



HSMニュース

台北へ行ってみた！

你好(リーホー)！ヒーハー

台湾語で「こんにちは」は、你好(リーホー)らしいです。漢字は同じでも中国語と発音が違うみたいです。さて、先日約4年ぶりに台湾の台北へ行って来ました。コロナの影響で一時期台湾の規制が非常に厳しく長い間行けていませんでしたが、現在は概ね以前の状態に戻っており、今回も特段規制も無くスムーズに訪問出来ました。

台北には、当社管理船2隻の船主でありオペレーターでもある会社があり、2017年より良いお付き合いをさせて頂いております。同社は **✦ Splendor Transportation Co., Ltd.** といい元々オペレーター業を主としており、当社とも管理会社と用船者という関係で付き合いが始まりました。

2022年1月には、同社が社船として中古船を購入する事となり、その際に当社を管理会社として指名頂き、同年5月には2隻目の船舶も購入し、現在に至っております。

船主と管理会社の関係が始まった時期は台湾の規制も厳しく、電話やメールでのやり取りやリモートでのWebミーティングなどは行っていたものの訪問する事は出来ずにいました。今回、管理船受託以降で初めての訪問となり、打ち合わせでは、管理船の現状や今後の予定、運航上・管理上の様々な懸案事項等について対面で率直な意見交換をする事が出来、非常に有意義なものとなりました。また、近い将来に検討している次の案件についての話題もあり、発展的で前向きな協議をすることが出来ました。今後も、現在の管理船舶の状況確認、情報共有、コンディションの改善や各種課題の解決等の為にも引き続き定期的に訪問したいと思います。

リモートによるWebミーティングも効率的で良いですが、やはりたまには膝を突き合わせて面と向かって議論する事も大事だと感じました。(その他いろいろと付随する楽しみもありますしね。🍷🍷)

それでは、再見(ザイジェン)！

メンバー紹介

今回は、当社にすばらしい知識・経験を持った仲間が新たに加わりましたのでご紹介させていただきます！

氏名：野路 真一郎 (のじ しんいちろう) / 64歳

出身：大阪府 (現在 兵庫県明石市在住)

経歴：国立鳥羽商船高等専門学校を卒業後、国内大手船会社で機関士として外航船(大型タンカーやばら積み船)へ乗船。その後は工務監督や  船級協会  船級協会での検査官、管理会社でのDPAやCSO等様々な業務を経験。その後フリーランスでリベリア・バハマ籍の検査官を始めたところ、偶然知った弊社に大変興味を持って頂き、その知識や経験を弊社で活かして頂くべく、本年2月より勤務頂いております。

趣味：ボート(近場でのショートクルージング)

特技：7カ国語(夜の街のクルージング   で鍛え上げたので夜限定(?))
暗算(お会計もすぐ計算できます)

日生の印象は
どうですか？

- ① 静かで良いところ
- ② 駅の前が港で、そこに船が舳つてある風景が好き



偶然目にした弊社のWebサイトやHSM通信から、この様なご縁に繋がり大変嬉しく思っております。

まだまだ小規模な弊社には恐れ多い経歴の方ではありますが、ご本人からの「是非協力させてほしい」という熱い思いを受け、船舶管理の更なる質向上や新規事業の構築、そして今後若手の積極的な育成を目指している弊社において、正に適任(適任という言葉では収まりませんが…)という事で、共に働いていただくことになりました。

経歴・知識はもちろんですが、人当たりのよさや気さくさも魅力的な一方、上記の様な熱い思いも兼ね備えており、私達も刺激を受けながら仕事をしております。

なお、飲みニケーションも得意との事ですので、皆様機会がございましたら是非お気軽にお声掛けください！(私横田の事も忘れ無く！)

船舶管理システムの開発について(その7)



PSC Data Manager

今回も前号に続き「船舶管理システム」の開発について、個別の各機能について紹介していきたいと思ひます。今回は「PSC Data Manager」について説明したいと思ひます。

PSCについて日常的に業務にて関わる方も多しと思ひられます。また、HSM通信においても「PSC通報」として実施事例について取り上げておりますが、まずは改めてPSCについて簡単に説明したいと思ひます。

PSCとは、「ポート・ステート・コントロール(Port State Control)」の略で、各国が領海内の外国船舶に対し、外国籍船の安全性(国際条約に定められた基準)を満たしているかどうか、寄港国が検査する制度、権限の事です。

PSCの検査では、各種書類・証書や船体、各機関等の確認が行われ、問題点が見つかった場合は「Deficiency」として是正処置等を指摘されます。重大な事項が見つかった場合、内容によっては最悪「出港差し止め」となってしまう場合もあります。

※PSCについては、HSM通信15号(2021年3月5日発行)の「[今さら聞けない]海運基礎知識」にも記載しています。

PSCでの指摘事項については、大きなトラブル・故障等による不具合は当然ですが、ケアレスミスによる不具合箇所への指摘も意外と多く発生します。そのため、過去の事例などが有用になるケースが多いため、定期的に指摘事項の全船共有や過去事例のリマインドなどを行い、「No Deficiency(指摘事項なし)」を目指していきます。

今回ご紹介する船舶管理システムの「PSC Data Manager」では、管理船舶にて実施されたPSC検査について、その検査内容の入力や、指摘事項が合った場合は是正処置の実施状況管理、また、過去のPSC検査の実施状況の実績リストの表示など、このシステム内でPSCに関する一元管理を行っていくものです。

(PSC Data Managerのメイン画面です)

Date ↓	Ship	Port	Country	No.	CIC	Detention	PSC Report	Code No.10	Action
2023-03-02	VESSELA	Nakagusuku	Japan	3		No			
2023-02-28	NEW HINASE B	Gresik	Indonesia	0		No		N/A	
2023-01-12	SUN BASU 2	Moji	Japan	0		No		N/A	
2022-12-16	VESSELA	Izumisano	Japan	0		No		N/A	
2022-11-15	1234567 MARU	Sungai Pakning	Indonesia	5	✓	Yes			
2022-08-15	NEW HINASE B	Gresik	Indonesia	0		No		N/A	
2022-08-08	SUN BASU 2	Bang Saphan	Thailand	0		No		N/A	
2022-07-01	1234567 MARU	Belawan	Indonesia	0		No		N/A	
2022-06-11	1234567 MARU	Chittagong	Bangladesh	0		No		N/A	
2022-04-07	VESSELA	Hakata	Japan	1		No		✓	

【一部項目の説明】

… 指摘事項詳細表示

No. … 指摘を受けた数

CIC … CIC inspection実施の有無
※PSC集中検査キャンペーン

Detention … 拘留(Detention)有無

PSC Report … PSC検査報告書関連ダウンロード

Code No.10 … N/A：指摘事項なし
空欄：対応中(未完了)
✓：対応済

登録されたデータは一覧で表示され、指摘事項の有無や指摘事項の是正状況について確認出来る様になっています。また、実施記録の登録時は、PSC Inspection Report (検査報告書) など関連書類のPDFデータを添付することも可能です。PSC検査は通常短時間で実施されるため、基本的には一通り対応完了後にこのシステムにデータを入力する形となります。

ただし是正内容によっては「次港までに是正完了すること」や「速やかに部品手配・交換をすること」といった形で是正まで時間を要するケースもあります。PSC Data Managerに進捗状況/対応状況を記録しておく事により、是正状況を誰でも確認できるため、対応漏れや遅れ等を防ぐ事が可能です。

PSC詳細情報を開いた画面 (PSC Data Managerメイン画面内)

Date ↓	Ship	Port	Country	No.	CIC	Detention	PSC Report	Code No.10	Action
2023-04-21	VESSEL A	Kwinana	Australia	4		No			

Deficiency Item	Description of deficiency	PSC Action	Code No.10
Other (fire safety) / 07199	Heat insulation on FO strainer oily	17	✓
Other (machinery) / 13199	Cascade tank observation window glass painted white (unable to observe the tank)	17	✓
Sewage treatment plant / 14402	Sewage (three way valve) from Hospital not correctly set to sewage tank.	17	✓
Pilot ladders and hoist/pilot transfer arrangements / 10101	Port and Starboard accommodation ladder winch brake inoperative	15	✗

発行されたPSC検査報告書や是正関連の書類はPDF形式でアップロード可能

指摘事項が未完了の場合、Code No.10が赤い空欄となるため、対応が完了していないことが一目で確認できます

詳細表示では、具体的な指摘事項の内容や進捗を確認することができます

Report出力機能として、船舶や期間を指定して過去のPSC実施記録を出力する検査一覧 (PSC Deficiency List) があります。指摘事項を確認・分析し、管理船・関係者と共有することで、指摘事項ゼロを目指していきます。

また、PSC Statusの一覧帳票も出力可能で、各管理船舶の直近のPSC実施状況、TokyoMOUでの各船Statusや次回検査Rangeを一覧で確認することができます。

※Status及び次回検査までのRangeは、Tokyo MOUのサイトにて確認し手動で入力します。

Reports(PSC Deficiency List)

Reports

PSC Deficiency List | PSC Status

Active Vessels? All

Vessel*

From Date To Date

Date	Name of vessel	Port	Country	No.	Description of deficiency	Action Code	Code 10	CIC	Deficiency Report	Flag Report	Rightship Report	Deficiency Close	Remarks
2022-04-07	1234567 MARU	Hakata	Japan	1	Maintenance plan for fire safety system - not made based on the latest guide lines	17	✓						
2022-06-11	SUN BASU2	Chittagong	Bangladesh										

PSC Status

Hinase Ship Management Co., Ltd.

PSC STATUS Report

Vessel No.	Name of vessel	Port	Date of last inspection	Area of last inspection	No. of deficiencies	Deficiency closed	CIC	Range of next inspection
1	VESSEL A	Hakata	2022-03-01	Full ship	0	0	0	2023-03-01
2	VESSEL B	Hakata	2022-03-01	Full ship	0	0	0	2023-03-01
3	VESSEL C	Hakata	2022-03-01	Full ship	0	0	0	2023-03-01
4	VESSEL D	Hakata	2022-03-01	Full ship	0	0	0	2023-03-01

画面での表示の他、PDF、Excelでの出力が可能

PSC検査については、整備・管理を適切に行っていれば指摘事項なしとなることも多くある為、管理が必要となる実施情報の項目はあまり多くありません。然しながら、ちょっとした確認漏れにより指摘されるケースも多く、その対策は重要と考えます。

また、情報が社内で集約されず、いざ確認や分析をしようと思ったときに情報収集からスタートし時間を要することもあります。

日頃からPSC Data Managerを使用することにより、社内において自然とPSC情報の集約、整理、過去情報の共有を行う事ができ、ひいては管理体制の充実をはかる事に繋がっていきます。

なお、現在は会社で使用することを想定したシステムとなっていますが、将来的には各船からも閲覧できる仕組みとしていく予定です。

2022-08-15	VESSEL A	Indonesia		
Remarks: Gave bonus USD1,000.00 & 6 bottle Whisky to PSCO				

余談ですが、PSCは指摘事項無しでも、上記のような金品の要求を受けるケースは後を絶ちません(当然日本ではありませんが)。PSC実施時にこういったケースがあった場合も記録しておき、今後の参考にします。



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ます！

今回は、ビジネスにおけるある考え方について書かれた記事をピックアップしてみたいと思います！

恐らく皆さまも過去に耳にした事がある内容かと思いますが、改めて考えてみると結構「目から鱗」な感じがして、何だかアイデアが湧いてきそうな気がしてきました。湧きそうな気がする～ だけです。

皆さまはどの様に感じるでしょうか？

引き算こそ差別化

■ 捨てる勇氣

様々な業界の経営者のご相談を受けてきたなかで、商品やサービスに付加価値をつけて差別化を図ろうとするものも結構ありました。

しかも、競合他社が新しいことを始めたら、慌てて

「うちでもやんなくちゃ。」的な感じではじめては、失敗するケース。

あるいは、他社の強みを見て、

「うちも負けていられない。」となり、その強みに追いつけ追いつけそうとして自社の強みにさらに付加価値を乗っけて「差別化です。」といった失敗するパターン。

差別化をする為に付加価値をつけたところで、市場には魅力的に映らず、結局は二番煎じという烙印を押され終わりです。

世界で一番高い山はエベレスト。

日本で一番高い山は富士山。

では、二番目に高い山は？ スッと答えが出てきません。それと同じようなことなのです。

他社の強みやライバルの取り組みを見て、付加価値をつけ、差別化を図ろうとしても結局、お客様や市場からは覚えてもらえない存在。そんなものを差別化とは言いません。お客様や市場に覚えてもらえないのなら、むしろ無駄です。

では、付加価値とか差別化ってなんなのでしょう？

それは、付加価値を付ける、足し算ではなく、**捨てる＝引き算**の発想を持つことです。

何を捨てるかという、第一に競合他社の強みや成功事例です。競合他社の強みや成功事例を捨てない限り、独自性のポジションを築くことは出来ません。さっき言ったようにあくまで二番煎じであり、それを超えることは出来ないからです。

全国に803店舗構える子供服の西松屋。この西松屋が捨てたものといえば「集客」です。

いつ行ってもガラガラの店舗。にも関わらず、過去にはサービス産業生産協議会の衣料品専門店での顧客満足度1位に選ばれています。200坪以上の広い店舗に接客はわずか2人のスタッフが対応するだけ。

それなのに顧客満足度1位。儲かるのがよくわかりますよね。

繁盛店というと、お客さんがわんさかいて、活気があって・・・というイメージですが、それだけが、繁盛店ということではないのです。西松屋は、お客様を集めるのではなく、快適にショッピングをしていただくことに徹底して行きました。

ベビーカーを押してくるお客様のことを考え、ワゴン販売やマネキンも置かずに通路は広い。

路面店も大きな国道沿いとくたではなく、1歩路地に入ったところに店舗を構えています。

これは、駐車場の出入りのしやすさを考えてのこと。こうしたきめ細かな工夫が無駄を省き、集客をしなくても繁盛している秘訣なのです。

また、280円均一(今は319円ですが。)で知られる焼き鳥チェーンの鳥貴族。

鳥貴族では、好立地を捨てています。駅前でもビルの2階や3階以上、あるいは地下に店舗を構えています。

こうやって見てみると、大きく成功している企業や店舗は、必ずといっていいほど何かを捨てています。

捨てることによって、独自性という新たな価値を生み出し、ポジションを築いています。それが結果的に差別化に繋がっているのです。

差別化は、足し算の発想で付加価値を付け加えたり、競合他社の成功事例に触発され取り組むというものではありません。いらぬもの、無駄なこと、あるいは他社がやっていることを捨てることです。

引き算することです。

それが結果的に市場にとって魅力となり、差別化となるのです。

■ 今日のまとめ

『引き算の発想で捨てることが出来ないと差別化はできない。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

もちろん、「捨てること」(=引き算)だけが方法ではないでしょうし、付加価値を加える(創造する)ことも成功に繋がる事もあると思いますが、「捨てる」ことにより、生み出されるものは、独自の価値を持った力になるように思います。

付加価値を加えようと、考えれば考えるほど、どこかで見たような、聞いたような、ぼんやりとしたイメージになるかもしれません。その「取組み」が差別化した印象を与えるには、「引き算」の様な発想の転換が必要なのではないでしょか。

色々と考えてみると、私も使っているアップルのiPhoneなどは説明書などありませんし、GAFと呼ばれる様な巨大企業においてはいずれもサービスを簡素化、合理化をすることで、顧客努力の軽減を実現している様に思います。

1,000円カットの床屋さんなんかも、本来 床屋ではされて当然である「顔剃り」や「シャンプー」を無くし、大幅に時間を短縮してますよね。結果として料金も安くなり、お客様に「時間」と「割安感」を提供して成功していますね。

足し算や掛け算ばかりの経営ではなく、ときには引き算も必要なのだと思います。

ぜひ皆さまも改めて「真の差別化」を図っ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 「船用金について」

今回は、「船用金 (Ship's Money)」について軽く触れてみたいと思います。

当社の様な管理会社や港湾代理店の業務をされている様な方だと良くご存知かと思いますが、そうでない方達からすると、「船のお金」という事は何となく分かるけど、何の為？どの様に手配されるの？などあまりイメージが沸かないかと思いますので、今回簡単に説明したいと思います。

1. 船用金 (Ship's Money) とは

- ・船用金とは、読んで字のごとく船用のお金であり、本船で保有している現金の事です。
- ・その目的・使用用途としては、①乗組員の給料 (船上支給分) ②食糧金 ③ボンド品 (免税品) 購入 ④船用品等の購入 ⑤清水の購入 ⑥廃棄物の陸揚げ費用 ⑦郵送代 ⑧乗組員の医療費 等々とにかく船舶が運航している間に必要となる費用の支払いに使用されます。あっ！あとアンダーテーブル (裏金) ですね...
- ・上記の通り、本船の運航にあたり頻繁に使用しますので、定期的に補充する必要がありますし、緊急的に大きな額を本船が現金で支払った場合は、至急現金を手配してあげる必要が出てきます。
- ・船舶管理会社においては、小口現金 (実際は小口ではなくまあまあ大口ですが) の金庫が船上にあるという感じでしょうか。当社管理船の様な外航船の場合は、当然全て米ドルになります。

2. 船用金の手配

- ・前述した通り、本船が運航中に使用する現金ですので、無くなってきたら補充する為に現金を手配しないといけません。その船の航路や乗組員の人数などによって金額は変わってきますが、当社の場合は、1回の支給で大体 US\$20,000~US\$40,000程度の手配になります。

次ページへ続く

- ・当社管理船の様に不定期の外航船の場合、寄港する港も毎回変わってきますしスケジュールも流動的ですので、手配する港やタイミングを良く考えながら手配をしないとイケません。
 - ・このような現金を本船へ手配する事をCTM手配と言います。CTMとはCash To Masterの略で船長宛の現金という意味になり、本船からも定期的にCTMのリクエストがあります。
 - ・CTMの手配は、基本的にはその様な現金のデリバリーを代行して行って頂ける代理店経由で行います。
 - ・昔は、日本入港時に黙って書類と一緒に紙袋に入れて、船長宛の書類という事で宅急便で入港地の代理店に送っていました。たまにバレてこっぴどく怒られる事もありました。
 - ・また、つい最近までは、日本入港時には、会社の人間が銀行から引き出した現金を船に持参しておりましたが、近年のマネーロンダリング対策の影響から多くの銀行が外貨の引き出しをしなくなってしまうので、現在は基本的には便利港で対応可能な代理店に依頼するしかありません。
 - ・CTM手配に際しては、その国・その港によって事情が違ってきますので、必要日数や手数料などが大きく変わってきますので、前広に計画を立てて事前に良く確認の上、送金手配をする必要があります。
- また、本船によって金種の要望も違ってくるので、可能であれば出来るだけ要望通りの金種で手配してあげる様にします。

3. 船用金報告書

- ・当然、本船では現金を保有し、使用・管理しているので、しっかりと出納帳を付けて会社へ報告しなくてはイケません。これを船用金報告書 (Ship's Money Report) といいます。
- ・会社によって、書式や方法は違う部分があると思いますが、当社の場合は、①Statement for Ship's Money (船用金) ②Statement for Provision fee (食糧金) ③Statement for Bond Store (免税品) の3種類の報告書を作成する様にしております。
- ・当然それぞれの出金に対しては領収証を添付しなくてはイケませんが、アンダーテーブル (裏金) の場合は当然領収証などありません...
- ・また、本船から提出される報告書に誤りがあったりする事もあるので (というか結構な頻度で間違ってます)、会社で良くチェックしないと記録と実際の現金が合っていない事も多々あります。

4. まとめ

今回は、船舶管理業務において、船用品や部品等と同じ様に定期的に手配をしなくてはならず、その管理自体もしっかりと行わないとイケない「船用金」について簡単ではありますが概略を説明させて頂きました。

このキャッシュレスの時代に、現金を積み込むという時代に逆行した行為ではありますが、船の世界ではまだまだ現金が必要なのが現状であります。

近年は船舶においてもキャッシュレス化を図るべく新しいシステムの導入も進められておりますが、中々浸透するには時間が掛かりそうです。(裏金が無くなる事はなさそうですし...)

また、マネーロンダリング防止の観点からも日本における外貨の取り扱いについては益々厳しくなっており、我々の様な実務で外貨の現金を取り扱わないとイケない業務においては大変難しい状況になっております。

大変課題も多く難しいとは思いますが、今後、船舶におけるキャッシュレス化を促進させていく事は必須になると思われます。それが実現する迄は、引き続き注意を払いながら慎重な手配・管理を行っていきたいと思います。

以上