

〈研究ノート〉

高度経済成長期における交通事業者の観光開発と 勢力拡大に関する考察

— 上信電鉄沿線の乗合バス事業と観光開発を事例として —

石 関 正 典

A Discussion on Various Issues Relevant to
Tourism Developed by Transport operators and
the Influential expansion of the transportation business
in the period of rapid economic growth:
A Case Study of Bus Business and Tourism Business
of the vicinity of Joshin Dentetsu

Ishizeki Masanori

1. はじめに

2014（平成26）年6月、「富岡製糸場と絹産業遺産群」が世界文化遺産に登録された。これに伴い、群馬県を訪れる観光客は急増し、2015年の大型連休期間（4月25日～5月6日、12日間）だけでも、県内の主要観光地を訪れた人が前年比10.6%増加したことが報じられた¹。しかし、一方で製糸場周辺の観光地や県内の有名温泉地を訪れるという観光客は多いものの、県北部の利根沼田地域や東部の太田・桐生地域を観光したり、宿泊するなどの回遊性に乏しく、世界遺産登録に伴う経済効果をいかに他地域に波及させていくかが課題となっている²。

観光客の回遊性が乏しい要因のひとつは、群馬県の交通環境、とりわけ公共交通機関による移動が不便な点にあると考える。県内の交通環境を概観すると、上越・北陸新幹線をはじめ、JR、私鉄各線など鉄道網は比較的充実しているが、二次交通としての路線バスは、路線自体はある程度整備されているが、生活路線としての色彩が強く、運行本数も概して少ない傾向にある。このため観光客の移動や周遊に不便な状況となっている。

1 上毛新聞、2015年5月13日「GW観光客10.6%増 世界遺産効果続く」による。

2 上毛新聞、2015年5月25日「検証 大沢県政⑥ 観光 製糸場から波及 課題」、大島登志彦・石関正典（2015）『富岡製糸場見学者の動向と日本の蚕糸絹文化 調査報告書』高崎経済大学経済学部 大島登志彦研究室による。

わが国の高度経済成長期にあたる1950年代～60年代にかけて、交通需要や観光需要が拡大していく中で、鉄道事業者やバス事業者は、自社路線沿線の観光開発を積極的に進め、旅客の誘致に努めた。群馬県内では、1950年代に東武鉄道が総額4億円を投じて赤城山の観光開発を進め³、上毛電気鉄道も、赤城山南麓に自社バス路線を延長した。群馬県南西部では、上信電鉄が荒船高原や妙義山一帯を舞台に、ロッジの経営など観光事業を展開したほか、群馬バスも榛名・伊香保地域の開発を進めるなど、観光開発と鉄道・バスの発展は密接な関係にあった。しかし、1960年代末以降、モータリゼーションの影響により、バス利用者が減少する中で、観光地への足として開設された路線も、相次いで廃止されていった。

地方における路線バスの縮小や交通弱者の問題が叫ばれる中で、路線バスに関する研究は、複数の分野で展開されるようになった。交通地理学では、路線バスの歴史的変遷と地域社会との関わりに目を向けた大島（1983、2009）や、農山村地域における路線網の変遷と廃止代替バスについて取り上げた中牧（1997、2001）などの事例がある。また、土木計画学や経済学の分野では、外部効果を考慮したデマンドバスの最適な運行形態や、情報提供の方法について理論的に分析・考察した磯崎ほか（2004）、自治体による低運賃バスの運行が民間路線の減便や廃止の要因となったことを指摘した新井（2013a）など、デマンドバス・コミュニティバスの導入や運行上の問題を扱った研究も近年多くなされている。しかし、従来の研究は自治体による住民サービスやバス利用の活性化、生活路線の維持などの観点から論じられる傾向にある。

一方、観光と交通に関する研究は、土屋（1982）、原（2004）などによる歴史的変遷に言及した研究も見られるが、観光需要や観光行動の統計学的分析をした日本交通学会編（2005、2015）や、立松（2006）、津久井ほか編（2008）など、政策的な視点から論じる研究が多い。

そこで、本稿では上信電鉄沿線地域（群馬県南西部）を対象として、交通事業者による観光開発の具体的状況や、観光地への足として開設されたバス路線の盛衰過程を、事業者の申請書類や社史を基礎資料として分析し、当時の路線バスや観光地を取りまく交通環境の変化、事業者の経営に内在した諸問題などを考察することを目的とする。

2. 研究対象地域の概要

本研究の対象地域は、上信電鉄の沿線で、同社の乗合バス事業（以下、上信バス）の主要営業エリアであった群馬県南西部である。この地域は、高崎・安中両市を中心に、松井田町⁴、多野藤岡広域市町村圏⁵および富岡甘楽広域市町村圏⁶から構成される。地形は西高東低であり、山地が卓越

3 東武鉄道年史編纂事務局（1964）『東武鉄道六十五年史』東武鉄道、p.480による。

4 平成の合併により2006年、安中市と合併した。

5 藤岡市と6町村（新町、吉井町、鬼石町、万場町、中里村、上野村）で構成。なお、新町は2006年、吉井町は2009年にそれぞれ高崎市に編入合併した。また、鬼石町は2006年、藤岡市に合併した。万場町・中里村の2町村は2003年に合併して神流町となった。

6 富岡市と4町村（甘楽町、妙義町、下仁田町、南牧村）で構成。なお、妙義町は2006年、富岡市に合併した。

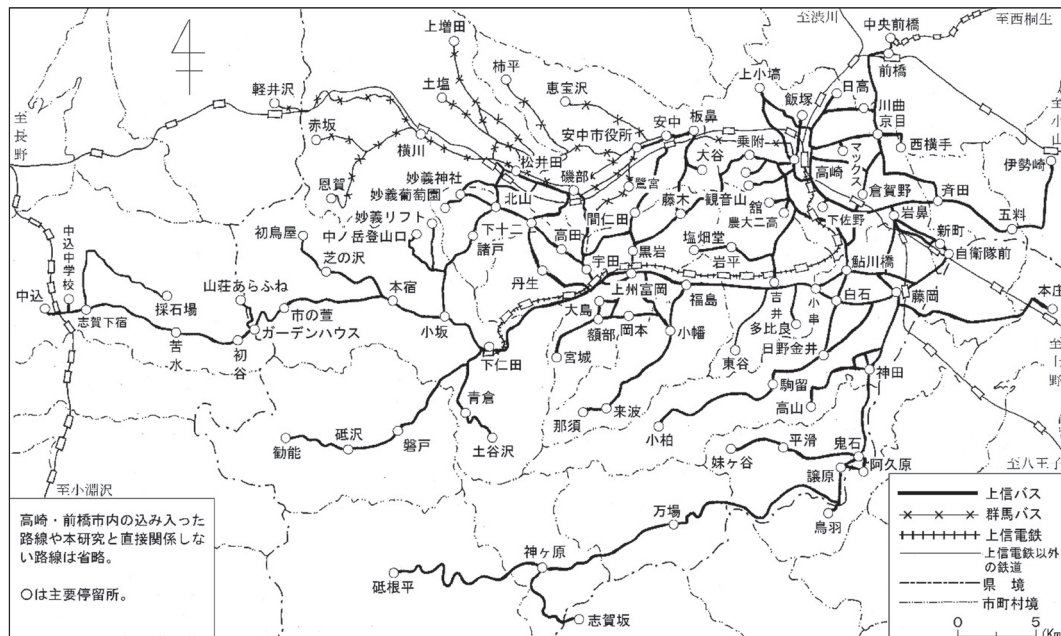


図1 1968年9月現在の上信バス路線の概要

（『上信電鉄百年史』、上信電鉄提供資料、大島（2009）、中牧（2001）等をもとに筆者作成）

する町村は過疎地域の指定を受けている。主要な交通は、鐮川流域では上信電鉄が、高崎を起点に吉井町、甘楽町、富岡市を經由して下仁田まで全長33.7kmを結んでいる。上信電鉄は1897（明治30）年、上野鉄道（蒸気軽便鉄道）として開通した。大正時代に「上信電気鉄道」と社名を改め、軌道の拡幅と電化を実施し、1964（昭和39）年5月に現在の社名、「上信電鉄」に変更された⁷。また、国道254号がほぼ並行しており、かつては自社鉄道沿線を中心に、主要駅から放射状にバス路線網を形成した（図1）。安中市や松井田町には国鉄（JR）信越線が通過しており、沿線では群馬バスが高崎から安中、磯部、松井田、横川などへ路線を延長していた。

この地域は古くから養蚕地帯であったが、1872年には官営富岡製糸場が設立され、さらに明治中期から大正にかけて、甘楽社、下仁田社、碓氷社などの組合製糸も組織されて、県内を代表する生糸の生産地となった。また、下仁田町中小坂では鉄鉱石、青倉では石灰石の採掘も行われていた。しかし、富岡製糸場は1987年に操業を停止し、トラック輸送が主体となったことから、上信電鉄の鉄道貨物輸送も1994年に廃止されて、鉄道と地域産業との関連は希薄になっている。

他方で、この地域には主要な観光地・景勝地として、下仁田町と長野県佐久市にまたがる荒船山（標高1,423m）や日本最古の洋式牧場である神津牧場（1887年開業）、上毛三山のひとつに数えられる妙義山などがあり、上信電鉄が戦前から観光開発と旅客誘致に努めていた。

上信電鉄は現在も甘楽富岡地域と高崎市を結ぶ重要な足としての機能を保っているが、沿線のバス交通は、高齢者の利用を主体とした廃止代替バスや乗合タクシーなどに転換されている。

7 本稿では時期に関わらず、鉄道事業や事業全体を呼称する場合、「上信電鉄」で統一する。

3. 路線バスの隆盛と観光開発

(1) 荒船高原における観光開発

上信電鉄の観光事業は、荒船高原、神津牧場、妙義山一帯を中心として展開された。同社は昭和初期のハイキングブームと呼応して、戦前から荒船山を訪れるハイカーや神津牧場スキー客の誘致を積極的に行っていたが、戦後も1950（昭和25）年に国鉄と連携して上野－下仁田間を直通する列車、「あらふね号」の運転を開始し、芝の沢－神津牧場間、内山峠－荒船山間のハイキングコースを整備するなど、積極的な旅客誘致を行っていた。

わが国の高度経済成長期の前半にあたる1950年代、観光需要が増加する中で、1954年7月には、下仁田町南野牧にガーデンハウスやバンガローを建設、「荒船高原上信電鉄キャンプ村」を開設した。交通面でも、第二次世界大戦中運行を休止していた、下仁田と中込（長野県佐久市）を結ぶ路線バスの運行が1955年5月より再開されて、群馬・長野両県からガーデンハウスまでバスが乗り入れるようになり⁸、荒船高原一帯の観光地化が本格化した。

また、この時期上信バスは、下仁田－軽井沢間の路線免許申請を行っている（1954年9月9日申請）。これは従来運行系統の芝の沢停留所から路線を延長し、和美峠を越えて軽井沢まで季節運行（5月1日～10月31日の間）する計画であった。この時の申請理由は以下の通りである。

和美峠は多野、甘楽両郡より北信越地方への唯一の捷路であり、又最近軽井沢が国際観光都市として指定され南軽井沢の開発と和美峠の景観紹介は目下の急務であります。又、こゝにバス路線が開発され下仁田－軽井沢が一系統に運行される事は、軽井沢はじめ甘楽、多野方面の旅客が多大の便益を受ける事は勿論、経済的にも文化的にも今迄隔絶されたブロックが融合する結果となるので地方福祉の増大は必至であり地方民の期待と要望は熾烈なものがあります。

又この附近一帯は当社が永年にわたり開発に期与した観光地八風山、神津牧場、荒船高原の一環をなすものでありますので地元の要望に應えると同時にこの観光地帯における交通網の完璧を期すべく申請した次第であります⁹。

中山道の宿場町であった軽井沢は、明治以降、避暑地・別荘地として注目されるようになった。大正時代には西武資本による開発が進められ、第二次世界大戦後、東急資本も参入して、東京郊外のリゾート地として開発が進められた。1950年代当時、鉄道事業者による観光開発は全国的な趨勢であり、軽井沢のほかにも日光、伊豆箱根、浅間山一帯などは大規模な投資と開発が行われた。上信電鉄による下仁田－軽井沢間の路線免許申請は、1955年8月17日付で却下となったが、上信電鉄も他の事業者と同様に、沿線地域の観光開発に注力していたことが考察される。

同社はその後も、1958年にガーデンハウスから物見平に至るバス道路（1.5km）を完成させ、1960年5月、長野県佐久市に「物見平ロッジ」を開業した。物見平は群馬・長野県境の物見山（標

8 社史編集委員（1955）『創業六十周年記念 上信電鉄三十年誌』上信電気鉄道、p.74による。

9 上信電鉄での調査資料「一般旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請書」（上鉄第2933号、1954年9月9日申請）より原文を引用。ただし、適宜に句読点を補充し、旧漢字・仮名遣いを現代漢字・仮名遣いに改めている（以下の引用も同様）。

高1,375m) 山頂付近の台地で、ツツジの群落や、八ヶ岳を眺望できる人気の観光地であった。また、同年12月には、物見平－ロッジ間のバス路線免許申請を行っている。開業初年のロッジ宿泊者は1873人に達し、鉄道・路線バス利用者は30%増、観光バス利用者は20%増を記録した¹⁰。物見平ロッジはその後、リニューアルオープンとともに「山荘あらふね」と改称した。

(2) 妙義山周辺におけるバス路線延長と路線免許争奪

上毛三山のひとつに数えられる妙義山は、金洞山（中之嶽）、白雲山、金鶏山などを合わせた山域の総称で、南側の表妙義と北側の裏妙義に分かれる。石門や大砲岩、ロウソク岩など奇岩がいたるところに見られ、日本屈指の岩石美と称えられている。上信バスは第二次世界大戦中の事業者統合で松井田－妙義間、宇田－妙義間などの路線を手中に収めており、1953（昭和28）年には下仁田から上小坂四ツ家（金洞山の麓）まで路線免許を得て運行を開始した。しかし、妙義山石門コース入口までは、四ツ家停留所から徒歩で40分程度を要したため、登山者の増加に伴い、1961年8月18日、下仁田営業所－妙義石門下間の路線免許申請を行った。上信電鉄はこの申請に際して、下仁田－四ツ家線の中村停留場から妙義石門下に至る3.5kmの区間に、自費を投じて道路改修と新道の建設を行い、終点のバス回転場なども整備した¹¹。しかし、1962年5月22日、この

表1 県立赤城・榛名・妙義公園における観光客数の推移 (単位:人)

年	県立赤城公園	県立榛名公園	県立妙義公園
1955	280,000	450,000	96,000
1956	300,000	490,000	106,000
1957	320,000	550,000	120,000
1958	350,000	600,000	130,000
1959	380,000	630,000	170,000
1960	170,000	260,000	150,000

注) 1960年5月(妙義公園は8月)現在の数値。

資料)「県立赤城公園の概況」、「県立榛名公園の概況」、「県立妙義公園の概況」(群馬県観光課、1960年、群馬県立文書館所蔵)をもとに筆者作成



図2 妙義山周辺におけるバス路線の概要(1967年11月現在) (『上信電鉄百年史』、上信電鉄提供資料等をもとに筆者作成)

10 上信電鉄総務部監修(1995)『上信電鉄百年史』上信電鉄、p.99による。

11 上信電鉄での調査資料「一般旅客自動車運送事業経営(路線延長)免許申請ならびに附帯運賃設定認可申請書」(上鉄第4903号、1961年8月18日申請)による。



写真1 妙義リフト乗り場の跡

リフトは1968年に廃止されたが、「県立森林公園さくらの里」(下仁田町)の敷地内に山麓側のリフト乗り場の跡が現存している(2015.9.5 筆者撮影)。

申請は却下された。

1950年代に東武鉄道の手により道路の改良とケーブルカー、ロープウェイの建設が進められた赤城山、伊香保温泉や榛名湖、榛名神社などの観光地を擁し、昭和初期から開発が進められた榛名山と比べ、交通不便のため妙義山一帯の観光開発は遅れる傾向にあった(表1)。しかし、上信バス妙義山停留所から妙義葡萄園へ至る新道の開通が予定されていたことから、荒船高原や神津牧

場に続く沿線観光地として、妙義山の観光開発に力が注がれることになった(図2)。その一環として、1961年9月には上信電鉄や地元有志が株主となり、資本金500万円で「妙義ケーブル株式会社」が設立された¹²。同社は3年の歳月と5,000万円の工費をかけてリフトの建設を進め¹³、1963年8月、営業を開始した。リフトは金洞山の麓から中之嶽神社に通じる山道までの280m区間に設置された(写真1)。また、開業に際して、1963年7月15日には、中村-妙義リフト間のバス路線免許申請も行われた(同年10月31日免許)。

さらに当時、上信電鉄では第一から第四までの石門をリフトかロープウェイで循環させる構想などもあったといわれ、1964年度までに妙義山を訪れる登山客を年間30万人とすることを目標に、観光開発が進められた¹⁴。

一方、1962年5月14日、上小坂四ツ家-妙義間の県道第一期工事として、従来のバス終点、妙義山(妙義神社)から妙義葡萄園までの区間2.6kmに新道が開通した。松井田・磯部方面からの従来の登山ルートでは、妙義神社までバスに乗車した後、一本杉まで山道を徒歩で登っていたが、この道路の完成によりバスで妙義山中腹まで行くことができるようになった。このため、上信バスは1967年5月24日、妙義山-妙義葡萄園間の路線免許申請を行ったが、その時の申請理由は以下のようのものであった。

(前略) 妙義山は上毛三山のうちの一つで、金鶏山、白雲山、金洞山の三山で出来て居り、その容姿が美しく関東各地から訪れる観光客は非常に多く居ります。このように恵まれた環境において誘致施設の建設も着々と進んで居り、又それと同調して群馬県では妙義山停留所から葡萄園まで約2,500万円の工事費を投じ、昭和37年に完成いたしました。完成後も台風により道路が損壊し、その補修作業が行われて居りましたが、補修作業も終わり、路面もか

12 前掲注10の資料、p.101による。

13 前掲注10の資料、p.102による。

14 上毛新聞、1961年6月27日「表面化する妙義山開発 ケーブルを建設 二億円で三年計画」による。

たまり、現在では2車線道路で大型車の運行も可能になりましたので、弊社は妙義山周辺の輸送担当者として各地区から訪れる観光客を安全に輸送するべく路線を延長して前記2系統を妙義葡萄園まで運行し、登山者の利便に供したく申請に及んだ次第であります¹⁵。

一方、群馬バスは高崎から安中、磯部、松井田方面への路線を運行していたが、同年8月4日、高崎駅－妙義山線（上信バスの申請と同一終点）の路線免許申請を行った。その申請理由には、以下のような記述が見られた。

（前略）国鉄信越線の列車本数が少ないこと、急行停車駅がないために、東京方面からの登山客は高崎駅から当社バスにて磯部温泉に至り、ここより妙義山行のバスに乗り換えているのでありますが、何分にも磯部温泉～妙義山間のバスが観光地でありながら極少のため止むなくタクシーにより妙義山に至っているのが現状です。

このため地元観光業者等が中心となり、再三、上信電鉄へ増回方を申し入れましたが、実現せず、しかも一方的に一昨年3月大中に減回が実施され、地元の意見が完全に無視されたのであります。（中略）当社は古くから安中～磯部間を輸送分野として、また妙義山へは山一つへだてた松井田町の輸送を担当し、裏妙義へも旅客を輸送し、しかも現在の高崎駅～磯部温泉線が妙義登山客の高崎からのルートとなっていることを思料し、当社高崎駅～妙義山間のバスを運行することこそ、地元の利益と繁栄につながるものと確信し本申請に及んだ次第であります¹⁶。

バス路線が積極的に延長されていた当時、事業者の隣接・競合する地域では、複数の事業者間で路線免許の獲得が争われた。大島（2006）は、このような路線では、互いの運行情報や申請事情が、申請書には書かれない傾向にあることを指摘した。しかし、この時の群馬バスの申請では、上信バスの運行本数が些少である旨や、地元の意に反して本数が減回されたことなどが記されており、自社申請路線の必要性が強く訴えられていた。

これに対し上信電鉄は、自社が申請した路線と競合する計画であることや、営業領域の侵犯を理由として東京陸運局へ反対聴聞申請を行うなど、高崎・安中両市長や妙義町長、温泉旅館業者なども巻き込んで、両社間で路線免許の獲得が争われた¹⁷。その結果、上信バスが1967年10月17日に免許を得て運行を開始した。

観光地への路線免許獲得が争われた事例には、このほかにも、群馬中央バスの草津への免許申請に端を発し、最高裁判所まで持ち込まれた群中群バス事件や、県道長野原・中野線の渋峠開通に際し国鉄、私鉄事業者、草津町など5団体がバス路線免許申請を行った事例¹⁸などがある。

以上のように、少しでも観光客の誘致や新規の需要開拓が見込める区間には、各社がこぞって路線免許申請を行う傾向にあった。それだけ観光開発が当時の鉄道・バス事業者にとって重要な事業のひとつだったことが考察される。

15 上信電鉄での調査資料「一般旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請ならびに附帯運賃設定認可申請書」（67上鉄自第73号、1967年5月24日申請）より引用。

16 群馬バスの高崎駅－妙義山線路線延長に対し、上信電鉄が反対聴聞を申請した際の「聴聞申請書」（1967年9月13日申請）に添付されていた群馬バス側の申請理由より引用。

17 産経新聞（群馬版）、1967年9月5日「妙義のアシ 二社が争奪戦 上信バス－群馬バス」による。

18 上毛新聞、1963年2月2日「観光開発争い冬の陣 奥吾妻渋峠 バス路線の奪い合い 五団体が申請 他社も動く」による。

(3) 観音山における観光開発

第二次世界大戦後の復興政策のひとつとして、1952（昭和27）年、高崎市の観音山で「新日本高崎子ども博覧会」が開催された。その会場跡地は、多くの施設が撤去されたが、メリーゴーランドなど一部の遊戯機器が恒久施設として保存され、高崎市営観音山遊園地として営業された¹⁹。

白衣大観音で知られる観音山は当時、国鉄高崎線の電化により、東京郊外の観光地として脚光を浴びていた。このため、観音山へバス路線を運行していた上信電鉄は、自社バス停留所の観音山入口から東腹の清水寺まで、600mの区間にケーブルカーを建設することを計画した²⁰。しかし、その後上信電鉄の方針が明確に示されなかったことから、高崎市営ケーブルカー、高崎市有志による計画に加え、東急電鉄と西武鉄道もケーブルカー建設に名乗りを上げた²¹。西武・東急両社は軽井沢や浅間高原、草津の観光開発に力を注いでおり、とりわけ東急は、1957年5月に群馬バスを傘下に収めるなど²²、伊香保や榛名山の観光開発にも積極的に乗り出す姿勢を見せていた。観音山周辺においても、それに準じた開発を行おうとしていたものと推察される。

ケーブルカー建設問題のその後の消長は不明だが、1960年12月、上信電鉄は赤字経営が続いていた観音山遊園地の経営を譲り受けた。翌年5月には、遊園地の管理・運営を担当する「高崎フェアリーランド株式会社」が、当時の上信電鉄社長、桜井善治を発起人として資本金500万円で設立された。そして同年7月、1億円で23,100㎡の土地を買収して園内施設の拡充整備を進め²³、1962年3月、「高崎フェアリーランド」が開園した。これに際して、上信バスは1962年5月、従来の観音山頂線を、フェアリーランド経由とすべく路線免許申請を行った（1968年4月8日免許）。同施設は開園後、連日盛況が続いたといわれ、人気の観光地として定着していったが、この観音山周辺においても、上信バスと群馬バスとの間で路線免許獲得が争われた。

観音山には上信電鉄が戦前から路線バスを運行していたが、1967年3月、群馬バスが榛名湖方面から観音山へ向かう旅客の不便解消を理由として、高崎駅－観音山間の路線バスと定期観光バスの路線免許申請を行った²⁴。

一方、上信電鉄も同年8月、下仁田・奥多野方面からの旅客の不便解消を理由として、下仁田・鬼石発着の2系統で、榛名湖を経由して、系列の伊香保観光ホテルへ至る定期観光路線の免許申請を行った。榛名湖や伊香保には当時すでに群馬バスが路線バスを運行しており、高崎からの定期観光バスも、1958年8月より運行していた²⁵。このため、互いの営業領域を侵食する形で路線免許の獲得が争われた。その後、両社ともに申請を取り下げた形で決着をみたが、路線バスだけでなく、定期観光バスにおいても路線免許争奪は行われていた。これは、自社の営業領域の拡大を狙うとともに、当時の観光ブームを背景に、系列のホテルや観光施設と相互に補完・培養し合うことで、観

19 高崎市史編さん委員会（2004）『新編 高崎市史 通史編4 近代現代』高崎市、pp.1014-1019による。

20 上毛新聞、1957年5月20日「観音山にケーブルカー 入口から清水寺まで 東京郊外の遊園地 上信電鉄年内に着工」による。

21 上毛新聞、1957年7月23日「建設しないなら当方で設置 観音山のケーブルカー 上信の行悩みに殺到」による。

22 上毛新聞、1957年5月1日「東急が参加 群馬バス 持株の相当数に移る」による。

23 上毛新聞、1962年11月6日「本格的なオトギの国へ 高崎フェアリーランド 飛行塔やケーブルカー」による。

24 上毛新聞、1967年9月18日「ドル箱路線で火花散らす 上信と群バス 観音山と榛名湖めぐり」による。

25 上毛新聞社出版局編（1993）『群馬バス五十年の歩み』群馬バス株式会社、p.83による。

光客の誘致と利用促進につなげることを企図していたものと考えられる。

4. 路線バスの廃止・縮小と観光事業の衰退

（1）妙義山周辺の交通環境の変貌と観光開発の凋落

1960年代後半になると、自家用車の普及により、路線バスの輸送人員は全国的に減少に転じていったが、とりわけ群馬県は、その傾向が著しかった。さらに、経済成長に伴う諸物価や賃金の上昇は、地方鉄道・バス事業者の経営を圧迫した。

上信バスの年間輸送人員も、1965（昭和40）年度に最大の2,223万人を記録したものの²⁶、以降は減少傾向に転じた。このため、1968年以降、不採算路線の整理と廃止が進められていった。

同社の路線で最初に廃止されたのは、中村－妙義リフト間であった。この路線は妙義リフトの開業に合わせ、1963年に運行を開始したものであるが、下仁田町四ツ家から妙義神社までの県道が整備されると、登山客の多くが自家用車を利用するようになった。利用客の減少した妙義リフトは1967年より運休していたが、翌年4月に廃止が許可された²⁷。このため、リフトに接続する路線の必要性がなくなり、1968年10月、開業からわずか5年で廃止された。

群馬バスとの間で路線免許獲得が争われた妙義葡萄園線も、1969年5月29日、磯部－妙義葡萄園間の系統と一部路線廃止の申請が行われた（1970年5月4日廃止許可）。この系統は国鉄（当時）信越本線の磯部駅－松井田駅間とほぼ並行しており、運行回数も上信バスが6回のところ信越本線は16.5回運行されていたため²⁸、バスの利用者は少なかったと推察される。

松井田からの系統はその後もしばらくは存続したが、1973年8月20日、妙義神社－妙義登山口（妙義葡萄園から改称）間の廃止許可申請が行われた（同年9月10日廃止許可）。この時の申請理由には、次のような記述が見られた。

（前略）妙義山は、妙義神社で下車し、神社、大の字に登り、石門、大砲岩、轟岩の順にハイキングコースが設定されておりましたが、今から2年前に妙義神社～中



写真2 現在の妙義葡萄園付近の様子

道路を挟んだ左側の広い敷地が葡萄園跡。ドライブイン（写真右の建物、現在は廃業）があるほかは、周辺に人家などはほとんど見られない（2015.9.5 筆者撮影）。

26 前掲注10の資料、p.238による。

27 上信電鉄での調査資料「一般乗合旅客自動車運送事業一部廃止許可申請書」（68 上鉄自第98号、1968年7月8日申請）による。

28 日本交通公社『時刻表 復刻版』1968年10月号による。高崎－横川間直通列車の回数（臨時・優等列車は含めない）。

の岳～広河原間が有料道路として完成してからは、登山者の流れは変わり自家用車で有料道路を通行し、バス利用の登山者は平日においては、妙義神社～妙義登山口間の利用者は全くなりなくなりました。又、日曜祝日においても5人以下の利用実態であるため、不採算の状況にあります²⁹。(下略)

この路線の終点、妙義葡萄園は、わが国にブドウの栽培方法を普及させた醸造家、小澤善平が1889年、妙義町諸戸の官有林の払い下げを受けて開園したもので³⁰、付近は妙義山中腹の登山口となっている(写真2)。妙義葡萄園まで道路が整備された当初は、妙義山を訪れる観光需要が見込めたと思われるが、沿線には人家も少なく、妙義有料道路の開通(1972年3月)³¹により、登山客が自家用車を利用するようになると、路線バスの意義は急速に薄れていったと考える。

(2) 「山荘あらふね」廃止と観光事業からの撤退

一方、上信電鉄が戦前から観光開発に力を入れていた荒船高原一帯においても、モータリゼーションの影響が顕著となった。上信バス山荘あらふね線(下仁田営業所～山荘あらふね間)は、積極的な宣伝活動により、1963年度にはおよそ23,000人の利用があったが、1968年度にはおよそ9,400人にまで減少した³²。このため1969年5月2日、市の萱～山荘あらふね間の廃止許可申請が行われたが、申請書にはその理由が以下のように記されていた。

(前略) 市の萱～山荘あらふね間は完全に登山者を主体に運行しておりますが、年々増加の自家用車の為、バス利用による観光客は激減状況で不採算化してまいりました。(中略)

又、市の萱～山荘あらふね間、道路は昭和37年5月1日付、政令第184号で国道254号線になりましたが、県道当時と何等変わることなく、道路巾員は4米～5米で山間勾配約10%の砂利道となっており、途中4箇所も制限橋もある狭隘道路のため、10.1軒の区間を45分運転で行っております。

このように道路状況が悪い為、当社の宣伝にも拘らず、観光客は年々減少し、自家用車で長野方面からの帰りに立ち寄る程度となっております³³。(下略)

すなわち、自家用車の普及によりバス利用者が減少したことに加えて、「山荘あらふね」までの道路が、旧態依然とした隘路となっているため、観光客が減少したことが記されている。

1950年代～60年代前半のハイキングブーム・登山ブームの頃には、荒船山や物見平を訪れるハイカーに人気があった同施設も、マイカー観光が盛んになると、道路状況の悪さなどが、他の観光地と比べ見劣りするものとなった。さらに、娯楽の多様化や分散化が進む中で、ハイキングや登山のブームが下火となっていき、集客力が低下していったと推察される。

29 上信電鉄での調査資料「一般乗合旅客自動車運送事業の路線の一部廃止許可申請書」(73 上鉄自第64号、1973年8月20日申請)より引用。

30 麻井字介(2003)『日本のワイン・誕生と揺籃時代(オンデマンド版)』日本経済評論社、pp.235-236による。

31 下仁田町『2012年 町勢要覧』p.12の年表による。なお、妙義有料道路は1986年4月に無料開放された。

32 上信電鉄での調査資料「一般乗合旅客自動車運送事業の路線の一部廃止許可申請書」(69 上鉄自第52号、1969年5月2日申請)に添付の輸送実績表による。

33 前掲注32の資料(廃止許可申請書)より引用。

表2 上信電鉄各部門の収支状況と鉄道・バス年間輸送人員の推移

年度	鉄道業 収支（千円）	乗合バス業 収支（千円）	旅客誘致施設業 収支（千円）	鉄道年間輸送 人員（千人）	乗合バス年間 輸送人員（千人）
1955	6,036	26,648	△ 1,051	5,174	5,795
1957	12,519	21,794	△ 1,688	5,256	7,419
1959	13,486	22,718	△ 2,035	5,541	9,701
1961	9,869	25,627	△ 5,362	6,330	14,921
1963	17,600	11,897	△ 5,980	7,036	20,703
1965	△ 4,965	42,268	△ 4,151	8,150	22,232
1967	12,614	28,958	△ 12,515	8,029	21,849
1968	13,841	△ 3,364	△ 9,407	7,926	22,232

資料）『上信電鉄百年史』所収の「部門別営業成績表」および「鉄道・バス人員調査表」をもとに筆者作成

1968年、利用者のサービス向上と収益の増加を目指し、「山荘あらふね」にバンガロー8棟を増設、同年11月12日には、中込駅－山荘あらふね線を信越本線小諸駅まで延長する路線免許申請も行われた（1969年9月1日取り下げ）。しかし、上信電鉄の観光部門（旅客誘致施設業）は毎年赤字を計上している状態だった（表2）。このため、翌年より山荘の営業を7・8月の2カ月に絞るなど、閑散期の経費節減と合理化に努めたが、長野県佐久市より用地返還の要求があったことから、施設の一切を佐久市に売却することとなった。1970年4月、建物売買契約書が交わされ、1,850万円で佐久市に譲渡された³⁴。「山荘あらふね」は、現在も佐久市振興公社により宿泊施設として営業されているが（写真3）、同施設の譲渡により、上信電鉄は観光事業から撤退した。

また、中込駅－山荘あらふね線をはじめとした、上信バス中込営業所管内の路線も、1969年12月15日に廃止許可申請が行われた。「上信電鉄」の社名は、上州と信州を結ぶ構想のもとに名づけられ、第二次世界大戦中の1942年に下仁田－中込間の路線バスが運転されたことでこれが実現したが、1970年4月、東信地域に路線をもつ千曲自動車（現・千曲バス）に長野県側の路線を譲渡した。

5. おわりに

本稿では、上信電鉄を事例として、1950年代～60年代にかけての鉄道・バス事業者による観光開発の概要や諸問題を、群馬県南西部のバス路線の変遷や道路整備、自家用車の普及など、バスを取りまく交通環境の変化などに関連させながら考察してきた。

わが国の高度経済成長の前半にあた



写真3 現在の「山荘あらふね」の外観

上信電鉄が建設した建物を改修し、現在も佐久市振興公社により宿泊施設として運営されている（2015.10.4 筆者撮影）。

34 前掲注10の資料、p. 127による。

る1950年代、鉄道事業者やバス事業者による観光開発は全国的な趨勢であり、群馬県内においても、草津や伊香保、赤城山、榛名山などを舞台に、大手私鉄による大規模な投資や観光開発が進められてきた。こうした流れの中で、本研究で対象としてきた上信電鉄もまた、荒船高原一帯や妙義山など、自社鉄道やバス路線の沿線地域を中心に、観光開発を展開してきた。とりわけ妙義山周辺においては、1960年代半ば以降、道路が整備されると、それを理由として観光客輸送のためバス路線の新規開業が行われた。しかし、道路の整備はやがて自家用車の利用を増加させ、マイカーによる観光が普及する中で、路線バスの役割は急速に失われていった。また、運行本数の減回や、運賃値上げにより競合する国鉄信越本線に利用者がシフトしたことも、バス利用離れに拍車をかけたと推察される。

また、第3章では、上信電鉄と群馬バスとの間で、妙義山や観音山、伊香保・榛名への進出をめぐる路線免許の獲得が争われたことを述べたが、この時期すでに路線バス利用者は頭打ちとなっていた。当初、観光客の利便に供することを目的として路線免許が申請された路線も、廃止に際しては、自家用車の普及や、それに伴う利用者の減少のみを理由として申請が行われる傾向にあった。当時、バス利用が低迷する中で、不採算部門の整理・縮小は急務だったと思われるが、一方でバスを利用する観光客の事は考慮されないまま、路線の廃止が進められる傾向にあった。

現在、「富岡製糸場と絹産業遺産群」の世界文化遺産登録を機に、群馬県全体の観光振興が課題となっているが、第1章でも述べたように、高崎-前橋間、高崎-渋川間などの幹線ルートを除いては、県内の路線バスは本数が些少であり、観光で訪れた人が手軽に利用できるとは言い難い状況にある。

観光利用を視野に入れた自治体主導により運行されるバス（いわゆるコミュニティバス）には、新潟県新潟市の「新潟市観光循環バス」（市内に点在する美術館、博物館等を結んで運行）、長野県松本市の「タウンズニーカー」（東西南北4ルートで松本市内を周遊）、山口県萩市の「萩まあるバス」（市民の足と観光のニーズを両立するようなルートで運行）などの事例がある。上信電鉄沿線では、自社路線バスが飯塚車庫から高崎駅を經由して観音山ファミリーパークまで運行されているほか³⁵、高崎市の市内循環バス「ぐるりん」が観音山へ運行されており、一定の観光需要があると考えられる。しかし、その運行回数は少なく、運行間隔も不規則なため利用しにくい。

甘楽富岡地域のバス交通は、上信バス廃止後、自治体主導による廃止代替バスや乗合タクシー、デマンド型交通に転換された。地域の実態や需要に見合ったものとなっているが、高齢者の通院や児童・生徒の通学などを考慮したダイヤ・ルートの設定となっているため、観光客の移動や周遊には向かないものとなっている。加えて、かつて市町村境を越えて運行されていた区間が廃止されたままとなっていることから、例えば富岡製糸場を訪れた観光客が、安中市の碓氷峠鉄道文化むらや磯部温泉を訪れる場合、上信電鉄で高崎駅に戻り、JR信越線に乗り換えなければならない不便が生じている。富岡市の乗合タクシー菅原線を利用した場合、北山停留所で下車して徒歩でJR松井

35 観音山ファミリーパーク発着便は、土・日・祝日のみ運行されている（1日3回）。

田駅へ行くことは可能だが、およそ2kmの道のりを歩くことになるため、そのようなルートで移動する観光客は皆無であると思われる。

従来、鉄道事業者やバス事業者が手掛けてきた観光開発や観光客誘致は、今日、自治体の手で行われるようになってきた。モータリゼーションが進展したとはいえ、誰もが自家用車で観光地を訪れるわけではないので、路線バスの整備・充実は、観光客の誘致において重要な要素となると考える。富岡製糸場から「こんにやくパーク」（富岡市東隣の甘楽町に所在）、「碓氷峠鉄道文化むら」、「碓氷第三橋梁（通称・めがね橋）」など近隣の施設や鉄道駅を結ぶ観光循環バスの運行や、JR松井田駅・磯部温泉への富岡市の乗合タクシーの乗り入れ等、自治体相互の連携や、従来からある交通手段の一層の活用により、観光客の誘致と周遊に配慮がなされることを期待したい。バスに関わる政策や研究は、「生活の足の確保」という観点から論じられる傾向にあったが、観光立国が推進される中で、市民の生活と観光ニーズの両立など、地域における公共交通機関の意義や役割を、あらためて検討することが必要であると考ええる。

謝辞

本研究を進めるにあたり、上信電鉄（株）本社で乗合バス関係の申請書類等、貴重な資料を調査させていただきました。また、本稿の執筆に際して、本学経済学部の大鳥登志彦教授からご指導をいただきました。お世話になりご協力いただいた方々に厚く御礼申し上げます。

（いしぜき まさのり・本学大学院経済・経営研究科博士後期課程）

参考文献

- 新井祥純（2013a）「無料コミュニティバスの経済学的研究－群馬県伊勢崎市の交通対策を通して－」『高崎経済大学論集』55-2、pp.147-160。
- 新井祥純（2013b）「人口減少都市における持続可能な地域公共交通の創造に関する研究－群馬県桐生市『おりひめバス』の事例－」『交通学研究』56、pp.99-113。
- 石関正典（2007）「上毛電気鉄道の乗合バス事業の変遷と縮小要因に関する考察」『新地理』55-2、pp.12-27。
- 石関正典（2015）「上信電鉄の乗合バスの歴史の変遷過程と諸問題の考察」『日本地域政策研究』14、pp.92-99。
- 石関正典（2015）「群馬県における路線バスの盛衰と諸問題に関する考察－上信電鉄と上毛電鉄の乗合バス事業を事例として－」『えりあぐんま』21、pp.1-16。
- 磯崎晶光・吉村充功・奥村誠（2004）「都市近郊デマンドバス運用に関する理論的考察」『土木計画学研究・論文集』21-4、pp.847-852。
- 大鳥登志彦（1983）「群馬県におけるバス路線網の変遷」『新地理』31-2、pp.1-24。
- 大鳥登志彦（2002）『群馬県における路線バスの変遷と地域社会－第二次世界大戦後の東武バスを中心として－』上毛新聞社。
- 大鳥登志彦（2006）「1950～60年代における路線バスの盛衰と交通環境に関する一考察－群馬県上毛電鉄沿線から赤城山にかけての地域のバス路線を事例として－」『土木史研究・論文集』25、pp.63-73。
- 大鳥登志彦（2009）『群馬・路線バスの歴史と諸問題の研究』上毛新聞社。
- 小川 功（2009）「生駒山麓の遊園・観光開発計画の蹉跌－日下温泉土地を中心として－」『生駒経済論叢』7-1、pp.77-93。
- 上毛新聞社出版局編（1993）『群馬バス五十年の歩み』群馬バス株式会社。
- 社史編集委員編（1955）『創業六十周年記念 上信電鉄三十年誌』上信電気鉄道。
- 上信電鉄総務部監修（1995）『上信電鉄百年史』上信電鉄。
- 立松信幸（2006）「交通と観光まちづくり－鈴鹿市における課題と取り組み－」『鈴鹿国際大学紀要CAMPANA』13、pp.21-44。

- 津久井良充・原田寛明編集代表/高崎経済大学附属地域政策センター編集協力(2008)『観光政策へのアプローチ』
鷹書房弓プレス。
- 土屋俊幸(1982)「交通資本による観光開発の展開過程-戦後期-」『林業経済』407、pp.11-21。
- 鉄道省(1934)『全国乗合自動車総覧』鉄道公論社。
- 中牧 崇(1997)「群馬県松井田町における乗合バスの縮小・廃止過程と地域社会の対応」『立正大学大学院年報』
14、pp.115-130。
- 中牧 崇(2001)「群馬県南西部における乗合バス・代替バス事業と路線網の変遷」『地域研究』4-1・2、pp.27-37。
- 日本交通学会編(2005)『交通学研究 2005年研究年報 観光と交通』日本交通学会。
- 日本交通学会編(2015)『交通学研究 第58号 都市観光と交通』日本交通学会。
- 原 康記(2004)「大正・昭和初期長崎県における観光開発と交通網の形成-雲仙の事例-」『経済学研究』70-
4・5、pp.73-95。