

近年多発する自然災害～LPGの優位性を生かして地域貢献

地域に求められる タクシーの方向性



大夕協(坂本栄二会長)は昨年12月4日、大阪トヨタ自動車からの申し出を受け、フレンドシップ協定を締結した。近畿では先に兵夕協(吉川紀興会長)が兵庫トヨタ、神戸トヨペットと同協定を締結し、これまでに県下12社との協定にまで対象を拡大している。全タク連(川鍋一朗会長)の定めた事業活性化20項目には「大規模災害時における緊急輸送に関する地方自治体との協定などの締結の推進」も盛り込んでいる。タクシーがさらに地域に求められる存在となるためには、こうした取り組みも必要になると言えるだろう。(鈴木)

業界も被災、甚大な被害

今年は相次ぐ台風などの自然災害による被害が我が国を襲った。特に台風19号の被害は業界タクにとって小さいものではなく、全タク連(川鍋一朗会長)の取りまとめでは、営業所や車両などに何らかの被害があった各地方協会は13協会。被災事業者の数では宮城の24社(14営業所一部破損、使用不能車両11両、要修理42両)、福島21社(12営業所一部破損、使用不能8両、要修理10両)が目立つ。東京も17社が被災(16営業所一部破損、使用不能4両、要修理4両)している。

災害に強い公共交通の面目躍如

一方、被災状況にある中、自治体との災害時緊急輸送協定などの締結に基づく住民保護活動の事例も多数、報告されている。東日本大震災時にも災害に強い公共交通としての面目躍如といったところだろうか。

▽宮城で13日に仙台空港で鉄道運休のため多数の滞留者が発生しているとして東北運輸局が区域拡大の通達を発出し、空港に営業区

域を持たない仙台市内の事業者と合わせ、延べ100両の応援車両が駆け付け滞留者の輸送に当たった▽12日に(福島県)いわき市から尼子タクシーに緊急輸送の要請があり待機していたが、同社も自社車両の水没等の被害があり配車できなかった▽(同)郡山市から災害防止協定に基づき体制を整えていたが、実際の派遣要請はなかった▽(茨城県)水戸市との災害防止協定に基づき、水戸市災害対策本部からの依頼を受けて高齢者等を自宅から公民館などの避難場所まで搬送した▽千葉県との災害時における緊急輸送等に関する協定に基づき、千葉県職員を県庁から市原市役所まで搬送した▽山梨県との防災協定に基づき派遣可能車両の事前確認を行ったが、実際の車両派遣依頼はなかった▽長野市との災害時における緊急輸送に関する協定に基づき、被災者の生活交通確保のための運行を行った。

また、個別事業者と共同通信社、NHKとの緊急輸送協定に基づき被災地での要請に基づく運行を行った—ことなどが報告されている。

こうした事例からもタクシーは災害に強い

交通機関と言えるが、さらなる能力強化が求められるのではないかと。そのためには、どうすれば良いか？

カグラペーパーテック(玉井健一社長、兵庫県尼崎市)は昨年11月6～9日の4日間、名古屋市港区のポートメッセナゴヤで開催された「メッセナゴヤ2019」に、同社製簡易型オートガススタンドはじめ、BCP(事業継続計画)に対応する対応電源、車両、設備のスキームを屋内外2ブースに分割し、展示した。今回の出展は、ガソリン車にLPGバイフューエル改造を施す事業などを行う位田モーターズ(位田幸司社長、名古屋市西区)、車載用発電機の開発などを行うJPジェネレーターズ(小西憲一社長、東京都東久留米市)の3社での共同出展となった。

「72時間の壁」を守る力を

被災時には「72時間の壁」という考えがある。これは経過時間72時間を境に生存率が激減することから、時間内の救助を目指すという意味だ。実際に、阪神・淡路大震災での神戸市消防局の報告では、震災当日に救助された生存者は486人で生存率80.5%、2日目は、救助された452人のうち生存者は129人で生存率28.5%、3日目は救助された408人のうち生存者は89人で生存率21.8%だった。しかし、震災から4日(72時間)が経過すると、生存率は一挙に5.9%に、5日目には5.8%に激減したとされている。このことから、被災対応には迅速さが求められる。

小西社長は本紙記者の取材に、「発電燃料確保の観点」からLPGの優位性を指摘。同社の発電機では、72時間の連続発電が行えるため、被災の最前線での活躍が可能で、災害対応能力の高いLPGとの相性が良いとした。同社設備は報道各局の中継車等に多く採用されている。展示では位田モーターズによるLPGバイフューエル改造ハイエースに搭

載し、車内で家電品への電気供給等の事例を紹介した。

LPGに3つの優位点

カグラペーパーテックではこれまで、「LPGの災害時の優位性」について、①保有量の規定②保有可能期間③復旧までのスピード感—からLPGの対災能力の高さを説明してきた。①について、災害時の主な備蓄資源として考えられるガソリン(40リッター)、灯油(200リッター)、重油(400リッター)、リチウム(2キロ)—に対し、LPGは「600リッター」まで国に対する無届での保有が認められている。

仮に発電機を72時間稼働させた場合、発電機が0.9キロワットサイズのものでは3日間の稼働で48リッター、同2.6キロワットサイズの場合では120リッター必要となることから、「十分防災備蓄に耐え得る」と考えられる。②については期限が長いと言われている重油の「3カ月」に対し、LPGは「10年」と、大きな差が生じている。

災害対応バルクシステムを備えた「自家用LPG簡易スタンド・オートコンポ」を用いれば、LPG800リッターの備蓄で70人が「食事・入浴・暖房を使用し、1週間過ごすことができる」計算になる。東日本大震災発生時にLPGが最も早く復旧している事実もある。

近年、タクシー事業者によるオートコンポの導入が進展を見せている。これまでは東北や北陸、中国地方での導入が多いように感じられたが、京都府の京都タクシー(川本恵三社長、亀岡市)や愛知県の刈谷タクシー(横山宜幸社長、刈谷市)をはじめ、大阪市内、沖縄県、さらには和歌山県での検討も進んでいる。果たして、今後、タクシーはどのような方向に進むべきなのか。問われる時が来ているのではないだろうか—？