

第3回 港湾の電子化（サイバーポート）推進委員会
議事要旨

1. 日時：令和元年 11 月 25 日（月） 9:30～11:00
2. 場所：中央合同庁舎第4号館 12階 全省庁共用 1208 特別会議室
3. 議事次第
 - (1) 開会
 - (2) 港湾関連データ連携基盤の要件定義(WGにおける検討結果の報告)
 - (3) 今後の港湾関連データ連携基盤構築の進め方等
 - (4) 意見交換
 - (5) 閉会
4. 議事概要
 - (1) 冒頭、事務局より今回変更となった構成員の紹介があった。その後、三輪内閣情報通信政策監より挨拶があった。
 - 事務局
本委員会の構成員に関しまして、前回からの変更がございますので御紹介致します。
日本船主協会の中島委員。
NACCSセンターの山崎委員。
どうぞよろしくお願いたします。
 - 三輪内閣情報通信政策監（政府 CIO）
三輪でございます。昨年11月2日に本委員会を立ち上げましてから1年が経過いたしました。この間、皆様にも多大な御協力をいただいた港湾物流関係者間の情報連携の実態調査に始まり、情報連携を実現するシステムの要件定義を実施しております。
本日は、要件定義の検討状況につきましてワーキング・グループから御報告いただき、港湾関連データ連携基盤の構築及び社会実装に向けた議論を行っていただく予定です。
港湾関連データ連携基盤につきましては、多くの皆様にも実際に使っていただくことで、港湾に関係する皆様、全体の業務の効率化につながるものと考えております。そのためには幾つかの具体的な利用シーンについて効果を定量的に試算し、皆様にお示ししながら取り組みを進めてまいりたいと思っております。
もう一つ、中長期的な運用のあり方も重要な課題として、今後行われる検討に際しまし

ては、多様な選択肢について、柔軟に検討していくことについてもお願いしたいと思います。

最後に、これなら日本の港を利用したいという魅力ある港の実現に向けて、皆様の忌憚のない御意見をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

(2) 小野 京都大学経営管理大学院客員教授より資料1、事務局から資料2について説明を実施。その後、意見交換において以下の発言があった。

- 我々は大阪と神戸のコンテナターミナルを管理、運営している会社でございます。ITを使ったゲートの手続の簡素化やターミナルにおける蔵置の効率化に関する取り組みについて現在検討を始めたところでございます。これらの取り組みは大阪港と神戸港の両港にまたがっているということもございますので、我々が中心になってこれを進めていきたいという思いで、今、取り組みを始めております。関係団体の方にいろいろ意見を伺うと、できるだけ二重入力はやめてほしいとか、負荷をかけないでほしいとか、こういうご意見をいただいております。

これから3つのコンテナターミナルと試験的に行うためのシステムの開発やCONPAS（新・港湾情報システム）を利用した開発を進めていきますが、大阪港、神戸港には全部で16のコンテナターミナルのゲートがございます。したがって、コンテナターミナルにおけるターミナルのシステムと、このデータ連携基盤への連携が考えられないのか。今回は無理としても、近い将来、そういうことも検討していただけないか、これが一つお願いでございます。

それから、もう一点、船舶の入出港に関する行政手続について、先ほど、港湾行政管理も並行して進めていくというお話でございましたが、これも是非やっていただきたい。このように考えておりますので、よろしく申し上げます。

- 上原国土交通省港湾局計画課企画室長

事務局をしております、国土交通省港湾局でございます。ただいま御指摘がございましたTOS（ターミナルオペレーティングシステム）との連携という部分でございますけれども、現在、構築を進めております、こちらの港湾関連データ基盤については、例えば、ターミナルの方とやりとりをする書類、具体的に言いますと搬入票、搬出票といったものをターミナルで扱っているシステムにおいて、API連携などを使ってデータ連携基盤に接続していただくことを想定しております、それがTOSであるかどうかというのは、各ターミナル次第ということになるかと思っております。

他方で、CONPASとかのいろいろなターミナルオペレーションに関係するようなシステムについては、TOSとの連携が恐らく必要になってくると思っております。今後、検討を進める

に当たって、データ連携基盤とCONPASを両方導入するような場合については、その接続が二重になるということがないように、できるだけ連携しながら進めていきたいと考えております。よろしく申し上げます。

それと、港湾管理行政の面につきましては、今後検討を進め、しっかりと対応してまいりたいと思います。よろしく申し上げます。

- 1年前に第1回が開催されまして、WGや調査等が実施され、少しずつデータ基盤の具体的なイメージができるようになってきたと私は思っております、特にWGや調査のやり取りでは、国土交通省を中心に当方の状況等を丁寧に聞いていただいて非常に助かりました。

なぜ、このようなことを申し上げたかという、今後、データ連携基盤の構築には、よりきめ細かい調整が必要になってくるであろうということで、今後もしっかりと取り組んでいただきたいということからです。

一方、せっかくシステムが構築されましても、データが上流から下流に滞りなく流れるには、各モードの関係者の多くの参画が必要ではないかと思っております。

そのためにも、今回、対象範囲というのは、それぞれの事情から限定されて進められるというようなことですが、皆さんの御意見を聞いてみますと、電子化の先の機能面や使い勝手についての発言が多くございますので、今後もその点を配慮いただきたいということがございます。

それから、今後についてもう一点。先ほど、運営や運用ということについてお話がございましたが、データ連携基盤の設計、規約、料金徴収等々、業務の幅が広がってこようかと思っておりますので、現場の声をしっかりと聞いていただいて、取り組んでいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

- もう既に御検討をされているということが、資料を拝見して、御説明を伺ってよくわかってはいるところですが、多少くどくなりますが、荷主の立場ですごく重要なポイントになるのが、やはりNACCSとの連携です。連携されているのはわかっているのですが、使い勝手が悪かったら、数字等をインプットしなくなると思いますので、そこは、ぜひ、今後実務の部分に入るに当たって御留意いただきたいと。

もう一つは、データの保護を気にしていて、ここについても御検討をいただいているということですが、この2点、引き続きプロトタイプ等をつくって意見を聞いていくというようなときにもキーになると思いますので、ぜひ、御配慮をいただければと思います。

以上です。

- 先ほどNACCSとの連携について話があったのですが、一時的にはこういう形で人手を

介したデータ連携とならざるを得ない時期はあると思うのですが、将来的には自動連携がなされるような仕様を検討いただきたいと思います。また開発ロードマップを示していただければ当座の暫定的な対応も取りやすいと思います。それと、NACCS側も開発ロードマップがありますので、連携して取り組んでいただければと思います。

また、料金体系を考える上で一つ重要なことは、災害対策といえますか、データのバックアッププランの作り方です。作り方によって、価格は変わってくると思うのです。今回の仕組みは、CONPASとかNACCS等の仕組みと連携しますので、復旧までにかかる時間や、データ保証期間がシステムによってばらばらですと非常に使いづらいので、そこはしっかり整合をとっていただきたいと思います。

また、例えば、CONPASをつなぐとありますと、港湾情報連携基盤が何らかの事情で停止することで、連携するCONPASに影響して入港できなくなってしまうようなことが起こってしまうと大変なので、システムとして疎結合がいいのか密結合がいいのか悩ましいところですが、現場の運用システムが止まっても運用ができるとか遅れて発生したデータは後から戻すことができるようにするか、さらには復旧の手順とか利用者への連絡の手段等も考えないといけない等、と、今日の御説明を聞いて思いました。

- 我々運送業界は情報の受け身になる場合が多い。船会社・海貨事業者等からの情報をトラック運送事業者、最終的にはドライバーが受け取ることになる。

トラック運送事業者は中小零細事業者が多いため、端末を入れるにしてもハードルが高い。「重量、品名などの必要情報がトラックドライバーまで伝わるようにしてほしい」ということは前回申し上げたとおり。

スマートフォンなどのモバイル端末などで伝わるのが実現すればよいと思っている。

6大港といわれる大きな港においては大手事業者が多いが、全国には小さい港も多くあり、そこには30~40ものコンテナターミナルがある。その中小事業者には安全ガイドラインさえ、なかなか周知されていないのが実態である。そのような小さな港の中小事業者にも安全輸送に関わる必要な情報が伝わるようにしたい。

- 港湾の情報化というのは、たびたび昔から言われてきて、我々はNACCSをもって一つの答えかなと思っておりましたら、また新たなプラットフォームということで、本当にこれを真の総合物流のプラットフォームにさせていただきたいということで、NACCSとの関係とか連携とか、今まで御意見があったと思うのですが、それをよろしくお願ひしたいと思ひます。

我々ユーザーとしては、安くて使いやすいものにしてほしいというのが希望でございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

- まず、私のほうで関心のあるテーマということでは、まず、実証実験ということでプロ

トタイプによる実証ということが来年早々にあるということなのですから、この場合、実際に海貨業の業務として、対象範囲となる業務がどのようなものになってくるのかということ、もう少し具体的なお話を聞きたかったなとか、今後聞きたいなと思います。

実際に、我々民間のシステムにかかわっている部隊というのは、多くは中期的なシステム計画等をやっている中で、こういう新たな実験に参加することが、どういう効果を会社にとって受けるか、あるいはそのシステムが、開発が進んでいることにどう影響するかということを中心に検証しなければいけないので、なるべく早くプロトタイプのところの目的をお示し頂きたいと思います。

それから、もう一つ重要だなと思ったのが、2021年の1月から3月に行われるテスト参加企業を募るということです。この場合、やはり我々海貨業務の中では、この部分が非常に重要なこと。どういう方が参加されて、何が仕上がってくるのかなというイメージを早く持ちたいと思います。

具体的な輸出の業務の場合には、荷主さんからいただく輸出指示書、あるいはインボイス情報をもとに、最終的に船会社さんにB/L情報を渡すわけなのですが、その間に、いろいろこの業務が加わってくる中で、コンテナの輸送とかEIRのこととかいろいろなことが出てきますので、そのことがテスト参加企業の中で実現できる、あるいは成果として仕上がってくる、これをイメージできるのであれば積極的に参加したいなという気持ちにもなってくるので、そのことが重要なことだと思います。

実際、テストですので、いろいろな課題が出てくるとは思いますけれども、ぜひとも発展形がない、失望するようなことがないように、ぜひとも企画の方々含めて、明確なゴールをイメージさせていただきたいと改めて思います。

以上です。

- 金曜日のワーキング・グループでも少し触れた問題ではあるのですが、シングルウィンドウという考え方、二重入力がないという考え方の中で、実際、今、荷主さんから海貨さんへ、海貨さんから船会社へという流れでB/L情報、 SHIPPING INSTRUCTIONSがNACCS経由で流れてくるわけですが、誤入力があったり、あるいはケースマークの場合はPDFで船会社にファクスで送ってくる。システムがあるのに、そこには入力しない。そこにはas per attached、 as per PDFと記載してファクスで送ってきて、船会社さんに入れてくださいと。情報量が多いので大変なのはわかるのですが、恐らく、荷主さんから海貨さんにもPDFで行っているのかもしれない。こういう連携基盤が構築されて、実際運用されても、同じことをやっていたのであれば、全く電子化とは言えません。

そこでお願いしたいのが、連携基盤構築と同時に、利用の注意点というような名目で、明確にこういうことはしないでください、このようにしてくださいというようなインストラクションとか、そういうものを文書で作成していただいて、各利用者に周知、

あるいは啓発でもいいのですけれども、しっかりとその辺を守っていただくようにしていただきたい。そうでないと、幾らこのいいシステムができて、結局二重入力はなくならないと思います。その点だけ、ぜひお願いしたいと思います。

- 前回の第2回目のときにも要望をさせていただきましたけれども、今回のこの要件定義等に関しては、主に海貨関係、その辺は大分網羅されてきているように感じられますけれども、やはり我々船舶代理店業というのは、本船を安全、迅速に入出港させる、これが最大の業務となっておりますが、この辺ところが今一步、まだこちらに発表されていない。この辺のところはどこまでできるのか、今までのNACCSを通じての税関への届け、できていないのが海上保安部、港長関係、そういったものがサイバーポートのほうで全部網羅できることが、我々にとって一番重要なことだと。

それと、先ほどから皆さんが言われているように、これを港湾の完全電子化と言うからには、全ての関連する事業者が参加して初めて完全になるのであって、希望する事業者だけの運営では全く不完全ということをやわざるを得ない。この辺のところをどのようにまとめていっていただけるのか。

やはり、ここをプラットフォームにして、例えばNACCSをツールとして、そちらに切り分けていけるとか、そういった、このプラットフォームを使えば何でもできるといったものでなければ利用価値が余りないのではないかと考えますので、よろしく願いいたします。

- 先ほどご紹介いただいたワーキング・グループでの御指摘の中で、各種類の情報項目を減らせないかという話がありました。恐らく、この辺りは非常に情報項目が多く、手入力で悩みが多いところだと思います。そこで、NACCSとの連携等もにらみながら、情報項目の整理のようなBPRプロセスが本当は必要だと思うのですが、線表を見るとそのような内容はあまりございません。きちんと一回BPRをして、情報項目を本当に必要なものだけに絞る、あるいはワンスオンリーで二重入力しなくて済むような形で整理する、といったプロセスが、プロトタイプをつくる前にないのでしょうか。

あと、もう一点、将来的な話になると思うのですが、NACCSも基本的にはAPI連携をしていくという理解でよろしいのでしょうか。

以上です。

- 上原国土交通省港湾局計画課企画室長

御指摘ありがとうございます。ワーキングのときも情報項目を減らせないのかという御意見もいただきました。現時点においては、今、貿易手続の関係の中で取り組んでいる各種項目、こういったものを、できるだけ皆さんが使っている項目をそのまま電子化をして、二重入力のないようにしていくという取り組みをやっているところでござい

ます。

情報項目を減らすということについては、各業界団体の方でも、これはこれでいいよというような合意がとれれば可能性としてはあるかと思うのですけれども、まずは、今やっている取り組み、今やっている書類のやりとり等々を構造化、データ化して電子化していくということを前提に考えているということでございます。

NACCSとの連携につきましては、まず、現時点では、NACCSへのデータ項目のやりとりは、NACCSのほうのメッセージを出力して、データ連携基盤にアップロードできる。あるいは、NACCS入力用のEDIデータを基盤のほうで作成して、これをアップロードする。こういったやり方を考えております。資料に出ているとおりでございます。

○ 村井慶應義塾大学環境情報学部教授（座長）

ほかのシステム等々との連携もお考えですかというのも質問だったと思うのですけれども。

○ 上原国土交通省港湾局計画課企画室長

そのあたりについては、今後、港湾関連行政手続のデータ連携基盤の構築も行っていく予定ですので、そちらも含めて検討してまいりたいと思っております。

○ 村井慶應義塾大学環境情報学部教授（座長）

ありがとうございました。そのほか、御意見はございますでしょうか。

大変貴重な意見をいただいたと思います。どれも重要なことで、複数の構成員の方にご指摘いただいたこともあるかと思っておりますけれども、その中でも、テストベッドを始めるときに現場の声を聞いてほしいというご意見は、前回のワーキング・グループでも出ていると思います。実際に使う方、あるいは日常業務にかかわっている方がどういう御意見をお持ちになっているかをきちんと把握することが、ご指摘いただきましたシングルウィンドウ、その他の問題を解決していくというのがございました。

また、プロトタイプをつくってこれから進める際には、タイムライン、ロードマップ、こういったことに現場の方がかかわるということも重要だと思いますし、ヒアリングも必要だと思いますけれども、NACCSのバージョンの変更にどういうタイミングを合わせるかというのは、複数のシステムが並列に開発されている場合に、どこの部分でどういう同期をしていくのかというデザインが大変重要になるのが一般的でございますので、そういったようなことも御指摘をいただいたのかなと思いました。

私からも質問がありまして、IDの御説明を最初にいただいたと思うのですけれども、それぞれのところでIDを発行するというということで、私が具体的によくわかっていないのでアーキテクチャー屋としての好奇心のようなものなのですけれども、IDというのはユーザーなのか。ユーザー、つまり、このシステムにアクセスするユーザーに対するIDの付

与だとすると、1人の人間が2つの組織に属していて2つのIDを持つということがあったりするわけですか？そのような中で、このIDの管理というのは何が目的で、体系的に管理することの目的はどこかというところから、その実際のID空間というものの定義があるかと思うのです。IDがユニークであるという意味。そのあたりはどういうイメージなのでしょうかというのが私の質問なのです。

○ 仙崎内閣官房IT総合戦略室企画官

それでは、IT室のほうから、十分な回答になるかわかりませんが、一旦御回答します。まず、資料1の9ページで示している部分の考え方について説明します。先ほどの小野先生の説明とかぶりますけれども、会社が連携基盤の利用登録の申請を行います。その際、会社に対して基盤から付与するものとしては、上の四角囲みの2つ目の○にありますけれども、「事業種別」というものを併せて登録いただきます。もちろん、申請のときに、私の会社はこの事業種別でやりますというものを出示していただきます。

事業種別とは、例えば、船社さん、荷主さんというのがありますし、海貨さんとか、そういったレベル感、つまり、この会議体に参加いただいている業種単位ぐらいのイメージになります。この事業種別については、1つの会社で1つとは限らず、複数の事業をやっているらっしゃる会社さんもあると思っております。会社として、今、事業として営まれているものを連携基盤の中でも同じように営めるように事業種別を設定してもらいます。そして、具体的に連携基盤の上で他社との情報連携を行うということなのですが、これは会社でなく個々のユーザーに行っていただくこととなります。例えば、A事業部のBさんという方がいらっしゃったときには、そのユーザーの方は、会社に属しており、会社のある部分、会社として連携基盤上の事業種別を持っている中の「ある範囲」のこと、つまり会社が業として営んでいる範囲の一部をユーザーに権限を付与するという形で、ユーザーにより連携基盤上で業務の実施が可能となり、そのことを通じて情報連携を実現したいと考えております。

その際、事業種別というのが、業務のどこと関係してくるかといいますと、資料1の4ページになります。ここでは書類フローを整理しておりますけれども、書類ごとにどの事業種別からどの事業種別の方に連携しているのかというところの基本形を、皆様の調査をもとに設定をさせていただいております。基本的にはこういう形の連携というものをシステムの中で標準形として持つておくということを考えておりますので、そういう意味で会社の事業種別が適切に設定されていれば、ある社からある社へ連携するということに、それぞれ情報の出し手と受け手がありますけれども、連携基盤のほうでそれぞれ利用登録をいただければ必要な連携ができる機能を持たせているというところがございます。ちょっと説明が発散してしまって申しわけありません。

○ 村井慶應義塾大学環境情報学部教授（座長）

これは、利用者にIDを付与するという権限がどこにあるかということと、それに基づいてアクセスの制限のようなものが設定されるというように理解した場合、これがどの部門でもできるとなると、今の御説明のような複雑なことがあると思います。そもそもIDをどうやって付与して、どういう形で何を考えればいいのかということが複雑にならないようにしないといけないなという印象を持ちましたけれども、ぜひ、それを検討していただければと思います。

○ 村井慶應義塾大学環境情報学部教授（座長）

そのほかはいかがでしょうか。よろしいですか。では、考えていただいている間に私ももう一つ伺おうと思うのですが、先ほど、やはりいろいろな委員の方の御指摘の中で大変重要だと思っているのは、よくある話で、FAXやPDFの問題です。これは入力ができるようになるのかということで、ワーキング・グループの御意見の中で、「PDF以外での形での情報伝達を促進すべき」というのはそういう意味かなと思いますが、これはデータ化の根本的な課題なのです。

先ほど、大変すばらしい御発言があったと思いましたがけれども、このようなデータ化を進めていくときには、何月何日からこういう入力で行っていただかないと困りますといったように、割合ハードなやり方で切り替えが行われているかと思えますけれども、このあたりは何か具体的な計画はあるのでしょうか。

○ 上原国土交通省港湾局計画課企画室長

利用のときにどういったやり方をしていくかといったところも、資料1の13ページの後ろにございます規約の検討あるいは運営方針の検討、こういった中でしっかりと検討していきたいと思えますので、本日いただいた御意見を踏まえて、使い勝手のいいものになるようにしていきたいと考えております。

○ 村井慶應義塾大学環境情報学部教授（座長）

この問題を解決していくときに、具体的にどのぐらいの量や割合、また、先ほどの御指摘の件数など、そういうことがわかっていく中で、重要度が認識されることが重要かと思えますので、これも関係者の皆様の御協力が進められればいいのかと思えました。

また、これも先ほどの御指摘にありましたように、いろいろな人が使うので、中小企業の方が使っていくというときに、例えば、GUIが決め手になるデザイン、モバイルのようなものを使っていくというケースも大変増えています。現在、GUIというのはウェブのインターフェースですが、モバイルには対応できていないということなのですか。対応しない、あるいは対応するのが後回しなのですか。そのあたりがよくわかりません。

- 上原国土交通省港湾局計画課企画室長
資料1の12ページの左側に書いているとおり、自社システム以外にもPCあるいはスマートフォンといったものでも利用も可能な形で設計してまいりたいと思っています。

- 村井慶應義塾大学環境情報学部教授（座長）
わかりました。それは対応されていると考えてよろしいのでしょうか。
そのほか、何か御意見はございますでしょうか。
では、よろしくお願いいたします。

- 先ほど、座長からIDの件について御質問とかお話がございましたが、仙崎企画官からの御説明の中でちょっと気になることが、IDの付与について、事業種別に付与するところなのです。この事業種別に付与するところを前提にする場合に、当会の中に法律的には港湾運送事業法というのがございまして、運送主体者というのが港湾において業務が限定されているのです。そのときに、それでは、誰でも、業種、事業種別、私はこれをやりたいのだというようになっていくと、コンプライアンス上の矛盾といったことが発生するトリガーになってしまうということだと思っております。これは我々の業界としてはしっかり押さえておきたいと思っております。
一方、NACCSさんのおきましても、そういった業種別及び業務コードというのが区別されておりますので、そういったところを反映させていただけるようであれば、ぜひともお願いしたいと思っております。
以上です。

- 仙崎内閣官房IT総合戦略室企画官
今いただいた点につきましては、十分課題だと思っています。つまり、申請を受けたときに、それがマルとかノーというところの判断基準について、各業界ごとにいろいろな方法を指向されると思うのですけれども、よくよく御相談させていただきながら、申請どおりに払い出される感じではなくて、実社会をうまく基盤にも反映するような形でやっていきたいと考えております。ありがとうございます。

- 村井慶應義塾大学環境情報学部教授（座長）
IDの数は、10年後は幾つになっていると思っているのですか。

- 仙崎内閣官房IT総合戦略室企画官
ワーキンググループでは、資料として、どのぐらいの法人の数が利用するのかというものをおくまでもシステムの規模感を考える上での参考情報としてお示ししているのですけれども、港湾物流にかかわる業態として最大数万社の方が利用されるとして、そこに1

社あたり掛ける何人というオーダーになるかと思います。

○ 村井慶應義塾大学環境情報学部教授（座長）

もうざっくりで大丈夫です。意地悪な質問をしたつもりは全然ないのだけれども、これもシステムアーキテクチャー屋としては、10万のIDを、今言ったような、それぞれの権限で、且つ日々新しい人も来る状況で精査をしていくというのは、どこで誰の責任でやるのかというスケールの問題にかかわってくると思いますので、ぜひ検討していただければと思います。どうもありがとうございます。

そのほかの御意見はいかがでしょうか。

よろしければ、今度は、今までの構成員の御意見を伺って、事務局あるいは座長代理、神成さんを含めて、何か御意見がございましたら御発言いただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○ 小野京都大学経営管理大学院客員教授（座長代理）

つたない説明で大変恐縮でありますけれども、ワーキンググループで議論を拝聴しておりまして、やはり具体的な使い方みたいなものを少しずつイメージしていただいている状況になりつつあるのは大変喜ばしいなと思っております。

それで、ワーキンググループでも挨拶申し上げたのですが、世界の趨勢は情報の囲い込みやプラットフォーム化がビジネスに直結するという流れが出てきておりますので、ぜひとも我が国として、それなりのビジネスのプラットフォームになるような海運、港湾、海事関係のしっかりとしたプラットフォームを、是非ともつくるのがまさに課題であると考えておりますし、そういう方向に動きつつあるなというのは大変ありがたいことでございます。

個別具体的に言いますと、いろいろと問題がありまして、私の目から見ても、実際のシステム設計、構築にかかわる担当者はもの凄く苦しんでおりますけれども、何とか皆様方の御支援をもとにやり遂げたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上です。

○ 神成慶應義塾大学環境情報学部教授/内閣官房IT総合戦略室室長代理

今、小野先生もおっしゃいましたが、これから約1年間、スケジュールにございますが、来年の12月ぐらいから、先ほど何名かの方がおっしゃいましたが、3カ月ぐらいが連携受け入れテストという形で、実際にテストを行っていくこととなります。逆にこの1年間は、開発を含めて非常に勝負なときだと思いますが、今、小野先生もおっしゃったように、遅延することは決していいことには思っておりませんので、そういった意味ではきちんとやっていかなければいけないですし、この後、ここの説明にもありますが、CONPASとかColins（コンテナ物流情報サービス）とか、そういったほかのも

のともきちんと連携して、早期に使えるものをつくり、そしてバージョンアップしていくということが非常に大事だと思っておりますので、まずきちんとしたものをつくって、いきなり完成ではなくて、きちんとステップアップして、そしてやろうと。

スケジュールに合わしても、システム稼動から社会実装というのが2021年度、2022年度、きちんとバージョンアップをして上げていくことになっていきますので、そういった意味では、まず、動くものをきちんとつくり、もちろん、村井先生が御指摘のID等の話もございしますが、機能を増やしていくという意味では、2021年度以降もきちんとバージョンアップをして、使えるものをつくっていくということで、引き続き頑張っていくということが必要かと思っておりますので、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

○ 村井慶應義塾大学環境情報学部教授（座長）

ありがとうございます。

それでは、担当局長でいらっしゃいます、国土交通省の高田港湾局長からの御発言をお願いしてよろしいでしょうか。

○ 高田国土交通省港湾局長

ありがとうございます。

今日初めて担当局長としてこの会議に参加させていただきました。まずは、本日の議論もそうなのですが、村井座長様を初め、皆様から本当に多大な御協力を賜っておりますことを、この場をお借りしまして、改めて御礼申し上げたいと思います。

また、今日の御意見等を踏まえまして、まず、きめ細かな現場との調整が不可欠だと再認識をいたしました。ユーザーフレンドリーなシステムの構築に向けまして、具体的な設計にこれから着手をしていくわけですが、今度こそはという気持ちであります。特に、シングルウィンドウ等、もう十数年前から求められてきたような気がしておりますが、本当に今度こそはということで、気持ちを引き締め、身を引き締めておりますので、ぜひお願いしたいと思います。

その前提で、資料3をごらんいただければと思います。

まず、1ページ目に、港湾関連データ連携基盤の効果を示しております。これはおさらいではありますが、現在、情報伝達を紙などで行っているということで、再入力や照合作業が発生していると。また、貨物のトレーサビリティが不完全であるということで、煩雑な問い合わせも生じていると。要は、これが全てコスト増加の要因にもなっているということでもあります。

これに関しまして、今回、御協力を賜っているデータ連携基盤ではありますが、書類間のデータ連携が促進されるということで、短期的な効果として、一つにはデータの再入力と照合作業の削減、二重入力とか誤入力が削減できるだろうということを期待しております。また、もう一つは、トレーサビリティの確保による取引の円滑化を通じて業務コストの

削減も期待できるだろうと。

さらに長期的な効果としましては、基盤に蓄積される物流データを利活用することで、例えば、荷主企業における在庫管理の効率化など、各事業者において、生産性とか効率性の向上が期待できると考えています。

また、我々行政サイドとしても、利用者の匿名性、セキュリティーは確保するというところは当然としまして、仕向港とか仕出港、積替港などの情報というのを、これからより精緻に分析できるかなと。その情報をもとにトランシップ機能を備えたターミナルをどこに配置すればいいとか、全体を効率的な物流ネットワークを構築するための戦略を企画立案するとか、そういう面で皆様のお役に立てるかなと想っているところであります。また、防災とか施設管理の面でも、いざ何か起こったときに、どのバースが使えるか等も含めまして、全国のデータを確実に把握分析するということは重要なと感じているところです。

次に、2ページであります。港湾関連データ連携基盤を核とした、港湾におけるIT関連政策の全体像なのですけれども、今まで言及がありましたCONPASの取り組みですが、これを始めましてAIターミナルの一連の取り組みを有機的に連携させて推進するという事で、我が国の港湾全体の生産性向上と労働環境の改善を目指しているということでもあります。

こうしたことで、データプラットフォームとしての港湾関連データ連携基盤、これをまずは基礎とするのですけれども、その上に、アプリケーションとしてCONPAS等の取り組みを載せていきまして、荷下ろしからヤード蔵置、搬出といった一連の取り組みを一気通貫で行うということ、生産性が向上できるかなと考えております。

なお、次の3ページ目でもありますけれども、コンテナターミナルゲートのゲート前混雑の解消とか、コンテナトレーナーのターミナル滞在時間の短縮を図りまして、コンテナ輸送の効率化及び生産性の向上を図るということでCONPASを開発したわけでございますけれども、これを何とか来年度にデータ連携基盤と連携させまして、CONPASも本格運用を目指していきたいと思っております。

こうした取り組みを進める上で、本当にたくさんの皆様方に御参加いただいておりますが、ここに御参加の皆様方の御協力が不可欠であります。我々として来年12月までのデータ連携基盤の構築に向けまして、取り組みを加速していきたいと思っております。特に、さまざまな御指摘がいろいろありますが、やはり、世界の港との競争と考えた場合に、我が国のソフト、ハード面でどうなっているかと考えると、残念ながら劣後しているかなという認識を持っているところではあります。その中で、だんだん課題がこうして明らかになり、分析も進んできましたので、ぜひその流れで、オールジャパンで取り組みをお願いしたいと思います。どうぞ、よろしくお願いたします。

○ 村井慶應義塾大学環境情報学部教授（座長）

ありがとうございました。

高田局長への御質問や御意見等もございましたら承りたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

今の神成さんや座長代理の話にも大変重要なことが含まれていましたけれども、ワーキング・グループを初めとして構成員の方からの御指摘にもありましたように、具体的にイメージがつかめてきたという、そういうチャレンジがだんだん進んできて、実を結び始めているということに対しては、皆さんの御協力に感謝をするとともに、つくっていらっしゃる方々にも敬意をあらわしたいという心境だと思います。

一方で、神成さんも先ほどおっしゃったように、いろいろな御意見を入れることで時間が遅れていくということは筋ではありません。大変複雑でチャレンジングなシステムなので、一方ではきちんとしたタイムラインに従った計画を進めて、その都度にチェックをして、そして、インクリメンタルな発展をさせていくというプロセスの考え方がとても大切になってくるとは思います。そのためには、それぞれのフェーズが明らかになり、それぞれのフェーズでの全ての方の御協力、参加が必要になってくるとは思います。

したがって、そのところが大変重要で、現場の声を聞いてくださいという話は、今日は何度も出ましたけれども、多分それだけでは十分ではなくて、このシステムにかかわるステークホルダーの人、あるいはその人の種別を明らかにして、その人たちの意見が反映されているかということ、網羅性を持って取り組むというのが、やはり、現場の方の御意見を聞くということではないかと思えます。その前には、全てのステークホルダーが、どういう形でこのシステムにかかわるといことは明らかにしておいて、その方たちの要望を細かく調べて、協力していただくということが必要ではないかと思えます。ここにいらっしゃる構成員の皆様方の御協力を仰ぐべきところはそのところではないかと思えました。

あと、もう一つだけ。システムをつくる時には評価を必ずしていくと思いますので、その評価のシステムというのは、デザインのフェーズで組み込んでいく必要があると思えます。常に効率を検査できるための評価のシステムを各モジュールに組み込んでいくというのはとても重要だと思いますので、それも御配慮いただければと思えました。

事務局におかれましては本日いただいた内容を踏まえて、関係者との対話、調整ということを進めていただいて、連携基盤の設計を進めていただきたいと思いますし、利用規約の策定あるいはガイドラインの検討、これも今日御発言をいただいたと思いますが、そういうものも進めていただければと思えました。

私からは以上でございます。議事進行を事務局のほうにお返ししたいと思います。

○ 事務局

村井座長、ありがとうございます。

本日も皆様方からの非常に熱心な御議論、貴重な御意見を賜りました。改めて感謝を申し上げます。

皆様からいただいた御意見につきましては、こういった意見を踏まえまして、今日のお話の中にもありました2020年末にデータ連携基盤を構築していくということでございますので、その検討に入らせていただきたいと思います。

また、その後、社会実装に向けた検討とか港湾管理行政あるいは港湾情報インフラに係る検討、こういったものにも反映をさせていきたいと思っております。引き続き、皆様方の御協力、御支援、こういったものを賜ればと思っております。

最後になりますけれども、本日の資料、議事要旨につきましては、一部を除いて公開したいと思います。会議の終了後、内閣官房、国土交通省のホームページに掲載させていただきます。

以上をもちまして、第3回「港湾の電子化（サイバーポート）推進委員会」を終了したいと思います。本日はありがとうございます。