

令和元年度産 主食用水稲作況指数「99」で確定

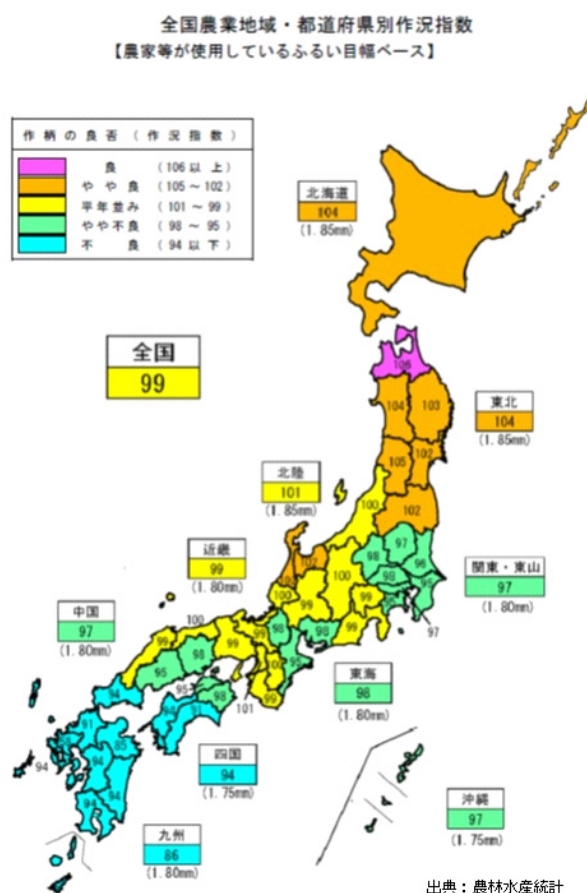
～9月末報から2ポイントダウン 出穂期以降の天候不順が影響

まもなく令和元年が終わろうとしている。皆さまはどんな令和時代のスタートとなりましたでしょうか？農水省大臣官房統計部は12月10日付で10月15日現在の主食用の水陸イネの収穫量を発表した。本年は9月に大型台風が上陸し関東・九州を中心に甚大な農業被害をもたらしたが10月末報と変わらず令和元年産の全国作況指数は「99」となった。ただし、全国の10a当りの予想収穫量は10月末報より1kgダウンの529kg(1.7mmの篩目ベース)となった。

さて、10月末付の各都道府県作況指数は図の通り。令和元年産水稲の作付面積は158万4千haで前年より8千haの減少(その内、主食用作付面積は137万9千haにて前年よりも7千haの減少)が見込まれている。これにより主食用の予想収穫量は726.1万トン(前年産比で6万6千トン減)、平成30年7月から令和1年6月末(米年度ベース)までの年間需要量は733万トンが実績となり生産量が実需要よりも約7万トン減となる計算となっている。令和元年産米の価格相場については現在どのような動きとなっているのか興味があるところだ。占う指標を見ると令和元年6月末民間在庫量は189万トンで予想収穫量が726万トンとした場合、供給量としては915万トンとなる。また令和元年7月～令和2年6月末需要量は726万トンが見込まれているため全体相場が大きく上下に振れる事は考えにくいだろう。ただし昨年産もそうだったが、全国を見回すと各地域において作柄が大きく異なり、店頭で置かれる定番銘柄については作況に比例して値段が上昇したものもあるため、作況が悪い地域の産地銘柄が欲しい場合は価格動向に注意が必要だ。

発表された情報によると北海道・東北では全もみ数が平年よりも多く確保されている地域が多く、登熟も順調に推移したとの判定で作況は「104」。北陸は平年作に近い「101」。その他の地域では7月上中旬の低温・日照不足により全もみ数がやや少ない地域があることと登熟も8月中下旬の日照不足、9月の台風被害や九州においてはウンカ被害の影響が見られたことから関東・東山「97」、東海「98」、近畿「99」、中国「97」、四国「94」、九州「87」、沖縄「94」(全国の予想収量は農家が使用している篩目幅ベースで529kg/10a)となった。全国ベースで見た場合、主産地の東北・北海道の作況により供給量は救われた形となったものの関東以西では取れなかったという印象が強く九州においては不作だといわざるを得ない。作況だけではなく品質面においては更に良くないとの声が多数報告されている。特に出穂後に高温障害に見舞われた地域においては未熟粒発生により粳が厚く、米粒も小さくシラタも発生し等級を下げる結果となっている報告が多い。今まで聞いた事もなかった冷涼な地域である青

(次ページへ続く)



(次ページへ続く)

森県津軽平野でも高温障害により米粒が小さかった、背白米や腹白米の発生があるとの報告があがってきている。コメどころ新潟においてはコシヒカリの1等米等級比率が9月末時点で20%台となっている。集荷業者から聞こえてくる声として誰もが納得するピカピカの1等品質のコシヒカリを集めるのは大変だという話も出ている。また、関東では高温障害だけではなく出穂時の降水が続いた事で未登熟米やクズ米の発生により篩下が多く発生、減収はおろか等級も下がっている現実となっている。農水省発表の令和元年産米の10月相対取引価格によると東日本主産地の令和元年産の新米価格は北海道のゆめぴりかを除いた千葉・新潟・福島会津のコシヒカリや山形・福島ひとめぼれの価格はやや上がっているものの今のところ全般的な米相場は昨年と大きく変動はないような状況だ。最後に、気を付けなければならない事は次年度に利用する令和元年産の種子だ。この様に品質が低下した年産の種籾は発芽率や生育不良の場合も多いため塩水選実施による発芽勢の向上や種子消毒は念入りにする事をお勧めしたい。令和元年は自然災害に見舞われた1年となってしまった。次年度は全国で豊作である事を望むばかりだ。

船舶燃料硫黄酸化物(SOx)規制始まる

我が国は肥料原料の大半を輸入に依存しており、船舶を利用し海外から調達している。その為、肥料業界は天候や地政学リスクは勿論、船舶市況からも大きな影響を受けやすい体質となっている。そんな中、IMO(国際海事機関)は船舶から排出されるSOx(硫黄酸化物)の規制を強化した。この規制は船舶の燃料に含まれる硫黄成分の含有率の上限を3.5%から0.5%に定めたものであり、SOxが大気中に排出されることで引き起こされる人の健康や環境汚染への低減を目的としている。また、適用開始時期は2020年1月からであり世界中の海で大幅に規制強化が図られるが、低硫黄燃料という高額な燃料を使用する予定であることから、海上輸送費の値上げが見込まれている。一方で、当規制強化により船舶が現行燃料をそのまま使用する事は不可となる為、各船会社は主に以下3つの対策案を検討している。

①適合油(LSMGO(S:0.1%) or ブレンド油(0.5% LSF0))の使用

従来使用していた高硫黄C重油ではなく、新たに硫黄分の含有量が0.5%以下の低硫黄Gas Oil(LSMGO)やLow Sulphur Fuel Oil(LSF0)を使用し、当該規制強化に対応する対策。

②SOxスクラバー(排ガス浄化装置)の搭載

スクラバーと言われる排ガス浄化装置を設置することで、従来の高硫黄燃料油を使用しつつ、当装置で脱硫を行う対策。ただし、搭載可能な船は限られており装置自体が数億円掛かると言われている。

③LNG燃料の使用

硫黄分が含まれていないLNG(液化天然ガス)を使用する対策。LNGを燃料とする船舶へのLNG供給については、大ロットの供給が可能なLNG補給基地からの供給やLNGバンカリング船からの供給、LNGローリー車からの供給方法がある。何れにしてもLNG補給基地の建設コスト、LNGバンカリング船の増強と供給整備が今後必要だ。現在、日本でLNGローリー車からLNG燃料船にLNGを補給する方法がなされている。これは大掛かりな設備の新設が不要で小回りの利く対応が可能となっているがローリー容量に制限があるため大型船舶への大量補給には適さない弱点もある。日本では大型LNG受入基地が36カ所、内航船基地が6カ所、2020年度には伊勢湾と東京湾において2隻のLNGバンカリング船が就航予定。LNGローリー車は500台超が利用されている状況だ。欧州ではLNG燃料船の建造等に補助金が適用されている。

農業分野において環境を考慮した循環型農業の推進が図られている中、船舶業界においても環境負荷の低減を目的とした動きが目立ち始めている。地球環境を守ることは人類として意識すべき共通のテーマと言えるのではないだろうか。(原料グループ)

本年も当紙をご愛読下さいまして有難うございました。今年は災害のニュースが多かったですので、来年は明るいニュースを沢山お届けできる一年になることを願います。当社の年末年始休業は12/28～1/5です。どうぞ良いお年をお迎えください。

編集事務局：南部、助川

電話：03-5275-5511/E-mail：macjournal@mcagri.co.jp URL <http://www.mcagri.jp>