

ガソリンのバイオエタノール導入拡大に 向けたアクションプランについて

2025年5月22日

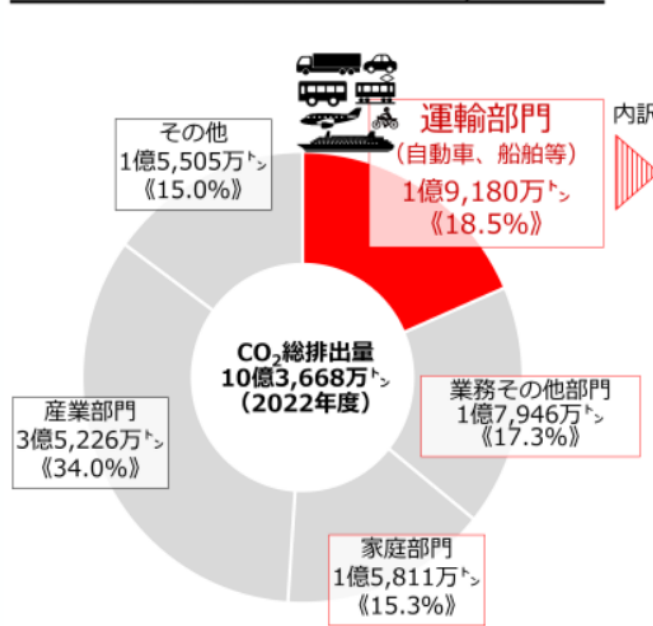
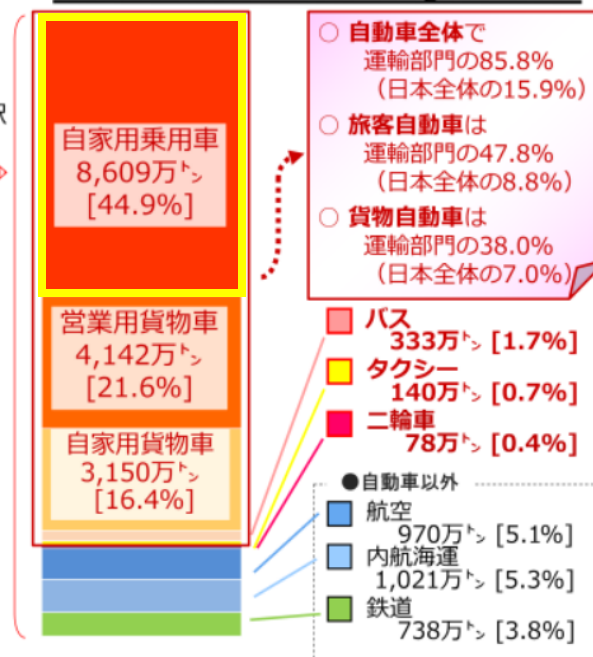
資源エネルギー庁 資源・燃料部 燃料供給基盤整備課

1. ガソリンへのバイオエタノール導入拡大 について

■ カーボンニュートラル燃料の必要性

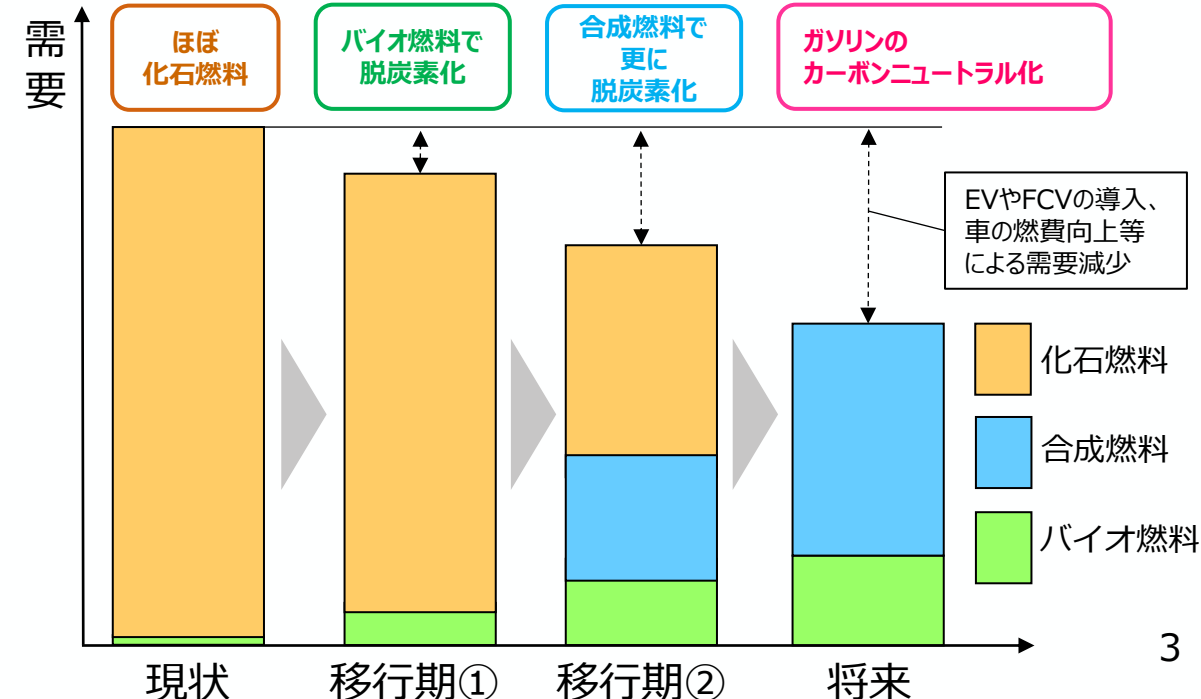
- 運輸部門のGHG排出削減は不可欠。このため、バイオ燃料の導入拡大についても推進し、バイオ燃料及び合成燃料の活用によって液体燃料のカーボンニュートラル化の実現が重要。

運輸部門における二酸化炭素排出量

我が国の各部門におけるCO₂排出量運輸部門におけるCO₂排出量

ガソリンのカーボンニュートラル化イメージ

- EVやFCVの導入、車の燃費向上等によってガソリン需要は、減少するものの一定数が残ると見込まれる。
- そのため、ガソリンのカーボンニュートラル化は重要。

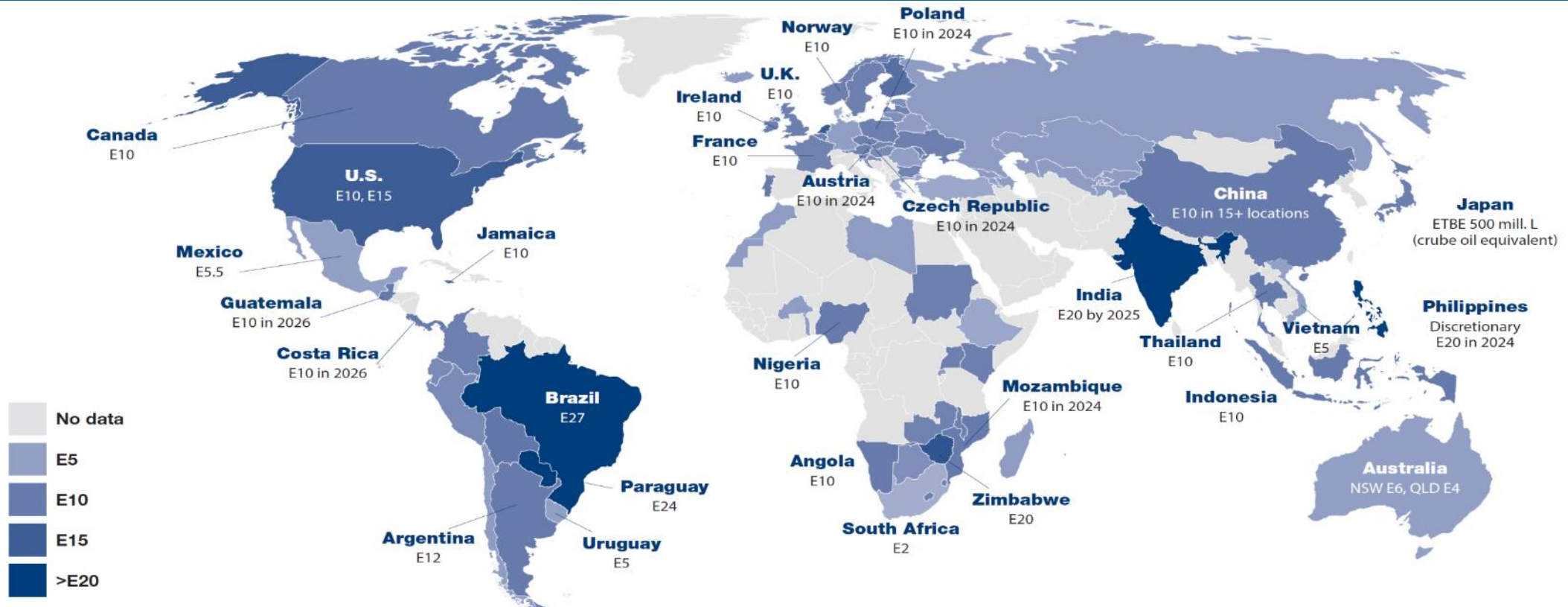


※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2022年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

■ 諸外国のバイオエタノール導入状況

- 多くの国でガソリンへのバイオエタノールの混合が進められている。
- インドは25年までに全土でE20の実現、ブラジルは30年までにE30の実現を目指している。

各国のバイオエタノール混合率



Sources: Inspire SGS, Ethanol Mandates and Average Content in Gasoline, Jan. 2024, ePure, Overview of Biofuels Policies and Markets across the EU, Feb. 2023.

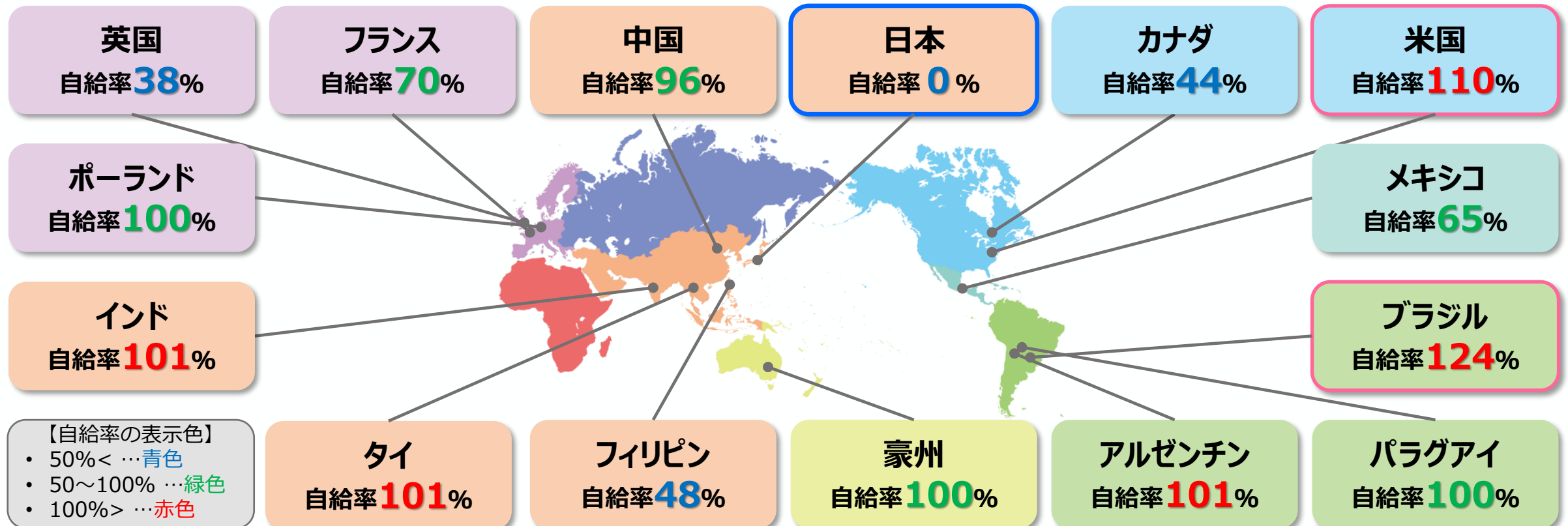
Note: Some countries only have maximum % blending policies.

(出典) 米国穀物協会 (U.S. Grains Council : USGC) <<https://safmagazine.com/articles/usgc-publishes-new-ethanol-infographics>>

■ 諸外国のエタノール自給率

- 米国やブラジルなどは、バイオエタノールを国内で生産し、使用することが可能（自給率が高い）。
- 他方、我が国は、バイオエタノールを海外から調達する必要があることに留意が必要（自給率ゼロ）。

各国のエタノール自給率



（出典）三菱総合研究所調査データを基に、資源エネルギー庁作成（各種公表データ（主に2023年値）から、①エタノール国内生産量、②エタノール国内消費量をそれぞれ調査し、その割合（①÷②）をエタノール自給率として算出）

■ バイオエタノールの利用拡大に向けた主な検討課題

検討課題	検討課題
① バイオエタノールの調達ポテンシャル	➤ バイオエタノールの調達は、輸入が主体。<u>バイオエタノールの導入拡大に向けて、関係国との資源外交を通じて、安定的なサプライチェーンの構築を実現させていく必要がある</u>。その際、2か国間や複数国間によるハイレベルの会談を通じたバイオエタノール調達に関する相互コミットは有効な手段。 ➤ バイオエタノールは、ガソリンと同様の値動きをする傾向があるが、今後、<u>世界的なバイオエタノールの需要拡大に伴い、調達コストは増大する可能性があることに留意</u>が必要。 ➤ 自給率向上のため、国産バイオエタノールの可能性についても追求していくべき。
② ガソリンへの混合方式【直接混合・ETBE】	➤ バイオエタノールを加工したETBEをガソリンにブレンドして使用する方法（ETBE混合）を採用してきたが、世界的に主流である<u>バイオエタノールをガソリンに直接ブレンドして使用する方法（直接混合）</u>についても取り扱っていくべき。
③ 燃料品質（環境・安全対策）	➤ <u>E10を超えるバイオエタノール、あるいは酸素分3.7%を超えるETBEを導入する場合</u>、燃料の安全性や排ガス基準への影響等の検証が必要を経て、<u>新たな基準の策定が必要</u>。
④ 供給インフラ	➤ <u>バイオエタノールの導入拡大には、新たな設備投資を要する</u>（例えば、直接混合におけるブレンド設備の新設やタンクの腐食対応、サプライチェーン全体の水分混入対策等）。 ➤ 供給インフラの見直しやガソリン需要、対応車両の普及拡大見通しを踏まえて、設備投資の対象や規模を具体的に精査していく必要がある。
⑤ 車両対応	➤ 現状、E10/ETBE22混合ガソリンに対応した車は既に市場に存在（非対応車も存在）。 ➤ <u>E10水準を超える車については、検証を踏まえた新たな基準の策定や、それに基づく型式登録が必要</u>。

■ ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けた方針

- ◆ 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、エネルギー密度が高く、可搬性、貯蔵性に優れる液体燃料は、必要不可欠な燃料。このため、自動車のマルチパスウェイの取組に合わせながら、液体燃料のカーボンニュートラル化を目指していくことが重要。
- ◆ このため、ガソリンにおいては、2030年度までに、一部地域における直接混合も含めたバイオエタノールの導入拡大を通じて、最大濃度10%の低炭素ガソリンの供給開始を目指す。
- ◆ また、E20の認証制度にかかる議論を速やかに開始し、車両開発等のリードタイムを十分に確保した上で、2030年代のできるだけ早期に、乗用車の新車販売におけるE20対応車の比率を100%とすることを目指す。その上で、2040年度から、対応車両の普及状況やサプライチェーンの対策状況などを見極め、対象地域や規模の拡大を図りながら、最大濃度20%の低炭素ガソリンの供給開始を追求する。
- ◆ さらに、2050年カーボンニュートラル実現に向け、合成燃料（e-fuel）についても、2030年代前半までの商用化実現に向けた必要な取組を推進するものとし、バイオ燃料及び合成燃料の活用によって、ガソリンのカーボンニュートラル化を目指す。
- ◆ 上記方針を踏まえ、今後、関係団体や有識者、政府関係者等によって構成された合成燃料（e-fuel）官民協議会において専門的な検討を行い、ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けた具体的なアクションプランを策定する。その際、政府は、制度や支援など、必要な環境を整備する。

■ ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けた取組

- 合成燃料（e-fuel）官民協議会や資源エネルギー調査会（脱炭素燃料政策小委、資源・燃料分科会）等における検討・審議を経て、**昨年11月にガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けた方針を策定。**
- 本官民協議会 商用化推進WGの下に関係する業界団体や企業、シンクタンク、関係行政機関等で構成された『**ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けたアクションプラン策定タスクフォース**』（バイエタTF）を設置。
- バイエタTFにおいて、**アクションプラン**（取組工程表）の**策定に向けた議論や調整を集中的に行っていく。**
- **アクションプランの策定・公表は本年6月頃**を目指し、その後は、その**アクションプランに基づいて官民で取組を推進**していく。

【2024年6月】官民協議会 合同WG

- 自動車用燃料（ガソリン）を念頭に置いたバイオ燃料の利用拡大に向けた施策イメージについて検討

【2024年11月】審議会（脱炭素燃料政策小委、資源・燃料分科会）

- ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けた方針を策定

【2024年12月】官民協議会 合同WG

- 資源エネルギー調査会における審議結果について報告
- 商用化推進WGの下にガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けたアクションプラン策定タスクフォース（バイエタTF）を設置する旨、連絡
- 今後のスケジュール等について連絡

【2025年～5月】バイエタTF

- アクションプラン策定に向けて議論・調整を集中的に実施

【2025年6月頃】官民協議会 WG/審議会

- 次世代燃料の導入促進に向けた官民協議会 商用化推進WG、脱炭素燃料政策小委においてアクションプラン（案）に関する検討・審議を経て公表

本日

2. ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けた アクションプラン策定タスクフォースについて

■ バイエタTFについて

- バイエタTFの下に、①燃料品質・車両規格チーム、②燃料調達チーム、③供給インフラチームを組成。これらチームにおいて、それぞれのアクションプランの素案作成を行う。各チームにはチーム長を置き、全体管理を行う。
- アクションプランの全体調整は、バイエタTF（全体会合）が行う。

バイエタTF（全体会合/各チーム員全員参加）

- 各チームから出てきた素案の全体調整 など

①燃料品質・車両規格チーム

- E20/ETBE44に関する燃料規格の作成、法制化の道筋の検討
- E20/ETBE44の燃料規格を基にした対応車両基準の策定に関する道筋の検討
- 主なメンバーは、石油元売り・自動車・シンクタンク・行政（経産省、国交省、環境省）

②燃料調達チーム

- バイオエタノール導入拡大に関する供給シナリオの検討
- バイオエタノールの海外調達拡大/国内調達可能性の検討
- バイオエタノール調達に係るインフラ整備及びロジスティクス
- 主なメンバーは、石油元売り・シンクタンク・行政（経産省）

③供給インフラチーム

- バイオエタノール導入拡大に必要な供給インフラ整備について検討
- 主なメンバーは、石油元売り・石油流通/供給・SS設備・シンクタンク・行政（消防庁・経産省）

■ バイエタTFの開催実績

- 本年2月にバイエタTFをキックオフ。その後、各チームでアクションプラン策定に向けて具体的な議論・調整を集中的に実施。定期的にチーム長会議を行うことで、チーム間の調整を行った。

【開催実績】

◆全体会合

第1回 2/26、第2回 5/14

○チーム1：燃料品質・車両規格

第1回 3/3、第2回 3/12、第3回 3/31、第4回 4/17、第5回 5/14

○チーム2：燃料調達

第1回 3/10、第2回 4/9

○チーム3：供給インフラ

第1回 3/7、第2回 3/28、第3回 4/8、第4回 4/17、第5回 4/24

①燃料品質・車両規格チーム

- 燃料品質・車両規格チームでは、以下に関する検討を行う。
 - E10/ETBE22に関する燃料規格の見直しに関する道筋
 - E20/ETBE44に関する燃料規格の策定、法制化に関する道筋
 - E20/ETBE44の燃料規格を基にした対応車両規格の策定に関する道筋
 - その他、必要な事項

検討課題の分類	検討課題	主な検討の論点
燃料品質 (環境・安全対策)	<u>E10を超えるバイオエタノール、あるいは酸素分3.7%を超えるETBEを導入する場合、燃料の安全性や排ガス基準への影響等の検証が必要を経て、新たな基準の策定が必要。</u>	- E10/ETBE22およびE20/ETBE44に関する燃料規格・排ガス基準・関連法規の見直し・策定 - 上記の項目に係る時間軸
車両対応	- 現状、E10/ETBE22混合ガソリンに対応した車は既に市場に存在（非対応車も存在）。 <u>E10水準を超える車については、検証を踏まえた新たな基準の策定や、それに基づく型式登録が必要。</u>	- E10対応車の普及・拡大 - E20の燃料規格を踏まえたE20対応車両規格の策定、対応車製造体制の整備 - 上記の項目に係る時間軸

＜チームメンバー＞

カテゴリー	団体/法人名
石油元売り	石油連盟
石油元売り	ENEOS株式会社
石油元売り	出光興産株式会社
石油元売り	コスモ石油株式会社
自動車	日本自動車工業会（トヨタ自動車株式会社）
自動車	日本自動車工業会（日産自動車株式会社）
自動車	日本自動車工業会（マツダ株式会社）
自動車	日本自動車工業会（スズキ株式会社）
燃料技術	一般財団法人カーボンニュートラル燃料技術センター
シンクタンク	一般財団法人エネルギー総合工学研究所
シンクタンク	株式会社三菱総合研究所
行政	国土交通省
行政	環境省
行政	経済産業省

②燃料調達チーム

- 燃料調達チームでは、以下に関する検討を行う。
 - バイオエタノールの導入拡大に関する供給シナリオ ※供給シナリオについてはチーム①③と相談
 - バイオエタノールの海外調達拡大／バイオエタノールの国内調達可能性
 - バイオエタノール調達に係るインフラ整備及びロジスティクス（主に、バイオエタノールの一次受入～製油所・油槽所までの輸送）
 - その他、必要な事項

検討課題の分類	検討課題	主な検討の論点
バイオエタノールの導入拡大シナリオ	- 導入拡大に当たっては、供給インフラの見直しが必要となることから、一部地域での供給実証により課題を洗い出すことも有効な手段。 - 供給拡大にあたっては、地域、規模、供給方法等、様々なシナリオが存在する。	- 一部地域での供給シナリオの検討（地域、規模、供給方法、対象インフラ、品質対応等） - 供給拡大のシナリオ検討
バイオエタノールの調達ポテンシャル	- バイオエタノールの調達は、輸入が主体。バイオエタノールの導入拡大に向けて、関係国との資源外交を通じて、安定的なサプライチェーンの構築を実現させていく必要がある。 - バイオエタノールは、ガソリンと同様の値動きをする傾向があるが、今後、世界的なバイオエタノールの需要拡大に伴い、調達コストは増大する可能性があることに留意が必要。 - 自給率向上のため、国産バイオエタノールの可能性についても追求していくべき。	- エタノール必要量の想定、海外調達計画の策定 - 国内調達可能性の模索 - 調達方式の検討 - 安定調達に向けた方策の検討 - 上記の項目に係る時間軸
調達に係るインフラ・ロジスティクス	バイオエタノールの導入拡大には、新たな設備投資を要する（例えば、直接混合におけるブレンディング設備の新設やタンクの腐食対応等）。	- 輸送手段の確保 - 基地タンク・内航ケミカルタンカーの増備や改修の検討 - 製油所でのブレンディング施設・タンクの新設・増強の検討

＜チームメンバー＞

カテゴリー	団体/法人名
石油元売り	石油連盟
石油元売り	ENEOS株式会社
石油元売り	出光興産株式会社
石油元売り	コスモ石油株式会社
石油元売り	太陽石油株式会社
石油元売り	富士石油株式会社
石油元売り	バイオマス燃料供給有限責任事業組合（JBSL）
シンクタンク	株式会社三菱総合研究所
行政	経済産業省

③供給インフラチーム

- 供給インフラチームでは、以下に関する検討を行う。
 - バイオエタノール導入による供給インフラに必要となる対策
 - 上記と、燃料調達チームが策定したバイオエタノールの導入拡大に関する供給シナリオ（案）を基に、バイオエタノール導入拡大をする上で必要となる供給インフラ整備のスケジュールや規模、必要となる投資額・法令対応等（製油所～SSまでのインフラを対象とする）
 - その他、必要な事項についての検討を行う。

検討課題の分類	検討課題	主な検討の論点
供給インフラ	バイオエタノールの導入拡大には、新たな設備投資を要する（例えば、SSタンクの腐食対応、サプライチェーン全体の水分混入対策等）。 - 供給インフラの見直しやガソリン需要、対応車両の普及拡大見通しを踏まえて、設備投資の対象や規模を具体的に精査していく必要がある。	- タンクローリ、SSなど供給・販売設備で必要となる対策検討 - SSでのE10/E20の誤給油対策検討（SSでの計量器・ノズルの表示等） - 上記の項目にかかる時間軸、必要な投資額

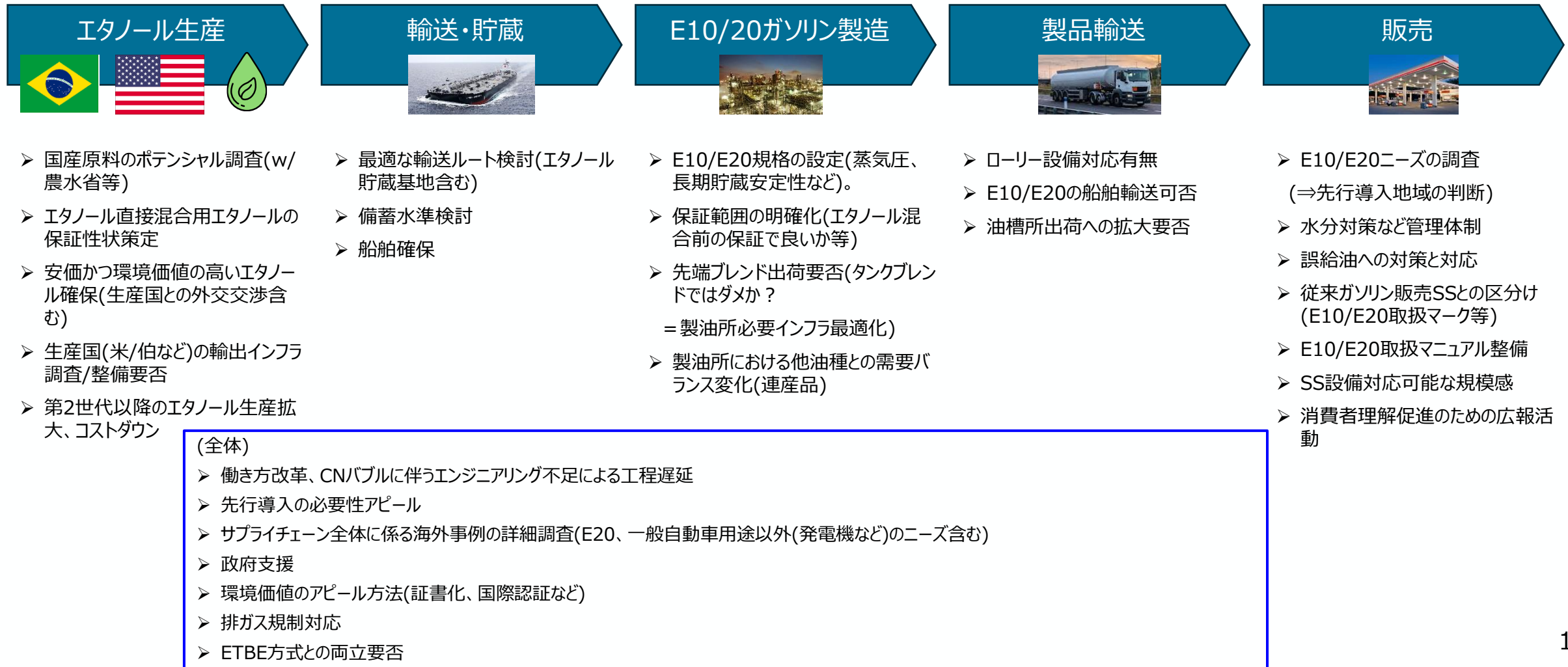
<チームメンバー>

カテゴリー	団体/法人名
石油元売り	石油連盟
石油元売り	ENEOS株式会社
石油元売り	出光興産株式会社
石油元売り	コスモ石油マーケティング株式会社
石油元売り	太陽石油株式会社
石油元売り	キグナス石油株式会社
石油流通	伊藤忠エネクス株式会社
石油流通	エネクスフリース株式会社
石油流通	全国石油商業組合連合会
SS計量器	日本ガソリン計量機工業会（株式会社タツノ）
SS計量器	日本ガソリン計量機工業会（トキコシステムソリューションズ株式会社）
SS計量器	日本ガソリン計量機工業会（株式会社トミナガ）
SS地下タンク	タマダ株式会社
SS油面計	昭和機器工業株式会社
輸送	日本自動車車体工業会
輸送	日本自動車車体工業会（昭和飛行機株式会社）
輸送	日本自動車車体工業会（東邦車輛株式会社）
シンクタンク	株式会社三菱総合研究所
行政	消防庁
行政	経済産業省

■ バイオエタノール導入拡大に向けた課題①

- ガソリンへのバイオエタノール導入に向け解決すべき課題も多い。今回、課題解決のための取組をアクションプランとして整理。導入拡大に向け官民で取組を推進していく。

エタノール直接混合ガソリン導入のサプライチェーンにおける課題



■ バイオエタノール導入拡大に向けた課題②

- 特に製品輸送、販売における課題は次の通り。

E10、E20導入に係る供給設備対応の主な課題

【タンクローリー設備の主な課題】

○タンクを含め、アルミ製の部材を多く使用、E10、E20に耐性のある部材への変更が必要

→改修が必要な部材の特定と改修（情報収集・開発期間・コスト、型式変更等）

→車両重量の増加により積載可能量が減少した場合の対策

【SS設備の主な課題】

○計量機・配管等にアルミ製の部材を多く使用、E10、E20に耐性のある部材への変更が必要（他に樹脂、ゴム、真鍮なども懸念）

→改修が必要な部材の特定と改修（情報収集・開発期間・コスト、型式変更等）

○地下タンクの改修・新設等（タンク清掃のためのマンホール設置、FRP内面ライニングの耐性の確認と対策、油種追加時のタンク新設または切替時の対応（清掃・水処理）等）

→設置工事費用と工期（SS休業が必要）

○油面計の改良・開発（水・アルコール水・ガソリンを検知するフロートとセンサーの開発、型式変更等）

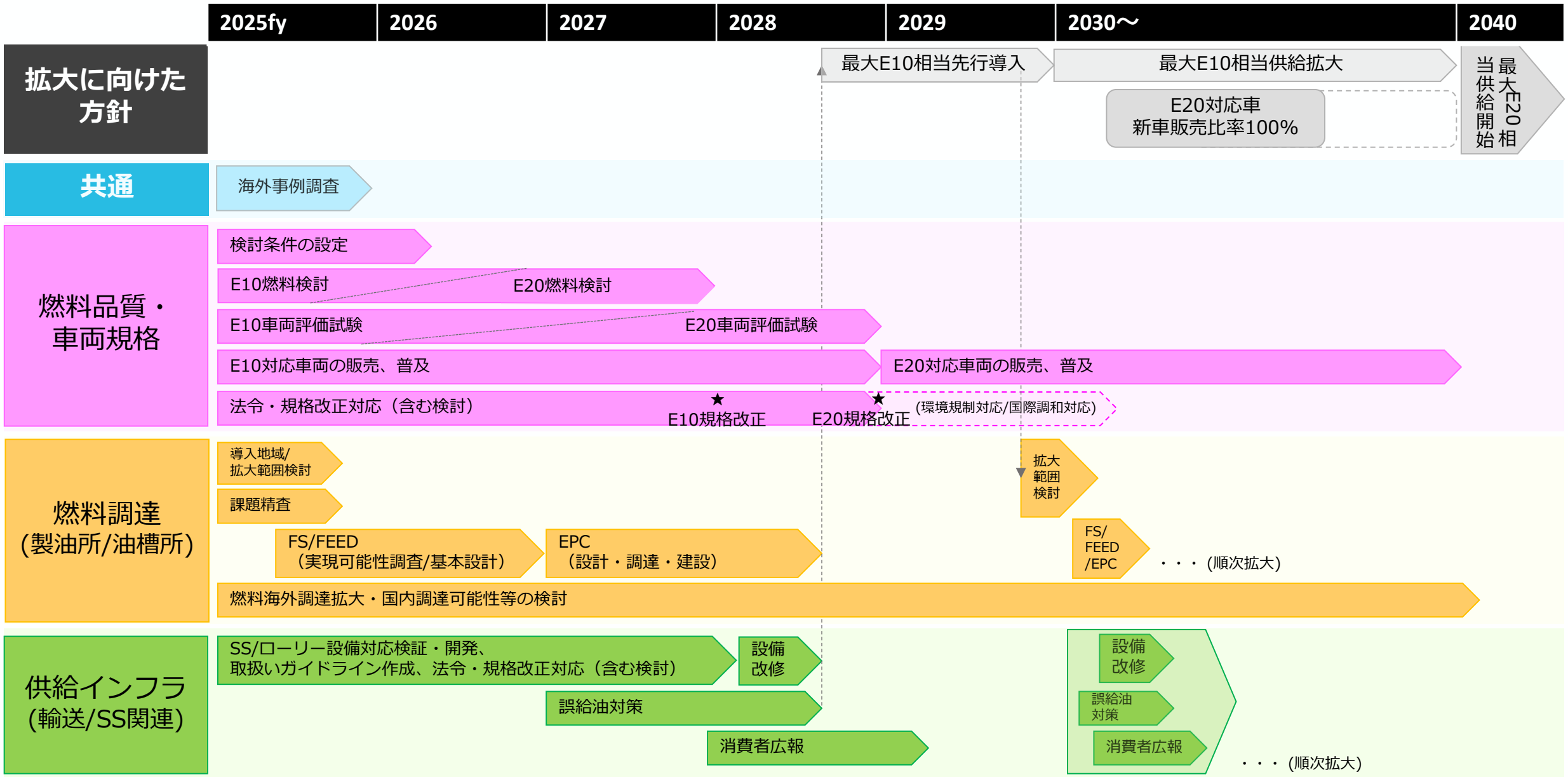
→開発に要するコストと期間

【SS事業者の主な課題】

○設備改修コスト負担、将来のSS経営継続に係る不安（設備改修が埋没資産化、改修困難なSSが多数存在）

3. ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けた アクションプラン（案）及び取組方針

■ ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けたアクションプラン（案）

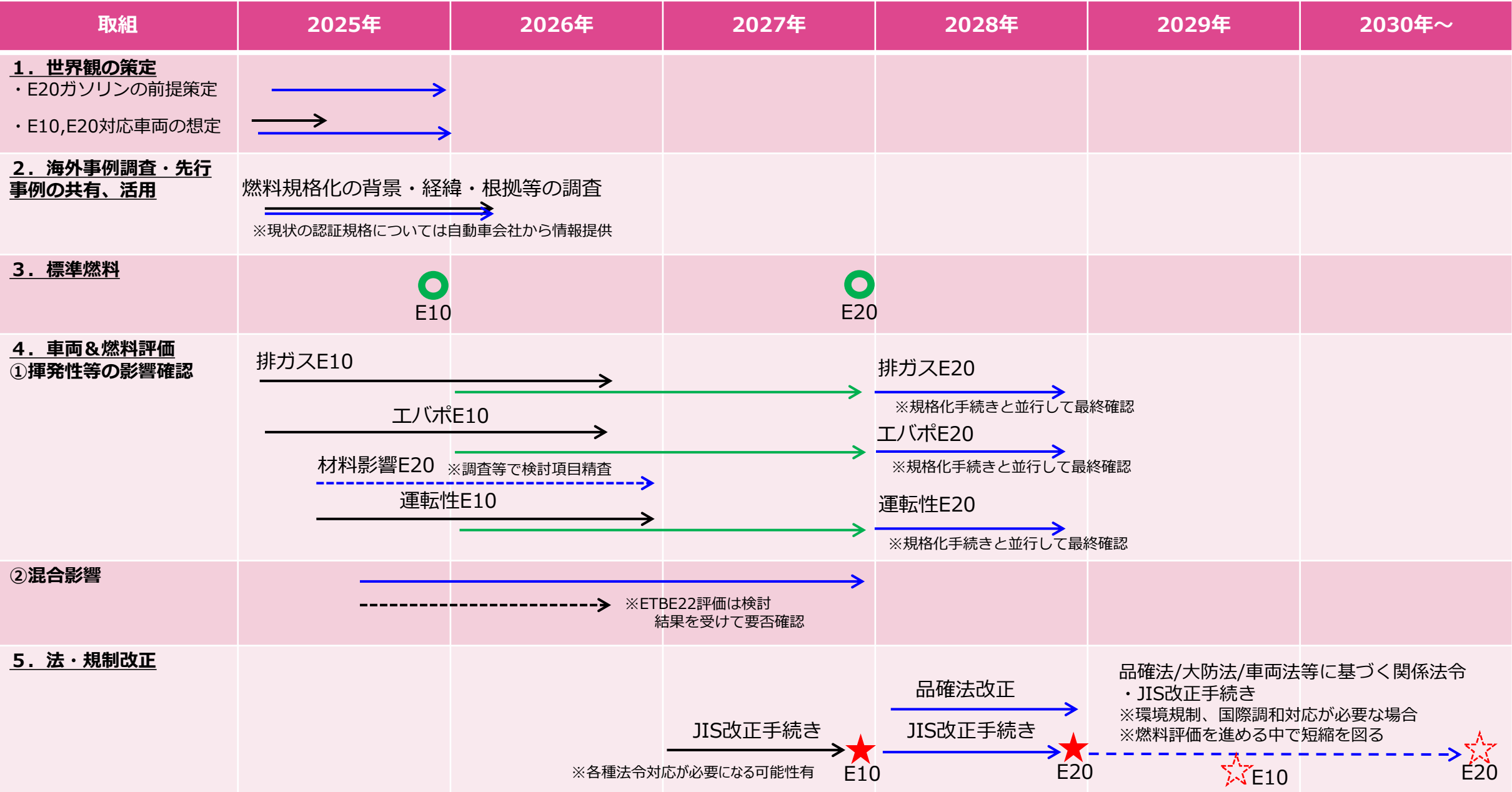


※工程は取組状況に応じて前後する可能性あり。E20相当を見据えて予め対応を進める。海外実績等を踏まえ省力化できる部分は積極的に前倒し。政府としても導入支援を検討していく。
※本アクションプランは、先行導入地域や導入量も含め、今後調査・検討を進める中で精緻化していく。課題を洗い出し、対応車両の普及状況も考慮した上で供給規模の早期拡大を目指す。

18

燃料品質・車両規格

→ E10検討
→ E20検討
● 標準燃料決定時期
★ 規格改正完了時期



■ 燃料品質・車両規格

【取組 1. 世界観の策定】

- ・シナリオの策定（E20までを前提）：E10、E20実装時の燃料の製造方法、ガソリン基材構成（生産量を仮定）、車両の置き換え、対応車/非対応車の台数、排ガス・燃費認証方法などを想定してシナリオを策定する

【取組2. 海外事例調査・先行事例の共有、活用調査】

- ・エタノール燃料を使用している他国の燃料品質、車両対応などに関する状況を調査（調査会社への委託、自動車会社から情報提供）

【取組 3. 標準燃料の決定】

- ・E10:燃料規格の変更の必要有無を検討
E20:燃料製造・車両影響の検討を基に、標準燃料を設定

【取組4. 車両の評価、燃料混合使用時の影響】

- ・E10（変更があった場合）および想定されるE20燃料を使用し、車両排気への影響、材料への影響、エバポへの影響、運転性（ドライバビリティ）への影響などを検討。必要があれば車両または燃料での対応を検討
- ・エタノールとETBEが混合されて使用された場合の影響を検討（E0とE20混合時の影響も考慮）

【取組5. 法・規制改正】

- ・JISの改正手続き（原案作成委員会&化学・環境技術専門委員会）
- ・必要があれば関連する法規改正のための活動を実施（要精査）

■ 燃料調達（製油所/油槽所）

取組	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年～
1.海外事例調査	→ 導入時の設備対応、 政府支援等					
2.先行導入	→ 先行導入地域選定	→ FS/FEED (実現性可能性調査/基本設計)	→ EPC(設計・調達・建設)	→ 先行導入(～2年間程度を想定)		
3.導入拡大	→ 導入拡大範囲(導入量 含む)の初期検討 (複数ケースを想定)				→ 導入拡大範囲再検証 ↓ 順次拡大 (2030年代前半～)	
4.エタノール調達検討	→					

■ 燃料調達（製油所/油槽所）

【取組 1. 海外事例調査】

- ・ 既にエタノール直接混合ガソリンを導入している海外事例の具体的調査(例：インフラ対応有無、品質管理方法、規格/規制や政府支援有無など)

【取組 2. 先行導入】

- ・ エタノール直接混合ガソリン導入にかかる各種懸念/課題を整理し、それら課題解決に向けた先行導入地域を選定
 - ・ 導入拡大時の規模感も初期検討
- ※対応必要期間は製油所/油槽所の想定。エンジニアリングリソース不足等による工程遅延懸念は未考慮。

【取組 3. 導入拡大】

- ・ 取組2の先行導入結果も考慮し、導入拡大範囲とターゲット(ETBEとの併用含む) を再検証して順次導入拡大。設備はE20も見据えて対応

【取組 4. エタノール調達検討】

- ・ 国内調達可能性も含めたエタノール調達ソース検討

■ 供給インフラ（輸送/SS関連）

取組	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年～
<u>E10、E20導入</u>					先行導入	拡大範囲の検討→供給開始
<u>1. 海外調査</u>	海外事例調査					
<u>2. ガイドライン策定</u>		ガイドライン1策定 (取扱編)	ガイドライン2策定 (設備編)			導入実績を踏まえた見直し
<u>3. 関係法令改正・対応</u>						導入実績を踏まえた法令改正
<u>4. SS設備対応</u>		部材・設備の検証/部材・設備の開発		設備改修		導入実績を踏まえた増量に向けた追加対応
<u>5. ローリー対応</u>		部材・設備の検証/部材・設備の開発		改修・製造		導入実績を踏まえた増量に向けた追加対応
<u>6. 誤給油対策 (含む従業員教育)</u>						導入実績を踏まえた見直し
<u>7. 消費者広報</u>						拡大方針を踏まえた対応

※ 足下の工期等を前提に、出荷基地から50Km圏内のSS50か所で先行導入を実施する場合を想定した。今後の先行導入地域選定に伴い精緻化していく。

※ SS改修等に係る人手不足等の影響や部材改良、法令対応等によりずれ込む可能性がある。

※ 先行導入の実績を踏まえ、拡大範囲を検討する。

■ 供給インフラ（輸送/SS関連）

【前提：E10相当ガソリンの先行導入】

- ・ 2028年度下期目途にエタノール最大濃度10%相当の低炭素ガソリンを小規模・先行的に供給

【取組1．海外調査】

- ・ SS・ローリーの設備対応全般、SS内の品質管理、顧客への誤給油対策、SS・ローリー従業員への教育訓練等

【取組2．バイオガソリン取扱いに係るガイドラインの策定】

- ・ 海外の事例を参考にバイオガソリン取扱いに係るガイドラインを策定

【取組3．関係法令改正及びその対応】

- ・ バイオガソリン導入に係る関係法令（消防法、品確法、車両法等）の改正必要性を精査し、必要に応じて対応を検討

【取組4．SS設備対応】

- ・ 海外事例調査を踏まえ、対策を必要とする設備・部材を特定/検証/開発し、施設改修する
- ・ SSの実情を踏まえ、E10・E20対応が可能なSSの規模感・設備パターン等の検討と構築（含む改修コスト試算）

【取組5．タンクローリー設備対応】

- ・ 海外事例調査を踏まえ、対策を必要とする設備・部材を特定/検証/開発し、改修・製造する

【取組6．誤給油対策】

- ・ 海外事例等を参考に顧客への誤給油対策を整備し、従業員教育を実施する

【取組7．消費者広報】

- ・ 消費者理解を得るための適切な広報のあり方を検討・実施

■ アクションプランの取組方針について

- ガソリンへのバイオエタノール導入拡大の方針は、第7次エネルギー基本計画に位置づけられており、2040年度からの最大濃度20%の低炭素ガソリン供給追求に向けて、まずは「2030年度までに、一部地域における直接混合も含めたバイオエタノールの導入拡大を通じて、最大濃度10%の低炭素ガソリンの供給開始」を目指す中で、2028年度を目途に一部地域で先行導入を行うことで、本格導入に向けた課題の洗い出しを行い、対応車両の普及状況も考慮した上で供給規模の早期拡大を目指すこととする。
- 車両の対応や設備の導入等にあたっては、事業者の開発や投資が二重の負担にならないよう、2040年度からの最大濃度20%の低炭素ガソリン供給を見据えた対応を検討していく。
- 今回まとめるアクションプランは策定時点のものであり、先行導入地域や導入量も含め、今後調査・検討を進める中で精緻化していく。海外実績等から省力化できる部分については、積極的に前倒しをしていく。
- アクションプランに基づき官民で導入拡大の取組を推進し、定期的にアクションの進捗確認を行う。その上で、アクションプランについては、進捗に応じて今秋を目途に見直しを行うこととする。