

## 海と地球にやさしい 外航海運をめざして

株式会社商船三井  
代表取締役社長

鈴木 邦雄

Kunio Suzuki  
President  
Mitsui O.S.K. Lines



海運は、地球に60億人の人が生きて行く上で、必要不可欠な産業です。たとえば、日本に輸入または輸出される貨物は、年間8億9,000万トンありますが、このうち飛行機で運ばれるものは0.3%で、残りの99.7%は船で運ばれます。ところが、運ばれる貨物の価格を比べてみると、船で運ばれた貨物の金額は全体の70%、一方飛行機で運ばれたものは30%。つまり、船が価格の安い貨物を大量に運んでいることがわかります。この8億9,000万トンのうち、最も多いものは原油で2億2,000万トン、2位と3位は石炭と鉄鉱石で、両方合わせると2億5,000万トン、従って原油、石炭、鉄鉱石の三品目で日本の輸出入貨物の半分以上になります。外航海運業は産業・生活の両面において日本経済の縁の下の力持ちと言える産業です。

近年、温暖化など地球環境の悪化が問題となっており、わたしたち海運会社も地球環境、とりわけ海洋環境の保全に努めることを最重要課題のひとつとして、早くから取り組んでいます。特にわが社は、2000年10月に他の邦船社に先駆けて商船三井グループ環境憲章を制定し、環境報告書を発行しました。そのなかで、「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・地球環境の保全のために、企業活動全般において環境保全に配慮して行動」するとしています。2001年4月からは「ISO14001」の持つPDCA\*サイクルを取り入れた当社独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS21」の運用を通じて、環境保全に向け積極的に取り組んでいます。わが社が取得した「ISO14001」は、本社全部門と当社運航船約460隻(備船を含む)を対象とし、総物流・貨物海上輸送サービスまで含む広範囲な認証です。

さて、私が入社した1960年代まで、外航船の花形は、1万トン強の色々な種類の貨物が一緒に積める定期船と呼ばれる船でした。その後船の大型化と貨物毎の専用

船化が進み、今では6,000個のコンテナが積める大型コンテナ船、5,000台の自動車運ぶ自動車専用船、30万トンの原油タンカーなどが海の主役となっています。造波抵抗の少ない船型への改良、エンジンの省力化もこの期間に進んだため、貨物1トン当たりのエネルギー効率は飛躍的に向上しました。もちろん、この輸送の効率化は海運会社だけの努力ではなく造船技術、港湾等のインフラの整備もあって達成できたものです。

しかし、効率化を迫りながら、最も避けなければならないことは、安全を犠牲にすることです。船型の大型化は事故の影響を著しく大きいものになっています。海難事故の原因の80%はヒューマンエラーといわれていますが、わが社は日本人、外国人を問わず船員の教育に力を入れています。また、ハード面でも万一タンカーの座礁事故が起きた場合でも油濁事故のリスクを軽減するため、ダブルハル(二重船殻)化を積極的に進めており、2008年度にはタンカー全船のダブルハル化が完了する予定です。また、燃料油流出リスクを大幅に軽減する新船型の自動車専用船やコンテナ船を建造しています。

人間は利便性を求めるため、一人当たりのエネルギー需要はこれからも増加していくでしょう。大きな家、明るい照明、エアコン、上下水道、大きな自家用車、など快適な生活の追求は、その分環境に負荷を与えているのだ、と認識しなければなりません。わが社は、環境負荷が相対的に少ないLNG船をはじめ、油送船、メタノール船、石炭船などで世界最大規模のエネルギー資源輸送船隊を有していますが、効率的なそして地球環境を守る安全な輸送を通して、世界経済と地球環境の基盤を支えていきたいと考えています。

\* 注：PDCAはplan, do, check, actionの略。  
EMSはenvironmental management systemの略。