

1 湖上連絡運輸の開始まで

(1) 湖東線区間の船車連絡代替方式の採用

- ① 京都—大津（現浜大津）間の鉄道が開業したのは、明治13（1880）年7月、これに先立ち同年4月に長浜—敦賀間の鉄道建設工事が開始。
- ② この段階では、琵琶湖東岸を走る馬場（現膳所）—長浜間の湖東線区間は近代的な蒸気船を利用して連絡。この鉄道連絡輸送を担当すべく誕生したのが太湖汽船会社。
- ③ このため、馬場—長浜間の湖東線区間の開通は大幅に遅れ、東海道鉄道新橋—神戸間が全通した明治22（1889）年7月1日に開業。

(2) 船車連絡代替方式の採用の背景

- ① 明治12（1879）年、京都—大津間の開通も近づき、明治2（1869）年廟議決定の鉄道建設計画（南北連絡鉄道、東西連絡幹線鉄道）の早期に実現に向け、いよいよ大津から敦賀に向けての鉄道建設工事が急がれた。
- ② 同時に大津—敦賀間のルートは、東西連絡幹線鉄道として目されている中山道ルートの一部に事実上組み入れられることにもなる。
- ③ しかし、かねてよりインフレーション基調にあった国内経済状況が、西南戦争（明治10（1877）年）を契機にいちだんと悪化。厳しい財政状況➡できる限り節約して最も有効な鉄道路線の建設を行う必要。
- ④ 鉄道当局トップの井上鉄道局長は、大津から敦賀に向かう鉄道を少しでも早期に実現するために、大津以北の『湖東線』区間は琵琶湖の水運を利用すべき」と提言をした『2つの報告書』を重視。
 - (a) 『東海道筋巡覧書』：明治4（1871）年、東西両京連絡幹線ルートの東海道筋の実地調査報告
 - (b) 『西京敦賀間並中仙道及尾張線ノ明細測量ニ基キタル報告書』：明治9（1876）年4月、建築師長ボイルによって提出。
- ⑤ 2つの報告書と当時の交通政策の水運重視を受け入れ、湖東線区間（大津以北～琵琶湖畔長浜）の鉄道建設を「棚上げ」し、近代的に整備されていた蒸気船を利用した湖上連絡船で結ぶ「船車連絡方式」を採用。
- ⑥ 湖東線の代用となる鉄道連絡運輸との「連絡線」の役割を果たすために、当初貨物専用の補助的路線にすぎなかった大津支線（馬場—浜大津）を本線の一部として運営。その終端駅大津（現浜大津）から『鉄道連絡船』で湖北の琵琶湖畔長浜に達するルートが考え出され、湖北の長浜に水陸ターミナルを設け、そこから敦賀に通ずる路線（敦賀線）と当時有力視されていた中山道ルートによる東西連絡幹線を建設することにした。

2 太湖汽船会社の設立

(1) 明治初期の湖上水運会社

①明治2（1869）年4月（に加賀藩の支藩であった大聖寺藩が建造した5トン・12馬力の木造蒸気船「一番丸」が登場、大津―海津間の湖上およそ16里の距離を運行。

②明治6（1873）年には6社の汽船会社が設立。同7（1874）年1月「湖上運輸発展を提唱したことが影響」、9月までには15隻の木造汽船が就航。それにつれ、貨客の争奪の激しい競争を引き起こす➡十分な技術力などが無いまま無謀な運行を繰り返した結果、重大な事故が多発。

③滋賀県は、明治8（1875）年に汽船取締規則を通達。翌9（1876）年3月20日には湖上汽船の危険防止と人命保護を目的に、大津湊町に「汽船取締会所」を設け、「湖上汽船の検査から湖上船運航のすべてを監視・指導」。

④しかし、各汽船の新たな参入により競争はさらに激化。造船技術の発達により、船体の巨大化が図られ、明治10（1877）年2月には当時湖上第一の大型船江州丸（木造64トン）が建造。同じ頃に、「湖幸丸（木造43トン）、旧彦根藩の奨励補助による金亀丸や琵琶湖丸、大津丸会社の大津丸が次々に新造、その競争はますます激しくなり、運賃の値下げ競争、指定地域外の旅客・荷扱いの禁止などの汽船取締会所の運航統制も全く無視、再び混乱の状態が繰り返され「統一会社の設立が勧奨」。

⑤そこで県は当時、大津以東長浜間の東浦に就航していた5艘の船主を統合して、「三汀社」（のちの大津汽船会社）、塩津以西大津間の西浦航路の7艘の船主を統合して「江州丸会社」を設立。この二社に「航安組」を含んだ三社によって湖上汽船は一応統合、一時的に競争激化を避けた。

(2) 鉄道連絡輸送の決定

①井上鉄道局長は国家財政困窮の折から、大津から敦賀への路線延長のうち大津～湖北長浜間の「湖東線」区間の建設工事を取りあえず棚上げ、琵琶湖の水運を利用して『鉄道連絡船』で結ぶ考えを持っていた。

②明治13（1880）年、政府首脳部から大津～長浜間を『鉄道連絡船』で結ぶ許可を得た。ここに『船車連絡方式』は正式に採用されることになった。

③その年（明治13年）に鉄道局は琵琶湖上大津―長浜間に木造外輪船「長浜丸（24トン）」を建造、就航させ、鉄道建設に先行して船舶の運航をおこなった。

(3) 鉄道連絡輸送の民営委託

①『船車連絡方式』の決定した大津―長浜間の鉄道連絡航路は、その性格からして本来鉄道局自ら運営をなすべきもの。

②当時琵琶湖上には、すでにいくつかの船運会社が競って運航。それらの各会社が所有する船舶数といい、会社規模といい、すでに形ができあがっている。鉄道局側は連絡船の運航を官営によらずに、十分な資力と信用があり、安全、正確な輸送能力がある民営業者に任せたいと現実的であると考えた。

③鉄道連絡運輸の「民間委託」の情報が流れると、大津―長浜間の「鉄道連絡運輸」の権利を獲得しようと、湖上各社は相次いで大型船を建造、就航させ、競争はいよいよ熾烈を究めた。

(4) 太湖汽船会社の設立

【鉄道局および滋賀県当局の結論】

①鉄道局および滋賀県当局は、鉄道連絡運輸の権利獲得に名乗り出ている会社は、「大型船を購入するなどの努力をしているが、輸送力にも限界があり、そのいずれもが適当ではない」との結論に至り、折からの鉄道連絡運輸就航を機会に湖上の会社の統合の促進を各船主に説得したが、各社はこれに応じる気配を見せなかった。

②これを受けて、井上鉄道局長と滋賀県庁は以前から工事などで鉄道局の御用達と関係のある大阪の藤田伝三郎（藤田組）に新汽船会社を創立することを促し、その同意を得た。

③同時に井上鉄道局長と滋賀県庁は琵琶湖上の汽船会社の大合同をはかり、藤田組、三汀社（のちの天津汽船会社）、江州丸会社の三社に合同をうながした。

④この結果、江州丸会社の船主と三汀社に所属する各社は合同すれば共倒れを防ぐことができると判断、井上鉄道局長の提案を受け入れることにした。

⑤鉄道局や滋賀県当局の主導のもとに、明治14（1881）年9月には、大阪の藤田伝三郎らが計画していた汽船会社に既存の地元の汽船会社を統合させ、太湖汽船会社が資本金50万円で発起、藤田はその頭取に就任。

⑥明治14年9月、太湖汽船会社の藤田頭取は5名の役員（前川文平・掘江八郎兵衛・中野梧一・浅見又蔵・北川弥兵衛）と連署して「会社設立二付鉄道連絡御願」として連絡運輸の実施について鉄道局鉄道頭の井上勝宛に願書を提出し、その認可を上申した。

⑦「就航に当たっては鉄道局の指揮に従い、鉄道と連絡させながら汽車の旅客や物資を乗せ、大津～長浜間を往復し、鉄道の代用としての任務を全うします。また湖上の各港へ寄港し、あまねく公衆の便益に役に立つように努めます。汽船は、堅牢・広かつ（丈夫で大きい）にして、十分な速力を持つ汽船を新たに購入します。よって、汽車の旅客や物資など、すべて湖上の運輸にかかるものは、いささかも遺漏なきように運航します。また、会社の営業期間は30年とし、あくまで湖東地方に鉄道が開業するまでの代用船とします」と設立の趣旨を説明。

⑧明治14年10月10日、藤田らの鉄道連絡運輸による旅客貨物の取扱いの請願は認められることになったが、そこには「別紙指令書」が付され、そのなかに鉄道局側が同社に遵守を要求する、次のような「要領」「規模ノ要目」という五項目の条件が付されていた。

- 一 旅客・貨物の運輸に供する汽船は堅牢・安全であること。
- 二 旅客連絡運輸船は大津～長浜間を二時間ないし二時間半で少なくとも一回は渡航する速力を有し、大津、長浜で二列車ごとに一回ずつ発船すること。
- 三 貨物連絡運輸船は相応の速力を有する汽船を使用し、貨物を停滞させないよう発船度を適宜定めること。
- 四 汽船の運賃は大津～長浜間を30マイル（約48.28キロメートル）とし、旅客・貨物とも同距離の汽車賃を上まわらないこと。
- 五 旅客・貨物の取り扱いは丁寧・真実を旨とし、運賃はなるべく廉価にするよう努め、許可なく私に制定しないこと。

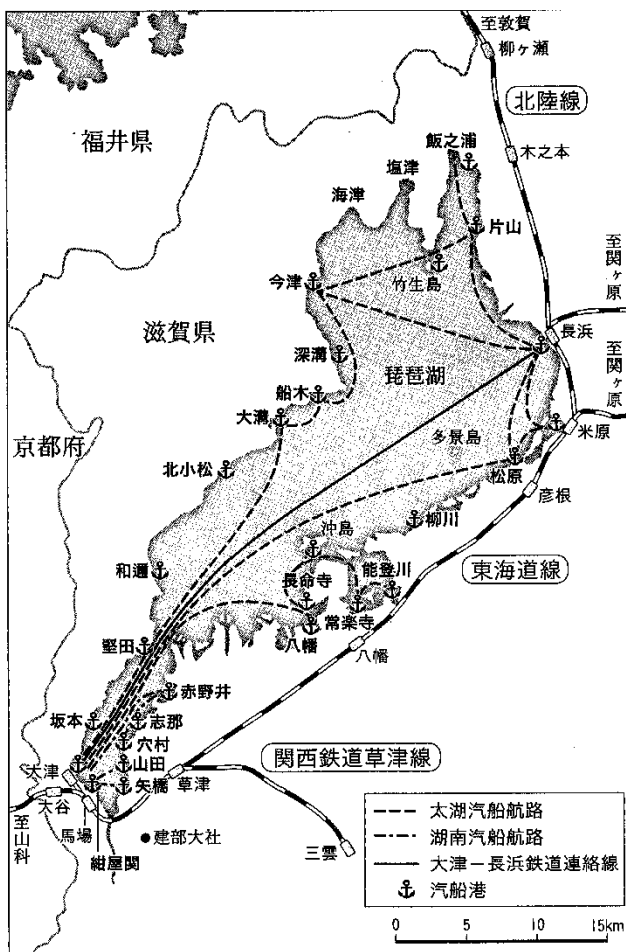
⑨井上鉄道局長の通達の五項目は、鉄道局と太湖汽船会社との連絡運輸の根幹をなすもので、鉄道局は、自ら運営すると同じ考えで、指導・監督に当たったことがわかる。

(5) 定款の作成

- ①先の鉄道局の通達に対し、太湖汽船は早速定款（会社などの根本規則）を作成。「定款」によれば本社を大津市御蔵町の津停車場構内におくことになっていた。
- ②定款第七条には「当会社ノ営業期限ハ三拾ケ年トス」とあるように、あくまで湖東線が開業するまでの代用で大津・長浜間を運航し、その営業年限は一応30年と定められていた。
- ③太湖汽船の提出した定款は鉄道局長の認可を受け、定款に依拠して業務を実施。そこで、藤田はまず第一太湖丸、第二太湖丸の鋼鉄船2艘（各約500トン・350人乗り・時速26キロ）を注文した。

(6) 太湖汽船の創立当時の営業航路

- ①創立当時の営業航路は大津・松原（彦根市）・米原・長浜を巡る東部航路の他に、大津・堅田（以上大津市）・勝野（大溝・高島町）・船木（安曇川町）・今津（今津町）・片山（高月町）・塩津の西部航路、大津・八幡（近江八幡市）・能登川・常楽寺（安土町）・長命寺（近江八幡市）の中部航路、長浜・今津と松原・長浜・片山・塩津の北部航路が設定され定期船を就航させ、各港（米原、塩津、飯ノ浦、片山、今津、船木、勝野、堅田）に支社も設け、湖上船運の大半をしめるに至り、名実ともに沿湖第一の汽船会社を誇ることになった。
- ②創設当時の所属船舶は、金龍丸（92トン）、游龍丸（90トン）、庚辰丸（90トン）、第二庚辰丸（159トン）、長濱丸（141トン）、江州丸（64トン）、第二江州丸（96トン）、第三江州丸、第四江州丸（17トン）、第五江州丸、湖上丸（25トン）、湖幸丸（43トン）、湖東丸（28トン）、松寶丸（18トン）、丹頂丸、盛大丸、琵琶湖丸、金龜丸（30トン）の18隻であった。



1889年東海道線全通時の航路と諸港

出典：『新修大津市史』第5巻。

(7) 政府が自らが湖上連絡航路の運営にあたらなかった理由

- ①いずれは湖東線区間に鉄道を敷設することが決まっております、このため、一時的な施設にまとまった金額を投資をする財政的余力が政府になかったこと。
- ②同汽船会社の頭取に藤田伝三郎が就任していることから長州系の政商筋の利権志向的な働きかけがあったからとも考えられている。

3 鉄道連絡運輸の開始

(1) 鉄道連絡運輸の開始

- ①明治15 (1882) 年3月10日、柳ヶ瀬隧道 (明治17 (1884) 年4月16日開通) を残し、その両端の長浜・柳ヶ瀬間および金ヶ崎 (いまの敦賀港) ・柳ヶ瀬隧道西口間がそれぞれ開業。
- ②これに伴い、鉄道局から「鉄道連絡運輸」を認可されていた太湖汽船は、明治15年5月1日から鉄道局からの業務事項要求の「要領」に依拠して長浜―大津間で蒸気船による定期的な鉄道連絡運輸を開始。これはわが国における「船車連絡輸送」の嚆矢である。
- ③鉄道連絡運輸開始当初の長浜・大津間の運航は、大津発午前10時と午後9時、長浜発午前9時と午後9時の1日2往復。鉄道局は太湖汽船会社に対し、大津―長浜間を2時間ないし2時間半で結ぶことを要求していたが当初は蒸気船とはいえ木造船であったので約4時間を要していた。

琵琶湖汽船開業廣告

今や敦賀・長浜間の鐵道建設ノ其功告ケ運送ノ便ヲ益進マントス故ニ大津長浜間ノ

船通航 開キ因停取場ノ旅客物貨ヲ搭載

レ専ラ公衆ノ便益ニ應センガ爲メ合資協力茲ニ

太湖汽船會社 ナ創立シ安全堅牢

ナル**鐵船數艘** ノ新造ニ着手其落成亦近

キニアルヲ以テ本社ヲ先ツ大津停取場構内ニ暫

キ併テ湖上在來ノ汽船會社及江州丸會社所有之

船船悉ク之レヲ本社ニ購置シ湖上周邊ノ各港ニ

支社ヲ設ケ**五月一日** 以テ其業ヲ開キ

勉メテ運送ノ便利ニ注志シ汎シ江湖ノ望ヲ遠

ヒシメテ欲ス運送ヲ速ク此ニ願フ人諸君ヨリ白

明治十五年四月

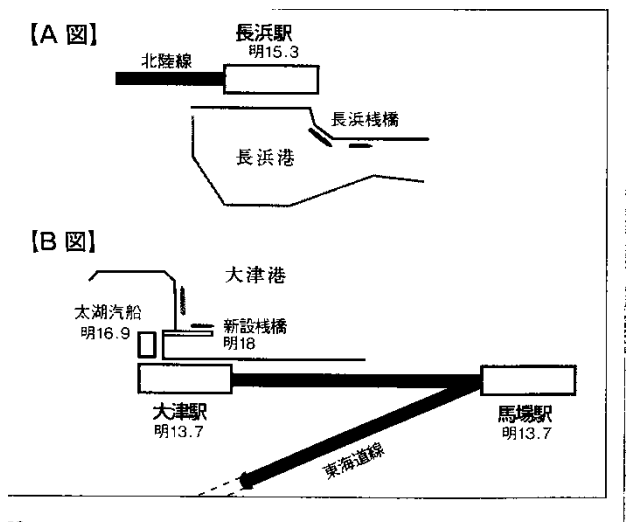
滋賀縣大津鐵道停車場構内

太湖汽船會社

たいこ 太湖汽船会社琵琶湖汽船開業湖線通航の新聞廣告
 (明治15年5月2日 同4日 同日12日掲載。日本立憲政黨新聞)

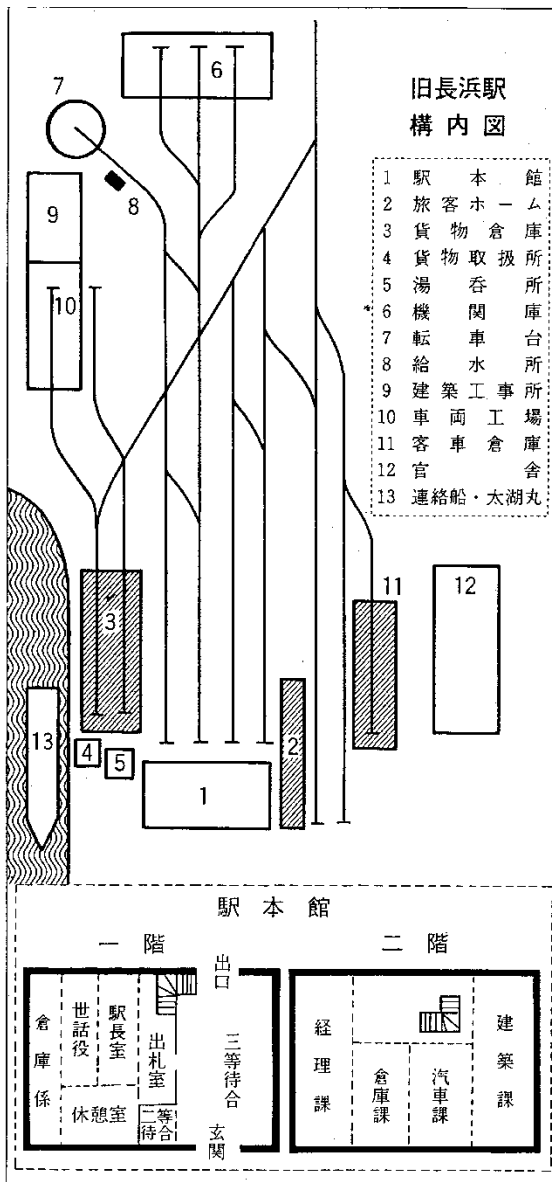
(2) 鉄道連絡運輸のターミナル

- ①鉄道連絡運輸の大津側ターミナルは、明治13(1880)年に港内岸壁に沿って建設された東海道線(当時)の大津駅(現・浜大津駅/京阪線)の近くの船舶の出入に便利な地が選ばれた。
- ②鉄道連絡運輸就航当時の長浜港は、大型船の接岸可能な新港の築造中であつた。新港は、長浜城の内堀という天然の地形を利用して造られた港で、築造には大掛かりな浚渫と水路の開削工事が行われた。この築港工事は、滋賀県から築造許可を得た地元の豪商、浅見又蔵が私財を投じて、明治13年11月に起工、同16年4月に完成。さっそく太湖汽船がこの使用を開始。長浜市内港町にある明治山は、その時の浚渫土を積み上げて築いた小山である。
- ③浅見はこの築港工事は費用は同港に入港する船舶から入港税をとってあてるとしたが、井上は「運輸ノ便ヲ欠」く懸念があるとし、明治17(1884)年3月6日、佐々木高行工部卿に長浜港の築港工事を敦賀～大垣間鉄道建築費から捻出してはどうかと提案。
- ④井上勝は太湖汽船の航路は敦賀線の一部、長浜港は鉄道が開通するまでの琵琶湖上の水陸交通の結節点であるとして、明治17年浅見から築港工事そのものを実費で買い上げ、直接管理することになった。



(3) 長浜駅舎の建設

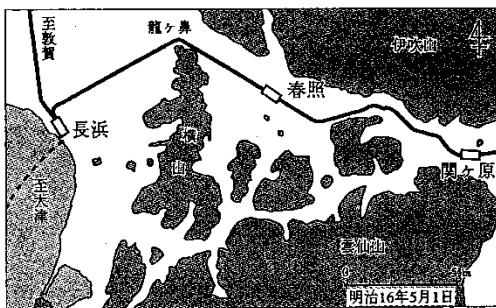
明治15(1882)年11月、鉄道連絡運輸の就航に合わせ官設鉄道・長浜駅(現在の長浜市北船町1)の本屋が竣工。船着場は、本屋のすぐ西隣りに設けられており、旅客は、駅ホームと船着場の間を徒歩で行き来し、直接船に乗りおりました。なお、この駅舎本屋は、現有する日本最古の駅舎として、昭和33年に第1回鉄道記念物に指定された。



(4) 長浜・関ヶ原間鉄道の開業

①大津～長浜間の鉄道連絡運輸開始から1か月後の明治15年6月10日、長浜・関ヶ原間鉄道が着工、明治16（1883）年5月1日開業た。

②明治16年8月1日の太湖汽船発航時刻改正では長浜・大津間の航路は1日3往復の運航となっている。



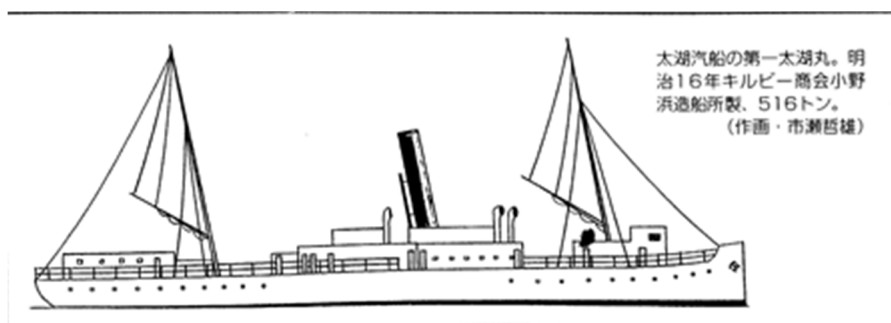
(5) 第一、第二太湖丸の就航

①鉄道局から「鉄道連絡運輸」を認可された太湖汽船は、明治15年5月1日から、その業務を開始するとともに、使用船舶の整備を進め、神戸居留イギリス人ギルビーにかねてから注文してあった鉄道連絡鋼船二隻を大津湖岸で建造中であった。

②この船は、日本で最初に建造された鋼鉄船で、第一太湖丸（総トン数516トン、350人乗り、14ノット（時速25キロ））第二太湖丸（同498トン、350人乗り、14ノット（時速25キロ））と命名。明治16年9月に進水。

③「琵琶湖において披璃丸が建造されるまで（昭和26（1951）年）の最大型の汽船で、わが国で建造された鋼鉄船の嚆矢でもあった。14ノットというスピードは当時としては大変な高速船といえる

④この2艘の進水によって、輸送定員数は大幅に増やすことができた。就航当初大津―長浜間は約4時間を要していたが、この第一太湖丸、第二太湖丸の就航で所要時間を3時間半にまで短縮し、到達時間の不正確もこれによってかなり改善されたもようである。



(6) 連絡運輸切符の発売

①明治17（1884）年4月16日の柳ヶ瀬トンネルの開通により長浜・金ヶ崎が全通、同年5月25日大垣・関ヶ原間が相次いで開通。そこで、同日神戸、三宮、大阪、敦賀、金ヶ崎、柳ヶ瀬、大垣の各駅で、いっせいに「湖上汽船との船車連絡通し切符」が発売。

②ここに大津・長浜間の太湖汽船による鉄道連絡運輸は京阪神と北陸および大垣方面とを結ぶ経路として本格的に重要性を増し、通過する運輸量も増加。

③これにより、浜大津近辺は物資の積み替え、旅客の乗り換えでたいへんな賑わいを見せる。浜大津には、内国通運や共同運搬会社などの運送業者が集まり、旅館も次々と開業。同19（1886）年には、大小とりまぜ約200軒といった状況。

④長浜は琵琶湖水運航路と鉄道のターミナルとして北陸・中部各地と京阪神との交通ルートとして重要性を増していった。

⑦工部卿は、井上鉄道局長にその意見を求めたが、井上鉄道局長は、太湖汽船会社の営業不振は、むしろ、世上一般の不景気によるものであるとしたうえで、発着時間・客貨運賃などの制約から生ずる会社の損失は、政府においても考慮する必要があると回答した。

⑧「政府は井上局長の意見により同社株式の配当が1割に達しない場合には、政府から12,000円を限度としてその不足額を補助することを明治17年10月18日に太湖汽船会社に交付した。

⑨補助金額12,000円の根拠は、資本金10万円の増資を決議して60万円とし、そのうちの政府出資希望額の4分の1の相当額24万円の配当予想1割の2分の1の金額に相当する。こうした補助により、太湖汽船会社の収支は改善。

4 鉄道連絡運輸状況

①明治18（1885）年、「鉄道局は敦賀・大垣方面から京都・大阪方面への旅客の便宜をはかって、「鉄道連絡船」を利用して大津に遅い時刻に到着した旅客のために馬場発最終貨物列車に三等客車をつなぐというサービスを実施した。

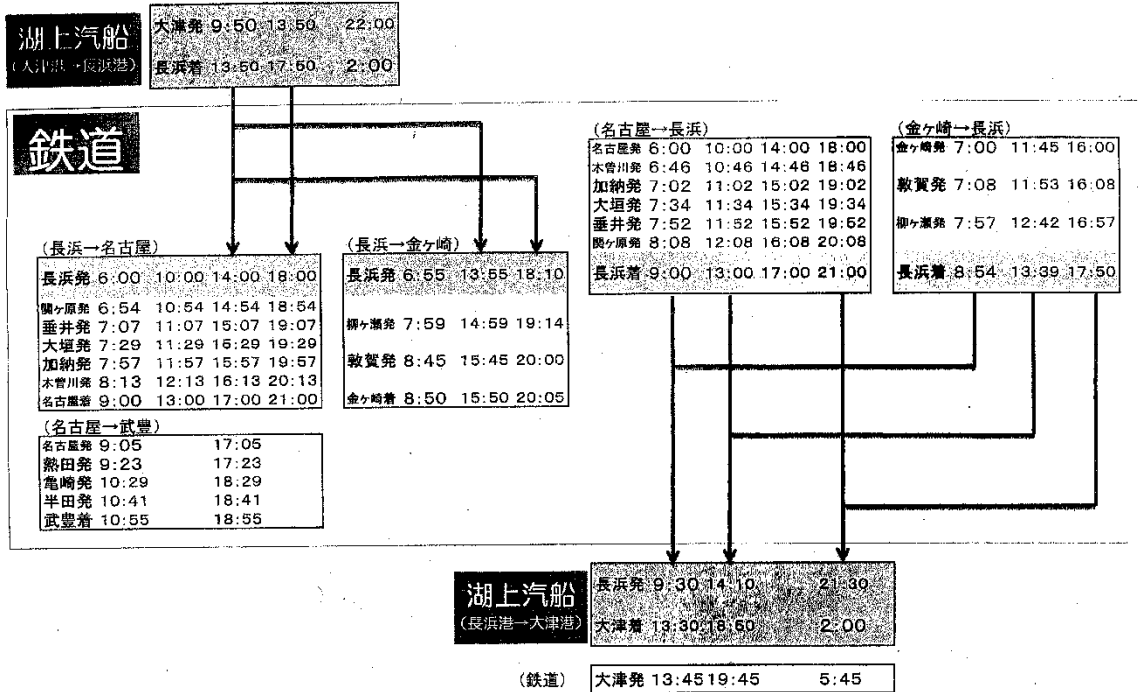
②明治19（1885）年6月、鉄道連絡船の旅客の便利をはかるため時刻表改正を行なった。当時東海道線は、長浜・大垣間および木曾川・武豊間が開通していたので、同社は大垣・木曾川間に人力車を運行して連絡の便をはかった。

【ダイヤ】名古屋方面とは午前5時55分神戸を発した旅客は午後7時40分名古屋発、同9時34分武豊着、午前5時30分武豊発は、同7時30分名古屋発、午後9時35分神戸着、敦賀方面とは、午前5時55分、同9時55分の神戸発は敦賀へそれぞれ午後4時、同8時50分着、午前6時25分、同11時40分の敦賀発はそれぞれ神戸へ午後5時35分、同9時35分に到着。

③こうして、名古屋方面、敦賀方面と京阪神が鉄道連絡運輸のルートの形成により、鉄道連絡船利用の旅客の人員も増加。

④その一方、太湖汽船側が当該最終貨物列車に接続する時間帯の船便の運航を廃止。鉄道局側もこの旅客サービスを廃止しており、鉄道と湖上連絡航路の連絡は必ずしも円滑には進まなかった。

◆明治20年（1887）頃 鉄道・汽船 時間表 （「太湖汽船会社乗客取扱所」）



5 鉄道連絡運輸の終結

①鉄道連絡運輸は益々その重要度を増すことになった。この太湖汽船による湖上連絡運輸は明治15年より一応30年間として予定されたため大津・長浜間の「湖東線」の建設は等閑に付された形であった。

②しかし、鉄道連絡船による輸送は、鉄道に比して、風浪、乗換え等により不便であることから、明治17年10月地元有志はこの区間の鉄道建設の請願をおこなった。

③これに対し、鉄道当局は、いったん地元の請願を却下、東海鉄道が湖東線区間を除き全線開通の目途が立ったので湖東の平野を鉄道で結ぶ「湖東線」の建設が進められることになり、明治21（1888）年5月、長浜～大津間の鉄道敷設工事に着手、翌22（1889）年7月1日開業。ここに東海道線は全通。東京（新橋）横浜間の創業から実に17年目であった。

④これに先立ち太湖汽船会社は、明治22年5月、鉄道連絡運輸の廃止によって補助金も停止されるので、会社の救済方を井上鉄道局長に請願。その要旨は「鋼鉄船2隻の買上げ、海上運航に適するための改造費用の下付、または営業年限中従来どおりの補助金の下付という、三つのうちのいずれかを認められたい、というもの。

⑤井上鉄道局長は松方大蔵大臣に対し、長浜～大津間の鉄道がこのようにすみやかに開通することは、当局においても当初予想できなかった。会社の営業年限を30年と想定し、また会社の方でも鋼鉄船まで新造してきたのである。従って、今日までの運航7年間で差し引いた23年間、年額1万2000円の補助金の下付を続けたいとした。これに対して松方大蔵大臣は、鉄道局営業費から10万円の打切り特別補助金を下付すればよいとし、特別補助金10万円の付が決定、井上局長はこの決定を明治22年12月27日会社宛に通達、当社浅見頭取は明治23年1月16日、井上局長に対して「右金額御下付被成下候上ハ、以後決シテ哀願等不仕儀間、此段謹テ奉御諸侯也」（鉄道局事務書類巻4）との請書を提出、一時金10万円が下付された。

⑥「湖東線」の開通により京阪神方面と敦賀方面とも鉄道で直通できるようになったので、太湖汽船会社との鉄道連絡運輸はその必要がなくなり、鉄道連絡船は廃止となった。

⑦従来の支線区馬場・大津間旅客列車の運転をとりやめ、「大津駅も貨物専用駅となり、大津―長浜間の貨物輸送は大きな打撃を受けた。浜大津周辺は、当初の繁栄ぶりが嘘のように静まり返り、新聞は、停車場が空屋となり、旅館も壊して京都に引っ越しするといった衰退ぶりを報じる始末であった。

⑧太湖汽船にとって大津―長浜間の鉄道の開通は、単に鉄道連絡船の廃止にとどまらず、貨客の輸送量も日増しに減少していった。

⑨明治20（1887）年には収入総額13万3884円、利益7万763円51銭と太湖汽船の経営は一応の成功をみたが、明治22年の東海道線の全通により、翌明治23年には収入総額5万1490円40銭、利益9634円90銭へと激減。そのため、政府より10万円の特別補助を得たが、翌24年には資本金を30万円に減資して営業規模を縮小するという転換を余儀なくされた。

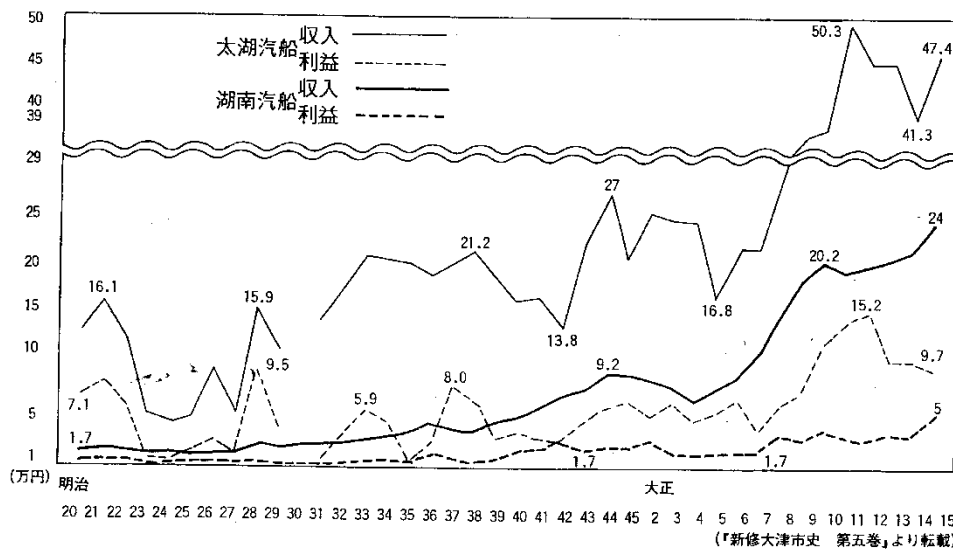
⑩明治22年に湖東線が開通、明治16年就航からわずか6年余の活躍であった第一太湖丸・第二太湖丸のような大型鋼鉄船は不要となり、しばらく大津港に係留されていたが、その後日本最初の鉄道連絡船という栄誉だけを残し解体して大阪に運ばれ大阪―九州航路に就航、後に日清戦争の時に御用船として再起した。その後明治36（1903）年、大阪の尼崎伊三郎に売却される運命をたどった。

⑪しかし、太湖汽船は明治28年度以降の収入、利益とも以前の状態にまで復旧している。これは以前の貨客の時代から湖上汽船の「観光船時代」へ大きく転換した時期であるとも言えよう。

太湖汽船会社、売上高、利益の推移

	売上高	利益
明治20年	133,883円84	70,763円51
21年	161,106円17	85,686円86
22年	128,782円07	60,473円54
23年	51,490円72	9,638円90
24年	46,350円72	8,019円57
25年	48,277円91	14,937円36

太湖・湖南汽船会社の収入と利益



(『新修大津市史 第五巻』より転載)

参考文献

『新修大津市史』第五卷

『鉄道連絡船再見』古川達郎 JTB 2006年

ミネルヴァ日本評伝選 『井上 勝』一職掌は唯クロカネの道作に候一老川 慶喜 ミネルヴァ書房

『日本鉄道史の研究』一政策・金融／経営・地域社会一野田正穂・老川慶喜 八朔社 2003

『大阪成蹊女子短大研究紀要』第21号 1984 琵琶湖観光史 鹿内健一

『京都滋賀鉄道の歴史』田中真人 宇田正 西藤二郎 京都新聞社 1998

『近江八幡の歴史 第一巻』街道と街並み 近江八幡市 平成16年

『日本国有鉄道百年史』第一巻1970

『太湖汽船五〇年』『日本国有鉄道百年史第一巻』

『近江八幡の歴史 第一巻』街道と街並み 近江八幡市 平成16年

『図説大津市史』

『長浜鉄道文化館パンフレット』

今後の日程

◎守山学習会 守山市Lセンター 13:30～

7月13日(木) 『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 I』

8月17日(木) 『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 II』