

業新聞

an Metal Bulletin

2023年(令和5年)

3月17日(金)

第20645号
Since1936

発行所 産業新聞社
 東京本社 東京都中央区新川1-16-14
 編集局(非 鉄) TEL 03(5566)8772
 FAX 03(5566)8182
 郵務販売局(購読・配達) TEL 03(5566)8778
 FAX 03(5566)8185
 大阪本社 大阪市西区阿波座1-3-15
 TEL 06(7733)7001 FAX 06(7733)7070
 アジア総局 上海市雲山開路85号 東方国際大廈C座1604室
 上海支局 TEL 86-21-6278-7750 FAX 86-21-6278-7751

流出する鉛

Ⓣ

◆姿を変えた輸出
 2010年代を通じて大量に国外流出した鉛リサイクル原料の廃バッテリー(使用済み鉛蓄電池)は、17年の法改正によって輸出にようやく歯止めがかかると、その国内困り込みの効果がはっきりと表れたのが貿易上の数字だった。17、18年には年間5万トンを超えていた鉛地金の輸入が急速に減り、19年末には輸入超過を解消した。

一方、バッテリー向けの鉛需要は頭打ちになっていった。17、18年はアイドリングストップ(IS)車など鉛使用単位の大きい環境対応車向けのバッテリー出荷比率が増えたこともあり、鉛重量ベースの国内生産は高水準に

バッテリー産業 危機感

増える粗鉛輸出・電池輸入

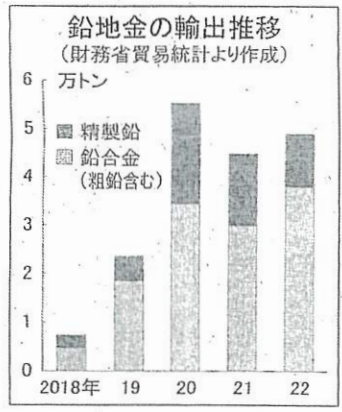
達した。しかし、19年からはマイナスに転じる。20年には新型コロナウイルス禍が直撃して需要が陥没、国内供給は余剰を輸出してバランス調整されるようになった。

財務省の貿易統計によると、精製鉛と鉛合金を合わせた鉛地金の輸出合計は20年に5万ト台に急増。電気鉛のほか、粗精錬した中間原料の粗鉛(フリオ)が放出され、2年で輸出は逆転した。しかし、バッテリー需要が底を打った21年以降も輸出高水準は継続し、22年は粗鉛を主力とする鉛合金の輸出比率が8割近くまで引き上がった。

韓国製自動車用バッテリーの輸出量は今世紀初めから17年まで5倍に急拡大し、その数量は75万ト(液・樹脂含む総重量)に達した。これは日本国内生産量の約2倍に相当する量だ。輸出先は欧米、アジア、中東、オセアニアなどにわたり世界市場を席捲していた。その原料ソースが、日本からを含めて調達していた廃バッテリーだったことは言うまでもない。

輸出が再び勢いづいたのが21年。コロナ禍による新車減産の代わりに補修バッテリー需要が世界的に高まった背景があり、日本市場もそのターゲットになった。財務省貿易統計によると、対韓国の自動車用鉛バッテリー輸入はこの年に前年比26・7%増の7万2239トに急増した。補修

廃バッテリーを解体した鉛鉛を含んだとみられる「鉛のくず」を足



◆偏る恩恵
 22年の自動車用鉛バッテリーの国内生産(鉛重量)は前年比4・7%減の17万2508ト。直近で最も多かった18年と比べると14・4%減った。その減

バッテリーの日本国内の販売シェアでは3割以上と推定される。

22年夏に対韓輸入はひとまず一服したが、秋以降は増加をたどり、年明け1月には最もレベルに達した。在庫調整が進めば輸入が増える傾向があり、韓国サイドは日本の在庫増をよく知った上で販売攻勢をかけているようだ(メーカー関係者)。近隣で販売戦略を立てやすい日本市場は、今後その圧力にさらされる可能性が高い。

少分は輸入バッテリーにそっくり奪われた格好だ。

廃バッテリーの流出ストップで日本の鉛リサイクル業は息を吹き返したと言つてよい。

割安な廃バッテリーから精製した粗鉛は輸出でき、昨今のエネルギー高騰を差し引いても価格競争力は十分あり。折しも海外では廃バッテリーの争奪戦は一服しており、使い勝手の良い粗鉛に貿易はシフトしている。しかし輸出を指向するほど国内の鉛バッテリー産業は空洞化し、輸入バッテリーを呼び込む悪循環に陥っている。

「廃バッテリー」流出を食い止めた恩恵が粗鉛を造るリサイクルばかりに偏っている。それが日本のバッテリーメーカーの競争力につながっていないのが問題だ(市場関係者)。

ここにきて日本の鉛リサイクル業界が抱える矛盾が露呈している。今日の鉛鉛が水面下で輸出されている事態は、この現状に不満を抱く市場心理が生んだ現象とも言えそうだ。日本の鉛産産に、持続可能な写真が求められている。

(桐山 太志)