

島の農業の作目について——覚書(一)

野 木 稔 郎

一、はじめに

島の農業が、その作目に何を選ぶか。これは島にかぎらず、今日のわが国農業にとってきわめて困難な問題であろう。しかし島、とくに離島といわれる島¹⁾には、さらにより難しい条件がつけ加えられている。およそ環境の支配力が優越する小農制においては、自然条件が経営のあり方に強い作用をおよぼすことになるが、離島の農業の特色として、おおむね、その恵まれない自然条件即ち、地勢・土壌・気象（とくに風・潮害）、そして傾斜地率の高さ、一筆あたり耕地面積の狭小さ、水の不足等々の劣悪な耕地条件があげられる²⁾。また島の「後進的」といわれる歴史的・社会的環境があげられることもある³⁾。しかし、本土地区の農業にたいし離島の農業を特徴づけるのは、その生産物の出荷に際しての搬出・輸送上の制約条件が大きいことであろうと思われる。即ち、まず、その出荷に際しては、一般に、船舶によって海をこさねばならないことであろう。

農家経済の商品化、農業の商業化が大きく進展してきたことは島の農業においても変りはなく、商品生産農業をめざさねばならないことはいうまでもない。おおむね農家の生産物の販売、また生活・生産資材の購買に際して価格は、「市場」において決定され、あたえられた価格であり、それに、いかに有利に対応するかが残されているにすぎず、運賃その他輸送上の不利な条件は、まず、農家手取りをひき下げる要因であるが、その上にさらに島においては農業の作目を規制する要因となる場合もある。農・畜産物の使用価値上の特性として、その生鮮性、季節性、重量性、嵩高性また規格の不統一性およびそれらに由来する低貯蔵性、品質管理の困難性、したがって低輸送性等があげられ、さらに、そのわりに価格の安い品目が多い等が農・畜産物の商

品の特性をなし、まず、これらが輸送上の阻害条件となり、ひいては導入される作目を規制する場合もおこりうるのである。

もちろん、農・畜産物の流通の問題の基盤には、農家の生産・供給構造の零細性、分散性等がある。とくに離島において、いわれる「後進性」は、その零細経営とともに離島の農村に前近代的、非合理的な流通機構を残存させる余地を多くとどめ、また島内交通の整備が不十分な場合もあずかって、流通上の問題、とくに島外出荷、搬出上の不利な要因がさらに加重されている場合もある⁴⁾。しかし、以下においては島の農業を特色づける農・畜産物の島外出荷、搬出の阻害条件よりするその作目の規制要因からみていくことにする。

ところで農・畜産物の商品的特性の強弱の度合も、もちろん個々の品目によって異なっており、交通、運輸条件も、貨物船、貨客船、フェリー、その定期、不定期、また船種、そしてその就航回数も種々であり、何よりも海をこえての市場との距離、位置の条件、またその市場の性格等がからみあって、さらに派生的な条件、複雑な様相を生み出している。そこで九州とくに長崎県、および瀬戸内の島々の事例をとって、農・畜産物の出荷、輸送の条件を中心に島の農業の作目を吟味し、島の農業の性格を考察することにする。

- 註 1) ここで島を離島というときは、離島振興法の対象になるような島を考えているが、その条件としてはこれらの島が隔絶性あるいは孤立性、また後進性の強い地域であることを意味している。
- 2) さしあたり拙稿「島の農業について一覚書」「経済論叢」第97巻第1号、(昭・41・1)、59ページをみられたい。
- 3) 前出拙稿「島の農業について一覚書」、63ページ、また、拙稿「離島農業の問題」「農政ながさき」(昭・31・1)、27ページ。
- 4) たとえば拙稿「対馬の農林業の問題」長崎大学対馬調査団「対馬の経済と社会」昭和40年、132ページ133ページをみられたい。

二、島の輸送事情と出荷制約条件

島の隔絶性、孤立性がいわれるとき、それを規定するのは、まず島をへだてる本土との海上の距離であり、それを結ぶ船舶の就航度合、運航回数である。その船種、大型船か小型船か、海上の風波の度合、内海か外海か、とかかわって重要である。船舶の載積能力、航走所要時間、また欠航回数の多少にかかわり、また、港湾施設、前述の島内交通整備の度合もこの島外交通、輸送の条件にかかわってくる。なお、また島内経済基盤が貧弱で規模の経済性の乏しい離島においては、島への返り荷を確保することは極めて困難であり、さらに運賃の割高を招く要因となり、ひいては島の農業の作目を規制する要因になりかねない。島にかぎらず、大市場から遠隔の地にあるということは、一般に、それだけで一つの作目規制要因であるわけであるが、さいはての島は、さらに船舶輸送という条件がつけ加えられていることになる。

そこで、北九州市場、福岡、北九州市等からは比較的近いが、これらの九州の市場よりはさらに巨大な京浜、京阪神等の大市場からは、いわば僻遠の地にあるともいえる長崎県の、西の海にうかぶ離島、五島、老岐、対馬等の島々の事例をとって、その輸送の事情をみとめることにする。これらはいずれも波あらい、五島灘、玄海灘あるいは朝鮮海峡をひかえる外海にあるが、まず、五島列島のもつとも主要な島である福江島（面積33,367ヘクタール、うち耕地面積、5,667ヘクタール、農家数4,841戸、1975年農林業センサスの玄関口であり、離島県、長崎県¹⁾のうちでももっとも出入貨物の多い（炭鉱の島、高島、池島および平戸島をのぞいて）五島の福江港と長崎港を結ぶ航路にしても、1000トン級のやや大型のフェリーが通うようにはなったが、3時間30分を要し、1日あたり、計3回の就航である（表1）。

福江—長崎航路のフェリーは原則として貨物のみを輸送をみとめないが（後述の肉豚のコンテナ生体搬出を除いて）、貨物輸送には定期的貨物船が1便、就航しており、さらに、貨物運賃が1割程度安いのではないかと推定される（長崎県運輸課）内航海運業者による不定期便が就航する。また、福江港からは上五島を經由して博多にいたる200トン程の定期貨客船が2隻、

交代で1日1回就航しているが、13時間を要し、欠航率が非常に高い(表1)。

(表1) 島の基幹・定期航路(長崎県の島)

航路名	区	間	就航船種別 (総屯)	1日あたり就航回数	欠航率 %
福江島	長崎 五島	長崎 $\frac{122.4\text{Km}}{3\text{時間}30\text{分}}$ 福江	㊦ 1,200 ㊦ 1,500	1.5-1.5-1.5 1.5-1.5-1.5	1.6
	博多 ~ 青方(上五島) 博多 ~ 福江	博多 $\frac{363\text{Km}}{13\text{時間}}$ 福江	㊦ 199 ㊦ 199	$\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{2}$	32
壱岐島	壱岐 呼子(佐賀県)	印通寺(壱岐) $\frac{27.8\text{Km}}{1\text{時間}10\text{分}}$ 呼子	㊦ 500 ㊦ 400	4-4-6	1.6
	博多 壱岐	博多 $\frac{61\text{Km}}{2\text{時間}10\text{分}}$ 芦辺(壱岐)	㊦ 1,000	2-2-3	
	博多 ~ 壱岐 ~ 対馬	博多 $\frac{76\text{Km}}{2\text{時間}20\text{分}}$ 郷ノ浦(壱岐) $\frac{73\text{Km}}{2\text{時間}}$ 敵原(対馬)	㊦ 1,800 ㊦ 1,500	2-2-3	1.1 2.6
対馬島	博多 ~ 壱岐 ~ 対馬	博多 $\frac{76\text{Km}}{2\text{時間}20\text{分}}$ 郷ノ浦(壱岐) $\frac{73\text{Km}}{2\text{時間}}$ 敵原(対馬)	㊦ 1,800 ㊦ 1,500	2-2-2	3.0
	小倉(福岡県) 対馬	比田勝(対馬) $\frac{161\text{Km}}{6\text{時間}30\text{分}}$ 小倉(福岡県)	㊦ 1,000	1-1-1	5.5

注1. ㊦ フェリー, ㊦ 定期船, 注2. 「1日あたり就航回数」はそれぞれ最少, 通常, 最大。

注3. 長崎県「離島振興事業計画作成のための知事意見書付表」より作成。

福江島（五島列島）、また、対馬もそうであるが近年、観光客の来島が非常に多くなった壱岐島（面積13,543ヘクタール、うち、耕地面積4,256ヘクタール、農家数4,643戸）の行政上の中心、郷ノ浦港および芦辺港からは博多通いのやや大型のフェリーがそれぞれ2便、また本土にもっとも近い航路としては、石田町印通寺から佐賀県呼子港へ小型のフェリーが通常期には1日4便就航し、唐津、佐世保を経て長崎に通じており、長崎県の離島としては海上交通はかなり整備されてきたといえる。しかし、玄海灘、壱岐島、朝鮮海峡を經由する国境の島、対馬（面積70.171ヘクタール、耕地1,897ヘクタール、農家数2,898戸、資料同前）の行政上の中心、厳原からは壱岐島を経て博多に至る航路には、近年、大型のフェリー2隻が就航し、海上交通は整備されつつはあるが、所要時間は4時間20分、1日2便であり、また、佐渡、奄美大島・穂岐とならぶ大きな島である対馬の北端、上対馬町、比田勝からは福岡県、小倉へ夜行の定期船が1日1便就航しているが、6時間半を要し、厳原—博多航路よりもさらに欠航率は高い（表1）。

以上の航路は長崎県の数ある航路のうちでも、長崎県三離島と本土とを結ぶ、フェリー、定期船の航路のみをあげたのであり、これらは主要な、いわば恵まれた航路であろう。即ち、いずれも離島航路整備法の指定による離島航路であるが、大型船の就航する、就航回数も多い、国道航路であり、島と本土を結ぶ基幹航路のうちの主要航路をあげたのである。しかし、それにしても、いうまでもなく輸送上の制約条件はともなってくる。運航回数が限られる場合には、野菜など、市場のセリに間にあうような出航時刻にあわせて、集、出荷、搬出をおこなわねばならないし、また、おおむね、近郊農村におけるような簡易包装ではことたりず、運送所要時間の長い場合、鶏卵など、とくに夏場は鮮度の低下を招きやすい。少なくなったとはいえ、欠航も、もちろん、さけられず、荒天の場合は、肉豚の生体出荷の際の事故もあり得るし、輸送搬出時間の長い場合のめ減りも大きい²⁾。フェリーの就航によって、港での積みおろしの労賃はなくなり、かつての貨物船（機帆船）出荷にくらべて荷いたみは少なくなり、輸送時間も短縮されはしたが、フェリーによる車輛航送運賃は、価格の安い農・畜産物にとっては、きわめて大きく、

さきにふれたように返り荷の確保が困難な離島では、航送料は往復で倍加され、貨物船によるより割高となり、搬出、出荷上の大きな制約要因となる。

(表2-1)は前掲の五島・壱岐・対馬航路の、県外出荷に通常使用される10トン車程度の車輛航送運賃をあげたのであるが、これを長崎からの市場むけ陸上運賃とくらべれば(表2-1ロ)、その距離に対して、フェリー運賃の大きさがうかがわれるであろう。いうまでもなく、離島からの輸送経費は陸上運賃にフェリー運賃が加わるわけである。

表2-1 五島, 壱岐, 対馬から本土への車輛(航送)運賃(標準) (単位円)

航路別 車長別	福江一長崎 (五島)	壱岐一博多	印通寺一呼子 (壱岐)(佐賀)	岐原一博多	比田勝一小倉 (対馬)(福岡)
10m~11m	38,100	23,200	16,400	41,700	41,700
11m~12m	41,300	24,900	17,700	45,100	45,100
1m増す 毎に	3,300	1,900	1,400	3,500	3,500

注 1. 比田勝一小倉は定期貨客船, その他はフェリー。

2. 九州商船, 九州郵船運賃表より。

表2-1ロ 輸送手段別運賃

単位 (ton 当り円)

市場別	輸送手段別	トラック	車扱貨物	コンテナ貨物	備考 (国鉄距離)
京 浜		17,140	7,767	9,823	1,330
京 阪 神		10,900	4,826	6,186	774
北 九 州		4,230	1,850	2,457	222
福 岡		3,220	1,465	2,131	154

注. 市場への距離は長崎より。

長崎県函芸課資料より。

しかし、これらのいわば恵まれた航路にたいし、離島と本土を結ぶ基幹航路ではあっても前記の国道航路より下位の県道航路、市町村道航路には、船足のおそい、また就航回数のない、100トン~200トンから数トンの小型、

老朽船が通っている場合があり、これらのなかには、採算がとりにくく、地方自治体を事業体とする多くの公営航路がある。さらにまた、これらの基幹航路のほかに、離島相互あるいは、島内交通が不便な離島では島内の部落相互を結ぶ島内航路があり、これらには運航回数もおおむね少なく、欠航率も、たとえば対馬の東、西海岸を走る定期船（150トン）のように20%に達する航路もある。

離島の離島といわれるような島（本島にたいする属島）は、おおむね島面積も狭小であり、本土への貨物便を欠くか、あるいは少ない場合が多く、その島で、または周辺の島の積荷をあわせて、不定期の貨物船一隻の積載量の積荷が集められない場合、本島その他、本土に結ばれる基幹航路を有する島に輸送し、積みかえをすることもある。その場合、このような島ではプール運賃制がとられないかぎり、その島内航路の輸送運賃、さらに、船またはトラックの積みおろしの費用等が加算される³⁾。前出の五島、壱岐、対馬のような国道航路においても、農・畜産物の島外出荷にあたっては、海上輸送にともなう制約事情は、輸送中の事故、たまの欠航、包装費またはめべりなどは無視するとしても、高い運賃負担、また出航時刻にあわせるための集荷にともなう問題（早めの集荷や船積待ちの時間あるいは船の積載能力による集出荷量の制約など）があり、決しておおむね、いわば随時、積荷にあわせての出荷が可能な陸つづきの、陸上の出荷とは同じではなく、不利な条件はまめかれえないのであるが、このような、離島の属島のような島、狭小な、本土への基幹航路をもたない島の場合は、その阻害条件はさらに加重され、ますますきびしいものとなっている。

註 1) 長崎県の離島は600をこえるがそのうち、離島振興対策実施指定地域の島嶼は369、島数比では、全国の42.5%、面積比では26%、人口比でも全国の31.8%（昭和45年国調）を占め、いずれも全国1位であり、また島面積は長崎県全面積の44.1%で半分近く、島人口は県人口の21.2%（昭和45年国調）で2割をしめている。そこで港湾の数も65（うち主要港は、福江、郷浦、毘原の3港）あるが、このうち定期船の航路区間の設定がおこなわれているものだけで119を数える。

- 2) 五島の事例であるが、肉豚を、かつて機帆船で輸送した場合は、ト殺までにほぼ24時間～30時間を要し、め減りは12%～13%、定期船で、積みおろしの荷役を要するコンテナ輸送をおこなった場合は6%前後、しかし、その場合、1晩、繋宿するとめべりは、7%～8%であったが、現在のフェリー輸送では、6%前後となったものの、それにしても、め減りは、まだかなり大きい。
- 3) 貨物運賃、積みおろし等の荷役賃は品目等級によって異なるが、対馬の例をとると農畜産物のうちで1級に該当する生果、鶏卵、肉類等の荷役賃は、厳原、比田勝港でトンあたり1,000円、博多、小倉港で1,200円、同じく、野菜、干甘藷、米の2級品は、それぞれ900円、1,120円、また同様に袋または俵入りの穀物、甘藷、馬鈴薯等の3級品は、それぞれ840円、1,060円である。いうまでもなく荷役賃は、両港のそれが合計される。

三、島の作目とその導入事情

島外出荷に、とくに輸送面での制約が多い離島で、現実にどんな作目が栽培、飼養されているか。そして、その導入事情はどうであったか。前出の長崎県の三離島、五島、壱岐、対馬の事例をとって検討してみることにする。

まず、五島列島のもっとも主要な農業の島、福江島の、今日の農業の作目を生産額の大きい順に列挙すれば、米、養蚕、いも（切干甘藷）、工芸作物（煙草）、肉牛、肉豚、果実（みかん）、牛乳、鶏卵、その他であるが、これらを島外出荷額順にみると養蚕、工芸作物、肉牛、米、豚、いも、野菜、麦、卵、牛乳、その他となる。しかし、米、豚肉、野菜、卵、牛乳は島外からの移入も多く、今日、五島からの島外出荷をおこなう農畜産物といえ、やはり、養蚕（繭）、工芸作物（煙草）および肉牛をあげなければならない（表3）。

同様に、表3によれば、壱岐島では、米、肉牛、工芸作物（煙草）が大きく、ややはなれて、野菜、果実（みかん）、豚、いも、牛乳、麦、豆、雑穀、卵となる。島外からの移入は、みかん、卵、野菜が僅かにあるが、まず食糧の“島内自給”が出来る島といえる。壱岐島は水田面積が大きく、米の島外移出が可能な長崎県でも数少ない島であったが、島外出荷はやはり米が大き

く、金額でこれにほぼ匹敵する煙草があり、これらに次いで肉牛も大きく、また少しはなれて、みかん、肉豚、野菜とつづいており、ここでも島外出荷の作目は、米、煙草、肉牛である。

表3 五島・壱岐・対馬の作目別農業生産額・島外販売額・島外からの購入額
(単位 100万円)

	福江島(五島)			壱 岐 島			対 馬 島		
	生産額	島外販売額	島外からの購入額	生産額	島外販売額	島外からの購入額	生産額	島外販売額	島外からの購入額
米	1,499	697	462	2,144	1,530		254	25	560
麦	208	1,129		64	17		35	3	
いも	62	242		137			231		
豆、雑穀	33	1	10	58	16		20		
野菜	675	131	109	426	110	12	180		
果実	253		276	332	194	30	46		81
工芸作物	903	892		1,430	1,430				
その他の	97	5		33	20		5		
養蚕	1,482	1,482							
肉牛	785	748	10	1,432	527		254	108	
肉豚	294	261	165	206	133		84	5	
牛乳	140	2	17	125	53		7		
鶏卵	20	19	44	57		19	84		
その他の	528	429	7				18	10	
計	8,046	4,971	1,100	6,444	4,030	61	1,443	151	641

注. 前出, 長崎県離島振興課資料より作製。

しかし、対馬は、これらの島とかなり異なった様相を呈する。まず、表3にみられるように、僅かな米と肉牛が生産され、そのわりにいもの生産が多く、あとは野菜と肉豚、卵などであり、農家数にくらべて、その生産額はきわめて少ない。一方、島外から移入されるのは、生産額よりはるかに大きい米およびみかんであり、島外出荷される作目としては、まず肉牛であり、あとは肉豚等が、極めて僅かにあるというにすぎない。さきに示したように、対馬は耕地が少なく、耕地率はわずかに2.7%、林野が87%をしめる山島であり、前出の福江島、壱岐島とは視点を変えてみなければならない。

対馬では漁業、林業を兼業、しかも自営兼業とする農家が多く、とくに、かつての本戸制度に由来する土地所有形態が名残りをとどめ、木庭として田畑の補完的な役割をもっていた5～10ヘクタール程度の山林を所有する農家が多く、これらの農家が対馬の農業、“山をむいた農業”として今日、大きく展開している椎茸生産を支える基盤となっているとみなされる（拙稿「僻地における商品生産の展開と共販の問題——覚書」『経営と経済』55の2・3、昭和50年10月、121ページ）。

即ち、耕作に行くことを“ヤマに行く”といい、耕地と山林が一体であった対馬においては、農家とは農林家であり、椎茸生産は林業というより、農業に近いとみなしうるのであろうが、乾椎茸の生産額は昭和51年度、17億8,000万円（生産量427トン、栽培戸数1,056戸）で、木材（5億4,778万円）をぬき、対馬の農林業を象徴する商品生産物であった木炭（6,120万円）の衰退にかわって登場した対馬の農家の生産する最大の、代表的な作目として、その殆んどが島外に出荷されている。対馬の島外出荷される農林業の生産物は椎茸、そして若干の肉牛ということになる。

ところで島から本土へ出荷される農産物として、五島や壱岐の米、煙草は島の農業にとって、本土地区に比べても、出荷・搬出上の不利な条件は、まず、無いといっていいであろう。いうまでもなく、米は食糧管理法による統制のもとにあり、政府取扱い、自主流通米としての出荷であるかぎり、少くとも出荷面での支障は、ほぼ解消されているといっていいであろうし、また葉煙草については煙草専売法の規制をうけ、出荷面、販売面での条件は、本土地区と同じであることはいうまでもない。しかし、五島には、島外出荷額の大きい作目として養蚕、それに肉牛がある。まず、近年、導入された養蚕からみることにする。

現在、五島の繭は農協、県経済連扱いで販売されるが、検定をうけ、島内の乾繭工場を通じて、乾繭として出荷される場合、離島であるが故の出荷上の不利な条件は後述のように大はばに緩和されているといっていいであろう。養蚕が導入されたのは比較的近年であり、それ以前、五島は、甘藷と麦と和牛の島であった。とくに甘藷は切干しに加工され、本土の米にも匹敵す

る五島の代表的農産物であった。水が乏しく、風が強く、畑作地帯の五島で、甘藷は災害に強く、生、あるいは切干しに加工され、保存食として島の人々の常食（かんころ飯）となり、生命を支えてきた。戦後、とくに切干甘藷は、アルコール原料として島外に出荷され、昭和30年代の終り頃、五島は日本で切干甘藷の生産量のもっとも多い地域であった。切干に加工されると、ある程度の保存も可能で、また、当時の主な輸送手段であった機帆船にとっても、比較的、集荷、搬出の容易な（五島列島の島々をまわっても）積荷であったし、何よりも澱粉を通じてではあるが価格支持制度のもとにあり、系統出荷によるかぎり、決して本土地区の切干甘藷作におとらない農家手取りを実現した作目であった。（拙稿「五島における農畜産物の生産をめぐる流通上の問題」長崎県「五島地域総合開発振興計画」昭和38年187ページ）。

しかし甘藷需要の減退、輸入アルコール原料との競合、とくに甘藷—麦作の低収益性から、甘藷に代る作目に何を選ぶかが模索されたが、結局、五島の5,000ヘクタールの甘藷—麦畑の転換のにない手として、行政側、国、県の手によって取上げられたのが養蚕であった。輸入生糸の圧力、本土地区の養蚕地帯の桑園面積の停滞、減少がいわれるなかで、行政の手あひ援助、指導のもとに、合理的な新しい養蚕団地の確立をめざして昭和50年度までに3,000ヘクタールの桑園造成が計画された。しかし昭和49年の繭価格下落、災害による減収、出稼ぎ等による労力不足等にゆきぶられ、昭和52年度、桑園面積1,126.3ヘクタール、養蚕農家1,067戸にとどまっている。

また、昭和45年に乾繭工場は設置されたが、48年に設置される筈であった製糸工場はまだ設置されていない。しかし養蚕は五島農業の作目として一応、定着したとみなされる。繭は、さきにふれたように島内で出荷され乾繭として搬出されるかぎり、輸送上の不利な条件は、ほぼ解消されている（運賃、人夫賃等が副費として100円みこまれ、買上げ価格がきめられているが繭価の極めて小部分をしめるに過ぎない）。価格の面での不安がないわけでもないが、しかし出荷先が確保され、また繭糸価格安定法により一応、価格支持をうけていること、さらに「いもを作るよりはいい」（養蚕の家族労働報酬は全国数字であるが1日あたり、3,050円、農林省統計情報部）また、「他に

作るものがない”という理由も、養蚕普及についての行政施策とともに、五島に養蚕を導入、展開させた大きな理由であろう。

五島は、この海域の島々、小値賀、平戸、壱岐などともに、古くから五島牛とよばれる和牛、仔牛の生産地であった。和牛は、とくに島の耕地条件により、役畜あるいは糞畜として、耕種部門に従属したかたちで飼養され、仔牛が販売されて現金収入がはかられてきた。使役がみられなくなった今日、肉牛としての飼養がおこなわれているが、飼養の月数がやや多くなったものの（比7ヶ月、去勢8ヶ月）五島はやはり生産地であり、主に仔牛で島外に出荷されている。この肉牛の本土への出荷、搬出については、割高な運賃など出荷上の制約条件は、もちろん残されているが、ただ、しかし、その輸送面での制約条件が、若干、緩和される事情は生れてきてはいる。即ち、市に参加する商人の固定化の要因の一つになりかねない商人の機帆船積みあわせによる搬出にかわって、フェリーによる輸送がおこなわれるようになったこと（フェリーの積載能力による制限はあるが）、また航空機の就航、フェリーの大型化、スピード化がはかられ、市場の統合により、一市場に多くの頭数が集められ、商人等の来島が比較的容易になったことと同時に島での滞在日数が少なくなったこと等があげられる。

五島での肉牛の飼養については、養蚕の場合と同じように、“他に作るものがないから”という理由、また古来、“牛の飼養に馴染んできたから”という理由も、たしかに大きな理由であろう。しかしこれには、壱岐の場合でも同様であるが、国、県の行政側の援助、指導が肉牛の飼育を支えている面が大きいと考えられる。五島での肉牛飼養頭数は昭和35年の9,003頭、昭和45年の10,262頭から、昭和52年度に11,538頭と増加傾向を示しており、また壱岐では、同じく昭和35年の8,121頭、昭和45年の8,744頭から昭和52年の13,281頭とかなり大はばに増加している。和牛の導入にたいする施策については、古くは有畜農家創設特別措置法による導入があるが、昭和37年からの寒冷地営農改善畜貸付事業（42年から肉用牛導入事業となる）があり、またとくに昭和47年以降の肉用牛生産団地育成事業と結びついて、肉用牛導入に長崎県では、全県の事業費の8割が離島地域に投入され、多頭飼養農家の

育成を中心に、精力的に実施されている。この国、県あるいは町村等の強力な助成がこれらの地域の飼養頭数の増加をもたらした大きな理由であろう。

壱岐島における肉用牛の飼養事情は、五島におけるそれと、ほぼ同様であるが、対馬では若干、異なっていると考えられる。対馬でも水田が一応まとまった拡がりをもせている地区での和牛の飼養事情は、五島、壱岐の場合とほぼ同様であるが、耕地の少ない、かつて木庭作が広くおこなわれていたような地域を中心に、むしろ、小型ではあるが、力が強く耐久力のある、ひずめの強い対州馬が多く飼養され、木庭作、山間の耕作、山林労働、また運輸、交通手段に、古くから使われていた。戦後、対州馬の頭数は大はばに減少したが、一部、木炭の運搬、山林労働に使役され、それに関連してか、もと〜対馬では和牛飼養頭数は少なかったが、昭和52年においても、1,880頭（長崎県畜産課調）にすぎず、前述の肉用牛団地も設立されていない。しかし、対馬から島外に出荷される農産物としては、前述の椎茸以外には、僅かに肉用牛があるだけであるが、輸送事情、運輸、交通条件の改善によって島外出荷の阻害条件が緩和されたのは前記の島々より、むしろ、対馬ではなかったかと考えられる。即ち、対馬では、もともと飼養頭数が少なく、島内各地の市の入場頭数も少なく、また、海上も島内も、交通が極めて不便で、市をまわるにも多くの日数を要した対馬の市場への来場商人も少なく、さらに市の開設の際に販売してしまわねばならないとする生産者は、極めて不利な、時には不合理な取引を余儀なくされていた（拙稿「対馬の農林業の問題」、長崎大学調査団「対馬の農林業の問題」、長崎大学調査団「対馬の経済と社会」、1965年、所収、133ページ）。

しかし、近年、五島の項で述べた輸送、交通手段の改善が、市場の統合（島内一市場、市場までの運賃のプール制）とあいまって出荷、搬出上の制約条件の緩和が、より明瞭にあらわれたのが対馬であろう（商人の来島が極めて容易になり、市場での買付日数の短縮がとくに顕著で、セリ価格に反映し、その上昇傾向をもたらしている）。

対馬農林業の、今日の最大の島外出荷の作目である椎茸の種駒打込による栽培が普及し始めたのは昭和30年以降とみなされる。かつて、対馬の代表的

農林産物であった木炭の流通機構を、農業会、農協、森林組合に代って掌握した商人にとっては、対馬の木炭（半白炭）は、機帆船による島外出荷の積荷として、返り荷による生産者支配の手段として、それなりの“合理性”をもっていた（拙稿「木炭の生産・流通機構と農協」経済論叢、昭和37年11月、52ページ～54ページ）が、それは、対馬の農民の所有する山林の立木価格をひき下げるものであった。木炭需要の減退、燃料革命がいわれ、木炭が斜陽化した後、代って登場した椎茸は急速な伸びをしめした。昭和30年には2,940kgに過ぎなかった乾椎茸の生産量は、昭和45年には11万9,000kg、昭和51年には42万7,000kg（前出のように17億800万円、即ち林産物総額の74%）に成長し、生産者数も極めて零細な自家用生産者を除いて、昭和51年度には農家数の36%に達し、対馬の農林産物として定着したといっていであらう。

このように椎茸生産が展開した理由としては、まず、対馬は、気候その他自然条件が椎茸生産に適しており、楢木原木のための豊かな天然広葉樹林に恵まれていたということがあり、また椎茸生産は育林投資にくらべれば、比較的短期間に資金が回収され、労働報酬の高い作目である（拙稿「僻地農民層の動向」山岡亮一先生還暦記念「現代農業と小農問題」1973年、180ページ）ということがあるが、また乾椎茸は、島外搬出、出荷をおこなう場合、ある程度の保存が可能で、鮮度もそれほど問題にならず、容積、重量が小さく、運賃も入札価格の3%～4%をしめるに過ぎず、島外への輸送の不利な条件が殆んど解消され、離島から出荷される作目としては好ましい商品的特性をそなえているといえるであろう。

さらに椎茸生産の急速な普及、定着については、この場合も、行政施策および種駒業者の指導、援助が集中的に加えられている。対馬では、戦後、大分からの移住者により種駒打込による椎茸栽培が僅かに始められたが、長崎県は昭和26年、対馬、厳原町内において県営の椎茸栽培をおこない、栽培技術の普及に着手し、種駒業者とともにその展開につとめ、また昭和39年から全町村で実施された林業構造改善事業および県単独の融資事業を通じて椎茸生産の基盤をつくったといえる。また、椎茸の出荷についても、生産が、やや軌道にのり始めた昭和30年の始めから、県がその取扱いを農協、森林組合

によびかけたが成立せず、県および種駒業者の全面的指導、援助のもとに椎茸専門農協が設立されている。もちろん、県、種駒業者の指導、援助がなくとも、椎茸生産のある程度の普及は充分ありえたと考えられるが、このような急速な成長、展開がおこなわれたのは栽培面、出荷面における指導、援助が大きいことに注目すべきである。

五島、壱岐、対馬をとり、島外に出荷される農畜産物について、その商品的特性を検討しつつみてきたが、以上はいずれもかなり大きく展開し、一応、定着したとみなされる作目であった。しかし、島には、部分的にせよ、小さな産地となり、あるいは僅かな生産量にせよ、島外出荷がおこなわれている作目もある。次に、その出荷態勢をみながら、とくに出荷態勢については、大市場に近い、瀬戸内の淡路島および小豆島の事例とひきくらべて、考えてみることにする。

付記 本稿は昭和52年度、文部省科学研究費による研究「離島の農業の市場の問題—九州・瀬戸内の島の農産物の輸送の問題を中心として」の研究成果の一部である。