

認証産業活用在り方検討会

日本自動車工業会（JAMA）

次世代モビリティ委員会 トレーサビリティチーム

リーダー：藤原 輝嘉

2025年1月23日

もくじ

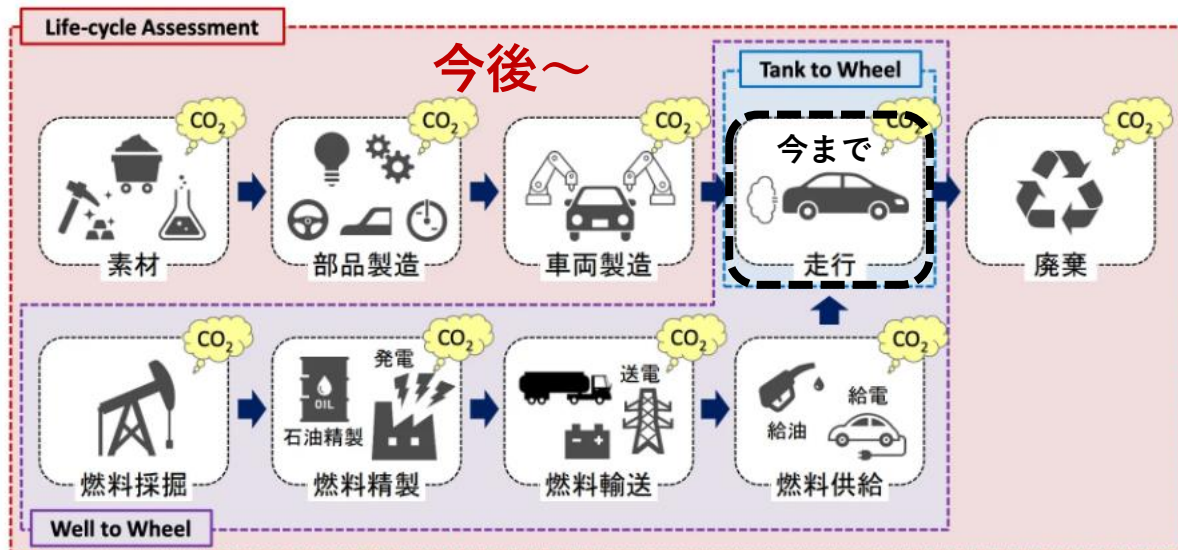
- 1. 自動車業界の環境規制・規制化の動向**
- 2. 規制化に向けた課題**
- 3. 課題に向けた対策の可能性と要望**

1. 自動車業界の環境規制・規制化の動向

- 自動車の環境規制という、これまでは走行時のCO2排出量が規制されていたが、昨今はカーボンニュートラル（CN）に向けて、車両のライフサイクル全体（揺り籠から墓場まで）でのCO2排出量の規制化が検討されている。=> 車両LCA(Life Cycle Assessment)
- CNに向けて車両の電動化が進んでいるが、その中でもCO2排出のホットスポットは電池であり、**喫緊の課題は欧州電池規制対応**

車両LCA

Tank to Wheel(TtW) から LCAへ



電池規制

バッテリーにはリチウム、コバルト、ニッケル、グラファイトなどが必要。これらの材料の採掘と精製プロセスはエネルギー集約的で、化石燃料によるエネルギーが使用されることが多いため、大量のCO2が排出される。



1. 自動車業界の環境規制・規制化の動向

欧州電池規制は、持続可能性の向上とサーキュラーエコノミー（循環型経済）の促進を目的としたEUの新しい規制。主にバッテリーの設計、生産、使用、リサイクルの全ライフサイクルを対象とし、環境負荷を低減することを目指す。

背景

- 電池需要の増加
電気自動車（EV）や再生可能エネルギー普及に伴い電池需要が急増、持続可能な電池設計と原材料確保を重要視
- 資源の効率的利用とリサイクル
電池に含まれるコバルト、リチウム、ニッケルなどの貴重な資源の回収と再利用の促進する必要性

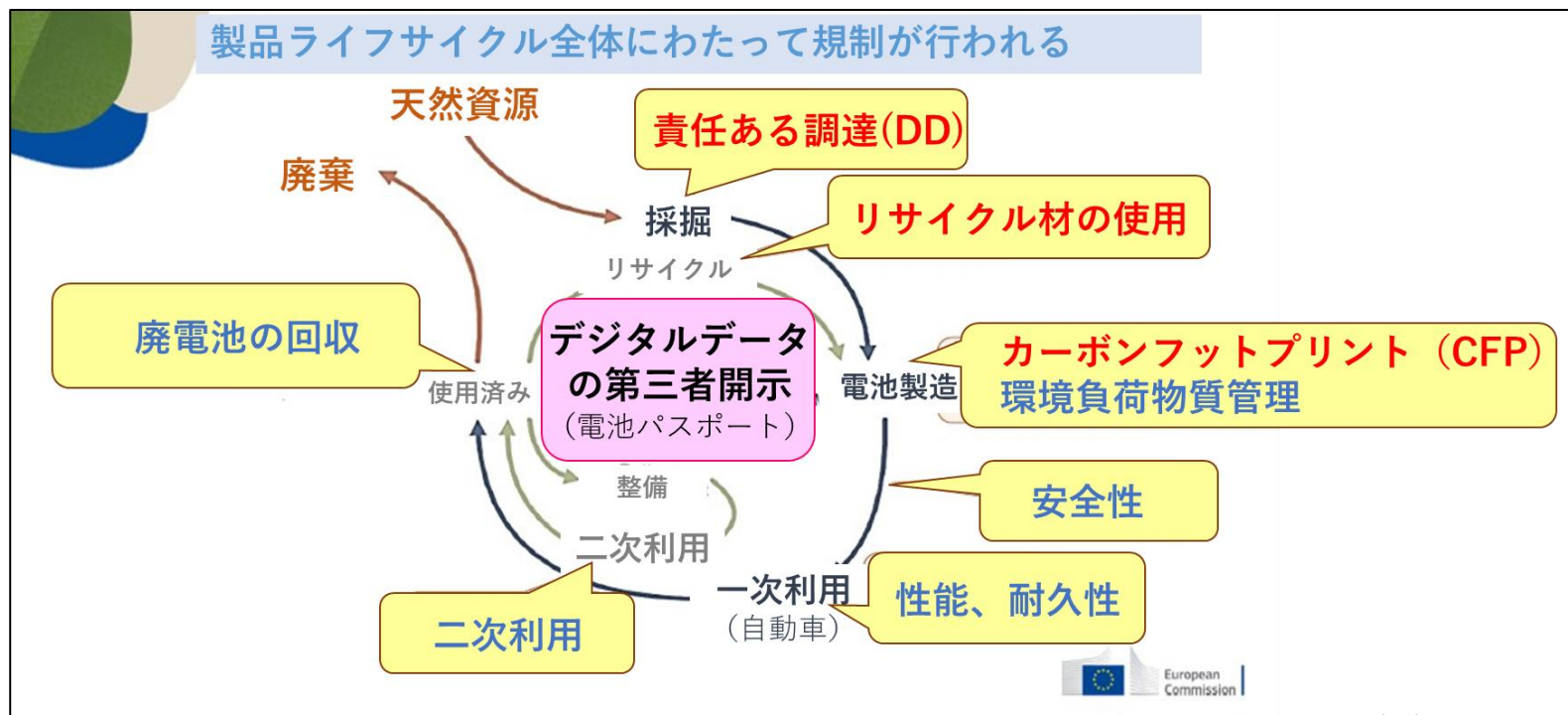
認証機関が評価する項目

右図**赤字部分が認証要である項目**。

- ・DD = 2025年8月
- ・CFP宣言 = (2026年)
- ・リサイクル含有率 = 2028年8月

認証の観点で既存の車両法規との大きな違い

サプライチェーン情報や電池組成に関わる情報といった**機微情報**を収集し、**第3者機関に提出して認証を受ける必要あり**。



ご参考) 欧州電池規制でCFPで要求される情報

- 提出する報告書には公開版、非公開版があり、非公開版は以下の通り、秘匿度が高い情報が多く記載。
- OEM(最下流)～サプライヤー(最上流)までのサプライチェーン樹形図が分かる情報や電池の組成(設計)情報を含む。
- 欧州の認証機関に機微情報が集約され、欧州の第3者機関に機微情報の管理を委ねる構造が論点。

カーボンフットプリント報告書(非公開版)

検証用提出資料に含めるべき項目は以下の通り。

- (a) 算定に使用したカーボンフットプリントの算定モデル
- (b) 算定に適用されたカットオフ、結果として生じるマスバランスギャップ、及び不足している物質量がどの活動量データまたはデータセットに割り当てられているかの表示
- (c) 機能単位とその計算に必要な全ての情報
- (d) 全ての企業固有のデータの詳細
- (e) 使用された全ての二次データセット及び企業固有のデータセットの詳細
- (f) 電力使用のカーボンフットプリントがどのように決定されたかの詳細
- (g) 配分がどのように適用されたかの詳細
- (h) リサイクル含有率及び使用後処理段階(EoL)の算定の詳細
- (i) 輸送手段の種類及び推定距離
- (j) 公開版カーボンフットプリント報告書

機微情報

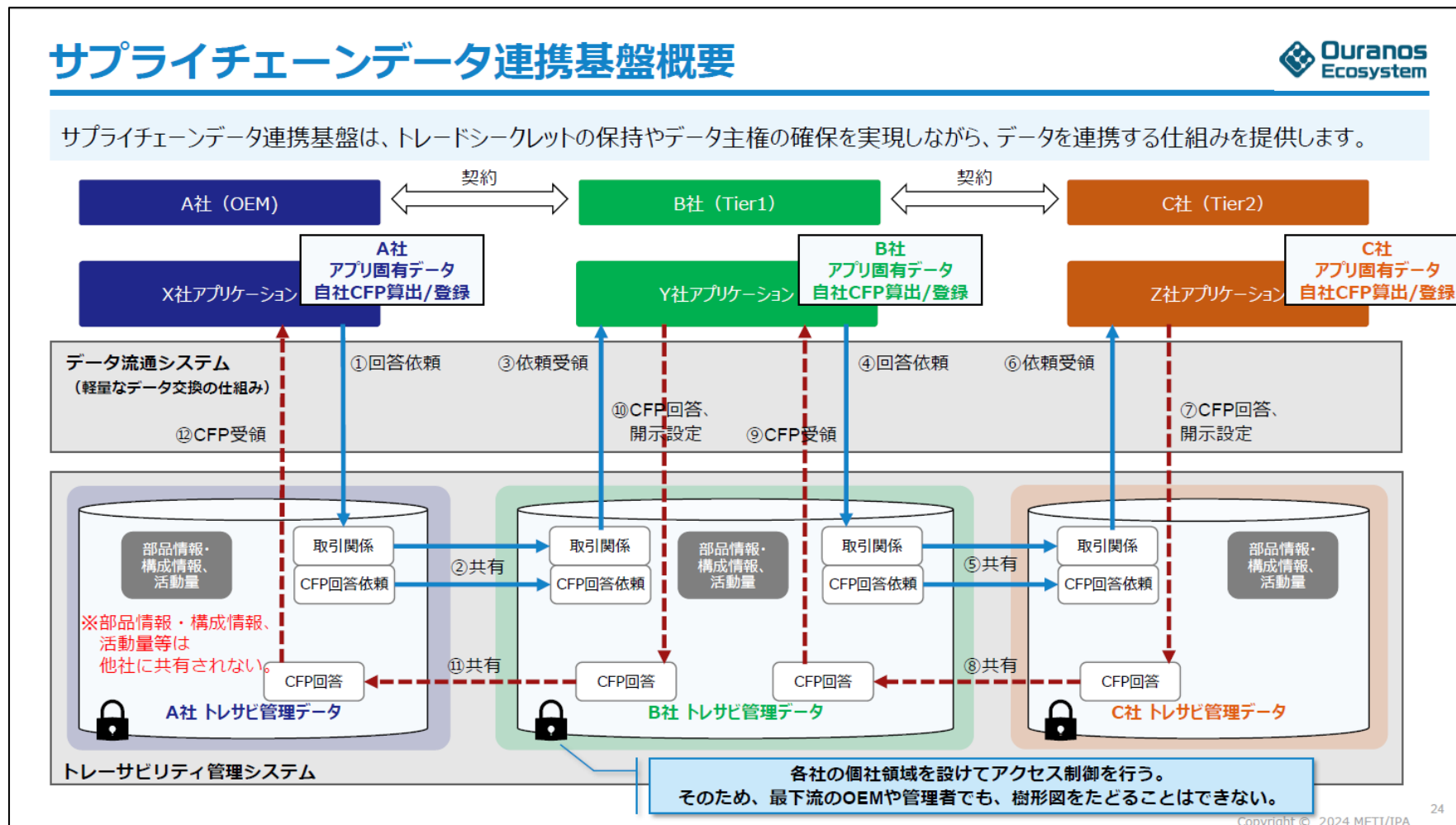
- ・ サプライチェーンの情報
- ・ 電池の組成(設計)情報
- ・ etc

1. 自動車業界の環境規制・規制化の動向

OEM⇔サプライヤーのデータ授受はどうなっているか？

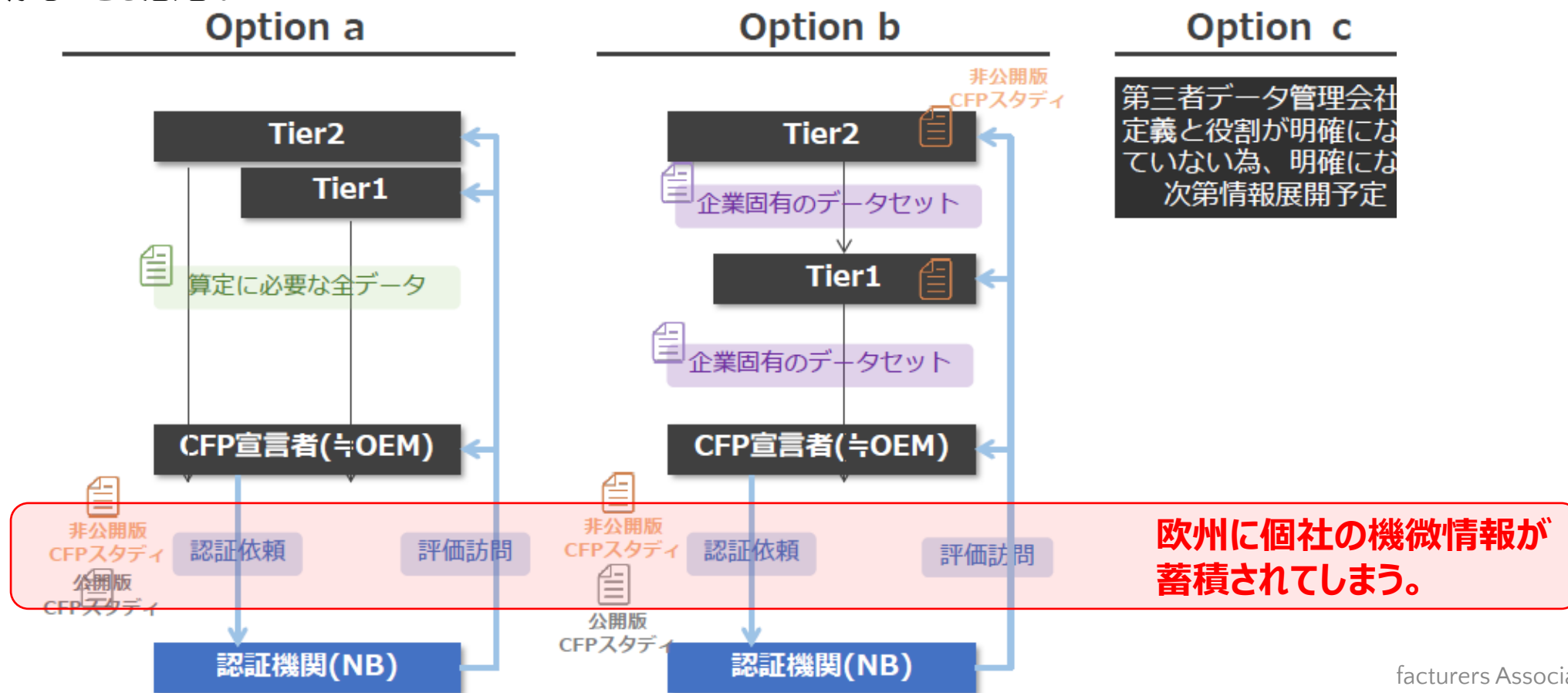
- サプライチェーンからデータを収集するためのデータ連携する仕組みを構築し、ABtC*による運用開始
- 運用システムは、トレードシークレット・データ主権の担保の下、OEMとサプライヤーのデータ授受が可能。

*1 自動車蓄電池トレーサビリティ推進センター <https://abtc.or.jp/>



2. 規制化に向けた課題

- 論議中ではあるが、法規要求の認証については、データは欧州当局が認可した第3者機関（Notified Body : NB）に提出する必要があるが、欧州に個社の機微情報が蓄積されてしまう。
- CFP算定の認証方法にいずれのオプションでもNBに検証・認証段階で機微に関する情報が確認されてしまう。
- 機微な情報が国外の認証機関であると情報漏洩の懸念が大きい。
- さらには違法性確認の為にガバメントアクセスは許容範囲ではあるが、自国産業に有利になるそれ以外の用途(例:輸出入規制)につながることも懸念。



3. 課題に向けた対策の可能性と要望①

- 日本の認証機関(NB)の欧州電池法規要件の認証プロセスへの関与を場合分けした。
- 自動車産業目線からすると、機微情報が日本のNBに留まるOP2もしくは3が望ましい。

対応OP	認証	評価	受付窓口	考察
OP 1	海外NB	海外NB	日本NB	×評価時点で欧州の認証機関にデータが蓄積される
OP 2	海外NB	日本NB	日本NB	○評価は日本のNBであり、データは日本のNBに留まる。認証機関から確認を求められる場合も想定される
OP 3	日本NB	日本NB	日本NB	◎認証機関も日本のNBであり、情報管理の信頼性が高い

3. 課題に向けた対策の可能性と要望②

- これまで自動車産業の欧州電池規則で課題を考察してきた。
- 認証産業活用のありかた検討会では、産業軸/地域軸で競争関係、法規制、トランザクションの性格も異なることを考慮し、認証産業の考え方を検討したらどうかと考える。

地域軸	産業軸				対応の方向性
	蓄電池・自動車	産業/生活支援ロボット	船舶	...	
	欧州	EU電池規則 NBに機微情報を届け出	機械指令2006/42/EC 機能安全 IEC 61508 NBに機微情報を届け出	舶用機器指令（Directive 2014/90/EU）に基づく ClassNKの検査、審査および証明 サービス	
	中国	・蓄電池総合管理弁法 ・CFPの国家標準(GB) ・2023/12 黒鉛輸出規制			
	北米	・IR法 ・NRPM(コネクテッドカー規制) (いわゆるmade in US(輸入)規制)			
	ASEAN				

ご清聴ありがとうございました