

学位論文の要旨及び審査結果の要旨	
ふりがな	いしげき まさのり
氏名	石関 正典
学位	博士（経営学）
学位記番号	高経大院博（経営学）第8号
学位授与の日付	平成30年3月24日
学位授与の要件	学位規程第4条第2項該当
博士論文名	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
論文審査委員	
主査	大島 登志彦（高崎経済大学経済学部教授・博士（工学））
副査	唐澤 達之（高崎経済大学経済学部教授・博士（経済学））
副査	老川 慶喜（跡見学園女子大学観光コミュニティ学部教授・経済学博士）
学位論文の要旨	
<p>本研究は、群馬県における路線バスの歴史の変遷と、バス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している。群馬県は、路線バスの最盛期（1960年代）には輸送分担率で全国平均を上回るバス利用があったが、その後、道路整備が進められたことや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り、地方の路線バス衰退の縮図ともいえる程、バスが衰退していき、事例研究を進める適地であると考えられる。</p> <p>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。しかし、地域公共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、地域における交通の実態を、面的に十分に解明することはできないと考えられる。</p> <p>バスに関する研究は、地理学、経済学、地域史などの分野で行われてきたが、実態調査が中心で、過去にさかのぼった調査はほとんどされてこなかった。また、土木計画学、地域政策学などの分野でのコミュニティバスやデマンドバスに関する研究は、運行計画や利用促進に関する研究が中心であり、歴史的な視点が欠けていた。</p> <p>本論文では、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気鉄道（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の変遷過程を、営業報告書やバス事業の申請書類を基礎資料として分析する。その上で、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考察している。</p> <p>上信電鉄のバス（上信バス）は、第二次世界大戦中のバス事業者統合に際し、群馬県西毛地域の中核事業者となったことから、自社鉄道沿線を中心に前橋・高崎や埼玉県北部にわたる路線を有した。一方、上毛電鉄のバス（上電バス）は、戦時統合の中核事業者となれず、戦後も主要路線は東武鉄道のバス（東武バス）に阻まれて、自社鉄道沿線で小規模に運行することどまった。この両社を比較することで、戦時統合や競合他社の存在等、路線バスの盛衰に影響を与えた諸要因や、盛衰の地域的特色を明らかにすることができると考えられる。</p> <p>第1章は序論で、研究の背景や先行研究、本研究の意義・目的を述べている。本研究で基礎資料とす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、路線バスが急速な発展から縮小に転じ、衰退していく時期（おおむね1950年代からバス事業の規制緩和や平成の市町村合併が行われる以前の2000年頃まで）を主体としている。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、戦前期の群馬県内の鉄道や路線バスについても言及している。</p> <p>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バスが輸送人員や車両数で半数以上を占めていたが（2000年、関連会社に路線を肩代わりして群馬県より撤退）、大手私鉄事業者であり本研究で分析・考察の対象とする上毛電鉄・上信電鉄とは性格が異なるため、赤城山南麓地域における上電バスとの関連で言及する程度にとどめている。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</p>	

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ていない。

第2章は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している。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地方鉄道である。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、同社は大胡一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り、その他の路線計画は実現しなかった。また、1930年3月には、大胡乗合自動車運輸のバス路線を買収して、中央前橋－(大胡)－大間々間で路線バスの運行を開始した。

上毛電鉄は、開業当初から前橋－桐生間の輸送で両毛線との競合を意識しており、1960年代半ばまでは運行本数や所要時間は上毛電鉄が優位にあったが、1968年10月、両毛線が電化と部分複線化によりスピードアップされ、利便性が向上した。運賃面でも1960年代半ばまで両毛線とほぼ同額で推移してきたが、それ以降は不採算のため相次いで値上げが行われ、運賃格差が拡大した。自家用車の普及に加え、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両毛線利用に移行したと考えられる。近年の年間輸送人員は最大時の6分の1程度にまで減少しており、今なおその傾向に歯止めがかからずにいる。

第3章は大正時代から第二次世界大戦期までの群馬県における路線バスの発達と、バスの歴史の変遷を学術的に調査する場合の問題点を考察している。

『群馬県史』や県内の各市町村誌(史)では、鉄道のはじまり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、断片的な資料しか掲載されない傾向にあった。全国的なバス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、掲載事業者や路線は、1933年10月時点の情報であり、それ以前に吸収・合併したり廃業した事業者の消長は不祥である。また、開業年月日など、市町村誌(史)や新聞記事の記述と整合性のないものもある。このように、路線バスの過去の運行や利用状況の分か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いたと考えられる。

群馬県では大正時代、局地的に路線バスが運行されるようになり、昭和初期になると都市間路線を中心に多数の事業者が乱立して、営業権の獲得が争われるようになった。また、路線バスの発展とともに地方鉄軌道の経営が圧迫されるようになり、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、上信電鉄と上毛電鉄はバス事業を開業した。

第二次世界大戦中は、経済統制の下で地域ごとに主体となる事業者が決められ、半強制的なバス事業者の統合が行われた。上信電鉄は西毛地域の主体事業者となり、個人事業者や中小事業者のバス路線を吸収して路線を拡大したが、上毛電鉄は燃料統制のためバスの運行を休止しており、統合主体になれなかった。この時統合の主体となった事業者は、路線バス最盛期に各地域の中核的な事業者となっており、鉄道事業者にバス事業の経営を奨励した政策や、戦時中の事業者統合は、今日に至る路線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られる。

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と上信電鉄沿線地域について、それぞれのバス路線の延長の状況とその事由を分析・考察している。

上毛電鉄沿線地域のバスは、戦後間もない時は、鉄道に沿う上電バスと、大胡や新大間々駅(後に赤城駅)を起点とする東武バスが数路線運行されるのみだったが、両社は相次いでバス路線を延長し、ほぼ同一の区間で路線免許申請を行うなど、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41.8kmだったものが、1968年度末には139.95kmと、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で上信バスが総延長360km以上の路線を得ており、1950年代以降、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。その過程で、群馬バスの営業領域の境界となる安中市や、群馬県を代表する山岳観光地のひとつで、戦後、上信電鉄が観光開発を進めた妙義山では、群馬バスとの間で路線免許の争奪が行なわれた。このほか、国道17号の高崎－前橋バイパスの開通(1966年)に際して、上電バス・上信バスを含めた群馬県内でバス事業を営む5社が免許申請を行っており、これらの動向から、当時バス事業が発展基調にある中で、実際の利用よりも他

社の動向を意識し、競って路線を延長する傾向にあったことが考察される。

第5章では、第4章で考察した第二次世界大戦後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ている。

上電バスの路線は、短期間で急速に路線を延長してきたが、免許キロ数が最大に達した1969年の4月には、早くも大胡・粕川・新里の各駅を起点とする3路線が廃止された。その後も前橋市内の一部路線や桐生市内の路線が廃止されて、わずか1年後の1970年3月には、免許キロ数が95.85kmと、単年度だけで3分の2程度にまで縮小した。この時期の路線の廃止理由の多くは「利用者の低迷と不採算」であり、桐生市内の路線では「東武バスが各方面に1日300回以上運行している」など、他社路線が利用できるため廃止しても差し支えない旨が記されていた。

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、鉄道事業の培養を目的として路線を拡大していく傾向が見られた。しかし、その後自家用車が普及したことや、前橋―桐生間の輸送で競合する国鉄両毛線の利便向上の影響で、鉄道事業の経営も悪化してくると、バス事業の赤字は経営上の負担となり、不採算路線の整理が進められたと考えられる。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が廃止され、この過程で粕川村がバス無し村となるなどの弊害も生じた。最後まで運行された新里村内の路線も1995年に廃止されて、上毛電鉄は乗合バス事業を全廃した。

上信バスも1960年代末以降、路線の廃止・縮小を進めた。当初廃止された路線は、戦時中に運行を開始した群馬と長野を結ぶ路線や、妙義山周辺の観光開発が効果を上げなかった区間が中心だった。妙義山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り、上信バスにより観光輸送を担う路線が運行されたが、同時に有料道路の建設など道路整備も進められたため、やがて観光客の多くは自家用車利用にシフトし、路線バスはその意義を失っていったと考える。

第6章は本研究の結論を述べる。上毛電鉄、上信電鉄が経営する路線バスは、戦前期に、路線バスから鉄道路線防衛を目的に開業した。戦後の混乱が収まる1950年代中盤以降、自社鉄道主要駅から沿線の集落を結ぶ路線や都市間連絡路線が相次いで開業し、その過程では他社と競って路線免許申請をするなど、十分な計画性を持たないまま路線の延長が行われる傾向にあった。

一方、縮小段階(1960年代末以降)では、路線廃止一辺倒の合理化が進められた。当時、バスに対する需要が減少に転じたとはいえ、現在群馬県内で運行されているコミュニティバスと比較すると、平均乗車密度や収支率は高かったにもかかわらず、相次いで路線が廃止された。自治体がバス事業に関与することが少なかった当時、乗合バス事業は独立採算が基本とされており、生活をバスに頼っ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。特に上電バスは経営規模が小さく、無理をして路線を延長した傾向が見られたが、自家用車の普及や、主体事業である鉄道の経営が悪化する中で、1995年に乗合バス事業を全廃した。同社と類似の事例として、秩父鉄道(埼玉県)や蒲原鉄道(新潟県)などの事業者が挙げられる。

上信電鉄は戦時統合の主体となれたことから、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、統合主体となれなかったことから、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。昭和40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る中で、上信電鉄は甘楽富岡地域と高崎方面を結ぶ鉄道として、合理化を重ねながら存続してきた。同社の乗合バス事業は、1990年代中盤までに路線の大部分が廃止されたが、2000年に乗合バス部門の社内分社化を実施し、これにより高崎市内と高崎―(京目)―前橋間の路線は現在でも運行されている。

また、旅客が減少し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(従来の上下分離方式と異なり、鉄道基盤の維持など「下」の部分に関わる経費を自治体が負担)が導入されたことで、運行が維持されている。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。両社はともに、鉄道事業が維持される一方で、乗合バス事業は短期間のうちに廃止・縮小が進められたが、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られる。

その後、一部市町村で廃止代替バスが運行されたが、バス事業者に対しては補助金など対症的な対策しか講じてこず、利用活性化などの政策には消極的だったといえる。これは群馬県全体の乗合バス事業における問題点だったと考えられる。

群馬県の路線バスは、戦後の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など、全国の地方路線バス盛衰の先駆となる事例だと考える。今日、各地でコミュニティバスが運行されているが、自治体運行の弊害が見られる。また、参入・撤退が自由となったバス事業の規制緩和後の弊害も指摘される中で、路線バスの歴史の変遷過程の分析・考察を通じ、過去の事業経営の問題点を現在に活かす視点が必要だと考える。

#### 審査結果の要旨

本論文「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」が学位(課程博士)の水準に達しており、また、石関正典氏が博士(経営学)を授与するに十分な研究能力を有することを3人の論文審査委員は一致して認めた。

群馬県は、「車王国」といわれるように自家用車の普及と公共交通、とりわけ路線バスの衰退が著しい地域である。その中で、本論文で研究対象とする上毛電気鉄道(上毛電鉄)、上信電鉄の両社は、路線バス最盛期の1960年代に急速に路線を拡大した後、一転して急速な縮小が進むなど、盛衰過程が顕著な事業者であり、その研究の意義は大きい。

わが国の路線バスに関する研究は、地理学、経済学、地域政策学、土木工学など様々な分野で、近年多くの研究がなされるようになったが、その多くは実態調査や運行計画、利用促進などに関するものであり、歴史的視点が欠如していた。本研究の意義は、事業者の申請書類や営業報告書、経年の新聞記事等を悉皆調査し、その分析・考察を通して従来言われてきた自家用車の普及以外に、路線バスが衰退した要因を明らかにした点にあると考える。

石関氏が、自身で収集した主な具体的資料や、それらの論文への効果は、次の点にあると評価される。

- ① 上毛電鉄、上信電鉄本社においてバス路線免許申請書、廃止許可申請書を悉皆調査し、申請理由や需要予測の分析を通じて、当時のバス事業経営の諸問題を考察したこと。
- ② 営業報告書の分析を通じ、上毛電鉄はバス事業が赤字であるにも関わらず、鉄道の培養としてバス路線の拡張が行われたことや、鉄道事業の経営悪化に伴い路線バスの廃止縮小が進められたことなど、鉄道事業との関連を明らかにしたこと。
- ③ 経年の上毛新聞(群馬県の県域地方紙)を悉皆調査し、上記①・②を補充する資料として使用するとともに、自治体史との整合性等、バスの歴史の変遷を学術的に調査する場合の問題点を考察している。

本論文は全体を6章から構成している。

第1章は序論として、この研究の背景や先行研究、研究の意義・目的、および論文の構成について概要説明している。

第2章では、本研究で取り上げる事業者のうち、上毛電鉄を事例として、同社の開業経緯やその後の事業の展開、前橋一桐生間の輸送で競合する国鉄両毛線との関係を、石関氏が同社や群馬県立文書館等で悉皆調査した文書資料や営業報告書、経年の新聞記事等を基礎資料として明らかにしている。同社に関する先行研究は、概略史や活性化に関するものが多く、社史も刊行されていないことから、その歴史的展開や創立当初の鉄道計画を明らかにした点が評価できる。

第3章では、『群馬県史』や群馬県内の自治体史、『全国乗合自動車総覧』等バスの沿革に関する書籍、新聞記事を基礎資料として、大正時代から第二次世界大戦中の群馬県における乗合自動車の発達を考察している。また、複数の書籍や新聞記事の比較から、資料間で整合性がなかったり、新聞で開業が報じられたものの、実際の開業年月日が異なる事例があるなど、バスの歴史を学術的に調査する場合の資料の傾向や問題点についても言及している点が、新たな視点として評価できる。

第4章では、第二次世界大戦後、上毛電鉄、上信電鉄両社の経営する路線バスが急速に発展していく過程を、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、分析・考察している。その結果、当時、バス事業が発展基調にある中で、事業者の営業エリアの境界となる地域では、実際の利用よりも他社の動向を意識し、競って路線を延長する傾向にあったことや、鉄道の培養のため、無理をして路線が延長される傾向にあったとしている。

第5章は、1960年代末以降、バス事業が発展から一転して縮小に向かう過程を概観した上で、営業報告書などを基礎資料としてその要因を考察している。

上毛電鉄の路線バスは、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、鉄道事業の培養を目的として路線を拡大していく傾向が見られたが、その後自家用車が普及したことや、前橋－桐生間の輸送で競合する国鉄両毛線の利便が向上したことで、鉄道事業の経営も悪化してくると、バス事業の赤字は経営上の負担となり、不採算路線の整理が進められたことを考察している。一方、上信電鉄の路線バスは、第二次世界大戦中の事業者統合の主体となれたことから、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。戦時中の政策が、今日のバス事業の基盤を築いたとしている。

最後の第6章は、本論文を総括し、路線バスの歴史的変遷過程の分析・考察を通じ、過去の事業経営の問題点を現在に活かす視点が必要だと結んでいる。

石関氏は、所属する本学経済学部 大島登志彦ゼミナール・研究室が平成26年度から28年度にわたり実施した富岡製糸場来場者に対するアンケート調査や蚕糸絹文化の教育効果に関する調査・研究では、調査の企画やとりまとめ、報告書の作成など中心的な役割を果たした。また、平成28年度、公益社団法人 日本交通政策研究会の「観光地への公共交通アクセスの変遷と役割、効果に関する調査研究」プロジェクト（主査・東京経済大学経営学部 青木 亮教授）に主研究者として参加し、国内の世界遺産登録資産への交通アクセスの問題点を調査するなど、学内外において意欲的に研究に取り組んだ。学位論文作成の資料調査についても、膨大な量に上る事業者の申請書類や新聞記事を悉皆調査するなど、日ごろから地道に研究に励んできた成果が本論文には結実されている。

以上から、平成30年1月9日に行われた本論文の最終試験では、「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」は、学位（課程博士）論文の水準に達しており、また、研究面での優れた知見と研究能力を有しており、石関正典氏に博士（経営学）の学位を授与することが適切であることを、3人の審査委員が一致して認めたことを報告する。

また、学位審査公開論文発表会（同年2月7日に実施）では、学術的要素や資料の提示など多々盛り込みながら、解りやすくて確で良好な発表が、限られた時間内に行われた。