

交通労働について*

On Transportation Labour

崎山 一雄¹⁾

Kazuo SAKIYAMA

I. はじめに

交通業やサービス業のように、直接に使用価値（ここでは物質的財貨の意味）をつくり出すことのない産業を、経済学上どのように位置づけるか。それは、マルクス経済学の一隅で、長らく続いている論争点の一つである。

交通経済学の分野では、昭和20年代の終りから30年代の初めにかけて、交通業の生産的性格をめぐって活発な論争が行われた。⁽¹⁾ 論争点は当時の通説であった（そして現在もそのようであるが）いわゆる「利用効果生産説」を批判し、あるいは擁護するところであり、私も「生産的労働と交通労働」という小論文によって、批判的な立場から論争に参加した一人であった。

その後も、幾人かの人々によって、この問題についての研究が深められてきた。最近では、第三次産業、とくにサービス産業の急激な発展を反映して、交通部門をも含めたサービス産業一般を対象とする分析に、多くの経済学者の眼が向けられるようになってきた。昭和40年代に入ると、この論争は、生産的労働からみたサービス労働の位置づけという、いっそう拡大されたスケールで行われるようになり、注目される理論的展開がみられるようになった。⁽²⁾

このような雰囲気の中かで、今回、私の「生産的労働と交通労働」論文に対して、馬場雅昭氏から同氏の新しい観点よりする懇切丁寧な批判論文⁽³⁾を頂いた。同氏の指摘によって、当時の私が気付かなかった点を幾つか教えられた。また、かつての論争以後この問題について、関心は持ち続けながらも、研究を中断していた私にとって、同氏の批判論文は研究再開への意欲をかきたてる契機となった。あわせて同氏に感謝したい。

馬場氏は私の「生産的労働と交通労働」（以下「崎山論文」と呼ぶ）に対する批判論文「運送労働における生産的労働の概念」において、崎山論文の結論を「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が、剰余価値を生むところの交通労働だけが、資本主義的意味での生産的労働である。」と要約されたうえで、三つの納得しがたい点を指摘されている。

その第1は、生産的労働の一般的規定と特殊資本主義的歴史規定の相互関係の問題、第2は、交通労働は使用価値を生産しない（特に個人的消費のためのそれ）にもかかわらず、剰余価値を生産するとしている点、第3は崎山論文が「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」としてサービス業や運送業を理解していること、である。

馬場氏の指摘される問題点に対して、正確に答えるためには、まず崎山論文執筆当時の背景を明らかにしておく必要があると考える。背景が明らかになってはじめて、崎山論文の主張しようとする論点が明らかとなり、それが馬場氏への解答ともつながるからである。

(1) 発表順に示すと次のとおりである。

*昭和54年3月20日原稿受理

1) 大阪産業大学経営学部

- 石井彰次郎「交通生産説についての一考察」『経済理論』（和歌山大）27号，1955
 石井彰次郎「サービスと生産及び国民所得」『経済理論』（和歌山大）第33・34号，1956
 山本 泰督「マルクスの Nutzeffekt について」『国際経済研究』年報Ⅶ（神戸大）1957
 崎山 一雄「生産的労働と交通労働」『経済論叢』（京大）第79巻・1号，1957
 富永 祐治「交通用役について」『経済学雑誌』（大阪市大）第37巻・4号，1957
 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』（大阪市大）第37巻・4号，1957
- (2) 長岡 豊「生産的労働について」『経済学論叢』（福岡大）第8巻・第3・第4号，1964
 金子ハルオ『生産的労働と国民所得』日本評論社，1966
 橋本 勲「サービス労働の生産的性格」『経済論叢』（京大）第92巻・4号，1970
 赤堀 邦雄『価値論と生産的労働』三一書房，1971
 飯盛 信男『生産的労働の理論』青木書房，1977
 飯盛 信男『生産的労働と第3次産業』青木書房，1978
- (3) 馬場 雅昭「運送労働における生産的労働の概念」『旭川大学紀要』第7号，1978

Ⅱ. 崎山論文の背景

崎山論文が執筆された1956年当時において、マルクス経済学の交通部門での主流的な考え方、いわゆる「利用効果生産説」は、次の富永祐治教授の主張によって代表されるもようなものであった。

「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、しかも一定の効果をもつもの、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。」⁽¹⁾

この考えに従うならば、（その論拠はよくわからないけれども）労働過程の生産物としての段階ですでに、無形の利用効果は有形の使用価値と同様のものとみなされている。ということは、無形の利用効果が使用価値すなわち有形の物質的財貨とまったく同様の資格で、商品の交換価値の担い手になることができるということである。したがって、利用効果の一種である交通用役は、使用価値と価値という対立物の統一というマルクスの商品概念中に、使用価値とに代って、無理なく包摂されることになる。有形の使用価値を生産しないからという理由で、一般産業と差別されて来た交通業にとって、この理論は経済学上の差別根拠を消滅させ、価値論や国民所得論あるいは再生産論の中で、交通部門の存在意義を大きく主張できる根拠を与える大きなメリットをもたらすものである。

しかし、この理論を推し進めてゆくと、「労働過程の生産物が有形にあらわれず、しかも一定の効用をもつ利用効果」は、富永教授も暗に認めておられるように、交通用役のほかにも無数にあるから、そして、いわゆる「サービス業の生産物」のほとんどは、ここに言う利用効果の概念に当てはまるであろうから、広くサービス業の生産する各種の用役についても使用価値と同様の資格を与えなければならなくなるのではないか。そうすると、それは「商品は、まず第1に、外的対象であり……」⁽²⁾という資本論冒頭における使用価値の定義から外れるように思われる。

当時、安部隆一教授は使用価値の物的性格について非常に厳格な規定を与えられ⁽³⁾（以下これを「使用価値＝物」説と呼ぶ）、これまで「利用効果生産」説を無批判的に信奉していた我々に大きな衝撃を及ぼしていた。安部教授の説をそのまま推し進めれば、交通用役のような利用効果は、物ではないから、もちろん使用価値になりえないし、商品の交換価値の担い手にもなれないはずである。したがって、もし安部教授の「使用価値＝物」説が一般論として正当であるとするならば、交通用役が

商品として生産され売られているという現実の上に立って、「利用効果生産」説という特殊理論を構築し、ここから交通業を生産業の一種と規定していた我々は、その論拠を掘り崩されるわけで、大変困った事態になっていたわけである。

ところが、当の安部教授は一般論において厳格な「使用価値＝物」説をとっておられながら、一方、運送費用の考察においては、「運送費用によって生産されるのは、運送＝位置変化なる利用効果そのものである。ところで、利用効果とは対象的な生産物ではない。」⁽⁴⁾として「使用価値＝物」説に例外を認め、「利用効果生産」説をとっておられるのであるが、このように言われる場合の安部教授には確かな論拠がある。マルクスは『資本論』の第2部・第1編・第1章・第4節「総循環」のところで次のように述べている。

「一般的定式では、Pの生産物は、生産資本の諸要素とは物質的に違った物とみなされる。すなわち、……生産要素の使用形態とは違った使用形態をもっている対象とみなされる。……ところが、独立の産業部門でも、その生産過程の生産物が新たな対象の生産物ではなく商品ではないような産業部門がある。そのなかで経済的に重要なのは交通業だけであるが、それは商品や人間のための本来の運輸業であることもあれば、単に報道や書信や電信などの伝達であることもある。……ところで、運輸業が売るのは、場所を変えること自体である。生み出される有用効果は、運輸過程すなわち運輸業の生産過程と不可分に結びつけられている。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起こされる生産過程なのである。その有用効果は、生産過程と同時に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。すなわち、生産されてからはじめて取引物品として機能し商品として流通するような使用物として存在するのではない。しかし、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、その有用効果のために消費された生産要素（労働力と生産手段）の価値・プラス・運輸業に従事する労働者の剰余労働が作り出した剰余価値によって規定されている。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。……だから、運輸業についての定式は、 $G-W \left\langle \begin{matrix} P_m \\ A \end{matrix} \right\rangle \dots\dots P-G'$ となるであろう。なぜならば、ここでは生産過程から分離される生産物がではなく、生産過程そのものが代価を支払われ消費されるのだからである。……運輸業では G' は生産過程で生みだされた有用効果の転化形態であって、……」⁽⁵⁾

長々と引用したのは、この部分が「利用効果生産」説の核心を衝いているからであり、そしてまた、この敘述の『資本論』の中での位置づけが、後々重要な意味をもってくるからである。このように明確な論拠がある以上、「利用効果生産」説は交通経済研究者にとって、「使用価値＝物」説が一般論としていかに有力であろうとも、捨てがたい魅力を持つのである。

このように、マルクス経済学の一般理論と交通経済部門の特殊理論の矛盾が明らかになるにつれて、なんとか両者の調和を求めようとする試みが出てくるのは当然で、それが契機となって前述のような論争が行われたのである。この場合、研究の方向は大きく分けて二つあった。一つは「使用価値＝利用効果＝交通用役」という方向の理論づけであり、もう一つは「交通業が交通用役を生産する」と言えるのは、いかなる意味においてであるか」という方向での問いかけである。いうまでもなく崎山論文は後者の方向をとるものであった。

当時の私には、馬場氏の問いかけの中にあるような、ものものしく方法論と名付けうる明確な意識があったわけではない。ただ、この問題をめぐる諸先輩の議論には難解な点が多く、その理由の一つは、議論の中での同一用語が、使用箇所によって意味内容を異にする点にあるのではないかと考えていた。たとえば「生産」という、この議論でもっとも多用されている用語の意味が、労働過程のそれと資本の生産過程のそれでは大きな差異があるにもかかわらず、厳密に区別されないままで使用され

ているように思われた。もし、そうであるとすれば、いわゆる同語異義であって、それをもとにしては正しい推論ができないことになる。そこで、さし当り、「生産」という用語が、いかなる場合に、どのような意味で、使われるべきであるかを明確にして、そこから諸先輩の議論を再確認してみる必要があると考えた。これが私が後者の方向を選んだ理由である。

ところが、マルクスにおいても「生産」の意味は直接的かつ一義的に与えられているわけではない。しかし、交通業の生産的性格を論じるのに必要な限りでの「生産」の意味の手懸りはある。マルクスは『剰余価値学説史』の中で「生産的労働」と「不生産的労働」の区別について、ブルジョア経済学批判という形で、豊富で明確な説明を与えてくれている。そこで、「生産的労働を行うこと」が「生産」であると仮定すると、あとの生産の概念規定はマルクスの生産的労働の諸規定を援用すればよいことになる。周知のようにマルクスは生産的労働を「本源的規定」または「一般的規定」と言われるものと「歴史的規定」あるいは「形態規定」と呼ばれるものの二つに区別して、厳密な意味内容の規定を与えている。したがって、このマルクスの規定に従いさえすれば、同語異義の混乱は避けることができるわけである。

現在では当然のこととなっている、生産的労働論からの交通業の生産問題へのアプローチという方法は、1956年当時の交通経済学の分野では、石井彰次郎氏が採用されはじめたくらいで、⁽⁶⁾まだ十分な展開をみていなかったのである。今から顧みれば、すでに遊部久蔵、田中菊次、副田満輝氏等の立派な業績が一般論として存在していたのに、当時の私は情報不足と不勉強のゆえに看過し、後日知って恥じ入った次第である。

以上が崎山論文の背景であるが、成立のいきさつからもわかるように、この論文の内容が「運送用役・サービスを生産する運送労働をサービス労働の一種として把握」していることは馬場氏の見解のとおりであるとしても、それは、けっして馬場氏の言われるような、その後の時期に開花した「いわゆる生産的労働論争——その主たる論点はサービス労働である——において展開された論争を意識しつつ」書かれたものではない。それゆえ、後の生産的労働論争で問題となり、あるいは明らかになった諸点が、この論文ではほとんど未展開のままとなっているのである。

- (1) 富永 祐治『経済学小辞典』岩波書店、「交通」の項、284～285頁、1951
- (2) K・マルクス『資本論』訳、国民文庫①、71頁
- (3) 安部 隆一『価値論研究』第2論文「使用価値について」58～132頁、岩波書店、1951
- (4) 安部 隆一『流通費用の経済学的研究』第3章「運送費用」65～115頁、伊藤書店、1947
- (5) K・マルクス『資本論』訳、国民文庫④、97～99頁
- (6) 石井彰次郎、前掲論文

Ⅲ. 要 約

以上のような背景のもとに書かれた崎山論文は次の三つの部分から構成されている。

- (1) 一般的意味での生産的労働の概念
- (2) 資本主義的生産の意味での生産的労働の概念
- (3) 生産的労働と交通労働

馬場氏は(1)がマルクスの「生産的労働の一般的規定または本源的規定」であり、(2)は同じく「生産的労働の歴史的規定または形態規定」と呼ばれるものであると指摘される。事実その通りであるが、私がこのような表現を用いたのは、「本源的規定」や「形態規定」といういかめしい表現よりも、『剰余価値学説史』の中でも再々出てくるこのやさしい表現⁽¹⁾の方が、私の論文趣旨にふさわしいと感じたからであった。

馬場氏は拙稿を約6分の1に縮めて巧みに要約しておられる。それが崎山論文に対する馬場氏の理解を示すものと思われるので、ここでは、まず馬場氏にしたがって崎山論文の骨子を見ることとし、私の意図と食い違い部分については若干のコメントを加えることとしたい。

(1) 「一般的意味での生産的労働の概念」の馬場氏による要約と私のコメント

a. 要 約

崎山論文によれば“労働とは「物質的財貨をつくるための合目的な人間活動」のことであり、その生産物は「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）」である。したがって、生産的労働の概念は「生産物の存在を前提として存在する」ものであり、「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。」つまり、物質的財貨と結びつかない労働は生産的労働ではないということになる。ここでは、物質的財貨の生産を直接の目的としないサービス労働は生産的労働から除外され、最初からそれとは対立した不生産的労働として把握されている。そして、

I-1 「物質的財貨をつくるということは……必ず労働対象としての物質的素材が必要である。同様に、人間の諸欲望を直接的に充足する労働には、充足させ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区分がある。」⁽²⁾

これが崎山論文の基本認識であって、『労働過程そのものの協業的な性格につれて、必然的に、生産的労働の概念も、この労働の担い手である生産的労働者の概念も拡張される。⁽³⁾』のであるが、全体労働として物質的財貨に働きかけない労働（？崎山）は依然として不生産的であるとして、崎山は次のように言っている。

I-2 「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、全体労働者にあっては、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。⁽⁴⁾」

b. コメント

氏の理解は（私にとって）大切な点を二つ見落しておられるように思う。一つは、馬場氏はここで、私が「労働とはもともと物質的財貨をつくる合目的な人間活動である」と狭く規定しているように思い込んでおられることである。そうではない説明は後の「疑問に答えて」の項にゆずる。

二つ目は、馬場氏の要約中、I-1の「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」という引用文と、すぐ後の「『労働過程そのものの協業的な性格とともに、必然的に、生産的労働の……概念が拡大する』が全体労働として物質的財貨（？）に働きかけない労働は依然として不生産的労働である。」との結びつきは、I-2の引用文を間に入れても第三者には理解しがたいのではなからうか。わたしが意図したのは、「現実の労働過程は社会の成員の協働によって行われるが、その協働が単純協業の形で行われるかぎりでは、生産的労働と不生産的労働の素材的区分は明らかである。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と、『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、もはや必要でなく、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』のである。そこから生産的労働者の中にも、直接物に働きかけず人に働きかけるような管理・監督労働者や、逆に不生産的労働者の中にも直接人に働きかけず物に働きかける銭湯のボイラーマンのような労働者が生じてくる。こうして個別的

労働については外見上の素材の区分は全く不明確となる。マルクスはこの事実を『生産的労働の概念が拡大する』と述べているのであるが、これは事の半面しか見ない片手落ちであって、正確には『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が重なりあって区別できないものが生じた』というべきではなかろうか。このような個別的労働者における素材の区分の消失にもかかわらず全体労働にあっては、素材の区分は依然としてあると見るのは論理上当然であろう。だから、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労働者である。⁽⁵⁾』という具合につながるのである。分業が工場内のそれから社会的なものへと広がっても、この事情は変わらないと考えたのである。

(2) 「資本主義的生産の意味での生産的労働の概念」の馬場氏による要約と私のコメント

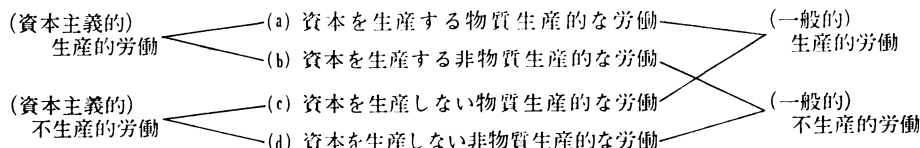
a. 要 約

馬場氏は次のように要約される。“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はなく、歴史的に規定された特殊な形態のもとで行われるのであるから、「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。」その資本制的生産様式の特殊性とは、「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、「本質的には剰余価値の生産」であるから、資本主義の意味では、「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。それ故、「物質的財貨をつくる労働という一般的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」必要がある。さらに資本制的生産の意味で「生産的労働というのは、さしあたり労働の特定の内容、労働の特殊な有用性、または労働が自分をそれに表わす独自の使用価値とは絶対になんの関係もない労働の一規定」であるから次のように言うことができる。

1-3 「……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、決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な形態を通じてえられるかは、どうでもよい問題である。したがって、物質的財貨を生産しない一般的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、資本主義の意味での生産的労働となる。」（圏点は馬場氏）⁽⁶⁾」

b. コメント

以上の馬場氏の理解は、大筋において私も異論はない。引用文1-3中の圏点は後でも述べておられるように、馬場氏の納得しがたい点を示している。この点を拙稿に従って図示すれば次のとおりである。⁽⁷⁾



通説では生産的労働の一般的規定と形態規定を重ね合わせて、一般的規定の生産的労働のうち、(c)を排除して(a)だけを形態規定における生産的労働とするところを、私の場合は、一般的規定における不生産的労働のうち(b)をとり出し、改めて形態規定における生産的労働に付け加えているのが納得されないとしておられるのである。通説が拠るところのマルクスの理論展開が、資本主義的生

産過程を、物質生産的な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のに、私が、一見非常識な途を選んだのには理由がある。

マルクスは『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（人の欲望を直接充するの意—崎山）だけを行うであろうから』⁽⁸⁾と推測し、『非物質的な生産の領域での資本主義的生産を、生産の全体に比べればとるに足りないものであるから、まったく考慮外におくことができる⁽⁹⁾。』と考へてそのように理論を展開していたのであろうが、現実はその推測に反して、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いゝる。理論と現実との乖離がはなはだしくなれば、現実に沿つて理論を修正を試みるのは科学として当然であり、マルクスの資本主義的生産の本質からみて非物質生産的な労働過程をも生産的労働に加えるべきだと考へたからである。一般的規定においても生産的労働の素材規定主義に批判的な人々が、形態規定において逆に素材主義に陥つておられるのは、私にとって納得のいゝかないことなのである。

(3) 「生産的労働と交通労働」の馬場氏による要約と私のコメント

a. 要 約

以上の二つの規定を交通労働に適用すればどうなるか、というのがここでの問題である。この部分について馬場氏は次のように要約される。“「……一般の意味では、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。」ところが、資本主義的な意味での生産的労働とは「資本の可変部分と交換されて、資本のこの部分を再生産するだけでなく、そのうえに、資本家のための剰余価値をも生産するところの賃労働」であるという規定を適用して、（崎山は）次のように提言している。

I—4 「『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、他人の運送のために用いられるか、あるいは、それ以外の一般的資本に買われて、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は問題なのである。』⁽¹⁰⁾

I—5 「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った。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のおのが、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、いわゆるサービ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（『資本論』第2巻第1章「貨幣資本の循環」第4節「総循環」のこと——引用者）での問題なのである。』⁽¹¹⁾

b. コメント

馬場氏の要約は、一般的規定での交通労働については、結論だけで、なぜ「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」と結論しなければならなかったかの理由の説明が見落されている。ここで、このように結論しているのは、前述の富永教授の所説のように「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」とし、

交通用役をこの利用効果の一つとして把握する説は、すべての交通労働を、労働過程の段階において、生産的労働と規定できる利点はあるが、よく考えてみると次のような疑問が残るのである。

第1の疑問は、マルクスの規定では労働過程の生産物は、過程と区別される対象的な実存であった（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）のに、この実存形態から切り離された、流動的な形態における過程が、利用効果という名で生産物の概念に入りこむ。このような形で労働過程の生産物に利用効果を含めることは、労働過程での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2の疑問は、労働過程における交通労働のような有用的労働の生産物を直接的に交通用役として抽象的に規定するのは、社会的な分業にもとづく協業体制の中での交通労働の生産物が、部分的労働のそれとしてでなく、全体的労働のそれとしてとらえられるべきであるという視点から外れるのではないか、ということ。

第3の疑問は、このように生産的概念を拡大して、あらゆる個別的部分的労働の利用効果、つまり一定の効果をもった流動的な状態の過程を、労働過程の生産物と認めるならば、このような種類の生産物は労働の数だけ存在するから、単に交通労働にとどまらず、あらゆる労働、いかにいけば人間と自然との間の物質的代謝のために支出される合目的な人間の筋肉的・頭脳的エネルギーの支出は、すべて、細切れのまま、生産的労働ということになってしまう。あらゆる人間労働を生産的労働といわねばならないような規定は、それ自体無意味な規定ではないかということである。

このような疑問に対して、あまり意味のないものとされる意見もある⁽¹²⁾。しかし「使用価値＝物」説にたって生産的労働の一般的規定を厳密に展開しようとすれば避けて通れない問題であるとわたしは考えているが、いまだに納得のいく解答に出会っていないのは残念である。

「資本主義的生産の意味での生産的労働」と交通労働についての馬場氏の要約については、ほぼ異論はない。若干の補足については次節の同氏への解答の中でふれたいと思う。

- (1) たとえば、K.マルクス『剰余価値学説史』国民文庫③、171頁
- (2) “ ”内は馬場氏の要約部分、“ ”内部での「 」内は拙稿よりの引用部分、『 』内はマルクス諸著作よりの引用部分、以下同じ。
- (3) 崎山「前掲論文」115頁
- (4) 馬場「運送労働における生産的労働の概念」52頁
- (5) 崎山「前掲論文」112～114頁
- (6) 崎山「前掲論文」117頁
- (7) 崎山「前掲論文」117頁
- (8) K.マルクス『剰余価値学説史』国民文庫②、24頁
- (9) K.マルクス『剰余価値学説史』国民文庫③、201頁
- (10) 崎山「前掲論文」111～112頁
- (11) 崎山「前掲論文」125頁、傍点・崎山、◎印・馬場氏
- (12) 中西健一「マルクスにおける交通＝生産説の二つの根拠」56頁『経済学雑誌』（大阪市立大学）1957

Ⅳ. 疑問に答えて

崎山論文に対する、以上のような理解の上にならって、馬場氏はさきに掲げた三つの納得しがたい点を指摘されたのであるが、以下、それらの疑問について私の考えを述べてみたい。

- (1) 「生産的労働の一般的規定と特殊資本主義歴史規定の相互関係」についての馬場氏の批判と私の解答

a. 批 判

「物質的財貨を生産しない、一般的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」という崎山論文に対して、馬場氏は次のような疑問を示される。「一般的意味では不生産的労働の範疇に属する労働が、いかなる契機にもとづいて、資本のために剰余価値を生むようになるのか、さらにそのことにより、資本主義的意味での生産になるのか、AがBに転化するには、何らかの契機がなければならない。ところが、崎山論文にはそれらしい説明はなく、もしあるとすれば、『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、不思議ではない』という箇所ぐらいである。ところが、崎山論文において、労働とはもともと『物質的財貨をつくるための合目的な人間活動』のことであったはずだからここで『非物質生産的労働過程』という概念を用いることは論理的矛盾である。また、崎山論文において『使用価値』とは物質的財貨のことであったから、使用価値を形成しない非物質生産的労働過程と剰余価値形成過程がいかにして『統一』されうるのか⁽¹⁾」と。

b. 解 答

疑問点のうちの「労働は即物質的財貨をつくる人間活動と規定しながら、非物質生産的労働の概念を用いるのは論理的矛盾」という部分については、「資本論におけるマルクス自身の労働過程の説明では、労働を物質的財貨を生む活動に限定しているかのように受けとれる。しかしそれでは、全労働＝生産的労働となり、生産的労働を他の労働から区別して規定することが無意味になる。だから、崎山論文では、物質的財貨を結果する労働を生産的労働であるとするならば、それ以外の労働を、これに対立した意味で不生産的労働と呼ぶことが適当であろうと考えた。そして、それに当てはまるものとして次のようなものを想定した。

- (1) 意図したとおりの生産物を生まない、失敗した生産的労働
- (2) 対象物を破壊または廃棄する労働
- (3) 人間そのもの、および人間の生活を形成する労働（人間の精神的・肉体的欲望を直接充足する労働の意）

(1)(2)をその量からみて、取るに足りないものとして捨象し、(3)を人間の生の存続にとっての一般的条件として、その積極的意味を重視するならば、人間の欲望を、生産的労働は物質的財貨をつくることによって、迂回的、間接的に充足させる労働であり、不生産的労働はそれを直接的に充足させる労働であるといえよう。⁽²⁾」と断わって、後への伏線としておいたのである。

次に「一般的意味では不生産的労働に属する労働が、いかなる契機にもとづいて、資本のために剰余価値を生み、資本主義的意味での生産的労働となるのか」という疑問であるが、馬場氏はこれを「生産的労働の一般的規定と特殊歴史的形態規定の問題、つまり、普遍・一般と特殊という弁証法的相互関係の問題であり、これこそ方法論における基本問題であり、いわゆる生産的労働論争におけるアキレス踵であり、さらに、第2、第3の問題を生み出した、つまづきの石、である⁽³⁾」と言われるのである。

ここで、馬場氏の言われる「普遍・一般」とは「生産的労働の一般的規定」を指し、「特殊」とは「生産的労働の特殊歴史的形態規定」を指されるのであろう。前者をAとし後者をBとすれば、「普遍・一般」であるAは「特殊」Bをその内部に包摂しており、BがAの外にはみ出すことはない。普遍概念Aに特殊歴史規定を加えてB概念をつくれば、概念の内包が増加しただけ、外延が縮小するのは当然のことであり、この限りでは弁証法的論理とはかかわりのないことであろう。しかし、私の論文をよく読んでいただければわかるように（説明不十分であったそしりは免れないが）、私における普遍・一般とは一般的意味における生産的労働と不生産的労働の両者を含む、いわば「労働一般」で

あって「生産的労働の一般的規定」ではない。さきの要約のところでも触れたように、人間の労働（私はこれを人間の生命および生活物資の再生産のための、合目的な人間エネルギーの支出と解しているが）にはいろいろあって、必ずしもマルクスが「労働過程」の考察の中で述べているような、物質代謝のための、形のある生産物を生むような労働ばかりではない。直接人間に働きかけ、その生命の再生産に役立つ労働もたくさん存在する。ただ、前者が多く生産経済単位によって行われるのに対し、後者がより多く消費経済単位の中で行われているがゆえに、前者が経済学の対象となりやすく、後者がなりにくいという差があるだけではなかろうか。したがって、「有形の生産物を生む労働」というマルクスの「生産的労働の一般的規定」は、それよりも広い「労働一般」という普遍からみれば特殊なのである。フランスのエコノミスト以来の経済学者が、この「労働一般」とも称すべきものに対して、さまざまな特殊規定を与えて生産的労働の概念を製造してきたことのいきさつは、マルクスの『剰余価値学説史』によって周知のところである。

さて、マルクスは、『資本論』の「労働過程」の考察の中でここでいう「労働一般」というべきものに対して、商品の基体ともいうべき「物質的財貨を生むもの」という特殊規定を加えて「生産的労働の一般的規定」あるいは「一般的規定における生産的労働の概念」をつくった。ここで、わざわざ「不生産的労働」にふれていないのは、ここでの労働の考察が商品の交換価値の担い手としての「使用価値」の生産を説明するための、必要最小限度の簡単な説明にとどめられているからであろうし、当時においては「不生産的労働」とは「有形の富を生産しない労働」という経済学的な常識が存在しており、改めて説明する必要を認めなかったのであろう。それゆえ、私の論文では、マルクスの「労働過程」の叙述において欠落していると思われる「一般的意味での不生産的労働」のいくつかの種類について前述のように加筆しておいたのである。

ところで、問題の「生産的労働の歴史的規定」であるが、有名な『資本に買われて資本のために剰余価値を生む労働』という規定についてマルクスは『労働の素材の規定からではなく（労働生産物の性質からでもなければ、また具体的労働としての労働の規定性からでもなく）、労働が実現される一定の社会形態、社会的生産関係からである⁽⁴⁾』し、『生産的労働というのは、さしあたり労働の特定の内容、労働の特殊な有用性、または労働が自分をそれに表わす独自の使用価値とは絶対になんの関係もない—規定であるという結論がでてくる。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のである。……自分だけの力で自分の歌を売る女歌手は不生産的労働者である。ところが同じ歌手でも、金を儲けるために彼女を歌わせる企業家に雇われた場合には、生産的労働者である。なぜなら、彼女は資本を生産するからである。』⁽⁵⁾』と述べている。

例示された女歌手は物質的財貨を生まないから「労働過程」において示されたような「一般的規定での生産的労働者」ではありえず、私の「一般的意味での不生産的労働者」にすぎないが、「資本主義的生産の意味では」あるいは「歴史的規定」を受ければ、りっぱな生産的労働者となりうるというのである。この叙述に関する限りでは、「普遍・一般」とは明らかに、私の言う「労働一般」なのであって「特殊」はいわゆるマルクスの「生産的労働の歴史的規定・形態規定」なのである。同様の表現は『剰余価値学説史』のいたるところで見受けられるから、私のような考え方は必ずしも的外れではなかろうと考える。具体的な有用性をもった無数の人間労働の大海の中から、「一般的意味での」、あるいは「資本主義的生産の意味での」生産的労働の概念を抽出した契機は、マルクス自身の生産的労働の「一般的規定」および「歴史的規定」そのものである。「一般的規定における不生産的労働」がいかなる契機によって「歴史的規定における生産的労働」になりうるか、でなく、「一般的規定における生産的労働」の概念を一応御破算にして、「労働一般」ともいうべき原点に立ち返って、その中から「歴史的規定における生産的労働」の概念を抽出するのである。その結果として、「一般的規定」からすれば生産的労働に属するものの大部分と、不生産的労働に属するものの一部分が、この概

念の外延となるということなのである。

以上は、馬場氏の方法論いかんという問いかけに答えるには、いささか粗雑な議論であるが、この論文の底に流れる意図がそこにあり、その考え方は現在でも変わっていないので、いずれ稿を改めて論じたいと考える。

(2) 「交通労働は使用価値を生産しないにもかかわらず、剰余価値を生産する」ことについての馬場氏の批判と私の解答

a. 批判

馬場氏によれば、商品生産社会において、使用価値は「交換価値の質料的担い手」であるが、使用価値の生産はそれ自体のため行われるのではない。資本家は使用価値ばかりでなく価値を、しかも価値ばかりでなく剰余価値をも、生産しようとするのであり、このことは、価値・剰余価値を生産することができる労働は使用価値を生産する労働だけであるということの意味している。しかるに、交通労働の中で、単なる旅客輸送のように個人的消費のために用いられるものは、崎山のいわゆる「一般的意味での不生産的労働」であり、使用価値を生まねはずであるのに、それが、いかにして剰余価値を生むというのか、と言われるのである。

b. 解答

この点について、馬場氏は商品＝物＝使用価値という考え方に立っておられる。なるほど、マルクスは『剰余価値学説史』の中で「商品という概念は、労働からの生産物に物体化され、物質化され、実現されている、ということを含んでいる。⁽⁶⁾」としているが、そのすぐ後で「けれども労働の物質化等々を、A・スミスがとらえているようにスコットランド人的にとらえるべきではない。われわれが労働の物質化としての商品について——その交換価値の意味において——語る場合には、このこと自体は、商品の想像的、すなわち単に社会的な、存在様式にすぎないのであり、これは商品の物體的な現実性とは何の関係もない。商品は、一定量の社会的労働または貨幣として思い浮べられるのである⁽⁷⁾」と述べている。この部分は多くの人々が、交通労働やサービス労働のような有形の物質的財貨を生産しない労働の生産的性格を証明する理由として引用される場所であるが、これを、前述の形態規定の内容とを重ね合わせて理解するならば、物質的財貨でないものを商品の「交換価値の担い手」あるいは商品価値の基体としたところで、不都合があるとは言えないのではないか。現に、ほかならぬ馬場氏自身が使用価値の内容規定を通じて、運送用役が人間にとって有用な属性をもつ、「外的対象」であるゆえをもって、「運送用役・運送サービスも使用価値と価値との対立物（の統一……崎山）なる商品であると理解しなければ、マルクスの労働価値説は一貫しない⁽⁸⁾」と認めておられるのである。この限りにおいては、私も馬場氏もあまり大きな見解の差はないと考える。ところが、この「外的対象」を交通労働とのかかわりで、どういう内容のものとしてとらえるかに両者の食い違いがある。それが、すなわち馬場氏の第3の疑問につながるのである。

(3) 「サービス業や運送業が、労働過程の生産物を売るのでなく、資本の生産物として、その労働過程自体を売るもの」とすることについての馬場氏の批判と私の解答

a. 批判

馬場氏は第3の問題点として、私が前掲の要約にもあるように「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った。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のおのが、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、いわゆるサービ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⁽⁹⁾』としている点を取り上げる。マルクスは、「労働の物質化としての商品」をスミスのように教条主義的に把握すべきでないと警告したすぐ前で、「商品という概念は、労働がその生産物に物体化され、物質化され、実現されているということを含んでいる。労働そのものは、その直接的定在すなわちその生きた存在においては、直接に商品としてとらえることはできない。⁽¹⁰⁾」と主張しているし、また「流動状態にある人間の労働は、価値を形成するが、しかし価値でない⁽¹⁰⁾」とも言っているのであるから、交通業は「その労働過程自体を売るもの」ではなく、労働過程の生産物としての交通用役・サービスを売るのであると言わねばならない、と言われるのである。

b. 解 答

私が「労働過程の生産物売るのではなく、資本の生産物として、その労働過程自体を売るもの」と表現したのは、本論文の「背景」のところで引用した、マルクスの叙述にもとづくものであって、それは『資本論』第2部「資本の流過程」の第1編「貨幣資本の循環」の中の第4節「総循環」においてという位置にある。ここでは、産業資本がその循環の各段階で、とっては脱ぎすて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 $G-W \begin{matrix} P_m \\ A \end{matrix} \dots P \dots W'-G'$ の順序をもって転形するのが原則であるのに、この順序をふまず、 $P \dots W'-G'$ ではなくて、いきなり $P-G'$ と転形する例外の産業として運輸業が叙述されており、マルクス自身が、 $P-G'$ を「過程自体が支払われる」と表現しているのである。このような範式は、現在サービス産業一般に当てはまるものであるから、「過程自体を売る」と表現してもよいと考える。

マルクスは前掲の「スコットランド人的……」の叙述の前で「商品は、労働そのものとは区別される存在としてとらえられなければならない。だが、その場合には、商品世界は、次のような二つの大きな部類に分かれる。一方の側には労働能力、他方の側には諸商品そのもの。」と述べている。「労働過程」は「労働能力（労働力）」でもなければ「諸商品そのもの（ここでは物質的財貨の意）」でもない。しかし、現実には商品という形で大量に「生産」され「販売」されているのである。この現実をどう見るのか。ここに二つの途があろう。一つは前述のようにマルクスが「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、全然考察の外におくことができる」と考えた結果、商品生産＝物質的財貨を基体とする価値生産、を理論の中心にすえ、その他を捨象したが、「ごくわずかの例外」と考えた非物質的分野での資本主義生産が、今日のように巨大な比重を占めるようになった現実を正当に受け入れて、大胆にマルクス説の一部修正を図る途である。いま一つは、 $P-G'$ の P にいろいろな名称をつけて、想像上の W' を形成し、サービス業にも $P \dots W'-G'$ の形式を整えてやることによって、既存の理論との整合を図る途である。わたしが選んだのは言うまでもなく前者であって、それであってこそ、交通部門におけるマルクス学説の発展がみられると考えたからである。マルクスの一般範式 $G-W \begin{matrix} P_m \\ A \end{matrix} \dots P \dots W'-G'$ あるいは $G-W \begin{matrix} P_m \\ A \end{matrix} \dots P-G'$ の各記号はそれぞれ貨幣資本、生産資本、商品資本の実体を反映している。それぞれ、現実の実存の背景をもち、それが投映されたものが、 G や P_m や A あるいは W' の記号なのであって、マルクスはけっして無理な概念づくりはしていないのである。

馬場氏の場合は明らかに後者の途を選ばれている。同氏の「運送費用論序説」では非常に精微な論理の展開のもとに、商品の基体となりうる、使用価値と同様のものとしての、「運送用役」概念の確

立につとめられ、教えられることが多い。同氏は「運送行為においては生産と消費が一つの過程として行われるとしても、生産過程のもの、その結果である生産物、さらにその消費過程は、概念的に三つの全く別個のもの」と考え、「その結果である生産物」を運送サービス・運送用役と呼ぶこととし、これに商品の基体としての市民権を与えられ、これを原点としてサービス労働一般についての鋭い批判を展開されるわけである。しかし、いかように名付けたところで、労働過程とは「生きた労働と死んだ労働とが流動的な状態で労働対象と溶けあっている事態」でしかありえない。資本家にとって、いったん買いついた労働力の使用成果を、物に対象化した物質的財貨の形で売ろうと、その一手手前の労働過程の段階で売ろうと、資本生産の目的を果しさえすれば、どちらでもよいのであって、「過程自体」に「利用効果」「有目的効果」「用役」「運送サービス」その他、どのような名称をつけようとも、いわゆる「労働過程」自体が商品化し、資本主義生産され、売られている実体の反映にすぎないのではなかろうか。その意味では、馬場氏の「運送用役・サービス」もわたしの「労働過程自体を売る」という概念も五十歩・百歩ではなかろうかと考えるものである。

- (1) 馬場「前掲論文」54～55頁
- (2) 崎山「前掲論文」111頁
- (3) 馬場「前掲論文」54頁
- (4) K. マルクス『剰余価値学説史』訳、国民文庫②、18頁
- (5) K. マルクス『剰余価値学説史』訳、国民文庫②、184～185頁
- (6) K. マルクス『剰余価値学説史』訳、国民文庫②、42頁
- (7) K. マルクス『剰余価値学説史』訳、国民文庫②、43頁
- (8) 馬場「運送費用説序説」96～97頁『経営研究』（大阪市立大学）1974
- (9) 崎山「前掲論文」125頁
- (10) K. マルクス『剰余価値学説史』訳、国民文庫②、42頁
- (11) K. マルクス『資本論』訳、青木文庫①、123頁

V. 結 び

以上のように、崎山論文は安部隆一教授の「使用価値＝物」説に触発されて、いわゆる「利用効果生説」説に疑問をもち、交通用役・サービスが生産されると言うのは、いかなる場合、いかなる意味、であるかを明確にするために書かれたものである。

いうまでもなく、資本主義的生産は資本の自己増殖を至上目的とするものであり、その目的のためには、手段方法をえらばず、社会構成員の人間性や、真に必要なニーズにこたえる労働の適正配分を無視するという側面をもっている。「資本論」をはじめとするマルクスの諸著作は、まさにそのような資本主義的生産の歪んだ側面をも含めて、その実体を生き活きと描き出しているのである。したがって、ここでの「生産的労働」とは、資本の自己増殖に役立つ労働の意であって、それ以上の意味をもたない。交通労働が資本主義的生産の中で生産的労働であるということは、交通産業と他の一般産業との間に理論的な整合性ができ、経済学上の取扱いに便利であるということとどまる。交通労働者が搾取される労働者としての実体をもつ「生産的労働者」であることは、マルクス主義の立場から言えば、苦痛でありこそすれ光栄である筈はない。したがって、理論上の無理を犯してまで、「交通における生産的労働」の範囲を拡大、縮小しなければならぬ理由はないのである。

社会の必要に応じることを生産目的とする社会主義的生産のもとでは、資本主義的生産とはまた別の生産的労働の規定のありうることは論理上の必然である。しかるに、マルクスが資本主義的生産についてしたように、社会主義的生産という歴史的規定のもとにおける「生産的労働」とは何であるか

を規定しないまま、資本主義と社会主義の体制の差を超えた、共通な「生産的労働」の規定を求めれば、マルクスの「一般規定における生産的労働」に帰らざるを得ない。そこでは当然物的生産中心の形態規定がなされるであろう。しかし、それでは社会福祉的サービスを重要視する社会主義的価値観と矛盾する、それゆえ、どうしても私のいわゆる「労働一般」の原点に立ち帰って社会主義的生産における「生産的労働」の規定を問い直さなければならない。このように考えれば、「一般規定における生産的労働」の中で「資本主義生産的形態規定」に適合する部分だけをすくい取って、「歴史的規定における生産的労働」とすることの誤りが明白となるであろう。

交通経済学の対象としての「交通労働の生産的性格」は、われわれの交通経済学が、資本主義経済を分析対象としている限りでは、あくまでも、資本主義的生産の限定された範囲内に求めるべきであって、それ以上でも、それ以下でもない。

このようなわけで、「利用効果」は労働過程のあるいは一般的規定での「生産物」ではありえず、資本主義的生産の意味あるいは歴史的規定においてのみ交換価値の担い手として生産されうるものである、との結論を打ち出したつもりである。したがって、「労働過程の生産物としての利用効果」とか前資本主義段階における「交通用役の自己生産」といった、交通経済学でよく用いられる表現は間違っているのである。

馬場氏の「交通用役」概念は、「使用価値＝物」説をとりながらも、物（Ding）を物体よりも事物として幅広く解することにより論争の原点にユニークな発想を導入された。もし、馬場氏のような直接的な処理方法が可能であれば、崎山論文のような二つの規定の使いわけは不必要であろう。問題は馬場氏のような規定の仕方が可能であるかどうかである。この点については稿を改めて論じ、馬場氏にこたえたいと思う。