

2022年7月29日

《シリーズ》私の1隻 “El Sol Sale” 長年の功労船の退役を荷主と見送る 旭海運 根元聡さんの1隻



根元社長、“El Sol Sale”の写真の前で（同船の通称を冠した旭海運社内の会議室“えるそる”にて）

船は発注時や竣工時こそ世間の耳目を集めますが、退役時はほとんどの船がひっそりと去っていきます。旭海運の根元聡社長は、2004年から神戸製鋼所神戸発電所向けの石炭輸送に従事し今年4月に海外売船されたパナマックス・バルカー“El Sol Sale（エル・ソル・サーレ）”を「私の1隻」に挙げました。旭海運は最終航海を終えた同船に神戸発電所の関係者を招いて退役セレモニーを行い、長年にわたる安定・安全輸送で燃料炭の安定供給に貢献した同船を荷主と共に見送りました。

私が三十数年の海運会社勤務で関わった船種は前半期ではコンテナ船、自動車船で、後半期はドライバルク船、主たるところはケープサイズです。海事クラスターにいと船の誕生や退役に立ち会う機会があると思いますが、同じ船の誕生と退役の両方に関わるのは非常に稀なことだと思います。私にとってのその経験の一つが“El Sol Sale”でした。

私が日本郵船で製鉄原料グループに最初に配属されたのは1998年ですが、神戸製鋼が神戸製鉄所敷地内で新たに石炭火力によるI P P（独立系発電事業）を立ち上げるということで2000

年に石炭輸送事業者の入札を行いました。当時は鉄冷えの時代で長期契約船の純増の商談は少なく、船型大型化を含むリブレース商談がほとんどでした。そのような中での新規の長期契約船の入札案件ということで各船社の力の入れようも相当で、営業担当だった私は関西出身ということもあって神戸のお役に立てると意気込みました。

入札の結果、04年稼働の神戸発電所2号機への石炭輸送契約を獲得しました。正直に言えば、一番札で02年の1号機稼働時からの輸送契約を獲得できなかったのは残念でしたが、ともあれ神戸製鋼のI P P事業に貢献できる機会を与えて頂きました。

“El Sol Sale”は02年にカナサシ重工で竣工しました。“El Sol Sale”という船名はスペイン語の「太陽が昇る」で、神戸製鋼の部内公募で選ばれたと聞いています。当時、荷主から命名される船名は和名、英名がほとんどでスペイン語の船名は新機軸で新鮮に感じたものです。日本郵船と旭海運の共有船で、運航と船舶管理は旭海運です。竣工後2年間の自主航海を経て、04年にスタートした神戸製鋼のI P P向けの契約に投入しました。

実は私は“El Sol Sale”の竣工式には出席できませんでした。残念ながら、竣工直前に定航部門に異動したためです。ただ、自分が出席できないのを知りつつも、竣工式の準備はきちんとやってから異動しました。その一年後にはシンガポールへ転勤し、本船からは完全に遠ざかってしまいました。

2007年に製鉄原料グループに再び配属されて“El Sol Sale”に再会しましたが、海運バブル期とリーマン・ショックを乗り越えたと思ったのも束の間、10年に人事グループに異動となった際、年齢を考えるともう営業部門に戻ることはなく“El Sol Sale”に再び会うこともないだろうと惜別を覚悟しました。ところが16年に製鉄原料グループ長となり、再会を果たすことができました。このとき“El Sol Sale”は14歳で、船内のレイアウトや搭載している船用機器は旧式ですが、旭海運の船舶管理によってよく整備されているなと感心しました。

私は18年から旭海運に籍を移し、“El Sol Sale”とは船主としてだけでなく船舶管理と運航でも深く関わることになりました。神戸製鋼との同船の契約は当初は延長期間を含めて19年まででしたが、さらに3年間延長して頂きました。旭海運は長年の専用船事業の経験から船を長持ちさせる管理に長けていて、同船の状態を良好に保たれていたお陰だと思います。こうして“El Sol Sale”は竣工後20年間、大きなトラブルや事故もなく、神戸製鋼の電力事業の石炭専用船としての務めを果たしました。元々はスクラップ売船する計画でしたが、本船の状態が良く、中古船マーケットも良かったため、生き船売船に方針転換しました。

22年4月に神戸製鋼の関係者をお招きして“El Sol Sale”の最終航海と退役を記念したセレモニーを行いました。コロナ下ということで船上での食事会などは行えませんでした。船内見学会とささやかな式典を行い、同船との別れを惜しみました。私には31歳の息子と29歳の娘がいますが、後ほど触れるケーブルサイズ“Great Sunrise”と共に、この船は3人目、4人目の子供のような気持ちでしたので、その退役には感慨深いものがありました。

私が退役に立ち会った船は“El Sol Sale”のほか、日本郵船の製鉄原料グループ長時代、日新製鋼（現日本製鉄）呉製鉄所向けの輸送に約20年間従事して退役したケーブルサイズ“Shin Ondo”（新音戸）があります。16年5月に呉製鉄所の関係者をお迎えして船上で行った最終航

海式典には、当時経営委員の浦上宏一さん（現日本貨物航空専務取締役）以下グループ員と出席しました。また、旭海運に移って以降では、21年初めに船齢22歳でインドで解撤売船となった、三菱重工香焼工場が建造した最後のケープサイズである“Great Sunrise”も思い出深い船です。

このような船の退役イベントは決して多くはありませんが、お客様をお招きしての退役イベントは、この船を通じてお客様とつながっていたという関係性を確認することができます。また、われわれのサービスに対するお客様の声や評価をいつも聞けるわけではないので、お客様の本音を聞くことができ、あるいは感謝のお言葉を聞くと次の契約でも頑張ろうというモチベーションになります。船が産まれる時は荷主の購買部門と交渉しますが、退役イベントは船が実際に従事する製鉄所や発電所でわれわれが良質のサービスを提供できたのかを確認し、決意を新たにする場になります。お客様にとって長期間の運賃の支払いをコミットする長期契約船は実質的な投資なので、その終わりにわれわれがどれだけ尽くせたのか、ウィン・ウィンを実現できたのかを振り返るのは意義深いことだと思います。

式典などの大袈裟なイベントは従来から簡素化傾向にありますが、お客様にも長期契約船への愛着からこういった特定船でのイベントへの希望はあると思います。コロナ禍によって制約は増えましたが、機会に恵まれたら今後もこうしたイベントをぜひやりたいと思います。

（聞き手：深澤義仁、藤原裕士）

【El Sol Sale】3万9239総トン、7万5894重量トン、全長224.99m×全幅32.26m×型深さ19.3m、建造：カナサシ重工、2002年2月竣工。

MV EL SOL SALE
 Voy. 246 最終航海記念
 於) 神戸発電所2022年4月20日

2002年4月 電力事業専用船として就航以来
 18年間神戸市の灯りを燈し続けました。

ありがとう EL SOL SALE

船主：日本郵船(株) / 旭海運(株)
 運航会社：旭海運(株)
 総トン：39,239トン
 竣工日：2002年2月28日
 建造造船所：(株)カナサシ重工

総航海距離：3,060,911km / 地球約76周
 総輸送量：13,688,100 トン
 総発電量：約37百万 MWh

神戸市の4年間分電力消費量に相当（産業含む）
 1号機2号機の年間石炭使用量の3割相当

全長224.99m
 (神戸ポートタワーの約2倍)

“El Sol Sale”退役セレモニーの資料

海事プレスに掲載の記事・写真等の無断転載を禁じます。すべての内容は日本の著作権法並びに国際条約により保護されています。

© Kaiji Press Co., Ltd. All rights reserved.

No reproduction or republication without written permission.