

株式会社 商船三井

代表取締役社長 池田 潤一郎 様

代表取締役 小野 晃彦 様

取締役 田中 利明 様

2021年1月19日

拝啓 貴社益々ご清栄のこととお慶び申し上げます。

貴社のチャーターした貨物船WAKASHIOの座礁、燃料油漏れ事故の発生からまもなく半年を迎えます。

世界でも類い稀な一方でとても傷つきやすい生態系の宝庫であり、多くの貧しいコミュニティにとって生計の源である海に、突如としておこった燃料油の流出に際し、汚染除去に尽力してきたモーリシャスの人々、そして、新しい年を迎えて今も環境回復に向けて努力を継続する貴社ならびに多くの方々に敬意を表します。

事故から半年が経過した現在も、原因や影響についての調査は続いており、多くの未解決の疑問が残されています。

一方、昨年10月には、日本政府も2050年までにカーボンニュートラルを達成することを宣言したことで、気候危機は社会共通の喫緊の課題であることが再認識され、各所で対策をさらに加速させることが具体的に求められています。貨物船WAKASHIOの重油流出事故は、化石燃料への依存が人と地球の両方を危険にさらしていることを思い知らされる痛ましい出来事でした。その後の貴社の継続的な活動をホームページやメディアの報道に触れ、また、気候変動イニシアティブ（ICJ）参加企業としてのメッセージ*を拝見し、貴社が今こそより良い未来を築く時であると認識し、それを行動で裏付けようとされていると信じたいと思います。

つきましては事故から半年を前に、下記の点につきまして貴社の現在の取り組みや進捗状況など、お尋ねしたく存じます。

お手数ですが、下記の項目について1月28日までにご回答をいただけますと幸いです。なお、ご回答は、ご回答の有無も含めて後日公表させていただきますことを予めご了承ください。

何卒よろしくお願い申し上げます。

敬具

国際環境NGO グリーンピース・ジャパン

事務局長 サム・アネスリー

モーリシャス島沖の 貨物船WAKASHIO号座礁・油漏れ事故についての公開質問書

1. 事故のコストと補償について

- 1.1. 被害による生態系への影響はどのような状態になると考えられますか？
- 1.2. 現段階での環境・社会的復興のための総コストはどれくらいと見積もっていますか？
- 1.3. 保険（保護・賠償責任保険など）で充当可能な金額は、総コストのうちどれくらいですか？
- 1.4. モーリシャスの現地の人々への支援の一環として、貨物船WAKASHIOから漏れた油への曝露による住民の健康への影響^[1]について、中立的な医学的評価に資金を提供することを検討していますか？

2. 事故調査、影響のモニタリングと汚染除去について

- 2.1. 漏出油の除去と安全な処理のために、現在考えられるスケジュールを教えてください。
- 2.2. 貨物船WAKASHIOの船尾部については、船首部のような海洋投棄は許されません。船尾部は、EU船舶リサイクル規則の最新の欧州リストに記載されている船舶リサイクル施設、またはそれに準ずる施設へ移動し、解体すべきですが、そのような処理はなされますか？ 船尾部に関して把握されている計画とスケジュールを教えてください。
- 2.3. 海洋投棄された貨物船WAKASHIOの船首部分の環境影響はどこがモニタリングをしていますか、また最新の状況を把握されていれば教えてください。
- 2.4. 商船三井の内部調査報告書^[2]を拝見いたしました。事故に関する、外部の中立的立場の機関による調査はありますでしょうか？ある場合、どこが主導するものかご教示ください。
- 2.5. 貨物船WAKASHIOが座礁したときに使用していた低硫黄重油（VLSFO）のサンプルは、どの調査機関に提出なさいましたか。
- 2.6. 貨物船WAKASHIOが座礁したときに使用していた低硫黄重油（VLSFO）についての情報は、燃料油が現地の環境や人々の健康に与える影響を十分に把握し、また安全に船尾を処理する上でも重要と考えられます。お持ちの情報があれば公表していただけますでしょうか。

3. 脆弱な海域を横断するルートの利用について

- 3.1. モーリシャス周辺の海は、研究上未知の部分が多く、生態系の保全上貴重であることから、最も起きてはならない場所で起きてしまった油流出事故、であったという科学者の意見もあります^[3]。この地域の重要性を考えると、再発防止には、貴社の報告^[4]にあるような訓練や技術的な改善以上の方策が必要であると考えられます。国際海事機関IMOのPSSAのプロセスの中で当該海域に保護区の設定をすることは、再発防止のための重要な対策の一つと考えられます。事故の当事者として、貴社では、事故海域の周辺に保護区域を設定して再発を防止することを提案したり、支援したりする予定や計画はお持ちですか？
- 3.2. 私たちは、貴社のロシアの北極圏LNGプロジェクトのための砕氷LNG船3隻のチャーター契約の報^[5]に触れ、新たな原油流出や気候危機の両方の脅威につながるものとして深刻な懸念を抱いています。IMOは昨年11月、2020年代半ばには北極圏での燃料油の使用や船舶輸送を最小限に抑える趣旨の決定をしましたが、これは不十分なものととどまります。アクセスが容易ではなく、重大な油流出事故に際して封じ込めの設備やシステムのない北極域の航行は、燃料油流出のリスクが大幅に高まる恐れがあります。こうした脆弱な海域を通過するルートを使用するリスクをどのように分析されていますか。

4. 化石燃料の使用と気候変動について

これまでの公開書簡で、私たちは貴社の海運で使用する全燃料を化石燃料から持続可能な再生可能エネルギーへと移行させることの重要性を強調してきました。2050年までに二酸化炭素の排出を正味ゼロにするという日本の方針が打ち出されたこを受け、脱炭素化に向けた日本の海運業界における貴社の役割はより重要なものとなり、石炭・石油・ガスの輸送を段階的に終わらせることに加えて、化石燃料事業への関与をなくすことがビジネス上の重要な要件となります。これらは、原油流出事故の再発防止のための究極の対策でもあります。

2020年11月のIMO総会では、パリ気候協定の目標に沿って船舶からの炭素排出量に取り組むと合意した以前の公約が後退してしまいました。世界でも主要な規模の海運会社であり、気候変動イニシアティブJCIにも参加する貴社には、海運業界の脱炭素化の加速へと軌道修正の先頭に立つことが求められているのではないのでしょうか。貴社のビジネスモデルでは2050年までの脱炭素化をどのように描いていらっしゃいますか？

以上

注

[1]<https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2020/12/12/wakashio-four-months-on-mauritius-drenched-in-oil-health-and-debt-issues/?sh=3a9b94e75336>

[2]<https://www.mol.co.jp/en/pr/2020/20090.html>

[3]<https://note.com/thinknature/n/n45b14e4fe5e1>

[4]<https://www.mol.co.jp/en/pr/2020/20090.html>

[5]<https://www.mol.co.jp/en/pr/2020/20070.html>