

商船三井 9月11日 報道関係者向け説明会 質疑応答

- Q1 : 一般的な海難事故の責任当事者は船主であり、今回のように傭船者である商船三井が早期に資金を拠出するのは珍しいケース。このような判断に至った背景についてお伺いしたい。
- A1 : 法的責任は一義的に船主が負うべきものと当社も理解している。ただ、法的責任というだけで本件は整理できるものではない。
今回の事故はモーリシャスの自然環境、人々の生活に大きな影響を与えるもの。
そのような事故に対して、傭船者である我々が社会的責任を背負うことは当然であり、前面にたって対応しなければならないという考えから、今回発表させて頂いたような貢献策を策定したり、事故発生以来船主と共に対応に当たってきた。
- Q2 : モーリシャス自然環境回復基金（仮）について、拠出される資金額（8億円）の根拠をご提示頂きたい。
- A2 : このように大きな社会的責任を負うべき事故は我々の歴史の中でも前例が無い。参考にすべきベンチマークも無い中で、規模感については大変悩んだ。
どれだけの社会的責任を負うべきなのか、専門家・識者の方のご意見も頂戴しながら、社内で色々と議論した。
また、当社の様々なステークホルダーの皆様にもご理解頂けるようなものでなくてはならず、たどり着いた額が8億円。
- Q3 : 今後増額の予定はあるか？
- A3 : 先程ご説明した通り、4本の柱の内、8億円を拠出するのは1番。
2番は1億円、3番についてははっきりした額は決まっていないが凡そ1億円。
4番についてはこれから色々な支援策を検討する中で支援額が決まっていくと理解している。8億円で終わりというわけでは無い。
- Q4 : 長鋪汽船も基金に参加されるということだが、総額どの程度になるとお考えなのか。
- A4 : 長鋪汽船を始め、志を同じくして頂ける皆様方のご協力も今後得られると考えているが、それは皆様のお考え次第。現時点において基金が総額どの程度になるかは不明。
- Q5 : 現在基金対象はモーリシャス限定となっているが、今後類似の事故にも対応できるように対象を拡大する予定はあるか？

商船三井 9月11日 報道関係者向け説明会 質疑応答

- A5 : これから先類似の事故があった場合に対応するような一般的な基金というご指摘について、一つの考え方だと思う。
商船三井としては、現段階においては先ず社会的責任を果たすべく、モーリシャスの皆様に喜んで頂けるような支援策を目的にやっていきたい。
- Q6 : この支援策について、どれほどの期間継続されることを想定しているのか。
- A6 : 現時点では事故の影響がどの程度及んでいるのか、回復にどれくらいの期間がかかるのか、まだまだ調査が必要な段階。
従って、この場で何年と正確に時間を区切ることはいできない。
当社としてはモーリシャスの環境・人々の生活の支援をしっかりとやっていきたい。その目的が達成されるまでを目途に支援活動を続けていきたい。
- Q7 : 一義的には傭船者である商船三井に責任は無いということだが、損害賠償と今回の支援策の切り分け方について伺いたい。
- A7 : 損害賠償と社会的責任を果たすための支援策は明確に違うと考えている。
損害賠償について、どのような範囲で、どのような損害額が算定されて、船主に対して提起されるのか、当社としても現段階では分かっていない。
我々が果たすべき社会的責任の支援対象は今発表させて頂いたような分野であると考え、傾注していきたい。
- Q8 : 商船三井が行う支援策のゴールはどこに置いているのか。
- A8 : ゴールについては、先程ご回答申し上げた通り、モーリシャスの自然・人々の生活に WAKASHIO が及ぼした影響について
しっかり対応できた、というところまでやっていかなければと考えている。
- Q9 : 今回の事故は船主からの傭船だった。傭船の安全管理については、オペレーターの課題だと思うが、今回の事故を受けて傭船の安全管理について改めてお考えを伺いたい。
- A9 : 船主から船をチャーターして輸送サービスに提供する、というビジネスモデルは商船三井特有のものではない。
世界中の海運業がそのようなビジネスモデルでサービスを提供しており、海運業における根幹だと理解している。
その根幹について、安全の品質を高め、お客様の信頼に応えるサービスを提供することは、海運業継続のために必須だと承知している。
従来傭船する船主の安全品質に対して、傭船者として満足のいく、確証を得るようなシステムを組んできた。

商船三井 9月11日 報道関係者向け説明会 質疑応答

例えば検船や備船するにあたって安全品質基準を満たしているかを確認してきたが、残念ながらこのような事故が発生してしまった。

従来のやり方では、足りなかった部分があったのではないかと考えており、社内で深い議論を重ねている最中。

第三者からのご意見も頂戴しながら、船主との絆を深めながら安全品質を高めていきたいと考えている。

Q10 : 今回の事故を受けて、その他に備船している本船に対してどのような対応を行っているのか。

A10 : お付き合いさせて頂いている船主様に、このような事故が起きていることはしっかり説明している。船主様としても、自ら所有し船員を配乗されている船舶の安全品質の維持・向上に日々努力されていると理解している。

一方で、従来のやり方付け加えるべきこと、正すべきことはあると考え、議論している。商船三井だけでなく、関係当局の皆様から改善すべきポイントをご指導頂く可能性もある。そのような点を含め、船主様と共に安全品質強化に努めていく。

Q11 : 今回支援が長期化するにあたって、複数年で10億円拠出されるということだが、適正な水準と考えているのか。

A11 : 10億円規模の支援策については、様々な要素を勘案して、現時点では適正な水準と考えている。長期的に対応していく必要がある以上、10億円が最大とは考えていないが、大きく桁が変わるとはあまり考えていない。

Q12 : ESGの観点からみて今回の事故は注目度が高いが、投資家とはどのような話をしているのか。

A12 : 事故発生以来、事実関係の確認を中心に様々な投資家様から問い合わせを頂いている。法的な責任関係をはじめ、支援策についても説明できる範囲でお伝えしてきており、今後も引き続き面談日程が組まれている。その中で、本件の直接の影響と当社の支援策、ESGの考え方を説明していきたい。

Q13 : 事故原因について一部報道されているが、商船三井として事故原因についてわかっている範囲で教えて頂きたい。

A13 : パナマ当局が行った調査に基づく中間発表を行ったとの報道は当社としても耳にしており、その中で船員の行動が報告されていることも承知しているが、我々は直接この調査報告を見ていない。

事故原因については、船主が船員に聞き取った内容、どのような航跡を経て座

商船三井 9月11日 報道関係者向け説明会 質疑応答

礁したのか、総合的に判断すると当社が推定する事故原因は：

- ① 船が岸に近づきすぎており、且つ船員が岸に近づきすぎているという意識が欠けていた。
- ② 使用していた電子海図が適切な縮尺のものではなく、情報不足であることを認識できていなかった。
- ③ 南から強いうねりを受けており、客観的に見て岸に寄る傾向があった。

Q14 : 配乗会社 Anglo Eastern と直接連絡はとっているのか。

A14 : Anglo Eastern は船員を供給している会社だが、直接連絡は取っていない。船主との契約に基づいて船員を供給している会社であり、当社が直接話すことは無い。

Q15 : 残されたブリッジ含む船尾の処理方法についても教えて頂きたい。

A15 : 残された船尾部分の撤去だが、撤去業者の入札を行っているところであり、近日中に業者を決定し、その後具体的な撤去プランが決まると船主から聞いている。

Q16 : 座礁事故が発生したのが7月26日だが、情報が開示されるまでに長時間を要している。これまでも座礁事故は発生してきていると思うが、開示の基準は？

A16 : このような事故が起きた場合、社会に対してどれだけの影響を与えるかが一つの開示基準としてある。軽微といえば語弊があるが、必ずしも全ての事故について開示していない。あくまでも社会的な影響がどの程度あるかを考えながら開示するしないを判断している。

Q17 : 今回事故はモーリシャス国の経済に大きな影響を及ぼしており、保険でカバーしきれない可能性がある。法的責任は船主にあると思うが、仮に商船三井が損害賠償責任を求められた場合、賠償責任が無いという立場か。

A17 : 損害賠償については、まだモーリシャス側から請求が提起されていない。法的には船主が責めを負うのが一般的な理解であり、当社が損害賠償請求を起こされたら、という仮定の話についてはコメントを差し控えさせていただきます。

Q18 : 社会に重大な影響を及ぼしたかどうかの基準だが、例えば乗組員の人命が失われたような場合か。

A18 : 乗組員の人命が失われるような事故は当然開示している。

商船三井 9月11日 報道関係者向け説明会 質疑応答

- Q19 : 今回油濁が発生したことをもって開示することになったということか。
- A19 : 座礁当時、船主は速やかに救難業者を手配しており、本船を離礁させ、安全な航路に復帰させる予定だった。
その時点では開示する必要は無いのではないか、という判断だった。
- Q20 : 傭船では情報が把握しきれなかったり、運航品質を制御しきれない問題はあ
るのでは。
- A20 : 先程ご説明した通り、傭船という形態は海運業の根幹を為すシステム。従っ
て、安全に対する妥協があってはならない。
当社も、長鋪汽船含めて、日夜安全品質を維持する努力を続けているが、残念
ながらこのような結果になった。
- Q21 : 商船三井は24時間365日監視するシステムがあると伺ったが、今回の事故を
事前に察知できなかったのか。
- A21 : 本船は当初航路より離路しているが、例えば右に180度進路を変えたという
ような、極端な離路では無かった。
今回のようなケース、且つそれに対して事前に警報を発するという事は想
定していなかったのは事実。
陸側からの warning システムを作るべきとなれば、かなりテクノロジーの助
けを借りなければならない。
現時点で、直ぐに実行に移すのは難しいのではないかと考えている。

以上