

令和8年度関税率・関税制度改正要望事項調査票（適用期限のある関税制度の延長）

要望元：商務情報政策局電池産業課・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（オキサラト）ボラート （以下「L i B O B」という。）									
改正要望の内容			関税暫定措置法において、令和8年3月31日に適用期限が到来する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L i B O Bについて、関税無税化を延長。									
税 番	統計 細分	品 目	改正前税率			改正後税率			W T O 譲許税率	現行制度の 増減税規模	改正後減 収額	
			基本	暫定	特惠	基本	暫定	特惠				
2934.99	092	リチウム＝ビス （オキサラト）ボ ラート		無税			無税		3.1%	△6百万円	－	
改正要望内容の 施行期日及び適用期間			令和8年4月1日から令和9年3月31日まで									
改正を要望する品目又 は制度をめぐる状況			① 現状 (1) 改正品目・関税制度と関連する産業等の現状及び過去からの状況変化等 自動車の世界販売台数は約9千万台で、日系メーカーのシェアは約3割（2023年推定）。一方、E Vの世界販売台数は約1千万台に達するも、中国系メーカーのシェアが5割を超え、日系は約3%と出遅れている（2024年速報値より推定）。日系メーカーはE Vに加え、ハイブリッド（H E V）、プラグイン（P H E V）を合わせた電動化を推進しているが、中長期的にはグローバルでのE Vシフトは不可避と予測されており、E Vの最重要部品であるリチウムイオン電池（L I B）の生産基盤強化は急務となっている。政府目標である「2030年までに国内蓄電池製造基盤（150GWh）」に向けて、経済安全保障法に基づく民間企業への支援等により、2025年度中には約120GWhまで増強される見通し。電解液はL I Bの主要構成材料であり、L i B O Bは電解液の性能を向上・長寿命化させる機能を有する添加剤である。 (2) 輸入状況等 L i B O Bは長年、当該物質を開発し特許を保有するドイツメーカー1社から世界市場へ独占供給されていた。2019年に当該特許が切れた為、中国や韓国が製造・販売を開始し、日本にもドイツ以外から輸入される様になり、現在は中国、韓国が主要輸入相手国となっている。 (3) 国際市況等 上記（2）の通り、ドイツメーカーによる世界市場への独占的供給から、現在は中国、韓国での生産・供給となっている。									

	(4) 国際交渉の状況・諸外国における制度実態 L i B O B は、中国、韓国など R C E P 協定加盟国からの輸入に対して 1.7% 関税が賦課とされていたが、令和 7 年 4 月 1 日からの暫定税率施行により無税となった。一方、電池・電解液の製造・販売における主要競合国である中国、韓国は、従前より無税で輸入しており、日本の競争力維持の為、輸入税無税としたい。なお、R C E P 協定では L i B O B は 2031 年に無税化される計画である。 ② 問題点 L i B O B は L I B 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ており、L i B O B が使用されている電解液においては、電解液全体の 2 質量パーセント弱添加されている。L I B、特に車載用の L I B には長寿命と高出力が要求されるが、L i B O B 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。 よって、L I B メーカー及び国内 OEM から L i B O B が添加された L I B 用電解液は高く評価され、2024 年国内販売の約 91 万台の電動車（B E V，P H V，H E V）に L i B O B 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。 このように L i B O B は L I B 性能を向上させる非常に有益な化合物である一方、国内生産者が存在せず全量を輸入に頼っている。また、主原料となるリチウムとほう素の両方が国内で産出されないこと、加えて既に中国と韓国にて大きな生産能力をもち安価に製造可能な生産者が多く存在していることから、新たに国内生産者が現れる可能性は極めて低い。 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、B E V においては車両コストのうち約 30% を L I B が占めると言われており、L I B メーカーと共にコストダウンに取り組んでいる状況下、中国もしくは韓国からの輸入に頼らざるを得ない L i B O B に関税をかけることは、国内生産 L I B 及び電動車のコスト競争力を低下させ、L I B や電動車の産業化の推進を妨げることに繋がる。
改正の必要性和目的達成の見通し	① 改正の目的（政策の達成目標） 政府目標である「2030 年までに国内蓄電池製造基盤（150GWh）」に向けて、電池（L I B）の主要構成材料である電解液の国内生産を強化することが不可欠である。L i B O B は電解液の性能を向上・長寿命化させる重要な添加剤であり、電解液・電池の国際競争力維持のため、輸入税無税としたい。 ② 改正の方向性 関税の面において、L I B 用電解液並びに L I B は無税である。L i B O B も R C E P により関税の段階的引き下げが予定されているが、L I B のグローバル競争・コスト競争が激化している状況や、電動車の国内マーケットへの浸透が遅れている状況を鑑みると、輸入税無税とし、国内生産 L I B の競争力向上と国内の電動化シフト加速を強力に支援する必要がある。

	また、それにより L I B の国内生産基盤が存続・強化され経済安全保障上のリスクの低減につながると同時に、国産電動車のコスト競争力も強化されグローバルでのプレゼンス向上にもつながる。 ③ 改正目的達成予定時期 2031 年 3 月 31 日（R C E P による関税無税化）
改正の効果と妥当性	① 改正による効果・影響 (1) 改正による国内産業保護に与える効果・影響 国内生産者は現在存在せず、また新たに現れる可能性は極めて低い為、影響はないと考える。 (2) 消費者等の利益に与える効果・影響 L i B O B を添加した電解液・電池は、車載用途では高出力、電池の長寿命化が図られる。これらはユーザーの利便性を向上させるとともに、電池の長寿命化にも寄与し、電池、ひいては電動車のライフサイクルを延ばすことで、廃棄物の減少など環境面での貢献も期待される。 2024 年国内販売の約 91 万台の電動車（同販売の 40% 超に採用）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。 (3) その他の効果・影響 特になし。 ② 改正の妥当性 国内産業の保護に繋がらず、また我が国の電池産業、自動車産業の発展に大きな足かせとなるため、無税化が必要と考える。
政策評価・関連措置	① 本要望に関連する政策評価 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 C N 化を目指している。 ② 当該政策評価の結果と改正の関係 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。 ③ 政府方針と改正の関係 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。 ・政府目標：「2030年までに国内蓄電池製造基盤 150GWh 規模」 ・経済産業省政策 「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。」 ・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。 ④ 関連措置 該当なし。
--	---

○ 改正経緯

これまでの改正状況	令和7年4月1日より暫定無税化。
措置による効果	L i B O Bを使用した国内電解液生産のコスト競争力強化、及び本電解液を採用する電動車の国内販売台数の堅調な成長への寄与が期待される。