

アジア成長戦略としての「クモの巣型・鉄道主導 6 次産業クラスター」の形成：「中所得国の罠」からの脱出

朽木 昭文 *Akifumi Kuchiki*

(一財) 国際貿易投資研究所 客員研究員
日本大学 教授

要約

本稿は、鉄道が農・食・観光産業クラスターをリードしてクモの巣型の発展をした日本の例を地域開発モデルとして提示する。生物の階層構造ヒエラルキーの適用により産業クラスターの形成に「時間軸」があり、その組織部門の形成に順序（シークエンス）があり、その組織部門の形成に効率的なシークエンスがある。日本の経済発展の鉄道による地域開発のモデルとなったのは、小林一三による阪急モデルである。それは、都市の中心の始点と郊外の農業や観光産業の終点とを連結する。それにより農・食・観光産業クラスターを形成する。その際に、組織部門の形成の効率的な順序（シークエンス）は、鉄道建設、郊外住宅都市開発、文化度の向上である。阪急モデルは、組織部門として百貨店、野球スタジアム、住宅都市、学園都市、商業施設、近郊農業、宝塚歌劇団、保養地などを含み、この形成に「シークエンスの経済」が存在した。このモデルは日本の西の関西で開発され、東の関東の小田急電鉄の開発に小林一三が関与した。このクモの巣型・鉄道主導・農食観光産業クラスターモデルは関東、中部、関西に適用され、この3地域が新幹線で結ばれ、日本の成長地帯である太平洋ベルト地帯が形成された。これがアジアへのモデルとして適用できる。

はじめに

国際協力機構（2014）の 2025 年予測では、中所得国の罠を 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、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。

Thomas (2002) が鉄道のネットワークによる開発を考察した。日建設計 (2015) は、これらの経験を沿線開発としてモデル化した。その例の 1 つが、ベトナムのホーチミン都市計画業務において「多核分散型都市構造への移行と核の連結」である^(注 1)。陳など (2014) は、観光クラスターに関して鉄道などの交通インフラの建設が組織部門の形成にシークエンス（順序）として先行するべきことを示した。しかし、鉄道のネットワークによる産業クラスターの動学的なプロセスに関しては、これまでに分析されていない。

本稿は、鉄道を利用した農・食・観光産業クラスターの組織部門の形成のシークエンスを考察する。本稿

は、Odum and Garrett (2005) の階層モデルにより産業クラスターの組織部門に形成に「時間軸」を導入する。西澤 (2012) により、その時間軸において組織部門の形成の動学的なプロセスを分析し、コストを莫大にしない効率的な組織部門の形成のシークエンスを見出す。これを「シークエンスの経済」と呼ぶ。

結論として、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。(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クエンスとして、「郊外の住宅地建設」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」の形成が中所得国の罫にある国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ある。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。

第1節で階層モデルを説明し、「シーケンスの経済」の存在を明らかにする。第2節で、中所得国の罫から脱出する方策の1つが消費の質の向上であることを明らかにする。第3節で、そのためには農・食・観光クラスターの形成があるが、その具体的な内容を示す。このクラスターを形成するために、日本の私鉄モデルである「小林一三モデル」を例示する。第5節が要約である。

第1節 階層モデルと「シーケンスの経済」

階層構造ヒエラルキーは、生態系(Eco-system)が成立する下で成立する。第1に、空間に存在する産業クラスターは、生態系の下で成立する(西澤(2012)による)。第2に、生物学の階層は、遺伝子(Gene)、器官(Organ)、生物(Organism)、生物(Organization)からなる。第3に、生態学の階層は、生物(Organization)、集団(Population)、群(Community)、生態系(Ecosystem)からなる。

そして、次の5つの仮説を得る。

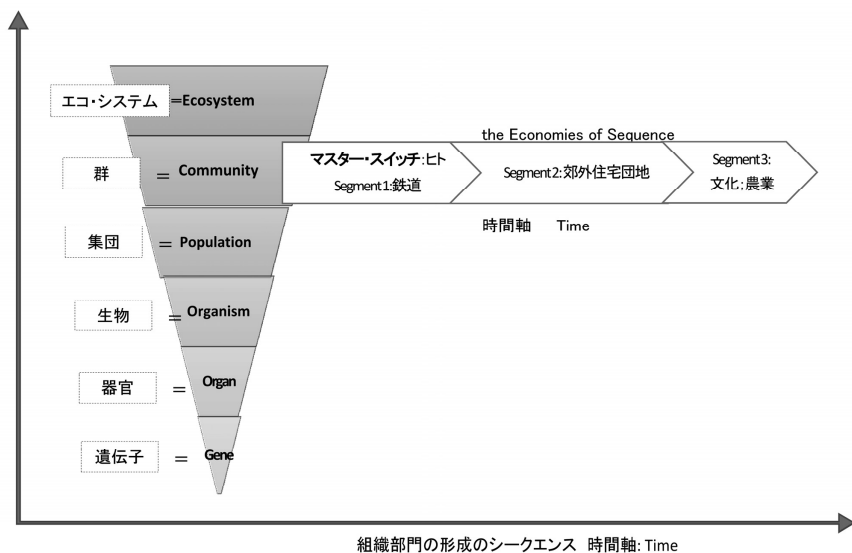
第1に、「階層構造ヒエラルキー」(Levels-of-organization hierarchy)においては、縦軸に発生の「時間軸」がある。縦軸は、遺伝子から始まり、器官、生物、集団、群(Community)、生態系である。第2に、群の横軸に組織部門(Segment)の形成の「時間軸」がある。例えば、インフラでは交通インフラ、制度整備、人材育成などがある。第3に、クラスター形成は、縦軸の①「エコシステム(生態系)」(Eco-system)の下で形成されることが必要である。つまり、生

態系を守りながらクラスターが形成されなければ、クラスターに持続性がない。第 4 に、組織部門の形成に②「シークエンスの経済」(Economies of sequence)がある。組織部門の形成において効率的な順序がある。この効率的な順序を間違えると組織部門の形成に莫大なコストがかかり、その形成が前に進まない。第 5 に、シークエンスの経済のうち特に、「初期値」が重要である。初期値として

リーダーが存在すると推測される。

要約すると、産業クラスターは、階層構造ヒエラルキーに沿って、遺伝子から始まり、生態系を持続できる条件の下で、群 (Community) の時間軸上で形成される。産業クラスターは、初期値の設定により開始される。仮説は「シークエンスの経済」が存在するのかである。そして、そのシークエンスの初期値がリーダーとして存在するのかである。

図 1. 「階層構造ヒエラルキー」と「ヒトの配列」による組織部門の形成のシークエンス



出所：Odum and Barrett (2005) を基に朽木昭文作成。

表 1-1. 労働集約型企業の今後のチャイナプラスワン行動
(ホーチミン近郊の台湾企業)

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

(人口規模小) (人口規模中)

○: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

出所:丸屋豊二郎・朽木昭文調査(2014年11月4-9日)。

表 1-2. 労働集約型企業の今後のチャイナプラスワン行動
(中国・広東省の日系企業)

	産業	中国	ベトナム	ホーチミン	中部	南部	インドネシア	インド
企業5	繊維	×		○			◎	?
企業6	靴	×	◎		○	◎	○	?
企業7	スマホ部品	×	○(ハノイ)					?
企業7	金型	△		△			○	?

出所:丸屋豊二郎・朽木昭文調査(2015年3月9-11日)。

第2節 中所得国の罌からの脱出 の方策としての消費の質 の向上

アジアの各国は「中所得国の罌」にはまっているという危惧がある。労働集約産業である繊維産業、製靴産業などに関して、産業の生産性が一般的に低く、その賃金は低い。したがって、この産業から高生産性の産業への転換が必要となる。たとえば中国・広東省で、労働集約産業が成立していない(表1の聞き取り調査により判明)。広東省が最低賃金を

引き上げ、労働集約産業が外へシフトし、省内に新たな高生産性の産業を創出しなければならない。

中所得国の罌からの脱出の1つの方向は「産業構造の高度化」である。それは、製造業の生産性の高度化と消費面の質の高度化がある。生産性の高度化にはロボットを採用するなどの設備投資を増強することである。

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 (朽木 (2014) に説明)。

「消費の質の高度化」として、医療、美容、スポーツ、介護産業などを振興することが 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。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。商品の流通について、人々が市場 (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。スーパーでは、「固定価格」(交渉なし) で商品を買う。野菜の品質は、「清潔、安心、安全、環境」の管理された商品の水準になる。

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、富士通の農業生産の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。

ここで、期待される第 3 次消費関連サービス産業として次の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)、経済サービス (金融制度、ロジスティクス 等) である。

第 3 節 消費の質の向上のための「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。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 QB 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。

表 2. 第 3 次産業活動指数の対象範囲

- 1) 電気・ガス・熱供給・水道業
- 2) 情報通信業
- 3) 運輸業, 郵便業
- 4) 卸売業, 小売業
- 5) 金融業, 保険業
- 6) 不動産業, 物品賃貸業
- 7) 学術研究, 専門・技術サービス業
- 8) 宿泊業, 飲食サービス業
- 9) 生活関連サービス業, 娯楽業
- 10) 教育, 学習支援業
- 11) 医療, 福祉
- 12) 複合サービス事業
- 13) 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。

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、産業分類になく、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。

3. 6 次産業化クラスター

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

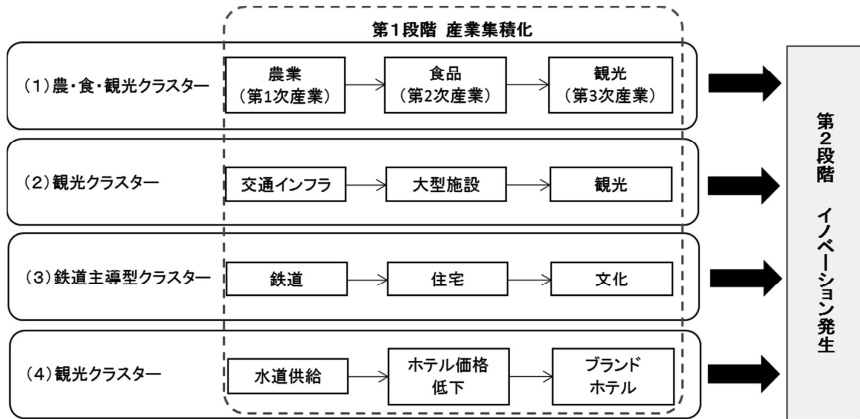
点は、6 次産業という産業は産業分類に存在しないことである。

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 つである「農・食・観光産業クラスター」の形成は、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クエンス」を図 2 に示した。

(1) では、農・食文化産業クラスターの組織部門の形成は、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。(2) では、観光クラスターの形成において、交通インフラ、大型施設、そして観光という組織部門の形成のシークエンスの経済が推測できる。(3) では、鉄道主導クラスターの形成のシークエンスの経済の仮説として、鉄道、住宅地建設、文化施設の建設が仮説として設定できる。このことを次節で検討する。

図 2. 「シーケンスの経済」の仮説設定



出所：著者作成

第 4 節 事例としての鉄道主導型 6 次産業クラスターの形成

本節は、日本の私鉄モデルである「小林一三モデル」を提示する。

1. プロトタイプモデル：阪急

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、住民が都心に向かう。終着駅に温泉という「観光施設」や「学校」を建

設し、鉄道交通が両方向で利用された。

日本の成長モデルは、関西の「小林一三モデル」である。図 3 に示すように、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）^(注 2)。

これは、図 4 に要約するように、

駅が始点、中間点、終点と連結し、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。そのシークエンスは、鉄道が最初であり、沿線に住宅が開発される。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）。その沿線に沿って文化が付加さ

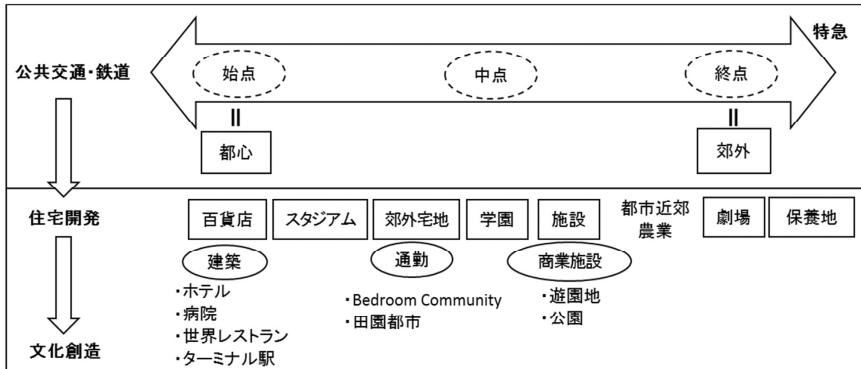
れる。これを竹村（1988）は、「交通文化圏」と呼んだ。阪急が、住宅地経営、宝塚少女歌劇、ターミナルデパート経営などの沿線開発を行った。これが「創られた伝統」である（Hobsbawn and Ranger（1983）参照）。つまり、図 4 に示すように「鉄道建設－住宅開発－文化創造」がシークエンスである。

図 3. 阪急モデル



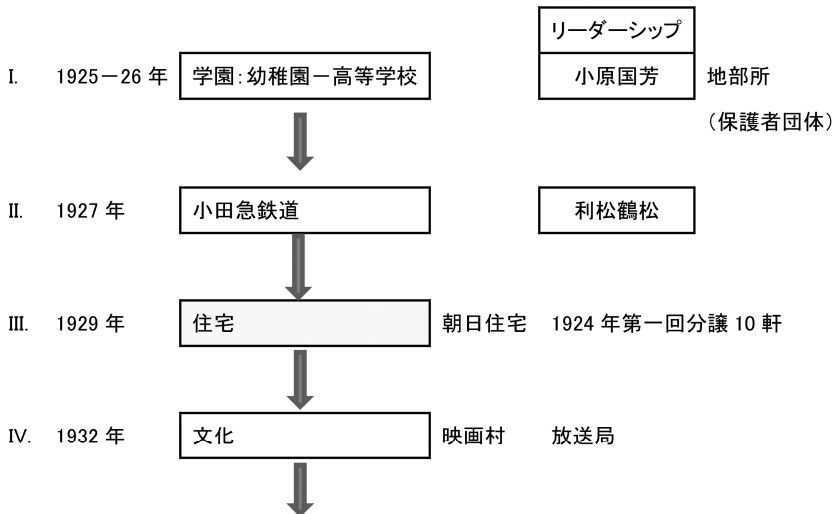
出所：津金沢（1991）、宝塚市史編集専門委員編（1977）、阪急電鉄（2014）（注 2）を基に著者作成。

図 4. 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 5. 私鉄開発のシーケンス



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、関西へ連結することを意図した。最終的には、1964 年に新幹線が関東と関西を連結した。小田急鉄道は、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 檜六がリーダーとなった。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、その建設にシークエンスがあった。この効果が図 5 で明示されている。

図 5 の III.住宅地建設により、小田急の乗客数は、293,413 人（1929 年）から 661,707 人（1930 年）へ急増した。表 4 がこのことを示す^(注 3)。その後の平均は、689,706 人（1930－36 年）となり鉄道客の増加になり、住宅都市の建設が鉄道経営に有効であることがわかる。この点を松田（2003）が指摘した。また、鉄道の導入に学園都市建設が有効であり、鉄道経営の維持に文化の育成が有効であることが小田急の例によりわかる。

表 4. 小田急線の各駅における利用客数

(単位：人)

駅 名	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1930-36 平均
祖師ヶ谷大蔵	127,891	269,697	262,949	277,395	287,696	369,794	382,038	428,550	300,751
成城学園前	293,413	661,705	600,200	698,814	714,946	681,274	716,197	754,806	640,169
喜多見	46,948	138,449	85,659	72,098	69,599	71,458	77,583	89,260	81,382
下北沢	417,052	919,068	1,013,315	1,073,424	1,049,095	837,628	919,614	1,002,019	903,902
経堂	232,470	516,942	577,500	615,558	674,186	717,929	877,786	993,010	650,673
合 計	1,117,774	2,505,861	2,539,623	2,737,289	2,795,522	2,678,083	2,973,218	3,267,645	2,576,877

出所：荒垣恒明。2014 年 11 月 14 日「日本貿易振興機構・広東省産業高度化研究会」。

さて、文化構成因子は、歴史、食、王朝、保養地などである（山下など（2013））。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。本稿は、余暇効用の質を考慮に入れる。質とは、デザイン（art）の質（S）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））。

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、また百貨店を中心としたショッピング・センターを建設した。

表 5. 日本の私鉄開発モデル

私鉄	マスター・スイッチ	組織部門の形成のシーケンス
阪急電鉄・宝塚(1910)	<u>小林一三</u>	「宝塚歌劇」＝宝塚音楽学校：タカラ（ヅ）カ＝温泉の名前（1914） （出所：小林一三（1955）。） 「住宅開発」（1910） 「大型施設」 娯楽施設：宝塚新温泉（1911） 「梅田コマ劇場」（1956） 「スポーツ」：野球球団（1947） （出所：（注 4）（注 5））
東武鉄道（1905） （東京 - 日光（1929）94.5km）	<u>根津嘉一郎</u>	日光東照宮 - 鬼怒川温泉街（1927） 「ショッピング・センター」：宇都宮デパート経営（1959） （出所：（注 6））
小田急（1923）	<u>安藤檜六</u>	新宿-小田原(1949) 「ロマンスカー1700 型特急車」(1951) 「住宅都市開発」(住宅金融公庫:1953) 「大型施設」：バラ苑（1958） 小田急ビーチハウス（1958） 小田急プールガーデン（1961） （出所: (注 7)）
東急（1922）	<u>渋谷秀雄</u>	（1919 年ロンドン郊外、サンフランシスコ郊外視察） 「田園調布」（1926）・高級住宅街 エトワール型道路開発
	<u>五島慶太</u>	「学園都市」： 東京工業大学（1924） 慶應義塾大学（1934） 日本医科大学（1931） 「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 （出所：五島慶太他（1980）。）

出所：朽木（2014）。

第5節 おわりに

中所得国の罣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、農・食・観光産業クラスターの形成が考えられる。日本の私鉄モデルの導入によるクラスターは、「クモの単型鉄道主導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。

1. 農・食・観光産業クラスター

さて、中所得国の罣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. 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つがシーケンスとしてある。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300Km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。

本稿で検討したシーケンスの経済により組織部門 (Segment) の形成の順序が決まる。この順序にしたがってフローチャート・アプローチが

完成する。このフローチャート・アプローチが Kuchiki and Tsuji (2008) である。ただし、フローチャートが完成に近づくためにはシークエンスの経済の事例研究を今後を増やす必要がある。

(注 1) 日建設計、

<http://nikken.co.jp/ja/archives/40013.html>

(注 2) 池田市立図書館 (2014)

http://lib-ikedacity.jp/kyodo/kyodo_bunken/muromachi_jyutaku/index.html

(注 3) 荒垣恒明。2014 年 11 月 14 日「日本貿易振興機構・広東省産業高度化研究会」。

(注 4) 阪急電鉄 (2014)

<http://www.hankyu.co.jp/company/>

(注 5) 公益財団法人阪急文化財団：

<http://www.hankyu-bunka.or.jp/>

(注 6) 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』。

<http://ktymtskz.my.coocan.jp/nakagawa/toobu.htm>

(注 7) 小田急、

<http://www.odakyu.jp/company/history80/>

参考文献

< 日本語文献 >

朽木昭文 (2014)「成長戦略としての「農・食・観光産業クラスター」形成」、『国際貿易と投資』、98 号。

経済産業省 (2014)『第 3 次産業活動指数の対象範囲』、経済産業省。

経済産業省 (2010)『企業活動基本調査』、経済産業省。

国際協力機構 (2014)「ASEAN2025 に係る情報収集・確認調査ファイナルレポート」、国際協力機構。

五島慶太他 (1980)『私の履歴書』、日本経済新聞。

小林一三 (1955)『宝塚漫筆』、実業之日本社。

竹村民郎 (1988)「二十世紀初頭日本における機械文明の受容と阪急「交通文化圏」の成立」、『大阪産業大学論集 (社会科学編)』、71 号。

宝塚市史編集専門委員編 (1977)『宝塚市史。第 3 巻』、宝塚市。

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。

津金沢聡広 (1991)『宝塚戦略：小林一三の

- 生活文化論』、講談社。
- 西澤昭夫他編 (2012)『ハイテク産業を創る地域エコシステム』、有斐閣。
- 松田敦志 (2003)「戦前期における郊外住宅地開発と私鉄の戦略」、『人文地理』、第55号第5巻。
- 未来経済研究室 (2002)「商業規制」、『The World Compass 9月号』、三井物産戦略研究所機関紙。
- 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ー沖縄県および愛知県の観光開発の事例からー」『人間科学研究』、144-55 ページ、10 号。
- 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)。
- Kuchiki, A. and M. Tsuji eds. (2008) The Flowchart Approach to Industrial Cluster Policy, New York: Palgrave Macmillan.
- Odum, E. P. and G. W. Garrett (2005) Fundamentals of Ecology (Fifth Edition), Thomson Brooks/Cole.
- Thomas, I. (2002) Transportation Networks and the Optimal Human Activities, Edward Elgar.