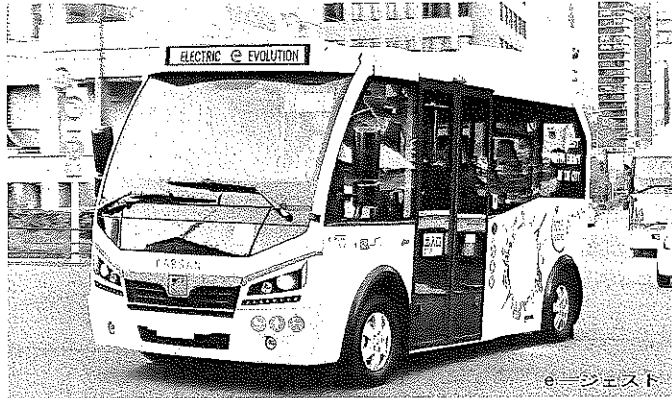


新車レポート

カルサン「e-ジェスト」



欧州シェアトップのトルコ製小型EVバス

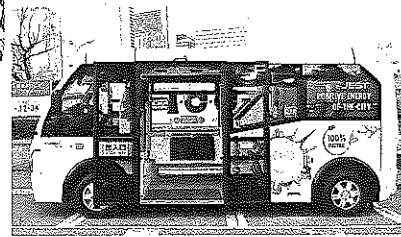
脱炭素に積極的な自治体などターゲットに

カーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)の実現に向けて、商用車の電動化の加速が見込まれる中で、トルコ商用車メーカーのカルサンの小型電気バス(EVバス)「e-ジェスト」を、機械商社であるアルテックが輸入して国内市場に投入した。国内での認知度は低いカルサンだが、欧州の小型EVバス(3・5~8t)市場ではシェアトップの実績を持つ。脱炭素化に積極的な自治体やバス事業者をターゲットに拡販を目指す。

カルサンは商用車を手がける商用車メーカーとして1966年に設立し、50年以上の歴史がある。ルノーのOEM(相手先ブランドによる生産)車も受託生産している。EVバス市場に参入したのは2018年で、短期間に大型から小型までEVバスを取り揃えた。

地元の商用車メーカーが強い日本市場は参入障壁が高いが、日本の自動車メーカーが出遅れているEVなら参入機会があると見るカルサンのオカン・パシュ最高経営責任者(CEO)は「日本市場参入のハードルは高いが、日本での成功が他国での展開にもつながっていく」と、事業の成功に期待する。

日本市場で存在感を高める



ノンステップ小型EVバスの中では全長が短い

日本市場での存在感向上狙う

ことができるかの試金石となるe-ジェストは、容量88kWhのリチウムイオン電池や、BMWのEV「iシリーズ」に搭載しているモーターを採用。最大出力が135kWで、最大トルクが290ニュートンmだ。最高時速は70km/h、フル充電での航続距離が210kmで、日本で小型路線バスとして運行できる性能を持つ。

競合として想定するのが中国の比亞迪(BYD)の小型EVバス「J6」だ。ただ、e-ジェストの全長は5・9mで、BYDの小型EVバスよりも短い。

車内は「ノンステップバス」仕様で、車いすの乗客も手動式のスロープを使って乗降しやすくしている。定員は仕様により異なるが基本的には22人だ。

日本仕様向けにファブリック地のシートを採用し、日本の路線バスでは一般的な引き違い窓の仕様とした。料金箱は限られたスペースに搭載できる小型のものを設定する。急速充電は「チャデモ」に対応する。外部給電機能を備えており、災害などによる停電時には建物などに電力を供給できる。車室内にはUSB充電

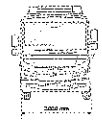
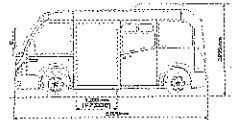
ポートを備えており、バス事業者が災害時などに被災者が一時避難できるシェルターとして小型EVバスを開放することも想定した仕様にした。

まずは関東甲信越から順次販売エリア拡大

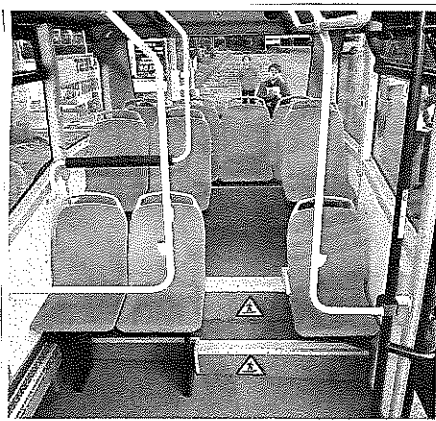
アルテックは22年10月からカルサン製EVバスの輸入販売に向けて市場調査を進めてきた。この結果、日本企業などがカーボンニュートラルの実現に向けて事業活動での脱炭素化に対する関心は高いと判断、23年4月にカルサン製EVバスの日本国内での総代理店として契約を結んだ。EVバスの点検・整備は協力関係にあるジェイアールバス関東(小嶋隆一社長、東京都江東区)が担う。アフターサービスの観点から関東・甲信越地域からEVバスの販売を開始して順次、販売エリアを拡大していく。

e-ジェストの価格は4730万円(消費税込み)。初年度となる24年の年間販売目標は100台。当面、並行輸入で市場投入するが、販売が伸びた場合、輸入自動車特別取扱制度(PHP)の利用や、型式指定の取得も検討する。

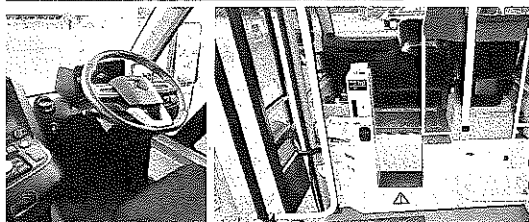
小型EVバスながらトルコ製の自動車日本市場に本格的に輸入されたケースはないと見られる。EVシフトによって市場が大きく変わることが予想される中、カルサンが「閉鎖的な日本の商用車市場」に風穴を開けることができるのか、注目される。



カルサン「e-JEST」主要諸元・価格	
全長×全幅×全高	5,900mm×2,080mm×2,800mm
乗車定員	22人(仕様による)
車両総重量	5,000kg
一充電走行距離	210km
エンジン種類・総排気量	—
最高出力/最大トルク	135kW(184PS)/290N・m
変速機	—
モーター出力(定格)	—
電池種類/容量	リチウムイオン電池/88kWh
価格(消費税込み)	4,730万円



固定席は10席用意している



10寸のフルデジタルメーターを採用(左上)

料金箱は硬貨と電子マネーにも対応(上)

手動式のスロープで車いすの乗降も容易にできる(左)

