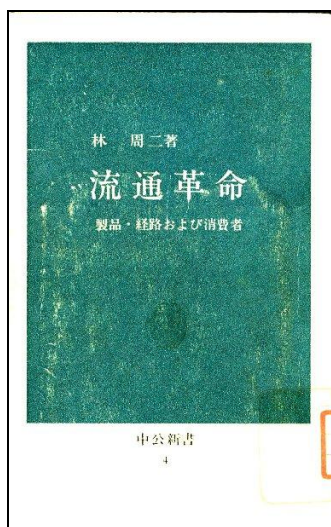


図書紹介・古典に学ぶ

林 周二 著『流通革命』・『流通革命新論』（1962・1964年）

吉村 章 YOSHIMURA, Akira



中央公論社（現・中央公論新社）

1962年（中公新書 4）

1964年（中公新書 64）

ISBN4-121-00042-0

1. わが国の「物流」は昭和 30 年代に 始まった！

ものを「運ぶ」「蓄える」ことは、人類が社会生活を営むようになって以来、必要欠くべからざる機能として古代から行われてきた。いわば「物流」は、人類社会とともに発展してきたとも言える。

しかしながら、近代的な経済活動としての「物流」機能は、産業革命・動力革命等によって「大量生産」「大量輸送」「大量消費」を可能にするまで登場することはなかった。その意味で、「物流」は、高度に発達した資本主義に伴うきわめて近代的なシステム概念であり、経済活動・機能である。

今日では当たり前のように流布し、実施されている「ロジスティクス」とか「サプライチェーン・マネジメント」などは、インターネット等の ICT と同じく、つい 15 年ほど前までは、そう一般化されていなかったのだから、わが国において本格的な「物流」活動が始まったのは高々 40 年ほど前にすぎないのだと、改めて思い起こしても、そう不思議な感覚にとらわれることはない。

さて、わが国における言葉の正しい意味での「物流」概念は、1956（昭和 31）年の「日本生産性本部 訪米流通技術視察団」

によるアメリカ流通事情の調査研究に始まる、と言われる。当時の参加者 13 名の具体的な問題意識やわが国の流通事情等は、日本物流学会『創立 20 周年記念誌』（2004 年 5 月）に掲載されている宇野政雄先生（早稲田大名誉教授・前日本物流学会会長）の序や座談会に詳しいので、そちらを参照いただきたい。

なお、この「訪米流通技術視察団」が派遣された 1956 年は、7 月に『経済白書』が「もはや戦後ではない」と宣言したように、わが国経済が長期の「高度成長」に向けたテイクオフ段階にあった時代であり、圧倒的なアメリカの生産力と技術レベル、高い生産性に学ぶ時代であった。

そうした時代背景の下、生産性の向上による大幅な生産コストの削減を実現した生産活動と歩調を合わせるように、「生産と消費を結ぶ流通活動」においても生産性の向上が図られているアメリカの流通事情と生活水準は、文字どおりわが国企業や国民の垂涎の的であり、キャッチアップの目標になったのである。ここから、「流通革命」という新語が、今の「IT 革命」と同様の響きをもって世に迎えられたのも宜なるかの感がある。

そして、1962（昭和 37）年には、物流の実務にとって正にエポックメイキングな著書が世に送り出された。一つが、林周二先生（当時・東京大学経済学部教授）の『流通革命』（中公新書）であり、もう一つが田島義博先生（当時・『市場と企業』誌編集長）の『日本の流通革命』（日本能率協会）である。さらに、東京オリンピックが開催された 1964（昭和 39）年には、『流通革命新論』（中公新書）が、前書の「絵画的な性格をより実務上のニーズに近づけるべく刊行された。

このように熱狂的な「流通革命」ブームが、なぜ昭和 30 年代に湧き起こったのかは後述するとして、もう一つ忘れてはならない歴史的モニュメントが 1964 年にある。最初の『運輸白書』が刊行され（当時・運輸省＝現・国土交通省）、その創刊号の特集こそ「物流問題」にほかならなかった。

以上から、わが国の「物流」は、理論的にも、実務的にも、そして具体的な国民生活の上でも、昭和 30 年代に黎明期を迎え、その後の飛躍的発展の道筋を切り拓いていったのである。

2. 昭和 30 年代のわが国「流通／物流」問題とは何だったのか？

本書『流通革命』および『流通革命新論』で展開された林周二先生の問題意識や政策課題は、次のようなことである（なお、括弧内は評者の注）。

① 戦後わが国経済の宿痾であった「後進性と跛行性」からの早期脱却

戦後の国際社会への復帰を果たし、貿易自由化（当時「第二の黒船」と騒がれていた課題）に備えるために、「近代化された生産体制と旧態依然たる販売体制の間の大きなギャップ」を早急に解消し、わが国産業の国際競争力を高めなければならない。

② わが国経済のボトルネックである「経路＝チャンネル」部門の遅れの打破

交通・通信インフラの未整備（例えば、わが国最初的高速道路の名神全線開通は 1964 年）等、「公共部門」が民間製造企業の積極的な設備投資に比べて立ち後れている実態にある。民間部門でも「商業・流通

部門」が旧態依然のままであり、この二つの「経路＝チャンネル」部門の生産性・効率性を飛躍的に高めなければ、高能率の生産部門に即応した高速流通・大量販売が不可能になる。

③ 小規模零細な小売商と過剰な卸商で成り立つわが国「商業・流通部門」の非効率性の解消

アメリカの巨大スーパー・マーケットの隆盛にも見られる「マス・チャンネル体制」の構築によって、わが国経路系（流通チャンネル）の加速的な巨大化を促し、流通コストの低減、生産性の向上、商業部門の効率化を図ることなしに、国民の「消費革命」「生活革新」は実現しえない。

④ 「消費革命」に即応した「経路（チャンネル）革命」による「必要最小限度の供給体制」の実現

高能率な大量生産に即応した大量輸送・大量販売が、大衆消費社会の大量消費を保証しうるが、それでも歴史的に形成されたわが国固有の「経路＝チャンネル」があることから、次のような流通末端の多重構造化、併存状態をもたらす。

- 1) 必要最小限度の供給体制の大規模な進出（大規模小売店）
- 2) それに伴う反極としての特殊専門的供給体制の確立（専門店）
- 3) 相当長期間にわたって存続するだろう膨大な数の零細供給機構の残存（零細小売店）

⑤ 国民経済的見地から経路系の高度化を図る「チャンネル・ミックス」の推進

モノ・サービス、カネ、情報等の伝達機能である経路系の諸機能を高度化し、中間業者である問屋（とくに零細な問屋）を排除することなしに、わが国経済の国際競争力の強化はない。したがって、「流通革命」

とは本質的にチャンネルの生産性向上に関する「経路革命」に他ならないが、具体的には次のような「チャンネル・ミックス」として推進されよう

- 1) 産業資本のチャンネル部門への進出（垂直統合による系列化）
- 2) 金融資本のチャンネル部門への進出（水平統合による囲い込み）
- 3) （運輸・旅行業者等）代行業者のチャンネル部門への進出（アウトソース化）

3. 本書の今日的な「意義と限界」

以上のような内容であるが、21世紀の今日における大方の読者が感ずるであろう本書の「意義と限界」を考えてみたい。

上記①については、バブル崩壊後の世相として、妙に感傷的なノスタルジアをもって「みんな元気だった昭和30年代」が語られ、「古き良き時代＝オールド・グッディ」をなつかしむ風潮があるが、本書からはそうした感傷などでなく、より鮮明に具体的な形で「高度経済成長」を支えた社会システムや公共政策、企業活動が取り組んだ「課題」がなんであったのかが理解できる。

しかし、当然のことながら、それが本書の今日における限界となる。例えば、今日ではグローバルな観点での「流通革命」論が求められるが、本書では一国に閉じた「国民経済」の枠内での論議に終始しているし、また「物流」機能の位置づけが不当に軽んじられている。時代の制約でもあろうが、今日の読者なら、物足りなさを感じるであ

ろう。

上記②については、林先生の「流通革命」の対象が、交通・通信インフラ等の「公共部門」と「商業・流通部門」の双方を含む「経路＝チャネル」部門であり、この「経路革命」こそが本質的テーマである。財政赤字に苦しむ今日のわが国の公共投資のあり方について、「効率的な投資」を超えた削減だけでは、過去のインフラの膨大なメンテナンスや、東アジア地域におけるわが国国際競争力の整備といった新しい課題への対応等に齟齬が生じる恐れがある。必要な公共投資は、新しい課題に即して行うことが今日でも不可欠であろう。

上記③について、21世紀の今日でも論議になっている「大規模小売店」のあり方は、「中心市街地の再生」戦略にも関わる地域活性化の重要なポイントであるだけに、昭和30年代に始まる「マス・チャネル体制」論議は、まるで「メビウスの環」のような不思議な感覚を覚える。今日の隘路化した「出口」に立った論議の前提に、昭和30年代の「入り口」で、わが国経済や国民生活がそもそも何を求めていたのかを、真摯に振り返ってみる必要がある。

上記④⑤について、今日の商業・小売で当たり前のようにになっている業態化や、「問屋斜陽論・滅亡論・不要論」に見られる中間段階の排除化、あるいは業界の垣根を超えた業際化・融合化、サプライチェーン・マネジメントのシステム化などの動向を、正確にそのとおりでないにせよ、ほぼ予測しえているのも、時代の流れを読む普遍的な論理の帰結であつたのだろう。

上記⑤について、本書には、「(問屋資本等の) 長期的視野を欠如した資本には国民経済の主導権をにぎらせるべきでないし、またにぎることはできないだろう」

(p.168) といった表現がしばしば出てくるが、わが国に伝統的な「産業資本・金融資本が優位、商業・サービス業は後進的」とする通念が表出されたものだろう(ただし、林先生は「問屋機能」「卸機能」そのものの否定を主張されていない点は留意のこと)。第三次産業がGDPの6割以上を占める今日でも、残念ながらこの種の社会的通念は完全に払拭されていない。社会的意識の変化を促すには、流通産業・サービス産業・物流業等が、行政等と一体となって、もっと積極的にその「社会的存在価値」を実態に即してアピールしていく必要がある。

4. 『流通革命』から学ぶべきものは何か？

『流通革命新論』は、前著『流通革命』が呼び覚ました社会各層の反応や批判を基に書き足されたのであるが、なによりも1冊の新書本が、わが国のマクロ経済政策(交通インフラ政策から流通政策に至る各般)に大きな影響を与え、同時に多くの産業や企業で具体的な「流通革命」アクションを巻き起こした事実を忘れてはならない。先述したとおり、「時代の流れを読む普遍的な論理の帰結」であつたものと思う。世の中を実際に変えうるほどに影響を及ぼす書物が、かつてはあつたのだという想いが今日の私たちを驚かす。その意味でも、「古き良き時代＝オールド・グッディ」は、「教養主義の時代」でもあつたのだろうと、改めて痛感する。

ところで、おそらく今日の世界の物流、ロジスティクスの実務においてトップレベルにあるのは、アメリカと日本であり、21

世紀の初頭には、先端テクノロジー産業における SCM のグローバル展開等によって、わが国が世界の物流のフロントランナーに躍り出たことは間違いない。

しかし、わが国「物流」発展史を省みれば、40年程度の星霜を重ねた末のフロントランナーであり、一朝一夕にできあがったものでは決してない。翻って、急速な経済発展がみられる東アジアの「物流」事情を見ると、韓国・台湾はハブポートを基軸に、国際海運面で既にわが国を凌駕し、中国は国内物流にボトルネックがあり、依然として「量的拡大」によって経済全体の急成長に対応している段階にある。中国の国内物流は、質的には、わが国の昭和30～40年代のレベルにあると見られる（詳しくは『日通総合研究所論集』第1号、2006年12月を参照）。

その意味で、本書『流通革命』から学ぶことが多いのは、今日の中国の物流関係者たちであるかも知れない。わが国が40年かけて到達した世界トップレベルの「物流」は、今の中国の経済成長が続くならば、半分の20年で達成できるであろう。そうすると、おそらく2020年頃には、中国が世界トップの「物流大国」になっているものと思われる。

いずれにせよ、本書『流通革命』は、その本質において、21世紀にも決して色あせることのない「古典」と言える。 ■