

米国における油濁による損害賠償・損害評価の動向

～エクソン・ヴァルディーズ号事件連邦最高裁判所判決の射程～

新 井 真

(川崎汽船株式会社 IR・広報グループ長)

目 次

第一章	序言
第二章	エクソン・ヴァルディーズ号事件連邦最高裁判決
第三章	若干のポイント
	1. 懲罰的損害賠償の準填補損害賠償としての機能
	2. 行為の非難性について
	3. 実証的研究の適用に関する問題点
第四章	結びに代えて

第一章 序言

1989年のエクソン・ヴァルディーズ号の原油流出事件に対して、アラスカ州連邦地裁陪審が評決した50億ドルの懲罰的損害賠償に関し、第9巡回区連邦控訴裁判所は、二度アラスカ州連邦地方裁判所に差戻しをした後、25億ドルまでこれを縮減した判決を下したが¹、エクソン社はさらに上訴し2008年6月25日、連邦最高裁にてようやく決着した²。

エクソン・ヴァルディーズ号の原油流出事故は、制定法の分野にも大きな影響を与えることとなった。1990年に成立したOil Pollution Act of 1990（以下OPA）により、油濁に関する包括的な防止、除去、責任、填補、そして制裁のスキームが確立した³。そして裁判の変遷について、筆者は2007年の第9巡回区連邦控訴裁判所判決までを対象に考察をすでに試みている⁴。第9巡回区連邦控訴裁判所判決に至る訴訟の進行は、連邦最高裁に

¹ *In re the Exxon Valdez*, 490 F. 3d 1066; 2007 U.S. App. LEXIS 12030 (9th Cir. May 23, 2007, Amended).

² *Exxon Shipping Company, et. al v. Grant Baker et al.* 128 S. Ct. 2605 ; 171 L. Ed. 2d 570; 2008 U.S.LEXIS 5263 (2008). [以下、引用はL. Ed. 2dから]

³ Pub. L. No. 101-380, Aug. 18, 1990, 104 Stat. 484 (33 U.S.C. 1901 et seq.).

⁴ 拙稿「自然資源損害賠償と懲罰的損害賠償の接点－エクソン・ヴァルディーズ号事件を契機とした米国の動向とわが国における射程－」早稲田大学博士学位申請論文（法学）（2008年）available at <http://www.wul.waseda.ac.jp/gakui/honbun/5076/>.

よってフォローされてきた合衆国憲法に包含されているデュー・プロセス（法の適正な過程）⁵ の理論に基づく懲罰的損害賠償の關係の輪郭を描く一連の判決と併行したがゆえに遅延してきたのであるが、連邦最高裁判決の系譜との關係については当該拙稿を参照されたい⁶。

懲罰的損害賠償額に関しては、連邦最高裁判決において、懲罰的損害賠償額は、填補賠償額と同額の5億ドルにまで減額された。これまで懲罰的損害賠償の判決において根拠としてきたデュー・プロセスによる審査とは異なるコモン・ロー上の賠償として上限を設定するという画期的な判決である⁷。

本稿においては、紙幅の制約上論点を絞り込むことをおことわりしておく⁸。筆者は、第9巡回区連邦控訴裁判所判決の検討において、懲罰的損害賠償額の算定において、潜在的損害を考慮するという懲罰的損害賠償の算定の柔軟性を制度の一般論として指摘しつつ、クラス教授が本事件で主張した懲罰的損害賠償の準填補損害賠償機能を参考にして⁹、環境損害のように通常の填補損害賠償としては認められないような潜在的損害が懲罰的損害賠償額の算定の要素として用いられる可能性があることを示唆した。このことは、連邦最高裁判決が、懲罰的損害賠償の目的は被害の補償でないことを重視し、填補損害賠償額と懲罰的損害賠償額の比率を1対1とすべきと判示していることによって否定されることになるのであるが、かような視点からも連邦最高裁判決の射程の輪郭を考察してみたい。

第二章 エクソン・ヴァルディーズ号事件連邦最高裁判決¹⁰

連邦最高裁判所は争点を検討するために裁量上訴（certiorari）を認め、2008年6月25日、当該事件の判断を下した。裁量上訴の争点は3つのパートから成る¹¹。

（1）海事法の下で、船長の行為を船主が指示、黙認、あるいは当該行為に加担したという事実認定なしに船主に対し海上の船長の行為について懲罰的賠償を賦課することができるのか。

⁵ アメリカ憲法のもとで基本権を侵害すると判断される法律等を違憲とするために最後のよりどころとして用いられる一般条項の文言で、修正第14条は「州は、何びとからも、法の適正な過程によらずに、その生命、自由または財産を奪ってはならない」と定めている。連邦最高裁は、懲罰的損害賠償が修正14条の適正手続保障の下で賠償額が「著しく過度」かどうかの審査をしてきた。

⁶ 拙稿・前掲注（4）79-87頁参照。また、一連の連邦最高裁判決を分析した文献として、会沢恒「懲罰的損害賠償の終焉!？：私人は法を実現できないのか?（1）（2）（3）」北大法学論集第59巻1号522、3号570頁、4号195頁（2008年）参照。

⁷ 佐伯仁志『制裁論』247-248頁（有斐閣、2009年）。

⁸ 紹介として吉村顕真《判批》[2009-1] アメリカ法 210-216頁参照。

⁹ Klass, *Punitive Damage and Valuing Harm*, MINN. L. REV. 83, 160 (2007)。

¹⁰ *Baker*, 171 L.Ed. 2d at 570.

¹¹ *Petition for a Writ of Certiorari, Exxon Shipping Co. v. Baker*, 171 L.Ed.2d. (2008) (No. 07-219)。

(2) 連邦制定法である水質汚濁防止法 (Clean Water Act: 以下CWA) が懲罰的損害賠償を定めていないにもかかわらず裁判官が立法による制裁を拡張していいのか。つまり、議会が、制定法—ここではCWAであり懲罰的損害賠償を規定していない—において刑事罰および民事罰を具体的に挙げるとき、(第1、第2、第5、第6連邦控訴裁判所の決定に反するが、第9巡回区連邦控訴裁判所が判示するような) 裁判官が創った連邦海事法 (judge-made federal maritime law) が、懲罰的損害賠償を加えることによって議会が提供する制裁を拡大してよいのか、

(3) 米国史上最高額となる25億ドルの懲罰的損害賠償—この額は歴史上連邦控訴裁判所によって肯定されたすべての懲罰的損害賠償額の合計よりも大きいのであるが—、海事コモン・ローの問題として過大なものなのか、という3点に関して検討された。

連邦最高裁は、懲罰的損害賠償額を経済的損失に対する賠償金の総額5億800万ドルと同額に減額する判決を下した¹²。この判決によりエクソン社の罰金は20億ドルも減額されることになった。

(1) の争点に関して、エクソン社は19世紀初めのAmiable Nancy号事件判決¹³を引き合いに出し、船長の無謀な行為に対する責任を船主は負わないので懲罰的損害賠償金を支払う必要はないと主張した。意見が4対4の同数に別れ¹⁴、代位責任に基づく懲罰的損害賠償をエクソン社に負わせた第9巡回区連邦控訴裁判所の判断を、代位責任の問題の先例とはならないがそのまま維持することとした¹⁵。

(2) の争点については、CWAに同じように明文の規定のない填補損害が認められないと考えることが難しいのと同様に、CWAに懲罰的損害賠償の明文がないことで専占 (preempt) があることにはならないとして、最高裁はエクソンの訴えを却下した¹⁶。

(1) および(2)にかかる裁判所の判断により、今後米国内の水域における商船にかかる事件の展望が混沌としてくる可能性はある。なぜならば、第9巡回区連邦控訴裁判所はAmiable Nancy号事件には依拠せずエクソンの責任を認定していたが、裁量上訴の争点にもあるように、その他の連邦控訴審は責任を否定する立場をとっているからである¹⁷。

本稿で特に問題としたいのは、懲罰的損害賠償額にかかる(3)の争点である。この量に関する裁判所の判断も二分されることとなった。スータ裁判官による法廷意見を以下に概観する。

まず裁判所は、最新の判決の網羅的調査による実証的研究が、最近の懲罰的損害賠償額の填補損害賠償額に対する比率の「中央値」(median) が1対1にとどまっていることに

¹² *Baker*, 171 L.Ed. 2d at 599. See also *In re the Exxon Valdez*, 236 F. Supp. 2d 1043, 1060 (D. Alaska 2002).

¹³ *The Amiable Nancy*, 16 U.S. 546, 3 Wheat. 546, 4 L. Ed. 456 (1818).

¹⁴ アリトウ裁判官は、エクソンの株主であるため、本事件の検討および判決には参加していない。

¹⁵ *Baker*, 171 L.Ed. 2d at 581.

¹⁶ *Id.* 171 L.Ed. 2d at 583-584.

¹⁷ See FAIRPLAY (June 25, 2008).

着目した¹⁸。

「これまで当裁判所は外れ値 (outlier) にある懲罰的損害賠償額を憲法上のデュー・プロセスの基準により制限してきた」とし、ステート・ファーム相互自動車保険会社事件判決¹⁹は、「懲罰的損害賠償額と填補損害賠償額の比率が一桁を越える比率がデュー・プロセスを満足させることはかなりの程度までないことを示し、填補損害賠償が十分なものであるならば (substantial)、より少ない比率、おそらくせいぜい填補損害賠償と同額がデュー・プロセスの外延の限界であると判示した」ことを主張する²⁰。

一方、「当該事件は連邦海事に関する管轄権のもとで提訴されたものであるので、デュー・プロセスによる審査とは異なり、われわれはデュー・プロセスにより認められる外延の限界というよりも、陪審の評決した金額の海事法への適合を審査している」。「しかしながら、連邦最高裁におけるデュー・プロセスの判例はすべて、まず第一に州法のもとの評決に関連するものであった」。つまり、Haslip事件判決²¹、TXO生産会社事件判決²²、BMW事件判決²³は、「州法の判例としてであり、『過大性に対するコモン・ローの基準』を検討する根拠を提供できるものではなかった」²⁴。

「われわれの懲罰的損害賠償の審査は、合衆国憲法との交差を考察するものではなく、制定法が無い場合に裁判官が創った法 (judge-made law) の法源として、その責任が当裁判所にあるコモン・ロー上の救済として懲罰的損害賠償を規制することの望ましさを検討

¹⁸ *Baker*, 171 L.Ed. 2d 588-589. コーネル大学の実証的研究等を引用して、懲罰的損害賠償額の填補損害賠償額に対する比率を1対1より低い0.65対1であることを指摘している。Eisenberg et al., *Juries, Judges, and Punitive Damages: Empirical Analyses Using the Civil Justice Survey of State Courts 1992, 1996 2001 Data*, 3 J. of Empirical Legal Studies 263, 278(2006) available at http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=912309.

¹⁹ *State Farm Mutual Auto. Inc. Co. v. Campbell*, 538 U.S. 408, 123 S. Ct. 1513, 155 L. Ed. 2d 585, 2003 U.S.LEXIS 2713 (2003) [以下、引用はL.Ed.2dから]. 紹介として伊藤壽英《判批》ジュリスト1251号(2003年)185頁以下、山口正久《判批》国際商事法務31巻10号1375頁(2003年)などがある。エクソン・ヴァルディーズ号事件第9巡回区連邦控訴裁判所判決がこの判決に則って行った審査については、拙稿・前掲注(4)87-93頁参照。

²⁰ *Baker*, 171 L.Ed. 2d at 591.

²¹ *Pacific Mutual Life Insurance Co. v. Haslip*, 499 U.S.1, 113 L. Ed. 2d 1, 111 S. Ct. 1032 (1991). 懲罰的損害賠償が修正14条の適正手続条項に違反することがあり得るとの見解を示した。

²² *TXO Production Corp. v. Alliance Resources Corp.*, 509 U.S. ___, 125 L. Ed. 2d 366, 113 S. Ct. 2711 (1993). 被告の行為から実際に生じた損害額と生じうる損害額の合計と懲罰的賠償額との間に合理的な関係があるとされた。

²³ *BMW of North America, Inc. v. Gore*, 517 U.S. ___, 134 L. Ed. 2d 809, 116 S. Ct. ___ (1996). アラバマ州最高裁判所の認めた懲罰的損害賠償額が修正14条の適正手続条項に反し違憲であり、著しく過大である、との判決を下した。

²⁴ *Baker*, 171 L.Ed. 2d at 591. これらの判決については、藤倉皓一郎「懲罰的損害賠償試論 - アメリカ不法行為法の視点から-」同志社法学49巻6号180頁以下(1998年)、拙稿・前掲注(4)79-84頁参照。

することである。高額な懲罰的損害賠償額の予測可能性がないことの憲法的重要性がどうであろうと、この偶然性の特徴が懲罰としての裁定の機能と緊張関係にあるのは、共通に保持される法の認識が顔突き合わせる中で公平性の判断力に依拠する一つのシステムの中で、常軌を逸して高額な懲罰的損害賠償額の評決がもたらす不公平性の含意によるものである。従って、制裁はその過酷さにおいて、合理的に予想可能なものでなければならない」²⁵。

「近年におけるいくつかの研究の中に、容認される合理的な民事制裁の限度を示すより良い証拠がある。それは何百もの懲罰的損害賠償額にわたって陪審と裁判官が合理的であると考察してきたことを反映している。これらの総合的なデータの収集において研究された圧倒的な割合を占める評決額が経済的制裁に関する合理的判断を反映することを仮定することはフェアであると考え」²⁶。

「当裁判所は、中央値の上方に位置する1対1の比率がかような海事ケースにおける公正な上限であると考え」²⁷。

「合憲的な上限にかかる当裁判所の説明は、1対1の比率が低すぎるものでないことを確認する。ステート・ファーム相互自動車保険会社事件判決において、もっとも例外的な事例を除いては一桁の限界が適切であること、そして『填補損害賠償が十分であるときは、より低い比率、おそらく填補賠償とちょうど等しい額がデュー・プロセスの保証する外延的限界に達するであろう』ことを当裁判所は判示した」²⁸。

「当事件にこの基準を当てはめると、関連する填補損害賠償を5億750万ドルとする連邦地裁の計算を正しいものとみなし、1対1の填補損害賠償額に対する懲罰的損害賠償額が、合計として、最大限の懲罰的損害賠償額となるのである。従って、当裁判所は原判決を破棄し、懲罰的損害賠償を軽減するために連邦控訴裁判所に事件を差し戻す」²⁹。

第三章 若干のポイント

1. 懲罰的損害賠償の準填補損害賠償としての機能

本判決の多数意見は、懲罰的損害賠償のポリシーの基礎は制裁と抑止の二つであることを明言した。そして、かつてのポリシーであった損害額として把握されない原告の無形の被害を填補するという機能について、多数意見は「輝きを失った」ものとして退けている³⁰。

懲罰的損害賠償に填補損害賠償で補足しきれない損害の補完目的を主張する有力説は懲罰的損害賠償の目的として、(1) 被告の不法行為を抑止する、(2) 被告以外の不法行為を思い止まらせる、(3) 法秩序を維持する、(4) 私人による法の実現を助成する、とい

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Id.* at 599.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Id.* at 585.

う4つの目的を挙げてきた³¹。そして、填補損害賠償のみでは最適な抑止レベルを達成できないときに、抑止の目的から懲罰的損害賠償が正当化されるとしてきたのである³²。

この点に関して、以下に述べるスティーヴンズ裁判官の反対意見に留意しておく必要がある。

「当裁判所が依拠した実証的なデータの分析は、いくつかの点で問題がある。第一は、陸地上での不法行為事件のデータに無批判に依拠しないような助言となる海事法特有の特徴を当裁判所が認識しそこなっていると信じるからである。つまり、普通海法 (general maritime law) は、填補損害賠償の利用を制限している。いくつかの海事裁判所 (maritime court) は、過失により与えた純粋に精神的な苦痛 (emotional distress) に対する賠償を禁じている。そして、多くの裁判所の見解において、海事法は純粋に『財産もしくは財産的な利害に対する直接的な実際の損害が生じていないときの経済的な損失』の填補を除外している。海事法のもとでは、陸地上での不法行為における文脈以上に、懲罰的損害賠償が、金銭賠償の範疇のもとで回復されうるある種の無形の被害に対して填補することに資するかもしれない」³³。

懲罰的損害賠償の準填補損害賠償機能は、(完全にではないものの) 大部分は近代の不法行為システムからは消失しているものの、海事法においてはほぼ間違いなく重要なものとして残っていると指摘する主張も多い³⁴。予見可能性の法理による制限を通して、海事法は、他の不法行為システムにおいては救済される一定の経済的に遠因 (remote) でしかないすべての無形の (あるいは心理的な) 被害の救済を原告が受けることを禁じている。かように海事法の下では填補損害賠償が制限されるため、数十億ドルとは言わないまでも、数百万ドルの被害は、エクソン・ヴァルデーズ号事件判決においては、原告の填補損害賠償額として計上されなかったことになるからである³⁵。

45億ドルの懲罰的損害賠償を認めた2004年の連邦地裁意見においても、「プリンス・ウィリアムス湾およびロウアー・クック入り江の社会構造がばらばらにされてしまい、経済的損失、社会的軋轢、文化的分裂や心理的ストレスの慢性的な状況が調査によって明らかになったことが認定されていた。また、油流出によって影響を受けた共同体において、アルコールや薬物の乱用事件、ドメスティック・ヴァイオレンス、メンタル・ヘルス問題」が報告されたこと。さらには、漁業者の間では、高い確率で、うつ病、心的外傷後ストレス障害や不安障害が発生したことについても同様に認定されており、BMW事件判決、それに続くステート・ファーム相互自動車保険会社事件判決において示された懲罰的損害賠償額を審査するための基準のひとつである非難性の認定のために検討されている³⁶。

³¹ Ellis, *Fairness and Efficiency in the Law of Punitive Damages*, 56 S. CALF. L. REV. at 7 (1982).

³² *Ibid.*

³³ 171 L.Ed. 2d at 602.

³⁴ Fisher, *The Exxon Valdez Case and Regularizing Punishment*, 26 ALASKA L. REV. at 33 (2009).

³⁵ *Ibid.* 海事法における制限は、Robins Dry Dock & Repair v. Flint, 275 U.S. 303 (1927) による。

³⁶ *In re the Exxon Valdez*, 296 F. Supp. 2d 1071, 1094 (D. Alaska 2004).

加えて、被告が自身の引起した被害のある部分に対する責任から逃れる場合には、適切な注意を払うインセンティブを希薄化し、社会の抑止目的を挫折させることになるという主張もある³⁷。

しかしながら、連邦最高裁は、填補損害賠償に対して海事法における填補損害賠償が広い範囲の損害を認めないがゆえに、不法行為法全般よりも懲罰的損害額の上限の制限を緩やかにすべきであるという反対意見を認識した上でも、「本件における陪審説示は、陪審にいかなるそのような考慮に基づいた懲罰的賠償を許さなかった」と明言して、懲罰的損害賠償の目的が損害の填補でない旨明言したのである³⁸。

そして、アラスカ州最高裁判所およびアラスカ連邦地方裁判所から第9巡回区連邦控訴裁判所にいたるまで、スティーヴンズ裁判官が反対意見の根拠として挙げるRobins Dry Dock & Repair Co. v. Flintの原則³⁹が州の立法の下におけるエクソン社に対する純粋に経済的損失の責任を専断しないと判示していることからすれば、本判決の法廷意見が今日の支配的な見解であるという主張にも説得力はある⁴⁰。つまり、この立場にしたがうならば、Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flintの原則は反対意見が主張するような海事法特有の特徴となっていないことになるからである⁴¹。

2. 行為の非難性について

BMW事件判決においてスティーヴンズ裁判官の法廷意見は、懲罰的損害賠償額の実体的適正を判断するために、①非難性の程度、②懲罰的損害賠償と填補損害賠償の比率、③同様の違法行為で課される制裁がどの程度であるか、という3つの指針 (guide post) を示した。ステート・ファーム相互自動車保険会社事件判決のケネディ裁判官の法廷意見はこの3つの指針をベースに改良を加え、エクソン・ヴァルディーズ号事件第9巡回区連邦控訴裁判所の判決はこれに従って判決している。

この節ではとくに非難性に着目する。ギンズバーグ裁判官の一部反対意見は、次のように述べる。

「エクソンの行為は、非難に値するか否かの目盛の一番低い所にランクされたがゆえに、1対1の比率は本件については問題ないと法廷意見は確認するに至っている。つまり、エクソンは、『利益を拡大すること』を追及していたわけではなく、『損害を与える意図』も

³⁷ Calandrillo, *Penalizing Punitive Damages: Why the Supreme Court Needs a Lesson in Law and Economics*, 78 GEO. WASH. L. REV. at 792 (2010).

³⁸ 171 L.Ed. 2d at 598 n.27.

³⁹ 275 U.S. 303 (1927). R. Force, *ADMIRALTY AND MARITIME LAW* (2004) (青戸照太郎ほか訳, 日本海運集会所) 112頁参照。原告が財物に対して排他的物権を有していなければ、当該財物に損傷を与えた過失ある不法行為者は、経済的損失の回復について責任を負わないとされている。これは、海事一般法のルールであり、全ての海事不法行為事案に適用される。

⁴⁰ *In re Exxon Valdez*, 270 F. 3d 1215, 1251-53 (9th Cir. 2001) ; *Kodiak Island Borough v. Exxon Corp.*, 991 P. 2D 757, 767-69 (Alaska 1999).

⁴¹ Perry, *Economic Loss, Punitive Damages, and the Exxon Valdez Litigation*, 45 GA. L. REV. at 461, 462 (2011).

なかった。それでは当裁判所は、悪意をもって行動し、あるいは経済的な利得を追求して行動した被告に対していかなる比率を設定するのであろうか？リスクの大きさは比率を引き上げるべきであろうか、また、仮にそうだとすると、どの程度引き上げるべきなのであろうか。エクソン・ヴァルディーズ号からの油漏出が巨大であったように、さらに数100万ガロンが、ヘイゼルウッド船長が岩礁から船を揺すって離そうとすることによって流出したかもしれなかったのである。最後に、1対1の比率は海事法の上限であると当裁判所は判示しているのであろうか、あるいは、1対1より高いいかなる比率も『憲法上の外延の限界』を超えると合図をおくっているのであろうか。次の機会においては、当裁判所は、1対1がすべての州において、そしてすべての連邦の訴訟上の請求において、デュー・プロセスが要求する上限であると最終的に決定するのであろうか。1対1の比率に関する私の不安を、法廷意見の大胆な特徴に関するスティーヴンズ裁判官のコメントが高めている」⁴²。

そして、ギンズバーグ裁判官は、州においても裁判所ではなく議会が、一般的に1980年代の不法行為改革立法によって懲罰的損害賠償の比率や上限を定めたりしているので、連邦最高裁が議会に任せずに率先して比率を設定することを批判し、第9巡回区連邦控訴裁判所の判決を支持すると述べている。

そして、ブライヤ裁判官の一部反対意見も、原則として填補賠償が上限であり1対1の比率が妥当であるとしても、本件は例外となって然るべき重大な事案であったと主張する。だからこそ下級審においても、二度の差戻しにも地裁は抵抗したし、控訴裁判所も最終的には25億ドルのところで決着をつけたのであると言う。ブライヤ裁判官は、エクソンの行為は「通常の無思慮行為の事件でなかった」⁴³ と考えた。このように、ブライヤ裁判官は、下級裁判所は当該ケースにおいて1対1の比率よりも「上方への方針」を許容することが保証されていると考えたのである。

3. 実証的研究の適用に関する問題点

法廷意見がコーネル大学のアイゼンバーガー研究者による実証研究等を引用して、裁判官や陪審が認定した実際の懲罰的損害賠償の填補損害賠償に対する比率が1対1以下（実際には0.65対1）であると指摘したことを第二章にて紹介した⁴⁴。法廷意見はステート・ファーム相互自動車保険会社事件判決が示唆したとして、1対1の比率が「このような海事法の公正な上限である」と結論づけた⁴⁵。

法廷意見は、懲罰的損害賠償額に「予測可能性がないこと」が問題であるとして、その制限方法を各州の立法を参照しながら詳細に検討したうえで、最終的に上記の実証研究が示す「中央値」(median)が1対1未満であり、これが合理的な領域内にあることを根拠にした⁴⁶。しかしながら、当判決の後、この実証研究をしたコーネル大学の研究者らが

⁴² *Baker*, 171 L. Ed. 2d at 605.

⁴³ *Id.* at 606.

⁴⁴ 前掲・注(18) 参照.

⁴⁵ *Baker*, 171 L.Ed. 2d at 598.

⁴⁶ *Id.* at 589-590.

法廷意見の引用の仕方が誤っていると指摘している⁴⁷。法廷意見は、一方で実証研究が示した陪審評決の懲罰的損害賠償額と填補損害賠償額に対する比率が「平均値」(mean)において2.90:1であり、「標準偏差」が13.81という高い値を示していることをもって「予測可能性がないこと」の根拠としたのであるが、この点について、コーネル大学の研究者らは、低い填補損害賠償額に対して懲罰的損害賠償額の比率が高くなる点を判決が見逃していることを指摘して、当判決を支持できないと反論している⁴⁸。

やはり、当判決の統計への依拠を疑問とし、「中央値」が過度に保守的な比率の上限になってしまうという立場からも、たとえば次のような当判決の問題点が指摘されている⁴⁹。

- (1) 「中央値」と「平均値」の違いは、懲罰的損害賠償額の填補損害賠償額に対する比率が「予測可能性」がないことを意味しない。たとえば非難性の大きさをあらわす「無思慮」(recklessness)に関する10件の事件があり、3つのカテゴリーに分けられたとする。程度の低い無思慮の事件の場合に0.10の比率、中程度の無思慮においては0.62、そして程度の高い無思慮の事件においては10とする。そして、中央値 0.62、平均値 3.57の値をもち標準偏差が4.63であるとしよう。比率は明らかに異なるが、結果は当該事件における無思慮の程度に応じているのであり、完璧に予測可能な条件命題である。
- (2) 懲罰的損害賠償額の填補損害賠償額に対する比率には「予測可能性がない」という論理には飛躍がある。全ての事件の懲罰的損害賠償額が1000ドルだったとしよう。このように完璧に予測可能な懲罰的損害賠償額についてさえ、比率における分母、つまり填補損害賠償額の値が事件ごとに異なることにより変動性を示すことになってしまう。

当裁判所が「中央値」に焦点をあてたのは極端な「外れ値」(outliers)の影響度を制限するためと推測されるが、「中央値」が「平均値」を下回るという事実は、「外れ値」の存在を示すことにならないし、懲罰的損害賠償額と填補損害賠償額との間の広範な関連性をより反映する平均値を無視する必要性を示してもいない⁵⁰。また、実証的研究のデータは主に「州裁判所の民事司法調査」(Civil Justice Survey of State Courts、以下CJSSC)をベースにしているものであるが、全米州の半分に満たない22州からのものであること、そして、エクソン・ヴァルディーズ号による油漏出が発生した行政区画であるアラスカ州やBMW事件が関係するアラバマ州は除かれており、大型の懲罰的損害賠償額を反映するデータベースとなっていないという観点からも統計に異議がとらえられている⁵¹。

⁴⁷ Eisenberg et al., *An Empirical Assessment of the U.S. Supreme Court's Decision in Exxon Shipping Co. v. Baker*, Cornell Legal Studies Research Paper Series, Working Paper No. 09-011 (2009), available at http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1392438.

⁴⁸ 対象の時期は異なるが、BMW事件判決後の下級裁判所の統計を分析したコーネル大学の研究者の実証的研究について、会沢・前掲注(6)3号569頁以下がこの統計手法を詳細に解説している。

⁴⁹ Harsch & Viscusi, *Punitive Damages by Numbers: Exxon Shipping Co. v. Baker*, 18 U. CHI. S. CT. ECON. REV. 259, 280 (2010).

⁵⁰ *Id.* at 266-267.

⁵¹ *Id.* at 268.

第四章 結びに代えて

1対1の比率の意味については、これは連邦法で何も書かれていない時には裁判所として1倍を限度にするということで、仮に連邦法で3倍にするとか5倍にするかということになればかまわないことになる⁵²。ただ、法廷意見でわからないのは、エクソンの原油流出事故のような事案においては1対1が原則であるとしても、本件と事案が違うような悪質な事件では1対1を突破してよろしいのかということで、その点はあまりはっきりしたことは言っていないという指摘がある⁵³。そして、前章においては、本判決の将来にわたる影響を検討する基礎として、懲罰的損害賠償の準填補損害賠償としての効用、行為の非難性、そして実証的研究の適用の三つの論点について概観した。

筆者がかつて行った第9巡回区連邦控訴裁判所までの検討においては、懲罰的損害賠償の準填補損害賠償機能の観点から自然資源損害の賠償のために懲罰的損害賠償を用いるという方向の可能性について検討を試みたが⁵⁴、連邦最高裁による上告審が、懲罰的損害賠償の目的は被害の填補ではないことを重視することにより1対1の比率にすべきと判示していることによってこれを否定した。スティーヴンズ裁判官がとくに海事法の分野では被害の填補の要素を認める反対意見を展開したことは前述したとおりであるが、この判決により、填補損害賠償額で補足されない環境被害を評価する他の方法として、人々に環境の便益に対する支払意思額（willingness to pay: WTP）または環境損失をがまんするための補償としての受入補償額（willingness to accept: WTA）を質問するという擬制市場評価法（Contingent Valuation Method: CVM）を含む自然資源損害賠償額評価の緻密化が立法のイニシアティブによってむしろ注目されることになるかもしれない⁵⁵。

なお、本判決が準填補損害賠償を否定するにあたって、連邦最高裁の直前のWilliams事件判決が「当裁判所が、懲罰的損害賠償は不法な行為を罰し、そのような行為が繰り返されることを抑止するという州の正当な利益を促進するために適切に付与してよいということを長く明らかにしてきたのである」⁵⁶という言説で補強していることを付言しておく⁵⁷。

⁵² 浅香吉幹ほか「合衆国最高裁判所2007-2008年開廷期重要判例概観」[2008-2] アメリカ法186項 [浅香発言].

⁵³ 前掲注(52) [浅香発言].

⁵⁴ 拙稿・前掲注(4).

⁵⁵ Rendleman, *Exxon Valdez Revisited: Rights and Remedies: Keynote Address: Article: Common Law Punitive Damages: Something for Everyone?*, 7 ST. THOMAS L.J. 1, 8. CVMはOPAにおいて損害評価方法のひとつとして認められており、その詳細については拙稿・前掲注(4)を参照.

⁵⁶ Philip Morris USA v. Williams, 549 U.S. __, 127 S. Ct. 1057, 166 L. Ed. 2d 940, 2007 LEXIS 1332 (2007). [以下、引用はL. Ed. 2dから]

⁵⁷ この判決においてブライヤ裁判官の法廷意見は、被告以外の者が受けた被害に対して被告を罰することはデュー・プロセス条項違反になると判示した。また、報復と抑止目的から連邦最高裁が実体的な制約を課すことに反対したスティーヴンズ裁判官が、エクソン・ヴァルディーズ号事件判決反対意見においては、海事法の分野では被害の填補の要素を認めたことは興味深い。

行為の非難性については、法廷意見が、1対1の比率あるいは上限は全ての状況において課されないかもしれず、それは被告の違法行為が故意によるものであり（intentional）、害意があり（malicious）、そして発見される見込みが少ない（hard to detect）場合、そして少額の填補損害賠償がゆえに訴えるインセンティブを欠く場合を含む、と言う消極的な推論を提示している⁵⁸。油濁事故において発見される見込みが少ないという事態は考えにくいものの、当判決において予測可能性の追求を意識するあまり軽視する方向に傾いてしまったように思える非難性であるが⁵⁹、今後事件の性質によって行為の非難性によって上限が変動する余地は十分にあると考える。

実証的研究の適用に関する問題点については前章にて紹介したような統計学による反論が存在することにあらためて留意したい。

1対1の判示が海事法の上限だということにすぎないのか、あるいは1対1よりも高いいかなる比率も「合憲的な外延の限度」を超えると判示するのか、デュー・プロセスが要求する上限については連邦最高裁の次の判決の機会を待たなければならない。本判決は、表面上は狭い海事法の分野への適用にみえるが、憲法上の明確なラインを引き、懲罰的損害賠償の法を大改革する可能性を秘めている。

最後に、2010年4月20日、米国ルイジアナ州沖合での原油探鉱中のリグ「ディープウォーターホライズン」の爆発炎上事故に対して、エクソン・ヴァルディーズ号事件判決は懲罰的損害賠償額が油流出から生じた経済的損失を超えることができないことを確立することによって、連邦最高裁判決は究極的にBPをいくつかの懲罰的損害賠償から保護するかもしれないとする指摘がある⁶⁰。一方で、清掃費用に加えて、BPの支払いは、油で殺傷された動物を含む自然資源損害、そして油が漂着した海岸上の財産と財産価値を含むであろうという主張もあった⁶¹。また懲罰的損害賠償は、訴えが油濁法（OPA）のもとでなされれば付与され得ないという実務家の見解もあれば、懲罰的損害賠償を求める訴えは、この法律外ではすることができることも同時に指摘されている⁶²。しかしながら、この事件で重要な法的問題は、まずは本稿でも言及したように広く純粋経済損失を認めるかどうかであろう。OPAのような制定法を別にして、経済的損失は海事法やほとんどの州の不法行為法の下で回復することが難しい⁶³。そこからさらに懲罰的損害賠償の理論がどう展開するかをここで論じることは本稿の範囲を超える。

本稿の考察が、この事件も含め来べき懲罰的損害賠償のさらなる理論展開に備えた準備作業にすぎないことをおことわりした上で、意義ある出発点にしたいと考える。

⁵⁸ *Baker*, 171 L.Ed. 2d at 586-587.

⁵⁹ 吉村・前掲注（8）216頁。

⁶⁰ 2010 Environment and Energy Publishing, LLC (Jun. 7, 2010).

⁶¹ 2010 Environment and Energy Publishing, LLC (May. 3, 2010).

⁶² *Id.*

⁶³ See Millan, *Escaping the “Black Hole” in the Gulf*, 24 TUL. ENVTL. L.J. 41, 48(2010).

