

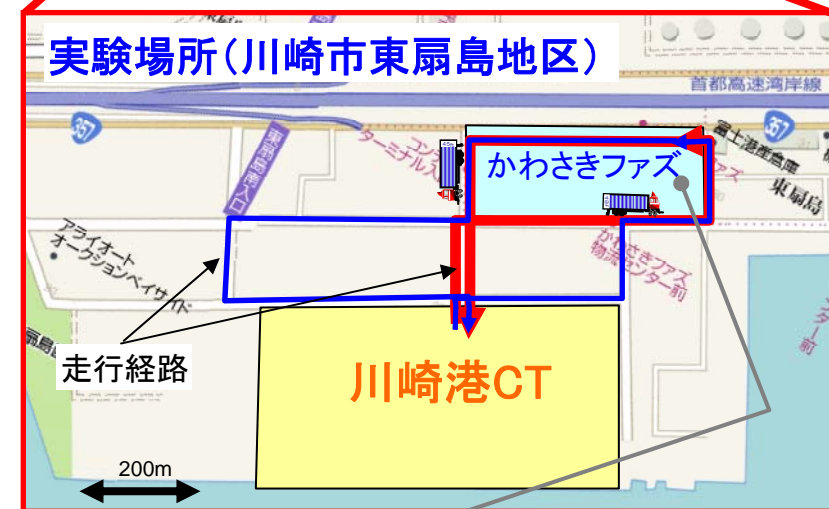
川崎港における45ftコンテナ社会実験結果について①

1. 社会実験の目的

コンテナターミナル背後の臨港地区とコンテナターミナル間で45ftコンテナ輸送にかかる走行実験を実施し、45ftコンテナ輸送にかかるハード面での課題を抽出する。

【走行実験の概要】

①目的	45ftコンテナのCT直背後地区での輸送に係るハード面における課題と使用可能性を検証するため、同コンテナ積載車両の実走行実験を行った。
②場所	川崎市東扇島地区 →川崎港CT～かわさきファズ間 (施設間最短距離:約200m)
③日時	平成20年2月23日(土) →9時～14時頃
④検証内容	走行性・安全性・視認性に係るハード面での課題を検証 →交差点部での曲がり等の検証 →大規模物流倉庫施設内の走行性の検証(ランプウェイ・トラックベイ) など



ランプウェイ等の走行状況を確認

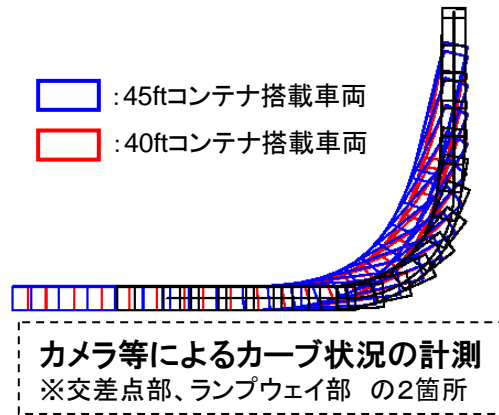
川崎港における45ftコンテナ社会実験結果について②

2. 社会実験の内容

検証内容としては「①曲がりの検証」「②高さの検証」といったハード面での検証とそれに伴う「③運転操作の検証」「④後続車両からの視認性の検証」の4つとした。

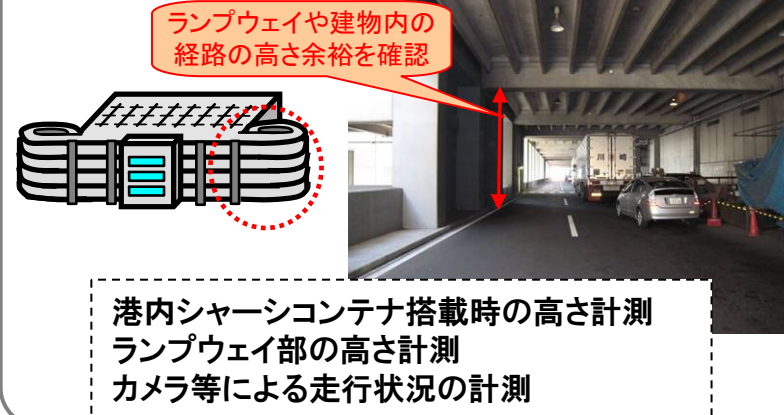
①曲がりの検証

・40ftコンテナ車両より1.5m長い45ftコンテナ車両について、交差点などのカーブ部における曲がりの検証を行う。



②高さの検証

・港内シャーシ利用により高さが20cmほど高い45ftコンテナ車両について、ランプウェイ部において高さの検証を行う。



③運転操作の検証

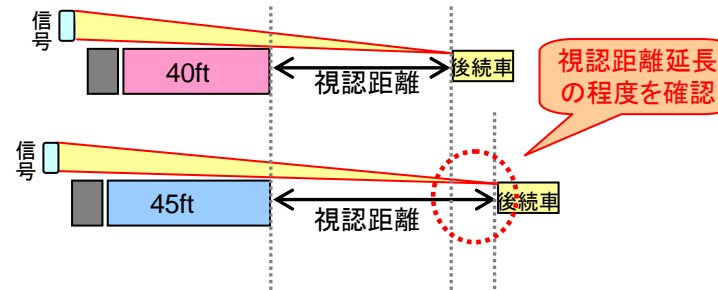
・公道部、ランプウェイ、トラックベイに車両を駐車するなどの運転操作を実施し、その操作性をドライバーにヒアリングする。



運転操作性について(ドライバーヒア)
・曲がりについて
・バック時について

④後続車両からの視認性の検証

・40ftコンテナ車両、45ftコンテナ車両の後ろにつく一般車両からの視認性を検証する。



コンテナ車両に追従して視認性を確認(ビデオ調査)
※ファズ屋上で実施

川崎港における45ftコンテナ社会実験結果について③

3. 社会実験結果

45ftコンテナ積載可能なヤード内シャーシを使用して、川崎港CT~かわさきファズ間(かわさきファズ内も含む)の走行実験を行った結果、当該港湾管理道路及び当施設走行に関して各種課題が抽出された。

・45ftコンテナ車両の方が対向車線に大きくはみ出している。



・45ftコンテナ車両の方が内輪差が大きく、後輪への切れ込みが大きいのが、走行することは可能であった。



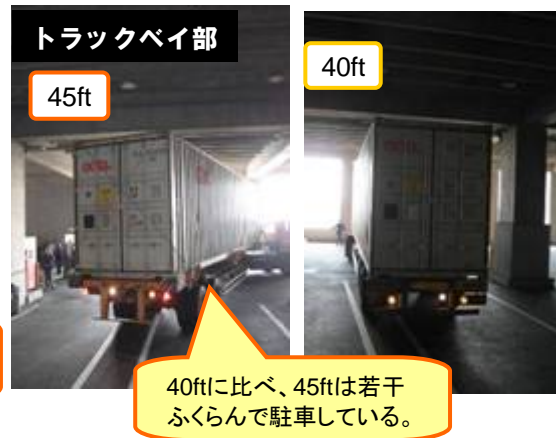
・45ftコンテナ車両は高さがギリギリである。



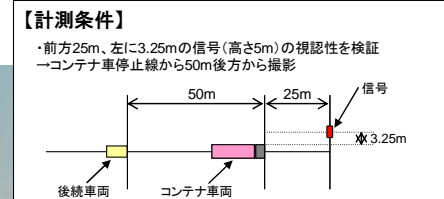
トラックベイ部



・45ftコンテナ車両の方は高さがギリギリであり、バック操作も外側にふくれているが、ドライバーにとっては大きな差はない。



・左側の信号は停止線から50m後方だと、45ftコンテナ車両の方が若干視認性が狭く、信号が見づらい。



川崎港における45ftコンテナ社会実験結果について④

4. 今後の実施に当たって

【輸送能力向上策の検討】

【H18年度の取り組み】
船社、ターミナル、荷主、海貨事業者等に対する
ヒアリングの実施

【H19年度の取り組み】
45ftコンテナ輸送にかかる走行実験の実施等

【検証結果】

- 40ftコンテナ車両に比べ1.5mほど長いため、カーブ部（交差点・ランプウェイなど）における曲がりやトラックベイ部などの後退など運転操作上、気をつける必要がある。
- 後続車両からの視認性は40ftコンテナ車両と比べると狭まるが、それほど大きいものではなく、通常の運行であれば問題ない。

【今後の実施に当たって】

今後は、関係者との意見交換を行う等により、法制度に関わる課題も含め、我が国での導入に向けて積極的かつ幅広く検討を行う。