

視点(1891)

2020年は日本の流通の再起動元年!!

(流通経済編)

日本は1988年に統計的なモノ離れ現象が起こり、1990年までの30年間のモダン消費経済が終焉し、1991年から2010年までの20年間のポストモダン消費経済を経て、2011年からニューモダン消費経済へと突入しています。

また、流通変遷25年説に基づくと、1945年から25年目の「1970年」に第1次流通革命、1971年から25年目の「1995年」に第2次流通革命が起こっており、1996年から25年目の「2020年」には第3次流通革命が起こります。

2020年の第3次流通革命とニューモダン消費時代の本核化が期的に一体化するのが2020年であり、2020年を私は「日本の流通業界の再起動元年」と呼んでいます(六車流：流通・マーケティング理論)。

日本の流通業界の再起動元年は、力強いベクトルに基づいて流通行動が行われますが、そのいくつかの例は次の通りです。

①ニューモダン消費の本格化

アメリカのニューモダン消費は2000年からスタートし、日本は2011年からのスタートですので10年遅れますが、日本も日本独自のモノづくり技術でニューモダン消費に対応した商品・サービス・情報・コンテンツが続々と出現して、アメリカに次ぐニューモダン消費経済国家となっています。

②ポストアベノミクスの時代

アベノミクスの超金融緩和政策も2017年の消費税10%導入後1年の2018年頃から少しずつ金融緩和が縮小し、20~22年頃には金融緩和は完了し、財政のプライマリーベースも達成し、脱・デフレ経済により小さな経営努力も成果に結びつく底上げ経済が達成しています(アベノミクスが成功した場合)。適正なる品質に対する適正なる価格政策がデフレ経済下では達成できませんでしたが、リフレ経済下では上質志向と廉価志向のビジネスフォーマットが適切なバランスで成立します。

③21世紀は20世紀のアンチテーゼの時代

ここでの20世紀のアンチテーゼとは、20世紀は合理主義の時代良い面70%、課題30%が共存する時代でしたが、この課題の30%の問題解決することをアンチテーゼ(広義の反発)と呼んでいます。20世紀は合理主義・生産性中心主義の時代の中で課題を解決できようとしている事例に自動車産業があります。自動車産業は、車社会の中で、偉大な生産性と利便性を世の中に与えましたが、交通事故や地球温暖化への課題も巨大でした。しかし、21世紀になり交通事故の起こらない自動車や水素燃料によりCO₂の発生しない自動車を、ほぼ2020年には普及し、自動車産業のこの改革は20世紀に起こった課題を解決するモデルです。

④19世紀以前のノスタルジーの時代

20世紀は時代的に新しいものが「新」で、時代的に古いものが「古」という概念(スクラップ&ビルドがモダン消費及びポストモダン消費の概念)ですが、21世紀の概念(ニューモダン消費の概念)は、「新」の概念は必ずしも時代的に古い新しいではなく、20世紀のアンチテーゼをも含めて「体験・経験していないものは“新”」という概念が発展し、これは19世紀以前へのノスタルジー(郷愁)という概念で21世紀の時代(ニューモダン消費時代)で進展します。

⑤金融経済の安定化の時代

セイの法則の「供給は需要を生む理論」はプレモダン消費時代の理論ですが、その後のケインズ理論の「供給と需要のバランス理論」(財務出動による需給ギャップの解消)はモダン消費時代の理論です。ところがモノ離れした後のポストモダン消費時代には需要の創造はケインズの有効需要の創造理論ではなく、フリードマンの「金融政策による需要創造理論」(通貨量の増大による需要創造)が主力になりました。これを金融経済と呼び産業経済と区別しています。モノ離れした後の金融緩和(資金量の拡大による量的緩和と金利政策による質的緩和)はアメリカを中心にもものすごい勢いで世界に波及し、日本でも2013年4月よりアベノミクスで実行されています。

アメリカは2014年10月より金融緩和政策を止め、平常時のマネタリーベースの通貨量に2~3年かけて戻そうとしています。日本や欧州やそれ以外の国も2020年頃までには異常なる資金緩和ではなく、適正かつ安定した金融政策に移りつつあります。アメリカも金融経済から新たなモノづくり経済へと移りつつあり、日本も安定金融経済の中で独自の強味を活かしたニューモダン消費経済へ起動することになります。

(株)ダイナミックマーケティング社⁺⁶

代表 六車 秀之