



の始めに出現した電子情報交換システムを使用していたが、これはしばしば最大30もの運送会社を包含するものであり、操作担当者にとって複雑過ぎるものであることが明らかとなった。」とオリバー氏は付け加えた。しかし、彼は、ルアーブル、さらにはマルセイユ、ルーアン、ナントサンナゼール、ボルドー、ポインタピートゥ、フォードデフランスでも利用されているAP+システムの完成を待つ価値があると自信を持っている。「データ標準の構築と技術ベースのミッションクリティカルシステムである情報交換を産み出すのに30年かかった。」と彼は語った。

SOGETによると、そのAP+システムは、5つのカギとなる便益を有しており、それらは、

- 積替、蔵置時間の短縮
- 安全なサプライチェーンを確保するため、すべての貨物の動きと状況の変化をリアルタイムで監視
- EUとフランスの税関の規定に適合した簡素化された手順
- 輸出が効率的な貨物の搬出につながるようになるための、EUの輸出当局へのリアルタイム発着通知
- 不必要な貨物や人の移動の短縮と書類仕事の縮減を通じた環境への影響の低減

これは、以前起きていたことを考えると顕著な改善であるとオリバー氏は述べた。「2000年の初めにおける課題はデータの流れだった。コンセプトは、様々な主体の間での安定したデータの流れであった。そして、5~6年後、ロッテルダムのような港湾がそれに合意し始めたのだ。」

アムステルダムと同様、ロッテルダムはポートコミュニティシステムの着想をさらに一歩進めようとしている。ロッテルダム港の「インフォリンク」とアムステルダム港の「ポートネット」が統合された「ポートベース」は2009年3月に構築され、オランダの国家港湾コミュニティシステムになると想定されている。このシステムに関係する人々は、約1400の顧客に28のサービスを提供し、月あたり約300万の電子メッセージを取り扱う「ポートベース」は、国内外において、港湾関係物流ネットワークの先導的な役割を果たすことができると語る。「物流網は国境で途切れるものではない。」と「ポートベース」の広報担当者は語った。「国際情報交換は、付加価値と必要性の双方の点から、ますます問題となってきている。それ故に、様々なヨーロッパの港湾において、将来の港湾コミュニティシステム間で連携が図られるべきであり、「ポートベース」が重要な役割を果たしたい。」

オリバーが語るところでは、そのシステムを国のシステムとしたのはオランダの港湾だけではないという。「それぞれの国がPCSのオペレーターを立ち上げようとしている。たくさんの開発、ハードウェア、インフラ、データフォーマットが、国連の標準に則って立ち上げられなければならない。」

何年にもわたる改良によりPSCは急速に発展した一方、技術面での進化は将来、より効率化が図られるようになることを意味している。インデンテック社の港湾、海事、

複合輸送の責任者であるマイケル・デンプシーは、国際港湾協会の第26回世界港湾会議の参加者に対し、「GPS、視覚形状認識、モバイルコンピューティングが、動きをより視覚できるよう手助けするとともに、船舶や車両と倉庫システムの統合を通じた更なるコントロールを荷主に提供する。」と語った。

しかし、このシステムのすべての良い面に対して、いくつかの潜在的な危険が存在する。ある海運業界の広報担当者が本誌に語ったところでは、いくつかの問題点が不可避であるという。「委員会やフォーラムにおけるすべての関係者のうち、貨物の流動に最も深く関与するのは船舶代理店と貨物フォワーダーである。しかし、いくつかの代理店やフォワーダーがしばしば関与し、そのうちの1社が、最大40%の貨物流動を支配する。それらの会社は直接の競争関係にあるため、いかなる意志決定においても利害関係の対立がありえる。

そのような心配にもかかわらず、ポートコミュニティーシステムの実現は、実際の利点がよりたくさんの人に知られるにつれて当たり前なものになったようである。2007年の国際港湾協会のヒューストン会議での、PCSに関するアンケート結果のプレゼンテーションに引き続いて、国際港湾協会の貿易手続き・情報システム委員会は選定されたシステム、すなわち、ルアーブル、ロッテルダムの両港、併せてバルセロナ、フェリクストゥ、ポートケラン等について、詳細な機能とそれが港湾活動にどう影響するかについて特定するため、より深い分析を行う任務を負った。結果の報告書は来年3月にできあがる見込みである。

(抄訳者: 関西国際空港・中部国際空港監理官付 課長補佐 鈴木 崇弘)

(校閲: (社)海洋調査協会 高見 之孝)