

法

120

中國鐵道敷設理由書

301106-000-5

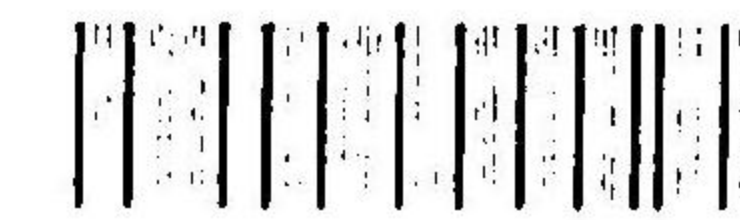
法-120

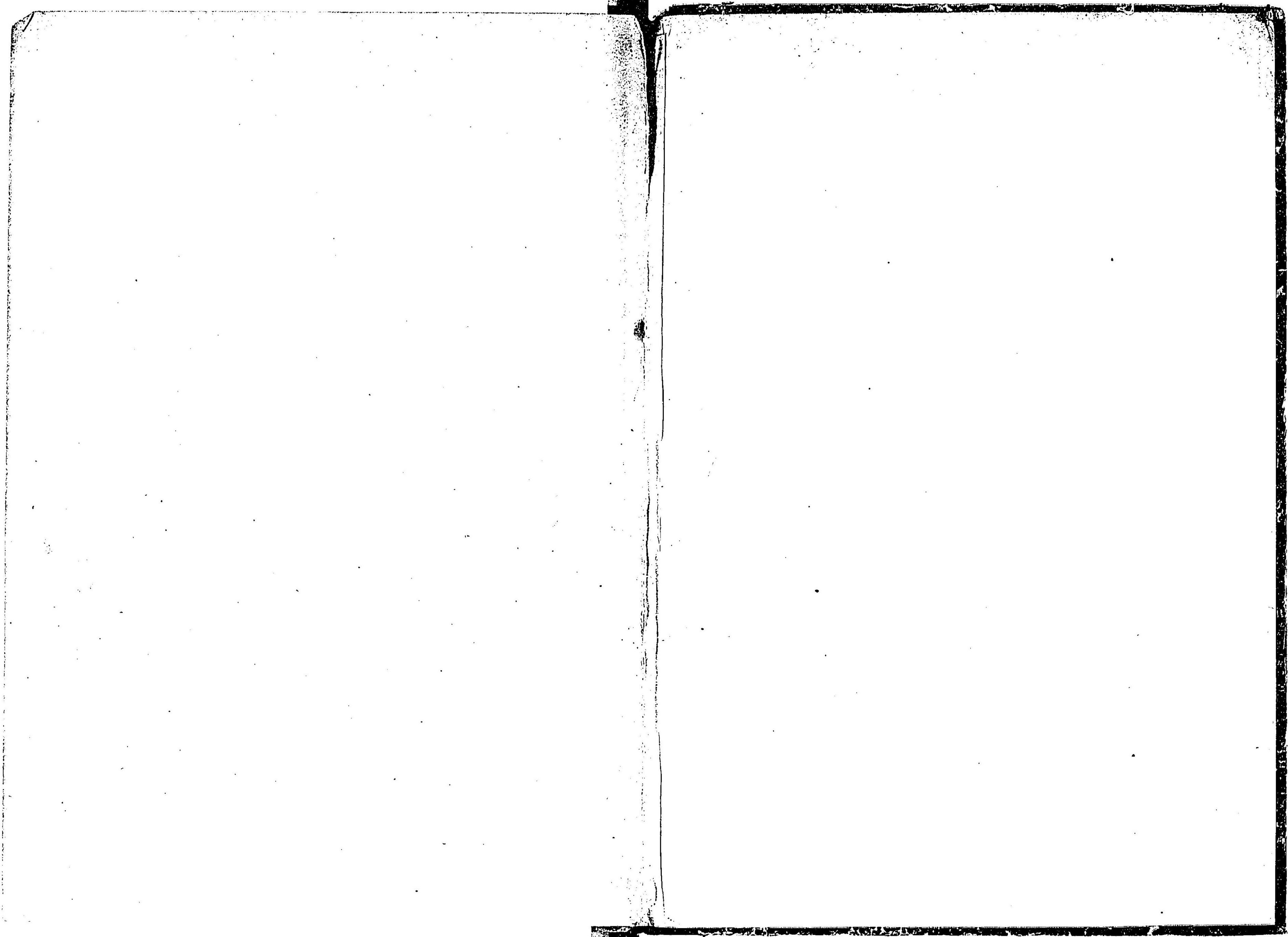
中國鐵道敷設理由書

德田喜久太郎／等著

M27

CDA-0001





目次

- 中國鐵道線路
- 本線の來歴
- 本線敷設の必要
- 私設の理由
- 工費
- 工事の概況
- 各豫定線の比較
- 聯絡線の目的
- 國家經濟
- 鐵道經濟
- 軍事
- 結論
- 中國鐵道株式會社設立及鐵道敷設申請書
- 同會社起業目論見書



## 中國鐵道私設理由書

### ◎中國鐵道線路

中國鐵道は岡山縣下岡山より縣道に沿ひ金川福渡を經津山に至り更に國道に沿ひ久世勝山を過き鳥取縣下根雨米子及境に達する延長百二哩餘の間に敷設するものにして世に稱する山陽山陰聯絡鐵道中央線に該當し鐵道敷設法中兵庫縣下姫路近傍より鳥取縣下鳥取を經境に達する鐵道東方線及岡山縣下倉敷又は玉島より鳥取縣下境に至る鐵道西方線と共に第一期比較線に屬す

### ◎本線の來歴

中國鐵道は數年前岡山及作伯實業家等敷設を計畫し線路の測量了り乗客荷物の調査成り京坂實業家の賛成ありて私設出願の準備中偶々鐵道敷設法の發布あり山陽山陰聯絡線の一として而かも第一期敷設の規定ありしかば其出願を中止せり然るに第四議會に該比較線の決定案政府より提出ありしも議會は他の比較線と共に其決定を延期し第五議會又其決定を見るに至らずして散解せられたり此際より二個の私設計畫は大坂及岡山并

作伯の實業家に由て企てられしか線路中多少の相違ありしも大體に於て其目的を同うせるを以て遂に相合同して中國鐵道株式會社の組織に着手し前項線路の敷設を出願するに至れり本線に如斯變遷あるを記するは幾多の鐵道線路か鐵道敷設法に促かされ俄かに沿道有志に由て嘖々せらるゝものと趣を異にし現時の必要に迫られ將來の好望を荷ひ私設として充分の價值あると夙に實業家の矚眼に認識せられたる事實を紹介せんが爲なり

#### ◎本線敷設の必要

中國の野人口充實物産豐饒富全國の上位にあり而して山陽山陰の兩道土壤相接し交通往來相繁く其關係密ならずとせす然れ共境界一帶の山脈は交通を障礙し爲めに兩道農工商業の發達文化の普及を害せしこと少なからざるは世上一般の認めて以て遺憾とする所なり殊に境港の如き北海道及び浦鹽斯德に對し重大なる關係を有し北海柘地の業を完成し東洋貿易を發達せしむるの方法としても兩道交通の便利を開くと誠に焦眉の急なり蓋し從來兩道運輸の多分は人肩馬背に據り或る部分に於て僅かに河川を利用し舟楫を通せしも激湍急流にして素とより運輸に適せず殊に夏秋

の間田養水に引用するを以て舟楫を止むるを常とす故に夏秋の候河川の利用亦全く之れを絶つに至れり抑も中國の名近時頗る振はす兩道の進歩他道に伴はざるは職として是れ交通機關の不備に原因せずんばあらず左れば今日に於て文明的交通機關を設くるは國運進歩を計るが爲め最も必要のとたり

#### ◎私設の理由

山陽山陰兩道の聯絡鐵道は鐵道敷設法に由り官設の日を待て可なるに似たりと雖とも上來記する如く其必要頗る切迫し一日を緩ふすへからざるものあり而して第一期敷設鐵道は其數少なからず從て工事の成功迅速を期すべからず之れを私設とするに於ては速成以て必要に應ずるの便あり且國內必要の線路にして官設にあらざれば到底敷設の望なきもの少なからざれば此際私設を以て充分成功維持の見込ある本線の如きを私設に譲り其資金を他線に移すは全國必要線を完成するの便あり旁々茲に官設を待す私設を出願するに至れる所以なり

#### ◎工費

前年政府の豫算に由れば本線の工費は六百八十萬七千六百七十九圓なる

に今回五百七十萬圓の豫算を以て成効せんとするは其間著しき差違あるに似たるも我輩の調査に由れば五百七十萬圓を以て成効するの見込確立するに由る當今既設鐵道の工費に参照するに

日本鐵道會社線路總延長五百九十一哩 平均一哩三萬三千四百七十五圓  
右の内第五區(工事困難と稱する處)百二十七哩 全 四萬五千三百九十圓

東海道線横濱大府間(箱根の難工事を含む)二百五哩(内廿二哩復線)全 五萬二千二百五十八圓

又第四議會に於て決定したる奥羽及北陸線決定額は左の如し  
奥羽決定額 延長四百十哩 平均一哩 四萬四千五百圓

右の諸線中箱根の如き難工事を含み且廿二哩間の復線を有する横濱大府間にして一哩五萬二千二百五十八圓の工費を要するに過ぎされは本線の百二哩に對する五百七十萬圓の豫算は優に成効を告げ餘りあるべし

#### ◎工事の概況

山陽山陰兩道境界の山脈を除き他は概して平坦にして工事は最も平易なり土工、橋梁、隧道の數及延長共陰陽聯絡線中少なきは嘗て當局技師の報告に由て知るべし兩道境界の山脈を横斷するは各聯絡線何れも容易の處あるを見ず本線に於ける兩道境界山脈の工事は最初私設計畫の際技師の測

量には四十分一の勾配にて通常鐵道を敷設するの設計を爲し其後政府派遣技師の設計には十五分一勾配を以てアプト式設計を利ありとせり左れば本線の國境越は絶對的アプト式にあらざれば通過せざるにあらずして何れを便利とするやにあり蓋し四十分一勾配の通常鐵道と十五分の一勾配のアプト式鐵道とは何れが利あるやは目下歐洲工學者間の問題に屬し居る由なれば本線に於ても其の何れを取るかは更に實測の上大に研究を要すべしと雖も本線を目してアプト式に由るにあらざれば絶對的に通過せずと誤斷しアプト式は鐵道の用を爲さざる如く速了して本線を非難すると勿らんとを望む

#### 附言

東海道鐵道の箱根線の最急勾配は四十分の一なり當時箱根に使用する六輪聯結八輪車は最も強力多きものとす而して此機關車の同所に於ける曳引力はアプト式機關車二十分一乃至十五分一勾配と比較すべしと云ふ又碓氷鐵道創設の際英人汽車掛長を始め技師機關方火夫等に至る迄初見の機關車に接し無經驗の爲め第一回試運轉の結果偶々不良なるを見て現時頻りにアプト式鐵道を非難するものありと雖も近時同鐵道の成績良好なるを見ば

思ひ半に過くる所あらん其詳細なる事實を知らんと欲せば請ふ  
工學會誌第四百十三卷アプト式鐵道と題する一篇を看よ

◎各豫定線の比較

中國鐵道の概略は上來既に述ふる所の如しと雖とも鐵道敷設法中山陽山  
陰聯絡比較線の一に居るを以て各線の利害を比較し本線の尤も優等なる  
所以を證明せんか爲め左の各項に分ち之を説明せむ

◎聯絡線の目的

陰陽兩道鐵道の大方針は鐵道布設法の明示する如く兩道に各一條の縱貫  
線を敷き更に三個の横貫線を以て兩道を聯絡すると其宜しきに適ふもの  
とす今や陰陽聯絡線の利害を云ふものは他日此大方針に則り全線完成後  
の利害を考察せざるべからず此注意を以て考察するに山陰鐵道縱貫線は  
東舞鶴より起り豊岡鳥取松江濱田を経て山口近傍に至ると布設法の明定  
する所此線と山陽鐵道縱貫線との東方に於ける聯絡は土鶴線の規定ある  
のみならず業已に播但鐵道の姫路より舞鶴に達する私設の許可あり西方  
の聯絡としては廣島より濱田に至るものあれば中央の聯絡は此兩間に於

て要地を經過するものを採用すると誠に適當なるを覺ゆ中央線は名の如  
く比較線中の中央にあるのみならず實に陰陽全道の中央にありて過ぐる  
所は他に得可らざる名區要地を串通し山河の形勢自ら利便を享くる關係  
地廣し左れば聯絡線の目的に適ふもの此上に出づるものなきは詳説を要  
せず若し誤て東方線を採らば全線完成の曉單に姫路鳥取間の聯絡に止ま  
り其必要なのみならず播但土鶴と併せて姫路近傍に幾多の線路を鳩め  
爲めに中央の聯絡を欠き腹部要地の運輸を空しくするに終らむのみ又西  
方線は單に地圖を以て云はゞ全道の中央にあるが如きも山河の形勢は鐵  
道布設に適當せず隨て國家經濟に於て又鐵道經濟に於て益する所なきは  
別項に論ずる如し而して世間一種の偏見者あり動もすれば東方線は山陰  
地方より神坂に近きを以て採用すべしと唱道す然れども聯絡線の目的は  
兩道各地の交通を圖るにあり之を是れ顧みず他の都府に近きを以て云々  
するは聯絡の目的を忘れたるの致す所通論にあらず殊に神坂の地繁盛の  
原因を仔細に吟味せば山陽四國九州各地に對する商業上の關係にあり果  
して然らば中央線を利用し岡山に接する三幡港及兒島鐵道に依て下津井  
港より四國九州に對する來往を計り山陽鐵道に依て山陽諸國との交通を

企て以産を物集散し以て旅客を運輸するは反て徑捷にして物貨需用の多分は大に便利を得べし而して神坂及び其以東に對しては稍々迂回に屬し荷物の輸賃嵩むに似たるも是必竟皮相の觀深く實際を究めざるものなり試みに看よ神戸岡山三幡港の間は海運の便海内無比競争常に絶へず舳艫相含み白帆黒烟に接し運賃隨て低廉を極め山陽鐵道會社の如き此間に於て常規を施し難く常に海運と競争して運賃を低下せり左れば山陰地方の貨物を神坂及び其以東に運輸するに於て中央線に依るの僅少なる迂回は却て運賃少なきの實を顯はすと疑なし但た速達を貴ぶ旅客に至ては一時間餘の速達あるべきも此一利を以て他の大利を没すべけむや況むや他日山陰鐵道播但鐵道完成の日は山陰の多分は此線に依るべきを以て所謂旅客速達の便を享くるは其一部分に止るに於てをや要するに陰陽聯絡の目的と陰陽兩道豫定線完成後の利害より討究せば中央線の他線に優る喋々を要せざるなり

○國家經濟上より觀察するに三比較線中起點に就ては姫路倉敷は諸般の點に於て岡山に若かざるは萬目の認る所詳説を要せず又中間停車場に就ても東方線には一の指示すべき著名なる地なく西方線には唯一の高梁あり

るの外絶て見るべきの地なし而して唯一の高梁を取て之を中央線の津山に比較するに人口物産商業近接地の面積等其半にだも達せず猶ほ進むで聯絡の終點たる鳥取米子を調査するに鳥取は名に於て大にして米子は實に於て盛なり然るに東方線主張論者は鳥取は山陰道の中心都府にして繁榮地なるが如く唱へ土地不案内者往々之を誤信するものあり如此誤想を以て線路を判定せば何人か誤斷に陥らざらむや請ふ以下鳥取の實況を示さむ鳥取縣最近調査の統計書を見るに左の如し

鳥取市

米子町

年	度	管外へ出寄留管内へ出寄留	管内より入寄留管内より入寄留	増	減
廿一年		一、七七二	一、三二七	七二七	減 一、〇八四
廿二年		一、八八九	一、三五六	八三一	全 九八二
廿三年		二、〇七〇	一、三六九	九九七	全 一、六一四
廿一年		二、〇三三	一、五九九	七五五	減 六三七
					一、〇三〇



廿二年	一三三二	一九四	九八八	七二二	一、二八三
廿三年	二二六	一三一	九五七	七一八	一、三二八
				全	

一 己人所有公債證書増減表

地名	年度			
	二十一年	二十二年	二十三年	米子
鳥取市	一七九、〇二五	一五七、三八五	一四七、九八〇	三、二七〇
米子	三、二七〇	四、〇七〇	五、九二〇	

右の表に據れば鳥取市は年々人口千人前後を驅り出して減少し米子は年々千二百人前後を共に吸入して増加す千人の人口大數にあらざるが如きも二萬四千人強の鳥取市にして年々千人の減員は少數と云ふべからず若し此比例を以て減せば二十五年を出でずして鳥取市に人影を止めざるの結果を生ず凡そ物には定度あれば鳥取市に人影を絶つに至らざるは明かなりと雖も漸次衰頽を顯はすは掩ふべからざるの事實とす又己人に於ける富の分量を觀察するに所有公債證書の著しく年次減少し米子の逐年増加に反比例の様あるは共に鳥取市の衰頽を知るに足るべし蓋し鳥取市が

山陰僻陬の地に在て一市を爲すは古昔三十萬石大名の住地にして官祿に衣食する幾多士族の居を占め此等大名士族の需用品を供給する御用人の集りたるに由る必竟封建人の爲的都市にして商工業の發達に伴ひ發生したる地にあらず故に一朝士族の食祿を失ふてより商工亦自立する能はず年々人員及び富の分量を減するは深く怪むに足らざるなり或人鳥取を評して曰く恰も兵隊屯營の爲め一時繁盛を裝ひしが如し今や廢藩の結果は兵隊の去りたるに同じ其衰頽を呈する素より其所なりと酷評の如きも大に似たるものあり此由來現狀を察せず漫に鳥取を以て山陰の繁盛地となすは不明の誹を免かれざるべし然るに東方線主張者は曰く鳥取市は古來有名都府なるに近時漸々衰頽を呈す今にして鐵道を布設せざれば此の都府は終に衰滅に歸せむ故に他の比較線に非常格段の利益あるに非ざれば鳥取市に直接關係ある東方線を探らざるべからずと嗚呼何ぞ迷へるの甚しく國家を思はざる一に何ぞ此に至る夫れ鐵道の布設は國家が國家の利益の爲め布設するものなり吾輩比較線を論ずる眼中姫路なく岡山なく倉敷なし何ぞ鳥取津山高梁を挾まむ其の時に此等の地を説くは一に國家利益の多少を算せむ爲めのみ若し論者の意に従はゞ鐵道を以て一種の

貧民救助策となすものなり四千萬人民の膏血を以て一の鳥取市に私するものなり國家を思ふもの豈如斯して可ならむや吾輩以上の覺悟を以て三線の間愛憎の意を用ひず好惡の心を挾まず虚心平氣國家經濟上の觀察を遂ぐるに去年政府調査の結果は左の如し

線路	鐵道利用者の利益	資本に對する總益の割合
東方線	四七八、八七九 <small>圓</small>	〇七四四
中央線	五八〇、九五六 <small>圓</small>	一〇三三
西方線	四二二、三六 <small>圓</small>	〇六二四

是に由て之を觀れば國家經濟上三比較線中にて中央線の最優等なるを知了するを得べし

◎鐵道經濟

鐵道經濟は多くは國家經濟上の結果と相伴ふ中央線が如何に東西兩線に増して利益あるやは前陳せし如く最早餘蘊なかるべきなり然れども更に鐵道經濟に就き官廳の調査材料に基き各間屋仲買旅人宿等の實蹟を參照し又各停車場の經濟區を定め鐵道運搬以外の荷物を算し運輸競争の模様

をも推究し一に鐵道局調査の方針に則り査定する所に依るに中央線の收入及び純益は別紙目論見書記載の通りにして資本に對する割合は五九厘強に相當す而して他線には如此調査なきを以て曩に政府調査の鐵道純益比例を示して中央線の優等なる一斑を顯はさむ

鐵道局調査鐵道純益

東方線	一一二、六一九	每一哩、〇一四二
中央線	一二二、六八五	全、〇一八〇
西方線	一〇六、二〇三	全、〇一二八

右の表に據るも純益割合の尤も良好なるを證するを得べし

◎軍事

軍事上より鐵道を觀察せば務めて沿海線を避け敵艦襲撃の恐れなからしむるを要す本線は遠く海岸を距りて是等の憂なく過る所は名市繁邑にして地盤廣く徵發物に富み諸種の利便を有す東方線は之に反し線路の大半は海岸に沿ふのみならず其起點地たる姫路は紀淡海峽に接近せり夫れ我邦國防の要旨は紀淡の海峽に在り若し一朝艦艦該海峽に戰炮を發するの日は姫路近傍は忽ち兵馬馳逐の修羅場と變せむ此際に於て後軍の屯營す

へき所は土地廣き徵發物多き姫路以外の地たらざる可らず本線の起點地たる岡山を措き夫れ將た之を何地にか求めむ軍事上本線を推す亦た故なきに非らず而して西方線は地盤狹く且つ徵發物に乏し深く論するに足らざるなり

◎結論

上來記する處に由て山陰山陽兩道聯絡鐵道比較線利害の要綱を説了せり之れを再言せば山陽山陰兩道の地勢を察し未來に於ける鐵道敷設の大方針に考れば第一期に敷設すべき聯絡線は陰陽兩道中部に於ける要地を串通するの目的より東方線は東方に偏倚すると他日各線完通の日幾多の線路姫路近傍に集まると鳥取以西は山陰線全成の後其利便を享くるとの故を以て斷然之を排斥し中央國道線及西方線の二線中一を取らざる可らず經濟上より觀察せば國家經濟に於て成るべく廣く成るべく繁榮なる成るべく物産多く且成るべく後來農工商發達の見込ありて之を資くべき土地を經過するの得策なるより東西二線を斥け起點に於ては中國第一位の繁榮を占むる岡山より沿道に於ては許多の物産と人口を有し廣濶なる原野を占むる接近町村に包まれたる津山を經要所に枝道を連鎖し鐵道の功を

して一層大ならしむる國道に沿ひ久世勝山等の名邑を過ぎ米子及境に達する中央線を取り經濟上の位置としては價值なく單に地方廳所在地たるを以て知られたる鳥取の外概して寒村僻地を經過する東方線と現在見るべきの貨物なく後來に於ても備中西部の如き地味粗惡にして物産發達の見込なき西方線に巨額の固定資本を投するの愚を學はざるを期す鐵道經濟に於ては政府調査の明示する如き利益少なく又普通の道理に於て線路延長のもの維持費の多きと架橋の多きもの修繕費の巨額なるに由て東西二線を捨て現今の割合に於て純益多く成效の後維持修繕費を要する少なき線路短く架橋寡き中央線を取り軍事上に於ては東方線は北海に沿ひ海上より砲丸の達する距離内に在りて危険を極め且つ起點地たる姫路は紀淡海峽一朝事あるの日軍隊の屯營に便ならされば他に如何なる長所あるも此二事を以て排斥し西方線は砲丸の達する恐なきも軍隊輜重の屯營すべき恰好の地なく徵發物に乏しきを以て中央線の此等二箇の要件に照し瑕瑾なきものを採用せんとす之を要するに東方線は諸般の觀察上一の及第點なく西方線は經濟上に於て全く取るべきの點なく軍事上大なる弱點を有す而して中央線は一の瑕瑾だも有せず完全にして無欠誠に比較線

中の覇たり

且つや中央線は線路の過る所四方海運の據る可きなく交通運輸の便に乏しきが爲めに從來久しく天然の美地たる肥沃の地に無限の産物と四十餘萬の人口とを載せて空しく山嶽の間に蟄在し絶て開發の機運に際會するを得ざりし美作國を中串して一時に其開發を得せしむるの一大殊益を特有せり

此他細を探り微を究めは各線多少の長短あらん然れ共以上既に叙述したるか如き理由あるを以て専ら國家百年の大計を重んじ公平正實を旨とし虚心坦懷に其利害の在る所を究め以て本線を賛助あらんとを希望す

中國鐵道株式會社設立及鐵道敷設申請書

今般私共發起して商法及私設鐵道條例の規定を遵奉し中國鐵道株式會社を設立し岡山縣下備前國岡山市を起點とし全縣下美作國津山同國勝山及鳥取縣下伯耆國根雨米子等の町村を経て同國會見郡境港に達する間鐵道敷設の義願出候其理由たるや山陰山陽兩道共に農產海產及工藝品の潤澤にして商業繁盛人家稠密なる市邑に乏しからずと雖も山脈連亘兩道の中道を驅り殆んど南北貫通の道を屏塞するを以て此間の運輸交通は辛ふして險阪を登り峻路を踰るか然らされは激浪を冒して西海を迂回せざる可らず故を以て徒らに貨物をして需用供給の捷路に憑るを得せしめず其結果産業の發達を阻遏するのみならず文化の普及も亦甚遲緩なるを免れず是れ寔に地方人民の久敷憂慮して措かざる所なり曩きに鐵道敷設法の發布せらるゝに際し陰陽聯絡三比較線路を定められたる所以も亦之れに外ならずと存候然るに右三比較線の經過する處は何れも山脈重疊敷設工事頗る困難にして容易の業に非らざるも其内に就て彼是比較し來れば岡山を起點とし津山勝山を経て境港に達するを以て最好線とす私共は深思熟考國家經濟上の最も得益なるものを選び茲に敷設を請願する所以に御座

候此線路たるや他比較豫定線に比するに沿道の市邑は皆何れも三國形勝の地にして陰陽兩道中最も主要の部分を串通するを以て他日成功の曉には必ずや兩道産業の局面を一新し物貨の集散及び交通往來は極めて安全迅速なるを得べく公私の利便不尠義と存候伏して希くは本會社の設立及鐵道敷設之義御許可の上假免狀御下附被成降度依て起業目論見書假定款及線路地圖相添此段申請仕候也

大坂府大坂市西區薩摩堀北ノ町三番邸

明治廿七年五月一日

名 越 愛 助 印

外

四百十一名印

中國鐵道株式會社起業目論見書

第一 當會社は株式組織とす

第二 當會社の目的は鐵道を敷設し旅客及び貨物を運輸するにあり

第三 當會社の名稱は中國鐵道株式會社とし本社を岡山縣岡山市に置く

第四 當會社の線路は岡山縣備前國御野郡石井村大字上出石山陽鐵道線路岡山停車場を起點とし同縣全國金川同縣下美作國福渡弓削津山坪井久世勝山美甘新庄鳥取縣下伯耆國根雨江尾溝口米子等の各町村を經て同縣下會見郡境港に至る別紙圖面の通布設す

第五 資本金總額は五百七拾萬圓にして之を拾壹萬四千株に分ち壹株金五拾圓とす

第六 鐵道建設費の概算左の如し

金五百七拾萬圓

資本總高

但岡山より境港に至る延長凡そ百〇二哩軌道幅員三呎六吋

内

金貳拾壹萬五千圓

用地費

金百五萬圓  
 金九拾壹萬圓  
 金九萬三千五百圓  
 金貳萬四千五百圓  
 金百五拾萬圓  
 金八拾萬圓  
 金八萬五千圓  
 金貳拾八萬五千圓  
 金貳萬五千圓  
 金三萬八千圓  
 金壹萬圓  
 金壹萬七千圓  
 金壹萬貳千圓  
 金壹萬圓  
 金五千圓  
 金拾五萬圓

土工費  
 橋梁費  
 コルベルト費  
 伏樋費  
 墜道費  
 軌道費  
 停車場費  
 車輛費  
 建築用瀝車費  
 機械場費  
 諸器具費  
 建築物費  
 電線費  
 境港波戶場費  
 柵造費  
 運送費

四

第七 營業上收支概算左の如し  
 金五拾壹萬〇貳百圓  
 内

測 量 及 工 事 費  
 監 督 費  
 總 係 費  
 豫 備 費  
 收 入 總 高

金拾貳萬圓  
 金拾萬圓  
 金貳拾五萬圓  
 金拾六萬七千五百圓  
 金三拾四萬貳千七百圓  
 金拾七萬圓  
 内  
 金四萬五千圓  
 金六萬五千圓  
 金四萬三千圓  
 金壹萬貳千圓  
 金壹千貳百圓  
 金三千八百圓

乘 客 賃 金  
 貨 物 賃 金  
 營 業 費  
 運 輸 費  
 汽 車 費  
 線 路 保 存 費  
 總 係 費  
 諸 稅 金  
 豫 備 金

五

第八 發起人ノ氏名住所及發起人引受の株數左の如し

一 株

名 越 愛 助

外

四百拾壹名

此株數參萬〇貳百三拾七株

第九 存立期限は豫定せず

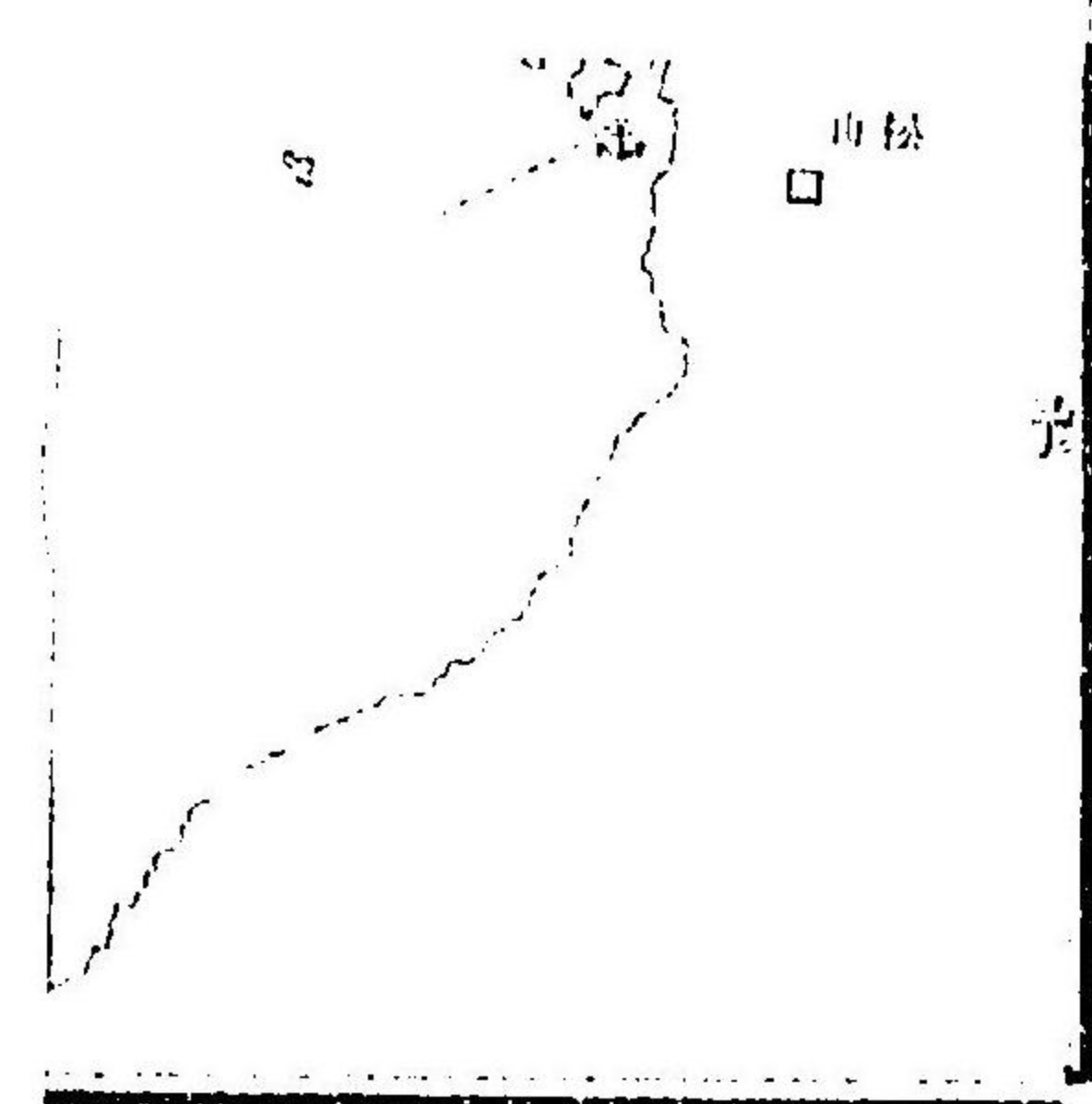
右之通に候也

大坂府大坂市西區薩摩堀北ノ町三番邸

外

名 越 愛 助 印

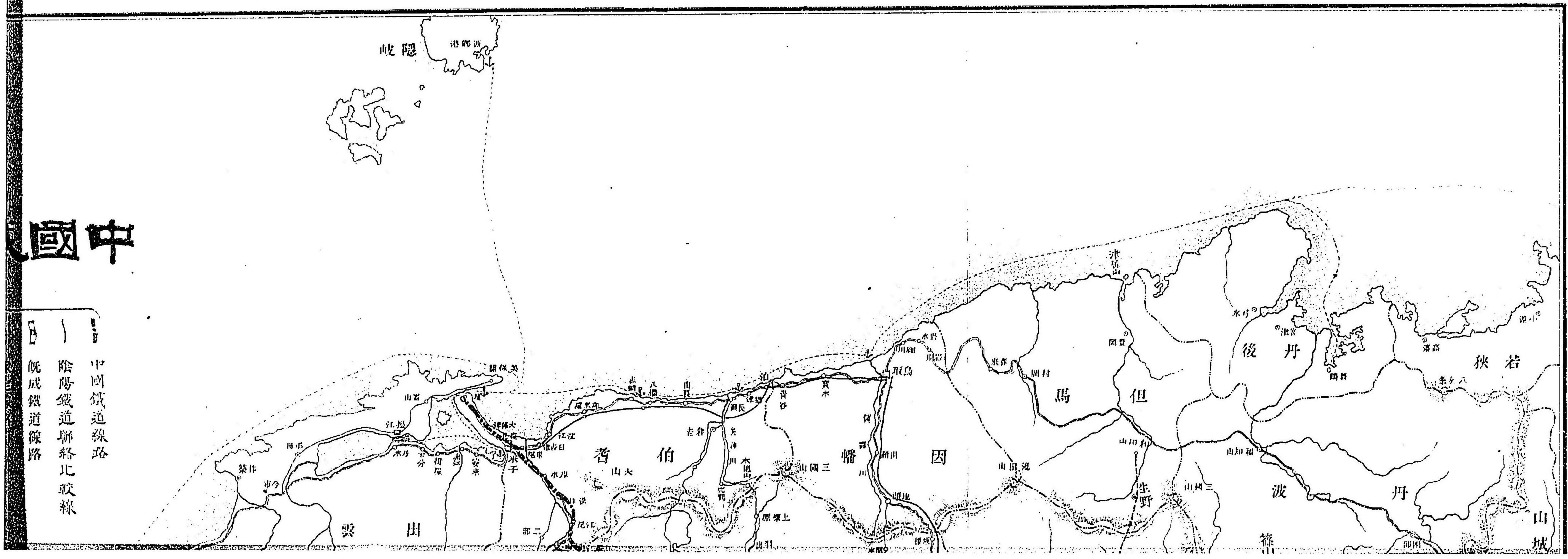
四百拾壹名印





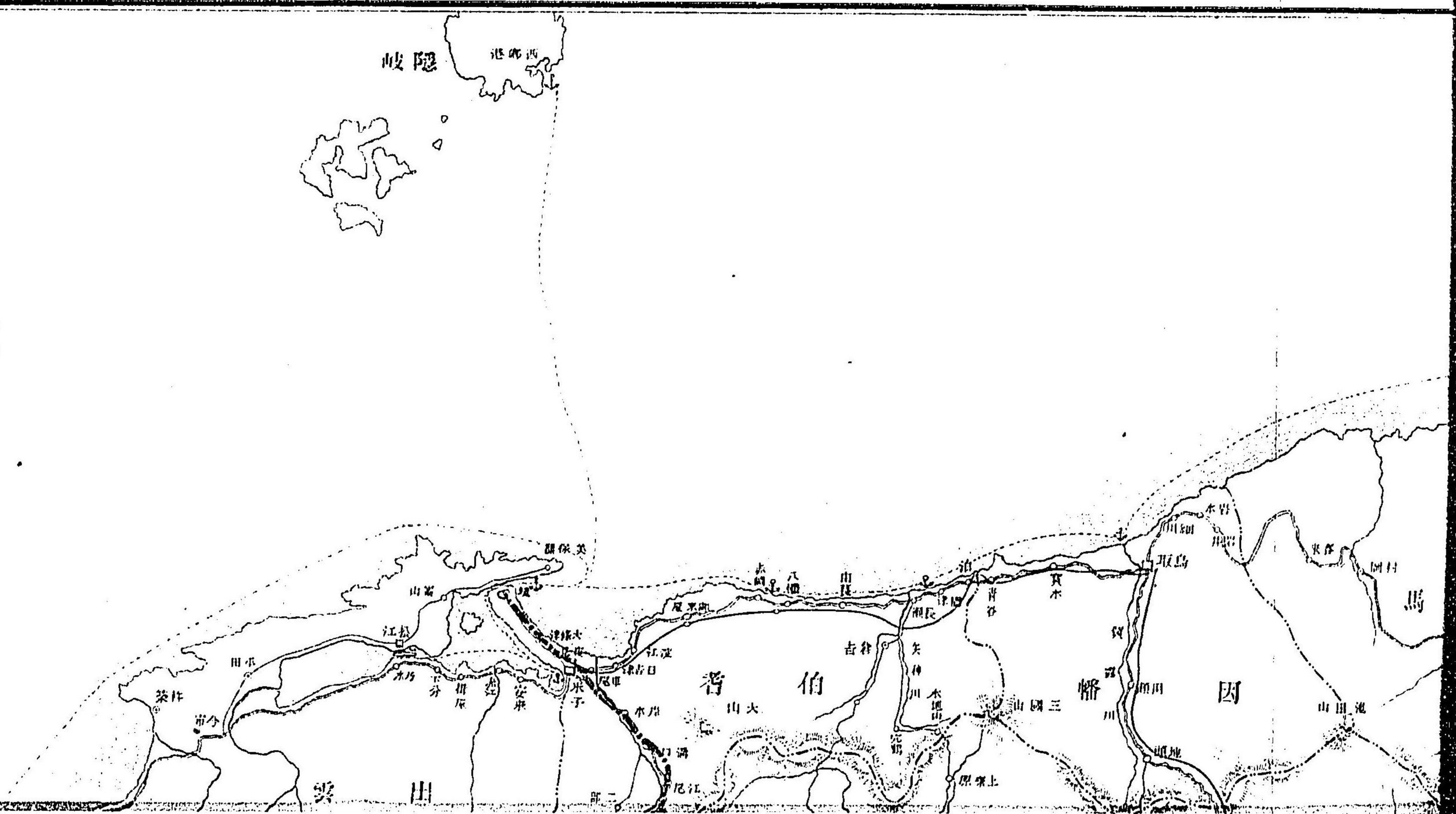
# 中國

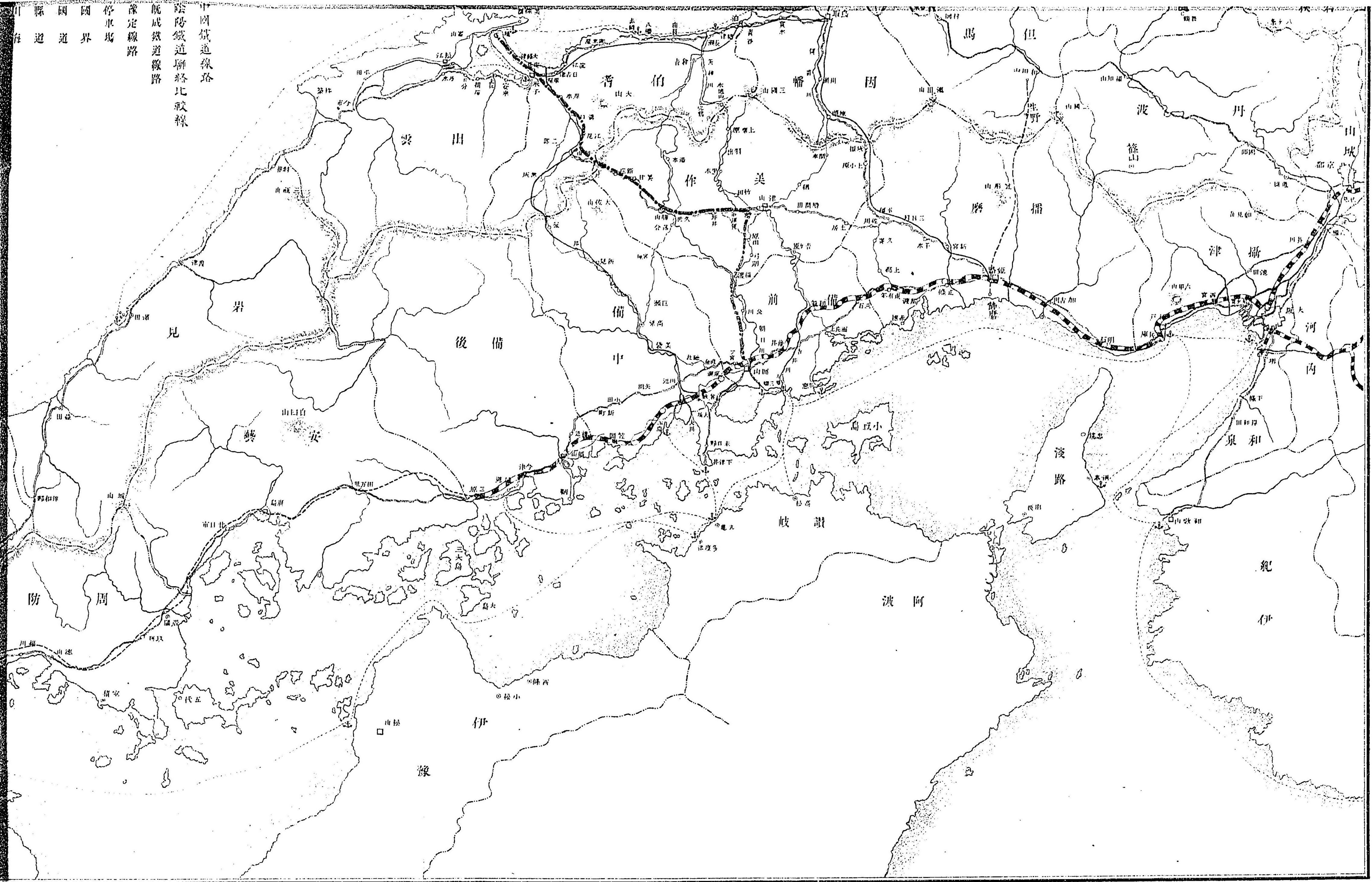
中國鐵道線路  
陰陽鐵道聯絡比較線  
既成鐵道線路



# 中國鐵道路線略圖

- 例 凡
- 人口一萬以上ノ市町
  - 五千以上ノ宿驛
  - 五千以下ノ町村
  - ↓ 港
  - 航海線
  - 川海
  - 縣道
  - 國道
  - 國界
  - 停車場
  - 豫定線路
  - 既成鐵道線路
  - 陰陽鐵道聯絡比較線
  - 中國鐵道線路

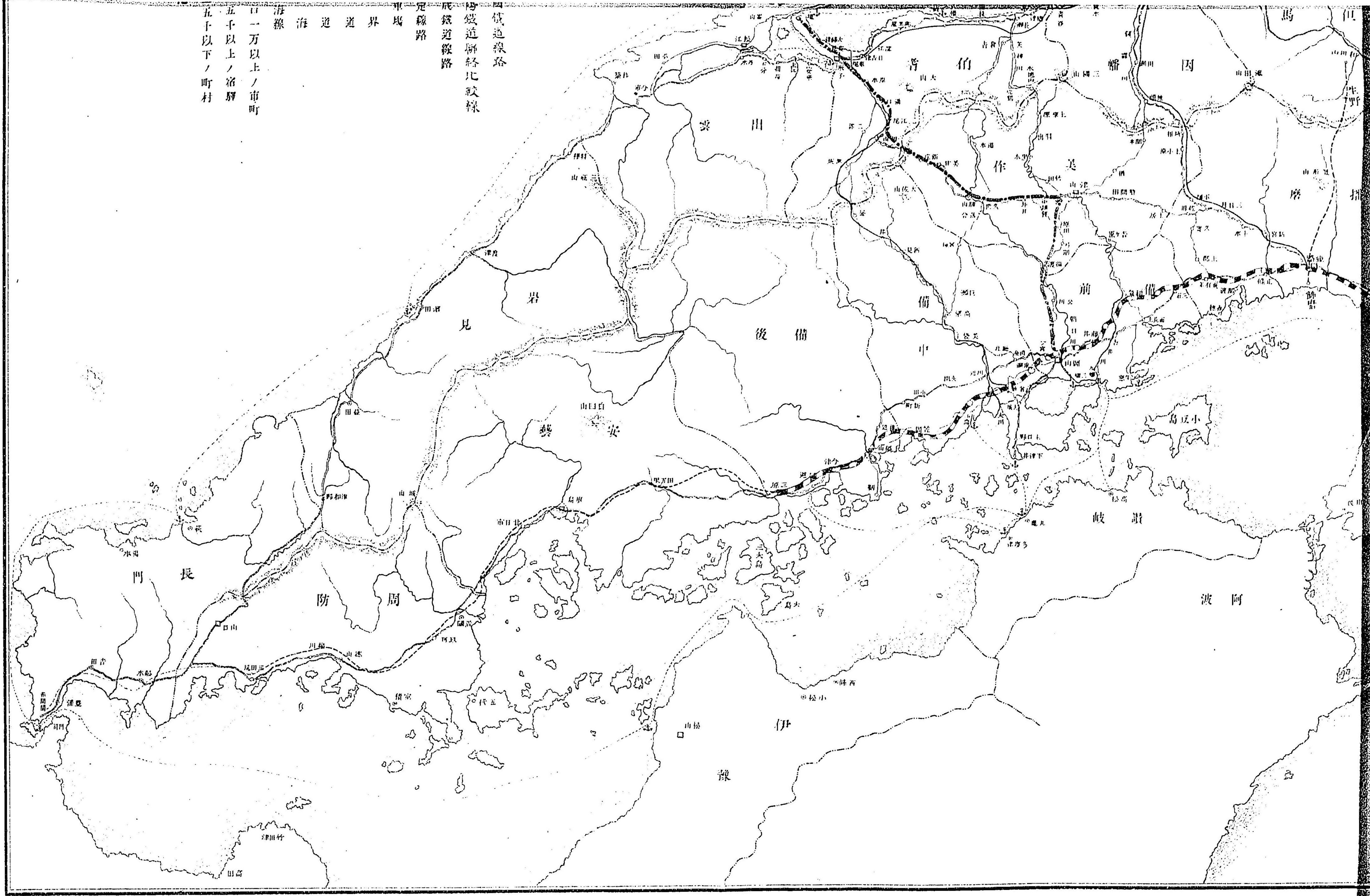




中國鐵道線路  
法陽鐵道經比叻線  
既成鐵道線路  
豫定線路  
停車場

縣道  
國道  
國界

四鐵道線路  
 陽鐵道線終比較線  
 定線路  
 車場  
 道界  
 海道  
 海線  
 口一万以上ノ市町  
 五千以上ノ宿驛  
 五千以下ノ町村



明治廿七年五月十六日印刷  
明治廿七年五月十九日發行

著者

岡山市三番町五十三番邸  
兼人 德田喜久太郎

全

大坂市立賣堀南町三丁目  
十四番屋敷

田中茂一

全

東京市神田區淡路町二丁目  
四番地

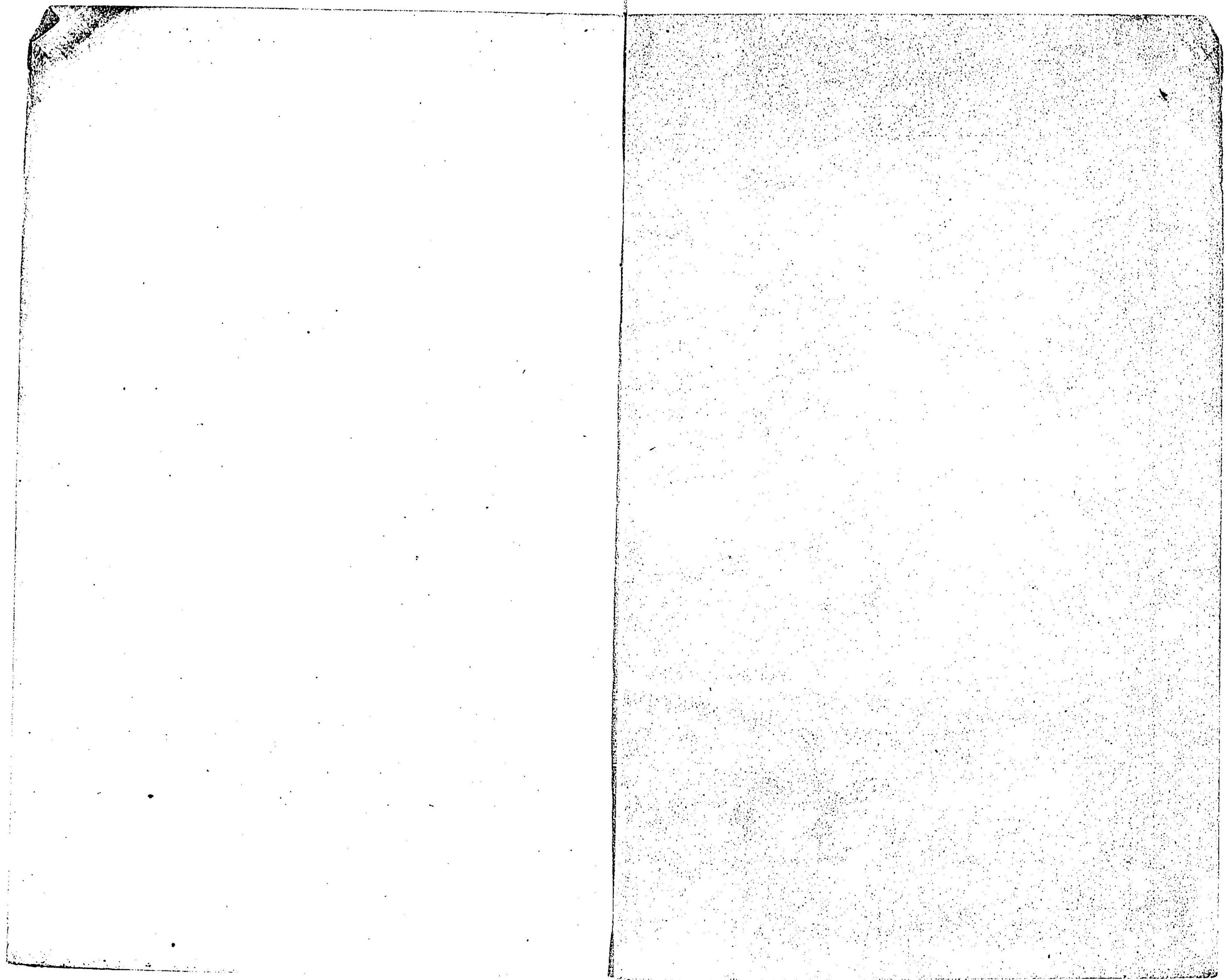
山谷虎三

印刷

東京市京橋區西紺屋町  
廿六七番地  
愛敬利世

印刷

東京市京橋區西紺屋町  
廿六七番地  
株式會社 秀英舍



24  
120

