

# 青森県におけるフライト農産物輸送

吉 沢 勇

## I は じ め に

近年、青森県における農産物の流通は、高速交通体系の整備によって改善されてきた。しかし、減反政策による転作の増加のため野菜の産地間競争が激しくなり、また食生活の多様化等の変化により、野菜の生産、流通をめぐる状況は厳しくなっている。このような情勢のもとで、航空機による農産物輸送が迅速な手段として注目されてきた。そこで本研究では、青森県におけるフライト農産物輸送の実態と問題点を明らかにすることを目的とした。

研究方法としては、まず、青森県におけるフライト農産物輸送システムの概要をまとめる。次に、青森県におけるフライト農産物輸送の現況、フライト農産物産地の対応を分析することによって、青森県におけるフライト農産物輸送の実態と問題点を明らかにする。

## II 青森県におけるフライト農産物輸送システムの概要

図1には、青森県における農産物輸送システムの概要を示した。農産物の輸送手段としては、トラック輸送、航空輸送、鉄道輸送などがあるが、ここでは、農産物輸送量全体の約99%を占めるト

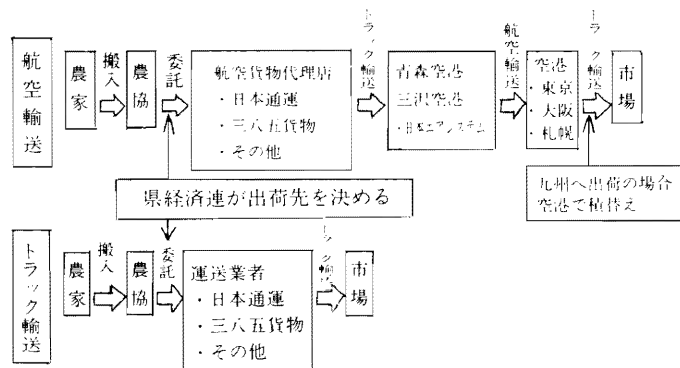


図1. 青森県における農産物輸送システム (1991年)

(聞き取り調査により作成)

ラック輸送と比較することにより、農産物の航空輸送の利点、欠点を明らかにする。

農産物の航空輸送のもつ利点として次の3点が挙げられる。1) 販売面では、鮮度が保持されることにより中京地区以西へも翌日販売が可能となった。2) 小口でトラック輸送が難しい場合でも市場へ出荷できる。3) 1回に2ヶ所以上の市場への分荷が可能である。以上のような航空輸送の利点を活用して生産・流通面での拡大が望まれる。

しかし、経済連や市場関係者の間では、農産物の航空輸送はあまり評判がよくない。それは次の欠点のためである。1) 便数が少ない。2) 気象等による欠航が心配。3) 便数が少ないうえに、水産物や郵便物の郵パックなどの取り扱い量も増加する傾向にあるため農産物の積載量も限

られる。そのため農産物の航空輸送量の大幅な増加は見込めない。上述した3つの欠点の他にも農産物の航空輸送には課題がある。つまり、航空輸送は空港までの輸送時間がトラック輸送よりも短時間であるものの、空港から市場まで運ばれる時間が長く、鮮度を保持する上で空港における保管体制が重要となっている。また、トラックの設備も改善され、保冷車の導入によって時間がかかっても鮮度が維持できるようになり、航空輸送は荷主にとっては、輸送の1手段とする動きもある。

1991年に県経済連が設定している航空運賃とトラック運賃は、表1のとおりである。青森県農林部資料によると、航空運賃の設定方法は、航空会社の運賃と地上の集配料金、業者のマージンによって構成されていて、通常の航空貨物代理店（日本通運や三八五貨物など）と利用者（県経済連、農協）などの間で取り決められている。表1からわかるように、航空運賃はトラック運賃の5倍以上

表1. 航空運賃とトラック運賃の比較 (単位 円/kg)

区分	行先	東京	名古屋	大阪	備 考
航 空	重量45～250kg	140	196	198	集配運賃込み。
	250～500kg	110	176	181	
	500～1,000kg	107	16	158	
ト ラ ッ ク	普 通 車	14.5	18.0	19.5	1車(10t)仕立て、 積載量が90%以上の 場合に適用。
	保 冷 車	16.0	19.5	26.0	
	冷 凍 車	19.0	23.5	26.0	

資料：県経済連より引用)

注1. 運賃は、さやえんどうの場合である。

なお、航空運賃は、三沢空港、青森空港とも同額である。

2. 大阪、名古屋への運賃は、東京積替えとして計算。

である。そのため、飛行機を使う場合は、運賃負担力のある農産物の出荷される。

### III 青森県におけるフライト農産物輸送の現況

#### 1. 年次別推移

1991年12月現在、青森空港国内線には、東京行き4便、大阪行き2便、札幌行き1便の計7便が、また三沢空港国内線には、東京行き4便、札幌行き1便の計5便が就航している。使用機種は、A300、M81、DC9-40など大小があり、定期全機種の貨物最大積載可能量は、約40t/日である。

図2は、過去7年間における農産物輸送量の推移を示している。1983年において25万3千トンであった農産物輸送量は、1990年には38万7千トンに達しており、着実に増加している。

一方フライト農産物輸送量の推移については、図3のとおりである。1983～1986年まで

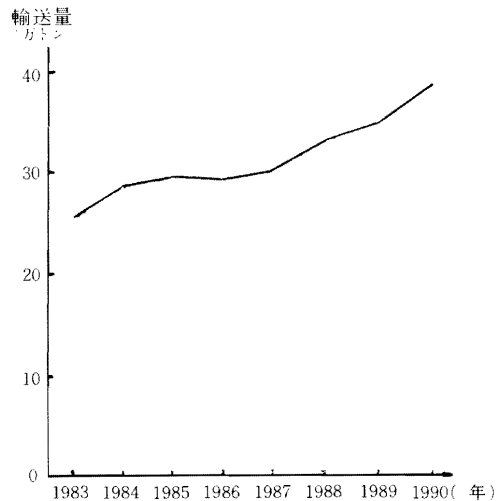


図2. 青森県における農産物輸送量の推移、1983～1990年（青森県農林部資料より作成）

の3年間で、輸送量は約6倍という急激な伸びを示した。1987年7月には青森空港がジェット化されたが、1987年以降は250～300トンの間で増減している。1987年の場合は、気象災害などにより全体的に収量減となったことが減少の原因とみられる。1987年以降の停滞の原因として、便数が少なく積載量が限られているため、価格動向に対応した出荷にとどまっていること、また収益性の悪化によって航空輸送をやめた農協があることなどが挙げられる。

## 2. 月別変動

最近3年間の青森県におけるフライト農産物輸送量の月別変動状況を示したのが図4である。いずれの年も7月がピークであり、次いで9月が多い。これは、青森県のフライト品目の中で最も輸送量が多いさやえんどうの出荷の最盛期のためである。冬期におけるフライト品目は、生しいたけが主流である。今後、生しいたけのように年間を通じて出荷が可能な品目については、定期定量出荷することが必要である。

## 3. 方面別構成

図5は、青森県におけるフライト農産物の方面別構成を示している。aの野菜のみのグラフでは、中京、京阪神のみで91.7%を占める。これは、京浜へ出荷するよりもフライト

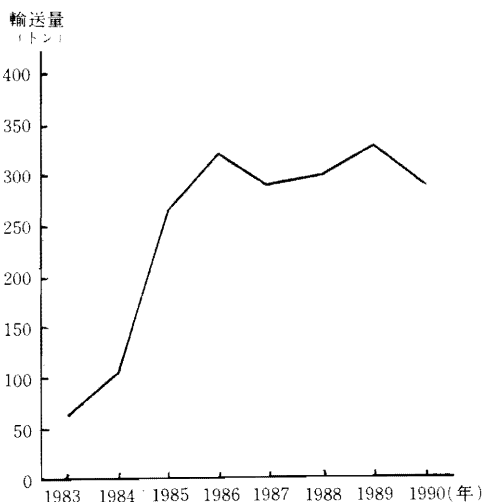


図3. 青森県におけるフライト農産物輸送量の推移, 1983～1990年  
(青森県農林部資料より作成)

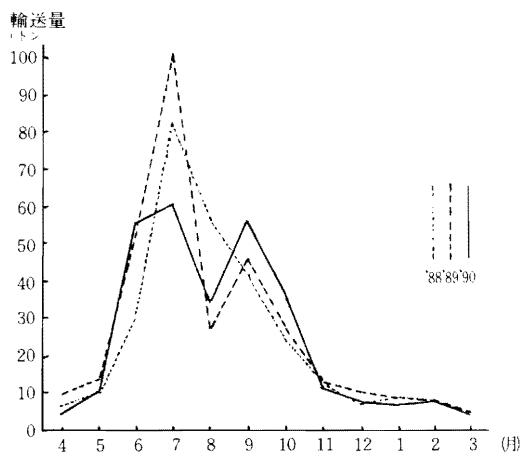
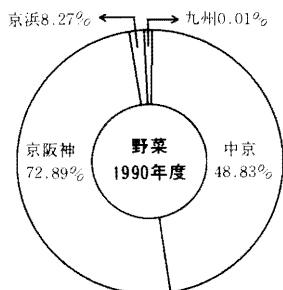


図4. 青森県における月別フライト農産物輸送量の推移, 1988～1990年  
(青森県農林部資料より作成)

### a. 野菜



### b. 全体(生しいたけ, おうとう, バラを含む)

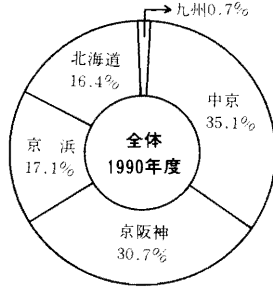


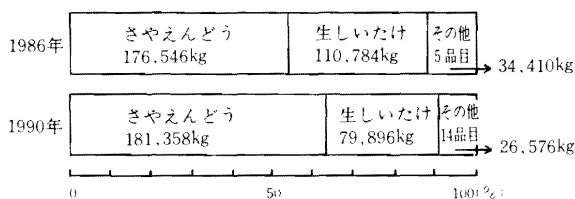
図5. 青森県における農産物の方面別構成, 1990年4月～1991年3月  
(青森県農林部資料より作成)

メリットが大きいからである。bの全体のグラフでは、北海道の割合が16.4%となっている。その原因として、北海道へは野菜が出荷されておらず、青森県でさやえんどうに次いで輸送量の多い生しいたけが大量に輸送されていることが挙げられる。

#### IV 青森県内のフライト農産物産地の対応

##### 1. フライト農産物の品目構成

図6は、青森県におけるフライト農産物の品目構成を示している。1986年、1990年ともに最も比率が高いのは、さやえんどう、次いで生しいたけとなっており、この2品目で約90%を占める。



注—その他の品目	
1986年	1990年
●生菊	●アスパラガス
●ブロッコリー	●サンショウ
●アスパラガス	●ブロッコリー
●きのこ	●さやいんげん
●おうとう	●ねぎ
	●えだまめ
	●こがぶ
	●レトルトコーン
	●生わさび
	●山うど
	●とんぶり
	●バラ
	●おうとう

図6. 青森県におけるフライト農産物の品目構成  
(青森県農林部資料より作成)

しかし、1986年と1990年とを比較すると割合は減少しているが、1986年のその他5品目から1990年のその他14品目へと、品目数が大幅に増加した。今後、輸送量の増加が予想されるのは、花卉類である。生活の多様化等の変化によって、需要が年々拡大しているからである。

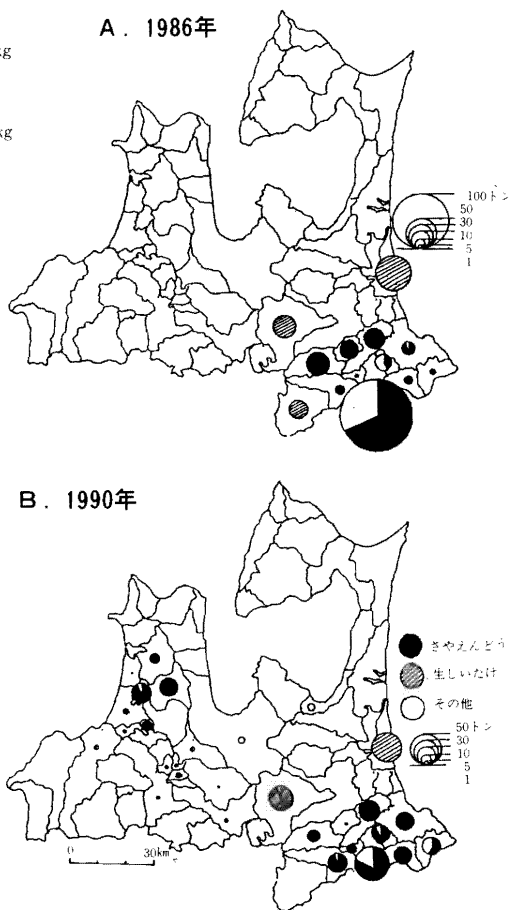


図7. 市町村別フライト農産物出荷量  
(青森県農林部資料より作成)

## 2. 青森県におけるフライト農産物産地の変化

青森空港のジェット化の前後におけるフライト農産物産地の変化を調べるために、1986年、1990年の市町村別フライト農産物出荷量を取り上げた（図7）。青森空港のジェット化の前年である1986年に農産物を航空輸送した市町村は、三戸郡名川町を中心に南部地方に集中している。1990年になると、津軽地方でも出荷している市町村がみられるが、南部地方と比較すると、出荷量はかなり少ない。津軽地方で出荷量が比較的に多いのは、北津軽郡の稲垣村と金木町である。この2町村で出荷量が多いのは、最新の保冷施設が農協にあるため、関西、九州方面への航空輸送が可能だからである。

## 3. 稲垣村のさやえんどうの例

北津軽郡稲垣村のさやえんどうの航空輸送は、青森空港のジェット化を契機に行なわれてきた。しかし、さやえんどうは非常に手間のかかる作物であり、また農村の人手不足、生産者の高齢化、連作障害等による栽培環境の悪化などにより、作付面積が減少し、生産者も約100戸あったものが80戸近くに減少し、出荷量も横ばいとなっている。このような状況の中で県や農協は生産地化をめざしているが、農家の生産意欲は低下してきている。

## V ま と め

- (1) 航空輸送は、荷主としては輸送の1手段である。
- (2) 農産物の航空輸送は、輸送量が急激に増加してきたが、1987年以降は価格動向に応じた出荷にとどまっている。
- (3) 仕向地は、フライトメリットの大きい中京、京阪神が中心である。
- (4) 本県におけるフライト農産物は、さやえんどうと生しいたけの2品目で全体の約90%を占める。その他に小口の品目数が増えている。
- (5) 青森空港のジェット化により津軽地方でも航空輸送を利用する市町村がみられるようになったが、フライト農産物産地の中心は三戸郡名川町を中心とする南部地方である。
- (6) 県内では農村の人手不足、生産者の高齢化、栽培環境の悪化などにより、さやえんどう等のフライト農産物の作付面積が減少傾向にあり、出荷量も横ばいとなっている。

本稿の作成に御指導・御助言下さった今井先生、水野先生、後藤先生、青森県庁、農協、県経済連の方々に深く感謝いたします。

## 参考文献・資料

- 隅倉直寿(1984)：地方空港における航空貨物輸送についての一考察——熊本空港における搭載貨物を中心に——  
経済地理学年報，30，294～304
- 山本雅之（1983）：農産物航空輸送事業の諸問題 大分大学経済学部研究所報，17，19～56
- 岩井 学（1988）：秋田県におけるフライト農業地域 ―その地域的展開と成立要因―  
秋大地理，35，7～12
- 青森県農林部（1988）：青森県フライト野菜産地育成方針，96ページ
- 青森県農業経営研究所（1987）：高速交通体系整備と産地対応，38ページ