

# 上海市人力车夫生活状况调查报告

543.22  
201  
R:23

上海市人力車夫生活

狀況調查報告書

吳醒亞題



## 序言

滬市人烟稠密，道路縱橫，交通事業益臻發達。年來機械車輛日增月盛，公用汽車馳驅全市，靡不注重敏捷便利；以致人力車業每况愈下，而人力車夫之生計重遭打擊。披閱三〇四人力車夫生活狀況調查之分析，徵諸車夫經濟情形，備極悽慘，往往入不敷出，時有凍餒之虞。查本市有人力車夫八萬以上，而直接間接賴以生活者為數尤衆，每戶平均人口以四・二三計，當有三十餘萬人之多，數最上已佔本市戶口之重要地位，故其攸關市政也至鉅。近復以農村經濟崩潰，農民紛來都市謀生，卒以未受教育，淪為拉車苦力，車夫人數有增無已，供過於求，生機垂絕。至其起居飲食，與夫工作之不合衛生，足以妨害民族之健康；遑論其教育程度之相形見絀，一旦人力車淘汰，車夫改業無從，生活失所倚，形成社會之嚴重問題，允宜詢其疾苦，亟謀救濟者也。本市政府關懷民瘼，爰有人力車問題研究委員會之組織，公推本局調查其事。想如奉命後，當委劉君保衡盛君餘度主其

事，作人力車夫家庭記賬等之調查，詳加整理，縷析條分，歷時三月，始克蒞事。調查者爲陳君漢光、宋君立廷、林君葆忠、葉君凝碧、謝君嘯秋暨人力車同業公會陳君榮發、朱君芝山。統計及編纂工作，爲本科統計股同仁莫君若強、劉君保衡、林君璽、陳君漢光、朱君義基、宋君立廷、張君季銘、彭君棟樑、馬君揆之等分任之，而劉君保衡、陳君漢光盡力尤多。祇以倉卒成書，對於車夫四季營業情形，未能窺其全豹，不無遺珠之憾，倘尙關心社會問題諸君加以指正，曷勝幸甚！

中華民國二十三年十月古嚳吳桓如序於上海市社會局第二科

# 上海市人力車夫生活狀況調查報告書目錄

## 序言

### 第一章 緒論

第一節 調查之經過	一
第二節 調查之方法	三
第三節 調查之範圍與時間	四
第四節 調查之困難情形	六
第五節 調查之準確程度	八
第六節 調查材料之整理	九
第二章 普通狀況	
第一節 籍貫	一一

目錄

一



3 0543 2811 1

54322  
201  
23

第二節 年齡.....一三

第三節 嗜好.....一六

第四節 教育程度.....一七

第五節 家庭人口.....一九

### 第三章 工作狀況

第一節 開始拉車時年齡及拉車年數.....二四

第二節 工作時間.....二七

第三節 拉車次數與歇工日數.....三〇

### 第四章 經濟狀況

第一節 車租與拉車收入.....三五

第二節 家庭之工作與收入.....四五

第三節 車夫家庭生活幕.....五一

第四節	單身車夫與車夫家庭之支出	六三
第五節	收入與支出之關係	六七
第六節	負債額	七五
第七節	拉車收入與季節氣候之關係	七九
第五章	結論	八一

## 附錄

一	上海市的人力車問題	八七
二	上海公共租界工部局人力車委員會調查人力車夫之收入及支出報告	一二九
三	武漢人力車夫生活調查報告	一四七
四	杭州人力車夫調查	一五五
五	北平天津等處人力車夫生活之分析	一五九

上海市人力車夫生活狀況調查報告書

四

六 南京一三五〇人力車夫生活的分析……………一六六

# 上海市人力車夫生活狀況調查報告書

## 第一章 緒論

### 第一節 調查之經過

本市輻員遼闊，人口衆多，人力車爲主要交通工具之一；因之，人力車夫問題遂形成本市重要之社會問題。本市政府對於滬西人力車夫迭次要求通行滬南閘北等區，以及該業包捐制度一再延宕等問題，爲欲謀整個的解決起見，經提交第二五三次市政會議議決：組織本市人力車問題研究委員會，指定羅參事暨吳徐文蔡四局長爲委員，訂定進行大綱十七條，調查事項三十三種，其中尤以車夫之生活狀況爲最重要。蓋本市有人力車二萬四千三百另九輛，車夫人數在八萬以上，而直接間接賴以生活者爲數尤多，實佔滬市人口之

重要部份，其攸關市政也至鉅。但，欲謀澈底改善辦法，自非調查其生活真相，從事分析研究不可。

本局自奉命辦理是項調查以來，即編印車夫家庭流水賬簿及調查表格，遴派幹員，實地調查。惟以人力車夫人數過多，居處散漫，又限於時間經費，而調查者僅有五人，不得不擇車夫集中處所，採取抽樣法，選擇足以代表一般車夫生活者作為調查之對象。查本市第一本區平民住所內，所居人力車夫共有四百餘戶，各種照會齊備，而第二（南市斜土路）第三（閘北交通路）兩平民住所，分據南北兩區，一與法租界毗連，一與公共租界相近，地點適當，包羅完備，足以代表本市一般之人力車夫。遂由本局令派陳漢光葉癡碧林葆忠三君赴第二平民住所，宋立廷謝嘯秋二君赴第三平民住所，從事調查，第一平民住所僅有車夫二十五名，故委託該所管理員張君就近調查。惟第二平民住所共有車夫三百餘名，而調查員之精力有限，每人至多擔任七十戶，乃擇其二百拾戶分任調查焉。二十三年五月二十日由本局吳科長召集調查員指示調查方針，并諄戒各員工作時務須忍苦耐勞，態度尤宜

和藹誠懇。翌日各員分赴指定地點，開始工作，首兩日爲車夫概況調查，嗣後代車夫家庭逐日記賬，同時觀察其環境，輾與車夫有關之各事。

人力車夫大都智識淺陋，思想簡單，在調查之初，竟有捏造謠言，阻礙工作等情事。本局爲避免誤會起見，絕不願假軍警之方強行抑制，除由各員隨時解釋調查真義外，並由本局時派科員前去視察勸告，各所管理員亦協助勸導。六月五日吳科長復攜帶贈品，躬赴三所按被查車夫住戶，各贈毛巾貳條，肥皂貳方，再於烈日之下，向車夫作長時間之演說，聽者動容。嗣後車夫似稍明瞭調查之真義，其報告生活費用，亦較翔實，且因各員始終和顏悅色，多與車夫家庭接近，漸生好感，進行益覺順利。

本市人力車同業公會陳榮發朱芝山兩君，自願參加協助調查，本局以兩君服務人力車業多年，對於車夫情形較爲熟諳，當派在第二平民住所担任調查三十二戶。

## 第二節 調查之方法

人力車夫生活狀況調查，係採用直接詢問法。表格封面貳頁，設問題十八項，餘十六頁爲家庭流水賬，可作三十二日之登記。表內關於社會習慣之項目甚少，特別注重車夫個人及其家庭之生活狀況。暨每日收支詳情。表格填寫之數字，雖根據車夫之報告，間亦有不願忠實相告者，調查員當即視其家庭之情形，與室內之陳列，或作私人之閒談，然後察其答案之真偽，以資糾正。

拉車工作，計分早晚兩班，晚班上午十二時以前在家，早班下午三時以後在家，調查員逐日按時親臨車夫住所查詢，如竟日未遇車夫，則於次日設法補詢，未嘗稍事忽略。

### 第三節 調查之範圍與時間

上海市人力車夫之總數，向無統計。據查公共租界有車九、九九〇輛，每輛計以四人合拉；南市開北滬西三區有車一二、〇五一輛，每輛計以三人合拉，鄉區有車二、二六八輛，每輛計以二人合拉。按此估計，則本市以拉車爲業者，當在八萬人以上。

本市人力車夫估計表

區域	車		輛		數		估		計	
	實	數	百	分	估	計	數	百	分	數
公共租界	九,九九〇		四一・〇九		三九,九六〇		四九・五五			
南市	六,〇一四		二四・七四		一八,〇四二		二二・三七			
閘北	二,九〇二		一一・九四		八,七〇六		一〇・七九			
滬西	三,一三五		一二・九〇		九,四〇五		一一・六六			
浦東	九八四		四・〇五		一,九六八		二・四四			
吳淞	二〇〇		〇・八二		四〇〇		〇・五〇			
洋塘	一,〇一一		四・一六		二,〇二二		二・五一			
高陸	七三		〇・三〇		一四六		〇・一八			
合計	二四,三〇九		一〇〇・〇〇		八〇,六四九		一〇〇・〇〇			

此次調查，限於人員時間，暨種種事實上之困難，祇得採取『選擇調查法』，計查人力

車夫三百七十一人。

此次調查，注重車夫之經濟狀況，其他與生活有關之工作狀況，家庭狀況，亦在查詢之列。調查時期，自民國二十三年五月二十一日起，至六月二十三日止，共計三十三日；除首兩日作概況調查外，餘均爲記賬工作。

#### 第四節 調查之困難情形

按表查填，似甚簡易，然吾人需要之材料，每感不易詢得，縱使詢得，亦難求其準確。人力車夫智識淺陋，一旦遇一毫無關係之人，探詢其生活狀況，不免懷疑，因之困難叢生。茲摘述其概況如左：

(一)調查意義之不明 此次調查開始之時，雖曾由平民住所管理員及調查員一再解釋調查真義，然車夫多拘泥成見，謂以勞力謀生，安分守己，無須政府查詢，甚有不良分子，捏造謠言，誤爲招兵奉教，以致杯弓蛇影，益增疑懼，故欲其將調查事實和盤託出，

有所不能。旋經再三解說，始漸明瞭；然尚有以吾人不憚煩勞，日日查詢，認爲別有用意者。若語以此次調查係爲將來救濟之準備，彼等輒謂：「我們不要你們的救濟」。是以各調查員唯有日日以誠懇之態度，融洽之感情，逐漸使之就範耳。

(二)車夫個性之複雜。車夫既衆，個性互異，自有忠實誠樸奸詐狡黠之分，複雜如斯，調查時頗費思索，偶一不慎，卽爲所欺。

(三)數字觀念之缺乏。車夫終日渾渾噩噩，對於一切生活費用，向無記錄與預算，設或詢以全年衣着費若干，每日柴米油鹽費若干，恆瞠目不知所對，故欲其逐日答覆數字，頗費精力。

(四)方言不通之隔閡。車夫大都來自江北各縣，普通言語不盡瞭解，非經長時間之申說，每難獲圓滿之答案。且車夫少受教育，對於一切抽象名詞，如「生活」「改良」「救濟」等等，益難使其明瞭，不得不用淺俗字句，爲之解釋譬喻。

(五)調查時間之困難。拉車原分早晚兩班，調查早班者以下午三時以後，晚班者以上

午十二時前爲最合宜，然兩者不能同時進行，祇得分爲數次詢查。或以支出數目先詢其妻，收入數額俟車夫歇班在家時補填之，有時明知其已歇班，而難遇見其本人。蓋彼等於業餘之暇，每赴茶樓，浴室，或往鄰居閒談；縱使在家，亦有因終日操勞，精神疲乏，鼾然入睡者。調查速率，因之大受影響。

(六)心理作用之窒礙。家庭費用，常有不願宣佈者，甚有車夫欲告，而其妻從中阻止者，或略問數語，卽生厭惡者，種種由心理上發生之疑難，數見不鮮，調查員祇得運用直接間接方法，達其目的。

### 第五節 調查之準確程度

調查之困難已如上述，乃致對於工作，諸多窒礙；幸各調查員均能力行不懈，材料方面，尙少失實之處。更有數點，有關調查之準確程度者，分述如左：

(一)車夫報告之偏重。車夫答案，每因自私心理，以多報少，或以少報多。簡言之，

有下列三種現象：

(甲) 偏重少方面者 如拉車收入，家庭收入。

(乙) 偏重多方面者 如各項支出及負債額。

(丙) 任意答覆者 如衣服費 季節關係等。

(二) 調查時期之限制 拉車營業，四季不同，生活亦隨之而異。此次調查，僅能代表春末夏初之概況；且如衣服醫藥等費，非有全年之記錄，不得窺其全豹。

(三) 其他收入之不詳 車夫家庭，大都皆有其他收入，惟願告者為數寥寥，而支出方面，則如數計及，收支相抵，不免虧多盈少。

此次調查人員，對上述三項缺點，早經設法彌補，是以調查結果尚有準確性。

## 第六節 調查材料之整理

調查材料之整理，係將零雜散漫之初級材料，用表列法，及數理法彙類分析，而顯示

調查之結果。其手續之繁簡，視調查材料之性質而異。此次材料，類多取自車夫家庭流水賬，其整理工作，繁重耗時。

此次調查，計得表冊三百七十一份，經嚴密之審核，除去殘缺不全，家庭重複者外，正式整理者有三百另四份。茲將整理程序簡述如次：

(一)單位之齊一。車夫報告之生活費用，大都以銅元計算，惟常有大洋小洋參雜其間，先將逐日收支單位不同之數額，分別合成大洋。

(二)總數之結算。次將逐日拉車收入，其他收入及支出部份之米蔬菜油鹽(三項合併總稱食物)，車租，燃料及雜用等項，逐日分別加算總結。

(三)統計表之填算。上項初步計算工作告竣後，逐一填入統計表，其表列項目，有車夫姓名，車照種類，拉車次數，歇工日數，家庭人口，家庭人口之等成年男子數，拉車收入，(內分車資收入，車租，拉車淨收入三項)。其他收入，收入共計，總支出，(內分食物，衣服，房租，燃料，及燈光，雜項支出等六項)。收支相抵，(內分盈虧二項)。備註

等二十項，此表係表示車夫整個之經濟狀況。

(四)其他狀況之表列分析。其他狀況，如：車夫籍貫，年齡，拉車年數，開始拉車時年齡，工作時間，嗜好，教育程度，以及季節關係等等，莫不逐項彙類列表，詳爲分析，以資窺測車夫生活狀況之真相。

## 第二章 普通狀況

### 第一節 籍貫

此次調查三〇四人力車夫之籍貫，除不詳者三人外，計山東省六人，湖北省一人，餘均係江蘇人，佔全體百分之九六強。江蘇籍中，除宜興二人，上海一人外，餘皆誕生於大江之北，中以鹽城人最多，佔全體百分之四十強；次爲東台，阜寧，泰縣三籍，共佔全體百分之四十九強；再次爲江都，高郵，寶應，江浦，宿遷，通州，泗陽，淮安，海州等縣

。普通以人力車夫多係江北人，由是益信。茲將三〇四人力車夫之籍貫，列表比較如下：

車夫籍貫比較表

省	縣	車夫數	百分比
江蘇	鹽城	一二四	四〇・七九
	東台	九一	二九・九三
	阜甯	四六	一五・一三
	泰縣	一四	四・六二
	江都	四	一・三二
	高郵	三	〇・九九
	宜興	二	〇・六五
	寶應	二	〇・六五
	江浦	二	〇・六五
	宿遷	一	〇・三三

## 第二節 年齡

總計			三〇四	一〇〇・〇〇
不詳		三		〇・九九
湖北	漢口	一		〇・三三
	濟南	一		〇・三三
	臨邑	二		〇・六五
山東	掖縣	三		〇・九九
	海州	一		〇・三三
	上海	一		〇・三三
	淮安	一		〇・三三
	泗陽	一		〇・三三
	通州	一		〇・三三

按所查三〇四人力車夫之年齡，以二十六歲至四十五歲者為最多，佔全體百分之七十一。強。五十六歲以上者僅二人，二十歲以下者所佔百分比亦祇三·六三，平均年齡為三五·五五歲。蓋人力車夫全恃體力勞動，非年壯力強者不能勝任；本市鄉區及華界人力車夫，固亦有未成年者及衰老者，迫於生計而操是業，然為數尚少。茲將三〇四車夫年齡，分級比較如次：

車夫年齡比較表

車夫年齡	車夫數	百分比
一六——二〇	一一	三·六三
二一——二五	二九	九·五四
二六——三〇	五三	一七·四三
三一——三五	六二	二〇·三九
三六——四〇	五五	一八·〇九
四一——四五	四七	一五·四六

車夫年齡分級比較表

總計	四六一—五〇	二六	八・五五
不詳	五一—五五	一五	四・九三
	五六—六〇	二	〇・六六
		四	一・三二
		三〇四	一〇〇・〇〇

年齡組距	中點	車夫數	中點×人數
一六一—二〇	一八	一一	一九八
二一一—二五	二三	二九	六六七
二六一—三〇	二八	五三	一四八四
三一—三五	三三	六二	二〇四六
三六一—四〇	三八	五五	二〇九〇

總計	四一—四五	四三	四七	二〇二一
不詳	四六—五〇	四八	二六	一一四八
	五一—五五	五三	一五	七九五
	五六—六〇	五八	二	一一六
			四	〇
總計		三〇四		一〇,六六五

車夫年齡平均數  $= \frac{\sum mi}{N}$

$$= \frac{10,665}{300}$$

$$= 35.55 \text{ 歲}$$

### 第三節 嗜好

人力車夫以經濟能力薄弱，智識程度淺陋，普通娛樂場所，絕少涉足；業餘之暇，大

都在小茶樓飲茶閒談，或糾集友朋戲弄紙牌骨牌，以資消遣。至消費方面之嗜好，多以烟酒爲主；其中吸紙烟者爲數尤衆，良以是物便於攜帶，隨時隨地可以燃吸，又因其能興奮精神，益覺愛不釋手，而不知其毒害之深與耗費之大也。雖然，此次查得無嗜好者，亦有半數以上，堪稱良好現象。茲將三〇四人力車嗜好，分析如左：

車夫嗜好分析表

嗜好類別	車夫數	百分比
紙烟	八一	二六·六四
酒	二四	七·八九
煙	四〇	一二·一六
無嗜好	一五九	五二·三一
合計	三〇四	一〇〇·〇〇

#### 第四節 教育程度

人力車夫之過去職業，大都務農；最初或因年荒歉收而離鄉謀生，或乘農餘至城市活動。年來以天災人禍，交相煎迫，農村經濟宣告破產，不得不放棄固有職業，相率遷往都市；惟以其向未受過教育，遂淪為拉車苦力。

車夫之教育程度，若以識字與不識字兩類分別，似嫌空泛；此次以車夫能否認識馬路名稱為標準，其中又分全能認識，略能認識，及全不認識者三種。結果全不識者佔半數以上，能全識者僅佔百分之八·五五，由此益信人力車夫教育程度之淺薄矣。據稱能全識識者，大半亦未受過教育；至車規路章，盡係經驗較富之車夫，或大小包頭逐漸訓練而成，並非本人識字而閱悉者也，茲將三〇四人力車夫識字程度，列表比較如次：

車夫識字程度比較表

識	字	程	度	車	夫	數	百	分	比
甚			好			二六			八·五五
識						一一〇			三九·四七

不	識	一五八	五一·九八
合	計	三〇四	一〇〇·〇〇

### 第五節 家庭人口

車夫家庭人口，係指與車夫同居有經濟關係之全體人口而言。車夫家庭，大部分子複雜，除夫妻子女外，尙有其他親屬，如父母兄弟姊妹等亦均包含在內。此次所查計有單身車夫十三人，其餘均有家庭。

### 家庭人口比較表

家庭人口	家數	合計	百分比
二	二六	五二	八·九四
三	六九	二〇七	二三·七一
四	八五	三四〇	二九·二一
五	五五	二七五	一八·九〇

六	三九	一三四	一三・四〇
七	一四	九八	四・八一
八	三	二四	一・〇三
總計	*二九一	一三三〇	一〇〇・〇〇

家庭人口平均數 =  $\frac{1280}{291} = 4.281$

\*單身車夫十三人未列入。

由此可知家庭人口，最少者爲二人，佔百分之八・九四，最多者爲八人，僅有三戶，佔百分之二・〇三，大多數在三人至六人之間，約佔全體百分之八五強，平均每戶人口爲四・二三人。前表所列家庭人口，係按人數計算，惟實際上性別各異，年齡差額尤鉅，消費數量亦遂相去懸殊，似欠準確，爰採用 *Equivalent Scale* 折合「等成年男子數」，以資比較。此法以十七歲以上男子，作爲一成年男子，其他年齡之男女，依其消費量之多寡計算等成年男子之百分數。茲按此法核算，二百九十一戶共有等成年男子九五二・五人，平均

每月有三・二七人強。茲將二九一戶等成年男子數，彙類分析，列表比較如左：

二九一家等成年男子數分析表

等成年男子數	家數	合計
一・六	二	三・二
一・八	二四	四三・二
二・〇	一	二・〇
二・一	八	一六・八
二・二	一三	二八・六
二・三	七	一六・一
二・四	四	九・六
二・五	六	一五・〇
二・六	一三	五九・八
二・七	一二	三二・四

上海市人力車夫生活狀況調查報告書

二·八	二〇	五六·〇
二·九	六	一七·四
三·〇	六	一八·〇
三·一	一四	四三·四
三·二	九	二八·八
三·三	九	二九·七
三·四	九	三〇·六
三·五	四	一四·〇
三·六	一九	六八·四
三·七	八	二九·六
三·八	六	二二·八
三·九	〇	三九·〇
四·〇	一五	六〇·〇
四·一	六	二四·六

第二章 普通狀況

五・六	一	五・六
五・五	一	五・五
五・三	一	五・三
五・二	二	一〇・四
五・一	二	一〇・二
五・〇	三	一五・〇
四・九	一	四・九
四・八	三	一四・四
四・七	一	四・七
四・六	九	四一・四
四・五	四	一八・〇
四・四	五	二二・〇
四・三	六	二五・八
四・二	三	一二・六

總計	五·七	二	一一·四
	五·八	一	五·八
	五·九	一	五·九
	六·〇	二	一一·〇
	六·二	一	六·二
	六·四	一	六·四
總計		二九一	九五二·五

等成年男子平均數  $\frac{952.5}{291} = 3.27$  口

### 第三章 工作狀況

#### 第一節 開始拉車時年齡及拉車年數

此次調查所得，關於開始拉車時年齡及拉車年數，頗多模糊不詳。茲將其中六十份，

彙類分析之。

開始拉車時年齡，自十五歲至四十九歲不等，而以二十至二十四歲為最多。蓋值年少力強，工作較易勝任，且正屆成年男子謀生之時期也。四十歲以上者甚少，僅佔百分之七，其平均開始拉車時年齡為二六·七一歲。

關於拉車年數之久暫問題，普通以為拉車係苦力工作中之最劇烈者，其年限必短，然依調查所得，似不盡然。自一年至三十五年不等，平均年數為九·五年，而大多數集中於一至二十年之間。茲將開始拉車時年齡，暨拉車年數，分別列表比較如下：

六〇人力車夫開始拉車時年齡比較表

開始拉車時年齡組距	中點 M	車夫 數	中點 M × F 人 數
一五——一九	一七	九	一五三
二〇——二四	二二	二一	四六二
二五——二九	二七	九	二四三

共計	三〇—三四	三二	九	二八八
	三五—三九	三七	九	三三三
	四〇—四四	四二	二	八四
	四五—四九	四七	一	四七
共計			六〇	一六一〇

車夫開始拉車時年齡平均數  $\frac{\sum NX}{N}$

$$\frac{1610}{60}$$

= 26.71 歲

六〇人力車夫拉車年數比較表

拉車年數	中點	車夫數	中點 X 人數
一—五	三	二二	六六
六—一〇	八	一五	一三〇

總計	二六—三〇	二八	六〇	五七〇
	二二—二五	二三	一	二三
	一六—二〇	一八	九	一六二
	一一—一五	一三	一一	一四三

車夫拉車年數平均數  $\frac{2211}{N}$

$$\frac{570}{60}$$

19.5年

## 第二節 工作時間

人力車夫工作時間，頗不一致。就租車時間而言，大概華界在每日上午四時至下午二時爲早班，下午二時至次日上午四時爲晚班，租界則以每日上午五時至下午三時爲早班，

下午三時至次日上午五時為晚班；除接替車夫固定者外，凡欲租車者，多按時預往車行等候，逾時遲到，往往被人撻足先得，以致無車可拉。

車夫雖體壯力強，決不能全日工作，每一輛車恆為二三人分租合拉；大致精力強健者，工作時間較久，如體力不支，則時間縮短。中亦有以本日所獲車資已多，提早交班，回家休息者；反之，如至交班時收入甚少，則續拉次班，更有略納若干租金，轉租他人之車，僅拉數小時，或半班者，故其工作時間殊難正確統計。今姑就六十名車夫之口述，列表分析，藉示其概況焉：

上街拉車時間比較表

時間	組距	中	點	一車夫	人數	中點 × 人數
七—八·五九		八		一	一	八八
九—一〇·五九		一〇		一	一六	一六〇
一一—一二·五九		一二		一	一七	二〇四

時間	組距	中點	車夫人數	中點 × 人數
一三——一四·五九		一四	一三	一八二
一五——一六·五九		一六	二	三二
一七——一八·五九		一八	一	一八
總計			六〇	六八四

上街拉車時間平均數  $\parallel \frac{684}{60} \parallel 11.4'$

實際拉車時間比較表

時間	組距	中點	車夫人數	中點 × 人數
一——二·五九		二	四	八
三——四·五九		四	一六	六四
五——六·五九		六	二四	一四四
七——八·五九		八	一四	一一二
九——一〇·五九		一〇	二	二〇
總計			六〇	三四八

$$\text{實際拉車時間平均數} = \frac{348}{60} = 5^{\text{h}}48^{\text{m}}$$

由上表可知：上街拉車時間，平均爲十一小時，而實際工作時間，每日爲五小時許，其餘時間，則停歇街頭耳。

據車夫云：拉早班者，以清晨趕赴輪埠車站之營業較盛而優，拉晚班者，則以午夜十二時左右爲最旺。

### 第三節 拉車次數與歇工日數

上海人力車夫，緣車少人多，拉車機會較遜他處。車夫確以體力不支，自願休息，或因事因病，不能工作之外，尙有以供求關係，無車可租者，遂難儘量營業，收入方面，無影響。

此次所查三〇四人力車夫一個月中之拉車次數，佔百分之五三強，休息日數，除因病因事外，佔百分之四二弱，平均每月拉車次數，僅十六班強，餘則概爲歇工；換言之，歇

工日數，將及二分之一之多。最近中央大學言心哲教授，調查南京一，三五〇人力車夫，每月歇工日數在六日以上者，均不滿百分之一，而零至三日者，竟佔全體百分之八五·七、（表見中央日報本年八月二十日社會調查欄）幾無日不在工作之中，兩相比較，誠有霄壤之別。此車夫自願歇工者，固屬多數，而車少人多，亦其一因也。

### 拉車日數與歇工日數之分析

	日	數	百	分	比
拉車次數		五〇二一			五三·二八
*休息日數		三九五三			四一·九五
疾病日數		三六二			三·八四
因事日數		八八			〇·九三
合計		九四二四			一〇〇·〇〇

\*因租不得車而休息者亦包括在內

每月拉車次數歇工日數最高最低及平均比較

平均	拉車次數		休息日數	疾病日數	因事日數
	最高	最低			
一六·五二	二八	五	二五	二二	一
一三	一	一	一	一	一
〇·二九					

再就拉車次數與歇工日數分級比較觀之：拉車次數集中於十五至十九日，佔百分之五八·八八；休息日數集中於十至十四日，佔百分之四七·三七；疾病日數，多為一至九日，佔百分之八七·三二；因事歇工者甚少，僅一二日耳。茲將拉車，休息，疾病，因事四項，分別列表比較如次：

拉車次數分級比較

拉車次數組距	車夫數	百分比
五—九	一三	四·二八
一〇—一四	五七	一八·七五
一五—一九	一七九	五八·八八
二〇—二四	五〇	一六·四五
二五—二九	五	一·六四
合計	三〇四	一〇〇·〇〇

### 休息日數分級比較

休息日數組距	車夫數	百分比
一—四	三	〇·九九
五—九	五一	一六·七八
一〇—一四	一四四	四七·三七
一五—一九	九四	三〇·九二

疾病日數分級比較

合	二〇—二四	一—	三·六二
	二五—二九	一	〇·三三
合	計	三〇四	一〇〇·〇〇

因事日數分級比較

疾	病	日	數	組	距	車	夫	數	百	分	比
								四五			六三·三八
								一七			二三·九四
								五			七·〇四
								一			一·四一
								三			四·二三
								七一			一〇〇·〇〇
合								計			

## 第四章 經濟狀況

### 第一節 車租與拉車收入

本章所述經濟狀況，係指車夫個人與其家庭之收支情形，及其相互之關係而言。此三  
 ○四人力車夫中，除有二人自備車輛，供人承拉者外，餘皆租人之車，租價不一，視其行

因事日數	組距	車夫數	百分比
一一二		二五	六五・七九
三一四		一〇	二六・三二
五二六		二	五・二六
七二八		〇	〇
九一〇		一	二・六三
合計		三八	一〇〇・〇〇



高級班 檢閱表

1144

姓名	高級班		普通班		特等班		總計		備註
	名	數	名	數	名	數	名	數	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
2	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
3	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
4	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
5	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
6	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
7	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
8	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
9	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
10	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
11	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
12	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
13	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
14	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
15	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
16	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
17	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
18	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
19	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
20	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
21	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
22	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
23	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
24	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
25	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
26	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
27	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
28	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
29	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
30	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
31	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
32	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
33	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
34	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
35	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
36	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
37	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
38	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
39	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
40	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
41	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
42	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
43	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
44	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
45	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
46	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
47	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
48	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
49	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
50	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
51	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
52	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
53	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
54	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
55	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
56	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
57	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
58	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
59	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
60	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
61	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
62	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
63	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
64	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
65	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
66	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
67	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
68	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
69	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
70	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
71	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
72	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
73	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
74	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
75	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
76	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
77	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
78	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
79	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
80	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
81	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
82	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
83	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
84	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
85	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
86	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
87	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
88	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
89	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
90	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
91	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
92	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
93	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
94	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
95	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
96	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
97	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
98	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
99	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班
100	1	1	1	1	1	1	1	1	特等班

六、(一) 檢閱表

不詳

檢閱表：二十三年八月十六日起，普通班每三日一次，八日五時。  
 高級班每兩日一次，檢閱表六十日一次，普通班每兩日一次，二十三年九月三日。

上表證明拉甲照者，每班實付車租，以四角一分至五角一級佔最多數，而拉乙照者以一角一分至二角者較多，其中有一拉甲照之車夫，向不拉足全班，所付車租，平均僅一角七分。至不拉全班者，時有所見，大都因體力不支，或另兼副業故也。

拉車收入爲維持車夫生活之基本財源，其月入金額，當視拉車次數之多少，及車租之大小而定。按此次調查所得，拉甲照者，每月平均拉車收入爲十六元五角六分，而車租爲七元七角二分，車租佔拉車收入百分之四六·六一；拉乙照者。平均收入爲十二元八角六分，而車租爲三元九角八分，車租佔拉車收入百分之三〇·九四；兩照比較，拉甲照者收入雖多三元七角，而車租亦增三元七角四分，車租所佔拉車收入較乙照大百分之一五·六七。

### 三〇四車夫每月拉車收入與車租之比較（單位元）

類	別			拉車收入	車租	車租佔拉車收入之百分率
	最高	最低	平均			
甲種車照	最高	三一·五六	一四·八八	七八·七六%		
	最低	四·九〇	一·三六	二〇·七三%		
	平均	一六·五六	七·七二	四六·六一%		
乙種車照	最高	二二·八〇	六·九三	五三·〇六%		
	最低	五·六二	一·八九	一二·九三%		
	平均	一二·八六	三·九八	三〇·九四%		
甲乙兩種比較	最高	八·七六	七·九五	二五·七〇%		
	最低	七·〇二	七·六二	七·八〇%		
	平均	三·七〇	三·七四	一五·六七%		

註：單身車夫包括在內。

「一」乙照大於甲照。

茲就拉車收入與淨收入之比較觀之：甲照之每月平均拉車淨收入爲八元八角四分，佔

拉車總收入百分之五三·三八，而乙照之淨收入爲八元八角八分，佔拉車總收入百分之六九·〇五，甲照較乙照小百分之一五·六七。

三〇四車夫每月拉車收入與淨收入之比較(單位元)

類		別	拉車收入	拉車淨收入	拉車淨收入佔拉車收入之百分比
甲種車照	最高		三一·五六	一八·六四	七九·二六%
	最低		四·九〇	二·四九	二一·二三%
	平均		一六·五六	八·八四	五三·三八%
乙種車照	最高		二二·八〇	一九·二五	八七·〇六%
	最低		五·六二	三·四五	四六·九三%
	平均		一二·八六	八·八八	六九·〇五%
甲乙兩種比較	最高		八·七六	「一〇·六一	「一七·八〇%
	最低		「一〇·七二	「一一·七七	二五·七〇%
	平均		三·七〇	〇·〇四	「一五·六七%

再將車夫家庭總收入與拉車淨收入比較，則甲照每月平均家庭總收入為十三元七角四分，拉車淨收入佔其百分之六四·四八；乙照總收入為十六元，拉車淨收入佔其百分之五六·一三。

一四二車夫每月拉車淨收入與家庭總收入之比較(單位元)

類	別			拉車淨收入	家庭總收入	拉車淨收入佔家庭總收入之百分比
	最高	最低	平均			
甲種車照	最高	一八·六四	三五·二〇	九五·二六%		
	最低	二·四九	四·〇七	一四·七七%		
	平均	八·八六	一三·七四	六四·四八%		
乙種車照	最高	一九·二五	三三·三三	九九·三八%		
	最低	三·四五	六·六七	二九·五五%		
	平均	八·九八	一六·〇〇	五六·一三%		
甲乙兩種比較	最高	二〇·六一	一·八七	二三·一二%		
	最低	一〇·九六	一二·六〇	一一·四·七八%		
	平均	一〇·二二	一二·二六	八·三五%		

註：單身車夫及未報家庭收入者概未列入計算

次以每月拉車淨收入分級比較，甲乙兩照，多集中於五元至九元九角九分一級，佔全體百分之六十以上，次為十元至十四元九角九分。

三〇四車夫每月拉車淨收入分級比較

拉車收入組距	甲種車照		乙種車照	
	人數	百分比	人數	百分比
元一—元四·九九	一二	五·四八	五	五·八八
五 九·九九	一三三	六〇·二七	五四	六三·五三
一〇—一四·九九	六九	三一·五一	二三	二七·〇六
一五—一九·九九	六	二·七四	三	三·五三
合 計	二一九	一〇〇·〇〇	八五	一〇〇·〇〇

而每月拉車總收入，甲照以十五元至十九元九角九分一級為最多，佔百分之四八·四，次為十元至十四元九角九分；乙照以十元至十四元九角九分一級為最多，佔百分之五

六·四七，次爲十五元至十九元九角九分。

### 三〇四車夫每月拉車總收入分級比較

每月拉車總收入組距	甲種車照		乙種車照	
	人數	百分比	人數	百分比
元——元四·九九	一	〇·四五%		
五——九·九九	八	三·六七%	一四	一六·四七%
一〇——一四·九九	六九	三一·五一%	四八	五六·四七%
一五——一九·九九	一〇六	四八·四〇%	二〇	二三·五三%
二〇——二四·九九	二八	一一·七九%	三	三·五三%
二五——二九·九九	六	二·七三%		
三〇——三四·九九	一	〇·四五%		
合計	二二九	一〇〇%	八五	一〇〇%

拉車次數與拉車收入，關係頗鉅；蓋以車夫體力不支，或因事因病，不能每日工作，

收入頗多影響。此次調查所得，總平均拉車次數為十六·五二班，業於上章申述，今就甲乙兩照比較之。

甲乙車照之每月拉車次數比較

拉車次數	甲種車照	乙種車照	甲乙兩種比較
最高	二八	二四	四
最低	五	八	一·三三
平均	一六·〇四	一七·七四	一·一〇·七〇

註：「一」表示乙照大於甲照

甲照平均可拉十六·〇四班，乙照可拉十七·七四班，較甲照多一·七班；良以甲照車少人多，供求實為主因。甲照每月平均拉車淨收入為八元八角四分，以拉車平均次數分之，則拉車一日，可淨得五角五分，而乙照為大洋五角而已。

## 第二節 家庭之工作與收入

此次調查，有家庭之車夫，計二百九十一戶，共有人口一千二百三十名，除羸弱幼童不能勞動者外，大都均有家庭工作。其中五十七家，共有二百四十五人，而能工作者有一百五十二人，依此比例，則能工作者佔家庭全體人口百分之六十二強。

### 五七車夫家庭職業之分析

職業	業類	別家	庭人	口
拉	車			七一
打	草	鞋		二三
穿	牙	刷		一二
搖		紗		一六
小		販		九
揀	鷄	羊	毛	四

拾	皮	珠	五
洗	衣	三	
拾	炭	一	
紗	廠	女	工
粗	工	三	
織	洋	價	一
放	布	一	
放	車	二	
總	計	一五二	

也。  
 上表可見家庭工作，類屬輕便之手工業，多由妻子担任，亦車夫家庭合作之好現象也。

車夫拉車淨收入，平均每月不及九元，而家庭生活費之支出，須十六元許，以竟日奔波，血汗所獲，終難維持，而欲免家庭老幼之凍餒，不得不就家庭其他收入，以資挹注，

試觀下表：

一四二車夫家庭收入與總收入之比較

	最		低		平	均
	高	低	高	低		
總收入	元三五・二〇	元四・〇七				元一四・三八◎
家庭收入 (即其他收入)	元三〇・〇〇	元〇・〇七				元五・四九◇
家庭收入佔總 收入之百分比	八五・二二%	〇・六一%				三八・一八%

註：◎係將報告其他收入者之總收入，列入平均。

◇未報者及單身車夫不計。

家庭收入有自七分至三十元不等，平均為五元四角九分，佔總收入百分之三八強，若與淨收入比較。

一四二車夫家庭收入與拉車淨收入之比較

類 別	最 高		最 低		平 均		分 均 數 之 百 比
	甲 照	乙 照	甲 照	乙 照	(A)元四·八八 (B)元七·〇二	元八·八六 元八·九八	
家 庭 收 入	元三〇·〇〇	元〇·〇七	元二·四九	元三·四五	元八·八六	元八·九八	三四·五二% 四三·八八%
拉 車 淨 收 入	元一八·六四	元二·四九	元二·四九	元三·四五	元八·八六	元八·九八	六四·四八% 五六·一二%
總 收 入	元三五·二〇	元四·〇七	元四·〇七	元三·七四	元一三·七四	元一三·七四	一〇〇% 一〇〇%
	元三三·三三	元六·六七	元六·六七	元六·六七	元一六·〇〇	元一六·〇〇	一〇〇% 一〇〇%

註：單身車夫及未報家庭收入者概未列入平均。

(A)甲照

(B)乙照

拉甲照者之家庭收入有百分之三五·五二，乙照者有百分之四三·八八，具見佔總收入之重要地位也。茲將家庭平均每月收入分級比較之：

## 家庭收入分級比較

家庭收入組距	家數	百分比
元〇・〇一——〇・九九	一五	一〇・五六
一・〇〇——四・九九	六七	四七・一八
五・〇〇——九・九九	三九	二七・四七
一〇・〇〇——一四・九九	一二	八・四五
一五・〇〇——一九・九九	五	三・五二
二〇・〇〇——二四・九九	三	二・一一
二五・〇〇——三〇・〇〇	一	〇・七一
合 計	一四二	一〇〇・〇〇

則以一元至四元九角九分一級為最多，次為五元至九元九角九分，此兩級共佔全數百分之七四強，十五元以上者，僅及百分之六・三四。

再次就各種收入之相對成份，與金額多寡之關係觀之：

一四二車夫各種收入之平均及百分數比較

收入組距	家數	每家平均拉車淨收入	每家平均庭收	每家平均總收入
元一——元四·九九	一	元三·七二	元〇·三五	元四·〇七
五——九·九九	三二	六·四三	二·二九	八·七二
一〇——一四·九九	五七	九·一七	三·二六	一二·四三
一五——一九·九九	三八	九·五五	七·四九	一七·〇四
二〇——二四·九九	五	一三·一九	九·五九	二二·七八
二五——二九·九九	六	一一·三四	一六·〇七	二七·四一
三〇——三四·九九	三	一一·四七	二〇·九八	三二·四五
三五——三九·九九	一	五·二〇	三〇·〇〇	三五·二〇
元一——元四·九九		九一·四〇	八·六〇	一〇〇
五——九·九九		七三·七四	二六·二六	一〇〇
一〇——一四·九九		七三·七七	二六·二三	一〇〇

一五——一九·九九	五六·〇四	四三·九六	一〇〇
二〇——二四·九九	五七·九〇	四二·一〇	一〇〇
二五——二九·九九	四一·三七	五八·六三	一〇〇
三〇——三四·九九	三五·三五	六四·六五	一〇〇
三五——三九·九九	一四·七七	八五·二三	一〇〇

總收入在二十五元以下者，家庭收入，較小於拉車收入，二十五元以上者，家庭收入，超過拉車收入，故總收入愈形增多，拉車收入益見減少，最高一組之百分數，僅為一四·七七；此或由於家庭協助生活費者之不同有以致之。由此益信人力車夫家庭生活之維持，不能僅賴拉車收入，尚須恃其妻女工作之進款，以為挹注也。

### 第三節 車夫家庭生活費

人力車夫住者為何種房屋，食者為何種物品，穿者為何種衣服，以及燃料燈光等生活

享受，若何程度，胥屬解決人力車夫生活之重要問題。茲將此次調查所得，縷述如下：

甲、房屋。上海一般單身人力車夫，因本市房租昂貴，無力租賃寬大房屋，每有五六

人或七八人擠臥於一丈縱橫之車主家中閣樓上，而車夫之攜有眷屬者，則多於荒地曠場或小河岸畔，用竹木泥草破蓆舊鉛皮等，築成鴿窩式小屋，以資居住。然此次調查者，咸爲上海市平民住所內之人力車夫，其狀況或稍有不同。

平民住所俱爲一間式之平房，大都建有閣樓，灶邊卽設鋪位。居住人數自二三人至十餘人不等，平均每間約居五六人，其屋舍之大小，視其家庭收入與人口之多寡而定，然較諸一般居住草棚之車夫，已稍勝一籌。房租每間均爲二元五角，獨居者甚寡，每多二三家同居，房租則平均分攤，自數角至五元不等，平均每月房租爲一元九角四分。茲將房租每月支出，分級列表如左：

### 房租每月支出分級比較

每月房租等級	家數	百分比
元〇・一〇—元〇・九九	一一	三・九六
一・〇〇〇—一・九九	一三二	四三・五六
二・〇〇〇—二・九九	一五五	五一・一六
三・〇〇〇—五・〇〇	四	一・三二
合計	三〇三	一〇〇・〇〇

◎附註：另有一車夫不出房租者。

今之言社會福利者，靡不注重人類之健康，而住房與健康，尤屬息息相關。勞動之車夫，每日約須有七八小時在家安眠，其妻幾終日留守屋中。都市地價騰貴，房租高昂，車夫血汗所入，以飲食一項消費居多。對於住房，勢必撙節，於是數家合處一室，擁擠異常，蓋若輩僅求得避風雨，可以稍資休息而已，遑論衛生安適？平民住所，係市府建築，租價最廉；以租金極低之房屋，尚如斯擁擠，其他車夫未得此種待遇者，益不堪設想矣。

乙、飲食。人力車夫生活費中以食物支出最鉅，平均每家月支洋十元〇八角九分，佔百分之六五強。飲食本為養生要素，勞動者更藉以維持工作效能，不可一日或缺者也。

車夫之飲食中，以米麵為主，江蘇人多食米，山東人則食麵；米麵在飲食費中，約佔十分之六以上，他若燒餅油條，亦屬常食之品。米麵大都逐日零購，所受物價與兌換市價變動之影響頗鉅，查是月平均米價每担為八元三角五分，兌換率為三千三百〇一文。飯菜異常粗劣，平時多進蔬菜，如青菜，洋山芋，豆干，豆腐等，葷菜則以小黃魚居多。每當時節新年或收入豐裕之日，容或購食肉類。調味品中，以食鹽醬油為主。茲將食物每月支出，分級列表如次：

每月食物費支出分級比較

每月食物支出	距離	一家	數	百分比
元一——元四·九九			五	一·六四
五——九·九九			一三四	四四·〇八

	一〇——一四·九九	一二七	四五·〇七
	一五——一九·九九	二五	八·二二
	二〇——二四·九九	一	〇·三三
	二五——二九·九九	二	〇·六六
合	計	三〇四	一〇〇·〇〇

車夫拉車時，多在沿途小攤就食，或進粥飯，或購炒麵，燒餅，粽子等品充饑；歇工時，則在家進膳，其飲食數量，視經濟狀況為轉移。遇拮据時，甚至食粥度日。

平民住所備有自來水，飲料清潔，滌洗便利，較諸居住偏僻曠地或污水河邊者，其優劣環境，相去奚啻霄壤。

丙、衣服。衣服之效用，原在保持體溫，維護身軀，首當整潔，以重衛生；人力車夫之衣服，至為簡陋，冬則衣破棉敗絮，不能蔽體，夏則赤身跣足。拉車時雖穿號衣，回家後仍服敝衣。

車夫衣服費支出，每月自一角至三元許不等。

衣服費每月支出分級比較

衣服費每月支出組距	一家	數	百	分	比
元〇・一〇—元〇・四九		一七			一〇・一八
〇・五〇—〇・九九		五〇			二九・九四
一・〇〇—一・四九		三八			二二・七五
一・五〇—一・九九		二四			一四・三七
二・〇〇—二・四九		三〇			一七・九六
二・五〇—二・九九		四			二・四〇
三・〇〇—三・四九		四			二・四〇
合 計		一六七◎			一〇〇・〇〇

◎註：不支或未報者計一三七家。

其自五角至一元五角者，約佔半數以上，平均每月六角八分。調查時答稱不支衣服費

者甚多，此種答案，雖未必確實，然是項支出之微，亦可概見矣。衣服質料，多半爲藍或白之粗細布，絲毛織物絕少。

車夫所穿之履，工作時爲草鞋，間亦有以橡皮胎製成者；每班所需草鞋，自一雙至三雙不等，跣足而行者，亦屬常見。

丁。燈·光·與·燃·料。此項費用在生·活·費·五·大·類·中，據第四位，平均每月支出爲一元四角三分，而一元至一元五角者爲最衆。

車夫家中，不用電燈，概以油盞或煤油燈，隻其幽暗生活，所幸早起早睡，晚間工作甚少。家庭每日需用煤油，約費銅元三枚，至車燈所用之油，甲照者應燃兩燈，約須銅元十枚，乙照僅須銅元六七枚。

燃料則以稻草爲最多，柴薪煤球次之。茲將此項費用，分級比較如左：

### 燃料及燈油每月支出分級比較

每月燃料及燈油支出組距	家	數	百	分	比
元〇・一〇—元〇・四九		四			一・三二
〇・五〇—〇・九九		三三			一〇・八九
一・〇〇—一・四九		一七一			五六・四四
一・五〇—一・九九		八三			二七・三九
二・〇〇—二・四九		八			二・六四
二・五〇—二・九九		三			〇・九九
三・〇〇—四・九九		一			〇・三三
合 計	三〇三	⑥			一〇〇・〇〇

◎註：不詳者一家。

戊、雜項支出。生活費中，除衣食住燃料外，其他消費，概為雜項支出；嗜好娛樂醫藥應酬罰金以及婚喪等費屬之。雜項支出，每月平均為一元五角九分，佔總支出百分之九・六二，而以一分至二三元者為最衆。

### 每月雜項支出分級比較

每月雜項支出組距	家數	百分比
元〇・〇一——元一・九九	一八八	六一・八四
二・〇〇——三・九九	一〇七	三五・二〇
四・〇〇——五・九九	六	一・九七
六・〇〇——一五・九九	二	〇・六六
無雜項支出者	一	〇・三三
合計	三〇四	一〇〇・〇〇

搖照會之罰金，為車夫之最大損失；嗜好則以飲酒喝茶吸紙烟為多，唯一娛樂，即係聚賭為戲。每逢拉車完竣，大都沐浴一次，約費銅元十餘枚。醫藥之費頗少，縱使患病，亦少就診，蓋不勝醫藥費之昂貴。每遇婚喪大事，或意外之需，惟有向戚友告貸，情殊堪憫也。

車夫頗少節儉習慣，恆以血汗易得金錢，隨意耗費，其有儲蓄者，殊不多觀。茲將車

夫家庭各類生活費與總支出之百分比，列表如下，以資參考：

車夫家庭生活費支出與總支出之比較

生活費類別	每家每月平均支出	各種生活費支出佔總支出之百分比
食物	元一〇・八九	六五・八八
衣服	〇・六八	四・一一
房租	一・九四	一一・七四
燃料及燈油	一・四三	八・六五
雜項	一・五九	九・六二
支出總計	一六・五三	一〇〇・〇〇

研究生活費著名之恩格爾氏(Engel)，其定律中有云：食物費之百分數，隨收入之增高而降落，雜項費用，則隨收入之增高而加增，實為金科玉律。此外則稍有出入，如衣服費無多變動，房租燃料則全無變更。試觀此次人力車夫調查之五大類生活費之百分比，與收入之關係：

## 二九一車夫家庭生活費與總收入之比較

收入組距	家數	食物	衣服	房租	燃料及燈油	雜項	總支出
元一—元四·九九	八	元九·一〇	〇·二七	元二·〇三	元一·四三	元一·四九	元一四·三二
五—九·九九	二三	一〇·一一	〇·四一	一·九二	一·四一	〇·九五	一四·八〇
一〇—一四·九九	壹	一〇·五二	〇·八一	一·八六	一·三六	一·九九	一六·五四
一五—一九·九九	叁	一一·九七	〇·九五	一·九〇	一·四五	二·三七	一八·六四
二〇—二四·九九	五	一六·四〇	一·六一	二·二五	一·七三	二·二八	二四·二七
二五—二九·九九	六	一七·六八	一·七一	二·三三	一·八八	二·九一	二六·五一
三〇—三四·九九	三	一七·九九	一·八三	三·三三	一·九七	三·二六	二八·三八
三五—三九·九九	〇一	二七·九九	一·〇〇	五·〇〇	四·三六	—	三八·三五
元一—元四·九九		六三·五五	一·八九	一四·二八	九·九八	一〇·四〇	一〇〇
五—九·九九		六八·三一	二·七七	二二·九七	九·五三	六·四二	一〇〇
一〇—一四·九九		六三·六〇	四·九〇	一一·二五	八·二二	一二·〇三	一〇〇

一五一·一九九九	六四·二二	五一·〇	一〇·一九	七七·七八	一二·七一	一〇〇
二〇一·二四九九	六七·五七	六六·三	九·二八	七一·三	九·三九	一〇〇
二五一二九·九九	六六·六九	六·四五	八·七九	七〇·九	一〇·九八	一〇〇
三〇一三四·九九	六三·三九	六·四五	一一·七三	六·九四	一一·四九	一〇〇
三五一三九·九九	七二·九八	二·六一	一一三〇四	一一·三七	—	一〇〇

◎註：此一家有等成年男子數六·四口，其他收入三十元，因之食物費增，可謂例外情形。

可見各類費用之百分數，隨家庭收入之增高，發生下列之變化：

- (一) 食物費之百分比繼續低落
- (二) 衣服費之百分比大半繼續增高
- (三) 房租費之百分比繼續低落
- (四) 燃料與燈光費之百分比繼續低落
- (五) 雜項費之百分比繼續增高

此種食物與雜項費用之百分比變化，全與恩氏之定律相符，而其他三類，雖有出入，然與十六年十一月至十七年十月止之上海工人生活程度調查之結果，完全符合也。

#### 第四節 單身車夫與車夫家庭之支出

此次調查之三〇四人方車夫，單身者僅十三人。其生活費之分配，如下表：

#### 單身車夫各種生活費之比較

生活費類別	每月平均支出	各種生活費支出之百分比
食物	元六·〇二	五九·九〇
衣服	〇·三四	三·三八
房租	一·〇七	一〇·六五
燃料及燈油	〇·九一	九·〇六
雜項	一·七一	一七·〇一
支出總計	一〇·〇五	一〇〇·〇〇

食物每月平均支出爲六元〇二分，幾佔總支出十分之六，而雜用竟需一元七角一分，較有家庭之車夫爲鉅。

單身車夫與車夫家庭之月支生活費比較

生活費類別	最		低		平		均	
	車夫家庭	單身車夫	車夫家庭	單身車夫	車夫家庭	單身車夫	車夫家庭	單身車夫
食物	元三·九九	元八·七七	元四·八〇	元四·六〇	元六·八九	元六·〇二	元三·九四	元三·〇二
衣服	三·〇〇	一·〇〇	〇·一六	〇·二五	〇·六八	〇·三四	一·〇七	一·〇七
房租	五·〇〇	二·五〇	〇·五〇	〇·四〇	一·九四	一·〇七	一·〇七	一·〇七
燃料及燈光	四·三六	一·〇三	〇·三三	〇·四八	一·四三	〇·九一	一·〇九	一·〇九
雜項	一五·五六	三·六七	〇·〇三	〇·二八	一·五九	一·七一	一·七一	一·七一
支出總計	三九·三一	一三·七二	六·六九	七·〇二	一六·五三	一〇·〇五	一〇·〇五	一〇·〇五

，又須寄款回家，故是項支出，包括郵匯之費，勢必較大。他如衣服房租燃料等支出，均

良以單身車夫工餘之暇，無家可歸，每因外出遊玩，意外費用較多，其有妻女在鄉者

較車夫家庭爲低，平均總支出爲十元〇五分，較車夫家庭少六元四角八分。

人力車夫生活費調查，北平青島亦經舉辦。茲將此次調查之單身車夫生活費，與之比

較：

上海與北平青島單身車夫之生活費比較

	食	衣	房	租	燃料及燈光	雜	項	總	計
上海	元六・〇二	元〇・三四	元一・〇七	元〇・九一	元一・七一	元一〇・〇五			
北平	六・二四	〇・八一	〇・五一	—	〇・五二				八・〇八
青島	五・一〇	一・〇〇	〇・四六	〇・三五	一・二五				八・一六
	百								
上海	五九・九〇	三・三八	一〇・六五	九・〇六	一七・〇一				一〇〇
北平	七七・一〇	一〇・一〇	六・三〇	—	六・五〇				一〇〇
青島	六二・五〇	一二・二六	五・六四	四・二九	一五・三一				一〇〇
	分								
	比								

\*註 根據第二屆勞動年鑑

可知此三地之生活費，以上海爲最高。食物一類，相差無幾；衣服費則較少，據車夫

云：『因入不敷出，添置衣服，益難顧及。』故詢問時，答稱全年不支衣服費者甚多。房租一項，支出較鉅，此為上海之普遍情形，平民住所，因係市辦，租金尙廉。至雜項支出特多之原因，除前述者外，尙有撻照會之罰金，每次須科大洋五角，每月平均一次，已受重大影響。且雜項支出之多寡，足以顯示生活程度之高低，而上海車夫之生活，實較他處為高也。

單身車夫之生活費比較，既如上述。茲更以車夫家庭之生活費，與北平調查者比較之：

上海與北平車夫家庭之生活費比較

	食	物	衣	服	房	租	燃料及燈光	雜	項	總	計
上	海	元一〇・八九	元〇・六八	元一・九四	元一・四三	元一・五九	元一・六・五三				
北	平	元一〇・六九	〇・七一	一・一四	一・二八	〇・四三	一四・二五				
		百									
上	海	六五・八八	四・一一	一一・七四	八・六五	九・六二	一〇〇				
北	平	七五・〇〇	五・〇〇	八・〇〇	九・〇〇	三・〇〇	一〇〇				
		分									
		比									

\*註 根據第二屆勞動年鑑

可見除雜項支出相差最多外，餘頗近似。總支出上海較北平多二元二角八分，因上海生活程度較高故也。

### 第五節 收入與支出之關係

人力車夫有單身與家庭之別，車照有甲乙之分，收支情形，各不相同。以上各節，曾以車夫之收支狀況，個別陳述，茲更就其相互之關係申敘之。

九；  
車夫家庭收入足敷家用者僅二十八人，不敷者竟達二百六十三人，幾佔全體十分之

車夫家庭收支關係家數比較表

用車收入超過家用支出者	收 支 情 形				家 數
	甲 種 車 照	乙 種 車 照	合 計	家 數	
三	四	七	七	七	

家用支出超過拉車收入者	二一〇	七四	二八四
家庭總收入超過家用支出者	一七	一一	二八
家用支出超過家庭總收入者	一九六	六七	二六三

單身車夫收支關係人數比較表

收 支 情 形	車		合 計
	甲 種 車 照	乙 種 車 照	
拉車收入超過支出總數者	三	二	五
支出總數超過拉車收入者	三	五	八

而單身車夫十三人中，出超者亦有八人之多。若以金額比較：家用平均總支出甲照爲十八元〇二分，乙照爲十八元二角一分，拉車淨收入甲照爲八元八角六分，乙照爲八元九角八分，拉車淨收入佔家用總支出甲照爲百分之四九・一七，乙照爲百分之四九・三一，其入不敷出之金額均在半數以上，不得不賴家庭其他收入，以資彌補，結果平均甲照仍不

數百分之二十三強，乙照不敷百分之十二強。

車夫家庭收支關係金額比較表

類 別	最		高		低		平		均
	甲種車照	乙種車照	甲種車照	乙種車照	甲種車照	乙種車照	甲種車照	乙種車照	
家用總支出	元 三八·三五	元 三九·三一	元 六·六九	元 八·四八	元 一八·〇二	元 一八·二一	元 一八·四四*	元 一八·二一	元 一八·七七*
拉車淨收入	元 一八·六四	元 一九·二五	元 二·四九	元 三·四五	元 八·八一*	元 八·九三*	元 八·八六	元 八·九八	元 八·九三*
拉車淨收入佔家用總支出之百分率*	% 〇九·六六	% 二〇·〇五	% 二六·四三	% 三八·六二	% 四九·一七	% 四九·三一	% 五三·五九*	% 五三·二五*	% 五三·二五*
家庭總收入	元 三五·二〇	元 三三·三三	元 四·〇七	元 六·六七	元 一一·一五*	元 一二·五三*	元 一三·七四	元 一六·〇〇	元 一六·〇〇
家庭總收入佔家用總支出之百分率*	% 二四·八〇	% 一六四·一〇	% 四一·九一	% 五四·二〇	% 三七·八二*	% 七四·七二*	% 三七·八二*	% 七四·七二*	% 七四·七二*
總支出之百分率*	% 二四·八〇	% 一六四·一〇	% 四一·九一	% 五四·二〇	% 七六·二五	% 八七·八六	% 七六·二五	% 八七·八六	% 八七·八六

第四章 經濟狀況

附註 ① \*係將未報其他收入，車夫家庭之收支亦列入平均。◎未報其他收入者，未列入平均。

單身車夫收支關係金額比較表

類	最高		最低		平均	別	支出總數	拉車淨收入	拉車淨收入佔支出總數之百分率
	甲種車照	乙種車照	甲種車照	乙種車照					
	元一三·七二	元一三·三七	元七·八九	元七·〇二	元九·七三	甲種車照	元一三·一九	元一四·七三	一二二·三五%
						乙種車照	元五·五七	元四·二六	七〇·四六%
						甲種車照	元九·八五	元九·八五	九九·二四%
						乙種車照	元八·三一	元九·八五	九四·六二%
						甲種車照			
						乙種車照			
						甲種車照			
						乙種車照			

至單身車夫之拉車淨收入所佔總支出之百分率，甲照為百分之九四·六二，乙照為八五·四一，不敷金額則為五角六分與一元四角二分。此係指全體平均而言，茲更按收入組分析其結果如下：

按收入組單身車夫之平均盈虧比較

平均盈虧數		虧		盈		收
乙種車照	甲種車照	乙種車照	甲種車照	乙種車照	甲種車照	
每月之平均盈虧數	每月之平均盈虧數	每月之平均虧短數	每月之平均虧短數	每月之平均盈餘數	每月之平均盈餘數	組
人	人	人	人	人	人	數
一	一	一	一	一	一	四·〇〇元
四	二	四	四	二	二	五·〇〇元
二	四	二	二	二	三	四·九〇元
七	六	五	三	二	三	合 計
元二·九六	元二·五八	元二·九六	元二·五八	元二·一三	元一·四一	元一·四一
元二·八二	元二·五八	元二·八二	元二·四四	元二·一三	元一·四一	元一·四一
元二·一三	元二·一三	元二·一三	元二·一三	元二·一三	元一·四一	元一·四一
元一·四二	元一·四二	元二·八五	元二·五三	元二·一三	元一·四一	元一·四一

按收入組車夫家庭之平均盈虧比較

收 入 組	盈		虧		短		平均盈虧數	
	甲種車照 每家每月 數平均盈餘	乙種車照 每家每月 數平均盈餘	甲種車照 每家每月 數平均虧短	乙種車照 每家每月 數平均虧短	甲種車照 每家每月 數平均盈餘	乙種車照 每家每月 數平均盈餘	甲種車照 每家每月 數平均盈餘	乙種車照 每家每月 數平均盈餘
元一·〇〇—元四·九九			五元二·〇	三元	七·〇	五·一	二·四八	七·三
五·〇〇—九·九九	一元〇·〇	二元〇·〇	七元〇·〇	三元	六·五	五·〇	一·四八	七·三
一〇·〇〇—一四·九九	二元〇·〇	二元	四元	三元	四·五	四·五	一元	六·六
一五·〇〇—一九·九九	三元	二元	三元	三元	三元	三元	一元	三元
二〇·〇〇—二四·九九	三元〇·〇	三元	二元	三元	三元	三元	一元	三元
二五·〇〇—二九·九九	三元	二元	二元	三元	三元	三元	一元	三元
三〇·〇〇—三四·九九		二元	二元	三元	三元	三元	一元	三元
三五·〇〇—三九·九九			二元	三元	三元	三元	一元	三元
合 計	一七元一·〇	二三元	三元	三元	三元	三元	三元	三元

註：『(+)』表示盈餘數。

『(1)』表示虧短數。

單身車夫與車夫家庭之每月平均盈餘金額，乙照較甲照為多，而虧額則甲乙兩照無大軒輊。單身甲照平均虧五角六分，乙照為一元四角二分，車夫家庭甲照虧五元二角九分，乙照為四元二角四分，收入愈少者虧耗愈多。易言之，其不敷數額，則隨收入之增加而逐漸減少。次就盈虧數分級比較之：

### 車夫家庭之盈虧數分級比較

盈虧額組距	盈		餘		虧		短
	甲種車照	乙種車照	甲種車照	乙種車照	甲種車照	乙種車照	
元·〇—元·〇·九九	家數 一〇	百分比 五八·八二	家數 三	百分比 二七·二七	家數 一一	百分比 六·一二	三
一·〇〇—一·九九	四	二三·五四			一五	七·六五	一一
二·〇〇—二·九九	一	五·八八	四	三六·三七	一九	九·六九	五
三·〇〇—三·九九	一	五·八八	一	九·〇九	二〇	一〇·二一	二
							二·九八

四·〇〇—四·九九		一	九·〇九	一五	七·六五	七	一〇·四五
五·〇〇—九·九九	一	五·八八	一	九·〇九	九三	四七·四五	三五·五二·二四
一〇·〇〇—四·九九			一	九·〇九	二〇	一〇·二一	四
一五·〇〇—九·九九				二	一·〇二		五·九七
合 計	一七	二〇〇〇〇	一一	〇〇〇〇	五六	一〇〇〇〇	六七
							二〇〇〇〇

單身車夫之盈虧數分級比較

盈虧額組距	盈		餘		虧		短
	甲種車照 家數 百分比	乙種車照 家數 百分比	甲種車照 家數 百分比	乙種車照 家數 百分比	甲種車照 家數 百分比	乙種車照 家數 百分比	
元〇·〇—元〇·九九	一	三三三·三三三	一	五〇〇〇			一
一·〇〇—一·九九	一	三三三·三三三					一
二·〇〇—二·九九	一	三三三·三三三			三	三〇〇〇〇	一
三·〇〇—三·九九			一	五〇〇〇			一

四·〇〇一四·九九					
五·〇〇一九·九九					一·二〇〇〇
合	計	三三〇〇·〇〇	二二〇〇·〇〇	三三〇〇·〇〇	五二〇〇·〇〇

車夫家庭之盈餘數，大都不過數角至三元之間，而虧短數竟有十五元以上者，尤以五元至九元九角九分一級爲最多，幾佔全體家數之半。至單身車夫之盈虧，則多在三元之內。

## 第六節 負債額

人力車夫家庭每月平均總收入爲十一元五角二分，而生活費支出爲十六元五角三分，月須虧五元〇一分，即單身車夫亦須月虧一元〇三分；是以三〇四人力車夫中，收支相抵，入不敷出者竟佔百分之八九·一四，而其全體平均虧額，亦有四元八角四分之多。欲彌是項虧損，勢必出自舉債一途。

車夫負債額比較表

負債額等級(元)	車夫數	百分比
一—九	一六	五·二六
一〇—二九	五七	一八·七五
三〇—四九	四七	一五·四六
五〇—七九	四六	一五·一三
八〇—九九	二一	六·九一
一〇〇—一四九	一三	四·二八
一五〇—一九九	五	一·六四
二〇〇—三〇〇	三	〇·九九
不負債者	七三	二四·〇一
不詳	一三	七·五七
合計	三〇四	一〇〇·〇〇

上表可知車夫負債額，自一元至三百元不等，而以十元至八十元為最多，幾佔全體二



不	負	債	六
合	計		六〇

藉窺其梗概。車夫大都因鄉間家庭艱困，來滬謀生，每須兼顧大家庭之費用。所資三四車夫中，有是項擔負者，在半數以上。唯以無力勝任者居多，確能負擔者僅五十人耳。茲將其大家庭負擔數額，列表比較如次：

車夫之大家庭負擔數額比較表

平均每月負擔數額	車夫數	百分比
不滿一元	一	〇·三三
一——五·九九	二二	七·二四
六——一〇·九九	二〇	六·五八
一一——一五·九九	四	一·三三
一六——二〇·九九	三	〇·九九

無 力 預 擔 者	一 一 八	三 八 · 八 一
無 預 擔 者	一 三 六	四 四 · 七 三
合 計	三 〇 四	一 〇 〇 · 〇 〇

車夫舉債之方法，不勝枚舉，大都向車主或戚友告貸，他若借印子錢皮球錢（每洋一元每日收利約銅元四至五枚）等亦屬頻見；其向市辦平民借本處貸款者不多，當舖做會者尤少，而賴鄉間家庭接濟者更鮮。

### 第七節 拉車收入與季節氣候之關係

拉車收入與季節氣候，關係甚切。此次家計調查僅及一月，自難代表全年狀況。茲據三〇四人力車夫報告全年拉車收入之多寡，按月比較如次：

#### 全年拉車收入多少月份比較表

上海市人力車夫生活狀況調查報告書

月 份	拉 車 收 入		比	
	報多之車夫數	報少之車夫數	多	少
一 月	二〇	八七		六七
二 月	一五	八八		七三
三 月	一四	八〇		六六
四 月	四七	六五		一八
五 月	二〇一	一〇	一九一	
六 月	一九九	一三	一八六	
七 月	一三七	三	一三四	
八 月	九〇	八	八二	
九 月	九	七八		六九
十 月	一	二五		二四
十 一 月	〇	二〇五		二〇五
十 二 月	二	二二〇		二二八

由上表觀察，全年以夏季營業爲最旺，冬季最淡。故拉車收入之季節變化，亦以夏季爲最佳，秋其次之，冬季最劣。揆厥主因，約有二端：

(一)車夫供求之關係。人力車夫，多係江北農民，秋收之後，絡繹來滬，以拉車謀生，因之拉車人數激增，供過於求，此秋後營業之所以漸見衰落也。

(二)氣候之關係。冬季時令風勢較鉅，車身受阻，拉車效率減少；而值夏季，暑氣逼人，途中行人，每以電車或公共汽車擁擠，多改乘人力車代步。更當夜闌人靜之際，公共車輛，早經停駛，不得不雇人力車返家，此夏季營業之所以特殊旺盛也。

(三)乘客之經濟關係。人力車之乘客，類多中下階級，遇手中拮据或近年關時，不得不事撙節。兼以氣候寒冷，如無要故，多不出戶，此冬季營業之所以不景氣也。

季節氣候變化之外，則以星期日，紀念日，及四季令節之營業爲佳。

## 第五章 結論

本報告書共分緒論普通狀況工作狀況經濟狀況四綱。以上業將調查結果，分別敘述。茲再擇要歸納如下：

此次調查之人力車夫，咸住本市第一二三平民住所，採取選擇調查法，計查人力車夫三百七十一人，自二十三年五月二十一日起迄六月二十三日止，為期三十三日。除首兩日作概況調查外，餘均為記賬工作。初級材料，經嚴密之審核，而正式整理者有三百〇四份，每份代表人力車夫一人，其中有家室者二百九十一人，單身者十三人，大都來自蘇省大江之北，佔全體百分之九十五強。年齡多在二十六歲至四十五歲之間，平均年齡為三五·五五歲。開始拉車時年齡為二六·七一歲，平均拉車九·五年，每月拉車十六班強，餘則概為歇工。教育程度極淺，不識字者竟達半數以上。二百九十一戶之平均家庭人口為四·二三口，每戶有等成年男子三·二七口。

車租甲照較乙照幾大二分之一，平均車租佔拉車收入之比例，甲照為百分之四六·六一，乙照為百分之三〇·九四，甲照拉車淨收入為八元八角四分，乙照為八元八角八分，

車夫家庭之平均其他收入為二元六角八分，總收入為十一元五角二分，生活費總支出為十六元五角三分。拉車淨收入佔家用總支出之平均百分率，甲照為五三·五九，乙照為五三·二五；家庭總收入佔家用總支出之平均百分率，甲照為六七·八二，乙照為為七四·七二。收支相抵，不敷者幾達十分之九，得有盈餘者僅二十八人，平均每戶虧五元〇一分。至單身車夫之拉車收入，為九元〇二分，生活費須十元〇五分，平均亦須虧一元〇三分之多。

### 各項收支分類之比較

類 別	拉車		收 入		生 活		支 出		盈 虧 相 抵
	次數	總收入	家庭其他收入	總計入	支 出	盈	虧		
一、二、三家甲種車照車夫	六〇二	元六八二	元二二	元二二五	元六四	元〇二	元五〇	元五·二九	元五·二九
二、家報告其他收入之車	一五六	八八六	四八六	一三七	一〇三	〇·五	四	四·二八	四·二八
六個單身車夫之每月收支平均數	一七〇	九八	—	九八	一〇四	〇·卅一	一·七	〇·五六	〇·五六
二、九個單身車夫及車夫家庭合計之平均數	一六〇	八八	三·七	二·二	六·七	〇·三	五·元	五·一六	五·一六



解決人力車問題，首應重視車夫之生活問題；其生活之艱困，已如上述。治標之策，當使其入得敷出，如車租之減低，診所之設立，住所之建築，消費合作社之創辦，舉凡可以增其進益，減其消耗者，盡量舉辦，俾收支得以相抵。年來農村破產，農民不能安居樂業，相率離村，移居都市，另謀生機，乃以未受教育，僅能恃其勞力餬口，於是淪為牛馬式之人力車夫。故治本之方，必先救濟農村，農民得聚鄉耕種，車夫之來源減少，車輛與車夫之供求平衡，生活自能安定；再進而授車夫以相當教育，提高其智識，培養其技能，為他日改業之準備，則於人力車淘汰之日，車夫未來生活，庶幾稍有保障矣。



# 附錄

## 上海市的人力車問題

郭崇階

(轉載社會半月刊創刊號)

### 【一】 總論

上海市的人力車問題，較之任何其他各地，是更加嚴重，更加複雜，而要仔細研究，和迅速解決的一個社會問題。這是什麼緣故呢？因為：（一）上海市有公共租界與法租界橫亘於中，市政府的治權不能充分行使；而且租界與租界的當局，對於解決人力車問題，並不合作。（二）上海市是一個擁有三百四十餘萬人口〔註一〕的現代式都市，公共汽車電車路網密布，人力車在壓迫之下，營業有退無進，車夫收入當然祇減不增。（三）租界限制公用人力車的輛數，而車夫的供給則無窮無盡，以致每一輛車，拉者至少四人，競爭愈烈，車

夫的收入愈減。(四)車少夫多，車主居奇，加重車租，層層剝削；所以，上海市人力車主獲利之豐厚，生活之安閒，爲任何地方任何行業所不如，而上海市人力車夫生活之痛苦，又爲我們夢想所不及！

以上四點，已經足夠說明上海市人力車問題的嚴重性，及其需要解決的迫切了。

上海市政府和公共租界工部局，有鑒於此，曾經分別委任了一個人力車問題研究委員會及人力車委員會，從事調查並研究改善人力車制度及車夫生活的辦法。

現在，上海市社會局已將人力車夫生活狀況的調查，製成報告書，在本刊發表，而工部局人力車委員會的報告和十六項建議，早經公布，並且工部局董事會會議，已經決定採取該項建議的後十三項，而制定修正公用人力車執照規則，布告施行。

上海市政當局根據調查研究的結果，來處置這問題，態度是極科學的，而大多數人士注意這問題，能從實際方面去討論，以謀解決；這都是至可欣幸的事！

至於特區人力車商對工部局改訂新章起而抗爭，那是題中應有之義，我們並不覺得奇

怪。但，工部局的新章實施以後，是否就解決了特區的人力車問題？如果並未解決，究竟怎樣才能解決這個問題呢？作者想在下面貢獻一些愚見。

## 【二】特區人力車問題的爭議及其解決的辦法

這次工部局採取人力車委員會的建議，所決定改善人力車制度和車夫生活狀況的辦法，一見於該局第四四八九號布告公布的公用人力車執照規則，共計二十四條，再見於第四四九〇號布告規定的公用人力車租價：這兩項辦法都規定自本年八月一日起施行，亦即人力車商所抗爭的對象。此外，工部局還有一個第四四九一號布告所公布的公用人力車執照規則十五條，因為這個規則未定實行日期，所以注意之者尙少。

現在，我將特區人力車問題最重要的幾點，又是車商與工部局人力車務委員會〔註二〕爭議最烈的幾點，特別提出來說明，並附最後解決的辦法，作一番比較。

### （一）關於救濟車夫的問題

附錄 上海市的人力車問題

甲 工部局所定的辦法：

「領有執照之公用人力車車主，凡會將每人力車一輛每月銀幣一元五角，預先繳交人力車夫互助會者，除徵收本局隨時所定之准收車租外，得向車夫另收每車一輛每日小洋一角。對於此項計畫願合作之車主，本局當給以領照之優先權。」（工部局通告公用人力車車主）

乙 車商抗爭的理由：

「查人力車務委員會最近通告，自八月份起，責令車商代向車夫每輛每日徵收所謂車夫互助救濟會費一角，並着車商於每月領照時預爲代繳每車每月一元五角，否則即停止其繳捐領照等語。查是項變相附稅，不獨違背洋涇涇章程之規定，且既以救濟車夫爲標榜者，竟何以轉而剝削車夫，以增車夫之負擔。况每年是項鉅額款項，其用途如何支配，至今未見宣布其精確之預算，一若以車夫汗血之資，供少數人高薪厚祿，任意揮霍者，固爲不可，然即使全部用於救濟車夫之用，亦不過「羊毛出

在羊身上」，而救濟車夫亦應全市普遍一致，何能別有軒輊；且欲徵收是項費用，亦應慎聘保管人選，明定動用辦法，以示大公。否則，徒以局外人之操縱，雖係別無用心，亦殊難使人置信。」（見上海市人力車業公會宣言，文旁之圈，係作者所加。）

### 丙 最後解決的辦法：

1 『車主須交出一元五角互濟會費之銀行收據，方可發給車照，但八月份此項會費，得由登記之車主彙總繳付，捐務處接得已繳之通知後，即可照給，無須每人呈驗收據。』2 『車夫互濟會董事部及管理部之組織，於八個月後再行修改之。』3 『前項管理部，除現有之董事三員，及聘請指導捐款用途之七員以外，再行增加登記之車主互選之代表二員，登記之車夫互選之代表二員——在車夫登記實行以前，由江淮公所主席成燮春君代表車夫。』4 『見工部局董事會議所追認之辦法，第五，六，七各條。』

(二)關於車夫登記的問題

甲 工部局所定的辦法：

『自本局所定之日起，惟領有本局所發公用人力車車夫執照之人，方得拉公用人力車。』(『公用人力車執照規則第十四條』)

乙 車商抗爭的理由：

『查人力車夫之來源，大都以各地農村破產，於是背井離鄉，相率而來，冀以汗血勞力，維持生計。是一般車夫終年居滬，以拉車爲固定職業者，實佔少數，大部份則係春去秋來，視農村收穫而定。倘欲舉行車夫登記，不但於檢驗體格時，素乏營養之車夫無什之一二可以合格，而車夫熙來攘往，行蹤無定，則登記工作實無法施行。且車夫拉車爲農村破產中一種過渡職業，並非終身以此爲生；設一旦登記，拍照留名，使若輩忠善農民，成爲固定車夫，豈非限制其終身之發展，阻止人向上之機會？尤有進者：即使於現有車夫中舉辦登記，取其四萬人合格者，准予登記給

證，但其他不合格之數萬車夫，又將何以處置？丁斯農村破產，工商凋零之際，兼濟失業猶恐不遑，今反驅數萬有業之車夫，瀕於無業之境，爲政者居心何在？殊令人不無疑慮。（見上海市人力車業公會宣言）

### 丙 最後解決的辦法：

按車夫登記，工部局尙未規定實行日期，故解決糾紛的會議中，並沒有關於這件事的決議案。茲據非正式消息，工部局似有從緩實行車夫登記之意，惟人力車務委員會主席麥西（P. W. Messy）於八月八日招待本市新聞記者席上，說及此事，道：『至車夫登記四萬人，外界不明，謂拉車者有十餘萬人，此去彼來，絕不敷用，皆係誤會。倘車夫因事返鄉，領照之車夫，如不敷分配，可隨時向車委會領照，可毋庸顧慮也。』玩其語意，於車夫登記的辦法，好像持之有故，尙不願放棄。

### （二）關於車樣的問題

### 甲 工部局所定的辦法：

附錄 上海市的人力車問題

「人力車及其設備之式樣，材料及標準，應爲經本局認可者；其狀況應無論何時，維持至能使本局滿意。」（公用人力車執照規則第六條）

## 乙 車商抗爭的理由：

「查現有特區車輛式樣，均係工部局車務處所訂，歷年車商遵守唯謹，未敢隕越。及今，人力車務委員會異想天開，不顧實際，置現有之樸實堅固之式樣於不顧，另定浮華高貴之新式樣，責令車商遵行。爲政者朝令夕改，出爾反爾，不獨使若輩車商無所適從，且徒事浮華，車商方面陡增數倍成本，雖服從有心，奈遵辦無力，實無從接受此項負擔。」（見上海市人力車業公會宣言）

## 丙 最後解決的辦法：

公用人力車之新式樣，照車主車夫等各方之建議打造（註三），一俟完成，公開展覽；試用後，仍可考量改善之意見。（工部局董事會議所追認之辦法第八條）

## （四）關於車商之所謂「產權」的問題

## 甲 工部局所定的辦法：

『1 領照人應爲所領執照之人力車車主。2 所領執照，不得轉讓他人，亦不得售賣，典押，或租與任何他人。違背本規則本條之任何行爲，本局概不承認，領照人倘欲停止經營公用人力車業，應將詳細情形，及所領執照號數報告本局。』公用人力車執照規則第一，二兩條。』『本局業經決定：自本年八月份起，請領公用人力車執照，須附送人力車務委員會所給車主證書，否則概不給照。……設使所收現有車主請領執照之陳請書不滿常額，人力車務委員會當準備接受新車主之陳請書，或現有車主之遵守本局規則而欲擴充其營業者之陳請書。……』(見工部局交通報告)

## 乙 車商抗爭的理由：

關於這件事，車商在正面抗爭的理由，作者努力搜求，終無所獲。甚至他們否認有出賣或轉讓執照之事，然則，工部局此項新章，豈非無的放矢？而車商之抗爭，又豈非多此一舉？在上海市人力車業公會宣言內，有一節說道：『歷年以來，特區車

商在工部局車務捐務處管理領導之下，令出即行，從未抗拒，如車商對於主管當局之一切計劃設施，無不竭誠贊助。今工部局於原有機關外，另設人力車務委員會，機關駢枝，政令紛歧，若非蓄意破壞車業，何以出此？『因爲車主領照，須憑人力車務委員會發給的車主證書，如該會因遭攻擊而解體，則上述新章，即無由實行；車商們的打算或即如此，亦未可知。

### 丙 最後解決的辦法：

1 『車主協助人力車務委員會，確定真實車主之名單，並解決關於車產之爭執，期於八月底以前，將此類爭執了結清楚。2 爲解除公用人力車章程按即執照規則。』文字上之疑義及誤會起見，特商定：（一）領受執照之車主，得爲個人或車行或公會；（二）工部局保有在每月月終將執照發放與否之權，但對於車輛之因賣買而轉移，或因領照人之死亡而轉移，得給予相當之便利，惟新領照人，必須爲適當之人，願遵守執照章程，交付互濟會捐款，如此，則工部局對於承受人或承繼人之領

照，可以照辦。（工部局董事會議追認之辦法第三第九兩條）又據麥西於爭議解決後向新聞記者表示：茲因舊車主已願遵照局章辦理，故車照恐難有餘額給與新陳請人，此不啻給與舊車主一粒「定心丸」！

#### （五）關於減輕車租的問題

### 甲 工部局所定的辦法：

1 向車夫收取之最高租費，不得超過其時本局所准收之最高租價。『公用人力車執照規則第十九條』自一九三四年八月一日起，至另有通告之時止，本局核准之公用人力車租價為每日小洋十角。『第四四九〇號布告』

### 乙 車商抗爭的理由：

關於減輕車租，車商在公共意見督責之下，為博取解除車夫痛苦之美名起見，並不要樣積極地反對，但在減輕的程度上，自不免和工部局有一番爭執。所以，上海市人力車業公會宣言裏面，也有幾句，說道：『他如車租之減低……無不極盡吹

求之能事，而予車業以致命之打擊。……』

### 丙 最後解決的辦法：

『自本年八月十五日起，公用人力車每日最高租價定爲大洋七角八分；此外，車主每車得加收大洋七分，但，車主每月每車應先交付大洋一元五角，以充車夫互助會之捐款。』工部局董事會議所追認之辦法（第一條）事後據麥西向人表示，車租每日收大洋七角八分，加收救濟費七分，合計八角五分，此與工部局原定之小洋十一角相差無幾；因小洋市價無定，今以大洋規定，可以兩不吃虧。

此外，和『車夫登記』同樣成爲懸案或暫緩實行的，還有一個人力車資價目的問題。據工部局公用人力車執照規則第五條所規定：『開列車資價目之搪瓷牌，可向本局領取，應釘於車輛之右翼，其字跡應無論何時保持清楚而不毀損。』這一條規定是根據人力車委員會的建議第九項而來的，其原文云：『應將按距離及時間計算之人力車資價目表一張，明顯粘貼於每輛公用人力車上。委員會以爲每一英里之價目應爲小洋兩角，每次至少小洋一

角，每一小時之價目爲小洋六角。」這在車商們，以爲是陷人力車營業於絕境，將驅乘客於公共汽車與電車，惟據車委會之解釋：此項車資爲一種假定的標準價目，既不強迫車夫執行，亦不反對乘客與車夫雙方同意之價目。

總之：從去年十月間工部局成立人力車委員會到今年二月間該會的報告書和建議發表以後，再從工部局考慮接受那個建議，到董事會議通過修正人力車新章以來，這七八個月間，特區車商可算在長期抵抗之中，爭議日趨激烈。當時雙方態度堅絕，不允絲毫讓步，真是『山重水復疑無路』了，不料工部局於八月六日召集所謂『對等會議』〔註四〕，於談笑風生之中，所有爭執最烈如上所舉的幾個問題都迎刃而解。一場禍事到此灰飛烟滅，實有『柳暗花明又一村』之妙。

現在，車商已經通告自八月十五日起實行減租了，八月份的車夫救濟費一四，九八五元（按特區領照的人力車共九，九九〇輛，每車每月一元五角，合計如上數。）已經由商繳交工部局指定的銀行了，一切都已平靜無事，忽有大批人力車夫向工部局請願：（一）

擁護麥公（按：麥公者，人力車務委員會主任麥西也。）（二）車租改爲小洋十角，（三）車主不應加入救濟會（四）不承認成燮春爲車夫代表，（五）即日登記車夫，（六）即日成立車夫救濟會；在請願之時，租界治安會發生騷擾。此事雖不免大煞風景，然僅餘波而已，不久即告消滅。

### 【三】對於特區人力車問題爭議解決後的感想

在這次特區人力車問題爭議解決之後，作者發生許多不成系統的片斷感想，茲拉雜書之於后。

1 在爭議的進展中，從報紙上可以常常見到人力車夫們發表意見，或是向工部局請願。我對於此事，起初十分欣喜；以爲從這些意見中可以獲得寶貴的資料供我研究。然而，失望得很，那些所謂車夫們的意見，一經仔細看過，不是絕對擁護工部局的辦法，就是無條件同情車商的主張。到此關頭，車夫們還是被人家牽着鼻子走！

2 特區車主們在這次爭議中，可謂極盡宣傳之能事，作者讀過了他們的一切文告，確很少發現一篇結結實實真有力量的文字；尤其令人感覺不痛快的，就是那些文字往往若隱若現若有若無摸不着邊際。譬如說吧：『衝動一二西人發財觀念，更有不肖華人從旁推波助瀾。』像這些話頭，離題很遠，無關宏旨，我輩且非局中人，還可以不求甚解；至於說『工部局改訂新章，特區人力車業就要破產，數萬人力車夫的生計就要陷於絕境，這不能不引起我們注意了，然此僅標語而已，沒有拿出真憑實據來教我們點頭稱是。須知這樣一個重大的社會問題，不是無病可以呻吟的，更不是危詞可以聳聽的。所以車主們儘管這樣喊，而據車委會報告，自工部局宣布接受新車主之陳請書後，一時陳請者共計四千八百九十三人，所請領之公用人力車車照數達四萬七千五百八十份。我們奇怪，居然有這許多不知死活的人往絕路上去求生！又如車主們口口聲聲說人力車是專營的公用事業，但又不願接受一個市政當局所訂的條件；既不願接受條件，惟有出之於南途；不是由市政當局收歸市營，就是另由第二個願意接受條件的來承辦，這是經營一切所謂公用事業的原則。今特

區人力車商既不願接受限制，亦不肯放棄其『虧本』的生涯，惟奔走呼號，且挾車夫之生計爲盾牌，無論其呼聲如何驚天動地，而在我則有『不說還好，愈說愈糊塗』之慨！

3 然而，車商的宣傳文告中，也還可找到一節——絕無僅有的一節——『字正腔圓』『音調鏗鏘』的傑作，那就是反對工部局徵收人力車夫互助救濟費的理由。（見本文第二章第一節乙項）可惜美中猶嫌不足，待我來加以補充，那才是無懈可擊的錦繡文章哩。原來工部局向車主每車每月收車夫救濟費一元五角，而准許車主向車夫每日加收大洋七分，如此一轉手之間，車主們每車每月可以『揩油』大洋六角（註五）！車夫們出其血汗之資，在工部局與車商合作支配之下（車夫在未登記以前沒有代表參加）而羨其名曰：『救濟車夫』！

4 在這次爭議中，工部局與車商都撑起一面『改善人力車夫生活，爲社會謀福利』的大旗，其實雙方各有打算，何嘗表裏一致。工部局所訂公用人力車執照規則廿四條中，除去第一，二，三條確定車照的所有權屬於工部局，及第十九條減輕車租直接影響於車夫的生計以外，其餘二十條不是爲維持交通就是在整刷市容。我們雖不欲埋沒工部局人道主義的

善心，但，此番改訂新章所標榜的改善車夫生活祇是大綱中的細目之一，至多也不過是三分爲了改善車夫的生活，七分爲了租界市政的光輝。至於車主們的懷抱更不用說啦，他們爭持最烈而又長期艾艾最說不響亮的一點，就是與工部局奪取車照的所有權，想永久維持那個壟斷居奇抬高租價的局面；其次反對車夫登記，深恐他們的『黃牛』〔註六〕供給減少，因而影響車租低落。所以，車主們抓着工部局的弱點，反對車夫救濟費，儘管說得冠冕堂皇動人同情，然而，他們暗中對決定政策的工部局則頻送秋波，對執行政策的一個工部局附屬機關——人力車務委員會——則肆意攻擊。這種討價還價聲東擊西出奇制勝的辦法，深得兵法上『實者虛之虛者實之』的妙用。果然不差，在工部局『對等會議』席上，形勢急轉直下，產權與車租的爭執告一段落之後，車主們對於車夫救濟費亦即毫無條件地欣然彙解於工部局，而忸怩作態，爲之說曰：『忍痛接受』！啊，好一個美妙的辭令！

5 這次爭議解決之後，工部改訂新章的主旨已經貫徹十分之八九，而車主們所最不放心的產權問題，因此而更加獲得一層保障。這在雙方，可謂交易而退各得其所，至於車夫

的生活問題是否解決那就不在話下了。

不過，我還有些擔憂，因為工部局仍保有在每月月終對於執照發放與否之權，而預定明年一月一日起再減車租爲每車每日小洋八角之議，及舉行車夫登記之是否均已根本放棄尚不得而知，然則特區人力車風潮雖已相安於一時，還不是釜底抽薪哩。

6 關於規定人力車費價目表事，時論多有「以期以爲不可」者，但在作者之意見，此項規定既爲一種假定的標準，則無論爲車主爲車夫或爲乘客俱無加以反對之必要。蓋有此標準價目，設遇下述三種乘客：（一）初到上海不識路徑者，（二）上車時懶於約定雙方同意之價目者，（三）無公共汽車及電車可通之地方而必需以人力車代步者，俱可避免許多無謂的爭論，而於車夫祇有利無害，於乘客亦無多大損失。（按特區人力車現已訂有此項車資價目牌）

#### 【四】對於人力車存廢問題的意見

人力車是以人力代替牲畜或機器的一種交通工具，這種工具之應當廢除，從下面所舉的三個立場來觀察，那是毫無問題可言的。

1 從社會福利的立場，我舉陶孟和先生的說話。陶先生說：

『（一）人力車夫之勞動極費力且不經濟，蓋彼竭其全身體之力每次運者不過一人。（二）人力車夫之工作不合衛生，蓋其僵僵馳驅之態防阻胸部之發展，其急迫之呼吸，所吸爲通衢上污濁之塵芥，實有害於肺部之健康。而其身體終日着汗垢所漬之衣服，尤易染受各種疾病。（三）以其所費之體力與其所得之酬報相比較，則收入可謂極微。』

（四）人力車夫之勞動殆完全用筋力，所需之智慧極低微。『孟和文存：北京人力車夫之生活情形』陶先生又在這篇文章內很沉痛地說：

『此種職業乃剝削國民之精力，防害人民之健康，甚且遺害及於後代。此惡不除，全社會之生活被其影響，至於無窮，非過言也。』

2 從物質文明的立場，我舉胡適之先生的說話。胡先生說：

『東西洋文明的界線只是人力車文明與摩托車文明的界線。』

又說：

『人力車代表的文明就是那用人作牛馬的文明，摩托車代表的文明就是用人的心思才智制作出機械來代替人力車的文明。把人作牛馬看待，無論如何，夠不上叫做精神文明。用人的智慧造作出機械來，減少人類的苦痛，便利人類的交通，增加人類的幸福，——這種文明却含有不少的理想主義，含有不少的精神文明的可能性。』（胡適文

存三集：漫遊的感想）

上面這段話，因為當時東西洋文明的爭辯不休，胡先生雖然是有感而發；然而，他主張廢除人力車而代以機械車，這是顯而易見的。

在這次特區人力車問題的爭議中，作者留心西洋人的輿論，就發現不少與胡先生取同樣態度的，尤其是英文大美晚報的記者，他在一篇社論裏說：

『在不久的將來，上海的人力車必定追隨於東京人力車的命運之後，解決目前的污

點，最好是人力車收歸市營，而向逐漸消滅它的途程上邁進，代之以機械的運輸，這種代替實在是無可避免的。』

甚至他在另一篇社論裏又說：

『一九二三年，東京大地震雖然犧牲了數十萬人民的生命，損失數萬萬圓價值的財產，但，前此所視為重要交通工具的人力車，今日乃成爲稀奇之物，這竟是因禍而得福！』

這位記者先生對於人力車『深惡而痛絕之』的神氣，可謂『躍然紙上』！

最後，從人道主義的立場去說，在本年二月間工部局人力車委員會發表報告和建議之後，本市基督被協會(Shanghai missionary Association)曾經決定五項意見向工部局表示。其中第五項說道：

『應再考慮消滅人力車的計畫，並須在使車夫能夠進入其他職業的方法之下，去消滅人力車業。』

原來工部局於消滅人力車是久有計畫，而且是實行過一次的。據人力車委員會報告書所載：

「一九二四年至一九二六年之交通問題調查委員會曾經建議，將人力車之數目逐漸減少，俾在十年之內使公用與自用人力車總數減至五千輛。工部局贊成此項建議，惟將在十年之內減至五千輛一語刪除。」

並且，自一九二四年九月一日起，工部局即將當時一萬五千輛以上的人力車，限定最多數目爲一萬輛，迄今仍以此數爲限。今年二月間公布的人力車委員會報告書，亦復說及「現時之社會，必須盼望前途能有須將人力車逐漸在上海街道上消除之時。」；並且建議：「工部局應於兩三年後將此事重加考慮。」；而工部局亦接受此項建議，並將此種職務歸之於人力車務委員會。是故，基督教協會之意見，與人力車委員會之建議，正是桴鼓之相應；不過，前者多一個實行消滅人力車的前提，這是我們所不可輕輕放過的。

x  
x  
x  
x  
x  
x

以上所舉各種立場不同主張一致的『人方車廢除論』，豈但不與作者之主張相左，而且是完全一樣。然而，作者確有一點不得不鯁鯁於慮的，就是實現此項主張的方法與步驟的。一個問題。

就是胡適之先生，他也曾說過：

『我們坐在人方車上，眼着那些圓顛方趾的同胞，努起筋肉，灣着背脊梁，流着血汗，替我們做牛做馬，拖我們行遠登高，爲的是要掙幾十個銅子去活命養家！』胡適

文存三集：漫遊的感想

工部局人方車委員會的報告書中，有一節說到人方車夫之生活狀況，云：

『人方車夫大都爲農村之破產農民，在鄉間無法維持生活而來滬謀生者。彼等因未受過教育，無專門謀生之技能，遂不得不做效牛馬以圖生存。……』

於此可見：人方車夫之所以淪爲『牛馬走』，乃有既愚且貧，謀生乏術，爲『活命養家』實逼處此的一個慘絕人寰的背景！今日之下，農村破產，方在製造大批人方車夫。後

備軍』，源源來滬求生，而上海市原有的人力車夫宛轉呻吟於生活壓迫之下，『活命養家』，尙且爲難，遑論是高智識培養技能以進於其他職業！當此時也，工部局尙仍繼續一九二四年之所爲，再預定一個期間，逐漸減少人力車的輛數以致於完全消滅它，無論其動機爲社會福利爲物質文明爲人道主義，其結果未有不爲社會禍害爲物質罪惡爲殘酷主義者。天下事，理想與事實相背馳，往往類此！

### 【五】 怎樣解決上海市的人力車問題

我在上面拉拉扯扯地寫了一大堆，雖然尙未觸及，但已逼出我寫這篇文章的主旨之所在。我以為，人力車終將爲機械車所替代，確實是『無可避免』；而上海市的人力車將步東京的後塵，先中國其他城市而消滅，亦僅是時間的問題而已。惟其如此，所以，爲避免種下禍根貽害社會起見，我以為解決上海市的人力車問題——應當準確地說：人力車夫的生活問題——祇有兩條路徑是正確的：

(一)閉塞人力車夫今日以後的來源，使車夫的供給與需求相適應。

(二)切實提高現有人力車夫的生活標準，養成他們改就其他職業的必要智識與技能。

我指出這兩條路徑，並不是完全抹煞特區工部局這次以改善人力車夫生活為社會謀福利相標榜，而實際上則以維持交通與整刷市容為職志的所謂人力車新章。因為維持交通與整刷市容確是市政當局應盡的責任，但，這與解決一個嚴重的社會問題如上海市人力車問題者，可謂風馬牛之不相及，即使工部局新章中也有減輕車租的一條，究於車夫的牛馬生活有何裨補，我對工部局有『為德不卒』之嘆。（此外，還有一個車夫自己出錢，工部局『救濟？』的車夫互助會，其內容如何，我不得而知，此處保留批評。）至於改良車樣，縱然公用的人力車都和私家自備的人力車一樣漂亮，充其極亦不過乘客片時的舒適，這總不能算是『社會福利』吧。

X  
X  
X  
X  
X  
X

現在，將我指出的兩條路徑，加以說明如左：

第一，關於閉塞人力車夫今日以後的來源。我看出上海市人力車夫生活之所以特別痛苦，完全是由於一幕人擠人人吃人的慘劇。工部局在過去惟知減少車輛，而不顧到車夫來源增加無已的現象，其結果遂發生下述各項極不合理的事實：

1 車主居車輻爲奇貨以圖厚利，乃致每車一輛每日收進租金達小洋十四角之多。

2 車主壟斷車輛執照，可以輾轉租押買賣以侷利，目前執照連車之時價達七百五十元之多。

3 據工部局人力車委員會調查五十五個車夫一月中能租得車之日數，最低九天，最高二十七天，平均是一五·四天；其餘十多天雖要賣血汗也無從賣起。

4 拉不着車而又拉一天不夠吃兩天的，或身體孱弱吃不消拉九小時以上正班車的，於是轉向拉正班的車夫買拉二三小時，名曰：『拉車屁股』！

5 公共租界現有公用人力車九千九百九十輛，而私用人力車則增加至一萬三千輛。實際上，這許多私用人力車有不少是『野鷄包車』，在路上攬攬乘客，搶『黃包車』的生

意。

6 公共租界登記給照的公用人力車計九，九九〇輛，而人口不及公共租界半數，區域祇及三分之一的法租界，則登記給照的公用人力車計有一七，〇〇〇輛，而人口較公共租界僅多一倍的上海市區，計有登記給照的公用人力車：南市一六，〇一四輛，閘北一二，九〇二輛，滬西一三，一三五輛，合共四二，〇五一輛。於此所當注意者：每一輛車有執有公共租界法租界及華界三張執照的，也有執有法租界及華界兩張執照的，所以車輛的執照與車輛的實數是不相符合，〔註七〕然而，無論如何，這樣的分配總是不均。

根據上述六點，我以為要減少車夫的痛苦，保障他們生活的安定，惟有要求上海市的三。個。市。政。機。關。切。實。合。作。厲。行。公。用。人。力。車。夫。登。記。（特區工部局自九月一日起辦理包車夫登記，這是比較次要的事。公用人力車夫登記的目的，應該是這幾種：1 明瞭各個車夫的體格智力及家庭情形；2 救濟身體衰弱不能拉車的車夫；3 取締吸鴉片紅丸喝「籠頭水」害梅

毒等惡症的車夫；4 阻止多餘的新車夫擠在這苦海裏害人害自己害社會；5 維持車輛與車夫之間的需求平衡。

此外，還有更加重要的一點，必須說明。

據工部局人力車委員會調查四十九個人力車夫以前的職業，結果是：農夫三十人，紗廠工人六人，商人三人，苦力四人，更夫三人，漁夫一人，船夫一人，木匠一人，學校教師一人，製麵包者一人，這其中，所謂紗廠工人商人苦力更夫等等，必定也有許多是以前的農夫。於此可見：今日的人力車夫至少百分之七十以上是昔日的農夫。

又據調查：車夫的年齡自二十一歲至五十三歲不等，平均為三五·八歲；居住上海的年限，自三年至四十四年不等，平均為一五·九年；已經拉車的年限，自一年至三十一年不等，平均為一一·五年，大多數在五年至九年之間；車夫五十九人中，有二十人自離家之後從未返鄉，十九人回鄉之目的僅為探視，祇有五人返鄉係為幫助農事；返鄉車夫，最近一次係在一年至十二年前不等，平均為現距最近一次返鄉已二年有半。

一個以農立國的國家，有大批壯丁逃避農村一去不返，從事不生產的工作，這是何等危險的景象。從前顧亭林說過：

『人聚於鄉而治，聚於城而亂。聚於鄉，則土地闢，田野治；欲民之無恆心，不可得也。聚於城，則徭役繁，獄頌多，欲民之有恆心，不可得也。』（日知錄卷十二人聚）他在這一篇內的結論是『欲清輦轂之道，在使民各聚於其鄉始。』

顧亭林這篇人聚的用意固然別有所在，且亦不專指農民而言，此處可以不論。單說這農民離村運動，如果不加遏阻，不設法使他們安居樂業於鄉村，則豈僅都市的人力車夫生活問題無從解決而已，就是整個的國民經濟也會破產的。所以，我敢說：『欲求農村復興都市發達，在使農民各聚於其鄉始。』

X  
X  
X  
X  
X  
X

第二，關於提高人力車夫生活的標準。人人知道上海市的黃包車夫生活苦惱，人人又知道上海市尤其是租界上的黃包車老闆生活舒服，究竟這苦惱是什麼形狀，舒服又到了何

種境地，恐怕真實知道的人還不多，我在這裏舉出些具體事實來。

先從租界上黃包車老闆方面說起。人力車經營的方法大概有四種如下：（1）車主將車輛每日直接租與車夫；（2）將車輛包放與第二人或公司，再轉租與車夫、承放車輛之大頭目，每租出車輛，由車主給以定額的酬勞費，在較大之車行中，大頭目將車輛放由小頭目出租；（3）將車輛租與大頭目，為期一年或兩年，除執照費由車主繳納外，修理費及經常費用均由大頭目負擔；（4）將工部局所發之瑣瑣執照牌出租。這四種方法中，第一種盈餘最多，但太麻煩了，鬪享福的老闆們所不為也，於是第二三四種方法最通行。據可靠的計算，在第一種方法之下，每車一輛每月的盈餘是二十四元，在第二三兩種方法之下，其盈餘為十四元，在第四種方法之下，除去執照費外，老闆淨得八元三角八分。以每輛人力車之造價，自八十三元五角至九十六元五角計算，則在第一種方法之下，每車成本所待盈餘為年利百分之三百，第二三兩種方法為將近百分之二百，第四種方法為百分之一百！

這樣駭人聽聞的厚利，車主們總是狡賴，沒有一個肯直承不諱。

現在，我依照這次特區人力車爭議解決後，上海市人力車業同業公會爲實行減租的通告，來計算車主們的利得，總不致再有爭辯了。

據前項通告所載：自廿二年八月十五日起，特區人力車租連同互濟會費暨承租人酬勞，減爲每日大洋八角五分，每月爲二十五元五角；支出方面，每月以大洋一元五角爲車夫互濟會費，大洋一元五角爲大包佣金，並以每日每輛大洋二角合計每月大洋六元作小包佣金，此外，再加車主照費成本，公共租界每月二·〇四元法租界二·〇四元華界一·〇四元合計五元一角二分，再加修理折舊等費每月五元，以上總計每月支出十九元一角二分，收支相抵，每月盈餘六元三角八分，每年盈餘七十六元五角六分。假定車樣改良後，造價成本增至一百元，則車主們在上述方法經營之下，雖在家裏，可以每年獲得盈利百分之七十六；如果吃點辛苦，直接放租與車夫，則每月支出可少七元五角，每年可省九十元，合併於前項盈餘內計算，年可獲利一百六十六元五角六分，這是百分之一六六的盈利！

像這樣不費勞力舒舒服服坐享厚利的事業，恐怕是踏破鐵鞋無覓處吧！

至於車夫的生活情形是怎樣呢？據工部局人力車委員會調查車夫的收入情形如下表：

(單位元)

收入總數與淨數	最		高		均	
	低	最	平	均		
收入總數與淨數	最	低	最	高	平	均
拉車所得每月總收入	六·一〇	二八·一一	一七·八八			
付去車租每月淨收入	三·四一	一七·五〇	九·二三			
拉車所得每日總收入	〇·四七	一·七七	一·一二			
付去車租每日淨收入	〇·三三	一·一六	〇·五九			
車租佔收入之百分數	二九	五六	四七·五〇			

此處所當注意者兩點：(1)每一車夫，或因租不到車輛，或因體力不勝，祇能連拉兩個早班(上午一時至上午三時之間起)，或兩個晚班(下午一時至下午三時之間起)，即須休息一天，故每月至多能拉十六七班，少僅五六班而已。(2)車租為數不等，視其為早班或晚班而定，大約每班車租，最低三角六分，最高六角七分，平均為五角五分。

講到車夫的支出，根據上海市社會局的調查報告，每一車夫平均有三個等成年男子的家庭要他支持，（按上海市共有人力車夫八〇，六四九人，故依拉人力車爲活的人口當有二四一，九四七人）。其每月支出數平均爲十七元六角（車委會調查爲十七元六角五分），作如下之分配：食一〇・九五元，衣一・一三元，房租一・六一元，燃料一・三七元，雜用二・五四元。

因此，可以知道：一個人力車夫的收入，維持一個單身車夫的生活費用尙且不夠（據社會局調查：一個車夫的淨收入，平均爲每月九・四五元，而單身車夫的生活費爲一〇・九七元），更談不到贍養家庭。

照以上計算，一個有家庭負擔的車夫，收支相抵，不敷之數在八元左右；所以，車夫的妻子女兒必須也做些苦工來幫助支持，但據社會局調查，這項貼補的收入，平均也不過每家六元多，然則合併起來，還是一個入不敷出！

在這種情形之下，人力車夫生活的苦惱，已不難想像得之。工部局人力車委員會的報

告書中，有一節描寫得很真實：

「彼等（人力車夫）因本埠房租昂貴，無力賃租，大都如豬一樣，七八人或五六人擠臥於一丈縱橫三四尺高放車者用以擱置車輛之屋內擱樓上；其窩內雖有無數之大肚臭蟲，乘彼等酣睡時羣出吮吸階咬，但彼等因拉車之過度疲勞，已不復能感覺痛癢矣。」

這一節下面，又有一節，繼續說道：

「車夫之攜有家眷者，則因男女同居一室不便，祇有在荒地上或污水河岸邊，用竹木破蓆鐵片，搭成一鴿窩式矮窄之房屋，以便燒飯與睡眠。彼等所食之飯菜，亦大都極惡劣粗糙沒有多量滋養淡而乏味者。」

車夫們「任」與「食」的真相如此，然則「衣」呢？破爛醜陋，夏不蔽體，冬不禦寒，不合衛生，那是我們有目共睹的了。

至於他們工作的狀況：像今年這樣大熱的天氣，溫度到過華氏表一百〇四度以上，大

多數有工作做的人躲在屋子裏都可以偷懶一下，惟有人力車夫們，管它酷暑也罷，祁寒也罷，時時刻刻有一條無形的鞭子在他們身上抽着打着，在火傘高張之下，固然喘氣如牛揮汗成雨般地拉着奔着，在朔風凜冽之中，也是戰戰兢兢臨深履薄般地拉着奔着，縱然熱死凍死，爲活命養家而死，爲償付車租而死，這又有什麼辦法呢？尤其不堪言狀的，還有精神方面的悲哀：拉完車付完租之後，回得家來，妻啼子哭呼飢號寒，聞之酸鼻，束手無策；在馬路上一不當心，巡捕老爺的「火腿」，「雪茄」，和「無情棒」，乘客主顧的辱罵和毆擊，雖然瘦骨頭上挨不起也是要咬緊牙關去招架的。如再遇着攝照會拿車墊，或自己疏忽損壞了老板的車輛，那就是幾天白做牛馬，一家大小忍餓了！

作者偶爾在夜闌人靜之時，照顧到一位「拉車屁股的老槍」，一路上祇聽見唉聲嘆氣，再看一看車燈閃爍恍若燐火，爲之毛骨悚然，幾疑此身已在鬼門關上，絕不信在柏油路面行走。然而，此情此景，又豈早晨拾鳥籠，飯後剷麻將，晚上捧歌女，終朝每日三部曲的車老板們所夢見？

我自恨這枝秃筆，還不能寫盡車夫們的人世艱辛淒涼况味。他們終年做牛做馬，不停不息地在死亡線上掙扎，然而，他們拿血汗換來的活命養家錢，百分之四七·五要歸諸車主！

X X X X X X

以上我把人力車主與車夫的生活情形，天上地下互相對照地寫了一下。現在，回到我在上面指出，解決人力車問題的第二條路徑，要說一說如何提高人力車夫生活標準的辦法了。

在辦法未提之先，我還要說明：這提高人力車夫生活標準的目的，不僅是從牛馬羣中救出人力車夫，要他們享受一點人類所必須享受的生活，並且更要他們能夠積蓄一點金錢，儲備一點智識技能，好去改行換業。

爲欲達到此目的，如果其方法仍不出特區工部局之所爲，在與車主妥協之下減輕車租以實現之，那簡直是南轅北轍，無異『緣木求魚』！

所以，我敢大胆地說：如果提高人力車夫生活標準，不是託徒空言的假慈悲，就非看清這件事情的癥結之所在，一拳擊毀這目前人力車經營的制度不可！我在這裏提出兩個代替的新制度如左：

(1) 拉者有其車。其實，這不是我的創作，而且，主張之者亦不止我一人。東京市的人力車是拉者有其車，所以，東京市的人力車逐漸消滅，順理成章絕無問題發生。我們上海市何嘗不可實行這種制度，有的是雨後春筍般大小銀行，如能組織一個信用合作社經營此事，再好沒有；就是市辦的貧民借本處，如補充基金之後，也能經營此事。至於詳細辦法，不在本文討論範圍之內。

(2) 人力車市營。拉者有其車的辦法不能立時實現，或亦僅能為一部分之實現，故我主張以「市營」來補「拉者有其車」之不足；易詞以言之，我主張以拉者有其車為原則，市營為例外，私人經營則絕對不許。我的理由如下：人力車業，既如一般車主們所說，完全是一種公用事業，則市政機關經營公用事業，當然無話可說。再，人力車夫的勞動，完全是

一種以人爲牲畜或爲機器的勞動；他們無智識，無技能，無團體行動，如果放在一個以私人營利爲目的的制度之下去勞動，必定是求生不得，求死不遑！我們看一看這百年以來，歐美在血汗制度下勞動着的工人，他們所得到政府立法的救濟和社會道德的援助，是怎樣的，我們就可以立刻感覺到，比血汗制度等而下之的牛馬制度下勞動着的人力車夫，更應當如何加以調整了。

至於救濟車夫的事業，當然也是重要的。不過，我以爲這是市政當局所必須舉辦的各種事業中之一種，其經費應該出諸市庫列入預算，由主管機關負責辦理。這件事業的最重要部分應該是：車夫儲蓄，車夫保險，車夫教育，車夫習藝這幾種；至於施衣，施米，施錢，施棺材等等，雖不拔一毛也無妨。

## 【六】 贅言

我的文章，寫到這裏，可以暫時告一段落了。此處節外生枝，目之爲贅言可，目之爲

廢話亦可。

我寫這篇文章，是在讀過工部局人力車委員會的報告書和社會局所編的上海市人力車夫生活狀況調查報告書以後。這兩種報告書，都是一點一滴日積月累而成的，其中沒有一個字是出於杜撰，車主們也有人參與其事，想來是不會錯的。我的文章既是根據事實而寫成，縱然使得列位老闆不痛快，最好也是拿出事實來代替雄辯，尤其不可放冷箭。此應聲明者一。

作者發誓，絕未『衝動發財的觀念』眼紅諸位老闆，妄想分嘗一嚮。因為作者生就了一副窮骨頭，歷在家裏吃『寫意飯』是會生災害病無福消受的。此應聲明者二。

我知道人力車主當中，也有不少刻苦勤勞，僅靠幾輛車來維持生計的；然而，我爲託命於人力車勞動的二十餘萬人的生計着想，爲三百四十萬人結合的一個社會的發展和前進着想，是不得不如此主張的，其間毫無成見。此應聲明者三。

我的這些主張，祇是私人意見而已，與市政府將來改善人力車章程的辦法，沒有一點

連帶關係。蓋市政府的辦法須根據人力車問題研究委員會研究的結果而定。所以，諸位老閱讀過這篇文章後，儘放寬心，切勿驚擾，是所至禱。此應聲明者四。

末了，我誠懇懇地向諸位老闆盡些逆耳的忠言。

如中華民族不要復興則已，中國國家不要現代化則已，假使是『要』的話，這人力車說不定在三年五年十年八年之內必歸消滅。因此，我很關心這些『一身以外無長物』的車夫，所以在這篇文章內一再表示，要求政府幫助他們準備改行換業。車老闆們也該轉一轉念頭了。那些小車主們，如果及早改業，幾輛一本萬利的舊家伙，還可以撈回『血本？』。至於成百成千輛的大車主早已是『麥克麥克』囉，「註八」那還成問題嗎？不懂此也，大老闆們的幹事能力，在這次特區人力車爭議事件中表現過了，那一種數月奮鬥，始終不懈的毅力，真令人嘆服！充此精神，再繼以豐厚的財力，掉轉方向之後，尚有何事不成何業不就哉？

我再貢獻一條偉大的出路。諸位大老闆們如將這一大批任勞任怨艱苦不辭的『江東子弟』，領回到滯地黃金一片荒蕪的家鄉，闢草萊，斬荆棘，經之營之，不日成之，等到地

盡其利，人盡其材，貨暢其流以後，充實國力，外禦其侮，諸位的豐功偉烈，還不是同效命疆場的民族英雄一樣受我們頂禮膜拜！

話雖如此，然而，中國之社會，積非成是也，久矣夫！我看見有飽吸新大陸物質文明，專攻教育學回國的所謂博士也者，亦非擠在人叢中吃『黃牛』的血不可，於是乎欲哭無淚了。

二三，八，一七於上海。

【註一】據上海市公安局統計，本年七月份全市人口爲三百四十萬零七千六百八十五人。

【註二】人力車務委員會 (Ricksha Board) 爲工部局附屬機關之一，人力車委員會 (Ricksha Committee) 爲工部局臨時設置之專門委員會，負建議之責，自該會報告書發表後即已解散。兩會中西文名稱僅差一字，其中負責人員又大都相同，但性質迥不相侔，時人頗多誤解，此不可不辨。

【註三】車主方面對於車樣的建議，是：改良車輛，喚與車商公會合作，並以堅固，清潔，經濟，而不注重浮華爲原則。至於車夫方面關於車樣的建議，作者並無所聞。

【註四】對等會議，爲工部局總辦羅思所召集，出席者則：總巡麥丁，車委會主任麥西，華董虞洽卿，會辦何德奎，車商代表殷芝齡，顧松茂，后紹蓉，馬克施，陪爾，及江淮同鄉會主席成燮春也。

附錄 上海市的人力車問題

【註五】即使照車主之計算，每車一輛每月不能租出三十天，但，無論如何，其爲有益無虧，經手不窮，則不爭之事實也。

【註六】上海公共租界沿蘇州河各橋上，盤踞盡三成羣，俟有人力車行過，則前上助車夫拽過橋頂，向乘客討錢，窮兇極惡，巡捕視若無睹。此種討飯生涯，在彼中之術語爲「拖黃牛」，吾以黃牛一詞，加諸一般人力車夫，景象逼真，然不勝悲憤之情矣！

【註七】據社會局調查，上海市人力車輛實數如下：公共租界九，九九〇，南市六，〇一四，閘北二，九〇二，滬西三，一三五，浦東九八四，吳淞二〇〇，洋塘一，〇一一，高陸七三；合計二四，三〇九。（按法租界之人力車，如非公共租界執照之車所兼拉，卽爲南市執照之車所兼拉，故不計算在內）。

【註八】此上海之所謂「大眾語」也，想已「大眾地」了，可以無須注解，質之「大眾語家」，以爲何如？

## 上海公共租界工部局人力車委員會調查

### 人力車夫之收入及支出報告

現時之人力車制度，在給與車夫之謀生機會方面，施行之結果若何，爲委員會所欲訪查明晰者。爲進行此項訪查工作起見，委員會曾請工部局，直接調查若干關於人力車情形之較爲切要因素。調查之第一目的，在於查明在事實方面，車夫每日每月之通常總收入若干，其中須提付車租若干，以及每月淨收入之能供給家用至若何限度？

調查之程序及方法。任用華人實地調查員三人，該員等對於人力車問題，與人力車夫，均已本有所知，且相接近；其初步工作，在與車夫及其家庭接觸，並得其信用，車夫之情形。或因地域不同，而有重要之區別，故經分向楊樹浦，狄思威路區域，閘北，及法租界等處，覓得若干車夫之家庭，俾調查所及，得盡量廣博；調查員須每日前往每一車夫

家中訪問，緣車夫及其家人，均不識字，不能紀錄收支數目及用途如何，但車夫收入既如此之微，雖銅元一枚，亦視為關係重大，故其收支兩項，車夫與其家屬，均能記憶明晰，並在調查員前往訪問時，向之報告，除清晨或黃昏時外，常難見車夫在家，並未入睡，調查員因此頗費奔波，並感不便。

調查之範圍及性質 調查員搜集得五十九家之一個月間（十月二十三日起至十一月二十二日止）收入支出數目，所經調查之車夫，與所有車夫相較，為數不多，且所調查各項，覺亦非一種「標準」調查，但所得消息，在核對委員會得自他方之陳述方面，經證明尙有價值，且或可表示一般現有情形。

調查員奉命查明車夫之收入與車租，以及其他支出等之實在數目，故須向能大致答復明晰之車夫調查，結果該員等經尋覓有拉車經驗之人，即至少為可向車行租車營業之人，加以調查，所應始終記憶者，經驗較少之車夫，其所有謀生機會，比此次經調查之車夫為少。



〔註〕該車夫本月內曾以違章營業被罰兩次

### 一、社會方面之關係

所經調查之人力車夫與社會所有關係。委員會曾調查車夫與社會所有某某數種關係，其目的在知至何限度，經認拉車爲常業，並是否認上海爲永久住所，吾人已知，在秋收時季之後，有多數車夫來至上海，但調查之目的，在知以拉車爲常業之輩，其存在至何限度，並其大概數目若干，試觀下文所列數字及表，可見其狀況之一班。

車夫之原籍，普通以爲人力車夫爲江北人，來自江蘇省北部，自經調查，知此說爲確，隨意選擇之車夫五十九人，僅來自九鎮。其中七鎮，坐落江北，五十九人中之五十七人，即來自此七鎮，五十二人，或五十九人中之百分之八十八，來自三鎮，其餘五鎮，每鎮僅有一人，又一鎮有二人。

年齡與居住上海時期及當人力車夫之年數 調查員提明，上列數字，或不能代表一般狀況，該員等之最初目的，在如上文所述，欲知其收入若干，故經尋覓較有永久性之車

夫，而加以調查，所經調查之各車夫，因此並無新來上海，或年不滿二十一歲者。

所經調查之人力車夫，其年齡自二十一歲至五十三歲不等，平均爲三五·八歲。

居住上海年數，自三年至四十四年不等，平均一五·九年，其分配詳下表。

大多數之人力車夫，業已在上海居住五年至九年。

調查人力車夫之住所，得知五十九人中之四十四人，各在隔離之單間房屋中住家，三人之家庭，僅有住房兩間，每一家所有房屋之平均數目，爲〇·九間，據十一人言，若輩均在租得之地面上，自有房產，卽所建之草舍。

普通以爲人力車夫，因在壓迫之下工作，拉車之年限必短，然此次調查，並不知有若干車夫曾被迫而放棄拉車職業，且所得數字，似不能證明普通所採納之見解，所經調查之人力車夫，其已經拉車年限，自一年至三十一年不等，平均一·五年，大多數在五年至九年之間，其一般支配如下：

### 在上海居住年數及以拉車爲業之時期表

年	數	數	數	數	數	數	數
在上海居住之人數	〇一四	五一九	二〇一四	一五一九	二〇一三	一五一九	二〇一四
拉車之人數	一二	一八	九	七	二	四	三
	七	一四	九	六	六	五	六
							二

人力車夫與其本籍及其經濟狀況之關係。委員會曾設法查明，所經調查之車夫，其曾經回籍省視者，數有若干，並其回籍之目的何在？

五十九人中之二十人言，自離家之後，從未返鄉，其中數人，為在上海居住年數最久者。

十九人言，回鄉之目的，僅為探視，僅有五人言，其返鄉係幫助農事，在曾經返鄉探視之各車夫中，最近一次返鄉，在一年至十二年前不等，平均為現距最近一次返鄉已二五年。

二十七人報告，其家庭在本鄉置有地產，但並無言其個人置有土地者，二十人報告，置有家屬之住宅，十人祇有耕牛數頭。

七人言，曾將款項寄回其本鄉家中，二十一人言，曾有由家中接濟其用途。

人力車夫之數目及其發展。照下表計算，上海公共租界內，以拉人力車爲業之人，至

少有四萬名，調查之結果表示，每一車夫，約須贍養二·六七人。故公共租界戶口之內，

至少有十四萬六千八百人，係倚賴拉車爲生。

所經調查之人力車夫，前曾有時從事下列各種職業。

以前之職業

農夫三十人

紗廠工人六人

商人三人

苦力四人

更夫三人

漁夫一人

船夫一人

木匠一人

學校教師一人

製麵包者一人

公用人力車夫中有八人，除拉公用人力車以外，並無其他經驗，有五人以前曾充自用

人力車夫。

因拉車之人大抵須略知交通規則，委員會曾試欲查明，如何自他種職業改習拉車，有時各車夫不止陳述一種方法，詳見下表：

所經調查之車夫所受之訓練

經其親戚教導拉車者

三一

經在公共租界以外區域開始拉車者

一四

經在擁擠區域中自行練習拉車者

一五

經車行或出租車輛人教導拉車者

○

吾人須知，車夫當向車行租車時，當不自認無拉車經驗，有多數車夫，爲大包頭小包頭，或甚至爲車主之親戚。

二、車夫之經濟狀況

拉車所入與付出車租之關係

(一切數目均爲大洋)

車主所收之車租，爲數不等，一部份視其爲夜班或日班而定，夜班自下午一時至下午三時之間起，日班自上午一時至上午三時之間起，因此調查員得查明車夫五十五人每拉車一日所付之實在車租。

就所經紀錄者而言，每班車租，最低三角六分，最高六角七分，平均爲五角五分，所付車租之等級，詳見下表：

### 車租等級表

每班租價	三角一分至四角	四角一分至五角	五角一分至六角	六角一分至七角
付租人數	一	一二	三二	一五

有車夫五人，常不拉全班，拉車時所付車租，自一角八分起至三角四分。

試觀上表，可見大多數車夫付平均租價，但付較高一級租價者，亦爲數頗多。

按照調查所得車夫之收入數目，每日總收入，自四角七分起，至一元七角七分，平均

一元一角二分，但除付車租外之每日淨收入，爲自三角三分至一元一角六分，平均五角九分。

所應記憶者，車夫之每日收入，誠與每日所付車租有重要關係，但不足憑以計算車夫所有之收入，因每一車夫之收入，視其每月拉車日數而定，故欲知車夫經濟狀況，必須以其每月收入爲準。

車夫之每月總收入數目，經查明自六元一角起，至二十八元一角一分，平均十七元八角八分，除付車租外之每月拉車所得淨收入，有一人竟低至三元四角一分，最高爲十七元五角，平均爲九元二角三分。

從上列數字推算，所付車租，平均佔所得總收入百分之四七·五，有一車夫，竟高至百分之六五，最便宜者佔百分之二九。

車夫之最高最低及平均收入數目如下：

收入 總數與淨數	最		高		平均
	低	最	高	平	
拉車所得每月總收入	六元一角	二十八元一角一分	二十七元八角八分		
拉車所得每月淨收入(即付去車租以後所餘收入)	三元四角一分	十七元五角	九元二角三分		
拉車所得每日總收入	四角七分	一元七角七分	一元一角二分		
拉車所得每日淨收入(即付去每日車租以後所餘收入)	三角三分	一元一角六分	五角九分		

(一切數目均以大洋計算)

付出車租所佔拉車總收入之百分率	最		高		平均
	低	最	高	平	
	百分之二九	百分之六五	百分之四七·五		

每月總收入與每月淨收入數目，又可以別種方法表示，觀下列之各級收入分配表自明。

車夫五十五人間總收入與淨收入數目之分配表(單位為銀元一元)

每月收入數	四·九	五·九	六·四	六·九	七·四	七·九
總收入人數	—	五	九	二四	一五	二
淨收入人數	四	二六	三二	三	—	—

試觀上表，可見有車夫二十六人，或約居所經調查之車夫半數，其淨收入在五——九

•九九元之一級中。

每月拉車日數。所經調查之車夫，每拉車一日，平均可得五角九分，但平均每月收入，僅九元二角三分，可見每月拉車日數，遠不及可能拉車之日數，在調查開始之後，曾以為可查明每一車夫在休息前，能拉車（或會拉車）若干日，但旋知情形大有不然，緣查得有多數車夫，其停止拉車，係由於逼迫，而絕非出於自願，以資休息，在調查之一個月內，經調查之各車夫，平均僅有一五·四日能租得一車，拉公用人力車之五十五名車夫，內有五十一名，曾在該月內有數日不能租得一車，在調查期之一月中所有實在情形，詳見下表。

車夫能否租得車輛之情形表

經調查之車夫總數

五五

有若干日不能租得車之人數

五一

有若干日僅能租得車不及一日者之人數

二〇

自言有一定休息日期者之人數

一九

月內臥病者人數

一三

	最	低	最	高	平	均
一月中能租得車之日數		九		二七		一五・四
一月中不能租得車之日數 (指上文所提之五十一人而言)		二		二二		一〇・五
一月中之確定休息日數 (指有休息日之十九人而言)		一		八		三・五
能租得車不及一日者之戶數 (指拉車不及百者之二十人而言)		一		二二		六
臥病日數 (指報告患病者之十三人而言)		二		一三		六

上述情形，又可以他種方法表示如下表：

附錄 上海公共租界工部局人力車委員會調查

車夫能租得車之人數及日數表

日數	能租得車人數	不能租得車人數
〇—四	—	八
五—九	三	五
一〇—一四	一三	二〇
一五—一九	二九	二二
二〇—二四	八	一
二五—三一	二	—

此外尚有車夫，因生病，或自願休息，或爲他種工作，而不拉車者，故上表甲行所列之數，並非即爲乙行所餘之數。

營業人數 車夫既不能一定租得車輛營業，其顯然結果，爲除每月工資爲數甚小外，車夫之人數，遠比車輛之限額爲多。

在調查之一月內，所經調查之車夫，既平均僅有一五·四日能覓得一車營業，似欲租得車輛之人數，至少兩倍於所有車輛之班數，或尙不止此，因有一萬輛人力車，供兩萬班之用，公共租界內之人力車夫數目，大概在四萬以上。

收入與支出之關係 調查開始時，曾詢問人力車夫之財政情形，五十九人中之四十五

人，承認負債，並無一人能將款項借與其同業，在調查之一個月內，非特並無進步，并且除十三家外，餘均負債更多，其狀況詳見下表。

收入與支出之關係表

- 一 拉車所入超過家用數目者
- 一三 家用數目超過拉車所入者
- 一四 家庭總收入超過家用數目者
- 四二 家用數目超過家庭總收入者

有許多車夫，其妻女或其他家屬，能幫助家庭之收入，試觀下列之收入數字，可見其關係。

	最	低	最	高	平	均
拉車所入淨數	三元四角一分	十七元五角	九元二角三分			
各種來源之家庭總收入	六元八角	三十七元一角九分	十五元九角六分			

如上所述，固有他種來源之收入，然僅十三家之總收入數目，能及每月之支出數目。若專靠拉車收入，祇有一家，入能敷出，雖其所支出之款，亦以僅能餬口為限，此種狀況之百分率表示如下：

收入與支出之關係表

	最 低	最 高	平 均
家用總數	五元八角七分	四十五元八角八分	十七元六角五分
拉車所入淨數	三元四角一分	十七元五角	九元二角三分
家用所估拉車收入之百分率	百分之十四	百分之九十九	百分之五七·五
各種來源之家庭收入總數	六元八角	三十七元一角九分	十五元九角六分
家用所估家庭總收入之百分率	百分之二五·五	百分之一〇二	百分之八四·七七

借貸與典當，為維持生計屢用之方法。

委員會未曾從所得之資料，試將家庭費用加以分析，因調查之目的，本在查明關於經營人力車業之各種事實。

### 三、人力車夫之意見

人力車夫之地位，在該車夫自身方面，意見如何，此為調查員所欲探詢者，該員等先問車夫之營業，是否曾受各種現代運輸方法之影響，四十九人言，影響頗大，並有數人，經就其自身之經驗，舉出例證。

吾人熟知，人力車之在街道上往來，為一種交通管理問題，料在車夫自身，對此問題，當有一種見地，多數車夫，各經表示一種意見，且有表示多種意見者。

二十五人言罰金太重

十五人覺得巡捕過於嚴酷

十人覺得工部局應禁止出售執照並利用其權力使車租減低

一人請由工部局為車夫之子女設立學校

車夫對於車主之一般關係如何，曾經詢及，四十六人言，車租過高，九人言與車主關係良好。

次詢車夫對其自身之狀況，意見若何？當據分別表示，且有數人，其所陳述，不以下列各種情形中之一種為限者。

十人怨訴不能按時獲得車輛之苦

二十八人怨訴收入不敷

七人怨訴乘客過少

九人言尚覺平安且以為如用力拉車當無問題

三十四人覺得無可設法

四人常患病

二人年齡過老

三十四人言，無可怨尤之情事，此或為全體車夫中最顯露之陳述。

轉載上海公共租界工部局公報第五期第九冊

## 武漢人力車夫生活調查報告

廿三年四月五日調查武昌漢陽，六日調查漢口，每次均先雇車作長途行，多給車資，且行且談，共計調查車夫三十八人，又因熟人之介紹，調查車行六家，住區十四處，茲分別整理成續于后：

### 【甲】 車夫生活(三十八人)

(一)籍貫

籍貫	貫	車	夫	數
黃	安			—
鄂	城			五
孝	感			—
河	南			—

漢	陽	六
河	陽	四
陽	邏	—
紹	縣	—
黃	州	—
應	城	—
黃	陵	—
武	昌	四
沙	市	—
黃	岡	五
圻	水	—
嘉	魚	—
合	計	三八

(二)年齡

年 齡 組	車 夫 數
一六—二〇	二
二一—三〇	二
三一—四〇	一八
四一—五〇	四
五一—六〇	一
六一—六二	一

(三)拉車時期

拉 車 時 期	車 夫 數
一年以上五年以下	一
五年以上十年以下	一〇
十年以上二十年以下	五
二十年以上三十年以下	一

附錄 武漢人力車夫生活調查報告

三十年以上四十年以下

二

(四) 家庭

夜宿車上者	妻跟人跑者	無妻者	有妻者	家庭	車	夫數
一	一	一七	二一			數

(五) 日淨利

一日淨利	二	三	四	五	夫數
角	角	角	角	角	數
		一六(年齡三十以上)	一〇	三	
		四(年齡四十以上三八)			

六	角	三(年齡均係二十歲至三十歲者)
七	角	一

(六)嗜好

嗜	好	車	夫	數
吸	菸			二八
喝	酒			一一
賭	錢			四(內三人無妻)

欠債六人，內五人有妻。

(七)房租(以月計)

房	租	額	車	夫	數
	二角至五角				一三
	六角至一元				一二
	一元至元半				八

二元至三元	自	己	二
無	家	者	一

(八)租車手續

(1)行租條件

(甲)與行主相識，或行主戚友介紹者，此等人無保無押。

(乙)有担保者

(丙)普通行——在武昌尚須納押金五元至八元，漢口則須三元。

(2)轉租

(甲)一人在行租出，每日所餘之時間，即出賣相識或介紹之人。

(乙)一人在行租出，與別人相共，但無戚友關係者，得另取押租

數元，日租與時間，則平分之。

(丙)臨時轉租之車夫，平均每點鐘納日租二百文。

(九)拉車時間

(1) 二人共租者，則二人各拉半日，上下午輪換。

(2) 一人由行租出者，每日餘時出賣，其出賣時間以下午居多。

(3) 在漢口亦有每二人輪換各拉一整天者，武陽則無。

(4) 平均每人每月拉十五天。

(十) 車價 車夫 武昌車夫每日納日租(連車頭與管賬錢)一串八百文，約合洋三角正(每元十角)，漢口每日一串六百六十文。

按武漢車行日租，絕未有一日虛者，然在漢口，若遇天雨，與車夫急病，如車停行內，亦可明日補繳，但武昌則不然，無論拉與不拉，日租非繳不可。否則開除，而車夫既無餘款在家，欲繳則唯有借債，其利息最少每日每元兩百文，通行者為每日一角，皆九出十歸。

車上一切用具，如木、布、竹、有損壞者，一律賠償，否則開除或找保人與扣押租。

## 【乙】 住區情形

(一) 武昌沿蛇山，大關山，胭脂山，鳳凰山一帶山腰，幾全爲苦力車夫棲息之所，其餘則在菜園區內，以及小巷等處。

(二) 漢口在大智門後街五馬路，鐵路附近，以及菜園區內。

(三) 漢陽在鐵廠附近，沿龜山一帶，以及小巷菜園等處。

(四) 武昌電話局附近，大關山腰，住車夫百五十餘戶，人口五百左右。此爲官基民產，不納房租，尙稱幸事。

——轉載湖北教育學院院刊第十三期（廿三年五月二日出版）——

## 杭州人力車夫調查

杭州人力車創始於民國紀元前一二年；當時尙未開闢馬路，街窄橋高，崎嶇曲折，車輪緣用鐵質，行駛時左右顛簸，不爲市民所歡迎，故爲數甚少；迨民國後，馬路漸開，車輪亦改用橡皮汽輪，行駛便利，營業遂漸見發達。以前因公共汽車尙未創辦，市內專恃人力車爲唯一交通利器，近年以還，農村破產，農民趨於城市，操斯業者，更不啻倍蓰。因是人力車之數量，亦由民國元年之五十輛而增至三千四百九十二輛。茲將杭市人力車夫狀況分述如左：用窺勞苦羣衆生活之一斑。

### 租車手續

車夫所拖之車，全數租自車行。租賃車輛時，有直接間接二種手續，由車行租給車夫所具舖保，限令五日繳租一次，是爲直接出租。其次由車行若干車輛，整數租給包頭，再

由包頭租給車夫，各具鋪保，亦限五日繳租一次，是為間接出租。全業計有包頭一百三十人，承租車輛八百〇五輛，約佔車輛額四分之一，包頭轉租之車，每輛每月由車行車夫各給津貼半元。此種間接出租辦法，在車行方面之用意，以為包頭必較車夫為可靠，收租以較便利，遂致車夫與車行之間，又有第三者從中敲榨，流弊叢生，雖望公安局嚴厲禁止，終以積重難返，迄未革除。其出租班次，分為下列二種：第一種，日夜共分三班，每班各取租金銅元四十五枚。自上午四時至十一時為第一班，自上午十一時至下午六時為第二班，各七小時，自下午六時至次晨上午四時為第三班。第二種，日夜共分二班，每班各取租金小洋二角銅元十枚。自上午二時至下午二時為第一班，自下午二時至次晨二時為第二班，各十二小時。

## 生活狀況

人力車夫之生活，其勞苦憔悴各地皆然。杭市二月九月為市汛之期，車夫收入稍稱

豐裕，而每日收入仍不過二元左右，平時每日多在一元上下，平均每日最多者為一元二角而已。以此數計算，則每人每月收入成數，亦可概見矣。至其支出除車租依照照繳外，每人每月生活費用，以十二元至十六元者為最多，最低者則八元至十元。用途之統計，則用於食物者，佔百分之八十二，衣服者佔百分之十，房屋者佔百分之五，雜項者百分之三。其家屬生活狀況，則每天二飯一粥者，僅佔百分之五九·三，一粥二飯者佔三〇·〇一，一飯一粥者亦僅百分一五·〇六，此輩生活，真謂衣不蔽體，食不果腹，更無暇計及住之問題。故多蟄集於城隍山脚及城廂下之殘牆瓦砌成之小屋中，若自用之人力車，則膳宿均由主人供給，月給七元至十二元之工資不等，隨主人宴會交際，尚有額外之收入，生活較營業者為稍優。

### 人數統計

車輛已逐年加多，則車夫人數當亦隨之增進，全市車輛僅三千四百九十二輛，因分班

出租關係，約合二或三人拖一車，故全市車夫共有八千八百六十餘人。以籍貫統計，紹興人爲最多，佔千分之七五三，江北人次之，佔千分之八〇，再次爲甯山人，佔千分之二八，杭縣千分之二〇，諸暨千分之二〇，台州寧波各佔千分之一八，江山千分之六，吳興嘉興昌化浦江東陽餘姚佔千分之五，外省者，河北南京蘇州各佔千分之五，河南蕪湖各佔千分之四。以年齡統計，則二十至三十歲以上者，佔百分之二七·五九，三十至四十歲以上者，佔百分之三三·九九，四十至五十歲，佔百分之三七·九二，五十歲以上者，百分之〇·五。以車夫原有職業統計，農村失業者，百分之五七·九七，店員失業者，百分之三二·九三，機坊工人，手藝工人失業者，百分之八·一，退伍士兵僅百分之一，以農村失業爲最多，士兵失業者爲最少。

# 北平天津等處人力車夫生活之分析

(轉載民國二十一年中國勞動年鑑)

## (一) 北平天津等十一處人力車夫數

地 別	車 輛	人 數	附 註
北 平	四〇,五〇〇	八〇,〇〇〇(十)	實部調查
天 津	六〇,二〇〇	一二〇,〇〇〇	實部調查
漢 口	?	一三,三三三	二一,六警備部調查
武 昌	?	一,三九五	二一,六警備部調查
漢 陽	?	三三九	
青 島	?	二,五〇〇(十)	十九年十一月青市社會局
蕪 湖	七七一	一,九〇〇(十)	實部調查
嘉 興	?	二二〇(十)	實部調查

溫州	？	五〇〇	實部調查
長沙	——	二，九九〇	中工工會調查
南京	八，五〇〇	一七，〇〇〇	民國十八年南京社會局之調查

(二)北平天津等六處人力車夫年齡

地別	最大	最小	普通
北平	六二	一七	二〇——四〇
天津	六〇	一六	二五——四〇
燕湖	五〇	二〇	三〇——四〇
嘉興	五〇	一八	二五——三五
溫州	五〇	一六	二五——三五
南京	？	？	二〇——四〇

(三)北平天津等六處人力車夫每日所得工資(單位元)

地別	最多	最少	普通
----	----	----	----

(四)北平天津等五處人力車夫拉車時間(單位小時)

北平	天津	蕪湖	嘉興	溫州
一·二〇	一·二〇	〇·八〇	?	一·〇〇
〇·五〇		?	?	?
〇·八〇	〇·八〇	〇·五〇	〇·五〇	〇·八〇

(五)北平天津等五處人力車夫帶有家眷人數及對全數

北平	天津	蕪湖	嘉興	溫州
一二	一二	八	二三	六
四—五	四—五	?	?	?
四—五	四—五	?	?	?

之百分比

地別	車夫家庭人口	對全體車夫數之百分比
北平	?	七〇%(十)
天津	九五,〇〇〇	八〇%
蕪湖	一,二〇〇十	六二%
嘉興	?	四〇%
溫州	三五〇	二〇%

(六)北平天津等五處人力車夫租捐

地別	最高車租	最低車租	普通車租	捐
北平	二五	一五	二〇	?
天津	一〇〇銅元	七〇銅元	八四—九〇	(每日由車主負擔) 二〇—三〇
蕪湖	—	—	八四銅元	—
嘉興	四〇	?	?	?
溫州	—	—	四	—

(七)北平天津等五處人力車夫知識程度

地	別	識字人數	占全體車夫比
北平	平	三六,〇〇〇	四〇%
天津	津	三〇,〇〇〇(十)	三〇%
蕪湖	湖	一〇〇(十)	九%
嘉興	興	一一〇	五〇%
溫州	州	二〇〇	四〇%

(八)北平天津等三處人力車夫生活狀況

地	別	居住	衣料	飲食	嗜好
北平	平	〇・五——二・〇	二・五	一二・〇	鴉片嗎啡
天津	津	〇・五——二・〇	二・五	一二・〇	鴉片嗎啡
溫州	州	二・〇	甚苦		

全國人力車夫之全年生活費及其分配表

調查地點	調查者	調查年份	家數或人數	平均每家人數	平均每年成人數	平均每人或每職業者收入	全年生活費					
							食品	衣服	房租	燃料	雜項	總計
費活生年全庭家夫車力人												
北平	甘博	十三年	100				元三六·六	元八·五	元三·六	元一·五	元五·六	元七·〇
費活生年全人個夫車力人												
北平清華園	陳達	十三年	未詳			元二五·〇	五·六	三·四	—	四·六	六·六	九·六
北平海甸	陳達	十三年	三三			八·七	九·九	九·六	六·二	—	六·三	九·六
北平博	甘博	十三年	1,000			—	九·七	九·六	四·六	—	—	—
青島	青島市社會局	十八年	100			三三·五	五·〇	七·四	五·六	—	五·〇	—
青島	青島市社會局	十九年	100			三〇·五	六·〇	七·四	五·六	—	五·〇	—
北平	甘博	十三年	1,000			—	九·七	九·六	四·六	—	—	—
北平	甘博	十三年	100			—	九·七	九·六	四·六	—	—	—
北平	甘博	十三年	100			—	九·七	九·六	四·六	—	—	—

生活費百分比					
總計	雜項	燈燃 火料	房租	衣服	食品
配分其及					
101.0	33.0	9.0	8.0	5.0	56.0
配分其及					
100.0	6.6	—	—	7.6	85.8
10.0	6.5	—	6.3	10.1	76.1
10.0	—	—	4.3	9.1	86.6
100.0	18.5	4.1	5.0	6.4	66.0
100.0	15.3	4.3	5.6	3.3	61.5

◎註：上表根據第二次中國勞動年鑑。

# 南京一三三〇人力車夫生活的分析

言心哲

(轉載中央日報社會調查附刊)

## (一) 一三三〇人力車夫之年齡分配

年 齡 組	人 數	百 分 比
一五——一九	一〇九	八·〇七
二〇——二四	二三四	一六·五九
二五——二九	二八二	二〇·九八
三〇——三四	二四二	一七·九三
三五——三九	二〇〇	一四·八二
四〇——四四	一二八	九·四八
四五——四九	九五	七·〇四
五〇——五四	四五	三·三三

總計	一、三五〇	一〇〇・〇〇
六〇及以上	七	〇・五二
五五—五九	一八	一・三三

(二)車夫誕生地之分配

誕生地	人數	數百分比
安徽	六八	五・〇四
山東	五五	四・〇六
河北	三	〇・二一
河南	七	〇・五二
浙江	二	〇・一四
湖南	一	〇・〇七
湖北	一	〇・〇七
江蘇	一、一八六	八七・八九

不	明	二·〇〇
總	計	一,三三〇
		一〇〇,〇〇〇

(三) 車夫拉車前之職業

職業種類	種類	人數	百分比
種	田	七六九	五六·九六
手	工	七五	五·五七
普	力	七一	五·二六
傭	工	七一	五·二六
兵	警	六四	四·一四
經	商	三三	二·四〇
小	販	一〇〇	七·四四
公	役	六三	四·六七
教	書	一	〇·〇七

(四) 車夫每日工作時間數目

機器匠	七	〇·五二
拉車	一九	一·四一
其他	六	〇·四四
不明	一六	一·一九
無業	五五	四·〇七
總計	一,三五〇	一〇〇·〇〇

每日工作時數	人	數	百分	分	比
四小	五	〇·三七			
五小	二四	一·七八			
六小	一〇八	八·〇〇			
七小	一九六	一四·三〇			
八小	二六三	一九·四八			

附錄 南京二三五〇人力車夫生活的分析

上海市人力車夫生活狀況調查報告書

一六〇

九	小	時	一五四	一・四〇
十	小	時	二二三	一六・四一
十一	小	時	八三	六・一五
十二	小	時	七九	五・八五
十三	小	時	二三	一・六一
十四	小	時	二七	二・〇〇
十五	小	時	三三	二・三四
十六	小	時	四二	三・一一
十七	小	時	四一	三・〇三
十八	小	時	三三	二・三〇
十九	小	時	一一	〇・七一
二十	小	時	七	〇・五二
不	明		二八	二・六四
總	計		一,三五〇	一〇〇・〇〇

(五) 車夫每月歇工日數

每月歇工日數	人	數	百分比
〇		七一七	五三・一一
一		七七七	五・七〇
二		一八四	一三・六三
三		一七九	一三・二六
四		八三	六・一五
五		四三	三・一八
六		一九	一・四一
七		八	〇・五九
八		三	〇・二三
九			
十		六	〇・四四

附錄 南京一三五〇人力車夫生活的分析

(六)車夫每月淨收入

總計	十一	三	〇・二三
不	十二	一	〇・〇七
定	十三	一	—
十五	十四	一	〇・〇七
計	十五	二	〇・八七
		一四	一・〇四
		一,三五四	一〇〇・〇〇

收入組	人	數	百分比
五元以下	一五九	一五・七八	
五—九	一八三	一五・五六	
一〇—一四	四八二	三五・七〇	
一五—一九	二二二	一五・七一	

(七) 車夫家中他人每月收入

總計	一,三五〇	一〇七	七・九三
無	一六一	一三	〇・九六
不	二四	九	〇・六七
三〇及以上			一・七六
二五—二九			
二〇—二四			

收入組	家數	百分比
五元以下	三二二	一六・四一
五—九	一一五	八・四九
一〇—一四	三八	二・八〇
一五—一九	八三	六・一二
二〇—二四	一一	〇・七九

附錄 南京二三五〇人車夫生活的分析

無	三〇及以上	一六	一・一八
不	助	八	〇・五九
無		一一〇	八・二九
合	計	七四七	五五・三三
		一,三五〇	一〇〇・〇〇

(八)車夫全家每月收入

全家每月收入組	家	數	百分比
五元以下		一	〇・〇七
五——九		二七	二・〇〇
一〇——四		一七七	一三・一二
一五——一九		二四六	一八・三三
二〇——二四		二四六	一八・三三
二五——二九		二七七	二〇・五三

總計	三〇—三四	一〇九	八・〇七
不	三五—三九	一〇九	八・〇七
明	四〇—四四	三五	二・五九
以上	四五—四九	一七	一・二六
八五—以上	五〇—五四	八	〇・六〇
八〇—八四	五五—五九	一五	一・一一
七五—七九	六〇—六四	二	〇・一四
七〇—七四	六五—六九	二	〇・一四
七五—七九	七〇—七四	二	〇・一四
八〇—八四	七五—七九	二	〇・一四
八五—以上	八〇—八四	一	〇・〇七
不	八五—以上	七四	五・四九
明			
總計		一,三五〇	一〇〇・〇〇

附錄 南京一三五〇人力車夫生活的分析

(九) 車夫家中全家每月食品費

食品費用組	家	數	百分	比
五元 以下		二六		一·九二
五——九		四五六		三三·七八
一〇——一四		四九三		三六·五一
一五——一九		一七〇		一二·六〇
二〇——二四		五七		四·二三
二五——二九		三一		二·二九
三〇——三四		六		〇·四四
三五——三九		三		〇·二三
四〇及以上		二		〇·一四
不明		一〇六		七·八六
合計		一,三五〇		一〇〇·〇〇

(十) 車夫家中每月房租

房租	家數	百分比
元 一。〇〇——以下	五三七	三九·七九
一·〇〇——一·九九	三八七	二八·六二
二·〇〇——二·九九	八〇	五·九二
三·〇〇——三·九九	二四	一·七八
四·〇〇——四·九九	三	〇·二一
五·〇〇——五·九九	一	〇·〇七
六·〇〇及以上	一	〇·〇七
不明	一	〇·〇七
無	三一六	二三·四一
合計	一,三五〇	一〇〇·〇〇

(十一) 車夫家中全家每年衣服費

附錄 南京一三五〇人力車夫生活的分析

衣服費	家	數	百分	比
五元以下		二四三		一八・〇九
五——九		四〇六		三〇・〇八
一〇——一四		一七二		一二・七五
一五——一九		一九三		一四・二九
二〇——二四		四〇		二・九五
二五——二九		六二		四・五八
三〇及以上		三一		二・三〇
不明		二〇二		一四・九六
總計		一,三五〇		一〇〇・〇〇

(十二) 車夫全年燃料費

燃料費(單位元)	家	數	百分	比
一〇以下		四一六		三〇・八一

### (十二) 車夫家中全年添置家俱費

總計	一,三五〇	一〇〇・〇〇
無	一一五	八・五三
不	六四	四・七四
明		
八〇及以上	四	〇・二八
七〇—七九	四	〇・二八
六〇—六九	三	〇・二一
五〇—五九	一七	一・二六
四〇—四九	二六	一・九五
三〇—三九	九四	六・九八
二〇—二九	一八九	一四・〇〇
一〇—一九	四一八	三〇・九六

家俱費	家	數	百分比
五元以下……		五八五	四三・三四
五——九		一一八	八・七五
一〇——一四		二二三	一・六八
一五——一九		五	〇・三七
二〇及以上		四	〇・三〇
不明		一一	〇・八二
無		六〇四	四四・七四
總計		一,三五〇	一〇〇・〇〇

(十四)車夫家中全年生活改進費

生活改進費	家	數	百分比
五元以下		一五五	一八・七一
五——九		八〇	五・九四

(十五) 車夫家中全年醫藥費

醫藥費	家數	百分比
一〇——一四	二六	一・九四
一五——一九	八	〇・五九
二〇及以上	九	〇・六六
不明	六	〇・四四
無	九六六	七二・七二
總計	一,三五〇	一〇〇・〇〇

醫藥費	家數	百分比
五元以下	四九〇	三六・三一
五——九	八〇	五九・二〇
一〇——一四	一七	一・二五
一五——一九	一五	一・一一
二〇及以上	一七	一・二六

附錄 南京二三五〇人力車夫生活的分析

不	明	一八	一·三三
無		七二三	五二·八二
總計		一,三五〇	一〇〇·〇〇

(十六)車夫家中全年雜費

雜費	家數	百分比
五元以下	三六八	二五·七七
五—九	四四五	三二·九六
一〇—一四	一八八	一三·八九
一五—一九	一〇四	八·三六
二〇—二四	七二	五·三三
二五—二九	三七	二·七二
三〇—三四	一四	一·〇三
三五—三九	一八	一·三二

四〇及以上	三四	二・五一
不明	九〇	六・一二
總計	一,三五〇	一〇〇・〇〇

(十七)車夫全家每月支出

全家每月支出組	家	數	百	分	比
五元以下		四			〇・三〇
五——九		四五			三・三四
一〇——一四		一八一			一三・四一
一五——一九		三三〇			二四・四四
二〇——二四		二二八			一六・八九
二五——二九		二四四			一八・〇八
三〇——三四		一一〇			八・一五
三五——三九		九〇			六・六六

上海市人力車夫生活狀況調查報告

四〇—四四	二六	一・九三
四五—四九	二四	一・七八
五〇—五四	一〇	〇・七四
五五—五九	七	〇・五二
六〇—六四	一	〇・〇七
七〇—七四	一	〇・〇七
七五—七九	二	〇・一四
八〇—八四	一	〇・〇七
八五以上	一	〇・〇七
不明	四五	三・三四
總計	一,三五〇	一〇〇・〇〇

# 正誤表

頁數	行數	字數	誤	正
目錄第一頁	第六行	第十一字	間	期
第四頁	第八行	第十一字	間	期
第八頁	第七行	第四字	脫(之)字	
第二〇頁	第十行		， ，	，
第四〇頁	表內第九行	第五格	二五・七〇% (脫(一))	「二三五・七〇%」
第六二頁	第六行	第廿七字	「不清」	特
第六九頁	表內第五行	第三格	二〇・〇五%	一二〇・〇五%
第七二頁	表內第五行	第八格	三一	三二
第八三頁	表內末行	第五格	二二・七	二・二七
第八四頁	表內第三行	第八格	〇・六	〇・六一
第一四一頁	表內第五行	第一格第十八字	脫(一)字	
第一五三頁	第五行	第四字	車價與車夫	車價與車夫
第一六四頁	表內第六行	第一格第四字	脫(家)字	

