

担当：堀口真司

連絡先：horimail@port.kobe-u.ac.jp

実施方法：BEEF を通じてご案内します。（新型コロナウイルスの感染状況に応じて適宜変更する可能性がありますので、その都度 BEEF 内でお伝えします。）

1. 講義のテーマ

現代のビジネスは、社会問題や環境問題など様々な問題に取り囲まれています。本講義では、それらの問題には一体どのようなものがあり、また、私たちはそれぞれの状況においてどのような判断を行いうるのかについて見ていきます。講義の中では、当該分野の基本的な概念と、特徴的な事例、そして応用可能な倫理的思考について学習します。最終的には、当該分野における主要トピックスについて基本的な知識を身に着けることを目標とします。

2. 講義スケジュール（全体）

2月26日 第1回「企業倫理の概要」

3月12日 第2回「責任」

3月19日 第3回「権利」

3月26日 第4回「自律性」

3. 講義の進め方

[前半]

・各回テーマについての講義（50分）

・講義内容についての討議（50分）

《休憩》

[後半]

・ケースについて報告（20-30分）

・ケースについての討議（30分）

・レポート作成（10分）

4. 各回のテーマ

《第1回「企業倫理の概要」》

以下の事例を素材として、企業倫理論で取り上げられる様々な論点について、その概要を見ていきます。

1984年12月3日、人々が寝静まった頃、40トン以上のイソシアン酸メチルの有毒ガスが、インド中部のボパールにあったユニオンカーバイド社工場から漏れ出した。そのガスは、施設周辺のスラム街へと流出し、その後80万人が住む市街へと広がった。少なくとも2000人が亡くなり、地元機関の報告では、被害者は何

万人にも及ぶと言われている。その後 20 年以上にわたり、地元裁判所により、事故当時のユニオンカーバイド社の社長であったウォーレン・アンダーソン氏が、過失致死罪によって訴追され続けたが、2014 年 9 月 29 日に寿命により亡くなっている。医療報告書によれば、住民は、免疫力が低下し、発育不全を生じ、流産の確率が国の平均の 7 倍にもなり、発がん患者が増加した。また、約 50 万人が、何らかの慢性的な疾患の状態にあると言われている。事故の 10 年ほど前には、インド政府は、外国資本による投資を積極的に推進しており、「セヴィン」という殺虫剤を生産する工場を建設するために、ユニオンカーバイド社とのジョイントベンチャーを設立していた。

○主な講義内容

The Bhopal disaster
The philosophical contribution
Two meanings of business ethics
Instrumental or prudential approaches
Rule-based approaches
Principle-based approaches
Ethical relativism
Egoism
Machiavelli and Hobbes
Game theory
Nike
Morality and strategy
Responses to egoism

《第 2 回「責任」》

以下の事例を素材として、「責任」というテーマについて考察します。

1987 年 3 月 6 日の夕刻、ベルギーのゼーブルージュ港からイギリスのドーバーへ向けて出港した大型フェリー、ヘラルドオブフリーエンタープライズ号が、その出港直後に転覆した。通常運行時の車やトラックの積み荷に加えて、そのフェリーの所有者であったタウンゼント・ソーレセン社は、イギリスの国営紙の読者に対して、格安の 1day 海外渡航の広告を出しており、多くの渡航者も乗船していた。7000 トン級の船が横転し、それに伴う衝撃や、冷たい海水の流入による溺死や低体温症によって、190 名以上もの人々が亡くなった。

○主な講義内容

The Herald of Free Enterprise ferry disaster
Meanings of responsibility
Role responsibility
Legal liability and moral responsibility
Cause
Corporations as moral agents

Inalienable responsibility
Reluctant agency and omission
The doctrine of double effect
Codes and compliance
Moral censure
Three dimensions of business responsibility

《第3回「権利」》

以下の事例を素材として、「権利」というテーマについて考察します。

ル・クレメンソーは、1997年に耐用年数50年を迎えたフランスの戦艦であった。2006年1月に、その戦艦は、フランスからインドのアラン港、アジア最大の船舶解体場へ送られることが決まった。アランは、ムンバイ北部の港であり、ここでは、装備も防護服も乏しい労働者が、1日5ドル以下の給与で、古くなった船体を解体していた。しかしながら、グリーンピースを含むNGOが精力的にその動きに反対し、その問題をインド最高裁判所へと提出した。最高裁は、グリーンピースの訴えにより、その戦艦が、500トンものアスベストや、輸出が禁止されている有毒物質を含んでいたことを認めた。

○主な講義内容

Le Clemençeau
Rights in the workplace
Positive and negative rights
Rights and privileges
Recent initiatives
The Niger delta
Sweatshops
Rights and accountability
Communitarian challenges
Insights from Asian philosophy
Non-human rights

《第4回「自律性」》

以下の事例を素材として、「自律性」というテーマについて考察します。

100万人以上ものアメリカ人とカナダ人が、ラジオやテレビの「インフォマーシャル」で広く紹介されていた、コルティスリムと呼ばれる製品を購入していた。2004年10月に連邦取引委員会(FTC)によって制限されるまでの間、その販売促進者は、コルティスリムを服用すれば、(a)全ての利用者に目に見えて10から50パウンドの減量、(b)数週間にわたり、週当たり4から10パウンドずつ減量、(c)減量効果は、腹部、下腹部、大腿部に絞られている、と伝えていた。宣伝は、それはコルチゾンというホルモンの放出を抑えることによって作用すると伝えていた。コルチゾンは、ストレス下に置かれた体内で放出される物質であり、たんぱく質を押し

えつけ、食欲を増長させる。こうして、コルティスリムの生産者は、ストレスが脂肪の蓄積をもたらし、コルティスリムが、ストレスを和らげることによって体内の反応を抑え、減量につながると説明していた。しかしながら、販売促進者による「15年以上もの科学的事実がある」との主張にもかかわらず、コルティスリムの成分が、ストレスを和らげたりコルチゾンの放出を抑えたりするというその主張を裏付けるような正統な研究は存在しなかった。

○主な講義内容

CortiSlim
Autonomy defined
Intentionality
Understanding
Voluntariness
Limits of autonomy
Let the buyer beware
Advertising and autonomy
Autonomy in the workplace
Autonomy and drug testing
Autonomy and psychological testing
Autonomy and discrimination
Whistleblowing

5. 進行上の注意

各回後半のケースを用いた討論では、複数のグループに分けて担当する役割を割り当てます。初回の講義時にグループ分けを行いますので、履修される方は必ずご出席ください。

6. 成績評価

講義への貢献 50点

発表 30点

レポート提出 20点

7. 使用するテキスト

Kevin Gibson, 2007, *Ethics and Business: An Introduction*, Cambridge University Press.

(*講義はテキストに沿って進めますので、履修される方は各自ご購入ください。)