
種 別： 論説

タイトル： ESG / SDGs 経営と企業の法的・社会的責任——モーリシャスにおける
Wakashio 号油流出事故を題材として——

著 者： 梅村 悠

所 収： 『上智法学論集』第 64 卷 3-4 合併号（令和 3 年 3 月）209-243 頁

発行元： 上智大学法学会

本頁は書誌情報頁です。適宜論文本文の前に付してご利用下さい。



上智大学法学会

論 説

ESG/SDGs 経営と企業の法的・社会的責任 ——モーリシャスにおける Wakashio 号油流 出事故を題材として——

梅村 悠

- I はじめに
- II Wakashio 号事故における企業の法的責任
 - 1. 油濁損害に対して適用される国際条約
 - 2. Wakashio 号事故における関係者の法的責任
- III Wakashio 号事故における企業の社会的責任
 - 1. 問題の所在
 - 2. 環境回復・地域貢献に向けた商船三井の取り組み
 - 3. 今日における CSR の意義とコーポレート・ガバナンス論の潮流
 - 4. 商船三井によるモーリシャス支援プロジェクトの検討
- IV おわりに

I はじめに

2020年7月25日、豊かな生物多様性を擁するインド洋の島国・モーリシャス沖で、商船三井が定期備船していた貨物船 Wakashio 号が座礁した（以下「本件事故」という）。座礁した地点はモーリシャス沖約1・4キロ沖であり、8月6日に1千トン以上もの燃料油が海に流出した（Wakashio 号の燃料油タンク（合計4000トン程度）のうち、1180トンの容量のタンクが壊れて油の抜き取り作業を続けていたが、50トン程度しか回収できなかった）。流出した油は東からの風に流され、ラムサール条約に指定された湿地帯に近いグラン・ポール湾一帯に広がり、海沿いのマングローブ林が汚染された。また、サン

ゴ礁が広がるダイビングスポットとして人気のあるエグレット島周辺も汚染された。こうした状況を受け、モーリシャス政府は「環境緊急事態」を宣言してフランスや国連に支援を求めた。海岸に広範囲で漂着した重油は、亀や鳥類などに大量に付着し、ボランティアが安全な場所に移動させたとされる⁽¹⁾。

Wakashio 号の船主は長鋪汽船であると報道されているが⁽²⁾、Wakashio 号は船籍をパナマに置いていて、その登録船主 (Registered Owner) は「OKIYO MARITIME CORP.」(長鋪汽船の子会社)であり、船舶管理会社 (Management Company) は「NAGASHIKI SHIPPING CO., LTD」(長鋪汽船)となっている⁽³⁾。登録船主である OKIYO 社は、便宜置籍のためのペーパーカンパニーであるとみられ⁽⁴⁾、親会社である長鋪汽船も Wakashio 号につき「当社支配船」と言及している⁽⁵⁾。江戸時代から150年以上海運業に携わっている長鋪汽船は、国際海上物流を支える老舗企業であり、その資本金は1600万円に過ぎないが⁽⁶⁾、事実上の船主として、事故直後のサルベージ会社への救助船の手配をはじめ、2021年1月に完了が見込まれる油の回収、そして自然環境回復基金(後述)への資金拠出の表明など⁽⁷⁾、真摯に事故対応にあたっているように窺われる。

報道によれば、本件事故により「賠償の責任を負うのは船主である長鋪汽船」であって「商船三井はチャーターしている立場にとどまるため、賠償責

(1) 日本経済新聞朝刊 8月8日付、8月10日付、9月18日付。

(2) 日本経済新聞朝刊 8月8日付、8月10日付など。

(3) 日本海事協会 (NK) の情報サービスによる。

(4) そのため、(仮に別法人であることを理由に責任を拒絶したとしても) 法人格が否認される可能性が指摘されている(野村修也「モーリシャス島沖での WAKASHIO (わかしお) 号座礁事故と油濁損害の賠償責任」(<https://note.com/shuyanomura/n/n8f6c58159db1>))。

(5) 長鋪汽船ホームページ (<https://www.nagashiki-shipping.jp/2020/08/08/%E3%81%8A%E7%9F%A5%E3%82%89%E3%81%9B/>) による。

(6) 長鋪汽船ホームページ (<https://www.nagashiki-shipping.jp/%E6%B2%BF%E9%9D%A9/>)

(7) 日本経済新聞朝刊 9月6日・11月6日、長鋪汽船ホームページ (<https://www.nagashiki-shipping.jp/2020/11/05/%e5%bd%93%e7%a4%be%e6%94%af%e9%85%8d%e8%88%b9wakashio-%e5%ba%a7%e7%a4%81%e3%81%8a%e3%82%88%e3%81%b3%e6%b2%b9%e6%bf%81%e7%99%ba%e7%94%9f%e3%81%ae%e4%bb%b6-%e7%ac%ac%9%e5%a0%b1-2/>)。

任を負わないという認識は海運関係者で一致している」ようである⁽⁸⁾。しかし、商船三井は、「法的責任が直接問われる船主ではないが環境汚染への批判を踏まえ、社会的責任を重視し」て、マングローブ林の保護やサンゴ礁の回復などの財源として「モーリシャス自然環境回復基金」を設立するなど、総計 10 億円規模の支援を行うことを公表した⁽⁹⁾。

当初より、商船三井は、法的責任は一義的に船主にあるという立場を堅持しつつも、長鋪汽船とともに、共同記者会見を開いて謝罪をしたうえで、その社会的責任の履行（上記の支援プロジェクト等）について言及をしている。これに対しては、当事者意識が欠如しているとして批判する見方⁽¹⁰⁾がある一方で、「SDGs 時代の謝罪の流儀として、一つのモデルケースになる」として危機管理や ESG/SDGs の観点から積極的に評価する見方もある⁽¹¹⁾。

本稿では、Wakashio 号事故において、関係する企業がいかなる法的責任を負う可能性があるかについて考察したうえで（Ⅱ）、定期傭船者である商船三井の社会的責任について、同社による支援が ESG/SDGs 経営の観点からどのように評価でき、また、かかる経営判断は商法（会社法）の観点からどのように捉えられるべきかにつき、若干の検討を行いたい（Ⅲ）。

Ⅱ Wakashio 号事故における企業の法的責任

1. 油濁損害に対して適用される国際条約

(1) タンカー油濁事故に関する国際条約

タンカー油濁事故については、国際条約によって、手厚い賠償・補償制度が確立している。すなわち、1992 年民事責任条約（International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 : 92CLC）」、1992 年国際基金条約

(8) 日本経済新聞朝刊 8 月 29 日付。

(9) 日本経済新聞朝刊 9 月 12 日付。

(10) 例えば、赤木一馬ほか「座談会モーリシャス・WAKASHIO 座礁を考える」羅針盤 32 号（2020 年 11 月）など。

(11) 「商船三井と東証に見る『責任』の背負い方」日経ビジネス 2020 年 12 月 24 日号 34 頁以下。

(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992: 92FC)、および2003年追加基金議定書(Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992)によって構成される3層構造のシステムである(以下、これらを総称して「CLC・FC」とする)⁽¹²⁾。

第1層に相当するCLCの特徴は、第一に、船主(タンカー所有者)に厳格責任を課す(92CLC3条1項)⁽¹³⁾とともに、賠償請求先を船主に集中していること⁽¹⁴⁾(責任集中)である(同3条4項)。第二に、厳格責任を緩和するために、船舶のトン数に応じた責任制限が、船主に認められている(同5条1項)⁽¹⁵⁾。第三に、船舶所有者に対して、責任限度額をカバーする額の保険の付保が義務付けられている(同第7条)。

第2層として、CLCではカバーしきれない範囲の損害については、FCに基づき、国際基金からの補償がなされる(92FC4条1項)。国際基金は、タンカー輸送から利益を享受している荷主(締約国の石油業界)からの拠出金に

(12) CLC・FCについては、落合誠一「国際的油污賠償・補償制度の新展開」ジュリ1253号163頁(2003年)、藤田友敬「海洋環境汚染」落合誠一=江頭憲治郎(編)『海法大系』79頁以下(商事法務、2003年)、吉川栄一『企業環境法(第2版)』265頁以下(上智大学出版、2005年)、COLIN DE LA RUE & CHARLES B. ANDERSON, SHIPPING AND THE ENVIRONMENT: LAW AND PRACTICE, 3 (Informa Maritime & Transport, 2nd ed. 2009)、日本海事センター(編)『船舶油污損害賠償保障関係法令・条約集』(成文堂、2011年)[以下で言及する国際条約の和訳については同書に依拠する]、箱井崇史(編)『船舶衝突法』258頁以下(成文堂、2012年)、石油海事協会『タンカー油污事故に関する国際油污補償制度の解説(第9版)』(2013年)、中村真澄=箱井崇『海商法(第2版)』116頁以下(成文堂、2013年)、小林寛『船舶油污損害賠償・補償責任の構造』21頁以下(成文堂、2017年)、箱井崇史『基本講義 現代海商法(第3版)』73頁以下(成文堂、2018年)などを参照。

(13) 戦争や暴動、不可避かつ不可抗力的な性質を有する自然現象など、ごく例外的な場合にしか免責は認められていない(3条2項)。

(14) 賠償請求を行うことができない相手方として、「船舶の備船者(裸備船者を含み、名称のいかんを問わない)、管理人または運航者」などが列挙されている(3条4項)。

(15) 汚染損害をもたらす意図をもってまたはは無謀にかつ汚染損害の生ずるおそれがあることを認識して行った自己の行為(不作為を含む)により汚染損害の生じたことが証明された場合には責任制限は認められない(5条2項)。

よって賄われている（同 10 条）。すなわち、巨事故から生じる膨大な損害への対応策として、原因に対して有責の者が損害賠償を負担すべきという伝統的な法的枠組みを超えて、法的には有責とはいいがたい荷主を巻き込むことにより、全体としてより一層の被害者保護の充実を図る制度となっている⁽¹⁶⁾。

さらに、第 3 層として、汚染損害の総額が FC の補償限度額よりも大きく、被害者が国際基金によって十分な補償を受けられない場合、追加基金からの補償がなされる（追加基金議定書 4 条 1 項）⁽¹⁷⁾。追加基金議定書によって、油濁事故に対する賠償・補償水準は飛躍的に増大したため、油濁被害者は、同議定書に基づき、米国油濁法（後述）の場合とほぼ同様の水準の補償が受けられることになり、このことは油濁被害者に対する完全賠償・補償の理想への大きな前進であると評価されている⁽¹⁸⁾。

(2) 一般船舶油濁事故に関する国際条約

1) バンカー条約

タンカー以外の船舶に起因する燃料油による汚染損害の賠償は CLC・FC の適用対象外であるが、タンカーと同様に、ばら積み貨物船やコンテナ船などの一般船舶も大型化が進んでおり、大型のものになると、10,000 トン以上（という積み荷として運送する多くのタンカーよりも多量）の燃料油を積載している⁽¹⁹⁾。

燃料油の流出は、少量であっても、重大な損害を生ぜしめる可能性がある。現代的な商船の多くに使用されている燃料油は高い粘性・持続性（highly viscous and persistent）を有する。相対的に少量の高持続性の燃料油で

(16) 落合・前掲注(12)163 頁、箱井・前掲注(12)260 頁。

(17) なお、条約の条文上は、追加基金は荷主によって拠出されることとなっているが、民間自主協定（TOPIA2006）に基づき、船主側が追加基金議定書による補償の 50% を負担することで、船主・荷主間の負担のバランス是正が図られている。石油海事協会・前掲注(12)28 頁以下。

(18) 落合・前掲注(12)169 頁。もっとも、後述のとおり、カバーされる環境損害の範囲に着目すると、現在の CLC・FC の賠償・補償体制は「完全」とは言い難いといわざるを得ないと思われる。

(19) DE LA RUE & ANDERSON, *supra* note 12, at 255.

も、例えば、多量の軽質原油 (light crude oil) を積み荷として積載する場合に比較して、不釣り合いなほど有害であり、除去のためにコストを要するとされる⁽²⁰⁾。

したがって、事故による被害も甚大化する傾向にある。例えば、1995年7月にタスマニアの北海岸において座礁した、ばら積み貨物船 Iron Baron 号事故では、重質の燃料油が約15キロにわたる海岸線に漂着し、多数の野生生物(特にコガタペンギン)が油で汚染された。事故後、さらなる油流出の懸念もあったことから、これに対処するためのコストは総額1,000万オーストラリアドルにのぼり、タスマニア史上最悪の油流出事故と評された⁽²¹⁾。

そこで、2001年3月、船舶からの燃料油の流出または排出による汚染損害に関し適正で迅速かつ効果的な賠償の支払を確保する目的で、IMO(国際海事機関)において、「2001年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(バンカー条約)が採択された⁽²²⁾。バンカー条約は、責任当事者に厳格責任(免責事由もCLCと同様)を課し(バンカー条約3条1項、3項)、登録船主に対して保険を強制する(同7条)点においてCLCに類似するが、以下の重要な相違点を指摘できる。

第一に、CLCでは船主(タンカー所有者)への責任集中がなされているのに対して、バンカー条約では船舶の所有者、裸傭船者(bareboat charterer)、管理人(manager)、および運航者(operator)が責任当事者として定められている(同1条3項、3条1項)という点である。

第二に、CLCでは、固有の(一般の船主責任制限制度よりも高い)責任制限制度が設けられているのに対して、バンカー条約では、固有の責任制限制度は定められておらず、一般の船主責任制限条約(後述)による(同6条)こととなる点である。

(20) *Id.* at 255.

(21) *Id.* at 255, Iron Baron Review Group, *The Response to the Iron Baron Oil Spill Report of the Review Group* (January 1996).

(22) バンカー条約については、DE LA RUE & ANDERSON, *supra* note 12, at 255 et seq., 日本海事センター(編)・前掲注(12)318頁以下、箱井(編)・前掲注(12)293頁以下、小林・前掲注(12)113頁、中村秀之「バンカー油による汚染損害の賠償について」日本海事新聞2013年5月30日などを参照。

第三に、タンカー油濁損害の場合、CLC ではカバーしきれない範囲の損害については、FC に基づき補償がなされ（第2層）、さらに、FC の補償限度額を超えるときには、追加基金からの補償がなされる（第3層）のに対して、バンカー条約に関しては、第2層・第3層に相当するような補償基金は設けられておらず、1層のみとなっている点である。

2) 海事債権責任制限条約

上述のとおり、バンカー条約では固有の責任制限制度は設けられておらず、責任の制限は一般の船主責任制限条約によることとなる⁽²³⁾。

船主の責任制限制度は、古く中世まで遡るが、制限の様子は国によって異なっていたため、20世紀に入ると、これを統一する国際条約が作られるようになった。初の成功した条約と言えるのが、1957年船主責任制限条約であり、旅客の人的損害や運送品の物的損害などの制限債権を掲げて、責任制限金額を当該船舶のトン数を基礎として算定する金額責任主義を採用するものであった。その後、こうした基本的枠組みを大きく変更することなく、責任限度額の引き上げ等のニーズを反映して、「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約（1976年海事債権責任制限条約、76LLMC）」が成立した。76年船主責任制限条約は、1996年の改正議定書（96LLMC）によって責任限度額の引き上げ等の改正がなされたが、2009年のパシフィック・アドベンチャー号事故⁽²⁴⁾において引き上げ後の責任限度額を大きく上回る損害が生じたことから、2012年の簡易改正によって責任限度額のさらなる引き上げがなされている⁽²⁵⁾。

同条約の下、責任を制限できる者は、「船舶所有者及び救助者」とされ（96LLMC1条1項）、「船舶所有者」とは「海上航行船舶の所有者、傭船者、

(23) 船主責任制限条約については、DE LA RUE & ANDERSON, *supra* note 12, at 785 et seq.、日本海事センター（編）・前掲注(12)502頁以下、中村＝箱井・前掲注(12)90頁以下、箱井・前掲注(12)61頁以下などを参照。

(24) 2009年3月11日、オーストラリア東部のモアトン岬の沖合で事故を起こし、約270トンの燃料油を流出させ、国立公園であるモアトン島のほか、プリビー島東岸やサンシャイン・コーストなどを汚染した（中村・前掲注(22)）。

(25) 日本海事センター（編）・前掲注(12)502-573頁以下、中村＝箱井・前掲注(12)90-98頁、箱井・前掲注(12)61-63頁。

管理人及び運航者をいう」とされる(同1条2項)。

責任制限の対象となる債権は、①船舶上でまたは船舶の運航もしくは救助活動に直接関連して生ずる人または物の損害に基づく債権、②運送品、旅客または手荷物の運送の遅延による損害に基づく債権、③①および②の債権以外の債権で、船舶の運航または救助活動に直接関連して生ずる権利侵害による損害に基づく債権、④難破、乗揚げ等をした船舶およびその船舶上にあるものの引揚げ、除去、破壊または無害化作業に関する債権、⑤船積貨物の除去、破壊または無害化作業に関する債権、および⑥損害防止措置により生ずる損害に基づく債権である(同2条)が、④⑤については責任制限の対象としないという留保をすることが可能であり(同18条1項)、実際にも、わが国を含む多くの国が留保をしている⁽²⁶⁾。

責任制限阻却事由はきわめて限られており、損失を生じさせる意図をもってまたは無謀にかつ損失の生ずるおそれのあることを認識して行った自己の作為または不作為により当該損失の生じたことが証明された場合とされている(同4条)。

責任限度額は人の死亡または傷害に基づく債権とそれ以外の債権とを区別し、船舶のトン数に応じて遡増する金額が定められている(同6条)。

2. Wakashio 号事故における関係者の法的責任⁽²⁷⁾

(1) バンカー条約の適用・解釈

1) 条約の管轄と責任当事者

Wakashio 号はタンカーではないので、CLC・FC の適用はなく、バンカー条約の適用対象となる。バンカー条約9条は、「事故が1もしくは2以上の

(26) 日本海事センター(編)・前掲注(12)573頁。

(27) 本件事故の法的責任に関する先行研究として、野村・前掲注(4)、小澤英明「モーリシャス沖座礁事故に思う」(<https://oz-landlaw.jp/wp-content/uploads/2020/08/9dae843d818bb4aef70d9938fc72997.pdf>)、藤井麻衣=樋口恵「モーリシャスにおける貨物船からの油流出事故の法的側面-船舶由来海洋汚染の防止と損害賠償・補償の観点から」OPRI Perspectives No. 11(2020年)(https://www.spf.org/global-data/opri/perspectives/prsp_2020_011_fujii-higuchi.pdf)、小林寛「モーリシャス沖貨物船座礁油濁事故と法的責任」法学教室483号65頁(2020年)がある。

締約国の領域…において汚染損害をもたらし、または当該領域…における汚染損害を防止しもしくは最小限にするため防止措置が取られた場合には、船舶所有者、保険者…に対する賠償の請求の訴えは、当該締約国の裁判所のみ提起することができる」と規定しているところ、モーリシャスは同条約の締約国であるから、本件事故については、同条約の規定（を国内法化したモーリシャス法）に基づいて、モーリシャスの裁判所において審理されることになると考えられる⁽²⁸⁾。

前述のとおり、バンカー条約では船舶の所有者、裸傭船者、管理人、および運航者が責任当事者として定められている（同1条3項、3条1項）。長鋪汽船を Wakashio 号の船主と考えれば、同社が船舶所有者としての責任を負うことは明らかである^{(29) (30)}。

傭船契約は、講学上、航海傭船（voyage charterparty）、定期傭船（time charterparty）、および裸傭船（demise charterparty）に区別され、航海傭船は、船主が1または複数の航海を引き受ける契約であり、定期傭船は船主が一定の期間内、船主の積載能力を傭船者の利用に委ねる契約であるが⁽³¹⁾、いずれの場合においても、船主は自船を艤装し、船長その他の船員を配乗し、これによって船舶を管理する権利を保留する。これに対して、裸傭船は、船舶のリース（賃貸借）として機能するものであって、傭船者は船主にとって代わり、その船舶を占有し、船長その他の船員を乗り組ませ、これによって船舶

(28) 野村・前掲注(4)。但し、後述(3)参照。

(29) 野村・前掲注(4)、小林・前掲注(27)66頁は、いずれも同社を船主と捉えている。

(30) なお、日本法の下では、定期傭船者の船舶衝突責任について、船舶利用の実態に照らし、定期傭船者が、船舶所有者と同様の企業主体としての経済的実態を有している場合において、第三者に対する責任を肯定するのが、判例（最判平成4年4月28日集民164号339頁）、多数説（小林・前掲注(12)118頁、箱井・前掲注(12)52頁など。小林登『定期傭船契約論』442頁（信山社、2019年）も同旨だが「例外的事案の特別な処理」であることを強調されている）である。

(31) 平成30年改正商法は、定期傭船契約を、純粋な運送契約（航海傭船契約）とも、純粋な船舶賃貸借契約（裸傭船契約）とも異なる、新たな典型契約（「定期傭船契約は、当事者の一方が艤装した船舶に船員を乗り組ませて当該船舶を一定の期間相手方の利用に供することを約し、相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約することによって、その効力を生ずる。」）とする新設規定を設けている。

の全面的な支配権を保有するものと説明される⁽³²⁾。こうした理解を前提とすれば、Wakashio号の定期傭船者である商船三井は、裸傭船者としての責任を負うことはないと考えられる⁽³³⁾。

それでは、「管理人」や「運航者」についてはどのように解するべきであろうか。これらの概念は必ずしも明確ではないところ、豪クイーンズランド大学のGaskell教授らは以下のように論じられている⁽³⁴⁾。

すなわち、CLCは登録船主に責任を集中させているため、裸傭船者やその他の運航者らは責任を負う余地がなく、これは2つの点から正当化できる。第一に、油濁被害者が損害賠償請求をすべき相手方を、強制保険のカバーを有する船主に限定することで、法律関係を簡明にし、取引費用を低減させることができる点、第二に、CLCにおいて損害賠償請求を行う油濁被害者は、国際油濁基金から第二層、第三層の追加的な補償がなされるため、十分な救済を受けることができる点である。これに対し、バンカー条約には、CLCとは異なり、石油業界のような第二層（・第三層）の基金を拠出してくれる特定の業界が存在せず、一層式の救済システムになっている。このため、条約の起草段階から多くの国によって責任当事者を広く定めるべきであるという考え方が支持され、責任当事者には裸傭船者、管理人及び運航者を含むという規定になった⁽³⁵⁾。これらのカテゴリーの者にはすべて、（通常、定期傭船者や航海傭船者とは対照的に）船の運航方法について利益（interest）を有することを期待できる。「船舶管理人」とは、登録された船主が管理者として雇用している個人を指すものではなく、通常、すべての運航管理機能が委譲されている単一の船舶所有会社の関連会社か、多数の船舶所有者のために運営されている別の専門の船舶管理会社のいずれかを指す⁽³⁶⁾。バンカー条約には「運航者」の定義はないが、この概念について、同一の法律委員

(32) 中村=箱井・前掲注(12)287-288頁。

(33) 小林・前掲注(27)66頁。

(34) Nicholas Gaskell & Craig Forrest, *Marine pollution damage in Australia: Implementing the Bunker Oil Convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003*, The University of Queensland Law Journal 27(2), at 137 (2008).

(35) *Id.* at 137.

(36) *Id.* at 138.

会によって起草された 2007 年の海難残骸物除去（ナイロビ）条約 1 条 9 項を参照することが許容される。すなわち、「船舶の運航者」とは、「船舶の所有者、または船舶の所有者から船舶の運航についての責任を引き受け、責任を引き受ける際に、国際安全管理（ISM）コード（将来の改正を含む）の下で課せられた義務と責任のすべてを引き継ぐことに同意した船舶管理者もしくは裸傭船者その他の組織もしくは人をいう」（ナイロビ条約 1 条 9 項）と定義されているところ、バンカー条約の文脈において、ISM コードへの言及（ ）部分を定義の本質的な部分と見なすことが正当であるかどうかは議論の余地があるが、上記の 部分について同意した者が「運航者」であることに疑問の余地はない、とされる⁽³⁷⁾。

以上の解釈を前提とすると、本件の詳細な事実関係は必ずしも明確ではないものの、商船三井は「管理人」に該当しないと解される⁽³⁸⁾。

他方、商船三井が運航者としての責任を負うかどうかは議論の余地がある⁽³⁹⁾。商船三井が船主である OKIYO 社（実質的には長鋪汽船）から、「ISM コードの下で課せられた義務と責任のすべてを引き継ぐことに同意した」事実は認められないであろうから、疑問の余地なく「運航者」であるとは言い難いであろう。問題は「船舶の所有者から船舶の運航についての責任を引き受け」たと解されるか否かであるが、Gaskell 教授らが明示しているように⁽⁴⁰⁾、「通常」定期傭船者は船舶の運航方法（海技事項）について指示権を有しないであろうから⁽⁴¹⁾、商船三井の定期傭船者としての実態がそうであるとすれば、「運航者」該当性は否定されるべきである。

(37) *Id.* at 138.

(38) 他方、仮に、長鋪汽船が所有者としての責任を否認し（かつ、原告による法人格否認の主張が認められなかつた）たとしても、「すべての運航管理機能が委譲されている単一の船舶所有会社の関連会社」（*Id.* at 138）として、管理人に該当するという解釈がなされる可能性は十分にあり得よう。

(39) 小澤・前掲注(27)、小林・前掲注(27)66 頁。

(40) Gaskell & Forrest, *supra* note 34, at 138.

(41) 改正商法も「定期傭船者は、船長に対し、航路の決定その他の船舶の利用に関し必要な事項を指示することができる。ただし、発航前の検査その他の航海の安全に関する事項については、この限りでない。」（705 条）と定め、定期傭船者の指示権が海技事項に及ばない旨を定めている。

ここで留意すべきは「定期傭船契約にあつては、海技事項について定期傭船者の指揮が及ばないのがむしろ通常であり、そうした定期傭船契約において多様な実態の存在が認められる」⁽⁴²⁾ことであり、そうであるがゆえに、本件においても、定期傭船者としての実態について、慎重かつ丁寧な事実認定が必要となる。本件の詳細な事実関係が不明であるため⁽⁴³⁾、「運航者」該当性についての結論は留保せざるを得ないが、少なくとも、本件定期傭船契約が NYPE 書式であることのみを理由に「運航者」該当性を否定するという結論を導くのは妥当ではないと解される。

2) 責任当事者が負うべき責任

責任当事者（本件では少なくとも長鋪汽船）は、汚染損害について、嚴格責任を負う（バンカー条約3条1項。免責事由である戦争や暴動、不可避かつ不可抗力的な性質を有する自然現象など（3条2項）は報告されていない）。

「汚染損害」は、「(a) 船舶からの燃料油の流出又は排出（その場所のいかんを問わない。）による汚染によって当該船舶の外部において生ずる損失又は損害。ただし、環境の悪化について行われる賠償（環境の悪化による利益の喪失に関するものを除く。）は、回復のための合理的な措置であつて実際にとられた又はとられるものの費用に係る賠償に限る。(b) 防止措置の費用及び防止措置によって生ずる損失又は損害」と定義されている（同1条9項）。

具体的には、モーリシャス政府などが講じた油の回収・除去費用、野生生物の保護・洗浄に要した費用、漁業者や観光業者の収入の喪失、汚染範囲・程度の調査費用など多岐にわたる損害が例として挙げられる⁽⁴⁴⁾。もっとも、環境損害については、回復のための合理的な措置の費用（流出した燃料油の回収など）や防止措置費用（燃料タンクからの油の抜き取りなど）は汚染損害に含まれるものの、バンカー条約の下では、海洋環境における価値の喪失な

(42) 箱井崇史「商法改正後の定期傭船者の第三者に対する責任の検討」黒沼悦郎＝藤田友敬（編）『企業法の進路 江頭憲治郎先生古稀記念』764頁（2017年、有斐閣）。

(43) 新聞報道によると、「商船三井は『わかしお』を含む船隊800隻の位置情報を数時間おきに把握していた」（日本経済新聞朝刊8月10日）とされるが、船舶の運航につき、どの程度の指揮監督関係があったかは明らかではない。

(44) 小林・前掲注(27)67頁。

いしは減少を一定の理論的方法に基づき金銭的に評価して賠償範囲に含めることはできないと解されている⁽⁴⁵⁾。

これはバンカー条約に固有の問題ではなく、同様の「汚染損害」の定義規定を有する CLC・FC にも共通する問題であり、筆者は、(上記の喪失ないし減少を損害賠償の範囲に含む旨の定めを有する) 米国油濁法 (Oil Pollution Act 1990) との比較を通じて、かねてよりその問題点を指摘してきた⁽⁴⁶⁾。すなわち、両者を比較すると、環境そのもの (自然資源) への損害に関して、① 米国法と異なり、国際条約の下では、「同等の構成要素 (equivalent component)」の導入は補償の対象とならない、② 国際条約の下では、損害を受けたサイトが元の状態に回復するまでの間の自然資源・サービスの喪失 (いわゆる「当座の (暫定的) 損失 (interim losses)」) は補償の対象とならない、③ 損害の程度が著しく、修復が困難である場合、米国法では、周辺の地域における「同等の」サイトの創設または取得がなされることとなるのに対して、国際条約の下では、損害を受けたサイトの修復に資する限りにおいて、周辺のエリアにおいてとられる措置が補償の対象になりうるに過ぎない、という相違点を指摘することができる⁽⁴⁷⁾。

本件事故においては、油濁発生当初は希少な固有種や、沿岸部に生息する水鳥について、油が付着し飛べなくなったり、死んでしまったりするなどの直接的被害が懸念され、実際に、油漂着直後の 8 月には、1 羽の死んだササゴイが見つかった⁽⁴⁸⁾。しかし幸いにも、希少種が生息する森林への油の流

(45) 小林・前掲注(27)67頁、小林・前掲注(12)110、125頁。

(46) 拙稿「油濁汚染と自然資源損害に対する責任-米国油濁法と国際条約との比較を通して」流経法学9巻2号55頁(2010年)などを参照。同様の観点からの問題提起として、吉川栄一『企業環境法(第2版)』140頁(2005年)、大塚直「環境損害に対する責任」ジュリ1372号42頁(2009年)などがある。

(47) 拙稿・前掲注(46)88-93頁。

(48) 当初は、「8月26日以降、海岸に死んだイルカが次々と打ち上げられた。その後、打ち上げられた数は最終的に49頭にも上った(9月21日現在)。ソーシャルメディアを通じて、イルカの親子が海中でもがき苦しんでいる動画や死んだイルカの写真が人々の間で共有された。」(井手上和代「モーリシャス『ドドの悲劇』を繰り返さない:油流出事故が招いた過去最大のデモ行進」国際開発ジャーナル767号33頁(2020年))として、野生生物への重大な影響を懸念する見解もあった。しかし、モーリシャスの Maudhoo 海

入はなく、沿岸部においても、地元の方々や清掃業者による迅速な油回収作業がおこなわれたため、その他の直接的被害を受けた鳥は、2020年12月現在まで確認されていない一方で、間接的・中長期的な影響については未知数とされている⁽⁴⁹⁾。

以上のような本件事故の損害について、上記の「汚染損害」の定義の問題点を敷衍すると、とくに上記②に関して⁽⁵⁰⁾、つぎのような点を指摘することができよう。

すなわち、本件事故の中長期的なモニタリングの結果、一部のマングローブやサンゴ礁が死滅し、回復までに何十年もの時間を要するという事実が判明する可能性がある。海沿いの湿地に生息するマングローブは、複雑に絡み合った根が特徴的で、稚魚やエビ・カニなどの様々な生物にとって格好の生息地・繁殖地となっている。その「生命のゆりかご」ともいわれるマングローブが被害を受けたことによって、生物を取り巻く環境が大きく変わるおそれが指摘されている。琉球大学の久保田康裕教授(生態学)によると、1986年のパナマで起きた流出事故では汚染されたマングローブの生態系が回復するまでに30年以上もの時間がかかったとされる。そして、国際マングローブ生態系協会理事長の馬場繁幸氏によると、「重油によって呼吸根の細胞が破壊されてしまうと、時間をかけて枯れていく。過去の事例では半年後に枯

洋経済・海洋資源・漁業・海運相は「[イルカの]表面や呼吸器系内には炭化水素の痕跡がなかった」と説明し、モーリシャス海洋保護協会のGriffiths氏も、同じ地域で2005年にも70頭のカズハゴンドウが漂着したことに言及し、「非常に不運な偶然だろう」「恐らく魚の群れを追って礁湖(ラグーン)に進入し、混乱して沖合への戻り方が分からなくなった結果、水路を見つけようとせずに直接サンゴ礁の上を歩いて海洋に出ようと、パニックとストレスでサンゴ礁に衝突して疲れ果てて死んだのではないかと話したとされる(<https://www.afpbb.com/articles/-/3301267>)。

(49) 商船三井ホームページ「WAKASHIO 事故における当社のモーリシャス環境回復・社会貢献活動について」(<https://www.mol.co.jp/sustainability/incident/index.html>)。

(50) ①については、「希少種が生息する森林への油の流入はな」かったという調査結果(前掲掲(49))を前提とする限り、そのような損害が判明するおそれは高くないと考えられ、また③についても、現在までの調査では修復不可能であるというレベルの深刻な損害が生じるおそれは高くはない(ただし、本文(「すなわち」以下)で述べるとおり、中長期的なモニタリングの結果、かかる損害の存在が判明するおそれがないとはいえない)と思われる。

れた場合もある」とされ、モーリシャスのマングローブは、塩分濃度が高い環境で育っているため、生育が遅く、「一度枯れると、再生に長時間かかる」とされる。また、サンゴ礁については、これまでに重油による直接の影響で死滅したものは見つかっていないが、海水の濁りが発生しており、今後どのような影響が出るのかは予断を許さない⁽⁵¹⁾。したがって、数十年規模の長期的なモニタリングによる環境調査を継続していくことが極めて重要であると考えられるが、今後、万が一、上記のような懸念が現実化し、重大な生態系の喪失が明らかになったとしても、バンカー条約（および CLC・FC）の下では、それらの失われた生態系が回復するまでの間に失われた価値は、汚染損害の概念に含まれないことに留意する必要があるだろう。

(2) 海事債権責任制限条約の適用・解釈

バンカー条約では固有の責任制限制度は設けられておらず、責任の制限は一般の船主責任制限条約による。同条約は、数度の改正を経て現在に至っており、わが国は最新の議定書（2015年に改正された96LLMC）を批准しているが、モーリシャスは76年条約（76LLMC）しか批准していない。

96LLMCにおいても76LLMCにおいても、油の回収費用や漁業・観光業に生じた損害など、第三者に対する損害賠償責任については、責任制限が認められるが、Wakashio号の場合、その限度額は、日本が批准する96LLMCでは約70億円、モーリシャスが批准する76LLMCでは約20億円と試算されている⁽⁵²⁾。通常、裁判所は自国が批准しているLLMCを採用することから⁽⁵³⁾、モーリシャスにおいて責任制限手続を申し立てる場合、責任を制限できる者（LLMCにおいては、船主のみならず、（定期）傭船者も含まれる（同1条1項・2項））には約20億円という（きわめて低額の）責任限度額が認められることになる（同6条）⁽⁵⁴⁾。

(51) 日本経済新聞朝刊 2020年9月18日付、馬場未希「問われる自然修復への対応」日経ESG2020年10月号8頁。

(52) 日本経済新聞朝刊 2020年8月29日、野村・前掲注(4)、小林・前掲注(27)68頁。

(53) 日本経済新聞朝刊 2020年8月29日（平塚真弁護士のコメント）、日本海事新聞 2020年9月1日付（戸田総合法律事務所、山本剛也弁護士・青木理生弁護士のコメント）。

もっとも、例外的措置ではあるが、船主等が裁判所に責任制限の適用を申し立てず、裁判外での協議による紛争解決を目指すという手法もあり得る⁽⁵⁵⁾。

また、上述のとおり、責任制限阻却事由(同4条)が認められる場合には、約20億円の上限は撤廃される。本件事故は、船員が不適切な縮尺の海図を使っていたことや適切な見張りを怠ったことによって生じた人災であることに疑いの余地はなく⁽⁵⁶⁾、「無謀にかつ損失の生ずるおそれのあることを認識して行った自己の作為または不作為により」損失が生じたと解する余地もないではない。しかし、「被用者に阻却事由があることは、その使用者である船舶所有者等…の責任制限の可否には影響を及ぼさ」ず⁽⁵⁷⁾、「その者の行為が個人的行為にとどまらず、会社そのものの行為(会社の主観的悪性のあらわれ)とみるべき事情があることが前提となる」⁽⁵⁸⁾と考えると⁽⁵⁹⁾、本

(54) ただし、「油濁損害を契機として船主責任制限条約の上限が引き上げられてきた経緯や、日本が既に2015年に改正された1996年議定書の国内法化を済ませていることにかんがみ、異なる判断を下す可能性は残されている。」(野村・前掲注(4))という指摘や、被害の重大性に鑑み、責任制限手続の申し立てが日本の裁判所で行われる可能性もなく、その場合96LLMCに従った限度額が適用される(朝日新聞電子版9月8日(山本剛也弁護士コメント)、小林・前掲注(27)68頁)との指摘もなされている。

(55) 日本海事新聞2020年9月1日付(戸田総合法律事務所、山本剛也弁護士・青木理生弁護士のコメント)。

(56) 商船三井は、「座礁当日(7月25日)、本船は、携帯電話の通信圏内に入るべく、沿岸からの距離を5海里からさらに2海里程度まで縮めて航行しようとしたましたが、正確な沿岸からの距離および水深を確認するには、不十分な縮尺の海図を使用していました。また、沿岸から2海里沖という至近距離を航行しようとしていたにも関わらず、乗組員はレーダーや目視での適切な見張りを怠り、その結果、モーリシャス島沿岸から0.9海里沖の水深10mの浅瀬に座礁しました。
…上述の経緯のみならず、事故以前にも沿岸に複数回接近していた事実が今回判明したことから、沿岸に接近することへの慣れにより、不安全行動を取った可能性があり、大型船でこのような行動を取ることに由来の安全意識への認識が不足していたと考えています。

また適切な航海計画の立案と実行、海図の保有と使用が行われていないことや、レーダーや目視での当直業務を怠っていたことから、航海を安全に遂行する上で遵守する必要がある規程への認識不足と履行が不十分であったことがあげられます。」と事故原因を分析している(<https://www.mol.co.jp/pr/2020/20096.html>)。

(57) 稲葉威雄=寺田逸郎『船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の解説』115頁(法曹界、1989年)。

件において責任制限の阻却を認めるのは困難であろうと思われるが⁽⁶⁰⁾、モーリシャスの裁判所がより緩やかなアプローチを採用する可能性は否定できない⁽⁶¹⁾。

以上のように、不確定要素があることは否めないものの、本件事故については、約 20 億円という責任制限が認められる可能性が高く、油濁被害者が十分な賠償を受けられないおそれは少なくないといえる⁽⁶²⁾。

(3) バンカー条約に抵触するモーリシャス法の適用の可能性

モーリシャスのリーディング・ローファームとされる Erriah Chambers の Dev R. Erriah 弁護士は、本件事故に対するモーリシャス法の適用について、大要、以下のように述べられている⁽⁶³⁾。

モーリシャス法と国際法は、ともに Wakashio 号事故に適用可能であるが、モーリシャス法によって承認されているか、または同法と一致している場合に限られる。海事に関して包括的な定めを有する国内法は 2007 年商船法（Merchant Shipping Act 2007）⁽⁶⁴⁾であるが、船舶からの油流出につ

(58) 箱井・前掲注(12)67頁。DE LA RUE & ANDERSON, *supra* note 12, at 801 も同旨。

(59) 船主責任制限の制度趣旨は、①海上企業は、他の企業と比べて危険性が特に大きく、いったん事故が発生した場合、その損害は巨額にのぼり得ること、②海運は、国民経済の発展と密接な関係を有するから、海運業の発展を図るためには、まず活動主体（企業主体）の責任を制限して法律上保護しなければならないことなどにあり（中村＝箱井・前掲注(12)91頁）、同制度が企業保護の観念に基づくものであることに鑑みると、本文のように解する必要性が高いのではないと思われる。

(60) ただし、船舶所有者等が「事故以前にも沿岸に複数回接近していた事実が今回判明したことから、沿岸に接近することへの慣れにより、不安全行動を取った可能性があり、大型船でこのような行動を取ることに伴う安全意識への認識が不足していた」ことや、「航海を安全に遂行する上で遵守する必要がある規程への認識不足と履行が不十分であったこと」を認識しながら、何ら対策をとっていなかったことが明らかになった場合等においては、責任制限が阻却される余地は残されているものと解される。

(61) DE LA RUE & ANDERSON, *supra* note 12, at 801.

(62) 朝日新聞電子版 9 月 8 日（山本剛也弁護士コメント）、小林・前掲注(27)69頁。

(63) Dev R. Erriah, *MV Wakashio Oil Spill in Mauritius: A legal perspective*, available at <<https://www.lexafrica.com/2020/09/mv-wakashio-oil-spill-in-mauritius-a-legal-perspective>>. なお、本文中の参照条文（カッコ書き部分）については、筆者が加筆した。

(64) 条文につき、<https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/78734/84346/F152615719>

いては、2002年環境保護法（The Environment Protection Act 2002: EPA）⁽⁶⁵⁾も適用される。EPAによって、流出した汚染物質の所有者は一定の義務を課されている。汚染物質の所有者は、同法の下、流出または違法に投棄された汚染物質の所有者または監督、管理もしくは支配権を有する者と定義されている（EPA3条）。したがって、汚染物質の所有者は複数存在する可能性がある。所有者は、流出前の状態に環境を修復することを含め、当該流出による悪影響を予防し、除去し、または軽減するために実行可能なあらゆる措置を講じなければならない（同29条2項）⁽⁶⁶⁾。

我々（モーリシャス）のEPAは、油流出による影響を受けた人は誰でも汚染物質の所有者に対して損害賠償請求権を有する旨の定めを明確に設けている。同法は「何らかの形で影響を受けた（affected in any way）」という表現を用いている（同32条1項）。さて、我々の環境法は、全てのモーリシャス人が環境を管理していることを明確に認めている（同2条）。そうであるとすれば、全てのモーリシャス人は、「影響を受けた」者として、汚染物質の所有者（ら）から損害賠償を求めるための当事者適格を有していると主張することもできるかもしれない。EPAの下では、厳格責任が定められており、国際法にかかわらず、国内法の下では油濁損害については無限責任が課される⁽⁶⁷⁾。

本件において適用される国際条約は、CLC・FCではなく、バンカー条約である。同条約は一層式のみレジームではあるが、責任は船舶所有者に限定されない。船級協会、傭船者、救助者、運航者または状況によっては国の機関でさえも、責任を問われる可能性がある。他方、2007年商船法195条(d)号は、油濁損害による責任に関する請求について責任制限の不適用を定めており、いずれを適用すべきかという技術的な法的問題が生じる。バンカー条約が適用される場合、潜在的な財産回復の範囲は、生じた損害に比して、取るに足らない（puny）ものとなるであろう。ゆえに、

9/MUS78734.pdfを参照した。

(65) 条文につき、<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/mat47831.pdf>を参照した。

(66) Erriah, *supra* note 63.

(67) *Id.*

国の潜在的な財産回復の枠を拡大するために他の手段を追求する必要がある。2007年商船法195条(d)号によれば、油濁汚染損害についての責任制限は排除される。国内法である195条(d)号が優先する限り、船舶所有者は、バンカー条約3条〔筆者注：6条の誤記と思われる〕の下、責任の制限をすることができなくなる⁽⁶⁸⁾。

以上のモーリシャス法に関する Erriah 弁護士の見解が正確であるならば、バンカー条約については、その責任当事者に長鋪汽船はもとより、商船三井も含まれるという解釈がモーリシャスの裁判所によってなされ得ることになるろうし、それ以前に、条約の国内実施を懈怠する⁽⁶⁹⁾（国際条約に優先して、それらに抵触する内容のモーリシャス法（2007年商船法や2002年環境保護法）の適用を認める）ことにより、商船三井を含む幅広い責任当事者に対して、極めて高額な損害賠償責任が課される可能性は少なくないと考えられる。(2)において検討したとおり、本件事故における被害者の救済が十分な水準に達しないおそれがあることは重大な問題であるが、上記のような条約を無視した国内法の適用がなされれば、国家間で条約を締結した目的⁽⁷⁰⁾が没却されることになるから、本件事故について訴訟が提起されることとなった場合、モーリシャスの裁判所には適切な条約の解釈・適用を期待したい。

Ⅲ Wakashio 号事故における企業の社会的責任

1. 問題の所在

筆者は、小澤英明弁護士より、「今回の事故で発生した多額の損害（回復が容易ではない境損害を含む。）の賠償が19億円を上限とする保険金の支払

(68) *Id.*

(69) FC の国内実施につき、藤田友敬「統一私法条約の実施：国際油濁補償基金を例に」北大法学論集 65 巻 2 号 390 頁以下（2014 年）を参照。

(70) 「バンカー条約の」〔締約国は…あらゆる形態の油汚染について、責任水準の適正な制限と結びつけられた厳格責任を確立することの重要性を認め、船舶からの燃料油の排出または排出から生ずる汚染による損害についての適正、迅速かつ効果的な賠償の支払を確保するために補足的な措置が必要であることを考慮して〕協定したとしている（バンカー条約前文）。

いすべて終了し、商船三井は何ら負担をしなくてもすむという結末に終わるとすれば、釈然としないものが残る人が多いであろう。もちろん、既存のルールで商売するのが商人であり、その合理的期待を保護することこそ法の精神であるということが出来る。また、それは重視すべきことで、とても重要なことであるが、今回の環境損害をもたらした当事者は、長鋪汽船と商船三井以外にはないと思われるところ、これらの責任が制限されるかまったく問われずに、モーリシャスの人々に多大な迷惑をかけたままでは、商船三井の提供する安い料金で便益を受けてきたはずの日本人としては心苦しいものがある。」⁽⁷¹⁾という問題意識の下、(Ⅱにおいて述べた法的問題の検討に加えて)①仮に商船三井に法的責任がないとしても、社会的責任があると感じて行動する背景には何があるか、②商船三井が表明している合計10億円の支援(社会的責任による会社の支出)は、株主利益最大化原則、また、CSR、SDGs、ESGとの関係においてどのように考えるべきか、について検討する機会を得た⁽⁷²⁾。

以下では、まず、本件事故に対する商船三井の取り組みについて概観したうえで(2)、同社が当該取り組みを社会的責任の履行と位置付けていることから、今日におけるCSRの意義やコーポレート・ガバナンス論の潮流について簡単に述べる(3)。これらを踏まえ、商船三井による支援を会社法の観点からどのように位置づけるべきか(上記①にも言及しつつ、②)について検討することとしたい(4)。

2. 環境回復・地域貢献に向けた商船三井の取り組み

モーリシャスの環境回復・地域貢献に向け、三井商船は以下の取り組み(4本の柱)を公表している。

第一の柱は「自然環境保護・回復プロジェクト」である。同プロジェクトは、①マングローブ保護・育成プロジェクト(民間コンソーシアムの組成と、現地NGOとの協働を検討)、②サンゴ礁回復プロジェクト(企業、大学、研究

(71) 小澤・前掲注(27)3頁。

(72) 本稿末尾の注記を参照。

機関等と連携し、現地 NGO との共同プロジェクトを検討)、③海鳥の保護・希少種海鳥の研究(保護のための研究支援)、④モーリシャス自然環境回復基金(仮称)の設立(上記①～③のプロジェクト・研究の遂行を目的とするものであり、発起人として数年間に亘り8億円程度の拠出を予定)から構成される。

第二の柱は「現地 NGO およびモーリシャス政府・国際公的機関の基金への拠出」である。具体的には、複数の現地 NGO への寄付、およびモーリシャス政府関係団体・国連等の公的機関が設立している基金への資金拠出が行われ、合計で1億円程度が予定されている。

第三の柱は「人的貢献」である。具体的には、①グループ社員の現地への派遣継続、②モーリシャス駐在員事務所の設立(現地における関係当局やモーリシャス地域社会との中長期的な連携・対応を目的とするもの)、③社員研修の実施(世界各国のグループ社員を選抜し、毎年現地における研修を実施)とされている。

第四の柱は「地域社会・産業への貢献」である。具体的には、①漁業水産業の貢献(現地のニーズを踏まえて今後様々な方策を検討)、②観光業への貢献(商船三井客船による、日本発着モーリシャス寄港クルーズの実施)が予定されている⁽⁷³⁾。

同社は「法的責任は一義的に船主が負うべきもの」としつつ、「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、上記の支援を決定し、拠出する金額については「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くると理解している。8億円で終わりというわけでは無い。」と説明している⁽⁷⁴⁾。

(73) 商船三井ホームページ (<https://www.mol.co.jp/pr/2020/20057.html>)。

(74) 商船三井9月11日報道関係者向け説明会質疑応答 (https://www.mol.co.jp/sustainability/incident/pdf/20200911_qa.pdf)。

3. 今日における CSR の意義とコーポレート・ガバナンス論の潮流

CSR(Corporate Social Responsibility)という言葉が関心と呼ぶようになったのは21世紀に入ってからのことであるが、その訳語である「企業の社会的責任」という言葉自体は、特段新しいものではない。すなわち、企業の社会的責任という言葉は、1960～70年代にかけて発生した公害問題を契機に、マスコミにおいてさかんに取り上げられるようになり、さらに、80年代において、企業による文化支援活動(メセナ)などを通して一般化してきた⁽⁷⁵⁾。

商法においても、かつて、昭和49年の改正商法の附帯決議を契機として、「株式会社法中に、取締役に対し社会的責任に対応して行動すべき義務を課する明文の規定を設けること等を検討すべきか」が大いに議論された。法務省の意見照会に対しては、消極的な意見が多く、結果として、社会的責任に関する抽象的な規定を置くより、個別具体的な規定を強化する方が、より効果的にその目的を遂げることができるとして、これを法制審議会において独立の審議項目として取り上げることは回避された⁽⁷⁶⁾。

このように、社会一般においても、商法学界においても、従来から、企業の社会的責任という言葉が関心を呼んでいた(あるいは議論されていた)ため、近年使われるようになった「CSR」は、従来から使われている「企業の社会的責任」を単にアルファベット3文字で言い換え、議論の蒸し返しをしているだけという見方もなされるかもしれない。しかし、近年使われるようになったCSRという言葉には、従来のそれと比較した場合、①従来の企業の社会的責任論では「できるならできるに越したことはない」という受け止め方が一般的であったのに対して、現代の会社経営において、CSRは避け

(75) 拙稿「CSRとコーポレート・ガバナンス」村田彰=大塚祥保(編)『現代とガバナンス』77頁(酒井書店、2008年)。

(76) 吉川栄一「企業環境法と持続可能な社会の実現」上智大学法学会(編)『変容する社会の法と理論』549頁(有斐閣、2008年)、畠田公明『会社の目的と取締役の義務・責任—CSRをめぐる法的考察』43頁(中央経済社、2014年)。

がたいリスクであり、株式価値の最大化を長期的・持続的に実現するためには、CSR を果たし、社会の期待・要請に応えた責任ある行動をとらなければならなくなった、② CSR は必ずしも法的な強制を伴う訳ではなくても、実際上、事実上の強制力を有するソフトローとして機能する方向性が看取できる、という点において、質的な違いがあることが指摘されている⁽⁷⁷⁾。すなわち、かつての企業の社会的責任論で語られていたような慈善活動や社会貢献活動は（奨励されるべきではあるが）今日における CSR の主眼にはなく、現代的な文脈での（ESG/SDGs 経営の時代に求められる）CSR の主眼は、より大きなプラスのインパクトを生むために、あるいはマイナスのインパクトを回避するために、経営そのものに持続可能な発展という概念をビルトインすることにある⁽⁷⁸⁾。

以上のような新たな CSR の概念は、コーポレート・ガバナンスをめぐる諸規範に取り入れられつつある。英国会社法 172 条 1 項においては、取締役の一般的義務の一つとして、会社の成功を促進すべき義務が定められ、その義務の履行にあたっては「当該会社の事業のもたらす地域社会及び環境への影響」を考慮しなければならない旨が規定されている。「会社は誰のものか」をめぐる、従来、株主利益至上主義とステークホルダー主義との対立があったが、今日では、他のステークホルダーの利益を収奪してでも目先の株主利益を最大化する（株主利益至上主義）のではなく、（環境を含む）ステークホルダーの利益を考慮しながら、株主の利益のために、会社の長期的利益を高めるように行動すべきという、両者を止揚した「啓発的株主価値」（Enlightened Shareholder Value: ESV）に向かってスタンダードが収斂しつつあるのが世界的な状況となっており、英国会社法 172 条も、啓発的株主価値を明文化したものと位置づけられている⁽⁷⁹⁾。商法改正附帯決議をめぐる議

(77) 神作裕之ほか「いまなぜ CSR なのか」法律時報 76 卷 12 号 10 頁〔神作発言〕（2004 年）。

(78) 関正雄『SDGs 経営の時代に求められる CSR とは何か』80-81 頁（第一法規、2018 年）。

(79) Explanatory notes to section 172 of the Companies Act 2006, available at (<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/46/notes/division/6/2>), 神作裕之ほか『コーポレートガバナンスと企業・産業の持続的成長』35 頁〔田村俊夫〕。詳細については、拙稿「気候変動リ

論がなされていた当時に比較して、CSRの性質が変容するとともに、会社法における理論的位置づけ(ESV)が明確化されたことで、かかる立法がなされるための土壌が整ったとみることができる⁽⁸⁰⁾。

他方、わが国においてはソフトローのレベルにおいて、同様の規律が取り入れられている。すなわち、コーポレートガバナンス・コード(2015年に策定、18年に改訂)の基本原則2は「会社の持続的な成長と中長期的な企業価値の創出は、従業員、顧客、取引先、債権者、地域社会をはじめとする様々なステークホルダーによるリソースの提供や貢献の結果であることを十分に認識し、これらのステークホルダーとの適切な協働に努めるべき」と定めるほか、原則2-3および補充原則2-3①は、サステナビリティ(持続可能性)を巡る課題への適切な対応に関する規定を設けており、これらは英国会社法172条と軌を一にするものと位置づけられる⁽⁸¹⁾。

4. 商船三井によるモーリシャス支援プロジェクトの検討

(1) 株主の利益最大化原則とCSR

商船三井が表明している合計10億円の支援(社会的責任による会社の支出)は、株主の利益最大化原則との関係でどのように評価されるべきであろうか。

具体的な検討を行う前に、一般論として、会社は「株主の利益最大化」に直接寄与しないCSR活動を行うことができるかについて、判例・学説の立場を確認しておこう。会社による政治献金が問題とされた事案において、最判昭和45年6月24日民集24巻6号625頁〔八幡製鉄献金事件〕は、会社の規模・経営実績等諸般の事情を考慮して、合理的な範囲内のものである限り、応分の寄附をしたとしても、取締役責任が生じることはないと判示する。

スクと企業法の課題—英国法との比較を通して」上智法学論集63巻4号30頁以下(2020年)を参照。

(80) 拙稿「企業にとっての環境法—環境経営と環境コンプライアンス体制」上智大学環境法教授団(編)『ビジュアルテキスト環境法』98頁(有斐閣、2020年)。

(81) 拙稿・前掲注(80)99-100頁。

また、江頭憲治郎教授も「(株主の利益最大化)原則は、他の利害調整原則を排除してどこまでも貫かれるべき性質のものではない。…法規範としては緩いものである。」とされたうえで、「『企業の社会的責任』…『企業の社会貢献』への要請は、近時ますます強まっており、この面に関する取締役・執行役の裁量の幅は大きい。たとえば、株式会社のなす寄附は、それが社会の期待・要請にこたえるものであり、かつ、会社の規模、経営実績、相手方を考慮し応分の金額のものである限り、取締役・執行役に義務違反の責任が生じることはない(最判昭和45年6月24日…)。いいかえると、株主の利益に寄与しない寄付を取締役・執行役はなしうる」とされ、「対外的経済活動に関していえば、…日常の経営判断については、取締役・執行役には大きな裁量権が与えられているので、…株主が善管注意義務違反の責任を追及することは困難な場合が多い。」とされている⁽⁸²⁾。

(2) 株主の利益最大化原則と商船三井によるモーリシャス支援

1) (現在の財務内容を前提とした)判例・多数説の立場からの検討

商船三井の21年3月期の連結純利益は前期比39%減の200億円になり、同期の中間配当は15円(従来予想は10円、前年同期は30円)、未定としていた期末配当は20円(年間配当は35円(前期は65円))となっている⁽⁸³⁾。支援プロジェクトの21年3月期の業績への影響は、「駐在員事務所開設費用、出張旅費・人件費、清掃用資材提供費用、現地NGO等支援費用など、1~2億円程度」とされる⁽⁸⁴⁾。上記の(1~2億円程度)の資金拠出は、上述した「4本の柱」のうち、第2および第3の柱に相当するものと考えられるが、商船三井はいずれも社会貢献というスタンスをとっているようである⁽⁸⁵⁾。

また、8億円の自然環境回復基金への拠出は認定特定公益信託を用いて行

(82) 江頭憲治郎『株式会社法(第7版)』23-24頁(有斐閣、2017年)。

(83) 2020年10月30日12:44 日経Quickニュース。

(84) 10月30日2020年度(2021年3月期)第2四半期決算説明資料。

(85) 「当社の基本姿勢 現地住民の生活及び貴重な自然環境に多大な影響を及ぼしたことを本船を利用していた関係者として深く認識し、モーリシャスの環境回復や地域社会への貢献を通じて社会的責任を果たしていく。」としている(商船三井ホームページ)。

うとのことであり⁽⁸⁶⁾、以上の立場を前提とすると、合計約10億円とされるプロジェクトへの資金拠出は「寄付」に近いという位置づけとなろう。前述のとおり、会社の規模・経営実績等諸般の事情を考慮して、合理的な範囲内のものである限り、応分の寄附をしたとしても、取締役責任が生じることはないというのが判例・多数説であり、実際に、ほとんどの裁判例が取締役の責任を否定している。例外的にこれを肯定したのが、福井地判平成15年2月12日判時1814号151頁(熊谷組株主代表訴訟事件福井地裁判決)であり、欠損会社が政治献金をした事案において、福井地裁は「少なくとも会社に欠損が生じて以後の政治資金の寄附に関しては、3事業年度の継続という法の禁止要件に該当しないときであっても、会社においてその可否・範囲・数額・時期等につき厳格な審査を行い、欠損の解消にどの程度の影響があるか、株主への配当に優先して寄附を行う必要があるかを慎重に判断することが求められるといわなければならない。」として、取締役の責任を認めた⁽⁸⁷⁾。同判決については、「会社債権者保護等の観点からも、寄付であれば、自由に行えると考えるのは必ずしも妥当ではなく、配当可能額の範囲内でなければ許されない種類の寄附があると考えることには合理性がある⁽⁸⁸⁾」とする見解がある。福井地判の事案とは対照的に、商船三井の21年3月期の連結純利益は200億円であり、前期比約4割減ではあるものの、株主への配当も(従来予想を超えて)実施できている。したがって、「今期の業績に影響」という1~2億円程度の資金拠出(および今後数年間にわたって拠出される合計8億円の基金)は、「会社の規模・経営実績等諸般の事情を考慮して、合理的な範囲内のもの」と解することに異論はないように思われる。

なお、近時、田中亘教授は、「その限度を『相当性』のような抽象的な基準によって隠すことは、取締役にとって有意味な行為基準を提供しない」として判例・多数説が採用する基準を批判し、「Elhauge教授は、『会社の利益

(86) 笹川財団 第176回海洋フォーラム「ばら積み貨物船座礁事故の現況と課題—求められる取り組みに注目して—」(<https://www.youtube.com/watch?v=jGOayV7Dtqs>)。

(87) 但し、高裁(名古屋高判平成18年1月11日判時1937号143頁)・最高裁(最決平成18年11月14日資料版商事法務1783号56頁)は株主の訴えを斥けている。

(88) 弥永真生「演習商法」法教283号113頁(2004年)。

の10%』を、取締役の裁量により犠牲に出来る株主利益の限度とすることを提案している。…取締役の恣意的な裁量権の行使を防ぐとともに、責任リスクによる経営の萎縮を招かないためには、こうした数値基準の採用も検討に値する」と論じられている⁽⁸⁹⁾。

Elhauge 教授や田中教授の提唱される10%基準に依拠される場合であっても、20億円（今期の純利益200億円×1/10）が今期の拠出限度額となるから、少なくとも今期の本件プロジェクトへの資金拠出（1～2億円）は、（本件以外の社会貢献関連の支出が莫大な額にならない限り）当該基準を満たすといえそうである。

2) (将来的に業績・財務状況が悪化する場合を含めた) 私見の立場

A. 業績・財務状況が悪化した場合のプロジェクトへの資金拠出の可否

上述のとおり、現在の財務内容を前提とする限り、判例・学説（田中教授らの見解を含む）の立場から、商船三井による本件プロジェクトへの資金拠出は許容されるものと考えられるが、今後、新型コロナウイルスの感染拡大等により⁽⁹⁰⁾、同社の業績・財務状況が悪化し、仮に、事故対応のための拠出額（を含む社会貢献関連の支出）が上記の10%基準に抵触するような場合、善管注意義務違反は問題となり得るだろうか。

思うに、会社がCSRを果たすための支出については、「合理的な範囲」がより広く認められる（今日的意義のCSRは、コストではなく投資と捉えられるべき⁽⁹¹⁾）と解される。既述のように、現代の会社経営におけるCSRは、従

(89) 田中亘「信用の基礎理論構築に向けて 株主第一主義の合理性と限界(下)」法律時報 92巻7号79頁(2020年)、Einer Elhauge, *Sacrificing corporate profits in the public interest*, 80 N.Y.U.L. Rev. 733 (2005)。

(90) 2020年10月30日12:44 日経Quickニュースは「新型コロナウイルスの世界的な感染拡大で、石炭などの資源や工業原料をばら積みで運ぶドライバルク船や自動車輸送の荷動きが鈍く、業績の重荷となる。」としている。

(91) 実際に、本文のように捉えている企業として花王株式会社が挙げられる（花王は、2019年9月に同社のESGの考え方について決意表明する会を開いた。そこにおいて、同社の澤田社長は「ESGという視点で取り組むことで、われわれの事業の中心である『清潔』『美』『健康』の事業領域が広がり、それが持続的な成長の拡大につながる…ESGはコストではなくて投資なんだ」と話したとされる（対談「ESGは事業領域を広げる」日経ESG2020年5月号51頁））。

来のように「できるに越したことはない」といった性質のものではなく、株式価値の最大化を長期的・持続的に実現するためには、社会の期待・要請にこたえた責任ある行動をとる（ESG/SDGs 経営を行う）ことが不可欠になっており、そのためには取締役により広い裁量が認められなければならないからである⁽⁹²⁾。したがって、仮に新型コロナウイルスによる業績への悪影響が長引き、今後、財務状況が急激に悪化した（熊谷組政治献金事件のように欠損を生じ（、上記の10%基準に抵触す）る事態に至った）としても、本件事故に関連する資金拠出は（政治献金のような）「配当可能額の範囲内でなければ許されない種類の寄付」⁽⁹³⁾には該当せず、善管注意義務違反は問題にならないと解するべきであろう。

このような私見に対しては、取締役の裁量権拡大や、従来の日本型（株主利益軽視型）経営への逆戻りを懸念する批判がなされるかもしれない。しかし、そもそも、ESG/SDGs 経営は株主利益を犠牲にした社会貢献活動ではない。上述のとおり、英国会社法172条や日本のコーポレートガバナンス・コード（およびスチュワードシップ・コード）におけるサステナビリティをめぐる課題に関する諸条項は、（環境を含む）ステークホルダーの利益を適切に考慮しなければ、長期的な企業（株主）価値向上を図ることはできないという考え方（ESV）を反映しており、近年、それらを可視化するための任意開示（統合報告・TCFDなど）も急速に発展している⁽⁹⁴⁾。ここで、本件プロジェクトへの資金拠出をIIRCの国際統合報告フレームワーク⁽⁹⁵⁾に基づいて捉えるならば、企業の価値創造のために不可欠な社会・関係資本（Social and Relationship capital）、具体的には、「組織が事業を営むことに対する社会的許諾（ソーシャル・ライセンス）」を維持するための支出であると説明することができるのではないだろうか。

そうであるとするならば、そもそも、一連の支援プロジェクトへの資金拠

(92) 拙稿・前掲注(75)79頁。

(93) 弥永・前掲注(88)113頁。

(94) 拙稿・前掲注(79)44頁。

(95) 同フレームワークについては、例えば、西原利昭『統合報告におけるインタングIBLEの情報開示と情報利用』72頁（専修大学出版会、2018年）などを参照。

出を純粹な社会貢献目的の寄付と整理してよいかどうかについても検討の余地が生じることになる。そこで、以下では、プロジェクトへの資金拠出を社会・関係資本の維持と考えるべき論拠につき、検討することとしたい。

B. 外航海運のビジネスモデルの構造に着目した検討

谷本裕範＝宮脇亮次『備船契約の実務的解説（2訂版）』は、わが国の海運業者が定期備船契約を行う理由として、(1)一般的に船腹の不足を補充するため、(2)長期の運送引受貨物に対する船腹確保のため、(3)特定の航路に配船する船腹の不足を補充するため、(4)船舶運航費を国際競争に耐えるレベルにまで下げる手段として（特に日本海運の場合）の4つを挙げる。そして、上記のうち、(1)～(3)は「その何れもが、常に国際競争にさらされる海運企業のコスト意識に根ざしていると言い得る」から「ことさら四つ目の理由を挙げることは…不要であるかもしれない」としつつ、「日本商船隊の実態が、今ではその9割を FOC 船〔便宜置籍船〕の定期備船に依存している点を考えると、その原因が日本船のコストが、取り分け船員費が高額すぎるために国際競争では立ち行かないところまで追いつめられている事実が歴然としており、単なる競争力の確保の域を出ている意味で、敢えて(4)を(1)乃至(3)に次ぐ四つ目の理由とする」と説明している⁽⁹⁶⁾。

このように、現状において、船舶運航費を国際競争に耐えるレベルにまで下げる手段として、定期備船は欠かせないものであって、日本の海運企業が、国際海上運送というビジネスを遂行する上で、長鋪汽船のような会社は不可欠な共同事業のパートナーであるといえることができる。

「事業遂行のうえで必要不可欠な共同事業のパートナー」であるという点において、共通項を見出すことができるのが大手のアパレルブランドと途上国のサプライヤーとの関係である。周知のとおり、大手アパレルブランドが展開するファストファッションのビジネスモデルは、途上国のサプライヤーが提供する安い労働力によって成り立っている。

その主たるサプライヤーのうちの1つがバングラデシュであり、2013年

(96) 谷本裕範＝宮脇亮次『備船契約の実務的解説（2訂版）』111-112頁（成山堂書店、2018年）。

に Bangladesh の首都近郊で商業ビル「ラナプラザ」が崩落し、死者1100人以上を出した事故が起こったことは記憶に新しい。計3千人余りが働く五つの縫製工場が入居していた8階建てのラナプラザは、2007年に完成後、違法に建て増しされ、強度に問題があった。事故前日にも外壁に大きなひび割れが見つかり、工具が不安を訴えたが、工場経営者らは「逃げたら給料は払わない」と脅し、勤務につかせたとされる⁽⁹⁷⁾。

現地企業に生産を委託する先進国の企業は、労働法規の遵守や工具の安全確保を条件とするのが一般的であるが、注文をさばくため無断で下請けに仕事を任せる現地企業も多く、末端まで目が届かない可能性もあると言われていた⁽⁹⁸⁾。事故後、当初、大手ブランドの中には「そんな状況にあるとは知らなかった」と言っ、責任を否定していた企業もあったようであるが⁽⁹⁹⁾、世界的な批判を受け、多くの企業が工場の安全性や労働環境改善のための資金拠出に合意したとされる⁽¹⁰⁰⁾。

これを機に、サプライチェーンの透明化は業界において重要な経営課題となり、多くの企業が、サプライチェーンにおける人権デューデリジェンスの実施を積極的に行うようになってきている⁽¹⁰¹⁾。これは決して純粋な社会貢献のみでやっているというわけではなく、今日において、大手アパレルブランドがビジネスをサステナブルに行うためには、調達先の企業に対する人権への配慮を行うことが、社会的操業許可になっているという認識に至ったからだと考えられる。

要するに、実質的に見れば、本件事故対応は、大手アパレルブランドのラナプラザ事故に対する資金拠出やサプライチェーンにおける人権デューデリジェンスの実施等と同様に、そのビジネスモデルの構造上、事業の持続可

(97) 朝日新聞 2013年7月28日。

(98) 朝日新聞 2013年7月28日。

(99) IDEAS FOR GOOD ホームページ (<https://ideasforgood.jp/glossary/rana-plaza-collapse/>)。

(100) 日本経済新聞朝刊 2016年1月6日付。

(101) ビジネスと人権について、菅原絵美「企業の社会的責任と国際制度—『ビジネスと人権』を事例に」論及ジュリスト 19号 51頁 (2016年)、Souichirou Kozuka (2020), *The implementation of the SDGs and the response of the business to it in Japan*, lecture through the Internet, available at (<https://bit.ly/STREAMSDGS29THJULY>) 参照。

能性を確保するために不可欠な CSR の履行として、理解することができるのではないかとと思われる。

サプライヤーが生ぜしめた事故に対する資金拠出やサプライチェーンにおける人権デューデリジェンスの実施には相応のコストを要する（当該コストの負担は法的義務付けによるものではなく⁽¹⁰²⁾、短期的に見れば利益圧迫要因となる）が、日常における経営判断そのものであるから、当該状況下で事実認識・意思決定過程に不注意がなければ、取締役には広い裁量の幅が認められる⁽¹⁰³⁾。同様に、本件事故対応のための一連の資金拠出（再発防止策⁽¹⁰⁴⁾の実施を含む）についても、事業継続のために不可欠なステークホルダーへの配慮として、同様の緩やかな基準（経営判断の原則）が適用されてよいと解される。

C. 法の空白の補完という観点からの検討

上記 B の理由付けに加えて、商船三井の支援プロジェクトは、バンカー条約という不十分な法を補完するための取り組み、すなわち、法の空白を補完するための CSR⁽¹⁰⁵⁾という側面を有することも指摘できよう。

既述のとおり、本件事故の中長期的なモニタリングの結果、一部のマングローブやサンゴ礁が死滅し、回復までに何十年もの時間を要するという事実が後から判明する可能性が懸念されている。しかし、損害を受けたサイトが元の状態に回復するまでの間の自然資源・サービスの喪失（いわゆる「当座

(102) 国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」（2011年）、OECDの責任ある企業行動のためのOECDデューデリジェンス・ガイダンス（2018年）などを受け、諸外国ではハードローの整備が相次いでいる（英国現代奴隷法（2015年）など）。しかし、日本はようやく2020年10月に国別行動計画を策定したものの、その内容は企業に対する「促進」「支援」に留まっており、法的義務付けには至っていない。

(103) 江頭・前掲注(82)471頁。

(104) 商船三井は、①安全意識の不足に対する再発防止策、②安全航海に必要な規程の認識不足及び履行不十分に対する再発防止策、③運航品質の強化、④ハードウェア対応を軸に総額約5億円相当を再発防止策に投資するとしている（<https://www.mol.co.jp/pr/2020/20096.html>）。

(105) 吉川栄一教授は、「実定法は完全ではなく、立法の遅れや規制の不十分性に伴う法の空白を補完するものが、まさしくCSRでなければならない」（吉川・前掲注(76)550頁）とされている。

の(暫定的)損失(interim losses)』は、バンカー条約(やCLC・FC)における「汚染損害」の範囲に含まれない。筆者がかねてより主張しているとおり、これを損害の範囲に含めることは、つぎのような論拠によって正当化されうる。すなわち、法と経済学の観点からは、企業に環境損害を防止するための措置をとらせるために十分なインセンティブを与えるには、責任当事者に対して、事故に関する社会的費用をすべて課すべきとされている。「社会的費用」には、修復費用のみならず、当該資源が損害を受けた時から完全に回復するまでに、社会の各メンバーが被った社会的な損失に対する補償も含まれることから、「当座の損失」を補償の対象としない限り、外部不経済の内部化が不十分なものとなってしまう。さらに、「当座の損失」について責任当事者に責任を課すことによって、修復措置を適時(in a timely manner)に実施するためのインセンティブが責任当事者に生じることとなる⁽¹⁰⁶⁾。合理的な修復選択肢が実施されることを確保するためにも「当座の損失」の概念が必要であって、これが全く考慮されない国際条約の責任レジームの妥当性には疑問がある⁽¹⁰⁷⁾⁽¹⁰⁸⁾。

近年、国際法上責任の対象として賠償が認められる損害は「主として人身侵害及び財産損害に焦点を置くことから、環境それ自体に対する損害に、より大きな焦点を置く方向へ転換」⁽¹⁰⁹⁾しつつあるとされる。バンカー条約

(106) Carol Adaire Jones, *Compensation for natural resource damages from oil spills: a comparison of US law and international conventions*, 11 Int. J. Environment and Pollution 1, 91(1999).

(107) 拙稿・前掲注(46)89-90頁。

(108) これに対しては、その損害額の算定手法(主にCVM)について、痛烈な批判がなされることが少なくない。しかし、現行の損害算定ルール(NOAA規則)は修復を重視したアプローチを採用しており、請求権たる受託者と責任当事者双方にとって認容できる結果を生んでいるとされる(例外的に使用され得るCVMなどの環境評価手法も、日進月歩の進化を遂げている)こと、さらには、NOAA規則のアプローチはEU法(環境責任指令)にも取り入れられていることから、環境そのものへの損害を正当に評価し得る合理的なルールとして、世界に範を示していると見ることができないかと考える(詳細は、拙稿・前掲注(46)を参照)。

(109) L. de La Fayette, *The Concept of Environmental Damage in International Liability Regimes*, in M. Bowman and Boyle, *Environmental Damage in International and Comparative Law*, at 154 (2002); 高村ゆかり「国際法における環境損害」大塚直ほか(編)『淡路剛久先生古稀祝賀 社会の発展と権利の創造』735頁(有斐閣、2012年)。

(や CLC・FC) は未だ「伝統的」な責任レジームに留まるものと位置づけられ、金銭に換算しがたい価値を含め、「環境」の持つ価値をより包括的に法によって保護する方向への「進化」が望まれるところ⁽¹¹⁰⁾、商船三井の支援プロジェクトは、このような「法の空白」を補完するための取り組みとして、位置づけることが可能である⁽¹¹¹⁾。

したがって、例えば、日本のメーカーが、日本の環境法が定める排出基準以下に抑える操業を（排出基準の緩い）途上国においても実施することを決定した場合、（その結果、環境設備投資等のため、競合他社に比較して、短期的な利益が大きく縮減したとしても）当該決定については経営判断の原則が適用され得ると同様に、法（バンカー条約）の空白を補完すべく、同社の企業理念、価値創造モデル及び目標として掲げる SDGs のターゲットにも合致する⁽¹¹²⁾支援プロジェクトを決定した商船三井の取締役には、当該決定について広い裁量の幅が認められるべきものとする。

IV おわりに

IIにおいて検討したように、詳細な事実関係が必ずしも明らかではなく、条約の文言の解釈にも幅が認められる可能性があり、さらには条約と抵触する内容の国内法も存在することから、定期傭船者である商船三井は法的責任を負わないと断言することはできないものの、法的責任を問われる可能性は高くないということは言えそうである。

(110) 拙稿・前掲注(46)94頁。

(111) 例えば、支援プロジェクトの「第一の柱」の「(2) サンゴ礁回復プロジェクト」では、「A.I.等最新技術を利用したサンゴ礁の早期育成と移送」や「海中サンゴ棚でのサンゴ養殖・移植」などが予定されているが、これらの環境回復費用はバンカー条約の汚染損害には含まれないと解されるであろうが、米国油濁法（NOAA 規則）が定める修復措置としては認められ得るものと考えられる。

(112) 商船三井は、「安全運航の徹底」や「海洋・地球環境の保全」を企業理念としており、その価値創造モデルにおいても、環境戦略を「目指す姿を実現するための3本柱」の1つに掲げている。さらに、取り組みによって貢献する SDGs のターゲットとして、海洋汚染の防止（14.1）と生物多様性の維持（14.2）を挙げている（商船三井「MOL REPORT 2020」(<https://www.mol.co.jp/ir/data/annual/pdf/ar-j2020.pdf>)）。

他方で、商船三井がCSRとして、モーリシャス支援プロジェクトへの多額の資金の拠出を決定した対応は妥当であり⁽¹¹³⁾、高く評価されてよいと思われる。Ⅲにおいては、かかる対応がなぜ妥当と評価されるべきかについて、主に会社法の観点からの試論を提示した。商船三井は支援プロジェクトを社会貢献と位置付けており、それを前提とすれば、会社法からは、寄付として是認される範囲内であるかという観点からの検討がなされるようにも思われるが、私見は、①外航海運のビジネスモデルの構造、②法の空白の補完という観点から、「組織が事業を営むことに対する社会的許諾（ソーシャル・ライセンス）」を維持するための支出であると説明することが可能であり、日常の経営判断に対する審査基準（経営判断の原則）を用いて、当該支出を「妥当」と解するべきと考えた。

ここで補足しておきたいのは、①については、わが国の海運会社は定期備船を利用せざるを得ない状況に追い込まれており、商船三井がWakashio号（便宜置籍船）を定期備船したことについても、酌むべき事情は大いにあることである。すなわち、四方を海で囲まれたわが国にとって、海運はなくてはならないものであり、国民経済の安定的な発展を図るうえでも、一定数以上の日本籍船は必要である。それにもかかわらず、税制をはじめとする日本の海事政策が海運会社の保護を怠ってきたことから⁽¹¹⁴⁾、わが国の海運会社が上記のような状況に追いつめられていることは誠に遺憾であると言わざるを得ない。諸外国では、自国の海運業の国際競争力強化、自国国籍船の維持・増加のため、様々な海運関係施策が実施・強化されているところ、わが国の外航海運業が健全に発展していくため、政府は海運政策を抜本的に見直す（国際競争条件の均衡化を図る）べきである⁽¹¹⁵⁾。

不幸中の幸いと言うべきか、本件事故においては、少なくとも環境損害に

(113) 小林・前掲注(12)70頁。

(114) 山下学「政治のリーダーシップによる海事政策の必要性」法律文化264号22頁(2006年)、山下学「トン数標準規制と外航海運界の現状」租税研究668号81頁以下(2005年)、野村拱雄「日本のトン数標準税制—その導入過程と特徴」(2020年)(http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/811_1.pdf)参照。

(115) 日本海事センター「諸外国の海運関係施策」(平成24年6月)(http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/241_1.pdf)。

については、通常、条約によって賠償を求められる水準を遥かに超える支援が、商船三井（や長鋪汽船、日本政府等）によってなされることを期待できる。今後、本件と同様の事故が資力の乏しい当事者によって生じた場合にも、適切な損害のカバーがなされるよう、本件事故を教訓として、上述した汚染損害の概念の見直しや補償水準の充実化⁽¹¹⁶⁾等、条約の「進化」に向けたさらなる議論の進展が望まれよう。

*本稿は、小澤英明法律事務所開設3周年記念 シンポジウム「モーリシャス沖座礁事故について」における報告内容（時間の関係で言及できなかった内容を含む）に加筆・修正を加えたものである。同シンポジウムに参加させて頂いたことにより、小澤英明先生からはもとより、杉本忠様（Gard P&I 日本代表）、木村麻里子様（環境省自然環境局自然環境計画課課長補佐）、小林寛先生（信州大学教授）より貴重なご教示を賜った。また、本稿執筆（および上記のシンポジウムの準備）にあたっては、赤木海事総合法律事務所の赤木潤子先生からも資料の提供を含め、多くのご教示を賜った。ここに記し、あらためて心より感謝を申し上げたい（当然のことながら、本稿に関する文責は全て筆者に帰する）。

（本学法学部教授）

【付記】本稿は文部科学省科学研究費補助金（基盤研究 B、17H02471）の成果の一部である。

(116) 小林・前掲注(12)70頁。