

コストカットとチャンスロスの削減を両立

4月1日に長浜営業所(滋賀県長浜市)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」の運用を開始した近江タクシー(小山英一社長、本社・滋賀県彦根市)。8月には守山営業所にも導入が決まっているという。7月5日、梅原猛・業務部次長、安藤健司・長浜営業所長に話を聞いた。(鈴木)

バス→乗合タクシー、「年間10%」の変動

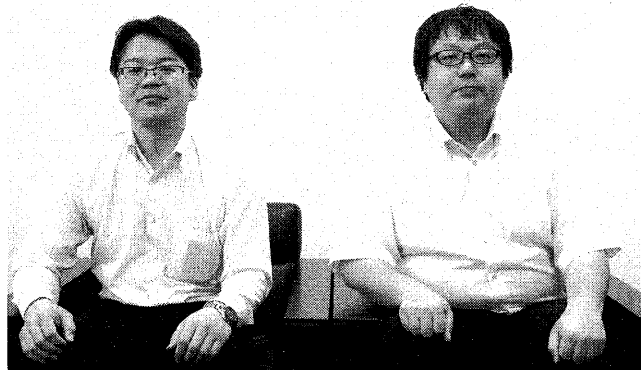
同社長浜営業所の所属する湖北交通圏は準特定地域に指定されており、運賃は普通車1.2キロ530~510円というエリア。地方都市であり、人口は減少傾向にある。地域交通についてはバスからコミュニティバスや乗合タクシーへの置き換えが進んでおり、「乗合タクシーのご利用は1年間で10%くらい変動した」という。

一般のタクシーは無線と駅出し営業が中心となっており、営業の中で無線配車の占める割合が「約8割」に達するという。流し営業はほとんどない。そのため、安全運行、接客マナーなどについては一定以上のものが求められる。

同社では昨年2月に「安全運転技能競技会」を、



3月には「タクシー乗務員・配車員接遇コンテスト」をスタート。他にも「石田三成」をはじめ当地



梅原次長(左)、安藤所長。

の戦国武将をモチーフとした「戦国無双タクシー」の運行や、今年4月にはビワイチ(琵琶湖一周サイクリング)を応援する「自転車まるごとタクシー」の運行を始めるなど、顧客満足度向上のためのさまざまな取り組みを実施している。

公共交通機関が地域の足を守れなければ…

滋賀県といえば、大津市が観光客や地域住民の日常的な移動手段として、自家用自動車による有償運送を認める特区提案を行う一方、シェアリングエコノミー検討会議との協議の中で長距離ライドシェア「ノッテコ」を紹介され、市北部の過疎地における移動手段として協定を結ぶ運びとなっているなど業界の注目を集めているが、長浜市内においては、自家用有償運送による地域コミュニティ輸送が行われているという。

梅原次長は「われわれも営業の根幹にかかわるところで、大津市の動きも然りだが、自家用有償運送から白タク・ライドシェアへの発展は、特に地方が

近江タクシー長浜営業所 × 「オートコンポ」(カグラペーパーテック)

らその動きが加速する可能性がある。注意深く見守っている」と話した。

梅原氏は、地域密着型事業者として地域住民とのコミュニケーションを強めることが肝心との認識を示すと同時に、公共交通機関による地域交通の確保が行われなければ「そうした動きになりかねない」と述べ、極力地域住民の移動ニーズを叶える形での取り組みを行っていく必要がある—とした。

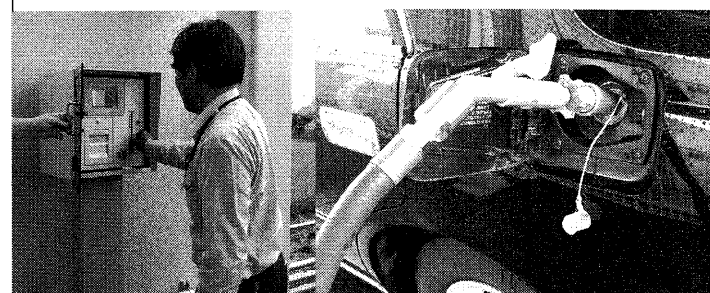
営業所の移転をきっかけに

同社が「オートコンポ」を導入したのは、4月1日の長浜営業所の移転がきっかけだ。元来、同営業所ではLPガスの自社設備を保有していたが、老朽化も進んでおり、移転をきっかけに①従来設備を移築する②新しい設備を導入する③外部のLPガススタンドで充填する—という3つ選択肢から、「オートコンポ」の導入を決めた。

安藤所長によれば、同営業所には50両余のタクシーが配備されている。長浜市にはスタンドが1カ所あるが、土・日は休みである上に平日も午前8時頃から午後6時頃までしか営業していない。隣接する彦根市のLPガススタンドは「営業所から片道約10キロ・20分。充填や清掃を含めて約1時間も充填作業にかかってしまう」ため、人件費を含めた作業コストが非常に高くなる上に、その1時間の間は無線対応可能車両が減少し「チャンスロス」を多く生じてしまうことが問題になる。

両氏は「オートコンポ」の導入で、乗務員の利便性を確保した上で労働時間の短縮にもつながり、また無線営業への対応能力も向上するなど、複合的なメリットが生じているのだと口を揃える。

また梅原氏は、湖北交通圏は準特定地域指定を受けてはいるが、市場は縮小しつつも未だ潜在的需要は存在しており、慢性的な乗務員不足により需要に対応しきれないことに起因する事業者の採算性の低さから、乗務員の賃金をなかなか上げることができない状況になっていると説明する。こうしたことから、乗務員の「利便性・賃金水準」を向上さ



せ、事業の収益性を向上させない限り、この「負の連鎖」は続くだろうと予測。営業チャンス拡大等による連鎖を断ち切るための取り組みの一環としての導入—との位置づけを示した。

POS管理で乗務員が自ら充填

導入にあたり、「オートコンポ」が充填作業に資格を要しない「2種製造設備」であることもポイントになった。LPガス充填の有資格者も年々減少を続けており、また試験の難易度も増していることにより、「人手不足」の状態に陥っているのだという。LPガススタンド業界では後継者不足を理由に事業を閉鎖する事業者まであるそうだ。

同社では給油毎に、給油伝票を発送しデータの自動集計処理を行う「燃料管理油管理POSシステム(TR-9)」を導入。その管理のもとに「乗務員が自身の搭乗する車両への充填を行う」スタイルを取っている。以前にも自社設備を持っていたことから、乗務員の適応も非常に速く、特に問題なしとの判断を下したということだ。

また導入前には、関係者らで設置事業者の元に視察に赴いている。その際、相手方事業者からホース事故(充填ホースを指したまま出庫して、充填ホースを引きちぎってしまう事故)を撲滅するために、「充填時には必ずボールのついた車輪止めを使い、カギはそのボールに掛けておく」などの必要なルールについてレクチャーを受けたという。

現在、地方を中心としてLPガススタンドの撤退が進んでいる。低燃費なLPガスハイブリッド車・ジャンパタクシーの登場は、6月の全国LPガス協会の総会でも「長期的には他燃料との競争の点で評価できるが、短期的には自動車用LPガス販売量の減少をもたらす点で憂慮すべき事態」と評されており、さらなるスタンドの撤退が見込まれる。そうなれば、「遠距離まで充填に向かう」必要があり、貴重な稼働可能時間が削られてしまうことになる。自前

での燃料設備の確保—ということも今後、考えていく必要があるのではないだろうか。

