

# 農業への影響と対応

## — 流通・輸送を中心に —

### □低速・長距離輸送の解消へ

長いこと待望してきた九州自動車道の開通は、農産物の輸送問題に最も激しい変化をもたらすように思われる。

大量かつ迅速に、また何よりも新鮮さを要求する農産物の輸送は、これまで鉄道とトラックにたよってきた。ことに熊本は、宮崎県、大分県のように京阪神向けの大型フェリーによる海上輸送手段を持たず、また地形上京阪神地方には九州山脈により背を向けたかつこうなので、全国的にも、低速かつ長距離輸送となっているのが現状である。

その結果、物流段階に無理を生じ、コスト高を招いている。

このことは、常に重要問題として関係者の間で真剣に討議がなされてきたところである。

今回の開通は、部分開通ではあっても、このような状況下にある熊本の農産物輸送問題に大きな改善のキッカケを与えるものと確信する。

での流通機構の改編を併せて進めなければならないということである。

### □まず物流段階の改善を

農産物の流通対策で最も注目すべきことは、生産者―卸売市場―仲介人―小売業者という流通機構を經由して農産物が消費者にとどくまでの物流マージンが如何に大きなものであるかということである。

この問題は、早急に対策が講じられねばならないことではあるが、一農産物だけの問題ではなく、この改善には多くの困難が予想される。

そこでまず改善が急がねばならないのは、集配、輸送包装などの物流段階である。比較的対策の効果もあがる問題であるだけにまずもって取り組まねばならない。事柄でもあつて取り組まねばならない。集配、輸送包装などを指すものであり、これらが一貫的思想で一貫的システムで行なわれることが肝要であることは言うまでもないことである。

この中で特に九州自動車道の開通は、輸送問題解決には大きく寄与することが予想されるがこれを実効あらしめるため



▲産地の集団化も必要（八代地方のトマト栽培）

には当然連鎖的な一貫システムが整わなければならない。

例えば、大型、大量輸送の実現のための大型輸送基地（流通センター的なもの）の設置、消費地における大量受入配送機能の確立、これを円滑かつ安定的なものとする産地、消費地を結ぶ情報システムの近代化などが必要となってくる。

なお輸送機関の大型化実現を補完するための産地および消費地の末端施設の整備と小廻り輸送の充実を見落してはなら

ない。

これがためには幹線道路と接続する地方道以下の整備を急ぐべきである。

### □本県農業の展望

九州自動車道的全線貫通も目前に迫っており、中でも本県としては他県に先んじていち早く開通の喜びに接しているだけに、これに対応する条件整備は特に急ぐ必要がある。

そしてまた、高速道路の開通から波及



▲流通輸送面の改善が急務（大型トラックによる低温輸送実験）

するものとして農業面では、まず農業人口の移動の加速度が更に大きくなることと考えられる。即ち高速交通体系は人間の移動範囲を大巾に拡大する可能性を与え、これによって職住分離も可能となり、一日行動圏で産業集積度の高い都市への集中は、農村集落から進んでいくことが予想される。これからくる農業内部の諸元の変化は、従来に増して大きくなり、これによって農村の生活および経済の構造もいよいよ変貌を激しくすることとなる。

このように考えると農業にとつて高速道の開通は大きなメリットとデメリットの両面をもつこととなるが、この点県民の英知によってメリットの面を大きく生かし、派生するデメリットの面をカバーしながら、近代的経営能力を十分に發揮することが特に肝要である。

要は、これからがやる気のある者の時代となることを今回の開通とおしてヒシヒシと感ぜさせられるのであつて、農業団体も農業者も、行政にたずさわる者も一層の奮起が望まれる時と言えよう。

（総合農政推進室）

## 九州自動車道の完成と農業

杉本 泉

九貫高速道は、現在ハイビッチで建設が進められており、このスピードは、全国七大道のトップということである。

通常、公共用地の取得には多くの困難が伴うが、これを見事克服し、いち早く今日の成果を取られた県、市町村当局、並びに日本道路公団等関係機関の努力、さらには進んで、先祖伝来の尊い農用地を提供された農家の方々に、深甚の感謝を申し上げる次第である。

時代の進展につれ、「経済の足」ともいわれる交通は、いよいよ複雑化、多岐化し、高速化しつつある。

去る四十五年には、県民待望の熊本空港が完成し、東京、大阪、名古屋に向けジェット機が就航、経済先進地との交流が大巾に短縮されたが、さらに東南アジア地域などへの先端基地として将来が期待されている。

また現在、山陽新幹線につづいて九州新幹線の計画が進められているが、これが実現すると、空路、鉄道、自動車道の三大高速網が整備され、熊本は、これまでの遠隔地としての劣性を

はね返し、経済、文化その他あらゆる分野で飛躍の可能性をもつこととなり、その幕明けを心から期待したい。

ところで、九貫高速道が、本県農業にいかなる影響をもたらすか、また農業がこれをいかに活用し、発展の素材として組み入れていくべきかについては、今後慎重に検討すべき事項である。先づメリットについて考えて見ると、これまで北九州、中国、京阪神、中京、京浜地区等に向け、トラック輸送に頼っていた農産物は、九貫高速道の完成に伴い、一様に時間が短縮されることになる。

例えば、熊本を基点に福岡は一時間二十分、大阪は七時間二十分、東京は十四時間二十分も短縮される予定で、その間における輸送コスト並びに市場を中心とする販売戦略上からみて、かなりのメリットが期待できるのではなからうか。

但し、近距離もの並びに鮮度の差が大きい問題とされないう果実等については大きな期待はもてない。

特にミカンについては、現在運賃差