

平成 22 年 7 月 14 日

IT 戦略港湾を目指して

社団法人日本港運協会

会 長 久保 昌三

国際コンテナ戦略港湾の選定を目前に控え、我が国港湾における情報システム化（IT 化）の現状と問題点、及び、今後の目指すべき方向性を、海外主要港湾の IT 戦略に鑑み、下記のように提言する。

1) 海外主要港湾の IT 戦略

海外の主要港湾では、行政手続き関連（通関手続き・他法令照会と港湾手続き）と、事業者間の港湾情報共有関連の IT 化が、戦略的に進められている。

例えば、世界に先駆けて港湾の EDI 化に取り組んできたシンガポール港では、『PortNet』と『TradeNet』という 2 つのシステムが 20 年以上も前から立ち上がっており、相互にこれを接続させた貿易と物流の IT 化が実現している。まさに「港湾物流情報プラットフォーム」が機能する IT 最先進港湾である。さらに、昨今は、『TradeXchange』を立ち上げ、韓国、香港、マレーシア等との相互接続による貿易業務の効率化や、国際物流情報の高度化、高速化も図ろうとしている。2 国間の貿易手続き業務全体の省力化、迅速化による大幅なコスト低減を図ろうとの戦略を立てている。

同様に、韓国においても、大統領府の直轄指導により、Port-MIS（日本の港湾 EDI）は勿論、『KT-Net（貿易情報ネットワーク）』と『KL-Net（物流情報ネットワーク）』の相互接続が実現している。さらに、BPA（釜山港湾公社）の依頼を受けて、民間のトータル・ソフト・バンク社（TSB）が開発を進める「総合港湾物流管理システム（PLUS：Port Logistics Unifying System）」が、船舶自動識別システム（AIS：Automatic Identification System）とのインターフェースも組み込んだ「港湾物流情報プラットフォーム」を提供しようとしている。

又、さらに、EU の主要港湾においても、行政手続きや事業者間での情報の共有を可能にする様々な「港湾物流情報プラットフォーム」が、戦略的に運用されている。

2) 我が国港湾の IT 化の現状と課題

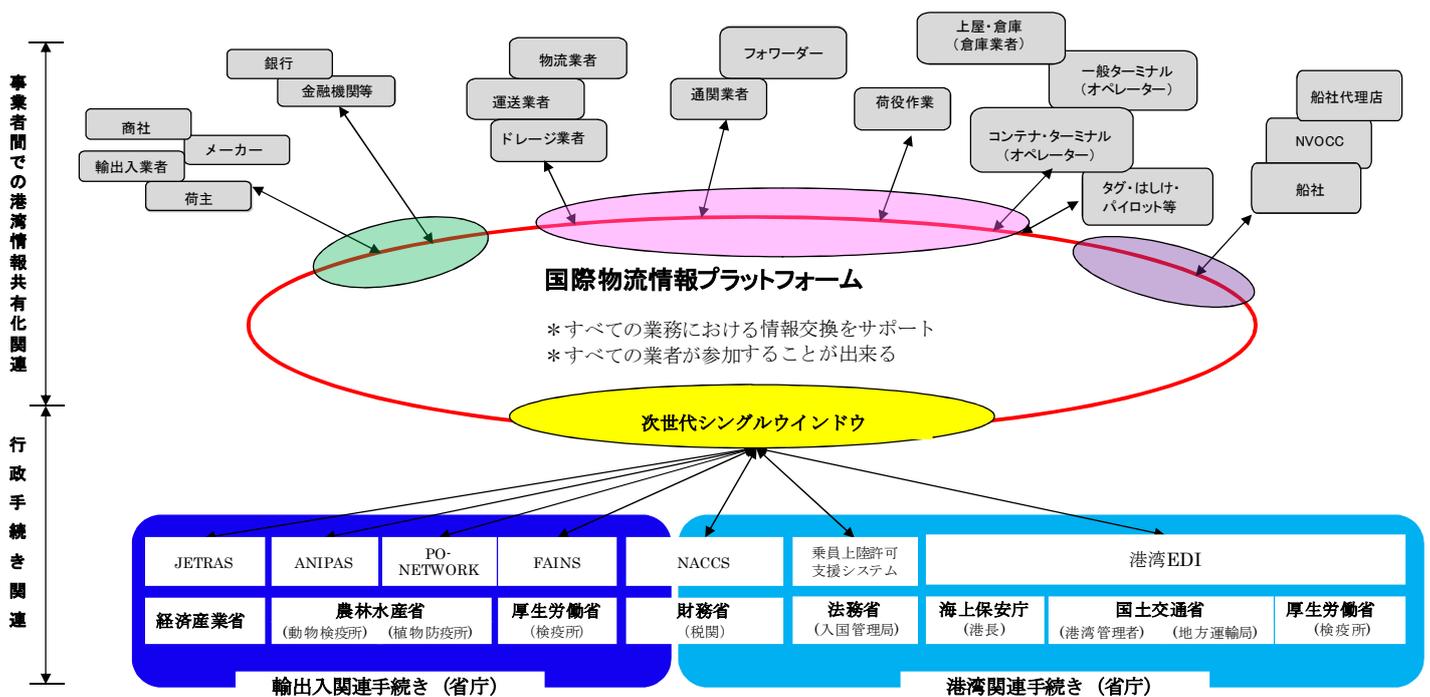
我が国のコンテナ・ターミナルや物流センター等の IT 化は、いまだ全体に普及しているとは言い難いものの、部分的には、最新のセンサー技術やロボット技術を駆使した自動化ターミナルや倉庫の登場、RFID や音声ガイダンスを駆使した製品の在庫管理や部品管理、生体認証を駆使したセキュリティー管理等々、又、船社や荷主等との貨物情報交換やドキ

メント情報交換等、システムや技術の進化は、物流先進諸国に勝るとも劣らない進化を見せている。

又、行政手続き面においても、統合 NACCS（次世代シングルウインドウ）が、ようやく海外先進諸港と肩を並べはじめたとの感を深くする。

しかし、問題は、これらを総合的に機能させる「港湾物流情報プラットフォーム」が、我が国港湾には存在しないことである。

国が強力に推進している「港湾の 24 時間フルオープンを意識したシングルウインドウによるワン・ストップ・サービス」も、行政側の手続きシステムだけでは、十分な効果を発揮する事が出来ない。実物流を支える様々なシステムとも相互に連携する「港湾物流情報プラットフォーム」がなければ、韓国やシンガポール等の物流先進諸港に伍する情報サービスを提供する事は難しい。



国際物流情報プラットフォームのイメージ図

上記の「国際物流情報プラットフォームのイメージ図」で言えば、現在は、ようやく統合 NACCS（次世代シングルウインドウ）がプラットフォームの下半分をカバーし始めた段階で、上半分の各種ウインドウと、これらを総合的に連携させるプラットフォームの構築が、我が国港湾の今後の課題と言える。確かに、現実には、いくつかの主要港が、独自のウインドウを地域のプラットフォームとして提供しているところもあるが、又、国土交通省も、

この程、輸入コンテナの搬出可否情報等を提供する「コンテナ物流情報サービス(Colins)」を稼働させたが、港湾全体としては、まだまだプラットフォームと言うには程遠い。更には、船舶から発信される AIS 情報の民間活用のための法整備や、港湾を出入りするトレーラー・トラック等の輸送機器との情報インターフェースも、今後は必要となる。

AIS (Automatic Identification System : 船舶自動識別装置)

船舶から発信される AIS 情報は、国がこれを広域に集約し、航路管制等に利用している。こうした AIS 情報(船舶動静)を港湾で利用する事が出来れば、コンテナ・ターミナルでのオペレーションの効率につながるのみならず、荷主やコンテナ運送業者等にも情報を提供する事により、港湾周辺における物流の効率化にも役立つことになる。

こうした港湾の手続き情報や、貿易物流情報を自在に接続する、総合的な「国際物流情報プラットフォーム」が構築されなければ、例えば、シンガポールが標榜する「ASEAN 港湾物流情報プラットフォーム」等に代表される、「国際間の情報のプラットフォーム化」にも大きく立ち遅れることになり、我が国港湾は、情報システム面においても、韓国・シンガポール等のアジア主要港湾を経由する、スポークの先としての地位に甘んずることになりかねない。

3) IT 戦略港湾を目指して(提言)

我が国の反省すべき点は、生き残りを掛けたアジア主要港湾の熾烈な競争を目の当たりに、国内諸港が自港の発展に意を注ぐあまり、港湾全体としての国際競争力を著しく低下させ、その結果、釜山港を中心とするフィーダー網の構築を許してしまった事である。

同じ轍を、港湾の IT 化においても踏むわけにはいかない。

例えば、我が国では、港湾ごとに異なる港湾物流情報システムが稼働しており、ユーザーには利便性の高いシステムとして、各港の貨物の囲い込みに繋がっているが、このため、全国の港湾を対象としたシステムが、ここ数年、運用の停止に追い込まれている。各港の既存のシステムの方が使い慣れていることから、利用事業者数が伸び悩んだ事が主な理由として挙げられている。

こうした状況を乗り越える為にも、安価で、利便性の高い、全国の港湾を網羅する「国際物流情報プラットフォーム」の構築が重要となる。そうしたプラットフォームの上に、戦略港湾として、他国の港湾とも差別化を可能にする、秀でた、独自のプラットフォームの構築も必要となる。

港湾の物流効率化の為のハード、ソフト面の整備は、海外主要港湾との競争を国家戦略として掲げる以上、避けては通れない道程である。国が、戦略港湾をどのように明確に位置

づけ、縦割り行政の弊害や、民間業者の利害を排し、官民一体となった「国際物流情報プラットフォーム」を構築するか。まさに、それが国家戦略として取り組むべき緊急課題である。

我が国港湾の繁栄は、言うまでもなく、貨物量を増大させ、如何に船社を呼び込むかと同時に、利用する船社や荷主が如何に利便性を感じる事が出来るか、に尽きる。

その為には、日本の産業や経済構造に即した独自の「国際物流情報プラットフォーム」を早期に実現させ、それらを積極的に国際社会へと展開していかなければならない。準国内化するアジア各地域の物流ネットワークとの接続を可能にし、我が国港湾が優位に展開できる最後のチャンスとなる喫緊の時を迎えていることを銘記しておきたい。

以上