

---

## 6. 小麦の生産・流通

---

### (1) 麦の内外価格差 - 2.2~2.6倍あるが -

内外格差は、国内の外国産麦の販売価格と、輸入価格の格差について良く言われます。

この仕組みは、麦はお米に次ぐ主食であり、国民の食糧供給のため、国家貿易品目として国が輸入し、国内製粉業界に販売をしています。業界からの内外価格差は1.5倍から1.2倍程度への縮小を求められている。しかしながら価格差の実態としては、たとえば平成5年度のアメリカ産WW（軟質小麦・日本種）では、食糧庁の買い付け価格@20,334円/tに対し、売渡価格は53,260円/tで、格差は2.6倍となり、業界から格差縮小については、強く要請がなされた経過にあります。

平成9年では、この格差は2.2倍に縮小されていますが、食糧庁はこの格差部分の財源をもとに、国内の麦買入れ価格と売渡価格の補填に使用し、いわゆるコストプール方式と言われている仕組みになっているのです。

国内産小麦は、平成5年産の政府買入@151,830円/t、売渡価格@44,360円/tであり、この価格差を外国産麦の売買格差で補填しているわけです。

このように、政府が価格を決定してきましたが、平成7年12月の消費者麦価格決定時の米価審議会において、UR合意の国境措置の関税化、円高進行等による小麦粉調整品の輸入増、国際化の進展など「農産物の長期見通し」を踏まえ、麦管理の在り方に着手することとされました。以来、農林水産省内に検討会が設置され、平成10年5月末「新たな麦政策大綱」が省議決定し、民間流通について、生産者団体・実需団体・行政等により、本格的な検討がなされました。その結果、平成12年産からの入札・相対による新たな民間取引の価格形成となったところです。本題の話から逸れましたが、小麦に

関しては、本体の価格が2倍以上の価格差ですが、実需の目から観た国内産麦と、外国産小麦との価格差は、国内の引取運賃がこの他に上乗せされます。少なくとも民間取引価格は、外国産政府売渡価格が上限となるでしょう？

さて、内外価格差でも、流通コストと輸送規模についても比較してみます。ただし、国産麦の引取コストは、実需が負担し、外国産の着港までのコストは、売渡価格に含まれています。以下は、あくまでも個人的な想像による試算であり、目安程度の参考に！

[道内主産地から関東周辺推定試算]

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| 主産地から近郊中継港サイロまでの運賃 | @3,000円/t       |
| サイロ中継料             | @700~1,300円/t   |
| 中継港サイロから関東周辺迄の運賃   | @2,400~3,600円/t |
| コスト計               | 6,100~7,900円/t  |

[米国内主産地から日本（関東着港）の試算]

|                    |                      |
|--------------------|----------------------|
|                    | アイダホ・ネブラスカ~ポートランド~日本 |
| 主産地から近郊中継港サイロまでの運賃 | @750円~3,000円/t       |
| ポートランド等サイロ中継料      | @650円/t              |
| 中継港サイロから関東周辺迄の運賃   | @3,400~3,600円/t      |
| コスト計               | 4,800~7,250円/t       |

輸送形態と規模では、日本では船積の積載量は1,000~1,500t程度であります。米国では30,000~50,000tを一気に海上輸送（艀輸送でも3,600t規模）しています。また、日本の内陸輸送はトレーラー輸送の小ロットです。米国では鉄道輸送でも、一度に10,000tの輸送（90~100tの貨車を90~100両連結）をしています。日本で百両の連結では、踏み切りの遮断機があがらず、社会問題になるかもしれません！

<佐藤 孝司>