

CCVS 現体制による建国 70 周年となった中国人民共和国は、共産党政府が主導で国家の発展を総合的に推進し、今やその規模と影響力はアメリカに次ぐまでに拡大している。経済・産業分野では内陸地域の振興を主眼に、自動車では商用車分野の発展を目玉政策としている。これが CCVS の開催の背景にあり、2012 年に初回が今回と同じ武漢市で開催され、ほぼ隔年毎に開催してきており今回が通算 4 回目であった。

本展を推進する最上部機関は中国人民共和国(以下、中国)工業振興部で、国際貿易促進委員会自動車部会が主催者団体を束ねている。紙幅の関係で主催・共催者団体、及び協力団体は 13 を数える。運営についてはオーガナイザー名でここでもドイツ・メッセが表に立っており、正確としてはトレードショー (B2B) を謳っている。出展者は主要自動車(中国では自動車=汽車と表記する)メーカー、ボディ架装メーカー、部品メーカー・商社などであった。

開催コンセプトは「知能駆動、綠色展開、即ち、「動力源の IT 化と環境対応」を共通テーマとしていた。

中国の自動車に関する環境政策は、世界的な動向に倣ってエンジンの排出ガス規制が進められている。現在の基準は「国六」の表記で分類されているが、「国五」までは欧州発のユーロ基準よりやや緩い内容で経過してきた。現在、各メーカーに義務づけられている基準「国六」はガソリン、ディーゼルの区別無く全ての

内燃エンジンについて適用され、ユーロ 6 基準より部分的に厳しい内容と説明されている。

「国六」を二段階に区分し、「国六 a」を 2020 年 7 月迄に対応することを義務づけ、更に厳しい「国六 b」を 2023 年 7 月迄に達成させることを義務づけている。

なお、本展のオーガナイザーとして展示会の運営に参画しているのはアメリカの場合と同様のドイツ・メッセの中国法人である。



CCVS の A1 館入口風景



“智能驱动、绿色发展”

開催コンセプト

「知能駆動、綠色展開、即ち、「動力源の IT 化と環境対応」を共通テーマとしていた

江鈴汽車の小型 FCEV 燃料電池車。総重量は 8,800kg と表示されている。高圧水素タンクはカーボン繊維補強の樹脂製。主要諸元表は簡体字表記だが、概ね解読いただけると思う



武漢国際展覧会センターの A1 館から A6 館が今回の CCVS2019 の会場であった。今回は速報として A1 館の様子をレポートする。国際ショーの名の通り、入口に近い一角は伊 IVECO 車のコーナーだった。生産は中国国内で行われている。この手の小型バンの需要も多いようだ。エンジンはガソリンが主力だが、一部に EV も見られ全部で 8 台の出展だった





江鈴の大型車は江鈴重汽の工場生産されている。ブランドとして大型も中・小型も JMC が使われている。此処にも燃料電池による FCEV の展開が見られる。普及はこれから

JMC のバッジを付けた小型車。ガソリンとディーゼルを使い分ける。仕上がりも見事だ。ドアの開閉も試みたが、操作上、違和感は感じられずスムーズな動きだった



江淮汽車のバッジは JAC。大型ではあるがシャシは 4×2。木製煽りはさすがに見られない。ドアに「国六」基準適合のエンジン搭載であるステッカーが貼付されている



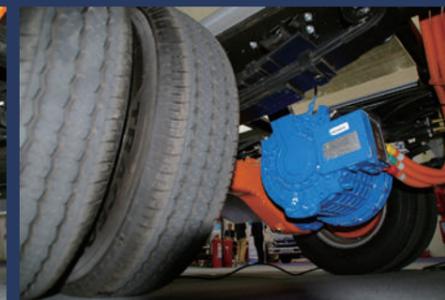
1号館の奥はボディ架装メーカーに割り当てられていた。航空工業新飛という名称の架装メーカーの製品。樹脂表面の合板仕上げの温度管理車だ。シャシは○○汽車製 8×4



JACのスタンドは、割り当てられた区画に大・中・小型車計 11 台とエンジン 4 基がぎっしり展示されていた。内、BEV バッテリー電動車が 2 台だった



JACの小型トラック。こちらも「国六」適合エンジン搭載だ。リヤボディはスチール製でライト類はLEDが用いられている



JACの積載量2トン級のBEV。駆動方式には試作段階の`耐用性は大丈夫か、との印象も拭えない。ドライバン架装で近距離配送用途を想定したのだろう



JAC 小型トラックの電動車(新能源はEV等の低/無CO₂排出車を表す)。政府は、各メーカーが一全生産車に対する割合の新能源車の生産を義務づけている



JACのスタンドの一角で余興が行われた際には、若い入場者が列を作る盛況だった



架装メーカーのコーナーには見慣れた顔の小型車が見られた。小型トラックのキャブデザインは、モデルとするISUZU車に、皆似ている印象を持つのは筆者だけだろうか

(本稿おわり。詳しくは次号で。)

広告