

輸入粗飼料の情勢

全酪連
購買生産指導部
購買推進課

北米コンテナ船情勢

全米最大のコンテナ取扱数量を誇るロサンゼルス港及びロングビーチ港では引き続き80隻超のコンテナ本船が沖合に滞船しています。船社によっては滞船を避けスケジュール調整を図るため、定期便を減便しているおり、船腹予約のキャンセルが増加し船腹予約が難しくなっています。本船の出航も遅れていることから1か月以上のスケジュールの遅延が恒常化しています。

日本向けにアルファルファ、チモシーが多く輸出されているPNW航路でも遅れが目立ち始めています。通常PNWのコンテナ船は米国のシアトル・タコマ港を出港しカナダのバンクーバー港を経て本邦に入船しますが、冬場の高波と強風の影響でバンクーバー港においてターミナルが閉鎖する日が増えている上、荷役効率が低下しているためバンクーバー港沖合でもコンテナ船の滞船が増えています。この結果、バンクーバー沖合到着から接岸まで2週間程度時間を要しており、PNW航路でも大きな遅延が発生しています。

またカナダでは11月中旬にブリティッシュコロンビア州を直撃した豪雨の影響で土砂崩れが発生し、貨車によるバンクーバー港への物流が一時寸断されました。3週間程度の復旧作業を経て、12月上旬より徐々に貨車の運航が再開されていますが、正常に戻るには時間を要す見込みでカナダ産粗飼料のスケジュール遅延に拍車をかけています。

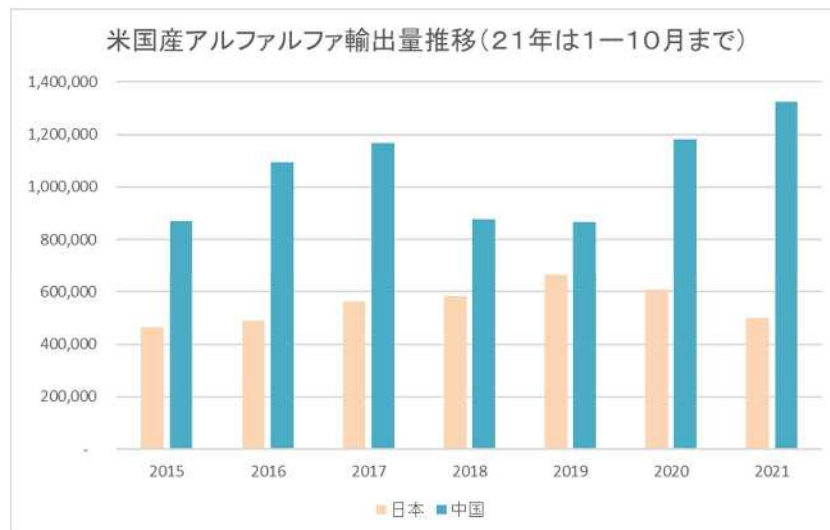
ビートパルプ

【米国】

21-22年産米国産ビートの収穫は終了しました。主産地である中西部では、作付面積が昨年比で減少したものの、生育期の天候に恵まれ例年以上の単収となりました。来春まで製糖作業が続きますが、単収の増加に加え歩留まりも良好で、ビートパルプの生産量は昨年を上回る事が見込まれております。

中国向けアルファルファについて

12月7日に米国農務省から発表となった10月の輸出統計によると、米国産アルファルファの中国への輸出数量は21年1-10月までに132万トン（日本は49万トン）となっており、12月を待たずに過去最大の輸出量に到達しています。好調な乳価を背景に数量が伸長しており、このペースで推移すると21年は170万トン前後になることが予想されており、現在も米国内需とともにアルファルファ相場を牽引しています。



(米国産アルファルファ輸出統計 <21年は1-10月> 出典：米国農務省)

アルファルファ

ワシントン州

主産地であるコロンビアベースンでは21年産の収穫が終了しています。21年産の作況としては、1番刈は収穫期に局地的な降雨があったものの、雨当たり被害は軽微なものとなり高成分な上級品が多く発生しました。一方で、穀物相場高騰により穀物の代替としてアルファルファに対する米国内需からの引き合いが強くなり、1番刈の上級品の多くが内需向けに成約されました。2番刈は収穫期の猛暑の影響で過乾燥気味な品質が多く、中級品中心の発生となりました。3番刈は山火事により、日光が煙に遮られ、乾燥作業に時間を要したため過乾燥気味かつ色目の悪い品質の発生が多くなりました。4番刈は収穫期の断続的な降雨の影響で多くの雨当たり品が発生しています。

産地相場については、西海岸全域を襲った早魃の影響から自給飼料が不足する近隣州の酪農家及び肥育農家と、乳価の好調な中国による旺盛な需要により上級品から下級品まで相場は昨年比で大幅に上昇し現在も堅調に推移している状況です。



(ワシントン産1番刈アルファルファ 6月撮影)

オレゴン州

オレゴン州南部クラマスフォールズでは21年産の収穫が終了しました。21年産は産地を襲った早魃の影響で農業用水の使用が制限されたため、生産量は例年の70%程度となっています。品質については収穫時に天候に恵まれたこともあり、上級品が多く発生しています。

同州中部クリスマスバレーでも21年産の収穫が終了しています。産地では全番手を通じ収穫期に降雨に見舞われ、雨当たり品が多く発生していますが、西海岸全域で自給飼料が不足していることから、このような雨当たり品であっても国内向けに高値で売買されています。

ユタ州

ユタ州では早魃による水不足の影響で、農業用水使用に制限が設けられ、生産量は例年に比べ大幅に減少しています。10月12日に米国農務省から発表となった報告書によると、21年産ユタ州でのアルファルファの生産量は181万トンになると見込まれており、この数字は1989年の174万トンに次ぐ低水準の生産量となり、過去30年で一番低い生産量となります。

米国産チモシー

主産地であるワシントン州及びアイダホ州では21年産の収穫が終了しています。21年産1番刈の作付面積は例年並みでしたが、非灌漑でチモシーを栽培するアイダホ州は早魃の影響で単収が例年に大幅に減少し、生産量は例年の60%程度となっています。品質面は収穫期に晴天が続き、上級品中心の発生となった一方で、下級品の発生量が極端に少なくなったため、下級品を中心に産地相場は上昇しました。

ワシントン州コロンビアベースンでは穀物相場が堅調なことを背景に、1番刈収穫後、換金性の高い穀物への転作が増え2番刈の発生量は昨年比で20-30%程度減少しています。作況は収穫期にあった山火事の影響で日光が煙で遮られ、乾燥作業に通常よりも時間を要したことから、色抜け品やくすんだ色目の品質が多く中級品の発生が中心となりました。現在、産地では1番刈、2番刈ともに完売状態となっています。



(ワシントン産チモシー 左：上級品 右：中級品 7月撮影)

スーダングラス

主産地であるインペリアルバレーでは21年産の収穫が終了しています。21年産は例年上級品の発生が多い、早播き品の作付面積（5月15日時点）が過去5年間で一番少ない32,390エーカー（前年：37,275エーカー）となったことから、上級品の生産不足を懸念した輸出業者が収穫と同時に旺盛に買付を行った結果、産地価格が上昇しました。収穫期終盤となる8月頃から西海岸全域で早魃由来の自給飼料不足が顕著となったことから、例年以上にスーダンに対する需要が強くなりました。加えて8月から9月に産地で断続的な降雨があり、雨当たり品が多く発生したことで、輸出向けの品質が供給不足となり相場は一段と上昇しました。このため輸出業者によっては、日本の需要を賄うスーダンを確保できず日本の顧客に対し出荷制限を設ける動きも見られています。

クレイングラス（クレインは全酪連の登録商標です）

主産地であるインペリアルバレーでは21年産の収穫が終了しました。21年産は4月から収穫が開始されました。8月に断続的な降雨があったものの、年間を通じた作況は平年作となっており、色目の鮮やかな柔らかい品質のクレイングラスが多く生産されました。産地相場は他の草種に比べ安定的に推移していましたが、9月以降、自給飼料不足に直面する内需とスーダンの低級品やストロー類の逼迫感から輸出向けの需要が強まり、産地相場が徐々に上昇しています。

ストロー類

ペレニアル種、アニュアル種のライグラスストロー及びフェスキューストローは、日本、韓国からの引き合いは強いものの、出港先であるポートランド港発での船腹キャンセルや空コンテナ不足が顕著で、各輸出業者は需要に応えられるだけの出荷ができていない状況です。

カナダ産チモシー

主産地であるアルバータ州南部レスブリッジ地区、中部クレモナ地区ともに21年産の収穫が終了しています。レスブリッジ地区の2番刈は収穫前の強風により一部で倒伏した圃場も発生しましたが、作況としては例年並みとなっています。21年産は早魃の影響で生産量は減少しており、自給飼料の不足する内需および輸出向けの引き合いは強く、産地相場は堅調に推移しています。特に内需の引き合いが例年以上に強いことから、生産者によっては輸出向けのスクエアバールでのベーリングを選択せず内需向けのラウンドバールで生産しており、輸出向けの数確保が例年以上に難しくなっています。

豪州産オーツハイ

9月より始まった21年産の収穫は東豪州の一部を残し21年産の収穫作業は概ね終了しています。長雨の影響で作況は芳しくないものの、北米産グラスハイの不足分を補うために日本、韓国、台湾から例年以上に強い引き合いが豪州産オーツハイに寄せられています。

西豪州：

上級品の発生は先行して収穫された北部や内陸部の一部のみとなっており、中級品から低級品中心の発生となっています。収穫時期後半に刈取をされたものは、複数回の雨当たり被害を受けており、輸出向けに出荷できない品質のため、これらは国内向けに販売される見込みです。

南豪州：

初期に収穫された圃場では降雨被害があったものの、11月中旬から下旬にかけて天候が回復したため、一部で上級品が発生しています。

東豪州：

地域によって作況が異なり、一部の地域で上級品が収穫されたものの、多くの地域では断続的な降雨の影響で低級品が多く発生しています。低級品の多くは西豪州同様、輸出向きの品質でないため、国内向けに販売されており、輸出業者は上級品だけでなく低級品も十分に調達できていない状況です。

豪州海運情勢について

引き続き船腹及び空コンテナ不足に直面しています。各船社は東豪州発日本向けの直行便の運航を一時停止しているため、これまでスケジュールの安定性が見込めた東豪州発の航路についても西豪州、南豪州同様、東南アジアや中国及び韓国を経由しています。これらの経由地でも港湾及びフィーダー船の混雑は深刻で、豪州から出港したコンテナが経由地で1-2か月程度滞留するケースも恒常化しており、入船スケジュールが大幅に遅延しています。

今後豪州ではホリデーシーズンであるクリスマス時期を迎えるにあたり、工場の稼働率低下やトラックの確保も難しくなるため、今後もスケジュールには注視が必要です。

以 上