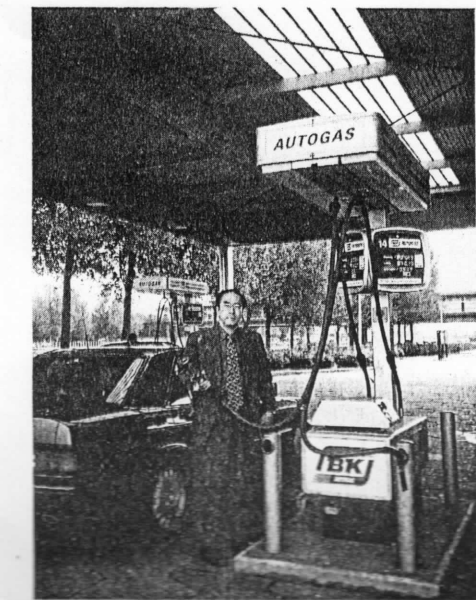
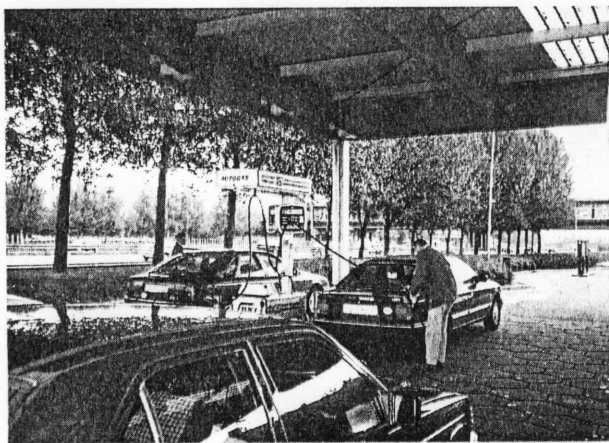


# 特別寄稿

## コープ低公害車開発統括マネジャー 若狭 良治

### 「世界LPGフォーラム95イスタンブール大会」より



# トラック分野へのLPG普及

昨年九月に開催された「世界LPGフォーラムイスタンブール大会」でトヨタ自動車の酒井貴之部長とLPGトラックの開発と普及の取り組みについて共同で発表を行った。その際、イタリア、オランダとLPG自動車の普及状況も振り返りつつ、LPGトラックの普及を目指しているユーザーの立場からいくつかの提言を行った。

○ **LPGとの付き合いもそんなに長くない私にとって**、フォーラムそのものも一昨年来、奮張大会と今年が二回目。また、家庭用や企業用の燃料産産展の色合いが濃くともあって、LPG業界の付き合い合いがオートガスの私にとつてオートガスの販が一点しかなかったのは寂しかった。

## 蘭、政府が振興策

### 第3世代の「多点噴射」

○ **イタリアLPG自動車事情**  
イタリアは歴史的にLPG自動車普及しているが、現状では今後の展望が見えなかつた。イタリアの運輸省を訪問したが、率直にいうと特別な施策を持っていないようにみえなかつた。LPG自動車は一般にかなり普及しており、人口五千二百万人、車両台数三千万台に達し、二百万台以上、二百万台に達し、LPG業界をサポートした。今後、経済的メリットがなくなるなど、一気に落ち込む可能性が

○ **オランダLPG自動車事情**  
オランダは、政府機関の一つであるTNO(オランダ応用化学研究所)が積極的な技術的研究開発を進め、LPG業界をサポートしている。第三世代のシステムといわれる「マルチポイント噴射システム」を推進している。EUの共通経済の進行で、物品の導入などでLPG自動車の経済的メリットが薄れ、減少傾向にあるが、環境問題で政府関係が新たに振興策を決定しつつあり、燃費の改善が期待されている。オランダは一九七〇年以降、LPG自動車も実用化して進んでいる。人口千五百万人、自動車保有台数五百七十万台、そのうちLPG自動車は五十万台、LPG自動車のユーザーは、個人にも浸透している。

写真上：オランダの高速道路にはセルブのオートガススタンドが設置され、自動車でもLPG車利用されている。写真中：セルブのLPGオートガススタンドと筆者。写真下：LPG車の積極的な活動が評価され、LPG車も低公害車として認知が進んだ

○ **LPG車のポトムアップ**  
LPGトラックは低公害車として行政からなかなか認められず、九四年度の環境庁主催の低公害車フェアへの出展も、要請はしたが実現できなかった。しかし、その年の三月に発表された同庁の「低公害車普及促進方策検討会」最終報告書で、当面の対策としてコスト的にか、スタンダードに整備されているLPGトラックについて、黒煙・SPM対策上、中型ディーゼル以上の代替に有効である都市、事実上の低公害車として認められた。

このように活動が行政サイドから次第に認知されるようになり、自治体でも低公害車定義を見直す動きが顕著になってきた。具体的には、神奈川県では、県主催の大気汚染改善のための研究会に私が講師となった講演が組み込まれたり、このほどとりまめた車

低公害車普及方策の中でもLPGトラックが大きな柱に位置付けられている。LPG車の普及活動もLPG業界や生協のみならず、現実的な車両の低公害化の取り組みとして、具体的には丸大直販、コカ・コーラポトラー、ヤマト運輸などが具体的な検討を始めた。また、LPGゴミ収集車も東京都をはじめ神奈川県、相模原市、千葉県船橋市、市原市、愛知県豊田市などで実際に導入された。

だがそれは、根本的なディーゼルに依存する体質をそのままにした「小手先」の環境対策との面がある。そうした策のアリバイに使われたのが、これまでの低公害車普及政策である。

## 日本の行政も腰上げる 低公害車としての認知

低公害車を検査レベルの電気自動車、メタール自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車に限定し、普及が大气汚染防止の特効薬であるとの幻想を撒き散らしながら、その具体的な対策は遅々として進んでいない。排出技術で解決を図るのではなく、将来の技術で解決を図るべく、

D車、七八立方と容量を拡大したゴミ収集車の開発を進めるべきだし、そして何よりも燃費の改善を進めていかなければならない。またLPG業界も、今後のオートガスの市場を切り開くかという将来の観点から、販売価格やインフラ整備などで積極的に取り組んでほしい。

若狭 良治(わかき・りょうじ) 読者 兵庫県、わかき・りょうじ(1) 読者 一九九五年、岡山ハルビン市生まれ。北海道大学卒業生。日本生活同組合連合会、北海道支部に入会して以来、生活一筋、主婦会長の部長企画を手がけ、無着色タコや無田田数の女子会、安心、安全なコープ商品を開発してきた。その後、人事部長、経営部長などの幅広い分野で活躍。一九九一年にコープがなごりに移籍し、現職。当初「電気自動車」という名称が「低公害車」にかわり、実用的な低公害車であるLPG車の普及に力を入れている。

つある女性の運転手を考慮したパークステアリングやオートマチックなどの必要最低限の装備を施した「一・五トンのトラック」である。担当が会議で試作車の上での試乗などを行いながら、各自の生協での取り組みについて話し合いを行うようにして進めた。とくに問題となっていたのは、各生協にいても「建て前と本音」の世界があり、「環境とコスト」の問題や「環境担当と配達実務担当」との意思統一の不足などそれなりに切実な問題があり、導入決定ができなかった例であった。

配は、将来の日本の姿を見たいが、LPGの取り組み、普及活動は、LPGトラックの普及のき、か九二年九月に行つた二回目の生協LPG検討実務担当者会議で、トヨタ自動車からLPGトラックの利用可能性について打診されたことである。当時、東京都のみ収集車や日本LPG協会のポンベ配達車として開発を進めていた、七〇〇〇エンジンのLPGトラックである。担当が会議でその後検討を深め、トヨタ自動車の技術陣との話し合いを行い、求められる性能や構造のアウトライがわかった。生協の求めたのは、ともすれば汎用性を考慮し、トイラーズベックになりがちであった風潮の中で、生協の実態にあった積載量、増えつ