

第2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3月25日(金) 10:30~12:30

○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

- ・ 総論の大きな方向性について異論はない。
- ・ EUで議論が進んでいるので、試行事業による早急な課題の洗い出しを行い、グローバルな議論を積極的にリードすることは重要。
- ・ 「他製品や物資横断的な検討との整合性を確保」とあるが、欧州電池規則が半年くらい前倒しで進められている中で、他の製品と並びでやることは検討が遅れる要因になるので、電池として先行する必要がある。
- ・ 事務局におかれては、スピード感をもって試行事業に取り組み頂きたい。また、事業者の皆様の全面的なサポートが必要なのでお願いしたい。

○ライフサイクルでのGHG排出量見える化について

(算定の対象範囲、活動量について)

- ・ 製品に新たな機能を付加した場合に企業の努力が反映されるよう、蓄電池のライフサイクルに係るフロー全体を対象とすることに賛成。

- ・ 使用段階は企業努力が現れるところであり対象に含めるべき。流通段階は、大型車か小型車かなどによって、一度に運べる台数に差が出る。活動量の測定でなく、あらかじめ定められたシナリオの活用でも良いかと考える。
- ・ リユース・リサイクル段階の CFP 評価を、CFP 算定の初期段階から考慮するのであれば、リユース・リサイクルによる削減効果が確約されることが必要。
- ・ 使用後処理段階については、企業努力が反映されにくく、またリユースされる場合は、評価対象となる範囲が国内外含めて広がるためさらに複雑化する。代表的なモデルケースで試行することが現実的。
- ・ 重量 1 % をカットオフ基準にしているが、CO2 や価格ベースなどの他の方法も試行段階では取り入れてはどうか。添加物など、希少な元素を含む添加物を入れている場合もあるので、事務的な負担が大きいと考える。

(排出原単位について)

- ・ I D E A の原単位活用する点について、他のデータベースの活用可ということだが、公平性が担保できるか懸念。同じ部材でも、原単位が異なった時に有利な原単位しか使われなくなる可能性がある。
- ・ I D E A を活用することは賛成ではあるが、欧州のメジャーなデータベースや他のものも活用し、使いやすさや違いなどを確認すべき。

(比較の単位について)

- ・ 車載用蓄電池の場合、自動車の生涯走行距離を考慮した算定にすることで公平性を担保する必要がある。
- ・ 蓄電池の寿命の定義が重要なポイントであり、寿命の定義の標準化も検討すべき。同じ電池でも搭載する車種が変われば寿命が変わる可能性がある。蓄電池の性能を考えるのか、自動車の性能を考えるのか、前提となる考え方の整理が必要。
- ・ 企業努力が反映されることが望ましいが、一方、車と電池の貢献度の判別が難しいと考え試行の中で検討する必要がある。

(データのやり取りについて)

- ・ 機密データを秘匿しつつ、計算の元データを改ざんなく利用できることの両立が必要。
- ・ CFP に限らず、データ流通の方法も経済合理性が関わってくる。次回以降も具体的に議論を行いたい。
- ・ 計算後の GHG の排出量をサプライヤーから収集する方法はやりやすいものの、CFP データは商取引上の重要な情報になっていくと考えられることから、将来的には第三者認証や監査が必要ではないかと考える。
- ・ データ流通は CFP に関するものだけでなく、他のデータも取り扱う必要がある。業界でも取組の必要性を感じており、次回以降も議論させていただきたい。

○人権・環境デュー・ディリジェンスについて

- ・ 対象とする環境人権リスクについては異存なし。
- ・ 環境リスクについて、対策の有無にかかわらず何らかの大气や土壌への影響があると思うがインパクトの大きさを有る、無しの二択で判断するのは難しい。質問票での問い方についても、yes/no だけでなく自由記述にするなどの方式も検討の余地がある。
- ・ 環境リスクが判明した時にどう対応していくかは今後の検討課題。

- ・ 対象部材にリチウムが含まれているが、正極活物質に使用されるものと電解質(LiPF6)に使用されるもの2パターンある。劇薬であるフッ素化合物の電解液についても対象とするべきではないか。

○リユース・リサイクルについて

- ・ 欧州だと、2050年CNや、サーキュラーエコノミーといった大方針のもと議論が進んでいる。日本として、リユース・リサイクルについてどういう方向性がいいのか議論し、日本の優位性を主張するのがよいのではないか。
- ・ 使用済蓄電池の更なる流通実態の把握を行うことに異論はない。
- ・ 回収ネットワークの構築や、リサイクル技術の開発などの支援メニューも進めて頂きたい。
- ・ 欧米でリサイクルの取組が急速に進んでおり、ベンチャー含めた多くの企業が市場に参入している。日本企業も、国内だけでなくグローバルに活躍できるよう考えていくことが重要。
- ・ 回収力の強化は経済合理性が非常に大きなところ。一定程度スケールするまではインセンティブが必要ではないか。次回、経済合理性を出す方法について議論したい。
- ・ 電池の使用によって、リユース・リサイクルのし易さが変わり、明らかにコストが変わるため、軽重をつけていきたい。
- ・ 国内での資源循環を目指すのであれば、国外に流出させない仕組みの検討が重要。
- ・ リユース普及させるのは重要だが、リチウムイオン電池は燃えるという性質もあることから、安全に使っていただくことが前提。TC120国内委員会、JAR I、BAJがそれぞれの立場で、安全確保の為に国際規格(IEC)づくりを行っている。安全に使ってもらおう観点も入れて進めることも重要。