

交通生産の「労働対象」はなにか

—その理論的考察—

村 尾 質

目 次

一 序 説

二 「労働対象」概念について

三 交通生産の「労働対象」についての通説

四 通説が交通用役論にもたらす問題点

五 交通生産の「労働対象」——新説

六 新説の理論的影響

七 通信の「労働対象」について

八 結 語

一 序 説

日本のマルクス経済学は、交通用役（サービス）の生産的性格の根拠をめぐる「交通の生産物は何か」を問題とし、そこに大きく分けて二つの交通用役理論が成立し（後述）、論争が行なわれてきた。だがこの論争において、交通生産

の「労働対象」は何かということは問題外とされ、筆者の知る限りでは論争の対象とはなつてこなかったように思われる。それというのは、その点については両理論とも全く共通の認識に立っていたからである。この問題については近代経済学（「労働対象」という用語は用いられていないが）もまた共通である。

しかしながら現在通説となつてゐる交通の労働対象（輸送される人間または貨物——後述）の把握の仕方は、果して正しいのであろうか。筆者は以前からその点に疑問をもつてきた。そして考察を進めるうちに、現在のマルクスの二つの交通用役論は、いずれも理論的矛盾ないし問題点を内包しており、それらの矛盾・問題点は、交通生産の「労働対象」の把握の仕方と密接に結びついていることに気付いたわけである。そこで交通の労働対象の把握の仕方を変えるなら、これらの矛盾と問題点は解決するのではないのか。これがこの問題の考究を始めた理論的動機であり、その結果をまとめたのがこの小論である。

私としては、交通生産における「労働対象」の把握の仕方を本稿で述べるように改めるなら、前述のようなマルクスの交通用役論の問題点は解決されるものと確信している。それは近代経済学の交通サービス論にも若干の寄与をもたらす（後述）であらう。それによって、交通用役論の整合性と厳密性の強化が実現するものと考えるのである。

ここに述べる交通生産の新しい「労働対象」理論は、これまでの通説とは全くかけ離れた、非常に突飛ないし奇矯な印象を与えるものかもしれない。しかしながら私としては、この問題をこの五年間本来の研究テーマの傍らで追ひ続け、温めて来た結果、最近になつて次第に確信となつてきたため、ここに勇を奮つて発表し、先輩・同僚諸賢のご批判とご指導をお願いするほかないと考えるに至つた次第である。

日本と世界の交通改革・改善といった現実的重要問題——本来の研究テーマの眼は、そちらのほうに向けられたも

のでなければならないと思っている——とは何の関係もないこのような抽象的問題をあえて追求したのは、交通用役論をより整合的なものにしたという欲求と、いま一つには大学での講議のための現実的必要にもとづくものである。なおこの問題の研究に当って、大阪市立大学伊勢田穆氏の懇切な指導と助言を頂いた。自己の理論に対して——結果的に——批判的となつていった筆者の研究に対して、自らの蓄積をかくさず、そして助言の労を惜しまれなかった伊勢田氏の学問的態度に対して、尊敬と感謝の念を禁じ得ないことを述べて謝辞とさせて頂きたい。

(補注1)

従来の慣例的な表現では「交通用役生産」とするのが普通と思われるが、あえて——本稿の論題を含めて——「交通生産」としたのは、工業生産(額)を「工業製品生産(額)」とはいわず、またサービス生産(額)を「サービス用役生産(額)」とはいわない語法に倣(なら)ったものである。

二 「労働対象」概念について

「労働対象」という概念はマルクス経済学の概念であつて、近代経済学の教科書には通常この用語はみられない。ただマルクス理論以外でも、技術論においてはこの用語が用いられることがある。⁽¹⁾

マルクスは『資本論』で次のように述べている。

「労働過程の簡単な諸契機は、合目的な活動または労働そのもの、その対象、およびその手段である。」「労働によって大地との直接的関連から引離されるにすぎぬ一切の物は、天然に存在する労働対象である。」

ここでマルクスは、漁獲物や原木、鉱石などを「労働対象」として例示した後、「労働対象がそれ自身すでにいわばそれ以前の労働によつて、濾化されているならば、吾々はそれを原料と名づける」⁽²⁾と述べている。

マルクスはさらにいう。「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／＼から企図された労働対

象の変化を生ぜしめる。過程は生産物においては消滅する。過程の生産物は一の使用価値であり、形態変化によって人間の欲望に適合させられた一の自然質料である。労働はその対象と結合した⁽³⁾と。

ここにいう労働の生産物使用価値は、労働対象が変化したものだという指摘が、本稿のこのあとの論述のなかで重要性をもつことになる。

三 交通生産の「労働対象」についての通説

物的財貨の生産の場合、労働対象は明白であるが、交通生産の場合についても一つの通説が存在するように思われる。そして前述したように、実はこの通説がマルクスの交通用役論における一つの難題を生起させる原因となっていると思われるのである。交通生産における「労働対象」は何か。この点を明らかにすることが本稿の課題にほかならない。

交通生産における「労働対象」は、輸送される人間または貨物とする考え方が一般的であると思われる。

たとえばマルクスは次のように述べている。

「採取産業、農業、および工業のほかに、なお、第四の物質的生産部面が実存するのであって、……というのは、運輸業のことであって、人間を輸送するか商品を輸送するかをとわない。……ここではさらに、労働対象に物質的変化が——空間的変化、場所的変化が、もたらされる⁽⁴⁾」と。

ここでは明らかに交通の「労働対象」を述べてはいないが、「空間的変化」、「場所的変化」が「労働対象」の物質的変化とされている表現は、その前に述べられた輸送される「人間」または「商品」が「労働対象」であることを示唆していると理解できる。

また富永祐治教授の旧論文でも次のように述べられている。

「勿論、利用効果の生産の場合でも労働対象はある、——輸送されるべき人間や物、或いは人間の感情・意思乃至は情報告知⁽⁵⁾」と。

さらに同教授の新論文（ここで富永教授は旧論文の「利用効果生産説」の立場を捨て、後述のいわゆる「労働過程Ⅱ生産物説」に移行されている）においても、次のようにこの点の見解に関しては変わっていない。

「交通労働の対象となるものは、わたしたち人間自身であり、何らかの形体をもった物であり、または人間の感情・意思・思想乃至情報である。前二者の移動を一般の慣用に従って運送（輸送、運輸）、後者を通信と呼び、これらを併せて交通という⁽⁶⁾。」

富永教授の新論文と交通用役論において基本的に同じ立場をとる伊勢田穆氏は、交通の労働対象について次のように述べる。

「人間および自然質料や労働生産物を労働対象として、それらに位置変化を生じさせることを内容とする労働過程が、自然と人間との間の物質代謝の不可欠の一環を構成することになる⁽⁷⁾」と。

富永教授の新旧論文でも伊勢田氏の叙述でも、交通生産の「労働対象」は「輸送される人間または貨物」と考えられていることは明らかである。

以上交通生産の「労働対象」に関する四つの論文を紹介したが、そのほかにも同様の見解の論文を見出すことは困難ではない。近代経済学においても、「労働対象」という用語は用いられないが、「交通対象」といった表現がみられ⁽⁸⁾、これが実質的には交通の「労働対象」を指していると考えられる。その場合でもやはり「交通対象」は輸送される人間または貨物であることに変わりはない。

以上の考察から分るように、従来の交通用役理論においては、マルクスから近代経済学にいたるまで、交通生産の労働（交通）対象は「輸送される人間または貨物」とする考え方が通説であったと考えて誤りはないものと思われる。これに通信を加えるなら、情報、意思、感情などが「労働対象」に含まれることになるだろう。だがこのような考え方は、従来の交通用役論にとって理論的矛盾ないし問題点を生み出していることを以下において明らかにする。

四 通説が交通用役論にもたらす問題点

交通生産の「労働対象」について前述のような通説の立場をとるとき、従来の交通用役論にどのような理論的矛盾ないし問題点をもたらすのであろうか。

交通の労働対象は何か、という問題は、交通の生産物は何であるか、という問題と密接な関係をもっている。なぜなら前述のマルクスの叙述にみられるように、労働の生産物は労働と労働手段によって「そも／＼から企図された……変化を生ぜしめ」られた「労働対象」だからである。

そこで交通労働の生産物は何か、という理論について眺めてみると、日本のマルクス経済学の立場には冒頭で触れたように、現在大きく分けて二つの理論があると考えられる。その一つは「利用効果（有利用効果）生産説」であり、いま一つは「労働過程Ⅱ生産物説」と表現できる理論である（「使用価値生産説」にはここでは触れないこととする）。だがこれら二つの理論は、いずれも「労働対象」の把握の仕方の問題に関連して理論的矛盾を内包しているといわざるをえない。まず「利用効果生産説」について考察しよう。

（一）「利用効果生産説」における問題点

「利用効果生産説」とは一言でいえば、交通用役の生産物は「場所的移動を実現せしめる作用」をもつ無形の「利

用効果」であるとする考え方である。⁽⁹⁾

この「利用効果生産説」の特異点は、旅客や貨物の存在しない交通手段の運行、つまり「労働対象」（通説でいうところの）が存在しない輸送⁽¹⁰⁾＝空車運行でも、「労働対象は存在せずして、労働手段……と労働力……のみで利用効果（場所的移動）の生産が行われうる」とされる点である。

だがこの点が、この理論の最大の弱点を形成する。なぜなら、労働対象のない労働がなぜ生産過程を形成しうるかという点についての論証が、そこにはみられないからである。およそ労働の「生産物」とはマルクスも言っているように（前述）、人間が企図する変化を受けた「労働対象」でなければならない。つまり「生産物」とは「労働対象」からの転化物である。そうだとすれば、労働対象のない空車運行からは生産物は生じえないことになる。空車運行の場合の「利用効果」（場所的变化）は交通手段において生じているだけで、労働対象には生じていない。それゆえ「交通手段が労働対象である」とでもする新しい論理（後述）がない限り、空車運行は生産ではありえず、「利用効果生産説」は一つの矛盾に直面することになる。このようにならざるをえないのは、交通の労働対象の把握の仕方が誤っているからではないのか、と筆者は考える。

次に述べる「労働過程＝生産物説」（この呼称は筆者が考えたものである）が生み出された根拠は、一つには、運輸業では「生産過程から分離されうる生産物でなく生産過程そのものが、支払われ、消費される」という『資本論』の叙述⁽¹¹⁾との整合性にあったと思われる（伊勢田氏は注（12）論文の六三頁でこの点に触れている）が、いま一つには「利用効果生産説」がもつ前述の弱点を——労働対象の把握の仕方を変えることなしに——解決しようとする点にあった——実質的にはこのほうが重要だ——ものと思われる。

さらに伊勢田氏は、利用効果生産説について「利用効果の生産は労働手段と労働力だけで遂行されうるという規定

は、労働過程は人間の活動が労働手段を用いて労働対象にあらはじめ企図した変化を生じさせる過程である、というマルクスの労働過程の本質規定……と一致しない⁽¹²⁾と批判している。つまり労働対象のない生産過程の成立説を批判しているのであって、その点については筆者も同感であることは前述した。しかしながらこのマルクスの叙述に関しては、伊勢田氏が（富永教授と共に）主張する「労働過程Ⅱ生産物説」もまた別の矛盾を内包しているのであって、この点については次節(二)で述べる。

(二) 「労働過程Ⅱ生産物説」における問題点

この理論は、交通サービスの生産物は「労働の作用そのもの」、「運輸という労働過程そのもの」⁽¹³⁾であると考えられる立場である。そして「労働過程とは……労働対象が過程に入りこんではじめて過程は開始される。運輸過程にあっては、労働対象は交通用役の消費者自身またはその持ち物（つまり旅客または貨物——引用者注）であるから、消費の開始が生産の開始である」とする。さらに「交通用役は消費がなければ生産もなく、消費数量が生産数量を規定する……いくら運輸手段が稼働させられていても、それに人間が乗り込むか貨物が積み込まれるかしなければ交通用役の生産が行われたことにならないことを意味する⁽¹⁴⁾」と。つまり空車運行は生産過程にならない、とする主張である。

この理論では、労働対象のない生産は成立しないという、当然のことを主張しているわけである。その点では前述の「利用効果生産説」より理論的厳密性をもっているといえよう。

このような考え方は、交通生産の労働対象が「輸送される旅客または貨物」であると考えられていることにもとづいていることはいままでもない。その考えによる限り、旅客や貨物がなければ「労働対象」がないことになる。

だが経済学の一般的な論理からすれば、右に述べた「消費がなければ生産もなく、消費数量が生産数量を規定する」という主張はきわめて例外的で倒錯的な論理といわなければならない。そもそも「生産」とは元来、能動的かつ主体

的な人間行動であって、消費がなくても成立しうるはずのものである。消費がないということは、一般的にはその生産物の価値が実現しないということにすぎない。しかるにこの学説では、価値実現がなければ生産がないという論理となってしまう。実際次のような表現もある。

「運輸業においては売れないものは生産されず、また売れる数量だけしか生産されず（つまり売残りはない）、したがって商品価値が全く実現されない生産はありえないということを意味する」⁽¹⁵⁾と。

この理論の立場からすれば、それが交通用役の特殊性なのであって、運輸業は経済学の一般的論理からは例外的存在なのだと言張りたいのであろう。だが一般理論にとって例外は少ないほうが好ましい。たしかに理容、あんま、医療など、消費がなければ生産が成立し得ないサービスは存在する。だがこれらの場合には、消費者が存在しなければ労働そのものが全く成立し得ないという点で、運輸業とは異なる用役生産形態をもっている。運輸業においては旅客や貨物がなくても労働が行なわれ——労働があるところには生産ありと考えたい——そしてもしも消費者が存在するならば消費されたであろう空間的移動という用役（サービス）が、そこ（交通手段）に成立しているのである。それにもかかわらずそこに「消費がなければ生産もない」とせざるを得ないのは、労働対象の把握の仕方から不可避免的に生じた理論的矛盾ないし無理であると考えざるを得ないのである。

「労働過程Ⅱ生産物説」の第二の問題点は、前述のように「労働過程」そのものが労働の「生産物」であるとする自己矛盾的論理にある。いったいそこでは「労働」が「労働過程Ⅱ生産物」を自己生産するのであろうか。およそ生産物は労働にとって対象的な客体的存在でなければならぬはずである。その客体的存在物とは、物財生産においては「労働対象」が「そもそもから企図された……変化」によって転化したもの（マルクス——前出）である。ところがこの理論（労働過程Ⅱ生産物説）では、交通の生産物は労働対象（そこでは輸送される人間、貨物）が転化したものではなく、

「労働過程」そのものだとするのである。この点が、この理論と『資本論』の叙述の一方（前述・注（3））との矛盾点である。なるほど伊勢田氏の叙述を仔細にみると「労働過程が生産物」といった直接的な表現はなく、「一般の労働過程の生産物に相当するものは（傍点は引用者）、運輸過程にあっては……運輸という労働の作用そのもの……運輸という労働過程そのものをおいてない（傍点は原著者）⁽¹⁶⁾」となっている。だがもしも「生産物に相当するものは」というのは「生産物」とは意味が異なるのだというなら、この叙述では運輸の生産物を規定していないことになる。やはり「生産物に相当するものは」は、「生産物」と同義と解釈するほかないであろう。しかしながら「労働過程」そのものを「労働の生産物」とする論理は、受け容れ難い論理であるというほかない。

たしかにマルクスの叙述（前述・注（11）の引用文参照）は、生産過程Ⅱ労働過程そのものが運輸の生産物であるかのように理解できない。だがマルクスがそのようなことを言うであろうか。マルクスのいう「支払われ、消費される」ところの「生産過程そのもの」とは、実は「労働過程」のことではなくて、客観的に生み出されつつある運輸の「有用的効果」、その「生産過程」を指していると解釈すべきではないのか。事実マルクスは同じ叙述の冒頭で「運輸業が販売するのは場所変更そのもの（「労働」ではなく——引用者注）である。生み出される有用的効果は、運輸過程すなわち運輸業の生産過程と不可分に結合されている」と述べている。ここにみるように、マルクスは運輸業の「生産過程」が生み出すもの、そこで「販売」される「生産物」は、「場所変更」という「有用的効果」であると考えているものと理解される。この文章を素直に読めば、運輸業の生産物は「労働過程」であるとマルクスが考えていたとはとても考えられないのである。マルクスの右の叙述のあとに続く問題の箇所すなわち「生産過程から分離されうる生産物でなく生産過程そのものが、支払われ、消費される」という叙述も、前述のような意味のものとして理解することが可能であろう。そうすればマルクスのこの叙述と彼自身の他の箇所での立論（注（3））との矛盾は解決され、

彼の自己矛盾的論理（とみられる誤解——「労働過程」が労働の「生産物」とみる）も消えることとなるのである。

交通用役の生産物が、「労働過程」ではなく「労働対象」の転化したものと考えるなら——交通の労働対象を通説のとおり「輸送される人間または貨物」と規定する限り——そこでは輸送される人間または貨物の「場所変更」という有用的効果こそが交通の「生産物」とみるほかないであろう。だがそれでは「利用効果生産説」に逆戻りしてしまうことになるため、それはできないと考えられているものと思われる。「利用効果生産説」に戻れば、前述のような矛盾（労働対象がなくても生産が成立する）に直面することになる。かくして現在のマルクスの交通用役理論は、一つのジレンマに直面しているといえるのである。このジレンマから解放される道は、交通生産の「労働対象」の把握の仕方を変えるほかないものと筆者は考える。

なお「輸送される人間・貨物」を交通の労働対象と考える論理は、そのほかにも、二つの問題点（労働過程Ⅱ生産物説では、いうところの交通用役の「個別性」「異質性」の問題。また一般的には交通の物的労働生産性測定の問題）に関連しているのであるが、それらについては後述する。

（三）問題点の再論

ここに述べた「労働過程Ⅱ生産物説」に対する批判と似た立場から「利用効果（有用効果）生産説」を批判した論文として、刀田和夫「マルクスの運輸論における『有用効果』概念の批判的考察」¹⁷がある。

刀田氏によれば、マルクスは『資本論』第二部第1稿のなかで、運輸業においては「『場所変更』という『運動』——われわれのいい方では『活動』——が『生産される』と、すなわち『活動』が生産物であるということが、これも明文をもって示されている」とされる。そして「『有用効果』という概念は、かかる考え方と不可分のものなのである」¹⁸と論じている。

しかるに刀田氏によれば生産とは「一般に何らかの意味で有用な対象をつくりだす活動であり、この活動の成果、結果としてつくりだされた対象が生産物であるから、当然のこととして生産活動と生産物とは別物であり、生産活動は生産物ではありえず、生産物は生産活動ではありえない。ところが彼（マルクス——引用者注）は、運輸業における活動である『場所変更の活動』、すなわち……生産活動であるはずの活動が生産物だというのである。これは明らかに論理矛盾以外の何物でもない⁽¹⁹⁾」とマルクスを批判する。そしてこの批判をそのまま「利用効果（有用効果）生産説」にも向けるわけである。

右の刀田氏の所説における「場所変更の活動」を「利用効果」でなく「労働過程」と言い換えれば、それはそのまま「労働過程＝生産物説」への批判となるであろう。筆者が「労働過程＝生産物説」を批判する前述の第二の論点は、前述のように「労働過程」（つまり刀田氏のいわれる「活動」）を労働の「生産物」とみる論理矛盾——刀田氏によればマルクスもそれを冒している——にあったわけである。

但し私としては、「利用効果（有用効果）」を刀田氏のいわれるように「活動」と解すべきではないと考えている。

「利用効果」とは「場所変更」という客観的な効果を指しているのであって「活動」ではない。刀田氏の所説を援用するなら、それは刀田氏のいわれる「場所変更」の第一の意味、つまり「運輸対象の場所変更を実現する活動、つまり場所変更の活動」——刀田氏は「有用効果」をこの意味に捉えている——ではなくて、第二の意味、つまり「この活動によって結果として実現される運輸対象の場所変更、つまり運輸対象の変更された場所（変化した存在位置）」⁽²⁰⁾に近い意味、筆者なりに言い換えると「場所変更が結果として実現されつつある状態（それは「活動」ではなく「客観的状态の継続」である）」という意味に理解している。刀田氏は「有用効果」が「第二の意味」のものではありえない理由として、「場所変更」である「有用効果」は、「第一の意味」による「運輸手段が移動しつつある時に消費されるものである」

のに対して、第二の「場所変更」は「運輸手段の場所的移動が終了した時に実現されるもの」⁽²¹⁾だから、という点を挙げてゐる。しかしながら「有用効果」を前述のように「場所変更が結果として実現されつつある状態」と解するなら、「結果として実現される運輸対象の場所変更」は、運輸手段が移動しつつある時々刻々に実現しているのであつて、ただそれを「活動」として捉えるのでなく、客観的状态の継続として捉えている点が異なるのである。刀田氏の第二の意味では、運輸が終了した時にのみ「結果として実現される」場所変更があると考えられている点で、一面的のそしりを免れないであろう。場所変更状態は時々刻々実現しているのである。

刀田氏の所説はきわめて興味深いものとして評価したいが、しかしその批判は「有用効果生産説」ではなく——そこに誤解があるように筆者には思われる——むしろ「労働過程Ⅱ生産物説」へ向けられるべきものであったと考えられる。

五 交通生産の「労働対象」——新説

前述のような理論的ジレンマを避けるためには、交通生産の「労働対象」をいかに規定すればよいのであろうか。一つ考えられることは前節四(一)で触れたように、「交通手段」を交通の「労働対象」でもあると考えることである。そうすれば「空車運行」にも労働対象が存在することとなり、交通手段には「空間的位置変化」という、あらかじめ「企図された」結果が生じているから、生産過程が成立することになる。

労働手段が「労働対象」でもある事例はほかにも見出される。たとえばプロの球技スポーツ（野球、サッカー、バスケットその他）におけるボールは労働手段であると同時に労働対象でもある。一般の産業界ではそのような事例は少ないが、たとえば電力事業の発電機における回転子（コイル）がそれに当るだろう。コイルは発電機の一構成部分とし

て労働手段の一部をなしているが、コイルが磁界のなかで回転を始めるとコイル内に電荷を生じ、その電荷が電力エネルギーとして放出される。つまりそこに生産物を生じている。この場合「人間が企図する変化」を生じさせられたコイルは「労働対象」の性格をもつ。それゆえ発電機のコイルは、労働手段であると共に労働対象でもあるといえるであろう。

このような事例（特に発電機のコイル）がある以上、交通生産の労働対象を「交通手段」として捉えることも可能のように思われる。だが筆者としてはこの説はとらない。その最大の理由は、この論理が同じ交通用役の一つである通信に適用できないからである。通信の労働手段である通信機を、「労働対象」と考えることは到底できない。通信機でいくら情報を送っても、通信機には——交通の場合と異なり——何の変化も生じないからである。

（一）「労働対象Ⅱ空間」説の主張

そこで考えられるいま一つの考え方は、交通生産の「労働対象」は「空間」である、とする考え方である。交通は二つの空間的位置の距離的な隔離を克服しようとする。この距離的隔離をゼロにするためには、人間は空間に働きかけるほかない、と考えるわけである。この場合の働きかける対象つまり「労働対象」は「空間」である、ということになる。⁽²²⁾

この場合、これを「空間」と呼んでも「空間的位置」と呼んでも実質的に同じことだと考える。人間が「空間」に働きかけるといっても、できることは旅客や貨物の「空間的位置」を変化させることだけである。だから「空間」を労働対象とすることは、とりも直さず「空間的位置」を労働対象とすることを意味する。以下の叙述においては単純化のため、交通生産の労働対象を——「空間的位置」ということもあるが——原則として「空間」として表現することとする。

およそ物的財貨の生産においては、人間は自然界の「物質」を労働対象として、これに企図された変化を生じさせる。それと同様に、交通用役の生産においては、自然界に実存する「空間」「時間」と共に物質存在の基本形式をなす——後述——を労働対象として、これ（空間的位置）に変化を生じさせるのである。物財生産においても交通用役生産においても、「労働対象」はいずれも自然的存在そのもの（物質と空間）である。

ここで一言付け加えておきたい。交通用役生産の「労働対象」を空間として捉えるとき、従来「労働対象」と考えられてきた「輸送される人間と貨物」は何になるのか、という問題である。その答はいうまでもなく、「交通用役の消費者になる」ということである。これまでの理論では、旅客と貨物は「交通労働の対象であると同時に、労働過程の直接的消費者たる二重人格をもつ」⁽²³⁾と考えられてきたが、今やそれは二重性のない「消費者」に純化されるわけである。

(二) 「空間」は労働対象たりうるか

——批判への反論——

交通生産における「労働対象」は「空間」である、とする説に対して、考えられる一つの有力な反論は、「人間は“空間”に対して働きかけることはできない」とする反論である。すなわち人間にできることは旅客や貨物の空間的存在位置を変えることだけであって、「空間」そのものに直接働きかけることはできない、という主張である。

この説もたしかに一理あるように思えるかもしれない。これはきわめて抽象的かつ直観的な問題であって、私としては——直観的には——人間が「空間」に働きかけることは可能だと考えたいのであるが、しかし反対の立場をとることもたしかに可能であろう。それは哲学的問題でもあるだろう。ここで参考までに「時間と空間」に関する一つの哲学的論述を、いささか長文になるが掲げておく。

「時間と空間 time and space これら両者は物質存在の基本形式である。……空間は同時に存在する事物の分布の状

態をあらわし、時間は諸現象……それらの継起をしめす。……哲学上、時間・空間が実在するか、それとも意識内にのみあるのかについて論じられてきた。観念論哲学者たちは、それらの客観的実在性を否定し……個人の意識に依存するとか、……感覚的直観にそなわる先天的形式としたり、……絶対精神のもつカテゴリーであるとかとした。……唯物論は時・空の実在性をみとめると同時に、それらのそとに、すなわち超時間的・超空間的に、なんらかの存在物があるのをみとめない。……古代の原子論的唯物論者が考えたように、時・空は物質やその運動からはなれて独自に存在するとされ、空虚を空間とし、時間はつねに同じテンポで経過するとされ、物質やその運動をそのなかに入れる容器のように考えられた（ニュートンの絶対空間、絶対時間がこれを代表する）。弁証法的唯物論は、時・空と物質との結合を、運動が時・空の本質をなすもので、物質と運動と時・空とは不可分一体だという見地からみる。この見地は、二〇世紀の物理学の発展によって立証されることになった。アインシュタインの相対性理論の主要な結論は、時・空が物質からはなれて独自に存在するのではなく、それらは全体的——不可分なものだとしめた。そこから時間の経過、物体のひろがり、その物体の運動速度に依存するとされて、時・空を統一した四次元の見地から説明されるようになった。⁽²⁴⁾

右の叙述を完全に理解することは必ずしも容易でないように思われるが、ともあれ「空間」についてのわれわれの素朴な直観——それは右にいう「古代の原子論的唯物論者」に近いのではないか——は、かなり修正されなければならないように思われる。「空間」は物質や運動そして時間とかけ離れた存在ではなく、それらは全体的で不可分なものであるとすれば、われわれは「物質」には働きかけることができるが「空間」には働きかけることができない、と両者を異質のものとみなして区別することは正しくないのではないだろうか。「人間は空間に働きかけることができる」とする考え方は、古代の原子論的唯物論に近いのではないであろうか。

アインシュタインの相対性理論によれば、光の速度においては時間の経過が停止するといわれるが、現代の航空機や人工衛星のなかでは時間の経過が——ミニマムではあるが——遅くなることが実証されている。つまり人間は時間に対してすら働きかけることが出来るわけだ。さらにまた同じ理論によって、運動している物体の長さは、静止している人からみると進行方向について収縮している（短い）ことが論証されている。これらのことを考えるとき、人間は「空間」に対して物理的「運動」による「場所変化」、つまり「空間的位置変化」という形で働きかけることもできる、と考えるべきではないだろうか。このような考え方に立つなら、「空間」を交通生産の「労働対象」と考えることも許されることになるであろう。

だが筆者としては、このような抽象的、哲学的な問題にこれ以上深入りすることは避けたい。われわれはこのような抽象論によって結論を出すのではなく、もっと実際の観点から、すなわち交通生産の「労働対象」を「輸送される人間または貨物」と考える場合と「空間」と考える場合の、いずれが交通生産の理論的整合性と厳密性にとって好ましいか、という視点から理論的結着をつけるほかになく、またそのほうが賢明であると考えるのである。この問題については、次章において考察することとしよう。

(補注2)

アインシュタインの特殊相対論（重力の影響が無視されている）によれば、運動速度と時間の伸びの関係は次の式で示される。

$$t = t_0 \cdot \gamma$$

$$\gamma = \frac{1}{\sqrt{1 - \left(\frac{v}{c}\right)^2}}$$

t : 静止している時計で測られた時間
 t_0 : 運動している時計で測られた時間
 γ : 運動状態における時間の「伸びの因子」(伸び率)
 v : 運動体の速度
 c : 光の速度

空間の収縮における「収縮の因子」(収縮率)は、時間の伸びの因子(左記)の逆数である。したがって時間が2倍に伸びるとき、空間の長さは進行方向について2分の1に収縮することになる。

右式で $c=0$ なら「 γ 」(時間の伸び)なしに、 v が c に無限に近づくと、分母はゼロに近づき、 γ は無限大に接近する(時間が停止に近づく)——「時間の伸び率」は無限大。

米国海軍測候所は原子時計を用いて、時速六〇〇マイルの航空機について(地球の東回りと西回りの時間を比較することによって)時間の伸びを実測し、理論値とほとんど差のない値をえている。また人工衛星では一秒当り約〇・三六 ns (ns はナノ秒…… 10^{-9} 秒)の時間の遅れ(計算してみると約九〇年間に一秒の遅れ)が出ると推定される。

以上は J・G・テイラー著 森 健寿・石原 武訳『特殊相対論』(オックスフォード物理学シリーズ 10) 丸善、昭和五二年刊、を基礎として、神奈川大学工学部黒沢秀夫助教授の指導によってまとめたものである。

六 新説の理論的影響

交通サービスの「労働対象」を「空間」として捉えることが、これまでの交通用役(サービス)論にどのような理論的影響をもたらすであろうか。それは交通用役論の理論的整合性と厳密性にとって好ましいものであるかどうか、この点について考察を進めよう。問題は基本的に「労働対象」と労働の「生産物」の係わり方に関連するといえるであらう。

(一) 「利用効果生産説」への影響

先にみたようにこの「利用効果生産説」では、「労働対象」のない労働つまり空車運行においても、「利用効果」を生産する限りにおいて生産過程は成立する、と主張しながら、「労働対象」のないところにかんして生産物が生み出されるのか、「労働対象」と無関係な生産物はあるのか、という点についての論証がないことが最大の理論的弱点であった。

しかしながら本稿が主張するように、「交通生産の労働対象は空間である」という主張を導入するなら、空車運行においても「労働対象」が存在することとなり、「利用効果生産説」の理論的弱点は克服されることとなる。その「労働対象」空間的位置の変化を「利用効果」と考えればよいわけである。そこでの生産物＝利用効果は「労働対象」の転化物であるということになり、理論的に整合性をもちうる。但し筆者としては交通用役の生産物を「利用効果」とは考えたくない。なぜなら「利用効果」という概念は、はなはだ抽象的であり、かつサービス論一般に適用できるものであるからだ。筆者としては交通用役の生産物を、より具体的に、かつ他のサービス一般とは異なる独自性のあるものとして捉えたいと考える。この点については後述するが、その意味で、この新説は従来の「利用効果生産説」とは異なる理論であると考ええる。

(二) 「労働過程」生産物説への影響

すでに述べたように、この説には二つの基本的な問題点が含まれているが、この説に「労働対象＝空間説」を導入するとどのような影響を受けるであろうか。

まず第一の問題点である「消費がなければ生産もない」という倒錯した考え方は、この新説（労働対象＝空間説）を導入することによって除去できることになる。「労働過程」生産物説がいう「消費がなければ生産もない」という論理は、「労働対象がなければ生産もない」ということと同義であると考えられるから、今や「空間」が「労働対象」となる限り、旅客や貨物がなくても「労働対象」が存在することとなり、「消費がなくても生産が成立することになるからである。この点にあとで「空車運行」問題に関連して再論する。

この「労働過程」生産物説の第二の問題点は、「労働過程」そのものを労働の「生産物」と考えている点にあることはすでに述べた。この自己矛盾的論理も、交通生産の「労働対象＝空間説」の導入によって必然的に解消すること

になるであろう。今や交通生産によって「変化した空間的位置」が、交通の生産物となるからである。そしてこの「労働過程Ⅱ生産物説」の存在意義そのものに疑義がもたれることになるだろう。なぜならそもそも「労働過程Ⅱ生産物説」は、一つには前述のような「利用効果生産説」の理論的弱点を克服する論理としての存在意義があったわけであるが、今や「労働対象Ⅱ空間説」を導入すれば「利用効果生産説」の弱点は克服される（前述）ことになるから、「労働過程Ⅱ生産物説」の存在意義は薄くならざるをえないのである。それによる前述の伊勢田氏のいうマルクスの叙述（前出注11）との矛盾については、筆者としては重要視しない（マルクス解釈に疑問がある——前述）。

ともあれ「労働対象Ⅱ空間説」を導入すれば、労働過程が生産物であるとする自己矛盾的論理——生産物とは「意図された変化を受けた労働対象」であるという命題（たとえマルクスに依拠しなくてもそれは肯定できる）と対立する——から解放されることになる。かくして（前記①と併せて）マルクスの交通用役論の「ジレンマ」は解消した。

なおこの「労働過程Ⅱ生産物説」は「労働対象Ⅱ空間説」の導入によって、以上述べた点以外でも重要な理論的影響を受けることになるのであって、その点については後述する。

ともあれ新しい「労働対象」理論の導入は、以上の論述だけからも理解されるように、「利用効果生産説」よりむしろ「労働過程Ⅱ生産物説」に対してより強い影響を与える。というよりそれは、「労働過程Ⅱ生産物説」の存在意義を疑義あるものにしてしまうであろう。

③交通用役の「生産物」は何か？

交通用役の生産物が「利用効果」でもなく「労働過程」でもないとするれば、その「生産物」はいったい何か。

物的財貨の生産においては、「そもそもから企図された」変化を生じさせられた「労働対象」が労働の「生産物」であり、かつそれは「使用価値」である（マルクス——前述）。それは「労働対象」が変化したところの、人間にとって有

用な物的財貨である。そこで交通用役の生産物も、「そもそもから企図された」変化を生じさせられた「労働対象Ⅱ空間的位置」であると考えるべきであろう。得られた新しい空間的位置は、「労働対象Ⅱ空間的位置」の変化したものにほかならない。しかしこれをより正確に表現するなら、交通用役の生産物は、交通（労働）手段の移動過程において時々刻々実現されつつある、新たな「空間的位置」（「利用効果」ではない）であるというべきであろう。最終目的地に到着することによってこの生産過程は完了する。だが目的地に到着する前にも、いわば半製品としての生産物（新たな空間的位置）が絶えず生産され、かつ消費されつつあるわけである。物的財貨と異なるところは、物的財貨にあってはその生産が完了した後、完成品の形でのみ消費が行なわれる。これに対して交通用役においては、半製品といふべき時々刻々の「空間的位置」が、絶えず消費され続けるのであって、最終目的地に到着して生産過程が完成した時、はじめて消費も完了するという点である。これは交通用役が「即時財」であることにもとづいている。交通用役の消費者は、この完結した「空間的位置」を利用（消費）することによってその目的を達成する。

ここで一言付け加えるなら、ここに考えている「生産物」は具体的な「空間的位置」であって、抽象的な「利用効果」ではないということである。また生産物が「空間的位置」であるということは、交通用役（通信を含む——後述）のみについていえることであって、サービス業一般に適用できることではない。これらの点で、この新説は「利用効果生産説」とは異なるのである。

四 「空車運行」も生産過程である。

すでに再三触れたように、「利用効果生産説」では空車運行も生産過程であるときながら、「労働対象」のない労働がなぜ生産過程でありうるのか、という点についての論証がないという決定的弱点をもっていた。一方「労働過程Ⅱ生産物説」ではすでにみたように、「労働対象（通説による）」のない労働は生産過程たりえず、したがって空車運

行は生産過程ではありえないと主張する。

だがここに述べる「労働対象Ⅱ空間説」の立場をとるなら、当然のこととして空車運行にも労働対象が存在することとなり、生産過程が成立することとなる。それゆえ空車運行は生産物の価値が実現しなかったこと、つまり「売れなかった」ことを意味する。

「労働過程Ⅱ生産物説」では空車運行を機械の空転にたとえている。⁽²⁵⁾ だが空車運行の場合は、消費者が欲していたかもしれない（何らかの事情で、その時間にその地点では消費され得なかったが）「空間的位置変化」という用役が、交通手段においては実現している。もしも消費者がそこに現われたなら、その「空間的位置変化」という用役は消費されたであろう。しかもそこには「空間」という労働対象が存在して、生産過程成立の条件は満たされている。それゆえそこには生産過程が成立しているといわざるをえない。だとすれば、空車運行は「生産物」の価値が実現しなかったこと、つまり生産物が消費されずに売れ残ったことと解するのが正解であろう。これに対して「機械の空転」においては、消費者の欲するものは何も生産されておらず、かつそこには「労働対象」が存在しないから生産過程成立の条件をも欠いているのであって、これを交通手段の空車運行と同日に論ずることは到底できないのである。

これと同様の問題が、稼働しながら利用されない部分（未積載容量部分をもって行なわれる輸送）⁽²⁶⁾ についても生ずる。これについて「労働過程Ⅱ生産物」説では、「生産物の売残りでなくて、過大設備をもって行われる生産」⁽²⁶⁾ あるいは「過剰能力をもってする生産」⁽²⁷⁾ と考えている。それは未積載容量部分には労働対象がないから、そこには生産過程が成立していないとみるからである。しかしながら一般産業の過剰能力による生産において、過剰能力部分のみに生産が成立していないといえるかどうか疑問であるが（装置産業、たとえば発電業において最大能力以下で生産するとき、余剰能力分——一〇〇万 kw 生産能力の発電所で八〇万 kw の生産をするときの二〇万 kw 分——だけが非生産過程にあるといえるだろうか。交通

手段の未積載部分は稼働しているという意味で、自動車組立作業系統の過剰Ⅱ遊休設備と比べるより、装置産業の余剰能力の事例と比較するほうが適切であろう、その点は問わないとしても、労働対象を「空間」とする限り、未積載容量部分にも労働対象が存在することになるから、これまた生産過程が成立していることになる。したがってこれも、「生産物」の価値が実現しなかったこと、つまり「売れ残り」と考えるべきである。

なお空車運行も生産過程であるということになれば、「労働過程Ⅱ生産物説」が主張するように、定期運行電車に最後の一人の乗客が乗っている間は「生産過程」だが、その乗客が下車した瞬間から「非生産過程」になる、という人間の直観とかけ離れた論理は不要となる。たしかに理論は直観に優越しなければならないが、しかし直観と合致する理論のほうが理解され易いであろう。これはこの新説の、重要ではないが一つの副産物といえよう。

(五) 交通用役の個別性・異質性の問題

「労働過程Ⅱ生産物」説では、前述のように「消費が生産を規定する」という考え方から出発して、交通用役の「個別」性を重視（富永新論文）し、個々の交通用役は特定の条件の同一性が満たされない限り「物理的・技術的に同じであっても、消費内容の相違により違った生産物でありうる⁽²⁸⁾」と考える。

あるいはまた交通用役の「異質性」を重視（伊勢田論文）して言う。「交通用役は消費即生産であって、消費者は労働Ⅱ生産過程に対して独特の関わり方をするのであった。……個別的消費内容は消費者によって、また同じ消費者でも消費目的によって千差万別である。……これを消費Ⅱ需要の側からみた交通用役の異質性ということもできる⁽²⁹⁾（ここでは輸送様式——たとえば鉄道、トラック、航空など——の差による交通用役の差を「生産の側からみた交通用役の異質性」としている——引用者注）」と。

そして「決定的に重要なのは、消費による生産過程の直接的・事前的被規定性のために、それは生産されるべき交

通用役をも異質にすることである。生産の側からみた交通用役の異質性と消費 \parallel 需要の側からみたそれとは、観点の違いこそあれ本質的に異なるところは何もない。⁽³⁰⁾「たとえ同一時刻・同一方向の積合せ輸送であっても（輸送対象、乗降・積下し地点、などの差によって——引用者注）……そこで生産 \parallel 消費されるのは複数の異質な交通用役であると考えられねばならない⁽³¹⁾」と。

以上のような考え方に立って伊勢田氏は、有名なタウシッグ \parallel ピグー論争について独自の見解を主張している。氏は鉄道業の生産が「結合生産」ではないと主張した点については「ピグーに軍配が上げられる⁽³²⁾」としながら、ピグーが鉄道業の生産するものは一種類の商品であり、その輸送用役が銅商に売られても石炭商に売られても二つの違った用役が提供されることを意味しない、とする考え方を批判する。そしてタウシッグが「交通用役を異質なものとしてとらえ、賃率形成と共通費との関連に正面から取組んだ⁽³³⁾」ことを評価している。さらに伊勢田氏は、タウシッグ説の「再生」を企図して議論を展開しているのである。⁽³⁴⁾

このような考え方は「労働対象 \parallel 空間説」とは両立しない。後者の立場ではすでに述べたように、交通用役生産においても物財生産の場合と同様、生産は主体的・能動的なものであって、消費の有無にかかわらず生産は成立する。そこでは、いうところの「消費による生産過程の直接的・事前的被規定性」は存在しないから、消費が「生産されるべき交通用役をも異質にする」ということもない。それゆえ同一時刻・同一方向の積合せ輸送が複数の異質な交通用役とはなりえないのである。ピグーのいう銅商人に売られる交通用役と石炭商人に売られるそれとは同一種類の用役であって、タウシッグ \parallel ピグー論争についてはピグーが全面的に正しいという結論になる。

ここでこの論点についての伊勢田氏の所論について若干の批評を追加しておきたい。

伊勢田氏は交通用役の「異質性」の最大の要因として、「消費 \parallel 需要の側からみた」異質性あるいは「千差万別」性

を挙げている（前出）。しかしながら需要の異質性、千差万別性ないし多様性ということとは、何も交通に限られたことではない。米は最終消費財として大衆の家庭食糧であったり、また寿司屋の材料であったり、生産財として製菓原料であったり醸造原料であったり、あるいはまた軍需用であったりする。同じ大衆の家庭食糧であっても、朝食、昼食、夕食、夜食の区別があり、弁当もある。空腹時の食事であったり病氣中の栄養食であったり、高所得者の贅^{ぜい}沢な食事であったり貧困家庭の貧しい食事であったり、消費目的はきわめて多様である。その他の財貨でも消費目的のきわめて多様なものは多い。さらに、たとえば個人用のマイカー生産と事業用乗用車生産は、異質の生産と言えるだろうか。このように考えると、消費目的の多様性を交通用役の「異質性」の理由とすることは、根拠薄弱であるといわなければならない。

伊勢田氏による交通用役の異質性のいま一つの根拠は、「生産の側からみた」異質性である。氏によれば、それは輸送様式（前出）の差による異質性とされるが、この点も理解に苦しむ。たとえば電力の生産において、水力発電、火力発電と原子力発電という生産様式の差にもかかわらず、生み出される電力は全く同質の電力である。また自動車は「流れ生産方式」で作られても、そうでなくても同質の自動車である。同様の事例は他にも多く見出されるであろう。つまり生産方式の差は必ずしも生産物の差にはならないのである。交通用役もまた——基本的には——同じといえる。それゆえ「生産の側からみた」交通用役の「異質性」も根拠薄弱である。

だがこの点についての伊勢田理論の矛盾はもっと基礎的な部分にある。それは交通生産過程の「消費による直接的・事前的被規定性」のために、消費が「生産されるべき交通用役をも異質にする」という点である。仮に伊勢田氏のいう「消費がなければ生産がない」という命題を認めたとしても、消費の役割はそこまで（生産過程を成立させる）であって、だからといってその消費が「生産されるべき交通用役をも異質にする」というのは行きすぎであり、論理の

飛躍であるといわざるをえない。たとえば乗降駅と輸送距離を異にする国電・山手線の二人の通勤旅客のための輸送用役の質がなぜ異なるのか。「消費による生産過程の直接的・事前的被規定性」ということからこれを理解することが筆者にはできない。少なくともこの点の論証がほしいものである。

(六) 交通の「物的労働生産性」測定に及ぼす影響

交通の物的労働生産性は、労働者一人当りの輸送人キロ（または人）あるいは労働者一人当りの輸送トンキロ（またはトン）で示されるのが一般的である。これは従来通説では交通生産の労働対象が「輸送される人間または貨物」であるため、生産量をこれらの「労働対象」の数量で測定するほかないゆえの必然的結果といえよう。

しかしながら人キロあるいはトンキロといった生産量は、交通用役の売れ行き、つまり価値実現状況に左右される数量である。これを交通の「物的労働生産性」の指標とすることは理論的に問題があるといわなければならない。物的労働生産性は、商品の価値実現いかん（如何）に左右されることのない、純粋に物的な要因によって測定されなければならないからである。物財生産の場合はそうなっている。

この点では富永教授の旧論文における次の指摘が注目される。

労働生産性の規定要因に関して「交通において特異なのは、まず、生産物の単位が二元的であること、この生産物数量をもって測定せられる労働の生産性が、生産量とともに消費の結果によっても示される場合が多いことである。

……生産物はこの量と距離との二元的単位によって測られる、——これが輸送力すなわち交通労働の生産力の表現である。……ただここにいう量とは、交通用役としては、現実の労働対象（輸送対象）が運ばれうる最大可能な大いさを表すに過ぎない、——例えば鉄道における列車料、或いはもっと正確には（一定の積載量における）車輛料、また海運における……貨物船の重量噸数の如き。……本来の使用価値（物的財貨——引用者注）にあっては、労働の……生産

性が問題とされる場合、……生産量のみがとりあげられる。然るに交通では……実現された輸送量(交通用役の消費量)が交通用役の生産量(輸送力)に代って、交通労働の生産性を表すかの如く考えられ易い結果となるのである。⁽³⁵⁾

富永教授のこの指摘は、交通労働の生産性を「消費の結果」によって示すのではなく、純粹に「生産物の数量(最大可能な輸送能力)」によって測定すべきであることを主張しているのであって、その論理は正しい。

空席運行も生産過程とみる「利用効果生産説」ならこの主張は正当性をもつ。だが「労働過程Ⅱ生産物説」の立場では、単なる「能力」あるいは輸送量の「最大可能な大いさ」は非生産的な空席運行量を含むから、それは生産量を示さないことになる。それゆえこの立場では、生産性の測定についても前記の富永旧論文の見解を受け容れるわけにはいかない。だがそれによって前述のような生産性測定上の矛盾をもつことになる。

しかしながら交通生産の「労働対象」を「空間」として捉えるなら、右の矛盾は解決されるであろう。「空間」が労働対象である以上、空席Ⅱ余剰席もすべて生産過程を形成することになるから、富永教授のいわれる輸送量の「最大可能な大いさ」が交通用役の生産量を示すこととなり、消費量ではない真の生産量によって物的労働生産性を測定することが——理論的に——可能となるからである。交通の物的労働生産性は価値実現(流通過程)に左右されない、純粹の物的生産量である労働者一人当り列車キロ、車両キロ、座席キロなどによって測定されなければならない。そして従来から用いられている労働者一人当り人キロ、トンキロ等で測った物的労働生産性は、「有償・物的労働生産性」あるいは「有効・物的労働生産性」とでも呼ぶのが適當であろう。

ここで一つ付け加えておくなら、前述の「労働過程Ⅱ生産物説」による場合、交通の労働生産性をいかなる単位で測定しなければならないかということである。この点に関連するこの立場からの論述としては、富永教授の新論文による次の記述があるだけであって必ずしも明確ではない。

「交通用役の生産Ⅱ消費の大きさは移動の容量と距離との二元的単位の相乗積として表わされる。運送の場合では、……この表示は一般に行われている——人（または旅客）キロやトンキロというふうに。」⁽³⁶⁾

この考え方に立てば、交通の物的労働生産性は、常識どおり労働者一人当りの人キロ、トンキロなどの数量として示されるものと推測される。それが一つの問題を孕んでいることについては前述したが、その点は問わないとしても、このような考え方はこの立場の論理と矛盾することになるのではないのか。「労働過程Ⅱ生産物説」においては、労働過程そのものが交通の生産物と考えられているはずである。そうだとすればこの立場に立つ場合、交通用役の生産Ⅱ消費の大きさは、「労働過程」の量（人日）あるいは「人時」単位で測られるであろう）によって測られねばならず、交通の物的労働生産性も、「労働者一人当りの労働過程の量」という奇妙な単位によって測られなければならないはずだからである。

なおこの問題は、交通における「規模の経済性」の測定にも関連する。交通における「規模の経済性」も、やはり労働生産性と同様、「最大可能な」輸送量、つまりたとえば車両キロ、座席キロ当りの費用によって測られなければならない。たとえば船舶が大型化する場合、われわれはそこに「規模の経済性」の存在を認めなければならない。しかし実際には貨物が集まらないため、労働者一人当り、あるいは一航海当りの貨物輸送量が相対的に小さく、「規模の経済性」が発揮できないような結果になることもありうるであろう。だがそれは「規模の経済性」とは無関係なのである。「規模の経済性」は物的労働生産性と同様、生産物の価値実現とは無関係な、純粋に物的な生産力効果として測定されなければならないのである。

ここに述べた交通の「労働対象」と物的労働生産性の測定および「規模の経済性」の関連の問題は、本稿で述べた他の諸問題とは異なり、近代経済学的交通経済論にも影響を及ぼすことになるであろう。

七 通信の「労働対象」について

交通生産の「労働対象」が「空間」である、とする説は、そのまま通信にも適用することができる。これまでの通説では、通信の「労働対象」は「人間の感情・意思・思想乃至情報⁽³⁷⁾」としてとらえられてきた。しかし通信の労働対象は「空間」であると考えることが理論的に好ましいことは、交通の場合と同様である。それはなぜか。

通信の労働対象を感情、意思、情報などと考えた場合、そこに非常に難しい問題が提起されることになる。それは人間が人間の感情や意思そのものを労働対象としうるのか、という問題である。それは先にみた交通生産において、人間が「空間」を労働対象としうるか、という問題以上に抽象的で難しい問題ではないだろうか。人間の感情や意思というものは、人間の脳細胞の働きにすぎない。それは全く観念的なものである。それを人間の労働対象とすることができるのであろうか。通信において現実には労働対象となるのは、人間の感情、意思、情報などといった抽象的なものではなく、たとえば手紙の場合なら具体的に文字が書き込まれ、輸送手段によって運ばれる葉書、封書などのペーパーではないのか。感情、意思、情報といったものは直接に労働対象として運ばれるのではなく、手紙の受信人がその手紙の文字を読むことによって、彼自身の脳細胞の働きにより、それらの感情、意思、情報等が再生されるのである。感情、意思、情報そのものが直接に労働対象になったのではなく、労働対象はあくまでペーパーであると考えべきではないのか（ペーパーは通常の交通用役によって運ばれ、その用役の消費者になっている点に注意）。

電気通信の場合は事態はもっと純粹に現われる。たとえば電話の場合——そこでは手紙のように通常の交通用役は消費しない——の労働対象は何か。音声が「労働対象」とはいえないであろう。音声はむしろ労働力（声帯の能力）の産物の一つであって「労働力」に近い。しかし電流や電波が「労働対象」であるともいえない。電流や電波は音波な

どを電気エネルギーに轉換したものであつて、それは電線と共に労働手段であると考えられる。しかしそのエネルギーによって伝えられる感情、意思、情報そのものが「労働対象」というには疑義があることは前述の通りである。それらは電力エネルギーの或る形態として運ばれるにすぎない。その電力エネルギーが再び音声に変えられるとき、はじめて——手紙の場合と同様に——受信者の脳裏に、彼自身の脳細胞の力によって、感情、意思、情報として再生されるのであつて、意思、感情、情報それ自体がそのままの姿で運ばれたのでは決してない、と考えるべきであらう。

かくして通信の場合は、「労働対象」は何か、を規定することが理論的には非常に難しくなる。この困難を回避するためには、前述の通常の交通の場合と同様、通信の労働対象は「空間」と考えるほかないであらう。

この考えを採るなら、通信とは「空間」労働対象」を克服して、異なる「空間的位置」に存在する受信者に、感情、意思、情報などを伝えることだ、と規定すればよいわけである。郵便による文書はもちろん、近代的な電気通信も、ラジオ・テレビなどの放送も、また手旗信号、ブザーによる連絡、昔の狼火（のろし）による急報、半鐘なども、すべてこの論理によって説明することができらるであらう。

なお通信の「労働対象」が空間であるとした場合、感情、意思、情報などの役割は何になるのか。それは通常の交通役の場合の旅客、貨物などと同様の、消費者（正確には「消費客体」というべきか。経済的意味での消費者は電話を使用する人間、手紙を送る人である）なのである。

通常の交通の場合は「労働対象」の把握の仕方によって、空車運行や余剰能力による輸送が生産過程であるか否かの判断が分裂し、理論的困難を生じていることについてはすでに述べた。通信の場合は交通の空車運行に匹敵する事態は考えられないが、やはり「労働対象」の把握の仕方によっては前述のような理論的難問題を生ずるのであり、通信の「労働対象」を「空間」と捉えることによって、そのような理論的困難が克服されるのである。

八 結 語

本稿の主張は次の通りである。

交通生産の「労働対象」は「空間」（空間的位置）といってもよい）と考えるべきである。これまでの通説では、それは「輸送される人間または貨物」とされるのが普通であったが、そのような考え方は、マルクス経済学的な交通用役論を先に述べたような理論的ジレンマ——「利用効果生産説」の理論的弱点を克服しようとして現われた「労働過程Ⅱ生産物説」がいっそうの理論的矛盾を含むという——に陥れ、近代経済学に關しても若干の問題点を生ぜしめている。

だが交通生産の労働対象を「空間」と考えるとき、本稿で明らかにしたように、空車運行も生産過程となり、交通における「消費による生産過程の直接的・事前的被規定性」（伊勢田論文）は消えて「生産」は主体性を回復し、交通の生産物は「労働対象」の転化物Ⅱ変化した空間的位置となり、そして前述の理論的ジレンマは解消する。また交通用役の異質性も消えて交通用役は基本的に同質の用役となる。さらに交通の物的労働生産性の測定においても、流通過程（用役の売れ行き）に左右されない純粹に物的な労働生産性（および「規模の経済性」）の測定が、理論的に可能となるというメリットもある（この点は近代経済学的交通論にも若干の影響を与えるだろう）。

なおこの理論の通信用役論への導入によって、通信の「労働対象」をめぐる理論的困難も解決されることになるのである。

以上のように、交通生産（通信を含む）の労働対象を「空間」と規定することによって、交通用役論およびこれに關連する理論が整合的なものとなり、かつ嚴密化され、シンプル化されるということができよう。それがこの新説の役割であり、存在意義であると考ええる。

〔注〕

- (1) 野中幸敏「技術」(東洋経済新報社『経済学大辞典』第2版1、昭和五五年刊)五七頁。
- (2) K・マルクス『資本論』第一部第三編第五章第一節(青木文庫版第(2)分冊)三三一頁。
- (3) 同前、三三四頁。
- (4) K・マルクス『剰余価値学説史』補遺十二K(青木文庫版第(3)分冊)六〇三頁。
- (5) 富永祐治「交通労働の生産性」(大阪市立大学『経済学雑誌』第一九卷第一号)九頁(以下これを「旧論文」と呼ぶ)。
- (6) 富永祐治「交通用役について」(同前、第三七卷第四号、昭和三年一〇月号)六頁(以下これを「新論文」と呼ぶ)。
- (7) 伊勢田穆「交通用役」(中西健一・平井都士夫編『新版 交通概論』有斐閣双書、昭和五七年刊)四六頁。
- (8) 増井健一・佐竹義昌編『交通経済論』(有斐閣双書、昭和四五年刊)五一頁。
- (9) 富永祐治、前出(5)論文。六頁の叙述を要約した。
- (10) 富永祐治、前出(5)論文、八頁。
- (11) K・マルクス『資本論』第二部第一編第一章第四節(青木文庫版、第(5)分冊)七三―七四頁。
- (12) 伊勢田穆「諸大学等における交通論の展開」第二章 大阪市立大学「交通学説史研究会編『交通学説史の研究(そのⅠ)』運輸経済研究センター、昭和六〇年刊)六三頁。
- (13) 伊勢田穆、前出(7)論文、四七頁。なお富永祐治・前出(6)論文もこれと同じ考え方(五頁)である。
- (14) 伊勢田穆、同前論文。四八頁。
- (15) 同前、五二頁。
- (16) 同前、四七頁。
- (17) 九州大学経済学会『経済学研究』第五〇巻第一・二合併号、昭和五九年六月、所収論文。
- (18) 同前、一七頁。
- (19) 同前。
- (20) 同前、一六頁。
- (21) 同前。
- (22) 馬場雅明氏は「運送費用論序説——流通費用解明のための予備的考察」(大阪市立大学商学部経営研究会『経営研究』第一三四号、一九七四年一月)において、「空間的距離」を交通の労働対象とすべきことを主張されている(二〇五頁)。筆者は迂闊にも最近になってその論文を読んだのであるが、馬場氏はそこではそれ以上には問題を展開されなかった。

- (23) 富永祐治、前出(6)論文、五頁。
- (24) 「時間と空間」(青木書店『哲学辞典——増補版』一九八三年刊)一六八頁。
- (25) 伊勢田穆、前出(7)論文、四八頁。
- (26) 富永祐治、前出(6)論文、八頁。
- (27) 伊勢田穆、前出(7)論文、四八頁。
- (28) 富永祐治、前出(6)論文、一三一—一四頁。
- (29) 伊勢田穆、前出(7)論文、五五—五六頁。
- (30) 同前、五六頁。
- (31) 同前、五七頁。
- (32) 同前、六一頁。
- (33) 同前、六二頁。
- (34) 同前、六二—六四頁。
- (35) 富永祐治、前出(5)論文、一三一—一四頁。
- (36) 同前、前出(6)論文、一一頁。
- (37) たとえば富永祐治、前出(6)での引用文参照。