

海運業界に特化した、AIによる契約書・文書検索サービス

AI番頭 使い方ガイド



2025.7.4 更新 (ver.1.2)

- (1) AI番頭の位置づけと役割とは？
- (2) 他社サービスとの用途の違い
- (3) 推奨の使い方とは？
- (4) AI番頭を使いこなすコツとは？
- (5) 用途を割り切って使う（CP利活用 編）
- (6) 利活用のコツ（上手い聞き方 編）
- (7) 利活用のコツ（条件比較 編）
- (8) 利活用のコツ（ベストプラクティス 編）
- (9) 利活用のコツ（メールドラフト機能 編）
- (10) 利活用のコツ（証書の読み込み 編）
- (11) チャットでの待ち時間が気になる方はこれ！（番外編）
- (12) サービス改善や機能・使い勝手について要望を出したい

(1) AI番頭の役割と位置づけとは？

(1) AI番頭の位置づけと役割

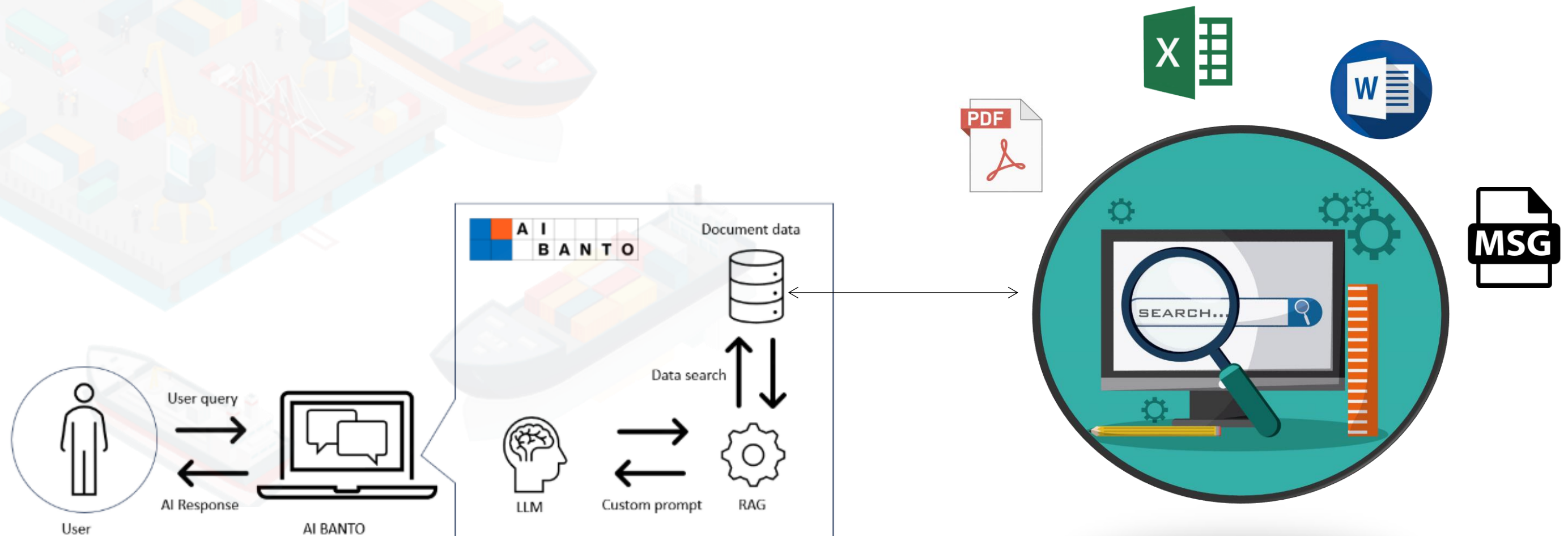
位置づけ

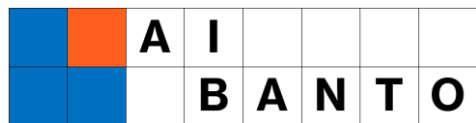
あくまで“海運・海事業務で使用する領域に特化”した**AIによる契約書・文書検索サービス**。
その為、それ以外の用途でお使いいただく場合は、ご期待に添えない可能性があります。

役割「この3つを覚えればOK！」

- ①AIチャットで、**会話感覚で「文書検索」「要約」「翻訳」ができる**
- ②**御社の契約書や文書をAI番頭内へ格納できる**（ドラッグ＆ドロップで簡単！）
- ③**格納されたデータを元に、必要情報・契約内容等をチャット形式で答える**

*格納できるデータ形式は、PDF・Excel・Word・msgなどが対応可能



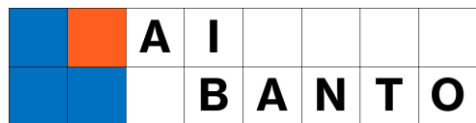


(1) AI番頭の位置づけと役割

※下記①～③までのご認識でAI番頭をご利用いただくのを推奨しています

- ①まず自社の**契約書や文書データ、検索した際にデータを引っ張りたいデータファイルを根こそぎAI番頭へドラッグ&ドロップで放り込む！**
- ②そうするとチャット形式で、質問をした際に格納した「契約書」や「文書検索」に紐づくような質問や内容であれば、参照しにいて検索・表示してくれる
- ③あくまで最新のAIチャットサービスのような「リアルタイム性」ではなく、**「過去、自社が使用した契約書や文書データについてのナレッジ蓄積ツール」という位置づけで、使う**

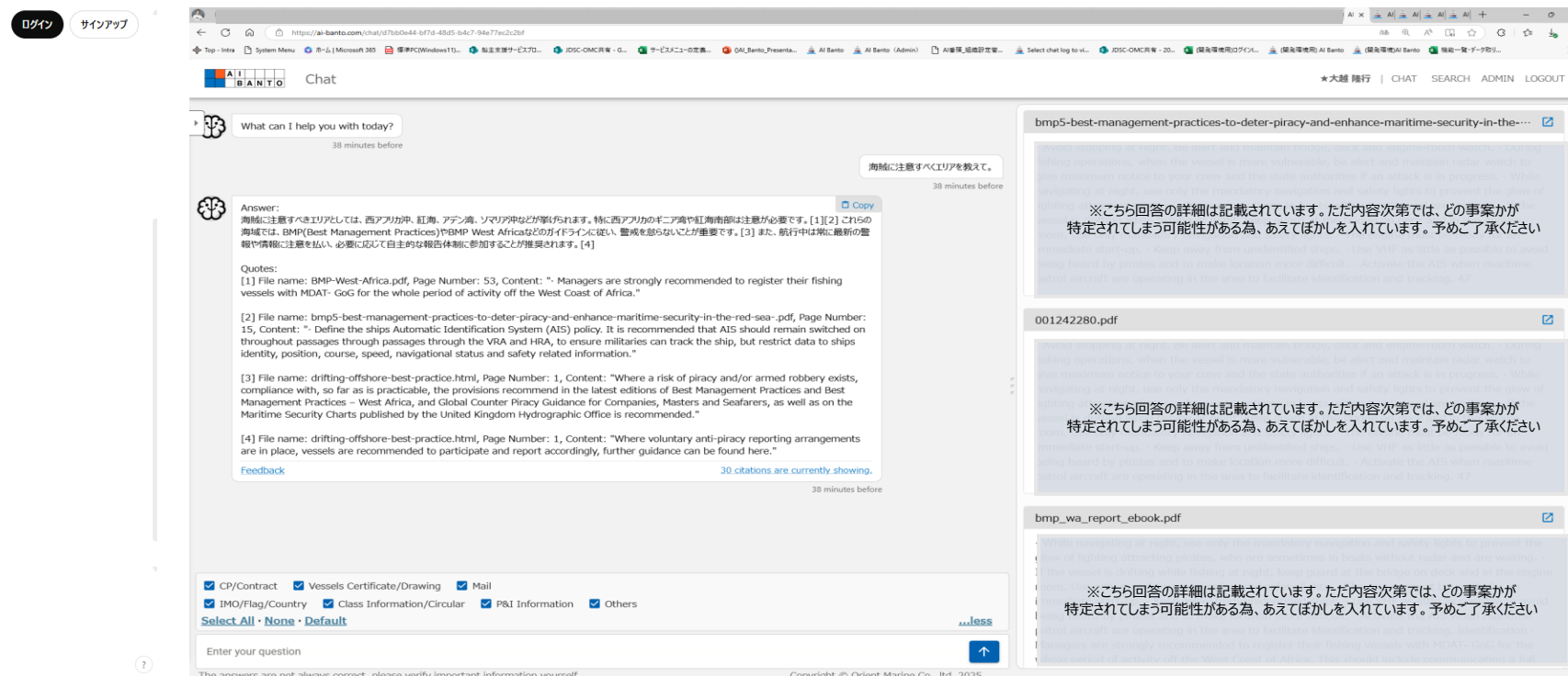
(2) 他社サービスとの用途の違い



(2) 他社サービスとの用途の違い（代表例：ChatGPTとの違い）



非常によく比較対象にされますが、AI番頭とChatGPTでは「特性」や「用途」が明確に異なります。
主な特徴を記載しますが、前述でも触れている通り「**AI番頭は、あくまで海運業務に特化した文書検索サービス**」。
一方のChatGPTは、バージョンによって多少の差はあれど、「リアルタイム性」が高く、「業種関係なく広範囲の情報をサーチし、回答してもらえる」のが特徴です。



- ①質問をしてから返答までのスピードが速い
- ②リアルタイム性が高い
- ③過去、最新含めて情報鮮度が高い
- ④より広範囲で探索し、相応しい内容で教えてくれる
- ⑤当たり障りない返答をしてくれる
- ⑥ジャンルに偏りがなく、全業種対応
(その代わり回答精度が浅く広く、という可能性あり)



- ①海運業務に特化している
- ②あくまで取り込んだデータに基づいて回答をする
- ③契約書・文書検索サービスである
- ④PDF・Excel・Word・msgファイルが格納可能
- ⑤過去の契約書や文書ファイルなど探す手間が不要
- ⑥契約書や文書ファイルなどに書かれた内容を回答してくれる
- ⑦社内メンバーの習熟度に関係なく、ナレッジが継承される
- ⑧利用企業固有の情報 + AI番頭が持っている共通データ
(Common) が参照可能*1 その為、回答内容の粒度がかなり細かく、深いところまで可能

*1：次ページにて解説

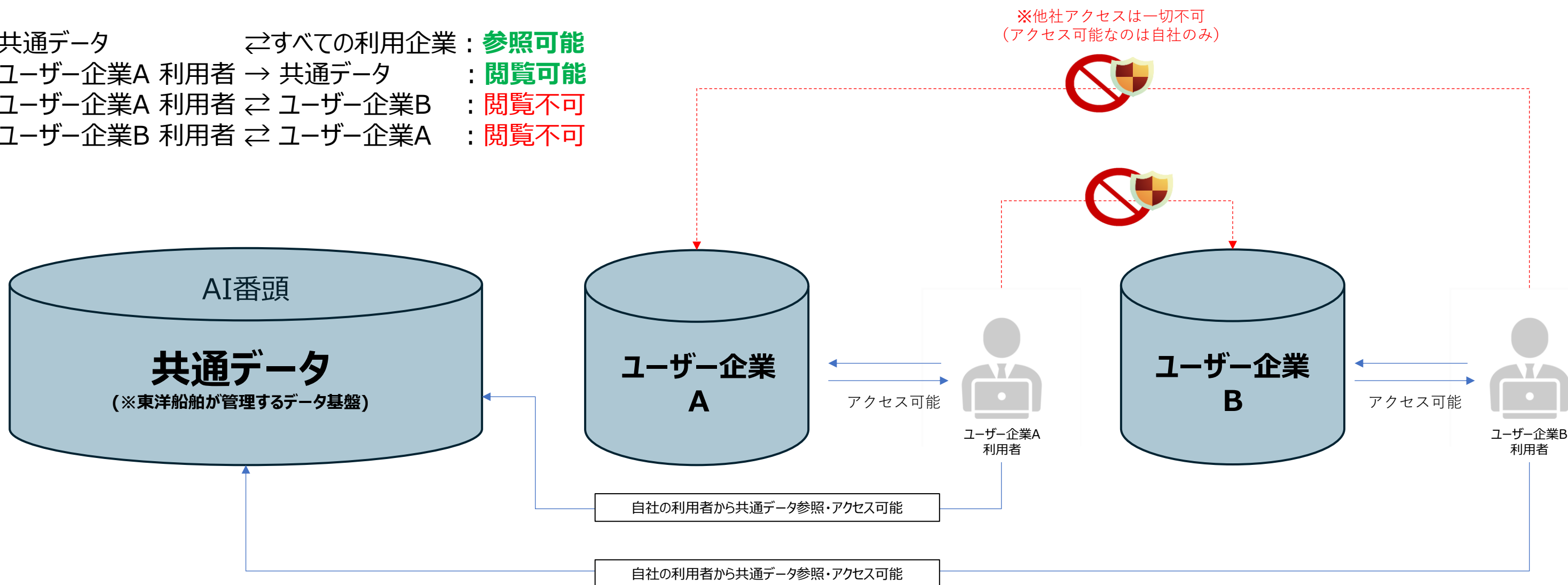
※AI番頭はあくまで御社の「契約書」「文書データやその他のファイル」など、これまで自分で調べる・誰かに聞くなどしてきた業務を、代替するためにご利用いただくサービスです。

(2) 他社サービスとの用途の違い（共通データ：Commonとは？）

ポイント

AI番頭には、当社が提供・管理する「共通データ：Common」という全ての利用ユーザー企業さまが参照できる「共通データ」があります。この共通データは、どの利用企業さまでも参照可能です。
 自社情報 + 当社提供の共通データの2軸で、情報を参照・収集することが可能です。
 （※貴社のデータは貴社のみがアクセス可能です）

共通データ ⇔ すべての利用企業：参照可能
 ユーザー企業A 利用者 → 共通データ：閲覧可能
 ユーザー企業A 利用者 ⇔ ユーザー企業B：閲覧不可
 ユーザー企業B 利用者 ⇔ ユーザー企業A：閲覧不可



(3) 推奨の使い方とは？

		A	I						
			B	A	N	T	O		

(3) 推奨の使い方とは？

(1) トライアル又は有償ご利用前にShip(船名)登録を済ませておく (※こちら弊社にて事前登録)

弊社側にて作業

こちら(1)については、弊社側での登録作業となります為、予め御社で登録したいShip(船名)は可能な限りすべてご情報を弊社までお知らせください(※弊社指定フォーマットへご記入頂く形となります)

(2) アップロードするファイル名には必ず該当する船名を入れて下さい

皆さまへのお願い

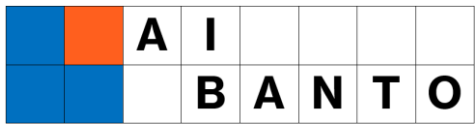
上記(1)で記載している通り、ファイルアップロードした際に、自動で紐づけを行ってくれる機能がAI番頭にはついていますが、但し、その自動紐づけをさせるためには、ファイル名に該当となるShip(船名)を記載いただく必要がございます。その為、必ずファイル名にShip(船名)を入れましょう！

(3) 読み込ませたいファイルは、日常的に使用頻度が高いファイルから たまに確認するファイルまで、可能な限りすべてを取り込む

皆さまへのお願い

こちらAI番頭にアップロードするファイルは、ぜひ可能な限り必要だと感じるファイルは全て格納ください。日常業務はもちろん、たまにしか確認しないファイルに至るまで、基本的に今まで誰かに聞いたり確認したりしていたことをすべてAI番頭へ代替させる、という位置づけで捉えていただけるとよろしいかと思います。

※(1)につきましては、弊社側で事前登録・作業となりますので、予め弊社指定フォーマットへご情報をご記入の上、弊社にお送りください



(3) 推奨の使い方とは？

STEP1) まずファイルをアップする

“ABC MARINE”という船に関するファイルをアップロードしてみましょう！

Home > File Upload

Start typing to filter...

AIB

File upload

File edit

File history

Users

Ships + Add

Ship organization mappings + Add

Organizations + Add

Roles + Add

Synonyms + Add

Chat logs

Chat usage

Search logs

Answer feedback logs

File Upload

This screen allows you to upload files that will serve as data sources. [more...](#)

FILENAME

SIZE

ORGANIZATION

SHIP

TAG

ROLES

PDF・Excel・Word・msgファイル対応
(※下記、一例としてPDFファイルを一旦入れてみます)

ABC
MARINE_
(2025033
1).pdf

DRAG AND DROP FILES

or [click here](#) to select files.

Accepted extensions are .pdf .txt .docx .xlsx

ここは要注意

ファイルをアップロードする際、ファイルアップする前にファイル名に該当させたいShip(船)が入っているかをご確認ください。
もし入っていない場合は、ファイル名に該当させたい船名を入れましょう！
(※アップするファイル名には、必ず紐づけたい船名を入れてください)

Copyright © Orient Marine Co., Ltd. 2025.

© 2024 ORIENT MARINE CO., LTD.

(3) 推奨の使い方とは？

STEP2) アップロード出来たらファイルがちゃんと該当する船と紐づいているかを確認する
“ABC MARINE”文言が入ったファイルがちゃんとShip(船名)と紐づいているか？を確認しましょう！

Home > File Upload

Start typing to filter...

AIB

File upload

File edit

File history

Users

Ships + Add

Ship organization mappings + Add

Organizations + Add

Roles + Add

Synonyms + Add

Chat logs

Chat usage

Search logs

Answer feedback logs

File Upload

This screen allows you to upload files that will serve as data sources. [more...](#)

☐
☒

FILENAME

SIZE

ORGANIZATION

SHIP

TAG

ROLES

☐
☒

ABC MARINE (20250331).pdf

235 kB

OMC

ABC MARINE

CP

Everyone

Step1

ファイルがアップされていることをまず確認しましょう！

Step2

アップされたファイルが上記、紐づいてほしいShip(船名)にちゃんと連動されているかを確認しましょう！

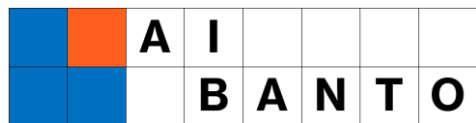
ご注意とお願い

ファイル名には、必ずShip(船名)を入れるようにしてください。

今回の例では“ABC MARINE”（該当する船名）がファイル名に入っていればOKです。

(※ここで紐づいていないと、あとから編集しないといけない為、最初から紐づく状態にしておくことが重要です)

© 2024 ORIENT MARINE CO., LTD.



(3) 推奨の使い方とは？

STEP3) File Edit画面でアップしたファイルの編集や再確認が可能です

“ABC MARINE”文言が入ったファイルがちゃんとShip(船名)と紐づいているか？

また何も船名を入れずにファイルアップしたファイルはどうになってしまうのか？も併せて確認してみましょう！

Home > File Edit

Start typing to filter...

AIB

File upload

File edit

File history

Users

Ships + Add

Ship organization mappings + Add

Organizations + Add

Roles + Add

Synonyms + Add

Chat logs

Chat usage

Search logs

Answer feedback logs

File Edit

This screen allows you to edit information for previously uploaded files.
On this screen, you can:
Modify file-related information such as associated ship, data source, and role.
Edit the extracted text content from documents like PDFs or Excel files.
Delete uploaded files if necessary.

Please note the following:
Any changes made will not be applied until you click the Save button in the top right corner.
Ensure all information is accurate before saving your changes.
If you encounter any issues while editing, please contact the system administrator for assistance.

Use this screen to keep your file information up-to-date and maintain accurate records in the system. [...less](#)

2 時間前 1 file completed.

VIEW ×

↓

Filename

Organization

Ship

Tag

Roles

Updated

Created

FILENAME

ORGANIZATION

SHIP

TAG

ROLES

UPDATED

CREATED

ABC MARINE_20250331.xlsx

OMC

ABC MARINE

CP

Everyone

aib_dev@aibanto.com (Auth0)

aib_dev@aibanto.com (Auth0)

ABC MARINE_20250331.msg (メール①)

OMC

ABC MARINE

Mail

Everyone

To: Anraku@mitsui.com (receive mail)

To: Anraku@mitsui.com (receive mail)

ABC MARINE_20250331.msg (メール②)

OMC

ABC MARINE

Mail

Everyone

To: Anraku@mitsui.com (receive mail)

To: Anraku@mitsui.com (receive mail)

ABC MARINE_20250131 (契約関連).pdf

OMC

ABC MARINE

Other contract

Everyone

To: Anraku@mitsui.com (receive mail)

To: Anraku@mitsui.com (receive mail)

一般情報.docx

common

common

Everyone

To: Anraku@mitsui.com (receive mail)

To: Anraku@mitsui.com (receive mail)

※1

※1

何もファイル名に記載がないと、“common” へ振り分けられます (※1)

保存する時は“SAVE”をクリック。

何もファイル名に記載がないと、ORGANIZATION(組織)・SHIP(船名)の箇所は “common” へ振り分けられます (上記 ※1)
そして、commonではなく“ABC MARINE”が正しい振り分け先にしたい、ということであれば、「ORGANIZATION」をまず自社の組織名へ変更し、その上で、「SHIP」のフラグから “ABC MARINE” を選択することで、“ABC MARINEのデータ” として読み込ませることが可能になります。

また、このFile Edit画面では、アップしたファイルが正しく紐づいていなかったり、ORGANIZATION(組織)・SHIP(船名)などを適切な項目へ編集したい時などに、お役立ていただけます。

(1) 単語だけはNG。5W1Hを意識しましょう

NG例：契約書 ←これだけを記載して質問するのは本来得たい情報は得られません

OK例：〇〇社と締結したCPについて、締結日はいつになっている？ ←得たい情報が明確な為回答も明確
(①いつ？②どこで？③誰が？④何を？⑤なぜ？⑥どのように？など、をより鮮明に聞きましょう！)

(2) 用途を割り切って使う

CPならCPだけに✓を付けてトライ、メールならメールだけに✓というように、まずはフォーカスしてちゃんとデータが出てくるか、ちゃんと得たい情報が得られたかを、ご自身で試してみましょう！

(※どの情報元かが分からないor全データ対象であれば、全てのチェックボックスに✓つけて検索しましょう)

(3) チャットは複数回やり取りする

チャットでのやり取りを重ねること毎で得たい情報が得られる傾向があります。

それは、下記(2)でも記載している通り、得たい情報を引き出すには、質問のさせ方にも工夫が必要だからです。

(4) AI番頭を使いこなすコツとは？

(4) AI番頭を使いこなすコツとは？

AI番頭を使いこなす上で、「質問のコツ」を、覚えておくにより使いこなせますので、ぜひチャレンジしてみましょう！
質問のコツは幾つかありますが、今回は以下 2 つをご紹介します！！

1. 具体的な質問をする

より具体的な質問をするほど、ユーザーの望む回答を得やすくなります。

例えば、御社の所有船が「Direct Reduced Iron (DRI)」の積載依頼を受け取ったとします。ここで知りたいことは何でしょうか？

DRIの性質、IMSBC CODE上の分類、CP上の規定、DRI積載時の注意事項…などなど、色々なことが考えられます。

ここで単に「DRI」と質問しても、AI番頭は最もDRIに関連性が高いと判断した情報を回答しますが、これは広い範囲の情報になりがちです。

[ここでポイント]

ここで、「**DRI輸送の注意点は？**」と質問した場合、より詳細な回答を返すことができます。

なお、別の質問の仕方で、「**DRI 輸送 注意点**」のようなスペースを入れて、左記のように単語の連続でも大丈夫です。

2. 単語を言い換えてみる

皆さまの質問にAI番頭が回答しなかった場合、質問の中の単語を言い換えることで適切な回答を返す場合があります。

以下が単語の言い換えの例です。

[ここでポイント]

1. 略称→正式名称

例) PO=**Purchase Option**

DRI=**Direct Reduced Iron** など

2. 英語⇔日本語

例) 返船 = **Redelivery**

BL = **船荷証券**

バンカー = **bunker=補油** など

3. 他の単語への言い換え 例) Scrubber = **EGCS**

		A	I				
			B	A	N	T	O

(4) 3.用途を割り切って聞く：ピンポイントで聞きたい時（※色々聞かない）



特定の船のCPに記載してある「何かを調べたい時」例えば「用船者へHold Cleaning手当を請求するとき」あれっっていくらだっけ？が簡単に調べられる。（※日常的に発生する「あれ？あの件なんだっけ？」となるようなケース）

AI番頭からの回答

XXX（船名）のホールドクリーニング手当は、清掃の種類によって異なります。簡単な掃除のみの場合は1ホールドあたり300ドル、洗浄と乾燥を含む場合は400ドル、ライムコーティングまたは除去の場合は350ドルです。[1]また、最後の航海で大量のダンネージが船内に残る場合MARPOLの承認を条件に1,300ドルの一括支払いがあります。[2]

投げ掛けた質問

XXX（船名）のHold Cleaning手当は何ドル？

東洋_システム管理（大船） | CHAT SEARCH ADMIN LOGOUT

Charter Party.PDF

The allowance for such extra works to be paid by the Charterers to the Owners in accordance with following rate: **Intermediate hold cleaning by crew** - Sweeping only including damage disposal US\$300/hold - Sweeping, washing and dry up including damage disposal US\$350/hold - Lime-coating/removal of holds US\$350/hold, rest of the work US\$400/hold. If any, to be mutually agreed between the Owners and the Charterers. Cost of fresh water for washing down of holds to be for Charterers account. Clause 70. Cargo Separation

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

Charter Party.PDF

Cost of fresh water for washing down of holds to be for Charterers account. Clause 70. Cargo Separation Charterers have the option to install artificial separations for the purpose of separating different grades of cargo. All associated costs shall be for Charterers account. Work to be performed by crew shall remain the responsibility of the Charterers. No welding to be done on tank tops where fuel tanks are located. 25

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

Charter Party.PDF

inspection/survey prior to loading at any load port because of unusual rust and/or unusual rust scale, lack of maintenance or, where the Vessels crew has undertaken to clean cargo holds at Charterers request and as a result of the crews negligence in performing the cleaning operations, the Vessel fails to pass a cargo hold inspection/survey by reason of not meeting the condition to load the Charterers intended cargo, the Vessel shall be placed off hire and the costs to be for Charterers account. If the Vessel fails to pass subsequent cargo hold inspection/survey due to cargo residue, fire residue and/or the Charterers previous voyages not caused by lack of maintenance or as a result of the crews negligence in performing agreed cleaning operations, the Vessel shall not be placed off hire and the costs to be for Charterers account.

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

Charter Party.PDF

The allowance for such extra works to be paid by the Charterers to the Owners in accordance with following rate: **Intermediate hold cleaning by crew** - Sweeping only including damage disposal US\$300/hold - Sweeping, washing and dry up including damage disposal US\$350/hold - Lime-coating/removal of holds US\$350/hold, rest of the work US\$400/hold. If any, to be mutually agreed between the Owners and the Charterers. Cost of fresh water for washing down of holds to be for Charterers account. Clause 70. Cargo Separation

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

Charter Party.PDF

Cost of fresh water for washing down of holds to be for Charterers account. Clause 70. Cargo Separation Charterers have the option to install artificial separations for the purpose of separating different grades of cargo. All associated costs shall be for Charterers account. Work to be performed by crew shall remain the responsibility of the Charterers. No welding to be done on tank tops where fuel tanks are located. 25

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

Charter Party.PDF

inspection/survey prior to loading at any load port because of unusual rust and/or unusual rust scale, lack of maintenance or, where the Vessels crew has undertaken to clean cargo holds at Charterers request and as a result of the crews negligence in performing the cleaning operations, the Vessel fails to pass a cargo hold inspection/survey by reason of not meeting the condition to load the Charterers intended cargo, the Vessel shall be placed off hire and the costs to be for Charterers account. If the Vessel fails to pass subsequent cargo hold inspection/survey due to cargo residue, fire residue and/or the Charterers previous voyages not caused by lack of maintenance or as a result of the crews negligence in performing agreed cleaning operations, the Vessel shall not be placed off hire and the costs to be for Charterers account.

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

☒ CP/Contract

☐ Vessels Certificate/Drawing

☐ Mail

☐ IMO/Flag/Country

☐ Class Information/Circular

☐ P&I Information

☐ Others

Select All

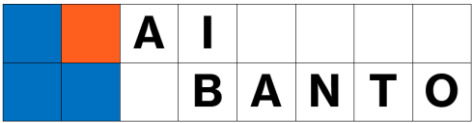
None

Default

Enter your question

17

© 2024 ORIENT MARINE CO., LTD.



(4) 3.用途を割り切って聞く：包括的に聞きたい時に有効



「複数の船にまたがってCPを調べたい時」の事例。
「Hold Cleaning手当の設定事例」ってどのくらいなんだろう？と調べたい・確認したい時

AI BANTO Chat

What can I help you with today?
1 minute before

AI番頭からの回答

セメント積載後のホールドクリーニング手当の金額は、文書によって異なります。金額は250ドルから1,000ドルの範囲で、ホールド1つあたりの金額が記載されています。多くの文書では300ドルから750ドルの間の金額が示されています。具体的な金額は、船舶や契約条件によって異なるようです。[1][2][3][4][5]

TM LUSTROUS_CP.pdf

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

Charter Party.pdf

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

Charter Party.PDF

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

SOUTHERN CROSS_CR.pdf

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

GEIYO K CP.pdf

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

投げ掛けた質問

Hold Cleaning手当の金額を教えて

1 minute before

5 citations are currently showing.

Just now

TM LUSTROUS_CP.pdf

FIRST ORIGINAL The Charterers are permitted to load maximum two (2) cargoes of Bagged Cement, Cement in Bulk or Cement Clinker per year which shall not be consecutive voyages and shall not be last voyage before redelivery. If Cement or Cement Clinker is loaded, the Charterers thoroughly clean the Vessels hold to the Masters satisfaction at the Charterers time and expense. The Charterers may request the Vessels crew to perform hold cleaning paying lumpsum bonus US\$750 per hold in addition to regular intermediate hold cleaning fee subject to port authority, local regulations and weather permit. The Charterers shall ensure that the Vessels crew are adequately instructed and supervised during the application process.

Charter Party.pdf

FIRST ORIGINAL thoroughly clean the Vessels hold to the Masters satisfaction at the Charterers time and expense. The Charterers may request the Vessels crew to perform hold cleaning paying lumpsum bonus US\$750 per hold in addition to regular intermediate hold cleaning fee subject to port authority, local regulations and weather permit. The Charterers shall ensure that the Vessels crew are adequately instructed and supervised during the application process.

Charter Party.PDF

Cleaning for Bagged Cement/ Cement in bulk/Cement Clinker US\$ 300.00 per hold Cleaning for pet coke US\$ 250.00 per hold The Charterers shall remain responsible for all costs and time, including deviation, if any, associated with the removal of cargo, related residues and/or non-washing water and/or chemicals and/or other cargo residues from the hold. The Charterers shall ensure that the Vessels crew are adequately instructed and supervised during the application process.

SOUTHERN CROSS_CR.pdf

ORIGINAL Usual hold preparation/cleaning, Charterers to remunerate crew with US\$450 per hold per each operation of coating and/or removal. (4) Charterers have liberty of carrying max one (1) cargo of cement or cement clinker per each year of charter if exercised on following conditions: (A) Charterers undertake to use the least number of hold openings for loading and unloading of cargo. (B) Charterers shall ensure that the vessel is equipped with adequate facilities for the safe and efficient handling of cargo. (C) Charterers shall ensure that the vessel is equipped with adequate facilities for the safe and efficient handling of cargo. (D) Charterers shall ensure that the vessel is equipped with adequate facilities for the safe and efficient handling of cargo.

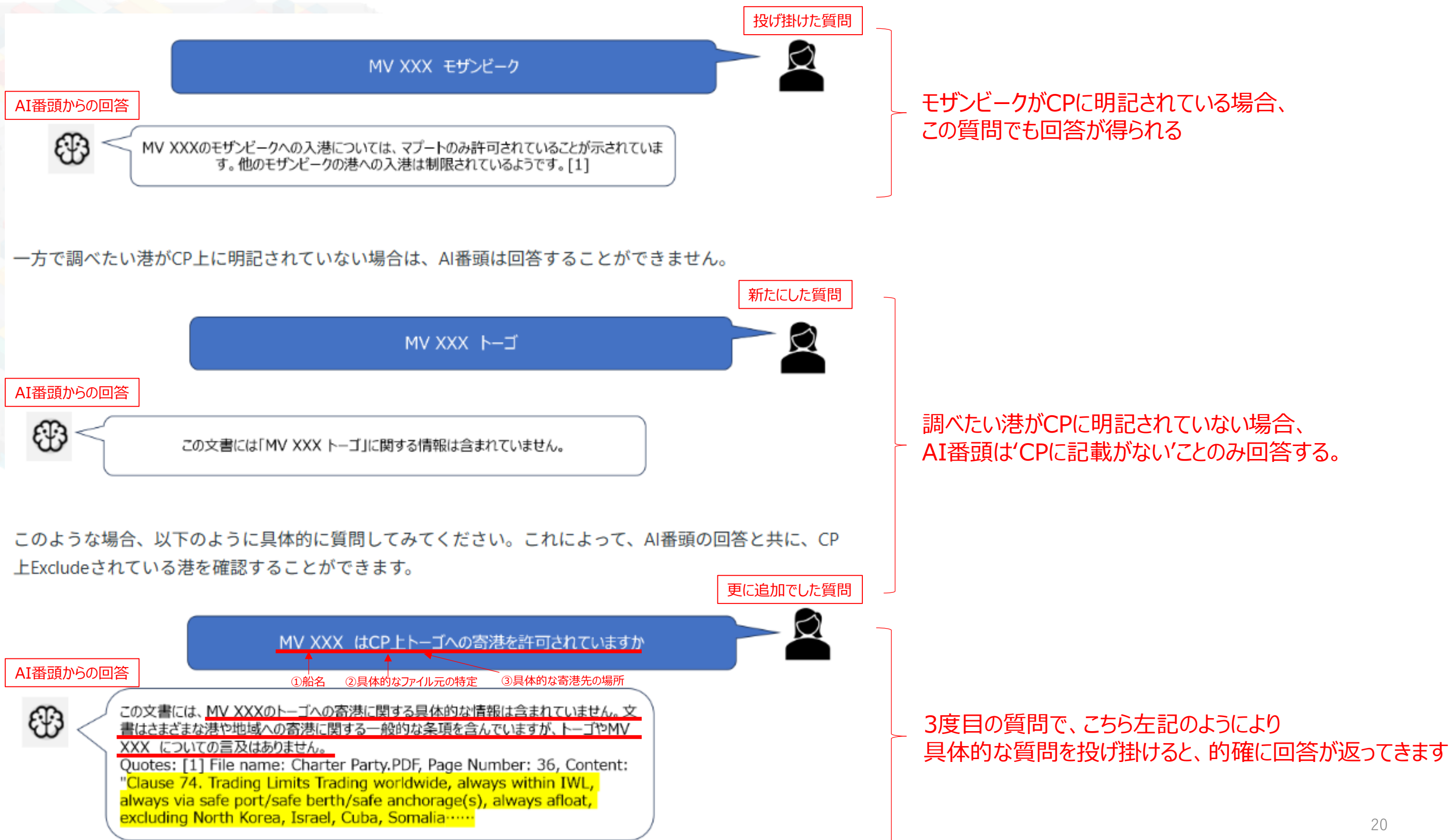
GEIYO K CP.pdf

Charterers shall pay a special holds cleaning allowance after carriage of salt/sulphur/bulk cement/cement clinker/petcoke/bauxite at the rate of US\$400 per hold in addition to usual crew bonus. In case of salt and sulphur above amount includes lime coating removal. Scrap will loading charges.

(5) 用途を割り切って使う (CP利活用 編)

(5) 利活用のコツ（寄港できるか否かをCPで調べたい 編）

例えば、「ある船が特定の港に寄港できるかどうか？」CPを調べたい場合、を想定します。
（※あくまでも1回ではなく、複数回質問して、具体的に知りたい・得たい要素を質問に盛り込みましょう）



(6) 利活用のコツ（上手い聞き方 編）

(6) 利活用のコツ（チャットでの聞き方は的確に 編）

下記、上の①の聞き方は、いっけん分かり易い質問に見えますが、この粒度だと回答がぼんやりしています。一方、下の②の聞き方では具体性のある回答が得られているのが分かります。
 （※ 単語だけではなく、単語 + 得たい回答がなんなのか？ を、より具体的に投げ掛けてあげましょう）

Chat
 東洋システム管理（大塚） | CHAT SEARCH ADMIN LOGOUT

What can I help you with today?
 49 minutes before

AI番頭からの回答
 Answer:
 この質問に対する直接の回答は文書に含まれません。プロペラにロープの絡まりに関する具体的な責任については、言及されていません。一般的に、パイロットの過失による損害については、船主が第三者に対して責任を負う可能性が高いですが、パイロット自身や水先人協会に対する船主の求償は困難であることが示唆されています。[1][2]
 ※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください
 4 citations are available.

投げ掛けた質問①
プロペラにロープが絡まった場合の責任は誰にありますか
 ↑ ややぼんやりとした質問

Feedback

AI番頭からの回答
 Answer:
 この文書には、プロペラにロープが絡まった場合の具体的な責任の所在については明確な記述がありません。ただし、一般的には以下のように考えられます。航行に関する事項については、通常船主が責任を負います。[1] [2] しかし、ロープの管理や使用に関しては用船者側の責任となる可能性もあります。[3] 事故の具体的な状況によって、責任の所在は変わる可能性があります。第三者への損害については、多くの場合船主が責任を負うこととなりますが、用船者に求償できる場合もあります。[4] [5] したがって、プロペラのロープ絡まりの責任については、事故の詳細な状況を踏まえて判断する必要があります。
 Quotes:
 [1] File name: EVER CONFORM_CP(Searchable).pdf, Page Number: 13, Content: "The Vessel to assist with navigation shall be engaged as agents of the Owners who, for the purposes of this Charter Party, shall remain responsible for the due performance thereof."
 [2] File name: GREEN CELEBRITY_CP.pdf, Page Number: 5, Content: "The Vessel to assist with navigation shall be engaged as agents of the Owners who, for the purposes of this Charter Party, shall remain responsible for the due performance thereof. Nothing contained in this Charter Party shall be construed as a demise of the Vessel to the Charterers and the Owners remain responsible for the navigation thereof at all times."
 [3] File name: Charter Party.pdf, Page Number: 9, Content: "The Owners shall have a lien on the Charterers goods and containers and upon all sub-freights and/or sub-hire for unpaid charter hire, unremitted Charterers expenses initially paid by the Owners and contributions in general average property due."
 ※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください
 [4] File name: No.5990 Charter Party.pdf, Page Number: 28, Content: "Unless caused by the act or neglect of Charterers or their servants, Owners shall be liable for and shall handle, without the involvement of the Charterer, any and all third party claims whether or not such claims are during the charter party period or after expiration of the charter."
 [5] File name: MY AUDREY SW_CLIPPER_CP DD 20TH MAY 2024 RIDER CLAUSES.pdf, Page Number: 6, Content: "The Charterers absorb full responsibility for all shortage and/or over carriage and/or damage claims from third parties except for arising out of unseaworthiness and/or error or fault in navigation or management of the Vessel."
 6 citations are available.

投げ掛けた質問②
プロペラにロープが絡まった場合の責任は船主と用船者どちらにありますか？
 ↑ どんな回答が得たいかを明確に記載している質問（事象 + 誰の？という具合に明記されている）

(6) 利活用のコツ（船名に関する事案は必ず船名を明記！ 編）

より具体的に「船名を入力」して聞くことで、何か関連するCIsが無いか調べられる。

固有の事案で何かを知りたい時、例えば一例として「**具体的に対象の船名を入れて、得たい回答・情報を聞いてあげる必要**」があります。

（注意点：固有の事案で何か知りたい時は、必ず「**該当する船名を指定**」してあげた上で、質問をする）

What can I help you with today?

20 minutes before

AI番頭からの回答

こちらには船名が入っています
(※どの船なのか特定されてしまう為、ぼかしを入れています)

Answer:

この文書には、GREEN GEにおいてプロペラにロープが絡まった場合の具体的な記述はありません。しかし、一般的に船舶の機器の不具合や事故によって船舶が完全に稼働できない場合はオフハイアとなる可能性が高いです。文書には、様々な理由でオフハイアとなる状況が記載されていますが、プロペラへのロープ絡みについての明確な言及はありません。

Quotes:

[1] File name: Charter Party.PDF, Page Number: 3, Content: "grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost and all direct expenses caused thereby to be for Owners account."

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

[2] File name: Charter Party.PDF, Page Number: 3, Content: "defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire."

[3] File name: Charter Party.PDF, Page Number: 46, Content: "Clause 92. Termination. In the event that the Vessel is off-hire for any reason for any period (excluding any period of off-hire in respect of periodical drydocking) in excess of seventy-five (75) consecutive days or of ninety (90) days in aggregate in any period of twelve (12) consecutive months, the Charterers shall have the option to terminate this Charter Party"

Feedback

こちらには船名が入っています
(※どの船なのか特定されてしまう為、ぼかしを入れています)

投げ掛けた質問①

GREEN GE

において、プロペラにロープが絡まった場合にはOFF-HIREになりますか

AI番頭からの回答

こちらには船名が入っています
(※どの船なのか特定されてしまう為、ぼかしを入れています)

Answer:

GREEN GEにおいて、プロペラにロープが絡まった場合でもOFF-HIREではないと主張できる可能性があるのは、以下のような場合です：

1. スチベドアの過失や乱暴な取り扱いが原因でプロペラにロープが絡まった場合。[1]

2. チャーターパーティーで合意された通常の使用や操作の範囲内で発生した事故である場合。[2]

3. 事故の原因がオーナーの管理下でない外部要因（不可抗力など）による場合。[3]

4. 修理にかかる時間が短く、船舶の稼働に大きな影響を与えない場合。[4]

ただし、具体的な状況によっては、チャーターパーティーの条項や法的解釈に基づいて判断される必要があります。

Quotes:

[1] File name: Charter Party.PDF, Page Number: 4145, Content: "In the event of a breakdown of crane(s) due to stevedores negligence and/or rough handling which is proven by Owners, the vessel to remain on-hire during any time spent for their repair and until cargo work is resumed."

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

[2] File name: Charter Party.PDF, Page Number: 3, Content: "defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire."

[3] File name: Charter Party.PDF, Page Number: 3, Content: "The act of God, enemies, pirates, and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted."

[4] File name: Charter Party.PDF, Page Number: 46, Content: "In the event that the Vessel is off-hire for any reason for any period (excluding any period of off-hire in respect of periodical drydocking) in excess of seventy-five (75) consecutive days or of ninety (90) days in aggregate in any period of twelve (12) consecutive months, the Charterers shall have the option to terminate this Charter Party"

Feedback

9 citations are currently showing.

9 minutes before

こちらには船名が入っています
(※どの船なのか特定されてしまう為、ぼかしを入れています)

投げ掛けた質問②

GREEN GE

において、プロペラにロープが絡まった場合にOFF-HIREではないと主張できるのはどのような場合ですか

23

© 2024 ORIENT MARINE CO., LTD.

(6) 利活用のコツ（詳細な情報を知りたい時は具体的に 編）

下記のように、一見いつも通りに見える聞き方ですが、実は①シチュエーション ②状況 ③判断の有無 という具合に大きく3つの要素を盛り込んで聞いています。このような聞き方・質問のように、より詳細・具体的な状況を入れることで、自分が知りたい情報が得ることができます。（※より正確な答えを得たい場合、どのようなシチュエーションなのか？までを具体的に記述してみましょう！）

What can I help you with today?

1 hour before

AI番頭からの回答

Answer:

用船者が責任を負うケースとしては、主に以下のようなものが考えられます:

1. 用船契約で、航海中の障害物回避に関する責任を用船者が負うと明記されている場合。
2. 用船者が指定した不安全な航路を船舶が航行していた場合。
3. 用船者が積み荷に関連して海に投棄したロープが原因であった場合。
4. 用船者が航路選択や運航に不当に介入し、結果としてロープに絡まる事故が発生した場合。

ただし、通常の航海中に遭遇する一般的な海上の障害物については、船舶の安全な運航責任は船主側にあると考えられるため、用船者の責任となるケースは限定的です。[1][2]

具体的な状況や契約内容によって責任の所在は変わる可能性があるため、個別の事例ごとに慎重に判断する必要があります。

Quotes:

[1] File name: charterers-liability-for-damage-to-vessels.html, Page Number: 1, Content: "The standard P&I cover for charterers reflects the fact that many times charterers are exposed to the same risks as shipowners are. It is, however, well known that charterers are exposed more often to some liabilities and less often to others. The risks in each specific case must be assessed in relation to the particular circumstances and applicable law." [2] File name: charterers-liability-for-damage-to-vessels.html, Page Number: 1, Content: "Charter party clauses often provide that charterers have responsibility for loading, stowage, tally, or discharge of cargo and that they will be liable for any loss or damage caused to the vessel as a consequence."

Feedback

4 citations are currently showing.

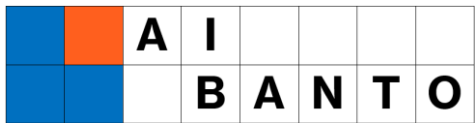
投げ掛けた質問①

船が航海中に、海に漂っていたロープがプロペラに絡まりました。この時に用船者責任となるのはどのようなケースですか

①シチュエーション ②状況 ③判断の有無

Just now

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください



(6) 利活用のコツ（1回ではなく重ねて会話をする 編）

例）「中国へ寄港するという状況」を題材に、下記ご覧ください。コツとしては、Chatを重ねることにより良い回答が得られるという事例になります。
（※1回で完璧な回答が返ってくる、というよりも、連続して何度か得たい情報が得られるまで何度も対話を重ねてみましょう！）

34 minutes before

投げ掛けた質問

中国へ寄港する際に注意すべきことは何ですか？

AI番頭からの回答

Answer :
中国へ寄港する際には以下の点に注意すべきです :

1. 乗組員の健康管理を徹底し、発熱や呼吸器症状がある場合は直ちに報告すること。[1]

2. 個人の衛生管理を徹底し、マスクの着用、頻繁な手洗い、生肉を避けるなど注意すること。[2]

3. 可能な限り乗組員の上陸を避け、陸上の人との接触を最小限に抑えること。[3]

4. 船内の消毒や換気を強化し、特に共用部分の清掃を徹底すること。[4]

5. 港での滞在中は甲板や出入口を照明で明るく照らし、不審者の侵入を防ぐこと。[5]

6. 現地の最新の規制や要件について、到着前に代理店や港湾当局に確認すること。[6]
Quotes:
[1] File name: Oasis-PI-Services-Company-Limited-Circular-No 2002.pdf, Page Number: 4, Content: "If any crewmember on board has visited Wuhan or made close physical contact with anyone from Wuhan in the past month, pay close attention to his health condition and report immediately if any abnormalities are found."
[2] File name: Oasis-PI-Services-Company-Limited-Circular-No 2002.pdf, Page Number: 5, Content: "wearing masks and wearing them properly whenever it is practical, particularly when the ship is at berth, - washing hand more frequently with detergents, - cooking food properly and avoiding eating raw meat,"
[3] File name: Oasis-PI-Services-Company-Limited-Circular-No 2002.pdf, Page Number: 5, Content: "avoiding contact with people from shore and to wear a mask when doing so,"
[4] File name: PORT-CIRCULAR-No_17-OF-2020-EXTENSION-OF-PRECAUTIONARY-MEASURES-ON-BOARD-FERRIES.pdf, Page Number: 3, Content: "Ferry operators have also stepped up their cleaning and disinfection regime on board the ferries, especially in common or public areas, to help prevent the widespread transmission of COVID-19."
[5] File name: 10109.pdf, Page Number: 2, Content: "Turn on all deck lights and arrange cargo lights outboard at night;"
[6] File name: handling-covid-19-positive-crew-cases-china.html, Page Number: 1, Content: "We strongly recommend that masters, well in advance of arriving at any Chinese port, seek guidance from local port authorities and ships' agents on any restrictions and other preventive measures currently in force."
Feedback 30 citations are available

最初の質問に加え、追加でした質問

中国に寄港する際、COVID-19関連以外で注意すべきことは何ですか？

AI番頭からの回答

Answer :
中国へ寄港する際、COVID-19関連以外で以下の点に注意すべきです :

1. 薬物密輸防止のため、港での滞在中は甲板や出入口を照明で明るくし、不審者の侵入を防ぐこと。[1] [2]

2. 船舶や貨物の安全を確保するため、アンカーチェーンのカバーを閉じ、デッキ上の備品を固定し、宿泊施設の水密ドアを内側からロックすること。[3]

3. 適切な見張りをを行い、特に霧や夜間はレーダーのガードリングを設定し、宿泊エリアデッキで定期的な安全巡回を実施すること。[4]

4. 不審な船舶が接近した場合、警告信号を鳴らし、船長へ連絡し、必要な対応をとること。[5]

5. 特定の港（例：青島湊）では、入出港前に主機関、操舵機、ボイラーなどの安全管理に特に注意を払うこと。[6]
Quotes:
[1] File name: 10109.pdf, Page Number: 2, Content: "Turn on all deck lights and arrange cargo lights outboard at night;"
[2] File name: FW_ [General Information from UK P&I Club] Advice on Drug Smuggling Prevention in Brazilian Ports.html, Page Number: 1, Content: "Illuminate the deck area, access points, and overside of the vessel while in port or at anchor during hours of darkness."
[3] File name: 10109.pdf, Page Number: 2, Content: "Close the covers of anchor chains after dropping anchor."
[4] File name: 10109.pdf, Page Number: 2, Content: "O.O.W. shall keep proper look-out at all times, and ensure that the accommodation area and on deck to be carried out;"
[5] File name: 10109.pdf, Page Number: 2, Content: "Give warning of whistle signal, call master and make necessary action according to muster list in case suspected thieves boats are found alongside or very close to vessel."
[6] File name: OASIS-CIRCULAR-No 2305.pdf, Page Number: 1, Content: "Local authorities issued a notice to ships via local agents informing ships to focus more on safety management, particularly on main engine, steering engine and boiler etc., which need to be properly tested and checked before entering or leaving the port, to avoid delay to ships schedule due to PSC inspection resulting from mechanical and electrical failures."
Feedback 34 citations are currently showing.

4 minutes before

回答をよくみると、**コロナ禍での情報が記載**が記載されている

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが
特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

一方こちらは、**コロナ後の正常に戻った情勢下での回答**が返答されています。
それは質問で「COVID-19関連以外」と入れた事で、このような回答が得られた。

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが
特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

© 2024 ORIENT MARINE CO., LTD.

4 minutes before

(7) 利活用のコツ (条件比較 編)

(7) 利活用のコツ（条件比較 編）

用船者から何らかの依頼を受けた時に、“他の船はどのような条件で合意したか” は、依頼を検討する際に参考情報の1つです。AI番頭にその質問をすることで、CPを1船1船調べるという手間が大幅に削減されます。

例えば、SLOW STEAMING について質問してみます。

投げ掛けた質問

SLOW STEAMINGを許可している船を教えてください

AI番頭からの回答

以下の船舶でSLOW STEAMINGが許可されています：
MV XXX, MV OOO, GREEN XXX ……

これらの船舶では、燃料節約のために様々な程度のスロースチーミングが許可されています。MCRの10%から85%の範囲で主機関を運転することが可能です。ただし、安全性や機関への悪影響に配慮する必要があります。

こちらでまず知りたい船の情報は適切に回答され、情報収集できた状態

最初の質問に加え、追加でした質問

SLOW STEAMINGを許可する条件について、船ごとでどのような違いがありますか

AI番頭からの回答

SLOW STEAMINGを許可する条件には、船ごとにいくつかの違いがあります：

1. エンジン出力の範囲： - 多くの船舶は50%MCRを最小値としていますが、一部の船舶では30%MCR、35%MCR、または10%MCRまで許可しています。
2. 定期的な高出力運転： - ほとんどの船舶では、毎日1時間程度75-85%MCRでの運転を許可しています。これは排気システムの清掃などのために必要です。
3. 安全性と性能への配慮： - すべての船舶で、安全性と機関への悪影響がないことが条件となっています。また、スロースチーミング後の性能低下を防ぐことも重視されています。
4. 燃料品質への対応： - 一部の船舶では、燃料品質が原因でスロースチーミングに問題が生じた場合、運用を中止する権利を所有者に与えています。
5. ハイリスクエリアでの対応： - 一部の船舶では、ハイリスクエリアではスロースチーミングを適用しないか、武装警備員の乗船を条件としています。
6. 淡水生成への対応： - 低負荷運転時の淡水生成量減少に対し、補充のコストを備船者負担とする船舶もあります。

これらの条件は、船舶の仕様や運航環境、所有者と備船者の合意によって異なることがあります。

最初の質問で回答された内容に加え、質問で「条件比較」をする旨、聞いたことによってより詳細な情報が更にAI番頭側から返ってくる

(8) 利活用のコツ（ベストプラクティス 編）

(8) 利活用のコツ（ベストプラクティスを質問してみる 編）

SMSを見直す時、PSCの準備をする時、新しい規則が施行されたときなど、「〇〇を行う際の正しい手順」について調べる業務をAI番頭に聞いてみましょう。具体的な聞き方としては、「**〇〇のベストプラクティスを教えて**」「**〇〇を行う際の注意点は？**」という具合に質問してみましょう。AI番頭の特性である、「**様々な情報ソースを基に回答する**」が活かされます。

例えば下記、「Enclosed Space への立ち入り」について質問してみます。

15 minutes before

投げ掛けた質問

ENCLOSED SPACEに船員が入る際のベストプラクティスを教えて

16 minutes before

AI番頭からの回答

Answer:

ENCLOSED SPACEに船員が入る際のベストプラクティスは以下の通りです:

1. 立ち入り許可システムを確立し、マスターまたは責任者の許可なしに入室しないこと。[1][2]
2. 適切なリスクアセスメントを実施し、潜在的な危険を特定・対策すること。[3]
3. 十分な換気を行い、有毒ガスや可燃性ガスを除去すること。[4][5]
4. 酸素濃度や有害ガス濃度を測定するため、校正済みの複合ガス検知器を使用すること。[6]
5. 適切な個人防護具(PPE)を着用し、安全ベルトやロープを使用すること。[7]
6. 常時監視員を配置し、緊急時の救助体制を整えること。[8]
7. 定期的な訓練を実施し、乗組員の知識とスキルを向上させること。[9]
8. 変化する状況に注意を払い、必要に応じて作業を中断すること。[10]

これらの手順を徹底することで、ENCLOSED SPACEへの立ち入りに伴うリスクを最小限に抑えることができます。

Copy

21

最初の質問に加え、追加でした質問

ENCLOSED SPACEに船員が立ち入る際の適切なリスクアセスメントについて具体的に教えて

17 minutes before

AI番頭からの回答

Answer:

ENCLOSED SPACEに船員が立ち入る際の適切なリスクアセスメントについて、以下の要点が重要です:

1. 全ての閉鎖区画を特定し、定期的に見直しを行うこと。[1][2]
2. 貨物の種類、換気状況、作業内容、ガス組成、タンクコーティング、隣接区画の状況など、様々な要因を包括的に分析すること。[3]
3. 物理的な構造や設備に起因する危険も考慮に入れること。[4]
4. 作業中に状況が変化する可能性を考慮し、継続的なモニタリングを行うこと。[5]
5. 救助の困難さも考慮し、緊急時の対応策を事前に検討すること。[6]
6. リスクアセスメントの結果に基づき、適切な管理措置を講じること。[7]
7. 陸上作業員や請負業者の立ち入りに関するリスクも評価すること。[8]
8. リスクアセスメントの結果を文書化し、立ち入り許可と共に保管すること。[9]

Copy

(9) 利活用のコツ（メールドラフト機能 編）

(9) 利活用のコツ（こんな使い方まで・・・メールドラフト機能 編）

こんな使い方もできるの・・・？というケースとして、メールなどに記載するドラフト機能などもAI番頭で利活用いただけます。
例えば、「用船者への返答」を考える際などにもお使いいただけます。

例) ある船で、今年3回目となるSaltの積載を依頼された場合の返答をしたい時。
以下のように聞いてみてください。AI番頭がメールの文面を考えてくれます。

MV XXXで今年3度目のSalt積載を依頼されたので、CPに沿って用船者に対して断るメールを英語でドラフトして

投げ掛けた質問



Answer: 以下のように用船者に対して断るメールをドラフトしました:

Dear Charterers,

We regret to inform you that we must decline your request for a 3rd salt cargo loading this year on MV XXX. As per our Charter Party agreement, we are only permitted to load a maximum of two (2) salt cargoes per year. [1] We have already fulfilled this quota for the current year.

Please note that this limitation is in place to protect the vessel's condition and ensure compliance with our contractual obligations. We kindly request that you provide alternative cargo options that align with our Charter Party terms.

We appreciate your understanding in this matter and look forward to continuing our business relationship within the agreed parameters.

Best regards,
[Your Name]
Owners' Representative

AI番頭からの回答



このような形で、AI番頭側からテンプレートのような形でメールのドラフト文まで作ってくれます。

その内容を1つのご参考にしていただけます。

(※あくまで文面のドラフトは、実際に送信する前に、必ずご自身にてご確認ください。意図と異なる表現などがされる可能性があります。)

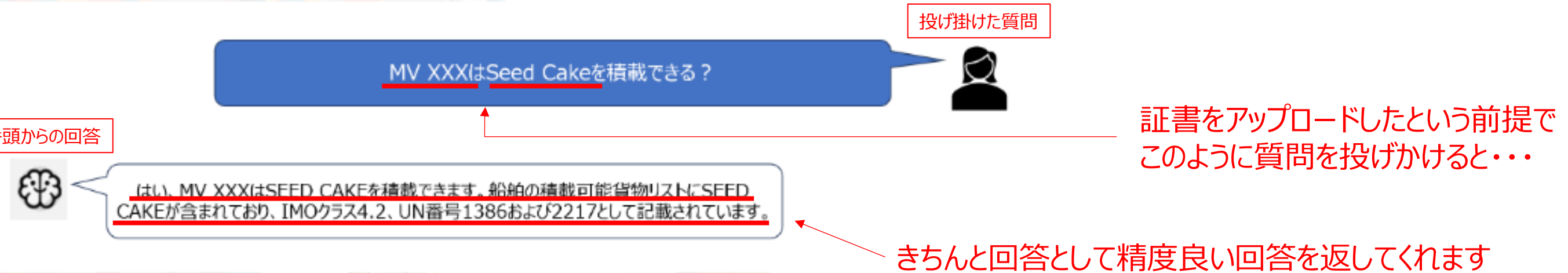


(10) 利活用のコツ (証書の読み込み 編)

(10) 利活用のコツ（証書の読み込み 編）

証書なども、AI番頭へ読み込ませれば、下記のように答えてくれます。

一例として、例えば「**IMSBC証書をAI番頭にアップロードする**」と以下のやり取りができるようになります。



もしAI番頭が意図に反して証書以外をデータソースとして回答してしまう場合、例えばCPからSeed Cakeの積載可否を回答する場合などは一度Chatを新しくした上で、“**Vessels Certificate/Drawing のみにチェック**”を入れて再度質問してみてください。

☐ CP/Contract
 ☒ Vessels Certificate/Drawing
 ☐ Mail

☐ IMO/Flag/Country
 ☐ Class Information/Circular
 ☐ P&I Information
 ☐ Others

[Select All](#) · [None](#) · [Default](#)

※ここはご注意ください※

なお、AI番頭は表形式の読み取りが正確に出来ない場合があります。例えば以下のIMSBC証書の表を読み込ませた場合、積載できるANMONIUM NITRATEの種類を正確に回答できない場合があります。原因としては、表形式の読み取り精度向上があげられていますが、現在対応を検討中です。その為、何かをご判断いただく際にはご自身で証書をご確認いただきますよう、お願い致します。

List of cargoes permitted to be carried.

CARGOES	IMO CLASS	UN NO.	NOTE (See following page)
All cargoes of Group A and Group C	-	-	-
ALUMINA HYDRATE	MHB	-	-
ALUMINIUM NITRATE	5.1	1438	-
AMMONIUM NITRATE	5.1	1942	-
AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER MHB	MHB	-	-
AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER	5.1	2067	-
AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER	9	2071	-

(11) チャットの待ち時間が気になる方はこれ!

(1回1回チャットの待ち時間が長い・・・そんな時はこれ！) *番外編

(11) チャットの待ち時間が気になる方はこれ！（番外編）

チャットでAI番頭で聞きたい・確認したくて質問したいのに、
1回1回、聞くのって面倒だとお感じになったことはありませんか？

Chat

★大越 隆行 | CHAT SEARCH ADMIN LOGOUT

What can I help you with today?

Just now

AI番頭からの回答

Answer:

海賊に注意すべきエリアとしては、西アフリカ沖、紅海、アデン湾、ソマリア沖などが挙げられます。特に西アフリカのギニア湾や紅海南部は注意が必要です。[1][2] これらの海域では、BMP(Best Management Practices)やBMP West Africaなどのガイドラインに従い、警戒を怠らないことが重要です。[3] また、航行中は常に最新の警報や情報に注意を払い、必要に応じて自主的な報告体制に参加することが推奨されます。[4]

Quotes:

[1] File name: BMP-West-Africa.pdf, Page Number: 53, Content: "Managers are strongly recommended to register their fishing vessels with MDAT- GoG for the whole period of activity off the West Coast of Africa."

[2] File name: security-in-the-red-sea-a-is-policy, Page Number: 1, Content: "It is recommended that ships should remain vigilant throughout passages through the VRA and HRA, to ensure militaries can track the ship, but restrict data to ships identity, position, course, speed, navigational status and safety related information."

[3] File name: drifting-offshore-best-practice.html, Page Number: 1, Content: "Where a risk of piracy and/or armed robbery exists, compliance with, so far as is practicable, the provisions recommend in the latest editions of Best Management Practices and Best Management Practices – West Africa, and Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers, as well as on the Maritime Security Charts published by the United Kingdom Hydrographic Office is recommended."

投げ掛けた質問

海賊に注意すべきエリアを教えてください。

Just now

参照元詳細

・ Avoid stopping at night. Be alert and maintain bridge, deck and engine-room watch. ・ During fishing operations, when the vessel is more vulnerable, be alert and maintain radar watch to give maximum notice to your crew and the state authorities if an attack is in progress. ・ While navigating at night, use only the mandatory navigation and safety lights to prevent the glow of lighting attracting pirates, who are sometimes in boats without radar and are waiting. ・ If the engine must be ready for an immediate start-up. ・ Keep away from unidentified ships. ・ Use VHF as little as possible to avoid being heard by pirates and to make location more difficult. ・ Activate the AIS when maritime patrol aircraft are operating in the area to facilitate identification and tracking.

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

参照元詳細

・ Avoid stopping at night. Be alert and maintain bridge, deck and engine-room watch. ・ During fishing operations, when the vessel is more vulnerable, be alert and maintain radar watch to give maximum notice to your crew and the state authorities if an attack is in progress. ・ While navigating at night, use only the mandatory navigation and safety lights to prevent the glow of lighting attracting pirates, who are sometimes in boats without radar and are waiting. ・ If the engine must be ready for an immediate start-up. ・ Keep away from unidentified ships. ・ Use VHF as little as possible to avoid being heard by pirates and to make location more difficult. ・ Activate the AIS when maritime patrol aircraft are operating in the area to facilitate identification and tracking.

※こちら回答の詳細は記載されています。ただ内容次第では、どの事案かが特定されてしまう可能性がある為、あえてぼかしを入れています。予めご了承ください

☒ CP/Contract
 ☒ Vessels Certificate/Drawing
 ☒ Mail
 ☒ IMO/Flag/Country
 ☒ Class Information/Circular
 ☒ P&I Information
 ☒ Others

Select All · None · Default

...less

Enter your question

↑

The answers are not always correct, please verify important information yourself.

Copyright © Orient Marine Co., Ltd. 2025.

このように、1回何か聞いて回答をもらう間、本当は他の質問もしたいのに・・・
ってお感じになられたことはありませんか？ そんな方にオススメなやり方がこちら

↓下記、「CHAT」タブにマウスを合わせていただき、「右クリック」をしてください。
そうすると、赤枠の「**リンクを新しいタブで開く**」という項目がありますので、選択しクリック。

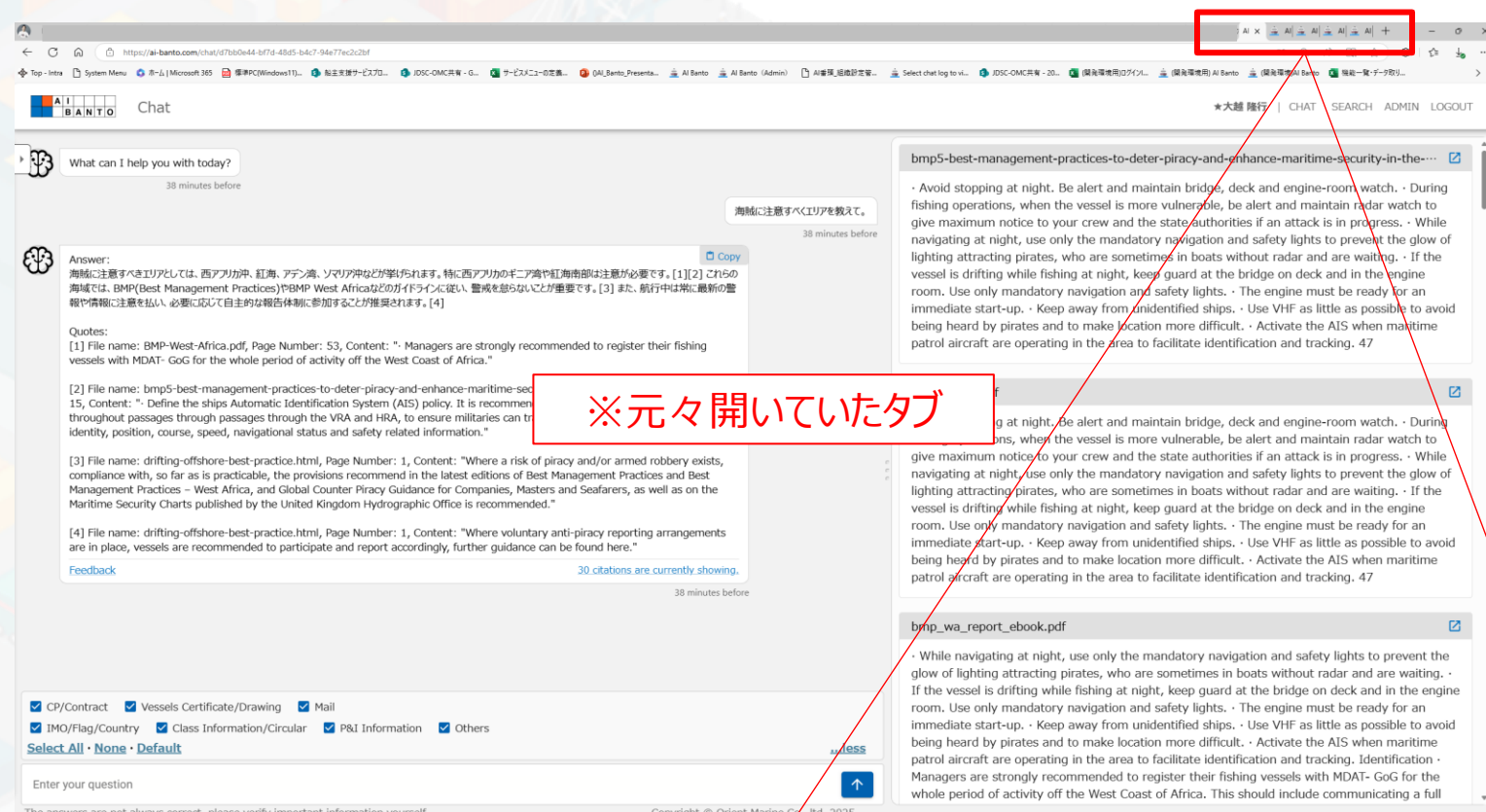
The screenshot shows the AI BANTO chat interface. At the top, there's a navigation bar with 'CHAT', 'SEARCH', 'ADMIN', and 'LOGOUT'. The 'CHAT' tab is selected and highlighted with a red box. A right-click context menu is open over the 'CHAT' tab, with the first option, 'リンクを新しいタブで開く' (Open link in new tab), also highlighted with a red box. The chat area below shows a message from BANTO: 'What can I help you with today?' and a timestamp '5 minutes before'. At the bottom, there are filters for various topics like CP/Contract, Vessels Certificate/Drawing, Mail, IMO/Flag/Country, Class Information/Circular, P&I Information, and Others. A 'Select All · None · Default' button and a '...less' link are also visible.

The answers are not always correct, please verify important information yourself.

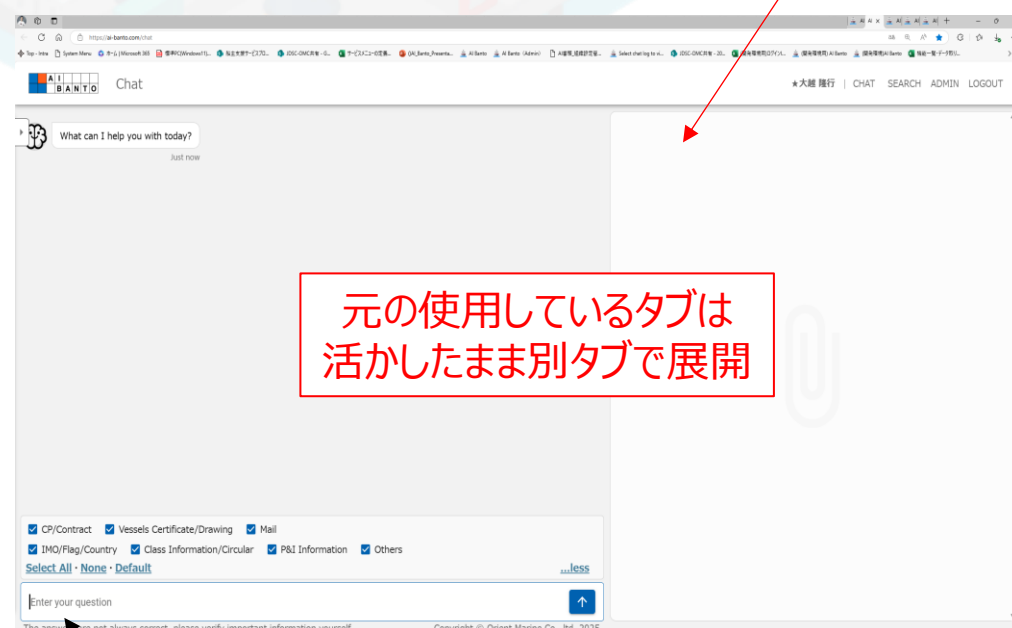
Copyright © Orient Marine Co., Ltd. 2025.

チャットで質問したいのに待ち時間が長い・・・そんな時はこれ！

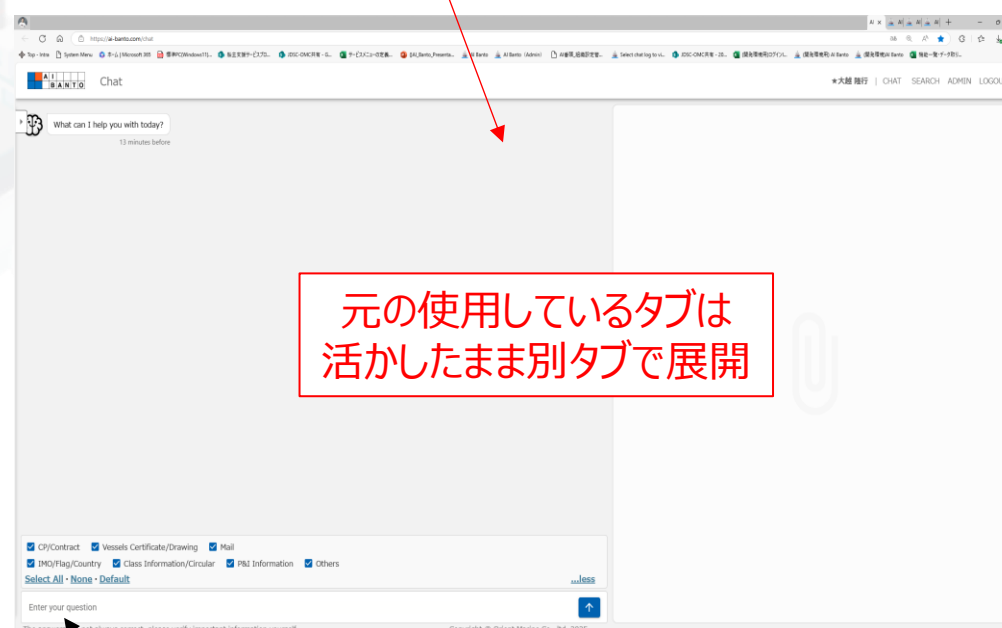
そうすると、下記のようにご自身で開いているブラウザのタブに別の新しいタブが展開されます。その上で、元々質問したタブではない新しいタブで新たに聞きたい事を聞いてみてください。



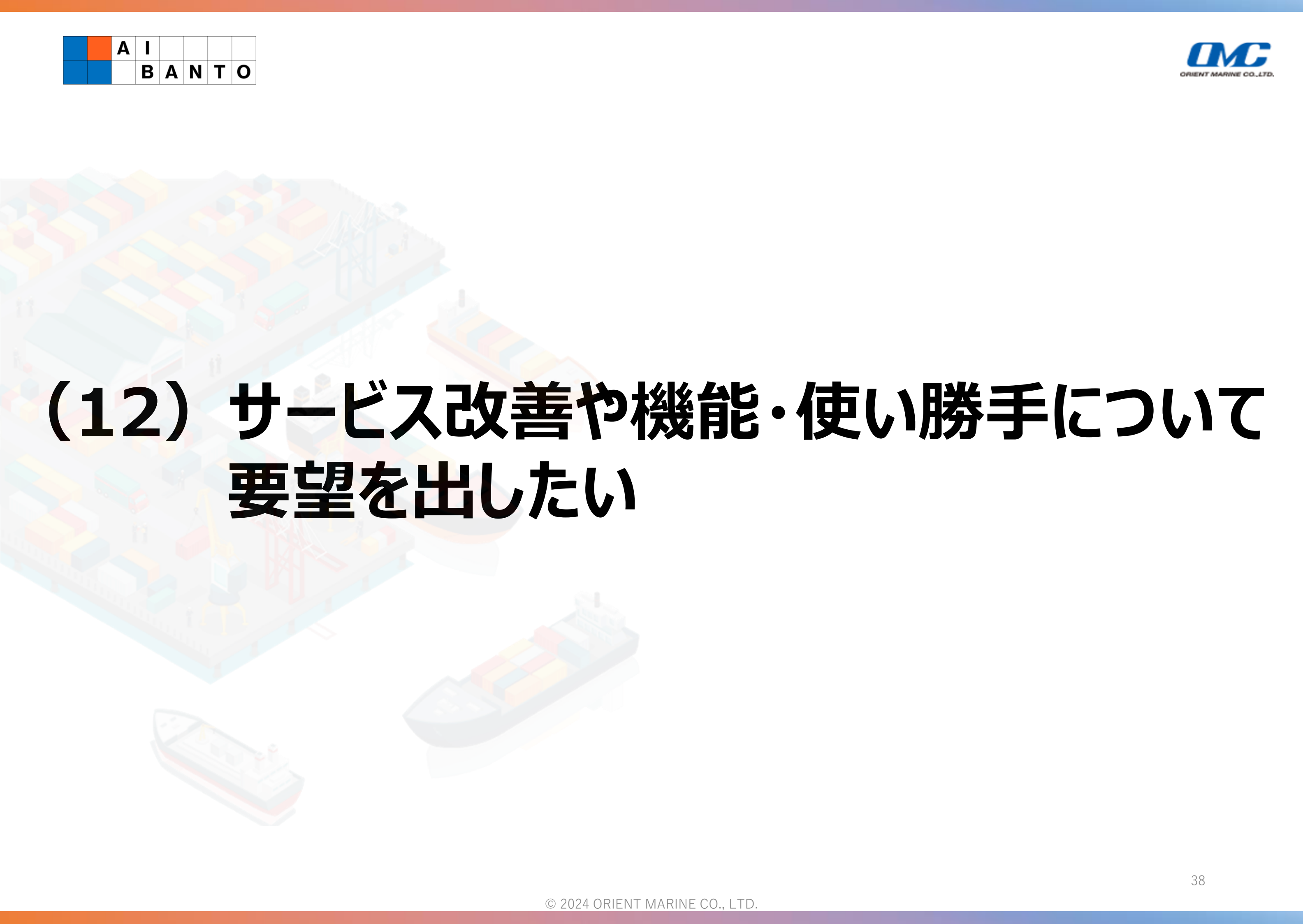
このような形であれば、1by1でその都度1回きりしか聞けない、ではなく、複数タブを渡り歩きながらご自身が聞きたい分だけ聞くことが可能です！



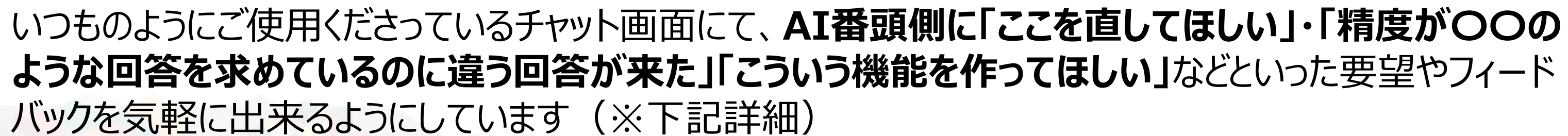
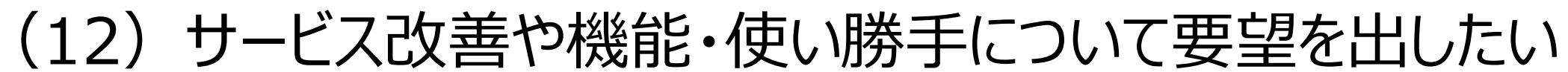
新たに新しく聞きたい事を質問してみましょう！



新たに新しく聞きたい事を質問してみましょう！



(12) サービス改善や機能・使い勝手について 要望を出したい



Feedback
2 citations are currently showing.
1 minute before

Your feedback is invaluable to us! Help us improve by sharing your thoughts, suggestions, and experiences.

☆☆☆☆

SEND ➤

☒ CP/Contract
☒ Vessels Certificate/Drawing
☒ Mail

☒ IMO/Flag/Country
☒ Class Information/Circular
☒ P&I Information
☒ Others

[Select All](#) · [None](#) · [Default](#)
[...less](#)

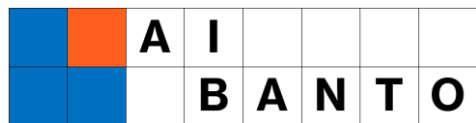
Enter your question

↑

The answers are not always correct, please verify important information yourself.
Copyright © Orient Marine Co., Ltd. 2025.

こちらの「Feedback画面」にて、AI番頭への満足度・使い勝手を「☆」でご評価いただき、ぜひサービスに関する内容なら何でも可能ですので、コメントを記載いただき、「SEND」をクリック。

「ここを直してよ」・「こういう機能を作って欲しい」・「XXのような仕組みや機能がないとしんどい」
 などサービス全般に関わる内容でも構いません。ぜひこちらに皆さまのお声をお寄せください
 (※こちらのフィードバックの数が多ければ多い分だけ、運営側としても真摯に受け止めて日々の改善へ努めます)



(12) 質問する際は、どんな言語でもOK

Chat

What can I help you with today?
20 minutes before

Chat

What can I help you with today?
22 minutes before

Chat

What can I help you with today?
18 minutes before

What can I help you with today?
31 minutes before

日本語

英語

アラビア語

イスラエル語

質問はどんな言語でもOK！

AI番頭の画面のUI（ユーザーインターフェース）が全て英語表記になっている為
全て英語でやらないといけないの？とお感じ頂く方もいらっしゃいますが、心配ご無用！
すべて日本語で打ち込んで頂いて問題ありません！！

※ご留意点
言語につきましては、お使いのブラウザ環境に依存致します。
その為、お使いのブラウザ言語が何に設定されているかをご確認の上で、ご使用ください。

CP/Contract Vessels Certificate
IMO/Flag/Country Class Information
Select All None Default

海賊に関する情報を教えて。

CP/Contract Vessels Certificate/Drawing Mail
IMO/Flag/Country Class Information/Circular P&I Information
Select All None Default

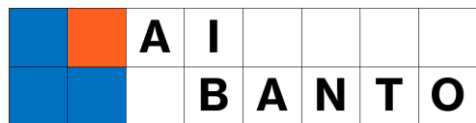
Please provide information about pirates.

CP/Contract Vessels Certificate/Drawing Mail
IMO/Flag/Country Class Information/Circular P&I Information
Select All None Default

من فضلك قدم لي معلومات عن القرصنة

CP/Contract Vessels Certificate/Drawing Mail
IMO/Flag/Country Class Information/Circular P&I Information Others
Select All None Default

אנא ספק מידע על פיראטים



お問合せ先



お気軽に私たちへご相談・お問合せください

AIBANTO-SUPPORT-TKZOM@dg.mitsui.com

