

# eTRUCK研究 中・小型車編

西 襄二

電動EVトラック市場投入のニュースが紙誌面を賑わすことが増えてきた。9月号では欧米系の大型車について最近の動きを一覧してみた。今回は中・小型EV商用車について最近の動きを概観してみたい。

## 欧州、小型商用EV 直近の販売動向

欧州における商用車としては最軽量(主としてバン型車)に分類される小型電動車 eLCV の販売動向について、8月に発表された2019年前半期(6ヶ月)の統計(表1)を見ると、ルノー・Kangoo車が1位で、2日が日産のe-LV200gaが続いている。2位が日産のe-NV200、4位がルノーのZoe Vanとなっているから、ルノー・日産グループがダントツの成績を示している。3位が新興メーカー StreetScooter社の同名車、5位にプジョー Partner EVが続いている。

(表1) 欧州の小型電動車(LCV-EV)  
販売実績(2019年上半期)

順位	ブランド・車名	販売台数
1	ルノー・Kangoo	4,491
2	日産・e-NV200	2,873
3	StreetScooter	1,383
4	ルノー・Zoe Van	813
5	プジョー・PartnerEV	674

出所: ev-sales.blogspot.com (作表・筆者)

## 欧州で小型トラック といえばバン型車..

国際的にLCVと称される小型バン型車に、電動化の動きが拡大している。欧州が誕生の地域といっよいが、大きなものはわが国の小型トラックでも通称13尺車といっているロング車に匹敵する大きさの車まである。押し並べて、駆動方式はFF(フロントエンジン・フロントホイール駆動)式だ。このタイプの車をベースにEVとした車が、近年、増加傾向にあるわけだ。

ボディ構造はモノコック式だが箱形断面のビルトインフレームとしてある。ピックアップ式のオープンボディを架装する場合は、いわゆるキャブ・シャシ構造とするが、欧州にはこのタイプの車ベースでリヤ・アクスルを小径タイヤのタンデム軸化としたり、リヤのトレッド



ルノー・カンゲー Kangoo 車外観。出所: Renault Group.com

を広げてバンボディを架装したりといった大胆な改造を行う架装メーカーがあるのも彼の地の特徴である。

ルノー・カンゲー Kangoo 車透視図。  
出所: Renault Group.com



ルノーのLCV-EV車ラインアップ。左からTWIZY、Zoe Van、Kangoo、Master。出所: Renault Group.com



ニッサン e-NV200。出所 Auto Express Co. UK



ストリートスクーター・StreetScooter 車。撮影・筆者@IAA2018



ルノー・Master ZE 車外観。出所：Renault Group.com



ダイムラー・Sprinter EV。出所：Daimler AG



ルノー・Master ZE 車透視図。出所：Renault Group.com

### 欧州には無かった日本で馴染みの キャブオーバー型小型トラック

わが国の小型トラック(LDT 総重量で6トン程度迄)は押し並べて駆動方式がFR式だが、欧米にはこれに相当する商用車は、これまで事実上存在しなかった。ここに、現在、ダイムラーグループにある三菱ふそうトラックバス社が売れ筋の小型トラックキャンター車に電動モデルのeCanterを発売したのが2010年。以来、9年が経過しようとしている。ダイ

ムラーグループ入りしたのは2003年だったから、グループ企業の自主性を尊重するダイムラーの社が先を読んだマーケティングの注目される動きにつながったと言える。

Canter車はダイムラーの足元欧州市場には無い車種だったから、グループ入り当初はディーゼルエンジン車で市場開拓するのに苦労があったことは充分推察される。そうした経緯が一般的カーゴ車市場以外に特装車の分野でこつこつと実績を積んできたことを筆者は現地取材の度に目の当たりにしてきた。



ダイムラー・eCANTER車。出所：Daimler AG

### eCanter、実用運行で 累計走行100万kmに

本稿のメ切り間際にダイムラー社から筆者宛に入ってきたニュースによると、eCANTERの世界各地での販売台数が150台となり、日常業務における累計走行距離が100万kmに達したという。これは赤道を25周する距離に相当する快挙だ。車両総重量にして7.49トンのeCanterは2017年に小規模量産を開始した。これまでにニューヨーク、東京、ベルリン、ロンドン、アムステルダム、パリ、リスボンの各都市でラストワンマイルのデリバリ等に投入されている。1日の走行距離は概ね30~80kmである計画だ。ちなみに、近く、本格的な量産体制に移行するという。

### TCOで評価される商用車

当たり前のことだが、商用車は生産財でありその価値は運用する全期間を通じて収支がどうか、という観点で評価される。これをTCO: Total Cost of Ownershipとして世界共通の評価尺度とするのが商用車の世界である。

電動車EVは元々の車両価格が在来の内燃車より一般に高い。充電に使う電力の発電時のエネルギー源によって運用コストも変動するが、電力料金の設定如何で現在でも内燃車と比較して競争力がある場合が報告されている。今回は誌面の制約で多くを論議出来ないが、別の機会にTCOの観点からみた電動車の評価を行って見よう。

(本稿おわり)