

交通經濟學

余松筠編著

現代商業叢書

交

通

經

濟

學

商務印書館發行

中華民國二十六年六月初版

徐

命(30328)

現代商業叢書
交通經濟學一冊

每冊實價國幣玖角

外埠酌加運費匯費

編著者 余松筠

發行人 王雲五
上海河南路

印刷所 商務印書館
上海河南路

發行所 商務印書館
上海及各埠

* 版權翻 *
* 所有必究 *

(本書校對者王永榜)

編

一二四三上

序

交通勞務或運輸勞務之存在，爲人類諸般社會現象生成所不可缺少的手段，尤其是現代交換經濟組織裏，社會經濟之繁榮，當先以交通勞務生產之優秀化普遍化爲前提。換言之，即是交換經濟組織之成立，對於交通勞務之需要不可一時或缺。爲滿足此項交通慾望（Verkehrsbedürfnisse），則吾人當努力於交通財（Verkehrsmittel）之獲得的研究，交通經濟學之成立，即爲研究交通財之獲得及謀滿足交通慾望之學問。

交通學或交通經濟學在社會科學中之成立爲獨立的分科研究，在我國尙不能認爲普遍。近年國內對於交通學之研究雖漸盛行，但多爲縱斷的研究，如通信陸運海運空運等，即是所謂交通學之個別的部門。縱斷的研究往往容易忽略各分科之關聯性。本書題名爲交通經濟學，即力圖對於交通經濟事象之總括的研究盡量闡明各種交通機關之特質及其互相之關係。

本書共分八章：第一章詳述交通之概念及本書研究範圍，第二三章爲交通機關之解說及交通發達並對於各方面之影響。其餘各章分述交通企業之經營、機能、組織、聯絡、分工、勞動、創設、競爭、獨佔、收入、支出、運價及交通企業之統制等，是爲本書研究之核心。且爲證實論述之對象起見，分別擇入各種統計圖表，俾讀者能從實際方面體

會。惟著者學識淺薄，力有未逮，疵謬之處，定所難免，尙望海內諸先進盡量指教，幸甚幸甚。

本書起草於前年冬季，中途因事擱置，後經家兄松琳之督策，始獲脫稿；實著者深致感謝。

民國二十五年十月余松筠識於故都

目錄

第一章 交通經濟學之基本問題.....	一
---------------------	---

第一節 移動現象與交通之概念.....	一
---------------------	---

第二節 關於交通概念之諸理論.....	四
---------------------	---

第三節 交通經濟學之構成.....	九
-------------------	---

第二章 交通機關論.....	一四
----------------	----

第一節 交通機關之意義與目的.....	一四
---------------------	----

第二節 交通機關之種類.....	一六
------------------	----

第三節 運輸與交通之種類.....	二四
-------------------	----

第四節 各種運輸機關之比較.....	二七
--------------------	----

第三章 交通及交通機關之發達與其影響……………三四

第一節 交通發達之意義……………三四

第二節 交通及交通機關發達之要件與傾向……………三五

第三節 交通發達之影響……………三七

第四章 交通企業論……………四七

第一節 交通企業之經營形態……………四七

第二節 交通企業之種類與其機能……………五七

第三節 交通企業之業務組織……………六九

第四節 交通企業聯絡論……………一〇四

第五節 交通企業中之分工……………一一一

第六節 交通企業中之勞動……………一一四

第七節 交通企業創設論……………一一七

第五章 交通企業中之競爭與獨佔……………一二五

第一節 交通企業中之競爭……………一二五

第二節 交通企業中之獨佔……………一三九

第六章 交通企業之收入與支出……………一七八

第一節 交通企業之收入……………一七八

第二節 交通企業之支出……………一九五

第七章 運價論……………一二二五

第一節 運價之意義……………一二二五

第二節 運價決定之兩大原則……………一二二六

第三節 運價之種類……………一二二九

第四節 運價實施制……………一二三五

第八章 交通企業統制論……………二五五

第一節 交通企業統制之意義與目的……………二五五

第二節 交通企業統制之種類與形態……………二五七

第三節 運價統制……………二六一

交通經濟學

第一章 交通經濟學之基本問題

第一節 移動現象與交通之概念

吾人在開始研究交通經濟學之前，應先闡明交通這個名詞的內容。交通這兩個字，在社會科學中已被用爲專門的術語，同時在吾人日常生活中，也普遍的在使用。不過日常生活的用法，是不規則且模糊的。在社會科學中，既被用爲專門的術語，則其內容必有真實的特質。爲探求乃至闡明其內容的特質，應先考究其概念發生之來源。換句話說，即是所謂交通概念，是從什麼現象中所引出。很明顯的這是由人類社會生存中之一切動態所引出。或者說，是由人類社會繼續生存中所發生之無數的移動現象中所引出。所謂移動現象，即是運動現象，意思是指某種東西，在某個場所的乃至時間的定點，向着另一個定點推移的動態而言，不過在這裏應注意的，即在宇宙間的移動現象有兩種。一是自然現象的移動。一是社會現象的移動，此兩者必須嚴格的區別。

所謂自然現象的移動，係指自然界之各種動態而言。其移動爲自然的，無目的的。如植物種子因風雨而移動，成熟的果實因受地心吸力而墜落，以及地殼之變動，和物理上天文上等移動現象，是與人類意圖絕無任何關係，完全由自然現象所發生出之移動。這種移動現象，爲自然科學研究的對象，稱爲自然的移動現象。另一種爲社會現象的移動，係社會科學研究的對象，其移動現象完全與上述相反，是被動的。所有一切移動，完全由人類的意思構成。因此亦稱爲目的的移動。例如在人類社會中之財貨交易，交涉，社交，散步，運動，乃至戰爭等諸般的社會事情（形象）所發生的動態，是完全基於人類動機而構成的一種目的的移動。這種現象，稱爲社會的移動現象。而交通概念之原來的特質，即由此社會的移動現象所引出。自然的移動現象，已如前述，爲自然科學研究的對象，當然是在本書研究範圍之外。吾人於此僅討論社會的移動現象所引出之交通概念。惟此處亦有應注意之點，即交通概念之原來的出發點，雖爲諸般社會現象之一切動態（移動）所引出（形成），但是諸般社會現象所發生之一切的移動，是否全屬於交通的概念呢。換句話說，交通概念之原來的特質雖在移動的一點，但一切移動的方法與手段，在概念上不能不嚴格的區別。對於這種移動的方法與手段的觀察和區別，則爲樹立概念之重心點。因此吾人還須檢討日常生活中所用的交通概念。在吾人日常生活用語中所謂交通這個名詞的內容，在某種情形下，如交遊自體，往來自體，或財貨交易自體，政治的交涉自體等，均普遍的以交通這兩個字的語意去表示。但是這種用法，在概念上不僅無顯明的界限，且在許多情形下亦頗不當。此當爲本書所不取。如有必要，且須設法加以糾正。

以期在學問上吾人能樹立較為正確的內容。

在社會中如經濟、政治、宗教、軍事等各社會現象自體的成立，吾人應明瞭交通爲不可避免的必然的手段。但是諸般社會現象的自體，與由交通所表示之社會移動現象的自體，並不是同一的事情。又如對於財貨交易（或交換）的成立，交通同樣爲一種必要的手段。而交通的本質，或者說這種移動現象的本質，亦並非財貨交易的本質。因爲財貨交易的本質，是以支付和獲得爲重心點。即是其本質由支付甲而獲得代償物乙兩要素結合而成。但是交通的本質並不在此。唯單以甲的移動，或乙的移動便可以構成。因此交通與財貨交易必須嚴格的加以區別。若將此兩者視爲一體，則不但很難樹立交通概念的特質，且研究交通經濟之出發點，亦必因此而混亂。關於此點，以後將再爲詳細說明。要之交通爲諸般社會現象之存續所不可避免的必然的一種隨伴的現象，但是彼此在本質上是存有少差異的。

如上所述交通爲諸般社會現象的存續所隨伴着的一種不可避的必然的移動現象，且其概念之原來的特質是注重在移動這一點，因此在社會中之諸般的移動，不管其發生的意思乃至原因如何，吾人站在客觀的立場，均可視爲交通概念的特質。但是像這樣立論，也不能真正樹立交通概念之精確的內容。如前所述應對於移動的方法與手段加以區別。期對於概念的內容，能使其確定化簡明化。所謂移動的方法與手段的區別，即是對於移動現象的內容，當與以場所的限制。所謂場所的限制，是指在特定的場所內所發生的移動，不能認爲交通的概念。例

如在學校，花園，運動場，海水浴場等特定的場所所以內所惹起的移動，不能構成交通的概念。在這種場合之下所發生的移動，若固執的從移動一點上觀察，即認為是交通的概念，結果不外墜於觀念論中。而且固執的結果，徒使研究的對象混亂而已。

綜合上述，則交通的概念，是指在特定場所以外的移動。換言之即在特定場所以外經過人工的或天然的通路所惹起之社會的移動現象，始能構成交通的概念。而惹起這種移動現象的客體，則為人，貨物，音信三者。此三者中對於人在此無須加以說明。所謂貨物與音信，概括說來，貨物是指商品與非商品，此外還包括人類以外之各種動物，音信是指郵件，電報，電話，無線電等移動形態，及其他傳達人間意思，感情的各種學術和各種社會事項而言。此三者（人，貨物，音信）稱為交通客體（Verkehrsojekt）。

因此吾人對於交通的概念，可以作以下的結論。即所謂交通，是指人，貨物，音信三者，在特定場所之外經過人工的或天然的通路所惹起的社會的移動現象而言，而為其他各種社會現象生成所不可避的必然的手段。

第二節 關於交通概念之諸理論

上節所述為本書對於交通概念的解釋，但是為澈底了解起見，吾人於此不妨再參考各學者對於交通概念的各種理論。交通學或交通經濟學在社會科學中成立為一獨立的部門，在我國尚係萌芽時期，近年來國內關於

交通學方面的研究雖有顯著的進展，但畢竟尚未普遍。且研究的對象，大概為交通學之個別的部門，對於各學者所倡理論的介紹，亦甚稀罕。

最初確定交通學為社會科學之一特殊部門，而作橫斷的研究的，是幾位著名的德意志學者。例如交通學，交通經濟學，交通政策學等，均為德意志學者所倡導。在英、美、法等國並沒有如德意志學者所謂交通（Verkehr）這個字的語義。日本小島昌太郎氏亦曾力為解說。如英語中之「Transportation (to carry or convey from one place or station to another, as by boat or rail to transfer) Traffic (coming and going of persons or goods by road, rail, steamship route) 與 Communication (conveyance or transfer of information)」等字互相混合着解釋。雖有交通概念的意思，但此等字均為對立的關係。故在英、美等國的學界對於交通學橫斷的研究，並不如德、奧之普遍。彼輩所研究者，亦僅為交通論中之個別的部門，如鐵道論，海運論，通信論等等。在我國亦與英、美等國同樣，很少有綜合統一的研究，因此余頗願介紹德、奧各學者對於交通概念所樹立之諸理論，且稍加以簡略的說明。期對於交通經濟學研究的對象，能更深一層的明瞭。

(1) 研究交通學的代表學者當認為鮑爾格蒂 (R. Von der Borcht) 在氏所著交通論 (Das Verkehrs-wesen) 一書中對於交通概念的解釋，係分做如下的三個階段：

一、最廣義的交通

「交通這個術語，從最廣義的解釋說來，是指人類互相間關係之全部而言。」此處所謂人類互相間關係之全部，當然是指整個移動的現象。即是廣義的交通概念，係着重於移動一點。結果將人間全部的關係，皆以交通的概念去觀察。但是以這樣廣泛的意思解釋交通的概念，氏認為非其所著之交通論論述的對象。因此對交通的概念，多少給以範圍的限制。以期求得交通論的真實對象，而作廣義交通的解釋，限制為經濟上的交通。

二、廣義的交通（經濟上的交通（Wirtschaftliche Verkehr））

「經濟上的交通，係指經濟上之往來，與貨物交易之全形態而言，」其內容包括市場交易（Markverkehr），交易所交易（Börsenverkehr），商業交易（Handelsverkehr），貨物交易（Güterverkehr），金錢交易（Geldverkehr），信用交易（Kreditverkehr），以及與交易相似之交易，按氏所謂經濟上的交通，即係指經濟財（Economic goods）之移轉的全形態而言，其結果以整個交換的全形態，作為交通概念的內容。將交換的特質，與交通的特質視為同一。惟氏續謂「假如交通的概念，沒有再較此更狹的界限，則本書殆將歸納所有經濟學上的問題而處理之。」但是若以經濟上的交通作為交通論的對象，而偏於一般交換方面，結果不僅使研究交通或交通經濟的出發點紊亂，且亦難獲得真實研究的發展。因此氏最後的見解，認為猶須將交通的概念，再加以嚴格的限制，而作狹義的交通解釋。

三、狹義的交通

氏以一般日常用語的交通語義，作為狹義的交通解釋。即是所謂人，貨物，音信的場所的移動。在其敘述中稱「今日所謂交通，實際是單指人，貨物，音信場所的移動，而不涉及其他的意思。亦即是指普通運輸與通信(Transport- und Kommunikationswesen)而言。」這是鮑爾格蒂最後所找出之交通學所研究的對象。本書第一節的立論亦基於此點，茲不贅述。

(二) 喜摩勒爾(Gustav von Schmoller)氏對於交通概念的解釋，亦分為廣義與狹義兩種。

一、廣義的交通

所謂廣義的交通，是指經濟財，人與音信從一個場所向他一個場所移轉的現象。事實上指場所的移動而言。同時此等東西若由一個人的支配權，移向他一個人的支配權，則是指法律上的移動而言。……前者是由交通機關和交通組織的移動。後者是由契約，買賣，信用，和其他交換的移動。」按以上氏對於廣義的交通概念的解釋，與鮑爾格蒂的廣義和狹義兩種相混合的見解大略相同。為避免重複起見，茲從略。

二、狹義的交通

「狹義的交通事實上指空間的移動而言。」此處氏所謂空間的移動，並不包括自然現象的移動。而是指單純的場所的移動。關於此點殆與鮑爾格蒂的狹義的交通概念無別。姑不贅述。

(三) 格倫塞爾(Joseph Grunzel)對交通概念的解釋，亦分為廣狹兩種。最先從初期封鎖的家庭經濟

之各個經濟主體互相間的關係說起，嗣後因協業與分工的發達，生產遂益趨於專門化，特殊化，致使一個經濟主體與其他的經濟主體間的交換關係，漸漸密切。其發展的階段，係由都市經濟，擴大為國民經濟，乃至世界經濟。而這種關係之根本的原因，當然是因貨物（經濟財）的轉換。關於此種各經濟主體互相間的交換關係之不斷的擴大和強化的狀態，氏稱之為廣義的交通，此外氏又謂「國民經濟的全活動，亦可單稱為廣義的交通。」在其所著交通政策（System der Verkehrspolitik）一書中，彼曾謂廣義的交通，非交通政策研究之對象。因其包含移民買賣等事情之故，後更說明廣義的交通，為一般經濟政策的問題。反之，交通政策的對象，則為狹義的交通。而對於狹義的交通的內容，彼則限定為對於確保經濟主體互相間協力手段的創造與運用的經濟行為。以上氏對於廣義交通的解釋，認為是國民經濟的全活動。其結果將各種經濟活動的特質，與交通的特質，混為一體。而且交通是經濟行為以外人類行為必然隨伴的現象，因此如上所述狹義的交通，從經濟行為一點出發觀察，似覺有再考慮的必要。

（四）斐里蒲喜（Eugen von Philippovich）氏對交通概念的解釋謂，交通這個語義從廣義方面的解釋，即是由經濟方法移轉貨物的意思。且並不包含各種單位間的交換關係。（例如市場交易，交易所交易等。）而狹義的交通，則是指人貨物音信的場所的移動而言。吾人所謂交通手段，或交通機關，通常即以此狹義的交通作對象。按斐氏所謂廣義的交通，——由經濟方法移轉貨物——在某種情形下其理論似欠妥當。蓋如上述交通為