

平成 23 年 12 月 14 日

I T 戦略港湾を目指して（その 2）

社団法人 日本港運協会
会 長 久 保 昌 三

昨年 7 月、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 I T 戦略に鑑み提言した。

その後、国際コンテナ戦略港湾が決定し、それに関わる改正港湾法が実施される今日において、釜山港と対比して改めて取り組むべき IT 戦略について提言する。

1) 韓国（釜山港）の I T 戦略

釜山港では、北港から新港へのシフトを進めながら 2012 年のコンテナ取扱目標を 1700 万 TEU に設定すると報道されている。それに伴い、利用しやすい港湾を目指して韓国では、釜山港を中心として行政手続き関連（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 I T 化が、逐次戦略的に進められていることは周知しなければならない。

Port-MIS という港湾 EDI システムは KL-NET と呼ばれる物流情報網により、又、UNI-PASS という通関システムは KT-NET と呼ばれる貿易取扱情報網を媒体として存在しており、KL-NET と KT-NET が提供する豊富なサービスが、港湾の EDI 化や IT 化を大きく下支えしている。

又、KL-NET と KT-NET の相互接続もすでに実現している。

船舶自動識別システム（AIS： Automatic Identification System）についても、船舶の動静確認や港域に入ってから船舶の動きが具に把握できる為、港湾運営上重要となる効率的なオペレーションや安全航行の管理に貢献している。

更に、具体的な動きとしては、ユビキタス社会への対応をめざす“BPA-NET”構想が動き出しており、主体である「釜山港湾公社（BPA）」が、その実現に向けて民間のトータル・ソフト・バンク（TSB）や KL-NET と契約を交わしている。トータル・ソフト・バンク（TSB）は、海外でも実績のある同社のフラグシップ、「PLUS（Port Logistics Unifying System）」を投入するとしており、実現すれば、個々の物流情報システムがプラットフォーム化されることになる。

個々のシステムが、消滅することなく、プラットフォーム上で有機的に繋がり、情報が受け渡しされることになり、“BPA-NET”に参加する企業や団体は、身近なユビキタス情報も含めた様々な情報伝達の迅速化と付加価値を恩恵として受け取ることになる。

例えば、AIS からもたらされる船舶位置情報をもとに、次港の到着予定時刻等が関係者間で共有できるようになり、冷凍コンテナ等の貨物のより細やかなトレーシングやトラックも常時閲覧が可能となる。又、全国の港湾情報や貿易情報を集結させる事により、各種統計資料の入手も可能となる。

2) 我が国港湾のIT戦略と課題

我が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」の実現については、昨年、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」の必要性を提言した。

現在、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つつあるとの感を深くしているが、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せず、その構築と有効活用に期待する。

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り、国土交通省も、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、更にAIS情報の取得や貨物トラックシステムを提供することで進化させている。

AIS（船舶自動識別システム）については2011年6月から、京浜港・千葉港・横須賀港を対象に、社会実験として「AIS 港湾手続き支援システム」が実施されている。

我が国の「港湾物流情報プラットフォーム」の構築については、関連府省のシステム統合工程をみると、個々のシステムを段階的に「統合NACCS」に組み入れるスキームのようであるが、港湾EDIや乗員上陸許可支援システムなどは、各地方港湾局の独自システムとして、利用者からは「使い勝手の良いシステム」として継続利用されているのが現状である。

又、他国との情報共有については、日本・中国・韓国の3カ国で、物流情報を共有する「NEAL-NET（北東アジア物流情報サービスネットワーク）」につい

て合意が交わされたところである。国土交通省の「Colins」、中国の「LOGINK」、韓国の「SP-IDC」が相互に連携し、船舶入出港情報や港湾間コンテナ移動情報などを共有し、標準化を図ることになっている。但し、未だ具体的な供用開始時期や共有情報の詳細については、未定である。

3) IT戦略港湾を目指して

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動しており、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（JCL-net）が運用の停止に追い込まれた。

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「物流情報プラットフォーム」の構築が重要となる。

更に、その上に、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。

その為には、関係諸官庁及び行政間で、現在の縦割り管理組織に鋭く横串を差し込み、それを国家戦略として、取組まなければ実現は困難であろう。

港湾運営の民営化に伴う港湾運営会社として、早急に整備し強化する必要があると考えられるものは、コンテナターミナル群の統括管理機能と、荷主・船社・陸運の各事業者や港湾関連行政機関の間の情報流通拠点としての機能である。この二つの機能を整備することが、戦略港湾への貨物の集約と効率的な国際港湾物流の実現には、不可欠となる。

港湾運営会社として、運営管理機能の強化を図ることが求められるが、そのためには、国や港湾管理者において、運営会社を支える情報基盤の整備が急務であると考えられる。未だ、国においては、平成23年度末までの「Colins」の社会実験の実施や、限定された港湾においてAISシステムの利用を実施しているという状況であり、情報機能強化プログラムの具体的な策定と予算化による裏付けのある実行を期待する。

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。

国際戦略港湾では、ハード面の充実のみならず、ソフト面の素晴らしさを利用

者にアピールできる「IT戦略港湾」としての位置づけは不可欠であり、他国の主要港湾に学ぶところは学びながら、我が国はIT港湾として「世界で一番」と胸を張って言いたいものである。

釜山港に見られるように、港湾の活況に比例してシステムの充実に対するニーズが増していくのは当然のことであるが、我が国は、もっとスピード感をもって推進し、決してその勢いを緩めてはならない。

以上