

地方の幹線都市間バスの変遷にみる諸問題の考察*
—群馬県高崎・前橋市を中心とした路線を事例として—

A Study of the Problems on the Vicissitude of the local Bus-service on the trunk line connected two Cities.
—Case Study of some Bus-routes around Takasaki or Maebashi Cities in Gunma Prefecture—

大島登志彦**

By Toshihiko OSHIMA

Abstract

The local bus-service on the trunk line connected two cities (omnibuses between adjacent or middle-far cities with the frequent-service) which were gained an important source of income for local bus companies were reduced more than in rural-area since 1970's. Through this era and such process, the writer analyses the case study of some Bus-routes from Takasaki or Maebashi city in Gunma prefecture about the vicissitude of relation between the bus-operation and the railway (comparison with the fare and the convenience), the influence involves the rationalization of the operation and the problem of management and policy in the local bus-business, on bus-routes around Takasaki and Maebashi cities in Gunma-prefecture.

1 はじめに

第二次世界大戦後、全国の乗合バスの輸送人員は、急増し続けたが、地方においては、1960年代半ばに頭打ちとなり、70年以降の約四半世紀間は急速な減少傾向にあった¹⁾。バス離れの最大の要因は、モータリゼーションの進展にある。すなわち、庶民にも自家用車が急速に普及して、路線バスの需要を減少させていった。とりわけ群馬県では、自動車の普及率が都道府県別で全国一の年度が継続したこともバス離れに拍車をかけ、乗合バスの輸送人員や輸送分担率の減少割合は、全国一で推移してきた²⁾。しかし、モータリゼーション以外の社会環境の変化も、バス離れに多々作用してきたはずである。

路線バスに関わる研究は、乗合バスの事業規模が縮小されるなかで、交通弱者が生活の足を奪われる社会問題や、公共交通の必要性を提唱する視点から、複数の学問分野で論じられてきたが、まず、主に農山村の過疎路線が対象とされた。また、近年は、都市域における公共交通に関して、公共施設のアクセスや在来バスのない住宅地の足を確保する等の目的のコミュニティバスの計画・誕生、規制緩和政策に関連した路線バスの活性化に関わる研究が、土木計画学研究委員会では重要な分野となっており、研究発表事例が増え、2005年6月には、同委員会のなかで生活交通サービス研究小委員会が発足した³⁾。

筆者は、これまで、第二次世界大戦後の路線バスの変遷と地域社会との関わりを主題として、研究を進めてきた⁴⁾⁵⁾。そのなかでとくに、今日の路線バスが抱える利用の低迷や不採

算等の諸問題の一端を、1950～60年代、すなわち、地方のバス事業が発展傾向から衰退傾向に転じる前後の時期において、バスの実態と交通環境の特性や問題を研究して、バス事業の変遷過程における課題の一端を考察・提言してきた。その研究では、ミクロな地域における道路や集落毎の事情や、個々のバス路線に対するバス事業者の対応の具体的変遷に目を向けて、まだ自家用車が市民に普及していなかった高度経済成長初期の1950～60年代前半のバス発達段階において、バスが必要以上に拡大されたことや、バス事業者同志の競合による非効率な運行が、以降のバス事業の衰退の大きな要因となったこと、観光開発や地域開発が自家用車の利便を促進する傾向が強かったこと、などを考察した⁶⁾。

2 幹線都市間バスの概要と本研究の目的

本研究の主題とする地方の都市間に運行される路線バス



写真1 前橋駅前通りには、1980年代まで、幹線都市間バスが列をなして走る姿がみられた
(1978年、筆者撮影)

*Keyword: 幹線都市間バス、縮小、運賃高騰、バス離れ、合理化、鉄道

**正会員 高崎経済大学経済学部経営学科
(〒370-0801 高崎市上並榎町1300)

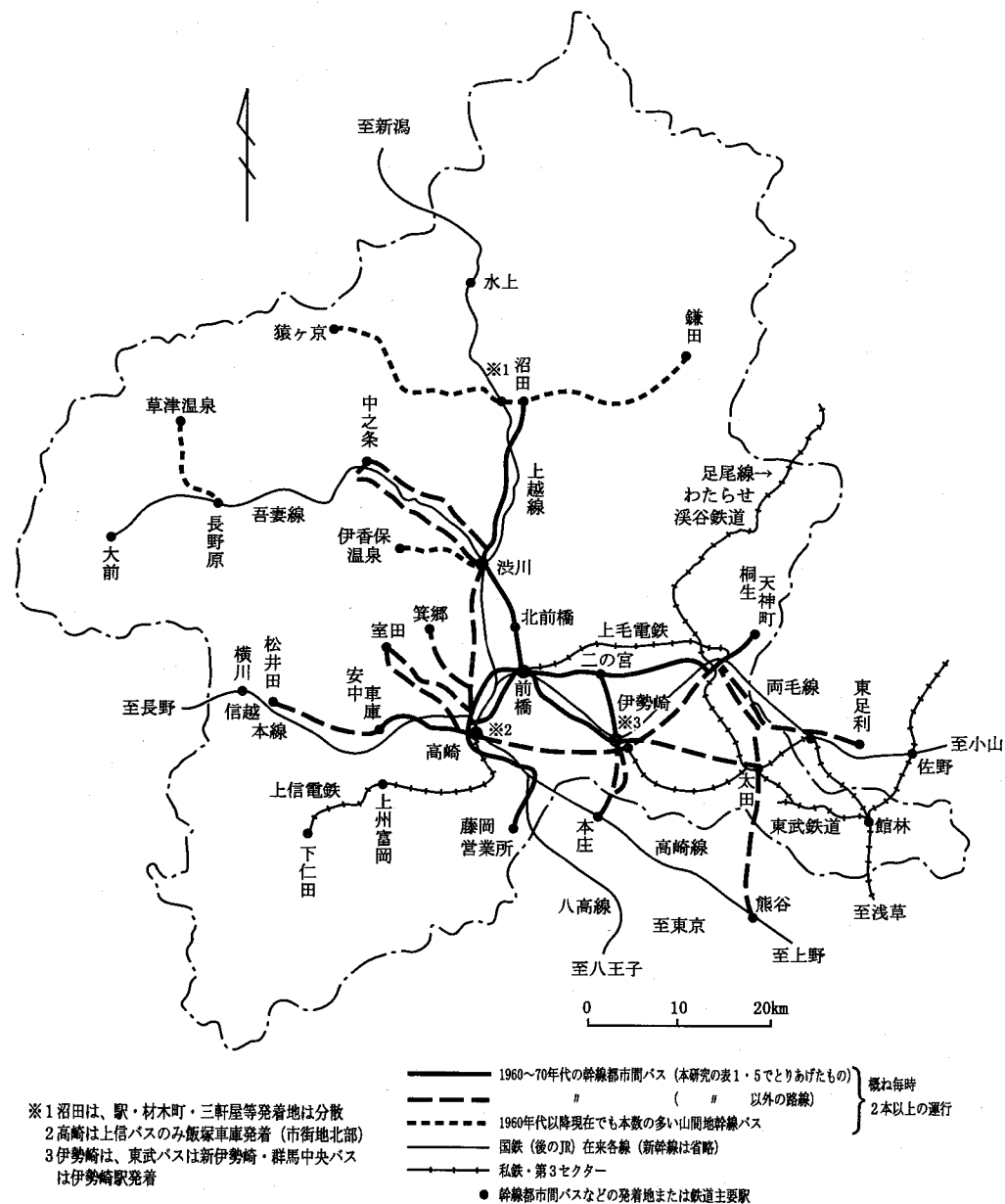


図1 1960～70年代の群馬県内の主要公共交通網

は、鉄道が近接するか否かに関わらず、かつて多くの需要の下で頻繁に運転されるドル箱路線と言われ(本論では以下「幹線都市間バス」と記す)、地方のバス事業者の大きな収入源となる路線が多かった。しかし、現在、鉄道に近接するかつての幹線都市間バスの多くは、廃止または1日数回だけの運行に縮小されるなど、農山村地域の路線にも増して凋落した路線が多い。

一方、この間の国鉄のローカル列車は、全国的に車両の近代化(電車化・気動車化等)が進み、さらに群馬県内各線では、電化・複線化でスピードアップされている。また、国鉄の分割民営化の直前には、都市間のローカル列車の本数が倍増した。その過程で、近接した都市間でも、鉄道とバスの利便が鉄道優位に逆転し、運賃格差の広がりなども相まって、バスから鉄道への旅客の転移が進んだことが仮説として考えられる。

幹線都市間バス、とりわけ鉄道近接路線は、近接する鉄

道との利便の逆転や運賃格差以外にも、道路渋滞による遅れや運行の不確定性、ワンマン化などの合理化、等々の要因、さらにそれらが度重なって生じる悪循環が、最も大きく影響した領域と考える。そこで、本研究は、鉄道に近接した地方の幹線都市間バスについて、バスの運行実態や近接する鉄道との関係(運賃格差や利便性の比較等)の変遷、ワンマン化等のバスの合理化や道路渋滞に伴う弊害などの説明を通して、利用者のバス離れとバス事業が縮小してきた要因を、単なるモータリゼーションの進展以外の観点に見出しながら、考察することを目的とする。あわせて、市町村境界域や鉄道駅から離れた都市間の中間地域等が、公共交通空白地区に転換している問題や、行政の公共交通政策の従来の問題点などを提示する。

研究対象地域や事例とするバス路線は、乗合バス輸送人員の減少や分担率の低下が全国的にみて顕著な群馬県内において、2大都市である高崎・前橋市を起点として、両都

市間や藤岡・安中・伊勢崎等を結ぶ隣接都市間（系統キロ十数km程度）、やや長距離（同三十数km程度）の前橋－桐生・沼田間を結ぶ路線とする（図1）。研究を進めるうえでの基礎資料としては、筆者が十数年間にわたって群馬陸運支局（旧群馬県陸運事務所）や各バス事業者などの協力で調査してきた陸運関係資料、筆者が収集してきた社史・年史、バス時刻表、新聞記事、復刻版（市販）も含めた「時刻表」（鉄道）、等を参照して、バスや鉄道の運行実態や運賃変遷の状況、合理化などの進展状況を解明した。また、過去からのバス事業関係者の聞き取り事項や筆者の経験的蓄積も含めて、考察を進めていく。公共交通利用者のニーズや要望の調査については、過去にさかのぼって直接調査することは不可能なので、上記の資料データや聞き取りからの間接的考察を行っていく。

3 路線バス全盛の1960年代前半までの地方の都市間輸送にみる公共交通の概要

本章では、地方の都市間輸送にみる1960年代までの地方の国鉄線と路線バスの運行事情を考察し、双方の利便性の変化をみながら、当時の市民と幹線都市間バスの関わりを、高崎・前橋市を中心に、群馬県内での事情を中心に考察する。

（1）1950～1960年代前半までの都市間輸送における鉄道と乗合バス

わが国の列車運行に関する定時性は、高水準を誇っていると言われていたが、1960年代頃までの国鉄の地方都市間を走るローカル列車は、概して現在より利便性は格段に悪く、車内設備も車両性能も乏しかった。列車の運行システムや環境が今より低い中で、長距離列車や貨物列車の運行

が優先されて、ローカル列車はそれらの合間を縫って運転される傾向だったことにもよると考える。しかし、戦前から戦後復興時まで、道路やバスの運行事情はもっと悪く、鉄道が主たる公共交通とされてきた。

そうした状況のなかで、1950～60年代にかけて、都市間を走るバスは、バス事業全体の好況にあわせて、増発されて終便時刻が延長される等、利便が向上し、バス全盛の1960年代は、「ドル箱路線」といわれ、生活交通として有効に機能した幹線都市間バスに成長した路線が多かった（表1）。幹線都市間バスはまた、都市の中間に相当の需要があって、沿線地域の利便は格段に向上した。

1960年代前半の都市間連絡交通として、バスと国鉄ローカル列車と比較すると（1964年）、バスは所要時分では劣ったが、市内の目的地まで直行できるし、運行回数50回以上、それは時刻表を必要とせぬ程頻繁に運行されるようになった路線が多くなり、元来鉄道が優位だった運賃や終便時刻でも両者は拮抗しつつあったので、生活交通の主力となっていたと考えられる²⁾。そのため、国鉄は、割引率が高い通学定期の利用は定期的に続いたが、定期外利用では、十数km程度の中近距離の都市間

表1 高崎・前橋市を中心とした幹線都市間バスと鉄道の輸送事情の比較とその変遷

（バス全盛時までの状況）

事例とする都市間 運行バス会社・キロ数	項目	1958年	1964年	1970年
高崎－前橋 群馬バス 群馬中央バス （バス { 芝塚 12.0km バイパス 13.3km 鉄道： 9.8km }	運行回数 ²⁾ バス { 旧国道・芝塚經由 バイパス經由	69+23 (回)	114+37	114+37 55+55 (回)
	鉄道	29.5 (回)	33.5	39
	終便時刻 バス { 旧国道・芝塚經由 バイパス經由	— 22:02	— 23:00	23:00 21:07
	鉄道	23:40	23:25	23:07
	運賃 バス ³⁾ 鉄道	40 (円) 20 (円)	40 30	80 40
高崎－藤岡 （飯塚）（藤岡） （車庫）（営業所） 上信バス （バス：20.3km 鉄道：11.7km）	運行回数 ²⁾ バス	78 (回)	93.5	82
	鉄道	11 (回)	17	16.5
	終便時刻 バス	21:50	22:40	22:40
	鉄道	21:15	21:26	21:34
	運賃 バス ³⁾ 鉄道	35 (円) 30 (円)	55 40	90 60
高崎－安中 （安中） （車庫） 群馬バス （バス：11.8km 鉄道：10.6km）	運行回数 ²⁾ バス ²⁾⁺²⁾	37+20 (回)	48+40	48.5+45
	鉄道	11.5 (回)	18	16.5
	終便時刻 バス	21:40	22:30	22:30
	鉄道	21:52	22:27	22:40
	運賃 バス ³⁾ 鉄道	40 (円) 30 (円)	40 40	90 60
前橋－伊勢崎 （東武は北前橋－新伊勢崎） 群馬中央バス（駒形經由） 東武バス（二の宮經由） （バス { 駒形 18.3km 二の宮 19.2km 鉄道： 12.8km }	運行回数 ²⁾ バス { 駒形經由 ²⁾⁺³⁾ 二の宮經由	0+32 (回) 19.5 (回)	1.5+50.5 37	28+27 35 (回)
	鉄道	23.5 (回)	25.5	29.5
	終便時刻 バス { 駒形經由 二の宮經由	20:00 21:35	21:30 22:00	21:30 21:30
	鉄道	23:19	23:07	22:40
	運賃 バス ³⁾ 鉄道	— (円) 30 (円)	45 40	100 60
前橋－桐生 （北前橋）（桐生） （天神町） 東武バス （バス：33.2km 鉄道：29.0km）	運行回数 ²⁾ バス ³⁾	17.5 (回)	23	33
	鉄道	22 (回)	24.5	28.5
	終便時刻 バス	20:15	20:40	20:00
	鉄道	23:19	23:07	22:40
	運賃 バス ³⁾ 鉄道	80 (円) 80 (円)	80 80	160 120
前橋－沼田 （沼田材木町） （沼田三軒屋） 東武バス （バス：37.7km 鉄道：36.6km）	運行回数 ²⁾ バス ³⁾	31 (回)	48	48
	鉄道	13.5 (回)	14	14
	終便時刻 バス	21:20	21:40	21:40
	鉄道	21:30	21:00	21:14
	運賃 バス ³⁾ 鉄道	100 (円) 90 (円)	100 110	200 160

注1) バスの主要発着バス停を都市名の下に（ ）書で併記。キロ数は上段がバスの系統キロ＝年度により多少差異あり・下段は鉄道。

2) いずれも平日の回数、2)-1群馬バス＋群馬中央バス、2)-2安中発着＋松井田発着、2)-3伊勢崎発着＋太田・館林・本庄発着。

3) バスの運賃は、系統全区間の運賃を記載したが、多くは両鉄道駅間も同額。沼田については、バスは駅を経由しない。

4) 前橋－沼田の鉄道の終便時刻は、新前橋で上越線最終列車にまにあう前橋発上り列車の時刻。

『東京陸運局三十年史』（東京陸運局、1980年）、『時刻表 復刻版』（日本交通公社）

『全国バス路線便覧』（関根利光、昭和34・39年版）

群馬県陸運事務所・各バス会社提供資料 などをもとに筆者作成。

表2 群馬県内の都市や観光地と東京を結ぶ長距離急行バス（すべて東武バス）

運 行 系 統	経由地	系統 キロ	運行開始 年 月 日	運行回数の変遷	休 廃 止 年 月 日
桐 生 天 神 町ー東京駅（八重洲口）	広 沢・太 田	109.7	1953. 3. 1	3→5→10.5→3	1971. 8. 9
	足 利・太 田	118.7	1953. 3. 1	3→6→0.5	1969. 7. 1
伊 香 保 温 泉ー東京駅（八重洲口）	渋 川・高 崎	144.0	1961. 6. 1	5→3	1967. 3. 1
前 橋（県庁前）ー東京駅（八重洲口）	伊勢崎・本 庄	116.6	1961. 6. 1	4→2→1 ¹⁾	1967. 5. 16
猿 ヶ 京ー東京駅（八重洲口）	沼 田・伊勢崎	172.3	1962. 4. 1	2 ²⁾	1967. 5. 16
谷川岳ロープウェー駅ー東京駅（八重洲口）	沼 田・伊勢崎	180.5	1962. 12. 1	1	1967. 5. 16
苗 場 ス キ ー 場ー東京駅（八重洲口）	沼 田・伊勢崎	192.6	1962. 12. 29	1 ²⁾	1970. 3 月末

注1) 当初4回の運行が、猿ヶ京・谷川ロープウェー駅への運行に伴って、それらの分を減回

2) 苗場スキー場は、毎年12月下旬から3月下旬の運行で、その間は、猿ヶ京線は1回となる。

また、猿ヶ京が廃止された1967年12月からは、東京発休前日・苗場発休日みの運行に縮小。
東武鉄道(株)群馬運輸事務所の提供資料と『東武鉄道六十五年史』（東武鉄道、1964年）より筆者作成

移動の需要の増加は、バスが吸収していったと考える。

なお、都市間バスと鉄道の関係を考察するに際して、国鉄と私鉄では、状況は異なる。地方の中小私鉄については、当時のバスの勢いや車両・施設の老朽化を理由に廃止されるものもあったが、鉄道に近接した道路を走るバスは、自社の運行が主体だった。そのため、鉄道を存続してその活性化をはかる場合、バスとは競合しないようにするため、本稿の考察対象となる幹線都市間バスは発展しにくかった（群馬県内では高崎ー富岡間など）。したがって、本稿における幹線都市間バスと鉄道との比較事例や考察事項は、国鉄・JRの沿線に限定される。私鉄の場合、廃止されてバス転換された区間は、鉄道に近接しない幹線都市間バスとなるし、現在まで地方都市で存続してきた中小私鉄は、全国的にも少なくなっている。

なお、路線バスが発展する過程で、1950年代後半から、都市間や都市と観光地を直結する長距離急行バスが、全国各地で誕生する。それは、当時の鉄道が、数十km以上のかかなり長距離の移動でも、利便や速達性やサービス水準の面で、改善の余地が大きかったためと考える。群馬県内でも、東武バスを主体に、県内系統以外に、東京と直結する路線長100km以上の長距離急行バスが運行された。道路整備やバスの車両性能の向上により、バスの長距離運転が容易になったためであろう（表2）。

（2）国鉄のローカル列車の近代化と1960年代後半のバス事情

1950年代まで不便だった国鉄のローカル列車は、1960年代に入ると、設備投資と近代化が進む傾向にあった。すな

わち、幹線では電化・複線化、地方のローカル線でも旧型客車から電車・気動車化される等、スピードアップされていた。すなわち、高崎線と上越線は、早くから電化されていたが、従来客車だった普通列車が電車に置き換わってスピードアップされた。また、1962年に信越線高崎ー横川間、1967年に長野原線渋川ー長野原間、68年に両毛線全線で、それぞれ電化される。複線化についても、1963～66年にかけて上越線、65～68年にかけて信越線の各々県内全線で完成し、両毛線も、電化に際して一部区間が複線化された。それらの近代化によって、県内国鉄各線の所要時分はかなり短縮された（表3）。しかし、増発や車両の近代化はまだ地方まで及ばず、鉄道がすぐに優位になることはなかったと考える。

群馬県の乗合バス輸送人員は、1964年度がピークだが、69年度までは横ばいで推移している。この間、1966年には、高崎ー前橋間の国道17号バイパスの開通に際して、周辺バス事業者5社がこぞって免許申請する等⁹⁾、バス事業の勢いは継続していたので、トータルの事業規模は、1969～70年に最大となる傾向だった。また、自家用車はまだ急速な普及前だったので、バスの優位はまだ継続していたと考えられる⁷⁾。その後、自家用車の普及が急速に進み、主要道路の渋滞が始まると、次第に定時運転が困難になっていき、まずその影響を受けた長距離急行バスは、1960年代後半にそのほとんどが廃止されていったが（表2）、バスの縮小が顕著になるのは、1969年に生活路線の大幅な路線廃止申請が始まり⁹⁾、その影響が表れる1970年以降だった。

4 幹線都市間バスと鉄道の運行情勢の変遷とその弊害

表3 高崎・前橋市を中心とした都市間における1960年代の鉄道のスピードアップとバスの所要時分の比較

都 市	主要路線名・鉄道キロ	鉄道の所要時分		バスの所定 所要時分	備 考
		1960年頃	1970年頃		
高 崎ー前 橋	上越・両毛線・9.8km	16 分	14 分	35 分	井野駅停車列車増加
高 崎ー藤 岡	八高線・11.7km	15	16	35	1960年すでに気動車、北藤岡駅新設
高 崎ー安 中	信越線・10.6km	18	14	35	客車主体→電車主体
前 橋ー伊勢崎	両毛線・12.8km	20	14	45	気動車の電車化、無人駅休止
前 橋ー桐 生	両毛線・29.0km	45	32	55	〃
前 橋ー沼 田	上越線・36.7km	60	50	95	客車主体→電車主体

鉄道の所要時分は、全便を見渡した概ねの所要時分

1970年代に入ると、バスの縮小と「バス離れ」が本格的に始まり、群馬県の乗合バスの輸送人員は、頭打ちから急速な減少傾向に推移する。表4をみると、1970年度を基準とすると、10年後の1980年度にはその凡そ4割の約5,800万人に、さらにその10年後の1990年度にはさ

表4 群馬県乗合バス輸送状況の推移の概観

年 度	輸送人員 (万人)	車両数 (両)
1961	9,972	...
1962	12,031	...
1963	13,862	...
1964	15,277	1,134
1965	14,757	1,168
1966	14,923	1,206
1967	15,261	1,219
1968	14,844	1,224
1969	14,632	1,195
1970	13,973	1,142
1975	8,652	964
1980	5,833	838
1985	3,854	667
1990	2,538	534
1995	1,491	363
2000	806	284

資料：『ぐんまの交通』（群馬県交通政策課、2005年）

らにその凡そ4割の約2,500万人にと、急速に減少していくのである。ただし、バス事業規模のバロメータとなる車両数の減少割合は、1980年代以降の方が顕著であり、その動向は幹線都市間バスの縮小傾向に関連してきたと考える。

(1) バス事業の縮小初期の動向

1970年以降の高崎・前橋を中心とした幹線都市間バスと国鉄ローカル列車の運行事情や運賃の変遷を、表5に示す。幹線都市間バスは、次第に減回されて終便も早まり、利便は悪化していった。個々の路線の輸送人員の推移の把握は困難だが、運行の縮小以上に、利用者も減少していったと考えられる。

顕著な傾向のひとつとして、路線長30km以上の前橋－桐生・沼田線は、1970年には、各々33回・48回も運行されていたが、76年には直通便は約3分の2に減り、その後も

表5 高崎・前橋市を中心とした幹線都市間バスと鉄道の輸送事情の比較とその変遷

(バス全盛時以降の状況)

事例とする都市間 ¹⁾ 運行バス会社・キロ数	項 目	1970年	1976年	1982年	1988年	1994年	2000年
高崎－前橋 群馬バス 群馬中央バス (バス：芝塚 12.0km バイパス 13.3km 鉄道：9.8km)	運行回数 ²⁾ バス { 旧国道・芝塚經由 バイパス經由	114+37 (回) 55+55 (回)	87+37 46+55	70+32 43+45	48+23 32+32	15+15 0+15	0+30 0+8
	鉄 道	39 (回)	36	36.5	54.5	60.5	59
	終便時刻 バス { 旧国道・芝塚經由 バイパス經由	23:00 21:07	22:00 21:07	22:00 21:05	21:44 21:00	21:00 18:15	21:00 18:15
	鉄 道	23:07	22:50	22:44	23:48	0:02	0:02
	運 賃 バス ³⁾	80 (円)	250	400	470	510	520
	鉄 道	40 (円)	40 ⁴⁾	140 ⁵⁾	180	190	190
高崎－藤岡 (飯塚) (藤岡 車庫) (営業所) 上信バス (バス：20.3km 鉄道：11.7km)	運行回数 ²⁾ バス	82 (回)	66	36	24	10	—
	鉄 道	16.5 (回)	16.5	16.5	20.5	19.5	20
	終便時刻 バス	22:40	21:40	21:00	21:00	20:00	—
	鉄 道	21:34	21:56	21:58	22:15	22:17	22:26
	運 賃 バス ³⁾	90 (円)	300	450	510	590	—
	鉄 道	60 (円)	70 ⁶⁾	180 ⁵⁾	220	230	230
高崎－安中 (安中 車庫) 群馬バス (バス：11.8km 鉄道：10.6km)	運行回数 ²⁾ バス ²⁾⁻²	48.5+45 (回)	53+23	27.5+19	27.5+16.5	19	8
	鉄 道	16.5 (回)	15.5	16.5	26.5	24	24
	終便時刻 バス	22:30	22:05	21:50	21:50	20:12	19:06
	鉄 道	22:40	21:57	22:18	22:39	22:40	23:03
	運 賃 バス ³⁾	90 (円)	270	420	510	550	560
	鉄 道	60 (円)	70 ⁶⁾	180 ⁵⁾	220	230	230
前橋－伊勢崎 (東武は北前橋－新伊勢崎) 群馬中央バス(駒形經由) 東武バス(二の宮經由) (バス：駒形 18.3km 二の宮 19.2km 鉄道：12.8km)	運行回数 ²⁾ バス { 駒形經由 ²⁾⁻³ 二の宮經由 ²⁾⁻⁴	28+27 (回) 35 (回)	30+19 24+4	30+16 15	43+2 —	18.5 —	5.5 —
	鉄 道	29.5 (回)	28.5	27.5	36.5	40	40.5
	終便時刻 バス { 駒形經由 二の宮經由	21:30 21:30	21:00 —	21:00 —	21:00 —	21:00 —	20:25 —
	鉄 道	22:40	22:36	22:35	23:09	23:12	23:14
	運 賃 バス ³⁾	100 (円)	330	500	530	650	660
	鉄 道	60 (円)	100 ⁶⁾	240 ⁵⁾	300	230	230
前橋－桐生 (北前橋) (桐生 天神町) 東武バス (バス：33.2km 鉄道：29.0km)	運行回数 ²⁾ バス ²⁾⁻⁴	33 (回)	20+8	12+12	—	—	—
	鉄 道	28.5 (回)	27.5	26.5	29	31.5	32
	終便時刻 バス	20:00	20:05	19:35	—	—	—
	鉄 道	22:40	22:36	22:35	23:09	23:12	23:14
	運 賃 バス ³⁾	160 (円)	700	880	—	—	—
	鉄 道	120 (円)	150 ⁶⁾	380 ⁵⁾	460	480	480
前橋－沼田 (沼田材木町) (沼田三軒屋) 東武バス (バス：37.7km 鉄道：36.6km)	運行回数 ²⁾ バス ²⁾⁻⁴	48 (回)	30+13	20+11	0+6	—	8 ⁶⁾
	鉄 道	14 (回)	14	15.5	18	18	18.5
	終便時刻 ⁴⁾ バス	21:40	(21:20)	(21:15)	—	—	20:00 ⁶⁾
	鉄 道	21:14	21:27	21:19	22:05	22:43	22:38
	運 賃 バス ³⁾	200 (円)	650	1,000	—	—	1,000 ⁶⁾
	鉄 道	160 (円)	200 ⁶⁾	510 ⁵⁾	620	650	650

注1) バスの主要発着バス停を都市名の下に () 書で併記。キロ数は上段がバスの系統キロ・年度により多少差異あり・下段は鉄道。

2) いずれも平日の回数、2)-1群馬バス・群馬中央バス、2)-2安中発着・松井田発着、2)-3伊勢崎発着・太田・館林・本庄発着。

2)-4直通・乗継便。

3) バスの運賃は、系統全区間の運賃を記載したが、多くは両鉄道駅間も同額。沼田については、バスは駅を経由しない。

4) 前橋－沼田の鉄道の終便時刻は、新前橋で上越線最終列車にまにあう前橋発上り列車の時刻。

1976～1982年のバス終便時刻の () 書きは乗継便である。

5) 1976年の鉄道運賃は、50.4%値上(表5)以前のもの、1982年は値上げ以降のもの。

6) 2000年の前橋－沼田間バスは、1999年から運行されている高速道路経由のバス。

『東京陸運局三十年史』（東京陸運局、1980年）、『時刻表 復刻版』（日本交通公社）

群馬県陸運事務所・各バス会社提供資料 などをもとに筆者作成。

縮小が進んで、1988年には、乗り継いでかろうじて沼田まで行ける一部の便を除いて廃止される等、より長距離の都市間ほど、早期に縮小・撤退の傾向が考察される。すなわち、長距離急行バスが早期に廃止されたのに続いて、かつては相当バス需要のあった30km以上の中距離都市間でも、バス利用が急速に減少していったことに伴う縮小・廃止と考察できる。なお、前橋－桐生・沼田線が急速に縮小した別途の要因として、5章で考察する運賃の高騰、6章で考察するワンマン化や道路渋滞に伴う合理化や労使関係の問題も、短距離路線以上に影響は大きいと考える。

一方、隣接都市間（全長十数km）の路線では、もともと本数が極端に多かったし、縮小初期はまだドル箱の状況が多少とも継続していたため⁹⁾、その後かなり減回されたものの、利便はそれほど悪化していなかった。例えば、88年の時点では、最大の本数を誇った芝塚経由高崎－前橋線で、まだ71回も運行されていたし、表5で最も本数が少ない高崎－藤岡線以外、まだ40回以上、ほぼ均等間隔で概ね毎時3回以上の頻度で運行されていた。少なくとも1980年代前半までは、鉄道は終便が遅いこと以外バスより明らかに利便が悪かった¹⁰⁾ので、幹線都市間バスは、まだ都市間連絡の需要にも中間の需要にも供用されていたと考えられる。

（2）1980年代後半以降の幹線都市間バスの変遷と国鉄の分割民営化に伴う動向

表5をみると、隣接した幹線都市間バス（全長十数km）の顕著な衰退と利便の悪化は、むしろ1988年以降だった。そして2000年までに、高崎－前橋線では日中30分毎の運行で30回まで減回されたし、高崎－安中線や前橋－伊勢崎線は間隔が1時間以上あく1桁の本数、高崎－藤岡線は廃止等、利便が低下しながら衰退したことが検証できる。一方で、その時期は、農山村路線の廃止は一段落し、市内では自治体主導によるコミュニティバス誕生期に入っていた。すなわち、公的補助による運賃低額のコミュニティバスが導入される一方で、より需要が多かった幹線都市間バスは、割高で不便なまま、沿線の間需要を満たす最小限の運行に縮小されていった。

一方、国鉄は、分割民営化にむけた1986年のダイヤ改正に際して、全国的に都市間列車を増発し、終便も延長したため、1988年には研究対象とした区間の列車運行事情は格段に向上したのである（表5、1982年比）。以上のような

表6 群馬県内の国鉄・JR各線別乗車人員の推移
（群馬県内各駅分の1日平均の合計）

(単位=百人)

線名	年度	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
高崎線		347	345	314	281	284	310	352	328
両毛線		305	285	298	262	247	285	285	263
上越線		233	217	227	220	226	222	228	212
吾妻線		73	62	69	61	58	56	54	44
信越線		70	61	77	79	98	80	84	75
八高線		33	28	26	23	18	18	18	17
合 計		1,061	998	1,011	926	931	971	1,021	939

注：高崎駅は高崎線、上毛高原駅は上越線、安中榛名駅は信越線に含まれる。
資料：『ぐんまの交通』（群馬県交通政策課、2005年）

幹線都市間バスの縮小と都市間列車の増発などによって、近接する都市間でも、鉄道とバスの利便が鉄道優位に逆転またはそれに近づいたことが考察できる。そして、国鉄・JR各線の乗車人員についても、1970年以降微減の傾向で推移しているが、1985年から95年にかけて高崎・両毛・上越・信越各線（いずれも群馬県内駅分）で増加傾向がみられる（表6）。当時の利用者の希望や動向を直接調査することはできないが、もともとバスの運行は事業者まかせで、利用者は、それに合わせて生活する傾向にあったことなどからも、都市間の公共交通需要はしだいに、バスから鉄道利用へ移行していったと考えられる。

ただし、群馬県内の国鉄線は、駅間距離が比較的長い。幹線都市間バスが衰退していく過程の弊害として、同一市内でも駅から離れた場所を目的とする場合、鉄道駅の間地域や自治体の境界領域等は、公共交通空白地域になっていったのである。

5 幹線都市間バスの衰退に関わる乗合バスと鉄道の運賃改訂の比較

5章では、1980年代までに幹線都市間バスと鉄道の利便が逆転したことを考察したが、1970年以降、両者の運賃格差も、増大していく（表5）。本章では、バスと鉄道の運賃改訂の比較をより詳しく解明し、その格差が、幹線都市間バスの衰退にも影響したことを考察していく。

（1）乗合バス運賃の高騰と国鉄運賃

乗合バスの運賃値上げの全国的傾向は、県毎に同時・同水準で進捗しているが、群馬県内の乗合バスの運賃及びその改訂（値上げ）の経年変化を、表7に示す。1960年代までは、初乗り10円・賃率3円台で安定していたが、1970年代以降、ほぼ2年毎に改訂される。賃率や値上げの割合は、事業者毎に若干異なるが、急速なバス離れが始まる1970年を筆頭に72・75年に30%程度、74年には平均50%以上の大幅値上げが行われ、その間の10年足らずの間に、概して4倍近くに急騰した。

バスの運賃急騰に対して、地方バスの「安くて便利」の常識は崩れ、「タクシー相乗りより高くて、いつ来るか（着くか）わからなく安心して乗れない」という認識が強まっていった。1980年以降は、群馬の乗合バスの値上げ幅は、概ね10%以下の水準となったが、70年代の高騰で割高感を増幅したし、2年毎の改訂は継続したので、1993年までにさらに2倍程度に上昇している。

当時のバス運賃値上げ申請は、現状の利用者数で独立採算を維持することを基準にした上げ幅で計算された。しかし現実には、バス利用者は毎年急速に減少していたし、値上げが一層バス離れを助長することは事業者サイドでも認識しており、「赤字申請」と通称されていたという。そして、運賃値上げ申請は、一層の赤字の増大への懸念と、合理化・縮小化以外の赤字減らしの対策として、1年おきに慣例的に行われてきたといわれる¹⁰⁾。

表7 群馬県内の路線バスの運賃改訂状況

実施年月日	初乗り運賃	市内均一運賃	キロあたりの平均賃率	平均値上率
1953. 2. 1	10(円)	10(円)	3 円	...
1959. 1. 1	10	10	3 円55銭	...
1965. 1. 16	15	15	3 90	...
1964. 12. 27			3 90	...
1962. 12. 13			3 90	30.3(%)
1967. 12. 15			4 90	...
1967. 10. 28	15	20	5 10	...
1965. 8. 13			4 90	25.6
1970. 10. 8			6 30	34.9
1969. 12. 5			5 60	...
1970. 10. 8	20	30	7 70	57.1
			8 70	33.1
			8 00	...
			9 70	26.0
1972. 9. 24	30	40	13 40	51.4
			12 50	...
			15 80	62.9
			18 80	34.5
1974. 6. 26	40	50	16 80	...
			21 90	38.6
			23 50	23.6
			19 90	...
1975. 9. 10	60	70	26 20	19.6
			27 70	16.8
			23 30	...
			32 10	22.5
1977. 10. 7	70	90	30 90	12.0
			26 50	...
			38 10	10.0
			33 90	9.5
1979. 10. 19	80	110	29 80	11.7
			38 10	7.9
			37 50	10.5
			32 70	9.5
1981. 10. 9	100	130	39 60	3.9
			39 30	4.8
			34 30	5.1
			41 20	4.0
1983. 10. 1	100	140	40 40	2.8
			35 30	...
			42 40	...
			42 40	4.9
1985. 10. 1	120	150	36 90	4.4
			43 90	3.5
			44 50	5.5
			38 50	4.6
1987. 10. 1	120	150	44 90	2.3
			46 50	4.5
			40 10	4.4
			46 50	3.6
1989. 4. 1	120	170		
1989. 10. 9	130	170		
1991. 10. 1	140	180		
1993. 10. 1	150	190		

・暫定運賃の期間は除いている
 ・各項とも上段：東武バス（全県の過半をカバー）
 中段：群馬バス（県内で最も低運賃のバス会社）
 下段：上信バス（県内で最も高運賃のバス会社）
 ・この3社以外に、群馬中央バス、上毛電鉄が所在
 （県北西の一部地域を除く）
 『日本のバス事業』（日本バス協会、年刊）、『東京陸運局三十年史』、
 各バス会社社史などより筆者作成。

表8 国鉄運賃の改訂状況

実施年月日	最低運賃	キロあたりの平均賃率	値上率
1961. 4. 6	10(円)	-----	14.6(%)
1966. 3. 5	20	3 円65銭	31.2
1969. 5. 10	30	4 20	13.3
1974. 10. 1	30	5 10	23.2
1976. 11. 6	60	7 90	50.4
1978. 7. 8	80	9 15	19.2
1979. 5. 20	100	10 70	8.9
1980. 4. 20	100	11 35	4.5
1981. 4. 20	100	12 40	9.5
1982. 4. 20	110	13 25	6.7
1984. 4. 20	130	14 50	8.2
1985. 4. 20	130	15 30	4.3
1986. 9. 1	140	16 20	4.8
1989. 4. 1	140	不詳だが消費税導入に伴うもので3%程度	

大久保邦彦他『鉄道運輸年表』（JTB、1999年）
 『分割民営化に至る国鉄の歩み—1972年（鉄道百年）以降の記録—』（運輸経済研究センター、1998年）などより筆者作成。

バスと対比すべく国鉄運賃の経年変化を、表8に一覧する。61・66・69年に若干値上げされたが、バスが急騰し始めた1970年代前半の値上げは、74年23.2%の1回だけに留まっている。1964年以来約10年間、政府の公共料金抑制政策が敷かれたなかで、国鉄運賃も長期に渡って抑制されたためである。また、従来から国鉄運賃の改訂は、国会の議決を要したなかで、運賃値上げ法案が度々国会で廃案になってしまい¹⁾、その間に、国鉄とバスとの運賃格差が顕著になっていった（表5・7・8）。

国鉄運賃はその後、1976年に50%以上大幅値上げされ（75年に料金が大幅値上げ）、さらに77年に国鉄運賃法改正案（運輸大臣の認可制に移行）が成立した後は、78年以降86年までほぼ毎年、運賃改訂された。しかし、毎回の値上率は低かったし、立ち上がり段階で低水準だったので、70～74年に急騰したバスに比べると、割高感は弱く、格安の状態が続いた。

図2は、1960～80年代の約30年間における群馬県内のバスの運賃変化と、国鉄運賃及び、1960年のバス運賃を基準としてわが国の消費者物価の上昇比率をかけた数値を表す。多少の波はあるが、国鉄運賃はほぼ消費者物価に比例した上昇に留まっているのに対し、バスは70年代に急騰したことがわかる。そして80年代についても、値上げ率は低下したものの、70年代の急騰で基準価格が高くなったため、金額的な急騰は続き、消費者物価に対して、2.5倍以上の上昇となっている。こうした、著しいバス運賃の割高感も、バス離れ及びバスから鉄道利用への転移を招いたと考える。

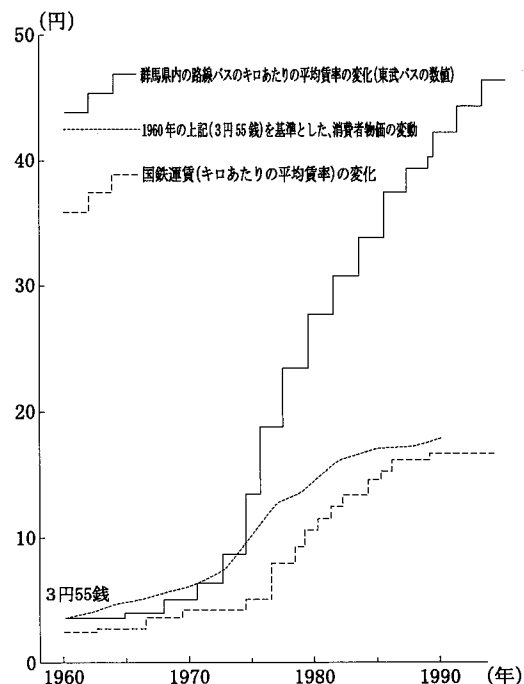


図2 群馬県内の路線バス運賃と消費者物価及び国鉄運賃の変遷の比較

路線バスと国鉄運賃は表7・8より作成
 消費者物価は、『現代経済年表』（日本経済評論社、1991）の各年（12月の数値を翌年初値としてプロット）をかけていった価格水準をもとにして作成

(2) 鉄道が近接しない幹線都市間バスの動向

前橋－沼田線は、すでに考察してきたように、典型的な幹線都市間バスから短期間で縮小・廃止に向かったのに対して、鉄道（上越線）とあまり近接しない前橋から渋川までのバスは、現在でも毎時3本程度、終便22時過ぎなので、幹線都市間バスの状況を維持している。ただし、その区間も、バス全盛時に比べて半分以下の本数になっている。また、高崎－室田・箕郷間、伊勢崎－本庄間等、鉄道が近接しない区間を走る幹線都市間バス（図1）は、現在まで主要バス路線であるものの、毎時1～2本程度まで減回されたものが多い。モータリゼーションが急速に進んだ早期に運賃が高騰した乗合バスと運賃高騰が遅れた国鉄運賃との格差は、国鉄とバスが近接して走る都市間で、利用者のバスから鉄道への転移を一層促進したし、鉄道が近接しなくても、平野部では、高校生を中心に、割高なバスを敬遠して、相当数が自転車利用にシフトしていったことは確かである。

一方、渋川－伊香保温泉線や沼田－猿ヶ京・鎌田線、長野原－草津温泉線等、観光地を控えた山間地幹線バス（図1）は、自転車の利用が困難なため、運転免許をもてない高校生以下の通学は、部分的にバスに頼らざるをえない状況が続いた¹²⁾、観光客もバスを利用するため、バス需要は極端に減少しなかったと考える。これらの路線は、1960年代には毎時1～3本程度の運行、すなわちバス全盛時には、本研究で考察してきた幹線都市間バスより少なかったが、以降あまり減回されていないので、現在は、それより本数が多い傾向にある。

6 幹線都市間バスをとりまく諸問題の考察

(1) 乗合バスの合理化とそれに伴うバス離れに関わる考察

この時期の乗合バスの顕著な変革として、1960年以降のワンマンバスの急速な普及が考察できる。群馬県では、1963年12月1日、前橋市内循環線での導入（群馬バス）が最初である。ワンマン化は、まず均一運賃路線に限定して導入され、運賃区界の少ない大都市域では、申告制も含めて、1965年頃までに行き渡った。

ワンマン化の初期の目的は、表向きは車掌不足の解消にあったが、やがて人件費節約の合理化目的に移行していった。しかし当初は、両替や運賃支払いに際してのトラブルが多く、乗降方式も事業者や運行系統（市内均一運賃路線と多区間運賃路線で異なるケースが多かった）毎にまちまちで、社会的批判もあった。にもかかわらず、群馬県の幹線都市間バスは、高崎－（パイパス）－前橋線の運行開始（1966年）に前後して多区間整理券方式によるワンマン化が始まり、以降それが合理化の切り札として不評はもみ消されて積極的に進められ、1970年頃までに、東武バスを除いた多くのバスがワンマン運転となった¹³⁾。

東武バスは、大手私鉄で車掌の採用事情が他社よりよかったため、ワンマン化の進捗が、比較的遅かった。また、労組サイドからのワンマン化の代償要求（拘束時間の短縮と所定所要時分の増加等）を満たすため、前橋－沼田線や

前橋－桐生線等の比較的長い幹線都市間バスで、利便に逆行する改編も行われた。

前橋－沼田線は、ワンマン化（1973年1月20日）に際して、ほぼ従前の運行本数が維持されながら（沼田－渋川間は48→47回）、従来の20分毎の等間隔運行（ネットダイヤ）がくずれたうえ、日中と夜間に直通便がなくなったために（途中の渋川で運行が分断）、利便性はかなり喪失した（表9）。従来前橋－沼田間を2往復した乗務員1日の行路が、ワンマンで1往復半となったこと、朝夕混雑時の割増所要時分と乗務員の休憩時間を確保する理由から生じた結果である（前橋－桐生線も同様で、日中と夜間の便は中間の二の宮で分断）。

全国的に鉄道近接路線のバスは縮小傾向にあったとはいえ、一旦このようにダイヤが改悪されてしまうと、利用者は減少して、ダイヤ改正毎に一層不便なダイヤになる悪循環が加速されていった。前橋－沼田線や前橋－桐生線は、やがて両都市間を直通する系統が全廃されるばかりか、バス路線自体が廃止に向かう。利便性より事業者・労働条件を優先させた強引なワンマン化が、利用者の減少も促進させたことは確かであろう。

(2) 道路渋滞と所要時分の増加

1970年以降、概して主要道路から道路渋滞が激しくなると、幹線都市間バスは、乗客が多い上に遅れが許されない朝夕に渋滞に巻き込まれやすく、所要時分の増加や信頼性の喪失の影響によるバス離れも、誘発されたと考える。渋滞や所要時分に関わる定量的な資料分析は困難だが、表1や表5で事例とした幹線都市間バスの実際の運行は、1960年代後半から70年代にかけて、かなりスピードダウンした

表9 ワンマン化に伴う利便悪化の事例：東武バス前橋駅－沼田線¹⁾の運行時刻の変化

	ワンマン化以前 前橋駅発 沼田行	沼田発 前橋駅行	ワンマン化（1973.1.20）以降	
			前橋駅発 沼田行（無印） 渋川新町行（△印）	沼田発 前橋駅行（無印） 渋川駅行（△印）
5				40
6	00、20、40		00、20、35、55	00、20、35、55
7	00、20、40		15、35、55	15、35、55
8	00、20、40		15、40	15、35、55
9	00、20、40		00、20、40	15、40
10	00、20、40		00、20、40	00、20、40、55
11	00、20、40		00、20、45	15、35、55
12	00、20、40		10、30、50	10、35、55
13	00、20、40		10、30、50	10、35、55
14	00、20、40		15、35	10、35、55
15	00、20、40		20、40	15、30、45
16	00、20、40		00、20、35	15、35、55
17	00、20、40		00、20、40	20、45
18	00、20、40		00、20、40	10、30、48
19	00、20、40		05、35	00、20、40
20	00、20、40		05、35	00、20、40
21	00、20、40		10、40	00、15
22			00、20	17、32

左枠（ワンマン化以前）の20分毎の運行は1960年代中期以降、右枠（ワンマン化以降）は、この日より1978年頃まで同じ（以降急速に縮小）
注1）沼田の発着は、1977年6月まで材木町、同年7月より三軒屋。
2）前橋－渋川線は前橋駅－沼田線と関連ダイヤの便のみなので、表3の本数とは異なる。
資料：東武バス前橋地区（1975年2月1日現在）と沼田地区（1977年8月10日現在）時刻表（筆者所蔵）。

表10 幹線都市間バスの所要時分と速度の推移の事例
(ダイヤ上の所要時分でなく、実際の運行に要した概算の時分)

運行系統	経由	キロ数	1965年		1977年	
			所要時分	速 度	所要時分	速 度
高崎—前橋	芝塚	12.0 ^{km}	35 ^分	20.6 ^{km/h}	50 ^分	14.4 ^{km/h}
高崎—安中	豊岡	13.9	35	23.8	60	13.9
前橋—伊勢崎	駒形	18.3	40	27.5	60	18.3
前橋—沼田	渋川	39.5	95	24.9	110	21.5

資料：「群馬県乗合バス事業の現状と対策」（群馬県バス協会、昭和52年度版）

(表10)。当時の道路事情やその後に深夜バスが各地で好評なのをみると、バスの運行の一部を、列車が走らず、渋滞しない早朝や深夜にシフトさせる工夫等が有益だったと考えるが、前節でみた前橋—沼田線のように、所定所要時分を増やして1人・1日の業務量を減らすような、縮小に向けた事業計画となる傾向だったのである。

当時、バス専用レーンや優先レーンも整備されつつあったが、その政策・対応は、渋滞が慢性化して、バスの遅れや信頼性の低下が明白になった後なので、手遅れの感が否めない。また、専用・優先レーンは、車線の多い市街地に限定されたため、概して渋滞が激しいなかでバスをスムーズに走らせたい郊外の道路では、設定できない傾向もあった。

(3) 所要時分や運行時間帯とネットダイヤなどの関係に関わる考察

全国的にはもちろん、群馬県内でも、バス全盛期に向かう時代には、主要バス路線では、増発や終便延長だけでなく、ネットダイヤ化される傾向だった。一方、バスが縮小していく過程での幹線都市間バスは、減回や合理的経営が要求されるなかで、しばらく時刻表なしでも覚えやすいネットダイヤによる運行が継続されたが、表1・5の事例路線では、高崎—前橋線（芝塚経由）を除いて、1980～90年代に崩れていった。ネットダイヤが崩れる要因として、道路事情の時間帯による偏差や乗務員の休憩時間との関係、減回に伴うバスの運用見直し（運用が他の路線に絡むようになるため）、などが指摘されよう。

バスの減回や運賃の急騰、ワンマン化や道路渋滞等に伴う不便や所要時分の増加と不確定さ、さらにネットダイヤの崩壊等の問題は、バスの一層の信頼性の低下とバス離れを助長していった。乗合バスが全盛から衰退に向かっていった当時、バスを取り巻く社会環境の悪化に際して、バス復権に向けて、運行管理面の工夫や労使間協調を密にして、自治体の協力も得て、バス離れに歯止めをかけるべく努力や鉄道との競合に対処した事業計画が要望されたのに、現実はその逆行してしまっただけである。

当時の地方のバス事業者は、旅客の減少や経費の増大が短期間に顕著に表れたため、利用者の立場や旅客誘致対策、長期展望よりも、目先の合理化によるコスト削減に終始し、旅客の利便より合理化を優先した。その結果、利用者の減少に歯止めをかけるべく努力や、効果的な運行や運賃を設定することが、現在からみると、疎かになってしまったのであろう。

7 おわりに

本研究では、かつて多くの需要の下でドル箱といわれ、地方のバス事業者の大きな収入源になってきた路線長十～三十数km程度の幹線都市間バスに関して、前橋・高崎市を起点とする鉄道に近接した数路線を事例として、鉄道との運行情勢の比較、利便や利用状況の変遷などを調査して、とりわけ1970年代以降の乗合バスの衰退要因を、モータリゼーションの進展以外の観点から、当時の社会情勢や施策などに関わる諸問題を考察してきた。

4章ではまず、バスと鉄道の運行情勢の変遷を考察した。路線長三十km以上の比較的長距離の幹線都市間バスについては、バス事業全体の縮小に合わせて、1970年代から80年代初期にかけて、廃止またはわずかな運行にまで縮小されていった。十数km程度の隣接した幹線都市間バスは、元々本数が多かったため、1980年代前半までは、一定の利便は確保されていた。むしろ、不採算路線等の廃止は下火になった1980年代末期から1990年代にかけて凋落する傾向にあり、そのことが、その時期までバス事業規模の縮小が継続した要因でもあった。また、幹線都市間バスが、農山村地域の路線にも増して衰退した要因として、1950～60年代前半の国鉄のローカル列車の利便が悪い中で発達したが、鉄道の近代化や、後の民営化に伴う列車の増発や終便の延長などで、利便が鉄道優位に逆転していく傾向が考察された。

5章では、バス運賃が、消費者物価や国鉄運賃に比べて著しく高騰したことを解明した。とりわけ、国鉄運賃が、バス運賃の急騰が始まった当初、公共料金抑制政策の下で値上げが抑制されていて、両者の運賃格差が広がった。さらに、当時乗合バスが独立採算制の下で利用者の減少やコストの増大を運賃収入で賄うための運賃値上げが度重なり、異常な割高感となっていたのである。にもかかわらず、その後、公的補助の下で運賃低額のコミュニティバスが次々に誕生して、割高で不便な都市間バスと併存した点は、当時の自治体の交通政策上の反省課題と考える。

4・5章の考察だけでは、バス利用者の当時の要望や動向は、十分解明できない。しかし、1960年代後半から90年代前半までの三十数年間を通して、かなりの公共交通需要がバスから鉄道へ転移していったと推定できる。

6章(1)では、ワンマン化が、事業者サイドの合理化の切り札として、バス縮小初期段階で進んだが、当初不評でトラブルが多かったことは、バス離れにも拍車をかけたと考える。(2)では、バスの遅れの最大の要因である道路混雑が、所要時分の増大や信頼性の喪失だけでなく、一部で労使交渉の手段にもなって、運行の縮小をも招いていた。さらに(3)では、効率や労働条件が利便性よりも優先されて、利用者の減少に伴う減回や終便の繰上げと並行して、ネットダイヤが崩れる等の状況も、生じていたのである。これらの問題は、前橋—沼田線や桐生線をはじめとしたより長距離の幹線都市間バスで顕著に表れ、そうした利便の低下もまた、幹線都市間バスの凋落を招いたと考える。6章で考察したこれら主にバス事業の内部に原因する要因も重



写真2 高崎駅前のバス乗り場に並ぶ各方面への幹線都市間バス (1981年、筆者撮影)

なって、幹線都市間バスの凋落は、自家用車の普及やバス利用者の鉄道への転移等、社会情勢の変化などの、許容以上に衰退していったと推測されるのである。

こうした当時のバス事業の動向に対して、筆者が調査してきた当時のバス事業者から陸運局などに出される事業計画の申請書などから考察される全般的傾向として、バス路線や本数の見直しや運賃改訂などは、バス事業者主導で、代替バスなどの自治体のバス政策は消極的で、ぎりぎりまで不便になってからの後手になってしまうことが多かった¹⁴⁾。このように、1970年代～80年代にかけてのモータリゼーションの進展や、鉄道とも競合しだしたなかで、バスが生き残りをかけるべく重要な時期に、適正な政策が施されることなく、地方の乗合バス事業、とりわけ幹線都市間バスが衰退していったのである。

運賃の急騰やワンマン化等の合理化に伴うサービス低下が最小限に押えられたり、より適正な公共交通政策が施され、当時のバス運賃が今日のコミュニティバスのように割高感がなかった場合、バス離れを抑制できたかは定かではない。しかし、本稿の考察を通して、乗合バス事業、とりわけ幹線都市間バスはこれほど衰退することはなかったと考える。

一方で、鉄道(国鉄)は、バスの運賃が急騰し始めた1970年代前半、運賃が5年以上凍結されて利用しやすくなったが、増発や新駅設置等の利便の向上や、冷房化・車両の更新等のサービス向上は遅れていた。その間のオイルショック等を契機に、もっと利用が促進されて、モータリゼーションに歯止めがかかるべき状況だった。本研究の3・4章の記述では、路線バスが鉄道との競合に負けて衰退する傾向を記述してきたが、研究の間接的提言として、モータリゼーションやバス離れが必要以上に進んでしまったことへの問題意識もあげられよう。むしろ、鉄道と路線バスの役割分担(一部自家用車化は避けられなかったろうが)を政策的に推進する必要があったのに、地方自治体のそうした政策や交通事業者との協調が不十分なまま、路線バス、とりわけ幹線都市間バスが、農山村路線にも増して顕著に衰退したことにも、交通政策のうえで大きな課題を残していよう。

本研究は、運行状況の変遷やバス事業の対応について、群馬県内の都市間を中心に考察してきた。しかし、他県・他の多くの地方都市間についても、程度の差こそあれ、同様の傾向があろう。筆者の認識として、自家用車の普及が全国一が続いた群馬で、いち早くかつ顕著にこの傾向が表れたと考える。そして現在、各地にコミュニティバスが運行

されるようになる等、自治体内の公共交通政策は施されてきた反面、鉄道駅の間やコミュニティバスでカバーできない境界地域で、公共交通の空白地域が返って増えていることには、これまでの公共交通政策の課題を垣間見ることができるのである。

謝辞：本研究をまとめるにあたり、日本大学理工学部社会交通工学科の伊東孝教授・轟朝幸助教授より貴重なご教示を戴きました。また、関東運輸局群馬陸運支局(旧群馬県陸運事務所)や群馬県内各バス事業者にて、たくさんの資料を調査・閲覧させていただきました。付記して厚く御礼申し上げます。

参考文献と注

- 1) 乗合バス輸送人員の推移は、『日本のバス事業』(日本バス協会、年刊)による全国計では1970年度をピークに減少に転じる。『全国旅客自動車運送事業者要覧』(全国旅客自動車要覧編集室、昭和40年代から平成元年までほぼ毎年刊行され、一部筆者所蔵)で、地方の乗合バス事業者について概観すると、全国計より著しい減少傾向にある。
- 2) 国土交通省総合政策局監修『地域交通年報』運輸政策研究機構、全264P、pp. 42-52、平成14年版。
- 3) その委員会では、各方面の研究者が集い、運用管理研究分科会、規制緩和分科会、地域交通マスタープラン、市町村合併分科会の各分科会が発足して、研究が進んでいる。
- 4) 大島登志彦『バス交通の地域的研究』、群馬工業高等専門学校、全93P、1993
- 5) 大島登志彦『群馬県における路線バスの変遷と地域社会 ー第二次世界大戦後の東武バスを中心としてー』、上毛新聞社、全184P、2002
- 6) 大島登志彦：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 ー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ー、土木史研究論文集Vol. 25、pp. 63～73、2006
- 7) 鉄道とバスの利便性や利用頻度の比較について、運賃や終便時刻は、単純比較で優劣が判別できようが、本数や所要時分は、駅・停留所の数や集客性のある施設の立地等とも関るので、データだけの定量的な分析は難しいと考える。概して、市内各所に直行できるバスは、鉄道の2倍程度の時分を所要しても、不利ではないと考える。
- 8) 1966. 4. 17毎日新聞群馬版「ぜひうちのバスを 高崎ー前橋バイパス 五社が激しい競争 なんといってもドル箱」。当時の高崎ー前橋間のバスについては、大島登志彦・石関正典(2006)：高崎ー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、で考察した。
- 9) 1969. 3. 2毎日新聞群馬版「県内バス三社運賃値上げと赤字路線廃止を申請」の表題で、群馬・群馬中央・上信の3社は、すでに半分程度ワンマン化等を進めてきたが、利用者減少で経営難で農山村路線を中心に廃止したい旨が説明されている。ただし、高崎ー前橋・高崎ー安中線などの幹線都市間バスは、まだドル箱だった旨も併記されている。
- 10) 1972. 9. 17上毛新聞「バス代4割値上げ 24日から県内一斉 前橋ー高崎間120円」
- 11) 根本次郎『分割民営に至る国鉄の歩み ー1972年(鉄道百年)以降15年間の記録ー』運輸経済研究センター、pp. 2・29-2・41、1998
- 12) 群馬県の高등학교では、原則としてバイク通学を認めない「3ない運動」(バイクに関して、免許をとらない・もたない・乗らない)が長年実施されてきたため、平地では、自転車通学が主流となったが、山間地はバス通学せざるを得ない生徒も多かったと考える。
- 13) 1968. 9. 6上毛新聞「ワンマンバス県下にも続々 乗客は減るばかり かさむ人件費、合理化図る」
1971. 11. 2読売新聞群馬版「ワンマン化へダッシュ じりじり減る客にネをあげて年内メドに申請続出」。ほか
- 14) 前掲5)の文献のP. 92で考察してきた。