

今日の焦点**改造シエンタで小型車ニーズ掘り起こし****東京の栄自動車、LPガス再燃転の切り札に**

栄自動車(本社・東京、安田敏明社長)とグループでLPGスタンドを展開するサカエオートコムズでは、取引先のタクシー会社にトヨタ・シエンタハイブリッドのLPGバイフューエル仕様の導入を提案している。エフケイメカニク(本社・大分市、古川克己社長)が販売



するコンバージョンキットを自社整備工場では架装。低燃費で環境に優しく、ガソリン併用で長距離走行できる車両に仕上げた。同車は車高が比較的安く、セダン型の収納を念頭に設計されたタクシー会社の立体駐車場にも改修なしに利用できる。近年、ガソリン燃転が顕著な小型タクシー向け車両の新たな選択肢として、LPガス需要の維持拡大に貢献しそうだ。

7月26日には、日の丸交通足立(横山真人所長)に1号車を納車した(写真)。同社の営業車は189台。このうち100台超はLPG車のトヨタ・クラウンセダン(Gパッケージ)だが、近年はガソリン車化が顕著になっている。足元ではプリウスが28台、シエンタが45台体制となっており、特にシエンタは来春までに100台超まで増車する見通しだという。

ガソリン燃転の背景には、同社の機械式立体駐車場の高さ制限問題がある。同社では当初、クラウンセダンの置き換えにジャパントクシーを想定。実際に導入を始めたが、ユニバーサルデザインタクシーである同車は標準で車高が175cmあり、同社の立体駐車場の安全基準に取まらなかった。駐車場の改修も検討したが、収納力が現状の150台から大幅に低下することがわかり、現状のまま収納できるガソリン車のシエンタ導入を決めるに至った。

横山所長は「ドライバーの高齢化や多国籍化、また女性ドライバーの増加などを背景に、安心・安全・快適性を高めた車両への移行がテーマになっている。ベ

テランドライバーはセダン型を好む傾向があるが、安全機能の充実や乗り味の良さから、乗り換えてみるとコンパクトミニバンのほうが楽と感じているようだ」と話す。

ただ、ガソリンに燃転した影響は、すぐさま販売管理費の上昇というかたちで現れた。同社は日の丸交通の地域分社の一つだが、LPガスメインで運営するグループ他社と比べ、ガソリン車の利用率を高めたことで燃料費が急伸。同社のタクシー車両は1口に平均約250km、年間で約80,000km走るため、ガソリンとLPガスの価格差を掛け合わせると、その差は非常に大きなものになる。

こうした事態はオートガススタンド事業者にとっても死活問題だ。サカエオートコムズの塚田正人取締役ガス事業部長は「ただでさえジャパントクシーへの急速な置き換わりで、市場では需要減に拍車がかかっている。お客さまにとっても燃料費の増加は痛手のはず。それぞれの課題を解決できる車両が必要だった」と振り返る。さっそくグループの栄自動車と協議し、エフケイメカニクスの協力でシエンタハイブリッドをLPGバイフューエルに改造して提案することを決定。ガソリン燃転を進めた場合とのコスト差を取りまとめ、日の丸交通足立に車両の試験導入を働きかけた。

提案を受けた横山所長は「改造と聞くとアナログ的な印象を持つが、非常に近代化されたシステムで信頼性の高さを感じた。当社としても、時流にマッチした車種があるなら、環境に優しく災害時に強みを発揮するLPG車を使いたい。3・11ではプリウスで苦勞した経験もある」と評価する。航続距離が短いのが難点とされるジャパントクシーと比べ、ガソリン併用で700km以上の長距離走行が可能なバイフューエル車であることも導入を後押ししたという。今後は運行経費や耐久性を検証しながら、LPガスへの再燃転を検討していく考えだ。

栄自動車の中村正人取締役整備部長は「ガソリン車への流出をいま食い止めなければ、自動車用燃料としてのLPガスに未来はない。今回、ご採用いただいたシエンタは、高負荷領域を電気モーターで、そのほかはほぼLPガスを使うため非常に経済的で信頼性が高い車両だ。より安心して使っていただけるよう、メンテナンスの充実にも取り組んでいく」と力を込める。今後は日の丸交通足立での実運用データを検証しながら、小型タクシー向け車両の新たな選択肢として、タクシー事業者への提案を積極化させていく方針だ。