

博士論文

上毛電気鉄道と上信電鉄が経営した路線バスの  
展開に関する研究

A Study on the Development of the omnibus business operated  
By Jomo Electric Railway and Joshin Dentetsu.

高崎経済大学 博士後期課程

指導教員 大島登志彦 教授

学生番号 814-001 石関正典

上毛電気鉄道と上信電鉄が経営した路線バスの  
展開に関する研究

## 目 次

第1章 序論	9
1. 研究の背景	
2. 研究の意義・目的	
3. 資料の収集・調査と用語等の記載方法	
4. 論文の構成	
参考文献	
第2章 上毛電気鉄道の創立と展開	21
1. はじめに	
2. 上毛電鉄の設立	
2-1. 第二次世界大戦以前の群馬県の交通事情と上毛電鉄の設立前史	
2-2. 上毛電気鉄道株式会社の創立と鉄道計画	
2-3. 上毛電鉄の開通と実現しなかった計画路線	
3. 上毛電鉄の輸送状況の変遷と東武鉄道桐生線の開通	
3-1. 上毛電鉄の輸送状況の変遷	
3-2. 東武鉄道桐生線の開通と上毛電鉄	
4. 列車運行状況の変遷と両毛線との関係	
4-1. 戦前の列車運行状況の変遷	
4-2. 戦後の列車運行状況の変遷と両毛線の近代化の影響	
5. 本章のまとめ	
参考文献	
第3章 大正時代から昭和前期の群馬県における乗合バス事業の発達	49
1. はじめに	
2. 群馬県最初の乗合自動車の開業	
3. 大正末期から昭和戦前期におけるバス事業の発展	
3-1. バス事業の発展と事業者間の競合	
3-2. 鉄軌道との競合と省営バスの進出計画	
4. 戦時輸送体制への切り替えと事業者の統合	
4-1. 燃料統制の強化と路線の休止	
4-2. バス事業の統合の進展	
5. 本章のまとめ	
参考文献	
第4章 上毛電鉄・上信電鉄沿線の路線バスの発達と観光事業への進出	70
1. はじめに	
2. 研究対象地域の概要	
3. 第二次世界大戦前から戦後復興期までの上信電鉄・上毛電鉄のバス事業	

- 3-1. 各社のバス事業開業に至る経緯
- 3-2. 第二次世界大戦中の動向と戦時統合
- 4. バス事業の発展と積極的な路線延長
  - 4-1. 上信バスの復興と路線延長
  - 4-2. 赤城山南麓の路線バスの発展
  - 4-3. バス事業者の競合と路線免許争奪
- 5. 路線バスの隆盛と観光開発
  - 5-1. 東武鉄道による赤城山開発と上電バスの路線延長
  - 5-2. 荒船高原・妙義山周辺における観光開発
  - 5-3. 高崎市周辺における観光開発と事業者間の競合
- 6. 本章のまとめ
- 参考文献

## 第5章 バス路線の廃止・縮小とその要因の考察・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 96

- 1. はじめに
- 2. 上電バスの縮小と乗合バス事業の廃止
  - 2-1. 1960年代末～1970年代の状況
  - 2-2. 1980年代の状況
  - 2-3. 1990年代（乗合バス事業廃止まで）の状況
- 3. 上信電鉄沿線の路線バスの廃止・縮小と観光事業の衰退
  - 3-1. 農山村地域と自社鉄道沿線の路線の廃止
  - 3-2. 観光路線の廃止と直営観光事業からの撤退
- 4. 縮小要因に関する考察
  - 4-1. 免許申請時の需要予測と実際の利用状況に関する考察
  - 4-2. 乗合バス事業の収支状況および鉄道事業との関係についての考察
- 5. 本章のまとめ
- 参考文献

## 第6章 結論・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 120

## 謝辞・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 125

## 表一覧

表 1-1. 群馬県における自動車台数と乗合バス輸送状況の推移	13
表 2-1. 上毛電気鉄道創立時の取締役(1926 年 11 月末現在)	26
表 2-2. 軽便鉄道、地方鉄道および軌道の開業、新規免許・特許、免許・特許失効の概要	29
表 2-3. 上毛電気鉄道と両毛線の運行状況の比較	44
表 3-1. 1920 年代の群馬県における諸車台数の推移	53
表 3-2. 1933 年 10 月における群馬県内のバス事業者の概要	60
表 3-3. 部門別ガソリン消費規制率(1938 年～1941 年)	63
表 3-4. 第二次世界大戦下の群馬県内におけるバス事業者統合の概要	65
表 3-5. 1936 年度から 1945 年度における全国の乗合自動車経営状況の推移	67
表 4-1. 群馬県内乗合バス事業の概況(1953 年)	76
表 4-2. 高崎－前橋線のバス時刻表(1968 年現在)	85
表 4-3. 高崎－(バイパス)－赤城山急行線のバス時刻表(東武バス・1968 年現在)	85
表 5-1. 赤城・榛名・妙義山周辺観光地の入込客数の推移	99
表 5-2. 群馬県および群馬県奥多野地域における人口・自動車台数の推移	106
表 5-3. 上信バスの主な運行系統の平均乗車密度の推移	113
表 5-4. 上電バスの主な運行系統の平均乗車密度の推移	114
表 5-5. 上信電鉄・上毛電気鉄道の収支状況と乗合バス年間輸送人員の推移	115

## 図一覧

図 1-1. 本論文の構成	16
図 2-1. 上毛電気鉄道の計画路線(1928 年夏頃)	27
図 2-2. 大正時代から昭和初期にかけて群馬県内で計画された鉄軌道路線の概要	30
図 2-3. 上毛電気鉄道の概要(2007 年 10 月現在)	32
図 2-4. 当初計画された鉄道専用橋(上)と鉄道・道路併用橋となった坂東大橋の概要	33
図 2-5. 上毛電気鉄道の年間輸送人員の推移	37
図 2-6. 上毛電気鉄道の日平均旅客数と車両数の推移	38
図 2-7. 東武鉄道茂呂村－南橋村関係各路線の概要	40
図 3-1. 1923 年 8 月における群馬県内バス路線網の概要	54
図 3-2. 1933 年 10 月における群馬県内バス路線網の概要	61
図 4-1. 1953 年 12 月末の上信バス路線の概要	74
図 4-2. 最大延長時の上電バス路線(1969 年 3 月末現在)	79
図 4-3. 高崎－前橋間のバス路線免許申請の概要(1958～71 年頃)	82
図 4-4. 群馬県内および周辺の主要観光地と本論文で扱う 2 社が関係した観光スポットの分布(1969 年頃)	86
図 4-5. 赤城山南麓のバス路線と赤城登山鉄道・ロープウェイの概要	88
図 5-1. 桐生市内における上電バス・東武バスの競合の概要(1969 年 3 月末現在)	98
図 5-2. 1976 年 9 月現在の上電バス路線	100
図 5-3. 1968 年 9 月現在の上信バス路線の概要	105



図 5-4. 妙義山周辺における上信バス路線と妙義有料道路の概要 . . . . .	111
--	-----

## 写真・資料一覧

### [写真]

写真 2-1. 坂東大橋之碑 . . . . .	35
写真 2-2. 坂東大橋(旧橋) . . . . .	35
写真 4-1. 妙義リフト乗り場の跡 . . . . .	90
写真 5-1. 新里駅前に停車する新里村営バス赤城集会所線の車両 . . . . .	103
写真 5-2. 現在の「山荘あらふね」の外観 . . . . .	110
写真 5-3. 妙義葡萄園付近の現在の様子 . . . . .	110

### [資料]

資料 3-1. 渋川－草津間の省営バスが 6 月 1 日に開通すると伝える新聞記事 . . . . .	59
資料 3-2. 渋川－草津間省営バスの試乗記 . . . . .	59

## Abstract

This paper focuses on the changes in local bus route network and management of Joshin-bus and Joden-bus, which are omnibus services provided by the railroad companies.

Gunma prefecture had more use than the national average during the heyday of omnibus (1960's). However, since then, due to the progress of road improvement and the spread of private car among ordinary citizens, it has become a social environment in which buses are hard to use, it can also be said as a microcosm of a local bus route decline, a case I think that it is a suitable place to advance research.

Research on land transportation in our country has been tending to advance mainly on railroads. However, railroads and omnibuses as regional transport have developed while complementing each other and competing. Therefore, we do not think that it is impossible to sufficiently elucidate the actual state of planned transportation in the area unless research from the side of the buses and the research that relates the both are conducted. Therefore, in this paper, as a case example of Jomo Electric Railway (Jomo-Dentetsu) and Joshin-Dentetsu, which have been running railway business for more than half a century after the World War II in Gunma Prefecture,

After analyzing the historical transition process of the buses operated by the two companies as the basic materials of the business report and bus application documents, the business plans, revenue and expenditure situations during the extension and reduction of the routes, the railway I will analyze and consider factors that caused the bus route to shift from rapid development to contraction. In addition, Gunma prefecture has mountain tourism resources and spa areas, etc. During the period of high economic growth, tourism became popular, active tourism development was carried out by railway operators and bus companies. Jomo Electric Railway and Joshin Dentetsu started pooling along the railway line as measures to attract passengers to railroads before World War II but after the war they were planning to enter the tourism business and development of mountain tourism resources along the railway line and bus lines were extended. In this research, we also consider the relationship between the development of tourism development and the rise and fall of the bus route. Chapter 1 is an introduction to describe the background of research, previous research, and the significance and purpose of this research.

Chapter 2 considers the traffic situation before the route bus in earnest in Gunma Prefecture, with case of Jomo-Dentetsu. In Gunma prefecture in 1884, the Nihon-tetsudo between Ueno and Maebashi opened, in the west area of the Gunma prefecture, 1897, Kozuke railroad connecting Takasaki - Shimonita. It was an area where the railway was developed early.

Jomo Electric Railway is a regional railroad with a total length of 25.4 km from the Chūō - Maebashi station located in the city center of Maebashi City, Gunma Prefecture, running east to west on the southern foot of Mt.Akagi to Nishi-Kiryu Station in Kiryu City. From the fact that the JNR joined Maebashi and Kiryu, local weavers, electric companies, and local weavers, with the aim of eliminating the traffic inconvenience in the southern foot of Mt.Akagi and transporting the raw silk produced in this area, it is a regional railway planned by influential people.

After the Second World War, until the early 1950s was around 6 million people, passengers sharply

increased due to high economic growth and higher school entry rate. The annual number of transportation personnel reached the maximum of 9.58 million in 1965. However, since the end of the 1960s, passengers turned to a downward trend due to changes in the railroad environment such as the progress of motorization. The annual number of transportation workers in recent years has decreased to about 1.6 million, nearly one-sixth of the maximum, still keeping that trend away. When the management of the railway business, which is the main business, worsened in this way, the bus business that had been unprofitable became a burden on management and the abolition and reduction of the routes were promoted.

In Chapter 3, I will consider the development history of the bus business in Gunma prefecture as a basic material, the history of municipalities and newspaper articles over the years.

Initially, the buses in Gunma prefecture were only hot springs such as Kusatsu and lines connecting railway stations and mountain villages locally, but in the early Showa era, many business entrepreneurs The acquisition of goodwill was contested.

With the development of the bus business the management of the local iron orbit was pressured but in 1928 the supervisory authority of the bus business was transferred from the Ministry of Communications to the Ministry of Railways and local railway operators had bus routes along the railroad tracks that was encouraged to start business. Under these policies, operators of Kusatsu Electric Railroad, Joshin-Dentetsu, Jomo Electric Railway are opening a bus business. During the Second World War, core business operators were decided for each region, and semi-compulsory business enterprises were consolidated, but at this time the operators who became the subject of the integration are still in Gunma prefecture It is a core business entity in each region and I believe that these policies are significant as those building a bus management foundation to date.

In chapter 4, the problems inherent in the development and the process of the route bus in the southern foot area of Mt.Akagi after World War II (along Jomo electric railway area) and the southwestern part of Gunma prefecture (along Joshin-Dentetsu) Expansion of routes that do not pay attention to profitability, competition for license with competitors will be examined while comparing the operating circumstances of both companies. Until the 1950s, the buses in the southern foot area of Akagi, Joden-bus and Tobu-bus operated several lines although it was only being done, after the mid-1950s, the two companies extended the bus route one after another. In the process, the Joden-bus and the Tobu-bus applied for a royalty license in almost the same section, the competition between the two companies was competing for a license. Especially the Electric Bus rose rapidly in a short period of time.

In chapter 5, based on the process of development of the route buses along the Jomo Electric Railway and the Joshin Dentetsu after the World War II, which was investigated and discussed in Chapter 4, after the end of the 1960s, the bus business began to develop Consider the factor that turned towards shrinking over as a basic material, application for abolishment permission of business operator and business report. Joden-bus route at the southern foot of Akagi has been extending the route rapidly in a short period of time, but in April 1969 when the number of licensed kilos reached the maximum, as early as possible, each of Ohgo, Kasukawa and Niisato Three routes from towns and villages to the plains in the east were abolished. Thereafter, some routes in

Maebashi and Kiryu city routes were abolished, and the licensee kilometer number for Joden-bus was 95.85 km at the stage of March 1970, up to about two-thirds in a single year alone it shrunk. At the time when Joden-bus actively extended the route, in 1957 it already posted a deficit. However, as the main railway business was doing well, there was a tendency to expand the route by receiving internal assistance from the railway business. However, in 1968, due to the electrification and speedup of the JNR Ryomo line competing in Maebashi - Kiryu's transportation, the management of the railway business also deteriorated, the deficit of the bus business became a burden on the management, and the arrangement was going on. And the Joden-bus was completely abolished in 1995.

Joshin-bus will continue to abolish and reduce the route, including the abolition of the Myogi lift line in 1968. The route that was initially abolished was mainly in the section between Gunma and Nagano which started operations during wartime, the section where Tourism Development did not improve such as around Mt.Myogi. Myogi Mountain focused on development such as the construction of a lift and the opening of a bus line, but due to the opening of a toll road and the spread of private cars, the necessity of a route bus declined and was abolished in a short time. Also in Mt.Arafune, in 1970, transferred "Sanzo Arafune" to Saku city, Nagano Prefecture, withdrew from the directly operated tourism business.

In the 1970s, the elimination of routes was promoted mainly in the plain section, which is parallel to the railway, but thereafter, as we received subsidies, the decrease in the number of lines was suppressed. Until the mid-1990s, the route towards the mountain village of Fujioka, Tomioka, Onishi and Okutano area was maintained, mainly in Takasaki and Maebashi. This is because the Joshin-Dentetsu and Joshin-bus is the only transportation agency in the west area, the impact of competitors was small, and the railway business, which is the main business, began to post a deficit in 1980 I think that it is a factor that was after the age and relatively recent years.

Chapter 6 concludes this research. The bus routes co-operated by Jomo Electric Railway and Joshin-Dentetsu started to defend the railway lines from the buses that had entered the railroad along the prewar era. After the war the line connecting the railway main line stations along the railroad line and the intercity line were extended one after another. In the process, there was a tendency to extend the route without sufficient planning.

Meanwhile, at the shrinking stage, the rationalization of the oversight of the route was promoted on the side of the business operator. Although the demand for the bus turned to decrease at that time, even though the average ride density and the balance of payment were high compared with the community bus which is currently operated within Gunma prefecture, the route was abolished one after another. In case when the municipality did not participate in the bus business at the time, at the time the bus business was based on independent profit, there was rarely conscious that local governments and business operators want to revitalize the bus. As a result, unprofitable routes were being organized, while people who were dependent on buses for their lives were not fully considered.

On the local government side, even though local municipal buses (discontinued alternative buses) were operated in some areas, they only took measures against symptomatic treatment such as

subsidies, and it could be said that they were reluctant to policy such as activation of bus use. I think that this was a problem in the bus business of Gunma prefecture.

Today, community buses have been operated in various places, but there are unplanned operations such as requests from local residents, free travel, imitation of success stories of other municipalities, etc., and planned operation with private operators with low fares. Disadvantages of municipality operation such as fare difference are seen. In addition, as evils after deregulation of the bus business where entry and withdrawal was made freely are also pointed out, through analysis and consideration of the historical transition process of omnibus, problems and failures of past business management I think that it is necessary to take a point of view to make use of it.

In addition, whether the same private railway business operator could become the entity of business integration during the World War II, the existence of competing bus operator in the area along the railroad, the impact of modernization of competing JNR lines, etc. It also became clear that it acted greatly on the rise and fall of the bus. I think that the significance of this research is the point that these were considered.

## 第1章 序論

### 1. 研究の背景

わが国における路線バスの盛衰過程は、地域や事業者の経営計画によって異なる。第二次世界大戦後、高度経済成長を背景とした旅客需要の増加に合わせ、各社が従来路線の延長や新規路線の開業を行い、都市間のみならず郊外や山間地域まで路線網が形成された。また、路線バスは地方鉄道事業者にとっても重要な事業部門のひとつであり、沿線の宅地開発や観光開発に合わせて、自社鉄道主要駅からバス路線を延長した。

しかし、1960年代末になると、自家用車の普及などに伴い、一転して路線の廃止・縮小が進められていく。とりわけ、地方路線バスや地方鉄道は、長期的に利用者の減少が続き、民間事業者の自力での経営維持が困難となっている。

地方における路線バスの衰退は、児童生徒や高齢者など運転免許を保有しない人々の移動手段が奪われるだけでなく、交通渋滞の発生や交通事故の増加、環境負荷の増大、都市の郊外化と中心市街地の衰退など様々な問題の要因にもなっている。このため近年、各地で自治体主導によるコミュニティバスやデマンドバスが運行されるようになったが、財政負担の増大や既存のバス・タクシーとの運賃格差といった課題を抱えている。

また、運行の計画段階では、自治体の首長の公約や地域住民の声、公共施設の立地などが重視されたり、他の自治体の成功事例を模倣する傾向にあり、バス事業者の事業計画や補助金などの国・自治体の政策が適正に行われてきたか、利用者へのサービスが適切に供給されてきたかなど、バスの歴史的変遷の分析や考察を通して、路線バス衰退の要因や、利用者のバス離れの要因の本質を明らかにする視点が欠けていると考える。

近現代の陸上交通史に関する研究は、鉄道を中心に行われる傾向にあった。わが国における鉄道史研究は、比較的小面積の地域を研究対象地域として、そこに存在する鉄道の性格を、地域社会の様々な要素との関連から分析・考察を進める、地方史のアプローチが量的に主流を占めている。このような研究手法は、青木（1998）によると、決して古くから行われていたものではなく1950年代末から始まったという。

石井はその著書（1987）に所収されている2つの論文、「両毛鉄道会社における株主とその系譜」（『明大商学論叢』, 41(9, 10), 1958）および、「両毛鉄道会社の経営史的研究」（『商学研究年報』第4集, 1959）において、経営史学的な立場から、地域との関連で株主の分布を取り上げ、両毛鉄道の成立とその後の発達を考察した。史実の確認を既存の鉄道企業刊行物に依存し、解釈だけを下すという従前の研究姿勢から脱却し、基本的な一次資料の発見と厳密な分析に基づいて著されたこれらの論文は、その後の鉄道史研究に新たな方法論を提起したとされる。

老川（1977, 1983）は、鉄道が、わが国の資本主義成立期の市場形成過程において果たした意義と限界を考察した。老川は鉄道の輸送機能を、生産された製品の輸送と捉え、その果たした役割を、商品流通の改善という観点から説明しようと試みた。青木・栗原（1990）、三木（1989, 1990）は、鉄道の発達を、電源開発やセメント産業など、地域の産業開発やその発展との関連で考察し、その性格や地域的特質を明らかにした。

中川（1984）、老川（1986）、三浦（1987）等、鉄軌道の計画や建設過程、資金調達、事業展開などの解明を試みた研究は多く見られるが、開業後の実態を解明しようとする研究は相

対的に少ない傾向にある。三木(1992)は、第二次世界大戦中の交通事業者の統合問題を、三重県の近鉄資本による事業者統合を事例として、大手私鉄資本による地域交通体系の再編成という視点から考察した。また、三木(1994)は、鉄道を中心とした近代交通体系の形成を、幹線鉄道と私鉄路線の結節形態に視点を置いて精緻に分析し、明治期の鉄道国有化に加え、第二次世界大戦中の交通統制がわが国の近代交通体系の形成に重要な役割を果たしたことを明らかにした。

県単位、あるいはより小さな地域の鉄道史を総合的、網羅的に記述したものとしては、各都道府県史や市町村史(誌)のほか、栃木県の鉄道の歴史や鉄道計画などをまとめた大町(1981, 2004)、埼玉県の鉄道の歴史を地域と経済に着目して考察した老川(2011)、茨城県の国鉄・民営鉄道の発達過程や、茨城県の鉄道に関わる記念碑や人物、車両の歴史をまとめた中川(1980・1981, 1981a, 1981b)などの著作が刊行されている。

また、鉄道建設に際して明治期の宿場町などが反対としたという、いわゆる「鉄道忌避伝説」に疑問を持ち、それに再検討を加えた研究も発表されている。青木(1982)は、鉄道忌避伝説に関して、信頼できる資料が乏しいことから、その多くは後世のつくり話であり、鉄道のルートは最小勾配となることを第一義として選定されていたと述べた。さらに、青木(2006)は、都道府県史や市町村史(誌)、社会科教材等の記述において、鉄道忌避伝説が何の史料も提示することなく事実と断定されている問題を指摘し、鉄道忌避伝説が多くの日本人の間に信じられている要因を解明しようと試みた。桑島(2004)は、高崎線沿線の鉄道忌避伝説を検討し、鉄道の便益を十分に受けていない地域では、鉄道を先人が忌避したと想定することで、地域経済の沈滞の要因を先人に押し付けていると考えられる事例や、本来計画がなかったにもかかわらず、鉄道が通らなかったのは住民の鉄道忌避によるものと誤解している事例があると述べている。

しかし、地域交通としての鉄道と路線バスは、相互に補完し合ったり、競合したりしながら発達してきた。したがって、路線バスの側面からの研究や、両者を関連付けた研究が行われなければ、地域における平面交通の実態を十分に解明することはできないと考える。

路線バスに関する研究は、比較的早期の事例として、地理学的なアプローチから奥伊豆地域のバス利用実態や、日本海側地域の積雪とバス運行との関係を考察した有末(1953, 1954)が挙げられる。大島(1983)は、わが国におけるバス事業の変遷過程を時期区分した上で、全国的な傾向を概観しながら群馬県における乗合バス路線網の変遷を詳察し、地域社会との関連を取り上げる事例研究や、車両技術、道路交通制度など従来の人文科学が問題としてこなかった諸事象がバス交通全般に与えた影響への研究の必要性を課題とした。また、大島は、著書(2002)において、東武バスを中心として群馬県における乗合バスの変遷や地域社会の対応を考察し、自家用車の普及以外にも乗合バスが劣勢となる社会的要因が内在していることを明らかにした。しかし、これらの研究は実態調査が中心で、事業者の経営分析はほとんど行われていない。

中牧(1997, 2001)は、群馬県南西部を対象として乗合バス・廃止代替バスや路線網の変遷を、補助制度との関連や系統数、運行回数の変遷に着目して考察し、住民の交通利用形態や交通に関する意識について取り上げる研究を今後の課題とした。

松崎(2016)は、都市を中心部と外縁部の2つに区分し、規制緩和や非在来型交通サービスの誕生など、政策的な転換点にあるわが国の乗合バスが、都市においてどのような役割

を持ちうるのかを統計分析などを通じて理論的・実証的に考察した。

バス事業者の地域支配状況を指標として、事業経営の実態を考察した渡辺（1978）や、わが国のバス事業の変遷を時期区分し、創立・発展経緯を考察しながらバス事業者の類型化を試みた大島（1991）などの研究もなされてきたが、バス事業者の創立・発展経緯など歴史的史実の解明は、十分なされてこなかったといえる。

また、かつて多くの鉄道事業者が乗合バス事業を兼営してきたことが知られているが、地方鉄道と路線バスの関係を扱った研究の事例として、長野県の上田交通を事例に、鉄道が廃止されてバスに代替された場合、従来の鉄道利用者の半数程度しかバス利用に転換しなかったことを考察した大島（1986）や、上毛電気鉄道沿線の生活路線バスの盛衰や赤城山の観光開発と路線バスの関係を考察した大島（2006）などがみられるが、研究成果の蓄積は十分でないと考える。魯（1998）は、路線バスに関するこれまでの研究と、路線バス衰退の実態およびその要因を概観し、従来の公共交通問題に関する研究は、現状を受け入れた上で、その現状に対する対応策として行われており、路線バスの運行特性の把握など、基礎研究が疎かにされている傾向が強いことを指摘した。

2000年代以降、住民サービスや福祉政策の一環として、自治体主導によるコミュニティバスやデマンドバスが相次いで運行されるようになった背景から、鈴木（2001a, 2001b）や香川（2003）、井上（2005）、新井（2013a, 2013b）など、各地のコミュニティバスの運行実態に関わる調査・研究や、目黒・湯沢（2016）などデマンドバスの運行計画に関する研究もなされるようになってきた。また、2002年に乗合バス事業の需給調整規制が廃止されたことを受けて、寺田（2005a, 2005b）、高橋（2005）など、自治体とバス市場との関係や、バス事業の規制緩和の諸問題に関する研究も多数発表されている。しかし、これらの分野の研究も、実態調査や利用促進、運行計画の理論的考察が中心であり、歴史的な視点を踏まえたものは少ないといえる。

バスの運行状況や歴史的変遷を学術的に調査する場合、『鉄道省文書』や『私鉄統計年報』など体系的・系統的な資料の蓄積や研究業績の蓄積がなされてきた鉄道と比較して、過去の運行状況や利用状況を知ることのできる資（史）料が限定されることが、その歴史的史実の解明を困難にしてきたと考える。たとえば、多くの自治体史（誌）では、道路整備や鉄道の開通に関する記述は多い反面、路線バスに関する記述は、史料の典拠が不明だったり、刊行時点の時刻表や路線図など、断片的な資料しか掲載されない傾向にある。また、事業者の営業報告や申請書類、過去運行状況を知ることのできる資料（時刻表、路線図、輸送人員の統計など）も、社史などの書籍に収録されているものを除いては、調査・閲覧することが困難である。また、全国的な沿革史や現況を扱った文献も、鉄道省編（1934）、バス事業五十年史編纂委員会編（1957）、財団法人運輸調査局（1990）などの書籍や、倉島（1995）、佐々木（2013）等の個人の編著書が存在する程度である。

さらに近年、赤字経営による事業者の撤退や分社化、新規参入に伴う事業者の多様化が進んだことが、過去にさかのぼった資（史）料の収集をより困難なものにしている。こうした事情が、陸上交通史研究において、路線バスの歴史的変遷過程を分析し、課題を明らかにする研究がなされてこなかった要因と考えられる。歴史的分析の視点に立った研究は、群馬県における路線バスの歴史的変遷を調査した上で、バス離れとバス衰退の要因を事業計画や利用者サービスの妥当性などの視点から分析した大島（2009）などの事例があるが、



全国的にもその蓄積は少ない。

このような研究系譜の中で、筆者はこれまで、群馬県の路線バスや地方鉄道を、歴史的変遷過程を中心に調査・研究してきた（大島・石関 2006, 2007、石関 2007, 2015a）。その中で、乗合バス事業の盛衰が顕著だった上毛電気鉄道を事例として、同社のバスが発展から一転して衰退に転じた過程を分析・考察した（石関 2007, 2015b）。

また、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とを受け、製糸場周辺地域や群馬県全体の観光活性化が課題となっている。観光開発はかつて鉄道事業者やバス事業者が手掛けてきた重要な事業のひとつであったことから、上信電鉄・上毛電鉄沿線地域を事例として、両社の観光開発の展開過程や、観光地への足として開設されたバス路線の盛衰を、事業者の申請書類や新聞記事などを基礎資料として分析・考察した(石関 2016, 2017)。

## 2. 研究の意義・目的

本研究は、群馬県における路線バスの歴史的変遷と事業者の事業計画に内在した諸問題や地域社会との関係を考察することを目的とする。地方における路線バス衰退の要因は、自家用車の普及にあることは言うまでもない。群馬県は、路線バス最盛期（1960 年代）には輸送分担率で全国平均を上回る利用があったが（表 1-1）、その後、一般市民の間にも自家用車が普及したことで、バスが利用されにくい社会環境となった。さらに、自家用車の普及は交通渋滞を発生させ、バスの定時性の低下や、バスに対する人々の信頼の喪失を招いたことも、バス離れが加速した要因のひとつだと考える。

一方、事業者サイドでは、輸送人員の急速な減少が進む中で、利便性の確保など利用者を繋ぎとめようという意識は希薄であり、ワンマン化などの合理化や、路線の廃止・縮小一辺倒の事業計画に転じていった。

行政サイドでは、バス事業の経営状況が悪化する中で、バス路線を維持するため 1970 年代から補助金（国庫補助）が支給されるようになった。群馬県でも不採算路線は補助金で維持される傾向となった。しかし、補助金是对症療法的な方策にすぎず、特に 1982 年から第 3 種生活路線（平均乗車密度 5 人未満の系統）に対する補助金が 3 年を限度に打ち切りとなることが決定すると、補助金の期限切れをもってバス路線は廃止されていった。

群馬県においてバス活性化の動きが本格化したのは 1980 年代になってからであり、1981 年 4 月から毎月 1 日が「ノーマイカーデー」と指定され、専用の割引回数券が発売されたり、主要バス路線では朝の臨時便が運行されたりした。さらに、1987 年 4 月からは毎月 1 日・15 日が「バス・電車利用促進デー」とされたが、1980 年 3 月には粕川村内のバス路線が全廃され、1986 年 12 月には館林市が全国の市で初めてバスが走らない市となるなど、この時期群馬県の路線バスは、全国に先駆けて、急速に縮小が進んだ。輸送人員の減少にも歯止めがかからず、市民への PR 不足なども含め、公共交通機関の利用促進には結びつかなかったと考える<sup>1)</sup>。

また、群馬県は東武鉄道のバス（東武バス）をはじめ、群馬バス、群馬中央バス、上信バス、上電バスなど複数の事業者が競合していたことが、運行本数や時刻の調整など、事業全体の効率化を妨げてきたと考えられる。2000 年代以降は、東武バスが群馬県から撤退したことや、各地でコミュニティバス、デマンドバスが運行されるようになったことで、事

表 1-1. 群馬県における自動車と乗合バス輸送状況の推移

年度	総自動車 台数(台)	乗合バス 年間輸送 人員(千人)	自家用車 輸送分担率(%)		乗合バス 輸送分担率(%)	
			全国平均	群馬県	全国平均	群馬県
1960	51,519	76,334	...	...	...	...
1965	118,430	147,574	5.5	7.5	32.0	53.3
1967	177,588	152,612	...	...	...	...
1970	334,919	139,727	19.6	35.2	24.8	34.8
1975	583,274	86,517	31.3	61.5	19.8	16.4
1980	811,638	58,326	39.1	73.1	15.7	9.3
1985	1,050,699	38,524	42.1	76.6	13.0	5.8
1990	1,307,104	25,380	56.5	88.3	8.3	2.3
1995	1,518,275	14,909	60.7	89.9	6.9	1.4
2000	1,643,894	8,059	63.5	92.4	5.7	0.9
2006	1,729,732	9,575	...	93.3	...	0.8

資料) 自動車台数、乗合バス輸送人員：『群馬県統計年鑑』各年版。  
輸送分担率：『運輸の動き—メトロポリス' 93』（関東運輸局、1993 年）、『数字で見る関東の運輸の動き 2005』（関東運輸局、2005 年）、『数字で見る関東の運輸の動き 2009』（関東運輸局、2009 年）。

業者の多様化が進んで競合も一層激しくなった。このように、群馬県は地方路線バス衰退の縮図ともいえる地域であり、事例研究を進める適地であると考ええる。全県的に利用者のバス離れが進む一方で、近年、山間地域を中心に高齢化や、それに伴う移動の足の確保が課題となっている。また、群馬県は早い段階から高崎線、両毛線などの幹線鉄道が整備され、私鉄も明治期に上信電鉄や東武鉄道が開通するなど、鉄道網は比較的整備されていた。1960年代末以降、路線バス衰退と前後して、国鉄の近代化やスピードアップがなされたことや、分割民営化に際して利便が向上したことも、利用者がバスから鉄道利用へと転換した要因と考えられる〔大島・石関(2006)、大島(2009)〕。

こうした中で、本研究では群馬県内で第二次世界大戦後、半世紀以上にわたり鉄道事業を営んできた上毛電鉄と上信電鉄を事例として、両社が経営した路線バスの歴史的変遷過程を分析した上で、路線延長期・縮小期の事業計画や収支状況、主体事業である鉄道との関係など、路線バスが急速な発展から一転して縮小に向かった要因を分析・考察する。

また、群馬県は山岳観光資源や温泉地などを有しており、かつて鉄道会社やバス会社により積極的に観光開発が行われた。この過程で上毛電鉄、上信電鉄ともに観光事業への進出や、観光地へのバス路線の開設が企図された。本論文では、観光開発の展開とバス路線盛衰の関係についても考察する。

大島(1991)は、わが国のバス事業は創立時の性格や規模から、A. 鉄道兼業で戦時統合の中核となった広域事業者、B. バス専業で戦時統合の中核となった広域事業者、C. 自社鉄軌道沿線にのみバス路線をもつ事業者、D. 戦前に創立し、戦時統合非中核でバス専業の事業者、E. 公営バス、F. 戦後復興期のバス事業体制再編の中で創立した事業者、G. 昭和30年代以降に創立した事業者の7つの類型に区分した。その中で、上信バスはA型の、上毛バスはC型の事例のひとつである。この両社の動向を比較しながら論じることで、鉄道事業者がバス事業を兼営するようになった背景や第二次世界大戦中の事業者統合の影響、鉄道事業とバス事業との関連などを考察できると考える。

なお、鉄道事業者が兼営する路線バスとして、群馬県内ではかつて東武鉄道のバス(東武バス)が輸送人員や車両数で半数以上を占めていた(2000年、関連会社に路線を肩代わりして群馬県より撤退)。本論文では上信電鉄、上毛電鉄と関わる範囲内で同社の動向についても取り上げる。また、かつて群馬県内で鉄道事業とバス事業を営んでおり、現在も長野原、草津、軽井沢方面で路線バスを運行している事業者として、草軽電気鉄道(現・草軽交通)があるが、上毛電鉄・上信電鉄沿線地域からは離れているため、本論文の考察対象には含めない。

### 3. 資料の収集・調査と用語等の記載方法

本研究は、筆者がこれまでに調査・蓄積してきたバス事業者の路線免許申請書や廃止許可申請書、営業報告書、経年の上毛新聞(群馬県の県域地方紙。大正時代から昭和50年代までを中心に調査)を基礎資料として分析・考察を進める。中でも、路線免許申請書、廃止許可申請書については、上毛電鉄本社、上信電鉄本社で現存しているものを悉皆調査させていただいた(上毛電鉄は昭和20年代から1995年の事業廃止まで、上信電鉄は昭和11年から平成6年まで調査)。これらの資料には、路線の新設・廃止の理由や沿線地域の交通事情、需要予測(廃止時は廃止直前数年分の輸送人員)などが記載されており、申請がな

された当時のバス事業や沿線地域の事情を考察するのに適した資料であると考え。本研究では参考文献に挙げた論文や著書、事業者の社史、都道府県史や市町村誌（史）などの文献資料と合わせて、筆者が調査した上記の一次資料を基礎資料として考察を進める。

事業者の申請書類は、第二次世界大戦後のものが中心となるので、本論文でも研究対象は第二次世界大戦後、路線バスが急速に発展していく 1950 年代から、一転して縮小に転じ、衰退していく時期、2000 年頃までを主体とした。これ以降はバス事業の規制緩和（2002 年）が行われたり、デマンドバスなど新たな運行形態の路線バスが登場したりしたことで、バス事業を取り巻く環境が大きく変化したことや、平成の大合併により市町村の区画が変化したことで、従来と同一の視点・基準で考察することが困難となるため、本論文の研究対象には含めない。ただし、群馬県における地方鉄道の発展や、地方鉄道事業者が路線バスを兼営するようになった経緯を考察したり、バス事業の戦前からのつながりを考察したりするため、営業報告や新聞記事、事業者の社史、市町村誌（史）などを参照し、戦前期の群馬県内の鉄道や路線バスについても言及する（第 2 章・第 3 章）。

本研究で扱う「路線バス」とは、運輸省（現・国土交通省）より道路運送法に規定された「一般乗合旅客自動車運送事業」の免許（2002 年の規制緩和により現在は許可）を受けて運行される、不特定多数の人を輸送するバスの総称である。同法に基づき運行される路線バスは、「乗合バス」と呼ばれてきたが、各地で廃止代替バスやコミュニティバスが運行されるようになると、自家用車の有償輸送（旧吉井町、旧北橋村等）や貸切バスとして運行されるもの（伊勢崎市等）も増加した。本章では「路線バス」の用語を中心に記載してきたが、次章以降では時期や制度、形態によりおおまかに次のように区分して記載する。

- ・第二次世界大戦以前：「乗合自動車」
- ・第二次世界大戦後、一般乗合旅客自動車運送事業の免許を得て運行される路線バス（従来から運行されてきた一般路線バス）：「乗合バス」
- ・従来からの路線バス廃止後、自治体（市町村）がバス事業者に代わって運行する路線バス：「廃止代替バス」
- ・地域住民の移動の足の確保や、従来の路線バスによるサービスを補う目的で運行されるバス：「コミュニティバス」
- ・決まった路線、運賃、運行時刻で不特定多数の人を輸送する公共交通のうち、バスより小型の車両を使用するもの：「乗合タクシー」
- ・利用者の要求に応じて運行する形態のバス：「デマンドバス」

ただし、バスに関しては時期の特性を厳密に区分することは難しく、また研究内容もバスの歴史的変遷過程の分析や、衰退・縮小の要因を考察することが主目的であるため、本論文では上記の区分を基本に、適宜用語を使い分けて記載していく。

また、路線の開業や廃止の年月日を記載する場合、開業年月日は運行開始初日の日付を記載するが、それが不明な場合は免許された年月日または免許申請年月日を記載する。路線廃止の場合は、最終運行日を記載する。それが不祥な場合は廃止許可申請年月日または廃止許可年月日を記載する。

#### 4. 論文の構成

本論文は全体を 6 章で構成する（図 1-1）。

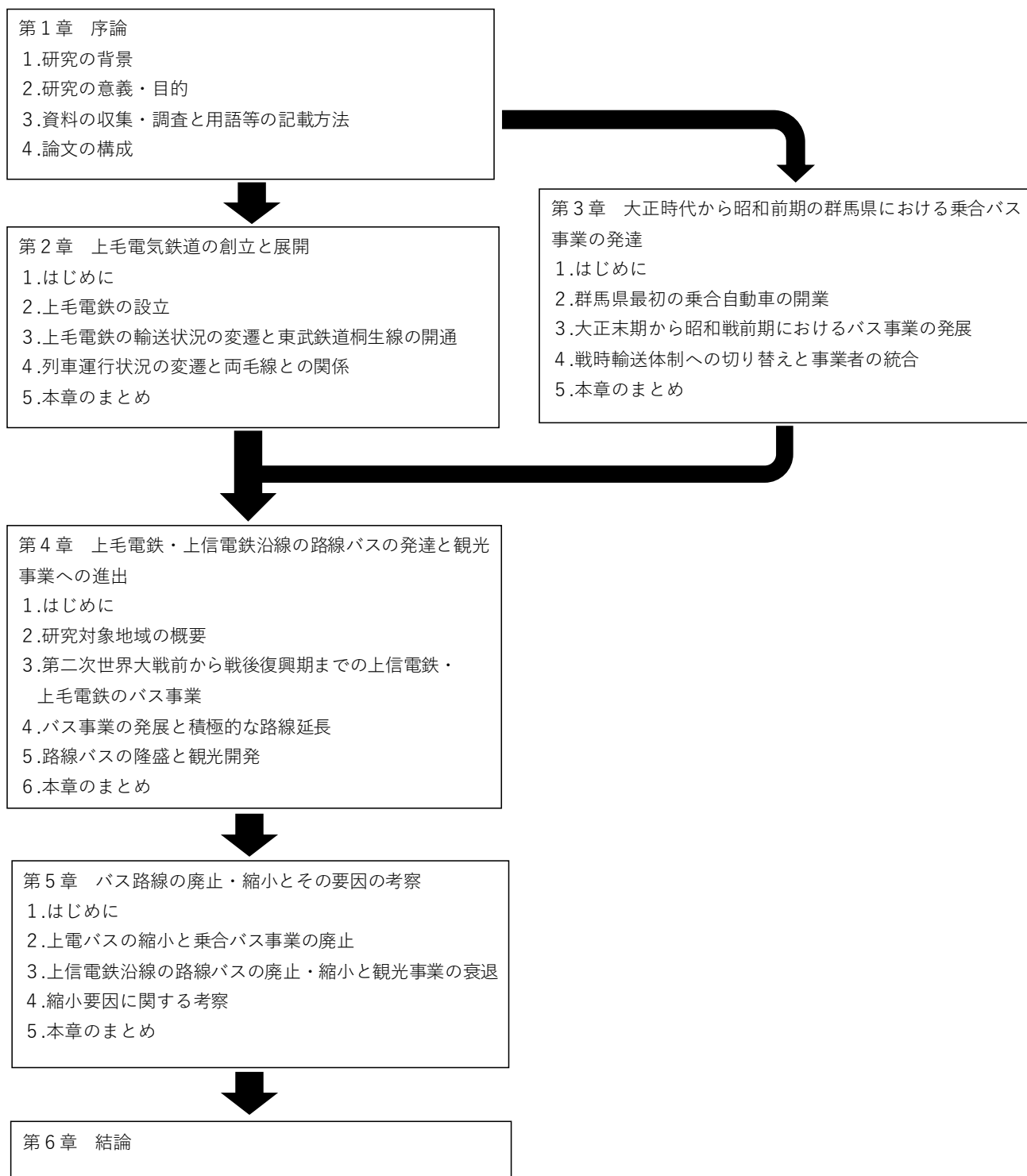


図 1-1. 本論文の構成

第1章の「序論」は、研究の背景や先行研究、研究の意義・目的などをまとめる。

第2章では、戦前期に開業した地方私鉄の性格や地域社会との関わり、群馬県において本格的に路線バスが開業する以前の交通事情を、上毛電鉄を事例に考察する。同社は地元組織物業者や電力会社、有力者により計画された地方鉄道の事例のひとつであり、大正時代から昭和初期にかけて、全国各地で鉄軌道の敷設が計画されたことと時期を同じくするものであった。上毛電鉄は当初沿線で産出される生糸や繭の輸送を目的として開業したが、第二次世界大戦後は生活の足や赤城登山の観光路線へと役割が変化していった。また、第4章以降で考察する同社の乗合バス事業の開業経緯を考察する。

第3章では、群馬県全体の乗合バス事業の発達史を、自治体史や経年の新聞記事を基礎資料として考察する。当初、群馬県内の乗合バスは草津などの温泉地や、鉄道駅と山間部の集落を結ぶ路線が局地的に見られるだけだったが、昭和初期になると、多数の事業者が乱立して営業権の獲得が争われた。乗合バス事業の発展とともに地方鉄軌道の経営が圧迫されたが、1928年、バス事業の監督権が逋信省から鉄道省に移管されるとともに、地方鉄軌道事業者には、沿線でバス路線を開業することが奨励された。こうした政策の下に、草津電気鉄道、上信電気鉄道、上毛電気鉄道の各事業者が、乗合バス事業を開業している。また、第二次世界大戦中は地域ごとに中核となる事業者が決められ、半強制的な事業者の統合が行われたが、この時統合の主体となった事業者は現在でも群馬県内各地域の中核事業者となっており、これらの政策は今日に至るバスの経営基盤を築いたものとして意義が大きいと考える。

第4章では、第二次世界大戦後の赤城山南麓地域（上毛電気鉄道沿線地域）と群馬県南西部（上信電鉄沿線地域）における路線バスの発展とその過程で内在した諸問題（採算を度外視した路線の拡張、競合他社との路線免許争奪）を、両社の運行情報を比較させながら考察する。第二次世界大戦後、1950年代までは、赤城山南麓地域のバスは、中央前橋駅前一国鉄足尾線大間々駅前の上毛電鉄の乗合バス（上電バス）と、東武バスが数路線運行されていたのみだったが、1950年代中盤以降、両社は相次いでバス路線を延長していった。その過程では、上電バス・東武バスがほぼ同一の区間で路線免許申請を行うなど、両社間で路線免許の獲得が争われた。とりわけ上電バスは、短期間で急速に路線を拡大した。

一方、上信電鉄沿線地域では、第二次世界大戦中の事業者統合により、上信バスが総延長360km以上の路線を得ており、1950年代になると、山間地域でも道路整備がなされたことなどを理由に、相次いで路線を拡大していった。この過程で、安中市や妙義山周辺では、群馬バスとの間で路線免許の獲得が争われた。当時のバス事業者は、実際の利用よりも競合他社の動向に目を向け、競って路線を延長する傾向が見られた。

また、本章では私鉄事業者・バス事業者による観光開発と路線バスとの関係についても述べる。上毛電鉄・上信電鉄は昭和初期、鉄道路線に対する旅客誘致策として沿線にプールなどのレクリエーション施設の整備を図ったが、第二次世界大戦後は、バス路線の拡充・整備と、観光そのものへの進出が意図され、自社沿線から近接地域へとマーケットが拡大していったことが考察される。

第5章では、上毛電鉄・上信電鉄沿線における路線バスの縮小過程（農山村地域におけるバスの廃止・縮小過程や路線免許が争われた路線の廃止許可申請事情、直営の観光事業からの撤退と路線バスの廃止）を調査した上で、営業報告書や路線免許申請書などを基礎資

料として、免許申請に際し過大な需要予測が行われていたことや、両社の平均乗車密度、自動車事業の収支状況、鉄道事業との関連(当初鉄道事業は黒字で、内部補助によりバス事業を維持してきたが、自家用車の普及、競合する国鉄路線の利便向上により鉄道事業も赤字になると、不採算バス路線の廃止が進められた)を分析し、バス路線廃止・縮小の要因を分析・考察する。

第6章では、まず、2章から5章までの考察結果を総括し、路線バス縮小の要因や経営上の問題点を整理する。

群馬県では、路線バスの輸送人員が減少する中で、事業者サイドではバスを利用する人のことは考慮されないまま、路線の廃止・縮小をもって合理化が進められる傾向にあった。他方、行政サイドでは、バス利用低迷や不採算に対して補助金など対症療法的な施策しか講じてこなかった。バス利用活性化へ向けた動きも、平野部を中心にバス路線の廃止が進んだ1980年代以降と立ち遅れた。事業者、行政サイドともに、利用者の立場に立った視点や、将来のバス利用者を見越した計画的な視点に欠けていたといえる。

## 注

- 1)『上毛新聞』, 1981年4月2日「県庁まづまづ 民間いま一つ ノー・マイカーデー 市町村でも六割実施」による。

## 参考文献

- 青木栄一(1982): 鉄道忌避伝説に対する疑問. 新地理, **29**(4), pp. 1-11.
- 青木栄一・栗原 清(1990): 大井川鉄道の成立 —ある電源開発鉄道の建設過程—. 歴史地理学, **150**, pp. 1-21.
- 青木栄一(1998): 鉄道史研究における地方史のアプローチの系譜. 明大商学論叢, **80**(1, 2), pp. 1-19.
- 青木栄一(2006): 地方史誌と学校教育における鉄道忌避伝説. 新地理, **54**(1), pp. 1-17.
- 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.
- 有末武夫 (1953): 伊豆半島のバス交通 —奥伊豆における住民のバス利用について—. 地理学評論, **26**(11), pp. 486-495.
- 有末武夫 (1954): 裏日本における冬季のバス交通について. 地理学評論, **27**(12), pp. 518-527.
- 石井常雄(1987): 『両毛鉄道会社の研究』, 啓友社, 77P.
- 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(2015a): 上信電鉄の乗合バスの歴史的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(2015b): 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.

- 石関正典(2016)：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－. 高崎経済大学集, 58(4), pp. 47-60.
- 石関正典(2017)：中小私鉄事業者の観光開発とバス事業の展開に関する考察－第二次世界大戦後の群馬県を事例として－. えりあぐんま, 23, pp. 1-18.
- 井上 学(2005)：自治体が供給するバス交通サービスとその地域特性－関西地方を事例として－. 経済地理学年報, 51, pp. 261 - 274.
- 老川慶喜(1977)：明治前期八王子における鉄道敷設の動向－市場圏の形成という視点から－. 地方史研究, 146, pp. 34-47.
- 老川慶喜(1983)：『明治期地方鉄道史研究－地方鉄道の展開と市場形成』, 日本経済評論社, 244P.
- 老川慶喜(1986)：上武(秩父)鉄道会社の建設と資金調達. 鉄道史学, 3, pp. 35-43.
- 老川慶喜(2011)：『埼玉鉄道物語 鉄道・地域・経済』, 日本経済評論社, 374P.
- 大島登志彦(1983)：群馬県におけるバス路線網の変遷. 新地理, 31(2), pp. 1 - 24.
- 大島登志彦(1986)：上田交通における鉄道廃止とバス事業との関係. 鉄道史学, 3, pp. 20-34.
- 大島登志彦(1991)：創立・発達経緯からみたバス事業の地域特性と事業者の性質. 交通史研究, 26, pp. 78-89.
- 大島登志彦(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, 184p.
- 大島登志彦(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.
- 大島登志彦(2009)：『群馬・路線バスの歴史と諸問題の研究』, 上毛新聞社, 259P.
- 大島登志彦・石関正典(2006)：高崎－前橋間の乗合バスの変遷にみる公共交通の諸問題の考察. 高崎経済大学論集, 49(2), pp. 31-44.
- 大島登志彦・石関正典(2007)：上毛電気鉄道の設立と創業期の鉄道計画に関する考察. 高崎経済大学論集, 50(1・2), pp. 81-93.
- 大町雅美(1981)：『栃木県鉄道史話』, 落合書店, 454P.
- 大町雅美(2004)：『郷愁の野州鉄道－栃木県鉄道秘話』, 随想舎, 319P.
- 香川貴志(2003)：京都市都心部における100円バスの運行経緯と実情. 立命館地理学, 15, pp. 73 - 82.
- 倉島幸雄(1995)：『日本乗合交通編年史』, たいせい, 791P.
- 桑島 裕(2004)：高崎線建設に関わる地方の民衆意識－高崎線沿線の鉄道忌避伝承の検討－. 高崎経済大学附属産業研究所編：『近代群馬の民衆思想 経世済民の系譜』(日本経済評論社)所収, pp. 285-315.
- 公益社団法人日本交通政策研究会(2015)：『ローカル地域の公共交通維持に向けた需要促進策の有効性に関する研究』日交研シリーズ A-615, 公益社団法人日本交通政策研究会.
- 財団法人運輸調査局(1990)：『日本国有鉄道版日本陸運史料〔3〕日本陸運十年史 戦時交通編』, クレス出版, 775P.



- 佐々木 烈 (2013) :『都道府県別 乗合自動車の誕生 写真・史料集』, 三樹書房, 246P.
- 鈴木文彦 (2001 a) :『路線バスの現在・未来』, グランプリ出版, 300 P.
- 鈴木文彦 (2001 b) :『路線バスの現在・未来 P A R T 2 』, グランプリ出版, 306 P.
- 高橋愛典 (2005) : 規制緩和下の地域バス市場 ―公・共・民によるパートナーシップの考  
え方. 運輸と経済, **65**(4), pp. 23 - 30.
- 鉄道省編 (1934) :『全国乗合自動車総覧』, 鉄道公論社出版部 (都道府県別のページ設定  
で、群馬県の部分は計 28P) .
- 寺田一薫 (2005a) : バス事業への新規参入と規制緩和後に残された制度上の課題. 運輸と  
経済, **65**(4), pp. 14 - 22.
- 寺田一薫 (2005b) :『地方分権とバス交通 規制緩和後のバス市場』, 勁草書房, 228P.
- 中川浩一 (1980・1981) :『茨城の民営鉄道史 上・中・下』, 筑波書林, 通算計 323P.
- 中川浩一 (1981a) :『茨城県鉄道余話 上・下』, 筑波書林, 通算計 174P.
- 中川浩一 (1981b) :『茨城県鉄道発達史』, 筑波書林, 188P.
- 中川浩一 (1984) : 鹿島参宮鉄道の設立と展開. 鉄道史学, **1**, pp. 34-41.
- 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.
- バス事業五十年史編纂委員会編 (1957) :『バス事業五十年史』, 日本乗合自動車協会, 1174P.
- 松崎朱芳 (2016) :『都市における乗合旅客自動車輸送』, 晃洋書房, 146P.
- 三浦 忍 (1987) : 大正期地方電気軌道計画の失敗について ―佐世保電気軌道の場合―.  
鉄道史学, **5**, pp. 55-62.
- 三木理史 (1989) : 昭和初期における地方鉄道事業の形成と産業資本 ―三重県・三岐鉄道  
の事例―. 歴史地理学, **147**, pp. 10-22.
- 三木理史 (1990) : 大正期における産業鉄道の地域的特質 ―岡山県東備前地域を事例とし  
て―. 人文地理, **42**(1), pp. 50-65.
- 三木理史 (1992) : 三重県における戦時交通統制と地域交通体系の再編成. 地理学評論,  
**65A**(7), pp. 548-568.
- 三木理史 (1994) : 私鉄路線と幹線鉄道の結節形態の変化からみたわが国における近代交通  
体系の形成. 地理学評論, **67A**(10), pp. 677-700.
- 目黒 力・湯沢 昭 (2016) : デマンド型交通の運行形態と導入の課題検討―群馬県を事例  
として―. 日本地域政策研究, **16**, pp. 82-89.
- 魯 誠寿 (1998) : バス交通の現状と課題. 地理誌叢, **39** (2), pp. 12-27.
- 渡辺 晋 (1978) : 日本のバス事業の地域的展開. 経済地理学年報, **24** (3), pp. 45-64.

## 第2章 上毛電気鉄道の創立と展開

### 1. はじめに

わが国の陸上交通の発達に関する研究は、第1章1節で概観したように、個々の鉄道事業者や鉄道路線の発達について、その設立動機や建設計画、沿線産業との関わりから論ずる形で、数多くの論文や著書が発表されてきた。

群馬県の鉄道史に関する研究事例として、原田(1972, 1999)は、緑野馬車鉄道の設立過程と事業の変遷や、里見軌道・上州電気軌道の設立過程、運営状態および地域住民とのかわりについて考察した。また、原田・手島(2004)は、明治期から昭和戦前期までの群馬県における鉄軌道計画を総覧し、計画路線の性格や、起業者や株主、却下理由などについて考察を加えた。

県内中小私鉄事業者に関する研究の事例には、上信電気鉄道や上毛電気鉄道の概略史や車両、運行形態などを調査した柴田(1977)、園田(1977)が挙げられる。大島(1993)は、上毛電気鉄道の概略史や地域社会との関係を考察した。また、鈴木(2003)は、JR両毛線、上毛電気鉄道、東武鉄道の各路線の概要や運行情報、利用実態について概観した上で、各路線の課題と将来展望を述べた。

小池(1979)は、経営史的・産業史的な見地から、群馬馬車鉄道株式会社の設立過程や電化計画について、一次資料を用いて考察した。さらに小池(1981)は、伊香保電気軌道株式会社の設立と展開を、電気事業との関連において考察している。

本章で研究対象とする上毛電鉄に関する先行研究は、先述の園田(1977)や大島(1993)、鈴木(2003)などが挙げられるが、それらは、沿革(概略史)や列車の運行状況、現状と将来展望に関する考察を主としたものであり、同社の設立事情や創業期の鉄道計画などについて、具体的に言及した研究は大島・石関(2007)などが見られるが、学術的なアプローチからの研究の蓄積は少ない。

また、上毛電鉄の沿線地域には第二次世界大戦以前から乗合バスが運行されており、それらは後に東武鉄道の乗合バス(東武バス)に統合された。上毛電鉄も、1930年に乗合バス事業を開業している。そして、1950年代半ばになると、東武バスと上毛電気鉄道の乗合バス(上電バス)が、鉄道主要駅を起点として次々に路線を延長し、さらに一部群馬バスも参入して、全盛時には、赤城山南麓に路線網が形成されていた。

本章では、上毛電気鉄道株式会社の協力により閲覧・調査した営業報告書や鉄道・乗合バス関係の申請書類、前橋市立図書館等で検索した経年の新聞記事、群馬県立文書館で調査した行政文書などを基礎資料として、同社の創業時の鉄道計画と、開通後の運行情報の変遷を分析・考察し、地方私鉄の創業期の鉄道計画や、地域社会との関わりの変化について考察することを目的とする。

### 2. 上毛電鉄の設立

#### 2-1. 第二次世界大戦以前の群馬県の交通事情と上毛電鉄の設立前史

鉄道の開通はその地域における近代化の指標のひとつといえる。1883(明治16)年7月に開通した日本鉄道の上野―熊谷間の路線が、同年12月、新町まで延長されて、群馬県に初めて鉄道が開通した。翌年5月には烏川橋梁が完成して高崎まで路線が延長され、さら

に 8 月には前橋まで路線が延長されて、当時の主要産業である生糸の生産地帯だった群馬県と東京、輸出港の横浜が鉄道で結ばれた。

また、群馬県西毛地域<sup>1)</sup>では、1897（明治 30）年、高崎一下仁田間を結ぶ上野鉄道（蒸気軽便鉄道）が開通した。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おり、この地域の交通不便解消や、沿線産業の振興を見込んで鉄道の建設が企図されたのである。同社は 1921（大正 10）年、「上信電気鉄道」と社名を改め、軌道の拡幅と電化を実施した。現在の社名、「上信電鉄」は、1964（昭和 39）年 5 月に変更されている。

一方、東毛地域は、伊勢崎、桐生の各都市を経由して 1889（明治 22）年に全通した国鉄両毛線（開通当時両毛鉄道）が前橋一小山間を結んでいたほか、1910（明治 43）年 7 月、東武鉄道伊勢崎線の全通により、浅草から足利、太田を経由して伊勢崎が結ばれるなど、早くから鉄道交通が整備された地域だった。

しかし、蚕糸業を中心とする農村地帯であった赤城山南麓の大胡、粕川、新里などの町村は、このころ、両毛線が伊勢崎を経由していたため、近代的な交通機関に恵まれず、わずかに大胡乗合馬車（前橋一大胡間）や、大胡自動車運輸の乗合自動車（前橋一大胡一大間々間）が運行されていたに過ぎなかったが、この地域への鉄道敷設が、1920（大正 9）年ころ、東毛電気軌道ならびに上毛電気鉄道によって計画された。

東毛電気軌道の設立は、1919 年夏ころ、粕川村出身の早稲田大学学生、田島丑太郎が、同大学の学生江利川雄助（渋川町出身）、関口三四郎（桐生町出身）に呼びかけ、赤城山南麓の開発、勢多郡一带と東京との短絡などを目的として、この地域への鉄道敷設を計画したことから始まる。田島は、「勢多郡下の交通に於ける軽便鉄道の敷設に関する専門的考察」という論文をまとめ、その中で起点を大間々町として、勢多郡新里村、粕川村、大胡町、桂萱村（現・前橋市桂萱地区）を経て、前橋市の師範学校前を経由し、群馬総社停車場に至る総延長 14 マイル（約 22.5 km）の軽便鉄道を敷設することを企図していた<sup>2)</sup>。

田島らの軽便鉄道敷設計画は、同大学の先輩でもある上毛新聞社社長の長男、篠原秀吉に助力を仰いだことから進捗をみせ、当時の前橋市長・木村二郎や、製糸織物工業の発展に尽力し、後に県会議員を務めた勝山益太郎らが参加して、1923 年 1 月、前橋市で発起人会を開く事が決定された<sup>3)</sup>。

1920 年末、群馬電力株式会社専務取締役であった小倉鎮之助と、同社の土木課長であった上倉俊もまた、群馬県内の鉄道が、県内各地を結ぶものとしては不備であることを痛感し、大芝惣吉群馬県知事や県会議員・高津仲次郎らの協力を得て、群馬・埼玉両県にわたる鉄道敷設を企画しており、1921 年 7 月 20 日<sup>4)</sup>、上倉を発起人総代として、群馬県に上毛電気鉄道株式会社の設立を出願した。当時の計画によると、資本金 850 万円、前橋-高崎間、前橋-大胡-大間々-桐生間、大胡-伊勢崎-本庄間、新町-藤岡-鬼石間、大間々-藪塚-富岡間、総延長 75 マイル（約 120.7 km）の路線敷設を計画していた。

ところで、1923 年 1 月に開催されるはずであった東毛電気軌道の発起人会は、電力を供給する東京電燈側の意向が未定であったため、開催されるに至らなかったが、後に東京電燈側から電気軌道事業に関係しない旨の回答があり、同社との提携は成立しなかつ

た。また、同社の計画は、上毛電鉄の計画と重複し、このような競願は県下の交通の発達を阻害するとの見地から、前橋交通調査会は木村市長に両社の妥協を進言していたが、1923年2月5日、前橋市において開催された発起人会で、上毛電鉄との合併が協議された結果、東京電燈との提携ができない以上、群馬電力系企業の上毛電鉄と合併し、交通機関完備の促進を図ることで一致した。そして、同年2月25日、東毛電気軌道を吸収する形で、両社間に合併が成立した。同日付の上毛新聞は以下のように伝えている。

#### 新使命の交通機関 上毛電 創立を告ぐ<sup>5)</sup>

本縣出身及縁古實業家田島達策、高津仲治郎、小倉鎮之助、宮口竹雄、妹尾吉次、上倉俊、安永佐吉等の諸氏は本縣交通機関の不備を補ふ趣旨で今回上毛電気鐵道株式會社を創立することに決定した。其の目的は旅客貨物の輸送を主とし電燈電力を供給するの外、電気工業機械器具をも販売する。軌道は單線架空式で軌間三呎六吋。前橋大間々を経て桐生に通ずるもの、上越線群馬惣社驛に至るもの、更に大胡より分岐して伊勢崎本庄藤岡吉井に至るもの、鬼石町より藤岡町に通ずるもの、大間々より境豊受村に至るもの等を主線とする。事業資金は八百五十万圓、電力は群馬電力より供給を受くる筈であるが、群馬勢多前橋一市二郡の有力家によりて發企された東毛電気軌道とその主線を同じうするので今回兩社間に合併が成立したと。

(『上毛新聞』, 1923年2月25日)

1923年11月29日、上毛電鉄で計画していた路線中、前橋-高崎間、大間々-藪塚-富岡間の路線を除き、東毛電気軌道で計画していた前橋-群馬総社間を加え、資本金500万円、建設費620万円として、追願書を提出した。群馬県会は、この計画が県内交通の発展上有利であることや、群馬・埼玉両県の交通に支障をきたしていた利根川横断の不便が、この鉄道の開通により取り除かれ、両県の産業啓発上重要であることを認め、上倉俊が、発起人32名の総代として同年12月25日、鉄道省監督局に免許出願した。同社の「起業趣意書」には、設立の目的が、以下のように記されている。

#### 上毛電気鐵道株式會社起業趣意書<sup>6)</sup>

人智ヲ啓發シテ文化ニ資シ不毛ヲ開拓シテ産業ヲ振興シ依テ以テ國富ヲ増進セシムルモノ鐵道ヲ敷設シ運輸交通ノ途ヲ開クルニアルハ必シモ絮説ヲ要セザル所ニシテ就中國營ノ不足ヲ補フ地方鐵道ノ如キハ之ガ先驅タリ輓近群馬縣ニ於テハ水力電気ノ目論見簇出シ産業ノ振興ニ資シタルハ頗ル注目ニ値スルモ然モ四隣トノ交通機能ノ之レニ副ハサルモノアルハ識者常ニ遺憾トスルトコロナリ  
今縣下交通機關ノ状態ニ就テ見ルニ省線即チ信越、両毛及ビ上越ノ三線ト東武線ニヨリ縣外ニ連絡スルノ外、高崎下仁田線、渋川中之条線、其他三四ノ地方營養線アルモ僅ニ一部ノ交通ニ資スルニ過ギズ其他ニ至ツテハ各町村ノ交通自由ヲ缺キ常ニ之ガ設備ヲ訴フルノ状態ニアリ且ツ夫レ上毛ノ地、由来養蠶ヲ以テ四方ニ知ラレ其產出頗ル上ルモノアルモ之レヲ輸出ス可キ途、上記各線ニヨリ東京横濱トノ聯絡ヲ保ツト雖モ線路迂遠彼此ノ往復容易ナラサル憾アリ之ガ為メ各種ノ産業既ニ興ルベクシテ尚ホ盛ナラザルモノ主トシテ交通機關ノ不備ニ歸セザルヲ得ズ國家ノ爲メ一大損害ナリト

大正十三年六月

発起人

すなわち、養蚕をはじめとした各種産業の振興をはかるためには、一部の地域のみが鉄道の恩恵を受けている状況を改善し、効率的な鉄道網を形成することが必要であるとして、同鉄道の敷設が計画されたことがわかる。

## 2-2. 上毛電気鉄道株式会社の創立と鉄道計画

以上で述べたような過程を経て免許出願された上毛電鉄は、地元有志による熱心な請願運動もあって、1924年6月7日、前橋-桐生間、大胡-伊勢崎-本庄間(48.6km)の免許が下付された。同時に免許出願されていた本庄-藤岡-吉井間、新町-藤岡-鬼石間、前橋-群馬総社間(40.2km)は、第二期線としてひとまず留保されることになり<sup>7)</sup>、資本金も380万円に抑えられた<sup>8)</sup>。免許後、前橋市に測量事務所を設け、まず前橋-大胡-大間々間の測量に着手した。1924年中には大方の測量を終えたが、経費の都合上、平面測量の完了をもって一時中止のやむなきに至った。

そこで同年7月23日、前橋市内において設立発起人会が開催された。設立発起人の内訳は、原発起人が上倉俊、宮永佐吉(群馬電力庶務課長)ら群馬電力関係者、第一次追加発起人(1923年11月29日届出)が田島丑太郎、篠原秀吉、村田龍司(県会議員)ら東毛電気軌道の関係者であった。第二次追加発起人(1924年2月2日届出)には、大胡-伊勢崎-本庄間敷設の関係から菊池順之(伊勢崎織物同業組合長)、佐藤藤三郎(糸商・佐藤撚糸工場主)、眞下利藤太(県会議員)など、伊勢崎周辺の有力者が名を連ねていた。なお、「起業目論見書」によると、当初、上毛電鉄は、以下のような事業を行うことを目的としていた。

### 起業目論見書<sup>9)</sup>

#### 第一 目的

- 一、電気鐵道ヲ敷設シ旅客並ニ貨物ヲ運送スルコトヲ以テ目的トス  
補助トシテ自動車ヲ以テ運輸ノ目的ヲ完カラシムコトアルベシ
  - 一、鐵道ノ沿線並ニ其ノ附近ニ電燈電力ヲ供給ス
  - 一、倉庫業
  - 一、土地ノ経営並ニコレニ附随スル事業
  - 一、電気ヲ應用スル工業ノ自営並ニ投資及ビ電気ニ関スル機械器具ノ販売
- (中略)

#### 第五 鐵道ノ種類、軌間及ビ其他

- 一、軌間 三呎六吋
- 一、軌条 鋼製 工字形 一碼重量 六十封度
- 一、曲線及ビ勾配、曲線最小半径八十鎖、勾配最急、三十分ノ一
- 一、車輛  
ボギー電動客車 九輛

全 付随客車            六輛  
電動貨車              七輛  
全付随車              十三輛

- 一、鐵道方式、電氣鐵道單線架空式
- 一、電力 群馬電力株式會社ヨリ受電ス
- 一、營業期間 参拾ヶ年

前述のように、上毛電鉄は群馬電力により計画された鉄道を端緒とするが、それゆえ、発起人らは鉄道事業に加えて、沿線への電力の供給や、電気工業機械の販売など、電気関連事業を行うことも視野に入れていたのであろう。また、当初から軌間 3 呎 6 吋 (1067mm) の電気鉄道として計画され、群馬電力より電力の供給を受けるとされていたことがわかる。

上毛電鉄の資本金は、発起人会において 400 万円に引き上げられた。株式募集はすぐに開始されたが、第一次世界大戦後の財界不況の影響で、建設費に見合うだけの資本金を集めることは困難であった。このため、1925 年、逓信大臣を務めた子爵、前田利定らを通じて東京実業界に働きかけた結果、幼少期を前橋で過ごし、郷土報恩の念があった大川平三郎、田中栄八郎（大川平三郎の弟）らの協力を得ることができた。大川平三郎は、王子製紙をはじめとした製紙会社の経営に携わり、「製紙王」と呼ばれた実業家で、そのほかにも、セメント、電力、製鋼、金融、鉄道などの会社の創設に関わり、生涯にわたって 82 の会社を経営した<sup>10)</sup>。

1926 年 5 月 27 日、東京市丸ノ内の日本工業倶楽部において創立会が開催され、大川を社長に迎えて、上毛電気鉄道株式会社の創立に漕ぎ着けた<sup>11)</sup>。会社創立時に選任された役員には、常務取締役役に上倉俊が就任したほか、東毛電気軌道や上毛電鉄の計画実現に協力した勝山益太郎、高津仲次郎らも名前を連ねている（表 2-1）。

当時の株式申込證によると、会社創立時点で発起人数は 115 名、発起人引受株数は 4 万 6958 株で、全体（1 株 50 円、8 万株）のおよそ 6 割を占めていた。発起人の内訳は、群馬県内の発起人が 80 名で全体のおよそ 7 割を占めているが、発起人引受株数では 4 万 6958 株中、群馬県外の発起人引受株が 3 万 6300 株とおよそ 8 割を占めており、県内だけでは資本金を調達することが困難であったことが考察される。なお、大川平三郎が最高の 1 万株を引受けた。

また、発起人らは前橋-大胡-桐生間、大胡-伊勢崎-本庄間の免許後も、鉄道の恩恵が一部の地域にのみ及んでいる現状を改善するため、群馬・埼玉両県に積極的に路線網を拡大する計画だったようで、第二期線として留保された路線に加え、1925 年 12 月 28 日、前橋-高崎間 (8.7km) で免許を出願したのをはじめ、1926 年 2 月 15 日に本庄-寄居間 (15.0km) を、同年 10 月 2 日には桐生-川越間 (63.0km) をそれぞれ申請している<sup>12)</sup>（図 2-1）。なかでも、藤岡方面へ至る第二期線は、八高線の開通後同線と直接連絡し、両毛機業地と八王子、輸出港横浜とを短絡することを意図していた。

#### 當社路線ノ特點<sup>13)</sup>

（前略）鐵道省八高線（八王子、高崎間ノ鐵道計画ニシテ、大正十三年度ヨリ着手セラレバク既ニ省議決定ノ上発表セラレタリ）ノ完成ノ曉ハ本社第二期線ハ直接全線ト接續

表 2-1. 上毛電気鉄道創業時の取締役（1926 年 11 月末現在）

役 職	氏 名	備 考(職歴、爵位など)
取締役社長	大川平三郎	実業家・大川財閥創業者
取締役副社長	田中榮八郎	大川平三郎の弟
専務取締役	五十嵐小太郎	日本レール株式会社創業者
常務取締役	上倉 俊	群馬電力 土木課長
取締役	森川 抱次 堀 祐平 千明 賢治 門野重九郎 勝山益太郎 田幡鉄太郎 瀧脇 宏光 永田甚之助 中野金次郎 中澤 豊七	佐波郡選出県会議員 桐生の実業家 利根郡の大地主・実業家 日本商工会議所会頭 前橋の実業家 子爵 内国通運株式会社社長 伊勢崎の実業家
監査役	西村 四郎 戸谷間四郎 高津仲次郎 村田 龍司 熊澤 一衛 眞下利藤太 澁谷 正吉 下郷 豊彦	多野郡選出県会議員・衆議院議員 勢多郡選出県会議員 群馬郡選出県会議員
相談役	松平 直之 前田 利定 秋元 春朝 星野 錫	子爵・旧前橋藩主直克の子 子爵・逓信大臣・旧七日市藩主利昭の子 子爵・旧館林藩主興朝の子 東京実業連合会長

出所)群馬県立歴史博物館編(2004):『ぐんまの鉄道 ―上信電鉄・上毛電鉄・わたらせ渓谷鐵道のあゆみ―』, p. 43 より引用(氏名の誤り等を筆者修正)。

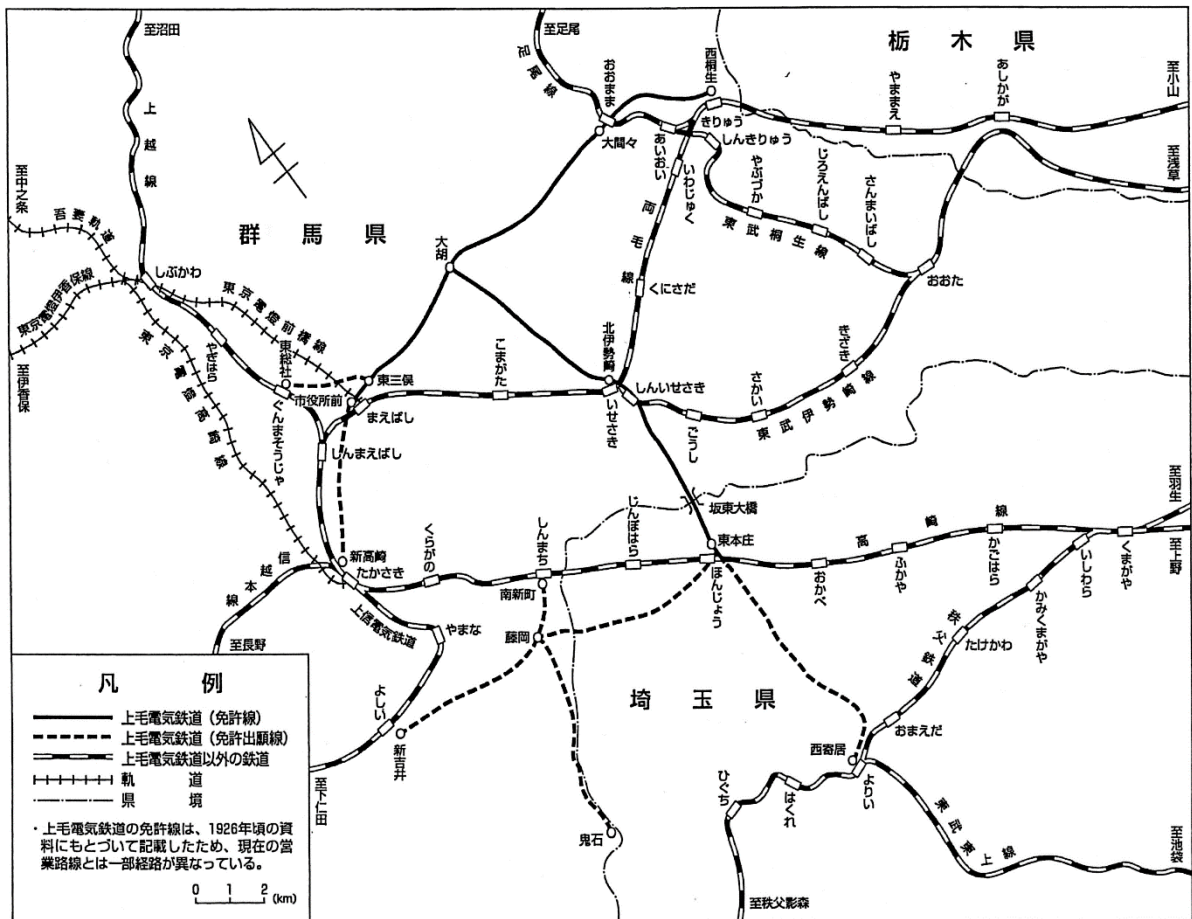


図 2-1. 上毛電気鉄道の計画路線 (1928 年夏頃)

(「上毛電気鉄道株式会社線路平面図」(上毛電気鉄道提供)をもとに筆者作成)

注) 原図にスケールの表記がないため、概算したもので記載。

上州鉄道(館林-小泉町間)および本庄電気鉄道(本庄-児玉間)は原図に記載がないため省略。

原図には河川、道路、郡界、市街地等が記載されていたが、図が煩雑になるため省略した。



スベキニヨリ兩毛機業地ト八王子及ヒ横濱ヲ聯繫スル最短距離トナリ尚ホ且貨車ハ省線当社線ノ何レモ自由ニ引入レヲ為シ得ル計算ナルカ故ニ、其貨客ノ受クル利便ハ蓋シ想像ノ及ハサルヘキモノアルヘシ

更ニ群馬埼玉兩縣内ノ交通ニ至リテハ縣廳所在地ノ前橋市、繭種ノ策源地トシテ、又大赤城山開發ノ門戸トシテ今後彌々發展スヘキ大胡町ト、兩毛機業ノ淵叢トモ謂フヘキ桐生市伊勢崎町トヲ連繫シ、足尾線トハ大間々町ニ於テ接續シ東毛一帯殆ドスベテノ市町村ヲ結合スルヲ以テ今日僅カニ省線兩毛線ニヨリ一路前橋伊勢崎桐生ヲ通貫シ其恩恵ハ單ニコレヲ沿線ニ限ラレタルニ比シ其効果果シテ幾何ナリヤ、敢テ識者ヲ待タスシテ判明セラルヘキモノアリト信ス(下略)

しかし、第二期線の免許申請は、1926 年 12 月 1 日に「鐵道敷設ノ件聽届ケ難シ」として却下されている。その理由は定かではないが、大正時代末より県内各地で運行されるようになった乗合自動車との競合が考えられる。乗合自動車の発展に伴って、鉄軌道に並行、あるいは鉄道駅を起点として延びる路線も次々と開業し、小規模な鉄軌道事業者の経営を圧迫するようになった。第二期線の沿線でも、1921 年頃から、藤岡自動車輸送の乗合自動車が新町－藤岡間、藤岡－鬼石間、藤岡－吉井間などで運行されており<sup>14)</sup>、上毛電鉄の計画線は、それらの路線と競合し、開業したとしても十分な収益を上げられないとみられることから、却下されたものと思われる。この地域では上毛電鉄のほかにも、多野輕便鐵道が 1922 年 12 月 12 日に新町-鬼石間、藤岡-吉井間で、上信電氣鐵道が 1924 年 9 月 13 日に吉井-新町間でそれぞれ免許出願しているが<sup>15)</sup>、これらの路線も実現には至らなかった。

このほか、前橋-高崎間、桐生-熊谷間等で免許出願された路線も、すべて却下されたものとみられるが、創立当初、壮大な鐵道網形成が計画されていたことがわかる。

1906 年の鐵道国有化によって、主要私鉄は国有に帰し、私鉄の存在形態は地方的・局地的なものとなった。しかし、その監督法規は大私鉄に適用されていた「私設鐵道法」であったため、認可手続きが煩雑かつ嚴重で、国有化以降、新たな私鉄の出願はほとんどみられず、縮小傾向にあった<sup>16)</sup>。

そこで、政府は地方交通の發展を図るという名目で、1910 年に「輕便鐵道法」を公布し、さらに翌年には、「輕便鐵道補助法」を公布した。輕便鐵道法は全文で 8 カ条、私設鐵道法の準用条項を加えても 15 カ条の簡易な法律であったが、私設鐵道法に比べて、認可の手続きが簡単になり、勾配等の路線条件の制限も緩やかなものとなったことから、地域社会からの自発的な鐵道建設を引き起こした。とりわけ、大正時代初頭には、1 年間に 1600 km 以上の鐵道免許が与えられていた(表 2-2)。さらに、輕便鐵道法の成立後、私設鐵道法の適用を受ける私鉄は皆無となったため、政府は 1919 年 4 月、私設鐵道法と輕便鐵道法を廃止して、新たに「地方鐵道法」を公布した。政府の補助金政策も、「地方鐵道補助法」によって引き継がれ、増額されていった。1919 年頃、再び新規に免許された路線が増加しているのは、このためであると思われる。昭和に入ると、1927 年度に 1600 km 以上の免許が与えられていたが、その後は經濟恐慌や産業統制といった時局を反映してか、新規免許路線は減少、逆に免許を失効した路線が増加していく傾向にあった。

こうした背景から、群馬県においても大正から昭和初期にかけて、県内と隣接県の各都市を結ぶもの、既存の鐵道路線から離れている町村と最寄り駅とを結ぶもの、温泉地や觀

表 2-2. 軽便鉄道、地方鉄道および軌道の開業、新規免許・特許、免許・特許失効の概要

年 度	軽便鉄道・地方鉄道								軌 道							
	年度末現在開業		新規開業		新規免許		免許失効		年度末現在開業		新規開業		新規特許		特許失効	
	数	杆数 <sup>1)</sup>	数	杆数	数	杆数	数	杆数	数	杆数	数	杆数	数	杆数	数	杆数
1912	...	877	...	255	...	1,629	...	86	...	1,704	...	...	...	...	...	...
1913	...	1,358	...	521	...	1,664	...	385	126	1,831	...	...	...	...	...	...
1914	86	1,886	41	488	34	467	28	439	129	1,924	34	135	24	195	17	137
1915	120	2,806	43	470	13	135	39	911	136	2,019	27	108	14	47	9	143
1916	128	2,951	25	190	17	267	34	483	140	2,079	21	71	16	80	19	151
1917	127	2,953	18	412	22	690	25	496	141	2,087	23	51	20	146	22	140
1918	136	3,125	22	230	21	496	25	508	141	2,045	15	34	17	201	19	161
1919	140	3,228	16	129	56	1,009	9	193	141	2,072	10	32	21	311	16	105
1920	137	3,208	16	108	39	785	4	85	139	2,125	20	64	26	171	7	48
1921	151	3,461	29	251	34	594	5	60	137	2,190	25	122	32	381	9	95
1922	162	3,778	32	373	73	1,350	7	106	140	2,254	16	121	42	386	13	117
1923	171	4,277	41	488	52	954	9	113	142	2,365	26	135	11	116	6	58
1924	187	4,595	40	333	43	597	31	730	148	2,462	26	124	32	153	20	245
1925	202	4,903	39	331	32	420	18	261	151	2,539	24	74	21	206	14	18
1926	219	5,369	49	479	64	933	21	250	155	2,685	33	161	25	156	19	77
1927	219	5,472	44	386	106	1,683	20	322	157	2,759	28	162	26	316	14	124
1928	239	5,938	50	449	57	829	15	166	155	2,720	21	71	27	139	15	125
1929	252	6,513	49	577	34	776	32	340	152	2,716	22	75	10	130	14	82
1930	262	7,018	44	504	7	22	42	695	148	2,711	15	53	10	24	15	107
1931	266	7,194	31	192	16	175	27	463	146	2,757	11	35	7	43	15	77
1932	268	7,242	15	64	2	2	26	544	142	2,740	10	14	9	56	12	50
1933	266	7,184	11	79	6	21	15	252	140	2,652	12	18	6	15	19	173
1934	260	7,088	12	52	5	17	29	343	135	2,615	8	9	4	6	10	83
1935	257	7,097	8	36	2	7	63	1046	128	2,554	6	9	2	1	34	243
1936	250	7,018	11	93	6	16	22	257	120	2,521	9	18	4	23	32	18

資料 1912-1919 年度:『鉄道院年報』各年度版(野田正穂・原田勝正・青木栄一編:『大正期鉄道史資料 第1集』(6)-(11), 日本経済評論社, 1983 年復刻, 所収)。

1920-1925 年度:『鉄道省年報』各年度版(野田正穂・原田勝正・青木栄一編:『大正期鉄道史資料 第1集』(12)-(14), 日本経済評論社, 1983-1984 年復刻, 所収)。

1926-1936 年度:『鉄道省年報』各年度版(野田正穂・原田勝正・青木栄一編:『昭和期鉄道史資料』第1巻-第6巻, 日本経済評論社, 1990-1991 年復刻, 所収)。

注 1) 杆数は、1926 年度まで哩(マイル)・鎖(チェーン)で記載されていたものを、メートル法に換算して記載した(1哩=1,609m, 1鎖=20m. 小数点以下四捨五入)。



光地への旅客輸送を行うものなど、多数の鉄道免許・軌道特許の出願が行われた(図 2-2)。これらの鉄軌道計画は、実際には免許、あるいは開業に至らなかったものがほとんどであるが、全国的に鉄道網の形成が計画された趨勢の中で、上毛電鉄の創立当初の鉄道計画もまた、これらの動きと時期を同じくするものであったといえよう。

### 2-3. 上毛電鉄の開通と実現しなかった計画路線

免許線のうち、前橋-大胡間の工事施工が 1927(昭和 2)年 5 月 30 日に、大胡-西桐生間の工事施工が同年 8 月 26 日にそれぞれ認可となったことから、1928 年 2 月 11 日に起工式が挙行され、前橋-西桐生間を十工区に分けて着工した。土木工事は鹿島組が請負い、大間々に土木事務所を置いて工事を進めた結果、5 月中には土木工事の大部分を落成した。渡良瀬川の架橋工事は、河底に巨石があったことや、数回の出水のためその進捗を阻まれていたが、これも 10 月中には竣工した。

そして、1928 年 11 月 8 日、総工費 250 万円をもって全線の工事が完了し、11 月 10 日、昭和天皇の即位御大典にあわせて開通式が挙行され、現在の路線に相当する中央前橋-西桐生間 25.4km の営業を開始した(図 2-3)。1928 年 11 月 9 日付の上毛新聞は、開通を前に「上毛電鉄の工事進み いよいよ電車開通す 赤城山麓の富源を開発 交通文化に一大革命来る」、「最新式百人乗りの高速電車運転」という見出しで、大々的に上毛電鉄の開通を報じていた<sup>17)</sup>。開業に際して、電動客車デハ 101~104、手荷物合造電車デハニ 51・52 の 6 両の車両が新製され、さらに翌年には、貨物用電動車デカ 11 が新製された。

一方、免許を得た残りの大胡-伊勢崎-本庄間は、大胡を起点に南進し、途中、下口、飯土井、北伊勢崎、下原、富塚の各停車場を経て利根川を渡り、東本庄へと至る、総延長約 13 マイル(約 21.0km)の路線として計画された<sup>18)</sup>。同区間は利根川橋梁架橋の関係などから工事施工認可の指令を受けるに至らず、着工が遅れていたが、群馬・埼玉両県との間で共同架橋の協定を結び、1929 年 2 月、両県との共同出資で、利根川橋梁の坂東大橋<sup>19)</sup>に着工したのをはじめ、同年 5 月には伊勢崎に工事事務所を設置し、工事認可を得てようやく施工体勢に入った<sup>20)</sup>。

これまで、伊勢崎市と埼玉県本庄市の間を流れる利根川は、船橋や渡船により往来していたが、その不便を解消するため、伊勢崎の織物関係者などから利根川架橋を求める声が高まった。そこで群馬・埼玉両県は 1926 年、総工費約 20 万円をそれぞれ半額負担として木橋(道路橋)の架橋を計画、両県とも県会の議決を経て、内務大臣に架橋認可を申請した。

しかし、内務省は新田郡世良田村より上流に木橋の架橋は認めない方針にあり、認可を得ることができなかった。このため、計画を変更し、鉄橋の架橋が 1927 年の県会に上程された。この群馬・埼玉両県の架橋計画とは別に、上毛電鉄は鉄道専用の鉄橋を架橋することを計画していたが、この両者の架橋計画を関連させ、鉄道・道路併用の鉄橋として架橋されることになった(図 2-4)。この建設経緯は、坂東大橋の北岸(伊勢崎市)に建立された「坂東大橋之碑」(写真 2-1)の、以下のような記載から知ることができる。

#### 坂東大橋之碑<sup>21)</sup>

(前略) 蓋此地や上武ノ要津ニ当リ夙ニ八山架橋組合ナルモノアリ梁舟ヲ浮ヘテ交通ノ便ヲ図リタリト雖モ潦漲一タヒ奔会スレハ行路忽チ断絶シテ亦施スニ術ナシ殊ニ輓



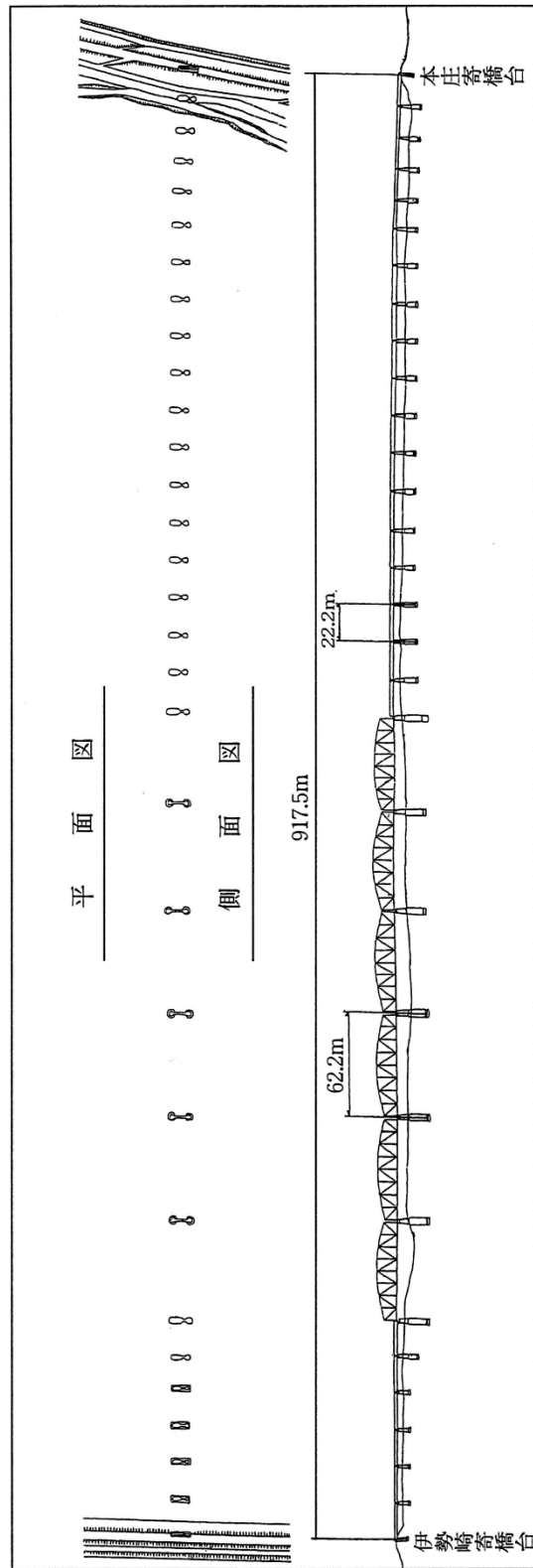
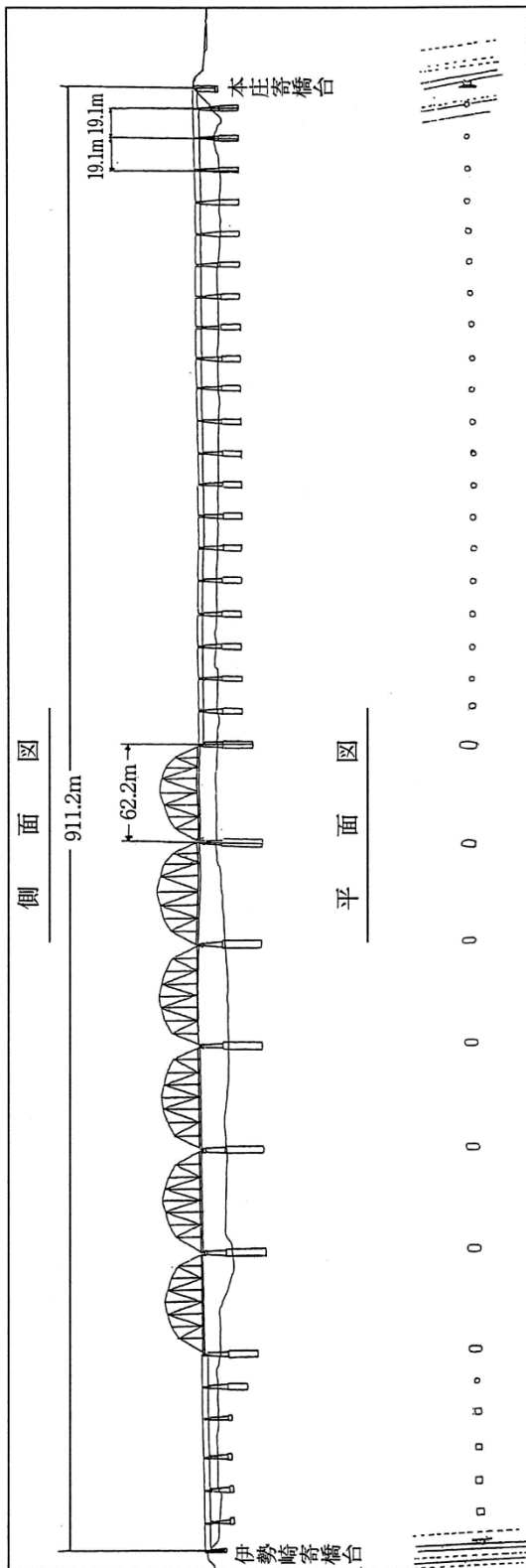


図 2-4. 当初計画された鉄道専用橋(上)と鉄道・道路併用橋となった坂東大橋の概要(上毛電気鉄道提供資料等をもとに筆者作成)

当初計画された鉄道専用橋では円筒形の橋脚が並ぶが、鉄道・道路併用橋となった坂東大橋の橋脚は、軌道設置スペースのほうが広い、左右非対称形になっている。橋長等の単位は、原図ではフィート(1ft≒30.48 cm)で記載されていたものをメートルに換算して記載した。

近産業発達シテ物資ノ輸送益繁激ヲ加ヘ長ク其旧態ニ在ルヲ許サス優志依テ相謀リ速ヤカニ之カ救済策ヲ講セラレンコトヲ其筋ニ願フヤ切ナリ 此間ニ於ケル地元町村特ニ機業団ノ犠牲ト本郡選出議員等ノ努力ハ実ニ此橋ヲシテ今日アラシメシ所以ナリト謂フヘシ 即大正十三年其管理県ニ移リ無賃橋トナリシモ而モ尚不便不備少カラサリシヲ以テ之ヲ稍完備セル耐久橋ニ架換センコトヲ冀ヒ日夜奔走財貨ノ寄付ヲ求メ普ク地方ノ有志ニ訴エヘテ多大ノ協賛ヲ得之ヲ本県ニ致ス県亦見ル所アリ十五年木橋架設ノ経緯ヲ樹テ埼玉県ノ同意ヲ需メ之ヲ内務大臣ニ稟請ス適上毛電気鉄道株式会社亦之ト雁行シテ専用橋敷設ノ計画アリ合同ノ從憑ヲ受ク乃同会社ト交渉議漸ク熟ス 爰ニ設計ヲ変更シテ木橋ヲ鉄橋トナシ昭和四年認可ヲ得同年二月起工式ヲ行フ爾来鋭意工ヲ薰シ幾多ノ障碍ヲ排シテ嘗々二十余月全ク工ヲ竣ヘ六年六月日ヲトシテ落成式ヲ挙ク（下略）

昭和六年六月

群馬県知事 正五位勲四等 堀田 鼎

当時、鉄橋の建設には資金面や技術面での困難が伴ったことから、このような鉄道道路併用橋として建設された橋の事例として、長野県長野市と須坂市の間に架かる村山橋の旧橋（国道 406 号と長野電鉄長野線が共用、1926 年完成）や、愛知県犬山市と岐阜県各務原市の間の木曽川に架かる犬山橋の旧橋（旧国道 41 号と名古屋鉄道犬山線が共用、1925 年完成）などが存在した。

1931 年 6 月、坂東大橋が竣工し（写真 2-2）、用地買収などもほとんど完了していたようであるが、世界的な経済恐慌や満州事変の勃発といった時勢から、資金調達が困難となり、大胡－伊勢崎－本庄間の工事は滞った。華々しく開通した上毛電鉄も、経済不況のため沿線の主要産物である生糸・織物産業の生産額が伸び悩んでいたことなどから、営業成績はあまり芳しくなかったようである。営業報告にも、以下のような記述がみられた。

#### 運輸概況 <sup>22)</sup>

財界ノ不況殊ニ當社沿線ノ主要産業タル繭價ノ不振ハ未ダ挽回ノ氣運ニ至ラズ農村ノ疲弊ハ全ク其極度ニアルモノ、如ク、從テ沿道農商工者ノ往来ニ資スル地方鐵道トシテ、其運輸状態ハ依然不成績ナリ（下略）

このため、1933 年から 1938 年の間、鉄道省より補助金を下付されていた。また、上毛電鉄の新線建設に対する路線建設予定地住民の反応は、否定的であったという。伊勢崎－本庄間に乗合自動車が運転されていたことや、1927 年 10 月に東武鉄道伊勢崎線が電化され、短時間で伊勢崎と東京（浅草）を結んでいたことから、上毛電鉄が本庄で省線と連絡し、大胡・伊勢崎と東京方面とを結ぶ新線を建設したとしても、沿線住民にとって、もはやその意義は薄れていたのであろう。

なお、坂東大橋建設費の負担割合は、総工費約 118 万円のうち、群馬県が約 41 万円、埼玉県が約 41 万円、上毛電鉄が約 36 万円をそれぞれ負担するとされていたが <sup>23)</sup>、昭和恐慌後の経済不況のため、上毛電鉄は橋の竣工を間近に控えても負担金を納入することができなかった。後にその解決策として、上毛電鉄が坂東大橋の軌道敷設権を放棄することを条件





**写真 2-1. 坂東大橋之碑**（2004 年 2 月 15 日 筆者撮影）

坂東大橋北岸（群馬県伊勢崎市）に建立された記念碑。碑の表面には橋の建設経緯が、裏面には「坂東大橋架設関係者」と「寄附者芳名」が刻まれている。



**写真 2-2. 坂東大橋（旧橋）**（2004 年 2 月 15 日 筆者撮影）

国道 462 号の群馬県伊勢崎市・埼玉県本庄市間の利根川に架かる坂東大橋の旧橋は、かつて上毛電鉄の軌道設置が予定されていたため、左右非対称の橋脚を持っていた（幅の広い方が軌道設置予定スペース）。旧橋は 2004 年 3 月に新橋が開通したことで解体され、現在はトラスなど部材の一部が坂東大橋之碑とともに伊勢崎市側の橋の袂に整備された公園に保存されている。



に、未納負担金中半額を年賦償還し、残り半額は群馬・埼玉両県で負担し、埼玉県負担分は年賦をもって支払うことで落ち着いたようである<sup>24)</sup>。そして、1934年11月24日、大胡－伊勢崎－本庄間の路線は未完成のまま免許を失効し<sup>25)</sup>、計画は打ち切られた。

軌道敷設計画のなくなった坂東大橋は、軌道敷設スペースがそのまま放置されて、道路橋として使用され続けた。しかし、慢性的な交通渋滞の発生や橋の老朽化により、2004年3月、4車線道路の新橋が開通すると、旧橋は解体された。

### 3. 上毛電鉄の輸送状況の変遷と東武鉄道桐生線の開通

#### 3-1. 上毛電鉄の輸送状況の変遷

上毛電鉄は結果として1線のみの開業にとどまったが、他の公共交通機関が皆無であった赤城山南麓地域の住民にとって、待望の鉄道開通であった。『第五回報告書』（昭和三年下期、自昭和三年六月一日 至同年十一月三十日）には、開業直後の上毛電鉄の輸送状況について、以下のような記述が見られ、その盛況ぶりが窺える。

#### 運輸概況

運輸営業ハ十一月十日御大典ノ當日ニ開始シタルヲ以テ沿道人士ノ氣受殊ニ良好ナレリ

乗客ノ利用状況ハ日々増加ノ傾向ヲ呈シ開業當日ヨリ期末ニ至ル二十一日間成績ヲ挙グレバ乗客人員五萬五千四百九十七人賃金壹萬五千參百八拾圓七拾貳錢ニ達シ此ノ一日一哩平均四十八圓餘ヲ算スルニ至レリ（下略）

しかし、開業時期が経済不況と重なったことなどから、開業後しばらくの間、年間輸送人員は100万人前後で推移していた。1938年11月30日には、会社の資金基盤確保のため、資本金50万円を買い入れ、350万円に減資した<sup>26)</sup>。

その後、景気の回復とともに輸送量も増加し始め、第二次世界大戦が勃発して太田や前橋の軍需工場への輸送が始まると、年間輸送人員は急増した。年間輸送人員は1940年度に250万人を超え、同年下期には、初の株主配当を行っている。

終戦直後の年間輸送人員は、一時的に700万人台となった。とりわけ、通勤定期利用と、定期外の旅客が急増しているが（図2-5）、これは通勤需要の増加に加え、買出しのための利用がかなりあったためであると考えられる。戦後の混乱がおさまると、1950年代末までは600万人台で推移していたが、その後、高度成長期に入ると、沿線工業の発達や高等学校進学率の上昇に伴い、年間輸送人員は定常的に増加、特に定期利用者は著しく増加した。上毛電鉄は開業時、2形式6両の車両を新製、1両編成を基本として運行されていたが、急増した旅客に対応するため、1939年4月より2両編成での運行を開始した。さらに1944年頃から、半鋼製や木造の中古車両を他の鉄道会社から譲り受けて、車両の増備を開始した。とりわけ、1950年代から60年代初頭にかけて急速に車両の増備が進められ、1955年度に14両在籍していた電車は、1966年度には22両にまで増備された（図2-6）。この時に導入された車両は、1959年に西武所沢工場で新製されたデハ171と1963年に同工場で新製されたデハ181を除き、西武鉄道や国鉄からの譲受車両を車体更新したものであった。また、デハ100形など開業時から在籍する車両の車体更新なども進められた。

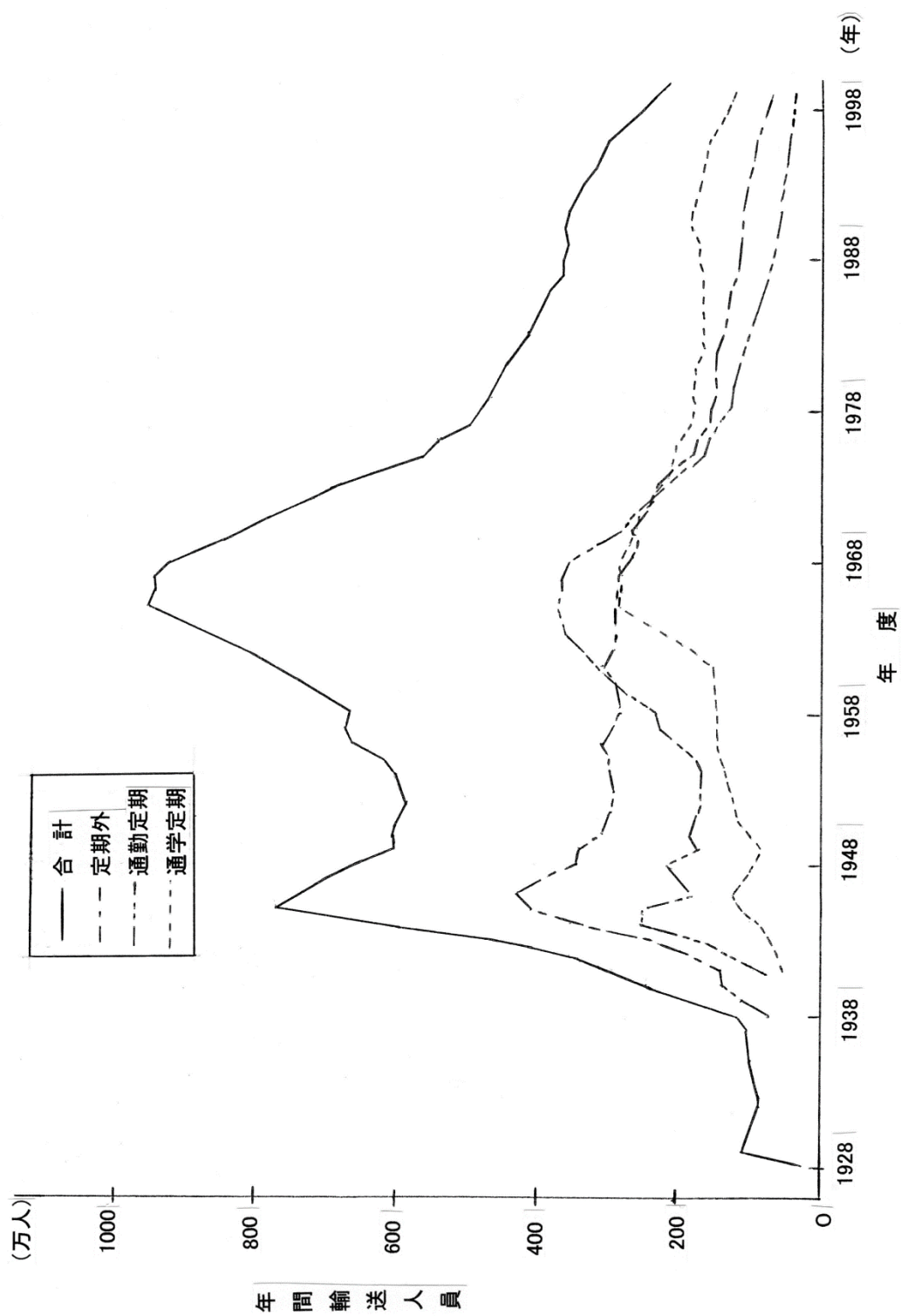


図 2-5. 上毛電気鉄道の年間輸送人員の推移

(上毛電気鉄道提供資料をもとに筆者作成)

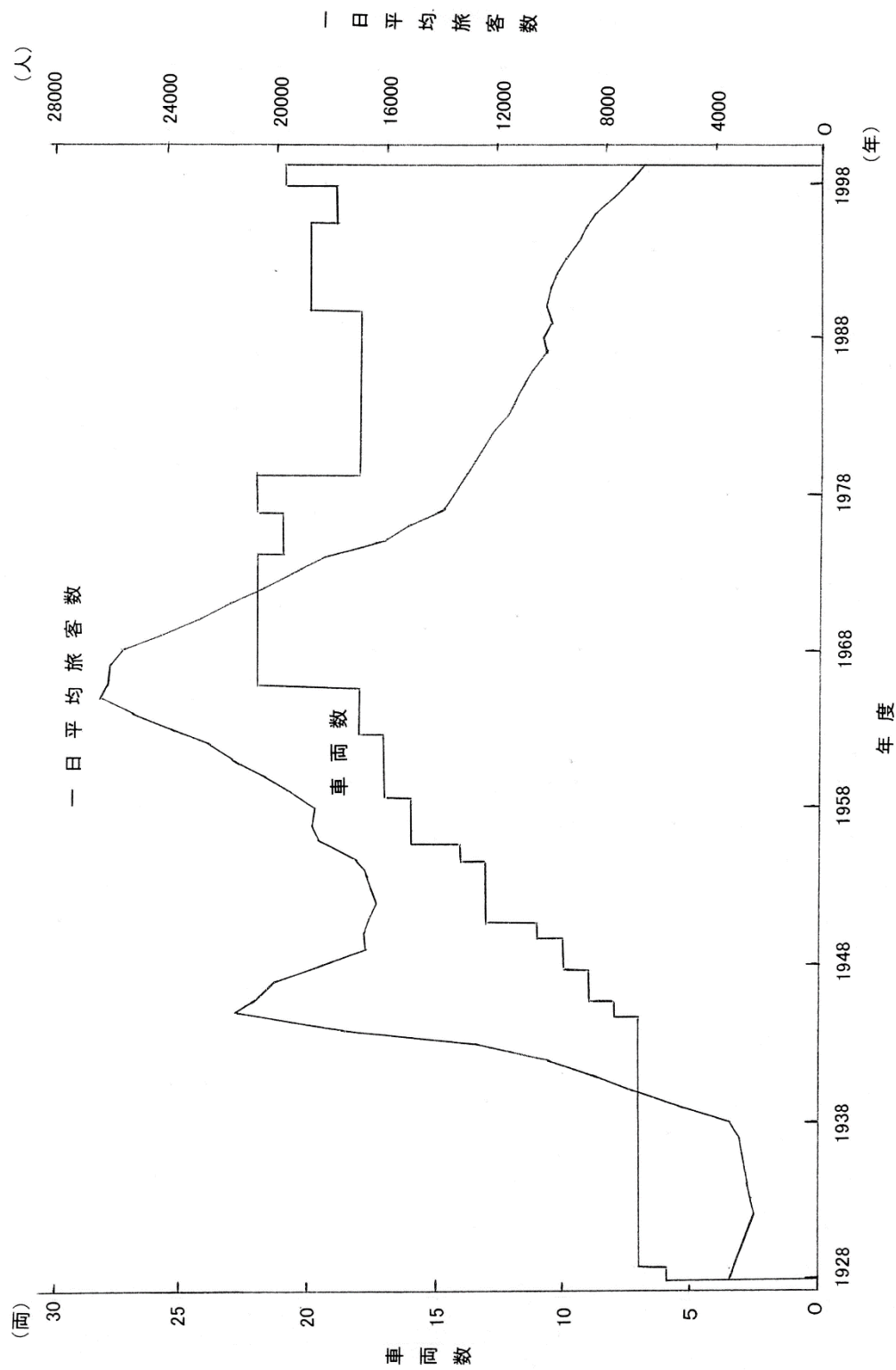


図 2-6. 上毛電気鉄道の一日平均旅客数と車両数の推移  
(上毛電気鉄道提供資料をもとに筆者作成)

1949 年 8 月 10 日、資本金が 650 万円増資されて 1000 万円となった。これは、変電所整流器等の諸設備増設のために行われたもので、1950 年 4 月、大胡変電所に 1000 k w 水銀整流器が増設されたほか、朝夕ラッシュ時のダイヤ混乱に対処するため、1956 年 8 月に中央前橋－上泉間が単線自動信号化され、三俣停車場に交換設備が設けられた。

1957 年 1 月 31 日には、さらに資本金を 2000 万円増資して 3000 万円とし、新大間々－西桐生間の単線自動信号化と、天王宿停車場への交換設備設置が行われた。そのほか、赤城無人変電所の新設や、大胡変電所の整流器の改良が 1961 年に実施されるなど、輸送力増強を目的とした諸設備の改良が相次いで実施された。

増大し続ける旅客に対応するため、後述するように 1963 年のダイヤ改正で朝夕ラッシュ時 20 分間隔（3 両編成）、日中 30 分間隔（2 両編成）での運行が開始された。年間輸送人員は 1965 年度に最大の 958 万人を記録するが<sup>27)</sup>、これを境に利用者の伸びは止まり、減少傾向に転じた。とりわけ、通勤定期利用者が減少しているが、その一番の要因は、モータリゼーションの進展であろう。すなわち、乗客は長い間、鉄道の運行にあわせて自分の行動スケジュールを決めていたと考えられるが、1960 年代後半から沿線の道路整備が進み、自家用車が普及してくると、利用者は自分の最も好ましいスケジュールで行動するようになり、これに合わない交通機関は利用しないようになる。このため、成人を中心に、鉄道利用から自家用車利用への移転が進んだものと考えられる。

一方、通学定期利用者は微減しているものの、比率では大幅に高くなっており、上毛電鉄の利用者の中心は、通勤利用から、自家用車を利用できない通学児童・生徒（大半は高校生）や高齢者に転換した。

### 3-2. 東武鉄道桐生線の開通と上毛電鉄

#### a. 東武鉄道の赤城山南麓地域への鉄道延伸計画

1910 年 7 月に伊勢崎線を開通させた東武鉄道は、さらに同線を伊勢崎から前橋、伊香保方面へ延長することを計画し、1927 年 9 月 3 日、茂呂村－南橋村間で免許申請を行った<sup>28)</sup>。

群馬県榛名山北東麓に位置する伊香保町は、北関東有数の温泉地で、同社は 1927 年 10 月、東京電燈経営の伊香保軌道線（高崎－渋川間、前橋－渋川間、渋川－伊香保間の三線からなる、全長 48.3km の軌道）を買収してこの地域へ業域を拡大し、同年同月には伊勢崎線全線の電化も完了した。

もとより、東武鉄道は、1908 年 11 月に伊勢崎線足利から分岐し、大間々、大胡、前橋、渋川を経て沼田に至る路線の敷設願を出しており、この計画は根津嘉一郎（東武鉄道社長）が発起人総代を務めた東上鉄道（1920 年 7 月 27 日、東武鉄道に合併し東上線となる）に引き継がれて、川越－寄居－高崎－渋川間の延長申請となった。また、1925 年頃には、東上線を寄居から伊勢崎まで延長し、伊勢崎線と接続して浅草から池袋に至る大環状線の形成を計画するなど<sup>29)</sup>、群馬県下に鉄道網を拡大することを目論んでいたが、鉄軌道で浅草から伊香保まで結ぶことで、集客増大を期待したものと思われる。

茂呂村－南橋村間の計画線（茂呂南橋線）は、伊勢崎線新伊勢崎駅（茂呂村地内）から分岐し、三郷村、木瀬村、前橋市天川町を経て、上毛電鉄三俣付近を横断して北進、南橋村荒牧に至る総延長約 12 マイル（約 19.3km）の路線で、さらに南橋村から渋川、伊香保に通じる予定だった（図 2-7）。1928 年 2 月 27 日、茂呂村－南橋村間の敷設が免許され、延長線部

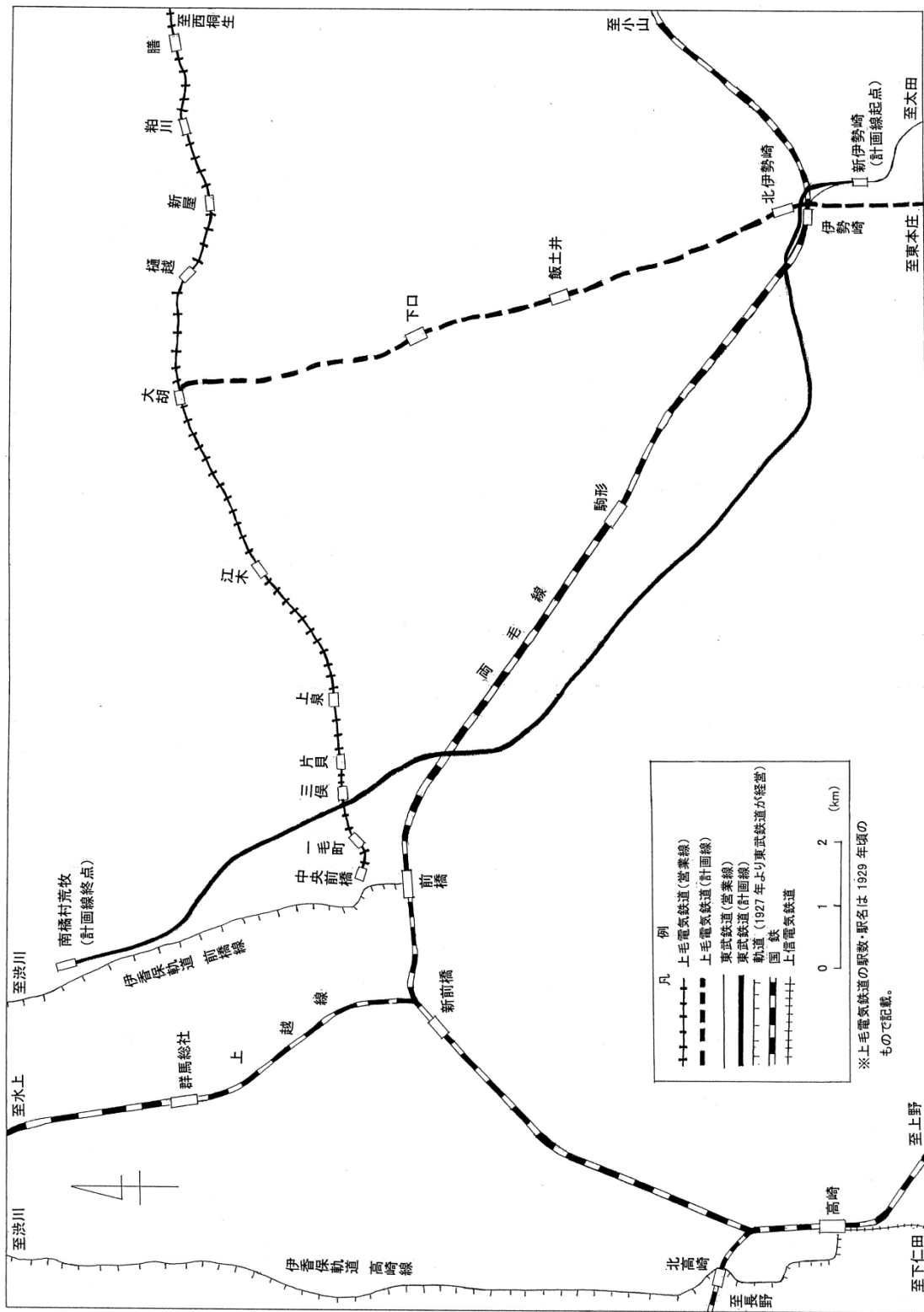


図 2-7. 東武鉄道茂呂村—南橋村間計画路線の概要

(上毛電気鉄道提供資料等をもとに筆者作成)

分の測量なども行われたようであるが、この計画は沿線予定地の反対運動や、昭和恐慌後の経済不況の影響などにより中止された。

1913年3月、東武鉄道は太田軽便鉄道を買収し、桐生線(太田-相老間)として開通させた。太田軽便鉄道の前身は、新田郡藪塚本町や同郡強戸村から産出する藪塚石の販売を目的として1903年に設立された藪塚石材である。同社は1909年7月に発展的に解消され、新たに藪塚石材軌道が設立された。その目的は、太田町-藪塚本町間にトロッキ専用レールを敷設して、人力により石材の運搬を行うことであった。

1911年7月、石材の運搬に加え、旅客および貨物の輸送を行うため、太田町-国鉄両毛線岩宿停車場間(14.6km)に軽便鉄道敷設の認可を得て、同年10月、太田軽便鉄道と改称し、工事に着手した。さらに、翌年2月には、岩宿停車場-相老間(2.3km)の免許を得た。しかし、人車による運搬では経営困難であることから、蒸気機関車の使用および軌間の変更(610mm→1067mm)を決定した。

だが、このころ太田軽便鉄道は東武鉄道との合併が検討されており、経営立て直しのため、1912年11月、東武鉄道専務取締役吉野傳治が同社の社長に就任した。太田-藪塚間の工事は東武鉄道の出資で1912年12月より着工、翌年3月に竣工し、同月19日の開通と同時に東武鉄道と合併した。なお、藪塚-相老間は東武鉄道によって建設され、太田-藪塚間と同時に開通した。このため、太田-岩宿停車場間の敷設申請は取り下げられている。

#### b. 桐生線の全通と東武列車の上毛電鉄への乗り入れ

前述のような経緯を経て開通した桐生線太田-相老間(16.9km)の電化は、1928年3月1日に完了したが、東武鉄道はさらに相老から新大間々までの3.4kmを延長して、上毛電鉄に接続することを計画し、1931年9月16日に鉄道敷設免許を得て工事に着手した。上毛電鉄は1928年3月頃、東武鉄道との合併が検討されるなど<sup>30)</sup>、同社との関係が深く、1932年3月18日、桐生線太田-新大間々間が全通すると、新大間々駅を経由して東武鉄道の列車が乗り入れを開始した。同日付の上毛新聞は、以下のように伝えている。

けふ開通の 浅草行直通電車 中央前橋驛を起點に 歡喜に酔ふ沿道各驛  
前橋から浅草への近道一として兼て東武鐵道、上毛電鐵の兩會社では之が實現について講究中であつたが愈本十八日午前五時二十五分の中央前橋驛初發から實現する事となつた。而して當分一列車置きに浅草行きが出るわけで一日間に十七列車の雷門行が出るが當分の間だけ太田まで行き太田で乗りかへる事となつてゐる。最も乗換へ時間は一二分で済む様になつてゐるが更に桐生行も従前通りでたゞ一列車毎に之も大間々で乗りかへる事となつてゐる。之が為新大間々驛は接續驛となるので急に繁忙となり驛員も四五名増員といふ有様であるが更に本十八日の開通日は中央驛前には大アーチを設け一毛町では煙火を打ち上げ更に各驛でも花火を打ち上げるやらお祭騒ぎをする事となつてゐるが大間々町では花車を引き出し花火を上げ競馬を舉行する。又兩會社では全通記念として各驛から雷門に行く客に限り十八日から二十七日まで十日間片道一圓十八錢で半額サービスを行ふ事となつた。

(『上毛新聞』, 1932年3月18日)

当時のダイヤは、上毛電鉄の西桐生行き列車と、東武鉄道の太田行き列車が交互に発着しており、太田駅で浅草行きの列車と乗り換えるようになっていた。上毛電鉄の大胡一本庄間などの鉄道計画は実現しなかったが、東武鉄道桐生線の開通により、ようやく赤城山南麓地域と東京方面とが結ばれたのである。

第二次世界大戦以前の東武鉄道乗り入れは、1935年12月10日のダイヤ改正で廃止されたが<sup>31)</sup>、戦後、1953年1月15日から再び赤城山登山客やスキー客輸送のため、日曜祭日前夜に臨時夜行列車が浅草－中央前橋駅間で運転された。当時、東武鉄道は赤城山の観光開発を手がけていたが、直通列車はその一環として運行されたもので、1957年7月に開業した系列の赤城登山鉄道(ケーブルカー)と、自社の路線バスにより、赤城山に回遊コースが形成された。また、新大間々駅は赤城山への玄関口としての位置づけから、1958年11月1日、「赤城駅」と改称された<sup>32)</sup>。さらに、1956年12月15日から、浅草－中央前橋にビジネス列車が運転された(快速と急行各1日1往復)。しかし、利用客が伸びなかったことなどから、東武鉄道からの乗り入れ列車は、1960年4月1日に全面廃止されている。

#### 4. 列車運行状況の変遷と両毛線との関係

##### 4-1. 戦前の列車運行状況の変遷

開業当時、上毛電鉄の列車は46分間隔で、1日22.5回運行されており所要時間は上り列車が52分、下り列車が53分、中央前橋－西桐生間の運賃は45銭だった<sup>33)</sup>。

一方、伊勢崎を経由して前橋と桐生を結んでいる省線(国鉄)両毛線の、同時期の前橋－桐生間直通列車の運行状況は、運賃は45銭であったが、1日10回、1時間から2時間ごとの運行で、所要時間も50分程度を要していた<sup>34)</sup>。

1929年、両毛線の時刻が改正されると、上毛電鉄も以下のような申請を行い、時刻および運行回数の改正を実施した。

##### 列車発車時刻及度数変更認可申請書<sup>35)</sup>

近ク改正實施セラルヘキ御省両毛線列車時刻ニヨレハ前橋桐生間ノ所要時分ハ四十五分乃至五十一分ニシテ當會社現行電車時刻ニ比シ最大七分最少二分ノ短縮トナルヲ以テ當會社線ニ於テモ全区間ノ運轉時所要時分ヲ上り列車ハ四十五分半下り列車ハ四十六分ニ短縮尚ホ此際一般利用者ノ便宜ヲ考慮シ三十分間毎ノ運轉トシ別紙時刻表ノ通り改正致度候間御認可被成下度關係書類相添此段申請候也

追テ御省改正時刻實施ト同時ニ當會社ニ於テモ實施致度希望ニ有之候間御口相當御配慮願度併セテ申請候也

昭和四年九月九日

上毛電気鉄道株式会社  
取締役社長 大川平三郎

鉄道大臣 江木 翼殿

すなわち、当初から並行する両毛線との競合が意識されていたようで、1929年9月15日より、所要時間上り45分、下り46分、30分間隔での運行が開始された。また、1930年4月には、運賃も両毛線と同額の46銭とした。

1932 年 3 月 18 日、東武鉄道桐生線が開通し、東武鉄道の列車の乗り入れが開始されたが、この時のダイヤは、中央前橋を毎時 00 分に西桐生行き普通列車が、30 分に太田行き快速列車が発車していた。この快速列車は、上毛電鉄線内では上泉、大胡、粕川および新大間々に停車し、浅草方面へは、東武鉄道太田駅で乗り換えるようになっていた。

また、新大間々駅で同駅始発の西桐生行き普通列車と接続するようになっており、西桐生方面への乗客の便宜も考慮されていた(中央前橋方面も同様のダイヤ)。この時の中央前橋－西桐生の所要時間は、上りが 48 分、下りが 44 分で、太田へも、快速列車で 1 時間ほどであった。戦前の東武列車乗り入れは、1935 年 12 月 10 日のダイヤ改正で廃止されたが、この改正で、上毛電鉄は 30 分間隔で 1 日 31 回、所要時間は最短の上り 37 分、下り 39 分での運行が開始された。

しかし、第二次世界大戦が勃発すると、電力供給事情の悪化などのため、列車の減便を余儀なくされた。1941 年 4 月 21 日から、19 時 30 分以降が 1 時間毎の運行となったほか、電力節約のため一部列車の運行が休止された。さらに、1945 年 7 月 10 日、前橋市が空襲を受けると、以降、臨時ダイヤでの運行となった(運転間隔や本数等の詳細は不明)。

以上で見たように、戦前期の上毛電鉄は、両毛線と比較すると運賃、所要時間の面では同等であったが、30 分間隔で運行されており、本数も多かったことから、前橋－桐生間直通輸送で優位に立っていたと考えられる(表 2-3)。

#### 4-2. 戦後の列車運行状況の変遷と両毛線の近代化の影響

終戦直後も、物資の不足や車両故障などのため、引き続き減便され、1945 年 10 月より 40 分間隔で 1 日 22.5 回、所要時間もおおよそ 45 分での運行となった。加えて、1947 年 9 月 15 日に県下を襲ったカスリン台風により、渡良瀬川の決壊など大被害を受けたため、9 月 16 日から 25 日まで全線で運休した。不通区間はバスによる代行輸送が行われ、およそ 2 ヶ月後の 11 月 6 日、全線で運行を再開した。そして 1952 年 4 月には、1 日 33.5 回、中央前橋発毎時 00 分、30 分、西桐生発毎時 15 分、45 分の 30 分間隔での運行に戻った。

一方、両毛線の列車は、終戦直後(1945 年 9 月)は 1 日 8 回程度の運行であったが、1950 年 6 月 15 日より一部の区間列車が気動車に置き換えられ<sup>36)</sup>、その後、旅客列車は徐々に気動車化されて、本数も増発された。1964 年 10 月現在、前橋-桐生間直通列車は 1 日 24.5 回運行されており、運賃は 80 円だった。しかし、スピードアップはほとんどなされておらず、気動車で 40 分程度、客車列車では 50 分程度を要していた。

これに対して上毛電鉄は、1963 年 2 月のダイヤ改正で 1 日 36.5 回、朝夕ラッシュ時を 20 分毎、日中 30 分毎の運行、所要時間はおおよそ 45 分となり、運賃は両毛線と同額の 80 円だった。このため、戦後もしばらくは、上毛電鉄優位の状況が継続していたと思われる。

しかし、1968 年 10 月、両毛線は全線電化と部分複線化により大幅にスピードアップされた<sup>37)</sup>。1 日の運行回数は 27.5 回と、増発分は少ないが所要時間は 32 分程度に短縮された。これに対して、上毛電鉄は、1 日 36.5 回と運行回数では優位に立っていたものの、所要時間は 45 分のままで、両毛線に比べ 10 分程度多くなってしまっている。

また、運賃面でも、上毛電鉄は不採算のため、1960 年代末以降、値上げを余儀なくされた。両毛線は前橋－桐生間を、伊勢崎を經由して V 字型に結んでおり、営業キロ数は 29.0km である。これに対して、上毛電鉄は、中央前橋－西桐生間を、大胡、粕川、新里などの各



表 2-3. 上毛電気鉄道と両毛線の運行状況の比較

年月	項目	上毛電鉄	両毛線	年月	項目	上毛電鉄	両毛線
1929. 5	運行回数	22. 5 回	10 回	1968. 10	運行回数	36. 5 回	27. 5 回
	所要時間	52 分	55 分		所要時間	45 分	32 分
	運賃	45 銭	45 銭		運賃	120 円	110 円
1930. 9	運行回数	30 回	12 回	1976. 10	運行回数	36. 5 回	27. 5 回
	所要時間	46 分	45 分		所要時間	45 分	32 分
	運賃	46 銭	46 銭		運賃	320 円	150 円
1935. 12	運行回数	31 回	13 回	1981. 7	運行回数	36. 5 回	27. 5 回
	所要時間	38 分	40 分		所要時間	45 分	32 分
	運賃	46 銭	46 銭		運賃	460 円	350 円
1940. 9	運行回数	31. 5 回	19 回	1987. 4	運行回数	36. 5 回	29 回
	所要時間	38 分	40 分		所要時間	45 分	30 分
	運賃	45 銭	45 銭		運賃	500 円	460 円
1956. 12	運行回数	32. 5 回	19 回	1997. 12	運行回数	34 回	32. 5 回
	所要時間	45 分	45 分		所要時間	50 分	30 分
	運賃	60 円	60 円		運賃	660 円	480 円
1964. 10	運行回数	36. 5 回	24. 5 回	2007. 9	運行回数	33. 5 回	32. 5 回
	所要時間	45 分	45 分		所要時間	50 分	30 分
	運賃	80 円	80 円		運賃	660 円	480 円

資料) 各年各月の『時刻表』、『時刻表復刻版』(日本交通公社)、上毛電気鉄道提供資料

注) 運行回数は前橋(中央前橋)－桐生(西桐生)間直通列車のみ。急行、快速、休日運休列車等を含め、臨時列車は含めない。

- ・所要時間は全各駅停車列車を見渡したうえでの平均的な所要時間。
- ・運賃は普通(三等・二等)運賃。

駅を經由して、ほぼ一直線に延長 25.4km で結んでいる。伊勢崎を經由しない分、上毛電鉄の営業キロ数は両毛線に比べ 3.6km ほど短いが、1960 年代末以降の運賃値上げにより、徐々に運賃格差が拡大した。1970 年代半ばには、両毛線の 150 円に対し上毛電鉄は 320 円と、2 倍以上の格差が広がっていたこともあった。その後、国鉄も運賃値上げを行ったため再び格差は縮まったが、現在でも両毛線の運賃に対して割高な状況は続いている。

上毛電鉄の年間輸送人員は現在、およそ 163 万人（2013 年度）と、最大時の 6 分の 1 近くにまで減少した<sup>38)</sup>。沿線地域における自家用車の普及に加え、前橋－桐生間の輸送で競合する両毛線に対して、優位性を保てなくなってきたことも、その要因であると考ええる。

さらに近年、少子化の影響から群馬県内の高等学校が再編・統廃合される中で、上毛電鉄沿線でも、前橋東商業高等学校（大胡駅最寄りで、多数の生徒が上毛電鉄を利用）が 2007（平成 19）年 4 月に前橋商業高等学校と統合され、在校生が卒業する 2009 年 3 月をもって閉校した。こうした要因も影響して、今なお輸送人員の著しい減少傾向に歯止めがかからないでいる。

戦前の一時期、所要時間は 38 分と最短になったが、その後、新たにいくつかの駅が設置されたことや、全線単線であることなどから、戦後の所要時間は 45 分から 50 分程度となり、スピードダウンしている。その一方で、両毛線は、本数等、利便の面で上毛電鉄に劣っていたが、1968 年の全線電化と部分複線化によりスピードアップされ、利便性は向上した。また、運賃面でも、開業当初から両毛線との競合を意識しており、1960 年代半ばまでは同額で推移してきたが、以降、不採算のため相次いで値上げが行われた。これらの要因により、前橋－桐生間相互利用の乗客の多くは、自家用車利用や両毛線利用へと移行したと考えられる。

## 5. 本章のまとめ

本章を通して、上毛電鉄の創立から今日に至るまでの盛衰過程が明らかになった。上毛電鉄は、国鉄両毛線が伊勢崎を經由して前橋と桐生を結んでいたことから、赤城山南麓地域の交通不便の解消と、この地域で産出される生糸の輸送を目的として地元織物業者や電力会社、有力者により計画された。大正時代から昭和初期にかけて、全国各地で鉄軌道の敷設が計画されたことと時期を同じくするものであり、同社は本庄間をはじめ県内各地に鉄道網を張り巡らせる計画だった。しかし、経済不況などの影響から 1928 年、現在の路線である中央前橋－西桐生間（25.4km）が開業したにとどまった。

第二期線として計画された本庄－藤岡・鬼石間等の路線は、蚕糸業が盛んであった大正から昭和初期にかけては、群馬県の繭や生糸を輸出港、横浜へ輸送する路線としての需要が見込めたかもしれないが、1900（明治 33）年 1 月に全通し、新町－鬼石間を結んでいた緑野馬車鉄道が 1923 年 3 月と短期間のうちに廃止されたことや、上信電鉄の乗合バス（上信バス）の藤岡－本庄間の路線が 1970 年代に廃止されて以降、現在では同区間に路線バスも運行されていないことなどを考慮すると、この区間の旅客需要は少ないと思われ、開通したとしても、輸送量はあまり期待できなかったと考えられる。

開業後の列車運行回数、運賃、所要時間の変遷を、国鉄（JR）両毛線と比較することにより、上毛電鉄の旅客減少の要因が、一般的に言われてきた自家用車の普及に加え、並行する国鉄（JR）両毛線に対して優位性を保てなくなってきたことも、その大きな要因となった

ことが考察された。また、主体事業である鉄道事業の経営不振は、同社の乗合バス事業が急速に縮小した要因の一端でもあると考える（詳細は第5章で考察）。

## 注

- 1) 古代より、群馬県は上毛野国と称していた。現在でも群馬県では「上毛」という地域名が使われ、高崎・前橋市周辺及び伊勢崎市を「中毛」、高崎市以西の県南西部を「西毛」、県北部を「北毛」、桐生・太田両市を中心とする県南東部を「東毛」という。
- 2) 粕川村百年史編さん委員会(1994)：『粕川村百年史』，粕川村，pp. 327-328.
- 3) 『上毛新聞』，1922年12月20日「赤城開発を中心として 東毛電鉄進捗 一月上旬発起人会開く 前橋勢多有力家の後援」.
- 4) 上毛電気鉄道での調査資料「上毛電気鉄道株式会社創業顛末」による。本稿における上毛電鉄の免許出願等の年月日の記述は、特記以外この資料に記載のものを参照した。
- 5) 新聞記事の原文を引用。ただし、筆者において適宜に句読点を補充し、一部の漢字は現字体に改めている。以下の引用も同様。
- 6) 『上毛電気鉄道株式会社要項』（1924年6月，群馬県立図書館所蔵，全23P.）より原文を引用。ただし一部の漢字は現字体に改めている。
- 7) 『大正八年 大正十三年 内務部長事務引継書』（群馬県立文書館所蔵『群馬県行政文書簿冊』大986-3/3）による。
- 8) 前掲注4)の資料による。
- 9) 前掲注6)に同じ。
- 10) 竹腰與三郎編(1936)：『大川平三郎君傳』（大川平三郎君傳記編纂会）による。
- 11) 『上毛新聞』，1926年5月28日「上毛電鉄社 創立を告ぐ きのふ創立総会 重役の顔触決定」.
- 12) 『昭和三年一月 縣・大森 知事事務引継書』（群馬県立文書館所蔵『群馬県行政文書簿冊』昭867）および『上毛電気鉄道株式会社関係資料』（1926年6月，群馬県立図書館所蔵）による。なお、各区間の距離数は、哩（マイル）・鎖（チェーン）で表記されていたものを、メートル法に換算して記している（1マイル=1,609m，1チェーン=20m．小数第二位以下四捨五入）。
- 13) 前掲注6)に同じ。
- 14) 鉄道省編（1934）：『全国乗合自動車総覧』（野田正穂・老川慶喜編（2004）：『戦間期都市交通史資料集』第十六巻，丸善に所収の復刻版）、藤岡市史編さん委員会（1997）：『藤岡市史 通史編 近世 近代・現代』，藤岡市，p. 441 による。
- 15) 『大正十五年 牛塚・百済 知事事務引継書』（群馬県立文書館所蔵『群馬県行政文書簿冊』大1107）による。
- 16) 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編（1986）：『日本の鉄道 成立と展開』，日本経済評論社，pp. 148-156 による。
- 17) 『上毛新聞』，1928年11月9日「上毛電鉄の工事進み いよいよ電車開通す 赤城山麓の富源を開発 交通文化に一大革命来る」.
- 18) 上毛電気鉄道での調査資料「上毛電気鉄道東本庄大胡間線路豫測平面圖」による。
- 19) 利根川橋梁の名称については、『上毛新聞』，1931年6月14日等によると、当初「八

斗（島）橋」と呼ばれており、その後「大利根橋」と命名されるはずであったが、千葉県・茨城県間の利根川に架かる大利根橋が先に竣工したことから、「坂東大橋」と改めて命名された経緯がある。なお、本稿では時期に関わりなく「坂東大橋」の名称で統一している。

- 20) 上毛電気鉄道『第六回報告書』昭和四年上期（自昭和三年十二月一日 至昭和四年五月三十日）による。
- 21) 碑文の原文を引用。ただし、一部の漢字は現字体に改めている。
- 22) 上毛電気鉄道『第十二回報告書』昭和七年上半期（自昭和六年十二月一日 至昭和七年五月三十一日）より原文を引用。ただし、一部の漢字は現字体に改めている。
- 23) 上毛電気鉄道での調査資料「利根川筋架橋工事ニ関スル件照會」（1928 年 12 月 24 日）による。
- 24) 『上毛新聞』, 1933 年 10 月 19 日「坂東大橋「上電負担金未納」俄然解決の曙光」。
- 25) 上毛電気鉄道『第十七回報告書』昭和九年下期（自昭和九年六月一日 至昭和九年十一月三十日）による。
- 26) 上毛電気鉄道『第貳拾五回報告書』昭和十三年下期（自昭和十三年六月一日 至昭和十三年十一月三十日）による。
- 27) 上毛電気鉄道提供資料による。
- 28) 『昭和三年一月 縣・大森 知事事務引継書』（群馬県立文書館所蔵『群馬県行政文書簿冊』昭 867）による。
- 29) 『上毛新聞』, 1925 年 9 月 4 日「東武鉄道の新計画 伊勢崎駅から 東上線寄居に連絡し 浅草から東上線池袋延長 大環線を造る可く腐心中」。
- 30) 群馬県立歴史博物館編(2004):『ぐんまの鉄道—上信電鉄・上毛電鉄・わたらせ渓谷鐵道のあゆみ—』, 群馬県立歴史博物館, p. 58 による。
- 31) 上毛電気鉄道提供資料による。
- 32) 群馬県放送センター(1986): 特集 上毛電気鉄道 60 周年 —ふるさとと共に—, 県民リポート, 34, p. 38 の年表による。
- 33) ダイヤ: 上毛電気鉄道提供の列車運行図表および時刻表、運賃: 上毛電気鉄道での調査資料『開通 50 周年記念 旅客運賃表集』による。以下、本章における上毛電鉄のダイヤ、運賃に関する記述はこれらの資料を参照した。なお、特に記載が無い場合も、所要時間、運賃は中央前橋—西桐生間のものを記載し、運行回数は、1 往復を 1 回として数えている。
- 34) 『時刻表復刻版』（日本交通公社）による。両毛線のダイヤ、運賃は前橋—桐生間のもので、運行回数は、1 往復を 1 回として数えている。以下も同様。
- 35) 上毛電気鉄道での調査資料「列車発車時刻及度数変更認可申請書」より原文を引用。ただし、一部の漢字は現字体に改めている。また、判読不能箇所を□で示した。
- 36) 前橋駅 100 年の歩み編さん委員会(1989):『両毛を結んで 前橋駅 100 年の歩み』, 上毛新聞社, p. 89.
- 37) 『上毛新聞』, 1968 年 10 月 1 日「さっそうと第二のスタート 両毛線 快速列車は 8 往復 高崎—小山間 約一時間短縮される」による。
- 38) 国土交通省国道交通政策研究所(2017): 国土交通政策研究所報 第 63 号 ~2017 年冬

季～，p. 45 の表 9 による。

## 参考文献

- 大島登志彦(1993)：上毛電気鉄道の地域社会との関連とその変遷．鉄道史学，**12**，pp. 7-15.
- 大島登志彦・石関正典（2007）：上毛電気鉄道の設立と創業期の鉄道計画に関する考察．高崎経済大学論集，**50**（1・2），pp. 81-93.
- 小池重喜(1979)：群馬鉄道馬車株式会社の前史及び「電化」計画に付て．産業研究所紀要，**14**，pp. 77-106.
- 小池重喜(1981)：伊香保電気軌道株式会社の成立と展開．産業研究所紀要，**16**(2)，pp. 31-47.
- 柴田重利(1977)：上信電気鉄道．『私鉄車両めぐり 第 I 輯』（鉄道図書刊行会）第 4 分冊所収，pp. 40-45.
- 鈴木文彦(2003)：両毛 JR 両毛線/上毛電気鉄道/東武鉄道．鉄道ジャーナル，**435**，pp. 66-75.
- 園田正雄(1977)：上毛電気鉄道．『私鉄車両めぐり 第 I 輯』（鉄道図書刊行会）第 4 分冊所収，pp. 31-39.
- 原田雅純(1972)：緑野馬車鉄道について．群馬文化，**135**，pp. 6-10.
- 原田雅純(1999)：里見軌道と上州電気軌道 一会社設立とその経緯一．高崎市史研究，**11**，pp. 25-58.
- 原田雅純・手島 仁(2004)：群馬県における鉄道建設の計画とその意義．群馬県立歴史博物館紀要，**25**，pp. 101-121.

### 第3章 大正時代から昭和前期の群馬県における乗合バス事業の発達

#### 1. はじめに

第二次世界大戦後から高度経済成長期を通じて、わが国の交通体系は大きく変貌を遂げた。鉄道においては、新幹線が開業し、地方においては電化や線路の複線化が実施され、高速・大量輸送が可能となった。また、乗合バス事業は、1950年代から60年代半ばにかけて、増大する交通需要に合わせ、次々に路線を延長、事業を拡大してきた。

しかし、1960年代後半以降、モータリゼーションの進展をはじめとした交通環境の変容により、輸送人員の減少が目立つようになった。その結果、赤字路線が増大し、各地でバス路線は縮小されていった。とりわけ、群馬県は全国的に見ても乗合バスの盛衰が顕著であったことから、近年同県を対象とした調査・研究が行われるようになった。

しかし、第1章でも述べたように、バス交通の発達史、とくに黎明期の状況に関する研究は、大島（1983, 1991）などの事例はみられるものの、蓄積は少ないといえる。都道府県史や市町村誌（史）、事業者の社史等に限られ、全国的な沿革史や現況を扱った文献も、鉄道省編（1934）『全国乗合自動車総覧』[1933（昭和8）年10月現在の全国の乗合自動車事業者の概況が記載されている]、バス事業五十年史編纂委員会編（1957）『バス事業五十年史』などの書籍や、倉島（1995）、佐々木（2013）等の編著書が存在する程度である。

そこで、本章では、経年の『上毛新聞』（群馬県の県域地方紙）の記事や、群馬県内の市町村誌（史）を基礎資料として、第二次世界大戦前から戦時下の状況を中心に、群馬県における黎明期から第二次世界大戦終結期の乗合バスの運行情勢の一端を解明し、バス事業の歴史的変遷過程の分析・考察における諸問題を提起する。

#### 2. 群馬県最初の乗合自動車の開業

群馬県における乗合自動車は、市町村誌（史）を検索すると、1911（明治44）年に神保顕録が、T型フォードを使用して前橋－高崎間で営業したものが最初の事例として挙げられる<sup>1)</sup>。しかし、この乗合自動車は採算が合わず、半年程度で廃業している。

次いで、1914（大正3）年に亜細亜貿易商會を主体とする亜細亜自動車株式会社が設立され、本社を東京に置き、中之条に出張所を設けて中之条－草津温泉間で乗合自動車の営業を開始した<sup>2)</sup>。当時、渋川－中之条間を吾妻軌道（馬車鉄道、1912年開業）が結んでいたが、中之条から草津までは約40kmの道のりであり、浴客は中之条で一泊し、人力車が馬で一日を要して草津温泉を訪れていた<sup>3)</sup>。このため、軌道と連携することで、県央部や東京方面から草津温泉を訪れる旅客の利便を図ろうとしていたと推察される。当時の上毛新聞には、吾妻地域の温泉の盛況ぶりや交通事情について以下のような記事が掲載されていた。

吾妻温泉の盛況 四萬は既に満員なり<sup>4)</sup>

吾妻郡各温泉地は従来七月十五日より浴客漸く増加し八月十五日頃は満員となりつゝありしが本年は靈泉の効驗を天下の絶勝とを普く知られたためか七月上旬より盛況を呈し目下澁川中之條間の軌道馬車中之條四萬間の普通馬車及び草津行の赤馬車共に客の満員を告げ草津往復の自動車も許可となり二三日前より運轉を開始し避暑に入湯に

續々入込み居り四萬温泉は既に満員にて草津温泉の一千三百名川原湯の四百名澤渡の二百名川中温泉の八十餘名其他萬座鹿澤等も長野縣方面よりの浴客にて非常の賑はひなりと云ふ

(「上毛新聞」1916年7月24日)

記事中には「草津往復の自動車も許可となり二三日前より運轉を開始し」とあるが、『長野原町誌』の記述とは2年のずれがある。亜細亜自動車の営業許可が下りたのが1916年7月なのか、同社と競合する別の事業者が草津周辺で営業を開始したのかは定かではないが、亜細亜自動車は乗り逃げ被害に遭い、2年ほどで廃業したという。

このほか、『全国乗合自動車総覧』で検索できるものとして、1916年12月から碓氷自動車株式会社が安中－(間仁田・黒岩)－富岡間で乗合自動車を開業したのが、群馬県における最初期の事例であり<sup>5)</sup>、同社については『安中市史』でも、碓氷郡内で運行された最初の乗合自動車として記載されている<sup>6)</sup>。

しかし、当時はまだ人力車や馬車、軌道が道路交通の主体であり、バスは安定した事業を営むことができなかった。初期の乗合自動車は、短期間で廃業した事業者も多く、このことが初期の乗合自動車の開業や運行情勢の解明を困難にしていると考える。

たとえば、前橋－高崎間の最初の乗合自動車について、『前橋市史』では先述のように1911年に神保頭線が運行したものが最初の事例とされているが、『高崎市史』では、高崎市柳川町で映画館を経営していた電気館が、1920年に自動車運輸業の許可申請を行い、のちに前橋市の上野自動車に合併されて運行を開始した事例が挙げられている<sup>7)</sup>。

この時期の群馬県において乗合自動車が安定した経営を営めなかった要因として、鉄軌道や馬車の充実が考えられる。1884年、日本鉄道の上野－高崎間(現在の高崎線)が開通したのをはじめ、1889年には両毛鉄道の小山－前橋間(現在の両毛線)が全通するなど、早期に鉄道が整備された地域であった。これは、1872年に官営富岡製糸場が開設されて以来、全国有数の繊維工業地域となったため、1893年には信越本線のアプト式区間(横川－軽井沢間)が開通し高崎と直江津が結ばれたほか、1897年には高崎と富岡、下仁田を結ぶ上野鉄道(現在の上信電鉄)も開通している。また、県南東部では、東武鉄道が1910年に伊勢崎まで開通し、浅草－伊勢崎間が結ばれた。

県北部では民営の馬車鉄道が運行されるようになり、1890年7月、上毛馬車鉄道の岩神村(前橋市)－北橋村間が開通した。同馬車鉄道は翌91年に渋川まで、1894年には両毛鉄道前橋駅まで延長された。1893年9月には、群馬馬車鉄道が高崎－渋川間で営業を開始している。その後、上毛馬車鉄道は「前橋電気軌道」と社名を改め電化工事を開始、1910年10月に完成した。群馬馬車鉄道も、高崎水力電気株式会社に合併、馬車鉄道からの電化を計画し、1910年9月に電化を完了している。

また、伊香保町では有志が伊香保電気軌道株式会社を創立し、1910年10月、渋川－伊香保間が開通した。吾妻地域では、1915年9月、吾妻軌道が主体となって草津馬車合資会社が、翌年3月には四万馬車合資会社が設立され、渋川・中之条方面から草津・四万・沢渡などの温泉地が乗合馬車で結ばれた。

一方、当時の乗合自動車は、市町村誌(史)等の記述から、一日数回程度しか運轉されていないものが多く、運賃も統一されていなかったことから、鉄軌道や馬車の方が優位にあ

ったと推察される。このため、当初期待されたほど需要が増加せず、採算が取れなかったことから、短期間で廃業してしまった事業者も多いと考える。

その後、各地でバス事業が開始されると、府県ごとにその取締規則が制定されたが、全国的・統一的な取締り基準として、1919(大正8)年1月、「自動車取締令」が制定された<sup>8)</sup>。

この頃、群馬県内では1919年7月に四万馬車合資会社が中之条―四万間で乗合自動車を開業し、1918年から19年頃、大胡自動車運輸株式会社が前橋―(大胡)―大間々間で開業したとされている<sup>9)</sup>。一方、『全国乗合自動車総覧』では、前橋―(大胡)―大間々間の路線は上毛電気鉄道が1919年9月8日に開業したと記されているが、これは大胡自動車運輸株式会社が開業した年月日と考えられ、後に上毛電気鉄道が同社の路線を買収して乗合自動車事業を開始したことが考察される。

さらに、1919年12月には藤岡自動車輸送株式会社が藤岡―(本動堂・落合)<sup>もとゆるぎどう</sup>―入野村(後の吉井町、現在高崎市)小串間で、1920年には上野自動車株式会社が前橋―高崎間で、乗合自動車を開業した。上野自動車は、午前2時頃高崎駅に到着する信越本線の上り列車と接続して、乗客を前橋へ運んでいたといわれ<sup>10)</sup>、この時期開業した乗合自動車は、鉄道駅相互間の連絡や、鉄道駅から周辺の集落への運行が中心で、鉄軌道を補完する交通機関としての性格が強かったと考えられる。

### 3. 大正末期から昭和戦前期におけるバス事業の発展

#### 3-1. バス事業の発展と事業者間の競合

当初、鉄軌道の補助的な交通手段にすぎず、短期間で廃業してしまう事業者が多かった乗合自動車も、大正末期になると全国各地で運行されるようになった。1923(大正12)年9月に関東大震災が起こると、鉄軌道は大きな被害を受けたが、翌24年1月、東京市が軌道の代用としてバス事業を開設すると<sup>11)</sup>、陸上交通機関としてのバスの有用性が認識され、バス交通は事業者数、路線長とも急速な発展を遂げていった。当時のバスの運行状況や道路交通事情について、上毛新聞には以下のような記事が見られた。

#### 日々繁盛の乗合自動車 烏の真似をし車夫困らす

足利市を中心に両毛各地に至る乗合自動車は近時著しく増加し就中両毛自動車の如きは市中十銭均一とし郡部名草村方面は一区九銭と定めて毎日溢るゝばかりの客を乗せて運転してゐる、また市外の各地点から足利市経由の乗合自動車運転を経営するもの多く近くは北郷村齊藤佐源太外二名山前谷吉太郎外一名の出願にかゝるものもあれば不日許可次第殆ど自動車の世界と化して仕舞ふような状態に向かつてゐる更に自轉車の如きは貸自動車を置き遺憾なく交通に貢献してゐる結果人力車営業者の蒙る打撃は甚大なるものがある、右につき某車夫は語る「文明につれた自動車と人力車の競争は絶対にしないしかし流行の乗り物は何かと云はゞとりも直さず自動車であるため地方の人々は物珍しく好奇心にかられて乗廻る嫌ひがある故に何時かは人力車でなければならぬ時も来ると思ふから敢へて吾々の組合でも成行きにしてゐる訳だが鵜の真似をする多数の自動車屋中には結局欠損に終るものも出来様と観測される」云々

(「上毛新聞」1925年9月4日)



この記事は栃木県足利市周辺の交通事情について報じたものであるが、群馬県も同様の傾向にあったと考えられる。大正時代以降、自動車台数が急増し、従来の道路交通の主役であった人力車や馬車などは次第に淘汰されていった(表 3-1)。

その後、1923 年 7 月に岩崎半之助が高崎―前橋間で乗合自動車の運行を開始し、翌年には上毛中央自動車株式会社(現在の群馬中央バスの前身)を設立して、前橋、高崎、伊勢崎の各都市へ路線を延長・開業している(図 3-1)。また、県南西部では、1925 年 7 月、碓氷郡板鼻町(現・安中市)の中島自動車部が板鼻―富岡―磯部間で乗合自動車の運行を開始した<sup>12)</sup>。翌 26 年 8 月には、藤岡自動車輸送が、藤岡―(岩鼻・京目)―前橋間の路線を開業している。このうち、中島自動車部は、当時の上毛新聞に板鼻―富岡間、富岡―磯部間で乗合自動車の運行を開始したと報じられていたが、『安中市史』には記述がない。また、『全国乗合自動車総覧』では、満島商事合資会社が板鼻―(富岡)―一ノ宮町間、一ノ宮町―磯部間の路線を運行していたことが分かるが、開業年月日はいずれも 1931(昭和 6)年 12 月 28 日となっている。中島自動車部の消長は明らかではないが、『全国乗合自動車総覧』に記されている開業年月日は、当該路線の実際の開業年月日が記されている場合もあれば、前述の大胡乗合自動車運輸株式会社の事例のように、ある事業者に合併・買収された事業者が当初運行を開始した年月日が記されているケースや、合併・買収された時点を開業年月日と記していると思われるケースもみられ、曖昧な部分も多い。

県北部では、1920 年 2 月に坂東自動車が沼田町―水上駅間の路線を開業、1925 年 8 月下旬より利根郡池田村(現在、沼田市)の大島千里が、沼田駅から迦葉山東門まで片道二円、往復二円五十銭で乗合自動車を運行した<sup>13)</sup>。前者はのちに利根運輸と合併し奥日光自動車株式会社となり、さらに東武自動車に合併された。後者については、上毛新聞に掲載されているものの、『全国乗合自動車総覧』等を検索しても該当する事業者がなく、その後の消長は不明である。

県東部では、1925 年 4 月に尾島運輸(株)が新田郡尾島町―太田駅で運行したほか、東毛自動車株式会社も館林・太田・足利周辺に乗合自動車路線を開業した。

このように、大正末期から昭和初期にかけて、主要路線には中小事業者や個人事業者が相次いで乗合自動車を運行するようになり、バス事業者は乱立する傾向となった。全国的に見ても、1929 年には乗合自動車事業者が 3,700 社、車両数も 16,000 台以上となった。

当時の上毛新聞の記事を検索すると、高崎―伊勢崎間の県道の開通(1928 年開通)をにらみ、個人事業者などがこぞって乗合自動車の運行を計画していたことが報じられていた。

高崎伊勢崎道に村で 乗合自動車を經營すべく大類村長及根岸元代議士陳情

當局は可否を保留研究

高崎伊勢崎間の縣道は今年中に完成するのであるが此の完成をまつて乗合自動車經營の出願者が縣に對し既に二十三名らに達し一人當三千圓位宛の運動費を使つて猛運動を展開してゐる、一方では大類、京ヶ島を始め沿道六ヶ町村經營の乗合自動車を設置し町村の收入にあつべく前者に對抗して七日儘田大類村長及び根岸元代議士が出縣し町村として營利のため乗合自動車を經營するの可否に付て意見を交換する事があつたが縣當局としても、前例のないことで東京市營自動車の如きものもあるので考慮の必要があるので認可の可否は當分保留し研究することになった

表 3-1. 1920 年代の群馬県における諸車台数の推移（単位：台）

年度	馬車		自動車		人力車	二輪車	
	乗用	貨物用	乗用	貨物用		自動二輪	自転車
1924	50	4,169	132	86	1,403	162	85,092
1925	33	4,031	321	179	1,322	228	95,218
1926	20	3,685	309	284	1,233	313	104,833
1927	14	3,498	416	415	1,102	398	111,039
1928	9	3,416	524	508	965	473	118,811
1929	7	3,090	610	525	851	471	125,257
1930	・・・	3,126	692	535	・・・	414	126,555

注）1930 年度の自動車・自動二輪車は 8 月末、自転車は 4 月末日現在の数値。

資料）『群馬県統計書』各年版（群馬県立文書館所蔵）より作成。



(「上毛新聞」1927年6月9日)

この記事の時点で、高崎－伊勢崎間の路線において、すでに23名もの経営権獲得の出願者があったとされており、道路整備やバス交通の発展に伴い、事業者間での路線免許争奪が熾烈をきわめたことが伺える。また、沿道町村営の乗合自動車（公営バス）の運転を計画していたことも伝えられている。同時期に開業した公営バスには、関東大震災後に運行された東京市営バスをはじめ、青森市(1926年4月開業)<sup>14)</sup>、横浜市(1928年11月開業)<sup>15)</sup>、鹿児島市、名古屋市(1929年免許)<sup>16)</sup>、札幌市(1930年免許)<sup>17)</sup>などがあるが、群馬県においては前例のないことであるため、この時点での認可は保留とされ、実現には至らなかったようであるが、全国的な動向と時期を同じくするものであったといえよう。

この路線の経営権獲得問題について、およそ一年後の上毛新聞には、以下のような記事が掲載されていた。

高崎伊勢崎道に 乗合自動車の出願四十件を突破 縣でも選擇に首をひねる  
過般縣土木課に於いて本年度改修路線として発表せられ縣道高崎、伊勢崎線は同線が交通上重要な性質を有するに鑑み縣では今年中に竣工させる豫定で、竣工の暁には大類村、玉村町、北部利根川南岸に沿ひ同町福島地先から利根川を渡り佐波郡上陽村を経て伊勢崎町に至る約三里半餘は幅員四間半の坦々たる大道路となり、従来の前橋を経由して高崎伊勢崎間の約五里半からは二里を短縮する事となり高崎伊勢崎間の便宜は頗る大きいものがあると期待されてゐるが、流石に世間の人の目は抜け目がないもので同路線に対する乗合自動車運轉の権利獲得を目的として縣に対する運動は既に四十の多きに達し願書は保安課に山積してゐるが、政當關係等を辿つて運動を試みてゐるものが多いので縣當局では此の多数の内から一つを選び出すのには困つてゐる

(「上毛新聞」1928年6月14日)

すなわち、大類村（現在、高崎市）、玉村町を経由するルートの方が、道路が改修により拡幅され、従来の前橋経由のルートよりも距離を短縮できるメリットが大きいことから、この路線に対する乗合自動車経営権獲得のための出願件数は40件に達したのである。その後の進捗については、以下のように伝えられている。

問題の高崎伊勢崎間 自動車に競争線 玉村經由を認可した爲め

五十嵐縣議當局に詰問

問題の高崎伊勢崎線の乗合自動車は既報の如く出願者が多数であるところから出願者の協定に依つて株式會社組織を設置することになつてゐるが未だ種々の行き悩みを生じて決定されずに居る一方地方民熱望一般交通者の便宜を図つて玉村町を経由したものを直路線とは別に高崎市木村吉<sup>(マツ)</sup>郎外八名に對して過般許可し近く開通することになつてゐるが玉村經由と云ふ實際は高崎、伊勢崎直線路線を通るもので本筋である直線自動車を無視したかたちにもなつてゐるので五十嵐縣議は出願者數名と八日縣に出頭麻生警察部長にこの疑義をたゞす處があつたが、これで直通自動車が認可されて開通すれば結局客の奪ひ合ひが行はれ問題が起こるのであらうと懸念されてゐる

高崎－伊勢崎間の路線は、出願者の協定により、共願者として共同会社を設置する運びとなったが、これが進捗しなかった。その一方で、沿線利用者の便宜を図るため、高崎市で自転車店を営んでいた木村吉蔵ほか八名に玉村経由の路線経営の許可が与えられたと報じられている。この路線は、最終的に木村吉蔵により両崎自動車株式会社が設立され、1929年6月1日より運行を開始した。同社については、『全国乗合自動車総覧』、『高崎市史』などの記述と新聞報道の開業年月日が一致していた。

同じ頃、渋川－伊香保間の乗合自動車をめぐっても、県当局が三社に対し営業許可を与えたため、地元代議士などを巻き込み政治的な問題に発展したことが報じられていた<sup>18)</sup>。

こうした混乱が生じた要因のひとつは、当時、乗合自動車事業に関する法的規制が、「自動車取締令」と各道府県における「自動車取締施行細則」しか存在していなかったことにあると考える。同取締令は主に自動車の構造装置や検査、運転免許に関するもので、乗合自動車については、自動車による運送業を営もうとする者は地方長官の免許が必要であることを定めているに過ぎなかった<sup>19)</sup>。また、免許の状況もまちまちで、同一路線に複数事業者が免許されたり、同一事業者に対し、異なる運行系統や車両ごとに別免許として与えられたりしたケースも存在したという<sup>20)</sup>。群馬県内でも、高崎－伊勢崎間路線の経営権獲得問題にみられるように、多数の事業者が乱立して、激しく競争するようになった。こうした中で、交通秩序の維持を目的に1931(昭和6)年、一路線では一事業者が独占的に事業を行うことなどを定めた「自動車交通事業法」が制定された<sup>21)</sup>。

### 3-2. 鉄軌道との競合と省営バスの進出計画

地方の鉄軌道沿線では、乗合バスとの競合が激化して、鉄軌道事業者の経営が圧迫される傾向にあった。上信電気鉄道(現在の<sup>みどりの</sup>上信電鉄)沿線では、甘楽運輸自動車商会在下仁田－小幡間で、村上自動車商会在高崎－富岡間でそれぞれ鉄道と並行する路線を運行し、競合していた。また、満島商事の高崎－(板鼻)－貫前神社前間は、経路こそ異なるものの、高崎－富岡間の鉄道運賃が50銭のところ45銭、30分間隔で運行し、鉄道から乗客を奪っていた<sup>22)</sup>。さらに、<sup>みどりの</sup>緑野馬車鉄道(新町－鬼石間、1923年3月2日廃止)や、吾妻軌道(1934年9月30日廃止)といった鉄軌道が、バス事業の発展とともに姿を消している<sup>23)</sup>。

地方乗合バスの発達が鉄軌道との間に熾烈な競争を惹起し、両者ともに経営困難となることが国家経済の損失につながることを懸念した政府は、1928(昭和3)年、バス事業の監督権を通信省から鉄道省に移管した。また、免許の条件を厳しく、重複を認めないようにするとともに、地方鉄軌道に並行するバス事業は、原則として当該地方鉄軌道事業者に免許する方針をとった。群馬県内の鉄軌道事業者も、自社鉄軌道の沿線を中心に乗合バスを兼営するようになり、上信電気鉄道は、甘楽運輸自動車商会の路線を買収して(1929年11月14日認可)、下仁田－小幡間の運行を開始した。

上毛電気鉄道は、鉄道沿線でバス事業を営んでいた大胡自動車運輸との間に1929年11月1日、乗合自動車営業権譲渡の契約を結び、同日付で「上毛電気鉄道株式会社自動車部」が設立された。そして、1930年3月24日より中央前橋駅前－(大胡)－国鉄足尾線大間々駅間の乗合バスを開業した<sup>24)</sup>。

吾妻地域では、1928 年 4 月 12 日、草津電気鉄道の乗合自動車兼業が認可され、同年 5 月 9 日より北軽井沢―鬼押出間、北軽井沢―地蔵川温泉間でそれぞれ運行を開始した<sup>25)</sup>。

バス事業の発達には、地方鉄軌道のみならず国有鉄道の経営も圧迫するようになった。加えて、昭和初期の経済不況やトラック輸送の発達に伴い、旅客輸送だけでなく貨物輸送の面においても打撃を受けるようになった。そこで、自動車を鉄道の補助機関として利用することや、不況対策として鉄道省自ら経営する乗合自動車(省営バス)の運行が企図された。

最初の省営バスは 1930 年 12 月 20 日、愛知県の岡崎―多治見間および瀬戸記念橋―高蔵寺間で運行を開始した<sup>26)</sup>。群馬県では、過去の新聞記事の検索から、1933 年頃、前橋―高崎間や東毛地域を中心に省営バスの運行が計画されていたことがわかる。

前橋＝高崎　伊勢崎＝本庄二線に　近く省営バス　運轉が傳へられて

縣下乗合自動車業者　更に反對の猛運動

自動車事業法の實施を前にして鐵道省では各地に省営バスの實施計画を進めてゐる本縣關係は太田、熊谷、桐生、足利、伊勢崎、本庄、前橋、高崎の四線を最も有望視して内調査を進めてゐるので本縣乗合自動車業組合は去月廿五日前橋で總會を開き今回鐵道省の計画は民間經營事業を根本的に妨害するものであると省営バス反對を決議して幹部は同月下旬貴衆兩院に對し反對陳情し續いて關係各方面に向つて反對運動を行つてゐるが鐵道側は前記四線のうち前橋、高崎、伊勢崎、本庄の二線を重要路線として或は近く實施するかに傳へられてゐるので乗合自動車業組合幹部は十二日、來對策協議中であるが再び反對運動を起こす模様である

(「上毛新聞」1933 年 3 月 14 日)

省営バスは、地方鉄軌道事業者が自社路線の防衛のため沿線に乗合バスを運行したものとは性格が異なり、鐵道予定線の先行や鐵道線の補完・培養、または短絡を目的として運行されたものであった。当時、県央部では上毛中央自動車と両崎自動車が前橋、高崎から伊勢崎へ路線を延長していた。このため、省営バスの進出が、民営バスの経営を圧迫することが懸念されていた。

普通路線では運轉できぬ　岩崎組合長談

省営バス反對を叫んでゐる縣乗合自動車業組合の岩崎半之助氏は語る　以前太田、熊ヶ谷、桐生、足利に省営バスを鐵道省が實施するとのことだつたので吾々乗合自動車業組合は二月廿五日に總會を開き協議の結果、民間營事業を壓迫するも甚だしいものであるとの見地から貴衆兩院に對し反對陳情をなしたことがあります。鐵道省で伊勢崎、本庄、前橋、高崎を軍需路線として實施するとすれば吾々は吾々としての力で省営バスと競争するだけである。省営バスは本縣にはまだ許可されていない、幅七尺と云ふ大型自動車へその後方へエンジンの無いバストレーを一臺連結し二臺の自動車を運轉するものであつて普通の道路ではとても運轉できないでせう。速力は從來の民間營バスに比較すると遅く一キロ毎に停留場を設置して停留場以外では乗車出来ないそうです。料金は一キロ三錢ですから吾々の力で省営バスに對し對抗して競争出来る自信はある。とに角自動車事業法が實施されてゐないのであるから鐵道省が民間營

事業を無視して省営バスを經營するとせば吾々業者は出来るだけ乗客の便利になる方法で競争する

(「上毛新聞」1933年3月14日)

高崎－前橋間、伊勢崎－本庄間の省営バスは、民営バス事業者の反対運動もあり、結局実現には至らなかった。また、同時期に高崎から富岡、下仁田を経由して長野県中込（佐久市）まで省営バスを運転することが計画され、長野県側の代表と群馬県の北甘楽郡町村長が鉄道省や内務省に陳情を行っている<sup>27)</sup>。しかし、岩崎半之助ら大日本乗合自動車協会県支部の役員が反対運動を行い<sup>28)</sup>、省営バスの進出は阻止された。長野県への路線は後年、上信電気鉄道が群馬・長野両県にまたがる区間の免許を得て、1942年より下仁田－中込間の運行を開始している。

一方、吾妻地域では、省営バスは、1935年12月、吾妻地方への鉄道線(現在の吾妻線)の先行として、渋川－長野原間、長野原－上州草津間、上州大津－真田間の各路線で、群馬県内で初めて営業を開始した。この省営バスの開業に際して、当時の上毛新聞では、「渋川－草津 待望の省営バスが六月一日開通」と報じていたが(上毛新聞、1935年3月14日)、国鉄バス長野原自動車営業所の資料では開業年月日は1935年12月11日となっており<sup>29)</sup>、これは『長野原町誌』の記述とも一致している<sup>30)</sup>。上毛新聞自体も、同年12月3日付の記事で渋川－草津間の省営バスの試乗記を掲載するなど<sup>31)</sup>、当初の報道と実際の開業年月日が異なっていた(資料3-1、3-2)。

#### 4. 戦時輸送体制への切り替えと事業者の統合

##### 4-1. 燃料統制の強化と路線の休止

昭和初期、バス事業は急速な発展を遂げ、1933(昭和8)年10月時点の群馬県内のバス営業キロ数は1,628.3kmに及び(表3-2)、鉄道駅を起点として各地に路線網が形成された(図3-2)。前橋－伊勢崎間など、都市間連絡路線では鉄道のスピードアップや、競合するバス事業者に対抗して運賃の値下げが行われるなど、事業者間での競争は激しさを増した<sup>32)</sup>。

しかし、1937年7月、日中戦争が開戦すると、翌38年5月には国家総動員法が施行されて経済統制が強められた。ガソリンが切符制となるなど燃料の確保が困難となる中で、県内のバス事業者でも、ガソリン消費の合理化を図るため、鉄道と重複する路線を中心に、バス路線の単一化を図ろうとする動きが見られた。

##### バスの重複路線 単一化を図る 鉄道と業者懇談

ガソリン節約の合理化を図るため、バス路線が鉄道、電車と併行し、又は他のバスとの重複してゐるものを調整し休止し又は廃止し、此結果影響する経営組織や方法等の改善に就いて縣は鐵道の監督局と共同主催で十五日午前十一時から縣廳第一應接室に於いて縣下主要乗合自動車業者との懇談會を開いた縣から土屋知事石原警察部長田篠保安課長その他係官、鐵道省監督局から後屋敷副監督官業者側から上毛電鐵、上信電鐵、東武自動車、満島商事、伊香保温泉自動車、上毛中央自動車、藤岡自動車等十二名出席纏々懇談する處あつたが、やがて之れ、併行又は重複路線は單一なものに統制される事とならう





表 3-2. 1933 年 10 月における群馬県内のバス事業の概要

車両		事業者の規模・形態	
定員	車両数(両)	規模・形態	事業者数(社)
2～4	3	鉄道事業者が兼営	4
5～9	125	株式会社	16
10～14	142	合資会社	4
15～19	41	合名会社	2
20～21	16	個人経営	36
不詳	13		
合計	340	合計	62
路線免許キロ数合計			1628.1km

注)「鉄道事業者」には毛武自動車(東武鉄道の傍系会社)を含む。また、草津電鉄と草津電気鉄道は同一事業社と思われるため、一社としてカウントした。

表中の「個人経営」とは、商号が個人名の事業者を指す。

資料)『全国乗合自動車総覧』をもとに作成。

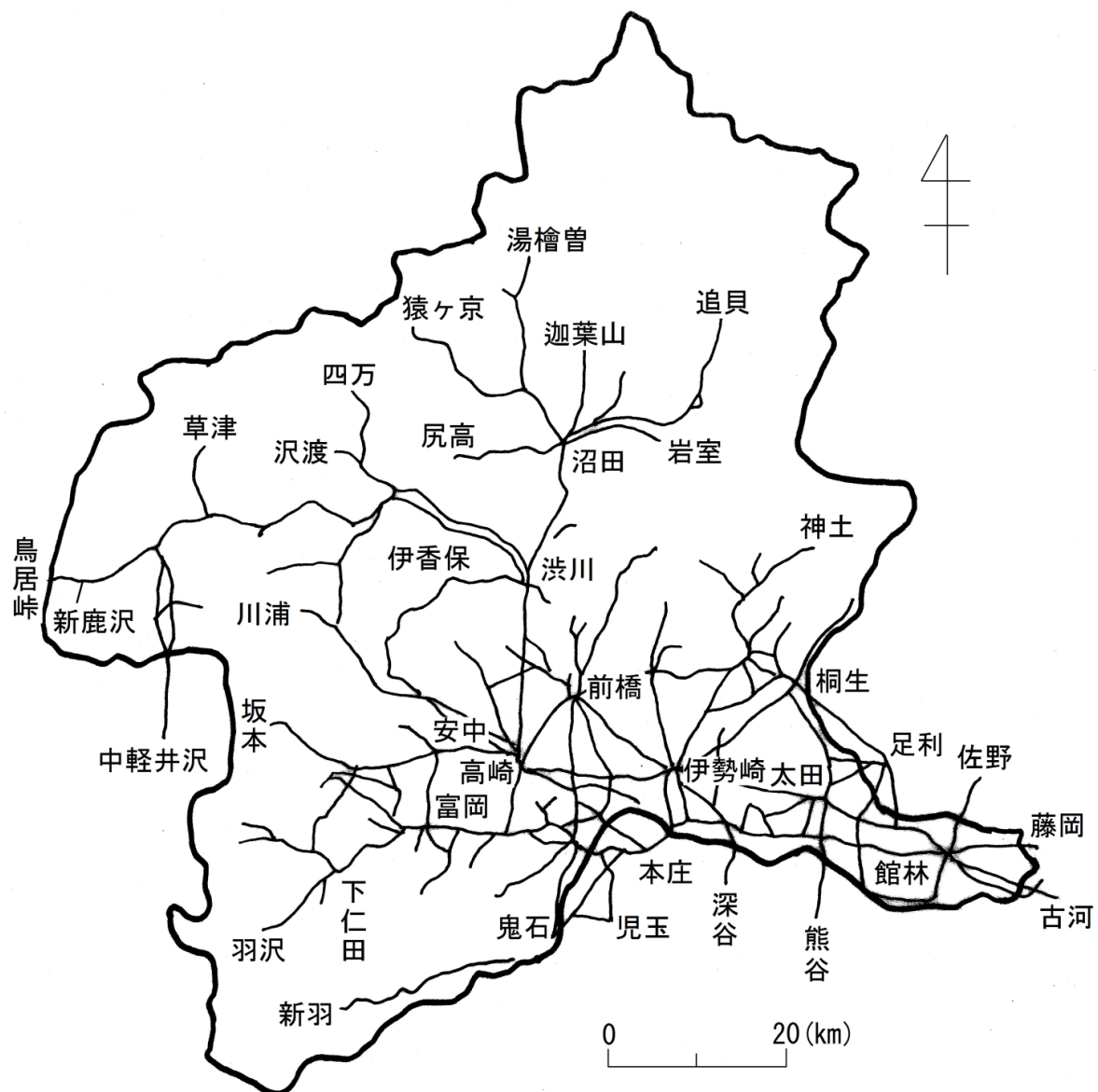


図 3-2. 1933 年 10 月における群馬県内バス路線網の概要

注) 図が込み入ってしまうため、鉄軌道路線は省略している。

出典) 大島(2002) p. 14 の図および群馬県立歴史博物館の展示パネル  
(大島登志彦作成) をもとに筆者加筆。

(「上毛新聞」1938年7月16日)

こうした動きに呼応して、自社鉄道に並行するバスを営業していた上毛電鉄が、1938年9月に運行を休止した。当時の営業報告書には、「自動車運輸事業ニ在リテハ「ガソリン」統制ノ國策ニ順應シ期首ニ於テ運轉回數ヲ減少セルモ統制ノ一層強化セラルルニ至リタルヲ以テ九月一日ヲ期シ全路線ノ運輸ヲ一時中止セリ」と記されていた<sup>33)</sup>。

渋川―伊香保間の路線では、東武鉄道伊香保軌道と並行する東武自動車と伊香保温泉自動車との間で、両者の営業状態を基準として運轉回数率を定め、交互運轉とすることが協議された<sup>34)</sup>。さらに、燃料の節約や乗客の混雑緩和を図る目的で、高崎―前橋間の路線で急行制や停留所の統合が実施された<sup>35)</sup>。このように、戦時色が強まる中で、バスの輸送力は著しく低下した。当時の上毛新聞には、次のような記事が見られた。

#### 県内バス路線中止 既に三十六線に上る 愈よ歩けの強行軍時代

縣保安課はガソリン凍結及び燃料節約の見地から縣下各地の不要不急なバス路線、遊覧地通ひ及び省線、電車との並行バスの整理に乗り出してゐたが、六日までに既に運轉中止のものは左記三十六線の多数に上つて居り愈よ歩けの強行軍時代に入つた伊勢崎一境、水沼一下田澤、桐生市内線、荒砥二ノ宮一大胡河原濱、館林―太田、館林―高崎、勢多郡小暮―赤城山、前橋一下小出、渋川―伊香保、渋川―分野、八崎、沼田―高山村尻高、片品村小川―丸沼、片品村土出―同村戸倉、水上村鹿野澤―谷川、伊香保―水澤、渋川―伊香保、前橋―大間<sup>(ママ)</sup>間、高崎―倉<sup>(ママ)</sup>ヶ野、富岡―下仁田、小坂村―妙義町諸戸、渋川溝呂木、板鼻―渋川、箱島―口中子、松井田―諸戸、倉田村権田―烏淵村川浦、安中町上ノ尻―磯部町西上磯部、境―大間々、大胡―三夜澤、大胡―茂木、玉村町―芝根村御料、峰ノ茶屋―長野原町、地蔵ヶ原―北軽井澤、草津―草津町内、敷島村深山―猫、下仁田―青倉、栃木縣足利―施戸

(「上毛新聞」1941年10月7日)

燃料事情が悪化する中で、群馬県内でも鉄道と並行する路線や観光路線、需要の少ない路線など30以上の路線で運行が休止された。さらに、1941年には、アメリカ合衆国の対日石油輸出禁止を受けて、バスやタクシー、ハイヤーへのガソリンの配給が停止された(表3-3)。このため車両についても、木炭や薪などを使用する代燃車が中心となった。

#### 4-2. バス事業の統合の進展

第二次世界大戦中の事業統合は、金融機関の一県一行主義、新聞事業の統合など戦時経済を通じて様々な事業分野で行われた。バス事業については、石油消費規制の強化に伴い必然的に強制させられたものであった。バス事業の統合は、まず1938年7月に、鉄道省監督局長、燃料局長官の連名で、相互併行するバス路線は買収または共同経営により経営の合理化を図るべき旨が通達された。その後、ガソリン消費規制が一層強化される中で1939年9月、鉄道省監督局長から地方長官に、事業の調整および合理化を徹底し、集約的経営により輸送力を補強するため、資本または企業の合同をなすよう事業者を指導督促するよう指示が与えられた。こうした背景から、すでにバス業界では重複路線の整理統合

表 3-3. 部門別ガソリン消費規制率（1938 年～1941 年 単位：％）

年 月	総 量	バ ス	ハイヤー タクシー	トラック	乗 用	特 殊
1938年 5月	16	17	22	19	—	0
1938年10月	34	36	42	27	55	12
1939年 5月	48	50	58	38	91	25
1939年10月	56	63	68	46	87	2
1940年 5月	59	63	73	50	89	—
1940年10月	64	70	83	50	96	17
1941年 5月	75	81	91	62	98	17
1941年10月	87	100	100	76	100	19

資料)『バス事業五十年史』 pp. 302－303 より作成。

や、不要不急路線の運休が実施されていたが、戦時体制がよりいっそう強化された 1942 年 8 月、鉄道省から「乗合自動車事業統合に関する要綱」が示達されて、府県別にバス事業統合方針が決められると<sup>36)</sup>、県ないし地域ごとに主体となる事業者が決められて、バス事業の一層の統合が推し進められた。

群馬県においては、1942 年 3 月の段階で、統合主体となる東武自動車（後の東武バス）、群馬合同バス（上毛中央自動車を主体に小規模事業者を合併して新設された会社で、後の群馬バス）、上信電鉄の 3 社と、独立して営業する榛名合同自動車、群馬自動車の 2 社、計 5 社にバス事業者が統合されるとされたが<sup>37)</sup>、同年 5 月には東武、群馬合同、上信の 3 社と、榛名合同自動車の計 4 社に統合されることになった<sup>38)</sup>。

こうして、東武自動車が県北部および県東部の、群馬合同バスが前橋・高崎地区の、上信電気鉄道が県南西部の主体事業者となり、乗合バス路線の整理統合が進められていった。なお、群馬自動車は 1943 年、東武自動車との合併決議がなされた。また、榛名合同自動車は 1944 年、群馬合同バスに統合された。

終戦までに、県内の大部分の路線が上記三社の経営下に収められ（表 3-4）、この事業者統合により、現在も県内でバス事業を営む各社の営業エリアがほぼ確定された。なお、上毛電鉄の乗合バスはすでに運行を休止していたため、今回の統合から除外されている。また、吾妻郡西部は統合基準が明示されなかったため、鉄道省（省営バス）、国土計画興業（後の西武バス）、草軽電気鉄道の各社が併存する形となった。

敗戦色が強まる中で、代燃車の燃料である木炭も切符制になるなど、燃料事情はさらに悪化した。また、車両や乗務員の不足から、バスの正常な運行も困難となっていた。このため、県内のバスも、生活路線や観光路線は運休し、軍需工場への工員輸送を中心とした輸送体制へと切り替えられていった。

#### 買出し線や遊楽線 五日からバス運休す 工員輸送へ切替へ

縣輸送課では閣議で決定した決戦非常措置要綱に基き旅客自動車バスの重点輸送に徹底を期するため縣内のバス業者である群馬合同、東武、上信の三社と打合せを行ひ縣内の事情に即した決戦輸送に切り替へるべく協議中であつたが左の如く鐵道併行路線又は遊楽や買出しに利用される路線及交通量希薄と見られる十三路線の運轉休止を行ひ之を軍需工場地帯に於ける工員輸送に振り向け又停留所も市街地は従来より半減し市外地は二ヶ以上を單位に設ける事となりいよゝ明五日から実施する事になつた

#### 運轉休止路線

◇東武関係＝△猿ヶ京―法師△追貝―老神△中之条―澤渡△伊勢崎―境△桐生―大間々△大間々―小平△足利―太田―尾島

◇上信関係＝△富岡―福島―小幡△富岡―板鼻△高崎―新町―藤岡

◇群馬合同＝△安中―秋間―後閑△前橋―下野田△室田―榛名神社

（「上毛新聞」1944 年 5 月 4 日）

旅客運賃についても、戦時中の物価高騰により、値上げを余儀なくされた。1944 年 5 月 30 日付の上毛新聞は、同年 6 月から、バス運賃が 3 割から 10 割と、大幅に値上げされることになったと伝えている<sup>39)</sup>。

表 3-4. 第二次世界大戦下の群馬県内におけるバス事業者統合の概要

地区名	統合主体	統合された事業者	主な区間	料数(km)	統合区分	認可年月日
奥利根・東毛	東武自動車	群馬自動車	渋川駅－(中之条)－四万温泉	40.1	合併	1943.11.25
			渋川駅－原町	23.5		
			坂田村下沢渡－沢田村上沢渡	4.8		
			中之条－川原湯	20.0		
			原町－坂上村大戸	0.8		
			中之条－尻高	...		
		糸井熊三郎	梅田－桐生市末広町	10.0	譲受	1943. 3 .5
		久保田信四郎 外二名	足利－治良門橋	11.3	譲受	1943.3.26
西毛	上信電気鉄道	清水菊次郎	大胡－宮城村馬場	6.0	譲受	1943.8.26
			大胡－宮城村三夜沢	8.1		
		上武自動車	鬼石－坂原	10.2	譲受	1943.8.23
		藤岡自動車輸送	藤岡－下栗須	1.8	譲受	1943. 9 . 7
			藤岡－前橋	20.1		
			藤岡－鬼石	12.0		
			藤岡－篠塚	2.8		
			藤岡－小串	6.0		
			吉井－東谷	5.0		
			新町－中島	3.9		
			高崎－岩鼻	7.0		
			岩鼻－沼ノ上	10.0		
			坂原－万場	12.0		
			万場－新羽	16.0		
			藤岡－本庄	12.0		
		群馬合同バス	富岡－秋畑	10.3	譲受	1943.12.15
			宇田－妙義	9.4		
			北山－八城	1.8		
			諸戸－八城	2.0		
			北山－諸戸	1.0		
前橋・高崎	群馬合同バス	榛名合同自動車	ヤセオネ－榛名神社	...	合併	1944. 3.27
			高崎－(本郷)－榛名	33.2		
			高崎－(箕輪)－松之沢	...		
		上信電気鉄道	前橋－桃井	...	譲受	1943.12.15
		宮川豊一 外七名	箕輪町－前橋駅	14.0	譲受	1944. 8. 8
			車郷村富岡－箕輪町	1.0		

注) 上毛電気鉄道の乗合自動車事業は休止していたため統合からは除外されている。

吾妻郡西部は統合基準が明示されなかったため、鉄道省、国土計画興業（後の西武バス）、草軽電気鉄道の各社が併存。

藤岡自動車輸送（上信電気鉄道と統合）の路線のうち、前橋－桃井（現在の榛東村）間は群馬合同バスの路線として前橋・高崎地区に統合された。また、群馬合同バスの路線のうち、富岡・松井田周辺の路線は上信電気鉄道に統合され、それ以外の路線は前橋・高崎地区の統合主体として存置された。

資料) 『全国乗合自動車総覧』、『バス事業五十年史』、『東武鉄道六十五年史』、『上信電鉄百年史』、『群馬バス五十年の歩み』、上信電鉄提供資料をもとに筆者作成。

このように、第二次世界大戦末期において、バス事業は全国的に壊滅的な状態となった。1945年度における全国のバス事業者数は、統合の進展に伴い256社と、1936年度の10分の1近くに減少した。免許キロ数は81,655kmであったが、およそ40%は休止路線となっていた（表3-5）。また、車両も戦時中の酷使や代燃化により状態が悪いものが多く、資材不足から修理も困難であったため、実働車両数も低下した。

群馬県においても、事業者数は1933年の62社から、戦時統合を経て7社（休止中の上毛電鉄を含む）となった。休止路線も50近くにのぼるなど、第二次世界大戦中、バスの輸送力は著しく低下したが、1952年、石油燃料の統制が完全に解除されると、順次、休止路線の運行が再開された。そして、わが国の経済成長とともに、バス利用者は増加し、事業全体が急速に発展していった。群馬県の路線バスも、1950年代以降、既存路線の延長や新規路線の開業が相次いで行われ、1960年代に全盛期を迎えたのである。

## 5. 本章のまとめ

本章では、黎明期の群馬県における乗合バスの発達過程や運行情勢の一端を、『全国乗合自動車総覧』や『バス事業五十年史』、群馬県内の市町村誌（史）などの書籍、経年の『上毛新聞』の記事を基礎資料として考察してきた。

しかし、市町村誌（史）は、鉄道の開業経緯については詳しく記される傾向にあるが、バス事業に関しては曖昧な記述が多く、『全国乗合自動車総覧』など他の資料と整合性のない部分も多かった。他方、新聞記事は、バス運行の計画が報じられても、その後の報道が無く消長が不明なものや、開通報じられても、実際の開業年月日が異なるものもみられた。

本章で考察した大正時代から昭和前期にかけては、わが国や群馬県の乗合バス事業の発展にとって、極めて重要な時期であったと考える。当初、乗合バスは局地的・断片的にしか存在せず、鉄軌道の補助的な交通機関に過ぎなかった。しかし、大正末期から昭和初期にかけて、自動車の有用性が認識される中で、多数の事業者が乱立して、激しく競争するようになった。このため、バス路線の営業許可をめぐる混乱も生じたが、交通秩序の維持を目的として、1931年に「自動車交通事業法」が制定されるなど、バス事業に関する法制度もこの時期確立されていった。

乗合バス事業の発展とともに、地方の鉄軌道の経営が圧迫されたが、1928年、バス事業の監督権が逓信省から鉄道省に移管されるとともに、地方鉄軌道事業者には、沿線でバス路線を開業することが奨励された。こうした政策の下に、草津電気鉄道、上信電気鉄道、上毛電気鉄道の各事業者が、乗合バス事業を開業している。

第二次世界大戦中は、燃料や物資が不足する中で、1942年に半強制的なバス事業の統合が実施されたが、この統合により、現在でも県内でバス事業を営む事業者の営業領域がほぼ確定するなど、これらの政策は、現在に至るバス事業の経営基盤を確立した点で、バス交通の発達史上の意義が大きいと考える。

また、本論文の研究対象である上信バス、上電バスについても、上信バスは戦時統合の主体となったことから、自社鉄道沿線地域を中心に前橋、高崎をはじめ埼玉県北部にまで路線網を築くことができたが、上電バスは燃料統制のため運行を休止しており、統合の主体となれなかったことから自社鉄道沿線のみに路線を有するにとどまった。第二次世界大戦後、1950年代中盤からバス路線が積極的に延長されていく中で、上電バスはその趨勢に

表 3-5. 1936 年度から 1945 年度における全国の乗合自動車経営状況の推移

年 度	事業者数 (社)	路線延長 (Km)	実在車両 数(台)	総走行距離 (千km)	輸送人員 (千人)	収 入 (千円)	支 出 (千円)	損 益 (千円)
1936	2,747	98,836	28,745	948,540	1,464,386	123,569	109,867	13,701
1937	2,422	95,834	24,344	1,009,981	1,654,936	141,267	128,690	12,576
1938	2,175	94,436	24,024	826,424	1,962,110	148,765	132,518	13,247
1939	1,966	90,222	23,181	689,999	1,763,458	160,364	144,610	15,753
1940	1,641	86,688	22,394	632,806	1,872,880	177,438	174,515	2,923
1941	1,495	85,841	21,965	530,306	1,739,630	172,236	170,983	1,252
1942	1,145	85,718	21,744	389,234	1,480,628	171,388	171,037	350
1943	414	83,600	21,502	353,626	1,302,543	258,147	257,849	297
1944	322	82,155	16,769	228,780	1,256,930	247,784	246,825	598
1945	256	81,655	11,119	161,151	808,910	191,769	191,756	13

注) 1945 年度の路線延長 81,655 km のうち運行路線は 48,944 km であり、およそ 40% の路線が休止されていた。

資料) 『日本陸運十年史 戦時交通編』 p. 599 の第一表より引用。



出遅れるなど、戦後のバス事業経営に与えた影響も大きいといえる。

本章は、鉄道史学会第34回大会自由論題報告「群馬県における乗合バス事業の史的展開―大正期から昭和前期を中心として―」（2016年9月24日、於：青山学院大学青山キャンパス）をもとに、その後の追加調査等を加味して執筆したものである。

## 注

- 1) 前橋市史編さん委員会(1978):『前橋市史』第四巻, 前橋市, p. 1058 による。
- 2) 長野原町史編纂委員会(1976):『長野原町誌』上巻, 長野原町, p. 781 による。
- 3) 草津町誌編さん委員会(1992):『草津温泉誌』第貳巻, 草津町役場, p. 178 による。
- 4) 新聞記事より原文を引用。ただし、一部漢字は旧漢字を現代漢字に改めている。以下の引用も同様(判読不明箇所のあるものは、その箇所を□で示している)。
- 5) 鉄道省(1934):『全国乗合自動車総覧』鉄道公論社による。同書では、「碓井自動車」と表記されているが、「碓井郡安中町」という記述もみられるため(正しくは碓氷郡)、「碓氷自動車」の誤りと考えられる。なお、本稿におけるバスの開業年月日は、特記以外本書のものに準じる。
- 6) 安中市史刊行委員会(2003):『安中市史』第二巻 通史編, 安中市, p. 776 による。
- 7) 高崎市史編さん委員会(2004):『新編 高崎市史』通史編 近代現代, p. 668 による。
- 8) バス事業五十年史編纂委員会(1957):『バス事業五十年史』日本乗合自動車協会, p. 65 による。
- 9) 大胡町誌編纂委員会(1976):『大胡町誌』, 大胡町役場, pp. 714-715 による。
- 10) 注1の資料、p. 1059 による。
- 11) 注8の資料、pp. 94-95 による。
- 12) 『上毛新聞』, 1925年8月11日「板鼻富岡自動車」による。
- 13) 『上毛新聞』, 1925年9月4日「迦葉山へ自動車」による。
- 14) 青森市営バスホームページ <http://www.bus.city.aomori.aomori.jp/page2.htm> (2016年7月2日閲覧)。
- 15) 大保光興(1998):「市営バス―七十周年の歴史を考察」『調査季報』136, pp. 60-65 による。
- 16) 注8の資料、p. 158 による。
- 17) 注16に同じ。
- 18) 『上毛新聞』, 1929年4月14日「渋川伊香保線で 既得権者側が憤慨す 県当局に嚴重なる抗議」による。
- 19) 日本自動車学校編纂(1930):『自動車取締令及細則講義 特輯』日本自動車学校出版部, pp. 9-10 による。
- 20) 注8の資料、p. 99 による。
- 21) 注8の資料、p. 208 による。
- 22) 社史編集委員編(1955):『創業六十周年記念 上信電鉄三十年史』上信電気鉄道, p. 50 による。
- 23) 緑野馬車鉄道の廃止年月日は藤岡市史編纂委員会(1997):『藤岡市史 通史編 近世近代・現代』藤岡市, p. 441、吾妻軌道の廃止年月日は原口隆行(2000):『日本の路面電

車Ⅱ 廃止路線・東日本編』JTB, p. 61 による。

- 24) 群馬県放送センター(1986):「特集 上毛電気鉄道 60 周年ーふるさとと共にー」『県民レポート』34, p. 38 の年表による。
- 25) 嬭恋村誌編集委員会(1977):『嬭恋村誌』上巻, 嬭恋村, p. 1081 による。
- 26) 注 8 の資料、p. 183 による。
- 27) 『上毛新聞』, 1933 年 7 月 7 日「荒船山越え 省営バス運転 長野県側と北甘町村長一行 鉄道内務両省へ陳情」による。
- 28) 『上毛新聞』, 1935 年 12 月 13 日「中込下仁田省営バスに反対 高崎会議所に捻じ込む」による。
- 29) 国鉄バス長野原自動車営業所 (1986):『開業 50 年のあゆみ』所収の年表による。
- 30) 注 2 の資料、p. 789 による。
- 31) 『上毛新聞』, 1935 年 12 月 3 日「旅客機のごとく爽快 吾妻溪谷を縫ふ 渋川ー草津 省営バス試乗記」。
- 32) 『上毛新聞』, 1935 年 12 月 7 日「前橋ー伊勢崎 砂煙を蹴立て、バスの大競争」による。
- 33) 上毛電気鉄道「昭和十三年下期 第貳拾五回報告書」(自昭和十三年六月一日 至昭和十三年十一月三十日) より引用。
- 34) 『上毛新聞』, 1938 年 7 月 22 日「バス路線重複整理に 廃止や交互運転 木炭車の減税 陳情」による。
- 35) 『上毛新聞』, 1941 年 4 月 9 日「通勤専用や急行制の実施 混雑するバスに対策」による。
- 36) 注 8 の資料、pp. 376-395 による。
- 37) 『上毛新聞』, 1942 年 3 月 20 日「軌道に乗る『バス統合』路線整理に期待 県下五社に統制」による。
- 38) 『上毛新聞』, 1942 年 5 月 14 日「交通調整の徹底化 バス路線の統制 県下四社に統合」による。
- 39) 『上毛新聞』, 1944 年 5 月 30 日「大幅三割から十割 バスの値上げ 他県に比べまだ高くない 六月から」による。

## 参考文献

- 大島登志彦 (1983): 群馬県におけるバス路線網の変遷. 新地理, **31**(2), pp. 1 - 24.
- 大島登志彦 (1991): 創立・発達経緯からみたバス事業の地域特性と事業者の性質. 交通史研究, **26**, pp. 78-89.
- 倉島幸雄 (1995): 『日本乗合交通編年史』, たいせい, 791P.
- 佐々木 烈 (2013): 『都道府県別 乗合自動車の誕生 写真・史料集』, 三樹書房, 246P.
- 鉄道省編 (1934): 『全国乗合自動車総覧』, 鉄道公論社出版部 (都道府県別のページ設定で、群馬県の部分は計 28P) .
- バス事業五十年史編纂委員会編 (1957): 『バス事業五十年史』, 日本乗合自動車協会, 1174P.

## 第4章 上毛電鉄・上信電鉄沿線の路線バスの発達と観光事業への進出

### 1. はじめに

群馬県の路線バスは、第3章で述べたように、大正時代に鉄道を補完する交通機関としていくつかの路線が開業した後、昭和初期に多くの事業者が営業を開始して、急速に路線が拡大した。しかし、第二次世界大戦が始まると、燃料消費規制等、統制経済のもとで路線の休止や事業者の統合が実施され、バスの輸送力も著しく低下した。

第二次世界大戦後、わが国の高度経済成長の前半にあたる1950年代から1960年代半ばにかけて、交通需要が拡大したり、道路整備が進捗したりする中で、バス事業や路線もそれに比例して急速に拡大し、都市間連絡系統のみならず、農山村地域にまで路線網が形成された。群馬県の路線バスは全国的に見て盛衰が顕著だったといえるが、筆者はこれまで、上信電鉄や上毛電鉄が経営する乗合バスを事例として、歴史的変遷を中心に調査・研究してきた（石関2007、2015a、2015b、大島・石関2006等）。

また、この時期は観光需要も拡大していく中で、交通機関には観光地への足や、遊覧・周遊など観光を楽しむための機能が求められるようになった。このため、鉄道事業者やバス事業者は、自社路線沿線の観光開発やバス路線の延長を積極的に進め、旅客の誘致に努めた。群馬県内では、1950年代に東武鉄道が巨額の投資を行い赤城山の観光開発を進め、上毛電気鉄道も赤城山南麓に自社バス路線を延長した。西毛地域では、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積極的に展開したほか、群馬バスも榛名山や伊香保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といえる。

観光と交通に関する先行研究は、地理学の分野では山村（1967）が、東京観光圏の温泉地を事例としてその発達段階の差異を分析し、大都市からの近接性や交通条件の有利性に加え、私鉄事業者など中央観光資本による積極的な観光開発の有無が、温泉地の発達格差形成に強く作用していることを考察した。下村（1988）は、交通機関の変遷を観光との関係から時代区分して考察し、従来の観光政策では交通機関の性格や観光地空間への影響が十分に検討されてこなかったことが、現在多くの観光地で俗化や画一化が進んだ要因であるとした。また、土屋（1982）は、富士急行（株）による観光開発の展開過程を事例とし、大手私鉄資本との資本規模の格差が勢力圏外への進出を阻害し、同社が観光開発に乗り遅れたことを明らかにした。原（2004）は、大正・昭和初期の長崎県・雲仙を事例として、観光開発と交通網の形成を考察したが、鉄道と航路に重きが置かれている。

上毛電鉄沿線地域では、大島（2006）が、東武鉄道による赤城山開発に触れているが、赤城山南麓の生活バス路線の変遷が考察の中心となっている。

本章では、上毛電鉄・上信電鉄沿線地域を事例として、第二次世界大戦後急速に発展した路線バスの具体的な変遷過程を、事業者の申請書類や営業報告書、経年の新聞記事を基礎資料として明らかにし、路線が延長される過程における、事業者の経営や事業計画の問題点を分析する。

### 2. 研究対象地域の概要

本章の研究対象地域は、上電バスの主要営業エリアであった群馬県赤城山南麓地域

と、上信バスの主要営業エリアであった西毛地区（群馬県南西部）である。赤城山南麓地域の主な生活圏は前橋市、伊勢崎市、桐生市であり、国鉄（ＪＲ）両毛線がこれらの都市を結んでいる。また、上毛電鉄（1928年開通、全長 25.4 km）が前橋市中心部の中央前橋駅から桐生市内の西桐生駅まで、大胡、粕川、新里、赤城等の各駅を経由し、ほぼ一直線に結んでいる。

この地域には第二次世界大戦以前から乗合自動車が運行されており、それらの多くは、後に東武鉄道の乗合バス（以下、東武バス）に統合された。1950年代になると、上電バスと東武バスが積極的に路線を延長し、群馬バスも一部参入して、上毛電鉄主要駅から赤城山南麓の集落へ路線網が形成された。

一方、西毛地区は、高崎・安中両市を中心に、松井田町<sup>1)</sup>、藤岡市と6町村（新町、吉井町、鬼石町、万場町、中里村、上野村）で構成される多野藤岡広域市町村圏<sup>2)</sup>、富岡市と4町村（甘楽町、妙義町、下仁田町、南牧村）で構成される富岡甘楽広域市町村圏<sup>3)</sup>からなる。地形は西高東低であり、山地が卓越する町村は過疎地域の指定を受けている。この地域の交通は、国鉄（ＪＲ）信越線の安中、磯部、松井田、西松井田、横川の各駅が所在するほか、鐺川流域では上信電鉄が、高崎を起点に吉井町、甘楽町、富岡市を経由して下仁田まで全長 33.7 kmを結んでいる。また、国道 254 号が鉄道とほぼ並行しており、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。さらに、安中市や松井田町には群馬バスが高崎から路線を延長していた。

赤城山南麓地域では 1960 年代後半から上電バスが路線の廃止を進め、1995 年に全廃された。また、東武バスも 1980 年代末までに路線を廃止した。上信バスは 1960 年代末以降、他県に跨る路線、鉄道と並行する路線の廃止を進めたが、1980 年代までは補助金の適用を受けながら、自社鉄道主要駅や沿線市町村の中心部から放射状に延びる路線は維持されてきた。現在、上信バスは高崎市内と高崎―（京目）―前橋間の路線のみを運行し、西毛地区のバス交通は廃止代替バスや乗合タクシーが主体となっている。また、赤城山南麓地域の大胡、粕川、宮城の各町村<sup>4)</sup>では、従来の路線バスが廃止された後、廃止代替バスや乗合タクシーが運行された。上電バス最後の営業エリアとなった新里村<sup>5)</sup>も、同社バスの廃止後、新里村営バスが赤城集会所線と新川線の 2 路線で運行されてきたが、これらの地域のバスは現在、デマンド型交通に転換されている。

### 3. 第二次世界大戦前から戦後復興期までの上信電鉄・上毛電鉄のバス事業

#### 3-1. 各社のバス事業開業に至る経緯

第 3 章で述べたように、昭和初期、各地で乗合自動車の開業が相次ぐ一方で、地方の鉄軌道沿線では鉄軌道と乗合自動車の競合が激しくなり、鉄軌道経営が圧迫される傾向にあった。こうした状況に対し、政府は 1928（昭和 3）年、バス事業の監督権を通信省から鉄道省に移管し、免許の条件を厳しく、かつ重複を認めないようにした<sup>6)</sup>。また、鉄軌道事業者には、路線擁護の立場から鉄軌道と並行するバス路線の開業・買収を促進した。

上信電鉄は 1929 年 11 月 4 日、自社鉄道沿線で乗合自動車事業を営んでいた甘楽運輸自動車商会の下仁田―小幡間を買収し、バス事業の基礎を築いた。さらに 1931 年 1 月には村上自動車商会の高崎―福島間を買収し、鉄道と並行するバス路線を手中に収めた。

上毛電鉄は、1929 年 11 月 1 日、鉄道と競合する前橋―（大胡）―大間々間で乗合自動

車を運行していた大胡乗合自動車運輸を買収、同日付で上毛電気鉄道自動車部が設立された。そして1930年3月24日より中央前橋駅前一国鉄大間々駅前間で路線バスの営業を開始した<sup>7)</sup>。

以上の経緯から、両社とも沿線に進出してきた乗合自動車から鉄道路線を擁護するために、バス事業を開始したことが考察できる。1933年10月、「自動車交通事業法」が施行されると、バス事業は全国的に自主統合が進められたが、上信電鉄もこの頃積極的に路線の買収や新規開業を進めた。当初は高崎市内や富岡市周辺が中心だったが、1935年9月、満島商事より富岡一磯部間、富岡一安中間等を買収し、自社鉄道の土州富岡駅と信越線沿線とをつなぐ路線を獲得した。さらに、満島商事や金田自動車商会の経営する路線を買収して、下仁田町や妙義町の山間部にもバスを運行するようになった。1937年4月、群馬県多野郡より埼玉県北部に路線を有した上武自動車を買収し、翌1938年には本庄電気軌道（当時は乗合自動車事業のみ経営）を買収して、群馬県南西部から埼玉県北部にわたる路線網を形成した。

### 3-2. 第二次世界大戦中の動向と戦時統合

1937（昭和12）年7月、日中戦争の開始に伴い、翌1938年5月には国家総動員法が施行されて経済統制が強められた。ガソリンが切符制となるなど、燃料の確保が困難となる中で、バスの輸送力は著しく低下した。上電バスは開業後、路線の延長などを行わず、前橋市内循環と前橋―（大胡）―大間々間の2系統を運転してきたが、1938年9月1日、ガソリン統制強化のため乗合バスの運行を休止した。

上信バスも、代燃車を導入しガソリンの窮乏に対処したが、やがて代燃車の燃料である木炭も切符制となった。燃料事情が悪化する中で、鉄道と並行する路線や需要の少ない路線の運行が休止された。

1942年8月、鉄道省監督局長から各地方長官宛の通達でバス事業統合方針が決められると、県ないし地域ごとに主体となる事業者が決められ、半強制的な事業者の統廃合が推し進められた。この統合方針に従い、群馬県では奥利根・東毛地区が東武自動車（後の東武バス）、前橋・高崎地区が群馬合同バス（後の群馬バス）、西毛地区が上信バスをそれぞれ主体事業者として統合が進められた。この統合方針に基づき、上信バスは群馬合同バスの松井田―妙義間、甘楽運輸自動車商会の下仁田―羽沢間、趾倉―青倉間などを買収した。藤岡自動車輸送は、1942年1月に東武鉄道が全株式を取得していたが、統合方針により1943年8月、上信電鉄に譲渡された。一方、上武自動車の埼玉県内の路線は、東武鉄道に合併された。これにより上信バスは藤岡を中心に前橋、高崎、吉井、甘楽、鬼石、本庄方面に総延長180kmにおよぶ路線を獲得した。その後、同年12月には群馬合同バスより妙義町周辺の5路線を買収、翌1944年6月には富岡合同自動車（有）など7社を買収して、群馬県南西部の自動車輸送事業を掌握した。

この戦時統合と前後して、県道富岡―野沢（現・佐久市）線の開通（1940年5月）に合わせ、群馬県と長野県を結ぶバス路線が計画された。当時、長野県側では千曲自動車（株）が中込―大月間の路線を運行していたが、1941年7月に上信電鉄がこれを買収し、翌1942年2月に群馬・長野にまたがる区間の免許を得た。そして同年3月、上信バスの中込―大月間が運行を開始し、6月からは下仁田―中込間で運行されるようになった。

た。「上信」の社名は上州と信州を結ぶ構想のもとに名付けられたが、乗合バスが長野県まで延伸されたことにより、これが実現した。

一方、上電バスはすでに運行を休止していたため、当時の統合からはひとまず除外された。このため上毛電鉄は主体事業者となることができず、上電バス以外の赤城山南麓地域や桐生市周辺のバス路線は、東武自動車に統合された。

## 4. バス事業の発展と積極的な路線延長

### 4-1. 上信バスの復興と路線延長

戦時中は燃料や資材の不足のため、大部分のバス路線は休止された。稼働車両も薪や木炭を燃料とする代燃車となり、輸送力も大幅に低下していた。終戦後も燃料や資材の確保は困難を極めたが、やがて燃料事情が好転すると運休路線は減少し、1940年代後半にはほぼ平常の運行を取り戻した。上信バスも、1946（昭和21）年に休止されていた富岡―秋畑間、高崎―玉村間、1948年には高崎―（京目）―前橋間の運行を再開した。1948年5月時点の上信バスの免許キロ数は360.9km、保有車両は38両（他に貸切バス2両）だった<sup>8)</sup>。

1950年代に入ると、旅客需要は増加し、それに支えられてバス事業は発展していく。1950年に上野村新羽―乙母間、板鼻―安中駅入口間などの免許申請が行われ、その後、道路がバスの通行に支障がない状態に改修されたことや、沿線住民からの要望を理由として、路線免許の申請と延長が本格的に行われるようになった。1952年には鬼石町鬼石―三波川村平滑間、美土里村上落合―平井村白石間（現在、藤岡市）など山間部の集落への路線や、玉村町五料―伊勢崎間（高崎―五料間はすでに免許を得て運行）など都市間を結ぶ路線の免許申請が行われている（図4-1）。1956年6月には、鬼石町平滑―妹ヶ谷間の路線延長免許申請が行われたが、この時の申請理由は以下のようなものであった。

多野郡鬼石町三波川地区（旧三波川村）は、三方を山に囲まれた辺境の地であります（中略）尚昨年度鬼石町に合併された関係で諸機関との往復も増大し又延長による利便性は乗車効率を高め、別項に示す増収も期せられ、一方道路状況は昭和廿八年以降目覚ましい改修が行はれ現在ではバス運行に差つかえない迄になって居るので此の地元民の熱意に応えると共に地方交通福祉の向上に寄与いたしたく本申請に及んだ次第であります<sup>9)</sup>

この区間では、市町村合併により輸送需要が増加したことや、道路がバスの運行に支障のない状態に整備されたことが申請理由として挙げられている。1954年9月から1957年10月にかけて免許申請された上信バスの路線免許申請書類を見ると、申請15路線中10路線で道路事情の改善が、2路線で市町村合併に伴う移動需要の増加が理由として挙げられていた。

当時、農山村地域においても道路や橋梁の改修・整備が進められており、これまで交通機関に恵まれなかった地域にも、バスが運行できるようになった。また、1953年に「町村合併促進法」が制定され、その後、1956年には「新市町村建設促進法」が制定されるなど、当時は昭和の大合併（市町村合併）が推進されている途上であり、人々の移動需要も必然的に増加したと考えられる。これらの要因が積極的なバス路線延長を推し進める原動力となったことが考察される。

1950年代後半になると、年率10～20%の輸送人員の増加を背景として、自社鉄道主要駅



などを起点としたバス路線の延長が相次いで行われた。上信電鉄は群馬県南西部の山岳観光資源の開発も積極的に行っており、旅客誘致のため下仁田―軽井沢間（1954年9月申請）、下仁田―和美峠間（1958年6月申請）などで路線免許申請が行われたが、いずれも却下された。一方で、下仁田―本庄間、万場―高崎間、万場―前橋間などの長距離系統の運行を開始した。1960年前後には乗合バスの年間輸送人員が鉄道を大幅に上回るようになり<sup>10)</sup>、営業収益の40%程度を乗合バス事業の収入が占めるようになった<sup>11)</sup>。高崎から下仁田にかけて自社鉄道主要駅から放射状に路線網が形成され、免許キロも1955年の396 kmから1958年には437 km、1962年には514 kmにまで増加した。

#### 4-2. 赤城山南麓の路線バスの発展

上電バスは1947年4月15日、中央前橋駅―大間々駅前間の運行を再開した。しかし、戦時統合の主体事業者になれなかったことから、1953年の時点で免許キロ数41.8 km、保有車両4両と、他社のバス路線延長の趨勢に後れをとっており（表4-1）、1950年代中盤以降、自社鉄道主要駅から相次いで路線の延長を行う傾向にあった。上電バスは1953年6月、赤坂電停前（自社鉄道の赤坂駅前）から西大室まで路線を延長し、1955年2月には、その路線を伊勢崎まで路線を延長した。この時の申請理由は、以下のようなものであった。

弊社の経営する乗合自動車は、前橋桐生市を結ぶ路線と前橋市から荒砥村西大室迄の路線でありまして、両路線共に地方産業開発に寄与しつつあるのでありますが、戦後バスは非常な発展を遂げ、我等業者の責務も加重致しました事を痛感致し、旅客のサービス改善にあらゆる努力を致して居る現状であります。

而るに、今般荒砥村、赤堀村、三郷村等の沿道より、利用交通機関がない為、伊勢崎市迄路線の延長方切なる要望があり、且つ、前橋市内も現在の起点を県庁前迄路線を延長せられたいと乗客より再三の申告がありますので、事情調査の結果右の要望に応へ、延長を決意致しまして、前橋市県庁前より伊勢崎市迄を産泰線として運転致したく、関係書類を添へ申請に及んだ次第であります。何卒御認可相成ります様御願い致します<sup>12)</sup>。

一方、1957年12月21日には粕川村から佐波郡東村の中心集落、東小保方まで路線が延長されたが、この時の申請理由には以下のような記述がみられた。

弊社経営の乗合自動車は、前橋伊勢崎線と鉄道と併行の前橋桐生線とでありまして、鉄道と相互に関連援護しつつ、産業開発に寄与し、交通機関の使命を果しつつあります。

然る所、今般粕川村、赤堀村、東村等の住民より、弊社経営の鉄道線の粕川駅前より粕川村、赤堀村、東村を結ぶ乗合自動車の運転を実現せられたいとの要望がありました。之等の部落は東西の交通機関はありますが南北は非常に不便をして居ります状態でありまして、部落と部落との連絡、学校、役場等の連絡、又両毛線国定駅<sup>(ママ)</sup>えの連絡にも是非共必要であると存ぜられますので、（中略）何卒御免許相成ります様此段御願い申し上げます<sup>13)</sup>。

これらの申請理由をみると、バス路線の延長に際して地元沿道住民から要望が寄せられていたことがわかる。高度経済成長期にあたる当時、就労や通学のため、人々の移動の需要が高まったが、まだ自家用車は普及していなかった。従来、移動を徒歩などに頼っていた



表 4-1. 群馬県内乗合バス事業の概況（1953 年）

事業者	車両数 (台)	年間輸送 人員(千人)	免許キロ 数(km)
東武鉄道	217	15,275	791.21
群馬バス	75	5,920	352.20
群馬中央バス	24	1,289	105.75
上信電気鉄道	59	4,378	353.30
上毛電気鉄道	4	175	41.80
草軽電気鉄道	6	93	35.10
合計	385	27,130	1679.36

資料：『第 1 回 群馬県統計年鑑』（1955 年刊）

注）東武鉄道・草軽電気鉄道は群馬県内のみの数値。

日本国有鉄道（国鉄バス）と国土計画興業（後の西武バス）  
はデータなし。

集落では乗合バスに対する需要は高まっていったと考えられる。上電バスの他の路線の申請書類を見ても、地元からの要望や陳情を理由に路線を延長するケースが多く見られた。

1950年代後半になると、上電バスは赤城山南麓地域への路線延長を本格化した。1957年7月5日、自社鉄道の新里駅前から新里村板橋までの路線が延長され、以後、道路整備の進展や地元からの陳情を受けて、滝窪や上板橋、苗ヶ島、畜産試験場、忠治温泉などの集落や諸施設へ、路線が延長されていった。この過程において、複数の事業者路線（赤城山南麓地域では上電バスと東武バス。一部群馬バスも参入）が隣接・競合する地域では、路線免許の争奪が展開された。

上電バスは、1956年9月17日、自社鉄道の粕川駅から宮城村内の赤城農場（農場下）までの路線免許申請を行ったが、同年9月25日に東武バスが、同一終点の馬場－赤城農場間の路線延長免許申請を行った。結果、この時の申請では1957年10月15日に東武バスが免許されて運行を開始した。上電バスは粕川駅－農場下間では免許されず、後年、北原駅付近の込皆戸から別ルートで段階的に路線を延長、1964年1月1日、宮城村役場をかすめるような形で苗ヶ島まで、路線を開業した。その時の申請理由は、以下のようなものであった。

（前略）この路線の終点付近の苗ヶ島の住民は交通機関に恵まれず、村の中心にある役場、小中学校、幼稚園、農協等に出向く場合はもとより、前橋、大胡、桐生方面への通勤通学或いは所用の場合にも数キロを徒歩に頼らなければならず又先に免許を戴きました大前田線の終点大前田部落の住民も村の中心に行くには徒歩によるほかなく、両部落の住民より別紙の通り路線延長の陳情もあり強く要請されておりますので弊社はこれに応え旅客の利便を図りたく申請に及んだ次第であります<sup>14)</sup>。

この申請が行われた時点で、宮城村苗ヶ島の住民は東武バスの大胡－（馬場・苗ヶ島）－赤城農場線を利用できたはずであるが、そのことは申請理由には一切記されていない。

また、1968年12月には、赤城山南麓の忠治温泉まで路線が延長されたが、その時の申請理由は、次のようなものであった（1967年1月7日申請）。

（前略）近年に至り赤城山を訪れるハイカー並びに忠治温泉を中心とする温泉郷を訪れる浴客も多くなり、加えて山頂から小沼牛石峠、忠治温泉を経て大胡町に通じる県道も完成いたしましたので、該地区への出入りが激増してまいりました。

申上げる迄もなく赤城山南面で弊社は永年に涉って電鉄を始めバスを経営しその輸送を担当して参りました。現在赤城山南面への出入り口は弊社電鉄線の主要駅大胡駅経由となって居ります（以下略）<sup>15)</sup>。

上電バスの申請が行われた当時、宮城村苗ヶ島や忠治温泉にはすでに東武バスが運行していた。しかし、申請書には交通機関が無いと住民が不便を被っていることや、自社鉄道・バスが赤城山南麓の輸送を担っていることが強調されている一方で、東武バスの運行事情は記載していない。当時、乗合バス事業は需給調整規制下にあり、先行事業者が存在したり、他社との重複計画であったりすると免許されなくなる可能性があった。このため、少しでも自社に有利に申請しようとしていたと考えられる。

前橋市北東部の五代沼へは、東武バス（1966年6月28日申請）、群馬バス（1966年7月11日申請）、上電バス（1968年3月13日申請）の3社がそれぞれ路線免許申請を行った。この結果、1968年11月12日、東片貝出口－五大沼間で上電バスのみに免許され、東武バ

スは申請を取下げている（群馬バスについては、その後の事情は不明だが、免許されるに至っていない）。

1960年代前半までは、たとえ上電バスが先に免許申請を行っても、需給調整規制のもとで、赤城山南麓地域の先行事業者であった東武バスが有利に働き、先に免許されるケースが多かったが、忠治温泉や五代沼への路線の免許申請がなされた1960年代後半になると、後進の上電バスにも免許されたケースや、上電バスのみに免許されたケースも生じていることがわかる。その理由として、この頃、上電バスの免許キロ数や車両数はほぼ最大となっており、大手の事業者と互角に争えるだけの事業規模を持っていたことが考えられるが、五代沼への免許申請の事例では、東武バス、群馬バスの免許出願は1966年であり、最終的に上電バスが免許されるまでの間が2年近くあることから、当初需要が見込めた路線でも、3社間で路線免許争奪が行われているうちに自家用車が普及し始め、バスに対する需要が減少に転じたことなどから、東武バス、群馬バス両社にとってはもはや新規の路線を開設する意義が薄れてきたため、五代沼への進出から手を引き、結果として上電バスのみに免許されたものと考えられる。

以上で見てきたように、地元からの陳情を受け、また一方では東武バスや群馬バスと競合しながら事業規模を拡大してきた上電バスは、1969年3月11日、東片貝出口ー五代沼間の路線が開業したことにより、免許キロ数は最大の139.95kmとなった（図4-2）。

#### 4-3. バス事業者の競合と路線免許争奪

事業者間の路線免許の争奪は、この当時、赤城山南麓地域以外でも県内各地で展開された。西毛地区では、1966（昭和41）年9月に群馬バスが安中市南東端の大谷地区への路線免許申請を行うと、同年11月、上信バスも大谷地区への免許申請を行った。その申請理由は以下のようなものであった。

（前略）このように通勤者の増加と行政上安中市への交流が多くなってまいりましたが、現行バス路線をもってしては、大谷入口停留所から800米の区間を徒歩しなければならない状態で、風雨の際は容易ならぬものがあります。そのため別途大石橋に通ずる道路を一部拡巾工事を行いましたので多年、地域住民の要望であるバス路線の延長を行ない、地域住民の利便化に寄与致したく申請に及んだ次第であります<sup>16)</sup>。

この時の申請では、群馬バスは先に免許申請をしていたにもかかわらず却下され、1967年7月、上信バスに免許された。

一方、県央部の2大都市である高崎市と前橋市は、1950年代後半以降周辺町村と相次いで合併を行い、それまでの単なる地方都市としてではなく、市域を越えて県央部や東毛・西毛地域の広域中心都市としての性格を強めていった。この両都市間を結ぶ国道17号を運行する路線の免許をめぐり、路線免許の争奪が展開された。

上電バスは、昭和期の市町村合併が進む中で、高崎への営業拡大をはかり、1958年7月、県庁前ー高崎駅間（12.3km）の路線免許申請を行ったが、この時の申請書には、申請の理由が以下のように記されていた。

（前略）然る所、今般前橋市へ合併の鳥羽町及び高崎市へ合併の正観寺町、浜尻町、小八木町、菰貝戸町住民より前橋市を起点とし同町を経て高崎市に至る乗合自動車の運転を早急に実現される様強い要望がありましたが之等町民は（中略）地方都市周辺

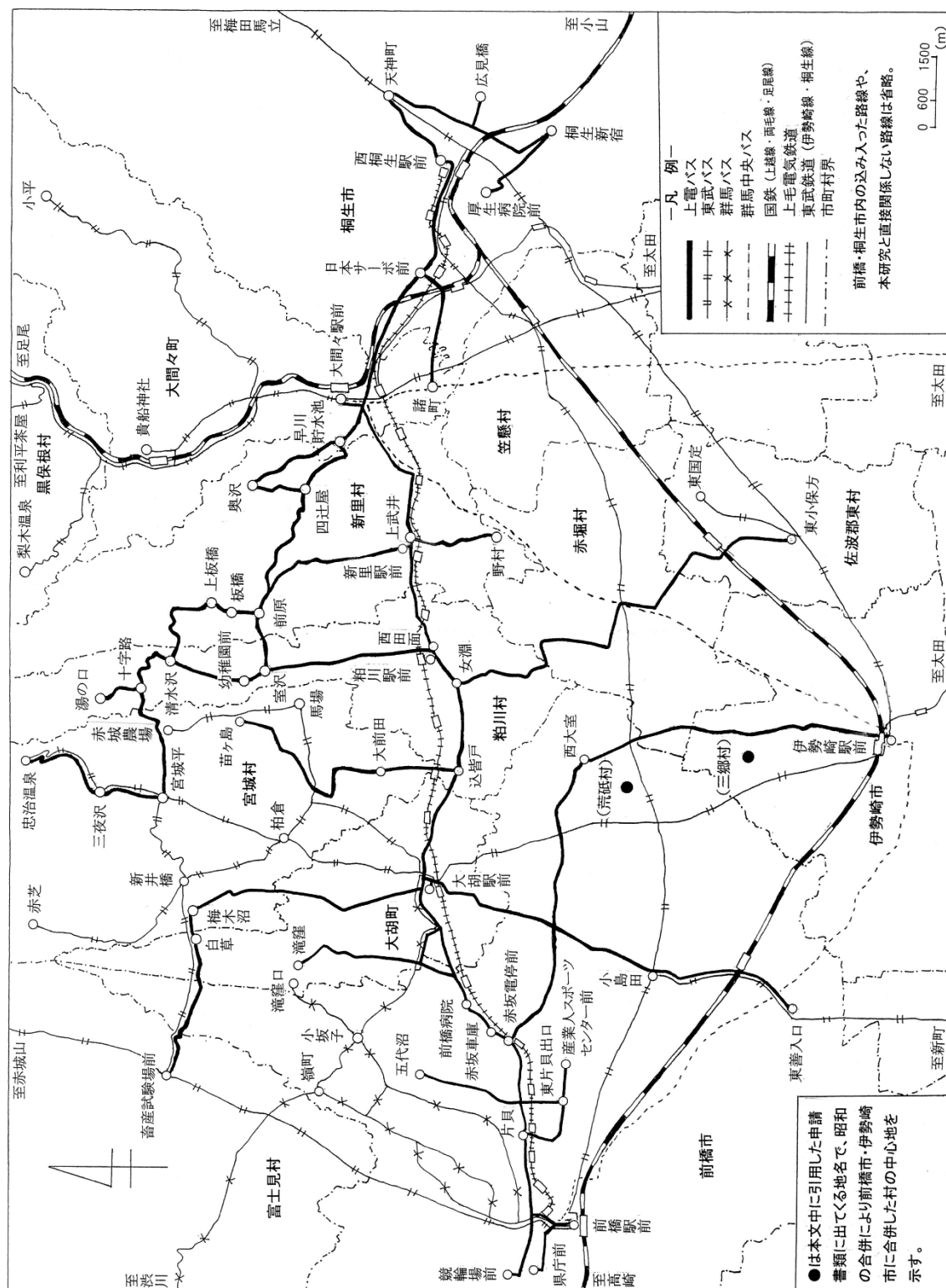


図 4-2. 最大延長時の上電バス路線（1969 年 3 月末現在）

（各バス事業者提供資料、大島（2009）等をもとに筆者作成）

農業地帯として生活環境の整備に行政中心地たる高崎市及び前橋市に日常生活上欠く事の出来ない戸籍事務、納税事務、生産事務等一々連絡届出許可認可を受けるため遠く出向くことも止むを得ず連絡要務も日々激増して居ります。

然るに之等集落は高崎市及び前橋市の中心部より六軒余離れて居りますので、乗合自動車の必要性が痛感され尚通学、通勤等の不便困難は申し上げる迄もなく、中にも女子は通学可能な区域内にありながら交通不便のため通学出来ずに居る者もある次第で御座居ます。

又弊社経営鉄道並に自動車沿線の江木町付近には近時大きな病院が四ヶ所も建設され本申請路線方面からも通院する者も多く成りつつあり、尚此の付近に県立農業試験場が移転され農事改良視察や農産物共進会等の参会のため之等集落よりの連絡も多く此の地域と密接な連絡を取り得る弊社の経営を特に期待し、熱望されて居る次第で御座居ます（以下略）<sup>17)</sup>。

この免許申請では前橋－高崎線（中央前橋駅－高崎駅間、13.8km）として、60分間隔で1日10回運行される計画だった。しかし、その後この路線の免許が遅れていたことから、上電バスは、1959年10月9日付で終点を正観寺町に変更して、再度、県庁前－正観寺町間（5.2km）で路線免許申請を行っている。この時の申請理由は、次のように記されていた。

（前略） 然る処先般、前橋市へ合併の鳥羽町及び高崎市へ合併の正観寺町、浜尻町、小八木町、菰貝戸町住民より前橋市を起点とし同町を経て高崎市に至る乗合自動車の運転を早急に実現されるよう強い要望がありましたので、弊社に於いては早速調査の上昭和33年7月31日付を以って路線延長の免許を申請致しました次第でございます処が、道路に一部バス運行に支障があります為か免許が遅れ、しかしながら地元沿道民は早急運転を熱望して居り道路改修は早急実現困難でありますから取敢えず中央前橋駅前を起点として前橋市へ合併の鳥羽町を経て正観寺町迄を前橋正観寺線として経営致したく出願致しました次第でございます（以下略）<sup>18)</sup>。

これらの上電バスの免許申請に前後して、類似のルートで、前橋駅－正観寺線の免許申請を群馬バス（1959年8月4日）が、前橋駅－（正観寺・貝沢）－高崎駅線の免許申請を群馬中央バス（1958年8月23日）がそれぞれ行っている。また、上信バスも、上電バスとほぼ類似のルートで中央前橋－観音山頂線の系統で免許申請している（1958年11月15日）。この4社の申請のうち、結局、群馬バスが62年9月24日に免許され、同年11月1日前橋駅－正観寺線を運行開始し（1966年2月15日に三ツ寺まで延長）、上電バスと上信バス、群馬中央バスは運行に至らなかった。

なお、群馬バスは、1962年11月1日、高崎から旧国道17号経由で貝沢から井野まで運行開始したが、その路線を1965年8月25日、高前バイパスをクロスして中川小学校まで、1966年12月15日（高前バイパス線と同一日）には、群馬高専まで運行開始した。また、東武バスは、1965年4月20日、高崎－渋川線から分岐して小八木線を開設した。これらの申請・免許路線沿線には、高前バイパスの開通が近づいていることや、国鉄新前橋駅及び井野駅から上越線の南西域周辺を中心に、住宅地や工場、自動車運転試験場が立地し、かなりのバス需要の増加が見込めたと推測されるので、各社が競って免許争奪を行ったのだろう。

1960年代に入り、高校進学率の上昇や就労などのため高崎、前橋両都市間の連絡、移動

の需要が高まる中で、1966 年 4 月 25 日には高前バイパスが開通した<sup>19)</sup>。高前バイパスは、1960 年、道路整備計画の一環である高崎・前橋を結ぶ大幹線道路として計画され、総工費 22 億 3,300 万円をかけ建設された、高崎市並榎町から前橋市石倉町まで延長 9.1km の国道 17 号のバイパス道路である。

この高前バイパスの開通に際しては、それを新ルートとする高崎―前橋間の路線免許を、まず開通前年の 1965 年 11 月、従来の国道 17 号ルートで免許を有する群馬中央バスが普通便（北高崎経由）75 回と急行便（常盤町経由）25 回、群馬バスが同 2 系統で計 110 回をそれぞれ申請する（1966 年 11 月 2 日免許）。1966 年に入ると、上電・東武・上信バスもそれに続き、高崎・前橋市でバス事業を営む全 5 社がこぞって路線免許申請を行っているが（図 4-3）、ここでは、従来高崎・前橋間連絡系統を運行していなかった東武バスと上電バスの免許申請事情を考察する。

東武バスは、群馬県内では前橋市内から東毛地域諸都市や北毛地域にかけて路線を有していたが、高崎方面へ向かう路線は、高崎駅―渋川駅間の路線のみだった。同社は、高前バイパスの開通直前の 1966 年 3 月、高崎駅―赤城山間（急行）、高崎駅―北前橋間、高崎駅―小島田間などの系統で路線免許申請を行ったが、その申請理由は次の内容であった。

（前略）前橋～高崎間を結ぶ交通需要は年々増加の一途をたどっておりますが、弊社の主要輸送勢力圏である前橋東部及び北部より高崎に至る直通交通機関がないため、利用者はいずれも一旦弊社バスを利用した上、前橋市内において国鉄両毛線或いは他社バスに乗換えなければならない不便な状況にあります。

（中略）弊社は前橋市、高崎市におけるローカル輸送の他、前橋駅及び高崎駅より伊香保をはじめとする群馬県内の各温泉郷及び赤城山に至る観光ルートを持ち、観光客に対しても利便を提供しているものでありますが、特に上毛三山の一つである赤城山は弊社が多額の開発資金を投入して開発した観光地であり、観光客も年々増加しておりますが、当地への交通が比較的利用不便な前橋、新前橋駅よりのバス路線に限定されていることが当地の発達を阻害している状況でありますので、交通の要衝たる高崎駅よりの直通バスの設定により交通の不便を解消し、当地の発展を図ることについての要望が寄せられております。

弊社は、群馬県主要都市間輸送のほとんどを担当しており、以上述べた交通需要も弊社計画により運営するのが妥当と思考し、今回前橋～高崎間に国道 17 号バイパス道路が開通するのを機会に上記各系統の設定により変革する交通需要に対処いたしたく本申請に及びました<sup>20)</sup>。

この免許申請では、高崎駅―赤城山間が概ね 60 分間隔で 1 日 10 回、高崎駅―北前橋間が 20 分間隔で 1 日 50 回、高崎駅―小島田間が朝夕 20 分、日中 30 分間隔で 1 日 30 回運行される計画であった。前橋市北部に位置する北前橋や東部に位置する小島田は、申請理由にもあるように、高崎方面へのアクセス手段が悪かった。このため、これらの地域から高崎へ直通するバス路線を開設して需要増加を見込んだものと思われる。また、北前橋には、同社の前橋北部の拠点となる大営業所の設置が予定されていたことから、それも見越して免許申請されたと考えられる。

一方、上電バスも 1966 年 3 月 22 日、県庁前―（バイパス）―高崎駅間（12.6km）の路線免許申請を行っているが、この時の申請理由は以下のように記されていた。

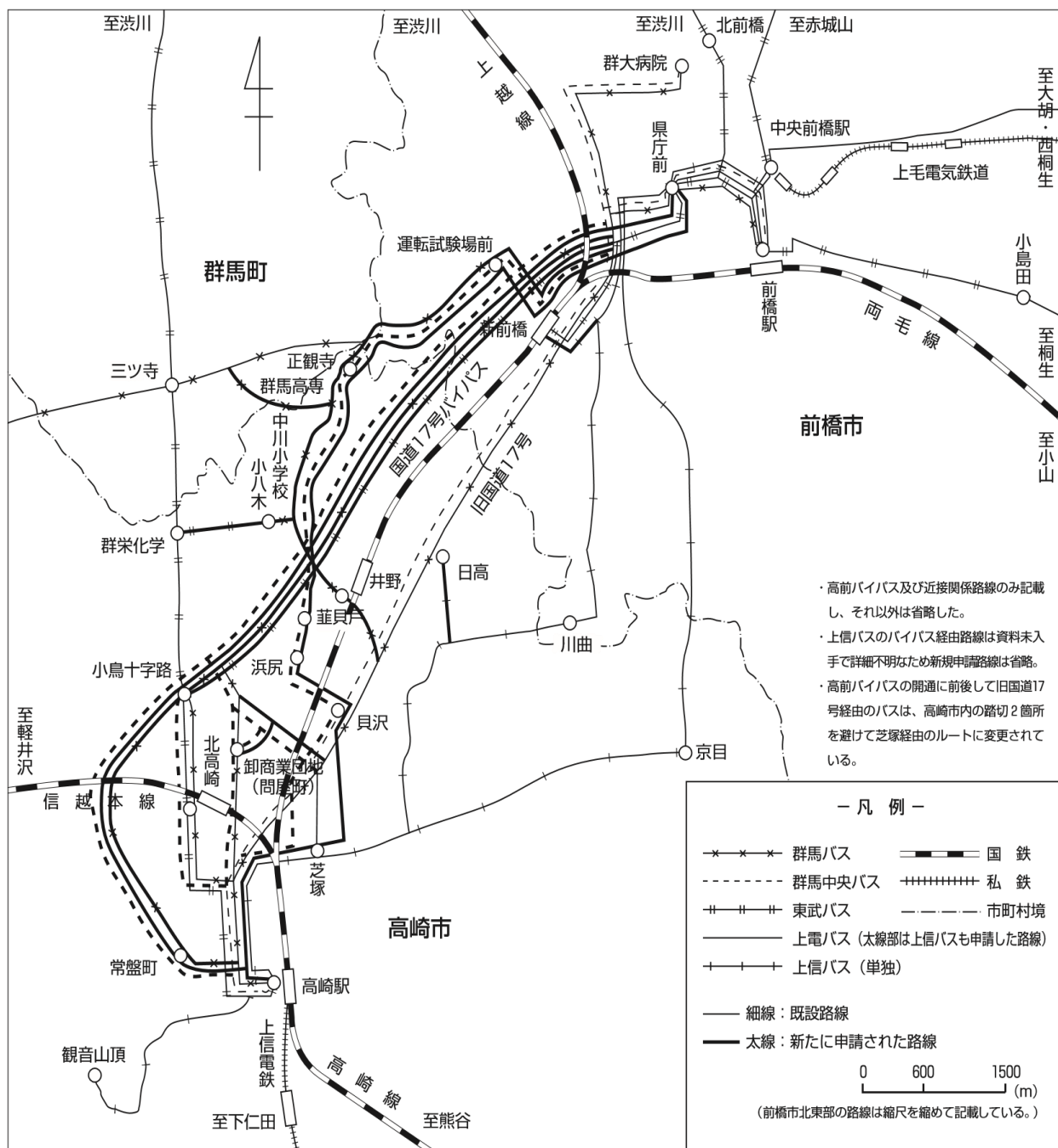


図 4-3. 高崎－前橋間のバス路線免許申請の概要（1958～71 年頃）  
 （各バス事業者提供資料等をもとに筆者作成）

（前略） 申すまでもなく地方政治、経済、産業、文化の発展は一に交通機関の拡充にあることは言を待ちませんが、今般群馬の中央部の前橋市（人口 20 万）と高崎市（人口 17 万）を直結するバイパス道路の建設が関係御当局永年の努力により完成を目前にいたしたことは真に喜びに堪えません。

（中略） 又ときを同じくして前橋より赤城山頂への県営有料道路全通も間近にし、更にこの代替道路として山頂より小沼を経て大胡町に通ずる南面道路も開通いたしましたので、赤城南面の名所旧跡が大きく天下に紹介され、日を追って観光客が増加しておりますが現在の交通事情は東京より急行列車で短時間で高崎まで参りましても、両毛線への直通列車が少ないため乗換えとなる高崎、前橋、当社中央前橋駅で乗継に大きく時間を要し、このため大変あい路となっておりますと同様に、沿線住民の方が東京信越方面に出向く場合も著しく不便をきたし交通の発展を阻害している実情であります。弊社は前述の様な実情でありますので前橋－高崎間のバイパスが開通のあかつきは県内交通の要衝である高崎駅と弊社中央前橋駅間を急行バスの運転により連絡し東京信越方面への交通を円滑化し地元住民の要望にこたえと共に地方産業文化の発展に大きく貢献いたしたく中央前橋－高崎駅間に運行系統を設定したいのであります。

弊社といたしましてはこの運行計画にあたり綿密な調査検討いたしました結果、既存事業者への影響は全く皆無と思ひ、また企業としても充分採算のとれる確信を得ましたので本申請に及んだ次第であります<sup>21)</sup>（以下略）。

この免許申請では高崎市と赤城山南面地域とを結ぶ交通の円滑化を図ることを目的として、中央前橋駅－（バイパス）－高崎駅間に、急行バスを 30 分～60 分間隔で 1 日 25 回運行する計画であった（バイパス区間に停留所の設定はない）。この路線は高崎駅から赤城山南面地域には直通せずに、同社の中央前橋駅で鉄道と連絡する路線として設定されていることから、主体事業である鉄道と相互に補完・培養しあう交通機関として位置づけられていたものと思われる。

両社の申請理由を考察すると、東武バスは自社路線の主要営業エリアである前橋市東部や北部の利用者の乗り換え不便の解消や、赤城山へのアクセス改善を主な申請理由としているが、上電バスの申請理由もほぼ同様の趣旨であったことから、競って免許申請されたことが推測される。また、通常免許申請時には他の事業者の申請状況や運行情勢などは申請書に一切記載されない傾向だったが（これまでの筆者等の考察からみて）、この上電バスの申請理由の最後には、既存事業者への影響は全くないことや、充分採算が取れる旨が記されている。これは他の事業者と並行路線であったり、同時期に並行して免許申請されていたりすると、自社の路線が免許されなくなることを懸念していたためと思われるが、バイパス経由路線の免許申請時には、先述のように県内のバス事業者 5 社が揃って路線免許申請を行っていることから、自社に少しでも有利に免許されるよう、このような記述がなされたものと考察される。

また、こうした路線免許申請に際しては、需要（旅客数量）の予測が行われるが、上電バスの当バイパス経由路線の 1 ヶ年の取扱旅客数量は 319,100 人と予測されていた。この路線は運行開始には至らなかったため、実際の年間輸送人員とどの程度乖離しているかを比較することは不可能であるが、申請書類に「尚、赤城南面、観光客相当数見込まれるがその数は上記に含まれない」との記述が見られたことなどから、上電バスの免許申請の際



の需要予測は、少しでも有利に免許を得るため、実際よりも過大な需要予測がなされる傾向にあったと推測される。他方、東武バスは年間 2,783,236 人の利用があると予測していた。同社は、前橋市内の利用客や、前橋－赤城山線などの既設路線、国鉄両毛線からの移乗を見込んで、このような需要を予測していたと考える。

そのほか、上信バスが、下仁田・富岡方面と前橋の直通運転も含めて、70 回を申請していた。各社とも、過大な需要予測と運行計画を立てたことは確かであろうし、全社・全路線免許されることは想定されなかったとはいえ、これらを合計すると、バイパス経由だけで 400 回以上も運行される申請が行われていたことになる。さらに、バイパス開通後も旧道（芝塚）経由の約 150 回が継続運行されていたことを考慮すると、高崎－前橋間には合計 500 回以上ものバスの運行が計画されたことになる。このように高前バイパスルートの運行権利の獲得をめぐる、各社が免許争奪を繰り返した結果、旧国道で免許を有してきた群馬バスと群馬中央バスが、主導で運行する免許を得て、運行比率 1 : 1 で各々北高崎経由 40 回、常盤町経由急行便（高崎市街地の走行を最小限として所要が 5 分少ない）15 回ずつで計 55 回、1966 年 12 月 15 日に運行を開始した。これら 2 ルートを合わせると朝夕ほぼ 5 分毎、日中ほぼ 10 分毎の運行だった（表 4-2）。また、同 2 社は同日より卸商工団地線の運行を開始した。そのほか、東武バスが高崎－赤城山急行線限定で免許を得て 1967 年 3 月に運行を開始したにとどまり（表 4-3）、それ以外のバスは運行に至らなかった。

このような事例は、高崎市東部の西横手町、下滝町への進出をめくり上信バスと群馬中央バスが争った事例や、群馬・長野県境の渋峠開通に際し草津町や国鉄バス、草軽交通など 5 団体が免許申請を行った事例<sup>22)</sup> などがある。ただしこれらは、大島（2006）で指摘されているように、バス事業が発展基調にある中で必然的に各社が免許申請を行ったものであり、今日の規制緩和後のバス市場のような、競争原理にもとづく事業者間の競合とは性質の異なるものであった。

## 5. 路線バスの隆盛と観光開発

### 5-1. 東武鉄道による赤城山開発と上電バスの路線延長

観光開発はかつて鉄道事業者、バス事業者にとって重要な事業部門のひとつであり、観光の大衆化とともに、鉄道やバスには観光地への足や、遊覧・周遊などの機能が求められるようになった。軽井沢や日光、伊豆箱根、浅間山一帯などは大手私鉄事業者により大規模な投資と開発が行われ、現在でも有数の観光地や避暑地となっている。

淡野（1978）は、日本の主要観光地における大手私鉄資本進出の実態を明らかにし、私鉄事業者は当初鉄道路線に対する旅客誘致策として沿線にレクリエーション施設の整備を図ったが、その後、バス路線の拡充・整備と、観光そのものへの進出が意図され、自社沿線から近接地域へとマーケットが拡大したことを考察した。本節で考察する群馬県内の中小私鉄事業者でも、同様の傾向がみられた（図 4-4）。

関東平野の北西端、群馬県のほぼ中央部に位置する赤城山は、標高 1,828m の黒檜山を最高峰とし、上毛三山、日本百名山のひとつに数えられる。カルデラ湖のある山頂付近は、レンゲツツジや白樺の名所として知られ、夏はキャンプやハイキング、冬はスキーやスケート、ワカサギ釣りなどで賑わう群馬県を代表する観光地である。

赤城山の南麓地域は、かつて群馬県を代表する養蚕地帯のひとつであり、両毛鉄道（前

表 4-2. 高崎－前橋線のバス時刻表（1968 年現在）

芝塚経由

高崎駅発 群大病院行	高崎駅発 — 前橋駅行	時	前橋駅発 — 高崎駅行	群大病院発 高崎駅行
	45	6	15 30 45	
45	55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 0	7	0 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55	
25	55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 0	8	0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55	30
25	55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 0	9	0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55	10
55	55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 0	10	0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55	10
	59 52 45 38 31 24 17 10 5 0	11	0 5 10 17 24 31 38 45 52 59	40
35	55 48 41 34 27 20 13 6	12	6 13 20 27 34 41 48 55	
	58 51 44 37 30 23 16 9 2	13	2 9 16 23 30 37 44 51 58	20
15	54 47 40 33 26 19 12 5	14	5 12 19 26 33 40 47 54	
35	55 50 45 40 35 30 25 20 15 8 1	15	1 8 15 20 25 30 35 40 45 50 55	0
45	55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 0	16	0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55	30
	55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 0	17	0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55	30
	55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 0	18	0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55	
	50 40 30 20 10 0	19	0 10 20 30 40 50	
	50 40 30 20 10 0	20	0 10 20 30 40 50	
	45 30 15 0	21	0 15 30 45	
	40 20 0	22	0 20	
	0	23	0	

▲は群馬中央バス、それ以外は群馬バスを示す（群馬バスと群馬中央バスが 3:1 の本数で運行）

バイパス経由

高崎駅発 — 前橋駅行	時	前橋駅発 — 高崎駅行
57 52 47 42 37 32 27 22 17 12 7	7	2 7 12 17 22 27 32 37 42 47 52 57
57 52 47 42 37 32 27 22 17 12 7 2	8	2 7 12 17 22 27 32 37 42 47 52 57
52 42 32 22 12 2	9	2 12 22 32 42 52
52 42 32 22 12 2	10	2 12 22 32 42 52
50 42 33 22 12 2	11	2 12 22 33 42 50
52 43 32 22 11 2	12	2 11 22 32 43 52
48 40 38 20 12 0	13	0 12 20 28 40 48
52 42 31 22 10 0	14	0 10 22 31 42 52
52 42 32 22 12 3	15	3 12 22 32 42 52
57 52 47 42 37 32 27 22 12 2	16	2 12 22 32 37 42 47 52 57
57 52 47 42 37 32 27 22 12 2	17	2 7 12 17 22 27 32 37 42 47 52 57
57 47 37 32 27 22 17 12 7 2	18	2 7 12 17 22 27 32 37 47 57
55 45 35 25 15 5	19	3 15 25 35 45 55
55 45 35 25 15 5	20	5 15 25 35 45 55
7	21	7

▲は群馬中央バス、それ以外は群馬バスを示す（両社が同本数で運行）○は常盤町経由急行便出所）大島・石関（2006）より引用

表 4-3. 高崎－（バイパス）－赤城山急行線のバス時刻表（東武バス・1968 年現在）

高 崎 発	赤 城 山 発
8：25	10：10
11：00	10：40
12：20	11：50
13：55	15：00
14：55	17：10

（所要100分） （所要95分）

出所）大島・石関（2006）より引用



橋－小山間、1889 年全通、現在の JR 両毛線）や東武伊勢崎線（伊勢崎－浅草間、1910 年全通）など、早期に鉄道が整備された。さらに、これらの鉄道が経由しなかった大胡町、粕川村、新里村などの交通不便の解消と、沿線地域から産出される生糸の輸送を目的として、1928 年に上毛電鉄が開業した。また、道路交通では明治末期より前橋－大胡間で乗合馬車が運行されていたが、大正時代になると、赤城山南麓や桐生・大間々周辺でバスが運行されるようになり、その大部分は後に東武バスに統合された。

第二次世界大戦以前から北関東で日光・鬼怒川地域の観光開発を進めた東武鉄道は、戦後の混乱期が過ぎると、1950 年代より上信越地域の観光開発を進め、その一環として群馬県赤城山の開発に着手した。同社は 1955 年より、総額 4 億円を投じて赤城山の観光開発を進め、道路の改良や利平茶屋－赤城山頂間のケーブルカー（赤城登山鉄道）、ロープウェイ、ロッジなどを建設した（東武鉄道年史編纂事務局 1964：p. 480）。

赤城山頂付近への路線バスは、戦前から 1950 年代までは、前橋方面からは一杯清水、桐生・大間々方面からは利平茶屋までしか運行されておらず、バスの終点から徒歩で山頂へ向かう形となっていた。その後、道路整備の進捗に合わせて順次路線が延長され、前橋からのバスは 1957 年には赤城大洞まで運行されるようになり、伊勢崎発着のバスや高崎－赤城山間の急行バスも運行された。また、1953 年 1 月より、浅草から新大間々経由で上毛電鉄中央前橋駅に乗り入れる東武鉄道の夜行列車も運行を開始し、1958 年 11 月には、同社桐生線の終点であり、上毛電鉄と接続する新大間々駅を「赤城駅」と改称し、観光客誘致に努めた。

一方、上毛電鉄は、1930 年 8 月に自社鉄道上泉駅付近に「竹の花プール」を開設し、旅客誘致に努めた。このプールは付近の桃木川より取水し、50m プールと補助プールを備えていたが、桃木川改修のため 1964 年 7 月に廃止された。

同社の乗合バス（上電バス）は、1950 年代中盤以降、自社鉄道主要駅から赤城山南麓地域の集落へ相次いで路線を延長していったが、この過程で 1963 年 10 月、粕川駅方面からの自社バス終点、湯の口に鱒釣り場を開設、翌年には山荘を開業した。当時の営業報告書にも、「赤城南面開発の一環として当社バス粕川駅前～湯の口線の終点湯の口（標高 500 米）にマス釣り施設を新設し 1 月 10 日より営業を開始し着々成績を上げておりますが、将来はその他諸施設を加え旅客誘致に努める計画であります」という記述が見られた<sup>23)</sup>。

上毛電鉄は鉄道の培養や旅客誘致を目的として、赤城山南麓地域の観光開発やバス路線の開設に積極的に乗り出す姿勢を見せており、1968 年 12 月には東武バスが 1950 年代末より伊勢崎・大胡方面からバスを運行していた忠治温泉にも、桐生方面から路線を延長した。

こうした路線免許の争奪や競合は、4-3 で考察したように県内各地で見られたが、上毛電鉄は当時、好調であった鉄道の旅客や乗合バス路線免許を東武バスに奪われないよう、自社鉄道を防衛し、相互に補完し合うことを目的として、積極的なバス路線の延長や観光事業への進出を行っていたと考えられる（図 4-5）。

## 5-2. 荒船山・妙義山周辺における観光開発

上信電鉄は早くから沿線の観光開発や旅客誘致に乗り出し、1922 年 6 月にはカラー図版や写真を盛り込んだ沿線案内が発行された。昭和初期の経済不況の打撃を受けた同社は、さらに積極的な旅客誘致を行い、その一環として 1929 年 6 月には山名駅近くの鐺川を堰



図 4-5. 赤城山南麓のバス路線と赤城登山鉄道・ロープウェーの概要

(上毛電気鉄道提供資料、大島(2006)等をもとに筆者作成)

注) バス路線は 1969 年 3 月末現在(上電バス最大延長時)のものを記載。

き止めてプールが建設され、1930年代にはお座敷電車が運行されるなどした（社史編集委員 1955：pp. 66-67）。

また、1931年には、明治期に開設された日本最初の様式牧場、神津牧場を下仁田からアクセスできる観光地として宣伝し、冬季にはスキーを貸し出すなどしてハイカーやスキーヤーの人気を集めた。第二次世界大戦中は国民の体位向上を目指す国策の下、神津牧場や荒船山（群馬県下仁田町と長野県佐久市にまたがる標高 1,423mの山）、妙義山へのハイキングが奨励されたことで活況を呈したが、やがて戦時色が濃くなる中で、ハイキングブームも下火となっていった。

終戦後、上信電鉄は 1954 年 7 月、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、第二次世界大戦中に休止されていた、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、荒船高原一帯の観光地化が本格化した。

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（1.5 km）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、物見平ー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 1,873 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（上信電鉄総務部 1995：p. 99）。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。

1960 年代に入ると、荒船山や神津牧場に続く沿線観光地として、上信電鉄は妙義山の観光開発に力を注ぐことになった。妙義山は、金洞山、白雲山、金鶏山などを合わせた山城の総称で、日本屈指の岩石美と称えられている。しかし、1950 年代に東武鉄道の手により開発が進められた赤城山、伊香保温泉や榛名湖などの観光地を擁し昭和初期からケーブルカー建設など開発が進められた榛名山と比べ、妙義山周辺は道路整備の遅れなどから、観光開発はあまり進展していなかった。上信バスは第二次世界大戦中に松井田ー妙義間などの路線を統合していたが、戦後、1953 年には下仁田駅から上小坂四ツ家まで路線免許を得て運行を開始した。

その後、登山者の増加を理由に、上信バスは 1961 年 8 月に、下仁田営業所ー妙義石門下間の路線免許申請を行った。この時の申請書によると、上信電鉄は下仁田ー四ツ家線の中村停留場から妙義石門下に至る 3.5 kmの区間に、自費を投じて道路改修と新道の建設を行い、終点のバス回転場も整備したという<sup>24)</sup>。しかし、道路状態がバスの通行に適さないことを理由にこの申請は却下された。

同年 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。同社は 5000 万円の工費をかけて、金洞山の麓から中之嶽神社に通じる山道までの 280m区間にリフトの建設を進め、1963 年 8 月、営業を開始した（写真 4-1）。開業に際して、1963 年 7 月には、中村ー妙義リフト間のバス路線免許申請も行われた（同年 10 月免許）。さらに、当時の上毛新聞によると、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ーで循環させる構想もあったといわれ<sup>25)</sup>、積極的な観光開発が





**写真 4-1. 妙義リフト乗り場の跡**（2015 年 9 月 5 日 筆者撮影）  
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。

進められた。

1962年5月、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、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なものであった。

（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。完成後まもなく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<sup>26)</sup>。

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。その申請理由は、以下の通りである。

（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月大巾に減回が実施され、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<sup>27)</sup>。

これに対し、上信電鉄が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、両社間で路線免許の獲得が争われた<sup>28)</sup>。その結果、上信バスが1967年10月に妙義山―妙義葡萄園間の免許を得て運行を開始した。

この当時、群馬県では群馬中央バスの草津温泉への免許申請が却下されたことに端を発し、最高裁判所まで持ち込まれた「群馬中央バス事件」が起こるなど、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のである。



### 5-3. 高崎市周辺における観光開発と事業者間の競合

白衣大観音で知られる高崎市の観音山は、1952年の国鉄高崎線の全線電化により、東京郊外の観光地として脚光を浴びていた。また、同年には、第二次世界大戦後の復興政策のひとつとして、「新日本高崎こども博覧会」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。

戦前から観音山へバスを運行していた上信電鉄は、1950年代末、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<sup>29)</sup>。この計画には、後に高崎市営ケーブルカー、高崎市有志に加え、西武鉄道と東急電鉄も名乗りを上げた<sup>30)</sup>。当時、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いた。とりわけ東急は、1957年5月、高崎―前橋間のようなドル箱路線や伊香保温泉、榛名湖などの観光資源を沿線に持つ群馬バスを傘下に収め、伊香保・榛名地区の観光開発にも乗り出す姿勢を見せていた（東京急行電鉄株式会社社史編纂事務局 1973: pp. 515-516）。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、上信電鉄は1960年12月、高崎市営観音山遊園地の経営を譲り受け、翌年5月には遊園地の管理・運営を担当する系列企業「高崎フェアリーランド株式会社」を設立した。園内施設の拡充整備が進められ、1962年3月、「高崎フェアリーランド」が開園した。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き、この観音山周辺においても各社でバス路線免許の獲得が争われた。

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が、高崎駅で上信バスに乗り換えなければならない不便の解消を理由として、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。

一方、上信バスも同年8月、下仁田・奥多野方面から榛名湖・伊香保方面を訪れる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の路線バスが運行しており、1958年8月には高崎から榛名湖への定期観光バスも運行されるようになった（上毛新聞社出版局 1993: pp. 82-83）。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<sup>31)</sup>。

その後、両社ともに申請を取り下げる形で決着をみたが、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、系列のホテルや観光施設と相互に連携することで、観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。

なお、「高崎フェアリーランド」は、その後、1969年に流水プールなどが増設され、園の名称も「カップピア」と改称された。同年度には年間62万人を集客したが、バブル崩壊や娯楽の多様化により、1990年代以降は利用者が減少し、2003年11月、42年間の歴史に幕を閉じた。

## 6. 本章のまとめ

本章では、鉄道事業者が兼営する乗合バスである上信バスと上電バスについて、両社

の設立過程や路線の発展を、申請書類や営業報告等を基礎資料として考察してきた。その結果、次のようなことが明らかになった。

上信電鉄、上毛電鉄とも、当初は自社鉄道沿線に進出してきた乗合自動車から鉄道事業を防衛するため、競合するバス事業者を買収してバス事業を開始した。その後、上信バスは戦時統合の主体事業者となり、西毛地区のバス路線を相次いで買収、群馬県南西部を中心に路線網を形成した。しかし、運行を休止していた上電バスは主体事業者となれなかった。このため、1950年代初頭の段階で上信バスは300 km以上の路線を有したが、上電バスは50 km足らずと、他の事業者が路線を延長していく趨勢の中で後れを取っていた。1950年代以降、バス事業が発展基調にある中で、上信バス、上電バスはともに路線の延長・開業を進めた。特に上電バスは急速に事業規模を拡大したが、東武バスとの間で路線免許の獲得が争われた。こうした路線免許の争奪は、国道17号の高崎―前橋間バイパス道路など県内各地で繰り広げられた。当時、乗合バス事業は将来性のある事業とみなされており、参入・撤退が自由になった規制緩和後のバス市場における競争とは性格が異なるものの、需給調整規制下であっても事業者間での競争が行われていた。

また、交通と観光は相互に支え合いながら大きく発展してきた。とりわけ、1950年代から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、交通機関には観光地への足や、遊覧・周遊などの機能が求められるようになり、上信電鉄、上毛電鉄ともに観光事業への進出が企図され、沿線に山荘やレクリエーション施設が整備された。

この時期のバス事業者は、総じて実際の利用よりも競合他社の動向を意識し、地元からの要望や道路整備の進捗に合わせて、少しでも自社が有利になるよう、勢力圏の拡大を目指す傾向にあったといえる。自家用車の普及に加え、こうした過当競争により非効率な経営資源の投入が行われたことが、バス事業の収支の悪化を招き、急速な発展から一転して縮小に向かったと考える。

## 注

- 1) 松井田町は平成の合併により、2006年、安中市に編入された。
- 2) 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、藤岡市に編入合併した。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。
- 3) 妙義町は2006年に富岡市に編入合併した。
- 4) これら3町村は2004年、平成の合併により前橋市に編入された。
- 5) 新里村は2005年、桐生市に編入合併した。
- 6) バス事業五十年史編纂委員会編（1957）：『バス事業五十年史』pp.150-155による。
- 7) 上毛電気鉄道提供資料「会社の沿革(年譜) 平成12年度版」による。
- 8) 上信電鉄提供資料「自動車運送事業免許確認申請書」（上信電気鉄道、1948年5月3日）による。この資料は「道路運送法」（1948年）の施行にあたり、従来の「自動車交通事業法」による免許権を確認するため運輸大臣宛に提出したものである。
- 9) 上信電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請申請書」上鉄第3336号、1956年6月26日申請）より引用。
- 10) 上信電鉄総務部（1995）所収の「鉄道・バス乗車人員調査票」による。

- 11) 上信電鉄総務部（1995）所収の「部門別営業成績表」および「損益計算書」（各年度上期・下期の2回）による。
- 12) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請書」（上業第541号、1955年8月6日申請）より引用。
- 13) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請書」（上業第652号、1956年11月10日申請）より引用。
- 14) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請並に附帯運賃設定認可申請書」（上自輸第98号、1963年8月20日申請）より引用。
- 15) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請並に附帯運賃設定認可申請書」（上自輸第268号、1967年1月7日申請）より引用。
- 16) 上信電鉄「一般乗合旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請並びに附帯運賃設定認可申請書」（66上鉄自第164号、1966年11月14日申請）より引用。
- 17) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請書」（上業第789号、1958年7月31日申請）より引用。
- 18) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請書」（上業第926号、1959年10月9日申請）より引用。
- 19) 『上毛新聞』、1966年4月26日「高崎・前橋バイパス開通 にっこり、両市長 飛び石連休 かなり交通量も」による。
- 20) 東武鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請書」（自計第856号、1966年3月11日申請）より引用。
- 21) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業経営（路線延長）免許申請並に附帯運賃設定認可申請書」（上自輸第226号、1966年3月22日申請）より引用。
- 22) 『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 団体が申請 他社も動く」による。
- 23) 上毛電気鉄道「第76回 営業報告書」（昭和38年下期 自昭和38年10月1日 至昭和39年3月31日）の「営業概況」より引用。
- 24) 上信電鉄「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。
- 25) 『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。
- 26) 上信電鉄「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。
- 27) 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）に添付された群馬バス側の申請理由より引用。
- 28) 『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。
- 29) 『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。
- 30) 『上毛新聞』、1957年7月23日「建設しないなら当方で設置を 観音山のケーブルカー 上信の行悩みに殺到」による。

31)『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。

## 参考文献

- 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 (2015a) : 上信電鉄の乗合バスの歴史的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 (2015b) : 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.
- 大島登志彦 (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.
- 大島登志彦・石関正典 (2006) : 高崎—前橋間の乗合バスの変遷にみる公共交通の諸問題の考察. 高崎経済大学論集, **49**(2), pp. 31-44.
- 下村彰男 (1988) : 観光地空間との関わりから見た交通機関の史的展開. 造園雑誌, **51** (5), pp. 55-60.
- 社史編纂委員 (1955) : 『創業六十周年記念 上信電鉄三十年誌』, 上信電気鉄道, 120P.
- 上信電鉄総務部監修 (1995) : 『上信電鉄百年史』, 上信電鉄, 257P.
- 上毛新聞社出版局 (1993) : 『群馬バス五十年の歩み』, 群馬バス株式会社, 192P.
- 淡野明彦 (1978) : 日本の主要観光地における大手私鉄資本進出の実態. 新地理, **25** (4), pp. 29-53.
- 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.
- 東京急行電鉄株式会社社史編纂事務局 (1973) : 『東急急行電鉄 50 年史』, 東京急行電鉄株式会社社史編纂委員会, 1246P.
- 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, 1013P.
- 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.
- 山村順次 (1967) : 東京観光圏における温泉観光地の地域的展開—温泉観光地の研究 (第 1 報)—. 地理学評論, **40** (11), pp. 625-643.

## 第5章 バス路線の廃止・縮小とその要因の考察

### 1. はじめに

上信電鉄・上毛電鉄の乗合バス事業は、1950年代から60年代中盤にかけて急速に発展してきたが、1960年代末になると、自家用車の普及や利用者の減少により一転して路線の廃止・縮小が進められていく。その過程で、例えば、群馬県赤城山南麓地域では上電バス、東武バスの不採算路線が相次いで廃止された結果、1980年代には粕川村（現在、前橋市粕川町）がバス無し村となったり、路線バス廃止後も代替バスが運行されない地域が出現したりするなど、短期間で公共交通の空白地域が拡大していった。

西毛地区でも不採算路線の廃止・縮小が進められたが、一方で上信バスが唯一の公共交通機関という地域も多かった。このため1980年代になっても、藤岡市、鬼石町、富岡市、下仁田町などの中心部から放射状に延びる路線が維持される傾向にあった。

また、群馬県は山岳観光資源や温泉地などを有し、バス事業が発展基調にある中で、観光事業への進出が企図され、積極的な観光開発やバス路線の開設が行われながら、その後の自家用車の普及や道路整備の進展により、バスが利用されにくい社会環境となった。

本章では、路線バスが急速な発展から一転して縮小に転じた過程やその要因を、事業者の申請書類や営業報告書、経年の新聞記事などを基礎資料として分析する。また、あわせて研究対象地域における路線バス廃止の弊害を考察する。

### 2. 上電バスの縮小と乗合バス事業の廃止

#### 2-1. 1960年代末～1970年代の状況

第4章で述べたように、上電バスは、路線延長を本格化させた1955年6月時点の免許キロは47.4kmであったが、1969年3月には最大の139.95kmと、短期間で急速に発展していった（図4-2）。しかし、1960年代末以降、路線の廃止・縮小が相次いで行われていく。

免許キロ数が最大に達した1969年の4月には、大胡一東善入口間、女淵一東小保方間、上武井一野村間の3路線が廃止され、同年12月には白草一畜産試験場間、諏訪町一競輪場前間、早川貯水池一四辻屋間が廃止された。翌70年3月には込皆戸一苗ヶ島間、西桐生一厚生病院間が相次いで廃止されて、免許キロ数は95.85kmと、わずか1年あまりの間に最大時の3分の2程度にまで縮小した。このうち、西桐生一厚生病院間の廃止許可申請書（1969年10月16日申請）には、廃止の理由が次のように記されていた。

桐生市内を運行するバス路線は別添のとおり、市内主要道路には、東武バスが各方面に多回数運行（1日約300回）しております。弊社の運行路線は市街地の外周を運行しているため利用者がきわめて少なく43年度収入実績は579,685円料当り25円76銭の低収入であり同年度弊社所要料当り経費79円24銭でありますので差引き53円48銭の不足額となっております。43年度期末で約1,000万円の赤字となっており、更に増加が見込まれますので本路線の廃止をいたしたく申請に及びました<sup>1)</sup>。

第4章で述べたように、路線免許申請時には少しでも自社に有利な条件で申請するためか、競合する東武バスの運行情報は申請理由に書かれない傾向にあったが、廃止許可申請時には主要道路に東武バスが多回数運行されているため、上電バスの利用が少ないことが記されていた。赤城山南麓地域では、伊勢崎、太田、桐生方面などの主要ルートに

は東武バスが運行しており、後から路線を延長した上電バスには、所要時間や距離の面で効率の悪いルートが多かった（図 5-1）。このため需要が伸びず、短期間で廃止された路線が多かったと考えられる。

1972 年には、赤城山南麓の観光輸送を担うべく開設された西桐生駅－忠治温泉間の路線が休止された。その後 1974 年 1 月に同路線の廃止許可申請が行われたが、その申請理由は次のように記されていた。

（前略）西桐生駅～忠治温泉間の系統は、昭和 43 年 12 月 19 日運輸開始いたし桐生方面から赤城山南面に所在する温泉郷と赤城登山の観光客輸送を主として旅客誘致に努めてまいりましたが、44 年度、45 年度共料当り 14～15 円の運賃収入のため、46 年度 4 月より日曜、祝日のみ運行といたしましたが無んど自家用車利用のため、利用客は乗車密度 3～4 人、料当り収入 17～18 円程度の状況でありました（以下略）<sup>2)</sup>。この路線は免許申請時、桐生市、大間々町、宮城村など沿線市町村から年間 3 万 5414 人の利用を見込んでいた<sup>3)</sup>。しかし、運行開始後の輸送人員は、1969 年度が 1 万 8277 人、1970 年度は 1 万 7687 人と、当初の予測の半分程度にとどまった<sup>4)</sup>。赤城山南麓にはいくつかの温泉郷が点在しているが、小規模なものが主体で、観光地としての整備も進まなかった。このため、競合する東武バスと需要が分散したことや、自家用車が普及したことにより、当初予測されたほどに利用が伸びなかったと考える。

1950 年代末から、群馬県内では観光地へ通じる有料道路の建設が促進され、1966 年 9 月、前橋からの道路が赤城有料道路として全線開通した。この時期、群馬県でも自動車保有台数が大きく伸び始め、桐生側からの道路整備が進まなかったこともあり、観光客は前橋からのルートにシフトしていった。赤城山を訪れた観光客数の推移をみると、1960 年代末以降大きく増加する傾向にあったが、一方で赤城温泉など山間地域に所在し、自家用車でのアクセスが困難な観光地では、観光客数の増加はほとんどみられず、道路整備の進捗と相まって、快適・手軽に観光を楽しむ交通手段として、自家用車が大きな役割を担うようになったことが考察される（表 5-1）。

自家用車の普及により利用者が減少する中で、東武鉄道の手により整備された赤城登山鉄道のケーブルカーが 1967 年に休止され（1968 年廃止）、それに接続した利平茶屋行きの東武バスも休廃止された。1960 年代半ばには、赤城山南麓を学園都市・高原住宅地として開発することが計画されたが、実現しなかった。こうした要因から、赤城山や上毛電鉄沿線地域が観光地や住宅地として大きく発展することがなく、バス利用減少に拍車をかけたと考えられる。

1970 年代に入ると粕川以東の路線が相次いで休廃止された。さらに、1975 年 3 月 1 日に西桐生－室沢間、幼稚園－湯の口間が、1979 年 6 月 13 日には前橋市東部を運行する東片貝出口－上電ゴルフセンター前間の路線がそれぞれ廃止された。この段階で、上電バスの免許キロ数は 55.85km と、最大時の半分以下にまで縮小している。

1975 年までに桐生・大間々地区の全路線が廃止されてしまうなど、この時期上電バスの路線は急速に縮小されてしまったが（図 5-2）、1975 年度から群馬県でも赤字のバス事業者の不採算路線に対して第 2 種生活路線（平均乗車密度 5 人～15 人で、1 日の運行回数 10 回以下の運行系統）と第 3 種生活路線（平均乗車密度 5 人未満）とに区分された国の補助制度が適用されるようになると、上電バスも補助金交付を受けるようになったが、第 3 種生活

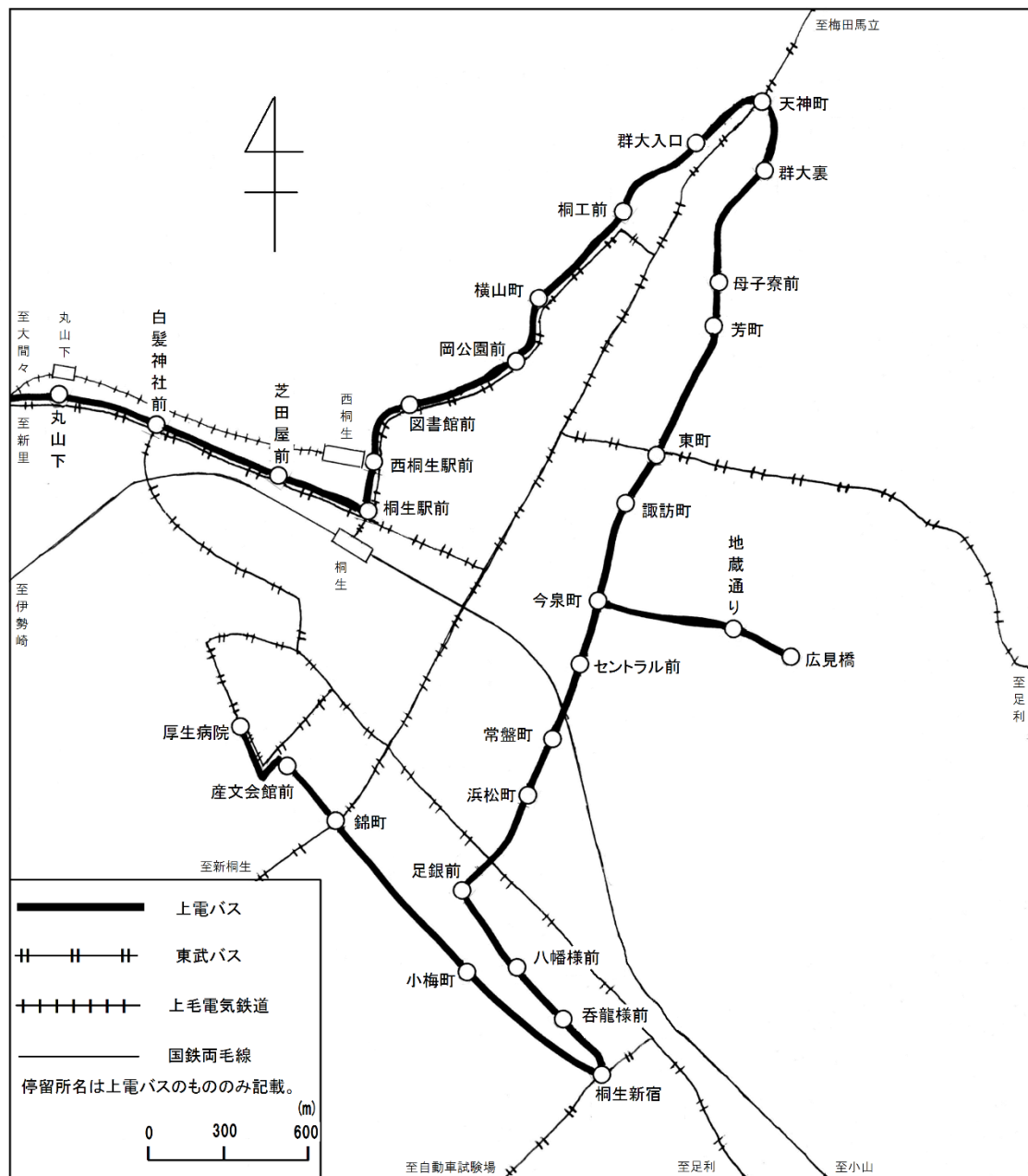


図 5-1. 桐生市内における上電バス・東武バスの競合の概要(1969 年 3 月末現在)  
(各バス事業者提供資料、大島(2009)等をもとに筆者作成)

表 5-1. 赤城・榛名・妙義山周辺観光地の入込客数の推移（単位：人）

年度	群馬県全体	赤城山	赤城温泉	榛名湖	伊香保温泉	高崎観音山	妙義山	神津・荒船
1961	10,148,940	449,000	35,000	877,000	1,099,000	1,700,000	350,000	100,000
1962	12,466,100	466,800	37,000	881,700	966,700	1,684,100	146,500	110,000
1963	14,233,852	562,280	39,200	984,057	757,316	2,311,447	365,307	85,605
1964	13,722,098	489,617	25,940	988,334	941,742	1,600,240	354,074	101,318
1965	15,225,982	412,943	26,950	971,391	1,077,598	1,985,409	339,800	125,399
1966	16,460,071	792,741	36,902	975,824	1,267,330	1,991,272	302,207	143,179
1967	18,049,073	1,015,174	41,247	1,372,066	1,334,384	2,154,872	286,590	155,727
1968	19,706,503	1,028,354	34,165	1,126,452	1,374,107	2,099,582	314,000	316,810
1969	21,480,088	1,021,368	35,365	1,187,884	1,568,506	2,195,616	342,400	318,243
1970	23,059,875	1,332,460	40,010	1,248,140	1,632,690	2,242,010	372,430	418,740
1971	24,230,700	1,345,490	31,080	1,251,320	1,681,440	2,381,250	546,500	418,800
1972	25,700,000	1,350,000	31,400	1,253,100	1,735,600	2,389,300	628,700	428,200
1973	26,552,400	1,349,500	31,600	1,253,900	1,804,400	2,390,100	634,700	436,100
1974	28,040,100	1,245,600	34,500	1,229,600	1,879,300	2,211,400	578,800	353,300
1975	28,706,000	1,242,700	33,300	1,212,300	1,921,200	2,210,500	565,600	354,300

資料)「昭和 45 年度 観光客数・消費額調査表」・「昭和 46 年度 観光客数・消費額調査表」(群馬県観光課)、  
「昭和 52 年度 観光客数・消費額調査表」(群馬県商工労働部観光課)より筆者作成。





路線が多かった。この頃になると、廃止可能な路線の大半が整理されたため、従前のような急速な路線の廃止・縮小はいったん下火となった。

## 2-2. 1980 年代の状況

粕川村内の上電バス路線は、1975 年までに過半が廃止されたが、残った粕川駅前－幼稚園前間が 1980 年 3 月 31 日限りで廃止され、粕川村は当時群馬県内唯一の「バス無し村」となった<sup>5)</sup>。粕川村では、1995 年 4 月に深津集落センター－中ノ沢美術館間の乗合タクシー（赤城タクシー委託）が運行を開始するまで 15 年にわたり路線バスが運行されない状況が生じるなど、全国的な傾向に先駆けて、路線バスの空白地域が拡大した。

大胡町が 1981 年、観光町営牧場を設置するのにあわせて、上毛電鉄に対してバス路線の延長を強く要望していたが、これに応じて同年 8 月 1 日、従来運行系統の大胡駅前－白草線の終点、白草から町営牧場までの路線 0.6km が延長され、運行を開始した。しかし、この頃になると群馬県内では自家用車がかなり普及しており（表 1-1）、路線を延長してもそれに見合うだけの需要はもはや無かったと考えられる。町営牧場線は、路線維持のための費用が年々増加し、これが財政を圧迫するとの理由で、沿線町村より補助金打ち切りの通知を受けた。このため、1987 年 9 月 30 日限りで、比較的短期間のうちに廃止された。これに伴い、大胡町・宮城村では、翌 10 月 1 日より大胡駅前－町営牧場間で廃止代替バスの運行を開始した（赤城タクシーに委託）。

上毛電鉄沿線では、1989 年に群馬県が赤城山麓の開発・整備計画を策定し、宮城村内に「ぐんまフラワーパーク」（1992 年開園）、「赤城高原牧場クローネンベルク・ドイツ村」（1994 年開園）など数施設が整備されたが、赤城山南麓地域が観光地として大きく発展することはなかった。路線バスをはじめとした公共交通機関によるアクセスが不十分だったことも、その要因のひとつだと考える。

新里村でも 1987 年 7 月 1 日、従来運行されてきた系統の新里駅前－上板橋線が、終点上板橋から赤城集会所まで 1.8km 延長された。これは、上板橋以北から通学する小学生の利便向上と沿線住民の利用増加を期待して、地元からの村役場を通じての要請に対応したものである（日中の閑散時間帯は減回）。

1980 年代に入り、路線の廃止が進められる一方で路線の延長も行われているが、この頃の上電バスは国や県をはじめ、関係各市町村の補助を受けながら運行を維持している状況にあった。しかし、1982 年度から、第 3 種生活路線は各路線とも 3 年を限度に補助金が打ち切りとなる、路線廃止や廃止代替バス化を前提とした猶予的な制度となった。1980 年代末になると、自主運行が困難となった前橋市内や伊勢崎方面の運行系統の大幅な減回が実施されている。1988 年末時点の上電バスの免許キロ数は 30.7km にまで縮小した。なかでもかつて路線長で半分以上を占めていた大胡以東の赤城山南麓地域の路線は、新里村内の赤城集会所線を除いて全廃されており、その他には前橋市内や伊勢崎方面へ運行される僅かな路線を残すのみとなっていた。

## 2-3. 1990 年代（乗合バス事業廃止まで）の状況

1950 年代に延長された県庁前－（西大室）－伊勢崎駅線は、その後も国や県、関係市町村の補助を受け、減回を重ねながら運行されてきたが、1990 年 3 月 9 日限りで、西大室－

伊勢崎駅間が廃止となった。これと同時に、県庁前－西大室線の辻－（城南団地）－運動公園間が延長され、新たに県庁前－（城南団地）－西大室線として、同年3月10日より運行を開始している。

しかし、輸送実績が引き続き低迷を続けたことから、2年後の1992年1月には早くも赤坂電停－西大室間および辻－運動公園間の廃止許可申請が行われ、同年4月7日限りで廃止され、廃止代替バスが4月8日より運行を開始した（上毛ハイヤーに委託）。

県庁前－前橋病院前線、前橋駅前－前橋病院線は、県立前橋病院の利用者への影響など、公共性を重視し、減回などの合理化策を行いながら存続してきた。しかし、1994年4月10日に、前橋病院に隣接して上毛電鉄の新駅である循環器病センター駅（前橋病院が1994年4月に循環器病センターと名称を変更。現在の心臓血管センター駅）が設置されることになり、路線廃止後における利用者の足が確保されるようになった。このため、前橋市との協議の結果、廃止が決定され、同年5月10日限りで廃止となった。これにより、上電バスの営業路線は新里村の新里駅前－赤城集会所線（7.4km）1路線を残すのみとなった。

新里駅前－赤城集会所線は、地元小学生の通学利用のため、新里村からの支援を受けて運行されているという状況にあった。しかし、上毛電鉄はこの頃、鉄道事業においても長年支援を受けてきた欠損補助が打ち切られることが決定し、それ以降近代化補助の支援に切り替えられることになった。同社の主体事業である鉄道事業も経営的に厳しい状況となっており、自動車部門における収支欠損は、一日も早く整理し全事業の改善を図らなければならない状況となっていた。

このような中で、同路線は、新里村との協議の末、1995年3月以降廃止されることが決定された。そして、1995年1月に廃止許可申請が行われたが、その申請理由は、以下のよう

（前略）従来、沿線住民の生活の足として長年その役割を担ってまいりましたが、昭和40年代に入り、自家用車の激増と共に、バス利用客は減少の一途をたどり、昭和49年には行政上の補助要綱にもとづく第2種生活路線として運行してまいりました。

しかしバス利用者の減少傾向は止まらず、昭和53年・54年は余儀なく第3種に陥りました。このためその後において新里村の特別な支援を受けながら第2種路線としての資格を維持して運行しておりますが、現在の利用実態は（中略）学童が登下校時に利用する他、日中は高齢者が通院、買物等で僅か利用するのみであります。

このような状況から今後における利用者の増加も期待できず、また経費も年々増大しているため、新里村とも協議の末、平成7年4月7日限り（目途）で廃止したいと考えます。従いまして、本路線を廃止することにより、当社の乗合路線は皆無となりますので、乗合事業そのものの廃止につきまして一括申請いたすものであります<sup>6)</sup>。

すなわち、乗合路線の廃止に加えて、この路線が廃止されることにより全廃となる、乗合バス事業そのものの廃止についても、この時一括申請されていた。

新里駅前－赤城集会所線は、1995年4月7日限りで廃止され、これをもって上電バスは全廃された。新里村では、翌4月8日より同路線で廃止代替バスの運行を開始した（日本中央バスに委託、写真5-1）。

また、上毛電鉄の貸切バス事業（1950年9月15日営業開始）と上毛ハイヤーにより運行されてきた宮城村や前橋市の廃止代替バスも、ともに日本中央バスに移管された。



写真 5-1. 新里駅前に停車する新里村営バス赤城集会所線の車両

(2004 年 10 月 29 日 新里駅前にて筆者撮影)  
上電バス廃止後、日本中央バスに委託し運行された新里村  
(現・桐生市新里町) の路線バスは、2013 年 4 月よりデマンド  
バスに移行された。

### 3. 上信電鉄沿線の路線バスの廃止・縮小と観光事業の衰退

#### 3-1. 農山村地域と自社鉄道沿線の路線の廃止

上信バスの年間輸送人員は、山間地域を中心とした人口の減少や、自家用車の普及が進んだことから、1965年度の2223万人をピークに次第に減少していった。1969年度までは2,000万人台を維持してきたが、1970年度以降は減少傾向が顕著になった。このため、不採算路線の廃止が進められた（図5-3）。

1968年10月1日の中村―妙義リフト間が廃止されたのをはじめ、1969年2月には、万場―志賀坂間の路線のうち、沿線人口の過疎化などを理由に古鉄橋―志賀坂間の廃止許可申請が行われ、同年5月には、観光客の減少を理由に、市の萱―山荘あらふね間の廃止許可申請が行われた。これに続いて、中込営業所担当の長野県側の路線が1970年4月、千曲自動車へ譲渡され、上州と信州を結ぶ路線は廃止された。

初期に廃止された路線のひとつ、古鉄橋―志賀坂間の廃止許可申請（1969年2月10日申請、同年6月13日廃止許可）では、その理由が以下のように記されていた。

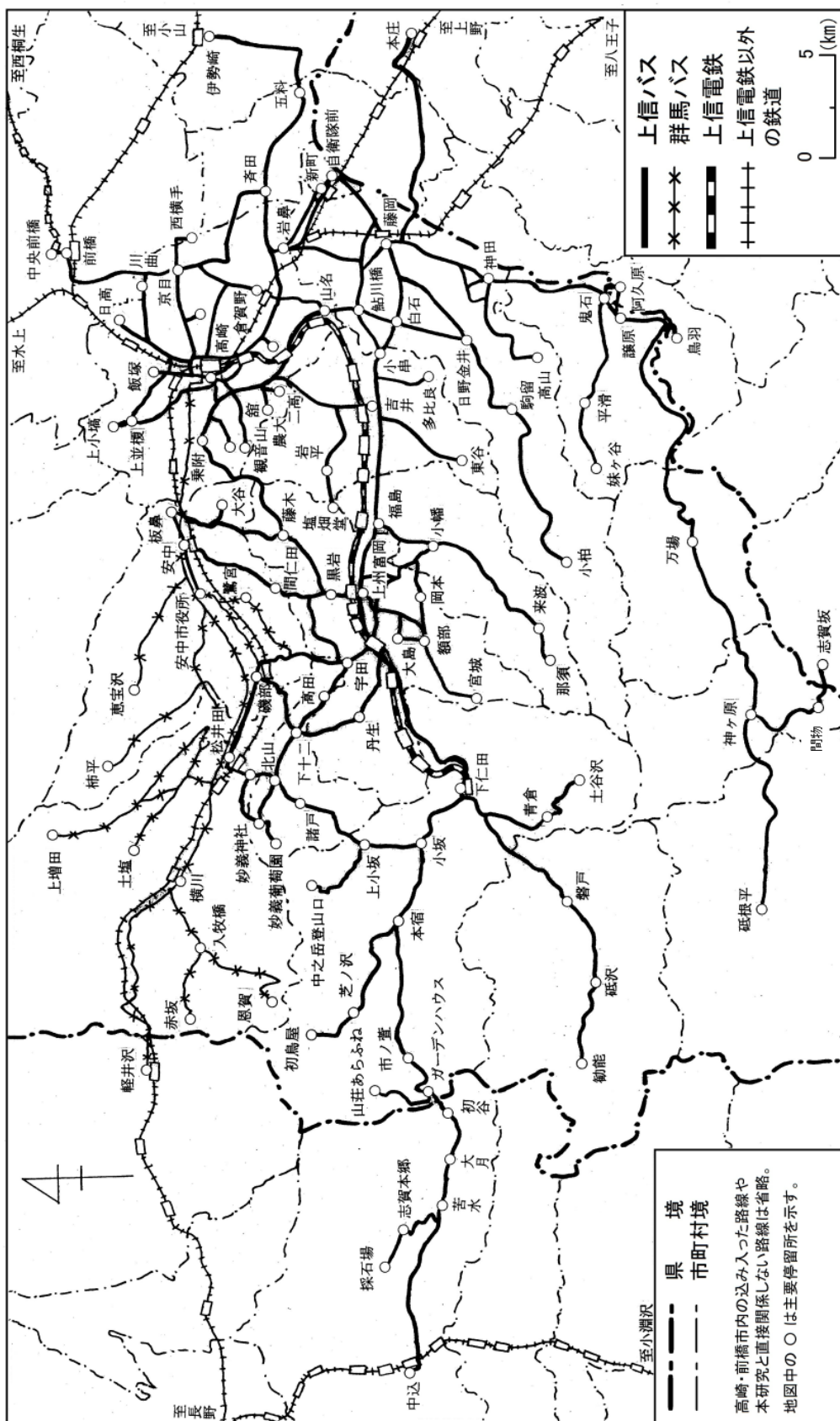
（前略）本路線は中里村住民を万場町へ輸送することを目的にしている路線であります。中里村は山間辺地で、農産物、鉱業、工業、会社等目立った物はなく、従って個人所得も低額な地域であります。このような地域のため、若いものは都会へ就職し、老人、子供が家にいる過疎的現象で、その数も年々別表記の通り減少して居ります（中略）今後におきましても、人口は益々減少し、自家用車は逆に増加傾向にありますので、不採算の度合は益々悪化するものと思われまゝ<sup>7)</sup>（以下略）。

群馬県南西部の万場町から中里村の中心部、神ヶ原を通過して埼玉県境の志賀坂峠までを結ぶこの路線は、道路整備や地元民の要望に応じて、1950年代末から段階的に延長されたものであるが、廃止に際しては沿線地域の過疎化や自家用車の普及が理由として挙げられている。山地が卓越する群馬県奥多野地域（万場町、中里村、上野村）では、この半世紀の間に人口がおよそ3分の1程度となるなど、急速に過疎化が進んだ（表5-2）。一方で、この路線は中里村の園児の通園や児童生徒の通学の足として利用されており、当時の新聞記事によると、同村では群馬県や上信電鉄に運行を継続するよう再三陳情したという<sup>8)</sup>。しかし、地元の意向は十分反映されないまま、1969年7月末をもって同路線は廃止された。

群馬バスとの間で路線免許獲得が争われた上信バスの安中市大谷地区への路線（大谷線）は、免許からおおよそ2年後の1969年8月9日には、早くも廃止許可申請が行われた（1970年3月25日廃止許可）。この時の申請理由は以下のようなものであった。

（前略）安中市大谷地区は、農業を主体とし、人家の増加も全く発展しないため実績料当収入も25円45銭と低い状態であります。しかも安中市役所～板鼻～大谷間7.55料のうち6.35料は安中市役所～板鼻～富岡営業所線と競合となっており、この競合路線大谷入口停留所から0.8料入ったところに大谷部落がありますので廃止いたしましても富岡営業所～板鼻～安中市役所線が1日14回運行しておりますので、地元利用者に対する影響は比較的少ないと思われまゝので一部路線の廃止申請に及んだ次第であります<sup>9)</sup>。

第4章で考察したように、この路線は当初、富岡営業所―（間仁田）―安中駅線の大谷入口停留所から悪路を徒歩に頼らねばならなかった大谷地区住民の利便向上を目的として免許申請された。しかし、廃止に際しては大谷入口停留所から自社他系統が利用できるため、



(『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)

表 5-2. 群馬県および群馬県奥多野地域\*における人口・自動車台数の推移

年度	群馬県		万場町		中里村		上野村	
	人 口 (人)	自動車台 数 (台)	人 口 (人)	自動車 台数 (台)	人 口 (人)	自動車 台数 (台)	人 口 (人)	自動車 台数 (台)
1955	772,234	21,840	6,635	…	2,951	…	4,854	…
1965	1,605,584	118,430	5,471	…	2,328	…	3,551	…
1975	1,756,489	583,274	4,260	…	1,722	…	2,581	…
1985	1,921,259	1,051,699	3,356	1,916	1,576	819	1,968	1,025
1995	2,003,540	1,518,275	2,586	2,106	1,058	947	1,586	1,177
2000	2,024,852	1,643,894	2,269	2,094	941	968	2,284	1,474

\*奥多野地域とは、群馬県多野郡の万場町、中里村（平成の市町村合併により2町が合併して神流町）、上野村から構成される。

資料)『群馬県統計年鑑』各年版。「…」は市町村別のデータなし。

この区間を廃止しても影響は少ないと記されている。当時の新聞記事によると、この路線は幼稚園児の通園や児童・生徒の通学に利用されており、地元区長は、少なくとも大谷地区の県道が舗装されるまでは運行を存続するよう陳情したというが<sup>10)</sup>、利用者のことは十分考慮されないまま、1970年3月25日に廃止が許可された。

免許獲得が争われた路線は、実際の利用よりも自社路線の防衛や勢力圏の拡大を目的として延長された性格が強かった。その結果、利用者の事は十分考慮されないまま、短期間で廃止されていったものとする。

その後、1973年8月には杉の木峠越えの区間である菅原―広河原間が廃止され、平野を中心とする地域では、吉井―上州福島間（1976年9月廃止）、上州―ノ宮―下仁田間（1978年2月廃止）など自社鉄道と並行する路線や、藤岡―児玉間（1969年4月廃止許可）、藤岡―本庄間（1975年3月廃止許可）など埼玉県にまたがる路線が廃止された。しかし、1975年度から群馬県でも不採算路線に対する国の補助制度が適用されるようになると、系統数の減少は抑えられた。

上信バスでは1964年12月からバスのワンマン化も進められていた。ワンマン化は当初、車掌の人手不足解消を目的としたものだったが、次第に合理化策の一環として推し進められるようになった。群馬県内の初期のワンマンバスは運賃の支払い方法や乗降方式がバス会社によってまちまちで、両替機などの車内設備も不十分だったため、乗客と運転手の間のトラブルも絶えなかったという〔大島（2002）：p.51〕。上信バスは1971年12月、ワンマンバスの乗降方式を後乗り前降り、整理券方式とした。当時、群馬陸運局は後乗り前降り方式に統一するよう事業者に指導しており、東武バスが一部で後乗り前降り方式が実施されていたが、この方式の全面実施は上信バスが最初だった<sup>11)</sup>。また、路線の廃止とともに1969年12月には運賃改定も実施され、初乗り運賃が15円から20円に、1972年9月の改定で30円となった。こうした合理化策や運賃改定が行われたが、1970年代以降、上信バスの収支は赤字を計上するようになった。

### 3-2. 観光路線の廃止と直営観光事業からの撤退

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。このため、1969年5月、市の萱―山荘あらふね間の廃止許可申請が行われた。その理由は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<sup>12)</sup>（以下略）。

このように、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。表 5-1 を参照しても、赤城山、榛名山などの観光地では、1960 年代末以降、道路整備の進展や自家用車の普及にともない観光客数が増加している一方、神津・荒船ではほとんど増加がみられなかった。1950 年代から 60 年代前半のハイキング・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、周辺の道路状況が悪いため他の観光地と比べ見劣りするようになったことや、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り、集客力が低下したことが考察される。

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、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、1850 万円で佐久市に譲渡された。「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 5-2）、同施設の譲渡により、上信電鉄は直営の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、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）に長野県側の路線が譲渡された。

1960 年代に上信電鉄が積極的な開発を進めた妙義山周辺でも、路線バスの廃止が進められた。上信バス最初の廃止区間である中村－妙義リフト間は、妙義リフトの開業に合わせ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 1968 年 4 月に廃止が許可され<sup>13)</sup>、リフトに接続するバス路線の必要性が無くなったことから、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、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。この系統は国鉄信越本線の磯部駅－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<sup>14)</sup>、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、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 月廃止許可）。この時の申請理由は次の通りである。

（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（以下略）<sup>15)</sup>。

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、付近は妙義山中腹

の登山口となっている。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。しかし、沿線には人家も少なく、観光施設の整備も進まなかった（写真 5-3）。このため、1971 年 10 月に妙義有料道路が全線開通すると<sup>16)</sup>、登山客が自家用車利用へと移行し、路線バスの意義は急速に薄れていったと考える（図 5-4）。

#### 4. 路線バス縮小要因に関する考察

##### 4-1. 免許申請時の需要予測と実際の利用状況に関する考察

前節までで見てきたように、上信バス、上電バスはともに 1950 年代後半から急速に路線を延長し、1960 年代末以降、その反動のように廃止路線が続出した。本節では、その要因を、上電バスを中心として考察する。

上毛電鉄の大胡、粕川、新里の各駅を起点とした 3 路線（大胡駅前-東善入口、粕川駅前-東小保方、新里駅前-野村）は、上電バスの廃止の先駆となったが、その廃止申請理由は、以下のようなものであった。

弊社は前橋市と桐生市を結ぶ 25.4 軒の電鉄線を核に免許軒 126.55 軒、運行系統数 31 によるバス事業経営を行っておりますが最近に至り沿線人口の減少と自家用自動車の急増によりバス利用者が減少し収入が頭打ちとなりましたので（中略）事業の維持安定をはかるため、長年培養育成をはかつてもおかつ利用者が特に少なく収入の上らない過疎地域で車軒当り収入 10 円前後の路線 大胡-東善間、粕川-東小保方間、新里-野村間の三路線 軒程 21.0 軒を廃止いたしたく本申請に及びました<sup>17)</sup>

この 3 路線の中で、粕川駅前-東小保方線（1956 年 11 月 10 日免許申請、1957 年 12 月 21 日運行開始）は、第 4 章で述べたように、沿線地域住民からの要望を受け、地域の交通不便を解消することを目的として開業した。しかし、廃止に際しては、沿線人口の減少や、自家用車の普及が挙げられている。

路線免許申請に際しては、需要（旅客数量）予測が行われるが、粕川駅前-東小保方線の免許申請時に行われた需要予測では、年間 9 万 4885 人の利用が見込まれていた。しかし、同路線の 1963 年度の輸送実績をみると、年間輸送人員は 5 万 9339 人、1966 年度でも 7 万 2276 人とどまっていた<sup>18)</sup>。

群馬県の乗合バス事業の全体的な傾向をみると、1950 年代後半から 60 年代前半にかけて年間輸送人員は増加し、1967 年度に最大の 1 億 5261 万人となるが、乗合バス発展の傾向の中であって、粕川-東小保方間の路線の場合、年間輸送人員は当初の予測の 6 割から 7 割程度であり、予測されたほどに実際の利用はなかったといえる。

一方、東武バスとの免許争奪が繰り広げられた宮城村苗ヶ島への路線（1963 年 8 月 20 日免許申請、1964 年 1 月 1 日運行開始）は、当初 11 万 9500 人の利用を見込んでいたが、1966 年度の年間輸送人員は 9 万 7944 人とどまり、1968 年度には 7 万 9056 人<sup>19)</sup>と減少している。同路線の廃止許可申請書には、以下のような記述がみられた。

大胡町-宮城村間には、県道赤城-大胡線及び県道上神梅-大胡線を中心に東武バスが 1 日約 40 往復運行しており弊社の運行路線の大部分が非舗装部分で経由する距離が長く従って所要時分も 10 分~15 分多く要しており、かつ道路状況も悪く更に沿線客も僅少な地域を運行しているため、（中略）更に自家用車の急増等の影響で収支の差が悪化する見込みでありますので該路線の廃止をいたしたく本申請に及びました<sup>20)</sup>。



写真 5-2. 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年10月4日 筆者撮影）。



写真 5-3. 妙義葡萄園付近の現在の様子

妙義山中腹の登山口付近にあたり、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。写真奥に見える山が妙義山（2015年9月5日 筆者撮影）。

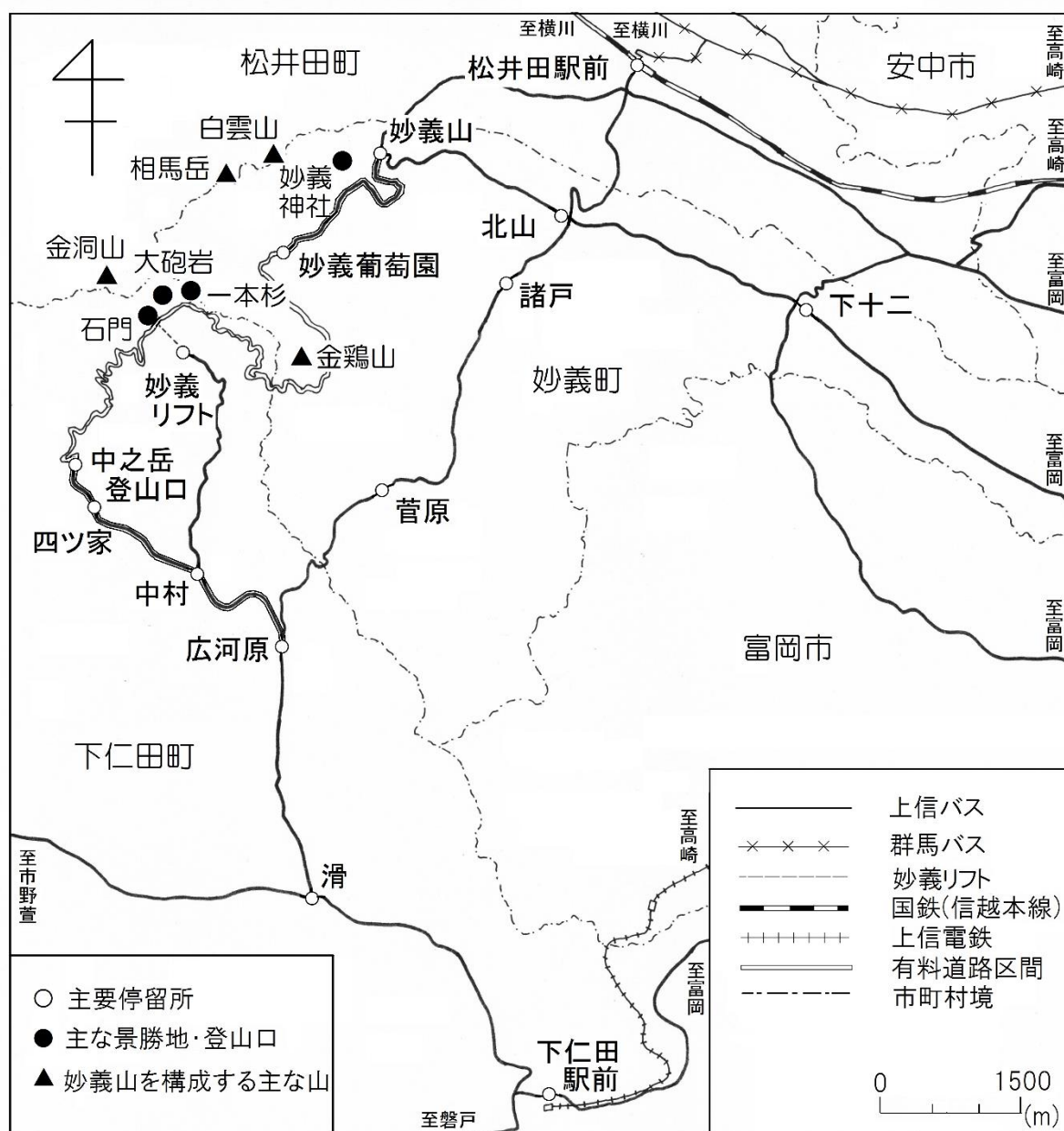


図 5-4. 妙義山周辺における上信バス路線と妙義有料道路の概要  
 (『上信電鉄三十年誌』、『上信電鉄百年史』、『群馬県企業局二十年史』、上信電鉄提供資料等  
 をもとに筆者作成)  
 注) 上信バス路線は中村ー妙義リフト間が廃止される以前、1967 年 11 月現在のものを記  
 載。妙義有料道路は 1972 年 10 月全通。

路線免許申請時の需要予測は、沿線市町村の利用や従来運行されてきた系統から移行すると予想される人数を大まかに計算したもので、各社とも過大な需要予測を立てる傾向が見られた。その結果、もともと人口の希薄な地域にバス路線が運行されたり、当初は需要があった地域でも、自家用車が普及したことなどにより、当初予測された需要を満たすことができなかつたりして、廃止された路線が多かったと考えられる。

また、苗ヶ島への路線など、東武バスと上電バスとの間で免許争奪や競合が繰り広げられた路線では、もともと少ない需要が2社に分散したことや、後から路線を延長した上電バスの路線は、先に免許を取得した東武バスに比べ所要時間や距離の長い、効率の悪いルートを取らざるを得なかったことなどから、短期間で廃止に至ったものと考えられる。

廃止された上電バス路線の平均乗車密度をみると、最初に廃止された3路線の平均乗車密度は、大胡駅前－東善入口線が1.21人、粕川駅前－東小保方線が1.25人、新里駅前－野村線が2.14人(いずれも1968年5月の数値)と、他の路線の平均乗車密度がまだ7～8人程度ある中で、極端に平均乗車密度の低い路線が廃止される傾向にあった。

1970年代に廃止された路線は、桐生市内や県庁前－大間々間の路線など、東武バスと競合しているものが多かったが、これらの路線は平均乗車密度が7～8人と比較的高かったにもかかわらず、休廃止された。その他の路線は、概ね3～4人程度だったが、同時期の上信バスでは藤岡、万場、下仁田などの山間地域を運行する系統でも、第2種生活路線補助適用の基準である平均乗車密度5人以上(5人未満は第3種生活路線補助の対象となる)の路線が多数存在していた(表5-3)。

一方、上電バスの平均乗車密度は、小学生の通学などで比較的使用があったと思われる新里駅前－上板橋線で5.10人、前橋市と伊勢崎市を結ぶ都市間連絡系統である県庁前－伊勢崎駅線でも7.60人(いずれも1976年5月現在の数値)と、上電バスの平均乗車密度は他社のバスと比べて低い傾向にあり、運行効率も悪かったと考える(表5-4)。

現在群馬県で運行されているコミュニティバスや廃止代替バスの平均乗車密度が概ね2～3人程度で、1人以下の路線も少なくないことを考慮すると<sup>21)</sup>、1960年代末から70年代にかけては、バスに対する需要が減少傾向に転じていたとはいえ、まだ全体的にはバス利用が高水準にあったといえる。その中で、上電バスには経営効率の悪い路線が多かったといえる。

#### 4-2. 乗合バス事業の収支状況および鉄道事業との関係についての考察

上信バス・上電バス両社の収支状況をみると(表5-5)、上電バスが黒字だったのは1956年頃までであり、路線が積極的に延長されていった1950年代後半から60年代は、収入自体は増加しているものの、収支的にはむしろ赤字を計上している状況だった。これは、物価の上昇や、労働賃金等の人件費の高騰が、収益を圧迫していることが大きな要因で、このことは、いくつかの申請書類や営業報告書にも記述されていた。

一方、鉄道事業は第2章で述べたように、1960年代はまだ前橋－桐生間直通輸送で運行回数・所要時間も国鉄両毛線に対して優位な状況が続いていた。そのため、全事業的に見れば乗合バス事業の赤字は大きな負担ではなかったと思われ、沿線集落と自社鉄道駅を結ぶバス路線を開設し、鉄道の培養を目的として、事業規模を拡大していく傾向にあった。当時の事業計画変更認可申請書(粕川営業所関係不採算系統の整理、1967年1月31日申



表 5-3. 上信バスの主な運行系統の平均乗車密度の推移 (単位：人)

運 行 系 統／年 月	1966.5	1967.6	1968.6	1969.3	1970.7	1971.5	1972.6	1973.3	1974.5	1976.5
中央前橋駅－(京目)－高崎駅	20.83	31.89	23.74	22.79	19.01	20.68	17.81	12.37	13.11	9.26
高崎駅－(石原)－観音山頂	30.89	21.50	22.96	18.69	22.33	28.98	12.50	13.91	10.86	12.68
飯塚車庫－(中山峠)－吉井駅	20.83	17.24	17.75	18.69	14.98	14.56	17.08	12.40	11.50	6.69
飯塚車庫－(新町)－藤岡営業所	19.68	19.01	18.65	18.57	18.41	18.73	16.57	14.45	17.26	9.02
上州富岡駅－(間仁田)－安中駅	12.74	8.96	8.88	12.00	8.37	8.96	6.08	9.16	8.00	6.94
上州富岡駅－(福島)－那須	13.45	11.14	12.69	16.57	9.65	12.18	14.97	9.67	7.66	6.37
上州富岡駅－(妙義山)－松井田	13.55	8.91	9.25	***	13.72	13.61	11.97	10.42	8.39	—
藤岡営業所－(三町)－本庄駅	13.99	9.27	8.70	10.37	10.72	15.04	13.62	10.43	7.55	—
万場営業所－(鬼石)－新町駅	20.71	11.34	12.71	17.35	15.05	15.88	12.35	12.92	10.88	8.78
万場営業所－(新羽)－砥根平	14.81	9.85	8.31	11.93	9.42	8.64	7.98	10.44	7.49	4.81
鬼石－(阿久原)－鳥羽	14.21	9.58	6.26	7.80	13.81	6.53	4.74	6.84	4.51	8.09
下仁田駅－市の萱	18.44	13.52	12.92	11.91	13.59	14.18	14.23	14.08	10.76	6.92
下仁田駅－(跡倉)－勸能	17.93	13.96	13.94	17.91	17.59	18.80	14.90	13.95	10.68	7.60
下仁田駅－山荘あらふね	9.54	7.29	9.82	0	—	—	—	—	—	—

注) 平均乗車密度とは、バスに乗車している人数の全区間(起点～終点)での平均を示す。

1975年の数値は資料がないため不明。

1969年の下仁田－山荘あらふね線は4月25日から11月15日まで運行のため数値は0となっている。  
資料) 上信電鉄「運行系統別実績報告書」(大島登志彦氏が上信電鉄で調査した資料を閲覧)より作成。

表 5-4. 上電バスの主な運行系統の平均乗車密度の推移(単位：人)

運 行 系 統／年 月	1966.1	1967.5	1968.5	1969.5	1970.5	1971.5	1972.5	1974.8	1976.5
県庁前－(西大室)－伊勢崎駅前	20.98	15.63	19.37	15.05	11.88	13.32	13.82	8.80	7.60
県庁前－(大胡)－大間々	6.73	7.67	9.33	7.54	6.39	6.74	11.80	—	—
大胡駅前－(横沢)－滝窪	10.19	6.00	5.89	6.62	4.37	4.64	4.00	4.30	5.70
大胡駅前－(込皆戸)－苗ヶ島	6.61	4.47	7.41	7.06	—	—	—	—	—
粕川駅前－(月田)－幼稚園	8.86	8.83	8.81	11.24	10.68	8.10	6.82	5.70	3.50
粕川駅前－(室沢)－湯の口	11.01	8.09	8.92	11.64	5.78	7.86	6.58	2.50	—
新里駅前－(後閑)－上板橋	6.48	9.06	7.97	7.65	5.46	6.21	4.39	3.80	5.10
西桐生－(新宿)－厚生病院	5.26	5.34	4.15	6.82	—	—	—	—	—
西桐生－(上板橋)－忠治温泉	—	—	—	2.08	1.94	2.15	5.56	—	—

注) 1973 年および 1975 年の数値は資料がないため不明。

資料) 上毛電気鉄道「運行系統別輸送実績報告書」(大島登志彦氏が上毛電気鉄道で調査した資料を閲覧)より作成。

表 5-5. 上信電鉄・上毛電鉄の収支状況と乗合バス年間輸送人員の推移

年度	上信電鉄				上毛電気鉄道				
	鉄道収支 (千円)	自動車収支 (千円)	経常損益 (千円)	乗合バス年間輸 送人員 (千人)	鉄道収支 (千円)	自動車収支 (千円)	営業外収支 (千円)	経常損益 (千円)	乗合バス年間輸 送人員 (千人)
1955	6,036	26,648	35,836	5,795	27,985	1,554	1,415	9,229	329
1957	12,519	21,794	45,110	7,419	10,111	△ 1,750	2,719	11,079	711
1959	13,486	22,718	53,561	9,701	13,162	△ 4,831	2,411	9,743	1,235
1961	9,869	25,627	66,161	14,921	9,422	△ 1,842	511	8,092	1,937
1963	17,600	11,897	99,094	20,703	20,072	△ 8,664	431	11,838	2,635
1965	△ 4,965	42,268	53,524	22,232	30,179	△ 12,273	△ 8,779	12,408	3,046
1967	12,614	28,958	92,043	21,849	18,607	△ 7,020	△ 13,090	10,671	2,683
1968	13,841	△ 3,364	99,094	22,232	9,778	△ 14,971	6,661	9,549	2,681
1970	△ 7,867	58,721	115,944	19,099	△ 3,303	△ 6,604	△ 15,095	10,587	2,339
1980	6,334	△ 401,112	△ 21,744	5,931	△ 61,126	△ 71,423	△ 56,945	△ 119,651	678
1990	22,603	△ 337,178	△ 52,360	2,655	△ 100,837	△ 54,963	△ 50,853	△ 132,530	215

注) 上信電鉄の自動車収支は乗合バス事業のみの数値。上毛電気鉄道の自動車収支は、乗合バスのほか、貸切バス、1962年度以降はハイヤーも含めた自動車事業全体での数値。

上毛電気鉄道の営業外収支は受取(支払)利息、配当金などを指す。

資料) 以下の資料をもとに筆者作成。

上信電鉄: 『上信電鉄百年史』所収の「部門別営業成績表」および「鉄道・バス乗車人員調査表」。

上毛電気鉄道: 各年度(上期・下期の2冊ずつ)の営業報告書(上毛電気鉄道提供)。



請)にも、以下のような記述が見られた。

弊社は電鉄経営を基盤にして長年に渉り乗合バス事業の育成発展を図って参りましたが、最近に至り人件費を始め諸経費の上昇が著しくその反面輸送の需要は沿線人口の減少等のためかバス利用者が激減しその利用実績は急速に下降線を辿っておる状態にあります。

弊社は、従来バス事業経費の不足分は、電鉄事業より多額(半期約 1,000 万円)の補填を受けて輸送の強化、車両設備の充実による旅客サービスの向上に努めて現在に至った次第であります。最近電鉄の利用者においてもバス同様に頭打ちとなり、バス事業への経費補填困難となつてまいりましたので、早急に経費縮小を実施せざるを得ない実情となり(中略)運行系統の変更並びに回数の削減等により事業経営の維持健全化をはかりたく本申請に及びました<sup>22)</sup>。

通常、経営が赤字であるのに事業を拡張することは考えにくいですが、関係者への聞き取りでは、この当時バス事業は将来性のある事業として重要視されていたという。また、上毛電鉄沿線では、東武バスなど他のバス事業者が新規路線の延長・開業を進めていたが、上電バスはそうした趨勢に追随するとともに、沿線に進出してきた他社の路線バスに鉄道の旅客や乗合バスの路線免許を奪われないよう、自社の鉄道を防衛し、相互に補完・培養しあうため沿線にバス路線網を築く必要があったと考えられる。そのため、無理をして路線を延長してきた傾向が強かったといえる。

一方、上信バスは 1955 年以降、路線の延長・拡大に伴って年間輸送人員、収入とも増加していった。上信電鉄沿線地域では、一部群馬バスも参入したものの、第二次世界大戦中の事業者統合により上信バスが路線網を築いていた。また、高崎―藤岡間、高崎―(京目)―前橋間など比較的収益性の高い都市間連絡路線を運行しており、鉄道事業についても、上信電鉄は甘楽富岡地域と高崎方面を結ぶ唯一の鉄道であり、国鉄両毛線や東武バスと競合関係にあった上毛電鉄・上電バスと比べ、優位な立場にあったと考えられる。

1960 年代末になり自家用車が普及してくると、上信バスの利用者は減少し、1971 年度下期以降は収支に欠損を計上する状態となったが、上信バスの収支率(収入÷費用×100)は、上電バスが赤字に転落した 1957 年度には 114%であり、1971 年度でも 103%となっていた。これに対し、上電バスの収支率は、1957 年度で 93%、免許キロが最大に達した 1968 年度でも 91%しかなかった。これは、当時としては低い値だったと考えられるが、現在、群馬県内で運行されている廃止代替バスやコミュニティバスの収支率は、概ね 30%程度で、高いところでも 60~70%でしかないことを考慮すると、赤字といえども上電バスの収支率は現在の自治体主導のバスよりもはるかに良好だったといえる。

しかし、国や県の補助制度がまだ確立されていなかった当時、乗合バス事業は独立採算が基本とされていたことや、事業者サイドでも、乗合バスに対する需要が必然的にある時代が長く続いていたことから、積極的にバスの利用促進や活性化を図ろうとする意識は全般的に薄かった。「ノーマイカーデー」<sup>23)</sup>など、公共交通機関の利用促進に向けた自治体の政策や運動が実施されるようになったのも、1980 年代になってからであり、その間にもバス利用者の減少は進んだと考えられる。

また、バス事業が発展基調にある中で、赤城山や妙義山など観光地への路線も開設され

たが、縮小に向かう過程では、バスを利用する観光客のことは十分に考慮されないまま、路線が廃止されていく傾向にあった。観光路線の需要が伸びなかった要因には、自家用車の普及に加え、バス事業者の PR 不足や、路線バスが運行されているにも関わらず、その利用促進や活性化よりも有料道路の整備など、自動車の利用を促進するような政策を進めた自治体サイドの問題もあると考える。

従来からの路線バスが廃止された後に運行された廃止代替バスや乗合タクシーも、観光地や観光施設にアクセスしてはいるものの、運行本数が少なく、日曜日運休の路線も存在するなど、生活路線的な運行となっている。たとえば、富岡市では、上信バス廃止後、1994 年 4 月から市内 5 路線で乗合タクシーの運行が開始され（上信イヤー委託）、1998 年 4 月からは隣接する甘楽町、妙義町に乗り入れる路線も運行されるようになったが（甘楽町へ乗り入れる路線は 2014 年 3 月廃止）、各路線とも 1 日 4～7 回程度の運行で、ほとんどの路線が日曜日運休となっている。バス利用は些少ではあるが、観光客が利用できる余地を残せなかったことが、今日、この地域の主要観光地である富岡製糸場（2014 年 6 月、世界文化遺産に登録）を見学した後、周遊の足が無いといった問題にもつながっており、利用者のバス離れと自家用車利用への移行が進んだ要因のひとつとなったと考える。

## 6. 本章のまとめ

本章では、上信バスと上電バスが、1950 年代から 60 年代の前半にかけて急速に発展した後、一転して縮小に転じた過程を、申請書類や営業報告書、新聞記事などを基礎資料として考察してきた。その結果、次のようなことが明らかになった。

第二次世界大戦の混乱が落ち着く 1950 年代以降、上信バス、上電バスはともに路線の延長・開業を進めた。特に上電バスは短期間で急速に事業規模を拡大したが、主要ルートは東武バスがすでに運行しており、桐生市内の路線や宮城村苗ヶ島方面の路線など、距離や所要時間の面で効率の悪い路線が多かった。

当時、バス事業が発展基調にある中で、需要の多少に関わらずバス路線が延長される傾向にあったが、このため人口の希薄な地域に路線が延長されたり、競合する事業者間で少ない需要が分散するなどして、短期間で廃止された路線が多かった。上信バス、上電バスの利用状況をみると、上信バスの平均乗車密度は、バス利用が減少傾向となった 1970 年代の山間地域路線であっても比較的高い数値であった。一方、上電バスの平均乗車密度は当時としては低い数値であった。

両社の経営状況を比較すると、上信バスは路線の延長や事業の拡大に伴い輸送人員、収入とも増加していったが、上電バスは積極的に路線を延長していた 1950 年代末には、すでに経営的には赤字となっていた。両社とも実際の需要よりも自社の勢力圏を拡大することを目的に路線が延長される傾向にあったが、自家用車の普及などにより利用者が減少すると、一転して廃止されていった。

以上のように、地方における路線バス縮小の要因は、自家用車の普及にあることはいうまでもないが、それに加え、バス事業が発展基調にある中で、各社とも実際の利用よりも競合他社の動向を意識しながら、路線の延長・開業を進める傾向にあった。このことが事業経営を圧迫し、急速な路線の廃止・縮小につながったと考える。

上毛電鉄は 1960 年代まで鉄道事業が好調だったが、沿線地域では東武バスが路線を延

長しており、東武バスに旅客を奪われないよう沿線に自社路線バスの路線網を形成する必要があったことや、鉄道の培養のため、無理をしてバス路線を延長する傾向にあった。

他方、上信バスは、第二次世界大戦中の事業者統合により、1948年の段階で自社鉄道沿線地域を中心として360 km以上の路線を有しており、主体事業である鉄道も、上信電鉄が甘楽富岡地域では唯一の鉄道であるなど、国鉄両毛線や東武バスと競合関係にあった上毛電鉄・上電バスと比べ、優位にあったといえる。また、事業者統合など、第二次世界大戦中の政策も、戦後のバス事業の盛衰に影響を与えた一因となっていると考える。

本章は日本地理教育学会へ投稿した研究ノート[石関(2007)]および群馬地理学会への投稿論文[石関(2015, 2017)]をもとに、追加調査等を加味して執筆したものである。

## 注

- 1) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業一部廃止許可申請書」(上自輸第372号、1969年10月16日申請)より引用。
- 2) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業の一部廃止許可申請書」(上自輸第46号、1974年1月24日申請)より引用。
- 3) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業経営(路線延長)免許申請並に附帯運賃設定認可申請書」(上自輸第268号、1967年1月7日申請)による。
- 4) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業一部休止許可申請書」(上自輸第434号、1972年1月27日申請)に添付の「運行系統別実績報告書」による。
- 5) 『上毛新聞』, 1980年2月22日「路線バス赤字に勝てず 粕川村 乗客増える見込みなし―三月末で廃止へ」による。
- 6) 上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業廃止許可申請書」(上交自第7-1号、1995年1月12日申請)より引用。
- 7) 上信電鉄「一般乗合旅客自動車運送事業一部廃止許可申請書」(69上鉄自第14号、1969年2月10日申請)より引用。
- 8) 『上毛新聞』, 1969年8月1日「奪われる“山国”の足 上信バス万場―志賀坂路線 赤字理由に廃止」による。
- 9) 上信電鉄「一般乗合旅客自動車運送事業一部廃止許可申請書」(69上鉄自第103号、1969年8月9日申請)より引用。
- 10) 『上毛新聞』, 1969年9月5日「“つかの間の大谷線” 地元民、廃止反対を陳情」による。
- 11) 『上毛新聞』, 1971年12月4日「『後ろ乗り、前降り』に統一 上信バス 乗降をスムーズに 改造費は一台55万円」による。
- 12) 上信電鉄「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)より引用。
- 13) 上信電鉄「一般乗合旅客自動車運送事業の路線一部廃止許可申請書」(68上鉄自第98号、21968年7月3日申請)による。
- 14) 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)。
- 15) 上信電鉄「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。

16)群馬県企業局(1978):『群馬県企業局二十年史』,群馬県企業局, p. 659による。

17)上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業一部廃止許可申請書」(上自輸第345号、1968年11月4日申請)より引用。

18)上毛電気鉄道提供資料による。

19)上電バス苗ヶ島線の輸送実績は、1965年度は1966年1月分の実績×12、1968年度は1968年5月分の実績×12による推計値。

20)上毛電気鉄道「一般乗合旅客自動車運送事業一部廃止許可申請書」(上自輸第373号、1969年9月8日申請)より引用。

21)群馬県交通政策課提供資料による。

22)上毛電気鉄道提供資料「一般乗合自動車運送事業の事業計画変更(運行系統の新設及び廃止、運行時刻、その他)認可申請書」(上自輸第276号、1967年1月31日申請)より引用。

23)1981年から群馬県庁が中心となり全県で毎月1日が「ノーマイカーデー」として指定され、その日専用の3割引回数券が発売されたほか、主要路線では臨時便が運行されるなどした。1987年4月からは、毎月1日・15日が「バス・電車利用促進デー」とされた(1997年度より実施見合わせ)。

## 参考文献

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):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.

石関正典(2017):中小私鉄事業者の観光開発とバス事業の展開に関する考察—第二次世界大戦後の群馬県を事例として—. えりあぐんま, **23**, pp. 1-18.

大島登志彦(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, 184p.

## 第6章 結 論

本研究では、群馬県の上毛電気鉄道と上信電鉄を事例として、両社が経営した路線バスの歴史的変遷過程を、営業報告書やバス事業の申請書類を基礎資料として調査した上で、路線延長期、縮小期それぞれの事業計画や収支状況、主体事業である鉄道との関係など、路線バスが急速な発展から一転して縮小に向かった要因を分析・考察した。

第1章では、わが国の陸上交通史研究の問題点を踏まえた上で、先行研究事例と筆者のこれまでの研究を概観し、本研究の意義や目的を示した。

わが国の陸上交通に関する研究は、従来、鉄道を中心に進められる傾向にあったが、路線バスの側面からの研究や、両者を関連付けた研究が行われなければ、地域における平面交通の実態を十分に解明することはできない。その中で、本論文では、第二次世界大戦中の事業者統合の影響や、競合他社との関係を分析・考察することができる適切な事例と考え、上毛電気鉄道、上信電鉄の二社を中心に分析・考察を進めた。

第2章は上毛電気鉄道を事例として、群馬県内で乗合自動車（路線バス）が本格的に運行される以前の交通事情や鉄道計画を考察した。赤城山南麓への鉄道敷設は、東毛電気軌道ならびに上毛電気鉄道によって計画されたが、その主旨を同じくするため両者は合併し、鉄道の恩恵が一部の地域にのみ及んでいる群馬県の「交通機関ノ不備」を改善し、養蚕をはじめとした各種産業の振興のため、交通機関の発達をはかることを目的として、群馬・埼玉両県にわたる鉄道の敷設を計画した。

免許された路線のうち、1928年11月10日、上毛電鉄の中央前橋－西桐生間が開業したが、大胡－本庄間の路線は、坂東大橋などで着工したものの経済恐慌のため資金難となり、計画は打ち切られた。このような経緯から、同社は結果として1線のみが開業にとどまったが、赤城山南麓の足として着実な発展を遂げ、特に戦時期から戦後にかけて旅客は激増した。高校進学率の上昇や農村から都市への交通需要が増加する中で、1965年度に年間輸送人員は958万人に達した。しかし、これを頂点として減少傾向に転じ、現在では160万人程度にまで減少しており、なおその傾向に歯止めがかからないでいる。

その要因として、沿線地域における自家用車の普及や、1960年代末以降、前橋－桐生間相互の輸送において、競合する国鉄両毛線に対して優位性を保てなくなったことが考えられる。特に両毛線に対する優位性を保てなくなったことは、主体事業である鉄道の経営悪化を招き、同社の乗合バス事業が縮小する要因のひとつともなった。

第3章では、『群馬県史』や県内の市町村誌（史）、『全国乗合自動車総覧』などの文献や、経年の新聞記事（上毛新聞）を基礎資料として、群馬県全体の乗合バス事業の発達史や、バスの運行状況、歴史的変遷を学術的に調査する場合の問題点を考察した。

『群馬県史』や県内の各市町村誌（史）では、鉄道の建設や開業経緯については詳細な記述や資料が掲載されている一方、過去のバスについては、記述内容の出所が曖昧だったり、新聞記事や全国レベルの文献の記述と一致しなかったりするものもみられる。また、刊行時点の路線図や時刻表など、断片的な資料しか掲載されない傾向にある。

全国的な沿革史や現況を扱った文献として、鉄道省編(1934)『全国乗合自動車総覧』があるが、掲載されているのは1933年時点での情報であり、これまでに他社に吸収・合併さ

れた事業者や、廃業した事業者の消長が不明であるなど、過去の運行や利用状況を知ることのできる資料が限定されることが、その歴史的事実の解明を困難にしてきたと考える。

群馬県において路線バス（乗合自動車）が運行されたのは大正時代のことだったが、当初、乗合自動車は草津などの温泉地や、鉄道駅と山間部の集落を結ぶ路線が局地的に見られるだけだった。その後、昭和初期になると、多数の事業者が乱立して、都市間連絡路線を中心に営業権の獲得が争われた。バス事業の発展とともに地方鉄軌道の経営が圧迫されたが、1928年、バス事業の監督権が逋信省から鉄道省に移管されるとともに、地方鉄軌道事業者には、沿線でバス路線を開業することが奨励された。こうした政策の下に、上信電気鉄道、上毛電気鉄道、草津電気鉄道の各事業者が、乗合バス事業を開始している。

また、第二次世界大戦中は統制経済の下、都道府県ごとに地域の中核となる事業者が決められ、半強制的な事業者の統合が行われた。群馬県では東武自動車（のちの東武バス、北毛・東毛地区）、群馬合同バス（のちの群馬バス、高崎・前橋周辺）、上信電気鉄道（西毛地区）がそれぞれ統合主体となったが、この時の統合により各社の営業領域がほぼ決まるなど、（東武鉄道は後に関連会社の関越交通などに路線を肩代わりして撤退）、これらの政策は今日に至るバスの経営基盤を築いたものとして意義が大きいと考える。

第4章では、バス事業者の営業報告書や陸運局に提出した申請書類を基礎資料として、第二次世界大戦後の上毛電鉄沿線地域（赤城山南麓地域）と上信電鉄沿線地域（群馬県西毛地域）について、それぞれのバス路線の延長の状況とその事由を分析・考察した。

赤城山南麓地域のバスは、1950年代までは上毛電鉄沿線で上電バスと東武バスが数路線運行されていたのみだったが、1950年代中盤以降、両社は相次いでバス路線を延長していった。その過程では、上電バス・東武バスがほぼ同一の区間で路線免許申請を行うなど、両社間で路線免許の獲得が争われた。とりわけ上電バスは、1953年には営業キロ数が41.8 kmだったものが、1969年3月末には139.95 kmと、短期間で急速に路線を拡大した。

また、上毛電鉄沿線の主要観光地のひとつ、赤城山では、東武鉄道が1950年代より道路整備やケーブルカーの建設などの観光開発を進めてきたが、上毛電鉄も自社バス終点の粕川村湯の口にマス釣り場と山荘を開業したり、赤城山南麓の温泉郷、忠治温泉へバス路線を延長したりするなど、東武鉄道の観光開発に追従する動きも見られた。

一方、上信電鉄沿線地域では、第二次世界大戦中の事業者統合により、上信バスが自社鉄道沿線地域を中心に前橋・高崎から埼玉県北部まで路線網を形成していたが、1950年代になると、山間地域でも道路整備がなされたことなどを理由に、相次いで路線を拡大していった。この過程で、群馬バスの営業領域との境界になる安中市や妙義山周辺では、両社の間で路線免許の獲得が争われた。

上信電鉄は戦前から荒船高原や神津牧場の観光開発を進めていたが、戦後、荒船高原に「山荘あらふね」を開設、1960年代には妙義山の観光開発を進め、傍系会社により観光リフトが建設された。道路整備の進捗に合わせ、妙義山へのバス路線も開設された。

高崎市内でも、1950年代、国鉄高崎線の電化により東京近郊の行楽地として注目を集めていた観音山へのバス路線の開設や、系列会社による遊園地の経営が行われるなど、この時期、上電バス、上信バスはともに、バス路線の拡充とあわせて、観光事業そのものへの進出がなされるようになった。

第5章では、第4章で調査、考察した第二次世界大戦後の上毛電鉄、上信電鉄沿線の路

線バスの発展過程を踏まえた上で、1960年代末以降、バス事業が発展から一転して縮小に向かった要因を考察した。

上電バスの路線は短期間で急速に延長されてきたが、免許キロ数が最大の139.95kmに達した1969年の4月には路線の廃止が行われて、1970年3月までに免許キロ数は95.85kmと、単年度だけで3分の2程度にまで縮小した。この時期廃止された路線の多くは「利用者の低迷と不採算」を理由としていた。

上電バスは積極的に路線延長を行っていた1957年度にはすでに赤字を計上していたが、主体事業である鉄道は好調だったため、鉄道事業から内部補助を受けて路線を拡大していく傾向が見られた。しかし、自家用車が普及してきたことに加え、1968年10月、前橋－桐生間の輸送で競合していた国鉄両毛線が電化と部分複線化によりスピードアップした影響で、利用者の減少に拍車がかかった。鉄道事業の経営が悪化してくると、バス事業の赤字は経営上の負担となり、路線の整理が進められていった。1980年代までに、かつて路線で半分以上を占めた大胡以東の路線の大部分を廃止、この過程で粕川村がバス無し村になるなど、バスの空白域も拡大した。前橋市内や新里村内の路線も補助金によって維持される傾向が強くなったが、1995年、最後まで残った新里駅－赤城集会所線が廃止されて、上毛電鉄は乗合バス事業を全廃した。

上信バスも、1968年の妙義リフト線の廃止をはじめとして、路線の廃止・縮小を進めていく。当初廃止された路線は、妙義山周辺や群馬と長野を結ぶ路線など、観光開発が効果を上げなかった区間が中心だった。第4章で述べたように、妙義山は上信電鉄が開発に注力したが、有料道路の開通や自家用車の普及の影響により、路線バスの必要性は低下した。

戦前から上信電鉄が観光開発を進めた荒船山においても、自家用車が普及してくると、周辺の道路状況の悪さなどから集客力が低下し、1970年、「山荘あらふね」を長野県佐久市に譲渡して直営の観光事業から撤退した。

1970年代には平野部でも鉄道と並行する区間を中心に路線の廃止が進められたが、その後、補助金の適用を受けるようになると、系統数の減少は抑えられた。1990年代中盤までは高崎・前橋を中心に藤岡、富岡、鬼石、奥多野地域の山間集落へ向かう路線が維持された。これは、甘楽富岡地域や多野藤岡地域では上信電鉄・上信バスが唯一の公共交通機関で、競合他社の影響が少なかったことや、高崎－藤岡間など収益性の高い都市間連絡路線を運行していたこと、主体事業である鉄道事業が赤字を計上するようになったのが1980年代以降と、比較的近年になってからだったことが要因だと考える。

群馬県において路線バス縮小が急速に進んだ要因として、自家用車が普及し、その利便性からバス利用離れが進んだことが挙げられる。しかし、それ以外にも、沿線に進出してきた他社の路線バスに旅客を奪われないよう、自社鉄道を防衛することを目的として無理な路線延長が行われるなど、実際の利用よりも競合他社の動向に目を向け、十分な計画性を持たないまま事業の拡大が行われたことが、急速な路線バス縮小の要因と考えられる。現在の視点から見ると、計画性のないバス路線の延長は経営判断の失敗ともとれるが、当時、バス事業が発展基調にある中で、各社とも過大な需要予測を立て、路線を延長する傾向にあった。

しかし、1960年代末以降、急速な路線の廃止・縮小が進められていくことになる。とりわけ、上電バスは前述のように経営規模が小さく、鉄道の補完・培養のため無理をして路

線を延長してきた傾向が見られたが、鉄道事業の経営が悪化してくると、バス事業の負債は経営上の大きな負担となり、1995年に乗合バス事業を全廃した（鉄道事業は存続）。上毛電鉄（上電バス）と類似の事例として、秩父鉄道（埼玉県）や蒲原鉄道（新潟県）などの事例が挙げられる。

秩父鉄道は、1936年に寄居自動車株式会社を買収して寄居－熊谷間（21.6 km）の乗合バス事業を開始した。同社の乗合バスは自社鉄道沿線を中心に、熊谷市内や秩父市内で運行されていたが、1996年に秩父鉄道観光バスが分社化されて、直営の乗合バス事業から撤退した。秩父鉄道観光バスが秩父市内で運行していた路線バスも、2010年までに廃止された。

蒲原鉄道は1951年に乗合バス事業を開始した。鉄道沿線の五泉・加茂両市内や村松町内（2006年、五泉市と新設合併）で運行されてきた同社の乗合バスは、2002年に全路線が廃止されたが、沿線市町出資による廃止代替バスに転換され、子会社の蒲鉄小型バスが運行業務を受託した。その後、五泉・加茂両市内の一部路線はコミュニティバス等に転換され、蒲原鉄道は村松駅－新潟駅間の高速バスと五泉市のコミュニティバス、スクールバスの受託運行のみを行っている（鉄道事業は1985年に加茂－村松間が、1999年に村松－五泉間が廃止され全廃されている）。

同じ群馬県内の私鉄事業者であっても、上信電鉄は第二次世界大戦中の事業者統合の主体となったことから、自社鉄道沿線地域を中心に路線網を形成することができた。戦後、路線が延長されていく過程でも、他社の進出に阻まれ、鉄道沿線にわずかな路線を有していたに過ぎなかった上電バスと比べ、経営基盤も大きく、優位だったと考えられる。

鉄道事業者兼営のバスで、戦時統合の主体事業者となった事例は全国各地にみられ、鉄道事業廃止後もバス事業者として存続しているものも多い。その中で、上信電鉄は、鉄道事業は存続しているものの、バス事業が急速に縮小した事業者として特異な事例といえる。

1960年代以降、自家用車の普及などの影響で全国的に地方中小私鉄が廃止されていった。上信電鉄は沿線の路線バスが縮小する一方、甘楽富岡地域と高崎方面を結ぶ公共交通機関として、鉄道事業は合理化を重ねながら存続してきた。その後、さらに自家用車の普及が進む中で鉄道事業やバス事業の経営が悪化し、1990年代中盤までに同社の乗合バス路線の大部分が廃止された。こうした中で、上信電鉄は2000年10月、乗合バス事業の社内分社化を行った。乗合バス部門の従業員はこの時一度解雇され、社内分社に再雇用される形となった。これにより、分社化をしなければ1億円以上になると予測された欠損が、数百万円規模に縮小されたという<sup>1)</sup>。こうした経営改善策が行われたことで、高崎市内の路線と高崎－（京目）－前橋間の路線は、現在も運行が継続されていると考える。

また、旅客の減少が続いていた鉄道事業についても、1990年代末より「群馬型上下分離方式」と呼ばれる公的支援制度が導入されたことで、運行が維持されている。一般に鉄道における「上下分離方式」とは、列車の運行主体（上）と鉄道基盤の保有・管理主体（下）を分離し、鉄道基盤の保有・管理を自治体など公的主体が担い、鉄道事業者が輸送事業を行うというものである。これに対し「群馬型上下分離方式」とは、上下の主体は一体のまま、鉄道基盤の維持管理など「下」にかかわる経費のみを自治体が負担する方式で、費用負担における上下分離と捉えることができる[角田(2004)]。これにより、鉄道事業者は列車の運行と経営改善に専念できるという利点がある。上毛電鉄は1998年度から、上信電鉄は1999年度から、それぞれこの方式による支援が適用された。



上信電鉄、上毛電鉄はともに、鉄道事業が維持される一方で、乗合バス事業の廃止・縮小が短期間のうちに進められたが、このことは、群馬県における路線バスの急速な衰退を物語るひとつの事例であると考ええる。

赤城山や妙義山、荒船高原では、観光開発が行われた時期がバス事業発展の時期と重なったため、観光輸送を担うバス路線が延長されたが、同時に有料道路の建設など道路整備も進められたことから、やがて観光客の多くは自家用車利用にシフトしていった。

従来運行されていた路線バスが廃止された後に運行された廃止代替バスや乗合タクシーも、観光地や観光施設にアクセスしてはいるものの、運行本数が少なく、日曜日運休の路線も存在するなど、生活路線的な運行となっている。観光客が利用できる余地を残せなかったことも、利用者のバス離れや、自家用車利用への移行に拍車をかけたと考える。

本論文の第5章で考察の対象とした時期は、バス利用の促進や活性化を図るべき重要な時期だったと考えるが、当時は自治体がバス事業に関与することが少なく、乗合バス事業は独立採算が基本とされていた。1970年代以降、一部地域で市町村乗合バス（廃止代替バス）が運行されるようになったが、自治体は民間事業者が運行する路線バスに対しては、補助金など対症療法的な対策しか講じてこず、バス利用活性化などの政策には消極的だったといえる。

事業者サイドでもバス利用促進に向けた意識が希薄だったと考えられ、ワンマン化や廃止一辺倒の合理化が進められるなど、生活をバスに依存していた人々のことは十分に考慮されないまま、不採算路線は整理されていく傾向にあった。利用者の求める適正なサービスが行われてこなかったことも、バス離れが進んだ一因だったと考える。

群馬県の路線バスは第二次世界大戦後、発展から一転して急速な縮小が進み、その後各地でコミュニティバスやデマンドバスが運行されるようになるなど、全国の地方路線バスの盛衰の先駆となった地域だといえる。今日、住民サービスや福祉政策の一環として、各地でコミュニティバスが運行されるようになった。しかし、地元住民からの要望や公共施設を網羅したルート設定、成功事例の模倣など計画性のない運行や、低廉な運賃、無料運行による民間事業者との運賃格差など、自治体運行の弊害が目立つ。また、参入・撤退が自由となったバス事業の規制緩和の弊害も指摘される中で、路線バスの歴史的変遷の分析・考察を通じて、過去のバス事業経営に内在した問題点や過怠を、現在に活かす視点が必要だと考える。

## 注

- 1) 運輸調査局編(2005):『運輸と経済ブックレットNo.4 インタビュー 新時代の地域鉄道Ⅱ』財団法人運輸調査局, p.9による。

## 参考文献

- 角田淑江(2004):「群馬型上下分離」による鉄道維持の取り組み. 運輸と経済, 64(3), pp. 30-36.

## 謝 辞

本論文の執筆に際して、多くの皆様からご指導・ご支援をいただきました。ここに御礼を申し上げます。

博士後期課程の指導教員で、本論文の主査である高崎経済大学経済学部の大島登志彦教授には、高崎経済大学経済学部、同大学院経済・経営研究科博士前期課程在籍時よりご指導をいただきましたが、本論文を執筆するにあたり、調査方法や学術論文執筆の留意事項など、多大なご指導をいただきました。

また、副査である跡見学園女子大学の老川慶喜教授ならびに高崎経済大学副学長で同大学経済学部の唐澤達之教授には、地方交通史や経営学的な視点など、様々な観点からご指導・ご助言をいただきました。深く感謝を申し上げます。

学会で本論文に関わる研究報告を行った際には、多くの先生方から貴重なご教示をいただきました。また、学術論文の投稿に際しては、査読者の先生方からご指導をいただきました。ご指導・ご教示をいただいた皆様に感謝いたします。

本研究を進めるにあたり、上毛電気鉄道（株）本社および上信電鉄（株）本社では、路線バス関係の申請書類や営業報告書等、貴重な資料を閲覧・調査させていただきました。ご協力いただいた皆様に厚く御礼申し上げます。