

2021年10月4日

C02削減策としてのバイオ燃料の導入について

現在手続中の「第6次エネルギー基本計画」は2050年カーボンニュートラルに至る2030年度46% C02削減に向けた施策が列挙されているが、実現性を疑問視する声が多い。特に運輸部門と発電部門の追加施策として、バイオ燃料による化石燃料代替の促進を図ることが極めて有効である（代替分C02削減可）。

1. 運輸部門：

次世代自動車の普及を拡大して保有車両の代替を促進するだけでは2030年度の乗用車のC02削減目標の達成は困難。従い、これを補完する追加政策として、エンジン搭載の従来車、HV、PHVにE10※を導入することが有効な手段となる。

（次世代車の最大限の導入とE10導入で2030年度C02削減目標達成は可能）
E10は既に米国、ブラジル、タイ、中国を始め世界中で普及しており、（2030年以降EV以外の新車販売を禁止した）英国でも今秋E10の導入を義務付けた。バイオエタノールは、e-fuel（現在開発中の水素・C02合成燃料）と混合すれば100%カーボンニュートラル燃料になるし、バイオジェット燃料の原料にもなる。

※ ガソリンにバイオエタノールを10%混合した燃料

2. 発電部門：

立地制約と投資採算性から2030年度再エネ発電目標（36～38%）達成は困難。又、自家発用石炭火力（9GW）の座礁資産化は製造業の国際競争力低下を招く。そこで既設の石炭火力をバイオマス専焼発電に改造・転換すれば、石炭火力のフェードアウトと再エネ電源の拡大を同時に達成出来る有効な手段となる。

9GW全部転換した場合、年間51百万トン（日本の4.5%）C02削減となるが、年間4～5千億円補填出来れば事業として成立つ計算（政策効果はFITの2.7倍）。これは6.3円/kWh、8,000円/C02-tに相当し、現在導入検討中のカーボンプライシング（炭素税、排出量取引）で補填出来る可能性がある。

尚、英国Drax石炭火力660MW x 4基のバイオマス専焼転換は三菱重工が請負ったが、今後国内のみならずアジア諸国での展開の可能性も期待出来る。

日本環境エネルギー開発株式会社

代表取締役 澤 一 誠

Tel:090-8963-7331,

E-mail: issey.sawa7777@gmail.com