



2社でオートコンポを導入の西鉄タクシーHD

西鉄タクシーホールディングス(富永彰彦社長、グループ本社・福岡市)は、久留米西鉄タクシー(浅倉武巳社長、本社・久留米市)と福岡西鉄タクシー(富永彰彦社長、本社・福岡市)でカグラパーパーティー(玉井健一社長、本社・兵庫県尼崎市)の「オートコンポ」を導入している。15年11月に久留米、16年9月に福岡と連続して導入、「燃料費用の削減に大きく役立っている」という。久留米市地域では、同グループに1年ほど先立ち、安全タクシーグループ(中川恵司代表)も同機を導入するなど、「オートコンポ」は着々と広まりを見せている。(鈴木)

西鉄タクシーホールディングスは15年7月に発足。福岡西鉄タクシー、久留米西鉄タクシー、柳川西鉄タクシー(柳川市)、北九州西鉄タクシー(北九州市)の4社で構成する福岡県内で広く営業するタクシーグループだ。HDはこれら4社を100%子会社とし、車両や不動産の保有などを一括して行っており、各地域の特性を生かした事業運営に加え、HDを核として立案する経営戦略に基づき、電車・バスに次ぐ公共交通機関としての地域貢献を目指している。

今回訪れた久留米市は、街の規模に比して

病院が多く、駅や病院の送迎が多いため、「無線」「駅付け」営業が主流となる。小型車両がメインのエリアだという。1乗車の平均単価は1000円で、初乗り1.5キロ640円、爾後318メートルごと80円の運賃で考えると、平均乗車距離は「約3キロ」になりそうだ。

リッター当たり約10円の経費削減

先行導入した久留米西鉄タクシーは、120両を配置する本社営業所に同機を設置、70～80両がプロパンの充填を行っている。全車両の充填が可能だが、松野康博・営業課長は、リスクヘッジの観点からあえて残る40両については、外部のスタンドでプロパンの充填を行っている——と説明する。

導入当初は50～60両で充填を行っていたが、経営効率の良さから徐々にプロパンへの転換を図ってきたという。2槽のタンクのうち1槽はほぼ1日で空になってしまうため、毎日、ガス事業者からオートコンポへの補充を受けているそうだ。

同社で導入を検討したのは、燃料の高騰に対し安定供給を確保し、燃料経費の削減も図ることで経営基盤を防衛するためであり「そ

の効果はてき面だった」と、松野氏は振り返る。同社では、オートコンポの導入により、「リッター当たり約10円」ガス単価が下がっており、「大まかに言えば、年間でLPGを100万リットル使用」しているため、仮に100両全部が自家充填すれば、1000万円の経費削減につながり、80両なら年間800万円の削減になる計算になる。

久留米市では、平均日車管収が約2万円だというからこの削減は経営的に非常に大きなメリットとなる。原価償却についても、投入時には5年を目途としていたものが、前倒しとなり3～4年くらいで完了する見通しだという。同機が指定を受けている災害バルク補助金は適用していない。燃料インフラの整備については、「社内に燃料供給施設を持っている事業者が多い」というバス事業も同社では行っていることから「特に抵抗感はなかった」とも話す。

乗務員から「便利になった」との声

また、オートコンポの導入により、乗務員の負担軽減も図ることができたのだと松野氏は話す。

同地域(法人23事業者約570両、個人約100事業者)は前述の通り「無線」と「駅付け」が主流で、市内では2社3カ所のLPG充填所が営業しているが、2カ所はエリアの主要ポイントとなるJR・西鉄双方の久留米駅付近にあり、一カ所は駅から少し距離を置いた場所で営業しているのだという。

ただし、ガススタンドの営業時間は午前9時頃から午後8時頃までとなっており、日曜・祝日などには午後5時頃には終了。深夜・早期時間帯における充填が不可能になってしまうことから、帰庫前などの時間帯には各スタンドともパンク状態になり、場合によっては道路まで充填待ちの車列がはみ出してしまうこともあったという。

それが自社内で24時間充填可能となり、また2種製造設備のため充填に資格が不要。導入前の繁忙期には、乗務員が深夜にガスが切れた車両から予備車両に乗り換えて出でなければならぬ場面も見られたというから、乗務員の営業効率の面からも、その効果は高いと言えよう。

実際に、同社の乗務員に話を聞くと、「夏場の暑い時にはさすがに車載ボンベ内の圧力が変わってしまうことも車両によってはあったようだが、それ以外では非常に利便性の向上につながった」と口を揃える。

経費削減へグループ内でさらなる拡大も?

福岡西鉄タクシーの導入については、久留米の社長であった富永氏が社長に就任したことが大きかったという。

「経費削減に大きな効果を発揮する」ということを肌で感じていただければその動きは早く、50両規模のグループ他社でも導入の検討を行っているようだ。

また、同グループでは、現行型のセダン以外にも、プリウスやMIRA I、リーフ、エフケイメカニック社製のLPGバイヒューエル改造を施したプリウスやNV200——など、多様な車両を導入しているが、松野氏はLPG車両について「タクシー車両の主流として残るかどうかはメーカーさん次第」としながらも、「当社にもLPG車専用の整備員が何人もいる。おそらくLPG車両はなくなるならないと思う。もし、仮になくなるとすれば、新たなタクシー事業に適した燃料が発見され、それが一般的に入手しやすい価格帯となった時、あるいは自動運転車の登場により、従来車両が一掃される時の2つくらいしか想像できない」と話し、「タクシー車両=LPG車両」という構図は崩れることはないだろう——と展望した。