

し、コストを抑えるが、1回当たりの処理量が少ないこともあり、製造コストは1

ℓ当たり160円程度。処理量が多ければ、同90円程度まで圧縮も可能という。

建設機械などへの活用も考えられるが、機構上メーカー保証が得られないこともあり、コストの圧縮とともに今後の検討課題だ。

一方、同研究会のメンバーで、廃棄物処理、運搬を手掛ける北清企業（本社・札幌）では、2年半ほど前に、廃棄物収集車20台分の燃料としてBDFを導入した。自社敷地内に、1日最大で900ℓを製造するプラントを設けた。セベック（本社・東京）から導入したプラントは、製造コストを縮減するために、できるだけ工程を自動化するよう改造を施した。

京都の事例のように、軽油とBDFを混合燃料として使用する場合も多いが、そうすることで、軽油分に

対する税が発生することがら、収集車へは、100% BDFを使用する。

導入目的について石井修常務は「廃棄物処理を営む企業だけに、リサイクル促進の一環で導入した。また企業でISO14001を運用しているのでCO₂の削減も大きなテーマだった」と説明する。

1ℓ当たりの製造コストは80円前後。導入当初は、軽油価格を製造コストが上回っていたが、軽油の高騰によりこれが逆転したという。「排出ガスから若干天ぷら油の臭いがするので気になる人は気になるかもしれない（石井常務）と笑うが、使用する自動車の性能については申し分ないという。

これらの導入事例のように、企業や現場単位での導入を実現する環境は整いつつある。地域のリサイクル促進と環境負荷低減。企業のイメージアップとともに、運用次第では、燃料コストの低減にもつながる。

一方で、これら大きな可能性とともに、導入に向けては、いくつかの課題も残されている。