

商船三井 ESG 説明会（オンライン形式）  
～サプライチェーン管理の取り組み～  
主な質疑応答

Q1) 各社共通で用いる安全運航に関わる KPI が無いため他社比較／業界を横断した横比較が難しいのですが、御社あるいは ONE の安全運航レベルが海外船社と比較してどうであるか、もしお考えあれば伺わせてください。

A1) 世界で共通の基準はなく、比較は難しいですが、当社が用いている KPI の目標値は毎年見直し、レベルを厳しくしていております。ONE としても独自の KPI を設定しているとの理解です。現時点では、各社それぞれの考え方によって目標設定がされている状況です。

当社 KPI の一つで、労働災害に関する指標である LTIF(※)について、厚生労働省発表の参考値では全産業平均が 1.95、水運業平均が 1.62 となっているところ、当社目標はそれを下回る 0.5 以下としており（数値が低いほど発生率が低い）、実際には 0.5 を少し下回るレベルで推移しています。

※ 100 万人・時間あたりの労災事故発生件数。以前は「下船を余儀なくされる職務傷病」をカウント対象としていたが、2015 年度から「発生日に軽作業を含む労働に復帰できなかった職務傷病」まで含める様、定義も厳格化している。

Q2) 傭船まで含めて安全品質管理することは世界的なトレンドとなっているのでしょうか、あるいは今後なっていくそうなのでしょうか。また、この取り組みにより、御社の輸送契約増加に繋がるといった効果は期待できるのでしょうか。

A2) トレンドにはなっていないと思います。通常、船主と傭船者の責任範囲が明確に区別されており、スエズ運河座礁事故の事例の様に、船主のみが前面に出るのが一般的な形です。傭船契約上もそのようになっており、欧米をはじめとした企業では、お客様含めその前提で考えている方がほとんどです。一方、当社においては、お客様との長期的な関係を見据えたコマーシャル上の対応として、トラブル発生時に契約を越えた対応を行うことは、信用やクレジットの観点からございました。モーリシャス沖事故への対応はさらに踏み込んだものでしたが、経営陣で

考え抜いた挙句、社会的責任を果たすべく、当社として前に出て対応することを決めたものです。

まずは事故を起こさない体制をつくることが重要ですが、今後も、客観的に見て社会的責任があると判断すれば、契約書のみには縛られず、逃げないスタンスで取り組んでいきたいと考えています。すぐに対価に結びつくかはわかりませんが、その姿勢を評価してくださるお客様は必ず出てくると確信しておりますし、それが長期的に当社の企業価値向上につながっていくと考えております。

Q3) シップリサイクル条約発効のカギとなるのは何でしょうか？また、シップリサイクルは ESG の観点だけではなく、収益を上げる源になり得るのでしょうか（差別化の要因になるでしょうか）。

A3) 条約の発効に向けては、バングラデシュの早期批准がカギとなっています。批准すれば、彼らもヤードの質を上げる義務を負うこととなりますが、それが顧客獲得に結び付くかを見ていると思われまます。そのため、「ヤードの質が向上すれば、そのヤードを選ぶ」という意思表示を船社側が行うことが批准の後押しになると考えられ、それに向けて日本政府と日本船社が一丸となって取り組みを進めている状況です。

ESG に配慮したヤードを選ぶ場合、当社から買い取り業者への売船価格はどうしても低くなってしましますが、一方で ESG がしっかり管理されたスクラップの需要は今後高まると考えており、そうした分野に事業として当社も関与できないかという検討を社内ですてしております。

Q4) 安全管理や環境対策をしっかりとなさっていることは理解できますが、シップリサイクル以外で想定されるバリューチェーンやサプライチェーン上の人権アセスメントの実施状況はいかがでしょう。

A4) 昨年 4 月にできた環境・サステナビリティ戦略部でサステナビリティ課題の見直しを進めており、その中でサプライチェーン管理も重要テーマのひとつとして認識されています。最初の取り組みとして、まずは最重要サプライヤーの特定を行い、船主、リサイクルヤードのほか、造船所、修繕ヤード、燃料サプライヤーを挙げております。今後、サプライチェーン管理の一環として、サプライヤーに対する人権管理も必要だと考えており、現在はどのようにモニタリングをしていくか、チェックリストの準備含め進めています。来年度、具体的な取り組みを進めていきます。

Q5) 安全品質強化の対応の中で、傭船と保有船の比率を今後どのように考えていますでしょうか。

A5) 比率について、社内で具体的な方針は定まっていますが、当社と一緒に安全品質強化に取り組んでくれる船主をどれだけ確保できるかがポイントだと考えています。対応強化の過程で、一時的に傭船比率が下がることは考えられます。ONEの好調もあり財務体質は改善しているので、保有船を増やすことについて財務的な問題はございませんが、長期的には当社だけで全ての船を保有していくことは非現実的であり、船主との長期的なパートナーシップが重要になるので、協力してくれる船主を増やして、現在の傭船・保有比率を維持できればと考えています。

(各種取り組みに対する船主の反応について補足)

これまで約70社の船主を回り、説明をしてまいりました。資料で挙げた4つの取り組みそれぞれに対し、船主から得ている反応について簡単に申し上げます。

まず、改訂された品質基準については、基本的に第三者評価機関の基準を取り込んだ内容であり、概ねご理解いただいています。覚書についても、ほぼ締結できております。

検船については、コロナ禍で検船に行けない船主も多く、我々の検船を活用して船のコンディション確認をしていただきたいと申し上げ、かなりご協力を頂いております。

各船主の安全取り組み調査については、調査を行ったところで、フィードバックは今後行うこととなりますが、双方で取り組みを確認しあい、安全品質を高め合えるような形を想定しております。船主からも、海技的な交流を年一度ではなく、頻度を上げて行いたいという前向きな声も頂いております。

船員選定に関しては、ネガティブな反応も見られましたが、ご協力いただけるよう内容を丁寧に説明しています。船長・機関長への乗船前ブリーフィングについても、当社から教材の提供などをしつつ、一緒に取り組んでいくということで概ね賛同を頂いております。

以上