

## 第三者意見

富士重工業グループのCSRレポートに第三者意見を書かせていただくのも、今回で4回目となります。今回は2014年度のレポートを拝見するとともに、新本社の見学、さらに私の担当するゼミの学生たちとのダイアログ「CSRレポートを読む会」も踏まえて所感をまとめます。

### 指摘に対する真摯な取り組みを高く評価

この4年間、私は「第三者意見」として富士重工業グループに対し、さまざまな指摘をさせていただきました。たとえば昨年は「ネガティブ情報を含めた情報開示」を申し上げました。顧客の苦情やクレームも含め、ステークホルダーからどのようなネガティブな意見が寄せられ、それにどう対処したのか、しっかり報告すべきだと指摘しました。また、環境面では、「車を作る」という本業との関わりにおいて、資源の掘削から最終的に車が使用済みになり廃棄されるまでの製品ライフサイクル全体を通じた環境影響についても、特に生物多様性との関わりも念頭において、しっかりと把握してもらいたいと提言しました。

こうした指摘に対し、富士重工業グループでは本CSRレポートの冒頭（P3）にも記載されているように、内容を真摯に受け止め改善を進めています。形式的に第三者意見を求めるのではなく、受けた意見を企業活動に活かしていこうという意思が伝わってくる、そのこと自体が非常に高く評価できます。

### 社内では「当たり前」でも発信すべき情報がある

富士重工業グループのCSRにおける取り組みが年々充実している一方で、レポートに盛り込む情報の内容や発信のしかたについては、まだ改善の余地があると思います。特に、社内的には「当たり前のこと」として取り組まれていること、たとえば災害時の対応や技術開発などに関する記述にそれを感じます。

「安全性の追求」は、飛行機メーカー時代から脈々と受け継がれており、もはや会社のDNAとなっているからかもしれませんが、実際の車づくりにおいて、コスト面の課題を克服しつつ安全性向上の技術開発にいかにかつ努力したか、といった部分があまりアピールされていないのはいまいちだと思います。社内で当たり前だと思われる取り組みの中にも、社会に強く訴えかけていくべきものがあるのではないのでしょうか。

### 自動車リサイクルの全体構造をよりわかりやすく

今回のレポートで一つ気になった点は、自動車リサイクルに関する説明です。自動車リサイクルにおいては、エアバッグやフロン回収、マテリアル（材料）の分別回収などが法的に義務づけられており、その費用は新車購入時に消費者が負担しているという仕組みがあります。これは遵法性のお話でもあり、そうした法制度に則って、リサイクルがしっかり行われていることを示す必要があると思います。リサイクル以外にも自動車にはさまざまな法規制が課せられていますが、すべての読者がそれを理解しているわけではないので、より詳しい解説が必要です。

また、自動車リサイクルでは、有価物として回収され原材料にリサイクルされる部分や、車として再び海外でリユースされる部分など、いくつかの流れがあります。そういった流れを、フロー図などを用いて読者がより理解しやすくする工夫も必要だと思いました。



首都大学東京 教授  
奥 真美氏

#### プロフィール

横浜国立大学経済学部卒業、同大学大学院国際経済学研究所を修了後、1993～98年まで（財）東京市政調査会研究員、98～2006年まで長崎大学環境科学部助教授を経て、現在、首都大学東京・都市教養学部・都市政策コース長・教授。専門は環境法・行政法。著書に『ECの環境法制度と環境管理手法』（東京市政調査会）、『環境法へのアプローチ』（成文堂）、『自治体環境行政の最前線』（ぎょうせい）、『環境ビジネスハンドブック』（中央法規）などがある。