

バッテリー産業等の振興に向けた提言

令和6年6月21日
未来社会を創出する、バッテリー等の基盤産業振興議員連盟

会長 甘利 明
幹事長 柴山 昌彦
事務局長 三宅 伸吾

1. 【大規模生産投資の支援】

バッテリー（蓄電池）は脱炭素化社会の実現に必須の戦略製品である。

先行投資負担が非常に重い設備投資型産業のため、諸外国では投資に対し手厚い財政支援を設けており、日本勢が国際競争力を確保するには我が国においても他国に匹敵する助成が欠かせない。

2030年に日本勢が世界シェア2割以上を確保するには全世界で600GWh/年、国内では150GWh/年の製造能力が必要となる。このため政府は令和4年度第2次補正予算から令和6年度当初予算において、製造基盤強化のため約8,300億円、上流資源確保のため約2,000億円を確保し、バッテリー産業の競争力強化に向けた取組みを進めてきた。既に国内で85GWh/年までの生産基盤確保の計画が固まった。

2030年に全世界で600GWh/年、国内150GWh/年の目標達成に向けては、民間企業それぞれが自社の持ち味を生かし果敢に投資することがこれからも必要である。事業の成功は企業の創意と工夫、リスクテイクが基本。安易な政府支援頼みの経営は本末転倒であり、持続的なものとはならない。

政府はこうした視座を大前提とし、国益の観点から必要な支援の継続が求められる。また、内外のEV市場等の状況をみながら、2035年頃の目標策定を検討する必要がある。

バッテリーは経済安全保障上の「特定重要物資」である。現状、素材である黒鉛等の精錬過程については特定国にほぼ全量を頼っている。いわば首根っこを押さえられた状態にあり、経済安全保障上、由々しき事態と言わざるを得ない。打開策を早急に探り、実施する必要がある。バッテリーの完成品や部素材のみならず、精錬工程等の上流・中流工程まで含めた、サプライチェーンの途絶リスクの低減を、より強力に進めるべきである。

提言① これまでの政府に対する数度にわたる提言を踏まえ、バッテリー・部素材・製造装置の国内製造基盤の更なる拡充に向けた投資を進め、サプライチェーンの強靱化を進めるべきである。

なお、当然のことだが、支援対象はアニマル・スピリッツを發揮し、大胆な投資計画を練り上げたプロジェクト等に絞り込む。また、支援の手法についてはプロジェクトによっては補助ではなく、投資に必要な借入金に対する政府保証といった手段も検討すべきである。

提言② 銅、リチウム・ニッケル・コバルト・黒鉛等の精錬工程等、バッテリーの上流・中流工程も含め、国内や有志国での生産設備投資を推進し、サプライチェーンの多角化・強靱化を図る。この前提として、環境面に配慮した精錬工程の確立が必要であり、国際的な企業連携による取組みのほか、政府は有志国との協働を検討する。

提言③ リチウムについては日本企業の間国内に精錬拠点を設ける構想がある。構想が固まれば、経済安全保障上の観点から政府、独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構（以下、JOGMEC）は支援を検討する。

提言④ 日本から米国にバッテリーやその部材を輸出すると関税がかかる。韓国からの輸出は関税がかからず、日本は韓国との競争上、不利な状況にある。政府は競争上のイコールフットィングの確保に努める。

2. 【重要鉱物等の安定供給確保】

銅、リチウム、コバルト、ニッケル、黒鉛等の鉱物資源やその精錬を特定国に依存することは経済安全保障上、大きな問題である。資源価格の高騰や中長期的な需給逼迫の可能性も指摘されており、政府は鉱物資源の安定供給のための権益確保に向け、対応をより一層強化する必要がある。

提言⑤ JOGMEC は日本企業への引き継ぎを前提に、リスクの高い探鉱～開発初期段階の案件を複数保有する海外資源会社（いわゆる探鉱ジュニア等）に先行出資を検討する。

提言⑥ 資源開発会社、国内バッテリーメーカーのほか自動車等川下企業との協カプロジェクトでは、経済産業省、JOGMEC を含め、政府が音頭を取り官民が強く深く連携し資源確保戦略を講じる。

提言⑦ 出資上限を5割としている現行のJOGMEC支援において、銅を含む重要鉱物について、フロンティア地域において、中長期に世界的に優位な規模の権益確保を目指す出資等の場合は、より積極的なリスクテイクを検討する。

提言⑧ 産業界と深く連携し、米国、カナダ、豪州、チリ、ペルー等の有志国との関係を更に強化する。また、将来の有望なアフリカ資源国として、引き続きコンゴ民主共和国、ナミビア、ザンビアの3か国に重点を置き資源外交を積極的に展開、有志国とも連携して日本企業の参入環境を整える。

3. 【国内需要の確保】

国内でバッテリー製造の大規模投資を進めるには、車載向けや定置用分野等で旺盛な国内需要があることが極めて重要となる。欧米市場において足元では、EV販売の伸びは低下しているが、欧米政府は中長期的なEV目標は維持しており、EV化を進める大きな方向性に変化は無い。

競争力の源泉となる国内EV市場の早期の立ち上がりは、国内自動車産業だけでなく、コストの3分の1を占める主要部品であるバッテリーの産業振興の観点からも重要である。

提言⑨ 緊急車両、災害対応車両等、自治体を含め公的車両への導入拡大策を検討する。民間分野でも更なる導入を進めるため、EV等の導入補助金を十分に確保する。また、EV車両導入に必要な不可欠な充電インフラを2030年に30万口整備するための補助金を拡充する等、EV車両普及に向け政策を総動員する。

提言⑩ 電力の需給調整や非常用電源等の定置用バッテリーシステムの健全な普及拡大に向け、実証事業や導入助成等を強化する。あわせて系統への接続環境の整備等の取組みを確実に進める。

提言⑪ 新車のEVの売れ行きは中古市場にも左右される。バッテリーの性能評価や活用など、中古EV市場の活性化に向けた取組を推進する。

4. 【革新的技術開発、人材基盤強化等への支援】

提言⑫ 開発競争が激化しており、日本が開発でリードしている全固体電池をはじめとした次世代電池の実用化や量産実現に向けた設備投資・技術開発等を加速し、次世代電池市場の獲得を目指す。

提言⑬ 2030年には3万人のバッテリー関連の人材が必要とされる。産業基盤強化に不可欠な人材分野であり、産学官の取組である「関西蓄電池人材育成等コンソーシアム」の他地域への展開などを推進する。

5. 【サステナビリティの確保】

バッテリーの製造には大量の電気・エネルギーを消費するため、ライフサイクルでの二酸化炭素排出の把握・対応が国際的に求められつつある。サプライチェーン全体で排出される二酸化炭素の把握を円滑に行うため、データ連携の基盤が必要である。また、鉱物資源の有効活用等に向け、リサイクルの推進も欠かせない。

提言⑭ 工程端材や使用済バッテリー等を熱処理したブラックマスの再利用に向けた環境整備に取り組む。日韓米の業界の間で分類手法などの検討が進んでおり、協議の進展状況をふまえHSコード（輸出入統計品目）の統一的な国際ルール化について検討する。

提言⑮ サステナビリティの確保に向け、カーボンフットプリントの算出に向けたルール整備、算出等に必要データ連携基盤の整備、工程端材等のリサイクルを推進する。

以上、提言する。