

KIS 国際物流ニュース！（2019年7月号）

国際物流業務に役立つ 最新情報をお届け！

国際事情、行政、システム、導入事例、多彩な情報からピックアップ



SDGs（エス・ディー・ジーズ） 農林水産省のさまざまな取り組み

SDGsとは「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」。国連加盟193か国が2016年～2030年の15年間で達成するために掲げた目標です。17の大きな目標と、それらを達成するための具体的な169のターゲットで構成されています。

農林水産省では「農山漁村」「食品」「生物多様性」などをテーマに取り組み、さらにマイクロプラスチック対策としてプラスチック資源循環（食品産業における取組）にも積極的に対応しています。例えば食品に容器包装リサイクル法や自主行動計画の策定、容器包装の環境配慮設計（ペットボトルキャップの比重を1以下、水に浮く自主設計ガイドライン）などです。

日本では年間約900万トンのプラスチックが排出され、エネルギー回収（サーマルリサイクル）も含めれば、84%が有効利用されているそうです。ちなみに日米欧のペットボトルリサイクル率は、日本は90%弱、ヨーロッパが50%弱、アメリカは20%強。途上国の中にはペットボトル回収の習慣がなく、ほぼすべて焼却処分という国もあります。植物由来の容器にシフトしていく企業の取組みがありますが、回収の習慣や回収率を上げる施策や取り組みも含めて輸出することを期待されています。

海上の豪華ホテル フェリーが長距離トラックドライバーの働き方改革

国際物流を担う外航船。コンテナ、ばら積み、タンカーなど様々な船舶が大海原を航海していることを思い描きます。日本の国際物流の物量のほとんどを船舶が担っているのは周知の事実。国内の物流インフラはトラック、鉄道、内航船。フェリーに物流のイメージは感じていませんでした。フェリーで物流を目にしたのは、災害時の復旧支援物資、復旧支援車両はフェリーでの輸送。昨年9月の北海道での大地震では、飛行機や新幹線などがストップする中、当日も通常運航を続けていたフェリーで、自衛隊が災害派遣隊や重機を輸送し復旧支援に従事したそうです。

災害時だけでなく、あるフェリー会社は実は貨物部門の売り上げが全体の約7割を占める中核事業。内航貨物船とともに鉄道、飛行機、トラックなどと同じ物流インフラということになります。

長距離トラックドライバーの働き方改革が叫ばれる中、フェリーの活用が注目されており、トラックが港までコンテナを運び、そのコンテナだけフェリーで輸送するという方法。これならドライバーは港と顧客の間を運転するだけで乗船することなく拘束時間が一気に短縮されるそうです。100km以上の中・長距離フェリー航路を持つ会社は日本に10社ほどありますが、ここ数年、各社とも“豪華設備”や“エンターテインメント”を売りにした新型船を続々投入。「海上の豪華ホテル」へと大変貌しています。「大部屋で雑魚寝」のイメージが強かったフェリーが、運送業界の働き方改革が叫ばれる中、ドライバーにも負担をかけずに荷物を運べる手段として注目されています。