

(六) 産額を指示して比較圖表を作製させることも、又産業分布圖を描かせることも共に有意義である。

二、教授案

尋常科第五年地理科教授案

題目 第二 關東地方 二 産業

目的 關東地方の主要産業たる農業、工業、鑛業、水産業の現状を明かにし、之等諸産業と地勢、氣候、交通等との地理的關係から、其の發達せる理由及び其の將來を考察せしめたい。

教材 尋常小學地理書 卷一、自十五頁至十九頁

區分 第一時 農業 工業
第二時 鑛業 水産業

準備 (一) 地圖類 世界地圖、日本全圖、關東地方地圖、産業分布圖、京濱地方工業分布圖。

(二) 圖表類 各種産物産額比較表

(三) 繪畫類 各種産業の狀況を寫せるもの

(四) 標本類 各種産物の實物及び標本類

教法 第一時

(一) 本時學習の主眼點を明かにする。

(二) 郷土を中心とした主産業に就いて簡単に既有觀念の整理をなし、學習の出發點とする。

(三) 教科書を通讀して、地理的用語等の難語句を指導する。

各地方として纏つた産業の學習は、本時が最初であるから、其の學習態度を確立させることに努め、各用語、各要素について具體的な説明を以つて理解するやうにしなければならない。尙附圖の讀圖も叮嚀にするは勿論である。

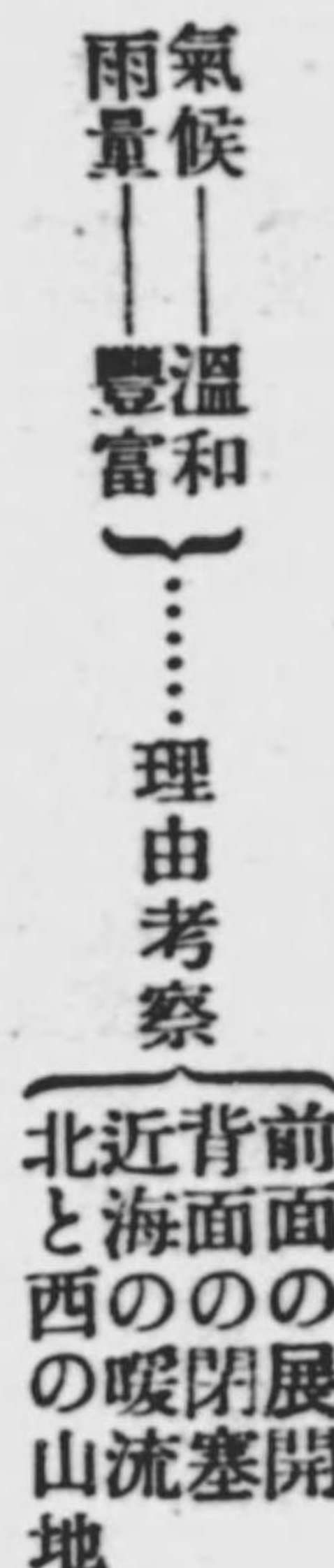
(四) 關東平野は一般に氣候が、溫和で地味も肥えてゐる。したがつて農業、工業が大いに發達してゐる事實に就いて地圖を中心として吟味考察する。

I 氣候と地味と耕作地

(1) 既習の地勢に就いて確める。

山地と平地及び河川、海岸

(2) 氣候 (附圖第二圖第五圖取扱)



(3) 地味

地味——肥沃……土質(適當の深さ、堅さ、水分滲透)灌溉

(4) 耕作地 (附圖第五圖田と畑の分布圖取扱)

耕作地の廣大(水田畑地)

II 農業と工業、商業

〔農業〕

〔工業〕

(1) 主要農産物

米 〔千城葉〕—米の産額比較表取扱—食料の外—日本酒

麥 〔茨城玉〕—麥の産額比較表取扱

大豆 〔茨城その他〕—食料の外—味噌、飴、醤油、野子田

煙草 〔栃木、茨城、神奈川〕—水—府—富士、敷島、水府、福壽草、白梅等
地方專賣局—宇都宮

野菜 〔東京近郊〕

(2) 養蠶業 (山麓地帯)

繭 〔群馬、茨城、玉城〕—養蠶業—前橋
製絲業—桐生、足利、伊勢崎、八王子、秩父
織物業

(3) 京濱地方工業地帯 (工場分布圖取扱)

一大工業地帯—東京、横濱及びその附近の大工場—〔綿絲、毛織物、砂糖、麥粉、機械、洋紙、肥料、雜貨等〕

(4) 商業

内國商業……東京、その他都邑

外國商業……横濱

(五) 白地圖を與へて産物分布の状態を記入させる。

(或は産業分布圖を兒童各自に描かしめる)

(六) 本時學習に對しての質問を受け、各種産業の發達に就いては其の理由を地理的に考察させて、産業學習上に於ける基礎を養ふやうに努める。

教法 第二時

(一) 本時學習の主眼點を明かにする。

(二) 第一時學習の主要點を問答する。

(1) 關東地方の氣候はどうか、又其の理由は如何。

(2) 本地方の農業發達の諸原因に就いて。

(イ) 氣候、地味、耕作地等。

(ロ) 利根川を始め本地方の河川が水量豊富で灌漑に便。

(ハ) 東京、横濱の如き大消費地及び都邑が多い。

(ニ) 金融機關の整備。

(ホ) 交通の便が甚だよい。

(3) 工業の分布状態について (三地帯)
(三) 教科書を通讀して、地理的用語等の難語句を指導する。(附圖も併用する)
(四) 關東地方の鑛業について、足尾、日立の二大鑛山と常磐炭田を調べる。

I 足尾、日立の二大鑛山

(1) 足尾銅山
位置沿現産
置革況額
——足尾町の發達

(2) 日立鑛山
位置沿現産
置革況額
——日立町の發達

II 常磐炭田

常磐炭田
位置現産
置革況額
——常磐線の活動(石炭の輸送)
日立鑛山の製煉業發達

(五) 水産業發達の狀況を調べる。

I 水産業の發達してゐる理由を考察する。

理由 (1)(2)(3)(4)(5)
近海の暖流(東海岸では寒暖二海流會合する)
海底地形の複雑
二半島の突出
海岸の遠淺
巨多の需要

II 千葉縣の太平洋方面

(1) 發達の理由

(イ) 寒暖二海流の會合
(ロ) 地形概ね砂岸で漁獲容易
(ハ) 大需要地との接近

漁港 銚子
燈臺、無線電信局

(2) 種類 鱧(第一) 鯉、鯰、鮪、秋刀魚等

III 神奈川縣の南海岸

(1) 發達の理由

(イ) 暖流が近くを流れる
(ロ) 海底地形複雑

漁港 三崎、小田原
○帝國大學臨海實驗場

(2) 産額

III 淺草海苔

(1) 主産地

(2) 海苔の養殖法

(3) 産額

(六) 本時學習に對して、質問の應答をする。

(七)

ノートの整理をする。

ノートに對しては、兒童の作業帳として着眼したい。依つて本時中に若しくは課外に、出来るだけ、隨意に、地圖、グラフ、豫習事項を記入させる。本時中の學習事項の重要な點は、或は自發的に、教師の指示によつて整理するやうに平素の學習訓練をしたい。

(八)

次時學習事項の指示

(1) 教材の範圍指示

四、交通は二時間で學習するから、地理書を、よく読んで附圖と對照して下調べしてごらん下さい。

(2) 學習問題指示

自分で學習問題を作つて参考書で調べてもよい、又白地圖を作つて交通系を(主要鐵道、主な航路)記入して御覽下さい。

(3) 参考資料の蒐集

先生も地歴室に掲示しておくが、皆さんも學習に關係した繪葉書、寫真類を用意下さい。

(4) 兒童豫習にあたり注意 (教材上)

A 常磐線について

(イ) どこからどこまでか、(ロ) どんなどころを通つて、どんな都邑を連絡させてゐるか、(ハ) 水戸から上野まで、何哩位あるか、(ニ) 乗車賃はいくらか、(ホ) 幾時間位で行くか。

B 東京の地下鐵に乗つた事のある人は、その時の事をよく考へておきなさい。

C 挿繪をよく見て、氣が附いた事はノートに書き込んで置きなさい。

三、教材研究

(一) 氣が溫和で地味も肥え、したがつて農業は大いに發達してゐる。

關東地方が面積僅かに三萬二千方呎(約二千方里)本州の七分の一を占めるに過ぎないけれども、農産豊かにして、我が國有數の穀倉をなす地理的諸原因を擧げよう。

本地方は西部と北部とに山を負ひ、東部及び南部は海に面して、其の間に生産多く我が國第一の關東平野を抱擁するのみならず、海洋には黒潮(日本海流)の暖流あり、北西の山地は自然の障壁となつて寒風を防ぎ、氣候の調節を得ることが多い。(かく氣候は地勢に影響さるゝことが多いのである。最近に至り冬季日本海流は關東地方の沿岸の小部分を除くの外は風向のため氣温に影響が少いとの見解がある。地理書は之によつて修正してゐる。)雨量は夏手、東南季節風の吹く時に多く然も海岸に山脈がないから、海岸も山地も大差がない。本地方の前面を流れてゐる黒潮(日本海流)が多量の水蒸氣を持ち來つて雨を降らせるのである。冬季の西北風は概して強い。之は大平洋を遮るものがないからである。この西北の冬の風は、三國山脈などの西北面で多量の雪を降らせるが關東地方に來る時は、乾燥して所謂「枯ツ風」となるのである。(古來より關東の名物である。)天氣は晴天多く日本海岸の様には陰鬱でない。

往古一度海底に没した土地が、其の後次第に隆起して今日の狀態をなしたもので、壤土質であるから、概ね地

味が肥沃である。

東南の季節風によつて、絶えず濕氣を受けるから、利根川、那珂川、荒川の如き水量頗る豊かな大小幾多の河川は縦横に通じて灌漑の便をよくする。然も東京、横濱の如き大消費地をはじめ、大小の都市頗る多く、人口稠密なれば、農産物の消費多く、随つて農家にとつては収益が多いこととなる。又輸送金融の諸機關がよく備つてゐるから、農産物の販路、肥料の供給等の便等よく開け、農業の發達を助長せしむることが多い。

(二) 耕地 (地理書附圖第五圖活用)

耕地の發達は本邦中第一で總面積の三分の一に近い。——耕地面積約九十四萬ヘクタール(田二四十萬ヘクタール、畑二五十四萬ヘクタール)で畑の方が廣い。

附圖第五圖の關東地方の田と畑を活用して、農産物と相照して考察すると明瞭になる。最も兒童には餘り數量的取扱に入り過ぎるとむづかしくなる。要するに三百米の低地が、一樣に利用されてゐることが知られるが、圖の分布に於いてそれが多く河川の流域や湖沼の縁邊に多いことは注意すべきである。

(三) 主なる農産物

古來農業よく行はれ、主な農産物は米、麥、さつまいも、野菜等である。其中米と麥とは二大農産物である。

I 米と麥(米と麥の産額比較のところを参照されたい)

II さつまいも

さつまいもは千葉(一一四萬担)、埼玉(一一九萬担)、茨城(一〇八萬担)の三縣に特に多く、埼玉の

は古來より良質(川越いも)を以つて知られてゐる。神奈川(九百萬担)にも産する。本地方のさつまいも産出は、九州地方に次ぎ内地第二位である。食用として供する外、澱粉製造原料として消費せられる。

III 野菜類

東京、横濱の如き二大消費地をはじめ、大小の工業的都市が相連つて、蔬菜、園藝植物等が頗る多いから、之が栽培は盛んに行はれて、他地方に見ること能はざる特殊の發達を遂げてゐる。

東京、神奈川、千葉、埼玉の一府三縣に盛に産出するが、殊に古來より練馬の大根、千住及び若槻の葱、川越の甘藷、目黒の筍等は其の名高く、概ね他の農産物を凌ぎ、盛んに東京市の内外に輸送されてゐる。

(四) 北東部では煙草を産する。

煙草(葉煙草)は氣候溫暖にして砂土の如き排水のよい土質を好むから、低濕な地方には適さない。

關東平野の北東部主として那珂川、久慈川の流域地方は我が國屈指の葉煙草の産地で、(年産額六百萬貫)水府達磨、桐ヶ作等の品種が盛んに栽培されてゐる。

中にも栃木縣は、那須、芳賀地方を主産地として年額三百萬貫に及び日本第一である。茨城縣は太田附近を主とし其の産額栃木縣に次ぎ、二百六十萬貫、品質極めて優良で、就中水府はその覇品で、皇室御料に供せられ、雲井煙草の名天下に著はる。

神奈川縣は秦野を中心として、其の附近より産出する。關東地方の煙草産額は内地總産額の凡そ三八%を占めてゐる。さうして栃木、茨城及び鹿兒島と共に他府縣を凌駕してゐる。

◆米と麥の産額比較圖に就いて指導する。

- (1) 米及び麥の産額比較に就いては、關東地方の占める位置、即ち全體の割合を観察させて以て農業の盛んなことを察知させるがよい。然してそれは何故であるかと地勢や氣候に關係づけて學習させたいと思ふ。
- (2) 此の種の簡易なる圖表を以て數量を表せば、(産業の取扱ひに數量を、よそにしては其の眞髓に觸れない。さりとして徒に多くの數量を取入れることもどうかと思ふ。)如何なる便利あるかを辨へさせて將來兒童をして、學習上圖表を盛んに利用させるやうにしたい。
- (3) 『米の産額の比較圖』は産業の統計圖の最初のものであるから、注意して兒童に讀ませ、本地方の米産は中部、奥羽、九州、近畿に次いで重要な位置にあることを直覺的にわからせたい。

次に昭和三年の年産額約一億四千五百萬ヘクトリツトルに上つてゐる。それが十等分に區劃されてゐるから、一區劃は約一千四百五十萬ヘクトリツトル(大約一千五百萬ヘクトリツトル)に相當する。故に關東地方はこの一區劃即ち一千四百五十萬石を占めてゐることがわかる。又十等分に區劃されてゐるから別の形のグラフを作り直すことや、新しい統計が得られたらそれによつて補正することも出来る。

(4) 米及び麥産額の比較原據 (昭和三年度統計)

◇米の産額比較		◇麥の産額比較	
總數	(千石)	總數	(千石)
中部	一三・五二一	關東	五・九二〇
奥羽	九・六二九	九州	四・五〇〇
	八〇・六〇六		三二・七三八
	%		%
	12		14
	17		17

九州	近畿	關東	其他	朝鮮	臺灣
八・六八一	八・三八六	八・八一	一一・九〇二	一三・五一一	六・七九五
11	10	10	15	17	8
其他	朝鮮	其他	朝鮮	其他	朝鮮
一一・八二四	九・四九四	一一・八二四	九・四九四	一一・八二四	九・四九四
40	29	40	29	40	29

(5) 米の産額表

東京府	大正十四年		昭和元年		同一年		同二、三、四年平均	
	總數	(千石)	總數	(千石)	總數	(千石)	總數	(千石)
東京府	三二〇	二八八	三〇六	二六七	三〇六	二六七	三〇六	二六七
神奈川県	四七〇	四四二	五七二	四九六	五七二	四九六	五七二	四九六
千葉縣	二、〇一三	二、〇三六	二、〇三九	一、九三七	二、〇三九	一、九三七	二、〇三九	一、九三七
埼玉縣	一、二七一	一、一三五	一、三三三	一、二五三	一、三三三	一、二五三	一、三三三	一、二五三
群馬縣	七〇三	六七三	八二八	八六八	八二八	八六八	八二八	八六八
栃木縣	一、四一八	一、三六三	一、五七六	一、四三二	一、五七六	一、四三二	一、五七六	一、四三二
茨城縣	一、九三五	一、八二九	二、一三二	一、九二二	二、一三二	一、九二二	二、一三二	一、九二二
合計	八、一二〇	七、七六三	八、八三六	八、一六五	八、八三六	八、一六五	八、八三六	八、一六五
内地	五九、七〇三	五五、五九一	六二、一〇五	六〇、七〇九	六二、一〇五	六〇、七〇九	六二、一〇五	六〇、七〇九

(6) 關東地方の米の産額は八百萬石(約一千四百五十萬ヘクタリツトル)に及び、利根川及び支流、分流に沿へる地方、即ち千葉、茨城、栃木、埼玉の四縣が其の主要産地である。

	大正十四年		昭和元年		同一年		同二、三、四年平均	
	(千石)							
東京府	四一五	三九六	三二二	三三〇				
神奈川縣	五三〇	五一五	四六三	四六七				
千葉縣	一、〇一九	九四四	八八〇	八三八				
埼玉縣	一、三六四	一、三四四	一、一八八	一、一八三				
群馬縣	八八六	九三四	七七一	七五四				
栃木縣	九三三	八九四	八八六	五六三				
茨城縣	一、六〇三	一、五一三	一、四〇六	一、三三七				
合計	六、七五〇	六、五四〇	五、九一六	五、四七二				
内地	二四、七一二	二二、八八五	二二、二二二	二〇、九四四				

麥類の産地として、關東地方は實に本邦第一位を占め、昭和二、三、四年平均に於て内地總産額の四分の一強を占めてゐる。さうして其の六割五分は大麥である。

(五) 山地にかけては養蠶業、製絲業が盛で、絹織業も發達してゐる。關東平野の北西邊と山地との分界線附近が養蠶製絲及び、絹織物業の盛な地方で「絹地帯」とも呼ぶべきである。此の地方は其の地質が頗る桑樹の栽培

に適するが上に、温度亦適當で、且つ雨量宜しきかなふ等、氣候風土共に養蠶業の發達に極めて好都合であるから我が國屈指の蠶業地として發達して來たのである。

最も盛んなのは群馬、埼玉の二縣で、最近茨城縣も著しく發達して來てゐる。之等の諸縣では、多年の經驗により愈々洗練されて、其の産繭に品質精良の名、世に高く或は生糸にして、或は桐生、伊勢崎銘仙等の原料として又た生糸のまゝ盛んに海外(米國)に輸出されてゐる。(繭の年産額一千七百萬貫に達し、日本總額の二割一分に達す、中部地方に於いて第二の産地である)

随つて製糸業も盛んで、當地方の生糸の總産額は凡そ年額約六百萬疋に達し、價額一億三千萬圓に近い。之を内地總産額に比するに數量及び價格に於いて共に一割六分を占めてゐる。

然して關東地方の生絲重要製造地は前橋である。之等の養蠶業盛なる地方に、生絲を原料とする機業が盛んになり、絹織物製造の中心地は、桐生(群馬)、足利(栃木)、伊勢崎(群馬)、八王子(東京)、秩父(埼玉)等は有名な産地である。

- (1) 桐生
桐生は古くから關東の京都と呼ばれた所で、此の地に産する御召、羽二重は殊に其の名が高い。販路は内地は勿論、遠く印度、米國にも輸出される。
- (2) 伊勢崎
伊勢崎及び其の附近から織出す銘仙は伊勢崎銘仙として世に知られ、東京、大阪を主とし、内地は勿論、更に朝鮮、滿洲、南洋地方にまで廣く販出されてゐる。
- (3) 足利

足利は桐生と並稱される我が國有數の機業地で、其の生産には、紋琥珀、御召の如き絹織物の外、精巧なる絹綿交織物を出すを以て名高く、又其の特質としては一般に價額が低廉なるにも係らず、柄の甚だ高尚優美なので知られてゐる。

(4) 八王子

八王子の絹織物は近年に至つて次第に精巧なる婦人向きの織物を生産するやうになつたが、元來八王子は主として優雅な男子向の製品を以て其の特色としたものである。生産は綾絲織物を第一とし、節絲織及び絹織がそれに次ぐ。

(5) 秩 父

秩父銘仙の主産地で、價格の低廉なると品質の堅牢なるを以て世に知られ、今でも尙農家の副業として織り出されてゐる。

◇之等の地方に養蠶業發達の理由考察

(1) 群馬、埼玉などの關東平野の縁邊地方や山地は、火山灰の土質多く、水田や畑となして稻、麥等を作るには良好でないが、比較的桑樹の栽培には利用することが出来ること。

(2) この地方は海岸を去ること遠く、氣候乾燥して蠶を養ふに適すること。

(3) 地方民の努力

要するに、地質が桑樹の栽培に利用することが出来る上に、溫度も適當且つ雨量が宜しきに適ふ等、氣候風土共に養蠶業の發達に極めて好都合であること、地方民の努力との合力によつて、我が國屈指の養蠶業

地として發達したのである。然も、現在及び將來に向つて有望なことは、養蠶業、生絲業、織物業の三拍子揃つて盛なこと、他地方に見られないのである。

(六) 東京、横濱附近の工業

(1) 綿 絲

東京市の内外に五個の工場と五千萬本近くの鍾があつて、二千百萬疋(五百五十萬貫)の綿絲を出し、横濱附近には二個の工場と十二萬二千の鍾とを有して、一千三百万疋(三百五十萬貫)の綿絲を出し本邦屈指の綿絲産地である。即ち綿絲紡績は我が國工業中の規模の最も大なるもので、この地方は我が國に於ける其の主産地である。綿絲紡績工場の規模の廣大なものは、大日本紡績會社の橋場工場(南千住)、東洋紡績會社の王子工場、鐘淵紡績會社(隅田町本社工場)、富士瓦斯紡績(川崎工場)、日清紡績會社(龜戸本社工場)、東京モスリン(吾嬭工場)等である。

(2) 毛織物

主に東京市の内外に産するもので、産額は凡そ五千五百萬圓に達し全國産額の約二割餘を占め、愛知縣に次ぎ本邦第二位である。製品はモスリンを第一とし、羅紗が之に次いでゐる。

(3) 砂 糖

東京府管轄に屬する小笠原島から約百萬疋の白下糖を産する外、臺灣、ジャワ等から粗糖を輸入して精製するものに、大日本製糖株式会社(南葛飾郡砂町)あり、横濱にも亦同種の製糖所がある。

(4) 麥 粉

關東地方は各地に麥粉の製造行はれ、其の高七千七百萬圓に及び全國産額の五割七分に達するが、中にも神奈川、群馬、東京に盛で、殊に神奈川は全國第一である。最近、製粉業は需要の増大と相待つて發達者しく、鶴見には日清麥粉工場があつて、本地方の産出する小麥のみでなく、滿洲、濠洲、米國等より盛に輸入して製粉業に従事してゐる。この麥粉は、パン、うどん、そば、菓子其の他に使用されてゐる。

(5) 機 械

東京市及び川崎市の附近には又機械工場多く、特に東京市には陸軍省所管の東京工廠を始め、芝浦製作所、日立製作所、鐵道省の大井工場、東京市電氣局の濱町工場等があつて、電氣機械、汽罐、船舶、車輛、發動機、製糖機、ポンプ、理化學用機械、醫療機械、電線、其の他諸機械及び部分品等の製造行はれ、其の製造高は東京府のみにて一億二千萬圓を超え、神奈川縣の産額は一億四千萬圓に達してゐる。

(6) 肥 料

東京市内外には、大日本人造肥料會社、關東酸曹會社、東京化學肥料會社等があつて、其の種類には礦物肥料及び調合肥料を主とし、其の産額年平均二千八百萬圓に達し我が國第一位であつて、主に關東平野各地及び全國各地へ供給せらる。尙我が國に於ける人造肥料の總額は年平均一億六千萬圓に達する。

(7) 洋 紙

東京市内外には王子製紙會社、東京板紙會社等の製紙工場の壯大なるものがあつて、北海道、樺太産のバルブを原料として、又この外カナダ、米國等からもバルブを輸入して盛に印刷用紙、板紙、連史紙、包装用紙などを製造してゐる。其の産額は年平均二千二百萬圓に達し、北海道に次ぎ全國第二位である。

(8) 雜 貨

東京市の内外には、種々の工業が行はれて、書籍、文房具、洋服、履物、帽子、ゴム製品、製藥、袋物、菓子、セメント、印刷物、玩具、煙草等を産すること多く、種類の夥しいこと枚擧に遑がない程である。

◇東京、横濱及び其の附近に於ける工場の分布指導

(1) 着 眼 點

(イ) 工場の多いのは東京市の東部、北部、南部及び品川から横濱までの海岸一帯。

(ロ) 染織工場は主に隅田川の沿岸。(水との關係)

(ハ) 機械工場は主に海岸方面。(重量品であるから)

(ニ) 化學工場及びその他の工場。

(2) 取 扱 上

(イ) 京濱地方が我が國の所謂工業地區であることを具體的に示すには最もよい資料であるから、教授者は十分に之を活用し、然も夫等多くの大工場は東京の何れの方面に分布されてゐるかを觀察させて、山の手方面は主として住宅地、下町方面は商工業地であることを類推させたいと思ふ。

(ロ) 京濱地方は何故に大工業が發達したかに就いては所謂地理的考察をなさせるがよい。然し、初歩の兒童には困難であるから強いて要求せぬやう注意せねばならぬ。

(ハ) 大工業地區の勃興した理由に就いて。

(a) 東京、横濱の大都會を擁して製品の消費額が甚だ多い。

- (b) 資本家、企業家が集り勞力の供給が容易である。
- (c) 前に良港、後に大平野があつて、海陸交通の便よく、原料品の吸収と製品の搬出が容易である。

(七) 鑛業

本地方の鑛業は殆ど栃木、茨城の二縣に局限されてゐる。即ち、中央部は概ね第四紀層より成る平原地である故有要鑛物は殆どないが、その周縁の茨城縣の北部や、埼玉縣の秩父地方の如き古代の地層より成る地方及び兩毛の山地の如く火山岩より成る地方には銅、金、銀などを始めとして有要なる鑛物を多く含み、我が國に於ける重要なる鑛業區域をなしてゐる。

特に足尾、日立の二大鑛山があつて、共に大なる製鍊所を有し、他の鑛山の鑛石をも製鍊してゐる。然して其の製鍊は兩鑛山共、銅を第一とし、金、銀も少くない。又阿隈山脈の東側の第三紀層中には、福島縣まで續く常磐炭田があつて、石炭の産出が多い。

◆日立と足尾兩鑛山の産額比較 (昭和三年)

	金	銀	銅
日 立	二、五八六(千圓)	八四一(千圓)	五、七七九(千圓)
足 尾	一七七	六一〇	一〇、七八九

◆常磐炭田 (昭和三年)

福 島 縣	一四、八五三(千圓)
茨 城 縣	四、一二八

I 足尾銅山

古川鑛業會社の經營する所である。この鑛山は採鑛の歴史古く、慶長年間に始まつてゐる。徳川時代には幕府の直轄地となし、當時の大建築たる日光廟、或は芝、上野等の諸廟、江戸城等は皆本鑛山のものを使用したものである。明治十年より古川男爵の下に銳意經營された結果今日の盛況を見るに至つたのである。

鑛石は黄鐵鑛を主とし、鑛體は河鹿鑛床と稱する大塊である。採掘は階段法で現在は五階段になつてゐて、その總延長二百五十杆に及び鑛石の運搬は電車を用ひ、本山精鍊所にて精鍊する。粗銅は日本精銅所に送つて電氣分解にて精銅する。その他副産物として金、銀、亜鉛等も産する。

II 日立鑛山

茨城縣日立町を中心とする大鑛山で、久原房之助氏の經營する所である。沿革古く、今より五百年前の發見に係り、一時は佐竹藩の稼業に屬してゐたのである。後、文久年間常陸の人大塚源五衛門といふ者、江戸藩の許可を得て事業を創始したが失敗して止めた。

明治三十四年赤澤鑛業合資會社に移り、赤澤銅山と稱し、後、同三十八年久原房之助氏之を譲り受け日立鑛山と改稱し、大正元年久原鑛業株式會社を組織し經營を續け、昭和四年更に日本鑛業株式會社と改名してゐる久原氏は銳意改良進歩の途を講じ、或は電車を通じて、買鑛の策を樹てるとか、ダイヤモンド試錐機や、鑿岩機を用ひて盛んに新鑛區の發見に努めるとか等専ら經營に任じた結果非常なる發達を遂げたものである。

地質は阿武隈山脈南端の古生層の中にある、所謂層狀含銅硫化鐵鑛床であつて、黄鐵鑛、黄銅鑛の外、少量の金、銀、磁硫鐵鑛、方鉛鑛等も隨伴してゐる。

製品の販路は陸軍の工廠及び造幣局をはじめとして國內の需要に充て、外國貿易品としては英、佛、伊、支那等の海外諸國に輸出されてゐる。

◆挿繪説明 日立鑛山

大雄院製鍊所の光景である。着眼點を列擧すると、

- (1) 山上の大煙突……海拔四七五米餘の山上に位し、高さ一五四米、東洋第一の稱あり。
- (2) 古い煙突……大煙突の出来る前のもので今は不用なり。(煙毒の害)
- (3) 網状のもの……古い煙突の左側にある網状のものは、土砂の崩壊を防ぐための砂防工事で、木の枝を編んだもの
- (4) 製鍊所
- (5) 勞働者の住宅
- (6) 一木の立木のないことに注意せられたい。

III. 常磐炭田

茨城縣の北部から福島縣に亘つて第三紀層中に介在してゐるもので、本邦屈指の大炭田である。茨城縣には大倉無煙、高萩等を始めとし四十ヶ所の大小の炭山があり、其の産額は年平均約四百萬圓以上に及ぶのである。福島縣の採炭量は茨城縣より遙に多く約一千五百萬圓に及ぶ。品質は下等な褐炭で、水分多く従つて發熱量は少いが熱焼し易く、持続性に富み發煙量少いため、茨城無煙炭として觀迎されてゐる。

京濱の大需要地に供する外、山梨、長野、群馬、栃木、埼玉方面の機業地に向け積出される。この炭田の發展は、その炭質の劣等なるにも關らず、著しいのは全く近くに關東地方の大消費地があるからである。(地理書に常磐炭田に就いて、關東地方の産業の部に詳細に記述してある理は、福島縣は採炭量が最大であるが、その大

消費地は關東地方にあるからである。)

◆挿繪説明 常磐炭田に於ける石炭の積出し

常磐線の緩驛に於て、ポケットから貨車に石炭を積み込む所の光景を示したものである。

緩驛は福島縣石城郡内郷村にあつて、上野驛より凡そ百二十九哩、近傍には本邦の炭坑中第六位を占める内郷を始とし、好間、小野田、入山等の諸炭坑あり、石炭盛に採掘され、この緩驛より京濱地方に移しく送られ、實に緩驛は我が國諸驛中貨物集數の最多の一である。

(八) 水産業

本地方の近海に暖流が流れてゐて、魚類が豊富である上に、房總、三浦の二半島が遠く海中に突出してゐて漁業に便利であるから、漁業が發達してゐる。

即ち、南東の二面は太平洋に面し、海岸は地形漁場に適し、海底は比較的陸棚の發達著しき上に、日本海流の暖流と千島海流の寒流の會合するありて、魚族を誘致し、且つ又京濱の大消費地を控ふる故、水産業盛にして海岸至る所好漁場をなしてゐる。

千葉、神奈川、茨城の三縣は何れも漁獲高が少なくないが、殊に千葉縣に多い。銚子、館山、三崎、小田原は漁業の中心地であつて、鰯、鯉、鯖、鯖等の産額多く本地方の總産額は生魚約三千萬圓に近く、水産製造物は一千八百萬圓に達し、就中、千葉、神奈川、東京など何れも八九百萬圓に及ぶ。

I 千葉縣の漁業

千葉縣の漁業はこの地方で第一である。沿岸至る所好漁場であるが、特に九十九里濱は、古來より有名であ

る。

漁獲物の主なるものは、鱈、鯉、秋刀魚、鯛等である。其の漁撈法には地曳網、片手網、揚繰網を使用する。然し時勢の進歩と共に近來は發動機船による揚繰網によるものが多く行はれるやうになつて來てゐる。

鱈は廻游魚で、暖流に乗じ、海流の上層を游泳して五六月頃海岸に近づきて産卵する。鮮食又は鹽鱈、罐詰等に製造して食料に供するの外、専ら肥料に供するため乾製したるを干鱈と云ひ其の搾粕は鱈粕と稱する。搾粕製造の副産物たる鱈油は、蠟分をとり西洋蠟燭の原料としたり、油は精製して機械油、ペンキ製造の製造の原料などに用ふるなど用途は甚だ多いのである。

かく本縣に於て漁業の盛大なる理由は、地理的に優越せる種々の條件——(1)寒暖二海流の會合、(2)地形砂岸で漁獲が容易、(3)大需要地との接近、(4)本縣爲政者の保護奨励(動力船の製造に低利資金の融通を受ける。漁港の設備の改良等)——を備へてゐるために今日の發達を致したのである。

II 神奈川の漁業

神奈川縣は三浦半島より西方相模灣の沿岸にかけて、海底の地形複雑、暖流の關係等により魚族の棲息するものが多く、大需要地との接近してゐる關係で發達してゐる。

然も魚の種類も多く、時には熱帯地方に住む魚類をも發見する事が出來て、研究上の便宜が多い事から、特に三崎(南端の油壺)には帝國大學の臨海實驗場が設けられて居る。

III 浅草海苔

東京灣の大森、品川及び千葉の海濱に遠淺な水面を利用して、海苔の栽培が盛んに養殖せられ、年額東京府

だけでも九百萬圓(製造加工したもの)に及び、品質極めて優良である。

「浅草海苔は紅藻類の一種で、「あまのり」「むらさきのり」「しばのり」とも呼ぶ。浅草海苔の養殖は秋彼岸の頃竹枝を五尺位に切り川水の注入する波靜な灣内干潟に挿して置く」と海苔の胞子が附着し繁殖する。

これを十二月頃から採取するが、初期のもの程品質が優良である。採取するには満潮時に舟で行つて靜に摘み取り奇麗に洗つて糞の上にある枠に入れ幾枚も重ねて製する。今の東京の浅草邊は、今より四百年前までは海濱であつてこゝで、海苔を干しひろげて製造したから浅草海苔の名が出たといふ。」

海苔は、河水と海水との交る附近がよろしく、且つ大量の肥料(人糞は最もよろしく)を含む水中に繁殖する。故に東京市の近海の如き大都會の附近がよい。従來は浅草邊から隅田川下流に多かつたのだが、藥品等を流す關係から現在の羽田、大森沖などが産地となつてゐる。「江戸百萬石ののりの味」と云ふ川柳があるが、百萬石の人口が排出する肥料によつて、海苔は養はれるものである。然し最近浅草苔と稱すれども、伊勢海沿岸地方よりも多く移入して、浅草海苔の名のもとに販賣してゐる。海苔は我が國民特有の食物であつて、特に最近その滋養價が認められ、その需要が年と共に増大してゐる。

近畿地方の交通指導

一、指導観

(一) 近畿地方が我が南日本に於ける交通上の中樞の地帯として、陸には道路、鐵道が縦横に通じ、海には大小の航路發達し、實に水陸の要衝をなしてゐる所以のものに就いては、之を自然及び人文の兩方面から地理的推究

をなす必要がある。

- (二) 本地方に於ては、特に交通線の集中してゐる所と、其の然らざる所とを、地勢とよく関係をつけて、その理由を考察せしめることが肝要である。
- (三) 全日本の交通系より見た、近畿地方の交通へ着眼することが大切である。(陸に於ては、鐵道幹線、海に於ては、大阪、神戸の大貿易港について)
- (四) 交通地圖を作製せしめ、其の理解を確實にする必要がある。

二、教授案

尋常科第五學年地理科教授案

題目 第五、近畿地方 四、交通

目的 本地方は陸上交通に於ては京都、大阪を中心とし、海上交通に於ては、大阪・神戸を中心として、他に比類少き發達をした現況を明かにし、特に本地方が關東地方と並んで南日本に於ける水陸交通上の中樞地域たる所以を考察せしめる。

教材 尋常小學地理書卷一、自九十二頁、至九十五頁

區分 第一時(本時)陸上の交通

第二時 海上の交通

準備

- (一)地圖類 日本全圖、近畿地方圖、世界交通地圖、大阪を中心とした附近の交通圖、大阪、神戸港の擴大圖
- (二)繪畫類 大阪港、神戸港、餘部の高架橋

教法

第一時

豫備

- (一) 目的指示 本時學習の主眼點を明かにする。
- (二) 問答

- (1) 本地方交通に關する既有知識を發表せしめる。
- (2) 兒童の郷土より、大阪、京都、神戸などへ至る交通路を發表せしめる。(水路か、陸路か、航空路か)

教授

- (一) 下調 教科書、附圖を中心として、(下調してある兒童は其の整理) 發表 下調せる内容を發表させる。(説明か板上發表)
- (二) 指導 (發表事項に對して)
- (三) 指導 (發表事項に對して)

◆指導要項

I 交通圖を示して大觀させる

- (1) 發達してゐるところはどこか。
- (2) 鐵道は如何なるところを通つてゐるか。
- (3) 特に交通線の集中してゐる所と其の然らざる所とを、地勢とよく關係づけて其の理由を考察せしむ。

II 陸上交通の現況を調べる。

主なる道路、鐵道、及び電車に就いて起點・終點・通路等を確かめる。

A 道路交通……京都を中心とする。

- 1 東海道
 - 2 中仙道
 - 3 北國街道
 - 4 山陽街道
 - 5 山陰街道
- 東に進む幹線
西に進む幹線

B 鐵道……大阪を一大中心として發達す……(幹線)

- (1) 東海道線 東京—神戸
- (2) 山陽線 神戸—下關
- (3) 關西線 大阪—名古屋
- (4) 山陰線 京都—須佐(山陰線の高架橋取扱)
- (5) 北陸線 米原—直江津

其の他

參宮線、奈良線、阪鶴線、播但線、和歌山線、櫻井線、片町線

C 電車……大阪、神戸、京都を中心として發達す

(特に長距離電車の發達と設備は全國に冠絶す)

- 大阪市、京都市、神戸市……市内電車
- (1) 阪神電車 大阪(梅田)—神戸
- (2) 阪神急行 大阪(梅田)—神戸(約四十分)

整理

(一) 學習の反省
ノートの整理

B 人文上の理由

- (1) 歴史上
- (2) 産業上
- (3) 大商工業地帯及大貿易港の所在地

III

A 交通發達せる理由推究させる。

A 自然上の理由

- (1) 位置の良好
- (2) 地勢上
- (3) 南海電車 大阪(難波)—境—和歌山(約一時間)
- (4) 高野電車 大阪—橋本(高野山)
- (5) 大阪電氣軌道 大阪—奈良(約五十分)
- (6) 京阪電車 大阪—京都(急行約一時間十分)
- (7) 新京阪電車 大阪—京都

(近畿地方部分圖取扱……大阪市、京都市)

(三) 次時學習事項の豫告

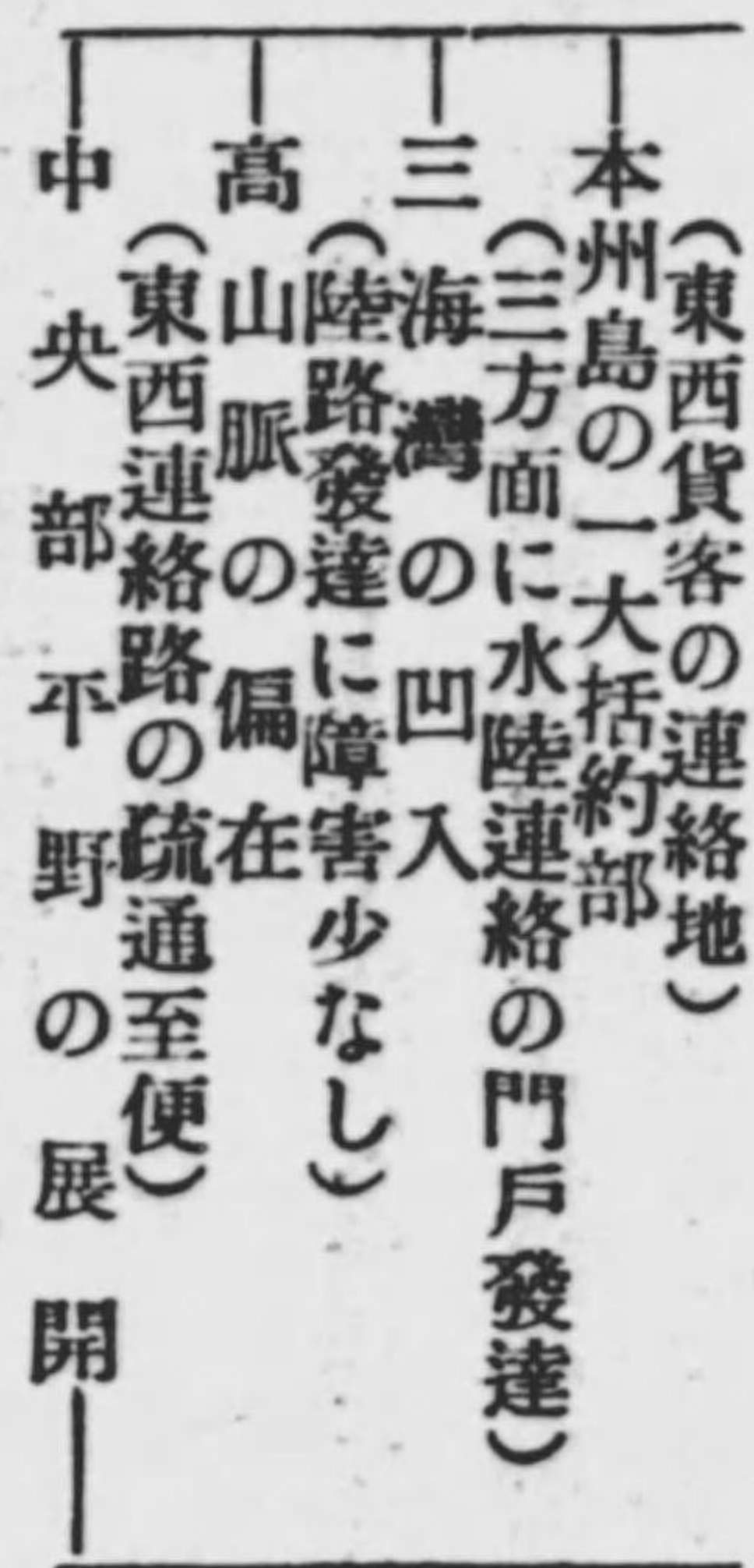
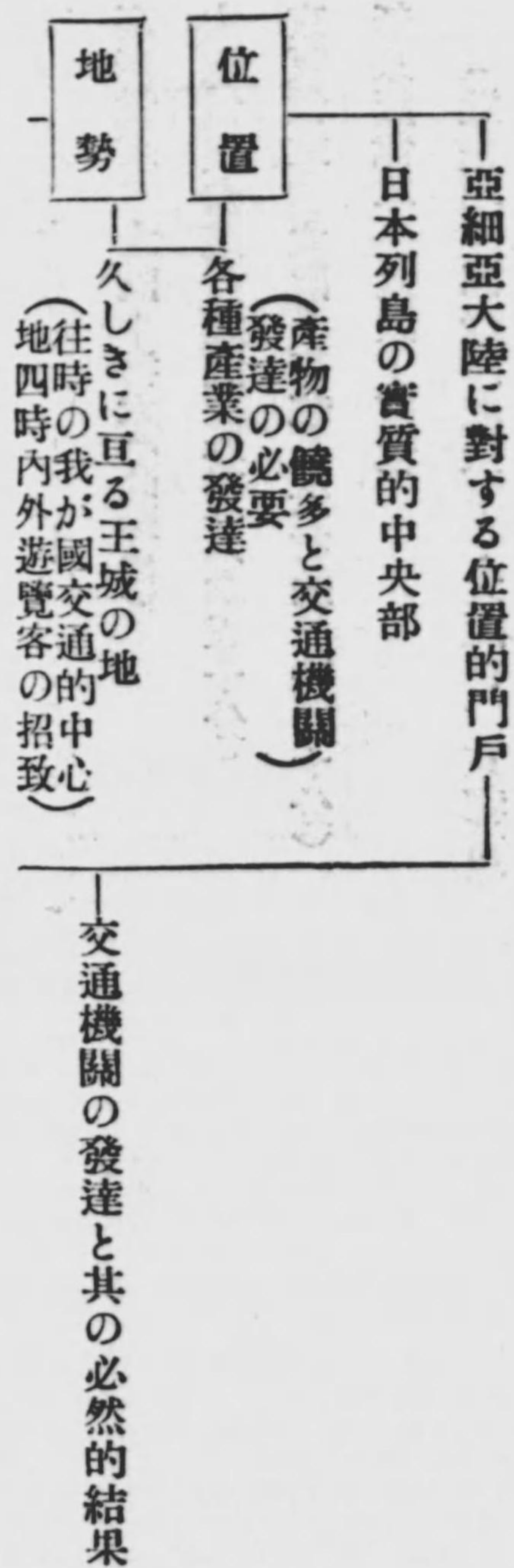
三、教材研究

(一) 近畿地方の交通大観

本地方は我が國開闢以來東 食都に至るまで、二千五百餘年間の帝都の地であり、商工業も随つて發達してゐたから、關東地方と共に交通機關完備し、鐵道線路（中心は大阪、京都）や電車線路が網の如く敷かれ、又航路は大坂、神戸を中心として、内外の諸港に開けてゐる。

かく本地方が我が南日本に於ける交通上の中樞の地帯として、陸には道路、鐵道、電車が縦横に通じ、海には大小の航路が發達し、實に水陸の要衝をなしてゐる所以のものについては、之を自然及び人文の兩方面から地理的推究をなす必要があるのである。

(二) 本地方は南日本水陸交通上の中樞地區である（學習指導地理教材の有機的統合に據る）



◇自然と人文から見た交通發達の理由

近畿地方が南日本に於ける交通上の中樞の地帯として、陸には道路、鐵道が縦横に通じ、海には大小の航路が發達し、實に水陸交通の要衝をなしてゐる所以のものについては、自然及び人文の兩方面から地理的に推究せしめねばならない。其の主なる理由と考へられるものは、

(1) 位置の優良

近畿地方は日本列島の事實的中心地として、東に關東、中部の兩地方を控へ、西には九州、四國を経て朝鮮と相對してゐることは、自ら海陸交通線路の發達を促すものである。

(2) 地形上

大阪、伊勢、若狭の三灣が、西、東及び北から深く内陸に灣入し、本州島の一大括約部を構成してゐるから、東西を連ねる貨客は總て此の狭い地域内を通ずる事となる。而して其の中央部は瀬戸内海陥落帯の一部に屬し小平野が多く展開して、交通線の發達上著しき障害を見ない。

(3) 産業上

平野は概ね、土地肥沃、農工商の諸産業が自ら勃興し、物産が豊かで住民の集まるものが多いから、交通運輸機関の發達は必然的である。

(4) 歴史上

本邦上古の帝都は常にこの地方に置かれ、されば政治上の必要から大小幾多の通路は早くより開けてゐた。平城、平安の舊都は今も尙ほ其の當時を偲ぶべき資料に富み、四時内外の遊覽者は此所に群集する。

(5) 大商工業地及び大貿易地

大阪は徳川時代に全國の大名の米が取引された所で、當時は既に我が國商業の大中心であつた。今も取引の中心として東京に劣らない。阪神地方は我が國第一の繁榮なる工業地帯である。大阪の商品は廉價で、實用向な點に於て全國に得意を有ち、又貿易の盛んなのは神戸である。大阪は開港場であるが、神戸を経て輸出入するものが多いのは、取引の精力による點が多いからである。即ち我が國商工業の大中心地たる大阪、我が國第一の貿易港たる神戸港が共にこの地域に繁榮を續けてゐることは、益々此の地方交通網の發達を助成してゐる。

(三) 陸上の交通

陸上の交通線は更に道路、鐵道、電車に分つ。

(1) 道路交通

- 東に進む幹線
 - 東海道—京都と江戸を連絡する最重要の幹線。
 - 中仙道—中部地方中央部の山地を通じて京都と江戸の間を結ぶもの。
 - 北國街道—京都と北陸道の各地を連絡するもの。

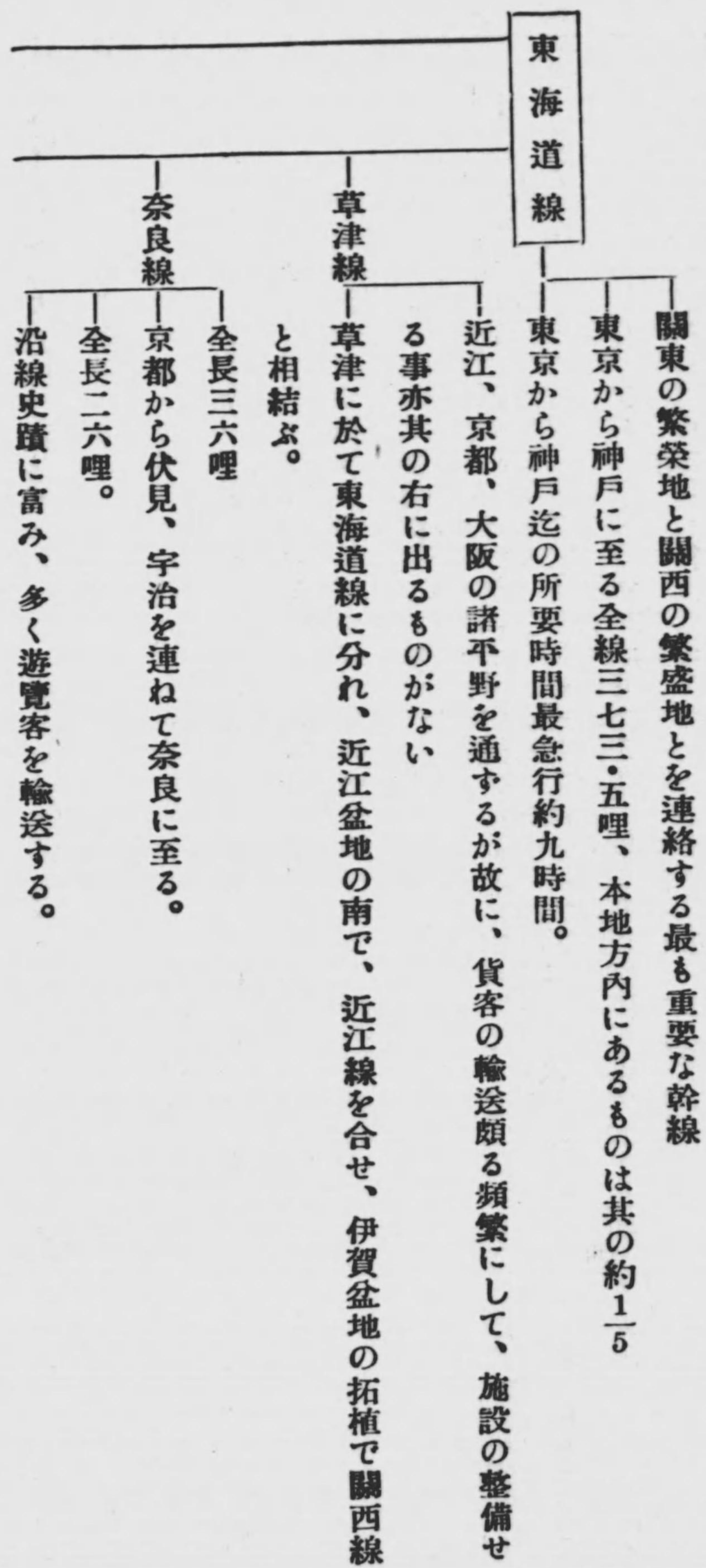
西に向ふ幹線

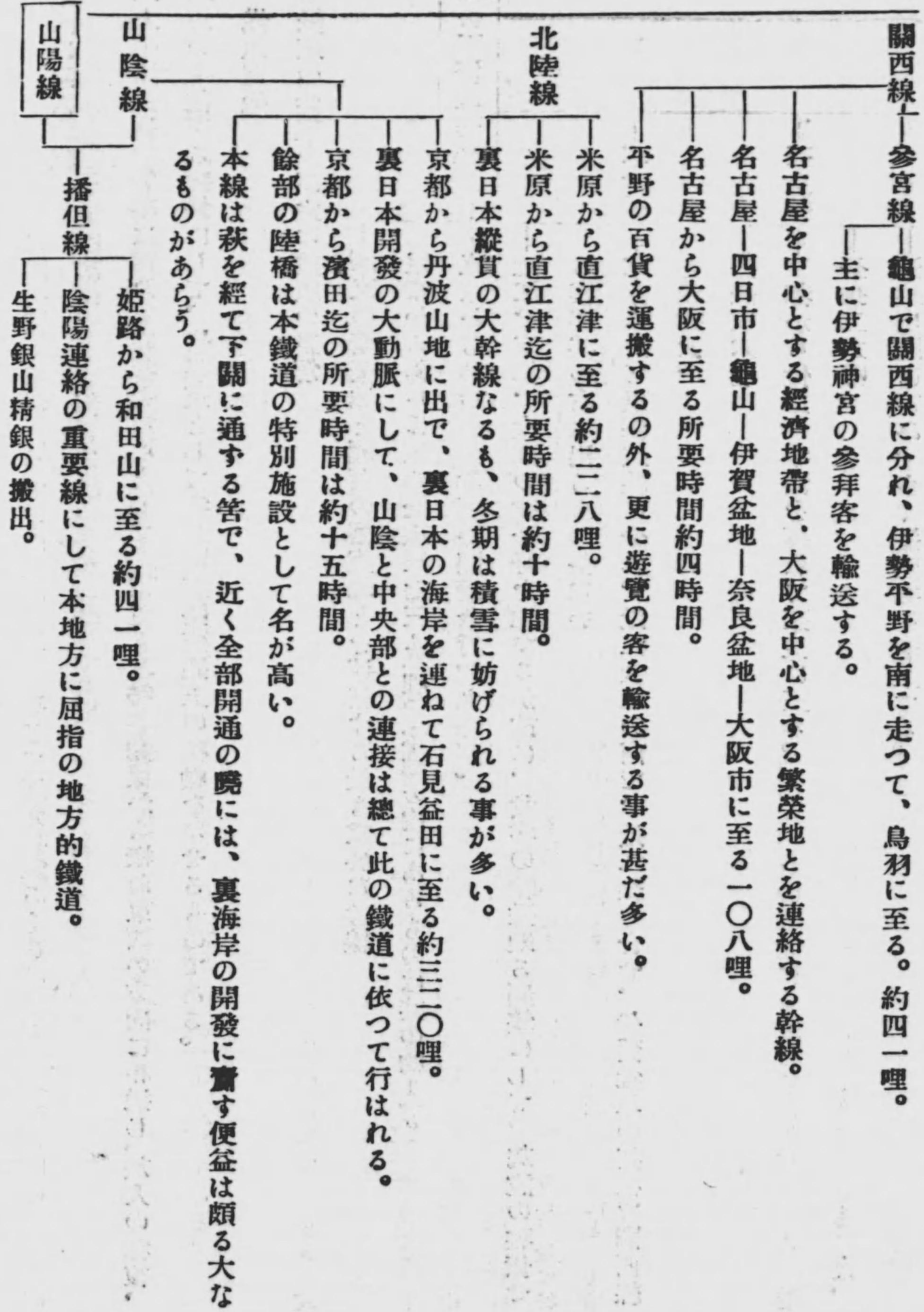
- 山陽街道—京都から瀬戸内海の沿岸を通じて下關に至るもの。
- 山陰街道—京都と山陰の各地を結ぶもの。

以上道路交通の幹線は何れも京都を中心として、位置と地勢の關係から概ね東西の方向に相通じ、旅人の往復、車馬の來往頗る頻繁にして、皆國道として我が國道路交通上の樞軸をなせるものである。

(2) 鐵道交通

◆鐵道の幹線及び主な鐵道の表解





神戸から瀬戸内沿岸を西に走つて下の關に達する全長三二九哩餘の鐵道にして、本地方内にあるものは其の約五分の一。
 神戸から下關迄の所要時間は急行約十時間。東京、下關間は超特急で二十時間。
 山陽開發の大動脈にして、施設其の他の整備は東海道線と共に、我が國鐵道の二大双壁である。

◇ 雜論解説 山陰線の高架橋 (餘部)

山陰線の燈臺と久谷驛との間にある高架橋で、兵庫縣城崎郡餘部部落の上を通過するものである。(我國最初のトレッヌス式陸橋で、米國を措て他に例の少い大規模のものである。)
 高さ四十米餘(一三二尺)延長三百米餘(一〇一五尺)列車通過約三分で、全部鋼鐵で組立てある。明治四十二年十二月から四十五年一月までかゝつて竣工し、三十二萬圓を要したといふ。鴨綠江の開閉橋、碓氷峠のアプト式と並んで日本鐵道の三大工事と稱せられてゐる。高架橋を設立した理由を考察するに、この地の地形が起伏に富んであるため、この部の鐵道を低い築堤位にするとならば、次の山地を貫く陸道が非常に長くなり、又谷が深いから築堤にするには、あまり澤山の土砂を要するし、且つ谷底には豪落もあるので遂に高架橋にしたのである。人間の力はかくして自然を支配して行くその人力の自然利用の活例として指導したい。

◇ 鐵道交通の概要

京阪を中心とする鐵道網の發達は、我が國に於て最も著しく、東西南北何れの方向にも急行する事が出来る。唯紀伊山脈地方は自然人文等種々の事情により發達してゐない。之等の諸鐵道中大交通線として擧ぐべきものは、(前述表解の如く)東海道線、山陽線、それから山陰線、關西線等がある。

大阪を中心とする京阪地方鐵道網の發達は、東京を中心とする關東平野、石炭の産に富む筑紫平野の鐵道網と共に我が國の鐵道交通上最も注目すべきものである。

鐵道省運輸局調査（昭和二年度、一日平均の乗者人員）

神戸	五、八二三人	天王寺	六、六七八人	三ノ宮	九、二〇六人	京都	一七、八二〇
大阪	二八、二三〇	東京	五六、二八二	新宿	六〇、〇一一	（但し小田原急行電車乗客を含む、全國最多である）	

◇燕號と富士號

超特急燕號が運轉せられるやうになつて、東京、大阪間五百六十八軒を八時間二十分で走るやうになつた。平均速度は一時間六十八軒、最高速度は約百軒、東京、大阪間のやうな相當長い距離に平均速度が斯様に速くなつたことや、國府津、名古屋間三百軒を無停車で突破することも我が國としては始めての試みである。然も我が國の鐵道のやうに狭軌で、カーブの多い鐵道としては立派な急行列車と云はねばならぬ。

燕號は現在七臺編成で、重量約三百噸、C五一型機關車で引つ張つて居る。この機關車はパンフィック形で、重量六十六噸、動輪の直径千七百五十軒、水二十噸積の炭水車の外に水三十噸積の水槽車を附けてゐる。

燕號運轉以後、富士號は連結臺數を減じて重量は約三百噸、C五三型機關車で引張つてゐる。動輪直径は前者と同様、パンフィック型で、重量八十一噸、此の機關車は我が國に於ける最大急行機關車で、最も重い急行列車即ち十三臺編成五百三十五噸のもの並に之に増結して六百噸となるものをも此の機關車で引張つて居る。

(3) 電車交通

本地方に於ける電車の發達は最も注意すべく、殊に大阪を中心とする長距離電車の發達は他に比類なく、其の設備の如き全國に冠絶するものがある。其の主要なるものを擧げると次の如くである。

- | | |
|-----------------|----------------|
| 大阪市電氣局—大阪市内 | 大阪電氣軌道—大阪、奈良間 |
| 京阪電氣鐵道—大阪、京都間 | 南海電道—大阪、和歌山間 |
| 阪神電軌鐵道—大阪、神戸間 | 阪神急行電車—大阪、神戸間 |
| 兵庫電氣軌道—兵庫、明石間 | 神戸市内電鐵—神戸市内 |
| 能勢電氣鐵道—池田、平野間 | 京都市内電鐵—京都市内 |
| 京津電氣軌道—京都、大津間 | 嵐山電氣鐵道—京都、嵐山間 |
| 伊勢電氣鐵道—山田、二見間 | 大津電車軌道—濱大津、石山間 |
| 和歌山電氣鐵道—和歌山、黒江間 | 高野電車—大阪、橋本間 |

(4) 海上の交通

海運は神戸、大阪を中心とし、神戸は横濱と共に海外航路の二大關門を成し、大阪は近海航路が輻輳する。然して兩者併せて一港の觀がある。

四日市は伊勢海方面に活躍し、宮津は以上の三港に比較すれば問題にならない程遜色があるが、概して交通不振の日本海方面に於ては相當に重きをなしてゐる。

沿岸航路は、紀伊半島に比較的多く發達してゐる。之は地形上陸上交通の不振から來てゐる。

◇神戸港

本邦の海上交通上南半日本の中心をなし、港灣の設備整ひ、四個の大繋船岸壁には一萬噸級の大船を十九隻も繋留することが出来、港内面積約二百八十萬坪、本港を發(寄)航地とする航路は、世界各國に通じ、南米、北米、濠洲、印度、南洋、支那及び沿岸各港に定期航路あり、又外國貿易は本邦第一で、我が貿易額の約三割八分(輸出約三割五分、輸入約四割四分)を占めてゐる。又近海航路の主なるものには臺灣線(門司、基隆)香港線(長崎、上海、香港)等がある。

◇大阪港

沿岸航路、近海航路の發達は國內第一で、國內は九州、臺灣、北海道、瀬戸内海の各港及び横濱、名古屋、朝鮮等各地に航路通じ、國外では支那、印度、南洋、南北米、歐洲、濠洲等、世界各地に定期航路がある。

大阪を中心とする近海航路の主なるものを擧げると次の如くである。

- 大阪・大連線—大阪、神戸、宇品、門司、大連
- 大阪・仁川線—大阪、神戸、門司、釜山、木浦、群山、仁川
- 大阪・沖繩線—大阪、神戸、油津、名瀬、那覇
- 大阪・牛莊線—大阪、神戸、長崎、大連、牛莊
- 大阪・青島線—大阪、神戸、門司、青島

大阪・天津線—大阪、神戸、門司、天津

大阪・清津線—大阪、神戸、宇品、門司、釜山、元山、城津、清津

大阪・上海線—大阪、神戸、門司、上海

その他、瀬戸内海を通ずる大阪山陽線(終點下關)、大阪勝浦線、大阪高知線、大阪徳島線、大阪小松島線、大阪別府線、大阪多度津線、大阪網島線、四國經由大阪若松等の沿岸航路が輻輳してゐる。

(五) 通信

京阪地方は本邦商業上の一大中心をなしてゐるので、従て郵便、電信、電話等の機關が完備し、内地郵便物の約五分の一は近畿地方に於て取扱はれる状態である。

三重縣四日市(海蔵村)には對歐無線電信の送信所(名古屋無線電信局、依佐美受信局)があり、平野郷(大阪の東南)には對フィリッピン無線電信の送受信所がある。又潮岬と舞鶴には海岸無線電信局があり、航海中の船舶の爲に設けられてゐる。

(六) 航空路

近年大阪を基點として東京、四國、九州及び朝鮮との間に定期航空路も開け、世人の視聽を惹いてゐる。今、日本航空輸送株式會社の營業に就いて見るに大要次の如くである。

東京、大阪、福岡間(日曜日休航)

下り便(一日一回) 上り便(一日二回)

東京(立川飛行場)

福岡(太刀洗飛行場)

大阪（木津川飛行場）
大阪（立川飛行場）

昭和六年四月一日から定期航空の發着時刻を改正し、日曜を除き、東京、大連間を毎日運航し、東京、大阪、福岡は毎日二往復、福岡、蔚山、京城及び大連は毎日一往復する。

◇所要時間

東京—大阪 二時間半
東京—京城 九時間五十分
東京—福岡 五時間半
東京—大連 二十九時間（京城一泊の上連絡）

◇旅客飛行機の賃金及び距離

東京	四二五 <small>円</small>	九二五 <small>円</small>	一、二六五 <small>円</small>	一、四九五 <small>円</small>	一、六九五 <small>円</small>	二、一〇九 <small>円</small>
大阪	五〇〇	七四〇	一、〇七〇	一、二七〇	一、六八四	
福岡		二四〇	五七〇	七七〇	一、一八四	
八三	五三	一八	蔚山	三三〇	五三〇	九四四
一〇五	七五	四〇	京城	二〇〇	六一四	
一一八	八八	五三	平壤	一三 <small>円</small>	四一四	
一四五	一一五	八〇	六二	四〇	二七 <small>円</small>	大連

飛行機と汽車との比較は著しく懸隔を示してゐる。例へば、汽車では急行列車で直行しても、東京から下關まで

二十時間、京城まで四十五時間、大連まで七十七時間を要するが、飛行機では僅々前記の短時間で行くことが出来る。

四國地方の都邑指導

一、指導観

(一) 本地方に於ける人口密度、都邑の分布の状態を見ると、位置と地勢の關係上、四國山脈の兩斜面に於て著しい相違を表はしてゐる。この點に着眼して指導すべきである。即ち北部地方は、内海を隔て我が國の繁榮地域たる近畿、中國、九州の各地方と相對し、交通の便よく、更に沿岸の丘陵地を點綴して多少の平野を展開してゐるから、人口稠密にして、聚落も亦自ら發達してゐる。然るに南斜面は之に反し、地形上殆ど高峻なる山岳を以て掩はれ、且つ其の位置無涯なる太平洋に面して、本土との交渉少き所であれば人口密度も北部に及ばない。

(二) 本地方に於ける都邑分布が、主として海岸に發達し、然も瀬戸内海岸に發達の著しき理由を考察せしめることが必要である。

(三) 兒童の實習作業として都邑分布圖を作製させたい。

二、教授

尋常科第五學年地理科教授案

題目 第七 四國地方 五、都邑

目的 本地方に於ける主要都邑の現状及び其の特色に就いて明らかにすると共に、其の分布が北四國に於いて著しく發達してゐる事情及び主要都邑の發達原因について考察せしめる。

教材 尋常小學地理書、卷一、第七、四國地方、五、都邑

區分 第一時限取扱

準備 (一) 地圖類 日本全圖、四國地方地圖、四國地方都邑分布圖

(二) 繪畫類 松山、高松、高知、徳島、今治、丸龜、三津濱、高濱、宇和島、撫養、栗林公園、道後温泉等

教法

(一) 目的指示 本時學習の主眼點を明かにする。都邑に就いて大觀させる。

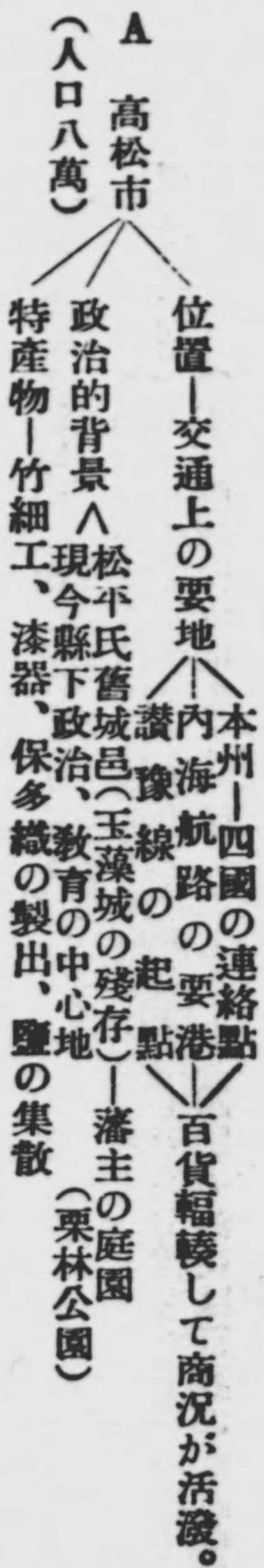
(二) (1) 四國地方都邑分布圖(人口密度圖も併用)に依つて大觀させ、其の然る理由を考察させる。
(1) 都邑は主として海岸の平地に發達してゐる。

(2) 理由考察 (3)(2)(1) 四國地方の面積が各地方中最小である。面積の狭小なる上に、其の内陸の地形が山勝ちで平野の發達地に乏しい。内地は山地多く生産に乏しきも、四國の海には巨多の水産物豊富である。
(2) 都邑は多く北四國に分布してゐる。

北四國に多い理由考察 (4)(3)(2)(1) 對岸の繁榮地域(位置的關係) 沿岸平野の展開(農産物の豊多) 世界的内海たる瀬戸内海に臨む(水陸連絡の至便) 製鹽業の發達(特殊産業の發達)

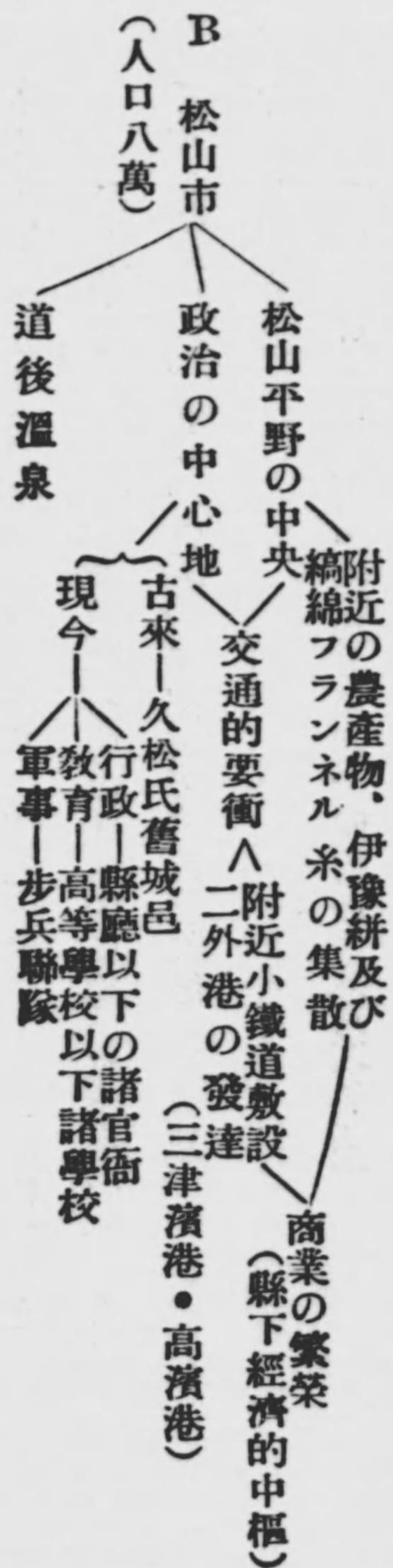
南四國に少い理由考察 (3)(2)(1) 對岸は無涯の大洋 四國山脈の縦走によつて南方に隔離 域内には多く山地が重疊して平地の狭小

(三) 主なる都邑に就いて調べる。



◆其の附近の都邑

- (1) 坂出(二萬)
- (2) 丸龜(三萬)
- (3) 多度津(八千)
- (4) 琴平(七千)—金刀比羅宮

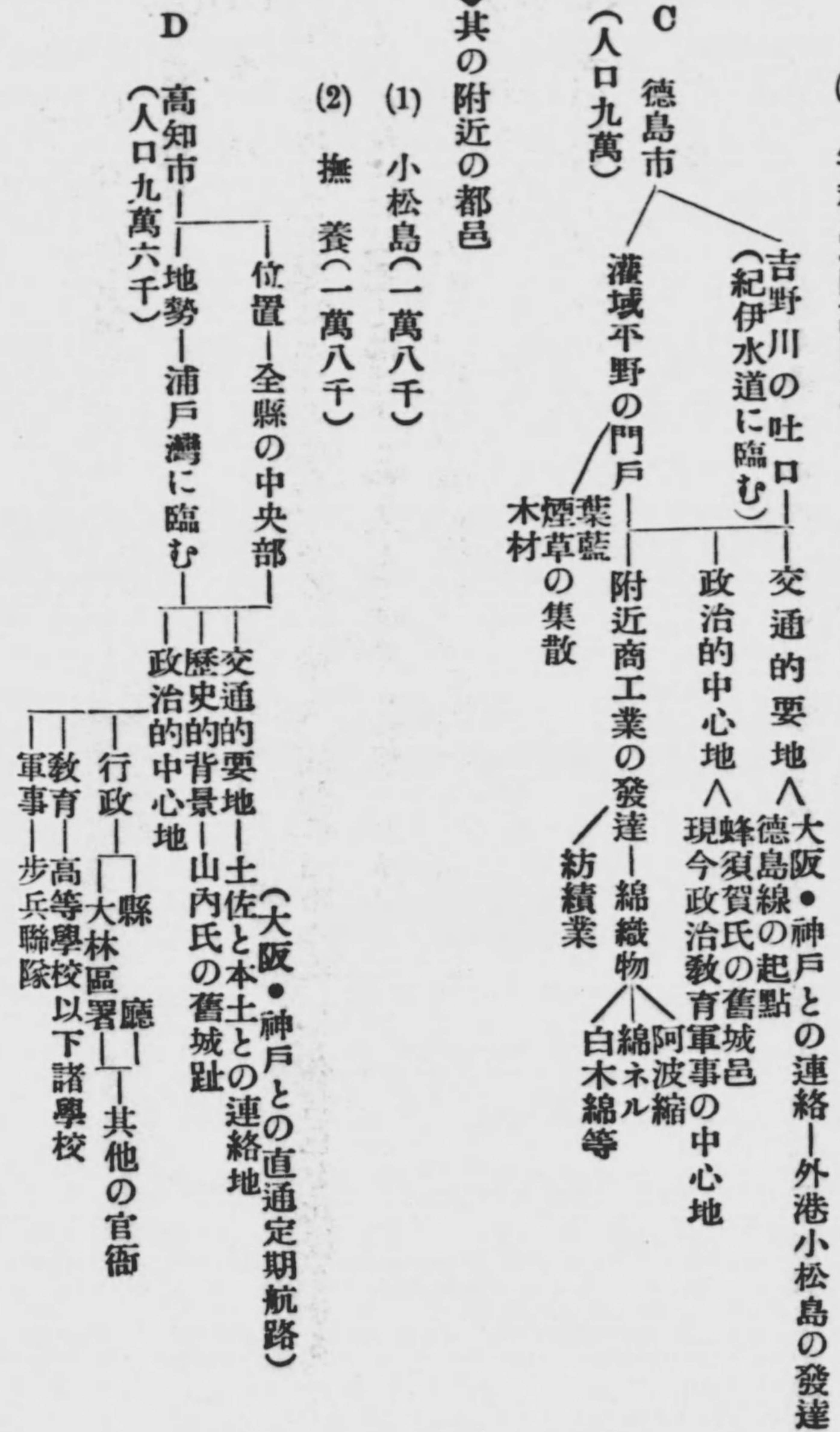


◆其の附近の都邑

- (1) 高濱(六千)
- (2) 三津濱(一萬四千)
- (3) 今治(四萬三千)
- (4) 宇和島(四萬四千)

◆其の附近の都邑

- (1) 小松島(一萬八千)
- (2) 撫養(一萬八千)



◆其の附近の都邑

- (1) 伊能(八千)

(四) 質疑應答

(五) 作業

- (1) 本地方の主要都邑たる徳島、高松、松山、高知の四市に就いて各特色を比較させる。
- (2) 白地図に交通と都邑とを記入して明確に理解させる。
- (3) 兒童の郷土から、高知、徳島等へ到る交通路を研究させる。
- (六) 教科書讀解
- (七) 次時學習事項の指示。

三、教材研究

本地方は地勢峻峻で山岳重疊し、平地が少いから随つて發達せる都邑も亦少い。(十萬以上の都邑はない。)然し瀬戸内海方面は幾多の地理的優秀なる條件を具備し、本邦文化地帯たる近畿、中國、九州とも相接して交通便利なるを以て、人口も多くこの方面に集り、四國山脈の北斜面は本地方總人口の約七割を占めてゐる。特に香川縣の如きは、位置瀬戸内海の中央部にあつて、早くから近畿、中國との連絡あり、且つ平野よく開けてゐるなどの理由から人口稠密にして我が國にても稀に見る所である。南斜面は之に反し、地形上殆ど高峻なる山岳を以て掩はれ、且つ交通不便なる上、位置内海の如く附近に陸地を

有せざるなどの關係から人口少く、高知縣の人口密度は我が國全體の平均に達しない様である。従つて都邑の分布も内海方面に著しく、高松、丸龜、今治、松山など何れも榮えてゐるが、南面には高知市の發達あるのみである。

然して本地方の都邑は何れも海岸にあつて、多く港をなしてゐることは注意を要する。即ち、本地方の地勢上内地は高峻なる四國山脈の連亘するありて生産に乏しきも、四周の海には亘多の水産物を包藏するために、本地方の住民が多く海岸地方を生活地とし、隨つて本地方の主要なる都會が海岸地方に繁榮せる所以である。

◆主なる都邑の人口

都邑名	昭和五年	大正十四年	大正九年
	國勢調査	同上	同上
高知市	九・六千人	六・五千人	四・九千人
徳島市	九・〇	七・四	六・八
松山市	八・〇	五・八	五・一
高松市	八・〇	七・二	四・七
宇和島市	四・四	三・八	三・二
今治市	四・三	三・八	三・〇
丸龜市	三・〇	二・八	二・四
高松市 (八・〇)			

(1) 高松市 (八・〇) 讃岐平野の中心に位し、瀬戸内海に面してゐる。水陸交通上の要衝に當り、瀬戸内海に於ける重要なる港市で

鐵道連絡船によつて一時間にして宇野に達すべく、又讃豫線の起點となり、琴平電鐵線の起點として琴平へ一時間に達することが出来るなど交通の中心として發達が著しい。従つて商工業も盛大で讃岐平野の物産を集散する外、綿布、マッチ、陶器等を産出し、附近は又鹽田が廣く分布してゐる。

天正十一年生駒近規始めて城をこゝに築き、後、寛永年中徳川光圀の兄頼重(松平氏)こゝに封ぜられ、明治維新まで徳川氏の親藩として十二萬石の舊城市として榮え、今は香川縣廳の所在地、高等商業學校があり、市の南部に奇樹怪石に富む十六萬五千坪の栗林公園があつて、古來天下の名公園と稱せられ、林泉の雄大、雅致に富んでゐる點から、日本三公園に勝ることが多いと稱せられてゐる。

◆栗林公園

延寶年間(約二百餘年前)藩祖松平頼重の建造せしもので面積約十六萬五千坪、四代の孫頼恭が修理して今日に傳ふ。六個の池水と十三箇の山丘とを以て成り、奇樹珍石が巧みに其の間に配置され、幽邃の趣に富み、其の風致は實に天下の名公園たるに恥ぢないものがあり、舊蹟名勝天然記念物として保護を受けてゐる。

(2) 坂出町 (二・〇萬)

我が國第一の製鹽地で、縣下全産額の約六割は此の地に於て製出され、眞に製鹽業を以て發達せる所である。近年紡績工業も大いに起り、其の交通上の要地なると共に、經濟、産業の都邑として發展も著しい。

(3) 丸龜市 (三・〇萬)

京極氏の城下町として榮え、高松市の西方一時間にして至る所にあり、金刀比羅參拜者の上陸地點として大いに繁榮したが、海岸が遠淺で汽船の出入に不便が多く、現在では多度津に其の勢力を奪はれ、人工の灌漑によ

つて小船の出入あるばかりである。讃岐平野の商業地で、米、麥、麥稈真田、花菰等の集散が行はれてゐる。

(4) 多度津 (〇・八萬)

多度津は人口一萬足らずの要津であるが、港内水深く船舶の出入が便で、大阪、四國線の寄航、尾道、多度津間の連絡船がある。琴平乗客の上陸地で、又讃岐平野西部の吞吐港として丸龜の勢力を奪取しつつある。

(5) 琴平町 (〇・七萬)

「四國のコンピラサン」を以て有名な、金刀比羅宮のあるため發達した宗教的都市で、大己貴命と崇徳天皇を奉祀する國幣中社で、海上の守護神として上一般の崇敬が頗る厚い。此の町は信仰の厚い金刀比羅宮のあるため發達した宗教的都市で、地理學習上、次の事項は注意すべきである。(宗教的都市なることを充分説明してゐる。)

(1) 市街の目貫きの場所が、停車場と金刀比羅宮とを連ねる一條の街路に限られてゐること(人口七千は全くこの神社の門前に集められてゐる)

(2) 土地の高低に拘らず、山の中腹まで階段的の市街をなしてゐること。

(3) 町民は參詣者若しくは旅人相手の職業によつて生活してゐること。

近年高松市より、琴平電鐵が通じ、僅か一時間餘にしてこの地に至り、參詣者の便を計つてゐる。

(6) 徳島市 (九・〇萬)

吉野川川角洲上に發達し、吉野川平野の中心地をなしてゐる。この地はもと四國第一の雄藩蜂須賀氏二十六萬石の舊城下で、今は徳島縣廳の所在地。本市は工業盛んで、綿フランネル、阿波縮等の紡績業地として名高く、

尙阪神工業地帯に近いから定期船の交通便甚だよろしく、市の經濟的意義も年と共に増大し商業も盛んに行はれて來てゐる。市に高等工業學校の設置されてゐるのも、こゝに意義が深いのである。

小松島町(一・八萬)の市の外港として、物資の集散多く、船舶が常に輻輳する。

(7) 撫養 (一・八萬)

鳴門海峡通航の要津で齋田鹽の産地として知られる。古來鹽田多く、齋田とは撫養の一部で町の西部にある。此の地の製鹽業はかつて藩祖蜂須賀家政が始めて播州龍野より阿波に轉封した時、久しく兵亂の後を承けて、無爲無産の徒甚だ多く、人民困弊を極めたれば、家政は専ら殖産の事に注意し、ここに鹽田を開いて民に職を與へたのに基づくものである。

(8) 高知市 (九・六萬)

高知平野の中央に位し浦戸灣に臨み潮江は外港である。四國の二大雄藩として知られた山内氏二十四萬石の舊城下で榮え、現今にては高知縣廳、營林局、高等學校等がある。本市は四國山脈と太平洋とによつて、我が國文化地帯の外國に隔離された感があるも、其の市勢を持續し得られるのは、山内氏の城下町であつた餘澤といつてもよろしい。太平洋面に於いては本市を以て大都市なく、この地方に於ける大中心となつており、人口し四國第一の都會となつてゐる。も九萬六千に達和紙及び水産物の集散が盛んでゐる。現在は阪神地方との間に航路通じ其の連絡を圖つてゐるが、將來に於て香川縣より來る鐵道の開通の曉に於ては本市の活躍の様も思はれる。

(9) 伊能 (〇・八萬)

高知市の西方に位し、電車及び汽車を通ずる。附近一帯は古來、土佐半紙の製造を以て名高く、此の地はそれが大中心地をなしてゐる。

(10) 今治市 (四・三萬)

久松氏三萬五千石の舊城市で、瀬戸内海交通の要衝に位し、綿絲、綿ネルを産しそれ等を集散する。近年の發達著しく、開港場にして、工業發達し、綿ネル、白木綿、タオル等の産出が多い。本市の發達の最大の原因は瀬戸内海に面する位置の良好なる點にあり、縣人は此の地を伊豫のマンチエスターと稱してゐる。

(11) 松山市 (八・〇萬)

松山平野の中心に位し、久松氏十五萬石の舊城下で、今は愛媛縣廳、高等學校の所在地。本市は讚豫線に沿ひ又高濱、道後、森松、横河原等に至る地距離の鐵道があり、市の内外よりは、松山綿、伊豫餅、フランネル等を産し、松山平野の交通、經濟の中心をなしてゐる。又、本市の外港として高濱、三津濱を控へてゐる。

(12) 高濱 (〇・六萬)

三津濱の北にあり、松山市の門戸をなしてゐる。港は背後には山を負ひ、前には興居島を控へ、風波靜かで港内深く且つ風光勝れ、築港も出來、船舶の出入も便利である爲に、三津濱の勢力を奪つて、旅客貨物の集散が多い。

(13) 三津濱 (一・四萬)

松山市の北西に位し、其の門戸として水陸交通の連絡地である。縣下の諸港並びに宇品、尾道等の諸港との間汽船の往來あり、商業取引の航行が行はれる。近年高濱に築港が出來たのと、三津ヶ濱が北西の風を防ぐに不

便である爲に、近時其の繁盛を高濱に奪はるゝに至つた。

(14) 道後 (〇・七萬)

松山市より一軒餘の所にある温泉場で、電車にて其間を往復する。其の起原は甚だ古く神代に於て、大己貴命少彦名命の傳説を傳へ、孝靈天皇以來七帝四后の御行幸があり、草津有馬と共に古くから知られてゐる。アルカリ單純泉で、古いだけに泉質甚だよろしく、年々浴客百五十萬を越ゆるといはれ、町は主として旅館と雜貨店とより成る。

(15) 宇和島市 (四・四萬)

愛媛縣の西部豊後水道に面してゐる港市で、もと伊達氏十一萬石の舊城下として榮えた所である。四國西海岸の重要商港で、灣内波靜かに水深く船舶の碇泊に便利である故、來船するもの常に絶えず、四國諸港及び大阪、神戸との間に航路を通ずる要津である。市及び附近の産物なる織物、木蠟、和紙、水産物、等盛んに集散してゐる。

北海道地方の交通指導

一、指導觀

(一) 近年拓地殖民に努力せし結果、各種の産業勃興し、生産力を甚だしく増大にし、海陸交通の機關も漸次整備に近づき、昨今は頗る面目を新にし、且つ之と相關的に交通機關の發達は、又愈々拓地殖民の進歩を促しつゝ、ある事實に着眼せねばならぬ。

(二) 交通教材の指導に當つては、其の現況を知解せしめるのみならず、「何故に」其の發達せるかと理由を推究せねばならぬ。それには既習の位置、四周、面積、氣候、住民、産業等の教材と、有機的考察をせしめなければ明瞭になし難いのである。特に海上の交通不振の一大原因たる自然との關係は充分理解せしめておくことが大切である。

二、教授案

尋常科第六學年地理科教授案

題目 北海道地方 四、交通

目的 本地方に於ける交通の概要を會得せしめ、特に主な鐵道及び海上交通の障碍と其の主な港を知らせ其の發達狀況に就いて考察させる。

教材 尋常小學地理書 卷二 第一北海道地方 四交通

區分 第一時限 陸上の交通、海上の交通

- 準備
- (一) 地圖類 日本全圖、北海道地方圖、同上交通圖、札幌、函館、小樽、室蘭の部分圖
 - (二) 繪畫類 函館港、小樽港、室蘭港、釧路港、青函連絡船、落石無線電信局

教法

豫備

(一) 目的指示 本時學習の主眼點を明かにする。

(二) 問答 (1) 兒童の郷土から北海道へ至る交通路に就いて發表させる。

(2) 其の他交通に關する既有知識を發表せしめる。

教授

(一) 下調 教科書、附圖を中心として自由に。(本時學習材料は豊富だから、豫習を奨励したい) 交通の大觀

新開地の開發は、交通の發達と相俟つことが更に緊密である。本道開拓の當初は沿岸の航路が先づ發達し、次に内地の開發に伴れ道路、鐵道網が次第に密になつた。

1. どの地方に多く交通線が發達してゐるか。
2. 既習地方に比して發達狀況はどうか。

(三) 陸上の交通

I 道路 (簡單に取扱ふ)

II 幹線 (起點、終點、沿線、日本交通系から見て)

函館線 (函館—旭川間 二六五哩四分)

宗谷線 (旭川—稚内間 一七三哩五分)

根室線 (瀧川—根室間 二七八哩)

(交通圖、日本全圖等を取扱ひながら重要線の指導をなす)

III 鐵道連絡船

青森—函館間 百六十軒 所要時間四時間半
稚内—大泊間 二百十軒 所要時間七時間

IV 其の他の主なる鐵道

留萌線、名寄線、網走線

(四) 海上の交通

I 海上交通の發達狀況を明かにする。

従來海上の交通不振を來せる一大原因たる自然との關係を充分理解せしめ、そこに人文活動の苦心を知らせる。

冬季……海上に風波雨雪が多い

春から夏にかけて海上霧が多い

冬から春にかけて流氷の危険さへある

航海者の苦心と努力。

II 海上交通の中心地……良港

函館港

小樽港

室蘭港

III 本道航路の主要なもの

沿岸航路

樺太航路

本州航路

外國航路

(五) 通信 (なるべく簡単に取扱ふ)

I 郵便局の活動

II 落石の無線電信局 (最近の重要點)

整理

(一) 質疑應答

(二) ノート整理

兒童各自に本地方の略圖を描かしめ、之に主要なる鐵道線路、主要なる航路を記入せしめる作業をしたい。前述せる如く豫習の際に若しくは本時にさせたい。

(三) 次時教材の指示。

三、教材研究

(一) 交通大觀

本道の交通は、未だ充分に發達を遂げてゐると云ふ事は出来ないが、開拓の進歩、諸種の産業の發達に伴つて、近來著しく整備するに至つた。

従來不振であつた理由は

- (1) 本道の位置が我が國中央を遠ざかつて北偏し、中央文化に浴する事が遅かつた。
- (2) 中央部の地勢が高峻なるため、従貫鐵道の敷設に困難であり、尙各方面相互の連絡交通を妨げてゐる。
- (3) 冬季積雪の多いため、交通上支障を來すこと、殊に海上交通に於いては濃霧、冬季氷結流水のため屢々航海を妨げられること。

(4) 不振の重大原因である、從來本地方の開拓が進まず、産業不發達なりしこと。

等であると思ふ。産業が發達すれば、随つて都邑も發達すべく、それと共に交通も自ら發達するのである。

尙換言すれば交通の發達を第一條件として諸種の産業も起り、都邑も亦自然に發達するものとも云ふことが出来る。

殊に政府は早くから交通線の發達が、本道開發の捷徑である事に着眼して、開拓の當初から専ら此の方面に力を用ひたので、相俟つて今では旅客の往來、貨物の運搬等殆んど不便なき状態となつたのである。

(二) 陸上の交通

陸上の交通を分けて、道路交通と鐵道交通の二に就いて述べよう。道路交通は、新開地の常として其の主要道路は道幅が廣く作られて居るけれど、住民稀薄にして之を利用するものが少ないのと、随つて築造以來一向改修を加へられた事のない爲めに、大部分は荒れ果て、便利でない。鐵道線に沿うて通じたる幹線を除けば、今日では發達殆んど見るべきものがない。尙本道の道路は夏よりも冬の方が楯の雪上通路として寧ろ活潑に利用されて居るのは面白い。

一國有鐵道の延長は、明治十三年に僅に二十一哩六分であつたものが、昭和二年には一千五百哩以上となつて、七

十倍以上の増加である。地方鐵道も大正二年の二十五哩五分が、昭和二年に二百三十五哩六分となつて、九倍以上に發達した。之等の事實から見ても、其の急速な發達状況を窺知することが出来るであらう。

本道鐵道の幹線は、函館から小樽、札幌を経て旭川に至る函館線(二六五哩四分)と、旭川から稚内に至る宗谷線(一七三哩五分)と、函館本線の一要驛、瀧川から分れて南東に向ひ、池田に於て網走線と會し太平洋岸に出で、釧路を経て根室に至る根室線(二七八哩)の三線である。

この三線は、何れも我が國の鐵道幹線の一部で、函館では青森と、稚内では樺太の大泊と何れも鐵道連絡船によつて連絡してゐる。

◆青森、函館間の連絡船

鐵道省直營のもので、青森—函館間約六十哩(百六十軒)、所要時間四時間半の航程である。此の間を連絡する汽船は、現在左の四隻で、一日三回の船便がある。

船名	噸 數	船客定員
飛鸞丸	三・四五九噸	八九五人
松前丸	三・四八四	九八五
津輕丸	三・四八四	八九五
翔鳳丸	三・四六〇	八九五

◇稚内、大泊間の連絡船

鐵道省直營のもので、稚内—大泊間約九十哩(二百十杆)、所要時間七時間、連絡船は現在左の二隻で何れも碎氷装置を有してゐる。四月乃至十一月は毎日、十二月は偶數日に運航し、一月から三月までは毎月十二往復する。

船名	噸數	船客定員
亞庭丸	三・五〇〇噸	九九〇人
豊岐丸	一・九〇〇	五〇〇

◇主なる鐵道

線名	區間	長さ(杆)	線名	區間	長さ(杆)
函館	函館—旭川	四二五・一	宗谷	旭川—稚内	二八〇・四
根室	瀧川—根室	四四六・六	室蘭	岩見澤—室蘭	一〇四・二
長輪	長萬部—東輪西	七七・二	日高	苫小牧—靜内	七九・二
北海道鐵道	苗穂—邊富内	一〇〇・六	留萌	深川—増毛	六六・八
天鹽	音威子府—稚内	一二八・四	名寄	名寄—中湧別	一二一・九
湧別	野付牛—下湧別	八一・三	網走	池田—札鶴	二五〇・九

尙本道の鐵道線路の主なるものには、前表の如く、函館の一驛、長萬部から分れて室蘭の北方東輪西に至る長輪

線(四七哩九分)、室蘭から東輪西、苫小牧を経て函館線の一驛、岩見澤に至る室蘭線(八六哩七分)、十勝川の沿岸池田で根室線に分れて網走に行く網走線(一一〇哩四分)、網走線の野付牛から西北に進んで中湧別に至る湧別線(五〇哩六分)、中湧別から宗谷線の名寄まで行く名寄線(七五哩七分)、日本海岸の留萌から旭川の西南にある深川を経て増毛に至る留萌線(四一哩二分)等があつて、何れも本道の陸上交通に便してゐる。

(三) 海上の交通

本道の海上交通は先づ日本海沿岸方面に開けて次第に太平洋岸に及ぼしたもので、現在では何れの沿岸も大體に於て航運よく通じ船舶の往來亦頻繁である。

然し、海岸線が短く良港に乏しく、冬季海上に風波雨雪が多く、春から夏にかけて海上霧が多く、冬から春にかけて流水の危険さへある。随つて航運上に支障を見る事が少くない。爲に航海者は非常に悩まされるのである。

霧は西岸に少く、東岸殊に根室、釧路及び襟裳附近に多く七月が最多の月である。霧が発生すると、太陽は光を失ふ、甚だしい時は六米乃至八米を隔ると人影が見えない。風雪は展望を遮ること霧に劣らない。其の上概ね荒天と嚴寒を伴ふから航海者は大いに苦むのである。

北岸及び東岸は冬季、概ね凍結し、流水と相俟つて、大約十二月下旬から三月下旬までは交通が殆ど杜絶する。殊に千島は冬季數ヶ月に亘つて全く交通の絶えることさへあつて不便であるが、然し函館、小樽、室蘭、釧路の諸港は其の位置が良好である上に港もよく設備も整つてゐるので、四季共に船が自由に出入してゐて、内地は固より樺太、浦鹽斯德等との交通が頻繁である。

尙根室港は、千島並に北部オーツク海沿岸との海上交通の衝に當つてゐるが、冬季は海上が氷結するため、其の

背面にある花咲港によつて交通を謀つてゐる。

花咲港の南方にある落石崎の無線電信局は、主に北米航路の船舶と通信してゐる。

◆海上交通の中心地

(1) 函館港 函館灣の一隅にあつて、水深く設備完成せる良港。鐵道連絡船は本港の鐵道棧橋に横着けになり水陸交通の連絡門戸に當つてゐる。

(2) 小樽港 小樽灣に臨み、生産の豊富なる石狩平野を背景とし、之が門戸たる良港で、冬期に氷結を見ず、夏季に濃霧を見ない西岸第一の良港で、近年築港工事を施して船舶の碇繋頗る便利安全で、近海航路の焦點となつてゐる。

(3) 室蘭港 繪鞆岬の陰に發達せる良港、(内浦灣の東岸)で水陸交通上の一大門戸たるの地位を占めてゐる。港内水深く背後に丘陵相連つて風波の虞少く、且つ大正七年より起工してゐた築港工事竣成し我が國有数の良港となつた。

(4) 釧路港 灣内水深く南方に突出せる知人岬と、岬頭より半海里の間に連接せる底礁とは自然の防波堤をなし、最近(明治四十二年以來着手)築港工事も竣成し、灣内は絶對安全地帯となり、名實ともに良港となつた。

◆本道航路の主要なもの

(1) 沿岸航路 函館から釧路、根室を経て千島に到るもの、函館、小樽から西岸の各地に寄港して稚内に到るもの。

(2) 樺太航路 函館又は小樽から樺太の大泊、真岡に到るもの、函館、小樽から樺太の泊居に到るもの。

(3) 本州航路 横濱から秋濱を経て函館、小樽に到るもの、新潟から函館、小樽に到るもの。

(4) 外國航路 函館又は小樽に到るもの。

◆北海道廳の命令航路は左の通である。

函館小樽線、函館瀨棚線、函館釧路線、函館日高線、函館網走千島線、函青線、小樽稚内線、小樽斜里線、根室近海線、石狩川線

(四) 通信

通信の方面も亦本道開發の現状を知るに最も好都合であるから調べて見よう。最も普通な通信上の機關は、郵便局の活動である。凡そ一地方に於ける人文活動の状態が、其の地域内に設置された郵便局の活動如何によつて推知されることは云ふまでもない。

I 郵便局の活動

郵便局の數 本道内に設置されたる郵便局の數、大略五百四十個所、面積十二方里につき一個所の割合。

配達郵便物數 一ケ年間に本道内に配達される郵便物の數、約一億八千萬通。内地の總配達數約四十億通の二十二分の一。

我が國の内地に設置されたる郵便局の數は、國土の面積三方里に對して一個の割合であり、又最も開化の後れた所として知られた奥羽地方でも、尙四・三方里に就いて一個所の設置されて居るために、本道では面積十二方里につき郵便局一個所と云ふ貧弱さである。(然し年々發達してゐる)

II 海底電線

津輕海峡と宗谷海峡の海底には海底電線が沈設されて、本州及び樺太との通信を司つてゐる。

III 無線電信局

根室の落石岬(根室郡和田村)には無線電信局があつて主に北米航路の船舶と通信を交換してゐる。近年航空界方面發達し、太平洋横斷として競争的發展に、この無線電信局(送信所のみである)は活躍してゐるのである。

臺灣地方の産業指導

一、指導観

- (一) 産業教材指導に當つては、既授の位置、地勢並にそれ等と有機的關係にある氣候と相關聯したる本地方の産業状態の現況を明かにし、特に本地方の特種物産に就いて知解せしめておきたい。
- (二) 特に産業に於ては氣候の恩恵によつて、農業林業が發達し、隨つて製糖、製茶、製材の工業も盛んになり其他礦産物、水産物等も次第に其の産額が増加し、我が南門の寶庫たる所以を明かにしたいと思ふ。
- (三) 本地方が我が國の寶庫と稱されるに至つた所以は、獨り自然的に發展の要素を具備したるのみならず、我が政府が如何に其の開發のために努力し來つたかを知らしめる要がある。
- (四) 本地方の氣候指導の際、兒童の郷土と比較して指導し、案外生活しよいところであることを知らせ、徒らに暑氣酷烈なるかの如く説く事は禁物である。

二、教授案

臺灣科第六年地理科教授案

題目 臺灣地方 産業

目的 臺灣の氣候の概要を知らせ、産業の現勢に就いて授け、産業中、農業工業林業の最も發達せる理を推究し、尙礦業水産業も將來益々有望にして、我が南門の寶庫たる所以を明かにしたい。

教材 尋常小學地理書 卷二、第三臺灣地方、産業

區分 第一時 農業、工業、林業

第二時 礦業、水産業

準備

- (一) 地圖類 日本全圖、臺灣地方地圖、等溫線分布圖、海流圖、産業分布圖、製糖工場分布圖
- (二) 圖表類 氣温及び雨量比較圖表、各種農産物産額圖表、製糖、製茶、製材等の全國地方別産額比較圖表

(三) 繪畫類 甘蔗畑、製糖工場、茶園、稻作、樟樹及び樟腦採集、阿里山の森林、嘉義の製材所、天日製鹽、バナナの結實せる狀況、がじまる、檳榔樹等

(四) 實物標本類 烏龍茶、紅茶、包種茶、臺灣米、甘蔗、水牛の角、バナマ帽、等

教法 第一時

豫備

- (一) 目的指示 本時學習の主眼點を明かにする。
- (二) 問答 (1) 臺灣の産業について何か知つてゐるか。

教授

(一) 教科書読解

氣候圖に依り本地方の特異の狀態を明かにする。

(1) 暖い理由を考察。

(2) 郷土と比較して見る。

(3) 氣温及び雨量比較圖表取扱。

(二)

(三)

特に産業に於いて、氣候の恩恵によつて、農業、林業が發達し、随つて製糖、製茶、製材等の工業も盛んである、其の富源を確め、内地との關係を調べる。

I 生物と家畜

(1) ひのき、くすのき、がじまる、びんらうじ

(2) パナナ、パイナップル等の果物

(3) 水牛、豚等の家畜……(水牛の挿繪取扱)

II 農業と工業

A 農産分布の大觀(産業分布圖によつて)

(2) 臺灣の地勢について復習。

(臺灣山脈によつて分たれたる東部山地帯と、西部平地々方との山野の分布、海岸線屈曲の狀態、河川の特徴等の大略について)

III

林業と工業

(6) 落花生

(5) パナナ(高雄港に於けるバナナの積出し挿繪参照)

(4) 茶

製茶業(製茶業の現狀、烏龍茶と包種茶)

(3) さつまいも

製糖業(製糖業の現狀、砂糖の需給現狀、製糖工場挿繪取扱)

(2) さとうきび

(1) 米

〔農業〕
〔工業〕

B 主なる農産物(主な農産物の産額の比較取扱)

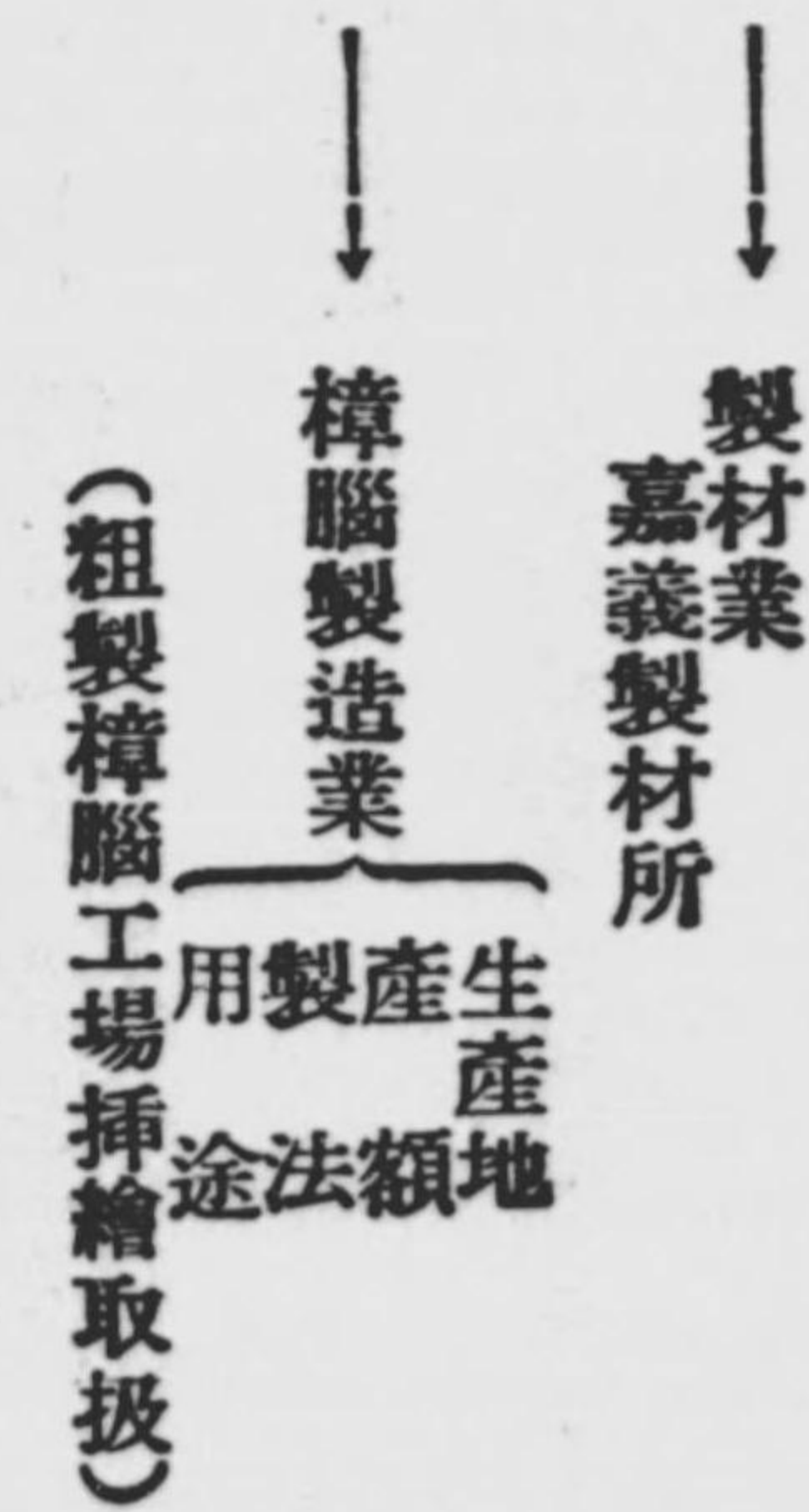
西部平野は農業が大いに發達し、北部の丘陵地には茶を産し、米は平野の一帶に産するも、臺中地方に最も多く、中部以南の平野には甘蔗の栽培が最も盛んである。

甘藷は殆ど到る所に植ゑられて島民の常食となり、落花生も全島到る所に栽培されるが、其の主産地は臺南、高雄、臺中の三州である。又熱帯性果實のバナナ、パイナップル、柑橘類は各地に栽培される。

III 其の他の工業

- 1. アルコール
- 2. セメント
- 3. 製帽業

- (1) ひのき
阿里山森林(挿繪取扱)
- (2) くすのき



整理

(一) 質疑應答

(二) ノート整理

(三) 次時教材指示

教法

第二時

豫備

(一) 目的指示

(二) 問答 農業、林業と工業との密接關係につき前時の復習。

教授

(一) 教科書讀解

(二) 鑛業、水産業に就いて其の發達原因並に現況等を理解せしめ、將來有望なる富源に對して考察させる。

I 鑛業

本島鑛産物の主なもの(産業分布圖によつて)

- (1) 石炭 (主産地産額)
- (2) 石油 (主産地將來)
- (3) 金 (主産地産額)

II 水産業

- (1) 水産業發達狀況
- (2) 主なる漁獲物
臺灣海峡……鯛、鱈
北部近海……鰹、鮪
- (3) 魚類の養殖事業
- (4) 製鹽業……製鹽法、産額

整理 (三)

なるべく兒童各自に本地の略圖を描かしめ、之に産業の分布状態を記入せしめる作業を課したい。

(一) 質疑應答
(二) 次時教材の指示

三、教材研究

(一) 氣候

臺灣地方は我が國の最南部にあつて、北緯二十一度四十五分から、二十五度三十八分の間位に位し、北回歸線即ち夏至線は其の中部を通過し、温帯から熱帯に跨つて、最も南に位する上、太平洋方面には日本海流(暖流)、臺灣海峡には其の支流が流れてゐるから、一年中、氣候が暖かで、春夏秋冬の區別が判然しない程であるから地上に積雪を見る事は全くない。(高い新高山の頂上にも積雪を見ることは稀である。)結霜を見る事も極めて稀で、結氷は我が國の版圖となつて以來、たゞの二回しかない。

殊に中央部以南(嘉義以南)は熱帯にあるので、一層暑期も長く暑さも強い。高雄附近では内地に積雪を見る一月の候に稻を植ゑ、最南部の恒春は其の名の如く一年中春の如き好氣候である。

I. 氣温

温度は高山地方を除く外概ね高いけれども、それは内地人が想像してゐるやうに酷烈、暑熱ではなく、本島南端に近い恒春の暑月七月の平均温度にして、尙二十七度四分で、東京の同月温度二十四度に比すれば僅に三度四分の差に過ぎない位である。内地に比して、臺灣地方一帯の氣候は暑期が長く寒期が短い上に暖くて春夏秋冬の區別が認め難いといふ位なことである。

其の證據には、中部以北に於ても霜が稀にありることがあるが、高山以外には曾て降雪を見ず、結氷は領有以來僅に二回しかないことでもわかるし、高雄附近では、内地の一二月の寒時に稻を植ゑ、労働者は日中裸體で船の荷役に従事してゐると云ふことによつても知ることが出来る。

II. 雨量

雨量は一般に島内を通じて多く、全島平均年二千四百耗以上上つてゐるが、内地と異なつて雨季と乾季の二期に分れ、北部と南部とは雨の降る季節が違つてゐる。即ち北東季節風(十月から翌年三月頃までの冬季六箇月間)の吹く頃には其の影響で北部に雨量が多く、恰も内地に於ける梅雨の如く、年量の約七割は此の期間に降下し、基隆附近の火燒寮では年量六千七百耗に及び全島第一と稱される。

然るに南西季節風(四月頃から九月頃に至る約五箇月間)の吹く頃になると、又其の影響で北部に雨量が少なくて(細雨)南部に多く、雷雨又は暴風に伴ふものゝ、短時間に多量降下し年量の約八割に及ぶのである。

雨季の交代季には屢々颱風と稱する熱帯暴風の襲來することがある。

III. 風

颱風と稱する熱帯暴風は概ね毎年襲來し、七、八、九の三箇月に多く、往々非常な損害を與へることがあつて、死傷及び行衛不明合はせて八百三十三名、家屋の損害二萬八千餘に及んだことがある。

◇本地方各地の各月平均及び年平均温度、並に平均雨量(耗)

測候所	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月	年平均	年雨量
澎湖	一六、三	一五、七	一八、二	二二、九	二四、九	二六、九	二七、九	二七、七	二六、九	二四、六	二三、五	一八、一	二三、五	九五七

恒 春	二〇、三	三〇、三	三二、二	二四、五	二六、三	二七、三	二七、四	二七、二	二六、六	二五、二	二三、三	二四、三	二八、三
臺 南	一七、〇	一六、九	一九、六	二二、二	二六、〇	二七、七	二七、四	二六、九	二四、七	二三、五	一八、三	二三、〇	一六、六
臺 中	二五、七	二五、四	一八、一	二二、八	二五、〇	二六、七	二七、六	二九、三	二六、三	二〇、二	二七、一	二二、一	一七、三
臺 北	二五、二	二四、七	一六、九	二〇、六	二三、九	二六、六	二八、一	二七、九	二六、一	二三、九	二九、七	二六、七	二二、六
臺 東	一九、〇	一八、七	二〇、七	二三、一	二五、一	二六、九	二七、四	二七、二	二六、三	二四、三	二〇、〇	一九、八	二三、四
花蓮港	一七、五	一七、二	一九、〇	二二、一	二四、四	二五、八	二七、一	二七、〇	二五、七	二三、二	二〇、五	一八、一	二三、二
花 蓮	一七、五	一七、二	一九、〇	二二、一	二四、四	二五、八	二七、一	二七、〇	二五、七	二三、二	二〇、五	一八、一	二三、二
二) 生 物													二〇、九

以上の如く、気温が高い上に、雨量も多く、植物の發育に必要な光熱、水分が十分であるから、樹木が盛に繁茂し、巨大なる樟樹、藤等、又熱帯植物に屬するがじまる、びんらうじ等が森林をなし、又バナナ、パイナップル、柑橘等の熱帯性の果物が多量に成熟し、植物性産物が豊富である。随つて内地へ供給されるものがある。

(三) 牧 畜

牧畜業は、取りたゞ言ふ程盛んではないが、(地理書には別の項を設けず)家畜として水牛、豚等が飼養されてゐる。水牛は全島に約三十萬頭に及び、臺灣の牛類中最も多數を占め、性質温順、力強く、よく暑熱に堪へるから、水田地方の耕作に必須なものである。角は普通の牛と異なり頗る大きく、此の角を材料として、印材や花瓶等の器物が製せられてゐる。肉も食用に供せられてゐるが、一種の臭氣があるので、餘り喜ばれない。尙、黄牛も十數萬頭飼養され、主として運搬用に使役されてゐる。豚は、本島人の主要副食物であると共に、内地へも移出されるので、其の飼育は頗る盛んで、農家には其の副業として飼育してゐない所は殆んどないと言つてよい程である。

◇ 挿 繪 説 明 水牛を使つて耕作してゐる所

大抵は圖の如く一人の農夫で、二頭の水牛を使役して水田を耕してゐる。體軀肥大して高さは四尺餘、角の長大なところに特徴があり、如何に温和な動物であるかが、よくわかるであらう。好んで水中に入り泥土を體に塗つて蟲に刺されることを防いでゐる。兒童には之等のこと、及び水牛の角に留意せしめておきたい。

(四) 農 業

農業は領臺以來保護、奨励の結果、著しく發達し、本島住民の主要なる生業であつて、主に西部の平野に於て營まれ、耕地面積は全面積の二割餘、蕃地を除いた面積の四割弱に達し、農業に従事する住民は凡そ二百五十萬に達してゐる。

◇ 耕 地 と 農 業 者

耕地の面積は明治三十二年に凡そ三十六萬六千甲(一甲は二千九百三十四坪即ち〇、九七八町歩に當る)であつたものが、大正五年には七十三萬八千甲となり、又昭和三年には約八十四萬甲に達し、二十九年間に二倍餘となり、本島全面積の二割餘、蕃地を除いた面積の四割弱である。農業者は二百五十萬人に達し、總人口の約五割七分に當る。

農産物の主なるものは、米、さとうきび、さつまいも、茶、バナナ、落花生等で、一年間に於ける農産物の總價格は昭和三年度に於ては、凡そ三億圓に及んでゐる。次に之等農産物の主なるものに就いて簡単に説明しよう。

◇ 臺灣主要農産物表

臺灣の主な農産物の産額の比較（昭和三年）

總 産 額	二五三、二〇五千圓	%
米	一三三、九五三	五三
さとうきび	五七、七一八	二三
さつまいも	二二、九八二	九
バナナ	六、九二〇	三
茶	六、三二二	二
その他	二五、三二〇	一〇

(1) 米

米は農産物中第一位のもので、甘蔗、甘藷等と共に本島の三大農産物である。西部諸州の平地から多く産するが、また臺北盆地、宜蘭平野等からも多く産する。（舊地理書には米は中部の平地から北部の平地にかけて産するとあつたが、近年、高雄州、臺南州等からの産出が著しく増加して來た爲に、修正地理書には、「主に西部諸州の平地に産し」と記述した點注意）

尙、本島の稲作の栽培で、他地方と趣きを異にしてゐるのは、一年に二回収穫されると言ふことである。本地方は氣温が高いので、其の植付並に收穫の時期は地方によつて多少の相違はあるが、大體、第一期の植付は、一月から三月中旬頃までに終り、五月から七月迄に第一期の收穫をなし、第二期の植付けを七月から八月迄に行つて、十月から十二月迄に再び收穫するのである。收穫高は、何れも第二期の方が多し。

昭和三年度に於ける米産額は約六百八十萬石であつて、價格にして、一億三千萬圓に上つてゐる。又同年の臺灣米内地移出高は、玄米、白米を合せて二百三十三萬石、其の價格五千三百萬圓以上である。（臺灣米は高砂米と稱し、從來は品質が悪かつたが、改良の結果内地米に劣らぬものとなつた。）

(2) 甘蔗

さとうきび は米に次ぐ主要農産物で、殆ど全島に於て栽培されてゐるか、主産地は中部以南の諸平地（嘉義、臺南、臺中、阿猴等）である。産出總額は最近に於ては七十五億斤に上り、年々増加の傾向を示してゐる。然して此等のさとうきびは、各地の製糖工場で砂糖に製造される。（工業の項の「製糖業」並に挿繪の説明「製糖工場」の項を参照されたい。）

◆挿繪の説明 さとうきびの畑

甘蔗畑即ち蔗園の盛に生育してゐる様を示したのである。目盛をした長い尺度を持つて立つてゐる人の身長と比較して見ると、其の莖のみでも三米以上に及ぶものがわかる。此等は何れも刈取られて、製糖工場に運ばれ砂糖の原料となるのである。

(3) 甘藷

さつまいもは全島到る所で栽培され、特に西部平野地方を主産地とし本島に於ける米に次ぐ主要食料品である。其の産額は最近約二十一億斤（二千三百萬圓）に上り、本島の農民は米の代りに之を常食としてゐるものが尠くない。斯く本島農民の重要食料品であり、且つ氣候との關係上四時栽培が可能である上に、酒精、澱粉等の原料に使用せらるゝ等其の用途が極めて廣いのである。

(4) 茶

本島の氣候風土が茶の栽培に適してゐるので、北部の丘陵地(新竹州、臺北州)に多く産し、年に十數回摘葉して粗製茶を造り、臺北、新竹の二州で再製されて海外に輸出されるのである。粗製茶の年産額は、二千萬斤内外で、価格は六百三十一萬圓(昭和三年)である。茶樹の品種には烏龍、大葉烏龍、黃柑、白毛猴、時茶及び雜種類があるが、中でも烏龍と大葉烏龍とが最も優良である。本島産の再製茶で著名なるものには、烏龍茶、包種茶等があるが、此の外紅茶、綠茶等種々ある。

烏龍茶(再製茶)の昭和三年度に於ける年産額高を見ると、八百九十六萬斤(價格四七六萬圓餘)で、包種茶は七百十二萬斤(價格五五五萬圓餘)に上つてゐるが、此等の多くは海外に輸出されるのである。烏龍茶の主要なる輸出國は、北米合衆國で其他歐洲、濠洲等にも賣り出される。包種茶の輸出國は主に、ジャワ、暹羅其の他の海峽植民地の方面である。

臺灣總督府では、茶業の進歩改善を謀るために、茶業者に組合又は茶業公司を設立させたり、共同販賣所を設けて、産業の共同販賣をなさしめたり、製茶機械を貸與したり、或はまた模範茶園を設けしめて、肥料を補助し、一般茶業者に對して優良苗の無償配布をなしたり、其他製茶に關する指導教師をおいて、民間茶業者に指導せしめたり等して、大いに力を此の方面に注いでゐる。

されば本地方の茶業發達の原因は、單に自然的の恩惠のみにあらざる事を知らなければならぬ。

(5) パナナ

パナナは亞細亞の熱帶地方が其の原産地で、我が國では臺灣が其の代表的産地である。島内到處所に栽培されるが、其の主産地は臺中州である。

最近の年産額は約二億二千萬斤(七百萬圓)を超え、主として内地に移出される(挿繪「高雄港に於けるパナナの積出し」を参照したい)パナナは芭蕉科に屬する熱帶性の草木で、高さ六米内外に及び果實は弓形を呈し、本島産のものは極めて美味である。パナナ、パイナップル、リエングン(龍眼)は共に本島に於ける三大移出果實である。

◇パイナップル(鳳梨)とリエングン(龍眼)

パイナップルは臺中、臺南、臺北等の諸州を主産地とし、年額約三千六百萬箇、果實は長橢圓形をなし水分に富んで其の味よく、生果のまま又は罐詰として支那及び内地に輸出されてゐる。此の植物の葉の纖維からは鳳梨絲を取つて織物にも製造することが出来る。リエングン即ち龍眼は喬木性の植物で、梢、頭に圓形の果實を房状につけ、其の味佳良であつて生食に適するけれども貯藏にたえないので多くは乾龍眼或は龍眼肉として輸出されてゐる。其の主産地は中部以南殊に嘉義、高雄附近を中心とし年産約八百萬斤乃至一千七百萬斤に及んでゐる。

(6) 落花生

落花生は製油原料、食料、菓子原料用として、全島到處所に栽培されてゐるが、中でも臺南、高雄の二州及び澎湖島が主産地で、産額は四十七萬石餘(昭和三年)である。

(五) 林 業

西部の平地が、農産上の一大寶庫であると同様に、東部の山地は又林産上の一大寶庫をなしてゐる。即ち南北に縦走せる脊梁山脈及び其の支脈のために山岳丘陵が多く、且つ氣候が溫暖であり雨量が多いので樹木

の生育に適し、林野面積は臺灣總面積の約八割を占め、其の低地部の一部分こそは住民の粗放な習慣と支那領有時代の無干渉政策とによつて荒廢に歸してゐるが、交通未開の蕃界地方に至つては鬱蒼たる天然の美林少からず、随つて林營の將來を刮目して見るべきものがある。

蓋し本島の森林は山地部殊に高山地方に多いので、土地の高さと温度とによつて樹木の分布も亦自ら熱帯、暖帯、寒帯の各種のものを網羅してゐる。即ち山麓部の熱帯林には榕樹、林投樹、檳榔等が多く、中腹部の暖帯林温帯林には樟、楠、扁柏、紅檜、臺灣榿、新高檜等が繁茂し、山頂部の寒帯林には新高榿松、新高白檜、新高石楠等が密生してゐる。其の中主要なものは温帯林の扁柏、紅檜、暖帯林の樟等で、阿里山、八仙山、宜蘭、濁水溪等の森林が特に著名である。

臺灣山脈中にある檜の中には、年輪が凡そ三千、直径が七米もあるものがある。阿里山の森林は嘉義の東方四十一哩、新高山の西側、海拔約八百米から二千五百米までの間にあり、東西四軒、南北二十軒（林野面積一萬二千二百町歩）といふ大森林で、千古斧鉞の入らざる老樹古木が畫尙は小暗く鬱蒼として繁茂してゐる。

樹種の主なるものは針葉樹では紅檜、扁柏、潤葉樹では樟、柯、等で蓄材總積は無慮二千二百萬石と稱せられ、盛んに之を伐採して阿里山鐵道により西方の嘉義へ送つて製材してゐる。特に扁柏と紅檜とは無比の良材で、最近檜原神宮、桃山御陵、明治神宮等の御造營にも用ひられ阿里山材の聲價を高くしてゐる。

尙中部、北部の山地から平地にかけて一帯の地域には樟樹が多く、随つて之を原料として樟腦及び樟腦油が製せられ、基隆港から内外各地に送り出されてゐる。（工業の項並に挿繪の説明「粗製樟腦工場」等を参照されたい。）

◆挿繪説明 阿里山のひのき

阿里山に於ける檜の立木と、伐り倒された一部を示したものである。繪の左方に立木と並んで立てる人と比較して、其の大樹なることを知ることが出来る。阿里山は大體海拔一千八百米頃から紅檜を混生して、二千五百米附近から紅檜、扁柏の純材となつてゐる。それ以上は榿松を混する天然林で、海拔七百米以下は、藤、へこ、びんらうじ等の熱帯林である。

彼の檜原神宮、桃山御陵、明治神宮等の御造營に際して、長大なる木材は皆此の山地から御買上げになつたのである。中でも明治神宮の大華表に使用せられたもの、如きは其の樹齡一つは一千九十五年、一つは一千九十三年を経たる大古木であつた。

(六) 工業

本島の主なる工業は、甘蔗を原料とする製糖工業、並に製茶業、及び樟樹を用ひて營まれる樟腦製造業、豊富な木材を用ひる製材業等であるが尙、此の外アルコール、セメント、製帽、製紙等の諸工業等も盛んに行はれ、工業産物産額は二億六千八百萬圓に及び農業と共に本地方の二大産業となつてゐる。

I 製糖業

古來、本地方で行はれてゐたものであるが、今日の如き盛況を見るに至つたのは全く我が國領有以後のことで、甘蔗の栽培、品種の改良、製糖法の改善等に當局が多大の保護獎勵を加へた結果である。即ち、我が總督府が之が改良進歩に努力し、或は甘蔗苗養成所を設けて之を製糖會社に配布し、蔗園の灌溉排水には獎勵金を與へ、又は糖業研究機關を設けるなど、其の施設よろしきを得てゐるので次第に斯業の發展を促し、近時に於ては新式機械を使用し、其の生産高も多く、砂糖の品質も向上して來た。

◆砂糖生産額の變遷

年 度	製糖總額 百萬斤	新式製糖場	改良糖廠	舊式糖廠
明治三八年	八三	七・六	〇・六	七四
大正一四年	七九九	七七九	八	一二
昭和元年	八三三	八一	一〇	一一
同 二年	六八五	六七	五・六	八・六
同 三年	九六七	九五	六・五	七・五

昭和三年の砂糖九億六千七百萬斤は價額一億七千五百萬圓である。

◆製糖工場

本島に於ける製糖工場の新式作業工場は、現在四十五箇所であつて、夫れ等は十一箇の株式會社に分屬してゐるが、其の生産總額は、全體の九割三分に達してゐる。左に諸會社所在地及び收穫面積(單位は千甲)を明かにしよう。

會 社	本社所在地	會 社	本社所在地
大日本	東京府南葛飾郡砂町(一八)	昭 和	臺北州羅東郡五結庄(三)
新 竹	新竹州苗栗郡苗栗街(〇・六)	新 高	臺中州彰化郡和美庄(七)
帝 國	臺中州臺中市(一一)	沙 轆	臺中州大甲郡沙轆庄(一)
明 治	臺南州曾文郡麻豆街(一六)	鹽水港	臺南州新營郡新營庄(一一)

- 臺灣 高雄州屏東郡屏東街(二二)
- 新興 高雄州鳳山郡大寮庄(一)
- 臺 東 臺東廳臺東街(〇・七)

◆詳細説明 製糖工場

高雄州屏東にある臺灣製糖株式會社の屏東工場の外観を示したもので、明治四十一年十二月の創設にかゝり、規模宏大、設備完全、建坪のみにて二千坪、製糖能力三千噸、一晝夜によく四千五百ピコルの砂糖を製出する大工場で、臺灣第一たることは勿論世界有数の製糖工場である。
前面のレールの上に並んでゐるのは、甘蔗を満載した貨物列車で今蔗園から澤山到着した所である。尙、貨車の向ふに高く白壁の建物が見えるが此の建物の中に砂糖を製する壓搾室、清淨室、蒸發室、結晶室、分蜜室、乾燥室等があるのである。
其の左の建物は事務室、其の隣が修理工場、機關庫である。

臺灣製糖、大日本製糖、鹽水港製糖、帝國製糖、新高製糖、明治製糖等の諸會社では新式製糖の機械を設備せる多くの工場を有して盛んに粗糖、精糖、冰糖等を製造し、内地はもとより關東州、支那、香港、濠洲等へも移輸出してゐる。其の額實に一億三千四百萬圓、内地砂糖消費量の大部分は此の地に之を仰いでゐる。中でも粗糖は大部分福岡、兵庫、大阪、東京で精製せられる。

II 製材業

臺灣山脈中に、阿里山、八仙山、曾大山等其の他の豊富なる森林地を有するが故に、此等の樹木を用ひて各地で盛んに製材業が営まれてゐる。
就中、著名なるものは阿里山の西方にある嘉義の製材所で、工場面積は附屬敷地を併せて約十八萬坪に達し、最

新の機械装置をなし、製材はすべて自動的に行はれる様になつてゐる。動力八百キロワットで一日に製材高は約五百六十石と言はれてゐる。

◆嘉義製材工場（總督府官林廠の經營）

嘉義の製材工場は面積約十八萬坪に達する嘉義貯木場構内にある。米國西海岸各州の製材業を實地調査して、長大材の利用を參酌したもので、建築は中央一部は三階、其の他は全部二階造、鐵筋混凝土建で、動力として米國製パーソンズ八百キロワット高壓凝縮回旋汽機、同上直結交流發電機、同上用勵磁石、五十キロワット汽機直結發電機各一臺を用ひ、汽機は英國製水管式傳熱面積二千六百九十平方呎のものである。又製材機械は九呎帶鋸機、其の他二十餘臺あつて、製材は凡べて自動的に行はれ、規模宏大、設備斬新の點に於て東洋屈指である。

III 製茶業

本島北部の丘陵地に産茶が多く、随つて製茶業の發達著しく、本島主要工業の一である。

再製茶に烏龍茶、包種茶、綠茶等種々あるが、主なるものは始の二種である。烏龍茶を製するには茶園から摘採した茶葉を日乾の後、室内で萎凋器で萎凋させ、次に釜炒して酸化酵素の活力は止め、之を揉捻乾燥して粗製烏龍茶とする。再製茶は之を篩ひ分け、指頭を以て莖茶、茶頭其の他の夾雜物を撰別し、再乾燥を施して、再製烏龍茶とする。烏龍茶は性質が紅茶と綠茶との中間にあつて、香氣芳烈、味も豊醇である。

包種茶は烏龍茶と製法が似てゐるが、日乾を短かくし、釜炒の時は強熱を以て短時間に釜炒するから、烏龍茶よりも酸酵が少ない。又再製の時、撰別後概ね黃枝花（クチナシ）、芋利花、秀英花等の花香を附して乾燥するから馥郁たる香氣を有し性質は綠茶に近い。

昭和三年の産額は粗製茶一千八百三十四萬斤（六三一萬圓）、再製茶は一千五百五十八萬斤（一〇三八萬圓）で、其の再製茶の中烏龍茶八百九十六萬斤（四七六萬圓）、包種茶七百二十二萬斤（五五五萬圓）である。茶の大部分は外國へ輸出されて、臺灣の主要貿易品ともなり、烏龍茶は米國、英國等へ、包種茶はジャワ、暹羅等へ仕向けられる。

III 樟腦製造業

本島に於て森林利用の第一着手を染めたるものは、實に此の樟腦製造業であると言はれてをり、本島の特殊工業で其の製品たる樟腦、樟腦油は阿片、煙草、食鹽とともに總督府の專賣にかゝるものである。

一時之が製造は總督府の直營であつたが、今日では全部民營となり相當の資本と經驗とを有するものゝ出願に對しては之を許可し、一定の官有山林を限つて製腦區域とし、其の原料、薪材、器具等は一定の價格を以て拂ひ下げ製造した樟腦、樟腦油はまた一定の賠償金を交附して專賣局に納入させることにしてある。最近では全島の製腦業者が合同して臺灣製腦株式會社を設立して其の事業を經營してゐる。

斯業の中心地は、南投、屏東、新竹、宜蘭等である。其の製法は、樟腦の幹、根、枝等を細かく切つて桶の中に入れ、蒸氣を通じて樟腦分を含ませ、次に冷却凝結させて製するので、同時に其の副産物たる樟腦油も取るのである。樟腦油は再製して樟腦を採り、其の再製時に於ける副産物として生ずる赤油（第一號より第四號）、白油、藍色油等からはサフロール、片腦油、アルボース石鹼配合劑、レザー塗料、ニス溶解劑、デシンフエクトール、インセクトール、テルモール、フォルモール等を採つてゐる。其の用途は、頗る廣く、火藥の原料、セルロイドの製造、驅蟲劑、防臭劑、生皮貯藏用に供せられ、又樟腦油は燈火用にも用ひられる。

世界需要高（一千二百萬斤）の大半は之を臺灣地方から供給してゐる。之れ樟腦の原料たる樟樹は東洋特産の樹木

であつて、元來本島には天然の樟樹が多い上に、總督府では造林計畫(毎年千五百町歩から五千町歩の造林を行ふ)をめぐらし、伐採と栽植とを併行せしめ永遠に原料の保続をなす方針をたて、着々其實を擧げてゐる。最近セルロイド工業の發達するに連れて、其の需要は一層増加した爲に尙更である。

近年に於ける其の年産額は樟腦が約二百萬斤、樟腦油が約九百萬斤である。其の主な輸出先は北米合衆國を第一とし、英、佛、支那等が之に次ぎ、是等の諸外國及び内地へは基隆港から輸移出されてゐる。

◇樟腦製樟腦工場

宜蘭廳の南方蕃地鹿皮にある粗製樟腦工場(蘭寮)の光景を示したものである。圖の中央に白く見える包は、出来上つた粗製樟腦を木綿袋に入れたものであつて、其の前にあるのは、樟腦油を入れるブリキ製の罐を藤で造つた籠に入れたもので、之を籠籃又は油籠と言つてゐる。尙前に木綿袋の載せてある臺は、垂板と言つて樟樹の皮で製したもので、之によつて粗製樟腦中の油分を分離せしめる装置になつてゐる。又、後方人の立てる前にある煙突様のものは甌と言つて、此の下に鍋をかけた灶があつて、其の中に樟樹の小片を入れて蒸溜し、其の蒸氣は傍らの水槽に通ずる長い管によつて冷却されて凝結するのである。新様にして出来上つたものは上記の如く木綿袋に入れて十時間以上垂らして、油分を分離し、然る後、甌籠に入れて臺北に送り精製するのである。又、圖の前方に散在してゐるのは、樟腦を搾取して不用になつた木片である。

V 其の他の工業

其の他の工業中著名なものはアルコール、セメント、肥料の製造及び製帽業、罐詰業等である。アルコールは製糖工業の副産物たる廢蜜糖を主な原料とする五百六十三萬圓に達してゐる。セメントは三百六十九萬圓、肥料は調合肥料を主として四百九十六萬圓、製帽業は所謂臺灣バナマと稱せらるる林投帽と、大甲蘭を原料とする大甲帽との製造が主なもので、何れも品質堅牢且つ古雅な點があるため、内地は勿論遠く歐米各國へも輸移出されてゐる。

罐詰業はパイナップルが大部分を占めてゐる。此等の工産總額(專賣に係る樟腦、食鹽、煙草等を除く)は、昭和三年に於て、約二億六千八百萬圓に達してゐる。

◇工業生産産額表(昭和三年、産額二百萬圓以上のもの表示)

砂 糖	一、七四四八	烏 龍 茶	四七六
包 種 茶	五五五	酒 精	五六三
鐵 工	五二三	木 製 品	四四八
調 合 肥 料	四九六	マニラ麻帽	四三九
セメント	三六九	麵 類	三〇二
ビスコーヌ	一三二	穀 物	二二五
糖 蜜	二七〇	煉 瓦	二四七
鳳梨罐詰	二八一	醬 油	二〇六

(七) 鑛 業

本島には種々の重要鑛物を包蔵してゐるが、採掘事業に着手したのは全く我が國領臺以後のことであつて、隨つて日尙淺く未だ十分の發達してゐないが、有用鑛物の種類は甚だ多い。

主なる鑛物は、石炭、石油、金であるが、就中石炭は本島鑛産中頗る重要なものである。現在に於ける鑛産物總額は一千六七百萬圓である。

◇最近三年間の鑛産額表(單位、萬圓)

	昭和元年	同 二年	同 三年
總 額	一六七六	二二一〇	一六五一
石 炭	一三三〇	一六九三	一三五五
石 油	一一〇	一九四	七三
金、銅鑛	一一二	一二七	一四九
金	四二	六一	三八

I 石 炭

極北部に最もよく發達せる炭脈があつて、臺北州下には、北港口、四脚亭、石底等の主要炭坑があり、之を北部煤田と稱し全島石炭總産額一千三百五十五萬圓(年産額約百五十萬圓)の約九割を産出してゐる。中でも基隆附近にある四脚亭は十九の炭坑を有し、炭量の豊富を以て著れてゐる。此の外に新竹、高雄の二州にも産出し、近時臺中、嘉義の附近にも二、三の炭層が発見されたと傳へられてゐる。本地方の採炭量は逐年増加の傾向を示してゐる。本島産の石炭は概ね微粘結性の紫炭と油炭で、前者は一般汽罐の燃料に用ひられ、粘力の強い油炭は瓦斯又は骸炭の原料に供せられてゐる。

II 石 油

石油は現在のところでは、西部、恒春、臺東の三箇所で油井を採掘し、大體百萬圓級の産出額を示してゐるに過ぎないが、油田の分布は殆んど全島にわたり石油業の將來は頗る有望視せられてゐる。現在では日本石油株式会社

る。

最近では更に新竹州の藏橋、臺南州の竹頭崎の油田試掘にも着手し、總督府に於ても一油井に對し四萬圓づゝの補助金を與へて油田開鑿を奨励してゐる。故に若し此の方面の油田開鑿に成功したならば石油需要に比較的乏しい本島では供給に過剩を生じ、内地へ移出すると云ふ盛況を見せるであらう。

III 金

金は北部の瑞芳、金瓜石、牡丹坑で、盛に採掘されてゐるが、近年次第に減量の傾向である。産額の最も多いのは、金瓜石鑛山で基隆の東方約十六杆、鑛區面積は凡そ三百四十萬坪。金銅鑛を主とし金は其の次位にある。採掘されたる金鑛は、多くの九州の佐賀關製鍊所へ賣鑛されてゐる。

金瓜石の産額は一時盛大であつたが、次第に其の産額を減じ、十萬圓乃至三十萬圓級になつてゐる。瑞芳は、これ亦減少し十萬圓以下が多いと云ふ状態である。

(八) 水産業

本島の四周には暖流が流れてゐるし、位置は熱帶圏内にあるので、此の近海には魚族が豊富で、實に天與の水産地區であるにも拘らず、從來漁船の不完全(本島の漁業者は、小型の木造船や、竹筏等で沿岸漁業のみに従事し、沖合漁業をなさなかつた。)と海岸地勢の關係上漁港に乏しきとによつて、水産業は甚だ不振の状態であつたが我が國領有後總督府は早くもこゝに着眼し、奨励と水産施設に努めたので近時に至つて長足の進歩をなした。

大正の初期頃までは僅かに其の漁獲高百萬圓に及ばなかつたものが、今では水産物總額一千九百萬圓に近く、其の中心は北部の基隆と南部の高雄となつてゐる。主要なる漁獲物は、鯛、鯉、鮪、鱈、鱈等であるが、其の中鯛、

鱧は多く臺灣海峡方面で漁獲され、鯉、鮪等は北部の近海で漁獲される。

尙、此の外、養殖事業は古來から産額が比較的多く、(明治四十三年普通漁獲物九十六萬圓であつた時既に百六萬圓に及んでゐる。)南西部の海岸(臺中、臺南)地帯が主な場所、養殖物漁獲高三百四十萬圓前後に達してゐる。虱目魚が第一で臺南州が養殖物總額の六割以上を出してゐる。

製造物は、本島の氣温と温度との關係上、往時甚だ不振であつたが、近年に至つては内地の製法を學んで大いに改良を加へ、鯉節、煮干鱧、鱧鱈、鯛田布等を盛んに製造して、其の産額二百七十萬圓に及んでゐる。其の中鯉節、煮干鱧、鯛田布は内地に移出し、鱧鱈は支那に輸出するものが多い。

製鹽業も亦本島水産業中の主要なもの一つで、本島中部以南の西海岸に於て行はれ、遠淺と天日とを利用して營んでゐる。昭和三年末に於ける鹽田面積は、凡そ二千三百二十甲で、年産額は天日製鹽二億四百二十萬斤。煎蒸鹽二千萬斤である。

製鹽總額は臺南州を第一とし、臺中、高雄の二州が之に次いでゐる。安平には洗滌精製鹽工場があつて煎蒸鹽(洗滌鹽)を造つてゐる。

この地方の製鹽法は所謂天日製鹽で、大抵三月から七月までの四ヶ月(大汐)と、十月から一月までの四ヶ月(小汐)との間に行はれる。即ち先づ鹽田に海水を導いて第一蒸發池に於て水分を蒸發せしめ、次に竹管によつて第二蒸發池に移し、此處でも水分を蒸發せしめて鹽分を濃厚ならしめ、次第に其の濃度を増せしめて褐色を呈するまでになし、之を小石や瓦の破片を敷き詰めた結晶池に導いて食鹽を凝結せしめて採取するのである。其の所要日数は旱天時に於て約十日間といふことである。尤も臺南附近にある、鹽埕庄の製鹽設備などは甚だ完全であつて、誘導

海水の調節の閘門の開閉によつて行ひ、幾多の大蒸發池、小蒸發池、母液溜を有し、結晶池の如きも、粘土で固め底部には焼き物でつくつた板をモザイクに敷き詰めてある。

朝鮮地方の區域・地勢指導

一、指導觀

(一) 本地方の區域教材指導に當つては、其の成立、四周關係、面積等を明かにすべきは勿論であるが、殊に其の位置に就いては、内地並びに露、支兩國との關係的位置、即ち國際上、國防上の位置に就いて明かにすべきである。

(二) 其の沿革に就いては簡單に取扱ひたい。尙、朝鮮と我が國との歴史的關係に就いても簡明に言及したいと思ふ。

(三) 地勢教材指導に於ては、山、川、平地、海岸等の分布状態を明かにし、其の特色を知らしむるは當然だが、残に位置と關聯して、本地方の文化現象發達に就いて考察させることも肝要である。

(四) 東部海岸と、西部、南部の海岸と異動を比較せしめ、或は地勢略圖、斷面圖等の作業により、適確なる理解を與へることは大切である。

(五) 特に仁川港の複門式閘船渠に就いては、黃海方面の干満の差の激げしい事實と共に、人類の自然征服の一資料として適當に理解せしめておくことを忘れてはならぬ。

二、教授案

尋常科第六年地理科教授案

題目 朝鮮地方 区域、地勢

目的 朝鮮地方の区域、地勢につきて大要を會得せしめ、併せて此等の自然と人文との有機的關係を覺らしむ。

教材 尋常小學地理書卷二、區域、地勢

區分 第一時 區域、地勢(山)

第二時 地勢、(川、平地、海岸)

準備 (一) 地圖類 世界全圖、日本全圖、(極東地圖) 朝鮮地方地勢圖、同行政區分圖、其他統計圖表等

(二) 繪畫類、白頭山、金剛山、釜山港、關釜連絡船、仁川港、元山灣、鎮南浦、鴨綠江等

教法 第一時

朝鮮地方の位置と成立及び内地と相異なる行政上の區劃並に其の中心。地勢の山に就いて分布状態、及び其の特色を明かにする。

豫備

(一) 目的指示 朝鮮地方の区域、地勢を調べることを告ぐ。

(二) 問 答 朝鮮地方に就いて兒童の既知事項。

教授

(二)(一) 教科書讀解

左の事項を問答により指導

I 區域に就いて左の事項を確める。

(1) 「朝鮮地方」とは……(成立方面)

(2) 位置……(内地竝に露支兩國との關係的位置)

(3) 地形と面積

(4) 四周關係

(5) 行政方面……十三道……朝鮮總督府

(6) 沿革(簡單に附説する)

II 地勢に就いては其の分布の状态、特色を明かにする。

A 山脈(朝鮮略圖を板上に、兒童にはノートに用意)

(1) 地圖を讀みながら朝鮮の高低を調べる。

(2) 山脈の分布特色を發表、指導。

長白山脈 白頭山 (挿繪取扱)

大白山脈 金剛山 (同)

小白山脈

(3) 山脈によつて次の三斜面を考察する。

日本海方面
黄海方面
朝鮮海峽方面

整理

- (一) 質疑應答
- (二) ノート整理
- (三) 次時教材豫告

教法 第二時

前時の地勢(山)に續いて、川、平地、海岸の概要を知らしめ、地勢上自ら東、西、南の三方面に分れて人文に影響を及ぼし、特異の發達を促し、西部及び南部が其の位置、地勢良好な爲に東部に比して人文が著しく發達してゐる理由を明かにしたい。

豫備

- (一) 問 答
1. 朝鮮地方の成立はどうか。
 2. どうして治めてゐるか。(内地と異なるか)
 3. 山脈と斜面について。

- (二) 目的指示 地勢の川、平地、海岸に就いて調べることが告ぐ。

教授

- (一) 下調……教科書附圖を中心として自由に。
(二) 左の事項を問答により指導。

A 山(前時)

B 川、平地(地圖を中心として)

- (1) 日本海方面
- (イ) 特色……土地―狭、傾斜―急、大きな川、平地―なし、産業―不振、陸上交通―不便
 - (ロ) 主なる川……豆満江
- (2) 黄海方面と朝鮮海峽方面
- (イ) 特色……土地―廣、傾斜―ゆるやか、大きな川、平地―多し、農業―發達、都邑―多し、交通―便利

(ロ) 主なる川……鴨綠江、大同江、漢江、錦江、洛東江、(挿繪取扱)

C 海岸(海岸、地形の相違點を明かにする)

- (1) 日本海方面
- (イ) 特色……海岸線出入―少し、良灣、良港―少し、産業、交通―不發達
 - (ロ) 主なる港……元山港、清津港
- (2) 黄海方面と朝鮮海峽方面
- (イ) 特色……海岸線出入―多し、良灣、良港―多し、産業―進歩、陸海交通―便利

整理

(口) 主なる港……釜山、鎮海、仁川港 (挿繪取扱)

(一) 質疑應答

(二) 教科書讀解

(三) ノート整理

(四) 次時教材豫告

指導の實際 (○印は教師、△は兒童)

○此の前の時間に知らせた(豫告)朝鮮地方に就いて今日から調べる。本時は區域と地勢山を調べよう。

○朝鮮に就いて何か知つてゐることはないか。

△私の伯父さんが朝鮮に行つてお役に就いてゐます。

△僕の兄さんも、兵隊さんになつてゐます。

△僕は國史で朝鮮に關して學んでゐます。(沿革方面のことも推究)

△私の近くに朝鮮人が働いてゐます。

○一つ教科書を読んで下さい。(一、二回讀んで難語句の質問を受ける)

○地圖によつて學習してゆくから、地圖を見て答へて下さい。(誰のお答でも、よく考へて調べてゆかう)

○朝鮮地方は、どこを云ふかね。

△朝鮮半島と近海の島々から、成つてゐる。

△近海の島は、澤山あります。参考書によると凡そ二千島もある。

○この半島の長さはどれ程あるか。

△長さは約八百キロメートルある。(各兒が、はかつて見たが八百キロメートルとはつきり出ない。凡そ、約と云ふことを注意する。)

△形は南北に長く、東西に幅は狭い。

△面積は参考書に、二十二萬七千方軒とあつて、本州の本島と同じ位である。

○日本は島國だと云ふがこれはどうか。

△朝鮮地方が加はつてからは、島國ではなくなつた。

△朝鮮が併合されてからは、大陸國の仲間入りが出来ました。

○アジャ大陸に境してゐるところをよく見て御覽。その國境は注意して調べなさい。

△西は鴨綠江、東は豆滿江、中央は白頭山が國境となつてゐます。

△西部は支那滿洲に、東部はロシア領シベリヤに境してゐます。

○半島のまわり(四周)は、どうなつてゐるか。

△西は黃海で支那に對して居り、東方は日本海で、南は朝鮮海峽を隔て、内地に向つてゐる。

△一方は陸地に、三面は海に向ひ、それを隔て、支那、シベリヤ、日本にはさまつてゐます。

○さうです。本地方は重要な位置を占めてゐます。即ち日本列島、支那、シベリヤの間にあつて、然も日本列島の

真中を望んでゐるので我が國にとつては大切な半島です。それに鴨綠江を越えて滿洲へ、蒙古へ、豆滿江を越え

て間島へ、シベリヤへ、ほんとに重要な位置にあるのです。

○内地から朝鮮に渡るにはどうするか。

△下關と釜山との間に鐵道連絡船がある。

△關釜連絡船と云つて、約八時間でゆかれるさうです。

○この大きな朝鮮はどうして治めてゐるか。

△十三道に分たれ、内地の縣や府の知事にあたる方が各道を治めてゐる。

△宇垣一成といふ方が總督になつてゐます。

○地圖上に朝鮮總督府(記號によつて)を確め、十三道を行政圖で明瞭にし、尙、内地の府縣、郡市町村に當る區分及び治者、朝鮮總督府等について指導する。(教材研究の欄参照)

○それでは續いて地勢の中、山に就いて調べよう。さあ地圖を見て、朝鮮の高低を調べなさい。どちらが高いか、どちらからどちらへ傾いてゐるか。

△半島の北部には、高い山脈が澤山ある。

△中頃より南にかけて東側(日本海岸)によつた方が高い。

△朝鮮は大體、北から南へ、東から西に傾いてゐる。

○骨格になつてゐる山脈を調べよう、誰か山脈を北から南に説明して下さい。(朝鮮略圖に、山脈及主峯をチョークで書き込む)

△北に長白山脈が北東から南西に、大白山脈が日本海岸に沿うて南北に、それから分れて小白山脈が南西に走つ

てゐる。

△長白山脈の主峯は白頭山(二七四四米)、大白山脈の名峯は金剛山(一六三八米)、小白山脈は小白山に起つてゐる。

○あげられたる主なる山脈及主峯に就いて、高度、分水嶺として、又、それ等を比較して人文との交渉關係を力説する。(教材研究の欄参照)

○次に斜面を調べよう。これ等の山脈によつて幾つに分けられるか、それ等の遠ふ點も考へて見るとよい。

△日本海方面、黄海方面、朝鮮海峽方面と三つに分けられます。

△日本海方面は土地が狭く、傾斜が急であるが、黄海、朝鮮海峽方面は其の反對で、交通が発達し、都邑が多いことがわかる。

○本時はこゝで止めるが、朝鮮地方の成立と、位置の重要なこと、内地と異つた行政區分並に中心、それから山脈が如何に分布され、自然に土地に甲乙をつけてゐるか、人間はどの位に順應し利用してゐるか、と云ふことを、特に注意せねばならない。

x

x

x

x

○前時間で學習した事柄に就いて問答する。朝鮮地方の成立。位置の重要なこと。どうして治めてゐるか。山脈と斜面に就いて。

○本時は地勢の川、平地、海岸等を學習するが、よく自然と人文との關係を考へて調べることにしたい。

○教科書、附圖を中心として自由に下調して下さい。(豫習してある兒童は、ノート整理をさせる)

○さあ、調べよう。山脈と斜面に就いても一度繰り返し返して確かめる。大白山のところで東西に切つて横断面を書いて見る。(教科書の断面圖参照) 次の如き問答をする。

△日本海方面は山脈が海岸に近い。面積は狭く急に傾いてゐる。
△黄海方面は山脈と海岸との距離は離れてをり、面積は廣く傾斜もゆるやかである。

○日本海、黄海、朝鮮海峡方面の三方面に就いて其の平地の特色を地圖上で、つきとめる。尙三方面の主な河川を擧げて調べる。(兒童が豫習してあれば發表させる、或は小塗板に豫め書き込ませたものを説明させ、相互學習材にする)

△日本海方面の特色は。(平地)

△黄海方面の特色は。(平地)

△朝鮮海峡方面の特色は。(平地)

△私は日本海方面の特色と、黄海方面及び朝鮮海峡方面の特色を比べて見たのを語らう。

△各平地の中心をなしてゐる主な川を擧げよう。豆満江(日本海方面)、鴨綠江、大同江、漢江、錦江(黄海方面) 洛東江(朝鮮海峡方面)である。

△参考書と、地圖で調べたことを述べて見よう。

○一通り調べられたようだが、もつと主な川に就いては、水源、如何なところを通るか、どこに注ぐか、どんな役に立つてゐるかを十分研究したい。(教材研究の欄を参照)それ等の河川を比較したり(統計圖表)、次によく調べる産業、交通、都邑等と連絡して考へると、自然と人文との關係が、はつきりして来る。(兒童の發表は、斷片的

發表になり易いので、教材の中心は十分に指導したい。)

○續いて海岸を調べよう。地圖で海岸を眺めて氣のつくところは何か。

△西部と南部は海岸の出入に富んでゐる。附近には島嶼が多い。東部は海岸線がまことに單調であります。

△朝鮮地方は北部だけ陸地で、あと三面は海に臨んでゐるので、之は注意しなくてはならない。

△三面について比較して見ると、西部と南部とは平野多く海岸が低く海も浅いが、東部は絶壁、海は急に深くなつてゐる。

○三方面に就いて海岸地形の相違點を明かにし、海底の地形と水産業の關係を(九十九里濱、北海道等の例から)つきとめ、主なる港に就いて調べる。

△日本海方面では元山港である。

△朝鮮海峡方面では釜山と鎮海である。

△黄海方面は鎮南浦港、仁川港、群山、木浦等である。

△参考書によつて調べたところを申しませう。

○大體主なる港に就いては學習されたが、もつと目をつけなくてはならないことは、朝鮮地方の都邑が多く港からなつてゐること、元山港の發展と將來を期待する、清津港、群山、木浦の良港なること、黄海方面の短所とも見らるゝ海底は一般に泥土が多く、比較的淺く、加ふるに潮汐干満の差甚しい點など、そして仁川港の自然と人文の交渉關係を十分指導する。(教材研究の欄参照)

三、教材研究

(一) 區域

亞細亞大陸の南東部に突出せる一大半島と、其の近海の島々(約千九百三十島)とを合せて朝鮮地方と呼んでゐるので、其の面積は凡そ二十二萬方軒(一萬四千三百二十方里)餘、本州本島より稍狭い。

然して其の四周關係は、北部は白頭山、鴨綠江、豆滿江によつて滿洲竝に西比利亞と界を接し、東は日本海、南は朝鮮海峡を隔て、九州島と相對し、西は黃海を隔て、支那の山東半島と相望んでゐる。かく本地方は、日本列島支那、西比利亞の間に介在し、然も蜿蜒五千軒に亙る日本列島の中腹を望んでゐるので、我が國にとつては、國防上まことに重要な位置を占めてゐる。

朝鮮半島は地形南北に長く其の最長部は約八百軒に達し、東西に短く其の最廣部といへども三百六十軒を超えない。

本地方は行政上之を十三道—京畿、忠清北、忠清南、全羅北、全羅南、慶尙北、慶尙南、黃海、江原、平安南、平安北、咸鏡南、咸鏡北—に區分し、其の下に更に十二府二百十八郡二島、二千五百七面がある。(府、郡の下に面といふものがあつて、内地の町村に相當する)府は内地の市にあたり、島には島司、郡には郡守、府には府尹が居て之を治め、道には道知事(内地の府縣知事にあたる)が居て之を治めてゐる。

然して之を總轄してゐる朝鮮總督府は京城にありて、總督府には總督、政務總監が居て之を統治し、其の下に内務、財務、殖産、法務、學務、警務、鐵道、專賣の諸局と、中樞院があつて、其の行政に當つてゐる。

◇沿革

朝鮮は約三千年前、支那の殷の王族箕子が此の地に來りしに起源し、我が上古以來内地と深い關係がある。—素盞鳴尊の往來、神功皇后の三韓征伐、佛敎の傳來、齊明天皇の百濟救援、豐臣秀吉の朝鮮征伐、日清日露の兩戰役—明治二十七八年戰役に依つて獨立を公認され、明治三十年國號は大韓と改まり、明治三十七八年の戰役の結果我が國の宗主權が承認され、明治三十九年我が國が統監府を設置された。其の後我が國が保護の範圍は漸次擴張され、明治四十三年八月(二十九日)日韓兩國相互の幸福を増進し、東洋の平和を永久に確保する爲、韓國皇帝は韓國全部に關する一切の統治權を完全且つ永久に日本國天皇に讓與され、韓國併合が出來て、韓國は我が國の一部となり朝鮮と改稱された。之と共に統監府は廢止され、新に總督府が設置された。

◇日韓併合條約

第一條 韓國皇帝陛下は、韓國全部に關する一切の統治權を完全且つ永久に日本國皇帝陛下に讓與す。

第二條 日本國皇帝陛下は前條に掲げたる讓與を受諾し、且つ全然韓國を日本帝國に併合することを承諾す。

第三條 日本國皇帝陛下は韓國皇帝陛下、太皇陛下、皇太子殿下、竝に其の皇妃及び後裔をして各其の地位に應じ相當なる尊稱、威嚴、及び名譽を享有せしめ、且之を保持するに十分なる歳費を供給すべきことを約す

第四條 日本國皇帝陛下は前條以外の韓國皇族及び其の後裔に對し、各相當の名譽及び待遇を享有せしめ、且之を維持するに必要な資金を併與することを約す。

第五條 日本國皇帝陛下は勳功ある韓人にして、特に表彰をなすを適當なりと認めたるものに對し、榮爵を授け且つ恩給を與ふべし。

第六條 日本國政府は前記併合の結果として、全然韓國の施設を擔任し、同地に施行する法規を遵守する韓人の

身體及び財産に對し、十分なる保護を與へ、且つ其の福利増進を圖るべし。
 第七條 日本國政府は誠意忠實に新制度を尊重する韓人にして、相當の資格あるものを、事實の許す限り、韓國に於ける帝國官吏に登用すべし。

◇朝鮮地方の數理的的位置

極東は鬱陵島の東端東經百三十度五十六分、極西は鴨綠江薪島の西端東經百二十度十一分、極北は咸鏡北道の北端北緯四十三度、極南は濟州島の南端北緯三十三度六分、即ち此の地方の北端は北海道の札幌と同緯度上にあり南部は大分、高知、潮岬等と略々同緯度上にあるので、南北の兩端に於ては氣候上にも甚だしい相違があり、延いては産物の上にも種々の差異を生じてゐる。又本地方の西端經度は我が中央標準時經度(百三十五度)とは約十二度以上の差があるので、随つて其の時差は凡そ四十三分餘に及んでゐるが、これは特に交通の便宜上同一の時刻を採用することにしてある。

(二) 地勢

朝鮮地方は地帶構造上、東西朝鮮灣を連ねる一線を以て南北の二部に分割することが出来るが、其の北朝鮮と南朝鮮とは著しい相違がある。即ち、北朝鮮は地形が東西に長く山脈、河川も同方向に走るものが多いが、南朝鮮は地形が南北に延びて山脈も亦之に随ひ、河川は分水嶺が東偏せる關係上長流は概ね西斜面に流れてゐる。海岸は山脈の位置との關係上、日本海沿岸は一般に出入少く絶壁をなす所さへ多いので良港灣に乏しいが、西海岸及び南海岸は頗る屈曲に富み随つて良港灣も少くない。

地理書には、地勢の初めに境域に就いて記述してあるが、此等は區域の項で取扱ひたいと思ふ。

I 山

朝鮮半島は一般に山地が多くて平地が少なく、(全面積の殆んど七十%までが山地である。)大部分は高原狀をなし北に行くに随つて次第に高峻なる山が多い。

山脈の中、主要なるものは、北部の國境に沿つて北東から南西に走れる長白山脈、並に南部の日本海沿岸に沿つて南北に走れる大白山脈、及び此の山脈から南西に分派して全羅南道に至る小白山脈等である。

長白山脈の主峯白頭山(海拔二七四四米)は朝鮮第一の高山で鴨綠江、豆滿江、及び滿洲の松花江の分水嶺をなしてゐる。

大白山脈は此の地方の東海岸を南北に縦走する山脈で、日本海方面と黄海方面との分水嶺をなしてゐる。然も日本海岸に面して急斜してゐるため、此の山脈を分水嶺とする河川は、すべて西側に發達してゐる。

脈中には金剛山、五台山、大白山等の名峯が多く、中でも此の山脈の北部に峙つ、金剛山(海拔一六三八米)は、半島第一の名山で、山容頗る奇觀絶景に富み、「一萬二千衆峰宇宙の名山之れと奇勝を争ふものなし」と讚美せられ、或は「此の山を見ざるものは朝鮮を知らざる痴人なり」とさへ言はれてゐる。

小白山脈は半島南部の中央即ち慶尙北道の北に位する小白山に起り、慶尙、忠清兩道の境界をなして南に走り、其の先端は南海岸に延びて海に没するあたり幾多の岬角、島嶼をつくつてゐる。

◇挿繪説明 白頭山の頂上

朝鮮第一の高峰白頭山の雄姿を見せたものである。白頭山は熄火山で古名を不威と言ひ、支那人は長白と呼んでゐる。山頂か

ら約三百米位の間は、白色の軽石や、火山砂を堆積してゐる。圖に白く見えるのが夫れで、白頭山と言ふのは其處から起つたのである。黒く見えるのは往時噴出した熔岩で、南方の蓋馬高台に流れたのである。山頂には周圍十一軒餘に互る養噴火口があり火口壁は三百米位の斷崖をなし、濃い緑色をした水をたたへてゐる。此の湖を龍王潭と名づけてゐるが、湖岸から見下すと實に物凄じい感じに打たれると言ふ。尙、この山の海拔一千五百米以上には草木の姿は全く見られない。

◆挿繪説明 金剛山中の勝景

外金剛の極北部にある萬物相の三仙巖を示したものである。金剛山は江原道と咸鏡南道との境に峙ち、一萬二千衆峰の總稱である。通俗に之を大別して、内金剛、外金剛、新金剛、海金剛と呼び、衆峰の區域は凡そ十餘方里に跨つてゐるから、其の如何に規模の大なるかは想像に難くない。岩質は悉く花崗岩で、永年の風化浸蝕を受けて山容怪奇を極めてゐる。就中萬物相は岩石の千態萬狀なを以つて知られ、萬物相の名も其處から起つたものである。

◎朝鮮の俚諺「金剛山を知らざるものは天下の景を論ずる勿れ」

◎徳富蘇峰氏の金剛紀行の一節に次の如く述べてある。

仰げば兩岸悉く奇峰壁立數千仞、而して其の虚隙、蒼松亂立して圓蓋をなし、俯せば玉の如き碧水、或は大飛瀑となり、或は急湍となり、水石相飛うて、各々其の特色を發揮する金剛山の景は、實に造化の一大文章として、一度山中の人とならば、身は恰も人間に觸れざる天地爽絶の大氣を快喫するが如し云々。

II 川、平地

本地方の分水嶺をなす主な山脈が、北部と東部とにあるので、長大な河川は多く黄海斜面と朝鮮海峽斜面とに流れ、随つて日本海方面は土地も狭く傾斜も急で平地にも乏しく、また産業も進まず陸上の交通も不便であるけれども、黄海方面と朝鮮海峽方面とは土地も廣く傾斜も緩かで平地にも富み、且つ河川は何れも水量が豊富なために冬

季結水を見るものもあるが、灌溉、交通にも利用せられ、随つて産業も發達し都邑の數も少くない。

中でも黄海に注いでゐる鴨綠江、大同江、漢江、錦江、朝鮮海峽に入つてゐる洛東江、日本海に流れ込んでゐる豆滿江等は流程長く、其の流域は半島生産の重要地域をなしてゐる。次に其の主なるものに就いて簡単に述べて見よう。

A 日本海斜面の河川と平地

日本海斜面の河川としては、北部の豆滿江以外には記すべき程のものも無く、又、平地としては殆んど擧ぐ可きものはない。

豆滿江（全長五二一軒餘）

水源を白頭山に發し、滿洲との境を劃し幾多の支流を合せながら北東部に向つて流れ、其の下流に於ては露領（ソウイェト聯邦領）と國境をなし、日本海（造山灣）に注いでゐる。全長五二一軒餘。河口から十哩の間（慶興）は約百噸位の汽船が溯航し得られるが、冬季は結氷に鎖されて仕舞ふ。然して其の流域は鬱蒼たる森林にかこまれて平地は甚だ狭い。

B 黄海斜面の河川と平地

(1) 鴨綠江（全長七九〇軒餘）

北境白頭山麓に水源を發し、滿鮮の國境をなして南西に流れ、數多の支流（渾河、驪河等）を合せ、全長七九〇軒餘に及び流域四萬八千方軒を超え、實に我が國第一の長流である。

然しながら、高山地方を流下するために傾斜概ね急である上に岩礁多く、激流の奔騰するところも少くないので

運輸、交通の價値は比較的多くない。即ち河口龍巖浦にては大船巨舶を出入させることが出来るが、二十八軒を溯つた安東に到れば既に滿潮増水の時を利用して、約千噸級の船舶を溯航せしめ得る程度である。然し小船は更に上流の昌城まで通航することが出来る。

江の上流地方は有名な大森林地帯であるから、其の伐木は之を筏に組んで本江を流下せしめ、主として新義州で集散させてゐる。尙、其の沿岸の平地からは、大豆、柞蠶絲、豆粕等の農産物を出してゐるが、多くは森林畝で、農業は餘り發達してゐない。(挿繪「鴨綠江の開閉橋」参照)

(2) 大同江(全長四三九軒餘)

平安南北兩道の東部境上に聳ゆる、狼林山に源を發し、妙香山脈の南方を南西に流れ、平壤の南を過ぎ、鎮南浦にて黄海に注いでゐる。流程約四三九軒餘。朝鮮六大江の一。平壤の南方より河幅頗る廣大となり、河口附近は大江灣を形成してゐる。鴨綠江に比しては長さ其の半に過ぎないが、頗る航運の便に富み航路延長河口より三百軒に餘り、兼仁浦までは四千噸の大船を溯航せしめ、殊に鎮南浦附近は河幅廣く、水深四十米に近く、まさに洋々たる大海の如く數千噸の巨船を自由に入出せしめることが出来る。平壤近くの萬景岱までは數百噸の汽船を渡航せしめる事が出来る。其の流域は農産豐饒の平野で、又沿岸平壤附近には良質の石炭をも産出するので、物資の集散が頗る多く市況の活潑な都邑も少くない。平壤は其の中心地をなしてゐる。

◆挿繪説明 平壤牡丹台と大同江

日清戰役で有名な平壤牡丹台の要害と大同江を示したもので、前面の川が大同江、右に見える沖積地は平壤の一勝地たる綾羅島で、平壤水道水源地となつてゐる。左に見える山は錦繡山、其の山頂が所謂牡丹台である。往時は山頂に一樓閣があつたが、

今は其の跡を止めない。山頂の景色は頗る佳、日清戰役に於ける激戦地として知られてゐる。繪は大同江を上流に向つた眺めたる光景で、山下に見える建物の中、左方にあるのは永明寺と言ふ禪寺で、大同江に面した斷崖上にあるのは浮碧樓、其下にあるのは轉錦門である。

(3) 漢江(全長五一四軒餘)

大白山脈の北部に源を發する南漢と北漢の兩江が春川附近に於て合し、春川江と呼ばれるものが其の上流であつて、江原道から京畿道に入るや一旦南下して更に急角度を以て西北に折れ、龍山の南方を過ぎて右岸に臨津江を容れ江華灣に注いでゐる。全長凡そ五一四軒餘、水勢概ね緩漫で江口から龍山に至る六十七軒の間は小蒸汽船を通じ、更に小舟は上流春川附近までも溯航することが出来るので運輸の便が甚だ多い。其の流域は朝鮮屈指の沃野であるから農産物の此の江を下るもの頗る多く、随つて沿岸には都邑もよく發達してゐる。

(4) 錦江(全長四〇〇軒餘)

水源を小白山脈中の六十嶺に發し、其の流域は忠清南北兩道及び全羅北道の三道に跨り、上流は甚だ迂餘曲折に富むが公州附近から次第に河幅を増し、南西に流れて群山の北に於て黄海に入つてゐる。全長凡そ四〇〇軒餘、航運の便多く、河口に群山港を有し、之より公州までは小蒸汽船を通じ、小船は更に其上流まで溯航することが出来る。流域には所謂内浦の平野を形成し、農産物に富んでゐるので半島の寶庫として知られてゐる。又風景の美を以つて知られてゐる。

○ 朝鮮海峽斜面の河川と平地

洛東江(全長五二五軒餘)

大白山脈の南部の山中に發して慶尙北道の諸水を集め、小白山脈との縦谷平地を流れて慶尙南道に入り、三浪津の南方に於て河口は數派に分れ、其の本流は釜山の西方で朝鮮海峡に注いでゐる。其の流程五二五軒餘、流域面積二萬四千八百方軒に近く、到る處に豐沃の平野(南朝鮮の沖積土)を展開し江岸には農産物の取引を以て開ゆる都邑が少くない。殊に釜山は其の物資の吐呑口に當り内地との連絡點になつてゐる。此の江は運輸の便にも富み川口から四十七軒の地點にある三浪津に至るまでは小蒸汽船を溯航せしむることが出来る。

◆本地方の洪水氾濫の害

本地方には、多くの大河を配し、其の流域並に海岸地域には大小の平地が開けてゐて、農業が發達し、都邑も多く、交通も便である。だが、之等の河川の總べてを通じて、内地の河川と比較して甚だ遺憾に絶えないのは、未だ充分なる治水工事を施されてゐず、多くは河床が淺く、一度洪水に逢へば沿岸の沃野は氾濫して、大災害をなすと云ふ事實である。

併合以前の朝鮮では森林の保護が殆んど行届かず、頻りに其の材木を濫伐したものであるから山は大部分禿山となり、夏季の降雨期が來ると河水が一時に氾濫して人畜に害を與へることが非常に多かつた。我が國に併合後總督府は専ら山林の保護に努め、且つ一方河川治水の方法をも講じてゐるのであるが、未だ洪水の害を除く域に達してゐない。最近一ケ年の水害の損失は、鐵道、船舶、建築物等の被害は別として、實に五百三十三萬圓の多き上つてゐるのである。一日も早く適當な施設によつて其の災から逃れしめる様にあらしめたいものである。

(三) 海岸

朝鮮地方は北部の滿洲との境を除く外は、東西南の三面皆海に臨み、殊に日本海方面以外は頗る屈曲に富み、且つ島嶼も多いので海岸線の延長は實に一萬七千軒以上と稱せられてゐる。海岸も亦、内地の地形に左右されるものであるから、東部日本海方面の海岸と、西部の黄海、南部の朝鮮海峡方面の海岸地形とは著しく相違してゐる。

日本海方面は、大白山脈が、直に海岸に迫つてゐるがために、概ね急斜面をなし、斷崖絶壁の所多く、海岸の出入も甚だしく、迎日灣、東朝鮮灣、造山灣を除く外には殆んど大なる屈曲、出入に乏しく、随つて良港灣がない。又島嶼も極めて稀で鬱陵島がある位に過ぎない。此の方面の港灣として、主なるものは永興灣内にある元山港と、北部(咸鏡北道)にある清津港位のものである。元山港は近年築港事業も完成し、且つ京元線の便もあるので、東海岸に於ける唯一の開港場として繁昌し、清津港は、將來支那の吉會鐵道の開通によつて、日本海方面に於ける滿洲方面の物貨集散地とならんとし、大いに將來を期待されてゐる。

黄海方面並に朝鮮海峡方面は、海岸線の出入多く、港灣、島嶼に富み、其の上海岸に面して平地が開け、産業も進み、陸上交通も發達してゐるから、都邑も發達し、良港も少くない。

朝鮮海峡方面は小白山脈の末端と海岸の横山脈との交錯によつて海岸の屈曲頗る多く、到る處に岬あり、灣あり參差錯綜、地形甚だ複雑を極めてゐる。又此の方面は島嶼にも富み、濟州島、巨濟島等の大島をはじめとし、大小一百有餘の島嶼があり、西海岸の一部とともに朝鮮の多島海と呼ばれてゐる。随つて釜山灣、鎮海灣等の良港灣多く、絶影島の蔭には朝鮮第一の良港釜山があり、鎮海灣の奥には海軍の要港鎮海がある。

黄海方面も亦岬角港灣の參差、出入に富み、其の海面には江華島、双子群島、安眠島等の大小無數の島嶼が散在してゐる。中にも海灣の大なるものには鴨綠江河口と長山串との間の西朝鮮灣、廣梁灣、長山串と泰安半島とによ

つて抱かる、京畿灣、その他泰安半島と朝鮮西南角との間に擁せらる、群山灣、木浦灣等があつて西朝鮮灣は東朝鮮灣と相對して半島の一大地峽部をなし、鴨綠江の水を容れ、廣梁灣には大同江の水を收めて、それ／＼龍巖浦、鎮南浦等の良港をつくり、京畿灣内には海州灣、南陽灣、牙山灣等の副灣あり、漢江こゝに排水し仁川港が中に開けてゐる。

又南方の群山灣、木浦灣内には群山、木浦の良港がある。然しながら此の方面の海底は一般に泥土が多く、且つ水深が比較的淺くて、加ふるに潮汐満干の差が甚だしく、殊に仁川港の海面の如きは其の差十米にも及ぶので、干潮時には干潟を生じて船舶の出入の不便を來すことが少々でない。故に三池港の如き特別施設をして船舶の往來が出来るやうにしてある。けれどもこれと同時に他面滿潮時には沿岸の諸港はもとより、河港とも連絡が出来るので運輸交通上の便を與ふることが大である。

◆ 補説 仁川港

仁川港は明治十六年開港場となるまでは、所謂「浦」と呼ばれて、一漁港に過ぎなかつたものであるが、現在では、圖に見るが如き盛觀を極め、西岸第一の要港となつてゐる。圖は仁川港の船渠北側に於ける繫船岸で、數隻の汽船が、繫留せられ貨客が輻輳してゐるところを見せたものである。右側の建物は上屋である。仁川の複門式開船渠——黃海方面は一帶に潮の干満の差が大きい、殊に仁川港では其の差が十米もあるもので、干潮の時には、船舶の出入が極めて困難である。夫れ故、此の港には、九州の三池港に於ける如く、復門式の開船渠を設けて船の出入の出来る様にしてある。

此の船渠は、パナマ運河を開いた米國技師の設計になるもので、明治四十四年六月に起工し、大正七年十一月に竣工したもので、(十ヶ年繼續事業) 工費五百六十六萬圓を要した。船渠の長さは二百五十間、幅百二十間、水面積三萬坪、水深最少二十七尺五寸、最深三十五尺、西面する九十間の開門壁に、二個の鐵製門を附し、滿潮の時、門を開いて汽船を入渠せしめ、干潮の時は門を閉じて渠内に海水を保つ設備で、船渠の三面に鐵道引込線を敷いて荷扱を便にしてある。繫船壁には、四千五百噸級の航洋汽船三隻を同時に繫留することが出来る。三池港の夫れと異なる時は、二箇所に門扉を備へてゐる點で、扉の上部は幅四尺もあるから、閉扉の時は自由に往來が出来る。重量は、上流門扉が一葉、門扉は何れも雙扉になつてゐる(百七十英噸)、下流門扉が一葉百三十英噸であるが、開閉には電力を用ひるので、僅か一分間を要するに過ぎない。故に船舶は潮汐の満干に不拘不絶出入が出来るのである。

世界と日本の指導

一、指導観

- (一) 本學年に學習せる六大洲の主要國家の國勢に就いて、統括的に大觀せしめ、其の分布と三大洋上に於ける活動の現況を明かにして、其の間に處する我が國の國勢を嚴正に批判せしめ、世界に於ける我が國の地位を理解せしめ、大いに國民の發奮努力を要する所以を自覺せしめることが重要な指導點である。
- (二) 尋常小學地理教育の結論であるから、特に日本の總説以下の教材と比較連絡を圖り、なるべく煩瑣なる事項に及ばない様に注意して極く大觀的に大要を把握せしめる程度に指導したい。
- (三) 本論に於いて述べた如く、(教則の眞精神の項参照) 地理教育の中心目的たる我が國勢の理解を如實に指導出来るのである。即ち我が國勢を、世界主要諸國の國勢と對比關係に於て理解せしめる時に於てのみ、眞の國勢の理解を與へ得るのである。

二、教授案

尋常科第六年地理科教授案

題目 第十四 世界と日本

目的 本學年に學習せる六大洲の概観と、それ等大陸に位置する主要國家の勢力及び三大洋に於ける交通の發達とを通觀せしめ、世界に於ける我が國の地位を比較によつて明瞭ならしめ、大いに國民の發奮努力を要する所以を自覺せしむ。

教材 尋常小學地理書 卷二 第十四 世界と日本

區分 第一時(本時) 六大洲

第二時 三大洋

第三時 我が國

準備

(一) 地圖類 世界全圖、地球儀、世界交通圖(或は大西洋交通圖、太平洋交通圖、印度交通圖)、各國領土分布圖、

(二) 統計圖表類 六大洲の面積、人口及び三大洋の面積比較圖表、世界列強(日、英、米、佛、伊、獨等)の面積、人口、鐵道、汽船、貿易、國富等の比較圖表

(三) 繪畫類 世界人種及び風俗掛圖、大西洋航路の大汽船、世界各國寫眞帖、世界地理風俗大系

教法

豫備

(一) 目的指示 本時學習の主眼點を明かにする。

(二) 問 答 1. 世界とは(陸と水の二つから成つてゐる)

2. 六大洲とは
3. 三大洋とは

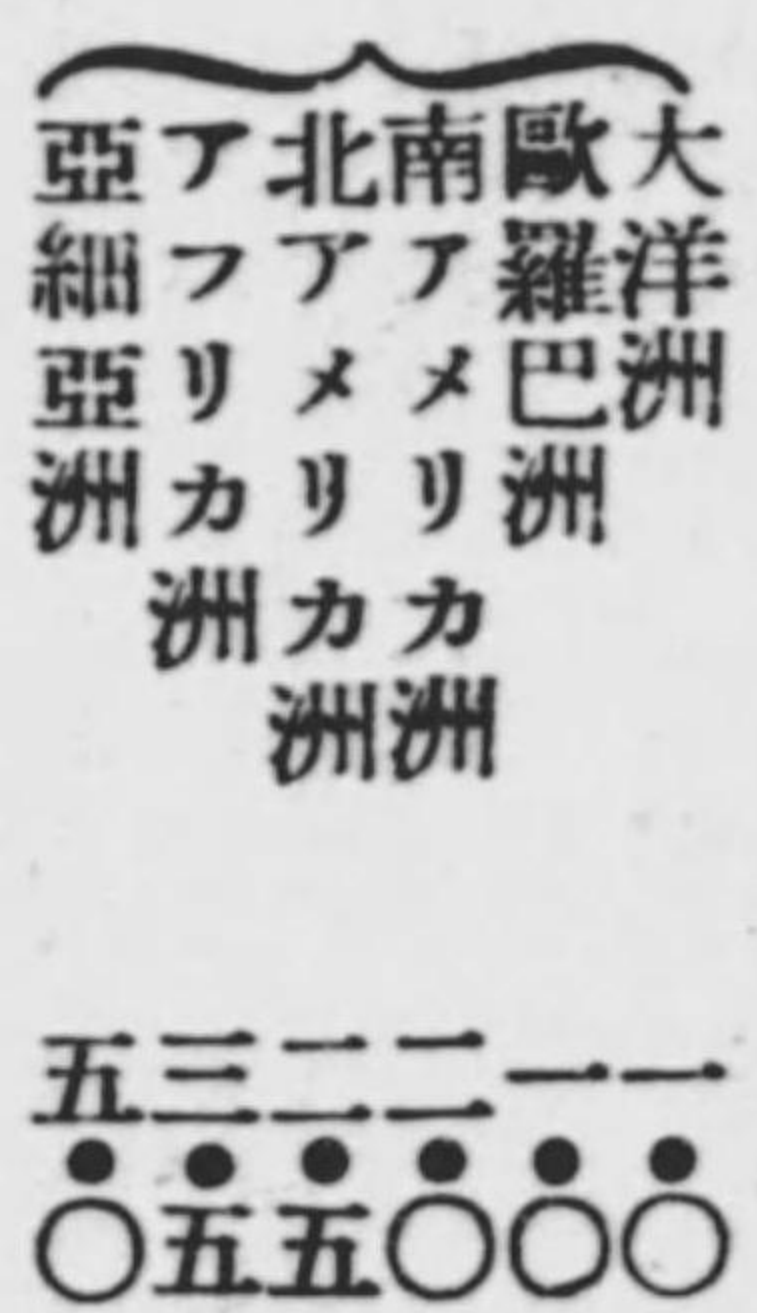
教授

(一) 教科書讀解

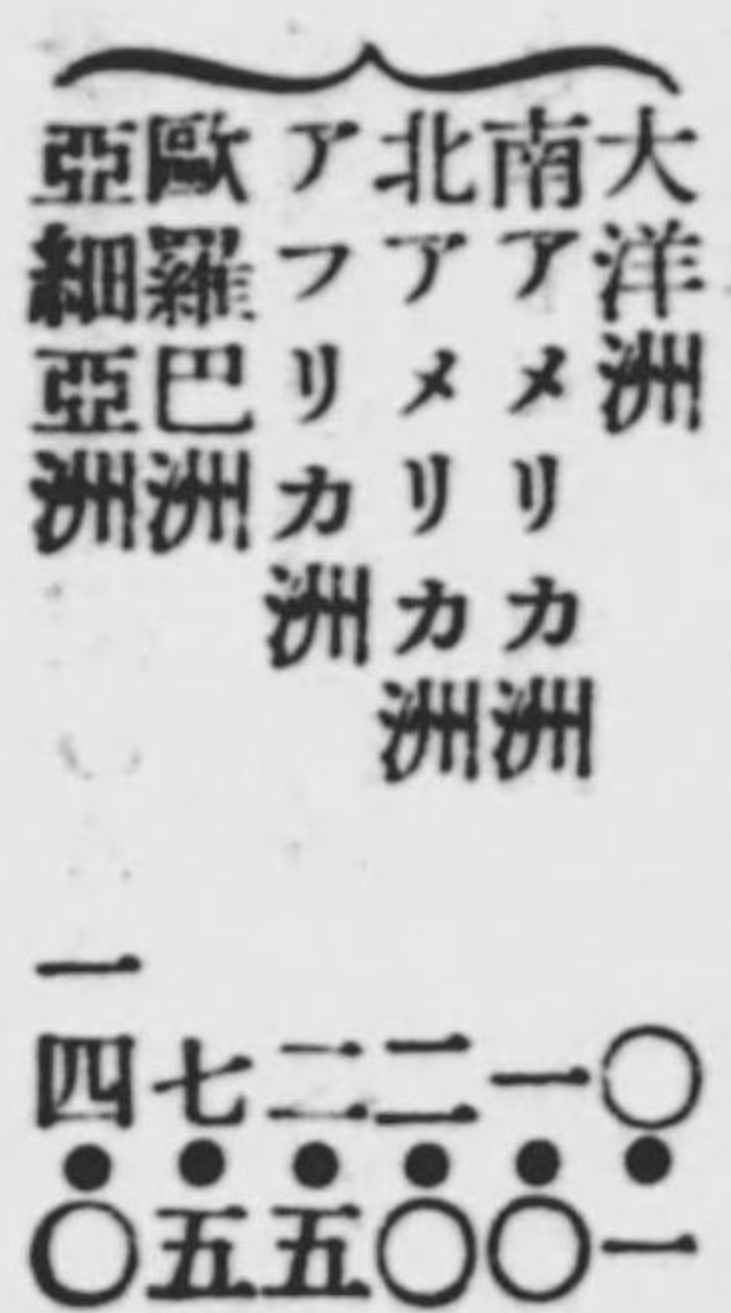
(二) 六大洲に就いては既習の事項と連絡しながら各洲を通觀せしめ、殊に世界の五大國を中心に調べる。
I 六大洲について次の事柄を確める。

(1) 六大洲を面積及び人口の順に擧げて見る。(六大洲の面積人口比較圖表取扱)

○六大洲の廣さの割合概算(陸地全面積一五)



○六大洲の人口の割合概算(世界總人口 二七)



(2) 六大洲の分布状態を確める。

II 各州に就いて國勢の盛な國を調べる

A アジヤ洲とヨーロッパ洲

(1) 早くから文明が開けた。

アジヤ洲……支那、印度
ヨーロッパ洲……ギリシヤ、ローマ

(2) 今日の文明の發達した國

アジヤ洲……日本
ヨーロッパ洲……イギリス、フランス、イタリア
この外獨逸、露西亞、和蘭、白耳義等現今世界の獨立國約六十の過半は本洲にあつて榮えてゐる。

(3) ヨーロッパ洲に特に文明國の多い理を考寧する

位置——陸半球の中央
地勢——大半島、山脈の偏在、平地の廣大、河川の緩流
氣候——メキシコ暖流、海洋の影響、山脈の方向
産業——天産の豊富
住民——活動

B 南アメリカ洲と北アメリカ洲

(1) 新大陸……開發後數百年、氣候溫和、天産物豊富、歐洲より新らしく文化を入れた。將來有望な大陸として歐亞二洲より移住者が多い。

(2) 文明の發達した國……アメリカ合衆國

新大陸に於てアメリカ合衆國のみ繁榮して他の國の餘り振はない理由を考察する。

(イ) 合衆國は最も氣候がよい、他は之に及ばない。

(ロ) 鐵、石炭等の天然資源が非常に豊富で他は及ばない。

(ハ) 合衆國は最もヨーロッパ洲及びアジヤ洲に近く位置が他より良好である。

(3) アメリカ合衆國が、世界で一、二を争ふ強國となつた理由を調べる。

(イ) 合衆國は廣い國土を有してゐる。

(ロ) イギリスの様に、領土が離れ々々になつてゐない。

(ハ) ロシヤの様に寒帯でない。

(ニ) フランスの様に領土に沙漠が多くない。

O アフリカ洲と大洋洲

(1) 二大洲は殆どイギリス、フランス及びアメリカ合衆國等の領地。

(2) 二大洲が歐米諸強國の分領地たる理由推究

III 五大國の面積及び人口を比較しながら、日本の國勢について理解させる。

(1) 五大國とは

(2) 地理書の五大國の面積、人口圖解について

(イ) 本國比較 (五大國の面積、人口圖表取扱)

(ロ) 全版圖比較

(3) 附圖世界交通取扱

整理

- (一) 質疑應答 (本時學習の感想發表を口答か、ノート發表させる)。
- (二) 次時學習事項の豫告。

三、教材研究

(一) 六大洲

I 歐亞

六大洲中、光輝ある歴史を有して夙に文化の發達を見、國家の繁榮を致せるはアジア洲と西隣に位するヨーロッパ洲とであつて、所謂世界の文明國なるものは多く此の二洲の中に起つてゐる。即ちアジア洲に於ける支那、印度、ヨーロッパ洲に於けるギリシヤ、ローマ等は何れも數千年の燦爛たる歴史を有して現時世界文明の源泉は殆んど是等の諸國に發してゐると見ることが出来る。故に此の兩洲には人口多く、世界住民十八億の約八割は此處に住んでゐる。

アジア洲の文明は中途に於て挫折停滯して久しく進展を見せず、彼の印度の如き天産豊かなる廣大の地域と幾億の民衆とを有する國も、今は昔の面影もなく、獨立國としての體面を保持して世界に著名なる國家は我が國と隣邦支那との二國あるのみである。然も支那も亦方今頗る事多く内憂外患交々至り、中央政府の政權確立せず國內の政治は統一を缺き、領土の一部は各國の蠶食に會し、四億に近き民衆は去就に迷ひて寧日なく、内に危うければ外に進むを得ず、借款は借款に次ぎ國力疲弊して眠れる獅子は遂に何時醒むべしとも豫測し難き有様である。故に眞に

アジア洲に於て國勢の盛んなる獨立國は我が國一國のみである。

然るに之に反してヨーロッパ洲の文明は、昔時より引続き近世に至つては愈々著しき發展を見せ、イギリス、フランス、イタリヤの三大國は言ふに及ばず、ドイツ、ロシア、ベルギー、オランダ等文化の進歩せる國家は頗る多く、國內の充實とともに海外に於ける發展も亦極めて著しく、何れも廣大なる領土を有し歐洲大戰前のイギリスは本國に九十五倍する屬領(三千四十萬六千方秆)をもち、フランスは二十二倍(千二百四十八萬方秆)、ドイツは六倍(二百八十八萬方秆)、ロシアは三倍(千六百八十八萬方秆)、オランダは六十倍(二百八十八萬方秆) 其の他イタリヤ、ベルギー等も夫々本國に數倍する領土を有してゐた。

大戰後ロシアは國內に革命起り小國の分裂を見、ドイツは海外に於ける領土と本國の一部とを聯合國に割讓して一時國威の衰退を來したが、英、佛、伊等の諸國は益々國力を増進し、我が國及びアメリカ合衆國と共に世界五大國と稱せらるゝものゝ中、三大國までは實に此のヨーロッパ洲にあるといふ状態である。

II 南北アメリカ洲

南北兩米は今より凡そ四百餘年前(西曆一四九二年)コロンブスに發見されてより開けた洲であるから、其の歴史は頗る新しく新大陸と呼ばれて人口は未だ少いが、氣候概ね混和、天産物も亦甚だ多いので、産業上有望な所と目され、歐、亞の各地から此處に移住するものが増加するにつれて、富源の開發が著しく進歩し、北アメリカ洲に於ては、合衆國、メキシコ、南アメリカ洲に於てはブラジル、アルゼンチン、チリ、ペルー等の如き文化の進んでゐる國家も少くない。

就中アメリカ合衆國は國土廣く、住民多く(人口一億二千萬)、産業、交通大いに進歩し、文明も著しく發達して

英國と世界強國の首位を競うてゐる。

III アフリカ洲と大洋洲

アフリカ洲は二三の弱い獨立國がないではないが、殆んど其の全部が、英、佛、伊、和、白等の領土となつてゐる。

大洋洲は獨立國が一つもなく、英國を始めとし、佛、米等の他洲諸國の所有に歸し、我が國も委任統治地を有してゐる。

(二) 三大洋

地球表面積の約三割を占める六大洲の陸上部を除けば、他の七割はすべて海洋に屬する一帯の水面であるが、此の水面はまた其の地理的關係から、太平洋、大西洋、印度洋の三大洋と、北極海、南極海の二海に分たれてゐる。

就中右三大洋は、世界交通上の重要な地位にあり、船舶の往來が繁く、世界の經濟上、軍事上又は政治上に重大な影響を與へつゝある所である。

I 大西洋

大西洋はヨーロッパと、南北アメリカ洲との海上交通の要路で、其の面積は八六三七萬方軒餘。太平洋よりも遙かに狭いが、世界中産業、貿易の最もよく發達せるヨーロッパと南北アメリカ洲との中間に介在する要路であるから、航路の數も極めて多く船舶の往來頗る頻繁で、世界商船の過半は實に此の大西洋上を交通して旅客、貨物の運搬に従事してゐるのである。パナマ運河の開通以來、太平洋との往來は頗る便利となつた。

◇挿論説明 大西洋航路の大きな汽船

最近大西洋上の就航船には、各國競ふて巨船を用ひ、又超速力の記録を作りつゝあるが、挿論は其の一たる獨逸の北獨逸イド汽船會社が所有するブレイメン號の海上に浮べる様を示したものである。此の汽船は一九二八年(昭和三年)に建造せられたもので、總噸數は四萬九千八百六十四噸、船の長さ八百九十九呎、幅は百二呎、深さは四十八呎、速力二十七節で、大西洋の新鋭船である。

II 印度洋

印度洋はヨーロッパとアジア洲とを連絡する海上交通の要路で、其の面積は七〇九萬方軒餘。三大洋中最も狭いが、スエズ運河が開通して以來、歐亞間の航路が大いに短縮され、又兩洲の貿易が逐年隆盛に赴いたために、船舶の往來も年と共に頻繁となり、今や大西洋に次ぐ重要な航路となつてゐる。即ちスエズ運河の開通によつて、倫敦、孟買間の航路は、南端の喜望峯迂回航路に比して、約四千九百哩を短縮されるに至つた。因みに一九二八年(昭和三年)度に於けるスエズ運河通過船舶數は、六千八百四隻(三千九百九十一萬噸弱)である。尙本大洋は、我が南米航路(コロンボから南アフリカを経由する航路)の汽船も往來してゐる。

III 太平洋

太平洋は三大洋中最も大きく、其の面積は一六九六五萬方軒餘、之のみで世界陸地全部の面積よりも廣い。アジア洲及び大洋洲と、南北兩アメリカ洲とを連絡する海上交通の要路であるが、然し其の航路並に就航船の數に於ては、海洋の大なる事が却つて障害となり、三大洋中最も遅れてゐる。然しながら、我が國を始め、沿岸諸國が發達するに伴ひ、近年航路も著しく發達して來た。殊にパナマ運河が開通して以來、大西洋との連絡が容易になつたので、太平洋を往來する船舶數も大いに増加し、世界交通上一層重要な地位を占めるに至つた。パナマ運

河開通によつて、紐育から桑港及び横濱、上海等に至る航路は、舊航路に比し、紐育桑港間約七八七三哩、紐育、横濱間約三七六九哩、紐育上海間約一八七六哩を短縮するに至つた。尙、本運河通過船舶は逐年増加しつゝあるが、一九二八年度(昭和三年)に於ては、六千四百五十六隻(二千九百六十三萬噸)である。

(三) 我が國

我が國はアジアの東部、太平洋上の北西部に位して、世界交通上の要路に當り、徳川幕府三百年間の鎖國を解いて以來は未だ六十餘年の短月日であるが、國運は日に進み月に展げ、殊に日清、日露の戦役及び歐洲大戰等の世界的試練に成功して以來は國威大いに輝き、國勢益々充實して、遂に今日に於ては世界の五大國の一つとなつてゐる。(僅かに六十餘年の間に、極めて著しい伸展を遂げ、開國當時は殆んど其の存在すら列國に認められなかつた一小國であつたものが、今日世界五大強國の班に列するに至つた事實を考へると隔世の感がある。)

然して以上の如き國家的地位の向上は自然に世界の諸國との交誼を厚くし、現在我が國三十餘箇國と條約を結び英吉利、獨逸、佛蘭西、伊太利、亞米利加合衆國を始め露西亞、土耳其、白耳義、伯刺西爾等には大使館を置き其の他の國には大抵公使館を置いてゐる。又是等條約國の主要都市には領事館をも置いてある。斯くて彼我の船舶は互に往來して有無相通じ需給相充たし、通信は迅速に交換されて親交は愈々深きを加へつゝある。

随つて我が國の世界海運上に於ける勢力は英及び米に次いで佛、伊を凌ぎ、世界第三位を占めて、主要諸國の重要港灣には到る處我が船舶の出入を見ると云ふ有様にまでなつてゐる。

産業の發達、海運業の進歩は諸外國との貿易をして愈々隆盛ならしめ、今や貿易總額は四十四億圓に達し、英、米、獨、佛、カナダ、印度に次いで世界第七位となつてゐる。

然して其の主なる取引先は米國、支那を第一とし、關東州、蘭印、獨逸、英國、カナダ、佛國等のアジア、歐米はもとより、六大洲の大抵の國々と貿易を開き、南米では、チリ、ペルー、アルゼンチン、ブラジル、アフリカではエジプト、南阿、大洋洲では、濠洲、ニュージーランド、ハワイ等とも取引して、我が商品の販路は廣く世界の各地に涉り、國富も亦次第に増加の傾向を示してゐる。

けれども之を列強諸國と比較する時は未だ甚だしい懸隔があり、殊に貿易の如きは昔に其の額が少いばかりでなく、輸入は常に輸出を超過してゐるといふ有様である。かく我が國は海外諸強國に比較して、其のあらゆる方面に於て、決して優勢なるのみならず、英、米等と比較する時は遙かに劣勢にあるのであるから、徒らに五大強國の一たるの故を以つて現状に安んずる事は出来ない。今後益々國民の努力と發奮とによつて、より一層の國力の充實を企圖せなければならぬ。

◆條約 (左表には未だ通商航海條約を締結せぬものもあるが、大、公使の管轄になつてゐるから廣義の條約國として含めた。)

- 亞細亞洲 支那、暹羅、波斯、土耳其等
- 歐羅巴洲 露西亞、フィンランド、ラトビア、瑞典、諾威、丁抹、獨乙、波蘭、チエツコスロバキヤ、洪牙利、
- 澳地利、瑞西、佛蘭西、白耳義、ルクセンブルグ、和蘭、英吉利、西班牙、葡萄牙、伊太利、希臘、
- ユーゴスラビヤ、羅馬尼亞、ブルガリヤ等
- アフリカ洲 埃及
- 北亞米利加洲 加奈陀、亞米利加合衆國、墨西哥等

南亞米利加洲 哥倫比亞、エクアドル、秘露、ポリビヤ、智利、アルゼンチン、ウルグアイ、伯刺西爾等

◆五大國の面積・人口（委任統治地も加算）

現今世界の五大國と稱せらるゝものは、我が國及び英、米、佛、伊の五ヶ國であるが、其の本國並に全版圖の面積人口は大約次の通りである。

國名	全領土		本國	
	面積(萬方呎)	人口(百萬)	面積(萬方呎)	人口(百萬)
日本	六八	八九	六七	八八
英國	四〇〇四	四六三	二四	四五
米國	九七〇	一三四	七八四	一二〇
佛國	一一九六	一〇一	五五	四一
伊國	二四二	四三	三一	四一
(獨逸)	四七	六三	四七	六三

◆世界列強本國鐵道延長比較

國名	延長	内閣統計局調査（一九二六年）
○米國	四〇一、四〇三呎	百方呎に付 人口一萬に付 五・二呎 三四・三呎
○日本	一八、二六〇	

右は本國だけの鐵道延長であるが、我が國の夫れに、更に植民地を加へて、其の百方呎についての鐵道延長を見ると、實に三・七呎となるのである。尙、面積に比し鐵道延長の多い國では、白耳義の一五・七呎、瑞西の一四・一呎、丁抹の一・四呎等がある。（○印は五大強國である）

◆我が國の世界海運上に於ける勢力

（一九二九年六月調査）

我が國は世界に於ける三大海運國の一つで、英、米の二國に次いでゐる。然しながら之を第二位の米國と比較すると、其の差は甚だしいものがある。今今を商船（百噸以上）の隻數、噸數の上に徴して見ると左の通りである。（○印は五大國である）

國名	隻數	計噸數	
		計	内汽船噸數
○英國	一、〇六七九	一三三一二	二〇七一
○米國	四三八三	一四四八	一三〇三
○日本	二〇五九	四一九	三九六

獨逸	佛 國	○伊太利	諾 威	和 蘭	瑞 典	希 臘	西 牙	丁 抹	其 他	世界總數
二二二七	一六六二	一三八〇	一八〇七	一三三九	一三八五	五一六	八七七	七〇一	—	三、二四八二
四〇九	三三八	三二八	三三二	二九四	一五一	一二七	一一六	一〇六	—	六八〇七
三四七	三三三	二七四	二二五	二五五	一〇七	一二六	一〇六	七三	—	五九七八

◇世界列強の貿易比較

(一九二七年調査)

國 名	輸 出	輸 入	出超(△は入超)
日 本	一九九二(百萬圓)	二・一七九	△一八七
米 國	四・七五九(百萬弗)	三・九二三	八三六
英 國	七〇九(百萬磅)	一・〇九六	△五四一

右表 一磅(九圓七十六錢三厘)、一弗(二圓六厘)、一法及一利(三十八錢七厘)、一麻(四十七錢八厘)に相當するのである。
一九二七年の貿易額億ライヒスマルク單位で左の通りである。(○印は五大國である)

國 名	總 額	輸 出	輸 入
佛 蘭 西	五五・二二五(百萬法)	五二・八五三	二・三七一
伊 太 利	一五・六一五(百萬利)	二〇・三六九	△四・七五四
獨 逸	一〇・二二三(百萬麻)	一四・二二八	△四・〇〇五
○英 國	三九四	一四五	二四九
○米 國	三七六	二〇〇	一七六
獨 逸	二五〇	一〇八	一四二
○佛 國	一七八	九〇	八八
加 奈 陀	九七	五一	四七
英 印	八九	四九	四〇
○日 本	八二	三八	四四
○伊 太 利	七八	三四	四四

◇世界列強本國々富比較

左表は昭和三年五月の内閣統計局發表に依つたが、調査の年は同一でない。(○印は五大國である)

◇世界列強國民所得比較

國名	年 度	國富(單位百萬圓)	人口一人當(單位圓)
○米 國	大正一四	七六二・三五六	六・六〇七
○英 國	大正十四	二三六・三三〇	五・二四七
○佛 國	大正十四	一〇三・五二〇	二・五四九
○日 本	大正一三	一〇二・三四三	一・七三一
○獨 乙	大正一三	七一・六一四	一・一四一
○伊 國	大正一四	四四・七三八	一・一一七

推計者 國民所得(單位百萬圓) 人口一人當(單位圓)

○米 國	一九二四	シツラス	一四二・五一八	一・二七二
○英 國	同	ポウレイ及スタンプ	四三・八三一	九七七
○獨 乙	同	ロゴウスキー	二四・九八七	三九八
○佛 國	同	シツラス	二二・九〇七	五四九
○日 本	同	内閣統計局	一二・八八三	二一八
○伊 太利	同	シツラス	一〇・三五二	二六〇

右表に依ると、大正十三年の調査では、我が國の國民所得順位は、佛國に次いで第五位にあるが、佛國民所得の六割弱に過ぎず、一人當り所得は米、英、佛、獨、伊、日の順位で日本は最下位である。(○印は五大國である)

附 録

一、教授豫定表

◇尋常科第五學年

第一學期 (十五週、三十時間)		教 材	時 數	單 元
第一 日本	三	四	四	I 地圖の觀方 II 水戸市 III 茨城縣 我が國の領土、四周、面積 地勢、氣候、産業、交通 國民、行政區劃、地方區劃
第二 關東地方				
一 區域	三			I 區域、山川、平地
二 地勢				II 農業、工業
三 産業				III 鑛業、水産業
四 交通				陸上の交通、通信 海上の交通、通信

<p>第六 中國地方</p> <p>一 區域</p> <p>二 地勢</p> <p>三 産業</p>	<p>第五 近畿地方</p> <p>一 區域</p> <p>二 地勢</p> <p>三 産業</p> <p>四 交通</p> <p>五 都邑</p> <p>復習</p>	<p>三 産業</p> <p>四 交通</p> <p>五 都邑</p> <p>復習</p>
<p>二 二</p>	<p>(一) 二 二 三 三</p>	<p>(一) 二 二 三</p>
<p>II I 農業、牧畜、工業、鑛業、水産業</p> <p>II I 區域、地勢大觀、瀬戸内海方面、日本海方面</p>	<p>I III II I 區域、西北部、南部、中央部、海岸</p> <p>I I 工業 II 農業、林業 III 水産業、鑛業</p> <p>I 陸上の交通 II 海上の交通</p> <p>I 京都、奈良 II 大阪、神戸、其他</p>	<p>III I III I 農業、林業、工業、鑛業、水産業</p> <p>I 陸上の交通 II 海上の交通、通信</p> <p>III I 太平洋方面の都邑</p> <p>II 日本海方面及び中央の都邑</p>

<p>第四 中部地方</p> <p>一 區域</p> <p>二 地勢</p>	<p>第二學期 (十六週、三十二時間)</p>	<p>第三 奥羽地方</p> <p>一 區域</p> <p>二 地勢</p> <p>三 産業</p> <p>四 交通</p> <p>五 都邑</p> <p>復習</p> <p>學期末總復習</p>	<p>五 都邑</p> <p>六 伊豆七島、小笠原諸島</p> <p>復習</p>
<p>四</p>	<p>(二)(一)</p>	<p>一 二 三 三</p>	<p>(一) 一 三</p>
<p>III I 區域、地勢大觀、山 II 川、平地</p> <p>III 海岸 III 氣候</p>	<p>I III II I III II I 川、區域、山、海岸、農業、工業、牧畜、林業</p> <p>I 鑛業、水産業 II 陸上の交通 II 海上の交通</p> <p>I 都邑</p>	<p>I I 東京、II 横濱、III 其他</p> <p>I 伊豆七島、小笠原諸島</p>	

◇専常科第六學年

第一學期 (十五週、三十時間)		第二學期 (十五週、三十時間)	
教 材	時 數	教 材	時 數
第一 北海道地方		第一 區域、山	
一 區域	二	II 川、平地、海岸	
二 地勢	二	III 産業大觀、水産業、農業、牧畜	
三 産業	二	陸上の交通、海上の交通	
四 交通	一		

第三學期 (十週、二十時間)		第四學期 (十週、二十時間)	
教 材	時 數	教 材	時 數
第七 四國地方		第一 區域、地城	
一 區域	一	I 林業、水産業、II 鑛業、其他	
二 地勢	一	I 交通	
三 産業	二	I 都邑	
四 交通	一		
五 都邑	一		
復習	(一)		
第八 九州地方		III I 區域、山 II 川、平地	
一 區域	三	II 海岸、近海の島	
二 地勢			

第八 アジヤ洲	第二學期 (十六週、三十二時間)	第七 日本の總説	第六 我が南洋委任統治地	第五 關東州	二 地勢	三 産業	四 交通	五 住民、都邑
		七	一	二	一	一	二	
一 總論		I III I	I	III	II	III	I	I
二 支那		山地と産業 II 低地と産業 交通 區域、支那本部(農、工、牧、鑛)	I 我が南洋委任統治地	III 區域、住民、地勢、産業、海岸 旅順、大連	II 川、平地、海岸	III 農業、牧畜 林業、鑛業、水産業 交通	I 住民、都邑	I 住民、都邑
		VI VII				VI 林業、水産業 鑛業、工業 貿易、VII 交通、通信		

第四 朝鮮地方	第三 臺灣地方	第二 樺太地方	第五 都邑、千島列島	一 區域	二 地勢	三 産業	四 交通	五 住民	六 都邑、附澎湖諸島
				一	一	二	一	一	一
一 區域			I 都邑、千島列島	I 區域、地勢	I 住民、産業	I 都邑、交通	I 區域、地勢	I 産業大觀、農業、工業、林業 鑛業、水産業 交通	I 住民 都邑、附澎湖島
二									I 區域、山

復習	第十 アフリカ洲	二	(二)	I II	区域、地勢 エジプト、南アフリカ聯邦、交通
	第三學期 (十週、二十時間)				
復習	第十一 北アメリカ洲	五		III III III	區域、地勢 産業、農業、牧畜、林業 水産業、鑛業、工業、貿易 交通、V 我が國との關係
	第十二 南アメリカ洲	三		III	地勢、II 氣候、産業 交通、我が國との關係
復習	第十三 大洋洲	二		III	區域、オーストラリヤ 諸島
	第十四 世界と日本 地球の表面	三	四	I I	六大洲 II 三大洲 III 我が國 地球の大きさ、陸地と海洋、經線と緯線、經度 と緯度の定め方、地圖 晝夜、四季、經度の差による時間の違ひ、日附 變更線 赤道以北と以南との季節の違ひ、氣候帶
學年末總復習		(二)		I II III II I	

復習	第九 ヨーロッパ洲	八	(二)	I II	區域、地勢 産業、農業、牧畜 林業、水産業、鑛業、工業 交通、貿易 イギリス、フランス イタリヤ、ドイツ ロシヤ、其他 其他
	三 シベリヤ	二		III	交通、貿易
復習	四 印度	二		VIII VII VI V	滿洲(地勢、氣候、産業、貿易) 産業、貿易(IIIの續き) 交通、都邑 蒙古 我が國と支那との關係
	五 東南アジア	一		I II I III	地勢、産業 都邑、交通 氣候、産業、都邑
復習	復習	(二)		I	東南アジア
	復習	八		II	アジア洲の概括

二、師範學校教授要目（文部省令第七號、官報第一二五七號）

◆本要目實施上ノ注意

- 一 各學科目ヲ教授スルニハ、其ノ固有ノ目的ヲ達スルコトニカムルト共ニ互ニ聯絡補益シテ統一ヲ保タンコトヲ要ス。
- 二 本要目ニ掲ゲタル事項及順序ハ斟酌ヲ加フルモ妨ナシ。
- 三 教授用具ハ教授上差支ナキ限り成ルベク日用品ヲ利用シ又ハ教員若ハ生徒ノ製作ニ係ルモノヲ以テ之ニ充テシコトニカムベシ又諸學科目ニ通ズル用具ハ成ルベク之ヲ兼用スベシ。
- 四 教授ノ際小學校ニ於ケル教授ヲ顧慮シ生徒ヲシテ常ニ之ニ留意セシムルヤウ便宜指導スベシ特ニ本科第二部ニ在リテハ小學校ニ於ケル教材ノ研究ニ重ヲ置キ且既修知識ノ整理補充ヲ爲サンコトニカムベシ。

◇地理科

地理ノ教授ハ重ヲ我が國ノ地理ニ置キ比較的之ヲ精深ニ教授スルモノトス。
 日本地理ハ低學年ニ於テ之ヲ課スルノ外、高學年ニ於ケル地理概説教授ノ際ニモ成ルベク我が國ニ關係アル材料ヲ選ビテ我が國勢ヲ明ニスルコトニカメ更ニ最終學年ニ地方研究ヲ課シテ學校所在地方ノ風土ノ沿革及情勢ヲ理會セシムルモノトス。

外國地理ノ教材ハ地理的事情ヲ顧慮シ簡ヨリ繁ニ進ムノ法ニ則リテ排列シ、我が國ト關係ノ密接ナル地方ハ之ヲ最後ニ課シ稍詳細ニ教授スルモノトス。
 本科各學年ニ於ケル基本教材ノ配當ハ大凡左表ニ據ルモノトス。

本科第一部

第一學年 每週二時	第二學年 每週二時	第三學年 每週一時	第四學年 每週一時	第五學年 每週一時
日本地理	外國地理	外國地理 地理概説	地理概説 教授法	地方研究 教材ノ研究

日本地理ハ必要ニ應ジ之ヲ第二學年ノ初マデ延長スルモ可ナリ。

本科第二部

第一學年及第二學年 每週一時
既修知識ノ整理及補充 地方研究 教授法及教材ノ研究

I 本科第一部

日本地理

序説

既修ノ知識ヲ整理シテ帝國ノ位置、境域等ヲ概説スルモノトス。
 各説地方誌各地方ニ就キ重要ナル地理的事情ヲ知ラシメ自然ト人文トノ關係ヲ明ニスルモノトス。

總括

各説ニ於ケル知識ヲ綜合統括シ地勢、海洋、氣候、生物等ノ相互關係、産業、交通、人口分布及聚落、文化地域等ノ相互關係並ニ自然ト人文トノ關係ヲ明ニシ且民族、政治、教育、神社、宗教等ノ地理的觀察ヲ爲サシムルモノトス。

外國地理

各大洲ノ教授事項ハ之ヲ序説、各説及總括ニ分ツ。

序説ニ於テハ各大洲ノ位置、境域、地勢、海流、氣候、生物、住民、沿革等ヲ概説シ各説ニ於テハ各地方又ハ各國ニ就テ重要ナル地理的事項ヲ授ケ總括ニ於テハ産業、交通、人口分布、文化地域、國際關係等ノ綜合的知識ヲ得シムルモノトス而シテ教授ノ順序及其ノ内容ハ各大洲ノ特質ヲ考ヘ特ニ我が國トノ關係ノ親疎ヲ慮リテ適宜斟酌スルモノトス。

大洋洲

序説

各説

我が委任統治地、ハワイ、其ノ他ノ太平洋諸島。

オーストラリヤ

ニュージールランド

總括

南極地方

探險略史地理一斑

アフリカ

序説

各説

總括

南アメリカ

序説

各説

西部諸國、東南部諸國、ブラチル、東北部諸國

總括

北アメリカ

序説

各説

中央アメリカ、西印度諸島、メキシコ、アメリカ合衆國、カナダ、其ノ他。

總括

北極地方

探險略史及地理一斑

ヨーロッパ

序説

各説

イギリス、オランダ、ベルギー、フランス、イベリヤ半島、イタリヤ、バルカン半島、オーストリア、ハンガリー、チエツコスロバキヤ、スイス、ドイツ、デンマーク、スカンデナビヤ半島、ポーランド、バルト海沿岸諸島、フィンランド、ロシア

總括

アジア

序説

各説

シベリヤ、中央アジア、コーカシヤ、トルコ、アラビヤ半島、イラン地方等、印度、印度支那、マレー諸島、支那、滿洲及關東洲

總括

地理概説

自然地理概説

地球月曆

地形

海洋

氣候

生物ノ分布

人文地理概説

住民

産業、交通

國家

世界ノ主要諸國ノ國勢比較

世界ニ於ケル我が國ノ地位

地方研究

小學校ニ於ケル地理教授法及教材ノ研究

増課教材

第四學年及第五學年 每週二時乃至四時

基本教材ノ補充

小學校ニ於ケル地理教材特ニ地圖、標本、模型其ノ他教具ノ研究

II 本科第二部

既修知識ノ整理及補充

地方研究

小學校ニ於ケル地理教授法及教材ノ研究

增課教材

第一學年及第二學年 每週二時乃至四時

本科第一部第四學年及第五學年ニ於ケル增課教材ニ準ズ

專攻科

增課教材

既修知識ヲ擴充シ更ニ精深ナル程度ニ於テ教授シ又便宜小學校ニ於ケル地理教授ノ研究ヲ課スベシ

注意

- 一 地理ヲ授クルニハ成ルベク事實ノ比較聯絡ニカメ特ニ外國地理ニ於テハ我が國ノ情勢ヲ以テ比較ノ基礎ト爲スベシ
- 二 地理概説ハ之ヲ自然地理概説及人文地理概説ニ分ツト雖其ノ何レヲ教授スル場合ニ於テモ常ニ自然ト人文トノ關係ヲ明ニセンコトニ留意スベシ
- 三 實地ニ觀察シ得ベキ事項ハ成ルベク直接ニ觀察セシメ其ノ他ハ常ニ地圖、標本、寫眞、繪畫、表等ニ依リ又之ヲ幻燈等ニ映寫シテ生徒ノ知識ヲ確實ナラシムベシ
- 四 教授ノ際常ニ讀圖力ノ養成ニカメ且略圖、模型、圖表、等ノ製作ニ慣シムベシ
- 五 人文地理的教材ニ關シテハ常ニ其ノ異動ニ留意シテ之ヲ授クベシ

- 六 地方研究ニ於テハ學校所在道府縣ヲ其ノ範圍トスルモ地理的關係上必要ニ應ジテ地域ヲ擴大スルモ可ナリ
- 七 地方研究ニ於テハ特ニ實地ノ調査ニ重ヲ置キ其ノ研究法ヲ指導スベシ
- 八 地方研究ハ之ヲ最終學年ニ課スレドモ郷土ノ教材ハ地理教授ノ全般ニ亘リテ常ニ比較ノ基礎トシテ之ヲ取扱フコトニ注意スベシ

地理教育の新思潮と實際經營 終

昭和六年十二月十日印刷
昭和六年十二月十五日發行



地理教育の進歩と實際經營

〔定價三圓四拾錢〕

著者 海老澤 匡

發行所 東京市麹町區下六番町四十八番地
岡本正一

印刷所 東京市神田區錦町三丁目五番地
太田米吉

印刷所 東京市神田區錦町三丁目五番地
會社 太田印刷所

東京市麹町區下六番町四十八番地

發兌 厚生圖書店

電話東京五九六〇〇番
電話九段三二一八番

具體小學地理
化育の
教材の教授法

黒木福松氏著
地理を基礎とせる
世界主要博物詳説

帝京學藝員
瀧本鏡三氏序
東京高等師範教授
内田寛一氏序
富士川滋氏著
地史採集鑑定便覽

西龜正夫氏著 兒童用教科書本文縮寫挿入!

地理科の教授書なり参考書なりは相當數多いが、何れも餘りに詳し過ぎて却つて冗長に陥つたり、肝心の要點を逸してゐる様な點がある様に思はれる。本書は其點を一掃し主要點を極力明確ならしめんと努力してゐる。主要教材の補説、兒童の質問しやうな點、挿畫の説明、統計その他を遺憾なく集めてゐる。又他書に見られない教科書本文全部を其儘縮刷してあるのも異彩があり地理科教授法も附されてゐるから、本書一冊で教科書参考書の必要がない。(理教誌)

世界の主要生産物の分布と生産物の性質を説き、從來の商業地理と商品學とが各々別々の立場で見えてゐたものを、實際的な見地から結んだ唯一書です。ですから、世界各國がどんな産物を持つてゐるか、そうしてその生産状態の比較や輸出入の關係などはどうであるかが一目瞭然です。交換地理・博物科の必讀書。

岩石・鑛物・化石・土器・石器・骨器・地形・貝塚・地史・地質の全般に亘つて、從來個々の書籍によらなければならなかつた不便を一掃して、地質地形の研究から出發して、鑛物や岩石の採集に必要な携帶品、發掘法、器具の使用、肉眼鑑定、鑛物鑑定の方法に至るまで行届いた記述をなし、併せて、地殻を形成する主要元素、主要鑛物結晶系分類表、主要岩石表、地質時代一覽表、日本地質系統表、古生物分類表、日本石器時代遺物發見地名略表、鑛物辭典等の諸表索引を網羅してゐる。

用五尋 一錢十九圓
用六尋 二錢十圓
用二一高 二錢十六圓
送各料 冊二十

菊判三七二頁
ポプリン裝
價三・八〇
送一八

四六判八百頁
挿圖一〇五圖
土器石器精巧
寫眞版十七葉
價五・一八
送一八

263
6
167

