

日治時期臺灣國有鐵路貨物 運費政策之研究 1896-1936

蔡 龍 保

摘 要

日治時期鐵路的興築使得臺灣邁向現代化。臺灣總督府藉由鐵路加強對殖民地的控制、開發地方資源、促進產業發展、配合移民計畫，推進各項政策。然而，欲了解鐵路的發展與總督府的殖民政策，除了必須對鐵路興築、改良工程、人事制度等各方面作考察之外，運費政策的制定與影響亦為不可忽視之一環。鐵路的興築會帶來社會、經濟、文化等全面性的發展自不待言，然而，值得注意的是，一旦運費制度不當，必會相當程度的降低鐵路所帶來的發展效能，使得之不易的諸項設施無法發揮完全的效果。本文探討迄1936年為止臺鐵受到戰爭影響前，貨物運費政策長期的發展與變遷，與日鐵相比較來評析其合理性，並且進一步探究其對臺灣產業的發展與臺鐵本身營運造成何種影響。

關鍵詞：日治時期、鐵路、運費政策、產業、殖民

A Study of the Policy of Freight Rates on National Railroads in Taiwan under the Japanese-ruled Period of 1896-1936

Lung-pao Tsai*

Abstract

During the Japanese-ruled period, railroad construction enabled Taiwan to modernize herself. The General Governor of Taiwan used the railroad to control the colony, to explore regional resources, to develop industries, and to carry out policies of different kinds on the island. In order to understand the development of the railroads and the colonial policies of the General Governor of Taiwan, it is necessary to investigate how the railroads were constructed, how the constructing engineering was improved, and how the personnel system was put into effect. It is also necessary to look into the establishment and impact of the policy of freight rates. Railroad construction naturally brought about social, economic, and cultural developments. More importantly, however, a proper system of freight rates would decide if the expected effects would result.

This paper explores the policy of freight rates of the railroad in Taiwan by 1936, compares it with the Japanese system, and discusses how it affected its own operation and the development of industries in Taiwan.

Key words: Japanese-ruled Period, Railroad, The Policy of Freight Rates, Industries, Colony

* Candidate Ph.D., Department of History, Taiwan National Normal University

日治時期臺灣國有鐵路貨物 運費政策之研究 1896-1936*

蔡龍保**

壹、前言

邁向現代化是日治時期臺灣歷史發展的重要特徵之一。鐵路的興築是現代化的各項設施當中，極為重要的一環。1908年縱貫鐵路完成後，縱貫線所經之地產業發展漸趨快速，使臺灣西部呈躍進發展之勢。接著，臺灣總督府鐵道部再興建東部的鐵路，並配合各項移民、產業計畫，以促進該地之開發。迨至日治中、後期，臺灣鐵路進而致力於東西線鐵路的連繫。¹

然而，欲了解鐵路的發展單就設備方面的改善是不夠的，為了進一步發揮鐵路的功能，鐵路運費制度的完善亦極重要。鐵路的興築會帶來社會、經濟、文化等全面性的發展自不待言，然而，值得注意的是，一旦運費制度不當，必會相當程度的降低鐵路所帶來的發展效能，使得之不易的諸項設施無法發揮完全的效果。由這點來看，鐵路運費制度的適當與否，實為鐵路經營上不可忽視之一環。筆者已討論過日治時期臺灣國有鐵路對

* 感謝匿名審查人惠賜諸多寶貴意見，使本文得以改正若干誤謬之處。

收稿日期：2004年3月9日，通過刊登日期：2004年5月5日。

** 國立臺灣師範大學歷史學系博士候選人

¹ 參閱拙撰：日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936），國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，2001年6月，頁1。

臺灣社會經濟的重大影響，²然對運費制度的適當與否，及其對國鐵發展、產業發展的影響，仍未進行深入的探究。

就貨物運費政策而言，以往論者以為，臺鐵貨物運費實屬低廉。總督府以降低運費的方式，增加貨物運輸量，達成獨占之目的，同時亦穩定了鐵路經營之基礎；商人也因運費減輕，而樂意將資本投資於各種產業之經營。³或言，日治時期鐵路運費頗為合理，確實負起客貨運輸的責任，而以「盜亦有道」形容殖民政府。⁴

對於這些觀點，筆者則持保留態度，深感尚有討論之餘地。必須探討貨物運費制度的長期變化，並與日本國內作比較，方能釐清事實真相。本文擬探討迄1936年為止臺鐵受到戰爭影響前，貨物運費政策長期的發展與變遷，並與日鐵相比較來評析其合理性，再進一步探究其對臺灣產業的發展造成何種影響。

貳、普通貨物運費政策的變遷

一、草創期的發展（1896-1907）

臺鐵貨物運費制度可分為普通貨物與特定貨物兩種，而普通貨物又分為一般貨物與包車貨物兩種，首先，探討普通貨物運費政策的變遷。1896年7月，總督府發布鐵道規則後，在進行軍事輸送的同時，亦許可一般客貨運之運輸。在不妨害軍事輸送的範圍內，徵收運費，進行客貨運輸。此一時期的營業規程中，貨運規則的特質主要有二：貨運僅分一般貨物與包車

² 參閱拙撰：日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936），第六章「國有鐵路與臺灣社會經濟之發展」，頁134-173。

³ 林淑華：日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920），國立師範大學歷史研究所碩士論文，1999年6月，頁101-102。

⁴ 周憲文：《臺灣經濟史》（臺北：臺灣開明書店，1980年5月），頁836。

貨物兩種，以距離比例法計算運費。當時一般貨物運費8錢（每百斤、每哩），包車貨物運費為7錢（每噸、每哩）。1899年北部線開通，包車貨物運費仍為7錢，唯一例外是煤炭的運送為4錢。翌年開始降低運費，最初砂糖降為4錢、樟腦降為5錢。⁵漸脫離軍用鐵路時期的運費。

隨著產業的發展與貨物種類的漸次增加，1900年12月總督府依日本國內鐵道作業局之等級別將一般貨物分為三級，以一級品為最下級，分49種品類，運費最為便宜，生活必需品及原料屬之；粗製品、精製品、奢侈品則分屬二（分81種品類）、三級（分41種品類）品，考量運費負擔能力而做分類。⁶至於包車貨物、手提行李、小貨物及級外品（不屬三級中任一級之物）的運費，亦是參考日本國內鐵道作業局的運費，加上幾成作為臺鐵運費，於1901年1月實施。⁷

此一時期的貨物運費制度已具雛形，運費的制定主要是參酌日本國內鐵道作業局的運費規定。但就運費的合理性觀之則極待商榷，因為鐵道部並未調查臺灣社會經濟的現況，制定適合的臺灣運費制度。結果生活水準較低的臺灣，其運費反高於日本國內。另一方面，由於鐵路路線尚短，實施距離比例法，使得運費更顯高昂。

⁵ 高橋泰隆：《日本植民地鐵道史論—臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道？經營史的研究》（東京：日本經濟評論社，1995年），頁34。

⁶ 別枝一夫：鐵道部大貨物等級表論，《臺灣鐵道》，第88號（大正8（1919）年10月），頁5-8。

⁷ 臺灣總督府鐵道部：《臺灣鐵道史》，下卷（近藤商店活版部，明治44（1911）年2月），頁241。

表1：一般貨物每百斤哩運費表

單位：錢

種 別 里 程		一級	二級	三級
一九一一年 距離比例法		0.6	0.8	1
種 別 里 程		一級	二級	三級
一 九 八 年	未滿50哩	0.6	0.8	1
	50哩以上	0.5	0.6	0.7
	100哩以上	0.4	0.5	0.6
	150哩以上	0.3	0.45	0.55
	200哩以上	0.3	0.4	0.5
種 別 里 程		一級	二級	三級
一 九 三 年	未滿50哩	0.6	0.8	1
	50哩以上	0.5	0.6	0.7
	100哩以上	0.4	0.5	0.6
	150哩以上	0.3	0.4	0.5
	200哩以上	0.3	0.3	0.4

資料來源：臺灣總督府鐵道部：《臺灣鐵道史》，下卷（近藤商店活版部，明治44（1911）年2月），頁241、259；武澤實太郎：《臺灣鐵道運賃等級早見表》（臺灣日日新報社，昭和5（1930）年6月），頁136。

表2：包車貨物每噸哩貨費表

單位：錢

種 別 里 程		第一種	第二種	第三種	第四種	第五種
一 九 八 年	未滿 50哩	4	5	7	9	10
	50哩以上	3.2	3.8	5.6	7	8
	100哩以上	3	3.4	5	6.5	7.5
	150哩以上	2.8	3	4.5	6	7
種 別 里 程		第一種	第二種	第三種	第四種	第五種
一 九 三 年	未滿 50哩	4	5	7	9	
	50哩以上	3.2	3.8	5.6	7	8
	100哩以上	3	3.4	5	6.5	7.5
	150哩以上	2.8	3	4.5	6	7
	200哩以上	2.2	2.7	4.2	5.7	6.7

資料來源：臺灣總督府鐵道部：《臺灣鐵道史》，下卷（近藤商店活版部，明治44（1911）年2月），頁259；武澤贊太郎：《臺灣鐵道運賃等級早見表》（臺灣日日新報社，昭和5（1930）年6月），頁73。

二、發展期（1908-1933）

縱貫線完成後，長程運輸的貨物大增，為了遠距離運送貨物之便，1908年4月，鐵道部一面將一般貨物與包車貨物依距離分級，一面將原來距離比例法的計費方式改為遠距離遞減法，⁸使得遠距離運送的貨運費較為低廉（參見表1、表2）。採用遠距離遞減法的原因大致有二：一為貨物在起迄起站之費用，不論其運輸里程之遠近，大致相同，但車輛利用效能則隨運輸里程愈遠而愈高；二為按照貨物負擔能力而論，假使運費與里程成等比例增加，則長距離貨物運費將過高而無能力負擔。⁹故遠距離遞減法不僅能

⁸ 支社調查部：臺灣鐵道運賃制度檢討（二），《交通時代》，第7卷第5號（昭和11（1936）年5月），頁73。

⁹ 金士宣：《鐵路運輸學》（臺北：臺灣商務印書館，1948年12月），頁349。

增進車輛運送之效能，對重要貨物多為長途運輸的臺鐵貨物而言，實為一大福音，有促進產業發展之作用。

由於縱貫線的運輸量、速度、安全與穩定性皆非舊有的陸運（人力肩挑、牛車、輕便鐵路）可比，運費雖較日本國內為高，但較之舊有陸運、海運，仍便宜甚多，因此逐漸形成鐵路壟斷臺灣陸路運輸，並使原來利用海運輸出的產品，轉而集中於鐵路，向南北兩大港高雄、基隆輸出。¹⁰由基隆、高雄兩港集中輸出的貨物，由於遠距離遞減法的採用而受惠，但是一般貨物的運費則仍頗為高昂，遭到一般大眾的非難。1910年代初經濟不景氣的時期，降低運費的輿論日趨熾烈，已有論者認為當時的運費會阻礙產業的發達。然而，由於1914年降低旅客運費使得鐵路收入大為減少，若再將貨物運費降低，則實非鐵路營運所能負荷。加上當時鐵路的發展可謂未竟全功，仍有改善各種設施的必要，鐵道部官員認為降低運費（即減少鐵道部收入）似乎仍為之過早，¹¹但為了安定國民生活，仍決定盡可能降低生活必需品的運費，1916年12月1日，將米、麥、粟、豆、稗、黍、砂糖均編入第一種貨物，減低其運費以因應社會物價高漲的狀況。¹²

事實上，此一時期臺東線的運費更加不合理。自1910年營業開始以來即採距離比例法，而且運費遠較西部縱貫線更為高昂，¹³實有礙開發遲緩的東部之發展，違反臺東線興築之本意。由此一時期運費制度的發展可知，鐵道部基於財政收入的考量，不僅難以兼顧東、西部鐵路運費的合理化，連西部鐵路運費的調整亦只能從客貨運中擇一改善。而後臺東線調整運費之時，亦呈現此一態勢。

1918年第一次世界大戰結束後，鐵路貨運熱潮漸趨平靜，滯貨問題次

¹⁰ 林淑華：日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920），頁107-112。

¹¹ 村上彰一：臺灣鐵道？運賃低減？時機尚？早？，《臺灣鐵道》，第34號（大正4（1915）年4月），頁8。

¹² 官鐵運輸營業？成績，《臺灣鐵道》，第58號（大正6（1917）年4月），頁3。

¹³ 本島官營事業？雙璧，《臺灣經濟往來》，臺灣經濟研究會，第6輯，昭和11（1936）年9月，頁23。

第減少，然而物價的騰貴仍持續著。就鐵路經營面觀之，滯貨問題已凸顯的運輸設備不足已需要一筆費用謀求改進，物價騰貴使得鐵路用品費用大增，加以工資上漲，¹⁴以上在在使得鐵路諸項支出增加，因此，鐵道部一時無法全面調降高昂的運費。

1929年4月1日，總督府為了促進東臺灣的產業發展，將臺東線貨物運費降低至與縱貫線同一費率。然而，由於蕃人旅客運費的優惠再加上東部貨物運費調整後導致財政減收，使得臺東線的客運費雖然亦有改正之必要，但仍無法調整。¹⁵

1930年鐵道部衡量臺灣產業現狀及經濟界的情形，決定整理部分普通貨物運費之等級：麵粉、印刷紙、包裝紙、工業酒精等將其由原來第三種運費改為第二種，運費降低31.5%；黃紙板、礦石等由原來的第三種運費改為第一種，運費降低42.2%。¹⁶然而，由於長期以來鐵道部未能進行全面合理化調整運費，遭受如下之批評：

從經濟上的物價變動觀之，到了1930年代仍是以1920年代經濟景氣良好時期的改正運費率為基礎。由於當時一般物價高騰，民眾對於此運費亦不以為意。但其後隨著經濟不景氣，物價漸趨下降，1930年代的物價多與第一次世界大戰前一樣，甚至更加低落。身為「文明先趨」的鐵路，其運費仍是以物價最高的時期為基準，實在是頗為矛盾。¹⁷

由表1、表2可知，自1908年以來，不論是一般運費還是包車貨物運費，可說幾乎毫無更動，僅150哩以上及200哩以上的一般貨物運費稍有降

¹⁴ 森重秋陽：《臺灣交通小史》（臺灣交通協會，昭和18（1943）年3月），頁128-130。

¹⁵ 村上彰一：臺灣鐵道？運賃低減？時機尚？早？，《臺灣鐵道》，第34號，頁23-24。

¹⁶ 自四月一日實施鐵道貨物運賃低減，《臺灣日日新報》，10756號，昭和5（1930）年3月28日，版4。

¹⁷ 羽生國彥：《臺灣？交通？語？》（臺灣新民報社，昭和12（1937）年5月），頁103-104。

低，而包車貨物運費則僅再加上200哩以上的費率而已。故實際上除了調整若干特定貨物運費等級外，到1930年代初，大致上普通貨物運費是與1908年的運費相同，亦即臺鐵貨物運費呈現長期偏高的狀態。

正如曾任交通局長與鐵道部長的白勢黎吉所言：「不可一概而論地說，臺灣鐵路的運費較日本國內為高，但是有許多運費不合理之處卻是不爭的事實。事實上臺灣鐵路的運費自1901年古早的時代採用以來，只是行部分性質的改善，不合時勢之處甚多，根本性的大改善是迫切需要的。」¹⁸

三、成熟期（1933年以降）

1933年4月1日國鐵改行公制法。¹⁹同時，通盤整理長期以來僅做部分變革的規程，新制定貨物運送規則，修訂貨物運費等級。蓋舊有的規程已實行二十多年，已不符社會實況之需，且由於公制法的實施，依現行等級制無法計算運費或已造成運費異動甚大，遂將一般貨物等級由三級改為五級（以第5級最便宜，第1級最貴）。²⁰為了減輕貨主的負擔，在小宗處理的貨物與包車處理的貨物間新設公噸級處理制度。從此，臺灣國有鐵路的普通貨物運費制度可謂走向成熟的階段。規程統一而詳備，處理亦趨簡化。1933年公制法實施後，由於分級上的變化，其運費難以與前期相較，以下另就1936年臺灣與日本國鐵運費作一比較。

由表3可知，與日本國內相較，一般貨物運費是全面地較日本國內昂貴。另由表4包車貨物運費觀之，80公里以內臺灣較為低廉，但趨長距離時，則臺灣漸次較日本國內高昂，顯示臺鐵與日鐵雖然都實施遠距離遞減

¹⁸ 白勢黎吉：「鐵道？運賃？高？」，《臺灣實業界》，第二年第6號（昭和5（1930）年7月），頁19。

¹⁹ 所謂公制法就是metric system，即我今日採用的公制度量衡。

²⁰ 臺灣總督府交通局鐵道部：《臺灣總督府交通局鐵道部第三十五年報》（昭和9（1934）年12月），頁41-42。

法，然遞減率遠低於日鐵。由於臺灣貨物多從基隆、高雄兩港輸出，貨物運送的平均里程約100公里，²¹超過80公里，可謂多數的包車貨物運費是比日本貴的。但值得注意的是，砂糖、糖蜜、茶等特產物及豬、鮮魚等食品的運費則較日鐵運費低廉。煤、米、豆粕、甘蔗、食鹽、肥料、磚等貨物之運費雖較日鐵高昂，其運費實與上述特產物相同，鐵道部同樣將之置於最便宜的第5種貨物運費。²²也就是說，鐵道部對於特產品與生活必需品盡量給予低廉的運費。

煤、稻米、砂糖、肥料、木材是臺鐵運輸的五大主要貨物（約占總貨物的60%），其中，雖然只有砂糖的運費較日鐵便宜（約占總貨物的28%），但是鐵道部除了將木材置入次便宜的第4種貨物外，其餘皆歸入最便宜的第5種貨物。

²¹ 參閱拙撰：日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936），頁110。

²² 貨物所屬等級參閱武澤贊太郎：《臺灣鐵道運貨等級早見表》（臺灣日日新報社，昭和11（1936）年3月）。

表3：1936年臺灣與日本國內一般貨物運費比較表 單位：每百斤

品名	運送里	臺灣	日本國內	品名	運送里	臺灣	日本國內
	公里	圓	圓		公里	圓	圓
蔬菜	80	0.42	0.38	紙	80	0.50	0.37
	160	0.67	0.57		160	0.84	0.57
	240	0.75	0.72		240	1.00	0.72
	320	1.00	0.84		320	1.00	0.84
砂糖	80	0.42	0.37	金屬物	80	0.50	0.37
	160	0.67	0.57		160	0.80	0.57
	240	0.75	0.72		240	1.00	0.72
	320	1.00	0.84		320	1.00	0.84
米	80	0.42	0.33	酒	80	0.59	0.46
	160	0.67	0.50		160	1.00	0.72
	240	0.75	0.62		240	1.25	0.92
	320	1.00	0.72		320	1.34	1.09
肥料	80	0.42	0.33	鹹乾魚	80	0.42	0.37
	160	0.67	0.50		160	0.67	0.57
	240	0.75	0.62		240	0.75	0.72
	320	1.00	0.72		320	1.00	0.84
芭蕉	80	0.50	0.37	茶	80	0.50	0.37
	160	0.84	0.57		160	0.84	0.57
	240	1.00	0.72		240	1.00	0.72
	320	1.00	0.84		320	1.00	0.84
木材	80	0.42	0.33				
	160	0.67	0.50				
	240	0.75	0.62				
	320	1.00	0.72				

資料來源：支社調查部： 臺鐵？運賃制度檢討（二），《交通時代》，第7卷第5號（昭和11（1936）年5月），頁74。

表4：1936年臺灣與日本國內包車貨物運費比較表 單位：每噸

品名	運送里	臺灣	日本國內	品名	運送里	臺灣	日本國內
	公里	圓	圓		公里	圓	圓
煤	80	1.60	1.77	鹹乾魚	80	1.90	2.01
	160	3.00	2.71		160	3.40	3.12
	240	3.75	3.53		240	4.50	4.05
	320	4.40	4.16		320	5.40	4.80
砂糖	80	1.60	2.10	酒精	80	2.80	2.34
	160	3.00	3.12		160	5.00	3.63
	240	3.75	4.05		240	6.75	4.65
	320	4.40	4.80		320	8.40	5.47
米	80	1.60	1.77	豆粕	80	1.60	1.77
	160	3.00	2.71		160	3.00	2.71
	240	3.75	3.53		240	3.75	3.53
	320	4.40	4.16		320	4.40	4.16
木材	80	1.90	1.77	硫安肥料	80	1.60	1.77
	160	3.40	2.71		160	3.00	2.71
	240	4.50	3.53		240	3.75	3.53
	320	5.40	4.16		320	4.40	4.16
甘蔗	80	1.60	1.77	糖蜜	80	1.60	2.01
	160	3.00	2.71		160	3.00	3.12
	240	3.75	3.53		240	3.75	4.05
	320	4.40	4.16		320	4.40	4.80
水泥	80	1.90	1.77	腦油	80	2.80	2.01
	160	3.40	2.71		160	5.00	3.12
	240	4.50	3.53		240	6.75	4.05
	320	5.40	4.16		320	8.40	4.80
酒	80	3.50	2.34	樟腦	80	2.80	2.34
	160	6.50	3.63		160	5.00	3.63
	240	9.00	4.65		240	6.75	4.65
	320	11.40	5.47		320	8.40	5.47
食鹽	80	1.60	1.77	農工業用 機械器具 類	80	2.80	2.10
	160	3.00	2.71		160	5.00	3.12
	240	3.75	3.53		240	6.75	4.05
	320	4.40	4.16		320	8.40	4.80

茶	80	1.60	2.01	其他肥料	80	1.60	1.77
	160	3.00	3.12		160	3.00	2.71
	240	3.75	4.05		240	3.75	3.53
	320	4.40	4.80		320	4.40	4.16
麵粉	80	1.90	2.01	磚	80	1.60	1.77
	160	3.40	3.12		160	3.00	2.71
	240	4.50	4.05		240	3.75	3.53
	320	5.40	4.80		320	4.40	4.16
豬	80	1.17	2.34	鮮魚	80	1.60	2.76
	160	2.17	3.63		160	3.00	4.24
	240	3.00	4.65		240	3.75	5.34
	320	3.80	5.47		320	4.40	6.24

資料來源：支社調查部： 臺鐵？運貨制度檢討（二），《交通時代》，第7卷第5號（昭和11（1936）年5月），頁74-75。

由上可知，臺鐵的一般貨物運費高於日本國內。另就包車貨物的運費觀之，雖然臺鐵自1908年縱貫線通車之後，將運費計算方式由距離比例法改為遠距離遞減法，但是其遞減率過低，使得長程包車貨物之運費明顯高昂。然而，在1933年改制之後，與日鐵運費的差距拉近，部分的特產物與食品運費則較日鐵低廉，鐵道部亦盡量給予主要貨物低廉的運費，誠為可喜的現象。然而，不可否認的是，長期以來臺鐵運費高於日鐵，許多貨物運費仍有待改進。

？、特定貨物運費的制定

除了以上所討論的普通貨物運費制度之外，尚有特定貨物運費制度的制定。特定運費是為了保護和獎勵尚處幼稚時期的臺灣產業而對某些貨物運費有特別減額的規定，分為三種：1.特約運費，2.運費回扣制，3.特定時期之貨物運費。

一、特約運費

特約運費始於1899年5月，基於產業政策上的考量，對臺灣的茶、砂糖、煤、樟腦及樟腦油等特產品制定特約運費。其後，陸續加入其他貨物，多達十幾種。²³米、鹽、味噌、木炭等日常生活用品採特約運費，依一般貨物與包車貨物的區別，給予10%到15%的折扣。²⁴

1928年鑑於一般物價低落，鐵道部取消日用必需品的運費優待，而將煤、水泥等置於特定運費中。²⁵1930年鐵道部衡量臺灣產業現狀及經濟界的情形，決定調降特定貨物之運費如下：遠距離運送的煤礦運費降低10%-35%、水泥降10%-60%、水果降20%。²⁶然而，到了1936年，得到運費優待的臺灣特產品不過啤酒、芭蕉、水果、水泥等數種而已。²⁷

二、運費回扣制

運費回扣制度與特約運費的差別在於特約運費是於事前行之，運費回扣則是事後減免其運費。²⁸1903年開始實施運費回扣制。此一制度一方面是為了獎勵臺灣的特產物，一方面則是為了吸收鐵路貨物，以期達成彼此互利之目的。參酌適用貨物的種類、季節及土地狀況，與貨主協調預定，在規定的數量、規定的起迄車站、特定的期限運送的貨物，給予5%到8%的運費回扣。

如大稻埕、淡水兩站間往來的大貨物，若一個月內的運費達20圓以上

²³ 森重秋陽：《臺灣交通小史》，頁127。

²⁴ 佐佐英彥：《臺灣之產業？其？取引》（臺南新報社臺北印刷所，昭和3（1928）年），頁610。

²⁵ 佐佐英彥：《臺灣之產業？其？取引》，頁610。

²⁶ 村上彰一：《臺灣鐵道？運賃低減？時機尚？早？》，頁23-24。

²⁷ 武澤贊太郎：《臺灣鐵道運賃等級早見表》，頁3-9。

²⁸ 中川正左：《帝國鐵道政策論》（東京：鐵道研究社，昭和3（1928）年7月），頁217。

者給予5%的回扣，運費達30圓以上者給予6%的回扣，運費達50圓者給予7%的回扣。又如臺北站出發到三叉河（今三義）的小型貨物，三叉河、苗栗、後寮、造橋、中港、新竹、紅毛田（今竹北）、桃園、枋橋（今板橋）等九站出發運到臺北、大稻埕、基隆三站的米，紅毛田、苗栗間各站出發運到臺北、艋舺、大稻埕、淡水、水返腳、基隆的薪炭等，一個月到三個月間運費噸數達70噸以上者，隨其數量之不同，給予5%到15%的運費回扣。此一措施，對吸引米、砂糖、製茶、木材、木炭等五種貨物採鐵路運輸成果頗佳。²⁹這是鐵道部為配合政府積極的保護政策而採行的運費優待保護。³⁰

三、特定時期之貨物運費

除了上述二種對特定貨物的特約運費之外，在特定時期對特定貨物亦有特約運費的制定。為了調節貨物運輸，鐵道部於5月到11月的淡季期間另有特殊之減價（參見表5）。³¹原是為了分散貨物避免滯貨的發生，沒想到1910年實施之時，因優惠方案而增加之貨物亦超過其負荷而造成滯貨達5萬噸。³²

1917年由於臺灣與日本國內間自由航路運費上漲，與命令航路運費相差甚多，原本從打狗港卸貨而運送到南部、中部的鐵路貨物幾乎都改由基隆港卸貨向中南部運送。結果使基隆港埠產生貨物堆積的現象，再度出現嚴重的滯貨問題。此時鐵道部再度以貨物運費的調整做為緊急措施以圖調

²⁹ 臺灣總督府鐵道部：《臺灣鐵道史》，下卷，頁261-266。

³⁰ 伯天生：「運費回復私議」，《臺灣鐵道》，第61號（大正6（1917）年7月），頁29。

³¹ 每年12月以後，由第二期米、砂糖以及製糖用煤的出貨，使得貨物運輸趨於旺盛，直到翌年4、5月形成臺鐵的貨物輸送繁忙期，也就是所謂的旺季。相較之下，5月到11月則為淡季。

³² 「停滯貨五萬噸」，《漢文臺灣日日新報》，3544號，明治43（1910）年2月22日，版3。

節：1.從打狗港出貨而運送到臺中以南各站的煤礦第二期特定運費降低50%；2.從打狗港出貨而運送到臺中的包車貨物之運費降低30%。³³然而此一臨時性的運費調整並不能完全紓解滯貨的現象，直到戰爭結束貨物量減少才告舒緩，但對貨主減低運送成本則有直接的幫助。到了1930年代，連淡季仍常發生滯貨，顯示臺鐵需作根本的變革，改善其運送力，單靠特定運費的調整是不夠的。

表5：1919年煤、薪、煤礦、磚特定時期運費優待表 單位：錢

期 間 哩 別		第一期：自5月至11月	第二期：自12月至翌年4月
		未滿50哩	3.2
每一噸 哩之運費	50哩以上	2.8	3.0
	100哩以上	1.8	2.3
	150哩以上	1.6	2.0
	200哩以上	1.3	1.8

資料來源：松尾貞壽：《臺灣交通便覽》(松浦屋印刷部，大正8(1919)年4月)，頁156。

對產業發展有鼓勵之效的運費回扣制度於1917年廢止，調節貨物運輸的特定時期運費亦於1920年廢止，使得貨主增加成本，屢屢向鐵道部請願。同年，鐵道部更以島內產業發達原有特約運費的貨物已無需再給予優惠，將之全部廢止，另對新的貨物制定特約運費，對某些特種貨物及日用必需品減低運費。³⁴事實上，這主要是由於鐵道部財政上的困難，無法同時給予多種貨物優惠的特定運費，遂衡量社會現狀與鐵路營運狀況而作一調整。

³³ 新年劈頭運輸施設，《臺灣鐵道》，第68號(大正7(1918)年2月)，頁2-3。

³⁴ 臺灣總督府鐵道部：《臺灣鐵道史》，下卷，頁74；鐵路運賃請願書，《臺灣日日新報》，8636號，大正13(1924)年6月1日，版13。

四、以特產品為例的觀察

由於臺鐵貨物運費原即偏高，得到特定運費之優惠者仍嫌其運費高昂。以下就鳳梨與芭蕉等青果作一觀察。1930年，在總督府舉辦的臨時產業調查會中，川村貞次郎委員指出鳳梨罐頭在日本國內鐵路運送時被當作第一種貨物計費，在臺灣則被視為第三種貨物，若以員林至高雄為例，第一種貨物每噸僅3.27圓，第三種每噸則高達5.45圓，兩者相差2.18圓。在鳳梨製罐業面臨相當打擊之時，川村希望能慎重考慮鐵路運費之變更。³⁵由於臺鐵運費原即較日本國內高，而鳳梨又被歸屬於運費高昂的第三種貨物，因此雖然得到特定運費之優惠，鐵路的運費對其仍造成不利的影響。

表6：米糖芭蕉鐵路運費比較表

單位：錢

品名	種別	百哩以上每哩運費	臺中—基隆間每噸運費	臺中—高雄間每噸運費
米	一種	3	3.79	3.85
砂糖	二種	3	3.79	3.85
芭蕉	三種	5	6.25	6.55

資料來源：臺灣於??芭蕉產業政策?批判(八)，《臺灣新民報》，第386號，昭和6年(1931)10月17日，版14。

芭蕉的情況亦是如此。由於芭蕉與鳳梨同屬於第三種貨物，因此其運費價格原即高昂，雖然得到特定運費優惠，然幫助似乎有限。芭蕉與鳳梨的鐵路運費，就青果物的性質而言是必須優先處理的，故運費較之米、糖高昂實亦無可厚非。但是臺鐵的運費高於日本國內，因而，實有再降低的餘地。

由於鐵路運費及船運費過高，甚至被批評為：「臺灣的芭蕉產業決不

³⁵ 臺灣總督府：《臺灣總督府臨時產業調查會會議錄》(臺北：臺灣總督府，昭和6(1931)年)，頁27。轉引自賴建圖：《日治時期臺灣鳳梨產業之研究》，國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，2001年6月，頁162。

是為了生產者而存在。換言之，芭蕉產業的存在，並非是為了提升生產者的生活，是為了確保資本主義的一環—船運會社的特別利潤，或是為了豐富臺灣官僚組織的一大財源—鐵道部的收入，及維持同業組合、青果會社、專屬運送店等機關的利益。」生產者的生活隨著所得的減少日益窘迫，而船運會社的獨占運費、鐵道部高昂的運費等，又給予生產者極大的壓力，實在非常不合理。³⁶

此外，最值得吾人注意的是，特定貨物運費制度之合理性。臺灣鐵路自創業以來經過幾十年，由於環境情勢的改變亦有許多改正。1933年改制之後，對於臺灣的芭蕉、青果、啤酒、水泥等特產品，為了促進其產業的發展、吸收鐵路貨物，特別制定優惠運費給予優待，但從整體觀之，實不甚充分。交通時代社臺灣支社長羽生國彥³⁷在1937年出版的《臺灣？交通？語？》一書中指出，「臺鐵貨物中屬專賣品的鹽、酒、樟腦油、樟腦等運費均較日本國內為高。酒在日本國內是屬奢侈品，置入高級品中，然而就臺灣的民情來說實為必需品，較之日本國內課以加倍之稅實不合理。樟腦是臺灣重要的特產品，實應加以獎勵，然而，鐵道部亦是課以較日本國內高額之運費。此外，農工業用機器具類運費亦較日本國內高出許多，對臺灣機械工業的發達將有負面的影響。」³⁸從促進臺灣產業與社會政策的角
度來看，有許多必須改善之處。

³⁶ 臺灣？於？？芭蕉產業政策？批判（七），《臺灣新民報》，第385號，昭和6（1931）年10月10日，版12。

³⁷ 曾歷任交通時代社理事、交通時代社臺灣支社長、臺灣總督府中央研究所農學部、臺中州農會、臺中州新高郡勸業課、臺中州大屯郡勸業課、臺中市役所。對於交通事業頗有研究，時有深刻之批判，著有《臺灣？交通？語？》一書。參閱原幹次郎：《南進日本之第一線？起？—新臺灣之人物》（臺北：出版社不詳，昭和11（1936）年），頁780。

³⁸ 參閱拙撰：日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936），頁68。

肆、貨物運費政策對產業發展之影響

由前述可知，臺鐵貨物運費較日本國內高，且其遠距離的遞減率較日本國內低，貨主受惠程度不及日本國內大。由於高昂的運費使得南北貨物運送較無彈性，增加業主的成本，或影響市場的擴大。有助於產業發展的特定運費，則由於項目少且不甚合理，亦難大幅度地發揮其成效。以下擬先就商工會的請願作一觀察，再以煤礦業為實例深入了解貨物運費政策與產業發展之關係。

一、各商工會的請願

臺鐵運費問題已經在民間高呼一段時間。全島各地的商工會要求降低鐵路費用的情況頗為普遍，例如：1898年新竹實業會、1906年臺南商工會、1912年高雄商工會、1916年臺北商工會、1927年臺中商交會、1929年臺北實業會、臺北商業會、1932年臺北實業會都曾向總督府提出陳請。³⁹此外，尚有其他產業會社獨自向總督府陳請的，例如，後面會談到的煤礦業，臺灣礦業會社即多次向鐵道部請願。

1932年4月在嘉義舉行的「全島實業大會」時，臺北實業會再次提出此一問題，獲得全場一致的贊同，進而向有關要員陳請。事實上在實業大會的決議案陳請之前，相關的陳請已屢屢出現，但並未獲得任何運費的改正。由於實業會請願書的內容清楚地體現了臺鐵運費政策對產業之影響，以下欲先就實業會的請願書作一觀察，其內容如下：

對於本島鐵路運費的高昂，雖屢屢向當局陳請降低，但是仍未見改善。島內航路雖然在最近兩回的討論中降低二成的運費，但仍較對外航路高昂。近來物價低落，希望運費也能有相當的下

³⁹ 趙祐志：《日據時期臺灣商工會的發展（1895-1937）》（臺北：稻鄉出版社，1998年6月），頁249-259。

降，然而鐵路運費卻仍然和景氣良好時期一樣高昂。人民的必須物資因運費而更加昂貴，使得家庭經濟備受威脅。此外，就工業製品而言，由於北部、南部間的鐵路運費較日臺間的補助航路⁴⁰高出六成，較自由航路高出三到四成，使用沿岸航路⁴¹者則必須支付許多雜費，就運費觀之實無法與日本國內輸入的產品對抗，特別是以薄利多銷的方式維持工業經濟的日常必需品。例如北部的工廠受到高昂的鐵路運費的妨礙，再加上日本國內產品利用日臺航路向南部傾銷，自然使得供給圈無法普及全島，供給圈只侷限在附近地區，持續競爭下來，無法收支相償，許多工廠走向倒閉的命運。由於工廠持續傳出倒閉，使得許多企業家在日月潭工事完成之際仍頗多猶豫，這也有礙臺灣的使命—到華南、南洋發展產業，吸引日本國內資本、進行工業臺灣亦不過是空想，同時，鐵路收入的來源也會因此枯竭，實違反國有鐵路的真精神。不應該依靠高運費率填補鐵路收支，而應圖臺灣百年之大計，採增加貨物運送量自然達到增加收入的方針。首先給予島內瀕臨倒閉的工廠注入生氣，進而獎勵各種產業之創辦，擴大豐富島內的生產。島內相互的需求皆能運用鐵路得其便利，由此緩和地方民眾生活的艱苦，並與電力工程的完工相呼應。為了實現工業臺灣，此時希望能排除萬難，斷行鐵路運費的降低。⁴²

由此一請願書可看出幾點運費政策失當所造成的不良影響：1.使得人民須使用昂貴的物資，家庭經濟更顯困難。2.由於鐵路運費較日臺間的補助航路與自由航路高出甚多，使臺灣產業受到日本國內輸入品的壓迫，供給無法普及全島，因而工廠持續傳出倒閉。3.影響外資的進入，阻礙臺灣工業

⁴⁰ 所謂補助航路，是指總督府認定在統治上或產業上不可或缺的航路，給予補助金，支持其營運，也稱為命令航路。相對者為自由航路，為業者自營的航路。

⁴¹ 海運航路有分對外航路和對內航路，沿海航路即是指臺灣沿岸的對內航路。

⁴² 羽生國彥：《臺灣？交通？語？》，頁105-106。

化。4. 鐵路財政長期以高運費填補收支，始終無法根本解決困境，反而迫使臺鐵的貨物為船運所吸收。茲以煤礦業為例說明之。

二、鐵路運費與煤礦業的發展

臺灣煤礦的主要三大客戶為基隆港的船舶、鐵道部以及南部製糖工廠。由於臺灣的煤質不佳，煤層較淺薄，開採費用自然較高，此為其競爭上較為不利之處。所幸煤礦礦坑都位於鐵路附近，就臺灣北部的用煤而言，不會累積高額的運費，尚有其競爭力。因此就鐵路用煤觀之，本島煤與日本的九州煤或撫順煤競爭時常是勝利者；基隆船舶的用煤，以神戶、基隆間6,000噸級的船舶來說（航路為神戶、門司、基隆），一次往返需要700噸的煤，其中只有門司、基隆間所需煤200噸採用九州煤，其餘500噸皆用臺灣煤。⁴³1914年，基隆煤礦商與大阪商船、日本郵船會社簽約，每噸煤價為4圓30錢，九州煤的特約價格為5圓80錢，便宜了1圓50錢。⁴⁴也就是說，本島煤在北部的競爭力是不輸日本國內的九州煤與撫順煤的。

然而，南部糖廠的用煤則為一大問題。因煤田分布於新竹以北，且大多集中在基隆周圍，而煤礦的消費地卻以南部製糖業為大宗。縱貫線未開通時，陸路輸送不便，必須花較高額的運費，故臺灣煤自然滯銷。隨著縱貫線、宜蘭線的完成，運輸路線始漸趨完備，但北煤南運的問題並未完全獲得解決，其癥結所在與鐵路運費政策大有關係。

南部各地的煤礦需求量隨著新式製糖廠及其他工業的發展逐年增加，1909年的需用量為25,487,318斤，其中日本煤約占84%，臺灣煤僅占16%。這是由於縱貫鐵路全通之後，鐵路運費仍頗為高昂之故。⁴⁵1914年，臺灣煤由八堵站到打狗的運費（含貨物的裝卸）每噸4圓50錢8厘；由撫順到大連

⁴³ 炭業不振原因（一），《臺灣日日新報》，4902號，大正3（1914）年2月2日，版2。

⁴⁴ 炭業不振原因（二），《臺灣日日新報》，4906號，大正3（1914）年2月6日，版2。

⁴⁵ 南部需炭，〈漢文臺灣日日新報〉，3548號，明治43（1910）年2月26日，版3。

再到打狗的撫順煤運費（含打狗港的港內卸貨費用）每噸4圓7錢8厘。八堵、打狗間的運費較之撫順到打狗的運費高了43錢，因此使得北部的四腳亭、田藪港等良煤在南部亦無法與輸入煤競爭。⁴⁶情況即如同上述實業會請願書中所言，由於鐵路運費相對於日臺船運費的高昂，使得臺灣產品無法與日本國內輸入的產品對抗，供給圈無法普及全島。

臺灣本身產煤，卻仍由日本輸入，這對臺灣經濟的發展甚為不利，鐵道部擬降低運費。⁴⁷如本文前述特定運費部分已提及，鐵道部於貨物的淡季（5月至11月）給予運費優待。⁴⁸1913年臺灣礦業會社召開第二次總會，再與鐵道部交涉降低臺灣煤礦運費。因為煤礦運費於淡季雖有減價，但於旺季則不僅沒有折扣，甚至更為昂貴，結果使得煤價更為高漲，造成煤礦業者之痛苦與需求者之不便。因此，希望能減低運費，以促進煤礦業、工業界之進步。⁴⁹鐵道部於淡季給予優惠是為了調節貨物，但是苦於財政困難不得不又在旺季提高運費，對於業者的申請，鐵道部只能以「經費關係，殊難改正」答覆之。⁵⁰

1920年4月以後，甚至連淡季的運費優惠亦加以廢除，再度引起業者持續不斷請願。1924年臺灣礦業會長向總督內田嘉吉及鐵道部長新元鹿之助提出調降鐵路運費之請願書，內容如下：

海陸運費高低是決定煤礦市價高低的重要決定因素。因此，煤礦的鐵路運費，特別是遠距離運送之貨物，應降低運費。現在日本國內鐵路運費大為降低，希望本島亦能做照實施。現行運費率制定既久，言雖僭越，似有不適當之處。戰時景氣良好、貨車不足之時，於夏季間散期往中南部運送之煤礦，尚照遠距離運送給予減低運費，營業者獲便不少。然自1920年4月以後全然廢

⁴⁶ 南部需炭，《漢文臺灣日日新報》，3548號，版3。

⁴⁷ 鐵道貨物停滯，《漢文臺灣日日新報》，3760號，明治44（1911）年11月7日，版2。

⁴⁸ 北部炭？輸送，《臺灣日日新報》，4219號，明治45（1912）年2月27日，版1。

⁴⁹ 請減石炭運費，《臺灣日日新報》，4821號，大正2（1913）年11月10日，版3。

⁵⁰ 請減石炭運費，《臺灣日日新報》，5288號，大正4（1915）年3月10日，版5。

止，運送上大感不便，因而基隆、高雄間漸多利用海運者。去年（1923）以海運運往高雄的煤礦多達56,219噸，若加上輸入煤則超過70,000噸以上，且尚有持續增加之態勢。其運費大體平均1噸4圓左右（含載入費、裝卸及貨車載運費），而鐵路運費需6圓75錢（含載入費、裝卸費），約貴7成。去年利用鐵路運送至臺南以南以至高雄之煤礦量為27,877噸，約海運之半。若可減低運費，則前記之利用海運運輸的煤礦大部分當改為陸送。北部雖有豐富之煤礦，然因陸運費用過高，使進口煤活躍於中南部，實為本島煤礦業所憂慮。⁵¹

由上可知，臺灣北部的煤礦因鐵路運費高昂，在南部無法與輸入煤競爭。鐵路運費過昂，原本應使用鐵路的煤礦運送皆改用海運，對鐵道部而言亦是損失。難怪實業會的請願書言：鐵道部以高運費維持財政，實不如降低運費以增加貨物運送量增加收入。然而以當時臺鐵的體質與輸送力視之，其實是不可能的。當時貨運量對臺鐵的負荷力來說實已呈現過飽和狀態。

1930年，臺灣煤礦的銷售情況不佳，到了冬季的需求旺盛期仍然不甚熱絡，貯煤量日增而價格暴落，甚至低於生產成本。加上撫順煤礦的入侵，使得原已脆弱的煤礦業更加蕭條，造成停業、增加失業人口。煤礦業者遂於8、9、10月持續請願，希望能降低南送煤礦的運費，增加與撫順煤礦的競爭力，並希望能對撫順煤的輸入加以限制。⁵²由此可知，臺灣煤礦由於受到鐵路運費政策的影響，無法與入侵南部的撫順煤對抗，對其營運發展造成相當大的打擊。

事實上，捨鐵路而就海運者並不僅止於煤礦業，臺灣許多工廠的運送貨物方式亦是因鐵路運費過高而呈現畸形的狀態。例如高砂啤酒、東光肥

⁵¹ 鐵路運貨請願書，《臺灣日日新報》，8636號，大正13（1924）年6月1日，版13。

⁵² 島外炭輸入防止？鐵道運貨低減陳情，《臺灣？業會報》，164號（昭和6（1931）年7月），頁69-71。

皂、基隆肥料等大貨主，由於鐵路運費過高，不使用便利的鐵路，反而使用不便的海運接駁運送。先從臺北以汽車將貨物運至基隆，再從基隆用船運至高雄，在高雄港卸貨之後再送至臺南等地。據貨主所言，這種方式較鐵路運送危險，且更加耗時，因而貨物損壞的相當多。但是比起鐵路運輸要便宜得多。⁵³從節省成本的觀點來看，海運似乎是正確的選擇。

由此可知，隨著鐵路的興築，臺灣本島內的產業原本限於狹小的地區性市場，已漸漸擴大到全島，促進臺灣產業的迅速發展。然而，臺灣部分產業由於受到鐵路運費政策的影響，增加了不少成本，市場緊縮，甚至因此無法與輸入品競爭，部分工廠更走向倒閉的命運。此外，如前述種植芭蕉與鳳梨的農人，也因承受高昂的運費，生活更為困難。

伍、結論

臺鐵的貨物運費政策在1933年制定貨物運送規則後，已統一而詳備，臺鐵運費制度可謂走向成熟的階段。然而高昂的運費一直是一大問題。與日鐵比較可知，臺鐵的普通貨物運費是高出日本國內的，若再考量生活水準，則更顯高昂。雖然臺鐵自1908年縱貫線通車之後，將包車貨物的運費計算方式由距離比例法改為遠距離遞減法，但是遞減率過低，使得長程運輸的包車貨物之運費明顯高昂，影響鐵路運送的靈活度，對產業發展造成負面的影響。

至於特定貨物運費制度亦不合理。一方面是礙於財政，無法同時給予多種貨物優惠的特定運費。另一方面，則是由於鐵道部無專職之調查機

⁵³ 羽生國彥：《臺灣？交通？語？》，頁107。

構，⁵⁴無法客觀了解產業需求實況而給予優惠。1930年代是臺灣走向工業化的時期，然而到1933年得到運費優待的臺灣特產品不過啤酒、芭蕉、青果物、水泥等數種而已，無法充分發揮特定運費之功能。

由此可知，臺鐵貨運費絕非如以往研究者所言，是低廉的運費政策。縱貫線通車之初，大型產業尚未發達，市場腹地狹小，較無長途運輸需求的情況下，尚無感覺鐵路運費之高昂；而且較之傳統的人力、獸力、小船、竹筏等舊有交通工具，鐵路運費仍屬低廉，臺灣在新興交通的刺激下，自然能促進產業迅速發展。然而，隨著島內大型產業之勃興，商品化經濟的發展，必須持續擴張島內外市場。由地區性市場轉向全島市場的情況下，長程運輸的貨物即漸感到鐵路運費的高昂。對部分的產業而言，不僅成本增加、市場緊縮、無法與輸入品競爭，甚至使得許多工廠走向倒閉。

臺鐵運費政策長期以來的改正方式，多是以挖東牆補西牆的方式行之，無法全面使運費制度正常化，根本原因在於鐵路財政。日俄戰爭使得日本國內財政困難，連帶使得臺灣總督府財政在尚無能力的情況下被迫獨立。總督府財政困難的情況下，臺鐵的興築長期採「速成主義」方針，打算日後財政好轉，再以改良工程補救體質不良的臺鐵。而後，鐵道部長期即為龐大的改良工程費與新線路興築費所掣肘，無法讓運費制度正常化。而且臺鐵的財政並非如日鐵採獨立的鐵路會計，可直接將盈餘用來改善鐵路的軟、硬體各項設施。臺鐵的盈收要先納入總督府的會計，再由總督府分配預算給鐵道部。⁵⁵因此，臺鐵必須倚靠高運費政策來維持財政，無法走

⁵⁴ 原本經歷1917、1918年的滯貨問題後，鐵道部於1919年7月制定「鐵道業務調查規程及其細則」，設置「鐵道業務調查會」，由鐵道部長任會長，各課長任委員，幹事以下任議員，以研究鐵路業務設施上的對策。但後來由於1924年制定交通局官制而廢止鐵道部官制，再加以1920年以來的不景氣，使得鐵路運輸歸於平順，遂使得調查會漸失去其功能，僅形式上保存而已。參閱拙撰：日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936），頁60。

⁵⁵ 參閱拙撰：日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936），頁61、175。

向正常化。

此外，鐵路運費的制定方式亦有問題。臺鐵運費制度的各種運費調查，幾乎都是以日本國內鐵道省的鐵路運費為基礎，曾任交通總長與鐵道部長的白勢黎吉亦認為運費制度有諸多不合時勢之處。要改正臺鐵運費制度的話，實不可任意以鐵道省的運費為依據，應以臺灣的實情為基礎，符合社會的期待。臺鐵運費的制定，是由部分貨主的請願或鐵路自身收益等考量制定實施。應該如日本鐵道省設置鐵路運費制定委員會，廣泛地集合眾智，審慎地研究討論，順應臺灣的實況來制定運費制度，⁵⁶以期臺鐵運費制度的健全，充分發揮鐵路「文明先趨」的角色。

徵引書目

旬期刊、報紙、公報

《交通時代》

《漢文臺灣日日新報》

《臺灣日日新報》

《臺灣新民報》

《臺灣經濟往來》

《臺灣實業界》

《臺灣鐵道》

《臺灣?業會報》

臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣總督府交通局鐵道部年報》，各年度。

⁵⁶ 參閱拙撰：日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936），頁70。

物專書

中川正左，《帝國鐵道政策論》。東京：鐵道研究社，昭和3（1928）年7月。

羽生國彥，《臺灣？交通？語？》。臺灣新民報社，昭和12（1937）年5月。

佐佐英彥，《臺灣之產業？其？取引》。臺南新報社臺北印刷所，昭和3（1928）年。

周憲文，《臺灣經濟史》。臺北：臺灣開明書店，1980年5月。

武澤贊太郎，《臺灣鐵道運賃等級早見表》。臺灣日日新報社，昭和11（1936）年3月。

金士宣，《鐵路運輸學》。臺北：商務印書館，1948年12月。

高橋泰隆，《日本植民地鐵道史論—臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道？經營史的研究》。東京：日本經濟評論社，1995年。

原幹次郎，《南進日本之第一線？起？—新臺灣之人物》。臺北：出版社不詳，昭和11（1936）年。

森重秋陽，《臺灣交通小史》。臺灣交通協會，昭和18（1943）年3月。

臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史》（上）（中）（下）。近藤商店活版部，明治44（1911）年2月。

趙祐志，《日據時期臺灣商工會的發展（1895-1937）》。臺北：稻鄉出版社，1998年6月。

狂論文

林淑華，日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920），國立師範大學歷史研究所碩士論文，1999年6月。

蔡龍保，日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936），國立臺灣師範大

學歷史研究所碩士論文，2001年6月。

賴建圖，日治時期臺灣鳳梨產業之研究，國立臺灣師範大學歷史研究所
碩士論文，2001年6月。