

商業への影響と対応

及び大量一括輸送の利点を生かして京浜など遠距離については、大半列車輸送に依存しており、大きな変化は見られないであろう。

輸送時間の短縮上最大の利益を受けるのは生牛乳、果汁ではなからうか。

現在県酪連では、原料乳のうち二四〇%を大阪向け、二〇%を福岡向けに陸送しているが、九貫高速道の完成により将来中京、京浜地区もその市場圏となり、さらには、原料だけではなく、本県でビン詰めされた飲用乳も、当日日付で、以上の地域で市販できる可能性がでてくる。

他方、九貫高速道の完成を機に、沿線地域の農産物の振興をはかることも重要で、公共並びに民間資本を活用し、インターを中心とした集送センター等の施設化をすすめ、さらにインターと連絡する地方道路網の体系化など整備を急ぐ必要がある。

高速道の完成は、一般に、その周辺農村にとって工業化、都市化をもたらす点でデメリットと言われている。

勿論新都市計画法を適用し、市街化調整区域として規制する事も可能であるが、同時に農振地域等用途区分も考慮すべきであろう。一般的には工業化、都市化は否めない事実であるので

デメリットにならぬよう充てん二分の配慮が必要である。

一例であるが国道六号線の完成に伴い沿線のA市では、完成前五年間の進出工場数は五十であったのに対し、完成後五年間は百八十にも急増し、同時に住宅、工場用地への転用による農地の蚕食、農地価格の高騰、農家の兼業化が進行した例がある。

逼迫する農家経済の実態からみて、兼業化による所得の増大は今後の方向である都市と農地地域との短縮により都市的需要を満たす高級野菜、都市型畜産、花木その他の生産が誘発され、資本集約農業が促進される可能性が強くなると思うが、一般的な傾向としては、周辺地域は、農業の後退地域となるので、細心の調整が必要であろう。

さらに高速通行料金の加算も、販売品についてはコスト高、購入品については価格高をもたらすことなど忘れてはならない。

しかし高速交通網の整備は時代の要請であり、特に日本列島改造論のメンバーでもあり、農業は、今後これ等に関心に対応し活用するかが重要課題である。

(県農協中央会長)

して大型化を図る。(3)専門化。(4)流通の合理化による流通コストの削減を図るなど企業自らの努力が肝要である。九州自動車道の全面開通を目前に控え、県としては、これらの対応策として、経営合

理化指導の充実、商業近代化の推進等、本県商業の発展について、商業界とともに意欲的に取り組んでいかなければならない。(商政貿易課)



▲九州の流通の中心として発展が期待される熊本市

商業は、いわば生産と消費を結ぶパイプの役割をするものであり、住民の日常生活の円滑な運営に欠くことのできないものである。

従って多分に地域の発展に左右される立地産業的特性を有するものであり、他産業に比較して環境の変化の影響を大きく受ける。

九州自動車道が熊本から福岡まで開通すると時間的距離は約一時間となり、これに加えて、経済規模の巨大化による物流、パイプの大型化、消費生活の多様化等の推進、更には将来、九州新幹線あるいは、新港の建設等交通輸送体系が整備されるにつれて物的流通機構は、この九州自動車道の開通を契機に、九州地域においても大きく変っていくものと思われる。福岡、鳥栖を始めとして、北九州、鹿児島ではすでに、これらへの対応として流通業務団地、トラックターミナルや卸団地の建設が考えられているが、本県においても、九州における中継拠点としての立地を生かして、現在流通センター建設を調査、検討している。

厳しい環境に

本県の流通機構は、経営形態の零細性もあって、その流通経路は長く、かつ複雑といわれているが、今後、上記のような流通革新が進行する中で、この県内流通機構の体質改善ないし近代化は緊要課題である。特に卸売機構の変化についての対応は重要事であると考えている。

また、これらを消費面からみると経済成長に伴う所得の増大によって消費生活の多様化が進んでおり、生活行動のレジャー化等も含めて、耐久消費財、高級品等への支出増等多様な商品欲求により、消費販賣需要の流出現象が表われ、都市間競争がますます大きくなっていく現状である。そして、この傾向は一段と加速されることが予想され、今後県内商業にあっては、非常にきびしい環境に追い込まれることは必至である。

大型化専門化などが課題

そこでこれに対応していくために、先ず、経営の近代化による企業体質の強化と経営規模の拡大を図るとともに商店街の近代化が急務と思われる。これら商業近代化の方向としては、(1)個々の商店が自力で大型化を図る。(2)協業化、組織化

九州の流通の中心に

平田耕也

いよいよ高速道路の時代が九州のトップを切って熊本にも始まる。

距離がキロメートルで計られる時代より時間で判断されるようになった。地域内で物資の流通を行なうモノロー主義的な考え方が交通機関の発達により成り立たなくなってきたから、地方経済は激しく変化を強いられるようになった。このような時に今後の熊本の流通の行方を考えてみたいが、その前に現在までの熊本の特徴を列記してみたい。

熊本の九州に於ける位置はまず地理的に中心であること、鹿児島本線は九州の最有力な幹線であり、熊本は交通の要衝にあること、中央官庁の出先の大半は熊本市にあること九州最大の観光資源であるグレート阿蘇を所有していること。その他考えればまだあるようである。確かにこれらの条件は過去においては有利に働き南九州に覇を唱えることが出来た。

しかし熊本より地域開発が遅れた、いや遅れていると思われていた大分、宮崎、鹿児島等の隣県は如何か、我々は熊本が南九州の入口であり、あらゆる面で彼らより日の当る場所にいると考え、中央よりの流れはまず、熊本が早いと思っていたがこれはちやうど地殻変動のように時は流れを変えてしまった。鹿児島、宮崎、大分は航空機により、又は高速フェ

リーにより、そしてレジャー化の指向によって中央との結びつきはまたたく間に熊本より近くなり繁くなってきている。農産物は新鮮なまま市場へ海上を直線的に急行し、帰りに最尖端のニューファッションを運んで来る。海が鉄道に取替ってゆきつつある。九州の辺地が海によって憧れの観光地になり産業の立地の条件になってゆきつつある。九州山脈の日影の地は何んと熊本になりつつある、しかしわれわれの有利なる地理的条件は消え去った訳ではない。

私は産声をあげた九州縦貫道が熊本より始まったことに限りない喜びを覚える。すべての完成の暁には熊本を中心として全九州すべての地に三時間を要せずに行きわたることができる。私は中央の企業に呼びかけている。九州を考へるなら、まず熊本を考へよ、熊本こそ全九州の流通の中心たるべき条件ありと。

熊本空港に引続き熊本新港そして高速縦貫道により画かいたインダストリアルデストロビジョンセンター(工業流通基地)のプランが夢を広げる。

高速道の実用化のトップを切ってゆく熊本の地の利を熊本の人々は絶対利用せねばならない。攻めてゆく道は、攻めてくる道でもあるのだから。

(平田車輦・専務)