インタビュー

ヤマト・インダストリー㈱
代表取締役 CEO 執行役員 ヤマト
モビリティカンパニー プレジデント
鈴木 昭寿 氏

EV市場でイノベーションを起こす

中古トラックEV改造で唯一無二

合成樹脂成形と物流機器事業の二本柱で躍進を続けてきたヤマト・インダストリー㈱（埼玉県川越市）が、本格的に電気自動車（EV）市場に参入し、EV事業を核とする次世代モビリティー分野でイノベーションを巻き起こそうとしている。先頭に立って陣頭指揮を執るのは、日産自動車で40年以上のキャリアを持つ鈴木昭寿氏だ。海外市場でのEVを含めた自動車事情に精通し、日産で数々の重要案件を成し遂げてきた鈴木氏は、2024年6月末から代表取締役 CEO 執行役員、ヤマト モビリティカンパニープレジデントに就任した。戦略、展望など幅広くお聞きした。

――ご経歴および貴社入社の経緯を。

鈴木 82年に日産自動車に入社してから直近の24年3月まで、日産自動車一筋に販売・マーケティング、商品企画、経営企画などでキャリアを重ねてきた。またこのうち約20年間は欧州、中国を筆頭とする海外で勤務し、販社の新設・統廃合、大手企業との提携交渉、逆に海外経験から発想を得た新コンセプトカーの企画・商品化など、かけがえのない多くの経験をさせていただいた。こうした経験や自身のキャリアを社会や日本の成長に活かし、恩返しができないかと考え始めていた頃、不思議なご縁で中国・北京において出会ったとある人物から、ヤマトインダストリーの新規事業への挑戦とその熱い思いをお聞きしたことが契機となり、自らの参画を決意し、4月から当社に入社するに至った。

――ヤマト モビリティカンパニーの事業概要は。

鈴木 新規事業としての柱は大きくは3つ。①当社ブランドの物流用EVバン「JEMY E V48」の日本市場への導入・販売、②中古トラック改造用EVキットの販売、③汎用リチウムイオン電池（LiB）パックの展開である。

――具体的には。

鈴木 日本には物流用VANのEVはほぼ皆無な点だ。運転席と荷室の間のパーティションも可動式として、運転者はウォークスルーで荷室に出入りできる。モーター最大出力は60kW（リア配置で後輪駆動）、モーター定格／最大トルク200Nm・300Nm、駆動用電池41kWh、1充電航続距離305km、CATL製リン酸鉄リチウム正極材採用のLiBを車両中央に搭載し、広い荷室内空間を実現する。車両価格は約400万円を想定している。

――②について。

鈴木 ②は高品質で信頼性の高い日本製の中古トラックを、EVに改造して再利用しようという逆転の発想から生まれた。当社の提携先であり、設計開発受託で豊富な実績を持つIATが、中古トラック改造用EVキットとして、高圧バッテリー、車載充電器、走行用モーター、インバーター、DC／DCコンバーター、エアコン用電動コンプレッサー、ブレーキ用電動油圧ポンプ、高圧ハーネスなど約2000点をキットとして製品化した。価格は当社からの組立指導費込みで約400万円と割安である。

――業界の24年問題や車両価格にもマッチしそうですね。

鈴木 政府も物流各社へ所有車の3割をEV化することを推奨中だ。4月には早速、SBSホールディングスがEVに改造した中古2tトラックの試験走行を実施するなどの事案も出てきており、6月には正式にEVトラックの認証やナンバープレート取得が完了した。各物流会社の整備工場で2人の整備士により容易に改造でき、内燃機関車に比べて総部品点数が約8000点減るなど、EV化後の整備負担軽減も魅力的であり、中国のスピード感とEV技術、そして日本製トラックの高品質・耐久性・信頼性を融合する唯一無二のビジネスモデルになり得る。

――③の展開は。

鈴木 EVEエナジーと資本・技術・業務提携するBSLの汎用LiBを、すでにゴルフカートなどの小型モビリティーを対象に鉛蓄電池から置き換える事業の準備を始めている。先々はLiBのバッテリーケースを当社のルーツである樹脂成形技術で内製化することも視野に入れていく。

――今後の展望を。

鈴木 ①では24年度内に中国で量産中のEV48の標準ルーフ車を用いて日本での実証実験を行い、25年秋に発売予定の本格的日本仕様車の改善を重ねていく。②では中古トラックのEVコンバージョン事業のパイオニアとなるべくシェアを拡大し、先行者利益を獲得していく。これら①～③の販売により25年度40億円、26年度100億円、そして28年度には200億円規模の売上高を目指す。高価格、短い航続距離、充電設備不足の三重苦が日本のEV普及のハードルであるが、当社が商用車分野からEV化でイノベーションを起こし、その先に乗用車のEV化への広がりを見据え、日本のEV化促進に貢献していきたい。

（聞き手・高澤里美記者）