

經濟論叢

第七十九卷 第一號

經濟政策学の方法論……………	豊崎稔	1
ケインズにおける投資概念の解体……………	吉村達次	21
一般労働組合の成立過程……………	前川嘉一	43
——ロンドン・ドック・ストライキ（一八八九年）を中心として——		
個人と組織……………	降旗武彦	68
——ハーバードの The Functions of the Executive の 検討を中心として——		
社会主義計画化と国民經濟バランス……………	高昇孝	90
生産的労働と交通労働……………	崎山一雄	108
堀経夫博士還曆記念論文集		
「古典派經濟学の研究」をよんで……………	出口勇蔵	128

昭和三十二年一月

京都大學經濟學會

生産的労働と交通労働

崎 山 一 雄

一、序

交通を生産とみるかどうかという問題について、マルクスのな立場からは、生産とみるのが支配的なようであるが、その中に二つの相対立した見解が認められる。一つは、すべての交通を生産と規定し、「交通は、人・財貨・音信等の場所的移動という効用をもった、無形の利用効果 (Nutzeffekt) を生産する。」という立場であり、いま一つは、すべての交通を生産とみることが誤りであるとし、「交通が生産であるのは、物質的財貨の生産過程の正常な遂行にとって、交通が必須となる場合」²⁾だけであるという立場である。

ひとしくマルクスに出发しながら、このような差違を生じたのはなぜか。おもうに、それは生産概念の差にもとづいている。前者が生産という概念の中に、物質的財貨の作出とともに利用効果の作出をも含めているのに対し、後者が、利用効果の作出を除外していることによる。ここに、「生産とは何か」ということが問われねばならぬ。

ところが、この問について、マルクスは必ずしも直接に明確な概念を与えていないようである。したがって、わ

れわれはただマルクスの諸著作の中から、生産の概念規定の手がかりになるような叙述を求めて、それを通して判断するほかはない。その手がかりの一つとして、わたくしは「生産的労働」についてのマルクスの規定が適當ではないかと考える。

それは、生産は人間の労働がなければ行うことができないものであり、生産を行う労働が生産的労働にほかならぬのであるから、「生産的労働を行うこと」すなわち「生産」と考えることができるからであり、それにまた、なによりも、「生産的労働」の概念については、マルクスの詳細な叙述をみることができるところからである。

さて、マルクスの生産的労働の概念は、大別して二つにわかれる。その一つは、「一般的意味での生産的労働の概念」であり、他は、「資本主義的生産の意味での生産的労働の概念」である。この二つの生産的労働概念の区別は重要である。というのは、前述の二説の対立が、この区別の不明確にもとづくのではないかと思われる点があり、さらにそのため、マルクスの交通についての諸叙述の理解、ひいては理論の展開のうえ、若干の誤りを犯しているのではないかと考えられるからである。

このような理由から、本稿は、生産的労働の概念が、マルクスによってどのように規定されているかを、いくらかの補足を加えながら明らかにし、この概念規定にもとづいて交通についてのマルクスの叙述を理解し、その理解のうえに、対立した二説の検討を試みたものである。

- (1) 岩波「経済学小辞典」二八四ページ。「交通」(富永祐治教授執筆)の項参照。
- (2) 石井彰次郎「交通生産説についての一考察」経済理論、第二七号、九二ページ。

二、一般的意味での生産的労働の概念

一般的意味での生産的労働の概念は、労働過程³⁾の考察の中で与えられている。ここに一般的とは、わたくしがかりに名づけたのであるが、労働過程が、「人間と自然との間の質料変換の一般的な条件であり、人間生活のすべての社会形態にひとしく共通したものである」という意味である。

さて、労働過程はその中で労働が行われる過程であるが、労働とは、「人間が自然質料を自分自身の生活のために使用できるような形態で取得するために、彼のからだに属している自然力である腕や足や手や頭を活動させること⁴⁾」であり、いかえれば、物質的財貨をつくるための合目的な人間活動なのであるが、この労働を、それが行われる現実的な諸条件の全体とともに考察した場合を労働過程というのである。

労働過程の現実的な諸条件を形成する、簡単な諸契機は、労働、労働対象、労働手段の三者であって、労働は労働手段と結びつき、これを介して労働対象に働きかけ、それにあらかじめ企図されていた変化を起させる。こうして、変化させられたところの労働対象が、労働過程の生産物と呼ばれるものであって、それは、形態変化によって人間の欲望に適合させられた一つの質料、一つの使用価値(物質的財貨⁵⁾)である。

労働過程の場合、過程としては、労働がその対象および手段と、不静止の流動状態において結合した、一つの発展、動きつつある状態として現象するのに対して、生産物の場合、不静止な労働がそれに対象化したところの、静止的な状態、存在(Sein)の形態で現象する。過程は生産物においては消失しているのであり、生産物は労働過程より生れながら、それと、その存在の形態によって区別されるところの、感性的な、物的な存在である。

このような生産物が生れたとき、「もしひとが全過程をその成果である生産物の立場からみるならば、労働手段と労働対象とはともに生産手段として現象し、労働そのものは生産的労働として現象する」とマルクスは規定している。この規定から推せば、生産的労働の概念は、生産物の存在を前提として成立するのであって、生産物と結びつかない労働、企図した生産物を生まぬ労働は生産的労働ではない。生産物、すなわち物質的財貨を結果する労働だけが生産的労働である。

物質的財貨を結果する労働だけが生産的労働であるとし、それ以外の労働（マルクスは労働過程の考察では、労働を物質的財貨を生む活動に限定しているが、それではそれ以外の労働を認めぬこととなつて不合理）を、これに對立した意味で、不生産的労働と呼ぶならば、不生産的労働としては、われわれは次のような労働を想定することができる。

(一)失敗した生産的労働。（意図したとおりの生産物を生まなかつたり、また全然生産物を生まなかつた場合など）

(二)対象物を破壊または廃棄する労働。

(三)人間そのもの、および人間の生活を形成する労働。（人間の出生、哺育、教育、宗教、政治、およびその他人間（自己および他人の）の精神的、肉体的欲望を直接充足する労働の意）

このうち、(一)(二)を、人間生活にとつてなんら積極的な意義をもたぬものとして無視し、(三)を、人間の生の存続にとつての、一般的な条件として、その積極的な意義のゆえに重視するならば、われわれは生産的労働と不生産的労働を区別して、人間の欲望を、前者は物質的財貨をつくることによつて、迂回的、間接的に充足する労働であり、後者はそれを直接的に充足させる労働であるといえよう。

ところが、物質的財貨をつくることとは、無から有を創造することではない。必ず労働対象としての物質的

素材が必要である。同様に、人間諸欲望を直接的に充足する労働には、充足される人間の存在が前提となる。したがって、生産的労働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。両者の間には、その労働対象による明白な素材的区分がある。また、労働過程は物質生産的な労働過程と非物質生産的な労働過程に分割される。そしてこの区分は、労働過程が純粋な個人的過程として行われるかぎり、明瞭であり誤解の余地がない。

(3) 「資本論」第一巻・第三篇・第五章・第一節「労働過程」長谷部訳、青木文庫版(三二九ページ)。

(4) 「資本論」前掲書、(二)三三九ページ。

(5) 「資本論」前掲書、(二)三三〇ページ。

(6) 使用価値を物、物質的財貨とみるには批判もあるが、交通生産説はこの解釈によるのが多いから、ここではそれに従う。安部隆一「価値論研究」若波書店、七一ページ参照。

(7) 「資本論」前掲書、(二)三三四ページ。したがって、利用効果のように、過程と未分化のものは、労働過程の生産物ではない。

(8) 「資本論」前掲書、(二)三三五ページ。

(9) 労働概念をこのように物質生産に制限したのは、後述のように、非物質生産が、当時の資本主義生産としてはほとんど無視しうる程度のものであったことによる。支配的なものだけを叙述するマルクスの方法の一つの現われである。

ところが、人間はすぐれて社会的な存在であり、現実の労働過程は社会の成員の協働によって行われる。こうなると、「生産物は総じて、個人的生産者の直接的生産物から一の社会的生産物に、すなわち、一個の全体労働者の——すなわち、その成員たちが、近かれ遠かれ労働対象の取扱に関係のある一個の結合労働総員の——共同生産物に、転化する」¹⁰⁾のであるが、その協働が、単純協業的な形態で行われるかぎりでは、生産的労働と不生産的労働との素材的区分はなお明瞭である。ところが、協働が、分業にもとづく協業の形態で行われ、一つの生産物を生むた

めの労働が、多数の異なる部分に細分されるようになる、「生産的に労働するためには、みずから手を下すこと（労働対象に——崎山）は、もはや必要ではない。全体労働者の器官となって、そのなんらかの細目的機能を行えば充分となる」¹¹⁾のである。

だから、さきに述べたような、労働対象の素材的区分と直接的に結びついたような、「生産的労働の本源的規定は、物質的生産そのものの本性から導き出されたものであって、全体として考察された全体労働者については依然として真であるが、個々にとりあげられた全体労働者の各成員については、もはやあてはまらない」¹²⁾ものとなる。生産的労働者の各成員の中には、直接労働対象に働きかけず、したがって直接生産物を生まないような労働を行うものが現れてくる。たとえば、

(一)物質的財貨生産の考案・設計・計画等の頭腦的労働だけを行うもの。

(二)他の生産的労働者に働きかけるだけの労働（管理・監督等）を行うもの。

(三)生産手段としての労働手段にだけ働きかける労働（たとえば工場のボイラー焚き労働）を行うもの。

同じ事情が不生産的労働においても生じる。不生産的労働者であるためには、もはや直接労働対象としての人に働きかける必要はない。全体的な不生産的労働者の器官としての役割を果せばよいのであって、たとえば、次のような労働を行うものが生じてくる。

(四)人間的欲望の直接的充足の考案、計画等の頭腦的労働だけを行うもの。

(五)他の不生産的労働者に働きかけるだけの労働（管理・監督等）を行うもの。

(六)消費手段としての労働対象だけに働きかける労働（銭湯のボイラー焚き労働等）を行うもの。

これらを眺めてみると、(一)と(二)は物に働きかけないことによって、外見上生産的労働と異ならぬにもかかわらず、全体労働に包摂されることによって生産的労働であるし、(三)はともかくも物に働きかけ、外見上は生産的労働と異ならぬにもかかわらず、全体労働に包摂されることによって生産的労働となる。さらに、(一)と(四)、(二)と(五)、(三)と(六)は、単にその労働だけを切り離して眺めたのでは全く区別することが困難となってくる。個別的労働に対しては素材の区分はもはや不明確となるにいたった。

マルクスはこの事情を「労働過程そのものの協業的性格とともに、必然的に、生産的労働の概念が拡大する」と述べているが、これは(一)~(三)だけに着目しているのであって、(四)~(六)を考慮すれば、むしろ、「個別的労働の中には生産的労働の概念と不生産的労働の概念とが重複するものが生じた」というべきであらう。

とはいうものの、生産的労働と不生産的労働の素材的区分の消失は、あくまでも個別的な部分的労働者を孤立的に眺めた場合であって、全体労働者にあつては、素材的区分は依然として適用される。それゆえ、

「一般的意味での生産的労働とは、物質的財貨の作出に参加するところの労働である。」ということができるとあらう。

(四) 「資本論」前掲書、(3)八〇三ページ。

(五)(六) 同 (3)八〇四ページ。

三、資本主義的生産の意味での生産的労働の概念

労働過程が社会的に行われるということは、単にそれが協業的に行われるというだけでなく、特定の歴史的な形

態のもとに行われることをも意味する。現実の労働過程は、一定の生産様式のもとでなされるのであるから生産的労働の概念も、単に物質的財貨の作出においてではなくて、特定の生産様式の、特殊な形態規定のもとで求められねばならない。

さて、われわれが住み、マルクスが分析の対象としたところの、資本主義社会の生産様式の特異性とは何であるか。いうまでもなく、生産が資本によって、利潤の獲得のためになされるということである。単に物質的財貨を生む労働過程でなく、資本によって行われ、資本を生むところの労働過程だけが問題となる。「資本を生産する労働だけが生産的労働である」¹⁴、というのはこの意味であろう。

資本主義的生産は、商品生産を土台として行われるのであるが、商品とは本来、交換を目的としてつくられた物質的財貨であるから、商品生産の意味では、交換を目的として物質的財貨をつくる労働が生産的労働となるであろう。¹⁵しかし、資本主義生産は単なる商品生産ではない。本質的には剰余価値の生産なのであるから、資本主義的意味では、剰余価値を生むところの商品生産労働だけが生産的労働となる。それは、ただ剰余価値を生む労働というのではない。資本のために、剰余価値を生む労働なのである。

生まれた剰余価値が資本のものとなるためには、その労働が前もって資本としての貨幣によって前払いされていなければならぬ。資本と直接に交換された労働だけが、その生むところの剰余価値を資本に帰属させる。資本と間接的に交換される労働（資本によっていったん購買され、さらに他の資本に転売される労働）や、収入としての貨幣（たとえ、それが資本家のポケットから出ても）と交換される労働は、この意味で、生産的労働ではない。¹⁶だから、「資本主義的生産の意味での生産的労働とは、資本の可変部分と交換されて、資本のこの部分（すなわち、その労働自身の労働

力の価値)を再生産するだけでなく、さらにそのうえに、資本のために剰余価値をも生産するところの賃労働¹⁾とマルクスは規定しているのである。

物質的財貨をつくる労働という一般の意味での生産的労働の概念規定に、「資本家のために剰余価値をうむ賃労働」という規定が追加される。物質的財貨をつくる労働のうち、

(一)交換を目的としない物質的財貨をつくる労働。

(二)単純商品として物質的財貨をつくる労働。(たとえば農民、手工業者などのような独立の小生産者の労働)

(三)資本主義的商品として物質的財貨をつくる賃労働であるが、剰余価値を生産するにいたらぬ労働。

などが、資本主義の意味では、生産的労働から除外され、不生産的労働の範疇にはいる。

マルクスが「生産的労働の概念が縮小する¹⁵⁾」と言っているのは、この事情を指すものと思われる。

(14) 「剰余価値学説史」国民文庫版・長洲訳(1)一九四ページ。

(15) ヒックスが生産を定義して、「交換を通じて他人の欲望を充足する活動」としているのは、商品生産社会の特質をよく表現している。ヒックス「経済の社会的構造」第二版、酒井訳、三〇ページ。

(16) 「貨幣と労働とのたんなる交換は、労働を生産的労働に転化するものではない」「剰余価値学説史」、前掲書、二四四ページ。

(17) 「剰余価値学説史」前掲書、一八八ページ。

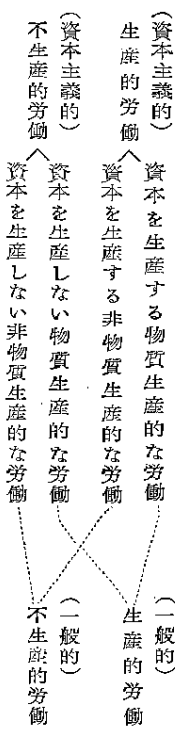
(18) 「資本論」前掲書、(3)八〇四ページ。

いままでのところでは、労働過程は、さきに述べた物質生産的労働過程としてのみ考察され、この物質生産的労働過程と剰余価値形成過程との統一として資本主義的生産過程をとらえてきたのである。しかし、資本主義的生産の意味では、「生産的労働である」ということは、労働の特定の内容、その特殊の有用性とは絶対になんの関係もな

い、労働の一規定¹⁹⁾」なのであり、資本を生産する労働だけが生産的労働なのであるから、資本主義的生産過程が非物質生産的労働過程と剰余価値形成過程の統一として存在しても、けっして不思議ではない。資本家にとっては、その剰余価値の獲得が、労働のどのような有用的形態を通してえられるかは、どうでもよい問題である。

したがって、物質的貨財を生産しない、一般の意味では不生産的労働の範疇に属する労働のあるものが、資本主義的意味での生産的労働となる。マルクスが言っているように、「物質的生産の領域外から一例をあげてもよければ、学校教師は、児童の頭脳を加工するばかりでなく、企業家の致富のために自ら苦役する場合に、生産的労働者である。企業家はその資本を腸詰工場にでなく教育工場に投じたということによっては、関係は少しも交らない」のである。

こうして、物質財貨を生産する労働のうち、資本を生まぬ労働が資本主義的意味での不生産的労働に転化し、一方、非物質生産的な労働のうち、資本を生産する労働が、資本主義的生産の意味での生産的労働となるのであるから、ここでは、生産的労働の概念は一方において縮小し、他方において拡大したことになる。いまこの関係を図示すれば、次のとおりである。



右の図にみるように、資本主義的生産の意味での、生産的労働と不生産的労働の双方が、いずれも物質生産的な

労働と非物質生産的な労働の二つを含むことになる、ここでは、生産的労働と不生産的労働との素材的区分は、もはや困難というのではなくして、まったく無意味なものとなってしまう。だからこそマルクスは、「生産的労働であるということは、労働の特定の内容、すなわち、労働があらわされる特有の使用価値とは絶対になんの関係もない、労働の一規定なのである」といい、「同じ種類の労働が生産的でもありうるし、不生産的でもありうる」として多くの例を列挙している。

とはいうものの、マルクスは、現実の理論展開にあたっては、資本主義的生産過程を、物質生産的労働過程と剰余価値形成過程との統一としてとらえているから、素材的区分は一見濃厚であるようにみえる。しかしそれは、マルクスが「資本が生産全体を征服するに依りて、生産的労働と不生産的労働との素材的区分がますますあらわれてくる。なぜなら、前者はごくわずかな例外を別にすれば、もっぱら商品（ここでは物質的財貨としての商品の意——崎山）を生産するが、後者は、ごくわずかな例外をのぞき、個人的なサービス提供（人の欲望を直接充足するの意——崎山）だけを行うであろうから」と推測し、「非物質的な分野での資本主義的生産を、生産の全体に比べればまったく重要でないから、全然考慮の外におくことができる。」と考へた結果にはかならずぬと想像してよいであろう。ところが、現在ではその推測に反して、いわゆる第三次産業が、全資本主義的生産のうち大きな比重を占めるようになっており、資本主義的生産過程において非物質生産的労働過程を無視することはできない。したがって、生産的労働と不生産的労働を、その素材的形態において区分できる可能性は、まったく消失したと言わなくてはならぬ。

(19) 「剰余価値学説史」前掲書、二四〇ページ。

(20) 「資本論」前掲書、(3)八〇四ページ。

(2) 「剰余価値学説史」前掲書、二四〇ページ。

(22) 「剰余価値学説史」前掲書、二〇〇ページ。

(23) 「剰余価値学説史」前掲書、二五二ページ。

四、生産的労働と交通労働

以上に見てきた生産的労働の概念にもとづいて、まず、一般的意味での生産的労働と交通労働の關係を檢討してみよう。

交通労働は、それ自体を自己完結的な目的として行われることはごくまれであつて、たいていは、物質的財貨の作出、および人間欲望を直接的に充足する労働に含まれて行われる。それは、人間生活において、欲求充足の可能性が種々の空間的制約のもとにあるからである。物質的財貨をつくる労働に含まれるとき、交通労働は生産的労働であり、人の欲望を直接充足させるための労働に含まれるときは、それは不生産的労働となる。

労働過程が協業的に行われるようになり、交通労働が一つの個別的労働として独立しても、この事情は変らない。全体労働としての物質生産的労働に含まれるとき、その交通労働は生産的労働であり、全体労働としての非物質生産的な労働に含まれるとき、それは不生産的労働である。

だから、全部の交通労働が生産的労働となるわけではなく、物質的財貨の生産に含まれた交通労働だけが生産的労働なのであつて、この意味では、はじめに述べた二説のうち、第二の説の方が正しいように思われる。

しかし、物質的財貨の生産に含まれる交通労働かどうかは、個別的な交通労働のおおのづいては明らかでない。

い。さきに見たように、個別的な部分的労働の間では生産的労働と不生産的労働の素材的区別は明らかではないのであって、物を運ぶ交通労働は必ずしも生産的労働でなく、人を運ぶ交通労働はまた必ずしも不生産的労働ではない。この素材的区別の消失が、かえって人々を、全交通労働に共通な性質、「人、財貨の場所的移動をさせる役立ち」に着目させ、これによって全交通労働を統一的に把握しようとする立場を生んだとも考えられる。たとえば富永教授はつぎのように述べておられる。

「人間の物質的生存を条件づける自然物もしくは人間労働の生産物には、一定の外的な対象性をもつもの、一つの物として存在するものすなわち使用価値と、労働過程の生産物が有形的に現われず、しかも一定の効用をもつもの、すなわち利用効果とがある、そして人間は種々の動機から、自らの或いは物の場所的移動を必要とするのであるが、この移動を実現する効用をもつ利用効果が、交通労働の生産物たる交通用役である」²⁵⁾

なるほど、この説に従えば、あらゆる交通労働は統一的に、生産として把握される。しかしながら、そこには次のような疑問が残る。

第一の疑問は、マルクスの規定においては、労働過程の生産物は一つの存在、過程と区別される対象的な実在であった。(非物質的労働過程の生産物は人であるから、やはり一つの実存である)

ところがここでは、これらの実存形態から切離された、流動的な形態における過程が、労働のはたらし、役立ちが、生産物の概念に入りこむ。このように、労働過程の生産物に無形の利用効果を含めることは、生産物概念の不当な拡大ではないかということである。

第二の疑問は、交通労働の生産物を直接的に交通用役として規定することは、交通労働の大部分が、全体的な物

質生産的、あるいは非物質生産的な労働の一部分を構成する部分的労働として行われていることを看過しているの
であつて、交通労働の生産物とは全体労働の生産物であるべきではないかということである。

第三の疑問は、このように、生産物概念を拡大し、またあらゆる個別的部分的な労働の直接生産物を認めること
が許されるならば、単にすべての交通労働だけでなく、あらゆる人間労働をも生産的労働と規定せねばならなくな
るのではないかという点である。

あらゆる人間労働を生産的労働というならば、生産的労働の概念を規定すること自体が無意味化する。生産的労働
概念が成立するためには、不生産的労働概念の存在する余地が残されていなければならぬ。そのためには生産物
概念の拡大は避けねばならず、労働の生産物は全体労働の結果から求めねばならぬ。

それゆゑ、一般的意味では、物質的財貨の生産に参加する交通労働だけが、生産的労働である。

(24) 「人間の生活において欲求発生の場所が欲求充足の場所と同一であることは極めて稀である。したがつて、欲求の充足をね
がう者々は、まず、人間と財貨の間、および、人間相互の間に横たわる空間を克服しなければならぬ」佐波宣平「交通概
論」改版九ページ。

(例) 「経済学小辞典」岩波書店二八四ページ。

つづいて、われわれは、資本主義的意味での生産的労働と交通労働の関係をみねばならぬ。

さきの規定を適用すれば、「資本と直接に交換され、資本のために剰余価値を生むところの交通労働だけが、資本主義的
生産の意味での生産的労働である」といえる。この場合、交通労働が自立的な交通資本に買われて、他人
運送のために用いられるか、あるいは、それ以外の一般資本に買われて、その自己運送に役立てられるかは問うと

ころではない。また、その交通労働が物質的財貨の生産に用いられるのか、そうでないのかもまた問題とならない。ただ、資本としての貨幣と直接交換され、剰余価値を生むかどうかの問題なのである。

これにしたがえば、単なる貨幣と直接に交換される交通労働、たとえば、資本家の収入によって支払われるところの自家用乗用車の運転労働はここでは生産的労働ではなく、一車もちタクシー運転手（生産手段としての自動車自ら所有している）の労働や一般の独立生産者（たとえば、農民や商店主など）が自ら行う運送労働なども、やはり生産的労働ではない。

ここでは、資本の生産と直接かかわりのない、あらゆる交通労働が、（資本主義的）不生産的労働なのであり、逆に資本を直接生産するところのすべての交通労働が（資本主義的）生産的労働である。ところが、見て来たように、現実にはすべての物質生産のおよび非物質生産的な労働過程が資本主義的生産様式の中に包摂されているわけではない、したがってまた、すべての交通労働が資本を直接に生産するわけではない。資本主義的生産様式に包摂されない交通労働、すなわち（資本主義的）不生産的労働としての交通労働は現実存在する。全交通労働を生産的労働とする立場は、資本主義生産の意味でもなりたない。

わたくしはここで生産的労働を、マルクスに倣って、「社会的に規定された労働」として見て来たのであり、それは「労働の購買者と販売者との間の一定の関係を含むところの労働」と解して来たのである。

ところが、同じく社会的観点にたちながら、このような（資本主義的）生産的労働の概念を、「個々の資本家の観点だけからいって生産的である労働」であるとして、「社会的観点からみた資本主義における生産的労働とは、社会的總生産物（富）の造出あるいは国民所得の形成に直接参加する労働」であるとみる立場がある。はじめに述べ

た第二の立場がそれである。

なるほど、(資本主義的)生産的労働の概念は個々の資本家の立場である。しかし、このような個々の資本家の立場こそ、資本の立場にはかならぬのであり、マルクスが分析の対象としたところのものである。社会的観点とは、資本主義社会の、歴史的に規定された、一の特異な形態規定をうけた観点として理解されねばならぬのではなからうか。単に「富の造出が生産的労働」という規定には、なんらの歴史的な特殊性は含まれていず、人間と自然との物質的代謝過程を現わすにすぎぬのであり、そしてそれは、とりもなおさず、マルクスの労働過程、ここにいう一般の意味での生産的労働概念にはかならない。

脚 前掲「交通生産説についての二考察」九一ページ。

このように言えば、ひとは必ず、「しかしマルクスは運輸業で利用効果が生産されると言っているし、また、運輸業は物質的生産の一部門であると言っているではないか」と反論するであろう。なるほど、マルクスは次のように述べている。

「一般的範式では、pの生産物は生産資本の諸要素とは異なる物質的な物、——すなわち生産過程から分離された実存、生産の諸要素の使用形態とは異なる使用形態をもつ対象——とみなされる。ところが、生産過程の生産物が、新たな対象的生産物でなく、商品でないような自立的な産業部門がある。そのうちで経済的に重要なのは交通業のみである。

ところが、運輸業が販売するのは場所的変更そのものである。生み出される有用的效果は、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。それは、この過程とは異なる使用物——その生産後に初めて取引財として機能し、商品として流通するもの——としては実存しない。しかし、この有目的効果の交換価値は、他の各商品の交換価値と同じく、それ〔の生産〕において消費された生産諸要素（労働力および生産手段）の価値、プラス、運輸労働者の剰余労働によって創造された剰余価値、によって規定されている。この有目的効果は、その消費に關しても、他の諸商品とまったく同じことである。それが個人的に消費されるならば、その価値は消費とともに消滅する。それが生産的に消費される——したがってそれ自身が輸送中の商品の一生産段階ならば、その価値は追加価値としてその商品そのものに移讓される。だから運輸業のための範式は $G \rightarrow W \wedge P_m \rightarrow P \rightarrow G'$ であろう。²⁷⁾

さらにまた、マルクスは次のようにも言っている。

「抽出産業〔鉱業、漁業等をさす〕、農業、工業のほかに、さらに物質的生産の第四の領域が存在する。人間や商品を送送する運輸産業がこれである。²⁸⁾」

二つの、はなればなれの叙述を、直接に結びつければ、「運輸業の生産物は利用効果であり、しかも運輸業は物質生産の領域に属するのであるから、利用効果の生産は一つの物質的生産である」と解することができるかもしれない。しかしそれは危険である。

まず、第一の叙述は『資本論』第二巻「資本の流通過程」の第一篇「貨幣資本の循環」の中の第四節「総循環」の中で与えられているのであって、ここでは、産業資本がその循環の各段階で、とっては脱ぎするところの諸形態が考察されており、産業資本の特殊な機能諸形態を示すところの、貨幣資本、生産資本、商品資本は、一般範式 $G \rightarrow W \wedge P_m \rightarrow P \rightarrow W \rightarrow G'$ の順序をもって転形してゆくのであって、この段階の順序をとび越して他の形態に転形

しないのが原則である。ところが、ここに、 $P::W|G$ の順序をふまず、いきなり、 $P::G$ と転形する例外が現れた。だからそれについて説明したのがこの叙述であろう。

したがって、ここで生産過程とは「産業資本の生産過程」であり、生産物とは「産業資本の生産物」である。「運輸業の生産物」とは、けっして「運輸労働一般の生産物」ではない。「運輸労働一般の直接的生産物としての利用効果」を認めることの不適当については前に述べたとおりである。資本の生産とは物質的財貨をつくることでなく、剰余価値をつくることであつた。だから資本にとっては、商品の交換価値の担い手が物質的形態をとる必要はない。無形の利用効果もまた交換価値の担い手として商品となり商品として生産されうる。物質的、および非物質的労働過程が、ますます多くの部分的労働に分割され、そして、その個別的な部分的労働のおおのが、自立的な一つの産業資本によって行われるようになると、労働過程の生産物を売るのではなく、資本の生産物として、その労働過程自体を売るもの、いわゆるサーヴィス業が発展するのであり、このような資本の循環の特殊性こそが、ここでの問題なのである。

だからこそマルクスは、「有用的効果の交換価値を他の商品の交換価値」と、資本と直接交換された労働の対象化物としての意味で等しいものとみなしているのであつて、けっして、直接に有用的効果と使用価値(物質的財貨)とを等置しているのではない。この商品価値の担い手としての等置をのみがすならば、第一の叙述から、たちまち「こうなると、人間労働の生産物とは必ずしも感性的な有用物でなくて、有用的効果でもよいことになる」のではないかと考えるようになるのであり、ここから前述の「労働過程の生産物には使用価値と利用効果とがある」という結論を導き出すようなことになるのである。だから、この叙述では「生産」という言葉が、「資本主義の生産の

意味で」使われているということの理解がなによりもたいせつである。

また運輸業を物質的生産の領域とみなすという第二の叙述は、その前後関係から理解すれば、われわれが、「一般的意味での生産的労働の概念」の考察でみてきたように、物質生産的な労働過程が、その協業的性格の深化につれて、さまざまな部分的労働に細分化されるようになること、その生産物への素材的な関連性が稀薄であるような労働（たとえば頭の労働や、手の労働であっても、直接対象に見える痕跡をのこさないような労働など）が生じるけれども、それが、全体労働としての物質生産的な労働に包摂されるかぎりでは、やはり物質生産的労働に違いないのであって、たとえ、これらの労働が自立化して一つの産業資本となっても事態には何の変化もないのである。その一例としてマルクスはここに運輸業をあげたのであって、利用効果を生産するから物質的生産であるとは、ひとつことも言っていないのである。

① 「資本論」(5)七二—七三ページ。

② 「剰余価値学説史」二五三—二五四ページ。

③ 杉山浩「マルクス価値論の研究」一七ページ。

五、結 語

いま一度、マルクスの規定をふりかえり見るに、生産的労働には二つの意味がある。一般的意味での生産的労働とは物質生産的な労働をいうのであり、資本主義的生産の意味での生産的労働とは資本を生産する労働である。これにつれて、交通労働もまた、物質生産的全体労働に包摂されるとき一般的意味での生産的労働となり、資本を生

産する労働としての性格を帯びるとき、それは資本主義的意味での生産的労働となる。

したがって、はじめの問題にたち帰るならば、「全交通即生産説」は、一般の意味でも、資本主義的意味でも妥当性がないように思われるし、「物質生産的な交通労働だけが生産」という説は、全交通の生産性を否定する点で正しい視点に立ちながら、「社会的観点」から歴史の規定性を掙象することによって、「一般の意味での生産的労働の概念」に逆もどりしたといえるのではなからうか。

ところが、経済学にとって、とくに「資本論」の理解にとって必要なのは、これら二つの立場に欠けている、社会的、歴史的な視点である。この認識こそが、交通についてのマルクスの諸叙述を理解する鍵となるのではなからうか。マルクスのつぎの言葉は、それを暗示しているように思われる。

「生産の資本主義的形態を生産の絶対的形態——したがって生産の自然形態——と考えるブルジョアの偏狭だけが、資本の立場からみて生産的労働とはなにかという問題と、どんな労働が一般的に生産であるか、すなわち、生産的労働一般とはなにかという問題とを混同することができる。³⁰⁾」

(9) 「剰余価値学説史」二二九ページ。

(昭和三十一年七月稿)