

百米の海中を埋立て、築造せんとするものとす。

- (一) 汽船錨地に接し南防波堤の根部一千三百五十米の略中間を貫き大休海岸線に併行して南々西に向ひ幅員上幅二百六十米、下幅二百米、水深干潮面下七米、延長六千米（商港内延長約一千八十米、工業港内延長約四千八百二十米）の運河を開鑿す。
- (二) 前號運河開鑿土砂を以て南防波堤外運河の兩側及終端以南に工場用約七百三十三萬四千平方米を造成す。
- (三) 埋立地内に道路、暗渠、下水溝を築造す。
- (四) 差當り南防波堤附近運河上に有効幅員六米延長二百四十米、中央延長四十米開閉式其の他延長二百米固定式の橋梁一橋を架設す。

本運河には常時三千噸級汽船の出入航行自在にして高潮時を待つとせば大型汽船の出入航行も可能なり。以上により昭和十七年度末に至らば新設港の公用開始し、中型汽船數隻の入港並附近發着貨物の荷役を可能ならしめ、且大小漁船の繫留を可能ならしむる。

右の如くにして本築港完成の曉は其の當面の目的たる本島對外貿易品の運送費の低減となり本島の貿易量及水産の増加新地造成の誘引、農産、工業、林産等の増加、山地開發など各種産業の進展、國富の増進等に寄與する所甚大である。尙鐵道部では昭和十四年度豫算に沙鹿驛より梧棲驛まで鐵道敷設費を計上し新高港進出一層の活を與へることとなつた。

第二章 新高港と電力關係

新高港の出現によりて第一に開發さるべき資源は水力電氣であらう。現在臺灣の電氣事業は主として臺灣電力會社の經營に係り昭和九年八月、日月潭發電所の送電開始により臺北も高雄も大部分は之が供給を受けてゐる。

西 部 東 部

淡水河	一八八千軒	花蓮溪	〇〇〇千軒
頭前溪	五三	濁水溪	四五
大安溪	九八	タツキリ溪	〇〇〇
大甲溪	五四	秀姑山糖線	一五〇
鳥水溪	一三九	大南澳溪	一二〇
濁水溪	三六四	大武溪	三〇
大肚溪	〇〇	卑南大溪	一九
曾文溪	七四	呂家溪	一〇〇
下淡水溪	二九三	大馬溪	四
計	〇〇〇〇	知本溪	五
		計	〇〇〇

新高港は右の如く本島屈指の水力資源を包蔵する濁水溪、大甲溪、大安溪などに接近し本水系より得らるゝ豊富なる電力を地元にて使用すれば豊富なる電力をして一層低廉ならしむることを得べし。即ち目下計畫中なる大甲溪開發電力をして新高港の背後地を大工業地帯化することに依りて之に集中せしむること、せば臺北、高雄等に送電する場合に比し極めて多額の建設資材を節約し、少なからぬ「ロス」を免るゝこととなるのである。

第三章 新高港と背域産業

新高港の背域を鐵道運賃關係により豫想すれば、竹北驛—嘉義驛間である。之に包擁する土地は臺中州の全部、新竹州の大部及臺南州の約五分の二である。
農業 背域一帯は本島農業生産の王座を占むる臺中州を中心とし其の兩翼新竹及臺南兩州に及ぶ。本島の中央に在りて氣候状態も亦中備、風雨適順、加ふるに本島最長の大河たる濁水溪を始め鳳山、中港、後龍、大安、大甲、大肚、西螺及

び北港溪等有數なる河川流水、水量豊富にして廣大なる沃野を擁するのみならず、嘉南大圳に依る水利の便を享けて自ら萬頃の美田拓け耕地面積は田に於て全島の四割五分、畑に於て全島の四割四分を占め、ことに雨期作田はその五割を領有する。農産額は全島の四割四分、米、甘蔗、甘藷、パイナップル、バナナの生産額は全島の五割を占めてゐる。今茲に重要農産物及肥料の輸移出概況を示せば左の如くである。

新高港背後地に於ける重要農産物及肥料輸移出入現況と輸送運賃低減見込額

品名	輸移出數量	輸移入數量	運賃を低減し得る額
米	四二二、七一五		七二一、四二一
砂糖	四九九、九五六		一、〇九三、六二五
バナナ	七七、一四三		二四四、七〇七
甘蔗	四〇、二九〇		三、七四五
パイナップル	一、二〇五		八四、七八七
肥料	二八、三八六	二八七、六三七	五三四、四〇九
合計	一、〇六九、六九五	二八七、六三七	二、六八二、七三四

畜産 臺中州に於ける畜産は豚、牛、山羊、馬を始め鶏、其の他家禽類の各種の部門に涉りて普及されつゝあり、現在實施しつゝある増殖計畫の進行後を考ふるに昭和十六年には三千八百萬圓に達すると稱せらる。新高港の出現に依り臺中州下畜産業の蒙る恩恵は極めて大にして、關係背域の畜産額の増加を招來することとなり、畜産工業も隆盛を來すべく豫想さるゝ。

林業 本島の中心部にして林業資源多種にして豊富である。

工業 近時臺灣産業再編成の聲起り、工業が重要視せられ、いよゝゝ劃期的前途を辿りつゝある秋、新高港の築港工事着手は電源開發を誘導し工業に隔世的發展を期待せらるゝ。

水産 魚族豊富なる臺灣海峡を控ふるを以て新高港に近代式漁港を附設すれば之を契機として水産業は一大飛躍期に入るであらう。

鑛業 新竹州の油田、鐵鑛等も新高港出現、電力開發により相當の開發を見るであらう。

第四章 新高港出現と基隆、高雄、花蓮港の將來

第一節 新高港出現と臺港四港の分野

現在の基隆、高雄の兩港の背域分野は略臺中州を境とするも實際基隆、高雄兩港間は其の海上距離二百二十四哩ありて汽船の航海には約一晝夜を要し、その距離遠きに過ぐるが爲内地臺灣間の定期航路は、基隆港とは門司、神戸に高雄港とは横濱、東京に結ばれてゐる。之が爲臺灣北部地方と内地關東地方との急速連絡を必要とする貨物は島内に於て鐵道に依りて遠く高雄に連絡させ、又臺灣南部地方と關西地方との急速連絡を必要とする貨物は島内に於て鐵道に依りて遠く基隆に連絡を取らねばならぬ現狀である。然るに新高港出現せば同港と基隆、高雄との距離は各略汽船十時間航程となるを以て、兩港に於て汽船が活動を停止する夜間を利用して此の間に於ける航海を果し、新高港に於て日中充分活動の上更にその夜間基隆又は高雄港に復歸することが出來、兩港を起終点とする内臺定期船はその定期を變更することなく新高港に延航することが可能となるのである。

かくの如く新高港出現により急速貨物の不便緩和せらるゝと同時に基隆、新高港、高雄、花蓮港の背域分野も自ら確立を見るに至るのである。

貿易の消長は出入貨物運賃の高低、商取引の廣狹、産業經濟等に左右せらるゝこと極めて至大であるが、新高港出現の曉、貿易品の運賃關係のみにつき考察し其の縦貫鐵道受持區域を假定すれば。

基隆港 基隆驛——山崎驛間 九六籽
 新高港 竹北驛——嘉義驛間 一九六籽
 高雄港 水上驛——高雄驛間 九九籽
 となる。これによりて其の背域分野を達観すれば、基隆港は臺北州と新竹州の三分の一、新高港は新竹州の三分の二、臺中州全部及臺南州の五分の二、高雄港は高雄州と臺南州の五分の三、花蓮港は花蓮港、臺東兩廳下となるのである。今各港分野に割當たる土地、人口、各種産業生産總額左の如くである。

一、土地、人口

各港百分比	基隆港		新高港		高雄港		花蓮港	
	土地	人口	土地	人口	土地	人口	土地	人口
臺北州	四七、六七三	一、〇一、八九八	三、四、一七	五、〇、九四三				
新竹州	一五七、〇五八	二、五、四七三	七六、一九三	一、二、五、五三				
臺南州			三三、五八四	五、六、九二六				
高雄州					三三、三七七	八、五、六八八		
花蓮港					五、九、九三三	七、五、七五		
臺東廳					九、五、三二〇	一、六、九、四三三		
計	六三〇、七三二	一、一、五、七、七〇	一、一、九、八、九三	二、三、三、五、二			八、九、六、四二	一〇、一、九、〇〇
各港百分比	一七%	二四%	三五%	四二%	二五%	三〇%	三三%	四%

土地は新高、高雄、花蓮港、基隆の順にして、人口は新高、高雄、基隆、花蓮港の順である。

二、生産額

各港百分比	基隆港背域		新高港背域		高雄港背域		花蓮港背域	
	土地	人口	土地	人口	土地	人口	土地	人口
臺北州	一、五六、八三八、〇〇〇		六、七、七、六二五					
新竹州	三三、三三三、八五七		三、九、一、七、九九四					
臺南州			二、四、三、九、二〇〇					
高雄州					一、七、一、五、七、三三七			
花蓮港					一、〇、二、七、八、三三			
臺東廳					三、三、三、三、三、三			
計	一、九〇、一、九、八、八五		四、〇、一、六、一、八八九		三、三、三、三、三、三			
各港百分比	二〇%		四三%		三四%			

即ち新高港四、高雄港三、基隆二の割合である。

第二節 新高港出現と基隆、高雄、花蓮港の將來

新高港出現によりて單に鐵道運賃關係より考察するときは、前項に述べたるが如く西臺灣に於ける三港の分野は人口に於ても産業に於ても新高港王座を占め、高雄港之に亞ぎ基隆港は僅かに五分の一に縮小せられて現在の第一位より急轉直下する譯なるも、種々の經濟機構より見て直に斯の如しと斷定するは早計にして當らざること遠きは元よりである。

地理的より見て 新高港は一葦帶水大陸に近接するも、基隆港は内地、朝鮮は勿論、滿洲、北中支の廣大なる地域に最も地の利を占め、高雄港亦南支、佛印、蘭印の無邊なる資源市場に近接してゐる。從て基隆は依然内地滿支に交渉多く、高雄港は南支以南に依存することに變ることなく、新高港は對岸福州、厦門、仙頭の顧客の割愛を享くることとなる。

交通系統より見て 先づ鐵道は(一)縱貫線の強化に就ては彰化臺南間複線工事は、縱貫線の延長ともいふべき高雄、屏東間

の複線化と共に目下施工中にあり、之が完成の上は高雄港の背域開拓に大なる寄與あるべく、(二)西南海岸線(龍井、永康間)の建設は臺中、臺南兩州の海岸地方の開発をなし、高雄、新高兩港之が惠澤に浴するもの大なるべく、(三)臺東線の強化は新興花蓮港の發展を急速度化し、(四)東西連絡線の開設は花蓮港の大を助成すると共に西部三港も餘慶を蒙ること多かるべし。

更に道路は府道に全島一週道路及計畫中の中部東西横斷道路あり、指定道路は北部に於ては臺北を中心とする道路網を構成し、中南部は臺南、高雄兩州に於て最も發達してゐる。敍上交通系統より見たる西部臺灣は高雄港最も大をなすべく見られ、新高港は臺中を中心とし、新竹、彰化、嘉義などの市場との交通連絡を如何に緊密化するかによりて其の輝しいスタートを切るべく豫想せられ、基隆港は人的交通に獨特の地位を保有する。

生産物資より見て 米は新高港の飯櫃となりて基隆港は第二位となるべし。甘藷は高雄、新高兩港に分流し、砂糖は牢固たる高雄港の地盤にゆるぎなかるべく、パカスを原料とするパルプは新高港も有望である。茶は基隆港獨占に變ることなく、バナナは依然基隆を第一とし、鳳梨罐詰は尙高雄港を主とするであらう。

流入物資より見て 肥料は高雄港依然王座を占め、新高港、基隆港の順となるべく見られ、木材、織物、其の他の雜貨類は基隆港を主流とするに變ることなかるべく、ガスニール囊は仍高雄港を第一とするであらう。

要するに之を線合要約すれば、基隆港は首都臺北市場を控へ、高雄港は臺南、高雄兩州の大豊庫を背域とするを以て浸々乎として逐増又逐増の臺灣内外貿易の趨勢より見て、基隆、高雄兩港は新高港の出現によりて其の背域は多少減ぜらるゝも、之が育成、成長を見守りつゝ、着々向上發展の一路を辿るものと豫想せらるゝ。而して將來臺灣の大成化は一に工業の勃興と之が興隆如何にあるは言を俟たない。

高雄港は既に廣大なる臨港地域を造成し、工業誘致に全力を擧げ既に操業開始のものもあり、最も將來を囑目せらるゝ新高港は電力資源の豊富と臺灣中央最廣部の背域を領有するが大なる強みで、工業港造成によりて新竹州の石油、鐵などの開發にも寄與する所あるべし。基隆港は内地連絡の強靱化と北部の未着手電源開發による臺北平野の工業化などによりて更に大をなすべく見らるゝ。

翻りて東部臺灣の花蓮港は東臺灣電力資源の開發に伴ひ之を動力とする各種工業勃興の趨勢に逢着し、東臺灣の開發は

いよゝ本格的發展の段階に到着してゐる。南洋方面に最も近接する地の利に於て南支、南洋資源の開發とその市場開拓は實に東亞建設の聖業として花蓮港の双肩にかゝる大使命であり、更に内地と南支、南洋の中繼港として大なる役割をなすべく期待せらるゝ。

第十編 臺灣事情と博多港

第一章 現在の博多港と臺灣貿易

現在の博多港對臺灣貿易は臺灣航路船の博多港寄港極めて少く、貿易不振である。臺灣總督府稅關統計表には小樽、函館、東京、横濱、名古屋、大阪、神戸、廣島、下關、門司、三池、長崎、鹿兒島、沖繩、朝鮮の十六港（又は地方）特掲せられて博多港は之に洩れ、九州諸港中門司は勿論三池、長崎、鹿兒島、那覇などの後塵を拜しつゝある現状である。

第一節 博多港と臺灣航路

博多港と臺灣間の定期航路は事變前迄は左の二航路であつた。
 高雄—清津線 大阪商船 月一回 二千噸級

(往航) 高雄—基隆—鹿兒島—長崎—博多—釜山—清津

(復航) 清津—雄基—博多—長崎—鹿兒島—基隆—高雄

横濱—高雄線 大阪商船 月二回 二、三千噸級

(往航) 横濱—芝浦—名古屋—大阪—神戸—門司—博多—長崎—鹿兒島—基隆—馬公—安平—高雄

(復航) 高雄—横濱 (直航)

即ち航海数は月僅かに往三回、復一回であつた。然るに事變後横濱—高雄線は博多、鹿兒島兩港に寄港を見合せたるが爲高雄—清津線の一線、月往一回の寄港のみなる現状である。

第二節 博多港と臺灣貿易

博多港對臺灣貿易は基隆、高雄、臺南(安平)の三港に由りて行はれ、既往三年の各港別移出入數量、價額は左記の通り

で、其の移出入貿易總額は昭和十一年七、〇三七噸、一、四六一、〇三六圓、昭和十二年四、三〇八噸、一、〇五八、九八一圓、昭和十三年七、三四九噸、一、五五五、八一〇圓にして事變關係により寄港船の減少は昭和十二、三年に著しく其の影響を受けたるも、昭和十三年は新興移出品の出現により結果に於て前二年を遙に凌駕してゐる。

移出貿易は昭和十一年五、二七四噸、一、一五一、二四七圓、昭和十二年三、〇四八噸、八五三、八一三圓、昭和十三年六、一五〇噸、一、二九八、二四〇圓にして各港共昭和十二年は船腹減少の影響を受け昭和十一年に對し噸量價額共減少し、昭和十三年横濱、高雄線の博多港寄港取止めによりて臺南(安平)貿易は全く絶へたるも、新興移出品水飴、地下足袋、麻袋、丸太材並製品、紙製品の出現又は増加によりて好況を呈してゐる。而して昭和十三年の各品別に見れば足袋の五十三萬五千圓を筆頭として地下足袋、ゴム靴の二十一萬七千圓之に次ぎ、以下打綿八萬五千圓、水飴六萬一千圓、紙製品四萬四千圓、自轉車四萬三千圓などの順である。

次に移入貿易は昭和十一年一、七六三噸三〇九、七八九圓、昭和十二年一、二六〇噸二〇五、一六八圓、昭和十三年一、一九九噸一二七、五七〇圓にして、移出貿易に比し遙に少なく、臺灣米、木材、罐詰食料、酒精などが主なるもので、臺灣米は基隆、高雄兩港仕出して、木材は主として基隆港出、罐詰食料、酒精は總て高雄港仕出である。臺灣特産物は船操の關係上僅かに鳳梨罐詰のみである。

移出

港別	品名	昭和十一年		昭和十三年		昭和十四年	
		數量	價額	數量	價額	數量	價額
基隆	大麥	二六	二九二	—	—	—	—
〃	小麥	三五七	六四、六六〇	—	—	—	—
〃	菓	—	—	—	—	—	—
〃	水	—	—	—	—	—	—
	粉	—	—	—	—	—	—
	子	—	—	—	—	—	—
	飴	—	—	—	—	—	—

第二章 博多港と一部背域を同化する門司港外三港の臺灣貿易上に顯はれたる貿易品の檢討

一九六

第一節 門司港對臺灣貿易

門司港の昭和十三年臺灣貿易は移出三一、二四一、〇三三圓、移入二七、六五七、三六一圓合計五八、八九八、三九四圓（推定六十萬噸）にして、全日本對臺灣貿易七四八、〇五三、九六四圓（五、四八四、五七一噸）の約八分に當る。移出入重要品別價額左の如し。

品名	移 出		移 入	
	額	品名	額	品名
小麥	二二二、八九四	臺灣米	六、四九六、四一四	小麥
鹹魚及乾魚	一、三九六、七六〇	芭蕉實	三、八九二、四六一	鹹魚及乾魚
麥酒	一、二七七、四六七	砂糖	一、五三六、五〇四	麥酒
清酒	四六二、七八六	鳳梨罐詰	一四九、七〇六	清酒
綿織物	一二八、四六七	木材	一五五、二六二	綿織物
肥 料	三七五、一九四	酒精	一三六、八二五	肥 料
紙	六、五五一、一九四	切 乾 薯	七二、六六〇	紙
自轉車部分品	八一五、九四五	セメント	一、三四四、五六五	自轉車部分品
	一八一、一一一	ガソリン	五八八、五〇八	

鐵 製 品	一、五八六、七〇八	土 建 材 料	三六、五〇〇
木 材	一九六、〇六九		

先づ移出重要品の博多港利用可能の有無を檢討するに將來博多港を全然利用せざるものは小野田、淺野の「セメント」のみにして。

紙は殆ど筑後産にして博多港利用を便とす。

小麥粉は日清、日本、木徳の三製粉生産にして、門司の日本製粉の外は福岡の木徳、鳥栖の日清、久留米の日本製粉の三工場生産に係り、將來その大部分は當然博多港に移るべきものである。

麥酒は日本麥酒、櫻麥酒の二、日本麥酒は博多港を利用するに至るべし。

清酒は大部博多港利用を便とす。

肥料其の他も相當量博多港利用を可能とす。

次に移入重要品を見るに。

米は門司米穀倉庫の關係上當分の間一步を譲るも、砂糖は荒木の臺灣製糖の關係あり、バナナ、鳳梨罐詰は九州一円を消費地とする關係上大部分は博多港利用を便とすべく、木材、酒精、切乾薯なども亦同様である。

第二節 長崎、三池、下關三港臺灣貿易

長崎港外二港の臺灣貿易は下關港最も多く、三池港之に次ぎ、長崎港最小である。何れも移入は砂糖を大宗とし、移出は三池は肥料、下關、長崎は塩乾魚を第一としてゐる。而して移出入品の相當量は博多港背域に關係を有する。

一、長 崎 港

長崎港の昭和十四年一月以降九ヶ月間の臺灣貿易は移出七四六、七〇九圓、移入二、四九八、六五二圓 合計三、二四五、三六一圓にして、重要品別左の如くである。

一九七

移	出	入
塩魚、乾魚	一二二、六〇一	一三三、二二七
紙	三、〇〇〇	一一、〇九六
肥料	六、五四七	二、三〇〇、三三一
木材	一九、六四七	
	砂	糖 薯
		米 乾

二、三 池 港

三池港の昭和十四年一月以降九ヶ月間の臺灣貿易は移出三、六八八、六四五圓、移入六、〇〇二、七六九圓合計九、六九一、四一四圓で主なるもの左の如し。

移	出	入
肥料	三、二八〇、五六一	五、九九八、五七九
	砂	糖

三、下 關 港

下關港の昭和十四年一月以降九ヶ月間の臺灣貿易は移出八、五五二、八一六圓、移入三、一〇五、三九三圓合計一一、六五八、二〇九圓にして、重要品別左の如くである。

移	出	入
小麦粉	三三九、八四〇	一、九六一、九七二
	臺灣米	

塩、乾魚	四九二、〇一二	砂	五、五〇一、九九四
綿、絹其の他織物	二〇四、九八七	鮮魚	七七二、二七三
セメント	七八、四六七	鳳梨罐詰	五〇、六八二

第三章 博多港臺灣航路開拓と臺灣貿易の將來

博多港の現況並其の背域及臺灣の港灣、經濟、産業事情に關しては既に詳細述べたる通りであるが、前第一章の如く博多港對臺灣貿易が現在極めて不振なるは全く直通航路なく、且寄港船の寄港回数僅少なるに基因す。生果實の移入皆無なるが如きも實にこの事情に存する。航路の僅少なるの素因は博多港が他港より立ち後れ現在其の海陸聯絡施設に仍多くの缺陷あるが爲である。然るに福岡市は人口三十三萬を擁し近く合併の氣運を醸せる臨港町村を加ふれば、將に五十萬を算する。而してその生産總額二億圓に近く、之に背域筑紫平野生産額を加ふれば、五、六億圓を越ゆることゝなつた。

外國航路は大連航路の外營口、天津兩航路開かれ、青島、上海航路開設も時日の問題であらう。對鮮航路は釜山航路、朝鮮西廻線、朝鮮東廻線の外に關釜連絡船に對し更に内鮮間の動脈博麗航路創設が唱導せられ、之が開設に乗り出してゐる。關門海峡、鐵道、隧道は昭和十六年度開通することゝなりて颯爽たる東京博多間特急列車が博多灣頭に投影するも眞近くなつた。國際航空港大福岡は内、鮮、臺、滿支航空網の中心地として踏躡的發展をなし空路遠くタイ國迄延長することゝなつた。この際南方政策の據点大豊庫臺灣と博多港との定期航路開拓は實に喫緊の問題である。今や博多港修築第一期工事完成、新埠頭港設備大半成り着々整備中であるが、極力港灣諸掛費の低減を圖ると同時に貨客船車連絡を迅速、円滑に行はるゝ様普ねく港灣諸施設を完備し、以て之に對應し遺憾なきを要する。

先づ時局によりて寄港取止めとなりたる大阪商船會社横濱高雄線を復活せしめ新に博多、臺灣、直通航路の開設を提唱する。臺灣直通航路は少くも月三回往復とす。

差當り往航は博多—基隆—高雄、復航は高雄博多直航とし、月一回花蓮港寄港の臺灣一週航路とするが得策であらう。而して本航路は全く博多臺灣間の處女航路であり、之れによりて九州、臺灣間産業經濟開發に資する所極めて大なるべきは言を俟たない。

本航路開設の曉に於ける交流物資は差當り博多より臺灣へ麥粉、麥酒、製粉、紙、紙製品、打綿、足袋、地下足袋、クイヤ、清酒、菓子、水飴、罐詰食料、鐵器、農具、花筵、紙卷煙草、塩乾魚、木材などを移出し、臺灣より博多へ農産物及農産加工品たる米、砂糖、バナナ、柑橘類、酒精、鳳梨罐詰、などの外鮮魚、木材などの移入を見、年間移出入約三十萬噸三千萬圓と推定せられ、處女航路開設勿々殆ど滿腹に近き盛況を持續せらるゝであらう。之によりてバナナ荷受機關の福岡市設置問題も解決すべく、事小なりと雖屏東市の新鮮なる西瓜、茄子、野菜類乃至香氣馥郁たる生薑なども福岡人の食膳に供せらるゝであらう。

翻つて將來博多港背域は輕工業に加ふるに重工業地として發展し、臺灣は現在の農産、農産加工業の發展と共に諸種の國策工業に著大の進展を見るであらう。従て双方原料資源の交流、消費物資の交換は、いよいよ活發となりて博多港の臺灣航路は更に頻發を加へ、高雄港又は花蓮港を仲繼とし、南支、南洋貿易も開拓せられ、南支、南洋航路開設も期して俟つべく豫想せらるゝ。

博多港と臺灣

昭和十五年四月三十日印刷
昭和十五年五月五日發行

發行所 福岡市役所産業課

編輯人 筒井忠吾

發行所 福岡市上新川端町六拾壹番地

印刷人 猪城秀夫

印刷所 福岡市上新川端町六拾壹番地
博多活版所

終

