



HSMニュース

メンバー紹介

今回は、新たに新設した企画営業部に課長として仲間に加わったニューフェースをご紹介します！

氏名：桑村 浩一郎（くわむら こういちろう） / 41歳

出身：青森県青森市（現在は北海道函館市居住）

家族：妻1人（おそらく）、子供1人

経歴：青森県の公立大学を卒業後、地元企業に就職。その後、青森-函館航路を主要航路とするフェリー会社「東日本フェリー（現 津軽海峡フェリー）」に転職し、支店での窓口業務や、社内システムの管理、物販事業、船員管理業務など幅広い業務に従事してきました。

趣味：・ダイエット（本来出来るだけ早くこの趣味を止めたいところですが、中々やめられない様で現在も継続中との事です... というか、実はこの趣味全然やってないのではないかという疑惑もあります）
・尻に敷かれること（夫婦円満の為にこの趣味は続けていきたいとの事です）



上記の通り、長年内航のフェリー会社に勤務しており、窓口でのお客様対応や会社Webサイト・予約発券システム等の管理、船内やターミナルの売店や食堂等の物販事業も経験し、また、船員の採用や配乗含めた船員管理にも長く携わっており、非常に幅広い業務を経験してきました。今回、その様な幅広い経験や様々な種類の業務をこなしてきた柔軟性、そして新たな事にも積極的に挑戦するチャレンジ精神に期待して入社いただきました！

当社におきましては、今後の事業の拡大や新たな事への挑戦など課題や目標、やりたい事が山盛りある中で、彼はその力を存分に発揮してくれると確信しております。

私も、彼とは同フェリー会社にて約5年間一緒に働いており、彼の人間性も良く理解しておりますし、一方で彼も私の性癖、いや性格を良く理解してくれています。

当社はまだまだ会社も若く未熟な会社ではありますが、皆で力を合わせ、知恵を絞らだして、新たな事にもチャレンジしていく姿勢で頑張っておりますので、彼もその中で大きな原動力となって活躍してくれると思います。

PSC通報



ここ最近の当社管理船におけるPSC検査の状況としましては、6月～8月の直近3ヶ月においては、4件のPSC検査が実施されましたが、全てNo Deficiencyであり指摘事項無く終わることが出来ております。

しか～し！ 毎度の事ではありますが、今回も各港で金銭を要求されており、Chittagong, Bangladeshで\$900 + Bond store、Gresik, Indonesiaで\$1,000 + Bond store、そして何とBelawan, Indonesiaでは\$4,000もの現金を巻き上げられました。Belawanにおいては実際に多少の不備があった為に過剰に要求され、当初は\$6,000払わないとDetainするとの事を言われ船長が交渉して何とか\$4,000で合意した、という感じでした。

一方で、Bang Saphan, ThailandでのPSC検査においては、特段金銭の要求はなく無事完了しております。

当社管理船においては、インドやバングラデシュ、インドネシアに頻繁に寄港するので、以前より同様のたかり行為はあったのですが、最近の金額の高騰には参っております。

以前は\$200～\$300だったものが、現在は当たり前の様に\$1,000以上の額を要求し、更に大量のボンド品を奪って帰りますので、たまったもんじゃありません...

各船へは同地域に寄港する際には出来るだけ現金やボンド品を多く持たない様指示しておりますが、頻繁に寄港する上、航海が決まるのがギリギリの事も多く、中々調整するのが難しい状態ではあります。

ご存知の方も多いと思いますが、インドやバングラデシュ、インドネシアの港へ寄港する際は、PSCだけでなく、PilotやC.I.Q(Custom, Immigration, Quarantine)全ての官憲が金銭やボンド品を要求しますので、皆様もご注意下さい！
といっても中々防ぎようが無いですが...



本誌の29号から新コーナーとして新たにスタートした名言集ですが、今回は第2回となります。

今回も、私の尊敬する経営の神様「松下 幸之助」の言葉をご紹介しますかと思いましたが、今回は最近私がハマっているとても面白い人の言葉を紹介したいと思います。

その人は、「成田 悠輔」さんというあのイエール大学の助教授でデータやアルゴリズム等を専門とする研究者でもあり、会社を経営している実業家でもある方で、最近テレビやネットなどのメディアに頻繁に出ている人物です。私も1年位前にネット番組かYouTubeで見かけてからファンになった一人です。

今回は、名言という感じではなく、その様な番組の中で色々と質問されて答えていた回答で少し印象に残っていた言葉を紹介いたします。

「0→1の重要性はまあいいんだけど、同じくらい大事なのが1→0。ない方がいいものが多すぎる」

新しく何かをやりだしたり生み出したりすることは大変だし重要であり注目しがちですけど、今まであったもので実はもう必要なくなったものや、現状に合っていないものなどが実はたくさんあって、それらを無くす事ってとても大変で重要なんだな、と改めて考えました。周りでなくせるもの・なくすべきものがないか考えてみたいと思いました。

「不可能を可能にするには特別な力が必要だが、可能を可能だと素直に受け止めるのは心の持ちよう」

実は、やろうと思えば出来ることも、不可能であるかの様に思いこんだり、最初から諦めていたりする事ってたくさんある様な気がします。

意識や考え方を変えるだけで、できることがとても増える様に思います。



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の物を色々紹介していきたいと思います！

当社も現在設立6年目となり、紆余曲折ありながらも皆さまのご支援ご協力のお陰で何とかやってきております。

今後も企業として継続、成長し続ける事を目標に様々な事にチャレンジしていきたいと日々考えておりますが、その様な中、今回の記事を目にしましたので、皆さまにもご紹介したいと思います。

皆様はどの様に感じるでしょうか？？

成長し続けるために最も必要なことは？

■ 成長に欠かせないもの

「会社の常識は社会の非常識」

なんて言葉があるように、今まで当たり前のこととして捉えていたものが実は外の世界では違って映っていたり、普段気にもとめていなかったことが実は、進化・成長していく種だった。

なんていうことがあったりします。(見落とししてるケースが多い)

成長していく会社や人というのは、アドバイスや助言を受けたり、苦言を呈されても、素直に受け入れ、次から次へと自らハードルを設定し、それを超えていきます。

当たり前を疑っては検証し、そこから改善を重ねてみたり、外部の空気を素直に受け入れ取り組んでみたり、そういった地道の繰り返しです。

しかしながら、日々仕事をしていて、何の問題も感じなくなってくると、人からアドバイスや苦言を呈されても

「これまではこのやり方でやってきたんだから・・・」「この業界ではそんなこと通用しないよ。」

なんて考えることもあるでしょう。

ですが、それでは、今まで以上の成長はありません。むしろ、後退。

場合によっては、これから生き残っていくことも難しいでしょう。

日々の「当たり前」に甘んじていたり、流されていては、気づかないことや発見しようにも発見出来ないことって、たくさんあるものなのです。

以前、ある通販会社のwebサイトの改善に関してご相談を受けた時のことです。

改善せずともwebからの売上は順調そのものだったようなのですが、クライアントからは「それがいつまでも続くとは思えない。」というのです。

さらに、「売上の問題ないけど先のことを考えれば、もっと地に足をつけるというか、顧客との関係をもう少し深めていく。絆を深めていきたいのです。」とも仰っていました。

そこで、既存のwebを拝見し私なりの考えや見解を踏まえ、分量にしてレポート用紙約100ページ分くらいのアドバイスをまとめて差し上げました。

内容的には、webの改善も、もちろんありましたが、その大半は、webの改善から見えた、改善すべき他の課題でした。

一言で言うと「webを作り直す前にやるべきことがたくさんありますよ。」という話をしたのです。

そうすると、

「そういう視点はこれまでありませんでした。とにかくwebサイトの改善をと思っていたので、webサイトのことだけしか考えていませんでした。自分達だけでは決して見つけることの出来なかったことだと思います。

また課題が見つかりました。というか、webを改善するだけでは根本的にはなんにならないんですね。そのことも踏まえてweb改善に活かします。」というような言葉が返ってきました。こういった素直さを持てるかどうかで、先は変わって行きます。

この通販会社、現状の売上に満足していれば、こういう考えは持たなかったでしょうし、私の言葉にも耳を傾けなかったと思います。というか、相談すらなかったでしょう。

現状に疑いを持ち、先を考え行動する。そうすることで、進化し成長できる。それには素直さが必要。

そんなことをこの通販会社から学びました。

会社にしる、お店にしる、人であっても、今いる段階からさらに成長をしていくには、どんな些細なことでも現状に疑いを持ち、進化する必要性を感じ、その為の行動を実際に取っていくことが大切です。

その為には・・・

当たり前なことにも疑問を持つことも1つだし、外部の空気に触れてみるのも1つ、他人の助言や苦言にも耳を傾けることも1つです。そして何より、素直さがとても大切だと思います。

コンサルタントをしていると中には、アドバイスを差し上げたり、ご提案をさせてもらっても、全く聞き入れないというクライアントもいらっしゃいました。

それは、水と油的なことでもそもそも考えが合わなかったりとか、過去の成功法にしがみついたり・・・とか、相談してきているのに「言われなくても分かってるよ！」と、なぜか上から目線的だったり・・・

というような理由がほとんどでした。

一方で、例に挙げた通販会社のように、「そのような考えを持っていませんでした。」「そういう見方があったんですね。」「そんな風には考えてませんでした。」「そこは全く意識していなかったです。改善すべき課題が見つかりました。」

などと仰ってくださったクライアント達は、業績が明らかに伸びたりと目に見て明らかに変化がありました。

ということから、

的を得たことが前提ですが、アドバイスや苦言に対して、やはり素直に耳を傾ける方が、結果的に商売・ビジネスが上手く行くのは事実のようです。

■ 今日のおまげ

『常識を疑い、さらに素直さを持つことで成長する。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

「生き残る種とは、最も強いものではない。最も知的なものでもない。それは、変化に最もよく適応したものである」、という有名な言葉を思い出しました。

商売やビジネス、組織に対しても必要となるベースは、これだと思っています。

本文で「当たり前を疑う」ということが書かれていましたが、変化し続けるには、この意識がまず大事だと思います。そして、より良くしていくための工夫を重ねいく事が、変化になっていきます。

当社で掲げる“行動指針”の中でも「変化し続けること」「挑戦し続けること」という事を挙げております。

ちょっとうまくいったからといって調子に乗らず謙虚な気持ちで、過去の成功を捨てる勇気を持ち、人からのアドバイスや苦言を受け入れる素直さを忘れないようにしていきたいと思います。

今さら聞けない

海運基礎知識 「走錨について」

今回は、「走錨」について少し触れてみたいと思います。

現在も台風11号が猛威を振るっており、弊社管理船含め各船各社においては警戒し、避難を行っている事と思いますが、このような台風や冬季における発達した低気圧の影響等に起因する走錨海難はとても大きな事故に繋がる事もあり、我々管理会社やオペレーター含め各関係者においては十分な警戒・注意が必要となります。

1. 走錨とは

「走錨」とは、本船が投錨したままの状態、把駐力を得られずに押し流されることを言いますが、実際に乗組員が本船が走錨状態にあることに気付くまでには時間を要し、更に、走錨に気付き、揚錨しエンジンを始動して完全に操縦可能な状態に戻すにはさらに時間を要する事になります。その間に他船や建造物に急接近、衝突したり、浅瀬に座礁したりする可能性があります。

この様に、錨泊中の事故は、走錨→漂流→衝突または乗揚・座礁という形で起こることになり、走錨が原因で大きな事故に繋がる可能性があります。

※把駐力とは、錨を下ろした(投錨)とき、錨が海底をしっかり掴む力と錨と船体を繋ぐ錨鎖が海底に横たわったときに、錨鎖と海底に生じる摩擦抵抗の和を言います。十分な把駐力を得るためには、錨が海底をかき、錨鎖を水深に応じて伸ばさせる必要がありますが、強風などにより、圧流され始めると、錨は爪が上向きに反転し、海底をかく事ができず、把駐力を得られない状態になることがあります。文献によれば、錨泊する際の錨鎖の伸出量については、通常の錨泊:水深の3倍+90m、荒天時の錨泊:水深の4倍+145mが目安とされています。

2. 走錨の要因

・錨と錨鎖で構成される係駐力(把駐力)を超える外力が錨に働き、少しでも錨が動く状態に陥ることを「走錨の危険がある状態」と定義しており、即ち、走錨は「外力が係駐力(把駐力)を上回ると走錨する」という単純な理由で発生します。

・そして、走錨により事故に至る原因としては以下の通りと考えられます。

- ①走錨を検知するまで時間を要する(その間も漂流)。
- ②走錨している錨を巻き上げ、自船の姿勢制御が可能になるまで時間を要する(その間も漂流)。
- ③走錨を始めてから姿勢制御を掌握できるまでの間、漂流しても他船と衝突しない、または、乗揚げ・座礁するおそれのある危険水域までの距離や水域が確保できない。

※姿勢制御が可能となるまでに、時間的余裕があり、広い水域が確保できていれば、走錨そのものが重大事故になることはない。(荒天による転覆を除く)

3. 事故例

・走錨による大きな海難事故といえば、青函連絡船「洞爺丸」の事故が思い起こされます。

洞爺丸は、乗組員111人、乗客等1,203人、計1,314名が乗船、貨車等12両を積載して台風が接近する中、函館港函館棧橋を出港し、青森港に向かいました。しかし、函館港外は既に大時化となっていたので函館湾で避泊しようとしたが、強風と波浪のため走錨し、函館湾七重浜沖合の浅瀬に座礁。転覆・沈没して乗客等計1,155人が死亡・行方不明となりました。また、このとき青函連絡船の「第十一青函丸」、「北見丸」、「十勝丸」、「日高丸」の4隻も函館湾で相次いで転覆・沈没し、4隻の乗組員計275人も死亡・行方不明となりました。

・また、近年の走錨による事故でいうと、2018年9月4日の台風21号の影響で、内航タンカーが関西空港の連絡橋に衝突した事故が思い出されます。この時は、同タンカー含め計6隻が空港周辺で「走錨」の状態になっていたとの事です。

次ページへ続く

4. 走錨による海難事故を防ぐために

- ・うねりや波高も含め最新の気象・海象情報を入手し、時間的余裕を持って避難を開始する。
※堪航性が高く外洋避泊可能な大型船や風の影響を受けやすい高乾舷の船は、錨泊船により混雑する内湾等の海域での錨泊は出来るだけ避けた方が良い。
- ・船長と運航者、船舶管理会社は、台風等による荒天への対応方法等について事前に十分協議しておく。
※近年の傾向からも、これまでに経験したことのない規模や勢力の台風等が日本沿岸に多数来襲する事が予想され、これまでの台風対策の常識が通じないことも十分あり得るので「走錨は起こりうる」との認識、危機感が必要と思われます。
- ・船長は、受風面積を減らし、振れ回りを抑制する為、バラストや積荷等の調整により喫水を深く、また、トリムをイーブンキール又は船首トリムにする。
- ・遮蔽度や水深、錨地の広さや底質等を踏まえ、走錨の起きにくい適切な錨地及び錨泊方法を選択する。
※陸岸、障害物、他船等との十分な距離を保つこと。
- ・GPS・AIS・レーダー・ECDIS等の活用による自船および周囲の船舶の錨泊状況の監視、国際VHFの常時聴取等、適切な守錨当直の実施。
- ・台風等の直撃を受ける場合には、錨だけで船位を保持することは困難なので、必ず主機関を直ちに使用出来る状態にしておく。
- ・走錨を知った時には、直ちに機関を使って圧流されるのを防ぎ、揚錨して安全な錨地に転錨する。
万が一、事態が急迫した揚錨が間に合わないときは、捨びょう（錨鎖を切断すること）をして緊急避難する事も考慮する。

5. おわりに

今回は「走錨」について、概略のみではありますが簡単に触れさせて頂きました。

過去の事故からも推測される様に、気象情報の入手不足、台風から離れた海域に避難する機会があったのに無理をした結果、事故に至るということも多いものと思われます。

大型船の場合は、二錨泊や双錨泊といった手段も、その操船が難しいので単錨泊を行うことが殆どといった報告もある様です。

従って、可能な限り気象情報を多く収集して、より安全な対応を取ることが求められ、また、船長だけに判断を求めるとはならず、運航者や船舶管理会社が船長をサポートする事が大事であり必須と思います。

以上