

青果物流通・市場における体系化について

— 北海道を事例に —

藤 島 廣 二

(東北農業試験場)

A Study on the Marketing System of Fruits and Vegetables

— The case of Hokkaido —

Hiroji FUJISHIMA

(Tohoku National Agricultural Experiment Station)

1 はじめに

今日、青果物卸売市場間の関係は、一般に集散市場体系と規定されているが、これは大規模市場が小規模市場を転送を契機として傘下におさめることを意味している。そしてこの体系化は、東京、名古屋、大阪などの大規模市場がその周辺の市場を支配するかたちで、地域的に進展したことがこれまでに明らかにされている。

ところが、集散市場体系を単にこうした地域的なものとしてではなく、全国的な体系として認識せんとする論者もいる。その代表は山口照雄氏であるが、氏によると、青果物流通・市場においてはいわば全国的ピラミッド型集散市場体系化が昭和45年以後進展しているとのことである。

しかし、集散市場体系を、東京や大阪を頂点とする全国的ピラミッド型のそれとして理解するには、問題点も少なくない。もっとも大きな問題点は、各地域にピラミッド型集散市場体系が存在し、しかもその拠点市場が転送を通して大都市大規模市場の支配下にある、ということが十分に実証されていないことである。

そこで本稿では、北海道地域の青果物流通・市場の概況の把握を通して、「全国的ピラミッド型集散市場体系」論の検討を行い、今日の全国的市場体系に関し若干の考察を試みることにする。

2 北海道の青果物流通・市場状況

1 市場圏の併存

北海道の最大拠点市場である札幌市は、表1にあるように、道内卸売市場総取扱高の $\frac{1}{4}$ から $\frac{1}{3}$ を占め、そのシェアの大きさは注目に値するものがある。しかし、集散市場性は道内主要都市の中で最低の部類に属し、同市の市外への分荷能力が非常に低いことが暗示されている。実際、同市の分荷先は、主に室蘭圏を除く道央であり、道南は函館、道東は釧路・帯広、道東の一部と道北は旭川に、それぞれ掌握されている。しかも、これら大都市間の転送は現在で

表1 都市別取扱高比率と集散市場性(昭52)

都 市	野 菜 (A)	果 実 (B)	人 口 (C)	集散市場性	
				A/C	B/C
全 道	100.0	100.0	100.0	1.00	1.00
札幌市	32.2	25.3	23.2	1.39	1.09
旭川市	13.8	16.8	6.1	2.26	2.75
函館市	9.4	8.4	5.7	1.63	1.47
釧路市	5.4	6.2	3.9	1.38	1.59
小樽市	4.8	5.0	3.4	1.41	1.47
室蘭市	5.4	6.1	3.0	1.80	2.03
帯広市	4.4	4.9	2.7	1.63	1.81
苫小牧市	3.0	3.2	2.5	1.20	1.28
北見市	3.2	4.0	1.7	1.88	2.35
その他	18.5	20.1	47.8	0.39	0.42

資料) 北海道市場協会「市場荷主通信」
(昭53.3.1), 自治省「全国市町村要覧」

はほとんど行われることがなく、それぞれは転送入荷の多くを、東京、仙台、福島各市場に依存している。

すなわち北海道では、札幌市場が飛び抜けた取扱高をもつとはいえ、それを頂点として道内が一つのピラミッド型集散市場体系になっているのではなく、いくつかの市場圏が併存している状態になっているといえよう。そこで次にその市場圏の内容について、札幌、旭川をそれぞれの中心とする市場圏を対象にみておこう。

2 直接分荷圏としての市場圏

札幌、旭川両市場の転送出荷は、道内に市場圏が複数存在することからも推測されるように、ごく少数の市場に向けられ、しかもその数量は僅少なものでしかない。それは多くて総取扱高の5%弱であり、最近ではほぼ1%程度にしかすぎない。両市場の市外分荷は、一般には市場圏内の小売店への直接出荷が多く、今後この傾向は益々強まるものと考えられる。

また、転送を受けている市場も、昭和40年代以後の統廃

合による規模拡大に基づく信用力の強化によって、産地からの直接荷引を増大せしめ、近年転送依存度を弱めている。そのうえ、転送を受けるにしても、特定の一市場からの転送だけではなく、多くの場合は道外の大規模市場からの転送も同時に受けている。

このようなことから、市場圏内の卸売市場間の関係としては、集散市場体系としての側面をまったく否定はできないとしても、それはごく弱いものにすぎないといえよう。すなわち、道内の市場圏は、一つの完結した集散市場体系というよりは、その拠点的大規模市場の分荷圏を大枠とし、その中により小規模な市場の分荷圏を重層して存在せしめているものと考えられる。

3 道内拠点市場の全国流通・市場における位置

最後に、上述の2市場圏を対象に、その拠点的大規模市場が道外の大都市大規模市場といかなる関係にあるかを転送を中心に簡単にみておこう。

表2は、2市場圏の拠点市場である札幌、旭川の2市場の転送(入荷)依存度をみたものである。これによると、旭川市場の果実の依存度は漸増してはいるものの、総じて依存度はかなり低いものとなっている。これから判断するかぎりでは、転送入荷は両市場の経営にとって必須なものとは考えられず、それゆえ転送を通して他市場から支配を受けるとはいいい難いものと思われる。

表2 札幌・旭川両市場の転送依存度 (単位: %)

市 場	種 目	昭44	46	48	50	52
札幌市中央 卸売市場	野 菜	8.0	7.8	4.0	3.1	2.1
	果 実	1.6	1.7	1.7	1.2	1.5
旭 川 市 青果市場	野 菜	0.5	7.4	8.1	5.2	3.8
	果 実	1.2	3.8	5.2	5.5	5.7

資料) 農水省「青果物卸売市場調査報告」

注. 転送依存度は取扱金額より算出

また、両市場とも転送元は単数ではなく複数である。札幌市場への転送は、神田、築地両中央卸売市場からのものであり、旭川市場へのそれは、神田、築地のほかに、仙台、福島等の多数の大規模市場からのものとなっている。つまり、道内の拠点市場は転送を特定の大都市大規模市場に全

面的に依存するのではないのである。

したがって、道内拠点市場が転送を通して道外の大規模市場と結び付きをもつとはいっても、それを特定市場との支配・従属関係と見做すことは困難であり、それゆえまた、この拠点市場を全国的ピラミッド型集散市場体系の一要素と規定することは、おおいに疑問であるといわざるをえない。

3 む す び

要するに、道内の青果物流通・市場はいくつかの市場圏に分かれ、しかも、その圏内の卸売市場間の関係は縦のそれとはいいい難く、各市場は集分荷における独自性をより強く発揮しているといえる。このことは、圏内の拠点的大規模市場と東京等の大都市大規模市場との関係においても同様であり、安易に支配・従属関係と規定することはできない。

したがって、今日の青果物流通・市場体系を、転送による支配・従属関係を基礎とする全国的ピラミッド型集散市場体系と規定することは、認め難いといわざるをえない。ただし、無論、市場体系そのものは否定されうるものではない。直接には価格平準化現象として知覚しうるように、各市場間の関連はより強化されていると考えられる。

では、その関連性の強化は何によってもたらされるのであろうか。それは、情報伝達手段や交通・運搬手段の発達及び各地の卸売市場の整備拡充を前提としたうえで、大型の共同出荷団体のいわゆる多元販売によるものと考えられる。なぜならば、共同出荷が急速に推進されている野菜にあっては、市場間の価格平準化が近年急速に進展しつつあるし、道内にあっては、道外物が多い時期、すなわち大型共同出荷が大宗をなす時期に、市場間の価格平準化がより進展しており、そうしたことから市場間の関連性の強化における大型共同出荷団体の役割の大きさが推し量れうるからである。

それゆえに、青果物流通・市場における全国的体系は、単に市場同志の関係としてのみ捉まえるのではなく、共同出荷団体の機能を重視することによって、より正確には、それが体系の要となっていることを理解することによって、より十全に把握しうるものと考えられる。