

日本の海事産業に関するデータ共有基盤「IoS」（船のインターネット化）オープンプラットフォーム（IoS-OP）が本格稼働した。日本海事新聞は日本海事協会（NK）100%出資の子会社「シップデータセンター（ShipDC）」とコラボレーション企画「MariTech×ShipDC」を本日付インタビューから開始。IoS-OPのメンバーが追求する海事ビジネスの進化について毎週水曜日、合計11回にわたり連載する。第1回はNKの富士原康一会長。

—NKはデジタル化にどう取り組んでいるか。

「IoS-OPの中で子会社のShipDCは、中立的な第三者として、プラットフォームの運営、データ管理を担う。NK自体は、ソリューションプロバイダーとして、データを活用した分析、解析などで充実したサービスを提供していきたい」

「NK内では今年1月、デジタルトランスフォーメーションセンターを会長直轄組織として立ち上げた。NKの事業・組織全体を俯瞰し、中長期のビジョンの下で、各部門と連携してNKのデジ

# MariTech × ShipDC

① 富士原康一NK会長

海事未来図



ふじわら・こういち 75（昭和50）年東大院了、運輸省（現国土交通省）入省。02年中国運輸局長、06年海事局長、07年日本海事協会顧問、10年常務理事、11年4月業務執行理事・常務理事、11年7月業務執行理事・副会長を経て、16年3月から現職。北海道出身、70歳。

## 造船の力量問われる

運航状態を常時監視

—海事産業のデジタル化でN

タル化の舵取りを担う」  
「現在、2017年から21年までの中期研究開発計画を実施中であるが、その中でもデジタル技術を活用した検査技術の革新は中心のテーマだ。遠隔検査技術やAI（人工知能）の活用など多くの課題に取り組んでいる」

Kの役割は何か。  
「2つある。1つはNK自身のデジタル化による、顧客へのより高度化したサービス提供。NKの事業はデジタル技術によって大きく変わる。その中心となるのは、コンディショニング・モニタリング（状態監視）。運航中の船の状態が常時把握されるようになれば、船が良好で安全な状態にあることの確認やさまざまな認証・検証など

も一括処理できるようになるだろう。顧客と連携しながら、信頼性、利便性に優れたサービスを追求する」  
「2つ目は、デジタル化を進める顧客を、第三者機関として支援すること。その一つがIoS-OP。秘匿性の高い顧客データについて、匿名化などの共有のルールを定め、相互利用の運用管理をしていくのは、信用のある第三者機

提供データ拡大が鍵

—IoS-OPへの期待は。

「先に述べたように、IoS-OP・ShipDCのデータ共有モデルは、データの保守管理、流通のルールを明確に定め、信用ある第三者機関が運営する、産業界の流通システムの新たな在り方を示すもので、これを発展させていかなければならない。データの独占による産業の支配は十分起こり得るし、実際、それを目指す試みがないわけではない。IoS-OPは、このような考え方に對抗するものだ」

「データの取り扱いへの不安から、まだデータ提供に消極的な海運企業が多いけれども、多くのデータを共有することで、利便のあるサービスの開発が進み、その恩恵をデータの提供者も享受するという好循環が生まれる。オーナー、オペレーターからのデータ提供が大きく進むことを期待したい」

関にしかできないことであり、世界をリードする画期的な仕組みだ」  
「データを活用して、先進的なサービスを提供するソフトウェア（アプリケーション）やシステムが生み出されてくることになるが、その機能や効果の認証を行うことで、提供者・利用者双方に利便を提供し、その普及に貢献していく」

「このような視点から、サイバーセキュリティに関するガイドライ

■2面に続く

## プロセス可視化

——デジタル化進展で  
海事産業はどう変わるの  
か。

「幾つかのフェーズがあると思っている。デジタル化で既存のビジネスプロセスの見える化が進み、ムリ・ムタ・ムラの排除や、『人による判断・作業』の『システム・機械』への移行で、現行のプロセスの生産性向上や最適化が実現するのが第1段階」

「その次のフェーズはビジネスモデル自体が変わる。乗用車の世界ではデジタル化でカーシェアが進んできているが、カーシェアを前提とした車の保有や使用、それに適

# MariTech × ShipDC

① 富士原康一NK会長

海事未来図

(1面から続く)



「デジタル化で造船の力量が問われる」

ルも変革し得る」

「造船は船舶のユーザーのニーズを踏まえ、船用機器から成る船内プラットフォームを統合して船に仕上げるインテグレーター。進む海事分野のデジタル化の中で、その力量が問われる。力量が発揮できず、他にインテグレーター役が出現すれば、下請けの組み立てメーカーの地位となる危険もある。危機感を持って力を発揮してほしい」

## 複雑な自動運航

「船の自動運航についてはどうみているか。問題は何のための自動運航かということだ。自動車の自動運転はその効果が見えやすいが、船はもつと複雑。大洋の無人運航はプラットフォームの信頼性のレベル、無人化しても残るリスクとベネフィットのバランスから見てもハードルが高い。自動運航ができるということだ」

「実際は自律運航の技術を取り入れ、事故・トラブルフリーの最適運航を実現していくことになる。AI（人工知能）を駆使したり、陸上支援のウエイトが増えたりするだろうが、船上の要員が無くなることはないと思う。もっとも、船員に求められる技量は今と随分違うものとなるだろう」

(週1回掲載)

した車やインフラ、メンテナンスや保険などの付帯サービスと、従来のコンセプトと違ったものが必要となる。今までのように良いものをつくれば

売れる時代ではなく、製品とともにその利用まで考える必要がある」

「造船を考えると、今は原則的に売り切りのビジネスだが、ユーザーサイドが求めるのは、不稼働のリスクのない安定した効率的な良い輸送サービスが提供できる船。船の運航データの把握とそのフィードバックで、船の使われ方のさまざまな領域でリスクの排除や最適化が進む。これに伴い、これまでのビジネスモデル