

ヒール宮井の アグリテクニカ 訪問記

本誌コラムでおなじみの宮井能雅氏ら一行は昨年11月、ドイツで開かれる世界最大の農業機械展であるアグリテクニカに訪問した。そこで見たことや感じたことを寄稿してくれた。 写真・文/宮井能雅



1



2

1 クローネのハーベスターにはなぜか金髪・ブルーアイが多い。1,110馬力だけど文句あるかって感じた。2 ケンパのヘッダーだと畝幅は関係ない。JD仕様だとケンパは黄色になり、フォルディング仕様もある。



3



4



5



6

3 クラスのセバレーターはロータリータイプだ。さて、性能は？ 4 クラスのコンバインにはすごい人だかりだ。5 JDの新型コンバイン用クローラーだ。6 JDのシリンダーは入口より出口のほうが大きくなっている。

日本やアメリカあたりの乗用車でオートマチック・トランスミッションは標準装備で、あえてマニュアル・トランスミッション仕様にしたくても、そんなものは歴史の片隅に埋もれた存在であることはわかっているが、ヨーロッパではあのベンツでも7割くらいはマニュアル仕様だ。どうしてなのか現地のオーナーに聞いてみたら、「燃費がいいから」と明確な答えだ。確かに数%はいいだろう。では、ヨーロッパ社会が理想でありたいと信じるエセ・グリーン野郎が多くいるこの日本で、なぜ燃費を向上させるマニュアル仕様が廃れたのか。答えは簡単だ。ヨーロッパが理想社会ではないことに気づいているからだ。

では、現地では普通の扱いなのに、日本ではブランド扱いしてくれるエセ・ヨーロッパ信仰は農業にどう影響を及ぼすのか。トラクターでも現地ではマニュアル仕様を選ぶ生産者が多いと聞くと、北海道のマトモな生産者がアド・ブルー仕様、コモンレール280馬力、710mmのタイヤを履いたトラクターでマニュアル仕様を購入するのか、その前に販売店がそのような仕様のトラクターを売るのが、という話だ。

なぜだろう。やはり農地の規模、だったり、道路に関する考え方が違うのではないだろうか。田んぼでは一辺



7



8

7アマゾーネのプロキヤスの主流はハイドロ駆動だ。8アマゾーネの自走式スプレーヤーは4,500リッターだ。



9



10



11



12



13



14

9最近のディーゼルエンジンはハイテクだ。10クボタの知名度は上がってきているようだ。11ランボルギーニのトラクターは誰が乗るのか? 12結局、クーンの播種機もJDと同じ仕様になるようだ。13CATの自走式スプレーヤーは日本では販売されないのか? 14グリームのポテトハーベスター。



17



18

17ドイツから離れたヒール宮井がオランダで学校の先生と会話中(前号の通常連載参照)。18ヒール宮井、北海道農業を語る。19どこにでもいるトボケタ生徒。



19



15



16

1516会場にいた子どもたち。

が300間(550m)あるなんて聞いたことがないし、一般道でも時速80km出せませんなんてことも国内には存在しない。だからゼロだ。

一般社会で小さいことでもいいものを見つけることは難しい。デカイこととはいいことなのだ。そこを何かかんか理由をつけてコンパクト社会などと言葉遊びに興じる奴のことを信じてはいけない。そのような輩のほとんどは何もしないことを善とするからだ。ゼロは、かけても、足しても、割っても、答えは同じだ。そのような奴は南にたくさんいる。とくにスペインやポルトガルなどの新大陸に覇権を目指した旧宗主国の発展度は悲惨だ。当農場の従業員がスペインに新婚旅行へ行った。現地の日本人ガイドからこう言われたそうだ。

「この町の建物を見てください。新しいものは何もありません。この国は500年前から国ぐるみでよそに行って盗みを最近までやっていて、若者の失業率は50%を超えています。窃盗の多くはジプシーではありません。現地若者ですから気をつけてください」

ドイツでは関係ない? 果たしてそうだろうか。まっ、ドイツ語も話せないのにドイツ製はいって言い切れるエセさんには関係ない話のようだ。