

2026年6月30日

報告書

「グリーン」なEVの陰で

公正な移行(Just Transition)に向けたニッケルサプライチェーンの
人権課題と日本政府の義務および日本企業の責任

国際人権NGO ヒューマンライツ・ナウ



Human Rights Now

エグゼクティブ・サマリー

本報告書は、電気自動車(EV)用バッテリー等に用いられ、脱炭素社会への移行に伴い需要の高まっている鉱物資源であるニッケルのサプライチェーンにおける人権課題に対する取り組みを、国連ビジネスと人権に関する指導原則に則って調査・分析し、日本企業および日本政府に求められる対応を検討したものである。

近年、カーボンニュートラルの実現に向けた世界的なEV需要の急拡大に伴い、ニッケル需要も急増している。しかし、その供給を支える採掘・精錬現場では、土地収奪や環境破壊、先住民族の権利侵害、労働者の権利侵害など深刻な人権問題が報告されている。特に、先住民族に対する自由意思による事前の十分な情報に基づく同意(FPIC)の欠如、劣悪な労働環境、安全衛生上の問題、さらには強制労働の疑いなどは、持続可能なエネルギー移行の過程で看過できない課題となっている。

本報告書では、日本の自動車メーカーや総合商社11社を対象にアンケート調査を実施し、うち、自動車メーカー6社について、ニッケルサプライチェーンにおける人権デュー・ディリジェンスの実施状況を分析した。その結果、多くの企業においてニッケル特有の人権リスクに関する評価が十分に行われていないことに加え、サプライチェーンの透明性確保や、現場の労働者・地域住民が利用可能な実効的なグリーンバンスメカニズムの整備が不十分であることが明らかとなった。

また、日本政府が「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」を策定しているものの、その内容は企業の自主的取り組みに委ねられており、実効的な人権デュー・ディリジェンスを義務付ける法制度は未整備である。さらに、人権侵害に関する救済や監視を担う独立した国内人権機関も設置されていない。

一方で、欧州では欧州バッテリー規則をはじめとする法制度の整備が進み、原材料・二次原材料の調達・加工・取引に関する人権・環境デュー・ディリジェンスの実施が一定の企業に義務付けられている。また、フォルクスワーゲンやBMWなどの欧州企業は、リスク特定、情報開示から予防・軽減措置、グリーンバンス・メカニズムの整備に至るまで、一定程度具体的な人権DD体制の構築と運用を進めており、日本企業との比較においても参考とし得る実務例を示している。

こうした状況を踏まえ、本報告書は日本政府に対し、国際人権基準に沿った人権・環境DDの義務化、独立した国内人権機関の設置、ならびにILO第169号条約の批准と関連法制度の整備を提言する。また、日本企業に対しては、経営レベルでの人権コミットメントの強化、鉱業・鉱物調達に特化した人権リスク評価の導入、労働者や地域住民が利用可能な実効的なグリーンバンスメカニズムの構築、そしてNGOや地域コミュニティを含むステークホルダーとの継続的な対話・協働の強化を求めている。

脱炭素社会への移行は、人権の尊重を犠牲にして達成されるべきではない。本報告書は、ニッケルサプライチェーンにおける人権リスクへの適切な対応を通じて、日本企業および日本政府が責任ある資源調達を推進し、公正で持続可能なエネルギー移行の実現に貢献することを期待するものである。

目次

1. 序論
2. 現状：EV需要の拡大とニッケル供給の課題
3. 日本政府の取組状況
4. 企業の取組状況
5. 海外の法規制
6. 日本政府・企業への提言



Human Rights Now

国際人権NGOヒューマンライツ・ナウ

東京に拠点を置くヒューマンライツ・ナウ (HRN) は、弁護士、学者、ジャーナリストをはじめとする人権の専門家及び市民によって2006年に設立された日本発の国際人権NGOである。HRNは、国際人権基準に基づき、特にアジア地域に焦点を当て、最も深刻な人権侵害に取り組み、国境を超えて人権の保護と促進を目的に活動を行っている。また、2012年に国連の特別協議資格を取得してからは、現地NGOと連携して国連に被害者の声を届ける活動を継続してきた。現在では、日本、ニューヨークおよびジュネーブに拠点を有し、その活動を世界的に展開している。

1 序論

カーボンニュートラルの実現に向けて、電気自動車¹（以下、「EV」）や再生可能エネルギーの普及が国際的に進められる中、EVバッテリーに使用されるニッケルの需要が急速に高まっている。しかし、その供給の最上流に位置するニッケル鉱山では、土地収奪、環境破壊、先住民族の権利侵害、労働者の安全衛生や強制労働など、深刻な人権問題が報告されている。

環境負荷の低減を目的とするエネルギー転換が、他方でサプライチェーン上の人権侵害を伴うものであっては、真に持続可能な移行とはいえない。特に、日本の自動車産業や総合商社は、EVバッテリーやその原料となる重要鉱物の調達を通じて、インドネシアやフィリピンなどのニッケル産出国とサプライチェーン上で深く結びついている可能性があるにもかかわらず、サプライチェーンの透明性は確保されておらず、人権デュー・ディリジェンス（以下、「人権DD」）の実施・開示もなお限定的である。

本レポートでは、まず、EV需要の拡大に伴うニッケル供給の現状と、特に鉱山開発に関連する人権リスクに焦点を当てて整理する。続いて、関連する主要日本企業に対して行ったアンケート調査に基づき、日本政府および日本企業の取組状況と国際規範とのギャップを分析する。さらに、欧州企業の取組や海外の法規制との比較を通じて、日本政府において求められる制度的対応および日本企業における国連ビジネスと人権に関する指導原則（以下、「指導原則」）に則った実務上の改善策を提言する。

1 EV、ハイブリッド車(HV・HEV)、プラグインハイブリッド(PHV・PHEV)、燃料電池自動車(FCV・FCEV)を含む。

2

現状：EV需要の拡大とニッケル供給の課題

ニッケルサプライチェーン

ニッケルは、気候変動の緩和策として導入されるEVや再生可能エネルギーの普及に伴い、それらの重要な原材料の一つとして注目されている。特にEVバッテリーの製造において欠かせない素材であり、その需要は急速に増加している。世界のニッケル埋蔵量のうち約40%をインドネシア、約20%をオーストラリアが占め、これら赤道付近の国々に加え、カナダ、ロシアなどでも採掘されている²。また、2023年の世界のニッケル鉱山生産量は、インドネシアが51%、フィリピンが11%を占める³。採掘されたニッケルの多くはステンレス鋼の製造に使用されているが、近年ではEV用バッテリーの正極材としての需要が急増している。

EVバッテリーに使用されるニッケルは、海外のニッケル鉱山で採掘された後、現地の製錬所で精錬された後に日本に輸入され、日本国内の精錬工場、正極材製造会社、EVバッテリー製造会社を経て、自動車製造会社へと供給されている。このサプライチェーンの中で、日本に流通するニッケルは主にインドネシアやフィリピンの鉱山で採掘されている⁴。

以下にて検討するように、海外のニッケル鉱山では人権侵害の報告が相次いでおり、指導原則および日本政府の人権DDガイドライン上、ニッケルサプライチェーンの下流に位置する自動車製造会社は、自社が使用するEVバッテリーに、人権侵害に関連したニッケルが含まれていないかを把握するために、自社のサプライチェーン全体を対象とした人権・環境デュー・ディリジェンスを実施し、その結果を開示・報告する責任がある。これは、この商流において重要な役割を果たす商社も同様である。また、グリーンバンスメカニズムを通じて被害者が救済へアクセスできる環境を整えるとともに、ステークホルダーとの意味のある対話や、実態のある開示・報告を行うことで透明性を確保することが求められる。

EV市場の動向と人権課題

2024年には、世界で販売された新車の20%以上がEVとなった⁵。特に北欧をはじめとする欧州各国が普及率の上位にあり、販売台数では中国が世界の約61%を占めるなど、市場の中心的な役割を担っている⁶。

日本、北米、欧州、中国などでは、EVの普及を促進するための政策が進められており、日本においては、2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指し、その一環として2035年までに乗用車の新車販売を100%EVにする目標が掲げられている⁷。企業の動向についても、従来の目標に対して一部停滞がみられる例もあるが、トヨタがEVの販売台数を2026年までに150万台、2030年までに350万台にする目標を掲げるほか、ゼネラルモーター

2 JOGMEC「オセアニア・東南アジア地域のニッケル動向」<https://journal.jogmec.go.jp/content/300600731.pdf>

3 Ibid.

4 経済産業省「重要鉱物に係る安定供給確保を図るための取組方針」
https://www.meti.go.jp/policy/economy/economic_security/metal/critical_minerals_torikumihoshin.pdf

5 IEA「Trends in electric car markets」<https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-electric-car-markets-2>

6 IEA「Global EV Data Explorer」<https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/global-ev-data-explorer>

7 経済産業省「自動車・蓄電池産業 主な今後の取組」https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/ggs/05_jidosha.html

ターズやヒョンデなど、他の自動車大手企業も販売台数を増加させる目標を発表している⁸。

こうした市場の拡大にかかわらず、EVバッテリーに使用されるニッケルの採掘現場では依然として深刻な人権侵害が報告されており、この問題への対応が急務である。環境の側面からみた持続可能な社会の実現に主に焦点が当たり自動車のEV化が推進されているが、真の持続可能性を確保するためには、環境負荷の低減だけでなく、社会を構成する人々の人権や労働といった社会面にも着目し、サプライチェーン全体における人権保護・尊重を包括的に確保することが不可欠である。

ニッケル採掘現場における人権問題及びそのリスク

ニッケル採掘および関連する鉱山開発は、地域住民・先住民族・労働者など多様なライツホルダーに対して深刻な人権問題及びそのリスクをもたらし得る。主な人権問題及びそのリスクとしては、①土地収奪や立退きによる生活基盤の喪失や、環境汚染や自然破壊による健康被害等の地域住民の土地・生活及び環境に対する影響、②先住民族の土地・資源に対する権利や、その権利に関する取り決めに関する自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意（以下、「FPIC」）の侵害、③労働者に対する劣悪な労働条件や労働安全衛生上の問題、強制労働問題等が挙げられる。

これらの人権問題及びそのリスクは、自由権規約や社会権規約、「先住民族の権利に関する国際連合宣言」、ILO中核的労働基準等の国際人権基準によって保護される権利と密接に関連している。以下では、それぞれの人権問題及びそのリスクについて、ニッケル採掘地域において報告されている具体的事例を踏まえながら検討する。

① 地域住民の土地・生活及び環境に対する影響

ニッケル採掘及び製錬事業は、地域住民の土地、生活、環境及び健康に重大な影響を及ぼしている。Climate Rights International(以下、「CRI」)の報告『Nickel Unearthed』⁹によれば、インドネシア・ハルマヘラ島のニッケル採掘及び製錬事業の周辺に居住する地域住民は、土地に対する権利、伝統的な生活様式を営む権利、清潔な水へのアクセス及び健康に対する権利への深刻な脅威を訴えている。地域住民らは、土地の取得過程における問題や補償に関する不満に加え、農地の取得、大気汚染及び水質汚染によって、農業や漁業などの伝統的な生計手段や地域住民の健康に悪影響が生じていると報告している。また、CRIは、一部の企業が警察や軍関係者と連携しながら、先住民族及び地域住民に対する土地の収奪、威圧及び強制を行ったとの訴えを記録している。

さらに、FoE Japanらが公表したインドネシア・ソロワコのニッケル事業に関する調査においても、鉱山開発の拡張に伴い、農民が生計の基盤である農地からの立退きを余儀なくされたこと、その他地域住民の農業以外の生活手段や収入源の喪失、採掘に伴う土砂崩れ等の被害、採掘現場から飛来してくる粉塵による大気汚染、水源として使っていた近くの湧水等の水質汚染等の問題が報告されている¹⁰。

これらの問題はインドネシアに限られたものではない。フィリピンにおいても、ニッケル採掘事業に関連し、地域住民の土地及び資源に対する権利、生計手段、健康並びに清潔な水へのアクセスへの悪影響が報告されてい

8 経済産業省「自動車を取りまく国内外の情勢と自動車政策の方向性」
https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/joho/conference/battery_strategy2/shiryo04.pdf

9 CRI Indonesia Report 「Nickel Unearthed: The Human and Climate Costs of Indonesia's Nickel Industry」 <https://cri.org/reports/nickel-uneearthed/>

10 FoE Japan「インドネシアで住民の生活の糧や水源を奪ったまま続くニッケル採掘——日本の事業関係者も責任ある対応を！」
<https://foejapan.org/issue/20230218/11583/>

る¹¹。また、森林破壊や金属汚染等の環境影響に加え、十分な協議や同意を欠いたまま事業が進められているとの指摘もなされている¹²。

ニッケル採掘及び製錬事業をめぐっては、上記のほかにも、水質汚染、森林破壊、生計手段の喪失または悪化、並びに地域住民の頭痛、咳、呼吸器疾患及び皮膚疾患等の健康被害に関する指摘が複数の報告においてなされている¹³。

このように、ニッケル開発は地域住民の土地利用権、生活基盤及び自然資源に依拠した伝統的な生計手段や地域住民の健康に重大な影響を及ぼしている。これらは、選択議定書を除き日本も批准をしている自由権規約で保障されている生命に対する権利（第6条第1項）および社会権規約で保障されている十分な生活水準に関する権利（第11条）や到達可能な最高水準の身体的および精神的健康を享受する権利（第12条）を侵害しているおそれがある。さらに、国連人権理事会決議48/13（A/HRC/RES/48/13）及び国連総会決議76/300（A/RES/76/300）は、「清潔で健康かつ持続可能な環境を享受する権利」を人権として認めており、ニッケル開発に伴う環境破壊や汚染の問題は、国際的に認められた当該人権を侵害しているおそれが極めて高いと言える。

② 先住民族の権利侵害とFPICの侵害

前項で述べた土地収奪、環境破壊、生計手段への影響及び健康被害は、先住民族にも共通して生じている。例えば、フィリピン・パラワン島のリオツバ鉱山周辺に居住する先住民族パラワン人については、企業による大規模なニッケル採掘及び製錬事業の開始以降、環境の変化、生計手段への悪影響及び健康被害が生じていることが報告されている¹⁴。また、先住民族について、食料安全保障への影響、森林破壊、水質汚染並びに呼吸器疾患や皮膚疾患等の健康被害への懸念も指摘されている¹⁵。さらに、フィリピンでは、こうした影響に加え、先住民族及び地域住民に対するFPICの取得手続に関する懸念も提起されている¹⁶。インドネシアにおいても、ニッケル採掘事業に関連して、先住民族の土地の収用、水質汚染等が報告されている¹⁷。

さらに、先住民族の土地及び資源に対する権利を擁護する人々や人権擁護者（Human Rights Defenders: HRDs）に対する攻撃も報告されている。フィリピンのタガニート地域では、ニッケル鉱山開発による先住民族への影響について懸念を示し、中国系の企業が同地域で計画していた鉱山開発の拡張に反対の声をあげていた男性が、移転地近くでオートバイに乗ってやってきた2人組によって射殺された事件が発生した¹⁸。また、インドネシアにおいても、ニッケル採掘事業に関連して、農地及び先住民族の土地の収用が行われたほか、先住民族の土地における採掘に対して抗議活動を行った7名の活動家及び先住民族が刑事訴追を受けたとされる事例が報告されている¹⁹。

11 AMNESTY INTERNATIONAL「フィリピン：地域住民の健康と環境を脅かすニッケル採掘」https://www.amnesty.or.jp/news/2025/0109_10557.html

12 Ibid.

13 electronics watch「Human Rights and Environmental Impact of Nickel Mining at Rio Tuba」pp.5-6.

https://electronicswatch.org/human-rights-and-environmental-impact-of-nickel-mining-in-the-philippines-may-2022_2610464.pdf

Business & Human Rights Resource Center「Powering electric vehicles -HUMAN RIGHTS AND ENVIRONMENTAL ABUSES IN SOUTH ASIA'S NICKEL SUPPLY CHAINS-」 p.9 https://media.bhrrc.org/media/documents/2023_EV_supply_chains.pdf

14 electronics watch「Human Rights and Environmental Impact of Nickel Mining at Rio Tuba」p.5.

https://electronicswatch.org/human-rights-and-environmental-impact-of-nickel-mining-in-the-philippines-may-2022_2610464.pdf

15 Business & Human Rights Resource Center「Powering electric vehicles -HUMAN RIGHTS AND ENVIRONMENTAL ABUSES IN SOUTH ASIA'S NICKEL SUPPLY CHAINS-」 p.3 and 9.

16 Business & Human Rights Resource Center「Powering electric vehicles -HUMAN RIGHTS AND ENVIRONMENTAL ABUSES IN SOUTH ASIA'S NICKEL SUPPLY CHAINS-」 p.10; and electronics watch「Human Rights and Environmental Impact of Nickel Mining at Rio Tuba」p.8.

17 Business & Human Rights Resource Center「Powering electric vehicles -HUMAN RIGHTS AND ENVIRONMENTAL ABUSES IN SOUTH ASIA'S NICKEL SUPPLY CHAINS-」 p.15.

18 FoE Japan「フィリピン・タガニート・ニッケル鉱山開発・製錬事業と日本の関わり」<https://foejapan.org/issue/20220207/6052/>

19 Business & Human Rights Resource Center「Powering electric vehicles -HUMAN RIGHTS AND ENVIRONMENTAL ABUSES IN SOUTH ASIA'S NICKEL SUPPLY CHAINS-」 p.15.

ニッケル開発は先住民族の土地、領域及び天然資源に対する権利、伝統的な生活様式及び文化的アイデンティティ並びに健康に重大な影響を及ぼしている。これらは、「先住民族の権利に関する国際連合宣言」において保障されている権利と密接に関連している。すなわち、先住民族は、自由な、事前の、かつ、情報に基づく同意と公正かつ公平な補償に関する合意なしに、その土地及び領域から強制的に移住させられない権利(第10条)、意思決定過程に参加する権利(第18条)、土地、領域及び資源に影響を及ぼす事業について自由意思による、自由な、事前の、かつ、情報に基づく同意を与え又は留保する権利(第19条及び第32条第2項)、到達し得る最高水準の身体的及び精神的健康を享受する権利(第24条第2項)、土地、領域及び資源との精神的及び文化的な関係を維持する権利(第25条)、土地、領域及び資源に対する権利(第26条及び第27条)、並びに土地、領域及び資源について回復又は公正な補償を受ける権利(第28条)を有している。また、先住民族はその土地及び資源の環境及び生産能力の保全及び保護を受ける権利を有する(第29条)。したがって、先住民族の土地及び天然資源に影響を及ぼすニッケル開発については、これらの国際的に認められた権利が十分に尊重されることが必要であり、上記で報告されている土地の収用、強制移住、環境破壊及び自由な、事前の、かつ、情報に基づく同意を欠いた事業の実施等は、これらの権利を侵害するものであるおそれがある。

③ 労働者の権利侵害

採掘活動においては、地域住民や先住民族に対する人権侵害のみならず、労働者の権利侵害も報告されている。例えば、インドネシアのニッケル製錬所において発生した爆発事故では、多数の死傷者が発生し、労働安全衛生上の懸念が指摘されている²⁰。また、米国労働省の報告書は、インドネシア産ニッケルを強制労働によって生産された疑いのある物品として掲載している²¹。フィリピンでは、書面による雇用契約が締結されていないことや、賃金支払いの遅れが生じていること、さらには労働者が報復を恐れ苦情の申し立てができていないことなど不安定な雇用条件の下で働かされていることが報告されている²²。また、労働者が苦情の申し立てを試みた際に、仕事が続けられなくなると鉱山会社から脅されたという声が報告されている²³。さらに、労働者の雇用形態が、鉱山会社との直接契約ではなく、人材派遣会社との契約になっている場合が多く、このような雇用形態が企業による責任回避につながるおそれがある旨も指摘されている²⁴。

労働者に関する基本的な人権については、日本も選択議定書を除いて批准している社会権規約では、労働の権利(第6条)及びすべての労働者が公正かつ良好な労働条件を享受する権利(第7条)等が定められている。また、ILO中核的労働基準には、結社の自由及び団体交渉権の承認、強制労働の禁止、児童労働の禁止、差別の撤廃に加え、2022年には安全で健康的な労働環境も含まれることとなった。指導原則12の解説も、社会権規約、自由権規約及びILO中核8条約上の基本権に関する原則を、国際的に認められた人権の主要な基準として位置付けている。これらの主要な国際基準に照らせば、ニッケル採掘・製錬に関連して報告されている労働者の死亡事故、強制労働の疑い、不安定な労働条件は、労働者の安全で健康的な労働環境を享受する権利、公正かつ良好な労働条件を享受する権利及び強制労働から自由である権利等を侵害し、または侵害するおそれのある行為である。

20 FoE Japan「インドネシアNGOがニッケル製錬所における労働者の死傷事故を受け、ニッケル生産の停止を要請 — 労働者の権利擁護を！」
<https://foejapan.org/issue/20231228/15623/>

21 Office of Child Labor, Forced Labor, and Human Trafficking Bureau of International Labor Affairs United States Department of Labor「2024 LIST OF GOODS PRODUCED BY CHILD LABOR OR FORCED LABOR」
https://www.dol.gov/sites/dolgov/files/ilab/child_labor_reports/tda2023/2024-tvpra-list-of-goods.pdf

22 AMNESTY INTERNATIONAL「Philippines: Undermining workers' rights: Labour rights abuses in nickel supply chains」pp. 18-24.
<https://www.amnesty.org/en/documents/asa35/4389/2021/en/>

23 同上、p. 23.

24 同上、pp. 15-16 and 24.

3 日本政府の取組状況

関連施策と国際人権基準とのギャップ

日本では、ニッケルなどの鉱物に関する施策として、「重要鉱物に係る安定供給確保を図るための取組方針」²⁵を2023年に経済産業省が公表（2026年3月30日更新）している。しかし、この取組方針の主要な目的は、日本の工業製品の維持・発展のためや、カーボンニュートラル実現に向けたEV製造のための、資源の安定供給確保となっている。方針の中では、サプライチェーンが抱える課題についての言及もあるが、鉱山品質などの条件、採掘や製錬工程の特定国への集中など、安定的な調達という側面における課題に焦点を置いている。なお、重要鉱物の安定供給確保にあたって、配慮すべき事項として、経済活動における人権の尊重が上げられているが、人権DDに関する日本政府策定のガイドラインについて言及するにとどまっており、鉱物に関連する具体的な人権リスクやその具体的な施策を提示しているものではない²⁶。その他、2026年5月12日に発出された日本と経済協力開発機構（以下、「OECD」）との間の経済安全保障に関する協力プランでは、「重要鉱物サプライチェーンの信頼性及び持続可能性を高めるため、OECDのサプライチェーン・デュー・ディリジェンス及び責任ある企業行動(RBC)に関連した取組の普及を促進する。」旨の記載があり²⁷、また2026年3月23日に発出された「重要鉱物サプライチェーン強靱化のための日米アクションプラン」²⁸では、「参加国は、国際的に認められた責任あるビジネス行動基準を遵守」するプロジェクトへの支援を優先的に行う旨の記載があるが、人権に関する具体的取組については本レポート執筆時点では言及がない。

また、2022年に発表された蓄電池産業戦略²⁹に基づいて、人権・環境デュー・ディリジェンスの試行事業の実施が行われている。その方法は、人権・環境リスクへの対応状況についての質問事項が記載されている質問票を、サプライチェーンを通じて、上流の精錬・製錬事業者まで送付し、サプライチェーン上の各段階での対応状況を把握するものであるが、採掘現場の人権・環境リスクに関しては、精錬・製錬事業者が可能な範囲で情報を収集する方法がとられている。実施結果としては、現地調査を実施するためのリソース不足、確認結果についての正確性の担保、サプライチェーン全体の網羅性などについて、課題が残る³⁰と分析するにとどまり、具体的な方策の検討や法制度化までには至っていない。その後、蓄電池産業戦略推進会議において策定された「蓄電池・電源産業戦略」においても、試行事業を通じて人権DDの実施方法を検討した結果として、「蓄電池のDDに関する企業の取組が評価される環境整備を推進する」とされるにとどまり、企業に対する人権DDの実施義務や具体的な促進措置については示されていない³¹。

日本は、自由権規約、社会権規約をはじめとする主要な国際人権条約及びILO条約の多くを批准している。ま

25 経済産業省「重要鉱物に係る安定供給確保を図るための取組方針」

https://www.meti.go.jp/policy/economy/economic_security/metal/index.html

26 2026年3月30日版の上記取組方針39頁

27 外務省「日本と経済協力開発機構（OECD）との間の経済安全保障に関する協力プラン」

https://www.mofa.go.jp/mofaj/ecm/oced/pageit_000001_00003.html

28 財務省「重要鉱物サプライチェーン強靱化のための日米アクションプラン」

https://www.mof.go.jp/policy/international_policy/convention/dialogue/20260318143202.html

29 経済産業省「蓄電池産業戦略」https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/joho/conference/battery_strategy/battery_saisyu_torimatome.pdf

30 経済産業省「蓄電池の人権・環境デュー・ディリジェンス」https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/chikudenchi_sustainability/004.html

31 経済産業省「蓄電池・電源産業戦略」（2026年6月2日）16頁

<https://www.meti.go.jp/press/2026/06/20260602001/20260602001-1r.pdf>

た、2022年には「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」を策定し、企業に対して人権DDの実施を求めている。しかし、同ガイドラインには法的拘束力はなく、これらの人権が企業活動を通じて侵害されるリスクを特定、防止、軽減、救済するための人権DDを企業に義務付ける法制度は現時点で存在しない。

とりわけ、ニッケル採掘に伴う土地収奪、先住民族の権利侵害、環境破壊、労働者の権利侵害といった深刻な人権リスクに対しては、企業による継続的かつ実効的なリスク評価及び対応が求められる。しかし、日本政府が現在示しているガイドラインは法的拘束力を有しない上、鉱物サプライチェーンに特化したものでもないことから、採掘現場で発生している人権侵害及び人権リスクに対する企業の人権尊重責任を十分に担保するには限界がある。その結果、指導原則やOECD多国籍企業行動指針等が求めるリスクベースの人権DDとの間には依然としてギャップが存在している。

また、日本企業の多くは気候変動対策や脱炭素化に関する取組を積極的に推進し、その内容を開示している³²。こうした取組はSDGsの達成や持続可能な社会の実現に向けた重要な努力として評価されるべきものである。また、国際社会においても、クリーンで健康的かつ持続可能な環境を享受することは人権であるとの認識が広がっている。

しかしその一方で、脱炭素化を支えるEVや蓄電池への需要の増加が、その原材料となるニッケル等の重要鉱物の採掘拡大を通じて、新たな人権侵害や人権リスクを生じさせている事例も報告されている。したがって、環境問題への対応が人権に資する側面を有する一方で、その取組の過程において人権への負の影響を引き起こし得ることにも十分な注意を払う必要がある。なお、気候変動分野ではカーボン・オフセットという考え方が存在するが、人権の分野においては、人権を促進する活動や社会貢献活動を実施していることを理由として、事業活動を通じた人権侵害または人権尊重義務の不履行を相殺（オフセット）するという考え方は認められていない。企業には、個別の事業活動において発生する人権への負の影響を特定し、防止し、軽減し、必要に応じて救済することが求められている。

国内人権機関

世界には、119の国内人権機関が存在している³³が、日本は未設置である。この国内人権機関は、国内において、国際人権基準の効果的な実施を促進し、監視する上で重要な役割を果たすとされている³⁴。さらに、指導原則では、ビジネスと人権における非司法的苦情処理メカニズムの実効性確保の上でも、重要な役割を果たすとされている。また、国家がその義務、企業がその責任を果たす上でも、重要な役割を担っており、関係法令が人権保護義務に合致し、実効的に執行されているかについて国家が確認することを助け、また、企業が複雑な人権問題に直面した際に、独立した専門家として協議をすることができるとされている³⁵。このように、国内人権機関は、ビジネスと人権という文脈においても、国際人権基準と日本の制度のギャップを埋める重要な役割を果たすものであるが、日本ではまだ設置されていない。

32 環境省「脱炭素経営に向けた取り組みの広がり」<https://www.env.go.jp/content/000081871.pdf>

33 Global Alliance of National Human Rights Institutions <https://ganhri.org/membership/>

34 United Nations「UN Human Rights and NHRIs」<https://www.ohchr.org/en/countries/nhri>

35 国連ビジネスと人権に関する指導原則(コメンタリー3、23、25、27)
https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_en.pdf

4

企業の取組状況

日本企業の取組と自動車会社その他の日本企業へアンケートを行った背景

多くの日本企業は、統合報告書、サステナビリティ報告書、自社ウェブサイト等において、責任ある鉱物調達方針の策定やサプライチェーン調査の実施について言及している。しかし、公開されている情報には限界があり、ニッケルに焦点を当てたサプライチェーン調査の結果を公表している日本企業は限られている³⁶。

この背景として、スズ・タンタル・タングステン・金(以下、「3TG」)については、ドッド・フランク法等を背景として、企業によるサプライチェーン調査の実務が一定程度標準化されている。しかし、ニッケルについては、2025年4月以降、Responsible Minerals Initiative(以下、「RMI」)のEMRTの対象鉱物にニッケルが追加されるなど少しずつ企業慣行を牽引する取り組みは進んでいるが、3TGのように長期間にわたり標準化された調査・開示の実務が確立されているとは言い難い。

加えて、3TGのように法規制を背景としてサプライチェーン調査の実務が標準化している領域においても、調査票やトレーサビリティの確保のみを中心とした取組しかなされないのでは限界がある。3TG及びコンゴ民主共和国を対象とした紛争鉱物規制に関する研究³⁷では、法制度の整備やそれに基づく調査実務は、中流の製錬所以降のトレーサビリティを強化する一方で、鉱物産出地域における紛争や人権侵害の構造的要因への対応には限界があり、そのみではサプライチェーン全体のリスク低減を十分に実現できないことが指摘されている。そのため、ニッケルについても、調査票による情報収集等による中流の製錬所以降のトレーサビリティの確保のみならず、採掘地域における実際の人権リスクやライツホルダーへの影響を把握する視点が重要である。

以上のような課題や、本レポートで取り上げたニッケル採掘現場における人権リスクを踏まえ、ヒューマンライツ・ナウは、2026年1月から4月にかけて、日本企業によるニッケルのサプライチェーンの人権リスクに焦点を当てた人権DD等の実施状況について、以下に記載する11社の日本企業を対象にアンケート調査を実施した。本アンケート調査は、特にニッケルのサプライチェーンの最上流に位置する鉱山開発現場における人権リスクに着目し、日本企業がこれらのリスクをどのように特定・評価し、サプライチェーンの取組として実施しているのかを確認したものである。さらに、ニッケルを採掘している労働者等が実際に利用できるグリーバンスマカニズムがどの程度整備されているか、また各企業がステークホルダーとのエンゲージメントを通じて、現場の声やニーズをどのように把握し、対応に反映しているのかを明らかにすることを目的とした。

対象とした11社は、国際的に影響力を有する主要な自動車製造会社及び総合商社に大別され、具体的には以下の通りである。

36 日本企業によるニッケルについての調査結果の例として、住友金属鉱山株式会社の『責任ある銅、ニッケルおよびコバルト原料調達デュー・ディリジェンス報告書』(https://www.smm.co.jp/sustainability/management/pdf/DD_Report_2025.pdf)が挙げられる。

37 華井和代『紛争鉱物取引規制への対応に関する提言』東京大学未来ビジョン研究センター 政策提言11(2022年2月)
<https://fii.u-tokyo.ac.jp/news/12476/>

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 日産自動車株式会社 本田技研工業株式会社 三菱自動車工業株式会社 株式会社SUBARU トヨタ自動車株式会社 マツダ株式会社 | <ul style="list-style-type: none"> 伊藤忠商事株式会社 住友商事株式会社 丸紅株式会社 三井物産株式会社 三菱商事株式会社 |
|---|---|

以上の11社に対しアンケートへの協力を依頼した結果、日産、ホンダ、三菱自動車及びスバルの4社から回答を得ることができた。また、トヨタについては、送付したアンケート自体による回答ではなく、別途書面での取組に関する1枚紙の概要資料のみが寄せられた。住友商事及び三井物産からは、人権DDに関する方針の概要についてメールにて説明があったものの、本アンケートへの回答は辞退する旨の連絡があった。三菱商事からは、辞退する旨の連絡があった。伊藤忠商事からは本アンケートの対象外との見解がメールにて寄せられた。マツダと丸紅については、回答及び連絡のいずれも得られなかった。

本調査では、上記会社のうち、日本の主要な自動車製造会社6社について、回答を得られた4社のアンケート結果及びそれに引用されている資料、トヨタ、マツダの公開情報に基づき分析を行った。各社から得られた回答の詳細については、以下の表に整理している。現時点では望ましい対応が取られていると思われる項目を青色、評価できるが、改善の余地が一定程度存在する項目を緑色、何らかの対応は存在するが改善の余地が大きい項目を黄色、対応が著しく不十分、または存在しない項目を赤色に分類した。なお、青色に分類されている項目でも、評価は相対的なものであり、その実践が十分であることを示すものではなく、さらなる改善が必要である可能性は留保する。

		アンケート回答企業				公開情報参照企業	
		日産	ホンダ	三菱自動車	スバル	トヨタ	マツダ
アンケートへの回答		有	有	有	有	無	無
(a) ニッケル採掘に関する人権問題の認識							
(b) 鉱物調達にかかる方針の作成と人権視点の充実度							
(c) 鉱物資源のサプライヤーへの人権対応要求							
(d) 鉱物資源に関する人権DD体制・ニッケルに関する対応	①人権リスクの特定						
	②人権DDの実施	ただしニッケルに関しては対応は初期的段階		ただしニッケルに関しては対応は初期的段階	ただしニッケルに関しては対応は初期的段階		
	③対応の実効性の追跡評価						
	④実施結果の開示						
(e) グリーバンスマカニズムの設置状況とその実効性	①窓口の整備状況と実効性確保のための取組						
	②ニッケルの製錬所や採掘現場の労働者及び地域社会に対する実効性のある救済制度						
(f) EV原料を中心とした鉱物資源に関するステークホルダーエンゲージメントの状況やエンゲージメントに向けた姿勢							
(g) ニッケル採掘における人権問題に対する個別対応・是正措置							

青色 …… 現時点では望ましい対応が取られていると思われる項目

緑色 …… 評価できるが、改善の余地が一定程度存在する項目

黄色 …… 何らかの対応は存在するが改善の余地が大きい項目

赤色 …… 対応が著しく不十分、または存在しない項目

日本の自動車会社の取組に関する分析

(a) ニッケル採掘に関する人権問題の認識

各社ともニッケル採掘に人権・環境リスクが潜むことは認めているが、そのリスクの具体的な特定・評価の程度には大きな差がある。

◆ 三菱自動車・日産

三菱自動車がニッケル採掘の人権問題を最も踏み込んで認識している。具体的には、インドネシア・ハルマヘラ島やカバエナ島での先住民族の生活への影響、土地収奪、環境汚染など、具体事例も挙げて人権侵害の深刻さを認識していると回答した。

日産も同様に、インドネシアのニッケル採掘による森林破壊や水質汚染、先住民族への影響が国際NGOによって報告されている事実を認識し、該当する採掘企業との取引の有無を調査済みとしている。

◆ ホンダ・スバル

Hondaは、「ニッケル採掘は複合的な人権問題を抱えている恐れがあり、重要人権リスク分野の一つである。」「インドネシアのニッケル採掘により森林破壊・海洋汚染が進み人権侵害につながっているケースがあると、一部の調査機関(人権団体等)により報告されている。」、スバルは「公開情報等を通じて、インドネシアにおけるニッケル採掘は、人権および環境面の課題が国際的に議論され得る領域であることは認識しています」「公開情報等を通じて、インドネシアにおけるニッケル採掘は、人権および環境面の課題が国際的に議論され得る領域であることは認識しています。」と回答している。Hondaの方が、ニッケル採掘を重要人権リスクとして位置付けるとともに、森林破壊や海洋汚染といった具体的な課題にも言及しており、スバルよりも踏み込んだ認識を有していることがうかがわれる。

他方で、両社とも認識の多くは公開情報や外部報告に基づく一般的な言及にとどまっており、地域住民や先住民族への影響、FPICの侵害、労働者の権利侵害等の具体的な人権リスクや、特定の事業・サプライチェーンとの関連についての分析は確認できなかった。そのため、ニッケル採掘に伴う人権リスクについて一定の認識は示されているものの、リスクの具体的な特定・評価という観点からは、更なる検討の余地があると評価し、黄色に分類した。

◆ トヨタ・マツダ

トヨタとマツダの公開情報を確認した限りでは、ニッケル採掘固有の人権リスクに関する具体的な開示は確認できなかった。トヨタは各種サステナビリティ関連方針³⁸、サプライチェーン上の人権リスクについて言及しているものの、公開資料上、ニッケル採掘に伴う人権リスクを個別に特定・分析した記載は確認できなかった。

マツダもサプライヤーサステナビリティガイドラインのうち、「マツダの責任ある鉱物調達方針」の項目³⁹で、紛争鉱物等の問題には触れているが、ニッケル採掘における人権リスクの直接的な言及は見られない。以上から赤色に分類した。

(b) 鉱物調達にかかる方針の作成と人権視点の充実度

◆ 日産

日産が比較的進んだ方針を示している。日産は、2025年に改訂された「責任ある原材料調達への対応方針」⁴⁰にて、ニッケル等のEVバッテリー鉱物を「重点的に取り組む原材料」と位置づけ、この方針中に「先住民及び地域社会(IPLCs)が彼らの権利に影響を及ぼしうる活動についてFPICを保証し、ゴム生産地域におけるIPLCの公式及び慣習的な土地の権利を尊重・認識し、先住民族の権利に関する国連宣言(UNDRIP)に従う」等、主要な国際人権基準を具体的に挙げながら、先住民族・地域住民の人権に関する指針を具体的に掲げている。以上より、青色に分類した。

38 トヨタ「サステナビリティ関連方針・ガイドライン」https://global.toyota/jp/sustainability/report/policies_guidelines/

39 マツダ「サプライヤーサステナビリティガイドライン」https://www.mazda.com/content/dam/mazda/corporate/mazda-com/ja/pdf/sustainability/policy_supplier_sustainability_guideline_j.pdf

40 日産「責任ある原材料調達への対応方針」https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/MATERIALS_SOURCING/ASSETS/PDF/Materials_Sourcing_Policy_j.pdf

◆ スバル

スバルは責任ある鉱物調達方針を制定し、3TG以外にも、マイカ・コバルト調査等を進めており評価できるが、ニッケルに関する明示的言及は行っていない⁴¹。スバルの人権方針には「先住民族を含む弱い立場の人々」の権利尊重に一応の言及があり、この点も評価できるが、鉱物調達に関する方針等としては記載されていない。

◆ ホンダ

ホンダはグローバル人権方針を有しており、Honda サプライヤー サステナビリティガイドライン⁴²においても、3TG及びコバルトの調達について、サプライチェーン調査の必要性に言及している。一方、ニッケルに関する明示的言及や、先住民・地域住民の人権に関する言及はなく、責任ある鉱物調達方針等の策定もない。

◆ 三菱自動車

三菱自動車は、鉱物資源の調達に特化した方針を有していないものの、「サプライヤーCSRガイドライン」にて、紛争鉱物について一応の言及をしている。責任ある鉱物調達方針等の策定はないが、持続可能な鉱物調達に向けた環境・人権DDを含む新たな方針の策定を検討しているとのことである。

◆ トヨタ

トヨタは「責任ある鉱物調達への対応方針」⁴³を公表し、紛争鉱物やコバルトに関する懸念、OECDガイダンスに沿ったサプライチェーン監査等に言及し、地域社会への影響を考慮した調達活動を進める旨言及しているが、ニッケルへの言及はなく、先住民族の権利についての明示的な記載もない。

◆ マツダ

マツダは2024年5月に改訂したサプライヤーサステナビリティガイドライン⁴⁴にて、責任ある鉱物調達方針を定めており、OECDガイダンスを参照し、RMIの調査票の活用等行うことを定めているが、明示的に言及のある鉱物は3TGのみであり、先住民族や地域社会への影響に関する明示的記載はなされていない。

以上より、各社は、対応レベルにそれぞれ差異はあるものの、鉱物調達にかかる方針について、特にニッケル等の扱いや重要鉱物にかかる事業に伴う具体的な人権評価を方針に加えること等につき、更なる検討の余地が必要であると評価し、黄色に分類した。

(c) 鉱物資源のサプライヤーへの人権対応要求

◆ 日産

日産の「日産取引先サステナビリティガイドライン」⁴⁵によると、日産は本ガイドラインについての合意確認書の提出が受注資格の前提としている。また、日産取引先サステナビリティガイドラインに、責任ある原材料調達の項目を儲け、原材料に対するデューデリジェンスを進め、責任ある原材料調達に関わる法律を遵守することや、材料や構成部品に含まれる天然資源が、人権や環境等の観点で社会的な悪影響を及ぼしていないかを確認すること、悪影響が想定、または確認された場合は、リスクの停止、防止、または軽減し、改善に向けた対策を実施することなど具体的な対応を求めている。加えて、上記ガイドラインには、違反の疑義があれば、取引先に原因の究明と改善を要求し、未改善の場合は取引関係の停止もあり得る旨が記載されており、契約解除を辞さない姿勢が示されている。このため、青色に分類した。

◆ 三菱自動車

三菱自動車も、サプライヤーCSRガイドライン⁴⁶を策定し、日産と同様にサプライヤー合意確認書の提出を求めている。本

41 スバル「CSR調達」<https://www.subaru.co.jp/csr/social/procurement.html?id=a0101>

42 ホンダ「Honda サプライヤー サステナビリティガイドライン」https://global.honda.jp/procurement/pdf/sustainability_guideline_Jp_2309.pdf

43 トヨタ「責任ある鉱物調達への対応方針」https://global.toyota/pages/global_toyota/sustainability/esg/mineral_sourcing_jp.pdf

44 マツダ「マツダ サプライヤーサステナビリティガイドライン」

https://www.mazda.com/content/dam/mazda/corporate/mazda-com/ja/pdf/sustainability/policy/supplier_sustainability_guideline_j.pdf

45 日産「日産取引先サステナビリティガイドライン」<https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SUPPLIERS/>

46 三菱自動車「サプライヤーCSRガイドライン」

https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/strategy/policy_guideline/pdf/supplier_CSR_guidelines.pdf

ガイドラインには、「紛争鉱物等、社会的問題の原因となる原材料の不使用」の項目がある。一方、アンケート回答及びガイドライン上の記載からは、是正措置等を求める要件をコンプライアンス違反や法令等の違反に限定しているようにも読める。そのため、法令・コンプライアンス違反の認定には至らないものの、先住民族の権利侵害や環境破壊等の深刻な人権リスクが確認された場合に、サプライヤーに対してどのような改善措置を求めるのかが明確ではない。

◆ ホンダ

ホンダは2019年に公開した「サプライヤーサステナビリティガイドライン」⁴⁷で「責任ある鉱物調達」やサプライチェーン調査を全ての一次サプライヤーに対して求めているが、その内容は具体的ではない。その他、紛争鉱物使用状況調査や、法令等による人権・環境デュー・ディリジェンス要求への対応等をホンダが求めることがある旨や、ガイドライン違反発生時の措置に関する記載も存在はするが、新規見積依頼書の発行を一時的に停止、または他のアクションを取る可能性の言及に留まる。サプライヤー合意確認書の提出は、サステナビリティガイドライン上は、ホンダが必要と求めた場合のみに限定されているが、アンケート回答によると全ての直材取引先に対し、合意書への署名・同意を求めているとのことである。

◆ スバル

スバルは、CSRガイドライン⁴⁸内に責任ある鉱物調達方針を記載し、責任ある原材料調達の項目において、紛争鉱物調査、コバルト調査等のサプライチェーン調査を求めている。CSRガイドラインやスバルのアンケート調査回答からは、スバルがQCDDMES(品質・コスト等に加え社会性)を選定基準にしていること、遵守合意書の提出を一次サプライヤーに求めていることがわかる。スバルCSRガイドラインには、ガイドライン違反発生時の措置に関する記載も存在はするが、改善の要請を行うこと、発注先候補からの除外等の措置をとる可能性の言及に留まる。

◆ トヨタ

トヨタは取引先に対し「仕入先サステナビリティガイドライン(2021年改訂)」⁴⁹への承認を求め、それをTier2以降の下請けにも展開するよう推奨している。また、人権尊重の責任を果たすため、人権DDの仕組みの構築に努め、これを継続的に実施することや、責任ある資源・原材料調達について、人権・環境等の社会問題を引き起こす原因となりうる原材料(例：紛争鉱物・コバルト・天然ゴム等)の使用による地域社会への影響を考慮した調達活動を行うこととし、懸念のある場合には、使用回避に向けた施策を行うことなどの具体的記載もある。遵守確認書の提出は義務付けている。ガイドライン違反発生時の措置に関する記載も存在はするが、改善が見られない場合には取引継続に影響する可能性があることをごく短く示すに留まる。

◆ マツダ

マツダも2024年改訂のサプライヤーサステナビリティガイドライン⁵⁰で、Tier2以降の下位にもCSR要求を波及させることを求めている。また、ガイドライン内で、自社の責任ある鉱物調達方針に言及し、1次サプライヤーと協働したサプライチェーン調査に言及している。ガイドラインへの同意確認書の提出も求めている。ガイドライン違反発生時の措置に関する記載も存在はするが、マツダによる対応の可能性への言及や取引停止の可能性はコンプライアンス違反の場合のみに限定されている。

以上より、日産以外の各社は対応レベルにそれぞれ差異はあるものの、鉱物資源のサプライヤーへの人権対応要求について、それぞれ更なる検討の余地が必要であると評価し、トヨタは緑色、他は黄色に分類した。

(d) 鉱物資源に関する人権DDの体制

◆ 日産

日産が最も体制の整備が進んでいる。日産は、EUバッテリー規制上も求められているデュー・ディリジェンス方針にも相当する「日産サステナビリティデュー・ディリジェンス基準」⁵¹を制定しており、本内容は指導原則が求める人権DDの要件に概

47 ホンダ「サプライヤーサステナビリティガイドライン」https://global.honda.jp/procurement/pdf/sustainability_guideline_Jp_2309.pdf

48 スバル「サプライヤーCSRガイドライン」<https://www.subaru.co.jp/csr/pdf/sup2.pdf>

49 トヨタ「仕入先サステナビリティガイドライン」https://global.toyota/pages/global_toyota/sustainability/esg/supplier_csr_jp.pdf

50 マツダ「サプライヤーサステナビリティガイドライン」

https://www.mazda.com/content/dam/mazda/corporate/mazda-com/ja/pdf/sustainability/policy/supplier_sustainability_guideline_j.pdf

51 日産「日産サステナビリティデュー・ディリジェンス基準」

https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/DUE_DILIGENCE/ASSETS/PDF/Nissan_DD_Standard_j.pdf

ね一致している。アンケートでは、グローバルには主に購買部門、コンプライアンス部門、輸出入管理部門およびサステナビリティ部門で連携して活動を推進しており、各リージョンにおいても現地のタスクチームがDDのプロセスを実施している旨回答している。

また、日産の2025年サステナビリティデータブック88頁では⁵²、3TGについてOECDの「紛争地域および高リスク地域からの鉱物の責任あるサプライチェーンのためのデュー・ディリジェンス・ガイダンス」を参照し、RMIが提供する調査票(CMRT:Conflict Minerals Reporting Template)を使用し、サプライチェーンを遡る調査により製錬業者を特定し、当該製錬所が紛争地域の武装勢力の資金源となる鉱物を調達していないかどうかを確認する等、デュー・ディリジェンスを実施していることや、コバルトについても、2018年からサプライチェーンおよび製錬所、精製所の特定に向けた取組を行っている旨が報告されている。さらに、同データブックにおいて、欧州電池規則に沿ってニッケルを含むバッテリー鉱物のデュー・ディリジェンスが求められているという認識を示し、これらについて、第三者調査機関を活用した調査を進めている旨の報告がある。

また、バッテリー鉱物については、アンケート回答にて、2025年度は現在の規制対象外の取引先との対話を行い、責任ある調達活動を実施しているかを確認した旨が記載されている。人権DDに関する課題として、アンケート回答では、「Tier1から上流に至るサプライチェーン全体の把握が困難であること」や、「精錬所・精製所の特定が難しく、RMIのテンプレートを活用しても十分な解明に至らないこと」が挙げられている。これは、鉱物サプライチェーンに真剣に取り組む企業が直面する実務上の課題であり、同社がサプライチェーンの上流まで含めた人権DDの実施に真摯に取り組んでいることをうかがわせるものである。追跡評価については、購買部門・開発部門・サステナビリティ推進部で年に一回重点材料の妥当性評価を行っている旨アンケート回答に記載されている。

アンケート回答及び2025年サステナビリティデータブック88頁によると、「日産人権方針」に基づき、サステナビリティ委員会(年2回)において、鉱物資源関連も含む人権活動について論議し、必要な決定を行うなどしてガバナンスを推進しているとのことであり、デュー・ディリジェンスの結果は、年次報告書であるサステナビリティデータブックにて開示し、経営層にも報告されているとのことである。デュー・ディリジェンスの実施状況については、年次報告書であるサステナビリティデータブックにおいて一定程度開示されており、その内容は経営層にも報告されているとされる。

サステナビリティデータブックにおける開示内容は上記のとおり他社と比較して充実しており、責任ある鉱物調達に関する取組についても比較的詳細な説明がなされている。ニッケルについては現在デュー・ディリジェンスを進めている段階ではあるが、紛争鉱物全般について、特定された人権リスクの内容や実施したデュー・ディリジェンスの具体的な内容に関する開示にはなお改善の余地があると考えられる。以上から、デュー・ディリジェンスの実施状況については青色、情報開示については緑色と評価した。

◆ 三菱自動車

アンケート回答及び三菱自動車のサステナビリティレポート⁵³43頁によると、三菱自動車は、サプライチェーン上の人権DDの一環としてサプライヤーへのデュー・ディリジェンス調査を実施するとともに、2024年からは、AI分析ツールを活用し、主要取引先約800社に対するサプライチェーン分析を実施し、リスクの可能性が認められたサプライヤーに対し追加調査やヒアリングを行うなど、鉱物資源を含むサプライチェーン上のリスク特定の精度向上に取り組んでいるとのことである。

アンケート回答によると、紛争鉱物やコバルト、マイカに伴う人権課題については、特に重要な人権リスクとして位置付けているが、ニッケルについては、トライアルで対応を進めているという段階であるとのことである。対応の実効性の追跡評価については、アンケート回答によると、サプライヤーとの合意状況を定期的に確認しているとのことだが、現在のリスク評価の妥当性の再評価等を行っていない。開示については、上記サステナビリティレポートにて、人権DDの体制や紛争鉱物のリスク分析の方針等について、概括的な記載はあるものの、指導原則が求めているレベルの開示には及ばないものである。以上より、リスク評価は青色、人権DDの体制については緑色、追跡評価と開示については、黄色と評価した。

52 日産「Sustainability data book 2025」https://www.nissan-global.com/JP/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2025/ASSETS/PDF/DB25_J_All.pdf
53 三菱自動車「サステナビリティレポート 2025」<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/esg/report/pdf/report-2025/sustainability2025.pdf>

◆ ホンダ

ホンダは、アンケート回答、ホンダESGレポート⁵⁴及びConflict Minerals Report⁵⁵によると、欧米の規制に対応すべく人権DDの導入を掲げているが、現時点では「インドネシアとは取引がない」ことを確認したという回避的なアプローチであり、ニッケル等のEV用電池に使用されている鉱物について、実効的なデュー・ディリジェンスが実施されているかどうかは確認できない。追跡評価の状況についてもほぼ情報がなく、実施結果の開示もきわめて概括的なものに留まる。以上より人権リスクの特定と人権DDについては黄色、他の項目は赤色と評価した。

◆ スバル

スバルは、アンケート回答によると、人権方針に基づき、代表取締役社長を人権に関わる責任者とする体制を整備し、関係部門横断のタスクチーム等により人権課題の検討・PDCAを行っており、調達領域では、常務執行役員調達本部長を委員長とする「調達委員会」においてCSR調達活動(ESG課題の共有・PDCA)を推進しているとのことである。3TGに加え、コバルトおよびマイカについて、指導原則に基づく人権DDの実施体制を整え、紛争鉱物等の年次調査は実施しているが、ニッケルについてはまだ実施しておらず、順次進める予定としている。

追跡評価については、紛争鉱物・コバルト・マイカ等の調査について、実施結果を踏まえ必要に応じてフォローアップや改善支援を行い、その結果を調達先選定等にも反映しているとのことである。情報開示は自社ウェブサイトを通じて行っており、2024年は、自動車量産用および補修用の部品・原材料取引先401社を対象に紛争鉱物調査を実施したこと、2023年まで一部の取引先を対象に実施していたコバルト調査に新たな対象鉱物としてマイカを加え、調査対象先を紛争鉱物調査と同様の401社の取引先へ拡大し、マイカ・コバルト調査を実施したこと等が開示されている。

以上より、一定程度の人権DD体制が整えられ、重点リスクの見直しの体制等は不明だが、リスク評価に関する追跡評価も行われ、さらに工夫の余地はあるが開示もされていることが伺われ、リスク特定については青色、他は全体として緑色と評価した。

◆ トヨタ

トヨタはSustainability Data Book 2025⁵⁶76頁及び92頁によると、人権侵害リスクの継続的な特定・評価、およびリスクの低減・予防のための体制を策定しようと努力しており、鉱物資源に関しては、CSR部門を中心に紛争鉱物監査とコバルトのRMAP確認を行っており、欧州電池規則に備えて対応を実施する旨の記載もあるが、その実質的な計画については、サステナビリティデータブックに記載がない。

◆ マツダ

マツダサステナビリティレポート2025⁵⁷の63から66頁及び2024年度の人権DD取り組みと題する文書⁵⁸によると、マツダは2024年に社長直轄の人権DDに関するプロジェクトチームを立ち上げ、CRTジャパンの助言のもと社内ワークショップやステークホルダーアンケートを実施し始めているとのことである。重要鉱物については、公開されている2024年の調査の対象は、3TGのみのものである。以上より、人権リスクの特定と人権DDについては黄色、他の項目は赤色と評価した。

(e) グリーバンスメカニズムの設置状況とその実効性

◆ 日産

日産は、2023年度に「人権ホットライン」を開設している。アンケート回答によると、このホットラインは、「労働者および地域社会を含むステークホルダーが、人権・環境・地域社会への負の影響(取引先によるものも含む)を申し立てることができる救済メカニズム」という性質を有するものとされている。

一方、日産のサステナビリティレポート85及び96頁によると、ホットラインは「取引先から苦情申立てを受け付ける窓口(人

54 ホンダ「ESGレポート」<https://global.honda.jp/sustainability/report/>

55 ホンダ「Conflict Minerals Report」<https://global.honda.jp/investors/library/cmr.html>

56 トヨタ「Sustainability Data Book 2025」https://global.toyota/pages/global_toyota/sustainability/report/sdb/sdb25_jp.pdf

57 マツダ「サステナビリティレポート2025」<https://www.mazda.com/ja/sustainability/report/>

58 https://www.mazda.com/content/dam/mazda/corporate/mazda-com/ja/pdf/sustainability/social/human-rights/human_rights_due_diligence_FYMarch2025_j.pdf

権ホットライン)」と説明されており、また、2026年6月5日時点で公開情報を調査する限り、日産のウェブサイト等にはオンラインの申し立てフォームなどは存在しないようであること、アンケート回答によると、このホットラインの周知範囲については、「救済制度は取引先に対して周知されており、取引先 5 社による模擬通報やアンケートを通じ、分かりやすく申し立てしやすい表現へ改善を行っています。また、通報対象範囲(人権・環境・地域社会への負の影響を含む)や報復禁止の方針についても明確に伝達しています。」と説明されていることから、取引先を媒介としたメカニズムであると推測される。

日産のサステナビリティレポート85頁には、このホットラインにつき、通報対象を人権・環境・地域社会への負の影響(取引先による負の影響を含む) とすること、対象地域を日本・中国・欧州とし、現地語に対応するスキームで、24時間、365日通報可能とすること、申立者は日産から報復を受けないこと・取引先にも報復禁止を要求する旨を表明していること本窓口を通じて特定された負の影響は、トップマネジメント層へ報告されること等が説明されている。このようなグリーンバンスメカニズムの設置自体は評価できるものの、日産のサステナビリティレポート85頁によると、2025年3月末時点の受付実績は1件で、日産または取引先の従業員による人権・環境・地域社会への負の影響は確認できないとされている。また、通報は取引先を必ず通すことになり、また通報メカニズムの周知を取引先に任せる場合、取引先の労働者が心理的に通報を躊躇したり、地域社会の住民は通報先の情報さえ得られない等の問題が考えられる。このため、グリーンバンスメカニズムの実効性を定める指導原則31のうち、「アクセス可能性」の項目には少なくとも課題が残る。以上より、緑色と評価した。

◆ 三菱自動車

三菱自動車はアンケート回答で、2025年4月に一般社団法人ビジネスと人権対話救済機構(JaCER)へ加盟していること、自社内内部通報制度の存在に言及している。まず、三菱自動車の内部通報制度は、国内外のグループ従業員を対象とするものであり、法令違反やコンプライアンス違反を対象とするものなので⁵⁹、そのため、指導原則が想定する、取引先従業員や地域住民を含むバリューチェーン上の幅広いステークホルダーからの申し立てを受け付けるグリーンバンスメカニズムと比較すると、対象範囲は限定的である。

JaCERは、最大32言語対応の外部窓口で、取引先従業員や地域住民等も匿名で苦情を申し立てることができるため、幅広いステークホルダーにとって利用可能性を有する仕組みである。このような外部の苦情処理メカニズムへ加盟したこと自体は評価できる。もっとも、JaCERは、外部有識者で構成されるアドバイザリーボードの助言を受けながら、加盟企業による苦情受付及び対応を支援する仕組みであり、苦情への対応や救済措置の実施、人権DDへの反映等は、最終的には加盟企業自身が主体的に行う必要がある。また、バリューチェーン上のステークホルダーに対する周知についても、企業側の取組に大きく依存する。この点、三菱自動車はアンケート回答において、自社グループ企業や取引先を含むバリューチェーン全体に対しメール等を通じて周知を行っているほか、その他のステークホルダーも利用できるようウェブサイト上で苦情処理メカニズムに関する情報を公開している旨説明している。しかしながら、JaCERへの加盟は2025年4月と比較的新しく、昨年度における苦情受付実績は0件であった。そのため、現時点では、当該メカニズムが実際にライツホルダーに認知され、利用可能な状態にあるかを十分に確認することは困難である。

以上を踏まえると、苦情処理メカニズムの整備に向けた取組は評価できるものの、指導原則31が求める実効性基準のうち、とりわけ「アクセス可能性(Accessibility)」については、今後の運用実績や利用状況を踏まえた検証が必要であると考えられることから、評価は緑色とした。

◆ スバル

スバルは従業員向け相談窓口、(国内のグループ会社で働く従業員や派遣社員を対象とする⁶⁰)コンプライアンス・ホットライン、お取引先様向け相談窓口等を設置していることを説明しているが、採掘現場の労働者等のバリューチェーン上の労働者や地域社会は、これらの窓口の利用対象外であると考えられ、これらの窓口は、指導原則が想定する、取引先従業員や地域住民を含むバリューチェーン上の幅広いステークホルダーからの申し立てを受け付けるグリーンバンスメカニズムと比較すると、対象範囲は限定的である。スバルは、JP-MIRAIの枠組みを通じた相談窓口(22カ国語対応)への参画を行っていることなどを説明しているが、JP-MIRAIの相談窓口は、日本に滞在しているまたは滞在を目指す外国人労働者を中心に助言や救済等を行っている窓口であり⁶¹、加入には意義があるが、同様に指導原則が想定するグリーンバンスメカニズムよりも対象と

59 三菱自動車「コンプライアンス」<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/sustainability/governance/compliance.html>

60 スバル「コンプライアンスホットライン」<https://www.subaru.co.jp/csr/governance/compliance.html>

61 JP-MIRAI「実施報告 | JP-MIRAIアシスト(JP-MIRAI外国人相談・救済パイロット事業)」 <https://www.cinga.or.jp/reports/6427/> 及びJP-MIRAIパンフレット https://jp-mirai.org/wp-content/uploads/%E3%83%91%E3%83%B3%E3%83%95%E6%97%A5%E6%9C%AC%E8%AA%9E_2601.pdf

する分野が限定されている。以上から、評価は黄色とした。

◆ ホンダ

ホンダはアンケートに対し、「一次取引先に対しては企業倫理提案窓口を開設しています。今後、社会全般に広く開示されたシステムとしてグリーンバンスメカニズムの導入を検討」している旨回答している。以上から、採掘現場の労働者や地域社会も利用可能な制度の構築について早急な改善が必要といえ、評価は赤色とした。

◆ トヨタ

トヨタは2026年4月に、マツダは2025年6月にJaCERに加盟したことを公表しているが、上記の三菱自動車と同様の問題が残る。これらの企業は苦情の受付件数やグリーンバンスメカニズムの周知のための手段も公表していないので、黄色と評価した。

(f) EV原料を中心とした 鉱物資源に関するステークホルダーエンゲージメントの状況やエンゲージメントへの姿勢

◆ 三菱自動車

アンケート回答によると、三菱自動車は2024年11月にアムネスティ・インターナショナルとの対話を実施し、自社のサプライチェーン・ディリジェンスの取組について説明するなど市民社会とのエンゲージメントを実施している。また、機関投資家とのESG対話も行っている旨を回答している。その他、課題意識として「鉱物資源・素材が課題の中心ですが、自社製品との関連性特定には課題があります。業界全体での取組が望ましいと考えておりますが、情報共有においては競争法上の制約が生じる可能性があり、業界内での透明性のある情報共有は現状では難しい状況です。」「鉱物資源・素材のサプライヤーで深刻な人権侵害が発覚した際、個社での是正措置には限界があります。国・NGO・NPO・事業会社(OEM)が一体となり、課題に取組む仕組み作りが必要と考えており、その実現に協力もしたいと考えております。」等の回答もしており、広いステークホルダーを想定した仕組みづくりにも協働の可能性を示している。

◆ 日産・スバル・ホンダ・トヨタ・マツダ

その他の会社は、ニッケルやその他EV原料を中心とした鉱物資源に関するステークホルダーエンゲージメントを行っている旨の情報がないか、取引先との協働を行い始めている段階であり、具体的なエンゲージメントの実践は限られている、またはないものと判断し、赤色と評価した。

(g) ニッケル採掘における人権問題に対する個別対応・是正措置

全社において、ニッケル採掘における人権問題やリスクについて検討しはじめた段階、またはその前の段階であり、具体的な個別対応や是正措置につながるような事象を把握できていない。以上から、ニッケル採掘における人権問題に対する個別対応・是正措置については、現状存在していないものと評価し、全社ともに赤色とした。

欧州企業との比較

国際的には企業の責任が強化されつつある中で、欧州の主要な自動車製造企業は人権DDや責任ある鉱物調達を大幅に拡充している。ここでは、欧州の2社 (Volkswagen (VW) GroupとBMW Group) を対象に、EVバッテリー用ニッケルを中心としたサプライチェーンにおける人権対応について検討する。

(a) ニッケル採掘に関する人権問題の認識

◆ VW

VWは2022年10月に日本経済新聞のアジア版が報じたインドネシア・北マルク州でのニッケル産業による人権侵害問題を受けて強い懸念を表明し、同社が関与する可能性のある現地プロジェクトについては「日経アジアの記事で引用されたフォルクスワーゲンの合併プロジェクトは交渉中であり、まだ承認されていません。いかなる契約に先立ち、フォルクスワーゲンは自社の価値観が守られ、グローバルな持続可能性およびコンプライアンス基準が満たされていることを確実にします。」との立場を示している⁶²。また2024年度のResponsible Raw Materialレポート25頁では明確に、ニッケルに伴う社会的・環境課題への認識を示し、対応を行うことを表明している⁶³。

◆ BMW

BMWもResponsible Raw Managementと題する書面16頁にて、ニッケル固有の問題(地域社会や先住民族への影響、労働権の侵害、政府による不十分な監視)を的確に記載している⁶⁴。

◆ VW・BMW

さらに、近時の報道によれば、インドネシアのニッケル産業における森林破壊や人権侵害リスクに対する投資家からの働きかけを受け、VW及びBMWを含む欧州自動車メーカーは、現地コミュニティや行政機関等と連携した「Nickel Impact Programme Indonesia (NIPI)」に参加し、地域住民向けの保健医療サービスの向上、安全な飲料水へのアクセス改善、水域生態系の回復等に取り組み始めていると報じられている⁶⁵。

(b) 鉱物資源のサプライヤーへの人権対応要求

◆ VW

VWはCode of Conductでサプライヤーに自社が定めた労働・人権・環境基準への準拠を要求し、契約締結時と毎年更新時に署名を義務付けている⁶⁶。さらにVWは2019年から重要サプライヤーに対しSustainability Rating (S-Rating)を導入し、評価が基準未達の企業は新規受注資格を停止するシステムを運用している⁶⁷。VWのガイドラインには、全てのTier1サプライヤーが自社と同等の要求を下位業者に伝達することも定めており、サプライチェーン全体への要求の連鎖が制度化されている⁶⁸。

◆ BMW

BMWもSupplier Code of Conductにおいて、直接の取引先に法令・社会環境基準の遵守と取引先のサプライヤーや下請けへのデュー・ディリジェンス義務を明記している⁶⁹。

62 Volkswagen Group's response (April 11, 2022)

<https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/volkswagen-groups-response-2/>

63 <https://www.volkswagen-group.com/en/publications/more/responsible-raw-materials-report-2024-2986>

64 https://www.bmwgroup.com/content/dam/grpw/websites/bmwgroup_com/responsibility/downloads/en/2026/260311_Rohstoffmanagement_EN.pdf

65 Reuters, "Investors push for action to end deforestation and human rights risks in nickel mining", 8 April 2026.

<https://www.reuters.com/sustainability/society-equity/investors-push-action-end-deforestation-human-rights-risks-nickel-mining--ecmii-2026-04-08>

66 The Code of Conduct of the Volkswagen Group: <https://www.volkswagen-group.com/en/publications/more/the-code-of-conduct-of-the-volkswagen-group-1882>

67 Sustainability Rating (S-Rating): <https://www.volkswagen-group.com/en/publications/more/the-code-of-conduct-of-the-volkswagen-group-1882>

<https://www.volkswagen-group.com/en/publications/more/code-of-conduct-for-business-partner-1885>

69 <https://www.bmwgroup.com/en/sustainability/supply-chain/popup/supplier-code-of-conduct.html>

(c) 鉱物資源に関する人権DDの体制

◆ VW

VWは新たに確立したResponsible Supply Chain System (ReSC)により人権DDの全プロセスを統合している⁷⁰。ReSCは定期的なリスク分析に基づき、各取引先をハイリスク・中リスク・低リスクに分類する仕組みを備えて、全サプライヤーに対してはスタンダードモニタリング(行動規範・グリーンバンス窓口・メディアを利用したスクリーニング・サステナビリティエイティング・サプライヤーへのトレーニング等)を、ハイリスク企業に対しては集中調査(人権フォーカスシステム(より細かな分析を行い措置を講じること)や複数回階層のサプライヤーに向けた原材料デュー・ディリジェンスを行うこと等)を実施する階層的アプローチを採用している。VWは2024年度のResponsible Raw Materialレポート9から13頁記載のとおり、ニッケルを含む18種類の重要鉱物についてOECDガイダンスに沿うRaw Material Due Diligence Management System (RMDDMS)を運用し、採掘現場レベルまでの人権・環境リスクを把握しようと努め、その取組をRaw Material Reportで公表している⁷¹。

◆ BMW

BMWは鉱物資源ごとのリスク分析を実施し、ニッケルについては、BMWは鉱物資源ごとのリスク分析を実施し、ニッケルについては、森林破壊、生物多様性の喪失、採掘に伴う環境汚染、労働者の権利侵害、地域住民及び先住民族の権利侵害等を主要リスクとして特定している⁷²。また、サプライヤーによるESG基準遵守の確約、監査後の是正措置及びトレーサビリティシステムの構築等を通じてリスク低減を図っている⁷³。

(d) グリーバンスメカニズムの設置状況とその実効性

◆ VW

VWはきわめて詳細なグリーバンスメカニズムに関する基準・規則を定めており、多言語で公開している⁷⁴。通報はメールでも行うことができ、通報者に限定はなく、Volkswagen AG、その子会社または直接・間接サプライヤーに起因する可能性のある人権及び環境上のリスクが通報対象である⁷⁵。さらに、サプライチェーンで発生した違反事例への対処状況につき、詳細は記載していないが受付件数は開示している。VWは自身のサプライチェーングリーバンスメカニズムを通じ、2025年に合計180件の人権・環境リスクの通報を処理したと報告し、9社との取引を停止していると公表した⁷⁶。

◆ BMW

BMWは、人権連絡サプライチェーンというシステムを有しており、サプライヤーネットワークにおけるBMWグループのサステナビリティポリシー違反の可能性に関する報告を処理している。通報はメールでも可能である⁷⁷。

(e) EV原料を中心とした 鉱物資源に関するステークホルダーエンゲージメントの状況やエンゲージメントへの姿勢・ニッケル採掘における人権問題に対する個別対応・是正措置

◆ VW・BMW

VW・BMWいずれも、企業、鉱山会社、非営利団体の連携体であるInitiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) に加盟し、ニッケルを含む鉱業分野における社会的・環境的基準のベストプラクティスの導入に努めている⁷⁸。ニッケル採掘固有事例における各企業個別の是正措置に関する公表事例は現行不見だが、VW・BMWいずれも、2025年に

70 <https://www.volkswagen-group.com/en/sustainability-in-the-supply-chain-16113>
and <https://annualreport2025.volkswagen-group.com/sustainability-report/social-information/sustainability-in-the-supplychain.html>

71 <https://www.volkswagen-group.com/en/publications/more/responsible-raw-materials-report-2024-2986>

72 https://www.bmwgroup.com/content/dam/grpw/websites/bmwgroup.com/responsibility/downloads/en/2026/260311_Rohstoffmanagement_EN.pdf

73 Ibid.

74 <https://www.volkswagen-group.com/en/publications/more/rules-of-procedure-for-the-volkswagen-group-complaints-procedure-2007>

75 Ibid.

76 <https://www.volkswagen-group.com/de/esg-factbook-15801>

77 <https://www.bmwgroup.com/en/sustainability/human-rights.html#accordion-35315f2e1f-item-11b970dcde>

78 <https://www.volkswagen-group.com/en/press-releases/volkswagen-group-joins-the-initiative-for-responsible-mining-assurance-irma-16820>
and <https://www.bmwgroup.com/en/news/general/2020/responsible-mining.html>

開始された「Nickel Impact Programme Indonesia(NIPI)」に参加している旨が発表されている⁷⁹。NIPIは、インドネシア・ハルマヘラ島におけるニッケル産業が地域社会及び環境に及ぼす影響への対応を目的とする共同イニシアティブであり、地域住民の保健医療サービスの向上、安全な飲料水へのアクセス改善、水生生態系の保全・回復に関する調査及び実施事業を支援している⁸⁰。

日欧の比較から見た示唆

日欧8社の比較から、VW及びBMWはそれぞれ完全ではないものの、企業活動全般で人権リスク管理の高度化と透明性の向上を図っており、ニッケルに関するリスク分析、人権DD体制の成熟度において日本企業より進んでいるし、VWについては、実効性のあるグリーンバンスシステムの設置も行っている。日本企業がニッケル利用に伴う人権リスクを管理するに際し、上記のような取組は参考になるものと考えられる。

79 https://www.bmwgroup.com/content/dam/grpw/websites/bmwgroup_com/responsibility/downloads/en/2026/260311_Rohstoffmanagement_EN.pdf and <https://www.reuters.com/sustainability/society-equity/investors-push-action-end-deforestation-human-rights-risks-nickel-mining--ecmii-2026-04-08/>

80 Ibid.

5 海外の法規制

環境問題と人権

気候変動に対する取組として、カーボンニュートラル実現に向けた取組が国際社会で進められる中、国連の機関や人権条約の履行を監視するための委員会も、適切な環境を享受することは人権の一つであるとする見解を出している。2019年に自由権規約委員会は、条約の規定の解釈を公表する一般的意見において、環境の悪化、気候変動及び非持続可能な発展は現在及び将来の世代が生命に対する権利を享受する可能性に対して、ある種の最も緊急で深刻な脅威となっていることを述べている⁸¹。2021年には、人権理事会が、安全で清潔で健康な持続可能な環境を人権とする決議を採択している⁸²。さらに2022年に、国連総会がクリーンで健康な環境へのアクセスは普遍的人権であると宣言する決議を採択している⁸³。

この潮流の中で、企業にもその事業活動において生じ得る環境および人権への負の影響を特定、防止、低減することが求められ、各国および地域では企業持続可能性デュー・ディリジェンス指令 (CSDDD) 等、環境・人権のデュー・ディリジェンスを義務化する動きがある。

欧州バッテリー規制

環境問題と人権問題の関係が切り離せない問題と認識される中、EUでは、従来存在したバッテリー指令を規則に格上げするかたちで、欧州バッテリー規則 (Regulation (EU) 2023/1542) が制定された。規則の主な目的は、脱炭素と経済成長の両立を図るグリーンディール政策の一環として、バッテリーの材料調達から回収、リサイクル、再利用に至るまでのバッテリーのライフサイクル全体を通じて持続可能性を実現することを目的としている。また、現在のエネルギー情勢において、競争力のある持続可能なバッテリー産業の発展を促進し、ヨーロッパのクリーンエネルギーと、燃料輸入からの自立を支えるものとされている⁸⁴。

本規則は、用途目的にかかわらず、また、EU域内で製造されたか輸入されたかを問わず、EU域内で市場に出るまたは使用されるほぼすべてのカテゴリーのバッテリーに適用されることになっている⁸⁵。主な規定内容は、使用済バッテリーの回収、処理およびリサイクル⁸⁶、カーボンフットプリントの表示義務⁸⁷、エンドユーザーへのバッテリーの明確な情報提供およびトレーサビリティ確保のためのバッテリーパスポートの導入⁸⁸、そして、環境と人権に配慮した調達の促進に向けたデュー・ディリジェンスなどである⁸⁹。

81 Human Rights Committee <https://docs.un.org/ccpr/c/gc/36>, para.62.

82 Human Rights Council <https://docs.un.org/a/hrc/48/l.23/rev.1>

83 General Assembly <https://docs.un.org/A/RES/76/300>

Draft resolution A/76/L.75 was adopted by 161 votes to none, with 8 abstentions (resolution 76/300).

84 European Commission, "Batteries," https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/batteries_en

85 Regulation (EU) 2023/1542, Article 1 (Scope).

86 Ibid., Articles 59–76

87 Ibid., Articles 7 and 8; Annex II

88 Ibid., Articles 13, 14 and 77–78; Annex XIII.

89 Ibid., Articles 47–53; Annex X (due diligence obligations for economic operators placing batteries on the market).

先に述べたように、カーボンニュートラル実現の一環として取り組まれる自動車EV化のためのバッテリー材料として利用されるニッケルについては、その採掘活動を含めた鉱山開発において、地域住民、先住民族、労働者などに対する人権侵害が生じている。本規則では、そのような人権侵害を引き起こす可能性のある鉱物資源について、原材料調達からサプライチェーンの透明性を確保し、深刻な社会問題や環境問題を引き起こすリスクを低減させるために、デュー・ディリジェンスに関する規定を第7章に定めている。デュー・ディリジェンスの対象となる鉱物は、コバルト、天然黒鉛、リチウム、ニッケルおよびこれらを原材料をもとにした化学化合物である⁹⁰。

デュー・ディリジェンスについては、デュー・ディリジェンス方針の策定(48条)、デュー・ディリジェンスを実施するための内部の管理システムや救済メカニズムの構築、統制と透明性のシステムの構築と運用(49条)、リスクの特定と評価、負の影響を防止し、低減するために特定したリスクに対応するための政策と実施(50条)、第三者によるバッテリー・デュー・ディリジェンス方針の検証(51条)、バッテリー・デュー・ディリジェンス方針に関する情報の開示(52条)などが定められている。

デュー・ディリジェンスでは、製造業者、輸入業者、販売業者などに、対象鉱物のサプライチェーンにおける、環境リスクに加えて、労働安全衛生、児童労働、強制労働、差別、労働組合の自由、先住民族を含むコミュニティ生活といった人権リスクを調査することを義務付けている⁹¹。また、世界人権宣言、自由権規約や社会権規約、指導原則、OECDの多国籍企業ガイドラインやデュー・ディリジェンスに関するガイドラインといった国際的に認められた文書に従ってデュー・ディリジェンス方針を採用し、運用することを求めている⁹²。このような国際的に認められた文書に合致するデュー・ディリジェンス方針を採用し、運用することを義務付けることは、国境を超えた企業の事業活動が当然となっている現在において、ガバナンス・ギャップを埋めるという意味においても、必要不可欠であり、指導原則の趣旨にも沿うものである。

さらに、サプライチェーンにおける透明性の確保、トレーサビリティ、情報開示を目的としているバッテリーパスポートについては、バッテリーの製造業者や、製造場所、製造年月日、容量などの情報に加え、カーボンフットプリントの情報を含めることになっている⁹³。また、デュー・ディリジェンス及び責任ある原材料調達に関する一定の情報も記載されることとされており、利用者や関係者によるアクセスが可能となる⁹⁴。

本規則の実効性については様々な議論があるものの、企業行動への影響は大きい。実際、上記にて分析したとおり、VWやBMWを含む欧州の主要自動車メーカーは、責任ある鉱物調達に関する方針やサプライチェーン管理体制を強化しており、バッテリー規則におけるデュー・ディリジェンス及びトレーサビリティ要件への対応を進めている。

90 Regulation (EU) 2023/1542, Article 48(1) and Annex X, Part A.

91 Regulation (EU) 2023/1542, Art. 50, Annex X.

92 Regulation (EU) 2023/1542, Art. 49, Annex X.

93 Regulation (EU) 2023/1542, Art. 77, Annex XIII.

94 Ibid.

海外の法規制を受けて

現在、日本には、環境・人権に関するデュー・ディリジェンスを企業に義務付ける法規制が存在しない。しかし、企業によっては、欧州バッテリー規則のほかにも、人権および環境に対するデュー・ディリジェンスの実施と開示などを義務付けているCSDDDなど、諸外国の法規制の対象となっている。したがって、現時点では、人権という文脈において、日本企業は、諸外国の法規制を遵守し、また、国際的に認められた文書や日本国内の法的拘束力のないガイドラインに基づいて、その責任を果たす必要がある。

諸外国の法規制では、企業の規模などに基づいて、規制対象の範囲が設定されていることがあるため、法規制が適用されていない日本企業も多くある。しかし、人権尊重の責任の有無は法規制の適用の有無によって左右されるものではない。指導原則は、企業規模、業種、所有形態または事業環境にかかわらず、全ての企業に人権を尊重する責任があることを明確にしている。また、「OECD 責任ある企業行動に関する多国籍企業行動指針」や「ILO 多国籍企業及び社会政策に関する原則の三者宣言」も、企業による責任ある事業活動の実施を求めている。さらに、人権DDへの対応は、法的義務の問題にとどまらず、企業の競争力や取引継続にも関わる課題となっている。CSDDDやEUバッテリー規則をはじめとする各国・地域の規制の下では、規制対象企業が取引先に対して人権及び環境リスクへの対応を求めることが想定されている。特にEUバッテリー規則は、電池のサプライチェーンにおける責任ある原材料調達及びデュー・ディリジェンスを求めており、日本企業が規制の直接対象ではない場合であっても、バッテリーやその原材料のサプライチェーンに関与する企業は、取引先から適切な人権DDの実施や情報開示を求められる可能性がある。また、強制労働関連の輸入規制の強化により、人権侵害との関連が疑われる製品は市場アクセスを失うリスクも高まっている。

このような現状の中、日本政府は、諸外国の法規制を企業に促すだけでなく、国内においても人権DDに関する実効的な法的基盤を整備することが求められる。指導原則にもあるように、政府は、人権を保護するために実効性のある法制度などを設計し、企業に人権尊重を義務づける一義的責任がある。そのため、日本政府は、指導原則、OECD 責任ある企業行動に関する多国籍企業行動指針その他の国際基準との整合性を確保しつつ、人権DD及び救済へのアクセスに関する実効的な国内制度の整備を進め、企業による責任ある事業活動を促進する必要がある。また、日本企業の国際的な競争力の確保、向上といった観点においても、このような対応は重要である。

6 日本政府・企業への提言

日本政府に対して

1. 実効性のある人権・環境デュー・ディリジェンス実施義務等の法制化

- (1) 鉱業業界、自動車業界を含む全ての大企業に対し、国際基準に則った実効性のある人権・環境デュー・ディリジェンス実施及び報告(サプライチェーンリストの開示を含む)を義務付ける法律を制定すること。
- (2) 法制度化に際しては、企業の経営層のコミットメントを義務付けるなど、実効性を担保できる制度を構築すること。
- (3) 義務付けにあたっては企業における人権DDの実施に対する政府による支援も不可欠であるため、国内外のサプライチェーンのデータを共有・活用できるデータ連携基盤の構築⁹⁵、各企業による人権DD実施方針の評価やベストプラクティス共有のためのプラットフォーム⁹⁶の立上げなどの施策を早期に実現すること。

2. 国内人権機関の設置

- (1) パリ原則に基づく政府から独立した国内人権機関を設置し、人権侵害の被害者に救済へのアクセスを提供すること。
- (2) 国内人権機関が企業や政府の人権DDの履行状況をモニタリング・勧告・助言・支援できるようにすること。

3. ILO条約第169号への批准と国内法の整備

- (1) ILO条約第169号を批准し、これに基づいて国内法を整備すること。
- (2) 日本国外で事業活動を行う企業に対しても、先住民族の生活、文化、伝統、経済などに影響を与える事業活動に関する政策方針の決定プロセスに、先住民族が有効に参加し協議できるよう、権利保護の徹底を要請すること。

4. 真の持続可能性の再認識

- (1) 環境問題への対策を後退させてはならないが、その対策の過程において人権侵害を引き起こさないように、エネルギー・トランジションの負のリスクにも焦点を当て施策を実施すること。
- (2) ジャスト・トランジションの観点から企業の認識と能力強化に重点を置いた施策を実施すること。

95 例えば、自動車・蓄電池トレーサビリティ推進センター(<https://abtc.or.jp/>)による人権デュー・ディリジェンスに関するデータ連携拡充、独立行政法人情報処理推進機構とCatena-X Automotive Network e.V.との自動車業界向けデータ共有における相互運用の検証(<https://www.ipa.go.jp/pressrelease/2024/press20240423.html>)などの取組み

96 欧州委員会は2025年10月に、「Responsible Minerals Information System (ReMIS)」と称する、事業者が鉱物調達に係るデュー・ディリジェンス関連の方針や実施状況を登録・公開できるプラットフォームを立ち上げている(<https://ec.europa.eu/responsible-mineral-sourcing/portal/#/>)。

日本企業に対して

1. 人権の取組に対する経営レベルのコミットメントの強化

- (1) 人権方針における経営層のコミットメントを確保するために、人権DDの取り組みの実効性を確実にするガバナンス体制を構築すること。
- (2) 自社のビジネスモデルが国際人権基準に則ったものとなるよう、経営課題として人権の取り組みを位置付けること。そのために必要な人的・財務的リソースを担保すること。

2. 実効性のある人権リスクの特定及びその是正措置の実施

- (1) 人権リスクを調査・特定・優先順位付けをするにあたって、ライツホルダー・ステークホルダーとの意義のあるエンゲージメントを行い、その意見を踏まえること。
- (2) 特定された人権リスクやその是正措置の内容・計画については明確に情報開示すること。

3. 鉱業に特化した人権リスクの特定・評価の導入

- (1) 鉱業特有の環境を考慮した人権リスクの特定・評価を実施すること。
- (2) 経営上のインパクトではなく、人権侵害の深刻度の観点から優先順位を検討し、その結果を調達方針や契約条項に反映するなどしてサプライヤーに対してレバレッジを行使し、その予防・軽減策、また救済・是正策を具体的に講ずること。

4. 実効性あるグリーンバンスメカニズムの構築

- (1) 指導原則31のグリーンバンスメカニズムの要件を充足したグリーンバンスメカニズムを設けること。特に、地域社会住民、先住民族、非正規労働者、季節労働者等もアクセス可能な広いステークホルダーを前提としたグリーンバンスメカニズムを設け、その周知を徹底すること。
- (2) 外部のグリーンバンス・メカニズム支援制度を利用する場合であっても、企業は、受け付けられた申立ての内容を主体的に検討し、適切な救済措置や再発防止策につなげるとともに、当該メカニズムについてサプライチェーン上のステークホルダーへの周知を徹底するなど、主体的に関与すること。その上で、指導原則31が定める実効性要件を充足するよう責任を持って運用すること。

5. 先住民族に関する人権リスク調査と実施措置

- (1) 特に人権リスクが高い脆弱性を有するライツホルダーとして、ILO条約第169号や「先住民族の権利に関する国際連合宣言」に基づき、先住民族に対する権利侵害の有無・深刻度・規模・救済可能性を調査すること。
- (2) 形式的でない実効性のある「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」を確保すること。

6. 対話に基づくサプライヤー調査の実施

- (1) 従来の一方向的な監査的手法に依拠するのではなく、サプライヤーが人権基準を遵守する上で直面する能力的制約や構造的課題を把握し、企業とサプライヤー間での建設的な対話と改善策の策定を促進するアプローチを導入すること。

- (2) 監査中心の遵守から脱却し、サプライヤー、NGO、労働組合と協力し、人権侵害を引き起こす労働リスクや環境リスクに取り組み、継続的改善を目指す体系的なパートナーシップを構築すること。

7. ステークホルダーエンゲージメントと協働的アプローチの実施

- (1) NGO、労働組合など外部ステークホルダーと意義のあるエンゲージメントを実施し、人権侵害の実態把握と是正措置の効果を高めること。
- (2) 業界横断的なネットワークやプラットフォームを通じて協働で取り組む体制を整備すること。
- (3) 労働者の声を企業方針に反映する仕組みとして、特に採掘現場などサプライチェーンの川上にいる労働者の声を収集できるスキームを設け、労働環境に関する意見を収集し、企業の方針に反映すること。

8. 企業内部能力の強化

- (1) 企業の人権DDを担う人材を育成するため、国際人権基準及び国際人権基準に沿った人権DD等に関する研修を実施し、鉱業分野における人権および労働権侵害リスクの特定、防止、救済の能力を高めること。