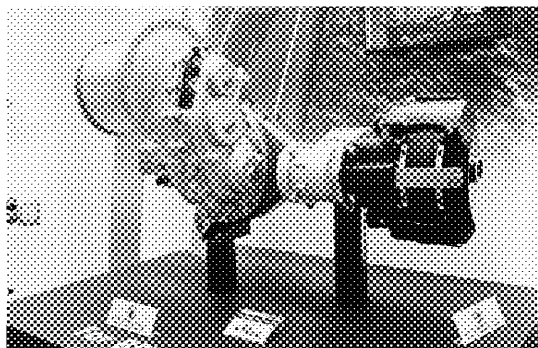


TBKが電動駆動装置

大型トラック 内燃車と部品共通化 向け試作

TBKは大型トラック向け電動駆動装置「eアクスル」の試作品を開発した。2029年ごろ国内での生産開始を目指し、量産開発を進める。駆動ユニットに内燃機関（ICE）車向けの従来品を流用し、開発・搭載コストを抑える。長距離輸送の脱炭素において将来の「本命馬」と見込まれる大型燃料電池（FC）トラックの車両価格抑制に貢献する。

国内で普及する4軸165キロワット。試作品を低床トラックへの搭載（パシフィコ横浜（横浜をターゲットとし、同市西区）で開催中の自タイプでは車両1台に1動車技術展「人とくるつきeアクスルを2基まのテクノロジー展2搭載する。定格出力は026 YOKOHA



MA」に出展した。従来のアクスル（車軸）にモーター、トランスミッション（変速機）を組み付けることで部品を共通化。

従来のICE車から足回りに大きな変更を加えずに搭載できると見込む。加えて駆動系を小型eアクスルを自動車技術展「人とくるまのテクノロジー展」で展示

化し、水素タンクの積載などスペースの課題解決を図る。小林正登取締役常務執行役員は「エンジン車からの変化を少なくし、搭載しやすいeアクスルを開発する」と狙いを語る。

大型トラックの電動化は燃料電池車（FCV）が電気自動車（EV）と比べ水素充填時間や航続距離で勝り、商用車メーカーが将来の普及期に向けた開発でしのぎを削る。他方で普及には高い車両価格がネックだ。経済産業省は大型FCトラックの普及に向け、現在1億6000万円の車両価格水準が29年以降には8000万円程度に半減するロードマップを描いている。