

実証実験の結果について

実証実験の結果について

実験の概要

- ① 実験期間 … 2月15日(金)～3月1日(金)(2週間)
- ② 参加者 … 14社(海運事業者9社、運送業者2社、荷主企業3社)

実験用システムのテスト環境

検索条件画面

- 出発地と目的地を陸上拠点(都道府県)単位で選択
- 出発又は到着する「日時」又は「曜日」を指定
- 複数海路を乗継いだ検索が可能

検索条件

①出発地	②目的地	③積荷等
地域: 関東	地域: 九州・沖縄	積荷の重量: 10 t
出発地: 東京(新宿)	目的地: 福岡(福岡)	※積荷の重量は機材の自重を含まずに入力してください(1~26t)。省略した場合は10tで算出します。
出発日付: 2019/03/01	到着日付:	輸送機材長さ: 13
出発時刻: 0930	到着時刻:	輸送機材・車両:
出発曜日: <input type="checkbox"/> 日 <input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 火 <input type="checkbox"/> 水 <input type="checkbox"/> 木 <input type="checkbox"/> 金 <input type="checkbox"/> 土	到着曜日: <input type="checkbox"/> 日 <input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 火 <input type="checkbox"/> 水 <input type="checkbox"/> 木 <input type="checkbox"/> 金 <input type="checkbox"/> 土	※積荷等について
※検索条件について		
<input type="checkbox"/> 乗継便を含めた検索	検索	クリア

- 出発日若しくは到着日を「曜日」で指定して検索可能

船種をアイコン表示

検索結果画面

- 結果の表示について
- 検索条件指定日時から5日以内もしくは、指定曜日に出発又は到着する経路を表示
- 表示内容はCO2排出量が少ない上位30経路を出発日時順に表示

詳細	船種	船社	船路名	乗船港	下船港	発地出発時刻	所要時間	距離(km)	CO2排出量(t-co2)	問い合わせ
詳細	RORO船	商船三井フェリー(株)	東京-博多-岩国-宇野	東京(FT/有明)	博多(箱崎)	出発当日 19時34分	338時間38分	1,167	0.406	問い合わせ
詳細	RORO船	商船三井フェリー(株)	東京-博多-岩国-宇野	東京(FT/有明)	博多(箱崎)	出発当日 19時34分	338時間38分	1,167	0.406	問い合わせ
詳細	RORO船	商船三井フェリー(株)	東京-博多-岩国-宇野	東京(FT/有明)	博多(箱崎)	出発当日 19時34分	338時間38分	1,167	0.406	問い合わせ
詳細	コンテナ船	井本商運(株)	京浜-横浜-神戸-博多航路	東京(大井)	博多(外貨CT)	出発当日 15時04分	136時間38分	1,259	0.52	問い合わせ
詳細	コンテナ船	井本商運(株)	京浜-横浜-神戸-博多航路	東京(大井)	博多(外貨CT)	出発当日 15時04分	112時間38分	1,265	0.524	問い合わせ

- 「詳細」をクリックすると経路情報の詳細画面が表示(次頁参照)

- 「問い合わせ」をクリックすると船会社の連絡先画面が表示

実証実験用システムの概要

検索結果詳細画面

経路情報

陸路

海路

陸路

出発地: 東京(新宿) 出発日時: 2019/03/04 19:34

↓

距離: 19 km 所要時間: 26 分 CO2排出量: 0.033 t-CO2

荷積港: 東京(FT/有明) 港到着日時: 2019/03/04 20:00

出航日時: 2019/03/04 21:00

↓

距離: 1,144 km 所要時間: 1,980 分 CO2排出量: 0.448 t-CO2

荷下港: 博多(福岡) 入航日時: 2019/03/08 06:00

港出発日時: 2019/03/08 07:00

↓

距離: 4 km 所要時間: 12 分 CO2排出量: 0.007 t-CO2

目的地: 福岡(福岡) 到着日時: 2019/03/08 07:12

目安運賃: 距離: 1,167 km 所要時間: 2,018 分 CO2排出量: 0.488 t-CO2

船舶情報

船社: 商船三井フェリー(株) 船名: RORO船(東京|博多-岩国-宇野)

航路名: 東京-博多-岩国-宇野 運航スケジュール名: 東京発月・水・金_A

➤ 区間毎に距離、所要時間、CO2排出量を表示

➤ 港到着日時と出港日時を表示。

➤ 入港日時と港出発日時を表示

➤ 利用する船舶情報を表示

実証実験用システムの概要

検索結果詳細画面(乗継便)

経路情報

陸路

海路①

陸路

海路②

陸路

出発地: 北海道南(函館) 出発日時: 2019/03/01 20:58

距離: 256 km 所要時間: 212 分 CO2排出量: 0.443 t-CO2

荷積港: 苫小牧(西港FT/入船) 港到着日時: 2019/03/02 00:30

出航日時: 2019/03/02 01:30

距離: 740 km 所要時間: 1,215 分 CO2排出量: 0.289 t-CO2

荷下港: 常陸那珂(北) 入航日時: 2019/03/02 21:45

港出発日時: 2019/03/02 22:45

距離: 106 km 所要時間: 139 分 CO2排出量: 0.183 t-CO2

荷積港: 東京(FT/有明) 港到着日時: 2019/03/03 01:04

出航日時: 2019/03/09 14:30

距離: 972 km 所要時間: 1,830 分 CO2排出量: 0.379 t-CO2

荷下港: 油津 入航日時: 2019/03/10 21:00

港出発日時: 2019/03/10 22:00

距離: 51 km 所要時間: 68 分 CO2排出量: 0.088 t-CO2

目的地: 宮崎(宮崎) 到着日時: 2019/03/10 23:08

目安運賃: 距離: 2,126 km 所要時間: 3,464 分 CO2排出量: 1,382 t-CO2

➤ 乗継便検索を選択した場合、2パターンの海路が表示される

➤ 海路①の運航船社等情報

➤ 海路②の運航船社等情報

船社情報1

船社: 出海郵船(株) 船種: RORO船

航路名: 常陸那珂-苫小牧 運航スケジュール/ル名: 常陸那珂那月土 運航 [お問い合わせ先](#)

船社情報2

船社: JTB郵船(株) 船種: RORO船

航路名: 東京-鹿児島 運航スケジュール/ル名: 唐九州線2夜 [お問い合わせ先](#)

実証実験のアンケート結果概要

<ユーザー管理について>

- 情報提供者(海運事業者)のみにユーザー管理を行い、利用者(荷主・運送事業者等)にはログイン操作がなく、全ての検索が利用できることについては、「適切」。

<ユーザー毎の提供機能について>

- 港～港間の情報検索(Port to Port)機能については、運送会社、利用運送事業者等ルート検討に使用する場面も想定されるため、利用者側にも開放した方が良いとする意見がある一方で、システムをシンプルにするという意味で本機能は情報提供者のみで良いとの意見もあり。
- サイトのトップ画面について、情報が登録されている船社を一覧として表示してはどうか。
- 荷主・運送事業者向けの初期画面を、拠点間(Door to Door)の検索画面としていることについて、出発日付と出発曜日での検索の違いの説明が必要ではないか。
- 海運事業者向けの初期画面を、運航情報等の登録に関する「メニュー説明」を表示していることについて、毎回メニュー説明が表示されるのは煩わしい。船名、積荷種別、積荷名等の各々登録後の運用方法がわかりづらい。

<運航情報の検索機能について>

○乗船不可の表示について

- 営業上の理由で乗船不可となる航路については、非表示とすることが適切との意見がある一方で、単純に非表示の場合、実際に経由しないときと乗船不可とが混同するので、あえて、表示の上、「乗船不可」と明示する必要があるとの意見もあり。

○乗継便の検索機能について

- 乗り継ぎの港パターンは運営側ではなく、登録船社の協議により設定することが望ましいとの意見。
- 一方で、冗長経路も含め、機械的には全てのパターンを検索し、結果表示では一定の条件で絞り込みや表示順を調整し表示することが望ましいとの意見もあり。

○検索条件について

- 日時の指定をした場合は指定した日から5日間のデータ、曜日を指定した場合は検索した日から1週間分のデータを表示しているが、曜日を指定した場合は、ドックダイヤ等を考慮しない定期便のみの表示が良いとの意見がある一方、ドック等により臨時ダイヤが存在することを周知するためには臨時ダイヤも表示すべきとの意見もあり。

< 運航情報の検索機能について >

○ 運賃情報について

- 全く記載しないよりは目安となり得る運賃情報を掲載すれば最初のとっかかりになるのではないかと
の意見がある一方で、物流運賃の特性上、中途半端な情報となる可能性があるため、掲載は不
適切との意見もあり。
- 船社毎に異なる運賃情報を標準化して一律で作成することは困難であることから、運賃の掲載の可
否及び内容については各社の判断という考え方があるのではないか。

○ 空きスペースについて

- 空きスペースの活用という観点からは掲載できれば効果的との意見がある一方で、輸送条件で空
きスペースは大きく変動することから、ミスリードを防ぐため掲載しないことが妥当との意見もあり。
- 詳細な情報ではなくても、繁忙期と閑散期などの混雑予測など目安となり得る情報があればシステ
ムを利用するインセンティブとなるのではないか。

< 運航情報の検索機能について >

○ 検索結果一覧の表示項目

- 現在詳細表示を見なければ表示されない、乗下船港及び目的地到着時刻、陸上距離、海上距離は検索結果の一覧でも表示が必要ではないか。
- 船種、航路名、トータル距離、CO2削減量の項目は一覧では不要ではないか。
- 乗り継ぎ便については、陸上距離の最短となる経路最優先で表示される方がCO2に配慮したシステムになるのではないか。
- 乗り継ぎ便について、表示方法は不公平感がでないように配慮すべきではないか。

○ 港～港間の情報検索 (Port to Port) 機能について

- 当該機能は船社側の機能として提供することは適切。
- 検索結果に曜日の標記をすべきではないか。

< 運航情報の登録について >

- 船社が登録する情報について、現在エクセルに情報を記入しているが、航路名、運航スケジュールの位置づけ、経過日数の管理方法がわかりづらく、除外日設定が煩雑。
- 船社が登録するダイヤについて、具体的なダイヤの決定サイクルが各社バラバラなので、標準的なダイヤのみを登録することが望ましく、それをベースとしつつ、長期間にわたる変更がある場合は変則ダイヤを任意で登録出来ることが望ましいという意見が大半であった。
- ダイヤの登録頻度は参加船社の任意の頻度と期間で登録し、将来の期間を設定して検索した場合、その時点まで登録がある船社のダイヤのみ表示するという意見が大半だが、ダイヤ未定の期間がある船社のスケジュールは直近の定期スケジュールをそのまま表示してはどうかという意見もあり。
- 登録、更新作業については船社の負担を軽減するため運営主体の負担の下で入力することが望ましいとの意見が大半であった。

<システム全般について>

○運営主体について

- 運営主体については、海運事業者関係の中立的な機関であることが望ましい。
- 一方でシステムを利用する荷主・運送事業者関係の中立的な機関であることが望ましいとの意見もあり。

○費用負担について

- 船社が負担することが望ましいとの意見がある一方、費用対効果を見極めて検討する必要がある。
- 利用する側から利用料という形で負担することが望ましいとの意見もあり。

○システムの活用方策について

- 業界団体や関係省庁でのイベント等で紹介してはどうか。
- 業界団体、関係省庁、船社のwebページにバナーを設置してはどうか。
- 参画船社を増加させるため、説明会を開催してはどうか。
- 船社向けに、アクセス情報や検索履歴などのビッグデータを提供してはどうか。

<その他>

- シンプルで使い勝手が良いシステムをになっているが、現実的でない検索結果も表示されるため、改善が必要ではないか。
- 内航海運の実態や利用促進が目的であることから全船社の参画が必要ではないか。そのためにも、船社を負担を軽減させるため(登録作業が複雑であるため)、簡略化が必要ではないか。