

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)
午前10:00～午前10:30
場 所 サンパルテ山王3階千曲の間

(関係団体：(社)長野県トラック協会)

司 会

それでは、定刻より若干前ですが、皆さまおそろいですので、これから長野県環境審議会地球温暖化対策検討会と関係団体との意見交換会を開催させていただきます。

それで、初めにちょっとお断りを申し上げたいと思いますけれども、意見交換が1団体で30分という短い時間になっておりまして、最初の10分間程度、団体から適格なご意見をいただきまして、意見交換を進めさせていただきます。

もう一点なんですけれども、本日はご意見をちょうだいいたしますのは、県民総参加の条例づくりを目指しておりまして、ここでご意見をいただいて何かを決定するというものではございませんで、後ほど検討会で持ち帰りまして、このいただいたご意見を条例の方に反映させていただくようにいたしたいと思っております。

それでは、川妻委員、進行の方をよろしくお願いたします。

川妻委員

おはようございます。川妻です。

検討会委員は9名で構成されております。委員長は信州大学の高木さんなんですけれども、今日午前中は所用で欠席のため、私、検討委員の1人の川妻千将と申しますが、進行役をやらさせていただきます。どうぞよろしくお願いたします。

時間が限られておりますけれども、今日全部言い足らなかったことは、また別個の機会にどんどん意見の方を言っていただければなと。これだけで全部の決着をつけるというわけではありませぬので、そういう意味で少し肩の力を抜いて存分に。

それでは、最初は、(社)長野県トラック協会の方々です。よろしくお願いたします。

トラック協会

それでは、私は、県のトラック協会の理事であって、なおかつ、その中の環境対策委員会の副委員長でございます。そういう立場で、協会を代表している我々の状況等、取り組んでいる姿勢等をお話をさせていただきます。

当然、我々はこういう時代でございますから、社会の中でいい関係を構築して、ともに生きていこうということを柱に、環境とか、安全とかということをも最重要課題として取り組んでおるわけでございます。当然最新規制の適合車あるいは低公害車の導入等を中心に諸対策を実際に取り組んでいるという状況でございます。

細かく申しますと、低公害車の導入については、1都3県のPMの条例のものをベースにして、また、積極的に取り組んできておるところでございますけれども、現在その取り組みの状況を見ますと、金額でちょっと申し上げますけれども、二酸化触媒、DPF等については、4億9,000万円の費用です。それから、あと、ハイブリッド、CNG車、低公害車については、認定車も含めて2億1,000万円、かなりのお金を投入してきております。これが、低公害車の一連の状況で、15年から実施しているところでございます。

それから、アイドリング・ストップ運動、この中にもございますけれども、アイドリングのストップ運動については、もう92%ぐらいは我々協会員では実施されておりまして、協会のドライバーもそれについてはかなり認識が高くなっております。なおかつ、我々はそれに対しての燃料の使用量を今までよりどうなったかというような、燃料の使用量についても把握をしております、これも70%強の把握をしながら、実際にどういう結果が出ているかということもやっております。

それから、省エネ運転の研修会、これは年に、我々協会7地区あるんでございますけれども、7地区で1回か2回、積極的にドライバーによる省エネ運転の研修会、あるいは、管理者も含めた座学等を含めて取り組んでおりまして、これも実質本当に社員が全部こういうことを確実に実施できれば、燃料の10%から15%は完全に減らすことができるということで、これからもずっとこういうものを続けていきたいというふうに考えております。

そういうことございまして、その後、今回の規制に関する取り組みについてでございますけれども、当時のこの1都3県の環境条例については、大変な問題もあつたり、戸惑いもあつたんでございますけれども、何とか厳しい中でも対応はしてきておりますけれども、ご承知のように若干問題があつて、造反者が出たりして、今ちょっとトーンが下がっているのが現状でございます。

それから、そういう中でこういう県の方で温暖化の条例が施行されていくことになっておりまして、特に申し上げたいのは、この中で、大口自動車保有者に対する使用合理化計画の作成等、これはもう温暖化とか、いろんなものについては反対するつもりはまったくありません。逆に積極的に取り組んでいるんでございますけれども、ただ今いろんな経済状況とか、いろんな体制がありまして、こういう中でこれを対応していくということについての義務付けをしようということについては、この辺のところは、とても今の状況の中では十分な対応ができない状況にありますので、義務付けというのでは、これはちょっと我々の業界としては大変困りますので、努力していくとか、現在やっているものがさらに努力して、結果を出していくということについては、当然のことでやるんですけれども、これを義務付けられてやるということについては、大変困惑する面もございます。その点だけ、ひとつご理解をいただきたいと思っております。

それから、今のように我々が自主的にそういうことに取り組んでいる、あるいは、一部結果を出しているというように、そういう厳しい中でそういうことに対応しているということについても、この場でよくご理解をいただいた中でご検討いただければ非常にありがたいと。いずれにしましても、条例が義務化されるということについては、現在の状況では非常に厳しいんじゃないだろうかとございまして。

それから、もしこれを厳しくやったときに十分な対応ができないとするならば、まず、県内の事業者は身動きが取れない。現実に1都3県の条例でも、実

際には業者が110社も減りまして、対応できなくて減って、なおかつ、車両も1都3県で4,500台減っております。そういう中で、大変輸送の方も混乱を1都3県は起こしているわけでございますけれども、長野県も、もしいろんな状況を判断して、結果を出してもらわないと、恐らくもう限界に、ぎりぎりに来ておりますので、ある部分ではもう蘇生(そせい)できないというような状況になっておりますので、1都3県のように車が減って、業者が減ったということになるとどうなるかという、全国に生鮮食料品等輸送している責任ある輸送しているトラックの業者が減ると。県外からどんどん車が入ってきまして、当然そういうものを運ばなくなるということで、県の産業というものの振興に足を引っ張るといいますか、産業の衰退につながっていくというような懸念もあるんじゃないかというふうに判断をしておるわけでございます。

それが状況でございます、どちらにしても、そういう経済とか、いろんな業界の体制をよくご認識いただいた中で、やるとすれば、義務化を外してもらおうことと、重ねて言いますけども、全体のバランス、県民益をということであれば、そういう全体のバランスというものをしっかりと取り入れた中で十分に検討をしていただくことが一番よろしいんじゃないかなということで、そういうバランスをぜひ見て、検討していただきたいということでございます。

本当に短い時間の中で、書類を広げて言いたいことはたくさんあるんですけども、今、委員長(代理)が言われましたように、後でも十分お話を承るとい話を聞きましたので、もっと厳しいといいますが、本音をつっ込んだお話をさせていただけるということを冒頭いただいたものですから、一応時間はこの範囲で、雑ぱくでございますけど。

川妻委員

ちょっと確認でありますけれども、今言われた具体的な条例骨子(案)のところは、交通・自動車利用に関わる対策(2)というところがありまして、ページで言うと8ページのアルファベットのb、この事項についておっしゃっているんですか。

トラック協会

そうです。

川妻委員

「一定台数以上の自動車を使用する事業者は、定期的に自動車の使用状況、合理化計画を自ら公表する。」という、この義務付けは大変混乱するから、努力義務ぐらいにしてほしいと。

トラック協会

はい。

川妻委員

この理由をもうちょっと。その前に、ちょっとそのことについて、委員の方からさらに今の意見についての質問があればおっしゃってください。

黒沼委員

黒沼と申します。

今のbのところ、一定台数の自動車を使用する業者が、自動車の使用状況と使用合理化計画・実績報告書を作成して、提出したらどうでしょうかという、そういうことなんですけど、それを今現在やっていらっしゃるというふうに私は、それでこういう非常に実績を挙げてきたということを前段でお聞きしましたので、何ら矛盾するということはないんじゃないかと思いましたが、いかがなものでしょうか。

トラック協会

協会の専務理事をやっております でございます。

今のご質問のお話ですけれども、一生懸命取り組んでおりますけれども、ご承知のとおり企業格差というのがございまして、そういう具合で大変厳しい中でも事業が比較的安定した事業所、それから、非常に厳しい事業所、大きく今分かれてきております。それから、倒産が相当増えてくることも私は見ています。

従って、台数を持っているからといって義務付けという形だと全社に数字が行くわけです。私どもはできる会社からやってほしい。ですから、積極的な会社はどんどん入れていますから、先ほど委員長(代理)がおっしゃられたとおり、相当数普及はしておりますけれども、全社というところで義務付けになるところに、できないからやめなさいということになりかねませんので、大変厳しい問題があるという、こういう意味です。

ですから、県内に走っている車の私どもの協会の会員の車両の全体の中から努力して入れてきているということでご理解いただきたいなというふうに私どもは。

川妻委員

一定台数以上という、この規模ではなくて、企業によって相当格差があるので、一定規模であっても義務付けをされると、使用状況・使用合理化計画、その結果の報告書を作成するのは無理だというのは、ちょっとそこはよく分からないところなんです。これはまだ細かなところはもう少し詰めなきゃいけないところがあるんですけども、実情と削減策についての検討と、それから、その結果について一定規模のところは等しく状況を報告して、対策を取った結果を報告して出ささいという、そういうことです。一律に減らせということでは。

トラック協会

一定規模のところは合理化計画をやりなさいというふうにとれると思いますが、ですから、これ、台数は何台なるか分かりませんが、10%とか、何台とかと言われた場合に、果たしてその会社がそれは対応可能かということ。ですから、今私どもの が申し上げたとおり、関東ではできない会社が倒産したり、廃業したりしておるわけですから、現実問題として。これはNOx・PM法も同様でございます。ですから、そういう問題を抱えているということ。

ですから、そういう形で、じゃ、県内の産業としてどうなるかということになりますと、長野県の車が駄目になると、長野県の台数が、必然的に総台数が減ります、これは。県外事業者が入ってくる。ですから、県内の雇用の問題から始まって、県内が落とすべき経済がよそへみんな持っていられるということになりかねない。

宮本委員

すみません。お伺いいたします。委員の宮本です。よろしくお願いたします。

業者数ということでちょっと把握していないんですが、大まかでもいいんですが、どのぐらいの規模の業者がどのぐらいで、どのぐらいの規模の業者がどのぐらいということがお分かりになりましたら教えていただきたいと思うんですけれども。

トラック協会	今、数字は持ってこなかったんですけど、長野県の事業者数は約700ぐらい。それで、トラック協会加盟のところは約500ぐらいです。規模で申し上げますと、いわゆる大企業と言われるのは、長野県は県外業者です。規模にすると県外業者なんです。県内に本社があるという会社で、いわゆる大手というのは1社だけです。あとは、100台規模の会社から。
川妻委員	規模の順をランクすると、100台、どういうふうにランク付けしているんですか。
トラック協会	特にランク付けはしていません。
川妻委員	規模の累計というのは、100台から50台か、50台から30台とか、そういうので数字は分かりますか。
トラック協会	今、数字は手元にありません。 必要であればまた。 ご提示する気持ちは。
川妻委員	県内だと100台以下が。
トラック協会	おおむねそのように受け取っていただいて結構でございます。
川妻委員	一番多い、平均すると何台ぐらいのところなんですか。30台とか、50台とか。
トラック協会	はじめたことはないですけど、30台行かないかなと思うんですけども、事業規模は5台が最低限となっていますから。
黒沼委員	すみません。申し訳ないんですが、ちょっとまだよく分からないんですが、今石油の価格が上がっていて、コストが非常に上がっていて、そして、省エネするといったって、そう大して1台当たりの省エネというのは大変でございますよね。それで、やはりそういう中で、合理化計画を立てるということは、やっぱり本当に今必然というんですか、そういうことになっていらっしゃるんですか。
トラック協会	合理化そのものは、従来からやれるものはみんなやっているということになっていますね。一定の、5台以上ですから、当然運行管理者とか、整備資格者とか、要するにドライバー以外に抱えなきゃならない事務もいっぱいあります。これは減らしようがありません。労働時間は、ご承知のように週に決まった時間制限がございます。この中でやっています。ですから、ドライバーの賃金も下がる傾向にあるというわけです。 軽油はもう既に昨年の4月から23~24円、現在上がっています、リッター当たりですね。これが、大体3キロから4キロぐらいしか走りませんから、そういう意味では相当の経費負担ということになります。 省エネ運転とか、そういうアイドリング・ストップとかいうような形、ある

いは、冬季用に蓄熱マットというのが長野県の場合、特に普及させるよう努力しております。これは、仮眠するときに暖房を入れないようにする。温かいマットで仮眠すると、それなりにしております。こういうようなことはもうそれはみんな取り入れているということです。

ですから、これ以上ドライバーは、1台には1人おりますので、必要ですので、これは減らしようがないし、もう合理化は行き着くところです。今度、低公害車等の につきましても、これ、新車で約300万くらい減るというような話になっています。非常に大きな問題になっています。

今のお話で、そういう状況ですから、人はもうぎりぎりでございますので、だいたい部課長以下プレイングマネジャーです。もうほとんど出て対応しているのが現状で、車両も足りない状況でございます。

従って、そういう厳しい中でやっていますので、なかなか管理面が十分に対応できないというのが今の状況であるということで、本来運行管理者の筆頭の管理者も全部来て仕事をしている。ですから、私ども社長、役員、全部前線に出ているというのが現状でございますので。あるいは、その下の、私、ちょっとこの大きいこのグラフを見ましたけども、低公害車・低燃費車を1割以上導入する、こういうことも経済的に義務付けられれば、とてもそんなに簡単に対応できるものじゃないので、そういうことになるんですね。

もう一つ言わなきゃならないことは、NO_x・PM、それから、温暖化のCO₂がございまして。本来15年のやつでは、やっぱりCO₂を前面に出して我々は取り組むということが、本当は本来の仕事だったんですけどね。本来、全体的、全地球的に言えばそういうことですよ。

これが、京都議定書という話になりますけれども、地域公害、東京、横浜も東京も併せてそうなんですけども、地域公害で石原都知事がパフォーマンスでバンとPMを打ち出したところから始まったんですけども、NO_xは国ですね。PMは東京都、1都3県、これはもう本当に整合性を取っていくということは、非常に技術的に難しいですね。PMを減らすのはわけないんですよ。これはCO₂も同じことです。よく燃焼させてやればPMは出ないんですよ。そういう技術は十分できるんです。

ところが、よく燃焼させると、燃焼室の温度が上がるからNO_xが出ちゃう。要するに、排気ガスが化学変化を起こして窒素酸化物になっちゃうんですよ。xというのは温度によって、たくさん出るときもあれば、少ないときもある、いろいろあるから、xというのをつけているだけなんです。NOなんですね。それと、温暖化のCO₂との関連というのを、これはもう一つ一つというのはとても状況報告ができないのが現状、技術的なことですね。

ですから、全体を見た中で、ちゃんと整合性を取って取り組んでいかなければできないという技術的な理由が基本的にはあります。ですから、非常にこのところは県としてはそういう意味ではうまく調整が取れて、こういうもんだというふうにできれば、それは対応はしていかなければ当然ならぬだろうと思うけども、こういう状況の中でちゃんと調整が取れないで、そのままの状態、CO₂のやつはこうですよと、状況報告書はどうですか、合理化計画はどうですかと、あるいは、CO₂を軽減させるのはどうですかというようなことは答えが出てこない。

実際に今まで経過したことですからやっていますけども、PMもNOも完全に分離しても出ないし、一緒にしても、片方を立てりゃ、片方は立たないとい

う、こういうことも技術的にあるという。それで、当時はディーゼルが悪者にされまして、我々運送事業界はぼーんと来たわけです。

温暖化からもしスタートしたら、ガソリン車、石原知事はガソリン車と言ったけれども、ガソリン車の方がCO₂は、同じ進むにもかなり多くの量を発生する。だから、世界はみんなディーゼルに切り替えるときにディーゼルと言ったわけで、今度、CO₂をやると、ディーゼルがいいんですね。そういうところが全然調整が取れていないので、何の結論もなく今日来ているから、今混乱しちゃうという、だから、そういう中で、どうしても商売をしたいというふうに考えるから、造反をしてまでもやらなきゃならない。

実際は、余計なこと、ここには関係ありませんけれども、関連はあるから申し上げますと、PMの除去装置は、あれはもともと商品になっていないんです。問題点がたくさんあります。それを東京都の認定委員会が認定したというところに問題がある。だから、ああいうふうに造反も出てくるし、代わりのものと替えなさいと言っても替えなかったということもあるので、NO、NO_x、温暖化のCO₂、それぞれみんな関連があるので、それを整然とした整理ができたところだということだろうと、温暖化、ちょっと前に申し上げました、関連があるので申し上げました。技術的なこと、そういうことも含めてでございます。

川妻委員

岡本さん。

岡本委員

岡本といいます。

aとbのところで、一応区切りを入れてありますので、bの部分というのは、低公害車・低燃費車を購入しなさいという義務付けということでは区別をしていただきますので、そういった経済的負担を強いるというような問題はなくて、むしろ今までやってこられたことを県の方へというか、全体の業界の状況を知ってもらうための基礎資料として出していただくことによって、逆に将来こういったことを県のレベルで支援することができることはないだろうかとか、そういうことも含めて状況を把握するという意味合いで必要なのかなというふうに思います。

それと、もう一つは、例えば、自動車の使用状況とかいう中で、稼働率というか、積載率というか、何%ぐらい荷を積んで走っているのか、あるいは、空荷で運行している分はどうか。こういったことが把握できると、もう少し県内の業者さん同士の中で連携しながら、積載率を上げていくということが環境に対して非常に効果があるんじゃないだろうかというふうに思いますけど、いかがでしょうか。

トラック協会

おっしゃるとおりでございます。輸送効率化の問題は、私どももおっしゃるとおりです。ですから、帰り荷をなくす問題、空車ですね、だから、帰り荷あっせんシステム、「ヒットシステム」というのを取り入れてやっています。工夫してやっています。ですから、輸送効率から言えば、事業トラックの方が自家用に比べてはるかにいい。車の台数から言えば、事業トラックが80%ぐらいある。輸送量から言えば、営業用トラックが90%近く。

今の積載率、これは、正直言って、現状は、出ていったものは帰りに積んでこなかったらですね、それは、出せないんです。もうそのくらい厳しい。積ん

できたとしても、損益分岐点というような状況で、これはもうどんなことをしても往路の貨物を把握する効率化、いずれも必死になって経営上やらなきゃ駄目だということです。

それから、経済的負担と申しましたが、その前に県の支援が必要だと、これからですね。今までいろいろこうやってお金を何億もかけてやっても、長野県は県の助成が全然なかったということがありますかね。大体全国で半分ぐらいは県の助成をしています。もう我々の範囲内、国土交通省からの・・・、残念ながら県がなかったので、ぜひもしこれが進めていって、結論が出たら、協力することはもちろんやぶさかではございませんので、県の支援、これは期待しますよ。恐らくそこまで行かないと、これはほとんど我々としては厳しいと受け止めるほかしようがないというような状況でございます。

川妻委員

実情は短い時間ですけど、ある程度分かりました。こちらの骨子の趣旨と、それから、具体的なこの中身がさらにまだ詰めなさいいけないところかなりありまして、どういう状況、報告書を、合理化計画書になるのかという、それによってもだいぶ違うと思うんです。それらをちょっと少し詰めまして、また検討を進めたいと思います。今日はこれぐらいにさせていただきます。どうもありがとうございました。ご苦労さまです。

トラック協会

よろしくどうぞお願いいたします。

いろんな問題がもう副そうしているので、時間を取ってやっぱりやらないと、恐らくなかなか、さっきの話で、技術的な問題があるので、ぜひ時間をつくっていただいて、別枠でも徹底して協議した方が、僕はいいと思うんですね。時間がないということじゃなくて、十分時間取るように、機会をつくっていただいた方が。よろしかったら。余計なことです。

川妻委員

どうもご苦労さまです。

(議事録中の の部分は確認できなかった部分です。)