

性能差を可視化

「共通言語ができた後は、それぞれがどう自分たちの『物語』(強み、優位性)を描くかが競争力の差になる。ここからは国語のテストであり、問題をどう解いていくかが差別化の世界だ。この変化をビビッドに感じられない企業は脱落する。意識を変えず、現状でいいという企業は、独自に生き残るスペースを見つけなければい。ここに造船所の差が見えてくる」

「営業陣が技術に不案内だと、同じ船型なら安い造船所に発注すればいいという考えになる。しかし、どの造船所の建造船が、どういうパフォーマンスで、どういう事故や不具合があったということが可視化されれば、造船所・船種ごとのパフォーマンスチェックが可

MariTech × ShipDC

8 鈴木英樹氏 海事未来図

日本郵船経営委員
デジタライゼーショングループ長 (1面から続く)

「5年、10年という時間がかるが、確実に世界を変えていくだろう」

「逆に造船所側も、これだけ性能が違つので、この分を(船舶に)上乗せしていただきたいという数字を、根拠を持って言えるようになる。これまで海運会社もデータを出すに『中国建造船も悪くないよ』と交渉材料に



データ収集の重要性を語る鈴木経営委員

使つなど、大きな情報の非対称性があつた。ShipDCにより、データの民主化が進めば、堂々と同じ数字を使つて話ができる。造船所側も自分たちのクオリティを付加価値として数字でアピールできる」

標準化けん引せよ

——他システムとの連携などどう考えるか。

「例えば、アジア以外の造船・海運業が盛んな欧州はEU(欧州連合)・各国政府の補助制度もあり、先進的な研究に取り組む人々が多い。互に共同してやっていく世界がある」

「翻つて、日本はややスピード感に欠けるといふ印象もある。ShipDCも現状にとどまっていけないのか。(造船業で世界を取つて、『データを見える』世界を標準にするべきではないか。(日本連合の『オールジャパン』も良いが、さらに外部の人々も巻き込んで、スピードアップしていかなければならない。頑張った人が報われる世界をつくることで、多くの関係者にとってのブルーオーシャン(未開拓市場)を広げることになる」

「データは集まった情報の量に比例して価値が高まる。ShipDCはグローバルプラットフォームであるべきで、どんな外部の関係者に参加してもらった方が良い。日系企業だけの集まりでは、日本人の考え方に収められてしまふ。異なる感覚を持つ人たちを取り込むことで、より改善できるという観点を持つ方が良い。ダイバーシティ(多様性)が重要だ」

「欧州は自分たちの利害そのものよりも原理原則を重視する。日本の産業のため、という考えだけでは折り合わない。原理原則として、こういうことがしたいと訴えれば、国境はなくなる」

「データそのものは世界共通語であり、内にも必要はない。6月のG20サミット(主要20カ国・地域首脳会議)で提唱されたDFFT(データ・フリー・フロー・ウイズ・トラスト、信頼されたルールに基づくデータの自由な流通)の流れもある。EUも巻き込み、海運業界のデータ標準化をリードしていくという気概を持って取り組んでほしい」

(週1回掲載)