

研究報告

中小企業ネットワークと「学習」に関する一考察 —都市型産業集積地域を中心に—

梅村 仁 (高知短期大学社会科学科)

1 注目される産業集積と中小企業

近年、産業集積が注目され、地方自治体において地域経営を基軸にした地域経済活性化策が積極的に取り組まれている。その要因として、第1に、経済のグローバル化により、モノづくり機能が海外へ移転し、我が国産業の空洞化が深刻になってきていることである。第2に、中小企業基本法が1999年に改正され、中小企業を新たな産業創出、就業機会の増加等の地域経済活性化を柱にした経済ダイナミズムの源泉として、位置づけされたことである。第3に、地域経済の自立のために中小企業の集積が必要不可欠になってきたことである。そうした中、現在の日本の産業政策の柱として産業クラスター政策に力点が置かれている。産業クラスター政策は、知識産業、IT産業、バイオ産業等の新しい産業の起業と結びついているのと同時に、既存産業の高度化への再編成を含んでおり、今後の中小企業や地域産業のあり方と密接に関係している(高原2008)。つまり、地域産業資源として、「産業集積」¹と「中小企業」を政策的に位置付け、集積を活かした中小企業の活性化により、地域振興を図ることも政策意図の一つであろう。特に、産業クラスターの進展による中小企業の起業、ネットワークが期待されているといえよう。

2 産業集積のメリット

では、産業集積を企業はどのように考えているのだろうか。筆者も参画していた中小企業都市連絡協議会と東大阪市が共同で都市型産業集積地域(尼崎市、東大阪市、岡谷市、川口市、墨田区、大田区)において、2008年に合同調査アンケートを実施した(回収数1094件、回収率26.3%)。東大阪市・中小企業都市連絡協議会(2009)によれば、「産業集積都市に製造事業所が立地するメリット」については、「メリットが大きい」が22.9%、「メリットがいくらかある」が42%、合計で64.9%と約2/3を占め

ている(表1)。次に、そのメリットの内容として、「協力会社が多い」が67.5%、「得意先が近い」が52.4%、「安心して操業できる周辺環境」が25.1%となっているなど、集積地に立地するメリットの多様性が伺える結果となっている(表2)。特に、尼崎市における近接性のメリットについては、本調査でも「販売・受注先」「下請・外注先」を合わせて49%と約半数の企業がメリットとして指摘している(図1)

表1 集積メリットの有無

	調査数	メリットが大きい	メリットは幾らかある	ほとんどない	まったくない	わからない	不明・無回答
合計	1094	251	459	174	39	80	91
	100.0%	22.9%	42.0%	15.9%	3.6%	7.3%	8.3%
川口市	129	44	42	21	5	8	9
	100.0%	34.1%	32.6%	16.3%	3.9%	6.2%	7.0%
墨田区	135	22	61	20	9	13	10
	100.0%	16.3%	45.2%	14.8%	6.7%	9.6%	7.4%
大田区	223	62	97	29	6	14	15
	100.0%	27.8%	43.5%	13.0%	2.7%	6.3%	6.7%
岡谷市	91	23	41	12	4	7	4
	100.0%	25.3%	45.1%	13.2%	4.4%	7.7%	4.4%
東大阪市	256	59	112	36	6	18	25
	100.0%	23.0%	43.8%	14.1%	2.3%	7.0%	9.8%
尼崎市	156	25	68	28	6	15	14
	100.0%	16.0%	43.6%	17.9%	3.8%	9.6%	9.0%

(出所) 東大阪市・中小企業都市連絡協議会(2009)

一方、集積課題として、特に操業環境については、アンケート回答企業(表3)の54.2%が問題や不安の存在を示しており、製造事業所の操業環境問題の有無によって、事業の発展や事業継続が大きく制約される可能性が考えられる。また、操業環境を保全するための企業が期待する施策として、「防音・防臭・振動対策への助成」が18.2%、「工場建替の際の規制緩和」が16.1%、「工場建替への補助金」が14.8%、「工場集積地区での住宅建設の制約」が13.3%となるなど、企業活動の今後の展開状況を想

場で製造し、自社で保管し発注を待つ形態であった。ところが、1950年の朝鮮戦争の特需により、業務の拡大を経験したが、その後の景気低迷にて、在庫が拡大し苦境に陥った経験から、エンドユーザー向けの仕事ではなく、当時、町工場も大阪市内で数々と創業していた状況もあり、卸会社としての方向性を確立した。ねじは、当初、米国規格の製品を作れば売れたことから、まずは、「Yにいけばなんでも欲しいネジがある」という評判を得ることを第一に活動し、「利益」も在庫に投資したことから、今では「在庫のY」といわれるまでになっている。会社概要は、資本金4000万円、社員約100名、主要販売先約100社、在庫量約9000トン、ねじのアイテム約4万点である。

しかし、近年の産業空洞化の影響により、販売先である企業の海外流出（組立産業の流出）、倒産・廃業が続き、新たな販売先の業界として「航空機産業」に目を向け始めた。それが、次世代型航空機部品供給ネットワーク（On the Wings of Osaka、以下OWO。）設立の要因である。

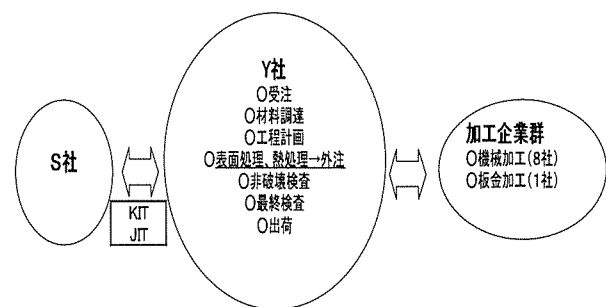
（2）次世代型航空機部品供給ネットワーク

OWOは、Y社を事務局とし、計10社のより部品供給体制が組織化されたものであり、Y社長の説明では、「企業連携惑星群」と銘打たれており、企業連携による航空機部品の一貫生産を行っている。まず、ユーザーであるS社がY社に発注し、Y社が参画企業（加工企業群）に部品製造を依頼し、完成後Y社にて最終検査をし、S社へ出荷する仕組みになっている（図1）。

では、どのようにしてOWOは、組織されたのだろうか。OWOは、2004年からネットワーク構築に向けた研究会を開催し、2005年4月には「次世代型航空機に対応した部品供給をはじめとする航空機体開発への参画を実現するために、パートナーシップ型ネットワークを形成し、航空機市場への参入に必要な取り組みを共同で行うことで、航空機市場及びその関連産業に通用する技術を確保し、販路開拓を行うこと。」を目的として設立されている。その後、大きな転機となったのが、2009年に近畿経済産業局の「川上川下ネットワーク構築事業」の支援を受け、OWOの3つの研究会（航空機産業・生産技術・複合材）と近畿経済産業局との連携が始まった。こうした動きが、航空機部品メーカーであるS社の目の留まり、S社からの技術支援等も受け始めるなどOWOとして、ビジネスの形が出来上がってきた。

一方で、課題として①発注側企業はコストダウンを前提として依頼してくるが、どのような形でされるかが不明である、②今後は、中小企業の集積を活かしたKIT化（ユニット化）とJIT（just in time）が必須となり、企業の努力が求められる、③大企業による中小企業への指導・育成がないと実現出来ないシステムである。今後の中小企業連携の形として、OWOのように受注・検査等担当する中核企業と技術提供する加工企業の合議体的な組織は、これまでの試作品や共同受注グループとは違い、役割分担がより明確化される。また、それぞれの企業が役割を果たすことで、コストダウンも含めた競争力を示し、新たな価値を創造することにもつながり、その効果として参画企業がOWO以外の仕事にも好影響を与えているようである。今後の更なる進展を期待したい。

図2 OWOの概要



（出所）Y社提供資料を参照し筆者作成。

5 産業集積の活用とラーニングクラスター

近年、産業集積地域が新しい知識や技術を生み出す場として、再評価をされている。特に、集積活用における議論の中で、競争力を生み出す仕組みとして「学習」という概念を取り入れた「学習地域（learning region）論」（Florida(1995)）が注目されている。Florida（1995）は、知識経済化の時代における地域が大量生産地域から学習地域へとシフトしつつあると捉え、知識創造と継続的組織的な学習に地域の競争の優位性があると指摘した。そうした可能性のある地域として、尼崎市をはじめとした大阪湾ベイエリアに位置する産業集積地であろう。海外へのものづくり企業が移転・流出していることに悲観する傾向があるが、OWOのような新たな産業分野への進出にける企業もあり、こうした創造的な取り組みに対しての支援はまだ薄いのが現実である。デュースブルグ・エッセン大学（ドイツ）の

Hassink(2005)は、新たな概念として、学習クラスター (learning cluster) を示し「生産ネットワークのグローバル化が進展し、国や地域の境界が益々複雑化し地域間のギャップが生まれているが、学習地域の戦略性と中小企業活動を中心とした異なる特徴をもつクラスターの多様性といった二つの強みをつなぐことができれば、地域経済のロックイン問題にも対応できる。」と指摘している。

我が国には、これまで下請制度があり、批判的な指摘もあるが、大企業が中小企業を支援・育成してきた側面もある。今後、同様の形の復活ではなく、OWO に見られるような企業として必要な連携組織の新しい枠組みの中に、競争力の強化のための「学習」を取り入れることも、再検討すべきなのではないだろうか。また、地域政策の観点から企業の学習に自治体として支援することを併せて検討することも可能だろう。

<参考文献>

(財)大阪湾ベイエリア開発推進機構・兵庫県立大学政策科学研究所 (2011)『インナーシティ (住工混在地区) の変容が大阪湾ベイエリアの展開に及ぼす影響に関する調査報告書』

高原一隆 (2008)『ネットワークの地域経済学』法律文化社

帝国データバンク (2010)「TDB Watching 航空機産業へのチャレンジに必要な要素とは」

(<http://www.tdb.co.jp/report/watching/press/k100101.html>)

梅村仁 (2011a)「都市型産業集積の地域的特性に関する研究—尼崎市を事例として、東大阪市、大田区との比較から—」『都市研究』第 10 号 pp.117-134

梅村仁 (2011b)「産業集積の維持・形成と地域産業政策—都市型産業集積地域を事例として」『産研論集』第 38 号 pp.41-49

柳沼寿 (2007)「地域社会における技能習得と教育の職業的意義」『経営志林』法政大学経営学部、第 44 巻第 1 号、pp.17-36

Florida, Richard [1995] Toward the Learning Region, *Futures*, 27(5), pp.527-536

Hassink, Robert [2005] How to Unlock Regional Economies from Path Dependency? From Learning Region to Learning Cluster, *European Planning Studies* Vol.13, No.4, pp.521-535,

Routledge

注

1) 我が国には、平成の大合併直前の地方自治体数 (3200) ほどの地場産業があるといわれ、およそ 550 ヵ所の「産地」が存在する (伊藤・土屋 2009)。

2) 航空機産業への新規参入及び受注拡大に向けた取り組みを行なっている事例として、「秋田輸送機コンソーシアム (秋田県)」や「まんてんプロジェクト (神奈川県)」、「ウィングウィン岡山 (岡山県)」などがある。

3) S社とY社を中心とするグループ企業の連携は、経済産業省近畿経済産業局のサポートに起因する。

(2010年12月3日、朝日新聞) また、グループ企業の母体は、2005年設立の「次世代型航空機部品供給ネットワーク (OWO)」である。詳しくは、帝国データバンク (2010) を参照されたい。

4) 2010年10月に実施したS社へのインタビューに基づく。

5) 記述内容は、2011年2月に開催された大阪市立大学大都市圏産業政策研究会「連環フォーラム」でのY社の報告と2011年3月の筆者によるY社社長へのインタビューに基づいている。