

SDGsに学ぶ「挑戦」の「クセ」づくり

1. SDGs

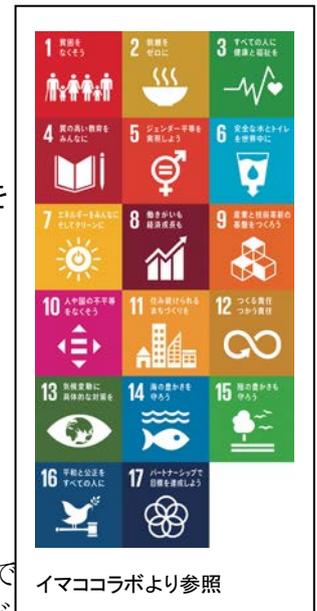
右掲は、SDGs(エス・ディー・ジーズ:Sustainable Development Goals)の17の「持続可能な開発目標」です。SDGsは2015年9月の国連サミットで採択されたもので、国連加盟193か国が2016年から2030年の15年間で達成する為に掲げた17の大きな目標であり、大きく分けると1~6は基本的人権に関わる

「貧困をなくそう」「飢餓をゼロに」「すべての人に健康と福祉を」「質の高い教育をみんなに」「ジェンダー平等を実現しよう」「安全な水とトイレを世界中に」であり、7~12は経済活動に関わる

「エネルギーをみんなにそしてクリーンに」「働きがいも経済成長も」「産業と技術革新の基盤をつくろう」「人や国の不平等をなくそう」「住み続けられるまちづくりを」「つくる責任 つかう責任」であり、13~17は環境に関わる

「気候変動に具体的な対策を」「海の豊かさを守ろう」「陸の豊かさも守ろう」「平和と公正をすべての人に」「パートナーシップで目標を達成しよう」であります。

いずれも頭では「当然の事」と思っていますが、実践となるとエゴが絡むので難しい面が多々あります。例えば、初っ端の「貧困をなくそう」ということですが、中国の海外支援は身勝手な面が多く、途上国に融資をするが、その恩恵を受けるのは中国企業やそこで働く中国人ばかりであり、途上国にとっては融資で築かれたインフラは借金が残るだけで、そのインフラも耐久性がもろくて故障でメンテにも多額の支出になるという状況のようです。これでは、途上国にインフラをもたらしても貧困を解決する投資効果には遠く及ばない状況という笑えない話が多く出ています。本当に途上国の発展を目的とした支援ならば、途上国の技術者を育成して、インフラの建設をはじめとして、その後のメンテも自立できるように図るのが本筋なので中国の姿勢は問題視されています。



2. 意識では実践が難しい

一般的に「運動は賛成されやすいが実践は難しい、事業は賛同を得るには努力が要るが実践はやり易い」と言われます。つまり、「運動」は単なる呼び掛けに終わり、現場を動かす強制力が乏しく、「国連」という大きな組織でも、例えば、大国のエゴで決議に至らないケースも出るので。その反面、「事業」は積極的な参加負担があるので強制力があるが、その分担を決める事が難しいのです。

卑近な例ですが、最近の風水害は巨大化しており被害が大きい傾向があります。この被害に対して、ボランティアの方々が参加されていますが、国や自治体の支援は遅れ気味になります。その間隙を埋める募金活動が行われ、いろんなメディアを通して呼掛けられますが、実際に、募金という段階では意外に募金箱が有効なのです。私の場合、頭で理解しても銀行口座に振り込むという意識を行動に移す動機づくりが難しいのです。目の前に「募金箱」があれば、すぐに行動に移せるのですが、そこに人が介していると別な問題が出て、私などは疑ってしまうのです。信頼できる機関が設置する「募金箱」が安心できるのです。

ゴミの分別でも同じです。コンビニなどでは「燃えるゴミ」「プラ」「ペット」「缶」などに分別をしているので自然に行いますが、それがないと出来ないのが実態です。私は、家庭ゴミでも「新聞などの紙」、そして「生ごみ」と「ペット」「プラ」「缶」と分別していますが、「生ごみ」の中には厳密に言えば「プラ」が混じるケースがあります。大阪市は焼却炉の性能が高いので大丈夫と言っていますが、本筋ではありません。できない理由を挙げるのはカンタンで、厳密に分別するには一端水洗いしてから行うのですが、少量なので面倒だから、つつい手を抜いてしまい大阪市の言葉に甘えてしまうのです。

3. 持続可能には習慣化がキー

SDGsを考察していますが、要は「持続可能」という事です。私は、満70才になって「アンチ老化」という事が切実な課題になっています。例えば、自動車運転という事でも確実に反射神経が衰えており、また、動体視力も衰えているので、現実の運転では弊害を意識していないが、速度を押さえると車間距離を保つなどを習慣化しつつあります。極端には運転免許の返納という事になりますが、この判断のタイミングが難しいのです。何故なら、移動手段として自動車が便利という事があり、その上、19才から50年以上の経歴があり、その間、移動手段として最優先に考えて来たので、免許返納のキッカケを見つけるのが難しいのです。

しかし、運転免許を返納する日が必ず来るので、対処法を確立しておく必要があります。クルマ以外の移動手段には、公共輸送機関や自転車などが考えられます。近距離なら自転車が最適のように思いますが、高齢者の状況を見ていると自転車の危険性が高いように思われるので、悩ましいのです。反射神経が顕著に衰えているにも関わらず自転車を運転する方の姿を見ると本当に危なっかしい限りなので、自転車という選択肢は排除した方がよいと思っています。

残るは、公共交通機関ですが、大阪市から敬老パスを頂いておりシティバスや地下鉄を1回50円で乗車できるプリペイドカードを頂いています。例えば、京都の長男宅に行くには、地下鉄で天王寺から梅田まで行き、阪急で桂駅に行くという行程になります。自宅から天王寺駅までは、約1.3km(バス2停)という中途半端な徒歩から始める必要があります。つまり、約15分ほど歩く事が大切になるのです。これには、普段から歩くという習慣化が必要になり、約30分2.5kmなら平気で歩く習慣化が来ています。

何事も「持続可能」を具現化するにはこの「習慣化」が重要だと思います。「習慣」つまり意識しないで行える状況が大切なのです。この面では、「地下鉄」の本数が多いので、少し待つ時間余裕があれば問題がないのですが、シティバスは1時間に1本というケースもあるので、時刻表を事前に調べておく必要があるのです。特定の場所に決まった曜日・時刻に出かけるなら大丈夫ですが、その他の突発的な移動では手段として優先する習慣化の壁が高いのです。

4. SDGsは「クセづくり」から

今回は、大きくSDGs(持続可能な開発目標)という大きな課題から入り、「運動」よりも「事業」で具体化する事で強制力を持たせる事に触れ、身近な運転免許の返納で移動手段の習慣化を取り上げました。大きな課題を解決するのも個々の実践なので、同様に、個人においても習慣化できる実践法がキーになります。

これを企業経営において「開発目標」を「数値目標」に置き換えても同じで、例えば、経営計画を描いたとしてもPDCAサイクルを回す事がなければ、現場で実践されるとは限らないのです。もちろん、ベースの活動目標を達成するのは当然であり、その上に、新規課題にチャレンジして「非連続変化」を実現する事が大切なのです。前号でも触れていますが、新規課題には経験がない場合が多いので、小さな目標で実践するクセづくりがポイントになります。この事は、自分ばかりでなく、ジャパネットタカタの「下取りセール」のようなオファーで高級品を使わせて生活のレベルを引き上げるといったクセづくりもあるのです。

「クセづくり」にはトップがリーダーシップを発揮する事が重要です。経営者が良い話を聞いて社内で話すが、社員は具体的なレベルではなく対処法が分からない事が多いのです。要は、「具体的」という事がポイントであり、その為には、自分で試行して経験値をもつ必要があるのです。「経験値」がない指示は「丸投げ」状態なので、社員には負担感が重いです。社員が困った際に、自分の経験値の中からアドバイスできる状況なら、社員にも安心感が広がり行動のモチベーションにつながるのです。この安心感を担保して、身近な事から順に実績を挙げていく方法で新規に対するクセづくりを行う事が重要になります。「クセづくり」は大切な視点です。