

經濟論叢

第109卷 第4・5・6号

哀 辭

故 高田保馬名誉教授遺影および略歴

經濟發展における軍需生産の役割について……	木 原 正 雄	1
社会資本と資本蓄積……	池 上 惇	25
ドイツ国民經濟會議における自由貿易……	藤 本 建 夫	42
コンビナートの企業構造……	下 谷 政 弘	59
世界市場と世界經濟……	関 下 稔	83

書 評

S. コトグローブ, J. ダンハム, C. ヴァンプルー著

「生産性交渉と職務拡大のケース・スタディ」

1971年……赤 岡 功 106

昭和47年4・5・6月

京 都 大 學 經 濟 學 會

社会資本と資本蓄積

—資本蓄積の現代的特徴を中心に—

池 上 惇

はじめに

A. O. ハーシュマンは、いわゆる社会資本が、投資全体のなかで重要な位置をしめており、この事実は、統計的、歴史的に実証済みであるとして、つぎのように指摘している。

「統計的、歴史的研究は、19世紀及び20世紀の初頭において外国資本の大きな割合がSOC、特に鉄道に投下された事実のもとより、SOCが投資全体のなかで重要な位置を占めた事実をもあきらかにしている。」¹⁾

社会資本が投資のなかでより大きな比重を占めつつあるという事実は、理論的にいえば、資本蓄積過程において、社会資本投資の果たす役割がますます大きくなりつつあることを示すものであって、社会資本と資本蓄積というテーマは、現代資本蓄積論に対して、重要な問題を提起しているといえるであろう。

合衆国を例にとってみれば、有形資産からみた国富に占める社会資本関連分野の比重は、独占段階への移行期である20世紀の初頭から急増しており、1880年には、鉄道、通信、水運等関連分野の比重は、総国富額の11.1%であったが、1900年には、その比重は、14.1%に急上昇している。ここでは、ドーアの分類によると、鉄道及びその装備、自動車、市街鉄道、電信、電話、海運、運河、車輛、パイプ・ライン、灌漑、私営水道、中央電力ステーションが含まれており、今日の理論的概括からみて、これらをほぼ社会資本の中味としてとりあつ

1) A. O. Hirshman, *The Strategy of Economic Development*, 1958, p. 84. 小島清訳、巖松堂、146ページ。なお、R. Nurkse, *Problems of Capital Formation*, 1954, pp. 152-154をも参照。

かうことはおそらく許されるであろう²⁾。

本来、マルクスが、「資本論」において、資本蓄積過程を直接的生産過程に即して考察したとき、その過程は、剰余価値の資本への転化、有機的構成の高度化、資本の集積と集中、相対的過剰人口の形成、一方における富の蓄積と他方における貧困の蓄積、資本関係の拡大再生産としてあらわれた³⁾。だが、彼の考察した資本蓄積過程にあつては、直接的生産過程における機械体系を中心とした生産の筋骨体系や脈管体系は大きな役割を演じ、つねに、労働者を生産手段から自由にする過程としてあらわれるのではあるけれども、直接的生産過程には入り込まない「社会資本」の影響は、当然のこととして捨象されており、この「社会資本」の影響を考慮に入れた上での資本蓄積過程の研究は彼の研究対象外のことであった。彼が、この章の最初に附した厳密な限定、すなわち、「さしあたり、蓄積を抽象的に、すなわち直接的生産過程の単なる契機として⁴⁾とりあつかうという必要な抽象は、流通形態や、剰余価値の転化形態を考察の外におくだけでなく、「社会資本」の影響をも考慮の外におくことになったのであった。

しかし、現代の資本蓄積過程を研究する際には、マルクスのおいた限定に、「社会資本」の影響という、より具体的な条件を導入してみないことには、現代における資本蓄積の諸特徴を把握することは不可能であろう。なぜなら、資本主義の独占段階への移行は、「社会資本」の社会的総資本に占める比重を増大させ、さらに、国家独占資本主義の発展とともに、「公共投資」政策や「開発政策」として、社会資本は一国経済の近代化や成長過程に主導的役割を演ずるようになったからである。もちろん、マルクス自身も、資本論の第2巻や第3巻においては、これらの諸問題に展望をあたえるような理論問題を提起して

2) Robert R. Doane, *The Anatomy of American Wealth*, pp. 260-261; Subcommittee on Economic Statistics of the Joint Economic Committee, Congress of the U. S., *Measuring the nation's Wealth*, Dec., 1964. p. 197.

3) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. I. Siebenter Abschnitt, Der Akkumulationsprozess des Kapitals, Dietz Verlag, 1953, S. 594f.

4) *Ebenda*, S. 593.

いるのであって、このことはのちにふれよう。

I 社会資本と資本蓄積についての従来の見解

社会資本論の展開における端緒をひらいたのは、都市問題や公害問題についての分析の指針をあきらかにする、というきわめて具体的な課題にこたえる形での研究であった。都市問題は、巨額の産業基盤整備のための支出と、しばしば、生活基盤の縮小、破壊、をともなったのであって、この生活基盤の破壊を「共同的消費手段」の破壊による生活条件の資本による収奪の問題としてつかむところから、社会資本と資本蓄積の関連をつけようとする試みが生みだされてきたのである。この問題の定式化にあたっての先駆的な業績である宮本憲一氏の「社会資本論」はこの点について、つぎのように述べている。

「資本主義の都市には、資本が集中し、労働力人口の空間的集積がおこる。その労働者は労働力の再生産の一般的条件として共同消費手段を必要とする。……しかし、この社会は、資本の利潤率を上げるために、この社会的共同消費手段を節約する一般的傾向をもっている。……もともと、資本制蓄積の下における工場・鉱山は労働者の保安や工場内外の災害防止のための不変資本を節約する傾向がある。それにくわえて、上述のように、社会的共同消費手段が節約される結果、都市労働者の生活の一般的条件は破壊され、……生活困難や社会問題が発生するのである。」⁵⁾

この定式化は、社会資本と資本蓄積の関係を、はじめて定式化したものとして大きな意義をもつものであるが、この規定による大きな問題点は、共同的消費手段に対する需要の増大と、資本の本性からする共同的消費手段の供給の不足という角度から問題を把握しているということである。ここでは、共同的消費手段に対する需要増大の原因として都市化と労働人口の集中が考えられており、都市化そのものの進展にとって社会資本がはたした役割は後背にしりぞいている。すなわち、共同的消費手段の不足は、資本蓄積の結果であって、資本

5) 宮本憲一「社会資本論」有斐閣、1967年、161ページ。

蓄積を直接に促進するものとしての社会資本の役割はこの箇所ではあきらかではない。

社会資本の一つの柱である社会的労働手段、または、一般的労働手段は、直接的生産過程に対して「直接には過程に入り込まないが、過程はそれらなしには全く行われえないか、または不完全にしか行われ得ない」⁶⁾ という性格から、マルクスが資本論で叙述した狭い意味での資本蓄積過程にとって、一つの前提であり、基盤である、という性格をもっている。したがって、社会資本の資本蓄積に及ぼす影響は、一方では、資本蓄積の前提であり、資本蓄積の基盤の形成者である。この側面が、資本蓄積の主要特徴である資本の集積と集中によっていかなる影響をあたえるのか？ を考察しなければ、社会資本と資本蓄積の相互関係の理解は必然的に不十分なものとなろう。

宮本憲一氏は、問題のこの側面について、

「社会的生産手段の資本化と『地域独占』」の項目の下に、重化学工業化の進展によって生産と流通が巨大独占に支配されてくると、『生産の一般的条件を特殊個別的条件』にかえてしまい、工業用水、港湾、鉄道、道路はかつては資本の共同利用するものであったが、「いまや、その一部は、特定資本の占有物にかわらざるをえなくなる」⁷⁾ と指摘され、さらに、消費過程の包摂や、交通、通信手段の変革が、一般的労働手段に対する需要を拡大してゆくことを強調されている。これらはいずれも社会資本と資本蓄積の関連性について、資本の集積、集中がより大規模な社会資本投資を要求し、社会資本投資の拡大が資本蓄積を促進する、という相互前提的な関連をあきらかにしている点で、重要な意味をもつものである。しかしながら、全体としてみれば、資本蓄積にともなう一般的労働手段に対する需要の増大、供給体制の独占によるとり込み、の側面がつよくおしだされていることも事実であろう。したがって、「社会資本論」における資本蓄積と社会資本との関係は、一般的労働手段については、資

6) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. I. S. 188.

7) 宮本憲一、前掲書、75ページ。

本蓄積にともなう需要の増大に対して、独占体による地域独占の手段としてとり込まれ、個別化される、という——したがって無政府的な社会資本投資が社会的費用の増大を生む——関係が基本である。また、共同的消費手段については、労働力の集積、集中にともなう需要増大に対して、資本の立場から供給を制限するために、不足＝貧困化が生じる、という論理の構成になっているのである。この構成は、資本蓄積と社会資本の関連を「資本蓄積にともなう社会資本に対する需要の増大、一般的労働手段の独占によるとり込みと、資本による共同的消費手段の節約」という見地からつかんだものというのであろう。これは、資本蓄積と社会資本の関連についてはじめての定式化であり、この成果の上にさらに一步の前進をはかるとするならば、どのような問題点がありうるであろうか？

一つの重要な問題は、資本主義社会の分業体系の総体のなかで、社会資本部分の絶対的、相対的比重がどのような方向に発展するかを考察してみることであろう。それは、一方における資本蓄積と、他方における社会資本の発展を相互作用のなかでつかむだけでなく、社会的分業といういわば共通の土俵に引きおろしてきて、共通の基礎の上での相互関係を改めて問題にする、という新しい論点を提起することができる。従来社会資本論は、直接的生産過程における資本蓄積と、その前提であり結果でもある社会資本を別々にとりだし、その範疇の確立と相互関係、区別を中心とした相互関係の解明に全力をあげてきた。いま、社会的分業の総体のなかで改めて考察しなおしたばあい、どのような光をあてることが可能であろうか？

II 社会的分業の総体に占める社会資本の比重の増大とその原因

資本主義社会における社会的分業の総体のなかで社会資本の占める大きさが増大する傾向にあることは、冒頭にハーシュマンの言葉をかりて確認したことであるが、その理由づけについては、彼の考え方は必ずしもあきらかではない。ただ、彼はこの比重の重要性のうちに、社会資本の戦略的重要性をよみとり、

「均衡破壊」と「均衡回復」の二つの政府機能による経済開発の槓杆として社会資本を評価しようとしている。彼が、ここでいう社会資本とは、「灌漑、排水組織のような農業上の間接資本はもとより、法と秩序から始まり、教育、衛生を経て運輸、通信、動力、水道にいたる一切の公益事業」⁸⁾であって、直接的生産資本に対立するすべての物である。

いま、直接的生産過程をそれ自身として考察するという資本論第1巻における資本蓄積過程考察の前提をはずして、目を流過程、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。

マルクスは、資本論の第2巻において、商品の流通と関係するかぎりでは交通、運輸業に言及し、これらの部門が、社会の総資本に占める比重を増大させると指摘していた。彼によれば、その理由は、一方では、交通運輸手段の発達、資本の集積をもたらし、他方では、その集積と集中を前提とした交通運輸手段の発達が、より遠い市場のために大量生産をおこない、たえず、目的地まで旅行しつつある商品量を増大させるからである。彼の指摘をいまこし立ち入って考察してみよう。

マルクスは、19世紀後半における世界的な交通網の発展、リヴァプールからニューヨークへの貨物船の運航や、マンチェスターからロンドンへの貨物列車を例にあげてつぎのように述べている。

「一方では、ある生産地がより多く生産するようになり、より大きな生産中心地となるにつれて、まず第一に、運輸機関の機能する頻繁度、たとえば鉄道の列車数が増加して、その増加は既存の販売市場への方に、つまり、大きな生産中心地や人口集中地や輸出港などに向けて行われる。しかし、他方では、

8) A. O. Hirshman, *op. cit.*, p. 83.

これとは反対に、このように交通が特別に容易であることや、それによって資本の回転が（流通期間によって制約されるかぎり）速められることは、一面では生産中心地の集積を促進し、他面ではその市場地の集積を促進する。⁹⁾ 新しい産業の勃興と、新しい地域の発展は、交通運輸手段の新しい地域への発展をともなうのであるが、この交通運輸手段の発展によって資本の回転がはやめられることは生産地と販売地双方における利潤量の増加、それにともなうところの、双方の地域における資本の集積と集中をともなうのである。

「このように与えられた地点での人口と資本量との集積が促進されるにつれて、少数の手のなかでのこの資本量の集積が進行する。」¹⁰⁾

このような資本の集積は、同時に、遠方における商品生産の拡大への傾向を生み、運輸および交通手段に対する社会の富の配分の割合を増大させる。彼はいう。

「一方では、資本制的生産の進歩につれて運輸＝および交通手段の発達があるあたえられた商品分量の流通時間を短縮するとすれば、この同じ進歩ならびに運輸＝および交通手段の発達によって与えられた可能性は、逆にたえずより遠い市場のために——一言でいえば世界市場のために——作業する必然性を生ずる。旅行中の商品、そして遠隔地にむかって旅行中の商品の量は非常に増加し、したがってまた社会的資本のうち、たえず長期間にわたって商品資本の段階・流通時間内にある部分も絶対的および相対的に増大する。それと同時に社会的富のうち、直接的生産手段としては役立たないで、運輸＝および交通手段に——その経営に必要な固定＝および流動資本に——投下される部分も増大する。」¹¹⁾

社会的分業の総体に占める運輸、交通業の比重が、流通時間中にある商品量の増大によってたえず増大するものとすれば、この前提のもとで、運輸、交通

9) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. II, S. 248.

10) *Ebenda*, S. 248.

11) *Ebenda*, S. 249.

業の発展がもたらす社会的分業のより一層の発展は、直接的生産過程にある資本に対して、たえず積極的に反作用せざるをえない。この角度からみるかぎり、資本蓄積と社会資本の関連は、社会資本の発展による集積集中の促進と流通過程にある商品量の増加を媒介とする社会的富のうちでの比重の増大であった。

社会資本の発展と分業の促進が資本の価値増殖にあたる反作用については、マルクスは資本論の第3巻において不変資本充用上の節約との関連でつぎのように述べている。

「……一方の生産部門における労働の生産性が、他方の生産部門における生産手段の低廉化および改良として現象し、したがって利潤率の増大に役だつかぎりでは、社会的労働のこの一般的関連は、資本家のみがこの生産手段を購買し取得するかぎり事実上ただ資本家にもみ関係があつて労働者には全く無縁なものとしてあらわれる。」¹²⁾

社会資本の発展が社会的分業を組織する結果として生みだされる不変資本充用上の節約という利潤率上昇の手段は、よりたちいて考察すれば、精神的生産、「ことに自然科学およびその応用の領域における進歩」¹³⁾と関連しており、実験手段等々による科学的発明は不変資本充用上の節約を促進する。資本家が利用するのは「社会的分業という全制度の利益」¹⁴⁾なのであり、社会的分業発展の原動力は、交通、運輸労働と精神的労働（ことに自然科学）である。前者は商品の生産過程を「延長」して分業の外延的ひろがりをつくりだすとすれば、後者は「一般的労働」¹⁵⁾としてすべての科学的労働、発見、発明を通じ、結合労働者の経験を通じての生産過程への理論の応用と工場内分業と協業の深化を創造する。資本主義社会における生産力の進歩が分業の外延的ひろがり、工場内の結合労働の進歩と結びついているかぎりにおいて、交通、運輸労働と交通、運輸手段、科学労働と実験手段は社会的分業の総体のなかでその比重を高

12) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. III, S. 105.

13) *Ebenda*, S. 101.

14) *Ebenda*, S. 101.

15) *Ebenda*, SS. 125-126.

めずにはおかないであろう。マルクスはこの基本的傾向を明瞭に認識していたようである。

社会的分業の発展が、交通運輸手段の発展を媒介として資本蓄積過程に反作用し、「商品に対象化された」不変資本部分をつねに「節約」するのに対して、「資本制の生産は、他のいかなる生産様式よりも遙かに甚だしく人間すなわち生きた労働の浪費者であり、肉や血の浪費者であるばかりでなく神経や脳髓の浪費者でもある。」¹⁶⁾工場内における安全の軽視と劣悪な食事及び居住条件は、社会的分業のなかでの、不変資本および労働者の生活条件における物的手段の節約とそれにとまう労働者の諸能力の浪費を規定する。この事実は、社会資本の比重の増大が社会的分業の利益を資本に保障すればするほど、労働者の生活条件は、資本の価値増殖の附属物とならざるをえず、より「節約された」住宅等々が、資本によって準備されざるをえないという法則性を示している。社会的分業の総体における社会資本の比重の増大は、さらにより一層社会的分業を進展させて資本の利潤率を高め、それによって共同的消費手段の節約＝大規模な集積、集中と労働者にとっての生活条件の低下を保障する機構を進展させるのである。

以上の経過を念頭においた上で、社会的分業のなかにおける「社会資本」管理労働の位置を簡単に概括しておくとするれば、それは、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＝労働者を浪費する横杆となる役割をはたす労働である。この「社会資本管理」労働は、鉄道、運輸、通信、交通、電力輸送などの管理労働と、発明発見のために実験装置等を管理する精神労働を中心とし、労働者の生活手段を節約するかぎりでは、住宅管理・教育管理等々の住民管理労働を包摂することとなる。これら、社会資本管理労働は社会の発展、資本蓄積の進歩とともにますます社会的分業のなかでの比重を増大させる傾向をもつ。

だが、社会資本管理労働の比重の増大は、知識と学習の必要な職業の比重を

16) *Ebenda*, SS. 108-109.

単純に高めるものではなく、社会資本管理労働の内部編成においても、複雑労働と単純労働の対立を拡大再生産するだけでなく、社会資本の整備と建設においては、巨大な不熟練労働者の大群を雇用する建設産業への依存の度合いが増大し、建設業における直接的生産過程の労働生産力に寄生する度合いはますます大きくなっていく。他方で、商品流通の範囲の拡大は、とくに不熟練労働力の割合の大きな商業労働者の増大をともしない、貨幣、信用の拡大は、単純な記帳と照合、簿記の作成に従事する労働者層の増大をともしない。

建設労働への依存性の増大は、直接的生産過程が、製造業等を中心とする商品生産部門の発展を基軸として、社会資本管理労働への依存度を高めれば高めるほど、それだけますます社会資本管理労働は直接的生産過程の一部である建設労働への依存度を高める、という結果をともしないのである。この定式化が妥当なものであるとすれば、資本蓄積の進展とともに、社会資本管理労働の比重は高まり、それとともに、建設労働の比重もまた増大するであろう。

農業と工業の不均等な発展を本質とする資本主義社会は、このような角度からみれば、農業労働力をたえず建設労働分野に吸収し、それによって社会資本管理分野を支え、それによって社会的分業と結合労働の成果を本来的商品生産に従事する直接的生産部門の資本に吸収させ、資本蓄積を促進する、という本性をもつものといえよう。

III 産業と地域の再編成、資金動員機構の接点 としての鉄道業——金融資本との関係

社会的分業の総体に占める社会資本の戦略的地位は、前節でみたように、交通、運輸、科学的発明等を通じて社会的分業の利益を資本に保障しつつ、労働者の生活基盤、とくに住宅を資本にとって節約する立場から集積し集中する、という形で展開された。この戦略的地位は、地域における経済の発展と結びつけて考察すれば、社会資本が産業再編成と地域の再編成の槓杆であるとともに、鉄道などのように巨額の資金を必要とする、という性格上、新しい資金動員機

構＝金融機構の再編成を要求するという二つの性格をもっていることがあきらかとなる。

交通機関の発達が生産の集積を促進する機能をもっていることはすでに述べたが、交通機関の変化が地域経済に及ぼす影響についてマルクスはつぎのように述べている。

「……交通機関の変化につれて生産地や市場地の相対的な位置が変化することによって再び変転や移転が生ずる。かつてはその位置が国道や運河に沿っていることによって特別に有利な地位を占めていた生産地が、今では相対的に大きな間隔をおいて運転されるだけのただ1本の支線に添っているのに、他方、かつては主要交通路からまったく離れていた別の地点が今では何本もの鉄道の交差点にあたっている。あの方の地方は盛んになり、前の方の地方は衰える。」¹⁷⁾

産業再編成と地域経済のスクラップ化とビルド化ともいえるこの現象は、社会資本の発展の避けることのできない随伴物であり、産業と地域の再編成にとって社会資本がきわめて重要な戦略的地位をもっていることを示すものなのであるが、鉄道の場合のように、巨額の資金動員を必要とする場合には、単に産業と地域の再編成だけでなく、金融構造の再編成をも同時に要求してくるのである。

鉄道が、株式資本の増加をもたらし、利潤率の低下に反対に作用する要因としてあげられていることはよく知られているとおりであるが¹⁸⁾、信用制度の重要な一分野としての株式事業は、資本動員の新しい形態を生みだした。より一般化するというとすれば、直接的生産過程における資本蓄積と、資金動員＝信用制度の発展を媒介するものとしての「社会資本」という規定は、マルクスの時代にあってはまだ萌芽にすぎず、これを普遍的なものとして定式化することはできなかった。

17) K. Marx, *Das Kapital*, Bd III, S. 248.

18) *Ebenda*, S. 268.

鉄道業の本格的展開と、この「媒介的性格」があきらかになってくるのは、20世紀、独占資本主義と金融資本の確立をまたなければならなかったのである。金融資本という概念をヒルファーディングからうけつぎ、発展させようとしたレーニンは、生産の集積と銀行業務の集積の統一物として金融資本を把握したが、彼は、生産の集積と銀行業務の集積を結びつけるかなめとして生産の社会化のさまざまな契機に着目した。しかし、合衆国の金融資本成立史のなかで典型的に示されたように、鉄道業を産業独占と銀行独占の接点に位置づけ、それによって、資本蓄積と社会資本の関係を統一的につかむ試みはおこなわれていない。レーニンは、地域経済と産業再編成の槓杆としての鉄道の役割については、とくにフランス語版およびドイツ語版序文で強調し、つぎのように述べている。

「鉄道は、資本主義工業のもっとも主要な部門である石炭業と製鉄業との総括であり、世界商業とブルジョア民主主義文明との発展の総括であり、またそのもっとも明瞭な指標である。」¹⁹⁾ここで、レーニンは、鉄道を鉄鋼と石炭に関連させることによって、その発展が、資本にとっての販売市場創出の効果としても、きわめて重要な意味をもっていることを明瞭に指摘し、その上で、鉄道網のもつ意味が、単なる商品の輸送ではなく、独占体による地域、住民支配の手段に転化したことを強調している²⁰⁾。

アメリカ金融資本の成立史の研究において、鉄道業を産業独占と銀行独占の接点に位置づけ、鉄道業の発展を基軸に、産業と銀行における集積、集中を展開し、交通運輸部門を軸点にして独占段階の資本蓄積法則の把握に接近したのはスウィージーらであった。彼は、アメリカ資本主義に占める鉄道業の特殊な地位を重視し、そこから、銀行と産業の癒着を説き、重工業の独占を説いたのであるが、この問題提起を指針として吳天降氏はすぐれた実証的裏付けをおこない²¹⁾、つぎのような結論に到達している。

19) レーニン「帝國主義論」国民文庫（副島訳）12ページ。

20) 同上、12ページ。

21) 「……この方法によってスウィージーは、鉄道と重工業部門の産業的な連関について立ち入った分析を行わなかったにもかかわらず、ジョンズや他の研究者よりもいくつかの点で第一次大戦

第一。アメリカ鉄道業は、1870年代に当時の国内における最大の産業部門となり、鉄道証券は金融機関の増大する資金量にたいして広大な投資領域を提供できた²²⁾。

第二。1893年の恐慌と鉄道、鉄鋼業の再編、それにともなう資本の集積と集中、「再建過程」における銀行グループ、シンジケートによる共同融資と銀行業務の集積、集中の促進²³⁾(鉄鋼製品のうち中心的地位を占めていたのは鉄道資材であった。)

第三。アメリカの銀行グループのうち、中心的位置を占めたのが生命保険会社であり、1880年代までに、アメリカの生命保険業はすでに三大保険会社によって支配されていたこと²⁴⁾。

金融資本成立史におけるこれらの事情は、資本論や帝国主義論の叙述とあわせて考えてみると、一応、つぎのように定式化することができる。

(1) 合衆国における資本主義の発展とともに、交通運輸業はその社会的富に占める比重を増大させ、しかも、その巨大な固定資本量とはげしい競争によって、独占がもっともはやくから形成される部門である。

(2) 鉄道業は、直接的生産過程の基盤であるだけでなく、鉄鋼独占、石炭業の独占形成にも大きな影響をあたえる最大の市場として、鉄道の発展が市場の関連からみても、直接に基幹産業を発展させる槓杆となる。

(3) 社会のなかの最大の産業としての鉄道は最大の資金需要者となり、鉄道業における資本の集積、集中は、銀行業務の集積、集中をともなう。

(4) 資金動員の中心は、生命保険、つまり、労働力の保全のために不慮の事

前の独占構造をより総合的な観点から把握することができたのである。とりわけ、この時期のアメリカ経済において支配的な地位を占めたものは銀行と産業の結合体であること、しかも、このような銀行と産業の結合関係をささえたものは鉄道業であり、鉄道業と密接な関連をもつ重工業部門であること等を指摘したことは重要であろう。」

吳天降「アメリカ金融資本成立史」有斐閣、1971年、3ページ。なお、スウィーザー「歴史としての現代」岩波書店、参照。

22) 同上、93ページ。

23) 同上、99-100ページ。

24) 同上、131ページ。

故に備える大衆的貯蓄の動員によって支えられ、家計との不可分な関係をもつようになる。

(5) 鉄道業に対する金融資本の支配は、輸送手段の独占による原材料、市場等々の支配と分割協定をとまう。

以上のようないくつかの特徴は、いうまでもなく、合衆国資本主義の発展過程のなかから抽出されたものであって、これをそのまま独占資本主義の資本蓄積法則にまでただちに一般化することは困難である。しかし、鉄道におけるこの重要な役割を手がかりとして、社会資本と資本蓄積の関連をあきらかにすることは一般法則の解明にあたって有力な手がかりを提供することは否定できない。

バランとスウィージーは、その著「独占資本」において、資本主義の技術革新の時期区分の指標として、蒸気機関（産業革命）、鉄道（初期独占段階）、自動車（現代）をあげているが²⁵⁾、これらの指標は、宮本憲一氏も指摘されているとおり²⁶⁾、いずれもが、海運、鉄道輸送、道路輸送などの社会的労働手段と関連しているのであって、とくに、鉄道は、鉄鋼と石炭のプラスされたものであるとするならば、自動車と道路は、鉄鋼と石油のプラスされたものとして重要な意味をもつようになってくる。社会資本は、ここでは、社会的分業と結合労働を促進するだけでなく、直接に市場を開発し、生産の集積と集中を市場の側面から保障し（不変資本諸要素の低廉化だけでなく）、市場開発そのものによって利潤を保障する。

しかも、それだけではなくて、巨額の資金需要は、金融再編成を生みおとし、銀行業務の集積、零細資金——とくに労働力の家計に寄生した——の動員をよびおこすのである。いわゆる開発資金の動員が大衆課税や社会保険基金や、その他の労働者貯蓄に依存しはじめることは、社会資本と資本蓄積の過程における新しい特徴であろう。

25) Baran & Sweezy, *Monopoly Capital*, 1966, (小原敬士訳『独占資本』岩波書店, 1967年) 第8章を参照。

26) 宮本憲一, 前掲書, 78ページ。

これらの生産の集積と資本動員の両側面における二つの新しい特徴を一言で要約するとすれば、それは、産業独占と銀行独占（ひろい意味で、生命保険、国家的銀行業務を含む）の接点にたち、その意味で戦略的重要性をもつが故に、産業再編成、地域のスクラップ・アンド・ビルドの機能においても独占以前の資本主義とは比較にならないほど強力な資本蓄積の楯杆とならざるをえないのである。この前提の上で、もし、資本や労働力の過剰が生じた場合、過剰労働力を建設部門に吸収して、社会資本投資をすすめ、鉄鋼と石油業に市場を提供しつつ、産業と地域の再編成によって資本のビルド化と価値破壊＝スクラップ化を促進し、分業の成果を「外部経済効果」として独占体に吸収させつつ、限界企業の切り捨てをおこなうという「景気対策」が進行するのは、社会資本のこの役割に着目するかぎり当然のことであるといえよう。

他方、大衆課税等々を含めて零細資金を動員し、この資金を開発のみならず土地投機と結合して遂行するならば、独占体の資本蓄積機構はより全面的な展開をとげることになる。

IV 社会資本と資本蓄積についての定式化

社会資本を社会的分業のなかで改めてつかみなおすという問題は、社会資本管理労働の社会的分業における位置づけをあきらかにし、本来的な直接的生産過程と建設労働を結びつけ、建設労働における不熟練労働力に依存して、社会的分業と結合労働を促進し、不変資本を節約して、生きた労働を浪費する手段を整備するものとして社会資本管理労働をうかび上らせたのである。問題のこの側面を「社会資本管理労働による産業、生活、建設の媒介」と仮に名づけておこう。これは、社会資本のもっとも単純な次元における戦略的位置である。

この前提の上で、この戦略的部門が、資本の運動に包摂されて、無政府的運動を開始したばあい、一方における産業と地域経済の再編成、他方における資本動員機構の再編成がおこるのは当然であって、これを、「社会資本による資本の集積、集中効果」とよんでおこう。この効果は、独占資本主義の発展とと

もにますます大きくならざるをえないので、鉄道や、道路を典型として、産業独占と銀行独占の接点としての社会資本の役割がこれにつけ加わり、先の「資本の集積と集中の効果」は、「産業と地域経済のスクラップ・アンド・ビルドの推進を、大衆的な零細資金動員機構と結びつける機能」に発展してゆく。さらに、過剰資本や過剰労働力が、この過程に参加すれば、一方では投機が、他方では、建設労働者への寄生性がつよめられる。社会的富のうち、社会資本部門に投入される割合が増大すればするほど、この傾向はますますつよめられるであろう。不変資本の節約と、生きた労働の浪費は、この新しい条件のもとで、より大規模に追求される。一方では、社会的分業と結合労働を促進する社会資本管理労働の維持費は、政府、または公的機関に移されて、資本にとっての負担を軽減し、他方では、不変資本充用上の節約のために、地域住民生活を破壊する社会資本投資が強行され、住民の生活手段が節約されて、公害と生活苦が住民生活をおおいはじめ、流動化された労働力としての生活がはじまる。大衆零細資金の動員機構は、労働者家計をも統制の対象に転化し、スクラップ・アンド・ビルドは、労働者の生存のための競争の条件を整備することによって発展する。

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、また、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？ これが小論の問題の提起であり、同時に結論でもある²⁷⁾。工場内と地域における住民の社会性と交流、利害の同一性

27) 小論は、呉天降教授の労作「アメリカ金融資本成立史」の書評を依頼され、発表したのを機会に財政学研究会、経済学基礎理論研究所のメンバーとの共同研究のなかで問題を提起し、論点を深めて再構成したものである。内容についての責任はすべて筆者のものであるが、もし新しい論点が幸いに的を射ているとすれば、討論によって客観性を保証していただいた研究会のすべてのメンバーにその成果は負っているものであり、記して厚く感謝の意を表する。その場合も、社会資本の定義を、本論のように、社会資本管理労働の社会的分業における役割から規定し、(1)社会的分業と結合労働を促進する交通、通信、運輸、電力輸送(電力そのものの生産は直接的生産過程の一部である)等に商品の流通(通信等においては貨幣の流通も含まれる)を促して、社会的分

の基礎、家族の生活にまで浸透する資本の力等についての認識は、このような前提から検討されなければならない。

業の成果を不変資本の節約として直接的生産過程の資本に吸収させるための労働、(2)結合労働を促進する科学労働、(3)生きた労働を管理する手段を節約し、生きた労働を浪費する手段を生活の場で管理する労働、生活の場における労働力商品を管理する労働の三つを私は想定しているが、このうち(2)を社会資本に入れるべきかどうかについては討論の余地がのこされている。

社会資本を産業独占と銀行独占の接点において、両者を媒介する戦略的重要性をもつとする点については、アメリカ金融資本成立史に関するかぎりほぼ異論はないが、ドイツやイギリス、日本等々の場合について一般化できるかどうかについては各国の金融資本の類型との関係でより立ち入った検討が必要である、という意見が多かった。

また、現代資本蓄積論を展開するばあい、マルクスの資本蓄積論とレーニンの金融資本論との関連をまずあきらかにしておくべきだ、という意見もあった。とくに、レーニンの金融資本論における資本の集積と集中の叙述は、マルクスがたてていた前提——お互いのことについては、何も知らずに競争し、それによって資本の集積、集中をやるというのではなく、レーニンの場合には、競争相手についての資源、資金等々の情報をつかんだ上での競争——とくに中小資本との関係では——であるから、情報独占にもとづく競争という前提を入れた上で、社会資本と資本蓄積の関係を論ずるべきだ、との意見もあった。この場合、社会資本投資による産業再編、地域再編、金融再編は、レーニンのいう自由競争が支配の形式になるという前提のもとで理解されるべきだ、というのである。本論でくわしく言及しなかったが、これは重要な論点であろう。

また社会資本投資とコンビナート等、独占的結合との関係も独占体の資本蓄積という見地から改めて検討すべきだという見解もあった。この点については、経営史、経済史の研究グループによる業績に学びながら今後の研究課題としてゆきたい。貧困化法則との関連については、岡山大学の向井教授には貧困化理論研究の立場から多くの助言をいただいた。(1972. 5. 20)