

557.11  
1

# 交通政策

劉光華著

南京書店發行

674



劉光華著

交  
政  
策

南京書店出版

## 農 業 政 策

劉光華著

每册實價大洋

壹元一角

本書係中央大學代理校長法學院院長劉光華先生所著。全書純從政策立場上研究農業問題。其中對於農業土地政策，農業勞動政策，農業金融政策，農業合作政策均一一闡述透澈。際此中國農村經濟破產之時，中央及地方政府宜速採取農業政策以救危亡。留心國事的國民更宜督促政府實施農業政策。本書共分五篇二十餘章，都凡十餘萬字，既合專門學校，政治學校，大學校採作課本之用，尤合一般留心政治問題，農業問題的人們，普通讀物之用。

## 交 通 政 策

中華民國二十一年十月初版

每册實價大洋壹元三角

外埠酌加運費匯費

此書有者

著者

劉光華

著作

發行者

南京書店

權作

發行所

上海河南路一七五號

翻印

發行所

南京書店  
南京太平路二四一號

必究

特約經售處

開封龍文書莊

分售處

各省各大書局

# 交通政策目錄

## 第一編 總論

第一章 交通及交通機關之意義	一一—一六
第二章 交通論之內容	六—一九
第一節 交通論之問題	六
第二節 交通論之組織	七
第三章 交通發生之原因及其在社會上之地位	九—一六
第一節 交通發生之原因	九
第二節 交通在社會上之地位	一一
第四章 交通之種類	一六—二〇
第一節 運輸及通信之意義	一六
第二節 運輸及通信之種類	一八

第五章 交通及交通機關之發達	二〇—二四
第一節 交通之發達	二一
第二節 交通機關之發達	二二
第六章 交通發達之效果	二四—三七
第一節 社會上之影響	二五
第二節 經濟上之影響	二七
第三節 政治上之影響	二六
第四節 法律上之影響	二七
第七章 交通機關之性質與交通政策之方針	三八—三五
第一節 交通機關之性質	三八
第二節 交通政策之方針	四六
第八章 交通機關之經營主體及經營主義	五五—六一
第一節 交通機關之國營與私營	五五

第二節	交通機關之經營主義	五八
第九章	交通運費率	六一——八五
第一節	運費率之意義	六一
第二節	運費率之要件	六二
第三節	國家運費率監督權	六七
第四節	運費率決定之三大要素	七〇
第十章	我國交通事業之重要	八五——九三
第一節	交通與統一	八五
第二節	交通與游民	八八
第三節	交通與產業	八九
第四節	交通與教育	九一
第五節	結論	九三

## 第一編 鐵道論

第一章 鐵道之意義及種類	九五——一〇五
第一節 鐵道之意義	九五
第二節 鐵道之種類	九七
第二章 鐵道之發達概況	一〇五——一一六
第一節 世界鐵道之發達沿革	一〇五
第二節 我國鐵道發達之沿革	一〇九
第三章 鐵道比其他交通機關之優點	一一六——一一九
第一節 大量運送之可能性及其效果	一一六
第二節 迅速與正確	一一七
第三節 安全與愉快	一一九
第四章 鐵道之建設	一一九——一三七
第一節 鐵道建設之資源	一二九
第二節 鐵道建設工程之決定	一二五

第三節	鐵路建設工程之實行方法	一三五
第五章	鐵道之營業	一三七—一七三
第一節	鐵道之業務組織	一三八
第二節	鐵道之業務	一四三
第三節	鐵路運貨率	一四九
第六章	鐵道國營問題	一七三—一九〇
第一節	緒言	一七三
第二節	由其資本性而攷察	一七五
第三節	由其公共性而攷察	一七八
第四節	由其協同性而攷察	一八一
第五節	由其獨占性而攷察	一八四
第六節	由營業能力而攷察	一八六
第七節	結論	一九〇



第七章 私營鐵道之補助……………一九〇——一九五

## 第二編 海運論

第一章 緒論……………一九七——二〇八

第一節 海運之意義……………一九七

第二節 海運發達之沿革……………一九八

第三節 海運之重要……………二〇一

第四節 海運與陸運之比較……………二〇六

第二章 船舶……………二〇九——二一九

第一節 噸數……………二〇九

第二節 造船材料……………二一〇

第三節 船體之大……………二一三

第四節 船舶之速度……………二一四

第五節 船舶之推進方法……………二一五

第六節	船員	一一八
第三章	海運之經營	一一〇——一三九
第一節	海運事務之種類	一一〇
第二節	海運經營的種類	一一三
第三節	海運競爭與海運同盟	一二八
第四節	運費	一三四
第四章	航業國營之理論與實際	一二九——一五六
第一節	緒言	一三九
第二節	由資本性方面而考察	一四〇
第三節	由公共性方面而考察	一四二
第四節	由協同性方面而考察	一四七
第五節	由獨占性方面而考察	一四九
第六節	由營業效率方面而考察	一五二

第七節	結論	二五五
第五章	我國航業問題	二五六——二八〇
第一節	引言	二五六
第二節	航權問題	二五七
第三節	資金問題	二六六
第四節	輪船問題	二六九
第五節	航線問題	二七二
第六節	營業問題	二七五
第七節	結論	二七九

# 交通政策

劉光華編

## 第一編 總論

### 第一章 交通及交通機關之意義

從來交通之意義，學者所見不一（註）；惟交通論之總括的研究，首推德國，若英經濟學界，僅爲鐵道論，海運論，通信論等分論之單獨的研究，尙無總括的交通論之著作，故予將研究交通之第一流學者鮑爾喜（R. van der Borgh）所述交通之意義，一考察之。

鮑氏於其所著之交通論（Das Verkehrswesen）中，謂交通（Verkehr）之意義有最廣義的，廣義的及狹義的三種：最廣義的交通，係指人人相互關係之全體；廣義的交通，係指最廣義的交通中之屬於經濟範圍者，即經濟上之交通；狹義的交通，則爲人，物，報知之場所的移動。此種分法，於理不當；蓋最廣義的交通，

既爲人與人之關係，則由此縮小範圍之廣義的交通，不能不爲人與人之關係，由廣義再縮小之狹義的交通，亦不能不爲人與人之關係。而鮑氏所謂廣義的交通，係指經濟上之交通，舉凡經濟上之給與，貨物之交易，概可包括，固未脫出人與人之關係；然狹義的交通，則脫出其範圍矣。例如一人獨登獅子山遊覽，或獨往廬山避暑，雖屬人之場所的移動，究無何等人與人之關係。且鮑氏一方說明最廣義的交通之概念，爲人與人的關係之全體；而他方又以街路交通，步行者之交通，爲狹義的交通。以最廣義中所未包含者，包含於狹義之中，實屬自相矛盾！

依予所見：交通之意義，與其分爲廣義狹義，毋寧認定第一義第二義之區別。所謂第一義第二義，非兩者之廣狹關係，即後者非前者之部分，乃表示兩者內容各異之辭也。但欲說明交通之真概念，亦不得不由人與人之關係始。

在人類之社會生活，人與人之間，自然發生種種關係：例如甲有財產，而乙無之，丙有榮典，而丁無之，此種關係，可名之曰靜的關係；若甲向乙買取貨物，丙向丁索還債項，則其關係可名之曰動的關係。予之所謂第一義的交通，即

指人與人間所生之一切動的關係而言。人與人之間，一有思想或貨物之移動，即可謂之爲交通；但思想之由一人而傳於他人，含有種種意義，或爲商業的定貨，或爲社交的應酬，或爲政治的宣傳，不可以一概而論，貨物之由一人而移轉於他人亦然，買賣者有之，贈與者有之，掠奪者亦有之。第一義的交通，即包括此種種意義之概念也。故若將第一義的交通分類，則不應以主體爲標準，而當以客體爲標準，分爲思想之交通與貨物之交通。又依其移動之種種意義，在思想之交通，可分爲定貨，應酬，宣傳等等；在貨物之交通，可分爲買賣，贈與，掠奪及其他種類。

人與人間之思想或貨物的移動，由其當事者觀之，固以移動之思想或貨物並其移動之意義爲重；然由局外之第三者觀之，則對於當事者間思想或貨物之移動，含有何種意義，決不過問，惟注視其場所的移動而已，此種事實，人常以交通之概念觀之，故此種意義的交通，不注重移動之思想或貨物並其移動之意義，而以場所的移動爲其概念之重點；然場所的移動，不僅限於思想與貨物，而人乃

更易爲場所的移動者：是人之場所的移動，亦不能不含於交通之概念中。於是人，思想，貨物之場所的移動，皆可謂之交通。此卽交通之第二義；而其分類，則爲人之交通，思想之交通及貨物之交通三種對立。

茲將交通之第一義與第二義比較之：在第一義的交通，由其主體而論，皆爲人之交通，由其客體而論，則爲思想之交通與貨物之交通；然在第二義的交通，主體之概念本來極稀薄，或竟視爲等閑，惟以人，思想，貨物之三種移動體爲重。由是觀之，第一義與第二義之無廣狹關係，昭然若揭。且如前例遊覽避暑等事無人與人的關係之場所的移動，在第一義的交通中，雖未包含，而第二義的交通中，則含有之，是第二義未必較第一義狹，又可知矣。

第二義的交通，既注重於場所的移動，則其移動之方法及設備，亦當然注重。移動之方法，因移動之物體而異：思想之交通，謂之通信(Kommunikation)，貨物之交通，謂之運輸(Beförderung)。而移動之設備，謂之交通機關(Verkehrsmittel)，可分爲二種：如道路，橋梁，鐵道路綫，車站，港灣，運河，郵政局，

飛行場等，爲靜的交通機關；肩輿，馬車，汽車，火車，電車，船舶，飛行機等，爲動的交通機關。又用以通信者，曰通信機關；用以運輸者，曰運輸機關。至於人之交通，則不得一律稱爲運輸，例如人自步行，雖屬於鮑氏之狹義的交通及我之第二義的交通，然不得謂之運輸。

德國學者多以貨幣及金融機關等，列於交通機關之內，有使概念混亂，說明曖昧之弊，殊不足取。吾人於茲所欲研究者，爲交通論，且務求學術上之用語與社會上之用語一致，故敢下交通之定義如左：

人，物及思想的空間移轉，謂之交通，而用以移轉之諸設備，謂之交通機關。

註 西摩勒耳 (Schmoller) 廣義的交通，係指經濟財，人及音信由一處移至他處之物質的移動並同上之物由一人的處分權移至他人的處分權之法律的移動，前者依交通機關行之，後者依契約，買賣及其他交易行之，此後者形成經濟現象中之一領域而分離時，常含於普通商業之概念中，於是所在變更之觀念殘存而爲狹義的交通。



傅克斯 (Fuchs) 交通云者，在狹義，為技術的分配貨物；在廣義，則為經濟的分配貨物。

庫禮 (Charles H. Cooley) 交通者，一切種類之事物由一處移動到他處之謂也。

瓦格涅 (Wagner) 交通機關者，使人，動產 (即財貨) 及音信的所在變更之具也。

薩克思 (Sax) 交通機關為場所的移轉之諸設備，即運送人，貨物及音信之設備；此種意義之交通，與運輸及通信相同。

菲利頗維緒 (Philippovich) 交通有廣狹二義：在廣義，為一般依經濟的方法之貨物的遷移，通例用為諸經濟單位間交易的一切關係之總稱；依狹義解釋時，僅為人，貨物及通信之空間的遷移，即人，貨物及通信之場所的變更。

格羅愁 (Grunzel) 交通者，以創設並運用使個個經濟主體間的關係圓活之機關為任務之營業也。

## 第二章 交通論之內容

### 第一節 交通論之問題

交通之概念，有第一義第二義之區別，已如前述，而交通論之本質的問題，即關於此第二義的交通之經濟現象的理論及政策。研究第一義的交通，屬於社會