

第16回「野生生物と交通」 研究発表会のご案内

「野生生物」と「交通」に関わる問題は、異分野間にもたがえる学際的な研究テーマであるため、その情報交換の機会が極めて少ないのが現状です。「野生生物」と「交通」に関する知識の情報交換の場として、この機会にぜひご活用ください。多くの方のご参加をお待ちしております。現在、論文発表、パネル展示、聴講・懇親会の申し込みを受け付けております。詳しくはホームページ
<http://www.wildlife-traffic.jp>をご覧ください。

- ◆日時：平成29年2月17日(金)
- ◆会場：北海道大学学術交流会館
(札幌市北区北8条西5丁目)
- ◆論文発表：無料 [平成28年12月16日(金)締切]
- ◆パネル展示：無料 [平成29年1月20日(金)締切]
- ◆聴講：無料 [平成29年2月10日(金)締切]
- ◆講演論文集：2,500円(開催当日販売)
[予約：平成29年2月10日(金)締切]
- ◆懇親会：4,000円(予定)
[平成29年2月10日(金)締切]
- ◆主催：(一社)北海道開発技術センター
- ◆共催：(一社)エゾシカ協会・(公財)北海道環境財団
(一社)シーニックバイウェイ支援センター
アニマルパスウェイ研究会
(一社)アニマルパスウェイと野生生物の会
- ◆協力：エコ・ネットワーク

※講演論文集は、研究発表会後もエコ・ネットワークにて購入できます。(送料無料)
※講演論文集の購入に関するお問い合わせは、エコ・ネットワークまでご連絡ください。
(TEL 011-737-7841)



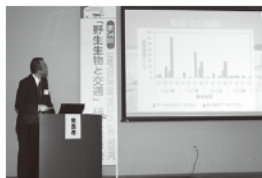
「野生生物と交通」ウェブサイト

編集後記

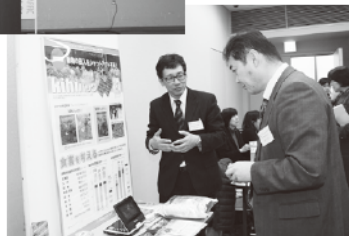
早いもので、今年もあと残すところ1ヶ月となりました。みなさんにとってこの1年はどんな年だったでしょうか？2016年は終わりを迎えようとしています。厳しい冬はまだ始まったばかり。年は決して取りたくないですけど(笑)、暖かい春が待ち遠しいです。さて、嬉しい路のとうの表紙が目玉の「Scenic Byway vol.18 冬・春」が発行となりました！今回のテーマは「ドライブ＆香り」。春はもちろんですが、温泉や薪ストーブ、そして真冬の森の香りなど、冬でも楽しめる香りがあります。冬は冬で楽しもう！そんな風に思える素敵な内容になっていますので、ぜひ手にとってみてください。どうぞよろしくお願いいたします！(RW)



会場の様子



発表の様子



展示の様子

「野生生物と交通：エコインフラと道路の 安全性に関する国際シンポジウム」 開催報告集 好評配布中!

「野生生物と交通」研究発表会15周年記念事業として、2015年7月に開催された第5回 国際野生動物管理学会議において「野生生物と交通：エコインフラと道路の安全性に関する国際シンポジウム」を開催しました。報告書を無料配布しておりますので、ぜひ一読ください。ご希望の方は、北海道開発技術センター内「野生生物と交通」研究発表会係まで。



お申込み・お問合せ

(一社)北海道開発技術センター「野生生物と交通」研究発表会係
(担当：向井 奈由美・野呂 美紗子)

TEL:011-738-3363 FAX:011-738-1890 E-mail:wildlife@decnet.or.jp
ウェブサイト：<http://www.wildlife-traffic.jp>

dec monthly

2016.12.1 vol.375 デックマンスリー



● Monthly Topic (マンズリートピック)

バイオディーゼル燃料利用促進セミナー

● dec Report (デックリポート)

バイオディーゼル燃料普及セミナー

「フォトジャーナリスト・山田周生氏 講演会」

dec Interview >>> 北海道経済部 観光局長 後藤 規之 氏

今年の訪日外国人観光客数は、すでに10月に2千万人を超え、インバウンドの好調さが話題になっています。国、自治体の観光振興への取り組みが加速し、地域間競争も激しくなるなか、北海道観光の動向が注目されます。道観光局の後藤規之局長にうかがいました。

札幌ははじめ道内有名観光地では、外国人観光客を目にすることがめっきり増えました。まず、インバウンドの動向について、どう受け止めておられるでしょうか。

道の調査では、外国人来道者数は2015年度に初めて200万人を超え、208万人となりました。東日本大震災(2011年)での落ち込みからV字回復し、2014年度の154万人から35%増という急伸びです。この要因は国際定期便の新規就航や増便、東南アジアや中国などの査証要件の緩和、免税対象品目の拡大などがあります。消費税免税については、新たに化粧品や菓子といった消耗品も対象になり、その後、金額も一律5千円以上に引き下げられました。好調のベースにあったのは円安基調で、アベノミクスの影響もあると思います。

私が東南アジアなどに出かけて感じるのは、北海道のブランド力の強さです。日本で観光してみたい地域を尋ねると、北海道は初心者向き定番ルートである東京・大阪・京都を中心にした「ゴールデンルート」に負けないくらい

の人気があることがわかります。東南アジアや中国、台湾の人々にとって北海道は憧れの地になっています。今後、新千歳空港の発着枠が拡大されることになっていますが、このインパクトは大きく、さらに多くの国・地域からの観光客の来道が期待できると思います。

国はインバウンドの目標について、2020年に4千万人を目指すと、かつての目標を倍増させています。道では、2020年を目途として、目標を300万人と掲げてきましたが、新たに500万人を目標にしようとしています。今後、そのための戦略づくりに取り組むことになります。

外国人観光客を含め、2015年度の北海道の観光入込客数は過去最高に達しました。北海道観光は順風満帆と考えていいでしょうか。

確かに、北海道への観光客数は、昨年度5477万人に達し、全体では微増傾向にあります。ただし、その内訳は、外国人客208万人(3.8%)、道外客577万人(10.5%)、道内客4693万人(85.7%)で、道外客については、ピークだった1999年度の615万人を未だに超えることができていません。2000年の有珠山噴火の影響や2011年の東日本大震災の落ち込みから回復基調にはあるものの、少子高齢化などさまざまな要因で伸び悩んでいます。

また、観光消費額単価が一人当たり約15万円と高い外国人観光客の伸びはもちろん歓迎ですが、観光客全体に占める割合は約4%と、まだわずかなです。

道東、道北で国の広域観光周遊ルートが認定されたことを機に、シーニックバイウェイの活動とも密接に連携し、地域経済に資する観光振興を進めていきます。

dec Interview

ごとう のりゆき

1959年小樽市生まれ。慶應義塾大学卒業。82年北海道庁入庁。函館土木現業所企画総務部企画調整室主幹、保健福祉部子ども未来推進局主幹、留萌振興局地域政策部長、経済部観光局参事などを経て、2015年6月より現職。

道外客の観光消費額単価は、一人当たり約8万円で、ここを今後しっかり伸ばしていくことが大事だと思っています。

では、北海道観光の戦略として、どのような点を重視して取り組まれますか。

誘客プロモーションは、海外、国内ともに旅行博覧会や商談会、また、一般的なBtoC(消費者向けのPR)の取り組みをしています。それにどまらず、通年で楽しめる観光メニューをつくるなど観光地をより魅力的にしていこうと取り組むに力を入れています。国も地方創生の一環で交流人口の拡大を目指していますが、観光における北海道ブランドのポテンシャルは大きく、それを地域経済につなげていきたいと考えています。

近年、観光地経営の視点に立て、地域の「稼ぐ力」を引き出す日本版DMO(Destination Management/Marketing Organization)の必要性が指摘されていますが、私たちもこうした考え方の下に、北海道観光振興機構と共にマーケティング分析などで効果的な誘客戦略を立て、観光を雇用など地域経済の活性化に結びつけることを重視していきたいと思っています。これまで、地域でイベントを開催すると、何千人来たら目標達成と満足してしまいがちでしたが、イベントを仕掛けながらも通年で人が動くように、資源やプログラムを磨き、地域で稼ぐ態勢をつくり上げていく必要があります。外国人観光客、道外客、道内客のそれぞれに対してどういう戦略で対応していくか、目下、試行錯誤しているところです。

観光庁の広域観光周遊ルートに、昨年は道東地域の「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」、今年は道北地域の「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」の2ルートが認定されました。こうした広域連携の推進はシーニックバイウェイ北海道の取り組みと通じるものがあります。

シーニックバイウェイ北海道の取り組みについては、スタート時点から注目し、広大な北海道を移動しな

がら楽しむドライブ観光のコンセプトとして、素晴らしい思いながら見守ってきました。個人的には、道ももっと関わればという思いもありましたが、北海道開発局が中心となって取り組まれてきたこともあり、道では、行政の連絡会議に参加するなど、各地の振興局レベルで部分的な関わりに留まっていたと思います。

しかし、昨年来、道東、道北地域が国の広域観光周遊ルートに認定されたことを機に、これらの地域で、道もシーニックバイウェイの活動に携わる方々と積極的に関わり、力を合わせていきたいと思っています。特に「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」の構成団体には「萌える天北オロロンルート」や「天塩川流域ミュージアムパークウェイ」などシーニックバイウェイの団体の方々が参画しており、この道北の取り組みを、道が、シーニックバイウェイの活動と密接に連携するモデルにしたいと思っています。

従来のシーニックバイウェイの活動は、地域づくりや景観などを重視し、必ずしも観光に重点を置いたものではなかったと思います。実際、観光で稼ぐとすればリスクが伴いますが、そこを国の広域観光周遊ルートのような明確な枠組みがあれば、私たちも支援しやすくなります。また、これまで道が関わってきた観光事業では、広域の協議会をつくり、観光資源を磨き上げたり、観光商品を生み出す取り組みへの支援はしてきたのですが、生まれた商品やプログラムを売るところまでのサポートは十分にはできていませんでした。今後は、日本版DMOの考え方で、そこもお手伝いできればと考えています。

「どうなん・追分シーニックバイウェイルート」が、昨年12月、晴れて指定ルートに認定されました。このルート立ち上げのきっかけには、函館に赴任中の後藤さんのご功労がありました。

私は2004年春、当時の渡島支庁函館土木現業所(現函館建設管理部)に企画調整室主幹として着任しました。同年12月に北海道新幹線着工が決定しており(実際の着工は05年5月)、木

古内駅が新幹線駅に決定するなど、新幹線開業を契機に、渡島・檜山地域の広域連携の枠組みづくりが非常に重要になると感じていました。シーニックバイウェイの取り組みでも「函館・大沼・噴火湾ルート」が立ち上がり、新幹線開業に向けた地域づくりを始めようとしていました。そこで、渡島、檜山の両支庁に働きかけ、「南檜山・西渡島の広域連携による経済等活性化促進事業」という2年間の共同事業を2005年度から立ち上げたのです。これは、フォーラムをつくって、交流人口の拡大に向け、地域づくりを進めようというものでした。メンバーは江差、上ノ国、厚沢部、乙部、奥尻(2006年度から)、木古内、知内、福島、松前の地域超こしリーダーたちで、座長には当時、北海道観光学会会長の奥平忠志先生にお願いしました。各地の地域資源の掘り起こしや商品開発などを検討し、今で言う「着地型観光」の可能性を探る取り組みを行いました。



南檜山・西渡島の広域連携による経済等活性化促進事業フォーラムでの話し合いの様子

実は、私はこの事業当初からシーニックバイウェイの活動を念頭におき、事業終了後は新ルートの活動への展開の可能性も考えていました。私自身は結果を見届けることなく札幌に異動になりましたが、その後、地域の方々の努力で「どうなん・追分シーニックバイウェイ」の活動が始まり、昨年新幹線開業を前に、本ルートに指定されました。これは本当に喜ばしい限りです。しかも、偶然にも道観光局長の職責上、その認定式に出席することになり、函館時代に一緒に地域づくりに励んだ方々と再会できたことは、感慨深いことでした。そうした道南との縁もあり、今年5月には江差町の「いしえ街道」恒例の古式ゆかしい花嫁行列に参加させていただき、新たな思い出をつくることができました。

「使用済み・てんぷら油」からつなぐ、エネルギー

BIO-DIESEL FUEL

バイオディーゼル燃料 利用促進セミナー

講演① ガソリンスタンドは まちのエコロジーステーション

油藤商事株式会社 専務取締役 青山 裕史氏

当社は、滋賀県で油屋として百年続いている会社で、私は4代目。初代・青山藤八はカンテラ油(菜種油)の行商をしていました。昨今「脱石油」の時代になり、私は時代に対応した環境に優しいガソリンスタンド経営を目指そうと、2002年、いち早くバイオディーゼル燃料(BDF)の一般販売に取り組みました。BDFは天ぷら油(植物性の廃食油)からアルカリ触媒法によってつくられ、100%の天ぷら油から85~95%と高い効率で精製できる軽油の代替燃料。「地産地消エネルギー」である点に私は大いにこだわっています。

BDF利用促進には、①天ぷら油を集めるしかりしたしくみ、②継続的、安定的に精製する技術、③多くの車が利用できるネットワーク、の3つが必要です。現状での回収先は業務系が多いですが、家庭からの回収を増やすために、回収ボックスの設置場所を工夫し、学校や自治会など回収の輪を広げてきました。企業との連携も多く、読売新聞はバイク配達の燃料のCO₂を天ぷら油回収でオフセットしようとしています。「自分たちの出したCO₂は自分たちで集める」というストーリー性が重要です。2003年に自社精製プラントを建設し、精製量は800~1,200kg/日。BDF100%と軽油に5%混ぜる「B5」の2種類を販売していますが、混合軽油の生産には軽油特定加工事業者登録が必要で厳しい品質確認

が義務づけられ、消防法を含む多様な規制がハードルになっています。

BDF使用の車にはステッカーを貼ってもらい、PRに力を入れています。ホテルやスーパー、レストランなど業務や従業員家庭から回収した廃食油を配送車や送迎車、ごみ回収車の燃料に循環する取り組みを推進しています。大企業にはCSR(社会貢献)活動として、建設会社には重機の燃料用に地域の廃食油を活用することで環境配慮型工事を提案してきました。彦根市ではごみ回収車が市民からの廃食油をもとに動いています。

BDFに取り組んで最も嬉しかったことは、テレビ番組の取材で竜川クリステルさんに会えたこと。頑張るのはこのおかげです(笑)。今後も近江商人の「(売り手、買い手、世間の)三方よし」の考え方を大事に、仕事をしていきたいと思っています。



2016年3月14日/北海道開発協会・会議室
主催 北海道バイオディーゼル研究会、北海道環境生活部環境局循環型社会推進課

全国で普及が進みつつあるバイオディーゼル燃料(BDF)。しかし、事業化にはさまざまなハードルがあると指摘されています。標記セミナーでは、滋賀県から先駆的事业者・油藤商事の青山裕史氏、東京から(独法)交通安全環境研究所の川野大輔氏が講演し、BDFの意義と課題を考えました。

開会挨拶 大嶋武氏
北海道バイオディーゼル
研究会代表幹事

BIO-DIESEL FUEL



最新型ディーゼル車におけるバイオ燃料の適合性 —環境性能の観点から—

独立行政法人交通安全環境研究所 環境研究領域 主席研究員 川野 大輔 氏

当研究所は自動車进行研究する国交省所管の研究機関で、自動車の安全性を審査し、新車の認証をする国内唯一の機関です。今日は、多様なバイオ燃料について研究してきた立場からお話します。

低燃費化と電動化で大幅なCO₂削減が可能になった乗用車など小型車に対して、電動化が困難な貨物車などの大型車のCO₂削減にはバイオ燃料の適用が効果的で、これがバイオ燃料に取り組む意義です。

大型車の排出ガス試験法は、エンジンだけを取り出し、トラック・バスにはJE05モード、特殊車両にはNRTCモードという指定された車速・時間で運転後、排気ガスを計測します。排出ガス規制値は、2005年の新長期規制以降、非常に厳しくなり、最新のディーゼルエンジンにはPM規制値適合のためにDPFシステム、NOx規制にはSCRシステムが導入されています。これにより運転条件の変化に対するエンジンの感度は高くなるので、軽

油と性状の異なるBDFを入れるとどのような影響があるのか、研究しています。

BDFは世界各地で原料が異なりますが、生産は増加傾向にあり、国内でも1日1千ℓ以上生産する事業者が全国に分布しています。その燃料性状は、軽油と比較して蒸留点が高いため、排ガスへの影響や金属腐食が懸念され、これにより軽油混合5%以下と規制しています。一方、ライフサイクルアセスメント(LCA)の観点では、BDF製造プラントが比較的小規模でも、高いCO₂削減効果が得られることが確認できます。

京都市の市バスとごみ収集車でBDF使用を試験したところ、エンジン燃焼でNOxが生成し、エンジンの後処理装置のNOx浄化率にも悪影響が生じました。研究所では、10年前に排ガスとNOx増加を改善しようとBDF専用車の開発を行い、EGRという技術を駆使してポスト新長期規制値を達成できる車を開発しました。

当研究所は、①BDF、②水素化バイオ軽油(HVO)、③接触分解軽油(HiBD)、④バイオマス液化燃料(BLT)と、さまざまなバイオ燃料を試験してきましたが、BDFについては新長期規制適合車に使用するとNOx排出量が増加するため、新短期規制適合車以前の車両での使用が良いと言えます。今後、メーカーからBDF専用車が登場することを期待しています。



会場の様子



『一村一エネ』事業の取り組みについて —バイオディーゼル関連事例—

北海道経済部 環境・エネルギー室 省エネ・新エネグループ 主査 天内 孝 氏

北海道には、風力、地熱、中小水力発電で全国1位の導入ポテンシャルがあるなど豊富な新エネルギー源があります。道は2000年に「北海道省エネルギー・新エネルギー促進条例」を制定。14年策定の「新エネルギー導入拡大に向けた基本方向」で条件整備の内容を示し、20年までに12年度実績比で電力量を約2.4倍に拡大することを目標にしています。「一村一エネ」事業はその支援施策の一つです。

対象事業は「地域の特色を活かした省エネ・新エネを推進する取り組みで、経済性・地域経済活性化などについても定量的・具体的な効果が見込まれ、市町村と企業など地域の多様な主体が協働・連携して取り組む事業」。対象主体は市町村と企業、任意団体などで構成されたコンソーシアム(共同体)です。

事業認定状況は、2015年度までに39市町村、46事業で、事業総額は約11億7900万円。これによるCO₂削減効果は年間8705t-CO₂、エネルギーは原油換算で3,056kℓリットルです。事業の公募期間は4月上旬から5月下旬で、公募の詳細は道経済部産業振興局環境・エネルギー室HPで確認ください。

これまでの省エネ・新エネの認定事



例で最も多いのは、木質バイオマスボイラー導入や廃食油活用の燃料の製造販売などバイオマス系の事業で28事業。うち、廃食油活用は、関連事例を含めて16事例あります。その一つ、豊幌町の事例では、既存のBDFプラントにB5混合軽油製造施設を増設し、給油スタンドを整備。農業機械など多様な車両に燃料活用を推進して、エネルギー削減率で大きな成果を上げるとともに地域の雇用創出にもつなげています。札幌市の事例は、BDF用発電機を導入し、冬のイベントの照明などに活用。電力削減に効果を上げ、市民への廃食油回収の啓発に生かしています。



青山氏への質問は、Q1: 地域の巻き込み方について新聞との連携はどちらから働きかけたのか。A: 先方から。講演などを通じて話が広がることが多い。Q2: B5とB100ではどちらの販売量が多いか。A: B5が多い。Q3: 新短期規制以降の車に対してB100の販売はしているか。A: 規制以前の古い車も多いので販売しているが、軽油販売が本来業務。基本的にはB5を勧めている。川野氏には、Q4: BDF20の分析結果はどうか。A: B20より高濃度では新長期規制値を超える場合が多い。20は分析で変わった特性は見られず、使用できるギリギリの線だと思う。天内氏には、Q5: 『一村一エネ』事業の主体の枠組みの今後は。A: 2016年度以降も継続実施だが、市町村を入れた枠組みに変更はない。

BIO-DIESEL FUEL

バイオディーゼル燃料普及セミナー

北海道バイオディーゼル研究会の2016年度総会後に行われた標記セミナーは、バイオディーゼル燃料(BDF)の可能性を世界規模で実証してきた山田周生氏を講師に迎えて行われました。現在は岩手県で震災復興と自然・再生エネルギー振興に尽力する氏の熱いメッセージに会員らが熱心に耳を傾けました。

[2016年7月29日/dec(札幌)・会議室 主催:北海道バイオディーゼル研究会]

講演

バイオディーゼル燃料で世界を一周・エネルギー自給への旅
フォトジャーナリスト・社人ユナイテッドグリーン代表理事 山田 周生 氏



国内外で確信したBDFの実力

私は北海道帯広市生まれで、これまでパリ・ダカール・ラリーなどアドベンチャーレースを中心に世界約150カ国で取材してきました。20代から日本を脱出してバイクで世界を旅してきたのですが、アフリカでは砂漠化が進み、村が消えたり、北欧では氷河が急速に溶けるなど地球環境の変化を実感していました。それで、人間はどういうエネルギーを使い、どう生きていけばいいのか、取材を始めたのです。そのなかで2005年に出会ったのがバイオディーゼル燃料(BDF)でした。

06年に実験のつもりで、北海道から九州まで、各地の協力者にBDFを提供してもらいながら車で走って見たところ、高速道路も含めて全く問題はありませんでした。さらに同年、BDFの利用普及が進んでいるヨーロッパに出かけ、10カ国2万kmをBDFを給油できるスタンドを探しながら走破しました。そのうちに「パリダカのラリーカーに乗らないか」という誘いを受けて、それならBDFを使って走らせたいとトヨタやレース主催者にかけ合ったのです。OKが出て出場。最高速度時速170〜180kmほどで走行し、ふかふかの砂漠地帯であるほどガソリン車より走破性が高いのです。多くの車がリタイアしていくなかで、クラス3位に上りつめ、表彰台に乗ることができました。

廃食油を調達しながら世界旅

さまざまな実験を通じてBDFの実力を確信し、挑戦したのが2007〜08年の世界一周です。車に搭載するBDF精製の小型プラントの開発には10カ月を要しました。苦労したのは廃食油を化学反応後に通す

フィルターで、イオン交換樹脂を使うことで解決。この他、エネルギー自給のために多様な工夫を重ねた車がランドクルーザー「VASC05(バスコファイブ)」でした。

最初に訪れた北米では、都市部でBDF利用が盛ん。消防車、救急車、バスがBDF使用であったり、個人で精製する人もいて関心は高く、パーティーと呼ばれるなど協力的な市民に恵まれました。アフリカは最も廃食油の調達が難しかったのですが、気温は50度を超えるので、精製のための加熱が不要で省エネになりました。ヨーロッパに入り、植物油を使う料理が多い南欧は「BDF天国」、フランスはBDFを軽油に必ず5%以上含むという規則があり、ドイツはスタンドでBDFが安価に給油できるなど、いずれもCO₂削減のためにBDF利用は積極的でした。

ロシアは、陸路から車での入国は難しいのですが、パリダカで知り合った有力者の協力で許可が出て、走ることができました。モスクワから5千km、GPSを頼りにアラル海も見に行きました。かつては世界第4位の塩湖ですが、干上がって消滅の危機にあり、砂上に捨てられた漁船が横たわる光景は衝撃的でした。シベリアはマイナス30度でBDFの最も苦手な環境。熱線を入れたり、流動点降下剤を使ったりして、なんとか走り抜きました。こうして約350日をかけて世界一周を果たしたことで、多くの人と出会い、世界各地に環境やエネルギーの将来を心配する人がいることを実感しました。

「3.11」で始まった岩手での取り組み

実験を続けようと、同じ車で2009年4月から日本一周を始めたのですが、11年3月、



VASC05(2014年更別村にて)



講演の様子

ディスカッション

「進行」北海道バイオディーゼル研究会

最初に、旭川市環境部クリーンセンターの関守裕基氏より同市の廃食用油の回収・資源化について経過報告がありました。主な点は①町内会回収は、町内会の負担増加を避ける意向から市が事務作業など負担し、町内会と業者が直接契約するかたちで1本化へ、②拠点回収は事業者に呼びかけが増加は1店のみ。今後、市民の環境意識向上と無拠点地域解消に取り組む、など。会場からの質問は、ランニングで日本一周に挑戦中のランナー、一ノ枝亮輔さんを含む3名から寄せられました。質疑の主な内容は以下の通りです。

Q1:バイオ燃料事業の北海道における今後の可能性は。A:札幌や十勝におけるBDF活用の取り組みを見ると、全国的に北海道は突き抜けた存在。行政主導ではなく、市民と事業者の間で継続的に取り組んでいる例は珍しい。自分自身が生産過程にかかったエネルギーは

ており、最近ではネット販売や農地のオーナー制も始めています。また、ボランティアたちの協力で太陽光、風力、バイオマスなど自然再生エネルギーだけで自給できるエコハウスが間もなく完成し、ここを拠点にワークショップやコンサートを開催する予定です。最近、漁業支援も始め、1級船舶の免許を取りましたが、多くの漁船はディーゼルエンジンで、BDF活用を期待したいところです。

東北は必ずしも環境意識の高い土地柄ではなかったようですが、震災後は自然再生エネルギーへの関心は高まり、廃油回収の希望も増えています。私のところで資源として有償回収していますが、プラントを整備すれば、もっと地域で回して活用できるはずです。

自然・再生エネルギー活用を通じて岩手から地球の未来が見えるような取り組みを進め、世界に発信していきたいと思っています。ぜひ、機会があれば、取り組みを見に、岩手県釜石においでください。

大切に使うし、達成感もある。そういう意味で廃食油から生まれるBDFは良い「エネ育」になる。子どもたちにもわかりやすい活動を展開して、地域で意識的な個人を増やすことが大事だ。今後も地域でバイオ燃料の恩恵を知ってもらう活動を広げてほしい。

Q2:BDFの普及が進むと、量不足にならないのか。A:確かに化石燃料を代替するほどの量はないが、食用油は95%がエネルギーになるパワーを持っている。全国に作り手もあり、まだ垂れ流しで多くは活用されていないのが現状だ。市民の理解を広げて再生に回す量を増やす必要がある。

Q3:旅行中、グリセリンはどのように活用したのか。A:グリセリンを好むバクテリアに食べさせるという実験をした。環境がよければ、3、4日で精製1回分が消費する。また、買い入れてくれるところもあり、着火剤や堆肥に混ぜるなど、多様な活用法がある。

文責:dec

※市販車無改造クラス ディーゼル部門