

David Harveyの建造環境について

野 尻 亘

I はじめに

近年の日本において、マルクス主義の論客として、David Harveyによる新自由主義批判・グローバル金融資本主義批判の著書および、その日本語訳の刊行が相次いでいる。すでにHarveyについては経済地理学からは水岡不二雄氏（一橋大学）、都市社会学からは吉原直樹氏（東北大学）による詳細な一連の解題がなされている。今さら、Harveyについて、論文を記すことはオリジナリティを欠くことになろう。

しかし、学内の社会学者・経済学者・経営学者等から、現代地理学の思想について、最もよくたずねられるのがHarveyについてである。「ハーヴェイを経済学者か社会学者と思っていたら、実は地理学者なのですね。」ともよく聞かれる。その点から、マルクス主義の論客として著名なHarveyの初期の経済地理学概念について、この岩津先生の追悼号に記し、ささやかながら学内向けに紹介することにしたいと考えたのが、執筆の動機である。

私自身は、大学教員として残り約10年あまりを残すこととなった。その私自身は文学部で育ち、教育学部・一般教育部で勤め、奇しくも人生の偶然の積み重ねで、現在、経済学部で勤務するようになった。正直言えば、体系的に経済理論を勉強した体験は一度もない。

しかし、大学教員や研究者としての良心から、文学部や教育学部の地理学

の授業とは異なる経済学部にあつた経済地理学の授業を行うにあたっては、現代経済地理学の中心的理論として、クルーグマン（一般均衡分析）・マッカン（部分均衡分析）・ハーヴェイ（マルクス主義）について、基礎的な理解と整理をおこなっておきたいと考えている。そのなかで、マッカンの立地論については、学内紀要に整理した結果を発表したところである。

そのような意味で、ささやかではあるが、初期のHarveyの研究論文に示される「建造環境への投資」・「時間による空間の絶滅」・「空間的回避」といった彼独自の経済地理学の根本概念について、「地理的不均等発展」との関係から整理することを試みるものである。それゆえ、授業準備の整理ノートのようなものを提示することをお許しいただきたい。

なお、私は永年、日本の物流の空間構造、ジャスト・イン・タイムの実情を明らかにすること研究テーマとしてきた。しかし、その立場は、批判的地理学の側の人々からは、資本の回転と蓄積を高めるにともなう自明の現象であり、「即物的な無意味な事実の積み重ね」であるとして批判され続けてきた。また、そのことについて、私自身が、ハーツホーンの地域的分化（areal differentiation）やホイットルサー・アルマンによる結節地域・機能地域といったアメリカの1930年代から50年代の古い方法論に依拠しているだけではないかという反省が生じてきた。そして今日のジャスト・イン・タイムによる生産管理がますます労働強化をすすめる、その取引と物流がさらにグローバル化することが明らかになるにつれて、その実態がHarveyによる時間による空間の絶滅やますます強化される資本の蓄積という概念とだぶって見えてきた。その意味でも、私にとって、遅まきながらもHarveyの方法論に関心が高まった。そのこともこの小論の執筆の動機である。

今後、むしろ私は、ジャスト・イン・タイム物流に関する詳細な事実を明らかにする研究をすることよりも、経済理論・社会理論と地理学方法論との関係を明らかにすることを、残り大学教員生活の課題としたい。

II 建造環境とは何か

1. 建造環境への投資

まずHarvey (1978) にもとづき、建造環境の定義と、それへの投資が資本の蓄積とどのようにかわるのかをみてみよう。

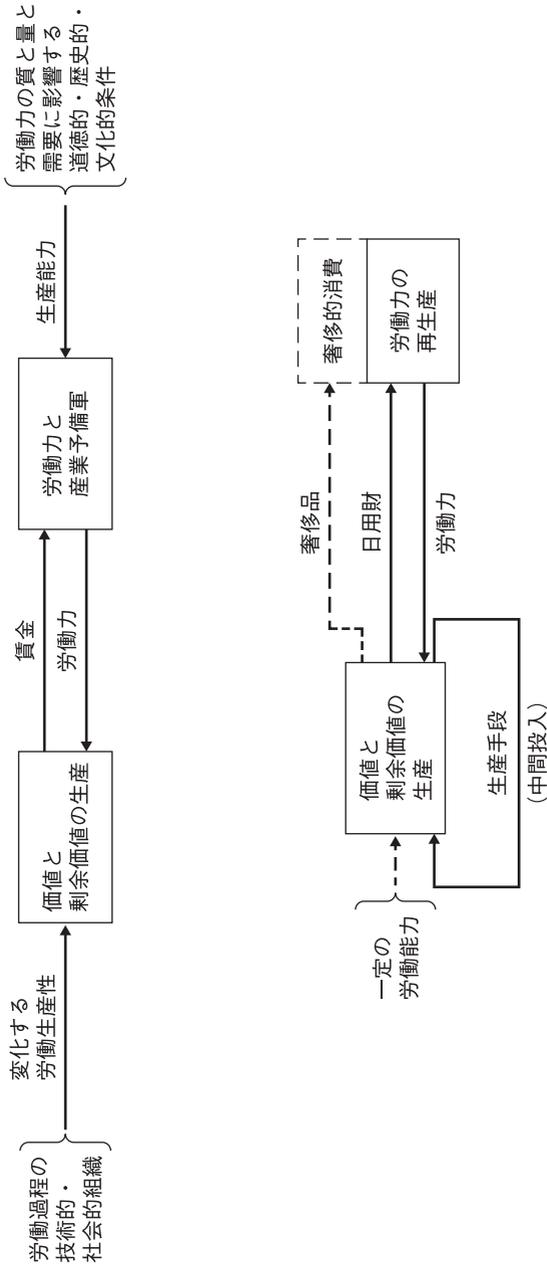
資本主義の枠組みは蓄積と階級闘争からなる。資本主義社会の階級的性格は、資本による労働者の支配を意味する。それゆえ蓄積は階級闘争から無関係なものではありえない。

その蓄積の法則は、景況が順調なときは、第1図に示すように資本の一次回路を通して行われる。そのとき、矛盾として、資本家の無秩序な競争により、商品の過剰生産・利益率の低下・余剰生産能力の発生・雇用機会に結びつかない余剰資本・余剰労働力の発生・賃下げや労働力搾取率の上昇が生じる。

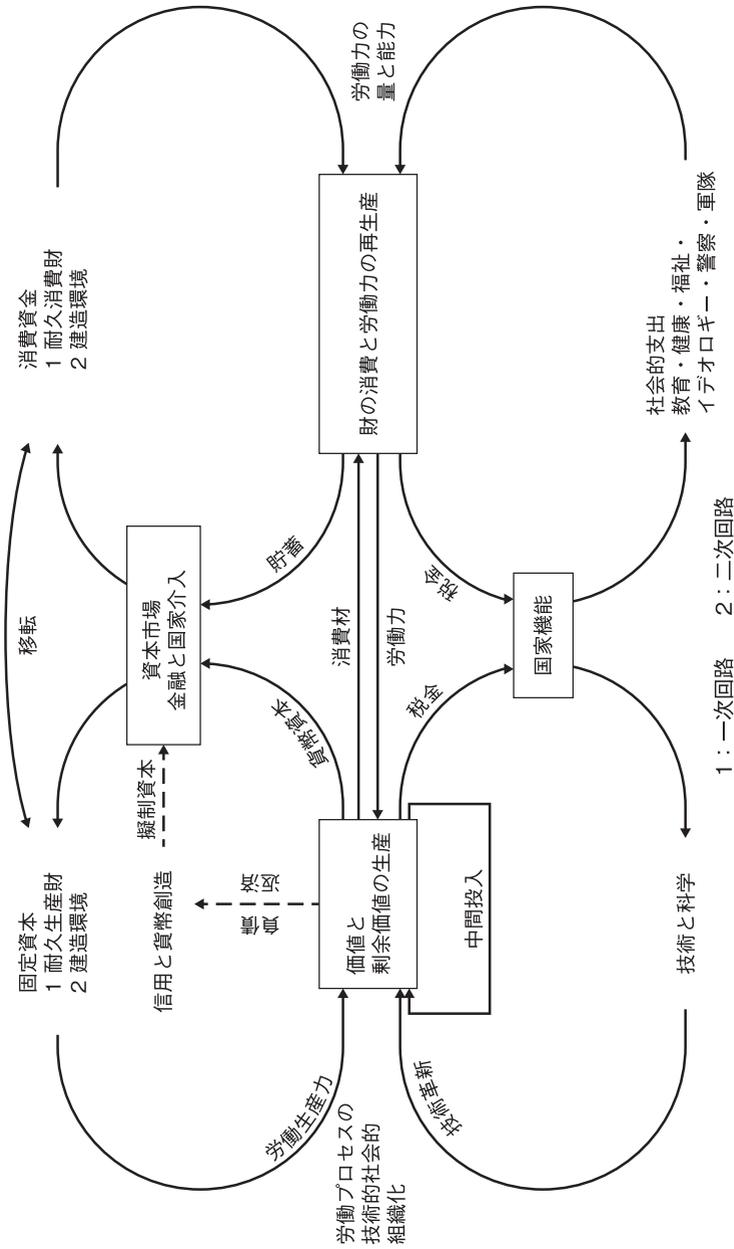
このような危機を回避するために、資本の二次回路に資金が投資される(第2図)。そこには、まず消費資金としての建造環境として、消費に投入される機能としての日用品、調理器具や洗濯機などの耐久消費財と、消費のための物理的枠組みである住宅・歩道などがあげられる。さらに生産のための建造環境として、生産のための物理的枠組みがあげられる。建造環境は生産・流通・交換・消費の目的での物理的景観の創造をとまなう。

建造環境への投資は大規模で長期持続的である。そのため、二次回路への資本の流れには、機能しうる資本市場の存在が必要であり、国家が投資し、建造環境への長期かつ大規模な計画を保証することが必要である。この資源の転換は、現実の生産や消費をこえた擬制資本からなる。つまり通貨供給や信用システムの存在なくしては達成できない。

資本の三次回路は、科学や技術への投資や労働力の再生産のプロセスに関する広範な社会的支出である。資本の立場から労働の質的改良と作業プロセスを高めることを保証するために、労働者の能力を維持し、向上させるた



第1図 資本の一次回路
Harvey (1978) p.106より筆者作成



第2図 資本の一次回路・二次回路・三次回路の相互関係
Harvey (1978) p.109より筆者作成

め、教育や健康への投資が行われる。

マルクスによる剰余価値の配分は、金融資本の利子、生産資本の利潤、地代、商業資本の利益から構成される。利益率は、全ての部門における個々の資本家によって得られる社会的平均からなるとみなされ、競争は公平な分配を保証するものと考えられていた。しかし、建造環境としての固定資本の形成は、生産の集合的手段であり、資本市場を形成し、剰余を利子や配当のかたちで分配する。さらに二次・三次回路で生産される財は、通常の物的な財の市場における方法と同様に価格をつけることはできない。

資本主義のもとでの危機の形成は、資本の一次回路のもとでの過剰蓄積の一般的状態からなる。固定資本と消費資金について、危機は資産価値の危機の形態をとる。健康・教育・治安など、社会的支出の危機と、消費資金形成の危機としての住宅問題・科学技術の危機である。

資本主義の危機として、部分的危機は特定の部門・地域・制度に関する危機であり、転換する危機は資本流動の再編成と新しい生産投資のための諸制度の再構成である。そのうち部門間転換危機は、特定領域への資本配分の転換であり、地理的転換危機はある地域から他の地域への資本流動である。グローバルな危機は、資本主義生産次元における多かれ少なかれ全分野・全領域・全世界におよぶ危機である。これらさまざまな危機の形態や表現が、空間と時間の間のコンテキストに関係している。

次に、資本の蓄積と都市化のプロセスとの関係について、分析する。労働力の再生産のために、一定種類の社会的支出と消費資金を必要とする。しかし、都市と農村の間の弁証法的矛盾としての都市化のプロセスは、単純に建造環境形成や労働力再生産の問題に還元できない。なぜならば、大量の建造環境への投資と社会的支出は、大都市地域に主に吸収されていくからである。その結果、都市はますます蓄積を有利にする。そして、さらに資本主義生産様式の矛盾が深刻化する。労働の分業における専門職の地理的集中と、物理的・社会的インフラストラクチャの空間的・関係的編成の有利さと、建造環境への投資を支配するプロセスの優先的決定が顕著となる。

さらに、労働の場所と居住地の分離について考察する。工場システムにおける機械の使用は労働の分業と協力の組織化であり、労働プロセスにおける規模の経済の追求を実現した。すなわち企業間の労働の分業を増大させ、大都市圏への労働者の集積を通して、集合的に規模の経済を追求している。

そして、固定資本の形成は金融資本における擬制資本の創造をともなう。過剰蓄積と投資の減少は、一定のものというよりは周期的な現象である。資本蓄積の律動（リズム）と建造環境の長期償却期間を考慮すると、建造環境投資の長期的波動を考慮しなければならない。

1930年代と1970年代のグローバル危機は、不均等発展から搾取するメカニズムの崩壊である。そのような状況のなかで建造環境への投資が特別な意味をもつ。過剰蓄積された資本を生産的に活用するための最後の土壇場として、建造環境への大量の長期的な投資が行われた。1969年から1973年までの異常な投資ブームは、1973年末の危機（第一次オイルショック）により崩壊した。それが、現在の危機の始まりである。

建造環境への投資の流れは以下のようになる。資本はその蓄積とその活用をするために、資本と労働力の余剰を必然としている。投資家は、投下資本の安定した確実な回収をもとめている。資本の余剰の時期は、過剰蓄積の傾向を生じさせる。建造環境への投資の矛盾する性格は、資本蓄積における巨額の固定資本を形成することで、根本的矛盾をともなう。一方では、固定資本の増大が労働力の生産性を高め、資本の蓄積に貢献する。他方では、固定資本の機能の使用価値として、物理的資産を交換価値に転換することが要求される。固定資本は容易に改変することができない。そのため、時間的な償却期間がすぎると、一定のレベルをもって生産性は凍結する。そして新しく、より生産的な固定資本が形成されると、古い固定資本は余剰となって、価値を下落する。

交通システムの費用・速さ・能力は直接に資本の蓄積と関係している。なぜならば、そのインパクトは資本の回転時間に影響するからである。交通への投資や技術革新は潜在的に資本主義の生産力を高める。結果として資本主

義のもとでは、空間的バリアーをこえて、時間による空間の全滅をはかるのである。その交通発展には内在する矛盾がある。その交換価値とは、特定の歴史的時期における効率的で合理的な空間的運動（移動）を形成することにある。それは空間的な調和や均衡に向けての努力であり、空間的障壁を克服し、輸送の技術革新をとまなう。それは、蓄積のための蓄積であり、既存の空間的パターンに破壊的な影響を与える。

資本主義のもとでの都市化のプロセスは、その蓄積や階級闘争のプロセスと関係する。労働者階級の失業率の極端な地理的集中は危険な階級の集中であり、革命の危険を生じる。そこで、資本の側にとっては、郊外に安い土地を提供し、安い公共交通機関を供給することによって、解決をはかるのである。一定の建造環境への投資によって、労働者に持ち家を推進し、ブルジョア化をはかるのである。

2. 建造環境と階級闘争

Harvey (1976) における研究の目的として、建造環境の生産と利用について、資本主義における階級闘争を理解すること、すなわち資本主義における矛盾・緊張・階級関係に満たされている空間を生み出すプロセスについて理解することがあげられている。

階級闘争の主体としては、まず地代を占有する資本として、直接的主体である地主・不動産業者が、間接的主体として、金融機関・投資機関があげられる。建造環境に利益を求める資本として建設業がある。一般の資本は、建造環境を剰余価値の成果であり、生産と資本の蓄積を高めるための一連の使用価値とみなしている。労働者は建造環境を消費の手段あるいは自身の再生産のための手段とみなしている。

建造環境に関する固定資本としては、生産に用いられる固定資本である工場・高速道路・鉄道など、消費に用いられる固定資本である住宅・一般道路・歩道など、両方に用いられる固定資本である清掃作業・水資源供給などがあげられる。階級闘争は、生産に用いられる固定資本よりも、むしろ消費

に用いられる固定資本に起因することが多い。その供給のあり方が、地域のコミュニティ組織と対立したり、労働組織と産業界の対立を反映することが多いからである。

資本による労働の支配は、資本主義生産様式の基本である。それなくしては、剰余価値の抽出や資本の蓄積はありえない。すべての結果はこのことから生じる。労働者と建造環境との関係はこの点から説明できる。

労働者の物的な要求は、国内経済産出高と市場における購買力のバランスとともに、労働者の標準的な生活水準についての環境的・歴史的・道徳的考慮にもとづいている。たとえば、栄養・医療・住宅・教育・リクリエーション・娯楽などについてである。市場の拡大は、次々と新しい社会的要求や需要を創設した。そのことが労働者の消費の一定部分を再編成しつつある。蓄積のための蓄積、生産のための生産をおこなう資本主義生産・交換システムは、労働者の消費の問題をますます統合しつつある。

さらに、労働の場所と居住の場所の分離によって、労働者の生存のための社会的条件を管理するための闘争は、二つの独立した闘争からなるようになった。労働の場所においては、賃金率、消費財の購入能力、労働条件に関する闘いであり、居住の場所においては、搾取の二次的形態である商業資本・地主資本による占有・所有との闘いである。すなわち、生産と居住の分離は資本主義システムが課している分割でもある。

労働者は、以下の点に関して、しばしば土地資産・地代所有者・建設業者と対立する。それらは、地主の地代所有・住宅市場への過剰な投機・有害迷惑施設の近隣への立地・住宅建設費用の過剰上昇・都市インフラの劣化と混雑・高速道路建設・都市再開発計画をめぐる対立・審美的な景観問題などである。

土地資産・地代はしばしば自然独占のかたちをとる。建造環境は固定した不変の性格から強い近隣効果や外部性をもとに空間的独占のかたちをとることが多い。労働者と地代所有者とは古い住宅の独占地代をめぐる、建設業者とは新しい住宅建設についてというように、費用と住宅の質をめぐる、三

つどもえの対立が生じている。

また、長距離の通勤は、賃金率から移動の費用を支払えるかどうか、労働時間の長さ、交通の費用や利用可能性（事例：鉄道の発達）といった要因に起因している。通勤者用の割引定期運賃や労働時間の短縮は、通勤における長距離化を促進する。アメリカにおける郊外都市の形成には、安いエネルギーコストと自動車の普及がいわゆる郊外都市の拡大を招いている。

つまり、資本主義の存続にとって、資本が労働者を支配する労働プロセスだけではなく、消費領域における生活の質を保証することが必要である。

さらに、建造環境に関する闘争への資本の介入は、私的資本と労働者の住宅所有をめぐる問題であり、労働者の地代専有者に対する闘争は、私的資本の独占権力に対する闘争である。地代と賃金との関係は、資本と労働の関係に移行する。労働者に対する抵当設定にともなう利子支払義務をもつことによって、資本は住宅市場に優勢な力をもつ。金融資本は消費資金を管理する立場になる。住宅所有者は、小土地所有者としてプチブル意識をもつと同時に、他の労働者の住宅所有可能性を犠牲にする。

道路などの建造環境の建設によって、利便性を高める住民がいる一方で沿道の住民に公害がもたらされる。都市開発や再開発も同様のことが言える。

このように、米国における郊外と都心の間の政治的緊張は、住宅所有者と非所有者という労働者の細分化と、平等・公平性を高める問題と深く関連している。

マルクスは労働者の価値が労働力を再生産するための必要な財の価値によって定まるといふ。そのため、資本家も低廉な住宅の供給を求める。社会的財や社会的支出としての建造環境の要素は、労働力の再生産に関係している。

先進資本主義への変化につれて、賃労働力を対象とした内部市場が重要となる。生活水準の上昇によって、より多くの財が利用できる。しかし、消費の増加、特に消費そのものの非合理性が増大し、市場崩壊の可能性が生じる。資本の利益率低下の危機は、賃金の削減としてだけではなく、より市場

を拡大しようとすることによって明白になる。

工場システムは、家計内よりも少ない労力で、消費のための価値を生み出す。その使用価値は標準化製品の使用普及の形態をとる。労働者の生活水準の向上に対して、要求される財の基礎が上昇する。

一方、労働者の健康・住宅・教育・社会福祉に対する需要上昇によって、政治的チャンネルとしての政府の介入による、蓄積の要求と財の集合的供給を調停することや、好むと好まざると多くの人が消費する公共財については、消費の集合化をはかり、ケインズの福祉政策をとることが必要となる。すなわち消費を蓄積のもとで運営するのである。

良い住宅が善良な労働者を生み出すとは、ブルジョア改革の理想である。労働と生活との関係の改善は社会的安定性に貢献し、相対的によく満足した労働力の確保が可能となる。

資本は労働者が訓練されることを望む。工場と同様に家庭においても、生活の全ての面で受け入れられる資本の支配が、労働倫理やブルジョア価値観として、資本主義労働プロセスのなかで生み出され維持される。労働者の家屋所有奨励は、労働者をプチブル化し、忠誠の義務を生じさせる。

住宅立地選定のために競合する二つの財として、低廉で集計的な輸送費用と住宅空間の供給があげられる。前者が中心部への雇用の集積に対応する雇用機会への確保・アクセスに関係し、後者は輸送サービスや生活空間に関する予算制約から周縁部指向をさせる。異なった地代つけ値曲線は、一つの雇用中心地から距離とともに減少し、同時に個人は収入によって、空間に分配される。

すなわち、異なった地代のつけ値曲線は、労働者自身相互による競争的なつけ値ではなく、地代所有者の階級的権力によって、希少的・相対的な空間のなかで最大の利益を生み出すように設定されたものである。それにともない、社会的収入による階層分化や主観的効用が生じている。階級関係において、地代を所有する権力の影響として、いかに都市圏内に住宅地の分化が出現するのか、またこの現象は自由なもしくは強制された結果であるのかを明ら

かにしなければならぬ。

Ⅲ 資本の蓄積の空間構造

Harvey (1975) は、マルクスが生み出した蓄積理論が、立地分析の特有の形態として、いかに空間構造の理解に関係しているのか、その蓄積の理論と帝国主義の理論との関係はいかなるものかを明らかにしている。

蓄積の理論は、資本主義のもとでのマルクスによる成長理論である。資本家の個々の意思から独立した全体の力が作用して、資本の蓄積が行われる。資本主義のもとでの経済成長は内的な矛盾をかかえ、資本主義のもとでの競争は、自発的で混乱した生産の無計画性とともな、蓄積の進行を前提としている。

蓄積の前提として、余剰労働力や産業予備軍の存在、必要な販売量や販売機会を有し、生産手段を維持しうる市場の存在、生産手段として機械・原料・物的インフラストラクチュアが存在が必要である。すなわち、生産の拡大を可能にし、資本が再投資されていく、生産された財の増加をいっそう吸収できる市場の存在が必要である。

マルクスは資本主義全体を、生産・流通・消費・再投資に区分した。剰余価値の理論においては、資本家は市場における財の量を拡大すると同時に、賃金を抑制して、利潤をより獲得しようとする。そのため、大衆の購買力を抑制し、資本剰余と過小消費・過剰生産・慢性的失業を生じさせる。

定期的危機として、新しい状況に移行するための蓄積のプロセスの変化があげられる。労働者の生産性が、より効率的な機械や設備の使用によって高められる。広範な失業によって、労働費用が減少する。危機のときに投資先を欠いた剰余資金が、新しい利益性の高い生産に投資される。生産物への拡大する需要は、資本財から最終消費財へと移行する。新しい効果的な需要の段階は生産物を吸収する能力を向上させる。

そこで、新しい活動領域への資本の浸透として、以下の諸点があげられ

る。既存の活動を資本主義のもとに編成する（自給農業から企業的農業へ）。労働の分業の多様化，すなわち同じ工場や企業内での専門的ビジネスが出現する。新しい社会的必要や需要を生み出し，新しい生産を發展させる（20世紀における電気製品や自動車）。人口の増加は蓄積と拡大再生産の基礎であり，労働力供給と市場の拡大をとまなう。外国貿易と資本輸出は新しい地域への地理的拡大と世界市場の創設をとまなう。このような状況のなかで，社会的活動・市場・人々は特定の空間構造のもとに集約化する。蓄積プロセスの必然的な結果として，地理的拡大と空間的組織化が生じる。

ここで，空間の絶滅についてみると，流通には二つの側面がある。一つには生産地から消費地への財の物流である。二つには卸売業・小売業・金融業を通しての時間にまつわるコストの調整である。マルクスは前者が財の空間的移動による価値の生産を通して，物的生産プロセスを市場に統合するはたらきをするとし，後者は価値の生産とは直接に関係しないが，剰余資金の減少につながるはたらきをすると指摘している。

輸送はその生産と同時に瞬時に消費される。輸送コストは市場の拡大と生産の交換可能性と結びついて重要である。原料と最終財の価格は，長距離で原料を集荷するためと，最終製品を遠くの市場に発送するために，輸送費用に敏感である

流通の費用はより安い高速交通の導入によって減少する。この効果の副産物は，原料投入にまつわる多くの固定資本要素の低下と地理的市場の拡大について生じる。全体としての生産の視点から，現実の空間における流通コストの減少は，資本の生産諸力の発展につながる。

より遠くの市場の開拓について，流通の速度が改善されなければ，資本の回転時間が増加する。長距離の取引は，長い時間間隔をとまなうため，資本利用の継続性が欠如するので，信用システムの深化が必要である。そのため，時間による空間の絶滅は，信用システムの出現によって償われる。

そして，回転時間と流通費用縮小の必要は，生産の特定都市への集積を促す。大都市への集積による労働の領域的分割をとまなう。結果として，空間

における流動が増加すると、市場が空間的に拡大する。一方、中心に対する周縁は、一定の拡大しつつある半径の中に制限される。

資本主義の発展のためには、建造環境において過去の資本投資を保存する傾向があるのと同時に、新しい蓄積の余地を開くために、これらの既存の投資を破壊する傾向がある。結果として、資本主義における特定の物理的景観を建設するための永続する闘争は、危機の流れをより強めることになる。

なお、外国貿易は、生産の資本主義的蓄積様式でもある。植民地からプランテーション経済・従属経済へと、前資本主義世界からいろいろな中間的社会形態を進化させ、資本主義社会を形成するプロセスであり、剰余価値を増加させる。外国貿易に対するマルクスの思想は、いかに蓄積のプロセスが、交通関係と立地関係を発生させるかという論理的展開として解釈できる。資本主義的生産と循環は、資本主義の蓄積のための生産と交換の結合された地理システムと考えることができる。一定の財について、ある国で生産の寡占が形成されるとき、国々のあいだには中心-周縁関係が形成される。先進国における資本家は、より劣った生産施設や技術の国々で、競争において、より有利に多くの価値を得るようにしている。

さらに、流通領域において、資本主義と非資本主義の様式の相互作用は、両者の間に強い相互依存関係を生み出す。資本主義のさらなる蓄積の余地は、前資本主義社会を犠牲にしてなされる。機械によって生み出される商品の低廉性、改良された輸送とコミュニケーションの手段が、外国市場の制服に対する武器を供給する。手工芸による生産を破滅させることによって、機械化生産へと強力に転換が進められる。

資本主義は、社会的需要と市場の地理的拡大を同時に強化することによって矛盾を回避しようとする。蓄積のための新たな余地は、資本主義が存続するかぎり生み出される。

マルクスによる帝国主義の理論によれば、それは空間的なバリアを克服し、蓄積理論から空間を絶滅させる必然的な傾向を示すとともに、現実の拡大する市場領域のなかで、交通関係・立地の地理的集中をもたらすのであ

る。

そこで、生産と交換に関する中心－周縁関係の一般的構造の出現は、交換に対する空間的バリアの崩壊とともに、より強い市場への依存効果、ぜいたくな嗜好的財の必然性といった変化もたらし、第三世界を世界都市の蓄積のもとに搾取するのである。

Harveyは、以上のように、マルクスの理論的抽象化と現実の歴史的輪郭と唯物論的研究を交差させることを試みたのである。

IV 時間を通しての空間の絶滅

Harvey (1990) は、時間・空間の概念は社会的に構築されるとし、時間・空間は客観的事実として、社会的再生産のプロセスにおいて重要な役割を果たすとともに、資本主義的生産様式の進化的性格、技術革新・急速な経済成長・開発によって、空間と時間の社会的概念の革新が生じること、すなわち時間による空間の絶滅のプロセスを詳細に説明している。

帝国主義的拡大・新植民地主義ともなうヨーロッパ人の北米入植は、時間と空間についてのエイリアンがもつ概念を先住民に強制し、社会的再生産がおこなわれる枠組みを永久に改変した。

それは、異なった人々を、産業組織や数学的に厳密な土地所有権といったものに内在している共通の時間のネットワークの中に社会統合しようとする激しい闘いであった。

つまり、資本主義における進化的な生産様式は、新しい組織的形態・技術・ライフスタイル・生産・開発を求める。すなわち、時間と空間の客観的定義に関しても進化的である。改変された空間と時間の諸関係は、私たちに新しい物的な実践や空間表現の様式を強制する。

とりわけ、時間は資本主義にとって重要である。生産・市場における資本の回転時間のスピードアップは、個々の資本家にとって利潤をより多く得るための競争手段である。経済危機における激しい競争のもとでは、資本家は

競争相手より回転時間を早める。結果として、社会的時間の短縮化が生じ、労働・居住のペースの変化が加速するとともに、空間的バリアが除去され、時間による空間の絶滅が生じる。

グローバルな空間関係の構築と再構築は、20世紀に資本主義が生き残ることを可能にした主要な手段である。鉄道ネットワークのように、空間関係のある特定の部分だけを組み合わせる生産することは、時間による空間の絶滅における創造的破壊をもたらす。

空間-時間の次元性と時間-空間の圧縮は、社会的行動への視野を再考させ、政治経済闘争への埋め込みを生じ、強い文化的・審美的・政治的論争の焦点となる。

ポストモダニズムでは、空間と時間における経験を重視する。空間と時間は資本主義発展の政治的・経済的關係として構築される。1973年のオイルショック以降、政治経済危機によって発生した新しい空間と時間の経験によって、ポストモダニズムがどのように理解されるのだろうか？

多くの発達した資本主義社会において、生産技術・消費習慣・政治的経済的実践における改革が行われた。技術革新の強い流れは回転時間のスピードアップと加速を促進した。国際金融市場などの意思決定は短縮され、生活様式は急速に変化した。これらは空間関係のラディカルな再組織化であり、空間的バリアのさらなる減少であり、資本主義発展の新しい地理学の出現であった。時間-空間の圧縮が文化的・政治的生活の全側面に影響した

これらの感覚の構造の変容がポストモダニズムへと向かう。そこでは、資本主義政治経済における基本的矛盾としての、資本の回転時間のスピードアップと加速への文化的対応、それにとまなう生産と消費の資本主義社会関係の変化が今後の研究の焦点となる。

V 資本の空間的回避

1. 市場の地理的拡大と空間的回避

Harvey (1981) は、マルクスの植民地論、チューネンのフロンティア賃金を、ヘーゲルの『法哲学』に対応させて、地理的拡大・領域的支配・植民地主義・帝国主義・資本主義の安定について議論を進めている。

ヘーゲルの『法哲学』では、ブルジョア市民社会に内在する矛盾が認識されていた。市場の見えざる手は普遍的なエゴイズムであり、生産の拡大にともない、一般大衆の生活水準は生存レベル以下になることと、過剰生産に見合う消費者の不足が知覚されていた。しかしヘーゲルは、帝国主義・植民地主義を、成熟した市民社会を取り囲む内的矛盾の必然的解決であると見なしたところに限界があった。

農業経済学者チューネンの『孤立国 第Ⅱ部』は1850年に没後出版された。そのなかのチューネンのフロンティア賃金の学説とは、孤立国耕作地の外縁のフロンティアにある無制限量の耕地において、そこでの賃金の決定は、資本家の意思でも、労働者間の競争でも、自給自足の必然的な基準でもなく、労働の産物が賃金の基礎となるものであった。資本と社会的条件との関係によるフロンティア賃金の算出について、均衡賃金を達成するために、植民地化や空間的拡大が必要となる。

それは、マーシャルの資本の限界理論に類似している。労働力の自由な移動とともに、人口増加に対する土地は希少資源である。肥沃でないところ、未開の耕地への移住には自由で追加的資本が必要である。すなわち、それは市民社会への改革ではなく、帝国主義的解決であり、階級闘争や資本と労働の問題から逸脱している。

一方、マルクスは相対的な余剰人口を産業予備軍と、技術的・組織的变化を通して生じた非雇用者として把握していた。産業予備軍の存在は賃金率を低下させ、労働運動を抑制し、将来の蓄積の基礎となる。資本主義の労働供

給管理は、必然的に労働余剰を生み出す。一方では、潜在的労働力の活用（女性・子ども・土地から離れた農民）がなされ、もう一方では、技術的变化によってもたらされた失業が生じる。強制的な手段として、国家の介入などととも、とりわけ資本家は、植民地プロセスによって、労働者を自由な土地やフロンティアにアクセスさせるように努力する。資本主義の内的な弁証法として、植民地化を理解できる。

また「外的市場における消費不足の解消」については、事例として、イギリスに過剰蓄積された資本は、イギリスで過剰生産された財への支払いにあてるため、アルゼンチンに貸し付けられていることをあげている。

さらに「生産のための資本輸出」として、余剰資本は新しい地域に新鮮な生産力を生み出すため、海外に投資される。事例としてイギリスのインドへの資本輸出がある。資本主義の無制限な成長のためには、新しい成長のための地域が必要である。過剰蓄積された資本は新しい市場を生み出し、有利な投資をおこすことによって解消される。しかし新しい国の資本が、創始した国の資本にとって脅威となる。新しい国の過剰蓄積は、古い地域の資本を犠牲にして空間的回避を行う。1945年以降、西ドイツ・日本は、米国から過剰資本を吸収して発展した。

「原初的蓄積を通してのプロレタリアートの拡大」についても言及している。原初的蓄積における潜在的要素の活用として、農民・職人・自営業者・生産手段から分離された一部の旧資本家の利用と、女性・子どもの雇用による家族の代行労働、省力化・技術革新による産業予備軍の形成があげられる。原初的蓄積の混乱は、資本主義以前からの家族的関係の破壊と技術的に管理された失業をもたらす。

地理的拡大による原初的蓄積は、植民地プランテーションにおける奴隷から賃労働者への変化に示される。また余剰労働力が海外から輸入されることがある。アイルランドからイギリスへの大量の移住である。このようにフロンティアにひきつけられる原初的蓄積と労働者の移動という空間的回避によって、資本主義の危機が緩和される。

2. グローバリゼーションと空間的回避

Harvey (2001) は、グローバリゼーションにともない、時間による空間の絶滅、脱工業化・再工業化といった全世界的な資本活動の地理的再編、地理的不均等発展の新しい形態、EUなどの超国家的組織形態の成長が生じていると指摘した上で、グローバリゼーションは空間的回避の理論から解釈できると主張している。空間的回避は、地理的拡張と地理的再編によって、内部危機を解消しようとする資本主義のあくなき衝動であるからである。

資本主義は、技術革新と経済成長を常習化するとともに、地理的拡張にふけるのである。グローバリゼーションは、資本主義の危機に対する空間的回避の持続的で、決して終わることのない追求として解釈できる。

資本主義は、空間を克服するための空間的回避をする必要がある。工場・道路・住宅・水道、その他の物理的インフラストラクチャである建造環境とともに、輸送と通信のネットワークの一定の構造を通して、低廉な輸送コストとコミュニケーション・コストで、移動の自由を達成するのである。その一連のプロセスが景観を形成するのである。

すなわち、空間的回避は、マルクス主義理論のもとでは、資本の蓄積の地理学的反映と見なされる。それは資本主義の時間的動態と同様に空間的動態をも反映する。資本の過剰蓄積の進行とともに、暴動・飢餓・戦争といった危機が生じる。その解消のために、非資本主義社会に財の市場を開拓（例、中国のWTOへの統合）・低廉労働力地域への進出（例、メキシコ国境の保税特区：マキラドーラ）・低廉労働力の利用（例、ドイツへのガストアルバイター）といった回避が行われるのである。

それゆえ、資本蓄積の地理的不均等発展の空間的形態として、魅力的とされる場所に財・人々・アイデア・情報・文化活動は収斂する。例として、航空需要大のところに航空路は拡大していく。このようにして、余剰資本を吸収する投資構造が強化され、新しい資本蓄積の景観が創造されていく。金融資本やその擬制資本の派生的形態は、空間と時間の投資を再配分するのに重要な役割を果たす。金融と擬制資本の流動性は、一定のところに立地する固

定資本への投資と弁証法的関係にある。

そして、資本主義の危機として、余剰資本と余剰労働力を解消する必要がある。アメリカでは1945年以降、郊外都市の建設が行われ、余剰資本と余剰労働力を吸収した。その結果、郊外が車を必要とし、車が郊外を必要とするようになった。

同時に大量の資本と労働力は、空港・商業センター・オフィス複合体・高速道路・郊外都市・コンテナターミナルなど、一定の立地を占める固定資本に投資される。グローバルな流動はそのような投資によって導かれる。また同時にこれらの投資は、財や資本や人間のグローバルな流動の拡大しつつあるパターンによる収益性にもとづいた投機的開発である。

市場競争の勝者による支配階級によって、マスメディア・航空会社・自動車産業など、独占化や寡占化がすすむ。国家権力にかわり、これらのエリートやテクノクラートからなる支配階級の力が強くなる。グローバル化する新自由主義の段階においては、国家権力の再編がおこる。強大な同盟のなかで、政治的・経済的諸権力の地理的集中がすすむ。軍事同盟におけるアメリカの地位を見よ。さらにグローバリゼーションにおいては、IMF・WTO・世界銀行など、国際機関がより強力かつ重要となり、超国家の合議体であるEU・NAFTA・メルコスール（南米南部共同市場）の機能がより顕著になる。このように空間的・技術的回避は地理的不平等発展のより複雑なプロセスに反映される。

VI あとがき（解題）

Harveyは、空間に対して時間を優先させる伝統的な弁証法の考え方を克服した。マルクス主義研究に、地理的不平等発展・地域間不平等を考える方法論を導入し、資本の循環をより広い社会的形成に結び付ける分析の具体的かつ複雑な枠組みを構築した。

空間的回避の役割は資本の拡大再生産に貢献する。長期の固定した不動産

資本への投資は他の資本の流動性を高め、立地の動態に影響する。このことは、マルクスが、資本主義の生産諸力が、交通と通信の改良によって、投資と技術革新における空間的バリアを克服する能力を含むと主張したことにも合致している。資本主義の規範として、拡大再生産を市場の拡大に結び付け、地域内外との交通やコミュニケーションのリンクを集約化する。そのような反応は資本の回転時間を減少させ、商業金融資本の循環を加速する。インフラストラクチャの整備により、時間による空間を絶滅させる動きが市場を拡大し、固定資本への投資を通して時間を購入するのである。資本主義は、このようにして現行の余剰資本を吸収し、将来の生産性や利益率を増大することによって危機を回避する。市場拡大にともなうさらなる危機は、長期投資によって回避される。時間的おきかえによる空間的回避は、しばしば時間的回避ともよばれる。長期的な社会的インフラストラクチャへの投資、すなわち交通・通信ネットワークや教育研究機関など、過剰の価値を未来へ投資することによって、現在の危機を延期するのである。要するに空間的回避は、新市場を獲得することにおいて過剰蓄積を解消し、余剰労働力人口を減少させる。地域化した過剰蓄積を新しい市場にアクセスさせることによって解消させるのである。

具体的事例を述べれば、米国の西海岸の大都市では、1941年から45年までの太平洋戦争の間に軍需産業が発展し、急激な都市化・工業化が進展した。戦時好況により金融機関には豊富な資金が蓄積された。しかし1945年になる戦争が終結すると軍需はなくなり、戦後不況となって、銀行には投資先のない資金が残された。

そこで米国政府は過剰蓄積を解消して、景気をよくする政策をとった。政府が郊外に住宅都市と高速道路を建設するようになった。銀行の余剰資金は、郊外の住宅都市や高速泥建設に投資された。また余剰資金を個人あてのローンとして貸し出すようになった。こうして土地・住宅・自動車などの購入が促進された。そして、民需や内需が拡大し、再び好況となって、1950年代のゆたかなアメリカが形成されたのである。

しかし、このような郊外化は、ゆたかな郊外と貧しい都心といった後々の大きな矛盾を形成する原因となっていた。

欧米の大都市においては、諸民族が差別をし、対立しながら、同じ文化・価値観をもって民族ごとに集まって住むすみわけ（セグリゲーション）が深刻化していた。そのため郊外に新しい高級住宅地ができると、移転し居住できるのは主に白人、WASPとよばれるエリート層であった。そしてゆたかな白人が郊外に移住すると、それらの人々を対象としていたビジネスや商業も郊外に移転した。

一方、都心部ではスラム街を中心に貧しい人々や民族差別を受けている人々が取り残され、いっそう差別・貧困・失業・犯罪などが深刻化していった。そのような状況をきらって、さらに経済的にゆとりのある人々や企業（商店・オフィス・工場）が郊外に移転し、ますます都心の雇用機会は減少する。都心部の失業はいっそう増加し、差別や治安の悪化はさらにひどくなる。

また車社会（モータリゼーション）の進展によって、公共交通機関が衰退しているため、車を持つことができない貧しい人々は郊外に通勤することができない。こうして都心での差別・貧困・失業が深刻化し、ゆたかな郊外と貧しい都心（インナーシテイ問題）の構造は慢性的な悪循環に陥るのである。

このため、大都市においては、住民の減少や企業の移転によって、税収は減る一方、福祉・治安維持への支出負担は増大し、都市財政が破綻する危機に陥るのである。

このように資本家の無秩序な競争によって、商品の過剰生産・利潤率の低下・遊休資本の増大などの矛盾が生じ、資本の過剰蓄積が発生する。資本は景気が良好なときは、商品の拡大再生産のために順調に投資されていくが、不況になると資本の過剰蓄積は商品生産の拡大に投資されずに、土地などの不動産、住宅地や都市の造成など、公共土木工事に投資される。

この過剰蓄積の投資は、「建造環境への投資」と考えられている。すなわ

ち、過剰蓄積の解消のために、新たな市場を創出することが必要であり、そのために大規模な建設計画や開発計画が立案され、国家による投資や債務の保証がなされ、建造環境に投資されるのである。

建造環境への投資は一時的な景気対策として有効であるかもしれないが、その後、大きな資本主義の矛盾の構造を拡大・持続することにつながる。すなわち、資本主義の矛盾によって生じた過剰蓄積を解消するために、さらに建造環境への投資がなされるが、それによって、いっそう資本主義の矛盾が深刻化する。その典型的な事例が、過剰蓄積による郊外住宅都市建設投資と、それによって衰退させられた都心におけるインナーシテイ問題の深刻化なのである。

昨今の日本における八ツ場ダム・整備新幹線・高速道路への投資は、余剰資本や創出された擬制資本を投資して、危機の回避をはかり、資本の蓄積をはかろうとする資本の運動の象徴であろう。整備新幹線を建設し、並行在来線を第三セクターにゆだね、将来は廃止も辞さないというところに、より効率的な建造環境への投資をはかって、さらに資本の蓄積をはかるという、公共性や福祉性をなげすめた資本の運動が示されている。Harveyが言うように、償却期間を満たさない建造環境（せっきやく投資され、電化・複線化された在来線）が切り捨てられ、時間による空間の絶滅を通して、新たな建造環境の創出にともなう景観や既存の集落システムの創造的破壊がなされるのである。将来の少子化・高齢化にともなう交通需要の減少を考えたときに、誰がその財政的負担の責任をとるのだろうか。

Harvey, D. (1975): The geography of capitalist accumulation: a reconstruction of the Marxian theory. *Antipode* 7(2), pp.9-21.

Harvey, D. (1976): Labor, capital, and class struggle around the built environment in advanced capitalist societies. *Politics & Society* 6, pp.265-295.

Harvey, D. (1978): The urban process under capitalism: a framework for analysis. *International Journal of Urban and Regional Research* 2, pp.101-

131.

Harvey, D. (1981): The spatial fix—Hegel, Von Thunen, and Marx. *Antipode* 13, pp.1-12.

Harvey, D. (1990): Between space and time: reflections on the geographical imagination. *Annals of Association of American Geographers* 80, pp.418-434.

Harvey, D. (2001): Globalization and the “Spatial Fix”. *Geographische Revue* 2, pp.23-30.

The ‘Built Environment’ of David Harvey

NOJIRI Wataru

The role of ‘spatial fixes’ in international transformation is linked to capital formation. Harvey stresses the general need for long-term investment in the built environment, for example, fixed, immobile capital, to facilitate the mobility of other capital and explores how such investments affect locational dynamics. Harvey starts from the interface between transport and communication possibilities on one hand and locational decisions on the other. This reflects Marx’s claim that the productive forces of capitalism include the capacity to overcome spatial barriers through investment and innovation in transport and communication. This also connects to expanded reproduction in so far as capitalist’s growth imperative lead to market expansion and hence to intensified transport and communication links beyond a given region. Such responses reduce the turnover time of industrial capital. Besides the normal role of infrastructural facilities in annihilating spaces by time and expanding the market, Harvey addresses their role in buying time through the built environment. Crisis tendencies can be overcome in short to medium through investments that absorb surplus capital and future productivity and profitability. Investments to the built environment also provide a potential escape from crisis via market expansion.

Keywords : David Harvey, built environment, annihilation of space by time, accumulation of capital, spatial fix