

# 自己紹介

## 若狭 良治 (わかさ りょうじ)

1944 年、中国ハルビン生まれ。

戦後中国東北地域を転々とし、最終地は長春市。

長春民主日本人小学校（民日小）2 年目終了時に日本に帰国

1953 年、第 2 次引揚船「興安丸」で日本（舞鶴）へ。

小学校は、札幌上白石、京都市吉祥院、美幌、札幌豊水 その後、札幌中島中学、札幌南高校

1969 年 3 月、北海道大学農学部畜産学科卒業

1969 年 3 月、日本生協連・北海道支所商品管理係検収担当、受発注担当。家庭用品課商品管理主任。

1971 年 4 月、室蘭中央生協出向 高砂支店長

1971 年 10 月、北海道支所商品企画担当（瓶缶、粉製品、塩干、生鮮担当）

1974 年 4 月、日本生協連事業部商品企画担当（塩干、生鮮、水産）を経て、

1980 年、同生鮮課長。

1983 年、総務部人事教育担当課長～人事教育部人事教育課長

1986 年、指導部指導担当（経営指導、職域生協担当）

1991 年、日本生協連中央地連事務局次長（組織課長）

**1991 年 7 月、コープかながわへ移籍 コープ電動車両開発㈱ 業務部長**

**1994 年 6 月、社名変更 コープ低公害車開発株式会社、専務取締役**

**1996 年 11 月、コープ低公害車開発㈱が神奈川県より「かながわ地球環境賞」を受賞**

**1998 年 6 月、神奈川県の推薦で環境庁よりコープ低公害車開発㈱が「地域環境保全功労賞」を受賞**

**2006 年 3 月 20 日、コープ低公害車開発株式会社 閉鎖 役員退任**

**2006 年 3 月 21 日～9 月 20 日、コープ低公害車開発株式会社 清算人非常勤**

**2006 年 3 月 15 日、任意団体：DME 自動車普及推進委員会 設立 事務局長 就任**

**2006 年 3 月 21 日、株式会社北海道自然エネルギー研究センター（NERC） 取締役／東京支所長**

**2010 年 4 月 1 日、一般社団法人 DME 自動車普及推進委員会を組織変更 理事・事務局長**

**2012 年 6 月 30 日、株式会社NERC退任、**

**2012 年 6 月 30 日、一般社団法人DME自動車&バイオDME普及推進委員会 退任**

2007 年 7 月 任意団体 超多収穫米普及連絡会 発起人、運営委員

2014 年 4 月 一般社団法人 日本飼料用米振興協会 設立社員、監事

2014 年 5 月～ 特定非営利活動法人未来舎 副理事長 現職

2015 年 3 月 25 日～ 一般社団法人日本飼料用米振興協会 理事・事務局長 現職

2010 年 4 月～2012 年 3 月（第 3～4 期）居住マンション管理組合・理事長

2016 年 4 月～2018 年 3 月（第 9～12 期）居住マンション管理組合・理事長

2018 年 4 月～2020 年 3 月（第 11～12 期）居住マンション管理組合・理事長

2020 年 4 月～2022 年 3 月 居住マンション管理組合大規模修繕専門委員会委員長

2022 年 4 月～2024 年 3 月（第 15～16 期）居住マンション管理組合 理事長

著書 おいしい魚をさがす～体験的魚流通論～

日本生協連「シリーズ・くらしの豊かさを求めて」 連合出版

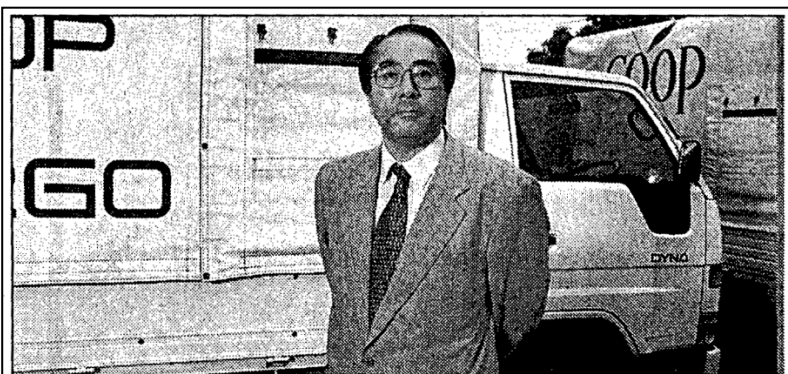
学会 公益社団法人 自動車技術会 正会員➡現在退会

論文等 多数（下記）

## 論文等執筆

- 01) "LPG燃料エンジンシステムの研究開発動向",  
後藤新一, 若狭良治, ダイヨブイ, 自動車技術, Vol55, 5, pp.30-37, 2001.5.
- 02) "エンジンのアイドルストップに関する研究", 1999.10.16  
是松孝治 (工学院大学教授), 田中一弘・山崎慶嗣・雑賀高 (工学院大学) 若狭良治 (コープ低公害車開発). (社) 日本機械学会・講演会,
- 03) "LPG 自動車の開発動向" 若狭良治. (株)シーエムシー「新エネルギー自動車の開発と材料・第4編第5章」, 2001.8
- 04) "環境を守るための 自然エネルギー読本「車社会のエネルギー消費と環境汚染」" 2002.8  
若狭良治. 環境を守るための自然エネルギー読本編集委員会 北海道愛別高等学校内 (北海道上川郡愛別庁南町 27 東洋書店
- 05) "エネルギー使用 14%削減への挑戦—創・活・省エネルギーへの道—  
「省エネをもたらす交通政策」" 2003.1  
若狭良治. NPO法人クリーンエネルギーフォーラム 沢孝一郎、大嶋茂男 他 交文社印刷所
- 06) "日本DMEフォーラム 利用技術分科会 平成15年度活動報告書  
自動車燃料としてのDMEの普及シナリオ" (2005.9.26)  
若狭良治 日本DMEフォーラム 2004.3
- 07) "最新環境負荷低減の技術とシステム"—環境調和型産業をめざして—  
テラメカニクスと環境問題委員会 「何が問題であって、何を対策するのか？」  
若狭良治. テラミクス研究会 (立命館大学理工学部建設環境系内 2002.9
- 08) "新燃料 (DME・GTL軽油) エンジンシステムの研究開発", 後藤新一, 若狭良治, 小熊光晴, 木下幸一, 自動車技術会, Vol57, 2, pp.77-84, 2003.2
- 09) "2003 International Forum on DME in Shanghai 2003.10.23 ・上海・上海交通大学  
「Challenge to low emission vehicles by customers 」
- 10) "世界におけるLPG大型バスの普及状況"  
若狭良治, 飯田訓正, 自動車技術会, Vol58, 11, pp.60-65, 2005.11
- 11) "DME自動車用燃料供給インフラシステムの研究開発(20055333)" 若狭良治, 塚原裕展, 大塚寿, 高田和夫, 竹内真之, 木下幸一, 後藤新一, 鈴木信市, 自動車技術会, 春季大会報告, 2005.5
- 12) "中型DMEトラックの実用化研究開発(20055332)"  
後藤新一, 小熊光晴, 若狭良治, 林宏優, 鈴木信市 自動車技術会 春季大会報告, 2005.5
- 13) "国際DME会議 (DME I) パリ・Hotle Sofitel 2004.10.12-14  
「Path to the introduction of commercial DME vehicle by CO-OP」" 若狭良治  
IDA:International DME Asociation First International DME Conference
- 14) "第2回 アジアDME会議 (ADME II) 上海・上海交通大学 2005.9.18-20  
「Path to the introduction of commercial DME vehicle by CO-OP」  
若狭良治 Proceedings of 2<sup>nd</sup> ASIA DME Conference By China DME Asociation
- 15) "DMEハンドブック 「DME 自動車構造取扱基準」「自動車用燃料充填DMEステーション」  
若狭良治 日本DMEフォーラム 2006.4
- 16) "自動車技術会年鑑 (6)「その他の動力」  
後藤新一, 小熊光晴, 塩谷 仁, 辻村 拓, 富田由紀夫, 若狭良治 2006.8 Vol.60
- 17) "DME Hand Book (英文版) 「Technical standards for DME vehicles」「Filling station for DME vehicle」" 若狭良治 日本DMEフォーラム 2007.11 ©2006 Japan DME Forum
- 18) "平成17年度 石油産業体制等調査研究事業 報告書「DME 自動車構造取扱基準 (自主検討

- 案)」 若狭良治 有限責任中間法人DME普及促進センター 2006.3
- 19) ”平成17年度 石油産業体制等調査研究事業  
報告書「海外におけるDME自動車の開発状況調査及び保安対策並びに保安法規に関する調査」  
若狭良治 有限責任中間法人DME普及促進センター 2006.3
- 20) ”日本DMEフォーラム 利用技術分科会 平成17年度活動報告書  
「自動車用DME充填スタンドの研究」(2005.5.28) 若狭良治 日本DMEフォーラム 2006.3
- 21) ”日本DMEフォーラム 利用技術分科会 平成18年度活動報告書  
DME自動車普及推進委員会の活動紹介(役割と課題)」(2006.8.1)  
若狭良治 日本DMEフォーラム 2007.3
- 22) ”DME自動車普及推進委員会 平成18年度成果報告書「DME自動車用インフラ整備に関する考察」  
(2007.3) 若狭良治
- 23) ”DME自動車普及推進委員会 平成18年度成果報告書 「DME自動車をめぐる動き」(2007.3)  
若狭良治
- 24) ” DME自動車普及推進委員会 平成18年度成果報告書 「DMEインフラ普及に向けた調査」  
(2007.3) 若狭良治
- 25) ”DMEを取り巻く状況変化とわが国におけるその普及の試み「上海ショック!!上海万博をクリーン燃料DMEバスで大気汚染の改善とエネルギー確保を図る” 若狭良治 石油天然ガスレビュー  
2007.5 Vol.41 No.3 独立行政法人石油天然ガス・金属鉱物資源機構
- 26) 日本におけるDME自動車普及推進の活動と日中におけるDME自動車実現のために  
その1～4 燃料を巡る話(私の体験記を含めて) 若狭良治  
天然ガス鉱業会「天然ガス2008年3号、4号、5号、6号」
- 27) 「DME自動車普及のシナリオ」 天然ガス鉱業会「天然ガス2008年3号以降」4年間、執筆。
- 28) 日刊自動車新聞 車笛欄 平成19年1月号以来、毎月1回 連載を5年間にわたり行った。



低公害車の普及で表彰  
「COOP」で指揮をとる

ひと

若狭良治さん

生協のマークをつけたトラック型のLPG車が目につく。食料や日用品を配達するための、液化石油ガスで動く低公害車だ。

不足で長く走れなかった。「使い勝手が悪いし、値段も高い。だからといって一台中しか造れないのでは、組合員に納得してもらえない」

今では全国の生協がトラックの一割強を乗り換えている。電気や天然ガスで動く低公害車四種の開発には国から補助がある。「役人は補助で低公害車を増やせばよいという発想です」。金がメーカーに流れ、開発の自主努力をばねていると批判的だ。

いくつもの生協が出資したCOOP低公害車開発（本社・横浜）が五日、環境庁の地域環境保全功労者選ばれた。統括マネジャーとして開発を考え、全国の生協に導入を働きかけてきた。「といっても、正社員は私一人と笑うが、千四百八十台まで増やした立役者だ。」

途方に暮れているとき、LPGを使うごみ収集車をトヨタ自動車が開発していると聞いた。ディーゼル車に比べ窒素酸化物が少なく、黒煙も粒子状物質も出ない、という。はたして売れるかと不安ぞらなトヨタの技術者を「普及できます」と説得し続けて一年、一回り小さなエンジンをつけた第一号ができた。

「千四百台にもなるとメーカーも行政も評価せざるをえなくなりました」

日本生協連合会に動めていた七年前、幹部に請われて職場を交わりの電気自動車づくりを始めた。数千円かけて試作車できたが、バッテリー

全国を歩いた。ある市で「一番急な坂道を上ったら信用する」と言われ、挑戦する車を応援しながら見守った。

没頭して自治会をつくったころの情熱を持ち続けている。

写真 高波 淳  
文 杉本 裕明  
「環境をよくする生協運動とは何か、をいつも考えています」。53歳。

## 【ひとこと・若狭良治】

### 機関月刊誌 CO-OP・EV プロGRESS掲載時の文書

COOP低公害車開発株式会社が神奈川県環境部のご推薦を受けて、「平成10年度 地域環境保全功労者表彰」を受賞することができました。

推薦いただいた神奈川県を担当の方は全国を対象とした活動を進めてきていることで、「地域」ということではないのだがということでした。

しかし、私どもは、この間LPGトラックの普及活動を進める中で、LPGトラックの導入の意義について次のように説明してきました。

「地球環境保全」となると頭ではなんとなくわかるが、体で実感できない。

しかし、職場の作業・労働環境を改善するということであると、排ガスの臭いや黒煙、騒音、振動などをどのように削減するかということ、具体的な課題として理解ができる。

実際に、配送センターでディーゼルトラックからLPGトラックへの転換が進むに従い、朝の排ガス公害が改善してきたという具体的な現場報告を受けた時、推進してきた者としても、活動の意義の理解が深まりました。

そのような立場から見ると、今回の「地域環境」というジャンルは、むしろわたしたちが進めてきたことをわかりやすく評価していただいたという感想を持ちました。

今日、トヨタのハイブリッドカー『プリウス』の広告などの影響もあり、一般ユーザーの環境にやさしい車両への関心は高まってきています。

具体的には、そのような車両の購入を望む消費者が増えているというアンケート結果も報道されています。

電気自動車(EV)や天然ガス自動車(CNG)ハイブリッドカー(HEVなど)の普及も進んできています。

しかし、ここで問題なのは、環境庁が推進してきた『低公害車』は代替エネルギー車であることが条件となっていることです。

それ自体は従来車両より排ガス性状が相対的にクリーンですが、現実的にディーゼル代替としては機能しきれない弱点を持っています。その理由として挙げられるのは、燃料がガソリンや軽油と比較して、携帯性に難があることです。そのため、ガソリン・軽油に勝る燃料はないとまで言われています。

そのような中で、LPG(液化石油ガス)は、40年前からタクシー燃料としてガソリン代替燃料として使用されてきました。そのために、ガソリンと同じ排ガス規制を受け、従来エネルギーとして低減を目指す燃料とされてきました。

コープ低公害車開発㈱は、開発参加生協の要望を受け、現実的な低害化を目指す立場から、ディーゼル代替が可能な車両であって、現実的に低公害なLPGトラックを自動車メーカーと共同で開発し普及を図ってきました。

今回、環境庁からこれまでの8年間の活動が評価され、「地域環境保全功労者」として表彰されたことは、これまでの活動が間違っていなかったこと。また、行政の進めてきた大気汚染防止および保全活動に対して、ユーザーの立場から積極的に改善を目指して提言してきたことが認められたものと受けとめました。

今回の「受賞」と「朝日新聞の人欄」に載ったことを誰よりも喜んでいただいたのは、全国の生協の組合員の皆さんでした。組合員さんたちが今まで行ってきた大気汚染測定活動の成果として自分たちのこととして喜んでいただきました。

また、パートさんたちが切抜きを持って出勤してきました。元気が出ました。ありがとうございます。

# 彩の人

「夢を描きつづける現実を前にして、事業を進めたい」と奮闘を語る若狭さん

## 足元を見ながら 新技術に挑戦



「夢を描きつづける現実を前にして、事業を進めたい」と奮闘を語る若狭さん

(新井博)

「NERCは学生時代の友人が始めた企業。『看板を貸してほしい。自分で稼ぐから』と頼んで支所長となりました」と苦笑する。委員会は自動車部品メーカーや燃料製造企業、商社など門社で組織され、「自動車」「燃料」「インフラ」の3部会を持つ。まずは「黒煙が出ないなどの優れた燃料としての特性」を踏まえ、排ガスの排出量が少なくとされ、低公害な点も注目されている新エネルギーだ。今年4月、民間プロジェクト組織「DME自動車普及推進委員会」の事務局長を引き受け、さいたま市浦和区に事務所を設けた。自然エネルギー研究センター「NERC(ネルク)」（本社・札幌市）の東京支所を兼ねる。

次世代燃料DMEを使う自動車の普及に取り組む

若狭良治さん 62歳(さいたま市桜区)

2006年(平成18年)10月17日(火曜日) 読売新聞  
【彩の人】 「次世代燃料DMEを使う自動車の普及に取り組む」

「足元を見ながら新技術に挑戦」  
若狭良治さん 62歳(さいたま市桜区)

DME(ジメチルエーテル)は、天然ガスや石炭のほか、バイオマス(生物資源)や産業廃棄物などからも生成できる。

二酸化炭素や窒素酸化物の排出量が少ないとされ、低公害な点も注目されている新エネルギーだ。今年4月、民間プロジェクト組織「DME自動車普及推進委員会」の事務局長を引き受け、さいたま市浦和区に事務所を設けた。

自然エネルギー研究センター「NERC(ネルク)」（本社・札幌市）の東京支所を兼ねる。

「NERCは学生時代の友人が始めた企業。『看板を貸してほしい。自分で稼ぐから』と頼んで支所長となりました」と苦笑する。

委員会は自動車部品メーカーや燃料製造企業、商社など門社で組織され、「自動車」「燃料」「インフラ」の3部会を持つ。

まずは「黒煙が出ないなどの優れた燃料としての特性」を踏まえ、排ガス規制が段階的に厳しくなるディーゼルエンジンへの実用化を目指す。

事務局は、企業が行う共同研究などのプロジェクトにおいて、重要な調整役などを担っている。

中国・ハルビン市生まれ。北海道大農学部を卒業後、日本生活協同組合連合会の北海道支所に就職。

「はじめはイカやアスパラなどを求めて北海道内を走り回った。

東京の本部に異動後、冷凍魚の担当になり、お魚の本を出した」と振り返る。

コープかながわ(横浜市)に移った1991年、生協の関連企業「コープ自動車両開発」(1994年にコープ低公害車開発に社名変更)に出向し、電気トラックの研究開発を任された。

後に自動車メーカーと、液化石油ガス(LPG)トラックの試作に挑んだ。

その結果、全国の各生協が保有する配送トラックのうち約35%がLPGに転換されるなど、一定の役割を果たしたとして、同社は今年3月に閉鎖された。

自身も、「大学1年から42年間世話になった」という生協を「卒業」した。

DMEの実用化に向けては、幾つも壁が立ちほだかる。



「まだ普及に必要なDME自動車の法的な構造基準がない。補充スタンドの整備も必要。現実の足元をしっかりと見ながら挑戦し続けたい」と決意を語った。(新井勝)



## 縦割り行政打破 エコトラック

### 業界を束ねて低公害車を開発

天然ガスや石炭からするジメチルエーテル (DME) という燃料がある。

これをトラックの次世代燃料にしようとして取り組んで10年目になる。

ディーゼルエンジンに使う軽油に比べ二酸化炭素の排出は少なく、ぜんそくの原因の粒子状物質は極めて少ない。

環境保護に最適な低公害車は何かを、何か、と考えた結論がこれだ。

一直線にDMEにたどり着いたわけではない。

まず試みたのは電気だ。

日本生活協同組合連合会に勤めていた私が加盟生協に頼まれ、小型電気トラックを開発する小さな会社に移ったのは1991年。

メーカー共同開発したが、1回の充電で走れる距離はわずか50キロで、2千万円もした。実用には向かない。

そんな頃、トヨタ自動車が出た液化石油ガス (LPG) を燃料にしたゴミ収集車を作ろうとしていることを知った。

LPGは粒子状物質を出さないし、すでにタンシーにも使われていて、開発は難しくない。小型トラックの共同開発を持ちかけた。

完成車を見て、加盟生協の中には「電気トラックには夢があったが、LPGでは」と採用を決める所もあった。

だが、大切なのは「実用的」なこと。約7千台を導入した。

ただLPGはガソリンエンジンを使うので、中型より大きなトラックには向かない。

研究者を回り、行き着いたのが、スプレーの噴射剤などに使うDMEだ。

業界は「補給所の設備が大変だ」などと否定的だった。

2001年、人脈をたどり、産業技術総合研究所や伊藤忠商事、岩谷産業などに打診してみた。

すると、各社ともDMEに意欲的であった。

翌年に部長や課長クラスを中心にしたグループができた。

試作には億単位の金がかかる。親しい大学教授らに協力してもらい、国の補助金を申請した。支給されるまでは生協から2億円を借りてしのいだ。

2003年 いすゞ中央研究所の協力で4トン積み中型トラックの試作車が完成した。

同じ補助金で、新潟市などにDMEの補給所が4カ所できた。

試作車は立派に走った。

燃費や耐久性試験などを続けるうちによりやく昨年、国が動いた。

国土交通省の公募事業にいすゞ中央研究所が手をあげ、新潟県首都圏で2台のトラックの耐久実験が始まった。

実用化への大きな一歩だ。

今年2月には、木材からつくったバイオDME燃料をDMEに混ぜ、走行実験をする。

木材を利用することで、さらに二酸化炭素の排出が減らせる。

燃料は経済産業省、自動車交通は国土交通省と、縦割り行政の弊害から、一緒にDME車を普及しようという意欲が乏しく、それが影を落としていた。

こんな無味なことはない。

共同開発したグループは2006年、豊田通商なども加わり「DME自動車普及促進委員会」に発展した。

私は事務局長を務めている。

それぞれの企業や研究所が協力し、お金を出し合い、風通しをよくして、目標に向かう。

我々の役割はそこにある。

(聞き手・杉本裕明)

## 地元での活動

生活基盤である地元マンションの理事会で理事長をやり、一般的には12年目で行う大規模修繕工事を14年半で実行した。

第9期～第12期の理事長を務め、13期～14期理事会で大規模修繕専門委員会委員長として、大規模修繕工事に携わった。

その際の工事作業提案書である。

### マンション大規模修繕工事に関する検討経緯と最終判断に基づく提案書PDF

[http://www.j-fra.or.jp/mansion\\_daikibo\\_syuzen\\_plan20201110\\_open.pdf](http://www.j-fra.or.jp/mansion_daikibo_syuzen_plan20201110_open.pdf)

工事者名やコスト比較などは非掲載にしています。



### メロディーハイム武蔵浦和 29日に公開説明会



大規模修繕を予定するメロディーハイム武蔵浦和プライムフィールド



屋上部分

外観部分



若狭理事長

【さいたま市】メロディーハイム武蔵浦和の管理組合(明鏡会)は、29日(火)午後2時、同組合の会館(さいたま市浦和区)で、大規模修繕工事の公開説明会を開催する。若狭理事長が、修繕の必要性や工事の進め方、費用の目安などを説明する。説明会は、10時から12時までの間、随時参加が可能。説明会には、修繕の必要性や工事の進め方、費用の目安などを説明する。説明会には、修繕の必要性や工事の進め方、費用の目安などを説明する。

## 全事業者が対象に 22年大規模修繕を実施

### 体事業者(管・外壁・窓)と、共同して実施する

【さいたま市】メロディーハイム武蔵浦和の管理組合(明鏡会)は、29日(火)午後2時、同組合の会館(さいたま市浦和区)で、大規模修繕工事の公開説明会を開催する。若狭理事長が、修繕の必要性や工事の進め方、費用の目安などを説明する。説明会には、修繕の必要性や工事の進め方、費用の目安などを説明する。

