

マクロ経済政策の今日の課題

—ケインズの有効需要の理論と外部経済効果—

松 下 愛

目次

- I. はじめに
- II. 先行研究
- III. マクロ経済政策の説明
- IV. 今日、日本経済が抱えている問題
 - (1) トラック運転手2024年問題
 - (2) 社会資本の老朽化の問題
- V. ケインズの有効需要の理論
- VI. むすびにかえて
- 付論 ケインズの有効需要の理論—総需要関数と総供給関数の導出—
 - 1 総供給関数の導出について
 - 2 総需要関数の導出について

I. はじめに

今日の日本経済は「失われた20年、あるいは失われた30年」というように長期的なデフレ状態にある。このようなデフレ時期における景気刺激政策としては、今日、財務省が目標の1つとしている「プライマリーバランス」よりは、マクロ経済学的政策手法としての「減税政策」が望ましいはずである。しかし、それ以上に「積極的財政政策」あるいは「ケインズ的な赤字財政政策」の方がより望ましいと考えられる。

本論文においては、デフレ期における景気刺激政策として公共事業等による財政政策が最適であることを議論する。

特に、日本経済の今日の政策課題としての、次の2点を考慮したマクロ経済政策を実施することが重要である。

(1) トラック運転手2024年問題

(2) 社会資本の老朽化の問題

Iにおいては、以上の議論を背景として日本経済の今日の政策課題の重要性など本論文の議論の方向性について論じている。

IIにおいては、「マクロ財政政策の評価と課題」フィナンシャル・レビュー144号：財務総合政策研究所（2021年3月）をもとに2010年第3四半期以降において、政策効果があったとしても、その時間を通じた波及効果はほとんどなかったという先行研究と考察分野の決定に至った経緯と課題を述べている。

IIIでは、マクロ経済学モデル分析においては、財政政策の効果と減税政策（マイナスの増税効果）の効果は、どのように定式化されるかを具体数値と共に説明している。（数値例は限界消費性向を0.6とした場合である）

IVにおいては、今日、日本経済が抱えている問題として(1)トラック運転手2024年問題と(2)社会資本の老朽化の問題を例に、具体的数値から、課題の緊急性と重要性がわかることを表している。

Vにおいては、ケインズの有効需要の理論を用いて公共事業等による財政政策の効果など、マクロ経済政策モデルを応用し本論の課題について説明している。

VIにおいて、モデル分析においては、今日の日本経済の停滞状態を克服するマクロ経済政策としては、「減税政策」以上に「積極的財政政策」あるいは「ケインズ的な赤字財政政策」の方がより望ましいことが結論として説明された。

付論の「ケインズの有効需要の理論－総需要関数と総供給関数の導出－」においては、1. 総供給関数の導出と、2. 総需要関数の導出についてその過程と応用部分の詳細を説明し、結論への基礎部分と発展部分について根拠を示して証明している。

II. 先行研究

「マクロ財政政策の評価と課題¹」フィナンシャル・レビュー144号：財務総合政策研究所（2021年3月）において福田慎一教授（東京大学大学院経済学研究科教授）と相馬尚人准教授（横浜国立大学国際社会科学研究院准教授）は、2010年第3四半期以降において、政策効果があったとしても、その時間を通じた波及効果は

¹ 「マクロ財政政策の評価と課題」フィナンシャル・レビュー144号：財務総合政策研究所 https://www.mof.go.jp/pri/publication/financial_review/fr_list8/fr144.htm 2021年3月
福田慎一（東京大学大学院経済学研究科教授）、相馬尚人（横浜国立大学国際社会科学研究院准教授）

ほとんどなかったとしている。

この先行研究では、1950年代から60年代の高度成長期や1970年代から80年代の安定成長期には、時間とともに増加し、さまざまな波及効果をもたらしたことが示されている。近年の財政政策では、このような波及効果がみられなくなったことから、要因として財政政策の内容が関係あるのではないかと考察分野の決定に至った。

「乗数効果の低下の要因について²」フィナンシャル・レビュー144号：財務総合政策研究所（2021年3月）によると、三平剛教授（東洋大学経済学部准教授）は、近年の乗数低下の要因について、簡易なマクロ経済の理論モデルをもとに理論的な整理をした上で、体系的・包括的に考察している。

例えば、社会保障に関する不安や税・保険料率の上昇、財政赤字の拡大による将来の財政負担に関する懸念、日本経済の潜在成長率の低下、グローバル化の進展などについてである。これらはいずれも、現在の日本がおかれている大きな潮流的变化と結論づけており、現在における日本の経済状況とあてはまるものの、原因が曖昧である結論となっている。

マクロ経済政策は今までに、「高度経済成長期には有効であったが近年その効果（波及効果）は薄れてきている」、「乗数低下には社会保障に関する不安や税・保険料率の上昇、財政赤字の拡大による将来の財政負担に関する懸念、日本経済の潜在成長率の低下、グローバル化の進展などの背景によるものである」という研究結果が得られている。

一方、その原因の明確な所在と解決すべき課題の洗い出しは現在、未解決のままである。これを研究の契機とし、具体的な政策例を用いて、今回の研究テーマをマクロ経済政策の今日の課題とした。

Ⅲ. マクロ経済政策の説明

マクロ経済学モデル分析においては、財政政策の効果と減税政策（マイナスの増税効果）の効果は、次のように定式化される。（数値例は限界消費性向を0.6とした場合である）

$$\text{財政乗数} \quad \frac{dY}{dG} = \frac{1}{1-c} > 0 \quad \left(\frac{1}{1-0.6} = 2.5 \right)$$

² 三平剛（東洋大学経済学部准教授）、「乗数効果の低下の要因について」フィナンシャル・レビュー144号：財務総合政策研究所
https://www.mof.go.jp/pri/publication/financial_review/fr_list8/fr144.htm 2021年3月

租税乗数 $\frac{dY}{dT} = \frac{-c}{1-c} < 0$ ($\frac{-0.6}{1-0.6} = -1.5$)

限界消費性向を0.6と仮定すると、政府支出の増大による財政政策の効果は有効需要を乗数倍増加 ($\frac{1}{1-c} = 2.5$) させるのに対して、同額の減税政策による効果は財政政策よりも少ない効果 ($-\frac{c}{1-c} = 1.5$) しか得られないのである。すなわち、減税政策よりは財政政策の方が景気刺激効果が大きいことが知られている³。

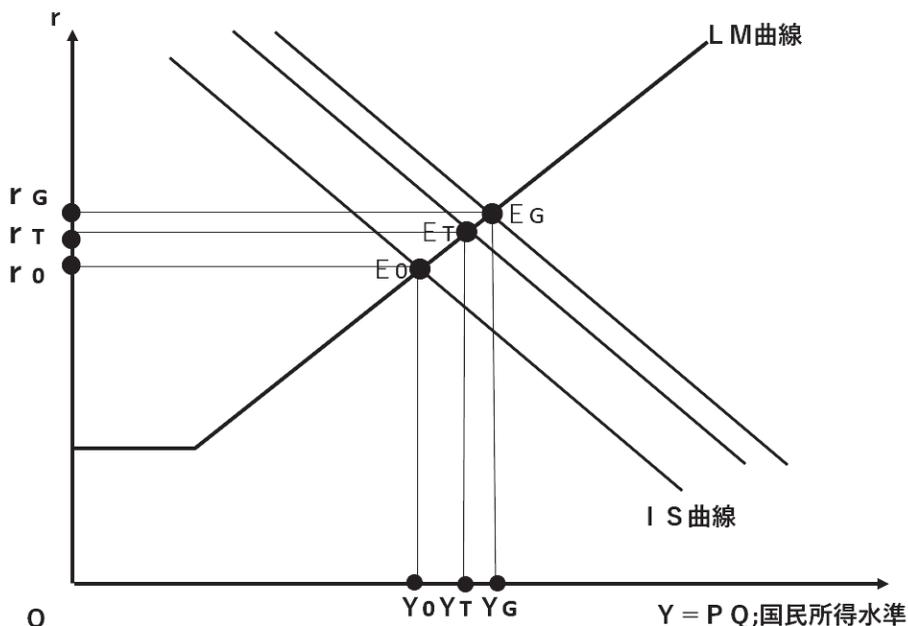
ここで、国民所得の増加による政府の税収入の割合を0.2とすると、財政政策による政府の税収増加額は $\Delta T_G = 2.5 \times 0.2 = 0.05$ であり、減税政策による政府の税収増加額は $-\Delta T_T = 1.5 \times 0.2 = 0.3$ である。すなわち、減税政策よりは財政政策の方が政府の財政負担は小さいことが理解される。すなわち、一般的に財政政策の効果は同額の減税政策の効果よりも大きいことが知られているのである。

$$\Delta Y_G = \frac{1}{1-c} \Delta G > 0 > \Delta Y_T = \frac{-1}{1-c} (-\Delta T) > 0$$

以上の説明を IS・LM 図で説明すると、次の図1のように説明される。

この経済の当初のマクロ経済均衡を点 E (Y₀, r₀) とすると、財政政策の効果は

図1 財政政策と減税政策の効果



出所：HICKS, J. R. (1937): "Mr. Keynes and the "Classics"; A Suggested Interpretation." より応用し 著者作成

³ 参考文献にて参照。

点E (Y_0, r_0)から点 $E_G(Y_G, r_G)$ への移動として説明される。すなわち、国民所得は Y_0 から $Y_0 \times \frac{1}{1-c} \Delta G$ の大きさ増加し、利子率は r_0 から r_G へ上昇することが説明される。

また、減税政策の効果は点E (Y_0, r_0)から点 $E_T(Y_T, r_T)$ への移動して国民所得は Y_0 から $Y_T \times \frac{-1}{1-c} (-\Delta T)$ の大きさ増加し、利子率は r_0 から r_T へ上昇することが説明される。

IV. 今日、日本経済が抱えている問題

今日、日本経済が抱えている問題としては、(1)トラック運転手2024年問題と(2)社会資本の老朽化の問題である。

(1) トラック運転手2024年問題

トラック運転手2024年問題とは、2024年4月1日以降に、働き方改革関連法によってトラックドライバーの時間外労働の上限規制が設けられるなどの制度の改革によって、ドライバーの就労時間の削減と、それによる賃金の減少と働き手の不足が発生すると予想されているという問題である。時間外労働時間は年間960時間に規制されるほか、国がルールとして定める年間の拘束時間が、3300時間に見直されることになった⁴。

ドライバーの不足によってトラックでの物流を利用しているあらゆる業界が影響を受ける可能性もあり、これら事象の総称を「2024年問題」と呼んでいる。このままでは、2030年には35%の荷物が運べなくなる可能性があるのである。

この「トラック運転手2024年問題」を解決する方法は、トラック輸送から鉄道輸送⁵や船舶輸送による代替的な輸送方法を構築することが求められている。このために必要なものが、鉄道や港湾施設などの社会資本の建設である。

(2) 社会資本の老朽化の問題

国交省は、「わが国においては、高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化が深刻であり、今後、建設から50年以上経過する施設の割合が加速的に進行していく。老朽化が進むインフラを計画的に維持管理・更新することにより、

⁴ これまでは、時間外労働に関する規制はなく、年間の拘束時間についても3516時間となっていた。

⁵ 特に、物流新幹線による輸送方法の構築がJR東を中心に議論されている。参考：「鉄道：今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」国土交通省、2023年10月1日。

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000016.html

国民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図る必要がある」と説明している。

このため、平成25年11月、政府全体の取組みとして、計画的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画である、「インフラ長寿命化基本計画」が取りまとめられた。

国交省が説明している今後整備されるべきインフラには次のようなものがある⁶。

表1 インフラメンテナンス情報

	2018年3月	2023年3月	2033年3月
道路橋（約73万）	約25%	約39%	約63%
トンネル（約1万1千本）	約20%	約27%	約42%
河川管理施設（約1万施設）	約3%	約42%	約62%
下水道管きよ（総延長約47万km）	約4%	約8%	約21%
港湾岸壁（約5千施設）	約17%	約32%	約58%

出所：国土交通省「社会資本の老朽化の現状と将来－インフラメンテナンス情報」より著者作成⁷。

今後必要となる社会資本の維持管理・更新費用の推計データは、以下のように説明されている。（表2：「今後必要となる社会資本の維持管理・更新費用の推計データ」国土交通省所管分）

表2 今後必要となる社会資本の維持管理・更新費用の推計データ

年 度	社会資本の維持管理・更新費用
2018	約5.2兆円
2023	約5.5～6.6兆円
2028	約5.8～6.4兆円
2038	約6.0～6.6兆円
2048	約5.9～6.5兆円

出所：「国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計」（2018年度）より著者作成⁸。

V. ケインズの有効需要の理論

J.M. ケインズの「有効需要の理論」は、雇用量Nと総需要額Dとの関係で説明さ

⁶（参照：表1 インフラメンテナンス情報）

⁷ 出所：国土交通省、社会資本の老朽化の現状と将来－インフラメンテナンス情報、https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/02research/02_01.html、2023年10月1日。

⁸ 以下のサイトから確認できる。「国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計」（2018年度）

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/02research/02_01_01.html、2023年10月1日。2018年度の値は、実績値ではなく、今回実施した推計と同様の条件のもとに算出した推計値である。

れる⁹。

すなわち、総供給関数（Z関数）と総需要関数（D関数）との交点における総需要の大きさとして説明される。総供給関数は労働の限界生産性逓減を反映して雇用量の増加関数として逓増的な関数として説明される。これに対して、総需要関数は消費性向の性質（限界消費性向逓減）を反映して雇用量の増加関数としてその増加率が逓減する形で説明される。

$$\text{総供給関数} \quad Z = \phi(N), \quad Z = \phi'(N) > 0, \quad Z = \phi''(N) > 0$$

$$\text{総需要関数} \quad D = f(N), \quad D = f'(N) > 0, \quad D = f''(N) < 0$$

ここで、Z = 総供給額、D = 総需要額、N = 雇用量 である。

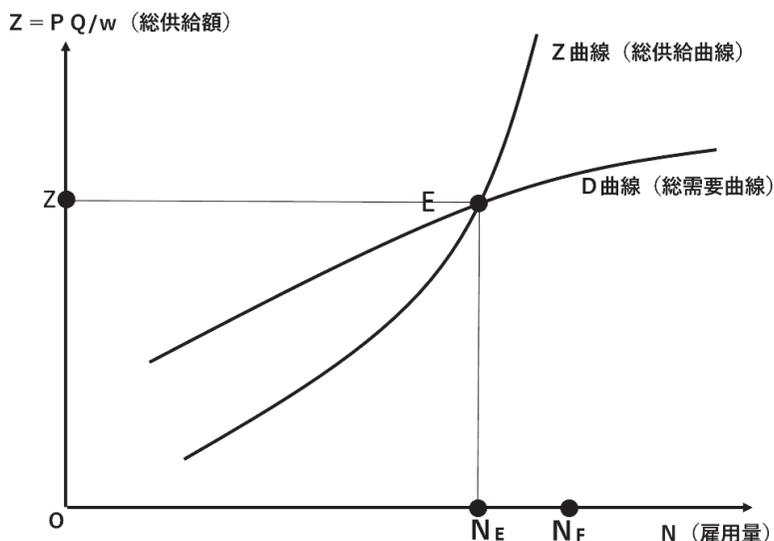
総供給関数は生産費用条件や企業家の市場経験を反映して説明される。

これに対して、総需要関数は市場についての企業家の期待や需要条件についての心理法則を反映している、と考えられる。

ケインズの有効需要の大きさの決定においては、総需要関数と総供給関数の交点における総需要の大きさとして定義されると説明されていることが重要である。このとき、労働市場においては、不況期においては非自発的失業を含む均衡が存在することが説明される。

これを図示すると次の図2「ケインズの有効需要の理論」のように説明される¹⁰。

図2 ケインズの有効需要の理論



出所：ケインズ J.M. 塩野谷祐一訳、『雇用・利子および貨幣の一般理論』¹¹より応用し著者作成。

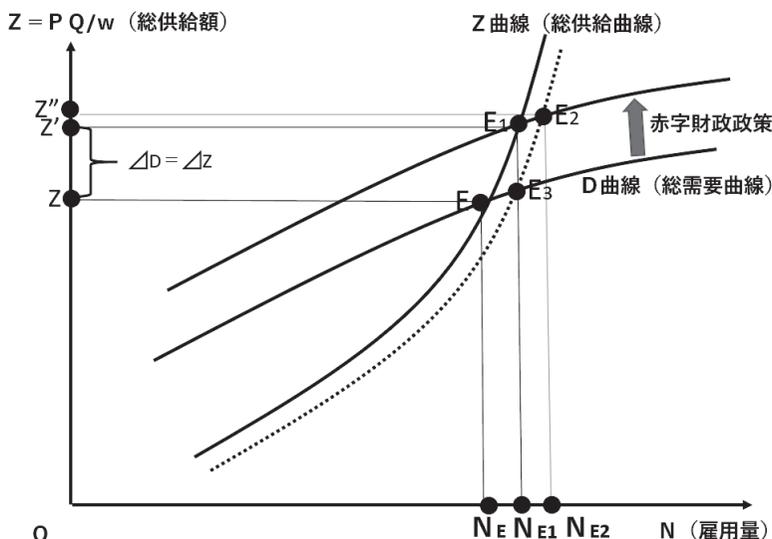
⁹ ケインズ J.M. (1995) 塩野谷祐一訳、『雇用・利子および貨幣の一般理論』東洋経済新報社 (Keynes, J.M. [1936] The General Theory of Employment, Interest and Money, The Macmillan Press LTD.)。

¹⁰ 雇用量は価格の水準と総需要の大きさに左右される。

点Eは有効需点、OZの長さは有効需要の大きさ、点 N_E は雇用量の大きさ、点 N_F は完全雇用水準をそれぞれ表している。

公共事業等による財政政策の効果は、次の図3のように説明される。すなわち、赤字財政政策によって、総需要曲線が上方にシフトして有効需点が点Eから点 E_1 へと右上に移動する。この結果、総需要は増加して、雇用量が点 N_E から点 N_{E1} 増加することが説明されるのである。

図3 財政政策の効果



出所：図2を応用し著者作成。

《外部経済効果を発揮する公共事業の場合》

この財政政策の内容が政府による単なる市場への追加支出ではなく、公共事業のような日本の産業にとっての社会的資本の増加によって外部経済効果を発揮するような政府支出であるならば、総供給曲線化は図の点線のように右にシフトするのである。

すなわち、社会資本の建設投資によって国民所得と雇用量が増加するという一時的な影響とは別に、時間がたつにつれて、二次的効果として外部経済効果が表れることが説明されるのである。

この外部経済効果の結果として、有効需点は点 E_1 から点 E_2 へと右上に移動する。この結果、有効需要は点 Z' から点 Z'' へと増加して、雇用量は点 N_{E1} から点 N_{E2} へとさらに増加することが期待されるのである。

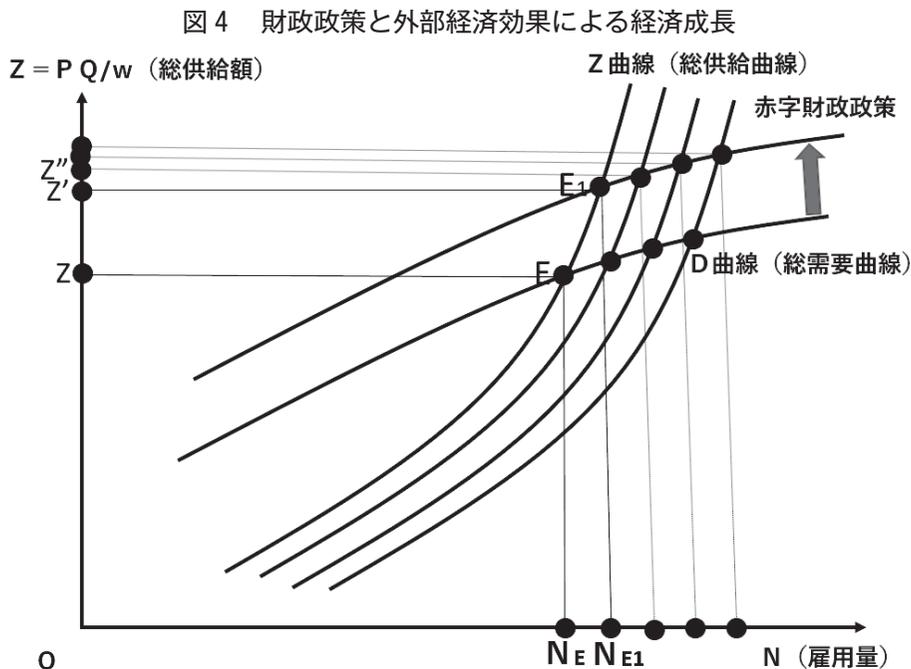
¹¹ ケインズ J.M. 塩野谷祐一訳、『雇用・利子および貨幣の一般理論』東洋経済新報社（Keynes, J.M. [1936] *The General Theory of Employment, Interest and Money*, The Macmillan Press LTD.）を応用し著者作成。

この有効需要点の移動は公共事業等の財政支出の増加が持続する限り続くが、やがて財政政策が止まると有効需要点は点Eではなく、点E₃に到達するのである。

すなわち、公共事業によってもたらされた外部経済効果によって有効需要と雇用量は財政政策が行われる以前よりも高い水準に導かれていることが説明されるのである。当然のように無駄な公共事業が行われる場合には新しい有効需要点は点Eよりも、左側に位置することになるのである。

《外部経済効果を発揮する公共事業が継続的に行われる場合》

以上で説明したように、産業基盤の整備のための外部経済効果を発揮する公共事業が継続的に行われる場合には、経済は、次の図4のように有効需要の上昇と一時的な下落を伴いながらも、持続的な経済成長を達成することができるのである。



《有効需要政策における注意点》

富の分布が偏った経済においては、経済政策によって、所得格差と資産格差を是正することによって、経済の消費性向は高くなり、公共事業を拡大することによって、投資の機会がさらに増加することによって、経済は富の蓄積を目指して成長し、雇用を増加させることが可能となるのである¹²。

《これからの経済政策の在り方》

現在の政権において、持続可能な成長の実現に向けた経済構造の強化において次の2つについて閣議決定している。

1つ目は、①民間投資の喚起に併せて、政府による、DXの利活用を通じた行財政の徹底した効率化や無駄の排除、EBPM（証拠に基づく政策立案）を通じた成果につながる賢い財政支出（ワイズスペンディング）の徹底、政策の将来にわたる効果を見据えた動的思考の活用等の取組があいまって、政府の財政赤字が改善していく姿を目指すことである。

2つ目は、②デジタル社会に対応し大胆に社会変革を進めつつ、変革に即した大胆な行財政改革に取り組む。経済あつての財政であり、経済を立て直し、そして、財政健全化に向けて取り組むとの考え方の下、財政への信認を確保していくことである¹³。

先述したケインズのヒックス、ハンセンに見逃された本来のモデルは、「積極的な財政政策」を主張しているマリアナ、マツカートのいう「新しい資本主義」と似通うものも多く再注目されるものであり、長期にわたるイノベーション主導の経済成長において国が果たす役割を強調している。

岸田政権の経済財政運営と改革の基本方針2023で示された「新しい資本主義」が最先端を示すマリアナ、マツカートの「新しい資本主義」と同じ方向であるならば、時間がかかることは前提として効果が大きく経済成長をし続ける公共事業政策を急速に行う必要があると考える。

VI. むすびにかえて

今日の日本経済の停滞状態を克服するマクロ経済政策としては、「減税政策」以上に「積極的財政政策」あるいは「ケインズ的な赤字財政政策」の方がより望ましいマクロ経済政策であることが説明された。

現在の経済政策においては、①消費性向の低下（貯蓄率の上昇）、②税・社会保険料負担率の上昇、③投資性向の低下、④期待成長率の低下、⑤輸入性向の上昇のように、乗数効果を引き下げる要因が見受けられる。

このような現状のもと、今日、日本経済が抱えている、(1)トラック運転手2024年

¹² カルドアの消費関数を参考としている。

¹³ 「経済財政運営と改革の基本方針2023について第1章 マクロ経済運営の基本的考え方」令和5年6月16日閣議決定。

問題と(2)社会資本の老朽化の問題を解決するためには、景気刺激政策として公共事業等による財政政策が最適であることを議論した。特に、社会資本の再建とリニューアルという課題解決のためにも社会資本の建設による外部経済効果を発揮させた経済成長政策が必要かつ重要であると結論付けられる。

また、IS-LMモデルと本来のケインズ経済政策の効果の関係の再考察がEBPMの有効性¹⁴の確認とともに課題として残っているものの、早急な日本経済が抱えている問題への対応策としても波及効果としての外部経済効果が重要であり、雇用量の増加、失業の減少という経済効果の持続可能性に目を向けることが肝要である。

付論 ケインズの有効需要の理論—総需要関数と総供給関数の導出—

1 総供給関数の導出について

いま、それぞれの企業が保有している資本設備や資源、そして、生産技術やそれによって決定される費用条件などのそれぞれの企業が直面している市場や産業の状態などが一定不変の下では、各企業が満たす利潤極大条件を満たす関数として総供給価額と雇用量との間に次の(A1)式のような関係が成立すると考えることができる。

$$Z = \phi(N) \quad (A1)$$

ここで、Zは経済全体でN人を雇用することから生ずる産出物の総供給価額であり、生産物価額を賃金率Wで測った価値である。

労働の生産力が正であることから雇用量の増加とともに産出物の総供給価額Zは、増加する。しかし、雇用量の増加とともに生産物価額の増加の割合はだんだんと小さくなるであろう。これは、費用逦増あるいは、労働の限界生産力逦減が発生しているからである。

以上の関係から雇用量Nと生産物の総供給価額Zとの間には、次の(A2)式のような関係を想定することができる。

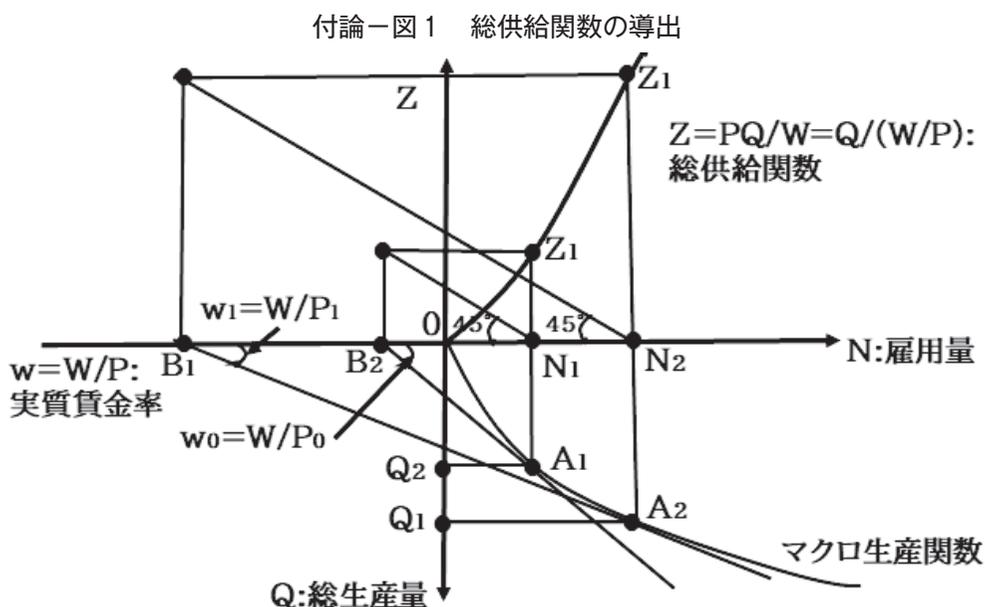
$$\frac{dZ}{dN} = \phi'(N) > 0 \quad \frac{d^2Z}{dN^2} = \phi''(N) < 0 \quad (A2)$$

¹⁴ EBPM (Evidence Based Policy Making) は、「証拠に基づく政策立案」と日本政府の文書では翻訳され、政府全体で推進されている。EBPMとは何かについては、平成30年度内閣府取組方針では「政策の企画立案をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで政策効果の測定に重要な関連を持つ情報やデータ(エビデンス)に基づくものとする」とされている。

このような雇用量 N と総供給価額 Z との間の関数をケインズは「総供給関数」と呼ぶのである。

宇沢弘文（「ケインズ『一般理論』を読む」岩波書店2008年 pp.110-111）によると、この総供給関数（ Z 曲線）は、付論図1のように資本設備が一定のときの労働生産性曲線から次の（A3）式のように関係を導出することができる。

$$Z = PQ/W = Q/(W/P) = NA/(NA/NB) = NB \quad (A3)$$



（出所）大矢野『ケインズとマクロ経済学』（2013）をもとに筆者加筆・修正

2 総需要関数の導出について

総需要関数は就業構造と市場条件を所与として次のように定義される。

いま、起業家が N 人の雇用から受け取ることができると期待する総売上金額を D とすると、総売上金額と雇用量との間には次の（A4）式のような関係を想定することができる。

$$D = f(N) \quad (A4)$$

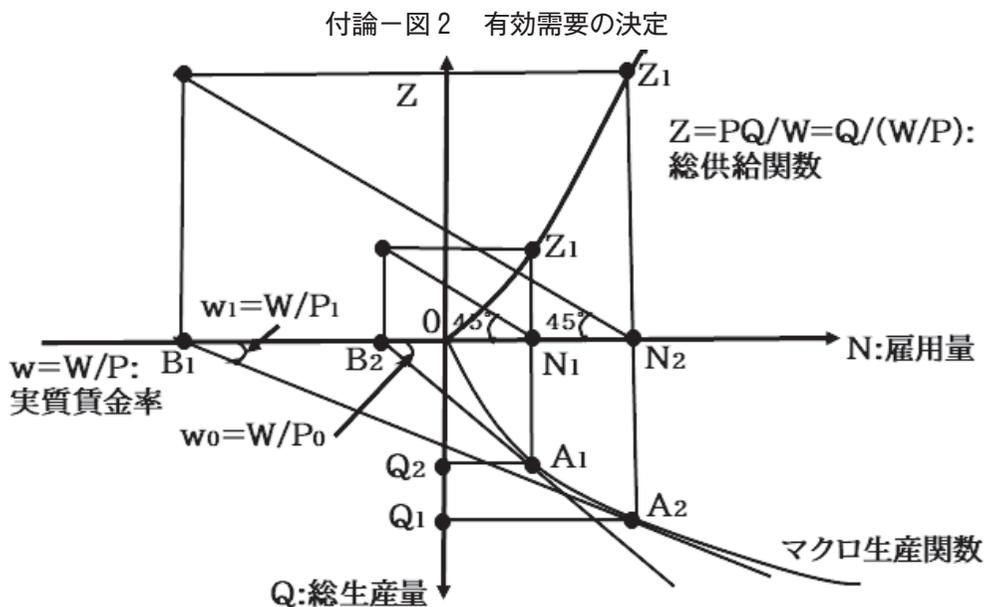
ここで、 D は賃金率 W で測った総売上金額であり、雇用量 N との間には次の（A5）式のような関係が想定されている。

$$\frac{dD}{dN} = f'(N) > 0 \qquad \frac{d^2D}{dN^2} = f''(N) < 0 \qquad (A5)$$

総売上金額は、消費需要期待額 D_1 と投資需要期待額 D_2 の二つの項目に分けて次の (A6) 式のように考えることができる。

$$D = D_1 + D_2 \qquad (A6)$$

ここで、 D_1 は雇用量 N の増加関数であり、 D_2 は利子率 r に関して減少関数である。ケインズ経済学の「有効需要の大きさ」は、以上で説明した総需要関数と総供給関数の交点において、次の付論図2の点Eにおいて決定されるのである。



(出所) 大矢野『ケインズとマクロ経済学』(2013) をもとに筆者加筆・修正

付記・謝辞

本研究（論文）は九州経済学会第73回大会（九州大学）において、研究結果の一部を報告した。本論文は、その際にいただいた質問やコメントに対応して補足・反映し、更に進化・発展させたものである。

筆者の報告に御参加いただき、また御質問やコメントをくださった方々に感謝申し上げます。

参考文献

HICKS, J. R. (1937): "Mr. Keynes and the "Classics"; A Suggested Interpretation," *Econometrica*, 5 (2), 147-59.

KEYNES, J. M. (1936): *The General Theory of Employment, Interest, and Money*, Palgrave Macmillan.

宇沢弘文、『ケインズ『一般理論』を読む』、岩波書店、2008、pp.110-111

大矢野栄次、『ケインズとマクロ経済学』、同文館出版、2013、pp.26-27

ケインズ J.M. (1995) 塩野谷祐一訳、『雇用・利子および貨幣の一般理論』東洋経済新報社 (Keynes, J.M. [1936] *The General Theory of Employment, Interest and Money*, The Macmillan Press LTD.)

マリアナ、マッツカート著、大村昭人訳、『企業家としての国家－公共投資がイノベーションを起こす』経営科学出版、2023年4月。

国土交通省「鉄道：今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」、https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000016.html、(2023年10月1日)。

国土交通省「社会資本の老朽化の現状と将来－インフラメンテナンス情報」、https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/02research/02_01.html、(2023年10月1日)。

「国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計」(2018年度) https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/02research/02_01_01.html、(2023年10月1日)。

Kaldor, N, "A Model of the Trade Cycle", *Economic Journal*, 50, 1940, pp.78-92.

内閣官房「経済財政運営と改革の基本方針2023について第1章 マクロ経済運営の基本的考え方」令和5年6月16日閣議決定。

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/kaigi/dai20/shiryoku5.pdf、(2023年10月1日)。

福田慎一、相馬尚人、「マクロ財政政策の評価と課題」、フィナンシャル・レビュー144号：財務総合政策研究所、(2021年3月)

https://www.mof.go.jp/pri/publication/financial_review/fr_list8/fr144.htm (2023年9月5日)

三平剛、「乗数効果の低下の要因について」フィナンシャル・レビュー144号：財務総合政策研究所、(2021年3月)

https://www.mof.go.jp/pri/publication/financial_review/fr_list8/fr144.htm、(2023年9月5日)。