

転形問題と回転時間

—運輸部門と回転時間の短縮—

土 井 日 出 夫

はじめに

価値の生産価格への転化をめぐる転化問題ないし転形問題¹⁾においては、回転時間の問題は、マルクスが「回転時間の相違が引き起こしうる区別はしばらく度外視される」²⁾と述べたこともあって、ほぼ捨象されてきたといつてよい。とくに、転形問題の中心といふべき費用価格の生産価格化の問題の検討においては、投入と産出を扱いうるという理由から再生産表式を用いることが多く、全部門の回転時間を同一と仮定するという再生産表式的前提をそのまま与件とすることで議論が展開されてきた。³⁾

しかし、再生産表式は商品資本の循環を基に構築されている。そもそも商品資本をもたない

部門ないし資本であれば、この同一の回転時間という、再生産表式的前提をあてはめる必要はない。実は、そのような部門ないし資本が、運輸部門ないし、運輸資本なのである。

本稿は、この運輸部門の回転時間のフレキシビリティを突破口として、転形問題の中心といふべき費用価格の生産価格化の問題の解決を図ろうとする試みである。以下まず、従来の通説化した見解を確認することから始めたい。

I 通説化した見解による剰余価値縮小の容認

(1) 価値どおりの費用価格を前提とした、価値の生産価格への転化

消費者の需要の影響が間接的な第一部門においては、当面、同部門内の取引で完結しうる Ic 部分が自立的に発展する傾向がある⁴⁾。このため一般的には、第一部門の有機的構成が第二部門の有機的構成より高くなりがちだといえる。

1) 価値から生産価格への「転化」(Verwandlung)であるから、転化問題と呼ぶのが自然ではあるが、日本のマルクス経済学界では、貨幣の資本への転化をめぐる論争が大々的に展開され、転化問題という、その貨幣の資本への転化をめぐる問題をさすことが多いため、本稿では、それと区別するために、価値から生産価格への転化の問題を「転形問題」と呼称することとする。

2) マルクス『資本論』、新日本出版社、資本論翻訳委員会訳、第9分冊、1987年3月、269頁、ヴェルケ版『資本論』ディーツ社、原書ページ、164。以下、『資本論』からの引用は、同書からの引用とし、『資本論』第○分冊○頁、KIII,S.○のように表すこととする。

3) 転形問題についての論争史は膨大なものであるが、よく整理されたものとして、伊藤誠・桜井毅・山口重克編訳『論争・転形問題』東京大学出版会、1978年3月、および本間要一郎、富塚良三編『資本論体系5 利潤・生産価格』有斐閣、1994年3月、第三部第2章をあげておきたい。

4) 「すでに見たように、不変資本と不変資本のあいだにも恒常的な流通が行われており、この流通は、決して個人的消費に入り込まない限りではさしあたり個人的消費にかかわりがないが、にもかかわらず終局的には個人的消費によって限界づけられている。というのは、不変資本の生産は、決して不変資本そのものために行われるのではなく、個人的消費に入り込む生産物を生産する生産面でもより多くの不変資本が使用されるからこそ行われるからである。とはいえ、これは、しばらくは、見込み需要に刺激されて平穩に進行することができ、それゆえこれらの部門では、商人の場合も産業家の場合も事業は非常に景気よく進展する。」(前掲『資本論』第9分冊、516頁、KIII,SS.316-7)

表 1

I	$4,000c + 1,000v + 1,000m = 6,000$	個別利潤率 20%, (生産手段生産部門)
II	$2,000c + 1,000v + 1,000m = 4,000$	個別利潤率 33.3%, (消費手段生産部門)

表 2

I	$4,000c + 1,000v + 1,250p = 6,250$	平均利潤率 25%, (生産手段生産部門)
II	$2,000c + 1,000v + 750p = 3,750$	平均利潤率 25%, (消費手段生産部門)

表 3

I	$4,166.8c + 937.5v + () p = 6,250$	(生産手段生産部門)
II	$2,083.4c + 937.5v + () p = 3,750$	(消費手段生産部門) となる。

ここでもそれを前提し、表 1 のような数値例を設定する。なお、マルクスがそうしているように、ここでは、もっぱら価格の変化に焦点を当て、資本移動に伴う数量の変化は捨象する⁵⁾。

ここで利潤率の均等化が起きれば、平均利潤率は 25% となり、第一部門の価値 6,000 は、 $5,000 \times 1.25 = 6,250$ の生産価格に、第二部門の価値 4,000 は、 $3,000 \times 1.25 = 3,750$ の生産価格にそれぞれ転化する。価値から生産価格への変化率は、生産手段については 1.0417 倍、消費手段については 0.9375 倍である (表 2)。

なお、繰り返すようだが、ここでは、資本移動に伴う数量の変化を捨象しており、通常の単純再生産表式における $I v + m (p) = II c$ の法則は成り立っていない。実際には第一部門から第二部門に資本が移動するため、 $I 1,000v + 1,250p = 2,250$ は若干減るのに対し、 $II 2,000c$ は若干増えるので、両者が均衡する可能性は高いが、複雑になるため、ここでは一切扱わないこととする。

(2) 費用価格の生産価格化

費用価格が価値のままであるあいだは、いうまでもなく総計一致二命題が成立している。しかし、費用価格も生産価格化されるとどうなるであろうか。

第一部門の費用価格は、価値のままの 5,000 から、 $(4,000 \times 1.0417 + 1,000 \times 0.9375) = 5,104$ に、第二部門の費用価格は、価値のままの 3,000 から、 $(2,000 \times 1.0417 + 1,000 \times 0.9375) = 3,021$ にそれぞれ上昇する。総生産物に占める生産手段と消費手段の比率は 3:2 であるが、両部門を合わせた費用価格の全体に占める生産手段と消費手段の比率は 3:1 であり、生産物よりも費用価格のほうが生産手段の重みが大きいために、費用価格においては、生産価格が価値よりも大きくなるのである (表 3)。

問題は、第一部門で 104、第二部門で 21 増

5) 「一般的利潤率の形成を説明する前例では、各生産部面における各資本を 100 としたが、それも、諸利潤率の百分率の相違を明らかにし、それゆえまた同じ大きさの諸資本によって生産される諸商品の価値における相違を明らかにするためであった。」(同上、280 頁、S.171) またマルクスは、「一般的利潤率は次の二つの要因によって規定されている。(1) 異なる生産部面における資本の有機的構成によって、……(2) これらの異なる諸部面への社会的総資本の分配によって。」(同上、282 頁、S.172) と述べて、資本の数量的分配の重要性を十分認識していた。とはいえ、マルクスが重視したのは、利潤率均等化の前提としての総資本の分配であって、利潤率均等化の結果としての資本分配の変化ではなかった、といえる。後者について、数量的に明示した例としては、大谷禎之介『図解社会経済学』、桜井書店、2001 年 3 月、第 3 篇第 2 章第 3 節、北村洋基『現代社会経済学』桜井書店、2009 年 9 月、152 頁などがある。

表 4

$$I \ 4,166.8c + 937.5v + 1,146p = 6,250 \quad (\text{生産手段生産部門})$$

$$II \ 2,083.4c + 937.5v + 729p = 3,750 \quad (\text{消費手段生産部門})$$

表 5

$$I \ 4,166.8c + 937.5v + 1,178p = 6,282 \quad (\text{生産手段生産部門})$$

$$II \ 2,083.4c + 937.5 + 697p = 3,718 \quad (\text{消費手段生産部門})$$

(なお、端数の処理の関係で数値が若干異なる場合がある.)

えた費用価格にどう対処するか、ということである。

(3) 剰余価値縮小の容認

通説化した見解によれば、費用価格の上昇はそのまま受け入れるしかない。ただしその受け入れには、総価値＝総生産価格を維持して、費用価格の上昇を剰余価値の縮小によって直接補填する方法と、総剰余価値＝総利潤を維持して、縮小した剰余価値の名目価格を水増しして元に戻す方法がある。しかし絶対的にせよ相対的にせよ、剰余価値の縮小を容認していることに変わりはない。前者の場合、第一部門の資本家は、5,000 から 5,104 に増えた費用価格を補填するために、1,250 の利潤を 1,146 に減らす。同様に第二部門の資本家は、750 の利潤を 729 に減らす (表 4)。

後者の場合、 $(1,146 + 729) = 1,875$ に減った総利潤を元の 2,000 に戻すために、価格全体を名目的に、 $(2,000 \div 1,875) = 1.067$ 倍に増やして帳尻を合わせようとするのだが、問題は名目ではなく実質であり、実質的に剰余価値＝利潤の縮小を容認していることに変わりはない。

ただ、表 4 は、各部門が自らの費用価格の上昇を補填するために、自らの剰余価値＝利潤を縮小した直後の段階を示しており、第一部門の利潤率は 22.45%、第二部門の利潤率は 24.13% と利潤率が異なっている。これをさらに利潤率が均等化された段階に直すと、平均利潤率が $(1.875 \div 8,125 =)$ 23% だから、結果は表 5 のようになる。

ここで、利潤が減ったとしても、消費手段の価格も減っており、結果的に手に入る消費手段の価値、すなわち消費手段に対象化された抽象的人間労働の量そのものは減っておらず、剰余価値縮小の容認という批判はあたらない、との反論もありうるであろう。たしかに、剰余価値の支出先であった 2,000 の消費手段の価値は、生産価格化することで $2,000 \times 0.9375 = 1,875$ の価格となり、上の総利潤と一致する。

しかし、本来、この費用価格の生産価格化の局面では、剰余価値ないし利潤は、貨幣の形態で存在することを忘れてはならない。第一部門についていえば、 $G(5,000) - W \cdots P \cdots W' - G'(6,250)$ の結果としての $G' - G = \Delta G(1,250)$ として、第二部門についていえば、 $G(3,000) - W \cdots P \cdots W' - G'(3,750)$ の結果としての $G' - G = \Delta G(750)$ として存在しているのである。第一部門における、 $\Delta G(1,250)$ と $G - W$ に向かおうとしている $G(5,000)$ とを合わせた貨幣 6,250 と、第二部門における、 $\Delta G(750)$ と $G - W$ に向かおうとしている $G(3,000)$ とを合わせた貨幣 3,750 とが、この局面での価値の主たる存在形態なのであり、個々の商品に対象化された抽象的人間労働、すなわち個々の商品の価値は、マクロ的な集計を通じてのみ、社会的な意味を持ちうるように、すでに変化しているのである。

したがってやはり通説的見解は、「剰余価値の縮小を容認する」ことで、生産価格化に伴う費用価格の上昇に対処していると言わざるを得ないのである。しかしながら、資本の運動の目

的は剰余価値の取得にある。資本（家）は、費用価格の上昇をそのまま容認して剰余価値を「縮小」するくらいなら、何らかの「節約」によって、逆に費用価格のほうを「縮小」しようと思わないだろうか。

とはいえ、費用価格を縮小するための「節約」を導入することには強い批判が予想される。それというもの、節約によって費用を数量的に縮小するということは、生産力、ひいては価値から生産価格への転化の前提となっている価値体系を変えてしまうことになりかねないからである。いうまでもなく、問題の前提を変えてしまっただけでは、問題を解いたことにならない。

それでは、生産力ひいては価値体系を変えることなく、費用を節約することは果たして可能だろうか。ヒントは『資本論』第三卷第5章の「不変資本充用上の節約」にある。次にその点を明らかにしたい。

II 流通時間の短縮による節約

価値から生産価格への転化の論理に、費用価格の「節約」を導入することに対しては、強い批判がもう一つ予想される。それというもの、節約なら、価値から生産価格への転化の前に、剰余価値（率）の利潤（率）への転化の段階で、すでになされているからである⁶。それ以上の節約が可能な根拠はあるのだろうか。

(1) マルクスによる「流通時間の短縮による節約」の指摘と検討の先送り

実はマルクスは、この第5章のなかで「労働者全体—社会的に結合された労働者たち—による生産手段の共同的使用から生産過程で生じてくる節約については、すでに述べた。流通時間

6) 『資本論』第三卷では、「第二篇 利潤の平均利潤への転化」の前の第一篇「剰余価値の利潤への転化、および剰余価値率の利潤率への転化」の第五章に「不変資本の使用における節約」が置かれている。

7) 前掲『資本論』第8分冊、1986年12月、138頁、KIII,S.91.

の短縮（ここでは交通手段の発達が本質的な物質的契機である）から生じる不変資本投下におけるもう一つの節約においては、もっとのちに考察されるであろう。」⁷と述べて、流通時間の短縮による不変資本の節約の可能性を指摘したうえで、その考察をのちに譲っている。つまり、「流通時間の短縮による節約」についてならば、さらなる節約が可能なのである。ただ、マルクスが想定している「流通時間の短縮から生じる不変資本投下の節約」は、直前に「生産手段の共同的使用から生じてくる節約」と書かれていることから考えて、保管費用の節約のような、生産力ひいては価値体系を変化させる節約であった可能性が高い。しかし、それでは、前提となる価値体系を変えることなく、価値から生産価格への転化を考察しようとするここでの議論には適さないことになる。ところが幸いなことに、「流通時間の短縮から生じる資本投下の節約」には、そうした生産力の向上につながる実質的な節約とは別の、より直接的な投下貨幣資本の節約の可能性も含まれているのである。流通時間の短縮すなわち回転時間の短縮は、投下貨幣資本そのものを縮小するからである。このいわば貨幣のみの節約であれば、価値から生産価格への転化の前提である価値体系を変えることなく、投下貨幣資本を節約できるのではなかろうか。以下、その可能性を追求することとする。

しかし、なぜ、「不変資本充用上の節約」を扱った第5章では、流通時間の短縮による節約は扱えないのだろうか。「利潤率にたいする回転の影響」は、その前の第4章ですでに検討されているのであるから、第5章で扱えない理由はないようにも思える。そして、ここにある「のち」とはいつのことだろうか。初めの問題から検討しよう。

(2) 一資本内部の節約とその限界

ここで注目すべきなのは、次の文章である。「利潤率のもう一つの増大は、不変資本を生産する労働の節約からではなく、不変資本そのも

のの使用における節約から生じる。労働者たちの集積および彼らの大規模な協業によって、一方では不変資本が節約される。同じ建物、暖房および照明設備などの費用は、大規模生産にとっては小規模生産よりも比較的少ない。同じことは原動機および作業機についてもいえる。それらの価値は絶対的には増大するとはいえ、相対的には減少する。一つの資本がそれ自身の生産部門で行う節約は、第一に、かつ直接的には、労働の節約すなわちそれ自身の労働者たちの支払労働の縮小である。これに反して、さきに述べた節約は、他人の不払労働のこのできるだけ大きな取得を、できるだけ経済的な仕方で行うことである。」⁸⁾

ここでマルクスは、事実上「不変資本充用上の節約」を定義しており、そのなかで「一つの資本がそれ自身の生産部門で行う節約」と述べている点に注意されなければならない。ひるがえって、『資本論』第三卷第一篇では、代表単数としての「一つの資本」を想定することで、すべての産業資本における「剰余価値の利潤への転化、および剰余価値率の利潤率への転化」を分析しているといつてよい。したがって、この段階における「不変資本充用上の節約」とは、「代表単数としての一つの資本がそれ自身の部門で行う節約」に限られる。

ところが、流通時間の短縮によって、不変資本である倉庫や輸送手段の効率的な使用、すなわち「使用における(充用上の)節約」を行うには、商人資本と同様に、「一つの生産部面における多数の資本の回転を表すことができるだけでなく、異なる生産部面におけるいくつかの資本の回転を表すこともでき」⁹⁾なければならないのではなからうか。なぜなら、個別資本の内部で、生産時間の終了後に、一度だけ販売過程で使用するとどまるのならば、倉庫や輸送手段の効率的な使用など不可能だからである。マルクスが、流通時間の短縮による不変資本の節約を、

第5章で扱わなかったのは、このためではなからうか。

とはいえ、マルクスの意図はそうだったとしても、本稿では、倉庫や輸送手段の効率的な使用による実質的節約そのものではなく、流通時間の短縮から直接生じる、投下貨幣資本の貨幣のみの節約に焦点を当て、価値から生産価格への変化の前提である価値体系を変化させることなく、投下貨幣資本を節約する可能性を追求することとする。

(3)「流通時間の短縮による節約」が扱われる論理段階

それではこの、「流通時間短縮による不変資本投下の節約」を「のちに考察する」とした「のち」とはいつのことだろうか。冒頭でも述べたように、マルクスは、価値から生産価格への転化の論理を展開するにあたり、「回転時間の相違が引き起こしうる区別はしばらく度外視される」と述べているから、少なくとも、価値どおりの費用価格を前提とした、価値から生産価格への転化の第一段階より後と考えるのが妥当だろう。しかし、商業資本論で扱われるとみるのも問題がある。というのも、商業資本における不変資本とは、「事務所、紙、郵便料金など」¹⁰⁾であって、流通時間の短縮によって節約される対象というよりはむしろ、流通時間を短縮する要因だからである。

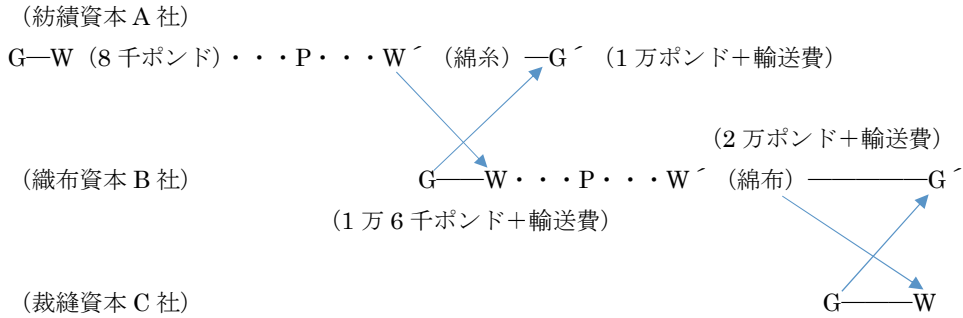
そうだとすれば、この「流通時間短縮による投下不変資本の節約」が扱われるのは、価値から生産価格への転化の第一段階よりは後、商業資本論よりは前、ということになり、蓄積も生産力の変化も捨象されていることを考慮すると、価値から生産価格への転化の第二段階すな

8) 同上、140頁、S.92.

9) 前掲『資本論』第9分冊、469頁、KIII,S.287.

10) 「輸送業者、鉄道経営者、船舶所有者は、「商人」ではない。われわれがここで考察する費用は、買うことの費用と売ることの費用である。これらの費用は、すでに前に述べたように、計算、簿記、市場取引、通信などに帰着する。そのために必要な不変資本は、事務所、紙、郵便料金などからなっている。」(同上、489～490頁、KIII,S.300)

図 1



わち費用価格の生産価格化の論理段階で扱われる可能性は高い。ここでは、それを前提して議論を進めたい。

そもそも回転時間については、『資本論』第三卷第三章で「回転、われわれはこの要因をさしあたりまったく無視する。というのは、利潤率にたいする回転の影響はあとの章で特別に取り扱われるからである。」¹¹⁾と述べられ、エンゲルスがそれに対応した第四章「利潤率にたいする回転の影響」を書いたものの、第十八章「商人資本の回転、価格」まで実質的に扱われていない。

しかし、運輸資本や保管資本、とりわけ運輸資本は、流通過程への生産過程の延長である運輸過程を担う点で、純粋な流通過程に携わる商業資本よりも産業資本に近い位置にある。そうであれば、産業資本一般における回転の問題を扱った第四章と、商業資本における回転の問題を扱った第十八章の間に、運輸資本や保管資本、とりわけ運輸資本における回転の問題を扱った章があってもよいのではなかろうか。本稿は、そうした観点からも、運輸資本における流通時間すなわち回転時間の短縮の問題を、価値から生産価格への転化と関わりで論じるべきだと考えている。

とはいえ、運輸資本における回転時間の短縮の問題を、生産価格次元、利潤次元で考察する

前に、まずは、価値次元、剰余価値次元における、通常の産業資本の再生産と運輸資本との関係を検討しておこう。その関係は、これまで必ずしも明確にされてこなかった、といえるからである。

Ⅲ 再生産表式に埋め込まれた運輸資本

一つの例として、マンチェスターで紡績業を営むA社が、ロンドンで織布業を営むB社に1万ポンド相当の綿糸100トン売り、逆にB社は、マンチェスターで裁縫業を営むC社に2万ポンド相当の綿布100トン売っていたと想定しよう。また、このマンチェスターからロンドンへの綿糸の輸送と、ロンドンからマンチェスターへの綿布の輸送をともに、鉄道資本であるR社が請け負っていたと仮定する。この鉄道資本の運動は、紡績資本と織布資本の再生産とどのように関連するだろうか。ただし、ここでは、利潤率均等化以前の価値通りの交換を前提し、すべての資本の価値構成 $c:v:m$ を $3:1:1$ とする。

(1) 紡績資本、織布資本、裁縫資本の貨幣資本循環

想定した事例における産業資本の運動を貨幣資本循環で表すと、図1のようになる。

このうち、まだ生産が始まろうとしている段階で、商品資本の循環が始まっていない裁縫資本の商品については、これ以後、問題にしないこととする。

11) 前掲『資本論』第8分冊、83頁、KIII,S.60.

図 2

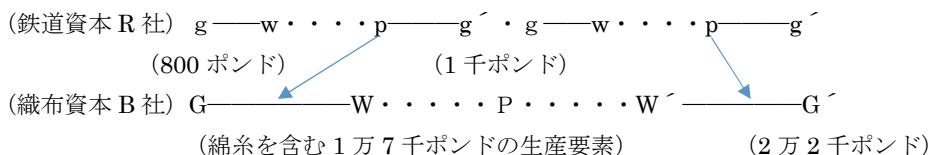
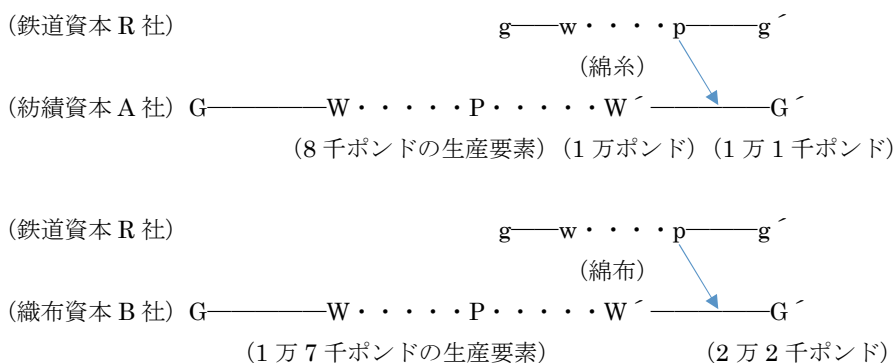


図 3



問題は、綿糸と綿布に付加される輸送費の額であるが、同じロンドン―マンチェスター間を同じ重量 100 トンの積荷を輸送するのであるから、どちらも 1,000 ポンドが追加されると仮定するのが合理的だと思われる。そのうえで鉄道資本の貨幣資本循環を重ねるとどうなるであろうか。

(2) 紡績資本及び織布資本と鉄道資本との連関

鉄道資本の貨幣資本循環については、マルクスによる運輸資本の循環形式¹²⁾にしたがって、 $G \text{---} W \cdots P \text{---} G'$ とし、通常産業資本と区別するために、小文字で、 $g \text{---} w \cdots p \text{---} g'$ で表す。まず、この事例で、販売と購買の双方で鉄道資本と関わっている織布資本を軸に、両者の連関を図式化したのが、図 2 である。

とはいえ、織布資本は、綿布の販売について輸送費を負担しているにすぎず、綿糸の購買に

関わる輸送費を負担しているわけではない。綿糸に関する輸送費を負担しているのは、綿糸の売り手である紡績資本である。この点が明確になるように改めて図式化したのが、図 3 である。

図 2 と図 3 の違いは、同じ事態を鉄道資本の側からみるか (図 2)、産業資本の側からみるか (図 3) の違いということもできる。

(3) 運輸資本と再生産表式

本稿の冒頭でも述べたように、運輸資本は商品資本循環を持たない。したがって、再生産表式は、紡績資本と織布資本の商品資本循環を基に構築されるほかない。その場合に問題になるのが輸送費の扱いである。商品資本 W' を、輸送費を含まない 1 万ポンド、2 万ポンドとすることにも一理あるが、買い手である織布資本は、輸送費を含んだ綿糸 1 万 1 千ポンドを購入し、投下資本を 1 万 7 千ポンドにするのであるから、社会的総資本の補填関係を見据えるなら、輸送費を含んだ 1 万 1 千ポンド、2 万 2 千ポンドを W' の価値とすべきであろう。なお、輸送され

12) 前掲『資本論』第 5 分冊、1984 年 11 月、88 頁、KII,S.61。

図4

(紡績資本 A 社) $W' \text{---} G' \cdot G \text{---} W \cdot \cdot P \cdot \cdot W_0' \cdot \cdot \cdot \cdot W'$ (1万1千ポンド)

(織布資本 A 社) $W' \text{---} G' \cdot G \text{---} W \cdot \cdot P \cdot \cdot W_0' \cdot \cdot \cdot \cdot W'$ (2万2千ポンド)

表6

	<生産要素の購入 (投入) >	<生産物の販売 (産出) >
紡績資本	8,000 ポンド	1万1千ポンド (綿糸) (うち剰余価値 2,000 ポンド)
織布資本	17,000 ポンド	2万2千ポンド (綿布) (うち剰余価値 4,000 ポンド)
鉄道資本	$800 \times 2 = 1,600$ ポンド	(剰余価値 $200 \times 2 = 400$ ポンド)
総生産要素	26,600 ポンド,	総剰余価値 6,400 ポンド, 総生産物 3万3千ポンド

表7

	<期首の投下資本 (投入) >	<期末の生産物 (産出) >
紡績資本	8,000 ポンド	1万1千ポンド (綿糸) (うち剰余価値 2,000 ポンド)
織布資本	17,000 ポンド	2万2千ポンド (綿布) (うち剰余価値 4,000 ポンド)
鉄道資本	<u>$800 \times 1 = 800$</u> ポンド	(剰余価値 $200 \times 2 = 400$ ポンド)
投下総資本	<u>25,800</u> ポンド,	総剰余価値 6,400 ポンド, 総生産物 3万3千ポンド

る前の1万ポンドの綿糸と2万1千ポンドの綿布は W_0' で表し、輸送過程は、流通過程に延長された生産過程ということで、 $\cdot \cdot \cdot \cdot$ で表すこととする。

図4の、商品資本循環 $W' \cdot \cdot \cdot \cdot W'$ の内部に包摂された輸送過程 $W_0' \cdot \cdot \cdot \cdot W'$ は、商品資本循環 $W' \cdot \cdot \cdot \cdot W'$ を基に構築される再生産表式には表されない。それは、再生産表式に生産過程 P が表されないのと同様である。再生産表式では、運輸資本も、その輸送過程も、あたかも産業資本の運輸部門が、生産過程の一部として自らの商品を輸送しているかのよ

うに、表されるのである。このことを投入と産出のプロセスについて確認しておこう (表6)。

繰り返すようだが、再生産表式に現れるのは1万1千ポンドの綿糸と2万2千ポンドの綿布だけであり、鉄道資本はあたかも両資本の一部であるかのように取り扱われる。それでも総生産物の価値と総生産要素の価値の差額が剰余価値に一致していれば、再生産論上は問題を生じない。

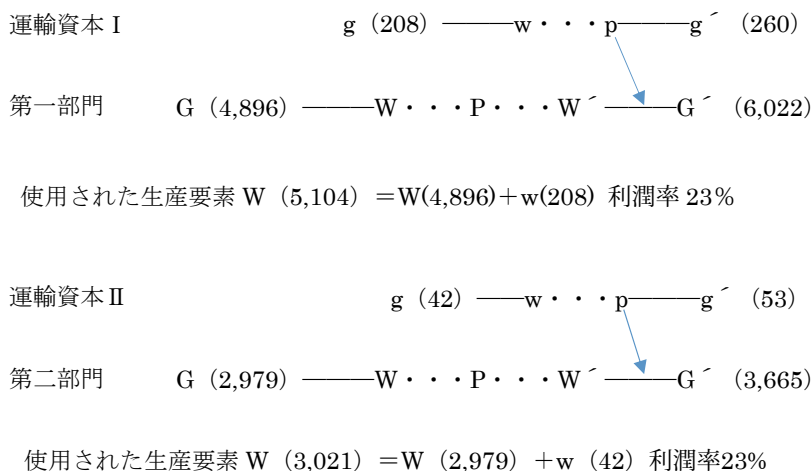
ところが、生産価格次元、利潤次元では事情が異なってくる。期首における投下資本が、生産要素の購入額と一致しなくなるからである。

表5 (再掲)

I $4,166.8c + 937.5v + 1,178p = 6,282$ (生産手段生産部門) 利潤率 23%

II $2,083.4c + 937.5 + 697p = 3,718$ (消費手段生産部門) 同上

図7



(表7)

このような変化が生じるのは、図2にみられるように、鉄道資本が2回転するからである。

もし鉄道資本が、紡績資本、織布資本と同じく1回転しかなければ、この場合の平均利潤率は約24%であろう。しかし現実には鉄道資本は2回転するために、平均利潤率は約25%と上昇する。回転時間が他資本の半分であるために、期首に必要な投下資本も半分となり、その分、投下総資本が節約されるからである。これこそ、マルクスが示唆した「流通時間短縮による資本の節約」の一つの側面ではないだろうか。そしてこの「節約」は転形問題の解決に活かせるのではないだろうか。

IV 「流通時間の短縮による投下資本の節約」と転形問題

それでは、われわれの数値例に即して、「流通時間の短縮による投下資本の節約」が可能かどうか、検討しよう。

(1) 全資本について同一の回転時間を前提した場合

ここで再び表5を掲げることとする。表5は、通説化した見解にしたがって、価値の生産価格化に伴う費用価格の上昇と、それを補填するための剰余価値=利潤の縮小が表されている。また、ここでは、全部門の回転時間を同一とする再生産表式的前提がそのまま与件となっている。

ここで行論の都合上、運輸資本の資本量を、第一部門については208、第二部門については42と仮定しよう。なお、運輸費はもっぱら販売する側が負担するものとする。結果は図7のとおりである。

(2) 運輸資本の回転時間が、他の産業資本のその半分かた仮定した場合

それではここでいよいよ、運輸資本の流通時間すなわち回転時間の短縮を持ち込むことにしよう。前節の図2を思い浮かべていただきたい。

図 8

運輸資本 I $g(104) \text{ --- } w \cdot \cdot \cdot p \text{ --- } g' \cdot g \text{ --- } w \cdot \cdot \cdot p \text{ --- } g' (130)$

第一部門 $G(4,896) \text{ --- } W \cdot \cdot \cdot P \cdot \cdot \cdot W' \text{ --- } G' (6,120)$

使用された生産要素 $W(5,104) = W(4,896) + 2w(208)$ 利潤率25%

運輸資本 II $g(21) \text{ --- } w \cdot \cdot \cdot p \text{ --- } g' \cdot g \text{ --- } w \cdot \cdot \cdot p \text{ --- } g' (26.25)$

第二部門 $G(2,979) \text{ --- } W \cdot \cdot \cdot P \cdot \cdot \cdot W' \text{ --- } G' (3723.75)$

使用された生産要素 $W(3,021) = W(2,979) + 2w(42)$ 利潤率25%

表 8

I	$4,166.8c + 937.5v + 1,146p = 6,250$	(生産手段生産部門) 利潤率 25%
	(投下貨幣資本 5,000) (節約による蓄蔵貨幣 104p)	
II	$2,083.4c + 937.5 + 729p = 3,750$	(消費手段生産部門) 同上
	(投下貨幣資本 3,000) (節約による蓄蔵貨幣 21p)	

図7と図8を比べてみよう。最も根本的な違いは、期首における投下貨幣資本量の違いである。図7では、生産価格化で上昇した費用価格をそのまま反映して、第一部門で5,104、第二部門で3,021と、期首における投下貨幣資本が、費用価格が価値どおりだった場合よりも増えているのに対し、図8では、運輸資本の回転時間が半減したために、期首における投下貨幣資本が、第一部門で5,000、第二部門で3,000と、総額では、当初の価値どおりの費用価格に戻っている、ということである。

このため、各資本(家)は、生産価格化で上昇した費用価格を補填するために、剰余価値=利潤を削る必要はなくなり、剰余価値=利潤も第一部門で1,250、第二部門で750と、これまた、価値どおりの費用価格のときのそれに戻っているのである。ここで、この事情を表現する再生産の表8を掲げておこう。

さらに重要な点は、この大きな違いにもかか

わらず、使用された生産要素の額には変わりはなく、再生産における補填関係に変化は生じない、ということである。このことは、価値から生産価格への転化において前提となっている価値体系を変えずに、この変化を起こせるということであり、われわれの当初の課題設定は肯定的に解決された、といってよいであろう。

(3) 運輸部門の回転時間の短縮を促す必然性

とはいえ、生産価格化による費用価格の上昇をちょうど相殺するように、運輸資本の回転時間を短縮することなど果たしてできるだろうか。節約が進みすぎて、逆に剰余価値=利潤が増えてしまうなどということはないだろうか。

ここで二つの点に注意を促したい。一つは、生産価格化による費用価格の上昇には、I c部門内転態の自立的発展という事情があるということである。それはつまり、I c部門内転態の自立的発展によって第一部門の有機的構成が相

対的に高まり、その結果、第一部門の生産物である生産手段の生産価格が価値以上に上昇し、かつ、その上昇の影響が生産物の価格 ($c + v + m$) よりも費用価格 ($c + v$) のほうに大きく出るために剰余価値 = 利潤を圧迫するに至った、という事情である。

このI c部門内転態というのは、生産手段生産部門内における商品交換を意味する。すなわち、この転態においては、売り手も買い手も同一部門内の生産者だということである。このような状況では、企業間の流通であるにも関わらず、同一企業内の工場と工場との間の輸送であるかのような、事実上の共同利用の関係が生じやすいのではなからうか。当然そこには燃料の節約のような実質的な節約も伴っているだろうが、一つの輸送手段が多く企業の商品運ぶことによって、回転率を高める、といったこともなされるだろう。つまり、生産価格化による費用価格上昇の要因であるI c部門内転態は、同時に、事実上の共同利用を生じやすくすることによって、運輸資本の回転数を高め、回転時間を短縮する要因にもなるのである。こうした運輸資本の回転率の上昇の影響は、前節の織布資本（第一部門）と裁縫資本（第二部門）の取引にみられるように、第二部門にも波及する。

もう一つの注意すべき点は、生産価格化による費用価格の上昇は、全体としての資本の移動の結果だとはいえ、直接的には価格の問題であり、 $W' - G' \cdot G - W$ という流通過程で処理すべき問題だということである。運輸過程が生産過程の延長であるとしても、ここでの運輸過程の回転時間の短縮は、あくまで流通過程の変化であって生産過程に影響を与えるものではない。したがって生産過程でのみ形成される剰余価値は、その実現の過程で減ることはあっても増えることはないのである。

V 残された問題

(1) 消費財価格の低下によって余った利潤の処理

この、消費財価格の低下によって余った利潤は、第一部門も第二部門も ($1,000 - 1,000 \times$

0.9375) = 62.5であり、合わせて125となって、費用価格の生産価格化による増加分 ($104 + 21$) = 125に対応している。通説化した見解では、この両者が相殺されてバランスが保たれることになっているが、費用価格の生産価格化による増加分を、運輸資本の回転時間の短縮による節約によって補填しようとする我々の見解においては、この、消費財価格の低下によって生じた剰余利潤はそのまま蓄蔵貨幣として残されることになる。

このことは、我々の主張の欠陥に見えるが、実はそうではない。そもそも貨幣には価値はあっても価格はなく、したがって生産価格もない¹³⁾。価値から生産価格への転化に当たって一定量の貨幣が生産価格化せずに残るのは、その意味では必ずしも不自然ではない。

それだけではない。ここで物を輸送する運輸資本だけでなく、人を輸送する旅客運輸資本も考慮すると一定量の蓄蔵貨幣形態はむしろ必要になってくるのである。というのも、商品形態ないし商品資本形態だけでは、旅客運輸資本の販売対象の価値を実現しきれない可能性があるからである。

その理由とはこうである。運輸労働の価値が商品に対象化される物流と異なり、旅客の輸送における運輸労働は、旅客によって直接消費されるために商品に対象化されることがない。したがって旅客運輸労働を、売り手の側にある商品資本と関連づけることはできず、関連づけるとすれば、買い手の側にある商品資本と関連づ

13) 「貨幣はなんの価格ももたない。」(前掲『資本論』第1分冊, 1982年11月, 162頁, K1,S.110)

14) 「輸送業についての定式は、 $G - W < A \dots P - G'$ 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。」(前掲『資本論』第5分冊, 88頁, K11,S.61)ただ、生産過程そのものが支払われるとはいえ、主要な労働対象である積荷の価値は、そこから除かれなければならない。なぜなら、積荷は運輸業者にとっては他者である顧客の所有物であり、他者の所有物は売れないからである。

けるしかない。ところが、たしかに、旅客運輸資本 $G \rightarrow W \cdots P \rightarrow G'$ の販売対象 $P^{14)}$ を構成する $W = P_m + A$ の生産手段 P_m については、生産手段生産部門の商品資本との交換による価値実現が、また労働力 A については消費手段生産部門の商品資本との交換による価値実現が想定しうるが、 $G' = G + \Delta G$ の ΔG に相当する $\Delta P = m$ については、そのような商品資本との交換は想定できないからである。

このように、旅客運輸資本の販売対象の $m = \Delta G$ 部分の価値が、他資本の商品資本によって実現できないとすれば、それを可能にするのは、他資本の蓄蔵貨幣形態にある利潤以外はない。その意味で、蓄蔵貨幣形態にある利潤は、旅客運輸資本の $m = \Delta G$ 部分の価値実現の裏付けとなっているのである。

(2) アウトソーシングの費用の処理

実は最も悩ましく難解な問題としてあるのが、この、アウトソーシングの費用の処理の問題である。Ⅲの例でいえば、2回転する鉄道資本 R の投下資本＝費用価格は 80 ポンドにとどまっているが、この鉄道資本に商品の輸送をアウトソーシング（委託）している紡績資本と織布資本は、鉄道資本に輸送代としてそれぞれ 100 ポンドずつ支払っているのであり、それぞれが流通費用として 100 ポンドずつ計上せざるを得ない。これでは効率を求めてなされるはずのアウトソーシングの結果として、 $2 \times 100 + 80$ と、鉄道資本の分だけむしろ費用が増えてしまわないだろうか。

もちろん、マルクスが商業資本の自立化に関して強調したように、流通業、サービス業が自立化するさいには、社会的分業の進展の結果としての費用の縮小がなされていなければならない¹⁵⁾。しかしそうだとすると、アウトソーシ

ングの費用 2×100 に利潤が付くのか否か、といった問題は残るであろう。

さしあたりここでは、アウトソーシングの費用が実質的には、期首ではなく期末に、商品の買手から生産者に支払われ、それがそのまま鉄道資本（運輸資本）に渡されることを指摘するととどめ、さらなる詳しい検討は別の機会に譲ることとする。

(3) 資本移動に伴う数量変化の導入

Iで述べたように、本稿は、利潤率の均等化による価値価格から生産価格への価格変化に焦点を当てるため、資本移動に伴う供給量の数量的変化を捨象している。本来、このような数量変化を捨象したのでは、社会的総資本の価値と素材の補填関係を正確に論じることができない。したがって、表 1～5、表 8 は再生産の表ではあっても再生産表式ではない。

今後、こうした資本移動に伴う数量変化を導入し、生産価格次元における再生産表式の発展形態を明らかにする必要がある。またそのようにしてこそ、本稿で掲げた算術的数値例を、代数的モデルに引き上げることが可能になるであろう。今後の課題としたい。

おわりに——まとめに代えて——

価値次元、剰余価値次元と生産価格次元、利潤次元の根本的な相違は、前者が社会的必要労働時間という「時間」概念を基礎に構築され、時間の「流れ方」すなわち時間の「内部構造」を問題にするのに対し、後者は「期間」概念（会計年度や日歩の日など）を基礎に構築され、時間の「流れ方」＝「内部構造」をあえて捨象することから生じる現象を問題にする、という点にある。このように、価値から生産価格への転化における鍵となるのが時間概念であるにも関わらず、「同一の回転時間」という再生産表式の呪縛から、中心問題というべき費用価格の生産価格化と時間の問題を結びづけることができないまま長い時間が過ぎてしまった。しかし、ようやくその突破口がみえたのではあるまい

15) 「分業の結果として、もっぱら購買および販売に従事する資本は、産業資本家が自分の業務の商人的部分を全部自分で営まなければならない場合の資本部分よりも、より小さい。」（前掲『資本論』第 9 分冊、469 頁、KIII,SS.286-7）

か. この方向でのさらなる前進を期待したい.
(横浜国立大学大学院国際社会科学研究院教授)