

トピックス

## 「第15回ヨーロッパバイオマス会議と展示会」の雑感

2007年5月7日～11日、ベルリン

谷生 重晴

横浜国立大学教育人間科学部

240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台 79-2

2007年5月6日ベルリンに近づく飛行機から見下ろしたドイツの大地は、まるで緑と黄色のパッチワークのようであった。ナタネを利用したバイオディーゼルにドイツが力を入れていることは知っていたが、これほどまで大々的であるとは想像していなかった。

会議は翌朝7日からベルリンの見本市会場に隣接する国際会議センター(ICC)で開催された。会場入り口を入ると小型自動車が5～6台展示されており、『オッ、燃料電池車か?』と、とっさに自分の研究関連で思ったが、そんなことは無い、どれもディーゼル車であった。バイオマス会議であるから当然ではあるが、かつて、日本のディーゼル車がまだ黒いススを出して走っていたころ、イギリスに2ヶ月ほど滞在したときのことを思い出した。その時、ステイ先の主人の自家用車がディーゼルであるだけでなく、日本より街を走るディーゼル車の多いことに気がつき主人に訊ねたところ、「環境に良いからね・・・」との答えであった。「黒い排ガス」との価値観で複雑な気持ちになったが、燃料の安さではなく環境を優先した彼らの環境意識の高さに感心したことであった(日本では燃費の安さがセールスポイントだった)。

3セッションパラレルで5日間、口頭発表240件、ポスター発表730件と、WHEC15横浜に比べるとポスター発表が4倍もある大きな会議であった。表1に示したように、口頭発表ではバイオマス資源関係に10、熱化学変換に12、生物/化学変換に9、マーケットに11、政策に6の計48セッションが設定され、マーケット情報提供が展示会併設との関係で大きいという印象を受けた。私の関係するセ



Fig.1 菜の花畑が広がるドイツの大地



Fig.2 会場に展示されたバイオディーゼル車

表1. 会議のセッション構成

Biomass Resources		Market	
Biomass resources	3	Bioheat & Cooling	2
Logistics	1	Power Generation	2
Agriculture issues	2	Demonstration/Transport	2
energy crops	2	Demonstration/Conversion	1
Solid biofuels/pellets	2	Biorefineries	2
Thermochemical Conversion		Markets	2
Gassification	6	Policies	
Pyrolysis	2	Security of Supply	1
Largescale Combustion	2	Sustainability	1
Small scale Combustion	2	Kyoto Mechanism	1
Bio/Chemical Conversion		International Cooperation	2
Biological Conversion	3	Policies for Market Development	1
Conversion to Liquid Fuels	4	Total Session	48
Biofuel/Hydrogen	1		
Chemical conversion	1		

セッションは初日だけで、あまり興味を引く発表は無かった。

会議二日目、会場最寄りの鉄道駅を出たところ、背面の窓に“hydrogen – energy for the future”と大書した黄色のバスがエンジン音を響かせて通り過ぎた。『水素の啓蒙か?』とあまり気に留めずに歩いていたら、前方の信号でバスが止まった。なにげなくバスの天井を見ると、なんと、あの特徴ある大きなコブが目飛び込んできた。瞬間、『水素エンジンバス!』と気がつき、追っかけて写真を撮ろうとしたが、すぐに『無理!』と考え直して後ろ姿を望遠写真に収めた。もう一度近くで写真に撮るために、どれくらいの頻度で走っているのか気になったが、誰に聞けばいいのかわからなかったので胸に納めた。

三日目、夕刻のバンケットに出席した。会場は、会議場とは異なって私のホテルの近くに設定されていた。位置がよくわからないので、案内状を手を持って歩いていたら、地下鉄の駅から妙齢を少し越えたドイツ人女性と

日本人の青年が同じ案内状を持って現れた。それで、彼女の案内で会場に行き、幸い同席して話しをすることになったので、昨日の心残りを話題にした。彼女は水素バスのこと、燃料電池自動車のことに興味を持っていて、水素ステーションが、昨日バスが信号待ちで止まった交差点のすぐ近くにあることを教えてくれた。それで、翌日会議場に行く前に、雨の中を交差点の近くのフィリングステーションを探して歩いた。Lindeの高い液体水素貯蔵タンクが目に入り、ステーションはすぐに見つかった。バス用と小型自動車用の二つのディスプレイがあり、液水の値段は 8.00EU/kg (=約 115 円/Nm<sup>3</sup>)であった。ディーゼルなら 1Nm<sup>3</sup>の水素エネルギーは約 0.5Lの軽油に相当するから、内燃機関用なら極めて高い燃料といえるだろう。

昨夜の女性は、水素バスが巨大な燃料タンクを載せて走っていることから、水素がCO<sub>2</sub>フリーであることを考慮しても、バイオディーゼルの方が環境に良いのではないかと考えた。また、友達がプリウスを持っているようで、燃費がカタログ性能とはかなり乖離していることに強い不満をもらした。その不満と不信は日本が宣伝する燃料電池車のカタログ性能に対しても向けられ、「とても信じられない」と言い切った。

ヨーロッパの人達が、バイオディーゼル車に環境対策を期待していることが非常によくわかったのが今回のバイオマス会議の感想であるが、同時に、自動車性能の評価を一般人の感覚を無視した方法で決めていることが、今後、定置用も含めた燃料電池の普及の妨げになるのではないかと気がなった会議でもあった。



Fig.3 ベルリン市内を走る水素バス



Fig.4 ベルリン市内の水素ステーション

