



山田港の歴史

平成30年2月24日 草津宿街道交流館 岡田裕美

湖上交通の拠点としての歩み

- ・ 中世の山田

比叡山延暦寺と坂本港との関係

→ 坂本の対岸に位置する草津湖岸への航路

→ 織田信長の比叡山の焼き討ちによって衰退

- ・ 近世以降

延暦寺の使者は北山田から日光街道を経て草津へ

近世の山田と矢橋

- ・ 近世における矢橋浦

多くの旅客が利用した草津周辺で最大規模の港
宝永3年（1706） 諸浦へ「寄船」が命じられる

- ・ 南山田村 32艘
- ・ 北山田村 126艘
- ・ 下笠村 31艘
- ・ 西庄村（近江八幡市）9艘

⇒ 北山田村や南山田村が矢橋浦に
付属する地域として機能していたと考えられる

近代以降の湖上交通

- ・ 山田航路の誕生

明治5年（1872）

大津の谷口嘉助が紺屋関と山田を結ぶ渡船営業を開始

- ・ 山田航路の利点

① これまでの石場よりも便利な紺屋関発着

② 山田から草津までの陸路は矢橋よりも700m短い

- ・ 既存の矢橋航路との競争

山田の住民・旅行者・それ以外の人で値段を分ける

汽船の登場

- ・ 汽船の登場

明治2年（1869）2月

加賀大聖寺藩が汽船一番丸を製造・運航

⇒ 湖上交通は汽船交通の時代へ

- ・ 山田航路での汽船運航

谷口嘉助（大津）の凌波丸

杉江善右衛門（北山田）の無事丸 ほか4艘

⇒ 4航路6社で競争が繰り広げられる

矢橋航路の衰退

- ・ 矢橋航路の運航数の減少とともに船の待合時間が急増
→ 急ぐ人は山田航路を使うようになり、
さらに乗客が減少

明治11年（1878）の記録によると・・・

山田航路 毎日15～16往復 乗客数 600～700人

矢橋航路 毎日10往復以内 乗客数 60～70人

⇒ 大津・草津間の湖上交通の主流が

矢橋航路から山田航路へ移っていく

山田港の繁栄

- 湖南汽船会社（後の太湖汽船・琵琶湖汽船）の設立
明治19年（1886） 谷口・杉江らが中心となって設立
- 浜大津—赤野井間を運航していた三港社との競合
明治20年（1887） 三港社が倒産
⇒ 湖南汽船が堅田以南を独占的に支配
- 航路独占で栄える山田港
しかし・・・明治22年（1889） 湖東鉄道開通

資料から見る山田港

- ・ 太湖汽船株式会社刊

『太湖汽船の五十年』（昭和12年）より

定期航路の部 山田航路

最も短い航路で紺屋関・山田間を夏季は40分間隔、冬季は約1時間間隔毎に小型汽船が往来している。純然たるローカル航路で貨客相半し、その乗客も魚釣客を除けば遊覧客は全くなく地元の交通便の為に存在している航路である。

戦中、そして戦後へ

- ・ 戦争中の山田航路

太湖汽船株式会社・・・厳しい状況下で運航を継続

→ 山田で食料の買い出しや疎開をする人で賑わう

- ・ 戦後

昭和30年代までは人々の移動の足として利用

→ 昭和43年（1968）2月28日 山田航路廃止

北山田港が漁港として大きく発展

⇒ 交通の拠点としての山田港から漁業の北山田港へ