



Title	農産物市場と輸送に関する試論：「農産物輸送論」への一接近
Author(s)	滝沢, 明義
Citation	北海道大学農経論叢, 34, 91-106
Issue Date	1978-02
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/10930
Type	bulletin (article)
File Information	34_p91-106.pdf



[Instructions for use](#)

農産物市場と輸送に関する試論

——「農産物輸送論」への一接近——

滝 沢 昭 義

目 次

I はじめに	91
II 高度経済成長期における産地—市場関係	92
III 農産物輸送と市場関係	98
IV 農産物の輸送対応—むすびにかえて	103

I はじめに

いわゆる「近代化農政」の展開のなかで日本農業にあらわれた変化は、その全体像を変貌させるほど量的に大きく、かつ質的に深いものであった。農産物の生産から消費に至る全過程に生じた広範囲な変化のうちから、産地の集中化、大型化などがその遠隔化を伴いつつ進展したことをとりあげてみると、また流通において特定大消費地市場への荷の集中が生じていることを見ると、農産物の輸送にかかわる問題としては遠距離・大量輸送の必然化が明らかとなる。ところが他方において、こうした新たな輸送需要に対応すべき輸送力サイドにおいては、いわゆる「輸送近代化」の進展につれて、部分的な改善を含みつつも全体としてはむしろ農産物輸送条件は悪化してきたとすら言えるのである。

いわゆる「流通過程に延長された生産過程」としての輸送は、商品の価値及び使用価値の生産、実現に深くかかわっている。しかしながら農産物という独自の特性を有する商品について、輸送がいかなる位置づけを与えられ、それが現実の生産、市場条件のもとでどのように具体化されるべきか、また交通・輸送政策の展開がその位置づけによって与えられた機能を果すにふさわしい内容を具備しているか否かという問題は、必ずしも十分に明らかに

されておらず、したがって新たなメディアの登場を含む一見絢爛豪華な「輸送近代化」の展開の中で農産物にどのような輸送対応が可能となっているかが、不明確なまま残り残されている。

本稿はこうした課題への一つの接近として、農産物輸送にかかわる諸変化が農業の側でどのように作り出され、それが農産物輸送プロパーの問題として発現し、農産物の輸送対応を必然化させるかということ、農産物の生産・流通における輸送の理論的位置づけとのかかわりで考察しようとするものである。

II 高度経済成長期における産地—市場関係

朝鮮特需期を経て日本経済は戦後再建期を脱し、高度経済成長—高蓄積期に移行するわけであるが、農業の分野では1960年代以降の時期を、「基本法農政」から「総合農政」へと続く「近代化農政」の展開期としている。この「近代化農政」期には、しばしば危機的、破壊的と称されるほどドラスチックな構造変化が日本農業にもたらされたことは周知である。その広汎な変化の中から本稿の論点とのかかわりで次の二点について簡単に述べておこう。その第一は「選択的拡大」と農産物輸入の自由化が進む中で、小麦、大豆などはその当初から、米は「生産調整」以後生産が減少したのとは逆に、「選択的拡大品目」となった主要野菜及び果実の多くにあっては生産の増加が顕著となり、同時に同一品目について特定産地への集中化傾向がすすみ、しかもその産地が次第に大消費地から遠隔化する方向で巨大産地化していったことである。この時期には農家戸数、就業人口、耕地面積その他あらゆる指標において農業の全面的後退の様相が著しくなったが、その中にあって、表1に示したように野菜の主要部分及び果実の多くは増産されてきた。1973年の生産量を1960年比でみると、トマトの3.6倍を筆頭にえだまめの2.3倍、きゅうりの2.2倍と続き、1960年段階には統計にのらなかった洋菜類は1965年比でレタス4.7倍、カリフラワー3.6倍と急増を見せている。果実ではみかんが約2倍加したのをはじめ、デリシャス系のりんご、なし(和種)、ぶどうなども増産されている。果樹は栽培面積も増大しているが、野菜の場合には作付面積そのものはほとんど増加せず、品目によっては減少しているものもあり、集約的栽培によって生産量の増加がもたらされたことが特徴である。

農産物市場と輸送に関する試論

表1 主要野菜・果実生産量の推移（単位 1,000 t）

年度	品目	キャベツ	はくさい	きうり	なす	トマト	ピーマン	みかん	りんご
1960		686	998	462	449	242	—		909
65		1,157	1,541	774	623	531	53	※1,750	1,132
70		1,437	1,739	964	721	790	128	2,552	1,021
73		1,387	1,779	1,001	713	864	145	3,389	963
76/60		2.0倍	1.8	2.2	1.6	3.6	(2.7)	1.9	1.1

(注) 農林統計協会「ポケット・園芸統計」
ピーマン()内は 73/65
※は1966年の数値

表2 主産地順位の変化（作付面積）とシェア

品目	年度	順位					1～10位 ^{シェア}	
		1	2	3	4	5	生産量	面積
たまねぎ	1960	大阪	兵庫	和歌山	北海道	岐阜	73%	61%
	1975	北海道	兵庫	和歌山	大阪	佐賀	77	68
きうり	1960	埼玉	神奈川	千葉	北海道	茨城	51	47
	1975	福島	埼玉	茨城	群馬	千葉	53	45
トマト	1960	北海道	千葉	愛知	神奈川	長野	54	43
	1975	長野	茨城	北海道	千葉	福島	62	52
ほうれん草	1960	千葉	神奈川	埼玉	福島	東京	62	59
	1975	埼玉	千葉	群馬	茨城	徳島	60	56
ピーマン	※1965	茨城	愛知	広島	高知	千葉	72	53
	1975	茨城	高知	宮崎	長野	愛知	75	55
みかん	1960	静岡	愛媛	和歌山	広島	佐賀	84	75
	1975	愛媛	静岡	佐賀	長崎	和歌山	80	76

(注) 「農林省統計書」「作物統計」による
※は1960年は統計なし

さらに、こうした野菜、果実の生産拡大とともにシェアが主産地に集中し、表2に示したように一部を除いて、主産地域の1位から10位までが占める割合は、生産量、作付面積共に増大している。また1位から5位までの主産地の順位も示しておいたが、人口100万人以上の大都市、及びそれに隣・近接する府県は軒なみ順位を後退させており、きうり、トマトの神奈川、ほうれん草の東京などは1975年には上位10県から姿を消し、代って中・遠距離

産地の順位が上昇する傾向が見られるのである。

第二は、このような産地展開にもなって、産地—市場関係における中・遠距離大産地と大都市市場とを結ぶ物流体系が主流となり、したがって野菜・果実の生産と消費を結合する道程は、長距離、大量の輸送による媒介が常態となっているということである。表3に見るように1974年には人口10%の東京において総量の19%（野菜）、16%（果実）が卸売されており、とくに上位4都市には野菜の3分の1が集中している。この他にこれらの都市からの転送荷は年々増加しており、錯綜する輸送を含めて、莫大な青果物輸送需要が生じているのである。

表3 主要都市内市場卸売数量とシェア（1974年）（単位1,000t, 1,000人, %）

市場	種別	野菜		果実		人口	
		数量	割合	数量	割合	数量	割合
1. 東	京	1,988	18.8	1,272	15.9	11,337	10.3
2. 大	阪	786	7.4	550	6.9	7,947	7.2
3. 名	古	439	4.2	378	4.7	2,070	1.9
4. 横	浜	283	2.7	166	2.1	2,512	2.3
5. 神	戸	155	1.5	156	1.9	1,310	1.2
6. 札	幌	134	1.3	100	1.2	1,146	1.0
7. 仙	台	128	1.2	121	1.5	564	0.5
8. 北	九	110	1.0	65	0.8	1,050	1.0
	総	10,560	100	8,014	100	110,050	100

（注）農林省統計情報部「青果物卸売市場調査報告」による各都、府、市内卸売市場の合計数量

産地の集中、巨大化、産地—市場関係の遠隔化というこのような状態がなぜ生じ、それに規定される物流の偏りがなぜ増大してきたかということ、次にみておく必要がある。そのためには高度経済成長期以降の農業生産、農産物流通に関する諸政策の展開を見なければならない。

しばしば言われるように、そもそも高度経済成長政策の主なねらいは、重化学工業を主とする大手資本の急速な資本蓄積を、政策的に補強し促進することにあつたのであり、日本経済の蓄積構造全体を、この目的に合致する姿に再編することがその展開の内容をなすものであつた。したがってその具体的施策にあたっては、たんに大手資本の資本蓄積条件に直接にかかわることにとどまらず、農業を含む日本経済のあらゆる分野において、何らかの手

当てがおこなわれなければならなかったのである。新たな国際的諸関係の展開をみた1960年以降、高度経済成長が一段と本格化する時期に至って、農・漁業や流通部門など蓄積の相対的遅れの目立つ分野が極枯化の度を強め、これを解決する必要にせまられて展開されたのが各分野の「近代化」政策であったことは周知のことである。この時期に「農業の工業にたいする立ちおくれがひどくなり、これを資本主義的なやり方で解決¹⁾」するために、同時に高蓄積の原動力となるべき労働力の給源として農業を利用するために、「農業基本法農政」がスタートするのであるが、それは「構造農政」とも称されるごとく、日本の農業構造の再構築をめざしたものであった。まず第一の柱である「構造改善」によって、これまで零細自作農層を主たる担い手として展開してきたわが国農業生産構造を、小規模経営の切り捨てによって中・上層農への土地の集中をはかり、それを「自立経営」として中核に据えた生産構造につくりかえ、同時に切り捨てられた下層部分を低賃金労働力として高度成長＝高蓄積を続ける資本に吸収する方向を追求した。次に第二の柱である「選択的拡大」によって、「構造政策」によって創出された新しい担い手を中心に、米麦を主とする食糧増産政策から、果樹・畜産物・野菜などを成長農産物として育成し、他の極に「選択的縮小」品目を圧縮するスクラップ・アンド・ビルドへと路線転換がなされた。同じ時期に外圧のもとで推進された「自由化」が、国内農業との衝突を惹きおこしつつ、このような「近代化」の方向を一層促進するテコとなったことはいうまでもない。

野菜生産は、ほとんどの生産者によっておこなわれていたにもかかわらず、自給的・副業的性格が強かったため、この時期に至るまでほとんど政策対象とされることなく放置されてきた。しかしながら高度経済成長がすすみ人口の都市集中が激しくなるとともに、一部品目を中心に生鮮食料品の需給逼迫が生じ、価格が急騰するが、この段階に至ってはじめて野菜対策が独自の政策としてとり上げられることになった。

周知の如く、高度経済成長期には太平洋ベルト地帯を中心とする重化学工業立地地帯では、急速な生産拡大とともにそれを保障する土地及び労働力の確保が急務となった。その地帯に位置する都市及びその周辺においては、こうしたニーズを満たすために土地の産業用地化、宅地化がすすめられたが、

1) 川上正道・上原信博『農業政策論』(有斐閣, 1976年), 114頁。

その給源の大半が農用地に求められたのであった。その無制限のとりつづしに対しては「農地法」の制約が一定のブレーキとなっていたが、これも1970年の改正によって大幅に緩和された。こうして、それまで都市部大消費地に生鮮農産物を供給していた近郊産地の生産が急速に衰退に向い、需給逼迫が一層激化する傾向を示すが、この時期に「野菜生産出荷安定法」（以下「安定法」）が施行されたのである。

「安定法」及び「施行令」「施行規則」よりなる「安定法」体系は、「指定産地制度」と「指定消費地制度」とによって特徴づけられている。すなわちそれは同一品目の作付面積が一定以上の規模に達し、全出荷量の2分の1以上をメガロポリス地域を主とする「指定消費地」に出荷し、しかもその3分の2以上が共販組織によって出荷される産地を「指定産地」として保護・育成をはかるものである。要するに、主な野菜について専作化と大型産地化をすすめる、産地ぐるみの大型共販を育成して京浜・中京・京阪神市場など大消費地市場に大量の荷を集中させる方向を推進するものである。当然のことながら、産地指定を受ける地域は農業地域に集中し、多額の国費補助を受けて大型化・専作化する産地が大消費地から次第に遠隔化しつつ立地するという、先に示したような産地地図の移動が生ずることになった。

1970年代に入ると、以上のような方向は「総合農政」展開のもとでさらに強化、加速される。開放体制下の高度経済成長という新たな局面に向い、それに見合う国土の再編が「新全国開発総合計画」にしたがって推進されるのがこの段階であるが、「総合農政」はまさにこの「新全総」のめざす国土再編の条件づくりを農業の部面でおしすすめるものとして開始される。「農業振興地域整備法」の制定から「農地法」「農業協同組合法」改正、「農村地域工業導入促進法」へと続く一連の法体系の整備はこの方向を具体化するものであり、米の生産調整とともに日本農業変容の契機をなした。

この時期における野菜政策は、「生産団地育成と広域営農団地育成を結合した大規模な生産・流通一貫体系が追求²⁾され、そうした機能を備えた「近代化産地」の出現を見るところに特徴がある。「安定法」体系のもとで一応の基盤を構築した指定産地を核として、あるいは指定産地を結合して、農業団

2) 農政史研究会編『戦後北海道農政史』（農山漁村文化協会、1976年）527頁（三島徳三稿）。

地の育成＝産地の一層の大型化がすすめられ、こうして創設された大型団地ぐるみが拠点大消費地市場に直結されることとなった。このような「近代化」政策展開のテコとなったものは膨大な数の各種「事業」の適用とその推進のための資金補助であった。ひとり指定産地のみならずそれ以外の新興産地にも「野菜新産地育成事業」による資金が注入され、育成がはかられた。これら諸事業の適用を受けると各種「近代化」のための事業資金が重点的に注入され、かくして豪華な生産・物流施設・設備を完備し、流通の新たな要請にも対応しうる大型産地が出現することとなったのである。なお果樹の場合にも「果樹農業振興特別措置法」以来継続的に生産の拡大、大型産地育成の方向が追求され、「広域濃密団地形成事業」などによる広域化、団地化と生産・流通施設に対する事業資金補助など、方向としては野菜と同様の展開がなされてきた。以上のべたように、「近代化」農政下の野菜・果実産地の集中化、大型化、遠隔化は明らかに意図的におしすすめられた政策展開の結果である。

流通における拠点市場集中も、同様に「近代化」政策の産物と言えよう。前述の「安定法」体系による指定産地—指定消費地を結ぶ野菜の生産・流通体系と新「卸売市場法」との合作によって、巨大産地からの大量の荷が拠点市場に集中し転送される、大市場中心の市場編制がすすめられた。豊富な資金の供給を受けて育成された大型指定産地が、「安定法施行規則」によって指定消費地＝メガロポリスを中心とする大消費地市場への出荷を義務づけられていることは、先にみたとおりである。これは別な角度から見れば、大型共販組織による大型産地から大都市拠点市場への大量出荷が、いわば公認の固定ルートとして位置づけられていることを意味する。他方大量集荷が物流体制上の“任務”となった大都市拠点市場は、「卸売市場法」によって集散市場＝拠点市場化の法的根拠を与えられ、地方拠点市場及び拠点市場からの分荷に依存する補完的市場の上に君臨することになり、広域流通——それは荷の遠距離間移動と錯綜した物流とを必然とする——に対応する市場系列の頂点に位置することとなったのである。

以上にみた如く、産地の集中・大型化とその大型産地から出荷される農産物の大消費地拠点市場への集中という、新たな生産・流通体系の形成は、もう一方では高度経済成長の条件整備という農業「近代化」の主要な側面に規

定されて、大消費地近郊地場生産を衰微させつつ、産地を遠隔地に迫りやる過程でもあった。しかもこの過程は生産力発展と土地利用条件の変化による社会的分業の進展というような自然的過程ではなく、³⁾明らかに資本のニードの貫徹としての「近代化」農政の展開によって強制されたものであった。このような産地——市場関係の変化が、農産物輸送にとっていかなる意味を有するものであるかを検討することが、次の課題である。

Ⅲ 農産物輸送と市場関係

完成生産物の消費部面への輸送についてマルクスは、「物の使用価値はただその消費によってのみ実現されるものであって、その消費のためには物の場所の変換、したがって運輸業の追加生産過程が必要になる……」⁴⁾とのべ、運輸費を「商品の形態転化だけから生ずる流通費」＝「資本主義的生産の空費」⁵⁾と区別し、特別な地位を与えている。また商品の生産から消費にいたる部面での輸送がいわゆる「流過程程に延長された生産過程」として位置づけられることの内容に関しては、「それぞれの生産過程のなかで労働対象の場所の変換と、それに必要な労働手段や労働力……は、大きな役割を演じている。完成生産物が完成商品として一つの独立な生産場所からそれとは別な遠く離れた生産場所に移されるということも、同じ現象をただいっそう大きな規模で示しているだけである。一つの生産場所から別な場所への生産物の運輸には、さらに、生産部面から消費部面への完成生産物の運輸が続く。生産物は、この運動を完了したときに、はじめて消費のために完成しているのである。」⁶⁾とのべている。この指摘には、流過程程を生産過程から分離することなく統一的に把握し、「生産過程の継続」⁷⁾としてあるいは生産過程そのものとして輸送の過程を位置づけるべきであるということが含まれている。したがって農産物の場合にも、農場のなかにおいて収穫された農産物が集結される輸送過程、そこから選別、貯蔵の部面への輸送、さらには加工等次の生産部面又は直接消費部面への輸送を統一的に、「生産過程の継続」として理解する必

3) こうした主張をされる論者は、例えば田辺良則氏などがそうである。

4) K・マルクス『資本論』Ⅱ, 183頁。(大月書店, 全集24巻)。

5) *ibid.*, 182頁。

6) *ibid.*, 183~184頁。

7) *ibid.*, 186頁。

要がある。⁸⁾

次に特殊な商品特性を有する農産物の場合、それが商品として生産され実現されるにあたって輸送がいかなる役割を果すかという点を、基本的にマルクスに依って、整理し敷衍しておこう。

マルクスは $W'—G'$ ＝商品資本の流通期間の限界についての記述のなかで、次のようにのべている。「ある商品がいたみやすいものであり、したがって生産されたらすぐ消費されなければならないものであり、したがってまたすぐ売られなければならないものであればあるほど、それだけその商品は生産場所からわずかしか離れられないのであり、それだけその空間的流通部面は狭く、それだけその販売市場は局地的な性質のものになるのである。だから商品がいたみやすくしてその物的性状のために商品としての流通期間の絶対的な制限が大きければ大きいほど、それだけその商品は資本主義的生産の対象としては適当でないのである。このような商品は、ただ、人口の多い地方だけで、または運輸機関の発達によって地域的距離が短縮される程度に応じて、資本主義的生産の対象になることができるだけである⁹⁾」と。すなわちペリシャブルな特性を持つ生産物は、人口密度が高く、長距離長時間の場所的移動を行なわなくともその使用価値を実現しうる地理的条件のもとでのみ、あるいは輸送手段の進歩が、当該生産物に関してその消費が行なわれる場所までの時間的距離を短縮し、したがって $W'—G'$ の期間が短縮されうる場合にのみ、商品生産の対象となりうるということである。

この内容は商品生産としての農業の立地、及び商品農産物の市場についての規定を含むと同時に、商品としての農産物の輸送がその生産から消費に至る過程のなかにかに位置づけられるかという問題に関して重要な視点を示している。これを農産物の場合にそくして敷衍すれば次のようになろう。

先ず第一に、農産物にとっての輸送は、たんに商品一般にとっての輸送の類推によって規定しうるものではないということである。すなわち、水産物と共に最もペリシャブルな商品群を構成する農産物の場合は、生産・流通いづれの段階たるかを問わず、輸送はたんに商品の「消費のための完成」の一

8) この点はいわゆる「交通生産論争!」にかかわる部分であるが、本稿では立入らない。

9) K・マルクス『資本論』II 157頁。

般的条件たるにとどまらないのである。一定の耐久性を有する商品にあっては、消費のための完成条件たる輸送の中断はその商品を未完成状態に止めておくということであり、中断された輸送が再び開始されることによって、使用価値として消費のための完成に向うことができる。ところが、農産物なかんずく青果物の場合には、輸送の中断は使用価値そのものを消滅させるのであり、商品存在自体を抹殺することに他ならない。

これを価値視点からのべれば、先ず一般的には輸送に遅滞あるいは中断が生ずれば、商品生産に投下された資本の一部が流通過程に緊縛されている時間が長くなり、資本の回転率低下＝利潤率の低下がもたらされるが、商品価値そのものは変化するものではない。けだし輸送過程で付加される価値も社会的・平均的条件のもとにおける輸送時間に規定されるからである。しかしながら輸送される商品がベリシャブルな農産物の場合には、商品価値はその使用価値の消滅とともに消滅せざるをえないのであり、したがって輸送の遅滞・中断が生ずるか、あるいは輸送手段そのものが存在しない条件のもとでは、商品生産自体が成立しえない。

以上のような理由で、当該農産物商品の輸送が可能であるか否かという条件、しかも一定時間内に輸送が完了して商品が消費部に到達することが可能であるか否かという条件は、その農産物の商品としての生産を成立せしめるか否かの決定的条件となるのである。

次に第二に、農産物にとっての輸送は農産物の有する「原基的特質」¹⁰⁾のゆえに、他の商品に比して商品の生産からその消費のための完成に至る過程に対する規定性が大であるということである。生産の小規模・分散性・地域性・季節性あるいは不安定性など農産物は他の多くの商品にない特有の性格によって独自のものとされ、又その消費も一部加工用農産物の場合を例外として、一般に小規模で分散的におこなわれる。そのために社会的需給の会合のための時間的、空間的な場である市場のひろがり大きく、個々の需給を結合させるためには長くかつ複雑な流通過程の存在を不可欠とする。それは単純な商品流通の段階から全面的に展開した商品流通の段階へと進むに従って、ますます長く複雑になり、生産された農産物が商品として実現されるためには、生産過程から収集、仲継段階に至るまでの一定量の集積、さらに仲

10) 御園喜博『農産物市場論』（東大出版会、1966年）。

継段階以後最終消費に至るまでの再度の分散が、ますます大量に大規模になっていかざるをえないのである。そしてこれら生産・流通のそれぞれの段階において輸送が必須の条件となり、その商品としての実現のための条件として、輸送の果す役割は一層大きくならざるをえない。

以上にのべたことはとりもなおさず、農産物にとっての輸送過程が使用価値の完成過程でもあることを意味する。すなわち、先ず農場で収穫された農産物個体は農場内で一定量集積されるところから、輸送過程を経て集積されなければ使用価値として消費部面に入り込むことができず、その意味においても、農産物の商品としての消費のための完成は輸送を経てなしとげられると言えるのである。ところでマルクスは、生産過程の中での場所の移動をただいっそう大きな規模で示すものが完成生産物の他の離れた場所への移動だとのべている¹¹⁾。これは生産過程における労働対象の場所的移動と流通過程における生産物の場所的移動とは、経済学的な意味で質的には同じであり、相違は量的なものにすぎないということである。この指摘のかぎりでは、輸送はそれが流通過程においておこなわれたとしても生産的活動そのものであり、使用価値を完成させる過程＝生産過程に属するものであり、したがって同時にそれはこの過程が価値形成過程でもあることを示していると言えよう¹²⁾。

農産物商品にとって輸送は、以上にのべたような位置づけを持つものであるが、前節で明らかにした産地－市場関係の現状は、このような農産物輸送に何をもたらしたのであろうか。これが次の課題である。

先に引用したマルクスの指摘にも明らかなように、ペリシャブルな農産物は流通期間の絶対的制限が大であるため流通範囲が局地的となり、範囲が拡大されたとしてもせいぜい、輸送手段の発達によって時間的距離が短縮されて、流通期間の絶対的制限のワク内で消費部面に到達しうる市場圏に限定される。高度経済成長期以前のように、地場生産・地場流通が主流である場合には野菜などペリシャブルな農産物の流通はこのワク内でおこなわれ、さほどの問題も生ずることがなかった。たとえば東京で消費されるほうれん草は東京産を主に千葉、神奈川産を加えればまかなうことができたのである。高

11) K・マルクス『資本論』Ⅱ 183頁。

12) この点も「交通生産論争」にかかわるがこれ以上本稿では立ち入る紙幅を持たない。

度経済成長の進展とともに生じた変化によってこの関係が変化し、より遠隔の産地からの供給が増大したことは前節でみたとおりである。この例にとどまらず、全国市場化が急速にすすみ、札幌市場に宮崎・高知産ピーマン、きうりが上場されることが当然のこととなった。すなわち「生産場所から遠く離れられない」商品が、生産場所から遠く離れなければ自らを商品として実現することができないという市場条件に遭遇しているわけである。農産物にあっては「運輸機関の発達によって地域的距離が短縮される程度に応じて」¹³⁾しかこのような市場条件は成立しえないのであるから、他の条件が不変であればこのような変化は商品としての農産物にとってマイナスであり、これがマイナスにならないためには、農産物輸送において——輸送一般ではなく——地域的距離が短縮されて、地場流通を主とする時期と遜色ない程度に短時間で輸送される条件が、一般的に——特殊な一・二の例においてではなく——保障されていなければならないのである。

さらに又高度経済成長期以降には産地の集中・大型化がすすみ、特定大産地から特定大都市市場への物流量が増加するという産地—市場関係が創り出されたことを先にのべたが、それに加えて拠点大市場からの転送や域外流通が増加して錯綜輸送が発生し、その結果収集段階においても分散段階においても物流・輸送の量的増大が生じたのである。このことはつまり、農産物が商品として生産され、その使用価値を消費のために完成させるために不可欠な量的集積とその分散の過程が益々大規模となり、場所的移動—追加的生産過程の肥大を不可避としたということである。先にのべた如く、この過程は商品生産一般においても不可欠のものであるが、農産物の場合には特に重要であり、この過程の円滑な遂行条件が保障されることが絶対に必要である。それゆえ条件整備が行なわれずに追加的生産過程の肥大化が生じた場合には、農産物の使用価値完成を困難ならしめることになると同時に、追加的生産過程の肥大は、それが円滑に遂行されたとしても生産物価値を高め、価格を上昇させるものとなることは言うまでもない。

このように「近代化」農政の展開は農産物の生産・流通条件を変化させ、その変化は農産物輸送における新たな条件整備の必要を創り出した。しかればそのような変化を吸収し、農産物輸送の新たなニードにこたえ、農産物を

13) K・マルクス『資本論』II 157頁。

「資本主義的生産の対象として適当」なものにする条件はつくり出されたであろうか。

IV 農産物の輸送対応—むすびにかえて

わが国の農業は、先行する輸送手段の整備によって産地立地の条件を与えられたという点と、交通政策の展開において何ら発言力を有しなかったという二点において、輸送条件に対してパッシブな関係にあった。この関係は現代においても基本的には不変であり、それはとくに高度成長期以降の交通、輸送条件整備が資本のニードを最優先してすすめられ、農業のニードが実質的に無視される形で展開されたことに端的にあらわれている。

国鉄貨物輸送政策は一般貨物列車を縮小しつつ、コンテナ・フレートライナーの増強、専用貨車、専用貨物列車の増発及び優等貨物列車の整備増強を柱として展開され、貨物総輸送量の60%を占める専用線発着貨物の優遇措置がおこなわれたが、農産物輸送独自の対策としては全く見るべきものもなくすすめられた。そして益々不便になる一般貨車輸送と相次ぐ運賃値上げは、農産物にとって国鉄を一層魅力のないものにした。

臨海工業地帯に立地する資本の高度成長に支えられて急増した海上輸送では、船型の大型化と鋼船化、専用船化などがすすんだが、その内実は、ふ頭の専用化＝私物化をとまなうインダストリアル・キャリア化であり、農産物の輸送条件にかかわる展開は皆無であった。わずかにフェリーの就航が、トラック輸送の増大と相俟って農産物輸送需要の一定部分を吸収したが、その利用は地理的条件に左右され、運賃障壁などの問題があり、船舶というよりはトラックにとっての橋梁あるいは道路としての機能の側面が強いところから、トラック輸送の動向に規定されるところが大である。

トラック輸送は、自動車産業資本の高蓄積と、公共投資による自動車道整備などを背景に驚異的な増大を示し、農産物輸送の多くの部分がトラックに転換した。しかしながらトラック輸送増大の本質的契機は、輸送をベルト・コンベアの末端に位置づけて在庫を圧縮し、資本の回転率を高めて一層の高蓄積を果そうとする資本のニードに、トラック輸送が機能的に合致したこと、及び高度経済成長の戦略産業である自動車産業資本の急成長を保障する、モータリゼーションの政策的展開が、意図的・重点的におこなわれたことなど

に求められるべきであり、農産物のトラック輸送増大は多分に緊急避難的なものであったと見るべきであろう。また比価の低い、高運賃になじまない農産物が、トラック輸送を比較的容易に利用しえたのは、過剰モータリゼーション基調におけるトラック輸送の供給過剰、ダンピング運賃の常態化を条件とするものであり、ひとたび輸送逼迫が生じた場合には、農産物輸送にとってのトラック輸送は、きわめて不安定なものにならざるをえない¹⁴⁾。

総体として、この間の輸送条件の変化は、農産物のための、とくに運賃負担力の低い農産物のための改善を含まないのであって、結果として農産物輸送に利用しうるメディアの条件の改善あるいは新たな登場があったとしても、それはあくまでも結果としてであり、この間の変化の中では副産物たるにすぎないと言えよう。「輸送近代化」と称されるこの過程において農産物輸送の条件は決して一般的に改善されはしなかったのである。

資本制的生産が支配的である経済構造下においては、農産物の選別・包装、保管、輸送など、物流に関する諸機能は、それぞれが異なる個々の経営体によって担当され、その各々が資本制的無政府的生産の一部を構成する。さらにまた、これら諸機能が取扱かう商品体そのものも、別の経営体によって無政府的に生産される。そして生産者と物流諸機能担当者の間、及び物流諸機能担当者相互間には何の脈絡もなく、それぞれが異質の経営体として、それぞれのニードを動力とし指針として経営を展開する。であるから、それぞれの担当する機能が整合し合う必然性は全く存在せず、むしろそれらの機能相互間に乖離を生ずることの方が必然性を有しているのである。

国家独占資本主義の段階にあっては、これらの物流諸機能は、独占的支配力を有する大手資本の運動に、ますます深く従属するようになり、さらにまた国家の政策決定機構も、実質的には資本のニードを具体化する機構として機能するものになっているため、これら物流諸機能を担当する主体のうち、農産物の生産を担当する主体、あるいはその連合体によって経営される部分

14) 高度成長期における「輸送近代化」の展開とその内容については、拙稿「輸送近代化と農産物輸送の条件」(運輸調査局編『交通経済論集』第7号)、「農業『近代化』と輸送『近代化』の接点」(北大『農経論叢』33集)。および湯沢誠、滝沢昭義「遠隔地間輸送及び物流センターの機能に関する研究」(農協中央会『農業協同組合奨励研究報告集』第3輯)を参照していただきたい。

農産物市場と輸送に関する試論

以外を担当するものは、専ら資本のニードに規定された経営展開をおこなわざるをえない。とくに輸送においてはその傾向が著しいのである。そこでは非独占部門である農業の生産物のための条件整備は、譲歩としてはありえても、その経営展開の主たる部分として位置づけられることはありえないのであり、したがって、その意味において、農産物のための輸送機能強化の積極的展開を期待することは根拠を持たないものと言わなければならないであろう。

輸送条件の照応する変化をとまわらない農業生産・流通条件の諸変化が、商品としての農産物の生産に困難を発生させることにならざるをえないことと、その根拠については先にのべたとおりである。ところが輸送条件に起因する農産物の生産・流通上の困難＝農産物の輸送問題が顕在化するの、すでにその生産・流通における非可逆的変化が一定程度進行してしまった後のことである。したがって輸送問題が発生した段階においては、輸送条件が不備であるからと言って生産・流通における諸変化をあと戻りさせることは不可能なのであり、さりとて農業のニードを輸送条件整備に効果的に反映せしめて困難を解消することも至難である。かくて農業サイドにとっては与えられた輸送条件——その中には資本のニードを反映した一定の変化を含む——の中に活路を見出す以外には、商品生産を展開する道は残されていないことになる。

このような段階に至って、地理的、歴史的、経済的に条件の異なる各々の産地は、それぞれ所与の条件に応じて、その生産物の商品としての実現を完了するために、遠く離れた市場への生産物の輸送を遅滞なく行なうために、与えられた輸送条件の範囲内において、多様な摸索を開始し、活路を見出そうとするようになる。このような、与えられた輸送条件の中での農産物輸送のための受身の努力、摸索を、われわれは「農産物の輸送対応」と称するのである。

一般に輸送手段選択の基準として運賃、輸送時間、利便性、危険度などがあげられるが、現実の農産物の輸送対応においては、これらが同等の比重をもって判断の基準とされることはありえない。輸送される農産物の品目、産地及び輸送経路の地理的条件等によって重点とされる基準は異なり、選択される輸送手段はその重点に応じて限定される。北海道産の馬鈴薯、たまね

ぎなどの場合には運賃の多寡が、宮崎や高知のピーマンやきゅうりなどの場合には輸送時間が最重点とされる。又その中間には品種の高級化で運賃を吸収する方向への展開を見せる青森のりんご、あるいは運賃負担力の低い、急送によってメリットが生じない品目の中に、比較的運賃負担力が高く、鮮度向上によって価格上昇が生じやすいレタスなどの品目をとり入れ、全体として運賃増をカバーしようとする長野など中距離産地のそさいなど、いくつかの類型¹⁵⁾が考えられる。本稿ではこうした実際の輸送対応の展開について詳論する余裕を持たないが、これまでの考察によって明らかにした次の点を明記しておく必要がある。

新たな農産物の市場条件のもとで、それに照応する輸送手段を保障されず、産地ごとにその条件に応じた輸送対応が展開されているが、その内実は、農産物の商品としての生産を成り立たしむるか否かというギリギリの線における攻防に他ならない。ひとたび輸送に困難が生じた場合には、生産者の主たる関心が輸送対応の可能性の模索に集中することがその証左である。その商品生産を成り立たしむるか否かの生殺与奪の権をにぎる農産物輸送を論ずるに、輸送条件そのものの分析、あるいは市場と輸送の分析を経ずして輸送手段一般——その主たる部分は資本の専属となっている——の技術的進歩をもって農産物の輸送一般の条件改善とすることは、それ自体誤りであるばかりでなく、資本のニードが優先する現代の政策決定機構の中で醸成された農産物の生産・流通と、その欠くべからざる部分である輸送との間の政策的矛盾の存在を、見失なう恐れを持つものと言えよう。

農産物の輸送対応という産地＝生産者の取り組みの中に、この矛盾がどのようにあらわれているかを分析することが、われわれに残された課題である。

15) これら輸送対応の類型に関する実証的分析は、その多くを他日に期することになるが、北海道、宮崎、長野に関しては、前記湯沢・滝沢「遠隔地間輸送及び物流センターの機能に関する研究」第3章第2節において関説しているので参照していただきたい。