世界〝初〟の量産電気小型トラックを宅配事業者で〝初〟導入

ヤマト運輸

「eCanter」が関東で集配

何やら、「初」が2つも並ぶ注目の取り組みが、ヤマト運輸（本社・中央区。長尾 裕社長）で動き始めた。三菱ふそうトラック・バス（本社・川崎市幸区。マーク・リストセーヤ社長／CEO）が世界で初めて開発した、量産電気小型トラック「eCanter」を、2017年11月から導入。同車は目下、東京、神奈川、千葉、埼玉の一都三県を舞台に、「宅急便」などの集配で活躍、今年度（2018年3月）中にその数を25台まで増やす計画だ。

ちなみに、「eCanter」のスペックは、

●全長：約5・9m
●全幅：2m弱
●全高：約2・2m
●車両重量：2・99t
●車両総重量：7・49t
●走行用モーター：永久磁石式同期モーター、出力135kW、最大トルク390Nm
●走行用バッテリー：リチウムイオン式、11kWh×6個＝66kWh
●最高速度：時速80km
●航続距離：約100km
●充電時間：約11時間（単相200V、30A、普通充電）／約1・5時間（CHAdeMO式、45W）

ヤマト運輸が同車の導入に踏み切った背景としては、グループ全体で取り組んでいる環境保護活動「ネコロジー」のさらなる推進という理念がある。

主力事業「宅配便」を支えるのは、ご承知のとおり「トラック」。だが、同社が抱える無数のトラックの大半は、ガソリンや軽油を燃料としている。このため同社は、少しでも排ガスを少なくするため、例えば、都市部では台車や自転車を使った人力で荷物の集配に努めたり、天然ガス車など低公害車を導入したり、長距離輸送には環境負荷の少ない鉄道貨物輸送を利用したり、さらにはライバル社との共同配送を積極的に行なったりなど、あの手この手でCO2削減に挑んでいる。今回の「eCanter」採用は、こうした取り組みの延長線にあるものだが、車両からは全く排ガスを出さないことから、極端な話、同社にとってはある意味で「究極の理想形」と言ってもいいだろう。

ドライバーの負担軽減の効果も

また、この他にも、

●セールスドライバーの作業負荷を軽減できる：既存のディーゼル車と比べて振動が少ないため、身体的な負担が軽い
●コストの低減：化石燃料を使用しないため、とりわけ国際相場における石油高騰の影響を受けにくい。加えて、従来のディーゼル車に搭載されていた排ガス除去装置など、高価なシステムの装着が不要となるため、ランニングコストの低減に、大いに寄与する

といったメリットが期待できる。

1976年の「宅急便」スタート以来、常に「初」に挑戦し続けるヤマト運輸。翻って、メルセデス・ベンツが最大積載量26tの電気大型トラック「Urban eTruck」を発表、さらには鬼才、イーロン・マスク氏率いる米テスラモーターズも同種の車両「テスラ セミ」を開発。2019年には量産に漕ぎ着けると鼻息も荒く、すでに世界屈指のインテグレーター（巨大物流企業）、ドイツポスト（DHL）が発注するなど、大型トラックの完全電動化〝元年〟も、すぐ目の前まで迫っている。

これを考えれば、ヤマト運輸の「全トラック完全電気化」もそれほど遠くない話かもしれない。

ヤマト運輸が導入したオリジナルデザインの「eCanter」

（ヤマト運輸）