

# 研究ノート

## 「運輸費」について

——流通費の研究(二)——

井田 喜久治

まえがき

- 一 石井彰次郎氏の「交通Ⅱ生産」について
- (1) 「交通Ⅱ生産」の諸問題
- (2) 「生産的労働と不生産的労働」について
- (3) 「物質的生産」について
- 二 「運輸費」の本質

まえがき

近来、多くの労作が発表されている「運輸費」にかんする研究は、一部の論者による論争として発展せしめられている。論争の直接の発端は、小論で検討にふされる石井彰次郎氏の諸論文の一つ「交通生産説」についての「考察」のなかで氏があきらかにした見解である。その後、氏は、この見解を「サーヴィスと生産及び国民所得—運送サーヴィスを中心として—」のなかで

運輸費について

より明確に主張している。これにたいして山本泰督氏は、「マルクスのNutzeffekt について—交通業を産業資本と規定する根拠—」(神戸大学経済経営研究所「国際経済研究」、年報Ⅵ所収、昭和三十三年三月)を発表し、石井氏のさきの見解について、「マルクスの見解と矛盾する」(山本氏、前掲論文、二四九ページ)との批判をくわえたのである。つづいて中西健一氏は、「マルクスにおける交通Ⅱ生産説の二つの根拠—交通生産説論争によせて—」(大阪市立大学経済研究会「経済学雑誌」、第三十七巻第四号所収、昭和三十三年十月)を発表し、石井、山本両氏の見解にたいして、理論的には「二元論的分裂」をきたし、したがって実践的に「矛盾撞着・背理におちいらざるをえない」(中西氏、前掲論文、二五ページおよび五八ページ)というきびしい批判を与えたのである。これらの批判に接した石井氏は、批判にこたえる一文として、「交通生産説ノート—批判にこたえて—」を発表し、山本、中西両氏の批判はいずれも「大部分「誤解」に基づく」もので、「基本的には卑見の変更を認めず」といって自説を固持し、さらに、「寧ろ一部の人々に同意見を見出していることは私の望外の喜びとするところである」(石井氏、前掲論文、一三—一四ページ)といつてその正当性を強く主張している。以上が論争の経過の概要ならびに論争参加者の立場である。

以下、わたくしは、これらの成果を学びながら、「運輸費」の本質把握をこころみたいと思う。そのさい、主として、石井氏が前記諸論文のなかであきらかにした見解を検討にふするこ

とにした。中西氏は、石井氏の見解を「二元論的分裂」といつて批判したのち、さらに、「使用価値完成」説は、「運輸費」研究の発展史上すでに「利用効果生産」説によっていわば止揚された見解である。したがって、この立場に依拠する石井氏の「利用効果生産」説批判は、理論的に検討するまでもなく、「運輸費」研究の発展史そのものからみて問題であるといっている(中西氏、前掲論文、二五ページ)。かくのごとき中西氏の批判にもかかわらず、わたくしは、石井氏の見解には、「運輸費」の本質把握において考慮すべきもののあることを認めている。とはいえ、他方、氏の見解のなかには、理論的な検討を要する問題点をもまた指摘しなければならない。これにかんして、氏自身の言葉にもあるように、「一部の人々に同意見を見出して<sup>(1)</sup>いる」とすれば、その必要性はより大なるものがあるというべきである。氏の見解が検討の材料としてとりあげられるにいたった事情は、およそ以上のとおりである。

(1) 「同意見」とされている「一部の人々」の問題について、さしあたり、若干のことを註記しておく。

氏は、有目的効果の概念について、「有目的効果は何も運輸・通信に限られず、使用価値生産の場合にも用いられる概念」(石井氏、前掲論文、一三二ページ)であると説明したのち、「此の点、橋本氏も同見解を示されている」(石井氏、前掲論文、一三三ページ註(1))といつて、わたくしが「保管費」を考察したとき(本誌第十四巻第二号)検討の材料とした橋本氏の労作を註記している。そこで、氏の指示にもとずいて、ふたたび橋本氏の労作についてこの

点を見ると、そこでは「同見解」がつぎのようにしめされている。「従来の見解では、利用効果という概念が、使用価値の一変種として保管労働や運輸労働のばあいだけに存在し、他のばあいには存在しない概念のようにもみられる。だがそうであるとすれば誤りで：利用効果は、…たんに保管労働、運送労働にかぎらず、いずれの生産過程の労働においても生み出され：その利用効果が対象化されてはじめて使用価値になるものと理解すべきであろう」(橋本氏、前掲論文、一一ページ)。

論争の経過を概観したときにはふれなかつたが、茂木六郎氏は、「保管費用と運輸費用」を考察し(拙稿、前掲論文、一六六ページ参照)、この有目的効果の概念についてつぎのようにいつている。

「有目的効果について、深く、しかも、広い討究の上で、恐らくは定説ともいふべき見解をうちたてたのは、ほかでもない石井氏であると筆者は考える」(茂木氏、第二論文、一三四ページ)。

つぎに、あらためて氏の関係諸論文を列挙しておく。

石井彰次郎「交通生産説についての一考察」(和歌山大学経済学会「経済理論」、第二七号所収、昭和三十年九月―以下、第一論文、と略称)。

石井彰次郎「サーヴィスと生産及び国民所得」(1) (和歌山大学経済学会「経済理論」、第三三三号所収、昭和三十一年九月―以下、第二論文と略称)。

石井彰次郎「サーヴィスと生産及び国民所得」(2) (和歌山大学経済学会「経済理論」、第三四号所収、昭和三十一年十一月―以下、第三論文、と略称)。

石井彰次郎「交通生産説ノートー批判にこたえて」(和歌山大学経済学会「経済理論」第四二号所収、昭和三十三年三月以下、第四論文、と略称)。

## 一 石井彰次郎氏の「交通Ⅱ生産」について

### (1) 「交通Ⅱ生産」の諸問題

氏は、「交通Ⅱ生産」説を、「(1)位置効用創造説(2)生産の継続—使用価値完成説(3)場所的有用効果(商品)生産説」の三つに分類し、これにたいして、「第三の見解が、今日支配的見解」をなすがゆえに「此の見解に若干の疑問を提供」し、「交通生産説への寄与を為さんとする」といって、「場所的有用効果生産」説批判の意図をあきらかにしている。そして、「場所的有用効果生産」説とは、「交通業は商品としての場所変更Ⅱ有用効果生産なるが故に生産であるとする見解」であるが、もし、この点に「交通が物質的生産に属する根拠を求めらるるならば、ショウボート・山岳ケーブル等否資本制的に営まれる劇場等も、有用的効果を生産するので物質的生産」であるとの帰結をひきださねばならない。「しかし単に此の事実」のみにもとずいて、「此らの部門は物質的生産に属することとは出来ない。交通Ⅱ場所的有用効果の生産が経済学的考察に入り得るには、別の観点」すなわち「交通用役の消費の仕方重視」すべきであって、さらにいえば、この有用的効果の「生産的消費」の場合に限定されるべきである、と氏は考えている(第一

運輸費について)

論文、八四—六ページ)。

ここには、「運輸費」の考察における氏の見解の持徴的諸傾向がみられるようである。この点を具体的にみると、第一に、物質的生産との関連の決定的意義が指摘されている。この点、氏の「場所的有用効果生産」説批判ならびにその「交通Ⅱ生産」説における本質的契機をなすということが出来る。この物質的生産との関連を指摘するが、わたくしは、氏の立場に基本的に同意する。しかし、ややちいってこの立場にたつ氏の説明をみると、そこには、「運輸費」の本質究明において同意しえないもののあることをみる。それは、物質的生産との関連を論じながら、この関連を、「生産的消費の場合」としてのみ考察していることである。物質的生産との関連とは、その実、運輸の生産的消費を意味している。この点、氏の見解における独自性の一つをなしている。それがいかなる意味で独自性をなすかは、説明の展開につれてあきらかにされるであろう。

「場所的有用効果生産」説批判にみられる諸傾向も看過しえない問題をふくんでいる。さしあたり、つぎの二点を指摘しておこう。第一は、この説の必然的帰結であり、かつ、この帰結を、この立場にたつ富永氏自身も確認したものととして、氏は、場所変更なる有用的効果とともに「映画興行・演劇・オペラ」等のごとき諸部面によって生みだされる有用的効果についても論じていることにかかわっている。氏は、この説が、運輸の生みだす有用的効果も非物質的生産の領域に属する諸部面の生み

だす有用的効果も、いずれも同じ効果として把握しているかのごとき理解をしめしている。だが、氏によって右の帰結を保障するものとされた富永氏によれば、「利用効果は単なる効果——例えば審美的、或いは技術的——と違って、使用価値の一種または一変化だと考えられ」ている（富永祐治「交通労働の生産性」、大阪商科大学・同経済研究所「経済学雑誌」、第十九巻第一号六ページ、昭和二十三年七月、傍点―井田）。

富永氏のこの立場は、ひとり富永氏にとって基本的であるのみならず、「場所的有用効果生産」説にとっても基本的なものとされていた立場である。したがって氏は、さきの帰結をひきだすにあたり、当面、富永氏の右の基本的立場を考慮すべきであるにもかかわらずこれを無視している<sup>(1)</sup>。

(1) わたくしは、「保管費」を考察したとき、つぎのようにいっておいた。

「利用効果」生産説がこの「利用効果」を「使用価値の一種」と規定している理由は、…それを使用価値との一定の関連においてとらえているからに他ならない。換言すれば、それは官吏、芸術家、医師等の生みだす「利用効果」とは本質的に異なつて、物質的富の創造に直接かわることを適切にしめさんとする企図にもとずいている。「利用効果」の概念の考察にとつて当面重要なことは、使用価値とのこの一定の関連の正しい把握にあるものと考えられる」（拙稿、前掲論文、一七九ページ）。

第二は、第一の問題と直接に関連し、「単なる有用的効果」として例示されている非物質的生産の領域の問題である。すで

にみたたとおり、基本的立場にかんするかぎり、富永氏の場合も氏が第三論文で批判的考察をくわえている安部氏の場合も、いずれも、「運輸費」の考察において、この「単なる有用的効果」の問題を「経済学的考察の対象領域」にふくめてはいない。しかるに氏は、「場所的有用効果生産」説批判において、「交通Ⅱ生産」説の展開において、つねに、この問題に異常な関心をしめしている。この関心ぶりは、小論の「まえがき」で紹介した氏の第二論文および第三論文の表題を通じてその一端をうかがいしることができる。この理論的関心が、「運輸費」の考察において、いかに展開されるかはのちにあらかとなるであろう。

(2) 氏の関心は、『剰余学価値学説史』第四章「生産的および不生産的労働にかんする諸学説」および第七章「資本の生産性。生産的および不生産的労働」にかんする問題ならびに國民所得にかんする問題にむけられている。これらの問題にかんする氏の考察は、これらの問題そのものの考察としてもきわめて問題あるように考えられる。だが、これらの問題は、わたくしの力を超えるものであり、また、当面、無用の混乱以外積極的な意義をもちえないものと思われるので、必要なかぎりの論究にとどめることにする。

ほぼ以上のごとき独自性ないし特質をもつと考えられる氏の見解について、その詳細なる展開を、さしあたり、「場所的有用効果生産」説批判との関連でみることにする。

(2) 「生産的労働と不生産的労働」について

氏は、批判的考察のはじめに、「交通＝生産」を規定するものは、「そこで働く労働が生産的労働であるか不生産的労働であるか」による、と云って、物質的生産の見地からはなれそれとは無関係と考えられる形態規定の問題をここに導入して、およそその問題に関係するとみられるマルクスの叙述を『資本論』、『剰余価値学説史』および「直接的生産過程の諸結果」のなかからあまた引用している<sup>(1)</sup>。そして、生産的労働と不生産的労働との区別づけは、「労働の、したがってまた労働の生産物の、質料的規定性」とは絶対に関係がないこと、この区別づけは、「そこで労働が実現される一定の社会的形態・社会的生産諸関係、からひき出されるものである」こと、を確認し、——この確認は、のちにいたり、重大な変化をとげるにいたるのであるが——つぎにこの点を運輸について考察している。(第一論文、八八—九〇ページ)。

(一) 引用箇所はつぎのとおりである。

- 一 『剰余価値学説史』、インステイトウト版、第一巻、一一五ページ、長谷部訳、青木文庫版、第二分冊、二〇九ページ。
- 二 「直接的生産過程の諸結果」、マルクス＝エンゲルス選集、第九巻、四四〇ページ、大月書店。
- 三 『剰余価値学説史』、インステイトウト版、第一巻、一二〇ページ、長谷部訳、青木文庫版、第二分冊、二一六ページ。
- 四 『剰余価値学説史』、インステイトウト版、第一巻、三五九—三六〇ページ、長谷部訳、青木文庫版、第三分冊、五七九—五八〇ページ。

運輸費について

五 『資本論』、インステイトウト版、第一巻、五三四—五三六ページ、長谷部訳、青木文庫版、第三分冊、八〇四—八〇六ページ。

すなわち、氏によれば、「資本制的に営まれる学校・病院・劇場等」における労働が生産的労働として規定される理由は、「それが資本家に剰余価値を生産する」ことにある。「此の事は交通にも妥当」し、「場所的有用効果を生産・販売により利潤を獲得する」ことにもとずいてそれは「生産業となる」のである。そして、これらの学校・病院・劇場および交通業は、『資本論』の規定における「産業諸部門に当る」といって『資本論』第二巻第一章第四節の叙述の一節(『資本論』インステイトウト版、第二巻、五〇ページ、長谷部訳、青木文庫版、第五分冊、七二—七三ページ)が引用されている(第一論文、九〇—九一ページ)。

したがって、氏によれば、『資本論』のこの叙述は、物質的富の創造とは無関係に、非物質的生産の領域をもふくめていずれにも妥当するものとして把握されている。このことは、資本制的に経営される学校・病院および劇場が交通業とともに一括されて、「これらは産業諸部門である」と表現されていることにてらしてあきらかである。このことは、産業諸部門とはなにか、産業資本とはなにか、にかなする規定について氏が独自の理解をもつことをしめし、この点容易に賛同しがたいものをふくむと考えられる。事実、氏は、『資本論』第一巻第五篇第十四章で、物質的生産の領域外の一例として、児童の頭脳を加

工するばかりでなく企業家の致富のために教育工場で「生産」する学校教師が生産的労働者として規定されている叙述（『資本論』、インステイトウト版、第一巻、五三四ページ、長谷部訳、青木文庫版、第三分冊、八〇四ページ）を唯一の論拠として、産業諸部門「のなかに、資本制的に営まれるサーヴィス業一般が含まれ」と考え、「マルクスが交通業を産業資本とし、そのサーヴィス生産を以て生産としたのは、かかる産業資本の把握の下に立ってであって、この限定の下における交通「生産」であるとの結論をひきだしている（第四論文、一三四ページ）。

(2) この結論は、他の個所では、つぎのようにより明確なかたちをとっている。

「『資本論』の…交通生産に関する主な言及箇所は二箇所である…。

2…直接的・物質的生産過程と関係なく、独立的な場所変更という有用的効果を生み出すという意味——個別資本的観点における——での交通生産。「第二巻第一篇第一章第四節」…従つて此の場合、資本制的に営まれる学校・病院・劇場等はその労働の結果が何ら対象の形態をとらぬも、利潤を齎らす限りにおいて「自立的産業諸部門」に属する訳である」（第二論文、二二一—三三ページ）。

みられるとおり、きわめて独自のな理解である。氏の経済学における物質的生産の見地は完全に無視されている。氏はここで、産業諸部門のなかに「サーヴィス業一般が含まれ」これらの諸部門に投下された資本を産業資本として把握している。しかも、氏は、かくのごとき把握はさきの「教育工場」にかんす

る叙述によって充分支持されていると考えている。

なるほど、氏の指摘するとおり、ここでは資本制的生産の見地からみた生産的労働の概念にたいする言及がなされ、「教育工場」がその一例としてとりあげられている。しかし、このことから資本制的生産の体制内における生産的労働についての全面的研究がこの個所でなされていると考えることはできない。研究対象は、ここでも、物質的富の創造にかかわる生産諸部門に限定され、したがって、たんに剰余価値の取得のみならずその現実的、生産の領域のみが問題とされているものと考えられる。「教育工場」にかんする実例は、形態規定としての生産的労働と不生産的労働との区別づけが、「独自の社会的な・歴史的に成立した・一生産関係を含む」ことをより明確ならしめべく非物質的生産の領域からあげられた一例である。

したがって、この個所をもふくめて、『資本論』第一巻の研究対象に「サーヴィス業一般が含まれる」と考える根拠をいささかもみいだしえないとすれば、第一巻「資本の生産過程」の分析につづく第二巻「資本の流通過程」の考察にさいしても、当然このことを認めなければならない。このことが「諸形態の交替の問題」および産業資本の形態規定の問題にたいしても妥当することはいうまでもない。当面、「諸形態の交替の問題」についていえば、「生産過程は、流通という単に形式的な姿態変換にたいし、資本の現実的姿態変換として現象する」（『資本論』、インステイトウト版、第二巻、四七ページ、長谷部訳、青木文庫

版、第五分冊、六九—七〇ページ、傍点—井田) という叙述の意義を正しく把握しなければならぬ。かくて、なにが産業資本であるかも絶對的に確定されう。当面、「産業資本は、そこでは剰余価値または剰余生産物の取得のみならず同時にその創造が資本の機能であるような、資本の唯一の定在様式である」(『資本論』インステイトウト版、第二卷、五一ページ、長谷部訳、青木文庫版、第五分冊、七四ページ、傍点—井田) という叙述の意義を正しく把握しなければならぬ。このことの正しい把握は当面の問題解決にとって決定的といふべきである。

さしあたり、物質的生産の見地からの逸脱がもたらした混乱(3)の一例をみた。客觀的にみれば、この混乱は、氏の個人的冒險にすぎなかつたとはいへ、氏にとってはたんなる冒險につきるものではなかつた。すでにみたとおり、「場所的有用効果生産」説は、産業諸部門したがって産業資本の規定に直接関連して述べられている交通業にかんする説明のなかにその理論的基礎を求めているとされたからである。したがって氏の批判は、正当にも、この基礎そのものにむけられたのである。批判の結果はすでにあきらかである。この批判にかんするかぎり、「場所的有用効果生産」説はいぜんとして「支配的見解として一般に是認されていると云える。」

(3) 氏は、つづいてこの混乱をつぎのように概括している。

「……交通労働が総て生産的労働であ……とする観点を説明したが、……社会的観点からみた……生産的労働……と個々の資本家の

運輸費について

観点だけからいつて生産的である労働とは区別されなければならない」(第一論文、九一ページ)。

右の「社会的観点」と「個々の資本家の観点」との区別づけは、混乱の「派生的所得」にすぎないと考えられるが、この二つの「観点」についても、氏は、「一部の人々に同意見を見出している」ことを附記しておこう。「流通費」の考察にさいし、「社会的観点と個別的観点を明確に区別」すべきことを力説する橋本氏にこれを「見出し」うるようである(拙稿、前掲論文、一八一—二二二ページ参照)。

ところで「場所的有用効果生産」説の理論的基礎をほおむりさつた現在、物質的生産の見地にたつ氏の「交通〓生産」についての積極的見解を期待しうる順序となつた。ところが、この順序にもかかわらず、氏は、ふたたび『剰余価値学説史』の形態規定の問題にたちかえり、混乱の展開を期しているようである。氏をしてこの問題にたちかえらせるにいたつた事情をみると、それは、「物質的生産と関連をもつ場合のみ、交通は生産である即ち有用的効果は総て生産的消費といふことを前提しているのに『資本論』第二卷第一章にて「個人的消費」をもち出しているのは」この「前提」と「矛盾」する、と氏が考えたことによる。

(4) この展開は、氏の論文では、「場所的有用効果生産」説批判につづく第四章(第一論文)のなかにみられる。この第四章では、氏の見解が積極的に展開されている。しかし、それは、生産的労働と不生産的労働の問題が主たる内容をなし、また同時に、「場所的

有用効果生産」説批判における一論点をなすべきものと考えられるのでつづいてこの問題をみることにする。

この「矛盾」にたいし、氏は、「マルクスは、かかる個人的消費という事実を無視して、ただ指摘したにすぎない、という解決をあらかじめ前提し、この前提のための論拠を「剰余価値学説史」および「直接的生産過程の諸結果」のなかに求めている。論拠として求められた叙述は、すべて、たとえば舞台芸術家、教師および医師等のごとき非物質的生産の領域での資本主義の現象の問題にかんする叙述で、この現象は、きわめて限られた範囲で生ずるにすぎず、資本主義的生産の全体と比較すればとるにたりない大きさである。したがって、全体的考察にさいしては考慮せず賃労働の考察にさいしてあらためて論ずる旨を主たる内容とせる叙述である。このように、氏は、個人的に消費される運輸は、以上のごとき非物質的生産の領域での資本主義の現象と全然同じことであるとの前提にもとずいて、後者と同じく前者も生産的労働であるが無視されるべきである、との結論をひきだして氏のさきの「前提」との「矛盾」を一応解消させたのである（第一論文、九四一—六ページ）。

(5) 引用箇所はつぎのとおりである。

(一) 「直接的生産過程の諸結果」、マルクス・エンゲルス選集、第九卷、四四七—八ページ、大月書店。

(二) 「剰余価値学説史」、インステイトウ版、第一卷、三七四—一七三、長谷部訳、青木文庫版、第三分冊、六〇—一ページ。

(三) 「直接的生産過程の諸結果」、マルクス・エンゲルス選集、第

九卷、四五二ページ、大月書店。

ところが、他方では、氏は、論拠とせるさきの叙述にたいしややことなる考察をくわえ、したがって「前提」との「矛盾」の問題について以上とはことなる方向での解決を示唆しているようである。すなわち、労働の内容とは全然無関係な生産的労働の決定的特徴づけとはことなる規定として定式化されている第二の副規定（「剰余価値学説史」、インステイトウ版、第一卷、三七三—三三三ページ、長谷部訳、青木文庫版、第三分冊、六〇—一ページ）ならびに商品に実現される労働として生産的労働を把握するスミスの第二の説明が検討されている個所で、たとえば俳優の労働を「不生産的労働」として規定しているマルクスの叙述を論拠として、氏は、逆に、「サーヴィスは生産的労働ではないという確認」を与えたのである（第二論文、七一一—一七三ページ）。したがってこの「確認」は、当面の問題との関連でみれば、個人的に消費される運輸は、不生産的労働であるから「無視して指摘」したにすぎない、というかたちでさきの「前提」との「矛盾」の解消を内蔵していることをしめしている。

(6) 氏が論拠の一つとせるマルクスの叙述はつぎのとおりである。

「その買手または充用者……にとつて生産的である労働、たとえば劇場経営者にとつての俳優の労働のような労働についていえば、こうした労働は、その買手がそれを商品形態でなく、行動そのものの形態でのみ公衆に売ることができるといふことにより、不生産

的労働たる実を示すわけであらう（…wie zum Beispiel die Arbeit des Schauspielers für den Theaterentrepreneur, so würde sie sich dadurch als unproduktive Arbeit ausweisen, dass …）『剰余価値学説史』インステイトウト版、第一巻、一三五ページ、長谷部訳、青木文庫版、第二分冊、二三九ページ、ゴシック体―井田）。

(7) この「確認」はつぎのようなかたちでもみられる。

「労務は、第一の規定によれば、その貨幣との交換ということから、第二の規定にては、それが物質的商品形態をとらないところから不生産的労働と規定された」（第二論文、九ページ）。

引用文中の「第一の規定」と「第二の規定」とがいかなる規定であるかは別として、「第一の規定」にもとづくこの結論は理解しがたい結論である。ここで、生産的労働と規定されるにせよ不生産的労働と規定されるにせよ、いずれも貨幣との交換の契機なしにはなりたちえない規定ではなからうか？ 両者の相異は、そこで機能する貨幣の形態規定性にある。前者は、資本としての貨幣つまり資本として機能する使命をもつ貨幣、後者は、貨幣としての貨幣つまり個人的消費の対象に転形されるべき貨幣、という点にある。

以上によって氏の思考のすじみちもほばあきらかかと考えられるのでかたんなら検討をくわえることにしよう。さしあたり、「前提」との「矛盾」の問題からみていくことにする。ここで想起すべきは、個人的消費の問題は交通業を産業諸部門の一つとして規定した叙述のなかにみられることである。すなわち、交通業のうち、商品および人間のための本来的運輸業の生

産過程、生産物等の独自性を考察したとき、その生産物である有利用効果＝場所変更の消費にふれている。このことは、交通業を産業部門として規定するとき、すでに、有利用効果の個人的消費が前提されていたことをしめしている。したがって、氏のいわゆる『資本論』の「著作の目的から」「有利用効果は総て生産的消費を前提」したとすれば、それは、「前提」のとりちがえであり氏のたんなる恣意に属することからの奇妙さはこの点のみにとどまっていない。氏によれば、『資本論』における産業資本の形態規定は、「直接的・物質的生産過程と関係なく、サーヴィス業一般にも妥当する」規定であった。とすれば、ここで「有利用効果は総て生産的消費を前提」することそれ自体が無意味な「前提」ではなからうか？ たとえば、氏がたえず引用せずにはおかない「教育工場」の例がこのことをあきらかにする。企業家の致富のために苦役する学校教師によって生みだされる有利用効果＝頭脳加工がどのように消費されようと、この学校教師が、資本家のために剰余価値を生産する労働者であるかぎり、経済的規定性はいぜんとして同一である。このことは氏がつねに強調しているとおりでである。つまり氏の理解を「前提」すれば、氏の「矛盾」の基礎そのものは解消する。

とはいえ、本来的運輸業にかんする商品のための運輸と人間のための運輸との区別づけは、「運輸費」の本質把握によって重要な一論点をなすと考えられる。氏の生産的消費と個人的消

費との区別づけが、商品のための運輸と人間のための運輸との区別づけの一表現であるかぎり、この区別そのものは正当に考慮されるべきである。したがって、つづいてこの問題にたいする氏の解決ぶりをみることにしよう。

すでにみたとおり、氏は、この問題の解決をこころみるにあたり、論拠とせる同一の叙述にたいして両立しえない二様の理解をしめしたがって二つの回答を準備していた。これによれば、一方で生産的労働と規定された労働は、氏によって「発展的規定」とされている・マルクスによって定式化された・第二の副規定およびスミスの第二の説明に関連して述べられているマルクスの叙述では、逆に、「不生産的労働」と規定されている。つまり同じ労働が、全然同じ関係のもとで考察されているにもかかわらず、生産的労働としてではなく、「不生産的労働」として規定されたがって非物質的生産の領域での資本主義の現象も否定される事態が生じた。かくて、生産的労働にかんする決定的特徴づけは無意味なかざり文句となるにいたったのである。

このように、氏は、「同一労働（歌い女の歌）が異なる両範疇に属すること」を「不合理」と考えて「発展的規定」による合理化案を論じた（第二論文、七ページ）。だが、かくのごとき「不合理」の合理化にたいし氏がいかにか個人的利益をみいだしたとしても、「同じ種類の労働が、生産的でもありうるし、不生産的でもありうる」という関係を「不合理」と考えることは、

この問題にたいする異常な関心にもかかわらず、客観的にみれば、氏が、資本制的生産の体制内における生産的労働についていかに理解することがすくないかをしめす一証左である。では、一方の場合には何故不生産的労働と規定されるか？ そこには資本主義的搾取の関係が存在しないからである。では、他方の場合には何故生産的労働と規定されるか？ そこにはこの関係が存在し、「彼女は資本を生産するからである。」「社会的に規定された労働」としてのこの生産的労働の規定、「労働能力が資本制的生産過程において登場する全関係および仕方様式をあらわす簡略な表現」としてのこの生産的労働の規定は「発展的規定」の理解においても全基礎をなす。氏の「発展的規定」が、マルクスによって「補足的な副規定」とされていることは理由のないことではない。<sup>8)</sup>

(8) 中西氏は、生産的労働にかんする二つの規定の関係をつぎのようにとらえようとしている。これは、言葉そのものとしては、当面、氏がもつとも味わうべき言葉であると考えられる。

「第二の補足的規定の、第一の規定にたいしてもつ意義と限定とを正確に把握することが必要であるう」（中西氏、前掲論文、五二ページ）。

スミスの第二の説明に関連して述べられているマルクスの叙述を論拠とせる他方の解決ぶりもこれと同功異曲、氏の浅薄な誤解にもとずいている。この文章（註6）参照）は、生産的労働にかんするスミスの「第一の正しい規定」の考察につづく「ス

ミスの第二の説明、——商品に実現される労働としての生産的労働にすんする見解」の考察のほぼ最後におかれている。一読してあきらかと考えられるが、スミスの第二の説明によれば、「劇場経営者にとつての俳優の労働」一般的にいえば、非物質的生産の領域での労働は、いまみたとおり、不生産的労働として規定されることになる。そこに一定量の労働が対象化され、人間にとり特定の有用性をもつ質料的富を商品としてとらえ、かくとらえられた商品に実現される労働として生産的労働を把握するならば、非物質的生産の領域で機能する労働が商品に実現されることなくしたがって不生産的労働として規定されることはあきらかである。これが、スミスの第二の説明にもとづく必然的帰結である。この帰結をもって生産的労働にかんするマルクス自身の「発展的規定」であると考えるならば、それは、あまりにも単純な誤解であつて、この問題にかんする無理解の端的な表現である。

かようにして、「発展的規定」およびスミスの第二の説明にもとづく帰結に依拠して、「サーヴィスは不生産的労働である」と確認したとすれば、この「確認」は、客観的にみれば、氏が、「スミスの第一の適切な説明を顧みないで、その反対に第二の説明にしがみつきの、この説明では不可避的なものもろの矛盾、や不徹底を強調したA・スミスの反対者たち」（『剩余価値学説史』、インステイトウト版、第一巻、一三六ページ、長谷部訳、青木文庫版、第二分冊、二四〇ページ、傍点・井田）の見地にた

つことをしめしている。

ここで、氏が、「マルクスは生産及び商品なる語は、二つの意味にて使用され、一つは使用価値・価値生産という本来の立場において、他は資本主義的な形態規定性の立場から資本家に利潤を齎らすという場合である」（第二論文、一〇ページ）といつて、右の「確認」は「本来の立場」にたつところの「確認」であると主張したとしてもなんの役にもたない。この「確認」は、マルクスの第二の副規定に依拠し、事実上、スミスの第二の説明を論拠としてひきだされた「確認」にほかならないからである。いずれの規定または説明を論拠としたにせよ、ことからはいずれも「本来の立場」とは全然かわりなく「資本主義的形態規定性の立場」にのみかんれんする。したがつてこの主張は、当面の問題にかんするすくいがたい混乱をしめしている。

個人的消費の問題にたいして準備されていたこれら二つの回答が、いかにして氏の見解の論拠たりうるかは以上によつてほばあきらかである。この問題はいぜんとして氏の解決を求めているようである。マルクスの叙述と氏の見解との間になんらかの一致をみいだしようとすれば、それは、無視という言葉だけではなからうか？　そして、この言葉のなかに、当面みいだすべき理論的意義は、非物質的生産の領域での資本主義の現象の問題が資本主義的生産の全体的考察においては無視されていることである。無視の問題にたいしてこの点から適切な考慮がはら

わかれていたならば、「教育工場」の一例は正しい位置づけを与えられ、産業資本および産業部門の形態規定の問題も本来の意義を把握したものと考えられる。かくして、「交通生産説」の寄与を為さんとする「氏の意図は、「ささやかなる」ものでなくみのりゆたかなものとなったのではなからうか？

それはともあれ、氏の「場所的有用効果生産」説批判に関連して資本制の生産の体制内での生産的労働の問題に多くの意をそそぎすぎたようである。これは、そもそも検討の対象による制約の結果であることはいうまでもないが、さらに、「流通費」<sup>(9)</sup>「当面「運輸費」の本質究明において、生産的労働と不生産的労働の問題の考察がいかなる意義をもちうるかを明確ならしめんとする意図にもよるものである。つぎに氏の見解の中心をなす「物質的生産」の問題をみることにしよう。

(9) 橋本氏もこの問題に興味をいだき、「保管費」および「運輸費」の究明は「本来生産的労働の問題として論ぜられるべき問題であろう」(橋本氏、前掲論文、一六ページ)といっているが、これについて、わたくしは、つぎのようにいっておいた。

「氏は、ここで、生産的労働の内容をあきらかにしていないが、もしそれが資本制の生産の立場から生ずる規定をなすものであれば誤りといわなければならない……」(拙稿、前掲論文、一八六ページ)

### (3) 「物質的生産」について

氏は、あらためて、「交通が生産である」理由は、「生み出された有用的効果が生産的に消費される場合、即ち物質的生産

過程の正常な遂行にとり交通が必須となる場合である」と明確に完式化<sup>(1)</sup>している(第一論文、九二ページ)。「交通」生産にかんする氏の積極的な見解は、ここに集約されていることができる。

(1) この定式化はつぎのようなかたちでもみられる。

「……運送費用が流通費用として現れながらも生産費用である……根拠は生産財・使用価値が生産されて現実に消費される迄の過程を生産として、……生産された財・使用価値……が現実の消費に到る迄に、運送……を必要とする意味において、運送を生産とするものである」(第三論文、四三—四四ページ)。

そして、この説明的論拠として、氏は、つぎの「エンゲルスの叙述」を右の文中に引用している。

「だが、交換または流通は、生産の小部門にすぎないのであって、諸生産物が最後の真の消費者の手にとどくためにおこなわなければならないいっさいのことは、生産にぞくするのである」(第三論文、四四ページ)。

右の「エンゲルスの叙述」の問題は後段で検討される。

氏が、物質的生産との関連を強調しこの関連を有用的効果＝場所変更の生産的消費ということに限定していたことは周知のとおりであるが、ここでは、この生産的消費の意義が厳密に定式化されている。それは、「物質的生産過程の正常な遂行にとり必須となる場合」つまり有用的効果の交換価値が輸送中の商品に「委譲される場合」として規定されている。そこで、この見地にたてば、「正常な遂行にとり必須となる」範囲をこえ、

したがって有目的効果の交換価値が「委譲される」範囲をこえる運輸は、当然ながら、生産ではなく価値・剰余価値を創造しない、つまり「投機・迷惑の為の運送は、価値を生まない」

(第三論文、四五ページ) のであり、個人的に消費される運輸も生産ではなく価値・剰余価値を生産しないとの結論をひきださざるをえない。だが、いずれの場合にも、生産物そのものが一定の対象的諸条件のもとにおかれ、生きた労働の作用のもとにおかれることはすこしもかわらない。ところが、氏は、一方の場合の運輸を生産として規定し価値・剰余価値の生産をみとめている。他方の場合の運輸については生産たることを否定し価値・剰余価値の生産を否定している。しかし、このことは、価値とはなにか、について理論があまりかたし概念として必然的に把握されたものとは全然ことなるものとして価値概念を把握することを意味している。個人的消費の問題すなわち人間の運輸の問題の正しい理解もこの点に依存すると考えられる。かようにして、氏の物質的生産の見地は経済学<sup>(2)(3)</sup>の全基礎にたちかえることを強く要請している。たちいっていえば、「交通が生産であるか否か」価値・剰余価値が生産されるか否、という問題は、「有目的効果の価値は、その輸送財に委譲される」か否か、という問題とは全然ことなる二つの問題である。この点は「運輸費」の考察にとって重要な一論点をなしている。したがって、このことを無視して二つの問題の混同にもとづく氏の見解は、物質的生産との関連の強調にもかかわらず、根本的欠陥

を内蔵する。氏のこの根本的欠陥をしめす表現の若干を具体的に例示すれば、「有目的効果」商品と「物質的商品」との根本的相異点として、氏が、「後者は、それが生産されたことを以て、物質的生産といえるが、前者はそれが生産的に消費された場合生産と云える」(第一論文、九二ページ)と考える場合、また「生産的に消費された場合」と「生産物に結実し得る場合」が「即ち」によって換言しうる命題である(第一論文、九二ページ)と考える場合、すべて右の根本的欠陥をしめす一証左である。

(2) 「価値論の方法」を強調する山本氏は、この問題をつぎのように考察している。

「……それ(有目的効果)場所変更—井田は社会形態とは無関係に物質的生産、再生産に必須である機能にのみ限定されるべきである」(山本氏、前掲論文、二六〇ページ)

この「限定」によれば、氏の「有目的効果」は、「マルクスの有目的効果」とされているにもかかわらず、「マルクスの見解と矛盾する」石井氏の見解の批判克服としてではなく、逆に、石井氏の見解と軌を一にし問題の混同に依拠していることはあきらかである。他方、同じ「有目的効果」は氏をしてつぎのごとくいわしめてい

「交通業の提供する用役が個人的に消費される場合は、……生産ではないという……ことは出来ぬ……。又商人資本が再生産に必要な範囲以上に貨物を移動したり、通信を利用した場合……も交通用役の供給自体が生産ではないという結論は引き出しえない」(山本

氏、前掲論文、二五九ページ(註)。

ここでは、有目的効果にかんするさきの「限定」はたんなるかざり文句にすぎなかったことがしめされている。そのかざりで二つの問題の混同はみられない。たとえば、資本制的生産の独自の性格から生ずる商品の運輸も生産として把握されていると考えられるからである。だが、同時に氏は、人間の運輸も商品の運輸も、いずれも同じ生産として把握し、そこになんらの相異をもみとめていないのである。これは、「価値論の方法」の帰結であるといえ、経済学の全基礎をなす価値概念にてらしてやや問題ではなかるるか？<sup>(4)</sup>氏をしてこの帰結を必然ならしめた理由は、そもそも有目的効果の概念の把握のしかた、つまり「価値論の方法」そのものにあると考えられる。参考のためこの点にかんする氏の把握ふりをつぎに引用しておく。

「……有目的効果が……いわば商品的なものであるならば、商品……と同様に、有目的効果においても使用価値的なものと価値とが相対立する二契機として存する……。……かくて場所変更を齎らす労働が具体的・有目的労働であり、その同じ労働は社会的・人間の労働の支出であるという面からして、価値を形成、増殖する労働であるとして商品を生産する労働と全く同様の方法で把握され……マルクスの価値論の方法がここでも貫かれて……」(山本氏、前掲論文、二五二ページ)。

(3) 「商品の価値がここで維持または増殖されるのは、ただ、使用価値・生産物そのものが資本投下を要する一定の対象的諸条件のもとに移され、追加労働を使用価値に作用させる諸操作のもとに置かれるからに他ならない」(『資本論』インスタイトウト版、第二

巻、一三三ページ、長谷部訳、青木文庫版、第五分冊、一八〇ページ)。

これは商品在荷の維持および保管のための労働の価値形成を論じたマルクスの叙述である。問題は価値の生産、価値の増殖であつて、どの程度まで商品の価値に追加価値としていりこむか、ということではない。右の叙述は、二つの問題の混同につまづいている現在、とりわけ重要な意義をもち経済学の全基礎を想起せしめるにた

る。

(4) 「運輸費」の研究にさいし、有目的効果の概念がもつ重要性にかんがみて、これにたいしてさまざまな考察のころみながなされていることは石井、山本両氏の見解にふれて推測されるところである。わたくしは、各論者の「一義的な定義」づけまたは「明快」な概念規定のころみにたいし国語解釈的なせんざくを企図してはいない。ただ、そこにもみられる経済学的諸範疇、諸命題の形而上学的な把握の顕著な傾向を指摘したいと思う。

分析の対象をなす現実の諸関係の物的表現としての諸範疇は、この諸関係の発展変化に制約され、この発展変化を反映してあらたな諸規定をくわえてその内容をより豊富なものとしていくのである。理論の要請するものが、現実の諸過程を正確にえがきだすことであつてそれ以上でもそれ以下でもないとするれば、この諸過程を一般的に表現する諸範疇は、固定的なものとしてではなく、不斷に発展するものとして把握されることによつてのみはじめてこの要請にたえることができる。たとえば、『資本論』の冒頭で、特定の諸関係のもとで考察されこの関係との関連で把握された価値は、資本制的生産の基礎上では、市場価値として一歩すすんで規定される。そし

てこのように規定された市場価値は、資本制の生産のより高度な発展のもとでは、相異なる生産諸部門の諸利潤率を同等にする生産価格に転形するにいたる。このように、価値は現実的過程の発展に制約されてよりゆたかな諸側面をかくとくする。有用的効果の概念把握においても関係はすこしもかわらない。

社会的生産過程の独自の・資本制的な発展諸形態をなす協業、マニファクチュアおよび機械制大工業は、その発展に応じ、社会的生産過程の一般的諸条件たる交通 $\parallel$ 運輸業を發展せしめる。小農業と都市手工業との基礎に照応せる交通 $\parallel$ 運輸手段は、社会的分業の發展、世界市場と植民制度をその一般的実存条件とするマニファクチュア時代の生産要求と矛盾し、したがってこの時代の生産要求に応じて変革されるのである。ところが、この変革された交通 $\parallel$ 運輸手段は、ふたたび熱病的な生産、生産諸部門間における資本および労働者群の不断の移転、さらに、あらたに創造された世界市場的関連をもなう機械制大工業の生産要求と矛盾し、したがってこの時代の生産要求にたいする交通 $\parallel$ 運輸手段の適合形態として、河蒸汽船、大洋汽船、鉄道および通信の体系を發展せしめ、この種の生産諸部門がまったくあらたに形成されるのである。

このように、現実的過程の發展は、その生産過程の生産物が対象の生産物でなく商品でない産業部門の生産物をも自立的な商品とすることによつて、『資本論』の冒頭で、さしあたり、一の物として、対象の生産物として、把握された商品はより現実化され一歩ずつんで規定されることになる。当面、有用的効果の概念の考察によつて重要なことは、この發展の関係を理解することにあると考えらる。右の各論者が、有用的効果について、「一義的な定義」をマル

## 運輸費について

クスに期待すると同時に自らもこの種の「定義」づけをこころみて、それが、使用価値にたいしよてり抽象的な規定である、(中西氏、前掲論文、四六ページ)と考へ、あるいはマルクスの「用法」の「混乱」を非難する(山本氏、前掲論文、二五三ページ(註7))考察ぶりは、いずれもこの関連を無視したよき例証というべきである。

そして、すでにみたとおり、このような根本的欠陥を本質的契機とせる「交通 $\parallel$ 生産」にかんする見解の論拠として、氏は、「エンゲルスの叙述」(註(2)参照)と称する叙述を引用していた。この叙述は、『反デューリング論』第二篇「経済学」第一章「対象と方法」のなかにみられる一節である。この叙述の真の意義をとらえるためにあらためてこの一節をみると、それはつぎのようになっている。

「さて、もっとさきへゆくと、吾々は、こうきかされる、いっさいの経済問題について「二つの過程、生産過程と分配の過程とを区別することができる」……。(中略、ここに註(2)の氏の引用箇所がくる—井田)……もしデューリング氏が、たがいに制約しあつてはいるが本質的にことなつた二つの過程、つまり生産と流通を、ごたまぜにして、しかもまったくあつかましくも、この混乱をとりのぞくことからはただ「混乱が生じ」うるだけだと主張するならば、それによつて彼はただ、まさしく流通が最近五十年間になしとげた巨大な發展をしらないか、または理解しないか、そのどちらかだということを証明する……。それはかりではない。このように生産と交換とをただたんに生産とし

てひとまとめにしたあげく、彼は、分配をば生産のそばに、生産とはまったく関係のない、まったく外部的な第二の過程としてならべたてている」(『反デューリング論』、マルクス・エンゲルス選集、第十四巻、二八七—八八ページ、大月書店、傍点・井田)。

みられるとおり、誤解の生ずる余地はおよそありえないのではなからうか？ デューリングがなにを語り、エンゲルスがどのように批判したか、両者の見解の正しい理解は期待しないとしても、この区別そのものは一読してあきらかと考えられる。つまり、デューリングが、生産、流通および分配の諸過程間の関連ならびに区別づけについてしめした無理解ぶりがエンゲルスによって指摘されている。デューリングは、生産と分配とを区別するが両者の必然的関連、この関連における前者の決定的重要性をとらえていない。しかもこの生産たるや流通をもふくみ、後者は前者の「一小部門にすぎない」と称して、本質的にことなるこれら二つの過程を「生産としてひとまとめにした」のである。氏が、「使用価値が生産されて現実に消費される迄の過程を生産として」把握し、「運送費用が生産費用である根拠」つまり運輸が生産として規定される根拠をここに求めるならば、それは、客観的には、「諸生産物が最後の真の消費者の手にとどくためにおこなわなければならないいっさいのことは、生産にぞくする」と考えるデューリングの「ごたまぜ」の立場に依拠することはあきらかである。しかも、この「ごたまぜ」の立場をエンゲルスの叙述と称し、さらに、「そもそもマ

ルクスにおいて」といって、この「根拠」はマルクスも認めた「根拠」であると主張する氏の引用ぶりは、周知の手続きであるとはいえ、めざましい展開というべきである。

だが、この「ごたまぜ」の立場が氏の見解にたいしてもつ意義は以上の点にとどまっていない。直接的生産過程と流通においてのみつづけられる生産過程とを特徴づけるにあたり、氏が、「財の生産を本来的生産とするなら、輸送は追加的生产であり、両者の相異は、これを以て十分」である、と考えるとき(第三論文、四九ページ)このことをしることがができる。デューリングに依拠して生産と流通とを「生産としてひとまとめ」にすれば、本質的にことなるこれら二つの過程の特徴づけはたんなる用語上の問題としてのみ意義をもつにいたるのは理の当然ではなからうか？ また、「流通費という項目に「制約」されて、流通(費)形態をとる運輸(費)＝商品運輸のみみ取上げたマルクス」とはことなつて、氏は、「かかる「制約」をはずして、生産指導等に利用されるテレヴィ・ラジオ等をも含む」ものとして問題を考察すべきであるとき(第四論文、一四—二ページ)デューリングの見地にたつことはあきらかである。氏が『資本論』第一巻と第二巻との関係に独自の理解をもつことはすでにみた。したがって、この「運輸費」の正しい位置づけも氏にとっては煩鎖な「制約」以上の意義は有しないであろうが、「流通は、生産の一小部門にすぎない」と考えるデューリングの見地にたつならば、この「制約」はスコ

テ的な談義と考えられるのはこれまた理の当然ではなからうか？「運輸費」にかんするかぎり、『資本論』第二巻は第一巻に解消されて「生産指導等に利用されるテレヴィ・ラジオ等をも含む」ものとして「運輸費」の本質は究明を求められるのである。

このデューリングの問題を氏のたんなる誤解を考えるか意識的な歪曲と考えるかは別として、そこには「運輸費」の諸問題の解決はなく、主として問題の混同ならびに混乱の「発展」をみた。だが、この混同または混乱のなかにも、歪曲されたかたちではあるが「運輸費」考察の手がかりもまた若干みいだしたことはそのときに指摘したとおりである。以下、これらの諸点につき「運輸費」の本質の問題として考察をこころみたいと思う。

## 二 「運輸費」の本質

自立的価値としての資本の循環過程は、三つの段階からなりたつ。第一段階は、 $G \rightarrow W$ として表示しうる流通過程である。第二段階は、 $\dots P \dots$ として表示しうる生産過程である。最後の第三段階は、 $W \rightarrow G$ として表示しうる流通過程である。第二段階である生産期間を経過して完成し成熟した生産物は、一面では、個別的資本の循環における特殊の段階として考察すれば、商品形態から貨幣形態への商品資本の転形たる $W \rightarrow G$ を通過する。他面では、それ自体として考察すれば、商品形態から貨幣形態への同等不変な価値の単なる転形たる $W \rightarrow G$ を通過す

運輸費について

る。この通過によつてはじめて、商品は、そこではそれらが非使用価値たる生産者の手から、そこではそれらが使用価値たる消費者の手に移り流通部面から消費部面に脱落する。すなわち自立的に経営される生産諸部面からでて、それらとはまったく分離されて自立的に経営される生産諸部面に商品として入りこみ、そこで生産的に消費される。あるいは、これらの自立的に経営される生産諸部面からでて、個人的消費部面に入りこみ、そこで個人的に消費される。この社会的労働の質料変換が空間的条件に制約されるかぎり、この質料変換は、「一の場所から他の場所への生産物の現実的運動」たる商品の運輸による媒介を必要とする。「運輸費」において考察の対象をなす運輸とは、右のごとき流通の空間的契機を媒介する運輸に限定されている。このことは、「運輸費」が、『資本論』第二巻「資本の流通過程」のなかでとりあつかわれていることにもとずいている。

金属を鉱山から採掘するにしても、魚を海洋から捕獲するにしても、事実上、それらは労働対象たる金属ならびに魚の場所変更であり、内容的にみれば「一の場所から他の場所への生産物の現実的運動」としてとらえられる商品の運輸とならんことになっていない。しかし、前者では、金属ならびに魚は、商品としてではなく、直接的生産過程の労働対象としての規定性もち、その採掘および捕獲は直接的生産過程の考察対象をなす。

ところが、後者では、移動対象である生産手段ならびに生活手段は、直接的生産過程の労働対象としてではなく商品としての

規定性を持ち、その場所変更は、流通過程の問題として「運輸費」の固有の課題をす。「流通費」としての「運輸費」は以上のごとく位置づけらるべきであると考えられる。したがって、「生産指導等」に利用される「レビュー・ラヂオ等」も含むものとして運輸の諸問題を考察することは、本質的にことなる二つの過程をいづれも直接的生産過程として把握していることを証明する。したがって、当面の問題の考察を「容易」にするであろうとはいへ、右の位置づけを無視して直接的生産過程の問題と流通過程の問題とを混同した考察であって、「運輸費」の本質の正しい把握を保障するゆえんではない。だが、このことを、たとえば流通費の原因として現象する通信のための労働を、直接的生産過程で作用する通信のための労働とはことなる性格として規定しようとしているものと考えてはならないことは、すでにふれたところからもあきらかであろう。ただ、ここでは、運輸として考察するにせよ交通として考察するにせよ、その位置を無視するならば、独自の問題が解消されるおそれがあることを指摘したいのである。

「運輸費」は、以上のごとき位置を与えられることによって、はじめて、「運輸費」としての固有の課題を提示する。と同時に、その本来的困難もまたここから生ずる。すでにふれたおり、商品の運輸は、「一の場所から他の場所への生産物の現実的運動」としてあらわれる。生産地たるA地にあった商品

が、消費地たるB地に移動する過程が運輸である。運輸の成果は、いまや、商品がA地ではなくB地にあるということである。この成果は、他の生産諸部門とことなり、人間にたいして質料的に対立する富としては結果しない。運輸とは、この移動過程であり、移動過程それ自身が運輸業の生産過程をなすと同時に消費過程をもなしている。この点、運輸部門の生産過程および生産物の、他の生産諸部門の生産過程および生産物にたいする独立性を規定し、運輸が、完成生産物の獲得にとって第二次的な契機と考えられる根拠をなしている。このように、かつて生産地ⅡA地にあった商品が、運輸の媒介をへて、消費地ⅡB地にある場合をみると、この商品の使用価値の分量の増加はもたらされてはいない。また、生産物の「幾何学的、物理学的、化学的、またはその他の自然的属性」の変化も、意図された効果として、もたらされていない。だが、商品の使用価値が人間にとって有する意義はことなる。いわばその社会的属性は変化している<sup>(1)</sup>ということができる。たとえば、すでにふれたとおり、直接的生産過程の問題とはいへ、事実上、労働対象の場所変更の問題に帰着すると考えられる漁撈が考察の手がかりを与える。その分量についてみるかぎり、蛋白質、脂肪、カルシウム等々の補給源として役立つ自然的諸属性についてみるかぎり、まだ捕獲されていない魚もすでに捕獲されて陸揚げされた魚もまっ

た同一である。だが、魚は捕獲の一機能としてあらわれる場所変更を通じてのみ種々の栄養素の補給源としての現実的意義をもちうるにいたる。さらに、石炭の採掘についても同じ考察が妥当する。その分量についてみるかぎり、熱源および化学工業の原料として役立つ自然的諸属性についてみるかぎり、まだ採掘されていない石炭もすでに採掘されて地表にあげられた石炭もすこしもかわらない。だが、石炭は、採掘の一機能としてあらわれる場所変更を通じてのみ熱源および化学工業の原料としての現実的意義をもちうるにいたる。すなわち考察されている商品の運輸は、それがどのような現象形態をとろうとも、生産物の完成・獲得のためにあらゆる生産過程の内部で不可欠の契機をなす労働対象の場所変更といささかも本質をことにするものではない。運輸が、「追加的生産過程」として特徴づけられ、「第四の物質的生産部面」として規定される理由は、以上の点に求めうると考えられる。したがって、資本主義的生産の<sup>(3)</sup>もとで、運輸が、剰余価値生産の手段として、剰余価値生産に<sup>(3)</sup>従属するものとして発展せしめられ、かつ、この基礎上では流通費の原因として現象するとしても、このことによってそれが人間の生存の物質的基礎にたいしてもつ重要性つまり経済的意義をいささかもかえることはできない。

(1) 保管によって「使用価値は……高められも増加されもせず、むしろ減少する。だがその減少が制限され、使用価値が維持され

## 運輸費について

る」(『資本論』、インステイトウト版、第二巻、一三三ページ、長谷部訳、青木文庫版、第五分冊、一八〇ページ)。

ここで、「高められも増加されもせず」といっているのは「制限される」といつているが、このうち、一方の「増加」および「制限」は生産物の量的契機にかんれんし、他方の「高められもせず」および「維持される」は、その質的契機にかんれんする表現と考えられる。ところが、運輸の場合、「生産物の分量は増加しない」といい、また不可避的害悪としての自然的属性の変化が指摘されているにとどまり、生産物の量的契機にかんれんする表現しかしめられていない。この相異は、保管が、意図された効果としては、生産物そのもの・使用価値・についていかなる変化をも生ぜしめないのたいして、運輸がこれとことなることをしめすものと考えられる。したがって、「運輸は生産物の量を増加し、質を変化させるものではない」(馬場克三「運輸費」、『資本論辞典』、五ページ)という説明は、むしろ保管に妥当するといふべきである。

(2) 運輸の成果をなす使用価値のこの変化について、マルクスはつぎのように説明している。

「商品にかんする過程を考察してみれば、ここでは確かに、労働過程において、商品たる労働対象について変化が生ずる。その場所的定在が変化され、かようにしてその使用価値に変化が生ずる。というのは、この使用価値の場所的定在が変化されるからである」(『剰余価値学説史』、インステイトウト版、第一巻、三七五—六ページ、長谷部訳、青木文庫版、第三分冊、六〇三ページ)。

富永氏はこの叙述をつぎのように批判している。  
「商品の運送によって「……商品の使用価値も変化を蒙る……」

という叙述はあいまいである。使用価値とは、人間の何らかの欲望を満足させる性質……がその属性として内在している……物であり、それは生産の場所にあると消費の場所に移されようと変りはない」（富永祐治「交通用役について」大阪市立大学経済研究会「経済学雑誌」、第三十七卷第四号二ページ、昭和三十三年十月）。

以上のごときマルクス批判にもかかわらず、他の個所で、氏は、漁撈と運輸とはいずれも場所変更を「主な内容」としており両者のあいだには「本質的な相異はない」といつている（富永氏、前掲論文、二ページ註（一））。直接的生産過程の領域に属する漁撈労働は自然質料を人間自身の生活のために使用されうる形態で取得するための生産的労働として規定される。この労働過程においては、人間の活動が、労働手段によつて、そもそもから企図された変化を労働対象に生ぜしめる。この点にいささかも「あいまい」さをみいだしえないとすれば、流通過程の領域に属するとはいえ、これと「本質的な相異はない」運輸のための労働も生産的労働として規定され、この労働過程においても、人間の活動が労働対象すなわち使用価値の変化を生ぜしめると考えるべきではなからうか？ マルクスの説明はこの現実的過程そのものの一般的表現である。

(3) 資本主義的生産の発展は、それまでの遅鈍で不規則で高価な交通運輸手段に制約されて狭隘な限界内にとどめられていた市場にかえるに、その限界をはるかにこえて遠隔の市場を資本のためにつくりだす。大工業の成立、発展は、諸生産部面における生産手段および労働者の社会的集積を制約し、利潤率の低い生産部面から去つて高い利潤率を生ずる他の生産部面への資本のたえざる移出入は、同時に、このように集積されますます集積の度をくわえるこれ

らの生産手段群および労働者群の移転を条件づける。これらの事態は、大量輸送、迅速性、規則性、確実性および費用の低廉化のごとき経済的・技術的諸特質をもつ変革された交通運輸手段によつてはじめて実現される事実である。

産業革命と比肩しうるとされる交通運輸手段のこの発展は、たとえば、迅速で規則正しい汽船航路によつて、地球上いたるところに張りめぐらされた電信網によつて、東アジアとオーストラリアへの汽船交通を可能ならしめたスエズ運河によつて、アメリカとインドとをヨーロッパの工業諸国に七〇%—九〇%だけ接近させる等々によつてはじめて世界市場を現実創造するのであるが、創造されたこの世界市場的諸関連は、必然的に、外国市場を強制的に自己の原料の生産場面に転化させるあらたな国際的分業の形成、発展を内蔵している。この傾向は、資本主義的生産のより高度な発展、それの独占資本主義への転化によつて、帝国主義列強による世界の分割・再分割としてより激しい形態をとるにいたる。

レーニンは、資本主義と金融資本との発達速度の相異の正確な反映として、鉄道統計を分析したとき、一八九〇年から一九一三年にいたる英独両国の鉄道の増加速度ならびに生産力の発展程度を比較している。それによれば、一方では、前者が、植民地のおかげで、後者の四倍におよぶ鉄道を建設しているのにたいし、他方では、同じ期間に、生産力の発展は後者の二分の一にとどまっている。この事実にもとづいて、レーニンは、帝国主義戦争の必然性をひきだしているが、『資本主義の最高の段階としての帝国主義』、レーニン全集、第二十二卷、三一六—一八ページ、大月書店）、資本主義の諸条件のもとでは、このようなイギリスとドイツとの生産力の発展水準

と鉄道を決定的な武器の一つとせる勢力範囲の分割とのあいだの不均衡は、事実、戦争にまで発展せざるをえなかつたのである。このように、交通＝運輸手段のうち、資本主義産業のもつとも主要な部門である石炭業と製鉄業との合計であり、世界貿易のもつとも明白な指標である鉄道は、独占・金融資本と結合して植民地および半植民地の勤勞人民にたいする搾取・抑圧の道具に転化するのである。

したがって、採取産業、農業および工業の諸部面で機能する労働と同じように、交通＝運輸業で支出される労働も価値・剰余価値を生産するものと考えられる。このことは本来的運輸業および通信等にたいしてひとしく妥当する。ただ、ここでは、他の諸部面とことなり、生産過程のもたらす成果は、この過程そのものと不可分に結合して生産と同時に消費される。したがって、価値を抽象的・人間的労働の対象化または物質化として把握し、剰余価値を剰余労働一般の対象化または物質化として把握する場合に独自の困難をとまなう。とはいえ、商品のための運輸労働は、この輸送対象に対象化して商品の高められた価値として実存する。人間のための運輸労働は、もちろん商品の場合とことなり、人間に対象化してこの価値を高めるわけではなく、ここで生産される価値は生産と同時に消滅する。したがって、それは、サーヴィスとして現象するといえサーヴィスそのものではない。この区別を混同して、人間の運輸は、たとえば、人間が審美的欲望を充足させるために歌手の歌を享楽する場合のごとき非物質的生産の領域の問題あるいは女中が提供

する便益を享受する場合のごとき商品の消費費用の領域の問題とならえらぶところがないと考えるならば、それはあやまりであると考えられる。もちろん、右の活動そのもの・サーヴィスは、かかるものとして人間の特定の欲望を充たしたがって使用上の価値をもつ。また、その「生産」に要する対象化された労働および生きた労働すなわち一定量の社会的労働の結果として交換価値をもち貨幣表現をうけとる。だが、このことが、例示された場合につき価値生産の理由とはならないと同様に、人間のための運輸労働によって生産される価値が同時に消滅するといふ事情によって、その価値生産の事実を否定する理由とするわけにはいかない。この点、生産過程そのものが、支払われ、消費されることを表現している運輸業に投下された資本循環の範式、 $G - W \wedge A \dots P - I - G$ は、この資本が産業資本として規定され、産業資本が剰余価値の現実的創造を機能とする資本の唯一の実存形態として規定されていることとあわせて、きわめて慎重な考察の必要をしめしている。通信については、場所変更を要するものは本来的運輸業とことなりあらゆる物体の現実性とは無関係である。移転の対象は思想であり感情等々であって、その成果はあらゆる痕跡をうしなっている。だが、ここでも価値が生産されることは運輸業の場合と同じ事実と考えられる。

以上の価値・剰余生産の事実は、運輸が、資本主義的生産の独自の性格から生じ、したがって「現実的または推測的な価値

革命」の時期における個別的資本家の冒険にもとづく運輸であるうと、あらゆる社会的生産に共通せる諸条件に規定された運輸であろうと、絶対的な妥当性を有する。いずれの場合も、運輸のための労働は輸送された生産物の価値対象性として商品に実現される。商品の輸送を必然ならしめた右の相異なる諸事情は、この場合、価値の生産を規定するものでなく、すでに生産されて対象の属性として実存する価値の実現を規定する契機である。すなわち、純粋に形態から生じた運輸のために要する諸費用は資本家自身の個人的冒険に属し、この冒険は商品購買者とは無関係である。したがってこの諸費用は追加価値として商品自身の価値にはいりこまず、価値実現における控除となる。他方、「運輸費」が、あらゆる社会的生産に必要とされる生産物の場所変更のために要する諸費用の特殊的现象形態であるならば、この諸費用は追加価値として商品自身の価値にはいりこみ、実現される。

運輸は、直接的生産過程にたいする追加的生産過程をなし、かかるものとしてそれは物質的生産の部面として規定されたが、それは、同時に、他の諸部面にたいする独自性をもつ。この独自性はこれまでの考察によりほぼあきらかと考えられるが、それは、流通過程の内部での流通過程のための生産過程であるという点に要約することができる。流通過程は、現実的な姿態変換をおこなう生産過程とともに自己増殖的価値たる資本の運動の一契機をなし、資本が、商品資本ならびに貨幣資本と

して機能し形式的な姿態変換をおこなう時間である。資本は、ここでは生産物形成者としても、価値・剰余価値形成者としても機能することはできない。しかもこの流通時間は、資本の運動の他の一契機をなし、しかも決定的な契機をなす生産時間と相互に排除しあう関係にある。したがって流通時間は生産時間にたいする制限として作用し、流通時間の短縮に比例して生産時間は延長され資本の生産性および自己増殖は増大するにいたる。流通時間を短縮して生産時間を延長しようとする資本主義的生産の不断の傾向は、ここにその物質的基礎をもっている。資本のこの不断の傾向は、交通＝運輸手段の発達として、その大規模な集積としてあらわれ、生産時間にたいする流通時間による制限の克服がはかられる。流通時間のうち相対的に決定的な時間は販売時間であり、この販売時間を相違させたがって流通時間を相違させ、かくして資本膨張のあらたな能力を形成する物質的基礎としてたえず作用する主要な要因は、生産地と販売市場との距離であるからである。

このような交通＝運輸手段の発達と大規模化とによって、個々の商品にとつての「運輸費」は低廉となり、商品が移動しなければならぬ現実的距離は時間的に否定される。また、この同じ発達は、交通＝運輸手段の分量の増加をもたらし、商品資本はつぎつぎに市場に輸送されつぎつぎにその機能をはたして還流する。この継起的な還流は、資本の総流通時間の短縮を生ぜしめると同時に、資本の一部が流通資本としての機能中に生

産過程の連続性を同等な規模で維持するために投下しなければならぬ追加資本の分量を減少させる効果をもつ。交通 $\parallel$ 運輸手段の発達は、このように資本の活動能力が流通時間に制約されるかぎり、この時間の短縮を実現することにより流通過程で機能する膨大な社会的労働をここから解放して直接的生産過程で充用しうる諸条件をつくりだし、資本の生産性および自己増殖を飛躍的に高める。このことよって社会的労働の生産力は発展させられるのであって、これは交通 $\parallel$ 運輸手段の発達もつきわめて重要な歴史的意義といふことができる。

(4) エンゲルスは、当時の鉄道、大洋汽船、スエズ運河、電信のごとき変革された交通 $\parallel$ 運輸手段によつて、資本の流通時間は大いに短縮された結果、世界貿易に参加する資本の活動能力が二倍ないし三倍以上も増加されて利潤率の上昇をもたらしたことは自明の事実であるといつてゐる。『資本論』、インスティトゥート版、第三巻、九一ページ、長谷部訳、青木文庫版、第八分冊、一三一ページ。

だが、これは、交通 $\parallel$ 運輸手段の発達をもたらす事態の一面である。交通 $\parallel$ 運輸手段の発達は、すでにふれたごとく、機械生産の低廉とあいまって外国市場征服のための決定的な武器となる。あらゆる空間的制限を克服してその生産性および自己増殖を高めようとする資本の本性は、逆に、この発達に促進されてますます遠距離市場あてに、世界市場あてにあらゆる力を発展させる。こうして、たえず市場への途中にあつて商品資本として機能し、したがつて流通時間内にある資本部分も絶

対的に増大する。流通時間を短縮して生産時間を延長しようとする資本主義的生産の不断の傾向は、ふたたびあらたな基礎上で同じ問題の解決をせまられるのである。このことは、同時に、社会的富のうち直接的生産過程で役立たないでたんに生産物の輸送のために流通過程に固定されざるをえない対象化された労働および生きた労働の増大をもたらし、そのかぎりて社会的労働の生産力の発展を阻止していることをしめす。ここに資本主義的生産に内在する矛盾したがつてこの生産形態の歴史的経過性を指摘することができる。

これにたいし、この矛盾の根本的解決のうえに発展せる社会主義的生産のもとの事態はこれとは全然ことなつてゐる。

「プロレタリアートのうちでも、鉄道従業員や水運従業員ほど、自分の経済活動によつて工業や農業とこれほど明白に結びついている部分……はあるまい。諸君は都市に農産物をおくらなければならず、また工業製品を輸送して農村を活気づけなければならぬ。……そこで、現在の時期には鉄道および水運の勤労者たちに、とくに重要ななどという任務……がかかつてくるかは、おのずから結論づけられる……。革命の運命は、プロレタリアートのその他のどの部分にもまして、プロレタリアートのこの部分の活動に、直接に依存している……。われわれは、農業と工業との取引を回復しなければならぬ。しかしこれを回復するためには、物質的支柱が必要である。工業と農業とを結びつける物質的支柱はなにか？ それは鉄道と水路の運輸であ

る。だからこそ、諸君には、自分の仕事にとくに真剣でなければならぬという義務が、かかっている。」（レーニン全集、第三十二巻 三〇〇—一ページ、大月書店）。

これは、レーニンが、一九二一年三月におこなった「運輸労働者全ロシア大会での演説」の一節である。もちろん、数次にわたる国民経済発展五ヶ年計画ののち、共産主義社会の建設を大規模に展開する、発展の新しい、もっとも重要な時期に決定的な第一歩をふみいれようとしている現在、十月革命からわずか三年半をへた当時と同じ意味で「革命の運命」を運輸の問題について語ることはできない。だが、生産手段の社会主義的所有に二つの形態があり、したがって社会的生産が国营生産とコルホーズ・協同組合的生産とによって担当されているならば、これらの二つの生産形態を結合し都市と農村とを結合する物質的基礎は運輸である。そして、両者の経済的結合によって労働者階級と農民とのゆるぎなき同盟がくりあげられ、この同盟によってソヴェト社会制度と国家制度との強化・発展が保障されているならば、共産主義社会の大規模な建設の運命は「工業と農業とを結びつける物質的支柱」たる運輸の全面的な強化・発展に依存するところきわめて大というべきである。

工業と農業との発展による生産物の増大があり、国民所得の増加にもとづく都市と農村との勤労者の実質所得の増加があり、さらに生産物を「商品流通」に組織する可能性があるとき、これらの諸条件を結合して経済の発展を現実保障するも

のは運輸である。このことは、労働の質と量とに依る分配という社会主義的分配原則の実現が運輸の発展に直接依存していることをしめしている。

このように、社会主義的生産のもとの運輸は、労働者階級と農民、工業と農業および社会的生産と国民的消費との社会的・経済的結合を計画的に保障する現実的基礎である。したがって、社会主義経済の発展は運輸の発達と不可分に結合し、むしろ後者に依存していると考えられる。このように重要な意義にかんがみ、運輸は、ソ同盟の発展のすべての段階において、工業および農業とともにつねに強化・発展がはかられている。このことは、生産過程の総合的機械化・自動化の発展を重要な手段として農業労働が工業労働の「一変種」となり、生産力の発展につれてコルホーズ・協同組合的生産の社会化の水準がたかまり、二つの所有形態が単一の全人民的所有形態として止場されて都市と農村との本質的差異が克服される発展過程において、膨大な天然資源が経済的利用の過程にひきいられ、社会主義的生産が不断にしかも急速なテンポで発展し国民の物質的・文化的慾望を最大限に充足させる発展過程において、ますます強化される。

だが、ソ同盟の運輸に全然問題がないわけでは決してない。それは、主として、鉄道運輸の技術的裝備の向上および非合理輸送の排除という二つの問題に要約することができる考

えられる。国民経済にしめる運輸の意義がいかに巨大であるとはいえ、「運輸費」は「流通費」である。したがって社会主義経済にとってできるだけすくなくなければならないことは、資本主義経済にもまして強く要請されている。『ソ同盟経済学教科書』が、「流通費をひきさげるために本質的な意義をもってゐるのは、商品がうごく距離をちぢめることである」(『ソ同盟経済学教科書』、改訂版、訳、第四分冊、八七九ページ)といっているのは、この意味で、正しい指摘であると考えられる。

国民経済の発展を保障する確実な手段は、技術的進歩にもとずく労働の生産力の向上であるが、このことは、ソ同盟の運輸手段のうちもつとも基本的形態をなす鉄道にたいしてきわめて強く要請されている。この要請の国民経済的意義は、その他の効果を無視しても、一九五六年度に貨物輸送のために鉄道に支払われた「運輸費」は約三六〇億ルーブリに達し、貨物の運送速度をわずか一%だけたかめることによって平均二、五〇〇万ルーブリが節約されるといわれていることからみてもきわめて大きい(エス・カ・ダニロフ編著『社会主義交通経営論』、七〇—一ページ、八雲訳編、青木書店)。この問題にこたえる技術的進歩の基本的方向は、進んだ索引形態の導入、運行管理の自動装置および保線業務の改善ということに要約される。これらの措置によって、鉄道の輸送能力を急速に強化して運輸にたいする国民経済のますます増大する要求をみたすと同時に運輸費ひきさげの努力がはかられている。

### 運輸費について

(5) 各種運輸手段が輸送にしめる比重はつぎのとおりである(エス・カ・ダニロフ編著、前掲書、一〇八ページ)。

運輸機関の 種類	貨物輸送トンキロ			旅客輸送人キロ		
	1940年	1955年	1956年	1940年	1955年	1956年
鉄道運輸	85,0	83,4	83,0	92,2	83,1	80,6
河川運輸	7,4	5,8	5,4	3,6	2,1	1,9
海上運輸	4,9	5,9	6,3	0,8	0,9	0,8
自動車運輸	1,8	3,6	3,7	3,2	12,3	14,9
航空運輸	0,0	0,02	0,02	0,2	1,6	1,8
導管運輸	0,8	1,3	1,6	—	—	—
合計	100	100	100	100	100	100

(6) 輸送能力を急激に強化し、「運輸費」を節約するもつとも重要な手段の一つである蒸気牽引の電気牽引およびディーゼル牽引への転換の状況はおよそつぎのようになっている。すなわち、一九五五年に電気機関車およびディーゼル機関車で輸送された貨物は、鉄道貨物総輸送量のうち一四%、三年後の一九五八年には二六%となっている。これにたいして発展計画によれば、一九六〇年にはこの

比率が四〇―四五%、一九六五年には八五―八七%という飛躍的な発展が予定されている(『ソ同盟共産党第二〇回大会』訳、第二分冊、一三一ページ、第三分冊、六二ページ、『ソ連邦共産党第二一回大会』訳、第二分冊、七〇ページ)。

(7) カガノヴィチは、運輸の技術的進歩の経済的意義をつぎのように強調している。

「運輸の技術的たてなおしは、なによりもまず、運行速度のひきあげに、大きな効果をあたえなければならない。このことは、大きな国民経済上の意義をもっている。

速度の増加は、輸送原価をひき下げ、輸送費をいちじるしく節約し、貨物の流れを処理するために、余分な車輛、機関車、船舶、および自動車を解放し、またとくに重大なことだが、鉄道と港灣の余分な通過能力を解放するのである。

運輸における運行速度の増大は、流通の範囲から大量の物的資源を解放し、商品流通をはやめ、生産地区と消費地区とを時間的に接近させる。したがって、それは、工業の協同化を容易にし、輸送の過程から生産手段をよりはやく解放することによって、それだけおおくの追加生産物を得ることができるようにし、旅客輸送においては、生産的労働のための時間と勤労者の休息のための時間を解放するのである(『ソ同盟共産党第二〇回大会』訳、第二分冊、一三五ページ)。

しかし、運輸手段の技術的基礎の強化による「運輸費」の節約ならびにこの節約がもたらすその他の経済的諸効果は一定の限界をもつといわねばならない。この限界は、「工業を各経済地区にもっとも目的にかなうように、総合的に配置することに注

意をむけるべきである。……もし、われわれが工業の発展にあたって各経済地区の均衡をまもらないとすると、非合理的な輸送を人為的にふやし、国民経済の全体的発展に困難な条件をつくりだすことになる(『ソ同盟共産党第二〇回大会』訳、第一分冊、六九ページ)というフルシチョフの報告に要約することができ。したがって、とくに、「第二〇回大会」および「第二一回大会」が、国民経済発展計画の重要課題の一つとして、生産力の適正配置の問題を運輸との関連で大きくとりあげていることはきわめて注目すべき事実である。大会は、生産力の配置を適正化し、工業を原料産地、燃料産地および消費地区に接近させ、各経済地区の均衡的・総合的発展をはかることによって、同時に、不合理な輸送や遠距離輸送を一掃して「運輸費」の徹底的なひきさげの実現を重要な任務として指令したのである。

この「運輸費」ひきさげの意義はすでにあきらかである。流通過程から解放される巨大な社会的労働は、社会主義的拡大再生産の発展テンポを増大することによって国民所得増大の源泉となり、「運輸費」ひきさげによる生産物価格のひきさげの可能性とならんで、勤労者の物質的福祉の向上の源泉に転化する。ここに社会主義的生産の他の生産諸形態にたいする絶対的優位性がしめされている。