

# 有用効果生産説批判

——有用効果生産説は正しい、故に誤りである——

青 才 高 志

筆者は、拙稿「価値形成労働について——生産的労働とサービス——」「三、流通費用」(『経済評論』1977年9月)<sup>1)</sup>において、自立した「運輸」資本の下では場所移動という有用効果の生産がなされそこでは価値が形成され剰余価値が生産される、それ故、有用効果生産説は運

輸費用論(一般的に言って流通費用論)としては全くの謬見である、という主旨のことを述べた。

本稿の課題は、拙稿での叙述の行間を補ないつつこの点について詳論し、有用効果生産説の意義と限界を明らかにする点にある。

1) 拙稿公表後、筆者は当然拙稿において取り挙げるべきであった二つの重要論文参照の機会を得た。それは、中西健一「交通の生産的根拠——赤堀邦雄氏の論文よせて——」(『運輸と経済』1965年12月)と馬場雅昭「運送費用論序説——流通費用解明のための予備的考察——」(大阪市大『経営研究』1974年11月)である。

両論文読了後も自説変更の必要は感じないが、ただ、両論文を事前に参照していたら拙稿での叙述はちがったもの・より改善されたものになっていただろうことは確かであるだけに、両氏および読者におわびしたい。馬場論文に関しては本稿で取り挙げることによってその責めを塞ぎたい。当中西論文に関しては、本稿の課題とずれるのでここで若干なりとも触れておこう。

筆者は拙稿「価値形成労働について」において、女中等の不生産的労働者と自営の医師等の非物的商品の小生産者との区別を強調し、前者の労働は価値を形成しないが後者の労働は価値を形成するとした(131—2頁)。また、この論点との関わりにおいて、自説を象徴的に要約する際筆者は教育を例に取り、家庭教師(不生産的労働者)・私塾の教師(生産的労働者でも不生産的労働者でもない)・学校資本に雇われた教育労働者(生産的労働者)の区別を強調した(132—3頁)。ところが、この筆者の独創と思ったことどもは、すでに中西氏が上掲論文においてそのもの「ズバリ」言われていたこと、それも説明図の形で「バッチリ」明示されていたことであった(参照、19頁)。それを知った時には不勉強を恥じまさに赤面の至りだった。

とは言っても、筆者は、当中西論文に全面的に賛同している訳ではない。不満および批判は、19頁の説明図に限って言えば次の点にある。

① 中西氏は、「資本主義的形態規定(価値増殖過程の観点)」からする生産的労働と不生産的労働との区別を「資本と交換される労働」と「所得と交換される労働」との区別だとされている。この点は拙稿における最大論点をなしたことだが、その区別は、「資本と交換される労働力の発現としての労働」と「所得と交換される労働力の発現としての労働」との区別、と表現されるべきだろう。問題は、そもそも労働そのものが交換されることはありえず、交換されるのは労働力商品か一般商品(物的商品+労働そのものとして現象する非物的商品)かのいずれかである、とい

う点にある。この点が明確にならない限りせつかくの中西説も誤解の海に没することになるだろう。

② 中西氏は、女中の家事労働等は本源的には生産的労働だとされている。だが、女中は「労働」するがけっして「生産」する訳ではない。女中が料理等の物的成果をもたらそうとそうである。女中は主人に労働力を売るのであって、労働を売る訳でもなくまた労働の成果を売る訳でもない。とすれば、主人は、女中労働の成果というよりもむしろ女中の労働力を個人的に消費することになるが故に、女中の労働は、主人の生活内部での個人的消費の一段階を意味するものにすぎないものとなる。個人的消費過程が生産過程でない以上、女中の労働は、けっして「生産過程における労働」=本源的意味での生産的労働、ではありえない。女中労働を「所得と交換される労働力の発現としての労働」としてではなく「所得と交換される労働」と捉える中西説の限界の表出ということができよう。

③ 中西氏は、本源的意味での生産的労働を物質的財貨生産部門と非物質的生産部門とに素材的に二分されている。素材的区別は生産的労働の規定において何の意味も持たないということを知悉されているはずの中西氏が、何故素材的区別を問題とされるのか、疑問とせざるをえない。勿論、中西氏がその素材的区別を問題とされたのは、経済的規定と素材的規定とを混同する物神崇拜的見解(中西氏の用語法では「財貨・サービス二元論」)を批判するためには不本意としても相手の土俵に降りて闘かわねばならない、と考えられたが故であると弁護することもできる。だが、その場合にも、相手の土俵の歪みに注意を怠ってはならない。

中西氏自身別の論文(後掲「二つの根拠」論文)ではマルクスの指摘②に従って交通業を物質的生産部門とされながらこの19頁の説明図では非物質的生産部門とされている等の個別的な疑問を別にした場合、問題は、非物質的生産部門=サービス業、という規定にある。たとえ、素材的規定に固執する世人および物神崇拜論者のいいまわしに仮託するとしても、そこにおお節度が必要なのではなかろうか。「断定はしない」としても「マルクスは、非物質的生産、あるいは無形の用役の代名詞として不生産的労働という概念を使用する場合は、いわゆる『不生産的労働』とカッコ付で使っているように思われる」(18頁)という中西氏

〔1〕 まず、安部隆一『流通諸費用の経済学的研究』<sup>2)</sup> (伊藤書店, 1947年9月), 中西健一「マルクスにおける交通=生産説の二つの根拠——交通生産論争によせて——」(大阪市大『経済学雑誌』, 1957年10月, 以下, 「二つの根拠」と略), 前掲馬場「運送費用論序説」の検討を通じて課題に迫ろう。

(イ) 安部氏の見解。

有用効果生産説の提唱者である安部氏は、『流通諸費用の経済学的研究』「第三章, 運送費用」において次のように言われている。「運送費用によって生産されるのは, 運送=位置変化する利用効果そのものである。ところで利用効果とは使用価値の一変化なのであって, 対象的な形態をとらない。即ち利用効果は対象的な生産物ではない。それであるから, 利用効果は生産されると同時に刻々に消費されねばならぬという性質をもっている。……/今述べたように, 運送費用によって生産される利用効果は, 利用効果たるの故に, 刻々に生産されると同時に刻々に消費されねばならぬ。その生産過程

自身の指摘を生かすならば, 氏の非物質的生産部門をカッコ付きのいわゆる「サービス業」とし, 本来のサービス概念は女中労働等の不生産的労働に限るべきだろう。生産的労働論争が, サービス労働は価値を形成するか等, サービス概念をめぐって闘かわされている以上, 経済(学)的規定の素材的規定からの解放は, サービス概念それ自身においても, いや何よりもそこにおいてこそ貫徹されなければならないからである。

(以上述べた筆者の見解につき詳しくは前掲拙稿「価値形成労働について」を参照)

④「採取産業, 農業および製造業のほか, なお第四の物質的生産部門が存在(する)……。この部面というのは運輸業(または交通業——青才)であり, 人間を輸送するか商品を輸送するかを問わない」(『学説史』第一巻 Werke 版, S. 387, 大月全集版, 524頁)。

- 2) 安部氏は, 「空費」概念に対する反省がないまま, おそらくはマルクスの「商品に使用価値を追加しないで商品を高価にする費用, つまり社会にとっては生産の空費に属する費用が, 個別的資本家にとっては致富の源泉をなしているのである」(Das Kapital, Bd. II, Werke 版, S. 139, 長谷部訳, 青木版, 177頁。以下, K. II, S. 139, 177頁と略記) という指摘に依拠してであろうが, 運輸費用・保管費用は個別的には価値形成的だが社会的には剰余価値からの控除である, と主張されている。少くとも, この規定, すなわち運輸費用等は社会的剰余価値からの控除である, という規定が誤りであるという点に関しては, 加藤義忠「保管費用の特殊性——安部教授の所説によせて——」(『大阪市大論集』, 1969年3月), 36—44頁を参照。

は同時に消費過程なのであって, 事実上分離しえないものである。しかしここに理論上, この利用効果の生産過程と消費過程とを分けて考察する。」と。(91—2頁)。

有用効果生産説の指標は往々誤解されているように有用効果(安部氏の場合には「利用効果」という用語自体にある訳ではない<sup>3)</sup>)。その指標は, 「事実上分離しえない」「利用効果の生産過程と消費過程とを」「理論上」「分けて考察する」という分析視角にこそある(以下, 有用効果生産説的分析視角と呼ぶ)。それ故, この分析視角を採用する限りにおいて, 「われわれは有用的効果なる概念が, 対象的生産物にも無形の生産物にも妥当する一般的规定であるがゆえに, 無形生産物については有用的効果なる名称を捨てて, 用役……とよぶことを提案したい」(「二つの根拠」, 46頁)と言われる中西氏および馬場氏(参照, 「運送費用論序説」, 89頁)の説も依然として有用効果生産説である。

(ロ) 中西氏の見解。

安部氏の有用効果生産説を, 通常そうされて

- 3) マルクスの Nutzeffekt という概念は, 利用効果(安部氏)・有用的効果(中西・加藤・馬場氏)・有用効果等, 様々に訳されてきた。別に訳の違いが見解を分かつかつという事情がある訳でもなかろうが, 私は, マルクスは Nutzeffekt という概念をもともと有用的労働(nützliche Arbeit)との関連において使用しているという点, および Nutz と nützlich との, すなわち名詞と形容詞との差異という点を考慮すれば, 有用効果といういいまわしが原語の香りをもっとよく伝えると思えるので, 有用効果という訳語を採用する。

①マルクスの『資本論』における用語法⑥に従う限り有用効果とは物的使用価値・物的商品をも含むものである。本文で有用効果という用語自体は有用効果生産説の指標とはなりえないと言った理由はまずこの点にある。②さらに有用効果とは具体的有用的労働の目的・成果であるが故に, それ自体としては, 半製品・部分生産物も含む概念である(参照, K. I, S. 359, 567頁。S. 365, 576頁)。だが, ①'有用効果概念は特に「サービス労働論」・「交通生産説論争」・「流通費用論」等において問題とされた概念であるが故に非物的成果を意味するものとして, ②'さらに有用効果生産説の眼目は, 「運輸」労働等が有用効果を生産するが故に価値を生産すると主張する点にあり, その場合には有用効果が価値性格を有するものとして問題にされているという点を考慮し, 以下, 行論上, 特に非物的商品の意味するものとして用いたい。

④マルクスの有用効果概念の使用例については, 中西「二つの根拠」44—5頁, 谷川宗隆『資本論』第一巻における有用的効果について(1) (『富大経済論集』1977年11月) 98頁, を参照。

いるように「第二章，保管費用」（『流通費用の経済学的研究』，40—1頁）からではなく「第三章，運送費用」から引用したのもそのためだが，安部氏における有用効果生産説の生誕・のそのまた源泉は，『資本論』第二卷第一章「貨幣資本の循環」におけるマルクスの「生産過程の生産物が新たな対象的生产物でなく商品でないような，自立的産業諸部門」としての「交通業——商品や人間のための本来的運輸業であるか，報道・手紙・電信などの伝達であるかをとわぬ——」に関する叙述（K. II, S. 60—1, 72—4頁）にある。安部氏が「利用効果」という用語をキイ概念として用いられていること自体，さらに，安部氏が第三章「運送費用」を第二章「保管費用」よりも先に書かれたということ（参照，『流通諸費用の経済学的研究』はしがき），保管費用を論ずる際に第三章「運送費用」を「必ず参照せられたい。」（35頁）と述べられていることは，そのことの傍証となるだろう。

中西氏は，以上述べた点を対自化し，「実は利用効果生産説と使用価値完成説との対立も，……前者が主として第一篇第一章「貨幣資本の循環」の中の論述に，後者がもっぱら第六章第三節「運輸費」中の説明に依拠していることから基因しているのである。」（「二つの根拠」，25頁）と述べられている。重要な論点なので詳引しよう。「『資本論』『運輸費』——および『経済学批判綱要』——においては商品の流過程観点において必要とされる物的手段，流通費用の考察に即して，その限りでのみ交通業が現われ——その限り人間輸送が視界に現われないのは当然である——しかも純粹の流通手段・流通費用として規定しつくせない運輸業の特性に着目するとき，「追加的生產過程」・「流過程の内部でのかつ流過程にたいする生産過程の継続」という規定が成立するにいたるのである。これにたいして，第一篇第一章第四節では，……産業資本でありながら，……一般的範式にた

いして特殊型に立つものとして交通業が取上げられ，……交通業の product の独自性の分析が与えられているのであって，かかる視角からする限り，交通業はその全部門において現われるし，現われざるをえないのである。」（39頁）。

わたくしの観点から捉え直すならば，中西氏はここで次のことを言われていることになる。

①「運輸費（用）論」においては，「商品の流過程観点」からする，または「商品流通，物質的財貨の再生産との関連」（35頁）における運輸過程が問題となり，そこでは運輸は商品の「追加的生產過程」である，②それに対し，「資本循環論」においては，産業資本としての交通業・「運輸」業，すなわち，自立した「運輸」資本の下での「運輸」過程が問題となり，そこでは「運輸」は場所移動という有用効果（中西氏の用語法では「交通用役」，参照46頁）の生産過程である，と。このことを明確にされた点にこそ，中西「二つの根拠」論文の最大の意義がある。

#### （ハ）馬場氏の見解。

我々はこれまで，有用効果生産説は，自立した「運輸」資本の下での「運輸」を問題にしたもの，または，それを理論抽象の基礎としたものであることを明らかにしてきた。この点は，馬場氏の「運送費用論序説」を見ればより一層はつきりする。注意すべきは次の点にある。

①馬場氏は，当論文の「分析の対象」は「自立化した運送過程そのもの」だとされ，「行為それ自体としては運送行為であっても，自立化した運送資本によって遂行されるのでなければ，本稿における分析の対象とはならない」（87頁）と言い切られている。

②有用効果生産説的分析視角に立つて「自立した運送資本」の下での「運送過程」を分析し，それは，場所移動という有用効果（馬場氏の用語法では，「場所移動のための有用効果」より正確には「運送用役」，参照89頁）<sup>4)</sup>の生産過程であることを，物的商品でなければ使用価値で

4) 馬場氏のいまいわしの意図もわからぬではないが，以下，行論上，通常の用語法に従って「場所移動という有用

効果」といういまいわしを用いる。

はないとか・物的財貨を生産する労働のみが価値を形成するとかいうような虚妄を排しつつ明らかになされた。

③そして、何よりもこの点こそが重要な点だが、「運送用役」の生産過程の分析を課題とした「運送費用論序説」論文では、その「運送用役」が消費される過程は問題にしないと、その点から、「本稿(で)は流通費用の一つとしての運送費用の考察を目的としたものではない」(85頁)と言い切られている(105—6頁をも参照)。

わたくしの立場からまとめ直そう。馬場氏は、有用効果生産説の立場から自立した運送資本の下での運送は「運送用役」の生産過程であるとされ、その「運送用役」の消費過程の問題は、「流通費用の一つとしての運送費用」の問題だとされている。真理に一步近づいた見解というだろうか<sup>5)</sup>。

[2] これまで筆者は、伏線をはりめぐらしつつ従来の有用効果生産説の主要論点を摘出してきた。以下、それを踏まえつつ、我々の積極的見解を提示しよう。

自立した運送資本は、トラック等の運送手段と運送労働力とを購し、それを生産的に消費することによって場所移動という有用効果を生産し、それを商品として販売する。その運送の対象は、貨物(商品・中間製品・原料、さらには、贈答品等)であろうと人間であろうとはまたまた情報であろうとかまわない。また、場所移動という有用効果は非物的なものではあるが使用価値(非物的な)であるが故に、そこにおける経済(学)的諸規定は一般の産業資本の場合と全く同一である。それ故、自立した運送資本の(貨幣資本の循環から捉えた)範式は、マルクス(K. II, S. 61, 73頁)とは異なり、 $G-W \cdots P \cdots W' - G'$ 、となり、それぞれ、Gおよび

W=自立した運送業者が投ずる有用効果生産のための費用(価値的および素材的)、 $\cdots P \cdots$  =追加的生産過程ではなく有用効果の直接的・本来的生産過程、 $W'$  および  $G'$  =生産された有用効果およびその価値、を意味することになる。総じて、自立した運送資本の下での、より正確に言えば自立した運送資本にとっての運送過程に限って言えば、有用効果生産説は全面的に正しいのである<sup>6)</sup>。

だが、自立した運送資本にとって運送過程が場所移動という有用効果(一般的に言って商品)の生産過程であるということは、その運送過程は固有の意味での(それ故商品の)運輸過程ではないということの意味している(運送と運輸との使い分けに注意)。なぜなら、固有の意味での「運輸過程」とは、生産過程・保管過程・売買過程と対をなす商品の生産・流通上の規定であるのに対し、自立した運送資本の下での「運送過程」とは、紡績過程・織布過程・農作物の栽培過程等と対をなす、産業資本の生産過程の素材の規定にすぎないからである。それ故、たとえ自立した運送資本が商品を運送する場合にも、厳密に言えば「商品輸送」ではない。なぜなら、運送対象をなす商品は運送資本の商品資本を構成するものではなく、それ以上にそもそも運送資本にとってはそれは商品ではなく単なる貨物であるにすぎないからであり、運送資本は自己の商品すなわち場所移動という有用効果を輸送している訳ではないからである。

同様のことを別の側面から問題にしよう。自立した運送資本は、トラック等の運送手段と運送のための労働力とを購し、運送を行なうが、その運送過程が場所移動という有用効果の生産過程である限り、そのために投じられる費用は生産費用であり、けっして固有の意味での運輸費用ではない。なぜなら、「運輸費用」とは、

5) 残念なことには、馬場氏は、その後本文で述べた「運送費用論序説」の立場から後退されている。この点については、本稿第[5]項で詳述。

6) 「運輸資本(より正確には自立した運送資本)に関して述べたことは、自立した保管資本(倉庫業資本等)、広告資本、その他商品売買に必要な資材を生産する資本等に関するものと同じである。それは、投機のための商品在荷、純粹

に商品売買のために必要な諸手段であってもかまわない。保管業者は保管という有用効果を生産し販売しているのであって、彼自身が投機しているわけではなく、また、広告業者は、ポスター、CMフィルム等を生産し販売しているのであって、けっして、彼自身が(自己商品を)広告しているのではないからである。」(前掲拙稿「価値形成労働について」144頁)。

生産費用・保管費用・売買費用と対をなす商品の生産・流通上の一つの費用を意味するのに対し、たとえ運送資本の投下する費用を「運輸費用」と呼んだ場合にも、それは、紡績費用・織布費用等と対をなす産業部門的・素材的特殊性をもった一生産費用を意味するにすぎないからである。

では、固有な意味での運輸過程・運輸費用とは何を意味するのだろうか。これまで述べてきたように「運輸」を商品の生産・流通における規定と捉える限り、商品所有者にとっての自己商品の場所移動こそが運輸であり、そのために投ずる費用こそが運輸費用である。すなわち、商品所有者（実際には産業資本家または商業資本家）が運輸を自から行なう場合には、彼がその運輸のために投じた費用、すなわち、トラック・労働力等の購入費用が運輸費用であり、商品の所有者が商品運輸を外部の自立した運送資本に委託した場合には、彼が商品運輸のために消費する「場所移動という有用効果」の価値、すなわち、彼が運送業者に支払う「運賃」が運輸費用なのである。

この点を、従来から問題とされてきた運輸費用・保管費用は  $(c+v)$  か  $(c+v+m)$  か、という問題との関わりにおいて述べれば次のようになる。自立した運送資本の投ずる「運送費

用」 $(c+v)$  は運輸費用ではなく生産費用である、自己運輸の場合には  $(c+v)$  が、委託運輸の場合には運賃（委託された運送業者にとっては  $c+v+m$ 、委託した商品所有者にとっては  $c$ ）が運輸費用である、と。

総括しよう。①有用効果生産説は有用効果（一般的に言って商品）の生産過程の分析であって、決して商品の運輸・保管過程の分析ではない。②有用効果生産説は、有用効果（一般的に言って商品）の生産費用を問題にしているのであって、決して商品の運輸・保管費用を問題にしているのではない。③それ故、有用効果生産説は、運輸・保管費用については何も語りえず、その限度をわきまえることなく流通費用を問題にするとすればそれは全くの謬論となる<sup>7)</sup>。

〔3〕以下、本項では、諸論者の見解との対質を通じて筆者の見解の補強を計ろう。

(イ)中西氏は、以前述べたように使用価値完成説は「運輸費用」における規定であるのに対し有用効果生産説は自立した運送資本（中西氏のいままわしでは、産業資本としての交通業）における規定だとし、そのことから、前者は商品輸送に関する特殊的规定であるのに対し後者は、商品・人・さらには手紙・贈答品の輸送をも含む一般的規定だとされ、さらに、それ故に前者は後者に包摂されねばならない、と主張さ

7) 加藤氏は、前掲「保管費用の特殊性」において、有用効果生産説的発想から商品「保管」は自立した「保管」資本によってなされると想定した上で、次のように言われている。

①「『有用的効果の生産過程で言われる保管費用と有用的効果の消費過程で言われる『保管費用』（カッコ付きのそれ——青才）』とは『明確に区別されなければならない。』（34頁）。前者、すなわち『有用的効果を生産するための費用が保管費用である。』（37頁）。

②その「『有用的効果という『生産物』の生産過程で』支出される保管手段と保管労働者の労働力はあきらかに生産費用である」（34頁）。

③その「『有用的効果という『生産物』が『再生産過程によって制約されている場面において消費された場合、その有用的効果は生産費用となり、再生産過程によって制約されていない場面において消費された場合、たとえば、流通の停滞のために消費された場合、その有用的効果は純粋流通費用となるのである。』（35頁）。

加藤氏が概念の明確化を問題とされているだけに、それだけますます有用効果生産説の「問題性」が明確となっている。わたくしの用語法または概念規定に従えば、事態

は次のように表現されるべきである。

②'自立した「保管」資本の投ずる「保管」手段と「保管」労働力は、「使用価値維持のための有用効果」の生産に必要な費用であり、「有用効果という生産物」を生産する費用であるが故に、〈生産費用〉である。そして、それ故に、それは〈(価値)生産的費用〉である。

①'この有用効果が保管委託者の下で商品保管のために消費されるならば、その有用効果（の価値＝保管料）は〈保管（のための）費用〉をなす。

③'その有用効果が「再生産過程によって制約されている場面において消費された場合」には、保管費用（＝有用効果の価値）は〈(価値)生産的（または移転的）費用〉となり、「再生産過程によって制約されていない場面において消費された場合」には、その保管費用は〈(価値)非生産的（または不移転的）費用〉となる。後者は、〈(価値)生産的流通費用〉ではないが故に、売買費用と同様〈純粋流通費用〉をなす、ということもできる。

根本的要点は、加藤説の場合、一般的に言って有用効果生産説の場合には、そもそもそれが焦点をなすはずの「運輸費用」および「保管費用」という概念がその所を得ていない、という点にある。

れている(参照、「二つの根拠」, 38頁)<sup>8)</sup>。問題は次の点にある。

①本当に両者は特殊と一般との関係にあるのだろうか。氏の場合、商品所有者による商品の自己運輸はどうなっているのだろうか。有用効果生産説は、この商品の自己運輸をも包摂する一般的規定なのだろうか。(この点に関しては次項で詳述。)

②そのことを問わず仮に商品運輸は全て自立した運送資本によってなされると考えた場合にも、問題は残っている。特殊と一般が喧嘩すれば常に一般が勝つというものではない。有用効果生産説が「一般」的規定でありうるのは、自立した運送資本はその運送対象に単に素材的に関わるにすぎないという抽象性、運送資本は場所移動という有用効果がどう消費されるのかということには無関心だという抽象性、総じて、運送資本は「商品の輸送」を「商品の運輸」という経済的規定性においては捉ええず単にこれこれの素材的特性を有する貨物の場所移動としてしか捉ええないという抽象性の故ではなからうか。言い換えれば、有用効果生産説は、自立した運送・交通業という特殊な産業部門の生産過程の性格何如という特殊の視角から事態を見るが故に、輸送対象の特有の経済的規定性が見えなくなり、社会的・物質的再生産の営みにおいて異なった意味を有するものを包括的・一般的に捉えうるにすぎないのである。

(ロ)別の視角からではあるが、馬場氏は上述の中西説を批判し、次のように言われている。「前者(有用効果生産説——青才)は運送用役の生産過程そのものに即した分析であり、後者(使用価値完成説——青才)は運送用役の消費過程に注目した分析であるから、両者はもともと論理次元を異にするものである。それ故、両

者の関係は、中西健一氏の指摘のように一般的規定と特殊の規定、全体と部分の関係……にあるのではない。したがって、「マルクスにおける交通生産説の二つの根拠、交通＝生産根拠の二つの契機は交通経済学にとっては相互否定的・二者択一的な内容をもつ原理であって、二元論的誤謬におちいることなくしては相互補完的に生かす道はない」……という所説も誤りである。」と(「運送用役論序説」, 105—6頁)。注目すべき論点である。

この点に関し、筆者は、前掲拙稿「価値形成労働について」において、馬場氏の貴重な指摘を知らないまま、次のように述べた。「両説(使用価値完成説と有用効果生産説)は同じことを問題にしているように見えながら、実は別のことを問題にしているのであって、その意味では両説ともに、正しい側面を持つと同時に一面的である」<sup>9)</sup>(143頁)。「中西健一氏は、……使用価値完成説は、商品輸送に関する部分規定であり、有用効果生産説は、商品、人、さらには手紙・贈答品の輸送をも含んだ一般的規定であると主張されている。この指摘自体は重要だが、両者の分析視角の相違を部分と一般の関係と見て前者は後者に包摂される、と主張される限りでは誤りにつながる」(144頁)と。

強調符によって示した馬場氏と筆者との叙述上の差に注意。①馬場氏のように両説の差を運送用役の生産と消費との「論理次元」の差と捉える場合には、両説は常に補完し合うことになるが、私のように「分析視角の相違」と捉える場合にはそうではない。たとえば、商品の自己運輸は有用効果生産説とは何の関係もない、運送資本の下での贈答品の輸送は使用価値完成説と直接の関係はない等。②私は、一般的に、両説の「正しい側面」を生かそうとしているので

8) 安部氏も同様の視角から使用価値完成説を批判されている。「流通諸費用の経済学的研究」, 87-91頁参照。

9) 拙稿での叙述の限りでは、「使用価値完成説」の正しさを主張していると解されても仕方ない。いわしをしたが、「使用価値完成説」が「正しい側面を持つ」のは、ただ、有用効果生産説とは異なり少くとも「流通費用としての運輸費用」を問題にしているからであるにすぎない。運輸費用が(価値)生産的費用である根拠は、それは使用価値生

産と有機的な関連を有する過程に投げられる費用である、という点にある。それ故、商品運輸は、「追加的」といういわしの内におたくし的な意味を含ませるならば、追加的生産過程であると言ってもいいが、それは、けっして「使用価値を完成させる過程」ではない。「使用価値を完成させる」といういわしに対する批判としては、安部『流通諸費用の経済学的研究』(70-4頁)を参照。

あって、馬場氏のように「交通経済学にとって」も両説を「相互補完的に生かす」べきだとは考えていない。後に(本項(=))述べるように、「交通経済学にとっては」使用価値完成説は全くの誤謬であるからである。

(ハ)さて、問題は、「両説の正しい側面」を「相互補完的に生かす」とすればどうなるのかという点にある。解決のカギは中西氏の叙述の内にいる。

中西氏は、マルクスの自立的な「交通業」に関する叙述(K. II, S. 60—1, 72—3頁)を参照した後に(「二つの根拠」36—7頁)、「ではなぜマルクスは、交通＝生産根拠として有用の効果生産説をもって十分であるにもかかわらず、二元論的誤謬に導くおそれの多分にある商品運送に関しての二重規定——一方では有用効果を生産するためとしながら他方では追加的生産過程であるためとする——をおこなったのであろうか」と疑問を呈し、「直接的理由はいうまでもなく、第一根拠と第二根拠における交通業の分析視角の相違にある」とし、前者(使用価値完成説)は、「商品の流過程観点において必要とされる物的手段、流通費用の考察に即して、その限りでのみ交通業が現われ」た場合の規定だとし、後者(有用効果生産説)は、「産業資本」としての「交通業が取上げられ」た場合の規定だとされている(39頁)。

ほとんど真理と言っていいただろう。問題は、「分析視角が相違」するということは実際には同じ商品の場所移動に対し異なる視角からする規定を与えらるということの意味するが故に、規定の「二重」性はけっして「誤謬に導くおそれ」のある「二元」性を意味する訳ではない、という点にある。具体的に言おう。自立した運送資本の下での「商品運送」が価値を生産(形成)するのは、それが場所移動という「有用効果を生産するため」であり、そこで形成された<有用効果の価値>が輸送対象をなす商品に移転され<輸送された商品の価値>を形成することになるのは、有用効果の消費という形でなされる商品の運輸が商品の「追加的生産過程で

あるため」である等、分析視角が相違する限り同じものに対する「二重規定」は「二元論的誤謬」に陥ることなく同時に成立しうるのである。つまり、「分析視角の相違」とは同じ商品の場所移動に対しての運送資本の側からの規定と運送委託者の側からの規定との相違を意味し、その分析視角の相違に基づく「二重規定」とは、商品の場所移動は前者にとっては「場所移動という有用効果の生産過程」であり後者にとっては「商品の追加的生産過程」であるということの意味しているのである。そもそも経済(学)的规定は経済当事者との関わりにおいて与えられねばならないが故に、複数の経済当事者が登場する場合には複数の規定が同時に成立しうるのである。

(ニ)我々は、これまで、有用効果生産説と使用価値完成説(正確には追加的生産過程説)との幸福なる結合について述べてきた。だが、その幸福なる結合自体商品の委託運輸の場合に限って成立するにすぎず、またその商品の委託運輸を別の視角から分析するが故に成立するものであるが故に、具体的に言えば、同じ商品の場所移動が運送資本にとってと運送対象をなす商品の所有者にとってとは異なる意味を持つということであるが故に、単純に両説ともに正しいという訳ではない。すなわち、両者がともに「交通＝(価値)生産の根拠」となることはできず、また、両者がともに「運輸＝(価値)生産の根拠」となることはできない。

具体的に言おう。「いわゆる交通＝生産論争の対象は、自立した運輸産業(より正確には運送産業)、または、通信業等をも含めた交通産業であり、その限りでは、有用効果生産説が妥当性を持ち、また、この見解は、生産的労働および価値形成労働は物的財貨生産に限らないということを証明するものとして、生産的労働論およびいわゆるサービス労働論においても重きをなす。だが、有用効果生産説の有効性はここまでであって、運輸資本(より正確には自立した運送資本)ではなく運輸費用が問題となるいわゆる流通費用論への適用は許されない。」

(前掲拙稿「価値形成労働について」, 144頁)。逆に、使用価値完成説は、少なくとも流通費用としての運輸費用を問題にしている限りにおいて、「流通費用論」においては、有用効果生産説よりも優位を占める。だが、この視角から自立した運送資本の下での運送および交通の性格を問題にすることはできない。

(ホ)安部氏は、「運送費用」は「運送なる利用効果」を生産するが故に(価値)生産(的)費用だと言われている(参照、『流通諸費用の経済学的研究』, 92—3頁, 106頁)。「利用効果」の生産費用を流通費用の一つをなす運輸費用(安部氏の用語法では運送費用)だと誤り解しているという根本的誤謬を問わないとしても、安部説の場合には、「運送費用」は、固有の意味でのそれ故商品「運輸」のための費用という点に即してではなく、単純に、それは、「運送なる利用効果」の生産費用であるが故に(価値)生産(的)費用だ、とされているにすぎない。

商品保管が自立化した倉庫業者によって担われている場合には、保管費用とは商品保管を委託した資本が倉庫業者に支払う「保管料」となる。この保管料(保管という有用効果の価値)の保管された商品への価値移転上の区別に関しては<安部有用効果生産説>は何も語っていない。確かに、<安部氏>は、商品保管に関し、「保管という利用効果」が「生産的に消費され」その価値が移転する場合と「売買費用として消費され」その価値が移転しない場合とを区別されている(参照51—2頁)。だが、その区別とは、ローゼンベルク以来の「再生産条件によって制約されてある」「期間」と「範囲」における保管とその「期間と範囲とを超える」保管との区別であって(同参照)、けっして有用効果生産説によって与えられた区別ではない。すなわち、これこそが焦点をなすはずの流通諸費用の価値形成上の規定は有用効果生産説とは何の関係もない、ということ安部氏は氏の論述内容そのものにおいて語られているのである。

商品の自己運輸を度外視し商品運輸が全て自立した運送資本によってなされている場合を想定すれば、運輸費用の問題は、運送資本によって生産された場所移動という有用効果の消費過程の問題となる。それ故、一見、馬場氏が言われているように、「運送用役」の生産過程の分析は、その消費過程の分析の「前」段階をなすかのように見え、またそれ故に、「運送用役生産論」は「流通費用の一つをなす運送費用」の解明にとっての「予備的考察」をなすかのように見える(「運送費用論序説」85頁参照)。馬場氏が、論文表題を「運送費用序説」とし、それに「流通費用解明のための予備的考察」という副題を付されたのもそのためだろう。だが、それは、店舗が商品販売の過程において消費され、店舗購入価格が売買費用を構成する場合に、店舗の消費過程を問題にする前に店舗の生産過程をなす建築業の分析がなされねばならぬとし、その分析は売買費用論の序説・予備的考察をなすというのと同断のナンセンスでしかない<sup>10)</sup>。もし有用効果生産説の立場からする「運送用役生産論」が何らかの意味で運輸費用論の「予備的考察」・「序説」をなすとすれば、それは、ただ、有用効果生産説は運輸費用論に対しては無力な理論でしかないということを明らかにするという、その一点においてそうであるにすぎない。

(ヘ)総括しよう。有用効果生産説は、交通＝生産論争においては正しいが故に、まさにそれ故に、流通費用論においては誤りなのである。だから、本稿で取り上げた・有用効果生産説を唱える諸論者の内でも、「マルクスにおける交通＝生産説の二つの根拠」を問題とされている中西氏の罪は一番軽く、『流通諸費用の経済学的研究』を有用効果生産説の立場からなそうとされている安部氏、および、「保管費用の特殊性」を有用効果生産説の立場から解明しようとしてされている加藤氏の罪は一番重く、「運送費用論序説」として運送用役生産論を説かれている

10) 他人(たじん)ならば、店舗は物的使用価値だが「運送用役」は非物的であるが故に両者は違ふ、とでも反論するだろう。だが、馬場氏の場合にはそういう気遣いは無用で

ある。氏は、そのような物神崇拝的区別立てからは解放されているからである。

馬場氏の罪は、その序説という限定の故に両者の中間をなす（文中の「……」は各氏の論文題名）。

〔4〕これまで我々は、ある意味では、有用効果生産説を唱える諸論者の見解を首尾一貫した形で展開・整理すれば、諸論者の意図とは異なりこうなるということを書いたにすぎない。有用効果生産説の最大の誤謬、すなわち、例えば商品の自己運輸を「場所移動という有用効果」の同一主体の下での自己生産かつ自己消費であると捉える・有用効果生産説的分析視角の最大の誤謬は手付かずのまま残されている。以下、その点につき詳論しよう。

（イ）「それ（利用効果——青才）の生産過程は同時に消費過程なのであって、事実上分離しえないものである。しかしここに理論上、この利用効果の生産過程と消費過程とを分けて考察する。」（安部『流通諸費用の経済学的研究』、92頁）という有用効果生産説的分析視角、わたくし的に言えば、時間的・感性的には分離しえないものも経済（学）的には「理論上」は分離しようという発想それ自体は、評価すべきである。だが、その理論上の分離は、恣意的なものであってはならず、現実即したもの・事態そのものに存在する分離を概念化したものでなければならない。

筆者は、以前拙稿「価値形成労働について」において、次のように述べた。「学校資本の下での教育労働は、物的成果をもたらさないとしても、社会的には、教育という非物的財貨＝有用効果を生産している。児童は、正確には彼の両親は、その教育という有用効果を買うのであって、そこには構成的契機として商品流通が介在しているからである。その介在のゆえに、感性的には一体であり、時間的には同時である教師の教育活動と児童の勉学活動とは、形態的には（より正確には経済的には）、有用効果の生産過程とその消費過程という区別を与えられ」る、と（137—8頁）。

筆者は、一般的に「事実上分離しえないもの」を「理論上……分けて考察」しようと言っている

訳ではない。筆者は、「構成的契機として商品流通が介在している」ということこそが「理論上」の「分離」の根拠をなすと考え、その介在がある場合には、感性的・時間的には分離しえないとしても、有用効果の生産過程と消費過程との間には現実の事態そのものにおいて、いわば「事実(の)上(で)」分離または区別があると、その現実の区別に即して「理論上」も区別しなければならない、と言っているのである。

有用効果の生産と消費との間に「構成的契機として商品流通が介在している」ということは、有用効果の生産主体とその消費主体とは商品流通を介して関連するにすぎないということ、それ故、両者は異なる経済主体であるということの意味している。自立した運送資本の下での運送過程を有用効果生産説的分析視角から場所移動という有用効果の生産と消費とに「理論上……分けて考察する」ことができるのは、その場合には、自立した運送資本と運送委託者という異なる経済主体が登場し、両者の間に運賃支払いによる「場所移動という有用効果」の売買という形で「構成的契機として商品流通が介在している」からである。それに対し、商品の自己運輸の場合にはそうではない。「自己運輸」ということばからしてそうだが、そこには別の経済主体は登場せず運輸過程それ自体には商品流通は介在しない。商品を自己運輸する資本家は、運輸手段と運輸労働力を買って運輸した商品売るのであって、けっして「場所移動という有用効果」を売買する訳ではないからである。

生産主体と消費主体とが経済的に異なり、生産過程と消費過程とが「事実上」も理論上も分離または区別される場合に限って成り立つ有用効果生産説的分析視角を、その分析視角が成立しうる基盤に対する反省のないまま商品の自己運輸等にも適用しようと考えた点に、有用効果生産説の最大の誤謬がある。

この誤謬に関しても、最も罪が軽いのは中西氏である。氏は、「作業場内分業と社会的分業には本質的な区別があり、前者での運輸労働の

結果は——それだけをきりはなして——商品として販売されないのにたいして、後者の運送用役は商品として販売される。」「(二つの根拠, 33頁)と述べられている。

氏はここで、「運輸労働の結果」が「それだけをきりはなして」「商品として」売買される自立した運送資本による委託運輸と、そうではない商品の自己運輸との間には「本質的な区別」があるということ、それ故、有用効果生産説は後者には妥当しないということを実際上言われているのである。

安部氏と加藤氏の罪は重い。例えば加藤氏は「保管資本が産業資本から独立し、独自の資本家によって投下された場合を考えれば、事態は明確になるであろう。」「現実には有用効果の生産と消費が同一資本の下でなされている場合も事態は本質的に異ならない」(「保管費用の特殊性」, 37頁)と明言されている。自立した「保管資本」の分析によって得られた有用効果の生産と消費との区別という論点を商品の自己保管の分析にも移入しうる、という完全なる「移入論」である。

(ロ)我々は、これまで、「構成的契機として商品流通が介在」し有用効果の生産主体と消費主体とが経済的に異なる場合にのみ有用効果生産説的分析視角は妥当しうる、それ故、そうではない商品の自己運輸・自己保管の分析に有用効果生産説的分析視角を移入することはできない、ということ述べてきた。以下、その「移入論」の誤りを、逆の方向から、すなわち、それを首尾一貫して展開した場合の結果を示すことによって明らかにしよう。

④安部氏は、生産的在荷の「保管」・「生産場所内部」での「空間上の位置変化」をも、有用効果の生産とその生産的消費、有用効果の生

産による価値形成とその価値の移転、と捉えられている(『流通諸費用の経済学的研究』, 45頁, 95頁, 参照)。すなわち、商品保管・運輸のみならず生産過程に対しても有用効果生産説的分析視角を適用されているのである<sup>11)</sup>。勿論、生産的在荷の使用価値維持活動および「生産場所内部」での半製品等の「空間上の位置変化」が自立した倉庫業資本および運送資本によってなされている場合には安部氏の立論は正しい。だが、安部氏の場合には、一般的に言って有用効果生産説の場合には、通常そうであるようにそれらが当該産業資本自身によってなされている場合に対しても、そうだと言われているのである。

このような立論が一般的妥当性を持つとすれば、例えば紡績過程も「紡績という(または紡績のための)有用効果」の生産と消費とが同時になされる過程だ、と捉えられることになる。そして有用効果生産説に従えば、紡績資本の下での綿糸の生産過程は、綿糸の生産ではなく「紡績のための有用効果」の生産という形で価値を形成し、紡績機械等の生産的消費ではなくその「紡績のための有用効果」の生産的消費という形で価値を移転する過程であることになる。そしてその結果、生産過程における労働と生産手段との区別・可変資本と不変資本との区別・さらには価値形成(生産)と価値移転との区別は無に帰することになるだろう。

⑥安部氏は、さらに、「保管なる利用効果」の個人的消費(『流通諸費用の経済学的研究』, 50—3頁)および「位置変化なる利用効果」の個人的消費(同, 95頁, 98—100頁)を問題とされている。「人間労働力の生産場所(居住空間=個人的消費場所)内部での位置変化は、事実上殆んど問題とならぬであろう。」(98頁)と言われている点を考えると、安部氏も、事実

11) 「生産場所内部」での「空間上の位置変化」は、けっして「運輸過程」ではなく生産過程である。我々は空間上の位置変化であれば「運輸」だ・使用価値の維持であれば「保管」だというような没概念的規定に留まっていたはならない。そのような没概念的規定からすれば次のようなナンセンスが生じざるをえないからである。①柱に金槌で釘を打っている大工は家を「生産」しているのではない。彼は、金槌を上下に「運輸」し釘を柱の中へ「運輸」して

いるのだ。②工場(労働用建物)は「生産」手段ではない。それは、原料・労働手段等の使用価値を風雨の害から守っているのだから、「保管」手段である。等々。

経済学的規定としての「運輸」とは商品の場所移動であり、「保管」とは商品の使用価値の維持である。経済学的規定は商品との関連において与えられるしかないのである。

上自立した運送資本等の下で生産された有用効果の個人的消費（たとえば、観光バスの利用）を問題にされていることがわかる。だが、商品の自己運輸を同一主体の下での有用効果の自己生産かつ自己消費と捉える有用効果生産説的分析視角からすれば、「人間労働力の生産場所」すなわち家庭内部での位置変化も個人的消費のための「位置変化なる利用効果」の同一主体の下での自己生産かつ自己消費だと捉えざるをえなくなる。とすれば、人々は散歩をすることによって「位置変化なる有用効果」を生産しそれを個人的に消費することになる。そして、そこにおいて価値が生産されそれが個人的に消費される、ということになる。人間の生活過程は総じて価値形成過程であり同時にその価値の個人的消費過程であることになるのである。何というナンセンス。

紡績という生産過程および散歩という個人的生活過程を有用効果の生産と消費の同時的進行だと捉えるのは、確かに、有用効果生産説的分析視角の恣意的な拡大適用である。我々の場合には、「構成的契機として商品流通が介在している」かどうか・生産主体と消費主体が経済的に異なっているかどうか、という有用効果生産説的分析視角の恣意的な拡大適用を許さないための歯止めがある。だが、商品の自己運輸を同一主体の下での有用効果の自己生産かつ自己消費だと捉える有用効果生産説の場合にはそうではない。その場合には、紡績および散歩を同一主体の下での有用効果の自己生産かつ自己消費であると捉えてはならない理由は、何らないからである<sup>12)</sup>。

(ハ)自立した運送資本の下での「場所移動という有用効果」の生産と異なる経済主体の下で

のその有用効果の消費という場合には成り立つ・有用効果生産説的分析視角を商品の自己運輸の場合にも「移入」する、という有用効果生産説の誤謬は、実は、次のマルクスの叙述の一知半解に基づいている。マルクスは売買費用との関連において、「商人資本の機能によって幻想が生ずる。だが……、つぎのこと——すなわち、絶対的に不生産的であるが再生産の必要契機たる一機能が分業によって多数者の附随的職務から少数者の排他的職務・彼等の特殊的業務・に転化されても、機能そのものの性格は転化しないということだけは、最初から明らかである。」（K. II, S. 133, 169頁）と言っている（同, S. 134—7, 170—5頁、をも参照）。ここで、マルクスは、確かに、売買過程が商業資本の下で自立した姿を取ったとしても「機能そのものの性格」は何ら変わりえない、と言っている。有用効果生産説を唱える諸論者は、その点に依拠して、商品運輸が自立化し運送資本の下でなされようとその性格は変わらないとし、性格が変わらない限り自立した運送資本の下での運送過程において成り立つ有用効果の生産と消費との区分は商品の自己運輸の場合にも成立しうる、と言っているのである。

だが、そのような、運送資本と商業資本とのアナロジーは成立しない。産業資本の売買過程の商業資本の下でのそれへの自立化とは、産業資本の商業資本への商品販売であり、流過程の商業資本への移譲である。そして、商業資本は、その移譲された流過程を自ら遂行せねばならないが故に、商業資本の下での流過程とは自己商品の販売過程である。それ故、その性格は、産業資本による商品の自己販売の場合と変わらない。それに対し、商品運輸の運送資本

12) 有用効果とは具体的有用労働の目的・成果一般を指すが故に、有用効果という用語自体は売買の対象とはならない「もの」に対しても使用しうる。例えば、マルクスは、作業場内分業がなされている場合の「各部分過程」の成果、それ故、売買の対象とはなりえない部分生産物・半製品をも有用効果と呼んでいる（K. I, S. 365, 576頁）。このことは、有用効果生産説に仮託しつつ言えば、例えば紡績過程がA・B……等の工程に分かれている場合に、その紡績過程の内部において有用効果が「生産」され「消費」される、ということの意味している。だが、このことは、

何ら、有用効果生産説の妥当性を意味するものではない。その理由は次の点にある。①A工程の労働者の労働の成果をなす有用効果がB工程の労働者によって用いられるのであって、それは、同一（労働）主体の下での同一の有用効果の自己生産かつ自己消費ではない。②有用効果生産説の眼目は、これこれの労働は有用効果を生産するが故に価値を生産する、と主張する点にある。だが、作業場内分業の種差は、その内部では商品または価値がそれ自体としては問題になりえない、という点にある。等。

の下でのそれへの自立化とは、けっして産業資本の運送資本への商品販売ではない。それは、商品運輸の移譲ではなく委託である。平たく言えば、運送対象をなす商品に対する所有権には何の変更もないのである。それ故、自立した運送資本の下での運送過程はけっして自己商品の運送ではなく、産業資本の下での自己商品の運輸とその性格を異にしている。

運送資本は「場所移動という有用効果」を生産するが、商業資本は「販売という有用効果」を生産する訳ではない、という区別は、この、前者の場合には運輸過程の委託が後者の場合には流通過程の移譲（売買過程の移譲とそれに附随する運輸過程・保管過程等の移譲）がなされているという区別に基づいている。それ故、同じく流通過程の独立の資本の下への自立化と言っても、（運送資本等の）産業資本の下への自立化と商業資本の下への自立化とは明確に区別されねばならない。売買過程に関し、運送資本・倉庫業資本の下への運輸・保管過程の自立化と対応するものは、売買過程の商業資本の下への自立化ではなく、売買業務の内の外化可能部分、すなわち、宣伝ポスター・CMフィルムの製作等の広告資本等の産業資本の下への自立化なのである。

総じて、「分業すなわち一機能の自立化によっては、その機能は、即自的に——つまりすでにその自立化以前に——生産物および価値を形成するのでなければ、そうしたものはならない。」(K. II, S. 136, 174頁)というマルクスの規定、自立化してもその性格は変わらないという規定を、我々は、どのような文脈で述べられているのかという点への反省なく是とすべきではない。その規定が一般的妥当性を持つとすれば、我々は、家庭でのパン製造も価値形成的である、なぜなら、それが価値形成的でないならばパン製造が製パン資本の下での商品パンの生産へと自立化しても価値形成的とはならないからである、等のナンセンスを主張せざるをえなくなるだろう。

(ニ)自立化してもその性格は変わらないというマルクスの規定自体はある意味では正しい。

だが、それは有用効果生産説の諸論者が言っている意味においてそうなのではない。以下、その点について詳論しよう。

商品の投機的保管を例として述べよう。マルクスの上述の規定は次の意味では正しい。①自立した倉庫業資本の下での「保管過程」（より正確には使用価値維持活動）は商品保管を委託した資本（たとえば紡績資本）にとっては、依然として自己商品綿糸の保管過程である。②そして、また、その保管が投機的保管である場合には、産業資本が自から保管しようとする保管を倉庫業資本に委託しようと、保管対象をなす綿糸の価値は何ら変わらない、等々。だが、このことは、倉庫業者の下での労働は、流通労働としての保管労働ではなく産業労働・生産労働であり、そこでは、「使用価値維持という有用効果」が生産され価値が形成されるということは何ら否定するものではない。ただ、その有用効果が投機的保管のために消費される場合には、その有用効果の価値は綿糸に移転せず、その結果、綿糸の価値は増大しない、ということの意味するにすぎない。商品綿糸の投機的保管を紡績資本が自から行なう場合には、そのための保管手段の価値は商品に移転せずそのための保管労働も商品に価値を追加することはない。それに対し、商品の投機的保管を倉庫業資本に委託した場合には、紡績資本は投機的保管のために「使用価値維持という有用効果」を消費するが故に、倉庫業資本の生産した・「有用効果の価値」は消費を通じて商品綿糸に移転することはない。それ故、商品綿糸の価値はどちらの場合にも保管によって増大することはない。「両者の相違と同質性に注意されたい。」

これまで述べたことは、商品保管の諸規定は、それが自己保管であろうと委託保管であろうと、常に、その保管対象をなす商品の所有者（上述の例では紡績資本）の側から与えられねばならないということの意味している。そして、また、そのことは、同時に、有用効果生産説の場合とは逆に、保管費用の諸規定は商品の自己保管を抽象の基礎として与えられねばならない、とい

うことを意味している。その理由は次の点にある。

①ショーウインドーに商品を並べていること自体、商品を雨露から守っていることを、それ故ある意味では保管がなされていることを意味する。それ故、商品保管の一部は必ず自己保管としてなされねばならず、その全部が自立した資本によって担われるという想定は不可能事の想定である。それに対し、商品保管を必ず自立した資本に委託しなければならない訳ではないから、実際にはありえないとしても商品保管は全て自己保管の形でなされるという想定は理論上可能である。『資本論』第二巻において、実際にはありえないとしても、産業資本が流通過程を全面的に担い商業資本による流通の媒介はない、という事態が想定されているのと同様の事情がそこにはある。単に、論理レベル分けの点において、課題の相違という点において、総じて、理論展開上の「必要性」に即して、そのように想定すべきだ、と言っているだけではない。そのような想定が許される理論上の「根拠」を述べているのである。

②さらに、内容的に言っても、商品の自己保管こそが商品保管に関する諸規定抽象の基礎である。自己保管の場合には、保管費用は倉庫等の保管用流通諸資材と保管のための労働力の価値とからなり、その費用の価値形成・非形成の区別はその保管の物質的再生産における位置によって与えられる。委託保管の場合には、保管費用は「保管という有用効果」という保管用流通資材の価値であり、その費用の価値形成・非形成の区別<sup>13)</sup>は、「保管という有用効果」の消

費という形でなされる保管の物質的再生産における位置によって与えられる。つまり、自己保管における諸規定は、委託保管をたまたま可変的保管費用が零である場合の特殊例として自己に包摂しうるのである。倉庫業資本による使用価値維持過程が保管委託者にとっては自己商品の保管過程である限り、委託保管とはいわば「保管という有用効果」の消費という形での「自己保管」なのだから。

(ホ)総括しよう。有用効果の生産と消費との区別等の経済学的区別は「構成的契機としての商品流通の介在」等何よりもまず商品流通との関わりにおいて与えられねばならない。また、運輸費用とはその運輸対象をなす商品の所有者が投ずる費用である等、経済学的諸規定は経済当事者との関わりにおいて与えられねばならない。

具体的に言おう。自己運輸の場合にはトラック等の運輸用流通資材と運輸のための労働力の価値とが運輸費用であるのは、資本が、それらを他の経済主体から自己商品の運輸のために購入するからである<sup>14)</sup>。そして、その資本は、運送資本のように「場所移動」自体を切りはなして商品として売るのでではなく「運輸された商品」を他の経済主体に販売するが故に、その資本にとっては運輸過程の物質的成果とは「位置変換した商品」であり経済的成果とは運輸を通じてその商品に追加された価値である。総じて、自己運輸の場合には、資本は「場所移動」自体に対し購入対象をなす商品としてもまた販売対象をなす商品としても関わりを持たないが故に、「場所移動という有用効果」またはその価値は

13) 移転された不変資本の価値は、再生産された可変資本の価値および生産された剰余価値とともに商品の価値を形成する。すなわち、価値形成という概念は価値移転と価値生産とを含む概念である。それ故、マルクスが商品論において「具体的有用的労働、使用価値に対して『生産する [produzieren]』を、『抽象的的人間的労働』、『価値』に対しては『形成する [bilden]』をそれぞれ対応させている。」(有江大介「マルクスにおける『抽象的的人間的労働』の概念」, 東大院『経済学研究』1980年10月, 35頁)としても、そのことは何ら「価値を生産する」といういいまわしが誤りであることを意味する訳ではない。

14) 勿論、「費用」を構成する資材は必ず買われたものでな

ければならないという訳ではない。例えば、小麦生産者は、種子を買った訳ではなくともそれを生産費用構成要素として取扱う。だが、そのことが可能なのは、小麦生産者が一方では小麦を商品として販売しているが故に自から生産した種子に商品性を擬制しうるからである。そこには、実際には商品流通が介在しないにもかかわらず「構成的契機として」商品流通が介在しているからである。それに対し、商品の自己保管の場合には、資本は自己保管と委託保管との損得を比較し「保管という有用効果」の価値(委託保管の場合の保管料)を考慮する等の事情はあるとしても、有用効果の自己生産かつ自己消費という擬制はあくまでも擬制のままに留まる。

費用としても成果としても何ら問題とはなりえないのである。

(狭義の) 経済学とは、そもそも人間の商品経済内での意識・行動を、つまり、経済当事者の立ち振る舞いを概念にまで持ち来たす行為である。諸規定が学的でありうるのは、それが対象に即した規定である場合のみである。そして、経済学の対象は、「もの」ではなく特殊歴史的な人間関係なのだから、経済当事者が事実上行なっている規定・抽象・区別を概念にまで持ち来たす場合にのみ、それは経済学的である<sup>15)</sup>。

〔5〕本稿は、ある意味では、前掲拙稿「価値形成労働について」「三、流通費用」の単なる詳論にすぎない。これまで述べてきたことどもは、全て含意としてはすでに拙稿において述べたことである。にもかかわらず筆者が詳論を必要と考えたのは、何よりもまして馬場説の存在を知ったが故であった。一見同じ見解と見えながら(参照、第〔3〕項、ロ)も存在する両者の差異を明らかにする必要性を感じ、また、その差異に関連して馬場説批判の必要性を感じたが故であった。その意味では、本稿の全体が馬場説に焦点を合せたものである。以下、内容的重複を厭わず馬場説を検討するのもそのためである。

馬場氏自身が明確な見解訂正の表明をされている訳ではないが、馬場氏の前掲「運送費用論序説」(以下、前稿と略)とその後公表された「保管費用について(1)(2)」(『旭川大学紀要』、1979年10月・1980年4月。以下、後稿(1)・(2)と略)等

との間には重大な変更(我々から見れば後退)がある。以下、両稿の差異を明らかにするという形で馬場説の意義と限界を明らかにしよう。

①前稿では、氏は、自己の分析対象を自立した運送資本の下での運送過程すなわち「運送用役」の生産過程に絞り、「本稿(で)は流通費用の一つとしての運送費用の考察を目的としたものではない」(85頁)と明言され、その点を踏まえ当論稿の表題を「運送費用論序説」とされていた。前述したように(第〔3〕項、ホ)、序説といういいまわしが正しい訳ではない。だが、そのいいまわしによって運送用役生産論は運輸費用(「流通費用としての運送費用」)論ではないということを表現しようとされている限りにおいては、馬場氏のそのいいまわしは是認されるべきであり、支持されるべきである。

だが、後稿、その大半は前稿と同趣旨の叙述である後稿においては、残念にも、前稿とは異なり表題は「保管費用について」となり、前稿と全く逆に「本稿の目的は、保管機能一般の解明にあるのではない。商品生産社会における流通費用の一つを成す保管費用の性格を明らかにしようとするものである。」(199頁)と言われている。前稿「はじめに」(85頁)・「V結びにかえて」(105—6頁)の馬場説はどこに行ったのか。我々は、氏が見解を変更されたこと自体を批判しているのではない。その変更が後退である点を問題としているのである。我々は、前稿の馬場説が有していた意義を認めるが故にそれからの後退を惜んでいるのである。

15) 「資本制的生産の分析を課題とする経済学においては、商品流通を構成的な環として編成された資本が分析の対象であって、社会的物質代謝総体を丸ごと問題にするわけではない。それ故、軍事情品・奢侈品等が物質的再生産という全体的立場からすれば、「不生産的」な使用価値だとしても、その性格——軍事情品は国家の賃労働者たる兵士と合体されたとしてもその価値は移転されない、奢侈品は、それが奢侈品と規定される限り、人間生活一般の再生産と区別された意味での労働力の再生産に資するものではなく、その価値は労働力の価値を構成するものではない、等の性格——は、それが国家または資本家によって購入され、現実的に軍事的・奢侈的に消費される過程において、はじめて問題となるのであって、特殊階級的な諸財貨も、国家・家庭等においてではなく自立した資本の下で生産される限り、当該資本にとっては、紡績資本にとって綿糸がそうである

のと同様に、単なる商品にすぎない。とすれば、それは、経済学的にも商品であって、そのための労働は価値を生産することになる。特殊歴史的・階級的な使用価値の生産も、「使用価値の生産」としては歴史貫通的実体なのだから。」(前掲拙稿「価値形成労働について」、144-5頁)

経済学的規定は常に経済当事者との関わりにおいて与えられるしかない。自立した運送資本家にとっての商品とは「場所移動という有用効果」である。それ故、彼にとっては、運送過程とは有用効果(一般的に言って商品)の本来的・直接的生産過程なのである。紡績資本家にとっての商品とは綿糸である。それ故、彼にとっては、綿糸の運輸過程(自己運輸・委託運輸の区別を問わない)とは、綿糸生産という固有の意味での生産過程(使用価値の生産過程)に「追加的」に必要な過程であるが故に商品の「追加的の生産過程」なのである。

⑥前稿では、氏は、「運送用役」の生産に必要な「運送労働手段」と運送のための労働力等を、けっして「運送費用」だとは言われていなかった。それらは、運送用役の「生産費用」であり、生産費用・保管費用等と並ぶ「流通費用としての運送費用」ではない、という点を意識されていたからであろう。だが、後稿においては、前稿「Ⅱ運送用役の生産」（89頁）とほぼ同様の趣旨のことを述べた部分の節表題を「Ⅲ保管費用による保管用役の生産」（1103頁）とされ、前述した加藤説のレベル（第〔2〕項、特に註7）にまで後退されている。何とも残念というしかない。

⑦後稿において、氏は、保管費用の二面性を主張する見解、すなわち、それはある場合には価値形成・追加的でありある場合にはそうではないという見解を否定され、そのような見解は「保管用役の生産と消費とを混同したもの」である、と言われている（(2)121—2頁、124頁、131—2頁参照）。

馬場氏と同様、我々も仮に商品保管が「自立化した倉庫業によって営まれる」場合を想定して（参照、後稿(1)99頁）論を進めよう。馬場氏は、「保管用役が『あらゆる社会に共通の物質代謝の一環』に役立つこともあれば、『投機的保管等のためにのみ』消費されることもあるという事実」（(2)121頁）自体は認められている。我々ならば、「保管用役」の「生産費用」は文字どおり生産費用でありそれ故に「保管費用」ではない、商品保管が「自立化した倉庫業によって営まれる」場合には保管委託者が自立化した倉庫業者に支払う「保管料」（「保管用役」の価値）こそが保管費用である、と考えるが故に、上述の「保管用役の消費」の二区分は保管料（保管費用）の価値移転上の二区分となり、保管費用は二面性を持つことになる。馬場氏がそれを「保管用役の生産と消費を混同したもの」（(2)122頁）だと批判されるのは、委託保管の場合には、保管費用とは「保管用役」購入費用であり「保管用役」を消費する場合に問題となる費用であるにもかかわらず、氏が、保管費用と

は「保管用役」を生産する場合に問題になる費用だと誤り解され、倉庫業者が投ずる「保管用役の生産費用」を保管費用だと誤り解されているからである。「保管用役の生産と消費との混同」は馬場氏の側にこそあると言わざるをえない。

馬場氏の前稿における立脚点、すなわち、運送用役の生産費用を「運送費用」とは呼ばない（上述⑥）、運送用役生産論は「運送費用」論ではない（上述④）、という点からの後退が何とも惜しまれる。前稿と比較して見よう。①前稿では「交通には二面性、二重性がある……という所説にも賛同しがたい。あるのは交通用役の生産過程と消費過程である。」（106頁）と言われていた。後稿の立論からすれば「運送費用」の二面性云々というところを前稿では「交通」の二面性云々と言われている点に注意。②前稿では「運送用役が、純粹の流通のために消費されるならば、価値補填、素材補填はどうなるかは次に残された課題である。保管費用とともに流通費用の経済学的研究において解明されなければならない商業経済論の重要な課題の一つである。」（105頁）と言われていた。勿論委託運輸に限ってのみそう言えるにすぎないが、氏は、その場合には「流通費用の経済学的研究」とは「運送用役」等の消費の問題であることを前稿では言われていたのである。その立場からすれば、「保管用役」の消費における二区分は保管費用の二面性を意味することになるだろう。

③馬場氏は、上述の自説（後稿での）と矛盾しつつではあるが、ローゼンベルク的な第一種保管費（用）と第二種保管費（用）との区別・両者の価値形成上の区別を限定つきではあるが是認されている（後稿(2)123頁、127頁）。注意すべきは、その正しい論点は、馬場氏が考察を商品所有者による商品の自己保管に限定した場合に初めて得られたものである（参照、同上）、という点にある。このことは、次のことを意味している。自己保管を有用効果生産説の立場からは捉えることができないが故に、自己保管を抽象の基礎として保管費用を分析する場合には

有用効果生産説的誤謬を期せずして避けうとすることを、それを馬場氏自身が自己の論述内容そのものにおいて語られているということを、意味している。

——終りに——

これまでの立論を踏まえれば、有用効果生産説は流通費用については全く無力な理論でしかなく、それ故、流通費用に関する有用効果生産説は全くの謬論でしかないことになる。その誤りは、何よりも、有用効果生産説はそもそも流通費用としての運輸・保管費用を問題にした説ではない、という点にある。とすれば、流通費用に関する有用効果生産説が現在まで一つの説として生きながらえてきたことこそ一つの「不思議」と言わざるをえない。その「不思議」がまかりとおってきた「秘密」は、実は、有用効果生産説は交通＝生産論争一般的に言って自立した運送資本・倉庫業資本等の分析においては正しいという点、さらに、その有用効果生産説の正しさを認める場合のみ流通費用に関する有用効果生産説の批判も可能であるという点にある。すなわち、有用効果生産説は有用効果生産説によってのみ批判しうるのである。

交通＝生産説の根拠をめぐる有用効果生産説と使用価値完成説との論争においては明らかに前者が勝っていた。それは、自立した運送資本の下での「交通」とは有用効果の生産過程であるが故に、現実の事態がしからしめることであった。そして、一般には、この勝利は、運輸費用等の価値生産性をめぐる論争における有用効果生産説の使用価値完成説に対する勝利をも意味するものとされた。だが、真相は逆であり、有用効果生産費用はけって運輸費用ではないが故に、交通＝生産論争において有用効果生産説は正しいということそれ自体が運輸費用論等においては有用効果生産説は誤りであるということを証明するものなのである。それ故、使用価値完成説は、少なくとも運輸費用を対象としたものであるというその理論内容からして運輸費用の価値生産性をめぐる論争においては有用効果

生産説よりは優位を占めるはずだった。しかしながら、使用価値完成説の諸論者は、自から交通＝生産論争に乗り出したことからわかるように自説の理論内容を知らなかったが故に、その裏面として有用効果生産説の理論内容を知りえず、その結果、有用効果生産説の誤り——すなわち、有用効果生産説は運輸を問題にしているつもりだが実はそうではないという誤り——を明らかにしえなかった。すなわち、交通＝生産論争において有用効果生産説は物的財貨を生産する労働のみが価値形成的である等の使用価値完成説の物神崇拜的誤謬を批判したのに対し、運輸費用論において使用価値完成説は有用効果生産説の誤りを批判できなかった。その結果、運輸費用論においても有用効果生産説が「ヘン」な勝ちを収めた。有用効果生産説にとっても不幸な事態というしかない。

本当は負けるべき論争において論争相手の限界の故に「ヘン」な勝ち方をするぐらいなら、実は敗けた方がいいのである。なぜなら、敗れるべき論争で敗けることは理論発展の一里塚となるのに対し、敗れるべき論争で勝つことは理論の腐敗を招くだけなのだから……。

〔附記。本稿は、もともと、本誌に継載中の「利潤論の諸問題」の第五章第四節「生産価格構成諸要素——流通費用を中心として——」の補論として構想したものである。準備を進める過程においてあまりに「独立論文」の色彩が濃いものとなったので本論とは別個の形で公表することとした。そういう事情なので、本稿では、流通諸費用の価値形成上・生産価格構成上の区別に関しては積極的に何も述べていない。その点に関しては、近く公表する予定の「利潤論の諸問題(4)」を参照願いたい。ここでは、運輸費用は基本的には全面的に価値形成的である、保管費用は価値形成上二面性を持つ、売買費用は基本的には全面的に価値非形成的である、等の流通諸費用の種差的区別を明らかにすることになるだろう。〕