

令和7年度関税率・関税制度改正要望事項調査票（適用期限のない関税制度の新設）

要望元：製造産業局素材産業課

品名（関税率関係）又は 制度名（関税制度関係）		リチウム＝ビス [エタンジオアト－κO1, κO2] ボラート（1－）（1：1） （以下「LiBOB」という。）								
改正要望の内容		リチウムイオン電池用電解液の添加剤として使用されるLiBOBを対象品目とする関税無税化措置の新設								
税番	統計 細分	品目	改正前税率			改正後税率			WTO 譲許税率	備考
			基本	暫定	特惠	基本	暫定	特惠		
2934.99	099	核酸及びその塩（化学的に単一であるかないかを問わない。） 並びにその他の複素環式化合物 2. その他	4.6%			4.6%			3.1%	2024/4～ RECP（中国・韓国）で2%
	新設	リチウム＝ビス [エタンジオアト－κO1, κO2] ボラート（1－）（1：1）				無税				
改正要望内容の 施行期日及び適用期間		令和7年4月1日								
改正を要望する品目又は 制度をめぐる状況		<p>① 現状</p> <p>カーボンニュートラル目標を表明する国・地域が増加し世界的に脱炭素の機運が高まる中、日本として表明した2030年度温室効果ガス46%削減、2050年度カーボンニュートラル実現という国際公約を達成するためにモビリティの電動化は必須であり、その実現のためにリチウムイオン電池（LIB）が果たす役割は大きい。</p> <p>経済産業省の政策（2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略）において、「乗用車は、2035年までに、新車販売で電動車100%を実現。」「商用車は、小型の車については、新車販売で、2030年までに電動車20～30%、2040年までに電動車・脱炭素燃料車100%を目指す。大型の車については、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、2030年までに2040年の電動車の普及目標を設定。」と、我が国の自動車産業の電動化目標が設定されている。</p> <p>加えて、政府目標である「2030年までに国内蓄電池製造基盤150GWh規模」のLIBサプライチェーン構築実現のため、LIB材料メーカーとして生産能力の強化、自動車OEMを含めたサプライチェーン全体で電動車の拡販に取り組んでいるが、LIBを中心としたコストが足かせとなりマーケットへの浸透が遅れている。</p>								

	<p>る状況にある。</p> <p><b>② 問題点</b></p> <p>LiBOBはLIB用電解液の構成要素のひとつである添加剤として使用され、LiBOBが使用されている電解液においては、その2質量パーセント弱添加されている。LIB、特に車載用のLIBには長寿命と高出力が要求されるが、LiBOBを添加することにより、それらを大きく向上させることが可能である。</p> <p>よって、LIBメーカー及び国内OEMからLiBOBが添加されたLIB用電解液は高く評価され、2023年度国内販売の約86万台の電動車(BEV, PHV, HEV)にLiBOBを使用した電解液が採用されたと推定される。これは全体の電動車販売の40%超に相当する採用率である。</p> <p>このように、LiBOBはLIB性能を向上させる非常に有益な化合物であるが、国内生産者が存在せず、全て輸入に頼っている状況である。また、電動車の普及に向けては車両価格のコストダウンが必要条件であり、BEVにおいては車両コストのうち約30%をLIBが占めるといわれており、LIBメーカーと共にコストダウンに取り組んでいる状況であるが、その主要な原料であるLiBOBに關税が課されている。したがって、LiBOBに關税をかけることは、国内生産LIB及び電動車のコスト競争力を低下させ、LIBや電動車の産業化の推進を妨げることに繋がる。</p>
<p>改正の必要性と目的達成の見通し</p>	<p><b>① 改正の方向性</b></p> <p>LiBOBはLIB用電解液にのみ使用される添加剤であり、国内生産者が存在せず、全量を輸入に頼っている。また、LiBOBは水酸化リチウム、又は炭酸リチウム、ホウ酸を主原料とする化学品であり、両リチウムとホウ酸を全量輸入に頼る我が国においては、仮に製造したとしてもコスト競争力は確立できない。</p> <p>關税の面において、LIB用電解液並びにLIBは無税であり、LIB生産にのみ使用されるLiBOBに關税を課す状況を改正することで、電池産業の国内サプライチェーンの競争力、特に電解液コストを改善することとなる。すなわち、LIB主要部材のひとつである電解液の産業を含め、部材産業がモビリティの電動化に沿って成長することで、国内でのサプライチェーンの発展が可能となり、経済安全保障上の課題を減ずることにも繋がる。また、關税の無税化は国産電動車のコスト競争力を強化し、国内市場での電動化シフトの加速、及びグローバルでの日本OEM電動車のプレゼンス向上に繋がる。</p> <p>リチウム産出国ではない我が国は、競争力の観点からもLiBOBを今後も全量輸入に頼ることになり、また、LiBOBは今後も電動車向けLIB電解液に必要な添加剤であり、電動化を推進する必要があることから、恒久的な無税化が適切と考えている。</p> <p><b>② 改正目的達成予定時期</b></p> <p>令和7年4月1日以降。</p>

<p>改正の効果と妥当性</p>	<p><b>① 改正によって期待される効果</b></p> <p>2023 年度国内販売の約 86 万台の電動車（電動車販売の 40%超に相当）のコスト競争力の確立により、電動車のマーケットへの浸透が可能となることで、政府方針、経済産業省政策の実現につながる。</p> <p><b>② 改正によって生じうる影響</b></p> <p>国内生産者も存在せず、将来においても生産者が現れる見込みは極めて低く、国内産業に与える悪影響はないが、無税化により関税収入がなくなる。</p> <p><b>③ 改正の妥当性</b></p> <p>国内を含め、全世界で電動車へのシフトが見込まれるなか、リチウムイオン電池の主要 4 部材のうちの 1 つである電解液で競争力を失うことは、我が国の電池産業、自動車産業の発展に大きな足かせとなるため、改正が必要と考える。</p>
<p>政策評価・関連措置</p>	<p><b>① 本要望に関連する政策評価</b></p> <p>経済産業省の令和 4 年度政策評価書「6-4 環境」において、2050 年カーボンニュートラル宣言を踏まえ、温室効果ガス排出量の削減に取り組むとともに、資源循環の推進、環境負荷の改善に向けた施策を推進することとしており、自動車の分野別技術ロードマップの策定し、蓄電池やモータ等の高性能化を通じて、自動車の脱炭素化に不可欠な部材製造における排出の CN 化を目指している。</p> <p><b>② 当該政策評価の結果と改正の関係</b></p> <p>電動車にとって必要不可欠な電池の競争力の低下は、国内産業の衰退に直結する。</p> <p><b>③ 政府方針と改正の関係</b></p> <p>2022 年 8 月、「蓄電池産業戦略検討官民協議会」は、下記の目標及び政策を策定した。2023 年 9 月に立ち上げた「蓄電池産業戦略推進会議」において施策や具体的な取り組みについて議論開始している。リチウムイオン電池の競争力担保は本目標に寄与するものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政府目標：「2030 年までに国内蓄電池製造基盤 150GWh 規模」</li> <li>・経済産業省政策 <ul style="list-style-type: none"> <li>「乗用車は、2035 年までに、新車販売で電動車 100%を実現。」</li> <li>「商用車は、小型の車については、新車販売で、2030 年までに電動車 20～30%、2040 年までに電動車・脱炭素燃料車 100%を目指す。</li> <li>大型の車については、2020 年代に 5,000 台の先行導入を目指すとともに、2030 年までに 2040 年の電動車の普及目標を設定。」</li> </ul> </li> <li>・2035 年までに乗用車新車販売台数における電動車の比率を 100%にするという目標が政府から出されている。</li> </ul> <p><b>④ 関連措置</b></p> <p>該当なし。</p>

○ 改正経緯

これまでの改正状況	該当なし。
措置による効果	該当なし。