



松岡社長が導入の経緯を説明

富士運輸、LNG車投入

今夏 大阪―東京幹線運行に

富士運輸(松岡弘毅社長、日本初という、8日、東京奈良市)は、今夏にも液化天然ガス(LNG)車を稼働させる。イタリヤ商用車大手のイペコが日本向けに発売する大型LNGトラック「ストリスNP400」に改造した「イペコ」10台を、大阪―東京の幹線運行に投入。市販LNGトラックによる商業運行は、2台を導入するなど、天然ガスの活用で業績を重ねてきた。

大型LNGトラ発売

イペコ小型CNGバンも

イペコは8日、LNG液化天然ガスを燃料とする大型トラック「ストリスNP」、CNG(圧縮天然ガス)車の小型商用バン「イペコ・ハイマティック・エス」を発表した。

が500キロ程度にとどまるなど長距離運行で課題を残していたが、イペコのストリスNPの場合、メーカ公表値の航続距離が1500キロ程度と大幅に延び、6月にシエルが大阪市住之江区の南港地区に設置するLNGスタンドで一度燃料補給すれば、大阪―東京を往復することが可能となる。また、7月には東京にも同スタンドが開設される見通しとなっており、更

に運行可能エリアが拡大する見通しだ。「CNG車の導入は、ドライバー希望者から先進的な取り組みを受け取られたほか、荷主からも環境に對する姿勢を評価される」といった副次的なメリットもある。今回のイペコ車の採用も、ドライバーの関心は高いはずだ。(松岡氏)と指摘するまでに、コストやインフラ面の課題が解消されていけば、ディーゼル車の代替になる可能性が出てきた。(小瀬川厚)



ストリスNPは1500キロの航続距離を持つ10日、ジャパントラックショー)。

ストリスNPのLNGタンクを基礎とした仕様では、航続距離が1500キロ(メーカ公表値)といえる。足元の長さも、先月には、いすゞ自動車環境優良車普及機構(LEV)の認定を受け、共同で大型LNGトラックの表証実験を開始することを表明し、ACC(追従式クルーズコントロール)などを残すCNG車に対し、大型LNG車の登場は、ディーゼル車に比べ二酸化炭素(CO2)を15%削減できるほか、送一石を投じることにな

るバイオメタンガスを使用した場合、最大約5割削減できるという。ディーゼルハイマティックNPは、車両総重量3.5トンの小型商用バン。パネルバンや側窓を持つウィンドー・バンは、三つのボディ形状をラインアップ。排気量3.0リットルのCNGエンジンから138馬力の最高出力を発生させる。8段変速の機械式自動変速機「ハイマティックトランスミッション」を搭載する。2012年、世界保健機関(WHO)傘下の国際がん協会(IARC)がディーゼルエンジンの排出ガスを「ヒトに対する発がん性を疑う」と、ガソリンエンジンを「発がん性がある」と、それぞれ位置付けた。こうした流れを受け、ヨーロッパ各国で脱ディーゼル・ガソリンが加速化。天然ガス自動車(NGV)がEU(欧州連合)

ストリスNPは1500キロの航続距離を持つ10日、ジャパントラックショー)。

ストリスNPは1500キロの航続距離を持つ10日、ジャパントラックショー)。

全域を走行できるよう、幹線道路にLNG・CNGスタンドをそれぞれ400キロごと、1500キロごとに整備する取り組みがスタートし、17年に整備が完了した。これにより、北欧諸国からスペイン、ポルトガルまでNGVで走行することが可能となっている。一方、日本では6月に大阪、7月に東京でLNGスタンドが設置される予定で、インフラの整備がLNG車の普及の力手を持っている。(小瀬川厚)