



を無視できない状況をつくった大きな四つの波がある。一つは企業行動憲章の改訂である。17年11月、経団連は

2006年、当時の国連事務総長であったコフィ・アナン氏が「企業がCSR（企業の社会的責任）を重視して、地球の長生きに貢献していく」としているのに、投資家が短期的な投機目的で活動してしまつたら地球の長生きが達成できないではないか。投資家はESG（環境・社会・企業統治）を意識した投資をしましょう」と宣言したことが、ESGという言葉が生まれたきっかけである。

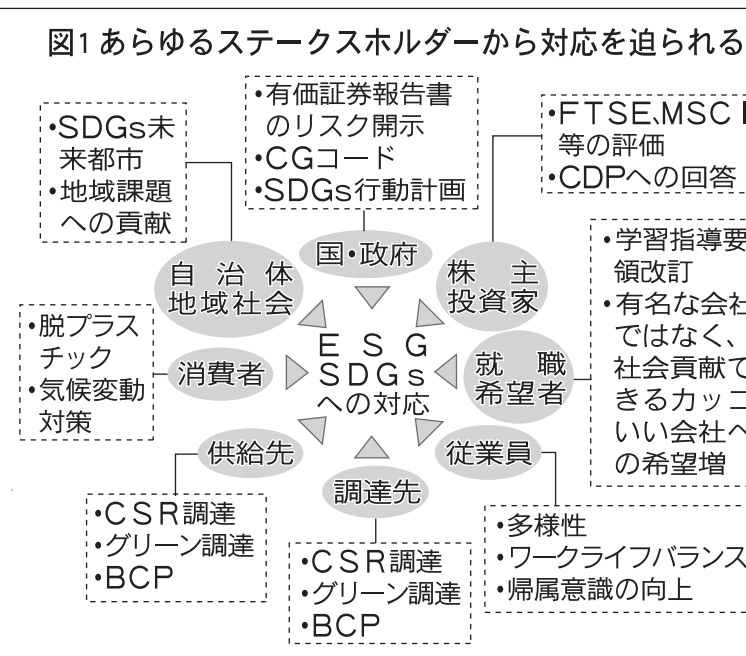
あれから十数年経つた19年の日本では、かつて無いほどESGやSDGs（持続可能な開発目標）に対する企業の意識が高まっている。読者の皆さんも東京や大阪等の都市

羅針盤

表される気候変動（18年は世界の十数力国で最高気温を更新）を目の当たりにした我々は、地球の寿命というものを肌で感じ、これまでのような網羅的な規範への対応ではなく、いよいよESGやSDGs対応の本質を企業経営に落とし込み、持続可能な社会を構築していかなければ、そもそも企業も存続できないという境地に達したというのが実情かと思う。

流れつくった「波」

気候変動の他にも、企業経営においてESGやSDGs



（出所）日本総合研究所

物流企業に求められるESG&SDGs

「地球の長生き」に貢献

るを得ない状況になった。次に、学習指導要領の改訂である。17年3月末に幼稚園・小学校・中学校、18年3月末には高校の学習指導要領が改訂となった。改訂されたそれぞれの新学習指導要領には、SDGsについての言及がちりばめられている。近い将来、企業に就職する学生は当然のようにSDGsを学んでくる環境が構築されたことから、企業側がSDGsを意識できていない場合、就職活動の対象から除外される可能性が出てきた。そのため、人材採用が企業経営の競争優位に影響する業界において積極的にSDGsを意識するきっかけになった。

三つ目は、コーポレートガバナンスコード（CGコード）の改訂である。CGコードとは、上場企業が守るべき行動規範を示した企業統治の指針として、15年6月から適用が開始されたものである。18年6月に改訂されたCGコードには、サステナビリティ

環境と社会両面から

貨客混載・共同輸送など

1（企業の持続性）への適切な対応と、経営課題等の非財務情報の開示が求められており、上場会社は企業経営においてESGを意識せざるを得ない状況になった。

そして最後は、有価証券報告書の記載事項の変更である。本改正により、有価証券報告書におけるリスクによる事業への影響と対応の説明を拡

充することが求められているが、これらのリスクをこれまでの財務的な観点だけでなく、非財務的な観点でも把握する必要がある。この非財務的な観点というのが、ESG要素を考慮することそのものとなるため、企業がESGを意識する大きな要因となった。

◆ ◆

これら四つの波に加え、かねて問題視されている地球温暖化や欧州規制に端を発したプラスチック問題、働き方改革や女性活躍に代表されるダイバーシティ（多様性）等の諸問題により、企業はあらゆるステークホルダーからESG・SDGsへの対応を迫

表1 気温上昇の影響

上昇レベル	影響
4度以上	●多くの種の絶滅 ●食料不足
3度以上	●広範囲の生物多様性損失 ●海面水位上昇
2度以上	●作物の生産高減少 ●利用可能な水の減少
1度以上	サンゴ礁や北極の海水等への影響

（注）気温はセ氏。1986～2005年の世界の平均気温を基準とする。IPCC（気候変動に関する政府間パネル）の第5次評価報告書を基に作成

温室効果ガスによる地球温暖化の状況は深刻であり、今の予測では2100年に平均気温が最大4・8度上昇すると言われていて、地球の平均気温が4度以上上昇すると、今の生態系は崩れ、シロクマ等の一部の種が絶滅する恐れがあり、食糧難に陥ることが予測されている（表1）。

無理難題への対応

では、物流企業に求められるESG・SDGsへの対応とは何か。

大きなトピックとしては「温室効果ガスの削減による脱炭素社会の実現」と「ドライバーに代表される労働力不足の解消」である。日本が排出している二酸化炭素（CO₂）のうち、トラック輸送に代表される貨物自動車による排出量は約6%と、その他の輸送手段（鉄道、航空、海運等）に比べて圧倒的に多い状況にある。景気の回復と、EC（電子商取引）市場の成長により輸送量が総じて増えており、今後もCO₂の排出量は増える見込みである。

また、輸送量増加に伴い、ドライバーが不足しているトラック業界では労働力確保が大きな経営課題となっている。前者はESG・SDGsの観点で言えば、E（環境）の問題であり、後者はS（社会）の問題として物流企業経営における大きなトピックとなっている。

端的に言えば、物流企業は「輸送量が増加している中、CO₂を削減しながらの少ない労働力によるオペレーションの実現」という無理難題を強いられている状況にある。これからの時代は、この無理難題を解決しないと物流企業として存続できないというのも実情である。

1。地球の寿命が同年であれば納得もいくが、そうではない。同年時点で4度以上温暖化したとすると、2200年、2300年の地球はどうなるか。

◆ ◆

自分たちの孫、ひ孫の時代に今と同じような暮らしを残してあげることが我々の責任となるのであれば、有限の地球環境資源を消費しきつても利便性を高めて資本主義

を追求することはナンセンスと言える。イノベーションなテクノロジーが解決してくれるといった楽観的な予測もあるが、仮にそういったテクノロジーが生まれなかった場合、我々の生活は制限のある、足るを知る、これまでもとは違った形の資本主義の中で経済活動を行わなければならない。

脱炭素社会を実現

そんな社会になる前に脱炭素社会を実現したいというの

が皆の思いである。これからESGやSDGsに取り組む企業は、まずは脱炭素社会を目指し、次の三つを実践してみて欲しい。

まず、自社が事業経営を行うにあたり、現時点でCO₂をどの程度排出しているかを正確に把握し、どの業務や工程にCO₂排出のボリュームゾーンがあるかを認識して欲しい。ESGやSDGsの世界ではこれをサプライチェーン（供給網）排出量におけるスコープ1（直接排出量）の把握という。

次に、将来においてCO₂の排出量がどれだけ増えるかの予測や、それに伴う事業への影響を分析して欲しい。例えば、3年後に事業売上を1・5倍に増やしたいというビジョンがあった場合、排出するCO₂はどのくらい増えるのか、を考えて欲しい。近年、脱炭素社会の実現に向けて金融安定理事会（FSB）により設置された気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）が気候変動リスクの事業への影響をシナリオ分析するガイドを公表しているので、そちらも参考にすると良い。

そして最後に、CO₂排出量を抑制する施策を考えて欲しい。自社の事業活動におけるCO₂排出のボリュームゾーンにおいて、どのような打ち手を講じれば排出量を抑制できるかを考えて欲しい。貨客混載や共同輸送といった施策もCO₂排出量の抑制効果のある施策の一つといえる。

ご自身の孫やひ孫の時代も笑って暮らせる時代を作るために、サステナビリティのある物流を築いていくことが必要である。

おもしろ・みづる 1984年生まれ。京都大学大学院経営学修士課程修了後、日本総合研究所に入社。経営戦略、事業戦略等の戦略策定コンサルティングに従事。近年はESG/SDGs、CSV（共有価値の創造）など社会性のある活動など事業活動に落とし込む経営ビジョン・中期経営計画の策定支援に注力。著書に『1冊で分かる！ESG/SDGs入門』（中央公論新社、2019年）。



おもしろ・みづる 1984年生まれ。京都大学大学院経営学修士課程修了後、日本総合研究所に入社。経営戦略、事業戦略等の戦略策定コンサルティングに従事。近年はESG/SDGs、CSV（共有価値の創造）など社会性のある活動など事業活動に落とし込む経営ビジョン・中期経営計画の策定支援に注力。著書に『1冊で分かる！ESG/SDGs入門』（中央公論新社、2019年）。