



教授の呟き

第71回

問い直してみたい「環境経営」

東京海洋大学教授
苦瀬博仁

●●● ガソリン価格上昇の影響

テレビや新聞の報道によれば、今年の夏の帰省シーズンは、地方に向かう高速道路が思ったより渋滞しなかったらしい。ガソリン価格の上昇で自家用車の利用が減り、その分鉄道やバスの利用が増えたという。

日常生活で車を使う場合は別として、長距離の乗用車の利用はガソリン価格に大きく影響されるということなのだろう。

CO₂を排出する自動車の利用を抑制するためには、人々に環境意識の向上を促すこともさることながら、コストアップの方が直接的な効果が高いのかもしれない。

●●● 環境対策の進展

2005年に改正省エネ法（エネルギー使用の合理化に関する法律）が施行された。これにより、特定荷主と呼ばれる大規模事業者にも、省エネ計画策定とエネルギー使用量の定期報告が義務付けられた。

効率的な輸送によりCO₂の排出量を削減しようとする試みは、単に輸送事業者の努力だけでは実現しにくい。なぜならば輸送は派生需要であり、本源的な需要は商品を売買するために輸送を依頼する荷主にある。それゆえ、荷主にも環境対策に加わってもらわなければならない。

この延長線上に将来があるだろう。つまり荷主と一口に言っても、

製造業もいれば卸売業や小売業もいる。だから商品を生産して輸送する製造業だけでなく、今後は商品を発注し受け取る卸売業や小売業にも、環境対策に参加してもらう必要がある。さらには、小売業の顧客である消費者にも参加を期待したい。

●●● 環境に関わる新たな動向

消費者にも環境対策に加わってもらうとしようとする活動は、少しずつ増えている。以前、この連載で紹介した「エコルールマーク」は、環境にやさしい鉄道で運ばれた商品を消費者に選んでもらおうとする制度であり、05年から始まった。⁽¹⁾

ライフサイクル・アセスメント（Life Cycle Assessment：LCA）とは、商品の一生（生産・物流・使用・廃棄）の各段階で、環境負荷やコストを評価するものである。このなかでCO₂に着目したものが、カーボン・フットプリント（Carbon Footprint：炭素の足跡）であり、商品の生産から流通・廃棄に至る過程でのCO₂排出量を合算して、商品に記載するものである。

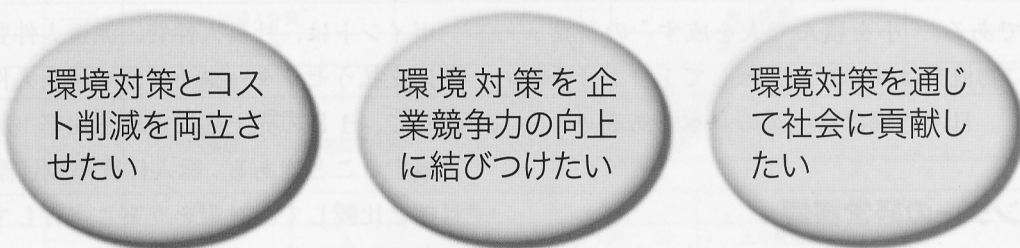
フード・マイレージ（Food Mileage）は、食料品の重量と輸送距離の積（トンキロ）で表され、この値が小さいほどCO₂の排出量が少なく環境にやさしいとしている。

さらにはカーボンオフセット（Carbon Offset：CO₂の排出を、植林・森林保護・クリーンエネルギー事業などによって吸収すること）や、

表1 環境経営とは何だろうか？

環境に配慮した経営	コストアップならば環境対策を取り入れない経営？
環境を優先する経営	コストアップであっても環境対策を取り入れる経営？
環境を先取りする経営	将来を見据えて、環境対策を先取りする経営？

表2 環境対策の3つの視点



排出量取引 (Emissions Trading : CO₂排出枠を定め、排出枠が余った企業と排出枠が不足した企業で行う取引) もある。

ということになってしまい、これでは「環境意識からではなく、ガソリン価格が上昇したゆえに乗用車を利用しなくなった消費者」と2重写しのように見えてしまう。

「環境経営」を標榜するからといって、企業がコストや利益を無視できるはずはない。ただし、これから確実に厳しくなる環境問題を考えたとき、将来に必要な環境対策をいま先取りすることは、決して損にはならないと思うのである(表2)。

一方で、環境対策は経済効率と両立すると信じ、「短期的にもしくは部分的にコストアップでも環境対策を進め、将来の企業競争力の向上と社会に貢献する」と考えている会社が多いことも事実である。

- (1) 苦瀬博仁：「みんなに見てほしい物流の履歴」、教授の呟き第30回、流通設計21、第36巻6号、pp86-87、2005年
- (2) ロバート・ライシュ、雨宮・今井訳：「暴走する資本主義」、東洋経済新報社、2008

●●● 問い直したい「環境経営」

このような潮流を考えてみれば、環境対策は企業にとって差し迫っている緊急課題のはずである。ところが、ある会議の席上で気になる発言を耳にした。「いくら『環境経営』と言っても、コストが増えると社内では理解が得られません。環境とコストの両立をはかりたい」という内容だった(表1)。

もちろんコストダウンのために効率化を進めることが、環境負荷削減に繋がることは多い。しかしコストダウンに目を奪われてしまうのであれば、「環境経営とは言っても、利益やコストダウンにつながらない限り、本格的な取り組みはしません」

Profile



東京海洋大学 海洋工学部
流通情報工学科 教授

苦瀬博仁

(くせ ひろひと) 1951年東京生まれ。73年早稲田大学理工学部土木工学科卒業。81年、同大学大学院博士課程修了後、日本国土開発に入社。86年東京商船大学助教授、94年より同大学教授。2003年大学統合により東京海洋大学、副学部長、評議員、流通情報工学科長を経て現職。94年から95年の1年間、フィリピン大学客員教授。04年6月より東京大学大学院医学系研究科客員教授(併任)。主な著書に「付加価値創造のロジスティクス」(税務経理協会)、「都市交通—都市交通計画・都市物流計画」(丸善)、「マニラ・エンジョイ・トラブル」(論創社)、「明日の都市交通政策」(成文堂)、「都市の物流マネジメント」(勁草書房) <http://www2.kaiyodai.ac.jp/~kuse/>

