

別紙

物流連業務 第 33 号

平成 20 年 8 月 27 日

国土交通大臣
谷 垣 禎 一 殿

「安心実現のための総合対策」および
平成 21 年度予算概算要求・税制改正に向けた

物流業界の競争力強化および
グリーン物流推進に関する
要 望 書

規制緩和に伴う競争の激化、荷主ニーズの高度化等を背景とする多層化の進行や燃料価格の高騰、環境問題への対応強化、少子高齢化に伴う労働力不足の問題など、わが国の物流業を取り巻く経営環境はますます厳しくなっております。

急激な燃料価格の高騰は、各事業者に深刻なコスト負担増を強いており、燃料サーチャージ制の導入による運賃転嫁を働きかけておりますが、荷主等に対する運賃交渉力の問題等により、なかなか進捗せず、物流業界の競争力低下が危惧される状況となっております。

また、環境問題への対応については、2008年3月に新・京都議定書目標達成計画が閣議決定され、本計画に基づき、取り組みを強化しております。

2006年度の運輸部門のCO₂排出量(確定値)は、基準年比で16.7%増となっておりますが、2001年度以降、運輸部門からの排出量は減少傾向を示しており、特に貨物自動車からの排出量が基準年比4.2%減となっていることが大きな要素となっております。これはトラックの大型化、自営転換による効率化、また幹線輸送における鉄道・船舶へのモーダルシフト推進等、これまで実施してきた対策の成果と評価されます。

今年度より京都議定書第一約束期間に入り、新目標達成に向け、物流業界において、CO₂排出量削減をさらに進めるためには、従来からの対策・施策に加え、幅広い角度からの環境対策の推進が求められるなど、「グリーン物流の推進」が喫緊の課題となっています。

つきましては、燃料価格高騰等の要因に対する物流業界の競争力の強化、さらに物流体系のグリーン化を推進するため、現在、政府・与党において取りまとめが進められている「安心実現のための総合対策」および平成21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。

記

1 . 競争力強化およびグリーン物流推進のための基本方策の実施

燃料価格高騰、労働力不足等の要因に対する物流業界の競争力強化、また環境負荷低減型の物流体系構築のため、物流事業者、荷主企業、施設管理者、関係自治体等、物流に関わる様々な関係者が連携して取り組む基本方策について予算、運営上の支援をお願いします。

燃料価格高騰に関して、荷主への適正取引推進の働きかけをお願いします。

革新的技術による低燃費・低公害車の開発、省エネルギーに資する鉄道車両の開発普及、船舶の燃費指標の開発普及をお願いします。

環境負荷低減に向け、グリーン物流パートナーシップ会議等荷主と物流事業者との連携・協働による抜本的な取り組みの拡大・強化をお願いします。

環境フォーラム、環境シンポジウム等を利用して、温暖化対策実現に向けての個々のライフスタイルやビジネススタイル見直しに向けた意識改革の働きかけをお願いします。

物流における競争力の強化と環境への配慮を両立させる物流提案力を養成する人材育成促進事業への支援をお願いしたい。

労働力不足に対する就業促進策の検討をお願いしたい。

2. 各モードにおける取り組みへの支援

(1) 海運への対策推進

地球温暖化防止に向けてのCO₂削減には、物流部門においてはモーダルシフトの推進が不可欠であり、海運はその担い手の一つとして期待されているが、海運は、物流業の中でもコストに占める燃料油の割合が高いため、燃料油高騰の影響で極めて厳しい経営を強いられている状況にあります。このため、海運へのモーダルシフト推進のため、コスト低減に資する下記取り組みについて、特段の配慮をお願いします。

港頭地区における駐車場やシャーシプール、荷捌き施設等の湾諸施設の整備拡充、埠頭と幹線道路のアクセス改善についてご配慮を頂きたい。また、港湾整備にあたっては、利用する船社の船舶整備計画と港湾整備計画との連携が図れるよう特段の配慮をお願いしたい。

フェリー・RORO船・コンテナ船等の岸壁使用料負担の軽減をお願いしたい。一部港湾においては、埠頭公社や港湾管理者によって負担軽減措置等が実施されている事例もありま

すが、船社負担の軽減に向けて、弾力的な料金設定や割引減免措置の更なる拡大をお願いしたい。

航送用シャーシおよび内航海上コンテナ専用車両について、自動車税、自動車取得税減免の措置をお願いしたい。また、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、事業用貨物車に比較し走行距離も短い実態から、自賠責保険加入の免除または緩和、車検制度の見直し等も再度お願いしたい。

内航船、フェリーにおいては、運航コストに占める割合が極めて高い燃料油の高騰が経営を圧迫しており、モーダルシフト推進の観点から、石油石炭税免除の措置をお願いしたい。

内航船、フェリーの固定資産税について、モーダルシフトをさらに推進するため、課税標準を外航船舶並みに更に軽減頂くようお願いしたい。

ターミナル間の横持ちコスト削減のため、内航船の外航ターミナルへの直着を確保できるよう港湾の適切な位置に内貿用

ターミナルを設置するとともに、ターミナル間移動を簡便にする措置（NO NUMBERの車両による輸送、ターミナル間通路の設置等）をお願いしたい。

リサイクルポートの保管施設等の整備拡充、および適正な処理・輸送を確保するための効率的な静脈物流システムの構築推進に必要な廃棄物の処理および清掃に関する法律・条例の見直し等についてご支援をお願いしたい。

原油高騰を踏まえた各種高速道路料金引き下げ検討の具体化にあたっては、陸上幹線道路からのモーダルシフト推進の妨げとならぬよう、内航海運、フェリーに対する特段の配慮、措置をお願いしたい。

内航船（沿海資格船）は、現在、海岸から20海里の沿海を航行せざるを得ないため、航海時間、燃料消費等の面から物流効率化および省エネルギー対策の妨げとなっている。航海機器の発達や船舶の堪航能力および航海速力の向上を勘案すると20海里以遠の海域の航海は十分可能であり、沿海区域、限定近海の線引きを含めた制度の見直しを検討頂きたい。

(2) 鉄道への対策推進

本格的な鉄道へのモーダルシフトの推進を図るには、輸送力増強、貨物駅の取扱能力向上等に必要なインフラ整備の着実な実施および将来にわたるネットワークの維持が不可欠です。また、鉄道貨物輸送の競争力強化のためには、お客様のニーズに的確に応える大型コンテナネットワークの整備や安定輸送の確保等も必要であり、これらの取り組みについて絶大なるご支援をお願いしたい。

平成 19 年度より幹線鉄道等活性化事業として新規採択された「北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業」の確実な実施のために、平成 21 年度予算の確保を是非ともお願いしたい。また、今後とも、輸送ニーズが高く、輸送力が逼迫している区間における鉄道貨物輸送力の増強方策について特段のご支援をお願いしたい。

コンテナ貨物駅の取扱能力向上、効率化等を図るとともに、主要幹線の輸送力を最大限活用するため、着発線荷役（E & S）方式の拡大等について更なるご支援をお願いしたい。

「鉄道と道路の結節点事業」である「米原貨物ターミナル（仮称）とアクセス道路等の一体的整備(交通結節点改善事業)」の早期実現とともに、駅施設におけるコンテナ基地機能、保管機能、集配車両の基地機能の強化についてご配慮を頂きたい。

モーダルシフト推進に不可欠の条件である安全・安定輸送の確保のため、老朽化した機関車・貨車など輸送機材の取り替えが急務となっております。厳しい財務状況の中、環境にも配慮した車両の開発を実施し、最大限の設備投資を図ってまいります。これらの輸送機材の取替促進・新規開発に際して、行政上、財政上の特段のご支援をお願いしたい。

輸送力の増強、車両取替等の推進のためには長期・安定的な資金を確保することが不可欠です。従来より政策投資銀行の政策融資制度を利用しておりますが、平成20年10月の民営化後においても、必要に応じ長期・安定的な事業資金の確保についてご支援をお願いしたい。

きわめて需要の高い大型高規格コンテナや特殊コンテナの導入促進を図るため、集配車両の整備・拡充およびトップリフターなどの荷役機器の導入促進、ハブ機能を持つ主要駅での中継作業等の体制整備、コンテナ保管・留置施設の拡充促進についてご支援をお願いしたい。

自然災害等による輸送障害時において、早期のダイヤ回復を図る観点から、旅客鉄道会社との連携をより密にするとともに、利用運送事業者と一体となった代行輸送体制の整備などきめ細かな対応を行ってまいります。迅速・的確な情報連絡体制の整備、代替輸送手段の確保、予備輸送機材の配置、異常時対応用荷役スペースの確保等の取組みに対し、ご支援をお願いしたい。

整備新幹線の開業に伴い、並行在来線については第三セクター会社等に経営分離されることとなりますが、経営分離後においても、並行在来線やこれに接続する支線を含む鉄道貨物輸送の全国ネットワークが寸断されることなく維持されるとともに、現行調整制度に「資本費」を追加していただくことで鉄道貨物事業者へに受損が生じることがないように、ご配慮をお願いしたい。

大型高規格コンテナの集荷配達には車両総重量が 20 トンを超える大型単車あるいはトレーラを使用する必要がありますが、一部貨物駅へのアクセス道路が高規格道路となっていない

いため、特殊車両通行許可の際に通行条件が付される場合があります。荷主ニーズへの迅速な対応を図るため、高速自動車国道等のネットワークから鉄道貨物駅までの間を高規格道路として整備をお願いしたい。

12 フィート鉄道コンテナの集配には、専用の緊締装置を搭載したトラックが不可欠です。異常時対応や集配力強化を図るため、汎用的なツイストロック方式で海上コンテナ用セミトレーラに 12 フィート鉄道コンテナを積載可能とするためのシャーシ改造およびアタッチメント（フラットベッド）開発についてご支援をお願いしたい。

モーダルシフトを促進するため、荷主の入出荷設備の改良や輸送機材の新製等、利用者側の設備投資についてご支援をお願いしたい。

グリーン物流推進に効果のある 31 フィート大型高規格コンテナの導入促進およびこれに対応した集配車両の導入促進についてご支援をお願いしたい。

「エコルールマーク」事業は一般消費者の消費活動を通して「環境にやさしい鉄道貨物輸送」を広く普及させるための取り組みであり、当該事業についての周知・認定企業の拡大のため、同マークの普及・発展に更なるご支援をお願いしたい。

(3) トラック輸送への対策推進

ここ数年の異常な原油高、とりわけ本年春以降の一層急激な高騰によって、今や業界全体では年間1兆円を超えるコスト増という非常事態の中にあり、多くの事業者がまさしく事業存廃の岐路に直面している状況であります。このため、国民生活に必要なトラック輸送サービスを維持するため、下記取り組みについて、特段のご配慮をお願いします。

燃料サーチャージ導入対策の一層の推進をお願いしたい。

燃油高騰に対し、燃料税の緊急減税または燃料費の補填等を含め、「中小トラック運送業者を総合的に支援するトラック運送業燃料費高騰対策推進事業」の早期推進をお願いしたい。

高速道路の夜間料金の引き下げに加え、時間帯割引の拡大など、原油価格高騰を踏まえた各種高速道路料金の大幅な引き下げをお願いしたい。

輸送効率が高く、CO₂排出量原単位が小さい営業用トラックへの転換促進のための施策推進をお願いしたい。

CNG・ハイブリッドトラック等の低公害車と、エコドライブ管理システム等、省エネ運転支援システムの導入に対する支援、および運輸事業振興助成交付金の拡充をお願いしたい。

マネーゲームによる異常な原油高の抑止と国内燃料の価格監視等の徹底強化をお願いしたい。

都市内道路等における円滑な荷捌き・積卸しのための貨物自動車駐車スペースの整備促進をお願いしたい。

トラックの大型化およびトレーラ化推進のための支援をお願いしたい。

(4) 物流拠点を中心とした施策の推進

物流拠点の集約化、臨港地区・高速道路のIC付近といった社会資本の整備と連携した物流拠点の整備、3PL事業の導入、輸配送の共同化、ITの活用等による輸送・保管・流通

加工等の総合的、かつ効率的な物流業務の実施について、予算、税制、立地規制に関する配慮等法運用上の支援を引き続きお願いしたい。

(5) 国際物流に関する対策推進

主要港湾・空港へのアクセス機能の向上、都市内の交通渋滞を緩和するための環状道路の整備、大型車の通行可能な道路拡大のための橋梁補強等国内外の円滑な物流ネットワークの構築について、ご支援をお願いしたい。

主要港湾における外航と内航輸送との接続の改善、主要港湾と鉄道貨物駅、空港、トラックターミナルとの結節の容易化による最適な国内輸送システムの構築について、ご支援をお願いしたい。

北東アジアにおける 12 フィート鉄道コンテナの普及拡大及び国際標準化について、ご配慮をお願いしたい。

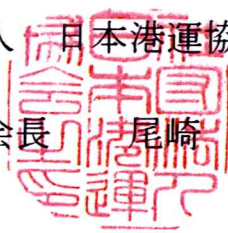
社団法人 日本物流団体連合会

会長 岡部 正彦



社団法人 日本港運協会

会長 尾崎 睦



社団法人 航空貨物運送協会

会長 中谷 桂一



社団法人 日本船主協会

会長 前川 弘幸



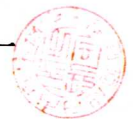
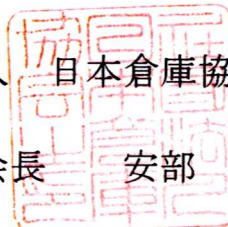
社団法人 全国通運連盟

会長 岡部 正彦



社団法人 日本倉庫協会

会長 安部 正一



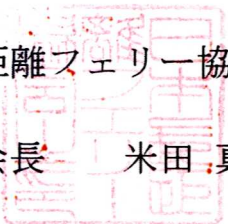
社団法人 全日本トラック協会

会長 中西 英一郎



日本長距離フェリー協会

会長 米田 真一郎



社団法人 日本インターナショナルフォワーダーズ協会

会長 中谷 桂一



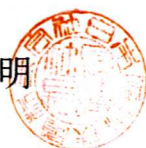
日本内航海運組合総連合会

会長 上野 孝



日本貨物鉄道株式会社

代表取締役社長 小林 正明



社団法人 日本冷蔵倉庫協会

会長 垣添 直也

