



## 草莽雑感

公益財団法人日本植物調節剤研究協会 評議員  
 エフエムシー・ケミカルズ株式会社 代表取締役社長  
 平井 康弘

出張やプライベートで地方のローカル線に乗る機会がある。その昔、「鉄道に乗って移動していると、その土地の地形とそこで栽培されている作物の関係がよくわかる」というある雑草防除の大家の言葉を教えてくださった方がいる。確かに、自動車道路は急な勾配を上ったり、峠ではトンネルを直線的に貫通したりと、急峻な地域でも長いトンネルと勾配で自動車は高速で一気に駆け抜けることができる。一方鉄道はというと、鉄と鉄の摩擦で坂を上り下りするわけで自ずと登れる坂の角度には限界があるだろう。ものの本によれば日本の場合、在来線の鉄道の勾配は1,000メートル進んでせいぜい30～40メートル登る勾配、角度にして1～2°しかない。自動車からみればとても緩く思える坂でも鉄道にとっては大変な急勾配らしい。そんなわけで鉄道は地形を巧みに利用しながら、無理をせずに線路を伸ばしていかなければならない。かの先生の考察は実に的を射たものであると深く感銘したものである。

その先生の言葉に接して以来、ローカル線に乗るたびに、その土地の地形を感じながら田園風景に見入ってしまうことが多くなった。そうした田園風景の中で一番目につくのはやはり水田である。栽培面積が一番多いので当然だ。そしてこれらの水田を眺めていると仕事柄どうしてもどんな病害・害虫、雑草が出ているだろうかと目を凝らしてしまう。ただ、病害・害虫といってもウンカによる坪枯れ以外、病害・害虫による被害はそうそう目に見えるものではない。一方雑草、特にノビエはその被害状況がはっきり目に見える。多く残っていれば遠くからでもわかるものだ。時おり水田一面にノビエが残っていることがある。そうした場合、いったいどういふ原因や理由で残草しているのだろうとあれこれ考えてしまう。畑まわりの雑草も同様だ。スギナやツユクサが優占しているとつい気になってしまう。

残草問題といえば抵抗性雑草を思い浮かべる。植調協会のホームページによるとSU抵抗性雑草については、日本国内では1995年に北海道で抵抗性のミズアオイが確認されて以

来、現在までに複数種類のSU抵抗性雑草が確認されているという。一方ノビエに関しては岡山県で抵抗性のノビエが確認された例があるが、それ以外は今のところ全国的な問題にはなっていないと聞く。

植調協会あるいは県によって実施されてきた水田雑草調査の報告書によるといつの世も、そしてどの県でも常にノビエの残草面積は最上位にくるらしい。ノビエに関しては、抵抗性であろうがなかろうがいつの世も水田において最も厄介で防除しにくい雑草ということだろうか。

正直なところ、以前は水田でノビエの残草をみてもそれほど関心を寄せなかった。それがこの頃は水田のノビエがどうも気になる。それは今年より当社が新規ヒエ剤の公式委託試験を植調協会において開始させていただいたことと関係があるのだろう。人間というものは自分に関わりのあるもの、関心のあるものにいやでも目がいくものである。自分もその域を逃れられないらしい。

さて、その委託試験、日本列島は南北に大変長い島国である。水稲栽培地域だけで見てみても北海道の上川から沖縄の石垣島まで直線距離で実に2,700kmもある。ヨーロッパに当てはめると、ノルウェーのオスロからイタリアのシチリア島までの直線距離2,600kmよりも長いことになる。当然に日本の水田は多様な気象条件、栽培条件のもとで耕作され、それに適した雑草も発生してくる。そのような変化の激しい条件下で当社のヒエ剤が一体どこまで安定した効果と作物安全性を担保できるだろうか。そして、どれほど生産者や日本の農業が抱える課題に満足のいく解決策を提案できるだろうか。北は北海道から南は石垣島まで、水稲除草剤試験圃場の充実したネットワークと経験豊かな試験担当者の方々を要する植調協会の試験、評価体制に大変感謝している。私たちは、私たちにできることを微力ながら、また一つ、また一つと積み重ねていくしかない。そしていつの日か、皆さんと力を合わせた結果、この国の明るい農業の新たな1ページがまた開けることを期待している。