

はじめに

地球温暖化問題は、今世紀の人類が直面している極めて深刻かつ重大な環境問題である。持続可能な循環型社会の実現には、長期的には世界の温室効果ガスの排出を現状の半分以下にする必要があり、我が国を含む先進国ではそれ以上の大幅な削減が必要になると見込まれている。

我が国の温室効果ガス排出量の大部分は、石油等の化石資源に由来する燃料の燃焼に伴う CO₂ (いわゆるエネルギー起源 CO₂) の排出で占められており、エネルギー起源 CO₂ の排出を伴わない再生可能なバイオマスを原料とするエコ燃料の普及拡大により、化石資源由来燃料を代替することは、温暖化対策上極めて重要でありその促進が急務となっている。

特に運輸部門は、我が国の温室効果ガス排出量のおよそ 2 割を占め、温暖化対策上非常に重要な部門であるが、運輸部門における温室効果ガスの排出は、大半が輸送用燃料の燃焼であり、現在そのほとんどを石油という再生できない資源に依存し、さらには石油燃料消費量全体の約 4 割を占めていることから、資源制約という意味でも極めて深刻な問題を抱えている。

このような背景のもとに、この度エコ燃料利用推進会議が設置されたが、その前身となる「再生可能燃料利用推進会議」では、特にバイオエタノールの利用拡大に焦点を当てて、2004 年 3 月に報告書を取りまとめ、自動車用燃料へのバイオエタノール混合ガソリンの普及に向けた具体的なロードマップを提示し、普及への道筋を先駆的に示したところである。これを踏まえて、環境省等の支援するバイオエタノールの製造・導入に係る地域実証等の取組が大きく進展したことに加え、エコ燃料の導入に向けた関係各省庁における取組も進みつつある。

一方で、2005 年 4 月には、京都議定書目標達成計画が閣議決定され、バイオマスの熱利用とバイオマス由来の輸送用燃料の導入に関して具体的な目標が示された。これらの目標は、これからの長きにわたる温暖化対策の重要な第一歩として着実に

その達成を図るべきものであり、その目標達成には、従来にない大規模なエコ燃料の導入が不可欠である。しかしながら、目標達成に向けての具体の道筋が明らかになっておらず、2008年からの第一約束期間を間近に控えて、これを実現するためのより具体的な普及シナリオと対応方策を示すことが急務となっていた。

そこで、本会議では、前回報告書策定以降の内外における取組の進展や、原油価格の高騰等の石油燃料を取り巻く環境の変化等を踏まえ、エコ燃料の大規模導入と石油燃料代替に向けての道筋を明らかにし、そのための普及シナリオを具体的に取りまとめることとして、2005年12月に検討に着手した。

今回の検討では、バイオマス熱利用全体を進める観点から輸送用以外のエコ燃料全般についても広く検討対象としたところであるが、特にバイオエタノール等の輸送用エコ燃料の普及拡大については、前回報告書を踏まえた、より専門的な検討を行うため、本会議のもとに自動車用バイオエタノール利用推進分科会を設置して検討を行った。

本報告書は、本会議及び分科会にて検討を行った、バイオエタノール等の輸送用エコ燃料の普及拡大に関する検討結果について、先行して取りまとめたものである。

なお、本会議における検討にあたっては、上記のような認識を踏まえ、特に中長期的には従来の延長線上ではなく、石油への依存の一層の抑制を目指した新しい再生可能な燃料・エネルギーへのパラダイムシフトを迎えることになるというスタンスで、将来の望ましい社会システムを想定しながら、今後何をなすべきかを具体的に提示することを意図した。また、そのような取組を実現していくためには、国民に対する啓発と意識改革が不可欠であり、その出発点となるような方向性を示すことが求められる。本報告書のとりまとめにあたっては、このような点を念頭に置いて検討を行ったものであることを付記しておきたい。