

今日の焦点**LPGシエンタでタクシー業者の経営課題解決****日の丸足立、まずプリウス26台を入れ替え**

日の丸交通足立(本社・東京、横山真人社長)は6月から、自社タクシー車両のLPガス再燃転を進めている。かねてガソリン車への転換を進めてきたが、燃料費削減と環境貢献、災害対応面でLPガスの優位性を再評価。10月までにプリウスα26台を、LPGバイフューエル仕様のシエンタハイブリッドに入れ替える。今後はLPG車のクラウンセダン代替として導入してきたガソリン仕様のシエンタハイブリッドも、車両更新のタイミングでLPG車に置き換えていく方針だ。

■立体駐車場の高さ制限がきっかけ

同社は日の丸交通(同、富田和孝社長)の地域販社で、営業認可車両は189台。このうち100台超がLPG車のクラウンセダンだったが、近年は車両のガソリン燃転を進めてプリウスαやシエンタハイブリッドに置き換えてきた。背景には、同社の機械式立体駐車場の高さ制限がある。当初、ガソリン燃転は検討せずジャパンタクシーへの置き換えを計画していた。しかし、いざ導入を始めてみると、ユニバーサルデザインタクシーである同車は車高が高く、車庫として利用していた立体駐車場には収納できないことが発覚。立体駐車場の高さ制限はセダンタイプの車高を前提とした1,710mmで設計されており、車高が1,750mmあるジャパンタクシーを収納するには施設を改修する必要があった。

施設改修を軸に検討したが、想定を上回る大規模改修となることや、収納力が現状の150台から大幅に低下することなどが判明。従来の高さ制限のままで利用できるLPG車が見つからなかったこともあり、やむを得ずガソリン車のプリウスαやシエンタハイブリッドへの入れ替えを進めてきた。しかし今度は、ガソリン車の利用比率が高まるほどに燃料費がかさみ、次第に経営を圧迫するようになった。

こうした状況を打開する手法として、LPガスへの再燃転を提案したのが栄自動車(同・東京、安田敏明社長)と、グループ企業でLPガススタンドを展開するサカエオートコムズだ。両社は昨年、エフ・ケイメカニック(同・大分市、古

川克己社長)のLPGコンバージョンキットを架装したシエンタハイブリッドを代替車両として提案。7月に試験車両を納入していた。

日の丸交通足立ではその後、約半年かけて耐久性や操作性、燃費性能などを検証。ジャパントクシーと同等の燃費性能などを有するとの判断から、まずはプリウスαの更新車両として採用を進めていくことが決まった。燃料費の削減効果もさることながら、新車の導入費用がジャパントクシー比で割安にできること、フェンダーミラーに馴染みの薄い若手ドライバーが自家用車感覚で運転できることなど、現場の安全性も考慮しての決定だ。

6月から入れ替えを始めたLPGバイフューエル仕様のシエンタハイブリッドは、昨年導入した試験車両をさらに改良。容器の取り付け位置を工夫し荷室を広げたほか、スペアタイヤの搭載、バッテリー位置の見直しで整備性を高めるなど、部分的にジャパントクシーを超える機能も持たせている。

車両を製作した栄自動車の中村正人整備部長は「立体駐車場を持つタクシー会社では、シエンタへの入れ替えを検討しているところも多いはず。施設や燃料費の課題を解決できる車両として認知度を高め、ガソリン車への流出防止やLPガスの再燃転につなげたい」と力を込める。

一方の横山社長は「新型コロナウイルス感染拡大などを受け、従前に増してタクシー事業の公共性が問われている。当社は女性ドライバー比率が高く、多国籍化を進めるなどダイバーシティ経営を推進している。多様性という観点では自動車用燃料のエネルギーミックスも重要なテーマ。災害に強く環境に優しいLPガスで地域社会への貢献を打ち出しながら、ドライバーの安全性にも配慮した車両の導入を進めていきたい」と強調する。

今後、クラウンセダン代替として導入を進めてきたガソリン仕様のシエンタハイブリッド約70台を、LPGバイフューエル仕様のシエンタハイブリッドに置き換えていく方針だ。タクシーの減車やハイブリッド化に伴う需要の減少、さらに新型コロナウイルス感染症の影響で苦境の続くLPガススタンド業界。都市部では立体駐車場の収納問題からガソリン車への転換が加速した部分もあったが、今回の事例では新たな選択肢を示すことでLPガス需要を戻すことが確認できた。一方で、LPG車ならではの経済性、災害に強く環境に優しい特性は、タクシー業界だけに響く便益ではない。今後のLPガススタンド業界には、既存の市場を守るだけでなくユーザーのすそ野を広げる取り組みも求められる。