

資 料

産業集積と地域政策

第1部 産業集積の地域的特徴

コーディネーター：渡辺俊三

パネリスト：渡辺幸男，植田浩史
有田辰男，渋井康弘

(*)本稿は、名城大学開学75周年記念事業の一環として、2001年9月23日に名古屋国際会議場で開催された学術シンポジウム「産業集積と地域政策」(名城大学地域産業集積研究所主催)の模様を、紙上に再現したものである。シンポジウムは第1部、第2部の二部構成であったが、本号ではその第1部を掲載する。

【コーディネーター】 本日は名城大学75周年記念シンポジウムにご参加いただきありがとうございます。私は名城大学経済学部の渡辺俊三と申します。本日のシンポジウムの前半部分の司会をいたしますので、どうぞよろしく願いいたします。それでは、パネリストを発言順に紹介いたします。

最初は、慶応義塾大学経済学部教授の渡辺幸男さんです。(拍手)

渡辺さんは1970年代半ば頃から東京都、特に大田区を中心にした中小企業、とりわけ零細企業の実態調査を行っており、今では調査対象は日本全国にまで拡大して、地域産業集積研究の草分けとも言うべき人です。1997年には、これまでの調査を総括的にまとめた本、タイトルは『日本機械工業の社会的分業構造』というのですが、これを有斐閣から刊行しております。また98年には、この本のバックデータとなるものを『大都市圏工業集積の実態』としてまとめ、慶応義塾大学出版会から刊行しています。そういう方です。

それから次は、大阪市立大学経済研究所助教授の植田浩史さんです。(拍手)

植田さんは1930年代の下請制成立の過程を歴史的に明らかにすると同時に、現代的なテーマであります東大阪市の産業集積の実態についても研究しており、2000年には植田さんの共同研究者たちと東大阪の産業集積についてまとめた本、『産業集積と中小企業』を創風社から刊行しております。こういう方です。

それから3番目ですが、名城大学名誉教授の有田辰男さんです。(拍手)

有田さんは今年3月まで名城大学商学部において中小企業論を担当しておりました。有田さんは中小企業論の理論的研究をすると同時に、本学の地域産業集積研究所の中心メンバーとして名古屋市の産業集積の実態調査を行ってまいりました。こういう方です。

それから最後に、名城大学経済学部助教授の渋井康弘さんです。(拍手)

渋井さんは自動車産業の工業技術論を中心に研究しておりますが、その延長で下請外注管理についても研究しています。有田さんと同じく、地域産業集積研究所の中心メンバーとして名古屋市の中小企業の実態調査を行っております。

以上4名の方々に1人当たり約20分程度を目安に、各地域の産業集積の特徴についてご発言いただきます。渡辺さんに東京及び京浜地区の産業集積について話をさせていただきたいと思っております。渡辺さん、お願いいたします。

【渡 辺】 慶応義塾大学の渡辺です。

きょうお話することは東京の特に京浜地域の産業集積、これの特徴をどうとらえたらいいのか。名古屋と比較して——私も名古屋に多少は足を運んでお話を伺ったこともありますので、それを念頭に置きながら少しお話ししたいと思います。

まず渡辺俊三さんの方から、まずは産業集積とはお前はどうか考えるのかということから始めるという宿題がありますので、その辺のところからお話をしたいと思います。まあ産業集積、最近いろいろな形で取り上げられていますが、私は、ごく端的に言えば、産業企業が一定地域内に多数集まることにより、集まっていることから独自の機能を生み出している。これを産業集積というふうに考えたいと思っています。

一つは集まっていること。ある一定の地域に集まっているということ。当然のことながら地域の広さはいろいろあります。それから、同時に、集まることが一定の独自の機能を生み出しているということ。マーシャル流の話で言えば外部経済という話になると思いますが、そのような形での独自性を持っている。それが産業集積であって、ただ単に集まっていれば産業集積ではないというのがそこで言っていることです。それから集まっている単位、広がりも実はかなり多様に考えることが可能であろうと思います。私は極端な場合、京浜地域を中心に考えますと、産業集積として東日本全体あるいは中部から東北、南東北ぐらまでの範囲を一つの集積ととらえる視点も可能だというふうに考えております。そのような意味で地域的広がり、それからその中で産業企業が集まっていて、そのことが独自の機能を地域的広がりの中に存在する企業に対してもたらしている。それが産業集積と言えるものではないかと思っています。その中で、特に私自身が中心的にこれまで見てきたのは京浜地域の産業集積、それも広い意味

での機械工業の産業集積です。

広い意味でと申しますのは、機械工業もいろんなレベルでとらえることが可能だと思いますが、ここで述べているのは、例えば工作機械とか、あるいは産業機械というものに限定しないで自動車も輸送機械も、それから精密機械、カメラ等々ですね、あるいはエレクトロニクス機器、電気機械等々を含めた広い意味での金属を加工し、それを組み立てて機械的な機能を持たせる。そういうもの、その一連のものづくり。そんなものが実は私の研究対象でもありますし、そういう企業が集まっていることが京浜地域において独自の機能を発揮させることになっているんじゃないかと考えているわけです。

その意味できょうこれから短い時間ですがお話する中身の対象は、広い意味での機械工業、レジュメのところの最初に頭に書いてあることなんですが、私のレジュメは2枚組になってしまっていて、他の方とちょっと異質なものは2ページ目にですね、首都圏版の大田区の企業を紹介した6月の日経の記事が載っているということですよ。

実はたまたまこの話があった時に思い出して、学生にも紹介で使っていた記事なんですが、大田区のあるいは京浜地域の東京の機械工業の集積を考えるのに最も適切な事例がたまたま首都圏版に載っておりました。その二つをせっかくですので、具体的なイメージを皆さんに持っていただくためにここにあえて載せたわけです。

そこで何が言いたいのかといいますと、同じように集積していながら、それで集積のあり方によって非常に機能の持ち方が違うし、集積の独自の機能と先ほど言いました。集積は独自の機能を持っているから集積なんだと。ただ集積していれば、企業が集まっていれば同じような意味で集まってない場合に比べて独自の機能を持っていると必ずしも言えない。集積等のあり方

によって非常にその機能は異なってくる、多様である。独自の機能といっても実は京浜の独自の機能と、あとで植田さんが東大阪のお話をされるわけですが、独自の機能、かなり近いところもあるんですが、少し違うんじゃないかなという気持ちも持っています。まして中京地域の集積のあり方、もちろん非常に高い集積度を誇っていらっしゃることは確かなんですが、そこに持っている独自の機能とはかなり違うんじゃないかと考えております。

その根本的なところの背景にあるのは、その例に挙がっている企業もある意味では典型なんです。京浜地域、1950年代、60年代ぐらいまでは巨大企業があって、その協力工場が全部京浜地域にありました。そういう地域の特徴を持っていましたが、その後地価が上がり、労働力が不足している中で、土地が限定されている中で、大きな工場はほとんど外へ出ていってしまっ、あとで3時からあとの後半の方でお話しされる大田区の山田さんなんか典型的にその中でもがかれていたわけですが、外へ出て行ってしまっ、外へ出て行った中で残った企業、ある意味で、まあ90年代に入ってから言葉で言えば「空洞化」の先進地域なんですね。私は「空洞化」という言葉は好きじゃないんですが、当時も、たしか「空洞化」という言葉は使われたと思います。大企業がほとんどなくなってしまっ、量産工場がなくなってしまいました。しかしそこに残った企業は実は特定の大企業、あるいは特定の幾つかの大企業に依存することなく、あるいはさらに言えば特定の産業に依存することなく、しかもそれから80年代ぐらいまでは工場数が急激に増えていき、非常に独自の特徴のある生産機能を発揮できる。そんな状況になっていったわけです。

その意味で非常に大きな特徴をまず否定的な形で言えば、系列的な関係での集積ではない。あるいは特定の企業、特定の産業、愛知のとこ

ろをどうとらえるかというのは非常に微妙なところがあって、有田先生や渋井さんがあとで言われると思うんですが、特定の産業に依存しないし、特定の企業に依存しない。しかも、それにもかかわらず巨大な——大田区だけで一時は九千ぐらいの工場がありました。もちろん非常に小さいんですが、九千ぐらいの工場が——機械関連の工場ですね——あるような状況が存在できる。それが非常に活力を持って展開できる。それは何なんだろうかという話になるわけです。

その時に、きょう2ページ目に示した——ちょっとご覧になっていただきたいんですが——二つの事例、特に右側の事例が私は典型的な大田区の姿をあらわしている。大田区の一面と言わないと、あとで山田さんに怒られちゃうかも知れないんですが、一面であることは確か、ある主要な側面はあつた企業が典型だと思います。そこはあとで詳しく読んでいただきたいんですが、その特徴は、試作をやっているということ。試作業。ただこれは別に特別なことではありません。どこの地域でもものづくりをする時には必ず、特に機械でもものづくりをする時には試作があるわけです。そういう意味では決して珍しいことでも何でもありません。

ただ、ここで注目したいことが幾つかあるんですが、その、何て読むのか、始まる前に山田さんに聞けばよかったんですが、アンキュウと読むのかヤスヒサと読むのか、私、ここを伺ったことがないんでちょっとわからないんです。ヤスヒサですか？ すみません。教えていただきました。安久工機(ヤスヒサコウキ)。従業員7人の会社です。下丸子という——下丸子は私も何回か行きてして幾つかの工場話を聞いているんですが、下丸子の7人の会社だということにまず注目していただきたいんです。この7人の会社が、あとで見るように、その3段目のところに書いてありますが、約30の協力工

場を使って、自前でものづくりをするのは1%の急所だけで、あとの99%は外注だというような表現をされるような形でものづくりをやっているということです。非常に小さな企業、7人。だから息子さんも入っていますから、これはご主人と息子さんも7人の社員の中に入っていると思うんで、外の雇っている人は——奥さんも多分一緒に入っているんじゃないかと思えますから、これも山田さんに聞かなきゃいけないかもしれませんが——まあ雇っている人は3~4人だと思います。もしかしたら息子が2人でやっていたら、それこそ2~3人しか雇ってないような会社。それが非常に高度な試作品を引き受けて、一部で自社製品もお持ちである。それを多様な外注先を使ってやっている。

左側の方の会社は、これは鑄造といいますか、そこにあるようにメタルマウスという物をつくったところに象徴されるような多品種少量生産の鑄物の関係の会社だということです。こども従業員は6人という形で数字が出ております。非常に専門化したところでの独自の生産機能を持っている。しかし従業員は小さくて6人である。しかしその企業が、鑄物としては肉厚1ミリという非常に独自の技能、技術といいますか——その中間ぐらいだと思いますが——發揮して製品をつくっている。しかもそれで食っているわけじゃなくて、それは一つの新しい柱になるかならないかのレベルで、いろんな形で鑄物の仕事をやっている。そこに書いてありますように、機械鑄物が中心だけどアルミ鑄物の花壇柵、都市景観用のエクステリア等々、一番最後のところに書いてありますが、いろんな分野に出ていって、いろんな形で単に機械の部品にこだわらないで自分の技能、技術を生かせるところはすべて幅広くやっている。この姿、この形が実は非常に特徴的なわけです。

技術もちろん重要なんですが、非常に高度な技術を持っていますが、同時にそれがいろん

な分野、いろんな形で使えるような技術、試作の場合もここで書いてあるようにいろんな分野のところから仕事を取られています。それから鑄物屋さんの方もいろんな仕事をやっていらっしゃる。しかもその中で高度な技術・技能をお持ちである。専門化している。専門化した以外での部分に関しては、多数の関連企業との取引の中でそれを補っている。安久さんの場合は三十ほどというふうに書かれています。

注目していただきたいのは、6~7人で三十もの外注を使うということはどういうことを意味するんだらうかということです。外注担当者が多分1人いらっしゃるでしょう。ご主人かもしれません。その方が飛び回ってやっていかなきゃ多分できないような状態。そうすると、社内で働いているのは果たして何人いるのかというような計算も簡単にできると思いますが、皆さん、そちらの方は逆に私よりも専門家だと思いますが……。非常に小さな企業であっても、特定のところとのつながりの中で食っているんじゃないくて、自分で多様なつながりを持っている。

しかも、もう一つ注目していただきたいのは、ここではちょっと表に出てきていませんが、それじゃその三十の外注先はどうやって食っているんだらうか。この安久さんの仕事だけで食っている。とんでもありません。そんなことはあり得ません。安久さんの仕事、実は試作ですし、全部で合わせて1億1,600万円しか売り上げがないわけですから、それで食えるわけはありません。いくら小さくたって、3~4人の会社が30社としたって100人が食わなきゃいけないわけですから食えるわけがない。実は非常に多様なところと取引きをして30社も食べている。その30社を安久さんは、自分が必要な時に、ここは例えば鑄物が得意だというならば、先ほどの羽田と下丸子だとちょっと遠い？ 大して遠くもないですね。車で行けばすぐですが、

東京ですから混んでいますからちょっと時間がかかるかもしれませんが……。まあCADで安久工機がつながっているかどうかわかりませんが、いずれにしても非常に多様な物を多様な形で外注し、そして必要な時だけそれを利用する。ここが決定的な違いなんですね。

名古屋の場合、私が話を伺って、自動車関係やなんかの場合、あるいは工作機械の場合でもそういう感じがしたんですが、やはり特定のところとのつながり、それが非常に重視されている。同じ集積の中でもそういう考え方の中で生きていらっしゃる方が多いという印象を受けました。しかしながら京浜地域の場合、1970年代、私が歩き始めた70年代半ば、オイルショックの後ですね。そのくらいの状況から大きく変わっています。ますます変わって特徴的になったのは、要はそれぞれのつながりが非常に変化に富んでいる。変化に富むことによって、例えば試作でこういうものが必要になった時には、こういうところに頼む。頼まれた方も頼まれたらきちんとしてやる。しかし同時に、常に特定の企業との取引の中で食っているわけじゃない。いろんなところの企業の仕事をやっている。そういうノウハウを蓄積しながら、なおかつ特定の加工や特定の試作というような分野には専門化して高度なものをつくり上げている。これが非常に大きな特色なわけです。

なぜそんなことが必要なんだろう。なぜそんな形でしか食えないんだろう。特定のところをメインにして、そこにつながるを持って一生懸命仕事をやっていく。これは厳しいことは厳しい。私は決してそれが楽なことだとは思いませんが、しかし同時にいろんなところの仕事をやって、それもレベルを高くやっている。これは非常に面倒なんですね。難しいんですね。嫌な仕事なんですね。70年代半ば、町工場——先ほど俊三さんの方から紹介いただきましたが——大田区の零細工場がたくさんありました。

この話で「嫌な仕事なんだよ」と言いながら、そういう仕事を専らやっていらっしやいました。その中で鍛えられてくる。しょっちゅういろんな物をつかひながら、その得意先ごとに応じて自分の技を生かして、そして物をつくっていく。で、適切に納期を守っていく。そんなことのできる企業集団、そういうものが大田区の大きな特色なわけです。

これは安定的にある方向で仕事がある。ある産業の仕事が、ある大手の企業から流れてくる。メニューがあって、そのメニューから——メニューはかなりバラエティーに富んでいるとしても——例えば日立製作所の日立地域なんかを考えていただくとわかるんですが、あそこ地域には自動車部品、電装品もあれば重電もある。いろんな物がかつてはありました。今は大分変わっていますが。その中でいろんな物が流れてきます。しかしそれは日立の流れの中でそれぞれ位置づけられるものであって、日立の全体を眺めていけば、大体どんな流れの中で自分とかが存在しているか目に見えるわけです。その中で自分がどう食っていくか。ある方向が明確な中で上を向いて一生懸命努力すれば、少なくとも90年初めぐらいまでは生きられたわけです。大田区の場合、既に70年代から、それでは食えない。

じゃあどうということかと言いますと、それぞれ突拍子もない仕事がある。その仕事をうまくこなすと、結構いい値段になる。私が最初に調べたころ、大田区のアワーチャージが1,500円ぐらいの時に、日立を調べられた方は800円ぐらいだとおっしゃいました。中身は、話を伺っていると、調査した者同士意見を交換したんですが、やっている仕事は全く同じです。使っている機械は大田区の方が古かった。機械的にはそういうものです。ただ、仕事の仕方がガラッと変わってしまっていて、先ほど言ったような非常に変化の激しい仕事をやっている。

なぜそんなことを言いたいかといいますと、要はこういう形でやっていくことが何を意味しているのか。実は非常に変化の激しき、量的な変動というものの、質的な変化、そういうものに対応するためには非常に身を身軽にして専門化して、そして多様なつながりを持って、そしてそれは受注先としてもつながり、それから外注先ともつながり、その中で自分が一つの結び目になっていき、変化の激しいものを自分なりに、その一番自分の得意とするところだけ取ってくる。変化すればそれに合わせて自分も変えていく。取引先を変える。外注先を変える。それによって実は非常に専門化した企業に変化の激しい中で、いわば逆に豊かに食べていくことができる。それがこの京浜地域の一つの大きな特色だったわけです。1960年代の末ぐらいから形成され、70年代、80年代と強化され、90年代に至って非常に大きな問題を抱えている地域なんです、少なくともそれまではそういう変化の激しいものを……。

ですから京浜地域の工場を見てきますと非常によくわかるんですが、ここの安久さんもそうですが、多分安久さんの使っている下丸子の外注先も、別に大田区あるいは京浜地域だけの仕事をやっているとは限りません。関東一円から仕事を取ってきています。この鋳物屋さんも多分そうだと思いますが、特定の専門加工をして、それに関連する非常に半端な仕事であれば高額で取ってくる。

ここにちょっと挙げておいた例としては、諏訪の例を挙げておいたんですが、諏訪のプラントメーカー、このプラントメーカーは中堅企業でして、中小企業とは言えないぐらいの大きさを持っているんですが、電気製品の組立ラインをつくっているような会社です。その会社が諏訪地域にも結構加工屋さんはあるんですが、諏訪地域の加工さんは今言ったような意味の柔軟さ、専門化と、何て言いますか、ネットワー

クを持っていて、いろんなつながりの中で商売をやるような能力に欠けているということで、諏訪地域で30社ほど協力工場を持っていないが、90年代の半ばです。不況の真っ最中です。あえて2割高い、この諏訪の場合は北から入ってくるということもありまして、東京の北の方の企業、北区とか足立区の企業に外注していたんですが、そういう企業にあえて外注していました。なぜかというプラントメーカーは数が出ません。そしてしょっちゅう内容が変わります。ますます、90年代に入ってから納期が問題になってきました。納期がなくて、しかも新しいことを次々やっていかなきゃいけない。すると新しい部品を外注しなきゃいけない。しかもいろんな工程を複雑に絡めて外注しなきゃいけない。諏訪だと一つ一つ、全部このM機械というところの購買担当者が管理してやって、一つずつ回して、しかも諏訪の企業に対しては一定量を保証しないとやってくれない。それに対して東京の企業だと、これはと思う管理能力のある零細工場、安久さんみたいなところだと思うんですが、そういうところへ頼むと、納期までにぐると仲間へ回してやってくれる。しかももう一つの点は、出したくなくなったらやめても大丈夫ということです。しかし2割高く取られるという話でした。

まさに、ここに東京の京浜地域の特徴があります。それぞれが非常に専門化しています。しかしそれが非常に柔軟な結びつきを持っています。「仲間取り引き」という言葉でよく言われるんですが、双方向で取り引きしています。安久さんが発注する場合もあれば、逆に安久さんが外注しているところから逆に安久さんが頼まれて受注している場合も十分考えられます。ただ試作ですから、ちょっと違うと思いますが、この外注企業間ではしょっちゅうやっています。自分の得意じゃないところや、自分が忙しい時には外注する。それから逆に、相手が忙しかったり、

相手が得意じゃないところに関しては自分のところがやる。そういうことを通して、実は大田区だけで9千ぐらい、京浜地域で2万5千ぐらいですか。一時多い時は工場があったんですが、その工場が全体として見ると、非常に柔軟に関東一円の非常に変化の激しい、まとまらない、難しい、嫌な面倒な仕事、それを取ってきて、こなして供給していく。これが集積を生かして独自の機能を発揮した京浜地域の大きな特色です。

その京浜地域、実は90年代へ入って非常に厳しい状況になっています。これは山田さんの方からいろいろあとでお話があると思うんですが、私はどちらかというとなら80年代までのハッピーな時代を調査して、90年代へ入ってからはあまり京浜地域は動いていないんですが、お話をいろんな形で伺っていると、やはり、一つは日本国内全体での半端な仕事の絶対量が減っている。そういうものが関東地域、あるいは東日本であれば京浜地域に集まってくるんですが、その絶対量が減ってくる。それはもう海外へ出ていく。試作や何か、製品開発等々も海外へ出ていくというようなことも大きな問題になってきています。

それからもう一つ、主体側として高齢化が進んできて、供給能力、やめていくところがあって、ブツブツといろんなところが消えてしまっている。それからもう一つは、京浜地域として見ますと非常に減っているんですが、その周辺にそれにとって代わるような・・・交通の便がよくなり情報の流通がよくなってきたんで・・・より効率的な形でそれと同じことができるようになってきている。そんなことがあるんで、京浜地域だけ区切ってみると、かなり縮小してきます。大田区だけで9千から6千に減った。また、もっと減っているのかもしれませんが、という話も聞きました。3分の2、工場が減っているということは非常に深刻な問題です。

しかし同時に、依然としてそこで持っている機能、先ほど言ったような変化の激しいものに対して専門化した企業が非常に自由に結びつきをつくって行って生産している。実はこういう機能が依然として大田区を中心とし、京浜地域を中心とした地域に健在であると私は考えています。ですから日本経済、日本の産業そのものがより変化の激しいもの、そして新しいものをどんどんつくっていかなくやなくなるとなるほど、その陰において京浜地域の持っている集積の力というのはますます発揮できるようになるんじゃないかと私は楽観的に見ているんですが、楽観的に見ていいかどうかはぜひ後で山田さんに話を聞きたいと思っています。以上です。

【コーディネーター】 ありがとうございます。それでは続けて、植田さんに東大阪の産業集積について話をさせていただきます。じゃあ植田さん、お願いします。

【植田】 大阪市立大学の植田です。私の方からは、東大阪地域の産業集積ということについてお話したいと思います。

1. 集積について

最初に、集積について少ししゃべれということなんですけれども、せっかく渡辺先生の方から集積についてのお話がありましたので、それをちょっと使わせてもらいまして、幾つか補足的に私の意見をつけ加えます。先ほど先生がおっしゃられましたように、やはり一定の地域に一定の企業が集積して、それが独自の機能を持って、集積しているということがいろんな意味での役割を果たしているんだという点について産業集積を見ていく。この点について私も同様であります。

ただ、私の方は幾つかつけ加えたいことがあります。一つは、渡辺先生の方からは、地域の

範囲というのはバリエーションがあつてしかるべきである、という話がありました。渡辺先生の本を見ても、集積の範囲というのが大田区であるとか、あるいはもうちょっと広く京浜工業地域を見たり、あるいは先ほどお話がありましたように東海地域から東北、南東北まで含めた形で集積を見る。また、最近のいろんな人の議論の中では、アジアの産業集積ということでもっと広いのは、中国から日本にかけて、広い範囲の地域が一つの産業集積として考えるような見方もあるわけで、確かにそのバリエーションが今は非常に広がっていると思います。で、いろんな意味での地域というのを、いろんなバリエーションで範囲を見ていくということはある得る話だとは思いますが、ただ、どういった形でその範囲というのを考えていけばいいのかについては、やはりもうちょっと考えるべきではないか。これというものはないんですけども、もうちょっと突っ込んで考えていく必要があるのではないのかということをお一つ思っております。

それともう一つは、集積というものの歴史的な分析が必要なのではないかなと思っております。といいますのは、日本の場合、集積というのは大都市型とか、あるいは地域の産地型というような、あるいは城下町型というような集積がよくあるんですけども、特に大都市について言いますと、日本では東京や大阪や名古屋といった大都市に集積が歴史的に形成されてきておりますし、現在においても、いろんな問題はありつつもまだ現実に存在しております。ところが、欧米の巨大都市ニューヨークでありますとか、ロンドンでありますとか、パリでありますとか、そういったところを考えていきますと、ある程度の、例えば繊維産業でありますとか、繊維から発展していった機械とかいうような集積というのは、ある時期には見られておりましたけれども、それが現在では、一部の都市では

もうほとんど見られなくなっている。ある都市では発展していったけれども、ある都市では集積というものはもうなくなりました。その違いですね。その違いというのをどう考えるのかということ、歴史的に、特に欧米の都市との比較という点では見ていく必要があるのではないのかなと思っております。

それと同時に、現在、アジアの都市においてもいろんな意味での集積というのが出来上がってきている。これらの都市の発展の可能性ということを考えていく上でも、これまでの日本の巨大都市における集積の歴史的な経緯がどんなものであったのかということを見ていく必要があるのではないかなと今思っております。いずれも課題ですね、まだそんなことは十分考えてないんですけども、とりあえず私としては、そんなことを集積について考えていく必要があるのではないかなと思っております。

2. 東大阪地域の特徴

それで、きょうは東大阪のことを話せということで招待されておりますので、次に東大阪についてお話したいと思います。東大阪は、大田区と比べますと明らかに認知度が全国的には低い集積地域でありますので、まず最初に地域についての幾つかの特徴について述べておきたいと思っております。

まず一つは、その範囲についてです。東大阪といいますと東大阪市を中心に考えるんですけども、ここでは大阪市の東部——東部というのは東成区、生野区、平野区という三つの区ですけれども——この大阪市の東部と東大阪市と八尾市を一つの集積の範囲として考えております。

この地域がどういう形で集積になったのかということをごく簡単に申し上げます。もともと大阪の場合はですね、江戸期以降の職人集団、職人のまちというのが真ん中の方に存在していた

わけですけれども、その後、近代以降、西部地域に造船業等を中心に機械・金属関係の集積が形成されてきました。今は日立造船になっております大阪鉄工所など明治の初めにできた造船所が比較的多かったということがあって、安治川加工周辺に造船関係の機械部品等の産業が割とできていました。明治から大正期ぐらいまでがそうだったんですが、そのうち、だんだん西部地域の方が土地がなくなってきたということと、もう一つは東成区、生野区のちょっと西側に実は谷町という所がありまして、ここら辺で工作機械を販売している店の集積が実は見られていた。谷町あたりに工作機械、特に中古の機械を作ったり売ったりしているところが集積していました。谷町に地理的に非常に近くて、自転車やリヤカーを引っ張っても商売ができるということで、東部地域の方に移ってきたというのが始まりであります。大体それが1920年代ぐらいからでありまして、そのうち大阪市内とこっちの奈良との間に近鉄線が通ります。

最近、近鉄は調子がいいんですけども、プロ野球の話ですが……(笑)。近鉄線が通ることだけじゃなくて、昔の電鉄というのは、電気の供給を回りの地域に行っていたわけなんです。そうしますと、近鉄線の沿線に電気の供給を行いますから、電気を使った動力をこの回りで使用することが可能になるということもあって、どんどんこの東成、生野から東大阪の方に工場がしみ出していくという形で工業地域が展開していくこととなります。

大体戦前には現在の大阪市の東成区から東大阪市の西部(布施地域)ぐらいまでが、工場が割と集まっていた地域でありまして、それが戦後になって、さらに東大阪の東部、あるいは大阪の方では南東になる平野、さらに八尾へという形で工場がどんどん展開していき、その結果ここら辺が今は大阪の中でも、中小の工場が非常に多く集積している地域になっているという

ことであります。ですから東大阪地域といっても、工場が集積してきた時期というのはかなり東の方と西の方では時期的に違いがある。場合によっては、二、三十年から四十年ぐらいのタイムラグをもって工場が集積してきた地域だと考えていただければいいと思います。

もう一つは、どれぐらい集積しているのかということについて簡単に見ておきますと、五つの地域全部を合わせて2万軒ぐらいの工場が集積しております。この中で従業者3人以下の比率は46.8%です。従業者数では18万人ぐらいの人が2万軒の工場に働いています。出荷額では、約3.9兆円あります。大田区の大体——地域としてはもちろん東大阪地域の方が大きいんですが——3倍ぐらいの規模になります。工場密度は1平方キロメートル当たり185.3で、最も高い東成とか生野になりますと444.6とか488.8ですから、石を投げれば工場に当たるといぐらいに、非常に工場が集中している地域になっています。東大阪地域にはこのように非常に多くの工場が集まっておりますし、そこには規模の小さい小零細の企業が非常に多く存在している地域であります。

3. 産業集積の特徴

産業集積の特徴として見ておきたいのは、先ほど大田区の工場が1980年代の半ば以降減少してきたということが言われたんですけども、減少傾向の大田区と東大阪市のデータで比べてみますと違いがある。大田区も東大阪市も、大体80年代の半ばというのが工場の軒数でいきますとピークになっております。ただ、この大田区のピーク時からの変化と東大阪市のピーク時からの変化を見ますと、明らかに大田区の変化の方が激しい。事業所数でもそうですし、従業者数でもそうです。

出荷額で見ますと、大田区の方が最初は、75年から80年ぐらいまでは出荷額が多かったん

ですけれども、90年代に入ると逆転する。特にバブルの時は東大阪は調子が良かったみたいで、かなり多くなって、それ以降も大体同じレベル、あるいは最近では東大阪の方が工業出荷額が多いという状況になっております。ですから、80年代半ばというのがピークであったというのは東大阪も大田区も同じなんですけれども、その後の変化という点では東大阪と大田区を比べた場合には、東大阪の方がまだ減少の幅は小さいということが一つの特徴として挙げられるということでありまして。

東大阪地域の特徴として重視したいのは、需要分野の多様性についてです。先ほどの渡辺先生のご報告でも、大田の場合は機械金属加工というのが非常に重要であるということをおっしゃられたんですけれども、東大阪においてもですね、こうした機械金属というのが一定の比率を占めております。東大阪市の産業分類で見た時の事業所数の分布では、金属製品製造業が第一で26.9%、一般機械器具製造業が第二位を占めているということでの機械関係が多いわけです。もちろん大田と比べますと、精密とか電気機械器具というのが相対的に少ないという特徴はあるんですけれども、金属製品なんかは比較的多い。

その金属製品製造業についても、大田と東大阪では違いが見られる。例えば大田と東大阪で決定的に違いますのは、製造品出荷額等に占める製造品出荷額と加工賃収入の割合です。この中で、大田の場合は加工賃収入が約4割を占める。

ところが東大阪の場合は、加工賃の割合は大田と比べると半分以下で、製造品出荷額の割合が圧倒的に高い。この加工賃収入と製造品出荷額の分け方が、各企業で本当に細かく分けているのかということについてはいろいろ問題があるんですけれども、ただ、この差は非常にはっきりしておりまして、大田が加工賃、それだけ

先ほどの試作とかそういった形の高度な加工技術を要した加工賃収入で、比較的金属製品なんかの仕事をしているということに対して、東大阪の場合にはむしろ製品として出荷している場合が傾向としては多いということでありまして。

じゃあ、その機械金属関係で製品としてどんなものを出荷しているのかということなんですけれども、一つの指標としてですね、東大阪市が最近行いました全数調査がありまして、そこで東大阪市の企業さんの工場がつくっている製品の最終用途は何なのかということアンケート調査しています。この最終用途の分け方は市の方で製品を分けてアンケートしているんですけれども、それを見ますと非常に多種多様なものが製品としてあがっている。この製品の分け方がよくわからないというか、なんでこういう製品が入っているのかよくわからない面もあるんですけれども、とにかくいろんなものが入っておりますし、もう一つは割と日用品関係の製品が結構多いということでありまして。

例えば衣服、繊維品が4.7%入っていますけれども、これは工業統計の分類では繊維に入っていないなくても、極端な話を言えば、ファスナーをつくってればこれは最終用途製品は繊維に入ることもある。あるいは文房具も4.5%ありますけれども、これも文房具といっても例えば書類を入れる棚とか、ああいうのをつくってれば金属製品であっても文房具に入るということを考えますと、機械金属というのは結構多いんですけれども、それが使われている最終用途は何なのかといえますと、大田区と比べ、東大阪の場合はいわゆる日用品とか生活用品と言われるようなものが比較的多いのではないのかということが考えられるわけでありまして。

そういう点が東大阪の業種需要分野の多様性として指摘できます。機械金属が多いんだけど、どこに使われているのかというと、今言ったように日用品とか雑貨類というような形で

使われているところが実は結構多いのではないのか。またもっと言えば、需要分野というのは非常に多様性がある。多様なところに供給しているというようなことが言えるのではないのか。そういった点では極端な話をすれば、大田区を加工型と考えていけば、東大阪の場合には製品として供給している。しかもその分野というのは、いろんな分野に供給しているところとして考えられるのではないのかと思っております。

また、分業関係の多様性として、特に東大阪の場合には問屋卸の集積している地域が非常に近いということもあって、大阪の問屋卸との関係が強いこと。あるいはそういった問屋卸との関係を含めて取引関係というのがいろんな形で存在している。すなわち取引相手が製造業だけに限らず、問屋卸を含めていろんな多様な取引相手というのが存在していると思っております。そういった多様性というのが、ある意味で東大阪と大田区と比べると、相対的に減少幅の低い状況を90年代においてもつくり出してきたのではないのかなと考えております。

4. 最近の状況

そろそろ時間がなくなってきましたので、簡単に最近の東大阪地域の変化について考えてみたいと思います。一つは厳しい経営環境です。関西経済というのが非常に大きな今過渡期というか、低迷期にあります。失業率は、関西地域は全国一高く、全国平均に1%ぐらいプラスして失業率が高いというふうに言われております。また大手企業も、松下あたりも最近非常に調子が悪いですし、全体として景気の低迷というのは深刻であります。

余談ですがけれども、大阪の中心地域に船場というところがありまして、そこに結構高いビルが1軒あります。そこに先日昇りまして、近くで中小企業を経営している人と話をしています。

あそこのビルは経営者が破産したとか、あそこのビルは今も空きビルになっているとか、そういう話を聞くと、もうほとんどビルがなくなってしまうような感じに実はなっているようで、非常に深刻な状況です。

その中で、最近では、意識的なネットワークづくりというのが進んでおります。もともと大阪の人間というのは比較的独立独歩で動いて、ネットワークとか協力してやるというのが嫌いな連中が多いと言われていたんですけども、そういう傾向が最近では経営環境が非常に厳しくなってきたということもあって、何か積極的にやっつけていかなきゃいけないということで、異業種交流とか共同受注グループの活性化が行われております。特にその中で非常に注目されるのが、これはあとで東大阪市の木村課長の方から話があるかもしれませんが、最初は東大阪市の援助でつくられた異業種グループなんですけれども、「ロダン21」です。ここでは詳しいことは言いませんけれども、明らかに東大阪の集積、そこにおける協力企業——クラスター企業と呼んでいますけれども——そういったものの存在を背景にして、東大阪のこの「ロダン21」という異業種グループが共同受注を意識的に行おうとしているような取り組みも最近では見られております。こうした点で非常に最近では積極的な取り組みもみられているなあという感じがしております。

先日も「中小企業テクノフェア」というのが大阪でありまして、そこに行ってきたんですけども、出ている企業の方はあんまり元気がないような感じだったんですが、こうした共同受注グループとか異業種交流グループというのは、これから何か新しいことをやっつけていかなきゃ駄目だという意欲がみられ、比較的元気が良かったかなあという感じがしております。

また、製品開発の取り組みということで、大阪の企業というのは比較的製品開発ということ

に対して、やっぱり自分で売ってやろうという気持ちが非常に強いですから、そういった点で製品開発の取り組みというのが積極的に行われております。

最後に、行政の対応も東京の大田や墨田と比べますと、大阪の場合には比較的取り組みは弱かったというふうに感じていたんですけども、最近は東大阪市や八尾市あたりが積極的に取り組もうとしております。問題は大阪市でありまして、私も大阪市の公務員なんですけれども、実は大阪市というのは行政構造的に非常に大きな問題を抱えております。産業集積というのは狭い地域に存在していますから、特定の区レベルで対応をとるのが本当はいいんですが、区の行政権限というのが非常に少ない。とりわけ産業とか経済に対しては、区というのは一切口を出せない。区役所には産業とか経済関係については職員は1人も配置されてないというのが実態であります。ですから、結果的には非常に動きが鈍いし、地元の中小企業と市役所との関係というのも非常に疎遠になってしまうという問題が構造的に存在しています。

ちょっと長くなりましたが終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。(拍手)

【コーディネーター】 ありがとうございます。それでは続けて有田さん、お願いします。

【有田】 有田でございます。

今、大阪と東京のお話を伺ったわけですが、この都市型の工業集積につきましてもジャーナリズムの方でも、それから行政の方でも、あるいは学問研究の調査の分野でも、ほとんど名古屋について触れたものがございませぬ。私はそんなことはないはずだと思ひまして方々を回りました。県庁へ行ってみましても市役所へ行きましても、それから当時は通産局ですが今の経

済局へ行きましても、都市型の今お話のあったような工業集積については何か資料があるかと思つて回つてみたんですが、一切ありませんでした。またそのような都市型工業集積があるということ自体もあまり認識がないようでした。そこで、どうもそれはおかしいと思ひ、特に名古屋というところは製造業の非常にウェイトの高いところでもありますから、そういう産業集積がないのはおかしいんじゃないかというふうに考えたんですが、一般的な考え方はトヨタを中心に考えているようで、金属機械工業の集積というのはあるにはあるが、しかし、それはトヨタを中心とした下請工業群だというふうに見ているようで、そのため、それとは違う工業集積の存在というものについては、あまり認識がないというのがどうも現状であろうかと思ひます。そこで、この名城大学の産業集積研究所では、そのところをひとつ調査してみようということで、今調査に取り組んでいるところでございます。

1. 都市型工業集積形成の「型」

時間が20分ということで、結論が来ないうちにやめてもらつては困るというふうに、前もつて言われておりますので結論を先に申し上げますと、名古屋にも東京とか東大阪と同じような都市型の工業集積が存在するというのがその一つであります。ただ、それじゃ同じようなものがあるのかといひますと、そうではありません。今お話がありましたように、大田区の場合にはそこにたくさんの大企業があつて、それが高度成長を通じて、立地上のいろんな問題が出てきましたし、公害問題も出てきましたので、どんどん地域外へ出ていってしまい、そして残つたところに切削加工とか、あるいは熱処理とか板金とか金型製作・鋳鍛造・表面処理というような基礎的な基盤技術の上立つた小・零細企業がたくさんあつたということでもあります。

つまり大企業が行ってしまったあとに残ったものとして、そこに工業集積があったということでもあります。だから、それを私は「残留型の形成」というふうに呼んでおります。

それからもう一つの東大阪の場合を見ますと、これにつきましては調査報告書がありまして、「住工混在地域における産業振興方策に関する調査報告書」というのが1995年に出ております。これによって調べてみますと、東大阪の場合には、大阪市内では立地条件がだんだん悪くなってきて、より工場に適した、あるいはより安い工場立地を求めて、隣接の東大阪にやって来たんだというふうなことが書いてありました。確かにそうだと思うのは、今もお話がありましたように、この東大阪の場合には、大田区と違っていろんな多様な業種の中小企業があります。例えばひとつ目立つのは、業種構成から見ますと印刷業が非常に大きなウェートを持っております。それからプラスチック関係のものも多い。これは何かといいますと、大阪市から、新しい工場立地を求めてやって来た工場群だというふうな考えられるわけです。ですから、これを私は「転入型」というふうに呼んでみました。

そのように大田区の場合には「残留型」であり、東大阪の場合は「転入型」だとすると、じゃあ名古屋はどうなんだというふうに考えてみますと、どうも名古屋の場合も、どちらかと言いますと「残留型」に近い形ではないかと考えられます。

特に、名古屋市の南部にそういう都市型の工業集積があるわけですが、トヨタ自動車工業が盛んになるにつれまして部品の下請工場、特に量産型の比較的規模の大きな中小企業は次第に西三河の方に移転していったのです。その結果として、名古屋市の南部に、移転しない基盤的な技術に基づく数多くの小・零細企業が後に残ったわけです。そういう意味で、どち

らかといいますと大田区と同じような「残留型の形成」だろうと思われるのです。ただ大田区の場合には、北関東あるいは東北の方へ大企業が出ていくという形になりましたし、それについて関連中小企業も出ていったわけですが、名古屋市の場合にはそこまで遠くへは行きませんで、西三河ですから地続きの隣接したところに移転して行ったのです。したがって、その関連の下請の裾野あたりの仕事も根強く残っているわけですが、下請けではない中小企業も数多く存在していて、都市型の工業集積を形成しているのだというふうに見ています。

結論部分はそういうことですが、その現状につきましては、あとで渋井さんから報告があると思いますので、私は、ではどうやってその工業集積ができてきたのかという歴史的な形成過程をかいつまんでお話ししてみたいと思います^(註)。

2. 名古屋機械工業の形成と発展

最初、この名古屋というところは、古くさかのぼって言えば名古屋城の築城がありまして、その時にたくさん木材を必要とし、そこで木曾材が川を下ってやって来て、そして名古屋市にその木材の非常に大きな集散地が形成されるようになった、ということが言われています。それからもう一つは、いろんなお祭りで見られますように、名古屋にはからくり細工の伝統があります。各地の小さな町へ行っても、その山車が町ごとに小屋の中に入っているような、そういう状況であります。そういうところから、最初は名古屋では木製の機械が盛んにつくられるようになったのです。名古屋の機械工業は、その木材が金属にかわることによって出てきたと思われる。

木製の機械としては、明治14年に人力車の製造が行われていますし、明治25年になりますと、愛知時計が木製の外箱を使った柱時計をつ

くり始めております。それから明治28年になりますと、日本車両が木製の車両をつくり始めています。それから、さらに29年になりますと豊田商店が木製の織機をつくり始めています。こういうふうにして、木による機械製造というのが明治初期から名古屋でかなり盛んに行われていたということで、ここらにどうも名古屋の機械工業のルーツがあるのではないかというふうに思います。

それが機械金属工業という、金属に変わっていく非常に大きなきっかけをつくりましたのが熱田の兵器製作所、熱田工廠であろうと思います。これは大正6年に始まっています。これもやはり木との関係が最初にありまして、木製の弾薬車ですね、弾薬を運ぶ車、これをつくったのが最初と言われています。その後、鉄の船をつくったり、あるいは弾丸とか信管、弾薬などをつくるようになりなりましたし、さらに橋を架ける時の架橋材料などをつくるように発展していきました。特にこの弾丸や信管の生産からは、これに必要な機械金属加工を行うところの技能集団、職人層が層として形成されるようになったと言われています。当時はこれが「西洋鍛冶屋」と言われたそうですけども、後にそこで育った職人達が独立開業していったという形で、名古屋市で機械金属工業が盛んになっていったようです。その最初は原鉄工所とか岡谷鋼機などがここから出てきていると言われていいます。それからさらにこれは間接的ですが、それが岡本自転車の発展に役立っているというふうに言われています。

第1次大戦になりますと、輸入が困難になり、それにともなって毛織物工業が非常に盛んになってきますが、ここから近代的な各種の繊維工業が名古屋で展開するようになります。と同時に、繊維機械とか鋳山機械とか工作機械等の機械の製作も行われるようになってきております。それから第2次大戦が始まりますと、これ

は戦時経済に入りますけども、そういう紡績とか織布工場がだんだんに軍需工場に転換していくことになり、と同時に他方では航空機工業、飛行機の生産を中心とした軍需産業が盛んになってくるわけです。こういうことが機械金属工業の発展に非常に大きな役割を果たしているようでございます。それから、それが戦後、第2次大戦後になりますと、一たん軍需工場に転換した名古屋の工業に再び繊維工業が復活してまいります。と同時に、軍需産業によって培われたいろんな技術を伴って機械金属工業も盛んになってくるわけです。

繊維の方では、例えば日清紡の大高工場とか、それから民生紡、これは豊田紡織です。それから帝国撚糸、こういう工場が復活しております。それから帝人、これが岡本工業の後に出てきます。それから三菱レーヨン、これは三菱発動機の跡地にできます。それから東洋レーヨン、これが三菱4号地で拡張していきます。こういうふうにして繊維が一挙に回復してきました。もちろんそれに伴って、中小の機屋さんとか、あるいは染色整理業なども盛んになってくるわけです。

機械金属の方では日本ミシン、後のブラザーですが、これが軍需生産から転換していきました。それから三菱とか愛知とかの航空機会社が自動車生産に転換していきました。それからトヨタ自工が部品企業の育成を積極的に行うようになるということで、大体昭和35年頃から、だんだん名古屋では自動車産業中心の金属機械工業になっていくことになります。

3. 戦後工業立地の変動

ところが、ここで工場の立地に大きな変動が起きてきます。最初のきっかけをつくったのは伊勢湾台風でして、これは昭和34年だと思えますが、非常に被害が多かったわけです。特に臨海地区の埋立地はほとんど壊滅的な影響を受け

ました。この被害もありましたし、当時また、だんだんに道路が新設されてきましたので、工場の立地条件が変化してきました。さらに昭和40年頃になりますと、高度成長の結果として、工場地域に住宅地が次第に入り込んできて宅地化が進んでいきます。それから地価も上昇してきます。さらに交通の渋滞が激しくなってきたり、あるいは公害問題が出てくるということで、工場を拡張したくても工場を拡張する余地がないとか、近所にはとても新しい工場は建てられないということで、こちら辺から次第に工場の移転の勢いが強くなってきたのです。名古屋の市街地は、その頃中心地は南の方は金山までで、中央線が通っているあの外側はそんな市街地ではなかったのですが、その旧市街地から次第に郊外へ工場が移転していきまして、この名古屋を中心とした同心円的な拡大、分散という形をとっていくことになったのです。

この時の工場移転は大体三つの方向に分散していきました。一つは尾北地区で、春日井とか小牧、犬山、大口町です。こういう尾北地区に、特に工作機械とか電気関係の工場が分散していきました。それから臨海地域には新しく埋立地ができて、そこには素材産業が立地してきます。東亜合成とか東レ、それから大同製鋼、石川島播磨、それから日鉄の旧東海製鉄ですね。それから東亜石油とか出光興産とか、こういういろいろな大企業が臨海地域に立地するようになりました。と同時に、西三河地区ではトヨタ自工が急激な成長を遂げていきまして、荒川車体などに代表されるような部品企業が移転をして行きました。

そういう形で三つの方向に分散していくわけです。それに伴って、名古屋南部の地域には残留型の工場集積が出現します。自動車関連産業の部分野の比較的規模の大きな量産型の下請工業が、豊田市に近い西三河の方に移転をして行きます。その結果として、非量産型の機械金

属加工である小・零細企業がそこに残ることになったのです。それは例えば金型製作とか、切削であるとか鋳・鍛造とか、あるいは板金加工、表面処理、そういうような基礎的な技術に基づくところの基盤技術分野の小・零細企業が残ったのです。特にこれは東海道線沿線の金山から、さらに東海道線で南下して行った辺りに多く残るわけです。その中心が大体熱田区、中川区、南区で、特に堀田とか豊とか豊田とか——名古屋市内にも豊田という所が南区にございます——そういう地区に非常にたくさんの金属加工業が残留することになりました。

4. 都市型工業集積形成の条件

ところで残留するのに、なぜそういうところに残留できたかという条件があるわけです。ここでは定番ものを量産していくわけではありません。注文があった時に、その注文に応じた図面に従って物をつくっていくわけですから、多品種少量生産で、絶えずいろいろな仕事が必要なのではないのです。絶えずいろいろな仕事があるということは回りにいろいろな種類の大企業が、発注する企業としてなければならないわけですね。そういう条件が必要なのです。

この南区の場合には、特に西側の方には愛知時計電機、井上ゴム、それから住友軽金属などがあったわけです。それから南側では三菱自工とか三菱航空機、三菱重工というような大会社がありました。その東側にはブラザー工業がありましたし、その北側には日本車両とか愛知機械、それから荒川車体というような大企業がまったのです。こういうさまざまな大企業が周囲にあるということが重要で、たまたま大きな企業が一社だけそばにあっても、下請けの場合なら成り立ちますけれども、多様な加工をこなしていく工業集積の場合は、いろんな種類の大企業が発注者として周囲に存在するということが条件になっているわけです。

それから2番目には、名古屋というところは比較的多様な原材料の入手が可能だということです。これは、名古屋は近くに比較できるような大都市がありませんから、したがって周辺地域に対して、原材料を供給する機能を果たしているのです。ですから各種ニーズに対応する多様な原材料があるということです。例えば私が前に渋井さんたちと一緒に長野の方に工場の調査で行きました時に、「材料をどこから買うのか」と聞いたら「名古屋から買うんだ」と言っていました。あそこは何でもあるからということです。東京もあるけれども東京はすぐ持ってきてくれない。名古屋はすぐ持ってきてくれるので名古屋へ頼むんだという話です。つまり、それは名古屋には多様な材料があって「間に合う」ということです。

それからもう一つは高度な技能者が比較的多いことです。先ほど熱田工廠からの歴史をお話しましたが、そういう金属加工業の歴史があります。そこで培われ堆積した多様な技能、スキルを持った技能者が多くいるわけです。これらの腕に職を持っている人たちは遠くへ行くついで来るとは限りませんから、通勤可能なところが定着性があるということです。こういうような条件を満たしている地域として、小零細工場が移転せずに市内にとどまり、都市型の集積地が形成されたのではないかというふうに考えられるわけです。そういう形で名古屋にも、都市型の金属機械工業の集積が存在するということが確認できると思うのです。

5. 集積内部の受発注関係

昭和54年、今から約20年ちょっと前ですが、名古屋市で「中小企業振興基本計画」というのを立てたんですが、その時に中小企業の調査が行われました。この時に名古屋市の経済局の方が来られて、いろいろ意見を聞かせてくれというので、数回にわたって、この計画の作成に関

わったんですけども、その時に調査した資料があります^(*)。その内容を見ますと、実はこの集積がただ集まっているだけではないに、先ほど東京でお話がありましたように、中でいろんな「仲間取引」——これは渡辺幸男先生につくられた用語ですが——というようなものがみられるのです。つまり「下請け」でなしに「横請け関係」というのがかなりあるんじゃないかと思えます。受注と発注の関係を見ますと、下請けの発注だけをしているというのが16%、それから受注だけをやっているというのが21%で、受注もしているけども下請けにも出してという、両方やっているというのが35%あるわけです。特に堀田と豊田地区を見ますと、受発注を両方やっているのが50%近くあるということです。下請け全然関係なしというのが14%ありますが、そのほかの残りの80%の中の半分が受注も発注も両方ともやっている、という結果が出ています。

それから発注先、受注先を調べてみますと、1軒から4軒の相手がいるというのが46%、10軒以上が22%あります。その中の5軒以上を拾ってみますと50%、半分以上が5軒以上との間の下請け関係の取り引きをしているということです。ですから、これはかなりお互いに多角的な受発注の関係があるのではないかと思われまます。さらにどこへ下請けを出しているかという間に対して、市内というふうに答えたのが90%近くございます。ですから、大体この域内で受発注が行われているということです。単にバラバラの企業がそこに一緒にいるということではないに、都市型工業集積としての内部構造を持って存在しているのではないかと考えられるのです。

20年前に行われた調査に基づいて歴史的な形成過程と、大体の構造の様子を見たわけですが、なお現状につきましては後ほど、また渋井さんからお話を伺いたいと思います。以上です。

(拍手)

(注) 名古屋市『名古屋市製造業実態調査・製造業立地問題調査報告書』1979年

【コーディネーター】 ありがとうございます。 (拍手) それでは続けて洪井さん。お願いします。

【洪井】 名城大学の洪井です。

私は、愛知県の産業集積の構造を概観した上で、その近年の変化を踏まえて、今後はどのような展開の方向がありうるのかを探ってみたいと思います。

1. 愛知県の製造業概観：自動車を中心とする機械関係業種の大きな比重

愛知には様々な製造業があります。そのことをおさえた上で、お配りした資料でお分かりいただけたと思いますが、製造業のメッカ愛知の中でも特に大きなウェイトを占めているのは機械関係の業種です。一般機械・電気機器・輸送機器・精密機器と金属製品の5業種を合計しますと、これだけで製造業全事業所の約43%、製造品出荷額等の約67%を占めています。そこで今日は、これらの業種に焦点を絞ってみたいと思います。

さてその機械関係業種ですが、中でも輸送機器の比重がかなり大きい。三河地域でのそれは製造品出荷額等や従業者数で突出していますし、事業所数でも一般機械に次ぐ大きさです。尾張地域は三河ほどではありませんが、それでもかなりの比重を占めています。京浜地域などにも機械関係の企業が沢山集積していますが、様々な業種を擁しながらここまで輸送機器の比重が高いというのは、やはり愛知県の特徴でしょう。

この輸送機器のうち、最大のものと言うまでも無く自動車です。中でもトヨタ自動車関連が

極めて大きい——これについても多くを語る必要はないでしょう。愛知とその近辺には、複数の完成車メーカーとその部品供給業者が多数立地していますので、必ずしもトヨタ自動車関連ばかりということにはなりません、とはいえ、トヨタ自動車のプレゼンスはやはり突出しています。愛知の産業集積は、多分にこのトヨタ自動車との関係で性格付けられていると言えます。

トヨタ自動車の周りには——この辺のことは植田先生が精密に研究されてきたことですが——、トヨタ自動車があって、そこに部品を供給する1次部品メーカーがあって、さらにその1次メーカーに部品を供給する2次メーカーがあって、その2次メーカーから部品加工を受注する3次メーカーがあって・・・、という具合に、階層構造を作る形で部品供給企業群が連なっています。統計上は輸送機器に分類されていない企業でも、かなりの数が自動車と関わっているはず。もちろん中核には、いわゆるトヨタ・グループの企業があるわけですが、それだけでなく、広大な裾野を持つ階層構造を形成する形で、膨大な自動車関連企業が集積しているわけです。

2. 産業集積の構造：「合体型」集積構造

さて、こうした形での集積が当地の特徴の一つなのですが、むしろ私はここで、愛知の特徴はこれだけでは捉えられない、ということを強調したいと思います。

愛知の中でも、トヨタ自動車自身が立地する三河、特に西三河地域に関して言えば、大まかにはこのような構造として捉えられます。そしてこの地域でのトヨタ自動車の発展に伴って、この構造も、一定の変化を遂げつつ維持、再生産されてきました。これは、茨城県の日立やマツダのお膝元広島といったいわゆる企業城下町に共通する特徴でして、これをひとまず企業城

下町型集積と呼んでおきます。

ところでもっと西側の尾張地域、というよりもう少し絞って名古屋近辺に目を転じると、かなり様相は違ってきます。ご覧の通りこちらの地域にも機械関係企業が多数存在しますが、三河ほど輸送機器の比重が高くありません。こちらの場合は、完成車メーカーを中心に、大量の部品供給企業が階層構造を形成する、という構造にはなっていないのです。

ではどのような構造になっているのか。結論から言ってしまうと、この地域には、京浜や東大阪などのような、より錯綜した取引関係によって構成される産業集積、『中小企業白書』的な表現をすれば都市型集積あるいは大都市工業型集積に近いものが形成されていると考えられます。

ここでは、特定の親企業だけと長期安定的に取引を継続する場合がありますが、むしろ有力な取引先を複数持っている企業の方が目立ちます。しかもその取引先の顔ぶれも、時間とともに変化します。また多数の中小企業の仲介役になって、大企業から受注した仕事をそれらに割り振りながら、納期までに纏め上げてゆく、というパターンも見られます。それから、渡辺幸男先生が京浜地域の中に豊富に見出して、強調されている仲間取引による仕事回しも、ポツポツとはありますが確実に存在します。

このように多様な取引関係が錯綜しておりまして、そのベースには、小ロット・難加工、難しい加工の仕事にも柔軟に対応できる諸企業の技能・技術レベルの高さがあります。そういう意味で「大都市工業型集積」的です。ただし京浜などと比べると、取引先の量的広がり、取引関係の複雑さ、錯綜の度合いなどは緩いように思われます。仲間取引が錯綜している大田区ほどには縦横無尽に、複雑な取引関係が、変化しながら入り組んでいるわけではない。ですから大都市工業型といってもそれほど成熟したもの

ではありませんが、しかし三河地域とも明らかに違う。類型としてはやはり大都市工業型に近いと言えるでしょう。

このように三河と、尾張・名古屋では集積の構造が違うのですが、さらに重要なのは、単に2つの異なる集積が並んでいるわけではない、ということです。両者は、それぞれ一定のまとまりを持ちつつも、お互いに連携・補完しあって、全体として愛知の産業集積をなしているのです。ですから別個の集積が並んでいるのではなく、一定のまとまりを持つ都市型と城下町型の集積が、連携・補完しあって別のタイプの集積、いわば「合体型」の集積を形成しているというのが私の見方です。

では、どういう意味で「合体型」か。名古屋では様々な機械が作られています。工作機械や織維機械、発電設備、建設機械、医療機器や調理機器、通信機器や家電や……そういった様々な機械・部品を扱う企業があつて、その中で自動車も一定の比率を占めている。一定と言っても企業によって様々で、自動車部品が圧倒的というところも中にはありますし、自動車関係はごくまれに、スポット的にしか扱わないというところもあります。しかし私の感触では、自動車だけで売上の大半が成り立つわけではないが、自動車が柱の一つにはなっている。そういう位置づけの企業が多い。自動車部品そのものは扱わなくても、自動車工場の設備機械の部品を扱うとか、自動車工場で使う治工具を製作するといった形で自動車と関わる場合もあります。そして自動車には、三菱関係もあればホンダ関係もありますが、比率としてはやはりトヨタ関係が多い。三河の企業から、名古屋へと発注されるのです。

そういう意味では、名古屋の産業集積を維持する上でも、自動車は重要な意味を持っている。例えば、売上に占める自動車の比率が景気後退期になると上がる、という企業が少なからず存

在します。景気が悪い時にも、自動車に関しては落ち込みが少ないということでそうなるわけです。この背景には、やはりトヨタ自動車が成長し続けて来た、景気後退期でも安定的に事業を継続してきた、ということがあるでしょう。

有田先生は、名古屋南部の集積地を、東京大田区と同じ「残留型」と規定していました。では何故残留しえたのか。その理由には、それなりに多様で柔軟な取引関係を作ったということの他に、この自動車があったのではないか。自動車は決してそれだけで名古屋の集積を維持しているわけではないが、しかしそれが一つの支えとしてあったからこそ、取引の多様性や錯綜度では多少京浜に及ばない部分があっても、当地はそれなりに大都市工業型の形で維持されえたのではないか、と思うわけです。そういう意味では、三河の企業城下町型集積が、名古屋の大都市工業型集積を再生産する一つの装置として、ビルトインされていたわけです。

他方、三河の集積にとっても、名古屋の存在は貴重です。ここに小ロット・難加工をこなせる企業が集積していれば、三河だけでは量的・質的にこなせない仕事をこちらに発注できます。特に自動車のモデルチェンジに伴う試作などを考えた場合、小ロット・難加工に素早く対応できる企業が隣接地域にあることは非常に大きな強みとなります。

そういうわけで、両地域はそれぞれまとまった構造をもちつつも、お互いに連携・保管しあって「合体型」の構造を作っているわけです。

3. 直面する困難といくつかの展望

さて、愛知県の特徴をそのように掴まえることで、今後の愛知にどのような展開の方向が見えてくるのか。残りの時間でその方向を探ってみたいと思います。

かつてのように大量輸出に活路を見出すことができず、長期不況から脱却しえなかった90年

代。その過程で、愛知でも多くの企業が廃業を余儀なくされ、他方で貿易摩擦や円高の回避、人件費ほかのコスト削減を目指して、アジアをはじめ海外に工場が移転して行きました。いずれも、愛知にあった生産拠点がなくなるわけで、それはまた産業集積がこれまでと同様のメカニズムでは維持、再生産されにくくなってきたことを意味します。国内にあれば堅固な生産基盤があるトヨタ自動車さえ、90年代にはかなり国内生産台数を減らしました。2000年にまた増産に転じまして、そう減産ばかりではないのですが、とはいえ長期的に見て国内生産台数が増大し続けるとは考えられません。むしろ海外拠点の方が、急速に拡大してゆくでしょう。

こうした事態が、愛知の企業にとって大きな問題を投げかけていることは、先に見た構造を考えれば明らかです。集積を構成する企業の取引先がなくなってしまう。仕事が海外に出てしまう、という可能性が高まっているのです。

こうした状況に、集積内の諸企業はいかに対応しうるのか。それを、実際に実行されている事例から考えてみたいと思います。

ご来場の方の中には、関係者もおられるかもしれませんが、三河地域に横請ネットワークというユニークな試みをされている企業のグループがあります。三河地域の階層構造はいわば縦のネットワークですが、ここに横のネットワーク、2次メーカー同士、3次メーカー同士、中小零細企業同士の取引関係を作ってみようという試みです。

参加されている企業は、殆どがトヨタ自動車関係の仕事を中心にされてきたところです。その仕事はもちろんこれからも重要でしょうが、しかし現在の構造変化の中で、今までと同じ体制では安心できない。そこで縦のつながりとは別に横のネットワークを作り、これまで付き合いのなかった企業と積極的に付き合ってみよう。その中で、これまでとは異なるルートで仕

事がきたら積極的に引き受けて行こう。自分のところではできない仕事があっても、グループの中にそれをこなせる企業があったらそこを紹介しよう。その仕事はトヨタ関係のものかどうか、自動車関係のものかどうかに関わりなく、引き受けたり紹介しあったりしようというわけで、これは言うなれば、三河の集積には殆どなかった仲間取引の関係を、意識的に作り上げて行こうという試みです。これによって当地の抱える問題をどこまで打開できるか、即断はできませんが、今のところグループの企業は取引先や仕事の範囲を広げつつあると伺っています。当地の構造を考えれば、新たな展開の一つの方向かなと思われれます。

特にこの地域の場合、技術的にはこうした関係を構築する基礎が、かなりしっかりとしていると思うのです。乗用車1台には、2～3万点の様々な部品がつまれています。その様々な部品を加工できる様々な企業が、ここに集積しています。当地の企業が作る部品の品質の高さは世界的にも定評のあるところで、その欠陥のない部品を、必要な時に必要なだけ、ジャストインタイムで納品するという仕事をしてこられた方々ですから、その技術力、品質管理能力、適応力があれば、新しい取引関係や、新たな仕事にも対応できるだろうと思うわけです。

ご記憶の方も多いと思いますが、4年半前にアイシン精機の刈谷第1工場ですら火事があった時、あそこが殆ど一手に引き受けていたプロポーションバルブの生産が止まって、トヨタ自動車のラインもストップしました。あの時、トヨタ自動車の生産管理担当者でさえ「生産ラインが1ヶ月は止まると覚悟した」と報道されていました。ところがトヨタ自動車のラインは4日目には動き出して、何と6日後には通常操業に戻りました。何故そんなことができたのかというと、トヨタの1次部品メーカー、2次部品メーカー60数社が協力して、アイシン精機の

技術者の指導の下、普段つくっていないプロポーションバルブを加工していったのです。各社はそれ用の専用機をもっているわけではありませんから、汎用機や治工具を工夫して対応したのだと思いますが、この技術の柔軟性、適応力というのは驚異的です。こういう能力のある企業が、非常事態の時だけでなく、普段から横のネットワークを作っていたら、もっともっと様々なものに取り組めるのではないのでしょうか。

目を名古屋に転じますと、ここには、そう多くはありませんが既に仲間取引が存在しています。そして、これからはもっと重要になるだろうと、はっきり意識しておられる経営者の方もおられます。そうした関係の中で、介護機器や車椅子などの共同開発がなされるようになった、という事例もあります。横のつながりの重要性に対する認識が、愛知県の中で広まってきているのかも知れません。

ところで、新しい取引関係、新しい仕事に乗り出すことに一つの方向を見ても、具体的にどう動くのかとなると、そう簡単ではありません。安易に筋書きが書けるものでもないでしょう。ただ私は、三河にとってはもちろん、名古屋にとっても重要な意味を持ってきた自動車というものに徹底的にこだわる、というのも一つの道かも知れないと思います。自動車に関する蓄積がこれだけある地域なのですから、その強みを存分に発揮するという選択肢もあるのではないかと。ただし、今までと全く同様に自動車を作るのではなく、自動車にこだわることを通じて、新しい取引関係や仕事に取り組むことになる。そういう事例が出てくるのではないかと考えています。

一口に自動車と言いましても、現在のそれは、古い自動車という概念では捉えられないような情報システムの塊になっています。エンジンやギアといった個々のパーツが電子制御されるだ

けでなく、今後は ITS に象徴されるように、情報ネットワークを通じて車に情報を送ったり、その運行を安全に管理したりということが進められるでしょう。

他方、環境問題への対応も急速に進展しています。燃費の改善、排ガスのろ過といったレベルからはじまって、ハイブリッド車、さらには燃料電池車と、これまでとは作動原理の異なるものの開発競争が、熾烈になされています。また、自動車を予めリサイクルし易い構造に設計するという事、進んできています。

日本の 90 年代は「失われた 10 年」などとも言われますが、この時期に生まれたこうした環境技術、安全技術には、かなり豊かな可能性を持つものがあつたと、私は思います。

今後、こうした流れに対応して、それ用の部品を作ろうとすれば、従来の自動車技術の強固な基礎の上で、電子技術やリサイクル関連技術等、様々な分野の技術をもつ企業と連携して行かざるを得ません。また、そういう企業がたくさん出てくることは、完成車メーカーにとっても望ましいはずで、そして自動車技術の基礎を持ちつつ、多様な製造業が存在する愛知は、そうしたことを行う上でかなり恵まれた条件にあるのではないのでしょうか。燃料電池やリサイクルのノウハウなどは、自動車にとどまらず様々な分野で応用されるはずで、つまり、当地で今後の自動車作りにこだわるということは、結局、新しい取引関係、新しい仕事に踏み込んで行くことと重なってくると思うわけです。

愛知県は、自動車大国であると同時に、自動車死亡事故も 1、2 を争う地域です。また、機械工業集積の中心である名古屋南部は、残念ながら大気汚染で有名になったところでもあります。しかし今後は、当地の技術力を武器にこの評判をひっくり返して、安全と環境の優等生になって行けないだろうか。もちろんこの為には、

ドライバーのマナーや道路の作り方自体も、改善して行かねばなりません……。

「愛知県は、さすがに自動車大国だけあって、自動車事故も一番少ないし、廃車もきちんとリサイクルされてるぞ」とか、「あそこには立派な産業集積があるけど、空気もとってもきれいだぞ」——そんな評判が世界中に流れるようになったら、すばらしいと思います。

「現場を知らない素人が、何を好き勝手言うてんだ」と、思っている方もおられるでしょうが、しかし、そういった方向を目指すに足るだけの技術力と条件が、愛知県にはあるのだということだけは確認しておきたいと思ひます。(拍手)

【コーディネーター】 ありがとうございます。(拍手)

以上でパネラーの発言が一通り終わりました。次に、きょうの発言の中で言い残したことがある、あるいは他のパネラーの発言の中でコメントしておきたいことがあると思ひていることなどをご発言いただきます。公平を期するために発言順に述べていただきますが、何もなければパスされても結構です。それでは渡辺さん、お願いします。

【渡 辺】 最初にしゃべると損だということがよくわかりました。いろいろネタに使われましたが(笑)、私も一言二言、皆さん一通り終わったところで言いたいんですが、一つは植田さんが言われた話の中で卸だとか問屋だとか、そういう意味での多様性に関して言うと、実は大田よりも東大阪だというお話がありましたが、私は大田だけの話をしてるわけじゃなくて、東京の産業集積の話をしています。その中には実は墨田等々の存在もあります。そこを見ると全然違うんですね。東大阪でいろいろ言われたこと、植田さんの本も書評もさせてもらっ

たり、合評会をやったりなんかいろいろやっているんですが、書かれたことで独自性として主張されていること、墨田まで念頭に入れると実は大都市の一般的な姿であると思います。別にそんなに違わないよというのが私の結論なんです。なぜ京浜地域に、城南地域と東京ではいうんですが、城南地域だけを問題にして、東京という大都市の城東でそこには機械金属もありますし、それから雑貨類の世界もあるし、それから問屋さんもありますしブローカーもいます。そういう世界と比較しながら、もっと幅広くぜひ見ていただければ、大都市というのはいっと多様性に富んでいて、大田区だけが大都市の典型じゃない。もう少し幅広く、東京でももっと幅が広いよ、ということを一言言いたいという気がします。

それから有田先生と渋井さんの二人の話で、名古屋にも大都市型があるという、私はないというのを先ほど紹介された私の本の中に書いておまして、大阪には実はあるというふうに書いたんですが、名古屋は大都市型はないというふうに書きまして、名古屋は企業城下町の複合型だといったのをそれを全面否定されておりますので、一言だけ——まあ確かにそういうことを言われたことは反省しなきゃいけないという気はします。と同時に、本当にそうなんだろうかと思います。一体何をやっていて、どんな形でやっているんだろうか。大都市に多様なものに柔軟に対応していく能力がどこまで本当にあるんだろうか。やっぱり自動車あるいは工作機械、例を挙げると名古屋というのは自動車という非常に巨大なものがあって、そのほかにも幾つか目立つものがある、その中で——名古屋というか愛知ですね——皆さんやられているんじゃないかという気が非常にして、本当に大都市型と言っていいのか、残留型の大都市型、それでは大田と同じだ、という有田先生の話を知ると、うーん、ぜひ反論したいなあと思って

いますが、名古屋についての認識が弱いんで、名城大学の研究所の客員研究員に一応なっているんだと思うんで、ぜひこの機会に少し勉強していきたいと思っています。ちょっとその辺は私はあんまり賛成しません。

それから、渋井さんのお話の中で横請の話が出てきました。私もこれから先、そういう意味で非常に変化の激しいものに対応していく柔軟な「横請ネットワーク」と技術屋さんたちが呼んでいらっしゃるもの、あるいは名古屋の方、愛知の方が呼んでいらっしゃることが重要だと思んですが、実はこれ、すごい大変なことだということを知ってほしいですね。東京でなぜそんな仲間取引が進んだかということ、要は他に食う道がなかったからなんですね。もうどんどん大工場がいなくなってしまって、他に食う道がないから仕方なくて、それで最初にそれをやったから関東一円の仕事を持ってきたわけですが、まだトヨタは元気がいいわけですね。トヨタの仕事を優先しなきゃ駄目なわけですね。そうしないとトヨタの経営は成り立たない。その中で本当にできるんだろうか。横請というのは、まさに非常に変化の激しいものを企業として全体的に対応していくような仕組みをつくっていかなくちゃ駄目なんで、単に横の取引もやりますよというのでサブでやったんでは絶対にうまくいかないですね。というのが私の認識です。

そういう意味で本当に名古屋の方が危機感を持っていらっしゃるのか。あるいは愛知県といった方が正しい。名古屋というところは狭すぎるんですね。三河や他のところも含めての話ですが、愛知県の方が危機感を持っていらして、それをやっていらっしゃるのか。それとも、ひとつ試しにやってみようと思っていられんかったらやめた方がいいんじゃないか、と私は思います。以上です。

【コーディネーター】 ありがとうございます。それでは続けて植田さん、お願いします。

【植田】 今後考えていかなければいけない点として幾つか指摘しておきたいと思います。

一つは、きょうの話の中でもちょこちょこは出てきているんですけども、本格的には出てこなかった点として、今後の日本の製造業自身がどうなるのかという点、とりわけ東アジアにおける国際競争というのがどう展開していくのかということと関連させて、それぞれの日本の製造業、そしてそれぞれの産業集積地域がどうなっていくのかという点を、もうちょっと深く考えていかなければいけないかなあと考えています。

特に各地域、報告があった大田にしても東大阪にしても、名古屋、愛知県にしてもですね、それぞれ特徴を持っているわけで、そういうグローバルな、あるいは東アジアというリージョナルな競争が非常に激しくなってくることの影響というのは、またそれぞれの地域ごとによってかなり異なってくるので、その点はもう少し地域ごとに考えていく必要があるのではないのかなと思っています。

特に大阪に関して言えば、先ほど言ったように日用品とか雑貨とか、そういった類いのものが比較的強かった。いろんな物を供給している。そういう製品というのは、真っ先にアジアに展開していきやすい特徴を一面では持っています。全面的ではないんですけども、一面ではやっぱり非常に強いので、特に東大阪の場合には、これから影響として強いのではないのかなということが懸念されております。そうした中で、今後どうなっていくのかということをお話していただければと思います。

それともう一つは、さっき渡辺先生のお話の中でもあったんですけども、危機感というのが割と重要な、これからを考えていく上でのキ

ーワードになるのかなというふうにも思っています。先ほど言った東大阪にしても非常に厳しい時期なんですけれども、大田なんかと比べるとまだ危機感が全体として、少なくとも90年代の後半ぐらいはまだ弱かったなあと感じています。それが今になって本当にしんどい状況、危機感が迫ってくるような状況になってきている。僕も愛知というのは外から見ていただけなんですけど、まだ危機感が弱いなという感じがしています。大阪は今非常に危機感が強くなってきています。ただ、危機感が強くなってきたということが、同時に危機に対応していかなくちゃいけないというエネルギーに転化するかどうかというのがまた問題でありまして、それに転化できれば新しい試みが生まれてきたりとか新しい対応が見られるようになる。しかし、今そこまでエネルギーが残っているかどうかというのがむしろ問題でありまして、その点がこれからの問題を考えていく上でネックになるような感じが、例えば大阪なんかではしております。ただ、さっき言ったみたいに、その危機感をバネに新しい動きをしている例というものも徐々に生まれてきております。その中には産業集積ということを特に意識して、この地域の優位性ということを大事にしていかなくちゃいけないんだということを意識した形の対応をしてきているところが出てきているということは今後の一つの明るい点だとは思っていますけれども、全体としてはやっぱり非常に厳しいなあと感じています。

以上です。

【コーディネーター】 ありがとうございます。それでは続けて有田さん、お願いします。

【有田】 昭和54年に名古屋市で「中小企業基本調査」というのをやったんですけども、その時の話です。当時、なぜ中小企業のことを

名古屋市でもって調査しようとしたかという動機ですけれども、市の担当者がこういうふうに出てきたのです。今、大企業がどんどん市の外へ出て行ってしまっている。出て行ってしまった後に住宅が入り込んできている。そしてそこで住宅と工場地域が混在になって、住工混在型の形になっており、これは困るということです。ちょうどその頃、その少し前にアメリカで産業空洞化の問題がありまして、工場が国外に移転した後がスラムになっていったと。これインナー・シティ（inner city）問題と言っていますけれども、それと同じような問題が名古屋市で起きるんじゃないか。だからこれを防ぎたいというのが一つです。

それからもう一つは、大企業がどんどん外へ出て行ってしまおうと税収の問題があるということです。何とかしてこれを引き止めたいんだけど、何とかならないかというのが最初の相談だったわけですね。それで私は「去るものは追わず」でいいのではないか。大都市の機能というのは第2次産業も大事だけれども、管理中枢機能とか、あるいは商業機能とかが中心なのであって、ほかのものが市の外に、県内でも県外でもとにかく市の外へ出ていったからといって、それほど問題にすることはないんじゃないか。むしろ大企業が出て行ってしまったならば、そのあと中小企業が単独ではできない公害防止施設とか、あるいは輸送の問題とかを解決するために団地をつくったらどうか。それで、グリーンゾーンづくり、それを隔てて住宅をそのそばへつくって、住と職との近接を考えた方がずっといいんじゃないか。そういう「中小企業団地をつくったらどうですか」と言ったんですけれども、やはり市の方は、税収とか何かそういう方がどうも関心が強かったようです。当時、未来学者なんていう新種の学者がたくさん登場したんですが——今はあまり見かけませんが——そういう人たちが気宇壮大な話をして、ど

うもそういう方が予算を取れるらしく、私の話がどっかへ飛んでしまったんですけれども、そういう経過がありました。

つまり、これは市の当局者の政策意識というものの問題だと思うのです。現在、特にこの工業集積の問題というのは、技能の持つ意味が次第に薄れてきていることです。コンピュータとかIT技術の発達によって、ぎりぎりのところまで精度の高いものが機械でできるようになってきているわけです。今、アジアにいろんな工場が移転して行っていますけれども、そういうところでは技能の高いものはできないと言われてきましたが、次第にできるようになってきているので、ローコスト、ハイテクというのが実現できそうな状況が出てきているのです。そうすると、この技能に依存している産業集積そのものの存在が非常に難しくなっているわけです。

例えば、中国へ図面を送って、見積書を取り寄せて、それを見せ、「どうだ、お前のところできるか」というようなことを言うてくるそうです。「じゃあやります」と言って採算を無視して引き受けたが、実際に品物を取り寄せてみたら、一応図面通りにはなっているけど、とても使いものにならないものだということです。だから見積書だけで価格競争させられているわけです。しかも最近では中国の加工精度が向上してきているのです。そういうような状況で技能によって生き残ろうとする道が非常に難しくなっているわけです。その産業集積に対する、今「危機感」というお話がありましたけれども、政策当局ももっと危機感を持って対処してもらわなければ困るんじゃないかなと思います。そのためにも、まず名古屋における工業集積の存在そのものを政策担当者に認識してもらうことが必要だと思います。

【コーディネーター】 ありがとうございます

た。それでは渋井さん、お願いします。

【渋井】 愛知県の場合、危機感がどうかという問題ですけれども、危機感を持つ時期が遅かった、大田区や東大阪に比べて遅かったとは言えると思うんです。というのは、いわゆる「空洞化」と言われるようなことが本格的にあらわれてくるのは、愛知県の場合 90 年代なんですね。実は 80 年代末から 90 年代初頭——大田区はその頃既に大変な思いしていたはずなんですけど——、愛知県の場合、このあたりで事業所数や従業者数、製造品出荷額のピークが来るんです。そして、その時期以降にそれらが減ってくるわけですから、やはり危機感を持つ時期が遅くなったということは確かだと思います。でも、あの 95 年の超円高以降というのは、これはやはり相当な打撃になっています。いわゆる向こう三軒両隣みんな工場なんていうところが、もう歯が抜け落ちていくように次々と廃業していく——そういう様子を目の当たりにしている人たちがいっぱいいます。そんな中でどうやって生き残っていくかということで、例えばうんと小ロットの加工に変わっていく——「10 年前よりロット数が 1 桁減りました」とか、あるいは「精度が 1 桁高まりました」というような形で残っている企業がたくさんあります。ですから、私は現在は危機感がかなりあると思っています。時期的には遅れましたけれども……。

で、そういうことに対応していく上で「横請ネットワーク」というのは大事だけれども、どこまで本気でできるのだろうかという問題ですね。「本当にできるのだろうか」という疑問が渡辺幸男先生から出されましたけれども、私も、横請というのはそんなに簡単にできるものじゃないと思っています。私自身、渡辺先生に連れられて、京浜を回って得た感触から言っても、「お互いに知り合って横請をやりましょうね」

と言ってパッとできるような、そんなものじゃないと思います。お互いの技術力を徹底的に知り合って、得意なところ、不得意なところ、ちゃんと承知して、しかも人間的にも信頼関係を結んだ人たちが、密に連絡を取り合っていないといけないものですから、そんな簡単にできるとは思いません。しかしそれでも、「ここに活路を見出していかにざるを得ない」というくらいの危機感を、やはり持っているのではないかと思います。ただ、そういうことを聞きかじってですね、インターネットなどが発達していますから、この情報ネットワークを使ってパッパッとみんなが繋がればうまくいくよ、なんていう論調のものがよく新聞などにも出ていますけれども、「そんな甘いもんじゃないだろう」とは私も思っております。

それから、名古屋を大都市型と見て本当に良いかどうかということですが、私も当初はそんなふうには思っていなかったのです。「大都市型じゃないだろうな」という予想のもとに名古屋の調査に入りました。ところが調べてみると、これがかなり予想と違う。かつて京浜を回っていた時の雰囲気と同じような企業が随分ある。同じような取引関係の企業があるじゃないか、と思い始めたわけですね。ただ、先ほど言いましたように、京浜ほど多様で錯綜し合っているかというところでもないですから、そういう意味では、それほど成熟した大都市型だとは思いません。またもちろん三河地域まで含めて大都市型などという気持ちはありません。とはいえ、やはり名古屋というのは城下町型とか産地型とは到底言えない。類型としては一応大都市型とおさえた上で、しかしそれだけで成り立ち得るわけではなくて、三河の城下町と連携・補完し合っていく中で、それなりに大都市型になりえているのだという意味をこめて、「合体型」という捉え方を提示したわけでありませ

【コーディネーター】 ありがとうございます。今の相互の意見の中でまた反論があるかとは思いますが、時間の関係で少し先へ進ませていただきます。

本日のシンポジウムの第1部のテーマは「産業集積の地域的特徴」というものです。4人のパネラーの発言を聞いて、東京、大阪、愛知の産業集積の特徴、相違点と類似性、それからパネラー相互間の対立点、これが明らかになってきたのではないかと思います。

それでは最後の論点に移ります。現在、産業集積の研究が非常に多くの研究者が参加し、日本全国の集積研究が進められております。パネラーの皆さんは産業集積研究がどのような方向で進められていくべきだと考えますか。研究の視点、比較、方法、課題ということでも結構です。忌憚のないご意見をお願いします。

特に渡辺幸男さん、植田さんには名城大学の地域産業集積研究所が愛知県の産業集積研究を進めていく上での示唆をお願いしたいと思えます。また有田さん、渋井さんは両名の示唆を受けて、今後どのような研究を進めていくべきかということまで含めて意見を述べて下さい。それでは時間が押しておりますので申しわけありませんが、簡略をお願いいたします。渡辺さん、お願いします。

【渡 辺】 渡辺俊三さんから宿題をもらって考えていたんですが、私は植田さんと表現としては全く逆のことを言いたいと思っています。

今、アジアとの棲み分けが不可避になってきていることは確かで、その中で生きていかなきゃいけないです。これは日本国内の集積、どこでも同じだろうと思えます。どこでも同じだということは、要はかつて日本の国内の周辺地域と京浜地域がやったような意味での棲み分け、これしか生きる道はないだろうと思っています。量産型の機械工場、あるいは安定的な製品

の生産、これはもうどんな分野でもほとんど日本国内では、需要がすぐそばにあって、どうしても、離れられないなら別ですが、それ以外ほとんど不可能だろうと思っています。燕へ去年行ってきました。燕でいろんなことを見てきました。燕で元気にやっている研磨屋さんがあるんですね。何をやっているかという日本国中から時間のないといいますか、迅速に納めなきゃいけない研磨だけをやってます。この研磨屋さんは回りの研磨屋さんを何十人と動員して、社内でも10人ぐらい——パートですが——雇って研磨加工をやっています。ほとんどが1人、2人の研磨屋さんの中で非常に希有な形です。しかしそういう仕事があるんですね。

それは何かといいますと、まさにいろんな意味で一般論でいえば変動の激しい仕事を、それに柔軟に対応していくこと。これは日本国内にたくさんありますし、アジアにもたくさんあります。それを集積が初めて可能にする。そういう対応ができる集積が初めて棲み分けの中で生き残れる集積であるし、その集積があれば日本国内でやる方が有利で、まだ10年はもつだろう。まあ10年先はわかりません。私もリタイアですから(笑)、それはそれで中国に住めばいいのかもしれない。いずれにしても10年はもつだろうと思っています。そういう意味で集積をいかに生かしていくか。その集積のあり方を大きく変えていかなきゃいけない。そして名古屋で大都市型があるということはその芽があるんだろうと思っています。ぜひそれをうまく生かしていけば名古屋も大変身できるかなと思います。私は遅いんじゃないかなと思っています(笑)。以上です。

【コーディネーター】 ありがとうございます。それでは続けて植田さん、お願いします。

【植 田】 私の場合は渡辺先生より十数年間

研究を続けていきますから、もっとその十数年先を見越して考えていかなきゃいけないといけない。そこで、国内の産業集積が、20年、30年のスパンでどういう形で残り得るのか、あるいは発展し得るのか。もちろん規模的な問題ではなくて質的な問題、あるいは機能的な問題としてどういう形があり得るのかということ、20年、30年のスパンで考えていきたいと思っています。その時に、棲み分けという形はもちろん大事だと思うんですけども、さらにその上でどういう形の展望があり得るのかということですね。それを考えていかなきゃいけないかなというふうに思っています。それはやっぱり若い人がやらなきゃいけないなということですよ(笑)。

それと、愛知県の今後についてですが、大阪でもそうなんですけれども、大阪市も名古屋市もですね、東京と比べて違うのはデータが少ないということです。東京の場合には、大田区や墨田区を初めとして区ごとの割と詳細な調査というのが結構やられて、その蓄積があるんですけども、大阪でも東大阪は結構あるんですが、特に大阪市になりますと、もうほとんどデータの蓄積がない。名古屋市も多分、さっきの話を聞きますと同じような状況だと思いますので、データをまずどういう形で蓄積していくのかということが一つの課題かなと今思っております。

名古屋は東京や大阪と比べてどっちに似ているのか。例えばエスカレーターは東京型ですが。全体としてはやっぱり東京にも大阪にも似たところがあり、また独自なところがあると思うのでそれぞれの地域の特徴というのを把握するというのと、もう一つは、いわゆる大都市型というような形で共通として見つけられるところは見つけていくというように、独自性の追求と一般化できる場所の追求ということをやったり両方追求していかなきゃいけないと思っています。

ます。そういう点では大阪も一緒なんですけれども、できれば何らかの形で協力してやっていきたいと思っています。

【コーディネーター】 ありがとうございます。それでは有田さん、お願いします。

【有田】 工業集積、産業集積の学問上の研究という点では、最近は大変盛んになってきていますけれども、こういうふうな考え方があるのです。それは産業集積を見るのに、それを生理分析モデルと病理分析モデルというふうに分けて、産業集積を研究するのは生理分析モデルだという考え方です^(註)。つまりどういうふうに動いているかという、生理機能をまず研究することが任務なんだということを非常に強調している研究があるんですけども、私も確かに例えば名古屋の工業集積を見た場合、それがどうなっているんだということをまず知ることが大事だという意味でもって、生理分析モデルとして考える必要があるかと思うんですけども、じゃあなぜそれがどうなっているかを知らなければならないのかということ、そこにどういう問題があるかということをはっきりしたいからなのです。つまり生理機能が正常に働かなくなっている。原因はどこにあるかというようなことを考えなければならないのですから、それはやはり病理分析モデルの研究が必要だと思うんです。今、名古屋の工業集積をやるのはその生理機能がどうなっているかということ、それが中心になろうかと思いますが、それはそれをもとにして、あくまでも産業集積の持つ問題性、問題点というものを明らかにしていくことではないかというふうに思います。そういう方向に進んで行ってもらいたいと思います。渡辺さんはもうじきリタイヤだそうですが、もう私はリタイヤしております(笑)、若い人たちにそういうことを期待したいと思いま

す。

(注) 松島茂「新しい中小企業論」(伊丹・松島・橘川編『産業集積の本質』有斐閣、1998年)

【コーディネーター】 ありがとうございます。それでは渋井さん、お願いします。

【渋井】 産業集積研究の今後のあり方ということですが、先ほど有田先生が言われたように、確かに産業集積研究が盛んになってきて、あちこちから報告書だとか論文が出ています。ただ、それらの多くは、こういう地域にこういう産業がこんなふうに分布して、こんなものをつくっているよ、という研究なんですね。そういう報告はたくさん出のですが、それがどういうふうに、どんなメカニズムでもって維持・再生産されてきたのかということが、あまり見えてこないのです。もちろん、どういう地域に何があるかをまず調べるということは大事ですから、そういう研究にも意味があると思いますけれども、やはりその集積の構造——構造というのは変化しながらも再生産されていくからこそ意味を持っているわけで、その再生産のメカニズムというものを明らかにするというのが、産業集積研究にとっては決定的に重要だろうと思っています。もちろん、その集積地がどんな機能を持っているのかということも、そのうちのひとつだと思います。それを分析するからこそ、この同じメカニズムでこういう環境変化に対応して行けるのだろうか、あるいは新しいメカニズムをつくらないとポシャってしまうのだろうか、それとも微調整すれば何とかやっていけるのだろうか——といったことも見えてくるわけでしょう。ですからそういう視点を持って、私自身も産業集積の研究をしていきたいと思っています。

それから、そういう研究をする上でのデータ

の問題がありましたけれども、データの少なさという点では、この愛知県は相当苦労します。官庁統計ももちろん大事ですけど、それだけでなく、生のお声を聞きたいという部分がありますので、アンケートですとか、インタビューとか皆さんに依頼するのですが……どうも慣れておられないせいとか、何かうさん臭い手紙が来たと思われるのか、なかなか返事が返ってこないんですね。インタビューを依頼しても断られてしまうことが多いです。ですからフロアの皆さん、企業の方おられましたら、今後私どものインタビューの依頼が行きましたら、ぜひお引き受けいただきたいと思うのです。またお友達等々にも、こういう連中がインタビューの依頼をしてきたら、怪しいもんじゃないから受け入れてあげなさい、というふうにぜひお伝え下さい。お忙しいところ申し訳ないとは思いますが、やはり生の声をじかに聞かないとわからないという部分がありますので、ぜひよろしくお願いいたします。

【コーディネーター】 どうもありがとうございました。

以上でシンポジウム第1部は終了しました。フロアの皆さんには長い時間お付き合いいただきまして、ありがとうございました。またパネラーの皆さんも貴重な話をしていただきまして、ありがとうございました。私たちはきょうの話を参考に今後も産業集積の研究を深め、再びこうした形で皆さんに報告する機会が訪れることを期待しております。

それでは最後に、パネラーを務めた皆さんに大きな拍手をお願いいたします。(拍手)

[付録]

シンポジウム当日配布資料(1)

2001年9月23日

産業集積と地域政策

第1部 産業集積の地域的特徴：愛知・東京・大阪のものづくり
東京（京浜）地域の場合 広義の機械工業を中心に

渡辺幸男 慶應義塾大学経済学部

1 東京（京浜）地域の機械工業の1つの特徴・独自性

日経の6月14日・15日の首都圏版の記事「試作請負」「メタルマウス」

試作中心の企業・高度な加工企業の紹介

私のここでの注目点

試作そのもの・その技術の水準そのものではなく

その小規模性（7人と6人）と外注利用の多さ（安久工機 約30社利用）

独自の生産のあり方（仕事に応じて外注を使い分け、必要に応じて利用）

（零細企業の随時外注利用に適切に対応する小零細企業の存在）

その意味 変化の激しい仕事に機能専門化し、外注利用して極めて柔軟に対応可能

諏訪の中堅プラントメーカー M機械の京浜地域での外注利用拡大

諏訪で30社ほどの加工専門化小零細企業を外注利用

諏訪の外注先よりも2割高くとも、利用拡大

使い勝手のよさ、

必要なとき必要な水準のものを迅速に、かつ必要なときだけ利用可能

小ロット、不規則発注、随時発注内容変化、短納期 対応

窓口小零細企業に発注するだけで、多様な加工工程企業を利用可能

2 東京（京浜）地域の集積の特徴がもたらす機能の独自性

技術水準の高い、特定機能に高度に専門化した小零細企業群の独自性

特定加工に専門化した小零細企業自身が

多数の企業からの半端な難しい仕事の受注

多様な分野から受注 各種機械分野を中心に金属製品等も

広域的な受注 零細企業でも関東一円を対象とする

双方向の取引 小零細企業間での双方向の受発注関係

難しく、変化・変動の激しい需要に小零細企業層として極めて柔軟に対応

その層の存立には地域全体として地域内外からの仕事の総量の拡大が必要

3 東京（京浜）地域の集積の小零細企業層に現在生じていること

- 小零細企業経営者の高齢化・後継者難 一部廃業
- 不況 設備投資・試作等の頭打ち
- 周辺地域との広域取引内での特定機能専門化企業の増大
- 京浜地域としての層の減少・より広域的な形態での機能維持

シンポジウム当日配布資料(2)

東大阪地域の産業集積

大阪市立大学経済研究所 植田浩史

1 はじめに

- ・東大阪地域をどう見るのか 東京城南地域との比較

2 産業集積としての東大阪地域

- ・地理的範囲
- ・集積の規模
- ・歴史的な展開

3 東大阪地域産業集積の特徴

(1) 発展の特徴

- ① 大阪市東部から東大阪市、八尾市にいたる地域に広がる大規模な工業集積
- ② 歴史的な形成過程では、最大で50年程度のタイムラグ
- ③ 大阪市内との関係の強さ
- ④ 核になる大工場、中堅工場がそれほど多くない
- ⑤ 地場産業的な分野の存在→単なる地場産業ではなく、時代の変化とともに発展

(2) 構造的特徴

- ① 集積規模の大きさ
- ② 「多様性」需要分野、製品開発・下請加工、分業関係
- ③ 製品開発
- ④ 厳しい経済環境
- ⑤ 同じ産業集積地域である大田区との違い

4 これからの東大阪地域産業集積の課題

- ① 地域内、地域外とのネットワーク

- ② 「多様性」と「専門性」
- ③ 産業集積の可能性を生かした取り組み
- ④ ブランドの確立

シンポジウム当日配布資料(3)

2001年9月23日

愛知県の産業集積 ——「合体型」集積構造と自動車技術の進化——

名城大学経済学部 渋井 康弘

(1) 愛知県の製造業概観

- ① 多様な業種を配しつつも、機械関係業種が代表的。
- ② 機械のうち、自動車の比重大。

(2) 産業集積の構造：「合体型」集積構造

- ① (西) 三河地域＝自動車を軸とする企業城下町型構造

→完成車メーカーの展開とともに維持・再生産。

- ② 名古屋地域＝大都市工業型構造

→小ロット・難加工を含む多様な加工、取引を通じて維持・再生産。ただし、その多様性にはまだ未成熟の部分あり。

- ③ ①②はそれだけでは完結せず、相互に連携・補完。

→名古屋の集積は、三河からの仕事の一つの支えになることで、大都市工業型の形で維持・再生産可能となった。三河の集積も、名古屋の小ロット・難加工への対応力を必要としてきた。

⇒愛知県の集積のタイプは、両者の「合体型」。

(3) 直面する困難といくつかの展望

- ① 困難の基礎：90年代からの長期不況、製造業の海外移転・空洞化→両者の連動。

- ② 打開策の模索：横請ネットワーク、仲間取引関係など。

→新しい取引関係、新しい仕事の開拓に挑戦。

- ③ 新しい取引関係、新しい仕事…自動車にこだわることで生まれる可能性もある。

Ex.自動車の情報化、環境対応、安全対応など…本格的に進めようとするれば、様々な業種の様々な企業と協力して、新しい製品、加工に取り組みざるをえないし、その過程で、他の様々な分野への応用も考えられる。

→愛知県の集積には、こうしたことを進めうる技術力、条件がある。

「空気のきれいな産業集積地」、「交通事故の無い自動車大国」への道も。

愛知県の製造業の推移（全事業所）

	事業所数	従業者数 (人)	製造品出荷 額等(億円)
1990年	61,277	1,014,097	369435
1993年	58,779	999,316	357956
1995年	55,330	949,776	339522
1998年	53,674	919,372	352531

『あいちの工業』各年版、より

愛知県の各地域における機械工業の比重（1998年：従業者4人以上の事業所）

事業所数	愛知県		尾張地域		うち名古屋		西三河地域		東三河地域	
		(%)		(%)		(%)		(%)		(%)
製造業全体	30,301	100	20,785	100	8,708	100	6,226	100	3,290	100
金属製品	4,024	13.3	2,935	14.1	1,375	15.8	806	12.9	283	8.6
一般機械	4,862	16.0	3,325	16.0	1,523	17.5	1,108	17.8	429	13.0
電気機器	1,606	5.3	1,128	5.4	453	5.2	274	4.4	204	0.1
輸送機器	2,320	7.7	1,131	5.4	459	5.3	899	14.4	290	8.8
精密機器	238	0.8	162	0.8	93	1.1	32	0.5	44	1.3
機械関係計	13,050	43.1	8,681	41.8	3,903	44.8	3,119	50.1	1,250	31.9

従業者数 (人)	愛知県		尾張地域		うち名古屋		西三河地域		東三河地域	
		(%)		(%)		(%)		(%)		(%)
製造業全体	869,028	100	485,382	100	162,834	100	292,058	100	91,588	100
金属製品	65,563	7.5	47,012	9.7	17,252	10.6	13,934	4.8	4,617	5.0
一般機械	117,658	13.5	76,712	15.8	22,925	14.1	30,251	10.4	10,695	11.7
電気機器	79,906	9.2	50,490	10.4	14,668	9.0	21,031	7.2	8,385	9.2
輸送機器	222,657	25.6	45,715	9.4	17,430	10.7	152,501	52.2	24,441	26.7
精密機器	10,906	1.3	3,970	0.8	2,325	1.4	4,660	1.6	2,276	2.5
機械関係計	496,690	57.2	223,899	46.1	74,600	45.8	222,377	76.1	50,414	55.0

製造品出荷 額等(億円)	愛知県		尾張地域		うち名古屋		西三河地域		東三河地域	
		(%)		(%)		(%)		(%)		(%)
製造業全体	349483	100	152650	100	49850	100	153322	100	43511	100
金属製品	14327	4.1	9914	6.5	3084	6.2	3467	2.3	946	2.2
一般機械	34436	9.9	22641	14.8	6636	13.3	9353	6.1	2442	5.6
電気機器	27595	7.9	15389	10.1	4385	8.8	8847	5.8	3359	7.7
輸送機器	153962	44.1	19867	13.0	10560	21.2	109373	71.3	24721	56.8
精密機器	3215	0.9	798	0.5	406	0.8	1919	1.3	499	1.1
機械関係計	233535	66.8	68609	44.9	25071	50.3	132959	86.7	31967	73.5

『平成10年 あいちの工業』平成12年1月発行、より