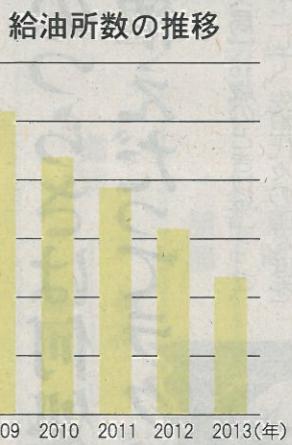


# ガソリンスタンド減り給油難

ガソリンスタンド(GS)はこの10年で3割減少し、農村部では給油のために遠い市街地まで車を走らせるなど、農業経営や日常生活に支障が生じている。そんな不便を解消しようと、各地で農業用の軽トラックを電気自動車(EV)に改造する取り組みが進んでいる。



# 農業用軽トラ EV化

電気自動車

されたのがきっかけだ。  
現状では8時間の充電で30~40キロしか走れず、荷物を積んだり坂道だともっと短くなる。改造で車体重量が200キロ増えたため、積載量もその分

積の7割が農村の山間部。GSも少なく、旧旭市で自動車工場の生産ラインなどを製造する新

トを始めて試作。昨年の秋には山間部の農家に

同社は道路維持作業車など業務内容に合わせた特装(改造)も行っており、商用車のEV改造の実績もあることから引き受けた。

16年中には事業ベー

トでは価格が50万~70万円くらい、1回の充電で50キロ程度走れば購入が多い。試作車はモーターのパ

トを使って試作。昨年の秋には山間部の農家に

## 改造事業、取り組み進む

愛知で農業用軽トラのEV改造事業に取り組んでいます。環境モデル都市を進める市から、エコな未

来の暮らしや最新の環境

技術を体験できる「エコ

フルタウン」に、展示車

をつくってほしいと依頼

モデル都市を

市販の軽トラック(6  
600kg、積載量350kg)  
をEV車に改造。エンジ

ンと燃料タンクなどの付

属部品を、小型モーター

とバッテリー

に取り換え

た。

農業用軽ト

ラは自宅から

団場や選果

場などへの移

動が主で、走

行距離が短い

と想定。コストを抑えるた

めバッテリー

は鉛にし、荷

物スペースを

稼働させるのは、5月

下旬から9月い

っぱいま

と変わらない」と驚いた

という。

稼働させるのは、5月

下旬から9月い

っぱいま

と変わらない」と驚いた

スに乗せる計画だ。  
目標は走行距離50キロ。農家の所有している軽トランサムの改造を受注するもので、改造コストを50万円以下に抑え足回りや内装などの補修を含めて100万円以下の価格を目指す。同社の村瀬浩一自動車事業本部理事は、「狙いの一つがリサイクル。車の寿命はかなり伸ばせる」と話す。

秋田で農業用軽トランサムの走行距離が30キロと短く、バッテリーの設置場所が荷台であることなどが課題が残った。改造費も150万円かかりた。現在、モーターメーカーのゴルフカートを参考に、専用のモーターを開発中だ。10月に完成予定で、走行性能や安全性など実地試験を重ね、来年の夏までに市販にこぎ着けたいという。

目標は改造費が50万円で、走行距離50キロだ。同研究会の鎌田学長は「100万円出して新車を買うより、車検時にEVに改造すれば車の寿命を延ばし、燃料費の負担も減らせる」と話す。



充電部分

秋田で

岐阜県本巣市で、養液栽培のガーベラを栽培する高橋明利さん(64)は、遮光ネットを使った手作りのパッドアンドファンを考案。6年前、33坪のハウスを建てるとき、幅36cmの妻面の全面に取り付けた。上部から水を垂らして湿らせ、反対側の

この夏  
エコで暑熱対策

高利さん

下は直管パイプに留め具で固定。遮光ネットの外側2枚は防虫ネットと密着



「資材はこれ」と遮光ネットを手にする高橋さん

岐阜県本巣市で、養液栽培のガーベラを栽培する高橋明利さん(64)は、遮光ネットを使った手作りのパッドアンドファン

を考案。6年前、33坪のハウスを建てるとき、幅36cmの妻面の全面に取り付けた。上部から水を垂らして湿らせ、反対側の

遮光ネット利用 市販品に負けぬ効果

「6年使って問題ない。高橋さん。

利用での開閉作業作業性が向上④対応は、ピーマン、ミカウリ、ナスなどの

売した。本製品は、本体の上に継