



オートコンポ導入 ～湖西市と災害協定 遠鉄タクシー・湖西営業所

地域公共交通の使命完遂

静岡県最大のタクシー事業者・遠鉄タクシー（丸山晃司社長、本社・浜西市、511両）は17年11月29日、湖西営業所（静岡県湖西市、25両）でカグラペーパーテック（玉井健一社長、本社・兵庫県尼崎市）製の小型簡易スタンド「オートコンポ」の運用を開始した。同社は同年7月5日、湖西市（影山剛士市長）との間に災害協定を締結し、経産省の「災害対応バルク補助金」の申請資格を取得している。総務部の鈴木隆志課長と、山下春男・湖西営業所長に話を聞いた。（鈴木）

市内唯一のLPGスタンドが撤退

湖西市唯一のタクシー事業者である同営業所がプロパン仕様で「オートコンポ」を導入するきっかけとなったのは、市内に1軒残っていたオートガススタンドが17年5月末に閉鎖されたのをを受けてのことだった。スタンドの閉鎖で、最寄り浜西市入野町や愛知県豊橋市花田町となり、「往復で約2時間」のタイムロスが生じることとなった。

「オートガススタンドを利用していたのは当社と浜名湖自動車学校さんのみで、そちらは先行して自家用スタンドを導入しており、（同市のスタンドを閉鎖した）明石産業さんも、当社のために頑張ってくれていまし

たが、やむなく撤退を決意されたようです」（鈴木課長）。

同営業所の保有車両は25両（LPG車23両、ガソリン車2両）で、「多くても1日15～16両しか利用がなかったはず」（山下所長）で、撤退の判断はやむを得ざるところと言えよう。全国を見渡せば、こうした「LPGスタンド空白地」が郡部地域を中心に今後、より一層広がることが予想される。

将来は乗務員が自分で充填

「オートコンポ」は第2種製造設備であるため、基本的には「誰でも充填可能」というのが特徴の一つだが、同社では当面、LPG充填は専門家による研修を受講した3人の運行管理者が充填する方針だ。山下所長は「乗務員は興味深々で見っていますが、今後半年ぐらいは運行管理者の手で充填します。しかし運行管理者にもそれぞれに別の業務もありますので、将来的には乗務員にも研修を受けてもらい、自分でLPGの充填を行う形にシフトしていきたい」と説明する。

現状、同営業所の車両には午前8時から午後6時頃まで。業務過多のケースに応援に来た他営業所の車両には、平日は午前7時頃から翌午前2時頃、金・土曜は午前7時頃から

翌午前3時頃まで充填。タンクへのLPGの補充は2日に1回程度の頻度だという。

「災害対応バルク」を設置

同社が今年度認定を受けた「災害対応バルク補助金」とは、LPGバルク貯槽と、供給設備（ガスメーター、ガスホース、圧力調整器等）・消費設備（煮炊き釜、コンロ、暖房設備、発電機一等）をセットにしたユニット設備、いわゆる「災害対策型LPGバルク供給システム」（災害バルク）の設置に対する補助金で、大災害時の避難所での炊き出しをはじめとしたさまざまな活用を目的としたもの。認定には自治体の避難所指定を受けること等が条件として付されているが、今年度は「最大3分の2」までの設置費用の補助が受けられる。

同社と湖西市は前述の通り、17年7月に「災害時における避難場所及び移動手段等の提供に関する協定」を締結している。その内容は、市が災害時に同営業所に対し①同営業所を一時的な避難場所として提供すること②「オートコンポ」などの設備を一時避難者及びボランティアスタッフ等が発電や炊き出しなどで使用すること③タクシーを利用し、人（災害従事者、負傷者、要配慮者等）及び物資等の輸送業務を行うこと—を求めるといったもの。提供に対する対価は市が負担するという。鈴木課長の指摘するように、こうした内容は「災害に強い最後の陸上公共交通機関」の使命の一部だと言えよう。本紙記者の取材時（17年12月5日）にも、営業所内の目につくところに非常用LPG発電機2基とガスコンロが準備されていた。

また鈴木課長は、「オートコンポの導入」と併せ、「ボタンとの混合ガスから純プロパンガス」への移行で、「現状、リッター約6円の燃料経費削減につながった」と話す。これについては燃料価格の推移に依るところが

大きいと、最大で「リッター約10円」の経費差削減となるようだ。同社全体で



「1円ガス単価が下がれば年間300万円の燃料経費が削減できる」ため「6円下がれば1800万円の経費削減」につながる。そのため1基1100万円余の導入経費も「数年で償却可能」ということとなり、現在、他の営業所での導入も検討されているようだ。

数字に表れないメリットも

また、労務管理の面でも「オートコンポ」の導入の意味合いは大きく、政府の取り組む「働き方改革推進法案」に伴う自動車運送事業従事者に対する5年後の「時間外労働年960時間までの労働時間の上限規制」に対し、LPG充填に関するタイムロスを極力なくすことでリスクコントロールを図るとともに、生産性の向上を図ることが可能となる等、純粋なコスト削減以外にも「今の段階では数字に表れにくい」複合的なメリットも大きいのだと、両氏は指摘する。

取材時にはまだ運用開始から1週間ほどしか経過していなかったが、山下所長によれば、出庫場所で充填が可能となったことで、基本的にはJR鷺津、新所原、新居町、弁天島—などで「駅出し営業」を行っている同社の乗務員は、従来はLPGスタンド付近やコンビニエンスストアなどで昼・夕方の休憩を取っていたところ、湖西営業所にいったん帰庫するケースが増えたのだそうだ。乗務員同士の連帯感の醸成につながるとともに、運行・健康管理にも大きな効果が期待される。

今後のタクシー事業の肝は、「生産性の向上」と「徹底した労務管理」にあることは、いまさら言うまでもない。同社のような選択も、今後の事業を考える上で参考になる事例と言えよう。