



## HSMニュース

## メンバー紹介

クムスタカ?! (Kumusta ka?) (元気ですかー?! ) 元気があれば何でも出来る。  
今回は、当社船舶管理部に新たに加わったフィリピン第二の男を紹介させていただきます！ 行けばわかるさ。

氏名： Danilo Campang Perez (ダニーロカンパンペレス) / 6? 歳 (実際の年齢より身体は元気です!)

出身： フィリピンのどこかの島 (7月下旬より兵庫県赤穂市在住)

経歴： フィリピンの海事系の学校を卒業後、タンカーやバルカーなどで長年  
機関士・機関長として乗船勤務し、その後、フィリピンの管理会社にて  
監督業務に従事しておりました。

乗船勤務が長く、陸上での監督業務はそれ程長くはないが、自らの  
更なる成長を目指して日本での勤務を模索しており、また本誌38号  
にて紹介した弊社のCapt.Chrisと旧知の仲であることから紹介して  
貰い、2023年8月より当社にて勤務頂くことになりました。



趣味： 学生時代から長くバスケットボールをしていたが、最近は寄る年波からも、あまりボールに触れていない  
とのこと。

最近の趣味は?と聞いたところ「Wife! 」と答える愛妻家っぷりを発揮したと思えば、「あとKARAOKE!」  
と言っている中々の男っぷりです。一人暮らしの現在がちょっと心配です...

弊社においては以前より、船舶管理の質の向上、そして将来に向けた事業拡大に向け、幅広い人材の登用・  
育成を積極的に計画しているが、退職者などもあり逆に困難な状況に陥り、思った様に進めていけてない中、  
Capt.Chris に続き、CE Dannyにも来てもらう事が出来、改めて前向きな気持ちに切り替える事が出来ました。  
年齢については、まあまあ? だいぶ? かなり? 重ねてはおりますが、気力も体力もまだまだ若くやる気がみな  
ぎっておりますので、その経験を活かして、活躍してくれると確信しております。

クリスに続いてダニーも加わり、当社もだいぶ国際色豊かになり、面白くなってきたので、ぜひ皆さまも遊びに  
来て下さい!

それでは皆さん、Paalam..( パアラム / さようなら ). Sige !

保安情報 

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。

未だシンガポール海峡付近を中心に海賊行為や武装強盗行為などがコンスタントに発生している様です。

直近1ヶ月においては、アジア地域で13件もの武装強盗事件が発生している様で、内訳としては、やはり一番多い  
のがシンガポール海峡の9件、インドネシアが3件、ベトナムが1件となっております。

また、ReCAAP ISCによると、2023年1月～6月の期間においては、アジア地域での武装強盗事件が合計59件も発  
生しており、これは昨年2022年上半期比で40%増となっております。

近年は、スルー州などフィリピンでの誘拐事件・強盗事件はかなり減少している様ですが、アジア全体では依然と  
して強盗事件が頻発しており、特にンガポール海峡においては、増加しておりますので、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す。

# 船舶管理システムの開発について(その10)



Budget Mgmt

「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ご案内してきましたが、今回は「Budget / Order Management」についてご紹介したいと思います。

この「Budget/Order Management」は、船費の予実績管理並びに、監督が日々行う発注業務管理を行うシステムとなっており、それに関連したデータの管理・活用も行えるシステムとなっています。

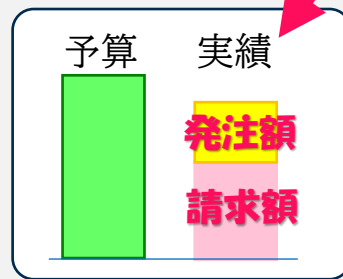
船舶を管理する上では、当然その費用には予算が決められています。船舶を安全な状態に維持する為には様々な物や対応が必要であり、たくさんのお金が掛かりますが、いくらでも使って良いという事にはなりません。当然安全運航の為に必ず必要な事はしなくてははいけません、基本の予算を決定した上で、出来るだけその予算内で適切な管理を行う様努めます。

工務監督や海務監督が行う日々の管理業務においては、基本は船からのオーダーを受け、それを元に見積・発注を行っていきます。その際、受けたオーダーを右から左に流す事はせず、必要性や妥当性、コスト削減策などを考えつつ、全体の予算の使用状況も加味して行う必要があります。

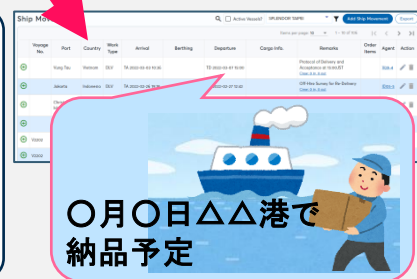
その中で、監督が発注するという事は、その時点で予算を使用するという事になるので、まだ検出していない・請求書がきていない・支払っていない、という状況だとしても、監督の予算管理業務としては既に予算を使用した事になりますので、監督は常にその様な最新の予算の使用状況を把握しなくてははいけません。(経理などで管理する、結果としての予実績管理とは異なる見方になります。)

そこで、今回のシステムでは「発注した事を入力する」事で「予算を使用した」と認識して予算管理を行うようにしています。こうすることで、最新の予算使用状況をタイムリーに把握することが出来るようにしています。

また、発注した情報は、単に予算管理だけで使用するのではなく、「発注情報」として動静管理システムにもリンクするようになっており、「どの港でなにが納品予定か」を把握する事が可能です。1度の入力で予算管理・納品管理のどちらにもデータが活用出来ますので、結果的に多くの手間を省くことが可能です。



予実績システムへの反映



動静管理システムへ発注情報の反映

(Order情報やInvoice情報の入力画面です)

見積書などの添付も可能

ここで発注情報と船舶動静が紐付き、動静管理にも表示されるようになります

予算項目毎に入力します

クリックで発注詳細を表示します

動静管理システム

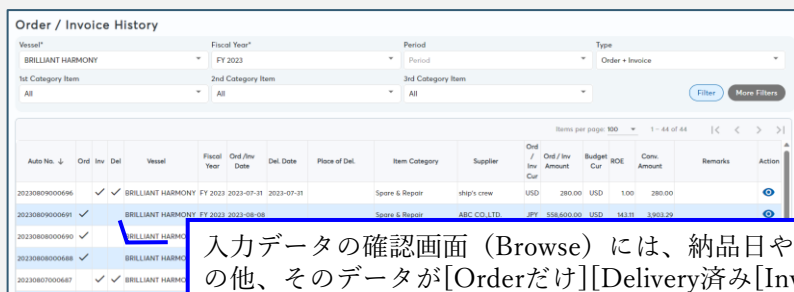
Line Item	Order Amount (JPY)	Order Amount (USD)	Available Amount (USD)	Remarks
Budget Items > Spare & Repair > D/G spare parts	200,000	1,384.08	8,259.38	
Budget Items > Ship's Store > Engine Consumables	50,000	346.02	14,070.88	
<b>Total</b>	<b>250,000.00</b>	<b>1,730.10</b>		

発注情報 (Order) や請求情報 (Invoice) の入力画面では、各発注について、業者・発注日・予算項目別の金額(と管理通貨での換算レート)や動静情報の選択等を行います。発注書・見積書・請求書などを添付することも可能です。

先に発注情報を入力しているものについては、それを呼び出し請求情報を入力しますので、入力する項目を減らす事ができます。もちろん発注タイミングや内容によって、請求情報のみを入力することも可能です。

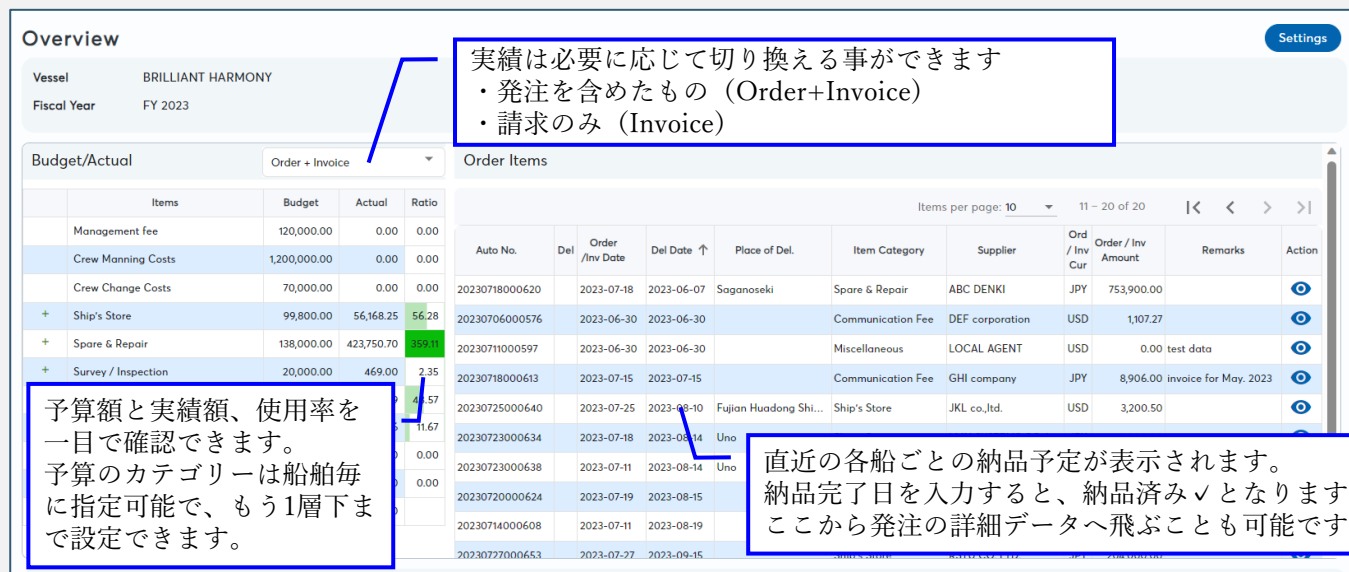
### 入力済みOrder/Invoice一覧画面

また、発注情報に納品完了日を入力する事で納品済みとシステムが認識するので、納品状況の管理を行う事も出来ます。入力をしておけば、例えば「納品されていないもの」を検索したり、「納品されているのにまだ請求書が未着(システム上入力されていないもの)」などをチェックすることが出来ます。



入力データの確認画面 (Browse) には、納品日や金額の情報の他、そのデータが[Orderだけ][Delivery済み][Invoice入力済み]かなども表示されます。検索することも可能です。

(予算の使用状況と直近の納品予定等を1画面で確認出来る Overview画面です)



実績は必要に応じて切り換える事ができます  
 ・発注を含めたもの (Order+Invoice)  
 ・請求のみ (Invoice)

予算額と実績額、使用率を一目で確認できます。予算の категорияは船舶毎に指定可能で、もう1層下まで設定できます。

直近の各船ごとの納品予定が表示されます。納品完了日を入力すると、納品済み✓となります。ここから発注の詳細データへ飛ぶことも可能です。

今回予算実績管理の主要画面の一つとして作成したのが、このOverview画面です。この画面は2つの項目を表示しており、左側は各船の予算・実績表、右側は各船ごと直近の納品予定リストとなっています。監督は普段この画面を開くことで、予算管理に関連する情報を素早くチェックすることが出来るようになっています。

このシステムでは実績 (Actual) を発注額 + 請求額 (Order + Invoice) で表示出来る様になっています。発注情報を入力した時点からこの左側の予算実績表に反映されますので、タイムリーな使用状況を把握することが出来る様になっています。

各船の予算の構成(予算項目)については、各船主殿の予算管理方針に合わせて、各船毎に設定可能です。例えばA船では「乗組員の医療費は単独の予算項目としたい」が、B船は「雑費のいち項目として管理したい」という場合も、それぞれ設定することが可能です。また、予算外の突発的な費用や実費精算とする項目を設定出来るなど、柔軟な対応も可能です。

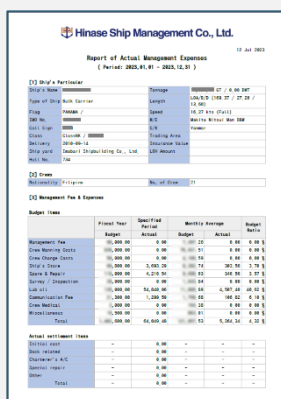
その他、船主殿へ予算や実績を説明する為の資料や社内でする管理帳票なども出力することが可能です。

特に前月実績の取り纏めの際は、今までは必要な情報を一から探し、入力・集計する必要がありましたが、このシステムでは、日々の業務にて発注情報を入力しており、それがそのまま活用できるため、入力の手間が省ける部分が多く、作業時間を大きく削減することが出来ました。

船舶管理においては、安全を第一として適切な維持管理を行う為にはどうしても費用は発生します。

しかし船主殿の立場に立ち、事業が成立する事を考えたときには、安全第一でありながらも、経済的に合理性のある管理が求められます。

そのためにも、このようなシステム化による効率化を行い、適切な予算管理を行いながら、より技術や知識が必要となる部分に注力していく事が必須であり、今後ますます求められていくと考えております。



予算説明資料や実績報告資料、社内外で利用する管理帳票などを出力することも可能です



## 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!

最近、夜中にYouTubeやTikTokを見ながら一人朝方まで酒を飲んでいるほぼアル中の私。

夕方になると心なしか手が震えている様に感じる今日この頃...

その様な私がいいつもの通り、一人酒を飲みながら何も考えずにYouTubeやTikTokを流し見していると、たまに心に刺さる様な言葉に出会うことがあります。

ということで、今日は最近私がみつけた言葉をピックアップしてみたいと思いますが、私が最近見ただけで皆さんは既によく知っている言葉かもしれませんが、構わず書いていきます。

### 人生に失敗は存在しない

この言葉は、ジェームス・スキナーという、アメリカ出身の経営コンサルタント／作家の方で、日本で多く活動しており、知っている方も多いかと思えます。

「基本的に人生には失敗は存在しない。

あるのは「成功する経験」と「学ぶ経験」の2種類。

しくじった経験も失敗ではなく学ぶための経験なんです。

だから「この経験から何を学んだか」という自問自答だけは行います。

それが次なる人生のステップにつながっていきますからね。」

今までも、「失敗からの方が学ぶ事が多い」「トライアルアンドエラーが大事だ」と自分なりに考えていたり、同じ様な言葉を色々なところで目にしたりして、自分自身で意識はしてきましたが、本当に心からそう思っていたのかどうかは微妙かもしれません。

失敗するとやっぱりへこむし、悩むし、そんなに前向きにばかり考えられない...ってなりますし、めっちゃめっちゃ落ち込みますよね。

もちろん前向きに考えようと意識はしていますけど。

しかし、この言葉を見たときは何だか目から鱗が落ちた様な感じがしました。

似た様な言葉ではありますが、そもそも「失敗」ではないんだ、ということで、まだ終わってない、続いている途中だ、という感じがしませんか？

学んでいるだけなんだと、学ぶための経験だけなんだと、自分で思える気がします。

私も事業をやっている中で、ミスをしたり、窮地に追い込まれる様なこともたくさんありましたし、今後もあると思いますが、それらは「失敗」ではなく「学ぶ経験」であり、「成功する経験」までの過程なんだと考えられる様になれる気がします。

まあ、結局気の持ちようなのかもしれませんが、「失敗した」、で終わるのではなく、成功するまでの過程であり、その為の「学ぶ経験」なんだと思えばより前向きになれる様な気がします。

もちろん、思うだけではなく、その経験をちゃんと良く考えて次に活かさない意味がないですけどね。

これからも、そんな「学ぶ経験」と「成功する経験」をどんどん続けていきたいと思えます!

と、言いながらまた今日も大して何も考えずに酒を飲んで、朝になったら結局学んだ事を全て忘れてる様な気がします...

## 海運基礎知識 「船の種類について」

今回も、前号に引き続き、「今さら聞けない海運基礎知識」というタイトルに相応しい内容として「船舶の種類」について少し触れてみたいと思います。別にネタが無くなってきて手抜きしているわけではありませんので誤解の無いようお願い致します。

我々の業界では、船の種類のことを「船種(ふなだね)」と言い、皆さんもよく使う言葉だと思います。

この「船種(ふなだね)」は使用用途などにより色々な種類があって、一般の人だとパツと思いつくのは漁船とかフェリーとかになると思いますが、我々商船の貨物船でいってもたくさんの種類がありますので、今回はその中の主要なものをいくつか紹介していきたいと思います。(決して手を抜いているわけではありません...)

### 1. コンテナ船

これも比較的一般の人にも認知されている船種の一つだと思います。

貨物船は、大別すると定期船と不定期船に分類され、コンテナ船は定期船で、不定期船はそれ以外の船種を指します。

コンテナ船は、電気製品の輸出や食料品、繊維原料(綿花、羊毛等)の輸入に活躍する貨物船であり、世界共通サイズのコンテナで運搬されます。

そして、コンテナ船は貨物船の中でも最も高速であり、また、コンテナで運ばれる事から、積み降おろしのスピードアップにも役立やくだっています。

### 2. ばら積み船(バルカー・ドライバルカー・バルクキャリアー)

小麦、とうもろこし、大豆などの穀物や、石炭や鉄鋼石など、ばら積の貨物を運ぶ汎用性のある船のこと。

梱包せずに大量にそのままの状態での輸送できるのでとても便利です。

「ばら積み船」にはさまざまなサイズがあり、運ぶ貨物の量や、寄港地の規模にあわせて利用され、その船の大きさにより、ケープサイズ、パナマックス、ハンディサイズ、スモールハンディなどに分けられます。

名称	載貨重量トン	主な積載貨物
VLOC (Very Large Ore Carrier)	200,000～	鉄鋼原料(鉄鉱石)
ケープサイズ	100,000～200,000	鉄鋼原料(鉄鉱石・原料炭)
パナマックス	60,000～100,000	鉄鉱石、原料炭、燃料炭、穀物など
ハンディマックス	40,000～60,000	燃料炭、穀物、塩、セメント、鋼材など
スモールハンディ	28,000～40,000	鋼材、セメント、穀物、鉱石など

### 3. チップ船

紙の原料になる木材を運ぶ船です。ドライバルカーと見た目は似ていますが、木材チップは軽いので、軽い貨物を効率良く積む必要がある為、船艙の容積が大きくなっています。

また、荷役用のベルトコンベヤーとグラブバケット付きのクレーンを搭載しているのも特徴です。

#### 4. 自動車専用船

自動車輸送に特化した専用船。規則正しく自動車が積まれる様な構造になっており、まるで大型の駐車場がそのまま船の中に入っている様な感じです。荷役は、港にズラリと並べられた車を、専門のチームが船内に自走させて積み込んでいきます。

最大級の自動車専用船の場合、約7000台もの輸送が可能となっています。

#### 5. タンカー

原油を専門に運ぶエネルギー輸送に特化した船。船の中でも最も大きい船種でもあり、VLCC (Very Large Crude oil Carrier) と呼ばれる主要な大型タンカーの一般的な全長は約330mで東京タワーとほぼ同じ、船体の幅は約60mで、船底からマストの先端までは約65m (18階建てビルに相当) もあります。

船体の外板は、万一の座礁や衝突等の場合でも原油の流出を起こさないよう二重構造になっており、内部はいくつものタンクに仕切られており、複数の種類の原油を同時に積み込むことが可能になっています。

この様な原油を輸送するための大型原油タンカーの他にも、石油製品はプロダクトタンカー、石油化学製品やその他の液体化学製品はケミカルタンカー、LPG (液化石油ガス) はLPGタンカーと呼ばれるものがあります。

今回は、主要な5種類の船種を説明しましたが、まだまだたくさんの種類の船がありますので、また機会があれば紹介したいと思います。

以上

