

速報・3大ショーの 商用車 世界で自動車ショー の季節

西 襄二 (TMS・CCVS 部分：文と写真)

スヴェン - エリク リンドstrand
(NACV 部分：文と写真)

秋は自動車ショーの季節だ。TMS 東京モーターショー
(10月24日～11月4日・12日間)、

NACV 北米商用車ショー (10月28日～31日・4日間)、

CCVS 中国国際商用車ショー (11月1日～4日・4日間)と

相次いで開催された。今回は、商用車に焦点を当てて
この3大ショーの見所を速報する。

自動車ショーの開催意義と特徴

TMS 東京モーターショー (以下、TMS)の場合、一貫して業界発消費者向け(B2C)の企画による開催が今日まで続いている。海外メーカーの出展が減少傾向にあり、来場者数も前回(2017年)は近年の最小人数であったことから、自動車工業会メンバー企業の中にも開催意義を問う動きが報じられていた。会場として定着している東京ビッグサイトの東館全体が2020年東京オリンピック開催に向けた準備の為に使えず、モノレール・鉄道の各交通機関で一駅離れた青海地区に一部の代替会場を準備するなど分断された会場構成も変則的だったが、様々な付帯イベントの併催に主催者が工夫を凝らすなどの結果、入場者数の大幅回復も果たして今回は大成功であった。
(別掲・岡雅夫氏によるレポートも参照)



NACV 北米商用車ショー (以下、NACV)は、暦の上ではTMSに次いでアメリカは南部ジョージア州アトランタを会場として開催された。広いアメリカでは商用車ショーに限っても年間複数回の開催があるが、彼の地で商用車ビジネスに参入しているブランドを一堂に会して開催されるNACVの企画は商談(B2B)の場としている。定時定点観測に価するとして筆者の朋友・スウェーデン在住のスヴェン - エリク リンドstrandが現地取材を行った。彼は、かつてボルボ・アメリカ社に在籍して北米商用車ビジネスにも精通しているので、本稿のこの部分は彼の取材に基づき筆者が翻訳・構成したことをお断りしておく。



CCVS 中国国際商用車ショー (以下、CCVS)は広い中国の内陸地域振興を重点施策の一つとする共産党政府の肝いりで、開催地を武漢(現地の発音ではWuhan ウーハン)とし、西暦奇数年の隔年毎に開催されている。台頭・発展著しい中国自動車産業の中でも、ロジスティクスを下支えする商用車動向の格好な定時・定点観測の場として筆者が現地取材を行っている。



自動車ショーの開催意義は、開催地の歴史と社会全体の成熟度によって異なる。このレポートでは、そうした側面にも触れてゆく。

2019 TMS は数えて通算第 46 回目。今回のテーマは「OPEN FUTURE」であった。

自動車関連業界挙げての総合展の性格は一貫しているが、商用車については国内大手 4 社に加え、小粒ながら内外の企業から意欲的出展があった。

大手 4 社は夫々に変革激しいビジネスモデルの渦中において、夫々が目指す将来の展開を

コンセプトモデルにして展示した。展示館は青海地区の新設会場で、入口の 1 等地が割り当てられた。当該館の一角には、内外のベンチャー企業の意欲的製品の出展もあった。

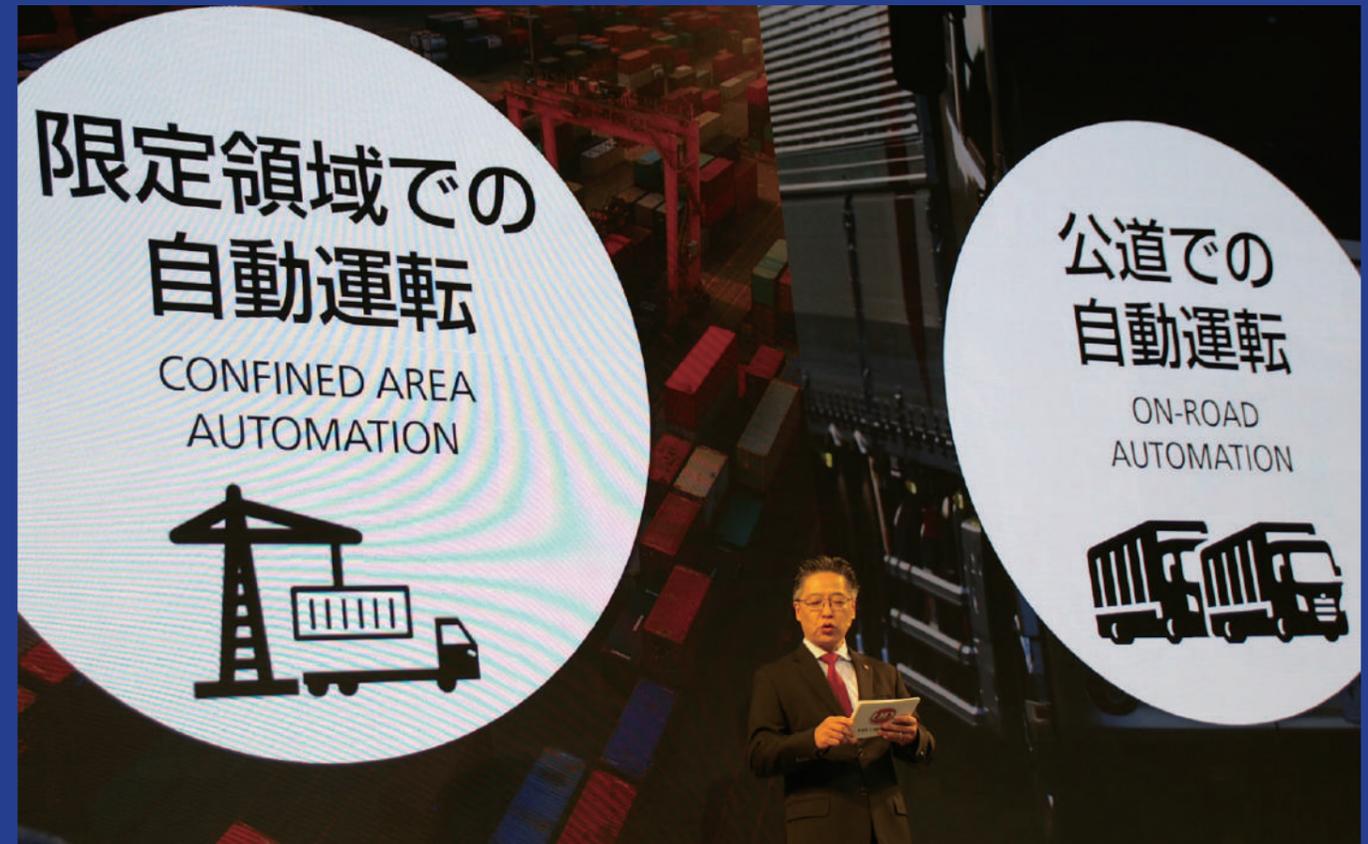
隣接して、今回の新たな企画である主として少・中学生を対象と考えた体験型企画展も設けられていた。

また、ビッグサイト西館・南館内の乗用車を

主体とした出展の中にも、商用車に通じる製品と活用についての提案もみられた。

新設の青海会場と在来の有明会場(今回は西館・南館を使用)間は距離にして 1.5km ほど離れており、この間の通路を利用した展示についてはプレスデイの短い時間では取材しきれないことに残念な思いをした。筆者の場合、先に青海会場を当日の朝一番に入って取材し、有明会

場は午後まわしとなった。有明会場の取材を終えてバス停に降りたら、青海～有明会場間シャトルバスの終車が到着したところだった。投入されていたバスは FCEV で、ああ、先端技術搭載車を使ったこんなサービスも行なっていたんだと主催者の気遣いに感慨を覚えた。



UDトラック社(UDT)は旗艦車 QUON の発展形としてコンセプト車を出展した。近年、UDT は「風神・雷神」をキャッチコピーとしてイベント毎に使っているが、今回もトップ陣営によるプレゼンテーションで同社の勢いを表すのに使われた。今回のテーマは「INNOVATION FOR SMART LOGISTICS 暮らしを支える物流に、革新を。」であった



自動運転技術の開発が進んでいることをダグラス・ナカノ 開発部門統括責任者のプレゼンで示し、実車を出展した。北海道で一定区域内の自動運転を実用的に継続していること、公道上の運転にも着々と準備を行っていることを示した

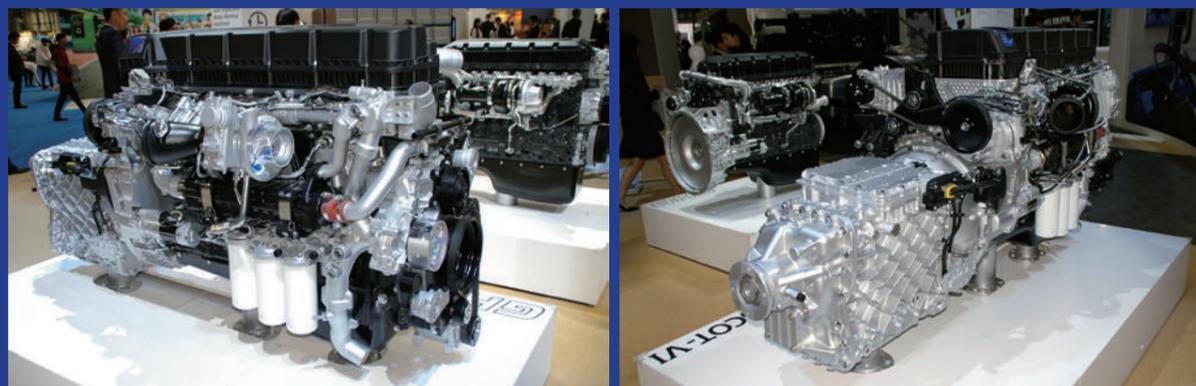


日野自動車(HINO)は旗艦プロフィア PROFIA を前面に、スタンドの設営を行った

親会社の瑞ボルボ社との関係で、ボルボが開発し限定的だが一部で実用を開始しているキャブレスの自動運転トラックの写真も展示した。自動運転のレベル進歩が高まり無人運転になれば、トラックやトラックの姿は究極的にキャブが不要になる。コスト的にも有利だろう



日野が構想する自動化無人運転は、FlatFormer フラットフォーマーの名称だ。台車部分の稼働率を徹底的に追求し、必要な用途毎の上部構造をユニット化して随時換装することを提唱する。勿論、バッテリーによる全電動BEVだ



駆動系の主役は引き続きディーゼルエンジン。自動化変速機(AMT)と共にボルボのユニットが国内の規制面と実用上の要請に合わせて微調整を施して共用される





販売する主力車は引き続きディーゼルエンジン搭載だが、大型車にもハイブリッドを展開し、運行路線の地形情報を読み込んだ巧みな制御で総合燃費の向上を追求する



ISUZU

いすゞ自動車のプレスカンファレンスは、片山正則社長の物静かな語りかけで始まった。特別な演出は無かったが、現在、世界の商用車市場でもユニークな立ち位置にある同社を率いて、時流をリードしつつ顧客最優先のビジネス展開を行うことを示した



プレスデイのプレスカンファレンスでは、`未来君、が参加者に語りかける動画を流し、将来に向けた日野の見透しと企業の将来像を示し、後段には下(しも)義生社長と掛け合いで話を進める、という凝ったストーリーを展開した。下社長もなかなかの役者振りを示した



押し出しの強烈なコンセプトモデルは、自動運転技術が進捗しても相当の年月は有人運行が続くとの読みからだろう、極めて個人的なキャブだ。乗降動作上はどうだろうか





ISUZU



路線バスに運転者の生産性が大幅に向上する連節車の導入が伸びている。日野自動車との協働でハイブリッドモデルを標準搭載し、環境問題にも木目細かい配慮を行っている

前面マスクデザインの変更で顔つきが斬新な印象の最新 GIGA 車。ディーゼルエンジンの役割はまだまだ続くから、環境対策は引き続き重要だ



ISUZU が永年にわたり大切に育てて市場シェアトップを走り続ける ELF 車も、円熟しているが他社の追い上げにも厳しさが見られる。バリエーションの拡大を視野に示されたコンセプトモデルは、生産効率面からみても多角的配慮が滲み出ている現実的なデザインだ



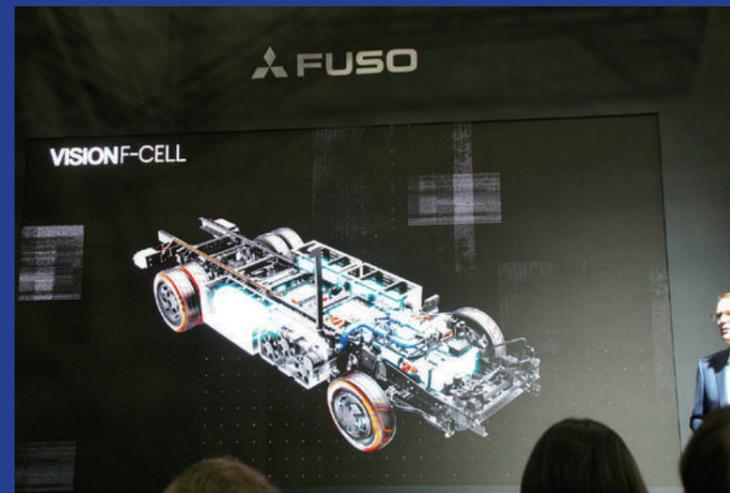
トラックの接続性の分野では、世界的に見ても最も経験を積んできたが、その莫大なノウハウの蓄積を分かり易く商品力に展開することが求められている



FUSO



三菱ふそうトラックバス社 (MFTBC) はダイムラーグループの商用車の重要なプレイヤーだ。ヘルムット・シック社長はプレスカンファレンスで、どのメーカーより早く商品化した eCANTER 車を事例に既に世界各地で同車が市街地の集配業務に使われ出しているとした。大型バスとトラック分野でも先進技術導入を積極的に行っていることにも言及した



EV 化の次の一手として、開発も進展している燃料電池車 FCEV のプレスカンファレンスの最後にカバーを外して実車展示を行った

