

温暖化対策・環境創造・資源循環委員会行政視察概要

- 1 視察月日 令和4年10月31日（月）～11月2日（水）

- 2 視察先及び視察事項
 - (1) 兵庫県神戸市
 - ア 須磨海浜水族園・海浜公園の再整備事業について
 - イ ブルーカーボンの取組について
 - (2) 京都府京都市
環境学習施設「さすてな京都」について
 - (3) 株式会社レボインターナショナル京都工場（京都府宇治田原町）
バイオ燃料を用いたリサイクル事業について

- 3 視察委員

委員長	横山	勇太郎
副委員長	谷田部	孝一
同	源波	正保
委員	伊波	俊之助
同	斉藤	達也
同	遊佐	大輔
同	大野	トモイ
同	久保	和弘
同	宇佐美	さやか

視察概要

1 視察先

兵庫県神戸市

2 視察月日

10月31日（月）

3 対応者

経済観光局観光企画課担当課長 （受け入れ挨拶）

経済観光局観光企画課担当係長 （説明）

建設局公園部整備課担当課長 （受け入れ挨拶）

建設局公園部整備課担当係長 （説明）

4 視察内容

須磨海浜水族園・海浜公園の再整備事業について

ア 経緯と現状

現在の水族園の前身となる須磨水族館は昭和32年に開業し、国際航路の船舶が行き交う立地という好条件下にあったことも影響し、世界中の珍しい生き物を展示する東洋一の水族館と称されていた。その後、昭和62年に須磨水族園として、現在の建物への建て替えを行った。子供から大人まで幅広い市民に愛されており、コロナ禍以前では年間100万人から120万人に利用されていた。しかしながら、建て替えから30年以上経過していることもあり、現在は老朽化や利用者ニーズの多様化に対応しきれていないという課題がある。

現在海浜公園の西側に位置する場所には、以前は住友邸の別宅があったが、昭和20年6月に神戸大空襲により全焼した。翌21年に敷地が神戸市に寄附され、整備を行った後、昭和26年に海浜公園が開業された。ラジオ体操やスポーツレクリエーション等、幅広く市民に利用されており、長年にわたって親しまれてきた公園である。また、「白砂青松」と呼ばれる景観は、神戸市を代表する景観の1つとなっている。一方で、昭和60年頃から大きな改修が行われておらず、水族園と同様に必ずしも市民ニーズを満たしきれていないという現状がある。

上記のような背景を踏まえ、須磨水族園と海浜公園を合わせて再整備を行い、公園エリア全体の魅力向上を図ることとなった。

イ 事業の概要

公園全体の敷地面積は13.9ヘクタールで、敷地の中央右側に水族館が位置しており、西の端には国民宿舎であるシーパル須磨があった。公園内に水族園、宿泊施設があり、それらを一体的に整備する必要があることから、今回の再整備にあたっては平成29年の都市公園法改正に伴い新設されたP a r k - P F I制度を活用し、事業を進めることとなった。

P a r k - P F I制度を活用するメリットとしては、水族館・宿泊施設の整備とあわせて、広場や沿路などの一般園地を一体的にデザイン・整備することで、公園の利便性・快適性・安全性を担保することが可能となる点にある。

具体的には、一般園地において、民間事業者により飲食・物販等の公園利用者の利便性を高める施設を設置することができ、公園利用者向けのサービスが充実する、事業区域全体の集客性が高まることから、街の活力やにぎわいが創出されるなどの相乗効果が期待される、一般園地部分の整備や管理においても民間資金が充当され、市の財政負担が軽減されるといったメリットが考えられる。

再整備後の施設のうち、駐車場、水族館及びにぎわい施設については公募対象公園施設であり、再整備後も引き続き事業者が所有する施設となる。一般園地内の施設については特定公園施設となり、再整備後は市の所有物となる。一般園地の管理・運営についても、共同事業者が指定管理者となる予定であるため、公園の全施設を共同事業者が一体的に管理することとなっている。

「つながる」海浜リゾートパークというエリアコンセプト・ブランドイメージを掲げている。P a r k s + R e s o r t sの表題の下、P a r k sでは、地域住民、神戸市民にとっての身近な公園としての役割を、R e s o r t sでは観光客や地域住民・市民の方にも楽しんでもらう観光・集客の場としての役割をそれぞれ果たすとともに、その両方に目を向けて、両者の交流、融合、連携、継承・継続、体験などの様々な場面でも繋がりを目指している。

ウ 各施設の概要

(ア) 水族館

シャチ棟、イルカ棟、魚類・アシカ・ペンギン棟の3棟からなる分棟配置を行うことで、松の保全と建物の圧迫感を軽減している。西日本では唯一シャチを見ることができる水族館となる予定

であり、外観は白砂青松をイメージし、白が基調となっている。

また、子育て支援プログラムとして市内在住で満2歳になる子供がいる家庭に年間パスポートを譲渡する、市民特別優待デーを設ける、学校行事の受入時には入館料を無料にする、等の市民利用を促す様々なサービスの実施を検討している。

(イ) 宿泊施設について

中庭にイルカと触れ合えるラグーンを設ける、海へ迫り出したデザインにすることで全室オーシャンビューとする、客室にも水槽等の展示をする等、水族館と連携した取組を予定している。

(ウ) 駐車場

駐車場は東側に集約配置し、公園内の歩車分離に対し考慮している。東側には4層5段の立体駐車場を整備し、駐車台数は通常時は1316台、繁忙期には、臨時駐車場を設け1863台まで駐車ができる計画となっている。また、国道との間には既存樹木の保全とともに植栽も行い、景観にも配慮した整備を行う予定である。

(エ) にぎわい施設

公園利用者の利便性向上のため設置される施設で、園内に3棟のにぎわい施設設置を予定している。例としては、カフェやレストラン、コンビニ、屋内遊び場等の設置を予定しており、一般的な公園利用としてだけでなく、多様な目的で利用できる公園を目指している。また、松林に埋もれるように施設を配置し、風致景観にも配慮を行っている。

(オ) 特定公園施設（園地）

園地の整備にあたっては、松の保全・育成に注力している。方針として、①保全を中心に行うエリア、②松林の林床におけるアクティビティを誘導する活用エリア、③新植・移植を行う育成エリアの3つのエリアを設定して、保全・活用・育成を行う予定となっている。海岸線と平行する海側の東西方向について、西側エリアは既存の松及び新植・移植による緑量感のある松林の景観を形成し、東側エリアは新植・移植による育成エリアとして新しい松林の景観を形成し、北側の国道沿いについても、既存の松に加え、新植・移植を積極的に行うことで本公園全体が松林に包まれる計画としている

エ 事業スケジュール

令和4年9月に駐車場の工事が着工し、現在、水族館や宿泊施設

など全ての事業施設で新築・整備工事が進んでいる。令和5年9月に公園の西半分の園地及びにぎわい施設がオープンする予定であるが、園内全域のオープンは令和6年春の予定とされており、水族館・ホテルとあわせた同時オープンに向けて、各設備の工事に取り組んでいる。

オ 質疑概要

Q 名称を水族館ではなく水族園としたことにはどのような経緯があるのか。

A 公園の中を周遊しているかのように展示された生き物たちを鑑賞することができるような施設としたい、という理念の下、水族館ではなく水族園という名称に決定された。

Q 現在の水族園の料金体系はどのようなものか。また、再整備にあたり料金体系が変更されることについては、どのような経緯や議論があったか。

A 現在の水族園については、一般料金が1300円、高校生が800円、小中学生が500円という料金体系となっている。再整備にあたって、市立施設である水族園から民設・民営の施設となるため、料金体系についても事業者側の提案に基づき決定を行った。基本料金は増額することにはなるが、市民に向けては特別優待デーなどをはじめとしたサービスを検討しており、様々な形で還元していくつもりである。

Q 市民ニーズに応えることとあわせて、市外の観光客の誘致ということも再整備の目的の1つと考えているのか。

A 観光客の誘致という点も強く意識しており、現在約100万人である年間来場者数について、200万人まで増加することを見込んでいる。

Q 宿泊施設を再整備することについて、周辺ホテルと競合が発生してしまうといった問題はないのか。

A 水族園が位置する須磨エリアには、元々宿泊施設が多くないため、周辺のホテル業界からは、むしろ相乗効果として観光客が増加することを喜ぶ声が多く出ている。

Q 子育て支援プログラムとして、満2歳となる子供がいる家庭に年間パスポートを付与するとのことだが、年齢の基準を満2歳としたことにはどのような理由があるのか。

A 事業者からの提案に基づく決定であるため、詳細は不明な部分

もあるが、鴨川シーワールドでも同様に満2歳の子供がいる家庭に年間パスポートを付与する取組を行っており、それを神戸市においても取り入れたという経緯である。

Q 交通アクセスについて、何か留意している点はあるか。

A 年間来場者数が2倍になることを見込んでいる一方で、駐車場については、拡大はするものの2倍の増加にはなっていない。特に夏場は須磨海岸の海水浴場に訪れる観光客も多く、周辺道路の交通渋滞が予想されるため、混雑緩和については事業者、国、警察などと様々な議論をしている。現時点では、利用者に一定の割引などのメリットがあるような形で、公共交通機関の利用を促進していく取組を考えている。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(再整備中の須磨海浜公園にて説明聴取)



(須磨海浜水族園前にて)

視察概要

1 視察先

兵庫県神戸市

2 視察月日

11月1日（火）

3 対応者

市会事務局総務課長（受け入れ挨拶）

環境局自然環境課長（説明）

環境局自然環境課担当係長（説明）

4 視察内容

ブルーカーボンの取組について

ア ブルーカーボン事業推進の背景

神戸市は、令和2年12月に「神戸市2050年カーボンニュートラル宣言」を行ったこともあり、脱炭素の取組についてはこれまで以上に推し進めているところである。そこで、様々な施策を講じる中で、大気中の二酸化炭素濃度は森林に吸収されるものよりも海中に吸収されるものが多いという研究結果などもあり、ブルーカーボン事業に注目が集まった。実際は、広大な海全体において植栽が可能なのは沿岸部のごく一部に限るが、それでもなお海中に吸収される二酸化炭素量は相当量あるため、現在研究も盛んに進められており、神戸市としてもこれらの背景を踏まえ、積極的に施策に取り組んでいる。

さらに、森林による二酸化炭素の吸収、いわゆるグリーンカーボンの吸収量は、森林整備を行う人口の減少や、それに伴うナラ枯れの増加によって2030年には半減してしまうと言われている。森林の吸収量を保持する取組も当然重要であり、並行して行っていくべき施策ではあるが、このような状況もブルーカーボン事業に注目が集まった一因である。

また、海中で炭素を固定する藻場は、二酸化炭素の吸収のみならず、水質の浄化、生物多様性の維持、海岸線の保全、環境学習への利用など様々なメリットがある。神戸市ではこれらの様々なメリットを踏まえ、取組を積極的に進めている。

イ 海水域等におけるブルーカーボン事業の取組

(ア) 兵庫運河

兵庫運河は水質が非常に悪い運河であったため、従来から市民団体が運河の美化のための活動を行っていた。現在でも藻場造成を含め、市民団体が水質改善の取組を行っている。

行政としては、港湾事業の一環として、瀬戸内海での沿岸道路の延長工事の中で防波堤を一部撤去する際に発生した砂利を活用した浅場造成を行っている。あわせて、浅場造成の場所においてアサリ増殖場の補修やアマモの植付け及び環境学習会などを行った。このアマモの植付けで発生した二酸化炭素吸収量をクレジット化し、令和3年度にジャパンプルーエコノミーから認証を受けている。

(イ) 神戸空港周辺

ブルーカーボン事業の開始以前に、神戸空港護岸部及びポートアイランド（人工島）において、周囲の護岸を緩やかな石積みとして傾斜護岸を造成することで、豊かな生態系の育成・創出を目指していた。そこに、ワカメ等の水生生物も植生していたことから、改めてブルーカーボン事業としてクレジット化に向けた取組が開始された。現在は空港護岸部についてクレジット申請を行っており、実際にダイバーが潜水して水生生物の植生量を調べることで二酸化炭素吸収量などを算出している状況である。また、ポートアイランド周辺についても、来年度以降の申請を検討している。

(ウ) 須磨海岸

市民団体である「須磨里海の会」が主体となり、須磨海岸を生物多様性の豊かな海にしたいという理念の下、藻場造りなどをはじめとしてアマモの植栽などのブルーカーボン生態系の活用に向けた取組を行っており、クレジット申請に向けてさらに事業を進めている。また行政としても、須磨海岸は海水浴場である一方で、瀬戸内海の影響を受けて急深な場所であるという地形の特徴があるため、浅場造成による遠浅化の事業を行っている。

(エ) 神戸市立栽培漁業センター

アマモの植栽事業は、現在別の場所で育成したアマモを移植する方法を取っている。そのため、当該センターでアマモの養殖を可能にすることで、市内で事業を完結可能になることを目指して

取組を行っている。現時点ではまだ安定した供給に向けた実証実験を行っている段階である。

ウ 淡水域におけるブルーカーボン事業

(ア) 烏原貯水池

水道水の予備水源となっている烏原貯水池では、従来からカビ臭対策として水草を植えるなどの実験を行っていた。そこから、淡水におけるブルーカーボン事業の可能性を議論し、現在に至る取組が進められた。令和3年度からササバモという水草の水源地への植栽を行っており、移植にあたっては学生ボランティアの手を借りるなど、市民の理解や協力を得ながら取組を進めている。現在は囲いを設置し、その中でササバモを育成しているが、当初囲いなしで植栽を行った際にはアカミミガメの食害に遭うといった問題が発生してしまった。このように前例のない事業であるために、実施することで初めて認知される課題も多いことが特徴である。

海水域でのブルーカーボンの吸収評価というのはこれまでも数多く行われている一方で、淡水域については世界的にも前例がないため、神戸大学と連携して二酸化炭素吸収量や炭素の固定について実証評価を行っている段階である。今後、評価の内容を踏まえ、植栽域のカーボンクレジット化をジャパンプルーエコノミーと協力しながら進めていくことを期待している。クレジット化が可能になるのは最短でも令和6年度以降になると見込んでいる。

(イ) 奥池

烏原貯水池と同様にササバモを植栽し、定着・繁栄するかどうかの実証実験を令和4年度から開始した。しかしながらアメリカザリガニによる食害の発生という課題があったため、次年度の実施に向けては新たな対策を講じる必要がある。

エ 事業推進に向けて

二酸化炭素吸収とカーボンクレジットの適切な活用は、現在非常に注目されている取組である。しかしながら、実際にはクレジットで取引される金額だけで環境保全の活動費が全て賄えるわけではない。ブルーカーボン事業は、生物多様性の保全、水質浄化など、様々なメリットがあるからこそ成り立っている事業である。

また、そもそも環境問題というものは金銭的な問題のみでは根本的に解決することはできず、多くの人々の行動を変えていかなければ

ばならない。そのため、ボランティアなどをはじめとした市民の理解や協力が非常に重要であり、神戸市としても環境問題に関心が広がるような広報や啓発に力を入れていくつもりである。今後もブルーカーボンという言葉掲げながら、様々な環境保全対策を進めていきたいと考えている。

オ 質疑概要

Q 神戸市における脱炭素の取組を推進するにあたっては、市内企業とも連携を図る必要があると思うが、どのような活動を行っているのか。

A 今年度中に、カーボンニュートラルを目指す取組の指針を発表し、その中で企業や市民に対してどのように行動変容を促していくか、具体的な方向性を定める予定であるが、水素を活用した取組などが特徴的な取組になると思われる。またバイオマス産業に係る事業者に対する補助金の交付等も検討している。

Q 兵庫運河について、川幅は運河全体で均一なのか。

A 元来、貯木場であったため、薪を溜めておく場所や流す場所といった用途の違いから、川幅についても狭い個所と広い個所が混在している。

Q 淡水域におけるブルーカーボンの取組において、現在抱えている課題というものは何か。

A 世界的にも例のない取組であるため、どれだけの二酸化炭素吸収量があるか明確でないことが最も大きな課題であると感じている。さらに、同じ淡水域であっても流入量によっては炭素の固定が難しいため、池の種類を選ぶ必要があることも課題である。また、実証評価の結果、吸収量があると認められた場合に、どこでどのような主体が活動を進めていくのかについても、今後具体的に検討していく必要がある。

Q 神戸市といえば海のイメージがあるが、河川や池と比較してより広い海を有している自治体として、淡水でもこの事業に取り組む意義というのはどのように捉えているか。

A 実は、世界の沿岸海域の面積と淡水域の面積を比較した場合、淡水域の面積の方が広いという事実がある。そのため、淡水域での取組は規模という面においても推進する意味のあることだと考えている。

Q カーボンクレジットの取組について、今後市としてブルーカー

ボン・オフセット制度を設立することは考えているのか。

A 神戸市独自の制度の設立は現在検討していないが、ジャパンブルーエコノミーの設定するカーボンオフセットの取組を活用しながらブルーカーボンの取組を推進していきたいと考えている。

Q 市民団体との連携が重要とのことだったが、具体的にどのような取組があるか。

A 例としては、ブルーカーボンを推進する組織である R e . C o l l a b (リコラボ) K O B E という、関西学院大学の学生を中心とした市民団体がある。この団体はエコボランティア組織として立ち上がっており、ブルーカーボンのみならず、里山での耕作放棄地の再生などの環境に関連する様々な事業を行っている。また須磨海岸については、須磨里海の会という市民団体がアマモの植栽などの取組を行っている。これらの市民団体は市がコントロールしているようなものではなく、自立的に活動しており、イベント等を行う際に市と協働で取り組むような形をとっている。

Q 須磨水族園との連携等は何かあるのか。

A 神戸市と水族園の具体的な共同事業として行っているものはないが、須磨の魅力向上に向けた取組の一環として、ブルーカーボンフェアなどをはじめとしたイベントは須磨海浜公園全体で行っており、今後も様々な観点から取組を推進していきたいと考えている。

Q 海岸部に集積したアマモやアオサについて、神戸市では何か対応策を行っているか。

A 神戸市内ではアマモが多く自生しているところがほとんどないため、基本的にはそういった取組は行っていない。むしろ植栽などに際しては、近隣の明石市などからアマモを持ってきているという状況である。



(神戸市会にて説明聴取及び質疑)



(神戸市会議事堂前にて)

視察概要

1 視察先

京都府京都市

2 視察月日

11月1日（火）

3 対応者

南部クリーンセンター所長 （受け入れ挨拶）

南部クリーンセンター工場課長 （説明）

4 視察内容

環境学習施設「さすてな京都」について

ア 施設概要

さすてな京都では、ごみ焼却施設をはじめ、生ごみ等を発酵させて発生したメタンガスを活用するバイオガス化施設に加え、大型ごみなどを破砕して資源となる鉄やアルミニウムを選別回収する選別資源化施設を併設している。

また、環境学習施設は、これまでのクリーンセンターのイメージを一新する施設として整備されており、ごみ処理施設に併設するという特徴を生かし、焼却炉やごみ発電、バイオガス化施設など、ごみ処理に要する大規模な施設を間近に見学し、それらを教材として焼却処理やエネルギー回収の技術などの世界最先端の環境技術を学ぶことができる。

さらには、ごみ減量、地球温暖化対策、生物多様性、再生可能エネルギー、環境面から見た地域の歴史等の幅広いテーマを取り扱っており、あらゆる世代が楽しく学べる学習施設となっている。

イ 焼却施設

焼却施設では、ごみを燃やすことで衛生的な処理を行っており、最終的に処分する焼却灰はごみの約20分の1に減容される。この施設には、1炉で1日に250トンのごみを処理できる焼却炉が二つあり、焼却の際に発生する排ガスは、ろ過式集塵器などで有害物質を除去している。

また、ごみを燃やした熱でタービンを回して電気を作っており、発電できる年間の電力量は一般家庭で使用する年間消費電力量のお

よそ2万2000世帯分に相当する。発電した電気は、バイオガス化施設で発電した電気とともに施設内の機器で使用し、余った電気は電力会社へ売却している。

ウ バイオガス化施設

バイオガス化施設は、生ごみなどの有機物を微生物などの力によって分解し、再生可能エネルギーであるバイオガスを発生させ、そのガスでガスエンジンを動かし発電する施設であり、バイオガス化によってごみの持つエネルギー回収の最大化と温室効果ガスの削減の両方を図ることができるというメリットがある。

京都市南部クリーンセンターでは、破碎・破袋装置や選別装置などの前処理設備で燃やすごみの中から選別した生ごみ等から、メタン発酵槽にて微生物の力によりメタンを主成分とするバイオガスを発生させ、エンジンを動かす燃料として使用し、発電機を動かして電気を作っている。

エ その他施設

選別資源化施設では、大型ごみなどを破碎して資源となる鉄やアルミニウムを選別回収している。

また、横大路沼・巨椋池の生態系の復元をテーマに整備を行っているビオトープでは、地域を特徴づける植物やその環境に集う生き物を観察し、生物多様性を学ぶことができる。

そのほか、施設のエントランスや各種展示室、工場内の見学通路においても、京都の環境や暮らし、地球規模の環境問題、環境学習の取組事例の紹介や、ジオラマを使った環境技術の紹介など、環境について楽しく学ぶことができる工夫がなされている。

オ 質疑概要

Q どのような経緯でクリーンセンターに環境学習施設を併設するに至ったのか。

A 平成19年に、クリーンセンターが位置する伏見地区において、「伏見ルネッサンスプラン」という、地域再生を目指すまちづくり計画が策定された。この計画の中でクリーンセンターを整備するにあたっては、環境教育のメッカを目指してほしい、環境先進都市京都のシンボルゾーンとしてほしい、開かれたまちづくりの中で誰もが気軽に楽しめる施設としてほしい、といった市民からの要望があったため、それまでクリーンセンターの持っていた負のイメージを反転させるような施設を目指し、環境学習施設を併

設したクリーンセンターを整備することとなった。

Q 近年、食品残渣の問題が注目されているが、いわゆる食べ残しのごみ削減について、どのように捉えているか。

A フードロス削減することは望ましいことであり、クリーンセンターの立場としてもごみが減少していくことはありがたいと思っている。しかしながら、実際に一般家庭も含めてごみを減らしていくには、相当の市民理解を得なければならないため、広報・啓発も含めて、今後さらに取り組んでいく必要があると考えている。

Q 施設全体の木質化が進んでいるように見えたが、何か施策として木質化の推進を行っているのか。

A 京都市では条例で木質化の促進を推奨しているという前提があるが、整備の際、建築業者がそういった意図を汲んでくれたこともあり、目標以上に木質化され、温かみのある施設とすることができた。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(南部クリーンセンターにて)

視察概要

1 視察先

株式会社レボインターナショナル京都工場(京都府綴喜郡宇治田原町)

2 視察月日

11月2日(水)

3 対応者

代表取締役社長 (受け入れ挨拶及び説明)

4 視察内容

バイオ燃料を用いたリサイクル事業について

ア 事業開始までの経緯

平成8年、COP3の開催を控えていた京都市では、最前線の環境対策である廃食用油を原料としたバイオディーゼル燃料化事業が計画される中、原料となる廃食用油の回収方法や、公道での燃料としての使用に対する法的な課題が上がっていた。そこで、課題クリアのため、レボインターナショナルの母体となったボランティア団体が名乗りを上げ、京都市への安定供給を実現するため、ボランティア団体から株式会社レボインターナショナルを設立し、本格的にC-FUELと呼ばれるバイオディーゼル燃料化事業の活動を開始した。

イ 京都市バイオディーゼル燃料化事業

(ア) 法的課題に対する対応

平成7年1月、公道での使用のために検査を受け、同年10月低公害であることが認められ、法的にその扱いが想定外であったバイオディーゼル燃料に対し、国内では初めて公的に公道走行が可能になった。同年11月より当時の全車両であるごみ収集車220台へのバイオディーゼル燃料100%使用での導入がスタートし、その後、市営バス約100台についても軽油に20%混合することで取組がスタートした。

(イ) 原料確保の重要性

軽油代替燃料として何の問題もなく使用できることを公的に実証し、次に重要だったのが原料の調達である。京都市では、当時ほとんどが焼却処理され、焼却炉を傷める原因やCO₂の発生原

困となっていた家庭から排出される使用済みてんぷら油の資源引取りシステムの構築が重要であった。平成8年より小学校や自治会を直接回り、市民への啓発と引取り作業を呼びかけたことにより、上京区がモデル地区となり約700拠点まで広まった。その後も拡大を続け、現在では市民回収拠点は1694拠点となっている。

また、京都市ごみ収集車全車両及び市バス一部への供給量に対し、原料としての食用油は一日最低5500リットルが必要であったが、市民からの引取量だけでは不足するため、飲食店や企業といった業務店からの引取りにも本格的に乗り出し、調達量と価格を安定させるために、広範囲での収集体制確立を目指した。現在、京都を中心に関西圏では約1万2100店舗、関東で約7500店舗、中部で約3000店舗、その他で約2200店舗が廃食用油引取先となっている。

ウ 日本初の規格策定

バイオディーゼル燃料事業は、全体像が理解しやすく、環境課題への取組ということもあり、全国的な広がりをみせていた。しかし、燃料品質の重要性の認識が不十分なまま広がったため自動車燃料としては不適合な燃料が流通し、車両トラブルを起こすことでバイオディーゼル燃料の普及を阻害する大きな要因となっていた。その問題を解決すべく、株式会社レボインターナショナルではいち早く品質規格の策定を提案し、「京都市暫定規格」の策定へとつながった。

また、品質の安全性の証明のため、この京都市暫定規格を満たした燃料100%で耐久レースやラリーへの参加などを行い、エンジントラブルなく完走を果たしている。

エ 今後の取組

日本国内での軽油代替燃料としての利用には障壁が存在する中、新たな代替エネルギーとしての資源確保から販売までのビジネス基盤を海外にて確立し、日本へは今後国内の状況が改善された段階で、本格的に供給を開始する予定である。

また、新たな事業展開として、国内航空機のバイオジェット燃料化があげられ、廃食用油を原料とした国産S A F（持続可能な航空燃料）の製造や供給事業の本格開始を予定している。

オ 質疑概要

Q バイオディーゼル燃料という名称には、何か具体的な定義等があるのか。

- A ガソリンエンジンではなく、ディーゼルエンジンでしか使うことができないバイオ燃料について、バイオディーゼル燃料と呼称している。
- Q 市内の回収拠点の設置や維持管理等はどこがどのように行っているのか。
- A 当初の5年間ほどは株式会社レボインターナショナルが全てボランティアで行っていた。その後は市から年間の管理費が支払われ、収益が出ていたが、現在は市の事業として入札制度となってしまったため、収益化が難しいのが実情である。
- Q 京都市で事業を開始したことには何か理由があるのか。
- A 代表取締役自身が京都市出身であり、バイオ燃料事業開始前に所属していたレーシングチームも京都市のチームだったため、自然と京都市で事業を開始することになった。
- Q 航空機の燃料と車の燃料では大きく違いがあると思うが、SAFの製造にあたってその点は問題ないのか。
- A 技術的な問題はクリアしているので、あとは安全性や運用に向けて国の認証等が必要な状況である。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(レボインターナショナル京都工場にて)