

自動車製造業者のSDGs対応と消費者が求める車の持続可能性

—両者協働の可能性についての一考察—

Automakers' Initiative to Promote SDGs and Sustainability Consumers Seek in a Car a Consideration on the Possibility of Collaboration between Automakers and Consumers

磯村 浩子

Hiroko ISOMURA

要約

SDGsは国連が2030年への達成目標を掲げた持続可能な開発目標である。各自動車製造業者は自社の定める重点目標に従いその目標を公式ウェブサイトに掲げている。本稿では国内外8社が共通に目指すSDGsの主要目標を抽出し、さらに消費者団体が求める車の持続可能性も検討し、両者の目指す方向性のギャップに着目してその差異を考察し、両者への提言と協働の可能性を探る。自動車製造業者の掲げる主要目標は、③すべての人に健康と福祉を、⑦エネルギーをみんなにそしてクリーンに、⑫つくる責任つかう責任、⑬気候変動に具体的な対策を、が抽出できる。一方消費者団体が求める車の持続可能性は商品寿命の問題であり、またより安全で、汚染が少なく、より効率的な車である。自動車製造業者と消費者団体が車に求める持続可能性には当然共通点があるが、生産者と消費者の立場の差から生まれる観点の差、主体性の相違が差を生み出している。究極には、SDGsの達成過程において、生産と消費が相互理解を基として協働を進める必要がある。

キーワード：自動車製造業者、SDGs、サステナビリティ、車の持続可能性、安全性、消費者団体、

1. はじめに—問題の所在と関心—

SDGsは、国連が2030年への達成目標を掲げた「持続可能な開発目標」である。したがって当初から国際的な機関がその基本的な方向性や見解を公表しており、関連機関にその影響がみられる。本稿の研究対象である自動車産業と消費者のいずれにも影響があるとみられるが、SDGsの目標12に示された「持続可能な消費と生産形態を確実にする」という、その目標に向かい、両者がどのように体现しようとするのか、生産と消費という対照的な立場にある両者の方向性はどのように示されるのか、その実態を明らかにし両者の独自性、また相互依存性について考察、妥当性を検討する。またその過程で双方への提言および協働への可能性を考察することを目的とする。

2. 対象と方法

研究の基本的テーマは、筆者が関心を抱く自動車産業におけるSDGs対応と消費者との関連であるが、本稿での対象は、自動車製造業者のSDGs対応と消費者の求める車の持続可能性に限定し、まずはその実態を把握し相互の独自性ととも、相互依存性を考察する。

ここでサンプルとして取り上げる自動車製造業者は、海外の代表的なメーカー、スウェーデン1社、アメリカ2社、ドイツ1社と、国内メーカー4社の計8社とする。また消費者としてのサンプルは、国際消費者機構(CI, Consumers International 以下CI)、アメリカの自動車関連消費者団体4団体、国内消費者団体4団体である。アメリカの消費者団体は、自動車に特化した3団体、Center for Auto Safety、Consumers for Auto Reliability and Safety、International Association of Lemon Law Administratorsと、自動車の商品テストに力を入れている一般消費者団体1団体、Consumer Reports、合わせて4団体とする。これらの団体は、それぞれ自動車に関して明確な問題意識を持ち、利用する立場で発言する団体として設立されている。国内については、自動車に特化した団体はないため、一般消費者団体、4団体を取り上げた。

また方法は、第一段階として、インターネットにより各製造業者、各団体の公的ウェブサイトに表示されている内容(コンテンツ)を収集する文献調査とした。各主体の意向調査は、機会があれば次段階に計画したい。

3. 先行研究

両者の協働の可能性を示唆する先行論文を次に掲げる。

3-1 北澤興平「民間企業のSDGs貢献を促進する産業政策とは：OECDによる企業活動・各国政府の国際比較調査」独立行政法人産業経済研究所BBLセミナー 2022年4月

OECD科学・技術・イノベーション(STI)局で政策分析官を務め、当プロジェクトに事務局として携わった北澤興平が、その成果に基づき、企業活動および各国政策の国際比較調査結果を報告し、企業のSDGs貢献を促進するための政策的示唆について述べたものである。¹

STI 政策ノート 持続可能な開発目標(SDGs)のための産業政策²

国連(UN)加盟国は2015年に、17の持続可能な開発目標(SDGs)を採択した。採択から5年後、国連は、一部の重要分野で進展がみられるものの2030アジェンダに対する世界の対応が十分に意欲的ではないと警告。2030年までにSDGsを達成するためには、すべてのステークホルダーの行動が急務で、政府による刺激策と大規模な民間投資が必要とされた。こうした背景からOECDの報告書(持続可能な開発目標のための産業政策)は、産業のSDGsへの貢献度を調査、SDGsに対する企業の貢献を促進するため

¹ <https://www.rieti.go.jp/jp/events/bbl/22041301.html> (2022.06.12閲覧)

² 資料：民間企業のSDGs貢献を促進する産業政策とは：OECDによる企業活動・各国政策の国際比較調査、当該レポート政策ノート日本語版より

の産業政策について提言を行った。（2020～21年に実施、2021年9月公表。）

要点は以下の3点である。

1. 企業は幅広いSDGsに貢献できる

SDGsを達成するには全ステークホルダーの取り組みが必須で、民間企業ではサステナビリティを事業機会とする見方が拡大し、各社の中核事業と持続可能性のテーマを整合させる機運が高まっており、企業活動の影響に対する消費者の関心も高い。一方で、サステナビリティに関する目標と財務目標が緊張関係（相反しがちな関係の意）³にあるとも指摘。しかし「SDGsのための産業政策」は、民間企業のSDGs貢献を加速させ、SDGsに貢献可能という側面もある。産業分類とSDGsの17の目標をマッピングし、SDGsと結び付いた経済活動の大きさを測定すると、目標9（産業と技術革新の基盤をつくろう）や目標11（住み続けられるまちづくりを）との結び付きが強かった。

2. 企業のSDGs貢献を阻む壁

一方、企業は持続可能になるためさまざまな課題や懸念を抱えている。持続可能な投資がもたらす財務リターンが不確実、財務目標とサステナビリティ目標の間に緊張感があることは、政策的介入の余地があることを示す。とりわけ中小企業にとっては、持続可能なビジネスモデルへの移行は大きなコストやリスクを伴う。

大企業は小規模企業と比べ目標の2、4、5、7、8、9、10、11、13、16、17に対して行動を宣言する可能性が非常に高く、中でも目標13（気候変動に具体的な対策を）では小規模企業の12.5倍であり、中小企業では、持続可能なビジネスモデルにおいて様々な困難があることが推察される。

3. SDGs達成のための産業戦略

今回の調査では、各国政府が民間企業のSDGs貢献のためどのような支援政策をとっているか、比較分析調査を実施。SDGsの目標の性質により各国の政策手法の種類にはばらつきがあった。

報酬・インセンティブに関しては、各国の政策パッケージにSDGs志向の産業部門のスタートアップほか革新的な中小企業に対する支援策が数多く含まれていた。中でも、企業の中核事業と関連しやすい目標、時間軸が長い目標については、イノベーションを支援する政策手法が多い。金銭面以外の政府支援に関しては、各国政府が、あらゆる企業が実施する持続可能性に関する行動に包括的な支援を実施している。産業政策で民間企業のSDGs貢献を促進していくためには、政府は強制的遵守という手段の他、企業に対してインセンティブや金銭面以外の政府支援を組み合わせ実施する必要がある。

この報告内容は、SDGsに対する企業の姿勢や政府の支援策についての調査で、本稿の考察に大いなる示唆を与える。そこでまず自動車業界におけるSDGs対応について概観し、次に自動車製造業者に絞ってそのSDGs対応を検討する。

³ 筆者注

4. 自動車製造業者におけるSDGs対応

まずは自動車業界におけるSDGs対応について概観する。次に掲げるのは、自動車製造業者の業界団体である自動車工業会の広報誌である「JAMAGAZINE」のSDGsに関する記事である。

4-1 自動車業界「SDGs」の取り組み-コロナ禍で加速、改めて『持続可能な社会づくり』を考える」JAMAGAZINE 2020年7月号 自動車工業会 2020年7月⁴

国連が2015年に掲げて以降、日本の企業にも広がってきた「SDGs」。自動車メーカーも事業領域に密接にかかわる温室効果ガスや交通事故の抑制をはじめ、さまざまな社会問題の解決に積極的に取り組んでいる。取り組みはコロナ禍を契機にさらに加速している。

自動車業界の取り組みで、最も事業と直結するテーマが《③すべての人に健康と福祉を》のターゲットである「交通事故の削減」や《⑬気候変動に具体的な対策を》のターゲットである「温室効果ガスの削減」。各社は先進運転支援機能の拡充や電動化技術の普及などによる課題の解決を進めている。

大変革期を迎えた今、自動車を含むモビリティに期待される「移動」の役割はより大きくなってきている。その意味で近年自動車メーカーの意識が高まっているのが《⑪住み続けられるまちづくりを》といえる。災害に強いまちづくりに自動車を活用する取り組みが広がっている。コロナ禍で、人々の生活を守るために、自動車メーカーから出来ること、自動車メーカーにしかできないこと、自動車メーカーがやらなければいけないことが明確になり、持続可能な社会を作るためSDGsの取り組みが一段と進みそうである。

自動車メーカーの動向

- ③すべての人に健康と福祉を
- ⑦エネルギーをみんなにそしてクリーンに
- ⑫つくる責任つかう責任
- ⑬気候変動に具体的な対策を

上記は、2020年時点で自動車製造業者の業界団体である自動車工業会が、その広報誌に掲載したSDGsに関する記事である。経団連によるSDGsの啓蒙記事とともに、業界におけるSDGsの主要目標を提示し、自動車業界の方向性を明確に示している。

5. 自動車製造業者のSDGs主要目標への対応

自動車製造業者8社について、公式ウェブサイトに公表されているSDGsに関する記述をみると、自社の将来への重要目標を掲げ、それに沿ってSDGsの各目標に対する関連事項を広く掲げる場合と、SDGsの目標をまず掲げ、その各項目に直接自社の将来への目

⁴ https://www.jama.or.jp/library/jamagazine/jamagazine_pdf/202007.pdf (2022.6.12閲覧)

標を連結し表示している場合がある。

例えば前者の国内A社の場合、自社の長期ビジョン達成に向け、モビリティカンパニーとして優先的に取り組むべき課題を最重要課題とし、その7項目につき、すなわち気候変動・エネルギー問題への対応（項目2, 3, 7, 11, 13）、電動化の推進（1, 12, 13）、クリーンな大気の保全（1, 12, 13）、資源の効率利用（11, 12, 13）、交通事故死者数の大幅削減（3, 11, 17）、製品品質の向上（記述なし）、モビリティデバイスの解消（11, 17）など、それぞれの達成に貢献するSDGs目標を列記する。

他方、後者の海外A社の場合、自社の最重要課題と戦略的優先事項が、SDGsの17目標中のターゲットにどのように位置づけられるかを示し、ほぼ全項目を掲げて列記する形式をとっている。

これらは国内、国外の別なくいずれかの方法で、あるいは双方の形式を用いて、「企業情報」「サステナビリティ・レポート」「SDGsへの取組」などの項目で広報されている。例えば「SDGsへの取組」で「地球環境」「幸せに暮らせる社会」「働く人」といった独自のキーワードを掲げるなどして、理解しやすい表現からSDGsにつなげる企業もある。

こうしてみると、自動車製造業者において、自社の、企業としての存在とステークホルダーの視点を踏まえた社会的存在としての双方で、SDGs対応を考慮していることが理解される。そこでこの項では、自動車製造業者の主要SDGs目標への対応を考察するが、自動車製造業者企業団体の掲げる主要目標に沿って検討すると、やはり主体は、企業の観点からみた主要な目標に集約されることとなる。

5-1 自動車製造業者のSDGs主要目標

自動車製造業者がめざすSDGsの主要目標は、業界団体が掲げる動向を採用し、次の4項目に設定することとする。

- ③すべての人に健康と福祉を
- ⑦エネルギーをみんなにそしてクリーンに
- ⑫つくる責任つかう責任
- ⑬気候変動に具体的な対策を

各項目の説明の中で、③については「交通事故の削減」、⑦については「電動車のメリット」、⑫については「廃棄物の再資源化」、⑬については、「温室効果ガスの削減」が挙げられていた。次に自動車製造業者の、対象として取り上げた海外3か国4社、国内4社、計8社が掲げる内容を図示し、主要項目におけるターゲットを列記する。

③については3-6と3-9、⑦については7-2と7-3、⑫については、12-2と12-4、12-5、12-6であり、⑬においては13-1、13-2、13-3である。

図表-1にまとめた自動車製造業者のSDGsの主要目標は、国内外各4社のウェブサイトから抽出したものであり、その目標とターゲットを事業者別に図表-2に示す。注釈付きの部分は、各社が独自に掲げる最重要課題、重点分野、持続性への志向などの各分野で、関連するSDGsという形式で対応していることを示す。

図表-1 自動車製造業者のSDGs 主要目標への対応

③すべての人に健康と福祉を	⑦エネルギーをみんなにそしてクリーンに
<p><3-6>世界の道路交通事故による死傷者の数を半分に減らす</p> <p><3-9>有機化学物質や大気・水質・土壌の汚染による死亡や疾病の数を大幅に減らす</p>	<p><7-2>世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギー効率の改善率の倍増</p> <p><7-3>世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる</p>
⑫つくる責任つかう責任	⑬気候変動に具体的な対策を
<p><12-2>天然資源の持続可能な管理と効率的な利用を実現</p> <p><12-4>製品のライフサイクル全体にわたって環境に配慮した管理を達成し、健康と環境への悪影響を最小限に抑えるため待機、水、土壌への放出を大幅に減らす</p> <p><12-5>廃棄物の発生を予防、削減、再生利用や再利用により大幅に減らす</p> <p><12-6>企業、特にダウ企業や多国籍企業に対し、持続可能な取り組みを導入、持続可能性に関する情報を定期報告に盛り込むよう促す</p>	<p><13-1>すべての国々で気候関連の災害や自然災害に対するレジリエンスと適応力を強化</p> <p><13-2>気候変動対策を、国の政策や戦略、計画に統合する</p> <p><13-3>気候変動の緩和策と適応策、影響の軽減、早期警戒に関する教育、啓発、人的能力、組織の対応能力を改善する</p>

図表-2 各自動車製造業者別SDGs 主要目標への対応

海外自動車製造業者	国内自動車製造業者
<p>スウェーデンA社：③ 3-6 ⑫ 12-3</p> <p>⑬ 13-3</p>	<p>日本A社：③ ⑦ ⑫ ⑬</p> <p>(最重要課題に対応)</p>
<p>アメリカA社：③ 3-6 3-9</p> <p>⑫ 12-2 12-4 12-5</p> <p>⑬ 13-2</p>	<p>日本B社：③ 3-6 3-9</p> <p>⑦ 7-2 7-3</p> <p>⑫ 12-5 12-6</p> <p>⑬ 13-1</p>
<p>アメリカB社：③ ⑦ ⑫ ⑬</p> <p>(持続可能性への志向)</p>	<p>日本C社：⑫ 12-4 12-5 12-6</p>
<p>ドイツA社：③ ⑦ ⑫ ⑬</p> <p>(重点分野とSDGs 対応)</p>	<p>日本D社：③ 3-6 ⑫ 12-2 12-5</p> <p>⑬ 13-1 13-2</p>

こうしてみると、いずれの事業者も実態は、製造業としての位置づけと、ステークホルダーの視点を取り入れた全社的な立場での位置づけでSDGsに対応しているといえよう。

6. 消費者が求める車の持続可能性

前項では自動車製造業者のSDGs対応についてみてきたが、一方の消費者が求める車の持続可能性は、どういったものであろう。

6-1 河野康子「政府によるSDGs実施指針に望むこと」 持続可能な開発目標（SDGs）推進円卓会議資料 2016年9月

一般社団法人全国消費者団体連絡会の河野康子が政府によるSDGs実施方針について、自団体も参画する国際消費者機構（Consumers International、以下CI）が、2015年国連総会でSDGs採択直後に「持続可能な開発目標と消費者保護」につき世界的視野から意見表明をしたことを次のように紹介した。⁵

国連の持続可能な開発目標を達成する上で消費者保護が果たす役割 -The role of consumer protection in meeting the UN Sustainable Development Goals

国連の「持続可能な開発目標」は、人類と地球のために、持続可能な開発に関して国際社会が意見を交わす機会を提供し、目標に向けた行動を促している。しかし、CIは、この開発目標が消費者保護に関して非常に狭いアプローチであることに懸念を抱く。世界銀行によれば、家計消費は世界のGDPの60%を占め、消費者が各国および世界経済に及ぼす影響の大きさを表すが、この影響力が持続可能な発展に与える効果に対し国連の持続可能な開発目標では過小評価されているとする。上記を踏まえ、河野は消費者団体として「政府によるSDGs実施指針」に対し次の4点を求めている。

1. 消費者・市民啓発の言及
2. 「持続可能な消費」と「持続可能な生産」を共に促進していくことの言及
3. 「持続可能性」に関わる従来の取組とも連携していくことの言及
4. SDGsに関わるさまざまなセクターの取組をリンクさせていくことの言及

この提言は、2015年9月に国連本部で開催された「国連持続可能な開発サミット」で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に対し、2016年9月に開催された政府主催第2回「持続可能な開発目標【SDGs】推進円卓会議」で報告された資料であり、まだ初期段階での意見表明であるため、基本的な考え方が述べられている。この段階で全国消費者団体連絡会が消費者・市民への啓発、持続的な消費と生産の不可分な関係と協働の必要性、これまでの取組との連携、各セクターの交流と協働に触れていることは重要である。特に「持続的な消費」と「持続的な生産」を別個に扱うのではなく、ともに促進し協働につ

⁵ https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sdgs/entakukaigi_dail/siryoushou5-9.pdf (2022.06.15閲覧)

なげるとしているのは有益な提言である。

次いで消費者の意向を代表する機関としては、まず消費者団体の国際的な連合体である CI であり、またテスト誌を発行して信頼性の高い消費者団体の Consumer Reports であろう。Consumer Reports は毎年自動車の商品テスト結果を発表している。

6-2 CI の求める SDGs と持続可能性

CI は 2015 年、国連が SDGs を採択する直前に次のような見解を公表している。⁶

“国連の持続可能な開発目標と消費者保護：共有された 2030 アジェンダ”

次の金曜に国連加盟国は国連持続可能な開発目標（SDGs）を採択する。改訂国連消費者保護ガイドライン（UNGCP）も今年の国連総会で採択される予定。この二つの重要なアジェンダを結び付けるこの機会を利用して多くのことが行われるべき。消費者は国連の扱う問題の中心にあり、消費者の福利、持続可能な消費、そして国連の持続可能な開発目標の達成を促進するため、これを利用しないのは機会を逸することになる。消費者の権利が国連の SDGs を通じて保護され促進されれば、国民の SDGs に対する理解が深まる。SDGs の達成に向けた進捗状況を測定するのに役立つ指標として、消費者保護に関する国連ガイドラインの実施を含めれば、SDGs がより効果的に達成されよう。

貧困を根絶、地球を保護し、繁栄の共有を促進するという SDGs の目標は、消費者がどのように考え、行動し、機会・選択・権利がどのように保護されるかに依存する。消費者保護はこの SDGs に不可欠なパートナーである。

また CI は、持続可能な消費と生産のための消費者情報プログラム（CI-SCP）を主導している。CI-SCP プログラムは、国連の One Planet Network の下にある 6 つのプログラムの 1 つで、持続可能な消費と生産に関するプログラムの 10 年にわたるネットワーク。商品やサービスに関する質の高い情報提供をサポートし、市民社会、企業、政府などの関係者と協力している。

“The Long View” - 「製品寿命の延長を考える」⁷

UN Environment が 2017 年に発行した「The Long View」は、スマートフォンから冷蔵庫まで、7 種の消費生活用製品の耐久性と、より幅広い消費財における計画された早期の陳腐化の証拠を調べたものである。

このように CI は消費者の求める持続可能性について、具体的・継続的に資料を提供する活動を行っている。

⁶<https://www.consumersinternational.org/news-resources/blog/posts/20150923-un-sustainable-development-goals-and-consumer-protection-a-shared-2030-agenda/> (2022. 12. 30 閲覧)

⁷ https://www.oneplanetnetwork.org/sites/default/files/from-crm/the_long_view_2017.pdf (2022. 12. 12 閲覧)

6-3 Consumer Reports の求める車の持続可能性

Consumer Reports は、CI の構成団体でもあり、広く商品テストをしている団体であるが、自動車については特に力を入れている。持続可能性については「車の安全性と持続可能性」を掲げる。米国では、毎年 35,000 人以上が車両関連の事故で死亡し、自動車の排出ガスは、年間 70,000 人の公害関連の死亡をもたらす、気候変動の最大の原因でもあるとする。そしてこのことを根拠に、Consumer Reports は、「より安全で、汚染が少なく、より効率的に走る車」を求める。具体的には、以下のような自動車の市場を求めるとしている。

“自動車に求める持続可能性”⁸

- 1 すべての車両の標準機能として、安全性、手頃な価格、効率性、そして低排出ガス仕様の提供
- 2 衝突による死亡者数と輸送による汚染を劇的に減らす
- 3 自動車メーカーその他モビリティ企業は、自社の製品やサービスの安全性、アクセシビリティ、プライバシー、また排出物について責任を負う
- 4 電氣的、電子的共有装置、そして 24 時間自動運転車に対し、安全で公平、手頃な価格での開発をサポートする。

日常、自動車の商品テストを扱っている Consumer Report だけに、消費者・利用者の立場で、具体的で的確な条件が挙げられている。

6-4 米国自動車関連消費者団体の場合

アメリカには、対象を自動車に限定した消費者団体がある。今回はそのうち 3 団体を取り上げる。Center for Auto Safety、Consumers for Auto Reliability and Safety、そして International Association of Lemon Law Administrators である。

Center for Auto Safety(自動車安全センター、以下 CAS)は、ドライバーを守る運動をしてきた消費者安全グループのラルフ・ネーダーが、1970 年に立ち上げたグループである。団体の趣旨は、すべてのドライバー、同乗者、また歩行者のために、車両の安全性、品質、燃費の向上に専念する非営利の消費者擁護団体としており、SDGs、持続可能性に触れてはいないが、自動車の安全性、品質、燃費に大きな関心を示していることがわかる。⁹

Consumers for Auto Reliability and Safety (信頼と安全な自動車ための消費者グループ、以下 CARS) は、自動車の安全性と消費者の権利を擁護する非営利団体で、生命を守りけがを防止し、自動車関連の詐欺や悪用から消費者を保護する活動をしているという。CARS の設立者、ローズマリー・シャーハンは、全 50 州で制定された州法のモデルであるカリフォルニア州自動車レモン法の立法化に大きな功績があったことで知られる。やはり SDGs、

⁸ <https://www.consumerreports.org/issue/car-safety-efficiency?INTKEY=I000G0000> (2022. 12. 11 閲覧)

⁹ <https://www.autosafety.org/?s=fuel%20economy> (2022. 12. 12 閲覧)

持続可能性には触れていないが、自動車の安全と消費者を守ることが使命だとし、安全性に強い関心を表明している。¹⁰

International Association of Lemon Law Administrators（レモン法管理者国際協会、以下 IALLA）は、1997 年、ニュージャージー州などのレモン法管理者の呼びかけで結成された、レモン法管理者が集う協会である。目的は、公正で安全な市場を守る責任を持つ、州や国レベルの政府機関を支え、その役割を促進させること、自由経済における消費者と事業者の責務を推進することにあるとする。自動車レモン法の擁護、立法、教育、研究、苦情解決、紛争解決、また公共政策の策定に関与する。やはり、SDGs、持続可能性についての言及はないが、同法が保証に関する消費者保護の州法であることから、自動車の安全と製品寿命に関心があることが理解される。また今後の課題につき、すでに普及している電気自動車やレジャーカーの生産体制、規制の現状調査、電子制御システムの脅威や弱点などについても年次大会でクローズアップし、専門家による情報提供などで将来に備えようとしている。¹¹

6-5 国内の消費者組織

国内消費者組織については、自動車に特化した消費者団体がいないため、消費者団体の連合体である全国消費者団体連絡会、一般消費者団体の主婦連合会、消費者協会、そして全国消費生活相談員協会を取り上げる。

全国消費者団体連絡会については、先に挙げた、持続可能な開発目標（SDGs）推進円卓会議における同会の河野康子の発言のほか、2016 年 11 月には外務省の、持続可能な開発目標（SDGs）実施指針に向け「持続可能な開発目標（SDGs）実施指針の骨子」についての意見を提出しており、推進に向けた体制としてのステークホルダーとの連携につき、マルチステークホルダーによる連携を取り上げ、広い立場で意見を述べている。この時、事務局長だった河野は、現在 NPO 法人スマイル基金の事務局長として同会議の第 15 回会合（2022 年 12 月）の構成員でもあり、引き続き消費者の立場からの意見が示されよう。¹²

主婦連合会は、SDGs について 2019 年 11 月、2020 年 3 月など、「SDGs って何だろう-ゲームで体験！つながる世界-」というような消費者セミナーを開催しており、教育・啓発活動をしていることが示されている。¹³

消費者協会については、一般社団法人北海道消費者協会が、令和 3 年度に「SDGs」と「脱炭素社会（ゼロカーボン）」という消費者問題実態調査結果を公表している。「SDGs」の名称、内容は広く認知されているものの、具体的に何をすれば良いのか、また「脱炭素社会」の実現に関心度は高いが、SDGs の取り組みと同様、行動はとっているものの、電動車の購入や省エネ住宅の購入といった多額の費用がかかる設備投資は難しい。国や自治体は消費者が活用しやすい補助制度を創設することも必要だ、などとしている。¹⁴

¹⁰ <https://www.carconsumers.org/index.htm>（2022. 12. 30 閲覧）

¹¹ http://ialla.net/pub_1.htm（2022. 12. 12 閲覧）

¹² <http://www.shodanren.gr.jp/database/348.htm>（2022. 12. 31 閲覧）

¹³ <https://shufuren.net/seminar/20191113-2/>（2022. 12. 31 閲覧）

¹⁴ <http://www.syouhisya.or.jp/20220314jittaityousa.pdf>（2022. 12. 31 閲覧）

全国消費生活相談員協会については、組織内部の支部交流会において 2021 年 12 月「持続可能な未来を描こう～SDGs がめざす社会～」、2019 年 10 月「水を通して考える持続可能なくらし」など、SDGs に関連するテーマを取り上げる活動がみられた。¹⁵

このように見てくると、先に掲げた団体はすべて全国消費者団体連絡会の会員団体で、意見表明は代表されているとみられ、ウェブサイトにも個々の具体的な活動は表現されていない。まして自動車との関連で言及されていたのは、脱炭素社会の問題だけであった。

なお国内組織であって、消費生活協同組合法に基づき設立された日本生活協同組合連合会（略称生協、以下生協）は、その性格上消費組織と生産組織の両者の要素を保有している。生協は自動車製造と直接関係しないが、自動車製造業者の各社と同様、次のように、自組合の重点目標に基づいた SDGs との関連につき記述し、その達成への過程を示している。

生協の環境・サステナビリティ推進体制¹⁶

「エシカル消費」「気候変動対策」「省資源・資源循環の取り組み」「生物多様性と人権尊重」「情報公開と対話」を重要カテゴリーとして定め、これらを具体的なアクションプランに落とし込み、「10 の行動指針」と「5 つの数値目標」、「18 のモニタリング指標」を設定し、今後さらに会員生協や第三者評価委員会などステークホルダーとともに、この重点課題の補強を行っていく。

この組織の推進体制は、生産者と消費者の関連が密接であるだけに、相互の協働とその過程への示唆を的確に示している。

7. 自動車製造業者の SDGs 対応と消費者の望む車の持続可能性

項目 5 で述べた自動車製造業者の主要 SDGs 対応と、項目 6 で述べた消費者の求める自動車については、それぞれの示す目標に共通するところはあるものの、詳細をみると、根本的に異なるのは、製造、販売する立場と、購入して使用する立場の相違である。この差が最も明らかになるのは、価格に関連するところと責任を負うべき主体の違いである。

消費者の、車に求める持続可能性の中には、まず安全であることが前提であり、さらに商品寿命の問題、手頃な価格、燃費など購入し使用する際の経済的負担が問題となっている。そして基本的に技術革新が関連する安全性、効率性、排出物などの責任を、製造者側に求めている。自動車製造業者の SDGs 対応と消費者の求める車の持続可能性を対比すると、図表-3 のようになる。

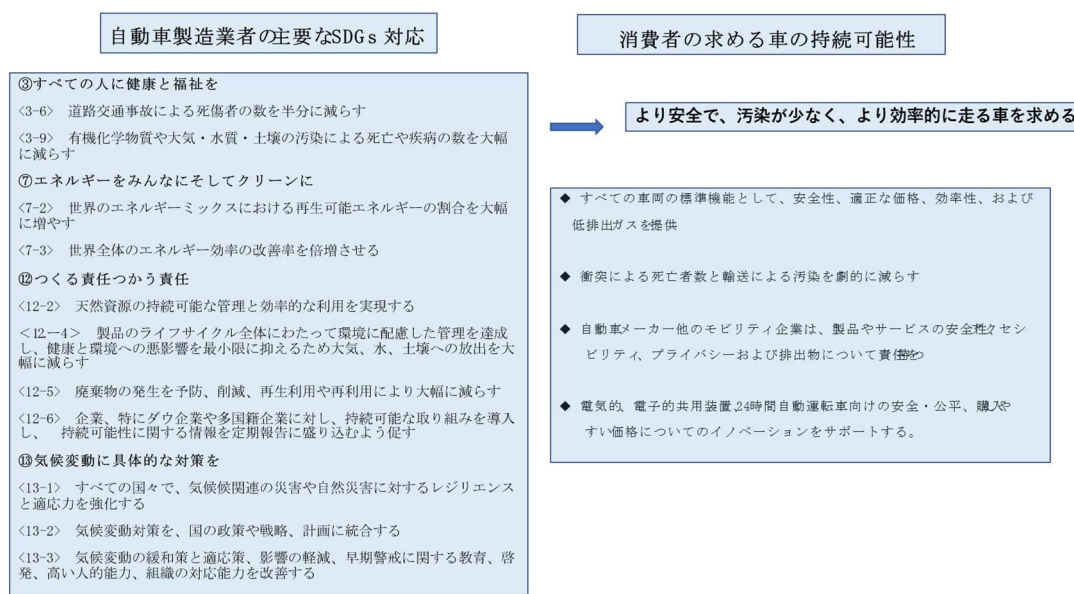
内容を吟味していくと、製造、販売する側では触れていないが、価格に対して販売する側の適正価格と入手に手頃な価格では実際は差が出てくるだろう。また生産、販売する側と購入使用する側がそれぞれ可能な分野で責任を持ち負担することは、SDGs の目標からしても当然考慮されるべきことである。だが北海道消費者協会の調査結果にもあるように、消費者

¹⁵ <https://zenso.or.jp/?s=SDGs> (2022. 12. 31 閲覧)

¹⁶ https://jccu.coop/activity/sdgs/pdf/sustainability_2022.pdf (2022. 12. 31 閲覧)

にとってその必要性を理解していても、大きな経済的負担は難しい。この部分での調整・協力が両者への提言、協働への示唆になると思われる。この過程で、販売側の、ステークホルダーとの連携という視点と、行政による、経済面を含めた調整、援助の必要が求められる。

図表-3 自動車製造業者のSDGs対応と消費者の求める車の持続可能性



8. 協働の可能性についての考察と今後への課題

これまで参照した中には、製造業者と消費者のそれぞれに対し方向性の示唆があった。テーマと対象が広範囲にわたり、各項目の詳細にまで触れることはできなかったが、SDGsは国連が提唱した目標であることから、どの国の場合にも共通して取り上げ、検討することができる問題であることが明らかとなった。また相互の立場への提言と協働の必要が浮き彫りとなったが、現在はそれぞれの主体がSDGsについての理解を深めつつも、独自に対応しているという状況である。行政による調整の動きもみられるが、達成までに今後活動すべき方向性が見えてきたという段階である。この方向性を相互への提言、また協働の方法の検討につなげる必要がある。ここで焦点をしばった双方への提言を挙げるならば、製造・販売する側に対しては、ステークホルダーの「顧客」としてとらえるのが一般的ではあるが、「幸せに暮らせる社会」に象徴されるように、「生活者」としてとらえる面を提案したいところである。また購入・使用する側に対しては、生産から販売までの過程での適正な対価を考慮しての手頃な価格、を志向したいのである。しかしその間にも双方のギャップが想定されるが、そのギャップの調整・補助として期待されるのが、政府による金銭面他の政策であろう。

「持続可能な開発目標」実現のためには、各主体が求める持続可能性に「適正な」視点が求められる。そしてそのもたらす成果が、協働にもつながるといえよう。

なお今回は詳しく取り上げなかったが、全体として対応や成果は、目標への指標を掲げ数値化することが必要であろう。個別の企業で成果の数値化を試み、年度ごとの目標値、達成

度を評価しているところもある。国際的に成果を数値化し比較しようとする動きもみられる。成果は列記するのみでなく、こうした比較可能な、科学的な視点が必要となる。

今後の課題は、対象範囲の検討と成果に対する数値化の検討、また各目標の具体例を通して、成果を「見える化」することなどであり、究極には、消費及び生産主体それぞれの意向を把握し、相互への提言、協働への方策をさらに検討することにあると考える。

(参考文献)

蟹江憲史著『SDGs（持続可能な開発目標）』中央公論新社、2020年8月

(自動車製造業者 調査対象)

https://global.toyota.jp/sustainability/sdgs/?padid=ag478_from_header_menu (2021.2.11 閲覧)

https://www.subaru.co.jp/csr/report/pdf/2020/subaru_csr_report2020_p007_030.pdf

(2022.2.12 閲覧)

https://www.honda.co.jp/sustainability/report/SDGs.html?_ga=2.147447988.244977378.1644602208-1719079897.1634117871

(2022.2.12 閲覧)

https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2021/ASSETS/PDF/SR21_J_A11.pdf

(2023.1.07 閲覧)

https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2021/Nonfinancial_Report_2021_e.pdf (2023.1.07 閲覧)

https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/2022_02_22-Focus_Areas_SDG_Analysis-final.pdf (2022.10.01 閲覧)

<https://www.gmsustainability.com/unsdg.html> (2022.12.27 閲覧)

<https://media.ford.com/content/dam/fordmedia/North%20America/US/2020/06/24/Ford-Full-2020-Sustainability-Report.pdf> (2022.12.28 閲覧)

<https://www.volvogroup.com/en/sustainability/sdgs-sustainable-development-goals.html>

(2022.8.25 閲覧)