私のビジネス戦略

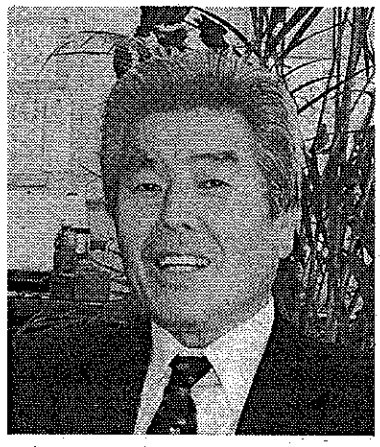
肥後産業社長　肥後　忍さん

運送・タクシー事業

不況時こそ投資の好機

規制緩和を背景に二〇〇二年二月、改正道路運送法が施行され、鹿児島市の肥後産業が県内で二十七年ぶりにタクシー事業に新規参入した。半面、同社の主要事業の貨物運送では、大型トラックに速度抑制装置の装着が義務づけられるなど、規制は逆に強化されつつある。大きく変化する経営環境にどう対応していくか、肥後忍社長に聞いた。

（政経部・児島慈子）



ひご・しのぶ　1949年、吹上町生まれ。高校を中退後、ちり紙交換やクラブのボーイなど10前後の職種を経験。「誰からも文句を言われないトラック運転手が性に合った」ため、大阪からUターンし会社を興した。

会社概要　本社は鹿児島市谷山港3丁目。1972年創立。資本金2550万円。社員189人。2003年7月期売り上げは約28億円。

―タクシー事業に参入して一年五カ月。不況を脱しきれないこともあり、鹿児島市のタクシーは供給過多の状態だ。どうやって生き残るか。

「二十台運行しているが、タクシー事業単体ではまだ赤字だ。しかし徐々に存在は認知されつつあり、配車依頼の電話が増えている。それに比例して売り上げも伸びており、もうすぐ黒字に転換できそうだ」

「タクシー事業が独り立ちできれば、事業開始前から構想を温めていた高齢者対象の買い物、通院タクシーなど、他社にないサービスの提供を始めたい。小型の車を使い、その分、運賃も安くするなどのアイデアも持っている。選んでもらえるタクシーを目指したい」

―一方、運送の方は昨年、総重量八トン以上のトラックの速度を時速九十キロ以下に抑える速度抑制装置装着が義務化され、東京都はディーゼル車の排ガス規制も導入した。

「今回の排ガス規制措置については、徐々にフィルターの装着を進めている。経費負担は今期だけで二千万円。一方、速度抑制装置の装着は、本来、必要性はないと思っているが、法律で決まった以上当然進めている。古い車は装置を取り付けるのでなく、新車への更新を進めているので大きな負担だ」

「ただ、当社では以前から時速九十キロ以上の速度を出すことには罰則規定を設けていたので、速度抑制そのものには抵抗を感じない。九十キロ以下で走ることで、より安全性を確保でき、燃費も向上するメリットがある」

―タクシーに見られるように規制緩和の時代だが、安全、環境などをキーワードに、運送業界では逆に規制が増えている。

「そもそも、そうした規制ができた原因は業界側にあると考えている。例えば、必要以上にアクセルを踏み込んで排ガスを出したり、スピードを出したりしなければ、こうした事態にもならなかったのではないか。経営上、規制に伴う出費は痛いが、規制を受け入れた上でいかに負担を少なくするかに知恵を絞りたい。どんな業界にも必ず勝ち組がいる」

―積極的に設備投資を進めているようだ。

「料金所の渋滞に巻き込まれないよう、トラック全百六十五台にETC（ノンストップ料金収受システム）をつけた。そのほかにも、福岡支店所属の六十七台には、距離や時間、速度を記録する装置のデジタルタコグラフを設置した。投資額は千三百万円。不況の時こそ安くで投資できるチャンスだ」

「デジタルタコグラフの使用はまだ試験段階だが、日報などが不要になるほか、月間平均燃費の推移などさまざまな集計が簡単にできるようになる。今後、全車に設置するつもりだ。また、将来はGPS（衛星利用測位システム）も全車につけて安全・運行管理を本社に一元化し、すべての車両の運行状況などが一目で分かるようにしたい。まだ先の話になるだろうが、自動運転（オートドライブ）も可能になれば、運転手の負担を減らすためにもぜひ導入したい」

―トラック運送の将来をどう考えるか。

「航空機や鉄道などを奨励する向きもあるが、日本の貨物の95%はトラックが運んでいる。なくなることはないだろう。ただ、安全が大前提。二〇〇四年七月期は、目標だった売り上げ三十億円に手が届きそうだ。売り上げを伸ばせたのも無事故によるところが大きい」

かごしま経済最前線