



4月にオートコンポ導入
愛交通（富山市）

営業効率の向上に大きく貢献

LPGを主燃料とするタクシーの需要の減少は、オートガス販売の減少とも連動している。実際に販売量も1999年度の160万5809トンから、2015年度には82万1164トン（49%減）と激減しており、こうした側面からも「スタンドが撤退」というケースも少なくない。富山交通圏では、市内2カ所の専業スタンドが今年になって相次いで営業を終了しており、市内中心部には専業事業者が存在しない状況となっている。同地区で4月から自社敷地内に簡易オートガススタンド「オートコンポ」を導入・運行開始した愛交通（本社・富山市、24両）の田上利徳社長（写真）に話を聞いた。（鈴木）

減少を続けるタクシー需要

富山交通圏は基本的に1車1人に近く「駅待ち」や「無線」中心の営業が行われている地域で、現在、激動の渦中にある。2016年2月には、初乗り距離短縮を含めた運賃改定を実施、中・小型の車種区分を普通車に一本化。運賃は初乗り1.2キロ590円～620円としたが、地元事業者の体感としては「運賃改定を行った後も総収入はあまり変わっていない。それだけ需要の減少が止まっていない」ようだ。

一方、同年7月1日付で特定地域の指定を受けており、適正車両数285～321両に対し、同時点の实在車両数が437両で、適正車両数（上限）に対する乖離率は約36%となっている供給過剰地域だ。現在、供給輸送力削減について、日車営収や実働率の高低な

どを勘案した各社に課される削減目標値や、適正化に係る基準車両数の起算日をいつに定めるか—などの議論が行われている。

同地域の需要低迷の理由の一つには「マイカー所有率」の高さがあると指摘されている。自動車検査登録情報協会の2015年3月末現在のデータでは、世帯当たりの自動車普及台数を県別に見れば、福井県の1.752台に続き、富山県は全国2位（1.712台）となっている。

専業スタンドがともに廃業…

また、富山市内にあった2カ所のタクシー専用のオートガス専業のスタンド、丸八富山オートガススタンドが2月28日に、北酸富山オートガススタンドが3月31日に相次いで閉鎖。地域事業者は①専業以外のLPG事業者で充填を行う②市外まで充填に出る③グループ内にスタンドを所有する事業者に依頼する④自社でスタンドを導入する—の4つの選択を余儀なくされた。

そんな環境下で、新規事業者である愛交通は、カグラパーテック（玉井健一社長、本社・兵庫県尼崎市）製の簡易オートスタンド「オートコンポ」をプロパン仕様で導入。今年4月1日から運用をスタートした。同社は公定幅運賃の下限である1.2キロ590円、迎車回送料100円で運行しており、地域で

最も運賃が安い事業者の1社で、富山県タクシー協会（会長＝土田英喜・富山交通社長）には加盟していない。

「24時間充填可能」で業務効率化

同社は2003年の創業当初から、「無線配車一本で勝負している」という事業者だ。田上社長の約30年の乗務員および組合経験から「県民性を鑑みれば無線営業一本で勝負できる」との判断から、企業戦略を定めたのだという。オートコンポについては、取材時（5月10日段階）では、「まだ金銭面での増減はわからない」状況だったが、「印象としては若干安くなっている」と感じているようだ。

個社での導入メリットについて田上社長は、「24時間いつでも充填が可能で、他所に充填に移動する時間コストを削減することができる」と話す。また同社では、安全管理の面から事務所内に3人以上常駐する運行管理者が「車両の入庫時」か「出庫前」に必ず充填を行っており、「乗務員が乗務中に充填を行う必要がほぼなく、非常に営業効率が良い」とも話す

特に同社は、無線営業一本で営業を行っていることに加え、運賃の面から県境をまたぐような長距離の輸送需要も少なくないため、「配車計画の作成」が重要となっている。そのため「営業効率の向上が経営の要」となり、営業戦略の観点から今回のオートコンポ導入の恩恵は大きいのだという。

タクシーの将来は「特別な需要に特化」

記者が田上社長に「タクシー業界の将来像」を尋ねてみたところ、「鉄軌などの公共交通網の発展が進めば、現状のままではタクシー産業は衰退していく」との見解だった。特に、各地の自動運転特区などで研究の進む自動運転の発達により、将来的には交通輸送のシステムが大きく転換する可能性を指摘。

タクシー産業の将来については、「事業者ごとに福祉や企業の送迎等の特徴を持ち、

従来言われてきた『通常の輸送需要』以外に、特別な需要に特化することが、産業の生き残る道ではないか」と話した。

また同交通圏は、16年2月26日にワーバージャパンと協定を結び、同社のアプリを導入した自家用有償運送の準備を行い、その後、間もなく、補正予算案を取り下げ「実証実験の当面見合わせ」を表明している南砺市と隣接している。

田上社長によれば「現段階では特段の動きを見せていない」が、予断を許さない状況が続いているのだという。南砺市では、すでに市町村運営の有償運送を複数行っており、地元タクシー事業者も存在しているが「それでも住民の輸送ニーズを賄えない地域」であり、なかなか問題は根深いと言わざるを得ない状況となっているようだ。ライドシェア問題も鑑みると、タクシーが「十分な機動力を保持し続ける」ためのインフラ整備は最低限必要となってくるのではないだろうか。

「スタンド不在」地域の拡大も…

カグラパーテックでは同社が導入したオートコンポ以外にも、50～100両で最も効果を発揮する「大型オートコンポ」（AC-LSA）も販売しており、例えば「複数社で協組を組織して導入することも可能となっている。今後、LPガススタンドの減少により、このように「スタンドの消えた地域」の拡大が十分に考えられる。その際、タクシー業界では、どのような対策が取れるのだろうか。今後は「LPガスをどのように確保するか」から検討しなければならない—という事態が訪れるかもしれない。

