



# フロントランナー

Front Runner

なかしま  
中島

ゼロスポーツ社長

## 電気自動車「革命」

フロントランナー

ゼロスポーツ社長 なかしま 中島 徳至さん(43歳)

### 電気自動車「革命」の伝道師

お堅いイメージの郵便事業会社(JP日本郵便)に來年度、軽商用車の電気自動車(EV)約千台を納入する。

郵便の集配は発進や停止を繰り返し、使用条件は過酷だ。大手自動車メーカーでなく、ベンチャー企業が選ばれた理由を日本郵便に尋ねると、「条件に合う車をつくれるのがゼロスポーツさんだけでした」。

納入するのは、大手メーカーの車からエンジンやガソリンタンクを取り外し、モーターや充電機を載せる改造EVだ。三菱自動車や日産自動車などの大手が開発したEVは乗用車が中心。この手法なら、日本郵便が今、集配業務で多くの荷物を積んでいる商用車をEVに変身させられる。8時間の充電で走れる距離は180キロ。大手のEVと比べても性能に遜色はない。

世間を驚かせたニュースだったが、本人は「EV業界の人なら驚きませんよ」と冷静だ。

大手OA機器メーカーに勤めていたが、将来に夢を見いだせず、3年で退社。そんなとき、車検制度の規制緩和などで市場が拡大していた車の後付け部品業界が目にとまった。

自動車の販売からスタートし、次第にマフラーやハンドルといった部品の販売と開発にも手を広げた。EVの実用化に挑むと決めたのは1998年。会社設立5年目だった。

当時、トヨタ自動車や米ゼネラル・モーターズなどの大手メーカーが、カリフォルニア州の排ガス規制をにらんでEVを投入。「環境に優しいEV」への期待は高まった。だが、電池はまだ高価で、エンジンに取って代わるほどの性能もなかった。「EVが普及するのはまだ先」と、トヨタがハイブリッド車の開発に軸足を移すなど、E

V熱は一気に冷めていった。それでも、信念は揺るがなかった。

「EV時代は必ず来る。地球温暖化などの問題は残ったままじゃないか」

多額の研究費の割に販売は伸びず、部品の利益で会社を維持してきた。新事業に対する世間の目は冷たく、資金調達は苦労の連続だった。家族の反対で会社を去る社員も少なくなかった。苦しいときは、「起業家の先輩方も、つらい思いを乗り越えてきた」と、自らを奮い立たせてきた。

一筋の光が見えたのは逆転の発想から。「エンジン車並みの性能を期待するのではなく、今の電池でも問題のない使い方を探そう」。目をつけたのが、近場で使われる軽トラック。01年に改造EVを発売し、日本郵便との契約に至る布石となった。

EVの制御技術は世界最高水準にまで高めた。自社開発のEVレーシングカーで、EV国内最速の時速276.6キロを記録(00年当時)。03年にはEVスポーツカーをフレームから開発し、国内17番目の自動車会社になった。トヨタやホンダの技術者が見学に訪れるほど存在感は増した。EV販売実績は9年に及び、業界では老舗だ。

EVが根付く社会づくりを思い。そんな思いで社外活動にも奔走する。各地で講演会をし、今年発足した電気自動車普及協議会では代表幹事を務める。

トヨタや独タイムラーが米EVベンチャー「テスラ・モーターズ」と提携するなど、業界は大きく動き出している。「EV革命」は、まさにこれからだ。

文・中川仁樹  
写真・川津陽一

b3面に続く