

第5回サイバーポート検討WG 意見まとめ

項目	該当頁	ご意見・回答（下線部）
【資料1】 港湾関連データ 連携基盤におけ る設計状況につ いて	P3	<ul style="list-style-type: none"> ● 業界団体経由での登録について、以下の懸念点があり、慎重な検討が必要ではないか（直接申請できるようにしてほしい）。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 会員数の多い団体では対応が難しくなる ・ 加入拡大に向け、申請手続きはできるだけシンプルにする必要がある ・ 個社は複数団体に加盟している ・ 各社の社内とりまとめ部署が異なるため、業界団体を經由して申請することは混乱が生じ得る ・ 判定基準が団体毎に異なる ・ 直接申請の方が、迅速なデータ連携が可能となり、利便性向上につながる、等 <p>⇒所謂「なりすまし問題」を避ける観点等から、業界団体を經由した申請をお願いできないか検討したのですが、各団体からのご意見も踏まえ、改めて検討いたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「適切な関係者の設定」「閲覧権限」に関する意見への対応として、「設計において各機能を検討した」とありますが、資料中の該当する頁を拝見しても、具体的に、誰がどのような情報が見ることか、誰にどのような情報を見せるのか（見せられるのか）が不透明な為、設計上検討された機能が把握できません。BKG情報の一つを取り上げても、BKGの申請者と海貨や陸送会社でも必要な情報は異なるので、一つの情報フォーマットの中でも閲覧可否の制限を設ける必要があると考えます。（それが現在の設計上で機能的に可能になっているのかが判然と致しませんか。） <p>⇒「設計において各機能を検討した」の意図としては、第1回プロトタイプ実証の意見等を踏まえ、「取引関係者の設定」、「実態に即したRead/Write権限の設定」、「取引先として見える対象の考え方」を検討した旨をお伝えするものでした。ご懸念の点は、今後調整させていただければと思います。</p>
	P4等	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業種別の項目にある届出荷送人、登録確定事業者とは、どのような事業者を想定しているのでしょうか。 <p>⇒平成28年7月1日より発効した改正 SOLAS 条約に基づき、荷送人自ら又は第三者に委託して重量を行う場合に、総重量の確定を行う者を届出荷送人、登録確定事業者と位置づけております。（参照：国土交通省海事局 HPhttp://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_mn8_000008.html）</p>
	P4	<ul style="list-style-type: none"> ● 通関業並びに倉庫業の事業免許は、念のため確認されるのが良いと思います。 <p>⇒業界団体経由の申請方法を改めて検討するにあたり、事業免許についても再確認いたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 企業規模にばらつきがあり、複数の事業に跨る事業者も数多く存在するので、登録者毎（支店・事業部等）に管理ユーザーを1名以上登録するのが妥当と考えます。特に一般港湾運送事業者（元請）はターミナルオペ・海貨・通関・倉庫・陸運・フォワーダー・NVOCC・船舶代理店・VGM登録確定事業者とほとんどの事業を兼業しているケースが多い為です。 <p>⇒ご指摘も踏まえ改めて検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ターミナルオペレーターにデポオペレーターは含まれるのか？ <p>⇒デポオペレーターもターミナルオペレーターの一部機能を使えるようにすることを考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 連携基盤上の「事業種別」のNVOCCとフォワーダの区分をなくし「NVOCC（フォワーダ）」とし、「事業免許等」の貨物利用運送事業者は”外航海運”に限定し事業内容を明確にしたほうが良いと思います。 <p>⇒NVOCCとフォワーダの分類については、ご指摘も踏まえて検討した結果、区分をなくし、仲介業と混載業の役割で整理することも含め検討します。</p>
	P5	<ul style="list-style-type: none"> ● VGM登録は荷主・倉庫などで行うことがある。その場合、本来業務とVGM登録用の二つのIDを同一のUserに付与するのか？ <p>⇒組織ごとに複数の事業種別を割り振る（例、VGMと倉庫の事業種別を持つ組織）ことや、一人の担当者が複数の組織に所属することが可能です。これにより、同一のユーザ（1ユーザ=1IDとなります）が複数の事業種別の業務を基盤上で行うことが可能です。</p>
	P5,16	<ul style="list-style-type: none"> ● 「コンテナ確定重量報告書」と「搬入票」は別の入力画面（帳票）となっていますが、このふたつの帳票がコンテナ番号だけで紐付け（マッチング）できるのでしょうか。 <p>⇒連携基盤上の管理番号とコンテナ番号で紐づけを行い、入力データの共有を行うことができます。</p>
	P5,	<ul style="list-style-type: none"> ● VGMの書き込みを「コンテナ確定重量報告書」に限定する点、荷主、海貨等から見ればその通りです。一方で、外航船社、内航船社、ターミナル、船社代理店は、基盤以外の他の方法で入手したVGMを基盤にルートドキュメントとして書き込む事ができないといけなないので、想定願います。 <p>⇒VGMとは別に基盤上に用意する「確定ではない総重量」の入力は適宜行っていくことを可能としておりますが、「確定総重量（VGM）」を入力できる者は、制度上「届出荷送人」と「登録確定事業者」の2者であると理解しております。</p>

項目	該当頁	ご意見・回答（下線部）
【資料1】 港湾関連データ 連携基盤におけ る設計状況につ いて	P5,	<ul style="list-style-type: none"> ● VGMの書き込みを「コンテナ確定重量報告書」に限定する点、荷主、海貨等から見ればその通りです。一方で、外航船社、内航船社、ターミナル、船社代理店は、基盤以外の他の方法で入手したVGMを基盤にルートドキュメントとして書き込む事ができないといけないので、想定願います。 ⇒VGMとは別に基盤上に用意する「確定ではない総重量」の入力は適宜行っていただくことを可能としておりますが、「確定総重量（VGM）」を入力できる者は、制度上「届出荷送人」と「登録確定事業者」の2者であると理解しております。
	P6	<ul style="list-style-type: none"> ● 書類のやり取りを「取引」と定義する事には違和感あり（商業上の取引と混同の恐れあり） ⇒ご意見を踏まえ検討は致しますが、よりよい言葉があればご提案をいただければ幸いです。 ● 「取引用組織コード」は各社が個別にコードを設定してマスタデータを登録するのでしょうか、また取引関係者設定は依頼元と依頼先の相互の設定が必要という理解でいいでしょうか。 ⇒「個別にコードを設定してマスタデータを登録 = 組織を登録する際にコードを設定する」ことにしています。コードについては一意にするため、システムで自動発番する予定です。「取引用組織コード」は、各社が個別にマスタデータとして登録します。取引関係者設定は、相互ではなく、関係先として追加する側の設定だけが必要です。
	P6,11	<ul style="list-style-type: none"> ● 取引開始・関係者設定で取引参加組織の登録をすることとなり、その後の登録業務実施・データ共有にも連動していくが、例えば陸運の立場から見ると、取引先として海貨業者が複数ある場合は、同様にシステム上その業者の選択・登録が可能なのか？（取引先一覧）またその一覧された画面（P6イメージ）から各取引先のデータ内容の閲覧とデータの到着表示があれば使いやすい。 ⇒取引先一覧についてはご指摘通りです。取引先一覧からデータ内容の閲覧とデータの到着表示については、標準GUIの検討課題とさせていただきます。
	P9	<ul style="list-style-type: none"> ● ルートドキュメントの参照は、手続き毎に何をキーワードないしキーナンバーとして読みだすか。 ⇒ルートドキュメントは、書類間に共通の項目をシステム上で共有するための設計上の概念であり、利用者からは見えません。利用者は、各者に閲覧権限のある書類を選択し連携基盤上の管理番号又は付与されている場合は各社の書類番号を用いて検索し参照することになります。 ● 輸出BOOKINGが成立した後は、ルートドキュメントは常に各外航船社のシステムと同期を取って最新情報を取得し続ける運用が望ましいと考えます。ブックングの変更等を基盤ではなくメールで行う事もあるなど、外航船社側でデータを書き換える事はよくあるため、輸入も外航船社のマニフェストデータを基盤にアップロードするところからフローが始まりますが、外地トランシップの変更で到着母船が変更になるなど、情報の変更はよくあるため、同様に外航船社のシステムと常に同期を取っておくことが望ましいと考えます。 ⇒船社とのシステム連携は重要な観点と認識しており、今後調整したいと考えています。
	P10	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸入については、損保が登録した保険料が荷主経由で港湾関連データ基盤からNACCSへ連携されるようにしていただきたく存じます。 ⇒港湾関連データ連携基盤と、NACCSの「5001 IDA 輸入申告事項登録」へのデータ連携は可能であり、港湾関連データ連携基盤の「商業送り状（I/V）」などで入力した保険区分コード、保険通貨コード、保険金額、が情報連携できる様にしてあります。 ● 港湾関連データ連携基盤の対象業務の範囲に、船荷証券（B/L）、海上運送状（Waybill）からフレート情報や振込完了通知等の運賃収受に関する業務までを対象としているように見えますが、ここでの対象業務としての船荷証券（B/L）とは、B/L情報のみが対象であるのか、B/Lという証券機能をもつのでしょうか。（これまでの議論を承知する限り、対象はB/L情報で、証券機能は証券を発行する会社が各社の業務システムに連携基盤よりその必要な情報をシステムの的に取得できることで転記・二重入力等の手間を低減させて、これまで通り各社の業務システムから発行することは変わらないと了解しています。） ⇒ご理解の通り、B/L情報を対象とし、証券自体の発行については各社が実施していただくこととなります。 ● BL情報をデータ連携基盤で取り扱う場合、その他の情報に比べて極めて秘匿性が高いので、BKG情報に基づく諸手配部分とは異なるレベルでの情報セキュリティを検討する必要があると考えます。 ⇒当事者間のみで共有すべき情報は、ルートドキュメントに位置付けず、各書類の固有情報として扱うことで、秘匿性に差をつけることができます。 ● 港湾関連データ連携基盤は港湾関連企業間で共通するデータを連携する基盤であり、所謂業務システムではないと理解していますので、ここでの対象業務を拝見する限り、目指す基盤とは何なのかやや不透明になっている感じが致します。 ⇒ご意見の主旨について改めて確認させていただければ幸いです。

項目	該当頁	ご意見・回答（下線部）
【資料1】 港湾関連データ 連携基盤におけ る設計状況につ いて	P11	<ul style="list-style-type: none"> ● 比較表示されたGUI画面での差分部分は文字色などで明示されるのでしょうか。 ⇒詳細は引き続き検討を進めますが、ユーザビリティ確保の観点から、できるだけわかりやすい画面となるよう工夫したいと思います。
	P12	<ul style="list-style-type: none"> ● NVOCC・CFSとして現状コンテナ積付書（CLP）の作成は皆無に等しい。マスターBL単位での紐づけの際 CLPは任意としたい。 ⇒コンテナ積付書（CLP）については、実態として、NACCSのVAN業務が主に用いられているものと理解しています。NACCSとの連携機能を設けるため、CLPの書類情報を用意しますが、紐づけの際に任意とすることも含め、利用方法は利用者が選択できるものにしています。
		<ul style="list-style-type: none"> ● LCL貨物（混載）のH. B/LとM. B/Lで連携するデータ内容とアウトプットが明確ではないので、具体的な「取引」が想定されているのか確認させていただきたいと思います。また輸入の場合にもマスター情報は誰が登録するデータで、H. B/Lデータをデータ連携基盤上でどのように作成して利用するのか。 ⇒輸出において、H. B/LとM. B/Lで連携するデータ内容は、基本的にS/Iの情報となります。商品、本船情報については画面機能として転記が可能です、ただし、連携項目の内容はNVOCCが任意で修正可能とします。輸入の場合に、マスター情報の登録は、船社を想定しております。H. B/Lデータをデータ連携基盤上に登録するのは、NVOCC 或いは荷主になると考えています。
	P13	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷主あるいは海貨がSI情報を基盤に伝達する際、「CASE マーク」を含むすべての項目を直接入力することを強調すべき。要は、CASE マークは文字数が多い等の理由でシステムへの入力を怠りPDFやFAXで船社に送り付けるような現行慣習を廃止すべき。 ⇒ご要望の点は承っており、実態を調査頂いた結果も踏まえて「CASE マーク」の入力が可能となるよう検討しております。一方、民間事業者間の商習慣を行政が規制することは適切でないとの観点から料金や規約などの設計以外の検討も含め、総合的に検討することが望ましいと考えます。 ● ブッキング内容の変更についても連携基盤でAPI/GUIで作成、送信、履歴管理できるのか？ ⇒ブッキング内容の変更についてもAPI/GUIで作業可能となります。
	P13,14	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸出貨物において、船社-荷主間で本船や貨物情報が調整され、CTや海貨、陸運に連携されないことがあると聞く、そのような事象も情報更新できることを期待する。 ⇒関係者間で必要な情報が入力されることで情報共有されることを当該取組の目的として進めております。
P14	<ul style="list-style-type: none"> ● ① ルートDOC、運送依頼書に「トラック番号」の記載あり。恐らくはナンバープレートのことだと思われるが実運用上トラックの指定は困難なため 任意と願いたい。必要不可避の際は会社名で。 ⇒一昨年度の調査で提供いただいた書類サンプルに含まれており、項目として設けております。ご指摘の通りナンバープレートのことと認識しています。前サンプルに記載されていた項目ではなく、任意で記載いただけるようにしております。 ● ② 運送依頼書には配達日時が必須。 ⇒運送依頼書の項目として当該内容のものを設けています。 ● ③ 書類固有情報欄は特別な指示等（構内ルール・立ち合い等）があるためフリー入力ができることが必要。 ⇒「摘要」欄を設けることにしています。 ● ④ その他（例：構内図面、入門表などのPDF）運送依頼書に必要な資料添付等は可能か？ ⇒添付機能については引き続きの検討事項とさせていただきます。 ● ⑤ ルートDOC上の空コンテナ自重、コンテナ番号（シール番号）については海貨からの情報提供とされるべき。◎陸運としての現物確認は行う。 ⇒海貨（倉庫）等の前工程での入力となる想定です。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ● ターミナルオペレーターにデポオペレーターは含まれるのか？ ⇒デポオペレーターもターミナルオペレーターの一部機能を使えるようにすることを考えております。 	

項目	該当頁	ご意見・回答（下線部）
【資料1】 港湾関連データ 連携基盤におけ る設計状況につ いて	P15	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸入についてのVGMは輸出国が改正ソールス加盟国であれば届出義務があり、その数値を受荷主（海貨）が基盤へ入力することで共有が可能となるのでは。 ⇒輸入については、ご指摘の通り、重量の項目のある書類への入力権限のある者に入力いただくことで共有可能となります。 ● VGM情報のREADの権限は船社にも付与されなければいけない。 ⇒P15では搬入票の直接の伝達先としてCYと陸運を例示しましたが、他の書類を介して船社にも伝わることになります。 ● 陸運事業者は、スマホやタブレットで搬入票を読み取りできた場合、現況では用紙が必要なターミナルのゲート受付を、どのように対応するか。 ⇒CONPASとの連携により検証する予定です。また、情報共有の設定がされていれば、コンテナターミナルへの搬出入情報の情報共有は可能です。 ● P15の陸運事業者におけるスマホやタブレットはドライバー私用のものが前提となっているのか。 ⇒港湾関連データ連携基盤の設計では、デバイスの公/私の議論はおこなっておらず、CONPASとの連携により検証する予定です。
	P15,19, 20	<ul style="list-style-type: none"> ● （搬入票作成）国として、搬入票はタブレット端末等によるQRコード読み取り化を前提に運用を進めるものと理解してよろしいでしょうか。 ⇒機能として設計していますが、「国として、搬入票はタブレット端末等によるQRコード読み取り化を前提に運用を進める」という意図はありません。
	P16	<ul style="list-style-type: none"> ● NACCSの外部ファイルは利用者で編集しないでファイル保存したままのデータレイアウトでGUI画面に取り込めるという理解でいでしょうか。 ⇒ご理解の通り、ファイル保存したままの形式で取り込める形での設計を進めております。 ● VGMの申告についての例示がされておりますが、VGMに関しては、登録確定事業者と届出荷送人が当該の資格において、運営管理者から利用者IDの登録がなされることと理解しました。この利用者IDと、一般的な利用者IDが連動するものなのかどうかの記載を頂きたい。 ⇒運営管理者から「登録確定事業者」なり「届出荷送人」の事業種別が付与された事業者は、その事業者内の「組織」に対して当該事業種別を割り振ることができ、当該組織に所属する利用者（1ユーザ=1ID）は組織の権限に基づき連携基盤上でVGM業務を推進することが可能です。 ● 現状の「届出荷送人」の運用とし、「届出荷送人」との契約に基づき「重量を確定させる行為の一部」の依頼を受けた以下のいずれかの者は「登録」を必要としない（カ）6.15項） <ul style="list-style-type: none"> ① 届出荷送人が経営に関する重要な決定権を有する会社に「重量の確定」を依頼する場合（例：届出荷送人の子会社に依頼、 ② 届出荷送人の経営に関する重要な決定権を有する会社に「重量の確定」を依頼する場合（例：届出荷送人の親会社に依頼） ③ 届出荷送人/登録確定事業者の責任下で「貨物品等の重量を計測・算出する者」「船社並びにCY責任者へコンテナ総重量を伝達する者」 ---となっている。①、②、③に該当する利用者のIDは従来型のユーザ登録の考え方においては、各個社にて階層的にユーザIDを登録することになると理解しているが、その場合は、「コンテナ確定重量報告書」の初期作成権限を持つことができないように読み取れる。こうしたケースが発生すると、IDの使いまわし等が発生する可能性が高くなるため、IDの権限付与や管理の在り方について、検証されることを要望する。 ⇒ガイドラインの内容も踏まえて検討します。いずれにせよ法令に基づき届出荷送人がVGM情報を入力することには代わりはありません。 ● 本資料の中で例示されているVGMの報告については、紙ベースの搬入票（現状の運用）で、情報の最終報告手段の部分についてのみシステム化されたものと理解しているが、コンテナ自重は船社がデータとして保有しているはずであり、コンテナ番号などのキーとなるものによって人が介在しなくても反映されたり、現状では必要とされていないが、海外では届出内容として確定方法種別などの情報も付与されていたりするケースもあるため、システム設計において、登録項目等を明確にさせていただくことをお願いしたい。 ⇒先に作成された帳票の記載項目が伝達されることにより、「コンテナ確定重量報告書」の入力項目は少なくなると想定しております。コンテナ自重の自動入力については、構築後の検討課題とさせていただきます。なお、「コンテナ確定重量報告書」の登録項目の一例として、Booking番号、B/L番号、積荷港、コンテナ番号、コンテナ総重量、荷送人名、VGM確定者の企業名・責任者名等、コンテナサイズ・種類、重量確定方法等を用意しております。
	P18	<ul style="list-style-type: none"> ● プロトタイプ実証について、どの港でどのように進められたか。阪神港の陸運事業者も対象としたのか。（対象としていないならば入れていただきたい。） ⇒各業界団体に参加者を紹介していただく形で募集し、会議室で実施しました。港の限定はしてありませんが、地理的に東京周辺からの参加者が多くなっています。阪神港の陸運事業者は参加しておりません。全国各地域に特有の事情の反映方法については、今後検討します。

項目	該当頁	ご意見・回答（下線部）
【資料1】 港湾関連データ 連携基盤におけ る設計状況につ いて	P19	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷主・船社は陸運①(コンテナ運送依頼)まで見る必要がある可能性がある。 例えば Detention/Demurrage など ⇒追加元・追加先以外の者について、可視化するか否かを選択する機能を設ける方針で検討中です。 ● フォワーダー、NVOCC 業者に関しては、場面①の荷主の立場として船社 Booking を行うイメージで問題ないか？ ⇒問題ありません。 ● 今回のプロトテスト実証は、まずは効果が実感しやすい場面のみ評価したのですが、具備すべき一通りの機能は段階的でも評価しフィードバック頂きたいと思います。特に NACCS 連携機能は多くの事業者が関心を持たれると思いますので、データ量、処理スピード等、多角的な検証が必要だと思います。 ⇒接続テスト等の中で、協力事業者に検証いただきながら進めることを想定しております。
	P22	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者が参画するテストについては、事前に十分な準備ができる説明会などが開催されるのでしょうか。 ⇒説明会などの方法については今後検討していきますが、参加者の準備が必要なことを踏まえた期間及び説明の機会を設けられるよう検討します。

項目	該当頁	ご意見・回答（下線部）
【資料2】 港湾関連データ 連携基盤の運用 に向けて	P1	<ul style="list-style-type: none"> ● 規約違反があったときの罰則については今後議論がなされるのでしょうか。 ⇒規約違反があった場合の当該 ID に係る連携基盤の利用停止や退会等の処分について、今後、運用ルールの一連の検討の中で精査いたします。
	P2	<ul style="list-style-type: none"> ● 罰則規定は設けることが困難かと存じますが、データの不適切使用・不適切管理のあった ID について ID の使用停止措置は必要ないでしょうか。 ⇒ご意見を踏まえ、運用ルールの一連の検討の中で精査いたします。 ● また、長期間利用のない ID の停止措置を盛り込む必要はないでしょうか。 ⇒R3 以降の機能改善での対応も視野に、検討いたします。
		<ul style="list-style-type: none"> ● この規約における「データ」の定義（範囲）についてはどのようにお考えでしょうか。 ⇒連携基盤を介して会員間でやりとりされるデータや基盤運営者等が出力する統計データなど、連携基盤のサービスの利用に関して参加者が取扱うデータを想定しております。
		<ul style="list-style-type: none"> ● 必要なセキュリティを確保するのに、データの正確性・最新性はともかく「安全性」にも責任が持てないというのは矛盾しないか？ ⇒セキュリティ確保のための必要な措置は施しますが、例えばウイルス感染などを完全に防ぐことは難しいため、このような記載としたところではあります。今後、規約の議論の中で記載内容の詳細を検討してまいります。
	P3	<ul style="list-style-type: none"> ● 運用に向けて、包括的な規約を作成するその中身で、すでに港湾関係者として関わっている者を想定したものとなっているが、例えば新たなビジネスモデルを提案したいベンチャーやソフトハウス、商社など向けに知財に関する規約も必要ではないか。 ⇒今後、規約の調整において検討してまいります。
P4	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用料について、現時点で目安はあるか（決まり次第教えてほしい／調整してほしい）。利用料の低廉化など中小の港湾事業者を始めとした多くの港湾事業者が参加できるような環境整備をご検討いただきたい。 ⇒料金については、2021 年度からの稼働を踏まえ、利用状況を踏まえつつ検討したいと考えております。なお、本取組が国際競争力強化、事業環境改善及び事業継続性の向上を目的とすることに鑑み、できるだけ低廉な料金にしたいと考えております。 	
全体	<ul style="list-style-type: none"> ● 書面開催においては、口頭説明がないことにより重要な点を見逃してしまうことも考えられるので、スケジュール等に関係すると思うが前のめりにならずに丁寧な対応をお願いしたい。（プロトタイプ実証では使い勝手が良いとは言い難かった。） ⇒今回の WG は、コロナウィルスの影響による対面での打合せが困難な状況を踏まえ、書面開催とさせていただきました。一方で、ご指摘のように、口頭での説明がないことで説明が不十分な点もあったと思います。今後は、構築を急ぐことで十分な意見交換の機会が損なわれることのないよう、進め方を検討したいと思います。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ● 港湾関連データ連携基盤を利用することで港湾関連企業の各社が得られる具体的な経済的メリットを明確にすることが、具体的な運用に向けて協議するベースの一つになると考えます。 ⇒メリットの明確化は引き続きの課題と認識しております。現時点で想定できるメリットを資料 1 にできる限り記載したつもりですが、今後も鋭意取り組んで参ります。 	

項目	該当頁	ご意見・回答（下線部）
【資料4】 今後の進め方について	P1	<ul style="list-style-type: none"> ● 加入拡大に向けた戦略・目標設定時期をスケジュールに落とし込んだ方がよいのではないかと思います。また、NACCSとの連携は、ファイル連携では使い勝手がよくないため、開発ロードマップと整合した開発スケジュールを明示するのがよいと思います。 ⇒利用促進の方法については、今後具体化を図っていく予定です。また、NACCSとの連携は、関税局やNACCSセンターとも調整し、構築時点ではファイル連携とし、さらなる連携はシステム稼働開始後に調整することとしております。 ● NACCSとの連携については、詳細項目の名称擦り合わせなどについては、昨年末の時点では、課題とのご連絡を頂いていた。このあたりについても、スケジュールに盛り込んでいただくとよいと思います。 ● また、VGMの扱いについては、NACCSと情報連携基盤では同じ用語をつかいつつ、意味する内容(値)は異なるといった状況もあるため、情報連携基盤で実施した語彙の定義とNACCS等関連システムとの共通化についてもスケジュールにもりこんでいただきたい。 ⇒項目の名称については、EDIファイルによる連携において必要となるため、NACCSの連携対象業務と港湾関連データ連携基盤の間で現在マッピングを行っております。情報連携基盤で実施した語彙の定義とNACCS等関連システムとの共通化については今後検討します。 ● 損保などの貿易金融と連携いただく際のスケジュール感（要件検討時期や利用可能となる時期の目安）を ご教示ください。 ⇒2021年度からのシステム稼働の状況も踏まえて検討したいと考えており、今後明確化していきたいと思っております。
	P2	<ul style="list-style-type: none"> ● 2020年6月の港湾管理WGと港湾インフラWGは同時に催す事に賛成です。 ⇒ご意見も踏まえ、開催方針を検討していきます。 ● 各WGの検討状況については、サイバーポート推進委員会等の場を通じて随時情報共有を頂けると幸いです。 ⇒ご意見の通り、推進委員会では、各WGから報告を受ける形になると考えております。 ● CONPAS事業において、阪神国際港湾(株)も協力していくため、サイバーポート港湾物流推進WGの情報を頂きたい。具体的には配布資料や議事概要の情報提供をお願いしたい。 ⇒資料や議事概要は今後HPでも公表予定です。CONPASとの関係については個別に相談させていただければと思います。 ● 港湾物流推進WGから港湾運営会社が外れることについては、大きな問題はないと予想するが、CONPASとの連携などの当社が直接関係してくる議論や調整の時には速やかな情報提供をお願いしたい。 ⇒ご意見も踏まえ、適切な情報共有・調整をさせていただきたいと思っております。 ● 当初の説明では日港協には既存WG（港湾・貿易手続き）と港湾管理WGに参画いただく予定と説明を受けていたが、今後展開する港湾管理WG及び港湾インフラWGについて委員選出依頼はいつ頃か。また詳しい構成員を示してほしい。 ⇒現時点では未定のため、検討のうえご連絡します。 ● 港湾関連での様々な手続きの簡素化・電子化へ向けた取り組みを進めていくことは基本的に歓迎致しますが、これまでの検討WGで扱われていた貨物情報データの連携から、港湾管理検討WGではどのようなデータまで連携していくことを検討されているのでしょうか。 ⇒現在、NACCSの機能として港湾EDIがございますが、その対象外となる港湾管理行政（施設の使用許可申請等）も対象とすることを検討しています。 ● （今後のWGの体制について）サイバーポート推進WGについて、港湾管理者としても、検討内容や進捗状況について情報提供をいただきたいと考えております。 ⇒ご意見も踏まえ、適切な情報共有・調整をさせていただきたいと思っております。

項目	該当頁	ご意見・回答（下線部）
【その他】		<ul style="list-style-type: none"> ● サイバーポートの推進により、これまでの関係諸団体の複雑な情報管理の関係性が効率化されるだろうことが想像できる。一方で、本情報プラットフォームが抱える刻々と積み重なっていく巨大なデータを活用することによって、異業種も含んだ新たな革新的ビジネスが生まれる可能性を示す必要があると思います。 ⇒ご指摘の通り、将来的な目標として、異業種も含めた新たなビジネスの創出も視野に入れており、長期的な視点をもって取り組みを進めてまいります。 ● 新型コロナウイルスの蔓延に伴う運用開始時期の遅れは想定していますか？ ⇒現時点では開始時期を遅らせる想定はしておりませんが、新型コロナウイルスにより各方面への影響を踏まえ、今後も経済動向を注視してまいります。 ● 現時点で NACCS すら利用していない中小業者且つ団体未加盟社への周知徹底の方法はありますか？ ⇒中小企業等にも利用いただけるよう、利用料の低廉化や GUI 機能（個者システムを利用していない者の利用も可能とするため）等を周知していきたいと考えています。 ● 上記資料 1 でも述べたが、必ずしも 1 対 1 の取引ではないため、使いやすい操作となるよう各業種別での初期画面（ホーム）があればイメージしやすい。 ⇒業種ごとにホーム画面の違いはありませんが、複数の依頼元から陸運に依頼がされる場合は、依頼ごとに取引が分かれるものと想定しています。詳細の操作方法は改めてご説明いたします。 ● 次回 WG については、Web での開催につきご検討をいただけますと幸いです。 ⇒今後の開催については、社会的な動向も踏まえつつ、適切な方法を検討したいと思います。 ● 当協会が要望している「コンテナ貿易統計オンラインシステム」に関する明確な記載がない。NACCS との連携方式が確定した今、課題はあるがあくまでも予定としてでも資料に記載願いたい。 ⇒統計機能については引き続き検討が必要なため今回は明記しませんでした。次回 WG までに進め方を検討したいと思います。 ● NTT データや IBM など他の貿易プラットフォームとのデータ連携の検討状況をご教示ください。 ⇒現在は当該基盤の設計作業を優先して進めており、各者と具体の調整はできておりませんが、今後検討したいと思います。 ● 各事業者が API を構築する場合については、システム稼働後も個別にテスト環境が提供されるのでしょうか。 ⇒API 構築用のテスト環境は必要と考えております。「個別に」テスト環境を構築することは想定していませんが、本番環境とは別にテスト環境を用意する予定です。
	資料 3 (P 1)	<ul style="list-style-type: none"> ● 表の「国」及び「港湾の管理」の欄に、税関等の機関の記載がありますが、ここはどのような意味合いで記載されているのでしょうか。 ⇒港湾に関係する国の行政機関として税関等の機関を記載しており、また NACCS が当該機関に関する手続を対象としていることを示しております。