

[事例]

## 高速道路의 開通이 腐敗性

### 農水產物都賣市場에 미친 効果

—서울水產市場株式會社事例

—서울青果市場株式會社事例

—서울農產物共販場(農協)事例

吳 相 洛

.....<目次>.....

- I. 序言
- II. 서울特別市代行 農產物都賣市場 水產部本場  
    서울水產市場株式會社
- III. 서울特別市代行 農產物都賣市場  
    서울青果市場株式會社
- IV. 農業協同組合 中央會  
    서울農產物共販場(龍山)
- V. 結言

#### I. 序言

이 事例는 高速道路가 建設된 이후 이 交通條件의 改善이 流通部門에 미친 效果를 몇 개의 都賣市場의 경우를 들어 알아보고자 作成된 것이다. 즉 高速道路의 開通이 水產物 青果物 糧穀의 流通에 어떠한 영향을 미치었는가를 실증적으로 檢討함으로써 全流通部門에 주는 效果를 가늠해 보고자 한 것이다.

#### II. 서울特別市代行 農產物都賣市場 水產部本場

##### 서울水產市場株式會社

이 會社는 일찌기 日帝下 1937年에 당시 京城府의 代行機關으로서 京城水產物配給株式會

筆者：서울大學校 經營大學 附設 經營研究所 研究員，서울大學校 經營大學 教授

社로創立되었다. 1951年 6月 中央都賣市場法의 제정에 따라 商工部 감독하에 서울特別市의 代行機關으로 있던 것이 1973年 5月 6日 農水產物都賣市場法이 제정됨에 따라 農水產部 감독하의 서울特別市代行機關으로 되었다. 이 會社는 自體內에 冷凍, 冷藏, 製冰施設 등을 완비한 都賣市場으로서 魚介類 및 乾魚類의 수요와 供給의 圓滑을 기하고 適正價格을 형성하기 위하여 다음 業務를 遂行하는 法人企業體이다.

- (1) 水產物의 委託販賣 都賣 및 小賣
- (2) 製冰, 冷藏 및 冷凍
- (3) 水產物의 加工 및 氷冷凍品의 販賣
- (4) 서울特別市가 適當하다고 인정하는 水產物에 관한 事業
- (5) 前各號의 附帶事業一切 및 投資

이상의 연혁과概況을 지닌 서울水產市場株式會社는 서울特別市에 入出荷되는 物動量의 70%, 그 매상액의 30%를 거래대상으로 하고 있는 바 주로 대중성 水產物을 취급하고 있다. 이제 우리는 高速道路가 同市場에 미친 効果를 알아보기 위해 먼저 同市場이 1967年 이후 취급한 物動量의 추세를 月別로 조사해 보기로 한다. <表 1>

#### (1) 物動量 變化

아 表에서 보아 알 수 있듯이 物動量의 變化는 上昇一路에 있는데 특히 1968年末 京仁 高速道路의 開通과 京釜間 高速道路 開通을 기점으로 현격한 증가를 나타내고 있는 바 이는

<表 1> 서울水產市場의 入荷量 단위(%)

年	'67	'68	'69	'70	'71	'72
1	332	491	2,720	2,144	1,724	2,699
2	384	455	1,983	1,934	2,374	2,651
3	434	664	2,808	2,800	3,768	3,346
4	449	710	2,548	2,779	3,218	3,591
5	383	988	3,407	3,338	3,576	3,656
6	489	811	3,474	3,219	3,500	3,565
7	498	678	2,655	2,850	2,738	2,243
8	406	653	2,291	1,845	2,817	2,646
9	465	806	2,614	2,086	3,845	4,146
10	522	813	3,149	3,190	4,001	4,686
11	520	2,717	3,860	3,589	4,099	4,782
12	536	4,644	3,532	3,075	2,861	3,823
계	5,418	14,430	35,041	33,649	38,521	41,834
증 가 률	100	266.3	646.8	621.1	711.0	772.1

자료 : 서울수산시장주식회사

基本的으로는 수요 증대로 인한 자연 증가와 遠洋漁業의 발달에 크게 힘입은 바 있다고 보겠지만 이에 附加하여 高速道路開通이라는 交通條件의 改善이 物의流通을 圓滑하게 해준 것 이 더욱 커다란 理由가 된다고 생각한다. 1968年 11月 및 12月 부터의 급격한 증가는 京仁高速道路建設에 基因한다고 보아진다. <表 2>에서도 1968~1969년에 가장 많은 販賣量 증대(91,942%)를 보여주어 前年對比 23.1%나 증가된 것으로 보아 역시 1969年부터 高速道路가 開通된 것이 가장 큰 원인이라고 생각된다. <表 2>의 연도별 全國水產物委託販賣量의 증

&lt;表 2&gt; 연도별 全國水產物 委託販賣量

단위 : %

年 度	數 量	平均委託 販賣量	增加比率 (%)
1 9 6 6	310,890		
1 9 6 7	358,299	355,809	100.0
1 9 6 8	398,238		
1 9 6 9	490,180		
1 9 7 0	529,742	548,400	154.1
1 9 7 1	541,900		
1 9 7 2	631,777		

資料 : 水產統計年報 1973. p.30

가추세를 보더라도 1966年~1968年的 平均委託販賣量을 보면 高速道路 開通前에 비해 開通後의 委託販賣量은 54.1%나 증대하고 있는데 이 또한 高速道路開通의 영향의 一因이라고 할 수 있다. 물론 그밖에 遠洋漁業의 발전, 경제발전의 결과 所得增大로 인한 수요량의 增大, 輸出수요의 增加에 의한 增加 趨勢 등도 그 요인으로서 가세하였을 것으로 추정된다.

## (2) 輸送費의 節減

水產物流通에 있어서 輸送費의 變化를 알아낸다는 것은 매우 힘들었다. 그것은 ① 輸送費는 이 會社가 負擔을 하지 않고 荷主가 하고 있어서 이들로부터의 응답으로 알아내야 했으며 그나마 69년이전부터 荷主生活을 한 사람은 극히 드물고, ② 高速道路開通 以後 運輸會社들이 많이 築出되어 過當競爭을 벌인 결과 때로는 原價以下의 輸送이 이루어지고 있으며 ③ 片道運送後 空車로 돌아오지 않으려고 歸路用積載貨物을 찾아 기다려서 저렴한 가격으로 輸送을 하는 수가 많고 ④ 以上的 理由로 交通部가 정한 適正運賃率이나 할증율이 지켜지지 않고 있는 실정이기 때문이다. 따라서 面接方法을 통해 輸送費의 變化를 알아본 결과 6톤급 冷凍트럭 한 대가 高速道路開通 以前에는 經常價格으로 서울—釜山間을 4만원에서 6만원의 輸送費로 運行하던 것이 開通 以後에는 2만5천원에서 3만천원으로 運行하고 있다. 실제로 3~4할 이상의 수송비가 節減된 셈이다. 그 原因으로는 무엇보다도 高速道路가 건설

되어 수송차량이 많아졌고 또 大型化된 점에 있다고 보여진다.

### (3) 輸送時間의 단축

輸送時間의 단축은 高速道路의 効果 중 가장 뚜렷한 成果로서 異論의 여지가 없는 측면이다. 1968年末 以前에는 주로 철도 輸送이 압도적으로 많았으나 이제는 公路輸送이 더 많아졌다. 철도輸送으로는 貨車 한 대가 보통 30톤의 積載量을 운반하므로 大量 輸送이 가능하나 30톤의 物量이 되도록 始發驛에서 지체해야 하므로 주문을 받은 후 평균 12내지 48시간의 輸送時間이 所要되었던 것이 사실이다. 그러나 高速道路開通以後 公路輸送의 결과 가장 먼 곳을 기준으로 하더라도 6내지 8시간 밖에 걸리지 않아 全國이 一日經濟生活권내에 있음을 실감할 수 있다. 이렇게 볼 때 輸送時間은 2~6倍나 빨라진 셈이다. 트럭당 輸送量이 상대적으로 적은 것도 各種車量이 大型화되어 8톤, 10톤, 12톤 트럭 또는 20톤급 트레일러가 도입되어 이를 상당히 보충해 주고 있다. 여기서 참고로 全國의 貨物의 輸送手段別分擔率의 推移를 보아도 公路輸送의 利用度는 계속 增加하리라는 것을 알 수 있다. 1962~1968年에 公路輸送分擔率이 平均 8~9%인데 비해 〈表 3〉에서의 推定值로 보아 매년 꾸준히 增加하고 있는 셈이다. 그러나 이豫測值는 1969年以後의 積변하고 있는 公路輸送事情을 고려하지 않고 있으므로 그 후에 일어나고 있는 諸般事情의 變化를 감안한다면 公路輸送의 分擔率은 훨씬 커질 것이다. 첫째, 工業發展에 따라 輸送商品의 構成이 多樣화되어 加工製品의 輕量級의 貨物輸送이 상대적으로 增加하고 있으며 둘째, 高速道路網이 開發되고 있으므로 公路輸送이 더욱 편리해지고 迅速해지며 셋째, 貨物自動車가 大型化되는 傾向이 있고 넷째, 流通 터미날 등 高速道路利用을 용이하게 할 附帶施設이 갖추어지면 公路化貨物輸送은 더욱 迅速化, 大量化, 長距離화되어 鐵道貨物中 많은 部分을 吸收하게 되리라고 생각된다. 이렇게 본다면 1976年以後의 公路輸送分擔率은 20% 以上이 될 것으로 보여진다.

〈表 3〉 輸送手段別 分擔率 推定

단위 : T-km

年	鐵道(%)	公路(%)	海運(%)
1 9 6 9	7,856 (73.4)	1,135 (10.6)	1,712 (16.0)
1 9 7 0	8,881 (72.2)	1,353 (11.0)	2,066 (16.8)
1 9 7 1	10,112 (71.0)	1,624 (11.9)	2,507 (17.6)
1 9 7 2	11,554 (69.7)	1,956 (11.8)	3,067 (18.5)
1 9 7 3	13,119 (68.5)	2,351 (12.2)	3,719 (19.3)
1 9 7 4	15,145 (67.2)	2,817 (12.5)	4,575 (20.3)
1 9 7 5	17,444 (66.0)	3,410 (12.9)	5,577 (21.1)
1 9 7 6	20,125 (64.7)	4,137 (13.3)	6,843 (22.0)

資料 : 韓國經濟開發協會

〈公路貨物輸送合理化에 관한研究〉 1968, p. 22

#### (4) 鮮度維持

鮮度維持는 輸送時間의 단축과 함께 가장 뚜렷한 効果 中의 하나이다. 그러나 이것은 高速道路의 効果 중 計量化하기 곤란한 質的인 문제이다. 분명한 것은 高速道路의 開通과 製氷 및 冷凍施設의 발달로 消費者는 보다 新鮮한 水產物을 먹을 수가 있으며 生業者인 漁民들도 鮮度가 높은 商品에 대해 보다 높은 價格을 받을 수가 있으므로 生業者와 供給者 모두가 高速道路建設 이전보다 더 많은 혜택을 받는 셈이다.

#### (5) 價格의 安定—投機行爲의 湮滅

高速道路가 建設되기 以前에는 서울水產市場에서 投機行爲가 거의 正常的인 商行爲의 한 形態로 되어 있었다. 買占賣借의 方法으로 投機行爲를 할 때 販賣者는 投機의 위험과 또 보관하는 비용을 부담해야 하고 消費者는 鮮度가 낮은 水產物에 대해 높은 價格을 주어야 하는 不合理한 실정에 있었다. 그러나 高速道路가 開通된 이후 수송시간이 단축되어 현지 주문에 대해 즉각적인 輸送이 可能하고 따라서 價格 차이에 대해 全國生產地로부터 민감한 반응을 보이며 계다가 遠洋漁業의 發達로 일부 水產物의 異소가치가 없어졌기 때문에 投機의 商行爲는 거의 湮滅되었다.

#### (6) 必要在庫量의 減少

輸送事情이 호전되고 買占賣借이나 在庫投機에 의한 商行爲가 根絕됨에 따라서 필요이상 (보통 24시간 이내에 처분할 수 있는 양)의 在庫量을 보유할 필요가 없어졌다. 이에 따라 流通商人들에게 필요한 運轉資本의 量이 經常價格으로 1969年 이전의 그것의  $\frac{1}{2}$  혹은  $\frac{1}{3}$ 로 감소되는 有利한 결과를 초래하였다.

#### (7) 破損品 減少

서울水產市場의 몇몇 荷主와 水產業協同組合中央會 軍納課 職員과의 인터뷰의 결과 다음과 같은 사실을 알 수 있었다. 高速道路 開通 이전에는 차량전복사고나 振動에 의한 破損量이 많았기 때문에 輸送상의 위험 負擔이 매우 높은 실정이었는데 1969年 이후에는 도로 사정이 좋아지고 계다가 冷藏 및 冷凍施設 등의 장비가 개선되어前述한 위험 부담은 거의 없다고 한다. 참고로 1969年 이전의 破損率을 알아보면 서울—釜山間에 6톤 트럭으로 기준하면 5~10%나 되었다고 한다.

#### (8) 市場情報의 迅速化

高速道路 開通과 이에 附加하여 통신 시설이 개선되어 시장정보는 전보다 매우 迅速하게 需要地에서 供給地로 또 供給地에서 수요지로 파급될 수 있게 되었다. 사실 高速道路와 通信施設은 緊密적인 관련은 없으나 高速道路가 開通된 이후 荷主가 직접 輸送을 담당하지

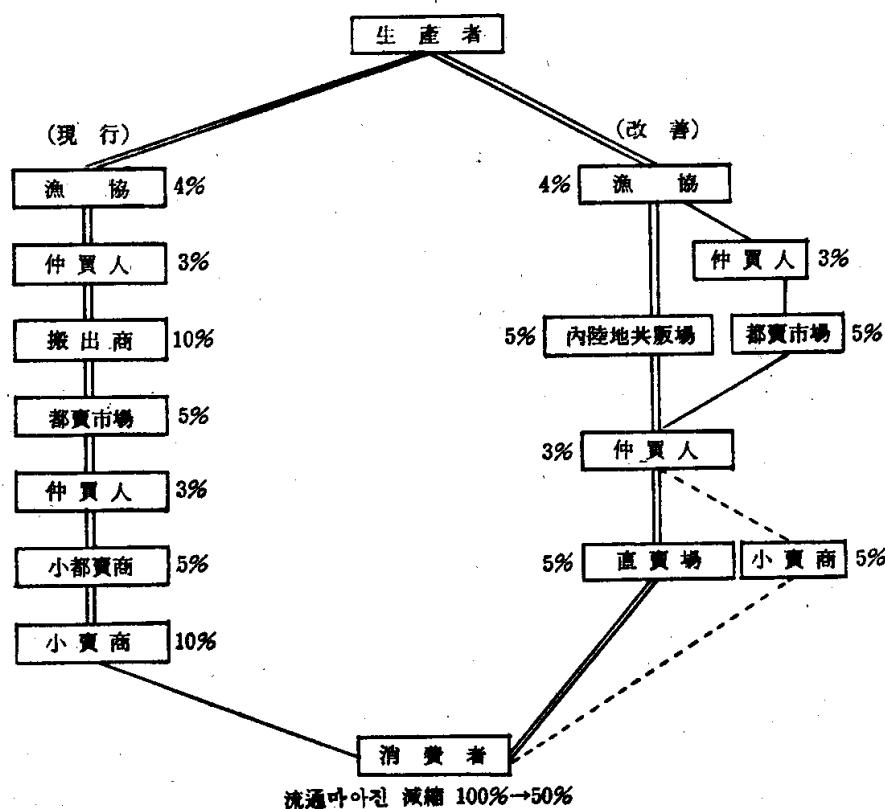
않고 그의代理人으로 하여금 輸送을 專擔하게 하여 消費地에서 그를 통하여 보다 정확한 정보를迅速하게 파악할 수 있게 되었다.

#### (9) 流通「마아진」의 감축

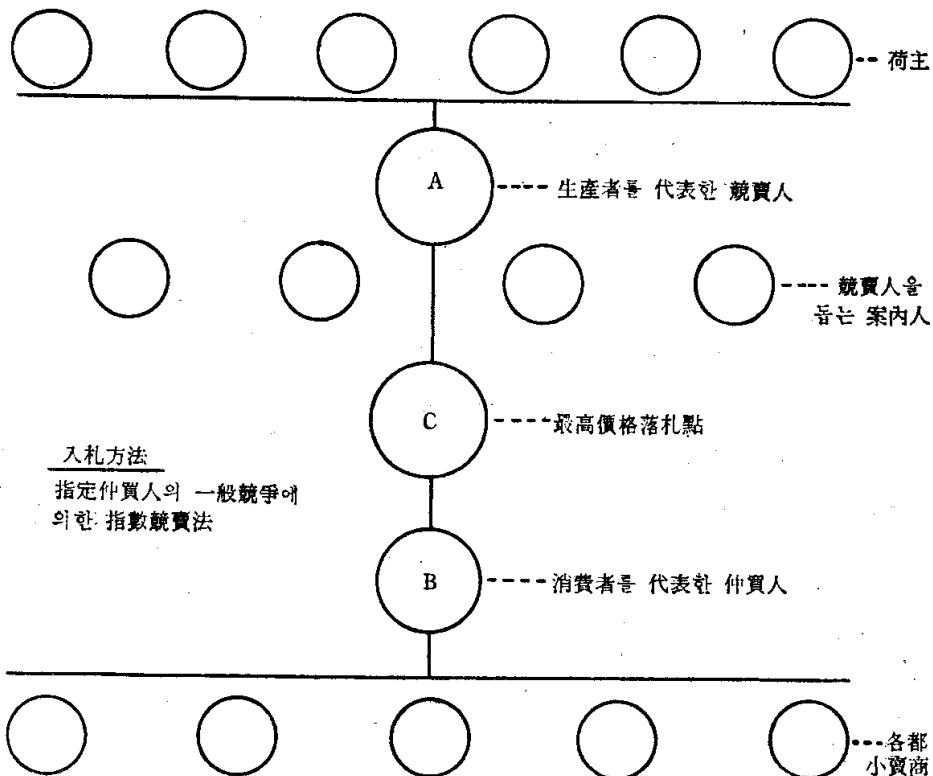
高速道路가建設됨에 따라 水產物流通구조가 실질적으로 개선될 단계에 있다. 다시 말해서 流通段階를 現行의 8段階에서 5~6段階로 단축시킴에 따라서 「마아진」率이 現行보다 50%나 감축될 가능성이 있어 消費者에게 至大한 利益을 줄 수 있다. 流通段階의 단축과 流通「마아진」의 감축은 다음 <表 4>를 봄으로써 한 눈에感知할 수 있다.

이러한 水產物流通 구조改善을 효율적으로 기하기 위하여 水產業協同組合中央會는 구체적으로 ① 低溫施設(製冰)(冷凍)의擴充 ② 內陸地共販場의 設置 ③ 示範直賣場의 開場 ④ 冷凍運搬車輛의 導入 ⑤ 內陸地共販場의 無線施設設置 ⑥ 生產漁業協同組合의 委託販賣資金支援 등의 施策을 계획하고 있다.

<表 4> 流通段階의 短縮과 流通「마아진」의 減縮 (8段階→5~6段階)



〈表 5〉 서울水產市場의 去來行爲形態



〈表 6〉 高速道路開通以前以後의 서울水產市場 販賣實積對比 上: 取扱量(kg)  
下: 取扱額(원)

年 度	1 9 6 7(A)	1 9 7 1(B)	1 9 7 2(C)
4	449,000 41,919,000	3,218,770 391,781,320	3,591,460 366,996,950
5	383,000 31,436,000	3,576,240 394,205,540	3,656,420 376,402,430
6	489,000 33,307,000	3,506,990 361,116,140	3,565,230 337,067,000
7	498,000 40,755,000	2,738,440 285,513,190	2,243,080 234,426,080
8	406,000 35,333,000	2,817,325 290,734,600	2,646,940 248,061,310
9	456,000 39,739,000	3,845,620 370,670,210	4,146,810 327,094,300
10	522,000 39,775,000	4,001,500 358,884,830	4,686,580 354,828,110
11	520,000 44,104,000	4,099,760 409,793,630	4,782,050 397,101,900
12	536,000 47,911,000	2,861,940 303,569,020	3,823,730 385,104,990

1	491,000 50,053,000	2,699,130 280,862,560	3,097,590 327,758,640
2	455,000 47,673,000	2,651,750 284,321,890	— —
3	664,000 61,507,000	3,346,920 347,272,070	— —
合 計	5,869,000 513,492,000	39,358,435 4,078,725,450	42,411,900 4,000,394,060
%	B/A 671 794	C/B 108 98	C/A 723 779

資料：서울水產市場株式會社 庶務課

### III. 서울特別市代行 農產物都賣市場 青果物部

#### 서울青果市場株式會社

青果物은 계절에 따라 供給되는 내용에 변화가 많고 또한 그 腐敗性이 높아 저장하기가 곤란한 것이 특징이며 그 수요도 소규모이고 多樣하기 때문에 청과물의 균형을 유지하기 어렵고 가격의 변동이 극심한 것이 보통이다. 그러므로 青果物流通에 있어서는 무엇보다도迅速하게 대량적인 거래와 수급조절을 도모할 수 있는 조직적인 시장 시설이 필요하게 되는 바 이의 원활한 활동을 조성하기 위하여 農水產部都賣市場法에 따라 설립된 조직 중의 하나가 本 서울青果市場株式會社이다. 따라서 本 市場의 주요 機能은 消費都市가 필요로 하는 소재 및 果物을 신속하고公正한 거래를 통하여 조달하는데 있으므로 이는 이를 青果物의 최종적인 포장, 저장 보관 및 표준화, 등급화 등의 物的流通處理는 물론 이를 위한 부속시설을 갖추어 青果物의 價格形成 수급調節, 配給 등의 諸機能을遂行하는 것을 말한다.

서울青果市場은 그 제도면에서 보면 서울水產市場과 거의同一한 위치에 있다. 즉 서울特別市 당국은 市民에게 수요되는 日常의 青果物을 신속하게 適正價格으로 공급하기 위하여 農水產部長官의 許可와 감독하에 公益上 적당하다고 인정되는 法人體에게 都賣市場業務를 代行시킬 수 있다. 이 代行業者를 都賣人이라 부르며 그중 하나가 서울青果市場이다. 따라서 서울水產市場과 그 去來行爲形態, 去來方法 등에 있어서 類似한 점이 많다.

이제 우리는 高速道路開通과 관련하여 서울青果市場의 变貌를 살펴보기로 한다.

##### (1) 去來量 變化

원래 서울青果市場은 서울에의 青果物 총반입량 중 不過 20여%밖에 취급하고 있지 못하였다. 그렇던 것이 高速道路가 開通된 1969年 이후 그 去來量은 <表 7>에서 보는 바와 같이 오히려 減少하는 傾向을 나타내고 있다. 그것은 서울消費者들의 수요량이 減少된 것을 의

미하는 것이 아니고 產地로부터 荷主들이 실소비자들에게 보다 가까운 各 都賣市場과 서울周邊의 所謂 類似都賣市場으로 트럭으로 직수송 出荷하는 추세를 반영하는 것으로 보아야 한다. 이러한 반면의 '가장 큰 원인은 高速道路 開通으로 鐵道輸送이 극히 소량으로 줄어들고 公路를 이용한 트럭이 現地市場으로 직수송할 수 있게 된 사실이다. 참고로 사과의 경우 輸送手段別對比를 高速道路 開通 以前인 1967년에 구해 보면 慶北產 사과의 약 80% 이상은 鐵道貨物로 輸送되고 나머지만이 트럭에 의한 公路로 輸送되었다고 한다. 서울青果市場內에는 鐵道引込線이 있다.

〈表 7〉 서울青果物市場의 去來量(1969. 4~1973. 3)

年 度 종 류	1969. 4~1970. 3		1970. 4~1971. 3	
	數 量(kg)	金額(원)	數 量(kg)	金額(원)
果 實 蔬 菜	8,660,207 31,822,211	396,240,836 583,357,809	8,106,463 21,253,831	465,457,261 642,043,229
合 計	(1) 40,482,418	(1)' 979,598,645	(2) 29,360,294	(2)' 1,107,500,490

年 度 종 류	1971. 4~1972. 3		1972. 4~1973. 3	
	數 量(kg)	金額(원)	數 量(kg)	金額(원)
果 實 蔬 菜	6,598,533 27,817,168	422,115,840 531,620,206	658,826 3,903,734	62,880,650 126,223,160
合 計	(3) 34,415,701	(3)' 953,736,046	(4) 4,562,540	(4)' 189,103,810

資料：서울青果市場株式會社 總務課

$$\begin{array}{l} \text{前年對比(%) } \frac{(2)}{(1)} = -27.5 \quad \frac{(3)}{(2)} = +17.2 \quad \frac{(4)}{(3)} = -86.7 \\ \frac{(2)'}{(1)'} = +13.1 \quad \frac{(3)'}{(2)'} = -13.9 \quad \frac{(4)'}{(3)'} = -80.2 \end{array}$$

연평균(%)수량 -32.3

금액 -26.7

## (2) 輸送費의 節減

青果物流通에 있어서도 輸送費를 계산해 낸다는 것은 水產物의 경우와 마찬가지로 어려운 일이다. 面接方式으로 概算해 낸 結果로는 다음과 같다. 高速道路가 開通되기 이전에는 주로 鐵道輸送이었는데 鐵道運賃 그 자체는 트럭에 비하여 엄청나게 찼었지만 驛에서의 出荷費用, 실소비자까지의 운임 등으로 상자당 실제로는 90~110원의 輸送費가 들었다고 한다. 이에 비하여 69년이후 주로 「트럭」을 利用한 후부터는 상자당 80원 정도의 輸送費가 들뿐이다. 양자 모두 經常價格으로 계산된 것이므로 輸送費는 高速道路의 이용으로 11~27%

나 절감되는 效果를 본 셈이다.

### (3) 輸送時間의 단축

高速道路의 開道 以前과 以後의 輸送時間의 對比는 전국 평균 48~60時間에서 7~8時間으로 줄어 들어 6~8倍나 輸送이 빨라진 셈이다. 高速道路의 開道 以前의 大邱—서울間의 경우를 실제 예로 들어 보면 鐵道輸送으로 빨라서 1~2日이 所要되고 그나마 出盛期인 11~12月에는 配車事情이 좋지 못하여 3~4日씩이나 所要되고 트럭면이라도 10時間이상 걸리는 것이 보통이었다.

### (4) 鮮度維持

輸送時間의 단축과 가장 밀접한 관련을 갖는 것이 바로 이 鮮度問題이다. 高速道路가 開通됨에 따라서 輸送時間이 단축되어 商品질이 低下되는 것을 막을 수 있음은 물론 輸送費 중 破損되거나 瑕疵가 생기는 율이 훨씬 감소되었다.

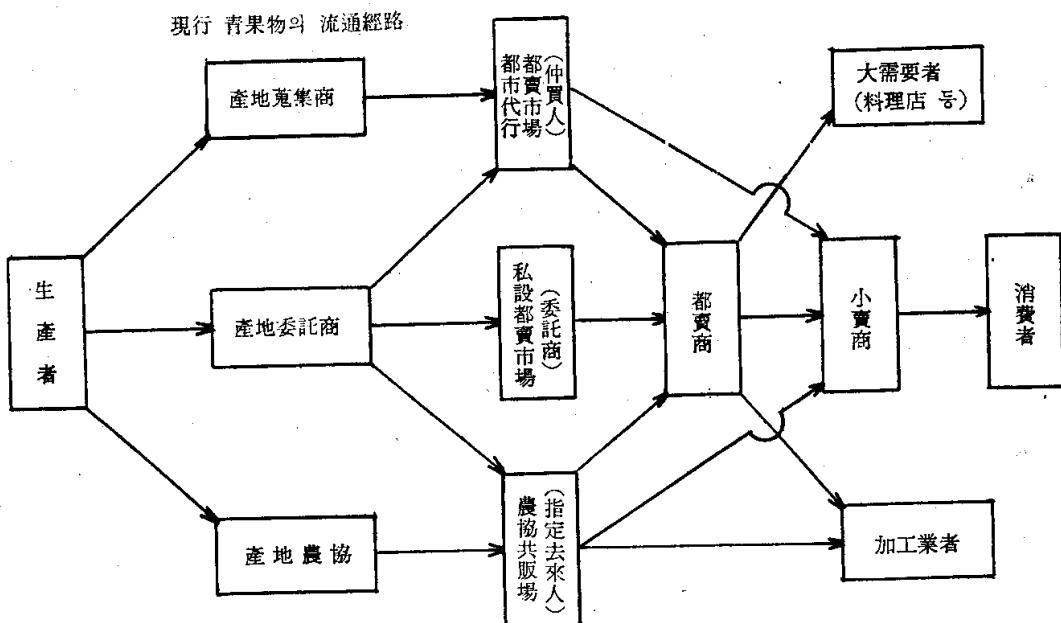
### (5) 價格의 安定—在庫投機의 涼滅

輸送事情이 호전됨에 따라서 종전의 在庫投機에 의한 價格操作은 그 자취를 감추게 되었다.

### (6) 在庫量의 減少

輸送時間이 단축되고 在庫投機가 사라지자 거래에 필요한 在庫量이 減少되고 이에 따라서 在庫費用이나 운전자본의 量이 減少되는 유리한 결과를 초래했다.

〈表 8〉 現行 青果物의 流通經路

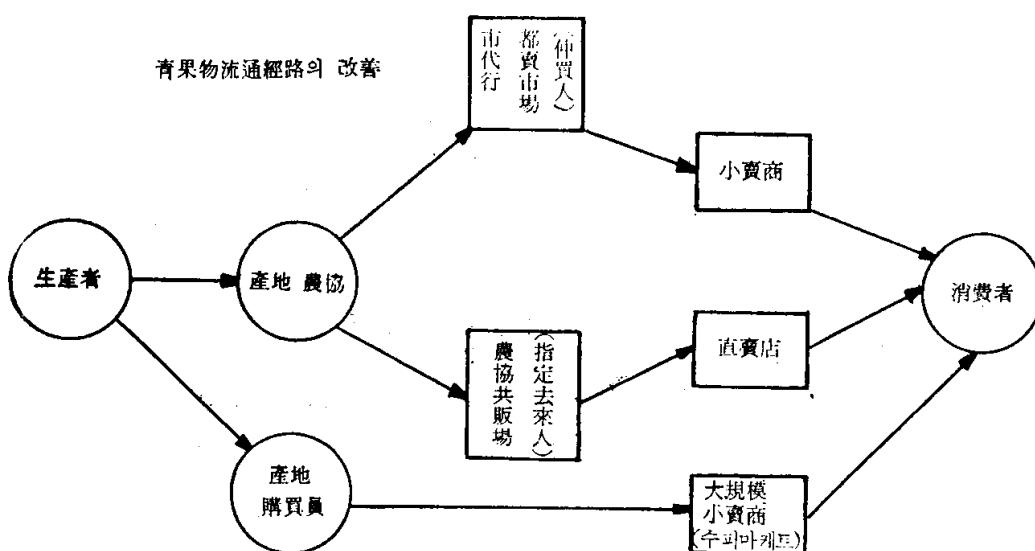


### (7) 流通「마아진」의 단축

青果物의 流通經路는 〈表 8〉에서 보는 바와 같이 복잡하고 길다. 따라서 流通段階別 費用을 줄이므로서 全體的인 유통비를 절감시킬 수도 있으나 그 보다는 流通經路를 단축하는 것이 가장 많은 流通「마아진」을 절감할 수 있다고 생각한다.

특히 高速道路가 開通됨에 따라서 여러 가지로 流通經路를 단축하는 효율적인 方案을 고려할 수 있는데 첫째, 生產者와 小賣商 또는 消費者를 直結시키는 方法 둘째, 生產者가 直接 都賣市場에 출하하는 方法 셋째, 生產者가 產地農協으로 系統出荷하는 方法 등이 그것이다. 그런데 첫째, 둘째 方法은 生產者가 蒐集, 仲繼, 分散機能을 擔當해야 하므로 곤란한 점이 많으므로 生產者集團인 農協이 多數 生產者의 販賣業務를 代行하고 生產者的 出荷를 農協系統에 擔當시킴으로써 〈表 9〉에서와 같이 流通費를 줄여서 生產者에게는 보다 높은 利益을 주고 消費者에게는 보다 저렴한 價格으로 青果物을 공급할 수 있는 方法이 보다 현실적이라고 하겠다. 이러한 改善經路를 실현화시키는 데에는 高速道路에 의한 迅速한 輸送과 정확한 市場情報와 아울러 小賣商의 大規模化는 필수조건이 된다. 이렇게 된다면 종래와 같이 小賣商의 流通「마아진」이 都賣商의 그것보다 5倍이상이나 되는 非理는 사라지게 될 것이다.

〈表 9〉 青果物 流通經路의 改善



#### IV. 農業協同組合中央會

##### 서울農產物共販場(龍山驛頭 糧穀共販場)

糧穀都賣市場은 去來商品의 特성이 前述한 水產物이나 青果物과는 근본적으로 다르므로 去來方法이 라든지 流通經路에 있어서 매우 다른 樣相을 보인다.例컨대 糧穀은 부피가 크고 重量이므로 農協과 지정거래인과의 指數競賣法이 아닌 상호타협식 내지 상담식으로 매매가 이루어지고 있다. 따라서 高速道路의 建設이 끼친 경향에 있어서도 다르다. 그중 두드러진 効果는 다음과 같다.

###### (1) 穀價安定—投機行爲 溼滅

정부의 糧穀정책에도 원인이 있겠지만 무엇보다도 高速道路가 開通되어 輸送事情이 호전됨에 따라 消費地의 수급사정은 敏捷하게 反應되어 價格의 振幅이 거의 없어졌다. 이제는 소문난 龍山驛前 七富者가 시세操作을 한다는 말은 옛이야기로 되어 버렸다.

###### (2) 輸送時間의 단축

69年 以前의 鐵道輸送을 위주로 하던 때는 2~4일이나 걸리던 것이 이제는 全國 어디서나 當日內에 輸送이 가능하게 되었다. 따라서 必要이상의 재고량이 不必要하게 되었다.

###### (3) 物動量의 變化

公路를 이용한 트럭 輸送이 상대적으로 많아져 物動量의 變化가 있다고 생각되나 다음 〈表 10〉으로는 高速道路에 의한 物動量 變化를 구하기는 어렵다. 왜냐하면 69年度부터는 政府의 農地收賣量이 격증했기 때문이다. 70年도 農協系統米의 서울반입량이 격감한 것은 政府保有操作米의 放出에 因因한다.

〈표 10〉 용산역두 미곡 반입량

단위 : 100t 1가마

年	종 류	일 반 미	농 협 계 통 미	합 계
1 9 6 6		4,298,411	362,715	4,661,126
1 9 6 7		4,825,491	258,744	5,084,235
1 0 6 8		3,241,023	184,201	3,425,224
1 9 6 9		2,605,374	343,882	2,949,256
1 9 7 0		2,078,914	73,147	2,152,061
1 9 7 1		1,469,961	50,903	1,520,864
1 9 7 2		2,108,474	69,948	2,178,422

자료 : 서울농산물공판장(용산)판매과

## V. 結 言

以上 3개 都賣市場의 事例研究로부터 우리는 高速道路가 특히 腐敗性 商品을 거래하는 都賣市場에 다음과 같은 效果를 미침을 알 수 있었다.

(1) 物動量의 變化—水產物은 增加

青果物은 減少

(2) 輸送費의 節減

(3) 輸送時間의 단축

(4) 新鮮度 維持

(5) 價格의 安定—投機行爲의 淹滅

(6) 必要在庫量의 減少

(7) 破損品의 減少

(8) 市場情報의 迅速化

(9) 流通 「마아진」의 減縮