

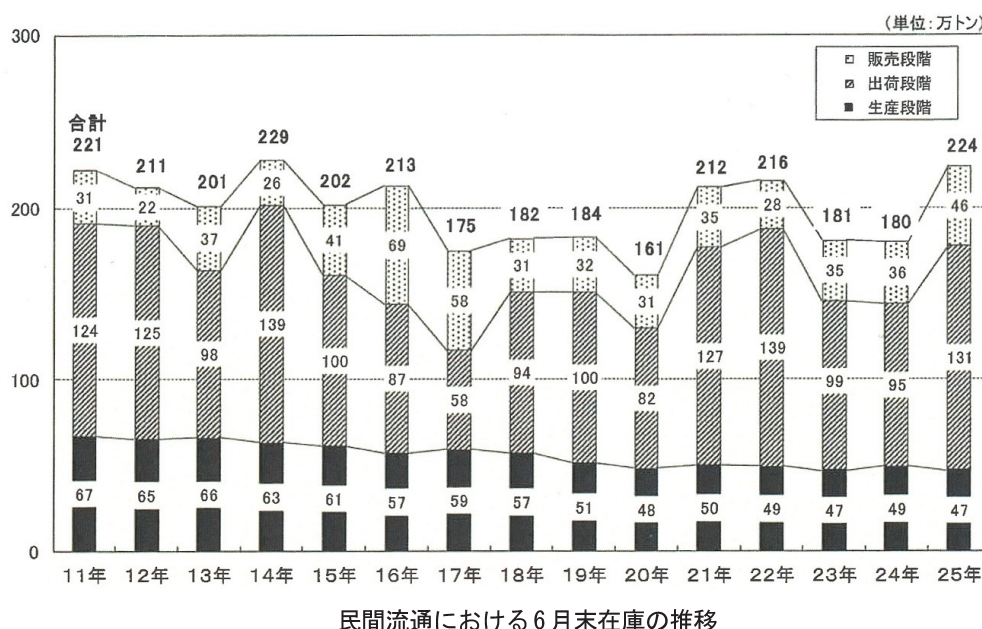
# 消費減退によるコメの在庫量拡大

## 【近年にない在庫水準】

コメの流通在庫が近年にない膨らんでいる。農水省が3月7日に発表したマンスリーレポートによると民間うるち米の在庫推移では24年産古米の流通在庫がまだ26万トン残っているとのこと。これは前年同期より19万トン多く、消費が進んでいない事が表れている。1月末在庫は24年産古米も含めて357万トンとなっており前年比33万トン増、近年で最も多かった22年産同期よりも約9万トン多く25年産の流通在庫は前例にない状況となっている。

同じマンスリーレ

ポートの『民間流通における6月末在庫』(右表)では、25年6月末の民間流通在庫は224万トンで、平成14年6月末以来の水準となっている。ただ当時(13/14年)872万トンだった年間需要量も、近年(24/25年)では781万トンまで減少。在庫の消化をめぐる環境は厳しさを増している。



## 【減少する消費】

背景としてまず挙げられるのは、消費の減退だ。24年産米が高価格であったため、中食・外食産業をユーザーとする業務筋が製品販売価格を維持するために、製品あたりの使用量を抑えたことが挙げられる。例えば、コンビニで販売されているおにぎり1個の使用量は1割程度下げられ、90～110gとなったが、コメ価格が下がった25年産でも使用量の回復は見られない。また、震災直後は顕著だった家庭内で精米を備蓄する意欲が薄れてきたこともあげられる。総務省が2月28日に発表した家計調査結果によれば、1月の1世帯(2人以上の世帯)当たりのコメ購入量は4.15kgで前年同月比8.8%減となり4か月連続で前年割れとなっている。更に、家庭内の月末コメ在庫は6.8kgで前年同月より300g少ない。

## 【低調なコメ卸の買い意欲】

中間流通市場の過剰感は変わらず、買い手であるコメ卸サイドの調達意欲は低調なままである。3月6日付の米穀新聞では、全農の未契約数量は100万トンに達していることが報道されている。これらの理由として、以下のような事情があると見られる。①24年産米の民間在庫が多く残っており、米卸が在庫消化を優先した。このため、24年産の使用期間が延び、新米である25年産の使用期間が短くなったこと、②①に起因して、1年古米の在庫が大幅に増える見通しとなっていること。全米販(全

(次ページへ続く)

国米穀販売事業共済協同組合)の推計によれば、今年出来秋の1年古米(25年産米)の在庫見通しは81万トンで、昨年の47万トンを大きく上回る。③米の需要量を引き下げの一因となった、業務用筋の使用量が回復しない。中・外食市場も厳しい価格競争におかれる中、海産物を中心とする原材料価格高騰に対応するため、米の使用量を戻して製品原価をあげることが出来ない。この過剰米対策には、35万トン程度を目途に米穀基金等を活用して市場隔離策が検討されているが、巨額な経費発生が見込まれ具体的な話は開示していない。

### 【今後の見通し】

26年産の作柄が平年作以上であれば、今年出来秋の需給は引き続き供給過剰と予想せざるを得ない。産地における主食用途での米穀の販売は厳しいと予想され、概算金も1万円を切る見通しが出てきた。飼料用・加工用米などの主食用以外の生産や、業務用途が使いやすい良食味・多収穫米の低コスト生産などによって、厳しい販売局面を乗り切るようアイデアが求められてくる。

---

## 消費税引き上げによる改定と物流問題

1997年4月1日より継続していた5%消費税が今年4月1日より8%に、翌2015年10月1日より10%に引き上げとなる。今回の法改正により資本・出資金が1000万円未満の中小・零細企業でも経営が赤字で利益が出ていなくても売上高に応じて消費税の納税が義務付けられた。また、4月以降の駆け込み需要の反動が経営の圧迫につながらないか危惧するところだ。

消費税増税を前にして問題となってきたのが物流である。物流業界では今回の消費増税前から人手不足が問題視されていた。どの業界も「駆け込み特需」現象が発生しており、3月末まで例年にないモノが動いている。肥料業界においてもメーカーの生産体制、在庫、そして物流の問題で商品の配送が滞らないよう昨年後半から需要者に対して喚起を促してきた。然しながら、2月の降雪による物流の遅れ、関東等消費地のコメが動かないことによる安価な帰り荷を運ぶトラックが用立てられない、肥料は手積み手おろしのため体力と時間が掛かり高額運賃も取れないため敬遠される等の問題に直面している。春にピークがある引っ越し業者は既に引っ越しの分散化を要請する措置を取られており割増料金を設定している業者もある。また、トラックをチャーターするスポット運賃は急上昇を続けているという。公益社団法人全日本トラック協会によると情報ネットワークの成約運賃指数の2014年1月実績が前年同月比7ポイント増、求車成約率は前年同月比7.1ポイント減で極端な需要増となっている。車両不足の状況から2月のスポット運賃水準は前年同月比で9ポイントアップとなっており3月は更に拍車が掛かっているという。

1990年以降のバブル崩壊や規制緩和による事業者数の増加、燃油価格上昇により運送業界は熾烈な価格競争に巻き込まれドライバーの賃金水準は低下している。トラック運送事業の就業者数は2006年度の132万人をピークとして2009年度には104万人に減少している。また、わが国のトラックの保有台数は1990年度の2115万台をピークに減少し、2009年度末現在で1553万台となっている。物流業者は規制緩和による新規参入により事業者数は増えたものの、運送業界の1社当たりの経営規模は小さく脆弱なため、倒産件数も2008年度以降毎年300社以上となっている厳しい状況だ。問題は根深く消費増税による一過性の問題だけではではなさそうだ。トラックの運送事業は市場規模で約6割弱の物流を占めておりトラック物流の安定は経済の根幹の一つとも言える。肥料でも生産者に届ける上で切っても切れない事業となっている。これからの物流の行く末を見つめて、真剣に考えなければいけないのではないだろうか。

---

東京でもソメイヨシノが開花しました。今年のお花見のピークは来週末になる見込み。今年皇居内の桜が一般公開されるとの事で、お花見を楽しみながらお散歩ができる、都内では貴重な名所となりそうです。花より団子も楽しいですが、静かに桜を愛でるのもいいですね。

編集事務局：南部、助川

電話：03-5275-5511/E-mail：macjournal@mcagri.co.jp URL <http://www.mcagri.jp>