





# LPG 低公害トラックの目玉に

## 生協出資の会社と トヨタが共同開発

ディーゼル車  
並みの200万円

に成功したトヨタと共同開  
発した。

このトラックが排出する窒素酸化物(Nox)はディーゼルトラックの三分の一。浮遊粒子状物質(SPM)もほとんど出ない。ガソリンに含まれ、発がん性の指摘されるベンゼンなど不純物もほとんどない。

さらにガソリンに比べ燃料代が半額で、値段も約二百万円とディーゼル車並みの実用性が受けている。

二年前から全国各地の生協で計二百八十台の小型トラックを導入。東海地方では、名古屋労働市民生協が十一台、刈谷生協が二台など計二十二台を所有してお

り、名動生協では今年も増やす予定だ。このほか、プロパン業者らの導入分などを合わせると、LPGトラックは、全国で計六百台に増えている。

LPGが「石油」であることから、国は車の代替エンジンとしてあけてこなかったが、愛知県は、今春まとめた「低公害車普及方針」でLPGトラックをPRしている。東京都も低公害車と認めて推奨したり、ゴミ収集車に導入したりしている。

コープ社の若狭長治統括マネジャーは「現時点ではLPGが一番使いやすく利点が多い。国も低公害車として位置付け、普及を図ってほしい」と話している。



5月、東京で開かれた環境庁主催の低公害車フェアにトヨタのLPGトラックが展示された

大阪地裁が、五日言い渡した「西淀川公害第二十四次訴訟」の判決は、自動車の排ガスによる健康被害を認めた。この結果、国は、厳しい車対策を求められることになったが、対策の一つである低公害車として、液化石油ガス(LPG)トラックが注目を浴びている。国が力を入れている電気自動車に比べ、安上がりで使い勝手もいい。生協などで導入が始まったばかり

だが、国に先駆け、自治体が発注する動きも出ている。環境庁によると、低公害車とされてきたのは、電気、メタノール、天然ガス、ハイブリッド(ディーゼルと電気の併用)の四種類。いずれも石油の代替エンジンとして普及を目指し、中でも電気自動車が、最もクリーンだとして国が力を入れている。

しかし、電気自動車は一台一、三千万円。一回の充電で百キロ程度しか走れないなどまだ開発途上で、全国でも約千台にとどまっている。メタノール車も有害なホルムアルデヒドが出たり、冬にエンジンがかかりにくいなどの難点がある。それに比べ、最近、急速に増えているのがLPGトラック。各地の生協が出資して作ったコープ低公害車開発会社(横浜市)が注目し、トラック用排ガス浄化装置の「三元触媒」の開発