



# LNG海運業界の拡大に伴う法規制環境の変化

海運企業向け：新たな気候・人権・金融の枠組みに関する概要

# LNG海運業界の拡大に伴う法規制環境の変化

## 海運企業向け:新たな気候・人権・金融の枠組みに関する概要

本ブリーフィングは、商船三井 (MOL) や日本郵船 (NYK) をはじめとする日本の大手海運企業が、LNG (液化天然ガス) 運搬船隊の拡大を進める中で直面している「法的・財務的リスク」の高まりについて分析したものです。本分析は、気候ソリューション (SFOC) が2025年5月13日に発表した報告書『No Room for More – LNG海運拡張による気候・金融リスク』を基にし、企業の説明責任 (アカウンタビリティ)、訴訟リスク、そして進化を続ける国際的な気候変動および人権関連法制について、法的な観点からの考察を補足するものです。

**発行日** 2026年1月

**引用方法** SFOC (2026)  
LNG海運業界の拡大に伴う法規制環境の変化ー海運企業向け:新たな気候・人権・金融の枠組みに関する概要ー

**著者** **福永智子**  
| 弁護士、気候ソリューション

**協力者** **エリサ・レイズ**  
| リサーチャー、気候ソリューション  
**シン・レイチェル・ウンビ**  
| リサーチャー、気候ソリューション  
**エリナ・アイベク キジ**  
| リサーチャー、気候ソリューション

**デザイン** **Mgrafiks design**

**お問い合わせ** solutions@forourclimate.org  
Solutions for Our Climate | www.forourclimate.org

### 免責事項

本報告書は情報提供および教育的目的のために作成されたものであり、特定の企業、国家、公的機関、政党、利害関係団体、または個人を代表するものではありません。気候ソリューションは独立した中立的な非営利団体であり、投資または法的助言を提供する機関ではありません。本報告書は特定の企業または産業分野の促進や投資誘導を目的としておらず、本報告書の内容は投資誘導、企業宣伝、営利活動のいずれにも利用することはできません。本報告書の内容は発行時点で入手可能な信頼性の高い情報に基づいていますが、その正確性、完全性、または最新性を保証するものではありません。気候ソリューションは、本報告書の利用に起因するいかなる直接的または間接的損害についても法的責任を負いません。

## 1. はじめに

本文書は、国際的な気候関連法や人権法が進化を続け、企業訴訟が世界各地で増加する中、商船三井や日本郵船などの日本の大手海運会社が、液化天然ガス（LNG）を運搬する船隊規模を拡大することにより直面する法的リスクの増大に焦点を当てる。

この文書は、気候ソリューション（Solutions for Our Climate：SFOC）の報告書「No Room for More – Why LNG Carriers are a Climate and Financial Risks（仮訳：これ以上増やす余地はない：LNG運搬船が気候・金融リスクとなる理由）」<sup>1</sup>を補足するものである。本稿では、LNG船隊の規模拡大によって生じる気候対策や持続可能性との一貫性の欠如、そしてそれに伴う訴訟・規制リスクについて深く掘り下げる。

Lliuya v. RWE AG訴訟<sup>2</sup>における最近の控訴審判決は、気候関連の損害が地球の反対側で発生した場合でも、大量の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）を排出する企業が法的責任を問われる可能性があることを明確に示した。損害が法的賠償の対象となりうる規模であれば、排出の時期や場所を問わず、企業に対して世界の温室効果ガス排出量に占める割合に応じて法的責任が課される場合もある。

これまでに、気候変動関連の影響に対して損害賠償金の支払いを求める訴訟は68件提起されており、そのうち約54%は、エクソンモービル社、シェル社、シェブロン社、コノコフィリップス社、BP社などの化石燃料企業を提訴している。これらの訴訟の結果がどうであれ、企業が果たすべき説明責任のあり方は新たな時代に突入した。環境汚染をもたらす大手企業が、自らが引き起こす環境被害に対する法的責任を逃れ続けることは難しくなっている。

## 2. 背景：報告書「No Room for More」の要点

- 世界のLNG輸送部門はかつてない成長を遂げており、輸送能力は過去10年間でほぼ3倍に増加した。
- こうした急拡大は、重要な気候目標と整合しない。現在の世界のLNG船隊は年間約127億トンのCO<sub>2</sub>を排出する恐れがあり、これは1.5°C目標と明らかに矛盾しており、気候に深刻な脅威をもたらしている。
- 投機的な新造船の発注数（長期用船契約を伴わない船舶の発注数）はかつてない水

<sup>1</sup> <https://forourclimate.org/research/581>

<sup>2</sup> [https://www.climatecasechart.com/document/luciano-lliuya-v-rwe-ag\\_dd33](https://www.climatecasechart.com/document/luciano-lliuya-v-rwe-ag_dd33)

準まで急増している。この傾向は、市場の供給過剰や座礁資産へのエクスポージャーなど、海運会社にとっての深刻なリスクを示している。結果として、民間・公的金融機関はともに、金融リスクと気候関連リスクの増大に直面している。

### 3. LNG輸送船隊が直面する主な法的リスク

#### 3.1. 企業に対する気候訴訟の増加

近年、世界的に気候関連の訴訟が増えており、特に企業を直接相手取った戦略的な訴訟が著しく増加した。法的リスクは特に、以下の分野で拡大している。

- ・ グリーンウォッシュ（環境への配慮に関する虚偽の、または誤解を招く主張）
- ・ 汚染者負担原則（PPP）に基づく損害賠償請求
- ・ 企業方針の不適切さを問う、構造的な問題に焦点を当てた訴訟（枠組み訴訟）
- ・ 企業経営層が気候関連リスクの管理における注意義務を果たしていないことを問う、「移行リスク」関連訴訟

さらに、化石燃料の拡大に繋がるインフラを提供する事業者を相手取った、気候変動に関する訴訟も増加傾向にある。環境団体はパイプライン事業に対し、直接排出量ではなく、インフラが新たな化石燃料源へのアクセスを可能にするという理由で、異議申し立てに成功している。<sup>4</sup>

こうした傾向は、商船三井や日本郵船のようなLNG輸送会社にとって法的リスクを招く恐れがある。パイプラインと同様に、LNG運搬船は化石燃料の輸送と拡大を可能にする浮体式インフラである。新造船は輸送能力を増強し、LNG事業を経済的に成立させる。これにより、海運会社は単なる輸送事業者ではなく、化石燃料インフラを支える存在としての役割を問う訴訟にさらされる可能性がある。

<sup>3</sup> 座礁資産リスクとは、社会情勢や市場環境の変化により資産価値が大幅に下落するリスクを指す。ここでは特に、気候変動対策に伴う規制強化や市場の変化により、化石燃料関連の資産が使用できなくなり、その価値が大幅に下落する可能性をいう。

<sup>4</sup> <https://jp.reuters.com/article/environmental-groups-sue-us-to-stop-deepwater-oil-export-facility-idUSKBN2TY1US/>

### 3.2. LNG関連事業における風評リスクとESGリスクの法的な影響

#### 3.2.1. 日本国内でも高まりつつある船主の訴訟リスク

モザンビークLNG事業では、国際NGOや政治ニュースサイト「Politico（ポリティコ）」を含む複数の団体が、土地の収奪、強制退去、治安部隊による暴力、虐殺、性的暴行などの重大な人権侵害に加え、深刻な環境破壊や地域生態系の汚染を報告している<sup>5</sup>。

「民主主義と人権センター（CDD）」の報告書によれば、2025年2月時点で少なくとも348人の一般市民の死亡が確認されているという<sup>6</sup>。

船主がこうした侵害行為を認識している、あるいは認識すべき合理的な理由があるにもかかわらずLNG輸送を継続する場合、日本国内の報道機関、NGO、一般市民からの批判が高まり、風評リスクやESGリスクが顕在化する恐れがある。

また、企業は株主総会でのESG関連質疑や株主提案を通じて圧力を受ける可能性がある。風評リスクが顕在化し、株価の下落や企業価値の損失につながれば、ESG活動家の株主による訴訟の可能性が高まる。

さらに、船主が「環境に対する責任ある行動」を表明しながら、実際にはLNGインフラに大きく依存していたり、深刻な環境破壊や人権侵害を引き起こす事業に関与している場合、厳格なグリーンウォッシュ規制を導入している欧州連合（EU）では法的リスクに直面する。これらのリスクには、多額の罰金、消費者団体や投資家による訴訟などが含まれる。また日本では、グリーンウォッシュの疑いがある場合、環境省、消費者庁、公正取引委員会などの規制当局から行政措置または行政指導を受ける可能性もある<sup>7</sup>。

### 3.3. ITLOSの勧告的意見に基づく国家の義務と民間企業への影響

#### 3.3.1. 国際海洋法裁判所（ITLOS）の勧告的意見

5 この事業には、国際協力銀行（JBIC）、独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC）、日本貿易保険（NEXI）、三井物産、千代田化工建設、東京ガス、東北電力、JERA、三菱UFJ銀行、みずほ銀行、三井住友銀行、三井住友信託銀行、日本生命保険、クレディ・アグリコル銀行東京支店、ソシエテ・ジェネラル銀行東京支店、SBI新生銀行、スタンダードチャータード銀行東京支店など、日本の公的機関や企業が多く参加していると報じられている。

さらに、日本郵船（4隻）、商船三井（5隻）、川崎汽船（4隻）も、合計13隻の新造LNG運搬船の所有を通じて本事業に関与していると伝えられている。

6 <https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2025/02/Human-Rights-Violations-During-the-Post-Election-Crisis-in-Mozambique.pdf>

7 この点について、日本の「不当景品類及び不当表示防止法（景品表示法）」は、必ずしもBtoB（企業間取引）における誇大・虚偽広告のみを規制対象にしているわけではない。事業者向けの表示であっても、一般消費者の目に触れ、消費者に直接誤解を生じさせる恐れがある場合には、同法の適用対象となる可能性があると解釈されている。

（高居良平編著、2024年『景品表示法』第7版、商事法務、66頁）



国際海洋法裁判所 (ITLOS) は2023年、国連海洋法条約 (UNCLOS) に基づく気候変動に関する勧告的意見を発表した。同意見では、以下に示す重要な点が指摘された：

- 温室効果ガス (GHG) 排出は、UNCLOSにおける「海洋環境の汚染」の定義に該当する。
- 締約国は、気候変動の影響から海洋環境を保護する法的義務を負い、人為的なGHG排出を防止・制御・削減するために必要なあらゆる措置を講じなければならない。この義務は、とりわけ厳格な形のデュー・ディリジェンスの義務を構成する要素であり、行政当局と民間事業者の双方を規制する責務を含む。
- 締約国は、自国の法域または管理下で発生するGHG排出に起因する「越境損害」を防止する義務を負う。この義務を果たすため、各国には、世界の平均気温の上昇を産業革命以前の水準から1.5°Cに抑えるという国際目標に沿った厳格なデュー・ディリジェンスの実施が求められる。
- 締約国は、気候リスクの監視、環境影響評価の実施、GHG排出による重大な汚染や有害な変化を引き起こしうる活動に関する報告書の公表も義務付けられている。

### 3.3.2. 勧告的意見がもたらす影響

ITLOSの勧告的意見は、日本を含む締約国が自国の法域内で活動する民間企業を監督・規制する義務を負うことを再確認するものであり、その企業には船主も含まれる。

勧告的意見は法的拘束力を持たないものの、ITLOSの意見は大きな影響力を持つと考えられる。またこれは、既存の義務を強化・明確化し、確固たる法的先例を確立するものである。そのため、気候に関連する海洋環境への被害に対して国家や企業の責任を問う訴訟において、信頼できる証拠として引用されることが想定される。

従って、この勧告的意見は、国家の義務に基づく企業に対する気候訴訟の法的根拠を強化し、企業が気候訴訟で訴えられるリスクを高める可能性がある。

また、各国で海運などの業界への新たな規制の導入や現行規制の強化が予想される。

日本がLNG運搬船の主な所有国であることを踏まえれば、日本政府はITLOSの勧告的意見で明確化された義務の適用対象となる。そのため、日本の海運会社によるGHG排出に関して、日本政府が新たな、あるいはより厳格な監督・規制措置を導入する可能性がある。こうした規制や報告要件が施行されれば、日本の海運会社の事業運営に重大な影響を及ぼしうる。

### 3.4. サステナブルファイナンス・フレームワーク(EUタクソノミーなど)に関連する訴訟リスク

欧州では、複数のNGOから成る連合体が欧州委員会を提訴し、EUタクソノミーにおいてLNGを燃料とする船舶を「環境面で持続可能である」と分類するのは不当であると主張している。NGO側は、EUタクソノミーの基準は、LNGを燃料とする船舶のライフサイクル全体におけるメタンの排出量を考慮していないため違法であり、炭素のロックイン(固定化)や座礁資産のリスクを無視していると主張する。この法的措置を支持する請願書には、3万5,000人を超える市民が署名している。

EUタクソノミーは、真に持続可能な活動に巨額の民間資金を振り向けることを目的とする。本訴訟は、タクソノミーの基準が、特定の活動における環境の持続可能性について投資家の判断を誤らせる可能性があり、それが法的リスクにつながることを明確に示している。

この訴訟は欧州委員会を対象としているが、同時に、LNG輸送事業への投資を「グリーン」または「環境面で持続可能である」と分類することの法的な妥当性について、より広範な懸念を提起している。今後は、持続可能性を装って投資家を誤導したり、環境に有害な影響を及ぼす活動を促進したとして、企業や金融機関を直接相手取った訴訟が起きる可能性がある。

この訴訟の結果次第では、日本を含む他の法域におけるサステナブルファイナンスのタクソノミーの策定に影響が生じることも考えられる。

### 3.5. 座礁資産リスクと金融支援の法的責任

SFOCの報告書「No Room for More」は、LNG運搬船の投機的発注と加速するエネルギー転換の流れが相まって、LNG輸送部門における市場の供給過剰と座礁資産のリスクが増大しつつあることを明らかにしている。

世界的な気候訴訟の最近の動向に見られるように、「移行リスク」への関心が高まりを見せている。これらの移行リスクは、企業とその経営陣が、気候関連の財務リスクの管理方法を巡り法律に基づいて責任を問われる可能性があるということだ。

こうした状況の中、前述のEUタクソノミーに関する訴訟で提起されたように、LNG関連の投資判断において座礁資産リスクを適切に考慮しないことは、潜在的な法的リスクとなる。LNG輸送の資金調達に深く関与する銀行を含む金融機関もまた、座礁資産リスクにさらされている。<sup>8</sup> そのため、融資条件の厳格化や、LNG輸送を含む化石燃料インフラ事業へ

<sup>8</sup> <https://www.shippingandoceans.com/post/usd-48-billion-at-risk-of-being-written-off-as-gas-tanker-orders-soar-by-300-in-five-years>

の金融支援からの撤退という形で監視・精査が強化されることが予想される。

## 4. リスクの軽減に向けた提言

企業戦略に対するSFOCの提言に基づいて、日本の海運会社は以下の措置を講じること  
で、法的責任へのエクスポージャーを軽減できる：

### 1. 排出量に関する報告の強化

LNG輸送に関連するライフサイクル排出量、間接排出量、そして先進技術を活用すること  
で追加される排出量(enabled emissions)を含む排出量の包括的な情報開示を行うこと  
が不可欠である。これにより、説明責任が曖昧であるという批判に対処することができ、グ  
リーンウォッシュの疑いへの対策にもなりうる。

### 2. 船隊に関する脱炭素化に向けた効果的な移行計画の策定

企業は、2025～2035年の明確なマイルストーンを含む、科学的根拠に基づく気候目標に  
沿った詳細な移行計画を作成すべきである。

こうした取り組みは、気候目標との整合性の欠如、市場の供給過剰、座礁資産リスクなど  
の懸念に直接対応するだけでなく、気候訴訟でますます重要視される概念である善管注  
意義務への積極的な姿勢を示すことにもなる。

### 3. 投資の多様化

海運会社は、化石燃料輸送からの脱却、とりわけ低炭素な代替手段への移行を目的とし  
たパートナーシップや多様な投資戦略を追求すべきである。これにより、化石燃料市場が  
縮小する中で、長期にわたる法的・財務的エクスポージャーの軽減につながる。

## 5. 結論

LNG運搬船隊の規模拡大は、もはや単なる経営判断ではない。気候変動の現状と進化す  
る規制の枠組みを踏まえると、こうした投資には重大な法的・財務的リスクが伴う。

世界各地における気候訴訟の増加、国際法での国家義務の明確化、それに伴う企業規制  
の厳格化、サステナブルファイナンス・フレームワークへの監視の強化——これらすべて  
が、化石燃料に起因する大規模な排出に関わる企業に対する法的措置のリスクが高まっ  
ていることを示している。こうした状況の中、この分野の主要な担い手である日本の海運  
会社は、とりわけ脆弱な立場に置かれている。



## LNG海運業界の拡大に伴う法規制環境の変化

海運企業向け：新たな気候・人権・金融の枠組みに関する概要

このような変化するリスク環境を乗り切るには、排出量に関する説明責任をしっかりと果たし、明確な移行計画を策定し、多様な低炭素投資への転換を図るなど、先見性を備えた、なおかつ予防的な対策が不可欠である。

企業は、LNG運搬船への継続的な投資が、世界の気候目標と明らかに矛盾し、財務リスクをも引き起こす可能性があることを認識しなければならない。