

2021年11月1日付
御簾 Weekly 読事

CONPASの導入で港湾物流の効率化はどこまで進むか

レーラのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ輸送の効率化及び生産性の向上を図るために、国交省では情報通信技術を活用した「CONPAS(コンパス)」を開発。横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルをケーススタディとして、3月には阪神港でも1回目の試験運用が実施された。コンパスによって、港湾物流の効率化と生産性向上はここまで進むのか取材した。

情報通信技術を活用したコンテナ輸送効率化の取り組みを進めている国交省関係者によると、東地方整備局ではコンテナ輸送の効率化及び生産性の向上を行っている。現在は、コンパスの開発を

ミナルである横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルで行ってきた試験運用(8回)を経て、4月から本格運用を始めており、その結果をまとめている状況にある」と述べた。

生産性の向上に一定の効果が得られており、横浜にも事務所を構えている東京の陸運事業者からも、「コンパスによる時間の短縮はみられる」と効果が出ていることを認めているが、「制限のあるト

といった場合でも制度が維持できるのであれば、大いに効果がある」と期待されている。

「コンパスはシステムだが、そもそもこのコンセプトは、港やターミナルのルールだと考えている」と、「それぞれのターミナルにはボトルネックというのがある」というのがあって、代別すると2つあって、一つはゲートであり、もう一つは、ターミナルのC（コンテナヤード）内の荷役であると考えら

合意形成を図るために、国はコンパスを、直接の契約関係が無いため、陸運に配慮した仕組みはできてないなかった。そのた

は、「2020年コンテナ港湾生産性指数（CPPI）」コンテナ港湾のパフォーマンスを測る指標で、コンテナ港湾の効率

て条件は全然違うといふことを大前提として考えている」として、戦略港湾の中核ターミナルである南本牧をケースタディとして、他港でも展開できるものにしていくと、いう前提で開発を進めてきた。南本牧のボトルネックはゲートにあった。CY内の効率性というのは非常に高く、これは「2020年コンテナ港湾生産性指数（CPPI）」コンテナ港湾のパフォーマンスを測る指標で、コンテナ港湾の効率

こうした結果から、「関心を持つ人宣えてきて、議論が生えるようにした」とし、「勘していただきたいのは、南本牧のことをそのまま導いただけでは駄目ということです。それの港のボトルネックをあぶりだす。南本牧で蓄積さ用実績などを、それぞれの港にそなうた方法で効率進めて行かなければならぬ」とし

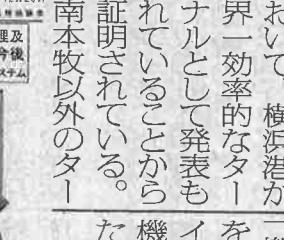
ボトルネックになっているというよりは、CY内がボトルネックになっている場合が多いと考えられており、そういう意味では、南本牧のケーススタディをそのままトレースするだけでは足りないと考えられる。ただし、南本牧の効率化をやるために、ゲートがボトルネックになっているので、海外でも行われている

ボトルネックになつてゐるといふことは、手入力に要する時間が削減できるとともに、誤入力も防ぐことができ、ゲート処理時間を短縮する「PSカードの活用」や、搬入手続きをコンテナがゲートに到着する前に実施する「搬入情報の事前照合」、最後にETC2・0の普及も兼ねた「位置情報の活用」で荷締り準備時間を見保するなど、それぞれに成果

ゲート前待機の解消に向けた取組(CONPAS の導入)



一交通



コンパスの導入