一歩前へと踏み出すことで『自立』と『成長』につなげ未来への新たな価値を創造します。

西日本高速道路株式会社
代表取締役会長兼社長

変化に対応し『自立』と『成長』へ

NEXCO西日本グループは、2011年度から2015年度までの5カ年を対象とした中期経営計画2015を策定しました。これは、いかなる厳しい環境・情勢下においても、その変化を乗り越えて『自立』し『成長』し続けることにより、社会に対してさらに大きく貢献する企業集団へと進化するため、グループ全体の取り組みの方向性を示したものです。

近年、当社グループを取り巻く経営環境は、環境・エネルギー意識の高まり、多発する異常気象、高速道路の老朽化、少子高齢化、顧客ニーズの多様化など激しく変化しており、これらの社会的な課題に対する取り組みが一層求められています。したがって、本中期経営計画は、グループ理念にあるCSRの遂行をいかに事業に統合し実効性のあるものにするかを示したものと言えます。

グループビジョンとして掲げた『自立』と『成長』は、これまでの決められたことを着実に全うするというところから一歩踏み出し、自らが発想し、実行していくことでさまざまな変化に素早く対応し、新たな価値を創出し続けていくことを目指したものです。高速道路という資産を最大限利用し、社会とのつながりを深め、信頼関係を築き、新たな価値を創っていくことが、長期的・持続的に成長していくことにつながると確信しています。

東日本大震災の教訓を糧に

中期経営計画を策定している最中の3月11日に東日本大震災が発生しました。東北自動車道が被害を受けましたが、わずか1日で仮復旧し救護活動の大動脈としての大任を果たしました。NEXCO東日本の機敏な対応とチームワーク、またこれを実現可能にした日頃の準備に敬意を表するとともに、同じ仲間として誇りに思います。

当社グループにおいても、NEXCO東日本の後方支援に回るという立場で重油や発電機、その他必要な資材を提供するとともに、被災地に対しては食料や毛布といった物資の提供、義援金の送付を直ちに行いました。また、災害時の対応に長けた社員を中心として積極的にボランティアを派遣しています。社員の派遣は、被災地への支援と同時に、災害の現場から学んだことを災害対応力の向上に生かせると考えています。今後の対策として、耐震性や通信手段といったハード面の強化はもちろんですが、想定外の事象に対して「何ができていないか」を洗い出し、常時の防災訓練などソフト面の対策に力を入れていきます。

一方、高速道路が防波堤や緊急避難所としての役割も果たしました。こうした教訓を踏まえ、自治体とも研究を重ねていきたいと考えています。NEXCO西日本管内24府県のうち一部の地域とは防災協定を締結していますが、これを政令指定都市も含めて包括協定・災害協力協定という形での早期の締結を目指しています。本中期経営計画においても「災害対応力の強化」を最重要テーマの一つに掲げて取り組んでいきます。

果てしない安全・安心への挑戦

高速道路の安全・安心への取り組みは変わらぬ使命です。本中期経営計画においても5年間で死傷事故件数の2割（約300件）削減と、死傷事故ゼロの日を3倍（40日以上）という具体的な目標を掲げています。

2010年4月、「DRIVE&LOVE」というプロジェクトを開始しました。これまでの道路の整備、あるいは標識管理といったハードを中心とした施策の実施だけでなく、ドライバーの方ご自身にも安全運転を促す動機付けをさせていただく呼びかけです。

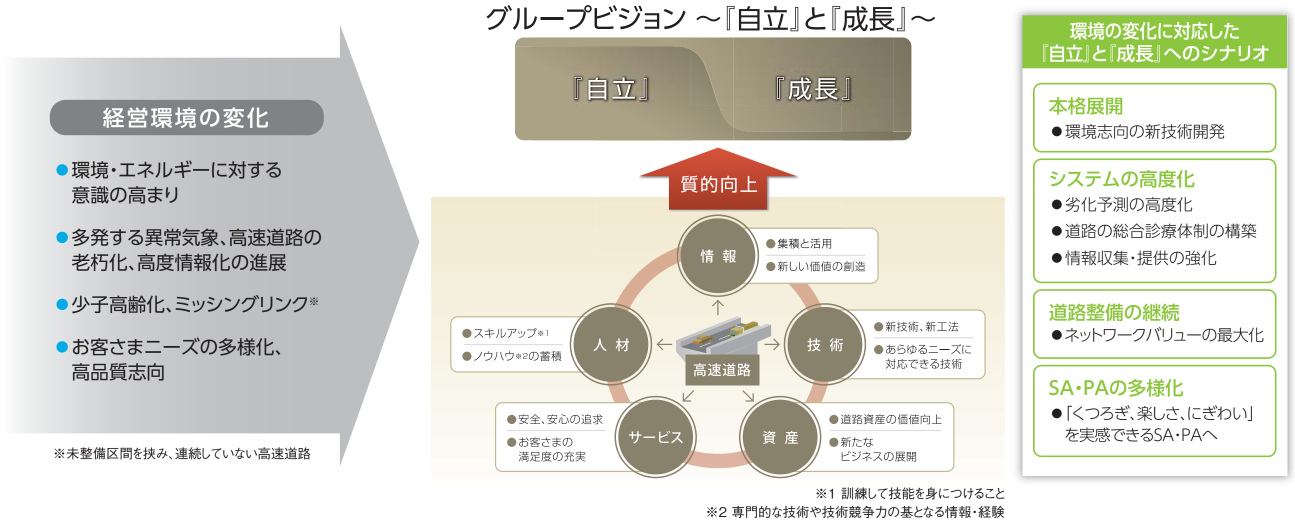
このプロジェクトは社会全体で運転への意識を変えることで交通事故ゼロを目指す運動ですので、この主旨にご賛同いただいた企業・団体の方々と一緒になって多彩なキャンペーンの展開を予定しています。このように社会の大きな課題に対しては、自社だけではなく協働（エンゲージメント）を通じて取り組むことで解決を図っていく考えです。

NEXCO西日本グループ中期経営計画2015

グループ理念

私たちはお客さまの満足度を高め、地域の発展に寄与し、社会に貢献する企業グループを目指します。

当グループは、高速道路の重要な社会的インフラとしての使命を果たし、常にすべての活動において、企業の社会的責任（CSR）の遂行を共通の目標とします。



NEXCO西日本は国連グローバル・コンパクトを支持しています。

WE SUPPORT

NEXCO西日本は2009年12月、グローバル社会における一企業市民としての社会的責任を積極的に果たすため、国連の提唱する「グローバル・コンパクト」の10原則に賛同し、署名いたしました。

2010年度からは関西分科会、地球温暖化分科会、生物多様性分科会、MDGs分科会などに社員が継続的に参加しています。CSR先進企業ネットワークとの情報交換や、そこから得られる学び・気づきを生かして、国際社会の持続的成長へ貢献するため10原則の実践に取り組んでいます。

国連グローバル・コンパクト(UN-GC)とは

グローバル・コンパクトは、各企業が責任ある創造的なリーダーシップを発揮することによって、社会の良き一員として行動し、持続可能な成長を実現するための世界的な枠組みづくりに参加する自発的な取り組みです。

グローバル・コンパクト署名企業は、人権の保護、不当な労働の排除、環境への対応、そして腐敗の防止に関わるCSRの基本原則10項目に賛同する企業トップ自らのコミットメントのもとに、その実現に向けて努力を継続しています。

国連グローバル・コンパクトの10原則

人権
企業は、
原則 1　国際的に宣言されている人権の保護を支持、尊重し、
原則 2　自らが人権侵害に加担しないよう確保すべきである。

労働基準
企業は、
原則 3　組合結成の自由と団体交渉の権利の実効的な承認を支持し、
原則 4　あらゆる形態の強制労働の撤廃を支持し、
原則 5　児童労働の実効的な廃止を支持し、
原則 6　雇用と職業における差別の撤廃を支持すべきである。

環境
企業は、
原則 7　環境上の課題に対する予防原則的アプローチを支持し、
原則 8　環境に関するより大きな責任を率先して引き受け、
原則 9　環境に優しい技術の開発と普及を奨励すべきである。

腐敗防止
企業は、
原則 10　強要と贈収賄を含むあらゆる形態の腐敗の防止に取り組むべきである。

新たな事業の創造による成長を

私は昨年就任したときに当社グループには「宝の山」が眠っていると申し上げました。50年以上にわたって培ってきた技術やサービスという資産を十分に生かしきれていないと感じたからです。そこで、2010年10月に「事業創造委員会」を新たに立ち上げるとともに、一般公募により広く事業創造に関するアイデアとビジネスパートナーの募集を行いました。グループ社員からのものも合わせると3,600件を超える提案が寄せられました。今後、これらのアイデアを選別し、優れたものは実行に移していきます。

また、前述しましたが府県・政令指定都市との協定を防災だけに留めず、包括協定として結ぶようにしています。これは、緊急時だけに限らず日頃から広範なコミュニケーションができる関係を築いておくほうが良いと考えるからです。これによって、地産地消や観光資源の開発、技術交流などさまざまな面で協力できる部分が生まれてきます。現在、SA・PAに各地の特色ある観光資源や特産品などを紹介する「地域の窓」というものを設置し、積極的に利用してもらうよう提案しています。例えば、古代の神話などを基に西日本を巡るといったストーリー性のある企画など、新たな発想で事業が生まれてきています。

海外進出による機会の創出と貢献

また、今後は海外にも積極的に進出していく考えです。2011年2月、NEXCO東日本、NEXCO中日本、NEXCO西日本、首都高速道路(株)の4社は、民営化以降、高速道路に関する技術、ノウハウなどを活用しながら、オールジャパンとしての共同体制で推進するために新会社設立に向けて準備室を設置しました。これにより、機会とリスクを共有することができ、適切な対応が図られ、海外事業を一層積極的に推進できるものと考えています。

米国などでは橋梁の点検をはじめ日本の高度な維持・管理技術へのニーズがあり、東南アジアなどでは高速道路の建設や道路インフラの整備が急速に進むと考えています。新興国においては、まだ道路を利用することによる価値が十分に理解されていないという状況もあり、大きな可能性が広がっています。

低炭素社会の実現に向けて

今回の震災によってエネルギーのあり方についても問い直しが始まっています。省エネルギーはもちろん、自然エネルギーなどを利用した創エネルギーの重要性が増してきています。

当社グループでは、環境負荷の低減と走行安全性の向上を目的として、国内で初めて高速道路のトンネル内にLED照明を試行採用しました。このほか、NEXCO西日本管内の大分自動車道にある山田SA（下り）では、「エコエリア」としてCO_2排出ゼロを目指した実証実験を行い、新たな環境技術の導入を推進していきます。また、第二京阪道路の遮音壁への太陽光発電パネルの埋め込みや電気自動車の急速充電設備の設置など、低炭素社会に向けた新たな試みを行っています。

ただし、これらはまだコスト面との兼ね合いなどからその多くが実験段階にとどまっています。もちろん、技術の進化により経済的にも均衡する時が近い将来必ず訪れると考えています。3,000km以上という広大な高速道路インフラとそれに付随する遮音壁やのり面、SA・PAなどの施設を自然エネルギーの発電に有効利用することができれば、高速道路はスマートグリッド（次世代送電網）※の拠点となる大きな可能性を秘めていると言えます。

当社グループのCSRはステークホルダーの皆さまに求められたことへの「対応」から、未来に向かって一緒になって価値を「創造」していくことへ、次の一歩を踏み出し進化を遂げていきます。当社は高速道路という社会的インフラの使命を果たすため、2009年12月に国連グローバル・コンパクトに署名しており、社外のネットワークも活用しながら、CSRの遂行という共通目標に向かってグループ全体の総合力を高めていきます。

高速道路の価値創造のためには、すべての事業活動において対話を通してステークホルダーとの距離を縮めていく必要があります。ステークホルダーとの共存共栄を通して、高速道路の資産価値を高め、社会への貢献を強めてまいります。

※電力の流れを供給側・需要側の両方から制御し、最適化できる送電

Column

西日本高速道路株式会社 監査役
立命館大学教授
（元中央防災会議専門委員・座長）
土岐　憲三

東日本大震災の直接被害が17兆円程度と報道されたが、阪神・淡路大震災では、これが約10兆円であった。死者・行方不明者のうち地震によるものは7%程度と見られている。これから判断して津波によるものだけで、阪神・淡路の場合の全被害を大きく上回る事になる。大震災と言うよりは大津波（おおつなみ）と考えた方が適切だと思う所以である。M9.0もの大震災でも地震による被害はあの程度なのかとの誤解が生じる事を懸念するからでもある。

地震発生直後からマグニチュードが何度も訂正され、いわゆる「想定外」の出来事であったかのような言い方がされたが、これは事実であろう。しかしながら、想定値とは災害に対する施策や事業を進めるための目標値であって、それを超える事態は起こりうる事を関係者は理解していなければならない。

想定値が起こりうる災害事象の目安である事を認識すれば、これを超えた事態が起きたときに何をすべきかを事前に熟慮し、対応しておく事が肝要であり、これこそが危機管理である。これを行う能力の有無が組織としての安心と安全につながるのである。

筆者の敬愛する作家である塩野七生氏は、大震災後にシーザーの言葉を借りて「想定内であれば特別な知力は必要がない。想定外のことに対応できるのが知力である」との趣旨を述べているが、まさに至言であろう。そして、想定外の事については想定内と同じ考えや手法は通用しないのであるから、大胆な発想が必要であろう。

これまでもNEXCO西日本のような、自然災害の頻発する日本列島の半分の地域を所掌する組織では、ハードな対応すなわち想定内の対策で乗り切るのは不可能に近く、それに代わるものとして事後のソフトな対応により、1カ月、1日、1時間でも早く現状復旧する方策を事前に考えておくべき事を会社に対して提言してきたが、東日本大震災を経験するに至ってますますその感を強くしている。