

中央環境審議会
総合政策・地球環境合同部会施策総合企画小委員会(第5回会合)
ヒアリング説明資料

1. 当連合会の環境問題に対する取り組みについて

当連合会は、主たる物流企業、物流関係団体を会員として平成3年9月に設立されて以来、物流業の主に横断的な課題を取り上げ、物流インフラ整備、物流の効率化など物流全般、経済・社会と物流のかかわり等について委員会活動をはじめ、さまざまな活動を行っています。環境問題についても、物流業界の重要課題の一つとして位置づけ、調査・研究、啓蒙、提言などの活動を行っています。

例えば、「モーダルシフトフォーラム」、各種「環境講演会」などの開催、また、「物流環境大賞」の表彰、「モーダルシフト取り組み優良事業者公表制度」の創設、「物流環境管理士講座」の開講などにより物流と環境について啓蒙、啓発を推進するとともに、課題の解決に向けた取り組みを推進しています。

地球温暖化対策推進大綱では環境負荷の小さい交通体系の構築策として、モーダルシフト・物流の効率化等が重点施策として挙げられています。モーダルシフトについては、昨年までにフォーラムの開催が全国一巡するなど、広くその促進に向けた取り組みを推進するとともに、「物流環境大賞」や「モーダルシフト取り組み優良事業者の公表」により物流事業者の取り組み意識の高揚等を図る一方、具体的施策の推進を図るために、貨物鉄道施設の整備拡充や内航船及びフェリーに係る石油税の減免措置などの必要性を関係行政機関に提言しています。

また、物流効率化については前述の施策のほか、昨年度、300近い地方自治体に向けて貨物車の駐車スペースの整備をはじめとした物流インフラ整備の重要性を提言しています。

このほか環境問題委員会では、より多くの物流事業者が採用できるCO2排出量の定量的な把握方法を開発中です。

このように、環境問題に対して業界の健全な発展と企業の社会的責任の両面から

物流業界共通の課題として取り組んでいます。

2. 温暖化対策税制に関する当連合会の意見

先般の「温暖化対策税制の具体的な制度の案」に対するパブリック・コメント募集の際には、地球環境問題についての重大な懸念とこれに対する当連合会及び企業・団体会員の積極的な取り組みを踏まえ、別紙のとおり反対理由を取りまとめた次第です。

- 反対理由の補足 -

1) 現行の地球温暖化対策推進大綱の各種施策のうち、「民生部門」、「国民各界各層による更なる地球温暖化防止活動の推進」に遅れが目立つのではないかと。まずこれらの分野でライフスタイル・ワークスタイルの変更を含む省エネに向けての普及啓発の更なる強化等を急ぐべきである。

一方、運輸部門のCO₂排出量は、自動車の占める割合が高く(9割)、なかでも自家用乗用車はその約半分を占めるうえ、90年から01年までの22.8%増加の内訳は、貨物車の+1.3%に対し、自家用乗用車は+51.9%と増加が著しい。したがって、自家用乗用車から公共交通機関へのシフトなどの対策を優先的に講ずるべきである。

2) 既存のエネルギー関係諸税は、他部門に比べ運輸部門に過重に課されており、収益力が伸び悩むなかで経営を圧迫している。また、運輸部門においてエネルギー転換の革命的技術が実用段階にない現在、輸送機関ごとに使用されるエネルギーの選択肢は極めて少ない。これ以上のエネルギー課税は回避されるべきである。

3) すでに石油石炭税は石油備蓄の目標(98年に5000万kl)を達成済みであり、相当額の剰余が生じている。同税は温暖化対策をも用途としており、剰余分を温暖化対策に使用するシミュレーションをしてはどうか。

4) 物流業者は荷主側から選別が行われる立場に置かれており、また、現下の経済情勢では輸送コスト削減の要請も強いので、新たなコスト増となる税の適正な転嫁は困難な状況である。すなわち、価格インセンティブ効果は、コスト削減の観点から主と

して物流事業者側における物流効率化等として限定されたレベルでは想定できるが、適正な転嫁がなければ荷主側への波及が期待できない。税負担あるいは税負担を回避するための効率化等の投資コストが物流事業者側に残される。

- パブコメ提出にあたり当連合会の企業会員から寄せられた個別の意見(抄) -

- ・ 低公害車の導入を図りたいが、コストアップになる。また、大型トラックの低公害車の技術が確立されていない。
- ・ 税は最終消費者が負担を感じる仕組みにすべき。
- ・ 化石燃料は経済全体の必需品、課税により使用量が減るかどうかは疑問。エネルギー転換の促進できる諸施策が必要。
- ・ 税以外の他のいくつかの選択肢も具体的に検討する必要性。
- ・ 取り組みが遅れているのは一般国民の対応、したがって、現状をもっと広く国民に理解してもらう必要性。
- ・ 価格インセンティブ効果による使用の減少が予測されているが、代替燃料、超低燃費車等が登場しない限り、運輸部門では既存のものを使わざるを得ない。そういう結果では事業者にとって増税だけが残る。
- ・ 自家用乗用車への優先的対策の必要性、など。

3. 国土交通大臣への要望

当連合会及び加盟物流関係団体の意見を踏まえ、以下の趣旨の要望書を国土交通大臣へ提出しています。

『私ども物流関係団体は、それぞれ事情の異なる課題を抱えているが、景気の長期低迷による収益力の低下、既存エネルギー関係諸税と自動車関係諸税の過重な負担、荷主との関係において税の適正な価格転嫁が困難な状況、新税導入前に取るべき措置がさらに存在すること、石油石炭税等他の財源の洗い直しの必要性等に鑑み、新たな税負担となる「温暖化対策税」の導入には適切に対処していただきたい。』

以上

「温暖化対策税制の具体的な制度の案」に対する物流連としての パブリック・コメント

1. 要旨：新たな税負担となる温暖化対策税の創設に反対

2. 意見及び理由：

1) 地球温暖化問題については、地球温暖化対策推進本部決定の「地球温暖化対策推進大綱」(平成14年3月)により対処することが、国民の間でのコンセンサスである。したがって、同大綱に盛り込まれた施策が、まず着実に実施されるべきところである。特に、運輸交通関係では自家用乗用車などについて、国民の更なる地球温暖化防止活動の推進のために、一層具体的な方策が求められるべきである。

2) ガソリン、軽油、ジェット燃料等、運輸交通部門に大きく偏っている既存エネルギー税制の見直しの議論が十分にされないまま、これら化石燃料への課税が進められるのは問題である。

3) 石油特別会計は、毎年多額の未使用額を計上していることから、これを一般財源化することにより、新たな課税なしにより効果的な地球温暖化対策に広く活用すべきである。

4) 物流業者にとっては、荷主との関係において税の適正な価格転嫁が非常に困難な状況にあり、新たなコスト負担は、ひとり大きな打撃を被る結果となる。このような事態では、費用を幅広い経済社会主体に適切に、自然に負担してもらうための仕組みとして認められない。

以上