

令和6年度 東京港オフピーク搬出入モデル事業の募集に
ついて

公募要領

令和6年7月 株式会社野村総合研究所
(委託者：東京都港湾局)

目次

1. 本事業の背景・目的.....	1
1. 本事業の背景.....	1
2. 本事業の目的.....	4
2. モデル事業の募集	5
1. モデル事業の要件.....	5
2. モデル事業の実施内容	7
3. 公募概要	8
1. 公募対象者.....	8
2. 事業の実施期間	8
3. 支援対象とする事業費	9
4. 応募・審査	10
1. 公募期間、応募書類の提出先	10
2. 応募書類	11
3. 審査の方法及び手順.....	12
4. 審査基準	13
5. その他.....	14

1. 本事業の背景・目的

1. 本事業の背景

東京港は1998（平成10）年から外貿コンテナ取扱個数が連続日本一の実績を誇る日本を代表する国際貿易港であり、世界の主要港とコンテナ定期航路のネットワークによって結ばれ、首都圏の産業の発展や住民の生活を支える基幹的な物流拠点としての機能を担っています。

一方で、東京港と日本全国の間コンテナ貨物輸送の多くはトラックによってなされています。そして2024年4月より、自動車運転業務の時間外労働に年間960時間の上限規制が適用され、また拘束時間に関する規制が強化されたことで、何も対策を講じなければ、輸送力不足に陥ると懸念されています。トラックの輸送力不足は、東京港及び東京港の利用者にとって喫緊の課題です。

		2024年4月以前	2024年4月以降
時間外労働の上限 (労働基準法)		無し	年間960時間
拘束時間 (労働時間 +休憩時間) (改善基準 告示)	1日 あたり	原則13時間以内、最大16時間以内 (15時間超は1週間に2回以内)	原則13時間以内、 最大15時間以内 宿泊を伴う長距離運行の場合は、 週2回まで16時間まで延長可 ※14時間超は1週間2回以内
	1ヶ月 あたり	原則、293時間以内。 労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可	原則、 284時間、年3,300時間以内 労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、 310時間まで延長可

図表 「2024年問題」に関連する規制

出所) 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 第23回物流小委員会

資料1「物流の2024年問題について」より作成

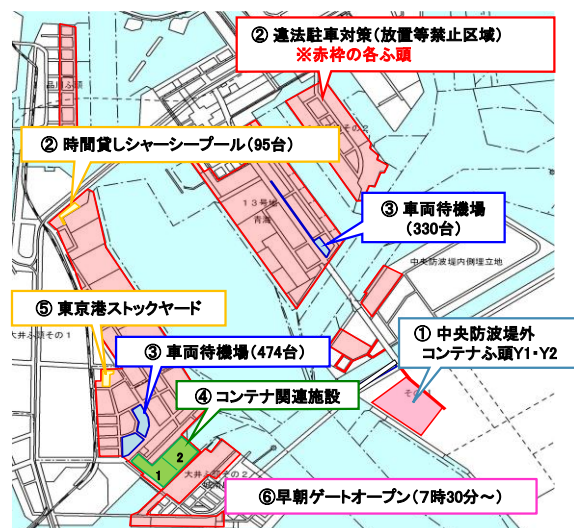
これまで東京都では、東京港の混雑解消に向けた取組として、早朝ゲートオープンの実施、東京港ストックヤードの設置、混雑状況の見える化等の取組を進めてきました。これらの施策により、渋滞長の削減に一定の効果が見られています。

東京港の混雑解消に向けた取組

- コンテナふ頭周辺ではトラックが集中する夕方を中心に一部のターミナルのゲート前で交通混雑が発生
- ふ頭周辺道路の交通混雑の緩和やトラックの分散化に向け、ハード・ソフト両面から様々な取組を推進した結果、コンテナふ頭周辺の混雑は大幅に減少

混雑解消に向けた主な取組

- ① 中央防波堤外側コンテナふ頭の整備（Y1・Y2）
 - ・ 平成29年11月 Y1供用開始
 - ・ 令和 2年 3月 Y2供用開始
- ② 違法駐車（台切りシャーシー）対策 平成27年3月から実施
 - ・ 港湾法に基づき放置等禁止区域を指定（巡回警備、警告フラッグ取付等）
 - ・ 受皿施設の設置（大井時間貸しシャーシープール）
- ③ 車両待機場の整備
 - ・ 青海地区及び大井地区に車両待機場を整備
- ④ コンテナ関連施設の整備
 - ・ 大井コンテナ関連施設（バンプール・シャーシープール）の整備
- ⑤ 東京港ストックヤードの整備 平成29年3月開設
 - ・ 輸入コンテナ（実入り）貨物の一時保管場所を大井ふ頭に開設（186区画）
- ⑥ 早朝ゲートオープンの実施 平成23年12月から継続実施
 - ・ コンテナターミナルのゲートオープンを1時間前倒し（7時30分～）



ゲート前の渋滞長が、上記対策を講じる前と比較して、約**71% 減少**
 （待機車両の車列の長さの平均 1.26 km（平成23年）→ 0.36 km（令和5年））



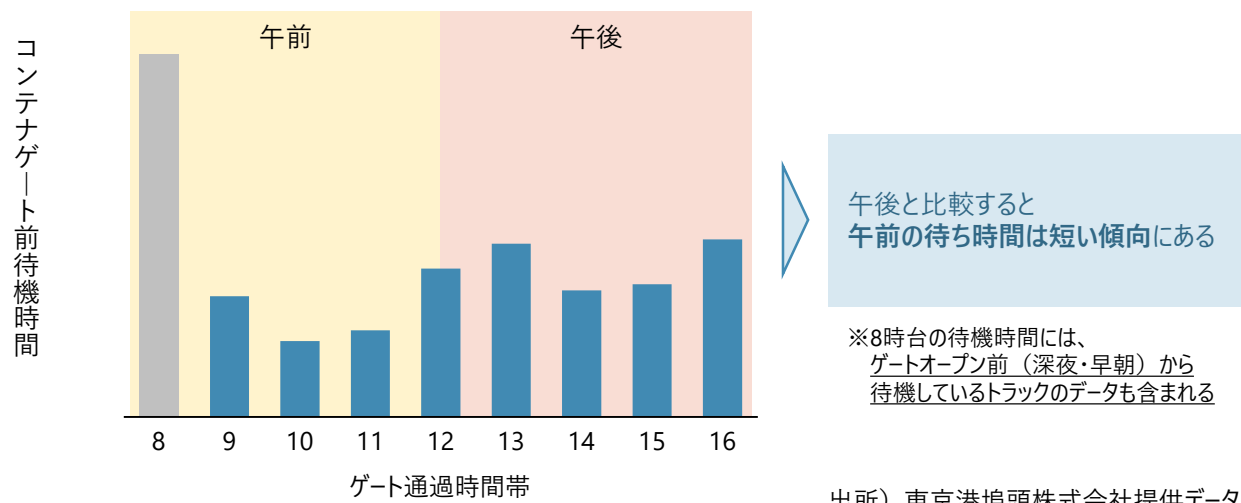
図表 東京港の混雑解消に向けた取組

出所）東京都港湾局資料

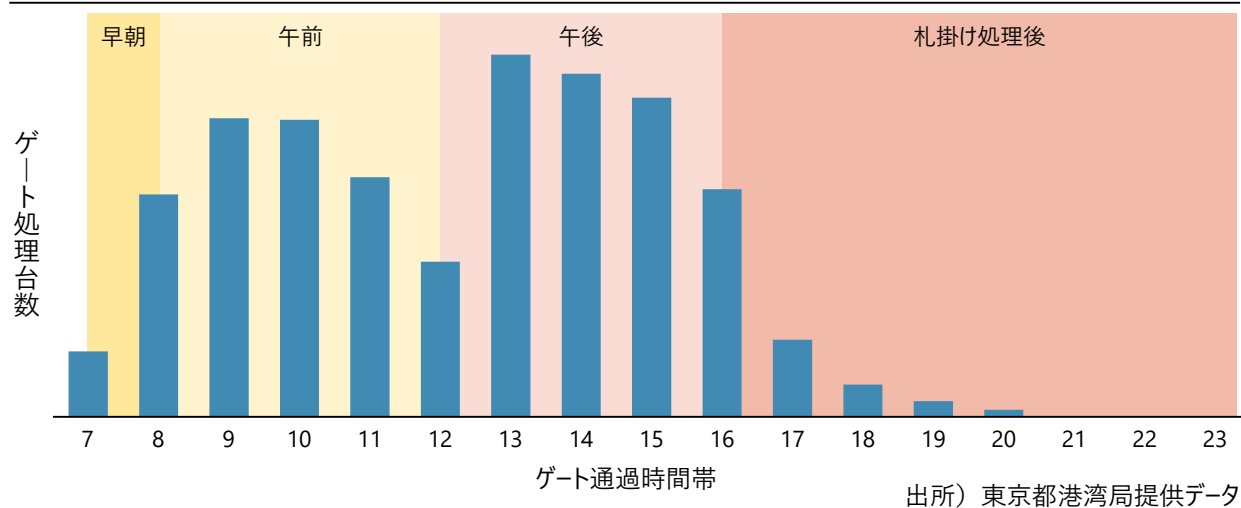
一方で、東京港のコンテナゲートへの来場台数を時間別に分析すると、午前はゲート処理能力を下回る台数の来場にとどまる一方で、午後や夕方に来場が集中する傾向にあります。その結果、混雑時の午後や夕方に来場したトラックは、ゲート前の待ち列に並び、待機時間が長時間に及ぶことがあります。

なお、下図は東京港全体に着目した混雑時の1日の平均的なデータであり、ターミナルや季節、曜日などによって傾向が異なる点に留意してください。

混雑時の1日あたりコンテナゲート前待機時間 | 時間帯別比較（東京港全体）



混雑時の1日あたりゲート処理台数 | 時間帯別比較（東京港全体）



図表 ゲート通過時間帯別のコンテナゲート前待機時間（上）・ゲート処理台数（下）

※上記のグラフに関する補足

- 東京港の全コンテナターミナルを対象に、混雑時（全ゲートオープン日のうち、待ち時間が長い・処理台数が多い日）のデータをもとに集計
- コンテナゲート前待機時間（図表上）については、東京港コンテナターミナル所要時間等見える化システムのデータをもとに、INゲート通過時刻を基準として時間帯別の待機時間（計測開始～INゲート通過）を集計したものである
- 待機時間について、7時台と17時台以降は集計対象のデータ数が少ないため、処理の都合上、集計の対象外とした
- 早朝ゲートオープンを実施している一部ターミナルを除き、ゲートオープンは8時30分である
- 8時台の待機時間には、ゲートオープン前（深夜・早朝）から待機しているトラックのデータも含まれる
- 12時前後は、昼休みのために、一部・全部のゲートがクローズしている場合がある。その場合の待機時間の増加分もグラフに反映されている
- 16時台は、16時30分の時点で「札かけ」が行われ、それ以降はトラックが新たに待機列に並ぶことはない

2. 本事業の目的

コンテナゲートへの来場台数が午後や夕方に集中する傾向が続くと、午後や夕方に来場する運送事業者は、ゲート前で長時間の待機を強いられることになります。また、東京港としては、午前中は処理台数の余力があるにもかかわらず、それを有効に活用できていないことになります。

	現在（午後や夕方に来場）	午前中への移行
荷主・ 物流事業者	ゲート前で長時間の待機が必要 労働時間規制が厳格化しているにもかかわらず、 輸送効率が良いとは言えない	ゲート前の待ち時間を抑制でき、 効率的な輸送計画を組み立てられる
東京港	午前中は処理台数の余裕がある一方で、 午後や夕方は処理能力を超過してしまい、 ターミナルオペレーターの負荷が重くなる	少しでも多くの来場者に対して、 待ち時間を短くする機会を提供できる

図表 来場時間の変更による主体別のメリット

来場時間を午前中に移行できれば、荷主や物流事業者はゲート前の待ち時間を抑制でき、効率的な輸送計画を組み立てることができます。また、東京港としては、コンテナゲートの処理能力を最大限に活用し、少しでも多くの来場者に待ち時間を短くする機会を提供できるようになります。

一方で、来場時間を午前中に移行するには、荷主や物流事業者など多くの関係者の協力が必要です。また、リードタイムやコストなどの観点で、様々な課題が発生しうると考えられます。

このような背景を踏まえ、東京都は、東京港と荷主・物流事業者の双方の課題解決に資する取組として、午前中などコンテナターミナルが比較的空いている時間帯に搬出入を行う「オフピーク搬出入」の取組を推進するため、「東京港オフピーク搬出入モデル事業」を実施します。

都が委託した事業プロモーター（株式会社野村総合研究所）が、上記の課題解決に資するプロジェクトを募集します。また、プロジェクトの実施に係る費用負担やアドバイス等の実施サポート、運営支援を提供します。支援の詳細については、次ページ以降を確認してください。本施策の趣旨に賛同し、東京都と共に課題解決を目指していただける荷主企業のご参加をお待ちしております。

2. モデル事業の募集

1. モデル事業の要件

本モデル事業では、東京都が委託した事業プロモーター（株式会社野村総合研究所）が、下記の要件を満たすプロジェクトを募集し、実施に係る支援を行うとともに、事業実施後の検証を行うものとしします。

- 東京港の外貿コンテナターミナルに、コンテナの搬出または搬入を目的として、現在は午後や夕方に来場している
- 荷主が物流事業者など輸送に関する主体の協力を得て、来場時間を午後や夕方から午前中にシフトさせる

図表 モデル事業の要件

東京港への来場時間や搬出・搬入時間を変更するための手段として、モデル事業の実施主体は、東京港付近の「東京港デポ」（場所は東京都が指定。区画数や利用料金は後述します。）を利用することができます。また、荷主付近に立地する「荷主デポ」を活用し、両デポを利用しながら、搬出・搬入時間や納品時間を調整し輸送効率化を図ることも考えられます。「荷主デポ」は私有デポやインランドデポ等を指しますが、立地場所や条件等について東京都は特に指定しません。

上記の要件等を満たすための、現在の輸送とオフピーク時間帯へのシフト後輸送（以下、「シフト後輸送」と呼びます。）の例は下図を参照してください。

<輸入>

【現在】



【シフト後】例



※荷主デポや東京港デポの利用は、来場時間・納品時間をずらすための手段です。

※荷主デポは私有デポやインランドデポなど。場所・条件は問いません。

※東京港デポの場所・利用料金などは、後段をご覧ください。

図表 想定されるモデル事業の例（輸入）（デポを活用した午前搬出）

<輸出>

【現在】



【シフト後】例



※荷主デポや東京港デポの利用は、出荷時間・来場時間をずらすための手段です。

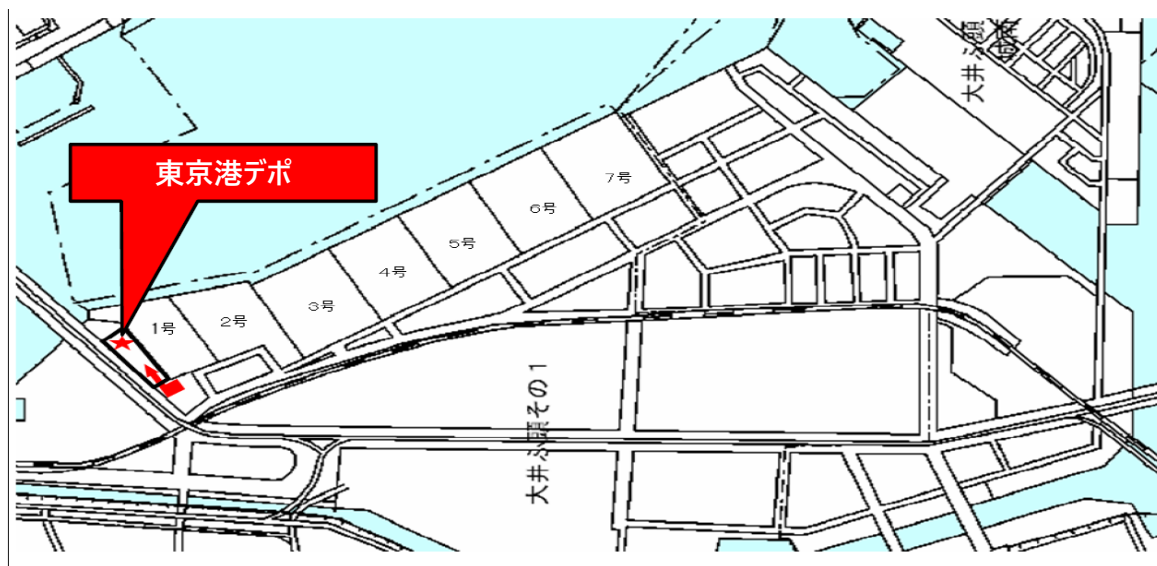
※荷主デポは私有デポやインランドデポなど。場所・条件は問いません。

※東京港デポの場所・利用料金などは、後段をご覧ください。

図表 想定されるモデル事業の例（輸出）（デポを活用した午前搬入）

本モデル事業では「東京港デポ」を活用できます。本事業のために最大 10 区画の利用が可能です。予定地は下記の図を参照してください。

「東京港デポ」は年中無休で 24 時間営業しており、利用料金は 1 時間あたり 150 円（24 時間均一料金）です。「東京港デポ」の利用料は本モデル事業の支援対象となります。詳細は、後述の「支援対象とする事業費」の項を参照してください。



図表 東京港デポの位置図

2. モデル事業の実施内容

本モデル事業に採択された事業者（以下、採択事業者とします）には、事業期間中に事業プロモーターの支援の元で以下の実施内容に取り組んでいただきます。

なお、実施内容の詳細については採択後に事業プロモーターとの協議を経て決定します。また、下記に例示していない項目も実施する場合には、審査の際に考慮します。

- コンテナゲートに午後や夕方に来場している、現在の輸送に関する KPI を計測または算出する。なお、輸送に要するコスト、リードタイム及び温室効果ガス排出量は必須とする。リードタイムについては、輸送全体に要する時間およびゲート前の待機時間それぞれを計測するものとする。それ以外の KPI については、事業プロモーターとの協議の上で決定する
- コンテナゲートへの来場時間を午前に変更するために、関係者との協議を進める
- コンテナゲートへの来場時間を午前に変更した場合の輸送（シフト後輸送）においても、同様に KPI を計測する
- 現在の輸送とシフト後輸送を比較し、来場時間を午前中に移行させるメリットを定量的・定性的に整理・検証する
- 来場時間のシフトを進める際の課題および対応策を、関係主体ごとに取りまとめる。特に、モデル事業による費用負担が無い場合でも継続的に実施するための方策を整理する
- 来場時間のシフトを、採択事業者以外の企業や、採択事業者が属していない業界で進める際の課題を検討し、その対応策の案を検討する
- 上記の内容を整理した報告書を作成する。報告書は図表や写真なども用いて、分かりやすく記載する

図表 モデル事業の実施内容

3. 公募概要

1. 公募対象者

応募可能な主体は、「2. モデル事業の募集」に記載した実施内容を推進できる、東京港を利用して輸出入を行う荷主企業（荷主企業が所属する業界団体も含まれます。）を対象とします。なお、荷主企業が他の荷主企業や物流事業者、陸運事業者等とコンソーシアムを組み応募することも可能です。その場合は代表企業を決め、代表企業が事業提案書を提出してください。

また、下記に合意することを本事業への応募要件とします。コンソーシアム形式の場合、コンソーシアムに参加するすべての主体が下記に合意していることを前提とします。

- モデル事業の実施等に際して、事業プロモーターとの委託契約に応じることができること
※事業プロモーターと荷主企業が締結する委託契約は、東京都と事業プロモーターが締結した委託契約の条項を反映させたものとなります。
※コンソーシアム形式の応募者を採択した場合、事業プロモーターは、代表企業と委託契約を締結します。なお、経費は一括して代表企業に支払われます。
- 事業プロモーターによる進捗管理、東京都や事業プロモーターによる実査等に協力すること
- 報告書などの本モデル事業の成果物については、東京都が著作権を有することに同意すること
- 本モデル事業は、事業の成果を広く他の荷主企業に普及することを目的とするため、実施内容については公表を前提とするとともに、モデル事業の実施企業は、実施結果の検証や他の荷主企業に向けた PR に協力すること。また、PR 時に企業名が公表されることに同意すること。
- モデル事業の実施企業は、モデル事業を適切に実施すること。また事業の実施にあたり、関係法令を遵守し、事業の安全性を確保すること
- モデル事業は、モデル事業の実施企業の責任において行うこと。なお、モデル事業の実施に関して発生した損害（第三者に及ぼした損害を含む。）については、モデル事業の実施企業がその費用を負担するものとする
- 事業プロモーター（株式会社野村総合研究所）の関係会社（財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則第8条第8項）が含まれるプロジェクトではないこと
- 予算決算及び会計令第70条及び第71条の規定に該当しないものであること
- 東京都競争入札参加有資格者指名停止等措置要綱（平成18年4月1日付財経総第1543号）に基づく指名停止を受けていないこと

2. 事業の実施期間

本モデル事業の実施期間は単年度とし、具体的な期間については別途調整の上、決定いたします。なお、本モデル事業の成果報告を令和7年1月までに取りまとめるために、KPIの計測や結果整理などを進めていただく必要があります。

ただし、本モデル事業で支援可能な事業費の上限に達した後も、関係者の合意のもとで継続的に実施することを妨げるものではありません。

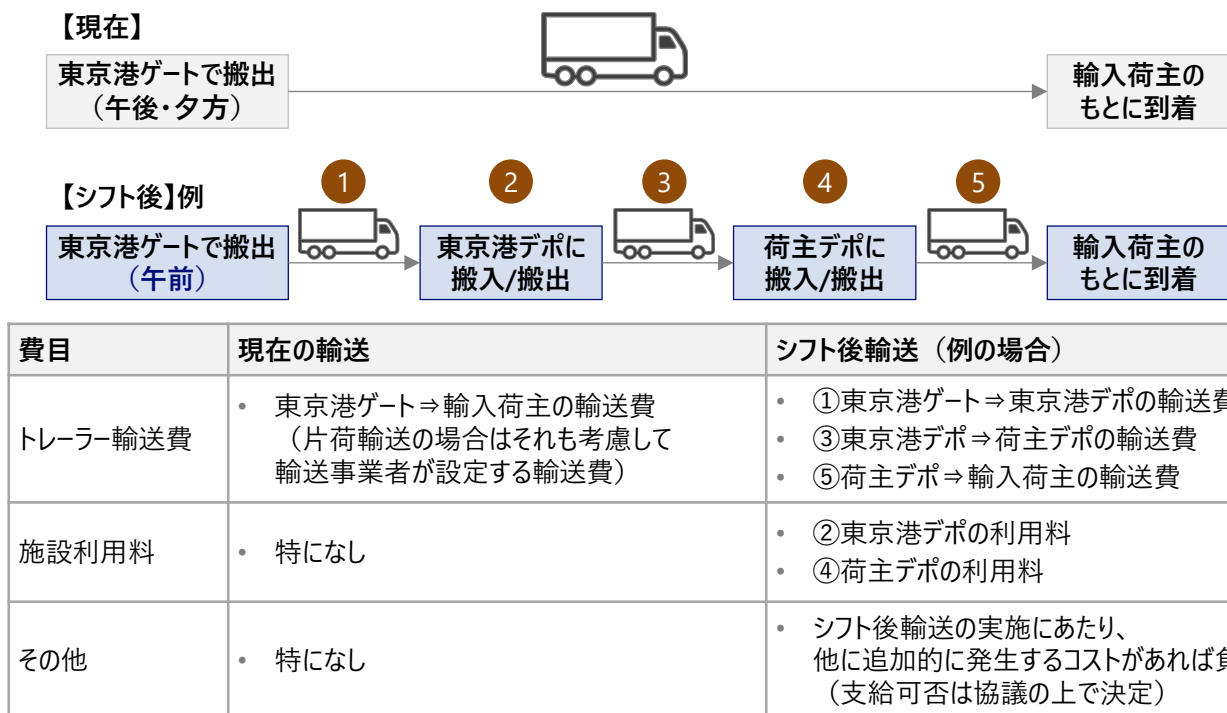
3. 支援対象とする事業費

本モデル事業では1件の採択を予定していますが、採択1件あたり最大500万円（税込）を上限として事業費を支援します。具体的な金額は、事業プロモーターとの協議のうえ、事業の内容やその必要性を考慮して決定することとします。

下図は東京港デポと荷主デポの双方を新たに活用する場合を例に、現在の輸送とシフト後輸送で必要になる経費を示したものです。本事業は現在の輸送とシフト後輸送のコスト差額及び追加的に発生した経費等を負担するものとします。

なお、輸送時間の計測などのために必要な機器がある場合、その機器のレンタル費も事業費の対象に含まれます。また、シフト後輸送の企画・検討や各種調整に要する人件費も負担対象とします。支給対象や支給額の詳細については、事業プロモーターとの協議のうえで決定することとします。

本事業の必要経費については提出様式8に記載したフォーマットを参考に提出することを求めます。コンソーシアムとして応募する場合は、参加企業が要する事業費を代表企業が取りまとめ、コンソーシアム全体で必要となる見込みの事業費を計算し、提出してください。



図表 モデル事業の支援対象経費

4. 応募・審査

1. 公募期間、応募書類の提出先

応募から事業開始までのスケジュールを記載します。

- 令和6年7月31日 公募開始
- 令和6年8月21日 関心表明〆切

※本事業への応募に関心がある企業は、下記の＜応募書類の提出先＞までご連絡ください。

本事業に採択されるためには、上記の期限までに関心表明を行うことを要件としますが、
関心表明を実施した場合でも、応募を取りやめることは可能です。

関心表明の際には、応募様式の様式1・様式2を記入し送付してください。

なお、最終〆切までに書類を差し替えることが可能です。

- 令和6年8月28日正午（日本時間） 応募〆切

※応募〆切が経過した後は、書類の差し替えは認められません。

- 令和6年9月4日～6日（予定） 書類審査、ヒアリング審査

※ヒアリング審査は上記の期間内に、対面又はオンラインでの開催を予定しています。

※応募者が多数の場合は、書類審査の結果をもって、ヒアリング審査参加者を選定します。

- 令和6年9月中旬目処 審査委員会を経てモデル事業実施候補事業者の決定

※決定後、選定候補事業者に個別に通知し、委託契約を締結する予定です。

また、決定後に採択事業者名を公表予定です。

応募書類は電子メールにより、下記の提出先に送付してください。なお、事務局は10MBを超えるメールを受信できないため、圧縮や分割により容量を抑制してください。圧縮や分割が難しい場合は、対応方法を別途お伝えします。また、電子メール以外の提出は受け付けません。

応募書類に不備がある場合は審査対象となりませんので、注意して記入してください。

＜応募書類の提出先＞

株式会社野村総合研究所

アーバンイノベーションコンサルティング部

令和6年度東京港オフピークモデル搬出入モデル事業 担当事務局

（担当：森川、西川、小菅）

E-mail : offpeak-ext@nri.co.jp

採択候補決定までに、提出書類について確認などの連絡をする可能性がありますので、申込企業の担当者は確実に連絡が取れるようにしてください。

採択結果に関する通知以前に、採択結果に関する問い合わせをすることはお控えください。

2. 応募書類

応募書類は申請書類内の記載事項にしたがって作成し、電子ファイルで作成してください。本要領に示された様式以外での応募は認められません。各書類は日本語で記入してください。

下表以外の補足資料やパンフレットを提出いただくことを妨げるものではありませんが、それらの資料は審査対象にならない可能性があることをご了承ください。

提出された応募書類は本事業の採択に関する審査以外の目的には使用しません。また、応募書類は返却しません。

	項目	記載内容
1	応募申請書・誓約書	- プロジェクト名、申込企業、コンソーシアム形式の場合は代表企業の情報など - 提出内容に虚偽が含まれないことなどに関する誓約
2	事業の企画提案書 (概要)	プロジェクトの概要を A4 1 枚でまとめた資料
3	実施体制	- 荷主・物流事業者・陸運事業者など本事業の関係者一覧表 - 関係者の役割分担や調整状況
4	現在の輸送概況	- 現在の輸送フロー（東京港での搬出入時間帯の明記） - 現在の輸送量
5	現在の輸送における課題	現在の輸送のもとで、関係者が課題と認識している点の記載（把握している範囲で詳細情報の記載を求める）
6	シフト後輸送の概要	- シフト後輸送の概要（現在の輸送概況との違いがわかるように） - 現在の輸送と比較し、シフト後輸送により期待されるメリット ＜以下は任意記載項目＞ - 将来的・長期的な目標 - 将来的・長期的な目標を踏まえ、今回のシフト後輸送で実現したいこと - シフト後輸送の実施時に想定されるデメリットと対処方針 例：リードタイムが伸びる場合の対応方針
7	実施スケジュール	プロジェクトの実施スケジュール
8	必要経費	プロジェクトに必要な費用のうち、事業プロモーターによる負担を求める費用の概算見積
9	その他	国などが公募する他の実証実験への応募有無

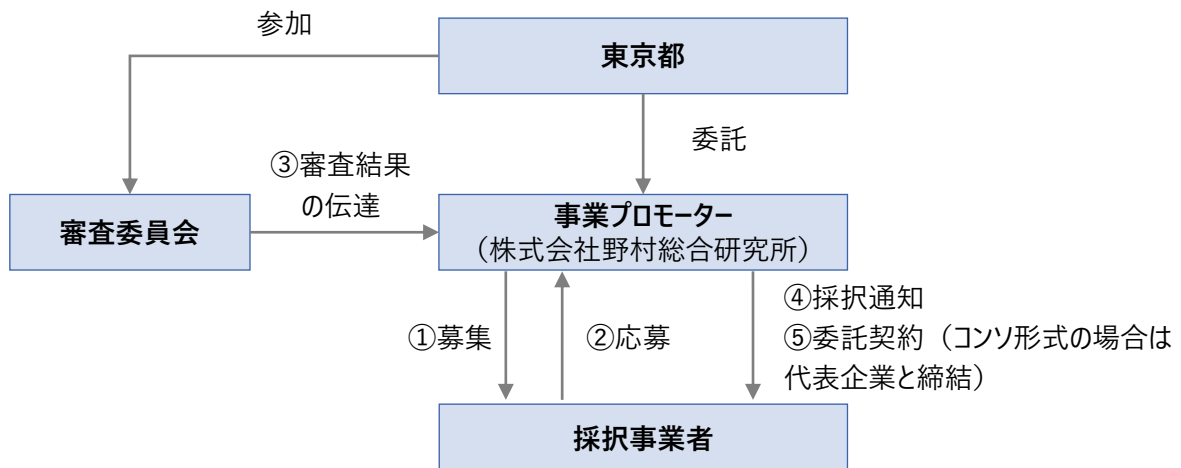
図表 提出すべき応募書類の一覧

3. 審査の方法及び手順

事業プロモーターは、提出資料に不備などがいないかを確認し、確認後に応募書類を審査委員会に共有します。審査委員会で審査を実施し、採択事業者を決定します。

なお、審査の都合上、応募後に提案内容に関する追加資料の提出を依頼することがあります。

審査結果は採択候補の決定後、速やかに公表するとともに、当該応募者にも直接お知らせします。



図表 モデル事業の審査体制

4. 審査基準

下記の審査基準に沿って各審査委員が評価し、その評価を総合して採択候補を決定します。

(1) 提案内容

【事業目的の理解・適合性】

- ✓ 東京港を利用する輸出入貨物の搬出入時間に関する課題を理解し、その課題の解決に資する取組か
- ✓ 応募企業が抱える課題の解決に資する取組か

【内容の具体性】

- ✓ 検証命題が具体化されているか
- ✓ モデル事業で取り扱う輸送量や、貨物の品目、輸出先や輸入元などが具体的に想定されているか
- ✓ 計測する KPI およびその計測手法を明記するなど、本モデル事業の効果検証方法が具体的に記載されているか

【内容の先進性】

- ✓ 新たな発想やこれまでにない手法を導入するなど先進性のある取組か
- ✓ 搬出入時間をシフトするだけでなく、トラックドライバーの確保に資する輸送効率化などの工夫がなされているか
- ✓ 本モデル事業の目的・意義を踏まえた、意欲的な取組か

(2) 実施体制

- ✓ 本モデル事業を適切に推進できる体制となっているか。船会社など関係者との調整が必要な場合、その調整が完了しているか
- ✓ 複数企業によるコンソーシアムとして応募する場合は、参加者間の役割分担・協力体制が明確になっているか
- ✓ 応募企業が、本モデル事業を波及させていく目的意識や意欲を持って、参加企業の拡大を志向するなど積極的に取組む体制・姿勢となっているか

(3) 実施工程

- ✓ 実現可能な計画となっているか
- ✓ 企画提案内容に対応した具体的なスケジュールが記載されているか

(4) 概算見積

- ✓ 企画提案内容に応じた費用が適切に申請されているか
- ✓ 必要な経費・項目を過不足なく考慮し、適正な積算が行われているか

なお、内容や体制に加えて、本モデル事業の実施期間が終了した後、または本モデル事業の支援上限額に達したあとも、自己負担を想定して本事業の実施にかかる予算および体制を確保する場合には、それがわかるように記載いただくことで、評価に反映することとします。

5. その他

本公募要領に関する問い合わせは、別紙の質問状に必要事項を記載のうえ、以下の宛先に電子メールで送付してください。電話でのお問い合わせは受付できません。

なお、問い合わせ締切は、令和6年8月21日（水曜日）12時必着とします。

質問状に対する回答は、原則として、質問者が特定されない形で、事務局の本公募のお知らせの web サイトに「本事業に関する質問と回答.pdf」として、随時更新する形で公開する予定です。

また、提案内容に関するご相談がある場合にも、同様に下記の問い合わせ先までご連絡ください。

＜問い合わせ先＞

株式会社野村総合研究所

アーバンイノベーションコンサルティング部

令和6年度東京港オフピーク搬出入モデル事業 担当事務局

（担当：森川、西川、小菅）

E-mail : offpeak-ext@nri.co.jp

なお、本公募申請に関する個人情報は、株式会社野村総合研究所と東京都が共同で利用します。本応募申請に関する個人情報は、「令和6年度東京港オフピーク搬出入モデル事業」の選定・運営支援の目的のみに利用し、それ以外の目的に利用することはありません。

また、株式会社野村総合研究所では、下記の「個人情報保護方針」および「個人情報の取扱いについて」に則って個人情報を管理しております。

個人情報保護方針 : <https://www.nri.com/jp/site/security>

個人情報の取扱いについて : <https://www.nri.com/jp/site/privacy>

以上