

工業集積地の今日的意義とその変容（2）

——堺・自転車工業産地を事例として——

鎌 倉 健

拙稿論文（1）において，堺地域を中心に産地を形成している自転車工業を，「未来型産業のモデルにたりうる」と位置づけるとともに，その歴史的形成過程をふまえたうえで，その構造的特徴と技術の発展過程を分析した¹⁾。その続編にあたる本稿では，今日の国際化にともなう諸変化について分析し，そのうち工業集積地として持続可能な発展にむけた地域産業政策のあり方について検討する。

I 堺・自転車工業の国際化による諸変化

1 国際競争力の変化と国際分業体制の進展

今日の日本経済の「国際化」は第一段階の輸出展開，第二段階の海外生産をへて第三段階，すなわち本格的な多国籍企業化段階をむかえたといわれている。前述のとおり，戦前，戦後をつうじてわが国の自転車工業の発展と国際化過程には密接な連関がある。そこで再度，輸出・輸入の変遷について検討することとしよう。

自転車・同部品生産における輸出比率をみたのが第1表である。これからも一目瞭然のごとく，完成車の輸出高は1985年以降皆減したのに対し，部品輸出はこの間の為替変動をものともせず順調にのびし，いぜん総生産額の60%を超える水準を保っている。

これを仕向地別輸出高でみると，1970年から85年の間は第1位がアメリカで全体の30～40%を占めたが，1990年代にはそれが台湾に替わり，加えてヨーロッパ各国への輸出も順調にのびている（第2表）。

また，アメリカへの輸出は完成車が中心で

第1表 わが国の自転車・同部品生産における輸出比率
(単位：%)

年	完 成 車		部 品	合 計
	数 量	金 額	金 額	金 額
1950	16.2	17.0	6.2	10.3
1955	3.2	2.0	17.9	10.8
1960	10.9	8.0	12.2	9.8
1965	14.5	10.5	19.3	14.5
1970	23.7	18.7	26.0	22.0
1975	9.4	9.5	42.9	22.6
1980	15.9	20.2	60.6	40.8
1985	13.1	20.3	47.6	34.0
1990	2.8	7.5	66.1	41.5
1995	1.6	1.7	63.4	33.2

(出所) 財団法人自転車産業振興協会編『自転車統計要覧』各年度版より作成。

第2表 自転車の仕向地別輸出額の推移
(構成比：%)

	1960	1970	1980	1990	1995
東南アジア	47.9	26.7	13.4	38.6	35.1
(台湾)	1.2	0.6	5.5	32.6	26.9
南北アメリカ	29.4	57.1	39.1	17.7	20.9
(U・S・A)	21.9	42.7	33.4	13.6	18.3
ヨーロッパ	1.0	3.4	25.6	42.7	43.2
オセアニア	1.5	6.6	8.1	0.8	0.5
その他	20.2	6.2	13.8	0.2	0.3
実績(億円)	54	175	971	1249	647

(出所) 第1表に同じ。

あったが，台湾へは部品が中心である。それも自転車部品のなかでは技術集積度の高いハブ，ブレーキ類，ギャクランク，それにディレーラなど，いずれも自転車にとっては中核的部品である（第3表）。

1) 『調査と研究』第15号，1998年4月，74-88ページ。

第3表 自転車の主要部品別輸出額の推移

	1985年 (億円)	1988年 (億円)	1991年 (億円)	1995年 (億円)	95/91 (%)
フレーム・前フォーク等	15.2	21.1	44.2	10.6	24.0
リム	18.1	22.2	49.2	10.4	21.1
ハブ	82.1	40.3	130.1	77.3	59.4
フリーホイール	26.1	22.4	39.0	30.8	79.0
ブレーキ・部分品	36.0	84.2	173.8	94.4	54.3
ギャクランク等	51.4	85.5	218.2	138.1	63.3
ディレーラ		64.7	122.4	108.2	88.4
その他	300.4	197.0	364.9	160.7	44.0
(ドル換算レート)	254	126	131	94	—

注) 1988年から輸出統計品目の分類が変更された。

(出所) 第1表に同じ。

以上のことはわが国のメーカーにとって、この間の大幅な為替変動により直接的なアメリカ輸出は後退を余儀なくされ、アメリカ向け輸出の第1位は台湾に譲ったものの、台湾製の完成車に日本製部品が組み込まれ、アメリカ市場にいわば間接的に輸出されているのである。具体的にはディレーラはシマノ、ギャクランクはスギノ、反射版はキャットアイというように、当該製品の優秀さから海外のユーザーが日本製部品を直接指定する関係が形成されているからであり、この限りでは国際分業体制への移行は肯定的評価が十分に可能であろう。

しかし、こうした急速な国際分業の進展の影で問題も顕在化しつつある。すなわち、上記のような部品はむしろ例外で、大半の部品は輸出が困難になるだけでなく、1990年半ばの円高を契機に台湾、中国からの集中豪雨型輸入がつづいている。こうした状況をみたのが第4、5表である。すなわち、現在の輸入の中心は台湾からの完成車の輸入であるが、その激増ぶりと変わらないほどのテンポで増加しているのが中国からの部品輸入である。それもサドルなどの労働集約的部品やペダル、スポーク、タイヤ・チューブなどの量産加工型部品にとどまらず、ハブ、フリーホイールのような技術加工度の高い部品も急増傾向にあることは注目に値する。それは、いずれの自転車部品においても品質に

第4表 中国および台湾からの輸入実績

年	中 国		台 湾		
	完 成 車 (千台) (億円)	部 品 (億円)	完 成 車 (千台) (億円)	部 品 (億円)	部 品 (億円)
1985	0	0	0	2	0
1990	0	0	8	601	62
1991	0	0	15	851	106
1992	3	4	16	1,002	102
1993	7	9	17	1,118	112
1994	27	20	24	1,807	150
1995	900	61	39	2,023	170

(出所) 第1表に同じ。

第5表 自転車・同部品別輸入実績

(単位: 億円)

	1988年	1990年	1992年	1994年	1995年	(95/90)	
完成車	数量(万台)	90	67	117	234	327	490%
	金額	63.1	71.7	126.9	201.9	271.3	378
フレーム・前フォーク	7.2	18.4	14.7	19.1	24.2	132	
リム・スポーク	5.3	5.4	3.2	6.7	14.9	275	
ハブ・フリーホイール	0.4	4.2	2.3	6.0	7.6	183	
ブレーキ・部分品	0.4	7.1	7.0	11.3	14.1	198	
サドル	0.2	13.3	13.6	14.4	13.0	98	
ペダル・ギャクランク	7.6	13.0	11.9	14.4	17.9	138	
その他	12.9	25.9	29.1	42.4	44.1	170	
部 品 合 計	46.3	87.2	81.9	114.3	135.9	156	
タイヤ・チューブ	22.4	31.4	39.1	31.3	33.2	106	

(出所) 第1表に同じ。

かんする差異が急速に無くなりつつあることを意味しているからである。

また第6表からもあきらかなとおり、近年におけるアジアからの輸入の大部分は、台湾を除き日本企業の海外進出工場や現地企業との合弁企業からの逆輸入部品である。また資本関係はなくても技術者が現地におもむき、現地企業で生産技術だけでなく品質管理や製品検査にいたる一連の技術指導をおこなっているケースもある。

ちなみに、大阪府の調査(1987年6月実施)によると、その当時は府下の自転車メーカーは国内市場、輸出市場を問わず、価格面はともか

第6表 自転車および同部品の国別輸入額
(単位: 億円)

	1980年	1990年	1993年	1995年	(95/90)
アジア					
韓国	25.6	29.1	30.6	19.2	66%
台湾	5.9	114.1	151.4	210.5	184
中国	—	8.5	26.8	99.5	1171
シンガポール	12.9	1.5	4.1	10.5	700
マレーシア	—	—	3.4	12.7	—
インドネシア	—	2.7	5.5	8.5	315
欧米					
イギリス	0.6	1.3	0.6	1.1	85
フランス	2.3	6.7	4.3	3.0	45
イタリア	2.2	9.5	5.3	5.9	62
アメリカ	0.2	5.9	15.8	22.9	338

(出所) 第1表と同じ。

第7表 輸出市場および国内市場における競合
製品の評価
(単位: %)

	価格			品質		
	同じ	やや安い	かなり安い	同じ	やや悪い	かなり悪い
輸出市場	2.3	4.7	93.7	11.6	65.1	23.3
国内市場	2.9	28.6	68.6	8.6	54.3	37.1

(出所) 大阪府立産業開発研究所編『産業構造調整と府下中小企業(1)』より引用し再編成した。

く品質面では圧倒的にその優位性を誇っていた(第7表)²⁾。

したがって、上記の関係の現出はとりもなおさず、この間における業界をとり巻く環境変化の激しさを端的に物語るものであろう。

さらに、第8表は世界の主要各国別の自転車生産台数の推移であるが、現在世界中で生産されている自転車は、完成車ベースで年間約1億1千万台である。そのなかでも最大の生産国であり消費国は中国である。中国は年間約4千万台を生産しているが、その主流は実用車である。今後は上記のとおり技術指導や技術移転がすすむなかで技術力を高め、近い将来には高品質な部品生産も可能となるであろうが、輸送コスト等を考えると、わが国のメーカーにとって現時

2) 大阪府立産業開発研究所編『産業構造調整と府下中小企業(1)』1988年、参照。

第8表 主な国別の自転車生産台数
(単位: 万台)

	1980年	1985年	1990年	1995年
アジア				
日本	708	678	797	658
韓国	78	135	153	135
台湾	310	772	779	766
中国	1,302	3,235	3,141	3,900
インド	384	546	845	1,150
欧米				
イギリス	170	124	128	
フランス	278	156	154	
ドイツ	364	331	386	322
イタリア	265	240	350	530
ロシア	501		367	
アメリカ	694	578	556	847

注) 空白部分は統計数値が不明。

(出所) 第1表と同じ。

点での脅威はむしろ台湾メーカーの動向である。

台湾はかつてのわが国と同様に輸出指向型工業を推進し、国内需要が70万台程度に対し生産高はその10倍規模である。しかもアメリカ市場を席捲した勢いで技術力を急速に高め、最近の為替変動を味方に生産コスト面での競争優位をいっそう拡大している。たとえば、MTB用アルミハンドルの生産価格は日本では約500円であるのに対し、台湾では200円程度である。そのうえ台湾では品ぞろえも豊富で、すでに部品生産においては無いものがないほどに充実してきている。これに対し、たとえばわが国の自転車業界のカタログはかつては電話帳並みの厚さを誇ったが、それが数年前からは作成すらされなくなった。この変化が端的に示すとおり、一部の品目はすでに国内生産がほとんどおこなわれていないものもあり、客観的にも輸入部品に依存せざるをえない構造がいま広がっているのである。

2 「価格破壊」と「流通革命」

前述のとおり、1990年代に入り輸出が一部のメーカーの部品を例外にはほぼ完全にストップした。そのうえ、集中豪雨型輸入により供給過剰

第9表 わが国における自転車・同部品の生産
実績の推移

	1970年	1980年	1985年	1990年	1995年	(95/90)
完成車	438	1,165	1,114	1,264	952	75%
フレーム	79	233	279	243	160	66
泥除け	15	24	23	19	14	76
ギャクランク	23	118	104	264	137	52
ハンドル	28	50	51	36	27	74
バンドブレーキ	11	23	21	23	14	61
キャリバーブレーキ	10	97	67	216	67	31
リムブレーキ	6	4	3	1	0	31
リム	31	85	93	124	56	46
スポーク	14	37	32	31	21	66
ハブ	28	148	123	223	187	84
フリーホイール	10	80	57	103	52	51
ディレーラ	20	136	100	299	178	60
チェーン	17	43	38	40	16	39
ベタル	13	43	40	51	18	36
サドル	20	33	21	14	9	63
ケース	11	24	30	30	20	69
キャリヤ	11	18	14	13	5	36
スタンド	8	13	14	15	9	58
ベル	4	6	4	4	5	121
部品合計	356	1,215	1,112	1,747	994	57

(出所) 第1表に同じ。

となった結果、完成車、部品を問わず価格の低下が著しい。

第9、10表は品目別の生産額と平均出荷額の推移であるが、「価格破壊」の実態は深刻である。

たとえばフレームの場合、単価面で数少ない四桁の部品の一つであり、その採算ラインは2,900円前後といわれているにもかかわらず、実際にはすでに2,000円を下回り、この価格は1950年代前半とほぼ同水準である。またハンドルやサドルの場合も、その価格は1950年代の水準すら10~20%も下回っている。しかも問題は、この間これらの部品製造にかかわる技術的革新はほとんどみられず、労働集約型の基本は不変のままで価格のみ低下したことである。

自転車の心臓部といわれるハブの場合でも、

第10表 部品別生産者価格の推移

	1980年	1985年	1990年	1995年	(95/90)
フレーム	3,630	3,503	3,138	2,140	68%
泥除け	466	413	323	345	107
ギャクランク	911	866	1,002	1,417	141
ハンドル	557	529	468	400	85
バンドブレーキ	342	305	296	266	90
キャリバーブレーキ	597	617	788	755	96
リムブレーキ	419	501	649	596	92
リム	839	1,000	1,058	759	72
スポーク	284	285	298	283	95
ハブ	698	682	760	1,248	164
フリーホイール	455	437	554	828	149
ディレーラ	960	869	1313	1,347	103
チェーン	213	204	271	280	103
ベタル	401	338	469	1,038	221
サドル	474	506	469	413	88
ケース	554	486	407	354	87
キャリヤ	391	348	300	228	76
スタンド	315	307	270	185	69
ベル	98	106	120	87	73

(出所) 第1表に同じ。

材料から製品にするまで約半月かかり、しかも安全設計のうえからも最低10年間は品質を保障する必要があるが、その単価はコーヒー1~2杯分にすぎない。キャリアにいたっては1本の鉄棒を曲げるところから始まり、外枠、中枠、前後の金具の取り付けまで27工程をかけ、できた製品を袋詰めし、梱包後出荷となるが、その単価は120~130円である。これから材料代を引くと残るのは60~70円程度で、経営者自身が「いままで事業としてつづけてこられたのが不思議だ」というほどである。

また単価が低下すればするほど小ロット生産では対応できなくなるため、いきおいロット数を拡大する必要が生じる。その結果、業界全体では過剰生産となり値崩れがおきる。これに輸入部品の増加が重なり、いっそう価格が低下する。これが現在進行中の「価格破壊」の構図である。

この動向に拍車をかけたのが、流通資本による「価格破壊」という名の販売戦略である。す

なわちバブル崩壊による不況の長期化で消費者選好が低価格指向を強めているところへ、一方では安い完成車をみずからで輸入し(1994年に輸入実績のある業者は50数社であるが、第1位の穂高(16万4千台)に次いで、ダイエーが16万3千台で第2位である)、他方では商業型メーカーとの間でP・B(プライベート・ブランド)商品を開発し販売を始めた。そして、従来の販売方法である〈完成車メーカー→卸問屋→小売店→消費者〉というルートから卸問屋をはずし、〈完成車メーカー→量販店→消費者〉というように流通経路を簡素化することにより、いっそうの低価格化を実現した。

たとえば商業型最大手のY社の場合、出荷ベース(1994年)では70万台のうち80~85%がスーパーなどの量販店向けである。このことは消費者にとっては従来の対面販売方式の廃止につながるが、他方では販売スペースの大規模化で品ぞろえが豊富化し、それが低価格化路線とともに消費者に支持されるところとなった。そして、このことが小売店の減少(1985年3万6千店が、94年には3万1千店に)と量販店のシェア拡大に結びついたのである。同時に、価格的には軽快車の平均出荷価格は1万3千円が1万円に、また1980年代後半には一時儲け頭であったMTB価格は、当時の5万円前後から最近では2万円を下回るまでに低下している(第11表)。

しかし、問題は価格の低下にとどまらず、価格形成力が事実上量販店に移行することで、いわば自転車業界の命運が量販店の意向に左右されるようになったことである。そして、その熾烈な競争関係に業界全体が巻き込まれることによって、個別企業レベルでは経営上グローバルな視点はあっても、産地の維持、発展という地域的視点が欠落するという結果をもたらした。たとえばY社は部品購入の際、[規格を満たしていれば、世界中どこのパーツでもよい]との考えで、すでに部品の海外調達率が約50%に達しているため、[堺に立地しているメリットはほとんどない]との認識に変わってきている。

第11表 車種別価格の変化(1985年=100)

(単位:実数は円)

	1957年	1970年	1980年	1985年	1990年	1994年	1995年
実用車	52	45	86	20,738	105	112	136
軽快車	66	59	103	18,681	87	83	76
スポーツ車	—	60	90	21,302	112	115	115
子供・幼児車	37	53	107	12,743	98	101	94
ミニサイクル	—	—	105	14,881	86	86	83
特殊車	67	44	117	17,776	132	110	128
平均単価	10,262	9,677	16,451	16,422	15,863	15,377	14,466
輸入車	—	—	—	30,000	10,753	8,623	8,295

(出所) 第1表と同じ。

以上のとおり、今日の価格破壊から産地崩壊の危機にいたる経緯は、完成車メーカーと量販店の意図せざる「合作」といえなくもない。しかし、こうした事態の現出は技術の不可逆性という点からも、「栄光と挫折の繰り返しは港堺の土壌」³⁾とあってすまされない問題であろう。

3 寡占企業の登場と産地における弊害

以上のとおり、いわば崩壊の危機にある産地のなかで、シマノはこうした動向を後目に快進撃をつづけている(第12表)。

シマノは、創業者島野庄三郎が昭和恐慌でそれまで勤めていた堺市の自転車部品工場が閉鎖されたのを契機に、1921年に機械修理工として独立開業したのが歴史の始まりである。島野はのちに「職人のハートをもった技術者」と評されたように、自転車部品ではもっとも技術が要求されるフリーホイールの生産に当初から着手した。そして、材料の地金の焼き入れ等、それまでは職人の勘にたよっていたものを、硬度計をはじめ機械工具を自前で考案するなど工夫を重ね、次第に輸入品と遜色のない製品をつくることに成功した。その結果、1939年にはフリーホイール生産が年間で3万個に達し、この分野ではわが国のトップ企業に成長した。

しかし、戦時期の経営中断を経て、戦後事業再開後一時期は完成車製造も手がけたが、景気

3) 堺輪業協会編『堺輪業協会五十年史—堺の自転車物語』堺輪業協会、1984年、47ページ。

第12表 シマノの主な経営指標の推移

(単位:百万円)

	第73期 1980年	第78期 1985年	第83期 1990年	第86期 1993年	第88期 1995年	(95/85)	(95/93)
売上高	47,136	50,167	139,044	166,458	127,097	253.3	76.4
経常利益	5,042	1,829	9,127	16,249	10,239	559.8	63.0
当期純利益	2,424	1,035	3,880	8,106	5,386	520.4	66.4
資本金	2,395	3,134	15,971	31,685	32,733	1044.4	103.3
従業員数	744	735	861	1,017	1,297	176.5	127.5

(出所) (株)シマノ70年史編纂委員会編『シマノ70年史・資料編』および「期別財務諸表」より作成。

変動の激しさと業界の熾烈な競争関係により、1940年代後半と50年代半ばには経営危機に陥る。そこで、1958年には経営再建にむけ、①部品専業メーカーに徹する、②販売システムの近代化をはかる、③輸出市場を開拓する、④徹底的な技術改良をはかる、という「再建策」をまとめ、これ以降製品としては外装、内装変速機などの生産に着手するが、あくまでも部品専業メーカーとしての道を歩むことになる⁴⁾。

かかる経過が示すとおり、シマノの発展を決定づけたのは、一つには経営戦略の中心に創業時から技術開発を明確に位置づけたことである。とくに自転車の価値を高めるものは駆動装置と制御装置との認識から、前稿でのべたとおり、わが国で最初に冷間鍛造技術を導入し品質の向上と量産技術を確立した。現在でも研究開発と品質管理の要員は全従業員の20%、200人を超えている。

第二は、とりわけマーケティングを重視していることである。たとえば MTB ブームがおきる以前からアメリカ西海岸でマニアとともに機器を開発し、今日ではディレーラを年産3千万個、世界の約80%のシェアを占めている。その結果、シマノの部品なくして MTB は成り立たないという関係をつくり、「超・部品企業」⁵⁾といわれるまでになっている。

第三は、国際化戦略を業界に先駆けてうちた

た点である。1973年までの輸出先はアメリカのみであったが、経営の安定化をはかるため世界市場を4分割(アメリカ、ヨーロッパ、日本、その他のアジア地域)する販売戦略をたてた。同時に海外の生産基地として1973年のシンガポールを皮切りに、マレーシア、インドネシア、そして94年には中国に工場を建設した。そこで、「円高で競争力を失った製品は海外で」を基本に、ボーダレス経済下における大競争時代への布石として各生産拠点で製品分業をすすめ、海外企業を含むグループ全体として規模の経済性を実現するなかで、国際競争力の維持と強化をはかっている。また1973年頃から商品グレードをあげ、シマノ独自の仕様にもとづく製品群をつくるようになった。そして、それをワンセットで販売する戦略をすすめている。それが可能になったのは、他社の追従を許さない「付加価値の高い製品と生産ラインの省力化」⁶⁾という技術的裏打ちがあったからである。

同時に、シマノの発展を間接的にサポートしたのは、他ならぬ地域の企業集積の厚みとそのまま自然に形成された専門特化による相互補完的なネットワーク型生産システムである。すなわち、こうした生産システムの形成にともない現出した地域内における高い生産性と効率性によって、シマノをして、部品から完成車製造にいたる一貫生産メーカーへの「脱皮」を阻み、それが結果的には世界的にも高品質な製品を生み出す部品専業メーカーに飛躍させたので

4) 株式会社シマノ70年史編纂委員会『シマノ70年史』株式会社シマノ、1991年、104-111ページ。

5) 日本経済新聞社編『よみがえれ製造業』日本経済新聞社、1994年、90-92ページ。

6) 同上書、92ページ。

ある。

ところが、こうした光の影で無視できない問題も顕在化している。たとえば、シマノの外注比率(1994年)は材料費ベースで45~50%、その外注先は鍛造の切削、組立等の下請けを含めると1,000社近くを数えるというが、最終組立工程のロボット化、海外生産の進展(1994年度の海外生産比率は27.5%)にともない近年外注比率は低下傾向にある。それでもいぜん常時取引先は200~300社あり、そのうち大阪府下の企業が60~70%、さらにその半数近くを堺地域の企業が占めるというように、地域における関連企業の集積構造に大きく依存している。しかし、それにもかかわらず、下請けの一方的打ち切りや下請工賃はパートの給料でしかおこなえない水準にまで切り下げたため、潰れた下請企業は数多いとの風評が絶えない。その証拠の一つに以前は下請企業を組織した「協力会」があったが、現在は影も形もない。

さらに、シマノが販売戦略として採用した「セット販売」方式もきわめて問題性が高い。具体的には、この販売方法は自転車の機軸部品である駆動部品や制御部品を独自規格にし、それに他の部品の規格を同一化することで事実上他のメーカーの部品採用を困難にするものである。そして、それはいわば地域の中小業者の「存立条件」を占有し、みずからの業績をのぼす方法である。したがって、そこにはもとより競争的共存の視点が欠落しているばかりか、独占禁止法に抵触しかねない問題であるといっても過言ではなからう。事実、アメリカでは独占禁止法に抵触し、敗訴している。またアメリカではこれを契機にシマノのコンポはずしがさかんととなり、たとえばシフトレバーでは高級車の大半がスラム社のパテント商品であるグリップ・シフトを採用している。

付言すれば、今日のシマノの大躍進の技術的基礎は、1950年代後半から社運をかけたくりまされた冷間鍛造技術の開発であり、それはわが国の機械工業界において高く評価されている。その反面、研究開発過程において前述のとおり、

各公的研究機関に社団法人・自転車工業会の補助金を斡旋したのが、他ならぬ当時工業会の会長をしていた島野庄三郎であったため、今回のヒアリング調査のなかでA氏にいたっては、[今日のシマノがあるのは、業界の資金を私物化したからだ]との辛辣な意見を述べた。

かかる批判の可否はともかく、いまシマノに問われているのは、情報と技術の占有によりもたらされた「技術的階層性」によって、地域における同業者の存立基盤をも奪おうとするその経営姿勢である。いずれにしても、シマノにとっては業界および産地構造が危機に直面しているいまこそ、従来の企業経営に地域的視点や競争的共存の視点をつけ加え、名実ともに業界のリーダーとしてその社会的責務を踏まえた対応が求められていることは、まぎれもない事実であろう。

II 工業集積地としての持続的発展の条件と課題

1 国際分業体制下での堺地域での具体的対応の現状

経済のボーダレス化による大競争時代への突入で、相対的に高賃金となったわが国での「モノづくり」にはもはや展望などないのか、といえばあながちそうでもない。またその対応の基本として、一般的には高付加価値化あるいは差別化、二つには多角化、そして三つ目には海外展開が考えられる。

海外進出は、すでに業界全体で20社26件(1996年7月現在)といわれている。そのうちの一社で、完成車メーカーでは中国進出第1号であるSa社(従業員38人、グループ全体では120人)の場合を見てみよう。当社は1992年から上海で国営企業と合弁で準備し、1994年6月に新工場を竣工し、半年後の12月からは開発輸入を開始した。1995年現在、この工場は月産3万台で従業員は200人である。進出の動機は、[将来日本で製造できなくなった際、品質面で安心できるものを輸入するため]である。また当社は国内的には商業型メーカーでありながら、

1991年には後継者が不在となったフレーム会社（現在の従業員は70人）を子会社化した。ちなみに、当社の1996年の生産は開発輸入と国内生産を同規模とし、それぞれ30万台である。

典型的な労働集約型産業であるサドルメーカーのK社（従業員27人、最盛期は70人）の場合、すでに1987年から中国天津に進出している。1993年には合弁工場が完成し、1995年現在従業員は80人体制で月産は15万台である。そして、このうち13万台を開発輸入している。ただし、それは標準品のみで単価的には200円程度であるが、現在はこのもうけで国内生産の赤字を補填している状態にある。またこの経営者の見解としては、[海外生産は準備を含め最低3年かかるが、決して先見の明ではなく、サドルの分野にもっとも早く輸入の嵐がきて苦し紛れでとりくんだだけで、自分たちが経験した事態が数年遅れていま業界全体に広がった]との認識にある。一方、国内生産は現在月産3万台で稼働率は50%（最盛期は月産20万台）にすぎず、なかには高付加価値の典型として、レース用のチタン製品で単価的には1万円前後のものも生産しているが、数量的に限られているので苦しい経営であることに変わらない。

次に、高付加価値化あるいは差別化の事例を見てみよう。ハブメーカーの大手であるN社（従業員45人）の場合、ハブは自転車の心臓部に位置する部品であるため、とりわけ高い品質が求められるが、当社の主力製品はハブのなかでは比較的低価格帯が中心であるため、それに少しでも付加価値をつけることによって差別化し、国内的はもとより、輸出品にもないものをめざしている。具体的には、材料から製品の出荷にいたる行程の大半をロボットで自動化し、製品の品質面は当然のことであるが、工程管理においても競合関係にあるシマノに負けない効率的な生産体制を構築している。その結果、この分野では月産25万個で国内最大のシェアを占め、輸出比率も25%で、その主な輸出先はアメリカというように、国内のみならず国際競争力も兼ね備えている。

多角化については、ヘッド・ハンガーメーカーの大手であるH社（従業員20人、最盛期は57人）の場合を見てみよう。当社におけるヘッド・ハンガー製品は、月産で約10万セット（最盛期は月産45万セット）である。そのうち世界でも唯一というレース用のチタンヘッド（出荷価格で2万2千円）については、その行程の大半を手作業で生産しているが、生産の主力は1セット（7、8点の部品からなる）の価格が100円程度（最盛期には同じものが250～300円していた）という標準品である。そして、それが量的には全体の85～90%を占めているため、当然専門メーカーとしては経営的にたない。そこで、自転車部品の技術を応用して建設機器、電力関係部品等に順次進出をし、現在兼業比率は約70%に達している。こうした他業種への転換が可能となった要因の一つは、当社独自で1955年から労働省認定の事業所内職業訓練所を設置し、系統的な技術教育、人材育成に積極的に取り組んできたからである。

同様に、多角化ではラグメーカーが建設機材を手がけたり、ハンドルメーカーが家具関連部品等にとりくむなど、個別企業レベルでは従来の「規模の経済性」のみに依拠した経営からの脱却をめざし、技術的関連性を手がかりとした多角化の展開、いわば「範囲の経済性」を追求する模索がつづいている。

以上はほんの一例にすぎないが、現局面での生き残りをかけたその苦闘ぶりは筆舌にかえがたいほどのものがある。事実、1996年春には中堅の1社が倒産、2社が廃業した。とくに、そのうちの1社は高付加価値生産に特化したフレームメーカーで、その製品は使用材質がCrMo鋼やチタン、出荷単価は1万円～数万円（標準品の5～10数倍）で、このフレームを使ったMTBの最上級車は小売価格が数十万円もした。このため、[製造しているのは自転車ではなく、スポーツ用品である]と位置づけ、独自の販売戦略をたて、その布石として販売のプロを自前で養成するなど意欲的であったにもかかわらず、志しなかばでの挫折である。また

他の経営者たちも、[産地としての堺が何とか残ってほしい] [みずからも生き残りをかけて、いまたいへんな時ではあるが、何とか生産工場の存続をはかりたい]、[このまま技術を消滅させるのは惜しい]と口々にいう。しかし、今後については一様に[まったく見通しがたたないため、後継者も決めていない]と、個別レベルでの対応の限界も同時に示している。

そこで、以下では工業集積地としての持続可能な発展にむけた条件とその政策的課題について検討することとしよう。

2 工業集積地の持続的発展と地域経済政策の転換

「一国の繁栄は、その国の優れた生産力にかかっている」⁷⁾は、『MADE IN AMERICA』の冒頭の一文であるが、「国」を「地域」におきかえても同様のことがいえよう。

すなわち、これまでの検討から「地域の優れた生産力」= 地域経済の持続的発展の条件である競争優位の源泉は、歴史的に形成された企業集積の厚みと、その構造的特質である高度な社会的分業により専門特化した企業群の相互補完的なネットワークであることがわかる。またこの生産システムは、たとえばラッグ生産の場合、角度が2ミリ違って製品にならないため種類の異なる3,000を超えるが、個々の商品レベルでは国際的なマーケットと直結しているため大口生産が可能となる。このため、こうした専門特化した企業の地域的集積により、産地全体としては多品種かつ大量の生産が可能となり、かかる構造が地域的には「規模の経済性」を実現していると考えられるのである。加えて、この生産システムの高い生産性と効率性が部門的には寡占企業の登場を許しても、自動車工業や電気機械工業のようにアッセンブル・メーカーによる地域支配はもちろんのこと、一貫生

産メーカーの出現をも阻み、このことが堺地域をして、企業城下町型への転換を阻止した最大の要因であるといっても過言ではなからう。

それにもかかわらず、これまでの検討にみられるとおり、堺地域では企業集積の厚みが増すどころか、新規開業はここ10数年は皆無の状態であるうえに、経営の困難から倒産・廃業による退出が相次ぎ、産地自体が崩壊の危機に直面しているのである。

その危機の要因の第一は、いうまでもなくプラザ合意以降現出した経済のグローバル化の進展である。そして、それは一つには海外への生産シフト等による地域的影響であり、いま一つには1990年代半の円高を契機とした集中豪雨型輸入により現出した「価格破壊」の影響である。

第二の危機の要因としては、こうした急激な環境変化に積極的な対応を困難にしているのが、戦前、戦後をつうじて産地内にビルド・インされた過当競争体質がある。それは産地内とともに各部品部門ごとというように、いわば二重の競争関係にある。その熾烈な競争関係が、かつては個別企業間の専門能力を高めることになり、それがひいては地域全体の競争優位の形成に結びついたのである。しかし、現在では一部のアッセンブラーや部品メーカーを例外に、大半の企業にとっては経営困難の要因と化している。このとき、政策当局の認識と対応は、従来型の「産業の高度化」「高付加価値化」に加え、雇用対策上からも創業支援策をうちだす一方、他方では産業は成熟するにつれて拡散するというプロダクト・サイクル理論にもとづき、とくに標準化段階では比較優位性は相対的に低熟練、低賃金による労働集約的な国や地域へシフトするため、「ある程度の空洞化はやむを得ない」との相矛盾する認識を示している⁸⁾。

またこうした認識と対をなす議論として、いわばレッセ・フェール論ともいえる見解もある。たとえば、佐和隆光氏は次のように主張する。

7) Dertouzos, Michael L. et al., *Made in America*, Massachusetts, The MIT Press, 1990. (依田直也訳『Made in America - アメリカ再生のための米日欧産業比較』草思社, 1990年, 24ページ)。

8) たとえば、通商産業省産業政策局編『21世紀の産業構造』通商産業省, 1994年, を参照。

「マニュアル化した製造業、すなわち、どこでもだれでも作れるようなものの生産拠点は、おのずから労働賃金の安い地域への転移を促される。これが『経済法則』で、なんにつけ経済法則に抗うのは無駄な抵抗といわざるを得ない。日本国内では、先端技術の開発とそれにもとづくモノ作り、そして日本でしかつくりえないモノ作りに特化すればよいではないか⁹⁾」と。

この見解は一見すると至極当然の議論のように思われがちである。しかし、現実にはそれほど簡単なことではない。その証拠に、産業政策にかかわって『1970年代産業ビジョン』で「知識集約化」、ひきつづく『1980年代ビジョン』では「創造的知識集約化」が提唱され、それ以降全国の自治体産業政策において、その目標に「産業の高度化」や「知識集約化」、あるいは「高付加価値化」等が枕言葉のようにいっせいに掲げられたが、今日にいたってもそのことが実現をみたという事例は、管見する限りあまりない。

とはいえ、グローバル経済のもとで、「モノづくり」機能の「国際化」が必要なことはあらためていうまでもない。とくに自動車や家庭電化製品等と同様に、自転車のような国際的に共通する製品を製造する場合、「国内完結型から国際分業体制への移行」は必然でもあろう。ただし問題は、企業が国際化する場合、すなわち資本が海外展開する場合、現下の「あとと野となれ、山となれ」的なものではなく、資本の投資動向に対するコントロールとそのためのルールづくりが不可欠であることは多言を要しない。またその実行可能性を考えた場合、枠組みについては政府が法制化をする一方、その実施主体は資本の投資動向による影響を直接的に受ける当該の地方自治体である必要がある。それは、「生産の空洞化」や「雇用の空洞化」によって

生ずる社会的コストを、結果として当該地域が負担しなければならないからである。

かかる関係は、産業政策を実行ならしめる第一の課題として、産業行政の抜本的な改革が必要なことを示している。すなわち今日の空洞化は、第一義的には政府の構造転換政策によってもたらされたものであるが、その影響は特定大企業に支配される企業城下町型地域と中小企業が主体の産地型あるいは地場産業型集積地とはあらわれ方は大きく違ってこざるをえない。また大都市圏と地方圏でも同様である。したがって、産業政策も必然的にこうした地域性を踏まえたものが求められるため、必然的にその主体は地方自治体にならざるをえない。具体的に、それは産業行政の大半を通商産業省（中小企業庁）から地方自治体に権限委譲することであり、地方自治体側も、現在の「国の下請け機関にすらなりえていない」水準を飛躍的に引き上げることを意味している。またその際、地域特性を踏まえ、かつ機動性が求められるため官民の役割分担の明確化とあわせて、その中間組織など（たとえば第三セクター方式）の積極的な活用も考える必要があろう。

第二の課題は、堺地域における産地内の二極化が示すとおり、グローバル経済のもとでは競争の質とその基礎的条件をどう変えていくのかがとりわけ重要性を増す。このため産業政策の中身も、これまでの個別対応を基本とした「近代化」や「高度化」等にとどまらず、地域的かつ階層的視点を軸にした展開が強く求められる。たとえば情報化をめぐることは、個別企業レベルにおける自覚的、創造的な努力を前提にしながらも、それを補完するシステムとして従来の自生的な face to face に加え、市場や技術にかかわる情報を地域のすべての経済主体間に公平、かつ効率的に伝達する情報ネットワーク・システムの形成が必要であらう。

この点では、堺地域の自転車工業と構造的に類似するイタリアの「産業地区」との違いは明白である。すなわち「産業地区」では情報をいわば公共財と位置づけ、情報インフラストラク

9) 佐和隆光『平成不況の政治経済学』中公新書、1994年、203-204ページ。ただし佐和氏は、本書で「平成不況」の原因に触れるとともに、大田区町工場をめぐる辛酸なルポルタージュを紹介し、「日本型経営の秀逸さをもってはやしていた官民学のエコノミストたち」の無責任さを痛烈に批判している。

チュアを整備している。またそのアクセシビリティを保証する機関である ELVET (地域経済活性化公社) の「リアル・サービス」¹⁰⁾ は、今後のわが国における地域産業政策の発展方向を考えるうえで参考になる事例の一つである。

第三の課題は、「基盤的技術」領域で「歯槽膿漏」の崩壊現象が深まりつつある今日、「一国・地域が創造的な『モノづくり』を継承、発展させることのできる最低限の技術的なひろがり」として「マニュファクチュアリング・ミニマム」¹¹⁾ の議論も始まっているが、こうした技術の不可逆性に着目した対応も検討が必要であろう。具体的には、地域にストックされた鍛造、鋳造、金型、メッキ、塗装などの「基盤的技術」を、よりいっそう深化させることである。同時に、たとえばシマノの釣り具をはじめ、いぜん一部にすぎない技術的関連性を手がかりとした多角化を地域全体で意識的に追求し、個別企業レベルでは可能な限り自転車部品専門メーカーからの脱皮をはかる一方、異業種交流等の推進により、地域全体として「範囲の経済性」を実現するとりくみが必要であろう。たとえば、この点は大阪府の調査でも、「今後は自転車部品の製造だけでは見通しが立たないと考えている企業が多く、多角化・転業指向が強い」という結果がでている¹²⁾。

そして第四の課題は、産地が崩壊しかねない現状のもとでも、いぜん「みんなが船頭になりたがり、業界のまとまりはまったくない」、あるいは「約束事も守らず、抜けがけは日常茶飯事」などという経営者意識をまず根本的に改革することが不可欠であろう。それは個別企業レ

ベルの力だけでの存立条件が客観的には無くなりつつあるもとで、地域における最大の経営資源が濃密な企業の集積構造であることを、地域に存在する企業全体に意識化するプロセスでもある。

その具体化のためには、業界全体として、第一に消費者ニーズも低価格指向がいぜん根強いといわれながらも、数年前に誕生した電動式アシスト自転車は単価が10万円前後であるにもかかわらず販売は好調で、「1997年は前年の3割増である13万台程度に膨らむ」といわれている。また数10万円もするブランド自転車(たとえばベンツ、ポルシェ、BMW など)の輸入が急増していることにみられるように、既成概念にとらわれない新しい発想から高品質で独創的な製品の共同開発等によって過当競争体質からの脱却をめざしたとりくみが必要であろう¹³⁾。

そして第二に、製造物責任法(PL法)が施行された今日、その一環として現在社会問題化している放置自転車対策やリサイクル事業に、業界全体としてイニシアティブを発揮すべきであろう¹⁴⁾。また自転車による交通事故が老人を中心に増加傾向にあり、その減少のためにも安全な製品づくりはもちろんのこと、自転車道の建設や整備を含め地域社会の環境条件の整備にむけた積極的な取り組み等も必要であろう¹⁵⁾。

13) 1980年代前半には、堺の輪業界として資金と技術を出し合い、総アルミ製の高級自転車＝「ミスター堺」号(販売価格は5万円)を開発した経験をもつ。ただし、このとりくみは5年間で約1万5千台販売した程度で、会員相互の認識の違いが払拭できず、定着しなかった。

14) 1992年7月から堺市で、業界として廃棄自転車回収事業を実験的にとりくみ、94年には5,800台を回収し、ひきつづき年間1万台の回収をめざしとりくんでいる。一方、「堺市は年間2万2千台にのぼる放置自転車について、再生利用すると自転車の売り上げが減りかねないとし、全部廃棄処分している」(『朝日新聞』1995年9月21日夕刊)。このように、現在の堺市には先進性と後進性が同居しているのが実態である。

15) 1995年度の交通事故発生件数のうち、自転車事故件数は13万余件で交通事故全体の18%を占める。また自転車事故による死傷者数は13万余人で交通事故全体の15%を占め、とくに自転車による死亡事故の60%を老人が占めている(財団法人・自転車産業振興協会編『自転車統計要覧(第30版)』1996年、参照)。

10) 「リアル・サービス」については、Burusco, S., "Small Firms and the Provision of Real Services", in Pyke, F. and Sengenberger, W. (ed), *Industrial Districts and Local Economic Regeneration*, ILO Publications, 1992. を参照。

11) 関満博、西澤正樹編『地域産業時代の政策』新評論、1995年、24-26ページ。

12) 大阪府立産業開発研究所編『大阪の中小企業の基本構造—その10. 自転車・同部分品製造業』1996年、76ページ。

3 「競争と共生」の生産ネットワークの形成に むけて

以上のとおり、堺地域を中心とした自転車工業の現状は、地域における最大の経営資源が「経済の外部性」、濃密な企業集積にもとづく技術的ストックであることを示している。同時に経済のグローバル化、ボーダレス化のもとでは、世界大の競争関係に地域と企業が直接的に巻き込まれるため、地域と企業にとって持続的な競争優位を確保するためには「モノづくり」を担う人材とノウハウが継続的に形成されることが不可欠である。そして、地域の産業支援ネットワークを媒介にしながら、地域内に「競争と共生」にもとづく重層的な生産ネットワークを形成することである。この点からいえば、1958年に設立されて以降、堺地域の自転車産業技術を下支えしてきた財団法人・自転車産業振興協会技術研究所大阪支所の1996年末の廃止は、時代の要請に逆行する以外の何ものでもない。

いいかえれば、地域における企業集積のもとで「モノづくり」過程におけるスキル（熟練）の継承システムを形成するとともに、自然的、歴史的にストックされた製造、販売にかかわる地域固有の知的資産＝ノウハウ（「経験知」や「暗黙知」）を、官民が一体となったハード、ソフト両面にわたるインフラストラクチャを媒介に外部化をすすめる、地域全体の「共有知」に高めることである¹⁶⁾。そして、こうした過程をつうじて、いわば「マーシャルの森」が「知恵の森」¹⁷⁾へと「命がけの飛躍」を遂げることが可能なことを示唆しているのである。

要するに、地域における産業集積構造の持続可能な発展 (sustainable development) をす

るためには、官民が一体となった産業支援ネットワークの形成をつうじて地域的に公正な競争条件を確立することである。また企業と地域の関係においては、社会的規制と誘導により階層性を制限し地域性を高めることである。この視点は、大企業が地域で支配的地位にある場合はとりわけ重要であろう。ただし、多国籍企業化段階においては大企業の利益を本社所在地のみならず、その企業の生誕地や分工場にいかにか還元するシステムを形成するかが問題となるが、今後の検討課題である。

いずれにしても、こうした地域における営為の行方は、今後のわが国における「モノづくり」機能のなかで大都市圏、地方圏を問わず、一定の工業集積地にとっては、「これまでのような大木の支配が弱まり、小木も中木も生き生きとして存続しうる」¹⁸⁾可能性を指し示すとともに、ポスト・フォーダイズム論にかかわり議論される flexible specialization に限りなく道を開くものであり¹⁹⁾、その具体化が急がれるゆえんであろう。

参考文献

- A World Bank Policy Research Report [1993] *The East Asian Miracle: Economic Growth and Public Policy*. (白鳥正喜監訳『東アジアの奇跡』東洋経済新報社, 1994)。
- Andric, D. and Gavroc, B [1991] *The 200years of the Bicycle*. (古市昭代訳『自転車の歴史-200年の歩み』ベースボール・マガジン社, 1992年)。
- 朝日新聞経済部編 [1994] 『変貌する地域経済』朝日新聞社。
- 有田辰男 [1990] 『戦後日本の中小企業政策』日本評論社。
- 安東誠一 [1986] 『地方の経済学』日本経済新聞社。
- イタリア地域経済研究会 [1989] 『イタリアの挑戦』大阪自治体問題研究所。

16) このように、インフラストラクチャの概念にソフトとハードの両面を含む考え方については、池上惇『財政学—現代財政システムの総合的解明』岩波書店, 1990年, を参照。

17) 「知恵の森」という考え方については、単に情報の交流、交換というレベルだけでなく、学習、計画、経営・管理などの「場」としての概念である。詳しくは、池上惇『現代経済学と公共政策』青木書店, 1996年, を参照。また類似する概念に、プラットフォーム財がある(出口弘「ネットワーク」日科技連出版社, 1994年)。

18) Marshall, A. [1920] (前掲邦訳書, 312ページ)。

19) Piore, M. J. and Sable, C. F., *The Second Industrial Divide*, New York, Basic Books, 1984. (山之内靖他訳『第二の産業分水嶺』筑摩書房, 1993年)。

- いいたもも・山田鋭夫編 [1992] 『アフター・フォーダイズムと日本』御茶の水書房。
- 池上 惇 [1990] 『財政学—現代財政システムの総合的解明』岩波書店。
- [1996] 『現代経済学と公共政策』青木書店。
- [1996] 『マルチメディア社会の政治と経済』ナカニシヤ出版。
- 石倉三雄 [1989] 『地場産業と地域経済』ミネルヴァ書房。
- 板倉勝高 [1984] 『地場産業の発達』大明堂。
- 今井賢一 [1984] 『情報ネットワーク社会』岩波新書。
- 今井賢一・金子郁容 [1988] 『ネットワーク組織論』岩波書店。
- 井村喜代子 [1993] 『現代日本経済論』有斐閣。
- 上田達三 [1979] 『自転車産業の発達』国連大学。
- [1992] 『産業構造の転換と中小企業』関西大学出版部。
- 植田政孝編 [1992] 『現代大都市のリストラクチャリング』東京大学出版会。
- 宇沢弘文編 [1991] 『日本企業のダイナミズム』東京大学出版会。
- 内野達郎・アベグレン編著 [1988] 『転機に立つ日本型企業経営』中央経済社。
- 内橋克人・奥村宏・佐高信編 [1994] 『日本型経営と国際社会』岩波書店。
- 大阪自治体問題研究所編 [1991] 『世界都市とリブル都市』自治体研究所。
- [1997] 『産業空洞化を超えて』文理閣。
- 大阪府立商工経済研究所編 [1961] 『自転車工業の停滞性と構造的変化—機械工業における中小企業の再編過程(その7)』大阪府立商工経済研究所。
- [1969] 『最近10年における大阪中小工業の基本動向—その11・自転車製造業』大阪府立商工経済研究所。
- 大阪府立産業開発研究所編 [1988] 『産業構造調整と府下中小工業(1)』大阪府立産業開発研究所。
- [1996] 『大阪の中小企業の基本構造—その10. 自転車・同部分品製造業』大阪府立産業開発研究所。
- 岡本義行 [1994] 『イタリアの中小企業戦略』三田出版会。
- Keeble, D. and Wever, E. [1986] *New Firms and Regional Development in Europe*, Cloom Helm, New Hampshire.
- Krugman, P. [1991] *Geography and Trade*, Massachusetts, The MIT Press. (北村行伸他訳『脱「国境」の経済学』東洋経済新報社, 1994年)。
- Gilpin, R. [1975] *U. S. Power and the Multinational Corporation - The Political Economy of Foreign Direct Investment*. (山崎清訳『多国籍企業没落論』ダイヤモンド社, 1977年)。
- Cohen, S. S. and Zysman, J. [1987] *Manufacturing Matters: The Myth of the Post - Industrial Economy*, New York, Basic Books. (大岡哲・岩田悟志訳『脱工業化社会の幻想』TBSブリタニカ, 1990年)。
- 金持一郎・藤田敬三編 [1955] 『日本の中小企業』日本評論新社。
- 株式会社シマノ70年史編纂委員会 [1991] 『シマノ70年史』株式会社シマノ。
- 唐津 一 [1994] 『産業空洞化幻想論』PHP 研究所。
- 基礎経済科学研究所編 [1992] 『日本型企業社会の構造』労働旬報社。
- 北川隆吉編 [1993] 『都市と産業のリストラクチャア』中央法規。
- 清成忠男 [1986] 『地域産業政策』東京大学出版会。
- [1993] 『中小企業ルネッサンス』有斐閣。
- 経済企画庁編『都市型産業による地域経済活性化』東洋経済新報社。
- [1994] 『景気低迷と円高に立ち向かう日本企業』経済企画庁。
- [1994] 『平成6年版経済白書』経済企画庁。
- [1995] 『平成7年版経済白書』経済企画庁。
- 小池和男 [1981] 『中小企業の熟練—人材形成のしくみ』同文館。
- 工業フォーラム推進委員会編 [1993] 『こちら、都会派モノづくり』清文社。
- 小宮隆太郎・奥野正寛・鈴木興太郎編 [1984] 『日本の産業政策』東京大学出版会。
- Schmacher, E. F. [1973] *Small is Beautiful*. (小

- 島慶三・酒井懋訳『スモール・イズ・ビューティフル』講談社学術文庫, 1986年)。
- Jacobs, J. [1984] *Cities and the Wealth of Nations, Principle of Economic Life*. (中村達也・谷口文子訳『都市の経済学』TBS ブリタニカ, 1986年)。
- 堺市経済部商工課編 [1972] 『堺の伝統産業』堺市経済部。
- 堺輪業協会編 [1984] 『堺輪業協会50年史—堺の自転車物語』堺輪業協会。
- 佐藤芳雄編著 [1981] 『巨大都市の零細工業』日本経済評論社。
- 佐和隆光 [1994] 『平成不況の政治経済学』中公新書。
- 重森 暁 [1992] 『分権社会の政治経済学』青木書店。
- 重森暁・遠州尋美編 [1993] 『都市再生の政治経済学』東洋経済新報社。
- 下平尾 勲 [1996] 『地場産業』新評論。
- 自転車産業振興協会編 [1973] 『自転車の一世紀—日本自転車産業史』自転車産業振興協会。
- 関 満博 [1993] 『フルセット型産業構造を超えて』中公新書。
- 関満博・加藤秀雄共著 [1990] 『現代日本の中小機械工業』新評論。
- 関満博・西澤正樹編 [1995] 『地域産業時代の政策』新評論。
- Dertouzos, Michael L. et al. [1989] *Made in America*, Massachusetts, The MIT Press. (依田直也訳『Made in America—アメリカ再生のための米日欧産業比較』草思社, 1990年)。
- 高田亮爾 [1989] 『現代中小企業の構造分析』新評論。
- 竹内常善 [1980] 『形成期のわが国自転車産業』国連大学。
- 武部善人 [1982] 『大阪産業史—復権への道』有斐閣。
- 中小企業庁 [1994] 『平成6年版中小企業白書』中小企業庁。
- [1995] 『平成7年版中小企業白書』中小企業庁。
- 通商産業省工業技術庁編 [1949] 『工業技術白書—わが国鉱工業技術の現状』通商産業省。
- 通商産業省重工局車両課編 [1964] 『自転車部品製造業実態調査報告書』通商産業省。
- 通商産業省 [1993] 『創造的革新の時代—中期産業経済展望研究会報告書』通商産業省。
- [1993] 『21世紀型経済システム』通商産業省。
- [1994] 『21世紀の産業構造』通商産業省。
- 通商産業省関東通商産業局監修 [1996] 『産業集積新時代—空洞化克服への提言』日刊工業新聞社。
- 土屋守章・三輪芳朗 [1989] 『日本の中小企業』東京大学出版会。
- 鶴見和子 [1996] 『内発的発展論の展開』筑摩書房。
- 鶴見和子・川田侃編 [1989] 『内発的発展論』東京大学出版会。
- 出口 弘 [1994] 『ネットワーク』日科技連出版社。
- 東京都墨田区編 [1987] 『イーストサイド』墨田区。
- 中岡哲郎編 [1990] 『技術形成の国際比較』筑摩書房。
- 中谷 巖 [1996] 『日本経済の歴史的転換』東洋経済新報社。
- 中村隆英 [1993] 『日本経済—その成長と構造』(第二版) 東京大学出版会。
- 中山金治 [1983] 『中小企業近代化の理論と政策』千倉書房。
- 西岡久雄・松橋公治編 [1990] 『産業空間のダイナミクス』大明堂。
- 日本経済新聞社編 [1994] 『よみがえれ製造業』日本経済新聞社。
- 日本興業銀行編 [1994] 『日本産業—21世紀の主役』日本経済新聞社。
- 日本中小企業学会 [1991] 『地域経済と中小企業』同友館。
- [1994] 『新しいアジア経済圏と中小企業』同友館。
- 野中郁次郎 [1985] 『企業進化論—情報創造のマネジメント』日本経済新聞社。
- 野中郁次郎・竹内弘高 [1996] 『知識創造企業』東洋経済新報社。
- 野原敏雄 [1986] 『現代の地域産業—地域の経済的基礎』新評論。
- 橋本寿朗 [1995] 『戦後の日本経済』岩波新書。
- 林 紘一郎 [1989] 『ネットワークの経済学』NTT 出版。
- Piore, M. J. and Sable, C. F. [1984] *The Second Industrial Divide*, New York, Basic Books. (山

- 之内靖他訳『第二の産業分水嶺』筑摩書房, 1993年)。
- Porter, M. E. [1990] *The Competitive Advantage of Nations*. (土岐坤他訳『国の競争優位』ダイヤモンド社, 1992年)。
- Pyke, F. and Sengenberger, W. (ed) [1992] *Industrial Districts and Local Economic Regeneration*, ILO Publications.
- Bluestone, B. and Harrison, B. [1982] *The Deindustrialization of America*. (中村定訳『アメリカの崩壊』日本コンサルタントグループ, 1984年)。
- Boulding, K. E. [1981] *Evolutionary Economics*. (猪木武徳他訳『社会進化の経済学』HBJ 出版局, 1987年)。
- ブリヂストンタイヤ創立50周年社史編纂委員会 [1982] 『ブリヂストンタイヤ50年史』ブリヂストンタイヤ株式会社。
- Marshall, A. [1919] *Industry & Trade: A Study of Technique and Business Organization; and Their Influences on the Conditions of Various Classes and Nations*, London, Macmillan. (佐原貴臣訳『産業貿易論』東京實文館, 1923年)。
- [1920] *Principles of Economics*, London, Macmillan. (馬場啓之助訳『経済学原理』東洋経済新報社, 1965-67年)。
- Mumford, L. [1938] *The Culture of Cities*. (生田勉訳『都市の文化』鹿島出版会, 1974年)。
- 松田 健 [1996] 『アジアから見た日本の空洞化』創知社。
- 三井逸友 [1991] 『現代経済と中小企業』青木書店。
- 宮澤健一 [1988] 『制度と情報の経済学』有斐閣。
- 宮本憲一 [1980] 『都市経済論』筑摩書房。
- 宮本憲一・横田茂・中村剛治郎編 [1990] 『地域経済学』有斐閣。
- モリ工業株式会社 [1990] 『モリ工業60年史』モリ工業株式会社。
- 森 清 [1979] 『町工場—もうひとつの近代』朝日新聞社。
- 山崎 充 [1977] 『日本の地場産業』ダイヤモンド社。
- [1987] 『地域産業の見直し—21世紀への処方箋』中央経済社。
- 山田鋭夫・須藤修編著 [1991] 『ポストフォーディズム』大村書店。
- 吉川弘之監修 [1994] 『メイド・イン・ジャパン』ダイヤモンド社。
- ロベール・ボワイエ (山田鋭夫・井上泰夫編訳) [1990] 『入門・レギュレーション』藤原書店。
- 渡辺睦・中山金治・二場邦彦・福島久一編 [1991] 『90年代の中小企業問題』新評論。
- 渡辺睦・前川恭一編 [1984] 『現代中小企業研究』上巻, 大月書店。