

# 社会資本論批判 (二)

— 社会的生産手段と社会的消費手段 —

宮 本 憲 一

## 目 次

- 
- 一、問題の所在
  - 二、社会資本の概念吟味(以上「金沢大学経済論集」第一号所収)
  - 三、ハーシュマンの社会資本論批判(以下本号)
  - 四、カップの社会的費用論批判
  - 五、生産手段の二分裂
  - 六、消費の二分裂
  - 七、私的独占と社会的生産手段の一体化
  - 八、消費の「社会化」
  - 九、「社会化」の諸結果
- 

## 四、ハーシュマンの社会資本論批判

ここでは、社会資本と生産資本の相互関係をあつかった理論として、ハーシュマンの「経済発展の戦略」(A. O. Hirschman, *The Strategy of Economic Development*, 1958. 麻田四郎訳、巖松堂)をとりあげよう。

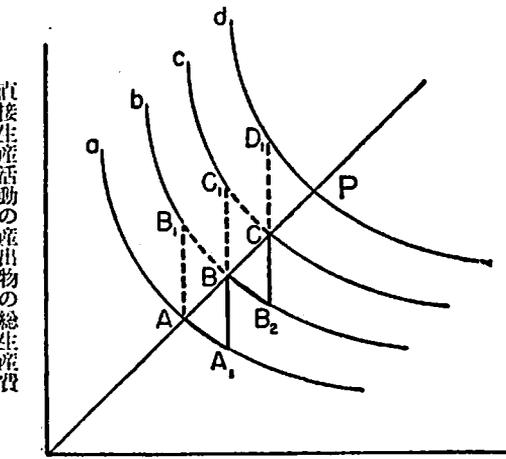
ハーシュマンは第二一〇図によって、次のことへ入っている。

いま、横軸は社会資本の利用可能性（および生産費）をしめし、縦軸は直接生産活動による産出物の総生産費（直接生産活動に対する減価償却分をふくむ）をしめす。また社会資本への投資は直接生産活動の原価計算に算入されないものとする。曲線 a は直接的生産活動における一定の投資から生みだされる一定量の生産物を完全操業で生産するに要する総費用と社会資本の関係をあらわしている。b、c、d は、直接的生産活動の投資が増加した場合をしめしている。

これらの曲線が原点に凸となっているのは、社会資本が一定限度をこえて豊富となっても、生産資本の費用の低下はわずかだから、その限度以下に社会資本が不足すると生産費用は急上昇するからである。そして社会資本が一定量の直接的生産活動の生産に必要不可欠な最小量に達する時、生産費曲線は垂直になる。そこで、二つの活動に要する費用を極小にして、直接的生産活動の産出量を増大させるのが、社会資本と生産資本の効率を最大にすることであるといえる。図において各曲線の座標の合計が極小となる点をむすぶと、OP 線（四五度の直線となるように作図されている）になる。この直線は、直接生産活動と社会資本とのバランスをあらわす点の軌跡である。

次にハーシマンは経済発展の二つの型をしめしている。

第一は先の図の  $A_1 B_1 C_1$  の径路をとる社会資本超過供給型である。いいかえればこの型は社会資本の過剰によって生産資本の活動をすすめる公共投資の先行投資型である。すなわち、まず道路をつくって、自動車生産を促進する



第 2-1 図

社会資本の利用可能性と生産費 (公共事業)  
 (註) A. O. Hirshman, The Strategy of Economic Development. P. 87 (邦訳151頁) より。

例である。第二は、 $ABBCD$ を結ぶ点線の径路をとる社会資本不足型である。この型は、生産資本の活動によって、あい路が生じ、社会資本の投資を誘発するという、あい路投資型である。たとえば、自動車が氾濫して、道がせまくなり交通がマヒする結果、輸送費が上昇し、道路投資がおこなわれる。ハーシュマンはこの二つの型の逆は、企業者利潤動機の強さと社会資本に責任を負う政府当局の大衆圧力に対する反応の強さによってきまるといっている。日本は、企業者利潤動機の強く働く、社会資本のあい路投資型であるといっている。ハーシュマンの理論を忠実に評価した塩野谷裕一氏は、資本主義の発展の初期をのぞいては、あい路投資型、すなわち、生産資本の活動が活潑になる結果、社会資本を誘発する方向が先行投資型より確実であり、次第にそれへ移行しているといわざるをえないとのべている。

問題をわかりやすくするために、縦軸は直接的生産活動の大部分をしめる民間資本の生産費とし、横軸を社会資本の大部分をしめる公共事業（狭義のそれではなく、広義の公共事業で「行政投資」にあたる）とおきかえてみよう。すると読者は、この図こそ社会資本充実政策（あるいは型から先行投資型への公共投資の転換）の第一の理論的根拠となっていることに気がつくであろう。

また、ガルブレイスの公私両部門のバランス論はこのハーシュマンの図式をあらわしているといえぬこともない。ただし、彼は「ゆたかな社会」においては、アメリカの公共部門の欠陥について社会学的考察をくわえているにすぎず、公共財・サービスと私的財・サービスの数量的相関関係を見出そうとしていない。とはいえ、彼の公私両部門のバランスは結局のところ、このOP線におちつくことになるのではないであろうか。

では次に、このハーシュマンの図にたいしての批判を要約しよう。

まず第一は、直接的生産活動の資本の社会資本への依存度は業種別、規模別にことなっている。「昭和三五年度経済白書」によれば、社会資本と各産業の連関性は第二―一表のごとくである。すなわち(1)第一次産業より第二次産業

第2-1表 社会資本への業種別依存度

区 分	資本係数	電力	運輸	通信	小計	用地	用水	小計
農 林 水 産 業	0.350	0.006	0.015	0.001	0.022			
鉱 業	0.546	0.138	0.026	0.004	0.168	0.054	0.026	0.080
食 料 品 製 造 業	0.068	0.016	0.025	0.002	0.043	0.100	0.022	0.122
織 維 工 業	0.233	0.026	0.013	0.005	0.044	0.115	0.173	0.288
パルプ・紙・紙加工品 製 造 業	0.215	0.098	0.033	0.003	0.134	0.013	0.003	0.016
印 刷 出 版 業	0.113	0.024	0.016	0.056	0.096	0.065	0.012	0.077
石炭・石油製品製造業	0.290	0.014	0.138	0.003	0.155	0.145	0.052	0.197
化 学 工 業	0.343	0.096	0.051	0.004	0.151	0.052	0.016	0.068
ゴム・皮革製品製造業	0.235	0.033	0.013	0.007	0.053	0.157	0.022	0.179
窯業・土石製品製造業	0.345	0.094	0.103	0.006	0.203	0.101	0.016	0.117
鉄 鋼 業	0.271	0.041	0.029	0.003	0.073	0.063	0.003	0.066
機 械 製 造 業	0.264	0.026	0.025	0.001	0.052	0.085	0.003	0.088
{ 一般機械	0.152	0.018	0.021	0.001	0.040	0.049	0.003	0.052
{ 電気機械	0.377	0.024	0.025	0.001	0.050	0.058	0.002	0.060
{ 輸送用機械	0.326	0.036	0.029	0.001	0.066	0.403	0.167	0.570
電 力 業	3.523	0.028	0.080	0.002	0.110			
運 輸 業	1.623	0.033	0.031	0.008	0.072			
公 共 事 業		0.012	0.116	0.011	0.139			
飲食店・サービス業	0.207	0.036	0.023	0.029	0.088			

(備考) 1. 経済企画庁調査局試算。

2. 資本係数は、30年国富統計の有形固定資産額を30年産業連関表の産出総額で割ったもの。鉄鋼は第1次金属の数字を代用した。

3. 電力、通信(電報電話)、運輸(鉄道、道路、港湾)は、30年産業連関表によりウェイトを求めて、資産を各業種に分割し、それを産出総額で割ったもの。たとえば、農林水産業の電力の数値は、{(農林水産業の電力投入額÷電力産出総額)×電力資産額}÷農林水産業産出額である。

4. 用地、用水は通産省調の33年工業用水統計表より、用地は坪当り5,000円、用水は1立方米/日当り10,000円の投資が必要なものとして計算した。

5. 「経済白書」(昭和35年度)P. 421より

の方が社会資本への依存度が大きい。(2)第二次産業の中では原材料供給部門（とくに、鉄鋼・石油関連産業）は社会資本への依存度が高いとのべている。

「経済白書」のとりあげた社会資本は統計の処理上、電力・運輸・通信・用地・用水に限定してあり、道路・港湾・住宅・生活環境設備・教育設備などがぬけている。したがって、これが社会資本への依存度を完全にあらわすとはいえぬが、依存度が産業部門別にことなっていることはあきらかである。

次に、社会資本への依存度は資本規模の大きくなるほど高くなる。とりわけ、独占資本は他の中小資本とちがい、その支配地域がひろくなり、その地域外の社会資本を利用独占しようとするので、依存度は高くなる。

たしかにある種の民間資本とある種の公共事業の間にはハーシユマンの図は成立するかもしれない。たとえば港湾と鉄鋼業、より正確に言えば八幡製鉄と堺港、川崎製鉄と千葉港の間には、第一図の關係はそのまま成立する。ところが、鉄鋼資本と道路となれば、この図の曲線の勾配はなだらかなものとなり、横軸に平行な直線にちかくなるかもしれない。鉄鋼資本と住宅との關係となれば、問題は二つにわかれてくる。地方団体が愛知県のように製鉄会社にたいし、宅地を無償で提供したり、労働者住宅を建設した場合には、当該企業の労務費―生産費の引下げとなる。しかし、地方団体の建設する住宅には貧困者の厚生を目的とするものがあり、これはまったく企業とは關係がない。一般的にいつて、地方団体の住宅建設と製鉄資本の生産費との關係は稀薄だといってよい。これが下水道や公園ともなれば民間資本の生産費との因果關係をとりあげるだけでもこっけいである。

独占段階においては、価格は生産費プラス平均利潤という關係は存在しない。したがって、ある種の公共設備の充足によって、ある民間資本の生産費の引下げになっても、それが全産業の生産費の引下げに波及し、ひいては消費者物価まで引下げるといふ自動作用は次第に働かなくなっている。公共設備が充実してもそれは特定資本に利用独占され、それによって生ずる利潤は総資本の間で分配されず、むしろ、当該資本が留保する傾向がつよい。

こうして、特定地域の公共設備（後に詳述するごとく、主として社会的生産手段）を利用独占できる資本は利用独占のできない資本にくらべて特別に追加利潤を取得できる。これを地域独占とよんでおくと、独占資本は地域独占をめぐって競争することとなる。

さて、ハーシュマンの図式は、このような独占段階における生産関係が捨象されて、一般的に民間資本と公共事業の間に、相関関係が成立するごとくのとべている。そして、わが国の社会資本充実政策も、同様に一般的に社会資本が充実すれば、民間資本の生産費が下がり、ひいては消費者物価を引下げ、国民生活がゆたかになるかのごとくのとべているが、これは現状をおおいかくす理論だといえるであろう。

第二に、ハーシュマンは、社会資本を一括してとらえているが、この中には大きくわけて、社会的生産手段と社会的消費手段がふくまれており、それぞれの民間資本との関係は全くちがっている。すなわち、社会的生産手段は民間資本とくに固定資本との関係で論じられうるのにたいして、社会的消費手段は主として、労働力の再生産の条件と関連づけて論じられねばならない。この点においても、現実の社会資本充実政策が、社会的生産手段充実政策であるにもかかわらず、あたかも、社会的消費手段も充実するかのようにとられているのは、両者の理論的区別が、ハーシュマンのようにばやかされているからであろう。

この後の批判については反批判が生まれるかもしれない。たとえば、さいきんの地域開発政策（経済企画庁の「国土総合開発計画」）では、社会資本の充実が、民間企業の生産費の引下げという目的だけでなく、住民の「社会的費用」あるいは広義の公害の防止をも目的としていると。そこで、次には社会的費用論を吟味してみよう。

（註）

（1）以下の引用は、主として、ハーシュマンの前掲書第五章「投資選択と投資戦略」の中の「社会的間接資本対直接的生産活動」による（pp. 88-97、邦訳一四四—一六九頁）。

- (2) ハーシュマンは、この二つ型以外に、第三の型、op線をはさんで、ジグザクにすすむ型を考えている。しかし、この型は経済発展の戦略を考える場合に、あまり重要でないとして、主として、二つの型をとりあげている。
- (3) 塩野谷祐一「産業構造の策定基準」(篠原三代平「産業構造」春秋社) pp. 351-2 参照。
- (4) わが国では公共事業という場合には、一般会計の公共事業費の事業対象にせまく限定するので、産業基盤育成投資、国土保全投資、生活環境整備投資、その他教育設備、防衛設備、官庁など行政財産の建設などを総称して「行政投資」とよんでいる。しかし、経済学的に考えて、企業会計以外の建設事業を公共事業とよぶとすれば「行政投資」は広義の公共事業である。
- (5) ガルブレイスの公私両部門のアンバランス論は、消費される財貨とサービスに関する社会バランス論と、物的・人的資本に関する投資バランス論からなっている。したがって厳密に言えば、生産過程を問題にしているハーシュマンの考え方とは多少ことなっている。(cf. J. K. Galbraith, *The Affluent Society*, 1958, Ch. 18-22)。

## 五 カップの社会費用論批判

社会的費用の増大から社会資本の必要を説明する理論は、先述のガルブレイスの「ゆたかな社会」にもみられるが、もっともままとまっているのはカップの「私的企業と社会的費用」(*The Social Costs of Private Enterprise*, 1950, 篠原三三訳、岩波書店、昭和三四年)である。この著書は、野心的な作品であり、社会的費用の学説史やアメリカにおける社会的費用の実証は後年の評価にたえる業績である。

カップによれば、社会的費用は私的経済活動すなわち「競争経済」に共通の現象であって、「生産過程の結果、第三者または社会が受け、それには私的企業家に責任を負わせるのが困難な、あらゆる有害な結果や損失」(Kapp, *ibid.* p. 14, 邦訳一六頁)と規定している。そして、社会的費用は私的経営の責任でありながら「私的経営の費用計画にふくまれていない」(*Ibid.*, p. 262, 邦訳二六五頁)と云うのである。

カッパのあげている社会的費用は次の一四項目にもおよぶ尨大なものである。

- (1) 生産過程における人間の損傷 (a) 労働傷害 (b) 職業病 (c) 婦人労働と幼年者労働の弊害
- (2) 空気汚染 (水汚染とあわせて年数十億ドルの損害に達すると推計されている。主な被害は——(a) 財産価値の破壊たとえば建築資材の損傷 (b) ばい煙による人間の健康の破壊 (c) 動植物への影響)
- (3) 水の汚染 (a) 適切な下水処理施設のない場合の下水・家庭用廃棄物の不完全処理による汚染 (b) 鉱山と工場廃棄物による汚染 (c) 海水の汚染)
- (4) 動物資源の減少 (動物資源の無制限的競争採取による損失)
- (5) エネルギー資源の早期涸渇 (石油・石炭資源の競争的開発による浪費)
- (6) 土壌の浸蝕・地力の消耗および森林の乱伐による損失
- (7) 技術的变化の社会的費用 (新技術を採用しない企業による損失、新技術による労働者の失業)
- (8) 失業と資源の遊休による社会的費用
- (9) 独占の社会的損失 (独占は小企業の完全競争にともなう資源の採取よりは能率的である反面、需給の制限によって消費者に損失を与える)
- (10) 配給の社会的費用 (小売業の過剰と重複・非能率からくる社会的損失や過大な宣伝、広告費による損失)
- (11) 輸送の社会的費用 (輸送施設の競合による出費)
- (12) 科学研究の資本主義制度による制限 (a) 企業が利潤を目的として宣伝と同じく科学研究をあつかう結果、応用研究が純粹研究より優位になり、全体として科学研究はおくれてしまう (b) 研究組織が私経営、公共機関、大学、研究所と複合してムダになる (c) 小企業は研究できぬ反面、科学技術の独占が大企業によっておこなわれる)
- (13) 市街地利用の過度競争による社会的損失 (a) 貧民くつの存在 (b) 道路の狭少 (c) 建物のふぞろい (d) 交

## 通事故)

(4) 特定地域への産業の過度集中による都市問題の増大とそれによる損失(工場立地条件が私的費用の最小点できめられる結果、産業の地理的集中、それによる都市の人口過剰と無計画な成長がおこる。(a)貯水池、下水施設、学校などの都市施設の拡張の必要、納税者の負担増 (b)郊外の交通施設の必要、労働者の通勤時間増大など)

カップはこれらの社会的費用の検討の結果として、「事実一般的にいつて資本主義は費用不払いの経済であると言わねばならない。」(Ibid. P. 231, 邦訳二六七頁)とのべている。そして競争過程の有益な秩序というのは神話であるとのべ、次のようにむすんでいる。

「一般的競争均衡の位置が最大の総満足的位置である、などと考えることはいかなる事情があろうとも不可能である。何となれば消費者がその所得資源を可能な限り最善に利用することをええないか、或いは商業的需要操縦によってこれが妨げられているような場合、さらに社会的報酬のうち重要なものが私的報酬に反映されず、したがって競争的商品経済の経済的計算に反映されない場合、最後に企業家の支払が真の総生産費の尺度とならない場合等においては競争的均衡は必然的に恣意的で非常に浪費的な資源利用を意味することになるからである。」(Ibid. P. 230, 邦訳二七〇頁)

では一体、このような社会的費用 $\parallel$ 損失をふせぐにはどうしたらよいか。「費用不払いの資本主義」と離別して社会主義をえらぶのか。

カップは統制経済の場合、社会的費用が除去されるかどうかは計画者の決定によるものであって、政治機構の問題であるといっている<sup>(1)</sup>。つまり、社会主義体制の下でも、資本主義の下でも社会的費用の回避は政治的決定行為によるといっている。

したがって、カップは社会主義をえらぶのでなく、資本主義体制内で、社会的費用の除去を考える。彼は社会的費

用の除去のために経済体制の変革ではなく、近代経済学の変革をこころみる。それは「経済学の基礎的な概念と範疇とが商品経済を超越するように形作らねばならない」ようなプランである (Ibid. P. 265, 邦訳二八三頁)。このプランによれば、市場を媒介とする交換価値はせますぎるのであって、価値にかえて、あらたに社会的価値を導入する。したがって、企業の生産費は市場価値による生産費プラス社会的費用となる。

だが、一体、経済学の実測の定義をかえても、企業が社会的費用を生産費にふくめるであらうか。一体、社会的費用の額はどのようにして決定するのか。彼によれば社会的費用のあるものは実測可能だという。また、直接測定できなくても、公共事業が社会費用の発生を部分的に防止してきたのだから、政府支出の配分を基準にして、社会的費用は推測できるという。

さて、以上のカップの社会的費用論は資本主義社会における社会的損失が、資本主義企業の国土と資源の無計画的な利用からおこることをみごとに説明している。またこの負担が、企業ではなく国民全体の負担になっていることをのべ、その負担を企業におわせようとしている政策的意義は大きい。しかしカップが資本主義体制内で社会的費用の除去を考へる時に、その論理は混乱する。社会的費用の除去を経済体制の変革にもとめず、社会的価値論によって、経済法則あるいは価値法則の定義の修正という経済学の変革にもとめることは観念の逆立ちである。なぜならば、社会的損失がおこり、その負担が国民のものとなっているのは、資本主義の経済法則によるものである。したがって、この客観的な経済法則を観念の上で修正してみても、資本は利潤追及や無計画な競争をやめるわけではない。たとえば社会価値論によって法則の定義を修正してみても、法則は貫徹して、企業は社会的費用をコストと考えはしない。

このことは、カップもみとめないわけではない。また同じように公私両部門のアンバランスの除去を主張するガルブレイスも、その根本的な対策が現体制内で可能かどうかは明らかにしていない。カップもガルブレイスも、社会的損失の防止には売上税のような新税の創設が軍縮によってういた財源によって、公共事業支出を増大することをせいぜ

主張するにとどま<sup>(1)</sup>っている。つまり現状では国家が民間企業の資本蓄積からうまれる社会的損失の後始末すらして  
いないのを、せいぜい後始末だけでもしてもらおうという主張である。

だが、ここで、第二の批判が生まれる。カップ、ガルブレイスはもとより、総じて近代経済学の場合には、国家は  
中立的なものと考えられ、民間資本が社会的損失を与えれば、それを除去しようものと考えている。だが、国家独占  
資本主義といわれるような現代の資本主義の下では、国家はむしろ民間資本の意のままになっている。

社会的費用は民間資本の競争と独占の過程から生まれるだけではない。その中で機能している国家（地方団体もふ  
くめれば公権力）そのものから生みだされるのである。国家の行動は国民の力によって、資本の運動を抑制してい  
るというよりは、資本の運動の中にまきこまれていく。資本市場の中では、いまや国家は民間資本の資金調達機関とし  
て行動し、資本蓄積を促進こそすれ、抑制するものではない。また軍事費に偏重して公共投資がおくれることは、政  
治的要求もあるがまず資本の要求そのものである。資本の競争だけでなく、国家が社会的損失を生む原因である例を  
ひとつあげよう。水や空気が汚染して社会的費用が発生することは、工場パイ煙や工場廃水の無責任な放出などの資  
本の無計画的な国土と資源の利用をまず第一の原因とするが、それにくわえて、公権力が、防止設備のために公共投  
資をおこなわないことにある。

何故社会的損失を防止するための公共投資がなされないのか。これは後述のごとくまさに国家独占資本主義の性格  
そのものから生まれてきているのであって、国民が要求をださないから、あるいは圧力が小さいからというような政治  
的責任や社会的嗜好の大小によるものではない。カップもガルブレイスもこの第二の原因をみおとしていく。またわ  
が国の公共投資論の多くも、公共投資がかんたんに増減できるように考え、しかも総額がふえさえすれば、社会的  
損失が防止できるような理論である。これは二重経済論の思想であって、私的部門と公共部門を対置し、国家を社会  
的損失の責任から解放し、資本から中立の存在と考えるものである。しかし、現状は二重経済ではなく、国家独占資

本主義という単一の経済である。

カップの理論は、社会的損失の実態の解明には大きな収穫をあげているが、その原因を資本の無計画な国土と資源の浪費にかぎって、公共設備の不足というもうひとつの側面を追究してはいけないこと、社会的損失の除去が経済体制の変革ではなく、経済学の変革にとどまっている点などで限界があるといえる。

(註)

(1) 「われわれは統制と経済計画とによってこれらの費用が必然的に除去されるであろうと言おうとしているのではない……経済計画の体制によって生産の社会的費用が回避されるか否かは、計画者たちがこれらを回避しようとするか、これらを無視するかによって定まる。結局のところ、このことは恐らく計画経済の政治的機構の問題である。すなわち、いずれの形態のもとであれ、生産の社会的費用が回避されるか否かは、本来的に政治的な決定行為にまつところの経済計画の内容が、投票の際に再審されるか否かにかかっている。」(Ibid. P. 20, 邦訳二六一—七頁)。

(2) cf. Galbraith, *Ibid.*, ch. 22.

## 五 生産手段の二分裂

前論文の概念の吟味でのべたごとく、社会資本といわれるものは、生産手段と消費手段(中にはサービスもふくむ場合がある)が混在している(第一一四図参照)。また、その所有の方法からいって、私的所有と公有の部門が混在している。(第一二四図)この混在にこそ、後述のように、国家独占資本主義の矛盾があらわれているのだが、このままでは生産資本と社会資本の関係を論じても空論になる。この混沌のまま、生産資本との関係あるいは生産費との関係を論ずることは、先のハーシユマン、カップなどのまちがいをくりかえすことになる。

ここでは、社会資本といわれているものから、その根幹をなす公有生産手段と公有消費手段をとりあげ、それらと民間資本の関係を追究することにした。

生産手段が公有と私有に二分裂することは剰余価値の生産を目的とする資本主義社会の特徴といつてよい。資本主義社会以前の階級社会においては、生産手段の公的所有と私的所有との明確な区分の必要がなかった。たとえば、道路という生産手段を例にとつて、マルクスは次のようにのべている。

「道路がつくられるのは、ただ、それが共同体にとつて必要な使用価値であり、共同体がそれをせむとも必要とするからにすぎない」(…もちろん道路の建設は剰余労働によつておこなわれ、個人は直接労働をこえておこなわねばならない—筆者註)「けれども、その労働が共同体ならびにその共同体の成員である各個人にとつて必要であるかぎりでは、それは彼が果たした剰余労働ではなくて、彼の必要労働の一部である。すなわち彼が共同体の成員として自己を再生産し、またそれとともに、それ自体彼の生産的活動の一般的条件である共同体を再生産するために必要である。」(K. Marx, Grundrisse der Kritik der Politischen Ökonomie, 1953 (857-8), Ss. 424-5, 高木幸二郎監訳、大月書店、四六二頁)

すなわち、共同体と個人が未分離であり自己の再生産(共同体の成員としての)が、共同体の再生産として考えられるかぎりでは、剰余価値の取得の可能性によつて、生産手段を公有と私有とに区別することはなかった。

資本主義社会の初期、産業革命時代においても、生産手段の二分裂はそれほど明確ではなかった。一八四五年エンゲルスは「イギリス労働者階級の状態」の中で、大都市に工場を集中させる第一の動機となつてゐる鉄道・運河・街道などは、ほぼこの一世紀、つまり産業革命期に、すべて個人や民間資本が建設し所有してゐたのだと書いてゐる。だが、このように都市において交通手段がすべて私有化された時期はまもなくおわりをつげた。資本主義の大規模交

第2—2図 社会資本と私的資本

生産手段		消費手段		
公	有	公	有	社会資本
私	有	私	有	

易し時間による空間の否定の結果、一部の交通手段と輸送は価値増殖の領域にはいって、資本によって経営されるようになったが、大部分のものは社会的に有用ではあっても、価値増殖は困難であったため、公権力にゆだねられるようになった。

ブルジョア国家の成立は、生産手段の資本主義的私有と剰余価値の資本家的取得の自由の制度を権力によって確認することであった。ところで、この二つの条件は必ずしも一致するものではなかった。

資本が投下される目的は「(投資の結果として)筆者註 必要労働時間だけでなく、労働者がはたらく剰余労働時間も一したがって資本の利潤も支払われるということである。」(Marx, *ibid.*, S. 431 邦訳四六九頁)ところが一部の生産手段は、その建設に長期間を要し、しかもその建設費用および維持費が大きいのに反して、剰余価値を生みださぬか、生みだしてもごくわずかにすぎない状態であった。たとえば、先の道路、運河などの交通手段、産業用地・用水、エネルギー産業などはこれにはいる。こうしてこれらの生産手段は個別資本の手にまかせられぬが社会的に有用であって、再生産にはかくことのできない物質的条件であった。そこで個別資本はこれら一部の社会的な生産手段を国家の手にゆだねたのである。国家はこのように資本が共同で利用する生産手段を建設管理することによって「ブルジョア社会全体を総括する」ことになったのである。

一七七六年、スミスは「国富論」第五篇、第一章のブルジョア國家の本質にふれた部分において同様の趣旨をのべている。すなわち、社会にとって有用であっても、その利潤が経費をつくうに足らないため、個人が創設維持出来ない公共設備、たとえば道路、橋梁、運河、港湾などは元首又は國家の任務でなければならぬと<sup>(1)</sup>かいている。

またマルクスは、この問題を道路を中心に考察した後<sup>(2)</sup>に次のようにのべている。

「資本はそれを(道路のような生産手段の建設を)筆者註 國家の肩に転嫁する。また國家が資本にたいして伝統的に優越した地位を占めるところでは、國家はなお全体にたいして彼らの資本ではなく、彼らの所得の一部をそのような

一般に有用な事業に〔投入するように〕強制する特権と命令権 (Willen) とをもっている。こうした事業は同時に生産の一般的な諸条件としてあらわれ、したがって、なんらかの資本家にとつての特殊な条件としては現れないからである。―そして資本が株式会社形態をとらないかぎりでは、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的に必要なものとして、全体の国におしやる。資本は有利な、資本の意味で有利な企業だけをいとなむ。〕(Marx, *ibid.*, S. 491. 邦訳四六八頁)

ここでマルクスは、社会的な生産手段が公有化されるか私有化されるかのひとつの条件として、株式会社のような資本の社会化を頭においている。これはスミスも同様であるが、後にふれるとして、とりあえず、ここでは、資本主義社会において、資本の再生産の共同的諸条件でありながら利潤の取得が困難な生産手段は国家(ここでは地方公共団体をふくめた広義のもの)にゆだねられたことが理解されるならばよい。

生産手段は、産業革命以後二分裂し、私的所有によって直接利潤をうみだす生産手段は資本となり、公有によって、間接的に利潤追及の条件を生みだすものは社会的生産手段になった。ところで、この二分裂は、論理的には明らかであっても、現実にはそれぞれの国の資本の社会化の条件によって生産手段の所有と管理方法にはちがいがあつた。たとえば、同じく交通手段でも、鉄道は企業形態で、道路は無償の公共事業として管理され、前者はアメリカのように、私的企業の手を経営されてきたものもある。また、さいきんでは、自動車交通の発展と地域独占の進行によって、道路が有料制となり企業的に管理されはじめているのにたいし、鉄道は財政の補助金によって経営せねばならぬ状態になっている国が多い。このような社会的生産手段内部の個々の部門の問題を説明することはひとつの大きな研究課題をなすが、ここではふれられない。

さて、生産手段の二分裂は、生産手段の有機的連関性をたちきつたばかりでなく、その発達を不均等なものにした。私的資本は利潤を生みだすかぎり、社会的有用性を度外視して、蓄積をつづける。これにたいし、社会的生産手

段は市場性をもたないという理由で、その建設投資はおかれてしまった。このように、資本主義社会に固有の生産手段の二分裂という現象こそ、今日の社会資本の不足、あるいは公私両部門のアンバランスの歴史的な原因である。

(註)

(1) 「元首又は國家の第三にして最後の任務は、公共施設 (public institutions) 又は土木工事 (public works) にして、大きな社会にとつては最高度に有益であるが、しかしながら、ことの性質上、その利潤が個人あるいは少数の個人にたいして、その費用をつぐなうことができず、したがって、個人または少数の個人がそれを建設したり維持することを期待できないものを建設し維持することである。」 (A. Smith, *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*, 1937 (1767), *Modern Library*, p. 681.)

## 六 消費の二分裂

都市に社会的生産手段が集積し、それとともに資本が集中集積すれば、労働者を中心とした人口の密集がおこる。都市労働者は小生産者と同じ、生産の場と生活の場が分裂している。資本主義社会の大都市では人類は原子の世界へ解消する。このアトムにたいして、社会的傷害あるいは社会的殺人がひきおこされる。エンゲルスは前にあげた「イギリス労働者階級」の状態をこの大都市でアトム化した労働者に対する社会的傷害・殺人を証明するためにささげている。

社会的傷害・殺人というのは、カップやガルブレイスが百年以上も後になってくりかえしているような大気汚染・河川の汚染とそれからくる有毒ガスの発生、上下水道の不備、地価の騰貴からくる不良住宅の密集、住宅不足、教育の低下、伝染病のまんえん、そして何よりも賃金と地位の不安定—生活困難である。

大都市の家庭生活は、農村の家庭生活におけるように、それ自体完結してはいない。農村においては生活に必要なものは、家かあるいはその延長としての共同体内にそろっていた。だが大都市には、農村の血縁的地縁的な共同体の

連帯感はなくなっている。都市の住民はアトムとして、共同体的束縛から解放されると同時に、その反面として社会的傷害・殺人がひきおこり、アトムとしては生きてゆくことができなくなる。言葉をかえていえば、家庭内の個人的消費だけでは労働力の再生産（労働者の生活の維持、家族の扶養と教育、社会的文化的欲望の充足など）いや、生命の維持すら困難となる。そこで都市の住民の生活様式においては、教育設備、上下水道（やがてはガス・電気）、保健衛生設備、し尿ごみ処理事業、都市計画道路、図書館、公園その他の社会文化設備とそれにとまらぬ労働者の共同欲望を満足させるサービスがかくべからざるものとなる。このような設備を充足する必要があるから、近代都市ではアパート形式の共同住宅が市民生活の基本となる。いまのべたような消費はいずれも他人と共同して消費する性格のものであるから、飲食物や耐久消費財の購入のような個人的消費と区別して社会的消費とよんでよいであろう。

少々反語めくが、共同体生活から解放されて、自由になり、アトム化すればするほど、労働者の生活は社会的消費という共同慾望の充足を必要とするのである。

ところで、これらの社会的消費は誰が供給するのか。エンゲルスは先の著書で、社会的殺人・傷害にたいしては、社会的権力者が、つまりブルジョアジーが社会の各成員のせめて生命を保護し、なんびとも餓死しないように配慮する義務をおっているとのべている。この義務はブルジョアジーにあり、ブルジョア国家にある。だが、ブルジョア国家はなかなか、この任務を遂行しなかった。住宅は私人によって、利益本位に経営されたり、企業に都合のよい社宅として建設される結果、設備のわるい不良住宅に多数の労働者がおしこめられた。先にのべた社会的殺人・傷害という都市問題は、資本主義国にはいまだにつきまとい、ますます解決が困難となっている。

このように、未解決であるにせよ、ほぼ産業革命以後ブルジョア国家は次第に社会的消費の大部分をひきうけはじめる。そして、個人的消費との間に明確な分裂がおこる。この社会的消費の掌握こそ「ブルジョア社会の総括」という国家の任務の他の一面である。もう一度くりかえすと、資本主義の再生産のために、社会的生産手段の創設維持と

社会的消費の供給を國家がおこなうことによつて、資本主義國家は完成する。そして總資本の再生産のみならず、資本主義の再生産が維持され、ブルジョア社会の總括が完成するのである。

ところで、消費が二分裂したのは、個人的消費手段が商品としての市場性をもつのにたいし、社会的消費手段（とくに固定設備）の供給には多量の資金を必要とするばかりでなく、その設備を私有して、私企業として経営しにくかつたからである。もとより、時代により、あるいはそれぞれの國や都市の生活環境のちがいに、住宅・病院・学校の大部分が私的経営にゆだねられ、時によつては、尿くみとりやごみとりも資本家的経営をおこなっている場合もある。しかしあくまで、それらは社会的消費としての性格はもちつづけたのである。

消費の二分裂の結果、商品としての個人的消費物資やサービスは大量に、ある場合には過剰に供給され、中には社会的に無用有害なものまで売りつけられるのにたいし、社会的消費は資本の必要のないかぎりは最低限の供給にとどまり、それも時々はみだされなかつた。また、労働者も企業内斗争にとどまるかぎりでは、社会的消費の改善に関する要求を出すことがなく、社会的消費はいちぢるしくおくれってしまった。

近代都市労働者の生活様式における消費の二分裂は、農村共同体の農民生活には、かつて存在しなかつた。しかし、資本の手によつて、一旦消費が二つの形に分裂すると、やがて都市の全住民はもとより、農村の居住者の消費生活も二分裂する。

消費のこのような二分裂は労働力の再生産を妨害する条件であり、資本主義の消費生活に特有な様式である。

## 七 私的独占と社会生産手段の一体化

生産手段の二分裂は株式会社社の成立によつて、資本の社会化がすすむと、ふたたび統一のきざしがでてきた。とりわけ独占の成立は生産単位を拡大し、生産過程と流通過程の總合をはかり、やがては地方自治体あるいは國家そのも

第2—2表 主要産業における設備投資の工事内訳

(昭和35~37年度)

業 種 名	生産直 結工業	そ の 他 の 工 事						総 計
		計	土地	道路 湾運輸	港 運輸	工業用 排水	その他	
電 力	85.4	14.6	3.1	—	—	—	11.5	100.0
石 炭	78.9	21.1	—	—	—	—	21.1	100.0
鉄 鋼	76.4	23.6	5.8	5.4	2.0	—	10.4	100.0
石 油 精 製	20.8	79.2	18.5	2.5	1.8	—	56.4	100.0
石 油 化 学	78.5	21.5	10.5	0.9	0.9	—	9.2	100.0
硫 安	76.7	23.3	5.2	0.8	1.4	—	15.9	100.0
合 成 織 維	76.8	23.2	2.7	0.4	0.7	—	19.4	100.0
自 動 車	80.5	19.5	5.3	0.7	0.2	—	13.3	100.0
電 気 機 械	72.4	27.6	5.6	0.0	0.1	—	21.9	100.0
電 子 工 業	69.8	30.2	4.2	0.1	0.1	—	25.8	100.0
紙 パ ル プ	83.7	16.3	2.0	0.4	4.9	—	9.0	100.0
セ メ ン ト	92.3	7.7	4.2	1.4	0.1	—	2.0	100.0
以 上 12 業 種	73.0	27.0	6.4	2.0	1.2	—	17.4	100.0
そ の 他 業 種	80.4	19.6	3.2	0.6	0.3	—	15.5	100.0
合 計	75.3	24.7	5.4	1.6	0.9	—	16.8	100.0

(註) (1) 構成比 =  $\frac{\text{生産直結工事} + \text{その他工事}}{\text{年度合計} - \text{区分不明}} \times 100$

(2) 上表は昭和35年度及び同36年度の支払額または予定額と同37年度中の支払予定額について、上式によりそれぞれの構成比をもとめ、それを算術平均したものである。

(3) 資料の典拠は通産省「主要産業の設備投資計画」(昭和36年度) pp. 174-5, 同書(昭和37年度) pp. 146-147によった。

のまでも私的に管理して、利潤追及の道具としようとするため、資本と社会的生産手段の一体化がすすめられる。

第二―二表は昭和三五―七年度の主要企業設備投資実績の平均を例にとつたものである。この表から、直接生産活動に必要な工事は全設備投資額の約二五％に達する。直接生産活動に必要な工事が、すべて社会資本ではなくまたこの数字が企業の必要とする社会資本というわけではない。しかしこれによつて、公共事業類の事業を企業自ら設備投資にふくめざるをえない事情がわかるであろう。とりわけ設備投資中、土地、交通手段、用排水への投資割合をとれば、鉄鋼、石油精製、石油化学という「高度成長」の花形産業が、いずれも平均の必要度をはるかにこえていることが注目される。これらの産業では、次第に社会的生産手段は民間固定資本と同一視され、直接生産活動の資本と区別がなくなりつつある。たとえば、鉄鋼・石油資本と港湾のように。(生産費をとつても鋼材にしめる直接生産費は五〇％で、のこりは輸送費その他社会資本関連費用といわれている。)

公有化されていた社会的生産手段が私的資本に化し、あるいは公共設備が特定の私的独占体の手を利用独占される結果、一部の公共設備は利潤採算をもつて運営されるようになる。

公共設備が私的資本によつて管理される傾向について、スマスは「国富論」の改訂版で次のように追加している。

「独占権がなくとも株式会社でやつて行くこと出来そうに思える事業は……第三に航行の出きる堀や運河をつくり維持すること、そして第四に大都市に水を供給する事業」。(Smith, *Ibid.*, p. 713) このスマスの意見は先述初版本における公共事業論と矛盾するかのようである。しかし、スマスはこれら、社会的に有用であるが利潤の少い生産手段の創設維持を國家または株式会社というもつとも社会化された資本でまかなうべきであつたと考えていたのである。ちなみに、今日の社会資本充実政策はスマスの公共事業論を一步もでていない。スマスはすでに今日の公共事業の原単位方式による公共事業費の決定——受益者負担的收入による公共事業を提案している。しかし、今日の大蔵省は揮発油税が自動車業者の負担になるかのごとくいつているの(1)にたいし、スマスは明確に、道路の通行税や手数料を利用者からとつても、最終の負担者は消費者であるとかいてある。この点でも今日の公共事業論はスマスの洞察よりもおく

れている。

さて、マルクスは株式会社の成立によって、公有化されていた社会的生産手段が資本化するかもしれないというスミスの予言をさらに発展させている。マルクスは道路建設を資本家が彼の費用によっていとなむ条件を三つあげている。

- (1) 資本が大きくなっていること、なかんづく株式会社の成立。
- (2) 株式資本にとって必要なのが利子であって利潤ではなくなること。
- (3) 道路に価格を支払うことが生産的諸資本すなわち産業資本にとって利殖すること。

このような条件、つまり、「資本のうえにうちたてられた生産のもつとも高度な発展」が確立すれば、道路は政府にかわって資本がひきうける。

「公共事業の国家からの分離とそれの資本自体によっていとなまれる事業の領域への移行とは現実の共同団体がこの程度まで資本の形態で構成されるようになってきているかを指示している。」(Ibid., p. 499, 邦訳四六七頁)

マルクスはこのことを社会的生産過程と資本の関係として次のようにもかいている。

「社会的生産過程の一般的諸条件が社会的所得の控除、すなわち諸国家税……からではなくて、資本としての資本からつくりだされているときには、資本はもつとも高度に発展しているのである。このことは、一方では資本家が社会的生産のすべての諸条件を征服した程度をしめし、他方では次のことをしめしている。……すなわち社会的な再生産的な富がどの程度まで資本化されているか、またすべての慾望がどの程度まで交換の形態で充足されるのか。また個人の社会的なものとして措定された諸慾望、すなわち社会における個々別々の個人としてではなくて、他の個人と共同して消費し慾求するところの諸慾望——その消費様式はこの性質上社会的なものである——これらのものはまたどの程度まで交換を通じて消費されているか、またそれだけでなくて生産されてもいるかということをしめしている。」(Ibid., p. 491, 邦訳四六八—九頁)。

スミスとマルクスの引用が長くなつたが、これは、先学の先見の明をたたえることだけが目的ではない。また、ここに引用した文章を「資本論」にエンゲルスが採用しなかつた事情も学説史家には興味のあるところであろうが、それをせんさくする目的はここではない。

ここに引用した目的は主として次の点にある。これまで、わが国のマルクス経済学でも公共事業を他の財政現象と同じく、不生産的雇用の側面からだけとらえ、また近代経済学でも有効需要の創出という消費局面だけでとらえていた。だがこれら、先学の研究の中に公共事業を固定資本の生産という考え方、つまり生産過程の中で把握できる方向があることをしめしたかつたからである。とくに、公共事業の国家からの分離、あるいは資本化を考える基本的道筋がここにあると思つたからである。この小論のさいごでのべるように、社会的生産手段の資本化は、流行の「生産関係の社会化」論ではなく、国家そのものの資本化という矛盾をうみだすことが、ここからみちびきだされると思う。

(註)

(1) 大蔵省「図説日本の財政」(三四年)によれば、揮発油税を増税して道路投資をおこなうことは、「長い目でみれば自動車業者にとつても利益となつてかえつてくる有利な投資として、十分納得できる措置であらう」(一五四頁)という。

(2) 「こうした取引とりわけ管利取引の前提としては道路が利益を生むということ、すなわち道路の利用と引換えに要求される価格が生産者たちにとって相当高値をそれに支払うことができるほどの、多くの交換価値に値いし、ないしはそれほど生産力を提供すること」(Marx, *ibid.*, S. 427, 邦訳四六六頁)。

## 八 消費の「社会化」

資本は独占化につれて、労働力の再生産過程に消費を全体として管理せざるをえなくなる。技術革新と思想統制の必要から、企業内で学校教育をおこない労働管理を家庭生活まで延長するために、住宅、病院、劇場、その他の娯楽設備をおこなうようになる。また、家庭消費物資の一切を供給するデパート、食堂の経営までおこなうようになる。

このような一種の「企業自治体」の成立にまでいたらないまでも、企業が集団でその地域内の公有消費手段を利用独占する傾向がつよまる。産学共同のかけ声とともに、産業教育・理科教育が教育委員会の中心目標となったり、財政資金で特定企業の労働者住宅・病院が建設されているのは、その一例である。

ところで、このような個人的消費と社会的消費の統一は、たんなる労務管理、思想統制の手段と考へては、みまぢがいであろう。生産と消費の結合の必要性が、この底流にある。労働者が、生産の場である工場のちかくに、住宅をもち、その周辺に学校、病院、生活環境設備ひいては娯楽設備をもつ必要は増大している。またアパートのような集団生活をすれば、育児、料理、洗濯といった家庭内の労働が社会の手にゆだねられ、専門家の手によって、集団的に管理される傾向をもつ。これをかりに、「消費の社会化」とよぶとすれば、生産単位が大きくなればなるほど、この傾向はすすむであらう。

一方、労働組合も、全国的に組織され、自らの代表者を国会や地方議会におくるようになると、企業内の経済斗争にとどまらず、減税・社会保障・教育の機会均等あるいは教育費無償の要求あるいは保険診療、住宅その他生活環境整備などの社会的消費の充足をもとめるようになる。また、賃金すら全国一律の最低賃金制をもとめるようになる。また農村の都市化とともに農民の間でも社会的消費の充足がもとめられるようになる。

こうして、いまや個人的消費と社会的消費を統一しなければならぬ可能性がつよまった。だが、この段階で逆にこの間の分裂とアンバランスはかつてないほど激しくなる。<sup>(註)</sup>

(註)

(1) さいきんの政府の發表した「國民所得白書」(昭和三五、三六年度)には、この実情があきらかである。

## 九 「社会化」の諸結果

こうして、独占資本主義が高度に発展し、社会的再生産過程の変化とともに社会的生産手段・消費手段は不可決のものとなり、一部の企業ではみずから、それらを建設し、所有するものもでてくる。だが、それは利潤率の低下をまねきやすいので、依然として、多くの場合、公共団体の建設物を占有し、その利用を独占している。

このような民間資本と公共設備（貨弊的側面では公共投資）との混合は生産力の社会化のあらわれであるが、社会的生産手段・消費手段の私有化あるいは利用独占は新しい生産関係の矛盾をまきおこしている。

もしも、特定企業が公共設備を利用独占できたとすれば、その利用のできない企業にくらべて、特別利潤を取得できる。そこで、公共設備の利用独占をもとめて、はげしい競争がおこる。また、あらゆる公共設備が特別利潤をもたらすわけではないから、企業とくに独占体に特別利潤をもたらす公共設備が優先しがちとなる。まず、全体として社会的生産手段は社会的消費手段に優先する。道路、港湾、工業用地、用水が、教育設備、住宅、上下水道、生活環境設備にくらべて、優先する。同じく道路でも、工業地帯をむすぶ産業道路が、地方住民の交通のための都市計画道路よりも優先し、工業用水が飲料水道の建設にくらべて、予算上も優遇されている。また一般に特別利潤をもたらさぬとはいえ、社会的消費手段の間でも、高等技術教育設備は下水道にくらべて、はるかに独占体の必要度は高くなる。この結果、公共設備の建設に序列がつく。昭和三〇年以後の公共事業の変化とそれを集大成したさいきんの社会資本充実政策は、このような傾向をはつきりとしめしている。その結果は、生産と消費のアンバランスを都市問題の激増というかたちで、現出してゆくだろう。

また、公共事業が収益事業へと変化する。これは、社会生産手段が資本化することから生ずるもので、まずその建設費を受益者負担的收入（目的税、分担金及び負担金、使用料及び手数料）でまかなう傾向にはじまり、やがては、

その建設費を一般会計から財政投融資にかえ、その主体を公団、公社の手にうつす。この場合、公共設備は減価償却資産にかえられ、料金を徴収して管理経営される。

これまで利潤を生まないものとされていた公共事業が、資本として管理運営される傾向は、生産手段だけでなく、消費手段にもはじまる。さいきん、清掃事業が手数料によってまかなわれたり、その一部が民間業者に下請けされようとしているのは、その傾向のひとつである。これは、道路の場合有料道路の出現は、その建設についての資本と公権力のなみなみならぬ力のいれようをしめしているが、清掃事業の有料制はまったく逆に、それらの無責任を象徴している。公共投資の主体が民間企業への融資から、公共事業にうつったこと、公共事業の財政が一般会計から財政投融資計画へ移行しつつあることは、これらの現象のあらわれである。

このような行政の序列、公共事業の収益事業化―財政投融資化現象は、地域開発のきしみとなつてあらわれている。ハーシュマンの図のように、先行投資をして、民間企業を誘致させようという地方団体の工業誘致競争は、地方住民にわるい影響を与えつつある。また、たとえ先行投資が成功して、工場誘致が成功しても、住民にとって必要な社会的消費手段の供給計画―広義の都市計画がおくれる結果、公害の発生、交通マヒ、伝染病の多発、水不足、災害などがひきおこされている。

現代の都市問題、ひいては農村問題の激増こそは、社会的生産手段・消費手段の私有化あるいは利用独占の社会的諸結果である。<sup>1)</sup>

さて、社会資本充実政策の基礎理論への批判の大筋はこれで一応完結した。また「生産関係の社会化」というあやまった国家独占資本主義論への批判の方向もついでながらひらかれた。だが、一体、公私両部門のアンバランスという現代病はいかにして解決するか。

それは資本主義体制の変革以外にないのだろうか。社会主義社会になれば、資本は消滅するとはいえ、社会的有用

性という点での新しいアンバランスは生じないであろうか。これらの課題は別の機会にゆずらねばならない。だが、さしあたって、平和共存体制の下で、軍縮あるいは軍備撤廃こそが、社会的生産手段・消費手段を充実する第一歩であることだけを記しておく。東西兩陣營の十名の代表的経済学者が国連の委嘱をうけておこなった「軍縮の社会的諸結果」は次のようにのべている (U. N., *Economic and social consequences of disarmament*, 1962)。

「社会的投資は私的消費と工業投資の双方のためにとるべき重要な方法である。その必要性は、一部は社会的な快適さの改善にたいする直接的な要求から生じ、一部は工業の生産性の向上が教育、住宅、保健その他の分野における発展にかかっているという事実から生ずる。社会的投資は国家資金にたいする軍事的要求を競合するので、(低開発諸国にたいする援助のように) おそらく軍拡競争の影響をとくにこうむってきた。その結果生じている社会資本のストックの不足を埋めあわせることが必要だという認識は、異なる経済発展段階にあり、また異なった経済体制をもつ諸国のあいだにひろくゆきわたっている。」(U. N., *ibid.*, p. 9, 「国際評論」一九六二年六月号、一四頁)

軍縮は後進国開発論とともに社会資本論を新しい経済学としてひきずりだすであろう。だが、一体、国家独占資本主義の大きな柱であった経済の軍事化はどのようにして、これら二つの新しい柱にかわるのであろうか。その交替にともなうインパクトに資本主義体制はたえうるだろうか。こんごの興味つきない研究課題であらう。

(註)

(1) 近刊の柴田徳衛・宮本恵一「地方財政」(有斐閣)には、この社会的諸結果の具体的な事実をのべてある。

(2) ここでいう社会投資のうちで、もっとも大きくとりあげられているのが、世界的規模の問題としての都市更新(劣悪な住宅、貧弱な地域的サービス、非行、都市交通のマヒなどの解決)である。次は道路と航空。自然資源の発展と保全とくに水資源開発。保健・医療、教育・平和目的のための科学研究などである。(cf. U. N., *ibid.*, pp. 9 - 16)

(あとがき) 本稿は先の「金沢大学経済論集」第一号に掲載分とあわせ、昭和三十六年度日本財政学会の報告原稿であって、発表にあたり、若干の補正をした。なお、これは文部省科学研究費(担当者京大島恭彦教授)による研究成果の一部である。