

保管費用の価値理論

但馬末雄

- I. はじめに
- II. 『要綱』の流通費用に保管費用が欠落している理由
- III. 『資本論』の流通費用概念の成立と保管費用
- IV. 『資本論』の追加的生産過程の費用の価値規定上の問題点
- V. おわりに

I. はじめに

マルクスの『資本論』第2巻第6章「流通費用」の第2節「保管費用 Aufbewahrungskosten」¹⁾および第3節「運輸費用 Transportkosten」²⁾、いわゆる生産的流通費用または追加的生産過程における費用の価値規定の問題は、大雑把に分類して故安部隆一教授による利用効果（有用効果）説的解釈とローゼンベルグに代表される使用価値完成説的解釈の二派が並存（勿論、その中間地帯ともいえる位相に無数のバリエーションとしての解釈が存在していることは言うまでもない）して久しい。

ところで、十数年前より新メガの第2部のいわゆる『資本論草稿集』のドイツ語版およびその翻訳が出版され続けてきた（現在、新メガの出版は一昨年末のドイツ統一後の混乱期の諸事情により中止されたままであるが）にもかかわらずこの問題に対する新解釈の発表は停滞の極に達している。

マルクス研究そのものが相対的に敬遠されつつある点は止むを得ないにしても、従来からの研究者もその活力を消失させつつあるように思われる。

その一例をあげてみよう。一昨年（1990年）4月発行の富塚良三・井村喜

代子編集『資本論体系4：資本の流通・再生産』（有斐閣）なる研究書があり、その第III部1に「流通費をめぐる論争」というサーベイが掲載されているが、なんとその論稿では新メガ『資本論草稿集』のマルクスの叙述についてまったく言及されていないのである。これはその論稿の著者の責任というより流通費についての『資本論草稿集』での叙述に関するさしたる研究が皆無に近いことの反映であると思われるが、それにしてもこの研究成果の生産性の減速は著しい。

さて、このようなマルクス離れの極限に達したかに思われる今日こそ冷静な目でマルクス学説史を再検討すべきでありまた可能ではないかと考えこの一見古めかしいテーマに取り組んでみたのが本稿である。どれほどの新機軸が展開できるかは未知数であるがその第1歩として「保管費用の価値規定」の問題を以下において俎上に載せてみたい。

II. 『要綱』の流通費用に保管費用が 欠落している理由

管見によれば保管費用の価値規定に直接的・間接的に言及したマルクスの叙述は『経済学批判要綱』（以下、『要綱』と略記）のノートV, VI（1858年初頭）以降としては次のものがある。

- ① 『要綱』ノートV, VI（新メガ第II部1・2巻³⁾に所収）
- ② 『剰余価値学説史』第3巻（新メガII/3・4に所収：1861～63年）のトーマス・ホジスキンに関連して在庫形成について述べた箇所
- ③ 『草稿⑧』（新メガII/3・5に所収：1861～63年）ノートXV「商業資本、貨幣取引業に従事する資本」において運輸業資本、小売業資本（「最終仕上げ」⁴⁾に従事する生産的資本としての小売業）とともに「倉庫業資本 Warehousing capital」⁵⁾について述べた箇所、ノートXVIII

にある「所与の物品が市場にある期間のあいだその保存 conservation に要する平均費用」⁶⁾についての叙述

- ④ 『II-1 稿』（新メガ II/4・1 に所収：1865 年前半）第 1 章第 1 節「資本の諸変態」での在庫形成についての叙述，同第 4 節「流通費」(b)での「商品資本の保存 Erhaltung, 倉入れ Einmagazinirung ……の出費 Ver- ausgabung」⁷⁾についての叙述，第 2 章第 3 節「回転と価値形成」での価値形成に算入される平均費用についての叙述
- ⑤ 現行『資本論』第 2 巻第 6 章を中心とした叙述（1860 年代末：ただし，運輸業の販売品としての有用効果について展開した箇所が内包されているいわゆる資本循環論は 1870 年代末の執筆といわれる）

上記の内①である『要綱』の流通過程に関する叙述が中心のノート V, VI には，拙著で指摘⁸⁾したように「保管費用」，「在庫形成」に関する規定がまったく見られない。現行『資本論』第 2 巻第 6 章の流通費の内で見られるのは，純粹流通費用（本来的流通費用），運輸費（最終仕上げ費用が運輸費とともにセットで取り上げられているのも『要綱』の特色である）についての叙述のみである。

何故『要綱』において保管費用の規定が欠落していたかについては上述のようにすでに拙著において指摘した通りであるが，その点についての説明は重要であるので，重複する論点もあるかとは思いますが再度取り上げてみよう。

『要綱』ノート VI において，マルクスは資本流通の諸局面について次のように纏める。

「資本が通過し，資本の一通流を形成するところの諸局面は，概念的には貨幣の生産諸条件をもってはじまる。しかしながら……ここでは，われわれは生成しつつある資本からではなくて，生成した資本から出発するのであるから，資本は次のような諸局面を通過する。1) 剰余価値の創造または直接的生産過程。その結果 Resultat は生産物。2) 生産物の市場への搬入。

生産物の商品への転化。3) α) 商品が通常の流通にはいること。その結果は、貨幣への転化。これは通常の流通の第1の契機として現われる。 β) 貨幣の生産諸条件への再転化は、貨幣流通。……4) 生産過程の更新⁹⁾。

上の引用文において1) 2) 4)は『資本論』の範式の記号で示せばPであり、3)が $W'-G-W$ である。これは全体としては生産資本の循環形式であるが、『資本論』においての通常の形式と比較してみると、『資本論』のPの過程には示されていない2)の契機がとり入れられているのが特徴的である。2)の契機とは運輸の過程であり、追加的生産過程である。運輸の過程は「生産物の市場への搬入。生産物の商品への転化」とあることから分かるように『要綱』では直接的生産過程で生産された生産物の市場（流通）への旅（物としての生産物の現実の移動）のことである。マルクスがその過程について「市場への搬送は生産過程それ自体に属する」¹⁰⁾、と言ったり「生産物は、それが市場に到達してはじめて商品となり、はじめて生産局面からあゆみでる *heraustreten*」¹¹⁾と言っていることから分かるように、商品の市場（流通）への運輸の行為は流通の局面が開始される以前の生産行為そのものである。生産であるからこそ運輸労働は「生産物に新たな使用価値を与える」¹²⁾のである。商品の「経済的流通」¹³⁾つまり市場での取引による価値の形態的転化は、「(空間における) 現実的流通 *reale Zirkulation*」¹⁴⁾すなわち生産物の市場への物理的移動としての流通（運輸）とでは同じ「流通」という用語を使用してもそれは正反対の概念なのである。すなわち、前者の「経済的流通」または純粹の流通が「価値の質的過程」¹⁵⁾であるのに対して、後者の過程に投じられた費用は「価値産出的費用 *wertsetzende Kosten*」¹⁶⁾なのである。

上述のように『要綱』段階では、運輸過程は生産過程（ただし、直接的生産過程に後続する過程ではあるが）であり運輸費用は生産費用であったのである。

他方、『要綱』ノートVにも、上で引用したノートVIでの資本の局面規

定に類似したものが存在する。すなわち、次の通り。

「I) 現実的 *wirklich* 生産過程およびその継続期間。II) 生産物の貨幣への転化。この手続きの継続期間。III) 適当な比率での貨幣の原料、労働手段、労働への転化、つまり生産的諸要素としての資本の諸要素への転化」¹⁷⁾。

つまり、ここでは、前期の 1) 2) が契機 I) に、3) α) が契機 II) に、3) β) が契機 III) に代えられてはいるがまったく同一のことが言われているのである¹⁸⁾。

このように規定された資本の諸局面から展開された『要綱』での「流通費用一般」¹⁹⁾とは運輸費用、純粹流通費用の2種であったのである。ただし、「最終仕上げ費用」としての包装、計量等の費用は運輸費用とセットで登場しているが。

おそらく、『要綱』段階では、流通過程と生産過程とを厳格に区分することによってその期間の価値との関連を明確にする必要性があったことにもよろうが、問題の考察範囲を個別資本の局面に限定していたことは明らかである。例えば次のマルクスの断り書きを見よ。

「種々異なった諸資本を想定するならば、生産過程の局面における資本の滞留期間 *Dauer des Verweilens des Kapitals* はそれ自体流通の一契機となる。けれどもここではわれわれはまだ多数の資本 *verschiedne Kapitale* にはかかわりあわない。したがってこの契機はここでの問題には属さない」²⁰⁾。

つまり、諸資本の絡み合いを考察に入れれば、個別資本の生産過程・流通過程の局面のみならず社会全体における再生産過程の中での問題を視野に入れねばならなくなるので、その問題は当面範囲外におこうというわけである。

では、この「多数の資本」を考察外に置いたことと保管費用の規定が登場しないこととの関連は奈辺にあるのか？

そこで、次に上記②であげた『剰余価値学説史』第3巻のトーマス・ホジスキンの関連する箇所での在庫形成について述べた箇所からの推察に移ろう。

マルクスは、ホジスキンの流動資本の考え方を批判検討する過程において次の事実を確認する。

「分業（商品生産に基づくかぎりでのそれ）、賃労働、一般に資本主義的生産は、消費手段なり生産手段なりが商品として市場に現存することなしには、けっして行なわれないということ、この種の生産は商品流通なしには＝流通貯水池における諸商品の滞留 Aufenthalt なしには不可能だということ、これは白日のように明らかである」²¹⁾。

「商品資本としての資本（この流通段階では、市場では、資本は商品資本として現われる）は、固定してはならないのであり、ただ運動のなかでの一休止であるべきなのである。そうでなければ再生産過程は妨害される。全機構が混乱に陥る」²²⁾。

要するに「流通過程を含む総生産の流れ」²³⁾がスムーズに進行するためには在庫形成が必要なのである。したがって、在庫形成のための社会的に平均な費用は総生産に必要なという意味において生産費用なのである。これは「個々の商品の生産過程を考察する場合」²⁴⁾には出てこない観点である。それは「再生産を考察する場合には、つまり、その生産過程を、単に孤立した行為や極限された範囲においてではなく、過程の流れとその諸条件の広さにおいて考察する場合に……現われる」²⁵⁾観点であり、そのような社会的なシステムの運行・成果は「共存する労働の成果」²⁶⁾として、すなわち多数の資本の共存・相互依存関係の成果として達成される。

「この在庫形成によってのみ、流通過程の、したがってまた流通過程を包含する再生産過程の、恒久性と連続性が保証されている」²⁷⁾のである。在庫形成のための費用＝保管費用はこのような意味において生産的なのである。

かくして『剰余価値学説史』のホジスキンの学説の批判の箇所において初めてマルクスが『要綱』において何故に保管費用の生産的根拠を規定しなかったかが推測されるのである。また、そもそも在庫形成の必要性について『要綱』でまったく触れられなかったかが分かるのである。それは、その費用が個別資本レベルの流通時間において説き得るものではなかったからである。他の諸資本との関係性のもとにおいてのみその費用の社会的必要性が明らかとされるものであったからである。

もし、販売までの期間において個別資本家の商品資本の使用価値の損傷を食い止めるために必要な費用投下（そのために必要な労働力の購入費および物的設備・機械等の購入費）というだけのものであったならば、おそらく保管費用は『要綱』に登場していたに違いない。そうでなかったということは、この費用が個別資本家にとっては不生産的な販売行為（時間）そのものに付随しているものだからである。販売労働そのものを不生産的としていながら、その商品の使用価値損傷を防ぐための費用（それは販売時間に比例して必要な費用でもある）を生産的とは説けなかったからであろう。したがって、その意味において、マルクスにとって保管費用は運輸費用とは異質なレベルの費用であったのであろう。

上で引用したノート V での資本の諸局面の 3 つの契機についての規定の直後においてマルクスが次のように言明している点に注意しなければならない。

「契機 III) は、資本一般ではなくて、多数の資本を論ずるときになってから考察することができる」²⁸⁾。

ここでの契機 III) とは G—W の過程である。要するに個別資本の資本局面について論ずるのが『要綱』での資本一般の範囲なのであって、他の諸資本との絡みにおいて資本の局面について論ずるのがここでの多数の資本のテリトリイなのである。

『資本論』第 2 巻第 6 章第 2 節第 1 項「在庫形成一般」および第 2 項「本

来の商品在庫」にある次のようなマルクスの文言は『要綱』での G—W 契機捨象との関連において解釈される必要がある。

「売れ方が速ければ速いほど、再生産過程は平滑に流れる。W'—G' なる形態変化における滞留 Aufenthalt は、資本の循環中に行なわれねばならない現実の新陳代謝を妨げるとともに、資本がさらに生産資本として機能することを妨げる。他面において G—W にとっては、市場にたえず商品のあることは、すなわち商品在庫は、再生産過程の流れの条件として、また新資本または追加資本の投下の条件として現われる」²⁹⁾。

「資本家は W'—G' では、この〔商品在庫の一筆者〕必然に出会わないとしても、G—W ではこれに出会う。彼の商品資本についてはではないが、彼のための生産手段と彼の労働者のための生活手段を生産する他の資本家たちの商品資本については、この必然に出会う」³⁰⁾。

『要綱』における個別資本と多数の資本とのテリトリーの境界線が奈辺にあるのかについての問題も興味のある重要なことであるがここでは詳論しない。

いずれにせよ、『資本論』第2巻第6章第2節においてマルクスが、「在庫の保存 Erhaltung に必要な諸費用、したがって在庫形成の諸費用……もまた、社会的生産原本 gesellschaftlicher Produktionsfonds なり社会的消費原本 Konsumtionsfonds なりの保存費用の転化されたもの」³¹⁾、すなわち「社会的生産物の維持費 Erhaltungskosten」³²⁾である、としていることから考えても彼にとって保管費用は運輸費とはレベルを異にした費用であったと判断せざるを得ないのである。

III. 『資本論』の流通費用概念の成立と保管費用

次に、前章で見たような、『要綱』段階では多数の資本に関連する費用として捨象されていた（欠落していた）保管費用が現行『資本論』第2巻第6

章「流通費用」において第1節「純粹流通費用」・第2節「保管費用」・第3節「運輸費用」という形で流通費用の名のもとに括られたのは何時頃であったのか？

前述のように、例えば運輸費について言うと、『要綱』段階ではそれは生産物が市場へ現実的・物理的・空間的に流通（移動）するための費用ということで、「経済的流通」における本来的（純粹）流通費用（取引費用）とは「流通」という名辞では共通していても、その実一方（運輸費）は価値産出的な生産費用であり、他方（本来的流通費用）は剰余価値からの控除としての非価値創造的な流通費用（純粹流通費用）なのである。

周知のように、現行の『資本論』では、『要綱』で生産費用としてのみの位置付けであった運輸費用が保管費用とともに同一レベルの費用（追加的生産過程の費用）として位置付けされている。つまり、『要綱』段階での流通費用概念の内包に変化があったのである。

筆者はその変化の兆しを最初に見せた草稿が上述③の『草稿⑧』（新メガII/3・5）における追加的生産過程での3費用を投入する企業がそれぞれ自立化した場合の「運輸業資本 Transporting capital」³³⁾、「小売業 Retailing（小分け Dividing）（計量 Measuring）資本」³⁴⁾、倉庫業資本についての規定であると考えられる。

『草稿⑧』では上の3つの自立化した資本を「流通過程のなかに含まれている einschließen 資本」³⁵⁾と呼んでいるが、以下において、最終仕上げの操作に携わる業務を遂行する小売業資本の事情については捨象する³⁶⁾。

まず、指摘すべきは運輸業（『草稿⑧』では諸商品の輸送に限定されており、いわゆる「人間の輸送」業務については捨象されている）に関する記述の『要綱』における場合に比べての変化である。

すなわち、ここでは「流通過程の……停滞 Stockungen から運輸費がかかることになる場合」³⁷⁾などについても言及されており市場取引の異常な事態に対応した場合の運輸費投入の場合の産業資本家の損失についての叙述が

存在するのである。

そのことは、「倉庫貯蔵（倉庫に運び込むことや保存することを含むもの）に投ぜられた資本の場合……このような行為は、それらが生産の平均的な諸条件によって提供される程度でのみ生産的である」³⁸⁾という認識が示されていることから分かるように、運輸費についても正常運輸と異常運輸の2つの場合があり得るといふ考えが明示されたということである。

しかし、正常と異常の境界については曖昧な点が残されている。

例えば、マルクスの次の叙述について見てみよう。

「商品の使用価値は、確かにできあがっている fertig。だが、それにもかかわらず、この使用価値に変換 Veränderung が生ずる vorgehen。その場所的・空間的存在が変換される。この過程は、生産過程そのものにはいるべきものである。つまり、商品は、それがこのような場所の変換を終えてしまう前は、市場にあるのではなく、したがってまだ流通のなかにあるわけではない。この過程と関連のあるいっさいは、生産過程のなかにはいるべきものなのである」³⁹⁾。

上のマルクスの表現であると、商品を市場へ運ぶ過程はすべて生産行為であり、その後市場（流過程）での特殊事情によりその商品の空間的移動が生ずる場合が流過程という分類になる気配である。

「単に対象を空間的に遠ざけること（対象の場所的定在の変化）」⁴⁰⁾でも使用価値の形態変化になる点については、すでに1861年頃（『MEGA II/3・1』）にマルクスによって規定されているが、上述の疑問についてはさらに探求されてしかるべきであろう。

保管費用の問題に転じよう。マルクスは、「商品が市場にあって、つまり本来の生産過程からすでに離れていて bereits verlassen 流通部面には入り込んでいるときに、その商品を保管したり倉庫へ運び込んだり保存したりするのに必要な固定資本や流動資本はどうなのであるか？」⁴¹⁾と問い、生産在庫については「生産諸条件そのものに属する」⁴²⁾とし、消費者にはいって

いく商品在庫については、「労働者の消費手段となるかぎりでは、これらの商品の保存や倉庫貯蔵が生産過程の直接的条件に属する」⁴³⁾とし、その他の場合についても「……その程度までは直接的生産過程のなかに含まれる einschließen」⁴⁴⁾とする。要するに再生産過程の円滑的・恒常的運営に必要な程度において生産的であるという考え方がここにすでに現われている。

では、具体的にどのように計測しうるか？ その点については『草稿⑧』ノート XVIII（倉庫業資本についての記述はノート XVにある）に明記されている。

「所与の物品が市場にある期間のあいだその保存に要する平均費用……は、所与の物品にとっては、生産と消費とのこの中間にそれが固定される平均時間によって、またはその市場での商品としての平均的な滞留によって規定されている」⁴⁵⁾。また、いろいろに違った物品にとっては平均滞留時間だけではなく「平均的な変質、すなわち、いろいろに違った物品の性質に従って同一時間のあいだその変質を防止するのに要する平均時間の点からも規定される」⁴⁶⁾とも言う。

ただ、ここでの平均費用算出方法の最後で「それゆえ、これは流通費用の一項目をなす」とした直後からの原文にして1ページ弱の叙述は、価値産出的費用としての規定ではなく非価値創造費用としての側面を強調したものになっている。

「だが、明らかに、この項目は、一般的な生産物 general production の価値を増加させるものではなく、どんなことがあってもこの価値からの控除以外のものではありえない。……明らかに、一方のこうした不可避免的な損耗とそれを最小限に制限するための費用とは、その物品の交換価値（少なくともその剰余価値）からの控除である。……この特殊な事業部門の例外的な損失 exceptional loss ——事業の性質に由来する損失——は、利潤の均等化によって資本の全充用部面に分散される」⁴⁷⁾。

一見して異常保管費用の場合の規定にも思われるがそうではなさそうなの

で、マルクスの試行錯誤の過程での文章と考えたい。いずれにせよ、このままでは純粹流通費用（商業費用）の価値規定であり、一般的利潤率への参加の場合の各資本への損失分配方法（価格の引き上げによって比例配分的に損失を分散させる方法）である。流通期間の長さにより制約される資本投下（生産継続準備金等がその例である）や商業労働者の賃金などこのような価格規定によってその補償を受けるが、これと保管費用の価値規定・価格規定が同一となっているのである。

実は、『II-1 稿』には上で引用した範囲とほとんど同一の文章がありその直後には次のように『草稿⑧』の叙述と正反対の意味内容のものが続いているのである。

「この費用は、それが平均的なもので（個別的なものでなく）あれば、明らかに商品に価値をつけ加える。その流通期間中に、過去の労働のかたちであれ現在の労働のかたちであれ、より多くの労働がそれに付加されているからである。同時に総生産のことを考えると、それは、量（使用価値としての）を増やすことなしに、その価値を増やすのである。それは損失を減らすための支出にすぎない。それは総生産からの控除である」⁴⁸⁾。

見られるように、このような叙述が『草稿⑧』の2~3年後に残存している以上、先ものは試行錯誤の産物とみなして差し支えあるまい。

次に、『草稿⑧』ノート V に戻って、いわゆる追加的生産過程が生産過程である所以についてのマルクスの叙述を検討してみよう。

マルクスは3つの自立化した資本「運輸」「最終仕上げ」「倉庫」について次のように言う。

「運輸、度量衡による区分、諸商品の倉庫貯蔵への、このようなすべての投資に共通であるのは、こうした投資は、場所の変換によるものであれ、また使用価値をその自然の量にふさわしい部分に実際に小さく区分することによるものであれ、またこの使用価値の維持によるものであれ、諸商品の使用価値に直接に変化を与え影響を及ぼして direkt ändern und affizieren それ

に別な形態 andre Form を与える諸過程のなかで充用される、ということである。まさしくこれらの過程が商品の使用価値にたいしてもつ使用価値としての直接の関係 direkte Beziehung こそが、これらの過程を直接的生産過程にする machen sie zu ……のである⁴⁹⁾。

また、次のようにも言っている。

「流通のなかで持続する fortdauern 生産の過程は、直接的生産過程を越えて続いて⁵⁰⁾おり、「それらはいろいろに違った使用価値をつくりだす verschiedne Gebrauchswert schaffen」⁵¹⁾。

ここでのマルクスの文言を字義通りに受けとめた場合、保管費用はどのような使用価値を創造すると考えられるか？

運輸の過程が作り出す使用価値や最終仕上げによる使用価値の追加についてはすでに述べた通りであるが、ちなみに、『要綱』においては運輸の創造した使用価値の形態変化について、「その生産物が目的地に到着したら消えてなくなる erlöschen 属性 Eigenschaft」⁵²⁾としている。加えて、後年、この認識が『学説史』において「労働の物質化 Materialisieren ……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⁵³⁾としてスミス理論を批判した有名な箇所において次のように継承されている。

「具体的労働の成果 Resultat が商品なのだが、その具体的労働が商品に何らの痕跡 Spur も残さないということがありうる。……産業労働〔としての運輸労働―筆者〕の場合には、労働の目的は、けっして物の形態を変えることではなく、ただ物の位置 Ortbestimmung を変えることだけである⁵⁴⁾。

前述した『草稿④』（MEGA II/3・1）では運輸労働（または空間的位置変化を引き起こす労働）は商品の使用価値の形態変化を生じさせる、としていたが、『学説史』のこの段階に至って、つまり『草稿⑤』（MEGA II/3・2）に至って（その間の時間の経過はほんの数カ月であろうが）「物の形態を変えな

い」と変更されている点については後日詳細な検討を加える予定であるので、ここでは指摘のみに留めておく。いずれにせよ、物の形態を変えずして「使用価値の一種の変化 eine Veränderung」⁵⁵⁾が生起するという微妙な用語法についての正確な定義付けが急がれよう。

マルクスの場合、物質的生産物としての商品の使用価値といった場合、モノとしての商品そのものを指す場合もあればモノまたは行為の有用性を指す場合もある。

Produkt という用語にしても、「生産物」と通常訳されているが、量としての物的生産物を意味する場合のみではなく「成果、産物」といった質的な獲得物について言われる場合もあるのである。

使用価値について言うと、例えば、すでに引用した『II-1 稿』の箇所では保管費用が「量（使用価値としての）を増やす add ことなしに、その〔保管対象としての商品の一筆者〕価値を増やす」⁵⁶⁾とされているが、これは、『資本論』第2巻第6章第2節での「商品に使用価値を追加することなしに商品を高価にする費用」⁵⁷⁾にまさしく対応するものである。

つまり、『草稿⑧』で「いろいろに違った使用価値をつくりだす」とあるのは、保管費用について言えば「保管対象としての商品に質的な使用価値を付加する」とでも解釈する他はあるまい。そのことによって保管される商品の価値が増大する（平均的流通時間に対応した費用・労働力の投入に比例して）のである。

勿論、技術的に不確定な販売・購買時間としての流通時間に対応する費用に基づいての価値規定ということになるので、投下労働時間と商品価格との関数関係という観点からすればより一層価値論の信頼感が弱まることになるのかも知れない。

それはともかくとして、マルクスとしては、販売・購買時間の平均時間は「経験によって見出される」⁵⁸⁾と考えていたのであろう。

また、そもそもマルクスの価値論には例外的措置が施されている場合が少

なからずあるのであって、この場合も次のような「見做し規定」とでも言うるものに準じて処理出来ると考えた方が妥当なのかも知れない。

「いかなる労働過程においても、正常な技術的条件のもとで、不生産的ではあるが不可避免的に *unvermeidlich* 支出された労働力は、生産的労働力と全く同一に算えられる」⁵⁹⁾。

勿論、この場合の規定は直接的生産過程の場合のものであるが、これまで見てきたように保管費用（在庫形成の費用）の場合は、流通過程を包含した再生産過程（総生産の過程とも言う）、すなわち社会システム全体の円滑な運営・進行にとって不可欠な費用であり、その意味において生産的費用であるのである。したがって資本主義社会では個別資本がそれらを比例配分的に負担し合う（個別資本が価値形成的に商品に費用投下分+利潤を付加することを通じて）のである。

したがって、保管費用の場合の価値付加の根拠は、上述した社会システムの運営をスムーズにせしめるという有用性をもたらすという意味での使用価値を付加するところにある、とでも言うべきであろう。

さて、この節の論題はマルクスの流通概念の成立過程についての考察であったが、保管費用については前述のように『草稿⑧』（MEGA II/3・5）の段階ではほぼ現行『資本論』第2巻第6章の流通認識に等しいものに仕上がっていると判断してもよからう。

問題は運輸費用の方である。前述のように『草稿⑧』段階では、一方で流通過程の停滞による運輸費用の問題について述べられていながら、他方では依然として、運輸過程＝「現実的生産過程の継続過程」＝「生産物の商品への転化の過程」＝「市場・流通に達する直前までの過程」＝「生産過程そのもの」という『要綱』での考え方も残存していた。

この考え方がほぼ払拭されたと思われるのが『II-1稿』の時点である。そこでは次のような認識が示されている。

「運輸業は運送される諸商品の量を増やすこともなければ、また商品が自

立した使用価値としてもっている諸属性 Eigenschaft を何か変えるというのでもない。……しかし、運輸が使用価値としての諸商品の現実的な wirklich 流通運動にかかわる営みであり、諸商品の形態上の変態……ではないというかぎりでは、そこで用いられた労働は使用価値の一種の変化となって現われる resultieren。……このことは、商品の使用価値にかかわる beziehen 規定なのである。それゆえ、運輸費、あるいは運輸業それ自身が、本来の生産部面を越えて延長され流通部面の内部で商品にかんして行なわれる生産過程——それは同時に商品の価値の実現過程に付随する一過程であるけれども——であるとみなされうるのである」⁶⁰⁾。

見られるように、ここでは運輸過程が明確に本来の流通過程の内部でのものになっているのである。『草稿⑧』段階では運輸過程は両義的なもの（「生産過程そのもの」という考え方と「流通過程の内部」という考え方）であったのが、ここに至って現行『資本論』第2巻の運輸過程概念にほぼ等しいものに整理されたと思われる（ただし、物質的生産物としての商品の運輸過程に限定した場合についてである）。

『II-1 稿』は、現行『資本論』第2巻にその詳細が掲載されるに至らなかったとはいえ、その構成は〔第1章 資本の流通：第2章 資本の回転：第3章 流通と再生産〕であり、現行『資本論』第2巻の構成〔第1篇 資本の諸変態とそれらの循環：第2篇 資本の回転：第3篇 社会的総資本の再生産と流通〕にその内容が随所に生かされている。もっとも、それはエンゲルスの手によって編集されたものではあるが。

『II-1 稿』で注目すべきは、1877年の執筆とされる現行『資本論』第2巻第1～4章のいわゆる資本循環論にある有名な運輸業の貨幣資本形式を示した箇所が生産過程そのものが有用効果（場所移動というサービス）として販売されるという叙述があり、その解釈をめぐって今だに紛糾しているが、実はその有用効果論の原型が『II-1 稿』の末尾に近い箇所（第3章第7節）にあることである。そのことは拙著ですでに指摘しておいた⁶¹⁾。

IV. 『資本論』の追加的生産過程の費用の 価値規定上の問題点

産業資本によって直接的（現実的）生産過程において生産された物質的生産物としての本来的商品が流通過程の内部での消費者に購買されるまでの期間において被る「使用価値にかかわる *beziehen* 規定」⁶²⁾に基づく価値追加の過程、これが追加的生産過程である。そこでは「運送される諸商品の量を増やすこともなければ」⁶³⁾、倉庫において保管する保管対象としての商品の「量（使用価値としての）を増やすこともない」⁶⁴⁾のであり、「このような労働の追加的支出は生産の空費 *the faux frais* をなす」⁶⁵⁾のである。すなわち、この過程での追加・付加労働は「生産物形成者 *Produktbildner*」⁶⁶⁾ではないが、「価値形成者 *Wertbildner*」⁶⁷⁾であるという、社会全体の物的生産力を損なっているがそれなしでは社会的再生産過程（社会システム）の円滑な運営・進行が不可能となるという2つの側面を有した両義的な性格を持っているものなのである。

現行『資本論』の追加的生産過程での流通費用に関する限り、叙上でのまとめ方で大筋正鵠を得ていると思われる。つまり、物質的生産物としての本来の商品についての物理的・空間的・現実的移動としての運輸過程と本来的流通過程内部で消費者（生産的消費者としての産業資本または最終消費者としての消費者）に購買されて彼らによって現実に消費されるまでの時間の在庫形成・保存に必要な過程についてはこのように総括しても誤ってはいないであろう。

ただし、保管費用が価値形成的である根拠については、一方に在庫商品の「損耗を防ぎ、同時に価値を維持する点で、すなわち、使用価値に作用するという点で、生産的行為」⁶⁸⁾であるという見解があり、他方で「保管は流通形態をおびた生産過程であり、独特の生産を行なうのである。そこで生産さ

れる生産物は、無形の有用的効果である。在庫保管によって商品の損耗が防がれ、かくしてその生産物・使用価値としての商品の中に宿っている価値が維持されるのである。つまり保管という特殊の生産過程は、価値の維持・保存という有用的効果を生産しているのである⁶⁹⁾という見解がある。前者は、保管の価値形成の根拠はそれ独自に規定されていると解釈しているが、後者は『資本論』第2巻第1章「貨幣資本の循環」第4節「総循環」にある「生産過程の生産物が新たな対象的生产物ではなく、商品ではないような、独立の産業部門」⁷⁰⁾についての循環定式の提示に際して、運輸業を例にとってマルクスが次のように言っているが、その考え方を応用・模倣したものである。

「運輸業の売るものは、場所の変更そのものである。産み出される有用効果 Nutzeffekt 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。人や商品は、運輸手段とともに旅する、そして運輸手段の旅、そして場所的運動こそは、運輸手段によって引き起こされる生産過程なのである。その有用効果は、生産過程の中でのみ消費されうる。……」⁷¹⁾。

故安部隆一教授がこの箇所を援用して保管費用・運輸費用の両者が投入される過程が産み出すものを利用効果として規定して以来、いわゆる「有用効果説」を採用して追加的生産過程の価値規定を説明せんとする論者が多数輩出していることは周知の通りである。

勿論、有用効果説として一括りにするのは現在余りにもそのバリエーションの細分化が進行している。しかし、保管・運輸の両過程の産み出す産物を無形財としての有用効果として一括する論者をここでは大雑把に「有用効果説」と呼んでおく。

ただし、マルクスの場合、「有用効果」なる名辭は有形・無形を問わずに具体的有用労働の生み出した成果（それが物質的生产物に結実する場合もあれば、場所変更という有用効果となる場合もある）という意味づけをしており、用語の使用例としては圧倒的に物質的・対象的生产物としての本来的商

品の場合が多いのである。むしろ、『資本論』の価値論は商品の価値論であって商品以外の労働成果について価値存在の有無について云々しているのは運輸業の販売するものとしての有用効果の1例のみである、と言うべきかも知れない。したがって、有用効果なる文言の存在を根拠としてマルクスが無形財価値論を展開していると断定するのは余りにも安直と言わざるを得ない。

一例をあげよう。現行『資本論』第2巻第6章第2節「保管費用」と第3節「運輸費用」において「有用効果」なる名辞は奇しくも1回ずつ使用されている。その両例を引用してみよう。まず、第2節での使用例からの引用である。

「いかなる事情のもとでも、商品在庫の維持 *Erhaltung* および保管 *Aufbewahrung* に役立つ資本および労働力は、直接の生産過程からは引き上げられている *entziehen*。他面では……それらは社会的生産物から補填されねばならない。それゆえ、かような資本の投下は、労働の生産力を引き下げることと同じに作用し、したがって、一定の有用効果 *Nutzeffekt* を獲得しようとするにはより大量の資本と労働とを要することになる。それはまさに失費 *Unkosten* である」⁷²⁾。

次に第3節からの引用である。

「生産物量は……運輸によって増加するものではない。また運輸によって起こされることのある生産物の自然的属性の変化も、ある種の例外を除けば、意図された有用効果 *beabsichtigter Nutzeffekt* ではなく不可避免的害悪である。しかし諸物の使用価値は、それらの消費において実現されるものであり、そしてそれらの消費はそれらの場所変更を、したがって運輸業の追加の生産過程を必要とすることがありうる」⁷³⁾。

見られるように両例とも、それぞれの過程における具体的有用労働の意図する成果について言われているのみであり、その成果が無形財としてのものか有形財に関するものかを判定させうる材料はどこにもない。つまり、物質

的生産物としての本来の商品の流過程内部における追加的生産過程とは、労働対象としての商品の使用価値との直接的関連 *Beziehung* の問題であるとともに、産業資本家自らが保管・運輸に携わる場合のものでもあるのでより一層その判定が困難となろう。しかし、確かな一点は、ここ第2節・第3節では「保管または運輸対象としての本来の商品の使用価値」が主役であり、それとの関連性において価値形成が云々されているということである。

ところが、自立化した運輸業が販売するものとしての有用効果が無形財風に説かれている箇所では本来の商品との関連性においてのみ価値形成が取り上げられてはいない。もし、その場合も本来の商品との関連性（商品の使用価値との直接的関連）において論ずれば「人間の運輸」が説けなくなってしまふからである。

事実、『学説史』補録（MEGA II/3・6 に所収）での運輸業の規定においては中途半端なものとなっており、商品の運輸と人間の運輸の説かれ方が異なっている（そのことはすでに『要綱』段階で異なっていた⁷⁴⁾）。そこでは、商品の運輸については、運輸労働対象としての商品の物質的変化にとまなうその使用価値の変化（空間的・場所的定在の変化）を根拠にして運輸労働の物質化・体化 *Verkörperung* すなわち商品の価値増大が説かれている。しかし、人間の運輸についてはそうはいかない。人間そのものは価値物ではないからだ。

「人間の輸送に関しては、この〔労働対象に生ずる一筆者〕変化は、企業家によってその人間に提供されるサービス *Dienst* としてのみ現われる *erscheinen*」⁷⁵⁾。

ちなみに、ここでのサービスとは、『直接的生産過程の諸結果』（この作品は MEGA II/4・1 の『II-1 稿』の直前に所収されている。以下、『諸結果』と略記する）の言葉で言うと「サービスは、一般に、ただ、物 *Sache* としてではなく活動として有用であるかぎりでの労働の特殊な使用価値の表現でしかない」⁷⁶⁾、そのように定義されているものである。ただし、この『諸結果』で

の箇所のサービスはより厳密に言い換えると「いわゆるサービス s.g. Dienste」⁷⁷⁾のことである。「いわゆるサービス」とはマルクスにあっては通常召使に代表される所得との交換によって購入される用役であり無価値である。したがって、ここでの「企業家によって提供されるサービスとして現象する」とは、「いわゆるサービスに似て非なるものである」ということを言わんとしたのであろう。何故なら、ここでの運輸業はマルクスにとって採取産業、農業、製造業に次ぐ「第4の物質的生産部面」⁷⁸⁾であり、そこで生産され販売対象となるものが無価値であるとは考え難いからである。

ここでサービスの語義について考えてみよう。『資本論』第1巻第5章「労働過程と価値増殖過程」では、「サービスとは、商品であれ、労働であれ、ある使用価値の有用な作用 *nützliche Wirkung*」⁷⁹⁾、と定義されている。これを、「一般規定におけるサービス」と命名しておく。

そうすると、前述の『諸結果』でのサービスの定義は、「特殊規定におけるサービス」ということになる。したがって、『学説史』補録でのマルクスは、召使の場合がそうである「特殊規定でのサービス」と「人間の運輸」の場合の企業家の提供するものとは現象としては同一な形態のもの（だが、実は有価値、無価値の面で異なるとマルクスは言いたいのであろう）である、と表明していることになる。このことは、運輸業問題に際して「サービス」なる語を自ら使用しているもう1つの箇所、すなわち『II-1稿』第3章の次の箇所について分析してみれば判明する。ちなみに、マルクスが運輸業（本来的商品と人間の両者を運送対象とするものとしての）を語るに際して「サービス」という語を使用しているのは、管見の及ぶかぎりこの2箇所のみである。本来の商品のみを運輸する場合の例示においてはこの語は決して登場していない。

尚、現行『資本論』第2巻第1章第4節の運輸業の貨幣資本循環形式の解説に際して登場する *Dienst* なる用語はマルクス自身のものではなく引用文の執筆者 A. チュブローフの使用したものである。マルクスはその語に「場

所変更」という言葉を等置挿入しただけである。

さて、『II-1 稿』第3章の当該箇所は次のものである。

「すべての運輸業、すなわち、資本がたえず生産過程にあるようなすべての産業の……本来の生産物 Produkt は、移動 Lokomotion、すなわち、輸送される商品の（あるいはまた人の）場所変更である。……鉄道は、それが生産過程のなかに——移動の過程に——ある姿のまま、同じく市場にあるのであり、すなわち売られているのである。しかし、鉄道によってたえず売られているものは、それが提供する生産的サービス produktiver Dienst であって、それはたとえば賃貸しされている原動機の場合と同様である。それを用いて生産される運動 Bewegung が売られるのである。鉄道、機関車、等々は商品として流過程にあるのではない。船舶や乗合自動車 Omnibus も同様である。……私は乗合自動車を買うのではない。私はその運動にたいして、私にとっては流過程である、乗合自動車の生産過程に滞留することにたいして……支払うのである。それは、その生産過程のなかで、それが輸送する商品や人間によって消費される。それゆえ、運輸業は独自のものであり、それはその生産物、それが創造する使用価値 Gebrauchswert が、その生産過程から分離されることができないこと、したがって、生産過程の外で商品として流通するということができないことによって、他の産業部門から区別されるのである」⁸⁰。

ここでは、前出の『学説史』補録に採用されている箇所にあった「企業家によってその〔乗客である一筆者〕人間に提供されるサービス」が「鉄道〔を経営する運輸業資本家一筆者〕によって……提供……〔され一筆者〕る生産的サービス」と言い換えられているが、両者はまったく同一の内包のものである。

ちなみに、『II-1 稿』には「不生産的サービス unproduktiver Dienst」⁸¹ という表現もされており、その語が意味するものは、「お抱え者 retainers、使用人 Bediente 等々……〔の一筆者〕不生産的労働者」⁸²の労働が資本家

の収入によって買われる場合のサービスということであろう。

かくして、マルクスは『学説史』補録に採用されている箇所と『II-1稿』の2箇所においてのみ運輸業の販売するものを「サービス」と表現しているが、前者の箇所（1861～63年草稿）ではそれが「人間の運輸」のみに限定されていたのが、後者の箇所（1865年草稿）では「提供される生産的サービス」が運輸対象としての「商品や人間によって消費される」と変更されている。つまり、『学説史』補録段階での本来の商品についてのみは「商品に労働の痕跡を残さないという労働物質化論」が採用されていたのに、『II-1稿』ではそれについて変更が施され、商品も人間も「サービス」に関わることになったのである。

『II-1稿』での上述の運輸業に関するマルクスの説明は、1877年頃執筆と言われる現行『資本論』第2巻第1章第4節のいわゆる有用効果説にまさに一致する。

困難な問題はここに始まる。

マルクスは、上述のように「無体財」としての様々なサービスの間に境界区分を設けている。すなわち、物質的生産部面内部のサービス（『資本論』第2巻第1章では交通業の大分類の下に、中分類として本来の運輸業や報道・手紙・電信などのコミュニケーション業をあげている）のみは有価値の販売品であり、物質的生産部面外部の領域でのサービス（不生産的サービス）は無価値であるという見解を示していると思われる。

問題はマルクスが、『資本論』に限定するならば、第2巻第1章第4節と後述の第8章以外の箇所では、いわゆる「一般的な価値論」⁸³⁾、すなわち物質的・对象的生産物としての本来の商品についての価値論を展開しながらその箇所においてのみ「商品の使用価値との直接的関連 *Beziehung*」を中断させているのである。

その原因は、前述のように運輸業の場合の固定資本の使用価値の消費の例外的事情にある。すでに、『要綱』段階当時からその点についての認識がマ

ルクスにはあったのだが、無形財の有用効果説の原型が仕上がったと思われる『II-1 稿』からその点について述べている箇所をあげてみよう。

「固定資本のもう一つ別の主要規定は、それがまさに生産過程に閉じこめられているがゆえに、それは商品としてこの過程から放免されることがなく、流通に投げこまれることがないということである。つまり、その交換価値の面でのみ流通するのであって、使用価値の面ではない、ということである。しかし、このことは、たとえば輸送手段が個人的消費にはいつてゆくことを妨げるものではない。私が鉄道に乗って行くときには、私は自分のために移動 *Bewegung* を享受しているのである。そして、実際に、鉄道車両等々は、こうした個人的消費によって消耗される。それにもかかわらず、それらの物は、けっして生産過程から放免されているのではない。これらの特殊な場合には、その生産過程が旅行者等々にとっては同時に個人的消費過程なのである。……しかし、この例外 *Ausnahme* は非常に大きい。なぜなら、それらは多かれ少なかれあらゆる交通手段と輸送手段に及ぶからである」⁸⁴⁾。

この『II-1 稿』での叙述は、現行『資本論』第2巻第8章「固定資本と流動資本」においてほとんど全面的に継承されていることは言うまでもない。そこでは、「運輸手段の生産的機能中に——つまりその生産部面滞留中に——生まれる有用効果たる場所変更」⁸⁵⁾とされているのは周知の通りであろう。

さて、ここで見られるようにマルクスにとっては「生産過程が同時に個人的消費部面に入る」この場合の規定は価値論からすれば例外的なケースであったわけである。たとえその例外が非常に大きな意味を持っていたにしてもである。

ということは、マルクスにとってそのような有用効果論を在庫形成費用としての保管費用に適用する考えはほとんどなかったということであろう。何故ならば保管費用論の場合は、その生産過程が直接に個人的消費に入ること

はない（少なくとも当時のマルクスの時代にあつては）からである。両者の過程は分断可能であるからである。商品の価値・使用価値に関連せしめることが出来る領域内にある保管費用をわざわざ例外的な無法地域とでも言い得る有用効果論の埒内に持っていくことなど考えもしなかったのではないか？

実際、もしいわゆる「有用効果説」を信奉する論者の主張が正しいとすれば、何故に貨幣資本循環形式を説くケースにおいて産業資本としての倉庫業者の販売するものも生産過程そのものであると語られなかったのか？ そのことについての説明が要求されるであろう。

また、前述のサービスについて言うと、一方では運輸業者が提供する「生産的サービス」には価値が内在しており（しかし、そこには、価値とは対象化された人間労働である、という一般的な規定とどう整合的に融合しうるかという問題が依然として残っているが）、他方では「いわゆるサービス」を産業化した企業家の提供する販売品には価値が内在していない、とマルクスは考えているように思われる（資本家が経営するサービス業の販売品にはすべて価値があると解釈する論者もあることは言うまでもないが）が、もしそうであるとするところのことに納得のいく説明を与えることが出来るのかどうか？

以上のような諸問題が有用効果説的な運輸費用論には残されていると思われる。勿論、保管費用論にしても「商品の使用価値に作用するが故にそれに価値を付加する」式の価値形成根拠の提示ではまだ薄弱過ぎるように思われる。錯雑とした資料の再整理と分析的解説がより一層要求されるところである。

V. おわりに

以上における新メガの資料を中心とした保管費用・運輸費用の分析・解説の作業は筆者にとってまだ緒についたばかりである。したがって、まだまだ

未見の資料・文献が多くその収集・整理・解読の作業に当面努力したい。

いささか粗雑な考察ではあったが、本稿の当面の結論としては、マルクスにとっての保管費用と運輸費用の価値論の内容は著しく異なっており、しかも運輸費用に至っては有用効果論的な見解と労働物質化論的な見解とが混在しておりその整理が論理整合的に完成していない、ということであった。

最後に、特に保管費用論の理論的成立史についてはまだまだ多くの検討すべき問題・論点があり、それについての検討・分析は今後の課題としたい。

〔注〕

- 1) K., II, S. 138; 岩 II-157 頁。『資本論』からの引用箇所は, *Karl Marx-Friedrich Engels Werke* (M.E.W.), Bd. 23, 24, 25. Dietz Verlag, Berlin 1973 と向坂逸郎訳『資本論』全 4 冊, 岩波書店, 1966 年のページによって示し, それぞれを K., III, S. …; 岩 III-…頁のように略記する。
- 2) 同, S. 150; 171 頁。
- 3) 以下において新メガ『資本論草稿集』からの引用は, II/3・1 (1861 年 8 月～1862 年 3 月の草稿所収), II/3・5 (1862 年 11 月～1863 年 7 月の草稿所収), II/4・1 (1863 年～1865 年の草稿所収) の三巻から行なうが, それに対する翻訳は前の 2 冊は資本論草稿集翻訳委員会訳『マルクス資本論草稿集④』(大月書店, 1978 年, 以下『草稿④』と略記), 資本論草稿集翻訳委員会訳『マルクス資本論草稿集⑧』(大月書店, 1984 年, 以下『草稿⑧』と略記) としてすでに公開されている。後者の翻訳は『資本論草稿集⑨』として公開される予定だが未完である。しかし, その内容は『直接的生産過程の諸結果』および『資本論第 II 部第 1 稿』(以下, 『II-1 稿』と略記) であり, それぞれの翻訳がすでに出ている。その内の後者は, 中峯照悦・大谷禎之介他訳『資本の流通過程』(大月書店, 1982 年) として公開されている。そこで, 例えば『草稿⑧』からの引用箇所は, MEGA, II/3・5, S. …; 『草稿⑧』, …頁のように略記する。また, 『II-1 稿』からの引用箇所は, MEGA, II/4・1, S. …; II-1 稿, …頁のように略記する。
- 4) 但馬末雄『マルクスの商業資本論(第 2 版)』(法律文化社), 1990 年, 7 頁。包装, 計量, 小分け等の主として小売業の手で最終仕上げの操作として行なわれる生産的労働については『資本論』では省略されているが『草稿⑧』では詳述されている。尚, この点に関する文献として, 但馬末雄「マルクスの小売商業資本」, 日本流通学会年報『流通』第 2 号(芽ばえ社)所収, 1989 年 4 月, がある。
- 5) MEGA, II/3・5, S. 1574; 『草稿⑧』, 53 頁。
- 6) 同, S. 1766; 366 頁。

- 7) MEGA, II/4・1, S. 225; 『II-1 稿』, 108 頁。
 8) 前掲拙著『マルクスの商業資本論』, 13 頁。
 9) Gr., S. 512-513; 訳 564 頁。尚, 引用文中の「……」は引用者による中略の記号である。『要綱』からの引用箇所は, Karl Marx, “Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie” Dietz Verlag, Berlin 1974 と高木幸二郎監訳『経済学批判要綱』大月書店, 1961 年のページによって示し, Gr., S. …; 訳…頁のように略記する。

尚, 『要綱』は, 新メガ II/1・1, 1・2 の 2 分冊に収められているが, 内容的・配列的にほとんど同一であり, また II/1・2 の邦訳も未刊であるので, 本稿では旧版『要綱』の原文・邦訳に依拠した。

- 10) Gr., S. 529; 訳 582 頁。
 11) 同, S. 564; 622 頁。
 12) 同, S. 529; 582 頁。
 13) 同, S. 517; 569 頁。
 14) 同, S. 432-433; 470 頁。
 15) 同, S. 423; 460 頁。
 16) 同, S. 518; 570 頁。
 17) 同, S. 419-420; 456 頁。
 18) 筆者は前掲拙著『マルクスの商業資本論』において「そこでは, 上記引用文中の 1) が, 契機 I) として「現実的生産過程およびその継続期間」に, 2) と 3) の α) が合成され, 契機 II) として「生産物の貨幣への転化。この手続きの継続期間」に……替えられている」(12 頁) と解釈したが, それは誤謬であった。本稿で述べたように 1) と 2) とが契機 I) に替わったと解釈するのが正解であった。ここであらためて拙著の誤りを訂正しておく。
 19) Gr., S. 446; 訳 485 頁。
 20) 同, S. 417; 454 頁。
 21) M., III, S. 285; 国⑧, 96—97 頁。『剰余価値学説史』(以下, 『学説史』と略記) からの引用箇所は, Karl Marx-Friedrich Engels Werke (M.E.W.), Bd. 26. 1, 26. 2, 26. 3, Dietz Verlag, Berlin 1973 と岡崎次郎・時永淑訳『剰余価値学説史』国民文庫版①~⑨によって示し, M., III, S. …; 国⑧, …頁のように略記する。この『学説史』も新メガ II/3・2~II/3・4 の三巻に所収されているが, ここでは旧版『学説史』の原本(M.E.W. 版)およびその翻訳(マルクス=エンゲルス全集版)を使用した。ただし, 『学説史』第 3 巻の補録(Beilagen)のうちの「資本の生産性。生産的労働と不生産的労働」(S. 365-388)の部分は生産的労働論争や追加的生産過程の費用の価値規定にとって重要な部分であるが, これは実は MEGA II/3・6 の

S. 2160-2184 からの移し替えの叙述である。流通概念の変遷の解明にとってもこの原稿叙述の時期的差異は重要であるが、この点についての詳論は別稿で論じた。

- 22) 同, S. 278; 85—86 頁。
- 23) 同, S. 276; 82 頁。
- 24) 同, S. 275; 81 頁。
- 25) 同上。
- 26) 同上。
- 27) K., II, S. 148; 岩 II-170 頁。
- 28) Gr., S. 420; 訳 457 頁。
- 29) K., II, S. 140; 岩 II-159 頁。
- 30) 同, S. 147; 168 頁。下線一筆者。
- 31) 同, S. 149; 170 頁。
- 32) 同, S. 146; 167 頁。
- 33) MEGA, II/3•5, S. 1574; 『草稿⑧』, 53 頁。
- 34) 同上。
- 35) 同, S. 1570; 40 頁。
- 36) 詳しくは、前掲拙稿「マルクスの小売商業資本」を参照のこと。
- 37) MEGA, II/3•5, S. 1573; 『草稿⑧』, 52 頁。
- 38) 同上。
- 39) 同, S. 1570; 40 頁。
- 40) MEGA, II/3•1, S. 52; 『草稿④』, 91 頁。
- 41) MEGA, II/3•5, S. 1571; 『草稿⑧』, 50 頁。
- 42) 同上。
- 43) 同, S. 1572; 51 頁。
- 44) 同, S. 1573; 52 頁。
- 45) 同, S. 1766; 366 頁。
- 46) 同上。
- 47) 同, S. 1766-1767; 367—368 頁。
- 48) MEGA, II/4•1, S. 293; II-1 稿, 187 頁。
- 49) MEGA, II/3•5, S. 1573; 『草稿⑧』, 52—53 頁。下線一筆者。
- 50) 同, S. 1573; 53 頁。
- 51) 同, S. 1574; 53 頁。下線一筆者。
- 52) Gr., S. 421; 訳 458 頁。
- 53) M., I, S. 141; 国②, 43 頁。

- 54) 同, S. 141-142; 43—44 頁。
- 55) MEGA, II/4・1, S. 226; II-1 稿, 110 頁。
- 56) 同, S. 293; 187 頁。
- 57) K., II, S. 139; 岩 II-158 頁。
- 58) K., III, S. 320; 岩 III-383 頁。
- 59) K., II, S. 245; 岩 II-282 頁。
- 60) MEGA, II/4・1, S. 226; II-1 稿, 109—110 頁。下線一筆者。
- 61) 前掲拙著『マルクスの商業資本論』第 1 章参照。
- 62) MEGA, II/4・1, S. 226; II-1 稿, 110 頁。
- 63) 同, S. 226; 109 頁。
- 64) 同, S. 293; 187 頁。
- 65) 同, S. 293-294; 188 頁。
- 66) K., II, S. 125; 岩 II-146 頁。
- 67) 同上。
- 68) 宮本義男『資本論入門（中）』, 紀伊国屋書店, 1967 年, 79 頁。
- 69) 種瀬茂『マルクス経済学——基礎研究——』, 春秋社, 1967 年, 131 頁。
- 70) K., II, S. 60; 岩 II-61 頁。
- 71) 同, S. 60; 62 頁。
- 72) K., II, S. 140; 岩 II-160 頁。
- 73) 同, S. 151; 172—173 頁。
- 74) 『要綱』において, すでに「人間の運輸」の問題は登場していた。そこでは, 次のように言われていた。「交通手段, 運輸手段等の場合のように——購買者が直接その使用価値にたいして支払うような, 固定資本の諸形態が存在する」とした後で, 旅行者を運ぶ業者が提供するものが「消費手段として, 使用価値として役立つ, 娯楽慰安の旅行者のために役立つ」(S. 612; 訳 675—676 頁)。この問題は, 『II-1 稿』第 2 章や現行『資本論』第 2 巻第 8 章において固定資本の価値流通の例外として語られている。
- 75) M., I, S. 387; 国③, 203 頁。
- 76) MEGA, II/4・1, S. 115; 岡崎次郎訳『直接的生産過程の諸結果』, 大月書店, 1970 年, 123 頁。
- 77) MEGA, II/3・1, S. 120; 『草稿④』, 212 頁。また, K., II, S. 36; 岩 II-35 頁にもあり。その他各所にある「いわゆるサービス」とは, 召使等の消費過程での所得の支出対象であり非労働（賃労働ではないという意味で）としての不生産的労働である。これと後述の「一般規定におけるサービス」とを混同してはならない。
- 78) M., I, S. 387 [MEGA, II/3・6, S. 2183]; 国③, 203 頁。

- 79) K., I, S. 207 ; 岩 I-250 頁。
- 80) MEGA, II/4•1, S. 363 ; II-1 稿, 276—277 頁。下線一筆者。
- 81) 同, S. 355 ; 268 頁。
- 82) 同, S. 376 ; 291 頁。
- 83) M., II, S. 159 ; 国④, 285 頁。
- 84) MEGA, II/4•1, S. 278 ; II-1 稿, 169 頁。下線一筆者。
- 85) K., II, S. 160 ; 岩 II-185 頁。