オレにも言わせろ！

北海道長沼発 ヒール・ミヤイの憎まれ口通信

Vol.128

飛ばす勇気よりも、飛ばさない勇気



宮井能雅

1958年3月、北海道長沼町生まれ。現在、同地で水田110haに麦50ha、大豆60haを作付けする。大学を1カ月で中退後、農業を継ぐ。子ども時代から米国の農業に憧れ、後年、オーストラリアや米国での農業体験を通して、その思いをさらに強めていく。機械施設のほとんどは、米国のジョンディア代理店から直接購入。また、遺伝子組み換え大豆の栽培を自ら明かしたことで、反対派の批判の対象になっている。

Illustration by Kazushige Akita

新年号だが昨年のいろいろな出来事を書き残したのでその続きになる。8月上旬には麦の収穫も終わり収量は……チョー冷害と長雨の影響で2割減となる。

地球温暖化と井の中の蛙

反日で自虐感たっぷりの日本のメディアがいうところの**地球温暖化は嘘だと思う**。ちょっと世界を見てみるとカザフスタン、イエメン、中国中部海岸線、北大西洋、南東インド、中部アフリカでは平年よりも気温が低いとの報告もある。では問いたい、温暖化になったといわれる面積と冷夏だと報告された面積の差はどれだけあるのか。きっと誰かは知っているのだろうが、地球規模の温暖化とはかけ離れた解釈にせせら笑ってしまうのは私だけではないはずだ。

多雨だとは理解できるが、たかだか極東アジアの北緯40度から南の気温が平年よりも高いから地球温暖化などというのはみっともなく、井の中の蛙、大海を知らず、されど空の青さを知っていただきたいものだ。

私のテリトリーは冷夏で多雨。「**だからどうした?**」と**極東アジアの南の民はそう考えるだろう**。だから私も自分のテリトリー以外の気象をワメカれてもピンとこないのだ。

麦の収穫が終わるとコンバインは大豆収穫仕様にする。といっても刈り取り部分をリジット（固定）仕様からボルトを6本抜いて、たわたわ、ぐにゃぐにゃのフレックス仕様にして、後はシリンダー（脱穀部）の回転を350RPMにするくらいだ。この作業がよそ様のコンバインだと大人2名で丸一日必要になる。その作業がたいそう面倒なので、麦収穫用のヘッダー500万を別途購入しようとの話が複数聞こえてきた。私と違い、50％の補助金で購入した4000万円のコンバインだから、別途で思い切って投資ができるのだろう。初めから私と同じコンバインを購入していれば良かったのにね（皮肉がタップリ含まれる）。

コンバインを大豆収穫仕様にする

今年は今までの納豆用の粒が小さい大豆から、粒が大きい大豆に変えた。だからどうした?では済まされない。例えば同じ大豆重量で同じ土の量がコンバインに入ると、粒の大きな大豆の表面積は小さい大豆よりも少なくなるので、土による汚粒が目立ってしまう。物理的な方式ではS＝4πr₂となる。そこであれこれコンバイン回りをイジクルことにした。

①大豆をグレインタンクに持ち上げるバケットエレベーターを、ゴムベラ式からカップ式にすることにより、大豆と外壁との

物理的な接触を無くし汚粒を減少させる。

②アメリカから購入したもので、プラスチック状のスリックボードと呼ばれる厚さ5㎜程度のものを装着した。これをグレインタンクやシリンダー下部のオーガーに取り付けることにより、大豆を滑らかに移動させることによって汚粒対策をする。

③エアーリールの導入。今年のような冷夏があると大豆の生育が良くない。その結果、大豆の物理的な徒長がなく収穫時にスムーズにコンバイン後方に移動しない。そこでヘッダーのプロペラシャフトから動力を取り、ブロアーファンから高圧の空気をつくり、筒状のノズルからコンバインのヘッダーに押し込む装置を付けた。結果は良いのだが、もともと徒長がない大豆は収量がないので手を叩いて喜ぶことはできない。

④ダムの設置、高さ3インチの板状のものをヘッダーのナイフ後方に取り付ける。フレックス対応なので地面との追従性は問題ない。先ほどのエアーリールの高圧エアーで徒長がない大豆がコンバインで収穫できるのはありがたいが、周辺の土の塊も押し込まれる。そこでこのダムを設置することで土の侵入を防ぎ汚粒対策をする。

関空連絡橋の石油タンカー衝突

そしてやってきた9月には台風21号、実害200万円なり。ありがたいことに被害額の補てんはJA共済、損害保険会社と国の補正予算9356億円の一部を使えることになった。農場の損害よりも深刻なことは、9月4日に関空連絡橋で石油タンカーが衝突したことだ。メディアはタンカー側の責を問うが、**私の見立ては違う**。

規模は違うが以前、経営していた石油スタンドでも似たような事案があった。あの時の8月、長沼町の南部にあるケノフチ川が降雨により氾濫する恐れがあり、夜間と早朝にエンジン式移動ポンプの燃料配達依頼があった。電話依頼は長沼町からだったが、現場を仕切っていたのは北海道開発局（国家公務員）であった。担当は30歳にも満たない若造だ。配達に向かったのは良いが、その若造と運転手が陣取る大型バスが邪魔で燃料ホースが移動ポンプまで届かないのだ。「そのバス避けていただけますか？」とお願いしたが、**「勝手にやってくれ」**と捨て台詞を残し冷房の効いたバスに戻ってしまった。その態度に驚き旧知の長沼町土木課の職員と目が合ったが、彼は「国の役人だから……」と力関係を見せつけられたのだった。

長沼町土木課の手伝いもあり、目の前では濁流になっている土手まで数㎝の距離まで進み、タンクローリーが飲み込まれることを心配しながら真夜中に給油した。その間もその若造が陣取るバスのカーテンのうっすら漏れる明かりから**テレビを見ているのが分かった**。

翌日の6時に再び来るとその若造のバスはなくなり、河川の水位も下がったため、ポンプの出番はなし。「電話くらいよこせ！」と思ったがそのころはまだ携帯電話もなかった。

さてタンカーの件に話を戻そう。連絡橋への衝突とは関係なく、関空は閉鎖された。結果論だが、航空機に燃料補給の必要はなかったのだ。関空がどのような組織なのかは知らないが、燃料担当は数字を見るだけの仕事なのでたぶん若造の仕事であろう。タンカーの業者は役人に立てつかないだろうし、若造のいる関空側が少し気を利かせ、「今日は燃料配達を無理してしなくても良い」とできたはずだ。それができないのは計画性のないハンカクサイ組織である。

石油スタンド経営時に春の入札の結果、とある北海道庁関係の組織に重油を配達することに決まった。地上タンクで2kℓタンクに重油を入れ、庁舎の暖房に使うのだ。

4月1日にその組織の総務の重油担当者から連絡が入り、初顔合わせとなった。もちろん若造である。彼の口から飛び出た言葉に驚いた、**「タンクの重油の管理は任せたから」**。任せるって、何をどうするんですか？と聞いたが、返事にもっとびっくりした。定期的に2kℓタンクの残量を調べてガス欠しないように重油を入れるように指示された。えっ？この重油タンク施設の法的な管理人はその若造で、たかだか玄関から左に30歩進んで目で残量を確認できる作業を任される？　喧嘩をしても仕方がないので、1週間に一度の頻度でタンクの重油残量を確認して、ガス欠前にこちらが重油をオーダーすることになった。

1年が過ぎ入札で他の業者が重油を入れることになった。引き継ぎの時に「重油タンクの残量管理任されますよ」と伝えると「あ～この役所は昔からそうだから」となった。

趣味の飛行機の操縦免許を手にした時に教官からいわれたことを思い出す。特に気象条件がギリギリの時に**「飛ばす勇気よりも、飛ばさない勇気を持ちなさい」**。では石油タンカーを輸送しない勇気は誰が持つべきだったのだろうか。