

交通労働にかんする一考察

——社会資本論への問題提起をかねて——

重 森 暁

はじめに ——経済学的交通把握の基本視角——

1. 史的唯物論の確立過程と交通の経済学的範疇規定

2. 物質的生産の一部門としての交通

——交通労働とサービス労働——

おわりに ——社会資本と交通、運輸手段——

はじめに ——経済学的交通把握の基本視角——

現代の資本主義経済において、いわゆる「社会資本」の占める質的・量的な地位はきわめて大きい。宮本憲一氏は、「社会資本」の素材的内容に注目して、それを「社会的一般労働手段」と「社会的共同消費手段」とに区分されているが、そのなかで交通手段（物および人間の輸送手段と、通信手段）は、両方にまたがるものとして、重要な位置を占めている¹⁾。

本稿は、これまでの「交通生産説論争」の検討をふまえ、さらに社会資本論の諸成果とのかかわりを意識しつつ、交通労働の基本的性格の把握を試みるものである。

さて、池上惇氏は、宮本憲一氏らによるこれまでの社会資本研究の総括のうえにたって、一つの新しい論点を提起されている。すなわち、「マルクスの時代には、直接的生産過程に限定して資本蓄積法則を考察することが典型的でもあり、重要であった。現代では、社会資本という要因を導入して資本蓄積過程を理解することが重要であり、また必要でもある。そのための考察の土台は、社会的分業の総体のなかで、社会資本管理労働の位置をあきらかにすることではないか?」²⁾（傍点 引用者）ということである。

そして、このような観点からして、「社会資本管理」労働としての、(1) 鉄道、運輸、通信、交通、電力輸送などの管理労働、(2) 発明発見のために実験装置等

を管理する精神労働、(3) 住宅管理・教育管理等々の住民管理労働、などは、「社会的分業と結合労働を促進し、分業の成果を資本の利潤に転化し、生産手段と生活手段の節約を通じて、生きた労働＝労働者を浪費する槓杆となる役割を果す労働」³⁾として概括されることになっている。

社会資本と資本蓄積の相互関係を、新しい視点、すなわち、社会的分業という共通の基礎のうえで解明したこの試みは、現代資本主義解明にとって欠かすことのできない社会資本にかんする分析を一步進めたものとして、高く評価されなければならない。しかし、交通労働の基本的性格を全体として明らかにしようとする本稿の目的からすれば、「社会資本管理労働」として位置づけられた交通労働の性格規定は、これだけでは充分とはいえない。すなわち、ここでは、交通労働は、「社会資本管理労働」として、社会的分業と結合労働を促進するもの、「社会的分業発展の原動力」としての側面に重点をおいて理解されている。たしかに、このような「社会分業発展の原動力」としての交通把握は、それ自体としては、古典派経済学（たとえばアダム・スミス）においても、歴史派経済学（たとえばロッシャー）においても⁴⁾、さらにマルクス自身においてもみられるところであり、交通労働の本質把握にとって欠かすことのできない一面である。だが、社会的分業を媒介するということには、その内容として、商品流通を媒介するという意味と、生産諸部門を社会的に結合してその成果を資本主義的に占有するという意味との、二つの面が含まれている。商品流通を媒介するという側面からすれば、交通労働は「社会的物質代謝」(gesellschaftliche Stoffwechsel)を媒介する労働の一要素であり⁵⁾、交通手段は商品流通の物的諸条件として、運輸費は商品流通の現実的費用の一部として評価される。他方、一つの特異な生産部門として交通・運輸業を考察したばあいには、交通労働は剰余価値を生産する労働として「自然と人間の物質代謝」(Stoffwechsel zwischen Natur und Mensch)を媒介する労働として評価されるであろう。交通労働の全体的把握のためには、「社会的分業を媒介する労働」という一般的规定からさらに進んで、この両規定を明確に区別してとらえ、そのうえで、両規定の統一を厳密におこなう必要があると思うのである。

「運輸業は一面では一つの独立な生産部門をなし、したがってまた一つの特殊な生産資本投下[・]部[・]面[・]をなしている。他面では、それは流通過程のなかでの、そして流通過程のための、生産過程の継続として現われるということによって、区別される」⁵⁾。

このように、マルクスは、交通・運輸業を二重の視点から把握している。すなわち、第一に、独自の一生産部門として、「自然と人間の物質代謝」すなわち物質的生産の一環を形成するものとして、第二に、商品流通を媒介するところの、「社会的物質代謝」のにない手として、もっとも単純に、交通は「流通過程に延長された生産過程」と規定することができるが、すでにこの規定のなかには二重性が表現されている。つまり、一面では、交通は流通過程に属し、流通過程のためにあるのであるが、他面では、生産過程そのものであり、一つの独立の物質的生産部門をなしているということである。いい方をかえれば、前者は、「社会的物質代謝」を媒介する労働の一部分として、後者は、「人間と自然の物質代謝」の一部分として把握することができるであろう。

交通労働の基本的性格を理解するためには、その二重性、およびそれらの統一的把握の視点をうちたてることがぜひとも必要である。そして、このことが確定されるならば、社会資本と資本蓄積という現代的課題の解明にとっても、一方において、「社会資本管理労働による産業、生活、建設の媒介」⁶⁾と特徴づけられるところの、社会資本の資本蓄積の槓杆としての役割と同時に、他方において、資本蓄積の社会資本蓄積への反作用、究極的には「社会資本管理」労働たる交通労働への反作用という、包括的問題への一視角が提供されることになるであろう。

ところで、このような問題の解明のためには、当然のこととして、これまでの「交通生産説」論争を批判的に総括してみることが必要である。しかし、これまでの論争の最大の欠陥は、交通労働が、それ自体として生産的労働に含まれるかどうか、いかなる意味で、どの範囲までそうなのかということに限定されていたことである。そこでは、社会資本をになう労働という側面からの、あるいは、社会的分業というより基本的視角からの検討はほとんどなかったといってよい。そして、上に述べたようなマルクスの二重視点とは違って、二重視角は、「交通生

産説」における二つの対立する学説、すなわち「使用価値完成説」と「有用効果生産説」のそれぞれの根拠づけというかたちで問題にされてきたのである。このような「交通生産説論争」における代表的見解として、われわれは、石井彰次郎氏と中西健一氏の所説をとりあげることができるであろう。

石井彰次郎氏は、マルクスが比較的まとまったかたちで交通についてふれた『資本論』の二つの箇所を、「(1) 運送が直接的生産過程に寄与するという意味での運送生産——社会的再生産過程における運送の生産的機能——『第2巻第1篇第6章第3節 運輸費』」と、「(2) つぎに直接的・物質的生産過程と関係なく、独立的に場所変更という有用的効果をうみだすという意味——個別的資本的観点における——での交通生産『第2巻第1篇第1章第4節』」という二つの別の視点からのものと把握される⁸⁾。つまり簡単にいえば、前者は、社会的再生産過程における交通の生産的機能——労働過程一般よりの考察、後者は物質的生産過程一般とは関係のない、個別資本的観点からの考察とされるのである。そして、このような「マルクスの二重視角」の把握の仕方は、氏の交通労働把握における独自の立場、すなわち、交通労働は物に対象化されないという点でサービスと同種のものであって、「交通サービス」として把握されなければならず、「現実における交通現象は、生産の場合もあり（サービスの生産的消費）、生産でない場合（サービスの個人的消費）もある」⁹⁾とする立場にもとづくものであった。他方、中西健一氏は、前者はいわゆる「使用価値完成説」（物の使用価値はその消費によってはじめて実現され完成されるのであって、そのための追加的生産である商品の運輸だけが生産に属し、人間の運輸はこれにはいらぬという見解）の根拠系列の典型として、後者はいわゆる「有用効果生産説」（交通労働は物に対象化されないとはいえ、場所的变化という有用効果をうみだすがゆえに生産であり、商品の運輸も人間の運輸もこれにふくまれるという見解）の根拠系列の典型としてとらえなければならないとされる¹⁰⁾。氏は、「マルクスはいたるところで交通業を物質的生産部門と呼び、交通資本を生産資本または産業資本と規定しながら、その根拠とするところは二元的であって、しかも二つの契機の間相互関連について明確な説明を与えていないのである」¹¹⁾とされ、交通の一元的把握の必要性を

強調される。そして前者（使用価値完成説）は、後者（有用効果生産説）の副次規定にすぎず、後者の優位のうちにこの二つの規定を統一しなければならないとしたうえで¹²⁾、有用効果概念は対象的生産物にも無形が生産物にも妥当する一般的規定であるという理由（この点では石井氏と共通）をもって、交通のうみだす利用効果を「交通用役」と名づけ¹³⁾、人間輸送をふくめたすべての交通部門は、「資本主義的意味でサービスが生産的労働と規定される」と同様の根拠にもとづいて、生産とされなければならない¹⁴⁾、という独自の見解をうちだされたのであった。

以上のような「マルクスの二重視角」の把握の仕方は、「交通生産説論争」におけるそれぞれの立場と相互補完的な関係にあるわけだが、のちに詳説するように、石井氏のばあいは、生産・不生産の区別に消費の契機をもちこむという誤りにくわえて、交通現象の統一的把握という点で弱点をもっており、他方中西氏のばあいは、「伝統的なマルクス経済学における国民所得論」——物質的財貨の生産にしたがってそこで剰余価値うむ労働が生産的労働である¹⁵⁾——を自ら否定するかたちで「交通用役」生産の生産労働的性格を説いているという点で決定的誤謬を含んでいると思われる。したがって、二人の以上のようなとらえ方をわれわれは無条件に承認するわけにはいかない。交通を経済学的にみてもっとも包括的に把握するためには、まず何よりも、交通が「自然的物質代謝」を媒介するものとして物質的生産の一環を形成していることを確定し、その上で、社会的物質代謝たる流通過程に属しながら独自の機能を果していることを明らかにし、そして最後に、とくに人間の運輸にかんしては、それが「消費過程」を媒介するものとして・「サービス」として現われる点が解明されなければならない。

われわれは、まず、マルクスが史的唯物論と経済学批判の基本命題を確立する過程で、交通労働考察の視点をどのように形成していったかをみることにしよう。

1 史的唯物論の確立過程と交通の経済学的範疇規定

周知のように、マルクスは史的唯物論と経済学批判の基本命題を確立していく過程で、その初期においては、交通形態(Verkehrsform)や交通関係(Verkehrsverhältnis)という概念を、生産関係(Produktionsverhältnis)と同等の内容をもつものとして、場合によっては相並べて用いてきた。と同時に、他方では、交通(やはり Verkehr という用語で)を、分業発展の結果生産とは分離されるところの商業とほとんど同意義のものと把握した。マルクスにおける史的唯物論と経済学批判体系の確立過程は、同時に、この交通形態(交通関係)から生産関係概念(生産において人と人とがとりむすぶ関係)がはっきりと分離して確定され、他方で交通が流過程において、商品流通の物質的基礎として把握されるようになる過程でもあった。

最初の未分化な状態がよく現われているのは、いうまでもなく『ドイツ・イデオロギー』においてである。そこでは、まず、生産関係とほぼ同等の内容をもつものとしての交通関係は、次のような形で表現されている。

「かくてこの歴史観の基本は、現実的生産過程を、それも直接的生の物質的生産から出発しながら、展開し、この生産様式とつながりそれによって産出された交通形態、すなわち、さまざまな段階における市民社会を全歴史の基礎としてつかみ……云々」¹⁾。あるいは、「かくてわれわれの見方によれば、歴史上のあらゆる衝突はその源を生産力と交通形態のあいだの矛盾のうちにもっている」²⁾。また、「共産主義が従来のあらゆる運動と異なるところは、それが従来のあらゆる生産関係と交通関係の基礎をくつがえし、あらゆる自生的前提をはじめて意識的に従来の人間たちの産物として取り扱い、それらの自生性を剝いで、一体となった諸個人の力に屈せしめるところにある」³⁾ 等々。

この面からすれば、交通は「人間たちの普遍的交通」⁴⁾ として、「人間と人間とが社会的に交わり、とりむすぶ諸関係を総括的にいいあらわ」⁵⁾ すものとして、いささか抽象的に扱われている。しかし、ここでマルクスが人間の「精神的交通」にたいして「物質的交通」を区別し、専ら後者について分析を加えている点は、

注意されなければならない⁶⁾。

他方では、マルクスは交通をもっと具体的に、こんにちわれわれが表象として思い浮かべることのできる「狭義の交通」として、商業と並べて研究している。

マルクスによれば「分業は、物質的労働と精神的労働との分割があらわれる瞬間から、はじめて現実的に分業となる」⁷⁾。そして、「物質的労働と精神的労働との最大の分業は都市と農村の分離である」⁸⁾。ところが、都市における分業は、「せまい交通と個々の都市のあいだのわずかな連絡、人口のとぼしさと需要のせまき」に制限されて、自然生的なものにとどまっていた。そこで、「分業のそのつぎの拡大は生産と交通の分離であり、商人という特殊な階級の形成だった」。「交通が特殊な一階級に構成され、商業が商人によって都市の近辺以外へ拡大されるとともに、ただちに生産と交通との交互作用がおこってくる」。「そして生産と交通との分業はやがて個々の都市のあいだにおける生産のあらたな分業をよびおこし、これらの都市は やがてそれぞれ一つの有力な産業部門を開発するようになる」⁹⁾——このように、ここではマルクスは、交通を商業とならぶ都市における最初の分業として把握しており、同時に、生産のあらたな分業をよびおこし、あらたな産業部門を開発するものとして描いている。さらにそれは、マニュファクチュアと近代的大工業の前提であり、物質的基礎であり、飛躍の契機であった。と同時に、この近代的大工業が逆に交通を自己のもとに包摂し、あらたにつくりだし、諸資本の急速な流通および集中の槓杆に転化してゆくことも明確に示されている。「大工業はこの保護政策にもかかわらず競争を一般化し、……通達手段（**Kommunikationsmittel**）と現代的世界市場をつくりだし、商業を支配下におき、あらゆる資本を工業資本に変え、このようにして資本の迅速な流通（貨幣制度の完成）と集中を生みだした」¹⁰⁾。

これらの文脈においては、マルクスは交通を、交通手段という素材的条件と結びついた現実的な交通として、分業の発展の一結果であると同時に分業を促進し、資本の流通と集中を生み出す槓杆として、把握していると見ることができよう。

このように、『ドイツ・イデオロギー』では、マルクスは交通を二様に、一方

では広義の交通（交通形態・交通関係）として、他方では狭義の交通として把握しているように思えるのである。

しかし、マルクス自身が、われわれの見解の決定的な点が始めて科学的にしめされたといっている『哲学の貧困』においては、生産関係の概念がはっきりとうちたてられ、「生産的諸関係」「社会的生産諸関係」などの表現のもとに統一されている。（例えば、第二章「経済学の形而上学」第一節「方法」を見よ。）ここでは「生産＝交通関係」といった表現はみられない。そして交通にかんしては、一箇所、「労働時間と運送時間を同一視し」、「その労働時間が運送時間にほかならない数名の機関士、車掌、およびその仲間をば社会全体と同一視」することによって、資本の、そして利潤の本質把握を「スピード」の問題に歪曲したブルードンを批判するところでふれているが¹¹⁾、この労働時間と運送時間の区別と統一は、交通の経済学的把握にとつては重大な一歩前進であったと考えられる。

しかし、『哲学の貧困』のあとにかかれたエンゲルスの論文「共産主義者とカール・ハイツェン」のなかでは、まだ「生産＝交通様式（Produktions-Verkehrsweise）」といった表現が残されている¹²⁾。ところが、このカール・ハイツェンのエンゲルスへの反論に反批判をくわえたマルクスの論文「道徳的批判と批判的道徳」のなかでは、これに対応する箇所は「近代的生産関係」（modernen Produktionsverhältnissen）となっており、その他のところでも「生産＝交通関係」ということばは使われていない¹³⁾。これは、エンゲルスとマルクスでその理論的深化の度合いが異っていたことを表わしているのかもしれない。

そのことを反映してかどうかはただちに判断することはできないが、二人の共著による『共産党宣言』のなかでは、生産と交通、生産手段と交通手段、生産関係と交通関係は、しばしば並べて論じられ、交通はブルジョアジーの生成・発展・没落にとってきわめて重要な役割を果たすものとして描かれている。

「これで知られるように、近代ブルジョアジー自身が、長い発展行程の産物、生産と交通との様式（Produktions- und Verkehrsweise）におけるかすかすの变革の産物なのである」¹⁴⁾。

↑ブルジョアジーは、あらゆる生産用具（Produktionsinstrumente）を急速に

改善することによって、またすばらしく便利になった交通（Kommunikationen）にたよって、あらゆる国を、もっとも未開な国までも、文明にひきこむ¹⁵⁾。

「ブルジョア的な生産諸関係と交通関係（Produktions-und Verkehrsverhältnisse）、ブルジョア的所有関係、すなわちこのような巨大な生産手段と交通手段（Produktions- und Verkehrsmittel）を魔法のように忽然と出現させた近代のブルジョア社会は、自分でよびだした地下の悪霊をもはや制御できなくなった、あの魔法使に似ている」¹⁶⁾ 等々。

ところがそののち1850年代の、「経済学の歴史にかんする膨大な材料の批判的研究」の結果うみだされた史的唯物論の基本命題の完全な定式化にとって、交通の経済学的範疇規定は重要な役割を果たした。周知のとおり、『経済学批判』序言における、「人間はその生活の社会的生産において、一定の、自然的な、彼らの意志から独立した関係、生産関係にはいる」——にはじまる叙述¹⁷⁾ では、生産関係は、人間が生産においてとりむすぶ諸関係として、交通関係とは切り離されて、単純明快に規定されている。それはいうまでもなく、『経済学批判序説』での「生産・分配・交換・消費」等経済学上の各項目の弁証法的な相互関係についての研究を起点として、『経済学批判要綱（草案）1857—1858年』でおこなわれた経済学的諸範疇の批判、さらに『経済学批判』本文における諸研究を前提としてはじめて可能な単純化であった。そして、われわれの主題に即していえば、その前提のなかでも、交通の経済学的規定は重要な位置の一つを与えられなければならないと思うのである。

これまで、上にみてきたように、交通は生産関係と同意義のものであるかのように、「生産＝交通関係」という表現のもとに、「人間たちの普遍的交通」として把握され、あるいは、それ自体分業発展の一結果でありながら分業を促進する原動力、近代的大工業の成立・発展・没落の重要な一契機として一般的に描かれてきた。そこでは、交通が「生産過程」に属するののか、それとも「流通過程」に属するののかという問題は明確に提起されることなく、どちらかという商業と並んで「社会的物質代謝」を媒介するものという側面から考察されてきたのであった。ところが『経済学批判序説』において、「生産・分配・交換・消費」といっ

た諸契機のなかで、「生産は、対立的に規定された生産としてのそれ自身を包括しており、また他の諸契機をも包括している」¹⁸⁾ことが確定され、さらに、価値論や剰余価値論の基本命題が一層正確に仕上げられていくにしたがって、交通は、「直接的生産過程の一契機としての流通」¹⁹⁾「交換の物的諸条件」²⁰⁾「流通の経済的過程にたいする外的実存条件」²¹⁾等々として考察されるに至るのである。いかえれば、ここにおいてはじめて、交通は、流過程にありながら生産過程であるもの、流過程に延長された生産過程として、その二重的性格において把握され、かつ物質的生産過程の一契機として理解されたのであった。

ところで、ここにおいてマルクスが、交通を物質的生産過程の一契機としているのは、いかなる意味においてであろうか。中西氏は、先の論稿において、『経済学批判要綱』（ノートⅤ 資本にかんする章 第2篇 資本の流過程）の「輸送費用」にかんする叙述を抜萃して、それを「マルクス交通生産説の第一の根拠論（いわゆる使用価値完成説——引用者）の系列の最初の定式化」²²⁾であるとされているが、果してそうであろうか。たしかに『要綱』におけるマルクスの論述は、交通＝生産説の最初の定式化であるが、それだけに一層厳密な検討が必要である。私は、マルクスはここで、使用価値完成説的な立場から、交通を直接的生産過程に含めたのだとは思わない。中西氏の見解は、交通がそれ自体として物質的生産であることと、にもかかわらず「第二の」「副次的な」「追加的な」生産過程であること、「流過程に延長された生産過程」であることを明確に区別せず、両者を混同したことからくる謬見であろうと思われる。たしかにここではマルクスは、交通（ないし運輸）を、流通費用の一部として、流過程において、「生産物はそれが市場にはこびこまれてはじめて生産物として完成する」²³⁾という側面から主として考察しているように見える。それは、これまでマルクスが、交通を、社会的分業を媒介するもの、より抽象的には「人間たちの普遍的交通」として把握してきたという経過からして、また交通のそうした本質的性格の一面からいって、当然のことであろう。だが、交通が、それ自体として生産であるというのは、決してこのようなことから導き出されたのではない。

まず、マルクスは「ところで輸送費用が剰余労働をふくむことができ、したが

って資本が輸送費用から剰余価値（Surpluswert）を引きださうということが可能であろうか？」と自問し、若干の説明をおこなったあとで、次のように要約してのべている。「だから輸送された生産物の本源的剰余価値は、次のことからだけ出てくることができる。すなわち輸送時間の一部は生きるために労働者が必要とする労働を越えた剰余時間であるから、この輸送時間の一部は労働者に支払われないということ」と²⁴⁾。そしてさらに重要なのは、マルクスが、これに続いてのべていることである。

「個々の生産物が輸送費用によって、それが交換されえないほどに高くなるだろうということ——輸送された生産物としての生産物の価値の剰余価値にたいする不釣合のために《おこること》、その生産物が目的地に到着したら消えてなくなる属性——は事態をなんら変えるものではない。ある工場主が1ポンドの綿糸を紡ぐために彼の機械装置を全部運転しなければならないとすれば、この1ポンド《綿糸の》価値は騰貴し、したがってその売りさばきは困難になるだろう。外国の生産物の騰貴も、その中世における狭隘な消費も、まさにこうした理由から生じているのである。私が金属を鉱山から掘り出すにしても、商品が消費される場所に運び入れるにしても、まったく同様に場所的運動である。運輸手段と交通手段の改良もまた生産力一般の発展の範疇に属する」²⁵⁾。（傍点引用者）

ここではじめて交通は生産一般として把握される。ここでは、輸送によって個々の生産物の価値が高まるのは、1ポンドの綿糸をつくるのに、紡績工場の機械装置を全部運転しなければならないことによって、綿糸の価値が騰貴すると同じことであるとされている。さらに、金属を鉱山から掘り出す労働も、商品を消費地に運び入れる労働も、「場所的移動」という点では全く同等の意義をもつことが示されているのである。交通が直接的生産の一契機であるとされるのは、まさにこの観点からに他ならない。原料や機械を生産地点に運搬するものであろうと、半製品を次の生産地点に運搬するものであろうと、また完製品を消費地に運搬するものであろうと、交通（運輸）労働は、場所的定在の変化をもたらすものとしては全く同一の内容をもっている。そして、それは後に詳述するように、人間の輸送や通信にもつながる性質のものである。マルクスがここで「運輸手段と

交通手段の改良もまた生産力一般の発展の範疇に属する」としたのは、人間と自然の物質代謝過程の一環に交通が含まれること、その意味で交通はそれ自体として物質的生産過程の一部であるということが想定されたうえのことである、と思われる。

しかし、交通の本質はそのことによって尽くされるものでは決してない。他方、それは社会的分業を媒介するものとしては、流過程に属するものである。ここで、マルクスが、交通を「生産物の市場への搬入」という側面からとらえているのは、そうした交通の一面に注目していたからにはほかならない。そして、それは、交通が、単に「生産過程」に属するというだけでなく、「第二の」・「追加的な」・「流過程に延長された」生産過程であることを示したものであるということができよう。流通という側面からみた交通について、マルクスは次のように概括している。

「交通は、空間と時間とにおいて進行する」。そのうち、第二の時間的契機は、「一般に商品が貨幣に移行するまでに経過する時間」、あるいは「商品が依然として商品にとどまっているあいだの、現実的価値ではなくて潜在的価値にすぎないあいだの時間」であって、「本質的に流通の概念に属」し、「純粋の損失である」。これにたいして、「空間的条件、生産物の市場への搬入は、経済学的に考察すると、生産過程そのものに属している。生産物は、それが市場に出てはじめて現実的に完成する。生産物が市場へすすむ運動は、やはり≪その他の費用と≫ともに資本の生産費用に属する。……この（空間における）現実的流通の諸費用の縮減は、資本による生産力の発展、資本の価値増殖の諸費用の減少の問題に属する。だがまたある側面からすれば、この契機はまた、流通の経済的過程にたいする外的実存条件として、流通の生産費用にかぞえることができるのであって、そこで流通はこの契機からすれば、それ自体たんに生産過程一般の契機として現れるばかりでなく、直接的生産過程の契機としても現れる」²⁶⁾と。

ここで交通が生産力発展の契機とされるのは、二重の意味においてである。第一には、資本による生産力の発展の契機として、すなわち、流通費を縮減し、価値増殖の諸費用を減少させるという意味において、第二には、「流通の経済的過

程にたいする外的実存条件として」、「直接的生産過程の契機」であるという意味において、そして、交通が流通過程に属しながら「直接的生産過程であり」、「資本の生産費用に属する」のは、まさにこの第二の契機を含んでいるからに他ならないのである。

以上のように、マルクスは、「交通にかんする最初の経済学的完成化」において、二重の観点から、すなわち (1) 人間と自然の物質代謝の一環としての交通、(2) 社会的物質代謝を媒介する労働＝流通過程に属する労働の一部分としての交通、という二つの側面から考察し、しかも交通＝生産とするかぎりには、前者の観点をたえず維持しながら両者を統一していた、とみることができる。そしてこの二つの側面のうち、物質的生産の一部としての側面は、主として、『剰余価値学説史』第7章のあとの補録——資本の生産性、生産的労働と不生産的労働 (K) 物質的生産の一部門としての運輸業²⁷⁾ や、『資本論』第2巻第1篇第1章第4節「総循環」において、 $G-W < \frac{A}{P_m} \cdots P-G'$ と定式化されうる一産業部門としての運輸業が分析されている部分²⁸⁾ へと発展し、後者の流通過程に属するものとしての側面は、主として、『資本論』第2巻第1篇第6章第3節「運輸費」²⁹⁾ へと連なっていった、と考えられるのである。

以上、私は、マルクスにおける史的唯物論と経済学批判体系の基本構想の確立過程において、社会的分業を媒介するものとしての交通という一般規定からすんで、物質的生産に属するものとしての交通という概念が形成されたことをみた。しかし、この「物質的生産としての交通」という概念規定には、なお検討されなくてはならない問題が残されている。それは、主として、交通労働の成果が感性的に知覚できる具体的生産物として対象化されず、生産と消費が同時に行われ、とりわけ人間の運輸については、それが「サービスとして現われる」といった問題である。これらの問題については、これまでの「交通生産説」論争のなかでとりあげられてきた。以下において、最初にあげた、石井彰次郎氏と中西健一氏の所説を中心に批判的検討を加えてゆきたい。

2 物質的生産の一部門としての交通

——交通労働とサービス労働——

「交通生産説」論争の批判的総括のために準備されなければならない問題は、それが、いわゆる「生産的労働と不生産的労働」の問題とかかわるだけに、非常に複雑でありかつ多岐にわたっている。ここでは、それらの諸問題のなかでも、交通労働の本質把握に直接的に関連すると思われる点、すなわち、(1) 交通労働のうちのみだすものは場所的定在の変化という「有用効果」である、という場合の「有用効果」概念はいかなる意味に理解されるべきであるか、(2) 交通労働においてはその生産と消費は同時に、同一の過程として行われるが、このことは交通労働にいかなる特徴をもたらすか、(3) 人間の輸送は、一種のサービスとして現われるのであるが、それは、交通労働の本質規定としてどのように理解されるべきか、といったことを中心に考察してゆきたい。これらの問題はもちろん相互に深く関連しているが、それぞれ区別して論じることもできるものである。まず、「有用効果」概念についての検討からはじめよう。

(1) 「有用効果」概念について

はじめにふれたように、石井説と中西説はその結論が全く相反するにもかかわらず、一つの共通する見方をもっていた。

それは、「有用効果」(Nutzeffekt) という概念をめぐる、第一に、その概念が、有形財たる使用価値にも、労働が対象化されず流動状態にあるサービスの場合にも適用されるものであるとし、したがって第二に、物に直接対象化されない労働の場合は、「有用効果」というより「サービス」や「用役」の生産とすべきであると考へ、そして第三に、交通労働は、直接生産物をつくりださず物に対象化されないことをもって特徴とするゆえ、「交通サービス」ないしは「交通用役」となづけられるべきであるとする点である¹⁾。

石井氏は、こうした見解を、「有用効果」概念をはじめて範疇的にとりあげて、「ここに利用効果とは、使用価値の一変化であって、それが对象的形態をとらぬ場合をいう。对象的形態をとる場合には、その生産物が使用価値と呼ばれる」²⁾

とされた安部隆一氏の見解を批判するなかからみちびきだされ、「有用効果は、具体的労働が対象化される場合にも、対象化されない場合にも生み出される」³⁾とされたのであった。

この点はたしかに石井氏のいわれるとおりであろう。「その有用性 (Nutzlichkeit) がその生産物の使用価値に、またその生産物が使用価値であることに、表わされる労働を、われわれは簡単に有用労働と呼ぶ。この観点のもとでは、労働はつねにその有用効果 (Nutzeffekt) に関連して考察される」⁴⁾ のであって、「有用効果」とは、使用価値を生産するところの具体的有用労働との関連でまず考察されるべきものであり、それが物に対象化されない場合にのみ適用されるとするのは誤りであろう。だが問題はそれから先にある。すなわち、石井氏がこれから進んで、「有用的効果とは、ある物の消費が人間のなんらかの一定の慾望をみたく場合に達成されたと解すべきではなかろうか」⁵⁾ とされたうえで、「有用効果は、交通業においても、また有形財生産においても、いな資本制的に営まれるショウボート・山岳ケーブル・劇場・病院等々においても生産される」⁶⁾ と規定して、有用効果概念を、物質的生産部門だけでなく、サービス部門にまで拡大されていることがそれである。だが、「有用効果」を、人間のなんらかの慾望をみたくするという側面から、このようにサービス部門にも適用できる概念とすることは許されるであろうか。

マルクスにおいては、この「有用効果」概念は、サービスにまで拡大されるものとしてではなくて、あくまでも物質的生産過程にかかわる概念、使用価値生産にかかわる概念として規定されていることは明らかである。すなわち、この有用効果に関連して考察される具体的・有用的労働は、それが物に対象化されるか否かはべつとして、「人間的生活のあらゆる永久的自然条件であり、したがって、この生活のどの形態からも独立なものであり、むしろ人間生活のあらゆる社会形態に等しく共通なもの」としての、「人間の慾望 (menschliche Bedürfnisse) をみたくための自然的なものの取得であり、人間と自然とのあいだの物質代謝の一般的条件」であるところの「労働過程」⁷⁾ ということが前提されているのである。このような前提を無視して、有用効果概念が有形財にも、物に対象化されな

い労働にも適用されることから、それを無媒介的に、本来消費過程に属しなら生産でないところのサービス部門にまで拡大することは許されないであろう。

このような無媒介的な拡大解釈は、中西氏においても同様にみられることである。中西氏は、『資本論』第2巻にみられる「有用効果」という用語の使用例を逐一検討されたうえで、この概念が、「それが物＝使用価値として物的形態をとろうと、無形の用役であるとを問わず、人間の生活諸慾望をみたます現在および過去の有用的・具体的労働の作用成果を意味するもの」⁹⁾ であるとして、それが人間の生活諸慾望をみたます労働であるということに力点をおいて、この概念をサービス部門にまで拡大するうえでの一つの布石をおいておられるのである。しかし、この具体的・有用的労働が、人間のなんらかの慾望（厳密には「必要」）をみたますものであることは当然のことであるとしても、それが直接的にそうなのか、人間と自然との物質代謝という一過程を媒介したものなのか、という区別は、労働の考察にとっては決定的に重要な点である。このことを無視して、交通労働もサービス労働も、物に対象化されない労働であるという現象的類似性にとらわれて、「有用効果」概念を物質的生産部門のみならずサービス部門にまで拡大することは許されないのである。石井氏や中西氏の見解は（とくに中西氏の場合は）、長岡豊氏の見解のように、資本主義の発展にともなって人間の慾望が拡大し、したがってサービスが人間の社会的存続の基本条件となるとして、サービスを「本源的规定」においても生産的労働であるとする見解⁹⁾ につながるものであり、それと共通する誤謬を含んでいるといわなければならない。

こうした誤謬がうまれる根拠は、両者がともに、交通労働もサービス労働もともに「物的現実性」をもつ生産物に対象化されないという現象的類似性に拘泥して、このこととそれが物質的生産であるかどうかの真の基準とを混同しているところにあった。ところで、この混同は、中西氏においては、次のようなかたちの、サービス＝生産的労働のあらたなもう一つの論拠の提出となって現われる。

「マルクスの生産的労働の理論を考察することによって、われわれの達した労働の有用的効果が物的形態に凝結すると、無形の用役として現われるとを問わず、それらの労働が社会的分業の自然発生的諸環の一としての相互依存関係のも

とでの相互自立的な私的労働である限り、その生産物または用役は他人のための使用価値（有用性）として供給され、価値性格たる規定をうけ、さらに資本制下では剰余価値を創造するものであるという認識は、伝統的なマルクス経済学の立場における国民所得論——ひいては価値論にたいして一つの異説を提示することになったように思われる¹⁰⁾ というのがそれである。

この中西氏においては「提示」にすぎなかったものは、赤堀邦雄氏の最近の著作においては全面的に展開されている。赤堀氏にあっては、「社会的商品生産における社会的総労働の一片一片」であるかぎり、「物的商品を生産する労働もサービスを商品として生産し提供する労働」も同様に「価値の実体として把握される¹¹⁾」という観点から、遊部久蔵氏をはじめとする「伝統的」な立場が根底からくつがえされている。赤堀氏の所説にここで深くはふれないとしても、こうした見解が、価値論の根本的修正の一つであることは確かである。社会的分業の一環であるならば、全ての労働が生産的労働となり、また価値・剰余価値をうむ労働なのでは決してない。逆である。この分業の結果として、生産的労働と不生産的労働との区別が現われるのであり、社会的総労働のなかには生産的労働も不生産的労働もふくまれているのである。社会的総労働のなかには、本来的に消費過程に属し、消費費用を形成するものでしかない労働もあれば、生産過程に属し、したがって価値を形成する労働もある。分業はそれらの労働を、一部の労働者の排他的機能とし骨化するにすぎない¹²⁾。

その労働が生産過程に属するかどうかを決定する基準として、われわれは、その労働が「物的現実性」をともなう生産物として対象化されるかどうかという点をもってきてはならない。「その成果として商品をうみだす具体的労働が、商品にはその痕跡を少しも残さないということはある¹³⁾」ことであり、それでもなおかつ、人間と自然の物質代謝の一過程であり、対象に物質的变化を与えるところの生産的労働に含まれる労働が存在するからである。マルクスは、交通労働をまさにそうした労働の典型例として把握していたといえよう。

交通労働は、人間と自然の物質代謝の一環を形成し、場所的定在の変化という有用効果をうみだすものとして、物質的生産の一部門をになう労働である。物質

的生産とは、まず第1に、人間と自然とのあいだの一過程であり、第2に、人間が自分と自然との物質代謝を自分自身の行為によって媒介し、規制し、制御するものであり、第3に、人間が自然素材を彼自身の使用されうる形態で獲得するために、彼の肉体に属する自然力、腕や脚、頭や手を動かすことである¹⁴⁾。物質的生産過程のこの三要素は、交通労働にすべてあてはまる。交通労働は、時間と空間という運動形式において存在するところの、自然と人間のあいだの一過程であり、そうした自然と人間のあいだの物質代謝を媒介し、規制し、制御する労働である。「所与の自然に対して社会の働きかけの無いところの交通過程というが如きものは、考えることもできないであろう」¹⁵⁾。そして、交通労働者は、その交通労働過程において、交通手段（それは、機関車・自動車・船舶などの直接的労働手段と、道路・鉄道・港湾などの間接的労働手段とに区分できるだろう）¹⁶⁾を用いて、労働対象・輸送対象たる商品・人間・さらに伝達されるべき報道や書信などに働きかけ、ある種の労働生産物（場所的定在の変化という有用効果）をうみだすのである。そして、「この有用効果の交換価値は、他のどの商品の交換価値とも同じに、その有用効果に消費された生産要素（労働力と生産手段）の価値に、運輸業ではたらく労働者の剰余労働がつくりだした剰余価値を加えたものによって、規定されている」¹⁷⁾。

このように考察してはじめて、運輸業は、たとえその商品に労働の痕跡をとどめないとしても、サービス労働とは本質的に異なるものとして、物質的生産の一部門に属し、そこにおける労働は、価値・剰余価値をうむ生産的労働に属することが理解できるであろう。「有用的効果生産」説をめぐっておこなわれたこれまでの論者の諸見解は、「有用効果」概念が物に対象化される場合もされない場合も妥当するといった問題に拘泥し、より本質的にそれが使用価値あるいは物質的生産一般にかかわる概念であることを見落すことによって、重大な誤謬に陥っていたといわなくてはならない¹⁸⁾。

(2) 交通労働における生産と消費

ところで、石井氏のばあいは、交通をサービスの一種とする点では中西氏と共通の面をもちながら、あくまでも「伝統的な国民所得論」を堅持し、サービスを

国民所得から、したがって生産的労働の範囲から除外するという見地を貫こうとされる点において、全く相異なる結論をみちびきだされている。すなわち、交通労働がサービス労働でありながら、同時に生産的労働であるという矛盾は、石井氏においては、「交通が生産であるのは、生みだされたサービスが生産的に消費される場合、すなわち物質的生産・再生産過程の正常な遂行にとり交通が必須となる場合である」¹⁹⁾ ということ、いいかえれば、「現実における交通現象は生産の場合もあり（サービスの生産的消費）、生産でない場合（サービスの個人的消費）もあるわけである」²⁰⁾ という交通現象のいわば二元的把握によって「解決」されている。しかし、こうした規定は、交通労働それ自体の内容に即した規定というよりは、全く外的な諸条件による規定、外面的に付与された規定であって、なんら交通労働の本質にせまったものとはいえないであろう。なぜなら、物質的生産の正常な遂行にとり必須となる場合にのみサービス労働は生産的となるとするのであれば、サービス労働のみならず商業労働等々も全て労働はその限りで生産的労働であるということになり、結局なにも明らかにしたことにならないからである。

このような生産的労働の問題にとって全く無内容な規定がうみだされるのは、石井氏がこの問題を生産の側面からではなく、消費の側面からの考察によって解決しようとしたからである。

だが、生産的労働の問題（生産的と不生産的との区別の問題）に、生産の契機でなく消費の契機をもちこむのは、基本的な誤りであり、ある生産物が生産的に消費されようと、不生産的に（個人的に）消費されようと、その生産物を生産した労働にとっては、全くどうでもよいことである²¹⁾。そしてこのことは、場所的变化という有用効果をうみだす交通労働にとっても完全にあてはまることである。交通に関するかぎり、生産・不生産の区別に消費の契機をもちこむことを自己弁護して、石井氏は次のようにいっておられる。

「このように生産・非生産の区別に『消費の契機』をもちこむことには批判があり、またこのような批判は、サービスの生産・消費の同時性を一応認めながらも、しかもそれを分離し、生産面よりそれは社会的総生産物を形成し、有形財と

同一であるとするに根拠をもつが、しかしサービスの生産・消費の同時性を機械的に分離して、両者の統一的把握を怠っていると考えられる²²⁾と。

しかし、交通労働においてうみだされるものが対象的生産物ではなく、場所移転という有用効果であり、生産と消費が同時にまた同一の過程においておこなわれるとしても、そのことをもって生産と不生産の区別に消費の契機をもちこんでいいという根拠にすることはできない。交通において生産と消費が一つの過程として遂行されるとしても、この二つの契機は、理論的に区別されなければならないし、また客観的にも区別されうるものである。「かく利用効果の生産と消費とを峻別することによってのみ、運送費用の生産的性質を剔抉することができる²³⁾」とされた安部隆一氏はそのかぎりにおいて正しかったといわなければならない。このように、「生産と消費とを峻別すること」は、石井氏のいうような「機械的に分離する」ことではなくて、理論的かつ現実的な抽象であって、労働の本質を究明するうえで全く正しいやり方である。石井氏の主張される「統一的把握」は、現象的にみた不可分性にまどわされて、理論的前提を合なしにするものといわざるをえない。交通労働における生産と消費をその区別性と同一性において把握するという点で、マルクスは次のような見事な表現をあたえてくれている。

「ところで、運輸業が売るのは、場所をかえること自体である。生みだされる有用効果は運輸過程すなわち運輸業の生産過程と不可分に結合されている。人や商品は運輸手段といっしょに旅をする。そして、運輸手段の旅、その場所的運動こそは、運輸手段によってひきおこされる生産過程なのである」。(以上は生産過程の側面から。)
「その有用効果は生産過程でしか消費されえない。それは、この過程とは別な使用物として存在するのではない」。(ここで生産過程と消費過程の同時性が示される。)
「この有用効果は、その消費についても、他の商品とまったく同じである。それが個人的に消費されれば、その価値は消費と同時になくなってしまふ。それが生産的に消費されて、それ自体が輸送中の商品の一生産段階であるならば、その価値は追加価値としてその商品そのものに移される²⁴⁾」。(消費過程の側面から)

以上のように、この簡潔な叙述において、マルクスは、運輸業の生産過程と消

費過程の同時性、消費過程という三つの局面を全く疑問の余地なく分析しているのである。にもかかわらず、石井氏が上述のような空虚な結論にみちびかれざるをえなかったのは、本来物質的生産過程に属する運輸業を、そこにおける労働が商品になんらの「痕跡」をのこさないという点で、消費過程を媒介するものでありいかなる意味でも生産でないサービス労働と現象的に類似することをもって、サービス業の一種であるとしてしまったことに起因していると思われる。石井氏の所説は、交通・運輸業をサービスと同一視した場合に、必然的におちいらざるをえない混乱の一例とみることができよう。

だが、交通労働における生産と消費の同時性の問題は、上のようにいわば個別的生産過程（同時に消費過程）内部の問題としてではなく、社会的総過程（社会的分業の総体）のなかでの位置と役割という観点からもみることができし、またそういう問題提起がなされてもいる。たとえば、「社会的観点のもとに総過程の一環として、それがそこで占める地位と現実の機能を顧みて、生産の過程の一部に属するか、消費のそれに属するかが問題だ」²⁵⁾ という、西川清治氏の問題提起がそれである。この西川氏の問題提起は、それ自体としては重要な内容を含んでいる。しかしながら、氏にあっては、社会的総過程における生産過程と消費過程を区別する本質的根拠は何かということについて、必ずしも十分な考察がくわえられているとはいえない。そして、結局のところ「問題は利用効果・使用価値そのものにあるのではなくて、それが全過程の連関のうちで生産の一部として機能するか、不生産的消費として機能するかにある、と思われる。それはあたかも同一の商品・使用価値が第一部門にも第二部門にも属しうるし、また諸条件の如何によっては必需品ともなれば奢侈品・軍需品ともなりうるのと、全く同様である」²⁶⁾ というかたちで、使用価値ないしは有用効果がどのように消費されるかという問題に解消されてしまっているのである。問題が利用効果や使用価値の生産それ自体にあるのではなくて、それが消費手段として、あるいは生産手段として、または奢侈品や軍需品として消費されるという点にあるとする立場は、結局のところ上述の石井説への逆戻りに他ならない。それが全過程の一環として生産に属するか消費に属するかが重要であるとしても、それだけでは何ら解答を与え

たことにはならない。というのは、依然として生産とは何か？消費とは何か？という問題は残されているからである。

だが、ある意味では、社会的分業の総体のなかでの生産過程と消費過程の区別の問題にはすでに解答が与えられている。社会的分業における、それ自身の結果としての両者の区別は、生産過程とは「人間と自然の物質代謝」という一過程に媒介されたものであり、消費過程に属する労働とはそのような媒介をふくまず、労働の直接性を本質的特徴としているところの、すなわち人間の直接人間を対象としているところの労働、人間の生活したがって労働力の再生産を直接形成するような労働であるということである²⁷⁾。この区別のなかで、交通労働がそれ自体として生産的労働であることはすでに明らかにされている。しかしながら他方では、社会的分業の総体のなかでも交通労働が生産過程に属するのか、消費過程に属するのかという問題にはまだ解答が与えられていない。というのは、ここで、交通労働においては生産過程と消費過程とが全く同一の過程としておこなわれるという点についての、全面的考察が必要とされているからである。

実は、この点の解明こそ、社会資本をになう労働としての交通労働の本質的性格の究明にとって決定的な鍵をにぎるものである。西川氏も先のような問題を提起しつつ、それが「サービスにまつわる割り切れない点、ならびに公的サービスや社会的資本ないし社会的間接資本の理解にも、何ほどかでも役立つように思われる」²⁸⁾と述べて、このことを予想しておられる。しかし、残念ながら氏の予想はあくまで予感というほどのものにとどまっているのであって、すでにみたような結果に終わっている。

私は以下この点についての解明を、人間の運輸にかんする考察のなかでおこなおうと思う。というのは、人間の運輸においては、運輸労働がそれ自体として生産でありながら、同時にそれが「企業家によってその人間に提供されるサービスとしてののみ現われる」²⁹⁾、つまり消費過程を媒介する労働として現われるという、全く独自の特徴があらわれているからである。

(3) 人間の運輸について

人間の運輸については、これまでの「交通＝生産説」論争や「国民所得論」、「生産的労働論」のなかで、それが生産的労働にふくめられるのかどうか、いかなる意味で、どの範囲までそうなのか、というかたちで論議の対象とされてきた。

しかし、こうした視点からの議論は、人間の運輸をふくめた交通労働の本質把握、とりわけ社会資本をになう労働の一部としての交通労働の本質把握にとっては、全く無力とはいわないまでも、決して充分ではなかったといえる。

そのようなものとしての一例を、われわれは、金子ハルオ氏の労作『生産的労働と国民所得』における人間運輸のとり扱い方に見ることができる。

この労作のなかで金子氏は、一面では、人間の運輸が、他の運輸労働と同様に場所的移動という「有用的効果」をうみだすことをもって生産的労働のうちにふくめながら、他面では、「もともと社会的生産の総過程との内的関連をもたない観光旅客の輸送など」は、生産的労働のうちにふくめることはできない、とされている³⁰⁾。金子氏においては、人間の運輸における生産過程と消費過程の同時性という矛盾は、その内容にそくして解決されるのではなくて、全く外的な条件によって、すなわち「社会的総過程との内的関連をもたない」労働を考察の対象から除外するという「範囲の限定」によって「解決」されようとしているといつてよいであろう。しかし、このような「解決」がなんら眞の解決になりえないことは、すでに、石井氏や西川氏についてみたとおりである。

そして、金子氏においても、中西氏や石井氏と同様に、交通労働の成果が「物的現実性」をもった対象物として現われないという点に拘泥するという弱点が、つぎのようなかたちをとってあらわれている。すなわち、金子氏が、「人間の運輸に関しては、この変化は企業家によってその人間に提供されるサービスとしてのみ現れる」というマルクスの言葉の解釈として、「『人間の運輸』労働は、輸送対象である人間に『体化』するのではなく、即時的に消費されてなんら生産過程の外部に自立した対象物を残さないという点で、外見的にはいわゆるサービ

ス類似の性格をしめし、サービスのように『現象する』のだ³¹⁾ という説明を与えておられる点である。

だが、ここでは二つの異なる問題が明確に区別されずに説明されている。すなわち、交通労働の抽象的人間的労働としての一面が商品の価値に「体化」されるという問題と、交通労働の具体的有用的労働としての一面からみて、その「有用的効果」が、「自立した対象物」に「体化」されないという問題とは、全く違う別の事柄であるということが、充分明らかにされていないということである³²⁾。もし、後者の側面から考察すれば、商品輸送の場合も人間の運輸の場合も、「自立した対象物を残さない」という点では全く同じである。しかし、前者の側面からすれば、商品輸送と人間の輸送とは明らかに相異があるのであって、商品輸送の場合は、交通労働は輸送された商品の価値に「体化」するが、人間の運輸においては、その価値は輸送対象たる人間によって「即時的に消費され」るのである。そして、場所移転という有用効果とその価値が生産と同時に消費されるという限りにおいては、金子氏のいわゆる「社会的生産の総過程との内的関連」をもつ人間の運輸であろうと、その「内的関連」をもたない観光旅客の輸送であろうと事態は全く変るところがないといえよう。

かくして、人間の運輸がサービスとしてのみ現れるという問題は、「生産過程の外部に自立した対象物を残さないという点」から説明されるのではなくて、これとは違った角度から見直されなくてはならない。すなわち、人間の運輸がサービスとしてあらわれるのは、交通労働において生産過程と消費過程が同時であり、生産過程の完了と同時に消費過程も完了し、全く同一の過程として現象するからにほかならない。人間の運輸においては、旅をする人間は二重の役割を果さなければならない。すなわち、一面では運送されるべき対象・輸送対象として、他面では輸送対象たる自分自身の場所的定在の変化という有用効果の消費者として³³⁾。このような人間の輸送を、「旅」をする人間（その旅が通勤であろうと、観光旅行であろうと、政治家の演説旅行であろうと、ここではそれはどうでもよいことである）の側から眺めれば、それは全く「消費過程」なのであって、交通労働は旅をする人間の消費過程を媒介する労働、すなわちサービス労働として

「現われる」のである。

ここにおいて、われわれは、交通労働がそれ自体生産的労働でありながら、同時に消費過程を媒介する労働（サービス労働）でもあるという問題につきあたる。このことは、交通労働における一つの「二律背反」ととらえることもできる³⁴⁾。しかし、私はこの点にこそ交通労働の重要な本質的特徴をみなければならぬと思うのである。

マルクスは、「ともあれ交通手段に特別の一篇をささげることが必要であろう。というのは、これは価値増殖の固有の法則をもつところの固定資本 (capital fixe) の一形態をなしているからである」³⁵⁾ とのべ、『資本論』においても、たえずこの「固定資本」の分析という視点から鉄道等にふれている。この交通労働における二律背反という問題も、固定資本としての交通手段という視角からみれば一層はっきりしてくるであろう。

たとえば、マルクスは、生産手段としての運輸機関の特殊性にふれて次のようにのべている。

「生産手段のうち素材として生産物にはいって行く部分、すなわち原料などは、そうすることによって、一部分は、後に生活手段として個人的消費にはいることのできる形態を受け取る。本来の労働手段、すなわち固定資本の素材的な担い手は、ただ生産的に消費されるだけで、個人的消費にはいりえない。なぜならば、それは、生産物、すなわちその助けによって形成される使用価値にははいらないで、むしろ、すっかり摩滅してしまうまでは、これに相対して自分の独立の姿を保っているからである。運輸機関は例外である。運輸機関がその生産的機能を行なうときに、したがって生産部面にあるときに、生みだす有用効果、すなわち場所の変換は、同時に、個人的消費にも、たとえば旅行者のそれにも、はいる。この場合にも彼は使用の代価を支払う。それは、他の消費手段のそれを支払うのと同様である」³⁶⁾ と。

ここでマルクスは、運輸機関を、(1) 生産手段のうち流動資本の素材的な担い手である原料など（この部分は後に個人的消費にはいりうる形態を受け取る）とも、(2) 固定資本の素材的な担い手たる労働手段（これは生産的にしか消費されえ

ない)とも異なる第三の範疇として、すなわち、生産手段(固定資本)として生産部面にとどまりながら、同時に個人的消費に入りこむものとして把握している。交通機関が社会的物質代謝＝流過程の物質的条件となっているという点とともに、この点こそ、他の生産手段と区別して交通機関を一般的生産手段として位置づける根拠となりうるものではないだろうか。

このことを、マルクスは『経済学批判要綱』の中で一層詳しく展開している。

「しかしながら交通手段、運輸手段等のばあいのように——購買者が直接その使用価値にたいして支払うような、固定資本の諸形態が存在する。これらのばあいにはすべて、固定資本は、鉄道等のばあいのように事実上生産過程から現れてこない。しかしそれは一方の人には生産過程の内部で、生産物を市場へ運ぶための流通手段として、また生産者自身にとっての流通手段〔として〕役だつ一方、他方の人にはそれは消費手段として、使用価値として役だち、娯楽慰安の旅行者等のために役立つことができるのである。生産手段としてみたばあい固定資本はここでは、さまざまな資本によって同時にその生産と流通のための共通の条件として消費されるのであるから機械装置等とは区別される。(ここではまだそのものとしての消費は問題としない。)それは特殊な生産過程の内部に内包されたものとしてではなくて、それをたんに一部ずつだけ消費するような、特殊な諸資本のそうした生産過程の大量を結合させる血管として現れる」³⁷⁾と。

ここで考察されている交通・運輸手段の特徴は、次のようなこと、すなわちまず第一に、他の固定資本の価値は、それが生産過程で消費された部分ごとに、商品の価値として間接的に、順次に支払われるのであるが、交通手段は直接その使用価値にたいして支払われる。第二に、交通手段は、それ自身生産過程の内部にとどまりながら、生産手段としても、流通手段としても、消費手段としても役立つのであり、第三に、生産と流通の共通条件としては、特殊な諸資本を結合させる血管として現れるということであろう。かくして、交通手段は、それ自体生産資本の素材的担い手でありながら、そのようなものとしてそれ自身生産過程に固定されたままで、他の特殊な諸資本の共通の生産手段および流通手段として機能し、さらには、それだけでなく諸個人の共通の消費手段としても機能するので

ある。

固定資本としての交通・運輸手段の特徴をとらえた以上のようなマルクスの考察を、われわれの主題である交通労働の側面から考えれば、交通労働がそれ自体生産的労働でありながら、同時に消費過程を媒介する（サービス）労働でもあることは、なんら「二律背反」として消極的にとらえられるべきことではないことがわかる。それどころか、この点こそ、交通労働の重要な特徴として位置づけられなければならない点である。交通労働は、生産という側面からみれば、それ自体物質的生産の一部分に属し、同時に、その同じ生産過程の中で、消費という面からみれば、他の諸資本の生産と流通を媒介する一般的労働として、あるいは、諸個人の消費過程を媒介する労働としての役立ちをするわけである。このような独自の性格をもつからこそ、マルクスは、その初期の作品においてそれを「人間たちの普遍的交通」として、あるいは「交通形態」という用語のもとで「生産関係」と同様の意味をもたせる叙述をしたのであったし、また、われわれは交通手段を社会資本の重要な素材的担い手として位置づけることができるのである。マルクスは、論文「イギリスのインド支配の将来の結果」のなかで、次のように述べている。

「歴史のブルジョア時代は、新世界の物質的基礎をつくりださなければならない。――一方では、人類の相互依存にもとづく世界的交通とこの交通の手段、他方では、人間の生産力の発展と、物質的生産を自然力の科学的支配に転化すること、これがその基礎である」³⁸⁾。

このように科学労働とともに新しい社会の物質的基礎をになうものとして特筆された交通労働の位置は、これまでの「交通生産説論争」における、それぞれ一面的な（しかも誤った）考察によってではなく、物質的生産の一部門に属しながら、それだけには決してとどまることのない交通労働の基本性格を全面的考察することによって、はじめて可能となるであろう。

おわりに ——社会資本と交通・運輸手段——

交通労働にかんする以上の考察によってえられた結論は、次のように要約することができるであろう。

(1) 交通労働の本質は、まずなによりも物質的生産の一部を形成するところの生産的労働であるというところにある。それは、感性的に捕捉しうる物質的財貨に対象化されることがないとはいえ、場所的定在の変化という物質的变化をうみだすものであり、具体的有用的効果をうむものである。交通労働において生産と消費が同時におこなわれるとしても、このこと自体に変更をくわえることはできない。

(2) しかし、交通労働においては、生産過程と消費過程とが同時におこなわれることから、他の物質的生産の諸部門とは異なる重要な特質が生じる。それは、生産過程にとどまりながら同時に、他の諸部門の生産過程と流過程を媒介する一般的労働として、また諸個人の消費過程を媒介する「サービス労働」として現われるということである。

交通労働の本質を把握するにあたっては、この二つの側面を統一的に理解することがとりわけ重要であろう。交通労働が物に対象化されないことに拘泥して、これをサービス労働一般と同一視し、それ自体を生産的部分と不生産的部分に区分したり（石井説）、サービス労働として生産的労働に含めたり（中西説）する見解はともに一面的であるという他はない。さらに、交通労働の本質は、それを物質的生産の一部に含めることによって尽くされるものではなく、そのことをめぐって主として展開されてきた「交通生産説」論争は、社会資本論との関連で、交通労働が現実の社会的総過程で果た機能に注目することによって、より総括的な立場からの反省をもとめられているのである。

最後に、以上のような交通労働にかんする考察は、「社会資本」論に一つの問題を提起することになったように思われる。それは、交通・運輸手段は、いかなる意味で「社会資本」の素材的担い手として位置づけられうるのかという問題である。

これまで、社会資本の素材的担い手としての社会的一般労働手段の特徴は、周知のとおり、『資本論』第1巻「労働過程」におけるマルクスの叙述を根拠にして、「直接には過程に入らないが、それらなしでは過程はまったく進行しえないか、または不完全にしか進行しえない」ところの、「(労働)過程がおこなわれるためには一般的に必要なすべての対象的条件」として位置づけられてきた²⁾。このような規定によれば、社会的一般労働手段には、「自然的対象条件と不可分の運輸通信手段」のみが含まれ、運輸手段のうち車輛などはのぞくとされたのであった³⁾。これは当然のことである。というのは、直接的労働手段と間接的(一般的)労働手段との区別を、「労働手段が労働対象に直接触れてこれにはたらきかけるか否かによって」おこなう場合、「運輸を生産の類型として、あるいは広い意味での生産に含めて扱う限りでは、車輛、船舶、航空機などがこれの直接的労働手段であり、道路、鉄道、河川、海洋、大空などがその間接的労働手段である」⁴⁾とされなければならないからである。

ところが、他方で、「目を流通過程、または、社会的分業の総体のなかにおける直接的生産資本部分と、社会資本部分との分業関係に移すならば、後者の特徴は、交通、運輸、通信、電力輸送など、直接的生産過程から生みだされた商品の流通を媒介するものであり、直接的生産過程から吐きだされてくる労働者と資本家の個人的消費過程を商品生産と結合する紐帯としてあらわれてくる」⁵⁾。こうした規定からすれば、社会的一般労働手段のうちには、たんに鉄道・道路・港湾などだけではなく、車輛や自動車や船舶などを含むところの運輸・交通機関が全体として含まれることにならざるをえないのである。『経済学批判要綱』の中で、「特殊な資本とその特殊な生産過程との諸条件にたいするものとは区別された社会的生産の社会的一般的諸条件」⁶⁾とマルクスが呼んだところのものは、まさにこの後者からの規定であったと思われる。

では、交通・運輸手段の社会資本としての位置づけに全く違った結果をうむところの、この二つの規定は、どう統一的に理解すべきであろうか。われわれは、すでに本文において、交通労働がそれ自体生産でありながら、物質的財貨として対象化されないこと、その消費過程は生産過程においてそれと同時にしかおこな

われないことを見た。そして、このことを交通手段の固定資本としての独自の特徴という点からみると、その価値が、うみだされる商品の価値によって順次に支払われるのではなく、それ自身の使用価値にたいして直接的に、いかえれば「生産部面にあるときに生み出す有用効果」にたいして直接に支払われるという特徴となって現れることをみたのである。そして、この点こそ、交通手段を、それ自体生産手段として存在しながら、他の諸資本の生産および流通手段、さらには諸個人の消費手段として役立たせる、一言でいえば、社会的生産および生活の一般的諸条件として機能させるところの中心的な根拠になるものとしたのであった。ここにおいては、労働過程からみた特殊性、すなわち労働対象への働きかけ方の特殊性と、流通過程からみたこのような特殊性とは統一されていると考えることができる。

宮本憲一氏は、一般的労働手段の性格を主として『資本論』第一巻の規定にしたがって特徴づけておいた上で、その付随的性格として、①場所的固定性、②価値移転の特殊性、③固定資本としてみた場合の循環の特殊性、④ワンセットでなければならないこと、⑤消費過程にはいりこみ浪費的性格をもつこと、⑥軍事的政治的性格をもつこと、等をあげておられる⁷⁾。だが、こうした特徴づけは、きわめて羅列的現象的にみえるものであって、われわれを充分納得させるものではなかった。私は、社会的一般労働手段としての「社会資本」の特徴をみる場合、氏のいわれる価値移転の特殊性に注目して、(この特殊性の氏の理解の仕方自体にも若干問題があるが)そこを起点にすえる必要があると思うのである。なぜなら、少なくとも交通・運輸手段にかんするかぎり、固定資本としての価値移転の特殊性のなかに、労働過程における間接性と、流通過程からながめて、それが生産手段としても、流通手段としても、消費手段としても、さらに軍事的政治的手段等としても機能しうる根拠が、同時に表現されていると考えるからである。

「社会資本」としてみた場合の交通・運輸手段の問題についてはまだ多くの問題が残されている。(その一つに、たとえばそれを「社会資本管理」労働として位置づけることが適当か?といった問題もある。)本稿は、交通労働のごく初步的で限定された問題について考察することにとどまったが、残された点について

は別の機会にゆずるとして、「社会資本」論への一つの問題提起をもって、一応のまとめとしたい。

はじめに

- 1) 宮本憲一、『社会資本論』有斐閣、1967年、第一章参照。
- 2) 池上 惇、「社会資本と資本蓄積」(『経済論叢』第109巻第4・5・6号、1972年) 40ページ。
- 3) 同上、33ページ。
- 4) 「アダム・スミスにとって交通の第一の意義は、分業を促進することによって労働の生産力を増大する点にあった。即ち労働の生産力を増大する主要原因たる分業は市場の広さによって制約せられ、この市場の拡大は交通の便宜に依存する」。(富永祐治『交通学の生成』日本評論社、1943年、80ページ。なお、A. Smith, *The Wealth of Nation*, ed., by E. Cannan. Vol. 1. pp. 19-23. 岩波文庫版(1) 124-132ページを参照。)

「凡ゆる種類の運輸器具は分業の主な結果であると共に又その促進手段でもある」。(W. Roscher, *Grundrisse zu Vorlesungen über die Staatswirtschaft nach geschichtliche Methode*, Göttingen, 1843, S. 86. 富永祐治, 同上書, 220ページ参照。)
- 5) 「諸商品の交換は、社会的物質代謝、すなわち私的な諸個人の特殊な生産物の交換が、同時に諸個人がこの物質代謝のなかで結ぶ一定の社会的生産諸関係の創出でもある過程である。」(K. Marx, *Zur Kritik der Politischen Ökonomie*, in: *Marx-Engels Werke*, Bd. 13, S. 37, 邦訳全集, 大月書店, 36ページ。)「こういうわけで、商品取引資本……は、価値も剰余価値も創造しないのであり、ただ、それらの実現を媒介し、また同時に諸商品の現実の交換、ある人の手から他の人の手への商品の移行、社会的物質代謝を媒介するだけである」。(K. Marx, *Das Kapital*, Bd. III, S. 312, 国民文庫版⑨ 118ページ。)
- 6) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. II, S. 146, 国民文庫版⑤ 238ページ。
- 7) 池上 惇, 前掲論文, 39ページ。
- 8) 石井彰次郎『交通の経済学的研究』春秋社, 18-20ページ。
- 9) 同上書, 46ページ。
- 10) 中西健一「マルクスにおける交通=生産説の二つの根拠」,(『経済学雑誌』 37巻4号, 1957年) 参照。
- 11) 同上論文, 27ページ。
- 12) 同上, 38および40ページ。
- 13) 同上, 46ページ。
- 14) 同上, 52ページ。
- 15) 同上, 57ページ。なお「伝統的なマルクス経済学の立場における国民所得論」の見解としては、ここでは金子ハルオ氏のことばを引用させていただいた。(金子ハルオ『生産的労働と国民所得』日本評論社, 1966年, 16ページ。) なお、生産的労働の規

定をめぐっては、種々の論争があるわけであるが、それについては別にゆずることにして、ただここでは、いわゆる「本源的規定」と「歴史的規定」の統一的把握の重要性を強調しておくにとどめたい。この点を否定されるかにみえる見解、たとえば「資本主義の発展とともに、サービス労働が人間社会存続のための不可欠の基本条件となる」ことをもって「物質的財貨をうみだす労働だけが生産的労働」であるという本源的規定を「修正」されようとする長岡豊氏の見解（長岡豊「生産的労働と価値」〔福岡大学創立30周年記念論文集〕1964年）や、「全社会的商品生産における社会的総労働の一片一片」であるかぎり、物質的財貨をうみだす労働も、サービス労働も生産的労働であるとして「価値論」の根本的修正にまでつきすすむ赤堀邦雄氏の見解（赤堀邦雄『価値論と生産的労働』三一書房、1971年）は容認することができない。

第1節

- 1) *Marx-Engels Werke*, Bd. 3, Berlin, 1958, SS. 37-38. 大内兵衛・細川嘉六監訳『マルクス＝エンゲルス全集』第3巻、大月書店、33ページ。（『全集』にかんしては以下同じ）
- 2) Ebenda, S. 73. 邦訳69ページ.
- 3) Ebenda, S. 70. 邦訳66ページ.
- 4) Ebenda, S. 35. 邦訳31ページ.
- 5) 林直道『史的唯物論と経済学』上巻、大月書店、1971年、227ページ参照.
- 6) *Werke*, Bd. 3, S. 26. 邦訳22ページ.
- 7) Ebenda, S. 31. 邦訳27ページ.
- 8) Ebenda, S. 50. 邦訳46ページ.
- 9) Ebenda, SS. 52-53. 邦訳48-49ページ.
- 10) Ebenda, S. 60. 邦訳55-56ページ.
- 11) *Werke*, Bd. 4, SS. 117-120. 邦訳119-123ページ.
- 12) Ebenda, S. 314. 邦訳330ページ.
- 13) Ebenda, S. 338. 邦訳356ページ.
- 14) Ebenda, S. 764. 邦訳477ページ.
- 15) Ebenda, S. 466. 邦訳479ページ.
- 16) Ebenda, S. 467. 邦訳481ページ.
- 17) *Werke*, Bd. 13, SS. 8-9. 邦訳6-7ページ.
- 18) Ebenda, S. 630. 邦訳626ページ.
- 19) K. Marx, *Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie*, Bd. III, Berlin, 1953, S. 433. 高木幸二郎監訳『経済学批判要綱』第III巻、大月書店、1961年、471ページ.
- 20) Ebenda, S. 423. 邦訳460ページ.
- 21) Ebenda, S. 433. 邦訳471ページ.
- 22) 中西健一「マルクスにおける交通＝生産説の二つの根拠」、30ページ.
- 23) K. Marx, *Grundrisse*, S. 420. 邦訳457ページ.

- 24) Ebenda, S. 421. 邦訳458ページ.
- 25) Ebenda, SS. 421-422. 邦訳458-459ページ.
- 26) Ebenda, SS. 432-433. 邦訳470-471ページ.
- 27) K. Marx, *Theorien über den Mehrwert*, in: *Marx-Engels Werke*, Bd. 26 I, SS. 387-388. 邦訳524-525ページ.
- 28) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. II, Berlin 1953. SS. 50-51. 国民文庫版 ⑤ 87-89ページ.
- 29) Ebenda. SS. 143-146. 国民文庫版⑤ 234-238ページ.

第2節

- 1) 「有用効果はなにも運輸・通信に限られず、使用価値生産の場合にも用いられうる概念であり、交通業の生み出すものはサービスの一種である。」(石井彰次郎, 前掲書 46ページ.)
「われわれは有目的効果なる概念が、対象的生産物にも無形の生産物にも妥当する一般の規定であるがゆえに、無形生産物については有目的効果なる名称を捨てて、用役——交通用役とよぶことを提案したい。」(中西健一, 前掲論文, 46ページ.)
- 2) 安部隆一『流通諸費用の経済学的研究』伊藤書店, 1947年, 40ページ.
- 3) 石井彰次郎, 前掲書, 25ページ.
- 4) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. I, S. 46. 国民文庫版④ 79ページ.
- 5) 石井彰次郎, 同上.
- 6) 同上, 27ページ.
- 7) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. I, S. 192, 国民文庫版② 70ページ.
- 8) 中西健一, 前掲論文, 45ページ.
- 9) 「生産力の発展は、『物』に対する慾望を次々と充足し、それによってさらにあらたな多様な『物』に対する慾望を次々と生み出してゆくばかりではなく、サービスに対する慾望をも生み出し、また多様化する」。「サービス労働は、今日では、人間社会存続のための不可欠の基本条件のなかに入りこんでおり、基本条件としての重要性は、生産力の発展とともに高まりつつある」。「かくして、マルクスが『生産的』という言葉の背後にふくませていた意味——人間社会存続の基本条件は何か、それをつくりだすものは何かという意味にしたがって、『生産的労働』という言葉をつかうとすれば、『物』を生産する労働だけが生産的労働であって、サービス労働は非生産的労働であるとはいえない」。(長岡 豊「生産的労働と価値」, [『福岡大学創立30周年記念論文集』] 88および90ページ.) 長岡氏にたいする批判は、さしあたり、西川清治「史的唯物論と生産的労働——その観念論的歪曲の試みについての一検討——」, (『経済学雑誌』第53巻第5・6号, 1965年)を参照のこと。なお、長岡氏が、自説を根拠づけるために引用した、『ドイツ・イデオロギー』における周知の命題、「だから、第一次的な歴史的行為は、これらの慾望(衣・食・住その他)をみたすための手段の産出、すなわち物質的生活そのものの生産である。しかもこのことは、……いっさいの歴史の基本条件である」(*Marx-Engels Werke*, Bd. 3, S. 28.)に関しては、訳

語上の若干の問題がある。それは、“*der Mittel zur Befriedigung dieser Bedürfnisse*”を「これらの欲望をみたすための手段」とすべきではなく「これらの必要をみたすための手段」とすべきではないかということである。この点については、かねてから次のように主張されている。

「史的唯物論の古典で普通に『慾望』と訳されている *Bedürfnis* は不足、欠乏、必要をふくんだ『要求』の意味に訳すべきだと思う。意識されようとかれまいと客観的に実在している欠乏不足を充たす必要にもとづく人間要求を *Bedürfnis* というのであるから、これの主観的に意識されたものを慾望と呼びたい」。(藤野 渉『史的唯物論と倫理学』新日本出版社、1972年、12ページ。) このように理解される *Bedürfnis* は、やはり原則として、人間と自然の物質代謝の一般的条件を充足するためのものとしての物質的生産にかかわる概念としなければならない。人間のなんらかの *Bedürfnis* を充たすということを、無限定的にサービスにまで拡大することは、理論的に無用の混乱をもちこむことではないだろうか。

10) 中西健一、前掲論文、57ページ。

11) 赤堀邦雄、前掲書、88ページ。

12) たとえば、マルクスは、ペレグリーノ・ロッシを批判しつつ次のようにのべている。

「この話で正当なのは、——分業である。だれでも、自分の生産的労働または生産的労働の搾取のほかに、生産的でなく部分的には消費費用にはいる多くの機能を果たさなければならないであろう。(本来の生産的労働者は、こうした消費費用を自分で負担し、自分で自分の不生産的労働をしなければならない。) こうした『サービス』が快適なものであれば、しばしば主人がそれを下僕に代わって行なう。(ここでマルクスは、その例として、かの『初夜権』や、領主がひきうける『統治の労苦』をあげる——引用者。) しかし、このことによって、生産的労働と不生産的労働の区別はけっして廃棄されているわけではない。そうではなくて、この区別そのものが、分業の結果として現われるのであり、そのかぎりでは、不生産的労働を一部の労働者の排他的機能にさせ生産的労働を一部の労働者の排他的機能にさせることによって、労働者の一般的生産性を促進するのである」。(K. Marx, *Theorien*, in: *Marx-Engels Werke*, Bd. 26 I, S. 270, 邦訳363ページ。)

13) Ebenda, S. 142, 邦訳186ページ。

14) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. I, S. 185. 国民文庫版② 60ページ。

15) 麻生平八郎『交通経営論(増補版)』白桃書房、1964年、49ページ。

16) 田辺振太郎『技術論』青木書店、1963年、38ページ参照。なおこの点については後述。

17) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. II, SS. 50-51. 国民文庫版⑥ 89ページ。

18) この「有用効果」概念についてはすでいくつかの研究がある。その代表的なものとしてまずあげられるのは、山本泰督「マルクスの *Nutzeffekt* について——交通業を産業資本と規定する根拠——」(神戸大学経済経営研究所『国際経済研究』年報VII)であろう。この中で山本氏は、「有用的効果とは社会形態の如何を問わず、物質的生産、再生産過程において、その機能が不可欠でありながら、対象的生産物を生産せぬ

労働過程を生産過程と見做すために設定されたものであって、……一般に云うサービス業全体に迄、拡大されることを可能にするものではない(同上260ページ)とされている。この問題提起は、有目的効果がサービス業にまで拡大されるべきでないことを打ち出した点で積極的な意義をもったが、前段の説明、すなわち「物質的生産にその機能が不可欠」という表現や、あるいは、「対象的生産物を生産せぬ労働過程」(たとえば交通業)を説明するためにこの概念が設定されたとする点は、必ずしも適切とはいえない。

山本氏と自らの相異を明確に提示されていないとはいえ、井田喜久治氏の、「労働にせよ有用効果にせよ、いずれもすべての社会形態から独立した人間と自然とのあいだの物質代謝を媒介し、人間の生活を媒介するための永遠の自然必然性としての有用労働でありその生産物の有用効果であろう」(井田喜久治『商業経済学』青木書店、1967年、121ページ)とされる立場はほぼ正しいといえよう。

- 19) 石井彰次郎, 前掲書, 35ページ.
- 20) 同上, 46ページ.
- 21) 「他の経済学者たちはまた、生産と不生産的の区別は、生産に関連させるのではなく、消費に関連させなければならないと言う。まさに反対である。タバコ生産者は、タバコ消費が不生産的であるにもかかわらず、生産的である。不生産的消費のための生産は、いやしくもそれが生産ないし再生産するかぎり、生産的消費のための生産とまったく同様に生産的である」。(K. Marx, *Grundrisse*, S. 212. 邦訳第2分冊226ページ.)
- 22) 石井彰次郎, 同上書, 35ページ.
- 23) 安部隆一『流通諸費用の経済学的研究』, 105ページ.
- 24) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. II, SS. 50-51. 国民文庫版⑤ 88-89ページ.
- 25) 西川清治「国民所得と謂ゆるサービス労働」(『経済学雑誌』第50巻, 第2・3号, 1964年) 65ページ.
- 26) 同上, 83ページ.
- 27) 「生産的労働とは物に働きかける労働として現象し、不生産的労働は人に働きかける労働として現象する」。(崎山一雄「生産的労働と交通労働」【『経済論叢』第79巻第1号, 1957年】112ページ.)
「生産は、人間のなんらかの形で自然への働きかけであるのに対して、サービスは、労働それ自体の有用性のことであって、人間の自然に対する働きかけではなく、人間の直接人間を対象とする活動である」。(山田喜志夫『再生産と国民所得の理論』評論社, 1971年, 114ページ.)
なお、このような立場からすれば、「労働能力を形成し、維持し、変化させるなど」の教師のサービスや医師のサービスは、基本的に生産的労働に含めることはできないであろう。
- 28) 西川清治, 前掲論文, 77ページ.
- 29) K. Marx, *Theorien, in: Werke*, Bd. 26 I, S. 387. 邦訳524ページ.
- 30) 金子ハルオ『生産的労働と国民所得』日本評論社, 1966年, 209ページ.

- 31) 同上, 211ページ。
- 32) この点についての詳細な批判は, 井田喜久治, 前掲書, 165-170ページ参照。
- 33) 「そして人間輸送の場合には, 乗客は交通労働の対象であると同時に, 労働過程の直接的消費者たる二重人格をもつ。(富永祐治「交通労役について」, 『経済学雑誌』, 第37巻第4号, 1957年) 5ページ。) この点に関して, たとえば, 観劇する観客も二重の役割を果たす, 一面では演劇労働の対象として, 他面では, 観劇によってひきおこされる変化である「感激」や「興奮」の消費者として, といった反論があるかもしれない。しかし, こういった反論は, マルクスのいう「娯楽読物的おしゃべり」に属するものである。(K. Marx, *Theorien*, in: *Werke*, Bd. 26 I, S. 270.) もし労働の成果が, 物質的变化をとまわなくてもよいものとすれば, 「テニスや喧嘩の相手も, 娯婦の客も労働対象ということになりかねない」(富永祐治, 同上論文, 3ページ) からである。

ただし, 「運輸労働の対象は, 貨物や乗客なのではなくて, 空間・距離なのである」(山田喜志夫, 前掲書, 113ページ) という見解は, 運輸労働が人間の自然にたいするはたらきかけの一環をなしていることを強調する限りでは大いに理解できるが, ただちにしがいかねる。というのは, 空間とは, いうまでもなく物質の一運動形式なのであって, 空間的变化を一つの「物質的变化」とみることではできても, 物質そのものとみることではできないからである。

- 34) 「つまり, 資本を生産するが資本を生産しない, 生産的労働であるが, 生産的労働ではない, という相反する関係が一個同一の事実のなかにみられる。これは一見矛盾である。だが……資本にたいする賃労働者の関係は物質的生産の他の諸部門と同じであり, したがって価値と剰余価値との現実の創造がおこなわれているにもかかわらず, 人間の運輸についてはこの点がきわめて稀薄でありむしろその反対の現象を呈する, というのがこの説明の中心内容であると考えられる。つまり, サービスとしてあらわれるという説明こそ, 人間の運輸の独自性とそれが価値生産の限界に位置することを的確に示すものといってよいであろう」。(井田喜久治, 前掲書, 156ページ。)
- 35) K. Marx, *Grundrisse*, S. 422, 邦訳, 第三分冊, 459ページ。
- 36) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. II, S. 153, 国民文庫版 ⑥16-17ページ。
- 37) K. Marx, *Gruudrisse*, SS. 612-613, 邦訳, 第三分冊, 675-676ページ。
- 38) *Marx-Engels Werke*, Bd. 9, S. 226, 邦訳217-218ページ。

おわりに

- 1) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. I, S. 188, 国民文庫版② 64-65ページ。
- 2) 池上 惇「社会的労働手段と公共投資」, 『経済論叢』第90巻第6号, 1962年) 24ページ。あるいは, 宮本憲一, 前掲書, 13ページ。
- 3) 宮本憲一, 同上書, 14ページ。
- 4) 田辺振太郎, 前掲書, 38ページ。
- 5) 池上 惇, 「社会資本と資本蓄積」(『経済論叢』第109巻, 第4・5・6号, 1972年) 30ページ。

- 6) K. Marx, *Grundrisse*, S. 432, 邦訳, 第三分冊, 470ページ.
- 7) 宮本憲一, 前掲書, 16-24ページ.