

物流業界の現状及び主たる要望事項

平成 21 年 10 月 19 日

111) CO2 削減問題

運輸部門における CO2 排出量の内、物流部門の占める割合は約 40%であり、その内貨物トラックが全体の 90%を占めております。物流部門における CO2 排出の太宗を占める貨物トラックの平成 19 年度における排出量は約 89 百万トンであり、これは 1990 年比約 6%の減少となっており、陸海空の物流業界全体でも 1990 年比 6.7%の減となっており、産業界におけるトップランナーとなっております。これは CO2 削減に向けての業界を挙げての取り組み(自営転換、モーダル・シフトの推進等)努力の賜であります、一方で在来方法論は限界に近づきつつありますので、今後更なる削減を目指すには、描かれた革新的将来像に向けての、政府による抜本的な支援が必要であります。

要望事項

1. 革新的省エネ性能のトラック開発及び普及への公的資金の投入
2. クリーン・エネルギーの CNG 車の本格的普及(CNG 車への代替補助、CNG スタンド拡充等)への支援制度の抜本的拡充
3. トラック輸送から、CO2 排出原単位の小さな内航海運、フェリー、鉄道へのシフト(いわゆるモーダル・シフト)、を促進させる為の本格的優遇策導入

222) 高速道路料金無料化問題

高速道路は物流にとっては効率化、安全確保、環境対策の推進に寄与する重要な社会資本であり、その効用は最大限に発揮されるべきであると考えます。

その為には適正な料金政策が重要であることは言うまでもありません。

しかしながら、無料化については GW 等における乗用車対象の千円均一化の影響だけでも、深刻な混雑、渋滞が生じ、貨物の到着遅延を始め物流サービスに様々な支障を来したことに加えて、トラック輸送と競合する長距離フェリー、JR 貨物等、CO2 削減の主要な担い手である業界の存続問題をも惹起しております。この為、導入に当たっては慎重な検討が必要と考えます。

要望事項

1. 無料化を実施するに当たっては、時期、ルート等について各方面の意見聴取、及び慎重な検討
2. 内航海運、フェリー、貨物鉄道等、値下げ/無料化により深刻な影響を受ける業界へは、実施に当たっては支援を拡充

尚、値下げ、無料化により業界存亡の危機に陥る恐れのあるフェリー業界からは、総合的な交通体系はどうあるべきかの大きな視点での再検討を政府に要請したところであります。

333) 公共事業の選択と集中

日本の経済成長の為には、円滑な国内物流、及び国際競争力強化が必要であり、この為の物流インフラ整備は必須であり、集中して実施すべきであります。

要望事項

1. 都市圏環状道路の整備
2. スーパー中枢港湾構想の更なる推進
3. 鉄道インフラの整備

444) 租税特別措置

政府税調が一元的に審議することとなり、国土交通省においても業界要望を順次ヒヤリングすると伺っております。物流業界の実情については是非ご理解を賜りたいと思います。

要望事項

1. 政策的意義の高い特別措置の恒久化(船舶、航空機、倉庫等)
2. 自動車関係諸税の軽減・簡素化
3. 中小企業者への支援の継続・恒久化(中小企業投資促進税制等)

555) その他要望事項

エネルギー、天然資源、部材、食糧、一般消費財、全てに於いて、海外依存度が高いので、円滑な国際貿易は必要不可欠なものとなっております。

要望事項

1. 国際貿易の安全確保(ソマリア海賊問題等)
2. 海外に展開する日系物流企業の国際競争力強化に向けての、国際/国内一貫物流体制の諸制度/インフラ/システムの整備、積極的支援