



SPECIAL FEATURE

｜特集①｜地域活性化につながるお客様貢献活動

南大東島と ともに生きる

“サトウキビの島”の一員として

沖縄県那覇市から空路で約1時間——沖縄本島の東方約360kmの洋上に浮かぶ南大東島。全面積の約60%がサトウキビ畑であり、およそ1,400名の島民の大多数の方々がサトウキビ産業にかかわるこの島にあって、私たち日野自動車のトラックもその一員として地域活性化に貢献しています。



SDGsとの関係性



南大東島とサトウキビ産業

20世紀に入るまで無人島であった南大東島に、伊豆諸島の八丈島からの開拓移民23名が入植し、サトウキビ栽培による製糖業を興したのは1900年のこと。南大東島は周囲が絶壁であることから直接船が接岸できず、漁業の振興を妨げてきました。さらに島の固い地盤は農耕には適さず、猛烈な台風の通り道でもある一方で、

雨量自体は季節によってバラつきが大きいので、農業に必要な水の安定的な確保も困難です。強風や水不足などに対して大変強いサトウキビが島の生業となったのは、ここで人が暮らしていく以上、ある意味必然であったといえます。

現在、南大東島では終戦後の1950年に設立された大東糖業株式会社が、島の唯一の製糖会社としてサトウキビ産業を担っています。南大東島にとって、サトウキビは島民の方々の生活

南大東島におけるサトウキビ収穫方法の変遷

1910～1980年代

軽便鉄道による収穫



- 車両・保線の維持費高（島の外周21kmに対し、鉄道の総延長距離27km）
- 荷積み・荷下ろしの手間がかかる

1980年代～

ハーベスターと
伴走車（トラック）による収穫



を守る唯一の産業であり、サトウキビ産業が衰退すれば、いずれは人が暮らす島としての存在価値を失ってしまうことも考えられます。サトウキビ産業を守ることは、島民の方々が島にとどめ、ひいては国土を守るという重要な目的があるのです。

サトウキビの生産性向上に貢献

南大東島のサトウキビ産業の発展のためには、持続可能性の確保が必要です。それには生産性の向上が重要なカギの一つであり、効率の良い収穫と運搬は永遠の課題といえます。南大東島では、サトウキビの運搬用に「シュガートレイン」と呼ばれる軽便鉄道が長らく利用されてきました。しかし車両・保線の維持費等の問題により、徐々にトラック輸送に移行し、1983年に全廃。現在、サトウキビの収穫は、大型ハーベスター※¹にトラックが伴走して収穫・運送をひとつなぎにするやり方が最も効率が良いとされています。

1998年、日野自動車の販売会社である沖縄日野自動車は、サトウキビ運搬の効率化を求めている大東糖業株式会社に、収穫用に特別にカスタマイズした「レンジャーFT」※²を提案させていただき、31台をご購入いただきました。当時はまったくの新規参入でしたが、大東糖業株式会社はもちろん、地元農家に足しげく通って現場の悩みを聞き出すことで勝ち取った受注でした。

サトウキビ収穫時の数々の課題——①ハーベスターに伴走するトラックは畑に直接乗り入れるため、タイヤ幅が畑の畝に合っていること ②車高を高く保って畝を傷つけないこと ③ハーベスターの速度に合わせて無理なく走れること ④凹凸のある地面でも問題なく走行できる悪路走破性を確保すること——こういったことを一つひとつ解決して、沖縄日野自動車と南大東島との現在まで続くつながりを築かせていただきました。

そしていまでも大東糖業株式会社では、当時のレンジャーFTが大切にメンテナンスされながら、現役で稼働しています。

お客様のご要望とHINOの取り組み

サトウキビ収穫における お客様のご要望	お客様のご要望に対するHINOの取り組み		1990年代
	悩み	解決策	
悪路 走破性	起伏の多い畑でも 快適に運転したい	通常は道路を走るトラックを畑で使うことで走破性に課題	レンジャーFT (中型トラック)
畑への 配慮	畑の畝を傷つけないで 走行したい	標準仕様では畝を傷つける可能性あり	
旋回性	小回りが利く 車両がほしい	旋回性をさらに向上させたい	デトロ・メルツ (小型トラック)
車両 積載量	積載量を増やし、 効率アップを図りたい	積載量をさらに増やしたい	

●小型トラックにサイズダウンするも、現状の中型トラックよりも積載量増(2.3t→4t)を実現

※1 ハーベスター：サトウキビの収穫に利用される農業機械のこと。 ※2 レンジャーFT：中型トラック「日野レンジャー」の四輪駆動車。

▶ 特集① 南大東島とともに生きる 特集② トータルサポートの源流

次代を担う後継車両を納入

その後も2006年頃から、さらなる生産性向上を目指し、畑で小回りが利き、かつ一度により多くのサトウキビを運べるよう車両積載量を増やすための検討が始まりました。

沖縄日野自動車では「サトウキビを効率よく収穫する」という課題の原点に立ち返り、お客様のニーズ等を汲み取ったうえで、大東糖業株式会社やJAおきなわのご協力のもと、約2年間、試験車を使った検証、および提案を繰り返しました。そして2016年、後継の伴走車としても日野自動車の商品を選んでいただきました。後継車両はレンジャーFTの性能を完全に引き継いだわけではありません。しかし、標準仕様の小型トラック「デュトロメルツ」にきめ細かいカスタマイズを施すことで、約30%もの運搬効率向上を実現し、総合的



▲きれいに整備・維持され、整列した大東糖業様のデュトロメルツ

に後継車両にふさわしいと判断されたのです。

金色のサトウキビを荷台に載せて、製糖工場へと走る日野自動車のトラックの姿は、南大東島の冬から春にかけての風物詩です。日野自動車はこれからも「もっと、はたらくトラック・バス」を実現し、南大東島の持続的な発展に貢献していきたいと考えています。

VOICE



100年先も 島の基幹産業を 担っていくために

大東糖業株式会社
代表取締役社長
沖山 龍嗣 様

日野自動車のトラックは、南大東島のサトウキビ産業になくてはならないパートナーです。最初に当社が日野のトラックを導入した当時、私はまだ農業をやっていましたが、現場を知る者として色々といろくエピソードをいただきました。また、2014年にトラックの切り替えをお願いした際にも、現場の課題を的確に捉えたうえで、結果的によく働いてくれるトラックを提供していただきました。うれしいことに近年、南大東島にはサトウキビ産業に従事する若者が定着するようになり、島には活気が持続しています。日野自動車には今後も末永く、私たちの事業を支えていただきたいと思います。

これからも島を支える トラックであり続けたい

沖縄日野自動車株式会社

代表取締役社長 福里 浩介 (右)
常務取締役 比嘉 繁雄 (左)



大東糖業様がサトウキビ収穫伴走用トラックを検討されるにあたって、当時はサトウキビ農家を営まれていた現在の沖山社長のもとを訪ね、さまざまな課題を教えていただきました。収穫状況に合わせてカスタマイズを重ねるなかでは、当時ダカールラリー向けに開発が進められていたトラックのノウハウを活かすなど、知恵を尽くして粘り強く、目指す車両をつくり上げていきました。それだけに受注が決まった時の喜びは大きく、その後の糧にもなりました。今では、後継となるトラックも納車させていただきましたが、当時の車両がいつまでも新車のように整備・維持され、元気に走っているのを見ると非常に感慨深く思います。

※1 ハーベスター：サトウキビの収穫に利用される農業機械のこと。

※2 レンジャーFT：中型トラック「日野レンジャー」の四輪駆動車。