

「トピックス」

ポスト新長期規制をクリアするCNG車の「活路」 ガソリン併用のバイフューエル車も販売好調



エコカーブームが到来する中、ハイブリッド車や電気自動車ばかりが脚光を浴びているが、クリーンな天然ガスを燃料とするCNG車も地道な活躍を続けている。

企業や自治体のNO_x、PM対策により、1990年代から普及が始まったCNG車は、2000年以降の温暖化問題の高まりが、普及への追い風になってきた。05年には国土交通省の「CNG普及促進モデル事業」もスタート。現在、全国11地域（北海道札幌、大阪八尾、兵庫尼崎、愛知小牧、千葉柏ほか）が中心となつて、環境先進地域として地域独自の車両導入計画を進めており、ここ数年は毎年3〜4000台程度普及している状況だ。09年3月末までに全国で約3万7000台が走行。小型を中心としたトラック（約1万6900台）、軽自動車や小型貨物のバン

など（1万4000台）が主流となつている。

11年に完全実施される車両総重量3・5t超向けの「ポスト新長期規制（PM規制値0・01g/kWh、NO_x値0・7g/kWh）」に対応すべく、業界ではさらに厳しい技術指針を策定。既に、NO_x値は新規制の半分以下となる0・35を達成している。「ディーゼル燃料ではまだ達成できていない」（業界関係者）だけに、大きなアドバンテージを持つていることになる。

CNG車をめぐる最近のトピックスとしては、天然ガスとガソリンの両燃料で走行できる軽貨物車「ミニキャブバイフューエル」（三菱自動車製）が登場したことが挙げられる。「昨年は300台近く販売された」（日本ガス協会天然ガス自動車プロジェクト部）というから、順調な売れ

行きだ。国の補助金が支給されるほか、改造車でありながらメンテナンス体制も整えた「メーカー保証」による販売形式であることから、今後普及台数を伸ばしていきそうだ。

さらに、大型車両をめぐってはパナソニックが今春から、改造車両である25t（積載重量約13t）のCNGトラックの利用を開始した（写真）。関西エリア内の工場間を輸送するもので、まだ台数はまだ2台と少ないが、その環境性に価値を見出している。

同社の輸送の一部を担うエコトラック社（本社大阪）によれば、「今後ほかの大手メーカーも導入していく可能性はある」という。輸送効率を高める大型分野でCNGトラックが利用されることは、都市ガス業界にとって悲願でもあるだけに、今後の動向に注目だ。