

2023年3月

調査国際部

欧州長期出張員事務所

ネットゼロに向けた欧州における環境政策の動向

- ◇EUでは、2019年12月に成長戦略である「欧州グリーンディール」にて、2050年までのネットゼロおよび、2030年までにGHG排出量の55%削減（1990年比）の達成を掲げ、目標達成に向けて、様々な提案・議論が進められている。
- ◇「欧州グリーンディール」を包括的に推進する政策パッケージである「Fit For 55」は、EU立法プロセスにおける最終段階にあり、2023年末までの合意が見込まれる。
- ◇さらに米国のインフレ抑制法への対抗策と言える「グリーンディール産業計画」が提案され、ネットゼロに向けた取り組みの加速が期待されている。

1. はじめに

気候変動対策が国際社会の喫緊の課題として重要性を高める中、EUは、単一欧州議定書（1987年）やマーストリヒト条約（1993年）、リスボン条約（2009年）等、過去より環境・エネルギー政策に向けた法的基礎の形成を進め、世界に先駆けた取り組み姿勢を示してきた（表1）。そして現在、その政策の中心が「欧州グリーンディール」と言える。

2019年12月、欧州委員会は、2050年までにGHG排出量をネットゼロ（気候中立）とする「欧州グリーンディール」を提案した。なお、本政策は、単なる環境・エネルギー政策ではなく、経済・社会政策を含む相互補完的な成長戦略であり、GHG削減を経済発展に繋げることを目的としている点には留意が必要である。

2020年12月には、2030年までにGHG排出量を1990年比で55%削減することを表明し、2021年6月に採択された「欧州気候法」により、この目標はEU域内で法的拘束力を持つものとなった。

2021年7月には、2030年までの道筋をカバーし、「欧州グリーンディール」を包括的に推進する政策パッケージ「Fit For 55²」、2022年には「REPowerEU」、足下では「グリーンディール産業計画」等、ネットゼロ達成に向けた様々な提案・議論が進められている。

本報では、「Fit For 55」のうち、石油産業にとって密接な運輸分野に関わる政策に着目し、その検討状況を振り返るとともに、直近で提案された「グリーンディール産業計画」について概説する。

1. はじめに
2. 「Fit For 55」の検討状況
 - 2-1. CO2 排出基準規則
 - 2-2. ReFuelEU Aviation
 - 2-3. FuelEU Maritime
 - 2-4. 再生可能エネルギー指令
3. 「グリーンディール産業計画」
4. おわりに

¹ 欧州グリーンディール (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_6691)

² Fit For 55 (https://www.pecj.or.jp/wp-content/uploads/2021/09/JPEC_report_No.210901.pdf)

表 1 EU における主な環境・エネルギー政策

| 年代 | 政策・内容 |
|-------|--|
| 1987年 | 単一欧州議定書（共同体全体の目的として環境保護を条文に追加） |
| 1993年 | マーストリヒト条約（環境政策を EU における重要項目として位置付け） |
| 1990年 | アムステルダム条約（あらゆる分野の政策に環境配慮を求める） |
| 2009年 | リスボン条約（環境・エネルギー政策の統合） |
| 2015年 | パリ協定（EU として 2030 年までに 1990 年比▲40%にコミット） |
| 2019年 | 欧州グリーンディール（2050 年気候中立、2030 年までに GHG 排出量▲55%） |
| 2021年 | 欧州気候法（2050 年での気候中立、2030 年目標に法的拘束力） |
| 2021年 | Fit For 55（欧州グリーンディールを包括的に推進する政策パッケージ） |
| 2022年 | REPowerEU（ロシア産化石燃料への依存脱却、グリーン転換の加速） |
| 2023年 | グリーンディール産業計画（気候中立への迅速な移行を支援） |

（出所）各種情報より JPEC 作成

2. 「Fit For 55」の検討状況（運輸セクターの燃料需要に関わる主な規制）

「Fit For 55」は上述のとおり、「欧州グリーンディール」を包括的に推進する政策パッケージであり、既存法の改正提案 8 つと新規立法提案 5 つから成り、気候、環境、エネルギー、輸送、建物、林業、土地利用、金融といった幅広い分野における政策がカバーされている。ここでは運輸分野の燃料需要に関わる 4 つの政策（「CO2 排出基準規則」・「ReFuelEU Aviation」・「FuelEU Maritime」・「再生可能エネルギー指令」）について、法案化に向けた検討状況を説明する。

なお、EU における立法プロセス（通常立法手続き）は、欧州議会と EU 理事会が、欧州委員会が提案した法案を審議（三読会制）し、欧州議会と EU 理事会の合意をもって法案が成立するという複雑な体系となっている（図 1）。

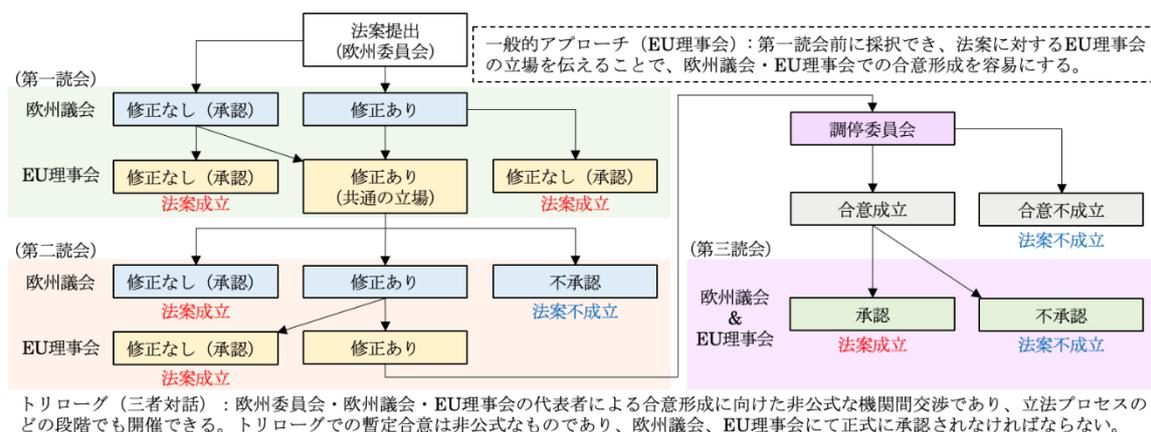


図 1 EU における立法プロセス（通常立法手続き）の概略³

³ EU における立法手続き https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/255709/OLP_2020_EN.pdf
<https://www.consilium.europa.eu/en/council-eu/decision-making/ordinary-legislative-procedure/>

2-1. CO2 排出基準規則（道路分野）

CO2 排出基準規則とは、EU で販売される新車の乗用車および小型商用車の CO2 排出基準を定めるものであり、現在、2021 年 6 月の欧州委員会案を基に法案化に向けたプロセスが進められている。本規則は当初、「Fit For 55」パッケージにおいて最も議論を呼ぶものの 1 つとされていたが、欧州議会修正案にて、欧州議会・EU 理事会は暫定合意案に達した（表 2）。2023 年 2 月 14 日、欧州議会は暫定合意案を正式に承認（図 2）したため、EU 理事会が欧州議会修正内容を承認すれば、2035 年以降、EU 内においてガソリン・ディーゼル車等の内燃機関車（ICE）やハイブリッド車（HV）、プラグインハイブリッド車（PHV）の新車販売が事実上禁止されることになる（現状の欧州各国における内燃機関車の販売禁止措置は表 3 の通り）。

ただし、ドイツは e-fuel 等の CN 燃料（カーボンニュートラル燃料）のみで走行する車両の 2035 年以降の販売が許可されない限り法案を支持しないとし、イタリア・ポーランドも同様に反対姿勢を表明、ブルガリアは棄権する方針を明らかにした（4 カ国の総人口は、EU 全体の約 42% 占める）。

EU 理事会の承認には、加盟国の 55% 以上の賛成、且つ賛成国の人口が EU 全体人口の 65% 以上を占めることが必要（二重多数決制）とされており、承認されなかった場合、EU における立法手続きに従い、第二読会に進むことになる。なお、3 月 7 日の EU 理事会での決議は先送りとなっている。

e-fuel 等の CN 燃料の利用に関しては、2022 年 12 月にオンライン開催された“E-Fuel World Summit”にて、パネリストらによる意見交換がされていたが、「自動車（内燃機関車）での e-fuel 利用を含め、幅広い分野で e-fuel を利用可能とすることで、新たなビジネスが生まれ、e-fuel 全体のスケールアップや投資の促進に繋がる」というパネラーからのコメントは、CN 燃料の拡大において重要な視点であると感じた。

表 2 CO2 排出基準規則（抜粋）

| | 現行規制 | 暫定合意内容（2022.10） |
|---------------------|---|---|
| CO2 排出削減目標（2021 年比） | 乗用車：2030 年までに▲37.5% 商用車：2030 年までに▲31% | 乗用車：2030 年までに▲55% 商用車：2030 年までに▲50% 共通：2035 年までに▲100% |
| CN 燃料（e-fuel 等） | - | 欧州委員会は CN 燃料のみで走行する車両の 2035 年以降の販売について新たに提案 |
| LCA 評価 | 欧州委員会は 2023 年までに LCA での CO2 排出量の評価方法開発の可能性を評価 | 欧州委員会は 2025 年までに LCA での CO2 排出量の評価方法を策定 |
| 規則案の見直し | 欧州委員会は 2023 年に同規則を見直し、その結果をまとめた報告書を提出 | 欧州委員会は 2026 年に同規則の有効性を評価、必要に応じて修正案を提案 |

（出所）各種情報より JPEC 作成

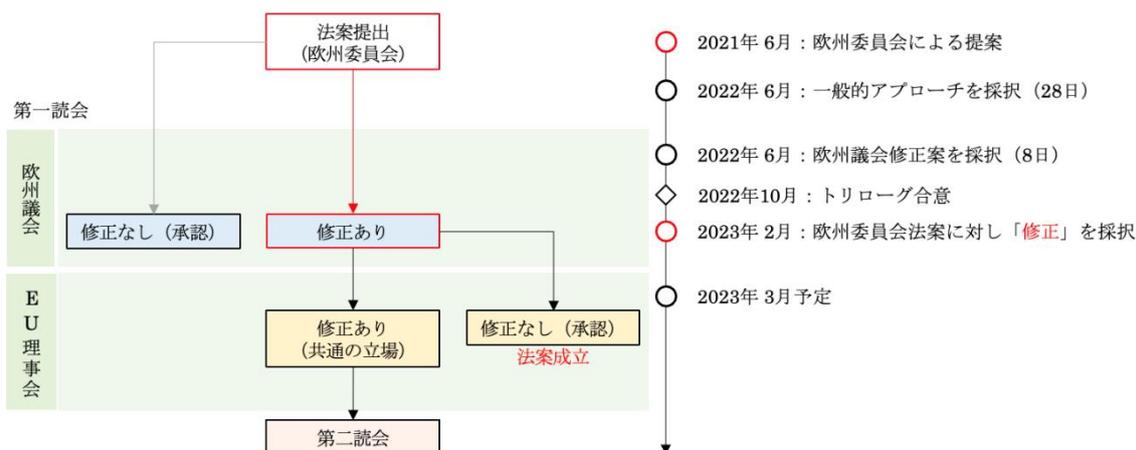


図2 CO2 排出基準規則の検討状況 (概略)

(出所) 各種情報より JPEC 作成

表3 欧州各国における内燃機関車の販売禁止措置

| 国 | 車種 | 目標 | 関連法案・戦略等 | 法制化 |
|--------|---------|-------|--|-----|
| オランダ | 乗用車 | 2030年 | Mission Zero (2019) | NO |
| デンマーク | 乗用車 | 2030年 | Climate and Air Plan 2018 (2018) | NO |
| スペイン | 乗用車/商用車 | 2040年 | Draft Law on Climate Change and Energy Transition (2020) | NO |
| フランス | 乗用車/商用車 | 2040年 | Mobility orientation Law (2019) | YES |
| ドイツ | 乗用車 | 2050年 | IZEVA commitment (2015) | NO |
| ノルウェー | 乗用車/商用車 | 2025年 | National Transport Plan (2017) | NO |
| スウェーデン | 乗用車/商用車 | 2030年 | Climate Policy Action Plan (2019) | NO |
| イギリス | 乗用車/商用車 | 2035年 | Transitioning to zero emission cars and vans (2021) | NO |

(出所) 各種情報より JPEC 作成

2022年11月にドイツにて開催された“European Refining Technology Conference (ERTC)”にて、欧州石油環境保全連盟 Concawe⁴より、EU27カ国の2030年における乗用車・商用車の販売・ストック台数⁵の推移(図3)および道路分野のエネルギー需要(図4)の見通しが発表⁶された。

⁴ 欧州石油環境保全連盟 Concawe (<https://www.concawe.eu/>)

精製技術、燃料油品質、大気環境等の分野に関する調査研究機関であり、多数の調査レポートを発行している

⁵ ストック台数：実際に道路を走行する車両の台数(2021年比：乗用車▲55%、商用車▲50%が前提)

⁶ 乗用車・商用車の販売・ストック台数および需要は、欧州委員会の提案シナリオ(MedとHighの中間値)より試算されたシナリオ分析(大型車については、2030年におけるGHG削減目標30%を前提)。

(https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9a735251-eecb-11eb-a71c-01aa75ed71a1.0001.01/DOC_1&format=PDF)

Concawe の発表によると、2030 年における乗用車・商用車合計でのエネルギー需要は約 165 百万トン/年 (2019 年比▲14%)、化石燃料 (ガソリン+ディーゼル) は約 137 百万トン/年 (2019 年比▲20%) になり、一方で、2030 年の排出削減目標の達成には、約 100 万トン/年の e-fuel が必要になるとされた。

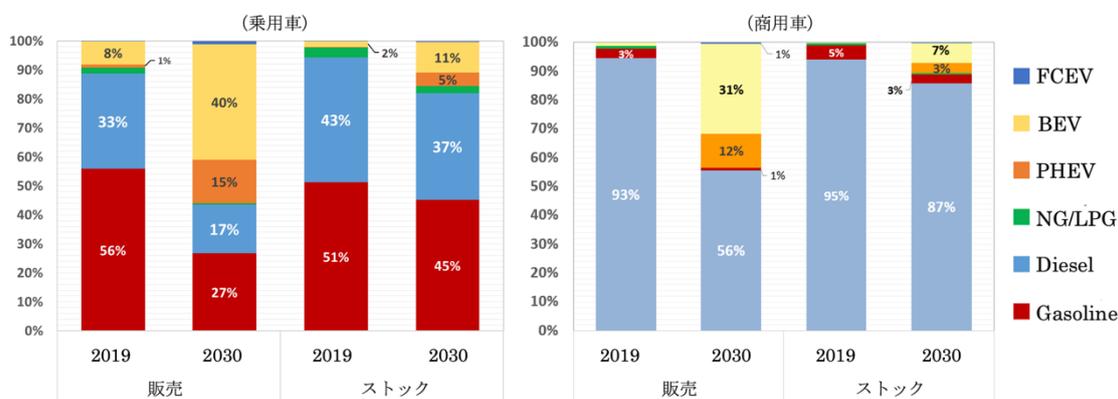


図3 乗用車・商用車の販売・ストック台数の推移

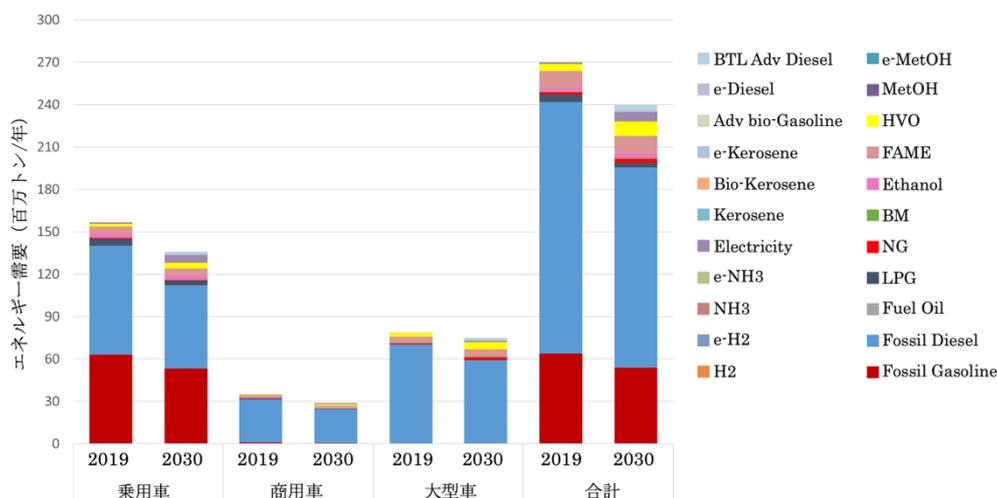


図4 2030年における道路分野のエネルギー需要見通し

(出所) Concawe ERTC 資料

2-2. ReFuelEU Aviation (航空分野)

「ReFuelEU Aviation」は、航空会社等に持続可能な航空燃料 (SAF) ⁷の導入を義務付ける規則案であり、「Fit For 55」における新規立法提案の1つである。

欧州委員会の提案に対し、EU 理事会は 2022 年 6 月に一般的アプローチ (図1) を採択し、欧州議会は 2022 年 7 月に欧州議会として、SAF 定義を拡大する一方で、導入目標を高めるとする修正案を採択した (表4、表5)。現在、欧州議会・EU 理事会の暫定合意に向けたトリロークが進められており、合意形成後、再度欧州議会の採決を経て、第一読会での正式な承認手続きに進む。

⁷ 持続可能な航空燃料 (SAF) (https://www.pecj.or.jp/wp-content/uploads/2022/04/JPEC_report_No.220401.pdf)

SAF 導入については既に欧州各国で取り組みが進められている。ドイツは、他加盟国に先駆け、合成燃料 (e-SAF) 導入を義務化し、e-fuel への取り組みを推進しているが (表 6)、2023 年 1 月に開催された “FUELS OF THE FUTURE” では、「ReFuelEU Aviation」における 2030 年合成燃料目標が 2% とされない場合、ドイツは自国の目標値を下方修正する可能性が示唆されていた。「ReFuelEU Aviation」における SAF 導入目標が何%となるのかはわからないが、“E-Fuel World Summit”では、「ReFuelEU Aviation」における 2030 年の合成燃料サブ目標が 2%になるとする見方が強かった。

表 4 SAF の定義

| | 欧州委員会原案 (2021.7) | 欧州議会修正案 (2022.7) | EU 理事会修正案 (2022.6) |
|------------|---|---|--|
| 合成燃料 | e-fuel (e-SAF) のみを対象 | グリーン水素、再生可能電力等を追加 | e-fuel (e-SAF) のみを対象 |
| バイオ燃料 (原料) | 先進バイオ (RED II の Annex 付属書 IX パート A または B ⁸) | ・可食原料、飼料原料、パーム油、大豆油、ソープストックを除く 全てのバイオ燃料 ・2035 年以降は付属書 IX のみ | ・可食原料、飼料原料を除く全てのバイオ燃料 ・3% の上限設定 (パート A を除く) |
| 低炭素燃料 | 含まない | 含まない | GHG 排出削減率 70% 以上を対象 (ブルー水素を用いた低炭素燃料) |

(出所) 各種情報より JPEC 作成

表 5 「ReFuelEU Aviation」における SAF 導入目標

| 年 | 欧州委員会原案 (2021.7) | | 欧州議会修正案 (2022.7) | | EU 理事会修正案 (2022.6) | |
|------|------------------|----------|------------------|----------|--------------------|----------|
| | SAF の全体目標 | 合成燃料サブ目標 | SAF の全体目標 | 合成燃料サブ目標 | SAF の全体目標 | 合成燃料サブ目標 |
| 2025 | 2% | - | 2% | 0.04% | 2% | - |
| 2030 | 5% | 0.7% | 6% | 2% | 6% | 0.7% |
| 2035 | 20% | 5% | 20% | 5% | 20% | 5% |
| 2040 | 32% | 8% | 37% | 13% | 32% | 8% |
| 2045 | 38% | 11% | 54% | 27% | 38% | 11% |
| 2050 | 63% | 28% | 85% | 50% | 63% | 28% |

※青色セルは欧州委員会原案と同じ数値

(出所) 各種情報より JPEC 作成

表 6 欧州各国における SAF 導入目標

| 国 | SAF 導入目標 | 関連法案・戦略等 |
|---------|---|---|
| オランダ | 14% (2030 年)、100% (2050 年) | De Luchtvaartnota 2020-2050 (2020) |
| スペイン | 2% (2025 年) | 政府目標 |
| フランス | 2% (2025 年)、5% (2030 年)、50% (2050 年) | SAF production roadmap (2020) |
| ドイツ (※) | 0.5% (2026 年)、1.0% (2028 年)、2.0% (2030 年) | PtL Roadmap (2021) |
| ノルウェー | 30% (2030 年) | 政府目標 |
| スウェーデン | 5% (2025 年)、30% (2030 年) | 政府目標 |
| イギリス | 10% (2030 年)、75% (2050 年) | Sustainable aviation fuels mandate (2021) |

※ドイツについては e-SAF の導入目標

(出所) 各種情報より JPEC 作成

⁸ RED II Annex 付属書 IX (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001>)

EU27 カ国における航空燃料需要見通し⁹を図5に示す。コロナにより減退した需要は2024年に回復、2024年から2030年にかけては年率+2.6%での需要増が想定されており、2019年の約48.3百万トンから、2025年には約49.6百万トン、2030年には約56.4百万トンとなる。

SAFに着目すると、2030年における需要は約282万トン、そのうちe-SAFが約40万トンとなり（欧州委員会原案を適用）、2030年における合成燃料サブ目標を2%とした場合は、e-SAFの需要は約113万トンとなる。

EUにおける2022年のSAF製造能力が約24万トン¹⁰とされている点を踏まえると、SAF導入目標達成に向けては急速な拡大が必要であり、支援政策が不可欠であると考えられる。

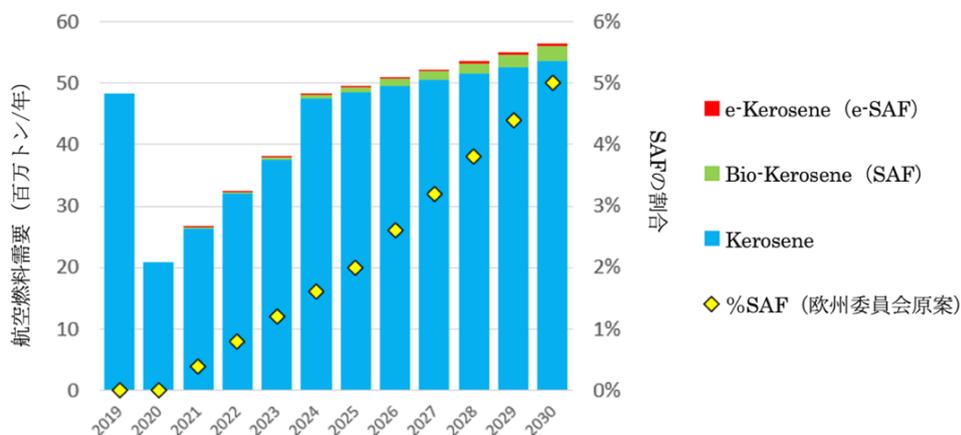


図5 EU27 カ国における航空燃料需要見通し

(出所) Concawe ERTC 資料

2-3. FuelEU Maritime (海運分野)

「FuelEU Maritime」は、持続可能な船舶燃料の生産・利用を促進する規則案であり、「Fit For 55」における新規立法提案の1つである。航空分野の「ReFuelEU Aviation」のように使用燃料・導入目標を規定するものではなく、GHG 排出削減目標（2020年対比）を定めている。そのため船主は、メタノールや水素、アンモニア、バイオ燃料等から使用燃料を選択することができる。

EU 理事会は欧州委員会案を大筋で踏襲する立場を示したのに対し（2022年6月に一般的アプローチ採択）、欧州議会は、GHG 削減目標の強化（表7）や、非生物由来の再生可能燃料（RFNBOs）¹¹を2030年までに少なくとも2%導入する等、より野心的な修正案を採択した。現在、欧州議会・EU 理事会の暫定合意に向けたトリログが進められており、合意形成後、第一読会での正式な承認手続きに進む。

⁹ 各種データを用いたシナリオ分析

¹⁰ European Union Aviation Agency EUROPEAN AVIATION ENVIRONMENTAL REPORT 2022
<https://www.easa.europa.eu/eco/eaer/topics/sustainable-aviation-fuels/current-landscape-future-saf-industry>

¹¹ 非生物由来の再生可能燃料 RFNBOs (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ganda_23_595)

再生可能エネルギー由来水素（グリーン水素）および、グリーン水素から合成された燃料（化石燃料比でGHG 排出削減率が70%以上）を指す

表7 「FuelEU Maritime」における GHG 削減目標

| 年 | 欧州委員会原案 (2021.7) | 欧州議会修正案 (2022.10) | EU 理事会修正案 (2022.6) |
|------|------------------|-------------------|--------------------|
| 2025 | 2% | 2% | 2% |
| 2030 | 6% | 6% | 6% |
| 2035 | 13% | 20% | 13% |
| 2040 | 26% | 38% | 26% |
| 2045 | 59% | 64% | 59% |
| 2050 | 75% | 80% | 75% |

※青色セルは欧州委員会原案と同じ数値

(出所) 各種情報より JPEC 作成

EU27 カ国における船舶燃料需要見通し¹²を図6に示す。コロナにより減退した需要は2023年に回復し、2019年の約47.8百万トンから、2030年には約55.8百万トンとなる。「FuelEU Maritime」を遵守し、2030年までにGHG排出を▲6%とするには、化石燃料をバイオ燃料や合成燃料へシフトさせる必要がある。

e-fuel (e-MeOH、e-NH₃) の2030年時点での需要は134万トン（船舶燃料需要に占める比率：各1.2%）と試算されており、バイオ燃料は290万トン（船舶燃料需要に占める比率：LBM 2%、FAME 2%、HVO（MGOに含まれる）1.2%）とされた。

海運分野における動向については、JPECとして2022年10月に開催された“Singapore International Bunkering Conference and Exhibition (SIBCON) 2022”に参加し、情報収集を行なっている。JPECレポート「国際海運のカーボンニュートラルに向けた動向¹³」も参照してほしい。

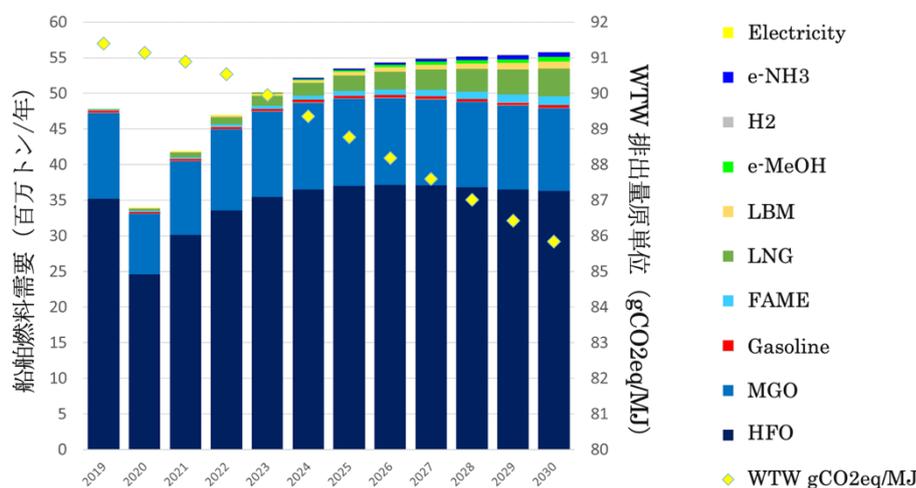


図6 EU27 カ国における船舶燃料需要見通し

(出所) Concawe ERTC 資料

¹² 各種データを用いたシナリオ分析

¹³ 国際海運のカーボンニュートラルに向けた動向 (JPEC レポート)

(https://www.peci.or.jp/wp-content/uploads/2023/01/JPEC_report_No.230101.pdf)

2-4. 再生可能エネルギー指令

「再生可能エネルギー指令 (RED : Renewable Energy Directive)」は、再生可能エネルギー開発のための法的枠組みであり、2008年に欧州委員会により提案された。2020年までにEU全体での最終エネルギー消費に占める再生可能エネルギー比率を20%とする本指令は、2018年に改定され (RED II)、2030年までに最終エネルギー消費に占める再生可能エネルギー比率を少なくとも32%とするとされた。

欧州グリーンディールで掲げた2030年目標を達成すべく、「Fit For 55」政策パッケージの1つとして改定 (RED III) が進められており (表8)、上記で取り上げた法案と同様に、EU理事会は一般的アプローチを、欧州議会は修正案を採択し、現在トリロークが行われている。

REDでは、EU全体での目標に加え、運輸分野における目標も定めており、道路・航空・海運分野全体で、本指令も遵守する必要がある。「RED II」では2020年での運輸分野における再生可能エネルギーシェアを10%以上と定めているが、各国の導入目標値は様々であり、2023年1月に参加した“FUELS OF THE FUTURE”では、「RED III」の法制化により、各加盟国がより野心的な目標を導入することを期待する声が多く聞かれた。プレゼンターの1人は、「RED III」の目標値は、各加盟国が遵守すべき最低限の数値とコメントしており、環境問題への意識の高さを感じさせられるものであった。

表8 「再生可能エネルギー指令 (RED III)」の検討状況

| 目標 | | 欧州委員会原案 (2021.7) | 欧州議会修正案 (2022.9) | EU理事会修正案 (2022.6) |
|------|-----------------|--|---|--|
| 全体 | 再エネ比率 | 40% (REPowerEU : 45%) | 45% | 40% |
| 運輸分野 | GHG削減 | 13% | 16% | 13% or 再エネ比率29%以上 |
| | 先進バイオ燃料 PartA | 2025年 : 0.5% (min) 2030年 : 2.2% (min) | 2025年 : 0.5% (min) 2030年 : 2.2% (min) | 2025年 : 1.0% (min) 2030年 : 4.4% (min) |
| | RFNBO /RCF 導入 | 2.6% (min) | 2028年 : 2.6% (min) 2030年 : 5.7% (min)、 海運1.2% (min) | 5.2% (min) |
| | バイオ燃料 PartB | 1.7% (max) | 1.7% (max) | 1.7% (max) |
| | バイオ燃料 Food crop | 7% (max) or 2020年消費+1%の低い方 | 7% (max) or 2020年消費+1%の低い方 | 7% (max) or 2020年消費+1%の低い方 |

(出所) 各種情報より JPEC 作成

「CO2 排出基準規則」、「ReFuelEU Aviation」、「FuelEU Maritime」および「RED III (欧州委員会原案)」を踏まえた運輸分野でのエネルギー需要見通しを図7に示す。2030年における全エネルギー需要は約360百万トン (19年比▲3%) となる。一方、化石燃料は約310百万トン (19年比▲15%) と、全エネルギー需要 (19年比▲3%) と比較して大きく減少しており、このギャップ分をバイオ燃料や e-fuel で賄うことになる。

e-fuel に着目すると、2030年時点での必要量は約400万トンとなる。上記で述べた「CO2 排出基準規則」、「ReFuelEU Aviation」および「FuelEU Maritime」の各規制により必要となる e-fuel の合計が約272万トンであったことを踏まえると、「RED III」の影響が如何に大きいかを窺える。

また欧州委員会は、RED II Delegated Act Art. 28 (5)¹⁴にて、2035 年以降、製油所等の産業分野から排出される CO₂ を利用して合成された e-Diesel (Jet) 等は、RFNBO・RCF と認めないとする提案をしている。つまり、e-Diesel (Jet) 等の生産拡大には、DAC 技術¹⁵により大気中から回収した CO₂ が必要となる。DAC 技術の開発・投資を急速に進める必要があるだけでなく、すでに開始・検討されているプロジェクトにおいては、CO₂ 源を切り替える等の検討が必要になる可能性もあり、e-Diesel (Jet) 等の拡大を阻害するリスクを含んでいると考えられるため、今後の動向を注視したい。

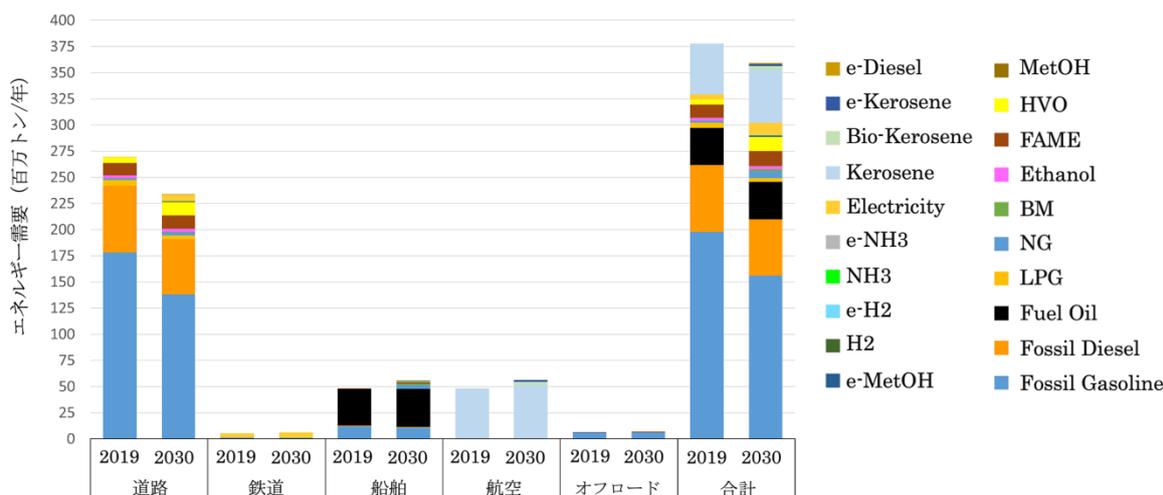


図7 運輸分野における2030年エネルギー需要見通し

(出所) Concawe ERTC 資料

3. グリーンディール産業計画

2023年2月、欧州委員会は欧州のネットゼロ産業の競争力を高め、気候中立への迅速な移行を支援するための「グリーンディール産業計画」を発表した。この計画は、「欧州グリーンディール」や「REPowerEU」の下で行われている取り組みを補完するもので、承認の簡素化と迅速化、資金調達迅速化、スキル向上、弾力的なサプライチェーンのための開かれた貿易の4つを柱としている(表9)。

この法案の背景には、米国のインフラ抑制法により、投資が米国に集中し、グリーン産業技術開発競争において遅れをとるといった懸念が挙げられる。

¹⁴ RED II Delegated Act Art

(https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12713-Renewable-energy-method-for-assessing-greenhouse-gas-emission-savings-for-certain-fuels_en)

¹⁵ DAC (Direct Air Capture の略称)

大気中のCO₂を直接吸収・除去する技術である。なお、CO₂源を産業由来からDAC由来に変更した場合、e-fuel製造におけるエネルギー効率が約10%低下すると報告されている。

(<https://www.concawe.eu/publication/e-fuels-a-techno-economic-assessment-of-european-domestic-production-and-imports-towards-2050/>)

実際、12月に参加した“E-Fuel World Summit”では、efuelのスケールアップやイノベーション、産業発展には投資を促すインセンティブが欠かせないとし、特にクリーン燃料に対してインセンティブを与える米国と、ペナルティーを課すEUを例に、政策の見直しを必要とする意見が多く挙げられていた。

またプレゼンターの1人は、インセンティブを設けることで多くのアイデア・可能性が生まれ、脱炭素化に大きく貢献できるとコメントしていた。

今回のグリーンディール産業計画は、これらの意見に応える内容と言えるものであり、具体化に向けた動向、そして欧州のネットゼロに向けた取り組み加速への影響を注視する必要がある。

表9 グリーンディール産業計画における4つの柱

| 項目 | 内容 |
|------------------------|---|
| 承認の簡素化と迅速化 | 二酸化炭素の回収・貯留や太陽光、電解槽、再生可能水素、バッテリー等、ネットゼロ達成に不可欠なセクターを迅速にスケールアップできる規制環境を整備。 |
| 資金調達の迅速化 | 2025年末までに国家補助規制を緩和、再生可能エネルギーや脱炭素化に向けた投資を支援。復興基金(2,250億ユーロの融資、200億ユーロの補助金)を資金源とし、長期的には新興技術への投資に向けた「欧州主権基金」を創設。2023年秋からEUイノベーション基金を活用したグリーン水素製造を支援するオークション立ち上げ。 |
| 新技術に対するスキル向上 | 人を中心としたグリーントランジションに必要な技能開発に向け、戦略産業における技能向上と再教育プログラムを展開するための「Net-Zero Industry Academies」の設立。 |
| 弾力的なサプライチェーンのための開かれた貿易 | EUの自由貿易協定(FTA)ネットワークや、グリーントランジションに向けたパートナーとの協力体制の強化継続、原材料の消費者と資源保有国を結びつける「重要原材料クラブ」や、「クリーンテック/ネット・ゼロ産業パートナーシップ」の創設。 |

4. おわりに

本報では、欧州におけるネットゼロに向けた欧州環境政策動向(2023年3月1日時点)や需要への影響、欧州における現地活動で得た情報等について報告した。欧州は、ネットゼロの実現に向けて世界に先駆けた取り組みを進めていると言えるが、「Fit For 55」をはじめ、現在法案化に向けた審議段階であり、最終的にどういった内容でEU法として法制化され、各国の政策に落とし込まれていくのか、そして目標実現に向けて石油各社がどういった対応を進めていくのか、その動向を注視していきたい。

最後に、本報作成にあたり、多数の資料を提供いただいた欧州石油環境保全連盟 Concawe に感謝する。

(問い合わせ先)

一般財団法人石油エネルギー技術センター 調査国際部 jrepo-0@pecj.or.jp

本調査は、一般財団法人石油エネルギー技術センター(JPEC)が資源エネルギー庁からの委託により実施しているものです。無断転載、複製を禁止します。

Copyright 2023 Japan Petroleum Energy Center all rights reserved