



Title	農業「近代化」と輸送「近代化」の接点
Author(s)	滝沢, 昭義; TAKIZAWA, Akiyoshi
Citation	北海道大学農経論叢, 33, 37-52
Issue Date	1977-03
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/10919
Type	departmental bulletin paper
File Information	33_p37-52.pdf



農業「近代化」と輸送「近代化」の接点

——北見たまねぎに見るその一例——

滝 沢 昭 義

目 次

I 若干の理論的整理と課題の限定	37
II 農業「近代化」と北見たまねぎの成長	39
III 輸送「近代化」の展開と農産物輸送	44
1 輸送「近代化」と北海道の貨物輸送構造	
2 農産物輸送条件としての輸送「近代化」	
IV むすびにかえて—まとめといくつかの問題	51

I 若干の理論的整理と課題の限定

周知の如く、商品生産において輸送は選別、保管等とならんで「追加的生産過程¹⁾」として位置づけられ、「生産物はこの運動(生産部面から消費部面²⁾への輸送=筆者)を完了したときに、はじめて消費のために完成している」との把握によって、流通費一般が「空費」とされているにもかかわらず、輸送費には特別な地位が与えられている。この一般的規定が、特殊な商品的特性を有する農産物においてどのように具体化あるいは特殊化されるかということは、一つの

1) K・マルクス『資本論』大月書店、II, 183ページ。

2) ibid. 184ページ。

3) 輸送と価値及び使用価値とのかかわり、輸送費用の位置づけについては異論もあるが、本稿では立ち入らない。

重要な問題点であるが、詳論は他の機会に譲ってここでは若干の問題を指摘するにとどめざるをえない。

マルクスは、商品がいたみやすい物的特性を有する場合には、人口の多い地方においてか、さもなければ輸送手段の発達によって時間的距離が短縮される場合以外には、そのものは商品生産の対象とはなりえないと指摘している⁴⁾。この指摘を農産物について敷衍すれば、第 1 に農産物の、就中最もペリシャブルな青果物にとっての輸送は、単に消費のための完成条件、従ってその中断によって未完成となるような一条件であるという一般的規定たるにとどまらず、そもそも当該農産物の商品生産そのものを成り立たしむるか否かという、生殺与奪の権を握る決定的条件として位置づけられることになるであろう。第 2 に、生産の小規模性、分散性、地域性、季節性、不安定性などのいわゆる「原基的特質」⁵⁾を有する農産物商品においては、それが使用価値としての有用性を発揮しうするためには一定量の集積が不可欠であり、特に現代の市場条件のもとではその一定量は大量化し、かつその集積のために遠距離間移動を余儀なくされている。そのため輸送は農産物の「消費のための完成」として一層重要性を増し、さらに決定的役割を果す条件として位置づけられることになろう。第 1 点の使用価値の質的な面にかかわる位置づけとすれば第 2 点は量的側面からの位置づけと言えよう。

このように農産物、就中青果物にとって、輸送は特別の重要性を有するものであるにもかかわらず、わが国の農業「近代化」の展開はこの必須条件の整備を行わずに、一部ではその条件を破壊しつつ推進されたのである。そのために、主要農産物の産地——市場関係遠隔化が進む中で、各産地において例外なく“輸送問題”が発生することとなった。その態様は品目により、産地の地理的歴史的條件によって多様であり、一見個別的で脈絡を持たぬかのようなのである。しかしながら輸送問題がまぎれもなく各分野の「近代化」と共に発生し深刻化して来たことに注目すれば、現象の多様性にもかかわらず、一本の糸の貫徹を見ることが出来よう。本稿ではこのような観点から、農業及び輸送両分野における「近代化」の展開を両者のかかわりにおいて、特に農業「近代化」によって醸成された輸送問題発生の可能性を現実化させる条件が、輸送「近代化」によって創出されていく過程に焦点を合わせ、一典型例と見られる北見たまねぎ

4) K・マルクス『資本論』Ⅱ, 157ページ。

5) 御園喜博『農産物市場論』東京大学出版会, 1966年, 20ページ。

の場合を中心に考察しようとするものである。

Ⅱ 農業「近代化」と北見たまねぎの成長

1960年以降一段と本格化した高度経済成長は、新段階に達した日米経済関係の一層の深まりと連動しつつ、日本経済各分野に構造的変化をもたらすに十分な量と質をもって展開されたが、各分野における「近代化」が開始されたのはまさにこの時期であった。1961年「農業基本法」から1970年「総合農政」へと続く一連の農業「近代化」は、一言で言えば、この高度成長と、同時にすすめられた「自由化」への順応と奉仕の条件づくりとして展開されたものであり、それが各分野にもたらした変化はしばしば危機的、破壊的と表現されるほど、ドラスチックで広汎なものであった。ここでは紙幅の制約上、野菜生産、流通に限っていくつかの特徴点を略述するにとどめる。

野菜類は「近代化」の展開において果実と共に選択的拡大品目として措定され、元来自給的、副業的色彩の強かった野菜生産を商業的農業として専門化、大規模化し、需要急増を示していた大都市市場に結合する基本方向が示されたことが第1点である。次に第2点としては、市場制度の改変によって、大量の荷が集中する大消費地卸売市場の支配力を増大させ、青果物流通機構を大都市拠点市場を頂点とする集散市場体系として再編制する方向が示され、推進されたことがあげられる。第3に、こうした基本方向に沿って「指定産地制度」が発足し、その指定産地に各種近代化事業資金を重点的に注入し、野菜生産、流通における「システム化」「装置化」を推し進めるなどの具体的展開がおこなわれた⁶⁾。このような「近代化」によって、近代的物流施設を完備した大型野菜産地が遠隔地に立地し、同一品目の大量作付け、大消費地市場への大量出荷をおこなうという野菜の生産、流通構造が創り出されたのであるが、このような「近代化構造」の中にも、流通・輸送問題発生の萌芽を見出すことが出来るのである。次にこの点に関して、潤沢な「近代化資金」の供給を受け、大消費地市場への結合を強めつつ巨大産地に成長した北見地方を例に、やや詳細に考察することにする。

北見地方の商品としてのたまねぎ生産は1918年ごろにはじまり、1930年代に

6) 山口照雄『野菜の流通と値段のしくみ』農山漁村文化協会、第2章。農政史研究会編『戦後北海道農政史』第3章第7節、(三島徳三稿)などを参照されたい。

は道内主産地の一つとなっていたというから、その意味では決して新しい産地ではないが、戦後しばらく低迷を続けた後、1960年以降わずか15年たらずの間に3000ヘクタールを作付ける全国一の大産地に成長した点では、北見は新興産

表1 北見地方たまねぎ、水稻の概況

項目 年 度	た ま ね ぎ						水 稻		
	ha (北見) 作付面積	作付面積(道)	作付面積(全国)	% 北見/全国	t 反収	円 反当粗収入	ha 作付面積	俵 反収	円 反当粗収入
1960	87	1,480	32,800	0.3	1.37		(8,840)	6.2	25,800
1963	121	2,240	33,800	0.4	2.97	178,000	(8,886)	5.3	27,600
1965	370	2,780	33,600	1.1	4.14	178,000	4,393	2.0	13,100
1968	785	3,390	32,700	2.4	4.74	289,000	5,423	7.5	62,000
1970	1,220	4,060	29,800	4.1	4.74	346,000	4,550	7.5	62,200
1971	1,500	4,720	30,700	4.9	4.47	335,000	4,370	0.0	0
1972	2,120	5,890	30,700	6.9	4.27	192,000	3,279	8.3	74,300
1973	2,540	6,510	28,300	9.0	4.30	335,000	3,208	7.3	75,200
1974	3,040	7,350	29,500	10.5	4.23	300,000	3,471	8.1	110,300
74/60	34.9	4.9	0.9	/	/	/	0.6*	/	/

(注) 1 農林省統計書、作物統計、市町村別農業統計、道農林水産統計年報、北見統計情報事務所資料より作成。

2 水稻作付面積()内は網走管内全域、それ以外は北見市、端野町、訓子府町、留辺しべ町、置戸町の計。なお1市4町では網走管内のほぼ半分を作付けると見てよい。 ※は対最高年度比。

地と言えよう。表1に見るように1963年に100ヘクタールを越えた作付面積は以後急増を続け、1974年には1960年の35倍、1965年の8倍強に急成長し、全国の10%強、北海道の41%強を作付ける巨大産地となった。全国的にはこの間、大阪、岐阜等大消費地周辺の旧産地の後退と北海道、佐賀、香川等の増反によって産地地図に大幅な変化があらわれ、総体として作付面積はやや減少した。この変化の中で北海道全体では作付面積を5倍加させ、1960年には全国の16%を作付けて主位であった大阪に代わり、1974年にはシェア25%の第1位産地となったのである。こうした一連の変化は、他のいくつかの農産物同様にたまねぎの場合にも、産地の日本列島両端への移動と市場関係の遠隔化が生じたことを示している。しからば全国、全道のこのような変化を背景として、北見地方の毎年平均200ヘクタール、15年間1年の例外もない群を抜く高率の成長はいか

7) 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』7号、1976年、13~23ページ所収)参照。

なる要因によって可能となったのかを次に問題にしなければならない。基本的には生産者がたまねぎを選択し作付けなければ増加しないのであるから、この要因の第1は生産者のたまねぎ選択を可能にした条件は何であったかということであり、作付けたたまねぎが商品として実現されなければ可能性が現実化しえないのであるから、要因の第2は生産者が現実的に作付面積を増加させ、その結果として生産量を増大させることを保障した条件は何であったかということであろう。

選択を可能にした条件の一つは技術的条件である。引き続き冷害凶作の中でたまねぎの耐冷性が見直されてきたことを土台に、壊滅的被害をもたらすたまねぎばえの被害その他病虫害の薬品による防除が、一方で薬害等生産者の「新たな貧困化」につながる危険を醸成しつつも、作柄安定に寄与したことが1点、さらにそれまでの直播栽培に代わる移植栽培の成功、普及が成育期間の延長を可能にし、作柄の安定をもたらしたことがもう1点である。これら技術的条件の確立は、たまねぎ生産者の作付増に対する不安を除去すると同時に、新規栽培農家の参入をも容易にし、作付けの可能性を拓いた。選択を可能にした条件のもう一つは経済的条件である。技術的に可能であっても「農民自身の行動原理」⁸⁾に基く選択は経済的条件が充たされない限り現実的に可能とならないことは当然である。1960年以降の北見たまねぎの作付増は、米麦圧縮と野菜・果樹・畜産の拡大という農政展開の方向と軌を一にして進み、特に1970年以降の急増は多分に稲作転換の影響を受けている。先の表1によれば、気候冷涼な北見地方の稲作は平均反収も低く、豊凶変動が特に大幅で、いわゆる限界地帯の特徴を示しており、したがって反当粗収入も低く、10万円台に達するのは漸く1974年になってからであり、しかもそれとて同年のたまねぎと比較すれば約 $\frac{1}{3}$ という水準にすぎない。これに対してたまねぎは、先に見た技術的条件の改善によって、1965年以後は反収4tを上回る水準で安定的に推移し、例外的な大暴落の年を別とすれば、反当粗収入も30万円台とかなりの高水準である。収益性でも、74年産では1kg当り卸売単価71円中生産費(含自家労賃)40円、諸経費(市場及びホクレン手数料、輸送費その他)16円で差引15円の剰余を生み出している⁹⁾。

8) 七戸長生稿『再編成期』における農業生産力展開の特質と構造(川村琢・湯沢誠編『現代農業と市場問題』北大図書刊行会、1976年、403ページ)。

9) ホクレン北見支所資料による。なお塩沢照俊氏は71年産について「収益性が高もっとも高い」(『北海道のたまねぎ』道立総合経済研究所『北海道農林研究』46号67ページ)と分析されている。

表 2 (73年度)網走管内上位10市町農業生産性比較
(単位 千円)

項目 市町名	生産農業所得 農家 1 戸当	同 耕地10 a 当	同 専従者 1 人当
1 端野町	4,134	53	1,717
2 訓子府町	3,548	44	1,330
3 北見市	3,073	62	1,407
4 女満別町	2,946	30	1,173
5 美幌町	2,590	30	1,096
6 小清水町	2,554	23	957
7 常呂町	2,505	29	1,057
8 留辺しべ町	2,389	38	1,052
9 網走市	2,321	23	928
10 斜里町	2,210	19	857

注 1. ホクレン北見支所「北見地方の農業」50年度版

このようなたまねぎの高価格、高収益性を反映して、73年網走管内「農家1戸当り生産農業所得」「耕地10アール当り・同」「農業専従者1人当り・同」においてたまねぎ主産3市町が抜群の高さを示しており、特に10アール当り、専従者1人当りで高いことが表2によって読みとれる。これだけの事実によって性急に結論す

表 3 「北見広域連」近代化事業適用一覧

	事業名	内容
1971	特産農産物広域流通近代化推進事業	貯蔵庫, 選別機
1972	特産農産センター設置事業, 野菜集送センター設置事業, 広域営農団地総合施設整備事業	貯蔵庫, 選別場, 選別機
1973	基幹野菜指定産地近代化推進事業, 広域営農団地総合施設整備事業	管理センター, 電算機
1974	基幹野菜指定産地近代化推進事業	コンテナ, プランター
1975	野菜産地広域流通加工施設整備事業	貯蔵庫, 選別場, 選別機
1971~1974 補助金 477,911 ^{千円} 近代化資金借入 491,880 ^{千円} 自己資金 217,500 ^{千円}		

注 1. 北見広域事業農業協同組合連合会「事業の概要」

ることは差し控えるが、北見地方の生産者がたまねぎ作付を選択する経済的合理性が存在することだけは明らかであろう。

以上に北見地方における生産者のたまねぎ選択を可能にした技術的、経済的条件の存在を見た。しかしながら、たまねぎに限らず量的増加が価格上の不利に直結するのであれば、生産量の安定的増大は困難となり、特にたまねぎのように価格変動幅の大きい品目の場合には、流通、販売において一定の条件が充

たされ、価格変動が抑制されなければ困難は一層大きくなる。それゆえ次に、北見においてはこのような条件が充たされているか否か、技術的、経済的条件によってもたらされた量的増加の可能性を現実化する要因がどのように創り出されたかを見る必要があるとなる。

その第1は流通条件の整備であるが、それは物流施設の増強を主たる内容としてすすめられた。周知の如く北海道産たまねぎは収穫期の相違から、一部のものを除いて府県産たまねぎとは競合せず、したがって冬場の市場シェアは大で、特に京浜地帯市場ではほとんど独占的地位を有している。又量的には傾向的に品不足であり、卸売価格も府県産より有利となるのが常である。しかしながら北見たまねぎの場合には、貯蔵庫等物流施設の不足から、拡大の初期においてはほとんど¹⁰⁾全量を年内の早い時期に出荷せざるをえず、そのために価格において不利が生じ、市場条件においては総量として出荷量を増大させることが可能であったにもかかわらず、生産拡大を全面的に展開しえない制約となっていたのである。この制約を除去して急速な拡大への水路を開いたのが、「野菜生産出荷安定法」以降の「近代化」諸事業であった。当初は単協レベルで、自己資金、借入金あるいは「野菜生産出荷近代化事業」「稲作転換推進特別事業」等の補助金などによって、貯蔵庫等施設・設備の整備をすすめていたが、1971年「北見広域事業農業協同組合連合会」（「北見広域連」、1市4町8農協により構成）発足後は主としてここに各種事業資金が重点的に注入されて、表3に見るように貯蔵庫、選別機など物流施設・設備が「豪華」に整備されてきた。この物流施設、「北見広域連青果物センター」は、4年間に11億8000万円の巨費を投じて建設、整備され、貯蔵庫収容能力35,000 t、選別能力1日380 t、「管理センター」のコンピューター機能と連携して共計総量の40%を処理する文字どおりのセンターであり、その整備の進捗と共に、物流における生産拡大制限要因を緩和する役割を果してきた。又各単協の貯蔵、選別施設・設備もこの間一貫して増強されており、「広域連青果物センター」の機能強化と相俟って、生産拡大を具体化し現実化する条件をつくり出してきたのである。

第2は共販体制の確立による販売条件の整備である。元来たまねぎは投機的性格の強い商品であるため、流通における商人の介入度が大で、彼らの巨利の源泉となってきた。商人による流通が支配的である限り、経済的有利性はすべ

10) 前掲塩沢論文。

て商人によって吸収され、たまに「もうけさせてもらう」ことはあっても利益の大部分は彼らに帰するのが常であったから、利益を生産者に帰属させるためには生産者自身の手による販売が必須だったのである。札幌近郊において早くから共販機構が成立し、北見地方においても戦後間もなく「販売組合」による共販が部分的におこなわれたのを嚆矢として、「たまねぎ振興会」、農協共販へと発展し、1965年にホクレン北見支所を中心として地域的共販機構が成立するが、それは上記のような背景と理由とを有していたのである。ところが1966年に「野菜生産出荷安定法」による産地指定を受け、出荷総量の $\frac{2}{3}$ 以上が共同出荷組織によって出荷されなければならないとする、同法の大型共販育成の方向が具体的に展開される中で、「広域化」「団地化」の政策ペースによる大型産地化がすすむにつれて販売機構も大型共販の確立の方向で整備され、ホクレンの傘下に組み込まれた大型地域共販機構へと発展することになる。このことの政策的意図はどうあれ、又長期的に見た役割の評価はどうあれ、当面は生産者にとって販売上の困難緩和に役立ち、生産量増大の制限要因の一つが除去されたことは確かであろう。

こうした「近代化」展開の結果、対1960年比で100倍ものたまねぎを生産する巨大産地が育成され、遠隔地拠点市場への結合度の強化＝遠距離大量輸送が必然化し、流通・輸送問題を新たな困難として惹起する潜在的要因が醸成されてきたのである。この潜在的要因を顕在化させる諸条件がいかに創り出されたかが次の問題であろう。

Ⅲ 輸送「近代化」の展開と農産物輸送

1 輸送「近代化」と北海道の貨物輸送構造

日本資本主義はその生成の段階から、産業資本における急速な蓄積の対極に社会資本をとり残して発展してきた。この傾向は戦後高度成長期に至っても基本的には残存し、1956年には「(輸送)需要が輸送能力を上回るという事実が露呈し……輸送が経済の成長をはばむ隘路部門として大きな波紋を投ずるに至った」¹¹⁾。

11) 経済企画庁『昭和32年度・経済白書』至誠堂刊、195ページ。

農業「近代化」と輸送「近代化」の接点

表4 国内貨物輸送量の推移(単位 千t)

項目 \ 年度	1960	1966	1974	74/60
総量(A)	1,533,000	3,115,000	5,085,000	332%
重化学工業品(B)	233,000	486,000	2,191,000	940
鉱産品(C)	514,000	803,000	1,602,000	312
農水産品	93,000	194,000	229,000	246
(うち穀物青果物)(D)	71,000	137,000	140,000	197
(B)/(A)	15.2	15.6	43.0	
(B+C)/(A)	50.5	41.4	74.6	
(D)/(A)	4.6	4.4	2.8	

注 1. 「運輸経済統計要覧」「運輸白書」より作成

この後1960年代に入り高度成長が一段と本格化すると、生産の拡大に比例して物流量の急速な増大が現われる。表4に見られるように、1960年以降の国内貨物輸送量は66年までに2倍、74年までに3.3倍へと急増を示している

が、特に注意を要することは、第1にこの輸送量増大が重化学工業を中心とする鉱工業製品の増大を主因としていることである。この15年間に重化学工業製品の輸送量は9.4倍と激増し、総輸送量中のシェアも15%から43%へと大幅に増大した。鉱産品も石灰石等の増大を反映してこの間3倍以上の増加を示し、1974年には両者合せて総輸送量の $\frac{3}{4}$ を占めるに至っている。これに対して農水産物、就中穀物及び青果物の輸送量は、絶対量で増加しつつもシェアでは一貫して減少を続け、1974年には総輸送量中わずか4.5%（農水産物）、2.8%（穀物、青果物）を占めるにすぎない小部分となっている。又第2にこの輸送量増大が特定地域間に集中的に発生していることにも注意しなければならない。即ち1973年「貨物地域流動調査」によれば、同年貨物輸送総量中53.2%が京浜葉、北関東、静岡、中京、阪神、山陽、山口、北九州の大工業地域間の輸送であり、輸送需要の大半がこれら表日本臨海大工業地域において発生したものであることが明らかとなる。

このように、高度経済成長の主役である鉱工業部門における蓄積が、特に重化学工業部門の大手資本を先導として進行するに従って、品目的、地域的に限定された輸送需要が急増し、輸送部門における蓄積の相対的な遅れから、需給の乖離が拡大されて極端化の度を一層強めることになった。需要者側たる資本にとっては、輸送ネックによる流通部面への資本の滞留＝資本の回転率の低下による蓄積障害は絶対に回避しなければならない事態であり、そのためにもこのネックを解消することが緊要となったのである。輸送「近代化」はこのような

ニードから出発したものであり、したがってその内実が「自由化体制」下の高度成長の条件づくりであることは、農業「近代化」の場合と同様であろう。

輸送「近代化」の具体的過程は、以上のような基本的性格に規定されつつ物流における具体的変化、需要の質的变化を反映してInter modal transportation system による「生産から消費に至る一貫流通システム」¹²⁾、生産材の大量輸送に適合する輸送メディアの専用化などを共通の柱として、各分野独自にこれを補完する対策を伴って展開された。

国鉄貨物輸送「近代化」は「協同一貫輸送」、「物資別適合輸送」と優等貨物列車増発を三本の柱として、それに付随する基地、ヤードの整備を伴って進められ、その対極では「一般貨物列車の縮減」¹³⁾をはじめとする「合理化」がおこなわれる形で進展し、結果として国内貨物輸送における国鉄の地位の大幅低下をもたらした。トラック輸送分野では、自動車産業の高度成長を基本的条件とし、財政資金による走行路盤整備を補完的条件として急成長が実現し、さらに在庫圧縮による資本の回転率上昇に適合したメディアとして資本のニードに合致するなどの促進要因もあって、フェリー、鉄道との結合を強めつつわが国貨物輸送の大部分を担当する主役となった。海運では貨物船の大型化・鋼船化、コンテナ専用船を含む専用船化、フェリー就航など一連の「近代化」がすすむ中で、臨海地帯に立地する重化学工業の高度成長に支えられて原材料、半製品を主とした輸送量が増大し、同時に主な荷主である大手資本、大手海運資本のイニシヤティブによる業界再編が進行した。又大型化、専用船化にともなって、国或いは地方自治体の負担による港湾の整備、ふ頭の専用化、シーバースの建設などの条件整備もすすめられた¹⁴⁾。

こうした「近代化」の進展によってわが国貨物輸送構造に一定の変化がひきおこされたが、その中で北海道ではいくつかの特徴的な変化が生じたのである。第1の特徴は、表5に見られるように、国鉄輸送トン数が全国平均をはるかに上回る速度で減少したことである。北海道では、自動車走行条件が劣悪なこと

12) 経済企画庁『新全国総合開発計画』大蔵省印刷局、昭和44年、28ページ。

13) 日本国有鉄道『昭和48年度、日本国有鉄道監査報告書』40ページ。

14) 詳細は、大島・蔵園『日本交通政策の構造』新評論、1975年、中西・広岡編『新版・日本の交通問題』ミネルヴァ、1973年、広岡治哉『現代交通の理論と政策』日本評論、1975年、平井都士夫『変りゆくトラック産業』汐文社、1972年、島恭彦他編『現代日本の都市問題』4.汐文社、1970年、その他を参照されたい。

農業「近代化」と輸送「近代化」の接点

表5 北海道機関別貨物輸送量(単位 千t)

年度	機関	国鉄	私鉄	自動車	海運	航空	計
1965		38,041	11,929	149,805	34,421	7	234,176
1970		32,844	9,618	308,595	38,612	20	398,154
1974		21,922	7,463	385,463	48,767	35	470,215
74/65%		(78.8) 57.7		(199) 257		142	500
							201

- 注 1. 北海道陸運協会「数字でみる北海道の輸送」, 国鉄道総局「鉄道要覧」
 2. 国鉄は青函航送を除く
 3. 海運, 航空は道内間, 北海道・本州間を含む, 海運の単位はフレート・トン
 4. ()は全国平均, 日本国有鉄道「鉄道要覧」により計算

もあって、貨物輸送における国鉄への依存度が高く、1965年には全国平均7.6%に対して北海道では16.2%と2倍以上の高さであった。ところが1974年になると国鉄のシェアは4.6にまで低下し、なお全国平均よりはやや高いものの、減少率は異常な大きさとと言わなければならない。1974年には1965年比で約40%が「縮減」されてしまったことになり、これをさらに車扱いのみで見ると半減、鉄道管理局別に見ると旭川、釧路で全道平均より減少幅が大きいなど、「辺境」になるほど「縮減」が大幅にすすめられたことがうかがえるのである。第2の特徴はこれとは対照的に、トラック輸送量の増加が全国平均を大きく上回っていることである。北海道の自動車走行条件は、道路舗装率が低く走行路盤条件が劣悪であるのに加えて自然条件による制約も強く、地理的条件によって輸送距離が長くなることもあって元来はトラック輸送への依存度が比較的低かったのであるが、このような劣悪な条件は基本的に残存しているにもかかわらず、「近代化」の進展の中で、鉄道貨物輸送との相対関係においてトラックへの輸送需要増加が生じ、全国平均(約2倍)を上回って2.6倍の輸送量増加となったのである。第3の特徴は、石炭輸送の激減などマイナス要因が大であったにもかかわらず、内航海運の輸送量が増大したことである。いわゆる「北海道開発」の進展とともに、大規模工業地域とそれに付随する拠点港を中心に港湾整備がすすみ、石油、石油化学工業製品などを中心に一部品目の輸送量が大幅に増加し、減少品目を補ってなお42%もの伸びを示した。

このような輸送構造の変化の結果、北海道の貨物輸送におけるトラックの比重が顕著な高まりを見せ、輸送距離、輸送品目において元来はトラック輸送に

なじまないと考えられていた分野にまで進出することになった。道内発四国、九州向け貨物輸送におけるトラック利用の増大、京浜葉向け貨物輸送における貨車輸送にせまる輸送量増加（'74年で約60%）など、トラック＝近距離輸送というこれまでの常識を覆すような事実、石炭長距離輸送など従来トラック輸送の比重の低かった品目における輸送量増大などがその例である。

以上のように、北海道における輸送「近代化」は高度成長過程での「開発」への従属、全国的傾向の増幅された出現など、多分に遠隔地的、“辺境的”性格を強く示しつつ展開されたのである。

2 農産物輸送条件としての輸送「近代化」

これまでに見た輸送「近代化」の本質と、その具体的展開に見られる一般の特徴の中から、農産物の輸送条件にかかわる部分を抽出し、その具体例として北見たまねぎの輸送条件を検討し、輸送「近代化」によって生じた諸変化が農産物輸送に困難をもたらした側面を明らかにするのが本節の課題である。

輸送手段選択における一般的基準は、輸送費用、輸送時間、輸送手段の利便性、危険性の有無などであり、具体的選択はこれらの相対関係においておこなわれるが、輸送品目、発着地や輸送経路の地理的条件の相違等によって、どの基準が重点とされるかは一様でない。ある場合には輸送費の多寡を、他の場合には輸送時間の長短を最重点として選択しなければならず、そのために選択しうる輸送手段の範囲は重点とされた基準に合致する部分に限定される。さらに通常はこの上に鉄道の有無、道路条件の良否、その他多くの輸送手段供給における制約が加わり、この限定は一層リジッドにならざるをえない。農産物の場合には、商品的特性、価格、産地の地理的条件などによってこの限定がさらに強められ、したがってそれぞれの品目、地域によって限定され特定された輸送手段の重要性が極端に高くなり、その動向が輸送条件全体を左右するほどの影響力を持つことになる。北見たまねぎの場合、それは国鉄貨車輸送であった。

国鉄貨物輸送「近代化」の展開過程における農産物輸送条件変化の第1は、貨車輸送そのものの「縮減」がすすみ、しかもそれが遠隔地において急速にすすんだことである。この点は前節で述べたので詳論は省略するが、専ら貨車輸送に依存する（種々の制約によって他の手段を選択しえない）農産物にとって、これは輸送機会そのものの「縮減」とならざるをえないことを指摘しておく必

農業「近代化」と輸送「近代化」の接点

表6 国鉄車扱貨物運賃等級制度の変化

改訂年度	等級数	等級上下間格差
1953	12(普通)+3(特別)	1級:23級= 200:75
1960	10(〃)+4(〃)	1級:24級= 160:80
1966	4(特別等級廃止)	1級:4級= 135:90
1974	3	1級:3級= 115:93

注 国鉄資料による、1953は大島藤太郎・蔵園進『日本交通政策の構造』75ページの表による。

に、重化学工業製品の多くは上位等級（1級）に格付けされている。1960年以降この等級制度は3度改訂された。表6に明らかなように、いずれの改訂においても上下等級間格差の縮小をともなう等級圧縮がおこなわれ、1960年にはそれまで15等級、上下差200対75であったものが14等級、160対80となり、66年には一挙に4等級、135対90に、74年にはさらに3等級で115対93になったのである。同時に行なわれた運賃の引き上げも、上に軽く下に重い引き上げ率となったことはいうまでもない。こうした一連の改訂において、農産物が重化学工業品を主とする上級貨物優遇の対極に位置づけられてきたことは瞭然であろう。第3の変化は、「近代化」によって増強されたコンテナが、農産物にとって「貨車輸送に代わるもの」とはなりえなかったことである。コンテナが農産物にと

要があろう。変化の第2は車扱運賃率、運賃制度の改訂が農産物輸送にとって不利な方向にすすめられたことである。車扱運賃は運賃負担力、取り扱いの難易などによって等級に分けられており、ほとんどの農産物は下位等級（現行では3級）

表7 コンテナ、車扱運賃率の比較(単位 1トン当たり円)

種別 キロ程	コンテナ(A)	車扱1級(B)	車扱2級	車扱3級(C)	A/B	A/C
500 km	2,683	2,600	2,329	2,103	103%	128%
1000	4,665	4,664	4,177	3,771	100	124
1500	6,575	6,651	5,957	5,379	99	122

注 国鉄「貨物営業案内」より作成

って輸送条件の改善にならなかったことは、表7に示した運賃率の比較に集中的にあらわれている。それはまず、コンテナ運賃が無等級であり、馬鈴薯やたまねぎも、化学薬品やプラスチックも同重量同運賃で輸送され、結果として重量当り価格の高い品目が相対的に有利に、低い品目が不利になるという点、次にコンテナ運賃が車扱1級運賃とほぼ同額か長距離ではやや低めになるのに対

し、3級貨物運賃に対しては20～30%も高くなり、したがって後者が車扱からコンテナに切りかえる場合には大幅な運賃負担増を余儀なくされる点などに見られる。これらの点はいずれも、輸送費用の多寡を最重点基準とせざるをえない農産物の場合、コンテナ増強（貨車切り捨てをとまう）は何らメリットを増大させるものではないことを示している。

国鉄のその他の「近代化」、他の分野における問題点は紙幅の関係で結論のみを略記するとどめるが、「物資別適合輸送」＝専用貨車の増強は農産物に関しては皆無であり、専用貨物列車も全く不十分（729本中1本）なものでしかない。又増大したトラック輸送、フェリー輸送には運賃障壁があり、船舶輸送では未解決の問題山積で実用化にほど遠いなど、一部の特例を除けば農産物輸送にとって、就中北見たまねぎにとって輸送「近代化」が積極的意義を持つと認められる部分は見出せない¹⁵⁾のである。それどころか、貨物列車「縮減」の全国、全道を上回る進行、トラック輸送条件の悪さ、低温に因する障害等北海道的増幅要因が北見地方ではさらに拡大されて相乗的に作用し、輸送条件における困難は「近代化」以前に比して一層増大しているとすら言えるのである。

以上に見たような悪条件の中で、12万トンを上回る北見たまねぎのうち、商品化される量のほぼ80%が府県に移出され、これを全量貨車輸送するためには10月から翌年3月までの出荷シーズン中、毎日35両以上の貨車が必要とされる（「ワム」714ケース積）。しかしながら減少の一途を辿る貨車輸送力ではこの需要には対応しえず、北見たまねぎ輸送の唯一の活路は、トラック、フェリー、コンテナ等への依存度を強める以外には見出しえなかったのである。かくて1973年には、国鉄における輸送障害発生の影響もあるが、国鉄輸送とトラック輸送との逆転が生じ、1974年にも共計分の約40%の出荷をトラックに依拠しなければならなかった。さらに又十分な貨車の配車を望むべくもない端野、訓子府等の小駅付近の農協出荷分ではさらにトラックの比重が大きく、1974年端野農協出荷分では国鉄3に対してトラック7と完全にトラックが主役となっている。しかしながら、ことように比重を増したトラックも、必要台数を安定的に確保しうる条件になく、一層困難が増大する中で、「現状の輸送手段のみではその円滑な輸送は期待しえない¹⁶⁾」と判断して釧路・東京間海上ルートによるバラ積み

15) 前掲拙稿を参照されたい。

16) 北見広域事業農業協同組合連合会・ホクレン「たまねぎ低温流通実験事業による試験結果報告書」昭和49年。

農業「近代化」と輸送「近代化」の接点

コンテナ輸送を試みたが、コスト高、荷扱いの困難、船腹確保など多くの未解決問題を残したまま「実験」段階に終わってしまっている。このように「近代化」大産地としての死活問題に直面した産地の模索は、多方面にわたって展開されたが、結果として困難は除去されず、5倍を越える運賃負担増による流通経費の大幅増が1970年から1974年までの間にもたらされ、これが販売金額の増加を大きく上回って、たまねぎの経済的有利性を相殺する要因となっていることは表8にみられるとおりである。

表8 北見たまねぎ（共計分）概況（単位:t,万円）

項目 年度	出荷量	販売金額	諸 掛	うち運賃
1970	30,332	240,453	36,132	15,186
1974	84,941	576,579	136,149	76,682
74/70	280%	240%	377%	505%

注 ホクレン北見支所資料より作成

かくて北見たまねぎ輸送は、当面大手通運業者のネットワークを利用した「庸車」トラックに依存して、ともかく商品を市場に輸送することに汲汲とせざるをえない状況にある。今後何らかの活路が見出されなければ、座して「近代化」のもたらすものを待ち受けていても、益々大量化する商品を「消費のために完成」させる保障は稀薄となり遠のくのみであろう。

IV むすびにかえて——まとめといくつかの問題

商品一般にとって輸送は不可欠の条件であるが、特に農産物にとってはその商品特性のゆえに、商品生産を成り立たしむるか否かの決定的条件となる。

農業「近代化」は、相対的に蓄積のおくれた農業を「自由化体制」と「高度経済成長」の条件づくりに動員するものであった。その結果は農業に広汎な変化をもたらし、その中で産地の遠距離化、大型化、品目の単純化などがすすんだ。北見地方のたまねぎはこの「近代化」によって巨大産地に成長し、生産量の増大とともに大消費地市場との結合を強め、その結果輸送問題発生 of 潜在的可能性が生じた。

高度成長期に主として鉱工業生産物、大工業地域間に発生した物流量増大は、輸送「近代化」を緊要にした。その主たる動因は大手資本のニードであり、したがってその展開は、大手資本生産物の優遇とその対極における農産物の扱いを内容としてすすまざるをえなかった。特に北見たまねぎの場合は、農業「近代化」によって増大した輸送需要と、輸送「近代化」によって「縮減」された

国鉄貨車輸送力との間の矛盾によって、輸送問題が顕在化するに至った。ここに二つの分野の「近代化」の接点が見出される。

輸送「近代化」では、新幹線、高速自動車道、フェリー、コンテナ等々の新しいメディアを登場させた絢爛たる側面が表にあり、それに目を奪われると、“輸送「近代化」—新しいメディアによる農産物輸送—農産物流通の円滑化”という図式で把えてしまうために、「近代化」の本質を見失う恐れがある。しかしながら「主要傾向のひだの陰にかくされてしまった動向を検出¹⁷⁾」するという方法論上の重要な指摘に従えば、このような一面的な理解は生じえないし、輸送「近代化」が農産物を直接的対象としてその政策体系のうちに組み入れており、いずれは農産物を対象とした積極的対策が現われるであろうと期待するような幻想も生じえないであろう。

そして何よりも重要なことは、新たなメディアの登場をも含めて輸送「近代化」そのものを推しすすめた力が、高度成長＝高蓄積の条件整備を必要とした資本のニードであるということであり、同じニードから出発した農業「近代化」が農業から労働力、土地、水を奪い、農業自体を疲弊させつつ高蓄積条件を確保してきたのと同様に、輸送「近代化」が農業との接点において農産物の輸送手段を奪い、農産物輸送を困難に陥れつつ、資本の蓄積条件として輸送力を確保するという、二つの分野の「近代化」に共通の資本の論理に真の接点を見出すことであろう。

(付記) 本稿の内容については湯沢誠教授をはじめ市場論シンポジウム諸氏の貴重な御助言をいただいた。記して謝意を表したい。

又本研究の内容に関しては、全国農協中央会より昭和50年度研究奨励費を受けている。

17) 川村琢・湯沢誠編『現代農業と市場問題』北大図書刊行会、1976年、556ページ。

The relation between the modernizatons of agriculture and transportation
Akiyoshi Takizawa