

東北縦貫自動車道の整備効果

—— 農業に与えた影響調査 ——

建設省東北地方建設局企画部

岡部 安水

水上 忠夫

○ 亀井 督悦

1. はじめに

東北縦貫自動車道は供用後すでに10余年が過ぎ、東北の社会・経済活動に大きな影響を与えている。本調査は、東北地方の主要産業である農業に着目し、東北縦貫自動車道の影響を調査した結果をとりまとめたものである。

2. 東北地方における高速道路の整備

東北縦貫自動車道の整備は、昭和48年11月に郡山ICまで供用したのをはじめとして、昭和50年4月には仙台南IC、昭和53年12月には盛岡南ICと順次供用され、昭和61年7月には十和田～碓ヶ関間の供用により首都圏と東北地方とが直結した。この結果青森～東京間で約8時間の時間短縮となり時間距離は飛躍的に短縮されてきている。

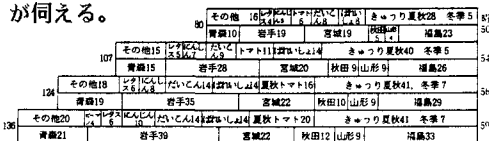
3. 東北農業の特徴

東北地方の農業の主要な作物は米であり、総生産額の約47%を占めているが、高速交通体系・農業関連施設等の進展や減反政策等により他の作物への転換がすすんでいる。

野菜についてみると東北縦貫道沿線各県においてその多くを生産している。また、野菜主要品目の管外出荷先では、京浜市場が70%以上を占めており、京浜市場中心の出荷体制となっている。

また、その出荷時期をみると図3のとおり、東北地方の気象条件から夏期（7、8、9月）に集中している。野菜にとっては、夏期の温度上昇は品質劣化の大きな要因であり輸送時間の短縮が望まれている。

次に野菜指定産地の状況をみると縦貫道沿線地域において大幅に増加しており、東北を南北に分けたそれぞれの推移では、近年、北3県の増加がうかがえ野菜の産地も北上していることが伺える。



資料：「東北農政」1984 No.1：東北農政局編集

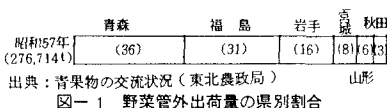
図4 野菜指定産地の推移

4. 東北縦貫自動車道と農業とのかかわり

(1) 流通面における影響

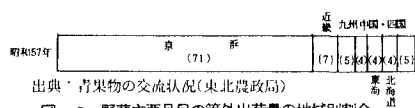
東北縦貫自動車道の供用により農産物の流通面では高速性・定時性が確保され生産・輸送の両面において大きな効果を受けている。

図6は、岩手県零石町のきゅうりの出荷系統について高速



出典：青果物の交流状況(東北農政局)

図1 野菜管外出荷量の県別割合



出典：青果物の交流状況(東北農政局)

図2 野菜主要品目の管外出荷量の地域別割合

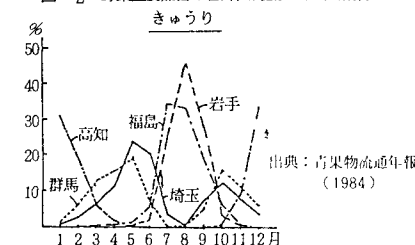


図3 東京市場における入荷状況

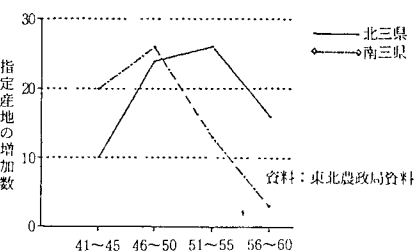


図5 東北地方における指定産地の推移

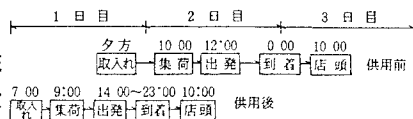
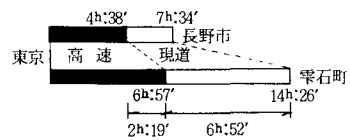


図6 きゅうりの出荷系統図

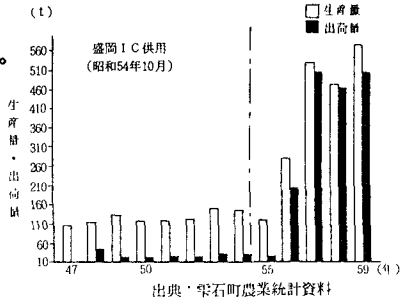
道路の供用前・後で比較をしたものである。供用前には取り入れから東京の店頭に出るまで2日かかっていたものが、供用後には1日程度で出ることが可能となった。また、輸送時間が大幅に短縮されたことから、朝取りが可能となり品質の良いきゅうりの出荷ができるなど大きな効果をあげている。

同じきゅうりの産地である長野県と比較しても、輸送時間の差は大幅に改善され東京市場での対応が可能となっている。

次にトマトの生産量の推移をみると、昭和48年から昭和55年頃まで100t前後であったのが昭和56年以降生産量が急増してきている。また出荷量も約25%から約90%へと増加しそのほとんどを京浜方面へ出荷している。これは高速道路がもたらす輸送時間の短縮により品質保持日数の短いトマトを京浜市場へ出荷することを可能にしたことが大きい要因であると考えられる。現在では、緑熟トマトの生産からより品質保持日数の短い完熟トマトの生産へと対応をかねていっている。



図一 7 長野市との輸送時間の比較



図一 8 聖石町トマトの生産量・出荷量の推移

(2) 高速道路の定時性

農産物を出荷する上での重要なポイントは、市場への到着時間を厳守することであり、この点が市場での評価を得られる条件のひとつとなっている。

岩手県の例では、各農協の出荷を統率している経済連が他産地との競合や市場対策から市場への到着時間を決めている。東京中央市場の場合は午前0時がその目安であり、盛岡市周辺では午後5時頃出発する体制をとっている。また、経済連と契約している輸送会社との間にも市場到着時間に関する契約項目があるなど時間管理に対しては厳しい。その点、高速道路は一般道と比べ信号や交通混雑がなく時間が計算でき、農産物輸送において効果は大きい。

(3) 農産物流通の高度化

産地間競争に対処するため規格統一化された農産物の生産と定時定量出荷できる体制が確立されなければならない。農協・経済連を通じて系統出荷する方法はその対応の一つである。

岩手県の場合、高速道路の供用により東京へ約7時間で輸送が可能となったため、市場の変動に迅速に対応できるようになり、経済連を中心とした情報の活用が活発化している。このように情報や流通の管理が進むなか高速道路はその動脈として益々重要な存在となっていくものと考えられる。

ただし、地理的に市場に近い産地や品質保持期間が長く量も多い農産物を生産している産地では高速道路の利用をしていない所もあり、農産物輸送において高速道路をすべて利用するとはかぎらず、地理的な条件、作物等により他の輸送手段をとっている場合もある。

5. ま と め

本調査により以下の点が把握できた。

- 高速道路の高速性を活用した生産・出荷体制がとられている。
- 東北地方の野菜は夏期に集中して出荷するため品質保持の面から高速道路の影響は大きい。
- 高速道路の定時性も農産物輸送において重要なポイントの一つである。

このように東北地方の農業は高速道路の高速性、定時性を活用した農産物の生産・出荷体制をとっており高速道路の役割が重要となっている。

しかし、農産物の生産は、自然現象、政策面、農業関連施設の整備等多様な要因に左右されるので今後はそれらを含め更に検討を加えて行きたい。