

民國二十三年七月廿六日出版

日本研究會小叢書

第六十三種

日本的交通事業

日本評論社通信部

日本評論

(第五卷第一期預告)

日本國際現勢專號

- 一、日本與世界
- 二、日本軍備對世界和平之威脅
- 三、日本與中國
- 四、日本與美國
- 五、日本與俄國
- 六、日本與英國
- 七、日本與意國
- 八、日本與德國
- 九、日本與法國
- 十、日本與其他小國
- 十一、日本與東方弱小民族
- 十二、日本與國際聯盟

廿三年七月出版

沈觀鼎先生著
教育部審定

增修
補正
東
文
新
教
程

此書係外交部亞洲司沈司長新著內容豐富
新穎實用洵學習日本文言之津梁也寄售處
商務印書館民智書局開明書店內山書店等

日本研究會小叢書

第六十三種

日本的交通事業

日本評論社主編
正中書局發行

本叢書已出版六十三種

第一種	日本的軍費膨脹與財政危機	第廿二種	日本之農民運動	第四十三種	東北與白俄
第二種	日本國際貿易之分析	第廿三種	日本軍事經濟統制	第四十四種	日本之通貨膨脹
第三種	日本財政制度	第廿四種	日本戰爭總動員之準備	第四十五種	日俄外交之回顧
第四種	日本共產黨之發展	第廿五種	日本之化學工業	第四十六種	日本產業之現狀
第五種	日本法西斯運動之展望	第廿六種	留日華僑概況	第四十七種	日本人口之豫測
第六種	最近日本之軍備概況	第廿七種	日本政治之今昔	第四十八種	日本之人種
第七種	中日關稅協定問題	第廿八種	日本之米穀統制	第四十九種	日本在太平洋上之經濟戰
第八種	日俄中東路衝突之真相	第廿九種	日本之水產業	第五十種	日本現代人物小傳(一)
第九種	從國際經濟觀察中日關係	第卅種	日本之國有產業	第五十一種	日本國民經濟發展概況
第十種	日本之合作運動	第卅一種	日本對世界戰爭之準備	第五十二種	日本之礦業
第十一種	日本陸軍的統制與編制	第卅二種	抵制日貨之考察	第五十三種	日本國民的信仰生活
第十二種	日本財政史要	第卅三種	英文現代日本名人索引	第五十四種	日本之大陸侵略政策
第十三種	日本蠶絲業之統制	第卅四種	日本殖民地之政治制度	第五十五種	日本蠶絲業之概況
第十四種	日本之工業	第卅五種	日本之東亞門羅主義	第五十六種	日本的經濟區域
第十五種	九一八以後我國之損失	第卅六種	日本之關稅政策	第五十七種	日本之政黨
第十六種	日本之國際貸借關係	第卅七種	日本軍事公債論	第五十八種	暴日侵華政策之新階段
第十七種	日本金融恐慌的新局面	第卅八種	日本國民性	第五十九種	日本之青年團
第十八種	日本之農業	第卅九種	日本制憲史	第六十種	日本美術演進小史
第十九種	日本銀行制度	第四十種	英文日本地名索引	第六十一種	藏本失蹤事件之始末
第二十種	日本之勞工運動	第四十一種	日本人文地理之特徵	第六十二種	日本的動力
第二十一種	日本之地方財政	第四十二種	日本的海軍	第六十三種	日本的交通事業

所廣推誌雜局書中正

宜事行發總誌雜大各內國理辦

所行發局書中正路平太京南處售客所廣推誌雜局書中正路山中京南處發批及處事辦經
(處事辦海上局書中正路浦七處信通海上)

年來國內各種定期刊物日益增多但因各刊物出版人對於印刷及營業上或未能有相當之經驗不但在辦事手續上或覺十二分之麻煩即在營業成績上亦往往不能盡如人意本推廣所願願為各刊物之感覺此種困難者謀一妥善解決之方法除代負營業上全部責任外並代為設計製本如荷見委函誠歡迎請賜接洽即當詳覆茲將已由本所總發行之十種刊物列下

婦女共鳴	勞動季報	新社會科學	讀書顧問	政治評論	中國文藝月刊	中國地政月刊	日本研究會小叢書	日本研究會編	日本研究會編	開發西北	時事月報
每冊一元五角 預定全年一元五角	每季一冊每冊五角 預定全年一元五角	每季一冊每冊四角 預定全年一元六角	每季一冊每冊二角五分 預定全年一元二角	每週一冊每冊五分 預定全年一元二角	每月一冊每冊三角 預定全年大洋三元	每月一冊每冊二角 預定全年大洋二元	每週一冊每冊一角 預定全年大洋五角	每月一冊每冊三角 全年十冊預定三元三角	每月一冊每冊二角 預定全年大洋二元	每月一冊每冊二角 預定全年大洋二元	每月一冊每冊二角 預定全年大洋二元
國內郵費 照價加倍	國內郵費 照價加倍	國內郵費 照價加倍	國內郵費 照價加倍	國內郵費 照價加倍	國內郵費 照價加倍	國內郵費 照價加倍	國內郵費 照價加倍	國內郵費 照價加倍	國內郵費 照價加倍	國內郵費 照價加倍	國內郵費 照價加倍
等函告	銷辦法	即將分	接洽當	推廣所	局雜誌	正中書	六〇號	山路四	鼓樓中	函南京	優待請
分銷折	扣特別	招請各	地書局	分銷折	扣特別	招請各	地書局	分銷折	扣特別	招請各	地書局

招人賣販地各請招

本所各種雜誌內容形式均甚精良銷售容易茲擬招請各地販賣人各數位只須先繳保證金若干即可將貨發分優厚願就者請即來所或來函接洽

正中書局

初中教科書

秋季出版特刊預告

初級中學 公民

主編者

中央政治學校教育系主任 汪懋祖

分編者

江蘇省立南通中學 錢安發
中學進安中學 趙祥麟
公民科教員 劉悉規

本書遵照教育部規定教學時數，並參酌公民課程標準起草委員會所定大綱編撰，計分五冊。第一學年授道德及政治，第二學年授憲法及法律，第三學年授地方自治。本書補充我國固有美德，並開闢新生活之意識，自家庭出發而以大人格效國作格。政治及法律諸條，開明本國現行法制，並給予學生關於政治的常識，而以期培養政治觀念及守法習慣為歸宿。經濟部份：以國民經濟為對象，並說明帝國主義經濟侵略之情形及生產、消費、節約運動等問題之重要，而以期培養實業計劃為歸宿。地方自治部份：根據我國大綱，說明自治之意義、準備、組織、各種事業及實施方法所以達到行政目的。每章之末，略附參考問題以供討論。

初級中學 國文

主編者

汪懋祖 孟憲承

編註者

江蘇省立 沈侯爵
國文教員 汪定邦

本書按照教育部課程標準編撰。全書內容：以合於中國黨國之體制及政策者，合於晚近民族意識而治學性情感者，合於培養國民道德精神生活者，合於宣傳新生活運動及社會習慣者各點為標準。第一學年授古文七篇，注重記敘文及行文，參照學生生活之經驗，供實際的體會；第二學年授古文八篇，注重談話文及行文，區別生活事項之性質，為分析的說明；第三學年授古文五篇，注重議論文應用文，訓練青年既有之思想，作系統的整理。記敘文以狀敘明切，詞意顯露，能引起學生之興趣者為主，表作文以感情激壯，意味雋永，並發揚學生的情意者為主，議論文以義理透澈，平正條達，能發研究之興味者為主；由淺入深，分範於三個學年。每篇選定編讀教材四十篇，附選補充教材十篇，以便學生自動研究及教師活用。全部六冊，成一整個系統。

初級中學 地理

編著者

中央大學 地學系教授 王益厓

本書遵照教育部課程標準編撰，以經濟地理為綱，三民主義教育原則為緯。關於產業交通的現狀和特實建設的計劃，特別注重，使學生認識本國國內的地人現象，一方面發展生產建設的基本志趣，了解地理實業計劃的重要。同時如邊疆形勢，國防概況，被外人侵佔的領土和利權，也詳細敘述，養成愛國主義的觀念。全書分三編：分訂二冊，首為概說，從天體的演化說到本國自然地理的大概；次分全國為六個自然區，作一概括的敘述，然後再就一區所屬的各省，分別說明其地人狀況和異同；又次為結論，把全國地人現象作為各論，先一總結，由綜合而分析，再由分析而綜合，前後相互呼應，條理清楚，易得一系統的地理知識。材料力求正確新穎，圖表統計盡量編入。每節後附提問要點，書末附有多表，以便隨時參考。

初級中學 植物學

編著者

前中央大學 生物學教授 王守成

本書依照教育部課程標準編撰，取材以日常習見，並與人生問題有密切關係之植物為主。全書分上下兩冊，計十四章。大體先分論高等植物之形態、構造、生理及生態，使學生明瞭植物生活上普通之事實與原理；後敘章就植物界主要門類，依次演進，俾得植物之關係，曾和植物界普通之順序。對於一切學術上新發現，力求適用，插圖務求精明正確。每章之末，附有習題，以便學生溫習與教師提出討論之參考。



目次

(一) 日本的鐵路·····	一
(二) 日本的海運·····	一六
(三) 日本小交通機關·····	二九

邊 鐸 月 刊

第 二 卷 第 二 期

要 目

- | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--------------------------------|----------------------------|---------------|-----------------|----------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------|----------------|-------------------|---------------|
| 今後中央治新之國策與新省回民應有之認識……………貢沛誠 | 新疆之形勢及此次變事真象與今後初步善後之辦法……………守 伯 | 新省革命份子與當地政府不能合作之原因……………本社譯 | 新疆之分析……………易敵無 | 新疆南路探訪記……………王竹書 | 內蒙古之經濟概況及其展望……………葉輝廷 | 東土耳其斯坦之前途……………艾沙譯 | 新疆危機及其挽救之策……………謝世毫 | 土耳其復興與凱末耳……………石覺民 | 纏回之家……………劉文海 | 新疆人之言論……………艾沙譯 | 西康實業與歐亞問題……………汪德裕 | 告新省同胞……………艾 沙 |
|-----------------------------|--------------------------------|----------------------------|---------------|-----------------|----------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------|----------------|-------------------|---------------|

◀ 版 出 日 一 月 八 ▶

日本的交通事業

高傭子
合編

一 日本的鐵路

(1) 日本鐵路的發達

1

日本的鐵路始設於明治五年（一八七二）五月，第一條鐵路爲品川（東京）橫濱間的鐵路，其長爲二十九公里，同年九月又完成了品川汐止線。明治七年五月，敷設大阪神戶間的鐵路，其長約爲三十三公里。明治九年七月又完成了大阪京都間長三十七公里的鐵路；日本鐵路建設工事，雖因明治十年西南之役的影響而稍形停頓，但到了明治十一年，則重新着手於京都大阪間線的建設，直至明治十三年七月方告竣工。這樣至明治十四年末（一八八一）爲止，日本鐵路的總延長數約爲一百六十公里，自創設以來每年平均僅有十六公里之增加而已，並沒有多大的發達。在明治維新初期日本鐵路事業所以不能發達的原因；是因爲當時政府汲汲於政治機關的整理和產業的開拓，所以財政異常困難，同時民間的企業家亦不理解鐵路事業的性質，徘徊不願投資。不過，在這創設的期

間中，日本政府却積極努力於鐵路技術員的養成，而次第將向來操諸外人手中的鐵路建設等工作收回由日人自己管理。

自明治十四年（一八八一）日本鐵道會社成立以後，日本的鐵路業即漸臻發達。日本鐵道會社係以華族爲股東，資本金二千萬圓而以建設東京青森間約八百十六公里的鐵路爲目的而設立的。該公司在明治十六年就完成了上野前橋間的工事，將其第一回營業情形（紅利一年爲百分之十）公之于世，於是大大的惹起了投資家的注意，自是以來，私設鐵路敷設的請願即逐年增加，國營鐵路亦大受影響，到了明治二十二年（一八八九）東海道線已完全開通，明治二十四年又完成了山陽線，於是日本太平洋沿岸的本州縱斷線，除尾道以外已完全開進了。

如上所述，日本鐵路建設熱的向上，遂成就了線路的延長，由線路的延長，便促成了鐵路政策的確立，於是日本政府便在明治二十五年（一八九二）制定了「鐵路敷設法」。向來的鐵路建設是雜亂沒有系統的，所以該法即規定將來要建設的預定線，應其緩急而逐次敷設。

如上欲述，日本鐵路建設熱的向上，遂成就了線路的延長，由線路延長，更促成了

鐵路政策的確立，於是日本政府便在明治二十五年（一八九二）制定了「鐵路敷設法」向來的鐵路建設是雜亂沒有系統的，所以該法即規定將來要建設的預定線，應其緩急而逐次敷設。

中日之役（一八九四——一八九五年）對於日本鐵路建設業雖給以一大阻礙，然而戰後所設立的公司，彷彿有雨後春筍一般勢，故自明治二十四年至明治三十八年日俄戰役當時為止，約十四年之間，國營鐵路乃由八百八十二公里延長至二千四百五十公里，民間鐵路則由一千八百六十四公里增加至五千一百九十七公里，即約有三倍的增加。

明治三十七八年（一九〇四——一九〇五年）的日俄戰爭，對於日本鐵路的發展又劃了一個新紀元。那時候日本國內縱斷的大幹線尙分屬於幾個民間公司，所以不但運轉系統頗形錯綜，而且大小的鐵路各佔據一定區域，結果就妨害了遠距離運輸的便利，冗費很多，且有使輸送遲緩等等的不便。因此日本政府便在明治三十九年（一九〇六）將『鐵路國有法案』提出於帝國會議，經貴族衆議兩院通過的結果，當時所有的十七鐵路（總延長爲四千五百二十五公里，資本金約四億八千二百萬圓）便歸爲國有了，所餘的只有有地方意義的民間鐵路而已。

後來日本政府又斷行民間鐵路的買收，同時又公布「輕便鐵路法」以獎勵地方交通的建設，另一方面更於各地大事延長線及新線的敷設；此外又建設車輛製作所，企圖技術員的養成，于是日本國營鐵路即日益發達，與各線的連絡亦愈益良好，自明治五年（一八七二）創設以來至昭和五年（一九三〇）為止，僅僅六十餘年之間，其總延長已達至二萬一千五百公里了。

茲將日本鐵路發達的經過用表表示之如下：

第一表（單位公里）

年	度	國營鐵路	民營鐵路	總延長	年	度	國營鐵路	民營鐵路	總延長
一八七二	二元	—	—	二元	一九〇七	七・二九三	七二六	八・〇〇九	
一八八三	二九一	一〇一	三九二	一九一三	八・八〇六	一・六〇五	一〇・四一一		
一八九四	九三三	二・四七九	三・四二二	一九一八	一〇・四二八	三・二〇七	一三・六三五		
一九〇二	一・九八三	四・八七三	六・八四二	一九二八	一四・三三二	六・〇四〇	二〇・二六二		
一九〇五	二・三六五	五・二八二	七・六四七	一九三〇	一四・五〇〇	七・〇〇〇	二一・五〇〇		

本州的鐵路幹線係以下關爲起點，經過大阪，名古屋，東京，平，仙台而至青森。這是畫着一個半圓形而走着東部，其四分之三是沿着海岸，將日本所有的大都市連結起來。此線大都供輸送旅客之用。

本州的主要鐵路可以分做三部分，即（一）東北線——青森與東京之間，長爲九百九十七公里。（二）最重要的幹線東海道線——東京，名古屋，神戶間，長四百八十九公里。（三）沿着瀨戶內海而行的山陽線——長九百七十二公里。本州內地還有沿着海岸的幹線，另外有種種支線。

越過本州中央山脈的橫斷鐵路，係以東京爲起點。幹線是經過接續車站大宮至高崎，然後再分爲兩線，北方的線直至新潟市，南方的線則經過接續點上田及長野至直江津。此外還有與此線並行的橫斷鐵路，也是以東京爲起點經過接續點鹽尻而至長野市。以名古屋爲起點的重要鐵路，亦經過鹽尻。

除上舉基本鐵路之外，還有橫斷本州南北兩部的鐵路。橫斷本州的一切鐵路的經濟意義是很大的，這橫斷鐵路是由本州最發達的沿岸地帶將事實上游離着的豐富的山地產物，運入國民經濟的流通之中的。

和本州一樣，九州也有三部分的鐵路。幹線是以門司港爲起點，經過若松，福岡，鳥栖，熊本各都市而出南端的鹿兒島港。

第二的鐵路網係發於鹿兒島，經過接續車站小倉及吉松，在中途橫斷着九州山脈而至太平洋沿岸的宮崎港。另一線是從宮崎沿着海岸經過大分及宇佐兩市而出門司。

第三的小鐵路網是建設在九州經濟最發達的地方，即西南部的福岡與長崎兩縣之間。日本內地的鐵路連北海道亦在內，可以分爲六鐵路區域。

第二表 日本的基本鐵路區域（單位公里）

鐵路區域		鐵路區域	
一九二一年		一九二八年	
東 京	一，四七二	仙 台	一，九九〇
名 古屋	一，五三四	札 幌	一，八五〇
神 戶	一，七九四	總 計	一〇，三七四
門 司	一，七三四		二〇，三八四

四國是鐵路設施最落後的地方，在這兒是只有愛媛及高知兩縣的部分的鐵路而已。

日本的鐵路網發達最迅速的地方，就是北海道，例如札幌鐵路區域的鐵路線，自大正十年至昭和三年（一九二一——一九二八年）僅僅七年之間，竟增大至二倍以上。北海道雖山岳很多，然而各地方已被一貫的沿海鐵路及橫斷鐵路完全地連絡起來。幹線乃發於南方的函館港，經過小樽港，至旭川市，再延長至北方的稚內港。以此幹線爲中心有四面八方的支線，除了此幹線之外，北海道還有很多的將大部分的重要經濟中心地聯結起來的第二流鐵路。

南樺太並無可舉的鐵路，只有由南方的大泊港至榮濱港長約三百公里的小鐵路而已。台灣的鐵路線路很少，但現在的鐵路組織，除東南一小部分外，已有一貫的聯絡。唯一幹線台灣縱貫鐵路係以基隆爲起點，經過台北，新竹，台中，台南各大都市而出高雄港，由此再延長至東南部的屏東。此外南部一帶尚有各製糖公司爲搬運大批的甘蔗原料而設的支線，台灣鐵路總延長距離約爲二千四百公里。

朝鮮的鐵路設施，是直到後來才發達的，最初的鐵路設於明治三十九年（一九〇六），其起點爲釜山港經過京城，出新義州。此線直到鴨綠江架設了鐵橋之後，才延長至

奉天。日本帝國主義爲遂行其大陸侵略政策起見，自朝鮮被合併以後，便大興鐵路建設的工事，明治四十二年（一九一〇）既設線的延長距離不過爲一千八十四公里，但到了昭和三年（一九二八）即增加至一千六百八十八公里。此外尚有未完成的預定線，即在一九四〇年以內非完成不可的預定線。日本在朝鮮所計劃要建設的鐵路，大都集中於北部地方，這很明顯的，是向着東北和蒙古擴大日本帝國主義勢力的基礎。

朝鮮的縱斷幹線，是由南端的釜山港起沿着西部海岸，至首都京城，從那裏再沿着黃海岸而出邊境的安東。安東是直接與滿鐵結合着的。由此幹線又有許多的支線，其中最重要的是出黃海諸港的支線。朝鮮縱斷幹線的意義很大，牠是將日本列島和南滿洲一聯結起來的重要通路，同時也是戰略意義很大的鐵路。第二的基本鐵路，是在中央部橫斷過主要山脈而使西部和東部兩沿岸地方聯結起來的鐵路。其起點爲石川，經過京城，向着東北而到元山港，從這兒一直沿着東部海岸而延長至北方邊境會寧。

朝鮮的幹線實使日本與歐洲有直接交通的可能，接續點爲長春，從這裏以後的運輸，即由中東鐵路完成之。東京長春間的行程爲三日。這幹線之外，還有由京城至日本海元山港的鐵路，也有很大的意義，牠是沿着海岸直延長到最北的東北邊境的。