

蓄電池産業政策について

2026年3月

経済産業省 商務情報政策局 電池産業課

蓄電池産業戦略（2022年8月策定）の取組状況

1st Target

液系LiBの製造基盤の確立

目標：遅くとも2030年までに
国内製造基盤150GWh

2nd Target

グローバルプレゼンスの確保

目標：2030年までにグローバル市場の
シェア2割の製造能力確保

3rd Target

次世代電池市場の獲得

目標：2030年頃に
全固体電池の本格実用化

1. 国内基盤拡充のための政策パッケージ

- ⇒2024年より、経済安保基金の支援対象に、製造装置を追加。2026年2月17日に経済安保基金（蓄電池：第6弾）で蓄電池1件、部素材5件、製造装置2件の設備投資・技術開発の計画を認定。これまでの取組により、蓄電池の生産基盤は約100GWh/年以上に増強される見通し。
- ⇒蓄電池・部素材・製造装置の生産基盤の更なる拡充を図るべく、2026年3月5日より供給確保計画（第7弾）の新規申請を募集開始。

2. グローバルアライアンスとグローバルスタンダードの戦略的形成

- ⇒2023年9月にカナダと署名した「蓄電池サプライチェーンに関する協力覚書」に基づき、2025年8月26日に第二回局長級対話を開催。
- ⇒これまでの覚書等に基づく具体的なプロジェクトの組成を促すとともに、有志国を中心に各国の特性を踏まえて更なる連携強化を推進する。

3. 上流資源の確保

- ⇒JOGMECの支援措置を拡充し、経済安保基金（重要鉱物）により、電池関連4件の計画を認定。引き続き関係国との関係も強化。
- ⇒2030年代も見据えて、リチウム、ニッケル、マンガン、黒鉛について、鉱山権益確保、製錬・加工設備増強も含めて、企業による投資を後押しする。

4. 次世代技術の開発

- ⇒GI基金、経済安保基金、経済安全保障重要技術育成プログラム（K Program）等による全固体電池を始めとした次世代電池の開発を支援。
- ⇒全固体電池を始めとした次世代電池の実用化や量産の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促進する。

5. 国内市場の創出

- ⇒CEV補助金、充電インフラ導入促進補助金、定置用蓄電池の導入補助金、長期脱炭素電源オークション等により導入を促進。
- ⇒蓄電池の導入加速化の中で、価格のみならず、高い性能・安全性・信頼性を有する蓄電池が評価される市場環境の整備を促進する。

6. 人材育成・確保の強化

- ⇒関西蓄電池人材育成等コンソーシアムで、「バッテリー人材育成の方向性2025」を取りまとめるとともに、高校・高専等計41校でバッテリー教育プログラムを実施。
- ⇒同コンソーシアムにおける取組が他の地域や大学等に自律的に展開されるように、2025年10月14日にバッテリー先進人材普及ネットワーク(BATON)を発足。

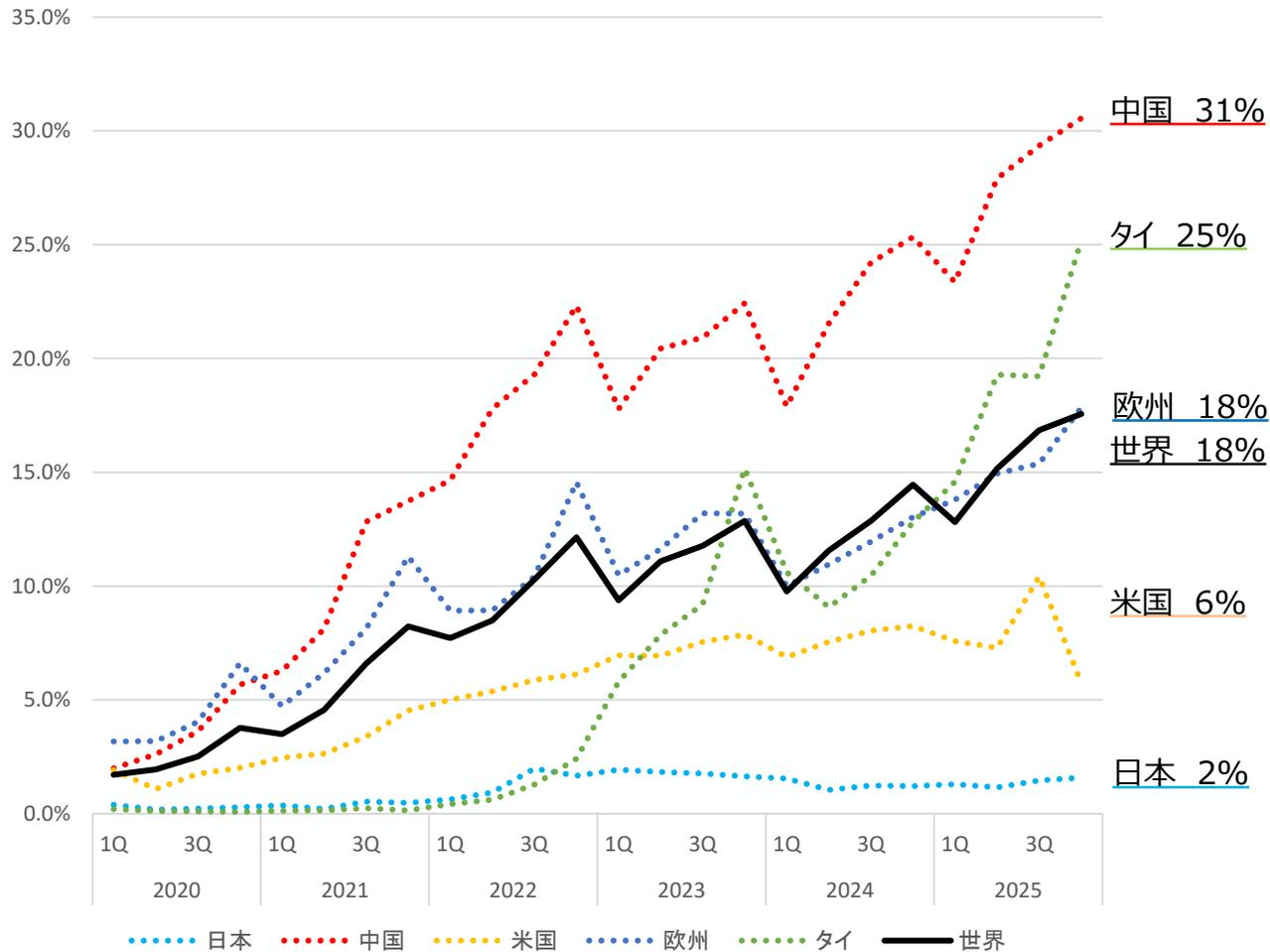
7. 国内の環境整備強化

- ⇒蓄電池サプライチェーン上のデータ共有を実現するデータ連携システムの運営を担う事業者として、自動車・蓄電池トレーサビリティセンター（ABtC）が設立。
- ⇒欧州バッテリー規則も踏まえて、CFPや人権・環境DD等の取組に資するデータ連携基盤の整備、工程端材等のリサイクルの推進に向けた検討を進める。

世界のEV市場の動向

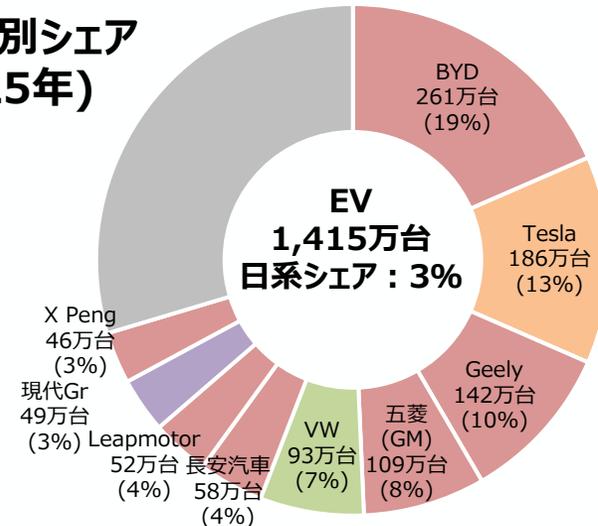
- 世界のEV市場の拡大は中国がけん引。
- EV市場はテスラに加え、BYDをはじめとした中国企業が上位を占めている。

EV販売比率の推移



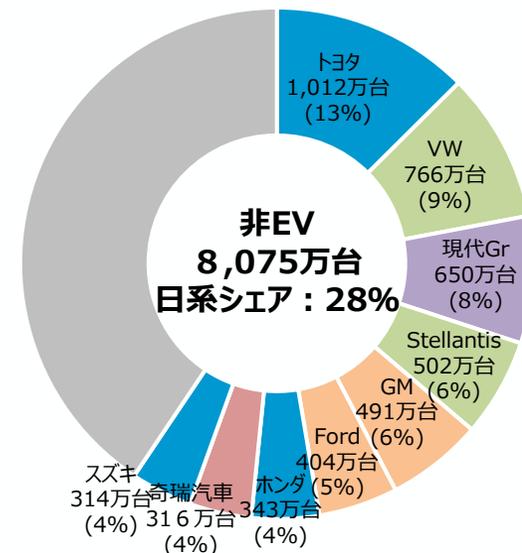
(出所) Marklines

メーカー別シェア (2025年)



EVシェア

中国系 : 61%
 米国系 : 16%
 欧州系 : 15%
 日系 : 3%



各国の蓄電池関連の政策措置

- 米国はEV導入支援策を撤廃・変更するとともに、特定国の事業者による事業への関与を規制。欧州や韓国は域内の蓄電池産業の強化策を発表。中国はリチウムイオン電池関連の輸出管理を拡大する動きあり。

国・地域	蓄電池関係
米国 	<p>○第2次トランプ政権発足（2025年1月）以降、インフレ抑制法（IRA）を含むEV導入支援策を撤廃・変更。</p> <p>2025年6月にカリフォルニア州によるZEV販売義務の無効化決議に署名。9月末にIRAによるEV購入税額控除（30D）を撤廃。2026年2月に大気浄化法に基づく温室効果ガス排出規制の根拠を撤回。先端製造生産比例税控除の対象に懸念される外国の事業者（FEOC）及び禁止外国事業者（PFE）規制を導入。</p>
欧州 	<p>○第2次フォンデアライエン政権発足（2024年12月）以降、過度な規制を緩和し、産業競争力強化と経済安全保障を重視する姿勢に転換。</p> <p>○2025年12月、2035年までの乗用車・バンのCO2排出量の100%削減（2021年比）目標を、90%削減に引き下げるとともに10%はEU域内産の低炭素鉄鋼又は合成燃料（e-fuels）やバイオ燃料の使用により相殺可能と発表。</p> <p>○2025年12月、バッテリーブースターによる域内電池製造強化（投資や研究開発支援として約18億ユーロを拠出し、うち約15億ユーロを無利子融資に）を発表。</p> <p>○2026年3月、域内生産品優遇方針を含む産業加速法案を発表。</p>
韓国 	<p>○K-バッテリー競争力強化策を発表（2025年11月）</p> <p>2030年までに二次電池の世界シェアの19%（2024年時点）から25%への引き上げを目標に、①次世代バッテリーのリーダーシップ確保、②二次電池素材・鉱物サプライチェーンの強化、③国内の生産基盤維持のための需要創出の推進課題と具体的な政策を提示。</p>
中国 	<p>○リチウムイオン電池関連の輸出管理を拡大</p> <p>2023年12月以降、黒鉛及びその製品を輸出管理対象に追加。</p> <p>2025年7月に、LFP正極活物質等の製造技術及びリチウム鉱石・塩水からリチウムを抽出する技術等を輸出制限対象に追加。</p> <p>2025年10月に、高性能リチウムイオン蓄電池、正極活物質等、人造黒鉛負極活物質等及び製造装置・技術への輸出管理の予告が発出されたが、2026年11月に延期。</p>

蓄電池の国内製造基盤の拡充に向けた支援策

- 経済安全保障推進法に基づき、特定重要物資に指定した蓄電池について、大規模な生産拡大投資を計画する、または、現に国内で生産が限定的な部素材や固有の技術を有する蓄電池・蓄電池部素材・蓄電池製造装置の製造事業者に対し、設備投資・生産技術開発の支援を講ずることによって、製造能力の強化、サプライチェーンの維持・拡大を図る。

<支援対象>

蓄電池



- 半導体が“産業の脳”であれば、蓄電池は“産業の心臓”。海外は政策支援も背景に、急速に供給を拡大。
- これまで製造能力を持たなかった国も戦略物資に位置づけ、誘致合戦・投資競争が激化。

<蓄電池材料・部材の代表例>



正極材



電解液



集電体

蓄電池部素材

- 日本の蓄電池部素材は品質面で優位で、一定のシェアを持つ材料もある。
- 全体としてサプライチェーンの他国依存傾向が強まりつつあるため、国内製造能力の強化を支援。

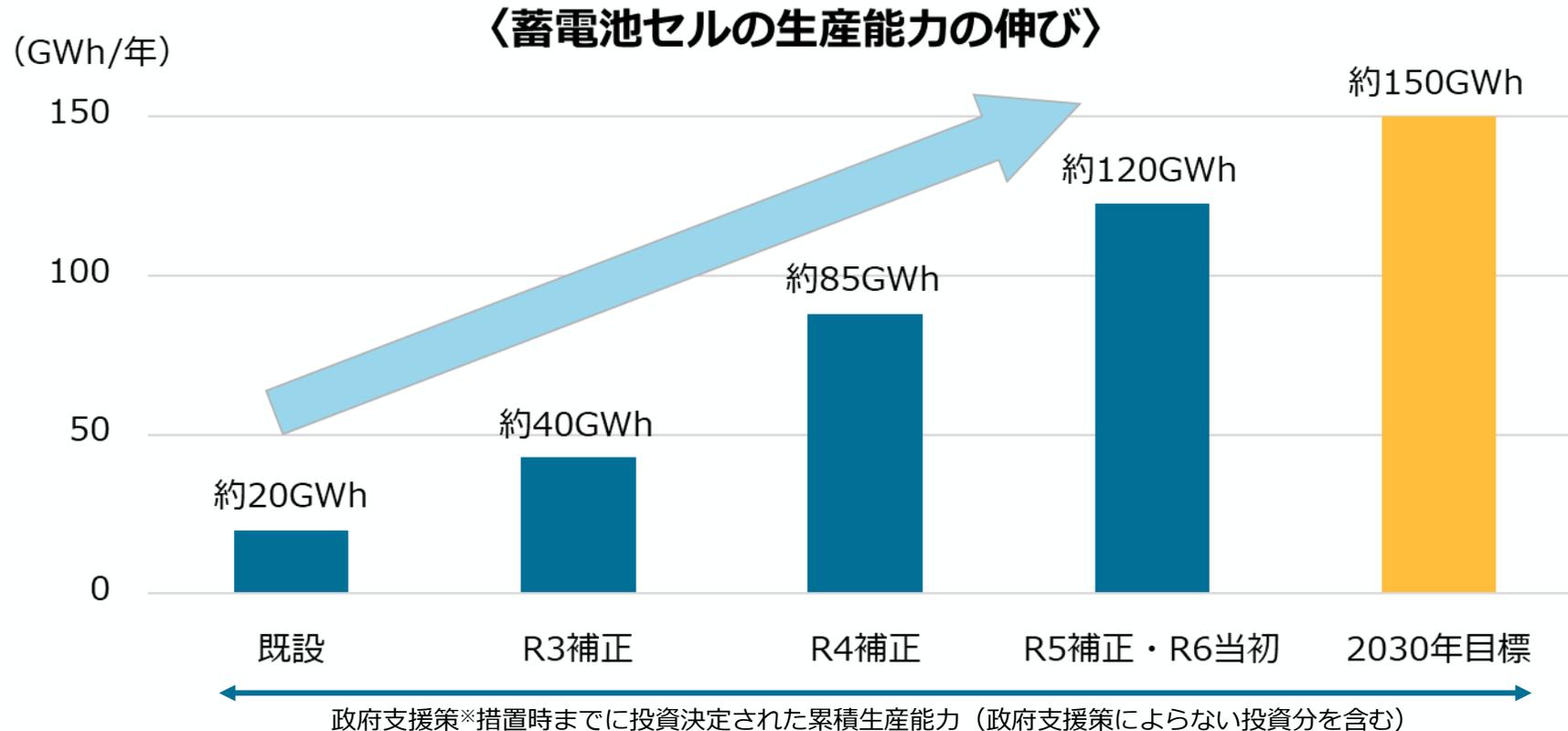
蓄電池製造装置

※2024年3月より支援対象に追加

- 製造装置も、世界市場が急拡大する中で需給逼迫が発生。
- 蓄電池製造装置についても、措置を講ずる。

国内における生産基盤の整備状況

- 経済安全保障推進法に基づく供給確保計画の認定件数は蓄電池7件、部素材27件、製造装置8件（合計42件）となり、その事業総額は約1兆8,906億円、うち助成額は最大約6,711億円。
- 経済安全保障推進法に基づく支援等の政府支援策による投資分を含めて、国内の蓄電池セルの生産能力を改めて精査したところ、蓄電池の国内生産基盤は約100GWh/年以上に増強される見通し。

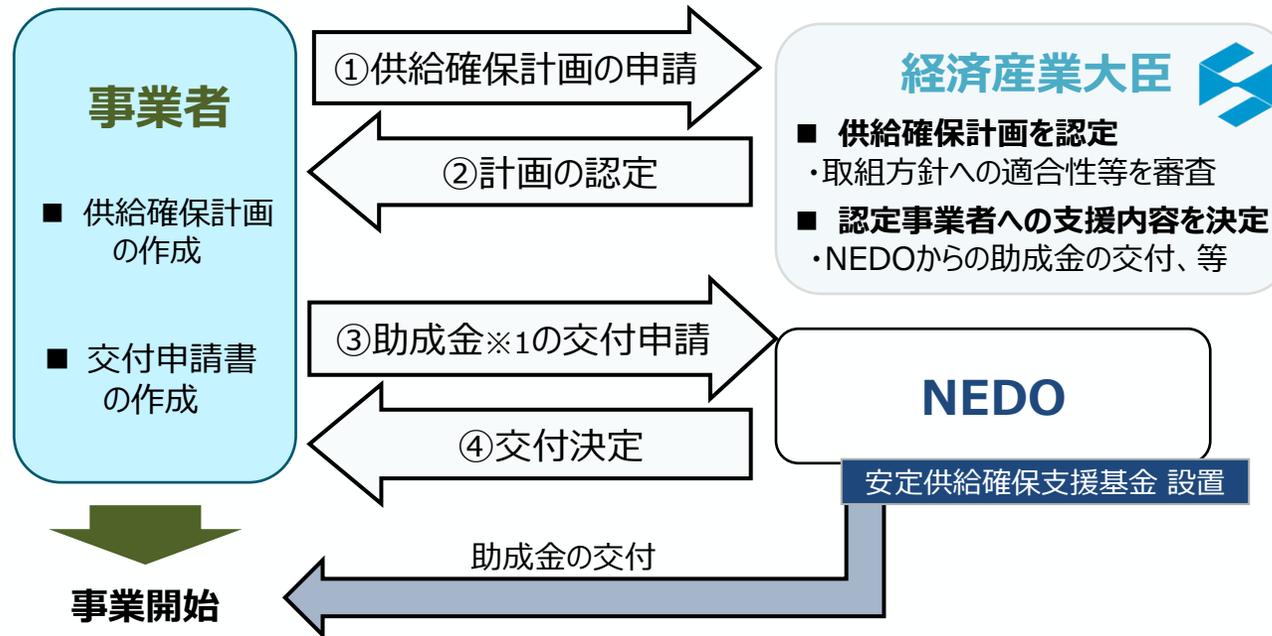


※サプライチェーン対策のための国内投資促進事業費補助金、蓄電池の国内生産基盤確保のための先端生産技術導入・開発促進事業費補助金及び経済安全保障推進法に基づく支援。

国内基盤強化に向けた支援措置：計画認定スキーム

- 「経済安全保障推進法」及び「蓄電池に係る安定供給確保取組方針」に基づき、蓄電池の安定供給確保を図ろうとする者は、その実施しようとする蓄電池等の安定供給確保のための取組に関する計画（供給確保計画）を作成。
- 事業者は供給確保計画を経済産業大臣に提出して、その認定を受けることができた場合、支援を受けることが可能。
- 国内基盤の更なる拡充を図るべく、2026年3月5日より供給確保計画（第7弾）の新規申請を募集開始。

<経済安全保障法での計画認定のスキーム>



※1 蓄電池・部素材・製造装置の設備投資及び技術開発を支援。
補助率は、設備投資は最大1/3、技術開発は最大1/2。
(製造装置のうち中小企業については設備投資1/2補助)

※詳細については、経済産業省HPの「経済安全保障推進法」をご確認ください。
https://www.meti.go.jp/policy/economy/economic_security/index.html

<計画認定の要件>

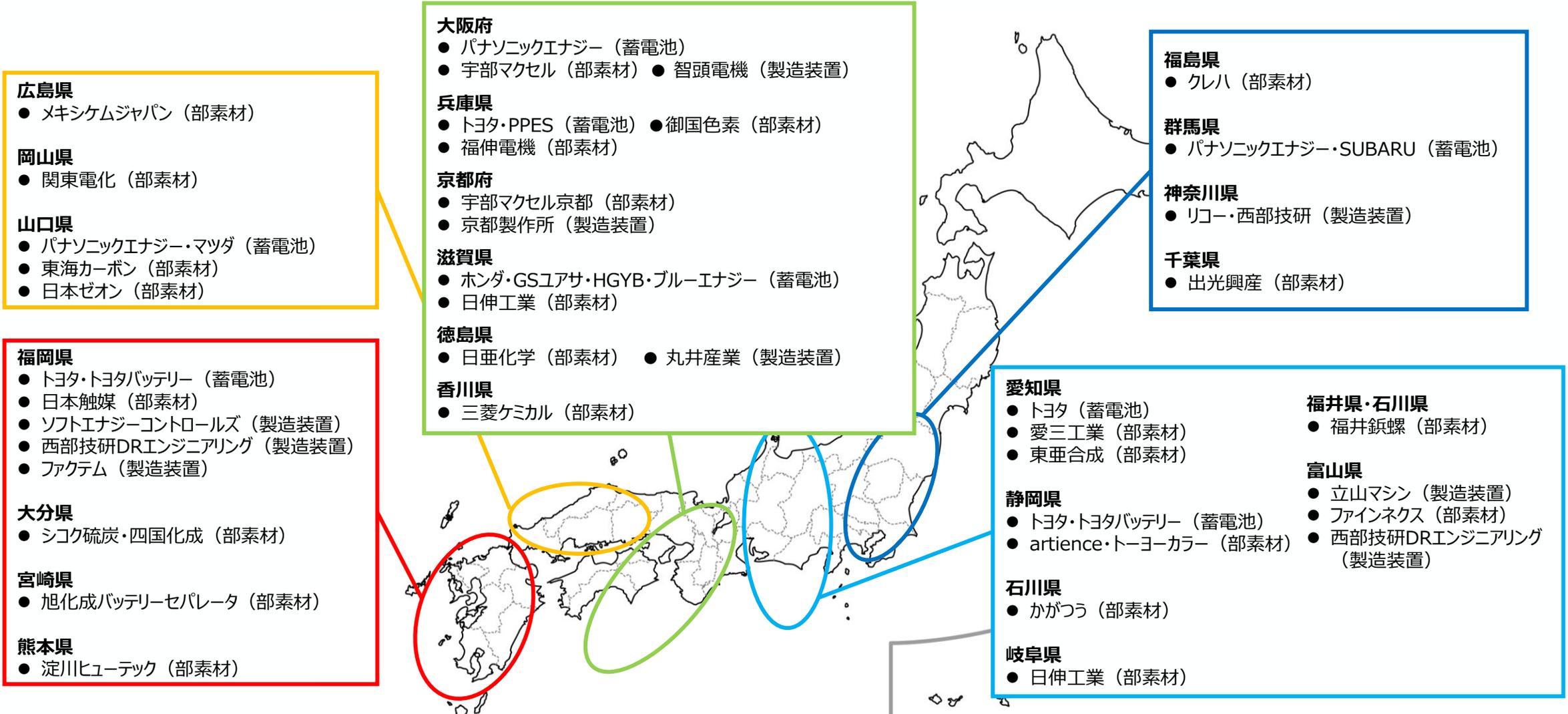
- ①対象品目（リチウムイオン電池及びその部素材・製造装置等）
- ②取組内容（設備投資・技術開発）
- ③先端性
- ④規模（車載用3GWh/年 以上、定置用300MWh/年 以上など）
- ⑤人材確保・育成
- ⑥国内の蓄電池サプライチェーン強靱化・国内経済への寄与
- ⑦脱炭素及び成長市場への対応
- ⑧供給安定性
- ⑨取組を行うべき期間・期限
- ⑩実施体制
- ⑪需給ひっ迫時の対応
- ⑫供給能力の維持強化のための継続投資・研究開発
- ⑬技術流出防止措置

※蓄電池に係る安定供給確保取組方針 第3章より

全国的な蓄電池関連投資の進展

- これまでの経済安全保障推進法に基づく認定により、全国的に蓄電池関連の投資が進展。

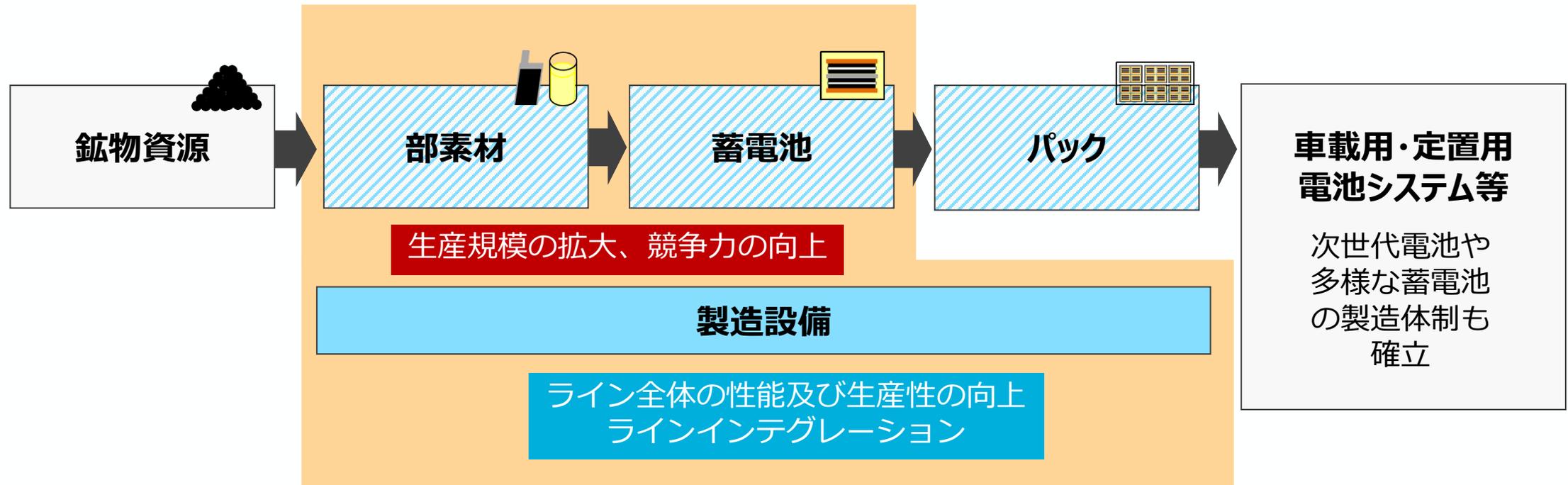
<蓄電池・部素材・製造装置の国内の主な投資事例（経済安全保障推進法に基づく認定案件）>



蓄電池のサプライチェーン全体にわたる製造基盤確保の必要性

- 蓄電池の製造を支える部素材、製造装置を含むサプライチェーンにおいて、特定国への過度な依存等のリスクが顕在化。
- 経済安全保障推進法に基づく支援では、従来の蓄電池及び部素材のみならず、2024年より製造装置も対象に加えて、サプライチェーン全体にわたっての国内製造基盤の競争力強化を図っているところ。

<蓄電池サプライチェーン（イメージ）>



グローバルアライアンスの戦略的形成

- 上流資源を有するカナダ・豪州及び巨大市場を有する米国との連携を強化した上で、バッテリーメタルの保有国である東南アジア・中南米・アフリカの国々等を包摂した形でのグローバルサプライチェーンの構築を図る。また欧州とはサステナビリティの制度面等での連携を目指す。

- カナダは、上流資源確保、再エネの利用、米国市場へのアクセスの観点から、最重要パートナー国の一つ。
- 官民ミッションを派遣（2023年3月）。
- 「蓄電池サプライチェーンに関する協力覚書」（2023年9月）に署名。
- 協力覚書に基づく局長級対話の実施（2024年10月、2025年8月）
⇒サプライチェーン全体での協力関係強化を目指す

- 米国は我が国蓄電池産業にとって最重要市場。
- IRA/OBBBAによる電池工場支援。
- 日米重要鉱物協定を締結（2023年3月）、日本もIRA上のFTA締結国の扱いに。
⇒日系メーカーの投資拡大・市場獲得等を後押し

- 豪州はニッケル、リチウム等で豊富な資源を保有。
- 豪・資源メジャーBHPを岸田総理が訪問。重要鉱物に関するパートナーシップを締結（2022年10月）
⇒資源分野での具体的連携案件を後押し



- 欧州バッテリー規則などルール面でリード
- CFP算出等に関する協議を定期的実施
⇒サステナビリティルール等での連携強化を図る

IPEF(インド太平洋経済枠組み)、QUAD(日米豪印)、MSP(鉱物安全保障パートナーシップ)、G7等の多国間枠組みでも、グローバルなバッテリーサプライチェーン構築の取組を推進

グローバルアライアンスの形成

- 資源国に限らず協力覚書の署名等を進めており、投資連携や研究開発でも更なる協力の深化を図る。

これまでの主要な協力案件

- 2022年10月 日・豪重要鉱物に関するパートナーシップ
- 2022年12月 日・DRC鉱業分野の協力に関する共同声明
- 2023年9月 日・カナダ蓄電池サプライチェーンに関する協力覚書
- 2023年10月 日・英重要鉱物に関する協力覚書
- 2023年11月 日・フィリピン鉱業分野における協力覚書
- 2023年12月 日・サウジ鉱業・鉱物資源分野に関する協力覚書
- 2024年5月 重要鉱物分野の協力に関する日仏共同声明
- 2024年6月 日・チリ鉱業及び鉱物資源分野に関する協力覚書改訂
- 2024年10月 日・カナダ蓄電池サプライチェーンに関する協力覚書に基づく第一回局長級対話
- 2025年7月 インドでのバッテリー・重要鉱物サプライチェーンに関するイベント開催
- 2025年8月 日・カナダ蓄電池サプライチェーンに関する協力覚書に基づく第二回局長級対話
- 2025年9月 日・EU電池関連業界団体間の覚書署名式への出席
- 2025年11月 日豪経済安全保障産業シンポジウムを通じた官民での関係構築

カナダとの蓄電池サプライチェーンの協力の強化：政府間協力覚書

- カナダは、上流資源の確保、北米市場へのアクセスの観点から、日本の蓄電池産業にとって、最重要パートナー国の一つ。特定国に依存せずに、カナダのような同志国とともに、持続可能で信頼性のある蓄電池サプライチェーンを構築することが、今後の蓄電池産業の発展に極めて重要。
- これまで、2023年3月に経産省と蓄電池関連企業16社が官民ミッションとしてカナダを訪問するなど、日加両国で、官民におけるコネクション形成及び具体的なプロジェクトの将来的な創出に向けた土壌づくりに取り組んできた。
- 2023年9月には、経済産業大臣がカナダを訪問し、両国間で蓄電池サプライチェーンに関する包括的な協力覚書を署名。これに基づき、カナダの上流資源を日本企業が円滑に確保するとともに、日本企業による北米市場の獲得を後押ししていく。

＜協力覚書の全体骨子＞

- 日本企業によるカナダへの投資等に対する両国の公的支援の促進
- 日本企業とカナダの関係規制当局との相互理解の促進
- 日本企業とカナダの先住民との有意義な関係構築の促進
- 重要鉱物等の蓄電池サプライチェーンにおける緊急時の協力
- 蓄電池サプライチェーンにおける再生可能エネルギーの利活用促進
- カーボンフットプリント算出等の国際標準に関する議論 等

⇒ 局長級の政策対話を新設し、具体的に議論

＜協力覚書の調印式の様子＞



左から山野内駐カナダ日本国特命全権大使、西村経済産業大臣、イン輸出促進・国際貿易・経済開発大臣、シャンパーニュ革新・科学・産業大臣、ウィルキンソンエネルギー天然資源大臣。

カナダとの協力覚書に基づく第二回局長級対話の開催

- 2025年8月26日、野原経済産業省商務情報政策局長は、訪日したカナダの天然資源省のチャン上級次官補と、蓄電池サプライチェーンに関する協力覚書に基づき設置された第二回局長級対話を開催。

<局長級対話での議論概要>

- 日本とカナダにおける持続可能で信頼性のあるグローバルな蓄電池サプライチェーンの構築に向けて、(1) 両国の政策情報の交換、(2) 貿易・投資促進策、(3) 研究開発について、**更なるアクションを進めていくこと**で一致。
- 両国は、蓄電池サプライチェーンに関する相互に有益で連携した研究開発を深めるという目標を再確認。**今後、政府の研究機関及び産業界が主導する共同研究開発について連携**していく。
- 対話には、日本の産業技術総合研究所、新エネルギー・産業技術総合開発機構及びリチウムイオン電池材料評価研究センター並びに**カナダの国立研究機構等**が参加し、情報交換及び共同研究プロジェクトを促進。
- 次のステップの一つとして、**産業技術総合研究所及び国立研究開発機構が共催する2026年の共同ワークショップ**について合意。



左から野原局長、チャン上級次官補



第二回局長級対話の様子

インドでのバッテリー・重要鉱物サプライチェーンに関するイベントの開催

- 2025年7月2日から4日に、日本のバッテリー関連企業30社以上と政府関係者からなる代表団がインドを訪問し、インドの官民関係者とバッテリーのサプライチェーン全体における更なる協力の機会について協議。
- 主なイベント
 - 200名超の日印関係者が参加したラウンドテーブル（世界銀行RISEイニシアチブの一環）
 - 70社超の日印企業が参加し、1on1のビジネス・マッチング・セッション
 - LOHUM、Reliance、JSWといったインド企業への訪問

<イベント概要>

- ラウンドテーブル
日印の官民双方の代表が取組について発表し、更なる協力に向けた可能性を議論。
- ビジネス・マッチング・セッション
日印の電池サプライチェーン上の各企業が、具体的なビジネス連携に向けて1on1セッションを実施。



イベントの様子

日EU電池関連業界団体間の覚書署名

- 2025年9月15日、武藤経済産業大臣（当時）及びセジュールネ欧州委員会上級副委員長の出席の下、電池サプライチェーン協議会（BASC）と欧州バッテリーアライアンス（EBA※）、欧州の先進二次式・リチウム電池協会RECHARGEが覚書に署名。
- 武藤経済産業大臣（当時）は、本覚書の署名を日EU首脳間で合意した「競争力アライアンス」に基づく具体的な協力の一歩として歓迎するとともに、覚書署名を契機として、蓄電池業界間でも、サプライチェーン強靱化に向けて更に協力が進展することを期待する旨述べた。

※Inno Energy が事務局を務める



日本とEUの蓄電池関連業界団体間の覚書署名式

右から：セジュールネ上級副委員長、ド・ビア・イノエナジーCFO、好田電池サプライチェーン協議会会長、武藤経済産業大臣（当時）

日豪経済安全保障産業協カシンポジウム

- 豪州シンクタンク等が主催するシンポジウムに日本から官民で出席。
- 日本の蓄電池産業戦略を紹介しつつ、日豪で協力してアジア太平洋地域で包括的なサプライチェーンのセキュリティを確保する重要性について議論。
- この機会を活かして、日本の蓄電池各社及び豪州の資源・部素材各社並びに日豪政府代表者及び防衛産業関係者と幅広くマッチメイクを実施。

<Australian Strategic Policy Institute及びJETRO主催 日豪経済安全保障産業協カシンポジウム>

- 日時・場所：2025年11月5日（水）、豪州・キャンベラ
- 出席者
日本：経済産業省、電池サプライチェーン協議会、パナソニック エナジー、GSユアサ、プライムプラネットエナジー & ソリューションズ、JX金属 他
豪州：産業科学資源省、気候変動エネルギー環境水省、外務貿易省、国防省、豪州蓄電池関連企業 他
- 概要
シンポジウムでは、①包括的サプライチェーンセキュリティ、②防衛産業協力をテーマにして、日豪の経済安全保障産業協力のポテンシャルについて議論。包括的サプライチェーンセキュリティのテーマにおいて、上流の鉱物資源から下流の蓄電池産業まで個別産業や各国事例を取り上げながら、日豪の官民関係者で議論。
日豪を代表する官民関係者90名程度が出席して互いに交流を深めた。



日本の蓄電池産業戦略の紹介



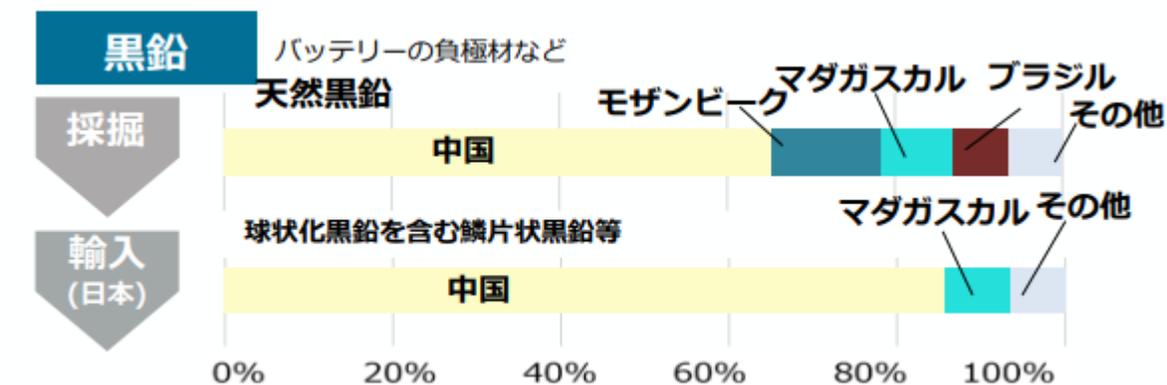
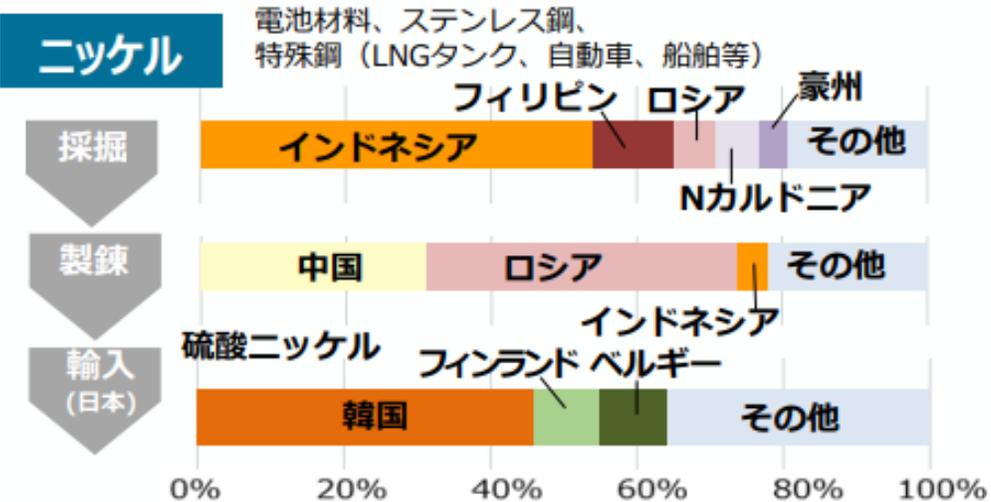
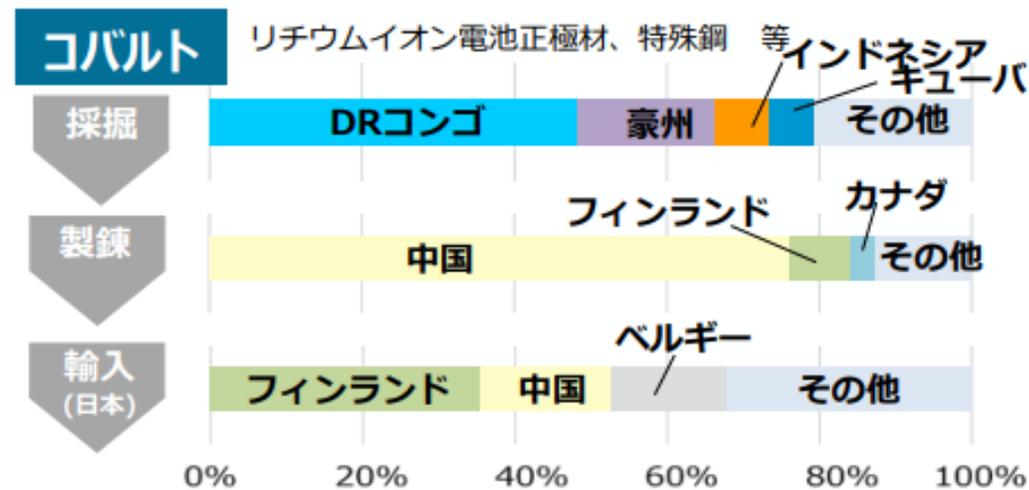
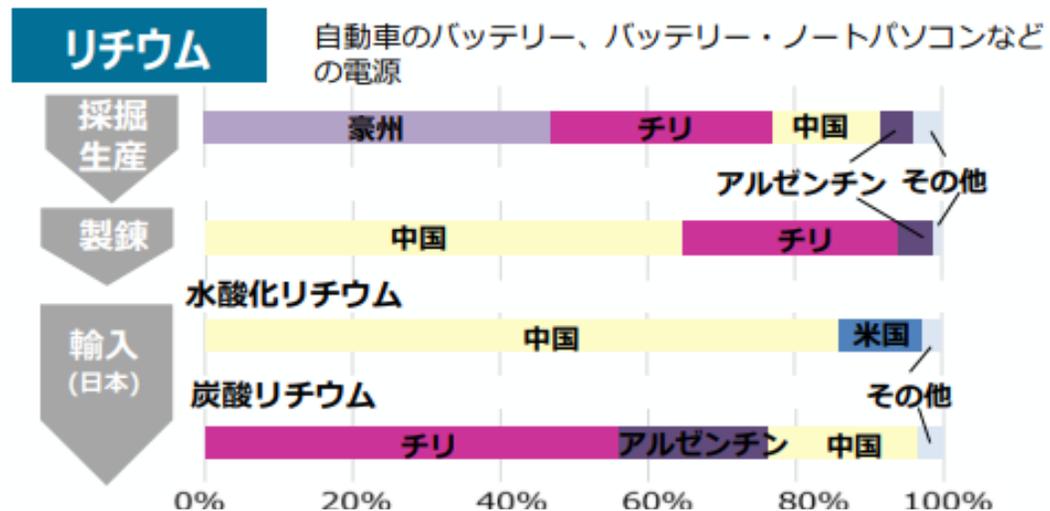
包括的サプライチェーンセキュリティに関するパネルディスカッション

企業の海外展開への支援策

機関名	支援の種類	支援の内容
経済産業省	補助金（グローバルサウス事業）	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>グローバルサウス諸国</u>（ASEAN、インド、中東、アフリカ、中南米、大太平洋諸国等）の課題解決を通じた経済連携の強化に向けて、日本企業が行う<u>インフラ等の海外展開に向けたFS事業及び実証事業を支援</u>。<u>グローバルサウス諸国での事業が支援対象</u>。
経済産業省 （エネルギー・金属鉱物資源機構）	補助金（経済安全保障基金） 出資、融資、債務保証	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>鉱物資源</u>について、<u>探鉱から精錬までの工程</u>に対し、<u>出融資・債務保証によるリスクマネーを供給</u>。<u>海外での事業も対象</u>。 ・<u>探鉱から精錬までの工程の技術開発</u>も含め、<u>重要鉱物を対象に補助金</u>により支援。<u>国内への供給を条件として海外での事業も対象</u>。
国際協力銀行	出資、融資、保証	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>日本企業や日系現地法人等の機械・設備や技術等の輸出を</u>対象とした融資を外国の輸入者向けに供与。 ・日本企業の<u>海外での投資事業</u>に対する出融資・保証や<u>海外M&A</u>に対する出融資・保証を実施。日本企業や日系企業による<u>重要鉱物の権益取得や開発等</u>、海外における<u>製錬・加工事業、蓄電池製造・販売事業等</u>のバリューチェーンの幅広い工程への支援が可能。 ・2023年10月より、<u>日本企業のサプライチェーンや産業基盤を支える外国企業を融資対象に追加</u>。また、特別業務勘定の対象分野に<u>資源開発等</u>を追加し、<u>バリューチェーン全体への更なる支援や積極的なリスクテイク機能強化</u>を実施。
日本貿易保険	保険	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>日本企業の海外取引（輸出・投資・融資等）</u>において生じる<u>民間保険では救済できないリスクをカバー</u>。 ・<u>戦争・テロ、為替・輸入制限、経済制裁、収用、自然災害等のカントリーリスク</u>に加え、<u>契約相手方の破産等の信用リスク</u>をカバー。
日本政策投資銀行	出資、融資	<ul style="list-style-type: none"> ・日本企業（<u>海外に設立する子会社を含む</u>）に対して<u>出融資</u>を実施。 ・2024年2月より<u>特定投資業務</u>の重点分野として、重要物資を含むサプライチェーンの強靱化に資する取組等を新たに追加。日系企業の海外進出への<u>数百億円規模の出資等も対象になり得る</u>。

脱炭素化に伴う重要鉱物のサプライチェーンリスク

- 蓄電池の原料であるリチウムやコバルト、ニッケルといった重要鉱物は、特定の国へ過度に依存。特に日本が、多くの重要鉱物の製錬工程を依存する中国は近年、様々な輸出管理を実施。黒鉛関連品目について、2023年に輸出管理措置を開始した。
- こうした現状を踏まえると、重要鉱物の供給源多角化を含めた安定供給確保に向けた取組が重要。



(出典) IEA、ITC、JOGMECのデータベース等を基に経済産業省作成。2023年の年データ。※黒鉛以外
 (出典) USGS、IEA、財務省貿易統計、工業レアメタル等を基に経済産業省作成。2022年のデータ。※黒鉛

バッテリーメタルの安定供給確保に向けたこれまでの取組

- バッテリーメタルをはじめとするレアメタル確保のため、2023年1月、経済安全保障推進法に基づき、特定重要物資に重要鉱物を指定。加えて、日本企業のバッテリーメタルプロジェクトに対するJOGMECを通じた出資支援の拡充（出資比率の引上げ）により、日本企業による生産プロジェクト形成が進んでおり、バッテリー用途では現状およそLi 3.5万吨、Ni 4.9万吨等を確保済。

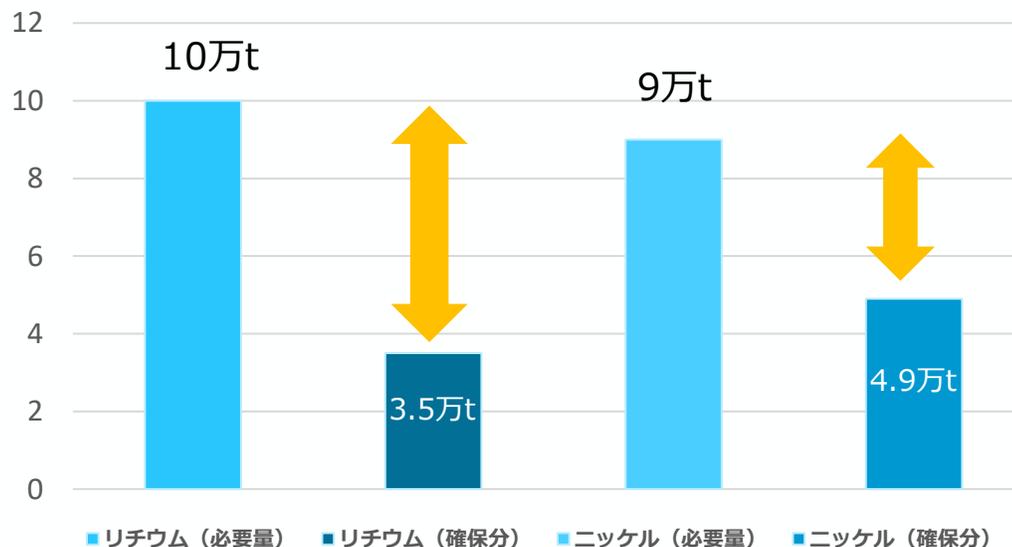
※2023年12月及び2024年9月にLIBのリサイクル工程で製造されるブラックマスからリチウム/コバルト/ニッケルを回収する実証に関する供給計画を認定。2024年3月には鉱山権益を有する企業によるニッケルの鉱山開発と製錬を計画するプロジェクトへの参画、同年12月に国内での転炉新設によるニッケルマット生産に関する供給計画を認定。

- 蓄電池産業戦略で示された2030年に150GWh/年の鉱物需要量分（Li 10万吨、Ni 9万吨、Co 2万吨、Mn 2万吨、黒鉛 15万吨）の資源確保に向け、引き続き上流権益確保及びリサイクルによる2次資源確保に取り組むことが必要。

＜蓄電池産業戦略で示した資源の必要量＞

	150GWh	600GWh
リチウム	10万t	38万t
ニッケル	9万t	31万t
コバルト	2万t	6万t
黒鉛	15万t	60万t
マンガン	2万t	5万t

＜リチウム、ニッケルの必要量に対する確保量＞



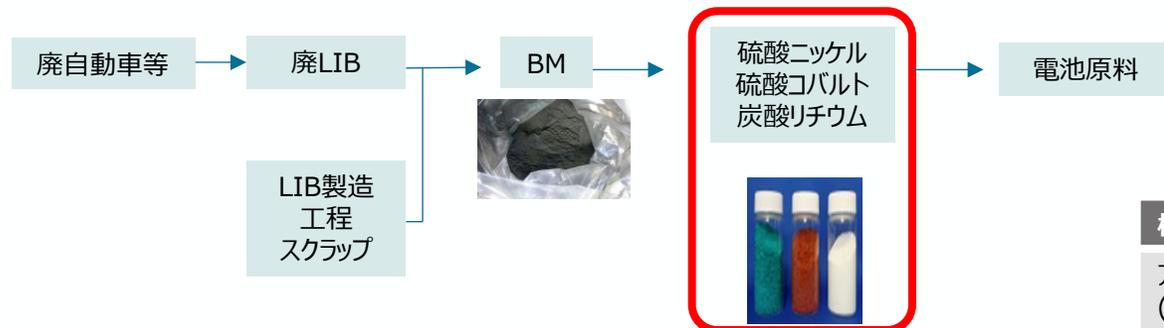
経済安保基金（重要鉱物）の供給計画の認定

- 経済安保法に基づき、特定重要物資に重要鉱物を指定。2023年12月及び2024年9月にLIBのリサイクル工程で製造されるブラックマスからリチウム/コバルト/ニッケルを回収する実証に関する供給計画を認定。
- また、2024年3月には鉱山権益を有する企業によるニッケルの鉱山開発と製錬を計画するプロジェクトへの参画、同年12月に国内での転炉新設によるニッケルマット生産に関する供給計画を認定。

事業者名	取組内容	認定日
三菱マテリア株式会社	リチウムイオンバッテリーのリサイクル工程で製造されるブラックマスからニッケル、コバルト、リチウムを回収・精製するパイロットプラントでの実証を行う。※助成額は約11億円	2023年12月6日
住友金属鉱山株式会社 三菱商事株式会社	豪州鉱山会社Ardea Resources Limitedとのグリーンガリー・ハブ鉱山の探鉱事業。その後の鉱山開発により、ニッケル、コバルトの確保を目指す。※助成額は約49億円	2024年3月29日
日本化学産業株式会社	リチウムイオンバッテリーのリサイクル工程で製造されるブラックマスからニッケル、コバルト、リチウムを回収・精製するパイロットプラントでの実証を行う。※助成金は約15億円	2024年9月10日
株式会社日向製錬所	転炉を新設することで、フェロニッケルを主原料とするニッケルマットの生産を開始する。※助成額は約132億円	2024年12月13日

ブラックマスからのリチウム/コバルト/ニッケル回収の実証事業 (三菱マテリア、日本化学産業)

今回の技術開発領域



カルグーリー・ニッケル・プロジェクトへの参画 (住友金属鉱山・三菱商事)

Location

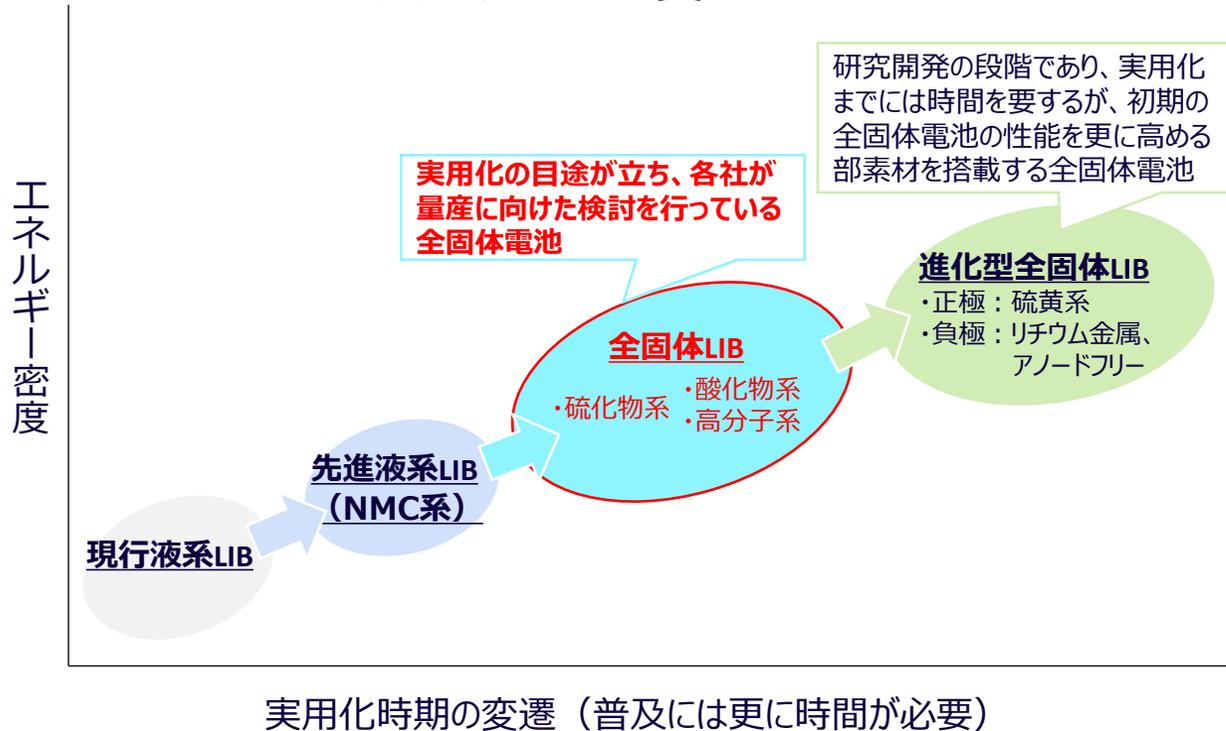


権益保有者	採掘方法	可採鉱量	年間生産量	マインライフ
アルデアリソース社 (保有比率：100%)	露天掘り	194百万トン (0.07%Ni、0.05%Coベース)	Ni量換算約3万トン Co量換算約2千トン	40年超

全固体リチウムイオン電池の概要

- 全固体リチウムイオン電池は、固体電解質の化学的・熱的安定性を活かし、**エネルギー密度や入出力特性の両立が可能**。硫化物系・酸化物系・高分子系を中心に**実用化への目途が立ち、量産に向けた検討**が進んでいる。
- 例えば**車載用として活用した場合に航続距離や充電性能が向上**する等、**次世代電池として有望視**されている。

＜主要な電池系の例並びにエネルギー密度の進化及び実用化時期の変遷のイメージ＞



＜全固体リチウムイオン電池の主な特徴＞

- 高エネルギー密度
⇒長い航続距離：セルエネルギー密度が向上すると同時に、冷却系・安全系が簡素化され、バッテリーパックとしてのエネルギー密度が向上
- 高入出力特性
⇒急速充電：固体電解質の適用により、イオン電導度や耐熱性が向上することから、セルの内部抵抗が低減し、入出力特性が向上

＜全固体リチウムイオン電池の主な課題＞

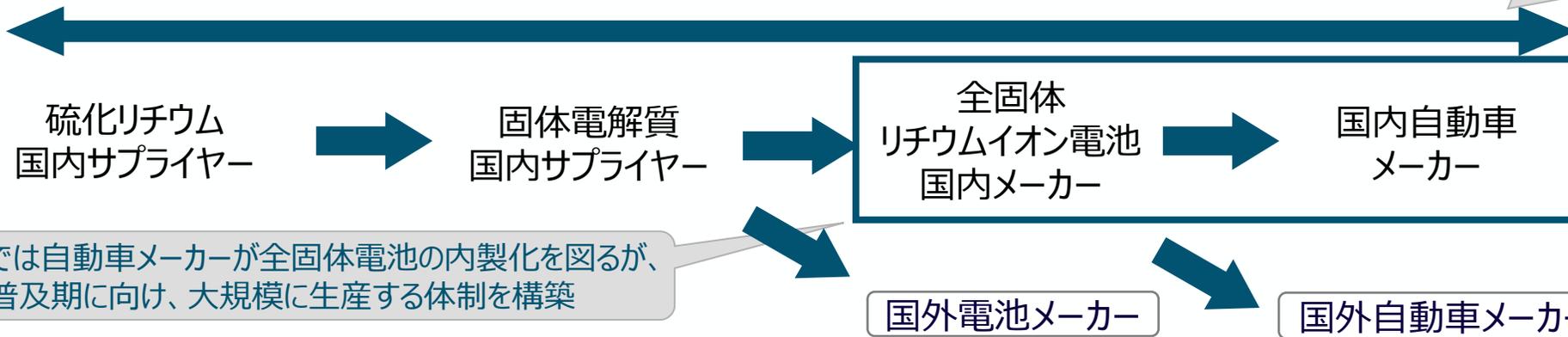
- 経年劣化（寿命が短い）
- 量産化技術の確立
- コストの低減

全固体リチウムイオン電池のサプライチェーンの強化の方向性

- 日本でも、全固体リチウムイオン電池・固体電解質・硫化リチウムの製造プレイヤーが生産規模の拡大を図っているところ。
- 日本勢が市場を獲得して、全固体リチウムイオン電池の産業競争力を確保するためには、① キーマテリアルとなる固体電解質の生産規模の確保や迅速な事業化・技術開発・設備投資の実行、競争力の強化に向けた更なる連携、② 量産普及期に向けた全固体リチウムイオン電池の生産体制の検討、③ 量産普及期に向けた固体電解質・全固体リチウムイオン電池の海外供給の推進が重要ではないか。
- これらの観点を踏まえ、BEVへ搭載することを前提に、自動車メーカーとサプライヤーが連携して、サプライチェーンのチョークポイントを日本として保持しつつ、迅速かつ大規模に全固体電池のサプライチェーンを拡大することで、市場を獲得することが重要ではないか。

＜全固体リチウムイオン電池のサプライチェーンの目指すイメージ＞

① プレイヤー間の連携強化により、固体電解質や全固体電池のサプライチェーンを迅速かつ大規模に拡大



② 足下では自動車メーカーが全固体電池の内製化を図るが、量産普及期に向け、大規模に生産する体制を構築

③ グローバル市場の獲得に向けて、国外全固体電池メーカーへの固体電解質の供給や、国外自動車メーカーへの全固体リチウムイオン電池の供給に向けたサプライチェーンを構築

全固体リチウムイオン電池の実用化に向けた取組

- 全固体電池や固体電解質について、大型パイロットラインが稼働・建設開始する等、2030年頃の本格実用化に向けて着実に進展。 量産体制の構築に向けて、自動車OEMと材料メーカーの協業が進む。
- 全固体電池向けの材料（固体電解質等）についてもパイロットラインへの投資が進む。 さらに全固体電池の高性能化を目指し、技術研究組合リチウムイオン電池材料評価研究センター(LIBTEC)において材料評価技術開発が進展。

■ 固体電解質に関するトヨタと出光興産の協業



- ✓ 2023年10月12日、トヨタと出光興産は、固体電解質の量産技術開発等に両社で取り組む旨を公表。
- ✓ 全固体電池及び硫化物固体電解質に関する特許保有件数は、両社が世界でトップクラス。

■ 正極材に関するトヨタと住友金属鉱山の協業

- ✓ トヨタと住友金属鉱山は、全固体電池に合った耐久性に優れた正極材を新たに開発。
- 2025年10月8日、正極材量産に向けて開発を両社で進める旨を公表。



全固体電池用正極材

■ 全固体電池の実用化時期

- ✓ 全固体電池の実用化の見通しについて、各社以下のとおり公表。量産技術開発用パイロットラインの投資が進む。

トヨタ：2027～2028年の実用化を目指す。

日産：2028年度の実用化を目指す。2025年1月、神奈川県横浜市のパイロットライン稼働開始。

ホンダ：2020年代後半の実用化を目指す。2025年1月、栃木県さくら市のパイロットライン稼働開始。

GSユアサ：2030年頃の実用化を目指す。



本田技術研究所
パイロットライン全景

■ 材料メーカーの取組

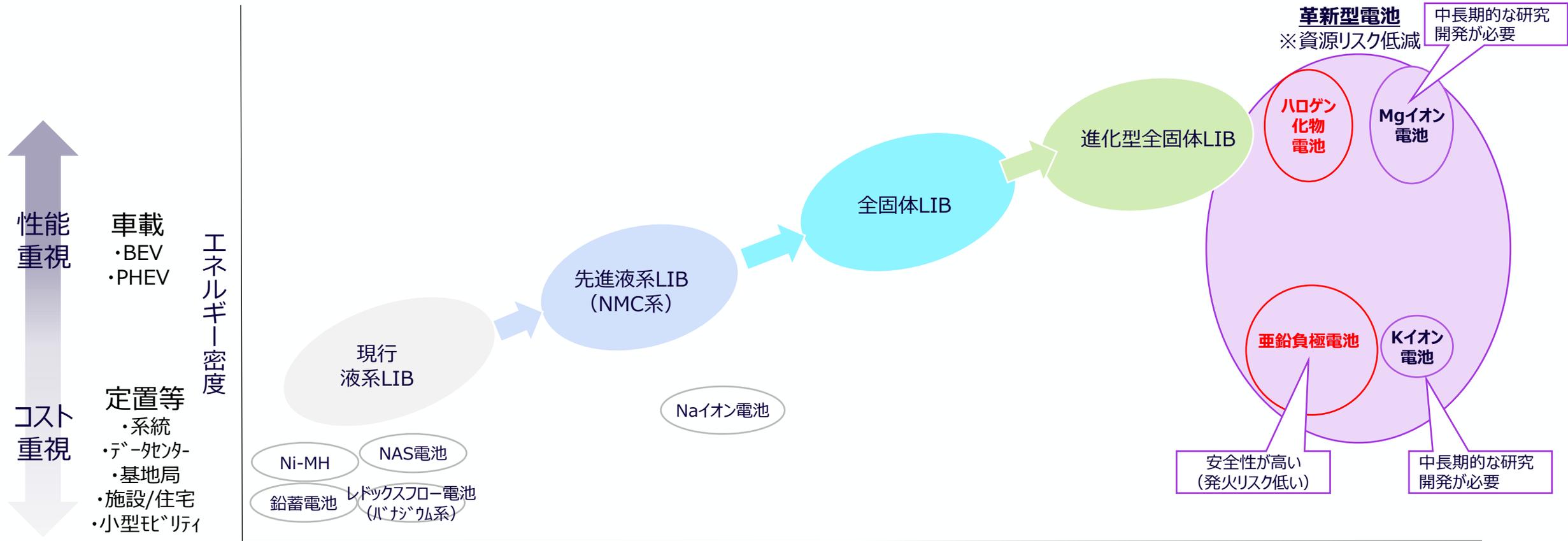
- ✓ 2026年1月29日、出光興産は千葉県市原市の固体電解質の大型パイロット装置について、最終投資決定を行い、建設を開始した旨、公表。
- 2027年中の完工を目指す。また、2025年2月27日、原料である硫化リチウムの量産投資を決定。



出光興産 固体電解質と大型パイロット装置完成
CGイメージ

革新型電池の進化・実用化（イメージ）

- 液系リチウムイオン電池や全固体リチウムイオン電池の次を見据えて、資源リスク低減の観点から、車載用向けにエネルギー密度の高さを追求する革新電池や、定置用向けに入出力の高さやコストの低さを追求する革新電池の開発が進む。

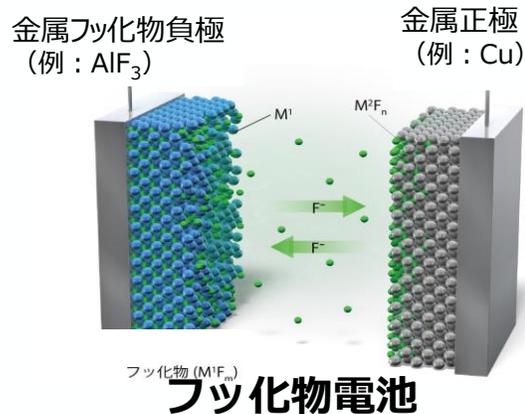


実用化時期（普及時期は更に時間が必要）

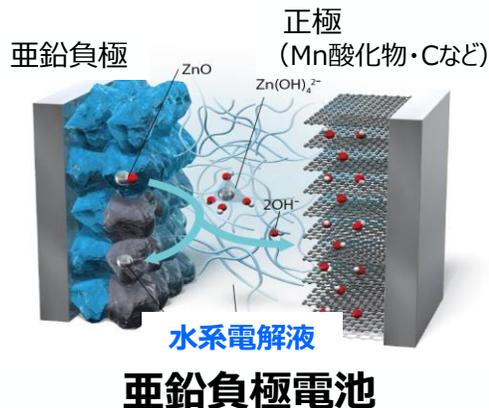
革新型電池の開発

- 「電気自動車用革新型蓄電池技術開発（RISING3）」事業にて、資源調達リスクが低減され、かつ高い性能を有する革新型電池の開発が進捗。得られた成果を踏まえて我が国に優位性がある次世代技術を見極め、全固体電池の次を見据え、2030年代の実用化を目標として開発を進める必要がある。

RISING3での成果



- リチウムイオン電池を超える高エネルギー密度が期待
- 世界に先駆けて特許を先行取得
- 実用化に向けては、作動温度の引き下げが課題



- 安全性の高い水系蓄電池
- 材料コストの低減が期待
- 実用化に向けては、エネルギー密度の向上が課題

革新型電池の実用化イメージ

	2025年～	2030年～	2040年～
マイルストーン		基盤技術確立	市場への本格導入
実用化イメージ		コイン電池（～0.1Ah） 産業機器・車載センサ用・医療機器等	円筒・パウチ（～10Ah） ドローン・小型UPS等 大型電池（200Ah程度） 車載・定置等
課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓材料構成の確定 ✓セル製造工程の開発 	<ul style="list-style-type: none"> ✓セルの量産試作 ✓サプライチェーン確保 	<ul style="list-style-type: none"> ✓競争力強化（コスト・性能）

クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）について(令和7年度補正予算)

- 導入段階にある電気自動車やプラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等について、消費者に対する購入費用の一部補助を通じて需要の創出や量産効果による価格低減を図るため、令和7年度補正予算において1,100億円を措置。
- EVが持続的に活用されている環境を構築する観点から、車両性能に加え、充電インフラ整備、アフターサービス体制の確保及び災害時の地域との連携等の自動車メーカーの取組を総合的に評価して、各車両に対する補助額を決定している。

補助目的と補助対象

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けては、環境性能に優れたクリーンエネルギー自動車の普及が重要。
- また、国内市場における電動車の普及をてこにしながら、自動車産業の競争力強化により海外市場を獲得していくことも重要。
- 電気自動車等の導入費用を支援することで、産業競争力強化とCO2排出削減を図る。

【補助対象例】



電気自動車
(EV)



軽電気自動車
(軽EV)



プラグインハイブリッド自動車
(PHEV)



燃料電池自動車
(FCV)



電動二輪

補助上限額と補助額

- 車両1台に対する補助上限額については下表のとおり。
- 下表の金額を上限額として、車種毎の具体的な補助額については、自動車メーカーの取組を総合的に評価し、決定している。

種別	基本の補助額	加算額	補助上限額
EV	上限額125万円	最大5万円	130万円
軽EV	上限額55万円	最大3万円	58万円
PHEV	上限額80万円	最大5万円	85万円
FCV	上限額145万円	最大5万円	150万円

※環境負荷の低減及びGX推進に向けた鋼材の導入に関する自動車メーカーの取組を評価し、加算額を決定する。
 ※電動二輪については、同種・同格のガソリン車との価格差にもとづき、補助額を車種ごとに算定する。

系統用蓄電池等の導入支援補助金の概要

- 2021年度補正予算から継続して系統用蓄電池等電力貯蔵システム導入支援事業を実施。
- 2025年度は、GX経済移行債を活用した予算として、後年度負担分も含め、系統用蓄電システムの導入支援に400億円の予算を措置。
- 本予算は、①排出削減及び産業競争力強化に資する「GX推進」の観点、②蓄電池のライフサイクル全体での資源循環を意識した取組や安全性の確保等を踏まえた「健全な蓄電システムの導入」の観点、から事業を進める。

系統用蓄電池の補助金の必要性

- 太陽光・風力等の変動型再エネは、天候や時間帯等の影響で発電量が大きく変動するため、大量導入が進むと電力系統の安定性に影響を及ぼす可能性がある。系統用蓄電池の導入は余剰電力を吸収することで電力需給バランスを改善し、出力制御の抑制にも貢献することが期待される。
- 現在の建設費水準と運用方法に基づく収益性では、系統用蓄電池への投資が限定的となるため蓄電事業者への導入補助金を措置している。

補助金の概要

- 蓄電池を運用する事業者に対する補助。
- 各種電力市場（卸電力市場、需給調整市場等）を通じ、調整力を供出することを条件としている。
 - 予算額
2025年度予算 400億円（3年間の複数年度予算）
 - 補助率
1/3～1/2



(出典) 第3回GX実現に向けた専門家WG配布資料 内閣官房 (2023年11月8日) より抜粋

(左) NTTアノードエナジー株式会社 プレスリリース (2023年7月19日) より

<https://www.ntt-ae.co.jp/pdf/press20230719.pdf>

(右) ENEOS株式会社 ニュースリリース (2023年8月17日) より (写真はイメージ)

https://www.eneos.co.jp/newsrelease/upload_pdf/20230817_01_01_0906370.pdf

令和7年度系統用蓄電池等導入補助金の審査項目と採択結果

- 系統用蓄電池補助金においては、「GX推進」に資すること、「健全な蓄電システムの普及拡大に資する事業規律確保」の2点から、要件及び採点審査項目を設定しており、令和7年度公募では、JC-STAR制度の★1取得製品の使用に関する要件等を追加。
- 審査の結果、2025年12月25日に37案件（補助金額約363億円相当）を交付決定。

GX推進

- GXリーグへの加入又はそれと同等の取組
- サプライチェーン全体でGX実現に向けた取組を促進することの表明
- 当該製品に関連した企業の成長(例：コスト競争力の向上、海外市場の獲得)につながる今後の方針策定
- 必要な人材確保に向けた取組(例：継続的な賃上げ)

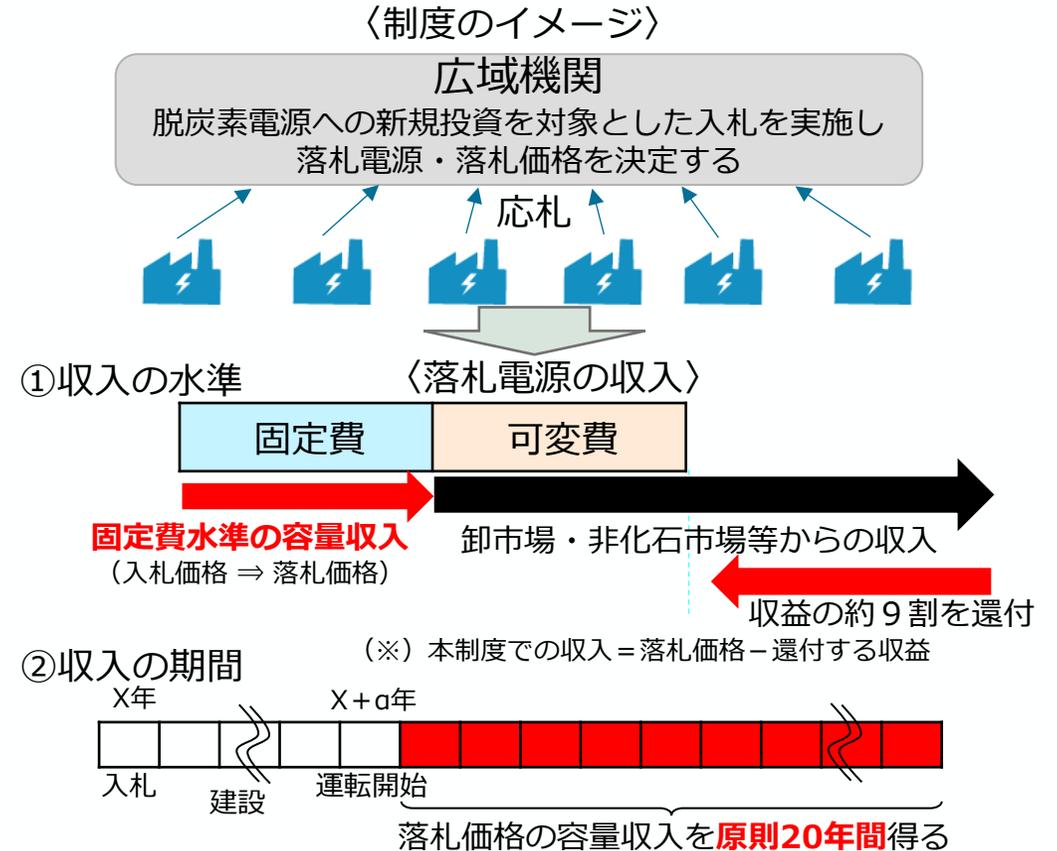
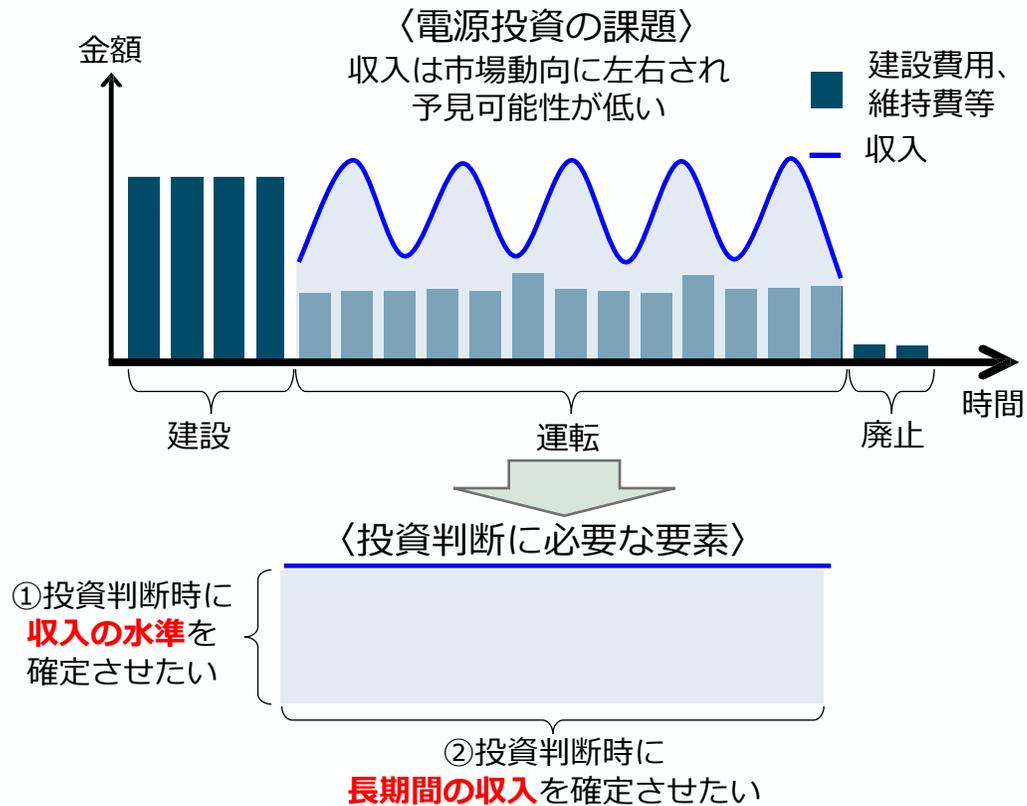
健全な蓄電システムの普及拡大に資する事業規律確保

- 廃棄物処理法に基づく広域認定の取得
- 安全性規格に関する第三者認証の取得や耐熱焼性の確保
- 過去の発煙・発火に類する事故の原因及び対策の提出
- 定期的かつ適切な保守管理体制の確保
- 各種ガイドライン等に基づいた適切かつ十分なサイバーセキュリティ対策の実施や、JC-STAR制度の★1の認定を取得した製品の使用
- 早期復旧や原因解明可能な体制の整備や代替する主要部品の供給拠点整備などのレジリエンス性の確保
- 消防法等の適用各種法令等に準拠した計画・設備導入や、保安体制・事故検知設備の設置による公衆安全の確保

(出典) 2025年12月19日 第1回 総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会 省エネルギー小委員会 / 省エネルギー・新エネルギー分科会 / 電力・ガス事業分科会 再生可能エネルギー大量導入・次世代電力ネットワーク小委員会 / 電力・ガス事業分科会 次世代電力・ガス事業基盤構築小委員会 / 分散型エネルギー推進戦略ワーキンググループ 資料3より抜粋し一部編集

長期脱炭素電源オークションの実施

- 脱炭素電源への新規投資を促進するべく、脱炭素電源への新規投資を対象とした入札制度（長期脱炭素電源オークション）を2023年度から開始。
- 具体的には、脱炭素電源を対象に電源種混合の入札を実施し、落札電源には固定費水準の容量収入を原則20年間得られることとすることで、巨額の初期投資の回収に対し長期的な収入の予見可能性を付与する。
- 第1回オークションは、募集量400万kWのうち、蓄電池は109.2万kWが落札された。第2回オークションは、募集量を500万kWに増加し、そのうち蓄電池は137.1万kWが落札された。



長期脱炭素電源オークションの第3回入札の状況

- 蓄電池を含めた脱炭素電源への新規投資を促進する制度である長期脱炭素電源オークションの**第3回入札**は、**2026年1月に応札を実施**。
- 第3回入札では、蓄電池の案件は**運転継続時間が6時間以上の案件に限定**され、第2回入札で追加した安全設計や広域認定の取得等の要件に加え、**サイバーセキュリティの強化**のため**JC-STARラベリング制度の★1の取得**を求めるほか、**セルの供給源多角化の観点からセル製造国の1国当たり募集上限**を設けることとした。

<第103回 次世代電力・ガス事業基盤構築小委員会 制度検討作業部会資料 3 - 3 (2025年5月28日) >

<募集量> 論点② 第3回入札の募集上限

<蓄電池・揚水・LDES>

- (略) 蓄電池の運転継続時間 3時間以上6時間未満の案件は、本制度の適用を受けずに導入されている案件も一定数あることや、再エネ導入拡大や出力抑制拡大に伴い長時間の運転継続ができる案件の導入を促進する必要性が高まっていることを踏まえ、**運転継続時間が6時間以上の案件に限定して募集すること**としてはどうか。
- また、6時間以上の案件については、以下の点を考慮し、**「揚水のリプレース案件とリチウムイオン蓄電池の案件」の募集上限と「揚水の新設案件とリチウムイオン蓄電池以外の蓄電池とLDESの案件」の募集上限を別々に設定することとし、それぞれ40万kW**としてはどうか。

<蓄電池> 論点② 事業規律の強化

(サイバーセキュリティの強化)

- 本制度を通じて蓄電池の導入が急速に進みつつある中で、サイバーセキュリティの観点での懸念が高まりつつある。このため、一層のサイバーセキュリティの確保を図るため、情報処理推進機構 (IPA) の運用する**JC-STARラベリング制度 (次頁参照) の★1の取得を新たな要件**とすることとしてはどうか。(セルの供給源の多角化)
- リチウムイオン蓄電池の安定供給確保のため、サプライチェーンの途絶リスクの高いセル (日本国外で製造されたセル) を搭載したリチウムイオン蓄電池に対して、**セル製造国の1国当たりの募集上限 (kWベースで30%未満※) を設けること**としてはどうか。

※30%を跨ぐ案件は不落札とする。落札後に、審査に合格した場合は導入する蓄電池を変更することは可能だが、セルの製造国を変更することは不可。

関西蓄電池人材育成等コンソーシアムについて

- 蓄電池関連産業が集積する関西エリアにおいて、2022年8月31日に、産学官のコンソーシアムとして、「関西蓄電池人材育成等コンソーシアム」が発足。同コンソーシアムでは、バッテリー人材の育成・確保に向けた人材育成プログラムの方向性及び2023年度の実践プランをとりまとめ、2023年3月16日に公表。
- 関西近辺においては、蓄電池関連の企業で、今後5年間で合計約1万人の雇用が見込まれており、産学官が連携して、2024年度よりバッテリー人材育成・確保の取組を本格的に実施。

人材育成プログラムの方向性

<工業高校・高専生>

実施校を募集し、実施校において、座学と実習を織り交ぜた産学連携教育プログラムを実施する。併せて、教員研修も行っていく。

座学	①蓄電池基礎講座 蓄電池の社会的意義・最新動向、基礎知識等（バッテリーの種類、用途等）が学べる産業界による出前授業
	②蓄電池の製造動画コンテンツ デジタル技術を活用して、蓄電池の製造工程を簡易に理解できる産業界が作成する動画コンテンツ（バーチャル工場見学）
実習・見学	③小型電池製造実習 産総研関西センターに導入する電池製造設備を活用して、実際に、小型の蓄電池を製造してみる実習
	④OBOGとの交流
	⑤バッテリー関連企業の工場見学

<高専生・大学生・大学院生>

産総研関西センターを中心に、座学と実習を織り交ぜた産学連携教育プログラムを実施する。

座学	①基礎力養成講座 電池技術者に必要な基礎学問（電気化学、材料工学等）を横断的に学べる講座
	②電池製造概論講座 電池設計や電池評価、品質管理、標準化など、より実践的な力を身につけるための講座
実習・見学	③電池製造実習 実機（電池製造設備）を活用した実習
	④電池評価分析実習 実機（評価装置・分析装置）を活用した実習
	⑤設備見学 安全性試験評価機関(NITE,JET)等

<社会人>

- ポリテクセンター等公共職業能力開発における育成メニュー等のマッチング可能性の検討及び高校・高専向けプログラムの活用の検討
- 業界団体が、電池業界の新規参入企業向けに電池講習会を実施等

バッテリー人材育成の取組状況

- 関西蓄電池人材育成等コンソーシアムで策定した「バッテリー人材育成・確保のプログラムの基本的な方向性」に従い、STEP 1 学びながら、興味・関心を持つ、STEP 2 専門的に学ぶためのコンテンツの作成が概ね完了するとともに、STEP 3 蓄電池業界で働くために必要なスキル見える化ツールを作成中。
- 今後は、これらのコンテンツを主に蓄電池関連投資の進む地域から普及展開・定着の取組を進めていくとともに、関西コンソの活動を通じてモデルケースとなる取組を一つでも多く生み出し、他地域へスムーズに展開していく。

バッテリー人材育成・確保のプログラムの基本的な方向性

STEP 1

バッテリーについて、学びながら、興味・関心を持つ。



ハンズオン教育プログラム

STEP 2

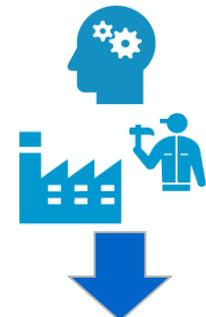
バッテリーについて、専門的に学ぶ。
※対象となる人材像（技能系、技術系）によって学ぶべき内容は左右される。



各分野別の教材

STEP 3

バッテリー関連業界で、働きたいと思い、就活をする。



スキルセットの体系化

※作成中

← — — — 産学官一体で作成した「バッテリー教育プログラム」 — — — →

全国組織バッテリー先進人材普及ネットワーク（BATON）の発足

- 脱炭素社会・デジタル社会の実現を支える次世代の人材育成をより広く普及・啓発し、蓄電池産業の発展に貢献するため、これまで培われたモデルケースを全国及び大学に広げて人材の育成・確保を加速すべく、2025年10月14日に「バッテリー先進人材普及ネットワーク“Battery Advanced Talent Outreach Network、BATON(バトン)”」を設立。ものづくりと人づくりを両輪で進めていくことで、蓄電池産業の持続的な発展を目指していく。

事務局：一般社団法人電池工業会（BAJ）、一般社団法人電池サプライチェーン協議会（BASC）

体制：(1) 教育プログラム普及委員会、(2) 大学での教育普及委員会の下で産業界、教育機関等が参画

<BATON発足発表会>



<参画機関>

■企業会員 ※企業名 五十音順



■学術会員 ※機関・団体名 五十音順

大阪大学
産業科学研究所

九州大学

京都大学
工学研究科

独立行政法人

国立高等専門学校機構

静岡大学

公益社団法人

全国工業高等学校長協会

東京大学

東京都立大学

大学院都市環境科学研究科環境応用化学域

同志社大学

名古屋大学

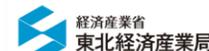
兵庫県立大学

三重大学

立命館大学

早稲田大学

■オブザーバー



■事務局



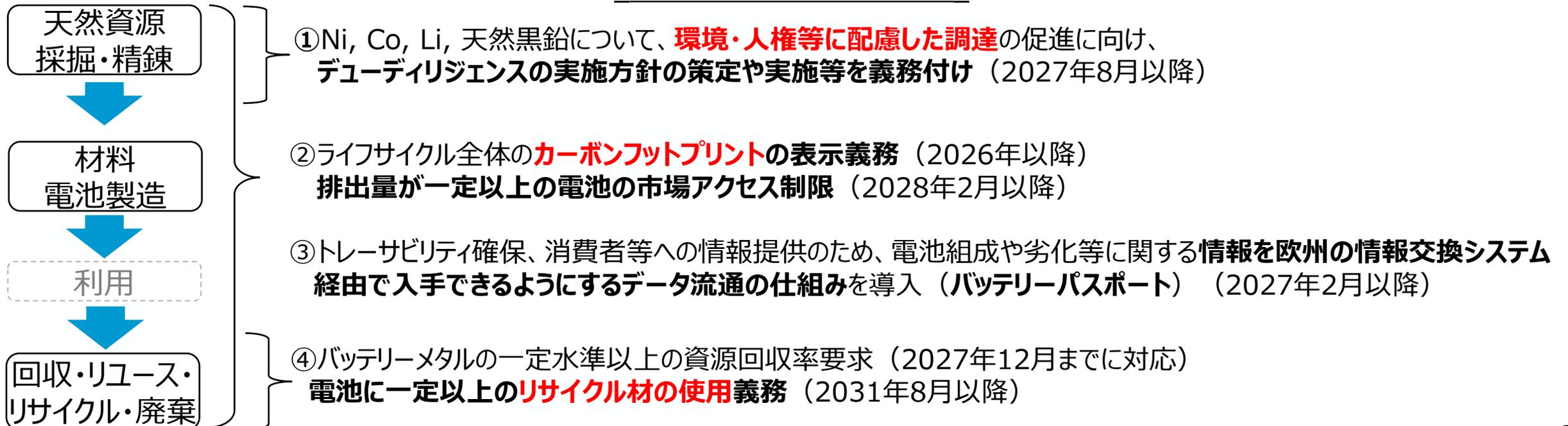
※BATON（バトン）には「次世代につなぐ」という意味も込められています。

※2026年2月時点

欧州の市場規制：欧州バッテリー規則

- 2023年8月17日に欧州バッテリー規則が発効。
- 欧州市場に電池を上市する際の要件が定められていおり、ライフサイクル全体の温室効果ガス排出量による規制（カーボンフットプリント規制）、責任ある材料調達（デューディリジェンス）、リサイクル規制といったサプライチェーン全体に関するルールが盛り込まれている。
- これらの規制に対応するためには、GHG排出量や人権・環境リスクといったデータをサプライチェーン上の企業間で共有する仕組みが必要。

【欧州バッテリー規則 概要】



蓄電池サプライチェーンの持続可能なエコシステム構築に向けた取組

- 蓄電池サプライチェーンのサステナビリティの確保に向けて、以下の取組を推進していく。
 - 脱炭素化の促進に向けた、CFPの算定によるサプライチェーンを通じたGHG排出量の定量化
 - 蓄電池のサプライチェーン上の人権・環境リスクの低減に向けた、DDの実施によるこれらのリスクの評価
- また、CFPやDDの実施のため、データ連携基盤の構築の促進、第三者検証の実施方法の検討についても実施。
- 上記の取組や検討を通じ、欧州バッテリー規則等の国際ルール・ガイドラインへの対応を進めていく。

CFP

DD

CFP算定 ・ DD実施 方法

- バッテリーのサプライチェーン上の事業者を対象としたCFPの算定を、実証事業として実施。
- 2023年4月、車載用蓄電池カーボンフットプリント算定方法(案) ver.1.0を公表。
- 定置用蓄電池についても、IEC63369の策定の議論が進む中、日本も参画。

- バッテリーのサプライチェーン上の事業者を対象とした人権・環境DDの実施スキームや調査票を策定し、バッテリーのサプライチェーン上の、人権・環境に関わるリスク対応状況の評価分析を、実証事業として実施。

第三者検証

- CFP算定・DD実施に対する第三者検証についても、実証事業を実施。これを通じて、第三者検証の実施方法を検討。

データ連携

- 2023年5月にサプライチェーン上のデータ連携の仕組みに関するガイドラインα版（蓄電池CFP・DD関係）を、2024年4月に同ガイドラインβ版を公表。
- 2024年5月より、自動車・蓄電池トレーサビリティ推進センター（ABtC）による、データ連携基盤のサービス提供を開始。同年9月、ABtCが公益デジタルプラットフォーム運営事業者の認定を取得。

対応実施促進

- CFP算定やDD実施、第三者検証の実施に向けた、トレーサビリティ管理システム及びCFP算定・DD実施アプリケーションの整備を促進。
- 経済安全保障推進法に基づく支援を行う蓄電池の事業計画の認定において、CFPの算定と経済産業省への報告を要件化。

蓄電池のサステナビリティ確保に向けた環境整備

- 欧州バッテリー規則対応を含め、蓄電池の製造・使用・廃棄までのライフサイクル全体を通じたサステナビリティ確保に向けた国内の環境整備を支援。
- 日本版バッテリーパスポートの構築支援と並行して、蓄電池のリユース・リサイクルの商流の構築に向けた実証を通じ、具体的なユースケースを見据えた実用的なバッテリーパスポートの設計に活かす。また、ユースケースの創出により、バッテリーパスポートのシステムの利用者が確保され、システムの早期自走が可能となる環境を目指す。

日本版バッテリーパスポートの構築

＜25年度委託事業にて日本版バッテリーパスポート構築の実証実験及び協調領域のガイドライン策定を推進＞

自動車OEM

セルメーカー

データ需要家
(リユース事業者等)

電池の情報

- 仕様識別情報：電池型式番号、電池寸法 など
- 個体識別情報：電池ID、パック状況情報 (SoH等) など

Open Data Spaces



バッテリーパスポート
管理システム



Automotive and Battery
Traceability Center



Digital Architecture
Design Center

2025年度蓄電池等の製品の持続可能性向上に向けた基盤整備・実証事業

- 蓄電池のリユース・リサイクル市場の活性化に向けて、各社横断的に必要となる協調領域について実証事業に取り組み、各種ビジネスモデル、ユースケースの拡大を促進していく。
- 評価システムの向上やリユース事例の創出により蓄電池の最大限の有効活用を促進。

事業者名	取組内容
・AZAPA	BaaS実現を目指した、バッテリー診断・流通システムの実証
・京セラコミュニケーションシステム	交換式バッテリーを利用したリユース実証事業
・ゴイク電池 ・日本総合研究所	電動車車載蓄電池の診断評価エコシステム構築
・REVortex ・プライムプラネットエナジー&ソリューションズ	産業間情報流通システム活用による蓄電池の価値最大化実証
・REVortex ・ヤマハ発動機 ・エース・オートリース	中古電気自動車の残価向上のための保証事業・蓄電池の小型モビリティ転用事業

蓄電池のリサイクルシステム確立に向けた対応の方向性

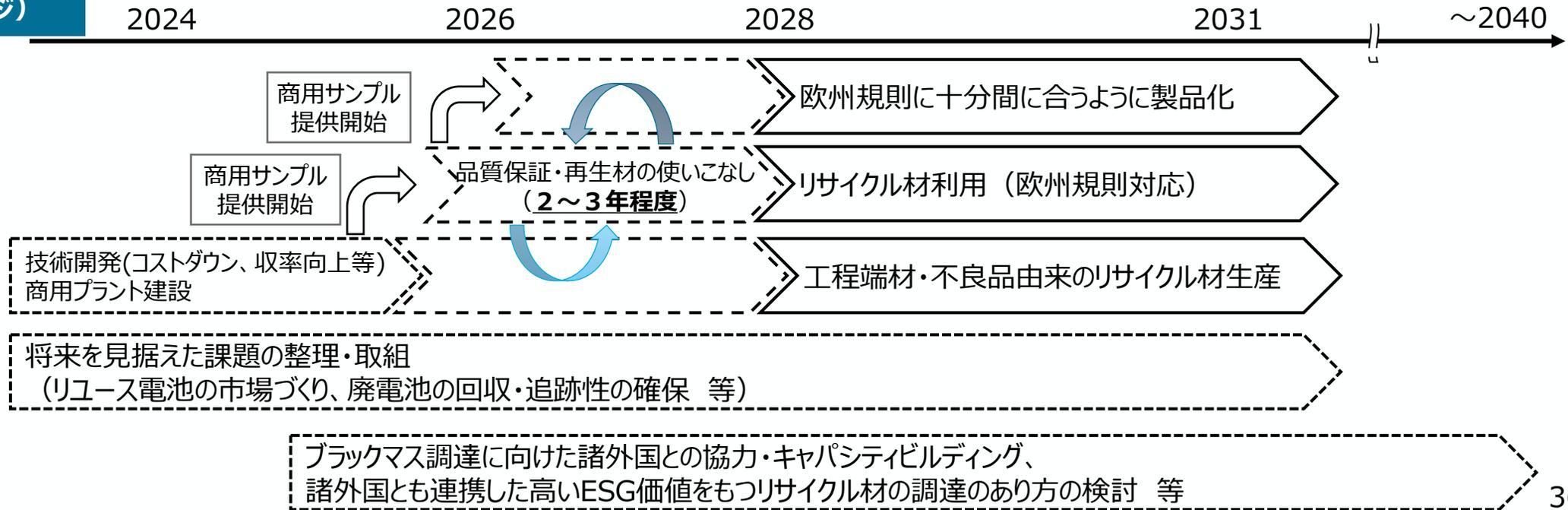
- 欧州規則対応（リサイクル材使用規制：2031年）のため、市場の先行獲得等の観点から2028～2030年にはリサイクル材を活用した電池製造・販売を視野に検討すべき。
- まずは、電池工場から発生する工程端材・不良品のリサイクルから開始。リサイクル材を活用した正極材・電池の品質確保等には2～3年程度の時間を要するため、遅くとも2026年頃には商用規模の精錬設備を立ち上げておく必要。
- 使用済蓄電池の発生量の状況も見据え、グローバルな循環モデルも意識したブラックマス等の安定調達、電池のトレーサビリティを確保する仕組みや使用済蓄電池の回収率の向上等、蓄電池のエコシステムの確立に向けた課題・取組を検討していく。

スケジュール（イメージ）

欧州規則対応に向けた当面のリサイクル

国内蓄電池リサイクルシステムの確立

グローバルな循環モデルの確立



自動車・蓄電池トレーサビリティ推進センター(ABtC)の設立

- 自動車・蓄電池サプライチェーン上の企業間で安全・安心なデータ共有を実現するデータ連携システムの運営を担う事業体として、各業界団体が共同で**自動車・蓄電池トレーサビリティ推進センター(ABtC)を設立**。2024年5月にサービス提供を開始。
- 2024年9月には、ABtCが**公益デジタルプラットフォーム運営事業者の認定を取得**。

<自動車・蓄電池トレーサビリティ推進センター 参画会員>



利用企業
(自動車OEM・サプライヤ)

①利便性

中立で安心のトレーサビリティ
サービスを提供

Automotive and Battery
Traceability Center
一般社団法人
自動車・蓄電池トレーサビリティ
推進センター

②公益性

業界・官民
との協調活動

③相互運用性

国際相互接続

デジタル基盤センター
(DISC)

IPA

デジタルアーキテクチャ
デザインセンター (DADC)

情促法に基づく
認定審査事務を委任

情促法に基づく
アーキテクチャ設計業務を委任

経済産業省

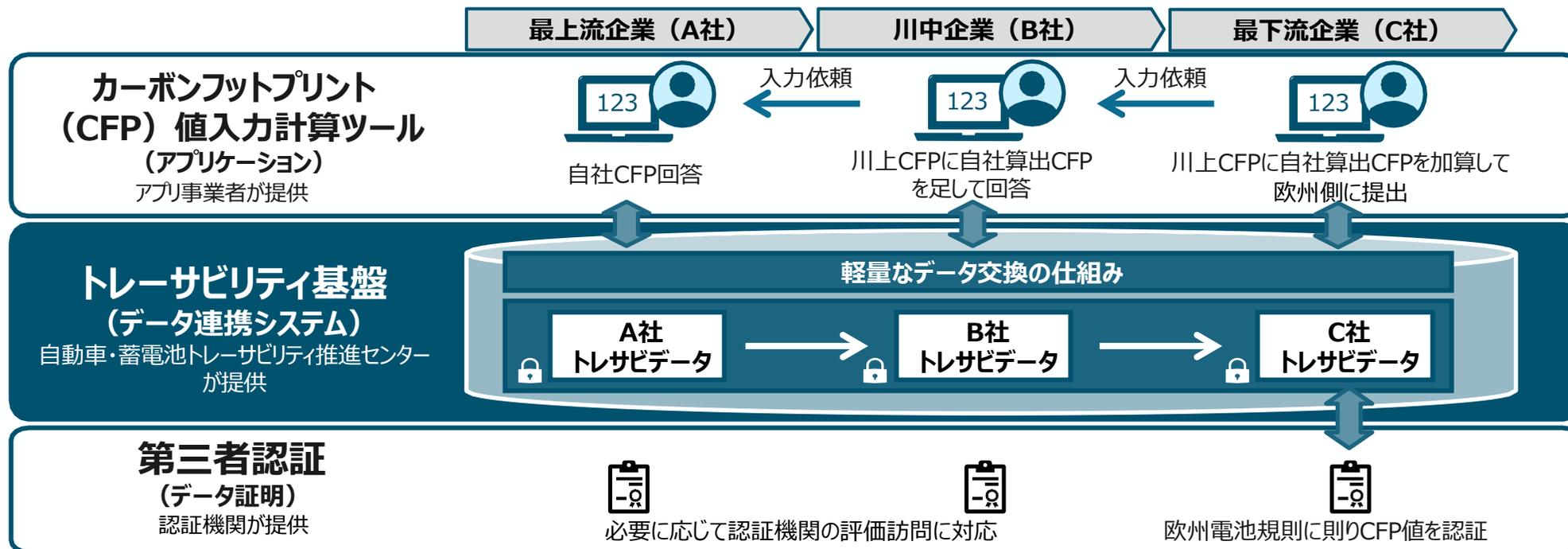


Catena-X
Automotive Network

海外データ連携
プラットフォーム

欧州バッテリー規則対応としての自動車・蓄電池業界横断のデータ連携 (ウラノス・エコシステムの先行ユースケース)

- 先行ユースケースとして、サプライチェーン上の蓄電池のカーボンフットプリント (CFP) データを共有・活用できるようにするためのデータ連携システムを構築。次のユースケースとして、今後の規制化の可能性も見据え、自動車LCAによる環境負荷の定量評価を目的としたデータ連携についても検討中。
- 欧州バッテリー規則への対応に向け、蓄電池のリサイクルやバッテリーパスポートの検討も進めている。バッテリーパスポートについては、電池に関する価値のある情報とモノを紐づけ、様々なサービスを創出するためのデータ連携基盤として、日本版のバッテリーパスポートの在り方について、今後関連業界で検討される予定。



各企業の営業秘密の保持やアクセス権限の確保を実現しながら、企業をまたいでサプライチェーン上のデータを共有・活用