

## 港湾と生鮮食料品の流通について

### —— 中央卸売市場に関連して ——

中本 昭夫

(佐世保市役所)

#### 目次

- はじめに
- 生鮮食料品流通の歴史と港湾
- 生鮮食料品流通の現況
- 港湾と中央卸売市場
- むすび

#### 1. はじめに

人間の経済的な要求は、基本的には、飢餓からの脱出にあるとされている。かつて、人間は、生命を維持するうえで欠くことのできない食料を求めて、移動し、あるいは農耕適地に定住して、生産活動を行なった。そして、長年月をかけて現在のような食料需給体制を整えてきたのであるが、その需給体制がどのような形であろうと、そこには、運搬という行為がともない、取引きの場が発生したことは容易に想像される。

本稿では、食料品のうち、副食品である青果物および水産物などの生鮮食料品の流通と港湾の関係について、中央卸売市場を中心に行なった調査をもとにして述べてみたい。

生鮮食料品には、運搬のうえでの時間的、距離的な限界がある。特に、わが国の場合は、地理的、地形的条件と気象条件が異なる小単位の集落が数多く、生鮮食料品を中心とした取引きの場は無数に存在していたが、山間僻地などでは、行商人の活躍が盛んであった。

現在でも、それらの山間僻地においては、行商が重要な役割を果している。

その行商にも、生鮮食料品の場合は、時間的な制約と運搬量に限度があり、行動の主領域が道路未発達であるため利が薄く、活動は鈍化しつつある。

そうした地域に対して、本土などの比較的海岸に近い僻地集落などは、かって、海路を積極的に利用してきた実績から、道路の整備も早く、現在では、生鮮食料品の輸送は、海路から陸路へと、ほとんど切換えられ、日常生活においても都市と変るところはない。

道路が未発達な時代のそれら集落の荷は、生鮮食料品を中心にして、船舶による大量、多量同時輸送に加えて、荷の損傷が少ないという利点から、より近い、しかも水産物が集まる海岸などに出荷され、そこに港が自然派生したとも言われている。

こうして、わが国における生鮮食料品市場の多くは、特別の理由を除いては、河川を含めた海岸附近に立地していたのであるが、現在では、陸上交通の発達にともなって、海岸から市場が姿を消し、朝市、梅市、茶市などが、地方の港町の伝統行事として名残りをとどめているにすぎない。

現在の生鮮食料品の流通は、各都市の中央卸売市場および地方卸売市場から見る限りでも、生産者から消費者に至る段階が極めて複雑で多元的である。しかも、長い伝統の中で築きあげられた各市場の種々の取引方法が、現在もなお主軸となっていて、必らずしも流通機構近代化の社会的な要請に対応しているとは言えない面もある。それだけに、卸売市場や生鮮食料品流通のシステムを詳細に調査すると興味深い。

価格決定機能と集分荷機能をもって成立している卸売市場での用役生産は、港湾の場合と部分的には類似した点も多く、特に、中央卸売市場は、公設民営といった点で、港湾の管理運営の今後のあり方などに参考となる点も多い。

生鮮食料品は、一部加工、半加工物品を除いては、鮮度が商品としての生命があるので、海運や港運と同じように、その運搬には、常に迅速、確実、安全、そして低廉が要求されている。

生鮮食料品は、鮮度が価格に反映し、低廉が需用を拡大するので、市場搬入は、荷の安全とともに物品の価格を左右する着荷上場が常に注目されている。この集荷機能と市場での価格決定機能、それに散荷は、ともに密接不可

分の関係を有しているので、市場の卸売機能の前後における輸送などを無視して、ただ、ふさわしい用地があれば良いとする現在のような市場立地論には問題がある。

市場での物品は、需要と供給のバランスのバローメーターとして、競売（せり）により価格が決定され、卸売市場では、1品目、1品種ごとの需給バランス、市場を中心とした物品の域内生産と消費、域外との物品の流出入など、数多くの興味あるデーターを見ることができる。それらのデーターの中からも、生鮮食料品が、鮮度を貴重とし、価格に対して選好流動する物品であることがわかり、鮮度により物品ごとの流通限界があることもわかった。

また、生鮮食料品は、価格を中心に鮮度を前面に押出して流通はしているものの、気候や作付、結果としての作柄、運搬の問題、仲卸業者の思惑とも深いかかわりをもっているので、必らずしも適確に品目ごとの流通状態を把握することはできないが、昨今のような道路網の発達や冷凍冷蔵車を駆使したコールドチェーンの発生は、流通機構をより複雑多元化し、方法や手段も激しく移り変っているので、取引きの場が、卸売市場に限定されることなく移動し、卸売市場そのものも、港湾の隣接地域から徐々に内陸部に移動し、特に、青果物を取扱う卸売市場にその傾向がみられる。それらの原因についても若干の意見を述べてみたい。

## 2. 生鮮食料品流通の歴史と港湾

わが国の農水産物は、人間の生存に必要な物を、必要に応じて生産し、必要に応じて捕獲採集する自給自足からはじまって、人口の増加と生産技術の向上によって食料が増産され、生産者と消費者、農漁村と都会をつなぐ行商が生れて、社会的、地理的、時間的距離を克服してきた。しかし、行商人をはじめ生産者自体の意識の中では、流通経済は常に二次的なものとして関心はもたらされていなかった。

最近になって、鮮度を生命とする生鮮食料品が、時間の経過や直射日光、それに運搬時における振動などが原因で、変色、変形、腐蝕を起して価値が低下するので、生産者または出荷者は、流通の方法や手段を改善することに

よって、商品としての特質を保ち、より有利な販売に結びつけることに意を注ぐようになり、商的、物的流通の全システムに対する関心が高まってきた。

元来、青果物の場合は、一部の葉菜を除いて、完熟が最高の味覚と栄養を消費者に提供することになるが、現在では、個々の物品に対するきめ細かい生産方法はあまりとられてはいない。そればかりか、収穫から消費者までの時間短縮が価格を有利にするとして、早期出荷を競い、物品を特産化する傾向にある。

このような傾向の中での市場立地と市場の機構が常に問題となり、卸売市場は、消費者のために存在するのか、生産者のために存在するのかということが、調査の過程でも話題となった。

生産者と消費者の双方により自然派生した取引きの場が、海岸または河川岸に在ったことから、市場は、生産者のために存在していると考えられていたが、必ずしもそうではなく、受益という点では、むしろ消費者のために存在していたと考えられる点が多い。

### (1) 生鮮食料品流通の歴史

わが国の卸売市場は、自然派生した野市や浜市からはじまり、それが一般市場となり、その相対売りの一般市場が、人口集中都市で卸売市場となって、さらに卸売市場のうち地域の中核となるべき有力卸売市場が中央卸売市場となっている。<sup>(1)</sup>

五日市、十日市といった地名が示めすとおり、陸上交通が未発達の時代には、生鮮食料品に限らず、他の生活必需品を含めた交換の場として定期的に市が立っていた。

市場の形体を整えたのは、水産物の方が早く、当然、水揚げ地として格好の海岸や河川岸が選ばれ、船上で取引きが行なわれた。そして、必要に応じて神社や寺院の境内で、例祭日に、特定な場所として水産物を販売したとされている。

足利時代（1378－1568）に、京都で、米座、塩座とともに魚座が開かれ、豊臣時代（1578－1596）に青果物が加わって、公的に認められた市場とな

り、魚市場、青物市場、塩干魚市場に区別されていた。<sup>(2)</sup>

徳川時代になって、京都、大阪、江戸をはじめ各地に市場が生れたが、政治権力の中核都市か山間部の交通の要衝都市以外は、海岸や河川岸沿いに立地し、魚市場を中心青物市場が自然に加えられ、総合市場地区を形成したのであるが、徳川幕府が市場の乱立を抑制するため免許制を実施した。

この免許制度は、市場中心主義をとるために、生産者である農漁民の相対直売を禁止したものであるが、かえって反撥が強まり、遠隔地の農漁民は、鮮度の低下をともなう物品の指定市場搬入を嫌って、海岸近くで立ち売りをはじめ、免許市場の廃止に立ちあがり<sup>(3)</sup>、結果として、小規模の朝市、境内市が機能を整え、大量の集中取引きが必要となって、問屋、仲買制度が生まれ、自主的な卸売市場が生まれたのである。

地方の都市でも、前述のような経過を経て、卸売市場が成立したのであるが現行のような卸売市場制度は、大正末期からである。それ以前は、水産物の产地市場である長崎、下関、塩釜、銚子、焼津などで、旧藩時代から明治時代にかけて創設されているが、そのいづれもが、現在、中央卸売市場とはなっていない。

明治27～28年の日清戦争を契機として、軍需品として野菜の需要が激増し、東京を中心に小売商が多数開業し、一般向けの生鮮食料品の取扱いが急上昇して、商業機構も発達した。その結果、水産市場と青果市場が機構分離を行ない、本格的な需給体制を整えることになった。

表・1 地方卸売市場の数

年 次	魚 市 場		青 果 市 場		兼業 そ の 他		合 計	
	実 数	%	実 数	%	実 数	%	実 数	%
大正 11 年	725	100	494	100	378	100	1,597	100
昭和 3 年	894	123	569	115	317	84	1,780	111
昭和 9 年	934	128	872	177	265	70	2,071	130

1. 全国食料品卸売市場概況調査より（商工省）

2. 中央卸売市場の開設 昭和 2 年

表1のとおり、大正末期には、数多くの市場があり、それらのほとんどは、人口集中地域と单一物品生産地域にあって、当時は商工省の監督を受けていたので、卸売市場は、消費者のためのものという考えが強かった。

昭和初期までの地方都市の港湾は、卸売市場と関係が深く、生鮮食料品は、港湾取扱貨物の主体とさえなっていたし、一方、卸売市場も臨港地区に在ることが有利であったとする資料も数多い。海陸交通の接点としての港湾は、農、水両産物交流の接点でもあった。また、海路の船舶による物品の運搬が陸路によるものと同等以上に重視されていた。

## (2) 港湾の利用

港湾都市における生鮮食料品の卸売市場は、過去においては、生産者側の強い希望もあって、そのほとんどが、臨港地区またはその附近に立地していた。その理由として、次のようなことが挙げられる。

- イ 農、水両産物の相互売買ができ便利である。
- ロ 消費者側のワン・ポイント・ショッピングができる、人が多く集まる。
- ハ 農産物の場合は、陸路より海路による輸送が、荷の損傷が少なく、同時に大量、多量輸送ができる、運賃が安い。
- ニ 委託運送ができる、労働時間が確保される。

現在では、水産物を取扱う卸売市場は別として、青果物を取り扱う卸売市場の多くは、内陸部へ移され、陸路が未発達な沿岸地域や離島、半島などの開発拠点となっている港湾都市と比較的に耐久性のある投機的な物品の生産地域にある港湾都市では、臨港地区に卸売市場が在る。

現在のように、水産物と青果物の卸売市場が分離していると、出荷経路も当然変化し、物品の仕入れ側である小売商にとって、ワンポイント・ショッピングという点で不利である。海上（漁船）、離島、半島、沿岸、山間、平野の各生産者は、出荷者であると同時に仕入れ人（消費者）でもあるから、過去とは異なって、出荷と仕入れが別ルートとなり、確かに進む出荷が、产地高値という結果さえ惹起している。

臨港地区に水産物と青果物の卸売市場がある場合は、生産者側にとっても

メリットが大きいとされ、そこには、港湾運送と類似した行為も多く、「横もち」「仲仕」といった用語が使われていて、特に個人出荷者から支持する意見が多い。

わが国の食生活の多様化と豊さは、特に生鮮食料品において世界にも類例がないとさえ言われているが、水産物と青果物の卸売市場分離は、運搬のみを目的とする流通業者の大型化を促し、零細生産者の切捨てとなり、青果物の場合は、グリンハウス、ミタス、れつ耕といった新らしい栽培へ、水産物の場合でも、養殖、栽培といった漁業へと生産の方法まで変化し、地域特性や季節性を消滅させている。特に農業関係者は、稀少価値を狙って、早期収穫による未完熟品の出荷を意企するようになった。

このことは、中央卸売市場が、生鮮食料品の流通に対して、指導的な役割を果たすという主旨とは必ずしも一致していない。かって、過剰な物品を買い支え、地方の市場へ転送していた卸売市場の仲卸業者を否定することにもなり、特に、青果物の場合は、生産市場的性格さえ退化しつつあると考える。そして、青果物の規格化は、農業経営の大型化を進め、きめ細かい生産を続けてきた農民の意欲を失なわしめて、青果物の自給率を低下させる遠因ともなりつつある。

わが国の主な食料の自給率は、別表2のとおりで、自給率は年々低下している。

表2 農産物の自給率と輸出入

種類	自 給 率				昭和56年		
	昭和40年	45年	50年	55年	国内生産	輸入	輸出
穀類	61%	45%	40%	33%	10,754千トン	25,057千トン	759千トン
うち米	95	106	110	87	9,751	27	754
うち小麦	28	9	8	7	583	5,564	5
野菜	100	99	99	97	16,222	468	1
果実	90	84	86	81	6,182	1,530	97
肉類	90	89	77	81	2,997	738	4

昭和56年 農林水産省「食料需給表」より

現在、卸売市場が取扱っている生鮮食料品は、自給品、絶対輸入品、相対輸入品に分けられ、相対輸入品の場合は、気象条件などによるものもあるが、価格と生産意欲の問題、商取引の問題が絡んでいる。相対輸入品は年々増加の傾向にあり、輸入品はすべて港湾で陸揚げされるが、卸売市場に上場されるのはわずかである。輸入品のうち、バナナなどは、どちらかというと半製品であり、輸入後に加工され、その後、価格を見て上場されるが、卸売市場などで買付けを行なう場合もあるが、分荷は、陸送が主となっている。

表・3 港湾における生鮮食料品の取扱量

(昭和55年)

品 目		輸 入	輸 出	移 入	移 出	計
A	野 菜 果 実	千トン 2,895	千トン 163	千トン 583	千トン 783	千トン 4,426
	穀物をのぞく農産品	2,019	54	391	496	2,960
	水 产 品	1,193	261	7,290	1,421	10,167
計		6,108	479	8,265	2,651	17,553
B 全 品 目		657,814	152,550	624,566	613,675	2,066,605
$\frac{A}{B}$ (%)		0.93 %	0.03 %	1.32 %	0.43 %	0.49 %

運輸省「港湾統計」より 自動車航送船、鉄道連絡船を除く

生鮮食料品の港湾での取扱量は、表3のように、わが国の港湾総取扱量に対して0.49%にすぎない。このうち輸入の主なものを挙げると次のようになり、野菜では台湾、果実は米国、魚類では韓国からがもっとも多い。

青果物		水産物	
レモン類	100,691 トン	ま ぐ ろ	76,414 トン
バナナ	726,086 トン } フィリピン 台灣	さ け ま す	39,345 トン } 韓国 米国 台灣
たまねぎ	76,977 トン } 米国 台灣	に し ん	30,144 トン } インドネシア 印度
冷凍野菜	112,426 トン } 中国	う な ぎ	15,336 トン } スペイン カナダ
※ S56年通商白書によるS55年の実績		え び	148,214 トン

年々自給率が低下している果実と、最近になって自給率が低下はじめた野菜は、今後輸入量が増加するものと予想されるが、移出入については漸減の方向が考えられる。特に移出入の青果物については、フェリーボートの利用と架橋によって減少し、長崎、鹿児島、沖縄の各県のように遠隔離島をもつ各県内の港湾では、横ばいの状態が続くものと思われる。<sup>注)1</sup>

昭和56年の青果物国内生産量は、約2,240万トンであるが、そのうち、港湾で取扱われているのは約137万トン(6.1%)と少ない。しかし、生活拠点港としての地方の港湾のあり方や海上運賃次第では、港湾利用の増加も考えられる。

なお、水産物については、そのほとんどが港湾を利用しているが、養殖魚などは、港湾以外で陸揚され、陸送によって卸売市場に上場される傾向が強くなっている。<sup>注)2</sup>

- 注) (1) 中央卸売市場は、卸売市場法により、都道府県又は政令で定める数以上の人口を有する都市の全部又は一部を管轄する地方公共団体が開設者となる。
- (2) 宮出秀雄著「生鮮食料品の市場と流通」(明文書房 昭和42年) P.20
- (3) 同 上 P.21

### 3. 生鮮食料品流通の現況

生鮮食料品は、継続的に、しかも絶えることなく消費される物品であり、本来なら生産地から消費地へと停まることなく自然に流れる特質をもっている。

そのごく自然に流れてもるべき物品が、現在では、流して通す物品となっている。それには様々な原因もあるが、農水産業部門が他の産業部門に対して常に立ち遅れて、生産が流通という新しい部門に支配されてしまったからだとされている。<sup>注)3</sup>

わが国は、明治維新と第二次世界大戦後の二度にわたって、体制の切換えと発展の同時進行という偉業を成し遂げ、特に第二次世界大戦後は、産業の驚異的な発展を実現させたが、その中にあって、農水産業だけは、他の産業

部門のような急速な転換がなかった。そういったことが、生鮮食料品の高騰の原因だともされ、流通機構近代化の社会的要請として批判され、生産者に問題があるのか、卸売市場を含めた流通業界に問題があるのかという議論が交されたことがある。結果としては、他の産業部門が、その背面にある公共部門を生産の手段として活用し、社会的な便益を得ていることとの対比で反省を迫られて、集荷機能、金融機能を中心に商業資本の蓄積のみに关心があったとされている卸売市場の仲卸業者などの全能的機構が疑問視され、スターなどの大型売買参加人の導入が一般化して、生鮮食料品の自然な流れが変ったのである。

こうした他の産業部門の刺激にもかかわらず、問屋的な古い体制を固執している卸売市場関係者も多く、競売の方法にもなお前近代的な点が多く見られる。

元来、生鮮食料品の卸売市場は、生鮮食料品の特性から、売る場を与えるという意識が強いが、現在では消費者の権利保護を前面に押し出して、総需要と総供給の対決の場が卸売市場であるとしながらも、消費者側の選ぶ権利の場という行政指導が行なわれている。

こうしたことから、生産者側は、輸送機関の発達、特に道路網の整備に関心をもち、経営意識を高めて、輸送方法の改善などによる上場すべき市場選択の幅を広げて、価格の面で消費者と対決する姿勢をとりはじめたのである。それはまた、価格決定機能をもつ卸売業者に対する従価手数料の支払いや、その手数料の中から支払われる仲卸業者などへの買受け奨励金など、生産者だけが負担している支出についての反撥もある。

高速自動車道路を利用しての市場の広域選択が進むと、特定卸売市場への継続出荷上場に不安をもつ生産者が多くなる。より早く物品を市場に搬入しても、完全競争を原則とする卸売市場の一定時間からの競売システムでは、上場物品に対する正当評価が期待できないし、価格そのものが消費者側を代表する仲卸業者などの手中にあるからでもある。

近年になって、新品種の青果物の生産が盛んになり、消費者の購買意欲を高めるための市場開拓を進めながら、さらに消費者の嗜好に合わせた物品の

生産を行なう生産者が増加し、物品の多様化が一層進んできた。一方、運搬の利便と品質保全のための流通加工も進んで、小売商にかけての専門的知識経験が不要となって、より珍らしい品種の需要も高まっている。特に、バナナ、レモン、グレープフルーツといった輸入物品に対する購買意欲はなお強い。その反面、国産品は、「畑に転っていた野菜、庭の木に実った果物」といったイメージから商品として見られない傾向にある。

元来、生鮮食料品は、商業包装が困難であり、運搬のための工業包装を中心がおかれていたため、今後にも多くの問題を残している。

生鮮食料品の物的流通のチャンネルをノッドとレーンの組み合わせでみると10組が考えられ、その最短は、生産者→消費者への産地直売相対売りであり、その最長は、生産者→産地仲買人→産地卸売市場→同市場仲卸業者→消費卸売市場→同市場仲卸業者→小売商→消費者となり、この場合、産地と消費地で2回競売が行なわれる。

これに対して、生産者側は、輸送用トラックなどの産地出発時に出荷卸売市場を特定することなく、地区ブロックごとに設けられたチェックポイントで、各卸売市場の需給状況や価格などの情報をもとに出荷先を指示する方法をとりはじめている。

こうしたことにより、これまでのような特定市場を終着とする鉄道や船舶の利用がさらに低下することとなった。

八戸港の水産卸売市場などから出荷される水産物は、国鉄の貨車輸送を拒否し、トラック輸送により出荷を行なって、価格からみて有利な卸売市場を狙って出荷することが一般的とさえなっている。

このように、生鮮食料品も、すでに情報による流通時代を迎へ、情報は必要不可欠のものとなつた。また、漁船は、海上で市況をキャッチし、水揚港を選択しており、物品の流れは、急速に変化しつつある。

しかしながら、市場関係者の中には、現在でもなお、相場師的な意見をもち、昔ながらの「早耳で足りる」とする者も少なくないし、取引きの歴史と産地との人間関係を重視した結びつきによる出荷安定を期待する者も多い。

本稿のために行なったアンケート調査でも、荷主は定着していると回答し

たのが90%にも及んでいた。

わが国の農水産業者には、労働に対する相当の利益が保障されないという諦観があり、そのために合理的な発想が生まれないとと言われている。それは、農水産業者に限らず、農水産物を取扱う商業部門の関係者にも及び、卸売市場での競売でさえ一種のギャンブルとみる風調がある。その原因の多くは、わが国の風土と気候に關係するが、流通の複雑多様化や作付時の品種選択の成否にもより、これが失敗となったとき生産意欲を低下させ、離農を決意させる。そして、それが自給率の低下となる場合もあるので、卸売市場法の施設整備と市場運営を中心とした規定だけでは、現在のように限りなく変化し、しかも複雑化している生鮮食料品の需給問題や流通機構を支えることは不可能であると考える。

#### 4. 港湾と中央卸売市場

中央卸売市場は、現在52都市で開設されており、東京都、大阪府、奈良県を除いては、開設者は市である。

中央卸売市場が取扱う物品は、大きく分類すると、青果物、水産物、食肉、花きなどで、それらの全品目を取扱っているのは、大阪、神戸などわずかな卸売市場に過ぎない。ほとんどの卸売市場の取扱い品目は、青果物と水産物が中心となっている。青果物は全卸売市場で取扱っているが、水産物を取扱わない卸売市場もある。

表・4 港湾都市と中央卸売市場数

(昭和56年4月)

都市別 市場取扱品目別	港 湾 都 市		内陸部都市	計
	県港湾管理	市港湾管理		
青果物のみ	6	4	1	11
青果物 水産物	16	8	17	41
計	22	12	18	52

全国中央卸売市場協会一覧より作成

表4のとおり、港湾都市に在る中央卸売市場34市場のうち3分の1にあたる10市場が青果物のみを取扱っており、水産物は、開設の資格要件に制限のない地方卸売市場で取扱われている。

現行卸売市場法改正以前の昭和45年の中央卸売市場の数は28市場で、そのうち21市場が港湾都市に開設されており、また第二次世界大戦前は、9市場で、7市場が港湾都市に開設されていた。

戦前の9市場全部が青果物と水産物を取扱っていたことでもわかるように、中央卸売市場の原則は、あくまでも同一地域でのワンポイント・サプライとなっていた。その後、特に昭和46年以降は、中央卸売市場が、開設区域から類似市場の排除が可能なため、青果物、食肉だけを取扱う卸売市場として開設されたものが多い。しかし、卸売市場法が、港湾法と同じように、施設整備に重点をおいているだけであるから、生鮮食料品の流通は混乱に近い状態となり、価格の面でも歪みが生じている。

中央卸売市場で、水産物のみを取扱う市場が皆無なのは、水産物の卸売市場は臨港地区に立地しなければ意味がないことと、中核市場としての中央卸売市場は、より用地の拡大を迫られるからであり、まして、青果市場の卸売場を臨港地区に求めることは不可能である。

人口が増加する都市では、地方卸売市場を中央卸売市場とする傾向にあるが、そのほとんどが施設整備費用の国庫補助を期待している。にもかかわらず、用地の取得が困難であるうえに、適地と思われる臨港地区では、港湾行政上好ましくないという判断から、内陸部の、しかも都心から遠隔の地に開設する場合が多く、水産物の卸売市場が臨港地区に在りながら、青果物の卸売市場が分離させられていることから消費者側の不満も多い。こうした点についても、港湾管理者が、県であるか、市であるかによって対応が異なる。

現在、青果物と水産物の卸売市場を臨港地区に併設または隣接させているのは、横浜、高知、高松、佐世保など、中央卸売市場としては歴史が古い都市にすぎない。

長崎市のように、中央卸売市場とするために、青果物卸売市場を臨港地区から内陸部に移転開設した都市もあり、海岸からの至近距離に中央卸売市場

を開設しながら、港湾施設を整備することなく、陸路輸送のみを前提とした都市があるなど、運輸省と農林水産省の行政間隔は拡がるばかりで、行政のあり方や発想の起点に多くの問題が提起されつつある。

港湾管理の立場から考えると、港湾施設は、不特定多数を前提とした船舶の利用が第一の目的であるため、港湾用地はもちろん、臨港地区に青果物を取扱う施設があることや、そのための用地占用は、原則として拒むことになる。

それとは別に、青果物は、内陸部で十分処理されるという観念の定着やフェリーボートの利用が進めば、市場と港湾は関係がないという支配的な意見もある。

特に、卸売市場開設者が市で、港湾管理者が県である場合にそういった意見が強く、水産物の卸売市場だけを県が開設して地方卸売市場としている場合もある。

さらに、水産物卸売市場を拡張するために、青果物卸売市場を港湾に適合しないものとして移転を迫るという場合もある。

港湾と中央卸売市場の問題は、港湾全般からみた場合、きわめて小さな問題と考えられがちであるが、この問題を分析すると水産物の場合は別として、青果物を港頭から内陸部へ押し込め、港湾における青果物の取扱いを輸出入だけに限定させるような結果が出てくる。

本稿のために行なった中央卸売市場のアンケート調査によれば、青果物に習って、水産物までも港湾以外で陸揚され、陸送へと転換する傾向にあるとし、現在港湾が取扱っている貨物のわずか 0.49 % にすぎない生鮮食料品も、将来、0 値へ近づくものと予想される。

こうしたことに対して、卸売市場を含めた生鮮食料品の流通が、港湾とは無関係なのか、それが青果物についてだけなのかという疑問をもつ人もあり、同時に、臨港地区に無数に立地する工業だけが産業なのかという意見もあった。

港は、水の賑いの場として海陸の産物交流から生れたという一般的な認識は、現在ではほとんど失なわれて、歴史的なロマンを観光のための定期的な

伝統市に求めている地方の港湾都市では、かって、徳川時代において生産者と消費者がみせた制度への反撥と同じような形で、臨港地区などで、毎日同一時間に据え売りによる相対取引きが行なわれるようになっている。

## 5. むすび

現在、港湾を取り囲む情勢は厳しい。特に地方の港湾管理者は、港湾施設への投資効果について議会などで追求される場合が多い。中央卸売市場の場合も、多額の投資により、地域住民の食生活にどれだけプラスになるのかとさえ詰問されている。

港湾や中央卸売市場が何のために存在するのかという命題に対し、地方自治体では、「住民のため」と答える以外にない。「どうあるべきか」という問に対しては、ただ、「検討している」と答弁している。ただそれだけでは住民は納得できないのである。

陸路輸送全般の驚異的な発達の結果、根こそぎ出荷で産地高値の傾向を生み、生産者は、形状と色彩だけの評価に重点を移して未熟品の出荷を急ぐことになり、多様化した一見豊かな食生活の中で、住民は質的な貧しさを味わっていることになる。

本稿のためのアンケート調査では、卸売市場への出荷は、ほとんど陸送であるとし、フェリーボートによる市場搬入までは分析していなかった。しかし、鹿児島、新潟、高松、佐世保などの中央卸売市場では、現在もなお、海路輸送による港湾との関係が密接であるとし、また、中央卸売市場の大多数は、その歴史を明治以前の朝市、浜市にまで遡って、かっては、海路による物品の市場搬入が主となっていたとしていた。

さらに、最近は、青果物だけでなく、水産物の50%以上が陸送であるとしている。

これらのこととは、港湾と卸売市場が、同じ国の行政上でも補完できないという結果を浮彫りにしたことになる。

大都市を除く地方の港湾では、港勢が必ずしも伸展せず、工場誘致だけに目を向けて努力はしているものの、遊休施設をつかえるなどして、住民の

不満が拡大している都市もある。

国民の足の確保という点から、陸上交通については、公共投資をはじめ、様々な便益が行政によって与えられているが、港湾の利用者である船舶などには十分にそれが与えられてはいない。けい船料、貨物通過料などの支出が義務づけられ、同じ食料品を運搬するにしても、港湾の基本的な使用料は、漁船は無料、青果物運搬船は有料という不均衡さえある。

こうしたことを再度、詳細に調査し、港湾用地の有効利用など中央卸売市場と関連させて検討すれば、保冷倉庫、加工工場など関連施設も多く、工場誘致に等しい効果があり、地域経済の発展にも寄与できるのではないかと思われる港湾も数多い。