

第5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2年12月16日（木）16:00～17:33

2. 場所：オンライン開催

3. 議事次第

- (1) 開会
- (2) 港湾関連データ連携基盤（港湾物流）の構築状況等について
- (3) 港湾管理・港湾インフラ分野の検討状況等について
- (4) 港湾関連データ連携基盤（港湾物流）の効果と利用促進等について
- (5) デジタル改革に向けた動向と今後の会議スケジュールについて
- (6) 閉会

4. 議事概要

- (1) 冒頭、平井デジタル改革担当大臣、赤羽国土交通大臣より挨拶があった。挨拶後、平井デジタル改革担当大臣、赤羽国土交通大臣、報道関係者は退室。

○事務局

御参集いただきまして、ありがとうございます。時間となりましたので、第5回「港湾の電子化（サイバーポート）推進委員会」を開催いたします。

本日の会議はオンライン開催としており、平井大臣、赤羽大臣にも御出席いただいております。

冒頭、両大臣の御挨拶が終了するまでの間はプレスの方も入っておりますので、お知らせいたします。

それでは、開会に先立ちまして、主催者を代表して平井デジタル改革担当大臣より挨拶をさせていただきます。

平井大臣、よろしくお願いいたします。

○平井デジタル改革担当大臣

皆さん、御苦勞さまでございます。デジタル改革担当大臣の平井卓也です。

本日は年末の御多忙の中、村井座長、また、関係団体の委員の皆様におかれましては、第5回サイバーポート推進委員会に御参加いただきまして、本当にありがとうございます。

私自身、約2年前IT担当大臣だったときに、この委員会の立ち上げに携わり、その後、関係する皆様の御協力の下でシステム構築が進んだことにつきまして、改めて御礼申し上げ

げたいと思います。

今回、12月までに構築が完了する港湾物流の基盤が対象とする海上コンテナ輸送は、2019年ベースで66兆円、我が国の貿易額の約43%を占めるわけですから、我が国の経済にとってとても重要なものだと認識をしています。コンテナ輸送を担う港湾は全国各地にあります。全国のコンテナ港湾で利用可能なシステムができたことで、我が国の港湾全体の生産性が大幅に向上すると考えております。

さらに2021年、来年からの基盤の稼働をきっかけとして、これまでの紙の手続を前提とした商慣習について、デジタルを前提としたものに順次見直しをいただくことや、データを利活用した新たなビジネスモデルを創出するといった取組にも期待をしています。

さて、現在、政府では、デジタル改革としてIT基本法の抜本的な見直しなど様々な検討を進めております。社会全体のデジタル化に向けたビジョンとして、「誰一人取り残さない、人に優しいデジタル化」を掲げており、新たに策定するデジタル社会を形成するための基本原則に基づいて、スピード感をもってシステムを社会実装した上で、継続的改善に取り組む、まさに「小さく産んで大きく育てる」取組を提唱しています。このことはサイバーポートを進める上でもしっかりと留意していきたいと思います。

まず、予定どおり来年度より基盤の稼働をする。これは「小さく産む」ということです。そして、利用者からいただいた声を、使い勝手、UI、UXなどの機能改善に生かして、さらに利用拡大につなげていく。そして「大きく育てていく」という、このサイクルをつくっていきたくて考えています。そのために、会議参加の皆様におかれましては、基盤の立ち上げ当初より、ぜひ積極的な利用をお願いしたいと思います。

来年立ち上げるデジタル庁としても、当プロジェクトを引き続き全力で応援していこうと思いますので、どうぞ皆さん、まずは御参加いただくことをお願いしたいと思います。

以上で私からの挨拶とさせていただきます。今日はよろしくお願いいたします。

○事務局

平井大臣、ありがとうございます。

引き続きまして、本日、港湾を所管する赤羽国土交通大臣にも出席いただいておりますので、一言いただければと思います。赤羽大臣、よろしくお願いいたします。

○赤羽国土交通大臣

国土交通大臣を務めております赤羽一嘉でございます。いつも大変お世話になっております。心から感謝を申し上げます。

まず、本日は第5回目の港湾の電子化推進委員会が開催されるに当たりまして、国土交通省を代表させていただき、一言御挨拶を申し上げます。

港湾物流の現場におきましては、荷主、船会社、そして、陸運事業者など関係者が数多く、また、仕事の手続も大変複雑であることから、今なお紙やFAX等による手続が多用され

ており、効率化の余地が非常に大きいというのが実態でございます。

こうした状況下、港湾物流分野におきましても、政府の取組の一丁目一番地であるデジタル化を進めるべく、本日御出席の平井デジタル改革担当大臣と連携をさせていただき、民間事業者間の港湾物流手続を電子化する港湾関連データ連携基盤の構築に向けた取組を進めてまいりました。そして、このたび同連携基盤のシステムの構築が完了し、年明けの接続テストを経た後に、来年4月からシステムを稼働する運びとなったところでございます。改めまして関係者の皆様のこれまでの献身的な御協力・御尽力に対しまして、心より感謝申し上げたいと思います。本当にありがとうございます。

私どもの試算によりますと、この連携基盤の活用により、書類作成、電話による内容確認などに要する時間が約4割削減されることが見込まれております。生産性向上のみならず働き方改革の実現にも大きく貢献するものと考えておるところでございます。また、同連携基盤は、参加する関係者が多ければ多いほど所要の機能がより大きく発揮できる点が特徴でもあります。関係者の皆様におかれましては、本日の委員会を契機といたしまして、連携基盤の利用を積極的に進めていただきますとともに、より使い勝手のよいシステムにしていけるよう、現場の声を国土交通省にお寄せいただきたく存じます。

国土交通省といたしましては、港湾物流分野に引き続きまして、港湾行政手続をデジタル化する港湾管理分野、そして、港湾インフラ、工事等の情報をデジタル化する港湾インフラ分野につきましても本格的な検討に着手をいたします。そして、これら3分野一体での連携基盤を早期に構築し、デジタル化を通じた生産性向上や効率的なアセットマネジメントの実現を目指してまいりたいと考えております。

結びになりますが、関係者の皆様におかれましては、なお一層の御理解と御協力を賜りますことを切にお願いさせていただきますとともに、また、今日、御臨席の皆様のみずますの御活躍を御祈念申し上げまして、国土交通省を代表しての御挨拶とさせていただきますと思います。

大変ありがとうございました。引き続きどうかよろしく願いいたします。

(2) 上原国土交通省港湾局計画課企画室長より資料1と資料3、古土井国土交通省港湾局技術企画課港湾保全政策室長より資料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。

○質問が3点ほどございます。

まず、資料1についてです。3ページの中に、取引関係先の設定で連携基盤を利用していない取引先とはデータ連携処理ができないこととなります。海貨業として、その際、そのデータ作成を代行することはできるのでしょうか。ただし、ページ7から8に書いてある利用規約第8条、ここにデータ利用者が他の事業者の作成者になる場合、データ作成者としての費用負担も追加になるのでしょうか。1つ目が以上の質問です。

資料3、ページ1、ページ7について質問させていただきます。ページ1は時間削減効果です。海貨業の場合には55%の削減とございますが、その積算根拠を教えてください。

そして、ページ7につきましては、利用促進方策で、全国の説明会開催とございますが、いつ頃からスタートされるのかを教えてください。

以上です。

○私のほうからは質問ということはないのでございますけれども、やはり先ほどの御質問にも多分関連しているのだらうと思うのですが、今後、いずれ料金をどうするのだという話になっていくのだらうと。そういうことで、資料3のところでもこれだけ経費削減効果があるよということが出されているのだらうと思うわけですが、料金についてはぜひ次の3つの点をお願いしたいのです。

1点目は、デジタル庁を創設するというところで、国を挙げてデジタル化を進めるというような動きになっておりますので、サイバーポートのシステムについても、国が率先して旗を振られてつくられているのですが、できれば国のほうで費用のほうも面倒を見るような手厚いデジタル化を進めていただけるとありがたいと思うわけでございます。

なぜそんなことを言うかというのが、2ポイント目なのですけれども、私、このシステムというのはデータを入れる大きな箱をつくって、そこに関係者がどんどんデータを入れたり、必要なデータを取り出して、それを基にまたデータを追加して入れると。そして、またそれを、例えば船社さんがデータを取り出して船積みの位置決めをするとか、そのような形でデータを入れる作業と取り出す作業、しかるべき方がしかるべきデータを入れ、しかるべき方がしかるべきデータを取り出して利用する、こんなシステムだろと思うているわけでございますが、データを入れることについては、この資料3の1のページ目にあるように、削減効果があるとはいえ、やはり職員が時間をかけてパチパチと打ち込むわけでございます。

それで、1ページ目の円グラフで見ると、今まで紙とかメールの添付というのが8割、9割だったところ、外航船社とか陸運になるともっとデジタル化が進んでいる。この落差というのは、それぞれ船社さんとかが、船社さんの職員さんを使ってパチパチと紙で来たものをパソコンに打ち込んだりして電子化しているのかなと思ったりするわけなのですが、それがこのシステムを使って、私どもフォワーダーとか荷主さんが打ち込むと、もう船社さんがパチパチと打ち込む必要がなくなると、そのまま電子データを利用できるということになるので、データを入れるに当たってそれなりにコストがかかっているということを考慮していただいて、ぜひデータを活用する方々の利用料の負担を大きくしていただいたらありがたいなど。

そんな虫のいい事を言うんじゃないよとおっしゃるかもしれませんが、やはりデータを入れるのに当たってはコストもかかりますので、その分を考慮してデータを活用する方々の負担のシェアを大きくするとか比重を大きくするとか、そういうことを考えても

raitaito.

また、3つ目は、コストの関係です。取扱個数でございますけれども、フォワーダーは大から小までおりますが、大きいところでも、やはりそれぞれ事務所がばらけていたりして、一遍に何百、何千というところを1事務所でやるなどということはあまりないのかもしれないとされているところですが、一方で、コンテナターミナルとか船社さんというところは、1つの船で5,000、6,000は当たり前というような取扱量でございます。それだけメリットが大きいのかなと思うわけでございます。

ということで、ぜひデータを入れる側の、今後、数年後に幾らということは決まるのかなと思っておるのですが、その料金の検討に向けて、できるだけ安くしていただくことを考えていただきたい。安くすることによって、荷主さんや我々フォワーダーもこのシステムを使って、日本の海上コンテナとか、そのデータがほとんどこのシステムを使うということになってこそ、初めてこのシステムの効果が上がるのだらうと思うので、このようなお願いをした次第でございます。

意見の2点目ですが、将来、運営主体移行ということがあるのですけれども、これも十分参加者が増えて、それなりに皆さんあまり不満を持たずに参加し続けられるような料金が設定できるようになって、そういうようなことを見計らっていただけると嬉しいなと思う次第でございます。

それから、意見の3点目は、今後、このシステムの使い方とかの説明をウェブサイトとかでしていただけるのだらうと思うのですが、ぜひ、分かりやすい解説になるようにしていただくようお願いいたします。

以上、3点申し上げました。よろしく申し上げます。

○前回、第4回のサイバーポート推進委員会で、ひとまず港湾物流分野の詳細設計が完了し、今後、いよいよ私ども船舶代理店の関わりの深い港湾管理分野の調査が進められていくものと認識しております。そこで、今日は、私どもからの提案、要望としてお話しさせていただきますと思います。

我々、船舶代理店の業務の多くは、本船入出港のための多種多様の申請、通知、届出行為にあります。現在、それらのかなりの部分はNACCSでの申請手続が可能となっておりますが、それ以外にもまだまだ紙ベースでの届出が多く存在することは、前回にも御説明したとおりでございます。

これは、今まで港湾管理者の多くが押印を必要としていることに起因しているということはあるところではあるまいとは思いますが、今般、菅内閣の進める押印廃止の方向により電子化への道は開けたものと考えます。そのようなNACCSあるいはその他の港湾独自システムから外れた部分を、この連携基盤が補って、いわゆるプラットフォームとして窓口の一元化を実現することが必須と考えております。

我々船舶代理店は、中小事業者が多いことは前にも申し上げましたが、この連携基盤利

用促進のためには、極力コスト負担を軽くしていただきたいことがあります。

まず、最初に発生するであろう連携基盤と各社の社内システムとの接続にかかる費用への助成、また、その利用料金の支払い窓口の一元化が必要ではないかと思えます。

例えば、JRで使っておりますSuicaのように、利用者はJR東日本にチャージするだけで他の施設も利用できて、その利用の結果、JRはその施設等に配分するという仕組みになっていると思えますが、つまりサイバーポート構想で言えば、唯一のプラットフォームであるこのサイバーポート連携基盤が、これはNACCSが仮に窓口になろうとも構わないわけですが、そこが全て徴収し、それぞれの利用に応じてNACCSなり国土交通省のCONPASなりに配分するという仕組みが考えられます。これをやることによって利用者が感じている二重、三重の負担感が軽減されるものと思えます。

さらにですけれども、先のお二方からもありましたけれど、受益者負担、これを大原則としていただきたいということです。例えば、現在のNACCSでは、上流からのデータ提供に関しても、一律利用者が同じように利用料を負担しております。少なくともデータベースの基となるデータの入力に関しては利用料を不要としていただければと思います。これを行うことによって、本来最上流からのデータ提供、例えば、船会社のデータ入力といったものは、まだまだ参加されていない船会社等もありますので、そういったものの連携基盤への加入が促進されるものと確信しております。

最後となりますけれども、我々の港湾物流の現場は、1年365日、24時間体制で作業を行っておりますことから、それに対応した時間制限のないシステムの運用が求められます。その上、今の感染症拡大に伴うリモートワーク、例えば自宅及び出先からのPCあるいはスマホ、タブレットの利用、そういったものに適したシステムの構築をくれぐれもお願ひしたいと思います。

私のほうからはざっと以上のようなことですので、よろしくお願ひいたします。

○約2年にわたり、当初の第1目標でございました2020年12月までの構築が目前ということで、これまで御尽力されてきました内閣官房IT総合戦略室及び国土交通省港湾局の皆様には感謝申し上げます。

さて、今後、2021年4月からのシステム稼働に向けて対応されるということでございますが、現状ではやはり多くの課題が残っておりと考えております。

スピード感を持って御対応いただくと同時に、利用者にとりましても使いたくなる使い勝手のよいシステムの構築や、低廉な利用料金の設定が、今後、利用促進には重要と考えております。

これまでの委員会等に参加、拝見してきておりますが、例えば、GUIでの操作イメージや、先日、国土交通省のホームページに公開されましたAPI仕様も、個人的には少し分かりづらいついてお思います。そこで、もう少し視覚的な情報、例えば、PR動画とかアピール動画等の具体的にイメージができるような情報も、説明会も踏まえて御検討いただけると非常

にありがたいということでございます。

最後に、昨今のコロナ禍の影響もありまして、デジタル化への機運が高まっておりますので、政府の強いリーダーシップで港湾物流の効率化を進めていただきたいと思います。

以上でございます。

○私からは1点、お願いを申し上げたいと思います。

資料3の7ページでございます港湾関連データ連携基盤とNACCSの自動連携につきましては、当然進めていただければと思うところでございますけれども、商流や金流に関しましても、例えば、民間でトレードワルツさんのようなデータ基盤の構築が進展しているところでございます。デジタル化の取組ということでは、やはりワンストップで全ての手続を完結できる仕組みを検討いただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上でございます。

○私どもは、これまで貿易手続のシングルウィンドウ化、ペーパーレス化ということを常々要望してきておりますが、このたび、先ほど資料3でも御説明がありましたが、サイバーポートとNACCSとの連携を見据えて進めていただけるということで、一安心しておりますし、ありがたく思っております。

今回、このサイバーポートとは直接関係ありませんけれども、ほかにも貿易手続関連では、シングルウィンドウ化の余地があるものはまだまだたくさんございますし、原産地証明書等がありますので、このあたりを政府としても考えていただければと思います。

また、先ほど利用促進策の中で御説明がありましたけれども、その中でも他システム、特に国際的な海外の同種システムとの連携について御検討ということで説明がありましたけれども、これも利用者呼び込むためにも、早期に検討を進めていただき、その道筋というものを示していただければと思います。

あと、ほかの団体様からもお話がありましたけれども、この運用が順調にスタートできるように費用面での御配慮、また、導入サポートについて充実していただくようお願いいたします。

以上です。

○やはりこのシステムは、メリットのある方、業界が偏るかなと思っております、港湾周辺でオペレーションをされる方々の業務効率が格段と改善していくということになるのが一番いいのかと思います。そうなっていきますと、おのずとこのシステムに荷主がインプットしてくれないと、我々の業務が効率が悪くて仕方ないと、ぜひ入れてくださいという流れになってきて、最近でも携帯電話契約では店舗に行くのが高く、ネットでやるほうが安いというような差額が設定されて利用促進が図られるというようなところもございま

すので、決定的にユーザーが便利になると。そのユーザーをサポートする形に周りの方々が入れやすい環境になっていくと。そういう自然の流れをつくれることが重要かと思えます。

また、シングルウィンドウ化して、NACCSとの連携、これもぜひとも利用促進には欠かせないことだと思えますし、デジタル化が困難な事業者もたくさんいると思えますので、そこへの御配慮というところもお願いしたいと思えます。

以上でございます。

○事務局（書面参加団体のご意見紹介）

既に前の団体からもいただいている「NACCSとの連携強化をお願いしたい」という内容でございます。

以上でございます。

○村井慶應義塾大学教授（座長）

ありがとうございました。

ここで一旦事務局のほうからお答えをいただけますか。

○上原国土交通省港湾局計画課企画室長

では、複数の御質問があったものを、幾つかまとめて順次お答えをしております。

（前半）4番目の団体と7番目の団体から、使い勝手のよいシステム構築等についての御意見がございました。国土交通省港湾局としても、システムの使い勝手のよさが各事業者の方々の利用促進につながると考えますので、2021年4月以降も利用者からの御意見を踏まえ、可能な機能改善を図ってまいります。

それから、（前半）1番目の団体と2番目の団体、4番目の団体から、分かりやすい資料、それから動画がいいのではないかと、説明会の時期についてもお話がございました。

システムの操作方法などにつきましては、利用者視点で分かりやすい資料などにまとめて、先ほどお話ししたとおりポータルサイトで閲覧できるようにしたいと思っております。

動画によるPR資料につきましても、来年度以降、準備を検討してまいりたいと思っております。

説明会につきましては、今年度内は各地方整備局等から各事業者に対し個別に説明を行うことにしております。来年度以降は業界ごと、あるいは全国各地で地域ごとに説明会を開催することを予定しております。

なお、国土交通省のホームページに掲載しましたAPI仕様は、システム担当者向けで非常に分かりにくかったことにつきましてはおわびを申し上げます。

続きまして、（前半）3番目の団体、6番目の団体、7番目の団体等から、連携基盤と各社のシステムの連携に関する費用に対する支援ですとか、導入サポート体制についての御意

見をいただいております。

連携基盤との接続に関する各社のシステムの改修につきましては、原則、各社の負担にて行うべきものと考えておりますが、他方で、基盤と各社のシステムとの接続におけるシステム全体としての技術面、業務の検証作業は、システム稼働後も引き続き行うこととしております。今後、検証作業に御協力いただける方については、各社のシステムと連携基盤との接続方法についても検討してまいりたいと考えております。

導入サポート体制についても、来年度から体制を確保していきたいと考えております。いずれにしましても連携基盤は、利用者が多いほど利便性が向上するものですので、早期の利用拡大に向けてしっかりと取り組んでまいりますので、御協力のほど、よろしく願いします。

利用料金関係ということで、(前半)2番目の団体、3番目の団体、4番目の団体から御意見をいただきました。

連携基盤の利用料につきましては、利用者ごとの受益に応じた料金設定をするということの基本としつつ、極力低廉な料金とすることを考えております。

窓口の一元化という御意見もございましたが、窓口の一元化につきましては、システム間の連携ということ以外にも調整すべき課題もございますので、関係機関と協議しながら検討していくことを考えております。

(前半)7番目の団体、書面参加の団体から、NACCS連携についての御意見があったかと思いますが、NACCSとの直接連携につきましても、できるだけ早期に実現できるようNACCSセンター及び財務省関税局とも協力しつつ検討を進めているところでございます。

(前半)5番目の団体、6番目の団体より、他システムとの連携ですとかトレードワルツについてのコメントがございました。トレードワルツ等とも連携に関する意見交換を行っているところでございます。トレードワルツを含めまして、他のプラットフォームとの連携につきましては、基盤の利用者にとってメリットが大きくなる場合には検討を進めてまいりたいと考えております。

資料3の7ページに書きましたとおり、事業者向けの他システムとの活用についても進めてまいりたいと考えております。

(前半)1番目の団体から、基盤を利用していない事業者とのやり取りについてのコメントが冒頭にございましたけれども、連携基盤を利用していない事業者に係るデータの作成は、他の利用者が代行することはできないので、まずは当該事業者様から利用申請をしていただいて、連携基盤を利用させていただくことが必要でございます。こういった中でシステム稼働後間もない時期については、関係する取引先が連携基盤を連携していないと、その部分だけ従来どおり紙・ファクス等の手続が残ってしまいますので、早期に利用促進を図って利用者を増やす必要があると認識しております。

(前半)1番目の団体から、時間削減効果の積算の根拠について御質問がございました。資料3の1ページにも記載をしておりますけれども、事業者とか実務経験者へのヒアリング

を基に、輸出における港湾物流手続のモデルケースを設定して、1回の取引当たりの削減効果を試算したものでございます。

なお、事業者様によっては既に電子化を済ませている手続があつたりしますが、モデルケースでは、取引に係る手続の全てが紙・ファクスといった電子化されていない方法のものが全て電子化される場合を想定して、効果を試算しているということでございます。

事業者ごとに手続内容とか電子化の度合い、手続に要する時間は異なると思いますので、事業者によって増減もある数字になっているかと思えます。

(前半)2番目の団体から運営主体の移行について御意見がございましたが、今後の運営の在り方に関しましては、2023年度以降、連携基盤の参加者数や運営状況を見ながら検討してまいりたいと考えております。

(前半)3番目の団体から、システム運用時間とリモートワークの対応について御意見がございました。システム運用時間につきましては、稼働後は24時間365日稼働でございます。

GUIを利用する場合は、インターネット環境があれば、PC、タブレット、スマホからでも利用できます。ただ、画面の大きさを考慮したタブレットやスマホの専用画面につきましては、今後こういった場面でそういった利用がなされるかを考慮しながら、今後検討してまいりたいと考えております。

続きまして、内閣官房IT総合戦略室から回答をお願いします。

○仙崎内閣官房IT総合戦略室企画官

1点ございます。

(前半)6番目の団体からいただきました、さらなるシングルウィンドウ化をということで、例示としては原産地証明という話もございました。こちらにつきましては、この連携基盤と直接関係はないのだが、という話もございましたので、社会全体のデジタル化推進という観点から引き続き情報交換をお願いできればと考えています。

私からは以上です。

○村井慶應義塾大学教授（座長）

それでは、引き続きまして御意見、御発言をお願いいたします。

○大きく2点ございます。

1点目が、資料2の港湾行政手続の電子化に関してです。この中に対海上保安部との手続が網羅されているのかどうかという質問です。例えば、航路通報という手続がありますが、こういうものは、今、100%電話・FAXでやり取りがされていると聞いています。この点を御教示ください。

2点目ですが、資料3の7ページの利用促進方策に関してです。再三申し上げているのですけれども、改めて強調したいのは、船社の関心事は、資料1の10ページに記載がある

ようにデータの利活用、具体的に言いますと輸出入コンテナの本数をポートペアごとに集計し、統計情報として最短のタイムラグで公開するという。2番目、VGM業務の電子化と利用者の拡大。3番目、ACL業務等におけるアタッチメント、つまりPDFなどの再入力廃止。これら3点が実現すれば、船社の積極的な利用を促すこととなります。また、これも既にワーキンググループでも申し上げましたけれども、船会社の立場としては、荷主さんが使えば使うというスタンスでございますので、まずは大手荷主さんへの利用促進活動を優先していただきたいと考えています。

以上です。

○もう既にワーキンググループで申し上げていることですが、1つお願いがございます。

我々の役割というのは、外航のコンテナ物流で申し上げますと、フィーダー輸送ということになります。荷主様、外航船社様からは、二次、三次下請事業者ということになります。

その際、危険品とかコンテナ重量等などの安全に関する情報、これが必要不可欠でございます。これまでは外航船社様からFAXで入手いたしておりました。今後、連携基盤が整備されまして、せつかく物流の効率化が進められる中で、我々、内航事業者も連携基盤上で外航船社から確実に情報が伝えられるようお願いしたいと思っております。

以上です。

○私たちの業界では、まず、地方港において海上コンテナ陸送事業者、また、五大港等、大きな港においても、孫請、ひ孫請等の中小零細のトラック事業者、彼らのほうに運送に必要なコンテナ情報が行き届かない傾向がございます。国が主導するこのシステムを通じて、全国の海コンドライバーにVGM等のコンテナ情報が提供できる、または取りにいける環境が整えられたらと思います。

それから、もう一つが、事務処理のデジタル化、効率化、合理化の先には、現物であるコンテナを移動や陸送させる過程での無理や無駄をなくしたいと。最たるものとしては、ターミナルゲート前での待機時間を削減することですけれども、次のステージでは、データの蓄積と、そこからの展開を望み、また、期待したいところでございます。

以上です。

○まず、先ほど御説明いただきましたCOMPASの導入についてですが、いよいよ横浜港で本格運用開始となります。国土交通省をはじめ、これまでの関係者の皆様に心より感謝を申し上げます。

さて、データ連携基盤について、3点要望がございます。

まず、システムがダウンいたしますと、港全体が麻痺してしまうおそれがありますので、

安定的に稼働するシステムの開発に取り組んでいただきたいと思います。

2つ目は、恐らくこのシステムは、見る人によって情報を見る範囲が異なる設定になると思います。見るべき人が見られる情報の設定に誤りやミスが起こりにくいシステムにしたいと思います。

最後になりますけれども、想定していない第三者への情報漏えいなどを起こさないように、しっかりとセキュリティ対策についてもお願いしたいと思います。

以上でございます。

○当社は近畿地方整備局や神戸市、大阪市とともに阪神港におけるCONPAS導入に関わっており、これを導入、普及、促進していくに当たって、各事業者との情報連携が大変重要だと考えております。この連携基盤のコンセプトと相通ずるものがあると認識しております。

我々、CONPASで情報連携していく際は、連携基盤を活用することを考えていますけれども、そのためには連携基盤をより多くの事業者に使っていただくことが重要であるし、一方で、使う事業者が増えれば増えるほど、各事業者の業務の効率化を図れます。したがって、稼働後においても絶え間のない各事業者目線でのシステムの改善や参画に関わる負担の軽減、それから、参画による効果の提示などを常時行っていただきたいと思いますと考えておりますので、ぜひともよろしく申し上げます。

以上でございます。

○事務局（書面参加団体のご意見紹介）

まず資料1のほうで、データの利活用というところでございますが、「関連事業者のビジネスに影響がないように慎重に」という御意見です。

それから、資料2の関係でございますけれども、官民間の手続です。こちらの電子化が急務ということでございます。その際に「民間事業者の視点も取り入れる工夫を今後もお願いしたい」というものでございます。

私からは以上でございます。

○村井慶應義塾大学教授（座長）

ありがとうございます。それでは、お答えをお願いします。

○上原国土交通省港湾局計画課企画室長

まず、(後半)1番目の団体から幾つか御意見をいただいております。

まず、データの利活用につきましては、基盤の特徴の一つであると考えておりまして、利用を促進するものと考えております。

他方で、最後に(後半)書面参加の団体からもありましたけれども、データ公表の際に、データ提供元の企業が特定されるようなことがあると関係者の事業活動に支障が出るとい

った可能性もございますので、そういったことがないように、データの収集や公開の方針については関係者としっかり調整をした上で進めてまいりたいと思います。

VGMにつきましてもお話がございましたが、連携基盤を通じて関係者がVGMを電子的に取り入れていくことになれば、利用者にとっても利便性向上や貨物の安全輸送にも資するということになりますので、連携基盤の利用者の拡大を通じてVGM業務の電子化の普及も図ってまいりたいと思います。

PDFアタッチメントの件がございました。PDFからの再入力 of 廃止に関しましては、PDFアタッチメントを入れるに当たって、情報提供側の理解も必要だと考えております。関係者間で御議論いただくことで、既存の業務プロセスとか商慣習の見直しにもつなげていただければと考えております。

また、大手荷主への利用促進も重要という御指摘ございました。引き続き大手荷主様も含めて利用促進活動を行ってまいります。

(後半)2番目の団体から、下請利用者への情報伝達の話がございました。貨物の安全情報についても、取引に参加している者であれば情報連携基盤上で閲覧できるようになりますけれども、取引に参加していないと情報は参照できないということになりますので、取引の上流に位置する者が二次下請、三次下請の者を確実に取引に追加するように、導入の際に徹底する必要がございます。

連携基盤による安全情報の伝達が連携基盤の利用の際にしっかり定着するよう、関係者への啓発に取り組みたいと考えております。

(後半)3番目の団体から御意見もございました。

連携基盤を利用する際に、陸運事業者の方が取引の上流に位置する利用者が連携基盤に情報を入れることで、VGM等のコンテナ情報を電子的に入手することが可能になります。全国のドライバーにもコンテナ情報が提供されるという話もございました。別途、タブレットの端末も調達するといった課題もあろうかと思っておりますけれども、基盤を利用してそういった情報提供も可能になると考えております。

データ活用をしてコンテナの陸送の過程でもデータ活用という話も最後にごございましたけれども、ターミナルゲート前の渋滞解消にも使っていけるよう、データの活用についても今後検討を進めてまいりたいと考えております。

(後半)4番目の団体からシステムの安定的な運用、また、見る範囲を決める必要があるということ。加えて、セキュリティ確保についても御意見がございました。

システムダウン等についても障害が発生しないようしっかりと取組を進めてまいりますし、Read権限、Write権限というものを設定するようになっておりますので、見る範囲をしっかりと捉え、しっかり取り組んでまいりたいと思います。また、情報セキュリティにつきましても資料1で御説明したとおり、情報セキュリティを重視してまいります。

(後半)5番目の団体から、COMPASの利用と連携基盤の話がございました。御指摘のとおり、連携基盤の普及がCOMPASの利用促進にもつながると考えております。

連携基盤を使いたいと思っていただけるように、絶え間ないシステムの改善、費用負担軽減、参画による効果の提示等についてしっかりと進めてまいりたいと思っております。

続きまして、港湾管理分野のほうの御回答をお願いします。

○中嶋国土交通省港湾局港湾経済課特定港湾運営会社指導官

資料2の港湾管理分野に関連する事項につきまして、担当からお答え申し上げます。

(後半)1番目の団体から、港湾行政手続の電子化の範囲について御質問をいただきました。港湾管理分野の港湾関連データ連携基盤では、港湾管理者に関係する手続の電子化を図るものでございまして、現時点では海上保安部に関係する手続は対象外としているところでございます。

また、書面参加の団体から、官民手続において民間事業者視点を取り入れてほしいという御意見をいただいております。こちらにつきましては、システムに必要な機能を検討するために、今年10月に港湾運送事業者及び船舶代理店事業者にアンケート調査を実施しているところでございまして、引き続き港湾管理分野のワーキングなどを通じまして、民間事業者の視点をしっかりとシステムに反映できるように取組を進めていきたいと思っております。

以上でございます。

○海上保安庁交通部粟井参事官

(後半)1番目の団体からの航路通報の現状についての御指摘でございます。

実態につきまして、全く御指摘のとおりでございます。これにつきましては、NACCSの中でも極めて利用率の低いメニューとして私どもも課題として認識しておりまして、まさにこの利用率を上げて利便性を向上するための取組を、今まさに優先課題として取り組んでございますので、詳細についてはこの場では申し上げますが、今後の取組に関しまして、関係の部門、利用者の方々の御助言、御指導、御協力等を賜りたいと考えております。

以上でございます。

(3)事務局より資料4の説明を実施。その後、意見交換において以下の発言があった。

○7ページについて、基本原則(案)を踏まえて今後の港湾物流分野の運営等に取り組むべきではないか、と記載していただいておりますけれども、他方で、1ページ目の5番の「社会課題の解決」とか9番の「新たな価値の創造」といったような点につきましては、分野横断的に様々なデータを組み合わせ活用できる環境の整備をしていくことが不可欠だと思っております。

そのためには、まず、政府全体でのデータの標準化を進めていただきますとともに、港湾関連データ連携基盤とその他のデータ基盤、例えば、国土交通データプラットフォーム

等との連携にもぜひ取り組んでいただければと思っております。

以上でございます。

○これからプラットフォームの導入が始まる段階ではあるのですが、今の時点からさらに将来に目を向けて、港湾分野にとどまらず内陸輸送や倉庫の搬出入といった分野にもこのプラットフォームを拡張することを御検討いただければと思います。

資料3に利用促進策として記載されていましたが、OCR機能とかタブレットが利用できるというのは大変有用な話だと思いますし、こういうものをより広く物流関連事業者に提供いただければと思います。

あと、例えば、下請法の3条書面などもこのプラットフォームを使うことで足りるようになるといった、省庁の垣根も越えたユーザーの利便を追求いただければ、皆さんおっしゃっていますけれども、より多くのユーザーの方の参加が期待できますし、それが物流におけるデジタル社会の実現にも資することとも考えますので、ぜひ御検討いただきたいと思っております。お願いいたします。

以上です。

○標準化という考え方は非常にいいと思います。しかしながら、国内のみの標準化ではなくて、海外まで、例えば貨物のトレーサビリティを可能にするような標準化、例えば、取引データの管理に当たっては、WTOが定めるUCR等の国際標準コード、こういうものに対応して標準化を進めていくということを入れて御検討いただければと思います。

以上です。

○事務局（書面参加団体のご意見紹介）

「今後のサイバーポートの推進に当たって、国土交通省関係部局をはじめとする関係省庁のしっかりとした連携・協業に期待したい」という御意見でございます。

以上でございます。

○村井慶應義塾大学教授（座長）

それでは、回答をお願いいたします。

○仙崎内閣官房IT総合戦略室企画官

まず、IT総合戦略室のほうから回答させていただきます。

1番目の団体からいただきましたデータの利活用できる環境の整備というところでございます。まさに新しいデジタル庁でしっかり取り組んでいくところだと思っておりますので、引き続きしっかり取り組んでまいりたいと思っております。

それから、3番目の団体からございました、データ連携基盤へのUCRの実装という点で

ございます。国際連携は非常に重要な視点だと考えております。そういった意味で、港湾関連データ連携基盤のUCRの実装につきまして、まず、しっかり利用実態の把握から進めていきまして、こういった形で実装できるのかというところを考えていければと思います。

以上でございます。

○上原国土交通省港湾局計画課企画室長

港湾局から残りの部分を回答させていただきます。

2番目の団体から、他のプラットフォームとの連携について御指摘がございました。

先ほどお答えしたとおりですけれども、他のプラットフォームとの連携につきましては、連携基盤の利用者にとってメリットがある場合には検討を進めてまいりたいと考えております。国土交通データプラットフォームについてもしっかり考えていきたいと思っております。

それから、内陸運輸とか倉庫とか、そういったところとの連携の話もございました。まずはコアとなる港湾物流領域をしっかりと軌道に乗せることを最優先としながら、他の物流業者への横展開についても、今後、こういった対応が可能かどうか、検討してまいりたいと考えております。

また、書面参加の団体から、国土交通省関係部局間、関係省庁間で連携をしっかりとというお話がございました。御指摘を踏まえてしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

以上です。

○村井慶應義塾大学教授（座長）

御回答、ありがとうございました。

それでは、時間も近づいていますので、担当局長の国土交通省の高田港湾局長から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

御発言の機会をいただきまして、ありがとうございます。

まずは、本日御出席の皆様には、港湾関連データ連携基盤の構築に当たりまして、多大な御協力を賜っておりますこと、改めて御礼申し上げます。また、本日、多方面から貴重な御意見を賜り、誠にありがとうございました。

港湾関連データ連携基盤の港湾物流分野につきましては、年明けから民間事業者との接続テスト及び来年4月からのシステム稼働、その後の利用促進に向けて、本日いただきました貴重な御意見を踏まえ、引き続き関係者と連携して取り組み、港湾物流における働き方改革、生産性向上を確実にしてまいりたいと思っております。

また、港湾管理分野、港湾インフラ分野につきましても取組を加速してまいります。今

後、施設IDや事業者IDなどの必要なベース・レジストリの整備を行い、早期に3分野一体となった港湾関連データ連携基盤を実現してまいります。

これらにより、港湾インフラの日々の利用状況や施設需要の把握、分析が可能となり、各分野のシナジー効果を高めることで、分析結果や施設の健全度などを総合的に勘案した港湾インフラのタイムリーな更新投資、ひいては物流ネットワークの効率化などが期待できます。

国土交通省港湾局といたしましては、これら3分野一体での連携基盤を早期に構築し、デジタル化を通じた生産性向上や効率的なアセットマネジメントの実現を目指してまいります。引き続き、よろしくお願いたします。

○村井慶應義塾大学教授（座長）

どうもありがとうございました。

そのほか、御発言いただける方はいらっしゃいますでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは、時間の都合で取りまとめに入りたいと思います。

私のほうは、いろいろな方の御指摘の中で、社会全体がデジタル化されるというお話やデジタル庁のお話もありましたし、新しいIT基本法の説明もしていただきましたけれども、この中で幾つか重要な柱が今回はあると思います。IT基本法の見直しというのは20年ぶりなのです。この中でいろいろな話題があるのですけれども、今日御指摘があった、あるいは御質問、御意見の中に含まれていたのは、やはり国がしっかりとデジタル化に対する大きな見通しをきちんと見るようにということがありまして、まさにそのとおりだと思います。

また、国と地方の関係というのが、今回COVID-19も含めまして大変重要な課題になっており、デジタル敗戦と言われるときもあるぐらいですから、その中で対応するというのが大きな使命です。これとも大変大きな関係があるのではないかと思いますので、この面からもここで今議論されていることが大変重要になるだろうと思います。

デジタル化というのは、縦を横につなぐという役割がありまして、デジタルデータはそういう連携を促進するという基盤性を持っているわけですから、そういう意味からも本日議論されたことは、本当に重要だと思います。この会議がすごいところは、非常に多様なステークホルダーが連携をしてこの議論に参加をしているということでございまして、まさにこれは社会のデジタル化ということの象徴的な議論や対応していただいているのではないかなと思います。そういう意味では、ここまでできてきたこと、これからできることに大変大きな期待をしていくという立場にあるかと思います。

システムが実際に動き出し、それからそれを使って、言わば積極的に参加をして育てるということだと思います。その中のインセンティブのプラン、料金の議論もたくさんありましたけれども、そういう問題を解決しながら、使って育てるということで、デジタルテクノロジーは発展をしていくのだと思いますので、そういう意味での議論が本日できまし

たことは、私はとても心強いことではないかと感じました。今後とも、事務局や国土交通省中心として、本日いただいた内容等々で検討を進めていただければと思います。

それでは、議事進行を事務局のほうにお渡ししたいと思います。よろしく願いいたします。

○事務局

事務局でございます。それでは、閉会に移ります。

皆様、本日も熱心な御討議、また、貴重な御意見を賜りまして、ありがとうございます。閉会に当たりまして、政府CIOの三輪より一言御挨拶を申し上げます。

○三輪内閣情報通信政策監（政府CIO）

政府CIOをしております三輪でございます。

皆さん、年末の御多忙のところを委員会に御参加いただきまして、重ねて御礼申し上げます。

閉会に当たりまして、2点触れさせていただきたいと思います。

1点は、政府はIT戦略によりまして、民間のシステム等であっても、最初は政府がリーダーシップを取ったほうがよいと思われるものをプロジェクトとして取り組んでおります。その一つが今回の港湾物流の基盤ということでして、これがうまくいくと、民間等の関係者の皆さんと政府で協力して民間側のシステムの発展につながることもなりますので、ぜひ成功にもっていきたいと考えております。

もう一つは、皆様も御存知のように、この基盤の構築がゴールではなくて、基盤をきっかけとして日本港湾の生産性を高めて、そして、国際競争力向上につなげていくことが大切だと考えております。

このような2つのことも含めまして、利用者の声を機能改善につなげながら、目標の達成のお役に立てるよう、IT総合戦略室も含めた政府としても取り組んでまいりたいと思います。皆様の引き続きの御協力をお願いして、閉会の挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

○事務局

三輪CIO、ありがとうございます。

事務局から、今後の流れについて御説明します。

皆様からの御意見等を踏まえまして、港湾関連データ連携基盤のテストを1月より開始して、2021年度のシステム稼働以降も利用促進と機能改善に取り組んでまいります。また、港湾管理、インフラ分野に係る検討も進めてまいります。引き続き、皆様の御支援等をいただけますよう、よろしく願い申し上げます。

なお、本日の資料及び議事要旨につきましては、一部を除き公開とし、会議終了後、内

閣官房及び国土交通省ホームページに掲載させていただきますので、よろしくお願いたします。

以上をもちまして、第5回「港湾の電子化（サイバーポート）推進委員会」を終了いたします。長時間にわたりまして、ありがとうございました。