

# 社会環境論 最低限知っておくべきこと

## 1. チューネンの農業立地論

一点都市とそれを取り巻く農地からのみなり、外との関わりを持たない「孤立国」において、どこでどのような農業が行われているかを考える。都市に最も近いところでは、都市で高く売れるものを自由に集約的に栽培する自由式農業が発達する。都市に近ければ輸送費はかかりにくいので、節約した輸送費の分お金をかけた集約経営ができる。外側には輸送費のかさむ薪を得る林業が発達している。さらにその外側では、都市から遠く輸送費が高く付くので、三圃式や牧畜といった粗放的な農業経営となる。

ここでの輸送費は距離の一次関数となっていると考えられる。その土地の価値を地代という概念で表し、これは生産物の価値から一定値の生産コストと輸送費を引いたものである。集約的な経営方式ほど  $y$  切片が大きく、急な負の傾きとなる。これらをグラフ化すると必ず交差するから、距離に応じて最も地代が高くなるような経営方式が一つに決まる。

## 2. バージェスの都市内部構造論

チューネンの孤立国モデルを都市の内部構造に応用しようとした理論。オフィス→商業地→工業地→住宅地→（住宅限界地）→農業地の順に、チューネン理論における集約的→粗放的農業に対応した地代曲線を描くため、都心に近い方からオフィス→商業地→工業地→住宅地……となる。

## 3. ウェーバーの工業立地論

今度は同心円モデルは適用されない。輸送費指向と労働費指向によって工業生産地が決定するという理論。

輸送費指向とは、原料産地から工場への原料輸送費と工場から市場への製品輸送費の合計が最小となる点に工場が置かれるという指向性。局地原料質量を製品質量で割った原料指数が1を超えれば工場は原料産地に寄り、1を下回れば工場は市場に寄る。ほぼ1であれば立地は比較的自由だが、機械工業など製品が別の工業製品の原料となる場合は集積が起こりうる。

労働費指向とは、最小輸送費地点とは別のところに低賃金労働地があった場合に、移動した結果節約される労働費が移動した結果増える輸送費よりも大きければ、生産拠点は移動するという指向性。必要労働費を立地重量（＝原料指数＋1）で割ったものである労働係数が大きいほど強い。

## 4. クリスタラーの中心地理論

空間内に一様分布した消費者の全員が財・サービスを得ることができ、かつ財・サービスの供給拠点数が最小（間隔は広い）となるような場合を考える。

「高次の」財・サービス≡「供給範囲が広い」財・サービス

「低次の」財・サービス≡「供給範囲が狭い」財・サービス と定義

高次のサービスの拠点が低次のサービスの拠点を内包し、それだけではカバーしきれない地域を低次のサービスだけの拠点でカバーするような状態になる。サービスの拠点が「中心地」で、その立地は六角形の入れ子構造のようになる。

## 5. レッシュの中心地理論

クリスタラーとは違い、サービス供給主体の完全自由な立地計画が前提となる。総輸送距離は最小になり、拠点の数は最大となる。同種の立地主体が市場圏を削り合うことでこちらも六角形の市場圏が出来上がるが、クリスタラーの場合とは違い入れ子構造にはならない。

## 6. ウェーバーの集積論 (Agglomeration)

同一企業内での経営の規模拡大（内部経済の発展）を経て、数個の同種の経営が近接することで「規模の経済」が働く。これによる利益が、集中していなかった時と比べて大きくなると、企業はそれを目当てに生産拠点を集積させる。数値的には加工係数（労働費＋機械費を立地重量で割ったもの）が大きいほど集積しやすい？（要検証）

規模の経済の要因としては、技術の集積・分業による効率上昇・大量取引・資源の共有による費用低廉化・運送費の節約などがある。またウェーバーの集積論は内部経済をもとにしているから、多企業集積によるメリットは考えていない。

## 7. マーシャルの集積論 (Industrial Districts)

何らかの原因により同じ地区に同業他社が多数進出することで集積が起こる。集積が起こったことで補助産業が成長し、また局地に熟練労働市場が形成されることで人材確保がしやすくなる。(人材移動も活発化する)

また、熟練労働者が集まったことで産業による風土が形成され、さらに新技術・イノベーションが活発化する。

内部経済を集積に含まない (= 集積の原因を問わない) 点でウェーバーとは決定的に異なる。