

新経済地理学の理論体系 (2)

北 條 勇 作

The System of the Theory of Neo-Economic Geography (2)

Hojo Yusaku

目 次

はじめに

I シュムペーターの理論体系の根底にあるもの

シュムペーターの新結合（革新）の概念

II レッシュの経済地域などの静態における革新の遂行による動態的变化

一 総論の視点

二 各論の視点〔第3図の議論以降、本号〕

III これからの経済地理学の理論体系の在り方（一指針）

おわりに

二 各論の視点〔第3図の議論以降〕

レッシュによると、第3図の d_0 、 d_1 、 d_2 は、相互に i だけ離れている3地点 B_0 、 B_1 、 B_2 における工場渡し価格についての需要曲線であり—— B_0 は工場の所在地（立地地点）である——、 d_0 の限界収入曲線 u'_0 は、 N' が ON を二等分するように AN' を引けばよく、総売上高の函数である限界収入曲線 U' は、個別の限界収入曲線を水平にそって加算してゆくことによって求められ、この曲線は、限界費用曲線 K' と G で交わり、この点で、限界費用は限界収入に等しくなる。彼の見解を持ち出すまでもなく周知のように、これが最高利潤を示す点である。したがって、 HG と各個別限界収入曲線との交点はそれぞれ各地点への出荷の最適量を示している（たとえば d_1 需要曲線という、 CV の中点 $\langle p_1 \rangle$ における fob 価格 p_1 とそれに対応した需要量を読み取ってほしい。 d_0 、 d_2 においても同様である）。当図から、 fob 価格 p_0 、 p_1 、 p_2 は、すべて直線 HP_0 上にあるが、それぞれに対応した需要曲線上で容易に読み取ることができ、これらに対応する cif 価格 P_0 、 P_1 、 P_2 は d_0 上に存在する。

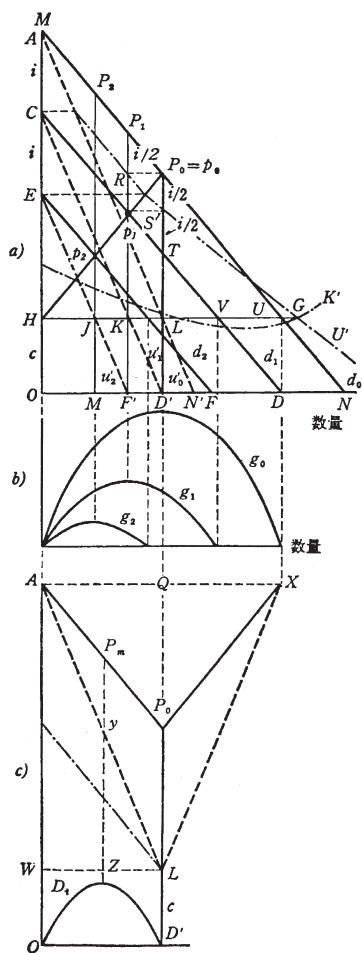
簡単に理解できるように、これらの価格は、fob 価格、cif 価格いずれについても言えることであるが、 $i/2$ ずつそれぞれ異なる。さらに、それぞれの地点における fob 価格 (p_0, p_1, p_2) は、直接可変費用と売上げが全くなくなる価格とのちょうど中間に位置している。たとえば p_1 で眺めれば、売上量に対する粗利潤の弾力性が1になるところである。すなわち、 $Vp_1 + p_1C = 1$ になる点である。売上量がそれより大きくてもそれより小さくても、それぞれの地点の買手から得られる、粗収入から可変費用を差し引いた粗利潤は、小さなものとなろう。第3図 (b) を参照されたい。

上述のことは、当図 (c) で示された取引じょうごを用いることによって明瞭になる。 $D'L$ は限界費用 (これは論議を簡単にするために一定とされている)、 LP_0 は工場所在地の買手から獲得される独占利潤、また P_0A は cif 価格を示す線である。 ALX は、独占利潤が存在しない場合なので、可変費用に等しい均一工場渡し価格が要求されている際の取引じょうごの断面である。 AP_0X は、独占価格の場合における取引じょうごである。この場合、直線 OD' 上のあらゆる地点で1単位が販売されるならば、四角形 $WOD'L$ の面積は可変費用を、三角形 AWL は輸送費を、三角形 ALP_0 は粗独占利潤 (固定費を差し引く前のもの) をそれぞれ表わしている。四辺形 $AWLP_0$ の面積は、買手が可変費用以上に支払った額を示す。この額の三分の一は買手が負担する運賃になり、三分の一は売手が負担する運賃になり、さらに三分の一は売手の独占利潤になる。

もし消費者が均等に分布していると仮定したとしても、市場圏の半径の上のすべての点で同じ量が販売される訳ではない。1人当たり売上げ d は、 D' からみて OD' を越えるとゼロに低下する。他方において、ある一定の距離 (運送費 t ではかったもの) のところに住む買手の人数 $n2\pi t$ (運賃単位当たり n 人) は、もちろん距離に比例して増加する。かくして、一定の距離のところの総売上高は $Dt = d \cdot n2\pi t$ になる。直線の需要曲線の場合、 $t = (-b/a)d + b$ なので、 $D_t = (-n2\pi b/a)d^2 + n2\pi bd$ となる。これは、縦軸の目盛を縮小した形で、第3図 (c) に示した放物線である。頂点は、 $(a \div 2, ab\pi n \div 2)$ である。ゆえに、 R を市場圏の半径とするなら、 $R/2$ の距離のところに住むすべての消費者の総需要が最も重要であり、それより近距離にあっても遠距離にあっても消費者の総需要は対称的に減少する。独占利潤 $yP_m = LP_0 \div 2$ は、生産物単位当たりの平均利潤でもあり、総独占利潤は、したがって、この利潤額に WL を乗じたものではなく、すなわちもはや三角形 ALP_0 に等しくなく、この額に放物線 D_t と直線 OD' によって囲まれた平面の面積を掛けたものである。もちろんこの場合、当該市場圏は外部から侵食されないものと仮定されている。

この図を利用して、次のような議論を展開しておこう。すなわち、限界費用を大幅に引き下げる新生産方法という革新の遂行が見られ、当該企業 (者) は当該財の工場渡し価格を低くすることができる場合での議論である。この企業 (者) は、工場価格の値下げ、需要量の拡大を可能にすると同時に、限界費用曲線 K' をシフトダウンさせ、当該革新を遂行することのない年々歳々同じ生産をただ単に繰り返すだけの経営者に比べて財の提供に際し有利になり、これまでよりも多くの利潤を獲得することになる。それゆえ、総利潤曲線は上方にシフト・アップすることになる。また、当図 (c) で示された取引じょうごの始まる $D'L$ (限界費用) の高さは、より小さくなる。

第3図 相互に i だけ離れた3つの地点 B_0 (工場の所在地)、 B_1 、 B_2 における fob 価格に関する需要曲線 (a)、それに対応した総利潤曲線 (b)、それに応じた輸送じょうご (c)



〔資料〕注 (1) の文献、原典105頁、英訳書151頁、邦訳書176頁。

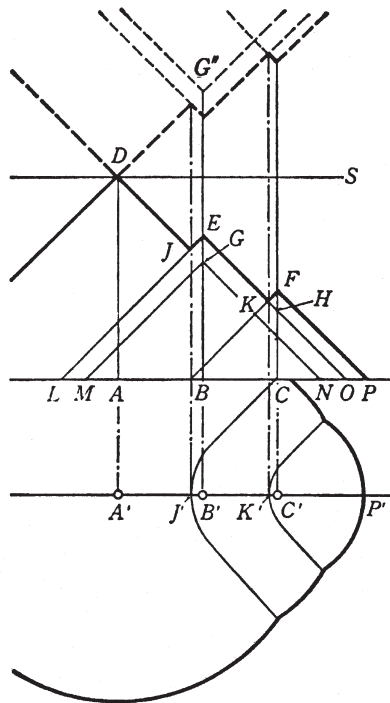
レッシュは、農産物の供給圏 (購入圏、生産圏) —— 農業立地論 —— の場合は、工産物の販売圏 —— 工業立地 —— の鏡像と見なしてよいであろうと論じ (レッシュの市場圏は両圏を併せた概念であるが、一般に市場圏とは販売圏を意味する)、もし後者の境界が価格じょうごの断面の交叉であるとするならば、前者の境界は価格円錐の断面の交叉ということになると言う。そしてこのような場合において、運賃率が同一で、中心地点の価格が異なるケースが最も重要になると述べている。なお彼は、政策AあるいはFの場合の fob 価格と運賃率が、すべての生産中心地において同じであれば、各々の販売圏は正六角形になり、境界は1次の直線であり、もし距離に比例した運賃率が異なっておれば、販売圏は不規則な多角形になり、境界は2次の曲線 (円弧) であり、もし fob 価格

が異なっておれば、販売圏は不規則な多角形になり、境界は2次の曲線（双曲線）であり——上述のように彼は、これが実際において最重要であろう、と言う——、さらに、もし fob 価格も運賃率も異なっておれば、販売圏は不規則な多角形になり、境界は4次の曲線であり、最後に、もし距離に比例する運賃ではなく逓減運賃率が採用されれば、境界線はさらに複雑なものである、と言う。

第4図は、距離比例運賃を前提にして、3つの地点（都市あるいは町）A、B、Cについての農業生産物の価格円錐ならびに工業の場合のその鏡像すなわち価格じょうご（S線から上の部分）、さらに各市場圏を示したものである。

ここで、この様な内容について、革新の遂行との関わりで筆者の見解を示しておこう。新機軸の遂行により生産費が安くなれば、その分だけ、価格円錐は上方に平行移動し、価格じょうごは下方に平行移動することにより、それに見合ってそれぞれ市場圏を拡大する。例えばA・Bに立地するある工業の両主体による競争の場合において、Aで立地する主体が遂行する新機軸による生産費の減少は、当該主体の市場圏の拡大をBで立地する主体のそれを犠牲にすることによって達成するであろう。3者以上の立地主体の場合でも、数は多くなるが、論旨は同様である。新商品〔新しい財（財は財貨と用役〈サービス〉から成る）〕の導入の場合は、当該商品の価格円錐、価格じょうごおよび市場圏がそれぞれ形成される。

第4図 3つの地点（都市あるいは町）A、B、Cについての農業生産物の価格円錐ならびに工業の場合の鏡像（Sから上の部分）、および各市場圏



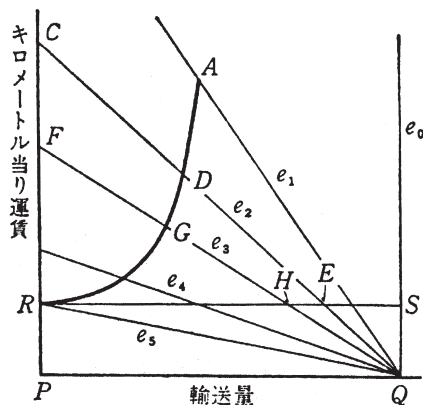
〔資料〕注（1）の文献、原典116頁、英訳書167頁、邦訳書187頁。

レッシュは、もちろんのことであるが、ある一地点から種々の距離の他の諸地点へ輸送がなされる場合、運賃率に関する輸送量の弾力性は、運賃率の上昇にともなって、また目的地に至る距離の増大にともなって上昇すると言ひ、独占的企業は、後者の理由に基づいて、長距離運送の場合の運賃率を引き下げるであろうから、運送の場合における通減運賃による空間的な運賃差別は、財の場合における空間的価格差別に相当すると見なす。

第5図は彼によると、輸送地点が遠くなるほど、運送量を零にするのに必要な運賃率は低くなり、もし e_0, e_1, e_2 などが次第に遠くなる地点での運送の需要曲線であるとするならば (それぞれの地点でただ1人の買手が住んでいると仮定)、これらの勾配はその順序で平坦になっていくと述べ、したがって、同じ運賃率でみると、次第に弾力的になり、可変費用 (PR) を上回る収入の超過分を最も大きなものにするような通減運賃 (率) は、PQ と平行に RS を引き、RS と y 軸との間に存在する需要曲線を二等分し、これらの諸点を結んで得られた曲線 RA 上で読み取ることができるとしている。これによって、長距離通減運賃の場合の運送費勾配線を導出できるのである。距離比例運賃とは異なって、長距離通減運賃の場合の運送費は、距離が長くなるほどその増加の程度を次第に低くしていくものであるから、cif 価格のごく小さな差異に基づく、特定生産者が優越する大きな領域を生み出す。

当図に関連して筆者は、次のように述べておきたい。生産費を低くする (たとえばこの図の可変費用 <PR>) 革新の遂行は、当該財の価格を下げる意味を持ち当該企業 (者) を有利にするし、さらに運送費を低落するような交通新機軸が見られれば、当該交通に関わる企業 (者) は通常膨大な企業者利潤を獲得し、またそれを利用する経営 (体) にも大きな利益をもたらす。長距離通減運賃の場合の運送費勾配線を想起すると容易に理解できるように、この運賃制度の採用によって、市場までの距離が遠くても生産費の安い業者は当該市場に参入でき、また市場の立場から見れば、市場

第5図 財の場合の空間的価格差別に相当する運送の場合の通減運賃による空間的な運賃差別



[資料] 注 (1) の文献、原典120頁、英訳書172頁、邦訳書190頁。

までの距離が近くても生産費の高い業者を駆逐して当市場に利益をもたらす。換言するならば、運送費均配線がこのように長距離通減運賃であると、市場に近い生産費の高い生産者よりも市場から遠く離れた生産費の安い生産者が有利に事業を展開し、前者が当該市場から排除され、後者がそこへ参入することにもなる。たとえば、近くの小規模な非効率な生産が見られる鉱山が、遠くの大規模な効率的な生産をしている鉱山との競争に敗退する場合である。この点は、グローバル化した今日のわが国や世界の経済を理解する上で特に重要である。

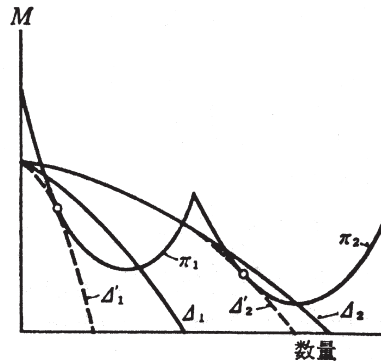
筆者が付言すると、異なった運賃率で同一の fob 価格をもつ同じ財を供給する 2 地点の両販売圏が存在している場合において、いずれか一方での交通費の減少という交通新機軸が見られたとするなら、安い運送費を利用できる業者の販売圏は、それを利用できない業者の販売圏をより狭い状態で取り囲むことになる。なお注意されたいことは、レッシュが言うように、安い運送費を利用できる業者の販売圏に関連してのことであるが、fob 価格がどのような大きさの額であってもこの市場から完全に駆逐・排除されることはないという点である。筆者は通常とっておこう。何故ならその理由は、安い運送費を利用できる業者の fob 価格が、自身の立地点でさえ競争者の fob 価格プラス運送費を上回っておれば、もはや存続は不可能だからである。

第 6 図に関しては、レッシュによると、ある種類の財を生産するのにいま 2 つの方法 (π_1 と、販売量が非常に多いときだけより安く供給できると仮定した場合に成立する π_2 の計画曲線〈供給曲線〉) が存在し、さらに、これまでの運賃率で可能な全販売圏の需要 (Δ_1) は、安い大量生産 (π_2) を可能にするほど大きなものではないと仮定し (両者は交叉しないものと仮定する)、この場合、もし運賃率が低下するならば、これまでの販売圏での販売量は大幅に増大し、また可能販売圏そのものも大きく拡大すると記述し、そして今や Δ_2 は π_2 と交叉するようになり、低廉な大量生産が引き合うように改善されると論じる。レッシュは続けて言う。競争者を引きつけるところの特別利潤が存在しているので、彼らの参入が見られるようになり、かくして今や Δ'_2 が π_2 に接する点まですなわち特別利潤が消失するところまで再び販売圏が縮小することになり、また必然的にそうなるわけでもないが、新販売圏が旧販売圏より大きくなることはもちろん可能であると言う。

さらに彼は、運賃率の低下によって cif 価格の低下をもたらし、その結果、従来の販売圏での需要が増大するので、市場圏の規模はがいして縮小することになるけれども、ある条件のもとでは、その規模はむしろ拡大すると見なすが、しかしながら、運賃率の低下は、個別の都市の規模に影響するだけであり、これらの地理的分布に対しては影響を及ぼさないと言う。その理由を彼は、農場分布 (彼の理論展開の出発点) が変化を示さないかぎり、可能な市場圏の種類は運賃率の下落によって変化するものではないとしているが、ただ、個別の財の市場圏が従来とは異なった規模の市場圏に属するようになり、これらの財の生産地相互間の間隔が変化するだけであるということを書いており、一般に工場立地として可能な地点そのものは変化を示さないと言う。

当図に関連して筆者が先ず指摘したい点は、レッシュによると π は、計画曲線——ある一定量の生産のための最小平均費用を表現しており、より厳密には、さまざまな規模の工場 (経営) の平均

第6図 新大規模経済の市場圏の規模への効果



〔資料〕注 (1) の文献、原典123頁、英訳書176頁、邦訳書194頁。

生産費曲線（平均費用曲線）の包絡線を示している——、供給曲線あるいは生産費曲線（費用曲線）を意味しており、 π が平均費用曲線の包絡線という意味合いでも理解している彼のこの見解からすると、包絡線の導出自体が長期平均費用曲線なのであり経済学で言うところの長期の時間概念であって（したがって革新の遂行もこの中で議論がなされることになる）、一般的にはこれが同時に2つ存在すると見なして議論するのはおかしいという事である。

運送費が低落するような交通新機軸が遂行されれば、当該交通を利用できるようになり、したがって販売圏を、従来の面積の圏域を必要としないという理由で縮小する場合もあれば、圏域を拡大することができるようになるという理由で拡大する場合もある。何故なら、前者のケースは、これまで購入できなかった顧客がそれをできるようになるし、これまでの購入客がより一層多くの量を購入するようになるなどのためであり、後者のケースは、より安く財を供給・提供できるというこれまでよりも優位な展開が可能になる（これまでの購入圏でも、購入できなかった顧客がそれをできるようになるし、これまでの購入客がより一層多くの量を購入するようになる）からである。

レッシュは、前述したように、農場分布（これは彼の理論展開の出発点である）が変化を示さないかぎり、可能な市場圏の種類は運賃率の下落によって変化するものではないという理由から、その運賃率の低下は、個別の都市の規模に影響するだけであり、これらの地理的分布に対しては影響を及ぼさないと言う。ただ、個別の財の市場圏が従来とは異なった規模の市場圏に属するようになり、これらの財の生産地相互間の間隔が変化するだけであるということを述べており、一般に工場立地として可能な地点そのものは変化を示さないと言う。筆者は、必ずしも農場分布から出発する必要はないと思うし、むしろ中心地点（最低次のそれ）から論を起すことにしているので、個別の都市（中心地）の規模に影響を及ぼすだけでなく、それらの地理的分布に対しても影響すると見なしており、また個別の財の市場圏がこれまでとは異なる規模の市場圏になったり、これら生産地（中心地）間の距離が変化したり、それ故通常工場立地（中心地）として可能な位置そのものも変動すると考えており、ここで、長期的には、中心地点の体系の領域や中心地点（分布・数・規模）

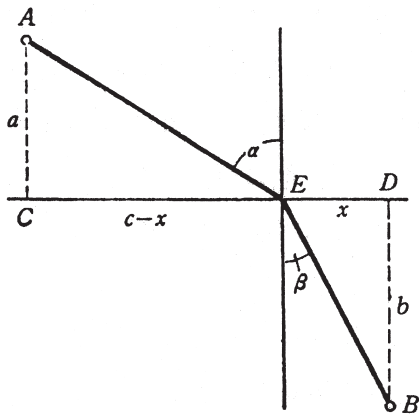
の変動、またこの体系内部での各中心地の盛衰がみられることを述べておきたい。

レッシュの第7図によると、CDは海岸線で、どこでも同じように荷揚げに適しており、この北側では低廉な海上運賃が課せられ、南側では高い鉄道運賃が課せられている運送費が異なる場合において、ある商品のAからBまでの最も安い運送費用経路（輸送路線）は、屈折の法則によって求められ、したがって荷揚げ港の位置を決定できる。彼の述べるところによれば、屈折の法則は、恩恵や犠牲の程度が異なる2地域を最小の失費・抵抗（時間、貨幣、血、その他）で通過しようとする際に普遍的に妥当する節約の法則であり、この法則の適用において最も重要になるのは、安い輸送路（鉄道、水路など）が高い輸送平面（稠密な道路網）を横断しているケースであると言い、幅広い河川上に鉄道橋を建設する場合については、その建設費が大きくなればなるほど、鉄橋は鉄道の本来の経路をはずれて河川の最も狭いところを横断するように建設されることになると論じる。

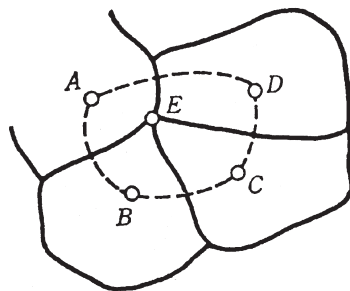
ここでの内容に関連して述べると、今南側での高い陸上運賃が、その運送費を安くする交通革新の遂行により大幅に改善されたとするならば、屈折の角度はこれまでよりも緩やかになり、輸送路線の距離は短くなる。また、北側での低廉な海上運賃が、その運送費を一段と安くする革新の遂行により一層改善されたとする、屈折の角度はこれまでよりもきつくなり、輸送路線の距離は長くなる。

レッシュによると、関門地点（ボトル・ネック都市）の市場圏に対する特徴的作用は、第一に、少数の大規模な供給圏（購入圏）ならびに販売圏を創出すること、第二に、供給圏あるいは販売圏のいずれかが特に大きいものである場合、予想外の重複関係をもたらすことにあるだろうし、標準化された生産物の場合、販売圏はもちろん相接するのみで、重なり合うことはないが、しかし販売圏と供給圏とは、第8図からも明らかなように、相互に重なり合うのである。

第7図 屈折の法則



第8図 関門地点（都市）の市場圏への作用



注：A～Dは、別個の販売圏をもつ輸出港であり、Eは大輸入港である。Eの購入圏は、破線で囲んである。

〔資料〕注（1）の文献、原典129頁、英訳書184頁、邦訳書201頁。

〔資料〕注（1）の文献、原典134頁、英訳書190頁、邦訳書206頁。

当図に関連して、次のように記述しておきたい。関門地点にある都市（中心地点）——例えば下関市——は、その立地ゆえに市場圏の発展の面において特に優位にあり、通常この展開は顕著なものになる。多様な革新の遂行が見られればなおさらのことである。また一般論として言えることであるが、輸送費を低くするよう交通革新が導入されれば、一方では個々の輸出港は自己の販売圏を拡大するし、他方では大輸入港は購入圏を一層大きくする。その際通常において、各輸出港、大輸入港とも効率性の面で劣勢にある中小の輸出港・輸入港のそれぞれの市場圏を犠牲にする。

ここで、欠くことのできないレッシュの経済景域と経済管区の両概念を紹介しておこう。彼は、市場の網状組織、すなわち経済的空間秩序の階段の一番上にある事象を経済景域と呼び、最も複雑で高次の形態の経済地域を意味する経済景域（相異なる諸市場の体系であり、1つの組織である）は、当然のことであるが、単純化された理論的模型から乖離する度合いが最も大きくなると述べ、また経済管区という用語は、独立の自給自足の単位ではないということを一層明確に示すために、経済景域の用語の代わりにこの用語を使用したほうがよいであろうと言う。さらに彼は、現実の無秩序状態のなかで、この経済管区の基礎構造はそれにもかかわらず明白であると見なし、経済管区は、理念的な経済景域と、上記のように自給自足ではないという1つの重要な点において区別され、両者はいずれも、同一の原理に基づいて形成されるので、大きな地方的需要をもち、かつ大きな交易密度の有利性を有するという点において一致すると述べている。

イノベーションと空間との関係についてであるが、既述したように、レッシュは企業者活動と空間との関係でごく簡単に述べており、クリスタラーは技術進歩と中心地点、中心的な財などとの関連でいくらか論じている。両方の内容ともすばらしく示唆に富むものであり、すでに彼らは、イノベーションと空間の概念を総合することを試みているのである。ただ残念なことに、わずかな記述であり（クリスタラーはレッシュよりいくらか詳しい叙述をしている）、体系的に論じられていない。筆者の意図するところは、まさしくここにある。

レッシュは、距離の法則を軽視すべきではない、と言う。その通りである。交通条件が改善されると、一般にこの条件はさしたるものではなくなると思われがちである。確かにこれは一面において真理をついているが、反面間違ってもいる。交通という立地条件は、現在においても大変重要なものなのである。たとえば交通新機軸（革新）の遂行により交通条件が改善されれば、距離の克服（時間とか費用の面、あるいはそれら両方で眺めるのが一般的である）は容易になり、この要素を軽視できるようになる反面、交通条件の改善を通してこの面でより恵まれたところを当該立地条件の面で大変有利にし、この地点（地域）を大いに発展させることにもなる。

Ⅲ これからの経済地理学の理論体系の在り方（一指針）

この箇所での論述は、この小論の紙幅の関係から簡単なものになるので、クリスタラー、レッシュの両中心地理論等を含めここで必要となる関連した内容・理論展開などの詳細については、筆者

の文献を参照されたい²⁰。

経済学——この学問は、ミクロ経済学（価格理論としての微視経済学）とマクロ経済学（所得理論としての巨視経済学）の2分野から成る——は、適切な経済政策を實踐できるものでなければならず、したがって斯学に価値判断が必要なこと²¹は言うまでもなく、政治学と経済学を体系的・有機的に総合した政治経済学（political economy）でなければならない。

平等主義の思想（マルクス経済学）のもと、政府（国家）の経済面における役割を重視（ケインズ経済学）しながらも、自由な競争に根ざした経済活動を前提とした価格メカニズムを根本原理・原則とする市場経済（一般的には近代経済学の拠り所はまさしくここにある）を基本とする経済体制を採用することが肝要である。もちろん、ここで意味する政治経済学は、これまでの議論からも明らかなように、空間の概念を導入した学問である。何故なら、経済活動は、大きくみて、企業の生産活動、家計の消費活動、政府（部門）の支出など、から成り、空間（立地、地点、位置、場所、土地、地域、環境）との係わりで営まれているからである。それゆえに、経済学に空間の概念を導入した経済地理学（より厳密には、政治経済地理学〈geography of political economy〉のことであり、換言すれば地域政治経済学〈regional political economy〉、空間政治経済学〈spatial political economy〉であるとも言えよう）が重要となってくる。経済地理（学）理論の大半を占有する経済立地論（the theory of economic location）の立場から照らしていえば、政治経済立地論（the location theory of political economy）ということになろう。今後は特に、資源・エネルギーや地球環境の問題を包摂した理論の構築が大切になってくるであろう。その際、外部不経済や社会的費用などの概念を用いた理論展開を目指す必要があるだろう。なお、地域の開発や活性化・発展などのためには、当該地域においてイノベーション（もちろん、産業・経済面に限定する必要はない）が導入されることも大切になってこよう。

マルクス²²との関連では、次のように述べておきたい。経済の在り方としては、土地（生産要素の1つで、これは土地利用の観点からも、また土地は一定面積から成り生産されないものでく埋め立て・干拓などの例外は存在するが、もちろん全体から見れば微々たるものである）、これに対し

20 関連して以下のようなものなどがある。

- * 北條勇作「都市地理学の経済学的原則について——中心地点——」『産業研究』（高崎経済大学附属産業研究所紀要）、第26巻第2号、1991。
- * ———「クリスタラーの中心地理論——静学における中心地点の体系——」『高崎経済大学論集』第33巻第4号（新井信男教授退職記念号）、1991。
- * ———「クリスタラーの中心地理論——動学における中心地点の体系——」『高崎経済大学論集』第36巻第1号、1993。
- * ———「レッシュの立地の一般方程式体系と経済地域」『産業研究』（高崎経済大学附属産業研究所紀要）、第29巻第2号、1994。
- * ———「中心地理論の応用的展開——経済立地論の視点から——」『高崎経済大学論集』第37巻第4号、1995。
- * ———『経済地理学——経済立地論の視点から——』多賀出版、1995（初版第1刷）、1999（第2刷）。
- * ———『経済学の一方——経済地理学の視点から——』多賀出版、1998。
- * ———『経済地理学の新体系の研究』（学術博士論文〈論博〉）、新潟大学大学院現代社会文化研究科、2006.3。
- * ———『経済地理学の一方法論』『産業研究』（高崎経済大学附属産業研究所紀要）、第43巻第1・2合併号（高崎経済大学創立50周年記念号）、2007。

21 石井学・北條勇作「経済地理学の方法論に関する一考察」『高崎経済大学論集』第21巻第1号、1978。

22 K. Marx, *Das Kapital*, Hamburg: Verlag von Otto Meissner, 1867-1894. 長谷部文雄訳『資本論』4巻、河出書房（世界の大思想18~21）、1964~1965。

ては誰も貢献していないので、これの商品化を防ぐことなどからも世襲にするのではなく公共のものとするのが妥当である)、社会資本(民営化に適するものも存在する)を国有化、公有化、社会化、集団化などして(このように方法はいくつも存在する)、これらを除いた他のもの、すなわち生産物市場、労働・資本(民営化に適さない社会資本を除く)の生産要素市場、信用市場(原則的という条件がつく)などを基本的に自由市場にまかせる経済体制を構築することが望ましいといえよう。したがって、ここで想定している経済体制は、従来の混合経済とは異なったものであり、筆者はこれを新混合経済(neo-mixed economy)と名付ける。

ケインズ²³との関係では、次のようになる。ケインズ政策を採用していくと、資源の浪費や枯渇に、また環境破壊につながりがちである。この欠陥を克服しなければならない。念のため述べておきたいが、このことはケインズ理論だけに当てはまるのではなく、これまでのほとんどすべての経済学に大なり小なり言えることである。これまでの経済発展は、かけがえのない地球の犠牲のうえで成り立ってきたので、筆者は、(技術)革新の在り方として、ここにおいて、資源浪費型(技術)革新から資源節約型(技術)革新へ、換言すれば資源枯渇型(技術)革新から資源温存型(技術)革新へ、エネルギー浪費型または集約型(技術)革新からエネルギー節約型(技術)革新(省エネルギー型(技術)革新)あるいはクリーンエネルギー型(技術)革新へ——その際、代替資源・エネルギーの発明・発見、開発などの努力も大変重要である——、(地球)環境破壊型(技術)革新から(地球)環境維持・存続型(技術)革新へのそれぞれの展開がすみやかに推進されなければならないことを提唱する。(技術)革新は、個々によって異なっており、改良に近いマイナーなものから世の中を大変革するようなメジャーなものまで様々なレベルのものが存在し、その発見から商品化、さらに市場形成がなされるまでの期間には、また設備投資から生産開始までには、それぞれ色々と異なる。ここで、シュムペーターの革新の遂行の概念が役に立つ。ただ彼は、資源の枯渇の問題や環境問題について論じていないけれども、彼の生存していた当時は今日のようにこれらの問題が顕在化した状況にはなく、このことはいくら優秀な彼といえどもやむをえなかったことといえよう。

経営経済的立地論の代表的なものとして、ヨハン・ハインリッヒ・フォン・チューネン(Johann Heinrich von Thünen)の農業立地論²⁴とアルフレート・ヴェーバー(Alfred Weber)の工業立地論²⁵がある——現在、いずれも古典的理論——が、このような立地理論は、個別の経済単位

23 John Maynard Keynes, *The General Theory of Employment, Interest and Money*, London: Macmillan, 1936. Reprinted in *The Collected Writings of John Maynard Keynes*, VII (1973), London: Macmillan. 塩野谷九十九訳『雇傭・利子および貨幣の一般理論』東洋経済新報社、1941(第1刷)、1967(第39刷)。塩野谷祐一訳『雇用・利子および貨幣の一般理論』(ケインズ全集7)、東洋経済新報社、1983。

24 Johann Heinrich von Thünen, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, I. Teil, Hamburg, 1826, II. Teil, I. Abt., Rostock, 1850, II. Teil, 2. Abt. u. III. Teil, Rostock, 1863, Neudruck nach der Ausgabe letzter Hand, eingeleitet von H. Waentig, Jena: Gustav Fischer, 1910, 2. Aufl., Jena: G. Fischer, 1921, 5. unveränderte Aufl., Aalen: Scientia Verlag, 1990. 近藤康男『近藤康男著作集 第1巻』(テウネン孤立国の研究)——『孤立国』の第1部と第2部第1編が収録されている——、農山漁村文化協会、1974(第1刷)、1979(第4刷)。

25 Alfred Weber, *Über den Standort der Industrien, Erster Teil, Reine Theorie des Standorts*, Tübingen: J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), 1909. 江沢譲爾監修、日本産業構造研究所訳『工業立地論』大明堂、1966。篠原泰三訳『工業立地論』大明堂、1986。

の立場から眺めた立地選択に関する理論であり、一面的な立地指向である。そこでレッシュ²⁶は、空間の要因が導入された一般均衡理論換言すれば立地の一般方程式体系を提唱する。これは彼の偉大な貢献の1つである。しかしながら、この体系には、立地相互間の均衡条件を明らかにすることはできるが、かりにこれが次第に改良されても、現実の問題を現在の粗雑な方法以上に正確に解きうるようにはならないという欠陥が存在する。これはある意味で、レオン・ワルラス²⁷に代表される一般均衡理論がもつ宿命ともいえるものである。現在ではもちろん、一般均衡理論の進歩やコンピュータの駆使などによって、あるいはワシリー・レオンチェフ（Wassily Leontief）の産業連関分析言い換えれば投入産出分析（I-O分析）²⁸の展開などによって、当該理論は役割を果たしていることも事実である。いずれにしてもこのような欠点を有している立地論の一般経済的原理のかわりに、レッシュは、論理的厳密性の点ではこれ程ではないけれども、大変すばらしい経済地域の理論を展開する。それより一層具体的かつ現実的な当該理論は、幾何学的図形の具体性を意味する経営経済的な立地論に関する経験的方法と方程式群の一般性を意味する立地論の一般経済的原理の中間に位置するものであり、両者の利点を結びつけたものである。換言すれば、両者の手法の接点にあり、両手法の考え方を上手に利用できるのである。前者のもつ理論の現実への有効な適用性と後者のもつ厳密な論理性の妥協の産物である。ある意味では折衷になっており、曖昧さははらむ理論と批難されなくもないが、むしろここにこそ彼の面目躍如たるものがあると断言でき、彼が真に本領を發揮した分野なのである。彼のこの分野における貢献は筆舌につくせないものがある。経済地理学（地域経済学とほぼ同様の学問）の理論の大半を占める経済立地論の根幹となる部分を占有していると言っても決して過言ではなく、当該学問分野で欠くことのできない貴重な財産を提供してくれている。

レッシュは、一般均衡理論（静態〈理〉論）に空間の概念を導入して立地の一般方程式体系を論じ、さらに経済地域の理論を展開したところに大きな貢献が認められ（経済地域の理論を論述したところに真の意義がある）、シュムペーターは、静態論である一般均衡理論——より厳密にはこれより広い範疇の、たとえば人口や、貯蓄と蓄積の総計（貨幣単位の購買力の変化について修正されたもの）の絶えざる連続的変化のような場合も包含する彼の静学（後に循環的流れの理論と呼ぶようになる）——に革新の概念（ヴェブレン〈Thorstein Bunde Veblen〉²⁹においては産業の機械過程の概念）を導入し、（経済）発展の理論——彼は当初これを動学と呼んでいた——、景気循環論等を論じたところに（この面だけではないが）、すなわち静態論を動態〈理〉論にまで発展させたところに大きな貢献が認められる。もちろん静態論の動学化は、基本的には、時間の要素の導入によって達成される。ところで、前者は動学化されていないという欠点をもち、後者には空間の概念が導入されていないという欠陥が見られる。筆者の研究テーマは、両者のそれぞれの欠陥を埋めるこ

26 August Lösch, op. cit.. なお参考になるので、訳書の593～597頁における篠原泰三氏の「訳者あとがき」を参照されたい。

27 Marie Esprit Léon Walras, op. cit..

28 Wassily Leontief, *Input-Output Economics*, New York: Oxford University Press, 1966. 新飯田宏訳『産業連関分析』岩波書店、1969。

29 T. Veblen, *The Theory of Business Enterprise*, New York, 1904, New York: Augustus M. Kelley, Bookseller, 1965. 小原敬士訳『企業の理論』勁草書房、1965。

とにあり、したがって上述のレッシュの理論（さらに、クリスタラーの中心地理論³⁰も考慮する）とシュムペーターの理論との体系的総合にある。換言するなら、レッシュ経済立地論（ここではもちろん立地の均衡体系と経済地域を想定）とシュムペーター経済学の体系的・総合的な研究である。すなわちシュムペーターの経済学へのレッシュの空間の概念の導入、言い換えればレッシュの経済地理学へのシュムペーターの革新の理論等の導入である。この研究を通じて、空間の概念の入った静態理論を動学化でき、換言すれば、空間の概念を導入した動態理論を構築できるのである。筆者はこれを、新経済地理学と名付ける。そのうち立地と関連した諸内容を特に新経済立地論 (neo-theory of economic location or neo-economic location theory) と呼ぶ。

さて、当該地域に何らかの革新の遂行がみられるとする。それによって当該地域は、発展を示すことになる。ここでこれまでの中心地体系は変化をこうむる。たとえば、観光圏の階層的な地域構造は変動をこうむる。当該地域は、これらの現象を通じて新しい均衡状態を生み出す。もちろん、当該地域のこの新しい均衡は、通常、前均衡と比べて財の生産量においてより多くを生産する、質の面においても量の面においてもより豊かな経済社会を構築しているのである。したがって、この新しい状態においては、前状態と比べて、修正したレッシュの立地の一般方程式体系（筆者が試みている）は同様であってもその意味が大きく高まっているのである。この点は大変重要である。なお、当該地域の前均衡状態（前静態）と新均衡状態（新静態）との比較を通して与件の変化による一定の定常的地域経済状態の変化を論じる場合を、筆者は経済学の領域で使われている比較静学にならって空間の比較静学（立地の比較静学）と呼んでいる。もちろん筆者は、空間の入った動態理論の研究・構築を主眼点としている。

このように、自地域の発展は他地域の発展へと拡大してゆき、その波及はやがて一国に及び、さらに全世界へと広まっていき、地球上（のいろいろな地域）に住む人々に大なる貢献をする。ここで付言しておきたい点は、都市内部（中心地内部）における都市機能（中心地機能）の空間的分布・変化などに関する研究も必要不可欠なものであるということである。

上述の筆者の新経済地理学体系は、さらに景気の循環（変動）をも考慮した理論体系である。景気循環（景気変動）は、世界レベルから一国レベルや一国を構成する地域レベルまで様々なものが考えられるが、景気循環（理論）〔景気変動（理論）〕は一般的には一国レベルの理論であるので、我々は、世界レベル、複数国から成る、また一国を構成する地域レベルなどの理論も充実・発展させる必要がある。特に、筆者の視点は、一国を構成する地域レベルの理論を高めてゆき、当該理論と一国レベルの理論との相互依存関係の認識の上で、その関係による両者の理論的發展を目指すことが大切であるというものである。何故なら、地域レベルの景気は一国レベルの景気に影響するし、逆もまた真だからである。類似のことは、次元を異にした様々な上記地域レベル間の任意の2地域についても大なり小なり言えよう。

30 Walter Christaller, op. cit..

おわりに

筆者はこれまで、「新経済地理学の理論体系」と題して、シュムペーター理論の体系の概説、レッシュの経済地域などの静態における革新の遂行による動態的变化、これからの経済地理学の理論体系の在り方の一試論（一方向）などについて論述してきた。試論ではあるがこれからの経済地理学の在り方（一指針）について論述し、新しい政治経済地理学を模索してきた。その際、ワルラス、マルクス、ケインズ、シュムペーター、ヴェブレンなどの各経済学、クリスタラー、レッシュの両経済地理学などのすぐれた研究業績を参考にして叙述した。

ここで意図する経済地理学は、平等主義の思想を念頭に、政府（国家）の役割を重視しながらも、価格メカニズムを根本原理・原則とする市場経済を基本とする経済体制をとる、価値判断を踏まえて真の経済政策を実践できる、政治学と経済学および地理学を有機的・体系的に総合した政治経済地理学である。今後の政治経済地理学は、現在特に大きな関心事となっている地球環境それに資源・エネルギーの問題を包摂した学問であるべきで、その際外部不経済や社会的費用などの概念を用いた理論展開が必要となろう。要するに、空間の概念も導入したよりすぐれた学問を目指すべきである。経済地理（学）理論の大半を占有する経済立地論の立場から照らしていえば、政治経済立地論ということになる。

政治経済地理学、政治経済立地論の成立・発展のために、筆者は、前述したように、レッシュの空間の概念の入った一般均衡理論（静態理論）および経済地域概念を、シュムペーターの動態理論の助けを借りて動学化し、大抵の経済者が捨象してきた空間の概念（取り扱ったものも一部の断片的叙述におわることが多い）を導入した動態理論を構築することを研究目的にしている。シュムペーターの経済学は、当該学問、当該理論の分野においても、それらの展開において計りしれない大きな役割を有しており、それはあたかも打ち出の小槌のように無尽の宝庫を秘めた巨峰なのである。今こそシュムペーターの体系を正しく把握・理解して、大いに関連する各分野に役立てる必要がある。彼の体系は、現在に至っても未だ誰一人としてそれをくまなく把握したものはいない膨大なものであり、それをよく理解しうまく役立てれば、オーバーな表現とは思いますが、われわれの経済社会にぜひとも必要な無限の可能性を与えてくれるのである。レッシュの空間の概念を含む経済地理学（経済立地論）とシュムペーターの経済現象を取り扱う経済学を体系的に総合することが、いかに意義があり大切なものであるかが理解されよう。

今日、もっとも偉大な経済学者として、シュムペーターがマルクス、ケインズと並び称せられているのは、ここであらためて言うまでもなく周知の事実である（マルクス、シュムペーターは経済学者であると同時に社会学者でもあった）。彼らは、思想においても、モデルの構築においても大きな差異を示しているが、それにもかかわらず1つの最も大きな類似点を見出すことができる。それは、彼らがともに、資本主義経済社会を研究の題材とした点である。ヴェブレンもまた、資本主

義の本質の把握を試みた偉大な研究者であった。われわれ経済学を研究するものにとって、われわれの住む資本主義経済社会の本質を究明することこそもっとも重要な研究テーマの1つなのである。彼らが、今日未だに高く評価されているのは——また今後も評価され続けるであろう——、このような研究テーマを自らに課してあくなき研究に邁進したからにはかならない。

シュムペーターの偉大さは、これまでの論述からも明らかなように、経済的事象はもちろんのこと社会的事象までも包含したあの過程、すなわち資本主義過程の枠組の構築にあったことは明白である。しかし、シュムペーターは、それ以外においても、さまざまな形で現代の経済学、社会学などに意義ある示唆を与えている。彼の体系の現代的意義なるものを示せば次のようなものが挙げられる³¹。

- ①循環的流れの理論の上に経済発展の理論を構築したこと。
- ②理論、歴史、統計といった分析手段を統合したこと。
- ③経済学、政治学、社会学といった社会科学、および歴史学、統計学を総合したこと。
- ④企業者、資本、信用、利潤、利子、景気循環、資本主義の衰退、社会主義への移行といったすべてのものを1つの論理（革新の論理）によって統一的に把握したこと。
- ⑤革新の論理（指導者社会学とでも言うべきもの）の導入によって静学（静態理論）を動学（動態理論）化し、経済の発展を歴史的、動態論的に分析し、コンドラチェフ循環を景気循環分析の武器としたこと。
- ⑥民主主義を従来の定義（古典的民主主義）とは異なる形で定義したこと、すなわち人民の票を獲得するための競争的闘争を第一義的なものとしたこと。
- ⑦従来の企業理論は、所与の生産関数内での費用分析であるのに対して、革新の遂行から説明するシュムペーターの企業理論は、新生産関数のもとでの費用分析を行うものであること。
- ⑧その他

このように、シュムペーター経済学が今日の経済学、経済地理学、社会学などに果たす役割は計りしれないものがある。いわばシュムペーター体系は、今日の混沌とした時代にこそ道標となるものであり、彼の体系の研究は、われわれに進むべき方向を教えてくれるのである。この小論で、経済地理学分野においても、一試論であるが彼の理論を応用することが、すなわちレッシュの空間の概念を含む経済立地論とシュムペーターの経済現象を取り扱う経済学を体系的に総合すること等が、いかに意義があり大切・重要なものであるかが理解できよう。

(ほうじょう ゆうさく・本学経済学部教授)

31 Richard V. Clemence and Francis S. Doody, *The Schumpeterian System*, Cambridge (Mass.): Addison-Wesley Press, 1950. 伊達邦春監訳『シュムペーター経済学入門』ダイヤモンド社、1956、pp. 96～101。邦訳書、204～212頁を参照した。