

経済透視図

(110)

2030年の二酸化炭素(CO₂)削減目まで対象となるEV車標に向け、世界各国に両が少なくないこと、リチウムイオン電池(Li-ion)の活用は重要であり、推進には蓄電池の断し、評価する技術が利用が欠かせない。中確立されていないこと国や欧州など電気自動車(EV)の普及が進む地域ではEV用バッテリーの再使用やリサイクルしようとする動きがみられる。

EVバッテリーの再電池評価技術の確立が不可欠である。

LiBのリサイクル

一方、リサイクルを持つ国内企業、原材料調達力のある海外リサイクルが、LiB持つ大手商社と電池リサイクル運営ノウハウを併設すると発表

があった。

ここでは使用済み電池だけでなく、電池工場で発生する不良品や端材なども一緒にリサイクリングする。LiBで、放電や乾燥、粉砕のプロセスを経て、リチウムやコバルト、ニッケルなどの希少金属を回収する。回収した材料は、再び電池の材料として再利用できる。回収した材料は、再び電池の材料として再利用できる。

LiBのエコシステムを構築しようとする動きは、生産国や生産量が限られている。その上、バッテリー材の供給不足の懸念もあり、リサイクル材がやや高価であったとしても利用が進む可能性はある。

欧州でブラックマスを製造する工場が多く存在する理由は、こうしたことを意識している。日本でも得意とするリサイクル技術に海外リサイクルを巻き込んだ「電池エコシステム」が構築されれば、LiBのリサイクルビジネスがさらに進展する可能性は十分にある。今後の動向に注目したい。

海外勢とエコシステムを



SMBC日興証券
プライベート・キャピタル・ソリューション室
坂本博信

リサイクルでは、回収とリサイクルコストが生成される原材料価格と比較して、採算が内でも最終的な金属を抽出する溶媒抽出法に

無断転載・複写禁止