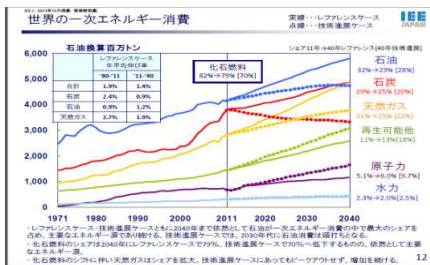


電気トラックは生協の温暖化対策の切り札になるか？ ～現状の到達点と今後の展望について～

日時：2018年3月6日（火）13:30～15:00
 場所：東京都生協連会館 会議室
 講師：いすゞ自動車販売株式会社
 参加人数：22名（事務局含む）
 主催：東京都生協連環境・エネルギー政策推進連絡会

✿ プログラム ✿
 13:30 開会・あいさつ
 13:35 講演
 14:30 質疑応答・意見交換
 15:00 閉会

パリ協定以降の車両におけるCO₂削減対策として、海外・国内ともに電気トラックが実用化され、導入が進んでいます。温暖化防止対策に欠かせない車両対策について、いすゞ自動車販売株式会社さまより、車両を取り巻く情勢や電気トラックの取組みについてお話をうかがいました。



【車両を取り巻く情勢】

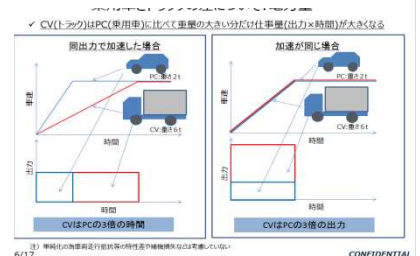
世界の一次エネルギー消費予測では（日本エネルギー経済研究所予測）2040年で化石燃料の消費量は全体の70～79%であり、依然主要なエネルギーとなっています。トラック車両における環境省予測では、2030年でディーゼル車の割合は販売50%以下、保有台数70%とされており、ディーゼルハイブリッド車の普及はすすんでも電気トラックが主流になるとはいえないとされています。

出典：日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトック2013」より

【電気トラックの取組み】

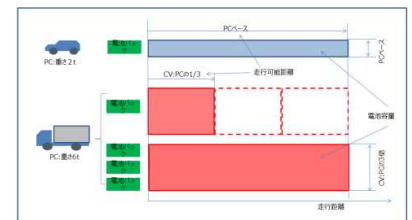
◆乗用車とトラックの差 乗用車（2t）と電気トラック（6t）の場合

電気トラックは乗用車と比べて重量が重いため、**3倍**の仕事量（出力×時間）が必要となります。乗用車と同じように走るには電池容量は**3倍**必要となります。電池容量を増やさない場合は、3分の1しか走行できないので、同じ距離を走るためには乗用車の**3倍**の充電が必要となります。



【電気自動車今後の課題】

EVトラックを運用するにあたっては電池の耐久性を考える必要があります。トラックの走行状況によっては充放電が多くなり、劣化が早くすすみ寿命が短くなります。充放電に強い電池開発が重要になります。



【質疑応答】

参加生協からは、走行距離や、ディーゼルとの比較、電池寿命・耐久性1.5トン車両の開発など質問があり、生協の配送車両として導入できるか今後に向けた意見交換をしました。まだまだ課題は多数ありますが、これからも意見交換をしながら環境・ドライバーにやさしい車両を開発していきたいという講師からの言葉をいただき閉会しました。

