

## 今年度2次補正、来年度予算案決定 トラック働き方改革に2.55億円

2018年度第2次補正予算と19年度予算の政府案が21日に決定した。補正予算は、今年度末で期限が切れる高速道路の大口・多頻度割引の最大割引率(50%)が20年3月末まで再び1年間延長されることになった。このほか、中小トラック事業者に対するテールゲートリフター導入補助が2年連続で計上された。

### 大口・多頻度割引1年延長

補正予算は、防災・減災・国土強靱化3カ年緊急対策、中小・小規模事業者支援、その他喫緊の課題への対応で構成。

国土強靱化には、広域幹線道路の改良や道路拡幅、主要港湾のコンテナ流失・耐震対策、重要空港の浸水・耐震対策のほか重要インフラの土砂流出を伴う液状化被害のメカニズム

説明調査など6323億円を計上。中小・小規模事業者支援は、自動車運送事業者のみに計上。テールゲートリフター導入支援が1億円、燃料高騰対策としてハイブリッド車導入支援が1億円。

その他喫緊の課題への対応の1つとして高速道路の大口・多頻度割引に108億円が認められた。ETC2.0搭載車を対象に車両単位割引40%、契約単位割引10%の最大50%割引率が1年間延長された。

19年度予算は、要求項目それぞれに予算は計上されたが、前年度より額が減った項目が多かった。

その中で、トラック事業の働き方改革には1億5500万円が計上された。要求額(3億円)より下がったが、前年度(101億円)の1.5倍であり、補正予算のテールゲートリフターと合わせると2億5500万円と

なる。ホワイト物流推進運動の展開、輸送品目別の長時間労働是正の取り組み、予約受付システムの効果を増幅させる検証(配車システムとの連携など)を行う。

衝突被害軽減ブレーキなどASV機器やデジタコ、ドラレコ導入支援は前年度より多い9億9000万円が付いた。

物流関係では、モーダルシフト計画策定・運行支援に3700万円(前年度は4000万円)、物流産業イノベーションの推進(物流の生産性向上、国際物流のシームレス化、コールドチェーン国際標準化推進)に1700万円(同2100万円)、支援物資輸送体制の構築に1300万円(同800万円)を計上。

このほか国土交通政策研究所の予算として「物流分野の高度物流人材の育成・確保に関する調査研究費」が新規で1100万円認められた。2年間の予定で国内外の大学の教育実態を調査し、将来の物流像に対応した人材教育のあり方を検討する(物流予算総括表およびエネルギー対策特別会計などの詳細は1月8日掲載予定)。

## 物流博物館 1月27日に上映会 60年前の政府米輸送紹介

物流博物館は、収蔵する昭和20～50年代の物流に関する映画フィルムをデジタル化した作品によるマンスリー上映会を来年1月27日に開催する。

上映は2作品。①こうして米は運ばれる(1959年頃、カラー、31分)、製作：産経映画技術研究所、企画：日本通運、内容：食糧庁・日本通運・旧国鉄が協力して行ってい

た主食輸送の様子を紹介。山間の村々、水郷地帯、豪雪地帯、離島など各地にロケーションを敢行した。当時の政府米輸送の有様がよく理解できる②海と陸をむすぶ(1960年、カラー・ワイド、30分)、企画・製作：日本通運、内容：日本通運の海運業務を紹介したPR映画。日本各地の中心的な港を取材したもの。

上映時間は第1回が午前10時

30分～、第2回が午後1時30分～、第3回が午後3時30分～。

場所は東京都港区高輪4-7-15、品川駅高輪口徒歩7分・カトリック高輪教会となり。

定員は各回30人(事前申し込み不要)。料金は無料(別途入館料。高校生以上200円・65歳以上100円・中学生以下無料)。

## ゼンリンデータコム アプリで配達ドライバーの業務効率化を支援

ゼンリンデータコムは14日、ゼンリン住宅地図を活用した、配達ドライバーの業務効率化支援サービス「配達アプリ」をリリースした。

アプリの主な機能は、▽全国の住宅地図が閲覧可能で、宅配業務に必要な戸建て～マンションまで対応した

住所の表札情報、ビル・マンションの情報、一方通行の道路情報を正確に把握できる▽配達指定時間、宅配ボックスの有無、メモの管理が可能▽登録した荷物情報は地図上で俯瞰でき、配達指定時間帯で絞り込みも可能▽荷物の配達ステータスはフリック

で直感的に操作可能▽配達が必要な荷物残件数は地図上でいつでも確認できる——など。

ダウンロードは無料。アプリ内課金はiOS：月額税込み1600円、Android：同1598円。

なお、通常地図の表示／住所検索以外には有料登録が必要。初回課金時にAndroid30日間、iOS1カ月の無料お試し期間あり。

## 物流分野の国土強靱化3カ年緊急対策 企業連携型BCP策定求める

災害による被害が頻発している状況から、政府の重要インフラ緊急点検結果を受け、「防災・減災、国土強靱化のための3カ年緊急対策」が閣議決定した。物流に関し、災害発生後に速やかに代替輸送が機能するよう、企業連携型BCPの策定や、交通網が利用できない事態を想定した物流の時間調整を行う体制整備を求めている。

物流の大動脈は、大規模災害により機能停止する可能性を前提に、広域的・狭域的両面から陸・海・空の輸送モード間連携による代替輸送ルートを早期に確保すること、代替輸送ルートとなる大都市圏環状道路

はネットワークなど総合的な評価を踏まえた着実な整備を行うこと、高速道路の暫定2車線区間の4車線化、高規格幹線道路へのアクセス性向上を推進していく。

特に、重要物流道路を指定して早期に機能を確保するとともに、緊急輸送道路の耐震補強や斜面崩落防止などの防災対策を行っていく。

ソフト対策として、物流事業者による企業連携型BCP策定を求めた。中堅物流企業のBCP策定割合は44%であり、とりわけ中小企業で重点的に策定する必要性を挙げている。

なお、荷主と物流事業者が連携し

たBCP策定ガイドラインが2015年に策定されており、非常用通信設備などを活用した連絡体制の強化、在庫管理システムの共有化、優先商品・重点業務の決定などを事前に行うよう求めている。

支援物資輸送を含む物流機能強化のため、物流総合効率化法(物効法)を活用して、災害に強い民間物流拠点を整備することも示した。

このほか、道路の通行止め情報を早い段階から提供できるよう、ETC2.0の活用を含め対策を行うとしている。

なお、港湾は浸水被害や地震リスクが高い施設に対してコンテナ流出・電源浸水・耐震対策を行うとともに、3カ年で約40港のBCP充実化を図る目標を設定。空港は滑走路2500メートル以上の耐震対策を完了させるとした。

## SHKグループ 関東—九州に新航路

大手長距離フェリーのSHKグループは、2021年春に、神奈川・横須賀港と福岡・北九州港を結ぶ新規フェリー航路を開設する。

18日に発表した計画では、阪九

フェリー(本社=神戸市)、新日本海フェリー(本社=大阪市)をはじめとするグループ企業で新会社を設立し、貨物車170台積載できる1万6000トン級のフェリー2隻を運

航させる。1日1便デイリー運航(日曜日を除く週6便)で、所要時間は20時間30分を予定している。

同グループは「関東と九州の間に新たなフェリー定期航路を開設することにより、ドライバー不足やモーダルシフトの受け皿といったニーズに応えたい」としている。



## TRON SHOW

### 庫内作業のシェアリング 投資リスクを分散

トロンフォーラムは12日から14日までの3日間、東京・港区の東京ミッドタウンで「2018 TRON Symposium (TRON SHOW)」を開催した。



秋葉淳一氏

オープンアーキテクチャーの考えに基づき、IoT、ユビキタス・コンピューティング環境の実現に向け、展示とシンポジウムによるAI、オープンデータなどの最新情報が発表された。

14日のセッションには大和ハウ

スグループセッション「Intelligent Logistics Center『物流ロボット プログラミングコンテスト』」と題した講演が行われ、ダイワロジテック・秋葉淳一氏、大和ハウス工業・竹林桂太郎氏、Hacobu・佐々木太郎氏が登壇した。

秋葉氏は労働人口減少に直面した現在、ロジスティクス分野におけるシェアリングの必要性を強調。物流センターでロボットを導入する際、繁忙期ピーク時に合わせて投資が行われる点や、3PL 受託契約期間内に投資回収ができないからだ。

庫内作業のシェアリングモデルは「DPL 市川」での実験を経て、「DPL 流山」で実運用を展開中。ダイワロジテックが投資を行い、ロボット「パトラー」を導入、庫内作業を同社が請け負う。これにより全体最適による効率化、投資リスクの分散、全体最適による効率化が実現する。

同社は、大和ハウス工業が目指す「流

山物流タウン」では、ささげ(撮影・採寸・原稿作成)や返品業務など、特定サービスもシェアリングを提供する。「シェアリングモデルや、テナントのアップセル企業のノウハウも活用し、サービスを拡大していきたい」と述べた。

シェアリングの核となるのがデータのオープン化。同社は大和ハウスグループのフレームワークが運営する物流施設のデータをオープンにし、最適にロボットを制御するアルゴリズムを競う「プログラミングコンテスト」のエントリーを20日に開始した。賞金総額は500万円。YRP ユビキタス・ネットワーク研究所長の坂村健氏がモデレーターを務めるパネルディスカッションでは、ロジスティクスの未来像について論じられた。



パネルディスカッション

クリフトが最適ルートを選択し、作業の効率化を図る。



1000キログラム積み、5.5メートル場高マスト装着車

分の位置を把握して走行するため、磁気棒の埋設工事が不要で、床工事不可の物流現場(既設や賃貸の工場・倉庫など)への導入に適している。

新製品に搭載の新複数台稼働管理システム「Route Optimizer (ルート最適化)」は、運行管理端末に登録した稼働指示に従い、レーザー誘導方式無人フォークリフトを複数台同時に稼働させる制御システム。独自の運行制御技術により、限られた空間で、それぞれの無人フォー

## 三菱ロジスネクスト

### レーザー誘導無人 複数台 フォークリフト 同時稼働

は11月13日、レーザー誘導方式無人フォークリフト「RACK FORK Auto (ラックフォークオート)」(1.0~1.5トン積み)を、全国の三菱ロジネクスト販売店を通じて発売した。

レーザー誘導方式ならではの走行ルートの柔軟性に加え、より高揚高での出入庫作業と、車体の向きを変えず3方向(前方・右側・左側)の荷役が可能なスリーウェイタイプバッテリーフォークリフトの特徴を兼ね備える。レーザーキャナで反射板を検出し自

## 【ホワイト物流】推進運動始動へ 年度内に賛同企業を募集

「ホワイト物流」推進運動の母体となるホワイト物流推進会議の初会合が14日、官邸で自動車運送事業の働き方改革関係省庁連絡会議と共同開催され、運動の趣旨と推進方針を決定した。今後、来年1~2月をメドにトラック輸送の取引環境・労働時間改善中央協議会で企業や国民への詳細な呼びかけ内容を決定し、年度内に賛同企業の募集を開始する。

ホワイト物流推進運動の趣旨は、トラック輸送の生産性向上や物流効率化、多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境を実現するため、関係者(企業、国民、物流事業者)が連携し強力に推進することにある。

推進会議は、野尻俊明流通大学学長を座長に、齊藤実神奈川大学教授、高岡美佳立教大学教授、関係7団体(日本経団連など)、3労働組

合(運輸労連など)で構成され、事務局を国土交通省(主管)・農林水産省・経済産業省・全日本トラック協会が務める。設置期限は自動車運転者に時間外労働の上限規制(年960時間)が導入される2024年3月末。

企業には、運動への参加を呼びかけ(第1段階)、自主行動宣言の提出・実施を求める(第2段階)。賛同企業は公表する。関係団体を通じ、上場企業(3千数百社)や地域の主要企業(各都道府県上位10社程度)に参加を要請する。

第1段階では、賛同の必須事項として、①経営トップ層の主体的関与の下、物流システムの改善に取り組む②取引先の物流事業者が法令を遵守できるよう必要な配慮や協力を行う③あいまいな運送契約を結ばず、契約に明示されない付帯作業を運転者

に求めない④運転者の働き方改革実現に向け、発着荷主や物流事業者と協力して対応することを挙げた。

第2段階では、取り組みやすい項目を選択して実行してもらうが、重点推奨事項には運賃と料金の別建て契約、着荷主としての協力、予約受付システムの導入、パレットの活用など、中央協議会が先般策定した「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドライン」に掲載している項目が中心となっている。

国民に対しては、宅配の再配達削減、集荷・配達サービス見直しへの理解、引越時期の分散、SA・PAの大型車スペースには駐車しないことなどに理解と協力を求める。政府公報や関係団体の広報媒体を通じた広報を実施、ホワイト物流推進運動のホームページも開設する。

合同会議では、関係省庁連絡会議の議長である野上浩太郎内閣官房副長官が、5月をメドに計画をフォローアップし、新たな施策の検討も行うと説明した。

## JR貨物

### 鴻池運輸が第1号 東京レールゲートWEST 賃貸予約契約で

JR貨物は、東京貨物ターミナル駅で開発中の「東京レールゲートWEST」の賃貸借予約契約の第1号を鴻池運輸と締結した。

2020年2月竣工予定で工事が進められ、賃貸面積4万3000平方メートル地上7階建て(倉庫は2~6階)のうち、1フロア約8400平方メートルを鴻池運輸が利用する計画だ。

鴻池運輸は「これまで若干手薄だった鉄道コンテナへのモーダルシフトを推進し、鉄道コンテナとトラック

の最大効率化を図っていきたい」(岩切正哉広報室室長)と、今後の積極的利用への抱負を語っている。

同施設は通運事業者、国際フォワーダー、倉庫、大手メーカー、小売業などから多くの引き合いが来ている。

JR貨物では、続けて建設される「東京レールゲートEAST」(賃貸面積14万8000平方メートル)と合わせて鉄道コンテ

ナ輸送を組み合わせた物流サービスにより「総合物流企業への進化」の出発点になると位置付けている。

また、利用促進策の一環として、鉄道利用を増やしていくとその利用量に応じて翌年から賃料を割引くインセンティブを設定し、鉄道輸送との相乗効果を図っていくという。



東京レールゲートWEST 外観



JPR

## 次世代デポを竣工 生産能力 2.5 倍を実現

日本パレットレンタル(JPR)は1日、レンタルパレットの貸出し・返却拠点の1つである東条デポ(兵庫県加東市)を拡張オープンした。省人化設備を導入し、作業員を増加させることなく、従来比2.5倍の生産能力を実現する。

拡張した新エリアの特徴は、労働力不足に対応した省人化で、デポ内では無人フォークリフト7台が稼働。洗浄機へのパレット投入や、洗浄済みパレットの搬送を無人化。

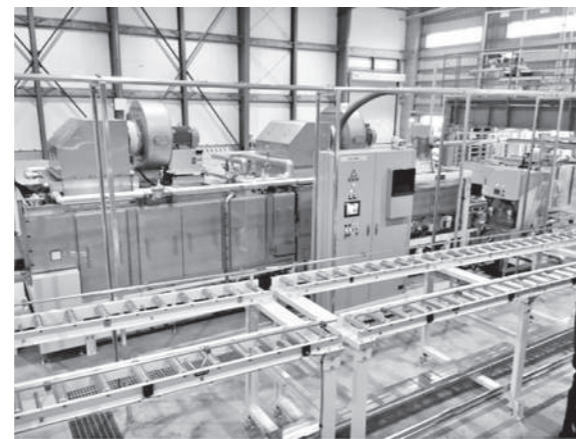
大型パレット洗浄機も2台追加導入し生産能力を大幅に拡大させた。

また、洗浄ライン上に、RFタグが貼られていない、または貼られているが機能していないパレットを選別するシステムを導入。洗浄の履歴をRFタグに記録付けるシステムもライン上に導入する。

その他設備では、屋内入出庫パースにより雨天でも濡れることなく積み降ろしが可能となった。また、デポ内に大型シーリングファンを導入し庫内の労働環境改善と結露の防止を図った。



無人フォークで省人化



大型パレット洗浄機を追加導入

## 国土交通省 自治体向け解説書作成へ

### 支援物資輸送 ラストマイルに焦点

大規模災害時に、避難所へ必要な支援物資を円滑に届けるための「地方自治体向けハンドブック」を作成するため、国土交通省は「ラストマイルにおける円滑な支援物資輸送の実現に向けた調査検討会」を設置し、4日に初会合を開いた。

既に有識者、物流事業者へのヒアリング、既往文献により課題や論点を整理したガイドブックの素案を作成し、自

治体へのヒアリングやアンケート調査を開始している。

素案は、自治体の力だけでオペレーションすることは難しいため、チームを作る時は物流専門家の派遣などプロの協力が必要となることを基本にしつつ、ラストマイルでの支援物資輸送、拠点開設、組織体制など運営の方法などを盛り込んでいる。

組織体として、避難所のニーズ把握、物資調達、拠点の選定(民間施

設の活用など)や何を保管するのかなど必要となる機能にも言及。

初会合では、ハンドブックは都道府県、市町村両方が対象となるため、それぞれで何をすべきかを区分して示すこと、さまざまな情報や物資の流れの調整が必要となるため、一連の動きがイメージできるようになどの意見が出された。

同省では「広域拠点開設ハンドブック」を作成済みで、今回のラストマイル支援物資輸送は第2弾となる。今後、アンケートの集計・分析を行った上で素案を修正し、年度末までにハンドブックを作成して47都道府県1718市町村(10月現在)に配布する。

郵船ロジ

## 年明けにサービス展開 重量物の積荷特許取得

郵船ロジスティクスは12日、エアバッグと発泡スチロールを用いた輸送技術特許を10月に取得したと発表。鉄鋼線状コイルをはじめとする重量物の海上コンテナバンニングに最適なサービスを年明けから展開を開始する。サービス名称は未定。

同社は2013年より、発泡スチロール(EPS)を用いた重量物海上コンテナ積載サービス「ストラング・システム」を提供しており、固定資材にEPSを採用した振動・衝撃に強い輸送サービスとして、月間約600コンテナに提供する実績を持つ。

新サービスは、エアバッグと従来サービスで用いるEPSを組み合わせたもの。貨物とコンテナ側壁の間に2種類のEPSブロックを設置、その間に挟み込んだエアバッグに

コンプレッサーで空気を注入。楕円状に膨らんだ接地圧力を利用し、貨物を固定する。

エアバッグの空気量を調整することで、あらゆる貨物サイズに柔軟に対応可能。特殊な荷役機材なしで貨物をコンテナ内に固定、取り外しできる。

コンテナ内での積載効率化も目指した。コンテナ内横2列に並列できない貨物は、EPSブロックで一方を高めに設置することで斜めに段積みできる。「従来の角材などを使用する"やぐら"を組む、積載と異なり、コスト面

や安全面、作業効率化で大きく差別化できる」と東日本第二営業本部の細見源氏氏は胸を張る。

価格設定は未定だが、年明けからトルコを仕向け地とした外航船コンテナで導入される計画だ。



鉄鋼線状コイルを積載

日通

## 名古屋市に名港 物流センター竣工

横浜冷凍は名古屋市港区に「名港物流センター」を竣工した。15日に現地で竣工式が行われ、同社役員、施工関係者など約50人が出席した。

既存の小牧物流センター、名古屋物流センター、中川物流センターと有機的に連携し、より貨物の特徴にあった保管環境を提供することで中京圏の低温物流網を拡大する。

新センターは、敷地面積1万496平方メートル、鉄筋コンクリート造4階建て・延べ床面積2万754平方メートル。冷蔵収容能力は、

F級2万1420トン、C級936トン、合計2万2356トン。自然対流冷却方式(Sittory2)、トラック予約受付システム、電動式移動ラック、カーゴナビゲーションシステム、太陽光発電システム(351kW)、ハイブリッドデシカント陽圧空調システム、BEMS(Building Energy Management System)、全館LED照明を導入。

記念式典のあいさつで吉川俊雄会長は、「近年、輸入貨物の名古屋港揚げが急増し、拠点の分散化や保管品質など物流の置かれている環境が変化

する中、そうした変化に耐えることができる物流センターが完成した」と述べた。



施設外観



スワップボディ検査

標準的な仕様検討  
次回に素案を提示

スワップボディコンテナの利用促進に向けたガイドラインを策定するため、国土交通省は第2回検討会を4日に開催し、標準的な仕様の対象となる範囲を検討した。

現在、日本で唯一製作している日本トレクス製に対応するとともに、相互利用ができるよう基本的事項、コンテナフロア寸法、緊締装置、支持脚、ステアリングトンネル、ガイド装置、フロントストップ、車体能力(諸元)、その他について、国土交通省が日本車体工業会などから意見を聞

いて提案。

キャリアとコンテナの締結はツイストロックを用いる、支持脚は折りたたみ可能な3対を装備する、キャリアがコンテナ装着時に正確な位置にストップできるように、キャリア側・ポデー側にストッパー受けを装備する、諸元は道路法車両制限令の一般制限値の範囲内とするなどと規定。

標準仕様は、トラック輸送に特化したものとし、コンテナの段積みや鉄道・RORO船に対応するための仕様

は将来的な検討項目とした。

検討会は、次回に荷主と運送事業者の役割分担などを含めたガイドラインの素案を提示し、年度末までにまとめる。

今回の検討会では、ホームロジスティクスや日本トレクスなどから現状の取り組みをヒアリング。欧州ではスワップボディコンテナが年間1万6000~1万8000台登録されており、1995年に鉄道輸送で推進するためトラック税の優遇、鉄道運賃の割引、車両総重量の緩和が行われたことが報告された。

欧州ではアオリの問題で行われていないが、日本ではウイング車にも広がればなどの意見が出された。

答えた。

参院国土交通委員会では、津村氏が「悪質な事業者を排除し、良質な事業者を守るため、法改正だけで終わらない。国土交通省も、われわれも不断の取り組みを続ける」との考えを示した。

また、山添拓氏(共産党)の「荷主の違反原因行為とはどのような行為が考えられるか」の質問に対し、盛山氏は「恒常的な荷待ち、積み込み前に量を増やす行為、適切でない到着時間の設定」を挙げた。

衆院では約15分、参院では30分弱の質疑の後、採決が行われ、

全会一致で可決。今後、参院本会議で成立する見通し。



衆院国土交通委員会での採決の様相

貨物自動車運送事業法改正案

衆参全会一致で成立へ

貨物自動車運送事業法の改正案が4日に衆議院、6日には参議院の国土交通委員会に6会派共同提案(議員立法)され、若干の質疑が行われた後に採決を行い、総意で可決した。きょう7日にも成立する見通し。

4日の衆院国土交通委員会では、盛山正仁氏(自民党)ら5人により改正案が提案され、津村啓介氏(国民民主党)が改正の趣旨について「2024年度から時間外労働の限度時間が設定されるが、担い手である運転者不足により物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要がある」と説明。

その後、小宮山泰子氏(国民民主党)と宮本岳志氏(共産党)の2人が

質疑。宮本氏は、まず改善基準告示を取り上げ、「過労死ラインを超えている改善基準告示の見直しと早期法制化が欠かせない」と指摘。これに対して津村氏は「労働者や事業者の意見を聞き、丁寧なきめ細かい議論を進めていく」と説明した。

続いて、荷主勧告制度の対象に着荷主が含まれるかを問い、盛山氏が「元請けや発荷主に加え、着荷主にも協力を得ることが重要」と答えた。

宮本氏はさらに、「(荷主勧告制度は)過去一度も発動されていない」と指摘し、国民の前に明らかにして実効性あるものになるよう求めた。

改正法は、2023年度までの時限措置で国土交通大臣が標準的な運賃を定め、告示することを規定してい

る。宮本氏は「告示していただけるのでしょうか」と確認を求めた。これに対し、国土交通省の奥田自動車局長は「参考となる運賃は(働き方改革実現に)効果的であり、具体的な設定は検討するが適切に対処したい」とし、盛山氏は「法案が成立すれば対応がとられるものと期待している」と

貨物自動車運送事業法の改正概要

1、規制の適正化
○欠格期間を2年→5年に
○許可の基準を明確化(十分な広さの車庫、資金等)
○約款の認可基準明確化(原則、運賃と料金を分別して收受)
2、事業者が遵守すべき事項の明確化
○定期的な点検・整備の実施
○車庫の整備・管理
○健康保険料の納付
3、荷主対策の深度化
○事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務の新設
○荷主勧告制度の強化(軽貨物を追加、荷主公表を明記)
◎大臣による荷主への働きかけ
◎独禁法違反が疑われる場合は公正取引委員会へ通知
4、標準的な運賃の告示制度導入
◎大臣による標準的な運賃を告示
◎は2023年度末までの時限措置

The TRUCK 増刊号 トラックガイド 2019 記事(29頁) 誤記をお詫びして訂正します・・・



SDGs と「パリ協定」と商用車と物流事業の関わり (下記5行目中の2か所訂正)

2015年9月の国連総会で採択された「アジェンダ2030(SDGs)」は、人間の生活をいろいろな観点から分類し17項目にわたる2030年までの持続可能な開発目標を示した行動指針(アジェンダ)である(表1)。全部で17項目中、自動車メーカーが追うべき責任とユーザーである運輸業界が関係する項目を狭義に解釈すれば12項と13項と解釈できるだろう。一方の「気候変動枠組条約COP21パリ協定」については、昨2018年12月にポーランド・ガトヴィツェで開催されたCOP24に於いて具体的な推進策が検討されている。(注:COP=Conference of Parties 気候変動枠組条約締結国の意) =校正漏れをお詫びして以上の通り訂正致します。よろしく願い致します。=

(表1) 2030年に向けて世界が合意した持続可能な開発目標 SDGs Sustainable Development Goals 世界を変えるための17の目標

1. 貧困を無くそう
2. 飢餓をゼロに
3. すべての人に健康と福祉を
4. 質の高い教育をみんなに
5. ジェンダー平等を実現しよう
6. 安全な水とトイレを世界中に
7. エネルギーをみんなに そしてクリーンに
8. 働き甲斐も 経済成長も商用車商用車
9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
10. 人や国の不平等をなくそう
11. 住み続けられるまちづくりを
12. つくる責任 つかう責任
13. 気候変動に具体的な対策を
14. 海の豊かさを守ろう
15. 陸の豊かさを守ろう
16. 平和と公正をすべての人に
17. パートナリーシップで目標を達成しよう

出所：一般財団法人 CSO ネットワーク(仮訳)に筆者加工 全文は <http://www.csonj.org/mdgsnews/owg-sdgs-japanese-translation> 参照