

「流通在庫」の意味を調べたら「工場から出荷された後、最終的に消費者に届くまでの流通の途中で保管・移動されている在庫」とある。穀物の場合、工場を農家、消費者を穀物の加工工場と置き換えれば意味が通る。

穀物の安定供給を確保するためにどれくらいの期末在庫が最低限必要か？ 答えは必要な流通在庫の量である。バルク物の流通経路はパイプラインに例えられる。流通在庫の量が不十分であれば、パイプラインの先に出てくるものは貨物でなく空気や泡だけになってしまう。十分な量がどれくらいかは、そのモノ、場所などにより異なる。安定供給を維持するための対策には、需給バランスだけでなく、必要な流通在庫を把握も忘れてはならない。

2025 年を中心に日本で起こったコメ不足の問題は、この考え方で説明ができる。当事者からの反論があることを承知の上で言えば、流通在庫が残っていた時点で備蓄米を投入すれば、問題は大きくならなかった。消費者が自宅でより多くの在庫を抱えることで流通在庫が減ってしまった面もあるが、結果的には足りなくなった。適切なタイミングの見極めは困難であるが、流通在庫の把握をしない限り、次回も同じことを繰り返す。

ナフサの問題の説明で「目詰まり」という言葉を用いられる。全体では供給量が確保されていると言いたいのは分かるが、「目詰まり」と言われると、物理的ないし恣意的な物流の障害のうち多くの人は後者を疑う。つまり犯人を作りたがっているのではと邪推してしまう。いずれにせよ、関係者が自分たちを守るために在庫を多めに持とうとするのは当然である。流通在庫の不足に対しては、供給不足の対策を立てるべきである。

今号では、6 月 10 日の海上運賃セミナーを要約ではなく「誌上再録」の形で掲載している。演奏会や演劇などで、本当に心を打たれると、我を忘れて舞台に集中してしまうことがある。今回のセミナーは、普段以上にそれに似ていたと思う。ご興味ある方は、次回以降のセミナーで現地参加されることをお勧めしたい。早めに読者諸氏にお届けしたい気持ちがあるが、本号では座談会の誌上再録も行っており、海上運賃セミナーの誌上再録のお届けが遅くなることはご容赦いただきたい。