

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。

ている全農・ホクレンなどによるモロッコから肥料原料（リン安）大輸送作戦だ。

中国政府が肥料29品目の輸出規制をかけたのは、昨年10月15日。ほぼ100%輸入に頼るリン安は、遠いアフリカのモロッコから緊急輸入することになった。全農・ホクレンなどが3隻の船をチャーターして緊急輸送したが、その航跡を再検証してロジの問題点を洗い出してみたい。

【第1船 = QUEEN ISLAND】
3月11日、北海道・釧路港にてようやく任務完遂。振り返ってみれば、ロジステックスのお粗末さだけが目立つ。旧軍隊の経理将校的な視点で総括すれば、やたら船舶チャーター料を無駄遣いして、それに見合う結果を最後まで出せなかったことである。

この局面での最重要課題は、畑作物が主作物で、しかもリン安を大量に消費する食料基地・北海道へ一刻でも早く送り届けることだったはずだ。中国の輸出規制は、ちようど北海道での春肥製造がピ

ークを迎えるタイミングで起きた。ホクレンも含めての道内肥料工場は、一日千秋の思いで原料の到着を待っていたはずだ。

第1船が、モロッコの積み出し港ヨルフ・ラスファー港を出港するのは、1月1日（日本時間）。北海道・釧路港で荷物を下ろして任務完遂まで69日間もかかった。ちなみに国内最初の目的港（広島・江田島港）まで38日間。国内に着いてから31日間も要した。巡航船のように、最終目的港の釧路港まで原料を配り回っていたのである。

ロジステックスの基本は優先順位をつけることだ。それを全農はできなかった。そう判断した根拠を示しておく。

この局面での全農の役割は商社、ホクレンは原料の発注主、つまり顧客という関係になる。

最初の目的港・江田島では、全農グリーン・リソース（全農GR）が所有する専用バスを使った。事前に確認したAIS（船舶自動識別装置）情報による着岸予定は2月5日（土）。当日朝に確認すると、同船は、なんと宮崎県日向市の日向灘の沖合にアンカーを打って停泊していた。何のことはな

自民党農林族が食料安全保障の議論を始めた。大変結構なことである。党内に「食料安全保障に関する検討委員会」（食料安全保障検討委員会）を設置。委員長には元農相の森山裕衆院議員が就いた。3月10日の会合では、「5月までに中間とりまとめを行い、新たな食料安全保障戦略の策定」をすることを決めている。今月号は、その議論の一助となるような話題を提供したい。

ロジステックス無視の原料調達で到着遅れ

軍事に限らず安全保障と名がつくものの要諦は、ロジステックス

ス。わが旧帝国軍隊は兵站と呼んでいた。作戦計画に従って兵器や兵員を確保し、管理し、補給するまでのすべての活動を指す。これがいかに大事か。冷戦時代に発足した米国防務省の初代議長、オマー・ブラッドレー元帥の言葉を紹介しておく。

「戦争のプロは、『兵站』を語り、素人は『戦略』を語る」
目の前にロジステックスの「失敗の本質」のような検証材料がある。本誌3月号から追い続け

偽旗の肥料行政——食料安全保障に逆行する砂漠のダチヨウ

い、全農GRが土日休業なので時間調整をしていたようである。ようやく同専用バスに着岸するのは、同7日(月)の朝になってのことだった。全農という組織は、子会社に至るまで役所以上に役所的な組織であるようだ。

全農にロジステイクスの発想があれば、江田島港で北海道へのトランシップ、つまり内航船へ積み替えて北海道へ急送することを考えたはず。その発想がなかった。

同港で積み下ろしを終えたあと次に向かった先は、北海道とは反対の福岡・小倉港。今度こそ北海道へ直航と予想したら、これも外れた。豊後水道から太平洋に抜け、茨城・鹿島港や岩手・宮古港に寄港して釧路港に入港。最初の江田島に着港してから29日目の3月8日のことだった。

江田島港でトランシップしても、そこから釧路港に向かう内航船のチャーター料は「500万円程度」(肥料メーカー関係者)のようだ。全農とホクレンなどは、

その費用をケチったのであろうか。

安全保障に 土日休日はない

【第2船＝KING ISLAND】この船で最大のミス터리は、釧路港で原料荷下ろし量が予想より少なかったことだ。これは発注側(ホクレン)に問題があったように思えてならない。そのことは次号で触れるとして、第2船でロジの問題を指摘しておきたい。国内最初の目的港である小倉港に到着するまでの理解しがたい航跡だ。

事前のAIS情報によると、国内最初の目的港は小倉港で3月1日の入港予定。当然、東シナ海に入ったところで小倉港に向け舵を切ると思っていたら、なぜか五島列島の手前で針路を東に向けず、北に直進する同船を確認した。やがてAISは、韓国・光陽港の沖合でアンカーを打って停泊中の位置情報を送ってきた。

釜山の西へ140kmの同港は、韓国最大の貿易港である。日本国内の自治体などが管理する地方の公共港よりも港湾整備は進んでいる。そんな港湾事情から、北海道への搬送を急ぐべく、急遽、トランシップのため目的港を変更したものと想像をめぐらせていたら、

AISは、目的港を小倉、門司、小倉と二転三転する情報を伝えてきた。結局、入港したのは小倉港。その後は、第1船と同様に、鹿島港、宮古港を巡航して釧路港に向かうコースとなった。釧路港での任務完遂は3月26日。現地を1月25日(日本時間)に出港してから61日間を要したことになる。

気になることがある。全農が用船した船籍が「香港・中国」だったこと。そんなことはないと思うけど、もし船長や船主が、北京の共産党政権の影響下にある人物だったら、航海ログ(日誌)とともに、わが国の肥料原料調達事情を北京政府にご注進していたかもしれない。安全保障というのは、こんなスパイ映画もどきの奇想天外な発想も身につけておく必要がある。そうでないと、習近平・中国やプーチン・ロシアと互角に渡り合えない。

【第3船＝SEAMASTER】この船の問題は、国内最初の目的港である小倉港から全農GR専用バスへ着岸するまで4昼夜もかけたことだ。両港間の海上距離は、105海里(194km)しかない。通常の運航速度(時速13ノット)でも8時間もあれば着く。さらなる理解

不能は、早くに目的港近くに着きながら、その沖合でアンカーを打って停泊していたことだ。

航跡を追うと、その謎はすぐ解けた。3月15日(火)午後6時前に小倉港を出港した同船は、同11時半には呉港沖合に到着している。江田島港・全農GR専用バスの数km沖合の地点だった。ここで3日半以上も時間つぶしをしていたので。同バスに着岸するのは同19日(土)午前8時。荷下ろし作業は、すぐには始まらなかった。現地に確認した作業の開始は22日(火)。

すぐに始まらなかったのは、その間、3連休(19日から21日)があったからだ。全農GR専用バスは、その名の通り全農GRが所有する。公共埠頭なら土日祝日は休みかもしれないが、専用バスなら自由に使えるはずだ。もし全農GRに人手が足りなければ、全農本体の肥料部から職員を応援に駆り出せばよい。全農という組織には、一刻でも早く荷物を届けるという前垂れ精神はないようだ。

第3船は、同24日に江田島を出港。前2船と同じく巡航船の運航ダイヤで釧路港へ向かう。釧路入港は4月の声を聞いてからだろ

土門 辛聞

う。この船もモロッコを出港してから2カ月を経過しての同港到着となる。

食料安全保障に遠い物流インフラ

食料安全保障を農業の視点だけで議論すると、本質を見失う。その昔、農業はロジに始まり、ロジに終わると喝破した方がいた。北海道大学農学部の間征教授。その警咳に接した折、その意味を問うてみたことがある。先生、答えて曰く「肥料など資材も、収穫物も、すべては輸送が基本」。僭越ながら、先生のオリジナルか問うてみたら、「ソ連の農業経営学者がそう書いておった」。

ロジステイクスを根底から支えるのは物流インフラ。今回の場合は、港湾だった。格好の検証材料がある。3月号で取り上げた全農チャーターによるギリシヤの海運会社所属のオミクロン・ティエイナ号（以下オミクロンT号）が、土壇場で日本行きをキャンセルした顛末だ。

モロッコのヨルフ・ラスファール港の沖合にアンカーを打つのは昨年12月31日のこと。第1船・クイン・アイランド号が日本に向け

出発する前日のことだった。筆者が同船を確認するのは、1月3日。同港沖合でアンカーを打って停泊中。AIS情報が伝える目的港は、「釧路港」。てっきりモロッコから直航するものと思った。

以降、ずっとAIS情報で同船をウォッチ。まるで徘徊老人のよな航跡だった。同港沖合100kmの地点で停泊しているものと思っていたら、突然、同港バースに着岸して荷物を積み込む。それで出港するのかと期待していたら、また沖合で停泊。その繰り返し2回あった。利用したバースと、船の喫水線の下がり具合から、最初にリン安、2回目にリン鉾石を積み込んだようだ。

オミクロンT号が同港を出港するのが同20日（日本時間）。てっきり釧路港に直航すると思っ何気なく目的港を確認したら、呆気にとられてしまった。目的港が急遽、バルト海のドイツ・ロストック港へ変更となっていたのだ。突然の目的港変更は、日本の港湾事情が原因ではなかったかと思う。

この船は、バルク船でもパナマ運河が通航できるパナマックス級の大型船。釧路港は、穀物を運ぶパナマックス級が利用できるバ

スがあっても、肥料原料の積み下ろしに使えるバースはない。実は、同港にホクレンは、穀物を扱う専用バースを所有しているが、肥料と穀物のコンタミネーションの關係で使えなかったようだ。

ここからは推測だが、オミクロンT号は、パナマックスなので、釧路港の公共埠頭は、船のサイズに合わず、小型船へのトランシップができる港をギリギリまで探していたのではないか。当時もいまもコロナ感染症で物流は混乱。とくに港湾はひどかった。国内港はもとより韓国の釜山港などでのトランシップを考えたが、積み下ろしのバースを見つけることができなかった。

そのことが現地を出港する間際になって分かり、せつかく出港態勢が整いながら釧路行きを断念。仕方なく原料をヨーロッパに転売したということではなからうか。その見方に立てば、小倉港を目前に韓国・光陽港に向かった第2船の謎の動きも、バース探しだったように整理できる。

今後、肥料原料の調達先はアフリカなどにも拡がっていく。それに伴い用船も大型化する。それに見合った港湾整備が必要というこ

とだ。

砂漠のダチョウの偽旗作戦

政府にとって、危機管理の要諦は、正確な情報発信だ。プロバガンダで国民を騙し、挙げ句の果てに国を滅ぼしていく様は、ウクライナ侵攻で世界から総スカン状態のプーチン・ロシアが格好の例だ。農水省・肥料行政のプロバガンダはひどすぎる。

農水省が、肥料の需給事情の逼迫に気が付くのは、外部からの指摘を受けた9月末のことだった。全農やホクレンだけでなく商社からの情報提供を呼びかけ、従前の肥料行政とは違うなど評価したのも束の間、すぐにボロを出してくれた。肥料関係者に、「騒ぐな、パニックが起きるから」と呼びかけたことだ。

それを伝え聞いたとき、こりゃ「砂漠のダチョウ」並みの危機管理だなと思った。砂漠のダチョウは背後から敵が近づいてくると、砂漠に頭を突っ込んでしまいうらしい。つまり現実逃避の心理を言い表したものだ。

その次に飛び出してきたのが、春肥用の肥料原料は「例年に近い

土門 辛聞

が、北海道の春肥向けに限ると、4月の声を聞いても輸入量は安岡審議官が

供給量は確保できる」（安岡澄人審議官）という楽観論。これこそプロパガンダ。具体的根拠を示さず、国民を誤った方向に誘導しようとしている。

その楽観論は、時節柄、ウクライナに攻め入ったロシア軍の「偽旗作戦」の類いのものかなと思ったりもした。この場合の「偽旗」は、楽観論を各方面に吹聴すること、農協組織や自民党農林族などが肥料高騰対策を要求してくることを牽制する意味でなら理解できないこともない。

安岡審議官の「偽旗」は、すぐバレてしまっている。早くから「農水省は、大丈夫だ、大丈夫だ」と言うんですね。本当に大丈夫なのかな。（肥料不足問題は）この春だけではないみたいなのに：「と、道内の肥料関係者から逆に心配される始末。

前月号で21肥料年度（21年6月から22年5月）ベースのリン安輸入量について、「例年に近い供給」量が確保できるような記述をした

説明する「例年に近い供給」量には届いていない。

4月1日公表の2月分輸入量は、前月分より倍の8・5万ト。その7割近くは広島・呉港での通関。全農向けとみられ、ホクレンなど向けの釧路港通関は1・6万ト。米国とモロッコから第1船の分。5月1日公表の3月分輸入量は、モロッコからの第2船と第3船の1万ト程度が見込める程度。春肥原料としての量は圧倒的に足りていない。

21肥料年度全体ベースでは、3月通関の約5〜6万トを見込んで、50万ト弱とされる「例年に近い供給」量になるかどうかは流動的だ。

偽旗 通用せぬ ギブアップ宣言

北海道の農業現場では、その「偽旗」は通用しなかった。ホクレンから肥料不足を伝える文書が次々と明るみに出てきたからだ。いずれも深刻な事態を伝える内容。農水省のプロパガンダ行政を内部告発しているようでもある。

1月17日付けで道内JAに発出した「令和3肥1月以降の出荷対応について【第2報】」は、原料

不足から一部代替品の供給に振り替えることを通告した文書だ。

続いて2月中旬に道内JAに対し「令和4年度肥料出荷対応について」なる通知文書を出している。この文書こそ、原料不足から多くの製品で供給責任を果たせぬことを認めた事実上の「敗北宣言」である。

前者は、まだ原料確保に含みがあつた時点で発出されたものなので、さほど切迫感は伝わってこない。ホクレンは代替品で何とか対応できると考えていたようである。後者はとても深刻だ。そのタイミングから、モロッコ産リン安の輸入が思ったようにいかず、「供給不可銘柄」と「供給支障銘柄」という表現で厳しい在庫状況を伝えていく。

リン安は、「供給支障銘柄」として、大規模農家が使うフレコン500kg袋は、在庫状況を伝える欄に「X」がついている。さらに、安岡審議官が説明する「例年に近い供給」が事実とは違い、単なる希望的楽観論にすぎないことを証明した決定的文書でもある。

その楽観論が、北海道で音を立てて崩れるのは、ホクレンの春肥在庫が払底する5月になってから

■ホクレンの令和4年度肥料出荷対応

1、供給不可銘柄

銘柄	在庫
尿素(粒)	20kg X
	400kg X
硝酸カルシウム	20kg X
	500kg X

2、供給支障銘柄

銘柄	在庫
リン酸単肥全般	20kg ○
	500kg X
BB肥料全般	20kg ○
	500kg △
塩安	20kg △
	500kg △

代替銘柄		在庫
硫安(粒)	20kg ○	
	500kg ○	
NS248	20kgのみ	○

※ 在庫状況
○：十分在庫あり
△：定量余力あり
X：在庫なし(供給不可)

だろう。順繰り出荷して牧草とデントコーンの作付け期に在庫が切れてしまうというシナリオだ。ホクレンは、成分を落としてたり代替品の供給で対応しても、その代替品もやがて底をつく事態に陥る。

北海道で農家が騒ぎ出すのは、そのときだ。同時に安岡審議官から事実とはかけ離れた説明を受けていた国会議員も、騒ぎ出すに違いない。そのとき、根拠のない「楽観論」は音を立てて崩れるのだ。砂漠のダチョウ、偽旗、プロパガンダ、こんな姑息な手段は、政府が国民に食料安全保障を呼びかけるときに絶対に使ってはいけないことだ。