

< 論 説 >

「生産・消費のための共同社会的一般条件」の解体と資本への包摂

姉 齒 曉

目 次

はじめに

1. 「社会資本」と生産・消費のための一般条件
 - (1) 「社会資本」の本質としての一般条件
 - (2) 資本主義のもとでの「一般条件」の形成要件
 - ①生産力の上昇と「生産の一般条件」形成の条件
 - ②労働力の再生産と「消費の一般条件」
2. 一般条件の構成要素と生産及び消費にとっての有効性
 - (1) 資本に包摂された場合の「生産の一般条件」の構成要素
 - (2) 資本に包摂された場合の「消費の一般条件」の構成要素
 - (3) 一般条件が一般条件のままに置かれることの意義
 - ①投下資本の節約と過剰生産の緩和
 - ②労働力の再生産と新たな市場の形成
3. 一般条件の解体と資本への包摂
 - (1) 生産の一般条件の解体と資本への包摂
 - (2) 生産の一般条件の解体といわゆる「サービス部門」への転化
- 低賃金・不安定雇用労働の増加 -
4. 一般条件の解体と資本への包摂がもたらす反作用
 - (1) 賃金の労働力の再生産費以下への切り下げと「一般条件」に対する
ニーズの高まり
 - (2) 一般条件の解体と資本への包摂の過程に必要な「公」の強制力

おわりに

はじめに

「社会資本」の性格付けをめぐる理論上の激しい論争が行われたのは高度経済成長期であった。当時の議論は「社会資本」の形成期にあっていわゆる「生産基盤社会資本」に偏重した公共投資、「社会資本」の「独占資本」による実質的占有、さらには公害の発生に象徴される社会的費用の増大¹に代表される社会問題の発生を背景として行われていた。しかし、高度経済

成長が収束すると、「社会資本」をめぐるこうした議論の上に立ち、高度経済成長の負の遺産（公害問題の継続、人口過密と一方における地方の衰退の顕著化等）の研究は行われるものの、社会資本の性格付けについてはさほどの進展をみることはなかった。

低成長に移行してもなお、一方では高速道路の建設などは継続していたが、その一方で、80年代後半には一部を除く国鉄や電電公社等の「社会資本」については解体や民営化が進行し、

さらに2005年には道路公団の分割・民営化が行われた。

これらの事象について、「社会資本」形成期における「社会資本」の性格付けを踏まえたうえで、さらに、「社会資本」の一部あるいは全部の解体および民営化の問題を検証する作業は、主として政策論として、あるいは運動論として議論の対象となってきた。さらに、3.11以降、地震、津波と原発事故による放射能汚染という多重災害の発生を期に、これらの被害をもたらした原因のみならず、コミュニティ再生のための既定の「社会資本」の役割や、さらに広義の「社会資本」に言及せざるをえなくなっている。加えて、かつて建設された橋梁や道路などの老朽化に伴い、今後予想される莫大な費用の捻出をどうするのかといった問題に焦点があてられると、再び、高度経済成長期に問題となった固定設備としての「社会資本」への関心が高まることとなった。このように、実証的な「社会資本」の研究は進む一方で、その理論的土台は高度経済成長期の議論で停止したままとなっている。

本稿では、「社会資本」の解体と資本による包摂が進む現在、あらためて「社会資本」の本質を検証し、その解体が意味するものを理論的に規定することを目的とする。その際、まず、かつての理論研究の成果をそのまま継承し、Grundrisseで用いられた「特殊な資本とその特殊な生産過程との諸条件にたいするものとは区別された社会的生産の共同社会的・一般的条件²⁾」(＝短縮化して「生産と消費の一般条件」とする)と規定し、さらに、それ以降、ともすれば政策論議で終わっていた「一般条件」の「解体」と「民営化＝資本化」について、その経済学的分析を行うこととする。

最初に「社会資本」の概念規定をおこなうが、ここでは「社会資本」が「一般条件」として資本の外側に置かれ、「資本ではない」ことが示される。次に、「一般条件」が整備される要件を明らかにしたうえで、それが資本に包摂されないことで資本の運動に与える有効性を検証する。この作業は一般条件が有する機能が解体の過程でどのように変化していくのかを分析

するための予備的作業である。続いて、一般条件の解体と資本への包摂は資本の価値増殖欲求によって必然的にもたらされるものであり、資本の運動は一般条件を解体することを要求するが、一方では価値増殖に有効ではない部分については変わらず公的管理にその役割を押し付ける。それは、かえって「一般条件」の縮小が「一般条件」をさらに要求するという矛盾をも生み出す可能性を有していることを示すこととなる。

1. 「社会資本」と生産・消費のための一般条件

(1) 「社会資本」の本質としての一般条件

経済審議会が規定する「社会資本」の内容を示したものが表1である。このうち「民間資本」部分は明らかに個別資本による所有となるので、本稿の検討対象からは除外しておく。そのうえで、その内容は、生産のための一般条件の性格を多分に持つもの(「1. 交通・通信施設」、「5. 国土保全施設」、「6. 農林漁業施設」、「7. その他のうち公共工業用水道」と、消費のための一般条件の性格を多分に持つもの(2. 住宅・生活環境施設、「4. 教育訓練施設」、「7. その他のうち地方政府社会資本(庁舎等)、専売公社)の二つに分けられる。主たる先行研究においても、それぞれの論者によってカテゴリーの名称は異なるものの、この分類方法に差異はない³⁾。

表1でわかるように、いずれも共同で使用することを前提とする「土地に固着した固定施設、あるいは土地に合体した施設」という特徴をもつ⁴⁾。また、両者にまたがるものも多く、生産の一般条件の範疇に入るものの中には、たとえば「交通通信施設」や「国土保全施設」など消費の一般条件としての性格を併せ持つものが含まれる。具体的には「交通通信施設」は、電話やインターネット、公共交通機関の利用に欠かせないものであるし、「国土保全施設」は、地震や津波など、災害から生命を守るために必要とされる。

また「教育訓練施設」「厚生福祉施設」に代

表1 経済審議会地域部会における社会資本の範囲

	社 会 資 本	
	政 府 資 本	民 間 資 本
1. 交通・通信施設	道路（建設省所管）、港湾、空港、 鉄道（国鉄等） （注）、 電信電話 （注）、 郵便 （注）	私鉄、有線放送施設
2. 住宅・生活環境施設	公営住宅、公務員住宅、住宅公団賃貸住宅、上水道、簡易水道、下水道、終末処理施設、ごみ処理施設、し尿処理施設、都市公園	住宅
3. 厚生福祉施設	国立病院、国立診療所、保健衛生施設（保健所等）、社会福祉施設、児童福祉施設、労働福祉施設、国立公園	私立病院、私立診療所、私立歯科診療所、社会福祉施設
4. 教育訓練施設	国立学校施設（幼稚園～大学、各種学校）、社会教育施設、社会体育施設、職業訓練施設	民間（同左）
5. 国土保全施設	治山、治水、海岸の各施設	
6. 農林漁業施設	農業（基幹かんがい排水、ほ場整備、開干拓、防災、構造改善基盤整備事業）林業（林道、造林、国有林機械）、漁業（漁港、魚場造成）の各施設（原則、農家負担金等の受益者負担分は社会資本ではない。）	
7. その他	公共工業用水道、1～6に該当しない中央政府社会資本（主に広義の官庁営繕で建物、工作物、船舶であり、防衛関係は含まない）、1～6に該当しない地方政府社会資本（庁舎等）、専売公社	

（注）国鉄については、1987年4月に民営化されたため1987年度以降は民間資本として扱っている。また、電電公社については、1985年4月に民営化されたため1985年度以降は民間資本として扱っている。郵便についても2007年10月に民営化されている。

（出典）竹内（1967年）、『日本の社会資本』より作成。内閣府政策統括官（経済社会システム担当）『日本の社会資本2007』2007年7ページより作成。ただし、「郵便」については筆者加筆。

表される消費の一般条件については、むしろ教育や介護サービスの提供が主たる目的であって、固定施設やサービス提供に伴う固定施設の利用が付随的なものとなるという特徴をもつ。ただし、ここで提供されるサービス労働はもちろん個別資本が所有する「サービス産業」に属するものではなく、公的なサービス提供であることに留意しておきたい⁵。したがって、消費の一般条件の利用に伴って発生する費用は、通常は所得に応じて無料あるいは極めて低額に設定される。

これらはいずれも共同体を維持するために必要となるものであり、その意味で超歴史的な規定をうけとる。

山田氏は、かつて「国富の構成要素」の範疇整理を試みる中で「社会資本」の素材的規定をおこなった。そこでは「不生産的に消費される元本であり、社会的生産手段は、生産的に社会的に消費される元本」を「社会的消費元本」と呼び、「社会的消費元本は資本の範疇には含まれないのであって社会資本なる概念は不適當である⁶」と「社会資本」の素材的内容は「一般条件」と規定した。さらに後に発表された「社会資本に関する理論的諸問題」（1975年、『現代経済の分析視角 マルクス経済学

エッセンス』桜井書店、2010年、第5章）では、より明確に「直接的生産過程の外部によこたわる生産の一般的条件」と「直接的個人的消費過程の外部によこたわる個人的消費の一般条件」こそが「社会資本」の素材的内容であり、社会資本が資本に取り込まれたとすればそれはもはや社会資本ではないと規定した。こうして「社会資本」は一般条件そのものであることがより明確に示された⁷。

したがって本稿では「社会資本」を「社会的生産の共同社会的・一般的諸条件」と定義し、官庁資料や先行研究で用いられている場合をのぞいて、筆者の論述部分に関しては、「生産および消費のための共同社会的・一般的諸条件」という意味で、短縮して「一般条件」を用いることとする。

（2）資本主義のもとでの「一般条件」の形成要件

①生産力の上昇と「生産の一般条件」形成の条件

灌漑設備、共同での水路の利用や交易のための道路建設や鉄道建設など、土地に固定された設備、あるいは例えば造成地のように労働によって媒介された土地は資本主義社会に限らず

いつの時代にも必要とされるものである。ただし、その建設と維持のためには、共同体構成員の労働力の一定量が集中的に投じられる必要がある。また、水力・火力発電所やダム建設、治山治水のための工事などには大きな自然力の利用が必要とされる。したがって、これらの巨大建設事業は資本制生産の高度な発達を必要とする。なぜならば、これらの巨大プロジェクト推進のためには、労働力のすべてが直接的生産に費やされる必要のないほどに生産力が発展していること、くわえて直接的生産に参加しなくともすむ労働力がいつでも大量に確保できる状態でなくてはならないからである。

「かりに労働時間が直接的生産で全部消費されるとするならば、(あるいは間接的に表現すると、この決まった目的のために超課税を徴収することが不可能であるとするならば)、道路は必ず建設されないままであろう。一中略(姉齒)——個の個人は、たとえば若干の時間を農耕のために、若干を工業のために、若干を商業のために、若干を用具の生産のために、我々の問題にたちもどると、若干は道路建設と交通手段のために使用しなければならないであろう。一中略——このような労働時間をどれだけ使用することができるかは、労働力能の量(=社会を構成している、労働能力ある諸個人の人数)と、労働の生産力の発展(労働が一定の時間に創造できる生産物量(諸使用価値))とにかかっているだろう。⁸⁾

マルクスの言をそのまま先進国の高度成長期に充当させれば、一般条件が極めて大規模に整えられた高度成長期には生産力が格段に発展して大量生産が可能となり、物流量も増大したためにこれに対応できるだけの流通網の整備が資本にとって必要不可欠となる。また、生産性の向上で直接的生産から控除できる労働力も増大する。こうして一般条件の建設を進める物質的な条件と必要性が整えられることになったのである。

②労働力の再生産と「消費の一般条件」

資本主義社会における共同体は二重の関係性

を有することになる。それは強制力を背景に結ばれた封建的な契約関係から解放され、「人びとの自発性や自己利益に訴えることにより成り立つ社会関係⁹⁾」をもち、同時に階級社会のもとで労働者階級を形成するという関係性である。渡辺雅男氏は高島善哉氏の市民社会論を読み解く中で次のようにこの二重の関係性について記している。「近代社会では、不平等と対立を原理とする階級社会の側面と、平等と共同性を原理とする市民社会の側面とが葛藤を演じつつ、二者闘争的な編成原理を表現している¹⁰⁾」。

このことは、資本主義社会における消費の一般条件にも二重の意味を持たせることになる。まず、超歴史的規定として「他の諸個人と共同して欲求し消費するところの対象¹¹⁾」たる性格を受け取る。この共同消費行為を通じて、個人が社会的な存在であることを認識する機会が与えられる。すなわちこの社会において「人間は最も文字通りの意味でゾーン・ポリティコン[ζων πολιτικον 共同体的動物、社会的動物]である。単に社交的な動物であるだけでなく、ただ社会のなかだけで個別化されることのできる動物である¹²⁾」。人間はいかなる歴史段階においても、個別の欲望とその結果としての消費とは別に共同での消費を必要とする。それは人間が社会的動物であり、人間的発達は人間同士の関わり合いの中で獲得されるものだからである。それは資本主義社会においても変わらない。

次に、資本主義社会においては、個人は労働者として存在し、また、一般条件には労働力の再生産のために必要不可欠なものという歴史的規定が与えられる。この点については宮本憲一氏の『社会資本論』をはじめとする一連の研究が詳しい¹³⁾。たとえば日本の高度経済成長期には資本制生産の高度化に伴い大量の労働力が必要とされ、農村の解体と大量の労働力の都市部への集中が起こる。大都市への人口集中は、同時にそうして集まった巨大な消費者層に対して消費財を供給するための消費財生産部門の膨張をもたらし、都市周辺部でも人口流入を生じさせるので都市周辺部でも同じく消費のための一

一般条件の整備が必要となる。このような消費の一般条件の整備は、ますます多くの労働者を都市圏に集中させ、そこで消費される消費財の生産や流通を量的にも質的にも拡大させていく。農村部においても、一方で過疎化が進むことで消費市場が残存できない地域も出てはくるものの、特に1960年代後半からみられたようにコメを中心とした価格支持と農民の労働者化（農外所得の取得機会の増大）によって農村部にも新たな市場が形成されていく¹⁴。

もちろん、宮本氏ほか多くの研究者が指摘するように、資本制生産のもとでの一般条件の整備に関しては、二つの留意すべき点がある。第一に、生産の一般条件の整備が消費の一般条件の整備と対立する可能性である。一般条件の整備は資本制生産のもとでは資本の要請に沿って進められ、したがって、公費の支出は生産のための一般条件に偏重して行われることになり、その分だけ消費のための一般条件の整備が後回しにされやすい。

実際、消費のための一般条件の整備は、先に紹介した渡辺氏の言を引けば「平等性と共同性を原理とする市民社会」がどれだけの力を持ち、要求できうるかにかかっている。たとえば1960年代前後に取り組みされた「保育所づくり運動」の例でも明らかなように、資本は労働力不足に対応するために女性労働力を必要と化するが、資本はそうして家庭から引き離れた女性労働者たちがそれまで担ってきた子育てや介護の社会化に見合うだけの一般条件を自動的に準備するわけではない。資本は一方で労働力の再生産のために必要なこうした不生産的空費は自ら背負おうとせず公費の支出に任せつつも、公費の支出そのものに対してはむしろ生産のための一般条件（高速道路や港湾設備など）に偏重したものを要求する。保育所建設や公共住宅建設などはいずれも生活改善に向けた市民の運動と資本の間の力関係に依存している。

宮本氏が詳細に分析した高度成長期の公害問題や生産の一般条件に著しく偏っている整備の進捗状況がそれである。市民は常に生産拡大のための土地の所有ないしは利用の独占をはかる

巨大独占資本との闘争を余儀なくされ、宮本氏の言うとおりに「市民が生活圏の擁護と民主化のために自治体の改革を要求する必然性を持っている。同時に都市資本・地主（金融化統制がその支配者であるが）も自治体の占有を企図する。こうして、社会的消費の改善をめぐる金融化統制と市民はしのぎをけずることとなる。¹⁵」

エンゲルスも140年前に『住宅問題』で描いているように「資本には、たとえ住宅難をなくすことができるとしてさえ、それをなくそうという気持ちがないことは、いまや最後的にはつきりした。あとに残るのは、別の二つの手だけである。すなわち、労働者の自助と、国家の補助とがそれである。¹⁶」このような状況下では、生産の一般条件と消費の一般条件が対立関係に置かれる。

第二に、両者が相互に補完しあって資本の利益に供する場合である。一般条件は前述したように生産の一般条件と消費の一般条件とに分かれるが、同じ施設でも両者にまたがって使用される場合も多い。たとえば、道路整備や鉄道網、上下水道などの整備が進めば、その沿線にはさらに住宅地が拡張されていくと同時に、商業施設（アウトレットやモールなど）、レジャー施設といった土地資本が機能できる条件が拡大していくことになる。したがって、これらの個人消費に依拠する資本が機能するためには消費のための一般条件の整備は必要不可欠であり、このことから積極的に消費の一般条件の整備を資本が要求する場合もある。たとえば、一定の大きさを持つ消費者向の商業施設を建設するための土地の収用や移動のための公共交通手段の整備などがそれにあたる。

2. 一般条件の構成要素と生産及び消費にとっての有効性

(1) 資本に包摂された場合の「生産の一般条件」の構成要素

一般条件に含まれる「土地と合体されているため位置が固定され、それ故またその所在地でしか利用できない諸生産物、たとえば工場の建

物、鉄道、橋梁、トンネル、ドックなどや、土地改良など¹⁷」は、それが仮に資本によって私的に営まれた場合には土地資本としての性格を受け取ることになる¹⁸。ここで発生する費用は地代および利子で構成され、したがって生産過程で生み出される剰余価値からの控除となり、やはり生産資本にとっては空費である。

「社会資本」をめぐる論議の中でこの土地資本に着目した分析は山田喜志夫氏と山田良治氏に代表されるが、山田（喜）氏によれば「土地資本は、土地所有の契機をもつところから、地代範疇を生み出す。土地資本の貸し付けは、土地そのものの貸付と土地に合体した固定資本の貸付との統一である。したがって土地資本の賃貸価格は、土地そのものから生ずる本来的地代と固定資本の利子との統一として規定される。¹⁹」特に、土地資本における地代に注目すれば、それが土地資本として機能する限りでは差額地代と独占地代が発生する。

さらにここでの固定資本は直接的生産過程の内部で固定資本として機能する場合と異なり、直接的生産過程の外部に置かれている。また、道路や鉄道を利用して生産物を輸送しようとする生産資本はその道路や鉄道を買取るわけではない。従って、その場合にはその価値が生産物に徐々に移転することはない。「道路は自立的な資本形態としてあらわれるのであるが、ここで自律的な資本形態というのは利子生み資本であって、道路等が利子生み資本の一形態としての現物貸付資本として機能しているのである。²⁰」

マルクスは「生産過程に直接入り込む固定資本」ではない「固定資本」として「鉄道(railways)、建物(buildings)、農業改良(agricultural improvements)、排水施設(drainings)等の固定資本形態」を挙げて、「固定資本が生産物の一部をなすことにより、固定資本が価値として流通に入り込むことではなくて、固定資本がその使用価値形態で売られるということである。固定資本は個々では一挙に売られないで、年金として売られるのである。²¹」と説明している²²。

まとめると、土地資本の使用料は本来的地代

プラス土地に合体された固定資本（固定施設）の利子で構成され、その費用は生産資本が生み出す剰余価値から控除される。

(2) 資本に包摂された場合の「消費の一般条件」の構成要素

消費の一般条件が提供するものを資本が担っている場合を仮定してその構成部分を見てみると、まずは土地資本（土地と合体した固定施設）としての性格を有していることがわかる。賃貸住宅、上下水道、公園や病院、学校、社会体育施設、高齢者福祉施設などは、いずれも土地に固着した固定施設である。したがって、それらが資本によって提供されるとすれば、生産の一般条件が資本に転化し使用料を要求した場合と同じく、まずは地代の支払いを必要とする。また、公園や社会体育施設などに特徴的にみられるように、それらは土地資本としての性格とともにそこで貸し出される用具などの現物貸付とそれらを維持管理するための追加的な労働を必要とする。したがって、現物貸付に対する利子と減価償却部分に対する支払が利用料の構成部分となる。

また消費の一般条件の中には、その施設におけるサービスの提供を主たる目的としており、土地や土地に固着する設備はこのサービス提供のための付随的な施設であるものも含まれている。たとえば学校や社会福祉施設、病院などがそれにあたる。そこで提供されるサービスは収入と交換されるサービスでもあり「本来のサービス」である²³。この「本来のサービス」はそもそも資本に包摂されること自体がその性格にそぐわないものであるが、この「本来のサービス」が資本に包摂された場合（資本に包摂された場合、マルクスが規定したサービス労働ではないことに注意しながらではあるが）それを提供する資本は「土地資本」の性格よりも「サービス資本」の性格がより強調されることになるであろう。その場合は「サービスの提供プラス固定資本の現物貸付プラス土地貸付がサービス資本の内容である。²⁴」

以上の分析に基づき、「社会資本」の内容を

表2 一般的条件の再分類

1	土地資本（本来の地代+土地に合体された固定資本の利子）	交通通信施設（道路・港湾・空港・鉄道—貨物の部分のみ）
		住宅・生活環境施設（公営住宅、公務員住宅、住宅公団賃貸住宅、都市公園）
		国土保全施設（治山、治水、海岸の各施設）
		農林漁業施設（農業（基幹かんがい排水、ほ場整備、開拓、防災、構造改善基盤整備事業）、林業（林道、造林、国有林機械）、漁業（漁港、魚場造成）の各施設（原則、農家負担金等の受益者負担分は社会資本ではない。）
		厚生福祉施設（国立公園）
2	土地資本+現物貸付+追加的労働	住宅・生活環境施設（上水道、簡易水道、下水道、終末処理施設、ごみ処理施設、し尿処理施設）
		その他（公共工業用下水道）
3	サービス資本+土地資本+現物貸付+追加的労働	厚生福祉施設（国立病院、国公立診療所、保健衛生施設（保健所等）、社会福祉施設、児童福祉施設、労働福祉施設
		教育訓練施設（国公立学校施設（幼稚園—大学、各種学校）、社会教育施設、社会体育施設、職業訓練施設
		交通通信施設（鉄道—旅客輸送）

注：空港設備は航空機と一体とはなっておらず、従って、空港は1の土地資本のみに該当すると考えられる。一方、鉄道は貨物を除いて線路、駅舎と車両とは一体のものとして提供されるものであるため、3の「サービス資本+土地資本+現物貸付+追加的労働」に該当する。なお、貨物会社については空港と航空機の関係と同じく自ら線路を持たずに貨車を走らせるため、貨物においては、線路・駅舎は空港と同様に「土地資本」として機能すると考えられる。貨物における貨車の本質は現物貸付と追加労働であるが、土地資本から分離されているため、土地資本に関連する物のみで構成されるこの分類には含まれない。

再分類したものが表2である。

（3）一般条件が一般条件のままに置かれること の意義

①投下資本の節約と過剰生産の緩和

道路、港湾、空港、鉄道などは流通過程において生産資本が価値実現をはかるためにどうしても必要となる。しかし、生産資本がこれらの建設や維持管理を個別に行うことは、不可能である。もし可能であっても、莫大な資本が投下されるにもかかわらず、その価値は長期にわたって徐々に商品に移転するしかなく、投下資本の改修が終わるまでに膨大な月日が必要となる。このことを乗り越えてなお利潤が獲得できると判断できる条件がなければ資本はそれを資本に包摂しようとは考えない。「個別資本がそれを引き受けるためには、すなわち直接的生産過程の外によこたわるこの作業の諸条件をつくりだすためには一労働が価値増殖するののでなければならない²⁵」。それが価値増殖を本能とする資本の運動である。

また、一般条件の整備に供される原材料（道路や鉄道では鉄鋼やセメントなど）やここで利用される機械は社会総資本から除外される。このことは既存資本の「一大部分を直接的生産の作用因としては働かない固定資本へ転化すること²⁶」に相当し、そのままでは過剰になる恐れ

のある生産物の一部を解消させる効果を持つ。したがって資本にとっての「生産の一般条件」は流通空費の節約をもたらすとともに過剰生産を一定程度解消させる効果を持つものと結論付けられる。

②労働力の再生産と新たな市場の形成

消費の一般条件が個別資本に包括されずに置かれることは、資本制生産にとっては二重の意味をもつ。第一に可変資本の節約である。消費のための一般条件は、資本制生産のもとでは労働者が集団で生活することから必要とされる生活道路や上下水道、公共住宅、技術革新に見合った労働力を持続的に供給するための公立病院や公立学校、育児・介護施設などの形をとる。そのいずれもが素材的には社会的存在としての人間が集団生活を行う上での必要とするものであるが、資本制生産という特殊条件のもとでは労働力の再生産のために必要とされる。これらの施設が消費のための一般条件として資本の外部に置かれる、低価格あるいは無料で提供されることで個別資本にとっては可変資本の節約となる。こうして必要労働時間は短縮され、一日の労働日が変わらない限り剰余労働時間を増加させることが可能となる。「資本は必要労働時間を絶えず止揚しようとする。（そしてこのことは同時に労働者の最低限への、すなわちたんな

る生きた労働力能としてのその存在への引き下げである。)しかし剰余労働時間はただ対抗的にだけ、ただ必要労働時間との対抗のかたちでだけ存在する。したがって資本は、必要労働時間を資本の再生産と価値増殖の条件にとって必要なものとして措定する。²⁷⁾

第二に、消費のための一般条件が整えられていくことで、生産の一般条件と同じく資本の価値増殖のための障壁が取り除かれ、資本蓄積が促進される。資本制生産は「新しい消費の生産」を同時におこなっている。この「新しい消費の生産」は次の3つの経路で行われる。「第一に、現在の消費の量的な拡大」「第二に、現存する欲望をさらに大きな範囲に普及させることによる、新しい欲望の創造」「第三に、新しい欲望の生産と、新しい使用価値の発見と創造」である²⁸⁾。こうして膨張する巨大な消費市場は、大量の消費者を一か所に集めて大量の商品群と出会わせる巨大な空間を必要とさせる。こうした巨大な空間とそこまでのアクセス手段を提供する役割を果たすことも消費のための一般条件の機能である。

たとえば、宮本氏は次のように指摘する。「都市の商業・交通・金融・不動産・文化・レジャー資本（これをかりに「都市資本」と名づけておこう）は、都市の公共設備を利用して、はじめて、資本として運動できる。たとえば、高速道路のインター・チェンジの付近の用地をはじめ都市機能は商業資本の卸売市場・倉庫・トラックターミナルなどのために、利用独占される。大都市の用水の需要は、家庭用水よりは、これらの都市資本の事務所で使用される需要の伸びが大きいのである。さいきんの日本の郊外への住宅分散は、通勤通学を独占する私鉄資本の要求とむすびついている。²⁹⁾

以上、生産及び消費の一般条件が資本の外に置かれることによる有効性を述べてきたが、それではなぜ資本は公的管理の下に置かれていた一般条件の解体と資本への包摂を要求するのだろうか。そこに価値増殖の機会が存在するからという理由だけでは根拠が薄い。なぜなら

ば、そもそも一般条件は、そこに価値増殖には困難な諸条件が存在し、それが資本に包摂されずに置かれていることにこそ、資本の価値増殖にとっての「一般条件」の存在意義があったはずだからである。

3. 一般条件の解体と資本への包摂

(1) 生産の一般条件の解体と資本への包摂

高度成長期の独占資本にとって、生産のために必要な諸条件は個別資本の外側におかれ国税によって整えられることこそが重要だった。一方、現在の動きはこれまで資本の外部にあったものを資本に転換するというものである。

マルクスは、生産のための一般条件が資本に包摂されるための要件として、道路を例に次の4点を挙げている。第一に前提となるのは資本が資本家の手元に大量に集中されていること。それは株式資本の形をとることが想定される。第二に、株式資本にとってはそれが利子をもたらすこと。第三に道路が利益を生むこと。第四に資本家の所得の一部をそこに投下できることである。いずれにせよ「共同団体そのものを代表する政府にかわって資本がこれを引き受けるようになるためには、資本のうえにうちたてられた生産のもっとも高度な発展を想定している³⁰⁾」のである。マルクスはこのように資本が一般条件を国家から引き受ける条件について生産が高度に発展していることを前提としていることを示した。

一方、現在、生産の一般条件の資本への包摂は次のようなプロセスで行われる。

第一に、土地と固定施設が無償あるいは低廉な価格で資本に譲渡され、したがって完全に一般条件が個別資本へと転化する場合である。

第二に、土地と固定施設は公的管理に置かれたままで追加的労働部分だけが資本に包摂される場合である。

第三に、土地や固定設備の一部あるいは全部を小売販売や飲食施設などのいわゆる商業施設に転換したり鉄道の貨物線を廃止して跡地を商業施設に転換するなど、まったく別の用途に転

換されて資本に譲渡される場合がある。

第一の場合には、一般条件は土地資本へと転化される。第二の場合は「それなしでは機械が使用不能になるような追加労働³¹」が資本に包摂されるのであるが、そこで機能する資本はいわゆる「サービス」産業部門に分類される。第三の例としては、たとえば旧国鉄本社跡地一帯、梅田の貨物ヤード跡地のオフィスビルへの転換、周辺の旧国鉄用地の大手量販店の店舗への転換の経験があげられよう。オフィスビルの場合、一般条件は同じく土地資本に転化し、利用する個別資本の剰余価値からの分け前を要求する。量販店の場合は流通資本となり、借地の場合には地代を支払うと同時にその地代部分を生産資本か消費者に要求する。ただし、第3の例でいえば、そうはいつても資本の貨物輸送のためには鉄道の貨物部門は残しておかざるを得ない。しかし、そこでは資本がそれを営む動機が生じるほどに物流量が確保できないため、資本を投下してもそれが資本に利潤をもたらす保証はない。したがってその部分は相変わらず公的管理のもとにおかれることになる。たとえば、国土交通省は2010年の政策集において「JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物の自立・完全民営化に向けた取組の推進」と題して、「JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物に対して、財務基盤の安定化や収益基盤の強化を図り、早期の自立・完全民営化を図る」としているが、ここで早期に完全民営化を図ることを目標に掲げていることからわかるように、株式はいまだに100%国家所有のままであり、実質的に民営化には至っていない³²。

（2）生産の一般条件の解体といわゆる「サービス部門」への転化

- 低賃金・不安定雇用労働の増加 -

先に見てきたように、生産の一般条件が資本化された場合、その中身は「土地貸付プラス現物貸付プラス追加的労働」となる。一方、消費の一般条件は「サービスの提供プラス固定資本の現物貸付プラス土地貸付」となる。これらはいずれも「サービス」資本を取り込んだものと

なる。したがって、ここで生み出される雇用の多くはいわゆる「サービス」労働に分類される。

先進国内において、製造業の雇用が減少するとともに一般条件が資本に包摂される過程で比率を増す労働者の多くは、この「サービス」部門に分類される産業に雇用される労働者である³³。Walkerによれば「この四半世紀でアメリカ経済は製造業労働者の雇用を1つ失うごとにいわゆる『サービス』部門の雇用を7つ創出してきた。『サービス』化は世界的傾向ではあるが、アメリカほど劇的に製造業労働者が激減した国は他にはない。³⁴」

「サービス業」で生み出される利潤はいずれも生産資本に雇用された労働が生み出す剰余価値からの分配部分である。この原則はたとえこれらの資本が自律的に営まれていようと変わらない。また、医療、介護、教育、小売などとともに製造業にくらべると生産性を上昇させにくい産業である。それは、これらの多くが労働集約的な産業であると同時に機械化が進めにくい産業であるからに他ならない。確かに医師や看護師など、これらのサービス資本が雇用する一部の労働者については熟練労働者であることから平均的労働賃金より高額の支払いを受けることも多い³⁵。しかし、施設の維持管理にかかわる追加的労働を担う労働者や卸・小売、簿記や倉庫管理などの労働者の賃金は低く抑えられる傾向にある。マルクスは商業労働者について次のように書いている。「個々の商人にとっては、彼の利潤の総量は、彼がこの過程において使用しうる資本総量に依存しており、そして彼は、彼の事務員たちの不払い労働が大きければ大きいほど、それだけ多くの資本を売買に使用することができる。³⁶」

しかも、商業労働者の賃金は二つの理由で引き下げられる傾向にある。第一に「事務所内での分業」によるものであり、第二に「国民教育の普及」によるものである。こうして「以前はそこから排除されていた、より劣悪な生活様式に慣れてきた諸階級から募集することを可能にする。そのうえ、それはここへの殺到を増加させ、それゆえまた競争を激化させる。

それ故、いくつかの例外を除いて、資本主義的生産の進展につれて、これらの人々の労働力の価値は減少する。彼らの労働能力は向上するのに、彼らの賃金は低下する。³⁷⁾

マルクスのこの記述に関連して、エンゲルスは何百人ものドイツ人事務員が「あらゆる商業的操作と三 - 四か国語とに精通しているが、ロンドンのシティで一週間25シリング—熟練機械工の賃金よりはるかに安い—の勤め口を得られないでいる」と付している³⁸⁾が、それは現代も変わらない。

たとえば、日本の雇用機会そのものは大幅に減少をみせてはいるが「サービス」部門、特に「医療・福祉」や「卸売業・小売業」の就業者数は増加している。また「小売業」などの対消費者サービスでは非正規雇用の割合が高いのが特徴である。たとえば製造業では非正規雇用が全体の2割程度であるのに対して「宿泊、飲食サービス業」では非正規が7割、「生活関連サービス業、娯楽業」では非正規が5割を超え、「医療・福祉」「教育・学習支援業」でも3割から3割強を占める。(2010年) これらの職種に従事する労働者は低賃金労働者の一群を形成している。

4. 一般条件の解体と資本への包摂がもたらす反作用

(1) 賃金の労働力の再生産費以下への切り下げと「一般条件」に対するニーズの高まり

先進国で顕著な生産と消費の一般条件の解体と資本への包摂は、資本の力が弱体化したことを示すものではない。たとえば、直接的生産過程の海外移転を一例として挙げれば、製造業が海外で雇用する労働者数が増大していることからわかるように、これは市場の無限の拡大を求めて移動する資本の当然の行動であり「絶えず拡大される大量生産は既存の市場をあふれさせ、したがってまた絶えずこの市場を拡大しようとし、その限界を突破しようとする³⁹⁾」結果として生じていることなのである。一方、先進国内に残された資本も同じく貪欲に残余の

資本投下先を見つけ出そうと必死になる。いわゆる「サービス」部門(Walkerが名付けた生産前および生産後の労働が自立したものを含む)への資本集中が生じるのも、こうした資本の当然の運動の結果である。

「サービス」部門には労働者が殺到し、公的規制を設けなければますます賃金は引き下げられ、労働力の再生産費を下回る水準にまで押し下げられる。こうして失業者やワーキングプアの数が増大し、彼らは公的支援で救済されざるをえない。ここに一般条件解体の矛盾が生じることになる。一般条件を解体し、資本への包摂を進めるのは資本の価値増殖運動の必然的な要求であるが、それは、労働者の賃金を労働力の再生産費以下に押し下げ、結果として、一般条件に依存しなければならない労働者を増大させることにつながる。現実には社会保障がいまだに資本にとって可変資本の節約を可能にさせるという機能を持っていることに変わりはない。現在の土地資本中心の「社会資本」カテゴリーを超えて、もしマルクスが消費手段として個人に分配される前に控除しておくべき部分として挙げている「直接に生産に属さない一般管理費」「学校や衛生設備等々のようないろうんな欲求を共同でみたすためにあてる部分」「労働不能者等のための元本、つまり、今日のいわゆる公共の貧民救済費にあたる元本⁴⁰⁾」を一般条件と指定することが可能であれば、一般条件が解体される過程は、実際にはこういったファンドに充てられなければならない控除部分をますます拡大するという反作用をもたらすことになろう。

(2) 一般条件の解体と資本への包摂の過程に必要な「公」の強制力

また、先進国内において生産資本から商業資本やいわゆる「サービス資本」への転換が図られる過程で、「雇用創出」「地域の発展」という名目で土地改良や輸送機関の整備、さらには土地の実質的な無償提供、土地収用までを要求することが行われている⁴¹⁾。

ここでも、「公から民へ」という標語がいかにも現実からかけ離れているかが示される。資本

は固定資本の節約と空費の節約をはかるために、一方では「公から民へ」を要求し、その一方で資本の運動があたかも共同体の共通利益を生み出すかのように「雇用創出」や「地域再開発」あるいは「遊休地の活用」を名目に一般条件の整備を要求する。「資本はつねに自己の価値増殖の特殊な諸条件だけを求め、共同的な諸条件はこれを国家に必要なもの（Landesbedürfnisse）として全体の国に押しやる。資本は有利な、資本の意味で有利な企業だけをいとむ⁴²⁾」のである。

おわりに

資本の市場拡大への欲求は生産資本にとって不要となった一般条件を価値増殖の場として再利用するべく運動する。この過程すなわち一般条件の解体と資本への包摂のプロセスは単純な「官から民へ」といったことにはならない。資本は価値増殖に役立たない部分は変わらず一般条件として国家の管理に押し付け、役に立つと判断した部分は「雇用創出」「コミュニティの維持」を掲げて確実に利潤が手に入るように公費による地ならしを要求し、その上に立って利潤を獲得する。どの部分を資本化するのか、どの部分を共同体の管理のもとに残存させるかは基本的には資本の本能にゆだねられる。それは、社会的動物としての人間の集団がその共同体を維持するための生産と消費の「一般的・共同社会的諸条件」との矛盾を露呈させることになるのである。

マルクスは『ゴータ綱領批判』において社会的総生産物から控除されるべきものとして「第一に、消耗された生産手段を置き換えるための補填分」「第二に、生産を拡張するための追加部分」「第三に、事故や天災による障害にそなえる予備積立または保険積立^{フオンド}」そしてさらに、「直接に生産に属さない一般管理費」「学校や衛生設備等々のようないろいろな欲求を共同でみたすためにあてる部分」「労働不能者等のための元本。つまり、今日のいわゆる公共の貧民救済費にあたる元本^{フオンド}」⁴³⁾を挙げているが、ここでマ

ルクスが挙げたファンド（フオンド）は、生産と消費の一般条件にかかわるものである。

本研究の出発点である「社会資本」概念そのものが、そもそも「土地に固着した固定施設」であることを条件としているため、マルクスが示した一般条件よりも対象をかなり限定したものとなっていると思われる。マルクスのいうところの「いろいろな欲求を共同でみたすためにあてる部分」は、当然ながら歴史段階、地理的・文化的環境などによってその内容を異にする。どのようなものが含まれるのか、それらの所有と使用をどのように考えるべきか、これらの問題は今後の課題である⁴⁴⁾。宮本憲一氏は、1997年にオンデマンド版として復刻された〔改訂版〕『社会資本論』の冒頭、「社会資本」を分析するにあたり「社会資本」をあつかう労働、情報から文化、「国際的社会資本やODAなどの研究も必要である。」（『社会資本論（改訂版）の復刻にあたって』より）と指摘している。さらに、宮本氏は経済理論学会第60回大会共通論題において、「災害は環境破壊である。災害の原因は自然的素因と社会的素因があり、今回の東日本大震災は両素因が複合し、連続したものである。」（経済理論学会『季刊 経済理論』第50巻第1号、2013年4月、11ページ）と指摘し、両素因を自然科学および社会科学の両分野から検証する災害論の発展の必要性を訴えた。産業構造の変化という一般的な環境変化に呼応する「社会資本」概念の再検討の必要性に加え、日本がこの間に経験した未曾有の災害との関係で、この「社会資本」研究を進めることが要請されている。

1 「社会的費用」についての分析は宮本憲一『社会資本論』有斐閣ブックス、2001年改訂版（オンデマンド）、第3章を参照。ここで社会的費用とは資本のあくなき資本蓄積運動がもたらす社会的損失、たとえば公害がもたらす環境破壊、生活破壊や道路の渋滞、事故の増大による非効率性や生命の損失といったものであることが示されている。

- 2 K.Marx, *Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie*, S432 (高木幸二郎監訳『経済学批判要綱』第III分冊、大月書店、470 ページ)
- 3 池上氏は「第三の範疇」として研究施設等を設定される。池上惇「社会的労働手段と公共投資」『経済論叢』第90巻6号、1963年、34 ページ
- 4 山田喜志夫『現代経済の分析視角 マルクス経済学のエッセンス』、桜井書店、2011年、112-113 ページ
- 5 いわゆる「サービス業」の雑多な性格を分類しなおし、「サービス産業」としての福祉厚生事業について書かれたものとしては渡辺雅男『サービス労働論』三嶺書房、1985年、225 ページ
- 6 山田喜志夫『再生産と国民所得』、評論社、1978年、318-319 ページ
- 7 「社会資本」が個別資本の生産過程の外側で国家によって所有されることの意義と、その「社会資本」が主として独占資本によって利用されることの意義を個別に分析することこそが「社会資本」の資本主義的再生産過程における重要な役割を理解することにつながる。「所有と機能との統一」を議論の出発点におく以上、近経概念の「社会資本」の定義の枠から出られず、したがって現在起こっている民営化の過程、すなわち「共同体所有」の解体と資本への包摂の過程も、それが有する資本の価値増殖活動にとっての意義も説明できないからである。
- 8 K.Marx, *Grundrisse*, S.425 (462-463 ページ)
- 9 渡辺雅男『市民社会と福祉国家』昭和堂、2007年、45 ページ
- 10 同上、43 ページ
- 11 山田、前掲『現代経済の分析視角 マルクス経済学のエッセンス』、114 ページ
- 12 K.Marx, *Thorien uber den Mehrwert*, MEW, Bd. 13, S.616, (大内兵衛・細川嘉六監訳『マルクス＝エンゲルス全集』大月書店、1966年、612 ページ)
- 13 宮本憲一『社会資本論』有斐閣ブックス、2001年改訂版 (オンデマンド)
- 14 渡辺雅男『階級政治!』昭和堂、2009年参照。
- 15 宮本、前掲『社会資本論』123 ページ
- 16 Friedrich, Engels, MEW, Bd. 18, *Zur Wohnungsfrage* S.250 (全集、第18巻、住宅問題、245 ページ)
- 17 K. Marx, *Das Capital*, Bd II, MEW, Bd. 24. S.212 (全集、第24巻、第二篇第10章、258 ページ)
- 18 島津氏は、宮本氏や池上氏が「社会資本」の特徴を土地に固定されていることにおいて「物理的な不動性を固定資本の直接的な属性だとしてならない」(島津、前掲論文、85 ページ)といわれる。しかし、マルクスがアダム・スミスを批判する中で指摘しているのは、外見は同じであってもそれがどう機能するかによって流動資本と固定資本に分かれるのであって、家屋や家畜のそのものに本来的な性格として備わっているものではないということを行っているのである。「同じ物でも、労働過程で果たす機能の違いに応じて、流動資本の構成部分をなすか、あるいは固定資本の構成部分をなす。」一方で、島津氏は『社会資本』ならびに国家資本の対象となる生産手段が多くてのばあい土地となんらかのかたちで結びついて」といわれるものの、それ以上の分析は一切行っていない。
- 19 山田、前掲『現代経済の分析視角 マルクス経済学のエッセンス』、127 ページ
- 20 同上、122 ページ。また、これらの固定施設が通常のリース・レンタルと異なる性格を持つことについても次のように指摘される。道路や港湾設備といった一般条件は「期限到来時における現物での還流運動は生じない。」しかも、「世紀的寿命をもつものであるから、道路の摩損分ではなく道路の維持および修繕に要する費用を利用者は支払うこととなる。この点でのみ、道路は、利子生み資本の一形態としての通常の現物貸付資本と異なる。」同、123 ページ
- 21 K.Marx. *Grundrisse*, S.610-611 (673-674 ページ)
- 22 山田良治氏は土地資本が「素材的側面からいえば、前提と結果が分離しにくいような労働手段、言い換えれば丸ごとの引き渡ししが不可

能で利用独占が困難な労働手段「たとえば鉄道のように、一方同時に生産用具として役立つしながら、けっしてその引き渡しをすることはできない、あるいはそれが生産手段として消費されていくのに応じ引き渡しをすることができない（K.Marx. *Grundrisse*, S.614）ような労働手段においては、このような形式による資本循環の包摂を余儀なくされやすいということである。（35 ページ）」とし、そのうえで「このことは、これ以外の労働手段、すなわち丸ごとの引き渡しや利用独占が可能となる労働手段が、やはり同様に「使用価値で売られ」たり現物貸付資本として機能することを排除するものではない。・・・中略・・・乗用車は、商品資本として単純に販売されることもあれば、レンタカーとしてその「使用」が売られたりすることもある。」と述べている。要は、乗用車のようなものは「必ずしも『引き渡しをすることができない』ものではなく、現物貸付資本としての流通が常に強制されるわけではないという点で道路や鉄道などとは区別されるのである。」山田良治『開発利益の経済学』、日本経済評論社、1992年、35-36 ページ

23 金子ハルオ『生産的労働と国民所得』日本評論社、1966年、渡辺雅男『サービス労働論』三嶺書房、1985年参照。

24 山田、前掲『現代経済の分析視角 マルクス経済学のエッセンス』、93 ページ

25 K.Marx. *Grundrisse*. S.424 (461 ページ)

26 *Ebd.*, S.636 (同上、703 ページ)

27 *Ebd.*, S.441-2 (同上、480 ページ)

28 K.Marx. *Grundrisse*, S.312 (336 ページ)

29 宮本、前掲『社会資本論』、122 ページ

30 K.Marx. *Grundrisse*, S.429 (467 ページ)

31 K.Marx, *Das Kapital* II, S.173 (211 ページ)

32 国土交通省『国土交通省政策集 2010』2010年6月、15 ページ

33 山田、前掲『現代経済の分析視角 マルクス経済学のエッセンス』第Ⅱ部第4章参照。山田氏は「サービス化」の原因として11項目挙げておられるが、これに「一般条件の資本への包摂の進展」を付け加える必要があるもの

と考える。

- 34 Ashok Bardhan and Richard Walker, California shrugged: The Fountainhead of the Great Recession. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, Oxford University Press on behalf of the Cambridge Political Economy Society, 2011, 4, p.309
- 35 こういった熟練労働でさえ、現在では安定的な高給が保証されるとは限らない。日米の格安航空会社のパイロットやCA（キャビン・アテンダント）の賃金や労働条件、アメリカにおける医師の賃金格差の現状がそれである。
- 36 K. Marx, *Das Kapital*, III, MEW, Bd. 25a, S.305 (社会科学研究所監修、資本論翻訳委員会訳『資本論 第三巻 a』新日本出版社、495 ページ)
- 37 *Ebd.*, S.311-312 (同上、507 ページ)
- 38 *Ebd.*, S.311-312 (同上、507 ページ、エンゲルスによる脚注 39 [a])
- 39 *Ebd.*, S.349 (同上、419 ページ)
- 40 K.Marx, *Kritik des Gothaer Programms*, MEW, Bd. 19, S.19 (全集、第19巻、『ゴータ綱領批判』、大月書店、19 ページ)
- 41 たとえば、かつての製造業の中心的存在であり、物流基地として港湾設備や鉄道、造船所を抱えていたカリフォルニア州エメリービル市は、400戸の公共住宅建設を破棄してアニメーションスタジオ Pixier のために野球場やデルモンテの缶詰工場跡地 40万スクエアフィートの土地買い取りを仲介している。さらに Pixier が要求する大街区 (Super Block) をつくりだすために、当初、市が計画していた道路建設を断念し、110万ドルの補助金に地下貯蔵タンクの清掃補助まで引き受けた。開発にかかった費用として Pixier が市に支払った費用は全額補助金でカバーされた。さらに Pixier が敷地の拡大を要求した際も 20戸の低価格住宅の建設計画を破棄している。そのほか、市は近接する工場群の跡地を、3000万ドルを投じて IKEA の大型店舗をはじめとする商業施設と娯楽施設の複合型施設やホテルを誘致している。調査報告によれば、サービス労働者を中心に雇用は増えたものの貧困は減少しておらず、2000年の時点で全世帯の53%が貧困線以下の

生活を強いられている。

Center for Labor Research and Education, University of California, Berkeley, *The California Partnership for Working Families Behind the Boomtown Growth and Urban Redevelopment in Emeryville, East Bay Alliance for a Sustainable Economy*, May 2003

- 42 K.Marx, *Grundrisse*, S.430, (468 ページ)
- 43 K.Marx, *Kritik des Gothaer Programms*, S.18-19 (19 ページ)
- 44 たとえば、制度学派である宇沢弘文氏は「社会的共通資本」に含まれるものを次のように指定される。「社会的共通資本は、土地、大気、土壌、水、森林、河川、海洋などの自然環境だけでなく、道路、上下水道、公共的な交通機関、電力、通信施設などの社会的インフラストラクチャー、教育、医療、金融、司法、行政などのいわゆる制度資本をも含む。」宇沢弘文『社会的共通資本』岩波書店、2000年、22ページ。その他、カリフォルニア大学サンタ・クルス校名誉教授である James O'Connor のエコロジー論を中心として環境問題を経済学の視点から考察したものとして、長島誠一氏による『エコロジカル・マルクス経済学』（桜井書店、2010年）がある。