

米国における新たなバイオ燃料推進政策

- ◇インフレ抑制法が法制化されて2周年を迎え、バイオ燃料の推進政策に係わる助成金が農務省および連邦航空局から交付された。
- ◇米国農務省は、エタノールまたはバイオディーゼルの混合を高めた燃料の供給インフラを拡大することを目的としたプログラムに助成金を交付した。交付されたのは、89件のプロジェクトで、合計9,030万ドルである。
- ◇米国連邦航空局は、持続可能な航空燃料(SAF)のインフラのニーズに関する調査とSAFの生産、輸送、混合、または保管する22件のプロジェクトで、合計2億4,450万ドルを交付した。

1. はじめに

インフレ抑制法 (IRA) が法制化されて2周年を迎えた2024年8月19日、米国農務省 (USDA) と米国連邦航空局 (FAA) は、バイオ燃料に関する助成金をIRAを通じて交付すると相次いで発表した。

米国では、自動車用のバイオ燃料は、米国環境保護庁 (EPA) の再生可能燃料基準 (Renewable Fuel Standard : RFS) で、毎年のガソリンやディーゼル燃料へのバイオ燃料の最低混合義務量 (Renewable Volume Obligation : RVO) が義務付けられている。

航空燃料では、2021年9月に「SAF グランドチャレンジ」が発表され、2030年と2050年までのSAFの製造目標を掲げている。

今回の助成金はこれらの制度を補い、バイオ燃料の普及を確実にして、かつ加速させるものといえる。

2. 米国農務省 (USDA) の HBIIP 助成金

USDA は、米国で生産された農産物を用いた再生可能燃料の市場拡大を目指し、高ブレンド・インフラ・インセンティブ・プログラム (Higher Blends Infrastructure Incentive Program : HBIIP) と呼ばれる、エタノールまたはバイオディーゼルの混合を高めた燃料の供給インフラを拡大することを目的としたプログラムを実施している。

この一環として、インフレ抑制法 (IRA) が法制化されて2周年を迎えた2024年8月16日、USDA の長官である Tom Vilsack 氏は、国産バイオ燃料の可用性を高めるため、HBIIP と米国農村エネルギー

1. はじめに

2. 米国農務省 (USDA) の HBIIP 助成金

2-1. 米国の給油所の現状

2-2. HBIIP 助成金の内容

3. 米国連邦航空局 (FAA) の SAF のプロジェクトへの助成金

3-1. 米国の SAF の現状

3-2. SAF Tier 1 プロジェクト

3-3. SAF Tier 2 プロジェクト

4. まとめ

プログラム (Rural Energy for America Program : REAP) を合わせて、26 州の 160 件のプロジェクトに助成金を交付していると発表した¹。その中で、HBIIP の助成金は 26 州の 89 件のプロジェクトに 9,030 万ドルを交付することになったと述べている。HBIIP の助成金は、全米の給油所の事業主による給油機や燃料貯蔵タンクなどの設置、油槽所の事業主によるバイオ燃料貯蔵タンク、混合装置、タンクローリーへの積載装置などのインフラの設置およびアップグレードなどのプロジェクトを支援するものである。

2-1. 米国の給油所の現状

米国石油協会 (API) のホームページによると、米国全土には 145,000 以上の給油所がある²。その中で、エタノールを 15%混合したガソリン (E15) を販売しているのは、米国の再生可能燃料協会 (RFA) のホームページによると、2023 年において 3,000 強 (約 2%) の給油所のみである³。

USDA のホームページによると、現在米国の路上を走るガソリン車の約 96%、およそ 2 億 9,000 万台は、E15 の使用が法的に承認されており、エタノールを 85%まで混合 (夏期はエタノール 51%、冬期はエタノール 83%) したガソリン (E85) で走行できるフレックス燃料車 (FFV) は 2,200 万台以上 (全ガソリン車の約 8%)、さらに、すべてのディーゼル車はバイオディーゼルを 20%混合した軽油 (B20) で走行可能である⁴。

ちなみに、E15 を販売している給油所では、図 1 に示すように、給油機の給油ノズルの上に 2001 年式以降の乗用車または FFV 以外は使用できないとの注意のステッカーが貼られている。これは、米国環境保護庁 (EPA) が作成したものである。

RFA が発行した 2024 年の「Ethanol Industry Outlook」では、米国のガソリンに占めるエタノールの混合割合は、2023 年に 10.42%と過去最高を記録したと記載されている (図 2 参照)。また、EPA が公表しているデータでは、米国のバイオディーゼルの生産量は、2018 年にピークに達し、依然として高い数値を維持している (図 3 参照)。

現在の米国の多くの給油所では、エタノールを 10%混合したガソリン (E10) とバイオディーゼルを 5%混合した軽油 (B5) が一般的に販売されている。図 4 に米国の給油所の給油機の例を示す。

図 4 中、左側が従来の E10 のみ、または E10 と軽油 (B5) を販売している例であり、現在の米国のほとんどの給油所が、このようなタイプの給油機を採用している。なお、油種選択ボタンの数字は、ガソリンのオクタン価を示しているが、日本が採用しているリサーチ法オクタン価ではなく、アンチノック指数 (AKI) と呼ばれる、リサーチ法オクタン価とモーター法オクタン価の平均値で示されている。

米国では、上記のようにガソリン車の約 96%が E15 に対応しているとはいえ、まだ E10 しか給油できないガソリン車も多数存在することから、E15 や E85 を販売するためには、給油機で販売する油種を

¹ <https://www.biobased-diesel.com/post/usda-awards-90-million-in-hbiip-grants-to-89-biofuel-projects-in-26-states>

² <https://www.api.org/oil-and-natural-gas/consumer-information/consumer-resources/service-station-faqs#:~:text=How%20many%20service%20stations%20are,are%20convenience%20stores%20selling%20fuel>

³ <https://ethanolrfa.org/media-and-news/category/blog/article/2024/04/e15-sales-set-another-record-in-2023-but-are-at-risk-again-this-summer>

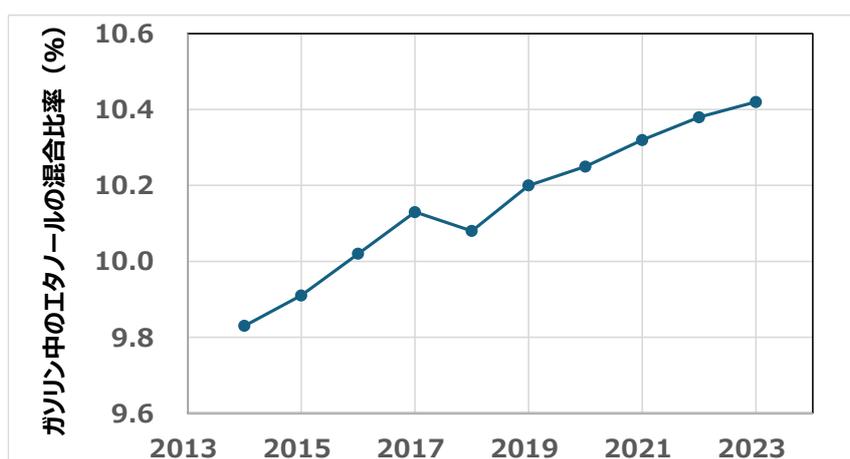
⁴ <https://www.rd.usda.gov/hbiip>

増やす必要があり、図4の右側のようなタイプに変更することになる。なお、米国ではE15はレギュラーガソリンとされており、アンチノック指数は88である。図5に米国のエタノール混合ガソリンのサプライチェーンの例を示すが、米国では製油所ではエタノール混合ガソリンを製造はしておらず、油槽所でサブオクタンガソリンとエタノールを混合して、エタノール混合ガソリンを製造している。つまり、E10とE15のサブオクタンガソリンは同じ性状であり、エタノールはオクタン価が高いため、E15のアンチノック指数はE10のレギュラーより1上がることになる。



出所：JPEC が米国にて撮影

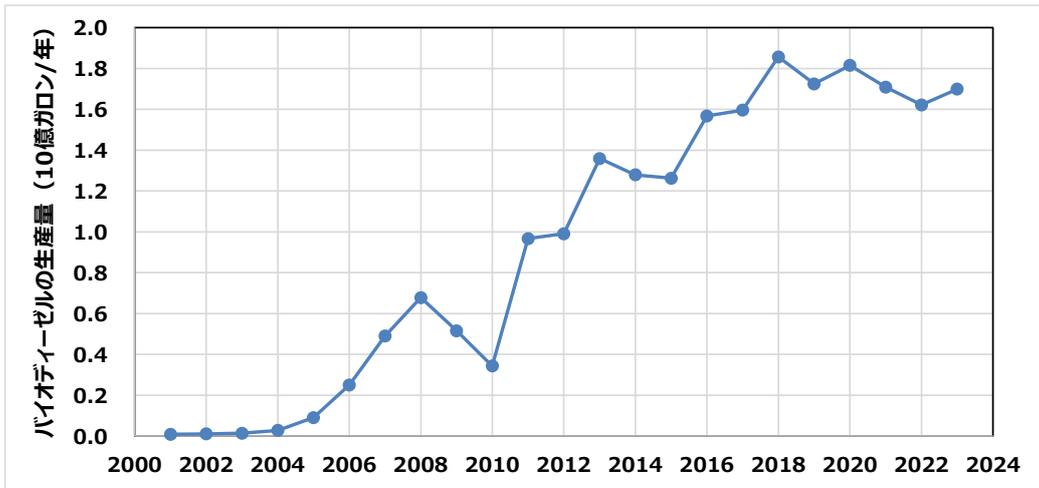
図1 E15の誤給油防止のステッカー



出所：RFA 2024 Ethanol Industry Outlook⁵を基に JPEC で作成

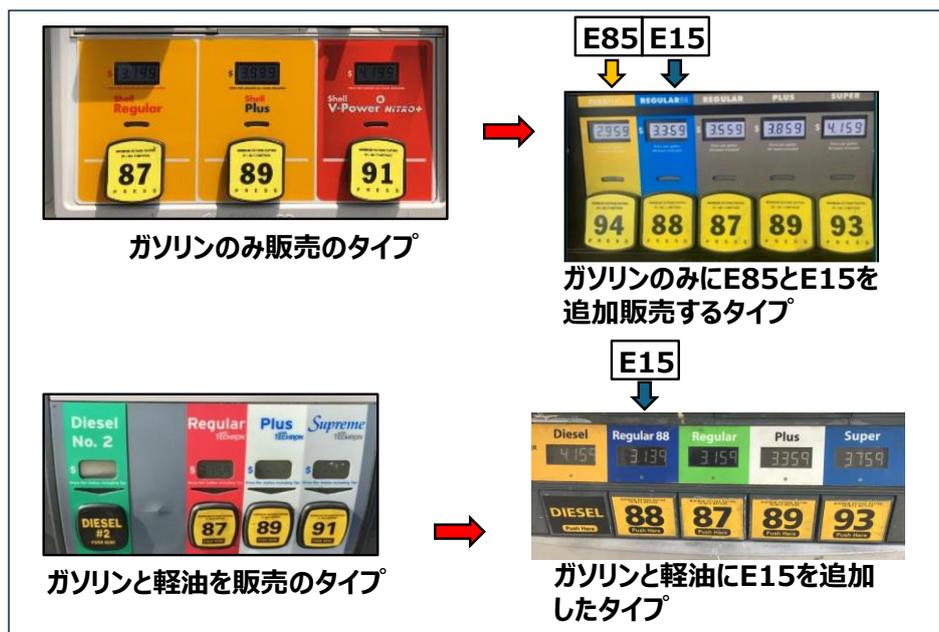
図2 米国のガソリン中のエタノールの混合比率

⁵ <https://d35t1syewk4d42.cloudfront.net/file/2661/2024%20Ethanol%20Industry%20Outlook.pdf>



出所：EIA のデータ⁶を基に JPEC で作成

図3 米国のバイオディーゼルの生産量

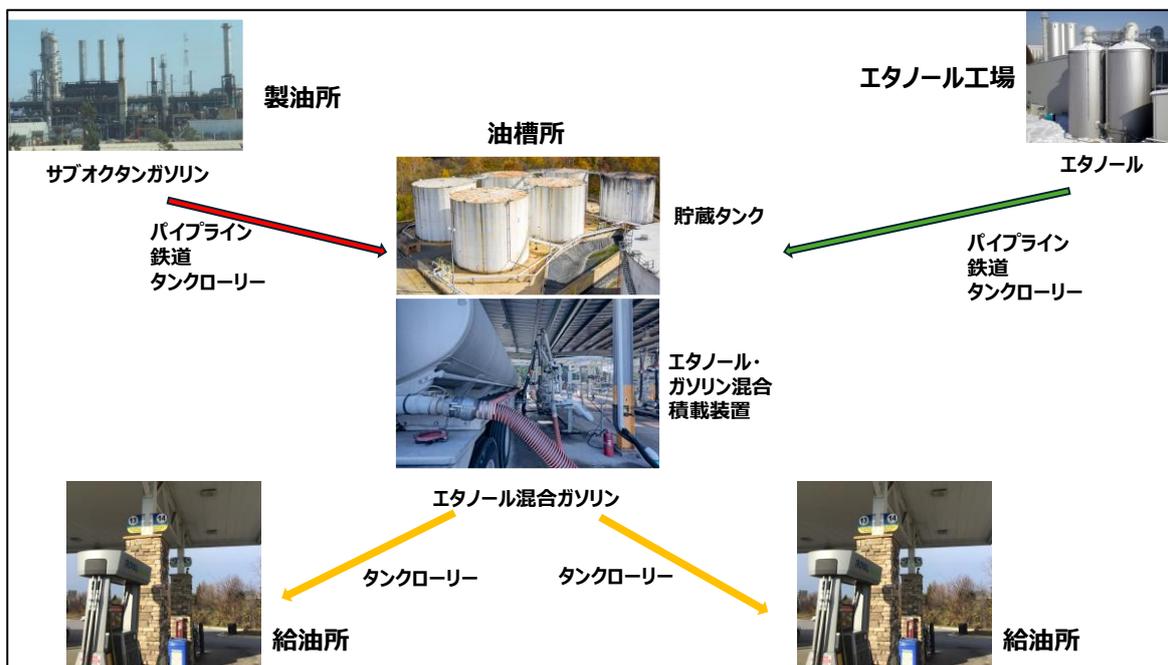


出所：各種情報より JPEC で作成

図4 米国の給油所の給油機の例

今回の HBIIP の助成金は、バイオ燃料インフラの拡張により、E15、E85、B20 などの販売を促進することが狙いであり、給油機の変更、給油所によっては販売油種を増やすには燃料貯蔵タンクを増設する必要があることから、貯蔵タンクの増設や配管の変更、さらに油槽所などのバイオ燃料貯蔵設備、混合設備、タンクローリーなどへの積載設備などの整備費用の支援も含まれている。

⁶ <https://afdc.energy.gov/data/10325>



出所：各種情報より JPEC で作成

図5 米国のエタノール混合ガソリンのサプライチェーンの例

2-2. HBIIP 助成金の内容

USDA がホームページでプロジェクトの内容と交付額を公開しているのは、HBIIP と REAP を合わせた 160 件のプロジェクトである⁷。その中から、JPEC で HBIIP と思われるものを確認したところ、89 件プロジェクトで 9,032 万 8,411 ドルと、8 月 16 日に USDA の長官が発表した 89 件プロジェクトに 9,030 万ドルとほぼ一致した。

表 1 に、89 件のプロジェクトの助成金の内訳と平均額を示す。500 万ドル以上のプロジェクトが 4 件ある一方で、10 万ドル未満のプロジェクトが 5 件と、助成金額は広範囲にわたっている。1 プロジェクト当たりの平均額は、101 万 4,925 ドルと、日本円で 1 億 5,000 万円規模の高額な助成金である。

助成金の最高額は、ウィスコンシン州、ミネソタ州、サウスダコタ州、アイオワ州にある 60 か所の給油所に、E15 給油機を 612 機、B20 給油機を 151 機、エタノール貯蔵タンクを 13 基、バイオディーゼル貯蔵タンクを 4 基設置するプロジェクトで 997 万 5,252 ドルである。

次に高額なのは、イリノイ州、テキサス州、ニューメキシコ州、ミズーリ州、インディアナ州、ワイオミング州にある 38 か所の給油所に、E15 給油機を 245 機、エタノール貯蔵タンクを 25 基設置するプロジェクトで 750 万 2,945 ドルである。

3 番目に高額なのは、500 万ドルの同額で 2 件ある。1 件は、カリフォルニア州にある 33 か所の給油所に B20 給油機を 193 機、エタノール貯蔵タンクを 4 基設置するプロジェクトである。もう 1 件は、バージニア州、オハイオ州、コネチカット州の 4 か所の油槽所に、バイオ燃料の貯蔵設備、混合設備、タンクローリーへの積載設備を設置するものである。

⁷ <https://www.rd.usda.gov/media/file/download/usda-rd-chart-hbiip-mmreap-81624.pdf>

今回の助成金では、給油所だけではなく、油槽所に対してもが交付されているプロジェクトが合計7件ある。油槽所への助成金は、約30万ドルのプロジェクトが1件あるが、残り6件は100万ドル以上の高額である。

一方で、助成金の最低額は、カリフォルニア州にある1か所の給油所に、E85給油機を1機設置するプロジェクトで2万9,125ドルである。

次に低額なのは、オレゴン州にある5か所の給油所に、B20給油機を18機設置し、エタノール貯蔵タンク1基を改造するプロジェクトで7万5,500ドルである。

3番目に低額なのは、ミシガン州にある1か所の給油所に、E85給油機を3機設置するプロジェクトで、7万9,158ドルである。

今回の助成金で設置を支援する給油機のタイプは、E15対応が35プロジェクトで1,996機、E85対応が53プロジェクトで263機、B20対応が50プロジェクトで546機となっている。

表1 USDAによる89件のプロジェクトの助成金の内訳と平均額

助成金額	プロジェクト数	平均額
500万ドル以上	4	101万4,925ドル
100万ドル以上500万ドル未満	17	
50万ドル以上100万ドル未満	25	
10万ドル以上50万ドル未満	38	
10万ドル未満	5	

出所：USDAのプロジェクト情報よりJPECで作成

3. 米国連邦航空局（FAA）のSAFのプロジェクトへの助成金

米国連邦航空局（Federal Aviation Administration：FAA）は2024年8月16日、バイデン大統領の「アメリカへの投資」計画の一環として、2050年までに航空業界からの温室効果ガス排出量を実質ゼロにする目標の達成に役立つプロジェクトへの助成金として、インフレ抑制法から2億9,100万ドルを支出することを発表した⁸。

この助成金は、Fueling Aviationの持続可能な移行（Fueling Aviation’s Sustainable Transition：FAST）プログラムの下で交付され、SAFのインフラのニーズに関する調査とSAFの生産、輸送、混合、または保管するプロジェクトに2億4,450万ドルと高額である。なお、残りの4,650万ドルは、航空機の低排出化技術の開発、実証、または適用を目指す14件のプロジェクトに分配される。

SAFのインフラのニーズに関する調査は、SAF Tier 1プロジェクト、SAFの生産、輸送、混合、または保管するプロジェクトは、SAF Tier 2プロジェクトと名付けられた。

なお、FAAのホームページでは、SAF Tier 1で7件とSAF Tier 2で15件の合計22件のプロジェクト

⁸ <https://www.transportation.gov/briefing-room/biden-harris-administration-announces-nearly-300-million-awards-sustainable-aviation>

トに 2 億 4,450 万ドルを交付したと紹介されているが、JPEC で FAST プログラムのホームページで内容を詳細に調べた結果、SAF Tier 2 は 14 件しか確認できず、合計 21 件のプロジェクトの 2 億 3,467 万ドルしか判明しなかった。ホームページの SAF Tier 2 に記載漏れがあると思われる。

3-1. 米国の SAF の現状

2021 年 9 月、米国政府は SAF の生産を 2030 年に 30 億ガロン、2050 までに 350 億ガロンを目指すとした「SAF グランドチャレンジ」を発表した。これは、米国エネルギー省 (DOE)、米国運輸省 (DOT)、USDA、およびその他の連邦政府機関が協力して、SAF を商業規模で生産するための新技術を拡大するための包括的な戦略を策定して覚書 (MOU) を締結したものである。

米国で現在 SAF を製造しているのは、World Energy の Paramount 製油所、Montana Renewables の Montana 生産設備、LanzaJet の Freedom Pines 工場など、ごく少数である。2024 年中には、Phillips 66 の Rodeo 製油所で SAF の本格生産が開始される予定である。

SAF の輸入では、フィンランドの Neste が Porvoo 製油所や Singapore 製造工場で生産したものを、カリフォルニア州やテキサス州のオイルターミナルでジェット燃料と混合して、各地域の空港に供給している。しかし、生産と輸入を合わせても、ジェット燃料に占める割合はわずかであり、このままでは 2030 年に 30 億ガロンの目標は難しいとの見方があった。

このような背景の中、今回の FAA の助成金に関して、FAA の政策、国際問題、環境担当副長官である Laurence Wildgoose 氏は、「助成金が交付されたプロジェクトは、SAF の開発と実装を促進することで、環境と経済の持続可能性の目標を推進する上で重要な役割を果たした」と述べた⁹。

3-2. SAF Tier 1 プロジェクト

SAF Tier 1 プロジェクトは、調査を行うプロジェクトであり、助成金額は 10 万ドル～30 万ドル程度と、後述する SAF Tier 2 プロジェクトと比較して低い。SAF Tier 1 プロジェクトの助成金の交付先、プロジェクト概要、助成金額を表 2 に示す。No.6 の Siemens Energy Inc. のプロジェクトと No.7 のアラスカ州運輸公共施設局のプロジェクトは、SAF の生産に関することが含まれている。

Siemens Energy Inc. は、直接空気回収 (Direct Air Capture : DAC) に関しては、2023 年 9 月に米国エネルギー省 (DOE) から助成金を受けて、カリフォルニア大学バークレー校などと共同で DAC ハブの実現可能性を調査する別のプロジェクトを実施している¹⁰。DAC ハブのセットアップには米国の中西部での実験設備の設置が含まれ、分析、設計、デジタルツインのシミュレーションはカリフォルニア大学バークレー校で実行されている。DAC システムは、Siemens Energy の大規模な固体吸着剤捕捉技術を基盤とし、次世代の捕捉技術の小規模な導入も計画されている。今回の FAA のプロジェクトでは、回収した CO₂ を使用して SAF を製造するパイロットプラントの設置場所を特定するための調査のようである。

⁹ <https://biodieselmagazine.com/articles/faa-funds-22-saf-projects>

¹⁰ <https://engineering.berkeley.edu/news/2023/09/berkeley-engineers-partner-with-siemens-energy-on-3-7m-doe-project-to-explore-direct-air-capture-for-carbon-sequestration/>

アラスカ州運輸公共施設局のプロジェクトについて、アラスカ州運輸公共施設局のホームページでは特にニュースリリースはされていないため、プロジェクトの詳細については不明である。現時点で、アラスカにおいて SAF を製造するという具体的なプロジェクトは発表されていないことから、SAF の製造も含めた実現可能性を調査するものとみられる。

その他のプロジェクトについても、交付先のホームページを閲覧したが、FAA の助成金に関するプレスリリースはなかった。いずれのプロジェクトも、空港周辺のインフラやサプライチェーンに関するものであり、SAF の製造が本格化する 2030 年頃を見込んだ調査内容とみられる。

表2 SAF Tier 1 プロジェクトの助成金交付先、プロジェクト概要、助成金額

No.	交付先	プロジェクト概要	金額 (ドル)
1	CNX Green Ventures	Pittsburg 国際空港から地方空港へのSAFの物流に関する調査	106,875
2	Philadelphia市航空局	SAFの社会実装およびインフラ実現可能性に関する調査	299,692
3	University of Virginia	Washington Dulles 国際空港へのSAF供給に関するサプライチェーンのモデリングと分析調査	202,500
4	Piedmont Triad空港局	Piedmont Triad 国際空港でのSAF利用を促進するインフラを特定する調査	285,444
5	Atlanta市航空局	Hartsfield-Jackson Atlanta 国際空港でのSAF展開を可能にする、地域サプライチェーンとインフラおよび流通のニーズに関する調査	240,000
6	Siemens Energy Inc.	DACを使用したSAF製造パイロットプラントの計画策定と最適な設置場所の特定を目的とした調査	300,324
7	アラスカ州運輸公共施設局	アラスカにおけるSAFの製造、輸送、混合、保管、使用の実現可能性に関する調査	275,300

出所：FAA ホームページを基に JPEC で作成

3-3. SAF Tier 2 プロジェクト

SAF Tier 2 プロジェクトは、商業化をサポートするためのプロジェクトであり、助成金は最高で 5,000 万ドル程度とかなり高額である。SAF Tier 2 プロジェクトの助成金の交付先、プロジェクト概要、助成金額を表 3 に示す。

最も高額な助成は、Martinez Renewables への Martinez 製油所で合成パラフィン灯油 (SPK) タイプの SAF を生産可能にするプロジェクトに交付された 5,000 万ドルである。Martinez Renewables は、米国の Marathon Petroleum とフィンランドの Neste の 50/50 の合弁会社である。このプロジェクトは、カリフォルニア州にある Marathon Petroleum の Martinez 製油所を改装し、再生可能燃料の製造および油槽施設として、年間約 7 億 3,000 万ガロンの SAF と再生可能ディーゼルなどを生産できるようにするものである。

2 番目に助成金額が高いのは、ワシントン州にある bp Products North America の Cherry Point 製油所での SAF の生産とブレンドに交付された 2,673 万ドルである。なお、bp は 2024 年 6 月 20 日に、世界で 5 か所の既存の製油所に、Honeywell UOP の Ecofining[™]をライセンス供与で導入し、SAF と再生可能ディーゼルを製造するプロジェクトの開発計画を縮小し、5 件のプロジェクトのうち 2 件のプロジ

エクトの計画を一時停止すると発表した¹¹。bp はプレスリリースで、一時停止する 2 か所の施設では、バイオ原料を共処理 (Co-Processing) することに重点を置く予定であると述べている。なお、共処理は、水素化分解装置などにおいて、石油系の原料にバイオ原料を混合して処理する技術であり、バイオ原料の割合が低い場合は、製油所の既存の装置を軽微な改造のみで、バイオ燃料混合燃料を製造できる技術である。bp は一時停止するプロジェクトの詳細は明らかにしていないが、Biobased Diesel Daily[®]が、bp の広報担当者に直接連絡して問い合わせたところ、米国ワシントン州の Cherry Point 製油所のプロジェクトは一時停止すると語ったと報道している¹²。2024 年 9 月 3 日の Bioenergy Insight の報道¹³で、この助成金に関わった Maria Cantwell 上院議員 (ワシントン州選出、民主党) のコメントが掲載されており、「共処理を通じてバイオ燃料の生産を加速するための基盤を整えた」と述べていることから、今回の助成金は、共処理により SAF を生産するための支援と考えられる。

表 3 SAF Tier 2 プロジェクトの助成金の交付先、プロジェクト概要、助成金額

No.	交付先	プロジェクト概要	金額 (ドル)
1	bp Products North America	Cherry Point製油所でのSAFの生産とブレンドを開始	26,763,504
2	Phillips 66	Sacramento油槽所でブレンドされたSAFを保管できるようにする	1,420,000
3	Phillips 66	Torrance油槽所でのSAFとジェット燃料の混合と保管	6,270,300
4	Phillips 66	Portland油槽所でのニートSAFとジェット燃料の混合および保管	11,299,500
5	Phillips 66	Rodeo再生可能エネルギー複合施設でSAF増産のために芳香族を飽和する触媒への変更をサポートする	3,915,000
6	Martinez Renewables	Martinez製油所で合成パラフィン灯油 (SPK)タイプのSAFを生産可能にする	50,000,000
7	Equilon Enterprises	南カリフォルニアのShell Carson油槽所でのニートSAFの受入れとブレンドのためのインフラストラクチャを導入する	17,937,999
8	World Energy	カリフォルニア州のWorld EnergyのSAF製造施設からLos Angeles国際空港へSAF混合ジェット燃料を直接配送するインフラプロジェクトをサポートする	21,963,000
9	Gevo	ミネソタ州の既存のバイオ燃料製造工場をアルコールからジェット燃料 (ATJ) への完全統合型製造施設に改造する	16,800,000
10	Buckeye Terminals	既存の4か所のSAF配送設備、保管施設、鉄道荷降ろし機能をアップグレードする	24,054,883
11	Citgo Holding	Chicago油槽所の既存設備を改修し、ニートSAFの配送、荷降ろし、ジェット燃料との混合、使用を可能にする	18,334,500
12	LanzaJet	ジョージア州のアルコールからジェット燃料 (ATJ) でのSAF製造工場に、プレ分留塔とエタノール貯蔵庫を設置し、SAFを追加生産できるようにする	3,096,046
13	Colonial Pipeline	Baton Rouge施設のSAF貯蔵および混合能力を増強する	16,479,690
14	Arcadia eFuels	テキサス州に計画中のSAF工場プロジェクトのフロントエンドエンジニアリング設計 (FEED) を支援する	14,626,500

出所：FAA ホームページを基に JPEC で作成

¹¹ <https://www.safinvestor.com/news/145260/refocusing-plans-bp-pauses-work-on-saf-plants/>

¹² <https://www.biobased-diesel.com/post/bp-scales-back-plans-for-new-renewable-diesel-saf-projects-but-will-still-more-than-double-coproces>

¹³ <https://advancedbiofuelsusa.info/federal-bp-grant-enables-biomass-to-saf-production-in-washington>

上記2件の他に、SAFの生産に関わるものは、No.9のGevoのバイオ燃料製造工場をアルコールからジェット燃料(ATJ)への完全統合型製造施設に改造するプロジェクト、No.12のLanzaJetのATJでのSAF製造工場に、プレ分留塔とエタノール貯蔵庫を設置するプロジェクト、No.14のArcadia eFuelsの計画中のSAF工場プロジェクトのフロントエンドエンジニアリング設計(FEED)を支援するプロジェクトである。LanzaJetのプロジェクトは、SAFの追加生産に関するもので、それほど大きな助成金額ではないが、GevoとArcadia eFuelsは、新たな製造設備に関するプロジェクトであるため、何れも高額な助成となっている。

表3中のNo.2～No.5は、いずれもPhillips 66のプロジェクトである。Phillips 66は、サンフランシスコ湾岸地域にあるRodeo製油所を、再生可能エネルギー複合施設として改装中で、2024年の第3四半期にSAFの生産を開始すると発表している¹⁴。今回の助成は、Rodeo製油所での触媒交換への391万ドルが含まれているが、その他は油槽所のプロジェクトに関するもので、カリフォルニア州のSacramento油槽所とTorrance油槽所、オレゴン州のPortland油槽所が対象となっている。

残りのプロジェクトは、SAFの輸送、SAFと石油系ジェット燃料との混合、SAFの貯蔵など、インフラに関するプロジェクトであるが、助成は2,000万ドル前後でかなり高額である。

4. まとめ

米国では、自動車用のバイオ燃料は、EPAのRFSにより、毎年のガソリンや軽油へのバイオ燃料の最低混合義務量(RVO)が決められている。この制度により、石油精製業者またはガソリンや軽油の輸入業者は、ガソリンまたは軽油にRVOで決められた量のバイオ燃料を混合しなければならない。

航空燃料では、2021年9月にSAFグランドチャレンジを立ち上げ、2030年までに30億ガロンの目標を定めている。しかし、SAFの生産はまだ始まったばかりで、2030年の製造目標を達成するには、製造プロジェクトの計画を確実に実行する必要がある。

また、カリフォルニア州では、2011年より施行されている低炭素燃料基準(Low Carbon Fuel Standard: LCFS)により、輸送燃料の炭素強度削減に関する目標を独自に定めている。燃料製造会社や販売会社に対し、炭素強度の削減義務を課し、目標を超える削減をした場合クレジットが生成され、目標を達成できない場合は他社からクレジットを購入しなければならない。このような動きは西海岸で広がり、オレゴン州、ワシントン州も同様な制度を導入している。

一方で、米国では規制ばかりではなく、優遇処置も制度化されている。インフレ抑制法(IRA)では、バイオディーゼルを混合する事業者へは1ドルガロンの税額控除が盛り込まれている。SAFに関しては、GHG削減率が50%のSAFをジェット燃料に混合する事業者へは1.25ドルガロン、さらにGHG削減率が1%上がるごとに1セントの税額控除が加算され、最大1.75ドルガロンまで控除される。

IRAはバイデン政権の肝煎り政策であるため、今回のHBIIPやFASTを通じての助成金交付は、近づいてきた大統領選挙を見据えた戦略とも考えられる。

¹⁴ <https://biodieselmagazine.com/articles/phillips-66-to-begin-saf-production-at-rodeo-biorefinery-in-q3>

(問い合わせ先)

一般財団法人カーボンニュートラル燃料技術センター 調査国際部 jrepo-0@pecj.or.jp

本調査は、一般財団法人カーボンニュートラル燃料技術センター(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 2024 Japan Petroleum and Carbon Neutral Fuels Energy Center all rights reserved