

ブリーフィングペーパー

このブリーフィングペーパーは、モーリシャス沖の日本の貨物船WKASHIO号座礁・燃料油漏れ事故をめぐる企業の社会的責任と今後への示唆について、グリーンピース・ジャパンがサステナビリティ・ブランド・プロデューサーの足立直樹氏に解説を委託したものです。

いま企業に求められる責任とは何か？

～わかしお燃料流出事故を例に考える～

2021年2月

サステナビリティ・ブランド・プロデューサー
足立直樹

<世界が目撃した大事故>

2020年7月にモーリシャス沖で日本の貨物船が座礁、燃料の重油が流出し、周囲のサンゴ礁やマングローブ林などの大変に貴重で脆弱な生態系を汚染したという残念な事故が発生しました。日本国内の反応はあまり大きくなかったように思いますが、海外、特に欧州のメディアは大きくこの事故を報道しました。

モーリシャスはインド洋の貴婦人とも呼ばれ、サンゴ礁に縁取られた美しい景観は多くのヨーロッパ人にとって憧れのリゾートであり、それが真っ黒な重油でなすすべもなく汚されていくさまは、非常にショッキングに感じられたのでしょう。そしてモーリシャスは、生物学的にも大変貴重な場所として知られています。なぜなら周辺海域にはイシサンゴだけでも250～340種が生息し、それ以外にも魚類だけで800種、海洋哺乳類は17種、カメは2種、これらすべてを合わせると1700種もの生き物が生息しており、世界有数の生物多様性のホットスポットだからです。

事故が起きたのは世界が新型コロナウイルスの影響を受けている最中で、国際的な移動も著しく制限されていたという部分は割り引く必要はあると思いますが、多くの日本人にとっては対岸の火事ならぬ、対岸の事故であり、国内での報道は限定的でした。しかし、現地はもちろん、欧州の人々や自然保護関係者からすれば、よりによってあのモーリシャスでなんという事故を起こしてくれたのだという衝撃的なものだったのです。旧宗主国であるフランスにいたっては、重油流出後すぐにマクロン大統領が必要な人や資材を送ると表明したぐらい関心は高かったのです。

モーリシャスでは多くの国民が観光や水産業に携わって生計を立てていることもあり、この影響は今後かなり長く続くと心配されます。それでは、このような汚染事故の責任は誰にあるのでしょうか？ 本稿では、このモーリシャス沖での重油流出事故を例に、企業の責任について改めて考えてみたいと思います。

<事故の経緯>

事故を起こした大型のばら積み貨物船WAKASHIO（以後、わかしおと記載）は、岡山県に本社のある長鋪（ながしき）汽船（正確にはその子会社）が所有し、商船三井が運航¹していました。同船がモーリシャス沖を航行していたところ、沿岸に近づき過ぎ、強い潮に流されて2020年7月25日に座礁し、自力では動けなくなりました。長鋪汽船はサルベージ船を手配してわかしおを離礁しようとしたのですが、サルベージ船が現場に到着する前にわかしおの船体に亀裂が生じ、8月6日には燃料の重油が海に流出し始めました。流出した油がサンゴ礁や沿岸を汚染しない

¹ 商船三井はわかしおを船主の長鋪汽船から借受け、同社のブランドで運航していました。

ような措置が取られようとしたのですが、折からの荒天で作業は難航し、一部の燃料は回収されたものの、結局約1,000トン以上の重油が周囲のサンゴ礁やマングローブ林を汚染することになりました。同日、モーリシャスのブルーエコノミー・海洋資源・漁業・海運相や環境相が、同国史上最大の海洋汚染の危機にあると発表しました。

商船三井は8月7日の第一報で、社長をトップとする海難対策本部を立ち上げ、関係当局と連携して対応しており、また現地への早期の要員派遣を含め準備をしていると発表しました²。長鋪汽船も、8月8日に第一報を出し、現地や関係者へ謝罪すると同時に、今後の処理や調査に全面協力するとしています³。両社は8月9日に共同で初の記者会見を行い陳謝しました。しかし、商船三井はこの会見を副社長が行い、また誠意をもって解決にあたるとしながらも具体的な内容にまでは踏み込まず、法的な責任を果たすという立場を強調して会見を終えました。

実際、このような海洋汚染事故においては、法律上は船舶を所有する船主が賠償責任を負い、わかしおを傭船（チャーター）していた商船三井には賠償責任はないとするのが通常です。わかしおは石油タンカーではないことから、2001年に採択された「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（燃料油による汚染損害の民事責任条約）」、いわゆるバンカー条約が適用になると考えられます。そしてその場合、賠償責任は基本的には船主にあるからです。さらにはその船主の責任も、船主責任制限条約により船舶のトン数で上限が決められています。わかしおは約10万トンですので、モーリシャスが批准している1976年船主責任制限条約が適用されるならば約20億円、日本が批准している2015年に改正された議定書によれば約70億円がその上限となります。

それでは、実際の被害額はどのくらいになるのでしょうか？ モーリシャスの主要な産業は観光業で、昨年2019年の観光収入は16億ドル（約1670億円）といます。もちろん今回汚染されたのは一部の地域ですが、モーリシャス全体が風評被害を受けることも考えれば、かなり大きな被害額となり、70億円に収まらないことは容易に想像できます。また、同国では食料も水産資源に大きく依存しており、水産業に携わっている人々も少なくありません。既にコロナ禍で受けた大きな打撃を受けている中、これにさらに追い打ちをかけ、しかも、その影響が今後数十年にわたって続くのです。70億円程度の賠償額ではとてもカバーできないのは明らかです。

ちなみにモーリシャス政府は8月23日という早い段階で、日本政府に対して約32億円の支払いを求めました。日本は国としては賠償の法的責任はありませんので、賠償金を払うのではなく、道義的責任として現地での援助の継続や、今後の経済の回復・発展も含めて協力していくとしています。

以上のような背景を考えると、たとえ法律的には賠償義務は船主である長鋪汽船にあり、またその賠償限度額は20億円ないし70億円であるとしても、商船三井が自分たちは傭船者であり、その立場において法令に則った責任を履行すると強調したことは、むしろその責任から逃避するようにすら見え、大変残念でした。

国内でも次第にそうした反応が出てきたことを感じとったのか、9月11日には商船三井の池田潤一郎社長が初めて記者会見を開いて陳謝し、被害を受けた地域のマングローブの保全や植林、サンゴ礁の回復、海鳥の保護などの財源として「モーリシャス自然環境回復基金」（仮称）を設立し、10億円規模の拠出をすることを発表すると共に、法的責任だけでは解決できないので「社会的責任を負うのは当然で、前面に立って対応する」と述べました。拠出額については前例がないために規模感に悩んだことを打ち明けた上で、「現時点ではこのくらいが適正な水準」と考えていると説明しました。傭船者としての社会的責任を認め、賠償金とは別に一定規模の金額を拠出することを決定したのは、大変画期的だったと言えます。

流出した重油の回収は難航しているため、すべて回収するには2021年1月までかかる⁴とようです。2つに割れた船体の前方部分は既に2020年8月に海中に投棄が完了していますが、燃料油タンクを含む後方部分の撤去は2021年春までかかりそうとのことです。そして、影響を受けた生

² <https://www.mol.co.jp/pr/2020/20046.html>

³ <https://www.nagashiki-shipping.jp/2020/08/08/%e3%81%8a%e7%9f%a5%e3%82%89%e3%81%9b/>

⁴ 当初の見込み。実際には2021年2月上旬までには完了したとの報告はありませんでした。

態系が回復するには少なくとも数十年単位の時間が必要です。こうしたプロセスを最後まで支援することに加え、こうした事故が二度と再び発生しないように努めることも、船主・備船者の双方の責任でしょう。

<企業活動に関わる3つの責任>

このように商船三井は当初、法的な責任を果たすことを強調していましたが、一カ月後には一転して社会的責任を負うのが当然であると表明しました。それでは、そもそも企業の責任とは何なののでしょうか。

日本語では「責任」とひとまとめにしてしまうことも多いのですが、英語で責任を表現するにはliability, accountability, responsibilityの3つの言葉があります。もっとも分かりやすいのはliabilityで、法的な責任がある、特に賠償などの責任があることを指しますので、「賠償責任」と言っても良いかもしれません。今回のわかしおの事例で言えば、法律上の賠償義務がある船主の長鋪汽船にはまさにliabilityがあり、商船三井には（裁判次第ではありますが）よほどの過失でもない限り、おそらくliabilityはないでしょう。

2番目のaccountabilityですが、日本語でしばしば「説明責任（説明義務）」と訳されるように、なぜそのような行動を取ったのか、なぜそのように判断するのかを説明する責任（義務）です。ちなみになぜaccount（計算、勘定）という語が含まれているのか言えば、出資者から預かったお金をどう使ったか、会計を説明する責任から来ていると言われていました。もちろん今では会計に留まらず、広く説明したり、報告する責任がaccountabilityです。これも企業にとって重要な責任の一つです。

そして3番目のresponsibilityですが、これにはいろいろな意味があります。ためしに手元の英語の辞書を見てみると、最初に「何かが起きる原因になったこと」とあり、さらに「実行することが期待されている義務や職務」および「倫理的にもしくは法律上なすべきこと」、そして「何か（誰か）の世話をしたり対処する職にある状態」、最後に「期待されることや求められることを実行すると信頼されていること」とあります⁵。

日本では不祥事が起きたときにしばしば組織のトップが「責任をとって辞めます」と発言することがありますが、これは英語のresponsibilityの最初の意味である「自分が原因である」ことを認めてということでしょう。しかし、一般に企業の責任（responsibility）と言ったときに意味されることは、それを「実行することが期待されている義務や職務」、自分たちが「世話をしたり対処する職務や立場」にあることを認め、実際に行動することではないのでしょうか。そして、それをきちんと実行する企業が、「期待されることや求められることを実行すると信頼される」のです。つまり、社会やステークホルダーからの期待をしっかりと受け止め、それに沿った対応・応答ができるかどうかはresponsibilityの示す責任だと言えます。また、liabilityやaccountabilityはいずれも既に起きたことに対しての責任であるのに対して、responsibilityはこれからの先の行動にも関わるものであるという点においても異なります。事故や問題が起きた場合、その直接的な賠償だけであればliabilityとaccountabilityで可能かもしれませんが、より広い影響への対応や、再発防止に努めることは、responsibilityと言えます。したがって、企業は3つのうちどれか一つの責任だけ考えれば良いのではなく、3つともすべてカバーする必要があります。

<企業の責任の定義とその発展>

そしてもう一つ重要なことは、responsibilityで示される責任は、時代とともにその範囲が広がってきたということです。もちろんその背景には、企業活動が拡大し、技術も高度化・巨大化して、企業が社会や環境に対して与える影響が桁違いに大きくなったことがあります。

そして大変興味深いことに、現在の企業責任を考える上で重要な契機になったのが石油メジャーのエクソン社の石油タンカー、バルディーズ号の原油流出事故でした。事故が起きたのは1989

⁵ メリアム・ウェブスター英英辞典

年3月、バルディーズ号はアラスカのプリンス・ウィリアム湾で座礁し、1,100万ガロン（4,200万リットル）の原油が流出し、史上最大級の海洋汚染事故となったのです。海鳥数十万羽をはじめ、ラッコ3千頭、魚への影響は測り知れません。この影響で、これらの水産物に依存していたアラスカ先住民族の経済は破綻し、アラスカの水産業も大きな被害を受けました。20年近い訴訟の結果、エクソン社は数億ドルにおよぶ損害賠償の他に、25億ドルの懲罰的損害賠償、さらには、民事賠償の和解金、原油の除去作業に推定20億ドル、裁判費用に推定10億ドルを要したとされています。

そしてこの事故をきっかけに、大規模油流出事故に対応するための国際条約「油による汚染に関わる準備、対応及び協力に関する国際条約」（OPRC条約）が採択されたり、環境被害額を推定する環境経済学的手法が発達しました。さらには米国で環境保護グループと投資家の連合組織 CERES（セリーズ）が結成され、企業が環境問題に対してなすべきこととして、10項目からなる「バルディーズ原則」（その後、セリーズ原則と改称）が発表されたのです。法的な責任を超えて、企業が環境を守るために自発的に行うべき「責任」が最初に示された文書と云っていいでしょう。

セリーズ原則は現代的な意味での企業責任を論じる上での出発点であると同時に、基本にもなっています。10原則の中には情報開示も含まれており、1997年にはセリーズを母体としてGRI（Global Reporting Initiative）が作られ、より詳細なガイドラインが作られるようになり、今では日本も含めて多くの国で企業に利用されています。

2000年代に入ると、欧州では企業の社会的責任、いわゆるCSR（Corporate Social Responsibility）が言われるようになりました。2001年に欧州委員会がまとめた「グリーンペーパー：企業の社会的責任の欧州枠組みを促進する（GREEN PAPER: Promoting a European framework for Corporate Social Responsibility）」は、社会的に責任があるとは、単に法律を守るということを超えて、人的資源、環境、ステークホルダーとの関係にもっと投資することであるとしています。これは、欧州が経済的により成長していくためには何が必要かという議論の中で生まれた考えで、そのためには企業が社会的責任を認識し、その影響力に相応しい行動をとることを求めたものです。日本ではCSR=社会貢献のように矮小化して捉える人が多かったのは残念なことです。本来のCSRは、法的責任（liability）や、株主に対する説明責任（accountability）ではなく、社会からの期待に応えるという、社会的な意味での責任なのです。

企業にこのような広義の責任を求めるのは、国や自治体など公的セクターだけではありません。地域住民や消費者など様々なステークホルダーも、以前から企業に社会的な意味での責任を求めて来ました。たとえば鉱山開発などでよく使われる言葉に社会的操業許可（social license to operate）があります。当局が操業許可を発行していても、操業に反対する住民デモや消費者の不買運動で頓挫した事業や商品は数多くあります。つまり法律的には問題なくても、ステークホルダーが「ノー」と言ったら企業は実際上、操業できないのです。では、どうしたらその社会的操業許可を得られるのかと言えば、それは社会的責任、つまりステークホルダーからの期待に応えることなのです。

また企業活動を行うためには、その元手となる資金が必要であり、一般にその資金は投資家から供給されます。企業活動の影響が大きくなったこともあり、投資家も社会的な責任を果たすべきであるという社会的責任投資論も拡大しています。元を遡れば、今から100年以上も前、20世紀初頭の米国のキリスト教会の資産運用の考え方からスタートしたとも言われますが、2006年には国連が6項目からなる「責任投資原則（PRI：Principles for Responsible Investment）」を発表し、同名の団体がスタートしています。PRIは、機関投資家がESG課題を考慮して投資を行うことが、その社会的責任であり、同時にそれは投資リスクマネジメントにもなるとしています。

不幸なことにその後、2010年4月にはメキシコ湾沖合80キロ、水深1,500メートルの地点で海底油田を掘削中だったBP社の石油掘削施設ディープウォーター・ホライズンで事故が発生し、約78万キロリットルもの原油が流出する大事故が起きました。バルディーズ号をはるかにしのぐ規模で、被害規模は数百億ドルと言われています。BP社は総額460億ドルの賠償することになり（これには民間への支払いは含まれていません）、同社の資産や株価は大きく損なわれました。同社はもちろん、投資家もツケを払われたのです。こうした事件もあり、環境や社会のことに十分に配慮しない企業に投資を行えば、自分たちの資産が損なわれることに投資家は気づ

くようになったのです。

日本では2015年に、年金積立金管理運用独立行政法人（GPIF）がPRIに署名したことが契機となり、ESG投資が一気に一般化しました。その結果、今度は投資家から企業に対し社会的な責任を求める声が強くなってきています。

このように企業の責任（responsibility）は時代とともに、様々な主体がそれを求めるようになり、その範囲は拡大し、また内容も深化して来ました。今や法的責任だけで企業の責任が語れないことは明白です。

<今回の事故の評価とこれから>

以上のような企業の責任の歴史的な進化を振り返れば、今回のわかしおの事故で商船三井が当初は法的責任は船主である長鋪汽船にあり、自分たちは法律に則って対応することを強調していたことは、法律的には正しいとしても、現在求められている企業の社会的責任からは程遠いと言えます。そのことが多くのステークホルダーやとりわけ環境保護団体を失望させたのは当然のことでしょう。また現在のコロナ禍という現在の特殊な状況下とはいえ、初動も必ずしも早いとは言えませんでした。

しかし9月になって、法的な責任範囲を超えて環境回復や地域経済支援などのための基金を作ったり、現地事務所を設立するなど、長期的な対応を行うと自ら決定し、表明したことは、企業の社会的な責任を考える上で大いに注目すべきことだと言えます。流出事故が起きてから1カ月後にこのような決断を出来たことはむしろスピーディーであり、初動の遅れを挽回するものであったと言えるでしょう。

一方で、そもそもなぜ商船三井が自ら船を所有せずに傭船していたのかといえば、その方が費用もリスクも少なく抑えられるからです。もちろんこれは商船三井に限ったことではなく、世界中の運航会社がこのような形で自分たちの会社をリスクから守ることをしており、それは法的にも許されています。ちなみにわかしおも、実際に所有するのは長鋪汽船の子会社のOKIYO MARITIME CORP.であり、船籍はパナマです。なぜ日本とはまったく無関係のパナマに船籍を置いているのかと言えば、その方が税金を安く抑えることができるからです。そして今回この船を実際に航行していた乗組員20名の全員が外国人（インド人3名、スリランカ人1名、フィリピン人16名）でした。これはいずれもコストを下げるために行われたと考えられますが、問題が起きたときの責任追求や解決は困難になりますし、またこの法律が適用されるかによって適用基準が変わってしまうという問題も発生します。これも責任や管理の上の問題になります。

これと似たような問題が、製造業ではサプライチェーン管理とその責任の問題として知られています。近年、多くのブランド企業は自分では全く工場を持たなかったり、最終の組み立て工場は自社所有だとしても、その上流には多くのサプライヤー工場があることで成り立っています。これらはみな取引先であって、資本関係も管理権限もありません。そうした工場は労働コストの安い途上国にあることも多いのですが、管理体制が不十分であったり、そもそも現地の法律が求める水準が緩かったり、あるいは極度にコストを抑えようとするために環境汚染や人権侵害などの問題をしばしば起こしています。かつてはそうした問題はサプライヤーの責任であり、最終ブランドが自分たちの責任ではないとすることも社会的に許容されていました。しかし1990年代以降、サプライヤーで起きた問題も最終ブランドが一定の責任を負うべきであり、より多くのリソースを持つ最終ブランドがサプライチェーンの管理においても責任を持つべきであるという考え方が、製造業では常識となってきています。

今後は海運においても同様の議論を行う必要があるでしょうし、その中で海運会社、すなわち運航業者が最終的な責任を持つという方向に進化することを期待しています。なぜなら顧客は商船三井というブランドを信頼して、運送を頼んだはずだからです。実際に使われる船が自社で所有するものなのか、傭船なのかは誰も気にしないでしょう。そもそも傭船であっても、商船三井のブランドが実際に掲げられているのです。ところが何か事故が起きたときには、実は自社所有船ではないので自分たちの責任ではありません、と言われたら顧客はどう感じるでしょうか。すな

わち、自社のブランドを守るためにも、船の所有者ではなく、誰が運航しているか、そのブランドが重要だということです。

海運会社の責任の中には、運航中の危険回避の努力が含まれるのはもちろんですが、そもそも環境や社会リスクの高い運航は行わないという考え方も必要かもしれません。例えば、2019年10月に、スポーツアパレルのナイキが海洋保護のNGOであるOcean Conservancyと提携して消費財メーカーに呼びかけ、北極海航路を使って自社製品を海上輸送しないことを宣言する「北極海企業海運誓約（The Arctic Corporate Shipping Pledge）」をスタートさせています。これは、気候変動により北極圏の氷が融解進み、北極海航路を利用する動きが広がる中、北極圏の海洋汚染や生態系破壊が懸念されていることに対応したものです。既にGAP、H&M、プーマ、ラルフローレン等、そしていくつかの物流会社も加わり、20社以上が賛同しています。また、今後は北極海航路での重油の使用の禁止や、北極海中心部を特に影響を受けやすい海域として指定すること、そして航海が環境や地域住民に与える影響を評価し、それを最小に抑えるようにするなどの予防措置を行うことを支援するとしています。

こうした配慮は、北極圏に限らず、世界中の海でも配慮されてしかるべきだと私は考えます。2010年に名古屋市で開催された生物多様条約の第10回締約国会議（COP10）で採択された愛知目標には、2020年までに世界の沿岸域および海域の少なくとも10%を保護区にしようという項目がありました。残念ながら10%という数値は達成されなかったのですが、この10年間で海洋保護地域は3%から7%までと大きく増えました。そして今年2021年に開催予定のCOP15に向けて、2030年までにそれをさらに30%に拡大する目標を採択すべく、現在さまざまなステークホルダーを巻き込んだ議論が行われ、多くの企業経営者も賛成の声を上げています。生物多様性や生態系サービスの上で重要な海域を守らなくては、私たち人間の存在が危うくなることが明らかになってきたからです。そしてこれはもちろん政府の力だけでできることではなく、企業も含めた民間や市民の協力が求められています。そのような中、海運会社が重要な、あるいは脆弱な生態系の近くは航行しないという方針を持てば、その貢献は国際社会からとても高く評価されるでしょう。もちろんそのためには荷主にも説明をして賛同してもらう必要がありますが、それをできるかどうかはこれからの企業力の差になるのです。

最近では日本でもSDGsが注目され、2030年に世界で持続可能な社会を実現するための17の目標に取り組む企業も増えています。その14番目の目標になっている海洋の生態系を守ることはもちろん、海洋資源に依存して生活している人々の生活を守ることは、「誰一人取り残さない」持続可能な発展のために欠くべからざることです。そして、なぜSDGsに企業の参画が求められているかといえば、経済はもちろん世界のあり方に大きな影響力を持つ企業が、その影響力に応じた責任を果たさなければ、持続可能な経済も、社会も、そして地球もありえないからです。やはりこれは企業の責任といって良いでしょう。

<責任が企業ブランドを高める>

こうしたことを考えると、今後、企業の責任の範囲や程度が拡大することは必定であるように思えます。それは企業にとってより負担が増えることであり、経営者にとってしんどいことなのでしょうが？

私は決してそれは一方的に企業の負担が増えることではないし、大変なことでもないと思います。その理由は、まず一つは倫理的に考えてそれが当然だからです。原状回復を含めた事故の責任を外部に押し付けることは、倫理的とは言えません。法律上問題なかったとしても、それは法制度が現実には追いついていないだけのことであって、倫理的に正しいことの証明にはならないのです。そもそも法律は、いつも後追いでしか整備されないものです。

第二に、こうしたより拡大された社会的な責任を取ることで、顧客から信頼を得て、強固なブランドを構築することができます。社員のモチベーションも上がりますし、投資家からの評価も上がるでしょう。さらには、競合他社に対して競争力を持つことができるでしょう。

そして何より、問題が起きてから解決するよりも、問題が起きる前に防ぐ方がはるかに安上がりで、コストがかからなくて済むのです。そう考えると、こうした行動はむしろ責任ある企業にとってはチャンスであるとすら言えるでしょう。

そうした観点から、商船三井には今後どのような行動が望まれるのでしょうか。まず今回の事故について言えば、それが法的な責任ではないにしても、影響を受けた自然と地域社会の回復のためにできる限りの力を尽くして欲しいと思います。昨年秋以降の商船三井のリリースを見ると、地域コミュニティへの奉仕活動的なものが目立つ気がしてなりません。もちろん傷を負った地域コミュニティの方々の心を少しでも和らげるのは良いことですが、一番の問題はそこではありません。いかに生態系を回復させるか、そして奪われた生計を取り戻すか、です。自分たちには直接的な責任がないのだから、下手にそこに手をつけたくはないのだ、もしそのように思われているのであれば残念です。法的責任を超えて、社会的責任として一番の問題に率先して取り組んでいただきたいと思います。

そもそも現在の法的枠組みは、責任を限定し、また外部に押し付けるかのような構造になっており、真の問題解決の方法にはなっていません。しかも、長鋪汽船だけで十分な対応ができないのは明らかですから、商船三井には船主と傭船者の双方が協力して問題を解決するという新たなモデルを作っていただきたいのです。それが、先にも述べたブランド海運会社としての総合的な責任でしょうし、さらにそれを推し進めて環境や地域社会を守るための安全な航路選択の方針表明もぜひ行っていただきたいと思います。そして、もしこうした道に先鞭をつけることができれば、商船三井の行動は、企業経営のあり方をより良い方向に導き、また貴重な生物多様性や生態系を保全するために大きな貢献をなした会社として歴史に名を残すことになるでしょう。

最後に一つだけ個人的なことをお話することをお許しいただきたいのですが、私は2006年にレスポンスアビリティという会社を作りました。その時にこのresponsibilityという言葉の元の意味に立ち返って考えました。企業には社会的責任があるのはもちろんですが、だからそれを義務的に行えばいいというものではないでしょうし、また単に社会からの期待を裏切らなければ良いということではないだろうと考えたからです。そうではなく、全ての企業には潜在的に大きな能力があるはずで、環境や社会の課題に対して、困難な状況に対して、その能力を最大限に活かして反応することで、問題を解決し、そしてより良い貢献ができるからと信じているからです。企業が本来持っているそうした反応（response）する能力（ability）引き出すことをお手伝いしたいと思い、レスポンスアビリティという名前をつけました。企業の責任の範囲や内容が進化するのには、それだけ企業に能力があるからであり、その能力を生かせば企業自身ももっと発展し、さらに可能性が高まっていくということに他なりません。今回の燃料流出事故がきっかけになり、企業の責任だけでなく、将来にわたって環境と社会の課題に対応していく企業と私たちの姿勢がより進化することを期待しています。

以上