

産官協議会「次世代インフラ／スマート公共サービス」(第3回)

日時：2020年3月18日(水) 9:30～11:00

場所：合同庁舎4号館12階全省庁共用1214特別会議室

1. 議事

- (1) 開会
- (2) デジタル技術を活用した国際物流の円滑化
- (3) 成長戦略掲載施策(次世代インフラ関係)のフォローアップ
- (4) 閉会

2. 出席者

飯塚 利信	内外日東株式会社代表取締役社長
石田 東生	筑波大学名誉教授
小河原 敦郎	一般社団法人日本貿易会物流委員会ワーキンググループ委員 双日株式会社リスク管理企画部 貿易管理担当部長
徳 正芳	輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社取締役
三村 明夫	構造改革徹底推進会合「地域経済・インフラ会合」会長
山崎 翼	輸出入・港湾関連情報処理センター専務取締役

- 50 音順 -

【省庁】

内閣官房

風木 淳	日本経済再生総合事務局 次長
佐藤 正之	日本経済再生総合事務局 次長
松下 雄介	日本経済再生総合事務局 参事官

財務省

渡部 康人	関税局総務課長
-------	---------

国土交通省

淡野 博久	大臣官房審議官
堀田 治	大臣官房技術参事官
佐藤 彰芳	大臣官房官庁営繕部整備課課長

3. デジタル技術を活用した国際物流の円滑化について、国土交通省、小河原担当部長、飯塚社長より、資料1～3に沿って説明。

(アドバイザー・関係省庁からの意見概要 (順不同))

- **MaaS**でもデータ連携基盤の重要性が強く認識されていることから、それとのアナロジーで申し上げたい。旅客流動のデータ連携基盤は国が音頭をとることなく各社任せになることから、港のデータ連携プラットフォームは旅客流動のデータ連携基盤に比べると恵まれている。ところが、作ってはみたものの、なかなか利用してくれないということがあるので、そこをどうしていくべきかが非常に問われている。まず、最大のネックは負担の按分をどのようにお願いしていくかというところであるが、最初の実験期間で無料に近いような思い切った価格設定をしないと、せっかく良いものがあるのに料金抵抗でどなたも来ていただけないという事態になるし、上流と下流の負担の按分という難しい問題もあるので、そういうことも必要ではないかと思った。もう一つは、各社が構築しているシステムあるいはプラットフォームの中で定義の違い、分類の違い、名称の違いというものが絶対出てくるので、どの程度鷹揚に認めていただけるかということをお考えおかねば、なかなか進んでいかないと感じた。また、究極の目的は貿易の効率化を、コストと時間をキーワードにして追及していくと思うが、これ以外のものとの連携性を強力に進めていただきたい。最後に申し上げたいのは、せっかく良いものができそうであるし、期待も高いので、更なる加速をしていただきたいが、実際に稼働するための課題も山積しているので、3年という短い期間の中で精力的に取り組んでいただきたい。
- (荷主として、港湾関連データ連携基盤を活用することの最大のメリットはどこにあると考えているか、また、より多くの荷主に港湾関連データ連携基盤を活用してもらうためには、どのような点に留意すべきか、加えてどのような取り組みを進めていく方針かという質問に対し) 内閣官房と国土交通省がサイバーポート推進委員会を設けており、そこではメーカーを含む荷主団体も参加して意見を出している。また、外航船舶代理店業協会、日本船主協会も参加しており、色々な意見を申し上げている。港湾関連データ連携基盤については国土交通省がプロトタイプを出しているもので、それについての中身のチェックもおこなっている。ただ、サイバーポート推進委員会は意見出しの場であるので、実際にシステムが出来あがって参加する企業がどれだけいるかは不透明である。荷主にとっての一番のメリットは入力の手間削減である。全体で同じフォーマットはなく、同じ項目でも各社によって違う読み方をするため、慎重に進めていかねばならない。料金体系、運用体制、契約条件などは走りながら考えているので、これから詰めていかねばならないと考えている。

- 入力の手続きを正すところにメリットがあるという効果では、引き合わないと思料。もう少しどういう効果があるかを検討会参加メンバーがお互いに確認し合わねば難しいだろう。
- (貿易手続を生業としている企業が、港湾関連データ連携基盤整備によって役割を失うのではないか。その企業にとっても望むべき方向なのかという質問に対し) その分野に所属している人たちの業務プロセスがある程度代替わり、淘汰されることは予測している。
- (NACCS との連携では、どこの場所にどういう荷をどういう優先順位で積み込んで置いたらスムーズに荷繰りができるということに繋がる気がするが、これは可能なのかという質問に対し) AI ターミナルで実現できるのではないかと思料。船の積み込み、積み下ろしについては、効率的に積み込めるようなプランを作るのは AI ターミナルの役割ではないかと考えている。NACCS との連携について、例えば、港湾関連データ連携基盤の情報を NACCS にアップロードして流すことができれば、輸出申告の手続きの時間短縮や誤りをなくすることができるなど、短期的に効果があると考えられる。事務処理効率や入力負担、正確性向上は小さい問題のように映るが、通関業務において、データ転記が間違っていない前提で仕事ができることは大きなパラダイムシフトである。例えば税関では、審査する際には転記ミスがあるのではないかと考えて審査する場合と、そうでない場合の違いはかなり大きいと認識している。
- (率直に他の荷主の意見はどうかという質問に対し) 自社システムとの連携、NACCS との連携の課題は残っているものの、明らかにデジタル化していないところをカバーするシステムであることから、積極的にこのシステムは使っていくべきだという意見が多い。
- (CONPAS(コンパス)の導入により、輸出入に要する時間をどの程度縮減する効果が期待できるのか。また、港湾関連データ連携基盤の活用によるコストの縮減効果についてはどうかという質問に対し) 一つの手続きに要する時間を単純に積み上げていくと、かなり膨大な時間になる。全てを包括してどの程度削減可能かというデータは持ち合わせていないが、可能な限り縮減できるようにしていきたいと考えている。時間に関しては、コンテナターミナルゲート前の書類の照合時間を 6 割削減、ゲート前の待機時間を 1 割削減できるとか、各々の場所・手続で削減できる数値は示せる。トータルで見ると相当な効果が出ると思っている。ただ、出来あがった後は見える形にならず、一般化していくものと思料。諸外国などでは、交通を含めてマネジメントするようなシステム

を構築しようとしていたり、港湾管理者、埠頭会社の社長も IT 長者になっていたりするので、このようなシステムが常識的になっていくものと考えており、しっかりと進めていこうと思っている。

- (諸外国にはすでに港湾関連データ基盤のようなシステムはあるのか。日本が最先端をいっているのか。諸外国との連携も構想に含まれているが、その実情はどうなっているのかという質問に対し) まさに今、しのぎを削っている状態である。小さなシステムはたくさんあるが、それを統合して大きなプラットフォームとして使っていくというシステムはまだないだろう。なおかつ、AI を活用したコンテナターミナルの活用といった話は、徐々に出てきてはいるが、完成させているところはない。
- 人の流れの方でも、MaaS アプリは諸外国の方が社会実装されているという点で進んでいる。人の流れだけでなく、キャッシュレス化のアプリやシステムも諸外国の方で活発にやっている。しかし、これからデータを持っている者が勝つという考え方もあるので、自前でしっかりとシステムを構築すべき。安全保障上、安易に外に良いものがあるから持ってこようと考えない方が良いと思料。
- 世界銀行の事業環境ランキングは成長戦略の中でも重要な KPI のひとつであるが、昨年 10 月に公表されたランキングにおいて、日本の輸出入分野は OECD 内で 31 位と全 10 分野の中で最も低い順位になっている。関係省庁が連携し、順位の向上に向けた抜本的な取組が必要と考える。
- 本日議題となった港湾関連データ連携基盤は、貨物のデータ入力や確認作業の削減、トレーサビリティの確保による業務コストの削減や、物流データの利活用を通じた在庫管理の効率化など、輸出入のコストの削減が大いに期待できる。
- 双日の小河原部長からは、幅広い業種、企業の参画と定着に関する意見が出た。港湾関連データ連携基盤の活用が進むためにも重要なポイントであり、幅広い関係者による活用が着実に広まるよう、関係者と連携して構築を進めて欲しい。
- 内外日東の飯塚社長からは、NACCS 等との間で登録されたデータが他のプラットフォームと連携するべきとの意見が出た。特に NACCS と港湾関連データ連携基盤の連携については、夏の成長戦略策定に向けて、港湾業務の改善のために更なる連携が実現するよう、検討すべき事項や工程を整理して欲しい。
- 港湾関連データ連携基盤は当面は国において管理するとのことだが、早期に持続可能

で自立したシステムとなるよう、運営の在り方を検討頂きたい。

4. 成長戦略掲載施策(次世代インフラ関係)のフォローアップについて、国土交通省より、資料4に沿って説明。

- 「建築 BIM 推進会議」で設計関係、関係者が集まり、議論していると聞いているが、建築分野での BIM 推進に当たり、特に課題となっている点は何かという質問に対し) 設計、施工、維持・管理の各段階での入力情報が引き継がれていないという点が課題となっており、BIM データの受け渡しのルールが必要であると認識している。設計の段階である程度の情報を入力し、データ引き渡しにあたっては作業に応じて設計者等に適切にお金が入る仕組みが必要であると思料。
- (この分野でのオペレーションは非常に重要であると思料。そういう感覚というのは誰が担っているのかという質問に対し) 実際にビルを運営し始めたあとの運営が一番重要である。設備の属性データが入っているので、維持・管理段階でのシミュレーションが容易になってくる。こうした維持・管理段階での効率化やシミュレーション、総合的な管理などについても活用の範囲が拡大していくものと期待している。
- (具体的に設計・施工から維持・管理とオペレーション段階までの連携性についてまで手を広げてみようと考えている建物は存在するのかという質問に対し) 残念ながらまだあまりないが、問題意識は持っている。まずは設計と施工の段階でデータを繋いでいこうとはされている。維持管理についてはまだ利活用は低調であり、もう少し掘り下げて検討していかなければならないと認識しており、来年度にさらに取り組んでいく予定
- (BIM 活用によるメリットを享受するのは誰なのかという質問に対し) 一番のメリットとしては、設計段階から合理的な施工方法を踏まえた設計が可能のため、発注者のトータルのコストダウン、建設費用の低減が図られるということである。所有者・管理者のメリットとして、維持・管理段階で属性情報の受け渡しがされると、維持・管理の計画や設備交換等が容易になるので、ビルとしてのマネジメントが効率的になる。
- (施主が「BIM で」と言えば進むのではないかとという質問に対し) BIM はコミュニケーションツールとしても非常に有用であるため、そのために BIM を用いるように求める例もあると聞いている。その場合には適切なフィーが設計者に払われることが重要。
- (成長戦略の工程上、2022 年度より BIM による建築確認申請の推進が位置づけられているが、そこに向けた取組の現状はどうなっているか、また、BIM のソフトウェア

会社がある中で、どのようにリーダーシップを発揮するかという質問に対し) 現在、建築確認の多くを担っている指定確認検査機関が入った協議会を中心に検討を進めているところ。同協議会ではソフトウェア会社にも入ってもらい、ルール作りを行っており、合意に基づいた情報の受け渡しが行われるようにする。課題は色々と出てくると思うので、今後実際に先行した取組で明らかにしてフィードバックして検討していきたいと考えている。

- 建築分野における BIM 活用については、成長戦略の工程表で、2022 年度より「BIM による建築確認申請の推進」を位置づけており、来年度・再来年度中の準備が重要となる。建築分野のデジタル化推進のカギとなっているため、向こう 2 年間で必要となる対応について、早急に工程表を詰め、夏の成長戦略へ反映して欲しい。

以 上