

## 長野県環境審議会地球温暖化対策検討会 意見交換会 議事録

日 時 平成17年10月17日(月)

午後 2:00～午後2:30

場 所 サンパルテ山王3階千曲の間

(関係団体：(社)長野県バス協会)

司 会

それでは引き続きまして、(社)長野県バス協会さんとの意見交換会を行いたいと思います。何度も申し上げて申し訳ございませんが、30分という限られた時間なものですから、最初10分くらいで団体のご意見をいただきまして、その後意見交換をさせていただいて、また残り5分くらいでまとめの合図をさしあげたいと思いますので、そのようなことでよろしくお願ひしたいと思います。

もう一点、本日の意見交換で何かを決定するというものではございませんので、いただいた意見を参考にさせていただいて、後日、また検討会でそのご意見を条例等に反映させていただきたいと思ひます。

それでは、高木委員長さん、お願ひします。

高木委員長

はい、どうも今日はお忙しいところを来ていただきましてありがとうございます。

では時間も少ないですので、さっそくバス協会さんとしてのご意見を以下伺いたいと思ひます。よろしくお願ひします。

バス協会

座ったままでいいですか。バス協会事務局の専務の といひます。よろしくお願ひします。

初めに意見と言われましても、あまりの多くの事柄があるものですから、まず基本的に県の事務局方にちょっとお聞きしたいことは、先ころの1都4県ですか、例の東京都の、あるいは神奈川県、あるいは埼玉県のディーゼル除去装置というふうなひとつのあれがあったのですが、その際に長野県としては、東京都ではこういうような排ガスの対策を取られ、それにかかわる税財政措置というふうなものを当然伴うのですが、私どもの業界とすれば、助成方について何とかご配慮いただきたいというような経緯があったわけです。

その際での県のお話ですと、長野県の場合は特に空気が汚れていないというような趣旨のことで、助成というものは考えていないというような説明がございました。その経過からしますと、この度こういったような、全国的にも地方の県とすれば非常に早い時期での条例というふうな取り組みではないかなと思ひます。

D P F 除去装置のときのことをお考えと、この度のこの対応の仕方があまりにも、私どもとすれば、どうなったんかなというふうな気がしますので、そのへんのところをちょっとご説明をいただきたいと思ひます。

木曾課長

木曾と申します。D P F の P M の除去のときには、首都圏の方の環境

基準の超過が大きいということで、1都3県ですか、そちらのほうで規制基準を決めた中での動きの中であった話でございます。

やはり規制をかけるべき部分が、環境基準を守れないというところでございます。その中での動きで、各都道府県は支援制度、それから国交省（国土交通省）もやられたところでございます。

幸いにして、当県ではPMにつきましては、非常に環境基準をクリア、空気がきれいだということの中で、長野県の車が都市内に入ってくるがあるので、そこに援助ということについてはちょっといたしかねるということで、支援のほうは入れなかったということでございます。

今回の条例の中での、そういう位置付けにつきまして、まだ枠組みもまったく見えてきておりませんので、どういうのが問題があるかにつきましては、今この時点ではお答えいたしかねるということでございます。

## バス協会

川中島バスでございます、お世話さます。バス事業規制緩和以降、非常に厳しい状況でございます。経費の高騰、軽油、最近の燃料費の高騰等、そういった外的な要件で、非常に経営が厳しい状況に追い込まれているというような現状です。

ここで低公害車とか低燃費車の導入ということが書かれているわけですが、なかなかそういった設備に対する投資というのが、現在の乗合事業の中でできないのです。マイカー規制とか、CO<sub>2</sub>の排出規制とか、いろいろこういう政策を立ててあるのですが、その受け皿といいますか、公共交通機関に移行するという段階の中で、公共交通機関そのものが非常に活発に展開をしているという状況ではないということがございまして、まずその受け皿をきちっとしていかなければならないだろうなと思います。

最近で言えばその公的な輸送、スクールバスとかそういったものもあるのですが、これも入札制度ということで、原価ぎりぎり以下の部分で委託するということもございまして、ある程度投資の部分も含めて、利益構造ができあがっているという事業形態であれば、そういうところも事業者の努力ということで、環境が整っていくと思うのですが、なかなか現状そうではないということもございまして、ぜひこの推進の中に公共交通機関の充実というか拡充といいますか、そういう部分でぜひ補助制度の整備というのもぜひ盛り込んでいただきたいと思っております。

当社でも現在130台ほどのバスがあるのですが、その中にCNGの圧縮天然ガスの車が2台あります。この2台でさえも非常に高価な買物になっていまして、それよりもディーゼル車を買ったほうが安いんですよ。ですから、そういう環境にいい車あるいは低公害の車というものを、メーカーのほうでも、もっと制度的に安くしてくれるとか、税制面で軽減をしてもらおうとか、そういういろいろな助成方法というのがあると思いますので、この計画の要はスタートのときに、ぜひそういう部分を入れてもらって、それであとそこに事業者の努力というものがどれだけこらえることができるかということ、ぜひ検討していただきたいなと思います。

さもないと今のバス会社、自立でそういうものを整備してこの環境問題に取り組むという活力というか、そういう部分が、言い方は悪いですがもうないというか、非常に苦しい状態になってしまっているというの

が現状なものですから、さっき専務が言いましたように、D P Fの関係も助成をしてもらわなければ取り付けることができないという状態になっていますので、ぜひ県民の足あるいは地球を守るという観点から、スタートのときからぜひそんな充実した政策施策をぜひお願いしたいと思えます。

長電バスの でございます。今、川中島バスさんのほうからお話しがございましたことと、ほぼ意見は同じでございます。バス事業そのものが大変厳しい状況にございまして、加えて今、燃料が高騰するという事態は、ただならぬ事態に進んでいる状況です。

確かに私どもも低公害車、低燃費の車を導入したいのですが、それらに投資する余裕は今ないという現状でございます。従いましてこの趣旨については、ご意向はよく理解できます。今、前の方がおっしゃったように、ぜひそういう助成の措置も講じていただければありがたいと思えます。

以上です。

諏訪バスの といいます。よろしくお願ひします。

今、すでに出尽くしたような感じでございますが、非常に経営状況につきましても、大変厳しいというのがバス事業です。ちなみに当社をとってみますと、路線バスの98%くらいがもう、中古車を買ってきて商売をしているというような状況でございます。

その点をかながみて、長野県下でもより安い原価で講じているというような状況でございます。そんな中で地域住民の足をどうやって守っていくかと、日夜努力しているわけでございますが、環境面での施策についての反対意見はないわけでございますが、なにぶんにもこの苦しい経営状況で、皆さまにひとつ知っていただければということでございます。

加えて補助面もありますが、税制面でも何らかの対応が可能ではないかというふうに思えますので、ぜひ税制面でのいろいろな検討がなされるということも望んでおります。

いずれにしても、低公害で安全性のあるものということになると、相当の設備に対しての価格高騰というものが、負担が大きくなるわけでございますので、ぜひそのへんをお願いしたいと思えます。

それから、ちょっと原稿を見ますと、いろいろマイカー通勤とかございますが、この中に義務付け、あるいは努力義務ということがございますが、いろいろ異論はあるのでしょうか、マイカー通勤ということに対してはやはり義務付けをしていただいて、それに関する、例えば正直言って路線バスのほうは、もうほとんどないような所もあるわけでございますので、そういう所についての例外とか、こういった処置を取る中でどの対応ができるのかなと思えますので、ぜひそこらへんは努力義務じゃなくて、義務付けをしていただければなというふうに思えます。

以上です。

高木委員長

申し訳ないですけれども、全員の方が一人一言ずつ言われるとほとんど時間が終わってしまうのですが、それでもよろしければ。

バス協会

では簡単に説明します。それぞれ地域が違って、私は千曲バスでございまして、非常に人口の少ない佐久地方でバスを営業しているのですが、そんなことでやはり住民の皆さんの足としても、考え方変わってくるだろう、変わってもいいですが。

ちょっと2、3申し上げたいのですが、バスは我々は節約すると思っていると、どこを節約するかというと、人件費の節約しかないということで、賞与カットなど、そんなことで大変厳しい経営環境が続いています。その中で公共交通を維持してまして、先ほど燃費の高騰というのが。そういうのはどこでカバーすることになるかということ、燃料の節約を取ると、人件費しかないということでございます。

もうひとつ、値上げが、もし公共交通で小学校から保育園とかそれから福祉バス、そのことをこの1年以上全国どこもまだ我慢していて運賃を上げてないのです、バス会社は。だから、もしそれを上げたら社会的な影響力がものすごくなくなってしまうということで、それをご考慮いただきたいと思います。

それから先ほど専務からありました、DPFも全国で長野県は及ばないという話があったのですが、全国都道府県中長野県だけが、ご理解いただけなかったという、1年足らずでこういう問題が出てきたということで、ちょっと理解が厳しいなということをおもいます。当然この指示については 思っています。

それから我々のバスは、15年とか20年近い18年とかの耐用年数を持って輸送、もちろん車検も15日とか20日の点検を済ませて、人の命を運ぶんですから、そういう車輛整備は十分やって運行しています。それこそ15年18年という車歴を持って運行しておりまして、そういう中で何台以上の自動車を変えろとか、非常に厳しいということです。

もうひとつ古い車につきまして、排気ガスをきれいにする装置というのが今、日本では完成されていないような気がするのです。ですから、前回東京都の場合でも捏造（ねつぞう）というのが出たんですね。早く取ろうと思って。今、その車が私ども いただいたんですが、車がまだ運行しているわけです。

そういうことで非常に不審じゃないかと。ですから、そういうことも計算して、よく通さないと、結果的に実施ができないというか、何もならない、できないというようなことでございます。

そういうことで、我々の実情もぜひご理解いただいて、補助金といっても大変厳しい時代でございますから難しいと思うんです。ということで、非常に車両の更新も厳しい中だと思っております。よろしく申し上げます。以上です。

高木委員長

よろしいでしょうか。

バス協会

ちょっと補足したいことがあります。この条例案を見ますと、税制でありますとか財政でありますとか、こういうことを言っているのですが、具体的に援助制度といいますが、財政、どういふことをやるのか本当は聞きたいです。と申しますのは、先ほどより私は説明したように、DPFのときにも協調補助、せっかく国で環境対策について予算も計上されております。あるのですが、これ自治体での協調補助がないと国からの

助成が受けられないと、こういうふうになっております。従いまして、県の方からの助成が出ませんでしたので、実際どうしたらいいかと。せっかく国からの助成が、すれば受けられないというふうなことで、大変な思いをしたことがございます。ですから、ぜひとも国のこの低公害車等のバス導入等についての財政処置がありますが、地方自治体すなわち県からの助成がないと、その補助が受けられないという制度になっておりますので、そういうことも十分お考えになっていただきたいということです。

それからマイカーからのバスの転換、すなわちバスの活性化があって、それが前提となってこの制度というのが生きてくるのではないかと思います。従いまして、これを読んでいきますと、マイカーにつきましては努力義務というふうな位置付けかと思うのですが、そうしますと、事業者のほうも努力義務というふうにすべきであって、事業者については義務付けというふうな目標になっていると思いますが、それとはバランスを欠くのではないかなと思います。

従いまして、バス利用への転換が努力義務ということだけは、私どもも努力義務で実質的にやりますし、マイカーの公共交通化への転換が義務ということであればこれは私ども義務でいいのですが、そのようなバランスも大事なことではないかなというふうに思います。

高木委員長

よろしいですか。はい。半分、15分がたちましたけれども、ご意見がありましたらどうぞ。はい、マイクを。

黒沼委員

黒沼と申します。公共バス利用への誘導がなければならないということなのですが、これについて、県民の方々がバスに対して一定のいろいろな不安を持っていると。第一に非常に運賃が高い。それから運行時間が、高速バスは早いのですが、本当は通勤の場所に行くまでにそれを利用していると間に合わなくなってしまう、時間帯が一定しかなく利便性がないということと、長野県も中山間地の特殊な状況で、バス利用がだんだん離れてきているということがありまして、地方自治体では補助金だとかいろいろやって、そして何度かスクールバスなどを利用させていただいているというケースがあります。

しかし、一般に利用させていただく、こう言ったら怒られてしまうのですが、もう少し経営努力というか、そういうことは不可能なのでしょうか。

バス協会

ちょっと、貸してください。今のご意見はおっしゃるとおりなのですが、今の環境の中では黒沼さんおっしゃるとおりなのです。しかし我々はバスはひところは、沢という山という、1日6回朝夕にしる、全部です。我々は運行して、長野県はみんな同じだと思うのですが、木曽の方もいらっしゃるのですが、長野から松本からあらゆる沢といいますか、へき地全部入りました。JRさんもそうです。本当へき地はなお、我々民営ができない所は、JRさんも入って運行してまいったのです。

ところが、昭和40年代からマイカーが増えまして、現在は1軒に2台3台の時代になりました。そういうことで、バスに乗らない、大方がそうになってきました。やむを得ず我々も運行回数を、6回を3回2回にし

て、それでダメだったら、そういうのをやめて、そして今日昭和 40 年代から、マイカーがこうなってバスがこうなったんです。

ですから我々も一番バスの 40 年代の最盛期が約 1 千数百万人年間おりました。今は 100 何万とけた違いなのです。それは我々が合理化のために切ったのではなく、乗って行かなくなった時代がやってきたのと、そういうそこらへんが、本当に困る手足が不自由な方とか高齢化社会、それから子どもさん、保育園の方、それを皆さん、若い人たちは例えば役所の公務員さんでもいいです、社員でもいいです。そういう人が、子どもはいいから保育園行かないでおばあちゃんを病院へ運ぶとか、通院だとか年金もらえとか、毎日そうだったら皆さんが働けないじゃないかと。それを、私ども公共バスがやるからということで、お客さんは 2 人、3 人しかいないです。

それで人並みの県民の血税をいただいています。それによってバスをせいいっぱい動いているんです。ですから、逆にそういう中でナンバー 2、もう少し欲しいということをして市町村でも、じゃあということで今度はスクールバスですとか、1 人いくらではどうにもできないですよ。それが私ども最低です。300 万台の人件費を負います、社員もね。

ですから、そういうようなこと実情をご理解いただきたいと思います。

高木委員長

あと 10 分になってしまったのですが、我々としては、マイカー通勤により一人一人が車に乗ることによって、公共交通機関の利用が減ったことが皆さんの経営を非常に苦しめている、それは分かっているつもりです。

ですから、そしてそのことが地球の温暖化に対してただならぬ影響を与えている。だからそれを改善するために普通一般の方がマイカー通勤をしにくくしよう。その受け皿として、長野の場合に新都市交通システム、長野県内で新都市交通システム何だかんだではなくて、たぶんマイカーから降りた人はバスが受けもつだろうという前提でものを考えているつもりなのです。

ですから、先ほどのご意見を聞いていると、要するにニワトリが先か卵が先かの議論になってしまうのかもしれないけど、補助金等を考えてくれないと、マイカー通勤の削減というようなことを出してもらっては困るというふうに受けとられないこともない発言があったのですが、そういうことなのですか。

つまり我々がやろうとしている、マイカー通勤を削減して、その分公共交通機関に乗ってもらうという考え方は皆さんにとっては困る考え方なのですか。

そこをまずお聞きしたいのですが。

バス協会

確かにニワトリが先か卵が先かの論議なのですが、基本的に私どもとしてもこれから将来的にこういった政策というのは大歓迎だというふうに考えております。だから環境のためにマイカーから公共交通機関への移行ということは、私どもとしても積極的に今までも主張してきたところなのですが、ただそういう中で、例えばマイカーから移ってきたお客さんが、たまたま乗ったバスが 15 年も 20 年も前のバスで、真っ黒い煙を吐いて動いていたと。これでは何のために私たちは、例えばマイカー

から乗りかえてバスに乗ったんだというあたりが全然見えなくなるわけですよ。

ですからそういう意味で、マイカーから移ったバスもある意味で低公害のバスだと。だからそれに乗りかえて、市街地に来てくださいよと。そういうところを並行して、ぜひやっていただきたいということです。ガスのことは事業者が勝手にやれと、低公害なり何なり買って自分で新しいバス買ってやれということになると、なかなか整備が進まないのです。

ですから、今の車もさっき言ったように15年20年使っている。だから今新車買って20年しないと買い替えができないというような状態なのです。ですからそういう意味では、決してマイカー規制、あるいはこういった地球環境というものを否定するなんていう事業者、1社ともいません。みんなこういうのに協力しようと思いますので、ぜひそういう意味では、先ほども言いましたように、一緒に合わせて考えていただきたいというのが、そこで私ども事業者の努力というものがどうできるかということを経営者としても考えなければいけない。これが事実だと思います。

私どもも実情を申しあげているわけでありまして、マイカーで、利用者が減ってきたという実情を改めて、そういうことをご理解いただいて、マイカーというのは非常に高いのですが、いったんお買いになった方はマイカーをうちへ置いておいて、高い運賃を払ってバスに乗っていくかということも、そういう事情もある。バスなら自分で車を買ってしまうと。その車で行くのが一番安いという実情がある。ですから、もう大体それでみんなやっちゃう。

高木委員長

だからそれを、じゃあマイカーをどうやったらやめて、公共交通機関に乗り換えていただけるかということで我々としては知恵を絞ってきているつもりですし、単に一般のマイカーで通勤されている方に「やめようね、地球のためにやめようね」ということをキャンペーンだけで終えるつもりもございません。我々としては、それはみんな公共交通機関に対するバックアップのつもりでずっとやっていたわけです。

バス協会

結局先ほど出ましたとおり、今度はまた運行回数を増やさなければいけないと、そういうような問題がみんな出てくるものですから。難しい、実情はということをお聞きください。

高木委員長

それは分かっております。それでこの中には、これ皆さんご存じになっている、中間報告の骨子の中に、県の責務として必要な温暖化対策の、今ここに書いてあることの中身を実施していく上で必要なことが出てきたときには、助成とか補助とかそういうことも財政的な措置も含めて、きちんとやらなければいけないと、これは責務として書いてあるわけです。

ですから、公共交通に、マイカーというのは我々の認識としては非常に重要なこれからの対策のひとつになります。それを実際にやろうとしたら、ただ皆さんは現実問題としてそんなバスの台数を増やすなんてで

きないよということが出たときに、というか出るんでしょうけれども、出たときに、じゃあどういう助成の仕方があるんだと、次のステップに入ってくるのだと思います。

ですから、そういう議論の進め方をしていかないと。下手すると規制そのものに対しても「反対なの」という取られ方になってしまうと、これはまったく止まってしまう話になるので、さっき私が質問させていただいたのは、その部分に関してはお互いにコンセンサスがあると。じゃあ具体的に進めるときに、ニワトリか卵かの問題も含めて、詳細についてはこの骨子の中ではとてもうたえないので、具体的にどうするかについては今後詰めさせていただきたいということです。

それから最初に出ていた排ガス規制の装置の話に関しても、それに関してはここでは特に書いてあることではないので、どうも私はよく知りませんがご不信感があるようなので、このへんについては逃げるようで申しわけないですが、ここでは検討事項に入っていますので。

バス協会                   でも、検討すれば重大なことなんですよ。つながっているんですよ。

高木委員長               はい、はい。そのご意見を伺いましたので、そのことは県とまた別途ご相談をさせていただかなければ、ここではちょっと話はできないという。

バス協会                   まあ、それは終わった話ですがね。

高木委員長               はい。

川妻委員                   ちょっといいですか。

高木委員長               はい。

川妻委員                   検討会の中でも、この問題はかなり一番、我々いろいろ議論したんですね。マイカーと公共交通の問題の関連。私の意見をちょっと述べさせていただきますと、今、我々が直面しているこの問題は、日本全国でも、全世界でも同じなんですよ、先進国では。みんなマイカーで。

それに対する対策の原則は、やはり公共交通へ携わっているバスや鉄道や、そういう               の事業者や、事業者全部が長野県なら長野県あるいは地域、地域に集まって、そこの住民の参加あるいは公共交通に詳しい専門家を入れて、対策を練って、具体的に事業を展開していくということなんですよ。

ですからバスの会社の相互の協力はもちろん必要でしょうけど、それだけではなくて、鉄道や、あるいは県民の参加、あるいは行政もそれに巻き込んでやると。話によると、公共交通の活性化協議会というのがあると聞いています。

今度それを地域ごとに展開して、住民の参加の上でやるという話になっているそうなんです。しかし我々が今まで聞いた限りでは、その協議会が具体的にどういう提言を出したとか、どういう努力をしたのか、ほとんど見えていません。

ですからそこをもう少し広く、問題の本質をとらえて、関係する公共



交通の事業者が協働して県民の参加の下に、今この直面をどういうふう  
に転換したらいいのかということも、もう少し広く深くご検討をいただ  
いて、あるいはヨーロッパやほかの都市の経験などを学んでやれば、必  
ず方向は出てくると思います。

時代の状況は、やはりもうマイカーにこれ以上依存して車を増やして  
いたら、都市も我々田舎も壊れていくと。あるいは非常にゆがんでいく  
という事実は、もうはっきりしていますので、そういう方向への転換努  
力を、少し長いスパンでぜひ努力して、それまで何とかバス会社が減ら  
ないように、ぜひ努力していただきたいというふうに思っています。

よろしくをお願いします。

バス協会

先生、ひとつだけいいですか。今の先生のご発言と関係するんですが、  
マイカーとの整合で、これは例えば具体的に言うと、朝夕のラッシュと  
いうのも1人乗りの、そういうような問題が常にあります。これを県警  
さんに対して、ぜひともなんか規制してもらいたいなというふうな話を  
して、県警さんは理解しているわけです。やはり県警さんのお立場です  
と、長野県だけそういう厳しい規制をかけても、ちょっと難しいという  
ふうな、反動があると。これは確かにそのとおりだと思います。

やはりこれは中央のほうで、関係省庁で少しでもこのことを議論して  
もらって、これは全国的にそういうものをやろうと。マイカーについて  
は、朝のラッシュのときくらいは、1人乗りあるいは2人乗りというの  
を規制して、3人乗り以上にしようじゃないかというふうなご意見を、  
しっかりと閣議とか時間の限りやって、申し合わせぐらいをしてもらっ  
て、それをひとつのものにして、各警察に下ろしてもらおう。

そういうことになれば、例えば長野県でも、これは中央で決まったこ  
とだからうちの県ではやるんだよと、こういうふうな言い方ができると  
思うんですね。それがないと、やはり長野県だけなんでそんなに厳し  
いのかということになりますと、もんですよ。

ですからそういうふうなことについては、中央においても話したとい  
うふうに聞いておりませんし、前回のこのバスの自由化についても、当  
然その議論に入ったらしいんですが、そういうふうな話になったという  
ことは聞いておりません。実は、これは大事なことだと思うです。

ぜひともそういうことについて、何かの機会にそういう方向で行くよ  
うにしてもらえれば、違ってくるのではないかなというふうに思います。

川妻委員

ちょっとそれは趣旨は十分分かりますけれども、全国一律にやれるも  
のと、やらないで地域特性に合わせてうまくやったほうがいいものと、  
これは一般論としては非常にあるんです。

この問題も一律にやるほうがいいのか、その地域、地域に応じてやっ  
て、県警の方に理解してもらおうというふうにやったほうがいいのか、そ  
こはそうと知恵の出どころだというふうに思います。

黒沼委員

すみません。ちょっと専務さんに言わせていただきますと、今後こう  
いう公共交通のバス利用については、運営権をめぐる相当な議論が行  
われて、バス会社の方々と利益の面では反するけど、全般的、この地域  
にとっては大変さを考えるということでも、相当な議論が必要だと思っ

んです。

そうすると誰かに規制してもらおうとか、国に頼るとか、そういうことではなくて地域の人々の乗客のニーズに合わせて、どのような公共交通、総合的な公共交通を、どうつくるべきかという、そういう議論にやっぱり今後は展開すると思うんです。

そうするときにぜひ、相当な見方とか考え方が、やっぱり相当ぎくしゃくすると思いますが、そういうところで一番前提は、やはり車に依存しない、そういう社会システムをつくるということです。ぜひそこらへんのところ、私どもの検討委員会でも趣旨をご理解していただきたいと、こんなふうに思います。

高木委員長

時間が過ぎてしまいましたので、すみませんがここらへんで終わらせたいと思います。よろしいでしょうか。

はい、どうもありがとうございました。

( 議事録中の                      の部分は確認できなかった部分です。 )