

第12回交通基本法検討会 議事要旨

日時：平成22年5月24日(月) 16:45～18:15

場所：国土交通省8階国際会議室

テーマ：物流

有識者：

岡部 正彦 氏 (社) 日本物流団体連合会副会長、日本通運(株) 取締役会長

富所 亮 氏 (社) 日本ロジスティクスシステム協会運営委員会委員、パナソニック(株)
グローバルロジスティクス本部企画チーム参事

二村 真理子 氏 東京女子大学現代教養学部准教授

小林 正明 氏 日本貨物鉄道(株) 代表取締役社長

栗林 宏吉 氏 日本内航海運組合総連合会副会長、栗林商船(株) 代表取締役社長

米田 真一郎 氏 日本長距離フェリー協会会長、(社) 日本旅客船協会副会長、阪九フェリー
(株) 代表取締役社長

三浦 文雄 氏 (社) 全日本トラック協会物流政策委員会副委員長、(社) 群馬県トラック
協会会長、三富運送(株) 社長

主な御意見：

- ・ 物流の社会的地位の向上を望む。物流は暮らしと産業を支える重要な役割を担っている。交通基本法案では物流と人流とを別の扱いにして物流の位置づけを明確化すべき。また、交通基本法と総合物流施策大綱等の物流関連法制との関係或いは位置付けを明確にするべき。
- ・ 港湾・空港等物流インフラを整備し、国際競争力を強化すべき。また、道路については、首都圏3環状道路の整備やグローバル標準であるISOコンテナ(例えば45フィートコンテナ)が通行出来るよう整備をすべき。ソフト面では、輸出入業における省庁間連携の強化や、ITインフラの整備等を行うべき。

- ・ 荷主との連携による環境対策を実現すべき。環境対策として、車両低公害化、共同配送等物流の効率化、省エネ化、モーダルシフトがある。モーダルシフトの受け皿である鉄道、内航海運、フェリー等の整備をもっと進めるべき。
- ・ 荷主、運送事業者相互の環境に対する意識改革を促進する施策を充実させるべき。その際、規制等によって物流サービスが阻害されないように配慮すべき。
- ・ 高速道路料金無料化政策については影響が大きい。物流業界としては、効率化や環境負荷の軽減の観点に反すると考えるので、取扱いについては慎重に行うべき。
- ・ 製造業者は「物の移動」における「物」の所有者、つまり荷主（交通のユーザー）として深く関わっている。製造業者にとって、物流利便性は経営に大きく影響する。
- ・ 日本経済の発展を担うべき製造業の活性化には、製造コストを含む国際競争力の強化が必要。
- ・ 国・地方公共団体の各種交通関連法規や施策及び物流事業者の自助努力による国内物流の改善は、製造業にとってその国際競争力強化の源泉となり、結果として輸出入品を含む国内輸送物量も増加し、物流事業者の活性化にもつながる。
- ・ 交通は荷主の生命線であり、物流事業者、荷主ともに元気の出る法案の作成を希望。
- ・ 環境制約下で、企業活動を阻害せずに環境目標を達成するためには、企業の環境対応に対する、政策的なバックアップが必要。
- ・ 物流に対する需要は、経済活動の潤滑油の如く派生的な性格を有するため、抑制は容易ではないことを認識すべき。
- ・ 環境負荷の低減を行うのは荷主企業であるため、環境負荷低減のインセンティブを高める政策が必要。財務、金融面のバックアップの他、低い税率での炭素税や排出権取引の導入も視野に入れる必要がある。政策の導入コスト等を考えると、排出権取引は導入しやすい。炭素税だけで排出目標を達成しようとする、かなり税率を上げなければならないため、経済への影響が大きいので、税率は低く設定すべき。むしろ炭素税導入の政策ショックにより、CO₂排出量を抑制・削減する行動に出ることを期待する。国際間での排出権はその炭素税を財源にこれから購入していくというのも一つの手ではないか。

- ・ 鉄道の物流シェアは海外に比べて低い。トラックに過度に依存する状況から脱し、可能な限り 近距離輸送はトラックで、中長距離輸送は鉄道・船舶で行う分業体制を構築すべき。 高速道路料金については、上制限を導入すると、中長距離輸送を得意とする鉄道貨物の競争力が低下し、逆モーダルシフトを引き起こす。「負担の公平性」、「受益者負担の原則」の観点から、上制限ではなく 距離比例制の導入を。地球温暖化対策税の導入についても、逆モーダルシフトにならないように。インフラ整備については、老朽化の著しい車両等を早急に取り替えるとともに、非効率な駅設備の近代化を早急に進める必要がある。一般のトラック事業者が手軽に鉄道を利用できるよう、制度面の改良、集配に必要な緊締車の整備等を行う必要がある。輸送モードの選択は、荷主の意向で行うことが多いため、荷主の努力義務、責任の明確化を。
- ・ 高速道路料金無料化に向けた料金上限制度案が実施されれば、コスト比較だけでは、内航海運はトラックに勝てなくなる。モーダルシフトの推進については、環境面における優位性を法案に入れて頂くなど、実効性を担保する踏み込んだやり方でないと進まない。また、具体的に 海上定期航路の競争力強化の施策を実施する場合、公共性その他機能面でほとんど同一である長距離フェリーと RORO 船・コンテナ船と同一の取り扱いとして頂きたい。また、海上定期航路と言うジャンルを確立して頂きたい。
- ・ 平成20年の 高速道路料金の大幅引き下げにより、長距離フェリー業界は危機的状況となっている。運賃を値下げしても追いつかない。また、今まで長距離フェリーを利用していたトラックが 高速道路にシフトすることで、逆モーダルシフトが起こっている。そこで、交通基本法案には是非とも モーダルシフトの推進を明記して頂きたい。
- ・ 交通体系の整備は評価できるが、基本法の中に物流も大きく位置づけしてほしい。また、環境面においては、トラックは悪者扱いされがちだが、しっかりと環境施策を実施している。モーダルシフトは確かに必要だが、トラックは大半の事業者が中小企業であり、1社で数台しか車両を保有していないところも多く、仕組みを作らないとうまくいかない。優越的地位にある荷主との関係においても、環境に優しいことをアピールしても理解してもらえないことも多い。
- ・ 鉄道輸送は、輸送量不足やネットワークが切れているのではという思い込みが荷主に存在して

いる可能性があり、もっと宣伝していくべき。コストについては、トラックの規制等で鉄道の優位性は上がったはず。あとは輸送スピードアップなどの地道な努力。鉄道駅での積み替え作業で輸送がストップする時をチャンスととらえ、流通加工を行うのはどうか。

- ・ 物流コストを減らす努力として共同輸送等パートナーシップを成熟させてきている。異業種間での共同輸送も進めており、荷主同士の工夫次第で共同輸送は伸びるはず。意見調整に時間はかかるが、顧客にも評判が良い。

以上