

プレスリリース

報 道 各 位

平成 1 6 年 8 月 6 日
社団法人日本物流団体連合会

「物流グリーン化の推進に関する要望書」ならびに 「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、8月6日、石原伸晃国土交通大臣に対し「物流グリーン化の推進に関する要望書」（別紙1）ならびに「モーダルシフト推進に関する要望書」（別紙2）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春田謙 政策統括官に提出した。

「物流グリーン化の推進に関する要望書」は、社団法人 日本物流団体連合会名で提出、また「モーダルシフト推進に関する要望書」は社団法人 日本物流団体連合会、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、物流分野での環境対策が重要な施策の一つとして位置付けられており、温室効果ガスの削減は物流事業者にとって喫緊の課題となっている。そこで先般国土交通省より公表されたグリーン物流総合プログラム（仮称）の推進ならびにモーダルシフトの推進について別紙の通り要望を行ったものである。

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・大橋

【別紙1】

物流連第17号

平成16年8月6日

国土交通大臣
石原伸晃殿

物流グリーン化の推進に関する

要 望 書

物流グリーン化の推進に関する要望

地球温暖化対策推進大綱においては、物流分野の環境対策が重要な施策のひとつとして位置付けられており、温室効果ガスの削減は物流事業者にとって喫緊の課題となっております。

先般公表された国土交通省環境行動計画に盛り込まれた「グリーン物流総合プログラム(仮称)」においては、荷主企業と物流事業者の連携強化により物流の環境負荷低減を推進することとされていますが、そうした取り組みの重要性について、まさに思いを同じくするところであります。

つきましては、グリーン物流総合プログラムの推進を通じ、アウトソーシング(輸送効率が高く排出原単位が小さい営業用トラックへの転換)、モーダルシフト(トラックから海運、鉄道への転換)、サードパーティロジスティクス(3PL)など物流グリーン化施策のより一層の促進を図るため、平成17年度予算要求・税制改正に際し、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

【別紙2】

物流連第18号

平成16年8月6日

国土交通大臣
石原伸晃殿

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

モーダルシフトは地球温暖化対策推進大綱において、物流分野における重要な施策として位置付けられておりますが、CO₂排出量の削減目標達成には更なる取り組みが必要であると思われま

す。つきましては、モーダルシフトのより一層の推進を図るため、平成17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 岡部 正彦

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 谷口 征三

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

貨物鉄道輸送は環境にやさしい輸送モードとして、モーダルシフト推進の柱の一つであります。鉄道貨物輸送の幹線であるオンレール部分のインフラ整備および両端の集配輸送とレールとの結節点のインフラ整備は、モーダルシフトの受け皿機能強化としての輸送力増強、輸送障害時の対応能力の向上等に欠かせないものであることから、主要幹線における鉄道貨物輸送力増強事業、貨物駅と道路との交通結節点改善事業、着発線荷役(E & S)方式の拡大などインフラ整備の促進について、引き続きご配慮を頂きたい。

(2) フェリー・内航海運施設の整備拡充

フェリー、RORO船、コンテナ船はモーダルシフト推進のもう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、荷捌き施設等の整備拡充の必要性が指摘されており、港湾諸施設の整備拡充についてご配慮を頂きたい。また埠頭と幹線道路のアクセスの改善についてもご配慮を頂きたい。

(3) 埠頭の岸壁使用料等の軽減

フェリー、RORO船、コンテナ船の岸壁使用料については、各港湾において埠頭公社や港湾管理者によって負担軽減措置が実施されて

いる事例もありますが、今後も1時間当たりを単位とした料金とするなど、弾力的な料金設定や割引減免措置の拡大をお願い致したい。

2. モーダルシフトの推進に資する税制および規制の特例措置

(1) 鉄道貨物輸送に使用するコンテナ、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コンテナ（新規格大型コンテナ等）、集配用自動車等に係わる関係諸税の特例措置の創設および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、自賠責保険加入の免除または緩和、車検制度や検査・点検項目の見直しおよび、車庫規制の見直しも併せてお願い致したい。

(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、石油税減免の措置をお願い致したい。

(4) 内航船舶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おりますが、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、内航船舶についても課税標準を外航船舶並みに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CO₂ 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 16年度アクションプログラム」を着実に遂行するとともに新たに創設される「グリーン物流総合プログラム(仮称)」を強力に推進して頂くよう、お願い致します。

4. 幹線物流の環境負荷低減に向けた補助制度の拡充

環境負荷の低減を図る実験事業に対して従来より実施されております補助制度につきましては「グリーン物流総合プログラム」の創設後も継続していただくとともに、同制度の拡充および十分な予算額の確保をお願い致します。