

⑤ UN/CEFACT

国際サプライチェーン見える化へ、 EDI標準はすでに用意されている

CEFACTが取り組む海上貨物EDIメッセージ標準化



前 ISO/IEC JTC1 SC31 国内委員長
(株)デンソーエスアイ

柴田 彰氏



元 UN/CEFACT (簡易貿易化と電子ビジネスの
ための国連センター) 運輸作業部会副議長

鬼頭 吉雄氏

物流情報システムの現状と今後に焦点を当てる本シリーズ、今回は国際物流EDIの標準化にテーマを絞り、国連の下部機関・UN/CEFACT (簡易貿易化と電子ビジネスのための国連センター) 運輸作業部会の副議長を務めた鬼頭吉雄氏に登場頂いた。国内製造各社から「国際サプライチェーン工程での見える化ができない」との声が上がっているのに対し、鬼頭氏は「コンテナのステータス情報を船会社から取得するためのEDIメッセージは、全て用意できている」と断言する。それが活用されないのはなぜなのか……。聞き手は前ISO/IEC JTC1 SC31国内委員長として情報システムの国際標準化に挺身してきた、柴田 彰氏である。(編集部)

流EDI団体に出向され、活動を続けてこられたのですね。

鬼頭 私は1970年に川崎汽船に入社後、集荷、人事、油槽船、チャーターリング、情報通信システム、ターミナルの情報化等の業務を担当しました。

95年4月に、当時の運輸省から「国際物流EDI推進機構・国際EDI物流部会」の事務局担当を申し受け、(社)港湾物流システム協会に3年間出向しました。98年4月から8年間は、国土交通省港湾局「港湾EDIシステム (船舶入出港に関連する諸手続の電子化システム) 構築」のため(財)港湾空間高度化環境研究センターに出向していました。

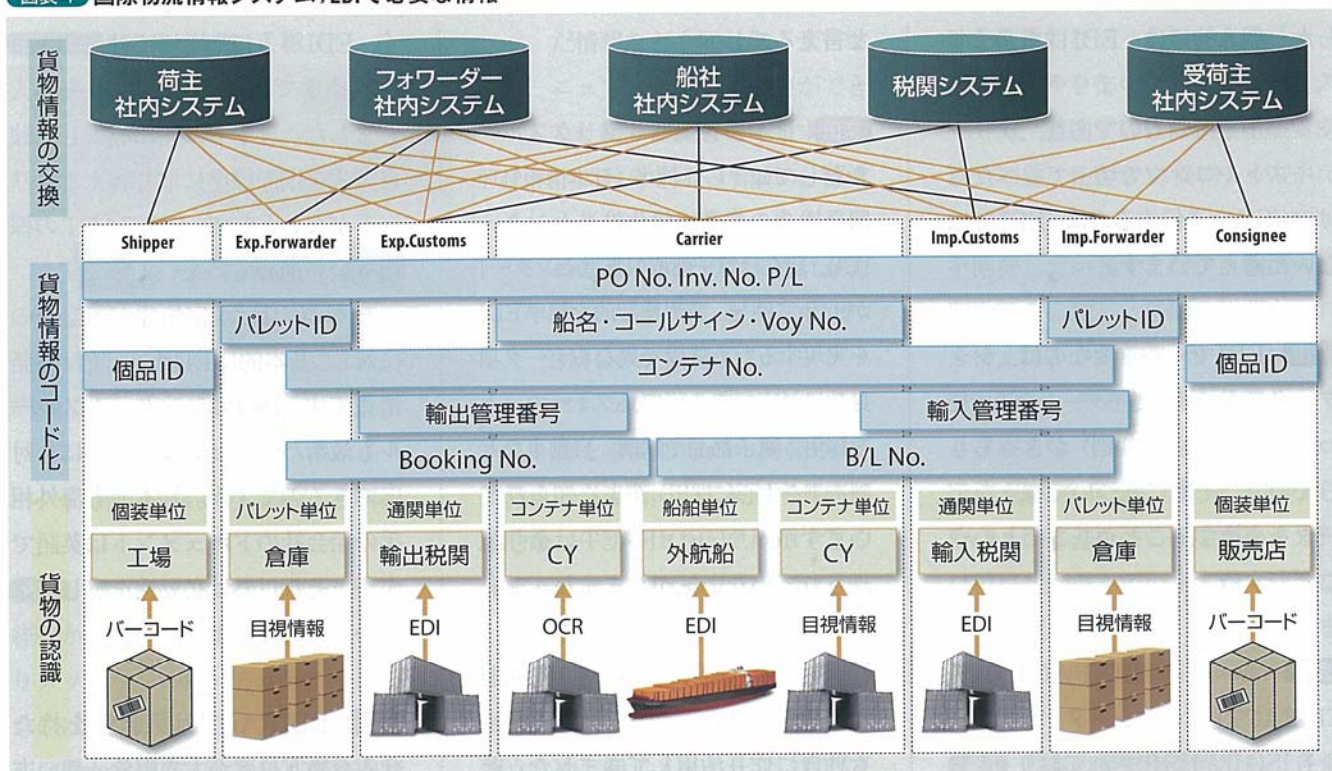
国際物流EDIの標準化、 ガイドライン

柴田 この対談シリーズでは主に製造業から見た物流情報システムの課題と進化について取り上げ、これまでに自動車、家電、複写機などの組立製造業の経営者と物流情報担当者をお招きしてきました。

その中でも電子データ交換=EDIが主なテーマの1つになってきましたが、今回は輸出入におけるEDIの標準化活動に長年取り組んでこられた鬼頭さんにおいで頂きました。国際物流EDIとその標準化(図表-1)について、詳しくお聞きしたいと思います。

鬼頭さんは川崎汽船から国際物

図表-1 国際物流情報システム; EDIに必要な情報



この間91年から、国連の下位機関であるUN/CEFACTの一部会である運輸作業部会に参加し、現在まで継続参加しています。95年にその下部組織のITIGG (International Transport Implementation Guidelines Group, アイテック=国際物流への標準導入ガイドライン策定グループ) のアジア地区代表に就任し、98年4月から11年3月までは運輸作業部会の副議長を務めました。

またSMDG (User Group for Shipping Lines and Container terminals), つまり世界のコンテナ船社とコンテナターミナル運営会社、ポートコミュニティのサービスプロバイダなど関連機関から構成されるグローバルユーザーグループの活動に98年以降参加し、SMDGユーザーマニュアルの開発に携わってきました。

たとえばターミナルと船社でやりとりされる費用請求のインボイスのEDI化 (INVOIC), 船会社が荷主に提供する短中長期の船舶スケジュール

情報 (IFTSAI), ターミナルでガントリークレーンを何台使って、何時から何時までコンテナを何個積み揚げたかといったパフォーマンスレポートを報告するメッセージ (TPFREP) などのユーザーマニュアルです。これらは現在、各国の大手船会社が使い世界中のターミナルから情報を取って活用しています。

この出向明けと同時に川崎汽船を退職し、4年間はNECネクサスソリューションズと日本郵船グループのMTI社の技術戦略グループでEDIコンサルタントとして勤務しました。現在は自宅でUN/CEFACT運輸作業部会のEDI業務をボランティアで行っています。

柴田 出向された国内の団体は今も活動しているのですか。

鬼頭 港湾物流システム協会は解散しましたが、港湾空間高度化環境研究センターは一般財団法人 (現在団名: みなと総研) と改名して活動して

います。

「船舶の電子的入出港手続きは」国交省から財務省に移管され、輸出入・港湾関連情報処理システム (NACCS) の中で一貫して行われています。本来NACCSは貨物の輸入手続きを担うものでしたが、海も空も税関業務も包含し、「シングルウィンドウ」を謳って船舶の入出港まで取り扱うようになりました (図表-2)。

ルール・構造を持つのがEDI

柴田 ここで改めて、物流におけるEDIの役割について分かりやすく確認させて頂きたいと思います。EDIは標準規約に基づく企業間取引の電子データ交換で、コンピュータ、通信回線、標準規約で構成されるものです (図表-3)。

鬼頭 EDIの定義では、ExcelシートやCSVファイルをメール添付で送るのもEDIだという人もあります。

しかし個人的には、EDIはあくまでストラクチャー、つまりデータ構造、ルールを持つものであり、フリーテキストやコンマで切って並べただけのCSVを送信するのは、EDIではないと考えています。

柴田 EDIで一番重要なのは、シンタックスルール（電子データ交換で使われるデータの構文規則）がきちりして、それに基づいて様々なデータを交換することが基本だということですね。

鬼頭 はい。UN/EDIFACT（以下EDIFACT）はそのシンタックスルールもISO化、JIS化されており、きちんとした国際標準ルールで動くEDI

と言えるでしょう。

柴田 日本のEDIシンタックスルールとしては、CII標準（日本情報処理開発協会の産業情報化推進センター〔CII、現在は電子商取引推進センター〕が92年に開発。業界横断的な標準EDIを実現するため業界で異なるデータ項目数に対応できる可変長フォーマットを採用、電子部品や鉄鋼、自動車など製造業を中心に採用）がよく知られていますが、UN/EDIFACTは余り認識されていない気がしますね。

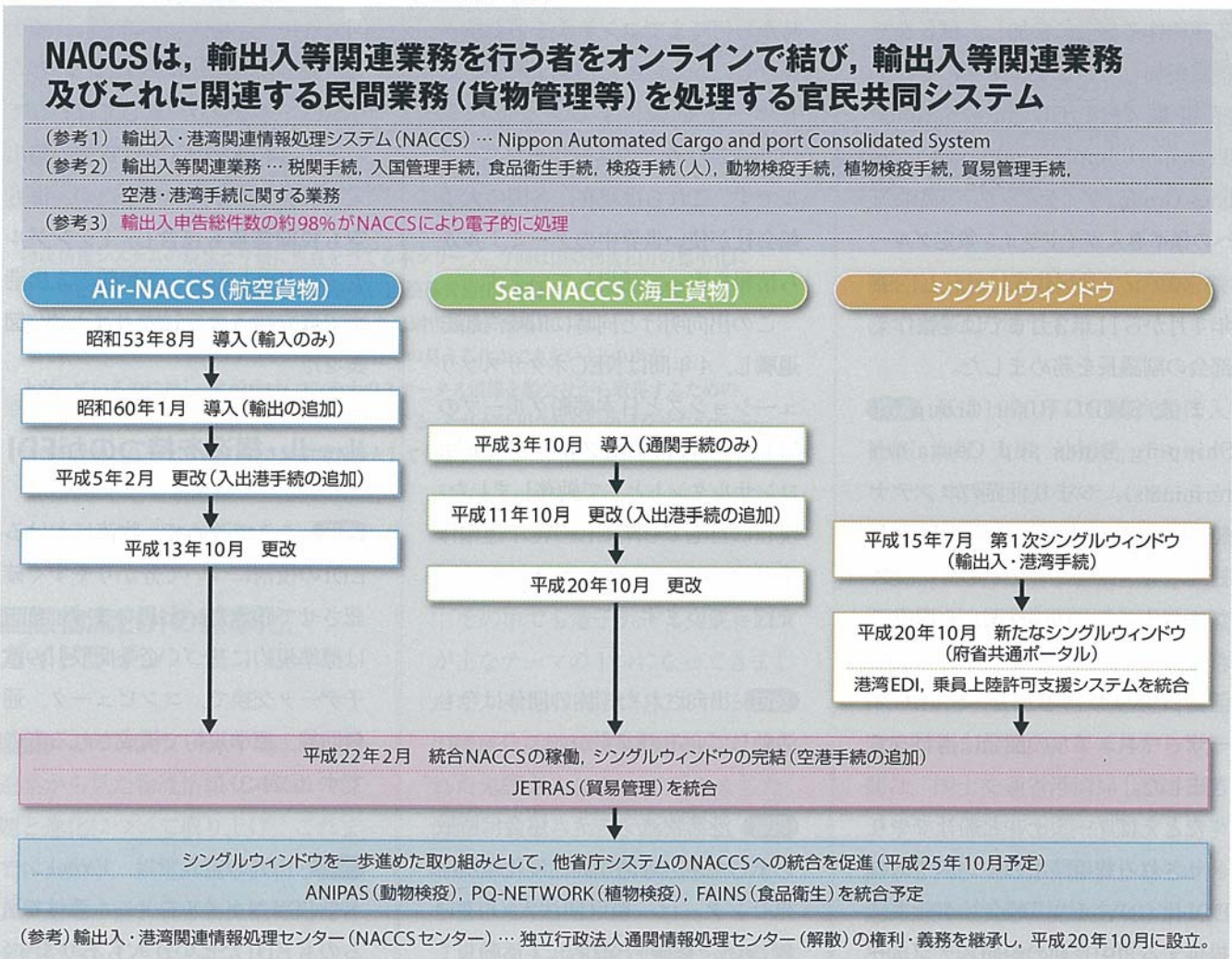
鬼頭 日本は間違いなくEDI先進国だと思います。だからCIIのルールも独自に作り活用してきました。それが韓国などはそうしたベースがな

く、EDI導入にあたっては最初から国際標準であるEDIFACTを導入しました。日本では先に導入した独自方式を国際標準に取り替えるメリットがないとして、EDIFACTの採用を余り進めていないようです。

日本のCIIは漢字情報が前提なのに対し、基本的にEDIFACTは英語情報です。ISOのシンタックスルールも最新バージョンなら漢字にも対応できるのですが、日本でも海外相手の船会社のドキュメントは英語ですが、それ以外は必要性を感じてこなかったのでしょうか。

柴田 EDIFACTは柔軟性を持たせるため冗長度が大きい分、使い方が分かりにくい。その点CIIはコン

図表-2 輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)の概要



図表-3 EDIの成り立ち



パクトで使いやすいのは確かですね。

鬼頭 EDIFACTでも、私の20年の経験からすると、物流分野で見ると、限りメッセージの使い方が分からないものはないと思います。各メッセージは誰から誰に、どういう業務内容をカバーする、と明記していますから。

柴田 非常に守備範囲が広いので、ある業界ではその一部しか使わないことがある。その点は今日のテーマの1つである「導入ガイドライン」が整備されないと、十分理解されないかも知れませんね。

帳票と業務手続を標準化・電子化したのがEDI

鬼頭 たとえば流通業界なら、EANCOM (国際的な商品コード管理団体・国際EAN協会がUN/EDIFACTに基づき流通業界向けに開発した標準メッセージ集)の標準ユーザーマニュアル(導入手引き書)があり、米国の小売業者もEDIで使っています。

海運・コンテナターミナルの国際的ユーザーグループ団体であるSMDGもユーザーマニュアルを開発し、これを使えばコンテナを船に積ん

だ情報など、同じユーザーマニュアルでデータ交換ができる仕組みができています。

問題はその一歩前の、標準ユーザーマニュアルを作るためのガイドライン、これが非常に大事なことなのです。SMDGが開発したユーザーマニュアルはITIGGの成果物を参照しながら開発され、

関係する当事者同士で検討すれば標準的なユーザーマニュアルができる仕組みになっています。

ITIGGができた背景には、80年代後期～90年代初めに多くのメッセージができ、当事者同士で勝手に使うため、同じメッセージに対して何件ものユーザーマニュアルができてしまったことがあります(図表-4)。

運輸作業部会では、これでは標準化のメリットがなくなるのではないかと憂慮し、メッセージとユーザーマニュアルが1対1の関係となる標準ユーザーマニュアルを作るために参照できる、標準的なガイドラインを開発しました(図表-5)。

例えば標準ユーザーマニュアル開発の一例として、1980年代後半、ロッテルダム港のコンテナターミナルでは、コンテナ船のどこにどのコンテナを積んだというストレージプラン(ストレージ報告)のメッセージが、各船社別々に要求されるので50種類もでき、困っていました。そこで近隣のハンブルグ港などに声をか

け、標準的なメッセージとユーザーマニュアルを作ったのが発端です。

一方、税関業界には国際組織であるWCO(世界税関機構)があり、EDIFACTのユーザーマニュアルを開発しています。だから輸出入通関手続きに際し、各国の税関がこれを使えば1つの標準ユーザーマニュアルでデータ交換可能な仕組みができます。

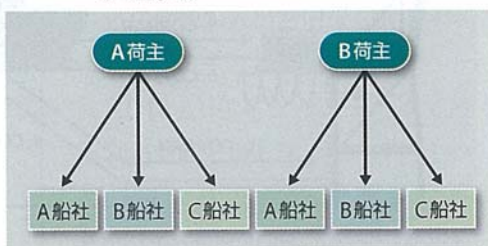
流通ならGS1、航空貨物ならIATAのような強い組織がある分野は標準化が進んでいますが、残念ながら海運にはそうした組織がありません。

柴田 日本の自動車業界でも、各社各様の伝票を数十種類も使って取引していたため、それを電子データ化するとき、標準的な電子データ化ができないので数種類のフォーマットにまとめて標準EDIとしました。それが業界標準ネットワークのJNXです。

だからEDIは、要は帳票の標準化・電子化でもあるわけですね。帳票系の標準化と業務手続の標準化。それができれば電子データ化するだけなのですが、EDIについてこの点を理解していない方が多い。

従来のやり方を変えることへの抵抗も強く、業界全体でこうすれば効率化を図れることを、多くの経営者が理解している業界は進んでいますね。

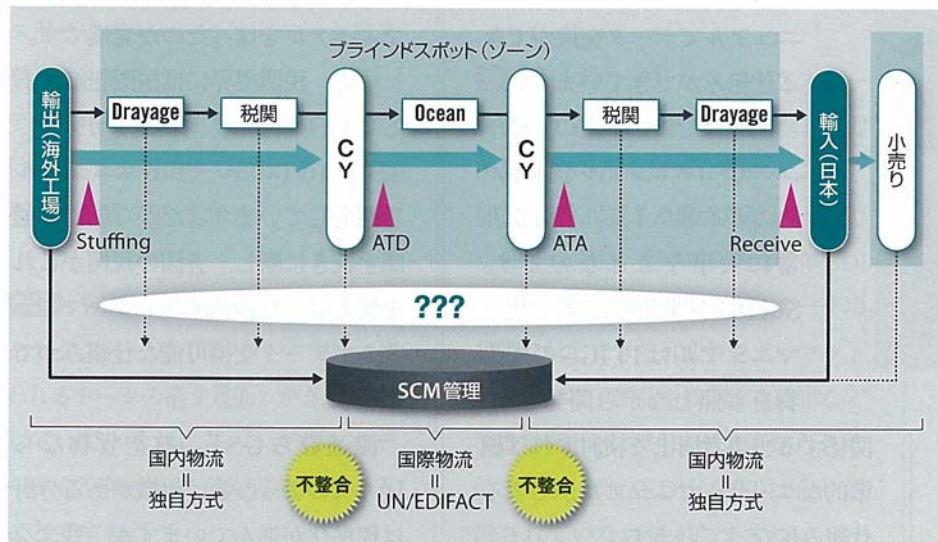
図表-4 同じメッセージでも荷主ごとに異なるマニュアル



図表-5 ITIGGの標準ガイドライン; 1メッセージ=1マニュアルへ



図表-6 サプライチェーンにおけるブラインドスポット



自動車業界では大手が発案して動き出しましたが、海運業者ではリーダーシップを発揮する企業が少ないのでしょうか。

鬼頭 海運業界では世界のリーダーシップをとる最大手のマースク社は、経営的に厳しく2年ほどユーザーグループの会合に出ていません。

今はそれに続く世界の大手コンテナ会社、スイスのMSC社やフランスのCMA/CGA社、ドイツのHapag Lloyd社などが参加しアクティブに動いています。ところが日本の各社もアジアの海運会社である韓進、COSCOなども参加していません。

私が今もボランティアで仕事を続けているのは、標準メッセージやユーザーマニュアルはあっても、毎年各国の法律が変わるなど新たな変更・追加要因に対応してメッセージ構造を直す、コードを追加するなどのメンテナンス業務を継続することが不可欠だからです。

サプライチェーン可視化の枠組はできている

柴田 この対談シリーズでも強調さ

れてきた国内製造業の一番の物流課題に、生産してから相手に届けるまでの国際サプライチェーンにおける、現在状況の「可視化」があります。

コンテナヤードに搬入し、通関手続きをし、船に積んで輸送し、現地のコンテナヤードに入って通関。逆に現地でコンテナヤードに入り、通関を経て船が出る……その流れをトラッキングし、リアルタイムな可視化ができない、ブラインドスポットができていているという企業が多い(図表-6)。

その一因は、日本国内では電子データがつながっていても、国際物流

や海外現地ではではシNTAXルールが違うEDIFACTに接続できないことだと思われれますが、いかがでしょう。

鬼頭 現在すでにターミナルと船社との間の情報のやりとりはほぼ標準メッセージが開発されており、SMDGで標準ユーザーマニュアルも開発しています。

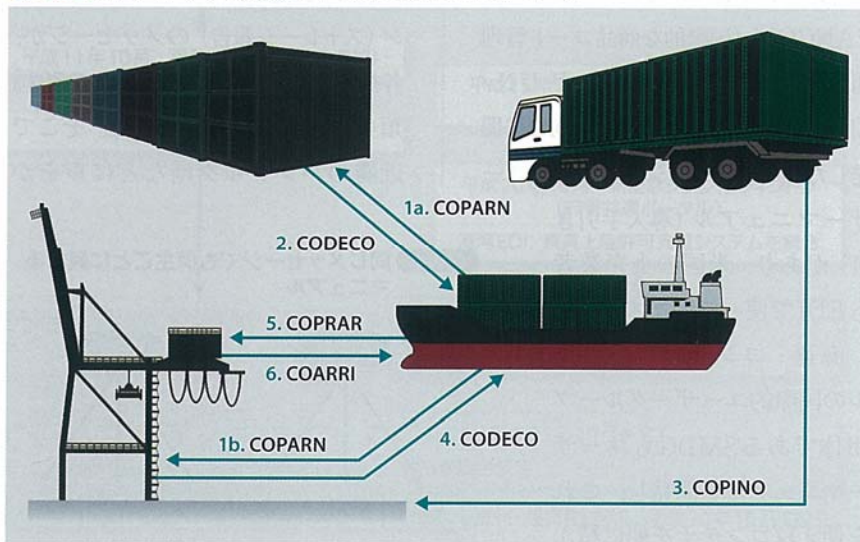
わが国においても船社・コンテナターミナル間でSMDGの成果物を使えば、

ターミナルと船社でやりとりする情報——ブッキングから、ゲートに入った、船積完了、船舶入出港、コンテナの積み・揚げ、ゲートの搬出入等々——に関しては、すべて把握し可視化できるはずだ。

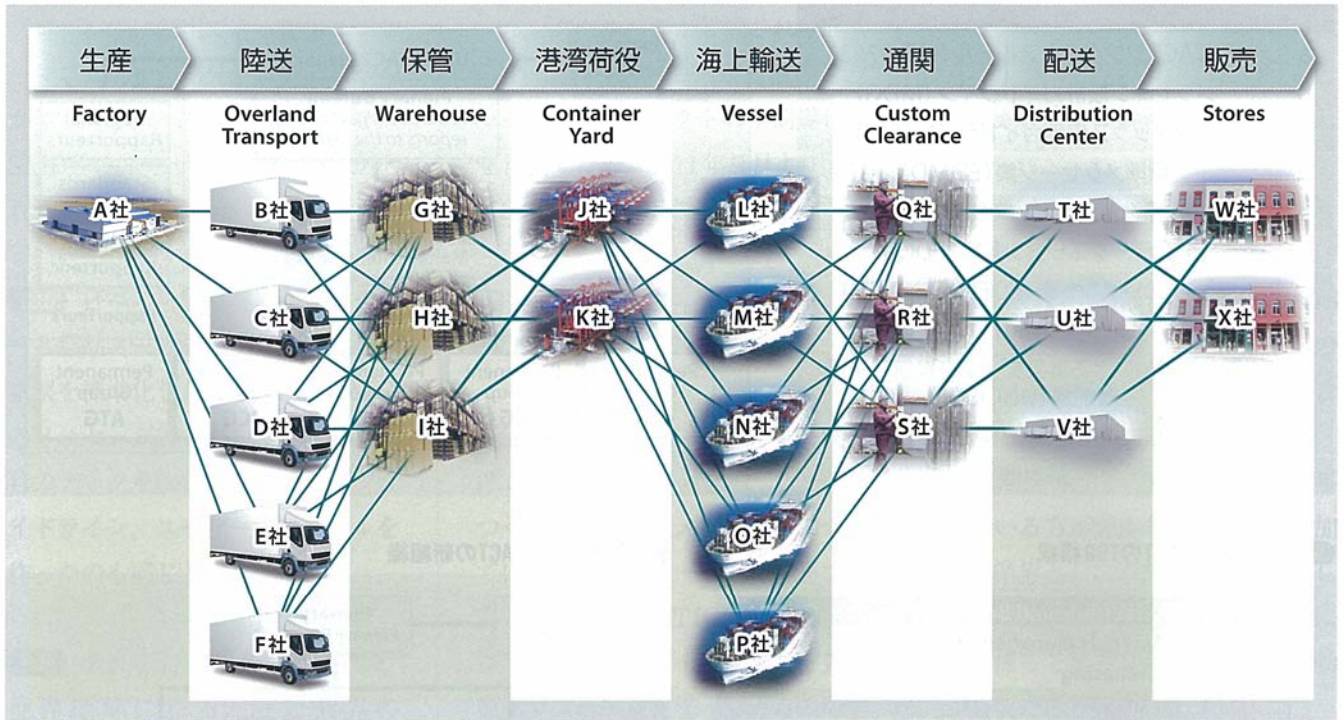
柴田 荷主企業側がやり方を知らないだけ、ということですか？

鬼頭 船社に対し、荷主が情報を要求すれば可視化情報を入手できるようになっています。特にコンテナを利用した輸送では、EDIFACTメッセージを利用した節目毎のコンテナ

図表-7 輸出コンテナの業務シナリオとEDIFACTメッセージ



図表-8 国際物流と情報通信の流れ



のステータス情報を入手できる業務シナリオや、標準ユーザーマニュアルも全て開発されています。国内ターミナルから各船社はコンテナ単位、船単位、B/L (船荷証券) 単位でステータス情報を入手できるし、荷主がリクエストすれば船社からステータス情報を適時入手することができるのです。

私には日本の荷主・船社がなぜ、開発済みの標準業務シナリオや標準ユーザーマニュアルを使用しないのか、分かりません。メッセージの見方、使い方を知らないということでしょうか。

柴田 多くの製造業が「今船が出た」といった情報が可視化できない、としています。それが実際は、EDIFACTでトラッキング可能になっている。船会社は荷主から問い合わせがあれば、答えられると。

それなら標準が違ったとしても、シンタックスルールの問題ならば、トランスレータをかませればすぐで

きるはずですね。

鬼頭 できます。輸出入の業務シナリオは、UN/CEFACTの運輸作業部会やSMDGで開発されており、輸出コンテナのシナリオ (図-7参照) を例に取ると、まず①船会社からブッキング情報を空コンテナのプールに流す、②トラックがプールに取りに来て、ゲートから出る、③荷主がこれに貨物を積んで、コンテナターミナルに持っていく、④コンテナターミナルに実コンテナが搬入、⑤船会社はコンテナターミナルに対し船積み指示情報を出す、⑥ターミナルは船会社に実際に積込・陸揚したコンテナ情報を返す……これらのステータス情報をすべてEDIFACTメッセージを活用して入手できます。さらに船舶の入出港情報も別のメッセージで入手できます。

EDIFACTメッセージの中で最も利用されているメッセージの1つに、運輸作業部会が開発したBAYPLANメッセージ (コンテナ船

のどこにどのコンテナ積んだのかという報告) があります。

ヨーロッパの主要なコンテナターミナルでは、先述の標準メッセージを使用して船社と情報交換を行っていますが、アメリカでは米国規格のANSIが使われるようです。

貨物トラッキングで重要な情報の一部として問題となるのは、ロケーション、ステータスなどのコードです。

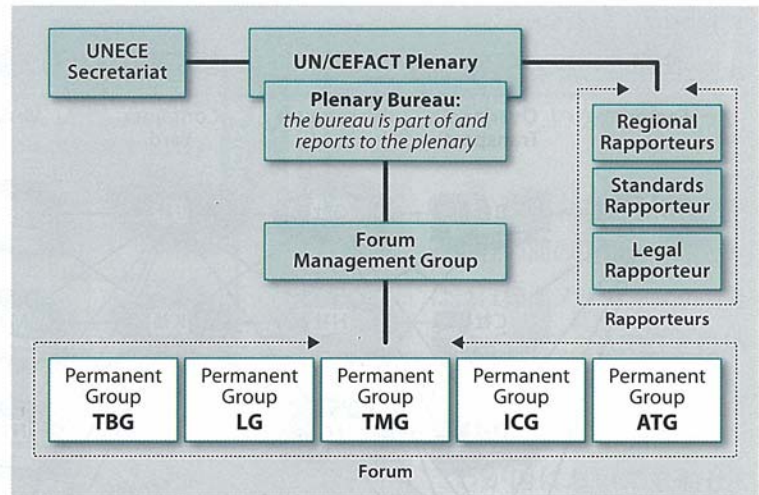
柴田 知りたい情報を示すコードが分かれば、簡単に問い合わせができる。

鬼頭 運輸作業部会では、ロケーション、ステータスコードに関しては、UN/CEFACTが開発・管理しているコードの使用を強く推奨しています。即ち、場所コードに関しては国連勧告第16号 (UN/LOCODE - Code for Ports and Other Locations), ステータスコードについては国連勧告第24号 (Trade and Transport Status Codes) です。

図表-9 UN/EDIFACTの構成

記号	内容
a	EDIFACTシンタックスルール (ISO 9753)
b	メッセージ設計ガイドライン (MDG)
c	シンタックス実地ガイドライン (SIG)
d	標準メッセージ集 (EDMD)
e	標準セグメント集 (EDSD)
f	複合データエレメント集 (EDCD)
g	データエレメント集 (EDED-ISO 7372)
h	コードリスト (EDCL)
i	データ通信による貿易データ交換統一実施規則集 (UNCID)
j	EDIモデル交換協定書 (UN/ECE勧告25号)
k	解説書

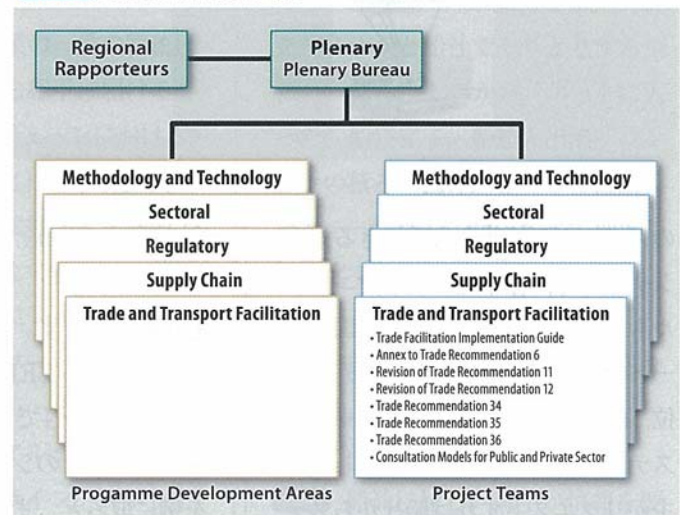
図表-10 UN/CEFACTの組織図



図表-11 UN/CEFACTのTBG構成

TBG International Trade and Business Processes Group	
TBG 1	Materials Management
TBG 2	Purchasing
TBG 3	Transport
TBG 4	Customs
TBG 5	Finance
TBG 6	Architecture, Engineering, Construction
TBG 7	Statistics
TBG 8	Insurance
TBG 9	Travel, Tourism & Leisure
TBG 10	Healthcare
TBG 11	Social Security, Employment & Education
TBG 12	Accounting & Auditing
TBG 13	Environmental Management & Safety
Others: Harmonization, Business Process Analysis, International Trade Procedures....	

図表-12 UN/CEFACTの新組織



ご参考までに、SCMにおける「物の流れ」と、ステータス情報の発生箇所を図表-8に示します。

柴田 では国際物流でもコンテナ単位で、動きはすべてトラッキング可能ということですね。

船社にすべての情報があり、荷主がフォワーダーに委託する場合でも、コンテナIDで紐付けすればすべて分かる。ただ通関が終わったあとの話ですね。

鬼頭 ええ、通関は申告者である荷主と税関とのやりとりですから、船会社は直接関係ありません。

コンテナの動きについては、輸入

シナリオでも同様にステータス情報はコンテナターミナルから船社宛にEDIで送られます。

船社としては貨物に加え、自社が管理するコンテナ機器の資産管理のために、コンテナの動きと所在を把握する必要があります。欧州の主要船社ではこの輸出入業務シナリオに基づいてコンテナターミナルと情報交換を実用化しています。

大事なのは標準ユーザーマニュアル

柴田 今経済産業省がASEANの場でコンテナのサプライチェーン可視化について、RFIDで自動採番し、

EPCISを世界レベルのネットワークとして使う提案をしていますが、これはネットワークのハード部分について、どれを選ぶかという話です。

それ以前の問題として、EDIのシンタックスルールが同じでなければ、データベースにアクセスできない。それが可視化できるメッセージは既に標準化されているのに、日本企業の多くは知らない……。

鬼頭 自社のデータフォーマットをEDIFACTフォーマットに変換し、EDIFACTフォーマットを自社データフォーマットに変換するためのソフト(トランスレーター)は必要ですが、高価なものではありません。

一番大切なのは先述したようにグローバルに使用できる標準ユーザーマニュアルが開発されているか否かなのです。運輸作業部会ではSMDGのユーザーマニュアルがそれに該当します。

柴田 日本の自動車業界が、メーカーと部品メーカーがやりとりをする帳票を標準化した上で、EDIFACTのメッセージの中から標準化した項目のデータを決めて、メッセージガイドライン、ユーザーマニュアルを作ったのも同じと言えますね。

鬼頭 それを日米欧3局で作れば、世界標準になる。流通業界のEANCOMでは、それができています。

柴田 確認ですが、EDIFACTとCEFACTの関係は、スタンダードを作る団体がCEFACTで、スタンダード化されたシンタックスルール、メッセージがEDIFACT。EDIFACTの標準化の範囲は、シンタックスルールだけではないのですね。

鬼頭 EDIFACTの構成内容(図表-9)のうち、**a**シンタックスルール、**d**標準メッセージ集、**e**セグメント、**f****g**データエレメント、**h**コードリストが標準化の対象です。データ通信や交換規則集は、EDIを導入する前に当事者間で調整するものです。

次に、簡単にUN/CEFACTの組織図を説明します。図表-10は2011年3月までの組織図で、下の5つのパーマネントグループのうち、各業界から構成されているのがTBGグループ(Trade and Business Process group)で、資材管理、購買、

輸送=トランスポートなど13のワーキンググループが設置されていました(図表-11)。これが組織のフラット化、プロジェクトの早期遂行等を目指すため、2011年9月より図表-12のように改組されました。

日本のEDIはもう一つの“ガラパゴス”

柴田 EDIFACTの海上輸出入標準メッセージ(図表-13)で、「CO」のつくコンテナ関連メッセージについてはグローバルユーザーグループであるSMDGは、ITIGGのユーザーマニュアル開発ガイドラインを見て標準マニュアルを作っているのですね。

それにNACCSは対応せず、日本の船会社も知らないのなら、これはもう1つのガラパゴス、ということですか。なぜ放置されているのでしょうか。

鬼頭 残念ながら近年のUN/CEFACTの運輸作業部会やSMDG等の国際会議に、日本からは小職のみが出席しています(時に野村総合研究所の石井氏も参加)。

やはり現役として海運業界に従事している方が関連の国際会議に参加し、業界としての問題点の抽出をし、会議に提案し、その成果物を業界に持ち帰って業界全体に情宣する活動が必要だろうと思います。

現役を退いた小職にはそうした活

図表-13 UN/EDIFACTの海上輸出入標準メッセージ

分類	海上輸出入物流メッセージ(EDIFACT)		UN/EDIFACT標準メッセージ
	メッセージ名称	送信者→受信者	
海上輸出入物流	①船積依頼情報	輸出者→海貸業者、混積業者	IFTMIN
	②ピックアップオーダ情報	輸出者(海貸業者)、混積業者→TO	COPARN
	③ピックアップオーダ回答情報	TO→輸出者(海貸業者)、混積業者	COPARN
	④空コン運送依頼情報	輸出者(海貸業者)→陸運業者	IFTMIN
	⑤搬入予定情報	輸出者(海貸業者)→TO	COPARN
	⑥搬入予定回答情報	TO→輸出者(海貸業者)	COPARN
	⑦輸出貨物情報(D/R情報)	輸出者(海貸業者)、混積業者→船社	IFTMIN
	⑧コンテナ内積付表情報(CLP情報)	輸出者(海貸業者)、混積業者→TO	COSTCO
	⑨搬入要求情報	陸運業者→TO	COPINO
	⑩搬入要求回答情報	TO→陸運業者	COPINO
	⑪運賃確定情報	船社→輸出者(海貸業者)、海貸業者	IFTMCS
海上輸出入物流	⑫A/N情報	船社→輸入者(海貸業者)、混積業者	IFTMAN
	⑬輸入手続依頼情報	輸入者→海貸業者、混積業者	IFTMIN
	⑭搬出予定情報	輸入者(海貸業者)、混積業者→TO	COPARN
	⑮搬出予定回答情報	TO→輸入者(海貸業者)、混積業者	COPARN
	⑯搬出要求情報	陸運業者→TO	COPINO
	⑰搬出要求回答情報	TO→陸運業者	COPINO
海上輸出入物流共通	⑱バックングリスト情報(P/L情報)	輸出者→輸入者 輸出者→通関業者 輸入者→通関業者	DESADV
	⑲海上運送状情報(SWB情報) 船荷証券情報(B/L情報)	船社→輸出者、混積業者 混積業者→輸出者 輸出者→輸入者 輸入者→通関業者	IFTMCS
	⑳CY搬入済通知情報	TO→通関業者	IFTSTA
	㉑陸送依頼情報	輸入者(海貸業者)、輸出者(海貸業者)、 混積業者→陸運業者	IFTMIN

(注) TO:ターミナルオペレータ

動をする機会はほとんどなく、ぜひとも現役世代の方々の標準化活動への復帰を強く願うものです。

不参加の期間が長引けば、柴田さんが憂慮されるように標準ユーザーマニュアルとはかけ離れた、わが国仕様のユーザーマニュアルを開発し・導入することになってしまう可能性が大きくなります。国際物流に深く関与する海運業界にとってはそれは由々しき問題となります。

一方、近年はKLネットなど韓国が非常に積極的に参加しています。国内で成功したプロジェクトを国際標準に上げ、パッケージ化して販売しようとしているのでは、とも推察されます。

柴田 日本も国内の枠の中に収まっているだけでなく、日本発の国際ルールにしていかなければ。

鬼頭 わが国においても、関係省庁による各種の可視化プロジェクトが実施されています。全てが所期の成果を挙げたとは言いきれませんが、中にはプロジェクトから実導入に至ったプロジェクトがあると推察します。

そのようなプロジェクトの成果物を関連グループで報告し、既存の国際標準に欠落していれば新たな提案をしていく。そうすれば、関連国際会議への参加者も増えるのではないかと思います。韓国の真似かも知れませんが、まずは、参加者を増やし、継続参加することが大事なことでありたいと思います。

柴田 貿易に関するEDIの標準化、事務の機械化などの調査・研究・普及を行うJASTPRO（日本貿易手続簡易化協会）の役割はどう関係しま



すか。

鬼頭 JASTPROは、UN/CEFACTに対する日本の窓口機関ですが、実際の標準化作業には余り関与していませんので、残念ながら実業を通じて日本から発信していくだけの余力はないのでは、と思われます。

柴田 すると今後の課題は、国際標準化に対する日本の長期的取り組みをどう強化し、せっかく開発されている標準を誰が普及・啓発していくかですね。

本来は経産・国交・総務の3省共管で日本のUN/CEFACT/EDIFACT窓口機関であるJASTPROが動けばいいと思われませんが、それも難しい。

競合すべき点とは別に、協調すべき標準化への取り組みが日本企業は弱いですね。

鬼頭 大手は自社EDIシステム（web入力を含め）を関連ベンダーに押し付けるので、あまり標準化には熱心ではありませんが、中小事業者が多い関連ベンダーは個別対応に困惑し、標準化を求めています。

さらに船社と荷主の関係では、顧

客である荷主の要求をそのまま受け入れる傾向にあると思われます。本来は船社個別に対応するのではなく、まとめて荷主に標準化を提案すべきだと思います。

もちろん国際物流で生き残るためには個別化、差別化も必要ですが、外部の関係者とのデータ交換は標準化すべきです。

柴田 シンタックスルールが違っててもトランスレートすれば連携できますが、荷主のコードの定義が違っていればダメ。必要最小限の情報項目の定義が必要で、EDIFACTの標準を使えば簡単にできる。

EDIの標準化では中小企業の力が底上げされ、大企業にもメリットがあるのです。それを誰が仕掛けるか……。

鬼頭 標準化ガイドラインや標準ユーザーマニュアルが開発されているので、ぜひ活用してほしいです。

これらの標準成果物を利用して、港湾関連業務の全ての電子化（EDI化）を実現することにより、手作業の排除、正確な情報の共有化を進め、わが国港湾の国際競争力の向上にも繋がればと強く願っています。

（2012.9.25、流通研究社会議室） **MF**