九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

マルクスの運輸論における「有用効果」概念の批判的考察

刀田，和夫

https://doi.org/10.15017/4475352

出版情報：經濟學研究. 50 (1/2), pp.13-29, 1984-09-10. 九州大学経済学会
バージョン：
権利関係：

KYUSHU UNIVERSITY

マルクスの運輸論における「有用効果」概念の批判的考察

刀田和夫

目　次

はしがき
1. 「有用効果」の意味するものと「有用効果」＝生産物論の疑問
2. 「有用効果」の背景にある考え方とマルクスにおける無形生産物否定論
3. マルクスのサービス概念と「有用効果」
4. 結び

はしがき

わが国のマルクス経済学界における論争の一つに，サービス労働の価値形成性如何を巡るサービス論争がある。この論争においては，その当否の判定基準として，長らくいわゆる生産的労働が援用されて来た。すなわち生産的労働であるか否かが価値形成労働であるか否かの判定基準とされ，“サービス労働は生産的労働であるか否か”という形で問題が論じられて来た。

けれども少なからざる論者が指摘して来たように，このような判定基準の根拠は必ずしも明確なものではない。むしろここで問題となっている価値とは，『資本論』の冒頭商品論で規定されている価値であるのだから，判定の基準は何はさておき冒頭商品論の価値論に求めなければならない性格のものである。そしてここで規定されている価値は商品の価値であり，もっと正確にいえば生産物である商品の価値であるのだから，商品として販売される生産物を生産する労働（ただし抽象的人間労働の側面）こそが価値を形成する労働であり，このようであるかぎり，ある労働の価値形成性如何の判定基準は，その労働が商品として販売される生産物を生産するか否か，そして商品生産を前提するなら，その労働が生産物を生産するか否か，ということでなければならない。したがってサービス労働の価値形成性如何も，サービス労働は生産物を生産するか否か，によって判定さるべき性質のものといわねばならない。あるいは，通説が主張しているように物財生産物生産労働にのみ価値形成性を認めることは，われわれの文脈でいえば，物財生産物生産労働のみを生産物生産労働と見做していることを意味するが，それとの関連でいえば，サービス労働の価値形成性如何は，サービス労働が物財生産物生産労働と同様の意味において生産物を生産するか否か，によって判定さるべきであるといわねばならない。

幸いなことに最近のサービスを巡る議論は，生産的労働論の装いをとってはいても，実質的には上述のような議論の仕方に転換しつつあるように見える。ことにこの論争においてサービス労働の価値形成性を肯定する少数派説に立つ論者に，この傾向がはっきりしている。これらの論者の多くは，サービスを物財生産物に対して無形生産物ととらえ，われわれの文脈でいえば，サービス労働は，サービスという無形生産物を生産するが故に価値を形成する，と事実上

主張している。

ただその際彼等の多くは，多かれ少かれマルクスの『資本論』第2巻の交通論における「有用効果」に関する叙述をもとに，そうした主張を行っている[1]。マルクスはそこで「有用効果」という形で無形生産物という概念を承認し，加えてそれが通常の商品と同じく価値をもつものであることを認めていると解釈できる叙述をしており，このことが彼の権威ともあいまって少数派説の拠所となってきたのである。

けれども彼の「有用効果」概念を先入見を交えずに考察してみるなら，上述のような少数派説にとっての有利な性格は全く表面的なものであり，その実体はむしろ生産物概念と対立し，この概念の背景にある考え方もむしろ無形生産物否定論であるように思われる。あるいはまた，この概念は彼のサービス概念の一種と考えられるものであるが，本稿でも明らかにするように，彼のサービス概念は生産物からほど遠いものであり，この点から考えても「有用効果」の生産物性は疑わしいように思われる。したがって様々な意味で，「有用効果」論に依拠する少数派説は，甚だ危うい，不釣合な基礎の上に立っているといわねばならない。

そしてあえて付け加えるならば，少数派説は「有用効果」という権威ある後楯をもったせいか，サービスを無形生産物ととらえ，これが物財生産物とその本質において相違するものでないことの論証において，これを具体的なサービスの分析をとおして行うというよりは，それをマルクスの「有用効果」論をもって代えるという偏向を生み出している。さらには少数派説の論者のなかには，『資本論』第1巻の商品論に「有用効果」の語を見いだすことによって，マルクスが，価値が規定されている商品論においてすでに無形生産物概念を承認していることの証拠とし，翻って無形生産物生産労働であるサービス労働の価値形成性を，彼が商品論においてすでに承認していると主張する論者さえ現れている[2]。

だがこうしたやり方は権威を頼りにするものであって，決して論証ではない。論証は，現実に存在する多様なサービスの具体的形態に即して，それらが本質的に物財生産物と異なるものでないことを証明することでなければならない。この意味でマルクスの「有用効果」概念は，むしろサービスの具体的形態の分析と，それに基づくサービス生産並びにサービス生産物理解の妨げとなっているといっても過言でない。

勿論マルクスが「有用効果」によって「無形生産物」並びにその価値についての叙述を残したことは，彼の権威故に，論争史上少数派説の主張に拠所を与え，またこれを鼓舞する役割を果たしたことは否めない事実であり，「功績」でもあったといえる。けれどもわれわれは，この概念の少数派説にとってのメリットは過去のものであり，現在ではもはや障害物と化していると考えざるをえない。以下の本稿では，『資本論』第2巻の交通論における「有用効果」の実体と，その背景にある考え方，さらにはそれがマルクス的概念のサービスの一種であることを明らかにし，これらを通じて，この「有用効果」が決して生産物ではありえないことを明ら

1) たとえば古くは，石倉一郎「『生産的労働と価値の概念』再論」（『法経研究』静岡大学，第17巻第4号），比較的最近の論稿では，青才高志「価値形成労働について――生産的労働とサーヴィス」（『経済評論』1977年9月号）等。

2) たとえば，飯盛信男「労働価値論とサービス部門」（『経済論集』佐賀大学，第15巻第2号）等。

かにしたい。そして，ひいてはこの概念の呪縛からの少数派説の解放の一助としたいと考えるものである。

1. 「有用効果」の意味するものと「有用効果」＝生産物論の疑問

「有用効果〔Nutzeffekt〕」の語は『資本論』の各所において様々な意味で用いられている[1]。そのうちサービス論争における少数派説諸論者が好んで援用するのは，次に引用する第2巻第1章「貨幣資本の循環」第4節「総循環」の，運輸業に関して出てくる「有用効果」である。

「運輸業が売るものは，場所変更それ自体である。生み出される有用効果は，運輸過程すなわち運輸業の生産過程と不可分に結びつけられている。人や商品は運輸手段といっしょに旅をする。そして運輸手段の旅，その場所的移動こそは，運輸手段によってひき起こされる生産過程なのである。その有用効果は，生産過程と同時にしか消費されえない。それは，この過程とは別な使用物として存在するのではない。すなわち，生産されてからはじめて取引物品として機能し商品として流通するような使用物として存在するのではない。しかし，この有用効果の交換価値は，他のどの商品の交換価値とも同じに，その有用効果のために消費された生産要素（労働力と生産手段）の価値・プラス・運輸業に従事する労働者の剰余労働がつくりだした剰余価値によって規定されている。この有用効果は，その消費についても，他の商品とまったく同じである。それが個人的に消費されれば，その価値は消費と同時になくなってしまう。それが生産的に消費されて，それ自身が輸送中の商品の一つの生産段階であるならば，その価値は追加価値としてその商品そのものに移される。だから，運輸業についての形式は，G–W $\langle^{A}_{P_m}$…P–G′ となるであろう。なぜならば，ここでは生産過程から分離されうる生産物がではなく，生産過程そのものが代価を支払われ消費されるのだからである。つまり，この形式は貴金属生産の形式とほとんどまったく同じ形式を持っているのであり，ただ，運輸業ではG′は生産過程で生み出された有用効果の転化形態であって，この過程で生み出されてそこから突き出された金銀の現物形態ではないだけである。[2]」

以上に出てくる「有用効果」が問題の概念である。これの与えられている性格は見方によって単一ではないが，上掲箇所で「有用効果の交換価値は，他のどの商品の交換価値とも同じに……規定され……その消費についても……まったく同じである」と述べられ，また「有用効果」は「生産過程で生み出された」とも述べられていることを考慮していうなら，それは通常の商品と同一の性格をもち，したがって生産物と規定されていると解釈することができる。因に，「有用効果」はもとより有形物ではないから，その場合にはそれは無形生産物と理解することができる。そうするとマルクスは無形生産物の存在を承認しているということになり，加えてそれが通常の商品と同じく価値をもつことを承認しているから，サービスを無形生産物ととらえると，話は転じて彼はサービスの価値を承認し，したがってサービス労働の価値形成性を承

1) この点については，谷川宗隆「有用的効果についての一考察」（『経済学雑誌』大阪市立大学，第50巻第6号）並びに，同氏著『流通過程の理論』の第9章Ⅱ及び第10章が詳しい。

2) 『資本論』岡崎次郎訳，国民文庫版(4)，98–99ページ。尚，訳文は引用者の責任で一部変更した。以下同様。

認しているという解釈が生まれてくる。これこそがサービス論争における少数派説諸論者が「有用効果」をサービス生産物として援用する所以である。

以上でふれた点からも明らかなように，「有用効果」が生産物としての性格を与えられていることは確かであり，少数派説諸論者の解釈もあながち不当とはいえない内容をもっている。けれども「有用効果」はかかる性格もさることながら，次に見るように特定の内容をもったものである。そしてこの内容を考慮した場合，はたしてこれを生産物と規定しうるかということが，われわれのこの概念に対する最大の疑問である。

では「有用効果」の内容，その意味するものは何か。上掲箇所はそれを直接には説明していない。けれども「運輸業が売るものは，場所変更それ自体である」と述べ，その少し後で「有用効果の交通価値」について論じていることと，交換価値を云々されるものは「運輸業が売るもの」であると解されることから，「有用効果」の意味するものは「場所変更〔Ortsveränderung〕」，もっと正確にいえば，人や財貨という運輸対象の「場所変更」であると解釈される。この点は，同じ第2巻の，この語を用いて運輸を論じている別の箇所で，「運輸手段が……生産部面にあるときに，生み出す有用効果すなわち場所変更〔Ortsveränderung〕[3]」と述べられていることからも間違いのないところである。

ただ，この「場所変更」は，厳密にはもっと内容を明確に規定さるべきである。というのは「場所変更」という語が意味しうるものは，運輸の事実に即して考えるなら単一ではないからである。すなわち「場所変更」は，第1に，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でありえ，また第2に，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）でもありうるからである。

上掲箇所は，以上のいずれの「場所変更」であるのかは直接には述べていない。けれどもそれが第2の「場所変更」でないことは容易に見てとれる。上掲箇所は，「有用効果」すなわち「場所変更」は「運輸手段の……場所的移動」である「生産過程」と「同時にしか消費されえない」と述べている。つまり「場所変更」である「有用効果」は，運輸手段が移動しつつある時に消費されるものである。然るに第2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なのである。したがって「場所変更」の意味するものは，厳密には「場所変更の活動」ということになる。

このようであるなら「有用効果」の内容，その意味するものは「場所変更の活動」ということになるが，前にも見たように，「有用効果」は通常の商品と同じく生産物としての性格を与えられていた。そうだとすると「有用効果」は「場所変更の活動」であるのだから，マルクスはここでは，「活動」をもって生産物と規定していることになる。問題はこのことの妥当性である。

尚，上掲箇所は「活動」が生産物であるとは，直接には述べていない。そう推論されるだけであるが，因にマルクスがそれを直接に述べている場合もある。次に引用する『資本論』第2部第1稿の運輸論がそれである。

「これらの産業〔運輸業〕の本来の生産物

3) 同上，259ページ。

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が売られるのである。鉄道，機関車，等々は，商品として流通過程にあるのではない。船舶や乗合自動車も同様である。売られるのは，それらの生産物，つまり輸送される財貨の場所変更である。[4]」

ここでは「有用効果」の語は使われず，「サービス」の語が使われている点は，既掲箇所の運輸論とはやや異なるところである。けれども，運輸業の「生産物は……場所変更である」，あるいは「売られるのは……場所変更である」等と述べられていることからもわかるように，内容上はほとんど違いはない。そして「場所変更」が運輸業の「生産物」であると，既掲箇所では事実上述べていた点を明文をもって述べ，さらに重要なことには，鉄道を例に取り，「〔鉄道〕を用いて生産される運動が売られる」とあるように，「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。これからも明らかなように，マルクスは，運輸においては「活動」が生産物であるという考え方をしているのであり，「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。

だがこのような考え方は，明らかに疑問である。

マルクスは運輸を生産と規定し，運輸業を生産部門と見做している。そうだとすると，運輸業の独自性は認めるにしても，それが生産一般と基本的な点で同一の性格をもたなければならないことはいうまでもないことである。そして生産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。ところが彼は，運輸業における活動である「場所変更の活動」，すなわち運輸業を生産部門と見做す限り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[5][6]。したがって「有用効果」が「場所変更の活

4) 『資本の流通過程――『資本論』第2部第2稿――』中峯照悦・大谷禎之助他訳，276ページ。尚，引用文中の〔 〕内は引用者による補足を，点線は同じく省略を，傍点は同じく強調を，それぞれ表す。以下同様。

5) いわゆる交通生産説論争における比較的初期の有用効果生産説に属する人々――たとえば安部隆一，富永祐治（旧説），佐藤光威氏等――は，マルクスの「有用効果」を援用し，それに，交通労働によって生産される，「これを消費することによって労働対象の場所的移動が実現する」（富永祐治「交通資本の蓄積」『一橋論叢』第27巻第4号，295ページ）ものという解釈を加え，それをもって交通業の生産物と規定した。

こうした解釈に従えば，「有用効果」が生産物であると同時に活動であるという論理矛盾は避けられることは明らかであるが，解釈論としては疑問である。マルクスは「場所変更」を直接に「有用効果」と呼んでいるからである。そして「有用効果」の消費を論じた箇所でも，その消費が「実現」するものについては何等ふれるところはないのである。

尚，上述の有用効果生産説が，解釈論は別としても，欠陥のあるものであることについては，拙稿「交通業の生産物について――マルクスの〈有用効果 Nutzeffekt〉と諸説の検討――」（雑誌『唯物史観』河出書房刊，第20号）を参照されたい。

6) 「有用効果」概念の矛盾に関しては，次の矛盾も指摘されよう。すなわちマルクスは「有用効果」が出てくる本節最初の引用箇所において，運

動」である限り，それは生産物ではありえないといわねばならない。

尚，最後に，「有用効果」についていわれている「生産過程で生み出された」ということの意味するものも，「有用効果」を生産物と規定できるか否かを判定する上で，一つの問題である。ここでの「生産過程」は，最初の引用にもあるように，「運輸手段の……場所的移動」と表現されていて，運輸労働が運輸手段を用いて運輸対象を移動させる過程とは述べられてはいない。だから，「有用効果」は「生産過程で生み出された」ものとはいわれていても，そこで行われる労働によって「生み出された」という意味が付与されているかどうかはっきりしない。むしろ移動しつつある運輸手段によって「生み出された」ものと規定されているとの解釈を許すものであり，その点は，前の引用（注3）が「運輸手段が……生み出す有用効果」と述べていることからも裏付けられる。けれども生産物概念は直接労働に結びついており，「生み出す」というなら，それは労働が「生み出す」のであって，その手段であるものが「生み出す」ものではない。この意味からも，「有用効果」の生産物概念としての妥当性は，ますますもって疑わしいといわねばならない。

2. 「有用効果」の背景にある考え方とマルクスにおける無形生産物否定論

前節でも見たように，「有用効果」は生産物としての性格を与えられていた。けれども「有用効果」は，前の引用にもあるように，これに加えて次のような性格をもつものとも規定されていた。

「有用効果は，生産過程と同時にしか消費されえない。それは，この過程とは別な使用物として存在するのではない。すなわち，生産されてからはじめて取引物品として機能し商品として流通するような使用物として存在するのではない。[1]」

以上でいう「生産過程と同時にしか消費されえない」ということが，生産と消費とが同時である，あるいは生産と消費とが時間的に分離できないということであるなら，この性格は，物財生産物に対比される無形生産物の基本的特徴であるから，この意味で「有用効果」は生産物であるのみならず，無形生産物と規定されているといえる。したがってマルクスは，無形生産物を承認していると解することが可能であり，少数派説諸論者の多くもそう解している。そして「有用効果」が無形生産物であるなら，それは「生産されてからはじめて取引物品として機

輸業の資本循環形式を規定する際に，運輸業では「生産過程から分離されうる生産物がではなく，生産過程そのものが代価を支払われ消費される」と述べている。だがこのようだとすると，「代価を支払われ消費される」ものは運輸業の販売商品であり，それはこの箇所のすぐ前のところでは「有用効果」とされているのであるから，ここで「代価を支払われ消費される」と述べられている「生産過程」も「有用効果」であるという解釈が十分成り立つ。しかしそうだとすると，「有用効果」は生産物であると同時に生産過程でもあるということになってしまう。これは明らかに矛盾である。

「有用効果」の上述のような二重性は，それを矛盾と見るかどうかは別として広く認められているところである（たとえば赤堀邦雄『価値論と生産的労働』200-201ページ，馬場雅昭「サーヴィス労働およびサーヴィスについて（II・完）」『旭川大学紀要』第14号，87-88ページ，等），またわれわれも旧稿（前出「交通業の生産物について――マルクスの〈有用効果 Nutzeffekt〉と諸説の検討――」）では上述の点をとらえて，マルクスの「有用効果」概念には矛盾があり，混乱していると批判し，またこうした観点から，「有用効果」の解釈を巡る諸説を分類し検討した。

1) 『資本論』(4)，99ページ。

能し商品として流通するような使用物として存在するのではない」という性格も，その当然の帰結ということになる。

しかしマルクスは，「有用効果」の「生産過程と同時にしか消費されえない」という性格を，上掲箇所にも見られるように，「〔生産〕過程とは別な使用物として存在するのではない」ということである，すなわち生産過程とは別の対象としては存在しないということでもあるとしている。そしてこのことは，前の引用中で「生産過程から分離されうる生産物がではなく，生産過程そのものが……消費される[2]」と述べられていることからもいえる——つまり生産物が生産過程とは別の使用物としてあるなら，「生産過程そのものが……消費される」ということにはならない——ことである。

以上のような「有用効果」の性格は，「有用効果」の「場所変更の活動」という内容と，運輸業の生産過程のマルクス的定義のもとで考えるなら，十分了解可能なものである。マルクスのいうところに拠るなら，運輸業の生産過程とは「運輸手段の……場所的移動」であり，そしてこの「移動」によって行われる運輸対象の「場所変更の活動」が「有用効果」である。このようである限り，運輸対象の場所変更の活動は運輸手段の場所的移動とは切り離せないが故に，「有用効果」は「生産過程」からは分離されず，それとは別の対象として存在することはないといえる。

だがすでに述べたように，「活動」である「有用効果」は生産物ではありえないから，マルクスのこうした，「有用効果」を生産物と見做した上でのその特殊性の規定は，われわれの立場から見ればもはや何の意味もないことである。けれどもその点は問わずに，このような性格づけがなされる背景にある考え方を追究してみるなら，そこには無形生産物に関連するマルクスの興味ある考え方が浮かび上がってくる。そしてその点は，前の引用箇所の少し前で，マルクスが交通業に関して述べている次の箇所に明確に表現されている。

「一般的形式では，Pの生産物は，生産資本の諸要素とは物体的に違った物とみなされる。すなわち，生産過程から分離された存在をもっており，生産要素の使用形態とは違った使用形態をもっている対象とみなされる。そして，生産過程の結果が物として現れる場合にはいつでもそうなのであ〔る〕……。ところが，独立の産業部門でも，その生産過程の生産物が新たな対象的生産物ではなく商品ではないような産業部門がある。そのなかで経済的に重要なのは交通業だけであるが，それは商品や人間のための本来の運輸業であることもあれば，単に報道や書信や電信などの伝達であることもある。[3]」

以上では「生産過程の結果が物として現れる場合」は，生産物は「生産過程から分離された存在」をもつとされ，これに運輸業を含む交通業が対置されている。この対置に従うならば，運輸業の生産物——したがって「有用効果」——は「生産過程から分離された存在」をもたないということになる。そして生産過程から分離されないとすれば，生産物はその生産過程とは別の対象としては存在しないということにもなる。この意味で上掲箇所のとらえ方と，前に見た「有用効果」は「〔生産〕過程とは別な使用物として存在するのではない」と述べられて

2) 同上。

3) 同上，97-98ページ。

いることとの符合は，容易に見てとれるところである。

しかし，生産過程とは，生産活動が行われる時間・空間である。そしてこの生産活動によって，その成果，結果としてつくりだされる有用な対象が生産物であり，生産物は生産活動とは区別さるべき別の対象である。だから生産物は，生産活動が行われる時間・空間たる生産過程とも，当然区別さるべき別の対象でなければならない。したがって上述のように考えることは，物的財貨生産の場合だけ生産活動とは区別される別の対象がつくりだされ，そうでない場合にはそのような対象はつくりだされないと考えることを意味する。しかるに生産物は，生産活動によってつくりだされる，その活動とは区別される別の対象であるのだから，マルクスのかかる考えは，物的財貨の生産の場合にだけ生産物が生産され，そうでない場合には生産物は生産されないということになり，したがって物的財貨だけが生産物であり，そうでないものは生産物ではありえない，ということにならざるをえない。これが，「〔生産〕過程とは別の使用物として存在するのではない」という「有用効果」概念の背景にある考え方であり，それはまさしく無形生産物の否定論以外の何物でもないといわねばならない。

このように「有用効果」の無形生産物的外観とは裏腹に，この概念の背景にある考え方は，明らかに無形生産物の否定論である。そしてこれをもってするなら，「有用効果」ですらその生産物性を否定されざるをえないものである。この事実は，「有用効果」に依拠する少数派諸論者にとっては意外なことであろう。しかしこれは意外なことで何でもなく，こうした無形生産物否定論は，マルクスの諸著作に広く見られる考え方なのである。

たとえばその例の一つは，『剰余価値学説史』に見られる少数派諸論者にとっては周知の次の引用個所の，無形物を提供するサービスについての彼の考え方である。

「ある種のサービス提供すなわちある種の活動または労働の結果たる使用価値は商品に体化されるが，これに反し，他のそれは，手でつかめるような，その人自身から区別される結果を，あとに残さない。すなわち，それの結果は販売できる商品ではない。たとえば，ある歌手が私に提供するサービスは，私の美的欲望を充足させる。だが，私の享受するものは，その歌手自身と不可分な行為のうちにのみ存在しており，歌うという彼の労働が終われば私の楽しみも終わる。私の享受するものは活動そのもの――私の耳へのその反響である。[4]」

ここでマルクスが「商品に体化される」といっているサービス提供は，物的対象を加工する仕立屋等のサービス提供のことであり，「他のそれ」といっているのが，彼も例に挙げている，歌手のサービス提供のような無形物を提供するサービス提供のことである。そして彼は，後者を，「手でつかめるような，その人自身から区別される結果を，あとに残さない」ととらえているのである。

マルクスのこのような無形物提供サービス論について考える場合，あらかじめいくつかの点をはっきりさせておかなければならない。

まづその一つは，「手でつかめる」ということと「その人自身から区別される」ということとは，明らかに別の事柄であるが，マルクスの場合はこれが同一視されているということであ

4) 『剰余価値学説史』岡崎次郎・時永淑訳，国民文庫版(3)，191 ページ。

る。

マルクスが挙げている歌手のサービスを例にいうなら，歌手が行うのは歌うということであり，歌手のこの行為の結果として歌われた歌がある。だから，この歌は「手でつかめるような」ものではないにしても，それは明らかに「その人自身から区別される」ものである。仮にこうした区別が不可能だとしたら，歌手の歌だけを磁気テープ等に録音する等ということはそもそも不可能であろう。したがって，この種のサービス提供でも，たとえば歌という無形物の形で，「その人自身から区別される」ということは，当然承認さるべきことである。

ところがマルクスは，引用文の後の方で消費対象たる歌手の提供物について，「私の享受するものは活動そのもの……である」と述べて，これを活動の結果たる歌とはしていない。すなわち歌われた歌の消費対象としての独立性を認めていない。このことを考慮するなら，彼が上述の点を承認していないことは明らかである。むしろ彼は「手でつかめる」ということと「その人自身から区別される」ということを同一のことと考え，「手でつかめるような」ものをつくりださないこの種のサービス提供を，その理由をもって「その人自身から区別され」ないと考えているのである[5]。

5) 「手でつかめる」ということは，結局のところ物の形をとっているということであるから，この種のサービス提供は，それが物の形をとらないから，提供者「その人自身から区別され」ないと考えられていることになる。

無形物提供サービスについての同様のとらえ方は，同じ『剰余価値学説史』の他の箇所にも見られる。

「すこしも物体的〔objektive〕姿態をとらない——物としてサービス提供者から分離された存在をもつことなく，また価値形成分として商品にはいって行くこともない——一部の単なるサービス……。」（『剰余価値学説史』(2)，35ページ）

次にもう一つの点は，マルクスがいう「その人自身から区別される」ということは，同時に，その人が行う行為ないしは労働と区別されるということを意味している，ということである。

というのは，「その人自身から区別される結果を，あとに残さない」ということからは，サービスとして提供されるものが「その人自身から区別され」ないということが予想されるのだが，彼が歌手のサービスを例にとって述べているところでは，上でも見たように，消費対象たるもの，したがって提供されるものについて，「私の享受するものは，その歌手自身と不可分な行為のうちにのみ存在し云々」と述べているのである。つまりここでは「その人自身から区別され」ないということではなくて，「行為」と「不可分」であると，すなわち行為から区別されないと述べられているのである。このことを考慮するなら，マルクスのいう「その人自身から区別される」ということは，「その人自身〔の行為＝労働〕から区別される」ということでもあると解される。だから，マルクスがいっている「その人自身から区別される結果を，あとに残さない」ということは，「その人自身〔の行為＝労働〕から区別される結果を，あとに残さない」ということでもあると解される。因にマルクスは，同じ『剰余価値学説史』の別のところでは，無形物を提供する「実演する芸術家，弁士，俳優，教師，医師，牧師，等々の場合」は，「生産されるものが生産する行為から分離できない」といい[6]，そこでは直接に，行為から分離（区別）されないと述べられている。

6) 『剰余価値学説史』(3)，200ページ。

以上のようだとすると，前に述べた，マルクスが「手でつかめる」ということと「その人自身から区別される」ということとの同一視は，「手でつかめる」ということと「その人自身〔の行為＝労働〕から区別される」ということとの同一視でもある，ということができる。そうだとすると，マルクスは「手でつかめる」ということと，行為（労働）から区別されるということを不可分のものと考え，「手でつかめるような……結果を，あとに残〔す〕」労働だけが，それ自身から区別される対象をつくりだし，「手でつかめるような……結果を，あとに残さない」ような労働は，それ自身から区別される対象をつくりださないと考えている，ということができる。

だが，生産物は労働の成果，結果としてつくだだされるものであり，つくりだす活動である労働と，その成果，結果である生産物とは，当然区別される別の対象でなければならない。だからマルクスのように考えることは，「手でつかめるような……結果を，あとに残〔す〕」ような労働だけが生産物を生産し，「手でつかめるような……結果を，あとに残さない」ような労働は生産物を生産しないと見做すことを意味する[7]。ところが，「手でつかめるような」ものは有形物ないしは物的対象だけであるから，上述のように考える限り，物的財貨をつくりだす労働だけが生産物を生産し，然らざる労働すなわち無形物生産労働は生産物を生産しないということになる。したがって生産物は物的財貨だけであり，物的財貨にあらざるものは生産物ではありえない，ということにならざるをえない。これが無形生産物の否定論であることはすでに明らかであろう。

次に『資本論』からも一つ例を挙げておこう。それは第1巻第17章「労働力の価値または価格の労賃への転化」における，労働の売買の否定論の次の箇所に見られるものである。

「商品として市場で売られるためには，労働は，売られる前に存在していなければならないであろう。だが，もし労働者が労働に独立の存在を与えることができるとすれば，彼が売るものは商品であって労働ではないということになるであろう。[8]」

マルクスはここで労働の売買の当否の問題を取り上げてそれを否定している。その際彼は，「商品として市場で売られる」ことの条件として「売られる前に存在〔する〕」ということを挙げ，見られる通りその理由の説明はあまり明快とはいえないが，労働はこの条件を欠くが故に売買されないとしている[9]。

ここにいう，売買の条件である「売られる前に存在〔する〕」ということの正確な意味は，上掲箇所だけでは明らかでないが，この箇所に彼が注記しているマルサスの次の文章を参考にするなら，大体のところは推測できる。

7) 『直接的生産過程の諸結果』では，この種のサービスを提供する労働が生産物をつくりださないということが，明確に述べられている。

「ただサービスとしてだけ受用されうるだけの労働，そして労働者から分離されることができて彼の外に独立商品として存在する生産物には転化することができない労働……。」（岡崎次郎訳，国民文庫版，119ページ）

尚，この種のサービス提供に関するマルクス的なとらえ方の問題点については，拙稿「サービス商品の価値と商品体(2)」（『経済学研究』九州大学，第45巻第1号15-19ページ）を参照されたい。

8) 『資本論』(3)，54ページ。

9) この箇所におけるマルクスの労働の売買否定論の論理構造とその問題点については，拙稿「マルクスの労働力売買論及び賃金＝労働力の価格論の批判的考察」（『社会科学論集』九州大学，第22集所収）の第3節を参照されたい。

「諸君が労働を商品と呼ぶとしても，それは，まず交換するために生産され次に市場に運ばれて……他の諸商品と交換されなければならない商品のようなものではない。労働は，市場に持ち出される瞬間につくりだされる。[10]」

マルサスは以上で，労働商品に対する他商品の特徴を，「生産され次に市場に運ばれて……交換され〔る〕」ことであるとしている。勿論マルクスは労働商品――労働の売買――は認めていない。しかしこれに対置されている他商品――したがって商品一般――の特徴については，注記引用に際して何らの批判的コメントも加えていないから，これを肯定していると解されるが，そうするとこの「生産され次に市場に運ばれて……交換され〔る〕」ということが，マルクスのいう「売られる前に存在〔する〕」ということであると解することができる。このようであるなら，「売られる前に存在〔する〕」とは，生産しておいて時間的にあとで販売することができるということ，換言すれば生産と販売とが時間的に分離できるということであると解される。生産と販売とが時間的に分離できなければ，「生産され次に市場に運ばれて……交換され〔る〕」ということは不可能だからである。したがって，マルクスの「商品として市場で売られる」ことの条件とは，生産と販売とが時間的に分離できるということであり，このようなことのできる対象だけが商品となるということになる。

しかし以上のようだとすると，生産と販売とが時間的に分離できるものは物財生産物だけであるが故に，商品となるものは物財産生物だけであるということになる。したがってそれにあらざる無形生産物が商品となることは否定される。だから商品生産を前提する限り物財生産物だけが生産され，無形生産物は生産されない。あるいは無形生産物は存在しえない。しかるに『資本論』が対象としているのは商品経済であるから，そこに登場する生産物は物財生産物だけであり，無形生産物は存在しないということになる。このようである限り，ここでもまた無形生産物という概念は否定されているということができるのである。

周知のように労働の売買の否定は，彼の剰余価値論の重要な基礎の一つであり，この意味でマルクス体系の重要な基礎の一つである。それ故にかかる労働の売買の否定論の前提となっている無形生産物否定論が，彼の一貫した考え方であると解することは，十分根拠のある推測であるということができる。因に彼は，『資本論』第1巻第1章の商品論において，商品は「物」であるといい，彼がそこで例に挙げている商品もすべて物財生産物である[11]。また第5章の労働過程論では，生産物は「形態変化」された「自然素材」と規定され，したがって生産物は物財生産物とのみ規定されている[12]。これらのことはすべて，第17章の労働の売買の否定論における無形生産物の否定論と整合するものである。

3. マルクスのサービス概念と「有用効果」

マルクスのサービス論は彼の多数の著作に散在しており，必ずしも体系だったものは残されていない。またそれらに見られるサービス概念も，すべて同一の表現を与えられているわけではない。

それらのうち，まず第1に取り上げるべき

10) 『資本論』(3)，54ページ。

11) 同上(1)，71-73ページ。

12) 同上，317ページ。

は，通例サービス問題を論ずる際によく引合にだされる，『直接的生産過程の諸結果』並びに『剰余価値学説史』の，次に引用する箇所のサービス概念である。

「サービス〔Dienst〕は，一般に，ただ，物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。[1]」（『直接的生産過程の諸結果』）

「貨幣が直接に労働と交換されても，その労働が資本を生産せず，したがって生産的労働でない場合には，労働はサービスとして買われるのであって，このサービス〔Dienst〕は一般に，ほかのどの商品とも同じように，その労働の与える特殊な使用価値を表す表現にほかならない。といっても，それが労働の特殊な使用価値を表す独自な表現であるのは，この労働がサービスを物として与えるのではなく活動して与えるというかぎりにおいてである。[2]」（『剰余価値学説史』）

以上で述べられている，「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」あるいは「労働の〔活動として〕与える特殊な使用価値」が，ここでのサービスの定義であるが，労働はそもそも活動であって，ここでいう「活動として云々」ということは，単にその活動という性状を強調したものと思われるから，ここでのサービスの中心的内容は，「労働の〔与える〕特殊な使用価値」ということであると考えられる。

ただ残念なことには，以上には，この「労働の〔与える〕特殊な使用価値」ということそれ自体の意味するものの説明がないために，この定義は非常に理解しにくいものになっている。そこで幾分推測も交えて説明することが許されるなら，マルクスにおいては，使用価値の語は，狭くは通常の商品の商品体や有用性を意味するが，広くは物事の素材的側面や有用性の側面を意味せしめるために使われるものであること，したがって労働に関して使われている時にはその具体的有用労働の側面を意味するものであることと，また上掲の『剰余価値学説史』からの引用箇所において，「サービスとして買われる」といわれている労働は，たとえば仕立屋のサービス提供の場合のような，その「買い手」にとっては，その有用性の側面が専ら意味をもつような労働であり，引用中にも見られるように，資本家が「買う」，したがって価値を形成し剰余価値をつくりだすという側面が専ら問題である，いわゆる歴史的規定の生産的労働と対置されて，取り上げられているものであること等から，「労働の〔与える〕特殊な使用価値」ということは，したがってここでのサービスとは，専ら具体的有用労働としての意義をもつ特殊な労働それ自体，を意味すると解釈される。そしてこの点は，『剰余価値学説史』における，サービスの語の次のような用例から見てもいえることである。

「……布地をズボンに仕立てる彼〔仕立職人〕のサービス（すなわち彼の裁縫労働）[3]」

「……その労働〔裁縫労働〕は，単に使用価値として，布地をズボンに変えるサービスとして……関心をひくにすぎない。[4]」

初めの引用では，「彼のサービス（すなわち裁縫労働）」とあるから，サービスが指しているものは，裁縫労働という特殊な具体的有用労働それ自体であると考えられる。また第2の引

1) 『直接的生産過程の諸結果』123 ページ。
2) 『剰余価値学説史』(3)，189 ページ。
3) 同上，185 ページ。
4) 同上，188 ページ。

用でも，「その労働は……布地をズボンに変えるサービスとして」とあり，「布地をズボンに変える」のはまさに裁縫労働という特殊な具体的有用労働であるから，サービスは，専ら具体的有用労働としての側面が意味をもつ特殊な労働それ自体を指していると考えられる[5]。

以上のような解釈は，見てのとおり，曖昧さを免れているとは到底いい難い。しかし周知のように，『直接的生産過程の諸結果』及び『剰余価値学説史』における彼のサービスに関する叙述は，断片的であり，また非常に曖昧であることを考えると，これ以上彼のサービス概念を追究しても，得るものはあまりないと思われるので，ここでは一応，専ら具体的有用労働としての意義をもつ特殊な労働それ自体，ということをもって，上掲二著のサービス概念と理解するに止めたい。

以上のような内容の，『直接的生産過程の諸結果』及び『剰余価値学説史』のサービスが，実をいうと従来から，マルクスのサービス概念と見做されて来たものである。しかし，彼のサービス概念は，上掲二著のものだけではない。次に掲げるように，『経済学批判』及び『資本論』でも，独特のサービス概念が展開されている。

「商品は使用価値としては原因的に作用する。たとえば小麦なら食糧として作用する。機械なら一定の関係で労働にとってかわる。商品のこの作用，それによって商品ははじめて使用価値であり消費対象であるのだが，この作用〔Wirkung〕は，これを商品のサービス〔Dienst〕，商品が使用価値として与えるサービスとよんでよかろう。[6]」（『経済学批判』）

「サービス〔Dienst〕というのは，商品にせよ労働にせよ，ある使用価値の有用な作用〔nützliche Wirkung〕にほかならない。[7]」（『資本論』）

『経済学批判』では「商品の……作用」が，『資本論』では「〔商品及び労働の〕有用な作用」が，サービスの意味するものである。そして「使用価値として」とか「使用価値の」ということが強調されていることからもわかるように，いずれの場合もその「作用」は，それぞれの対象の素材的な，有用な対象としての側面にかかわるものである。また前者は労働の「作用」については直接ふれていないから，上掲の限りでは後者の方が，サービスを与える対象の範囲は広いと考えられないわけではないが，その点は，後者のサービスについて述べている箇所にマルクスは注記し，前者の箇所に特別の訂正，補足をすることなく言及していることから見て[8]，両著のサービスを与える対象の範囲は異なっていないと解される。したがって上掲二著においては，商品及び労働の与える（有用な）作用ということが，サービスと規定されている。そして幾分補足しておくなら，こうした「作用」が与えられるのは，商品及び労働の使用ないし消費の過程――これは個人的及び生産的消費の両方を含む――であるから，ここでのサービスは，これらのものの使用，消費が行われるときに，これらのものによって与えられる有用な作用であるということができる。

以上，マルクスの諸著作の中から，彼のサー

5) この箇所のサービスは，一般にも，このように解釈されている。たとえば，「サーヴィス商品体は有形物ではなくて，流動状態にある有用労働そのものである。」（赤堀邦雄『価値論と生産的労働』159ページ）等。

6) 『経済学批判』武田隆夫他訳，岩波文庫版，36ページ。

7) 『資本論』(1)，336ページ。

8) 同上，337ページ。

ビス概念について主なもの二つを取り上げてみた。これら二つのサービス概念がどんな関係にあるかということも，当然興味ある一つの問題である。いずれのサービスも，対象の素材的な，有用な対象としての側面のみにかかわりをもつという点で共通性があり，『経済学批判』及び『資本論』のサービスの方がそれを与える対象の範囲が広いだけに，『直接的生産過程の諸結果』及び『剰余価値学説史』のサービスは前者に含まれるとも解釈できるものである。しかし他方，後者におけるサービス概念の説明では，最初に「サービスは一般に」とあり，その後に「労働云々」と述べられていることから，そこにおけるサービス概念は，労働と不可分のものとして規定されていると考えられ，したがって，それは独立の意義をもつものとも解釈されうるものである。そこでここでは一応，マルクスには，専ら具体的有用労働としての意義をもつ特殊な労働それ自体というサービスと，商品と労働とが与える有用な作用であるサービスとの，異なる二つのサービス概念があると理解しておきたい[9]。

しかしこのように解するにしても，この二つのサービス概念が，後の議論に関連する点だが，非常に重要な点で同一の性格をもつものであることは，明確にしておかなければならない。それは，これらのサービスは，いずれの場合でも，決して生産物ではないということである。生産物は，労働という活動の成果，結果たるものであるが，『直接的生産過程の諸結果』及び『剰余価値学説史』のサービスは，労働それ自体であってその成果，結果ではない。また『経済学批判』及び『資本論』のサービスは，商品が与えるものであり，また労働が与える場合でも，それは「作用」であって，その成果，結果たるものではない。これらの理由から，彼のサービスはいずれの場合も到底生産物とはいえないものである。

さて，問題は，以上のようなマルクスのサービス概念に対して，彼の「有用効果」がいかなる関係にあるのかということである。

この点について，結論を先回りしていうなら，彼の「有用効果」は，彼のサービスの一種と十分に考えられるものである。

その理由は，まず第 1 に，彼の著作において，運輸業の提供物ないしは販売商品が「サービス」と表現されている――したがって「有用効果」がサービスであると解されうる――箇所がいくつかあるということである。

たとえば『剰余価値学説史』において，運輸業を「第 4 の物質的生産部面」と規定した際，マルクスは，「〔運輸業〕では……労働対象に物質的変化――空間的，場所的変化――がひき起こされる。人の輸送に関しては，この変化は，企業家によってその人に提供されるサービス〔Dienst〕としてのみ現れる[10]」と述べ，人の輸送の場合の運輸業の提供物は「サービス」であるといっている。またすでに見たところだが，『資本論』第 2 部第 1 稿では，鉄道を例に

9) マルクスのサービス概念には，『直接的生産過程の諸結果』及び『剰余価値学説史』のものだけでなく，それとは幾分内容を異にするものが，『経済学批判』及び『資本論』に見られることは，すでに旧稿で指摘しておいた（「労働の対象化，物質化，凝固とサービス労働」『経済学研究』九州大学，第 42 巻合併号，400 ページ）。管見の限りだが，こうしたサービス概念をも考慮にいれて体系的にマルクスのサービス論を研究したものは少なく，比較的最近発表の渡辺雅男氏の次の論稿だけではないかと思われる。

「労働のサービスと非物質的労働」（『一橋研究』第 3 巻第 3 号）。

「サービス概念の再検討」（同上誌，第 5 巻第 2 号）。

10) 『剰余価値学説史』(3)，203 ページ。

とり「売られているものは，それが提供する生産的サービス」[11] であると，「有用効果」と全く同一の内容をもつものが「サービス」と表現されている。そして現行『資本論』第2巻では，サービスに代えて「有用効果」が用いられ，サービスの語は出て来ないが，それでも次に見るように，A．チュプロフの著書からの引用中の「サービス〔Dienst〕」の語に，「有用効果」を意味する「場所変更」が書き込まれている（弓形括弧内が書き込み）。

「……A．チュプロフは次のように言っている。……『……ただ人間や物を移すだけの運輸業では，この二つの行為〔生産と消費〕は，いっしょに行われる。そのサービス〔Dienst〕{場所変更〔Ortsveränderung〕}は，生産される瞬間に消費されなければならない。……』……」[12]

これらの点から判断して，マルクスにおいては「有用効果」がサービスと見做されている，と解釈されるのである。

だが以上の限りでは，「有用効果」が，前に見たいずれのサービスに属するのかは何もわからない。そこで次の問題は，この点も含めて，その内容の面から見てどのようにサービスといえるのかということである。

その点についていうと，まず「有用効果」が，第1節の最後のところでも見たように，「運輸手段が生み出す」ものと規定されているということが重要である。そして運輸手段は，『経済学批判』及び『資本論』におけるサービス論のいい方をするなら「商品」であるから，「運輸手段が生み出す」という「有用効果」は，「商品」が与えるものということができる。加えて「有用効果」は「場所変更の活動」であって，それは明らかに有用な作用であるから，「有用効果」は「商品」の与える有用な作用ということができる。要するに「有用効果」は，運輸手段という「商品」が与える「場所変更の活動」という有用な作用であり，この内容からみて，それは運輸手段が生み出すものであって，労働それ自体ではないが故に，『直接的生産過程の諸結果』及び『剰余価値学説史』におけるサービスではありえないけれども，『経済学批判』および『資本論』で展開されているサービスの特徴は十分備えているということができ，この理由からも「有用効果」はマルクスのサービスの一種，運輸手段という「商品」が与えるサービスである，ということができるのである。

ところで前にもふれたように，マルクスのサービスは，一般に生産物ではありえないものであった。したがって，上述のように解釈して誤りないとすれば，「有用効果」は，まさにマルクスのサービスの一種であるというその理由によって，生産物ではありえないといわねばならないのである。

4. 結び

以上いくつかの観点から，マルクスの「有用効果」を生産物ととらえることの当否を検討してきた。その結論は明らかに否定的である。「有用効果」は，その実体――活動――という点から見ても，その背景にある考え方――物的財貨だけが生産物であり，それ以外のものは生産物ではありえないと考える――の点から見ても，さらにはそれが生産物ではありえないマルクス的概念のサービスの一種であるという点から見ても，生産物とは見做すことのできないも

11) 『資本の流通過程――『資本論』第2部第1稿――』277ページ。
12) 『資本論』(4)，98ページ。

のである。この故に，サービス労働の生産物生産を主張し，それによって同労働の価値形成性を主張するには，この概念には決して助けを求めてはならないといわねばならない。

さて，本稿の結論は以上に尽きるのであるが，こう結論しつつも猶残る大きな疑問が一つある。それは，すでに述べたように，いくつかの理由から「有用効果」は明らかに生産物ではありえないと思われるのであるが，そして特に，それが活動であることを考えるならば，活動は決して生産物ではありえないが故に，それが生産物でありえないことは，わざわざ議論するまでもない全く自明の事柄であるように思われるのであるが，それにもかかわらず，マルクス自身は，明確に，これを通常の商品と同じ生産物と規定しているということである。

この事態をどう解釈するか，ミステリーとして放置するのも一つの方法かもしれない。しかし，運輸論の観点から見るなら，特に，活動をもって生産物と規定するという矛盾に彼が陥っているという点に関しては，その事情を理解することは，それほど困難なことではない。

周知のように『資本論』におけるマルクスの運輸論は二つあり，一つは第2巻第6章「流通費」第3節「運送費」の，商品の運輸を対象にしたものであり，他の一つが，本稿で取り上げた「有用効果」概念が出てくる，同じく第2巻の1章「貨幣資本の循環」第4節「総循環」の，人や他人の財貨を運送する独立の運輸業を対象としたものである。

彼はいずれの場合も運輸を生産と規定しているのであるが，後者の観点から運輸を見る場合には，前者にはない一つの問題が生ずる。彼は前者の運輸論においては，運輸を「追加的生産過程」[1]ないしは「流通過程のなかでの……生産過程の継続」[2]ととらえて，これを生産と同等のものとした。したがって運送された商品は，事実上，狭義の生産活動と運輸活動との両方の生産物であると規定された。しかしこの生産物は，生産者の商品として販売されるために，そこでは運輸活動それ自体が生産する販売商品，そしてこの商品となるべき生産物は何かということは，問題とはならなかった。だが後者，独立の運輸業の場合はそうはいかない。運輸活動がこの産業の独立した活動であるが故に，その生産する販売商品と，それになるべき独自の生産物は何かということが問われなければならないのである。ところが，運輸業者は人や財貨を運送するが，この運送された人や財貨は運送業者の所有物ではなく，それを商品として販売するわけではない。つまり商品の運輸の場合には販売商品となるべき運輸対象は，独立の運輸業の場合には販売商品とはならない。こうした場合に運輸業の販売商品を探究して行って到達する可能なとらえ方の一つが，販売可能物として唯一残っている，運輸対象の場所移動を実現するこの活動をもって運輸業の販売商品とする立場である。そして商品として販売されるものは生産物であるというマルクス的立場を貫くなら，翻ってこの商品として販売される活動が生産物であるという結論が導かれて来るのである。

マルクスが上述のように説明しているわけでは勿論ない。けれども「活動」をもって生産物と規定する立場の思考プロセスは，一般には以上のようなものであると考えられる[3]。だから

1) 『資本論』(4), 246ページ。
2) 同上，249ページ。
3) たとえば，大阪市立大学経済研究所編『経済学辞典』(第2版，岩波書店刊)，「交通」の項（富永祐治氏稿)。

マルクスがかかる矛盾に陥った背景には，独立の運輸業の販売商品と，それになるべき生産物とを何ととらえるべきかという，現在ですら研究者の間で必ずしも一致していない重要な問題が存在していたといえるのである。この意味で，活動でありながら生産物と規定されている「有用効果」概念の矛盾と誤謬とを指摘しただけでは，問題は最終的な解決を見ることはできないというべきであろう[4]。

ここでは商品の運輸ではなく狭義の生産（物財生産）と対比しながら，次のように交通用役とその生産とを規定している。

「物財の生産において〔は〕……過程の終了とともに，労働対象を基体とする新しい財貨を結実する。……そしてそれが商品生産として行なわれる場合に，われわれが買うのはその労働ではなくして，労働の結果としての新しい財貨である。交通においては，労働対象は労働過程のうちにその位置を変える。しかしその過程を終わったときに位置変化を完了した労働対象（人間や物や通信内容）をわれわれは買うわけではない。……われわれが対価を支払うのは，その移動を実現する……交通労働過程そのものに対してである。……したがって交通用役の生産というのは，交通労働の遂行ということであり，交通用役を売買するというのは，交通労働過程に対して価格を受け取りまた支払うという意味にほかならない。」（上掲書，379ページ）

見られるように，物財生産では「労働対象を基体とする新しい財貨」が商品として売買されるのに対して，交通業では「位置変化……した労働対象」は売買の対象にはならないことを強調し，そこから売買の対象となるものを「交通労働過程」とし，さらには「交通用役の生産というのは，交通労働の遂行ということであ〔る〕」と――富永氏は生産物という語の使用は避けているが――事実上交通業の生産物を交通労働過程，すなわち労働という活動の結果たるものではなくて活動そのものとしている。

4) 不十分ながらこの問題の解明を試みたものとして，前出の拙稿「交通業の生産物について――マルクスの〈有用効果 Nutzeffekt〉概念と諸説の検討――」がある。参照を乞う次第である。