



## HSMニュース

### 管理船舶を新たに受託致しました！

この度、当社の友好船主様である宮本汽船(株)殿にて12,000dwtの中古近海船を購入され、2021年7月6日千葉港にて無事引き渡し完了しました。

今回船名変更はせずに、前船主様の時からの船名であるM/V “SUN NOBLE”をそのまま継続して使用させて頂く事となりました。

用船者様は日本の製鉄会社系列の会社で、航行区域は日本をベースに近海エリアでの航海となります。

引き渡しに際しましては、新型コロナウイルスの影響が未だ大きい中での対応であり、やはり船員関係の手配・手続きにおいて、PCR検査の実施や提出書類など確認事項や諸手続きに注意を払って進めました。

状況は日々変わっており、要件や手続きなどについても国や各役所の決定に応じて都度変更になることもありますが、新型コロナウイルスの影響が出始めてから、船員交代や中古船の買船手続き等も何度か実施している事もありましたので、想定が出来ていた部分などもあり、ある程度スムーズに実行する事が出来ました。

今回新たな船舶の管理がスタートしましたので、船主様の大事な資産である本船を安全に運航出来る様改めて気を引き締め直して対応して参りたいと思います。



船 籍： PANAMA  
船 種： General Cargo Vessel  
載貨重量： 8,776t

### 10,000DWT General Cargoの検船業務を実施しました！

今月も、当社の取り引きのある香港のブローカー殿経由にて検船業務の依頼を頂き、買船を検討している船舶の検船 (Pre-purchase Inspection)を千葉の君津港にて実施致しました。

今回も日本の造船所建造の一般貨物船であり、日本近海を主に航行する船舶でした。

船齢は16歳と少し古くなっておりませんが、日本と違い海外においては15歳を超えていてもまだまだ長く使用する事もあり、更にマーケットが上昇し、中古船の売買が盛んになっている現在、中国などの海外船主(兼 オペレーター)においては日本の造船所建造のこのような船舶は依然として価値が高く需要が高いことを感じます。



今後このような機会を頂きましたら、管理会社としての実務経験並びに今までの検船業務の経験も活かし、船主殿に良い判断材料の一つをご提示出来る様、適切丁寧な対応をしていきたいと思っております！

## メンバー紹介

今回は、新センターとして新たに仲間に加わった当社のアイドル(今までは末っ子の北村がセンターでしたが)をご紹介します！

氏名：安田 祐子(やすだゆうこ) / ??歳

出身：岡山県玉野市

経歴：岡山の専門学校にて観光について勉強し、卒業後は旅行会社に勤務。その後、自身のスキルアップの目的で退職し、留学や資格取得にチャレンジ。航空会社(某〇ツツリターンの系列会社)に再就職し、総務経理業務、更にはグランドスタッフも経験しました。経理業務を経験する中で、経理に関するスキルアップを図るべく簿記の資格も取得し、8月1日に満を持して当社へ入社しました。



趣味：お掃除ロボットを眺めること

(就職にあたり一人暮らしをはじめ、日がな一日お掃除ロボットの動きに注視しています...)

ピラティス

(会社近くに引っ越したが、近隣に習える様なジム等がなく、休止中... 現在は自宅で柔軟運動...)

旅行会社や航空会社での経験から学んだ接客などのコミュニケーション能力、留学や資格取得で得た英語能力、更には、7年半の総務・経理業務の実務経験、等々当社において必要な能力を兼ね備えて登場し、いきなりあの不動のセンター北村からセンターの座を奪い取りました。(現在北村は研修生に...)

今後は、当社において、それらの知識と経験を存分に活かして頂けると幸いですし、当社で新たな経験や知識を積み重ね、更に向上して、当社の発展に寄与して頂けるものと確信しております！

皆さまの叱咤激励が更なる成長にも繋がりますので、ぜひお時間をございましたら彼女に会いに当社に遊びに来て下さい！(注:新型コロナウイルスの影響により、現在握手会は中止しております)

## ピックアップ！

ここでは、私共が目にして気になった記事やニュース等を紹介させていただきます。  
海運に関する事や海運に関係なくても興味がわく様な内容を色々紹介していきたいと思っております！

今回も、私が非常に共感出来る記事が目にとまりましたので“ピックアップ”してみました！

当社は設立5年目に入りましたが、常に、今までに無かった事・されていなかった事、という事を意識し、新たな事を創造する、をテーマにチャレンジして参りました。

目まぐるしく変化する世の中において、これからも、この精神を忘れずに新たな事にチャレンジし続ける事が大事であり、今回の記事を読んで改めて気を引き締め直しました。皆様はいかがでしょう？

## 「前例が無いから無理」なんて言っていたら潰れますよ。？

### ■ 面倒くさいだけ？

なにか新しいことを始めるとき

「十分検討を重ねてから・・・」、「周りの意見も考慮して・・・」

などと慎重になり過ぎ、否定的な意見に走る人がいます。

慎重なことは良いのですが、それを周りに強要しては、建設的な場がなくなります。

たとえば、新商品の営業会議で若い社員が、

「この商品の特性を考えるとこれまでの卸売りより直接エンドユーザーに行き渡るようにすべくSNSを駆使し通販での販売に注力してみるのはどうでしょう？」

と発言したとします。

すると、堅物の部長や課長なんかは、しかめっ面で、

「SNS？ 通販？ そんなことこれまでうちはやったことがないのにどうやってやるというんだ。前例がないんだよ。前例が。十分な材料を揃えてから発言したまえ。」

といった感じで「前例が無い」ということをかさにして、せっかくの意見を一蹴します。

こうなると、他から建設的な意見は出て来ないし、みんながワクワクするようなアイデアも出てこず、会議自体、中々前に進みません。

よしんば、後日この若手社員が資料を揃えたとしても十中八九「検討しておこう。」でお終いです。

なにか新しいことにチャレンジしようという時、意見やアイデアを「前例が無い」という理由だけで否定するというのは非常にもったいない話です。

新しいことにチャレンジするということは、前例が無くて当然のこと。

それなのに、

- ・前例が無いからやらない。
- ・前例が無いから新しい意見を否定する。

こうなると、社員の成長も会社としての発展も期待できません。

確かに新しいことにチャレンジするということはリスクがつきものです。

従って極力リスクを減らし考慮して検討していくことも大切です。

ですが、前例が無い場合、極力リスクを減らすにもその基準が机上であり、不明確なためやってみないと分からないことだらけなのです。

十分に検討してから・・・

みな意見を聞いてから・・・

そのうえで、1つずつ詰めていこう。

では、とろ過ぎます。

簡単にいうと、あーだこーだと能書きを言う前にやれることをとりあえずやってみよう。

やってみてから色々考えよう。ってことです。

とりあえずやってみることで、良くも悪くも結果を基に、改善する部分、そのまま残す部分、まるっきり変更する部分などはじめて見えることが出来るのです。これが十分な検討要件であるということです。

いってみれば、十分な検討というのは、やってみてはじめて出来ることなのです。

前例が無いというなら、前例を作っていくのです。

前例を作るということは、良い結果も悪い結果も、“チャレンジした事実として残る”ということです。

その事実が糧となるのです。社員の成長、会社発展の原動力になるのです。

## ■ 今日のまとめ

『前例が無いからチャレンジする。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

前例が無いという理由だけで、何かと否定的だったり、頭が硬く、NOとしかいえない人は結構います。

当然、前例が無いことをやるには、リスクもあります。

ですが、前例が無いからやらないということの方がはるかにリスクがある様に思います。

また、出来ない理由を並べるより、やる為の方法を考える方がよっぽど建設的だと思います。

勝負のときほど、思い切ってチャレンジしてみましょ！

何事もトライ & エラーの繰り返しだと思いますので、まずはトライしてみる事が大事だと思います。

ちょっとした事でも良いと思います。大小問わず、まずは新たにチャレンジできることを考えてみてはいかがでしょうか？

今さら聞けない

## 海運基礎知識 「Sailing Instructionについて」

今回は、Sailing Instructionについて触れたいと思います。

船舶を運航する上で必ず出てくるもので、当社も船舶を管理する上で、このSailing Instructionを基に各種手配や対応等を検討し進めていきます。

様式は各船社により異なりますし、その内容もその積荷やその契約によって変わってきますので、今回はその概要のみ少し説明したいと思います。

### 1. Sailing Instructionとは

Sailing instruction とは船会社より、本船へ向けた航海指図書であり、Voyage Instructionと言う場合もあります。本船はこの指図書を基に、各種準備や確認を行い航海計画を立てます。また積地代理店や揚地代理店等に向けた指図書でもあり、これにより、各代理店を正式にアポイントしたと捉えられます。

我々管理会社もこの航海指図書を基に、本船へ必要な指示を出したり、船用品や部品、検査等必要な手配や手続きの計画を立てて準備を進めます。

### 2. Sailing Instructionの内容

通常記載される一般的な記載内容をいくつか下記に列挙してみます。

#### (1) 本船明細

本船の船名、IMO No.、Flag、Call Sign、各トン数、寸法、ハッチサイズ、Draft、Cargo Gear、電話番号・Email アドレス、等々の本船の詳細が記載されます。

#### (2) 貨物

- ・貨物の種類や数量等の貨物詳細が記載される。
- ・貨物の数量について、Minimum/Maximumの数量が記載される場合や10%MOL00などの表記の場合があるので、こちらも確認しておく必要があります。  
尚、10%MOL00とは、10% More or Less Owner's Optionの略で、指定の数量の10%以内での増減はOwnerのOptionであるという意味になります。

#### (3) 寄港地

具体的な積地及び揚地と各港での積荷/揚荷数量が記載されます。

#### (4) LAYCAN

LAYDAY (荷役開始可能日・積込準備予定日) / CANCELLING DATE (解約期日) が記載されます。

#### (5) Stowage plan

Stowage planは通常用船者が作成したPre-Stowage planを本船へ送付しそれを本船が確認する事になっており、それを基に代理店やForemanと相談する様指示が書かれております。

#### (6) 補油計画

補油する場所や補油予定数量などの予定が記載されるが、別途指示するとの記載の場合もあります。その他バンカーの際に気を付けることなども記載されます。

次ページへ続く



(7) Speed and Consumption

スピード及び燃料消費量についての記載がされ、Economical Speedについても言及されます。

(8) Stevedores

- Stevedoreの手配について記載され、Free-InやFree-Outなどの記載をされる場合もあります。
- 尚、Free-Inは、FI (エフ・アイ) といい、本船への積荷役費を荷主が負担する契約 (揚荷役費は船社負担) の事で、Free-Outは、FO (エフ・オー) で、本船への積荷役費を船社が負担する契約 (揚荷役は荷主負担) の事です。その他にも船内荷役費は積揚ともに荷主が負担するFIO (Free In and Out) の場合もあります。
- Stevedore Damageが起きた際のレポートについてや各種対応についても記載がされます。

(9) Bill (s) of Lading

- 使用するBL formや署名者などについての記載がされます。
- 代理店が船長に代わって署名するケースが多く、船長が代理店に対して発行する“Letter of authority”について記載されることもあります。
- また、オリジナルBLの未着時の対応としてLOIについての記載がされる場合もあります。

(10) Hold Condition

ホールドクリーニングや積荷前のホールドインスペクションについての記載がされ、事前の状態確認を念入りに行います。

(11) 代理店詳細

- 各港の代理店のFull styleが記載されます。
- Sailing Instruction発行時にまだ決定していない場合もあり、その場合は決定次第あとから指示がされます。

(12) レポート

- 各レポートの送るタイミングや記載内容の指示がされます。
- 通常は、Arrival Report、Departure Report、Noon Reportがあります。

### 3. まとめ

上記の通り、Sailing Instruction (航海指図書) は、本船や我々管理会社、または代理店など、各関係者が行う手配や手続きなどの業務の基となる大変重要な書類となっております。

またそこには、貨物の取り扱いや数量等に関する事項含むその航海における各種条件なども記載しておりますので、何かトラブルが起きた際などにおいても重要な書類となってきます。

今回記載した内容はあくまで一般的な例ですので、各船社によって様式が違いますし、その航海によって内容も変わってきますので、その都度十分確認する必要があります。

以上

