

第1回蓄電池のサステナビリティに関する研究会
議事要旨

○日時：令和4年1月21日(金) 9:30～11:30

○場所：Web 会議形式

○メンバー：

<座長>

所 千晴 早稲田大学 理工学術院 教授

<メンバー>

伊藤 肇 一般社団法人日本自動車部品工業会 技術部長
岩崎 裕典 PwC アドバイザリー合同会社 エネルギーセクター ディレクター
菊地 美徳 一般社団法人日本自動車工業会 環境技術政策委員会 電動車部会 部会長
玄地 裕 国立研究開発法人産業技術総合研究所 安全科学研究部門 研究部門長
森島 龍太 一般社団法人電池サプライチェーン協議会 業務執行理事
中根 育朗 一般社団法人電池工業会 事務局長
福原 あゆみ 長島・大野・常松法律事務所 弁護士

○オブザーバー：

日本自動車輸入組合
石油天然ガス・金属鉱物資源機構
国土交通省
環境省

○議事概要：

- ・ 冒頭、事務局から資料4について説明。出席者からの主なコメントは以下の通り。

研究会での議論の方向性について

- ・ 事務局が提示した4つの論点について異論はない。電池のサステナビリティについて車載用電池を始点として検討ということだが、違和感はない。一度車載用で整理した上で、それを定置用やモバイルの議論にもつなげていくことも可能ではないかと思う。
- ・ 今回の論点設定に全面的に賛同。日本の産業界、自動車業界にとって大きな課題なので、オールジャパンで進めていきたい。制度的枠組みを決めるのは難しいと思うが、少しでも前進できるよう、他業界ともベクトルを合わせていきたい。
- ・ 国内制度の整備について、蓄電池のサプライチェーンはグローバルであるので、欧州、米国等のグローバルな動向を踏まえながら、日本としてどういう制度を作るか、国際整合やグローバルな議論へのインプットを意識しながら進める必要がある。
- ・ 中間整理を行い、PDCAを回すという点について、欧州のスピード感を踏まえると、実際にCFP算出やデュー・デリジェンスを実施していただくことで仕組みを考えていくことは重要。
- ・ 全体を通して、欧州、米国、中国などに出遅れて引きずられないようにどうやって進めていくか、また、情報発信をどのタイミングで如何にしていくかが重要。

- 各論の中に、それぞれ、誰が主体となって、どのタイミングで決めていくのか、という点を是非盛り込んでほしい。一律にルール運用するのではなく、資本の力も活用しながら民主主義的に運用してほしい。
- 社会的正義を追い求めつつも、経済合理性、日本の産業競争力に結びつくように進めていくことが最も重要。

ライフサイクルでのGHG排出量の見える化に関して

- 何のためにLCAをやるのか、という意味では、産業競争力の観点を踏まえた上で、持続可能な社会への取組であることを忘れず、どう世の中に示していくかも重要。公表した後にグリーンウォッシュだと言われたいよう、公平性、透明性、中立性を持って公表していくことが重要。
- CFPとデュー・デリジェンスを分けて議論を進めている点について。デュー・デリジェンスでは、環境リスクとして土地利用、水質汚染等様々なリスクが指摘されており、欧州のPEFCRも環境フットプリントのカテゴリールールとして、GHGだけでなく環境への影響全般への議論が進められているという点を意識し、CFPの議論とデュー・デリジェンスの議論は連携して進めていくべき。
- GHGの算出について、実務的な算出方法の検討会で議論も進んでいるが、その場での検討との棲み分けを明らかにしたほうがよい。
- 算出方法の実務的な検討との整合も重要だが、バウンダリーや、配分ルールなど決めごとの部分も多く、業界利害が一致しない点でもあるので、大所高所の部分はしっかり大義を見据えながら議論を進めていく必要がある。ケーススタディが積み上がっていない点もあるので、算出の経験を早期に積んでいくことも重要。
- GHGの算出について、欧州の事例をみると、IECでも産業用の蓄電についての規格策定が始まっている。この規格の策定予定を見ると、欧州バッテリー規則のスケジュールと完全に合致している。車載用については標準化の動きが見えないが、欧州規制の動きを見てみると、近々同様の提案もあるのではないかと思う。また欧州規制ではCFPによる市場参入制限も検討されているので、日本においても、PDCAを回していくという方向でスピーディに検討を進めていきたい。
- GHGの算出方法について、方法が企業によってバラバラになってしまうと困るので、ルールの統一化が重要。また、算出方法を決めても、算出の手間があるので、デジタルスキームで簡便化を図ることが重要。
- CFPについて、リユースを考えた場合、一時利用段階でどこまでリユースを織り込んだCFPを算出するかなどの考え方を検討する必要があると思う。また、電池の寿命の定義は難しいと聞いているが、国際的に標準となるような測定方法なども検討していく必要があるのではないか。
- 部工会において、LCAの標準手法を検討しており、ガイドラインやツールも発行している。電池については、システム境界や一次データ、二次データの使い方の部分などで連携したい。
- 二次データの正当性については、海外にも示していくことが重要。

人権・環境デュー・デリジェンスに関して

- ビジネスと人権の観点からデュー・デリジェンスについて、事務局から紹介があったとおり、バッテリー規則やドイツサプライチェーン法など欧州で検討が進んでいるが、日本では

検討が遅れているので、日本としてのモデルガイダンスを策定していくことには非常に意義がある。

- ・ 今後議論していくべきなのは、電池サプライチェーンの中で、何をスコープとしていくかが重要。紛争鉱物のようにリスクがある程度明確なものもあれば、加工工程における労働環境など曖昧なリスクもある。企業が取り組みにくくならないように、スコープ設定を検討していく必要がある。
- ・ デュー・デリジェンスは定義が広すぎるので、電池のデュー・デリジェンスとは何かというスコープをある程度絞っていく必要があるのではないかとはいえ、サプライチェーンは都度変化していくので、新たな問題が出てくればスコープに追加、問題がなくなればスコープから削除するなど、柔軟に進めていく必要がある。スコープを決めすぎるのはまずいが、軸を決めないと動きにくくもあるので、各社が ESG 経営の観点で取り組める部分は want の部分として残しつつ、must の部分はどこなのかをよく見極めていく必要がある。
- ・ デュー・デリジェンスのスコープを絞ってほしいという意見があったが、賛成である。他方で、ESG やデュー・デリジェンスという言葉聞くようになったように、非財務分野でのデュー・デリジェンスが求められるようになってきているので、よく世の中の動向をフォローしながら進めるべき。
- ・ 人権・環境デュー・デリジェンスの情報公開について、デュー・デリジェンスはリスクベースアプローチなので、どういったフレームでリスクを特定し、対応したのかということのフレーム自体を公表すべき。ステイクホルダーについても市民なども含まれており、また営業秘密、プライバシー、グリーンウォッシュなどの観点も踏まえつつ、仕組みを考えていく必要がある。
- ・ 枠組み上、網羅的に人権・環境リスクを挙げていくのは大変だが、人権デュー・デリジェンスのコンセプトとしては、ステイクホルダーからの申告窓口を設けることで企業が把握できていないリスクに網をかけるという考え方。窓口の設置は実効性担保の観点から重要な論点であるが、個別企業でそういった申告を受け付けるのも大変なので、体制をどう考えるかも重要。

リユース・リサイクルの促進に関して

- ・ リサイクルについて、廃電池が本格的に増えてくるのは今後であり、10年、15年先の投資決定は民間ではやりきれない。大きな目的としては資源確保だと思うので、国の方でも何らかの施策を講じて、今のうちからリサイクルのチェーンをグローバルにどう構築するかが重要。当面は液系 LIB を念頭に置いたシステムを考えるべきだが、次世代の全固体電池などのリサイクルシステムについても考えながら、インフラとしてのリサイクルシステムを考えていく必要
- ・ 資源循環、リユース・リサイクルについては、規模、主体など、ある程度定量的にイメージしていかないと進まないし、一定の規模に至るまでは国の支援も重要。レアメタルについては、電池に戻していくことを検討すべきで、安定的なサプライチェーンをどう構築していくかが重要。また、技術革新の進展をどう見込むかも重要だが、経済合理性が成り立つとなれば、先端技術が入る余地はあるので、規模、場所、時期を示すことが必要ではないかと思っている。
- ・ リサイクルについて、日本にとって都市鉱山を築くことは資源戦略上でも重要。バッテリー to バッテリーのリサイクルの仕組みをどう構築するかの議論が政策面と技術面で必要。

- ・ リサイクルしやすい電池としにくい電池がある。リサイクルしにくい電池が世の中に出回るとリアルに再生コストがかかる。同じ扱いでは困るので、リサイクルしやすい／しにくい基準作りを進めて行く必要がある。
- ・ 経済合理性を確保するために、リサイクルしやすい電池へのインセンティブ、しにくい電池へのディスインセンティブをつけることが重要。また、リサイクル行為で利益が得られるようにするためにはスケール化が重要であり、自立する絵姿を描き、達成するまでの過渡期は政策的支援を講じつつ、みんなで取り組んでいく必要がある。
- ・ リユース・リサイクルについて、コバルトなどは、日本で集めて、ブラックパウダーに処理され、海外に輸出されるというグローバルなリサイクルの仕組みが動いている。これがコスト的にも理にかなっているが、リサイクルの規模が大きくなってきたときに、国内でやるのか、海外も含めて考えていくのかは、コスト面も含めて議論をしていくべき。

データ流通に関する主な論点

- ・ データ流通の拡張性について、電池のデータ流通を検討する中で、他の製品への波及を考慮しながら進めていく必要があると認識。特に、各国の LCA 規制の動向、自動車 OEM からの情報開示の動きがある中で、ルール、開示内容の統一化を如何に進めていくかが重要。
- ・ デジタルスキームについては、欧州バッテリー規則では、バッテリーパスポートがあり、日本でも仕組みの構築が不可欠。経産省とも協力して、電池がトップバッターとなるよう進めていきたい。また、規制対応として must のデータ、付加価値をつけるための want のデータ、両方が受け入れられるよう、拡張性のあるデジタルスキームの構築が重要だと考えている。

(以上)