

新たなバイオマス・ニッポン総合戦略のポイント

平成 18 年 3 月

農 林 水 産 省

1 バイオマス・ニッポン総合戦略の見直しの背景

- ① 京都議定書が発効し、我が国の温室効果ガス排出削減目標達成のためには、輸送用燃料の導入など大幅なバイオマスエネルギー導入が必要。

京都議定書目標達成計画（原油換算）

- バイオマス熱利用の導入

現状 68 万 kl → 平成 22 年目標 308 万 kl

温室効果ガス約 760 万 CO₂ トンに相当。
6 %削減約束の約 1 割に当たる。

- バイオマス輸送用燃料の導入

現状 0 → 平成 22 年目標 50 万 kl

3 %混合ガソリンとしては約 2000 万 kl。
日本のガソリン消費の約 1/3 に相当。

世界的にバイオマス輸送用燃料の導入が進む中で、我が国でも国産バイオマス輸送用燃料の導入の道筋を描くことが必要。

米国：ガソリン消費量約 3 億 8 千万 kl に対し、平成 17 年 1500 万 kl のエタノール供給。大統領一般教書演説で、エタノールの大幅増に言及。ガソリン税の軽減等の支援措置を講じている。

- ② 未利用バイオマス（林地残材、農作物非食用部）の利用を促進することが必要。

現状 利用率 20 % → 平成 22 年目標 利用率 25 %

（現在ほとんど利用されていない林地残材の 10 %を利用）

- ③ バイオマスタウンの取組が 2005 年に始まり、目標達成のためには、加速化が必要。

バイオマスタウン構想とは：市町村が策定するバイオマス利活用構想

平成 18 年 2 月現在 35 地区 → 平成 22 年目標 300 地区程度

2 見直しのポイント

(1) バイオマス輸送用燃料の利用の促進

- 国が導入スケジュールを示し、利用に必要な環境を整備
 - ① 利用設備導入に係る支援
 - ② 利用状況等を踏まえ、海外諸国の動向も参考としつつ、多様な手法の検討

- 特に、国産バイオマス輸送用燃料の利用促進
 - ① 関係省庁連携による利用実例の創出
 - ② 原料農産物等の安価な調達手法の導入や関係者の協力体制の整備
 - ③ 低コスト高効率な生産技術の開発
(高バイオマス量農作物、木質系からのエタノールなど)

(2) 未利用バイオマス活用等によるバイオマスタウン構築の加速化

- ① 農作物非食用部、林地残材といった未利用バイオマス等の利活用モデルを実証試験などを行いながら構築
- ② 地域の取組をコーディネートする人材の育成
- ③ バイオマスによる電力の需要創出、地域の熱需要にあった低コスト、効率的なバイオマス熱利用システムの導入
- ④ バイオマス製品の需要の拡大を促進するため、他の製品と識別するバイオマスマークの導入

(3) その他

- 人材支援、技術協力、京都開発メカニズム等による技術移転を進める等アジア諸国が進めようとしているバイオマスエネルギー導入の取組への関与