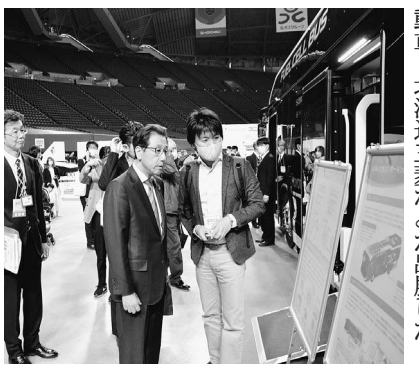
北海道自家用新聞

発行所
北海道自家用自動車協会連合会
編集兼発行人　辻　澤　英　隆
札幌市東区北三〇東一・（郵便番号〇六六―〇〇一〇）
電話（〇一一）七二一―四五七八

環境広場ほっかいどう――
自動車業界も多数出展
秋元札幌市長　次世代車の寒冷地対応に期待

4月15、16日に札幌市で実施されたG7環境大臣会合の関連イベント「環境広場ほっかいどう」（主催＝G7札幌　気候・エネルギー・環境大臣会合実行委員会）が札幌ドームで開かれ、自動車業界からもトヨタ自動車や札幌地区トヨタ会、日産自動車、北海道三菱などが出展した。


寒冷地仕様への期待も寄せられたトヨタのFCバス「SORA」

トヨタが展示した燃料電池（FC）バス「SORA」には、札幌市の秋元克広市長らが視察に訪れ、寒冷地に対応した車両の開発などに期待を寄せていた。

例年夏に札幌市が開催している「環境広場さっぽろ」を拡大し、開催された。自動車関連のほか、国内の新興企業が実用化を目指している「空飛ぶクルマ」のデモ機なども道内初展示され、札幌市内を中心に道内各地から来場者が集まった。

入場してすぐ目の前に現れるのが、トヨタ自動車のFCバス「SORA」だ。視察した秋元札幌市長は、FCバスの仕組みや全国他都市での導入状況などについて対応した担当者に熱心に聞いていた。

トヨタのブースでは水素教室が行われたほか、札幌地区トヨタ会が小型電動キットカー「PIUS（ピウス）」を活用したキッズエンジニアを実施。各社のメカニックがサポート役となり、各チャンネルのつなぎを着用した子供らが楽しそうにピウスを組み立てていた。

札幌地区トヨタ会が実施したキッズエンジニア

エコカー試乗会では、日産自動車（EV）「リーフ」と「アリア」「サクラ」を用意。北海道三菱は「eKクロスEV」とプラグインハイブリッド車（PHV）「アウトランダー」を会場に持ち込み、連日、多くの来場者に電動車の魅力をアピールした。

日産自動車と北海道三菱は試乗会で電動車をアピール

初日に行われたオープニングセレモニーでは、北海道と札幌市が合同で「脱炭素の未来を拓く北海道・札幌宣言」を発表。道の鈴木直道知事と秋元札幌市長が、再生可能エネルギー供給の強化や水素やアンモニア、合成燃料など脱炭素エネルギーにも積極的に関わっていく方針を示した。

会場には、道が導入したFCV「ミライ」なども展示されたほか、北海道電力もEVを活用した災害対策などを紹介。「リーフ」の電力を使ってコーヒーを淹れるデモンストレーションを行うなどしていた。

35年の新車販売
G7札幌共同声明
HV含む多様な選択肢容認
保有車両のCO_2は半減へ

先進7カ国（G7）は、札幌で行われた気候・エネルギー・環境大臣会合で取りまとめた共同声明を公表した。自動車分野では、各国のエネルギー事情を考慮し、電気自動車（EV）だけでなく、多様な選択肢で脱炭素化を進める方針を強調した。G7として初めて保有車両における二酸化炭素（CO_2）排出削減の必要性にも触れた。日本の政府目標である「2035年までに乗用車の新車販売の100％を電動車に」も文言に盛り込まれ、EV一辺倒ではない日本の電動化政策が改めて世界に示された格好となった。

共同声明には、35年までにG7全体で保有車両のCO_2排出量を、00年比で50％削減する可能性に留意する旨を盛り込んだ。現時点では目標化はしないものの、各国の削減の進捗について評価していく。

日本自動車工業会（自工会）によると、世界における四輪車の保有台数（20年）は約15億3500万台で、このうち約3分の1をG7の国々が占める。保有車両のCO_2削減量は、G7全体で00年比5％減程度にとどまっており、35年に向けて取り組みを加速していく方針だ。

実現に向けては、選択肢をEVに限定せず「多様な道筋」を追求する。各国のエネルギー事情を踏まえた政策を尊重する方針で、日本の35年電動車目標に対しても「我々のそれぞれが保有車両を脱炭素化するために採る様々な行動」として認めた格好だ。合成燃料やバイオ燃料などカーボンニュートラル燃料を促進していく方針も盛り込まれ、経済産業省の担当者は「EV一辺倒ではない日本の基本的な主張を反映できた」とした。

高速道路の充電網整備加速
導入補助の予算3倍に
複数口化や高出力化促進　政府

政府は、高速道路の充電インフラ整備を加速する。経済産業省が主管する充電器導入補助の2023年度予算額を前年度比で約3倍に増やし、充電器の複数口化や高出力化を促進する。ETCカードを利用した高速道路外の充電器活用も検討する。これらの政策に連動し、高速道路会社なども25年度までに急速充電器の口数を22年度末比で約2倍の約1100口に増設する見通しだ。

経産省と国土交通省は「高速道路における電動化インフラ整備加速化パッケージ」を発表し、サービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）の充電インフラの増設や利便性の向上に向けた具体的な促進策をまとめた。

経産省は「充電・充てんインフラ等導入促進補助金」の300億円（22年度第2次補正予算と23年度当初予算案）のうち、約175億円を充電器の拡充や整備などに充てる。前年度の65億円の3倍弱へ大幅に予算を積み増した。

高速道路のSA・PAで1基6口タイプの充電器を設置する場合、工事費の補助上限額を従来の3100万円から6200万円に増額する。充電渋滞の解消や複数台同時充電のニーズに対応する。

90キロワット以上の公共用高出力充電器については、設置後の電力コストの一部も補う観点から、初期投資にかかる補助率と上限額を引き上げる。

高出力対応の高圧受電設備の補助枠も拡充する。これまで150キロワット以上の設備は一律上限400万円としていたが、新たに設置設備の総出力が「250キロワット以上は上限500万円」「350キロワット以上は上限600万円」とした。電気バス（EVバス）など商用車の充電環境整備につなげる狙いだ。

高速道路出入口周辺のEV急速充電器を活用できる制度も検討する。ETCカードなどによる新たな課金・決済の導入も含め、関係機関と連携しながら24年度から実施したい考え。将来的には水素ステーションでの活用も念頭に置く。

電動車に加えて自動運転車の普及も見据え、高速道路のSA・PA駐車場の機能高度化も進める。駐車場の立体化や自動バレーパーキングなどが一例となる。整備費用の一部を国からの補助金で支援する制度創設の法案が今国会で審議されている。

経産省と国交省との発表に合わせて、東日本、中日本、西日本の高速道路3社とeモビリティパワー（東京都港区）も、EV急速充電器の高出力化・複数口化を推進し、25年度までに充電口数を約1100口に増設する整備見通しを発表した。

経産省と国交省によると、高速道路のSA・PAの充電器は、23年3月末時点で546口の見込み。このうち約8割は30～50キロワットが中心となっている。大都市周辺と東名阪以外を除くと稼働率は低い。

経産省は、現在検討中の30年に向けた充電インフラ整備に関するロードマップを策定するに当たり、高速道路とその周辺における必要数と具体的な配置イメージについて「6月中をめどに議論を深める」とする。

AIタイヤ点検を日本ハム新球場で提供
住友ゴム

住友ゴム工業は、人工知能（AI）を活用したタイヤ点検サービスを北海道日本ハムファイターズの新球場で提供している＝写真。初の公式戦が開かれた3月30日には、同社がネーミングライツを取得した球場駐車場「DUNLOP PARKING」に駐車した車両のタイヤをチェック。野球観戦中にタイヤの診断結果が届くサービスとして利用者から好評だった。

同社が球場などで「AIタイヤ点検」を提供するのは初めて。点検担当者は駐車場に訪れたファイターズファンたちに「タイヤ点検はいかがですか」と呼びかけていた。ユーザーが点検を希望した車両は、野球の試合中に点検システムを利用できるスマートフォンでタイヤを撮影。画像認識ソフトでタイヤの減り具合や交換の必要性などを調べ、観戦中のユーザーにメールで結果を知らせた。

点検には該当日程の観戦チケットと駐車券が必要。大型連休中の5月5～7日の3連戦でも同様の取り組みを実施し、それ以降は不定期で行う予定。点検台数に限りがあるため事前予約が優先され、雨天時は中止となる。同社の担当者は「点検が、安心・安全な走行に欠かせないタイヤを気に掛けるきっかけになってほしい。他の商業施設などでも同様の取り組みを検討していきたい」と話していた。

「制作協力 日刊自動車新聞」

迫る物流「2024年問題」

輸送効率化に試行錯誤

荷物の3割超が運べない可能性も

トラック運転手の時間外労働に法律で年960時間の上限が課される2024年4月まで1年に迫った。物流業界では、慢性化している運転手不足がさらに深刻となり、各地で荷物が運べなくなる事態が懸念されている。各社は「2024年問題」への対応を急いでいるが、課題は山積している。

野村総合研究所は、この問題により30年に予想される国内の荷物量のうち35％が運べなくなる可能性があると試算。物流網を維持するには「料金割り増しや運送頻度低下が生じる恐れがある」と分析する。背景には、電子商取引（EC）市場拡大で荷物量が増える一方、人口減少や労働環境の過酷さで若手の運転手確保が年々難しくなっているという事情がある。

輸送の効率化が求められる中、物流各社は1台で大型トラック2台分の荷物を運べる「ダブル連結トラック」活用や、トラック輸送から船や鉄道に転換する「モーダルシフト」などの取り組みを加速。西濃運輸では走行距離600キロメートル以上の9区間について既に転換した。

商品などを長距離で運ぶ輸送と、顧客からの注文を届けるための配送の共同化も広がっている。ヤマト運輸や日本通運など4社は19年から連結トラックで関東―関西間での共同輸送を実施。食品や事務機器メーカーなどでも同業種や異業種間で共に商品を輸送・配送する動きが広がりつつある。

ダブル連結トラック

再配達の多さや荷受け・荷降ろし時の待ち時間の長さも長時間労働を招く要因だ。ヤマトは駅や商業施設で好きな時間に荷物を受け取れる宅配ロッカーを首都圏中心に約6700台設置した。宅配各社は、スマホなどで利用者が配送場所や日時を手軽に変更できるサービスも提供し再配達を回避しようとしている。

荷主企業に対しては、国が待ち時間削減などの物流改善計画の提出を義務付けることも検討している。斉藤鉄夫国土交通相は「（問題解消には）荷主や消費者の協力も必要だ」と訴える。

燃料費高騰などのコスト増も重なり、物流業界の経営環境は厳しさを増している。特に危惧されているのはトラック輸送の下請けを担う数多くの中小企業へのしわ寄せだ。日本の場合、トラック運送事業者の99％超を中小が占めている。

最大手のヤマトと佐川急便は「価格への反映が遅れている」などとして、4月にそれぞれ宅配の基本運賃引き上げに約5年半ぶりに踏み切る。こうした価格転嫁の動きが、中小の運転手の待遇改善につながるかが物流課題解決への焦点となりそうだ。

【解説】物流の2024年問題

働き方改革を目的とした改正労働基準法の施行により2024年4月からトラック運転手の時間外労働に年960時間の上限が課される問題。年間拘束時間は現行の3516時間から原則3300時間へと厳格化される。運転手の労働環境改善が期待される一方、1人の運転手が1日で運べる荷物量が減るため人手不足が深刻化して物流が滞るリスクが指摘されている。一方、人件費増加で中小事業者の利益が圧迫される懸念もあり、輸送効率向上や運賃へのコスト転嫁などが課題となっている。

特定整備制度の経過措置

終了まで1年切った現状は？

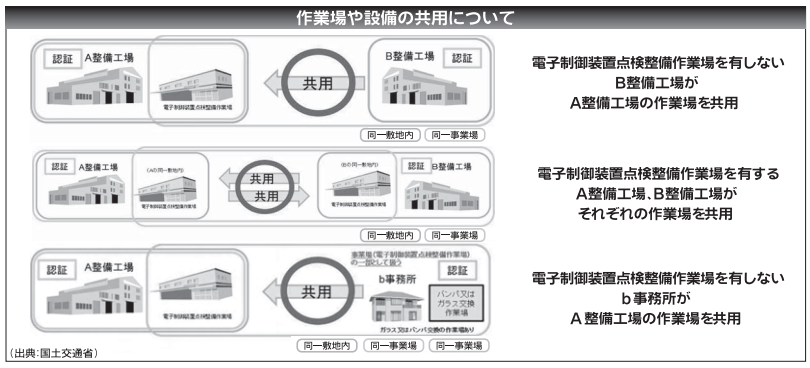
半数に届かぬ認証取得　事業者が選別される懸念も

2020年4月に自動車整備制度が「特定整備制度」に移行して3年が経過した。緊急自動ブレーキや車線逸脱防止支援に使用するカメラやセンサーが正しく機能しているかを点検する「電子制御装置整備」が追加され、該当作業に認証が必要だ。その認証取得の準備のための猶予期間が残すところ1年を切ったが、取得率は従来の認証工場数の半数に届いていない。業界では認証取得が「次世代整備」の始まりという認識はあるものの、スタート地点にすら立っていない事業者も少なくない。

国土交通省によると、23年2月末の電子制御装置整備の認証件数は4万3111件で、認証工場数（21年度末）に占める割合は47・0％だった。このうち、自動運転「レベル3」（限定領域の条件付き自動運転車）以上の車両に搭載する自動運行装置は対象車両がわずかなためか、216件にとどまる。

こうした現状に業界関係者は、「物足りない」や「4年で7割以上を見込んでいたが、現状のままでは5割を超える程度だろう」といった認識を示している。しかし、日本自動車整備振興会連合会（日整連、竹林武一会長）の20年6月末の調査では、約8割の事業場が認証取得に前向きな回答だった。日頃から整備業は様子見が多いと指摘される傾向にあり、時間が解決するとの見方もある。その一方で、国交省などでは24年3月に向けて認証取得の申請が集中し、期間内に取得が完了しないことへの懸念を募らせている。未認証行為は、車両法違反で罰金が科せられる場合がある。

電子制御装置整備は現在、センサーのエーミング（機能調整）作業、カメラと電子制御装置（ECU）、ガラス、バンパーの脱着や取り付け角度の変更、自動運行装置の整備または改造などが該当する。これにより、特定整備の対象となる事業者は従来の認証工場だけではなく、板金塗装（BP）工場や自動車ガラス修理事業者、自動車電装品整備工場などにも広がった。今後、同整備の対象車両が増える中で、事業を継続するには認証が必要なことは言うまでもない。



経過措置終了を前に、認証の有無による事業者を選別する動きはすでに始まっている。ある自動車ガラス修理事業者は取引先のディーラーから「（取引先の整備工場に出向いて作業を行う）構内外注のスタッフは、有資格者を充ててほしいと依頼された」という。ガラス修理の構内外注は作業する事業場が認証を取得し、両者で契約を交わしていれば、ガラス修理事業者は工員とみなされる。こうした認証要件を満たせる有資格者を取引先から求められるケースを考えれば、認証取得を前提とした事業者の取捨選択が始まっていると言えそうだ。損害保険でのBP工場への入庫誘導などでも、ターゲットなどへの設備投資に積極的な認証工場への優先度は高まっている。

認証取得には設備や整備情報などを含む作業機械、工員の各種要件を満たす必要がある。BP工場や自動車ガラス修理事業者など既存設備が電子制御装置点検整備作業場としての要件を満たさない場合は、離れた場所に作業場と車両置き場を設けることでも認証取得できる。また、認証を持つ他の整備工場と契約を結び、電子制御装置点検整備作業場を共同使用することも認められており、事業者が認証を取得しやすい環境も整えられている。

ただ、認証を取得したとしても、油断していられないのが電子制御装置整備だ。エーミング作業に使用するターゲット一つとっても多種多様で、工具の面で国内外のすべての自動車メーカーと車種の電子制御装置整備に対応するのは現実的ではないからだ。メーカーや車種で得手不得手があるスキャンツールなども含めると莫大な投資になり、1社ですべてを賄うことは困難となる。そのため、自ずと自社でメーカーや車種、作業単位で対応する範囲を決めて、備えを進める必要がある。

こうしたことからも、ターゲットなどの専用器具を他の事業者から借りたり、他の事業者と共同保有できる関係の確立が推奨されている。電子制御装置点検整備作業場においても、認証工場同士が互いの作業場の共同使用が認められている。エーミング作業に必要なスペースが自動車メーカーや車種で異なり、必要な面積が確保できない時などに有効となる。もちろん外注も可能で、自社の対応範囲外の作業ができる整備工場の情報収集や確保も作業を円滑に進めるための備えになる。

電子制御装置整備の対象車両は国交省がホームページで公表しており、メーカーごとの一覧表を確認できる。対象車両は同じ車名でも発売時期で対象か否かが変わるものもある。知らずに未認証行為とならないように注意が必要だ。

「しんらい」と「あんしん」をお届けします。
北自共の総合自動車共済・自賠責共済
全道に安心のサービス拠点
1事故1担当者制
1つの事故に対して1人の専任担当者が担当
充実のロードサービス
24時間365日対応・等級に影響なし
安心の事故対応力
事故解決の専門家が素早く対応

あんしん・ゆとり・たすけあい　みなさまのカーライフをサポートします!!
北海道自動車共済協同組合
〒065-0030 札幌市東区北30条東1丁目3-2
☎011-721-5233
電話の受付時間　平日9:00～17:15
FAX:011-721-0801
https://www.hokujikyo.jp

新しい技術と信用のトップメーカー
自動車ナンバープレート
小松自動車工業株式会社
札幌営業所及工場　札幌市東区北30条東1丁目1－1
〒065-0030　電話　011-752-8592（代表）
本社及工場　東京都品川区東品川4丁目8番12号
〒140-0002　電話　03-3474-0211（大代表）

札幌
室蘭
第 713 号

G7気候・エネルギー・環境会合
札幌市内で開催
エネルギーの脱炭素やレアアース確保など議論

先進7カ国（G7）による気候・エネルギー・環境大臣会合が4月15、16日の2日間、札幌市内で開かれた。エネルギーの脱炭素化や安定供給の方向性などを議論した。

製造業の領域では、石炭火力の廃止時期や製鉄分野における二酸化炭素の算出手法などが話題に挙がると見込まれる。また、電気自動車（EV）に使用する希土類（レアアース）の供給網（サプライチェーン）の確保についてもG7で歩調を合わせた。

合同会議の冒頭、議長国代表としてあいさつした西村康稔経済産業相は「経済成長と排出削減を両立していくための環境整備が重要となる。経済社会システム全体の変革に向け、グローバル全体で推進していくことが必要だ」と呼びかけた。

西村明宏環境相は「バリューチェーン全体の変革やそれに向けた情報開示など企業や政府に求められていることは多い。我々が率先して行動することで、G7が世界全体をリードしていくべきだ」との認識を示した。

G7札幌で採択された成果文書は、5月に首脳級を招いて開催するG7広島サミットの議論にも反映される。

G7札幌合同会議

トヨタブースを訪問した西村経産相ら

会合内では、トヨタ自動車などの日本企業が水素やアンモニアを用いた自社技術を展示した。西村康稔経済産業相が各国の閣僚らと一緒に展示ブースを訪れ、技術説明を受けた。トヨタは、燃料電池車（FCV）向けで培った技術を生かして開発した「低コスト水電解装置」を展示した。再生可能エネルギーを用いることで製造工程で二酸化炭素（CO_2）が発生しない「グリーン水素」を作ることができる。すでにデンソー福島（福島県田村市）に導入している。トヨタCVカンパニーの吉田耕平水素基盤開発部長が装置の仕組みや役割を説明し、西村経産相らは興味深そうに耳を傾けていた。

このほか、川崎重工業、つばめBHB、エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）とエネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC）も展示した。

高齢者向け終活フェアに出展
安全技術をアピール
自動車関連4者

自販連札幌支部など自動車関連4者は、高齢者を対象に札幌市内のホテルで開催された「みんなの終活フェア」に出展＝写真＝し、自動車に装備された最新の安全運転支援技術や後付けの踏み間違い防止装置などの周知活動を実施した。

日本自動車連盟（JAF）札幌支部と合同でブースを構え、自動車事故対策機構とデンソーソリューションが協力した。会場では2日間にわたり相続や資産運用、健康などに関するセミナーが開かれ、多くの高齢者が来場。JAF札幌支部が安全運転に関するセミナーを開くなどし、自販連ブースにも多くの来場者が訪れた。

この催しに参加するのは前年に続き2回目。事務局では「最新の安全技術や後付け装置の存在を知らない高齢者も多かった。熱心に質問してくれる方も多く、良い周知活動になった」（自販連札幌支部の福田昇専務）としている。

EVやPHV充電料金
電気代高騰で価格体系最適化
値上げの動き相次ぐ
持続可能なインフラ構築

電気代の高騰を背景に、電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド車（PHV）の充電料金を引き上げる動きが広がってきた。トヨタ自動車は4月1日に料金体系を見直し、既存プランの基本料金を110～1980円引き上げた。充電サービスを手がけるeモビリティパワー（eMP、東京都港区）も7月に料金を引き上げることを決めた。ランニングコストの安さがEVの大きなメリットではあるものの、持続可能な充電インフラの構築に向けて料金体系の最適化を図る。

eMPは3月末、7月1日付で主要プランの料金体系を改定すると発表した。基本料金は下げるものの、充電時間1分当たりの利用料金を急速充電で11円、普通充電で1・1円引き上げる。非会員の充電料金も急速充電器（90キロワット以上）の1～5分までの利用料金を現行比110円高の385円に、6分以降の1分当たりの利用料金を現行比22円高の77円にする。同社は「電気料金が依然として高い水準で推移している状況で従来の価格を維持することが困難となった。不本意ではあるが、利用料金を改定する」と説明する。

同社がユーザー向けの充電料金を引き上げるのは、充電インフラの設置事業者の電気代の負担が上昇しているからだ。eMPは、ユーザーから利用料金を徴収し、充電インフラを設置する提携企業に利用量に応じた提携料を支払う仕組みで充電インフラを運営しているため、電気代の変動分を直接負担するのは設置事業者となる。このため、同社は今回、ユーザー向けの充電料金の改定に合わせ、充電インフラを設置する提携企業向けの提携料も見直し、1分当たりの価格を急速充電器で4・62円高の15・4円に、普通充電器で0・55円高の2・2円に引き上げる。同社は「高出力の急速充電器は今回の改定水準でも不十分」としており、今後は出力量に応じた料金制度の導入の検討を本格化するという。

充電インフラの会員サービスは自動車メーカーでも展開しており、トヨタは普通充電のみのプランを新たに設定し、普通充電しか利用できないPHVの利用者などの利便性を高める一方、急速充電と普通充電を併用する既存プランは電力代の高騰を反映して基本料金、利用料金ともに引き上げた。

このほか、アウディ、ポルシェ、フォルクスワーゲンの3ブランドが加盟する「プレミアムチャージングアライアンス」は、「すぐに上げることはないものの、（電気代高騰を踏まえた）料金の見直しは検討している」（アウディジャパン広報）という。

東京電力の場合、燃料価格の高騰を踏まえ、4月1日から法人向けの標準料金を3％引き上げた。一時と比べ、燃料価格が下落しているため、電力会社の値上げ率は当初の予定より圧縮する方向にあるものの、高水準であることに変わりはない。充電器の高出力化も進む中、充電料金が今後も上昇する可能性がありそうだ。

eMPとトヨタの充電料金

eモビリティパワー	現在			23年7月以降	
	急速・普通併用プラン	急速充電プラン	普通充電プラン	急速・普通併用プラン	普通充電プラン
月会費	4620円	4180円	1540円	4180円	1540円
急速充電（1分あたり）	16.5円	16.5円	—	27.5円	—
普通充電（1分あたり）	2.75円	—	2.75円	3.85円	3.85円
カード発行料	1540円			1980円	

トヨタ	22年9月30日以前		22年10月1日～23年3月31日		23年4月以降		
	従量型	定額型	プランA	プランB	急速・普通充電プランA	急速・普通充電プランB	普通充電プラン
基本料金	なし	1100円	550円	2970円	1650円	4950円	770円
急速充電（1分あたり）	16.5円		55円	38.5円	66円	55円	—
普通充電（1分あたり）	2.75円	無制限	1.65円	無制限	4.95円	4.95円	4.95円
カード発行料	1650円				1650円		

※eモビリティパワーの急速充電プランは料金改定後に廃止
※トヨタのプランB／急速・普通充電プランBは毎月1.5時間分が無料

企業の人権尊重促す実務資料公表
レアメタル調達など
対策促し国際競争力維持
経産省

経済産業省は、企業の人権尊重の取り組みを促す実務資料を公表した。「人権方針の策定・公表」などについて事例を交えながら解説するなどの内容だ。特に中堅・中小企業に活用してもらいたい考え。米欧が人権尊重に関する法整備を進めていることもあり、日本企業の対策を促して国際競争力の維持につなげる。

「責任あるサプライチェーン（供給網）等における人権尊重のための実務参照資料」を公表した。2022年9月にまとめた「責任あるサプライチェーン等における人権尊重のためのガイドライン」を補完する内容だ。「人権方針の策定・公表」と、強制労働など人権リスクを特定して対応したり、予防策をつくる「人権デュー・ディリジェンス（人権DD）」の最初のステップとなる「人権への負の影響（人権侵害リスク）の特定・評価」について、検討すべきポイントや業務フローを詳述した。

具体的には、人権方針に記載する項目例やその解説、サプライチェーン上のどこに高い人権侵害リスクがあるかを洗い出すステップの解説や参考資料などを掲載する。参考資料では、事業分野別の人権課題について記載している。自動車を含む「一般製造業」の人権に関する主なリスクでは、最終製造拠点またはサプライチェーンの双方における「児童労働」や「低賃金、長時間労働、劣悪な健康及び安全基準を含む労働環境」など5項目を挙げている。

国際機関が公表している各種レポートなどをもとに産品別の人権課題も紹介しており、コバルトや鉄など21鉱物を「児童労働が指摘されている産品の例」として示す。

ガイドラインの対象は、規模や業種などによらずすべての企業だ。人権方針の策定、人権DDの実施、救済の実施（救済メカニズムの構築）の取り組みを求めている。経産省は今年1月に「サプライチェーンにおける人権及び国際労働基準の促進に関する日米タスクフォースに係る協力覚書」にも署名している。

西村康稔経産相は、「国際的な取り組みを進めながら企業の予見可能性を高め、人権尊重の取り組みを進めていきたい」と語った。

視線

自転車の乗車時ヘルメット着用が始まった。着用は努力義務で罰則などの強制力は働かないが、死亡率は4分の1に抑えられる。日本自動車連盟（JAF）によるヘルメット有無の比較検証テストでも、ヘルメット着用で事故や転倒時における頭部の被害を軽減できると結論付けている。

筆者は自転車も好きで駆動系のカスタムなどいじり倒した。ヘルメットも愛用し、着用の努力義務化が交通安全の意識づけにもなればと願っている。自転車は軽車両であり車の仲間、間違っても歩行者ではないが、車道や歩道を縦横無尽に走り回る自転車の姿にはいつも驚かされている。

「疾病と自動車運転」テーマに

日本交通科学学会がシンポジウム

医学、理工学、行政などの専門家が参加し交通安全の研究を推進する日本交通科学学会（JCTS、有賀徹会長）は、都内で疾病と自動車運転をテーマに「第16回交通科学シンポジウム」を開催した。疾病を抱える運転者の就労支援や、運転中の体調異変に伴う事故の防止技術などについて4件の研究成果を発表するとともに、パネルディスカッションを行い課題解決の方策を議論した。

有賀会長はシンポジウムの冒頭「病気そのものの話に加えて、（運転に関連した）お年寄りに関することなどを含めて連続的な観点で聞くと良いと思う。すべての人にとって重要な話になる」と述べ、交通安全のさらなる高度化に欠かせないテーマであることを強調した。

成果発表では、まず滋賀医科大学社会医学講座教授の一杉正仁氏（JCTS副会長）が「疾病を有する自動車運転者の就労ー現状と課題について」をテーマに登壇した。タクシーおよびトラック事業所を調査したところ、ほとんどの事業所が復帰のサポートを行い、第三者機関の判断などを通じ運転の可否を客観的に確認したいと考えていることが分かった。さらに運転支援装置の普及が復職の促進には必要で、運転者自身、医療従事者、事業所が一体となった対応が求められるとした。

公立諏訪東京理科大学工学部の國行浩史氏は「体調急変時の緊急停止装置について」を発表。日本の交通事故統計データを用い、てんかんや心疾患など健康に起因する交通事故の現状とその特徴を分析するとともに、ドライバー異常時対応システム（EDSS）の確実な操作に向けて、ドライバーの体調急変を考慮したスイッチの設計が必要だと提言した。

関西大学社会安全学部の伊藤大輔氏は「疾病患者の自動車運転に関する世論調査」をインターネット上で行い、一般ドライバーおよび職業運転手の回答の傾向の比較をした。一般、職業運転手ともに、体調検知・危険回避技術があっても「体調が急変し運転困難になる可能性がある人の運転」に否定的な意見が多数を占めた半面、これらの技術の知識がある人は使用したいとする人が多かった。この結果、技術の社会受容の醸成に向けて適切な情報発信を行う必要があるとした。

経済団体に採用活動ルール順守要請

政府

慶應義塾大学総合医科学研究センターの馬場美年子氏は「職業運転者の傷病と復職ー近年の判例からの検討ー」がテーマ。雇用継続・復職を求める職業運転者と、健康起因事故のリスクを抑えたい事業者の間の雇用問題について、近年の判例を基に法的判断を検討した。その上で人材不足が深刻な運輸業界では「2024年問題」を控え、傷病後の運転者の復職支援が必要だと提言した。

パネルディスカッションは一杉氏をコーディネーターに、全日本トラック協会の大西政弘氏と國行氏、伊藤氏、馬場氏が疾病者の復職と支援拡充について意見を交わした。

JCTS副会長の三宅康史氏（帝京大学医学部救急医学講座教授）はまとめで「技術の進歩と社会のコンセンサスづくりが重要で、一つひとつ進めていかなければいけないことが改めて示された」と述べ、今後も医理工の研究者が集うJCTSならではの知見を生かし、課題解決に貢献していきたいとした。

政府は、2025年3月に卒業・修了予定の学生を対象にした就職・採用活動に関する要請を経済団体などに行った。産学協議会が策定したインターンシップの定義や実施要件に基づき、学生の学業に配慮しながら積極的に実施することなどを新たに求めた。内定を出した学生に就職活動の終了を迫るなどの行為を行わないことや、学生からの苦情や相談を受け付ける窓口の設置も求めた。

小倉將信共生社会担当相と日本経済団体連合会（経団連）の十倉雅和会長、日本商工会議所（日商）の小林健会頭が会談。小倉担当相から要請書を手渡した後、大学3年生の就職・採用活動に関する経済団体への要請と、大学2年生に関する就職・採用活動日程の見直しについて意見を交わした。就職・採用活動の日程に変更はない。①広報活動開始は「卒業・修了年度に入る直前の3月1日以降」②採用選考活動開始は「同6月1日以降」③正式な内定日は「同10月1日以降」とする。企業に対しては学生が学業に専念し、安心して就職活動に取り組める環境を整備することの重要性を強調し、日程ルールの順守を求めた。

経団連、日商にそれぞれ加盟する会員企業・団体と、業界団体約12500団体などに要請した。十倉会長らは要請に応じる意向を示した。

緊灯

自動車のニュースと言えば、最近は電動化の話題ばかりが目立つが、環境と両輪の「安全」を忘れてはならない。ユーザーの視点に立てば、気候変動よりも今日の運転で事故を起こさず、無事に帰ってこられるかどうかの方が切実だ◆先日、日本で20年ぶりに開催された「第27回自動車安全技術国際会議（ESV国際会議2023）」では、初日の全体講演会のテーマに「高齢化社会」が取り上げられた。高齢ドライバーの安全確保について、日本、欧米の専門家が講演した◆話を聞いて気付かされたのは、高齢者に対する見方の違いだ。欧米の代表者は、年を取っても生き生きと暮らすためにはパーソナルモビリティが必要だとしていたのに対し、日本の代表者は「高齢者の安全をどう確保していくのか、日本では非常に厳しい目で見られている」と述べていた◆確かに高齢ドライバーのペダル踏み間違い事故が社会問題化して以来、日本では高齢者の免許返納が推奨されるようになった。悲惨な事故の加害者にならないためにも、運転しない方が賢明だというのは正解だろう◆しかし、運転をやめたその日から生活は一変する。米国の専門家は「高齢者の年の取り方は皆、違う」と話していた。健常な人はできるだけ長く運転できる方が望ましい。技術で支援できればなお良い。

合成燃料とは？ EUの方針転換で脚光

ガソリンと同じ利点を生かせるがコストに大きな課題

Q エンジン車禁止を打ち出していた欧州連合（EU）が、2035年以降も条件つきでエンジン車の販売を認める方針を出したね。バイオマス（生物由来）燃料は駄目で、合成燃料を使用する場合に限るみたいだけど、そもそも合成燃料ってどんなものなの？

A 統一された定義はありませんが、二酸化炭素（CO_2）と水素を合成して製造する燃料のことです。液体と気体に分けられ、気体の代表格は合成メタン、液体はガソリンや軽油、灯油の混合物を指すことが一般的です。メタノールなどの含酸素化合物も液体合成燃料に分類されます。再生可能エネルギー由来の水素を使った液体合成燃料は「eフューエル」と呼ばれます。いずれも燃焼時にCO_2が出ますが、工場から排出されたCO_2や再生可能エネルギー由来の水素を用いることで、カーボンニュートラル（温室効果ガス実質排出ゼロ）と見なされています。複数の炭化水素化合物を化学反応させて作ることから、液体合成燃料は「人工的な原油」とも呼ばれています。

Q 環境に良い燃料ってことだね。他にどんなメリットがあるの？

A ガソリンと同じように常温・常圧下の液体燃料として扱えるので、今ある油槽所や給油所などの供給インフラを使えるほか、給油にかかる時間もガソリン車と変わりません。この点では電気自動車（EV）などに比べて圧倒的に有利です。EVは航続距離や充電インフラの面でまだ課題が多く、日本が強みを持つハイブリッド車（HV）が生き残る道としても期待できるのではないでしょうか。

Q じゃあこれからは合成燃料が普及しそうだね

A 残念ながら、普及に向けては幾つかの課題があります。一番、大きいのは経済性の確保です。特に水素のコストが高く、経済産業省によると、国産の水素を使って国内で合成燃料を製造する場合、1リットル当たり約700円かかります。このうち9割は水素関連のコストです。これは製造コストですから、輸送費や給油所の利益を加えると、ドライバーが支払う費用はもっと高くなってしまいます。合成燃料を普及させるにはまず、水素を安く大量に作ることから考えないといけません。

Q 合成燃料が普及するのはいつ頃になりそう？

A 政府の「グリーン成長戦略」では、現在で約200万トンの水素の年間導入量を、30年には300万トン、50年には2千万トンへと増やす目標を掲げています。1ノルマルリューベ（大気圧・0度の時の体積）当たりの水素価格は100円ですが、50年には20円になる見通しです。1ノルマルリューベ当たりの水素価格が20円になれば、合成燃料の製造コストも1リットル当たり約200円になるとの試算があります。それでも流通経費などを加えるとガソリンより割高なのは否めません。普及した時の自動車の燃費性能などにもよりますが、国による財政支援が必要になってくるかもしれません。

Q 海外の動向はどうかな

A 商用化に向けては、昨年末にチリのエネルギー事業者であるHIFとポルシェが合成燃料の生産を始めました。まずは年間約13万リットルを製造し、自動車競技などで使う予定です。この他にも米インフィニアム社が製造する合成燃料をアマゾンの配送トラックが使う計画もあります。アウディも18年ごろから合成燃料の生産を始めています。

Q 日本勢はどうなの？

A トヨタ自動車とスバルが合成燃料を使った車両で自動車競技に参戦していますし、ホンダはSAF（持続可能な航空燃料）を研究しています。また、日本自動車工業会と石油連盟も次世代燃料の研究で組んでいます。

Q EV化の流れはどうなるの？

A EUとしては電動化を強力に進める方針に変わりはなく、合成燃料はあくまで例外的な位置づけになる可能性もあります。ただ、合成燃料を認めるかどうかに関わらず、電池資源の争奪やインフラ整備、電池コストの高さなどが次第に明らかになるに連れ、企業や消費者からの突き上げを受けて加盟国間の足並みが乱れることも考えられるでしょう。その間に合成燃料のコストが下がったり、ガソリンと混ぜることが認められるなどして、合成燃料を使った内燃機関車やHVが普及していく可能性もあります。

そもそもEVは、電池材料の精錬やセル（単電池）の製造時に大量のエネルギーを使います。製造から廃棄までの「ライフサイクルアセスメント（LCA）」ベースでCO_2排出を考えた場合、再生可能エネルギーの割合によっては、EVも決してエコカーとは言えなくなります。日本の場合、水素価格が下がるのが先か、再エネ比率が上がるのが先かはまだわかりませんが、少なくとも今の時点では様々なパワートレインの選択肢を残しておくべきではないでしょうか。