

会社情報	トップメッセージ	HINO 基本理念	サステナブルな社会の実現に向けて	日野の環境経営	SDGsと日野の戦略・取り組み	CSR マネジメント	トピック	ESGの取り組み			
								環境	社会	企業統治	ESGデータ集・その他

## 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、ESG研究室長を経て現職。専門は環境経営、CSR経営、統合思考・報告など。CSR・ESG・SDGsコンサルタントも兼ねる。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』『統合思考経営(執筆中)』など。

### 1. 報告の構成について 読み応えあるも、サステナビリティ経営の再構築を

2019年度に続いて、サステナビリティ経営の観点から意見を述べます。報告書の全体構成については、「サステナブルな社会の実現」を軸に編集され、各パートは読み応えのある記事となっています。冒頭には小木曾社長の商用車メーカーとしての使命感に基づく、時代の変革期を背景とした明確なメッセージがあります。本文では気候変動への対応を中心に戦略目標や実行計画、取組内容が分かりやすく解説されています。

しかしながら、サステナビリティレポートとして、よりストーリー性を高め、報告内容の調和感をもたせるために、以下、3つの改善方策を提案いたします。

#### ▶ サステナビリティにかかわる概念整理：

従来からの取組成果の積み上げの結果、サステナブルな社会の実現にかかわるCSRマネジメント、ESG、SDGsが並立して記載されています。つまり、基本的な要素はほぼ共通しているにもかかわらず、類似するフレームワークごとに記載され、重複感があります。

そこで、「日野環境チャレンジ2050」や中長期経営計画「Challenge2025」を踏まえて、サステナビリティ経営の体系を再構築されてはいかがでしょうか。「HINO基本理念」を踏まえて、既に確立している環境側面と連携した社会とガバナンスの両側面が焦点です。SDGsについては、貢献度を計測する実践的なKPI(重要業績評価指標)の策定が望まれます。

#### ▶ マテリアリティ(重要課題)の特定：

経営戦略的な観点から、サステナビリティ経営のマテリアリティを特定する必要があります。つまり、グローバル・バリューチェーンにおける社会的課題と自社事業の関係付けの中から、重要かつ優先度の高い課題を抽出することです。具体的には複数の社会的課題の中から、ステークホルダーと自社事業の双方から見て、重要課題を絞り込むことです。

なお、環境側面は「日野環境チャレンジ2050」で確定しているので、「Challenge2025」を視野に入れて、社会側面(人権・労働・雇用、事業慣行、消費者課題、コミュニティ参画)とガバナンス側面(サステナビリティ推進の意思決定)を検討する必要があります。

#### ▶ グローバル・サステナビリティ経営の構築と報告：

前回も指摘したように、グローバルでのサステナビリティ経営の体制整備が急務です。海外販売台数は7割を超え、製造拠点もアジアを中心に海外に広がっており、貴社は優れたグローバル企業です。しかし、本報告書は国内の活動が中心であり、特に海外拠点でも整備が進んでいる環境マネジメントシステム(EMS)の記載が不十分です。

参考になるのが、トヨタ自動車の「グローバル環境マネジメントシステム(TOYOTA-EMS)」です。海外製造拠点の環境担当者に対して指導を進めています。これは、環境・社会リスク対応と言うこともできます。

会社情報	トップメッセージ	HINO 基本理念	サステナブルな社会の実現に向けて	日野の環境経営	SDGsと日野の戦略・取り組み	CSR マネジメント	トピック	ESGの取り組み			
								環境	社会	企業統治	ESGデータ集・その他

## 2. 報告の内容について 目標達成の進捗と課題を明確に

報告書の内容については、戦略目標とその実現に向けた取組が丁寧に説明されています。その中で高く評価すべきは、今年策定された「日野環境マイルストーン2030」によって、貴社の環境経営の体系化が完成したことです。つまり、2050年目標に対する2030年中間目標が明確にされ、5年単位の「環境取り組みプラン」が組み込まれています。そこで、今後大事なことは、目標達成の進捗と課題あるいは状況変化へのレジリエンスの報告だと思えます。

商用車メーカーにとって最大の経営課題は、車両走行時のCO<sub>2</sub>ゼロ排出を中心にライフサイクル全体でのカーボンニュートラルの実現です。次いで期待したいのが、2050年目標の一つである「廃棄物ゼロ」です。これは単に下流領域での3Rではなく、設計段階から「Car to Car」(地下資源を回避する資源再利用)を追求するもので、近年話題のサーキュラーエコノミーの推進にも大きく貢献できます。

以下、印象に残った記事について述べます。

### ■ 武藤光一独立社外取締役メッセージ ■

ご指摘は正鵠を射たものです。要約すると次のとおりです。商用車は物流・人流システムを俯瞰した全体最適のハード・ソフトの解を、先手を打った形で提供すべきである。社外取締役の役割はマネジメントとモニタリングの両面であり、リスク評価も重要である。そこで取締役会では大きな視点をもった議論が必要である。

### ■ パラリンピックでの移動支援 ■

東京2020パラリンピックにおいて、選手・関係者の安心・安全な移動を支えた活動で、優れた企業プロボノと言えます。JOCが借り上げた大型

観光バス60台の車いすスペースを拡充するべく、着脱容易な固定具を装着しました。選手の乗降時サポートも行い、この取組で得た知見を今後の事業に活かしていただきたいと思えます。

### ■ 社員のダイバーシティ推進 ■

グローバル展開を背景に、様々な社員の多様性を尊重する企業風土をめざした取組が紹介されています。外国人役員の選任、女性社員や外国人社員の活躍支援、障がい者雇用、65歳定年延長など、社内では共感をもって受け入れられているようです。

最後に、サステナブルな社会の実現に向け、グローバルなサプライチェーンは元より物流インフラをも視野に入れた、今後の日野自動車の更なる飛躍に期待します。