



HSMニュース

会社審査が実施されました！

皆さまは「DBMS」というのをご存知でしょうか？ 私は、管理会社を営んでいる身でありながら大変恥ずかしいのですがあまり存じ上げておりませんでした。

「DBMS」とは、豪州の船舶査定・格付け会社ライトシップが関与するドライバルクの管理基準「ドライバルク・マネジメント・スタンダード」の事を指します。現時点ではまだ、自己評価ツールの性質が強い様ですが、将来的には第三者の監査で活用される事になる様です。

今回は、以前よりこの「DBMS」を取り入れ、独自の安全基準・管理基準を構築されている飯野海運(株)殿により、当社の会社審査を実施頂きました。当社管理船の内の1隻が、同社の社船でありオペレーターでもある事から、今回同社の安全基準に遵守すべく「DBMS」を基に、審査が実施されました。



評価としては、4つのカテゴリーの中にある計30の項目について4段階で評価する様になっており、事前に頂いたチェックリストに基づいて自己診断を行いました。その段階で非常に苦労しました... 🌧️

実際の審査においては、当社事務所にて2日間に渡って実施され、事前に行ったチェックリストを基に実際の運用状況を確認すべく、インタビューやマニュアル・手順書、各種記録類等の確認が行われました。

審査中は、あまり慣れていない小職をはじめ弊社においては、しどろもどろする場面も多くありましたが、丁寧にご説明頂きながら何とか予定通りに完了して頂くことが出来ました。

結果としては、多くのObservationやRecommendationをご指摘頂きましたが、当社が出来ていなかった点、不十分な点、等が浮き彫りとなり、当社としても、今後の改善点が明確になったという事は非常に有意義なものであったと強く感じております。(当社担当者はこの審査で2〜3歳老けた様に思いますが...)

しかしながら、実際の運用において、直ちに完璧にするというのも難しいとは思いますが、今回の指摘事項についてひとつひとつ改善を図りながら、当社及び管理船の中で、この様な安全基準・管理基準を根付かせていき、今後の安全運航に繋げていきたいと思っております。

メンバー紹介

今回は、新センターとして仲間に加わった当社のアイドルをご紹介します！いきなりセンターか？という声もあるかもしれませんが、歴代センターは、既に退職...いや、卒業しましたので、若い力に期待して、抜擢しました。

氏名：小野 由美子（おの ゆみこ）／22歳 出身：岡山県岡山市

経歴：商業高校卒業後、大手デパート系列のスーパーに就職、レジやサービスカウンターにて顧客対応を行い、商品管理や従業員の勤怠・給与管理等の業務も行うなど幅広く活躍していましたが、自身が保有する簿記の資格なども活かして将来に向けて成長していきたいとの思いから、当社への転職を決意し、6月1日付にて入社致しました。

趣味：演劇

（高校時代は演劇部所属で、現在は学生演劇を見て、自分の方が上手いな、と思うのが趣味の様です。）

ジャニーズ(関ジャニ∞)

(アイドル好きという点でONCE(TWICEファンの呼称)である私と気が合いそうだなと思いましたが、何故か私は周りからキモがられます... 何故だろう???)



前職での接客、顧客対応などで身に付けたコミュニケーション能力、高校時代に取得した簿記などの資格に基づく確かな知識を携えて、当社でのデビューを果たしました！6月に入社したばかりで、まだ3ヶ月間の研修生(試用期間)でありながら、いきなりセンターに抜擢されるポテンシャル。そして、以前に比べて平均年齢爆上がり中の当社にとっての救世主。この様な大型新人が入ってくれて私もホッと胸を揉みしだいて、いや、なで下ろしております。

まだ若く経験が少ない面はありますが、そのポテンシャルと真面目で一生懸命取り組む姿勢からも今後存分に活躍してくれるものと確信しております！皆さまの声援が更なる成長にも繋がりますので、応援宜しくお願い致します！

船舶管理システムの開発について(その9)



「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います。今回は「Trouble Record (トラブルデータ管理)」についてご紹介いたします。

この「Trouble Record」は、各船で発生した故障や事故、船員の傷病など、機械的なトラブルから人的トラブルまで、船で発生したトラブルと呼ばれる情報は一箇所でデータ管理し活用しよう、という機能となっております。

当然ながらトラブルがないのが理想ですが、たとえ十分に船の管理・整備を行っていたとしても、やはり想定外のトラブルは大なり小なり発生してしまいます。そして、トラブル発生時に各担当者はすぐに対応・手配等を行い、すぐに解決に向かうケースもあれば、時間を要するケースなど様々なパターンがあります。

このトラブルの対応については、トラブルの内容や対応等の情報管理が意外と難しく、すぐに終わったケースの場合は情報を保管しておこうと思わなかったり、単なるフォルダ分けでは情報を探すのが難しくなるケースがあったり、その時々で保管する情報がマチマチだったり・・・せっかく対応した事例が後々に活かされなかったり、どこに資料あったっけと探し回ったり、「あの人なら知ってるかも」のように属人化するケースが多く存在しました。

また、初期対応は早々に終えたものの最終的な部品手配には時間を要して「そういえばあの件クローズしたっけ？」のように、全て完了するまでに時間の掛かるものは、ついその後の別な業務に追われているうちに、存在を忘れてしまったりすることもあったり・・・

そこで、この記事のはじめにも記載した通り「とりあえず船内で発生したトラブルに関する情報は、ここに集約しておく」事を目的に作成したのがこのシステムです。

(Trouble Recordのメイン画面(一覧画面)です)

一覧画面から、関連する書類を確認(ダウンロード)することができます。(ファイルのアップロードは後述の登録画面にて行います)

Date ↓	Ship	Port	Category	Description	Off-hire	Docs	Closed Date	Action
2023-07-10	HSM MARU	Chittagong	Crew Matter	- C/Engr Vo D. Sy : 1. Back Pain (Scapula ... [more]	No	Docs (2)	2023-07-11	[Edit] [PDF] [Delete]
2023-07-07	SHINING ARMS	Underway	Equipment/Machinery (Engine)	NO. 2 MAIN AIR COMPRESSOR	No	Docs (3)		[Edit] [PDF] [Delete]
2023-07-01	SILVER FORTRESS	Sungai Pakning	Others	PSC Close-out of Deficiency	No	Docs (2)	2023-07-11	[Edit] [PDF] [Delete]
2023-06-27	SUN NOBLE	Nansha	Equipment/Machinery (Deck)	Inmarsat FBB Defect	No	Docs (2)		[Edit] [PDF] [Delete]
2023-06-27	SILVER FORTRESS	Port Kelang	Others	Observation: Item no.11 Manufacture's Analysis. (b... [more]	No	Docs (3)		[Edit] [PDF] [Delete]
2023-06-26	SILVER FORTRESS	Port Kelang			No	Docs (2)	2023-07-07	[Edit] [PDF] [Delete]
					No	Docs (2)	2023-07-03	[Edit] [PDF] [Delete]
					No	Docs (2)	2023-06-27	[Edit] [PDF] [Delete]
					No	Docs (3)	2023-07-10	[Edit] [PDF] [Delete]
					No	Docs (2)	2023-06-03	[Edit] [PDF] [Delete]

Trouble Recordを開くとまず表示されるのがこの一覧表示です。発生日ごとに一覧表示され、詳細はEdit画面やPDFによる帳票にて確認することができます。この画面だけでも大まかな概要を確認することができます。また、未完了案件はClosed Data欄が赤く表示され、一目で分かるようになっています。その他、関連する書類をダウンロードして確認することも可能です。

(Trouble Record 発生したTroubleの詳細入力画面です)

トラブルの概要、対応などの諸情報をフリーテキストで入力できます

トラブルの処理が終了した日付を入力することで、この案件が完了したことになります

トラブル発生時に乗船していた船機長一航一機を登録しておく事が出来ます

トラブルの発生理由が判明した時点で、なにが理由だったかを選択しておきます

船長報告書をはじめ、トラブルに関連する資料を添付することが可能です

上記はトラブル内容詳細入力画面です。発生日時や場所等の基本情報、発生したトラブルの内容や対応概要、発生理由、その時の主要なCrewの情報等を入力出来る様になっています。

発生したトラブルの内容や対応は”Description”欄へ記載しますが、トラブルの種類や対応が多岐に亘る事が想定されるため、あえて細かな項目分けをせず、フリーテキスト(自由記述)としています。一方でそのトラブルが発生した理由については、“Cause of Trouble”で入力しますが、後々の集計・分析を考慮し予め原因をカテゴリ分けし、それを選択するようにしています(複数選択可、設定でカテゴリを増やすことも可能)。

(Off Hire情報の入力)

Off Hire

From: 2022-10-31 08:30 To: 2022-11-03 18:06

Total 3 day(s) 9 hr(s) 36 min(s)
(3.40000 day)

※Report PDF内に表示

また、トラブル発生時は、船舶からの報告書や状況写真、見積書や図面等のやりとりが行われる事も多いので、それらを添付することで詳細を確認することが出来ます。

その他、トラブルの内容によってはやむを得ずOff Hireが発生することもあります。その場合は、Off Hireの発生日時～終了日時を入力するようになっています。ここに入力することで、Off hireが発生したことを記録すると共に、後述のPDFで出力するレポートへOff Hire対象期間が表示されるようになります。

Trouble Recordへ入力したデータは、一覧形式で出力したり、個別のトラブル案件のレポートを1枚のPDFとして出力することが可能です。また、今後はCause of Troubleの分析する帳票等も追加し、入力した情報を次回以降のトラブル防止等に役立てられるようにする予定です。

Trouble Recordへ船に関するトラブル情報を集約することで情報管理が楽になり、再発防止に役立ったり、新たなトラブル発生の際の参考にしやすくなる等、導入効果は大きいと考えています。また、一定ルールで情報が入力されるため、引継や経験の浅い職員への説明などがスムーズ等の利点もあります。

有意義なシステムが開発出来ましたので、これを活用し、管理業務の質向上に繋げていきたいと思ひます。

(Trouble発生一覧)

(Trouble詳細レポート)



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!

今回は、いつもの様に私が気になった記事の紹介ではなく、私が最近たまたま目にしてとても感銘を受けた動画があったので、その動画の中で言われていた言葉をピックアップして、それについてお話してみたいと思います。

その言葉は、ある会社の社長さん(ちょっとどの会社でなんて名前の社長さんかは覚えておりません...)が、言われていた言葉で、改めて考えさせられるとても共感できるものでした。

「知ってる」「できる」「やってる」は大きく違う

■ 出来ることをやらないだけ

「みんな出来ることをやらないだけ。知っているのと、出来るのと、やってる、は実は全然別物で、みんな知ってて出来るけど、みんなやらないんですよ。だからできないんですよ。」

その社長はこの様な事を言われ、例として、お父さんと子供の話をされていて、それが「なるほど」と思いました。

お父さんは、帰ってきて子供に

「お前宿題やったか?今日の復習したか?明日の予習やったか?やらないと明日の勉強ついていけないぞ」と言っているお父さんは、会社の仕事の復習しないんですよ。

復習・予習の大切さを子供に伝えますが、お父さん本人は、仕事の復習・予習など行わず、ビール飲んで野球を見ている。今日やった復習をしておかないと、明日の予習をしておかないと、明日勉強についていけないって子供に教えて、自分だって分かっているのに、じゃあ自分は今日の仕事の復習をやって明日の仕事の予習をやってからのぞんでいますか? っていうたら、ビール飲んで野球見ているわけです。

自分だって当然、復習・予習が大切なことは「知っている」、復習・予習をすることは「できる」、でも実際には「やっていない」、それやるだけだって、絶対結果出るじゃないですか。

まさに自分自身だとすごく共感しました。

また、こんな事も言っていました。

「朝、普通に来て、元気な声でおはようございます! っていうれば、その場にいる人達みんなにいい気持ちになってもらえることぐらいみんな分かっているけど、でも会社来て、朝から笑顔でおはようございます! っていう人いないんですよ。だるそうに、あざす。みたいなことをやるんですよ。そんなの子供だって知ってることだし、朝挨拶を気持ちよくすれば人から喜ばれる、もしくは好かれることぐらい知ってる、出来る、声も出せる、でもやってない。

全部その繰り返しなんですよ。」

う〜ん、耳が痛い。。。。

結局その通りで、全部その繰り返しなんだな、と強く感じました。よく考えてみると、そんなことだらけだなと。

お客様が来社されたら、立って笑顔で大きな声で挨拶すれば、相手は気持ちが良く、良い印象を持って頂ける事など、みんな知ってるし、出来る、でもやらない。

私自身、「最近太り過ぎたな」「ダイエットしないと」と言いながら、飯をいっぱい食らってる、ビールたくさん飲みながら脂っこい物たくさん食べて、夜中にまた何か食ってる... 当然知ってます。少し食事の量を減らせばいい、高カロリーな物を控えればいい、夜中に食べたならダメ、知ってるし出来る、けどやってない。痩せる訳ないですね...

考えてみると、多くの人は私同様こんな感じなのかもしれません。

知ってるし、できるのに、やってないんです。一番大事なのは、この「やってる」なんですけどね。

この「知ってる・できる・やってる」という三つの言葉の意味をちゃんと理解してその通りに行動していれば、目標や理想の現実はいたい手に入るのではないのでしょうか。

私たちは、いろんなことを知識として「知って」いるし、やろうと思えば「できる」かもしれません。

しかし、私たちの人生を変えるのは、「やっている」ことだけなんですよ。

年を重ねていくにつれ、知っていること、できることは増えていきます。
「そんなこと当然知っているよ」とか「そんなことやろうと思えばできるよ」といったものがたくさん出てきます。
でも、それだけでは何も生まれません。
つまりそういうことなんです。多くの人は、知ってるし、出来るのに、やらないんです。
そして成功している人は、おそらくそれを理解してて、やってるんです。
ただそれだけなのかもしれません。差なんて。
「知ってる」「できる」「やってる」
みなさん、やっていますか？

今さら聞けない

海運基礎知識 「船舶のトン数について」

今回は、正にこのタイトルの通り、「今さら聞けない海運基礎知識」である「船舶のトン数」について少し触れてみたいと思います。別に手抜きではありませんよ。タイトルの通りに原点回帰しただけです。

船の世界には、大きさを表す指標として色々なトン数があります。そしてこの「トン数」は大きく分けて「容積」を示すものと「重量」を示すものがあり、その目的によって使い分けされます。

容積を表す際に使用される主なものに「総トン数」と「純トン数」があり、重量を表す際に使用される主なものには「載貨重量」と「排水量」などがあります。

それでは、それら代表的なものについて、それぞれ簡単に説明したいと思います。

1. 総トン数 (Gross Tonnage)

船舶の大きさを表すための主たる指標として用いられます。

前述したように、単位は「トン」ですが、重量を表すものではなく容積を表す指標で、船内の容積(m³)の合計に係数をかけて算出します。

そのため、重さには関係なく容積が大きい船ほど総トン数も大きくなります。

用途としては、海事に関する多くの法令の適用基準になり、港湾使用料の計算等にも使用されます。

2. 純トン数 (Net Tonnage)

「純トン数」は、旅客又は貨物を輸送するために使用される船舶内の場所の大きさを表すために用いられる指標であり、総トン数から機関室、乗組員室などの航行に必要な部分の容積を除いた、貨物や旅客の為だけに使われる部分の容積を示します。

用途としては、各種税金の算定基準に使用されます。

3. 載貨重量トン数 (Deadweight)

「載貨重量トン」は、船舶の航行の安全を確保することが出来る限度内において積載できる貨物の最大重量を示したものです。

この重量には積荷の他、燃料、清水、食料、等の重量も含まれるので、貨物の積載能力を出すには、載貨重量からこれらを差し引く必要があります。

タンカーや我々が管理しているバルクキャリアー、一般貨物船等の大きさについては一般的にこの載貨重量トン数で表します。

次ページへ続く

4. 排水量/排水トン数 (Displacement)

「排水量」は、主に軍艦の大きさを示すのに使用され、船を真水に浮かべた際に押し上げる水の重量によって示されます。

船の自重および積荷、燃料、清水等の一切の重量を含めた、その喫水における船の全重量に等しく、満載喫水における排水量を満載排水量といいます。

5. 軽荷重量 (Light Weight)

上記以外で、我々が重要視しているトン数に「軽荷重量」があります。

この軽荷重量は、積荷、燃料、潤滑油、バラスト水、装備品等の積載物の重量をすべて除いた船自体の重さを表すもので、船そのものの重量になります。

一方で、船に積み込めるだけ荷物や燃料、人を積載したときの排水量を満載排水量といい、この満載排水量と軽荷重量の差が、載貨重量となります。

また、なぜ我々がこの「軽荷重量 (Light Weight)」を重要視するかというと、船を解撤する時の目安の重量がこの軽荷重量であり、その船のスクラップ価格を試算する時などに使用するからです。

以上