

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 4:00～午後 4:30
場 所 サンパルテ山王3階千曲の間

(関係団体：長野県タクシー協会)

司 会

それでは引き続きまして、長野県タクシー協会さんたちとの意見交換を行います。くどいようですが、30分という限られた時間でございますので、10分ほどご意見を言っていただきまして、その後意見交換を進めさせていただきます。

残り5分で、事務局からまとめに入りたいということでご意見を申し上げますので、よろしくお願いたします。またこの場合は、意見交換で何かを決定するという場ではございませんので、あらかじめお願いたします。

では、委員長さん、お願いします。

高木委員長

どうもお忙しいところありがとうございます。それでは意見交換を始めさせていただきます。

お手元に、この私どもが作ってきた温暖化対策の中間報告というのがあると思います。タクシー協会さんに関しては、どういうところが絡んでくるかという、運輸の部分で7ページのあたり、見方によっていろいろな見方があるかと思いますが、一定台数以上の自動車を使用する事業者はというところが、一番直接的には影響する部分だろうと思います。

それ以外の部分、逆にタクシーも公共交通の一部であると考えれば、それなりの見方がまた出てくるかとは思いますが、その辺についてご意見をいただいてからと考えております。

それではよろしくお願いします。

タクシー協会

タクシーの方は、昔は車庫待ちで配車されて、そこからお客さんをお迎えに行ってしまう仕事が多かったのですが、佐久の方を代表しますと新幹線のリズムができて、プールにタクシーを止めて、長野駅前もそうだと思うんですが、一番はアイドリングストップというものの点でということになります。

なかなかこれが順番が来たから1台の車に5人ぐらいずつ乗って、そこで夏はクーラーをかけたり、冬は暖房をかけるというような形でやることは非常にいいことなんですが、もうお客さんがどんどん降りてくると、次の車がそういうものを設備していないときに、スッと行ってお客さんを乗せる場合、「何だこの車、暑いじゃないか」とか、「寒いじゃないかとか」、そういう苦情が出てくるようなことがたまたまございます。なかなかちょっと我々としても運転手にああやれ、こうやれというようなことも難しいような現状です。

車庫から出ていく車に関しては、待合室に待っていればエンジンスト

ップということもできるんですが、ジャスコのタクシー乗り場などへ配置させておく車に関しては、なかなか難しいですね。

気候のいい時期においてとか、それは可能だと思いますけど、佐久は冬は冬で、また寒いですから、夏は夏でこの南向きのところが待機場所になっていると、暑くて直射日光ががんがん当たって、なかなか難しいんじゃないかと思います。

ちょっと消極的な考え方で、申し訳ございません。現状は、そういうことです。

高木委員長

実は私たちがこの中間報告を作るにあたって、お手元でいうと3ページのところに各主体の責務というので書いております。各主体の責務で、県は何やる、県民は何やるともありますが、一番下にわざわざ観光旅行者、その他の滞在者というのを設けまして、長野県は温暖化対策について積極的な県なので、例えばアイドリングストップをしていたために、車が多少夏場でいけば暑くても、冬場でいけば寒くても、そういうことなので協力をしてくださいよというのを、条例の中に入らうと。それは不必要なアイドリングはそれで少しでも防げるならばということも、ある程度計算には入っている項目でございます。

これを載せたから観光客が「そうか」と言ってくれるか、「何言ってるんだい」と言うのかは、私どもは何とも言えないところなのですが、こういうような県の条例でアイドリングストップが義務付けられているんだよと。だから最初5分間だけ、ちょっと寒いかもしれないけどとか、暑いかもしれないけど、こういうことなのでご理解をいただきたいという、皆さんにとっての言い訳がしやすく、少しはならないかなという項目も一応は考えたことは考えました。こんなことでは、ダメでしょうかね。

タクシー協会

やはりやるとすれば、先頭車両あるいは2番目の車両ぐらいのところに、4、5人載せて、ほかの待期者の車はエンジンを止めておくという、そういうことのような指導をしていくようでない。燃料も上がってきていますし、そうかと言って運賃が上がるわけじゃないし。

高木委員長

運転手さんが寒いことに対しては、ぜひそういった対策とか、ウォームビズを考えているようなことが、何かぜひそういうふうに積極的に、とにかく長野の場合いかにして動いている車の、動いている車からのCO₂の排出量を減らそうかという話をしている最中に、止まっている車のために、ガソリンを使うというのは、やはりばかっていますので、もちろん営業的にもそうでしょうから、そのへんについてご理解をいただいて、ご協力というか一方的に協力を求めるというよりは、どうやったらできるのかということについての協議ができればと。

こういうようなシールを県が作って、すべてのタクシーに張ってほしいとかいうような要望があれば、それを言っていたら、それなりの対応をするということになっていますので。

タクシー協会

そういうものがあれば、我々も運転手に対しての指導もね。問題は会社の経営上の問題だから、6台待機していれば2台目まではエンジンを

かけていても、3台目以降はエンジンをストップして暑ければ2台目の方に乗っていると。そういう指導をしていくべきだろうと思いますけどね。

なかなか、またそういうものがあれば、それに対して県の指導がこうということであるからというような強い意思表示を持って、また指導ができると思いますけれども。

高木委員長 ぜひそれは一緒になってやっていただければと思いますので、よろしくをお願いします。

それ以外の項目に関して、アイドリングストップ以外の項目に関していかがでしょうか。

タクシー協会 あとはスピードの出し過ぎとか、そういうことは当然のことであろうと思います。高速道路も80キロぐらいで走ると、100キロで走るとか、行程燃費によるの排出量も違ってきますから。

聞こえませんか。

高木委員長 記録の関係があるんです。

タクシー協会 そうですか。

高木委員長 記録の関係があるので、もちろんこんなマイク無しでもお話しはできるのですが。

タクシー協会 あとはスピードの抑制ということですね。

高木委員長 はい。委員の皆さんは、ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

諏訪委員 まず、基本的なことをちょっと伺ってみたいのですが、長野県におけるタクシーに乗せていらっしゃる燃料はガソリンなのか、例えばL Pガスなのか。

タクシー協会 ガススタンドない山間地の場合は、ディーゼルなんですよね。いわゆる軽油。都市的なところへ来ると、ガススタンドがありますからプロパンバスあるいはL Pガス、液化天然ガスの形です。

川妻委員 ガソリンは使って。

タクシー協会 いません。ガソリンを使っているところは、ほとんどありません。

川妻委員 ありません。

タクシー協会 ええ。ただ最近東京あたりで、ディーゼルの使用が規制されてきていますので、今のジャンボタクシー、ハイエース、それはディーゼルだったんですが、今はディーゼル生産しないということで、ガソリンに変わってきています。ジャンボタクシーに限っても。

私のところは、北信で一番北になってしまうのですが、飯山のところなんですが、ガスのスタンドがないということで、あとタクシーのメーカーさんがもうディーゼルの規制ということで、タクシー仕様のディーゼル車がなくなるということで、この先タクシーをやっていく上で、どうしてもガソリン車を使わざるを得なくなってくると思います。

高木委員長

はい、どうぞ。

諏訪委員

ありがとうございます。一般的にはLPGが主ということで、そうするとやっぱりタクシーも公共交通機関の一環として、環境に比較的メリットになる燃料を使ってらっしゃるということで、1人1台乗用車に乗るよりは、皆さんで思案してタクシーに乗ったほうが望ましいという方向性だと思うんですが、この場合にやはりこういった条例もビジネスチャンスととらえて、今までの一般的なサービスに加えて、例えばオンデマンドタクシーですとか、コミュニティタクシーの形でビジネスを展開されるような、ご予定とか構想とかはおありでしょうか。

タクシー協会

ビジネスチャンスと言っても、今、福祉タクシーね、介護タクシー、それに老人の介護されている方々の輸送を相当取られていますので、それがまた我々二種免許を持って自賠責も8万なにがしら払って、車検も1年、1年受けて。ところが介護タクシーということになると、一種免許で白ナンバーで堂々と同じような料金を取って、お客さんから1割負担でもらっているんだと思うけど、あと残りは国に全額請求して、我々のタクシーで運ぶより高いような料金を取っているような状況ですから、なかなかちょっと我々タクシー事業者が、そういう介護的なほうへというのが、ほんとのビジネスチャンスで向こうへほんとは持っていかねければならないんだけど、なかなか輸送と介護の立ち行きが難しくて、そちらへ進めないというのが現状なんですよ。

それでやっぱりお客さんを、相当そちらへ取られているということで、なかなかちょっとクリーンなエネルギーを使っているから、ぜひマイカーをやめてタクシーに乗ってくださいということも、これは難しいことでね。ちょっと、お答えに余りあるものが。

高木委員長

諏訪委員さんがおっしゃったのは、介護のことだけでおっしゃったのではなくて、今、日本ではそんなには多くはないですが、外国の例なんかだと、1台の車を何人もの人で使うシステムに移行しているところがいっぱいあって、その中核を担うとして、例えば自動車店協会かもしれないけど、そちらのタクシー協会かもしれない、そういう意味で、ひょっとしたらその流れというのはビジネスチャンスにもなるかもしれないですよというようなことだろうと思います。

だからぜひ今現状として、すぐどうこうということではないのですが、そういった事例がすでに出始めているので、積極的にとらえて、ひとつのビジネスチャンスとしてとらえていくという方向もあり得るかなというのは、我々は感じていたものですから。

タクシー協会 デマンド交通というのも、私はすごく興味があっている勉強しているのですが、やっぱりどうしてもタクシー業者だけで企画しているという形になりますので、どうしても市町村に相談を持ちかけたりという形になりますので、結局主体が市町村になって依頼を受ければやれる態勢ができるけれどもという形に、どうしても受け身になってしまうと思うんですけど。

高木委員長 だから要するに地域の中の交通をどうするんだという視点を、ぜひ持っていていただくと、県ももちろんそうですし、市もそうですけど、今、公共交通をどういうふうに再構築するのかということで随分いろんな議論が行われていて、何千、何百人も移動しているようなところはバスなり電車なり考えればいいと。

ただ絶対その網目から漏れてくるところがあって、そこに関しては今のタクシー業界が多分期待している部分が多いだろうと思うので、住民を巻き込んで、行政を巻き込んで、そういうような検討会をせっかく勉強されたのならば、それをうまく展開していくことはあり得るのかなというか、我々もこの条例の中でもそういうものも視野に入れながら、ぜひそういうのをバックアップしたいという気持ちもあってやってきたつもりなんです。

だからあまり1社でもだえていると、なかなかうまくいかなかったりすることもあると思いますので、協会としてどういうふうな取り組みをすればいいのかということをお考えいただき、県や市をどうやって巻き込んでいくのか、それと住民をどうやって巻き込むのかということの視点をもっていただくと、また違った展開が出るかもしれないという気はいたします。

タクシー協会 その件につきまして、また協会の方へ話を持ちかけまして、どういうふうに協会の方が動いてくれるのか、我々がどういう協力ができるのか検討したいと思います。

高木委員長 はい、ほかには何かございますか。よろしいですか、よろしいですか。
はい。それではちょっと早いですがけれども、どうもありがとうございます。

タクシー協会 では、失礼します。