

第三者意見



サンメッセ株式会社 サンメッセ総合研究所 所長・首席研究員
株式会社ニッセイ基礎研究所 客員研究員

川村 雅彦 氏

Profile

1976年、九州大学大学院工学研究科修士課程修了。三井海洋開発(株)を経て、(株)ニッセイ基礎研究所に入社。環境経営、環境ビジネス、CSR経営、統合報告、気候変動適応を中心に調査研究に従事。現在はCSR/ESGコンサルタントも手掛ける。環境経営学会の副会長を務める。著書に『カーボン・ディスクロージャー』『統合報告の新潮流』『CSR経営パーフェクトガイド』『統合思考とESG投資』など。

1. 報告の構成について

「伝えたい」という想いと工夫

昨年に続いて、CSR経営全般を対象として意見を述べる。まず報告書の全体については、ストーリー性があり読みやすい構成となっている。また、絵図写真が効果的に配置され、文章も分かり易く簡潔な印象となっており、「伝えたい」という想いと工夫がうかがわれる。

特に、SDGsはターゲット・レベルで検討され、日野の特性を活かして具体的にどう取り組むかを掲載したことは高く評価できる。また、毎年の慣例となった複数の若手社員のインタビュー記事は、時宜を得た話題と共に、日野の活力ある雰囲気を醸し出している。

ESG情報については、環境面ではこれまでの蓄積もあり、報告は充実している。ゼロチャレンジたる「日野環境チャレンジ2050」に対応する「2020年環境取り組みプラン」の目標と実績・課題が分かりやすく記載されている。今後は、課題に対する積極的な取り組みを期待したい。

社会面では、その考え方や取組内容を記載しており、意欲的に伝えようとしている。今後は、経年評価のために出来る限り定量化を行った上で、課題を明確にすることが肝要である。ガバナンス面では、態勢の説明に加え、CSRやサステナビリティについてどのような議論が行われたのか、是非とも記載いただきたい。

昨年、グローバルレベルでのCSR経営の体制整備が急務と指摘したが、専門部署の新設など強化中とのこと。今後は海外拠点との連携を更に強化し、取り組みの加速に繋がってほしい。

サプライチェーンについては、『Social(社会)』にて「仕入先CSRガイドライン」や国内・海外の「仕入先総会」の記載があるが、今後の海外生産・調達の拡大を考えると、マネジメント・レベルに位置付け、今後更なる取り組み強化が望まれる事項である。

なお、今年新たに記載されたのが「人権の尊重」である。これは労働・安全・健康と関連して、「働き方」の根幹をなすものであるため、グローバルで人権に対する考え方を共有し、更なる取り組み強化に繋げることを期待する。このことはサプライチェーンのCSRリスクへの対処に他ならない。

2. 報告の内容について

時代変革の中でさらなるCSRの向上を

今年のサステナビリティ報告書の内容は、CSR経営を超えて、長期にわたる価値創造を戦略的にめざす「統合報告書」の片鱗がうかがえる。一般にCSRであれCSVあれ、ほとんど時間軸の認識はない。しかし、長期の時間軸を意識した「日野環境チャレンジ2050」に続き、中長期経営戦略「Challenge2025」が策定された。SDGsの達成目標は2030年である。

これにはいくつか要因があろう。一つは“CASE”と呼ばれる技術革新を契機に、自動車産業は世界的に大きな転換点に立っている。つまり、気候変動対策としてクルマが電動化する中、IT産業がAIやIoTを武器に参入してきたのである。もう一つは所有から利用へという価値観の変化であり、クルマに対して新しい使い方のニーズが高まってきている。

このことは個人向けの乗用車だけでなく商用車にも及んでおり、これまでのビジネスモデルは成り立たず、むしろリスクにさえなってきた。他方、クルマにかかわる社会的課題としての高齢化・人手不足・過疎化が顕在化してきた。そこで、資金力のある今こそ、危機感をバネに次の時代に向けて戦略的に“構造改革”を自ら実行しなければならない。

このことはトップインタビューからも明らかである。「4つの価値提供」のため、新しい人流・物流プラットフォームの構築を目指す。そこで、単に「良い製品を作ればよい」という発想から脱せねばならない。例えば、クルマの生涯を視野に入れた「トータル・サポート」は良い着眼点である。顧客への価値提供と同時に、社会的課題の解決となり、SDGsにもつながる。

下社長が指摘されるように、「サステナビリティ」は世界中が意識すべき時代のキーワードであり、自社のバリューチェーン全体を視野に入れた正しい意味でのCSRと体制構築はその基礎となる。今後の日野のCSRの更なる向上に期待する。