

実験用システム(案)について

第1回WGにおける主な意見

<ターゲットとする利用者>

- どの立場の人がどのように利用するのかによって、システムの内容が異なってくるので、ターゲットを明確にすべきではないか。
- 大手のメーカー等、モーダルシフトの意識が高い荷主等は、すでに自社内で情報収集することが出来るので、むしろモーダルシフトに興味がない荷主をターゲットにすべきではないか。
- 海運モーダルシフトに興味がない荷主は、誰もが使えるシステムでなければ利用しないのではないか。

<Door to Doorの情報>

- 荷主としては、「拠点」から「拠点」への取引が中心であるため、「Door to Door」の情報があるとありがたい。
- 海運モーダルシフトは海陸一貫輸送となるため、航路(Port to Port)だけ検索出来ても不十分。
- 発時間や着時間によって、「Door to Door」における各種ルートが検索出来るようなシステムが望ましい。
- カーナビや地図アプリ等で検索しても海路経由は出てこないことがほとんどであり、海上輸送は認知すらしてもらえていない状況に鑑み、出発地から目的地まで海路も含めた検索ができるシステムの存在が重要。
- 海運を利用する上で、リードタイムは重要な要素であり、どの荷物を何時にどこから出して、何時にどこに着くのかという情報が必要ではないか。
- 陸上部分については、都道府県レベルの情報から港までの所要時間等があれば、リードタイムを把握する目安として有用な情報が提供されるのではないか。
- 陸送の距離を短くするということを目的とした場合、陸路と海路とでCO2排出量の差が検索できると良いのではないか。

第1回WGにおける主な意見

＜空席、予約情報＞

- 常温貨物以外に、冷凍貨物や危険物など、引き受け可能な荷物かどうかを検索できるようシステムに盛り込むべきではないか。
- 船会社によって、対応積荷(リーファー、混載)の特徴があるので、検索できると利用しやすくなるのではないか。
- 船に積めるかどうかという観点からは、積み荷の種類と数量が重要であり、そういった要素も考慮に入れる必要があるのではないか。
- 空席情報の掲載については、長期契約の顧客にそのようなニーズはあるのか、また、日々の更新が必要となることから、管理が煩雑となる点はどうか、等について慎重に検討すべきではないか。
- e-Shippingでは、見積もり依頼やブッキング機能もあるが、電話、FAX、メールのほうが早くて確実という意見が多く、あまり利用されていないのが実情である。
- ブッキング機能については、各社によってブッキングのタイミングが異なるため、それをシステムで一括処理することは危険であり、利用者に迷惑がかかる可能性が高い。
- システムにより、人気コースと不人気コースを分析し、その情報が提供されると荷主にとって望ましい。

第1回WGにおける主な意見

<運賃情報>

- 長期契約・短期契約それぞれの運賃が明確になっている(見える化されている)と、荷主側にとって非常に使いやすい。
- 荷主側にとって有益な「Door to Door」の運賃情報を掲載することは、陸上と海運の運送事業者が複数関わっており、さらに契約形態(期間、発注量、輸送頻度等)や顧客毎の取引関係を踏まえると複雑であり困難ではないか。他方、海運側のタリフ運賃のみを掲載する場合、情報としての価値がどこまであるのか。

<運航情報>

- 運航便数(週3便、日2便、日曜休便)も考慮して様々なルートが掲載されると良い。
- 運航状況を毎日更新するのは工数的に負担が過度となるため、運用方法は慎重に検討するべきではないか。

対応の方向性及び実験用システムの対応状況

<ターゲットとする利用者>

WGでの意見

- どの立場の人がどのように利用するのかによって、システムの内容が異なってくるので、ターゲットを明確にすべきではないか。
- 大手のメーカー等、モーダルシフトの意識が高い荷主等は、すでに自社内で情報収集することが出来るので、むしろモーダルシフトに興味がない荷主をターゲットにすべきではないか。
- 海運モーダルシフトに興味がない荷主は、誰もが使えるシステムでなければ利用しないのではないか。

対応の方向性

海運を普段利用していない者や海運の短期顧客を主眼としつつ、長期顧客や、既に海運を利用している者にも参考となりうる情報を提供するシステムを構築する。

理由

1. 短期顧客、海運モーダルシフトに興味がない者等に対しては、最初の入口として、網羅的かつ一括で情報が提供されれば、システムの利用価値は高い。
2. また、長期顧客や既に海運を利用している者に対しても、未活用の経路情報等を参照することで、経路見直しや利用拡大の契機につながる。

対応の方向性及び実験用システムの対応状況

<Door to Doorの情報>

WGでの意見

- 荷主としては、「拠点」から「拠点」への取引が中心であるため、「Door to Door」の情報があるとありがたい。
- 海運モーダルシフトは海陸一貫輸送となるため、航路(Port to Port)だけ検索出来ても不十分。
- 発時間や着時間によって、「Door to Door」における各種ルートが検索出来るようなシステムが望ましい。
- カーナビや地図アプリ等で検索しても海路経由は出てこないことがほとんどであり、海上輸送は認知すらしてもらえていない状況に鑑み、出発地から目的地まで海路も含めた検索ができるシステムの存在が重要。
- 海運を利用する上で、リードタイムは重要な要素であり、どの荷物を何時にどこから出して、何時にどこに着くのかという情報が必要ではないか。
- 陸上部分については、都道府県レベルの情報から港までの所要時間等があれば、リードタイムを把握する目安として有用な情報が提供されるのではないか。
- 陸送の距離を短くするというを目的とした場合、陸路と海路とでCO2排出量の差が検索できると良いのではないか。

対応の方向性

- 海運モーダルシフトは海陸一貫輸送となるため、航路と陸路を合わせた情報(Door to Door)検索を行えるようにする。
- 一方、利用運送事業者や運送業者等に向けた情報として、航路自体や海運側が引受け可能な積荷等、港～港(Port to Port)の情報について検索も行えるようにする。

実験用システムでの対応状況

- 拠点(実験では県庁所在地を設定)相互間の海陸一貫での経路検索機能を実装(別画面で港～港の間(運航情報)の検索機能も実装)
- 出発日時、到着日時のいずれかもしくは両方指定しての該当ルートの検索が可能
- 検索結果は各地点の出発日時と到着日時、所要時間(リードタイム)、トータルの距離及び荷積、荷下ろしの港と経路毎の所要時間、CO2排出量を表示(実験ではCO2排出量の少ない上位10経路を表示)
- 検索結果詳細画面では区間毎の所要時間と距離、港での乗船×切、下船開始時間、区間毎のCO2排出量を表示(実験では乗船×切を出航1時間前、下船開始を到着30分後の固定値で設定)

対応の方向性及び実験用システムの対応状況

<空席・予約情報>

WGでの意見

- 常温貨物以外に、冷凍貨物や危険物など、引き受け可能な荷物かどうかを検索できるようシステムに盛り込むべきではないか。
- 船会社によって、対応積荷(リーファー、混載)の特徴があるので、検索できると利用しやすくなるのではないか。
- 船に積めるかどうかという観点からは、積み荷の種類と数量が重要であり、そういった要素も考慮に入れる必要があるのではないか。
- 空席情報の掲載については、長期契約の顧客にそのようなニーズはあるのか、また、日々の更新が必要となることから、管理が煩雑となる点はどうか、等について慎重に検討すべきではないか。
- e-Shippingでは、見積もり依頼やブッキング機能もあるが、電話、FAX、メールのほうが早くて確実という意見が多く、あまり利用されていないのが実情である。
- ブッキング機能については、各社によってブッキングのタイミングが異なるため、それをシステムで一括処理することは危険であり、利用者に迷惑がかかる可能性が高い。
- システムにより、人気コースと不人気コースを分析し、その情報が提供されると荷主にとって望ましい。

対応の方向性

- ある荷物(引受形態、容器等含む)を輸送するときに、どの経路が利用可能かという情報は、航路選択において有益な情報となるため、情報を表示する。
- 空席情報は、短期顧客や普段海運を利用しない者にとっては、ルートを考慮する際の目安として有益であることから、海運へのさらなる誘因のためにも、情報を提示してはどうか。

実験用システムでの対応状況

- トラック、トレーラー、コンテナなどの積荷種別の条件を設定すれば、その種別に対応した経路のみに絞り込んだ検索結果を表示。
- Port to Portの検索機能では、空きスペース情報(○、×、問合せ)の3項目が手動で入力することが可能。

対応の方向性及び実験用システムの対応状況

<運賃情報>

WGでの意見

- 長期契約・短期契約それぞれの運賃が明確になっている(見える化されている)と、荷主側にとって非常に使いやすい。
- 荷主側にとって有益な「Door to Door」の運賃情報を掲載することは、陸上と海運の運送事業者が複数関わっており、さらに契約形態(期間、発注量、輸送頻度等)や顧客毎の取引関係を踏まえると複雑であり困難ではないか。他方、海運側のタリフ運賃のみを掲載する場合、情報としての価値がどこまであるのか。

対応の方向性

- 荷主にとって、運賃情報は他モードとの比較検討のためには必須の要素であるため、海運へさらに誘因するためにも、例えば運賃の幅を持たせた形で情報を提示してはどうか。

実験用システムでの対応状況

- Door to Doorの運賃については、本実験では、幅を持たせた目安運賃を情報として表示。(なお実験時点では、海上運賃は未登録のため、陸上運賃(10トラックの実勢価格を目安として登録)のみ表示。)
- Port to Port運賃はコンテナ、トレーラー等の積荷種別毎の海上運賃の運賃表を登録可能。

対応の方向性及び実験用システムの対応状況

<運航情報>

WGでの意見

- 運航便数(週3便、日2便、日曜休便)も考慮して様々なルートが掲載されると良い。
- 運航状況を毎日更新するのは工数的に負担が過度となるため、運用方法は慎重に検討するべきではないか。

対応の方向性

- 短期スポット利用や海運をあまり使っていない利用者を海運へ誘因するために、運航スケジュールなど、運航の性質に関する情報に関しては、情報を提示してはどうか。

実験用システムでの対応状況

- 運航情報の登録は発着港と経由地毎に運航パターンを作成し、それに運航日に関連づける方式で情報を登録。