

2021年2月19日

一般社団法人グリーンピース・ジャパン

事務局長 サム・アネスリー 殿

株式会社商船三井

チーフエンバイロメント・サステナビリティオフィサー

田中 利明

拝啓 貴法人ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

2021年1月19日付け貴信を拝受いたしました。当社株式会社商船三井 池田 潤一郎、小野 晃彦、田中 利明宛にモーリシャス沖における貨物船「わかしお」（以下「本船」といいます。）の座礁・油濁事故（以下「本件事故」といいます。）に関する質問状を送付いただき、ありがとうございます。本状はお問い合わせいただいた全ての担当者からの回答とさせていただきますので、ご了承ください。

この度、当社のモーリシャスにおける環境回復・地域貢献に向けた取り組みについて、最新の情報を提供する機会をいただいたことに感謝しております。

当社を含む商船三井グループは、世界経済のインフラを支える総合輸送グループとして、以下を含む企業理念の下で運営しております。

- 1 安全運航を徹底し、海洋・地球環境の保全に努めます
- 2 社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営を行ない、知的創造と効率性を徹底的に追求し 企業価値を高めることを目指します

当社は、本件事故発生以来、その後の対応に関わる関係者への支援に努めてまいりました。当社は積荷運搬時の本船の用船者であり、本船の所有者ではなく、本船乗組員の配乗や管理監督に関わるものでもありません。したがって、本船の所有者や積み荷を運搬していなかった本件事故当時の乗組員の行動について直接的な責任を負うものではありませんが、本件に関わる社会的責任の重要性を自覚し、モーリシャスの人々と環境へのコミットメントを示し続けてきました。具体的には、本件事故発生当時より、現地へのスタッフの派遣、現地の団体やグループによる清掃・復旧活動を促進するための機材の寄贈などを行ってきたのに加え、2020年9月には、自然環境の回復と保護について知見を持つ専門家や団体に助言と協力を仰ぎ、日本政府とも連携を取りながら、長期的にモーリシャスの自然環境および地域社会への貢献に取り組んでいく計画とその具体的な実施方針を発表しております。今後数年間で約10億円の資金拠出を行うことを同計画に含めています。

ご質問の中には、当社が本船の船主ではなく、乗組員の配乗や管理監督に関わるものではないため、当社の直接的なコントロール、関与が及ばない事項も含まれております。そのため、本状では当社が直接的な役割を果たしている事項、直接的な知見を有する事項について回答さ

せていただきました。より詳細の回答を得るためには、船主である長鋪汽船株式会社や、現地での清掃活動を指揮するモーリシャス政府にお問い合わせいただくことをお勧めします。

### ご質問 1.1 に対する回答

当社は 2020 年 8 月以来、モーリシャス政府と共同でサンプリングのための計画を策定すると同時に、独立行政法人国際協力機構（JICA）、日本政府、および現地機関の清掃活動や分析調査への協力支援を行ってきました。

なお、サンプリングおよび分析調査を目的とした油濁地域への立入には、モーリシャス政府からの承認が必要となっています。当社はモーリシャス政府と協力して、これらの地域でサンプリング調査を実施するための協議を進めています。

流出油の直接的な影響は一定程度あったものの、モーリシャス政府は 2020 年後半にビーチや環境保護区域を訪問可能な状態にし、ラグーン以外の地域での漁業を再開しています。さらに、世界保健機関（WHO）は地元住民への影響を評価し、その結果をモーリシャス政府に提供しているものと承知しています。

### ご質問 1.2、1.3 に対する回答

油濁除去および復旧活動には、当社を含め多数の組織が関わっていますが、回復にかかる想定総額、および保険額は、当社の知識の範囲外となります。

なお、当社のプレスリリースにて発表しておりますように、当社はモーリシャスの地域社会・産業への貢献およびマングローブ、海鳥、サンゴ礁を含む自然環境保護・回復プロジェクトに、まずは総額 10 億円程度の拠出を予定しています。それに加え、総額約 5 億円相当を再発防止策に投じることも発表しています。

### ご質問 1.4 に対する回答

モーリシャス政府の要請のもと、モーリシャス国内外の公衆衛生専門家チームにより、WHO 報告書 “Public Health Risk Assessment Wakashio Oil Spill Mauritius”（2021 年 1 月）が作成されております。WHO が現地での健康影響の評価を完了したことを受け、当社は今後とも現地の人々や環境への影響を最小限に抑えるための具体的な活動、支援に注力していきます。

### ご質問 2.1、2.2、2.3 に対する回答

本船を起因とした油濁除去は、モーリシャス政府、日本船主責任相互保険組合 (Japan P&I Club) および長鋪汽船株式会社により委託された清掃業者 (Polyeco、Le Floch Dépollution) により行われました。

船尾の船体処理および海没処分された船首のモニタリングに関しては、船主である長鋪汽船株式会社、および本船（船尾・船首）が位置する領海を管轄するモーリシャス政府に決定権があります。

#### ご質問 2.4 に対する回答

当社は、本船が座礁に至った経緯を元に、推定原因に基づき当社の安全運航へのこれまでの取り組みを一から見直すと共に、事故の再発防止策に総額約 5 億円を投資することを発表しています（2020 年 12 月 18 日付け「『WAKASHIO』号座礁事故に関する原因及び再発防止への取り組みについて」。同発表は、本船乗組員から船主が聴取した情報等を踏まえ、当社が推定原因を検討し、今後当社が取り組む再発防止策を明らかにしたものです。ご質問 2.4 における「内部調査報告書」との呼称は必ずしも同リリースの実態に沿わないものと考えております。）。

なお、現地当局等による捜査・調査は継続して行われています。当社としては引き続き、用船者として、法令に則り、当局による調査等に対して積極的に対応する等、適切に対処する所存です。

#### ご質問 2.5 に対する回答

本船の燃料油のサンプルは、モーリシャス政府、長鋪汽船株式会社、および当社が保有しています。当社は燃料油の分析を、国際的な環境コンサルタントに依頼しています。なお、当社では、ISO 8217：2017 に基づく船舶用蒸留燃料の国際規格に適合した船舶用燃料を使用しています。ISO 8217 は、機械操作の技術的要求事項を反映し、安全性や環境面、船上での取り扱い（貯蔵・洗浄）、燃焼燃料油といった側面を考慮しています。

#### ご質問 2.6 に対する回答

「船舶による汚染の防止のための国際条約」（MARPOL 条約）の改正により、すべての外航海運船舶は 2020 年初頭より超低硫黄燃料油（VLSFO）または船舶用ガス/軽油等への切り替えを義務づけられています。国際海事機関（IMO）によると、船舶に硫酸化物の排出を削減することが義務付けられることにより、船舶からの大気汚染が大幅に減少し、人間の健康と環境に積極的な利益をもたらすことが示されています。

本船で積載していた燃料油は、MARPOL 条約の要求事項と ISO 8217 2017 に基づく海事留出燃料油の国際規格に適合していました。

#### ご質問 3.1 に対する回答

商船三井グループは、世界経済のインフラを支える総合輸送グループとして、人類全体の問題である海洋・地球環境の保全を、最重要サステナビリティ課題のひとつに掲げております。詳細は以下をご覧ください。

<https://www.mol.co.jp/sustainability/sustainability/overview/finalize/index.html>

グローバルに事業展開する当社グループにとって、「グループ企業理念の具現化」と併せ、世界のさまざまなステークホルダーと良好な関係を構築し、「社会の持続的成長の具現化」に貢献していくことは、必要不可欠な取り組みです。一方で、モーリシャス周辺海域は、東西航路の外航船舶が頻繁に航行する最適航路にあたることは事実であり、これを迂回して航行する場合、それにより航海距離が増加することでCO2排出量も増加し、気候変動問題への悪影響を与えるという側面も否めません。こうした点を総合的に考慮する必要があるものと考えられます。

なお、モーリシャス沖のPSSAの指定は、モーリシャス政府とIMOの所掌です。当社の船舶および用船は、世界中のPSSAに準拠しています。同様に、当社はその地域における航行と燃料の使用に関するIMOのガイドラインを、今後も引き続き順守してまいります。

### ご質問 3.2 に対する回答

当社の北極圏 LNG プロジェクトのための砕氷 LNG 船は、LNG を輸送する船であり、燃料としても LNG を使用しています。LNG は重油と比較して CO2 排出量が少ない燃料であり、現時点で実用化され普及している遠洋航海用の船用燃料としては気候変動の観点から最も環境への負担の小さい燃料であると考えられます。

加えて、北極海航路の航行により、アジア—欧州間の航海においては、従来の南回り航路と比較して航行距離や所要日数が大幅に短縮され、これにより多大な CO2 排出量の削減につながります。

また、極海域の航行にあたっては、IMO が定める Polar Code（極海コード：極海域における船舶運航のための国際基準）を遵守する必要があります。Polar Code では、極海域という特殊な環境に対処するため、安全航行・環境保全の観点から、船の仕様や設備、船員訓練の要件などが厳しく定められており、当社の砕氷 LNG 船も Polar Code を遵守しています。

### ご質問 4 に対する回答

貴法人の公開書簡に記載のある「船舶燃料を化石燃料からよりクリーンなものへ移行する重要性」を当社も重要課題と認識しており、重点的な取り組みを進めております。

当社が 2020 年 6 月に制定した「商船三井グループ 環境ビジョン 2.0」では、IMO で採択された GHG 削減戦略の達成も含め、当社の脱炭素への取り組みをより明確にコミットしています。同ビジョンでは、具体的目標として、持続可能なネット GHG ゼロエミッション外航船の創

出、2050年までの船からのGHG排出量50%減、できる限り早期のネットゼロGHGエミッションの実現を掲げるとともに、その実現に向け、クリーン代替燃料の導入、省エネ技術の導入、効率運航の推進、再生可能エネルギーや水素などの次世代燃料領域における事業開発に取り組むことも明記しています。

これまでも、脱炭素へ向けたこれらの取組みを推進させるべく、社内横断的なプロジェクトチームの組成や専任者の設置などを行ってきていますが、2021年4月にはこうした課題に専門的に取り組む環境・サステナビリティ戦略部を新設するなどさらに重点的にリソースを投入し、海運業界のトップランナーとして脱炭素への取組みを進める所存です。加えて、当社グループ一丸で取組みを進めるため、また貴法人をはじめステークホルダーの皆様にご協力をいただき、当社の取組みをより具体的に示すべく、脱炭素ロードマップの策定も進めているところです。

企業理念「顧客のニーズと時代の要請を先取りする総合輸送グループとして世界経済の発展に貢献します」の通り、当社は世界経済を支えるインフラとしての自社の使命を強く自覚しています。脱炭素への取組みを通じた海洋・地球環境と、安全・安定輸送を通じた付加価値の持続的な提供の両立を目指し、今後も躊躇なく取組みを進めてまいります。

この度は、当社のモーリシャスにおける環境回復・地域貢献に向けた取組みの現状に関する情報を提供する機会をいただき、誠にありがとうございました。

今回のご報告により、モーリシャスへの貢献における当社の役割を、グリーンピース・ジャパンの皆様を通して、多くの関係者の皆様により深くご理解いただけるものと確信しております。

敬具