

第三者意見



高崎経済大学 経済学部
教授

水口 剛 氏

小学校での出張授業や被災地への継続的な支援、国内外での多様な地域貢献活動に敬意を表します。また、今年は、CDPの気候変動に関する情報開示の要請に初めて回答されました。ディーゼルエンジンのデータについても社内調査し、不正がないことを確認したと、社長がトップメッセージの中で言明されています。いずれも、御社の誠実な姿勢の表れと評価します。技能コンテスト等を通じて各国・地域で整備技術を競ったり、整備士養成学校への教育支援によって次世代育成に取り組んだりされている点も、グローバルに生産・開発拠点を展開される御社ならではの取り組みと思います。

冒頭に紹介されている大型トラック「ギガ」のフルモデルチェンジの取り組みも評価します。環境性能の向上と安全性の追求は、どちらも本業を通じて社会的課題の解決を目指すという意味で、CSRの中心だと思います。

それでは、製品ライン全体で見ると、どうでしょうか。社長も言及されているパリ協定では、今世紀後半のできるだけ早い時期での実質的な二酸化炭素の排出ゼロ

を掲げています。この目標が、ディーゼルエンジンという既存技術の中での燃費向上によって実現可能なのか、第三者の立場からは心配になります。フランスとイギリスは2040年までにガソリン車とディーゼル車を禁止する方針を発表しました。

御社の事業活動の中で温暖化への影響が最も大きいのは、販売した車のライフサイクルでの二酸化炭素排出だと思います。本報告書には、燃費向上に取り組み、全ての車種で目標燃費を達成したとの記述はありますが、環境に関する活動実績のデータの中に燃費に関する具体的な情報がないのも気になりました。乗用車と違い、積載重量が問題になる大型のトラックでは、EV（電気自動車）が現実的な解にならないかもしれないという事情はわかります。そのことはきちんと発信すべきだと思います。その上で、そうだとすれば、なおさら、輸送のニーズと二酸化炭素の排出ゼロという要請をどう両立させるつもりなのか、会社としてのビジョンを示す必要があるのではないのでしょうか。

電池の性能の画期的な向上に期待するのか、電力供給のインフラ整備と一体となった輸送システムを提案するのか、あるいはもっと他の方法があり得るのか。いずれにしろ、現場の取り組みを報告書にまとめるというだけでなく、課題解決に向けた経営としての強い意志を持った取り組みが必要だと思います。

その点で、マテリアリティの*特定に取り組まれていることに期待します。マテリアリティを特定するということは、それに関する会社としてのビジョンを描き、戦略を立案し、そこに経営資源を投入するということだと思うからです。もちろん課題は地球温暖化だけではありません。幅広い視点で社社にとって本当に重要なことは何か、考えていただきたいと思います。

*マテリアリティとは、ステークホルダーとの対話を通じて、CSRで取り組むべき重点課題を特定するもの。

第三者意見を受けて

コーポレートコミュニケーション部
CSR環境推進グループ

昨年に引き続き、水口先生にはいすゞグループのCSR活動への貴重なご意見をいただき誠にありがとうございます。

今年はグローバルに展開する企業として進出地域の地域貢献活動や、環境・安全性能を向上させた商品を通じた社会課題解決に向けた取り組みをご評価いただきました。いすゞが目指す、「いすゞだからこそできること」で社会課題解決につながる活動をご評価いただいたものであり、これらの活動は引き続き推進して参ります。

一方で、パリ協定や諸外国における内燃エンジン搭載車販売禁止の方針など、特に地球温暖化問題への対応の重要性についてコメントをいただきました。

乗用車と商用車では置かれた状況が異なりますが、物流を支える商用車メーカーの責務として、重要な社会課題と認識しております。

いすゞでは、ディーゼルだけではなく、EVや天然ガス車などの環境に配慮した技術開発に加え、隊列走行に代表される自動運転など次世代物流の技術開発などを進めております。これらの中長期ビジョンの開示については社内議論の途上ではありますが、情報開示方法については継続的に検討して参ります。

今後の活動のポイントとしてご指摘いただいたマテリアリティの特定に関しては、全社的な議論が必要だと考えております。特定に時間を要しておりますが、重要な課題であり丁寧な社内議論を引き続き進めて参ります。

今年も水口先生からさまざまなご意見をいただきましたが、これらを参考にしながら、ステークホルダーからの信頼に応えられるよう継続的に社会課題の解決に努めて参ります。