

# サービス商品の概念とサービス産業資本の 範疇の規定のために

——『資本論』におけるマルクスのサービスと交通業への言及を手がかりに——

今 井 拓

はじめに 本稿の課題と構成

第1章 『資本論』におけるマルクスのサービスと交通業への言及

第2章 サービス商品の概念とサービス産業資本の範疇

おわりに

はじめに 本稿の課題と構成

本稿の課題は、資本論におけるマルクスのサービスと交通業への言及を検討し、サービス商品の概念とサービス産業資本の範疇を規定することである。マルクスは、資本論 第1部 第1篇 第1章 商品 において、商品の分析を行っている。そこには、労働が対象化されて物的形態をとった諸商品の事例が列挙され、また、商品それ自体の属性として使用価値性（有用性）と価値対象性が分析されている。したがって、サービスが労働の機能なのであれ、有用な効果なのであれ、マルクスが商品論としては、サービスの分析を行っていないことは明らかである。また、後に見るようにマルクスは、交通業の販売品について、物的形態をとらず、したがって（資本論でマルクスが分析対象としている本来の）商品でないとされており、このことを裏付けている。そして、この箇所では、マルクスは交通業の資本の循環式を示しており、サービス資本の分析への手がかりを残しているが、サービス資本についてはその循環式を提示しなかった。マルクスは、サービス産業資本の範疇を規定しはしなかったのである。

したがって、私の目的は、資本論におけるマルクスのサービスについての言及に、今日のサービス商品やサービス資本の分析に有効な出来合いの概念や範疇を発見することではない。マルクス以降の経済社会の発展の中で、多様なサービス商品が生まれ出され、それらを扱う資本の運動が広がっている下で、それらの存在形態を分析するために、サービス商品の概念とサービス資本の範疇を規定することが経済学にとっての新たな課題のひとつとなっている。本稿において、私は、マルクスのサービスへの言及を手がかりに、サービス商品の概念とサービス産業資本の範疇の規定を行いたい。

本稿の構成は、以下の通りである。第1章において、資本論におけるマルクスのサービスと交通業についての言及を検討する。第2章において、サービス商品の概念とサービス産業資本の範疇について規定を行う。

## 第1章 『資本論』におけるマルクスのサービスと交通業への言及

本章においては、『資本論』におけるマルクスのサービスと交通業への言及を検討したい。しかし、あらかじめ、ある特定のサービスに限定してマルクスの叙述を検討することは、サービスの概念を規定するという目的からすると避けるべきであろう。サービス労働論争の文脈においては、サービス労働は、生産的労働と有用効果をもたらす労働のふたつの意味で議論され、また、サービスは労働であるか、労働の成果であるか、が基幹的な論点となってきた。そこで、以下では、これらに関わるつぎの7つのマルクスの言及について、検討していく。資本論での登場の順序で示せば、役立ち (Dienst) についての言及 (第1部 第3篇 第5章)、召使階級についての言及 (第1部 第4編 第13章)、学校教師の労働についての言及 (第1部 第5編 第14章)、商業賃労働者への言及 (第2部 第6篇 第6章)、輸送費についての言及 (第2部 第6篇 第6章)、商業賃労働者についての言及 (第3部 第4編 第17章) である。この検討にあたっては、主に金子ハルオ氏の学説と対比して、自説を述べていくことにする。そうするのは、サービス労働価値形成説と不形成説という異なる立場にあるが、金子氏のサービス論は私のサービス論に最も大きな影響を与えており、サービスの規定においてほとんど一致しているためである。また、金子氏の学説が論者の中で最も首尾一貫しており、今日においても通説の代表としての位置をしめているからでもある。

また、マルクスは、交通業について言及している (第2部 第1編 第1章)。サービスとサービス産業資本の検討にとって特別に重要な言及である。これについては、節を改めて検討したい。

第1節で、サービスについての言及について、第2節で、交通業についての言及について検討する。

### 第一節 マルクスのサービスについての言及

#### (1) 第1部 第3編 第5章における役立ち (Dienst) への言及

マルクスは、第1部 第3篇 第5章において、役立ち (Dienst) に言及している (原文207頁)。マルクスは、価値増殖過程の分析の中で、「役に立つ (ein Dienst) とは、商品のそれであれ、労働のそれであれ、ある使用価値の有用な働き以外のなにものでもない。しかし、ここでかんじんなのは交換価値である」(マルクス [1997] 第1巻a 328頁) とのべている。

この役立ち (Dienst) は、商品体の属性として現われる場合もあるし、労働の機能として

現われる場合もある。つまり、この役立ち (Dienst) は、使用価値を有するすべての商品体とすべての労働に普遍的に備わっているのである。金子ハルオ氏や渡辺雅男氏は、この役立ち (Dienst) の規定から、マルクスにおけるサービスは労働の働き以外の何ものでもない、と主張されている (金子 [1998] 45頁, 渡辺 [1985] 61頁)。私は、両氏とともに、サービスを労働の働きである、とする立場にたつ。

それは、労働の成果としての商品体に対立する概念としての労働の働き、という意味であり、また、サービス商品の分析のためには、この労働の働きが、購買者が消費過程で享受する使用価値を有していることが必要である。マルクスは、ある使用価値の有用な働き、と述べているから、この役立ち (Dienst) は、商業労働、銀行労働その他の直接購買者が消費過程で享受する使用価値を有しない、その意味での不生産的な労働に対立する規定であると考えられる。このマルクスの Dienst の規定を保持することは、サービス労働価値形成説にとっても、決定的に重要である。それは、商業労働・銀行労働を含むすべての労働が価値を生むと言う言説への転落から論者を確実に守護する規定なのである。

#### (2) 第1部 第4篇 第13章における召使階級についての言及

次に、マルクスは、第1部 第4編 第13章において、召使階級 (Dienende Klasse) について言及している (原文 469~470頁)。マルクスは、次の様に述べている。

「……大工業の諸領域で異常に高められた生産力は、他のすべての生産領域における労働力の搾取の内包的および外延的増大を現実にともないながら、労働者階級のますます大きな部分を非生産的に使用することを可能にし、こうしてとくに下男、下女、従僕などのような『召し使い階級』の名のもとで呼ばれる昔からの家内奴隷を、絶えず大量に再生することを可能にする。」(マルクス [1997] 第1巻b 768頁)

マルクスは、この『召し使い階級』が、約121万人存在することを指摘しているが、この数字からは個人宅で働いていないものが全て除かれていることを注記している。したがって、資本主義経済の発展の中で増大する非生産的労働者として、個人宅で、収入によって雇用されている賃労働者に特に言及しているのである。

金子ハルオ氏は、この収入によって雇用される賃労働者の行う労働のことを本来のサービスと呼んでいる (金子 [1998] 7頁)。この意味でのサービスが価値を生まないことに論者の間で異論はない。ただし、この収入によって雇用される賃労働者が行う労働の実体的な内容は、使用価値を有し、資本家個人にとって直接享受可能な労働であるために、Dienende の用語が用いられていることに留意すべきであろう。収入によって雇用される労働であるということと Dienende という表現には直接的な対応関係がある。それは、後に見る商業労働等とは異なり、使用価値として個人的に享受可能でなければならないのである。

なお、マルクスは、この意味でのサービスについて、第2巻、第1編、第2章 (原文71頁)

において *Diensten* の用語を用いて、また、後で見るように第三巻第四編第17章（原文303頁）において *Privatbedienung* の用語を用いて、さらに、第3巻第5編第23章（原文395頁）においても、*Bedienung* の用語を用いて言及している。

（3）第1部 第5編 第14章における学校教師についての言及

次に、マルクスは、第1部 第5編 第14章において、学校教師について言及している（原文 532頁）。マルクスは、次の様に述べている。

「資本家のために剰余価値を生産する、すなわち資本の自己増殖に役立つ労働者だけが、生産的である。物質的生産の部面外から一例をあげてもよいのであれば、学校教師は、児童の頭脳を加工するだけでなく、企業家を富ませるための労働にみずからを苦役する場合に、生産的労働者である。」（マルクス [1997] 第1巻b 868～869頁）

マルクスは、物質的生産の部面外の労働であっても、資本の自己増殖に役立つ労働者は生産的労働者である、ことを述べるために、学校教師について言及したのである。

金子ハルオ氏は、この物質的生産の部面外の労働をいわゆるサービスと呼んで、氏のサービス労働価値不生産説を展開している（金子 [1998] 8頁）。人間に働きかけ、直接に人間の欲望を充足させる労働のことである。このいわゆるサービスは、消費者に直接享受される使用価値を有している、という点からは、役立ち (*Dienst*) と同義であり、*Dienst* の概念に含まれることはもちろんである。金子氏は、物的財貨を生産しないことを根拠に、このいわゆるサービス労働は価値を生まない、とされているが、私はこの点に関しては異論がある。物質的財貨を生産しない労働であっても、人間に直接働きかける労働であっても、その働きかけが、人間の身体性や生命力に対して機能的に作用するものであれば、労働対象である人間の身体や環境に労働が対象化されることは否定できない、と思われるからである。いわゆるサービスとして金子氏の挙げている例のうち、医師、看護婦、美容師などの労働は、人間の身体や環境に対する機能的な作用をその中核としており、物的財貨を生産しないとしても、価値形成労働とすべきであろう。もちろん、これらのサービスが商品形態をとる場合に、商品は価値対象性を有することはない。しかし、人間の身体や環境に対する労働の対象化を媒介にして、サービス商品が価値規定性を有することになる。物的財貨ではない、ということだけでは、その商品の価値規定性を測ることはできず、したがって、その労働の価値形成性をも測ることはできないと考えられるのである<sup>1)</sup>。

1) なお、誤解を避けるために付言しておけば、私は学校教師の労働自体については、人間に働きかけるといふことはそのとおりであるが、直接に人間の欲望を充足させるというよりも、生徒に理解可能な形態で一定のまとまった知識を伝達し、また様々な手法を駆使して生徒の理解力の主体的な形成を援助する労働であり、サービス労働一般からは区別するべきであると考えている。教育労働は、機能的に作用する労働とは異なり、知的文化的に作用する労働であり、独自の価値規定の内容を有するであろう。この点については稿を改めて検討したい。

## (4) 第2部 第6篇 第6章における商業賃労働者についての言及

次に、マルクスは、第2部 第6篇 第6章 流通費 第1節 純粋な流通費において商業賃労働者について言及している(原文134頁)。マルクスは次の様に述べている。

「彼(商人の代理人)は、他の人と同様に労働するが、彼の労働の内容は価値も生産物も創造しない。彼自身が生産の“空費”に属する。……彼の有用さ(Sein Nutzen)は、むしろ、社会の労働力および労働時間のうち、この不生産的機能に拘束される部分が減少することにある。……彼が単なる賃労働者でしかないとは仮定しよう。/……2時間の剰余労働が、それを遂行する個人によって支出されるにも関わらず、社会はこの剰余労働には支払わない。……しかし、彼が代表する流通費は、10時間から8時間に……減少する。……しかし、もしこの代理人を使用するのが資本家であるとすれば、この二時間を払わないことによって、彼の資本の流通費——これは彼の収入からの控除をなす——は減少する。かれによってはこれは、積極的な利得である。」(マルクス [1997] 第2巻 210頁)

この、商人資本の代理人の労働の有用さ Nutzen は、Dienst や Bedienung から明確に区別すべきであろう。資本家にとっての有益さや効用を持つという意味である。後者は個人が享受できる使用価値を有するのに対して、前者はそれを有しないのである。そして、かれの商品価値実現労働が、一定の有用さを持っている限り、不払い労働部分が、資本の純粋な流通費(空費)を削減する効果をあげ、資本に利得を与えることを指摘している。したがって、この場合には、商業賃労働者も資本にとっての生産的労働者ということになるのである。しかし、かれの労働は、購買者が自ら消費することで具体的な欲望を充足するという意味における使用価値を有しないために、価値を生みはしないのである<sup>2)</sup>。

## (5) 第2部 第6篇 第6章における輸送費についての言及

次に、マルクスは、第2部 第6篇 第6章 第3節において輸送費について論じている(原文 151~153頁)。マルクスは次の様に述べている。

「諸物の使用価値はそれらの消費においてのみ実現され、しかも諸物の消費はそれらの場所変換を、したがって輸送業の追加的生産過程を必要としうる。したがって、輸送業に投じられた生産資本は、……輸送される生産物に価値を付け加える。」(マルクス [1997] 第二巻 237~238頁) / 「輸送業は、一方では自立的な一生産部門を形成し、それゆえまた生産資本 [産業資本] の特殊な一投下部面を形成する。他方では、それは流過程の内部

2) なお、『資本論』においては、ある有用効果(Nutzeffect)を持つ人間活動を dienst としている用例があり、『資本論』において、Nutzeffect を生み出す労働と dienst が同義として扱われている場合がある(マルクス [1997] 第2巻56頁、但馬 [2006] 19頁を参照)。しかし、『資本論』において、Nutzeffect と Dienst の基本的な区別は明らかであると考えられる。文脈によっては、同義になることもある、ということであろう。この点については、本稿の注3を参照。

での、かつ流通過程のための、生産過程の継続として現われているという点で自己を区別づける。」(241頁)

ここで、マルクスは、輸送が消費に必要とされる限りで、生産過程を継続するものであって、商品に価値を付け加えることを述べている。金子氏は、後で見るように、運輸業をサービスから除外するのであるが、マルクスのこの言及に依拠しているのである。しかし、マルクスは、この箇所では、商品の流通費について検討しているものであって、交通業の販売品をそれ自体として分析しているわけではない。この流通費についての言及から運輸業を物的財貨の生産部門として、サービス業から除外することは問題であろう。

#### (6) 第3部 第4編 第17章における商業賃労働者についての言及

次に、マルクスは、第3部 第4編 第17章 商業利潤において、商業賃労働者について再び言及している(原文 303~304頁)。マルクスは、次の様に述べている。

「一面から見れば、このような商業労働者も他の労働者と同様に賃労働者である。第一には、その労働が、商人の可変資本によって——収入として支出される貨幣によってではなく——買われ、それゆえまた、私的サービスのためにではなく (*nicht für Privatbedienug*)、その買入れに前貸しされた資本の自己増殖の目的のためにのみ買われる限りにおいて。第二には、彼の労働力の価値、それゆえ彼の労賃が、他のすべての賃労働者の場合とどうように、彼の独特な労働力の生産費および再生産費によって——彼の生産物によってではなく——規定されている限りにおいて。」(資本論 第3巻 a 493~495頁)

マルクスは、商業賃労働者の資本にとって生産的性格を再度述べている。賃労働者が、商業資本家の私的なサービスのために雇用されるのであれば、資本にとって生産的労働者とはならないのである。しかし、この *Privatbedienug* は、人が直接享受し、消費することのできる使用価値を有する労働であることは留意すべきである。商業賃労働者の労働とことなり、この *Privatbedienug* を提供する労働は、それが商品形態をとって販売される限りにおいて、価値を形成する労働であると考えられるのである。

#### 小 括

さて、ここで、以上のマルクスの言及におけるサービス (*Dienst, Dienende, Bedienug*) の用語の意味についてまとめておこう。マルクスは、これらの用語を、個人的に享受可能な使用価値を有する労働の働きの意味で用いている。そして、それは、資本論の文脈の中では、資本家による物的財貨である商品の生産およびその商品の価値の実現を担う労働とは対立している、ということであった。しかし、この個人的に享受可能な使用価値を有する労働の働きというサービスの用語の使用方法は、今日のサービス商品を分析する際に、採用されるべきである。このサービスの規定によって、物的財貨である商品の生産過程で働く労働、また、使用価値を

形成しない労働である商業労働、銀行労働等マルクスが資本論で分析の対象とした労働と区別して、今日検討されるべきサービス労働の内容を明確に規定することができるのである。

## 第二節 マルクスの交通業についての言及

マルクスは、第2部 資本の流過程 第1編 資本の諸変態とそれらの循環 第1章 貨幣資本の循環 第4節において、資本の総循環を考察している。そして、総循環を経過する資本を産業資本と規定している。また、資本の総循環の一契機である商品資本を説明している箇所では、商品資本の一事例として、ブリュッセルのレースを挙げている。そして、資本の循環の特殊な形態として、生産過程自体が商品として販売される場合を挙げ、そのような産業資本の事例として交通業に言及しているのである。

このマルクスの交通業についての言及は、サービス労働論争において繰り返し引用されてきた箇所であるが、「サービス = 有用効果」説にたつ価値形成説の論者においても、またサービス労働価値不形成説にたつ論者においても、マルクスの真意が歪めれるか、無視されてきた。しかしながら、マルクスはこの箇所の記述において、交通業という特殊なサービス業における資本の運動形態について、具体的に言及しているのであって、マルクス自身の言及としては、サービス産業資本の範疇を規定する際の最大の手がかりと考えられる。そこで、この箇所におけるマルクスの言及の真意を正しくつかむ事が求められよう。

### (1) 第2部 第1篇 第1章における交通業についての言及

マルクスは、第2部 資本の流過程 第1編 資本の諸変態とそれらの循環 第1章 貨幣資本の循環 第4節 総循環 において、次の様に言及している (原文60~61頁)。

一般的定式では、Pの生産物は、生産資本の諸要素とは異なる物質的な物——すなわち生産過程から分離された実存を持つ—対象、生産諸要素の使用形態とは異なる使用形態をもつ—対象——とみなされる。そして、生産過程の結果が物として現れる場合にはいつでもそうであり、生産物の一部分が、更新されてふたたび要素として入り込む場合でさえも、やはりそうである。……ところが、生産過程の生産物が新たな対象的な生産物ではなく、商品でないような自立的な産業諸部門がある。そのうちで経済的に重要なのは交通業——商品と人間を運ぶ本来の輸送業であれ、単に報道、手紙、電信などの移送であれ——だけである。(マルクス [1997] 第二巻 88頁)

また、この記述に続いてチュブローフを引用した後で、次のように述べている。

その結果は——輸送されるものが人間であろうと商品であろうと——それらの所在場所の変

更であって、たとえば、糸がいまや、それが生産されたイギリスにではなくインドにあるということである。

ところで、輸送業が販売するものは、場所の変更そのものである。生み出される有用効果 (Nutzeffect) は、輸送過程すなわち輸送業の生産過程と不可分に結びつけられている。人間と商品は輸送手段と一緒に旅をする。そして輸送手段の旅、輸送手段の場所的運動が、まさに輸送手段の作用によって生じた生産過程である。その有用効果は、生産過程の期間中のみ消費されうる。その有用効果は、この過程とは異なる使用物——すなわち、その生産後にはじめて取引物品として機能し、商品として流通する使用物——としては実存しない。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くその有用効果に消費された生産諸要素 (労働力および生産緒手段) の価値、プラス、輸送業に就業している労働者たちの剰余労働が創造した剰余価値、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。……したがって、輸送業についての定式は、 $G - W (P_m ; A) \dots\dots P - G'$  であろう。生産過程から分離されうる生産物ではなく、生産過程そのものが、支払われ消費されるからである。したがってこの定式は、貴金属生産についての定式とほとんどまったく同じ形態をもつのであり、ただ、輸送業では  $G'$  は生産過程中に生み出された有用効果の転化形態であって、この過程中に生み出されてそこから放出された金または銀の現物形態でないだけのことである (マルクス [1997] 第2巻89-90頁)。

この箇所ではマルクスは、生産過程の生産物が物的財貨でなく、商品でない産業部門として、運輸業について言及している。この運輸業の販売品は、これまで検討してきた、「個人的に享受可能な使用価値を有する労働の働き」という役立ち (Dienst) の規定に適合している。さらに、サービスは労働の成果でなく、労働の機能である。だとすれば、生産過程そのものが消費され、購買される運輸業の販売品は、サービスそのものである。そして、マルクスは、運輸労働の価値形成性を明確に認めているのである。

ところが、金子ハルオ氏は、技師の労働などと同様に、運輸労働は、物的財貨を生産し、物的財貨に対象化される労働である、として、運輸業などは、経済学的なサービスの概念に包摂されない、と述べている (金子 [1998] 8頁)。しかし、マルクスは、この箇所では、自立した産業部門としての運輸業について言及しており、その販売品を場所の変換そのもの、と述べて、その消費される有用効果 Nutzeffect は生産過程と不可分に結びついていると述べている<sup>3)</sup>。

3) ここで、運輸労働の生み出す成果が Nutzeffect と表現されているのは、商品の使用価値を形成しない労働である、という運輸労働の財商品の生産との関係における特徴を反映しているのかも知れない。財商品の使用価値を形成しない、という点で、運輸労働は商業労働と同じなのである。もっとも、この点では、dienst と共通である。その点では、注1で言及した Nutzeffect を生み出す労働と dienst を同義とする事例も、単に、貨幣による有用な労働の購買が資本-賃労働関係を形成するのではなく、資本による生産手段の独占と労働者からの生活手段の剥奪が前提されていることを述べて



資本による財商品の生産と実現の過程で、運輸が、物的財貨の価値を付け加えるとしても、その使用価値を形成しないことは明らかである。これに対して、この箇所では、マルクスは、独立した生産部門としての運輸業が、それ自体が有用効果を生み出す生産過程を販売する場合に、価値を形成することを述べている。したがって、金子氏のように、財商品の生産過程に位置づけることによって、運輸労働をサービス業から区別することは、流通費の考察にとっては有効であり、必要であるが、サービスの価値形成性を考察する際には、この箇所におけるマルクスの言及について検討することが必要なのである。そして、その場合には、サービスが価値を形成することにならざるを得ないと考えられるのである。

また、金子氏は、サービスを労働の成果ではなく、労働の機能である、と言われる。だとすれば、生産過程そのものが消費され、購買されるという運輸の性格をサービスと認めざるを得ないのではないか。それとも、金子氏は、マルクスの言及に反して、運輸業の販売品を運輸過程という場所変換行為の結果としての有用効果である、と言われるのであろうか。

## (2) マルクスの交通業についての言及の含意

マルクスはこの言及によって、いくつかの彼の考えを明らかにしている。第1に、輸送業の特殊性についてである。輸送業についてマルクスは、「生産過程の生産物が新たな対象的生産物ではなく、商品ではないような自立的な産業諸部門」のうち、経済的に重要な唯一の部門としている。つまり、マルクスは、輸送業の特殊性について、生産過程の生産物が新たな対象的生産物でない、という点において捉えているのであって、生産過程そのものが支払われ、消費される、という点から唯一の産業としているわけではない。言い換えれば、生産過程そのものが支払われ、消費される、という点からの特質は、交通業に固有のものではなく、その他の産業にも見られることをマルクスが否定しているわけではないのである。

第2に、マルクスは「輸送業の販売物を場所の変更そのもの」と述べ、「生産過程から分離されうる生産物ではなく、生産過程そのものが、支払われ消費される」と述べている。後段の、生産過程そのものが、支払われ消費される、という部分は、輸送業の販売物である場所の変更そのものについて、理論的な一般的な規定を与えたものであることは明らかである。

第3に、マルクスは、この輸送業の販売物や有用効果についての考察を結果あるいは成果の立場から考察しているのではない。イギリスからインドへの場所的な移動という有用効果は、運輸業の生産過程と不可分であり、一体であることが指摘されているのである。この点については、現代の運輸サービスを考察する際には特に留意すべきである。例えば、今日のタクシー

---

いる箇所に現われていることに留意すべきであろう。つまり、マルクスは、運輸労働や商業労働、あるいは個人的に享受される労働等を念頭において、直接的には財商品の生産に関わらないこれらの労働の場合に明らかなように、労働の貨幣による購買それ自体は資本の剰余価値生産にとって本質的な契機とはならないことを、表現しているのではなかろうか。

による運輸過程を考えてみよう。仮に、ある人が最寄り駅からある目的地までタクシーに乗車するものとしよう。最寄り駅からこの目的地へのタクシーによる移動を成果の立場から考察すると、常に同一の使用価値と価値を持つものとなりかねない。しかしながら、タクシーによる同一地点間の移動に要する社会的平均的労働量は、天候や道路の整備状態また混み具合等の客観的な状況に左右され、其々の移動の度に大きく変動するのである。タクシーによる移動においては、ノロノロ運転の際に、運転労働の密度は低下しないのに、走行距離は低減してしまう等の事態が生じる。その際にも、当然に、運転労働に対して支払いがなされなければならないのである。要するに、タクシーによる移動においては、それが同一地点間の移動であったとしても、有用効果を生産過程から切り離して、独立の成果とみなすことはできない、ということである。しかし、混み具合等の事情は、鉄道や蒸気船等による移動の場合には問題とならない。そのことから、鉄道や蒸気船による移動の場合は、結果としての有用効果という成果の立場から価値規定を行いうるかのようにも思われる。ここに「サービス = 有用効果」説の生じる余地がある。しかし、マルクス自身は、この箇所では、生産過程と有用効果の一体性を強調し、有用効果の交換価値について言及する際にも、「有用効果に消費された生産諸要素」プラス剰余価値に規定されると述べている。すなわち、マルクスにおいては、有用効果と生産過程は同一視されているのである。

第4に、輸送業の販売物の交換価値についてである。マルクスは、輸送業の販売する有用効果の交換価値は、どの商品の交換価値とも同じである、と述べている。この文言は、成果の立場から述べられていると誤って解釈されると、マルクスの真意から離れてしまう危険がある。つまり、どの商品の交換価値とも同じである、というのは、その有用効果に消費された生産諸要素プラス剰余価値によって価値が規定される、ということ述べているのであって、有用効果の交換価値が、生産過程から分離された生産物の商品の交換価値とは異なる独自の規定をもたない、と言っているわけではない、ということである。例えば、有用効果が生産過程と一体のものであり、有用効果の交換価値が、有用効果に消費された生産諸要素プラス剰余価値に規定されるとすれば、有用効果が当初の目論見を超えて必要とされ、消費され続けるかぎり、生産過程が延長され、したがって有用効果の交換価値は契約当初の想定を超えて増加する、ということになるであろう。この点に関しては、有用効果の交換価値は、生産過程から分離された生産物商品の場合とは異なって規定される、ということになるのではないか。

なお、ここで、マルクスが明示的に言及していない問題として、交通業が、生産過程と一体不可分の有用効果を販売する、ということの意味について、検討しておこう。この点については、サービス労働価値形成説においても、不形成説においても、ほとんどの論者が、一般の産業資本の生産する商品と同一視している状況があるからである。

交通業において、生産過程と一体不可分の有用効果が販売される、ということの理論的な意

味は何であろうか。それは、具体的な有用労働が販売されている、ということ以外の何者でもない。なぜならば、生産過程と一体不可分の有用効果とは、具体的な有用労働の機能としてしか存在しえないのであって、購買者の側では、具体的な有用労働の機能が消費されているからである。実際、交通業における有用効果とは、ある特定の時刻・位置に存在する特定の対象物を一定の時間内に目的の場所に移動する、ということであり、それは、そのような具体的な有用労働の機能としてしか、現れ得ないのである。

私が先に言及したタクシーによる運輸の事例は、この場合、販売物の交換価値は、個別的・具体的に規定されなければならない、ということを示している。この販売品の交換価値が個別的具体的に規定されなければならない、ということは、この販売品が、具体的な有用労働であることの結果なのである。

### (3) マルクスの交通業の販売品についての言及の大吹氏による解釈

さて、サービス労働論争の文脈においては、このマルクスの交通業の販売品についての言及は、大きくふたつの取り扱いがなされている。第一は、サービス労働価値形成説（「サービス＝（生産過程の成果としての）有用効果」説）の立場からの取り扱い、である。このサービス労働価値形成説は、サービス労働の価値形成性の理論的根拠をサービス労働の販売する有用効果が労働過程とは区別される、という点に求める。そこで、このマルクスの、生産過程自体が売買される、という交通業の販売品についての言及は、否定されるか、無視される、ということになる（例えば、馬場 [1989] 162頁、また、青才 [2006] も参照）。一方、サービス労働価値不形成説の側では、サービス労働が価値を生まないのは、サービス業の生産品が労働の成果ではなく、生産過程ないしは、生きた労働そのものである、という点に求める。そこで、マルクスの生産過程自体が販売されることによって、剰余価値が実現される、という言及は、無視されるか、否定される、ということになる（例えば、大吹 [1994] 350 351頁）。

ここでは、大吹氏の所論について検討しておこう。大吹氏は、先のマルクスの交通業の循環式を示して、「この範式でみる限りにおいて、運輸過程のそのものが支払われ、消費されているかのように見える」（大吹 [1994] 350頁）、と述べた上で、（運輸業をサービス部門に含めることも可能であるように見えるのは）「.....あくまでも、運輸業は何を生み出すのかと言う、いわゆる労働過程の問題として、あるいは使用価値的側面においていえることであって、運輸労働あるいは運輸業の価値形成性が問題になるとき、サービス＝活動状態の労働の有用性を販売するのか、労働の成果である有用効果を販売するのかの区別は、大きな違いを持つのである。ここに両者を区別しなければならない理由のひとつがある」（同上、同頁）、として、そこから直ちに、「かくして上記範式の G' は、活動状態での運輸労働＝サービスの転化したものではなく、物質的労働である運輸労働によって輸送対象・商品に生じた労働の成果＝『有用効果の転化形態』として把握されるべきである」（同上、351頁）、と結論付けている。「サービス＝

(労働過程と区別された成果としての)有用効果」説と同じく、サービス労働価値不生産説にたつ大吹氏も、マルクスの生産過程それ自体が購買され、消費される、という言及を無視、ないしは否定しているのである。

しかし、この大吹氏の説明には、首を傾げざるを得ない。なぜならば、マルクスは、交通業の販売品の交換価値について論じた文章の中で、生産過程自体が販売され、消費される、と述べているのであって、そこで労働過程の問題を論じているのではないからである。そして、生産過程それ自体が売買され、消費される、と述べているのだから、この箇所でもマルクスが、活動状態の労働の有用性が販売されている、と考えていたことは否定しようがないのである。

さて、そうであるとすれば、論者は、活動状態の労働の有用性が販売される、ということの理論的な意味について、考察すべきであろう。それこそ、私が、本稿で行っていることに他ならない。

#### 小 括

マルクスの交通業についての言及は、生産過程自体が販売され、消費される、という形態をとって、物的財貨でない労働の機能の一定期間にわたる発揮が価値規定と価値形態を受け取る、とマルクスが考えていたことを示している。

なお、本章において、サービスを労働の機能と区別されたものとしての成果である、とする論を検討することはしなかった。マルクスはそのようなサービスについて論じていないからである。しかし、今日のサービス商品を分析する際に、このサービスの規定は有益だろうか。私にはそうは思われぬ。サービス商品とは、物的財貨である商品に対象化されない形態における、労働の働きあるいは生産過程それ自体が、販売され消費される、という独特の形態をとる商品なのであって、労働の働かないしは生産過程と区別される成果、ないしは有用効果が独立して存在しえないところにその独自な性格が反映しているのである。端的に言えば、商品それ自体から価値対象性という性質が離れたところにその意味がある。しかし、その価値対象性を有しない商品が、なにゆえに、どのようにして価値規定され、価値形態をとるのか、という点こそ、経済学が解明すべき課題のひとつとなっているのである。

また、マルクスの交通業の販売品についての言及から、独自の生産部門としての交通業が販売する場所変換という労働の機能、ないしは生産過程は、物的財貨である商品を生産しないと言う意味で、また、個人的に消費可能な使用価値を有するという点で、マルクスの言うサービスとしての性格を有していることは明らかである。この独自のサービスを販売する交通業が産業資本として運動している、とマルクスが考えていたのである。したがって、サービス産業資本という資本範疇を規定することがマルクスの言及に照らして、可能である、と考えられる。

次章では、私の考えるサービス商品の概念とサービス産業資本の範疇を提示しよう。

## 第2章 サービス商品の概念とサービス産業資本の範疇

さて、第一章で検討したマルクスのサービスと交通業への言及は、サービス商品とサービス産業資本の分析において、次の様な含意を持つであろう。

第1に、サービスとサービス産業資本の特殊性についてである。サービス産業とは、物的生産物の使用価値の享受のためであれ、労働の機能の使用価値の享受のためであれ、生きた労働それ自体が販売され、享受される、ということが、その最大の特殊性である。これがサービスの第一の規定である。

第2に、サービス業の販売物であるが、物的生産物を形成する場合であっても非物的な有用効果を持つ場合であっても、それを担う生きた労働が販売されるという意味は、生産過程そのものが消費され、販売される、ということである。

第3に、サービス商品の分析は労働の成果の立場から行ってはならず、生産過程の立場から行わなければならない、ということである。

第4に、サービス商品の交換価値は、価値規定の独自の内容を持ち、それがサービス産業資本の独自の運動のあり方を規定するであろうことである。

それらの、独自の内容を分析していくために、本章において、サービス商品の概念とサービス資本の範疇を規定していくことにしたい。

### 第一節 サービス商品の概念

サービスとは、物的商品の使用価値を形成する労働であれ、労働そのものが使用価値を有しているものであれ、いずれにせよ、個人が直接享受可能な役立ちを有する労働の機能であり、サービス商品とは、このようなサービスが購買され、享受される場合にとる存在形態である。この規定から明らかなように、サービスとは、物的財貨である商品を形成しない労働のことではない。物的財貨を形成する労働であれ、物的財貨を形成しない労働であれ、使用価値を形成するか、ないしは使用価値を有する労働の機能が購買され、消費される場合に、この労働をサービスと言うのである<sup>4)</sup>。サービス商品の第一の特徴は、商品の価値対象性と価値規定性が分離することのうちにある。サービス商品の価値規定と価値形態の特徴もこの価値対象性と価値規定性の分離から生じてくる(本節について詳しくは今井 [2007] bを参照)。

サービスは、物的財貨に働きかける労働と人に働きかける労働に分類することができる。物的財貨に働きかける労働は、その成果が販売される場合には、物的財貨である商品として市場

---

4) 念のために付言しておくが、私はサービス労働が有用効果を生み出さないことを主張しているのではない。サービス商品の売買において、商品として労働から独立して市場で販売される生産物や有用効果の存在を否定しているのである。

に現われる。その労働が、生きた労働の機能として直接購買される場合が、サービス商品である。人に働きかける労働は、物理的機能的に働きかけるサービスと知的文化的に働きかけるサービスに分類することができよう。サービス労働の価値形成性についてまず究明されるべきなのは、機能的サービスの場合である。以下では、人に対するサービスとしては、より一般的で分析の容易な機能的サービスについて検討する。知的文化的サービスについては、本稿では検討を行わない。知的文化的サービスについては、サービス一般の論理レベルではなく、知的独占や知識資本との関係で分析されるべきではないかと、私は今のところ考えている。

さて、物的財貨に働きかける労働であれ、人に対して機能的に働きかける労働であれ、この生きた労働の機能が労働能力としてしたがって、労働力商品として購買されているのか、サービスとして購買されているのか、の区別は、労働過程が誰によって支配されているのか、ということに規定される。生産過程ないしは供給過程が、売り手によって支配されているということは、彼が自分の労働能力を買い手の自由な処分に委ねているわけではないということに他ならない。逆に、生産過程ないしは供給過程が、買い手の指揮の下で展開されるということは、生産ないしは供給労働者の労働能力が買い手の自由な処分に委ねられていることを意味する<sup>5)</sup>。

#### (1) サービス商品の価格、価値規定、価値形態

サービス商品の価格は、サービスの投下される労働対象の価値対象性に支えられて、価値に規定されている。

サービスの対象が物であれ、人であれ、サービスの働きかける対象に労働は対象化されるのであって、一定の使用価値を形成するための、一定の社会的な必要労働量を想定することができるのである。しかし、サービスの価値形態の特徴は、サービスの価格は、労働の機能としてのある使用価値を提供することに対する対価として、事前に購買者に提示されているが、この価格自体、ある想定された対象物の属性や労働現場の環境や状況の下で積算された、標準価格である、ということである。サービス商品は、労働の成果として市場に存在するのではなく、契約によって始めてサービスの対象が特定され、また契約後にサービスの提供がなされるために、対象物の属性や、労働現場の環境・状況に規定されて、一定の使用価値を形成するために社会的に必要とされる労働量自体が変動してしまう、ということが生ずる。したがって、契約時に提示されるサービス商品の価格は、実際のサービスの提供に要する社会的必要労働量を反映して、事後的に変更される、ということが当然に生ずる可能性がある。この可能性を排除することができないこと自体、サービス商品は、労働の成果が販売されているのではなく、ある使用価値を有する労働の機能が販売されていることを示しているのである。

また、サービス商品は、同一種類の使用価値であっても、顧客の要望により、多様な内容を

---

5) 労働の売買と労働力の売買の区別については、鈴木 [1999] 27 44頁を参照。

持ち、それぞれに異なる価格をつけられて表示される。

それゆえ、サービス商品の価値は、不確定性と体系性という特徴をもっているのである。

## (2) サービス商品の概念とサービス価格の本質

本来、サービス商品の価値は、不確定性を持ち、また、サービス商品は、多元的な価格形態を持つ。サービス商品の価値は、社会的な必要労働時間に規定されているがゆえに不確定であり、多元性を有しているのである。しかし、サービス価格の成立は、このサービス供給過程の不確定性を乗り越えるために、サービス商品が一定の条件付けによって価値づけられたことの結果成立するのであり、サービス商品とは、サービス供給過程の複雑で複合的な内容がある一定の機能によって規定され、あらかじめ限定され、代表されたことの結果成立するのである。

したがって、サービスの価格付けは、生きた労働を市場で販売可能とするために、生きた労働の豊かな内容を、商品の使用価値としてのある一定の機能に限定することにその本質がある。したがって、サービス商品とは、生きた労働の豊かな内容を、外見上は生きた労働のままに、購買力を持った顧客の要望に応える一定の機能へと還元したものなのである。これがサービス商品の概念である。

## 第二節 サービス産業資本の範疇

サービス産業資本とは、サービス商品の供給過程を通じて、剰余価値を生産・実現する特殊な産業資本のことである。サービス産業資本の特殊性は、サービス商品においては、生産過程から分離され得る生産物が売買されているのではなく、あるサービスをもたらす生産過程それ自体が売買されている、ということにある。そこから、サービス産業資本の産業資本一般と異なるいくつかの特徴が生じてくる。

第一に、サービス産業資本の生産過程は、市場の不特定多数の顧客に向けて行われるのではなく、特定の顧客の要望に対して行われる。

第二に、サービス産業資本の生産過程は、特定の顧客の要望に対して行われるために、顧客の要望に応じて、生産過程の具体的内容は質的に異なり、量的にもあるいは短縮され、あるいは延長されることになる。当初の契約において、生産過程の実際のありようは不確定性を有しており、生産過程の展開・終結によってはじめて確定されるのである。

第三に、サービス産業資本の生産過程は、その展開に伴い、顧客の要望が満たされると次には、顧客の新たな要望が顕在化し、その結果として、生産過程が新たに開始、展開されることになる。すなわち、サービス産業資本の生産過程はそれ自体、顧客の新たな欲望を掘り起こし、健在化させるのであり、顧客の欲望が表明された場合には、できるだけ速やかにそれを実現することが、サービスの供給と販売を拡大することにつながる。

## (1) サービス産業資本の循環

サービス産業資本の循環式は、次の通りである。

$$G - W' (P_m + A) \dots P - G'$$

この循環式は、サービス産業資本の運動のいくつかの特徴を明らかにしている。

第一に、サービス産業資本の循環においては、生産過程が直接販売されることである。そのために、剰余価値の実現は、生産過程の展開により、基本的には保障されている、ということである。これは、金生産において、剰余価値の実現は、生産過程の展開いかにかかっていることと同様である。

第二に、したがって、生産過程を開始させる当初のサービス販売契約がサービス資本の循環にとってもっとも重要な契機であって、サービス産業資本はこの時点で、命がけの飛躍を行う、ということである。

第三に、しかし、一方で、販売される生産過程自体の内容が顧客の要望と異なっている場合においては、生産過程は中断され、剰余価値の実現も行われない。

以上が、サービス資本の循環において、特徴的なことである。次に、この3つの特徴について、個々に検討していこう。

## (2) サービス産業資本の循環における貨幣資本の生産資本への転化

まず、サービス産業資本の循環においては、貨幣資本の生産資本への転化こそ、もっとも困難な過程である。この過程は、顧客によるサービスの購入契約により、はじめて開始される。サービス産業資本の剰余価値の生産と実現は、この購入契約においてあらかじめ約束されるのである。しかし、この生産過程に先立って購入契約がなされるという形態自体は、サービス産業資本に固有の特徴とすることはできない。一般の産業資本においても、購入契約と生産過程の順序が逆転するという事は、別に特異なことではなく、このこと自体は注文生産の形態を示しているに過ぎないからである。しかし、産業資本が、注文生産の形態を追求するのは、見込み生産によるリスクを回避するためであって、この形態を通じてしか運動できない、ということではない。これに対して、購入契約がまず行われるという運動形態は、サービス産業資本にとっては避けて通れない、本質的な契機である。

それは、サービス産業資本にとって、顧客を確定し、顧客の要望を把握することなしに、そもそも生産過程を開始することができないためである。それは、サービス産業資本の販売品が、生産過程それ自体であり、顧客の個別具体的な要望に応える具体的有用労働の機能が購買され、消費されるためである。

生産過程の展開に先立って、購入契約がなされなければならないのは、顧客の要望に応えるという具体的有用労働の側面からは、サービス供給主体の投下労働は、それ自体としては明確



な量的制限を持っていない、という点に特に留意すべきであろう。それは顧客の購買力によって制限されているだけである。そこで、通常、サービスの購買約束においては、一定量のサービスの提供に対する購入価格が取り決められるのである。

### (3) サービス産業資本の循環における生産過程の特質

次に、サービス産業資本の循環における生産過程の特質についてである。サービス産業資本の生産過程は、顧客の要望から乖離している場合には、生産過程が中断され、その価値も実現しない。それは、サービス産業資本の生産過程は、それ自体が直接販売される対象であるために、顧客にとって直接消費可能な形態で展開されなければならないためである。そのために、サービス産業資本の生産過程は、個々の顧客の要望に応じて変容しなければならず、この個々の顧客の要望に応じて変容するということが、サービス産業資本の生産過程の特質である。

そして、また、サービス産業資本の生産過程は、顧客の要望に応じて変容しなければならない一方で、労働対象の特質にも規定され、変化しなければならない。顧客の要望と客観的条件との乖離を測り、あたえられた条件の中で、どれだけ顧客の要望に接近できるか、を探求することこそ、サービス産業資本の生産過程に他ならないのである。

そこで、サービス産業資本の生産過程は、そのサービスの供給主体としてのサービス産業資本により主導されて展開されなければならないということになる。この生産過程における客観的条件を測り、顧客の要望に接近する最良の方法を探ることこそ、サービス産業資本が遂行すべき社会的機能だからである。

### (4) サービス産業資本における生産過程の貨幣への転化

サービス産業資本にとって、購買される生産過程の貨幣への転化は、購入契約においてあらかじめ約束されていた。生産過程の価値の実現のためには、この過程が顧客の了解を得て終結されなければならない。もっとも、他方では、サービス産業資本の剰余価値生産のためには、顧客の了解を得て、生産過程が延長されることが望ましい。

そこで、契約が延長され、事実上、同一のサービスの生産過程が延長され、価格が変更された場合であっても、通常は、当初の契約によるサービス供給が行われた時点で、サービスへの代金が支払われ、延長部分については、別個のサービスの購入契約がなされることになる。

そして、生産過程が終結することにより、はじめて、この過程の価値が規定できるようになるのである。

### (5) サービス産業資本の生産過程の特質

サービス産業資本は、生産過程において絶対的および相対的剰余価値の生産を追求する。すなわち、サービス産業資本が生産過程における労働密度を増し、あるいは労働日を延長するこ

とによって、単位労働日あたりのサービス商品の供給量を増大させる（絶対的剰余価値の生産）、また、最新の機械や熟練労働力の投入により、単位労働日あたりのサービス商品の供給量を増大させる（相対的剰余価値の生産）。財商品の生産過程とことなり、生産過程自体が購買され、消費されるというサービス商品の特質から、絶対的および相対的剰余価値の生産は、具体的には目的物の形成や目的の成就を一刻でも早く実現する、という形態で現われることになる。単位労働日あたりのサービス商品の供給量の拡大あるいは工期の短縮が追求されるのである。

なお、サービス産業資本における絶対的剰余価値の追求は、サービス提供期間の短縮を媒介するが、販売競争が極めて激しい場合には、当初契約のための命がけの飛躍が、サービス価格をその価値から大きく乖離させ、低下させてしまう事態も生じかねない。そのような事態が一般化すれば、サービス資本の生産拡大は停止し、別の形態による利潤の追求が開始される、ということにもなる（今井 [2007a] 参照）。

## おわりに

以上により、私は本稿の課題を一応果たすことができた。本稿は、マルクスの言及を踏まえてサービス商品の概念とサービス産業資本の範疇を規定することを目的としており、サービス産業資本における生産過程と蓄積過程自体の分析を意図していない。そのためには、サービス産業資本のいくつかの業態についての具体的な検討が必要となろう。現在の私には、そのようにサービス資本論を本格的に展開する準備がない。それをここで、今後の私の課題とするよりも、本稿の考察が学会に共有されることを通じて、学問的課題として位置づけられることをこそ期待したい。

## 引用文献

- 青才高志「マルクスのサービス概念——労働売買説批判」『信州大学経済学論集』第55号、2006年
- 今井 拓「構造改革期のスーパーゼネコンの財務構造変化——現代建設資本分析序説——」『建設政策研究』創刊号、2007年5月（[2007a]）
- 今井 拓「サービス商品の概念とサービス価格の本質——サービス労働の価値形成性と不確定性」『Seikeiken Research Paper Series』No.13、2007年5月（[2007b]）
- 大吹勝男『流通費用とサービスの理論』梓出版社、1994年
- 金子ハルオ『サービス論研究』創風社、1998年
- 鈴木和雄『労働力商品の解説』日本経済評論社、1999年
- 但馬末雄「マルクスのサービス概念論（ ）」『岐阜経済大学論集』第39巻第3号、2006年
- 馬場雅昭『サービス経済論』同文館、1989年

マルクス『資本論』（全五巻）新日本出版社，1997年（Karl Marx, DAS KAPITAL, Erster Band, DIETZ VERLAG BERLIN 1965, Zweiter Band, 1989, Dritter Band, 1988 [Karl Marx Friedrich Engels WERK Band 25]）

渡辺雅男『サービス労働論——現代資本主義批判の一視角』三嶺書房，1985年

謝辞：本稿は、立教大学の小西一雄先生、小松善雄先生からの別稿へのコメントにより、着想された。特に、マルクスの交通業への言及から出発して立論する、というコンセプトは小西一雄先生より戴いた。本稿の草稿に対して、岐阜経済大学但馬末雄先生より関連する論考を戴き、青森大学の榊田豊先生よりコメントを戴いた。立教大学大学院での恩師川鍋正敏先生、都立大学経済学部での恩師金子ハルオ先生からは、貴重なご指導を戴いた。また、本稿のレフェリーから、本稿の誤りを是正し、よりよいものとする上で貴重なコメントを戴いた。最後に、私のサービス資本論の研究は、立教大学経済学部の助手時代にさかのぼる。当時、私の拙い草稿に何度もコメントを戴いた水谷謙二先生をはじめ、ご指導いただいた久留間健先生、前畑憲子先生にあわせて感謝申し上げます。