

日本



筆水

390



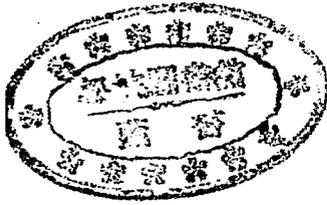
MG
K931.39
16
2

日本

國際觀光局



3 2285 7141 4



要目

歡迎遊覽……………

旅客須知……………

一、赴日行程……………

二、旅行上的注意事項……………

觀光指南……………

一、四季的誘力……………

二、國立公園……………

三、溫泉……………

四、各大都市及觀光地……………

長崎，雲仙，阿蘇，別府，下關，嚴島，瀨戶內海，神戶，大阪，奈良，京都，山田，名古屋，富士山及五湖，箱根，熱海，鎌倉，橫濱，東京，日光，松島。

要目



要目

二

國勢概觀	三
一、領土及人口	三
二、國富	三
三、政治	三
四、財政	三
五、宗教	三
六、教育	三
七、產業（農業，水產業，鑛業，林業，工業，電氣及瓦斯事業）	三
八、商業	三
九、交通	三

○歡迎遊覽

自明治維新以來，日本國民便竭力從事教育的普及及泰西學術的移植與攝取，至今已六十餘年，其努力於各方面的建設，可謂已達到開花結實的地步了。目下日本的進步與發展，世界均爲驚異。當此之時，我日本國民向最親愛的隣邦國民諸君，深望親自來遊我國，以縱覽我風物制度文化等々，對於日本有相當的認識及理解。

日本的國土，一年四季氣候溫和，無時不適於旅行。至於治安的良好，交通的發達，旅行的便利，以及旅館的整潔和設備的完善，實爲他邦所不及，尤其與旅客的快適及安閒，有非筆墨所能盡述。而山青水秀，風光宜人，茂林修竹，屋舍雅然，名勝古蹟，觸目皆是；溫泉既多，海水浴場亦復不少，遊覽其間，足以忘離襟，足以慰旅情，實所謂人間的樂土，世外的桃源。

茲將大概情形，編印成冊，敬贈諸君，以資旅行上的參考，並熱忱歡迎企踵以待，隣

歡迎遊覽

邦諸君，盍興乎來。

○旅客須知

一、赴日行程

由隣邦赴日的行程有二，一爲經過朝鮮的陸路；一爲從主要各港塔乘輪船的水路。經過朝鮮的行程，除釜山、山下關間的連絡船外其他專以鐵路，由北平需五日，由新京需四日，可達大阪或東京。隣邦主要港與門司、神戶、橫濱等埠間，有航行日本各輪船公司的優秀船舶，至多有每日或每隔一日開往一次的；至少有每五六日或每十日開往一次的，第三日或第四日可到門司，第四日或第五日可達神戶。上海與長崎或神戶間，除有快速船的設備需二十五小時許可達長崎外，上海、神戶、橫濱各埠間尚有歐美航綫及北美航綫配屬船均可乘坐。從上述各埠至大阪、東京各地，鐵路所需的时间如下。由長崎至大阪需二十二小時，至東京需三十七小時。由下關（門司的對岸）至大阪需十小時，至東京需十九小時。由神戶至大阪僅需四十分，至東京需九小時。至於橫濱與東京則近在咫尺，乘電車三十

分可達。凡此等行程，在相關的各交通機關均發售各種聯絡車船票，以謀旅客的便利。

如欲速到，則可利用大連東京間的定期航空，大連京城間需四小時，京城福岡間亦需四小時，福岡大阪間需三小時，大阪東京間需二小時半。

二、旅行上的注意事項

護照 遊歷日本國內，無須攜帶護照。但考察團體赴日時，倘有相當機關的介紹則更爲方便。

海關 在長崎門司、關神戶橫濱等埠，設有海關，專事查驗旅客行李。但於釜山下關間聯絡船，大連神戶間航行的大阪商船公司定期船，連絡上海長崎的日本郵船公司的快速船等，船內各有海關吏員預先驗貨，可免在岸查驗的煩瑣。且於安東車站火車停站時，有海關吏員在車內驗查。旅客自用物品，原則上可以免稅。但各種煙草類以每人可帶香煙一百枝，或雪茄五十枝，煙絲四兩爲限，過此抽稅值百抽三百五十五。

通用貨幣 日本國內通用貨幣皆係日金，其他各國洋錢鈔票一概不用。茲將現在通行



車飯及車望展路鐵有國



店 飯 國 帝

廳 客 之 館 旅 本 日

的各種貨幣列記於下。紙幣一百圓，二十圓，十圓，五圓，一圓，銀幣五十錢，銅幣十錢，五錢，銅幣一錢。

要塞地帶 在日本境內攝影或描畫雖屬自由，但於要塞地帶無論內外人士均嚴格禁止，不熟地理的旅客應當注意。除要塞地帶外，尚有神社佛閣等境內不准隨意攝影。關此禁止地點可向旅行詢問機關或旅館等預先問知爲要。

鐵路 日本國有鐵路的旅客座位，分爲一等二等三等，但除東京下關間往來主要列車外僅有二等及三等座位。客車票價，依照遞遠遞減法計算，以三等票價爲基本，加一倍則爲二等，加二倍則爲一等。凡孩童未滿四歲者免收票價，其已滿四歲未滿十二歲者減半核收。車票除普通單程票外，尚有來回票·迴遊票·團體票以及其他各種聯運票。快車加價票，分爲普通及特別兩種，普通快車的加價，每經行四百公里，一等二圓·二等一圓三十錢，三等六十五錢，四百一公里至八百公里，一等三圓·二等二圓·三等一圓，八百一公里以上，一等三圓七十五錢·二等二圓五十錢·三等一圓二十五錢。特別

快車的加價，每經行四百公里，一等四圓・二等二圓五十錢・三等一圓三十錢，四百一公里至八百公里，一等六圓・二等四圓・三等二圓，八百一公里以上，一等七圓五十錢・二等五圓・三等二圓五十錢。臥車牀位費，每鋪每夜一等上鋪五圓・下鋪七圓，二等上鋪三圓・下鋪四圓五十錢，三等上鋪八十錢・中鋪及下鋪均爲一圓五十錢。至於連絡船的臥牀費除青森函館間需一圓五十錢外一等旅客隨時可用臥牀不取另費，二等牀位費每鋪每夜爲一圓。旅客托運行李，每張客票的免費重量以一等六十公斤・二等四十公斤・三等三十公斤爲限。

搬運行李 日本國有鐵路主要各車站，概有載紅帽子的搬運夫，以便旅客搬運行李，其取費無論輕重大小均每件五錢。於長崎門司神戶橫濱等埠，亦有輪船公司特許的脚夫，代旅客搬運行李，由碼頭至車站或旅館等處，取費每件自二十錢至七十錢不等

代步 在各主要都市，常有出租汽車以備旅客雇乘，其價目依地勢情形與時間早晚以及氣候常異等々の不同，而不免稍有變更，在東京大阪等處市內五十錢至一圓左右，

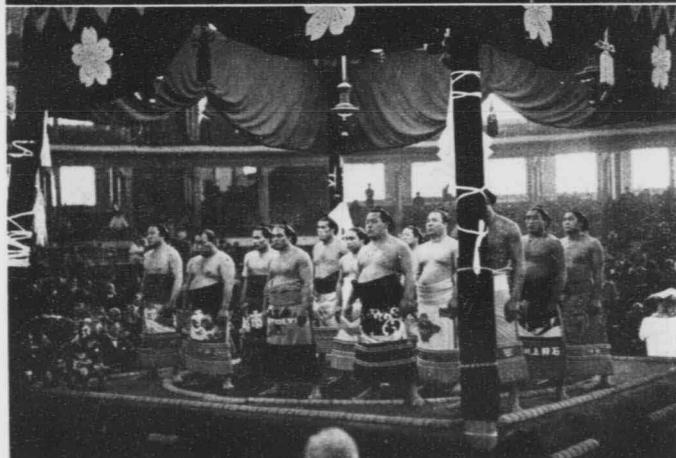
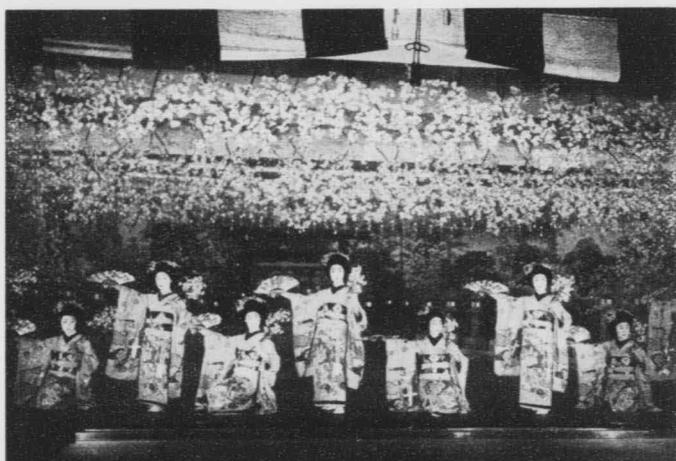
其他都市稍爲昂貴。公共汽車價目按區計算，每區爲五錢左右。街市電車無論遠近爲六錢或七錢或每區三錢以上。人力車現係舊式交通工具，除各埠或名勝地外不能常用，其價目反較汽車爲貴。

旅館 日本旅館，房間飲食皆依日本樣式與習慣辦理，一宿需三圓以上，早晚兩餐寢具洗澡等費一概在內，午餐在外，其價目在一圓以上，旅館價目，如長久居住得有相當折扣，至於在溫泉海濱或山邊等處的旅館裏長期逗留，養病或避暑消寒時，其價目另有計算辦法。住宿日本旅館的旅客，除宿費外另有給茶錢及小費與旅館及其招待男女的習慣，然現有茶代廢止旅館，僅收所定宿費不取茶錢。

飯店 在日本主要都市概有洋式飯店，其組織有兩種，一爲美國式房間伙食洗澡等費一概計算，每日七圓以上，一爲歐洲式只算房間被蓋等費，每日三圓以上。對於長期居住旅客亦有折扣價目的辦法。

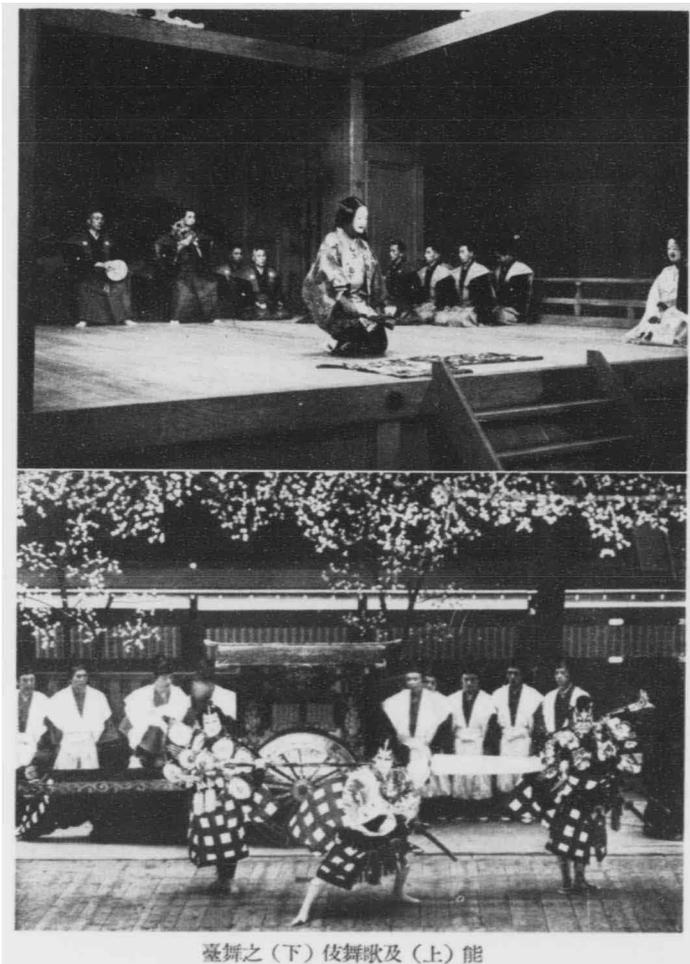
代辦旅行機關 在日本有日本旅行協會·通濟隆·美國運通公司·萬國臥車公司等代

辦旅行機關。日本旅行協會（日本國際觀光局）係鐵道省南滿鐵路及各主要鐵路輪船公司飯店商鋪等協同創設的機關，總局設在東京車站內，在日本各主要都市並天津北平青島上海大連奉天新京吉林哈爾濱以及其他各埠設有分局，專辦關於一切旅行事宜，如答覆各項問訊，設計遊程，發售各種車船票，預定臥車船位，代定各地旅館，辦理團體旅行以及其他旅行事項。



(技觀之本日) 撲 相

踊 都 之 都 京



能(上)及歌伎(下)之舞臺

○觀光指南

一、四季的誘力

日本可稱「華國」。二三月間，梅花引導着春神，馥郁放香。一到四月，則美麗的櫻花，首先開於南方暖地，漸漸及於北面，春色橫野，雲花滿目，蜂飛蝶舞，調和自然，紅巾翠袖，不勝含羞帶笑之情，人人且歌且舞，載笑載言，香花臥酒，盡歡不厭。五六月間，杜鵑花藤花菖蒲等類，爭妍競美。七八兩月，爲海水浴及登山的時期，都會人士，男女老幼，莫不勇躍往前爲乘風破浪，浮游於萬傾之中，跋涉長途道路爲阻。九十月，爲所謂天高馬肥的好時季，一年之中最爲快適，日本的國華係菊花，在此時期，可賞其高雅珍貴的本面目。一至深秋，紅葉滿山，同時種種佳味的水菓亦熟。自十二月至二月，爲冬期運動時節，滑冰溜雪頗盛，此與夏季的海水浴及登山爲日本最流行的健身運動。除以上所舉外，一年四季中，尚有在各地舉行的所謂年中行事，或神社佛閣的古來祭典，

且在大都市，還有隨時可觀的日本特有的歌舞伎劇人形劇及能樂等等。

二、國立公園

日本全境爲天然美的集成，世界人士讚揚不已。最近政府就國內無數的勝景中，選出最雄大而有特色的十二區域定爲國立公園，以謀保存或開發自然的觀景，充實各種觀光之施設。茲將國立公園的名稱與特色述列於下。阿寒（火山・湖沼及原始林），大雪山（原始林及谿谷美），以上均在北海道。十和田（湖沼與山岳美），日光（山岳・湖沼・溪流・瀑布與神社佛閣），富士及箱根（富士山・富士五湖及箱根溫泉鄉等），中部山岳（日本阿勒伯山・高山植物與原始林），吉野及熊野（山岳・森林・谿谷・激湍及海岸美等），瀨戶內海（島嶼與海洋美），大山（山岳・高原及原始林），以上均在本州。阿蘇（大火山群・高原及森林），雲仙（高原及溫泉），霧島（火山・火口湖及森林等），以上均在九州。

三、溫泉

日本到處有溫泉，實非過言。其泉質種類甚多，如鹽類泉、炭酸泉、硫黃泉、亞爾加里泉以及其他種種，不勝列舉，不愧爲世界溫泉國之稱。溫泉適於養病、慰勞、避暑、消寒，亦可藉以暢盡一夕之歡。茲就許多溫泉中而交通上至便的，舉其若干於下。箱根、熱海、修善寺、伊香保、鹽原及鬼怒川等處均在東京附近，由東京出發約需二小時乃至四小時可達，就中箱根一帶不但爲日本第一的溫泉鄉而且是最著名的避暑地。在大阪及神戶的附近有有馬及寶塚、城崎、白濱等處，到寶塚需一小時許，到有馬二小時，到白濱二小時半，到城崎四小時。在寶塚除溫泉外有最馳名的少女歌劇以及其他各種娛樂場所設備均很完善。距隣邦最近的溫泉則爲別府及雲仙，別府不獨在日本爲首屈一指的溫泉，即於世界亦最爲著名。

四、各大都市及觀光地

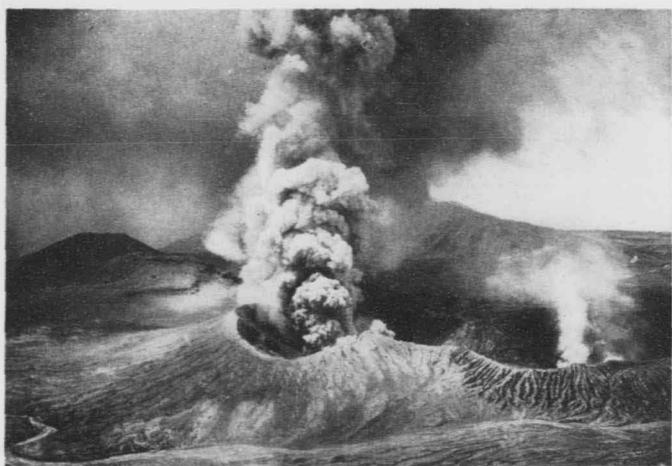
長崎 人口約二十一萬有餘，爲日中交通衝要之地，亦係日本最古的貿易口岸，過去三百五十餘年間，海外文化物產均由此地輸入。故至今市內仍處處充滿所謂異國情緒。貴重史蹟名勝甚多，如崇福寺、聖濟寺、福濟寺等，俗稱爲唐寺極爲著名。崇福寺係黃檗宗爲

福建人所建，其大雄寶殿護法堂媽祖堂海天門山門等建築物，現均由政府指定為國寶。他如諏訪神社在西北的西山，登臨一望全市風景歷歷在目，每年十月舉行盛大祭禮，即所謂日本三大祭之一，與每四月舉辦的風箏競技並稱。附近更有唐八景的佳勝，登此遠眺長崎一帶港灣島嶼一瞰無遺。

雲仙 此地為國立公園之一，山嶺重疊之間，有池沼，瀑布，草原等天然佳景，溫泉飯店打球場等文化施設。春期佳日此地特有的杜鵑珍花盛開，夏期赤日可適避暑，秋期紅葉滿山，冬期霧冰清麗均可觀賞，可謂四季咸宜。在山麓的島原半島，長汀曲浦白沙青松風景優美，且處處皆適於海水浴。

阿蘇 阿蘇山係世界最大的活火山，汽車可直達大噴火口的近旁。若欲眺其遠景及山麓，以登大觀峰為最宜。溫泉林立遊覽極便。本地一帶為國立公園之一。

別府 人口四萬三千，全市宛然浮於溫泉之上，有千三百有餘溫泉孔，源源湧出，一晝夜泉量達六千公升。日本近代醫學的恩人德國具邇滋博士，曾於所著日本鑛泉誌中謂，



別府府溫泉

阿蘇火山



瀬戸内海

宮島嚴島神社

「天下景勝縮寫一區，加之有湧出來各種靈泉，實爲世界罕有」云云，誠不愧其說也。且冬暖夏涼，避寒避暑，無不相宜，施備完善，允稱勝地，中西名士要人遊覽不絕。附近名勝甚多，以由布院耶馬溪最爲著名，俱足遊玩，不致使長期滯留旅客感覺無聊。由此至大阪，有豪華的遊覽船，每日早晚開行二次，經過瀨戶內海，約十八小時可達。

下關 人口約十三萬餘，與門司隔下關海峽相對，扼瀨戶內海之咽喉，與朝鮮及日本口岸連絡，不但爲交通要衝，且爲遠洋漁業之集散地。景致亦佳，日本著名詩家賴山陽有詩言之曰，「綠酒紅燈醉顏迷，萬檣影裡月高低，醒來忽覺身爲客，隔水青山是鎮西」，可見一般至今傳爲本地風景寫實之作。

嚴島 一名宮島，爲日本三景之一，周圍約三十一公里，具有史蹟與名勝。嚴島神社居本島北方，殿宇華麗，於滿潮之時，宛如浮於海面，尤爲壯麗。島上最高峯曰彌山，高四百四十五公尺，登之可眺覽瀨戶內海之風景。且楓樹滿山，每屆秋深，紅葉一暹，極爲美觀。

瀨戶內海 爲國立公園之一，有世界的水公園之名。島嶼若羅不下千餘，其風景之優美，有非楮墨所能盡者。名勝史蹟不勝枚舉，尤以鞆之浦、鷺羽山、屋島等處，更爲著名。船遊最宜亦可陸地眺望。更有大阪、高松間飛行機供鳥瞰覽之乘。

神戶 人口約九十一萬，居日本都市之第五位，爲最大通商口岸，亦以工業都市著稱。後負六甲連峯的翠巒，前圍茅灣一片的浦曲，成一天然大公園。濱海有須磨、明石之名所，居高有六甲有馬之勝境，交通至便，旅館完備近代文化的設施俱全。市內則有湊川神社、生田神社、諏訪山、湊川新開地等處，均足遊覽。由本市至大阪半小時，京都則一小時可達。

大阪 擁有二百九十八萬之人口，爲日本第二位之都市，且爲最大的經濟中心地。商賈櫛比煙筒林立黑霧蔽空，顯示商工業的繁榮。尤以紡績工業更盛，握全國經濟界興衰的關鍵。本市俗稱煙都，亦有水都之名，六十餘之大小河川四通八達，橋梁一千四百餘座散位市中，現出特異的都市風味。既以經濟都市著稱，名勝舊蹟自較京都、奈良爲少，然大阪城、天王寺、生國魂神社，亦皆名勝之地。道頓堀、千日前、新世界等處，爲本市遊樂的中

心。劇場、飯館以及其他娛樂場所，應有盡有，熱鬧非常。

奈良 人口大約六萬五千，舊名寧樂之都，係日本文化最古的中心。一千一百五十年前，元明天皇建都以來，歷經七代七十餘年間，文化燦然放光於此。當時與中國交通密切，明朗之文化，濶達之思想，頻頻輸入，因之建設雄偉，追溯當年情形。允稱此地加以幽秀的風景，雅麗的公園，宏大的建築，莊嚴的塑像，清澄的流泉，豔美的花樹，更加人工修飾，歷歷如畫。如東大寺、正倉院、興福寺、春日神社等，豪華的建築物甚多，不勝枚舉。他如大佛殿稱爲世界第一的木造建築物，安座殿內的毘盧舍那佛，高達十六公尺，重量四十五萬一千七百五十公斤，亦爲世界最大的鑄造物。市北有法隆寺，爲一千三百年前所建，實爲世界最古的木造建築物。

京都 人口一百零八萬，居日本第四位之都會。從桓武天皇以來至明治維新一千餘年間的首都。爲學藝宗教美術風俗等的中心。東北西三面翠巒相抱，鴨川之流涓涓有聲，實爲山紫水明之境，名勝古蹟之地。清水寺、金閣寺、嵐山以及其他神社佛閣，足供遊人的流

連曠賞。每年盛會甚多，如陽春四月櫻花盛開時之祇園躰，五月之葵祭七月之祇園祭及鴨川躰，十月之時代祭，均爲環球著名。屆時新京極一帶燈花燦爛，成不夜之鄉，遊人如蟻，開特有之景趣。工藝生產如西陣織（綢緞）京染（漂染布）刺繡陶磁器漆器扇子等物，高雅優美世所欣賞。附近琵琶湖畔有近江八景之勝，風景清秀頗足一遊。

山田 爲神都，日本國民篤敬崇拜之伊勢大神宮鎮於此地。神宮分爲內宮外宮。內宮在五十鈴川畔，奉祀皇祖天照皇大神。外宮在高倉山麓，祭祀百穀之主，賜與人類必需衣食的豐受大神。本市人口僅有五萬，而每年參拜旅客有三百萬以上。附近有二見浦朝熊山鳥羽等名勝，環球著名的日本真珠，大部產於鳥羽。

名古屋 在日本中部爲第三位之都市，人口一百零八萬有餘，不僅是海陸及東西交通要衝，同時爲商工業及教育之中心，特以纖維工業及陶業著稱。在觀光都市的立場而言，代表本市者即名古屋城是也。建造於三百年前，雄偉壯麗的天守閣上，有黃金的鯨魚，即以此魚而言，雄者居北高二公尺八〇，南者是雌高二公尺五〇，燦然奪目極爲美觀，



寺 水 清 都 京

城 阪 大



箱根宮之下溫泉

富士山

故有金城之名。市內鶴舞公園，聚和洋風致。其他覺王山熱田神宮等，可遊名所不勝枚舉。附近有木曾川，乘扁舟順流而下，飽瞰妙景，非語言所能形容。岐阜距本市亦不遠，所謂鸚飼者是著名於世。

富士山及五湖 靈峰富士山爲世界人士憧憬的對象，高海拔三千七百六十八公尺，遊歷旅客東行之際，由車窓中即可望見。每年自七月中旬至八月中旬爲最適當登山時期。在山麓有山中河口西精進本廬等所謂五湖，碧水如鏡富士投影，宛然人外仙境。此富士山及山麓一帶爲國立公園之一，代表日本山岳風景。附近有身延山昇仙峽下部溫泉等處，均爲遊覽勝地。由此至箱根，設有公路，平坦如砥，僅需數小時而已。

箱根 是由東京僅需二小時即可達之溫泉鄉。往時此地爲險阻的山岳地，較中國函谷關蜀道有過之無不及，現在山中縱橫開路交通至便，以完備施設著稱於世。然而其完備文化施設中，風景保存完善，到處湧出溫泉，加之有湖沼，有溪谷，並可一望火山的壯觀，與富士一帶，同爲國立公園之一。

熱海 由東京二小時可達，爲伊豆溫泉鄉之最著名者。青山圍繞，一面臨海，極適於避暑避寒，娛樂施設完全整備。竝爲巡遊箱根伊豆溫泉鄉之要衝，公路貫通伊東修善寺箱根等處。

鎌倉 在七百二十餘年前，源賴朝創開幕府於此。其後約一百五十年間，爲武士政治的中心地。故至今淡白質素剛健的鎌倉時代文化之遺跡，到處可觀。圓覺寺爲宋之學僧佛光禪師開山，建長寺爲宋之大覺禪師開山，其外在此寺院與中國莫不有文化關聯。當明治初年，此地荒涼一片，今已變爲繁華鄉鎮，適於避暑消寒，交通至便，由東京需一小時可達。

橫濱 距今八十年前，日本與英、美、法各國締結通商條約，結果開放此地爲通商口岸。當時戶數不過八十餘，至今人口達七十餘萬，爲日本第六位的都市，亞於神戶的商港。在大正十二年遭未曾有的大震災，全市毀滅殆盡，但今已煥然一新，完成近代的都市形態。離東京僅二十五公里，其間以小町村相連，乘電車需一小時可到。伊勢佐木町爲商業區，

此外俱備近代式的野毛山公園，豐富雅趣的三溪園，均有一遊之價值。

東京 爲日本首都之地，且爲政治經濟文化的中樞，亦係全國交通路線的中心，人口五百八十萬餘，居世界第三位的大都市。當大正十二年大震災之時，商業區大半盡歸烏有，但現以國民努力能排萬難，已次第建設勝於從前的大都市，所有諸般施設無不近代化，然亦不乏江戶明治大正各時代的史蹟，隨處可觀。皇宮位居本市中央，圍繞皇城爲中央政府各官廳，外國大公使館，主要銀行公司，官私立大學及專門學校。市內分爲商業區工業區及住宅區，交通四通八達，除市營電車省線電車公共汽車地下鐵道外，有營業汽車極爲方便。茲擇著稱名勝略敘於下。明治神宮爲奉祀明治天皇及昭憲皇太后之神社，四周樹木森森，風景清幽。靖國神社供祀明治維新以後陣亡護國英靈之處，建築極爲壯嚴。明治神宮外苑有全國最大體育場，各種競技場設備周全。帝國議事堂係白晷高樓，以足代表現代日本豪華的建築物。西本願寺別院，孔子廟，震災記念堂，東京科學博物館，歌舞伎座，三越百貨店，上野公園，隅田公園，日比谷公園等處，均有遊覽價值。其他銀

座新宿淺草等處更爲遊樂中心。此市每年各種盛會甚多，一五兩月有相撲在國技館舉行，二月有節分會及建國祭，三月有雛祭，四月有釋迦誕生灌佛會，孔子祭，花見（卽賞櫻花），五月有端午祭，六月有山王祭，七月有兩國煙花，八月有隅田及多摩川煙花，九月有神田祭，十月有立正大師日蓮上人會式及神宮運動競技，十一月有明治神宮祭，十二月有歲之市及基督降誕祭。市內備有遊覽汽車，每日定時運行，快適便利，運費低廉，遊覽各處，尤爲妥善。

日光 爲國立公園之一。此地以東照宮著稱，但其風景却不盡在東照宮，聚人工美與自然美於此，有湖沼，有溪流，有瀑布，有溫泉，其先天的構造，已具日本風景的典型。東照宮祭祀德川家康，殿宇極爲華麗，正門名陽明門，雕鏤玲瓏，備極精細，爲全國所罕有，足以代表此宮之建築美。山上有華嚴瀑，高一百公尺，淡碧之水絕壁而下，可稱偉觀。中禪寺湖在男體山麓，又名幸之湖，水光山色，風景佳絕。此地一帶尤以新翠及紅葉著稱，頗足遊覽，夏期既適於避暑，冬日更可滑冰溜雪。



站 總 京 東

橋 重 二 城 皇



山伯勒阿之本日

宮照東光日

松島 爲日本三景之一。松島灣中碁布羅列大小百餘島嶼，各有各之形態，各盡其妙，奇岩青松映於漪澹波光之中，正如一幅名畫。從鹽竈有遊船巡遊灣內，富山大麿森多聞山扇山等處，均可登臨，憑高遠眺，心神爲之一振。自東京約七小時可達。

○國勢概觀

一、領土及人口

日本帝國係合本州四國九州北海道朝鮮臺灣樺太以及其他島嶼而成，其面積爲六十七萬五千方公里，合計關東州租借地及南洋委任統治地帶，則其總面積共計六十八萬一千方公里。地球表面積的百分之七一爲海洋，百分之二九乃陸地，其中除水結地帶外，人類能居住的陸地，約爲一萬萬三千八百萬方公里，日本的領土佔其百分之〇五。

日本的人口總數，據昭和五年（一九三〇年）的國勢調查爲九千五十萬人，其中內地人口佔六千四百四十五萬人。據昭和十年的國勢調查則爲九千九百四十五萬人，內地人口佔六千九百二十五萬人，因此平均每年人口增加九十萬左右，所以不到數年日本人口可達一萬萬以上。明治以前的人口，雖無正確調查，然在明治五年（一八七二年）內地人口推定數爲三千四百八十萬人，此後至昭和十年六十餘年間，增至一倍許。現在世界人口總數爲二十萬萬，則爲日本人口總數的二

十一倍左右，換言之日本人口佔世界人口的百分之五。日本領土爲世界陸地總面積的百分之〇·五，而人口又爲其百分之五，這就表示日本人口密度較世界平均數多至十倍左右。因此許多重要問題由之而生。

二、國 富

日本的國富，在明治三十八年（一九〇五年）爲二百二十五萬九千萬圓，國民每人可得五百一十四圓。在明治四十三年爲二百九十四萬萬三千萬圓，國民每人可得五百八十圓。在大正二年（一九一三年）爲三百二十萬萬四千三百萬圓，國民每人可得六百圓。在大正六年爲四百五十六萬萬九千六百萬圓，國民每人可得八百一十五圓。在大正八年爲八百六十萬萬七千七百萬圓，國民每人可得一千五百三十圓。至於大正十三年則爲一千二十三萬萬四千二百萬圓，國民每人增至一千七百三十一圓。至昭和五年（一九三〇年）已達一千一百一萬萬八千八百萬圓，國民每人約一千七百一十圓。如此每年逐漸增加有無止境之勢。

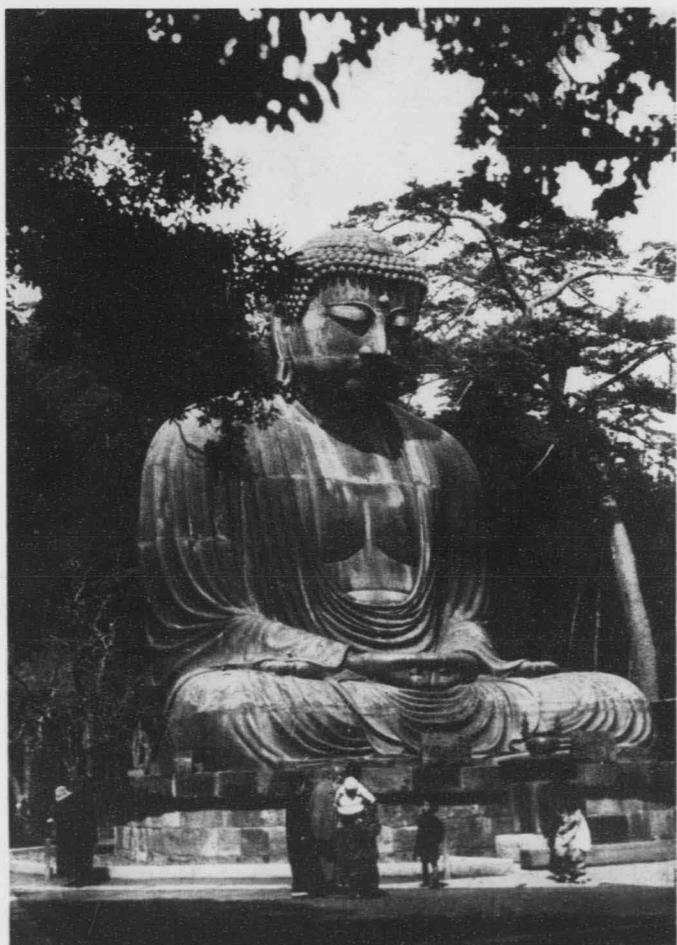
三、政 治

日本是由萬世一系之天皇統治，此與其國家的存在，共爲金剛不朽之鐵則。

日本的政治是實行於立法司法行政三權分立之下。帝國議會係由貴族及衆議兩院組織而成，所謂立法府是也，但除制定法律外，尙以參與國家的財政，監督政府的行政爲任務。貴族院以皇族議員世襲議員有爵互選議員勅選議員帝國學士院會員議員及多額納稅議員等組織之。此中除有爵互選議員帝國學士院會員議員及多額納稅議員的任期爲七年外，其他議員皆是終身職。衆議院由三十歲以上的日本臣民依選舉法而選舉出來的議員四百六十六人組織之。議員任期爲四年，議會分爲通常及臨時二種。通常議會每年十二月末召集之，會期爲三個月。臨時議會於緊急必要時召集之，會期每次臨時決定。

行使司法權者，則爲裁判所，絕對不受其他機關的干涉。裁判所分爲通常及特別二種。通常裁判所指區裁判所地方裁判所控訴院大審院而言。特別裁判所指軍法會議臺灣總督府法院朝鮮總督府法院關東州法院領事裁判特許審判而云。

掌理行政者，則爲內閣（所謂中央政府是也），以總理大臣及各省大臣組織之。各大臣除輔弼天皇外，分擔掌理外務內務大藏陸軍海軍司法文部農林商工逋信鑛道拓務各省的行政事務。



佛 大 倉 錄



明 治 神 宮 外 苑 運 動 場

日本內地劃分爲一道三府及四十三縣。設有道廳、府廳、縣廳、道長、官、府、縣知事等地方長官，於內務大臣的指揮監督下掌理行政。然而在各府縣又有府縣會及府縣參事會的組織，形成地方自治的形態。以上各機關外，於各道府縣尚有市町村的自治團體，各市設有市會及市參事會，町村設有町村會等之議決機關。

外地設有朝鮮總督府、臺灣總督府、樺太廳、南洋廳及關東局。總督、長官或總長於總理大臣拓務大臣或駐滿全權大使的統理監督之下掌理殖民地行政。

除以上所舉的各機關外，另設樞密院、元帥府、軍事參議院等最高諮詢機關。樞密院爲奉應天皇之諮詢而審理重要國務之天皇的顧問機關。

四、財 政

日本國家的會計分爲一般及特別二種。特別會計由一般會計分離獨立編成歲入歲出，有外地會計、鐵道省會計等三十餘種，自昭和九年起通信事業亦列特別會計之一。

近來日本的財政甚爲膨脹。從明治三十年（一八九七年）的一般會計觀，歲入僅爲二萬萬二千六百萬圓，而歲出則爲二萬萬二千三百萬圓。到昭和八年（一九三三年）則歲入增至二十三萬萬

三千一百萬圓，而歲出爲二十二萬五千四百萬圓之多。

據昭和八年的決算，其財源百分之二九·八爲從關稅酒稅砂糖消費稅織物消費稅清涼飲料稅及專賣煙草鹽樟腦等類之益金，百分之一一·三爲所得稅及營業收益稅，百分之四·六爲地租相續稅資本利子稅，百分之七·三爲印花收入及通信業收入，百分之三四·二爲公債及借款，百分之一二·八爲其他收入。現在日本的財政尙有逐漸膨脹的趨勢，在另一方面此即表明國力的伸展。

五、宗 教

日本的宗教分爲神道佛教及基督教。據最近的調查，在內地的神社數約爲十一萬零九百社，其內除神宮僅有一社外，官幣大社有五十八社，官幣中社有二十五社，官幣小社有五社外，別格官幣社國幣大社國幣小社府縣社鄉社村社無格社等共計有十萬零二百。關於神社事務歸內務省神社局掌理。神道各派的教會及說教所數約爲一萬四千六百，佛教各派的寺院數約爲十萬零六百，基督教各派的會堂及講義所數約爲一千九百。關於神佛各派事項歸文部省宗教局掌理。

六、教 育

至於最近日本內地的各種學校總數爲四萬六千有餘。就中小學校二萬六千，師範學校一百有餘，中學校五百六十，高等女學校九百六十，高等學校三十有餘，大學四十七，各種專門學校一百七十，實業學校一千有餘，盲聾啞學校一百三十有餘，其他補習學校以及教員養成所共一萬七千許。

在日本，已達學齡（滿六歲）的兒童，依法令的規定，有就學的義務，因此小學教育稱爲義務教育。小學校經費由中央政府府縣與市町村等所負擔，其金額單就內地每年需要二萬萬五千萬圓，每戶的負擔十九圓左右。現在教育普及全國，大部份國民都能讀能寫能算，所謂識字運動在日本早已不成問題。

七、產 業

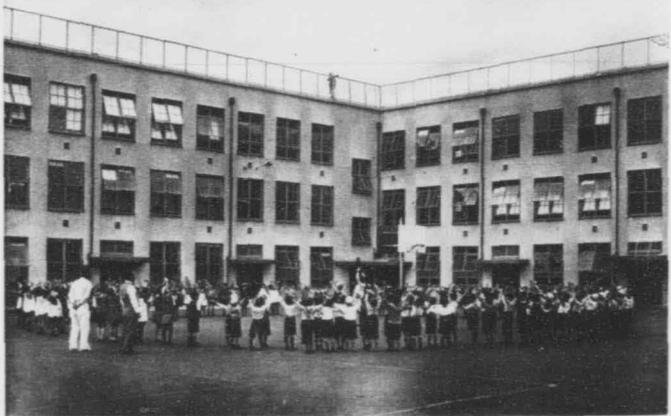
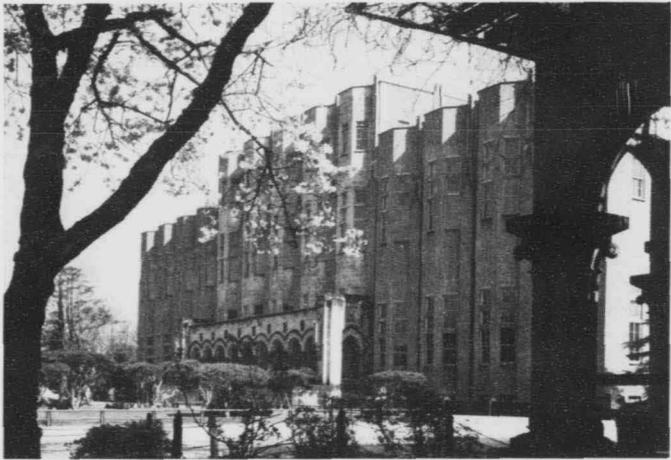
日本人口總數中，男女有業者佔百分之四五·五，其餘爲無業的家族或無業者。今就有業者的產業部門視之，則農業佔百分之四八·三，水產業佔百分之二，鑛業佔百分之一，工業佔百分之一八·五，商業佔百分之一七，交通業佔百分之三·二，公務自由業佔百分之七，家事使用人佔百分之二·八，其他佔百分之一·二。

近來工商業雖極發達，然半數國民仍從事於農業。農業不但從國民主要食料之自給自足的方面看來是最有重要性，而且包括多數農民的農村實為工業勞動力的來源，實為不可輕視的事實。水產業為最適應於日本國民性的產業之一，水產物除供給國民必要而不可缺的動物性食料外，又為最重要的輸出品之一。此農業及水產業二項為將來工業發展到如何程度，而必須併行維持的產業。

現在「工業日本」的名聲高於全球。日本境內因缺乏天然資料，故鐵、鑛、棉花、羊毛與煤、油等主要原料，必賴輸入以資供給。可是亞細亞、東南兩洋的十萬萬民衆，佔世界人口的半數，而東南兩洋為世界最大天然原料的產地與供給地，居在此間的日本，無論在原料方面或市場方面，誠可謂已有天惠之地位云。

一、農業

日本國土山嶽重疊平原僅少，耕地面積因此狹隘。對於內地總面積之比例，耕地面積僅佔百分之一五，加朝鮮及臺灣之面積亦不過增至百分之一七。以每一個農業者的面積與諸國比較，則當德國的五分之一，法國的六分之一，而較美國僅僅三分之一。根據如此狹隘的耕地，於極高可能範圍的生產量之必要上，而日本的農業便實行世界無類的集約栽培法，盡人類力量而為之。



舍校校學小

學大國帝京東



(節花桃) 祭 雛

湯 之 茶

所以每一耕地單位的收穫物數量，居爲世界第一。

農產物大別爲糧食與工業原料兩種，糧食又可分爲米糧穀類蔬菜及果實與食用畜產物等，然日本究以米穀爲大宗。米之世界產額，合中國推定產額共爲十萬萬石（一萬萬四千公噸）左右，幾全額爲亞細亞之出產，日本亞於英領印度及中國而爲世界第三位的產米國。白米爲日本國民主要食料，與國民生計有重大關聯。在內地的產額常年爲六千萬石左右，如在昭和八年未曾有的大豐年則增至七千萬石。但因內地消費量爲七千三百萬石內外，所以於常年產額可知不足一千萬石以上，卽於大豐年亦不足三百萬石左右，此不足數量由朝鮮及臺灣移入補之。

內地朝鮮臺灣的產米量約八千五百萬石左右，若以每一石價值二十五圓計算則共計二十一萬萬圓，爲日本產物中最大金額。米價前數十年爲物價的標準，最近已失昔日之地位，此於民生安定尙有重大關係，政府有鑒於此，大正初年（一九一二年）以來設有種種調節米價辦法，乃於昭和八年（一九三三年）春期制定「米穀統制法」，同時禁止外國米的輸入，實行米價的公定，調節集散的數量。麥爲亞於米的主要食料，內地產量各種共計爲二千五百萬石，當米之常年產額的百分之四〇左右。在內地小麥需要數量大約一千三百萬石，除製粉所用外，最近已達自給自足的狀態。

二、水產業

日本的水產業，在漁獲數量方面，或在從業的人數方面，均爲世界第一位。漁獲數量合計內外，地共五百二十萬公噸，其金額爲三萬萬三千萬圓，已達世界漁獲總量的百分之四〇。至於水產業者的活動範圍，實佔世界漁業面積的三分之一，從業的人數爲一百五十萬人，佔世界總數的過半。日本水產業的發達，足以補助產產之不振，而水產物除一面供給國民多量的魚肉外，他面又爲次於纖維工業品的重要輸出物，其金額已達八千萬圓。輸出品種類大約可分爲二種，其一爲向中國輸出的乾魚貝及海帶等類，其他爲向歐美輸出的蟹及鮭的罐頭魚油魚粉與石花茶等類是。

三、鑛業

在日本境內，所埋藏鑛物的種類雖多，但其數量却很少。現在國產之能應需要的，不過煤鋼及土石等類而已，其他則均賴輸入。最近內地鑛產物的總額價值三萬萬六千萬圓，而煤鹽則佔其半。金銀的產額較數年前，增至五成以上，但合算外地產額，金不過爲世界產額的百分之四，銀不過爲其百分之三·五。至於鐵鑛產出微少，其需要數量的六成左右，爲由外國輸入，可是製鐵業最

近非常發達，鋼塊的產額竟達三百八十萬公噸，佔世界第六的地位，已從連年輸入的超過而轉爲輸出的超過。歐洲大戰以前，日本爲世界第二位的產鋼國，但於南美及亞非利加發見新鑛床以來，因銅價暴跌之故，以致形成逐漸衰落之勢。但最近以銅爲材料製造品的輸出，亦殊屬可觀。至輕金屬如鋁與鎂等項，向來的需要幾全賴於輸入，可是最近鋁的製造逐漸就緒，而鎂竟能有少量的輸出。

煤油爲近代生活上最重要物品之一，其在日本產額內外地合算約爲一萬萬四千萬加倫，最近原油及重油的輸入額爲八千餘萬圓，製造品的輸入額爲四千萬圓，共計一萬萬二千萬圓，半額以上由美國輸入。昭和九年七月政府公佈「石油業法」，規定全國煤油公司有將前一年輸入總量的半數隨時貯藏的義務。

四、林業

日本爲世界罕見的森林國，內地總面積的五成二分，朝鮮的四成九分，臺灣的五成二分，都是森林。在日本建築工業及薪炭等，都需要多量的木材，在內地的斫伐木材額，容量爲五千六百萬石（每石合三・〇三〇三立方公尺），合金額八千九百萬圓，斫伐薪炭用材額，容量爲一萬萬三

千萬石，合金額四千七百萬圓，此外由外國輸入的木材，容量爲六百萬石，合金額四千萬圓。這是因爲日本境內，不但地形上的不便斫伐，而且必需用材的針葉樹少，闊葉樹多的緣故。至由樺太移入的係多量的木漿原木，然朝鮮臺灣並不是內地的用材供給地。

森林除供給木材用途外，尚有涵養水源，調節氣候，防衛風雪與保存風景等重大任務。政府有鑒於此乃指定四十萬九千餘處，面積共二百萬町步（一町步合九九一七方公尺），以此森林總面積的一成作爲保安林，實行禁止或限制斫伐。

五、工業

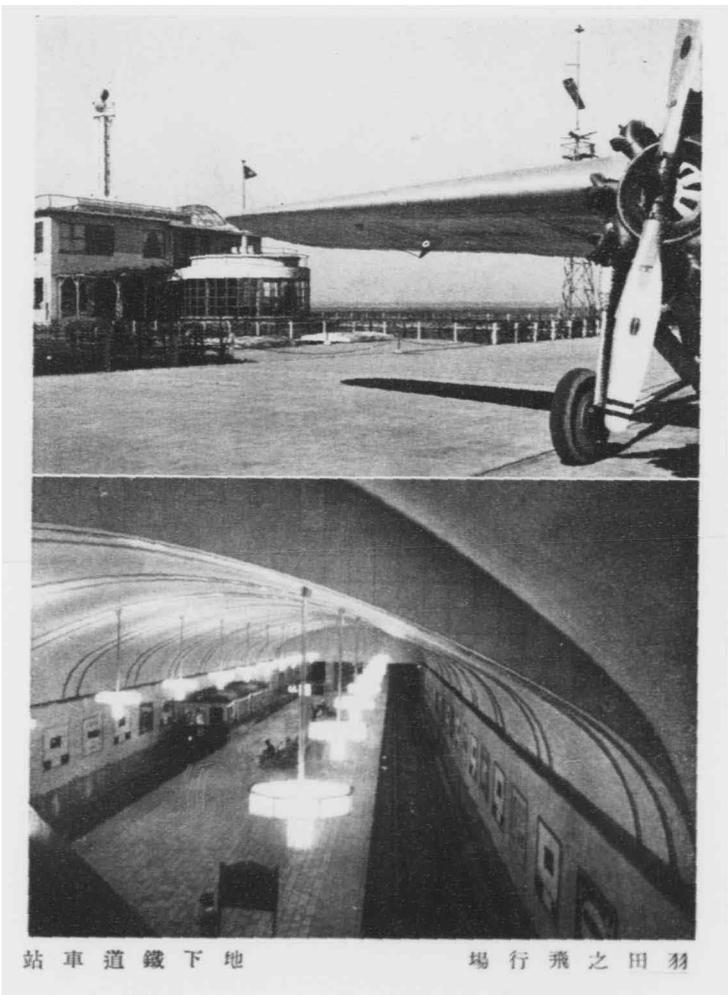
日本的工業人數，最近推定爲六百萬人，其中常用職工五人以上的工廠從業者係二百萬人，因其在總數六成以上的，是從事於常用職工五人以下的小規模工業的了。這可說是日本的工業尚在發達的過程中，但在另一方面看也就是日本工業的一特徵，最近雜品輸出數量之所以激增的，也就是此等小工廠努力的結果。

日本工業的總生產額，雖然缺乏正確的調查，可推定雇用職工五人以上的工廠的生產額約爲七十九萬萬圓，其中紡績工業最多竟佔二十七萬萬圓，其次爲化學工業約十三萬萬圓，食料品工業



車 汽 共 公

路 鐵 索 網



站車道鐵下地

場行飛之田羽

約十萬萬圓。由此除去原料及材料的消費額外，純生產額可得三十二萬萬圓，若再加上小規模工業的純生產額約五十萬萬圓，則總純生產額為八十萬萬圓有餘。

今若更就日本的工業分別觀之，則首先應舉出的就是綿業，號稱綿業國的日本確居世界第二位，其為綿製品輸出國的地位則為世界第一，已遠駕於紡績業創始地的英國之上。棉花幾全部係輸入品，其金額為數頗巨，然而其大部份可以製造品的輸出項下相償，今已達到所謂「綿業獨立」的地步了。

日本的生絲，其產額約為四萬五千餘公噸，佔世界產額的百分之八〇，其最大輸出額達八萬萬八千萬圓。產額與輸出量均居世界第一位。最近因有美國的不景氣及人造絲的壓迫，稍覺不振。蠶蠶為日本農村的重要副業，以生絲市價的跌落，售路的減退，給與農村經濟的影響甚大。因之政府當局及其他方面，竭力求獲蠶絲業的更新對策，實行原蠶的國家管理，圖謀生產成本的減低及品質的改良等々。人造絲工業最近發展甚著即所謂新興工業之一，其地位向來不過佔世界第十但現在躍居世界第二，幾與美國並肩而立，其製造品則為亞於綿製品及生絲的重要輸出物。

至於其他產額之佔世界第一位的，約有化學膠、魚油及鯨油等類。化學膠的產額為世界產額的

百分之三五，計產八千九百公噸。魚油及鯨油爲十一萬六千公噸。次爲硫酸鹽、硝酸及醋酸等工業用酸類。其產額爲二百萬公噸佔世界第二位。亞爾加里工業雖然進步最遲，但現在曹達、灰苛性、曹達及晒粉等有五十八萬公噸的產額，與英德兩國爭居第二位。樹膠工業居世界第三位，而其製造品播滿全球市場。製紙工業與文化的伸展併行發達，現在洋紙的製產額進居世界第五位，而其品質較歐美各國產品亦無何等遜色。向來不振的羊毛工業及機械工業，現在異常發達。毛織物的輸入年見減少，較數年前減至六分之一。機械類除特殊品或專賣品外，在國內製造，如內燃機械、電氣、機械、紡績、機械以及各種精密機械等，皆可適用國產，且一部份已有輸出的餘裕。食料、品工業的發達亦爲顯著，如砂糖、麥酒等不但完全足以供給國內的需要，而且向外輸出數量亦爲不少。罐頭食品的輸出更是逐年增加。

最後可舉的爲窯業。日本的陶磁器爲古時以美術品在世界頗有名聲，然近來却爲工業品的重要輸出之一。且竟把向來爲世界第一位陶磁器輸出國之德國的地位奪得了。洋灰工業現已確保世界第二的地位，玻璃板的生產額則位於世界第一，而玻璃鐵器的產額亦逐年增加。

六、電氣及瓦斯事業

過去數十年間，日本電氣事業的急速發展，爲世界所驚異。以最近的情勢較之大正初年，則發電力增至八倍半，電燈七倍，電車路綫的延長亦七倍，而資本金更增達十數倍。

發電力的比率爲水力六火力四，然實際上發電量的九成以上則爲水力，至於火力發電所的大部份，不過爲過水期的補用而已。日本電氣事業發軔時，以電燈爲目標的企業關係上，電燈的普及居世界第一。電燈需要的戶數爲一千一百餘萬，在內地尙未設置電燈的地方，爲山間僻村或離島之處，但亦不滿全國戶數的一成。電氣事業爲現在日本工業發展的源泉，各種工廠動力的百分之九〇以上皆用電氣，爲最近在電氣化學上所利用到的，可注目的事實。再者電氣事業的發展。在另一方面是促進電氣用機械器具類的生產，其產額最近亞於美德英而佔世界第四位。

其次可述的卽爲瓦斯事業。燈用瓦斯隨電燈普及漸漸激減，然熟用瓦斯於都市地方將有發展的趨勢。在日本內地使用木炭或柴薪的習慣尙普通，在此關係上，故利用瓦斯的範圍較爲狹小，可最近內地需要的戶數亦爲一百九十萬戶左右，其需要量一半爲東京所消費。

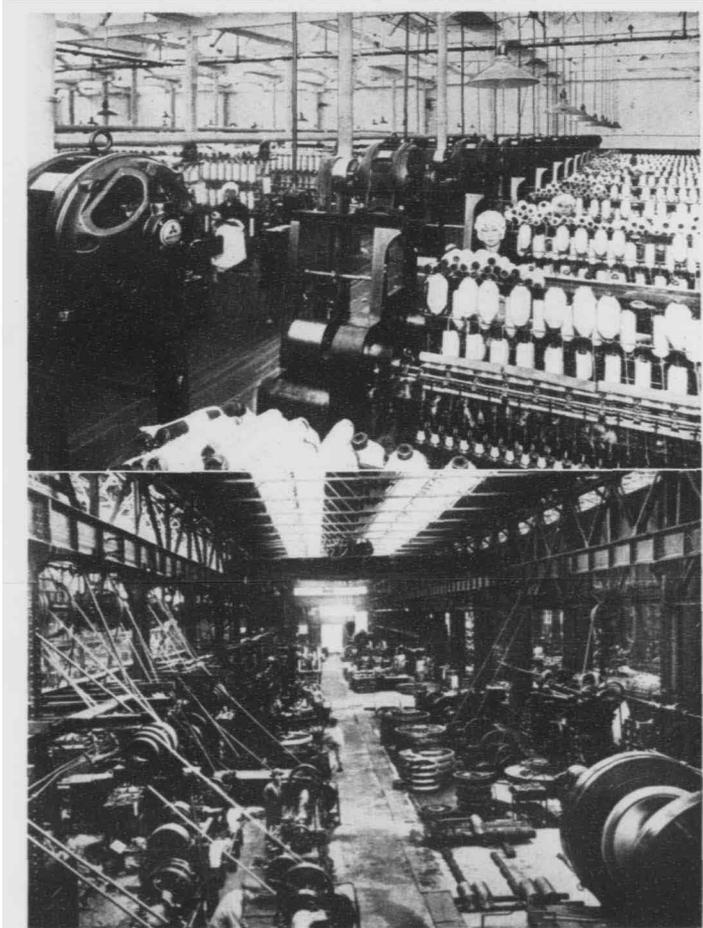
八、商 業

日本商業人口係四百九十萬人，爲有業人口的百分之一七，較之世界各國，其人口比率爲最多。

日本的商業就國內視之，其殘存於舊時代的小賣業者仍佔多數。但近來急激發達的，則為百貨店業，次為產業組合。就中尤其是百貨店，若以其規模與資本而論，實為世界有數的商家云。

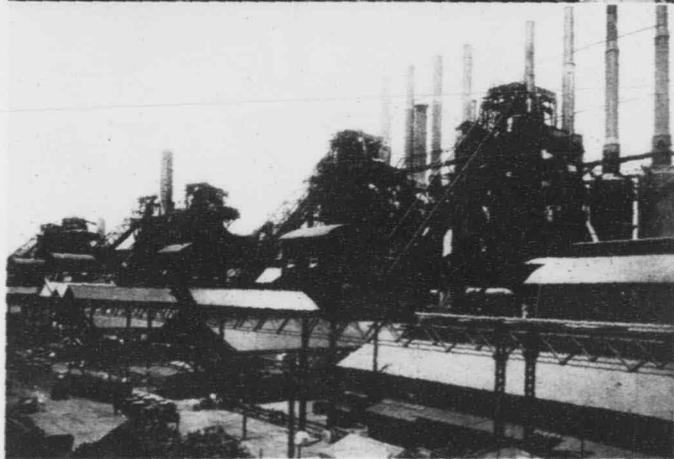
對外的商業即指輸出入貿易，大部份為所謂貿易商居間所舉辦，因此貿易商有特殊的發達。近來各國受經濟衰落之影響，貿易萎縮極為顯然，而日本輸出貿易反獨繁榮，以致各國莫不羨仰。最近世界各國採取各種方策，以抵制外貨之輸入，如提高關稅，徵收傾銷抵制稅，限定輸入數量及採用貿易均衡主義等政策。然日本商品仍能超越層々壁壘，進出於世界市場。其原因雖然不一，究竟還是日本商品價廉物美的一點所致。推其價廉的原因，則又為滙價的跌落，然其根本還當歸於工資的低廉，國民的勤勉而機巧，以及工業發達不久，所有設備完全嶄新而能率又大的緣故。而工資之所以能低廉，其主因又為日本國民的生活較歐美國民極為簡樸，絕無所謂汗血傾鎖的事實，此為各國經濟學者或赴日考察團所早已公認的。

最近日本貿易物品上之變動，就一般言之，較數年前，輸出方面半製品則減少，而全成品則增加，輸入方面全成品係減少，而原料及半製品則係增加。各品於貿易中所佔的重要性亦見變動，輸出方面生絲向為金額最多，但最近綿織物却佔第一位，生絲則降落至第二位，次為食料品（水



廠工輛車路鐵

廠紗紡



八幡製鐵所

惠那之發電所

產物與小麥粉爲主要)人造絲織物絲織物機械類鐵衛生絨及陶磁器等項，以上八項佔輸出總額的百分之六四。輸入方面棉花羊毛食料品(小麥與大豆爲主要)鐵礦油機械及生樹膠等項爲主，以上項佔輸入總額的百分之六五。向來輸出貿易的主要物爲纖維工業品，但最近機械與鐵等的重工業品及化學工業品所佔的地位漸次升高。其他各種雜品的輸出，每種價值雖小，總計之則爲數甚鉅，因此纖維工業品於貿易全體上其所佔比率有逐漸減少的傾向。

日本商品的市場，以全球各地分別計之，其輸出入以美國爲最大，次爲滿洲英領印度澳洲中國及蘭領印度等地。西部亞細亞阿非利加及中美等的新市場，其在金額方面尙屬少數，惟其進展極爲急速，將來希望甚大。

日本貿易在世界貿易上的地位，以金幣論，輸出入合佔世界貿易總額的百分之三·三，以物價論，輸出爲百分之六·二，輸入爲百分之四·四。在經濟恐慌以前，輸出入爲世界總額的百分之二·八至百分之二·九，所以輸出增至一倍，輸入增加三成。

九、交 通

海運 日本船舶數於大正元年(一九一二年)爲一千九百八十餘隻，一百四十餘萬噸，最近增

至三千三百六十餘隻，三百八十一萬二千餘噸，亞於英美兩國而居世界第三位。日本的輪船則日本郵船及大阪商船兩大公司所屬的所謂「社船」佔其三成，其餘七成爲所謂「社外船」，專以不定期航綫的輪船爲主。日本海運界的真正特色，實爲不定期貨物船，以全球海洋作舞臺活躍的一點，經濟恐慌以來各國整船噸數增至所有船數的百分之一〇以上的多，可是日本常有船腹不足的情形，以船舶出入的噸數論可謂世界第一位。

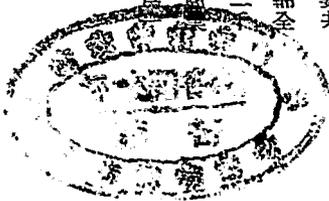
鐵路 日本鐵路近來發達極爲顯著，在大正元年其總延長里程爲九千七百公里，其中中國有鐵路佔八千四百公里，民有鐵路佔一千三百公里。最近總延長里程增至二萬三千公里，其中中國有鐵路佔一萬六千公里，民有鐵路佔七千公里（外地鐵路不在內）。

日本國有鐵路雖係一公尺〇六七的狹軌，但却有與廣軌鐵路相伯仲的設備及能力，開到時刻的正確，客車及車站的清潔，保路工事及調度車輛辦法的嚴整等々，實有很多足爲世界誇稱的特長。如修理機關車工廠的能率有世界第一的名聲。國有鐵路的營業成績極爲優秀，最近運載旅客數目爲九萬萬一千四百萬人，每日平均二百五十萬人，客車收入爲二萬萬七千四百萬圓，每日平均七十五萬圓，運載貨物噸數爲七千七百萬公噸，每日平均二十一萬公噸，貨車收入爲二萬萬一千九

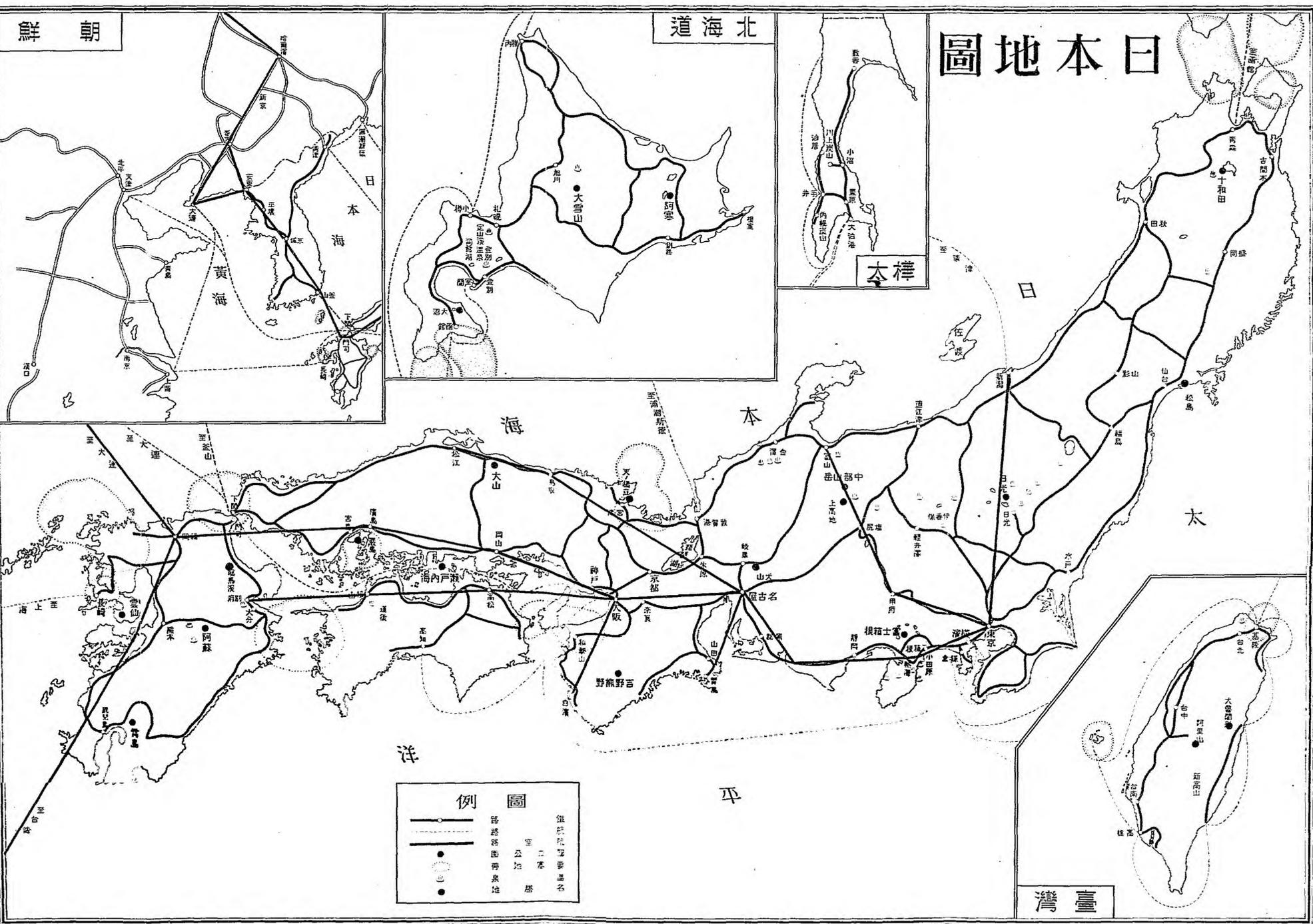
百萬圓，每日平均六十萬圓。日本國有鐵路的運輸旅客佔多貨物較少，此原因即地勢的關係，而大量貨物多由水路搬運所致，此為日本鐵路特色之一。國有鐵路除蒸氣列車外，在一部份的區域間又有電車及汽動車的運行，在未設鐵路的區間為使客貨輸送便利起見而有汽車的經營，更為水陸連絡而有設備完善的輪渡定時運行，無不稱便。

民有鐵路數為二百六十，其資本總額計十二萬九千萬圓，以電氣為動力的佔多數，其軌間距離除與國有鐵路相同外，一公尺四三五的標準廣軌亦不少。

其他交通工具 最近極其普及化的交通工具為汽車，就中出租汽車公共汽車以及長途汽車等日見增加。內地現有汽車數為十二萬輛左右。近來國產汽車的製造工業亦為發達，每年生產輛數共計各種約為二千輛有餘。腳踏車在日本為最普及的一種小交通工具，現有車數為六百五十萬輛全係國產。製造腳踏車的工業居世界第一，產額為二百萬輛，輸往東洋及南洋各地的價值為二百五十萬圓。他如馬車牛車荷車及人力車依然存在，然有逐漸減少的趨勢。次為飛行機，日本商飛行的正式開始時期在大正四年，從此以後漸為發達，近有定期航空綫為四千里，飛行機為百五十有餘，現尚在發達的過程中。



日本地圖



朝 鮮

北 海 道

本 州

日 本

太 平 洋

臺 灣

例 圖

	鐵 道 線	鐵 道 站
	公 路 線	公 路 站
	海 港	海 港
	山 頂	山 頂
	地 區 界 限	地 區 界 限



Pl. 39
1/2