

運送費用の再生産＝流通について

谷 川 宗 隆

ま え が き

我々は別稿『資本論』第一巻における有用的効果について⁽¹⁾、(2)（『富大経済論集』第23巻2号・3号）の〔一〕「社会的総再生産過程の一般的条件としての運送費用」において、次の点を指摘した。

社会的総商品の使用価値・物はその消費＝実現の為に、その「位置変化」を必要とする。運送費用はかかる条件を克服する為に投下される。ところで、「運輸業という追加的の生産過程⁽³⁾」の生産的性格をめぐって三つの説がある。(1)主観的価値説、(2)使用価値完成説、(3)有用的効果生産説である。一見(3)説であるような(2)説が根拠とする点について考察した。更に、「資本論」第一巻における有用的効果を検討し、その基本規定が如何に各特殊生産様式に貫徹しているかを考察した。そこで以下(3)説が根拠とする「位置変化」という有用的効果を検討し、かつ、運送費用の再生産＝流通過程分析を試み、かくて運送費用の本質を明らかにする。

〔一〕 運送費用の生産的性格

(1) 「位置変化」(die Ortveränderung) という Nutzeffekt について

「資本論」第二巻において、Nutzeffekt という概念は12箇所、15ヶ使用されている。原書(Das Kapital. Buch II, Dietz Verlag Berlin 1953) 30, 50

(1) Das Kapital. Buch II. S. 144. Dietz Verlag Berlin. 1953. 以下 K—II. と略称す。

訳書「資本論」第二部（青木書店）長谷部文雄氏訳、以下、訳書と略称す。193頁。

(4ケ), 51, 118, 133, 144, 153, 156, 201, 228, 314, 359頁にある。これを原稿の成立順において見れば次の様になる。

第Ⅳ稿 (1867~1870年) 118, 133, 144, 153, 156。

第Ⅱ稿 (1870年) 201, 228, 314, 359。

第Ⅴ稿 (1877年) 50 (4ケ), 51。

第Ⅶ稿 (1878年) 30。

したがって、Nutzeffekt という概念は「資本論」第一巻初版でもって確立したのであろう。

次に、Nutzeffekt が用いられている内容別にみてみる。201 (Ⅱ), 228 (Ⅱ), 156 (Ⅳ) 頁においては Nutzeffekt が商品としての使用価値・物, あるいは生産過程の生産物, 使用価値と把握され, 118 (Ⅳ) 頁は生産期間のうち労働期間を超過する自然過程における Nutzeffekt, 133 (Ⅳ) 頁は保管費用が生産する Nutzeffekt である。以上の Nutzeffekt については別稿で検討済である。⁽ⁱ⁾ さて, 314 (Ⅱ), 359 (Ⅱ) 頁は die kommunistische Gesellschaft. における Nutzeffekt であり, 30 (Ⅱ) 頁は Dienst としての有目的労働と有目的効果である。そして, 144 (Ⅳ) 頁は運送される物と Nutzeffekt, 153 (Ⅳ), 50 (Ⅴ), 51 (Ⅴ) 頁では, die Ortveränderung という Nutzeffekt が問題となっている。以下, ここでは「位置変化」という有目的効果を問題とし, 314, 359頁における有目的効果にはふれない。

(i) die Ortveränderung (「位置変化」) という Nutzeffekt の存在証明。

「位置変化」という有目的効果は原書 50 (Ⅴ), 51 (Ⅴ), 153 (Ⅳ) 頁において使用されているが, ことに50, 51頁においては「位置変化」という概念が詳しく分析されており, かつ原稿の成立順序からすれば, 第Ⅳ稿よりも第Ⅴ稿が後であるだけに, 50, 51頁における有目的効果が考察の基準となる。さて, 50

(1) 拙稿「保管費用の再生産=流通について」(『富大経済論集』第22巻, 第3号), 並びに, 「有目的効果についての一考察」(『経済学雑誌』第50巻, 第6号, 昭和39年6月)。

(V) 頁においてまず次のように云う、「運輸業が販売するのは場所変更そのものである。」⁽¹⁾ かかる点について、第IV稿、原書153頁においても述べている。

「運輸手段は例外である。その生産的機能中に——つまりその生産部面滞在中に——生まれる有用的効果たる場所変更 (die Ortveränderung) は、同時に、たとえば旅行者の個人的消費に入りこむ」⁽²⁾

年代順にみれば、第IV稿のこの一文において始めて die Ortveränderung という Nutzeffekt が使用されている。と同時に、同じ第IV稿、原書144頁において「位置変化」という有用的効果は運送される生産物・物の生産とは直接に関係ない点を指摘している。

「生産物の分量は運輸によっては増加しない。また、運輸によって生産物の自然的属性が変化されるかもしれないが、この変化も特定の例外こそあれ意図された有用的効果ではなく、不可避的害禍である。」⁽³⁾

ここに云う「特定の例外」とは、例えば生産地での未成熟なバナナが消費地への運送中に成熟するというような労働期間を超える生産期間を形成する自然過程における有用的効果の場合である。更に別稿で検討した如く、第II稿、原本290頁における一文において云う、「たとえば棉花、石炭などが、その生産＝または貯蔵地から資本家Xの工場所在地までの旅に旧来の運輸で三週間かかるとすれば、新在荷の到着するまでのXの生産在荷の最小限は少くとも三週間分なければならぬ。棉花や石炭が旅をしている間、それらは生産手段としては役だちえない。」⁽⁴⁾

運送費用が生産する「位置変化」 (die Ortveränderung) という有用的効果の生産には、運送される物・使用価値は生産手段として入り込まぬ。だが他

(1) K—II, S. 50. 訳書, 73頁。

(2) K—II, S. 153. 訳書, 205頁。

(3) K—II, S. 144. 訳書, 193頁。

(4) 拙稿『『資本論』第一巻における有用的効果について』(1)の〔一〕(前出)。

(5) K—II, S. 290. 訳書, 379頁。

方、運送過程を直接的生産過程の立場から、かつ労働過程の立場からすれば、運送労働が企図するもの、目的は「位置変化」そのものを生ぜしめる事である。運送過程において、運送されつつある使用価値・物、位置変化しつつある物は「位置変化」そのものを生産するための生産手段として運送過程に入り込んでいない。もしそうだとすれば、運送されつつある物は生産手段として合目的的に消費＝実現されねばならぬ。更に生産関係としてみれば、それは運送過程へ不変資本として入り込まねばならぬ。然し、運送された使用価値・物は位置変化されたのみであり、これが運送過程中でこうむる質的悪化、量的減少は不可避の害禍ですらである。「その成果は——輸送されるのが人間であろうと商品であろうと——その場所的定在の変更 (ihr verändertes örtliches Dasein), たとえば糸が今やその生産されたイングランドにでなくインドにあるということである。」⁽⁶⁾ すなわち運送過程の結果からみれば、物は位置変化されて実在する。ことに運送労働は、運送される物が定在し、これの消費＝実現のために必要となるのであり、その逆ではない。「多くのものを度量し、包装し、輸送するためには、多くのものが其所になければならぬ。包装＝および輸送労働などの分量は、その活動の客体たる商品の分量に依存するのであって、その逆ではない。」⁽⁷⁾

⁽⁸⁾ 別稿において考察した如く、一般に使用価値・物の規定は対象的形態をとって存在する物のみならず、流動状態、更には生産されるとすぐ消滅する「生産物」にも貫徹する。とすれば、運送過程が生産する「位置変化」という有用的効果は対象的形態をとらず、生産されるとすぐ消失する「生産物」とであると把握出来る。有用的効果の基本規定は具体的有用的労働が企図する、目的とする、有用的労働から見た生産物、使用価値である。すなわち「位置変化」という運送過程の「生産物」は対象的形態をとらぬが故にそれは有用的効果と把握

(6) K—II, S. 50. 訳書, 73頁。

(7) K—III, S. 331. 訳書, 429頁。

(8) 拙稿「保管費用の再生産＝流通について」(前出) 181～186頁。

する以外ない。かく「位置変化」たる有用的効果が対象の形態をとらず、生産されるとすぐ消滅するが故に、その消費はその生産場所で、すなわち運送過程の中で消費されねばならぬ。「生みだされる有用的効果は、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。人間や商品は運輸手段と共に旅する。そして運輸手段の旅——その場所的変更 (seine örtliche Bewegung) ——こそは、運輸手段によって惹起される生産過程である。⁽⁹⁾」かくて、運送される物・使用価値は運送過程が生産する「位置変化」たる有用的効果の生産過程に入るのではなく、その消費過程に入る。運送される物は「位置変化」たる有用的効果を消費した結果、位置変化して定在する。

(ii) 「位置変化」たる有用的効果と運送手段。

生産過程の一側面としての労働過程は「合目的な活動または労働そのもの、その対象、およびその手段である。⁽¹⁾」という諸契機からなる。とは云え、生産手段を労働対象と労働手段に分割することが労働過程の基本規定ではない。労働過程そのものの分析は人間と自然との系列にあり、まず具体的有用的労働が主体として把握される。つまり「労働はさしあたり、人間と自然との間の一過程、すなわち、それにおいて人間が人間の自然との質料変換を彼自身の行為によって媒介し・規制し・統制する一過程である。⁽²⁾」したがって企図された有用的効果の性質によっては必ずしも労働対象と労働手段とが明確に分割されて把握出来ない場合もありうる。もともと生産手段は次のように把握される。「もしひとが、全過程をその成果たる生産物の立場から考察するならば、労働手段と労働対象とは共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。⁽³⁾」「位置変化」という有用的効果・「生産物」の立場から運送労働過程をみれば、生産手段たる運送手段と運送労働との対立＝統一とし

(9) K—II, S. 50. 訳書, 73頁。

(1) K—I, S. 186. 訳書, 331頁。

(2) K—I, S. 185. 訳書, 329頁。

(3) K—I, S. 189. 訳書, 335頁。

て現われる。ただ、運送される物は「位置変化」たる有用的効果が対象の形態をとらず、すぐ消滅するがゆえに、その消費は「生産過程中と不可分に結合」(前出)され、かくて運送される物は運送労働にとって労働対象として現われる。しかし運送される物自体は「位置変化」という有用的効果の生産の爲の労働手段ではない。

さて、「労働手段とは、労働者が自分と労働対象との間に差し入れてこの対象に対する彼の活動の伝導体として彼のために役立つような、一つの物、または諸物の一復合体である。彼は諸物を、能力手段として他の諸物に——彼の目的に⁽⁴⁾応じて——作用させるために、それらの物の力学的・物理学的・化学的な諸属性を利用する。」運送労働は「位置変化」という有用的効果を生産するため、諸使用価値・物たる運送手段の「力学的・物理学的・化学的な諸属性を利用し」消費=実現する。すなわち「位置変化」という有用的効果との関連において、運送労働は「これらの物を捉え、それらを死から蘇生させ、それらをただ可能的な使用価値から現実的かつ効果的な使用価値に転化させねばならぬ。⁽⁵⁾」運送手段・物の有用な諸属性、つまり「力学的・物理学的・化学的な諸属性」が問題となるのはまさにこの現実的使用価値においてであり、そこにおいて有用性そのものとなる。その結果が「位置変化」たる有用的効果、運送手段の位置変化そのものである。⁽⁶⁾

「すべての発達した機械は本質的に相異なる三つの部分から成立つ、——発動機、伝力機構、最後に道具機または作業機⁽⁷⁾がそれである。」蒸気機関・熱機関・電磁気機関などは「それ自身の動力を生みだす⁽⁸⁾」。運送手段たる蒸気機関車をみれば、それ自身発動機であり、伝力機構たるクランク、ピストンを持ち、

(4) K—I, S. 188. 訳書, 332頁。

(5) K—I, S. 191. 訳書, 338頁。

(6) 『『価値論』研究』(岩波書店) 安部隆一著, 第八論文『『生産力』と使用価値』参照。

(7), (8) K—I, S. 389. 訳書, 612頁。

作業機たる車輪を持つ。更に、作業機たる列車と連結される。自動車、船舶、航空機、等々、それら自身が発動機・伝力機構、作業機からなりたつところの、「位置変化」たる有用的効果をもたらす発達した機械である。

逆に最も簡単な運送手段は人間そのものである。例えば飛脚の場合、彼自身が「位置変化」たる有用的効果をもたらす一つの機械——発動機、伝力機構、作業機からなる——である。すなわち「位置変化」という「有用的効果をもつ或る人間活動⁽⁹⁾」である。運送される物は人間活動そのものと結合され、刻々と生産される「位置変化」たる有用的効果を消費する。

上述の如く、一つの機械体系たる運送手段そのものが「位置変化」せず、逆に運送される物の「位置のエネルギー」という力学的・物理学的諸属性を利用し、使用価値の一変化たる「位置変化」という有用的効果を生産する場合がある。すなわち、水道、パイプライン、ローラー等々である。自然の傾斜を利用して位置エネルギーを引き出す場合もあれば、また運送される物に一定の圧力を加え、位置エネルギーを引き出し、かくて「位置変化」たる有用的効果をもたらす場合もある。とは云え、運送される物は「位置変化」たる有用的効果を生産するために生産手段として消費されぬ。運送される物が位置変化しうる運送手段たる装置、機構のもとに置かれ、その結果「位置変化」たる有用的効果が生産され、かつ運送される物はそれを消費する。その結果、使用価値・物がA地からB地へ位置変化するのみであり、運送された物は何ら生産されるのではない。

「広義において労働過程の手段のうちに数えられるものには、……、過程が行われるために総じて必要とされるすべての対象的諸条件がある。それらは直接には過程に入りこまないが、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えない。この種の一般的労働手段はやはり土地そのものである。けだし土地は、労働者に対しては彼の立つ場所を与え、彼の過程に対しては作業場面を与えるからである。労働によってすでに媒介されているこ

(9) K—II, S. 30. 訳書, 46頁。

の種の労働手段は、たとえば労働用建物、運河、道路などである。⁽¹⁰⁾

鉄道における線路、駅舎、空港、港湾、一般道路、運河、自動車専用道路、高速道路、海路、空路等々、これらすべて「位置変化」たる有用的効果の生産の爲の一般的労働手段、一般的対象の諸条件である。もともと「大工業は膨大な自然諸力と自然科学とを生産過程に合体させることによって労働の生産性を異常に高める⁽¹¹⁾」のであるが、運送過程においては、この点が殊に著しい。「位置変化」という有用的効果の生産手段・運送手段において「価値形成要素としての機械と生産物形成要素としての機械との間には大きな差額が生ずる。⁽¹²⁾」従って、「大工業において初めて人間は、自分の過去の・すでに対象化された・労働の生産物を、自然力と同じく大規模に無償で作用させうる。⁽¹³⁾」のであるが、運送過程ではこの点が殊に著しい。かくて、「労働の生産性と労働の価値創造とが逆比例する⁽¹⁴⁾」という法則は「他のあらゆる産業に妥当するのと同じく、運輸業にも妥当する。与えられた距離だけ商品を運輸するに要する労働——死んだ労働および生きた労働の分量が小さくなればなるほど、労働の生産力はますます大きくなり、逆の場合にはこの逆である。⁽¹⁵⁾」

なお、報知については安部隆一著「流通諸費用の経済学的研究」（伊藤書店）89～90頁参照。ここでは触れない。

(2) 「位置変化」たる有用的効果の生産と消費とへの理論的分割。

運送過程を直接的生産過程の立場から、労働過程として考察すれば、それは「位置変化」たる有用的効果を生産する。かかる一定の有用的効果は対象の形態をとらず、生産されるとすぐ消滅する。とは云え、これは運送過程が企図した「生産物」である。

(10) K—I, S. 188. 訳書, 334頁。

(11) K—I, S. 405. 訳書, 631頁。

(12) K—I, S. 405. 訳書, 632頁。

(13) K—I, S. 406. 訳書, 633頁。

(14) (15) K—II, S. 145. 訳書, 194頁。

さて、運送過程を直接的生産過程として価値増殖過程の立場から考察すれば「この有用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、運輸業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。」⁽¹⁾ かく、直接的生産過程の結果としての、運輸資本の「生産物」たる「位置変化」という商品は「位置変化」たる有用的効果であるとともに、資本価値、プラス、剰余価値を含む。ただ「位置変化」たる有用的効果は対象の形態をとらぬため対象の形態たる形式を要求する。例えば切符である。これには商品としての使用価値、すなわち「位置変化」たる有用的効果の質量——速度と距離——が明示され、かつその交換価値が表示されている。直接的生産過程の結果としての商品量は、一定区間において生産される「位置変化」たる有用的効果の密度、頻度によって与えられる。

さて、一般に $W' - G' \cdot G - W \cdots P \cdots (W)$ における出発点としての W' は、社会的総再生産過程の条件に制約されて、生産的消費なり個人的消費に入る。商品としての使用価値・物の側面で見れば、 W' の使用価値・物として、可能的使用価値の位置で存在したものが生産的消費あるいは個人的消費において消費＝実現される。つまり、新たな使用価値の形成要素として現実的使用価値となり消費＝実現される。かくて、 W' はその直接的生産過程と、その消費過程という二過程に分割され、かつ、かかる二過程の統一として再生産過程が把握されている。今、問題たる一特殊的生産部門における「生産物」たる「位置変化」という商品にもこの規定は貫徹する。ただ、かかる商品の使用価値たる有用的効果は対象の形態をとらず生産されるとすぐ消滅する。それ故、他の商品の如くその生産場所と消費場所とが空間的・時間的に分離して存在せず、この二過程を分離して把握することが困難である。とは云え、この二過程は理論的に分割して分析せねばならぬ。何故なら「位置変化」たる有用的効果の消費も、

(1) K—II, S. 50. 訳書, 73頁。

他の商品と同様に、再生産条件に制約されているからである。

さて、「運輸業のための範式は $G-W \langle \overset{p}{A}^m \dots p-G'$ であろう。けだし、生産過程から分離されうる生産物でなく生産過程そのものが、支払われ、消費されるからである。だからこの範式は、貴金属生産のための範式と殆んどまったく同じ形態を有するのであって、ただ、この場合の G' は、生産過程で生みだされて過程から押出された金または銀の現物形態でなく、生産過程で生み出された有用の效果の転化形態だということだけのことである。⁽²⁾」

「位置変化」たる有用の效果を $(N)W'$ と表わせば、運輸資本の貨幣資本、生産資本、商品資本の各特殊的循環の形式は次の様になる。

$$(I) \quad G-W \langle \overset{p}{A}^m \dots p \dots (N)W'-G'$$

$$(II) \quad p \dots (N)W'-G' \cdot G-W \langle \overset{p}{A}^m \dots p$$

$$(III) \quad (N)W'-G' \cdot G-W \langle \overset{p}{A}^m \dots p \dots (N)W'$$

別稿で考察した如く、形式 I は運輸資本の価値増殖を表現するが剰余価値と資本価値の流通は分離せず、かつ G から出発し貨幣形態たる G' に帰着する。それ故、この形式は再生産を表示し得ない。型式 II は p から出発し p に帰着する。したがってこの形式は生産資本価値の再生産を表示し、資本価値と剰余価値との流通に分離する。しかし剰余価値の流通の第二段階はこの形式に含まれない。形式 III にいたって初めて資本価値と剰余価値の流通が分離し、資本価値の再生産のみならず剰余価値の流通をも含み、かつ、個別資本の再生産とともに社会的総再生産をも表示しうる。したがって、他の商品と同様に、形式 III が分析の基準となる。

ところで商品としての使用価値・物が消費=実現するに必要な「位置変化」という条件を充たすために運送費用が投下される。したがって「位置変化」た

(2) K—II, S. 51. 訳書, 73—74頁。

(3) 拙稿, 「商業資本実存条件としての商品流通について」(2)「富大経済論集」第13巻第4号。

る有用的効果が如何なる再生産条件のもとで消費されるかという問題は、運送される使用価値・物が如何なる再生産条件のもとで「位置変化」たる有用的効果を消費するかという問題に帰着する。そこで、社会的総商品、総労働力、総資本家が如何なる再生産条件のもとで位置変化を必要とするかが問題となる。

まず社会的総商品、総労働力が正常な再生産条件のもとで生産的消費されるか否かである。もしそうでなければ、社会的総商品たる W' は市場に停滞したままであり、 $W'-G'$ を遂行せぬため、 W' は「位置変化」しないか、あるいは「位置変化」したとしても相変らず W' として市場にあり、商品としての使用価値・物は消費＝実現の過程に入っていない。かかる場合、運送された商品が消費した「位置変化」たる有用的効果の価値は W' の価値に追加的に入らず、運送した個別資本家の負担となる。個別資本家にとっては、それは商品形態より生じた費用であり、「位置変化」たる有用的効果が売買費用として消費されたことになる。この場合、運送費用どころか W' そのものの価値損失が問題となる場合すら生ずる。労働力についてみれば、失業の状態にあり、事態は明白である。

次に正常な再生産条件を充たしている場合であっても、別稿で分析した⁽⁴⁾ 如く、総商品のうち純粋流通費用として消費＝実現される部分がある。したがって以下、生産的消費、個人的消費、純粋流通費用としての不生産的消費の場合に分けて考察せねばならぬ。

正常な社会的再生産過程における「位置変化」はまず次の場合に分かれる。⁽⁵⁾

(1) 生産手段生産部門を構成する総商品は部門Ⅰ内及び消費手段生産部門内において、生産手段として生産的消費される。それ故、総商品は部門Ⅰ内間、部門Ⅰから部門Ⅱへの各生産場所間において、その消費＝実現のために位置変化を必要とする。かかる条件で消費された有用的効果は「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、そのの

(4) 拙稿「純粋流通諸費用の再生産＝流通について」「経済学雑誌」第59巻第3・4号。

(5) 拙稿「『資本論』第一巻における有用的効果について」(前出)(1)の〔一〕参照。

価値は追加価値としてその商品そのものに移譲される。⁽⁶⁾」

(ロ) 部門Ⅱを構成する総商品は消費手段として部門Ⅰ、Ⅱにおける労働者階級及び資本家階級において個人的消費される。かくて部門Ⅱの総商品は部門Ⅰ、Ⅱの労働者階級、資本家階級の個人的消費場所への、生産場所——個人的消費場所間においてその消費＝実現のために位置変化を必要とする。

「生産的消費は（これは事実上労働者の個人的消費を含む、けだし労働力は特定の限界内では労働者の個人的消費の不断の生産物であるから）各個別の資本そのものによって行われる。個人的消費は——個別の資本家の生存に必要なもの以外は——社会的行為として内蔵されているにすぎず、個別の資本家の行為としては決して内蔵されていない。⁽⁷⁾」

かかる場合、有用的効果は生産的消費されその価値は追加価値として商品に入り込む。労働力の再生産に入った場合、それだけ労働力の価値を高める。一方において労働力が他方において資本家の生存が確保され、資本関係が再生産される。⁽⁸⁾

(ハ) 部門Ⅰ及び部門Ⅱの労働者階級は労働力の再生産場所たる居住空間から労働力の生産的消費場所へ労働力・自己意識ある物の位置変化を必要とする。かかる「位置変化」は正常な再生産にとって不可欠な条件であるから、かかる条件のもとで消費された有用的効果の価値は労働力価値に追加価値として入り込む。

(ニ) 労働者階級、資本家階級の個人的消費場所間、居住空間間における位置変化が生ずる。かかる条件の場合、「位置変化」たる有用的効果は個人的消費されたのであり、「それが個人的消費されるならば、その価値は消費とともに

(6) K—Ⅱ, S. 51. 訳書, 73頁。

(7) K—Ⅱ, S. 89. 訳書, 123—124頁。

(8) K—Ⅰ, S. 607. 訳書, 902頁「だから資本制的生産過程は、関連において考察すれば、すなわち再生産過程としては、商品を生産するばかりでなく、剰余価値を生産するばかりでなく、資本関係そのものを、——一方には資本家を、他方には賃労働者を、生産し、再生産するのである。」

消滅する。⁽⁹⁾」但し、(㍑)でみた如く、労働力の再生産・維持の為に「位置変化」たる有用的効果の消費を自己目的とする——例えば旅行、レクレーション——場合、それは生産的消費され追加価値として労働力価値に入り込む。

(㍒) 正常な再生産過程を円滑に遂行するため、不生産的であるが必要である、商品形態が起因で生ずる純粹流通費用として商品、労働力が消費＝実現される場合がある。流通手段材料生産部門（勿論、金材料生産部門も含む）は本来の生産手段生産部門に追加するという形式で示され、この部門における $V+M$ が社会的にみれば流通手段として消費＝実現される。運送される使用価値・物は商品形態が起因で生じた費用として消費＝実現されるため、かかる物は「位置変化」たる有用的効果を不生産的に消費する。その価値は消費した個々の資本家の負担となる。つまり、消費された流通手段の価値と同様、それを必要とした商品の価値に追加的に入らぬ。勿論、商品形態より生じた労働力の位置変化——例えばセールスマンの旅行——も同様である。

以上、運送される物の再生産条件によって如何に「位置変化」という有用的効果が生産的消費、個人的消費、不生産的消費され、かつ消費された有用的効果の価値が運送される商品・物に追加価値として入るか否かを検討した。なお、以上(㍑)から(㍒)の基本分析は前出の安部隆一著「流通諸費用の経済学的研究」93～100頁に依拠している。

〔二〕 運送費用の再生産＝流通過程分析

（１）運送費用の流通費的性格

第一巻の帰着点としての商品、資本の生産物としての商品が第二巻の出発点をなす。第二巻の立場で考察すれば、これは部門Ⅰ、部門Ⅱを形成する商品であり、それは $W' \text{ als } W$ と把握されている。⁽¹⁾

(9) K—Ⅱ, S. 51. 訳書, 73頁。

(1) 拙稿, 「商業資本実存条件としての商品流通について」(3)(4), 「富大経済論集」第14巻第一号, 第二号に所収。参照。

直接的生産過程の結果としての商品、資本の生産物としての商品の使用価値・物はそれなりにその位置で完成されたものである。すなわち「過程は生産物において消失する。過程の生産物は一の使用価値であり、形態変化によって人間の慾望に適合させられた一の自然質料である。」⁽²⁾

社会的総商品の使用価値・物が、正常な再生産条件のもとで、消費＝実現されるに必要な「位置変化」という条件を充たす為に運送費用が投下される。運送費用は「位置変化」たる有目的効果を生産し、それは運送される使用価値・物によって生産的に消費され、かくて有目的効果の価値は運送された商品価値に追加価値として入る。しかし、運送される物は運送過程において「生産手段としては役だちえない。」(前出)つまり有目的効果の生産に生産手段として入らぬ。また、「位置変化」たる有目的効果を消費した結果、使用価値・物がA地からB地へ位置変化したのみである。すなわち、運送される使用価値・物が「位置変化」たる有目的効果を消費した結果、何らの使用価値・物も生産されぬ。それどころか逆に「不可避の害禍」(前出)すらこうむる。この事こそが「位置変化」たる有目的効果と他の商品とが異なる点である。すなわち、社会的総商品は、正常な再生産条件のもとで、新たな使用価値・物または、新たな労働力の形成要素として消費＝実現される。「労働はその質料的諸要素——その対象およびその手段——を消費し、それらを食いつくすのであり、つまり消費過程である。この生産的消費が個人的消費と相異するところは、後者は生産物を生きた個人の生活手段として消耗し、前者はそれを労働——生きた個人の、自らを実証しつつある労働力——の生活手段として消耗する、という点である。だから、個人的消費の生産物は消費者そのものであり、生産的消費の成果は、消費者とは異なる一生産物である。」⁽³⁾これに反し、「位置変化」たる有目的効果は、正常な再生産条件のもとで、運送される物・使用価値に生産的消費されたとしても運送される物・使用価値の形成要素として消費されぬ。それどころか

(2) K—I, S. 189. 訳書, 334頁。

(3) K—I, S. 191—192. 訳書, 338頁。

「不可避の害禍」として質的悪化、量的減少すら生ずる。したがって運送費用は保管費用と同じく生産物の社会的形態がどうであろうとも「生産物形成そのもの」には入りこまないのであって、生産物からの控除をなす。これは必要であり、社会的富の空費である。⁽⁴⁾ 運送費用は生産物の社会的形態がどうであろうとも、生産物・使用価値・物が正常な再生産のもとで消費＝実現するに不可欠な「位置変化」という条件を充たす為に投下される。かく、如何なる社会的形態においてもその社会の正常な再生産にとって不可欠な費用であるという意味において、運送費用は社会的総再生産過程の一般的条件でもある。すなわち運送費用は「社会的富の一実存条件である」⁽⁵⁾ ことにその実存の最深の根拠がある。

運送費用はかく社会的富の一実存条件であるとは云え、空費である事には変わりはない。すれば、かかる費用が如何に「社会的富から控除」⁽⁶⁾ され、かつ現物＝価値填補されるかが問題となる。

〔一〕の(2)で考察した様に、「位置変化」たる有用的効果は運送される使用価値・物の再生産条件によって、生産的消費、個人的消費、不生産的消費された。そして有用的効果が生産的消費された場合、消費された有用的効果の価値は追加価値として商品、労働力の価値に入る。それ故この追加価値はかかる商品を購入する資本家階級の負担となる。同一規模の再生産を続行しようとするれば、この負担分は各部門における剰余価値より控除せねばならぬ。個人的消費された場合、消費された有用的効果の価値は消費した諸個人の負担となる。不生産的消費の場合、消費された有用的効果は純粹流通費用として消費され、したがって消費した各個別資本家の剰余価値より控除される。そこで以下、年々の正常な社会的総再生産過程において運送費用が如何に剰余価値より控除され、現物＝価値填補されるかが問題となる。

(4) K—II, S. 139. 訳書, 187頁。

(5) K—II, S. 142. 訳書, 191頁。

(6) K—II, S. 142. 訳書, 191頁。

(2) 運送費用の再生産過程表式分析

さて、問題の簡単化のため以下の前提条件を置く。正常な単純再生産、不変資本は消耗部分のみ問題とし、固定資本の現物＝価値填補は捨象する。社会的総商品資本＝9600、そのうち生産手段生産部門の総商品、 $(p_m)W=6000$ 、消費手段生産部門の総商品、 $(L_m)W=3000$ 、運送手段・運送材料生産部門（以下、運送手段生産部門と称す）の総商品 $(T_m)W=600$ 、資本の社会的平均有機的構成は 4 : 1、剰余価値率 100%、運送費用として投下される生産資本 $200c+50v=250$ 、このうち部門Ⅰの総商品の運送の為に投下される生産資本、 $I\tau_{i.} 100c+25v=125$ 、同様に部門Ⅱ、 $II\tau_{i.} 96c+24v=120$ 運送手段生産部門の総商品の運送に投下される生産資本、 $T_{m.i.} 4c+1v=5$ とする。

すれば問題は運送費用として投下される不変資本・運送手段＝200、可変資本・労働力＝50が如何に現物＝価値填補されるかである。

ところで、すでに考察した様に運送費用として投下される資本 $200c+50v=250$ は本来的生産部門の総商品、 $W(9000)$ 並びに運送手段生産部門の総商品 $W(600)$ の生産費用として入らぬ。たとえ、運送費用が流通費用でありながら生産的性格を持つとは云え、それは流通費用であり、空費である。それ故、運送費用の現物＝価値填補の為には社会的富からの控除がなされねばならぬ。かくて表式は空費の再生産＝流通形式をとる。

$$I \quad 4000c + 1000v + 1000m = 6000$$

$$I\tau_m \quad 400c + 100v + 100m = 600$$

$$II \quad 2000c + 500v + 500m = 3000$$

運送手段生産部門は部門Ⅰに属する。正常な再生産を前提とすれば、総商品＝9600の運送手段として生産的消費される運送手段＝200は、当年度において新たに附加された $I\tau_m, 100v+100m=200$ でもって現物＝価値填補されねばならぬ。もしそうではなく、例えば運送手段＝300が総商品＝9600の運送のために消費されたとする。すれば運送手段： $100c+100v+100m=300$ が運送手段として消費される。すれば次年度の再生産の為には、前提により $300c$ しか

商品に追加価値として入り込んだとする。なお、この分析図を前提にして、貨幣通流を入れ、再生産＝流通形式でもって検討する。

(i) $3600 I_c$, $(p_m)W(3600c)$ の部門 I 内での相互交換。

$$\alpha_{11} \quad \alpha_{11}$$

$3600 I_c$ は部門 I 内で生産手段として生産的消費される。 $(p_m)W(3600c)$ が生産的消費した α_{11} は追加価値として入り、かつ部門 I 内の各資本家は α_{11} だけより高く購入する。再生産＝流通形式でみれば、

$$(p_m)W(3600c) - 3600G \cdot 3600G - (p_m)W(3600)$$

$$\alpha_{11} \quad \alpha_{11} \quad \alpha_{11} \quad \alpha_{11}$$

社会的にみれば、左辺＝右辺で、 α_{11} は空費として消失する。

(ii) $300c I = 300c I_{T_m}$, $(p_m)W(300c) = (T_m)W(300c)$

$$\alpha_{12} \quad \gamma_{11} \quad \alpha_{12} \quad \gamma_{11}$$

生産手段として生産的消費される商品の部門 I, 部門 I_{T_m} 間の相互における現物＝価値填補である。再生産＝流通形式でみれば、

$$\begin{array}{l} I \quad (p_m)W(300c) - 300G \quad \cdot \quad 300G - (T_m)W(300) \quad \text{生産手段として生産的消費} \\ \alpha_{12} \quad \alpha_{12} \quad \gamma_{11} \quad \gamma_{11} \\ I_{T_m} \quad (T_m)W(300c) - 300G \quad \cdot \quad 300G - (p_m)W(300) \\ \gamma_{11} \quad \gamma_{11} \quad \alpha_{11} \quad \alpha_{11} \end{array}$$

点線は貨幣通流を表わす。

部門 I では $\alpha_{12} \cong \gamma_{11}$, I_{T_m} では $\gamma_{11} \cong \alpha_{11}$ であるが、社会的にみれば、 $\alpha_{12} + \gamma_{11} = \gamma_{11} + \alpha_{11}$ で、相互に相殺される。つまり、空費として消失する。

(iii) $100 I_c = 100c I_{T_m}$ の相互交換と、部門 I 内における $100c I_{T_m}$ と $100 I_m$ との相互入替。

$$\alpha_{13} \quad \gamma_{12}$$

$$\gamma_{12}$$

$100 I_c$ は I_{T_m} ＝運送手段生産部門において生産手段として生産的消費される。他方 $100c I_{T_m}$ は部門 I の総商品 (6000) の運送過程に入り、運送手段として現物＝価値填補される。したがって、部門 I が同一規模の再生産をなそうとすれば $100 I_m$ でもって $100 I_c$ を現物＝価値填補せねばならぬ。再生産＝流通形式でみれば次の様になる。

$$\begin{array}{lcl}
 \text{I} & (p_m)W(100c) - 100G \xrightarrow{\alpha_{13}} & 100G - (p_m)W(100) \\
 & \alpha_{13} & \alpha_{31} \\
 \text{I} & (p_m)W(100m) - 100G \xrightarrow{\alpha_{31}} & \\
 & \alpha_{31} & \\
 \text{I } \tau_{mi} & & 100G - (\tau_m)W(100) \quad \text{運送手段として生産的消費} \\
 & & \gamma_{12} \quad \gamma_{12} \\
 \text{I } \tau_m & (T_m)W(100c) - 100G \xrightarrow{\gamma_{12}} & 100G - (p_m)W(100) \\
 & \gamma_{12} & \alpha_{13} \quad \alpha_{13}
 \end{array}$$

社会的にみれば、 $\alpha_{13} + \alpha_{31} + \gamma_{12} = \alpha_{31} + \gamma_{12} + \alpha_{13}$ となり空費として消失する。部門Ⅰにおいては、運送費用 100 が空費として消失するが故に、その現物＝価値填補には剰余価値 100 I_m より控除されねばならぬ。

$$(iv) \quad 1000 \text{ I}_v = 1000 \text{ II}_c$$

$\alpha_{21} \quad \beta_{11}$

1000 I_v は部門Ⅱの 1000 II_c を現物＝価値填補する。他方、 $A(1000)$ を現物＝価値填補する。 1000 II_c は部門Ⅰの労働者階級 $A(1000)$ によって個人的消費される。それゆえ、 β_{11} はまず $A(1000)$ の価値をそれだけ高める。更に $A(1000)$ は部門Ⅰで生産的消費される。その為に β'_{11} の有用的効果を生産的消費する。かくて、部門Ⅰにおいて現物＝価値填補された労働力価値は $A(1000) + \beta_{11} + \beta'_{11}$ となる。再生産＝流通形式は、

$$\begin{array}{lcl}
 \text{I} & (p_m)W(1000v) - 1000G \xrightarrow{\alpha_{21}} & 1000G - A(1000) \\
 & \alpha_{21} & \beta_{11}, \beta'_{11} \quad \beta_{11}, \beta'_{11} \\
 \text{I } A & A(1000) - 1000G \xrightarrow{\beta_{11}, \beta'_{11}} & 1000G - (L_m)W(1000) \\
 & \beta_{11}, \beta'_{11} & \beta_{11} \quad \beta_{11} \\
 \text{II} & (L_m)W(1000c) - 1000G \xrightarrow{\beta_{11}} & 1000G - (p_m)W(1000) \\
 & \beta_{11} & \alpha_{21} \quad \alpha_{21}
 \end{array}$$

Ⅰ、ⅠA、Ⅱの各部門内における運送費用は必ずしも左辺＝右辺とならぬが、社会的にみれば、左辺＝右辺であり、運送費用は空費として消失する。

$$(v) \quad 779 \text{ I}_m = 779 \text{ II}_c, \quad (p_m)W(779m) = (L_m)W(779c)$$

$\alpha_{22} \quad \beta_{12} \quad \alpha_{22} \quad \beta_{12}$

再生産＝流通形式でみれば、

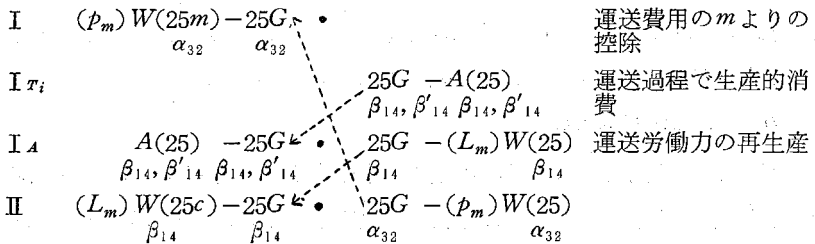
$$\begin{array}{lcl}
 \text{I} & (p_m)W(779m) - 779G \xrightarrow{\alpha_{22}} & 779G - (L_m)W(779) \quad \text{部門Ⅰの資本家階級の個人的消費} \\
 & \alpha_{22} & \beta_{12} \quad \beta_{12} \\
 \text{II} & (L_m)W(779c) - 779G \xrightarrow{\beta_{12}} & 779G - (p_m)W(779) \\
 & \beta_{12} & \alpha_{22} \quad \alpha_{22}
 \end{array}$$

必ずしも $\alpha_{22} = \beta_{12}$ ではないが、社会的にみれば、左辺=右辺。 $\alpha_{22} + \beta_{12}$ は空費として消滅。

$$(vi) \quad 25 I_m = 25 II_c$$

$\alpha_{32} \quad \beta_{14}$

$25 I_m$ は部門Ⅰの運送過程 ($I \tau_i$) に投下される可変資本 (25) を現物=価値填補するため控除された剰余価値である。したがって、 $25 I_m$ は $A(25)$ において現物=価値填補される。再生産=流通形式でみれば、



運送費用は社会的にみれば相殺され、消失する。なお、 β'_{14} は労働力の再生産場所からその生産的消費地への運送費用。なお、 $(p_m)W(25m)$ は I_m から控除されるが故に右辺は脱落する。

$$(vii) \quad 96v I \tau_m = 96 II_c, \quad 96v I \tau_m \text{ の部門Ⅱでの } 96 II_m \text{ との相互入替, } 96 I_m = 96 II_m$$

$\gamma_{21} \quad \beta_{13} \quad \alpha_{23}$

β_{31}

$96v I \tau_m$ は運送手段生産部門において $A(96)$ によって現物=価値填補されねばならぬ。それ故、それは部門Ⅱの $96 II_c$ と相互交換される。部門Ⅱにおいて、 $96v I \tau_m$ は $(L_m)W(3000)$ の運送過程において運送手段として生産的消費される。すれば、 $96 II_c$ は生産手段によって現物=価値填補されぬ。正常な再生産を行うとすれば、これは $96 II_m$ によって填補され、かくて $96 I_m = 96 II_m$ と相互交換されることにより、生産手段が現物=価値填補される。他方、 $96 II_c$ は運送手段生産部門における労働者階級によって個人的消費 (= 生産的消費) され、再生産された労働力 (96) は運送手段生産部門において生産的消費される。かくて、部門Ⅱにおいては、 $96 II_m$ が剰余価値より控除され、運送手段として現物=価値填補されている。以上の過程を再生産=流通形式として考察す

れば、次のようになる。

$$\begin{array}{ll}
 \text{I } \tau_m & (T_m)W(96v) - 96G \bullet \quad 96G - A(96) \\
 & \quad \quad \quad r_{21} \quad \quad \quad \beta_{13}, \beta'_{13} \\
 \text{I } A & A(96) - 96G \bullet \quad 96G - (L_m)W(96) \\
 & \quad \quad \quad \beta_{13}, \beta'_{13} \quad \quad \quad \beta_{13} \\
 \text{II} & (L_m)W(96c) - 96G \bullet \quad 96G - (p_m)W(96) \\
 & \quad \quad \quad \beta_{13} \quad \quad \quad \alpha_{23} \\
 \text{II} & (L_m)W(96m) - 96G \bullet \quad \text{運送費用の } m \text{ よりの控除} \\
 & \quad \quad \quad \beta_{31} \\
 \text{II } \tau_i & \bullet \quad 96G - (T_m)W(96) \quad \text{運送手段の生産的消費} \\
 & \quad \quad \quad r_{21} \\
 \text{I} & (p_m)W(96m) - 96G \bullet \quad 96G - (L_m)W(96) \\
 & \quad \quad \quad \alpha_{23} \quad \quad \quad \beta_{31}
 \end{array}$$

以下、貨幣での運送費用の表示は省く。

運送費用の各部門内における左辺と右辺は必ずしも等値ではないが、社会的にみれば、左辺=右辺であり、 r_{21} , β_{13} , β'_{13} , β_{31} , α_{23} は空費として消失する。 96II_m は部門IIにおける運送費用(96)の剰余価値よりの控除である。それ故、 $(L_m)W(96m)$ の右辺は欠如する。他方、 $96G - (T_m)W(96)$ は部門IIの総商品(3000)の運送過程における運送手段の生産的消費である。

$$\text{(viii) } 4v \text{I } \tau_m = 4\text{II}_c$$

$\quad \quad \quad r_{22} \quad \quad \quad \beta_{15}$

$4v \text{I } \tau_m$ は部門IIにおいては、生産手段として生産的消費される。つまり 4II_c を現物=価値填補する。 4II_c は運送手段生産部門の労働力 $A(4)$ によって個人的消費され、 $A(4)$ はこの部門で生産的消費される。再生産=流通形式は、

$$\begin{array}{ll}
 \text{I } \tau_m & (T_m)W(4v) - 4G \bullet \quad 4G - A(4) \\
 & \quad \quad \quad r_{22} \quad \quad \quad \beta_{15}, \beta'_{15} \\
 \text{I } A & A(4) - 4G \bullet \quad 4G - (L_m)W(4) \\
 & \quad \quad \quad \beta_{15}, \beta'_{15} \quad \quad \quad \beta_{15} \\
 \text{II} & (L_m)W(4c) - 4G \bullet \quad 4G - (T_m)W(4) \\
 & \quad \quad \quad \beta_{15} \quad \quad \quad r_{22}
 \end{array}$$

$4G - (T_m)W(4)$ は部門IIにおいて 4II_c を生産手段として現物=価値填補したものである。運送費用 r_{22} , β_{15} , β'_{15} は社会的にみれば左辺=右辺で空費として消失する。

(ix) $95m \text{ I } \tau_m = 95 \text{ II}_c$, の再生産=流通。

$$\begin{array}{lcl}
 \text{I } \tau_m & (T_m)W(95m) - 95G & \xrightarrow[r_{23}]{\beta_{16}} 95G - (L_m)W(95) \text{ 個人的消費} \\
 \text{II} & (L_m)W(95c) - 95G & \xrightarrow[\beta_{16}]{r_{23}} 95G - (T_m)W(95) \text{ 生産手段として生産的消費}
 \end{array}$$

$95 \text{ I } \tau_m$ は部門Ⅱにおいて、 95 II_c を現物=価値填補し、生産手段として生産的消費される。運送費用 r_{23} 、 β_{16} は社会的にみれば空費として消滅。

(x) $1m \text{ I } \tau_m = 1 \text{ II}_c$

運送手段生産部門における $1m$ がこの部門の総商品 (600) の運送過程における可変資本として剰余価値より控除される。 $(T_m)W(1m)$ は部門Ⅱの 1 II_c を現物=価値填補する。他方 1 II_c は運送手段生産部門における運送過程において生産的消費される $A(1)$ によって個人的消費される。 $A(1)$ は運送費用として生産的消費される。再生産=流通形式でみれば次の通り。

$$\begin{array}{lcl}
 \text{I } \tau_m & (T_m)W(1m) - 1G & \xrightarrow[r_{32}]{} \text{剰余価値からの控除} \\
 \text{I } \tau_m \tau_i & & \xrightarrow[\beta_{17}, \beta'_{17}]{1G - A(1)} \text{生産的消費} \\
 \text{I} & A(1) - 1G & \xrightarrow[\beta_{17}]{1G - (L_m)W(1)} \\
 \text{II} & (L_m)W(1c) - 1G & \xrightarrow[\beta_{17}]{1G - (T_m)W(1)}
 \end{array}$$

$(T_m)W(1m) - 1G$ は運送手段生産部門における運送費用 $1m$ の剰余価値からの控除。したがって右辺を欠く。 $1G - A(1)$ は運送過程における生産的消費を示す。運送費用 r_{32} 、 β_{17} 、 β'_{17} は社会的にみれば左辺=右辺で、空費として消失。

(xi) $4m \text{ I } \tau_m$

運送手段生産部門における $4m \text{ I } \tau_m$ が、この部門における総商品 (600) の運送過程に運送手段として生産的消費される。それ故、 $4m$ が剰余価値より控除され、運送費用 $4c$ を現物=価値填補する。再生産=流通形式でみれば、

表わせば次のようになる。但し以下 β' は捨象する。

部 門 I

$$\begin{aligned}
 (p_m) W'(6000) & \left\{ \begin{array}{l} (p_m) W(4000c) \\ \alpha_{(11, 12, 13)} \\ + \\ (p_m) W(1000v) \\ \alpha_{21} \\ + \\ (p_m) W(875m) \\ \alpha_{(22, 23)} \\ + \\ (p_m) W(125m) \\ \alpha_{(31, 32)} \end{array} \right. - 5875G' \cdot \left\{ \begin{array}{l} 5000G - W \left\{ \begin{array}{l} p_m(3700) \\ \alpha_{(11, 31)} \\ T_m(300) \\ \gamma_{11} \\ A(1000) \\ \beta_{11} \end{array} \right. \dots p \\ 875g - (L_m) W(875) \\ \beta_{(12, 31)} \end{array} \right. \\
 ((N) W'(150) - 150G') \cdot 125G & - W \left\{ \begin{array}{l} T_m(100) \\ \gamma_{12} \\ A(25) \\ \beta_{14} \end{array} \right. \dots p \\
 A(1025) & - 1025G \cdot 1025G - (L_m) W(1025) \\
 \beta_{(11, 14)} & \beta_{(11, 14)}
 \end{aligned}$$

運送手段生産部門

$$\begin{aligned}
 (T_m) W'(600) & \left\{ \begin{array}{l} (T_m) W(400c) \\ \gamma_{(11, 12)} \\ + \\ (T_m) W(100v) \\ \gamma_{(21, 22)} \\ + \\ (T_m) W(95m) \\ \gamma_{(23)} \\ + \\ (T_m) W(5m) \\ \gamma_{(31, 32)} \end{array} \right. - 595G' \cdot \left\{ \begin{array}{l} 500G - W \left\{ \begin{array}{l} P_m(400) \\ \alpha_{(12, 13)} \\ A(100) \\ \beta_{(13, 15)} \end{array} \right. \dots p \\ 95g - (L_m) W(95) \\ \beta_{16} \end{array} \right. \\
 ((N) W'(6) - 6G) \cdot 5G & - W \left\{ \begin{array}{l} T_m(4) \\ \gamma_{31} \\ A(1) \\ \beta_{17} \end{array} \right. \dots p \\
 A(101) & - 101G \cdot 101G - (L_m) W(101) \\
 \beta_{(13, 15, 17)} & \beta_{(13, 15, 17)}
 \end{aligned}$$

部 門 II

$$\begin{aligned}
 (L_m)W'(3000) & \left\{ \begin{array}{l} (L_m)W(2000c) \\ \beta_{(11, 12, 13, 14, 15, 16, 17)} \\ + \\ (L_m)W(500v) \\ \beta_{21} \\ + \\ (L_m)W(380m) \\ \beta_{22} \\ + \\ (L_m)W(120m) \\ \beta_{(31, 32)} \end{array} \right. - 2880G' \cdot \left\{ \begin{array}{l} 2500G - W \left\{ \begin{array}{l} p_m(1900) \\ \alpha_{(21, 22, 23, 32)} \\ T_m(100) \\ \gamma_{(22, 23, 32)} \\ A(500) \\ \beta_{21} \end{array} \right. \dots p \\ 380g - (L_m)(380) \\ \beta_{32} \end{array} \right. \\
 ((N)W'(144) - 144G') \cdot 120G - W \left\{ \begin{array}{l} T_m(96) \\ \gamma_{21} \\ A(24) \\ \beta_{32} \end{array} \right. \dots p \\
 A(524) - 524G \cdot 524G - (L_m)W(524) \\ \beta_{(21, 32)} \quad \beta_{(21, 32)}
 \end{aligned}$$

各部門における有利用効果の左辺と右辺、

$$(1) \alpha (=150) \cong \alpha_{11} + \alpha_{31} + \gamma_{11} + \gamma_{12} + \beta_{11} + \beta_{12} + \beta_{14} + \beta_{31}$$

$$(2) \gamma (=6) \cong \alpha_{12} + \alpha_{13} + \gamma_{31} + \beta_{13} + \beta_{15} + \beta_{16} + \beta_{17}$$

$$(3) \beta (=144) \cong \alpha_{21} + \alpha_{22} + \alpha_{23} + \alpha_{32} + \gamma_{21} + \gamma_{22} + \gamma_{23} + \gamma_{32} + \beta_{21} + \beta_{22} + \beta_{32}$$

社会的にみれば、(1)+(2)+(3)としてみれば、左辺=右辺となる。つまり、 α , β , γ が空費として消滅する。然し各部門毎に見れば必ずしも右辺=左辺とはならぬ。左辺-右辺= $\Delta\alpha$ の場合、部門Ⅰの総商品(6000)の「位置変化」の為に生産的消費された $\alpha=150$ よりも、自己部門内で負担せねばならぬ価値の方が少ない事を意味する。つまり、 $\Delta\alpha$ だけ部門Ⅰの剰余価値からの控除が少となる。部門Ⅰ内では $\Delta\alpha$ だけ資本家の個人的消費が大となる。他方、 $\Delta\alpha$ 分だけ、他部門において負担増となり、 $\Delta\alpha$ だけ剰余価値からの控除が大となる。つまり $\Delta\alpha$ だけその部門の資本家階級の個人的消費が少となる。社会的にみれば、一方の増大は他方の減少となり、ゼロである。何故ならば、社会的にみれば、左辺=右辺であるから。このことは β , γ にも妥当する。

さて、社会的総商品資本の循環形式としてみれば、次のようになる。

$$\begin{array}{l}
 \left(\begin{array}{l}
 W(6400c) \\
 \alpha_{(11, 12, 13), \tau_{(11, 12), \beta_{(11-17)}} \\
 + \\
 W(1600v) \\
 \alpha_{(21), \tau_{(21, 22), \beta_{(21)}} \\
 + \\
 W(1350m) \\
 \alpha_{(22, 23), \tau_{(23), \beta_{(23)}} \\
 + \\
 W(250m) \\
 \alpha_{(31, 32), \tau_{(31, 32), \beta_{(31, 32)}}
 \end{array} \right) - 9350G' \cdot \left\{ \begin{array}{l}
 8000G - W \left\{ \begin{array}{l}
 p_m(6400) \\
 \alpha_{(11-13, 21-23, 31, 32)} \\
 \tau_{(11, 22, 23, 32)} \dots p \\
 A(1600) \\
 \beta_{(12, 13, 15, 21)}
 \end{array} \right. \\
 1350g - (L_m)W(1350) \\
 \beta_{(12, 16, 22, 31)}
 \end{array} \right. \\
 - 250G \cdot \\
 ((N)W'(300) - 300G') \cdot 250G - W \left\{ \begin{array}{l}
 (T_m)W(200) \\
 \tau_{(12, 21, 31)} \dots p \\
 A(50) \\
 \beta_{(14, 17, 32)}
 \end{array} \right. \\
 A(1650) - 1650G \cdot 1650G - (L_m)W(1650) \\
 \beta_{(11-13, 14, 15, 17, 21, 32)}
 \end{array}
 \right.$$

社会的総資本における「位置変化」たる有用的効果の資本循環形式は、有用的効果を $(N)W'(300)$ と表わし、商品資本の循環形式でみれば、

$$(N)W'(300) - 300G' \cdot 250G - W \left\{ \begin{array}{l}
 (T_m)W(200) \\
 \tau_{(12, 21, 31)} \dots p \\
 A(50) \\
 \beta_{(14, 17, 32)}
 \end{array} \right.$$

200c + 50v = 250 たる生産資本で出発し、年度末には 200c + 50v + 50m = 300 たる Nutzeffekt が生産され、総商品 (9600) によって生産的消費される。その結果、総商品 (9600) の使用価値・物は何ら生産されぬ。つまり $(N)W(300)$ は総商品 (9600) の生産物形成要素として生産的消費されぬ。したがって $(N)W(300)$ は空費である。それ故、 $(N)W(300)$ が総商品 (9600) によって生産的消費され、追加価値としてそれに入るとは云え、社会的にみれば、有用的効果 (300) は空費として消滅する。かくて、次年度の有用的効果の生産の為に総商品 (9600) のうち剰余価値 = 250 が控除され、不変資本 (200c), 可変資本 (50v) が現物 = 価値填補される。すれば 50m たる有用的効果がどうなるか。もともと有用的効果 (300) そのものが運送費用として消費され空費として消失した。したがって 50m たる有用的効果は消失し、ゼロである。それだけ資本

家階級にとっては節約されたものである。換言すれば、次年度の有用的効果 (300) の生産の爲には、もしそうでなければ300の剰余価値からの控除が必要であるのに、250*m* の控除でもって、現物＝価値填補出来る点にある。この事は、運送資本に帰着する利潤は50*m* たる有用的効果の転化形態でない事を意味する。上述の事から、一般的利潤率は次のようになる。

$$p' = \frac{1600m - (200c + 50v)}{6400c + 1600v + 200c + 50v}$$

剰余価値は次の様に分割される。

$$1600m = (6400c + 1600v)p' + (200c + 50v)p' + 200c + 50v$$

しかるに、200*c* は運送手段生産部門の商品、100*v* + 100*m* によって填補されるのであるから、これを上式に代入し、整理すれば、

$$(6400c + 1600v)p' + (200c + 500v)p' = 1500m - 150v$$

右辺の1500*m* は本来の生産部門において生産された剰余価値であり、150*v* のうち、100*v* は運送手段生産部門における可変資本、50*v* は運輸資本における可変資本である。つまり、資本家階級にとっては、社会的にみれば、かかる150*v* のみを1500*m* より控除されればよい。他方、運送手段生産部門における剰余価値100*m*、運送資本における剰余価値50*m*、合計150*m* は、資本家階級にとっては、節約されたのであり、ゼロである。換言すれば、それだけ負担せずすみ、本来の生産部門において生産された剰余価値からの控除を免がれる。かくて、(400*c* + 100*v*)*p'* 及び (200*c* + 50*v*)*p'* たる利潤は本来の生産部門において生産された剰余価値が割譲されたものである。しかし理論的にはこうであるが現実には問題がある。〔一〕—(1)—(ii)、「位置変化」たる有用的効果と運送手段」において考察した如く、機械制大工業においては交通資本、ことに鉄道はそれの有機的構成が異常に高い。この点について第三卷第十五章「法則の内的諸矛盾の開展」第四節「補遺」で云う、「鉄道のような、不変資本の比率が非常に高い巨大企業は、平均利潤率を生みださないで、その一部分たる利子のみを生みだす。でなければ、一般利潤率はさらに一そう低落するであろう。しかるにこ

ここでは、一大資本集団が、株式の形態で、直接の就業場面を見出す。⁽²⁾ 同様の事は第三巻、第十四章、第六節「株式資本の増加」においても述べられている。⁽³⁾

総 括

運送費用は社会的総生産物がその消費＝実現するに必要な条件としての「位置変化」を充たすために投下される。従って、運送費用は「位置変化」なる有用的効果を生産する。「位置変化」なる有用的効果は他の商品と同様に再生産条件に制約されて消費される。しかし、もと運送費用は上述の条件のもとで投下されるのであるから運送される商品の再生産条件に制約されて消費される。正常な再生産条件のもとで生産的消費された結果、有用的効果の価値は追加価値として商品に入る。たとえ、かく生産的消費されても運送された使用価値・物は何ら生産されぬ。それどころか不可避的な質的悪化・量的減少すら生じる。かくて運送費用は空費である。それは、社会的にみれば、消滅する。次年度の再生産の為には剰余価値より控除されて不変資本・可変資本が現物＝価値填補される。とは云え、本来的生産部門における剰余価値よりの控除は、社会的にみれば、運送手段生産部門、運輸部門における可変資本価値のみであり、かかる部門における剰余価値は空費として消滅する。つまり、資本家階級にとってはそれだけ負担が少なく、本来的生産部門の剰余価値よりの控除が少くてすむ。このことは運輸部門、運送手段生産部門に帰着する利潤は本来的生産部門における剰余価値より割譲されたものであることを意味する。「かく運送費用は社会的富の一存立条件でありながら、しかも社会的富の減除条件をなしているのである。」⁽⁴⁾

以上の如く、運送費用の分析には空費としての費用の分析、再生産表式分析が貫徹する。

(1979年6月2日脱稿)

(2) K—Ⅲ, S. 292. 訳書, 380頁。

(3) K—Ⅲ, S. 268. 訳書, 350頁。

(4) 「流通諸費用の経済学的研究」(前出) 114頁。