

# 阪神高速事業アドバイザー会議座長 メッセージ

阪神高速グループのサステナビリティについて、「阪神高速事業アドバイザー会議」座長であり、交通インフラ分野の第一人者の正司健一氏にメッセージを執筆していただきました。「阪神高速事業アドバイザー会議」とは、専門知識を有する外部有識者で構成される第三者委員会です。日頃から当社グループの経営改善や事業全般について、常に公正な立場で助言をいただいています。



神戸大学 名誉教授  
正司 健一

## サステナビリティ経営と サステナビリティレポート

この度、阪神高速グループは、サステナビリティを経営の基盤とする姿勢を明確にし、4月にはサステナビリティ基本方針を公表した。

いうまでもなく阪神高速グループの中核をなす事業は都市高速道路の提供である。高速道路は我々の生活・経済活動にとって重要な社会インフラの一つであり、そのサービス水準は社会にさまざまな影響を与える。それだけに阪神高速グループが、持続可能な社会の実現と持続可能な企業価値の向上の同時達成を目指していくと宣言したことは、とても喜ばしく、これを愚直に実現していく姿を、大いに期待をもって見守りたい。

サステナビリティ（持続可能性）、サステナブルな社会、持続可能な発展（ないし開発）といった言葉が、一般に見聞きされるようになって久しい。それまでの環境報告書を拡張して、CSR報告書やサステナビリティ報告書を発行する企業が増えだしてから20年程たっているのではないだろうか。さらに今日では、文部科学省の学習指導要領の前文に「持続可能な社会を創る」担い手を育てることが学校の役割であると明記され、小中高の教科書にもSDGs（持続可能な開発目標）が取り上げられ、さまざまな科目で教えられている。

サステナビリティについては、つい環境のことが注目されがちかもしれないが、もちろんそれだけではない。有名な『成長の限界』（The Limits to Growth: A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind, 1972）をとりまとめた

D. Meadows等が1992年に発表した『限界を超えて』（Beyond the Limits, 1992）では、持続可能な社会を、「世代を超えて持続される社会であり、その社会を維持している物理的・社会的システムを侵害しないだけの先見の明と柔軟性、知恵を備えた社会」と定義している。持続可能な発展の概念を示したものとよく引かれる国連の「環境と開発に関する世界委員会」（委員長：Brundtland元ノルウェー首相）の最終報告書（1987年）で示された理念も同じである。

その実現においては、環境面だけではなく、経済面、社会面を同時に考慮することが不可欠となる。近江商人の「三方（売り手・買い手・世間）よし」、住友家の「自利利他公私一如」など、古くから幅広いステークホルダーとの共存共栄の大切さが説かれていた我が国でも、このように視野の広がったそうそう簡単には解決できない問題に、企業として自主的に取り組み続けることはもちろん容易なことではない。

CSRについて、時にコンプライアンスの類似概念ととられることもあるようである。しかし、欧州委員会が「企業が、社会問題および環境問題を、事業活動およびステークホルダーとの相互関係に自主的統合する概念」と定義したように、それは本来、環境や社会に関する自主的活動のことで、コンプライアンスを超えるものである。そして阪神高速グループが2016年に定めたCSR基本方針でも、「地域や社会の持続的発展に広く貢献し、地域や社会とともに成長していくことを目指します」と明言していた。

ただ、サステナビリティにせよCSRにせよ、それが自主的な活動であるからといって、企業がその範囲・内容を自由に決めてよいというわけではない。そもそも、無限にできるわけではないから、優先事項の識別も不可避となる。さらにその活動の正当性を担保するためには、ステークホルダーの意見を積極的に聴取するとともに、実行するプロセスの透明性が確保されていなければならない。このように考えると、本レポートの役割は非常に大きいことになる。