

S.C.WORKS 今週のスタディ！

【ヘッドライン】

- 1) 「日本調剤、吉野家の介護食を薬局で販売」
- 2) 「“牛乳が余ってる” 酪農相次ぎ酪農家が消費拡大を訴え」
- 3) 「東京都、廃食用油を航空燃料に 区市町村の回収支援」
- 4) 「トラックに代わってバス・タクシーが荷物を運ぶ!! “貨客混載制度” を見直しへ」

1) 「日本調剤、吉野家の介護食を薬局で販売」

日本調剤は、吉野家が製造・販売する介護食2種類を、薬局11店舗と電子商取引（EC）サイトで発売した。軟らかく喉につまみにくい牛丼の具を取り扱う。高齢化が進むなか、介護食の販売に力を入れることで収益拡大を図る。

高齢者向け牛丼商品のシリーズ「吉野家のやさしいごはん」のうち、「きざみ牛丼の具」（408円）と「やわらか牛丼の具」（429円）の2種類の販売を始めた。舌や歯茎でつぶせるほどの軟らかさが特徴。常温で保存するタイプで、電子レンジで調理することができる。

販売開始に合わせて30日まで、日本調剤の薬局約700店の店内モニターに発売した2商品の特徴を伝える動画を配信する。吉野家はこれまでスーパーやドラッグストアで介護食を販売してきたが、薬局に販路を拡大することで、介護食を必要とする高齢層との接点を増やしていく。

（2023/6/2 日本経済新聞）

介護食のように専門性の高い食品を馴染みのある大手チェーンやメーカーが開発すれば、利用者にとってもこれまで食べていた味により近いものを楽しめるだろうし、ハードルが下がって取り入れ安くなると思う。ドラッグストアで食品を取り扱うようになって久しいが、今回の例を機に「医療色の強い食品」を薬局で販売するというのがこれから増えるのではないかと。

2) 「“牛乳が余ってる” 酪農相次ぎ酪農家が消費拡大を訴え」

学校給食でもおなじみの牛乳だが、いま酪農家が次々と廃業してしまう危機に直面している。何が起きているのか。「日本の酪農発祥の地」とされる千葉で開かれた牛乳のイベントを訪ね、その背景を探った。

6月3日と4日に千葉みなとで開かれた「ミルクフェスティバル2023」。県内の酪農家でつくる団体などが主催し、多くの家族連れなどでにぎわった。会場で行われていたのは、模型の乳牛での乳搾り体験や、バターづくりなど。本物の乳牛もやってきた。

「千葉県の牛乳の良さは、新鮮なことです。生産地と消費地が近いため、朝搾った牛乳が翌朝にはスーパーの店頭にも並びます。北海道などの遠方だと、こうはいきません。酪農家が厳しい状況に置かれているので、少しでも消費を拡大してもらえればと思います。」

（主催団体）

酪農家を悩ませているのは、飼料価格の高騰と、牛乳の消費量の落ち込みだ。

「生乳1キロあたりの原価は一昨年度と比べて30円上昇しましたが、生乳1キロの出荷価格は20円しか上がっておらず、酪農家の経営を圧迫しています。また、新型コロナの感

染拡大をきっかけに牛乳の需要が減少しましたが、感染対策が緩和された現在も需要は回復していません。」（同）

2021年の年末には、乳業メーカーや酪農家で作る業界団体「Jミルク」が、「年末年始に5000トンの生乳が廃棄される可能性がある」という試算を発表したことで話題になった。

こうした状況の中で、相次いでいるのが酪農家の廃業だ。

千葉県内で乳牛を飼育している農家の数は、平成30年から令和4年までの5年間に、611戸から453戸にまで減少。およそ4分の1が廃業したという。

イベントを主催した酪農家の1人、西岡さんは四街道市で10年以上酪農を営んでいる。いまの酪農家が置かれた現状を尋ねると、「コロナ禍やウクライナ情勢で、牛乳が飲まれなくなったり、飼料価格が高騰したりして、酪農家は苦しい状況になっています。牛乳が飲まれないと価格も上がらなくなってしまい、収入が増えないので続けていけない酪農家の方が増えてしまいます。」という。

どうすれば酪農家の支援になるのか。

「牛乳が余っていることが問題になっています。でも、消費者の方が飲んでくれれば解決することができます。牛乳を将来の大切な食料として、みなさんに消費に協力していただきたいと思います。」

「牛が牛乳を出してくれるまで、3年かかるんです。また、生きものを飼っているというのでもあって、簡単に牛乳の生産量を増やしたり、減らしたりすることは難しいです。成長に必要なお子さんもそうですが、高齢者の方も骨粗しょう症の予防にもなったりするので、できれば1日コップ1杯は飲んでほしいと思います。」（西岡さん）

日本酪農発祥の地は“千葉”

牛乳といえば思い浮かべるのは“北海道”という人が多いかもしれない。しかし、実は「日本の酪農発祥の地」は千葉県だといわれている。

江戸時代、場所は安房地方（現在の千葉県南部）で、8代将軍・徳川吉宗が、1728年にバターを作るためにインド産とされる乳牛3頭を飼わせたのが始まりとされている。

現在、都道府県別で生乳の出荷量は全国6位。かつては北海道に次ぐ2位だったこともあるそうだ。

酪農の歴史がある千葉で呼びかけられた「牛乳の消費拡大」。毎年冬は、生乳の生産量が増える一方で需要が少なくなり、特に生乳が余るおそれがあるという。今年の冬を乗り越えることができるのか、物価の高騰が続く中で酪農家の苦悩も続く。

取材後記

中学・高校では毎日1リットル飲んでいたくらい、私にとって牛乳は身近なものでした。しかし、今回取材するまで生乳が余っている問題や、酪農家の苦悩に十分目を向けられていなかったことに気づきました。

牛乳に限らず、日常の中で何気なく触れるものにも課題や苦悩が隠れているかもしれないという視点を持つことを、忘れないようにしたいと思いました。

（2023/06/07 NHKweb）

コロナなどもあり、ここ数年牛乳が余っているというニュースをよく聞くようになった。コンビニでも積極的に牛乳を販売したり、呼びかけで消費を促したり「ああ、大変だから助けてあげないといけないのか」と思いながら聞いていたが、果たして余るほどある牛乳をこのまま作り続けられないといけないのか？とふと疑問に思った。CO2削減が叫ばれ、プラントベースフードが食卓に登場するようになり、人口減少、担い手減少様々な問題がある中で牛乳を余らせながら作り、消費者に都度助けてくださいというのは何かひっかかる。とはいえ本文にもあるように大切な食料ではあると思うので、加工品として活用した

り、市場を調査して必要な分だけ作る、なければならぬでプラントベースを活用するなど、少し考え方を考える時期にきているのではないかと思う。

3) 「東京都、廃食用油を航空燃料に 区市町村の回収支援」

東京都は使用済み食用油を航空燃料に活用する。回収に携わる区市町村を支援し、食用油などの民間事業者と連携して回収促進や普及啓発を進める。廃油を資源として再利用し、二酸化炭素（CO2）の排出量削減につなげる。

2023年度から使用済み食用油を回収する区市町村1自治体につき200万円まで補助する。回収した油はジェット燃料の代替となる再生航空燃料（SAF）の原料としての活用を念頭に置く。

回収率を上げるため、都民に対し動画などで廃油の有効活用を発信し、認知度の向上を目指す。回収量拡大に向け民間事業者と共同で取り組む方針で、4-5月にかけて回収促進に関わる民間の事業提案を募集した。民間の力を活用して回収方法や輸送ルートを検討し、国産SAF製造を後押しする。

SAFは食用油の廃油や植物などを原料とし、通常のジェット燃料に比べCO2排出量を7-9割抑えられるとみられる。脱炭素に資するとの観点から近年世界的に注目されている。米国は30年に航空燃料の1割をSAFにする目標を掲げ、欧州連合（EU）は燃料事業者が30年に6%をSAFにすることを義務付ける。フランスなどはすでに量産を進め、フィンランドのネステは商用化を進めている。

ただ日本は出遅れている。コスモ石油や日揮HDなどが5月、国内初となるSAFの量産プラントを堺市で着工すると発表したが商用化の動きは全国でもほぼない。大量生産技術や安定的な原材料の確保などに依然として課題が残っている。

各国が脱炭素の取り組みを進める中、空港でSAFを安定的に供給できる体制が構築できなければ世界の航空会社から就航地として選ばれなくなる可能性がある。

SAFは通常のジェット燃料に比べCO2排出量を7-9割抑えられるとみられる。都は将来的に廃油を航空機の燃料として使用するため国産SAFに精製する考え。燃料には大量のSAFが必要となるため、廃油の回収率を上げるとともに回収ルートの開拓を目指す。

23年度予算では一連の事業に5千万円を計上した。50年の温暖化ガス排出量実質ゼロの目標に向け、航空分野の脱炭素加速につなげる。

自動車に比べ航空機は電動化が難しく、航空業界の脱炭素を進めるにはSAFの活用が欠かせない。国土交通省によると日本の21年度のCO2排出量のうち航空分野は約4%を占める。経済産業省は石油元売りに対し、30年から日本の空港で国際線に給油する燃料の1割をSAFにするよう義務付ける方針だ。国内で使う航空燃料の1割の年170万キロリットル程度をSAFにすると想定している。

（2023/6/8 日経流通新聞MJ）

自動車はEV化が進んでいるが、たしかに飛行機や船など大型で積載量も多い乗り物の電動化は難しそう。そこで本来捨てられるものを燃料として使えば環境負担軽減につながるだろうからこうした取り組みは良いと思う。ただ、その燃料を作るためにはどれくらいCO2が排出されるのか、また別の負荷が生まれてしまうのではないかという疑問も

ある。新たに取り組む内容は大きくニュースになるが、その裏側や見えないところがどうなっているのかも合わせて知ることができれば尚良いと思う。

4) 「トラックに代わってバス・タクシーが荷物を運ぶ!! “貨客混載制度”を見直しへ」
いくらトラックドライバーが足りないといっても、「じゃ、代わりにバスやタクシーで荷物を運べばいいじゃん!」といった単純な話ではないが、2024年問題による輸送力不足が懸念される中で、この制度、うまく運用していけば課題解決の一助となるかもしれない。

ここでいう貨客混載制度は、バス・タクシーで人と貨物を運び、トラックで貨物と人を運ぶといった、旅客運送事業・貨物運送事業の垣根を越えることを認めた制度のこと。

現在は貨客混載を行なうにはさまざまな条件があるが、国土交通省は2023年5月30日、条件の一部緩和を盛り込んだ制度改正を通達。新制度は6月30日より施行される見込みだが、あらためて貨客混載とはどんな制度なのか?そのあらましをお伝えしよう。

元来、広義の意味の貨客混載は鉄道・フェリー・航空機などで行なわれてきたものだが、商用車では路線バス（乗合バス）で赤字路線等の収益を改善すること目的に貨物を運ぶことを認めたのが始まり。

その後、2017年9月に制度の見直しが行なわれ、対象を貸切バス・タクシー・トラック事業者へ拡大。これらの事業者は、貨物運送事業や旅客運送事業の許可を取得した上で、人口3万人以下の過疎地域において貨客混載が認められるところとなった（路線バスは全国で実施可能）。

また、それまで350kg未満の荷物を運ぶことが認められていた路線バスでは、貨物運送事業の許可を取得すれば350kg以上の輸送ができるように改正された（350kg未満は許可不要）。

こうした制度の背景には、運送事業の人手不足や、地方地域の過疎化、eコマースの急速拡大を受けた小口配送個数の増加などの問題を抱える中で、交通網・物流網の維持が狙いにある。

また時間外労働の上限、年960時間を定めた物流の働き方改革（2024年問題）を見据え、貨客混載への注目も高まってきており、制度を活用する動きは全国の事業者に広がっている。

今回の見直し内容は、これまで過疎地域に限定されてきた貸切バス、タクシー、トラック事業者でも、路線バスと同じく全国で貨客混載を行なえるとするもの。

ただ条件として、発着地が過疎地域以外となる場合において「関係する地方公共団体」「旅客自動車運送事業者及び旅客をそれぞれ代表し得る者」「貨物自動車運送事業者及び荷主をそれぞれ代表し得る者」との協議が整っていることと定めている。

これまでにヤマト運輸、日本郵便、佐川急便などが拠点間輸送に路線バスを利用した貨客混載をスタートさせ、配送を担ったバス事業者では収益改善など一定の効果があつたことが報告されている。

そのいっぽう、貸切バス・タクシー・トラック事業者では、一定のニーズが確認されているものの、非過疎地域で運用できないという問題点もあつた。

特にタクシーでは、荷物は多く積載できないが、医薬品配送や高齢者の買物支援などのニーズが一定数存在しており、今回の改正で事業者の収益改善や利用者の利便性向上につながる期待がある。

他方、トラック事業者では貨客混載の事例は少ないが、奈良県奈良市の山間地域月ヶ瀬地区では、物流サービスを維持することが困難な地域となっており、貨物運送事業者による貨客混載が検討されている。

トラック事業者の働き方改革が施行される2024年度には、物流の輸送力は14%不足(対策を講じない場合)するといわれている。

貨客混載がすべてではないが、これまでのトラックは荷物を運ぶもの、バスやタクシーは人を運ぶものといった固定観念を捨て、今は同じ輸送サービスとして活用していかねばならない岐路にあるのかもしれない。

(2023/6/11 ベストカー)

規制をゆるくして利用できるものは使う、という考え方には賛成だ。ただし負担がゼロになるわけではなく代わりにどこか・誰かに負担が分散されるわけで単純な問題解決にはならないかもしれないが、やってみて改善しながら環境が整っていけば良いと思う。便利な世の中になればなるほど物流問題に悩まされるのは皮肉なものだが、目の前に迫る輸送力不足の解決に効果があることを期待したい。