

## プレスリリース

報道各位

平成15年7月30日  
社団法人日本物流団体連合会

### モーダルシフト推進に関する要望書を提出

日本物流団体連合会（栗林 貞一会長）は、7月30日、扇 千景国土交通大臣に対し「モーダルシフト推進に関する要望書」（別添）を提出した。

要望書は栗林 貞一会長、中田 洋理事長が国土交通省を訪れ鷲頭 誠政策統括官に、社団法人・日本物流団体連合会と社団法人・全国通運連盟、日本貨物鉄道株式会社、日本内航海運組合総連合会、日本長距離フェリー協会の連名で提出したものである。

地球温暖化対策推進大綱においても、モーダルシフトの推進によって二酸化炭素排出量を440万トン削減する目標が掲げられているが、長期にわたる経済の低迷などを反映して、一部では逆モーダルシフトの発生が見られるなど、目標値の達成には優遇税制の導入などの抜本的な取り組みが求められるところから、次の4項目からなる要望を行ったものである。

#### 要望事項

モーダルシフトの推進に資する物流インフラの整備促進及びその使用料金の軽減

モーダルシフトの推進に資する税制上の特例措置

環境負荷低減型物流体系構築のための総合的な対策の実施

幹線物流の環境負荷低減に向けた補助制度の拡充

社団法人日本物流団体連合会  
東京都千代田区霞が関3-3-3  
全日通霞が関ビル5階  
tel 03-3593-0139・fax 03-3593-0138  
事務局 慶谷・森

物流連第29号

平成 15年 7月30日

国土交通大臣

扇 千 景 殿

モーダルシフト推進に関する

要 望 書

## モーダルシフト推進に関する要望

近年、地球環境問題、道路混雑等への対処の必要から、モーダルシフト推進の要請は益々高まっております。地球温暖化対策推進大綱においても、モーダルシフトの推進によって二酸化炭素排出量を 440 万トン削減する目標が掲げられておりますが、一部ではいわゆる逆モーダルシフトが進むなど、目標の達成にはより一層の取組みが必要であると思われまます。

つきましては、今後さらにモーダルシフトの一層の推進を図るため、平成16年度予算要求・税制改正に際し、下記事項について特段のご配慮を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

社団法人 日本物流団体連合会  
会長 栗林 貞一

社団法人 全国通運連盟  
会長 濱中 昭一郎

日本貨物鉄道株式会社  
代表取締役社長 伊藤 直彦

日本内航海運組合総連合会  
会長 立石 信義

日本長距離フェリー協会  
会長 秋永 陽太郎

# 記

## 1. モーダルシフトの推進に資する物流インフラの整備促進

### およびその使用料金の軽減

#### (1) 貨物鉄道施設の整備拡充

貨物鉄道輸送の活用はモーダルシフト推進の柱の一つであります。しかしながら、貨物鉄道のインフラは他の輸送モードのそれと比較して、格段に脆弱であることは明白であり、この問題の解決なくしてモーダルシフトは進みません。従いまして、中長期的視点に立った、従来には無い抜本的なインフラ支援スキームの創設が必要であると考えます。当面の課題として、東京～九州を結ぶ大動脈で輸送力のネックになっている山陽線の鉄道貨物輸送力増強事業について、引き続きご配慮を頂きたい。

#### (2) シャーシプール、バンプールの整備拡充

RORO船、コンテナ船およびフェリーはモーダルシフト推進の一方の柱であります。港頭地区における駐車場やシャーシプール等の不足がしばしば指摘されております。特に東京港や大阪南港のフェリーターミナルにおけるシャーシプール、バンプールの拡充について、ご配慮を頂きたい。

#### (3) 埠頭の岸壁使用料等の軽減

フェリーについては、その使用埠頭の一部は埠頭公社によって整備され

ていますが、公共埠頭に比べその使用料が大幅に高く、長距離フェリーのコストの約1割を占めている状態であり、負担軽減措置をお願い致したい。

また RORO 船、コンテナ船等のモーダルシフト船が利用する公共埠頭の使用料については、現在、その料金の最低算定基準は6～12時間単位となっておりますが、実際のモーダルシフト船の岸壁使用時間は3～4時間程度となっていることから、料金算定基準を1時間単位に細分化して頂く等、料金負担軽減をお願い致したい。

## **2. モーダルシフトの推進に資する税制上の特例措置**

### **(1) 鉄道貨物輸送に使用する自動車等に係る特例**

鉄道利用運送事業に使用する環境負荷低減に資する自動車等に係わる自動車税、自動車取得税の特例措置の延長等をお願い致したい。

### **(2) 航送用シャーシおよび内航海上コンテナ輸送専用車両に係る特例**

航送用シャーシおよび内航海上コンテナ輸送専用車両について、自動車税、自動車取得税、所得税および法人税について減免の措置をお願い致したい。また航送用シャーシについては、自賠償保険加入の免除または緩和、車検制度および、車庫に関する規制の見直しも併せてお願い致したい。

航送用シャーシはトラクター(ヘッド)に牽引されるのみの機器で、その

大半は船上にあり、走行距離も短い実態から、特段のご配慮をお願い致したい。

### (3)内航船およびフェリーに係る特例

船舶においては、燃料価格の運航コストに占める割合が極めて高い実態にあります。そのためモーダルシフト推進の観点から、内航船およびフェリーについては免税油の使用を認めるなど、石油税減免の措置をお願い致したい。

### (4)内航船の固定資産税の軽減

内航船舶については、現在、経営基盤強化のため船舶の固定資産税の課税標準を 1/2 とする軽減措置が講じられているが、全ての貨物においてモーダルシフトをさらに推進するためには、内航用船舶についても課税標準を外航船舶並みの 1/6 ~ 1/15 へ軽減頂くようお願い致したい。

## 3. 環境負荷低減型物流体系構築のための総合的な対策の実施

京都議定書に定められたCO<sub>2</sub> 排出量削減の目標を達成するためには、環境負荷低減型の物流体系を構築していく必要があります。そのためには公正な市場機能を維持しつつ、荷主、物流事業者等を政策的に誘導していくことが不可欠であります。ついては、「モーダルシフト促進に向けた平成

15年度アクションプログラム」を着実に推進するとともに、立法措置の必要性について検討して頂くよう、お願い致したい。

#### **4. 幹線物流の環境負荷低減に向けた補助制度の拡充**

平成14年度より、幹線物流の環境負荷低減を推進する補助制度が制定されましたが、より一層環境負荷低減型の物流体系が推進されますよう、一定の条件を満たせばモーダルシフト推進のための初期投資に関して補助して頂く等、同制度の拡充および十分な予算額の確保をお願い致したい。