

桜餅と新茶

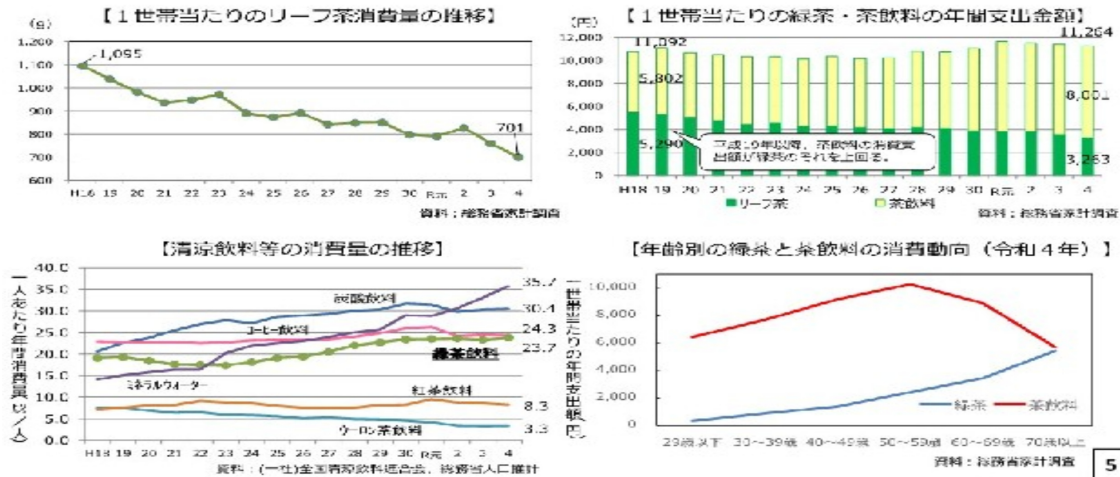
3月上旬～中旬の気温が平年より高く、桜の開花が平年より早くなるという予想だったが、先週の寒波で足踏みとなり23日に高知市で開花宣言された。24日以降の気温上昇によって各地で開花宣言される見通しだ。会社周辺の「千代田のさくらまつり」は3月22日から4月2日まで開催される。（開花状況で変更となる場合がある。）ライトアップされた夜桜も楽しむことができ機会があれば是非ご覧いただきたい。

桜と言えば「桜餅」。地域によって違うようだ。小麦粉を水で溶き、薄く焼いた皮で餡をくるみ、塩漬けのヤマザクラの葉で包んだ「桜餅」は関東で食されており、墨田川沿いの長命寺で売り出されたことから「長命寺」「長命寺餅」とも言われている。関西の「桜餅」は道明寺粉（餅米が原料）を蒸して桜色に色付けしたもので餡をくるみ、同様に葉で包んでいる。道明寺粉で作ることから「道明寺餅」「道明寺桜餅」とも言われおり、どちらも「お寺」にゆかりがある和菓子である。この「塩漬けの桜の葉」は食べても問題ないとのことだが、葉をむいて葉の移り香を楽しみ、季節を感じながら食べることもいいのではないだろうか。

「桜餅」の季節は「新茶」の季節でもある。桜の花の開花が早ければ「新茶」の茶摘みも早くなると予想される。歌にも歌われている「八十八夜」、今年は5月1日。「新茶」はその年の最初に摘み取った新芽をお茶にしたもので「一番茶」とも言われている。「新茶」には渋み成分の「カテキン」に比べ、甘味と旨み成分の「テアニン」が多く含まれるのが特徴で、若葉の香りとともに春を感じる茶文化である。近年ペットボトルの「茶飲料」の消費が伸び、急須でお茶を入れる機会が減り、「リーフ茶」の消費は減少傾向である。

4. お茶の消費動向①

- 緑茶の消費量について、緑茶（リーフ茶）は減少傾向で推移。緑茶飲料は増加傾向で推移。
- 緑茶（リーフ茶）と茶飲料の1世帯当たりの年間支出金額は、リーフ茶は減少傾向である一方、茶飲料は増加している。合計金額は11,000円程度で近年横ばい。



出典：茶をめぐる情勢 令和5年12月 農林水産省より

ペットボトル向けの二番茶以降の茶葉の生産は堅調のようだ。「緑茶（リーフ茶）」と茶飲料の1世帯当たりの消費金額は11,000円程度で横ばい傾向である。

花粉などによる目や鼻の不快感を軽減させることが報告されている「メチル化カテキン」を含む「べにふうき」という品種のお茶もPRされている。花粉症に困っている方には朗報である。薬ではないが「お茶」を楽しみながら不快感が軽減できれば一石二鳥。

肥料業界も春肥の配送で多忙な時期ではあるが、少し時間を見つけて「桜餅」と「新茶」で一時のリフレッシュをしてみたいかがでしょうか。

～どうなる？物流2024年問題～

まもなく新年度のスタートですが、皆様にも直接的な影響がある「物流の2024年問題」の現状につきましてまとめてみました。「物流の2024年問題」とは、働き方改革関連法によって2024年4月1日以降自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されることによって発生する問題の総称のことです。

これまでトラックドライバー（以下、TDと称する）の労働環境は、長時間労働の慢性化という課題を抱えていました。若手不足と高齢化による労働力不足の中、長距離便のワンマン運行、改善の無かった荷待ち時間、バラ積みなど効率の悪い積載方法が続くことで長時間労働が常態化していたことと推察されます。2024年の法施行では、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限を設定することで、TDの労働環境を良くしようという狙いがありますが、それによってどのような問題が生じるのでしょうか。

一つ目は、運送・物流業者の売上、利益が減少する問題です。規制により、1日に運べる荷物の量が減るため、運賃を上げなければ収入が減少してしまいます。

当社特販部は、現在10社以上の運送業者との取引がありますが、昨年秋頃より法施行後にも対応できる配送網の整備と商品調達先のエリア拡充、適正な運賃に関する協議を行って参りました。難しいところは、現状では運賃を上げる業者と全く上げない業者がいることで、競合先との価格競争力に欠ける可能性があること、また、運賃が他社よりも安い運送業者は、急に事業継続できない状況に陥った場合に、多くの顧客へご迷惑を掛けてしまうリスクが伴います。

二つ目は、労働時間の減少によりTDの収入が減少するという問題です。TDは走行距離や作業内容に応じて運行手当や歩合などが支給されるため、本来であれば走れば走るほど収入が増えるのですが、労働時間の規制により走れる距離が短くなれば収入が減少してしまいます。

<主な改正内容>

<出典：「物流の2024年問題について」（国土交通省）>

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内	【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内

<労働時間規制等による物流への影響>

具体的な対応を行わなかった場合

その後も対応を行わなかった場合

2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足する可能性

2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足する可能性

収入が低いとなれば離職に繋がる可能性もあり、労働力不足に拍車がかかる恐れもあります。このまま何も対策を講じない場合、物流の停滞が懸念される（荷物を送れない・運賃が更に上昇する）いわゆる「物流の2024年問題」に直面することへの対策・理解が求められています。

肥料業界でも、メーカーでは荷待ち時間の削減を図るため事前予約制の出荷対応、パレット活用による荷役時間の短縮、高速道路使用による時間の短縮、モーダルシフトなども取り入れ輸送能力不足分をカバーする様々な取り組みが進められています。

4月以降にどのような物流の影響が起こるのか、明確な想像は出来ませんが、他人事と思わずに会社の重大な経営課題の一つとして捉え、運送業者と真のビジネスパートナーとして対策に取り組んでいく必要があるのではないのでしょうか。（特販部）

もうすぐ4月を迎えますが、まだ沈丁花が咲いているところもありますね。私は沈丁花の香りを嗅ぐとリラックスできるので毎日の散歩がご機嫌になります。

編集事務局：田口、山内

電話：03-5275-5511 / E-mail：macjournal@mcagri.co.jp

URL http://www.mcagri.jp