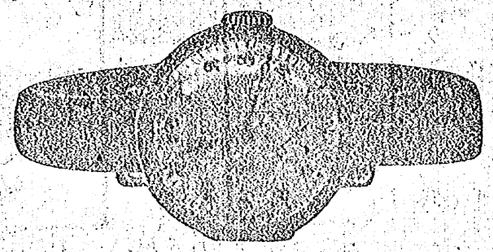
慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	鉄道に於ける「運送の価値」に就て（上）
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1921
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.15, No.11 (1921. 11) ,p.1413(1)- 1432(20)
JaLC DOI	10.14991/001.19211101-0001
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19211101-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

初冬の流行と
三田の鈴本
メリヤス類
オーバーセット等
本年の流行品一切
取揃へ置きました
芝三田慶應義塾正門前
鈴木洋品店
電話高輪二一七三



◎薄利多賣!!!
營業品目
◎時計
◎眼鏡
◎レンズ
◎寫眞器
◎販賣修繕
◎各修理ハ御待チノ内ニ出來仕リマス
三田大通リ三丁目停留所前
梅や時計店

論說

鐵道に於ける『運送の價値』に就て（上）

增井幸雄

一

鐵道の運賃は如何に定まるかといふ問題に對しては、運賃は運送の費用以下に下ること能はず、又運送の價値以上に上ること能はず、費用を最低限度とし價値を最高限度としてその間の一點に定まる、と答へられることがある。鐵道の提供する運送勤務が一種の無形財であり、運賃又はその基本たる賃率が價格の一種であ

る以上は、右の如き解答が正しき解答であることは疑を容れない。而して又鐵道の運賃が運送勤務の提供せらるゝその都度に鐵道業者と運送依頼者との間に於ける折衝によつて定められるものであるとすれば、運賃成立の説明としては右の解答を以て略、足れりとするであらう。けれども鐵道に於てはその勤務の性質上かゝる繁雜なる運賃決定法を用ふることを許さないのであつて、鐵道の側に於て豫め之を決定し公示し而も濫りに之を變更せざることを必要とするの事情がある。して見ると、鐵道の側に於て賃率を定むるに當つて漠然とその額を定め之をして運送の價値を超過せしむるが如きことなからむが爲めには、先づ運送の價値とは如何なるものであるかを知るを必要とする譯である。

又、鐵道賃率制定上の主義の一として「負擔力主義」("Charging what the traffic will bear" principle)なるものが存する。此の語は、之を用ふる人により又場合によつて、費用主義」(Cost of service principle)に對立する「價値主義」(Value of service principle)と全然同じ意味に用ひらるゝこともあり、又之と少しく異なる意味に用ひらるゝこともあるけれども、何れにしてもその狙ふ所は、全然或は主として運送依頼者が運送勤務に認むる價値を標準として或は主として、之を斟酌して、個々の貨客が負擔し得るの程度に個々の賃率を定めやうとするの點に存する。此の所謂「負擔力主義」なるものが果して鐵道業者、運送依頼者、並に社會全體にとつて有利なるものなるや否やは研究を要する一個の問題であるが、之を檢討するに先つて、先づ抑、かゝる主義は果して實行可能なるや否やを檢して見なければならない。他の言葉を以て云へば、此の運送價値とは何であるか、それは或る方法を以て外部から、假令完全でなくとも少くとも實行の可能性を與ふるの程度に於て之を測定又は辨別することが出來るか、といふ點に就て知る所がなくてはならない。賃率構成要素としての、或は賃率の最高限度を劃するものとしての運送の價値に就て、以下少しく考察を試みやうと思ふ。

二

鐵道に於ける運送の價値とは、運送需要者が鐵道の供給する或る運送勤務に對して主觀的に感ずる尊重の念慮の程度を云ふのであつて、その程度は、此の運送勤務の供給を受けむが爲めに支拂を敢てせむとする貨幣額によつて表はされる。

例へば、玆に一臺の或る機械を所有する人あり、而して之を東京から大阪まで運送して貰はむが爲めには、その運賃の低廉ならむことは素よりその望む所であるけれども場合によつては最高十圓までは支拂つても差支ないと考へるとすれば、又東京から仙臺までの汽車旅行をなさむとする者があつて汽車賃として場合によれば最高十五圓までは拂つてもよいと考へるとすれば、是等の場合に於ては運送の價値はそれ〳〵十圓並に十五圓であるといふのである。尤も價値そのものと價値の程度又は分量とは素より同一ではない、故に嚴格に云へば右の例に於ける十圓及び十五圓は運送の價値の分量であつて運送價値そのものではないと云ひ得られる。けれども、既に一定の分量を表はす所の運賃の額を定むるに際してその最高限度として或は斟酌せらるべき標準として考へらるゝ限りに於ては、運送の價値は外部から知り得る分量を以て表はされたるものでなければならないから、運送の價値を解して、運送需要者が運送勤務の供給を受けむが爲めに敢て支拂はむとする價格、即ち Marshall の所謂『需要價格』(demand price)[2]の意となすを至當とするのである。

然るに此の需要價格は、一度見地を變へて云へば、運送せらるゝ貨物又は旅客が運賃として負擔し得る程度即ち貨客の運賃負擔力を指すとも云ふことが出來る。蓋し運賃を支拂ふ者は運送需要者たる人であるけれども、抑〻運送需要者が運賃を支拂ふ所以のものは、此の運賃をば被運送物として考へられたる貨物をして結局その價格中より支拂はしむるの望みがあるからであり、旅客運賃は運送需要者が旅客として負擔するに終るからである。尤も多數の著者の間に於ては、運送の價値と貨客の負擔力とを區別し、兩者は決して同一物ではないと論ぜられて居ることもある[3]けれども、私は之を區別するの必要を認めない。運送の價値と貨客の負擔力とを區別すべしとなす論は、運送依賴者が運送勤務の供給を受くることによつて獲得し得べしと期待する滿足の程度そのものを抽象的に考へて之を運送の價値となし、此の滿足を得むが爲めに貨幣を支拂ひ得る力即ち所得の餘裕を、或は此の滿足を得むが爲めに支拂ひ得る貨幣額即ち需要價格を指して負擔能力と見るといふ考へ方によつて主張せられ得る[4]。然し運賃の最高限度となり得るものは抽象的に考へらるゝ價値ではなくして、之が支拂能力の見地から割り出され

て貨幣額に表はされたるもの、即ち前者と後者との函數として表はるゝ需要價格そのものに外ならないのであるから、運送の價値なる語が運賃の最高限度をなすものといふ意味に於て用ひらるゝ限りは、運送依頼者の認むる運送の價値と貨客の負擔力とは全然同一物なのである。

既に運送の價値にして需要者にとつて主觀的なものたる以上は、各人特有の立場や各場合に特有なる事情から割り出されるものであつて、立場の相違、事情の相違によつて同一運送勤務に對して認めらるゝ價値にも人の異なるにより又同じ人でも時と場所との異なるによつて多大の相違がある筈である、而も此の運送價値は各運送需要者が個々別々にその心裡に抱懷する所の價であつて外部には現はれて居ない。故に運賃又は運賃率の制定に際して運送の價値を斟酌せむとするが爲めには、人々の内部に秘められゝ此の運送の價値をば何等かの手段を以て外部から測定し推定することを必要とする。此のことは如何にして行はれるか。

(1) A. Marshall:—Principles of Economics. 5th. Ed. p. 94-5.

(2) 伊藤ドクトルは運送の價値と貨客の負擔力とを別個の物と見る論者の一人である。氏の『交通論』には「乍併旅行なり運　なりの價値全部を取り立て得るかといふに必ずしも然ではない。蓋し交通の價値と運賃を負擔する貨客の能力とは別である』（二六七頁）、『要するに交通の價値は理論的に最高限度を定むるが加くなるも、經濟上の事實として、實際上最高限度をなすものは、貨客の負擔力である』（二六九頁）とあり、而して右の二つの引用文の間を結び付くる說明としては幾多の例證を以て之に充てゝある。然し私には承服の出來ない點がある。旅客の場合に就て述べたる所を見るに次の如くに書かれて居る「例ば通勤乘客や、移民や、勞働者が交通によつて得る利益は、多くの場合にはむしろ普通の交通客よりも多いであらふ。また三等乘客が交通に對して置く評價、特に下級の勞働者や貧民が、偶郊外に一遊を試むる際乘車の價値を重視するは、上流人士の常に乘車に慣れて居る者の比ではあるまい。其他親戚故舊を訪ひ、吉凶の重大事に赴く者の如き、交通に置く評價は概して貴かるべきも、偖是等の人の資力は乏しいから、普通の賃率、又は上流者の甘んじて支拂ふ所と同一のものを課する事とせば、多くは交通を思ひ止まるであらう。又人々が主觀的に感ずる交通價値は時と事情とにより千差萬別で、同一人が同じ交通に對しても種々に違はふ。（v. d. Borght, 134）之を外からどうして付度し價値を定め得ようぞ。矢張り財的に定め得る支拂能力によるの外はない」と。然り、運送の價値は之を他人に知らしめむが爲には貨幣額を以て之を表示するの外はない。然るに此の貨幣一單位に

對する各人の評價は所得の餘裕如何によつて多大の相違がある、從つて同樣の運送に對する貨幣的評價も人により時によつて多大の相違なきを得ない、乘車の價値を非常に重視する人にとつても貨幣に對する評價の高い場合には此の乘車の爲めに支拂はむとする貨幣の量は極めて少くならざるを得ない。然しそれは用ひらるゝ分銅そのものゝ輕重を異にする場合には、實際手に提げて見て重いと感ずる物品と輕いと感ずる物品とが、衡の目に現はれた處では却て逆になつて居ることがあり、同じく重さを感ずる物品も衡の目の上では異なる目方として表示せられるのと異なる所はないのであつて、運賃の最高限度としての運送の價値と貨客の負擔能力と本質別するの理由とはならない。敢て支拂はむとする運送の價値は取りも直さず支拂ひ得る限度即ち負擔能力に外ならないのであるから。猶ほ、氏は貨物の場合に就ても運送の價値と負擔力とを區別すべきものであるとして、その例として、石材や木材は運送の價値は大なるも負擔能力が少ない、金の如きは運送の價値は小なるも負擔力は大である、新興産業の生産物の場合及び競爭ある場合には運送の價値だけの運賃は負擔せしめ得られない、といふことなどを擧げて居られる。而して是等の場合に於ては、さきに旅客の場合に就て述べられた所とは異なつて、運送の價値をば抽象的なものでなく貨幣的分量に表はされたものとして取扱つて居られる。取扱ひ方は此の方が適當であるが而もその斷定には服し難いものがある。その理由は行文の順序の都合上玆には述べない、後段に述ぶる所によつて自ら明になるであらう。

(3)　伊藤ドクトルが旅客の場合に就て運送の價値と運賃負擔力とを別個のものなりと論證する場合の考へ方は之である。右の註(2)に引用せる氏の言を參照。猶、Emil Rank:—Das Eisenbahntarifwesen u.s.w. S. 151-3. の叙述も之と類を同じうして居る。

三

運送の價値又は貨客の負擔力は貨物の場合特に商品の場合に於ては比較的容易に外部から之を推測することが出來る。即ち或る商品の運送の價値は、大體に於て、運送によりて此の商品が價格に增加を來し得べき程度によつて表はされる、別の言葉を以て云へば、發送地と到着地との間に於て價格に相違ある場合には此の差額によりて右商品の運送の價値が表はされる。之を一層嚴密に云へば、右の價格の差から、更に運送に伴う運賃以外の諸費用と相當の利潤とを控除したる殘額によつて表はされる。例へば同一の米一石の價格が新潟では二十九圓、東京では三十圓なる場合に於ては、兩地間に於ける價格の差一圓から更に運賃以外の諸費用並に相當の利潤を控除したる殘額、假りに運賃以外の費用を十錢、利潤を二十錢と假定するときは七十錢といふ殘額によつて此の場合に於ける運送の價値が表はされることになる。而して若し實際に鐵道に向つて支拂ふ運賃が五十錢な

る場合には運送の價値と運賃との差額二十錢だけがさきに豫定控除されたる利潤に附加せられて運送需要者の所得を增加せしめる。此の最後の差額の有無大小は運送需要者側に於ける運送に對する誘因の强弱を決定し出荷量の增減を來すの作用をなすものである。

尤も嚴格に云へば、同じ二つの土地の間に於ても運送の價値は人によつて決して同一ではあり得ない。蓋し自由競爭の完全に行はれざる限りは、發送地に於ける買入價格も到着地に於ける賣却價格も、共に人によつて相違がある、假令自由競爭が完全に行はるゝものと假定するも、運送に伴なう運賃以外の諸費用にも人によつて相違があり得る、假令此の點に於ても亦各人平等の立場にあるものと假定するも、その豫定し期待する利潤の高に至つては人によつて餘程の差があるものと見なければならないからである。然しながら鐵道は各運送需要者に對して個々別々に異なる運賃を定めるのではなく、全體に對して一樣に適用せらるべきものを定めるのであるからして、全體の人を通じて大なる相違なき程度に於て運送の價値を知れば以て足るのであつて、右の如き個人的相違は無視して差支ないのである。

右の如く貨物の中でも商品の場合に就ては運送の價値を比較的容易に外部から推測することが出來る。然るに商品ならざる自家用品の場合に於ては然るを得ない、唯商品の場合を基準として之に比較して或る程度の推測を試むることが可能なるに過ぎないのである。即ち、自家用品でも到着地に於て容易に之と種類品質を同じうするものを代りとして求めることの出來る代替品なる場合には、發送地に於て賣却によつて獲得し得る價格と到着地に於て代りを求め得る價格との差額から更に運送に伴ふ運賃以外の諸費用を控除したる差額までは運賃として支拂はれ得るのであつて、利潤を豫定控除しないだけその運送の價値の程度は高くなる。若し又貨物が到着地に於て容易にその代りを求むること能はざる非代替的自家用品なるか、又は假令代替品であつても經濟的原因以外の原因が作用するが如き場合に於ては、右の代替品の場合よりもその程度高きを常とし、特に非代替品の場合に於ては頗る高き程度に達し得るのである。何れにしても自家用品の場合には是れ以上に正確には運送の價値を直接に測ることは出來ないけれ

ども運送貨物の最大部分は商品より成るものと推測することが出來るから、此の點に於ける不正確は實際に於ては左程の不便とはならないのである。

貨物運賃の最高限度となり得べき運送の價値が發送到着兩地間に於ける貨物の價格の差によつて測られるといふとき、それは結局運賃は價格の如何によつて定まるといふと同一に歸するが如くに見える。そこで一個の疑問が生じ得る。運賃は貨物の販賣に至るまでに要する費用の一部分從て價格の一部分を構成する、然るに價格を支配する此の運賃其ものが又價格によつて支配せられると云ふは循環論で意味を成さないではないか、といふこと即ち是である。J. M. Clark は云ふ『運送勤務の價値は或る貨物に就てその發送地と到着地との間に存する價格の相違であると定義せられ、運送の價値を測定する外的標準が存在するものであるといふことが可成强く說かれることがある。けれども斯る說明は人を欺くものである、何となれば價格の相違そのものは運賃の如何に繫るものなるが故に』[10]と。H. T. Newcomb も『賃率の標準としての運送の價値——即ち運送によつて附加せらるゝ貨物の效用——はそれ自ら主として地方間の運賃如何に繫る、從つて運送の價値をば運賃の標準として採用するは何等の益なき循環論に陷る所以である』[11]と云つて居る。此の疑問、此の非難は一見如何にも尤もらしく見える。然し私は決して運送の價値が價格の如何によつて定まるといふ命題を以て循環論なりとは思はない。蓋し、假令運賃が運送の價値の程度に定まるものと假定するも、此の非難の前提たる、價格は運賃の如何によつて定まるといふ命題そのものが完全でないからである、換言すれば運賃の價格を支配する力は絕對的でないからである。東京に於ける新潟米の供給價格中に兩地間の運賃の含まれることは確實であるが、新潟が東京米市場への唯一の供給地であり且つ東京に於ける米の需要が不變であるといふ條件の具はらざる限りは、或は新潟米が東京米市場に於ける限界的供給たるの實あるにあらざる限りは、東京に於ける米價は新潟米の供給價格從て新潟東京間の運賃によりて完全に支配されないのであつて、東京に於ける需要及び他の米産地よりの供給量の如何によつては、假令兩地間の運賃には何等の變動なくとも東京に所ける米價には變動を來し得べく、又假令運賃の引上が行はれても東京に於ける米價には之と同額の騰貴を來すとは限らないのである。飜て新

潟に於ける米價を見るに、東京新潟間の運賃が東京向けの米の需要價格を左右することは疑ないが、東京が米の唯一の需要地でない限りは、右の需要價格は新潟に於ける米價を左右しないのである。運賃が價格を完全に左右するの力なきことは必ずしも同一ではない、而も價格が運賃より獨立して變動し得ること前述の如くなる以上は、運送の價値が價格の差によりて定まるといふも毫も本末顚倒でもなければ循環論でもないのである。

(1)　J. M. Clark:—Standards of Reasonableness in Local Freight Discrimination. 1910. p. 52-3. Clark は自說を支持せむが爲に次の如く論じて居る。『小麥產地のXなる町に於て小麥一ブッシエルが九十仙、シカゴに於て一弗なる場合に於て、若し鐵道が兩地間の運賃をば價格の差なる十仙を超えて十二仙に引上げたとすれば如何。通說では小麥のシカゴへの輸送は中止せられ十二仙の運賃は結局再び十仙に復歸すると說明されるけれども、此の場合には小麥輸送は決して中止されずして十二仙なる運賃が維持せられる、而もそれはシカゴに於ける價格を一弗二仙に騰貴せしむるからではない、Xに於ける小麥耕作は從來よりも集約の程度を減じて一ブッシエルに要する限界的生產費か減少するか、又はXに於ける地代が低落するかして、結局生產費總額が八十八仙に低落するからである。同樣に運賃が八仙に引下げらるれど地代が上り集約程度は高められてXに於ける價格は九十二仙に騰貴する。生產の狀態は成可長期に繼續せらるゝ運賃の平準に適應するものである』と（op. cit. p. 53-4.）。思ふに價格の差が十仙なる場合に運賃が十二仙に引上げられると、運賃は從來の生產狀態の下に於ける運送の價値を超過することになるから、生產費の減少を計らむが爲めに集約の程度が引下げらるゝが、然らずんば土地に對する需要が減じて地代も幾分低落を來し、生產費總額の低落を招徠して小麥は十二仙といふ高い運賃の負擔に堪え得らるゝに至るであらう。し何れの方法によつて生產費の減少を來したかを問はず、その結果は生產額の減少、從て出荷量の減少とならざるを得ない。鐵道にして此の出荷量の減少に堪え得るにあらざる限りは、此の十二仙といふ運賃は維持されない。假令此の減少に堪え得るとするも、十二仙といふ運賃が確定するのは生產費從て亦價格が八十八仙に低落した場合に於て始めて行はれ得る事柄である。即ち價格の變が實に起つた　で始めて生ずる事柄である。して見れば運賃は矢張り價格の差によつて定まると云はなければならないのである。

(2)　H. T. Newcomb:—The Progress of Federal Railway Regulation. Political Science Quarterly. 1896. p. 205.

四

旅客の認むる運送の價値又は旅客の負擔力の程度如何は商品の場合の如くに

豫め直接に外部から之を測定することは出來ない。之は、人が或る土地から他の土地に赴くことによつて得る滿足の程度、若くは此の滿足を得むが爲めに敢て支拂はむとする貨幣額が幾何であるかは旅客自らでなければ知ることが出來ない、といふことからして當然に生ずる結果である。故に旅客の認むる運送の價値の程度如何に就て少しなりとも外部から見て知る所あらむが爲めには間接の經驗的方法によるの外はないのである。然らば間接の經驗的方法とは何であるかと云ふに、それは、定められたる或る運賃を支拂つて乘車する人にとつては、此の運賃は未だその人の認むる運送價値以下に在るものと見、旅行を思ひ立つても此の運賃を支拂つてまで乘車せむことは之を思ひ止つた人にとつては、此の運賃は運送の價値を超過して居ると見ること、即ち是である(1)。然しながら、人が乘車するや否やは旅行の動機の存するや否やが先づ根本の分岐點であるから、一度は乘車を思ひ立つたことの明ならざる以上は、人の乘車せざるを見て直ちにその人の認むる運送價値は運賃以下に在ると推斷することは出來ない。又乘車した者に就ても、その認むる運送の價値が未だ運賃よりも高い程度に存するといふことは推斷するに難くはないが、然しその程度が果して幾何であるやは推測することが出來ない、蓋し幾多の乘客の中には運送の價値を認むること頗る高くして既定の運賃を頗る低廉なものと感じて居る者もあり得ると同時に、運送の價値を認むること頗る低くして躊躇逡巡の結果辛うじて乘車したやうな者もあり得て千差萬別、以て運賃と各乘客の認むる運送價値とを比較すべくもないからである。故に乘客となつて現はれる者に就て、而も個々の乘客の旅行の動機如何による異常なる運送價値の差違を消す爲めに旅客全體に就て、更に運送價値が運賃と大なる懸隔なきが如き人々、即ち乘客の一部分のみに就て之を推測するの外はないのである。

然らば、かゝる比較は如何にして行はるゝか。その最も容易に行はるゝのは鐵道が運賃の引上を行つた場合に於て、運賃引上の前後に於ける一定期間の旅客運送の營業成績を比較することによつてゞある。即ち、引上後と引上前とに於て各般の事情に著しき相違なき限りは、引上後に於て旅客數及び旅客運賃收入に減少を來すことなければ運賃は未だ運送の價値の限度以下に在りと推斷し、旅客の數及び旅客運賃收入に減少を來したとすれば之を以て運賃は一部の旅客に對して

はその運送價値の限度を超過したものと推斷する。而して前者の場合に於ては運送の價値の程度は未だ以て知ることが全然出來ないけれども、後者の場合に於ては、少くとも一部分の者に就てはその認むる運送價値の程度を知ることが出來るのである。唯玆に此の比較に際して注意すべきは、旅客數及び運賃收入は各等級に就てそれ〳〵別に比較を行ふことを要するといふ一事である。蓋し、貨物に就てはその支拂ふべき運賃は鐵道の側のみにて定められるゝに反し、旅客にありては所得の餘裕の大なるものは概して高賃を支拂つて優等なる等級を撰び、所得に餘裕少きものは概して低賃を拂つて劣等なる等級に甘んずるといふが如く、旅客自らが等級從つてその支拂ふ運賃を決定するといふ事情が存するから、旅客の總數には變動なくとも或る等級の乘客數には增加又は減少を來して居ることがあり、又運賃收入の總額は依然として同一なりとも之に貢獻したる各等級間の割合には變動を來して居ることがあり得る、而して是等の變動は共に一部の乘客をば或る等級から他の等級へ、又は凡ての等級の外へ驅逐したことの結果に外ならないのであるから、全體としての旅客數又は全體としての運賃收入のみを比較するに止めずして必ず各等級に於ける旅客數及び運賃收入額に就て運賃引上の前後の比較を試みなければならないのである。

右の比較によつて知り得らるゝ旅客の運送の價値なるものは、旅客の全體に關してのそれではなくして、凡ての乘客中にありても乘車の價値を認むること最も低き者の認むる價値又は之より少しく上位に在るものゝみに過ぎないといふことは否み難い。加ふるに實際の場合に於ては、賃率の引上が行はるゝが如き際にはその前後に於て事情の著しき變化を來して居ることを免れずして、嚴格なる意味に於ては、右の比較によつて知り得らるゝ一部乘客の認むる運送の價値なるものも正確なるものではあり得ないのである。然しながら事情の變化に就て適當なる斟酌を加ふるときは此の欠點は餘程除くことが出來る。加ふるに鐵道にとつては此の限界の前後に位する運送の價値を有する乘客が大部分を占めて居る限りは、運賃が此の限界を越えたか否かを知るを以て足れりとするのみならず、之を以て又最も重要なりとする、而して最下級の運賃を定むるに當つて最も大なる注意を要するのは實に此の點に外ならない、蓋しそは國民の一部又は大部分をし

て鐵道利用の機會を得しむるや否やの分岐點をなして居るからである。

(二) E. R. Johnsons & T. W. Van Metre:—Principles of Railroad Transportation. 1916. p. 345; I. L. Sharfman:—Railway Regulation. p. 70.

（次號完結）

國際間の通貨幷に信用問題（上）

堀江歸一

緒言

歐洲戰爭の爲めに、交戰諸國の通貨制度に混亂を來したのは勿論、中立諸國に於ける通貨の狀態も其常調を失し、斯くて國際爲替も殆ど其基準とする所を失つた。如何にしたならば、斯く混亂を極めつゝある通貨や、信用の狀況は匡正されるものであるか、之を匡正するに就て、國際間の協力を要するとしたならば、其協力は如何なる方面に向つて、又如何なる形態に於て、働く可きものであるか、此事は昨年ブラッセル市に開かれた國際財政會議に於て、議事に付せられた所である。私は今此會議の報告書に掲げられた諸種の資料を基礎として、研究の緒に就かうと考へる。

物價騰貴の原因

歐洲戰爭當時から、講和恢復後年處を經た今日に至るまで、歐洲は勿論、世界の經濟社會に共通的に現はれて居る最も著しい現象は物價騰貴の一事であつて、休戰