

船社の立場から見た 造船工程のデジタル化に期待する事



2018年5月7日

株式会社商船三井

専務執行役員 川越 美一

はじめに

何か変だぞ日本の造船

造船現場で起きている問題

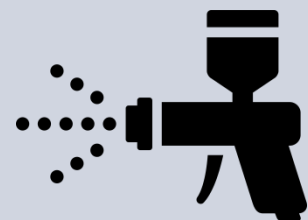
仕様上の問題

- ・ 仕様書と施工が一致していない (NCR案件の多発)
- ・ 前番船で発生した不具合が改善されていない



管理上の問題

- ・ 部材・機器の手配ミスが頻発する
- ・ 塗装管理が十分になされていない



工程上の問題

- ・ 工程がきちんと守られていない
- ・ 現場事故によって工程が混乱する



➤ なぜこのような状況が起きているのか？

現場トラブルの要因

仕様上の問題

- ・ 仕様書と施工が一致していない (NCR案件の多発)
- ・ 前番船で発生した不具合が改善されていない

建造前の事前検討が不足？

Feed Back体制が未完成？

管理上の問題

- ・ 部材・機器の手配ミスが頻発する
- ・ 塗装管理が十分になされていない

確認体制が不十分？

工程上の問題

- ・ 工程がきちんと守られていない
- ・ 現場事故によって工程が混乱する

造船所内の情報共有が不徹底？

➤ もっと根本的な原因は何だろうか？

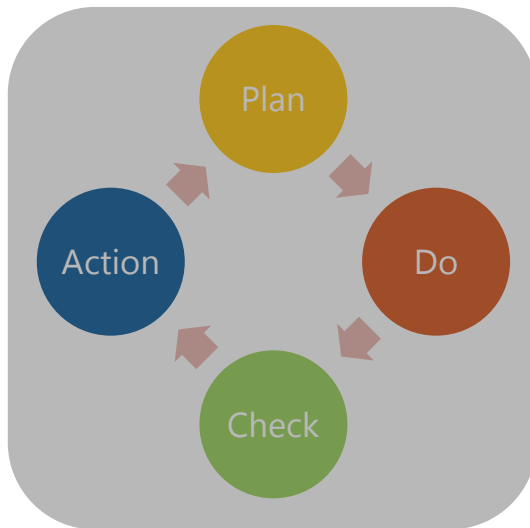
現場トラブルの原因分析 (船主視点の考察)



目利き人材
の欠如



考えるための
マンパワー不足



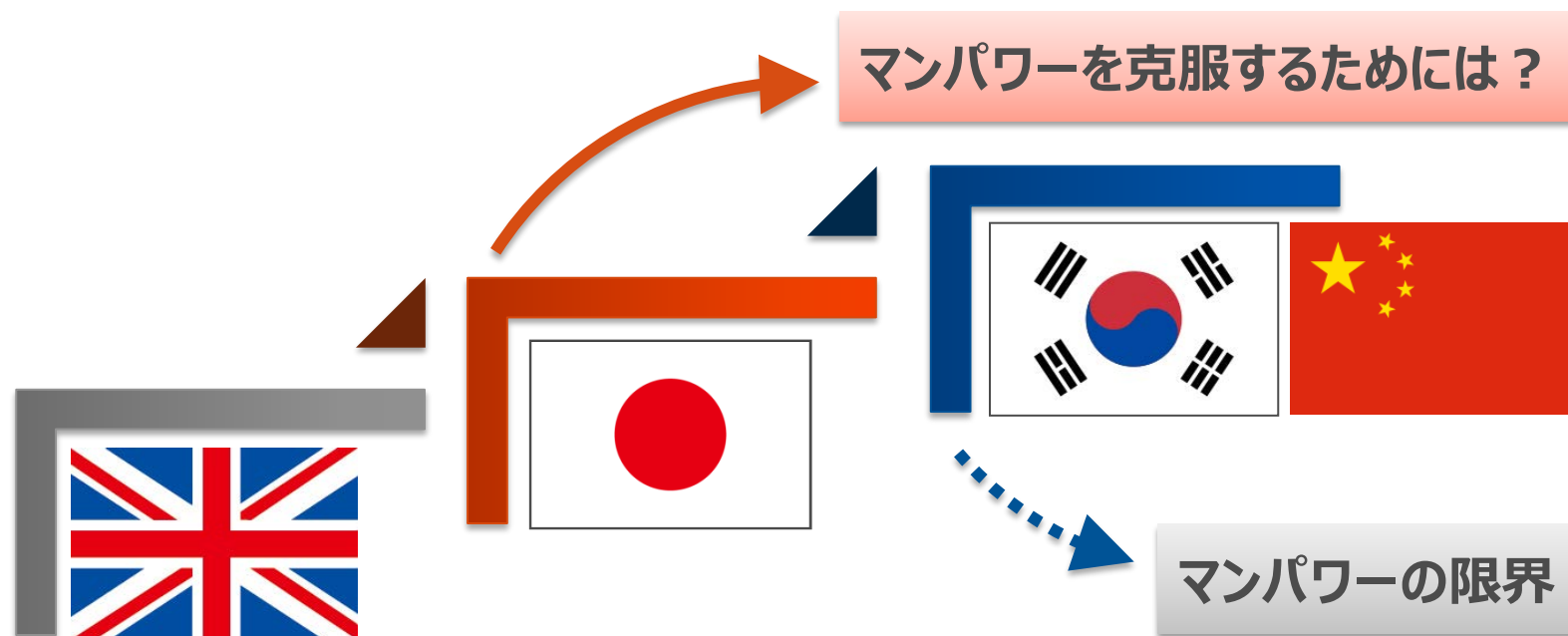
PDCAが
回っていない

マンパワー不足を中心とした日本造船所の衰えが起きている

➤ 造船業の主役はこのまま中韓に移ってしまうのか？

日本が造船業の主役であり続けるためには

中韓も日本式の「ヒト」をベースにした設計・建造で急成長してきたが、既に日本と同じようなマンパワーの限界による劣化が見えているのでは？



日本はマンパワーに頼りすぎない造船を目指すべきではないか。

➤ 「ヒト」の知恵をIoT, AIのデジタル技術で補えないか？

ところで

**そもそも日本の造船に期待
されているものとは何か？**

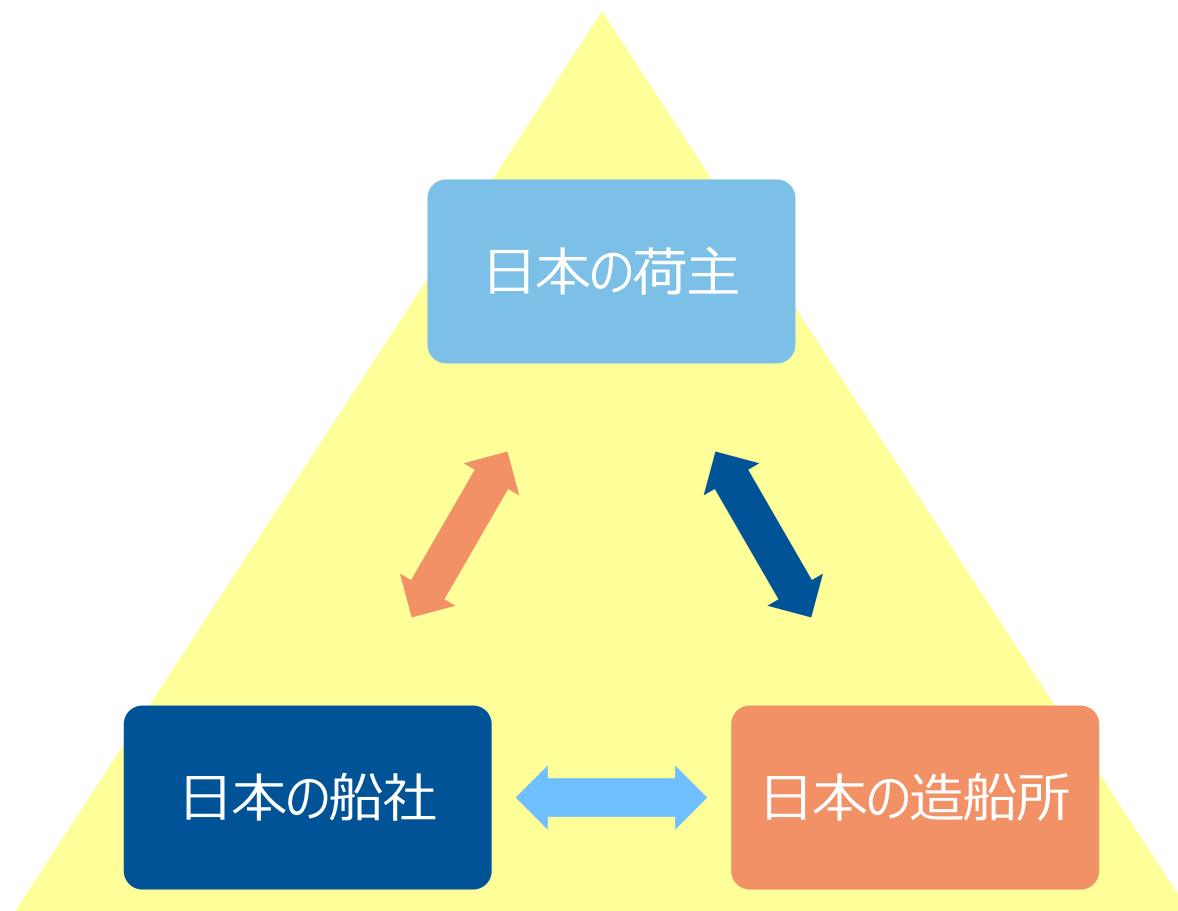
日本造船への期待 = Japan Premium



Japan Premium は日本の品質がみな一定水準以上、つまりハイレベルという表現だが、最近は Japan Premium が危うくなっている船もあるのでは？
⇒脱落者が増えると、日本はもはやPremiumではなくなってしまう。一蓮托生。

➤ 皆で「ヒトの知恵」をデジタル技術で補う基盤を整備し、
Japan Premium を維持できないか？

最後に: 日本船社が日本造船業に期待すること



“日本の”荷主・船社・造船所が三位一体となった GOLDEN TRIANGLEを守るために、Japan Premium な船を造り続けて欲しい。



ご静聴ありがとうございました。