

第7章

「クモの巣型・鉄道主導6次産業クラスター」形成の提案 ー所得格差是正と「中進国の罌」からの脱出ー

朽木 昭文

要旨

「クモの巣型・鉄道主導型6次産業クラスター」の形成

1. 広東省住民の福祉水準の向上のために消費の質の高度化に向けての政策が必要であり、農・食・観光産業クラスターというクラスターの形成が考えられる。観光産業クラスターの形成は、交通インフラ、特に「鉄道」の建設から始まる。

2. 鉄道は短時間に大量の人を運ぶことができる。日本の場合は、近距離の地下鉄、中距離の私鉄開発、長距離の公共鉄道の3種類が有効に機能した。鉄道の建設は、住宅地域の開発とシークエンスを持つことが不可欠である。これにより鉄道事業が初期時点の採算性を確保できる。継続的な鉄道の運営を確保するためには、鉄道沿線での文化事業が必要となる。

3. この鉄道網がクモの巣状になることで中心地域の経済繁栄を維持し、それを周辺へ波及できる。この沿線に沿って「始点から百貨店、スポーツ・スタジアム、郊外住宅地、学園都市、郊外大型商業施設、都市近郊農業、保養地などが終点」に向けて並ぶ。ここに、「クモの巣型・鉄道主導型6次産業クラスター」の形成が広東省にとって有効である。ここでの留意点は、環境がシークエンスの前提となる。また、文化の強化は持続することが必要である。

4. このクラスターの部門形成の「シークエンスは、鉄道、住宅、文化」である。このクラスターは、始点から終点までを200Km程度とし、クモの巣状になると2倍の400Kmが全長の距離となる。中国の場合は、国土の大きさから600Km程度も可能である。このクモの巣型クラスターの形成により経済成長と「所得格差の是正」の2つの目標を同時に達成することが可能である。

はじめに

国際協力機構の2014年予測では、中所得国のわなを2025年に脱するASEANの国はマレーシアだけである（すでに先進国の水準にあるシンガポールとブルネイを除く）。この水準を脱するためには、外部制約条件をクリアーし、消費の質を向上する必要がある。このためには、第3次産業のうちサービス産業の振興による産業構造の転換を必要とする。6次産業化と農・食・観光産業クラスター形成政策の実行が望ましい。

結論として、消費の質の高度化に向けての政策として、農・食・観光産業クラスターと

いうクラスターの形成が考えられる。観光産業クラスターの形成は、交通インフラの建設から始まる。(1)交通インフラは、高速道路ではなく、鉄道を「クモの巣状」(Cobweb)に建設する。鉄道は、定刻に、短時間に、低コストで大量の人を輸送できる。ただし、初期投資は、高速道路の方が安い。(2)鉄道の種類は、地下鉄、民間鉄道、公共鉄道の三種類である。三種類は、順に短距離、中距離、長距離の輸送を構成する。(3)鉄道建設の後のシーケンスとして、「住宅建設」が不可欠である。ここの住民の中心に向けた移動による交通費の負担が民間鉄道の利益を確保する。(4)鉄道の郊外に中心からの人と呼ぶ「アトラクター」が必要である。それが文化である。

日本の場合は、鉄道開発が有効に機能した。ここに、「クモの巣型鉄道主導 6 次産業クラスター」の形成が広東省にとって有効である。このクラスターの部門形成のシーケンスは、鉄道、住宅、文化である。このクラスターは、始点から終点までを 300Km 程度とする。この形成により経済成長と所得格差の是正の 2 つの目標を同時に達成することが可能です。ここでの留意点は、環境がシーケンスの前提となる。また、文化の強化は持続することが必要である。

この根拠は次の通りである。中国が中所得の罫から脱出するためには、第 6 次産業、特に「農・食・消費産業クラスター」の振興が挙げられる。具体的には、次の業種が挙げられる。①社会サービス(医療・介護・スポーツ、美容)、②情報消費(オンラインゲームを含む)、③文化サービス(文化および関連産業:観光、映画、アニメーション、芸術品)④経済サービス(金融、ロジスティクス)である。この発展方法は、ヒトの育成、導入である。また、企業の育成、導入がある。

第1節 チャイナプラスワンの ASEAN:「中所得国のわな」と 2025 年の予測値

中所得国のわなとは、IMF(国際通貨基金) Duval などが定義した 1 人当たり国内総所得(GDP)が 2,000-15,000 ドル(2005 年固定価格 PPP)の国のわなである。

中国は、それが 2014 年時点で 6,000 ドルに達し、中南米が経験したわなを警戒している。CLMV とは、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの略であり、後発 ASEAN である。先発 ASEAN は、シンガポール、ブルネイ、マレーシア、タイ、フィリピンである。

2011 年の 1 人当たり GDP に関して、CLMV が 1,500 ドル以下である。フィリピンとインドネシアが 3,000 ドル以下である。タイとマレーシアが 9,000 ドル以下である。ブルネイとシンガポールが 3 万ドル以上である。ASEAN 10 カ国を 4 つのグループに分ける。CLMV、ASEAN 4 グループ 1 (フィリピンとインドネシア)、ASEAN 4 グループ 2 (タイとマレーシア)、BS (ブルネイとシンガポール)である。

その予測によれば、2015-25 年の 1 人当たり GDP 成長率は、CLMV が 8-9%であり、先発 ASEAN が 3.5-6.5%である。したがって、域内格差は是正される。ミャンマーとシンガポールの 1 人当たり GDP の格差は、61 倍から 36 倍に縮小する。

2025年の1人当たりGDPに関して、CLMVは4,000ドル以下にとどまる。ASEAN4グループ1（フィリピンとインドネシア）は7,000ドル以下である。ASEAN4グループ2（タイとマレーシア）のうちタイが9,734ドルであり、マレーシアが15,056ドルである。BS（ブルネイとシンガポール）は5万ドルを超える。

つまり、シンガポールとブルネイの先進ASEAN以外では、マレーシアを除いて15,000ドルから脱することができない。いわゆる「中所得国のわな」の範囲に留まる。ここに、ASEANの課題がある。2025年までに政策が必要である。

1. ASEANの4グループ

CLMVは、アジア生産ネットワークに参加することが望ましい。つまり、チャイナプラスワンやタイプラスワンの実現である。中国に工場を持つ企業はCLMVに工場を持ち、タイに工場を持つ企業はラオスやカンボジアにもう1つの向上を持つ。

ASEAN4グループ1（フィリピンとインドネシア）は、生産と消費の両面の対策が必要である。生産面ではCLMVと同様にアジア生産ネットワークへの参加が望ましい。また、消費の質の高度化である。この点を次節以降で明らかにする。

ASEAN4グループ2（タイとマレーシア）も、消費の高度化が必要であり、サービス業への経済構造の転換を必要とする。

BS（ブルネイとシンガポール）に関して、ブルネイは資源国であり、資源価格に依存する。シンガポールは、最先端の産業構造の実現を目指している。ヘッドクォーターオフィスの集積、バイオクラスターの形成、金融センター、ITクラスター、観光産業クラスター形成のための総合リゾート（Integrated Resort）など先端的な政策を実行している。

2. 外部条件としての課題

アジアでは単純な労働集約型産業の立地条件が、1人当たり所得の上昇により大きく変化している。これは、経済学では「転換点」の通過である。そして、次に「中所得国のわな」に向かう。

労働集約型産業のシフトは、チャイナプラスワン、タイプラスワン、そしてベトナムプラスワンという言葉に表れている。この状況をベトナム南部のホーチミンを中心に調査した（丸屋・朽木、2014年11月4-9日）。これが表1であり、方向性が予測できる。単純労働集約型産業については、台湾と中国沿海部については成立が難しく、撤退または産業構造の高度化が必要である。タイについては現状維持の方向であり、更に海外へシフトすることは考えにくい。ベトナム南部については、ホーチミン、ホーチミン南部、そしてベトナム中部へのシフトが考えられる。更なるベトナムプラスワンとしてのシフト先としては、ミャンマーとインドネシアが考えられる。ただし、ミャンマーは現状でも人気があり、イ

インドネシアも同様である。インドネシアの首都ジャワでは投資が多く、ジャワ島内への投資を進めないという意見もある（2014年2月19日インドネシア・ジャカルタ・ジャイカ）。

さて、アジアの最後の労働集約型産業の拠点として、南アジアがある。インドは、労働人口も大きく、労働集約産業の吸収が可能である（2015年1月1-9日ムンバイ、ニューデリー調査）。

表1 労働集約型企業の今後のチャイナプラスワン行動

企業	産業	台湾	中国	タイ	ベトナム	ホーチミン	中部	南部	カンボジア	ミャンマー	インドネシア	インド
1	繊維（スポーツ・シャツ）	×	△	現況維持		○			○	○	◎	？
2	繊維（防水）	×	△	現況維持		△	○		△	◎		？
3	靴	×	△	現況維持			○	◎	×	◎	○	○
4	鋳型	×	△	現況維持		◎			×	○	○	○

○：現在の主力
◎：今後の主力
×：なし
△：労働集約はシフト
？：今後を考える

(人口規模小) (人口規模中)

出所：丸屋豊二郎・朽木昭文調査（2014年11月4-9日）。

3. 中所得国のわなからの脱出の方策としての消費の質の向上

アジアの各国は「中所得のわな」にあるという危惧があるが、このわなを避けるために、これまでの投資、人口、グローバル化のボーナスによる成長から市場化、内需、社会発展のボーナスに転換すべきであるという考え方がある。新しい発展の理念では、モノ中心から「ヒト中心」へ変化した。今後の方向は、構造調整と発展パターンの転換である。中所得のわなからの脱出の1つの方向は「産業構造の高度化」である。それは、生産面と消費面の質の高度化がある。

生産面において、企業はサプライチェーン・マネージメントから「バリューチェーン・マネージメント」への転換が必要である。つまり、R&D（研究と開発）機能の強化、製品の高付加価値化、製造過程における機械化・ロボット化、販売（ロジスティクス）の強化などである。「バリューチェーン・マネージメント」の経営には、アウトソース、M&A（買収と合併）、提携などの戦略が必要となる。

経済成長モデルとして、経済成長を規定する変数として、「貯蓄率」と「資本の生産性」がある。貯蓄率については、外国からの貯蓄率を高くすることが1つの方策としてある。つまり、外国直接投資（Foreign Direct Investment）の導入である。資本の生産性については資本設備の質の向上がある。中所得国において、設備投資としてロボットなどが採用される。新しい産業を創出するため、また技術革新のためには外資導入が必要である。

中所得のわなからの脱出のためには、生産面の進歩と共に「消費の質の高度化」が必要である。アジアは、これまでの生産一辺倒から消費と両面の重視への転換が必要である。ここで、消費者の効用関数の独立変数として、健康、教育、所得を採用する。これは、HDI（Human Development Index：人間開発指数）に依拠する。

Becker（1965）は、余暇効用が時間（ t ）と財とサービス（ x ）による生産であると指摘した。本章は、余暇効用の質を考慮に入れる。質とは、財とサービスの質の向上であるデザイン（art）の質（S）の向上に依存する。文化が、デザインを生むための産業インフラとなり、ブランド価値を生む（未来経済研究室（2002））。

表2 第3次産業活動指数の対象範囲

- 1) 「F 電気・ガス・熱供給・水道業」
- 2) 「G 情報通信業」
- 3) 「H 運輸業, 郵便業」
- 4) 「I 卸売業, 小売業」
- 5) 「J 金融業, 保険業」
- 6) 「K 不動産業, 物品賃貸業」
- 7) 「L 学術研究, 専門・技術サービス業」
- 8) 「M 宿泊業, 飲食サービス業」
- 9) 「N 生活関連サービス業, 娯楽業」
- 10) 「O 教育, 学習支援業」
- 11) 「P 医療, 福祉」
- 12) 「Q 複合サービス事業」
- 13) 「R サービス業（他に分類されないもの）」

出所: 経済産業省「第3次産業活動指数の対象範囲」、2014年。

第2節 サービス産業の方向としての「農・食・観光産業クラスター」の形成

1. サービス業

経済産業省によるサービス業である第3次産業の定義が表2である。公共サービスの電気、通信、運輸などがある。経済成長とともに人々の効用を高めるために必要な産業は、「M

宿泊業, 飲食サービス業」のホテルやレストランなどがある。また、生活関連サービス、教育、学習支援、医療、福祉などが大きく伸びる可能性がある。表 3 が特に生活関連サービスの中分類を示す。中分類 78 では洗濯・美容・理容業などがある。日本の QC ハウスという低価格の理容チェーンは 2014 年にアジアで急速に成長した。そのほかで成長する可能性があるのは、旅行業、冠婚葬祭、スポーツなどがある。

表 3 企業活動基本調査

中分類78 洗濯・理容・美容・浴場業	
780	管理, 補助的経済活動を行う事業所(78 洗濯・理容・美容・浴場業)
781	洗濯業
782	理容業
783	美容業
784	一般公衆浴場業
785	その他の公衆浴場業
789	その他の洗濯・理容・美容・浴場業
中分類79 その他の生活関連サービス業	
790	管理, 補助的経済活動を行う事業所(79 その他の生活関連サービス業)
791	旅行業
792	家事サービス業
793	衣服裁縫修理業
794	物品預り業
795	火葬・墓地管理業
796	冠婚葬祭業
799	他に分類されない生活関連サービス業
中分類80 娯楽業	
800	管理, 補助的経済活動を行う事業所(80 娯楽業)
801	映画館
802	興行場(別掲を除く), 興行団
803	競輪・競馬等の競走場, 競技団
804	スポーツ施設提供業
805	公園, 遊園地
806	遊戯場
809	その他の娯楽業

出所: 経済産業省「企業活動基本調査」2010 年。

2. 観光業：ホテル、レストラン

観光産業は、産業分類がなく、観光に関する業種の総称である。含まれる業種は、旅行業（旅行代理店など）、宿泊業、飲食業、運輸業、製造業（名産品など）である。また、新しい観光産業として、観光資源を活用したエコツーリズム、グリーンツーリズム、ヘルスツーリズム、産業ツーリズムがある。近年では、製造工場の工場見学も観光に含まれる。国土交通省のホームページによれば、すべての人が楽しめる旅行としてのユニバーサルツ

ーリズムの促進事業が実施されている（2014年12月13日時点）。

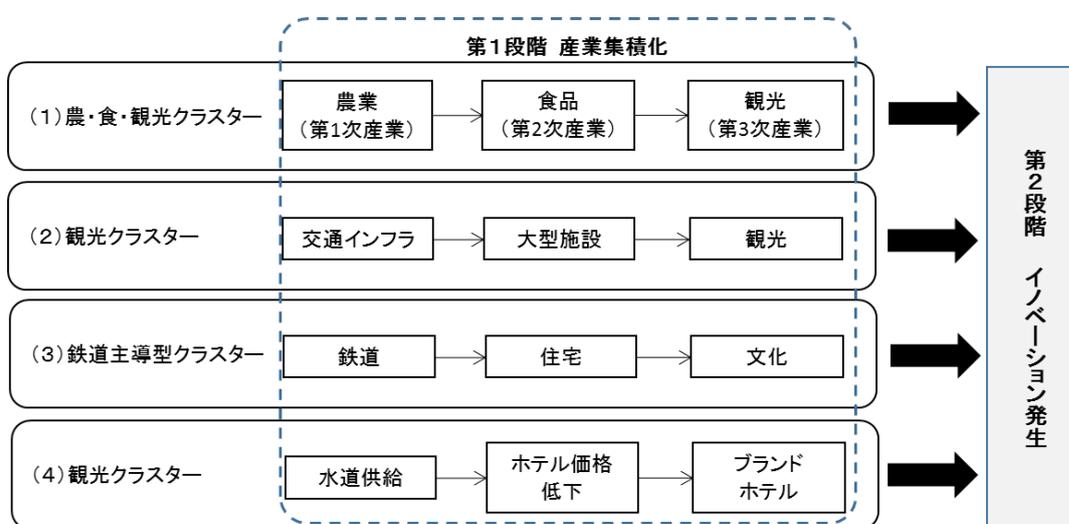
3. 6次産業クラスター

6次産業化とは、「地域資源」を有効に活用し、農林漁業者（1次産業従事者）がこれまでの原材料供給者としてだけでなく、自ら連携して加工（2次産業）・流通や販売（3次産業）に取り組む経営の多角化を進めることで、農山漁村の雇用確保や所得の向上を目指す。こうした経営の多角化（6次産業化）の取組は、地域の活性化に繋がることが期待されている。農業から食品産業、そして流通産業へ付加価値を地域内で生むことが6次産業化である。留意する点は、6次産業という産業は産業分類に存在しないことである。

4. 農・食・観光産業クラスター

ところで、消費の質の高度化の手段の1つが、「農・食・観光産業クラスター」の形成であり、それは産業連関効果の最大化を目的とする。「農・食文化産業クラスター形成のシーケンス」を図1に示した。農・食文化産業クラスターの発展段階は、順番に第1次産業（農・水産物）、第2次産業（食品加工）、第3次産業のそれぞれの企業集積段階がある。それぞれの集積段階で組織部門の形成が必要である。第3次産業に関して、ロジスティクス、エンターテインメント業、観光業（特に、アジアなど外国からの観光客）、金融業、IT産業、製造業の研究・開発がある。さまざまな第3次産業の業種の存在が農・食・観光産業クラスターを形成するために必要である。

図1 「シーケンスの経済」の仮説設定



出所：著者作成

5. 消費の質の高度化

「消費の質の高度化」として、医療、美容、スポーツ、介護産業などの興隆することが1つの方向である。環境ビジネス、教育ビジネス、コンテンツビジネス、カルチャービジネスの活性化がある。紙おむつ、ナプキンなどの安心・安全の要素も含む品質向上が見られる。新しい食品産業が興り、新しい食品のチェーンなどが普及することがある。商品の流通について、市場（イチバ）で買っていた商品をスーパーで買うように経済発展することにより変わる。スーパーでは、「固定価格」（交渉なし）で商品を買う。品質は野菜では、「清潔、安心、安全、環境」の管理された商品になる。また、公害を出さない商品を購入する。消費価格が割高で、中間マージンが高く、流通革命が予想される。物流について、政府は、介入しないがインフラや制度の整備をする。流通は、卸売マージンや小売りマージンが高すぎるために合理化が必要である。いわゆる流通革命が必要であり、「ロジステックス」の整備が必要となる。

製造業企業による新しい農業関連のサービス業の例として、トヨタのカイゼン・アプリ、NTT、富士通のデータ管理サービスがある。これらは、製造業企業がサービス産業に参入したケースである。1企業のなかで異なる産業分類である製造業とサービス業が混在している。

ここで、第3次消費関連サービス産業として①－④が挙げられる。

- ① 社会サービス（医療・介護・スポーツ、美容 等）
- ② 情報サービス（スマホアプリ、オンラインゲーム 等）、
- ③ 文化サービス（文化および関連産業：アニメーション、映画、芸術品、レストラン、観光 等）
- ④ 経済サービス（金融制度、ロジスティクス 等）

この①－④の発展方法には、ヒトの自国での育成、外国からの導入がある。また、企業の自国での育成、外国からの導入もある。

第3節 事例としての鉄道主導型6次産業クラスターの形成

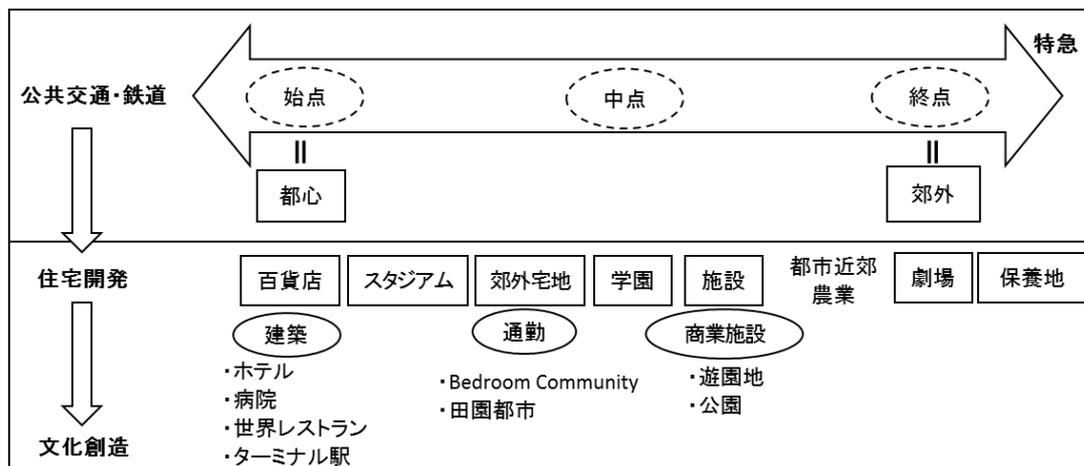
本節の事例は、日本の私鉄モデルである「小林一三モデル」をベトナム・ラムドン省・ダラットへの適用事例である。

1. 簡単な説明モデル：シークエンスの経済とフローチャート・アプローチ

日本成長のマスター・スイッチとなったのは、私鉄の成功モデルの創始者である小林一三であった。このモデルは、「住宅」を郊外に建設し、都心に向かう。逆方向に温泉という「観光施設」や「学校」を建設し、交通が両方向で使用された。日本の成長モデルは、関

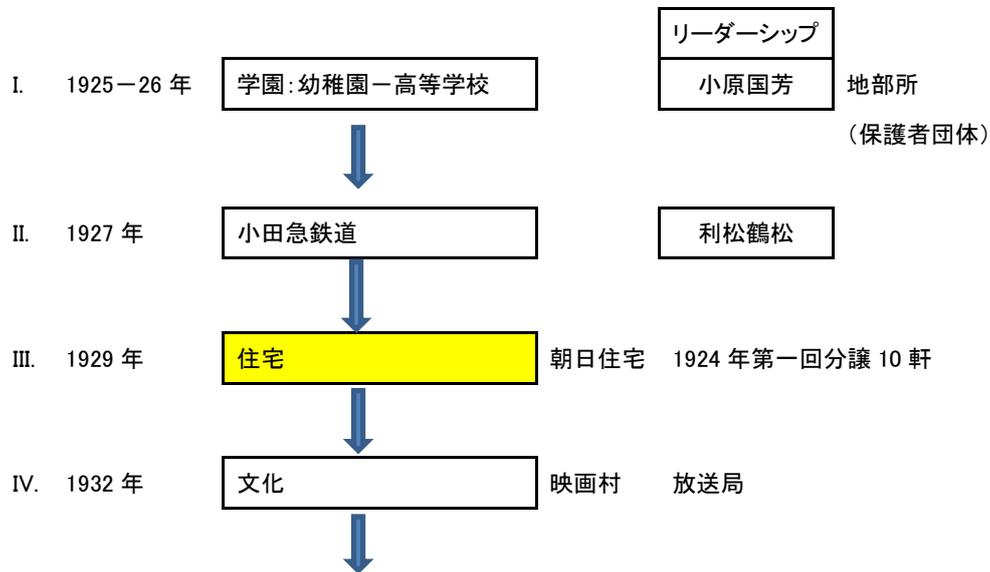
西の「小林一三モデル」である。これは民営の鉄道経営を基軸とした。小林は、1907年に阪急鉄道の前身である箕面有馬電気軌道の説明に参加した。1910年に大阪梅田と宝塚を結ぶ線を開業させた（池田市立図書館 2014年）。このビジネスモデルは、沿線の住宅開発が核となった。1910年に住宅開発が池田室町で行われた（池田市立図書館 2014年）。これは、図2に示すように、駅についていうと始点、中間、終点とつながり、鉄道に沿って都心から百貨店、住宅、スタジアム、学校、保養地が建設された。そのシーケンスは、鉄道が最初であり、沿線に住宅が開発される。その沿線に沿って文化が付加される。1929年に世界初のターミナルデパートである阪急百貨店が誕生した（公益財団法人阪急文化財団 2014年）。これが「創られた伝統」である（Hobsbon and Ranger (1983)参照）。つまり、図3に示すように「鉄道建設－住宅開発－文化創造」がシーケンスである。

図2 公共交通・私鉄による沿線開発：日本の成長モデル：小林一三モデル



出所：著者作成

図3 私鉄開発のシーケンス



III. により小田急の乗客は、293,413人(1929年)から661,707人(1930年)へ急増。

その後の平均は、689,706人(1930-36年)。

鉄道客の増加に、住宅都市が不可欠。

鉄道の導入に学園都市が有効。

都市の維持には、文化の育成が有効。

出所：荒垣恒明「表1」により朽木昭文作成。

2. 関東の小田急モデル

日本の経済の中核をなす経済圏は関西と関東である。関西で小林一三による私鉄モデルが原型として形成された。関東でモデルとなったのは小田急モデルである。これは、関東の新宿から小田原へつなげ、関西連結することを意図した。小田急は、鉄道、住宅、文化、大型施設を構成要素とした。また、都市近郊農業を発達させ、所得格差の是正へ貢献した。

1923年に創業した小田急は、安藤楢六がリーダー（これをマスター・スイッチと本稿で呼ぶ）となった。ただし、ここは新宿と小田原とをロマンスカーと呼ばれる「特急電車」でつないだ点に特徴があった。このように観光産業クラスター形成に鉄道が主導した。その後の構成要素は、住宅、観光施設、学校、百貨店、特急電車であり、その建設にシーケンスがあった。この効果が図3で明らかに示されている。

最終的には、1964年に新幹線が関東と関西を連結した。

表5 日本の私鉄開発モデル

私鉄	マスター・スイッチ	器官形成のシーケンス
阪急電鉄・宝塚(1910)	小林一三	<p>「宝塚歌劇」＝宝塚音楽学校：タカラズカ＝温泉の名前（1914） （出所：小林一三（1955）『宝塚漫筆』、実業之日本社。）</p> <p>「住宅開発」（1910）</p> <p>「大型施設」 娯楽施設：宝塚新温泉（1911）</p> <p>「梅田コマ劇場」（1956）</p> <p>「スポーツ」：野球球団（1947）</p> <p>（出所：公益財団法人阪急文化財団：http://www.hankyu-bunka.or.jp/）</p>
東武鉄道 (1905) (東京 - 日光 (1929) 94.5 k m)	根津嘉一郎	<p>日光東照宮 - 鬼怒川温泉街（1927）</p> <p>「ショッピング・センター」：宇都宮デパート経営（1959）</p> <p>出所：中川浩一（1972/3）「東武鉄道史」、『東武鉄道の系譜・鉄道ピクトリアル増刊』</p>
小田急（1923）	安藤檜六	<p>新宿-小田原(1949)</p> <p>「ロマンスカー1700型特急車」(1951)</p> <p>「住宅都市開発」(住宅金融公庫:1953)</p> <p>「大型施設」：バラ苑（1958）</p> <p>小田急ビーチハウス（1958）</p> <p>小田急プールガーデン（1961）</p> <p>（出所：http://www.odakyu.jp/company/history80/）</p>
東急（1922）	渋谷秀雄	<p>（1919年ロンドン郊外、サンフランシスコ郊外視察）</p> <p>「田園調布」（1926）・高級住宅街</p> <p>エトワール型道路開発</p>
	五島慶太	<p>「学園都市」：</p> <p>東京工業大学（1924）</p> <p>慶應義塾大学（1934）</p> <p>日本医科大学（1931）</p> <p>「渋谷東横百貨店」（1934）「ショッピング・センター」鉄道系ターミナルデパート</p> <p>（出所：五島慶太他（1980）『私の履歴書』、日本経済新聞。）</p>

出所：上記資料を基に著者作成。

3. 全体表

表 5 で示すように、関東では、根津嘉一郎が東武鉄道のマスター・スイッチとなった。日光東照宮が目的地であり、ショッピング・センターの「百貨店」が建設された。1922 年に創業した東急については、渋沢秀雄が田園都市線を開設し、都市と農村の所得格差の是正に貢献した。これを引き継いだ五島慶太は、学園都市を建設し、またショッピング・センターに百貨店を中心とした。

第4節 「シーケンスの経済」の仮説の広東省への適用

1. 農・食・観光産業クラスター

さて、広東省が中所得のわなから脱出するための 1 方策は、農・食・観光産業クラスターの形成である。このシーケンスは、農業、食品産業、観光産業を順次形成する。農業についての注意点は、単に農産物の生産性を挙げるのではなく、観光産業につながる農産物の生産の強化である。例えば、健康につながる農産物や有機農法により安全食品などである。食品産業は、農産物の高付加価値化をめざし、観光につながる食品を生産する。そして、農産物と食品が観光産業へ関連することを目指す。産業連関としては、後方産業連関が望ましく、観光に関連する産業を育成する。

2. 観光クラスター

観光クラスターの形成の 3 つの基礎因子は、次の 3 つが検出されている。交通インフラ、大型施設、文化構成因子である（陳他（2014）参照）。観光産業にとって決定的な因子は、交通インフラである。観光客を誘致するインフラが第一前提である。それは、高速道路、鉄道、空港などが考えられる。高速道路の例としては日本・大分県・湯布院がある（山下他（2013）参照）。湯布院と大分空港が高速道路でつながったことが湯布院の観光誘致の飛躍につながった。交通インフラだけでは観光客の誘致にはつながらなく、観光客の誘因（インセンティブ）が必要である。それには大型施設が有効な場合がある。例えば、ショッピング・モールなどが考えられる。そして、継続して観光客を誘致するためには文化構成因子の強化が必要である。その土地の伝統に革新を加え、誘致魅力を増していくことが必要である。文化構成因子は表 6 に示した。

表6 農・食・文化クラスターのための文化・基礎要因

	沖縄	鹿児島	宮崎	神奈川県
文化の鍵	琉球王朝・城・御嶽・エイサー・指笛・相撲・琉球舞			
概念	踊・組踊	薩摩藩・桜島	神武天皇	鎌倉幕府
食	豚肉・豆腐・昆布・沖縄そば・チャンプルー	さつま揚げ・黒豚	地鶏・宮崎牛・かぼ ちゃ	唐揚げ
音楽	神歌・三線・琉歌	霧島音頭	民謡・芋がらぼくと	平曲
歴史	尚氏・万国津梁・大交易時代	島津家	天岩戸・伊東家・古 墳	源頼朝
織	芭蕉織・首里織・読谷織・ミンサー織・宮古上布・八 重山上布・久米島紬	大島紬	綾織り	鎌倉織舎
工芸	ガラス・琉球漆器・壺屋焼き・びんがた	薩摩焼	日向塗(沖縄から)・ 基盤・基石	彫刻
美術	山田真山	黒田清輝・洋画	瑛九	絵巻物
保養地・ 温泉	北谷市・沖縄市・那覇市	指宿	えびの高原	箱根
焼酎・酒	泡盛	さつま白波	そば焼酎	鎌倉ビール
	中部ベトナム	広東省	ポルトガル	福井県
文化の鍵	チャンパ王国、グエン王朝、朱印船交易(16~17世 紀)	南越国・鉄製農具	ブルボン王朝	朝倉氏
食	フエ宮廷料理、米の加工品(B級グルメ)	水稲・柑橘・桃	マヌエル(家庭料 理)Manuel	サバ寿司、越 前そば
音楽	クアンホー(民謡)、ニャック・クエ・フン「故郷の音楽」、 フエ王宮音楽(無形世界遺産)	楽器銅鼓・舞踊越 舞	ファド	あわら和太鼓
歴史	チャム王国・グエン朝	趙佗	ポルトガル王朝	柴田氏
織	チャム織物・ドンソン文化(タイ織)、アオザイ、シルク、 少数民族織物	絹織物	ラシヤ(raxa)	繊維産業、絹
工芸	伝統漆芸、陶器(フエ近郊に王宮献上品の技術残る)	青銅器・陶器・玉 器	タイル	越前漆器、若 狭塗
美術	ドンホー版画、刺繍	金銀加工・金印	グルベンキアン	岡倉天心
保養地・ 温泉	ホアヒン・ビン、ビーチリゾート	広州従化温泉	アルガルベ (Argarve) etc.	東尋坊、芦原
焼酎・酒	ネプチャン、ミンマン酒(フエ名物、長寿)	広州五加皮・陳珠 紅酒	ポルトワイン	日本酒

出所：沖縄については沖縄県庁・物流班(2011年4月30日)。その他は朽木昭文。

表 5 で示すように、沖縄は農・食文化産業クラスターを形成するための文化の構成因子を備えている。これらの構成因子は 9 つあり、王朝・国、食・料理、音楽、歴史、織物、工芸、美術、保養地、酒である。なお、これがすべてではなく、近年ではスポーツ文化がある。これらの構成因子を政府が公共財として提供する。その文化の構成因子を沖縄県、宮崎県、鹿児島県、中部ベトナム、中国・広東省、ポルトガル、そして福井県へ適用した。

例えば、福井県は越前朝倉氏により文化的な面の構成要因が始まる。福井県の食品としてサバ寿司や越前そばなど多数ある。音楽は太鼓が有名である。歴史的に柴田氏が織田信長と関係した。福井県は繊維産業が重要産業の 1 つであり、絹織物にその起源がある。工芸として越前漆器や若狭塗がある。美術に関して福井県出身の岡倉天心が日本の近代美術の創始者である。福井県の保養地として東尋坊や芦原の温泉がある。最後に福井県は日本酒がある。

3. 鉄道主導型 6 次産業クラスター

鉄道主導型 6 次産業クラスターの形成は、前節で示したように鉄道建設、住宅地建設、文化構成因子の強化の 3 つがシークエンスとしてある。鉄道建設は、新幹線では規模が大きすぎ、都市内の地下鉄では距離が短すぎる。新幹線で住宅を建設した場合は、料金が高く、規模の経済を実現できるほど住宅を建設できない。地下鉄で都市内だけを開発した場合は、距離が短く、所得格差の是正につながらない。適切な距離は 200Km 程度が目安と思われる。住宅開発は鉄道主導型に不可欠である。住宅の居住者が鉄道の顧客として利用することが鉄道の採算性を確保するために必要である。更に、鉄道の経営を補完し、継続していくために文化構成因子の強化を必要とする。

4. 観光産業

観光産業にとって不可欠な要因として、水道供給とホテル価格の引き下げが必要である。観光客が増加する際に、水供給をその増分に対応して増やさなければならない。これは沖縄開発に顕著にみられた。また、ホテルに関して超高級ホテルのブランド形成と価格を引き下げるためのホテル供給の増加を必要とする。

5. インド・ニューデリー・200Km モデル

インドは中国の経済特区建設による開発を導入している。しかし、一方で中国が参考にすることが望ましい点もある。それは、ニューデリーとアグラの200Km開発にある。ここでの重要な点は環境配慮である。都市の50Km以内に工場を建設することができない。また、旧市街デリーに対するニューデリーは、新都心として大国の首都機能がマヒしないように整備されている。次に、ニューデリーとアグラ間は高速道路が2012年に開通した。そして、ニューデリー寄りにスポーツ都市が建設されている。この都市の近くにノイダ工業団地が立地する。住宅開発も進み、鉄道主導型6次産業クラスター形成の可能性がある。この例で重要な点は、環境配慮をシークエンスの最初においている点である。

おわりに

中所得のわなから脱するためには、消費の質の向上が必要である。その政策としては、日本の私鉄モデルの導入や農・食・観光産業クラスターの形成が考えられる。このクラスターは「クモの巣型鉄道主導6次産業クラスター」の1種である。その際に文化要因の強化が不可欠である。

参考文献

<日本語文献>

陳志鑫・矢野佑樹・中村哲也・朽木昭文（2014）「アジアの国際空港開設による観光産業の発展—香港・シンガポールを事例として」、『開発学研究』、64-71 ページ、第24巻3号。
山下哲平・橋本孝輔・朽木昭文（2013）「観光クラスターモデルにもとづく「文化」因子の資源化にむけて—沖縄県および愛知県の観光開発の事例から—」『人間科学研究』、144-55 ページ、10号。

JICA・日本経済新聞社共催シンポジウム、『ASEAN2025 展望と課題』、日経カンファレンスルーム、2014年12月13日。

<外国語文献>

Becker G. (1965) Leisure: A Theory of the Allocation of Time, *the Economic Journal*, V.75, No. 299.
Hobsbawn, E. and T. Ranger (1983) *The Invention of Tradition*, Cambridge University Press (エリック・ホブズボウム、テレンス・レンジャー (1992) 『創られた伝統』、紀伊国屋書店).
Thomas, I. (2002) *Transportation Networks and the Optimal Human Activities*, Edward Elgar.