

特 集

流通業と企業家活動

『企業家研究』第18号では、第4回目の特集テーマとして「流通業と企業家活動」を選ぶことと致しました。このテーマに対して、会員の皆様からの積極的なご投稿をいただきましたことに、あつく御礼申し上げます。以下では、今回の特集の趣旨、および掲載されました論文の内容につき、簡単に説明させていただきます。

まず特集の趣旨についてご説明申し上げますと、流通業におけるダイナミックな変化が多く、個性的な企業家の活動によって進展してきたことは、いまさら言うまでもなく、またこれらに関してはすでに膨大な研究の蓄積がございます。にもかかわらず、今回の特集において流通業と企業家活動の関係をテーマとするのは、流通業が著しい変動を遂げようとしている今日、ここでいったん立ち止まって、商業を中心としつつ物流までを含む広義の流通業において、その発展に企業家の活動が果たす役割を深く検討することが必要ではないか、と考えたからです。明治維新以来今日に至るまでのおよそ150年間に、日本の流通業は大きな変化を3度経験しました。一度目は幕末から明治中期で、この時代にはそれまでの地方分権体制を基礎とした流通が、統一国家のもとに統合された市場でのそれへと大きく転換し、これに対応した新たなビジネスモデルや流通ネットワークが形成されました。これに対し二度目の転換期は明治末から大正期で、そこでは、工業化の進展にともない大都市へ人口が集中し、これに対応して百貨店の台頭に代表される店頭での商品販売が一般化しました。またこのように大量生産・大量消費に適した販売方法が小売業の主流となる傾向は、戦後の高度成長期にいっそう加速し、量販店が勢力を急拡大し、さらにこうした小売段階における構造変化に対応して卸売業や物流業も再編されました。そして今日、日本の流通業は三度目の転換点を迎えています。そこでは、店舗を介さず、生産者と消費者が直接結びつく形の流通が急速に普及し、またそれを支える情報通信や物流のシステムも整備されました。

以上のような近代日本の流通の歴史において、今回の特集論文「近代前期日本における流通構造の変容と海運業者——野坂家と白銀家の事例」（中西聡）は、150年間における最初の大きな節目の時期を対象とし、当該分野の研究を大きく前進させたものと言えます。以下にその内容を要約して紹介したいと思います。本論文は、近世期において遠隔地間海運の拠点港であった青森県野辺地を事例として、遠隔地間の帆船輸送が汽船輸送に代替された後に、いかに帆船輸送業者が経営を展開したかを論じた

ものです。近世期の野辺地は、盛岡藩の外湊として御用品の集荷を担い、また畿内等の遠隔地との帆船による海運の拠点でもありました。しかし近代期に入ると野辺地港は、港湾設備の問題もあり定期汽船航路から外れ、また1891年に開通した日本鉄道によって野辺地港とその周辺が青森や東京方面と結ばれたことにより、海運による遠隔地市場との結びつきは次第に弱まり、港の規模は相対的に縮小しました。しかし対岸の北海道の間では、鉄道連絡航路開設の遅れから海運需要が根強く残ったため、野辺地は北海道市場の拡大と結び付き、小型汽船を中心とする地廻り輸送網の拠点となりました。こうした野辺地経済の展開に野辺地港の海運業者は柔軟に対応しました。それらのうち野坂家は、近代に入って分家に醤油・味噌醸造を行わせ、野辺地産の醤油や味噌を北海道へ運び販売するとともに、魚肥を買い入れ、それを畿内へ運んで販売し、帰路に醤油原料の塩を買い入れて野辺地に戻る、という三角取引を行い、北海道における魚肥生産の拡大と野辺地地域における味噌・醤油醸造の拡大を有機的に結び付けました。一方、白銀家は、より直接的に野辺地と北海道を経済的に結び付け、両地域間の往復輸送に乗り出しました。このように流通構造の転換に機敏に対応した野辺地の海運業者の経営展開は、北海道産の魚肥をめぐる流通構造を流動化させ、また北海道の漁業においても新たな流通経路と結びつくことで前貸商人の支配から脱する有力漁家を登場させました。一方こうした前貸商人も、それまでの商業的支配から一転して漁業や農業など生産過程への進出を深めました。このように、流通業者の柔軟な対応による新たな流通経路の形成は、地域の産業構造を転換させる大きな契機ともなっていました。

以上をもって掲載論文の紹介を終えさせていただきます。最後になりますが、査読をご担当いただきました皆様には、ご多忙のところ審査を快諾されましたことに、あらためましてあつく御礼を申し上げます。また、田中一弘編集委員長、江島由裕、鹿住倫世、島本実の各副編集委員長には審査の過程で様々なお力添えを賜り、心より御礼申し上げます。

特集担当エディター

廣 田 誠