

全体としてみた差額地代表

漆 原 綏

Dfferential Rent as a Whole

Yasushi Urushihara

Abstract

This paper has following two subjects. The first is to try to make clear the mechanism of formation of the differential rent on the base of differance of location among farm-lands. The second is to draw up the differential rent tables as a whole, namely concluded differance of both fertility and location among farm-lands.

Key Words : fertility 豊度, location 位置, differential rent 差額地代, cost of transport 輸送費, price of production 生産価格.

1. 小論の課題

小論ではつぎの2つの課題を設定する。

第1は、さまざまな土地のあいだの豊度の差異にもとづく差額地代はさしあたり捨象して、位置の差異にもとづく差額地代そのものの形成のメカニズムについて考察することである。

理論経済学では、すでに位置の差異にもとづく差額地代の存在しうることが指摘されている。価値論との関係において差額地代を考察したリカードは、主著『経済学及び課税の原理』で、「土地の使用に対して抑も地代なるものが支払はれるのは、一に土地が量に於いて無限ならず、質に於いて均一ならず、而して人口が増加して、品質が劣るか、或いは位置の比較的便利ならざる土地が、耕作に招集されることのみによるのである¹⁾」とか「最も肥沃にして且つ最も位置の有利なる土地は、最初に耕作されるであらう²⁾」とのべている。マルクスも、「これらの不平等な結果の、資本にはかかわりのない2つの一般的な原因は、(1)土地の豊度(この第1の点については、いろいろな土地の自然的豊度のうちには、いったいなにが含まれておりどのようないろいろな契機が含まれているかを論じな

なければならない) と、(2)土地の位置とである³⁾』といている。しかしリカードが差額地代の形成を具体的に説明する場合には、主として、土地の肥沃や品質の差異にもとづく差額地代がとりあげられており、マルクスの場合も豊度の差異にもとづく差額地代だけが論ぜられていて、「さしあたりはこの位置という点は無視⁴⁾」するとしている。小論の第1の課題は、リカードやマルクスによってもほとんど考察されていなかった位置の差異にもとづく差額地代形成のメカニズムについて考察することである。

小論の第2の課題は、この位置の差異と、これまで理論経済学で詳細に考察・展開されてきた豊度の差異との2つの要因のからみ合ったものから発生してくる差額地代表、すなわち全体としてみた差額地代表を作成することである。

むしろ、この全体としみた差額地代表については、細かくみれば、いろいろな条件を設定することによって、さまざまな差額地代表を作成することができるであろうが、小論では、そのうちでも基本的なものについてのみ作成することを試みる。豊度と位置という2つの要因が並行的である場合もあれば、マルクスがいているように、「差額地代のこれらの2つの違う原因である豊度と位置とは反対の方向に作用することもある。⁵⁾」そこで小論では、この2つの要因のさまざまな組み合わせからなる全体としての差額地代表について、しかもそのなかでも基本的なものについて考察することにしたい。

2. 位置の差異にもとづく差額地代形成のメカニズム

まず、豊度の差異を捨象して、位置の差異にもとづく差額地代そのものの形成のメカニズムについて考察することにしよう。

土地が広く分布しているという自然的な状態のもとでは、いろいろな土地のあいだに位置の差異があることをさけることはできない。ある土地は、市場に近いところに位置しているが、別のある土地は市場から遠いところに位置しているという具合である。ここで市場という場合は、小麦のように最終消費にあてられるものは、都市などの人口密集地を、綿花のように生産的消費にあてられるものは、紡績工場などの立地している場所をさしている。(位置の差異は、土地が農業生産に必要な肥料や農薬や農業機械などを生産する工場に近いところに位置しているか遠いところに位置しているかといった側面をも含んでいるが、この点の考察はここでは省略する。) いろいろな土地のあいだの位置の差異は、農業資本にとっては、いかんともしがたい自然的な条件である。この差異は、少なくとも、人口や工場などの地域的偏在をもたらず商品社会とその最高の発展段階としての資本主義

社会では、なくすことはできない。

さまざまな土地のあいだの位置の差異は、土地から市場までの土地生産物の輸送距離の差異としてとらえることができる。市場から近い土地は輸送距離が短く、遠い土地は輸送距離が長いという具合である。例外的には、自然地理的な意味ではある土地がほかの土地に比して市場から近い土地であっても、例えば迂回的な道路を利用しなければならないといった事情のために、輸送距離が長いことがありうる。反対に、市場から遠い土地であっても、直線的な道路を利用することができるとすれば、輸送距離は短いことになる。しかし通常は位置の差異は輸送距離の差異としてとらえることができる。

輸送距離の差異は、長年月のうちには、変化することがありうる。新しい市場の出現や新しい道路や港湾の建設などのために、この差異が縮小したり拡大したりするだけでなく、輸送距離の短かった土地が長い土地になり、反対に輸送距離の長かった土地が短くなるというように、さまざまな土地のあいだの輸送距離の関係が交替することさえありうる。輸送距離の差異は、だから、経済や交通手段の発展・変化と結びついている。しかし、輸送距離の差異にどのような変化が生じようとも、差異があることそれ自体は、農業資本にとってはいかんともしがたい自然的な条件をなしている。

さまざまな土地のあいだの位置の差異は、経済的には、土地生産物を市場にもたらすのに必要な輸送費の差異として示される。むろん、ただ輸送費の総額を比較しただけでは意味がない。輸送量が多ければ、近い市場に持ち出す場合でも、輸送費総額は高くつくからであり、輸送量が少なければ、遠い市場であっても、輸送費総額は低くてすむからである。位置の差異は、経済的には、同じ分量の同じ種類の土地生産物（例えば小麦なら小麦）を市場にもたらすのに要費する輸送費の高低によって、あるいは、同じ種類の土地生産物の単位あたり輸送費の高低によって、表現される。このような意味での輸送費を比較してみると、それが低い土地は位置の点で優等地であり、高い土地は位置の点で劣等地である。（いろいろな理由で単位あたり輸送費が輸送距離を表していない場合があるが、このような細かい問題には立ち入らない。）

輸送費について若干言及しておけば、それは、不変資本と可変資本のほかに平均利潤を含んでいる。例えば、船舶の減価償却費とか燃料費などは不変資本であり、土地生産物を船積みしたり荷揚げしたりする人達や船員の労働力の購入費は可変資本である。平均利潤は、いうまでもなく、不変資本と可変資本の合計としての投下資本に、その時々平均利潤率を乗じたものである。（小論では、つねに、価値法則の転化形態としての生産価格法

則が支配するものと前提する。土地生産物が市場に供給される場合には、それは生産価格の水準で供給されると考える。)そして事態は二重的である。土地生産物は、(a)直接に生産過程で要費された生産価格(生産過程そのものに投下された資本に平均利潤を加算したも)に、(b)輸送費を上乗せした価格の水準で、市場に持ち出される。

単純化のために、つぎの前提をもうける。ここでは位置の差異にもとづく差額地代形成のメカニズムそのものを解明することだけが目的だからである。

第1に、土地生産物を生産する農業資本家自体が、土地生産物を市場にもたらず輸送も行うと前提する。農業資本家自体が、土地生産物の生産そのものに要費した生産価格＝純粋な生産価格のほかに、それを市場にもらすのに必要な輸送費をも要費すると考える。農業資本家自身が、船舶などを賃借した場合の使用料を支払うほかに、輸送に必要な労働力の購入代金を支出するとみなすのである⁶⁾。(輸送は流通過程に延長された生産であり、農業資本家は、土地生産物を生産するだけでなく、輸送という流通過程に延長された生産をも行うとするのである。土地生産物が市場から離れた土地で生産されただけでは、それは使用価値としてはまだ第1次的な意味での使用価値であるにすぎない。市場にまでもたらされることによって、それは、完全な意味における使用価値となるのであり、使用価値として完成する。だから、輸送もまた生産であり、輸送費は生産価格なのである。)

第2に、土地生産物の供給にたいしてその需要が一致しているものと前提する。あるいは、需要の増大に歩調を合わせて供給が同じ分量だけ増大していくと考える。実際は需給関係はたえず変動しているが、ここでは位置の差異にもとづく差額地代形成のメカニズムそのものを考察するのが目的であるから、こうした当面の考察をくもらせるような事態はとり上げないことにする。

第3に、位置の差異を経済的に表現するものには、輸送費のほかに、保管費や梱包費などがある。例えば、貨物自動車で輸出港湾まで運んできた土地生産物を、一時的に港湾にある倉庫に保管しなければならない場合がある。また遠距離輸送の場合は、とくに嚴重な梱包をしなければならないことがありうる。しかし小論では、保管費や梱包費などの問題は無視する。

第4に、農業資本の回転の問題は捨象する。何らかの事情で輸送に要する時間が短縮されるならば、農業資本の回転数は大となり、輸送過程にとどまる輸送費を節約することができ、その分だけ土地生産物の生産に投下される資本を増大させることができる。しかしここでは、この問題を捨象する。

以上の前提を設けた上で、小麦を例にとって説明することにしよう。いま、A地、B地、C地の3種類の土地が3人の異なる農業資本家によって1エーカーずつ耕作されていて、小麦の生産そのものに要費された純粋な生産価格はエーカーあたり60シリングであるとし、それぞれ生産量は10ブッシェルとする。ここではだから土地種類間の豊度は同等であって、豊度の差異は捨象されている。つぎに各10ブッシェルを市場にもたらすために必要とされた輸送費は、A地=40シリング、B地=30シリング、C地=20シリングであるとしよう。先にのべたように、輸送費の差異によって土地の等級を考察する場合には、その総額を問題とするのは誤りで、同じ分量の土地生産物を輸送するとした場合の輸送費、あるいは、土地生産物単位あたり（ブッシェルあたり）輸送費を問題としなければならないが、ここでは生産量は同量であると仮定しているので、各等級地ごとの輸送費そのものが土地の等級を現わしており、A地は劣等地、B地は中等地、C地は優等地である。したがって総生産価格（小麦の生産そのものに要費された生産価格=純粋な生産価格に、生産価格としての輸送費を加算したものは、それぞれ、A地=100シリング、B地=90シリング、C地=80シリング、であり、単位あたり総生産価格は、A地=10シリング、B地=9シリング、C地=8シリング、である。市場に近いB地とC地の面積が自然的に制限されていて、この2つの土地の供給だけでは需要をみたすことができず、そのためには、遠い劣等地A地の耕作が必要不可欠であるとすれば、劣等地A地の単位あたり総生産価格10シリングが小麦の単位あたり総生産価格を決定する。したがって、B地とC地には差額地代としての超過利潤が形成される。B地には、 $(10-9) \times 10 = 10$ ブッシェル、C地には、 $(10-8) \times 10 = 20$ ブッシェル、の超過利潤が形成される。

B地やC地といった優等地において形成されるこの種の超過利潤は、B地やC地の面積が自然的に限られていて、しかもその位置が有利であるという事情に、すなわち、農業資本にとってはいかんともしがたい条件にもとづいているのであるから、差額地代としての

表 1

土地種類	耕作面積	純粋な生産価格	生産量	輸送費	総生産価格	単位あたり総生産価格	差額地代
A	1	60	10	40	100	10	0
B	1	60	10	30	90	9	10
C	1	60	10	20	80	8	20

超過利潤である。

この超過利潤はすべて、農業資本家ではなく、この有利な土地を所有する土地所有者の懐に入り、地代に転化される。この種の超過利潤は、自分の所有する土地が位置の点で優等なことから生じたものであるという理由で、土地所有者はその納付を農業資本家に要求する。この超過利潤の地代への転化は、実際は、土地所有者と農業資本家のあいだ、および、資本家たちのあいだの競争を介して行われる。この競争によって、それは借地契約の存続期間中は農業資本家の収入になるとしても、契約の更新とともに地代に転化されるのである。もしも農業資本家が納付しない場合には、土地所有者はこの農業資本家との土地の契約を破棄し、超過利潤をすべて納付することを許諾する別の資本家と賃貸契約を結ぶであろう。社会の中には、平均利潤さえ手に入らない資本家が多数いて、そのような資本家たちは喜んで土地を借りようとするであろう。超過利潤をすべて地代として納付しても、なおその資本家は平均利潤を実現することができるからである。だから超過利潤のすべてが地代として土地所有者によって吸収されてしまうのである。

豊度の差異にもとづく差額地代についていわれたいくつかの点はここでもあてはまる。

第1に、耕作の順序は、下降順序だけでなく、上昇順序もあれば、この両方が同時に進行する場合（交錯の場合）もありうる。

下降順序の場合。最初優等地であるC地が耕作されていて、単位あたり8シリングの総生産価格で10ブッシェルを市場に供給していたが、需要が10ブッシェルから20ブッシェルに増加したとしよう。このために小麦の市場価格は8シリングよりも騰貴するであろう。それにとまって10ブッシェルをもたらず中等地B地が耕作圏内に入ってくる。単位あたり総生産価格は8シリングから9シリングに騰貴し、B地には地代10シリングが発生する。 $(9シリング - 8シリング) \times 10ブッシェル = 10ブッシェル$ 。さらに需要が10ブッシェルだけ増加すれば、市場価格は単位あたり10シリング以上に騰貴し、10ブッシェルを生産する劣等地A地が耕作されることになるであろう。単位あたり総生産価格は10シリングとなり、同時にC地には、 $(10シリング - 8シリング) \times 10ブッシェル = 20シリング$ 、の地代が形成され、B地にも、 $(10シリング - 9シリング) \times 10ブッシェル = 10シリング$ 、の地代が生ずる。この場合には需要の増大にとまって生産価格は上昇していき、優等地には差額地代が生ずることになる。しかも優等な土地ほど地代の増加の度合いは大きい。

上昇順序の場合。最初A地が耕作されていて、単位あたり10シリングの総生産価格で10ブッシェルを市場に供給していたとする。需要増大のためにもう10ブッシェルの供給が必

要であるとすれば、市場価格は10シリング以上に騰貴するであろう。しかし、新しい市場の出現や新しい道路や港湾の建設などのために、A地よりも位置の劣等であったA-1地が、位置の点でA地よりも優等なB地に、すなわち、単位あたり輸送費9シリングで10ブッシェルを市場にもたらすB地になったとすれば、耕作の順序はA地からB地上昇的に進行していくであろう。同様にして、耕作は、さらにB地からC地に進行していくであろう。この場合は、総生産価格は不変で、それは、つねに、もっとも高いA地の単位あたり10シリングによって規定されている。そして、B地が導入されるとともにB地には10シリングの地代が発生し、C地が導入されるとともにC地には20ブッシェルの地代が生ずる。

同時的に進行する場合（交錯の場合）。最初A地とC地が耕作されていて、20ブッシェルの小麦が市場にもたらされていたとしよう。単位あたり総生産価格はA地の総生産価格10シリングによって規定されており、C地には20シリングの地代が形成される。需要がさらに10ブッシェルだけ増加したとすれば、市場価格は10シリング以上に騰貴するであろう。しかし、上にのべたような理由のために、A地よりも劣等であったA-1地が、C地よりも劣等であるがA地よりも優等なB地になれば、A地からB地への上昇順序とC地からB地への下降順序が同時に進行する。この場合は、単位あたり生産価格は10シリングで不変であり、またC地の地代も20シリングで不変であるが、新たにB地には10シリングの地代が形成される。

第2に、位置の差異にもとづく差額地代の場合には、いわゆる「虚偽の社会的価値」は、小麦の生産過程の延長としての輸送過程において生産されたものである。表1をみると、現実の総生産価格の総計は270シリングであるが、A地の単位あたり総生産価格が規定的であるから、総生産価格の総計は300シリングである。 $30 \times 10 = 300$ シリング。このために、 $300 - 270 = 30$ シリング、の「虚偽の社会的価値」が形成されるが、豊度の差異にもとづく差額地代の場合と同様に、この30シリングは、B地とC地の小麦の輸送労働がA地のそれに比して、「強められた労働」として作用し、同一の労働時間でより多くの価値を作り出すことによって、生産されたものである⁷⁾。

3. 全体としてみた差額地代表

つぎに、豊度の差異と位置の差異の2つの要因を考慮した場合の差額地代表—全体としてみた差額地代表を作成することにしよう。先にのべたように、この種の地代表にはいろいろな亜種がありうるであろうが、ここでは基本的な地代表のみに限定する。

(1) 第1の様式=豊度の差異と位置の差異が並行的である場合

第1の様式は、豊度と位置の2つの要因が並行的である場合である。A地、B地、C地の異なる土地があるとし、豊度の点ではA地が低く、B地が中等的で、C地が高く、位置の点でも、A地が市場より遠く、B地が中間的で、C地が近い場合である。

A地、B地、C地に等額の純粋な生産価格（土地生産物の生産そのものに要費された生産価格）が要費されるにもかかわらず、それぞれの土地のエーカーあたり生産物は、A地=20ブッシェル、B地=30ブッシェル、C地=40ブッシェル、であるから、豊度の点では、A地が低く、B地が中間的で、C地が高い。また単位あたり輸送費は、A地=2シリング、B地=1シリング、C地= $\frac{1}{2}$ シリング、であるから、やはり位置の点でも、A地が市場から遠く、B地が中間的で、C地が近い。全体としての等級差、すなわち、豊度の差異と位置の差異の2要因を考慮に入れた等級差としては、単位あたり総生産価格は、A地が5シリング、B地が3シリング、C地が2シリングであるから、A地が劣等地、B地が中等地、C地が優等地である。

優等地であるB地やC地が限られていて、そこでの供給だけでは需要をみたすことができず、劣等地A地の耕作が必要不可欠であるとすれば、単位あたり総生産価格は、劣等地A地の単位あたり総生産価格によって規定される。したがって、B地には、 $(5-3) \times 30=60$ シリング、C地には、 $(5-2) \times 40=120$ シリング、の差額地代が形成される。

A地が豊度の点でも低く、位置の点でも市場から遠いから、A地の単位あたり総生産価格は、B地やC地の単位あたり総生産価格より高い。この例では、A地の単位あたり総生産価格5シリングを分解してみると、単位あたり純粋な生産価格は3シリング、単位あたり輸送費は2シリングであるから、単位あたり純粋な生産価格の占める割合が高い。

表 2

土地種類	耕作面積	純粋な生産価格	生産量	輸送費	総生産価格	単位あたり総生産価格	差額地代
A	1	60	20	40	100	5	0
B	1	60	30	30	90	3	60
C	1	60	40	20	80	2	120

(2) 第2の様式＝豊度の差異と位置の差異が並行的ではない場合

(a) A地が総生産価格を規定する場合

問題を簡単にするために、(a)や(b)や(c)のどの場合も、A地、B地、C地のあいだの豊度の差異は不変で、これらの土地のあいだの位置の差異だけが変化すると考える（豊度の差異をも考慮した場合には、各欄の数字を適当に変えることによって、容易に差額地代表を作成することができる。）

A地、B地、C地は、エーカーあたり等額の60シリングの純粋な生産価格で、それぞれ、20ブッシェル、30ブッシェル、40ブッシェルの小麦を生産するのであるから、豊度の点では、A地は低く、B地は中間的で、C地は高い。他方、位置の点では、単位あたり輸送費を計算すると、A地は $\frac{1}{2}$ シリング、B地は1シリング、C地は $1\frac{1}{8}$ シリングであるから、A地は市場から近い土地、B地は中間的な土地、C地は遠い土地である。全体としての等級差では、A地= $3\frac{1}{2}$ シリング、B地=3シリング、C地= $2\frac{5}{8}$ シリングであるから、A地は劣等地、B地は中等地、C地は優等地である。

この場合には、A地の単位あたり総生産価格がもっとも高く $3\frac{1}{2}$ シリングであるが、B地とC地の供給だけでは需要をみたすことができず、A地の耕作が必要不可欠であるとすれば、A地が総生産価格を規定し、したがってB地、C地には差額地代が生ずる。すなわち、B地には、 $(3\frac{1}{2} - 3) \times 30 = 15$ シリング、C地には、 $(3\frac{1}{2} - 2\frac{5}{8}) \times 40 = 35$ シリング、の差額地代が形成される。

A地の単位あたり総生産価格が、B地やC地の単位あたり総生産価格より高いのは、位置の点ではA地が市場に近く、そこでの単位あたり輸送費が低いのが、豊度の点ではA地が低いために、そこでの単位あたり純粋な生産価格が、ほかのB地やC地に比して高く、しかもそれが、A地の単位あたり総生産価格 $3\frac{1}{2}$ シリングのなかで大きな割合を占めているからである。A地の単位あたり総生産価格の内訳をみると、単位あたり輸送費は $\frac{1}{2}$ シリン

表 3

土地種類	耕作面積	純粋な生産価格	生産量	輸送費	総生産価格	単位あたり総生産価格	差額地代
A	1	60	20	10	70	$3\frac{1}{2}$	0
B	1	60	30	30	90	3	15
C	1	60	40	45	105	$2\frac{5}{8}$	35

グでしかないのにたいし、単位あたり純粋な生産価格は3シリングである。

(b) C地が総生産価格を規定する場合

豊度の点では、A地、B地、C地はエーカーあたり等額の60シリングの純粋な生産価格で、それぞれ、20ブッシェル、30ブッシェル、40ブッシェルの小麦を生産するのであるから、(a)の場合と同様に、A地は低く、B地は中間的で、C地は高い。他方、位置の点では、単位あたり輸送費をみると、A地は $\frac{1}{4}$ シリング、B地は2シリング、C地は $3\frac{1}{2}$ シリングであるから、A地は市場に近く、B地は中間的で、C地は遠い。豊度の差異と位置の差異はここでも正反対の関係にある。全体としての等級差をみると、A地= $3\frac{1}{4}$ シリング、B地=4シリング、C地=5シリング、であるから、A地は優等地、B地は中等地、C地は優等地である。

C地の単位あたり総生産価格がもっとも高く5シリングであるが、A地とB地の供給だけでは需要をみたすことができず、C地の耕作が必要不可欠であるとすれば、C地が単位あたり総生産価格を規定し、したがってA地、B地には差額地代が生ずる。A地には、 $(5 - 3\frac{1}{4}) \times 20 = 35$ シリング、の差額地代が、B地には、 $(5 - 4) \times 30 = 30$ シリング、の差額地代が、それぞれ形成される。

C地の単位あたり総生産価格が、A地やB地の単位あたり総生産価格よりも高いのは、C地が豊度の点では高いにもかかわらず、そこでの単位あたり輸送費が、(a)の場合に比して、A地やB地よりずっと高く、しかもそれがC地の単位あたり総生産価格のなかで大きい割合を占めているからである。C地の単位あたり純粋な生産価格は $1\frac{1}{2}$ シリングでしかないのにたいし、単位あたり輸送費は $3\frac{1}{2}$ シリングである。

(c) B地が総生産価格を規定する場合

豊度の点では、A地、B地、C地はエーカーあたり等額の60シリングの生産価格で、それぞれ、20ブッシェル、30ブッシェル、40ブッシェルの小麦を生産するのであるから、や

表 4

土地種類	耕作面積	純粋な生産価格	生産量	輸送費	総生産価格	単位あたり総生産価格	差額地代
A	1	60	20	5	65	$3\frac{1}{4}$	35
B	1	60	30	60	120	4	30
C	1	60	40	140	200	5	0

はりA地は低く、B地は中間的で、C地は高い。他方、位置の点では、小麦の単位あたり輸送費をみると、A地は2シリング、B地は4シリング、C地は $1\frac{1}{4}$ シリングであるから、A地は中間的で、B地は市場から遠く、C地は近い。全体としての等級差をみると、A地=5シリング、B地=6シリング、C地= $1\frac{3}{4}$ シリング、であるから、A地は中等地、B地は劣等地、C地は優等地である。

この場合には、B地の単位あたり総生産価格がもっとも高く6シリングであるが、A地とC地の供給だけでは需要をみたすことができず、B地の耕作が必要不可欠であるとすれば、B地が総生産価格を規定し、したがってA地、C地には差額地代が生ずる。A地には、 $(6-5)\times 20=20$ シリング、C地には、 $(6-1\frac{3}{4})\times 40=170$ シリング、の差額地代が形成される⁷⁾。

ここではB地の単位あたり総生産価格がA地とC地に比して高いが、これは、B地が、豊度の点では中間的であるが、位置の点では市場から遠いために、単位あたり輸送費がほかの土地よりも高く、しかもそれが、B地では、単位あたり総生産価格のなかで大きな割合を占めているからである。B地の単位あたり総生産価格6シリングをみると、単位あたり純粋な生産価格は2シリング、単位あたり輸送費は4シリングである⁸⁾。

表 5

土地種類	耕作面積	純粋な生産価格	生産量	輸送費	総生産価格	単位あたり総生産価格	差額地代
A	1	60	20	40	100	5	20
B	1	60	30	120	180	6	0
C	1	60	40	10	70	$1\frac{3}{4}$	170

以上で全体としてみた差額地代表を、とくに基本的な場合の差額地代表を作成したが、最後に関連して、つぎの2つの点について簡単にのべておきたい。

第1に、豊度の差異と位置の差異が並行的である場合はもちろんのこと、並行的ではない場合でも、下降順序、上昇順序、同時的に進行する場合（交錯の場合）のいずれもが可能である。

下降順序は説明を要しないが、上昇順序や同時的に進行する場合（交錯の場合）は、農耕方法の一般的な改善による深耕とか新しい市場の出現や新しい道路や港湾の建設などに

よって、いろいろな土地のあいだの豊度の差異や位置の差異が変化するような場合に生じうる。例えば、農耕方法の一般的な改善のために、深耕が行われるようになれば、既耕地A地とそれよりも豊度の低い未耕地がある場合に、未耕地の深い土壤に含まれている栄養分が、A地の深い土壤に含まれている栄養分より豊富である場合には、未耕地が既耕地A地よりも豊度が高いB地となり、耕作は、劣等地から優等地に向かって、上昇的に進行することがありうる。あるいは、新しい市場の出現や新しい道路や港湾の建設などのために、既耕地に比して市場より遠い土地であった未耕地が、既耕地よりも市場に近い土地になれば、耕作は、劣等地から優等地に向かって、上昇的に進行することがありうる。(リカードは、先に引用したように、並行的である場合のみを念頭におき、しかも常に、耕作の拡張は、下降順序で行われると考えていたのである。)

むしろ、下降順序、上昇順序、同時的に進行する場合(交錯の場合)のいずれにおいても、需要がだんだんに増大していくことが前提されている。また、上昇順序や同時的に進行する場合(交錯の場合)が生ずるためには、新たに登場してくるB地の単位あたり総生産価格が、劣等地A地の単位あたり総生産価格よりも低いという条件が必要である。例えば、農耕方法の一般的改善によって未耕地の豊度はA地より高くなっても、位置が非常に悪い場合には、必ずしもこうなるとは限らない。すなわち、未耕地がA地より優等な土地になるとは限らない。この場合には、未耕地に向かっての下降順序をとらざるをえないことになるであろう。

第2に、第1の様式や第2の様式のどの場合にも、「虚偽の社会的価値」は、小麦の純粋な生産過程とその延長としての輸送過程の両方の過程で、または、そのどちらかの過程で、生産されたものである。

第1の様式の場合は容易に理解することができる。現実の総生産価格(純粋な生産価格と輸送費の合計)の総計は270シリングであるが、単位あたり総生産価格は5シリングであるから、総生産価格の総計は、 $90 \times 5 = 450$ シリング、である。したがって、180シリングの「虚偽の社会的価値」が生ずるが、それは、B地とC地における純粋な生産過程の労働と輸送労働の両方が、A地のそれに比して、「強められた労働」として作用し、同一の労働時間でより多くの価値を作り出すことによって生産されたものである。

第2の様式の場合はやや複雑である。(a)の場合は、現実の総生産価格は265シリングであるが、単位あたりの総生産価格は $3\frac{1}{2}$ シリングであるから、総生産価格の総計は、 $90 \times 3\frac{1}{2} = 315$ シリング、である。ここでも、差額の50シリングは労働時間が「強められた労働

働」として作用する結果作り出されたのである。ただこれを立ち入ってみてみるとつぎのようである。現実の純粋な生産価格は180シリングであるが、A地の単位あたり純粋な生産価格は3シリングであるから、純粋な生産価格の総計は、 $90 \times 3 = 270$ シリング、である。すなわち、90シリングの「虚偽の社会的価値」が生産されたのである。しかし輸送過程をみると、現実の輸送費は85シリングであるが、輸送費の総計は、 $90 \times \frac{1}{2} = 45$ シリング、でしかない。純粋な生産過程で生産された90シリングの「虚偽の社会的価値」は、40シリングだけ減少し、結局生産された「虚偽の社会的価値」は50シリングでしかない。(b)の場合については、(a)の場合と同じ要領で理解することができる。ただここでは、事態は、(a)の場合と反対になっているだけで、輸送過程で生産された「虚偽の社会的価値」が、純粋な生産過程でのマイナスの分だけ減少している。(c)の場合も、容易に理解することができる。A地では、純粋な生産過程でのマイナスのために、輸送過程で生産された「虚偽の社会的価値」は、その分だけ減少する。この点では、A地の場合、第2の様式(b)と同じである。C地では、「虚偽の社会的価値」は、輸送労働だけでなく純粋な生産過程の労働とともに、B地に比して「強められた労働」として作用し、同一の労働時間でより多くの価値を作り出すことによって生産されたものである。C地の場合、第1の様式と同じである。

4. 補論——差額地代第2形態について

以上で最初に設定した2つの課題について一応の考察を終えるが、関連して、差額地代の第2形態——同一の土地に追加投資がなされる場合に発生する差額地代——について簡単にみておこう。これまでは差額地代の第1形態をみてきたので、豊度の差異と位置の差異の2要因を考慮した場合の全体としての第2形態にふれておきたい。

豊度の差異と位置の差異の2つの要因を組み合わせた差額地代の第2形態については、追加投資の生産性が不変、低下、上昇する場合、追加投資にともなう輸送費が不変、低下、上昇する場合の組み合わせいかにによって多くの様式がありうる。これにさらに、総生産価格が不変、低下、上昇の場合を考慮すれば、非常に多くの様式が考えられる。ここでは追加投資の生産性が低下するとともにその輸送費が上昇し、総生産価格が上昇する場合だけを掲示しておきたい。

ここでは、さきにもた並行的な場合の地代表(表2)の基礎上に追加投資がなされるものとしよう。

需要増大のために、A地、B地、C地にもとの投資と等額の追加投資が行われ、追加投資の生産量が、A地では20ブッシェルから15ブッシェルに、B地では30ブッシェルから20ブッシェルに、C地では40ブッシェルから30ブッシェルに、それぞれ低下するとする。追加投資にともなう輸送費は、総額では、A地では40シリングから85シリング、B地では30シリングから50シリング、C地では20シリングから30シリング、にそれぞれ上昇している。単位あたり輸送費は、A地では、 $40 \div 20 = 2$ シリングから、 $85 \div 15 = 5\frac{2}{3}$ シリングに、B地では、 $30 \div 30 = 1$ シリングから、 $50 \div 20 = 2\frac{1}{2}$ シリングに、C地では、 $20 \div 40 = \frac{1}{2}$ シリングから $30 \div 30 = 1$ シリング、にそれぞれ上昇している。単位あたり総生産価格は、A地では、 $245 \div 35 = 7$ シリング、B地では、 $200 \div 50 = 4$ シリング、C地では、 $170 \div 70 = 2\frac{3}{7}$ シリング、である。もとの地代表とくらべて単位あたり総生産価格は上昇している。

A地の7シリングが総生産価格を調節するとすれば、B地には、 $(7 - 4) \times 50 = 150$ シリング、C地には、 $(7 - 2\frac{3}{7}) \times 70 = 320$ シリング、の差額地代が生ずる。

追加分の単位あたり輸送費が、不変——つまりもとの生産物の単位あたり輸送費とくらべて追加分の単位あたり輸送費が同じ——である場合のあることは容易に理解しうるが、上昇することも十分にありうる。これまでは、単位あたり輸送費が低い、近くの市場を相手にしていたが、単位あたり輸送費がより高い、遠くの市場での需要増大が生じ、追加投資が行われるようになった場合に、このようなことが起こる。他方、近くに新しい市場が出現し需要が増大すれば、追加投資が行われ、追加分の単位あたり輸送費はもとの生産物の単位あたり輸送費に比して低下する。むろんこの場合には、この新たな市場は追加分しか消化できず、もとの生産物は、相変わらず、今までの単位あたり輸送費が高い、遠くの市場に持ち出さざるを得ないと前提されている。

表 6

土地種類	耕作面積	純粋な生産価格	生産量	輸送費	総生産価格	単位あたり総生産価格	差額地代
A	1	$60 + 60 = 120$	$20 + 15 = 35$	$40 + 85 = 125$	245	7	0
B	1	$60 + 60 = 120$	$30 + 20 = 50$	$30 + 50 = 80$	200	4	150
C	1	$60 + 60 = 120$	$40 + 30 = 70$	$20 + 30 = 50$	170	$2\frac{3}{7}$	320

注

- 1) 小泉信三訳『改訂・経済学及び課税の原理』岩波書店, 1952年, 59ページ。
- 2) 同上書, 62ページ。
- 3) 大内兵衛・細川嘉六監訳『マルクス=エンゲルス全集』第25巻第2分冊, 1967年, 839ページ。
- 4) 同上書, 839ページ。
- 5) 同上書, 839ページ。
- 6) 農業資本家とは別に輸送業者がいて, かれらが農業生産物の輸送業務を行う場合でも事態は同じであろう。この場合には, 農業資本家が輸送費を負担しているのであるから, 輸送業者は農業資本家の輸送業務を代行しているだけであり, もっとすすんでいえば事実上は農業資本家自身が輸送業務を行っているといえることができる。たしかに, 農業資本家と輸送業者は独立の人格であるから, 両者間の経済的な対立や競争といった複雑な問題が出てくるのであるが, 基本的には事態は同じであるとみてよいであろう。
 農業資本家は, 純粋な生産価格に輸送業者に支払った輸送費を加算した総生産価格の水準で市場で農業生産物を販売し, 輸送業者に支払った輸送費を回収する。この場合にも, 当然に, 市場から位置の点でもっとも不利な, もっとも遠いところの単位あたり総生産価格が市場価格を規定するとすれば, それよりも位置の点で有利な, 市場に近いところの農業資本家は差額地代を入手することができる。
- 7) ここでついでにいっておけば, かつて井上周八氏は, 「虚偽の社会的価値」は農業労働が「強められた労働」として作用する結果として農業部門で生産されたものであるとする拙論をとり上げ, 氏独自の価値概念や市場価値概念から出発して批判しているが(井上周八『「虚偽の社会的価値」にかかわるいくつかの問題について』(中央大学〈経済学論叢〉第38巻第3・4合併号, 1998年), そもそも, 「虚偽の社会的価値」概念の論理的展開の基礎である価値概念や市場価値概念の理解の仕方そのものが, 氏の場合と拙論とは根本的に異なっているので, 立ち入った検討はさし控えたい。
- 8) きわめて特異な場合として, 豊度の差異と位置の差異が並行的でなく, しかもこの2要因がたがいうち消し合う場合には, すべての等級地の単位あたり総生産価格が同一となり, 差額地代がどの等級地でもゼロになることがある。そのような場合を例示しておくことにする。

土地種類	耕作面積	純粋な生産価格	生産量	輸送費	総生産価格	単位あたり生産価格	差額地代
A	1	120	20	80	200	10	0
B	1	120	30	180	300	10	0
C	1	120	40	280	400	10	0