

株式会社の内的規定としての独占

宮 下 郁 男

はじめに

- I 鉄道業の地位と特殊性
- II 鉄道会社と複会計制度
- III 株式会社における資本の「動化」と現実的蓄積
- IV 資本集中の機構としての株式会社
- V むすび

はじめに

株式会社が鉄道業や通信事業やその他の公益事業を超えて他の産業部門に広範に普及したのは、帝国主義段階においてであった。このような歴史的事情に影響されて株式会社制度に関する研究は歴史理論ないし歴史＝現状分析を構成してきた。マルクス経済学の立場から株式会社制度を最初に包括的に分析したのはR.ヒルファディングであった。

ヒルファディングは、帝国主義段階を金融資本が支配する世界として把握し、株式会社制度を抽象から具体への過程に即して論述している。彼の論点を簡潔に挙げればつぎのようである¹⁾。第一に、遊休貨幣資本が「産業資本」に転化される形式が問題にされる。すなわち、「産業資本」に転化された貨幣資本が貨幣資本→生産資本→商品資本→貨幣資本という循環を繰り返すにもかかわらず、それと並んで前貸し貨幣資本は配当証券としての擬制資本に転化され、前貸し貨幣資本は二重に存在するのである。第二に、株式会社は、資本市場から遊休貨幣資本を擬制資本の形態で集中することによって所有の個人的な制限を打ち破り、その範囲を制限されることのない企業経営を可能にする。第三に、株式会社が普及するにつれて、株式会社の利潤率がまさしく私的企業のそれと同じく、一般的利潤率の平均化にあずかなければならない、ということである²⁾。

ほぼ以上のようなヒルファディングの定式をレーニンは次のように批判する。ヒルファディング

¹⁾ 森泉氏によれば、ヒルファディングの金融資本概念は、独占を内的規定にしていなかったことによって内容が痩せ細り、無内容な概念になってしまっているのである。この労作は、帝国主義段階の資本主義はもとよりわれわれの「現代」資本主義をもヒルファディングの金融資本タームによって分析しようとするあらゆる試みに対する有力な批判を展開している（同、『株式会社論』、北海道大学図書刊行会、1985年）。

²⁾ R.ヒルファディング、『金融資本論』、林要訳、大月書店、1961年。

による金融資本の定義、すなわち、「金融資本とは、銀行の管理下において産業資本によって充用される資本である」という定義に対して³⁾、「この定義は、そのなかでもっとも重要な一つ——すなわち、生産と資本との集積は、それが独占に導きつつあり、またすでに導いたほどに高度に達したということ——が指摘されていないかぎりでは、不完全である。もっとも、一般にヒルファディングの叙述全体のなかでは、とくにこの定義をとってきた章のまえの二つの章では、資本主義的独占の役割が強調されている」、と⁴⁾。レーニンによれば、ヒルファディングはカルテルやトラストなどの独占体を分析しているが、その場合に資本主義的独占を金融資本の必然的で内的な規定とせず、資本主義的独占を諸株式会社が取り結ぶ企業協定あるいは企業連合として、株式会社制度の外部から導入していると言うのである。資本主義的独占は広範な「自由競争」の上に「自由競争」と並んで成立していなければ無意味なのである。それゆえレーニンは、単純に「生産と資本の集中」について語らない。生産の集中ではなく「生産の集積」こそが、すなわち『帝国主義論』において当時の現状を突き止めた高度な生産の集積こそが、資本主義的独占を必然にする「資本の集中」を引き起こす、と把握するのである。

資本主義的独占なしに株式会社はなく、株式会社なしに資本主義的独占はない。株式会社制度が存在しなければ資本主義を独占に導くような「生産の集積」には到達しえないし、「生産の集積」なしに株式会社もまた存在しえなかった。このような歴史的現実にもかかわらず、レーニンは株式会社制度が独占に導くような「生産の集積」を必要とするということには言及していない。株式会社制度と資本主義的独占との必然的で内的な関連が解明されなければならない。

歴史上初期を代表する株式会社にたとえばイギリス東インド会社があるが、この株式会社は重商主義政策の下で特許制度によって、すなわち王権ないし政府権力によって独占権を付与されており、この独占の下でのみ存在しえたのである。特許制度下の株式会社に代わって、近代的株式会社が産業企業として登場するのは鉄道業においてであった。それゆえ、『資本論』は鉄道業を例証にして、株式会社制度を論じているだけではない。とりわけその第二巻では第三巻で考察される鉄道株式会社に対する重要な本質規定を与えている。第二巻によれば、商品の流通とは商品が時間をかけて空間を流通することであり、鉄道業は、一方では特定地域に集積して再生産する諸資本を統一的市場に組み入れる楨杆として機能し、他方では近代的株式会社を代表する産業であった。しかも、鉄道業はその沿線地域での運輸を独占するものとしてのみ歴史上存在しえた。事実、競争戦を展開した路線は統合・再編され、最後には当該地域での独占を達成する。それゆえ、株式会社制度と資本主義的独占との必然的で内的な関連は、近代的産業株式会社の典型である鉄道業に例証にすることに

³⁾ 同上書、346ページ。

⁴⁾ レーニン、『帝国主義論』、宇高基輔訳、岩波書店、1956年、77-78ページ。

よって、解明されなければならない。

I 鉄道業の地位と特殊性

マルクスは次のように指摘している。「蓄積によって若干の個別的資本が大きくなって鉄道を敷設しうようになるまで待たなければならなかったとすれば、世界にはいまでもなお鉄道がないことであろう。ところが集中は、株式会社を介してたちまちのうちにそれを成し遂げた」、と⁵⁾。だが、ここでマルクスが述べていることは、鉄道業の歴史的成立過程だけに関わるのではない。鉄道業は、産業資本と同じ蓄積構造を展開するのではない。それが産業資本と同じように利潤を蓄積基金として、減価償却費を減価償却基金として積み立てて再生産していたならば、鉄道業は存続できない。それに固有の独自の性格は、商品生産物を、したがって価値を積極的に生産せず、それが輸送する商品に価値を付加し、流通過程に延長された生産過程で行なわれる商品の場所的変換を販売するというに尽きない。このことは運輸業資本に固有の一つの独自性である。だがそれは、運輸業を資本の循環図式の特長に従って観察するときに見られる独自性にすぎない。鉄道業に代表される運輸業における再生産ないし資本蓄積の独自性は、その回転循環が $G-W \cdots P \cdots G' = G \rightarrow$ という図式をとることと、それに付随して生まれる特殊性だけにあるのではない。

鉄道業や大洋航海に象徴される運輸業がなかったならば、個別諸資本は地域的に集積して展開できず、資本はその再生産空間である世界市場を形成することができず、したがって資本主義的生産はありえない。資本もまた自然のなかでだけ再生産することができるにすぎず、資本主義的生産もまたあらゆる素材の富の母である自然の制約を脱することはできない。諸資本は、この制約を乗り越えようとして、あるいは母なる自然の助けを得るために、運輸手段を物質的な槓杆にして地域的に集積して展開し、資本の再生産過程を統一的市場として再生産する。商品資本として再生産される農産物も鉱産物も工業製品も、地域間を流通しなければならず、労働力商品も資本に付き従って移動するだけでなく、住居と仕事場とのあいだを毎日輸送されなければならない。商品資本や労働力商品の地域間移動を成し遂げる交通＝運輸手段が近代的大工業に変革されることなしには、資本主義的生産は存立しえない。

この点について『経済学批判要綱』には次のように書かれている。「資本は一方では、交易すなわち交換のあらゆる場所的制限を取り払って、地球全体を自己の市場として獲得しようと努めないではおられず、他方では、時間によって空間を絶滅しようと、すなわちある場所から他の場所に要する時間を最小限に引き下げようと努める。資本が発展すればするほど、従って資本が流通する市場が資本の流通の空間的軌道となる市場が拡大すればするほど、同時に資本は、市場をますます大規

⁵⁾ K.マルクス、『資本論』、新日本出版社、1997年、I b、1076ページ、以下『資本論』と略す。

模に空間的に拡大しようと努め、また空間を時間によってますます大規模に消滅させようと努めるのである」、と⁶⁾。資本主義的再生産を制限する空間を時間によって絶滅しようとする資本の必然的傾向および内在的本性は、近代的大工業としての運輸業なしには実現できない。商品が流通する過程は「空間内で商品が現実に流通する」(マルクス)過程であり、商業資本や銀行業資本はこの過程を短縮することも、この過程が必然にする流通資本を節約することもできない。価値形成増殖が停止する流通期間そのものも資本にとっては費用をなす。回転期間は、資本の有機的構成と並んで利潤率を規定するからである。個別諸資本の蓄積に対して果す運輸業の特有な機能と役割とがここに発揮される。それは、地域的に展開することによって最大可能な利潤を追求する諸資本の運動を支える物質的な楯杆として機能し、この機能をとおして諸資本の生産力を高めて資本蓄積を促進し加速する役割を果す。資本の回転期間の短縮は社会的空費の節約である。資本主義的生産を本源的に制約する空間が指定された限りでは、そして空間による制限を時間によって乗り越えるための物質的楯杆として運輸業が指定された限りでは、それに配分される社会的総労働の可除部分は、それが生きた労働であろうか死んだ労働であろうか、本来的に商品生産物をそれゆえ価値を再生産する労働からの削減であり、社会的費用として現われる。運輸業は、商品生産物を再生産する産業諸資本やその再生産を促進する商業および銀行業諸資本の地域的な展開を支えて、それらの諸産業に費やされる労働を節約する。ちなみに、工業諸資本が鉄道沿線に集積して工業諸地帯を形成するのは、商品が空間的に流通する時間と費用つまり流通費を節約して価値増殖を促進するためであった。だが運輸業は、そのような機能と役割とを果すためには、独自の蓄積様式を展開せざるをえない。

運輸業がそのような機能を果すためには、個別的産業資本としては行なうことができない膨大な建設費の投下を必要とする。建設費は固定資本の投下に尽きない。建設労働への投資をも必要とする。その中心産業をなしてきた鉄道業について言えば、それが投下する固定資本の一部分は、先ず膨大な土地資本を形成する。土盛をし、切通や覆道を造り、トンネルを掘って、鉄橋や陸橋を架け、砂利を敷き、駅舎や倉庫を建て、プラットフォームを作る必要がある。蒸気機関車を走らせるのであれば駅舎に貯水槽を設置し、電車を走らせるのであれば路線に沿って電柱を立てなければならない。しかも、それらの土地資本投資は測量によって推定される投資額と一致するとは限らない。むしろ鉄道建設に際しては、それらの土地資本投資が初期の予測をはるかに越えるのがつねであった。株式の発行によって調達された貨幣資本は、鉄道が創業するはるか以前に使い果され、追加的に社債を発行したり、銀行からの長期貨幣資本に依存したりして、建設費を捻出したのである⁷⁾。さら

⁶⁾ K.マルクス、『マルクス 資本論草稿集』、2、大月書店、1993年、216ページ。

⁷⁾ 拙稿、『経済学研究』北海道大学、第40巻第3号、1990年、79-80ページ。カナダにおけるGrand Trunk鉄道の建設に際して、その基金は1855年にすでに使い果され、社債に対する利子も払えなくなっていたし、その株式はすでに「語り種」にすぎなかったと言われ、1861年には1,300万ドルにのぼる銀行ローンの赤字をもっていたのである (L. H. Jenks, *The Migration of British Capital to 1875*, Nelson's University Paperback, pp. 198-206.)。

に、砂利が敷かれた土盛と切通と覆道とトンネルさらに鉄橋や陸橋の上に、つまり投下された土地資本の上に、枕木が並べられてレールが敷かれ、電線が張られて電気が流されたのちに、はじめて蒸気ないし電気機関車や客貨車を走らせることができる。機関車や客貨車はレールの上を流動的に走るとはいえ、それらもまた鉄道業における固定資本である。このような膨大な固定資本投資は、鉄道業へ資本が流入し、そこから流出するのを妨げて、鉄道業が利潤の均等化に加わることを困難にする。

鉄道会社は、鉄道を敷設して営業するのにもっとも適した土地を数百ないし数千キロメートルにもわたって独占的に所有し、その私有地に土盛を施し、切通や覆道を作り、トンネルを掘って、さらに鉄橋や陸橋を架け、砂利を敷き、そこに枕木を並べて、レールを敷設する。枕木やレールは土地資本投資をなすわけではないが、土盛・切通・覆道やトンネル、鉄橋や陸橋、それに敷かれた砂利などは、駅舎やプラットフォームなどと並んで土地合体資本をなす。それは、土地に合体されて土地の自然的属性として現われる。この膨大な土地資本投資は、本源的空間をそのなかで鉄道業が営まれる自然的空間に変革するために不可欠な先行投資をなす。鉄道会社によってそれらの土地合体資本が投下されるや否や、土地資本を合体された本源的空間に対する独占は自然的独占に転化される。社会的総労働の可除部分を対象化されて社会的に変革された外的自然が、独占的に所有されて独占的に使用される。しかも、そのような土地合体資本を投下できるためには、鉄道業の再生産過程の外部から株式会社制度によって貨幣資本を集中しなければならない。それゆえ、ヒルファディングがそうしているように、自然的独占と社会的独占とを区別することはできない。自然的独占とは社会的に変革された自然に対する独占である。こうして創り出され独占された土地の上に列車を走らせる。個別的な産業諸資本の純粋な流過程が商品資本の空間変換をなす限りでは、運輸業はその空間変換の過程を独占して遂行する。鉄道業が労働力労働力商品を運搬する限りでは、それは賃労働者が就業する作業場と住居の間の輸送を独占する。この点で、鉄道による輸送はトラックやバスによる輸送とは性格を異にしている。

たしかに、特定の諸地点間を結ぶのに複数の鉄道が敷設されて競争を展開する事例がないではないし、とくに鉄道業が民間事業として営まれたイギリスにおける初期鉄道マニアの時期や、民間事業と各州の事業とを実質的に結合して営まれた合衆国における初期鉄道建設の時期には、そのような事例も見られ、共倒れに終わるような過当競争が展開されさえした⁸⁾。しかし、イギリスでは「ハドソン〔鉄道〕帝国」の形成にみられるように、あるときには弱小鉄道会社を買収することによって、あるときには確定配当を保障する賃借によって特定の輸送路を独占し、あるときには「自らの資本」で新たな鉄道を建設することによって、敵手が狙っている支配空間を先取りするという戦略

⁸⁾ 拙稿、『経済学研究』北海道大学、第44巻第1号、1994年、47—50ページ。

を展開した。その戦略にとって、単に幹線鉄道の建設や買収が重要な契機をなしていただけてなく、幹線鉄道の独占的な支配空間を拡張して輸送量を増大させるために、諸支線つまり幹線を培養する培養線〈feeders〉の建設や買収もまた重要であった。大小さまざまな鉄道が大鉄道会社に集中されて独占的な支配空間が拡張されるにつれて、競合する鉄道会社のうちに協定が結ばれて新規参入が阻止される。

鉄道業の内包的発展は、他の鉄道会社の新規参入によって特定の諸地域間を多数の鉄道が平行して走ることによって実現されるのではない。たしかに巨大都市においては多数の鉄道会社が営業しているが、それらの鉄道路線は、諸地域を結ぶ網の目ないし放射線状をなすのであって、特定の地域間を平行して走って競争を展開するのではない。したがって、特定の地域に展開する個別的諸資本は、それが再生産する商品資本を輸送するのに、運賃の相違を見計らって数社の鉄道会社のなかから1社を選択できるわけではない。それらの諸地域のあいだに行なわれる商品生産物や労働力商品の輸送を以前から独占していた鉄道会社が、列車ダイヤを稠密にしたり、運行速度を高めたりすることによって、あるいは単線を複線に、複線を複々線に変えることによって、交通＝運輸業の内包的発展が実現される。鉄道業の内包的発展つまり生産諸力の上昇は、輸送費を圧下することによって独占利潤を増大させるとしても、平均利潤を越える特別利潤を取得するための競争をとおして推進されるのではない。

鉄道沿線に諸資本が展開して集積すればするほど鉄道業の内包的発展が促進され、それが内包的に発展すればするほど個別的な諸資本に対する鉄道業の独占的地位がますます強化される。あるいは、鉄道独占を前提して個別的諸資本が鉄道路線に沿って地域的に展開し、鉄道独占を強化する。鉄道独占を強化するのは、諸資本の地域的展開が引き起こす諸資本の集積である。それゆえ特定の鉄道会社が運搬する商品の分量は、それが商品生産物であれ、労働力商品であれ、資本主義的生産の発展と共に増大し、この増大と並んで鉄道資本の独占的地位が強化される。稠密なダイヤと高速運転とはその鉄道路線に沿ってますます多くの個別的諸資本を集積させ、それと共に鉄道業はますます増大する商品資本と労働力商品の空間変換の過程を集中して独占する。それゆえ、鉄道業が販売するいわゆる即自財としての交通＝運輸サービスの価格つまり運賃は、市場価値ないし市場生産価格の法則には従わない。それは独占価格である。諸資本の地域的展開による集積によってますます強化される鉄道独占こそが株式会社制度による蓄積を可能にしたとすれば、それは社会的総剰余価値からの収奪をとおして諸資本の蓄積を制約する。それゆえ鉄道独占を規制するために、鉄道運賃は政府の管理下におかれ、二重の管理価格として成立したのである。

独占的な管理価格としての鉄道運賃つまり輸送用役の市場価格は、輸送される商品に付加された市場価値によって規定される市場生産価格によってただちには調整されないということ、そのことを把握することこそが重要なのである。鉄道王たちの上にも似たような狙いは、商品輸送の独占なし

には不可能である。この独占なしには鉄道業は株式会社制度をとりえず、したがって鉄道業はなかったはずである。

鉄道業ないし交通＝運輸業一般にとっての労働対象は、諸資本の運動を制限する本源的距離であって、輸送される商品生産物や人間それ自体ではない。運輸労働は、輸送される商品生産物や労働力商品そのものに加工するのではない。それは、輸送される商品生産物や労働力商品にとっての本源的距離に加工し、それを自然的距離に変革して商品の使用価値を場所的に完成する。徒歩では商品運べない距離を馬車で運び、馬車では運べない距離を汽車で運ぶ。運輸労働は、馬車や汽車という労働手段を使って輸送される商品にとっての本源的距離に加工して、それを自然的距離に変換し、その商品の使用価値を場所的に完成する。ここで言う自然的距離とは輸送期間と輸送費とに置換えられた本源的距離である。例えば、一定分量のある商品生産物を1,000km輸送するのに、馬車輸送では4週間をかけて£100が必要であったの対して、鉄道が開通したため同じ商品が24時間で輸送され、運輸費は£20を必要とするにすぎない。運輸業は、輸送されるのが商品生産物であるか労働力商品であるかに関わりなく、それらの商品にとっての本源的距離を自然的距離に転換して短縮する。本源的距離を自然的距離に加工する輸送力が運輸業における労働の生産力をなす。運輸業における労働対象は本源的空間であるから、鉄道業における不変資本の素材的要素は原料としての労働対象を含まず、潤滑油や燃料や電力などの補助材料を除けば固定資本の素材的諸要素からなる。鉄道業では「不変資本が可変資本に比べて最も大きい」とマルクスが言い⁹⁾、とくに固定資本に言及しなかったのは、以上のことを含意してのことであつたと思われる。

運輸業の労働対象は輸送される商品生産物や労働力商品にとっての本源的な距離であるから、それが投下する不変資本の素材的要素は圧倒的に労働手段からなり、したがって不変資本は圧倒的に固定資本からなる。それが加工するのは本源的距離であるから、その投下資本が固定される価値の圧倒的な部分は、擬制資本としての土地とその土地に合体された土地資本からなる。ある資料によればストックトン＝ダーリントン鉄道の建設費の1/3は、土地買収費であつた¹⁰⁾。しかも、個別諸資本が集積すればするほど地代が増進するから、鉄道や高速道路の建設や一般道路の拡張にとって土地買収費がますます巨額になる。たしかに擬制資本としての土地がひとたび購入されてしまえば、鉄道業は自己所有地の上で営まれるから土地所有の制限から解放される。しかし鉄道業においては、土地資本としての固定資本や本来の固定資本が巨大であるということだけではなく、それら固定資本の補修修理や補填更新や拡大が特有な仕方において行なわれる。鉄道業の固定資本をなす素材的諸要素、つまり土盛や切通や覆道やトンネルや、敷かれた砂利や鉄橋や陸橋、その上に敷設

⁹⁾ 『資本論』Ⅲ、407ページ。

¹⁰⁾ 湯沢威、『イギリス鉄道経営史』、日本経済評論社、1988年、26ページ。

された枕木とレール、建てられた電柱やそれに張られた電線や、駅舎やプラットフォームなどや、機関車や客貨車はいずれも寿命を異にするだけではない。それら個々の構成諸部分ないし部品もまた寿命を異にする。したがって、それら固定資本の雑多な諸部分が循環期間を異にする。膨大な土地資本投資を含む固定資本の大きさに加えて、それら固定資本諸部分の寿命の相違は、他の諸産業と比較にならない。このことが運輸業の再生産ないし蓄積の構造を特殊的に規定する¹¹⁾。

それらの固定資本は使用されることによって摩損するだけではない。それらは社会的基準においても<moralisch>摩損するが、固定資本の寿命が長ければ長いほど予期しない社会的（基準における）摩損<moralischer Verschleiss>を蒙り、積み立てられる減価償却基金では対応できない社会的摩損が増大する。木型レールに鉄板を巻いたストラップレールから錬鉄レールへ、さらに錬鉄レールから鋼鉄レールへ、普通レールからロングレールへ、軽量のレールから重量の大きいレールへ、等々、さらに木の枕木からコンクリートの枕木へ、固定資本が更新されなければならない。蒸気機関車から電気機関車やディーゼル機関車などへの移行もまた、固定資本の更新をなす。それは、通常たんなる更新ではなく拡大投資をも含んで行なわれる。機関車や客貨車の重量が増大し、列車の長さや走る速度が高められ、ダイヤが稠密化されると、固定資本としてのレールの摩損が激しくなり、それにつれて補修修理のための費用が増大する。列車重量の増加と高速運転とはレールの摩損を激しくし、砂利や枕木や坐鉄を追加することや重量のより大きなレールやロングレールへの更新を必要とし、これらのことは、土盛や切通やトンネル内の地盤を強化したり、鉄橋を補強したり架け替えたりすることを必要とする。さらに、交通＝運輸ダイヤを稠密にするために鉄道が複線にされるとときには、明らかに固定資本の新投資を含む拡大投資が土地資本投資を伴って行われ、土盛や切通やトンネルや鉄橋や陸橋を拡張しなければならない。これらの場合には、固定資本の補填が拡大投資と厳密に区別されえないばかりでなく、土地資本を含む固定資本の補修修理や補填更新と区別されることなく行なわれる。つまり、単線を複線にするときに行なわれる土盛および切通の拡張や強化と砂利の追加とは、どの程度までが追加投資でどの程度までが在来単線の補填なのか、どの程度までが補修修理なのかということ、経営的に峻別することはできない。複線工事と共に、土盛や切通やトンネルや橋梁や陸橋が拡張されなければならない。在来単線のレールが部分的に補填されることがありうる。同じことは、複線工事でなく在来単線に対する更新拡張についても、つまり、在来土盛や切通の拡張・在来トンネルの拡張・在来橋梁や陸橋の拡張、さらに在来レールの取替えについても言える。さらに機関車や客貨車の部品の取替えについても、修理補修なのか、補填なの

¹¹⁾ マルクスは、『資本論』Ⅱ、第二巻、第二篇、第8章、第2節において、鉄道業を例証にして「固定資本の構成諸部分・補填・修理・蓄積」を理論的に展開する（268-289ページ）。それを受けて第三巻、第5篇、第27章では、信用論の立場から株式会社制度について包括的に論じている。それにもかかわらず、わが国における株式会社制度に関する研究では、第二巻における理論的規定をほとんど生かしていない。

か、それとも更新なのかということを区別することは困難である。諸部品の修理補修や漸進的な更新の累積が機関車や客貨車の全体を更新してしまうことがありうる。

つまり、鉄道業における労働生産力の発展は、それら固定資本の大量的な社会的摩損を引き起こすが、これらの場合に固定資本の補填更新（拡大を含む）と修理補修とのあいだの経営的区別だけでなく、補填と更新と拡大とのあいだの経営的区別もまた最初から不明確である。鉄道業における固定資本の修理補修や補填更新や拡大が以上のようなようであれば、それは、利潤の内部留保や減価償却費の積立によって蓄積を展開できないことが明らかである。

最後に、それら固定資本が自然力によって物理的に摩損する限りでは、その摩損は水害や地震などのような自然災害をも含めた予期しない出来事によっても引き起こされる。水害によって土盛や砂利が流され、切通が崩され、橋梁が流されてレールが駄目にされる。地震によってそれらの土地資本が破壊され、レールもまた駄目にされる。それらの自然災害によって電柱が倒壊し、電線が寸断される。それらの復旧が固定資本の補填更新に属するのか、それとも修理補修に属するのかという区別が経営的に不明確である。自然災害による破壊が固定資本の老朽化と結び付いている場合がありうる。切通の石垣が豪雨によって崩壊し、土盛や橋梁が水害によって流され、覆道やトンネルが地震によって破壊されることがあるが、それは老朽化と結び付きうる。だが、その崩壊は老朽化それ自体によって引き起こされたのではない。固定資本が自然力によって物理的に摩損した場合には、積み立てられてきた減価償却基金では必ずしも補填更新ができない。

だがそれだけではない。以上のことは固定資本の維持補修と補填更新（拡大を含む）とを不規則にし、この規則性の欠如がそれらを経営的に峻別することをさらに困難にする。この困難がまた利潤の内部留保や減価償却基金による定期的な補填更新（拡大投資を含む）を困難にするのであって、鉄道業における資本蓄積は特有の構造をもたざるをえない¹²⁾。修理補修と補填更新との境界が、さらにそれらと拡大投資とのあいだの境界も経営的に曖昧にされると、ときにはそれらが資本収支勘定によって処理され、ときには収益勘定によって処理される。それらをいずれの勘定によって処理するかという客観的な基準を確定することはきわめて困難であり、恣意的な会計処理が行なわれることになる。こうして利潤率の確定が困難にされるだけではない。固定資本の修理補修や補填更新が収益勘定に借方記入されて処理されれば利潤率を引下げ、それらの規模の大きさによっては損失を発生させる。予期しない固定資本の摩損が資本収支勘定に借方記入されて補填されれば、その結果として収益勘定の貸方を増大させるが、減価償却基金や蓄積基金が食い潰されて固定資本の多か

¹²⁾ 「摩滅の補填とも、また維持および修理の労働ともまったく異なるのは、異常な自然の出来事・火災や洪水などによる破壊に対する保険である。これは、[社会的には] 剰余価値から支弁されなければならないものであり、剰余価値からの控除をなす」(『資本論』、II、281ページ)。しかし現実には、自然の出来事によって破壊された橋梁や覆道やトンネルや土盛や切通などの土地資本は、先ず特定の鉄道資本によって個別的に補修され補填しなければならない。

れ少なかれ周期的な補填更新が不可能になる。この場合には資本準備金が利潤に振り替えられて株主への配当を増加させるわけである。

II 鉄道会社と複会計制度

新たな鉄道網の拡張と鉄道輸送の内包的発展を図るためには、利潤率を高く維持して高い配当を続け、株価を吊り上げて株式や社債の発行を容易にしなければならない。商業信用や銀行信用は固定資本信用を与えることができないからであり、増資や社債発行のためには、株式会社の営業成績つまり収益性を示す普通株に対する配当が高くなければならないからである¹³⁾。列車の運転速度を高めダイヤを稠密にするといった鉄道輸送の内包的発展のために、レールや枕木の摩損が激しくなり、それらの修理補修が頻繁となり、補填更新の期間が短縮される¹⁴⁾。自然現象によって引き起こされる時ならぬ修理補修のために減価償却基金や蓄積基金が食い潰される。この面からも、運輸業は利潤率の均等化に参加することを困難にされる。鉄道に代表される運輸業資本は固定資本投資が膨大であるだけでなく、その修理補修と補填更新とを、さらにそれらと拡大投資とを経営的に区別することが客観的に困難であり、それらが予期しない結果として不規則に発生するから、産業資本のように利潤の内部留保と減価償却基金に依存して蓄積することができない。鉄道がこの場合に必要とするのは固定資本信用であるから、短期の流動資本信用をなす商業信用や銀行信用は、鉄道業における資本蓄積を媒介することはできない。それゆえ、鉄道業が利潤率の均等化に参加しない

¹³⁾ 合衆国における鉄道建設の中心地域は、年代を経るにつれて移動した。1830～40年代にはニュー・イングランド地方と中部大西洋岸が中心地域であり、50年代前半にはオハイオ州・インディアナ州・ミシガン州へ、50年代後半以降には中西部へ、60～70年代には中西部・北西部・南西部へと中心を移した。これらの建設中心地ではしばしば過当競争が行なわれ、相互に競争する鉄道諸会社がしばしば倒産した。このような条件の下では鉄道証券（鉄道株や社債）の発行によって建設資金を調達することが困難であったから、連邦政府は公有地の払下げによって鉄道建設を援助した。また、諸資本を誘致して地域的開発を計ろうとする各州や地方公共団体政府は、鉄道会社に代わって地方債を発行して鉄道建設を援助したのである。以上の事実関係の詳細については、H.U.Faulkner, *American Economic History*, New York, 1954(first published in 1924.) 小原敬士訳、至誠堂、1969年、第23章；do, *Decline of Laissez Faire*, New York, chaps.9-10; 生田保夫、『アメリカ国民経済の生成と鉄道建設——アメリカ鉄道経済の成立——』泉文堂、1980年、第3章を参照。

¹⁴⁾ 例えば、ロンドン＝ノース・ウエスタン鉄道の総支配人であったマーク・ヒュイシュが1849年に作成した「レール維持費の計算＝分析、損耗原因とそれへの対処・および取替資金の準備方法に関する報告書」によれば：1) 枕木と坐鉄の追加でレールの寿命を7年間延ばせる。2) 列車のスピードダウンと重い機関車の使用を規制すればレールの損耗は防げるが、乗客はスピードアップと混雑緩和を望んでいるから、そのような方策は不可能であるし、会社も追加料金を取って損害を埋め合わせることができるから、必要でもない。3) 略す。4) 重い貨物列車が時速25～30マイルで走るとレールに大きなダメージを与えるから、時速を15～18マイルに落とせば比較的軽いダメージで済む。5) レールの更新資金の積立については、例えばレールの耐用年数を12.5年とし、更新時価を償却基金とし・それに年利4.5%を加えて積み立てることにした。なお、車輛については、日々の修繕や部品の取替えによって損耗しないので、減価償却する必要がないとした。これは、しだいに他の多くの鉄道会社でも採用されるようになった。詳細は、金戸武、『イギリス鉄道会計発達史』、森山書店、1991年、140-146ページを参照。

こととそれが株式会社制度をとることとは、それに特有な蓄積構造から必然になる不可分の両契機にほかならない。

こうして、当時のイギリス鉄道業では、いわゆる複会計制度が採用されることになった¹⁵⁾。複会計制度は、 $G - W \cdots P \cdots G' = G \rightarrow$ という鉄道業における資本循環の外部から貨幣資本を動員して、資本蓄積の以上のような困難を乗り越えようとする会計処理を可能にした。しかし、鉄道における資本蓄積の以上のような客観的諸困難は、経理＝会計の主観的な遣り繰りによって克服されうるものではない。それは、株式会社制度によって可能にされたのであるが、むしろ会計上の不正を助長することになった。複会計制度によって収入を過大評価し支出を過小評価するという収益勘定の改竄が行なわれただけではなかった。収益勘定に属する修理補修費を資本収支勘定に繰り入れ、利潤率を高く維持して高配当を続けることは、資本準備金、すなわち減価償却基金や蓄積基金や資本剰余金を配当に回すことを意味する。配当に回された資本準備金はもちろん増資や社債の発行をとおして補填されなければならず、固定資本の修理補修と補填更新さらに拡大投資に必要な貨幣資本は、株式や社債の発行をとおして調達されたのである。鉄道業が利潤率の均等化に参加しないことこそが、以上にみたような主観的な会計処理を可能にしたのである。固定資本信用をとおして貨幣資本を集中することは、鉄道業の成立にとって不可欠であっただけでなく、それが再生産し蓄積するためにも必要不可欠であった。鉄道業は、再生産上の以上に見たような諸困難を回避するために株式会社の形態をとらざるをえないし、株式会社形態がまたそれらの会計処理を可能にしたのであった。

この点にかかわって、『資本(論)』、第2部、第2篇、第8章、第2節「固定資本の構成諸部分・補填・修理・蓄積」において、マルクスは次のように言う。「鉄道においては、ある支出が補填であるか、それは経常費から支弁されるべきか・原資本から支弁されるべきかという終わることがない論争」が行なわれている、と¹⁶⁾。イギリスにおける「ハドソン〔鉄道〕帝国」は、複会計制度を利用して収益勘定を改竄し、さらに収益勘定で処理すべき支出を資本収支勘定に振り替えることによって形成されたのである。

巨額の運賃収入を獲得できる好況期には、修理補修費だけでなく補填更新費の一部までをも損益勘定に借方記入して、すなわち利潤を資本収支勘定に移すという会計処理をとおして、利潤率を名目的に押し下げて蓄積を促進し、運賃収入が減少する恐慌や不況期には、それらを資本収支勘定に

¹⁵⁾ 複会計制度が法制化されるのは、1868年の鉄道規制法においてであったが、実務的には以前から採用されていた。本文で述べる以下の事実関係については、湯沢威、前掲書、118-130ページ、および金戸武、前掲書、140-146ページを参照。なお、湯沢氏も金戸氏も鉄道業が複会計制度を採用できた客観的な根拠を必ずしも明らかにしていない。

¹⁶⁾ 『資本論』、II、282ページ。

借方記入して、損失を資本準備金や減価償却基金によって穴埋めするという会計処理をとおして、利潤率を名目的に高く維持し、配当を高く維持して株式証券の価格低下を阻止したのである。もし鉄道運賃に価値法則がそのまま貫徹するならば、すなわち価値法則を「修正する〔多くの〕事情」(マルクス)がなかったならば、そのような会計処理は不可能であったし、鉄道業が株式会社として成立することもありえず、したがって鉄道業そのものがありえなかった。主観的な会計処理によって価値法則の支配を脱却できるものではない。もし鉄道業が一般的利潤率の均等化に参加し、その存亡が直接に価値法則に曝されていたならば、経理=会計の改竄によって帳簿尻を繕うことができたとしても、そのために鉄道経営そのものが破綻していたであろう。株式会社制度なしに鉄道業はありえなかったというマルクスの指摘がもつ含意は、以上のように理解されなければならない。

事実、ミッドランド鉄道の会計処理をみれば、好況期であった1845年度下半期から1847年度上半期までは、資本収支勘定のバランスは大幅な黒字であり、恐慌とそれに続く不況期をなす1847年度下半期から1850年度の上半期にかけては大幅な赤字を記録した¹⁷⁾。このような会計操作によって1847年恐慌とそれに続く不況下にも収益勘定は黒字に保たれた。他方、例えば1857年恐慌や1866年恐慌下のイギリス・Great Britainにおいて、商品生産物や旅客の輸送数量が停滞したから、恐慌によって運賃が綿製品価格や鉄価格のように暴落したならば収益も激減したはずである。しかし運賃が多かれ少なかれ独占的に固定されていたために、貨物収益も旅客収益もほとんど低下しなかった。このことが上に見たような会計操作を可能にしたのであり、それによって優先株に対する確定配当を6~7%の水準に維持することができた。さらに、例えばマンチェスター=リーズ鉄道の払込資本に対する配当率は、1842-73年の期間に、鉄道が新線建設による激しい競争に曝され、さらに一般的に不況下にあった1847年恐慌後の時期を除けば、常に4%を越えていた。それ以降、鉄道の独占的地位が強化されるにつれて、1860年代には6~7%の水準にあった¹⁸⁾。つまり、払込資本に対する配当率は、恐慌や不況に際してもほとんど変動しなかったのである。さらに、同社社債の利回も1845~49年を除けば4%以上であった。他方、上の期間にコンソール公債の利回は、3.0~3.2%であったから、鉄道が大小さまざまな地主階級や新中産階級にとって有利な投資先であったことは間違いない¹⁹⁾。ロンドン=バーミンガムやバーミンガム=マンチェスターやロンドン=ブライトンなどの幹線鉄道は、18世紀の中葉において「6-10%の配当をもたらす金鉱であった」といわれる²⁰⁾。なお、地主階級が鉄道株に応募するとき、彼らが所有する蓄蔵貨幣をもって応じたのか、あるいは土

¹⁷⁾ 湯沢威、前掲書、122ページ、第8表。

¹⁸⁾ 金戸武、前掲書、132ページ。

¹⁹⁾ 鉄道輸送量と収益の変動についてはP. Deane and W. A. Cole, *British Economic Growth 1688-1959, Trends and Structure*, Cambridge Univ. Press 1962, p.223.を、コンソール公債の利回りに付いては、B.R. Mitchell and P. Deane, *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge University Press, 1962, p.455を参照。

²⁰⁾ H.J.Habakkuk & M.Postan, ed., *The Industrial Revolution and After*, Part 1, Cambridge, 1965, p.228

地の現物出資だったのかは明白でない。しかし、鉄道路線の敷設が予定される土地を現物出資することによって株式の配分を受けたことは、十分に考えられうる。この場合には、鉄道開発によって見込まれる地価の上昇を先取した株式の水増し〈watering〉が行なわれたであろう。だが水増し株〈watered share〉がその額面に照応する創業者利得の範囲内に抑えられれば、株式発行に否定的な影響を与えることは考えられない。他方、プロモーターにとっては、地主階級によって土地が現物出資されても、集中された貨幣資本によって土地を買収しても事態は変わらない。

鉄道業の独占的地位が複会計制度をとおして安定的な配当を可能にしたとすれば、逆にこのことがまた、鉄道業が株式会社制度にもとづいて成立し存続することを可能にした。このことが新たな株式発行によって地主階級やさまざまな社会的階層から貨幣としての貨幣を動員し、貨幣資本に転化することを容易にし可能にする。新線の建設が新たな会社設立を伴うときには、鉄道株が新たに発行されて貨幣資本が動員される。それが既存会社によって他社の併合ないし路線の延長として行なわれるときには、増資によって貨幣資本が動員される。土地所有者階級や新中産階層から彼らの手許に遊休している蓄蔵貨幣を鉄道投資に動員できるためには、株主の有限責任制や譲渡自由な等額面株式の発行だけでは決して十分ではない。さらに、普通株とは異なる確定配当付きの株式つまり優先株を発行しても十分ではない。優先株に対する配当が確定的である保障がなければならぬし、鉄道会社の経営状態を示す普通株の額面価格に対する利回りが一般的利子率以下に低下してはならない。一般的利子率こそは貨幣が資本として商品になる市場価格であり、資本としての資本の果実だからである。社会的に遊休している貨幣としての貨幣を貨幣資本として動員するためには、複会計制度が可能にする改竄をも含んだ会計処理によって、現在の払込資本に対する配当率が多かれ少なかれ安定的に保たれ、すでに発行され証券取引所で売買されている鉄道株の価格が吊り上げられていなければならない。もし鉄道業が価値法則に完全に支配され、一般的利潤率の変動に曝されていたならば、複会計制度は不可能であり、鉄道株もまた絶えざる激しい変動に曝されていたであろう。そのときには、地主階級や新中産階層の手許に遊休している貨幣を、それが貯蓄性預金として銀行に預託されているかコンソール公債に投下されているかにかかわらず、鉄道株に動員することは不可能である。このような諸条件の下では、譲渡自由な等額面株式制と無限責任制は株式会社の制度的特徴として作動しえない。だが、内陸的な交通＝運輸を独占することができる鉄道業は、運河を含む河川輸送の競争を打ち破って交通＝運輸業に占める独占的地位をますます強化する。鉄道による内陸輸送の独占は運賃収入を安定的に保って複会計制度を可能にし、これが鉄道株の価格を多かれ少なかれ安定的に維持することを可能にする。こうして鉄道業は、商人や鉱工業者といった本来的資本家階級の枠を越えて大小さまざまな土地所有者や新たな中産階層から、貨幣としての貨幣を集中することとおして資本蓄積を進めたのである。鉄道業による内陸輸送の独占こそが株式会社制度による資本蓄積を可能にしたのである。株式会社の本質規定は独占にある。レー

ニンが株式会社の本質規定を巡ってヒルファディングを批判するのは、問題のこの側面に関わっている。だが独占は、自由競争がなければ、自由競争の上に自由競争と並んで成立していなければ独占ではありえない。

それゆえ、運輸業の資本循環の図式が $G - W \cdots P \cdots G' = G \rightarrow$ として産業資本の図式 $G - W \cdots P \cdots W' - G' = G \rightarrow$ に似ているとしても、その内実においてはけっして産業資本の循環とは同一ではありえないし、事実同じではない。運輸業における貨幣資本の循環図式 $G - W \cdots P \cdots G'$ を絶えざる再生産の流れにおいてみた場合、貨幣資本として還流する G' に含まれる減価償却費によって固定資本の修理補修や補填更新はできない。さらに、固定資本の補填更新を含んで展開される拡大再生産のために必要な追加的貨幣資本は、 ΔG だけによって供給されえない。それらの貨幣資本は利潤の内部留保や減価償却基金だけによって調達されるのではない。鉄道資本の循環図式がもっている内実は、以上のような意味において産業諸資本の循環図式の内実とは根本的に質的に異なっている。それは自己完結的ではなく、株式や社債の発行や固定資本信用をとおしてその循環図式の外部から貨幣資本を絶えず調達しなければならない。運輸業資本が流通過程に延長された生産過程を担うとしても、それは最初から一つの産業資本として存立することはできない。とりわけそれを代表する鉄道業は、最初から株式会社制度をとらざるをえない。このことは運輸業とりわけ鉄道業に特徴的な再生産ないし蓄積構造をなし、その蓄積構造は、差し当たり金融市場に与える影響を無視したとしても、総体として見た現実資本の蓄積過程に直接に大きな影響を与える。

鉄道建設は、土地資本投資を含む膨大な資本投下をとおして大きな需要効果を引き起こす。鉄道建設は、枕木や砂利や煉瓦や鉄や機械機器だけでなく労働力に対しても継続的で一方的な需要を呼び起す。しかも、鉄道が完成されて供給されるのは、対象的な商品生産物ではなく、商品の使用価値を場所的に完成する運輸用役にすぎない。当時の統計数字の信憑性に疑問がないではないが、ちなみにある計算によると、イギリスにおける土地買収費を含めた鉄道の資本形成が国民所得に占める割合は、1835-39年に1.2%、1845-47年には5.7%にも上った。土地買収費を除いても、それぞれ1.0%と4.9%であった²¹⁾。これを綿工業における投下資本と比較すれば、一応次のような数字が与えられる。1845年における投下総資本は、鉄道業で£88.6百万、綿工業で£47百万、そのうちの固定資本投資は、前者で£75.2百万、後者で£35百万であった²²⁾。鉄道業は、当時の中軸産業であった綿工業を総投資においてほぼ90%も上回り、固定資本投資においては実に2.2倍にも達していたのである。また「ミチル博士は、レール、坐鉄、橋梁など、路線建設に際して使用される鉄の需要量を、連合王国の銑鉄生産ならびに国内消費量と対比して、1835-43年にはそれぞれ7.2および9.8%、1844

²¹⁾ 小松芳喬『鉄道の生誕とイギリス経済』、清明会、1984年、416ページ。

²²⁾ 川上忠雄『世界市場と恐慌』、上巻、法政大学出版、1971年、245ページ。

—51年には17.9および28.6%、さらに1852—59年には8.6および16.8%と計算」した、といわれる²³⁾。

しかし「鉄道建設がつくりだし[たの]は、金属や建設資材にたいする需要だけではなかった。1847年にはイギリスで鉄道建設に約20万人が直接従事していたが、1856年にはヨーロッパとアメリカではこの数字は200万人を下らなかった」と言われ、イギリスにおける20万人は、「綿工業の就業者の約三分の二に達した。この数には、さらに鉄道の注文品をつくっている各種工業部門で働いている労働者軍、それからこれらの注文をあてにして新しい工場をたてた多数の建設労働者数を加えなければならない²⁴⁾」。1849年に鉄道業の常用雇用者〈a permanent staff〉が5万人を越え、1845—1850年に新たな鉄道の建設に10~20万人が雇用されていた²⁵⁾。たしかに、イギリスにおける幹線鉄道の建設は1840年代をもって終わりを告げたと言われ、「初期鉄道時代〈The Early Railway Age〉」は終末を迎えていたが、世界市場では、1850年代になって鉄道時代が本格的に始まった。

鉄道業における固定資本投資は、利潤の内部蓄積や減価償却基金によって行なわれるのではなく、貨幣市場とは区別される資本市場から貨幣資本を動員して行なわれる。建設に必要な貨幣資本が株式証券を発行して調達されるだけではない。増資によって新たに発行された株式証券が集中する貨幣資本に加えて社債や転換社債の発行をとおして入手した貨幣資本が、新建設や固定資本の修理補修や補填更新に動員される。つまり、懐妊期間中に一方的な需要を創り出す鉄道業の固定資本投資は、株式証券の発行や資本市場をとおして与えられる固定資本信用（社債の発行を含む）によって媒介される。産業資本としての鉄鋼業や機械工業が再生産する商品資本が鉄道業の再生産過程に固定資本の素材的諸要素として入り込む限りでは、それらの商品資本を価値実現するのは株式や社債の発行によって集中された貨幣資本や固定資本信用をとおして入手した貨幣資本である。この限りでは、流動資本信用と固定資本信用それゆえ貨幣市場と資本市場とは、不可分に結び付いて統一的な金融市場を形成している。それゆえ、鉄道業によって代表される運輸業の発展を無視したのでは、資本主義的蓄積の総体を、すなわち現実資本の蓄積だけでなく貨幣資本の蓄積をも、統一的諸関連において明らかにすることはできない。

少なくともこの点について、『資本(論)』は次のように指摘している。「生産期間（労働期間とは異なるものとしての）が比較的長期に亙るすべての産業部門では、その期間中、資本主義的生産者たちは、一部は使用労働力への支払に、一部は消費されるべき生産諸手段への購入につねに貨幣を流通に投げ入れる。こうして、生産諸手段は直接に商品市場から取り出され、消費手段は、一部は自分の労賃を支出する労働者たちによって間接に・一部は決して自分の消費を中止することがない資本家たちによって直接に商品市場から取り出され、その際にこれらの資本家は差し当たりそれと同

²³⁾ 小松芳喬、前掲書、418ページ。

²⁴⁾ メンデリソン『恐慌の理論と歴史』、2、飯田寛一 他訳、青木書店、1960年、281、405ページ。

²⁵⁾ H.J.Habakkuk, *op. cit.*, p.229.

時に商品での等価物を市場に投げ入れはしない。この期間中は、彼らが流通に投じた貨幣は、商品価値——この価値のうちに包含される剰余価値をも含めて——の貨幣化に役立つ。この契機は、発展した資本主義的生産においては、鉄道・運河・ドック・都市の大建築物の建設や、鉄船の建造や、大規模な干拓などのような、株式会社などによって営まれる長期に亘る企業の場合にきわめて重要となる²⁶⁾。膨大な固定資本の素材的な諸要素と生活資料とを商品市場から持続的・一方的に吸い上げるこれらの事業は、諸資本つまり産業諸資本や商業および銀行業諸資本による熱病的な蓄積を可能にするだけではない。生産諸手段や生活諸手段を商品市場から持続的に吸い上げ等価物をただちには市場に投げ入れないそれら事業は、株式会社や公益事業として、したがって証券市場をも含む資本市場に依存して営まれるのである。

さまざまな生産部面に達成される均衡は、最大可能な利潤を追求する諸資本の無政府的な運動の結果として、それらのあいだの絶えざる不均衡を貫く均衡化への傾向としてだけ貫徹する。生産諸部面間の不均衡が拡大均衡への絶えざる傾向として貫徹することによって、さまざまな生産諸部面において個別的に相違する利潤率が一般的利潤率に均等化される。しかし現実には、鉄道資本ばかりでなく産業諸資本もまた、それら自身が利潤率の低い部面を捨てて高い部面に移動できるわけではない。機械制大工業を物質的基礎にして再生産する産業諸資本もまた現実には固定資本に縛られているから、生産諸部面間を自由に移動することはできない。個別的利潤率を一般的利潤率へ均等化し生産諸部面間の均衡を媒介するのは、商業資本や銀行業資本である。生産諸部面における利潤率の相違にもとづいて、さまざまな生産諸部面に商品売買資本や遊休貨幣資本を交互的に動員し、それをとおしてそれら諸部面の絶えざる不均衡を拡大均衡に導きながら個別的利潤率を一般的利潤率に均等化するのは、商業資本や銀行資本の諸機能をとおしてである。個別的な産業諸資本がさまざまな生産諸部面を移動するのではない。移動は固定資本のために不可能である。

以上から明白なように、鉄道に代表される運輸業が諸資本の競争に参加できず、利潤率の均等化に加わることができないのは、たんに固定資本が巨大だからというだけではない。固定資本の修理補修と補填更新および拡大が特殊な構造をもって行なわれるからである。鉄道業は、固定資本の投下に必要な巨額の貨幣資本を利潤の内部留保や減価償却費の積立によって賄うことはできない。それは資本市場がなければ存続できない。鉄道業は、その再生産過程の外部から長期の遊休貨幣や遊休貨幣資本を集中して蓄積するために、株式会社制度をとって成立しなければならない。株式会社制度はまた社債の発行や銀行から固定資本信用を手に入れことをも可能にする。この場合には、銀行業者は貨幣市場において短期貨幣資本の集中と供給とを媒介するだけでなく、資本市場をとおして長期貨幣資本をも供給する。

²⁶⁾ 『資本論』、Ⅲa、772-773ページ。

資本市場なしに鉄道業がありえなかったとすれば、交通＝運輸業における独占のゆえに、土地所有者階級や新中産諸階層の遊休貨幣を鉄道証券に動員できることが資本市場を再生産する。それゆえ、次に株式会社による資本の「動化」と現実的蓄積との関連が考察されなければならない。

Ⅲ 株式会社における資本の「動化」と現実的蓄積

株式会社制度の機能は、機能資本家としての大株主が自由にできる貨幣資本の分量を越えて社会的に遊休している貨幣としての貨幣（社会的遊休貨幣）や遊休貨幣資本を集中し、それを現実資本に転化して資本蓄積を展開することにある。そうであれば、株式会社が独占体を形成しているか、形成するのでなければならず、それが取得する利潤が一般的利潤率に均等化され、それと共に変動してはならない。鉄道業が独占利潤を取得しており、したがって経営的に安定していることが、地主階級やさまざまな社会階層からなるいわゆる新中産階級から遊休貨幣を、さらに産業資本や商業資本から遊休貨幣資本を集中することを可能にしたのである。

もちろん、ある株式会社が他の株式会社の株式を買占めて買収＝併合できないわけではない。この場合には、そしてこの場合にだけ、株式の売買は明らかに現実資本そのもの、すなわち株式会社そのものを商品化する。買収＝併合<M&A: merger and acquisition>には、被買収会社の株式を公開の資本市場で買い付けることによって行なわれる買収＝併合<TOB: take-over bid; tender offer>という形態と、被買収会社の過去の配当（収益ではない）を利子として資本還元した新たな株式を買収会社が発行して行なわれる買収＝併合<LBO: leveraged buy out>という形態とがある。前者の場合、買収のために要する貨幣資本は、新たな株式会社を設立する場合や個人企業ないしパートナーシップ企業を株式会社へ改組する場合と同じように、資本市場をとおして集中され動員される。これらの形態による買収＝併合もまた鉄道会社とともに、したがって近代的株式会社の歴史と共に始まる。

だが買収＝併合は株式会社だけに特有な現象ではない。株式会社の買収＝併合は株式会社が独占体ないし寡占体としての支配力を強化するために行なわれるが、産業諸資本はもとより商業諸資本もまたそれら相互のあいだで、さらに個人銀行も株式銀行によって買収＝併合されてきた。このような買収＝併合なしに諸資本の自由競争について語ることはできない。それゆえ、企業ないし資本そのものの売買を資本の商品化と定義するのであれば、産業諸資本や商業諸資本の売買の方が株式会社の売買よりもはるかに頻繁に行なわれる。資本の商品化は、株式会社と共に始まるのではない。たしかに、産業諸資本や商業諸資本のあいだで行なわれる買収＝併合と株式会社のあいだで行なわれる買収＝併合とは、その規模も社会的意義もまったく異なる。すでに見たように、ある鉄道会社による他の鉄道会社の買収＝併合は、競争路線や幹線に連なる培養線を買収＝併合して独占的支配を強化するために行なわれたのである。

しかし、証券市場における株式の日常的な売買は、法律的形式的にはともかく、実際は株式会社の貸方勘定における現実資本の売買を伴っているのではない。なお、借方勘定における資本金は、個人企業においても株式会社においても現実資本に転化されているのであって、帳簿上にしか存在しない。それは企業によって貨幣形態で保有されているのではないから、売買しようとしても売買しようがない。しかし、それが売買されるというのであれば、この場合には貨幣が貨幣によって売買されるという奇妙な事態が発生する。しかも、通常は株式の擬制資本価格が額面を越えているから、そしてのちに展開するように、株式の額面は株式会社の総資本として現れる総資本の主要な構成部分であるから、例えば50円が500円によって購買されることになる。だが、株式の日常的な売買はたんなる配当証券としての株式の売買にすぎない。

小株主である非機能資本家としての貨幣資本家は、株式会社との関連においてのみすなわち株式証券の所有者である限りでだけ、貨幣資本家であるにすぎない。非機能資本家は土地所有者であったり、資本主義の発展と共にその数を増す新たな中産諸階層であったり、本来の資本家階級に属する鉱工業者や商人であったり、銀行業者であったりする。本来の資本家階級に属する産業資本家や商業資本家が単なる貨幣資本家として株式を購入するのは、彼らの手許で遊休している貨幣資本を公債に投下したり、貯蓄性預金として運用したりするよりも、より多くの収益を取得しようとしてである。本来の産業資本家や商業資本家が株式証券に投資する場合でも、彼らがたんなる貨幣資本家である限りでは、彼らの本来の事業経営のために追加的貨幣資本が必要になれば、株式を売り払って株式会社に対する貨幣資本家であることをやめる。土地所有者や新中産諸階層を含む彼らのすべては、たんなる貨幣資本家であるから株式投機で損失を蒙れば当該株式会社に対する資本家であることをやめる。あるいは、彼らは投機利得を求めて株式会社を渡り歩くのであって、「資本の動化」は彼らにだけ妥当する。彼らにとってだけ株式は擬制資本としての配当証券であり、彼らだけが創業者利得を取得するために株式を売買することができる²⁷⁾。

一方で株主と企業とが「永久に癒着」していることを理論的に否定するヒルファディングは、他方で支配的株主が企業と「永久に癒着」している歴史的事実関係を次のように記述する。支配的株主は、「やがて相場の上昇と利潤の上昇によって犠牲、自分の所有をとくに譲り渡した小株主も同様に払わなければならなかった犠牲の果実をも入手する」ために、「利潤の一時的な制限に容易に耐え」、経営者が行う経営の合理化について通常同意する。こうして、大株主は株式を持ち続けるだけでなく（「株を持ち続ける大株主」）、「株式組織が拡大するにつれて資本主義的所有はますます次のような制限的所有になる。すなわち、資本家に対して単なる剰余価値権だけは与えるが、彼が生産過程に決定的干渉を許さない所有がそれである」²⁸⁾。ここでは明らかに、支配的株主と中小株主とが

²⁷⁾ ヒルファディング、『金融資本論』、第五章、第三節「株式会社と個人企業」

²⁸⁾ 同上書、200-201ページ。

区別されている。株式会社を巡るこのような歴史的現実こそが遊休している貨幣としての貨幣を支配的株主の手許に集中するのであって、それなしには株式会社はありえない。支配的株主と単なる貨幣資本家としての中小株主とを区別するもう一方のヒルファディングが、すなわち「制限的所有」を主張するヒルファディングが正しい。株式会社つまり支配的株主による貨幣資本の動員が、配当証券としての株式の発行をとおして達成されるということ、しかもその動員が支配的株主の株式会社に対する排他的な支配を揺るがさないということを、明白に把握しておくことが重要である。

支配的な株主にとっては、創業者利得は空の幻である。株式会社と共に機能資本家と企業との「永久の癒着」が消え去るというのも、Mobilisierung des Kapitalsないしmobilization of capitalを「資本の動化」と訳すのも、株式会社と共にはじめて資本が商品化するというのも、いずれも正しくない。日常的な株式売買によって株式会社の現実資本が動化されたり、商品化したり、支配的株主が交替したりするのではない。株式売買によって資本が動化されるのだという誤認は、すべての株主を貨幣資本家に還元するヒルファディングの機械的抽象と、そこから必然になる誤謬とを受け継ぐことから発生する。支配的株主は、監査役としてであれ取締役としてであれ、株式会社と「永久に癒着」しているし、していなければならない。さらに、ある株式会社がTOBないしLBOの形態をとおして買収＝併合されて機能資本家であった従来の支配的株主とその会社との「永久の癒着」が断たれるとしても、買収＝併合した側の新たな支配的株主との「永久の癒着」がそれにとって代る。機能資本家である支配的株主と株式会社との「永久の癒着」がなかったならば買収＝併合にはなんの意味もない。機能資本家として支配的株主は、法律的にも有限責任社員ではなく実質的に無限責任社員である。そうでなければ、彼らは泡沫会社を設立しその株式証券を売り抜けることができる。

機能資本家である大株主に対して、中小株主は、配当証券としての株式に貨幣としての貨幣を投下するのであって、株式会社の諸資産や資本金の、あるいはそれらに対する所有権の一部を購入するのでもなければ、賃労働に対する監督＝指揮権の一部を購入するのでもない。株式会社は、そのような資本の動化を許さない経済構造をもっている。そうでなければ、株式会社制度の社会的意義がない。のちに見るように、株式会社制度は、創業者である支配的株主が小額の出資で株主総会を牛耳ることができる構造をもっているのである。中小株主は、株式証券に投資している限りで貨幣資本家であり、それを売り払えば貨幣資本家ではない。あるいは、彼らが自由にし株式に投下されている遊休貨幣は、配当やいわゆるキャピタルゲインの高低を巡って今日はX社の株式に、明日はY社の株式に、明後日はZ社の株式に投下される。ここでは明らかに「資本の動化」が行なわれている。だが、それは配当証券である株式の商品化であり動化であって、資本の動化ではない。貨幣資本として集中された貨幣資本は、機能資本家である支配的株主によって現実資本に転化されており、貨幣資本としては株式会社の帳簿の借方勘定にしか現存しない。配当証券としての株式が資本市場においてくる日もくる日も貨幣資本家によって売買されているにもかかわらず、現実資本の

素材的諸要素は、その売買とは無関係に機能資本家が指揮＝監督する賃労働者によって生産的に消費されている。この消費をとおして新たな生産物が生産され、その生産物に不変資本の価値が移転されて維持されるだけでなく、さらに可変資本として投下され賃労働者によって所得として支出される資本価値が再生産されるだけでなく、それと共に剰余価値も生産されている。諸資産はたんに所有されているのではない。

株式が機能資本家としての支配的株主に対して有する意義と貨幣資本家としての中小株主にとって有する意義とに質的な区別が現存する以上、この区別が単に言葉の上での区別ではなく実在の区別である以上、それを明白に区別しなかったならば株式会社制度の歴史のおよび社会的な意義は少しも明白にならない。

株式会社が設立されたり、個人企業やパートナーシップ企業が株式会社に改組されたりするとき、その借方勘定を構成する資本のすべてが、公開の資本市場における株式発行によって動員されるというたんなる法律的形式をとる。この形式を株式会社の本質と見誤ることから、株主の有限責任制やその責任限度をなす譲渡自由な比較的小額の等額面株式の発行を株式会社制度の本質規定とする誤認が発生する。こうして株式会社の本質規定は独占であることがみごとに忘れ去られる。だが、機能資本家としての支配的株主の無限責任制なしには、株式会社制度は社会的遊休貨幣や遊休貨幣資本の集中機構ではありえない²⁹⁾。株主の有限責任制やその責任限度をなす譲渡可能な等額面株式の発行は、社会的な遊休貨幣や遊休貨幣資本を支配的株主の手許に貨幣資本として集中するために必要な法律的形式にほかならず、したがって株主総会の民主主義もまたたんなる法律的形式にすぎない。直接的にか間接的にか賃労働を指揮＝監督することになる支配的株主が抛出するのは、新たな株式会社の設立に際しては、最初から現実資本に転化されなければならない貨幣資本、すなわち賃労働に対する将来の指揮＝監督証である。個人企業やパートナーシップ企業が株式会社に改組されるときには、それは、賃労働に対する現在の指揮＝監督権を創業者であり機能資本家であろうとする支配的株主の下へ編成替えして拡張することである。だが賃労働に対する指揮＝監督の規模と強度とは、株式会社制度をとおして質量ともに飛躍的に増進する。

²⁹⁾ わが国の商法は、会社および第三者に対する監査役や取締役の無限責任を次のように規定している。「監査役ガ其ノ任務ヲ怠リタルトキハ其ノ監査役ハ会社ニ対シ連帯シテ損害賠償ノ責ニ任ズ」(第277条)と規定し、さらにこれを受けて「監査役ガ会社マタハ第三者ニ対シテ損害賠償ノ責ニ任ズベキ場合ニオイテ取締役モマタ其ノ責ニ任ズベキトキハ其ノ監査役オヨビ取締役ハコレヲ連帯債務者トス」(第278条)、と規定している。この場合に取締役の無限責任は、無過失責任にもとづく連帯責任ということになる。株式会社は、法律的形式としても、社員全体の有限責任制を貫徹させることができないのである。それが可能であれば、創業者株主は、設立された会社に対する「其ノ任務ヲ怠リ」、株式の売り抜けによって創業者利得として現れる資本プレミアムを横奪したり、インサイダー取引をしたりすることができる。つまり創業者利得としての資本プレミアムの取得を見越した泡沫会社の設立が行なわれる。だが泡沫会社が瓦解すれば、「会社マタハ第三者ニ対シテ損害賠償ノ責」を発生させずにはおかない。支配的株主は、中小株主と同じような有限責任社員ではない。

これに対して貨幣資本家としての中小株主が地主や新中産諸階層である限りでは、彼らが投下するのは蓄蔵貨幣ないし遊休貨幣であって遊休貨幣資本ではない。地主階級が地代収入の貯蓄部分を株式に、新中産階級が彼の貯蓄を株式に投下しなければならないという必然性はない。それは、彼らの手許にあっては貨幣資本ではないから個人的に消尽されうるし、そうでなければ確定利子を取得するために公社債に投下されたり、銀行に預金されたりする。彼らの収入がそのように運用されたからといって、すなわち彼らの遊休貨幣が確定利子を生むからといって、それらが彼らにとって資本であるということにはならない。さらに、地主階級が彼の所有地を現物出資するとき、彼が所有する擬制資本としての土地が株式会社の手に渡ると引換に擬制資本としての株式を配分され、彼は株式の所有者として貨幣資本家となる。こうして資本市場は、そこで株式や公社債が発行されようが、土地が擬制資本として売買されようが、固定資本信用が供与されようが、貨幣としての貨幣つまり社会的遊休貨幣を株式会社に集中する機構をなす。そこで次に、この集中機構が理論的に展開されなければならない。

IV 資本集中の機構としての株式会社

新たな株式会社が設立されたり個人企業が株式会社に改組されたりするとき、ヒルファディングが彼に独自の機械的抽象にもとづいて考察しているような創業者利得が発生するように見える。しかし、それはヒルファディングが言うように「平均利潤を生む資本と平均利子を生む資本との差に等しい」のではない。創業者利得を理論的に規定するにあたって彼は三重に誤っている。まず第一に、創業者利得は、株式会社の創設や株式会社への改組に際して、創業者によって取得される資本プレミアムの現象形態である。第二に、株式会社の本質規定は独占であるから、創業者利得の実体をなす資本プレミアムを規定する一方の要因は、平均利潤ではなく独占利潤である。そして最後に、創業者利得すなわち資本プレミアムは、独占利潤を生む資本と利子（危険プレミアムを含む）を生む資本との差額に等しくはない。株式会社が発行する株式の額面総額から創業者利得が発生するのではない。だが、すべての株主を単なる貨幣資本家に還元してしまえば、資本プレミアムは額面総額に発生するかのようになってくる。すなわち、資本プレミアムがすべての出資者によって取得されるという仮象が生まれる。しかし、それは現象ではなくたんなる仮象であり錯認である。ヒルファディングが事実上そうしているように、新たな株式会社が創設される場合を想定しよう。

支配的株主が40を出資し、さらに総計60の額面からなる株式を発行し、資本市場から貨幣資本を集中して株式会社を設立する。この場合には、資本金が差し当たり100として現れるから、その会社が取得する独占利潤の率を15%とすれば、それは100の投下資本に対して15の利潤を取得する。重役報酬などは監督賃金として費用に計上されるから、それを2%とすれば、それを控除した純利潤13が株式に分配され、配当率は13%である。このときに貨幣市場に成立している預金利子率が5%で

あり、それに2%の「危険プレミアムを加えた7%」(ヒルファディング)によって13%の配当13を資本還元すれば、資本還元された配当証券つまり株式の擬制資本価格の総和は、 $100 \times 0.13 \div 0.07 = 186$ になる。独占利潤を生む資本と利子を生む資本との差額である $186 - 100 = 86$ のすべてが創業者利得つまり資本プレミアムであるという仮象が生まれる。以上は、ヒルファディングが事柄の本質とたんなる仮象とを区別せずに創業者利得を展開するやり方であり、それがまた彼から継承されて今日に至る通説をなしている。しかしそれは、彼に独自の機械的抽象から生まれる仮象であり、すべての出資者を貨幣資本家と見做すことから生じる錯認にすぎない。

上の設例で、現実には86のすべてが創業者利得として現れる資本プレミアムをなすわけではない。仮定によれば、創業者であり機能資本家である支配的株主(以下では原則としてたんに支配的株主と略す)が40を出資し、額面総額60からなる株式を公募する。公募株式に対しても13%の配当が行なわれ、「危険プレミアムを加えた7%」で額面60が資本還元されるから、その擬制資本価格は $60 \times 0.13 \div 0.07 = 111$ となる。額面総額60からなる公募株式が資本市場で111の擬制資本価格、すなわち額面価額の1.86倍の擬制資本価格で販売され、その代金が貨幣資本として支配的株主によって集中される。公募株式の額面総額60とそれが資本市場で販売される価額111との差51が、差し当たり創業者利得として現れる。しかし、創業者利得は、公募株式の額面総額と擬制資本価額との差であるから、それは資本プレミアムである。それにもかかわらず、取得される資本プレミアムは、創業者である支配的株主の創業活動の成果として現れ、したがって創業者利得として現象する。その差額の実体は資本プレミアムであり、その現象形態が創業者利得であるにもかかわらず、ヒルファディングはそれらを範疇的に峻別していない。彼に従って株式会社の蓄積を展開しようとする論者もまた、同じような過ちを繰り返してきた。創業者利得は、資本プレミアムが株式(会社)資本に転化される形態である。創業者利得として現れる資本プレミアム51は、その一部分が創業者である支配的株主によって取得され、残る部分が株式会社によって取得されて資本剰余金を構成し、この部分もまた支配的株主によって支配される。支配的株主は、機能資本家として資本の必然的傾向および内在本性の執行者にほかならない。株式会社の利得は彼らの利得であり、株式会社の損失は彼らの損失であり、そして株式会社の運命は彼らの運命である

これに対して、支配的株主の出資を株式資本化しても $40 \times 0.13 \div 0.07 - 40 = 34$ の創業者利得を彼の出資から取得することはできない。彼は企業(当該株式会社)と「永久に癒着」しているから機能資本家であって、彼が保有することになった株式を擬制資本価格で売り払えば、機能資本家であることをやめる。だが、40の出資もまた彼の手許で擬制資本化される。40の出資は13%の純利潤を産むから、総利潤から機能資本家としての彼自身に支払う監督賃金を差し引いた純利潤つまり13%の配当が、利率7%によって資本還元され、40の出資が額面総額74の株式つまり擬制資本に転化される。支配的株主は40だけを出資しているにもかかわらず、額面総額 $40 + 34 = 74$ の株式を自己に配

分する。彼は、その操作によって現実には $40 \times 0.13 = 5.2$ の配当ではなく、 $74 \times 0.13 = 9.6$ の配当を自己に支払う。この限りでは、創業者利得34が支配的株主によっても取得されるように見える。だがそれは、たんなる現象形態にすぎない。40の出資が74の株式に転化されなかったならば、支配的株主は、機能資本家であるにもかかわらず、擬制資本化された40の出資すなわち74の株式額面に対して受け取るのは7%の配当であり、13%の利潤ではない。市場利子率5%に「危険プレミアムを加えた7%」の利子を取得するだけになる。この点をやや詳細に見よう。

まず(1)、支配的株主は、株式の形態で取得する34を現実に出資もしないし、それを総資本の一部として投資するのでもない。彼が出資して現実資本に転化するの40の貨幣資本にすぎない。彼の出資40のほかに取得する額面34の株式は、貨幣資本家としての中小株主が投下する彼らの過去の所得が移転されて生まれる。

しかし(2)、それが貨幣資本家からの所得の移転であっても、支配的株主が34の創業者利得を現実取得できるわけではない。彼らは34の額面価額をもつ株式を販売するわけにはいかない。彼らは経済的にはもちろん、法律的にもまた企業と「永久に癒着」していなければならない。彼らはたんなる貨幣資本家ではなく、支配的株主として創業者であり機能資本家である。彼らは機能資本家であるために、あるいは資本の内在的本性を無慈悲に執行するために、株式会社を設立するのであって、市場利子率に「危険プレミアムを加えた7%の利子」を取得するために株式会社を設立するのではない。持株34を販売すれば、その株式会社に対する支配券を失い、彼らは機能資本家であることを止め、たんなる貨幣資本家に転化される。40では株主総会を排他的に支配できないだけでなく、40はたしかに $40 \times 0.13 = 5.2$ の配当すなわち13%の利潤を産み出すが、40もまた彼の手許で74の擬制資本に転化されているから、74に対する5.2の配当は、市場利子率に「危険プレミアムを加えた7%の利子」に還元されている。

さらに(3)、創業者である機能資本家は、利子ではなく利潤を取得しなければならない。彼らは利子を取得するために株式会社を創業するのではない。40の出資が擬制資本化されて額面総額74の株式に転化されるから、額面総額74に対して $74 \times 0.13 = 9.6$ の利潤が配分されなければならない。40の出資に対して5.2が配分されるだけでは、擬制資本化された74に対して「危険プレミアムを加えた7%の利子」が配当されるにすぎない³⁰⁾。同じ配当証券としての株式が、支配的株主の出資に対しては利潤を産むのに対して、中小株主には「危険プレミアム」を加えた利子を産むにすぎない。前者は機能資本家として利潤を取得するために出資し、後者はたんなる貨幣資本家として配当＝利子を取

³⁰⁾ ヒルファディングが言うように「危険」にプレミアムないし利子が支払われるならば、「危険プレミアム」はすべての産業資本にとっても商業資本にとっても、銀行業資本にとっても取得されなければならないはずである。そうではなくて、鉄道証券はたとえばコンソルなどとは異なってしばしば債務不履行が発生しうるし、実際に発生した。その債務不履行から発生する損失が鉄道証券に対する配当・利子に均等化される。

得するために株式を購入する。支配的株主が機能資本家であり、中小株主が貨幣資本家である実在的根拠がここにある。その根拠は、現実資本を擬制資本に転化する操作によって創り出される。

他方 (4)、支配的株主は、株式発行を引き受けた銀行業者（証券業者）に発行費を補填した上に、それに対する利潤をも支払わなければならない。例えば、発行費を公募株式の額面総額の12%とし、発行費に対する利潤率を15%つまり公募株式の額面総額の $0.12 \times 0.15 = 0.018$ とすれば、 $60 \times (0.12 + 0.018) \div 8$ を銀行業者に発行手数料として支払わなければならない。これは、公募株式が生み出す51の資本プレミアムのなかから株式によって支払われる。だが、発行手数料は支配的株主になにもものをも要費させてはいない。それは中小株主の負担に転嫁されている。銀行業者は配分された額面8の株式に対して「危険プレミアム2%」を加えた7%の利子を取得する。市場利子率と配当率との差2%は、銀行業者にとって利子生み資本に対する利子と貸付資本に対する利子との差額にはかならない。それゆえ中小株主が株式への投資から取得するのは、預金利子ではなく銀行利子である。いわゆる危険プレミアムは、利子生み資本に支払われる預金利子と貸付資本に支払われる銀行利子との差額である。それを文字どおり危険プレミアムに転化したのでは、利潤は危険プレミアムから発生することになり、剰余価値論は不要になるだけではない。資本市場に成立する配当率が貨幣市場における銀行利子率によって規定され、貨幣市場と資本市場とが連動する機構は解明されえない。機能資本家は、銀行業者を株式発行に動員することによって、利子生み資本としての蓄蔵貨幣を保有する中小株主を貨幣資本家に転化し、貨幣市場と資本市場とを金融市場に統一する。中小株主が貨幣資本家でなければならない根拠がここから明らかになる——彼らもまた、貨幣資本家としては5%の預金利子ではなく7%の銀行利子つまり貨幣市場における商業手形の割引率を取得しなければならない。他方、銀行業者の帳簿の貸方に現存する株式は、手形割引残高と同じように銀行利子を産み、商業手形の割引に際して割引料と区別される割引手数料を産んだのと同じように、公募株式発行に際しては発行手数料に加えて利潤を取得した。それゆえ発行資本を擬制資本化するのは、純利潤率を利子一般によって資本還元することではない。われわれにとって利子率一般はすでに実存しない。利子率はすでに預金利子率と銀行利子率（商業手形の割引率）と公定歩合とに分化し、現実資本の蓄積と共に相互に連動している。株式会社が産み出す純利潤を資本還元するのは銀行利子である。

それゆえ最後に (5)、貨幣資本家である中小株主が取得した額面総額60の株式と銀行業者が取得した8とは、13%の利潤ではなく7%の利潤を産めばよい。中小株主は取得した額面総額60の株式に対して13%の利潤 $60 \times 0.13 = 7.8$ を取得するが、彼らは貨幣資本家として60の株式を擬制資本化した111の市場価格で購入している。彼らが取得するのは、 $111 \times 0.07 \div 7.8$ の配当つまり銀行利子率によって規定される配当にすぎない。利潤を産む現実資本に転化されるのは、支配的株主が出資する40と貨幣資本家が投下し前者によって集中される111との和151の貨幣資本である。この総額は151

$\times 0.13 = 19.63$ の純利潤を産むが、純利潤は、擬制資本化された株式資本に対して配当される。貨幣資本家としての中小株主には $60 \times 0.13 = 7.8$ を、銀行には $8 \times 0.13 = 1.04$ を、資本準備金に転化された9の擬制資本には1.17を配当として分配し、創業者であり機能資本家である支配的株主は、40の出資を74の擬制資本に転化して $74 \times 0.13 = 9.62$ の利潤を取得する。擬制資本に支払われる配当の総額19.63は、貨幣資本 $40 + 111 = 151$ が産み出す利潤 $151 \times 0.13 = 19.63$ と完全に一致する。それは資本によって労働者階級から搾り取られた総剰余価値の可除部分をなす。「危険プレミアム」が特別の利子を引きつけたりはしない。株式は最初から配当証券であり、資本市場（証券市場）で売買されるのは配当証券にすぎない。株式会社に対する所有権や支配権が売買されているのではない。だから、支配的株主は賃労働に対する指揮＝監督者として機能資本家であり、中小株主は賃労働に対する指揮＝監督権を行使しえない単なる貨幣資本家なのである。

当該株式会社は、銀行利子の支払を約束した公募株式の額面総額60から発生する資本プレミアム51のなかから発行手数料8を銀行に株式の形態で支払い、これを差し引いた43の創業者利得を取得することになる。支配的株主は、実際には彼らの出資40に資本市場で集中した貨幣資本111を加えた総額151の貨幣資本を現実資本に転化する。しかし、株式会社ないし支配的株主の立場から見ると事態の本質は覆い隠され、株式の額面総額142（＝支配的株主の持株74＋貨幣資本家の持株60＋銀行業者の持株8）と資本プレミアムが転化した資本剰余金9の和によって、つまり擬制資本化されて株式会社の総資本として現れる総資本151によって、純利潤率7%を産む株式会社を創業するという現象形態をとる。つまり株式会社の立場から見れば、支配的株主が総額74を、貨幣資本家が同じく60を、銀行が8を出資し、それに9の資本剰余金を加えた151の総資本に7%の配当を保証しながら創業するという形態をとる。

現実資本に転化される貨幣資本は、支配的株主が出資した40と中小株主から集中した111との和151である。それゆえ、創業者利得としての資本プレミアムは中小株主からの所得移転にほかならない。だが、配当が分配され、株主総会で投票権を行使できる資本部分は、株式の発行残高に等しいから、それは $74 + 60 + 8 = 142$ である（以下では発行資本と略す）。株式の発行総残高つまり発行資本142に資本剰余金9を加えた和151が、株式会社したがって機能資本家にとって総資本としての総資本すなわち擬制資本化された総資本をなす。なお、総資本と発行資本との差額9は、株式会社にとって配当を必要としない資本プレミアム部分をなし、借方記入されて資本剰余金を構成する。これは、利益剰余金などと並んで資本準備金を構成する。現実資本に転化される貨幣資本と総資本として現れる総資本とは金額的には同じ大きさであるとはいえ、その本質においては根本的に異なっている。この立場からすれば、株式会社は発行資本プラス資本剰余金、すなわち株式会社にとって総資本として現象する総資本を現実資本に転化することになり、支配的株主も中小株主もひとしく貨幣資本家である。だが、現実資本に転化されるのは擬制資本として総資本ではない。

以上のような株式会社の蓄積に特有な機構をとおして、支配的株主は、それがなければ休眠したであろう社会的遊休貨幣や遊休貨幣資本を貨幣資本として集中し、これを現実資本に転化するだけではない。創業者としての支配的株主は、現実資本に転化される貨幣資本を発行資本と資本剰余金とに形態変換して分解し、それを総資本に再統合して擬制資本化することによって株式会社を創設する。支配的株主は、この変換と再統合をとおして相対的に小額の出資で株式会社に対する支配を確保することができるから、だから多額の遊休貨幣や遊休貨幣資本を集中することができる。彼は依然として利潤を取得するのに対して、貨幣資本家である中小株主は銀行利子を取得する。機能資本家である支配的株主は、そのような操作を資本市場をとおして行ない、資本市場と貨幣市場とを相互に連動する金融市場として統一する。公募株式を発行するのは当該株式会社を牛耳る彼らだけではない。機能資本家は、彼らの株式会社を排他的に支配するとしても資本市場を牛耳ることはできない。彼らは額面60の株式を公募するのに資本市場を支配する法則に従わなければならない。資本市場は、株式資本のそのような形態変換による分解と再統合とを媒介する機構として機能しながら、貨幣市場と統一されて金融市場を構成する。額面総額60の公募株式が111の擬制資本に転形されるのは、資本市場においてである。それと共に、配当証券としての株式は、支配証券と定義しうる証券に転形される。だがそれが支配証券であるのは、機能資本家としての支配的株主にとってだけである。株式は、支配的株主が小額の出資によって社会的遊休貨幣を貨幣資本として集中し、こうして創設される株式会社を支配する手段に転化されている。

以上のような機構で行なわれる資本蓄積を産業資本的蓄積と峻別して、株式会社の蓄積と定義する。これと従来なされてきた次のような定義とは根本的に異なっている。後者によれば、株式会社の蓄積は、利潤の内部蓄積と原価償却基金とによって行なわれる産業資本的蓄積とは範疇的に異なっており、資本の回転＝循環の外部から社会的な遊休貨幣や遊休貨幣資本を集中することによって行なわれる、と言うのである。だがこの定義は、次の点において極めて不十分である。株式会社の蓄積の特殊な構造を明白にするためには、貨幣資本が集中される機構だけを展開するのでは十分でない。それでは、貨幣資本集中のたんなる抽象的可能性を指摘したにとどまる。株式会社の蓄積に特有な構造を解明する場合、ヒルファディングがそうしているように、そして彼に追従して、支配的株主が資本市場において多額の貨幣資本を集中できる可能性だけを明らかにするだけでは十分でない。相対的に小額の出資で彼が株式会社に対する排他的支配を維持する機構がなければ、そして支配的株主だけが機能資本家として利潤を取得するのであれば、多額の貨幣資本を集中して株式会社を設立する実在的根拠は与えられない。鉄道もまた社会的必要のためだけに敷設されたのではなく、社会的必要が利潤の取得を可能にするから敷設されたのである。機能資本家である支配的株主が小額の出資で株式会社に対する支配を維持することができなければ、貨幣資本を大規模に集中することはできない。それに加えて、彼は出資から銀行利子ではなく利潤を取得しなければならない。彼

は機能資本家でありうるために株式会社を設立するのであって、銀行利子に相当する配当を取得するために株式会社を設立するのではない。株式会社制度による貨幣資本の集中機構が明らかにされるためには、その機構は、支配的株主の株式会社に対する支配が相対的に小額の出資で維持される機構と、配当証券としての株式には銀行利子が支払われるにもかかわらず彼らは依然として利潤を取得する機構とが、共に展開されなければならなかった³¹⁾。

事実、支配的株主は40の出資によって151の貨幣資本を集中し、それを現実資本に転化して賃労働に対する指揮＝監督権を確保するのである。もし、今日のようにより広範な貨幣資本家を資本市場に動員することができるならば、支配的株主は、当該株式会社の擬制資本総額のわずか数パーセントを保有するだけで、株式会社を所有し会社経営に対するいわゆる決定権を握ることができる。しかし、株式会社に対する「所有と決定」は、当該株式会社に集積される賃労働者が行なう労働生産過程への指揮＝監督権に他ならない。

V むすび

以上のように見てくれば、大塚久雄氏が『株式会社発生史論』(著作集、第一巻、岩波書店、1969年)において与えた定式が、誤っていることが明らかになる。氏は、『株式会社発生史論』において、いわゆる実証主義史学の立場から次のように書いている。「株式会社の形態的特質はおよそ次のように定式化されるであろう。(1) 全社員の有限責任制、(2) 会社機関の存在、(3) 譲渡自由なる等額株式制、(4) 確定資本金制と永続性、これである。」だが、全社員の有限責任制を除く他の「クリテリア」は、株式会社に「もっとも近似せる株式合資会社」も備えているか・あるいは萌芽形態にあるのであって、これらは『全社員の有限責任制』の確立と関連しつつ、全面的に展開され、完成されているのである。かくしてわれわれは、株式会社の発生を識別すべき決定的指標が、他ならぬ『全社員の有限責任制』に存することを、知るのである」、と(24-25ページ)。しかし、「株式会社の形態的特質」というタームをどのように理解するかにもよるが、氏が理解するように、株式会社は『全社員の有限責任制』の確立と関連しつつ、全面的に展開され、完成されている」のではなく、先にわが国の商法についてみたように(注29を参照)支配的株主である経営者株主は実質的に無限責任社員であり、さらに株式会社は、個人企業→合名会社→合資会社→株式会社という発展系列の頂点に位置するのでもない(同上、後編「株式会社形態の発生と展開」)。株式会社は当初からなんらかの

³¹⁾ マルクスは、『資本論』、第三巻、第三篇、第14章において、利潤率の傾向的低下の法則に「反対に作用する諸原因」について論じ、その第六節では「株式資本の増加」をあげてほぼ次のように述べている。株式資本はもっぱら利子生み資本として計算され、一般的利潤率への均等化には参加しないから、株式資本の増加は一般的利潤率の傾向的低下の法則に反対に作用するというのである。この論点もまた、わが国における株式会社制度の研究で十分に解明されているとはいいがたい。

独占を必然的で内的な本質規定として成立するのであって、氏の言う前期的株式会社は、氏が定式化した株式会社の一般的規定とは異なって、独占的支配体制を経済過程の運動をとおして再生産できないから、特許状によって保障された政治的独占を必要不可欠な支柱として成立するほかなかったのである。株式会社制度にとって必然的で内的なこの独占の規定を見失えば、その他の形態規定はまったく無意味になってしまうであろう。

だが、株式会社の特質を全社員の有限責任性、会社機関の存在、譲渡自由な等額株式制、および確定資本金制と永続性に求める見解は、一般的に広く認められる定説をなしている。ちなみに、北原勇『現代資本主義における所有と決定』(岩波書店、1984年)によれば、「共同出資による企業形態には、株式会社以外に合名会社general partnershipや合資会社limited partnershipがあるが、株式会社はそれらが依然として残す個人的制約を払拭して、はるかに膨大な規模の資本を結合させることができる。その秘密は、株式会社の制度的特徴である譲渡自由の等額株券制と全出資者の有限責任性の二つである」(86ページ)。「株式会社はこのような制度的特徴によってはじめて、結合資本の永続的運動を最高度に補償するものとなりえたのであり、ここにおいて大規模の企業活動の継続性のために必要な継続的な経営組織の確立もまた十分可能となっていたのである」(91ページ)。ここでもまた、株式会社制度に不可欠な独占の概念を欠落させているように思われる。前期的株式会社が政治的に保障された独占を不可欠の前提にしているとすれば、最初に近代的産業株式会社として成立した鉄道業は、膨大な土地資本投資による経済的独占を不可欠の前提にしていたのである。この独占なしに株式会社はなく、株式会社なしに鉄道業はありえなかった。

株式会社制度が資本集中の機構として機能するのは、株式会社に特有な資本の「動員または動化と現実的蓄積」との分離によってであった。この分離によって、集中された貨幣資本が生産資本に転化され、その生産物である運輸用役が価値実現されて貨幣資本に復帰するという資本循環から離れ、それと並んで配当証券としての株式すなわち「譲渡自由の等額株券」が擬制資本化されて証券市場で売買されるからである。これによって支配的株主としての経営者株主は、支配権すなわち株式会社が集積する賃労働者の労働過程を指揮＝監督する企業権力を手放すことなく、社会的に遊休貨幣や遊休貨幣資本を集中できるのである。そして、この分離によって多額の遊休貨幣および遊休貨幣資本を土地所有者や新中産諸階層や資本家階級から集中することを可能にするのであれば、これはまた鉄道会社の複会計制度による配当の安定性によって裏打ちされ、複会計制度は、鉄道業が資本主義的な再生産過程に占める特有な地位と、土地資本投資を含む固定資本の諸構成部分の補填・修理・および蓄積の特殊性に物質的な基礎をもっているのであり、この基礎はまた鉄道株式会社の本質規定である経済的独占によって基礎付けられている。レーニンがヒルファディングの独占規定を批判しようとして果たさなかったが、彼が批判しようとしたのも、その論点にかかわっていたと思われる。『資本論』は、彼らの著作に先行して、鉄道株式会社に特有な「固定資本の構成諸部分・

補填・修理・蓄積」に対する基本規定を詳細に展開しているのであって（第2巻、第2篇、第8章、第2節）、株式会社制度を論じるときには、その制度による社会的な遊休貨幣ないし遊休貨幣資本の集中機構だけを論じるのではなく、それを基礎づける現実資本の蓄積機構を理論的に展開しなければならないのである。

では、以上で解明した株式会社制度の一般的規定は、国が違えば違った姿で現実化されたのであって、それを展開することなしに金融独占資本の段階における「世界資本主義」の発展の機構を解明することはできない。そのような歴史分析こそがわれわれのさしせまった課題であり、それをイギリス資本主義の歴史的発展について行うのが次の課題である。本稿はそのための序論をなす。