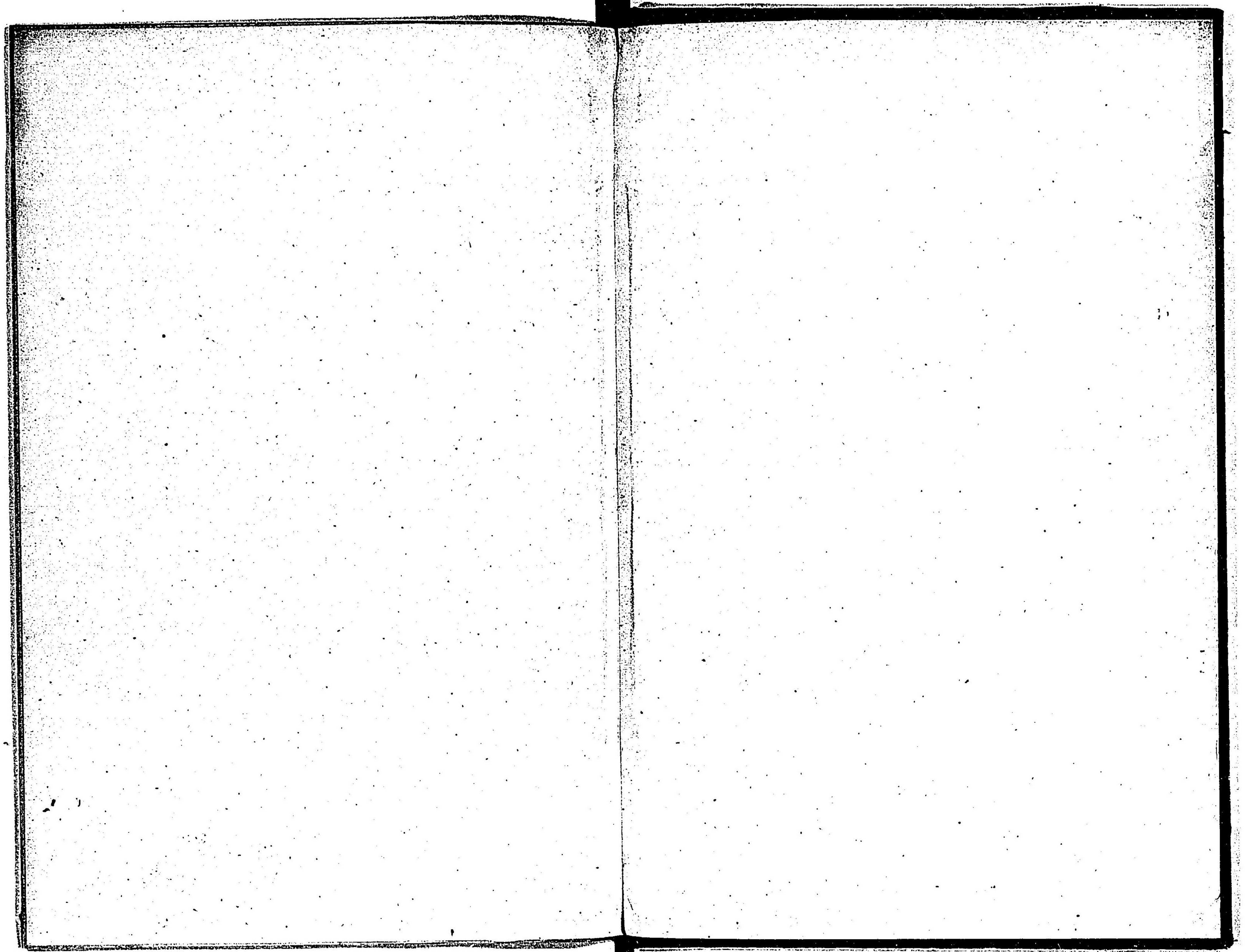


327  
51

日本海と宮津港

111



緒言

日本海方面が特に世人の注目を惹くに至れるは日露戦争以後にして、從て露領亞細亞及韓國に對する商港撰擇も三四年來頗る其聲を高め來り。殊に日露の間歐亞交通聯絡の協商も將に成らんとするの今日に於て、船車聯絡の基點たる商港經營の要を益切實に感ずる事となれり。予は之に應ずる商港として宮津港が各方面より觀察して最も能く其資格を具備するを思へる事久し。然るに宮津港が良好なる資格を具備するに拘らず、開港以來十餘年を経て毫も振ふ事なく、較もすれば開港資格を没收せられんとする傾きあるものは、實に鐵道の延長なき故に外ならず。宮津商港に達する鐵道延長は獨り宮津港の利益に非ず、

42 6 11  
内文

丹後地方の開発のみに非ず、眞に日本帝國の利益にして、又歐亞交通の聯絡上世界の要求に従ふものなり。予の茲に宮津港を紹介し、鐵道延長の急務なるを絶叫するは實に此精神に出でたる者にして、決して私情に拘束せらるゝ者に非ず。希くは朝野有識諸士の援助を得て、此議の實行を見るを得ば予の本懐なり。

明治四十二年五月

衆議院議員 岡田 泰藏

## 日本海と宮津港

### 第一章 裏日本の將來

裏日本の地表日本に比して土地必ずしも瘠薄なるに非ず、住民必ずしも懶惰なるに非ず、而も其發達遲緩にして産業殷盛ならざる者一に交通の不便なるに基因す。陸に於ては表日本が北は青森より南は長崎に至る迄、蜿蜒々として鐵道の縦貫せるに反して、裏日本は斷續して鐵路の走るある而已。海に於ては表日本沿岸が犬牙參差良港に富み船舶の出入多く、加ふるに世界交通の幹線に沿ふを以て百般の航路を有するに反し、裏日本は海岸線の屈曲少なく、從て良港に乏しく、且つ地北に偏し世界交通の幹線に外るゝの故を以て船舶の來往瀕繁ならず、其發達の遅々たる素より其故なきに非ざれども、近年鐵道の敷設着々として其歩を進め、對岸に於て韓國東北岸及露領亞細亞亦漸次開發の途に向へ來れるを以て、急激に生産及消費力を増進し、未來の好望歴然たるに至れり。去る三十八年に於ける日本海岸各貨

易港(新潟を除く)の貿易額は七十五萬三千圓なりしに、三十九年には一躍して百九十萬二千圓となり、四十年には更に倍加して三百七十八萬圓となれり。斯の如き貿易額の躍進は以て裏日本に於ける生産消費力の増進、即ち産業の發達を證明する半面の理由となすに足る可し。而して以上諸港の通商國別を見るに、左表の如く

	浦 鹽 港	韓 國 諸 港	清 國 諸 港	其 他
三 八 年	—	四一九、八五九	三六、六六一	二九六、二三一
三 九 年	八五四、九一八	四三三、四〇二	五七、二二七	五五七、八四三
四 〇 年	二、三三八、七二五	五二三、七一〇	三二六、七九二	六一一、〇四九

浦鹽港及韓國諸港にて七割内外を占め、其他は極めて小額なり。是れ地勢上素より當然の事にして、裏日本に於ける外國貿易は露韓兩國の發達と其消長を共にす。更に進んで歐亞交通の趨勢に鑑み、裏日本の將來を推度せば、シベリヤ鐵道の經營に伴ひ現に増進しつつある所の諸般の交通運輸は、年を追ふて益々頻繁の域に進むは寔に疑ひなき斷定なり。

## 第二章 韓國諸港及浦鹽港

我日本海岸諸州と密接なる交渉を有するは韓國の東部及北部地方なり。韓國東北岸は南西岸に比して海岸線の屈曲少きは發達の遲々たる一因なりと雖、別に亦南西岸は我中國九州及清國の股賑なる地方と一葦帶水を隔て、相對し、夙に交通の道開けたれども、東北岸は我山陰北陸若くは沿海州等發達遲緩なる地方と相對せるに由る。然れども韓國東北岸も亦長く舊態に沈淪すべき所以の者に非ず。古來の開港場としては元山あり、近年に至り城津は開港せられ、更に最近に於て清津も開港せらるゝに至れり。而して鏡城會寧間の鐵道の開通を見れば、間島の開發に従て清津は韓國北岸に於て有望なる商港となる可く、而して既に鐵道は西海岸を縦貫せる今日順序として東北岸に及ぶは必然にして、地味素より礪確に非ず、陸には好個の牧場に富み、生牛牛皮の産出あり、又豆類の栽培に適し、海は明太魚、鰺、其他魚類の繁殖に適し、有利の漁場たり。統監府は内治の改良に銳意し、加ふるに韓國拓植會社は今方に創立せられて既に其事業に着手したれば、東北岸亦閑却せら

れざる可きを以て、今後文化の啓發と産業の發達は期して待つ可きなり。其啓發と發達とに従て本邦との交通頻繁を加へ貿易亦増進するを以て、之が交通は現時の如く馬關海峽を經由するが如き迂路を避け、日本海岸に於て善良なる港灣を選みて之れを経營し、兩國間の距離を短縮し愈關係を緊切ならしむるは、趨勢上政府の用意茲に及ばざる可らざるなり。

浦鹽港は東洋に於ける露國唯一の商港なり。露國は南滿州を失ひたる今日、北滿州黑龍江省及沿海州の利源開發と、是等地方に對する移殖民に全力を集中し、西比利亞鐵道複線工事に一億五千七百萬留を投じて其急成を期し、更に黑龍江鐵道敷設の議を起し工費三億留を支出して工事に着手せる如き、素より極東防備に供するや勿論なりと雖、更に亦經濟上の目的を有するや言を俟たず。露國首相ストリピン氏が黑龍江鐵道案討議の際議會に於て、自然は空虚を欲せず、我遠隔せる極東地方殊に金産林産其他無盡藏の富を含蓄し、且つ農耕に好適する廣漠なる平野を有する地方に對しては、殊更移殖民の振はんことを痛切に感せずんば非ず、而して交通機關の完備を俟たずして、殖民政策の實施を希ふは、恰も木に縁りて魚を求むる

の愚と等し云々と演說せる、以て此間の消息を窺ふに足る可し。而して一方殖民の獎勵に對しては、千九百五年迄は一ヶ年平均一千戸六萬二千人の移民數に、其年支出額二百六十萬圓なりしが、爾來激増して一千九百八年に至りては七萬戸四十二萬人、其支出額一千九百萬圓を數ふるに至りしが、該政策は着々として奏功し、沿海州殊にハバロフスク以南の如きは農耕到る所に拓け、農産物は住民の需要を充たして尙餘りあるに至れり。斯の如く極東利源の開發と殖民政策の實行とに汲汲たるに従て、貿易港として浦鹽經營の要は益其強きを加へ、其發達は愈顯著なる可きが、露國は特に貿易上に止まらず、更に政略上の見地より之を策源地として日本海上に於ける海上權を掌握せんとするの意あり。這是浦鹽港より清國日本韓國の各港に至る諸航路補助法案を議會に提出し、其反對論に對して、商務大臣シーボッフ氏は、假令貿易上不要なる者にかせよ、政略上より見て該航路を利用するは望まじき事なりと公言し、大藏大臣コッフ氏は、單に商業上の見地より觀察するも實に露西亞帝國に取り頗る須要なる問題の一なるが、要するに日本海上に露國々旗を翻さんとするが主なる目的なりと明言して憚らざるを見て明なり。

雄大にして堅實なる露國政府の政策と、深沈にして不撓なるスラブ民族の精神とは、極東露領を開發せずんば止まざるは火を賭るよりも明なり。而して歐亞交通の局面がシベリヤ鐵道に依り變移の趨勢を造出し、其シベリヤ鐵道の唯一の終點は浦鹽斯德に外ならざれば、露國は之れを日本海經營の商港として我帝國に對峙するは、獨り今日の問題に止まらざるべし。果して然らば之れに對する我帝國の用意は、日本海面に於ける通商交戦の爲めに、最も善良なる海陸連絡の港灣問題に想到すべきは、當然の急務にあらざるや。

### 第三章 商港の資格

單に沿岸貿易港としてならば必ずしも商港の資格完備するを要せず、日本海岸如何に海岸線の屈曲少なきとも尙之に適する者四五にして止まず。然れども今日及將來に對し韓國諸港及浦鹽港に對する貿易港たらしむるには、商港としての資格の完備するを要す。殊に浦鹽港は、日本海の最大港たらんとして露國の勢力を集中する所なれば、之と連絡し之と拮抗し否奪る之を凌駕して日本海商戦の本營

たるべき者を求めざるべからず。而して其之れを定むるには慎重にして且周匝なる考慮を要す。是れより商港としての資格の要件を言はす。

一 通商港に對し地理上優勝の地位を占むること

二 天與の良港なること

三 背面に廣大豊富なる勢力圏を有すること

日本海岸の商港に於ける第一の資格は、浦鹽港及韓國東北岸諸港に對する地理上の關係、第二の資格は灣内廣濶にして風波の憂なく、水深底質共に大船巨舶を碇繋するに困難ならざる事、第三の資格は豊饒なる土地と殷盛なる商工業地と大都市とを周圍に有する事是なり。「ハールブル」の商賈嘗て「ハンブルグ」の商賈に向ひ、如何にして港灣を繁榮ならしむ可きかを問ひたるに、「ハンブルグ」の商賈は後方に人口十萬以上の都市を多く作る可しと答へたるは寔に此意味なり。裏日本に於て現に重なる商港には新瀉あり伏木あり七尾あり敦賀あり舞鶴あり宮津あり境あり濱田あり各其特點を有すれども以上の三資格を悉く而も完全に具備する者は宮津港ある而已。是より進んで宮津港に就き大要説明して、之を紹介せんと欲す。

#### 第四章 宮津の商港的資格

八

(一) 宮津は浦鹽及韓國東北岸諸港に對して最近の距離に在り。日本海岸諸港の中、新潟は浦鹽との距離四百七十哩にして最短なれども韓國諸港に遠く、敦賀は韓國との距離新潟より近きも浦鹽に對しては四百九十四哩に及ぶ。然るに宮津は浦鹽との距離は敦賀と相若くも、韓國に對しては清津との距離四百五十五哩元山との距離四百三十哩にして、敦賀よりは便利なる位置に在り。其他境濱田等韓國に對しては最近の距離に在るも浦鹽には遠く且つ地僻陬に在るを以て、宮津港の兩者に對して中央の位置を占むるに如かず。斯の如く宮津港は浦鹽と南北相對向して造化の配置殆ど今日あるを豫期せるが如き觀あり。

#### (二) 宮津は天與の良港なり

前水路部長肝付兼行氏は先年下關より龍飛岬に至る間の日本海岸諸港を研究し、商港として資格を有するは、油谷(長門)、瀬戸崎(長門)、宮津、舞鶴、西海、小濱、敦賀、常宮、澳、七尾(能登)及船川(羽後)の八港なりとし、之に就て説明を下したるが、其中油谷、瀬戸崎、小

濱、七尾及船川は孰れも尙缺點あり、浦鹽に對する商港たらしむるに適せず。舞鶴東海は絶無僅有の港灣なれども軍港なれば如何とも爲し難く、西港亦良港なれども其出入には軍港の咽喉を通過するが故に、軍備の事情を他に窺知せしむるの嫌ありて、國防上甚だ面白からず。且つ軍港規則も有る事なれば、戦時は勿論平時と雖航海上に避く可らざる不便あり、爲に商港と爲すに見込あるも之に満足するを得ず。敦賀港は灣内の幅一海里半乃至三海里、奥行六海里、其灣門西北に面して西北の風を受くるが故に、冬季には稍灣門より吹込む風衝に憂ふる所あり。然れども其西澳たる常宮澳を之に充つるときは、廣濶安全なる碇泊地を得べしと説き、宮津に對しては次の如く論評したり。

「宮津港は灣幅一海里、奥行五海里、灣門東北に面して其灣深く西南に向ひ巴形を爲して入れるが故に、其巴頭即ち灣澳は四時常に風浪の憂なし、而して水深底質俱に無類の適度なり。故に此處にして鐵道の通することあらんには、實に得易からざるの良港なり。然るに惜むらくは其地險阻にして、鐵道の敷設に甚だ容易ならざるが如し。然れども此地より陸部約六里未滿を隔つる、舞鶴は軍港地の事なれば、

九



鐵道の敷設せらるべきが故に、現今の道路に沿ひ之を宮津迄延長するの計劃を爲すは、蓋し至難の工事に非ざる可きを以て、若し鐵道にして通せんには頗る便利なる良港となる可し。而して此地には又有名なる天橋立ありて、其内側には天然の船溜且つ造船所に適す可き安全無比の一大安澳あるを以て、橋立中斷の處の水深を深めんには、茲に又最良の大碇泊地を得べきなりと

叙上の引用に據り、敦賀舞鶴宮津三港の大體を窺ふに足るべし。楮右三港中舞鶴港即ち舞鶴西澳は過般第二十五回帝國議會に於て舞鶴開港に關する建議案委員會の際、政府當局者の言明ありたる如く、同港は舞鶴軍港の第三區にして現に軍港の一部を組成し、又陸には幾多の要塞ありて軍事防衛上多大の支障あるが故に絶對的反對なりとのことなれば、之れに論及することを省き、是れより宮津港を紹介するに當り之れを敦賀港と對照して、(一)陸岸の環繞(二)水面積(三)水深及底質に付き説明する所あるべし。

### 第一、陸岸の環繞

我航海者の往々語る所を聞くに、外國の港は安全なるが故に港内に入れば家に歸

りたるの思ひあるも、日本の港は航海中は寧ろ安心なるも港内に入れば危険の思ひを爲すと、之れ日本港灣設備の不完全なるを諷言せるものなるが、楮北海は南海と異なり風浪猛烈なるを以て、殊に陸岸の環繞十分にして碇泊に安全なる天與の港灣を撰擇するの必要あるは寔に止むを得ざるなり。宮津港は東北に而して其灣深く西南に向ひ巴形を爲して突入せるが故に、灣内四時常に風浪の憂なきに反し、敦賀港は其灣門較西に向つて北に面し、此地方の惡風たる西北の風を眞向きに港内に受くるが故に、外海より襲來する風浪の侵入を防ぐこと能はず。現敦賀港は實に此惡風を防ぐに天與の障屏なく、金ヶ崎の一角に尋常の防波堤を築造するも到底安全なる障壁と爲すに足らず、僅に港界の西端蛭子崎に據て常宮澳の一部分を有するのみ。此を以て現在入港する石油船の如き常に常宮の澳内に繫船して、遠く舳舻を以て貨物を敦賀に輸送するが如き實狀にして、此間兩港の優劣に多大の差別あることを發見するなるべし。

### 第二、水面積

更に港内水面積に論及して、利害を詮索すれば、海圖の示す所に依り敦賀港の港界

東赤崎より西蛭子崎以南と宮津港の港界片島鼻と西日置崎以南の水面積とを比較すれば、敦賀港の四百十七萬坪に對して宮津港は五百六十九萬坪に達するを見る。然るに更に風浪安全の水面積に就て比較せんか、敦賀港は現在の金ヶ崎突堤を更に百間延長するとも、其防遮する安全なる水面積は僅に六萬五千坪に過ぎず、而して常宮澳は百萬坪を有すると雖、直接西北風を受けざるも尙其餘波を受くるを以て全部有効水面積たるを得ず、船舶碇繫に安全なる部分は遙に百萬坪を降るべきを以て、敦賀防波堤内及常宮澳兩者を合するも、尙は百萬坪に及ばざること遠かるべし。然るに宮津港は港内全體五百六十九萬坪を船舶碇繫の爲めに使用するも、毫も風浪の憂を見ざるなり。

### 第三、水深及底質

水深及底質に於ては常宮澳も可ならざるに非ざれども、宮津港の完全無缺なるに若かず。凡て水深は浅きに失するの不可なるは勿論なれども、深きに過ぐるも亦可ならず。大船には七尋八尋を最上とし、中船には五尋六尋を最可とす。通例錨鎖は水深の三倍を延ばし置き、強風には五倍にも及ぶ。故に錨泊の水深にして深

き時は船の水面に浮びて旋轉する範圍も亦之に従ふて廣きを要する故、港内區域は之が爲め縮少せらるゝ事となるなり。底質にも亦砂泥、礫、貝殻、岩石等あれども泥質を可とし就中硬泥最も可なり。何者錨を下して錨爪の爬入すること最も堅固なればなり。然るに宮津港は海岸を少しく離るれば水深三十尺内外更に少しく離るれば四十尺内外に達し、而も底質は硬泥なるを以て、水深最も適度なると共に投錨も亦最も堅固なりとす。敦賀港は海岸に於て十呎半乃至十三呎半なるも、宮津港は十三呎半乃至二十八呎半にして、五六千噸の船舶をば現に優に海岸に接着せしむるを得べきなり。

天與の良港たる點に於て宮津港の敦賀港に優れること斯の如し。從て宮津港の海上設備は最も經濟的なり。何となれば防波堤を築造するの費用を要せず、又浚渫の必要もなければなり。若し夫れ現在の敦賀港を移して常宮澳を碇泊地と爲すとせんか、尙外海より襲來する激浪より起る其餘波を防ぐには或は防波堤を要すべく、更に之に加ふるに陸上設備に巨額の經費を要するに至る可し。常宮澳たる敦賀港を距ること六七哩に及ぶを以て、新に鐵道を延長敷設せざる可らず。是

れ尙忍ぶべきも現在の常宮澳は蕭條たる一寒村たるに過ぎざるを以て、茲に新市街を設定せざるべからず。而して新に市街を設定するは容易ならず、現に大阪築港の如き、市街より離るゝこと一里のみ、而も膨脹力旺盛なる大阪市の勢を以てするも、既に十年を経て未だ築港地を市街と爲す能はず、専ら之に苦心中なるを見れば、實に容易の事業に非るべし。之に反して宮津港は既に市街を形成せるを以て、陸上設備に何等の困難を要せず、要は鐵道の布設のみなれども、之を敦賀又は常宮澳の防波堤、鐵道、新市街設定等に要する費額の大なるに比すれば、其難易同日の談に非ざるなり。

更に附言すれば、凡て對外港は、其國の玄關なり、若し得べくんば、風光秀麗の場所たるに、若かず、凡て旅人の其國に對する憎惡の感念は、國境に入りたる時に知覺する感情に支配せられ易きものなり、宮津港は寔に海外の旅客を迎ふるに恰當の場所たるが如し。彼の索莫たる西比利亞の曠野を過ぎて日本海に入り、山光水色眞に快感を興ふべき天橋一帶の風景は、疑なく彼等をして我國に對する好感情を有せしむる第一着たるべし。

### (三) 宮津港は背面に廣大豊富なる勢力圏を有す

山陰道及北陸道一部は當然宮津港の領有する勢力圏なり。丹後の絹織物、石材、三丹の牛、因伯雲の米是等は本邦に於ける有名なる産物にして、鐵道開通し交通の便加はるに從て、益其産額を増加するに至るべし。而して宮津港の勢力圏は以上に止まらず、更に其翼を擴げて一は播但線に依り、一は阪鶴線及京鐵線に依りて中國四國近畿に擴及す。韓國及露領亞細亞に對する貨物の最多額は從來大阪神戸よりの航路に依りたるも、宮津港にして鐵道の延長即ち背面連絡にして施設せらるれば、是等の貨物は關門海峽を経由するの迂路を取らず、阪神地方より鐵路直に宮津港に至り、其より船路對岸諸港に輸送せらるべく、距離と時日とを短縮すること莫大なり。敦賀港の四周亦陶磁器、絹織物、漆器、米等有名なる産物に富むと雖、日本海貿易に最大の關係を有する京阪神地方に對しては宮津港よりも稍隔り、從て背面に於ける勢力圏は宮津港の如く爾く廣大にして豊富に非ざるなり。

## 第五章 宮津港鐵道延長の急務

前述の如く、宮津港は日本海に於ける最大商港たるべき資格を具備す。然るに明治二十六年開港地となりて以來何等の振ふ無き者は何ぞや、蓋し外に於ては韓國東北岸及露領亞細亞の産業未だ發達せざりしと、内に於ては北陸山陰地方に鐵道の貫通未だ普からざるに因ると雖、其最大原因は宮津港に鐵道の延長連絡を見ざる事是れなり。商港としての他の資格が遙に下位にある敦賀港が近來駁々として發達の域に向ひ居るは、實に鐵道連絡して内地運輸の便あり又燈臺の設もありて多少人爲の加工あるの故を以て、大阪商船會社及露國義勇艦隊が浦鹽航路に對する起終點となしたる爲なり。若し宮津港にして福知山若くは其他より鐵道を延長せる者あらば其繁榮敦賀港の比に非ざりしなる可し。惜哉未だ鐵道の延長を見ざる爲に、無比の良港も何等の價値を發揮するに由なく、交通上貿易上毫も寄與する所なくして止み居れり。去れば宮津港に對する設備は、官線鐵道の分岐延長に在り。之を人體に譬ふれば鐵道は動靜脈管の如く、港灣は鼻口の如く、相俟ち

て其妙用を發揮する者なり。然るに本邦に於ては由來交通政策の統一を缺き、鐵道と港灣と相背馳し風馬牛相及ばざるが如き疑なきにあらず、既に宮津を開港場となせるに不拘、茲に鐵道延長の計を爲さざるは實に之が爲なり。僻陬の地に於て既設線より遠隔せる距離にあらば止むを得ざるも、宮津港の如き舞鶴より分岐せば十二三哩、福知山、和田山間の上川口村より内宮を経て通せば十六哩、福知山より分岐するも二十哩に過ぎず、且其工事は尋常なり、假りに其工事に多少の難關ありとするも、其工費は知る可き而已。斯の如く區々たる一短線なりと雖、其關する所は即ち鐵道政策の統一に繋り、港灣活用の問題に係り、實に重且大なりと云はざるべからず。抑も阪鶴鐵道の起るや、本邦の中腹を横斷して商業の中樞たる大阪を起點として、軍事上之れを舞鶴軍港に繋ぎ、産業上之れを宮津港に達して、直通一貫南北兩海を聯絡せんことを計畫したるものなり。又京都鐵道に於ても然り、軍事の外産業上重大なる目的を以て、京都を起點として北海岸に通すべき運輸機關として産れたるものにして、何れも多大なる建設費と稀有なる難工程を経て起工され又されつゝあるものなり。然るに此阪鶴京都の二道は軍事上の一面に對し

ては其目的を達する所あるも、之れを産業上の部面より見解を下せば全く不具の鐵道なり。言を換ゆれば首尾一貫せざる鐵道なりと言はざるべからず。阪鶴及京都鐵道が舞鶴に達するを以て止まんとするは不可なり。之れを商港たる宮津港に延長し海陸連絡の實を擧ぐるに於て始めて此二鐵道の目的を達し、軍事及産業の兩途に活動することを得べく、從て山陰北陸地方を開發し、日本海貿易を増進するの利益は莫大なるものあるなり。宮津港に達する鐵道延長の議は、更に又歐亞交通の大局上より觀察して益々緊切にして急務なるを見るなり。西比利亞鐵道を南滿鐵道及日本海航路に連結して、歐亞兩洲の最短直通幹線の完成を期するは、獨り日露兩國の希望たる而已ならず、世界文明の要求して止まざる所なり。既に我政府は此點に就き昨年來露國に交渉し大體の協商を終り、今や細目の協定中なりと聞く。果して然らば、浦鹽港に呼應する商港を我日本海岸に經營するは、當面の急要重大の事件なり。茲に於て敦賀港は遺憾ながら其港灣風浪を防ぐに便ならず、又舞鶴港は第一軍事上止むなき支障あるを以て開港を許すべきものにあらずとせば、宮津港を以て之れに充つるの方針を定め、先づ鐵道布設の計畫

を立つるは、現在及將來に對する國家の大計たることを信じて疑ふ所なきにあらずや。抑も宮津港に達する鐵道延長は、之れを國防上支障ある舞鶴開港の議の如き、又其港灣正北に而して到底風浪を防ぐに便ならざる不具の港灣を完成せしめんとする、敦賀港大修築の議の如きに比すれば、洵に容易なる一些事たり。其舞鶴より延長するは僅かに十二三哩にして、上川口村よりすれば十六哩、福知山より延長するも二十哩を過ぎず。一哩に要する工事費平均十萬圓とすれば、舞鶴よりするもの百三十萬圓、上川口村よりするも百六十萬圓、福知山よりするもの二百萬圓なり。此金額は勿論小なるにあらず、然れども之れに依つて日本海に善良なる對外的商港の基礎を確立し、阪鶴京都兩鐵道をして世界的交通機關たらしむることを得べしとせば、洵に低廉なる資本を以て多大なる國益に應ずる所以のものにあらずや。今や内外の形勢、此好個の問題を決すべき時期に遭遇せるを感ずるの切なるものあるを以て、余は衷心此意見を草して、汎く識者の判斷を待つものなり。該鐵道の延長や勿論宮津港の幸福なり、裏日本の利益なり、然れども余の熱心に之を提唱するは、更に世界交通の大局を迎へて之れに處すべき國家の大計たること

を疑はざるが故なり。

日本海と宮津港 終尾

明治四十二年六月七日印刷  
明治四十二年六月十二日發行

編輯  
行輯

人兼

岡

田

泰

藏

神戸市下山手通五丁目七十五番屋敷

印刷  
人

菅

間

徳

次

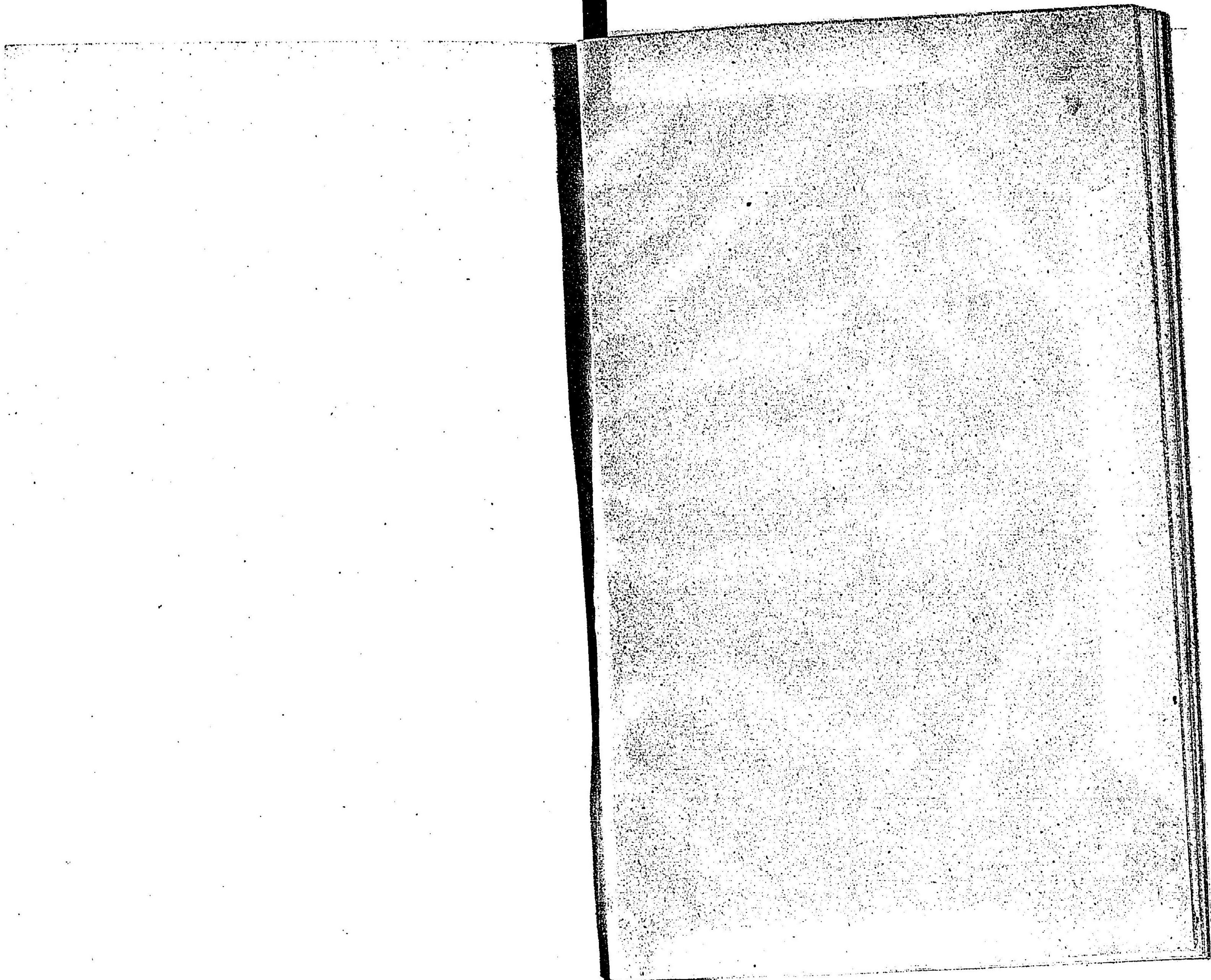
郎

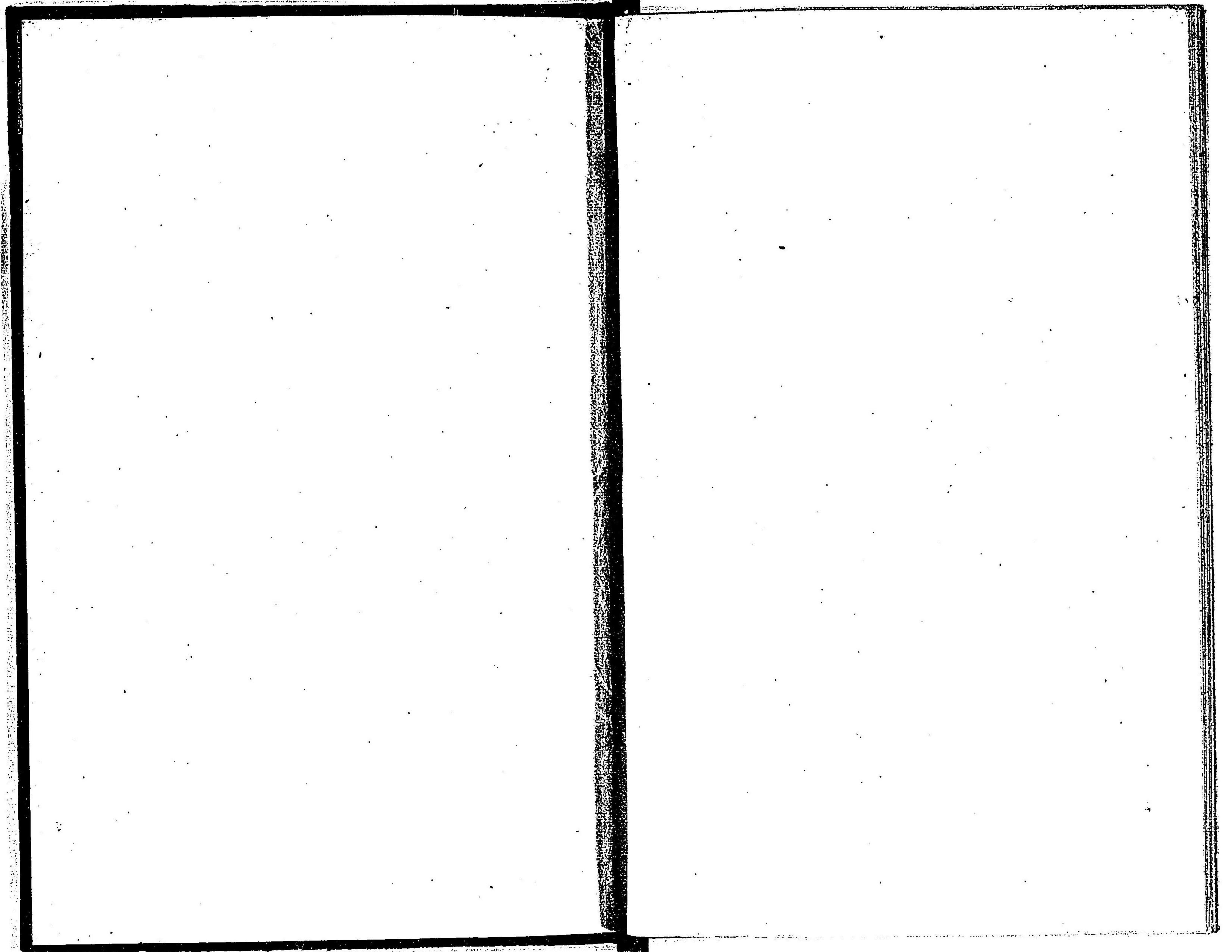
神戸市元町一丁目二十四番屋敷

印刷  
所

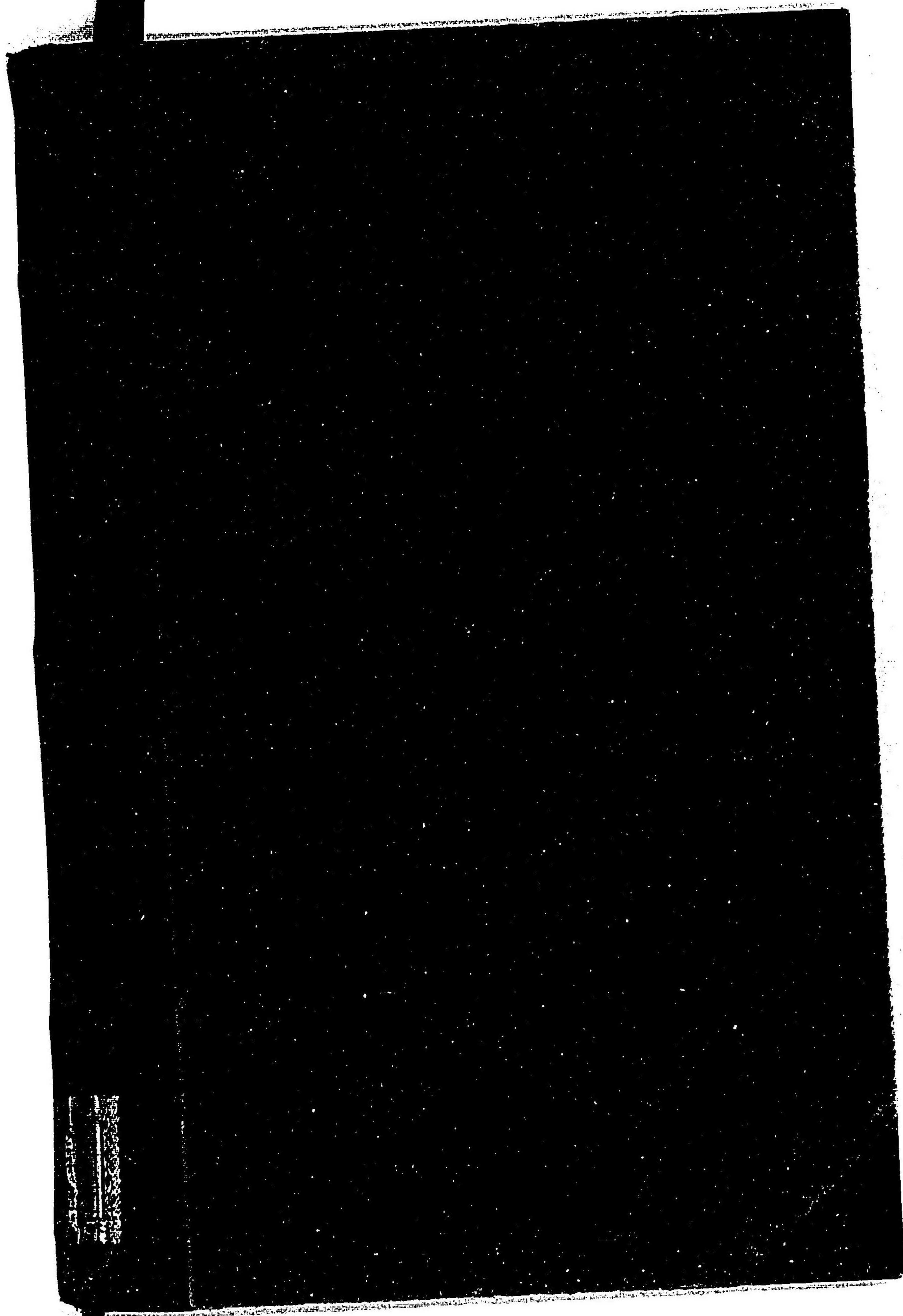
福音印刷合資会社神戸支店

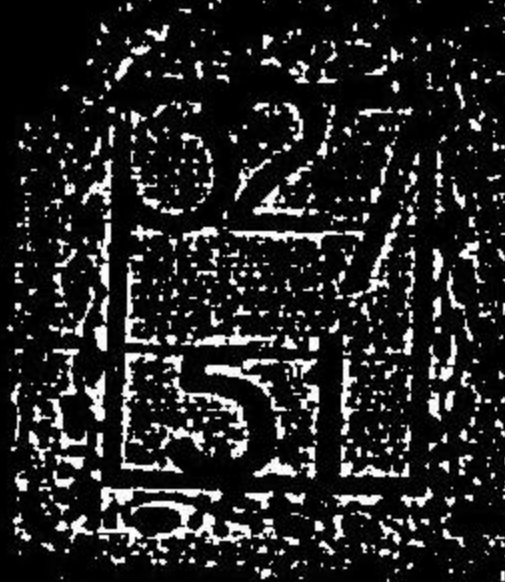
神戸市元町一丁目二十四番屋敷











025581-000-4

327-51

日本海と宮津港

岡田 泰蔵 / 編

M42

ADC-3072

