

そこに、地域社会の集団活動にある種の空洞化が生まれたとしても、決して不思議一般的に都市化の進んだ地域社会においては、地域社会の共同性が希薄化し、生活が豊かになり選択性が増せば、相対的に、地域の中で町内会がしめる位置は低下する。そのような状況下で、町内会の衰退を阻止するものは、ひとつは、行政サービスの下請けで

ある。共同性が希薄化しているとはいえ、住民の側には交流親睦を図ることへの要望がある。つまり、住民の孤立化や阻害が進む中ではない、と危惧される。その中で、これを阻止し、人間性の回復を図るものとしてのコミュニティ形成が、今日の行政施策の柱となっており、その中枢を担う責務を期待されているのが、町内会だといえる。

日系ブラジル人・日本人間のコミュニケーションギャップ考

笠原真美

(掲載論文)

大田区の自動車部品工業における立地環境と下請関係

鎌田 亜里彩

筆者がこのテーマを卒業論文に選んだのは、いま産業の空洞化ということが言われているが、現在そして今後の日本の産業（工業）がどうなっていくのかを、この題材を通して確かめてみたかったからである。大田区は23区の中で最も工場が多く、工業が盛んであるということで選定した。また自動車工業は完成品に使われる部品が最も多いことと、日本の高度経済成長を担った産業であるということで選んだ。

第1章では、まずこれまでの中小企業論が中小企業を大企業との対立の存在として一括で捉えられていたことを延べ、中・小・零細企業のそれぞれの間に異質性があることを指摘した。さらに中小（零細）企業は大都市への高い集積を特徴としていて、この大都市中小（零細）企業（工業）の分析には、これらを地域的存在形態として捉えることが必要不可欠であると述べた。さらに、中小（零細）企業と深い関わりを持つ下請について、その機能（作用）と、大企業の完成品工場を頂点とする下請の垂直型段階構造を挙げた。

第2章では京浜工業地帯を業種別・工場規模別にみてその特色を挙げた。また周辺地域（神奈川西郊・東京多摩地区・埼玉南部・千葉東部）と中心地域（東京都区部川崎及び横浜・大宮・船橋に

囲まれた地域）に分けて特に中心地域を城北・城南・城東・城西・中央の5つに分けて、それぞれの工業の地域的生産体系について述べた。そして城南の特色である機械工業さらに自動車工業について、城南の再下請以下の零細工業群の集積技術が周辺部にある完成品工場を支えてきたが、現在は完成品工場の移転に伴い比較的大規模の部品工場も移ったため、城南の主導力は低下したことを挙げた。

第3章は、京浜工業地帯の自動車工業と比較させるため、単一企業都市である豊田について述べた。豊田市の形成に至るまでの経緯と、工業の集積機構・自動車工業と市としての性格について述べているが、工業の集積に至っては、公共資本や行政までもが大きな助力となったこと、量販量産体制の確立と同時に系列・下請企業を豊田市及びその周辺に合理的に配置したことを挙げている。さらに、豊田市の生産及び住民の生活にまで大きな影響を与えているトヨタだが、完成車・主力部品に偏っているため、底辺部門は名古屋・阪神などの周辺都市に頼っていることを指摘している。

第4章では前例として、既成市街地の中小工場を対象に行なったアンケート調査及びその結果を載せている。立地条件・事業及び取引内容・立地