



HSMニュース

12,000DWT 一般貨物船の検船業務を実施しました！

今回は、知り合いの会社からご紹介頂いた中国の船主殿からご依頼を頂き検船を実施しました。

内容的には、今までも何度も行ってきた、買船を検討している船舶の検船(Pre-purchase Inspection)であり、5月8日に船橋で実施致しました。

本船は日本の造船所建造の船舶で、弊社が得意とする日本近海を主に航行する一般貨物船でありました。また、現在の船主様も管理会社様も日本の会社であり、大変親切にご対応頂き、スムーズに検査を実施する事が出来ました。

船齢は12歳になりますが、本船のコンディションとしては非常に良好な状態を維持されており、日頃より十分なメンテナンスを実施されている事が伺えました。

今後もこのような機会を頂きましたら、船主様の良い判断材料とするべく、適切丁寧な検船及び報告を実施して参りたいと思います！

保安情報 

本誌において不定期ではありますが、今回もアジア地域を中心に保安情報について共有したいと思います。

シンガポール海峡付近の発生件数は減少している様ですが、一方で南アジアでの件数が増えている様で、アジア全体としては微減となっております。

ReCAAP ISCの2024年第1四半期報告書によると、今年の1月～3月の間に発生した船舶に対する武装強盗事件は26件であり、昨年同時期に比べると4%の減少との事です。

また、その内SOMS(Straits of Malacca and Singapore)での発生件数は11件であり、昨年から45%減少しております。一方で、バングラデシュ、インド、インドネシアでの発生件数が増加傾向にある様です。

尚、26件の発生場所内訳としては、SOMS:11件 / Indonesia:7件 / Bangladesh:5件 / India:2件 / Philippines:1件となっております。

SOMSでの発生件数は昨年に比べかなり減少しておりますが、アジア全体では4%の減少に留まっており、依然として強盗事件は頻発しております。

また、発生件数としては少ないですが、乗組員が拘束されたり、怪我を負うケースも発生しておりますので、それらも踏まえて今後も引き続き十分な注意を払っていく必要があると思われま



今回から新たなコーナーとして「くわ散歩」を開始いたします！

散歩の似合わない男「桑村(まもなく43歳)」がその重い体(?)を上げ、日生やその周辺を散歩！魅力的なスポット・お店などを紹介していきます。

皆さんが日生方面へ出張される際の合間にちょっと寄り道したり、休日にふらっと出かける参考にして頂けるような場所をご案内できるコーナーを目指して参ります！

くわ散歩 第1回: 日生で絶品あなご天井を堪能! 「ごはん家 ぼろ小屋」

皆さんこんにちは！

くわ散歩と題して、皆さんに様々なオススメスポットを紹介していきたいと思います。まだ知られてない穴場なども紹介出来ればいいなと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。



早速メジャーな場所で恐縮ですが、まだ立ち寄られた事のない方もいらっしゃるかもしれませんのでご紹介させていただきます。

JR日生駅から徒歩約20分/車で約4分の所にある「ごはん家 ぼろ小屋」です。古民家風の外観が目を引きますね。



店内は、温かみのある木のぬくもりが感じられる落ち着いた雰囲気です。カウンター席もあるので、一人で来るのもいいかもしれませんね。

観光客はもちろん、地元のお客さんも多く訪れるため、昼時はいつも満席で待っているお客さんも良く見かけます。時間に余裕を持って行くのがいいかもしれませんね。



私が今回頂いたのは「あなご天井セット」。あなご天井1,500円に+350円で蕎麦を付けたものです。

日生は「牡蛎」が有名ですが、あなごも名物なんです。

あなごの天ぷらは身も厚くとてもふっくらしていました。あなご天とタレとご飯との相性は抜群です。あっという間に食べてしまいました！

ちなみに、味噌汁もあら汁でとても贅沢。また、実はお蕎麦も美味しいのがポイントです。ここのお店はどれを選んでも一品一品が丁寧でとても満足度が高いんです。



撮影中の私



日生の海鮮はどれも美味しく、左の刺身天ぷら定食(2,200円)もオススメです。価格的にはちょっと贅沢かな・・・?とも思いますが、食べた後の満足度は「むしろこのクオリティでこの値段ならコスパ良すぎる」と感じて頂けると思います。今回写真はありませんが、もちろん定番カキフライも美味しいですよ！



刺身よりビール・・・?



食後は、ごはん家 ぼろ小屋の向かいにある「五味の市」に立ち寄ってみました。牡蛎のシーズンとなる11月から春先までは新鮮な牡蛎の販売も行っていたり、その他にも鮮魚の販売、外では串焼きの販売や名物カキフライソフトの販売もあり、見て・買って・食べて楽しむ事ができました。



食後のデザートに牛タン串もいいな・・・



今回はど定番のお店ではありましたが、是非立ち寄ってほしいお店と言うことで私も足を運んでみました。

皆さんもぜひ日生までお越しの際は、日生の美味しい海鮮を気軽に味わってみてください。

それではまた次回！



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!

こんにちは！今回も悩み多きアル中メタボの私が気になった言葉をピックアップして語ってみました。

今回ご紹介する言葉は、とても有名な言葉だと思うのでご存じの方も多くいると思いますが、名言も人によって解釈は変わるとは思います。皆様はどの様に感じるでしょうか？

知識より想像力

正しくは、「想像力は知識よりも重要である。知識には限界があるが、想像力は世界を包み込む」

アルベルト・アインシュタインの言葉です。

アインシュタインは新しいアイデアや理論を発展させるには知識だけでなく、想像力が不可欠だと考え、事実の習得だけでなく、独自の発想力を活用して新しいアイデアを生み出すことが重要だと認識していたのだと思います。

この言葉は、知識が基盤であることを否定するのではなく、知識を元にして進化するためには想像力が不可欠であるとのスタンスを示しています。

アイデアや理論の創造において、既存の知識にとどまらず、想像力を駆使して未知の領域に挑戦することが重要であるというアインシュタインの哲学が込められています。

私も、当然知識はとても重要であると考えています。想像力は知識があつてこそ豊かになるもので、知識がない人間は想像力もないと思います。知っている知識をどのように使うのか。知識を行動に変換するには、この想像力が必要になります。そして、その知識を正しく得て正しく使うには経験も必要です。

その知識と経験が大変重要である、という事は大前提とした上で、想像力の大切さを考えてみました。

知識や経験は過去のもの、知識と経験だけで物事を考えると新しいものが生まれません。

もちろん、知識や経験が豊富だから知恵のある思考ができる。そしてそれが成果につながるという事でもあるとは思いますが。しかし、その時点での知識や経験だけで判断するとその範囲を超えない。

人が思いつかない事を想像(もしくは空想)することが、可能性を広げ未来を切り開くのだと思います。

その想像(空想)したものを過去の知識や経験だけで判断してしまうと、その先はないのではないのでしょうか。

これから若い人達が、私の知らない・思いつかない様な事を想像・空想して、やろうとしていることを、私は、私の持っている知識・経験だけで否定や押さえつける様なことは決してしない様にしようと思いました。(私の知識や経験など屁みたいなものでしょうし。)

振り返ると、私も若い時は、知識や経験が無いが故に、色々な事を想像・空想・妄想？していたと思います。

そして、それを否定され、押さえつけられた事もあったと思います。それをはねのけて達成した事も、大いに失敗したこともあったと思います。

今になって、やっと少しずつ知識や経験が備わった上で想像・空想をして、少しずつそれらを実現出来てきているのかもしれませんが。ほんとーに少しずつですが、あの頃想像したことの答え合わせをしているのかもしれませんが。(がつつり赤点のようですが…)

何度も言いますが、知識や経験はとても大事です。しかし、それによって想像力・空想力を押さえつけてはいけないなと、可能性を狭めてはいけないな、と改めて思いました。

それらを超えたところに、新たな発見や可能性があり、イノベーションが起こるのだと思います。

私も何歳になっても想像・空想・妄想？し続けられるオッサンでいたいと思います。(妄想はいつもしてるか)

「想像」や「空想」すなわちイメージすることは無限であり、その「想像力」から「創造力」が養われるのではないのでしょうか。

今さら聞けない

海運基礎知識 「船の採算 について」

今回は、「船の採算」を取り上げたいと思います。以前にも本誌で少し取り上げた事があったかと思いますが、船主業としての船の採算について少し触れてみたいと思います。

採算とは？

そもそも「採算」という言葉の意味は「利益が確保できているかどうか」という観点から、収益を計算することであり、その採算が取れていないということは、費用が売上を越えているいわゆる“赤字”の状態となります。よって採算が取れないとは、「利益が見込めない状態」と言い換えられます。

船主が船舶を所有する上では、当然「利益が出る状態」つまり「採算が取れる状態」であることが、最も重要です。そして「採算が取れる状態」にするためには、「売上を伸ばす」とともに「費用を最小にする」ことが大切です。ここでいう売上とは、用船料のことであり、費用とは直接船費（船舶管理費）と間接船費（資本費）のことを言います。なので、簡単にいうと、船舶管理費と資本費の合計が用船料収入より低ければ「採算が取れる状態」ということになります。

通常、会社の採算を見る場合は、商品の仕入れなど売上数量等に応じて変動する変動費と売上高に関係なく発生する費用である人件費や家賃、借入利息などの固定費がありますが、船の採算を見る場合は、基本的には固定費しかありません。（用船料に応じて金額が変動するcommissionなどはありますが）

船の元本や金利である資本費はもちろん固定費ですが、船舶管理費も基本的には、売上高（用船料）に関係なく、船を維持・運航する為に必要な費用ですので、固定費と考えられます。

なので、船舶管理費を圧縮する事が収益確保にもつながりますが、船舶管理費は船を維持・運航する為に必要な費用なので、目の前の金額だけをみて安易にコスト削減をしようとすると安全面に支障をきたす恐れがあるので気を付けないといけません。

我々船舶管理会社も常にコストセーブを図る事が船主利益にも繋がりますのでその努力をしないとはいませんが、一方で安全運航を大前提としなくてはなりません。安全性と経済性の両方を考慮してバランスを保つ工夫や努力が必要となります。

採算表ってどうやって作るの？

船主が船を購入する際には、採算表を作成して、その船の採算性を良く検討した上で判断を下します。当然、借入をするファイナンスなどへの説明の為に、現実的で採算の取れる数字である必要があります。各船主によって書式などは異なると思いますが、内容的にはそう変わらないと思います。

採算表の作成は、簡単にいうと、前述した売上（用船料）と費用（船費&資本費）の予想を計算してその差額（収益）を見るという事になります。

あとは、それを計算する上での各種諸条件を前提として置いて具体的な試算を行います。

まずは当然船価が必要で、あとは使用期間、償却期間、金利、自己資金額、期間満了時の残額、あとは必要に応じてスクラップ価格等 銀行の諸条件などにも依りますので、それらを踏まえて試算する必要があります。

当然、想定される用船料及び船費を計算する必要がありますが、船費については、ある一定の上昇率を加味する必要があるのと、大きな金額となるドック費用も試算する必要があります。

また、外航船の場合、為替をどの様に見るかというのも重要なポイントとなります。ある程度リスクも想定する必要がありますので、一定の幅を持って試算する必要があります。

次ページへ続く

実効性と採算管理

前述の通り、採算表からその船の採算性を見て検討を行います。作成する際にはその実効性も十分考慮する必要があります。その船舶の所有事業が、思い描いた目標や効果を実際にもたすのか、一定の目的を達成するための有効性や効果はどの程度なのか、現実的な視点に立って考えなくてはいいけません。

そして、その事業が開始したら、実際に想定した通りの結果が得られているのか、事業はうまく遂行出来ているのか、を常にチェックして管理する必要があります。

採算は計算するだけでは意味がありません。実際の数値を元に状況を把握し、その状況に応じて必要な対策を考えることが必要です。

船舶の所有においては、マーケットや為替など外的要因も多くあり、船主自身でコントロールすることが難しい部分がありますが、常に現状を良く把握し、分析し、その中で出来る改善策を検討して実行していく事は必須であります。

非常に簡単ではありましたが、船主としての船舶の所有に伴う採算について説明させて頂きました。

また今後機会がありましたら、実際の採算表などを使ってもう少し具体的に中身を説明してみたいと思います。

以上

