

土門 剛

土門 剛 どもん たけし

【プロフィール】

1947年大阪市生まれ。早稲田大学大学院法学研究科中退。主な著書に、『農協が倒産する日』（東洋経済新報社）、『穀物メジャー』（共著／家の光協会）、『東京をどうする、日本をどうする』（通産省八幡和男氏共著／講談社）、『新食糧法で日本のお米はこう変わる』（東洋経済新報社）など。会員制メールマガジン「アグロマネーニュース」も発行している。

春肥シーズンを控えて北海道で肥料が不足する事態が起きている。ホクレンは供給に問題なしと説明するが、貿易統計の数字は明らかに春肥不足を示している。

調達先が定まらぬ 全農の肥料原料

最大原因は、昨年10月15日に中国政府が打ち出した肥料の輸出規制などに全農・ホクレンが対応を誤ったこと。とくに9割近くを中国からの輸入に頼るリン酸系肥料の原料不足がとて深刻。リン酸一安（MAP）やリン酸二安（DAP）は、開花・結実を促すとして重要な肥料成分なのだ。

肥料があり、化成肥料を帯広、北見の2工場で、粒状配合（BB）肥料を帯広、北見、空知、釧路の4工場で製造。十勝、釧路、苫小牧には原料ストックの肥料センターがある。また畑作地帯の十勝地方には、5JAがB専門の肥料製造工場を自前で持っている。原料はホクレンからの供給だが、これら5工場も中国の輸出規制で原料が十分に供給されていないはずだ。

全農によるリン鉱石やリン酸系肥料調達の歴史は、常に失敗、場当たり的対応の繰り返しだった。1980年代には、米国フロリダ州で、リン鉱石採掘事業の「全農燐鉱株式会社」を運営していたが、いつの間にか消えてなくなったみたいだ。

その次に手がけるのが、1992年の「日本ヨルダン肥料株式会社」（NJFC）。三菱商事や朝日工業など3社と合弁で設立、原料輸入だけでなくNJFCが製造した高度化成肥料の日本への輸出も手がけた。

全農は、そのNJFCからも撤退した。2011年のことだった。10年ちよつとしか続かなかつた。ヨルダンに見切りをつけた全農が、次にリン酸系肥料の調達先に選んだのが、中国だ。12年に中国・福建省のリン酸系肥料メーカー「瓮福紫金化工股份有限公司」（瓮福紫金）へ資本出資。額は7億円、出資比率は10%だった。

全農が20年10月に発行した「全農レポート2020」では、瓮福紫金との関係強化について、「高品質なリン酸質肥料の安定調達に取組んでいる」と総括していた。中国を相手に「安定調達」というのが、いかにも全農らしい。それがいかに脆いものであるか今回の輸出規制で思い知ったはずだ。

NJFCのその後について触れておこう。三菱商事など3社は、いまも株式を所有している。スパッと株式売却した全農とは大きな違いがある。

今回の局面でも、三菱商事は、株主権をフル活用、ヨルダン産リン酸質肥料の調達に成功している。商社筋によると、調達量は少なくとも数万t。3隻に分けて日本に運び込むが、一部は現時点で北海道の春肥生産に間に合うか。

事態切迫！原料は間に合うのか 北海道春肥供給は綱渡り状態だ

それがホクレンにも供給されるかどうかは確認はできなかった。

NJFCの年間生産能力は、約40万t。そこから、この局面で数万t調達できたというのは、株主権を行使した交渉と評価できる。益福紫金へ資本出資しながら株主権を行使した形跡が確認できない全農とは雲泥の差がある。

「原料はあろう」 その説明に裏付けなし

どれだけ原料が不足するか。業界においても統計にもとづく議論がないことは実に不思議だ。政府の統計数字を確認すれば、原料調達が見舞われているか、簡単に解明できる。

ほぼ全量を輸入に頼るリン酸系肥料は、財務省の貿易統計の数字を使うことで原料供給の全体像をつかめる。しかも肥料は、例年、同じような時期に、原料調達、製造、出荷などを繰り返している。在庫を抱えないように製造のタイミングを計って原料を調達している。



る。保管スペースという制約があるからだ。どの肥料メーカーも、よほどのこ

とでない限り、大量に在庫を抱えてしまうような原料調達はしないものだ。

肥料年度は、6月にスタートして5月に終わる。

原料調達なら、月別の輸入数量を拾い出せば、原料の調達状況をほぼ正確につかむことができる。MAPとDAPの数字を拾い出し、前年と比較してみたのが上表である。

■リン安 (MAP・DAP) の中国からの月別輸入量 (単位: t) 出典: 財務省貿易統計

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月
20年度	28,040	20,137	41,001	28,341	67,224	18,746	28,454	29,268	52,747	32,743	64,231	31,589
21年度	46,018	37,355	34,117	40,575	74,224	23,692	6,128	-	-	-	-	-
前年同月比	17,978	17,218	-6,884	12,234	7,000	4,946	-22,333	-	-	-	-	-

北海道で使われる春肥原料の調達は、例年なら11月以降にピークを迎える。春肥の製造は、4月半ばぐらいまで。春肥の需要ピークが過ぎる4月は、その半分ぐらいが秋肥の原料に回る。

それらを踏まえて11月から4月までの輸入量を比較してみよう。

本稿執筆時点

(2月1日)での最新の貿易統計は21年12月分までだ。前年同月比は2万t以上も大幅に減った12月分は輸出規制の影響を反映。6128tは、規制前の既契約分が輸入されたということだ。既契約分の輸入は見込み薄となる2月以降は、ほぼゼロになる。

それを踏まえて20肥料年度の数字と比べてみよう。20年度の12月(4月の輸入量は、20・7万t。4月輸入分の半分が、秋肥に回るとしたら、春肥向け原料としての輸入量は、約17・5万tということになるのか。

業界情報を総合すると、ホクレンは、21肥料年度前半の輸入分(21年6月(11月)は、前年同期より多めに輸入していたので、それが在庫として残っていること、今後、モロッコなどからの輸入も見込めるので、数量面で心配はないというスタンスのようである。北海道選出の国会議員にも、同じような説明をしている。

残念ながら、この説明は説得力を欠く。原料供給に問題がないというなら、国会議員に対しても、ホクレン肥料が抱えていた在庫量、ホクレン肥料工場における春肥製造の稼働実態などについて、

具体的な裏付け資料を添えて説明する義務がある。

1月17日の定例記者会見で、「全農などを通じてモロッコ・ヨルダンからの手配を進めている」とヨルダンの名前を出してきた。先に説明したように、三菱商事はホクレンに供給するとは確約していない。この時期にヨルダンの名前を出してきたというのは、モロッコからの原料手当てだけでは問題解決にはならず、かえって原料調達が極めて厳しい状況にあるかを白状したようなものだ。

あらためて貿易統計をチェックしてみよう。6月から始まる21肥料年度は、ホクレンの説明を裏付けるような原料の輸入状況ではなかった。前半でDAPとMAPの輸入量は、前年同期と比べて5・2万t増えているが、その中に、どれだけホクレンの増加分があるかは、貿易統計だけでは説明はできない。ただ原料事情に対するホクレンの当時の認識から、いまの事態を想定して早めに原料を手当てしていたとは到底思えない。

そう判断したのは、ホクレンが昨年5月31日に発出した「令和3肥料年度肥料価格について」と題した農協向け文書だ。原料につい

では価格高騰に触れただけで、それも「弊会取扱主要化学肥料の平均10・3%の値上げ」で対応可能という程度の実況認識だった。

次に「モロッコからの輸入も見込める」という部分。業界情報では、米国や韓国、はたまたロシアから輸入があったという噂を聞いたことはある。いずれもスポット取引なので、輸入があったとしても、それぞれ1000t台という数量。合計で1万t程度だろう。

結論、ホクレンが21肥料年度前半期に、不足が起きないように肥料原料を早めに手当てしていたということは、具体的な事実が示されなければ、信用できない。モロッコだけでなくヨルダンの肥料にまで言及しているというのは、かなりの規模で原料不足が起きると容易に想像がつく。

綱渡り状態の ホクレン春肥供給

ホクレンは、春肥製造のタイミングまでに必要な原料調達に成功するだろうか。1月25日時点で得た情報を総合すると、調達量と入手タイムニングにおいて、まさにタイトロップ、綱渡り状態にある。モロッコからの船は少なくとも

3隻はあるらしい。4隻あるという話もある。複数の情報を整理して、同時点で確認できたのは3隻だ。現地出港、日本への入港日、商品内容と重量などを表にまとめておいた。

モロッコからの輸送に用船されたのは、詳細は確認できなかったが、いずれも3

■モロッコからのリン酸系肥料原料輸入の推定日程

	現地出港日	日本入港日	積載物	積載量	積み替え
第1船	12月末の出港	2月5日(予定)	リン酸系肥料	約3.5万t	国内港
第2船	1月24日	3月4日(予定)	リン酸系肥料	約3.5万t	国内港
第3船	1月末(予定)	3月8日(予定)	リン酸系肥料・リン鉱石	約3.5万t	国内港

現地はモロッコ JORF LASFER 港。出港日は業界情報から推定。国内港までの航海速度は時速13ノットで計算。第3船は計算上1月30日出港とした。MAPとDAPの内訳が不明なのでリン酸系肥料とした。

が、いずれも3万t級のバルク船らしい。ほぼ満載してくるとみて、単純に約3・5万としておいた。うちリン鉱石の輸入も含まれている。これが第2船、第3船、どの船で運ばれてくるか。肥料業界に取材してもつかめなかった。

ただ第1船は、商社調達分との相乗り便という情報だ。その内訳は、肥料業界では、「ホクレンの注文を受けて全農が調達した数量は、MAPとDAPでワン・ハッチ、ツー・ハッチという数量らしいよ。全量が全農分でないことは確かだ」という情報が流れている。

ハッチとは、貨物船の貨物倉のことのようだ。「ワン・ハッチ」とは、そのうちの1貨物倉ということになる。その表現から、ホクレン向けの積荷は、せいぜい数千tということなのか。第1船には、思ったよりホクレン分が少ないことは驚くべきだ。

従って、3隻の積み荷のうち商社分とリン鉱石分を差し引いたものが、ホクレンの春肥に向けての調達分になる。そこからホクレン調達分のMAPとDAPは、5万t台という推測も成り立つ。これでは7万tの不足分をカバーすることはできない。

次に大きな問題は、第2船や第3船が北海道の港に着く時期だ。第1船は十分に間に合う。1月28日現在、第2船は1月24日頃に現地を出港したという情報に接した。第3船も1月末に出港予定らしい。いずれにせよ、この両船が春肥生産の命運を握っている。

1月末に出港予定の第3船が、仮に同30日に出港すれば、最短の

スエズ運河経由のコースを時速13ノットの速度で進むという条件で、日本の港へ到着するのは、3月6日以降だ。国内で小型船への積み替え作業のため途中寄港するようなら、北海道への到着はさらに遅れ、同10日以降ということになる。

北海道で荷揚げが予想されるのは、苫小牧、十勝、釧路の各港だ。そこで問題となるのは、各港での荷役能力。ホクレン肥料工場が近い十勝港では、可動式の小型ホッチパーシカない。これだと積み下ろし能力は、1日あたりせいぜい千t程度だ。モロッコからのバルク船が、そのまま入港するようなことになれば、満載の原料を積み下ろすには、最低でも20日はかかる計算。

従って第2船や第3船も、北海道への輸送を急ぐため、雪の影響が少ない西日本のどこの港でトランシップ、つまり内航に使う複数の小型バルク船への積み替え作業があるかもしれない。そうなれば、北海道の港でほぼ同じ時期に2隻分の原料を荷揚げすることになる。どの港でも積み下ろし作業はかなり混乱するだろう。モロッコから最初の原料が到着

土門 辛聞

数量に対する出荷対応」だ。リン酸系肥料については、「単肥（側条444、

してホクレン肥料工場で製品になるのは、道内の港に原料が到着して1週間後からだ。製品になって農家に運び込まれるのは、早くて3月下旬頃、出荷ピークは4月上旬。もうその頃には、作物によっては播種のタイミングになり、現場は大混乱するに違いない。

以上のシナリオは、モロッコから日本への海上輸送、積み替え作業、そして道内港湾での荷揚げ、トラックの手配から工場への配送、製造などがすべてスムーズに進んだという条件が揃った場合のことだ。その一つでも欠落すると、混乱、パニックが起きてしまう。ホクレンの春肥供給は、まさに綱渡り状態なのだ。

不測事態を予告する ホクレン文書

ホクレンは、1月17日付けで道内農協に対し、1通の文書を発出した。タイトルは「令和3肥1月以降の出荷対応について（第2報）」。

リン安含む」の次のような記述だ。「単肥——2月1日（火）期日」とりまじめを実施します。現時点で希望に沿えない品目（尿素粒、塩安、硝酸カルシウム、DAP）は代替品で対応願います（窒素質は硫安、DAPは追加供給銘柄で対応予定）、「複合肥料——出荷状況や原料の導入状況次第では、途中で保証成分を変更せざるを得ない状況も想定されます」

北海道の生産者には、春肥供給が極めて厳しい状況に置かれていることはほとんど知らされていない。もちろん農協は、ホクレンからの文書についても、その内容をよく分析して組合員に伝えていたという形跡はなさそうだ。

最後に1月17日付けホクレン文書の内容を知った道内生産者の声なき声を紹介しておきたい。やはり懸念は、原料不足が原因で想定される代替品や品質・成分のことであった。

「特に塩安を硫安で代替するのは水田にとって致命的な障害が起きますね。DAPの追加供給銘柄というの、はたしてそのようなものがあるのか。複合肥料で、いまから保証成分変更を予告してい

輸送船「オミクロン」謎の航跡を追う

取材
ごぼれ話

当初、モロッコからの第2船の船名は、なんと「オミクロン・ティティーナ号」。ギリシャの海運会社が所有する載貨重量76,808tのバルク船。オミクロンというのはアルファベットで15番目のギリシャ文字なので、別段不吉でも何でもないが、肥料不足にかこつけて話題になるだろうと思っていた。この船が土壇場で日本行きが突然キャンセルに。

オミクロン号は全農チャーター船だった。業界情報で全農がモロッコからリン酸系肥料の原料を調達する情報をキャッチ。モロッコの積み出し港「JORAS LASFER 港」を割り出し、船舶位置情報で港内、沖合停泊地にいるバルク船を風漬りに調べた結果、目的地「Kushiro（釧路港）」の表示がある船を見つけた。それがオミクロン号。1月3日のことだった。以降、船舶位置情報で動静をたえずウォッチしていた。

奇っ怪な動きがあった。埠頭での積み込み作業が終わり、日本に向かうものと思っ

ていたら、沖合でエンジンをかけたまま動かず。全農がリン鉱石も調達したという情報もキャッチしていたので、その積み込みのため沖合で待機しているのかと想像していたら、船舶位置情報が目的地の変更を告げてきた。ドイツ「ロストック港」。現地時間1月19日のこと。狐につままれたとは、このことだ。

モロッコの積み出し港に着いたのが12月31日（現地時間）、埠頭に入り積み込みを始めたのが1月16日（同）。その間、目的地「Kushiro」を掲げたまま沖合の停泊地にずっと停泊したまま。そして19日にロストック港を目指して出港。

時節柄、船名は確かに不吉かも。でもそれが理由でドタキャンするワケはない。結局真相は不明。

1月31日現在、オミクロン号の位置は、デンマークのあるユトランド半島の西側だった。日本にやっとなことだけはハッキリした。

るのは、リン酸低減銘柄の商品しか供給できないと開き直っているようなものです。そしてガツカリしたのは、この時期、生産者もつとも関心を抱く出荷時期についての記述がなかったことです」

ホクレンは国会議員や農水省に楽観論を吹き込んでいるようだが、その説明が彼らの期待願望を並べ立てただけの中身の無い内容であることは、1月17日付け文書がすべて証明する。