

第7節

情報開示・コンプライアンス・説明責任

1. はじめに

鉄道事業のみならず、私企業にとってのCSRの最も根幹を成すといわれるのがコーポレート・ガバナンスや法令順守、すなわちコンプライアンスなどである。これらは定義によってはCSRに含まれない場合もあるが、今日注目を浴びるCSRという思想の源流となってきた以上、本研究においても避けて通ることのできない話題といえる。本章では、CSRの中でもコーポレート・ガバナンスや法令遵守、コンプライアンスといった分野における鉄道事業者の取り組みについて触れつつ、これらが鉄道事業の運営に与える影響と、それを受けての企業のあるべき姿勢について論じていきたい。

2. 情報開示

近年、鉄道業界のみならず各業種においてCSRに対する取り組みを対外的に報告する動きが盛んにみられる。これは1997年にわが国で開催された気候変動枠組条約締約国会議（地球温暖化防止京都会議）を契機として官民間問わず環境保護に対する意識が高まり、環境問題に対する取り組みを企業評価の1つの指標とする風潮が高まったことに端を発する。それにあわせ大手企業や製造業を中心に、廃棄物の削減や緑化活動、ISO14001¹の認証取得状況やそれに沿った取り組みを記した「環境報告書」を作成する企業が増えていった（2004年には発行が法令で義務付けられる）。各企業の環境問題に対する取り組みについては第6節で述べた。後に、環境問題のみならずCSR全体が注目されるようになると、各企業は環境報告書を内包する形で「CSR事業報告書」（企業によって呼称は異なる）の発行へとシフトしていった。

企業経営の透明性を高めるという点でCSR事業報告書の果たした役割は大きいといえる。しかし、経営面などでの情報開示・説明責任に関しては、各企業が足並みをそろえて進展したとは必ずしもいえなかった。これについては次項で詳説することとする。

¹ 組織活動に伴う環境への負荷を低減する、環境マネジメントシステムの満たすべき必須事項を定めた国際規格。日本ではイメージアップの観点から、一般企業のみならず自治体やNPO、宗教法人などが認証を取得する例も目立った。

3. コンプライアンス・説明責任

2000年代になって多発したさまざまな業種における不祥事の原因として挙げられることの多いのが「経営の不透明性」であった。特に同族企業では経営者一族以外の経営への介入を許さない体質が存在したなど、不祥事の温床となりかねない状況を、情報公開の不十分さにより周囲が見抜けなかったことが問題視された。

企業の同業他社などとの競争は法にのっとって行われなければならない、というのがコンプライアンスの理念であり、これは環境対策とともに今日のCSRの意識の高まりの源流をなすものである。コンプライアンスの徹底のためには、弁護士などの専門家の招聘や情報開示などによる「第三者の目」が不可欠であり、鉄道事業においてもそれはなんら変わらない。

2007年現在、鉄道事業者をはじめとしたあらゆる企業が発行するCSR事業報告書の分量を調べると、大きな事故を経験していない事業者のものは「社会貢献」を前面に押し出した記述が目立つのに対し、JR西日本や日本航空など、過去に大きな事故を起こした事業者はそれ以外の事業者に比べ、事故原因の分析や再発防止策、コンプライアンスに関する記述が比較的多い。これらはその意識の高さを評価できる、というものではなく、起こした不祥事に関する説明責任として当然果たすべきものである。むしろ、まだ大事故を起こしていない事業者にとっても事故の予防策という点で前述の体制構築は不可欠であるといえよう。

4. まとめ

これまで述べてきたように、鉄道会社において安全確保の必要性は著しく高いものであるが、経営面での問題など、情報公開の対象とすべき内容は多岐に渡る。平素からのこまめな情報公開やコンプライアンスの体制作りが不祥事の発生を防ぐのであり、非常時の対応としての説明責任も含め、これら3つを徹底することが鉄道事業者には強く求められるといえよう。