

東京2020大会に向けた城南島ストックヤード実証実験実施結果について

実証実験概要

- 実験期間：令和元年8月19日～30日 計2週間
- 設置場所：大田区城南島6丁目15番の一部
- 利用時間：24時間利用可能
- 利用料金：無料
- 駐車区画：84区画（1レーンに3台駐車可能で最大計252台分）
- 運用ルール：18時時点で駐車したコンテナ搭載シャーシは翌6時までにストックヤードから搬出すること



<実証実験の実施風景>

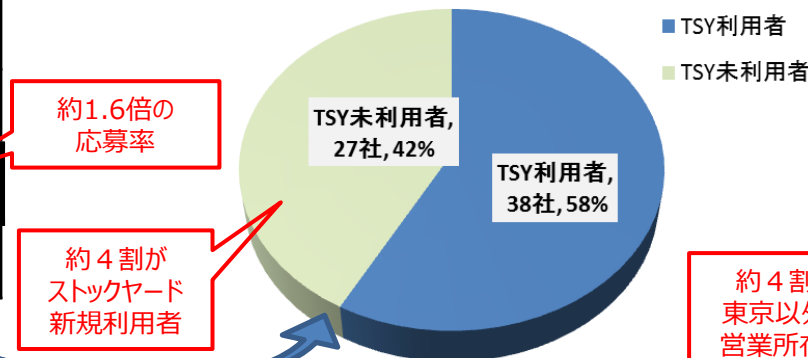
申込・利用企業分析

- 募集区画84区画に対して、65社135区画の申込があり、**約1.6倍の応募率**であった。
 - また、既にストックヤードとして運用している**TSY（東京港ストックヤード）**の利用者以外からも**約4割の申込**があった。
 - 営業所所在地も東京都以外の企業が約4割を占めており、他県からも多くの企業が利用している。
- ⇒ スtockヤード新規利用者からも多くの申込があり、今回の実証実験は企業が東京2020大会時の配送を検討するきっかけとなった。
また、他県からの利用が多く、TDMの実施に向けては東京の企業のみならず、関東近郊の企業の協力が必要ながわかる。

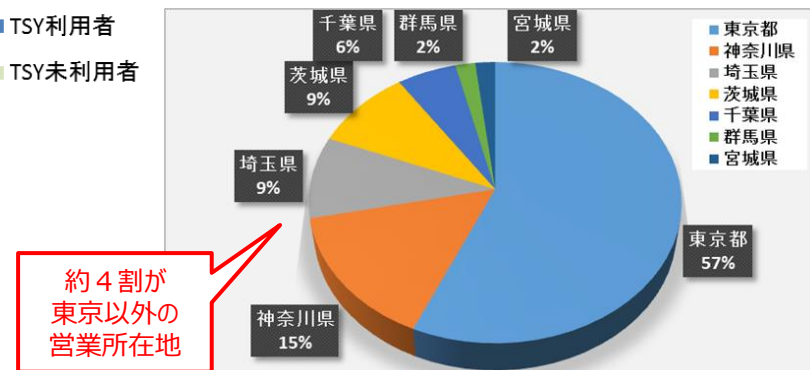
<申込状況>

	企業数	区画数
募集	—	84
申込	65	135
決定	53	84

<申込企業のうちTSY利用企業>



<利用企業営業所所在地>



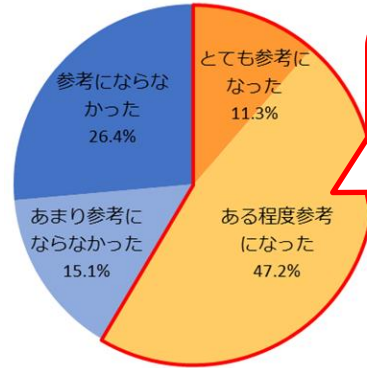
城南島ストックヤード実証実験アンケート等の分析

※アンケート回答社数:49社

1 東京2020大会に向けたトライアルの場として実証実験が有効

- 自社が東京2020大会時の配送業務等を検討していくための『参考になった』と利用社の6割が評価した。
- 大会時にストックヤードを増設した場合に「利用する予定」・「検討中」・「今後検討予定」と答えた利用社は、全体の8割を超えた。

Q：自社が東京2020大会時の配送業務等を検討していくための参考となったか？

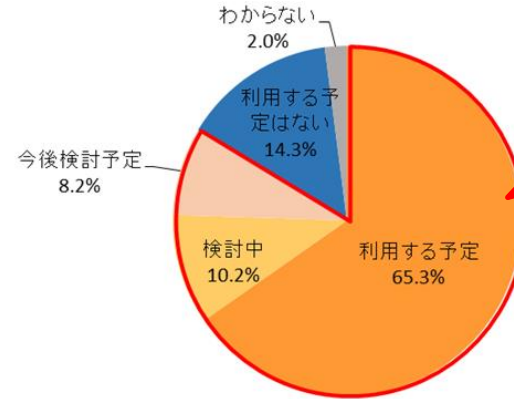


約6割が「参考になった」と評価した

【主な意見】

- ・ストックヤードを活用して配送を実施・確認
- ・関係者と検討するきっかけ など

Q：東京2020大会時にストックヤードを増設した場合、利用するか？



約8割超がストックヤード増設時も利用を検討

2 84区画に対する利用率は、実験期間中の平均で約6割

- スtockヤードが使いづらい要因は、「運用ルールが配車計画に合わない」「2週間しかないので運行計画が変更できない」などであり、日中に行っている配送を夜間・早朝に変更することの難しさが表れている。
- また、「荷主との着時間の協議が必要」「荷主の理解が得られなかった」など、配送計画の変更のために荷主との調整が重要であることも明らかになった。

<城南島ストックヤード利用率>

平均で約6割の利用率

	8月19日	8月20日	8月21日	8月22日	8月23日	8月26日	8月27日	8月28日	8月29日	8月30日	平均
利用率	59.5%	64.2%	60.7%	55.9%	45.2%	57.1%	59.5%	69.0%	59.5%	33.3%	56.4%
実入コンテナ	37	46	40	39	29	41	38	46	38	20	37
空コンテナ	13	8	11	8	9	7	12	12	12	8	10
計	50	54	51	47	38	48	50	58	50	28	47
参考 TSY利用率	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	99.5%	100.0%	100.0%	97.8%	98.9%	99.6%

【利用者の声】

2週間しかないので運行計画が変更できない
荷主との着時間の協議が必要
運用ルールが厳しい など



3 都内通行削減効果は0.6%

- 実験期間の10日間で、搬出車両875台のうち585台（66.9%）が都内交通混雑時間帯を避けて、夜間・早朝（18時～6時）に走行した。（車両台数1万台／日のうちの約0.6%（58,5台）相当）

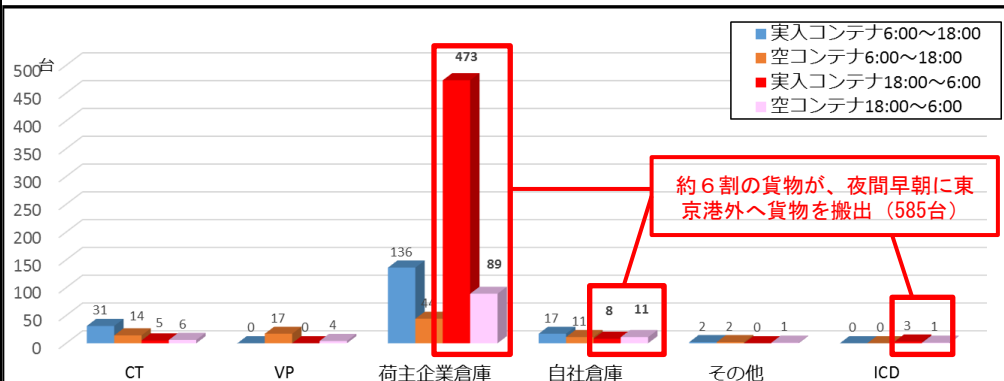
※城南島ストックヤードの最大駐車可能台数252台すべてが夜間～早朝配送にシフトした場合の都内通行削減量は約2.5%となる。

- 搬出先のエリアはほぼ関東圏。18時～翌朝6時の搬出ルールを順守している割合は、埼玉県、群馬県、茨城県が80%以上である。一方、千葉県、東京都は60%台であり、東京港近郊のエリアでは荷主の希望する配送時間帯に合わせ朝6時以降の搬出が多くなっている。

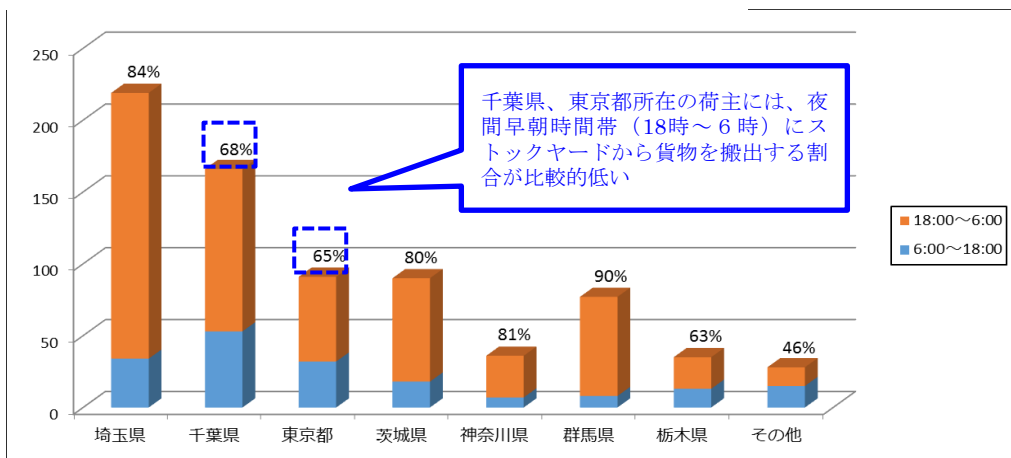
<ストックヤードからの搬出時間別利用状況>



<ストックヤードからの搬出先（日中・夜間早朝／実入・空）>



<搬出先荷主倉庫企業エリア（日中・夜間早朝）>



※パーセンテージは、夜間早朝時間帯（18時～6時）の搬出割合

【ストックヤード利用方法の分析】

輸入貨物を中心に、日中にコンテナターミナル・バンプールからストックヤードに搬入し、早朝に荷主への配送という利用方法が中心であった。

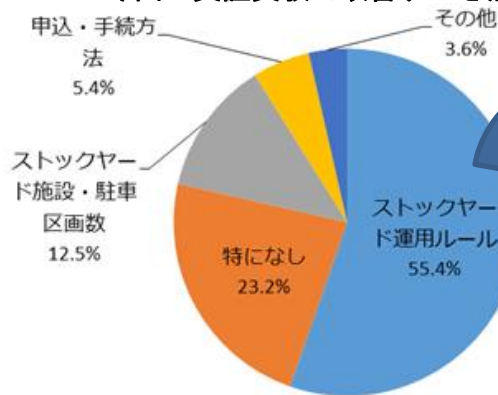
従来どおり日中に配送する動きもあり、東京港近郊であると、夜間早朝の時間帯（18時～6時）に搬出する割合が比較的低い。



4 改善すべき点は「運用ルール」との指摘が5割以上

- 利用者の5割以上からストックヤードの運用ルールに関する改善すべき点と答えた。
- 搬出するルールについて、「東京港近郊に配送する場合、朝6時までの搬出は早すぎる」、「CY・道路が混雑すると18時搬入は間に合わない」など、時間制限をなくすことや搬出入時間の拡大の要望が多い。

Q：今回の実証実験で改善すべき点は？



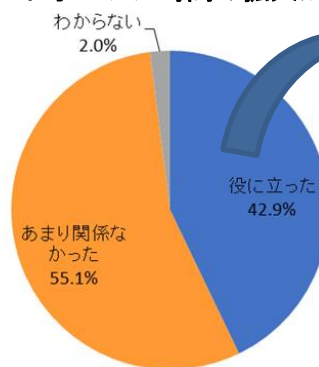
【利用者の声】

東京港近郊に配送する場合、朝6時までの搬出は早すぎる
朝6時出庫の場合、勤務間のインターバルが取れない
既存のストックヤードとの違いがわかりづらい など

5 ゲートオープン時間延長との関係

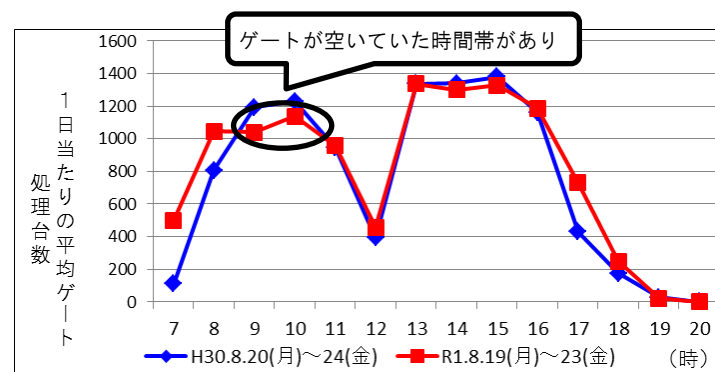
- ゲートオープン時間延長によって、配送効率があがったなど役に立ったとの意見が約4割である。
- 早朝ゲートオープンでは、延長後の9時～11時の時間帯はゲート前に空きが顕著となった一方、午後のピークの低減は少ない。
- このため、午後のCTのゲート前混雑緩和のためには、午前中の利用を増加させる一層の誘導策が必要である。

Q：ゲートオープン時間の拡大がストックヤードの利用に役立ったか？



【役立った点】

朝活用によるSY仮置き
夕方活用によるSY仮置き
配送業務の回転率UP など



図：ゲートオープン時の処理台数

6 城南島ストックヤード実証実験を踏まえた今後の対応

- 東京2020大会時におけるTDMの実効性をあげるためには、時間緩和を求める声があったとしてもルール設定は必要である。
- 荷主も含めて配送時間の変更等の理解を得られるよう、ストックヤードの取組の普及啓発に努める。
- 一方、特に要望の強かった朝6時までの搬出ルールは、東京近郊の配送に配慮するため、**朝8時までの搬出に緩和**することを検討
- さらに、ゲート前混雑の緩和・平準化を図るため、**既設の大井ストックヤードと同様にストックヤードの搬入時間を15時**とすることで、コンテナターミナルからの搬出時間を午前中に誘導していく
⇒ 以上のことを勧告して運用ルールを変更し、**既設の大井ストックヤードで再度実証実験を実施する**（12月16日から1月31日まで）

新たな運用ルールの概要

- 平日15時時点で「実入コンテナ搭載シャーシ」を駐車（15時までに搬入した実入コンテナ搭載シャーシは18時まで搬出不可）
- 15時時点で駐車した「実入コンテナ搭載シャーシ」は18時から翌8時までに搬出

<主な変更点>

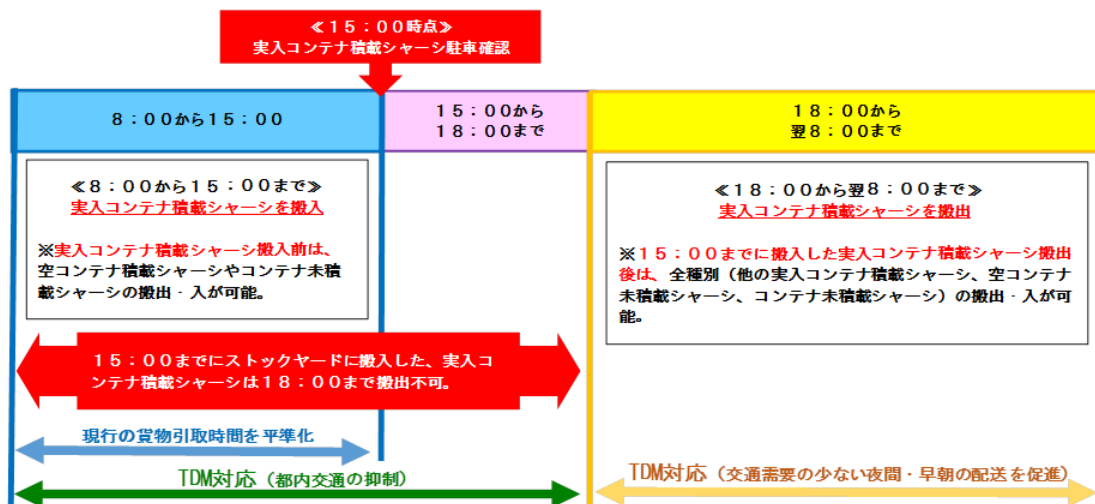
実入コンテナにのみ、下記のストックヤード搬出入ルールを適用する。

- ① **搬入時間**：6時～18時⇒8時～15時に変更（CTの午後の混雑緩和）
- ② **搬入～18時まではストックヤードから搬出不可**（TDM）
- ③ **搬出時間**：18時～6時⇒18時～8時に変更（朝の搬出時間の緩和）

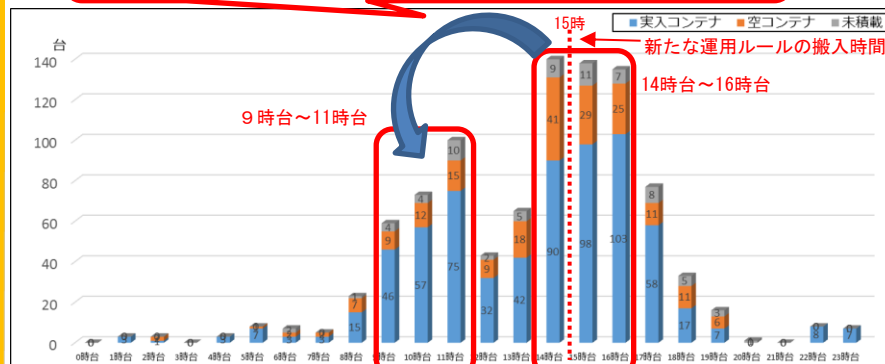
※実入コンテナを置いていない時間帯においては、

青色時間：空コンテナ・シャーシの仮置き、搬出入は自由

黄色時間：他の実入・空コンテナ・シャーシの仮置き、搬出入は自由



ストックヤード搬入時間をシフト
⇒コンテナターミナルからの搬出時間を午前中に誘導



ストックヤードへの搬入時間別利用状況（城南島実証実験）