

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號二第 卷四十二第

行發日一月二年二和昭

論 叢

印紙稅廢止論 教授 法學博士 神戸 正雄

生物の美的進化 教授 理學士 川村多實二

露西亞の新經濟政策と農業 教授 法學博士 河田 嗣郎

說 苑

ブルゲン氏の諸社會主義評論 教授 法學博士 田島 錦治

英國勞働黨の銀行國有論 助教授 經濟學士 谷口 吉彦

物價指數の意味 講師 經濟學士 蜷川 虎三

雜 錄

町人の財力と士農兩階級 教授 經濟學博士 本庄榮治郎

Populationistikにつきて 教授 法學博士 財部 靜治

英吉利の國際海運收入 教授 經濟學博士 小島昌太郎

獨逸帝國銀行の發券制度 助教授 法學士 汐見 三郎

法 令

健康保險特別會計規則・健康保險法施行規則

英吉利の國際海運收入

小島昌太郎

貨物貿易に於て輸入超過の傾向がつき、對外爲替相場が不利に傾く場合には、一般貿易政

第二十四卷 四一五 第三號 二二七

策の上から言つても、また爲替政策の上から言つても、いはゆる貿易外の受渡勘定、即ち、*visible exports* と *invisible imports* との關係が如何になつて居るかを、數字の上に現はすことの必要が切實に感せられる。

貿易外の受渡勘定なるものゝなかには、その計算の比較的樂なものゝ、比較的困難なものゝがある。海運によりて擧ぐる所の運賃收入も、この貿易外の受取勘定の一つであるが、これが計算は比較的複雑した困難なものである。そして、それは直接計算の方法によることは到底不可能であるがため、間接計算即ち推算によりて近似的結果を得るに満足するの外なきものであるが、この近似的結果を最も合理的に算出する方法、換言すれば事實に最も近き計算の結果を得るの方法は、國によりて必ずしも同一ではあり得ない。それは、定期船事業の盛なる國と不定期船事業の盛なる國とによりて、また船舶の活動地域、航路状態、積載貨物のうち主位を占むるものゝ如何等によりて、推算方法を異に

第二十四卷 四一六 第三號 一三八
せねばならぬからである。

こゝに紹介する所は、H. W. Macrosty が、*Journal of the Royal Statistical Society, Vol. L XXXIX, Part II* に掲げたる *Statistics of British Shipping* のうちで發表したる、英吉利海運收入に對する研究の梗概であつて、我が海運收入の研究にも參考とすべきものありと思ひ、こゝに掲げたのである。

Macrosty は、商務院の計算したる英吉利海運收入を先づ掲げ、その一九二〇年の數字は一般に廣く是認せられたる所であるから、之と對比してその後の各年の數字が果して合理的のものなるかといふことを研究することゝし、それがため商務院の材料とは別に、獨立の材料を用ひ、旅客運賃收入については一部分、直接計算の方法により、他の一部分は間接計算により、また貨物運賃收入については全部間接計算の方法によることゝした。この統計的研究の價値は、主として貨物運賃收入を算出したる間接計算方法の適否如何の點に懸るものである。即ち以下之

を紹介するであらう。

The Board of Trade Journal の一九二二年二月三日號に掲ぐる所によると、一九二〇年に於ける英吉利海運の總收入は、三億八千五百萬磅であるといふことであつて、そしてこの數字は當時一般に是認せられた所である。その後、同誌は一九二六年一月二十一日號に於て、更に一九二三、二四、二五年の運賃總收入を發表し、之には海運會議所會頭の公式の是認が與へられたが、それによると、一九二三年は一億四千六百萬磅、一九二四年一億五千五百萬磅、一九二五年一億三千八百萬磅であるといふ。此等の計算が、果して正當なる基礎の上に行はれたものであるならば、相互に必ず一定の聯絡がなければならぬ。その點をこれより調査するであらう。運賃收入なるものは、旅客收入と貨物收入とに分たれる。先づ、英吉利に出入する旅客の統計を調べれば次の如くである。

合 計	一九二〇年				一九二一年				一九二二年				一九二三年				一九二四年				一九二五年							
	千	百	十	人	千	百	十	人	千	百	十	人	千	百	十	人	千	百	十	人	千	百	十	人	千	百	十	人
歐洲	1,400	000	000	000	1,400	000	000	000	1,400	000	000	000	1,400	000	000	000	1,400	000	000	000	1,400	000	000	000	1,400	000	000	000
合衆國	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000
其他の外國	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000
英領北米	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000
歐洲	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000
新 蘭	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000
英領南阿	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000
印度及セイロン	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000
其他の英領各地	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000	2,000	000	000	000

愛蘭土自由國の獨立により、この表の外に出でたる旅客を考慮すれば、一九二三年には一八、〇〇〇人、一九二四年には二六、〇〇〇人、一九二五年には三九、〇〇〇人が英船によつて愛蘭土の諸港から北米へ輸送せられたことを加算せねばならぬ。一九二〇年には、これらの旅客は右の表に含まれて居る。

旅客の凡そ八〇%は、歐洲大陸及び地中海諸國との交通であり、歐洲旅客の五五%は又 D.

ver 及び Folkestone 通過のもので、二五%は南部英佛海峡通過であり、二〇%がその他の諸港からの旅客である。故にこれら歐洲との交通に於ける旅客収入は各航路に於ける確定運賃と旅客等級とによりて算出する。その他の歐洲以外の地方との旅客交通の運賃は、同じ航路であつても船によつて一定して居ないから、直接に算出は出来ないが、Cook's Ocean Sailing List を基礎として作つた次の表によることをした。

	一 等		二 等		三 等	
	一九二〇年	一九二一年	一九二〇年	一九二一年	一九二〇年	一九二一年
加 奈 陀	四	四	三	三	二	二
合 衆 國	四	四	三	三	二	二
南 阿 洲	三	三	二	二	一	一
南 阿 洲 (スエズ 經由)	二	二	一	一	一	一
新 西 蘭	三	三	二	二	一	一
ホ ン ー	三	三	二	二	一	一
フ ェ ン ー	三	三	二	二	一	一
ア イ ー	三	三	二	二	一	一
西 印 度	三	三	二	二	一	一

小兒を除き、又英米間の旅客の一五%乃至二

〇%は外國船で輸送せられるものと見て、旅客運賃は概算一九二〇年には二千七百萬磅、一九二三年、一九二四年及び一九二五年は各二千六百萬磅と計算する。

貨物運賃収入の計算については、The Daily Freight Register に掲げられた相場を利用することにした。この刊行物には、その十二月末に發行する Annual Review に、過去十二ヶ月間の平均運賃率が載せてある。

貨物運賃の計算は、また指數によることにした。そしてその基準を一九二〇年に置くことにした。この年の運賃収入については Board of Trade が詳細な計算をなしたことがあり、また Chamber of Shipping の指數もこの年を基準として居るからである。一九二三年も、指數の基準年として採用し得る年であるけれども、その年の後「世界大戰時代を通じて」英吉利の海運に於ては、不定期船事業に大なる變化があり、且つ一般使用船の大きさにも變化があつたから、基準

年として採用するにはこの年は不適當である。

かくて、一九二〇年には凡そ一三〇種の運賃

率を利用し、それ以後の三ヶ年は三〇〇以上の

運賃率を利用した。そして、これらを計算して

歸納したる所によれば、運賃率の指數は次表の

如くである。この表に於ては、運賃率は貨物の

種類別に分類し、且つ船舶活動の地方別に區分

することにした。そして、例へば北部歐羅巴に

於ては、輸出の石炭運賃を總て合して取扱ひ、

その算術平均をとつたものである。この石炭運

賃なるものは、よく之を調べて見ると、航路の

距離の長さに従つて或程度の規律性を以て變化

し、また通常同じ傾向を以て且つ同様の程度を

以て變動するものである。同様に木材の輸入運

賃の平均をも採用した。英吉利船は、この航路

に於て木材の運送に従事するものは割合少いの

であるが、この木材運賃なるものは、一般貨物

運賃の變動の指針として取扱ひ得るものである

からである。「かくて代表的運賃の變動を之に

よりて知ることゝする。」

貨物運賃指數第一表

地方	一九二〇年	一九二一年	一九二二年	一九二三年
(1) 北部歐羅巴				
輸入率 (木材)	100.00	95.3	94.0	97.7
輸出率 (石炭)	100.00	87.5	85.6	82.6
評重結合率	100.00	91.4	89.8	90.2
(2) 西部歐羅巴 (大西洋及四部地中海)				
輸入率 (原鐵)	100.00	95.4	90.7	92.6
輸入率 (木材)	100.00	95.6	90.6	93.0
輸出率 (石炭)	100.00	87.9	84.8	85.5
評重結合率	100.00	91.3	88.3	90.4
(3) 中部及東部地中海				
輸入率 (穀物)	100.00	95.5	91.9	91.1
輸入率 (棉花)	100.00	95.6	91.5	92.6
輸出率 (石炭)	100.00	87.5	84.8	85.5
評重結合率	100.00	91.3	88.3	90.4
(4) 西部及南部阿弗利加				
輸入率 (木材)	100.00	95.3	90.5	90.5
輸出率 (石炭)	100.00	87.5	84.8	85.5
評重結合率	100.00	91.4	88.3	90.2
(5) 東部阿弗利加より印度				
輸入率 (穀物)	100.00	95.5	91.9	91.1

(6) 東部亞細亞、太平洋諸島 輸入率	100.00	六・四	七〇・四	三・九
(7) 濠洲 輸入率 (穀物)	100.00	二四・六	六九・九	五・〇
輸入率 (木材)	100.00	七六・九	六九・九	六・九
評重結合率	100.00	九・四	五・九	四・〇
(8) 北米 (大西洋) 輸入率 (穀物)	100.00	二六・〇	三八・八	六・〇
輸入率 (軟木材)	100.00	三〇・九	三九・四	九・三
輸入率 (硬木材)	100.00	四四・四	五〇・九	六・六
評重結合率	100.00	二六・四	三七・六	三・六
(9) 西印度其附近 輸入率 (砂糖)	100.00	二五・四	二七・九	三・九
(10) 南米 (大西洋) 輸入率 (穀物)	100.00	一九・六	三二・五	五・九
輸入率 (肉類)	100.00	三〇・二	三九・三	七・四
輸出率 (石炭)	100.00	三三・三	三三・五	元・五
評重結合率	100.00	三三・九	元・六	三・七
(11) 南米及中米 (太平洋) 輸入率 (硝石)	100.00	三・七	三・五	六・三
(12) 北米 (太平洋) 輸入率 (穀物)	100.00	三・三	三・五	三・七

右の表は、一九二〇年を基準としたものであるから、同年はいづれも、一〇〇としたもので、その他の年は、算術的聯鎖計算法によりて算出し、新たな賃率相場が立つた場合には、之を同様の方法によつて取扱つてある。次に評重結合率 (Combined rates weighted) といふのは、各航路に於ける英吉利船の全運賃を、輸出 (outward) の場合には、貨物を積載して出帆した船舶噸數によりて、輸入 (homeward) の場合には、貨物を積載して入港した船舶噸數によりて、乘して得たるものを指數に換算したものである。

航路によりて、數種の代表的なる運賃率が利用し得る場合には、各賃率の重要さを考慮し、之に重さを付けて、一つの率に結合せしめた。例へば、西部歐羅巴からの輸入運賃率としては、原鑛と木材とが利用出来るから、この方面からの貨物積載入港船舶噸數は、各年、この地方から輸入せらるゝ原鑛と木材との重要さに従つて區分して取扱つた。

かくて、英吉利船の活動する主なる十二の地方について、十二の結合且つ評運賃率を、上記の方法によりて計算したのであるが、更に同じ趣旨の計算法によつて、各年の世界的運賃率を計算する。即ち英吉利諸港に貨物を積載して出入したる全英吉利船の噸數に對して、前表の

貨物運賃指數第二表

各地方へ出帆し又はこれら各地方より入港したる英吉利船の噸數の比率を先づ算出し、この比率をそれら各地方の重さとして、之を前表の各地方の率に乗じたるものを總て平均して世界運賃率を計算するのである。かくて次の表を得た。

	貨物運賃率			貨物積載英吉利船各航路比率			評定貨物運賃率		
	(一九二〇年)	(一九二一年)	(一九二二年)	(一九二三年)	(一九二四年)	(一九二五年)	(一九二三年)	(一九二四年)	(一九二五年)
(1) 北部 歐羅巴	三〇・五	三三・六	三三・七	三三・〇	二〇・六七	二〇・〇	四・五六	四・七五	四・四三
(2) 西部 歐羅巴及西部地中海	二五・六	二五・三	二〇・六	一六・六	二六・二	一五・二	四・三三	三・七五	三・二六
(3) 中部及東部地中海	三三・七	二五・四	三三・〇	四・四	四・九	四・二	〇・九	一・五	一・〇元
(4) 西部及南部 阿弗利加	二二・四	二六・〇	二四・八	三・四	三・五	三・七	〇・六	一・六	一・一元
(5) 東部 阿弗利加より印度	二五・八	二七・六	二四・八	八・〇	八・三	八・二	二・九	二・三	二・〇元
(6) 東部 亞細亞、太平洋諸島	二六・三	二七・〇	二五・九	二・八	三・〇	三・〇	〇・八	〇・八	〇・七三
(7) 澳洲	二六・四	二五・九	二四・六	五・七	五・六	五・九	三・七	二・八	二・六三
(8) 北米	二六・四	三三・九	三三・六	二四・七	二五・八	二六・〇	七・〇	八・五	八・四八
(9) 印度	二五・四	二七・五	二四・八	二・九	三・〇	三・三	〇・七	〇・八	〇・七六
(10) 南米(大西洋)	二六・九	二六・六	三三・二	七・六	七・八	七・四	二・三	二・三	二・三

雜錄 英吉利の國際海運收入

第二十四卷

四二一

第二號

一三三

(11) 中米及南米(太平洋)	三・九七	三・五九	三・三三	〇・九七	一・〇一	一・〇三	〇・三三	〇・六
(12) 北米(太平洋)	三・〇三	三・六九	三・〇七	〇・七二	一・〇一	〇・三三	〇・三三	〇・三三

前表下段最終行に掲げたる一九二三年の二八・〇三、一九二四年の二八・八〇、一九二五年の二七・五六が、いづれも、一九二〇年を一〇〇としたる各年の世界的運賃指數である。今、これらをも、海運會議所に於て、二十五種の運賃率を基礎として算出したる運賃指數と比較すれば、次の如くである。

	一九二〇年	一九二一年	一九二二年	一九二三年	一九二四年	一九二五年
海運會議所の指數	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
前掲評重運賃指數	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

一九二〇年の運賃總收入三億八千五百萬磅から、旅客運賃の二千七百萬磅を控除すると、貨物運賃收入は三億五千八百萬磅である。若し前掲の評重運賃指數が各年に直接利用せらるゝものとすれば、一九二三年の貨物運賃收入は

一億磅、一九二四年は一億〇三百萬磅、一九二五年は大體九千九百萬磅であることになる。併し、この計算に於ては、船舶は各年共同程度積荷を以て船腹を充したものと假定したのであるが、實際に於てはさうでないこと言ふまでもない。「そこで、こんどは積載貨物量の指數(Index-number of loading)を調査することゝする」

貨物の輸出入統計には、之を積載する船舶の國籍によりての分類が掲げられてゐない。従つて積載量の嚴密なる比較は出来ない。併し乍ら、粗い比較ならば或範圍までは出来る。その方法は、貨物を積載して英吉利各港より出帆し又は各港へ入港する英吉利船と外國船との總體の噸數を以て、貨物の總量に比較計算することである。この船舶噸數の方は統計があるけれど

も、貨物總量の方は推測によるの外はない。そして、計算上には多くの疑點があるけれども、或年から次の年への變動は相當精密に指摘することが出来る。併しこれよりも實際上甚だしい障礙は、英吉利船と外國船とは、その積載状態を同じくして居ると假定すれば計算は樂であるが、それが異つて居ることである。木材や原鐵や穀物やを積載して入港する外國船、又は石炭を積載して出帆する外國船の大部分は、船腹十分に積んで居るけれども、英吉利の定期船は、その配船表に従つて積荷があるとないに拘はらず、定期日に出帆せねばならぬ。この貨物指數の計算に於ては、併し、英吉利船の最大積載量に於て計算せられて居る。それは到底かくするの外ないからである。かくて、その相對的事實は、次の如くである。

貨物指數

輸送せられたる貨物重量	一九二〇年	一九二三年	一九二四年	一九二五年
.....百萬噸	九〇・〇	一三三・〇	一三九・〇	一三五・〇

雜錄 英吉利の國際海運收入

貨物積載出入港船.....百萬純噸	一九二〇年	一九二三年	一九二四年	一九二五年
船舶純噸百噸當り貨物噸數	一三三・五	一三三・六	一三三・九	一三三・九
積載貨物指數	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇	一〇〇・〇

* 愛蘭土自由國除外修正計算

前に掲げたる貨物運賃收入を、この貨物指數によりて修正して、運賃收入の總計につき概算して得たる所は次の如くである。

運賃收入豫備計算(單位百萬磅)

總旅客運賃收入	一九二〇年	一九二三年	一九二四年	一九二五年
總貨物運賃收入	三三六	四〇九	四〇九	四〇九
總運賃收入	三三六	四〇九	四〇九	四〇九

一九二二、一九二四、一九二五の三年の各總計運賃收入を、商務院計算の數字と比較するに、この三年は、それぞれ一千百萬磅、二千四百萬磅、及び一千九百萬磅、少くなつて居る。この差額を生じたる理由は、イ積載貨物指數の計算方法の不完全、(ロ全然諸外國間の航海より

英吉利船の獲る運賃、(ハ)一九二三年四月一日以後に於ける United Kingdom の Irish Free State との間の貿易よりの運賃収入、の三點に於て見出される。諸外國間の運賃収入が、英吉利の收入に正味貢獻する所は、比較的僅少であるけれども、その活動の殆ど全部が海外に於てなされるものである點より見れば、確に相當の額に上る。英吉利船の愛蘭土自由國との航海については、統計がある。即ち次の如し。

	一九二三年		一九二四年		一九二五年	
	隻	千噸	隻	千噸	隻	千噸
貨物積載入港	四、五八	二、二七	六、四六	三、四四	*	三、七三
貨物積載出港	八、六七	二、七四	二、六九	四、三三	*	四、六六
空船入港	五、三九	一、〇三	六、八〇	一、三三	*	*
空船出港	六、八	三、二	六、六	二、七	*	*

* 未詳

この表にも見はれて居るが如く、愛蘭土との貿易に従事する船舶は、積載力の少ないもので、且つ片道運送が多いものである。そして、愛蘭

土への石炭輸出は、貨物を積載して同地へ向ひ出帆する船舶噸數の二一乃至二五%である。この石炭運賃の平均は、一九二三年には七志八・六八片、一九二四年には六志九・六一片、一九二五年には六志二・〇七片で、輸出货量は一九二三年の九ヶ月(愛蘭自由國の獨立は同年四月なるゆゑ)に一、四八五、四二五噸、一九二四年には二、四七一、八五六噸、一九二五年には二、四三、五一六噸であつた。だからその運賃収入は、一九二三年の九ヶ月は凡そ五七四、〇〇〇磅、一九二四年は凡そ八四〇、〇〇〇磅、一九二五年は凡そ六七六、〇〇〇磅である。之に尙ほ、他の貨物の運賃と、一九二四年には六五九、〇〇〇人、一九二五年には六八七、〇〇〇人の旅客運賃を加算せねばならぬ。かくて、愛蘭土との海運より得る収入は、先づ一ヶ年二百萬磅を多く超過するものではない。

尙ほ、諸外國間の航海によりて得る収入は、素よりその詳細が判明し難きものであるが、一ヶ年凡そ一千萬磅から二千萬磅の間に於て年に

よりて變動あるものと見做して、大して不合理はない。

こゝに於て、最初に紹介したる商務院の計算にかゝる一九二〇年、一九二三年、一九二四年、一九二五年の運賃収入を觀察するに、その計算相互の間に調和があるのみならず、それらの數字は、今こゝに行ひたるそれよりも更に精密なる計算方法によるものと、よく合致するものなることがわかる。

商務院は、更にこの計算より進んで、英吉利海運より擧ぐる所の國民所得を算出して居る。それによると、その金額は、一九二〇年には三億四千五百萬磅、一九二三年は一億二千萬磅、一九二四年は一億三千萬磅、一九二五年は一億一千五百萬磅である。これらの數字は、こゝに詳細に計算したる所と異なる材料より出づるものであるから、吾々の今關與せざる所であるが、只こゝには、海運よりの總收入といふものも、その國民所得といふものも、海運業の利益につ

いては何等のことを指示しないものであるといふことを注意して置かねばならぬ。

上述の計算に於ては、主として、石炭、木材、原礦、穀物等の通常大量貨物として輸送せらるゝもの、運賃を基礎とし、定期船によりて輸送せらるゝ、これらよりも高き運賃の貨物についての計算が省かれて居る。故にかゝる計算法によるも大過ないことについて少し説明を加へて置かねばならぬ。第一に、上の計算に於ても、肉類、羊毛、砂糖等の比較的高い運賃の貨物が基礎として採用せられて居る。若しこれらを採用しないならば、平均の運賃率は更に少く現はれるであらう。第二に一九二五年には、英吉利への輸入貨物を重量の上より言へば、半分は穀物、原礦、木材等であり、又輸出貨物もその重量の上より言へば七分の五以上が石炭である。だから、特殊貨物の運賃といふものは、運賃収入の計算には只僅かにしか影響しないものである。そしてこれらの貨物の運賃は、全額よ

り見れば、大量貨物の運賃に超過する所は僅かなものである。第三に、若し、これら特殊貨物に關する高き運賃を計算に入れるとすれば、他方に於ては、定期船によつて運送せられる穀物その他の貨物が、前掲の運賃率より安く運ばれることゝ、その分量とを計算に入れねばならなくなる。次に掲ぐる表は、紐育に於ける定期船賃率であるが、これは、不定期船運賃との比較に於て、今述べたる點に關聯して參考となるものである。不定期船の紐育、李堡間運賃は、一クオータールにつき安きときは一志であるが高きときは四志に上つた。

紐育李堡間定期船運賃

	一九二〇年	一九二一年	一九二二年	一九二三年	一九二四年	一九二五年
小麥四八〇片………志	一三八・三四	二〇二	二七七	三三三	三〇〇	三三三
食糧品一〇〇片………セント	六・五	七・三	八・八	九・〇	九・〇	九・〇
麥粉一四〇片………セント	七・五	一六・五〇	一九・元	一九・〇	一九・〇	一九・〇
棉花一〇〇片………セント	一五・九二	三三・〇〇	四三・三	四三・三	四三・三	四三・三
容積貨物一立方呎セント	五・七	三二・五	三六・八	四〇・〇	四〇・〇	四〇・〇

右の指數

小麥四八〇片………	100.00	104.53	197.76	167.03
食糧品一〇〇片………	100.00	131.21	136.92	136.92
麥粉一四〇片………	100.00	231.91	266.66	266.66
棉花一〇〇片………	100.00	205.51	266.66	266.66
容積貨物一立方呎………	100.00	55.51	63.92	63.92

これを、前に掲げたる北米航路の評重運賃指數と比較すれば、評重指數を以てこの航路の運賃を代表せしめて差支なきことが分るであらう。

されば、こゝに結論として、商務院が英吉利海運の總收入として、一九二〇年は三億八千五百萬磅、一九二三年は一億四千六百萬磅、一九二四年は一億五千五百萬磅、一九二五年は一億三千八百萬磅であるといふ計算は大體正確なるものと認め得るものであるといふことが出来る。〔完〕