

平成 17 年 4 月 13 日
(社)日本物流団体連合会

「京都議定書目標達成計画(案)」に対する
パブリックコメントの提出について

社団法人日本物流団体連合会(栗林貞一会長)は、本日(平成 17 年 4 月 13 日)、地球温暖化対策推進本部が去る 3 月 30 日に公表した標記計画(案)について別添のとおりパブリックコメントを提出した。

同計画(案)において言及された「環境税」等に対し賛否を明らかにするとともに、「運輸部門」の用語を貨物自動車及び公共交通機関等と自家用乗用車に書き分けたことを評価するもの。

以上

連絡先 萩島
電話 : 03-3593-0139

「京都議定書目標達成計画(案)」についての意見

標記に関し、下記のとおり提出いたしますので、ご査収くださるようよろしくお願い申し上げます。

記

1. 要旨

- (1) 環境税の創設に反対 (P. 59 第3章第2節2(6-2) 関連)
- (2) 排出枠の交付総量を設定した上で排出枠を個々の主体に配分することを前提とした国内排出量取引制度の創設に反対 (P. 59 第3章第2節2(6-3) 関連)
- (3) 温室効果ガス排出量算定のための国内制度の整備にあたっては、関係事業者に過度の負担がかからないものとする (P. 60 第3章第2節3(1) 関連)
- (4) 省CO₂型交通システムのデザイン (P. 27 第3章第2節1(1) ア(b) 関連) 及び省CO₂型物流体系の形成 (P. 28 第3章第2節1(1) ア(c) 関連) に賛成

2. 理由

(1) について

物流部門において近い将来化石燃料に代わる燃料が実用化される見通しはなく、環境税の課税を回避することはできない。また課税強化による負担増を価格転嫁することは、現在の物流事業者と荷主の関係上非常に困難である。

したがって、環境税はひとり物流事業者の経営を圧迫するだけの結果となる。

既存エネルギー税制は、ガソリン、軽油、ジェット燃料等運輸部門に大きく偏っており、これらを見直すことなくさらに新たに環境税を負担することは物流事業者の体力の限界を越える。

地球温暖化対策の財源として環境税をとらえるのであれば、まず現在のエネルギー税制や歳出構造のあり方全般を見直すべきである。

(2) について

排出枠を個々の主体に配分することは、物流事業者の事業活動の活発化・活性化を阻害し、経済活動を支える物流の機能を低下させることにつながる。これは地球温暖化対策の基本的考え方「環境と経済の両立」に背反するものである。

そもそも排出枠を個々の主体に配分する基準が明確でなく、活動量の大きい事業者、活動量の伸びの大きい事業者ほど厳しい制約要因となることが懸念される。

(3) について

温室効果ガス排出量の算定方式は手法的には際限なく詳細化するが、前提となるデータそのものの精度を考慮すれば費用対効果の点で問題が生じる。できる限り簡素かつ合理的な手法を整備すべきである。

(4) について

「省CO₂型交通システムのデザイン」及び「省CO₂型物流体系の形成」については行政当局のご指導及び物流事業者の主体的努力により既に取り組んでいるものもあるほか、今後取り組みをさらに強化・発展させなければならない事項も多い。物流事業者としては自らの社会的責任を自覚しながらここに掲げられた方策に則り温室効果ガスの排出抑制にさらに邁進してまいりたい。

3. その他

かねてより誤った認識となることを憂慮し、ご配慮も要望してきた「運輸部門」の用語について、「運輸（貨物自動車及び公共交通機関等）部門」と「運輸（自家用乗用車）部門」に明確に書き分けて頂いたことに感謝いたします。