

LPG業界は新型車両に「戦々恐々」？

日本初のLPGスタンドは1963年に大阪市城東区に、翌64年には東京都江東区に誕生したという。全国のガススタンド数は1965年度の405カ所から1989年度には1902カ所となり、「最盛期」を迎えた。その後、「需要低迷」や「人手不足」によりスタンド数は減少に転じ、2015年度には1503カ所となっている。ガス販売量も1999年比で49%減となり、スタンド数も2000年度には全国1838カ所だったものが、2016年1月末段階で1534カ所と実に17%もの減少となっている。「車両は当然、LPG車」と話すタクシー事業者も少なくないが、果たして今後の両業界の関係は？（鈴木）

やめたくてもやめられない…

スタンド閉鎖の理由の一つについてLPG業界関係者は、「単純な人手不足という問題だけにとどまらず、特に郡部を中心に『充填資格保持者』の高齢化が進んでおり、そうした問題からスタンド事業の継続を断念するケースも少なくない。また若年の資格保有者は減少する一方」と話す。

一方で2000年に初号機が設置された有資格者や保安・開放検査等が不要の「簡易スタンド」は2016年度には281カ所を数えるまでになっており、一度張り巡らされたインフラを簡単になくされたら困る—という地域の主張も垣間見えており、「中には閉鎖したくともタクシーの充填を行う必要があるため、閉鎖できない」と話すLPG事業者も少なからず存在するようだ。

「ジャパントクシー」と「ノートe-Power」の脅威

また、LPG事業者が「需要の低迷に拍車をかける」と懸念するのがタクシー車両の高性能化で、特に今秋にも発売を控えるトヨタの「ジャパントクシー」と、日産の「ノートe-Power」の2車だという。後者については、動力としてLPGを全く使用しないため、「現状、LPG業界では戦々恐々」の状態なのだという。記者の知るタク事業者幹部は過去に「従来車両より非常に燃費が良い。冬場の夜間運行で1リッター18～20キロ。昼間帯では20キロ

中盤は行くのではないかと乗車感を語っていた。また「ジャパントクシー」もLPGバイフューエルということもあり、LPG需要のさらなる減少が見込まれる。LPG業界も「人材確保および育成」や「新規需要の掘り起こし」を行う必要があるという点で、抱える悩みの根本は、タク業界と変わるところがないと言えるだろう。

「新規需要創出」の道を模索

ガススタンドメーカーであるカグラベーパーテック（玉井健一社長、本社・兵庫県尼崎市）はLPG需要の減少を危惧し、「タクシー以外へのLPG車改造提案」を積極的に実施している。

同社では、新規需要創出策として、LPG事業者に対し①LPGのブタン混合のオートガスからプロパンガスへの転換（簡易スタンドの導入）②食品・薬品関係の物流関係、福祉車両、ジャンボタクシー、教習所の送迎—等の業界に対するLPG車（改造車含む）の普及促進を図る—の2つの提案を行っているという。その中で、「ハイエース1両の導入で、年間2トンのLPGの新規需要の創出が可能」と説明しているようだ。

「タクシーの燃料はLPG」と考える事業者の声は根強いが、LPG業界もタク業界による需要の退縮の恐れがある以上、「新規需要の創出」を図らねばならないのは当然のことだ。今後、従来車の生産中止に伴う新型車の導入により、両業界の関係性が変化する—ということも、十分に考えられるのではないだろうか。

