

1950～60年代における交通事情との関係からみた路線バスの盛衰に関する一考察* —群馬県上毛電鉄沿線から赤城山南麓地域のバス路線を事例として—

A Study for the Vicissitude of the Omnibus concerned with the Traffic condition in 1950's～60's
—A Case Study in the south region at the foot of Mt.Akagi along the Jomodentetu-Railway in Gumma Prefecture—

大島登志彦**

By Toshihiko OSHIMA

The writer researched omnibus-routes in this area, and studied following items with documents of application, timetable or map, statistics of transport, and so on about the omnibus.

- (1) Many omnibus-routes were extended till the latter part of 1960's from the beginning of 1950's, because of road-improvement and wish of bus-operation by habitants.
- (2) Many of them were cutted down with closing since the last part of 1960's, because some omnibus-routes were extended excessively and another ones were competed with plural bus company.
- (3) Communication between two cities (Maebashi and Kiryu) was turned to the railway (Ryomo-line JNR) from the bus (Maebashi～Kiryu), because using the railway was made more convenience than using the bus through 1960's.

1 はじめに

(1)本研究の目的と意義

近年、路線バスのあり方が、自治体では住民サービスや福祉の一環として検討され、バス事業者サイドでは、規制緩和や企業の存続をかけた問題として、積極的に議論される昨今である。しかし、地域社会における路線バスのあり方を検討する際、多くの自治体等は、公共施設の巡回を優先したり、その時点における予算や住民の要望等に基づいて、路線バス運行を検討する傾向が強いように思われる。

路線バスに関わる研究は、交通工学や道路工学、土木計画学の分野では、都市交通計画の一環として、路線バスの活性化や効果的運行計画、バスターミナルの問題等が、四半世紀以上前から研究されてきた¹⁾。また、近年は、バリアフリー²⁾やコミュニティバス・デマンドバスの計画や活性化³⁾に関わる事例研究も多い。これらの研究成果・実験等は、現状と将来展望を主体とするもので、路線バスの歴史的変遷過程は、あまり言及されていない。一方、人文科学としての研究成果では、経済学の分野では、やはり現状分析が主体だが、地理学の分野では、地域交通史を含めた事例研究⁴⁾がなされてきたほか、鈴木は、歴史や車両等も含めた総合的な路線バス研究を行なってきた⁵⁾。

ところで路線バスは、戦後の半世紀で激動の盛衰を繰り返した。この激動の変遷過程を認識して、そこに内在する諸問題を考察することも、規制緩和時代に入った今後の路線

バスのあり方を検討するうえで意義が大きいと言えようが、過去のバスの運行や利用状況を知るデータ(時刻表や路線図、統計資料等)が、自治体・事業者にも、資料館等にも、ほとんど蓄積されていないことが、その変遷過程の考察が十分なされてこなかった要因と考える。

筆者は、路線バスに関して、まず、変遷過程を時期区分したうえで、全国的な傾向を概観しながら、群馬県を主体に、路線バスの変遷と地域社会の関係を考察してきた⁶⁾。また、バス事業や路線網の変遷と地方鉄道との関係を、全国各地で事例研究してきた⁷⁾。さらに、群馬県における戦後の路線バス変遷を悉皆調査するなかで、路線バスが極端に衰退した背景に、単なる自家用車の普及以外に、バスが劣勢となる社会的要因が内在することを提起してきた⁸⁾。

わが国のバス事業の変遷を概観すると、1920～30年代に多くのバス事業者が誕生して、路線も急速に拡大した後、日中戦争以降第二次世界大戦前後は、国の燃料消費規制等、各種の統制の下で、事業の統廃合や路線の休廃止も行なわれた。そして、戦後の高度経済成長前半期にあたる1950～60年代半ばまでの十数年間、交通需要が量的にも距離的にも急増していくのに比例して、バス路線・事業は急速に拡充された。しかし、60年代末期以降縮小傾向に急転し、大都市域及びその周辺以外では、以降80年代末期(昭和末期)までは、継続的に縮小一辺倒の傾向が継続した。

本研究は、このように地方の路線バスが、発展し続けた後一転して衰退に転換していく1950～60年代(考察には、その転換の影響の続く70年代前半も一部含める)におけるバス路線の変遷と、道路や鉄道等、バスを取り巻く交通事情の変容との関係を、土木史研究の一環として、考察することを目的とする。研究を進める基礎資料としては、バス事業者が事

*Keyword: 路線バス、上毛電鉄、上電バス、東武バス、盛衰、交通事情

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

業計画変更の際に陸運当局に申請する路線免許・許認可等の申請書類や輸送統計資料、筆者が収集してきたバス路線図や時刻表を活用する。そのなかで、主に路線延長や廃止に至る事業計画を個々に調べて、その要因を解析するとともに、地方の路線バス事業が赤字や不採算路線の増大、利用者の減少等の問題を抱えて悪循環を繰り返す要因の一端も解明していく。特に着眼した傾向として、(1)路線バスの延長とその時期の交通事情との関係、(2)路線廃止初期の傾向と要因分析、(3)都市間連絡輸送(前橋－桐生間)における路線バスと交通事情の関係、等を研究対象地域で考察していく。

(2) 研究対象地域の概要

群馬県は、1960年代の半ばは、全国平均を大きく上回るバス需要と分担率を有したが、60年代末期から70年代を中心にその後バス離れが顕著に進み、近年の乗合バスの輸送分担率は、全国で最低レベルになっている(図1・表1)。

研究対象地域(おおむね図2・3の範囲)を東西に走る上毛電鉄(中央前橋－西桐生間、全長25.4km。上毛電気鉄道株式会社の鉄道線で、以下こう記す)は、赤城山南麓斜面と関東平野部のほぼ境界線を東西に走る鉄道であり、各駅周辺から分岐する東武鉄道と上毛電鉄のバス路線(両社のバス

は、以下通称されてきた東武バス・上電バスと記す⁹⁾。一部に群馬バス(株の路線)及び前橋－桐生間の東武バス路線を、本研究で主に考察していく。この地域のシンボルである赤城山は、上毛三山¹⁰⁾の一つで、標高1,828mの休火山、戦前からツツジやワカサギ釣り、スキー・スケート等が著名な群馬を代表する観光地としてハイカーやウインタースポーツ客は多く、1950年代後半から60年代に、急速に観光開発が進んだ。また、その南麓は、開拓農村集落が点在し、戦後まで徒歩移動が主流だったが、農畜産関係施設や工業団地が造成されたほか、一時期、つくば・那須と並んで、国の学園都市計画の候補地にもなった。こうした背景の下、バス路線は急速に拡充されていった。しかし、バス需要がのびないまま、それら山麓へのびた路線は、1960年代末期より、相次いで路線廃止等、歯止めのかからない縮小が続いた。

また、当時は全国的にみて、バスの幹線ルートは都市間連絡路線だった。都市間の移動は、国鉄線があっても、ローカル列車が不便だったため、バスを利用する傾向が強かったためである。前橋－桐生間のアクセスも、国鉄両毛線と上毛電鉄が走っていたが、東武バス前橋－桐生線も主要幹線バスだった。しかし、両毛線近代化の一方で、私鉄やバスは運賃が高騰し、利用の大勢がバスや上毛電鉄→両毛線にシフトしていく。上毛電鉄の利用の激減についてすでに筆者は考察してきたが¹¹⁾、バス利用も減少の一途を辿っていく。

なお、現在この地域を走るバスは、上電バスは1995年に全廃、東武バスも過半が廃止されて前橋－富士見温泉間が関越交通移管で存続しているのみで(群馬バスも全廃)、廃止代替バス主体となっている。そのように、バスの拡充・縮小が過度に進む等、全国的なバスの盛衰傾向が顕著に表れた地域であり、バス事業経営が転換していく過程で、路線バスの変遷と道路・鉄道等の交通事情との関係を考察するのに適宜な地域と考える。

2 路線バスの延長とその時期の交通事情との関係

(1) 東武鉄道による赤城山の観光開発

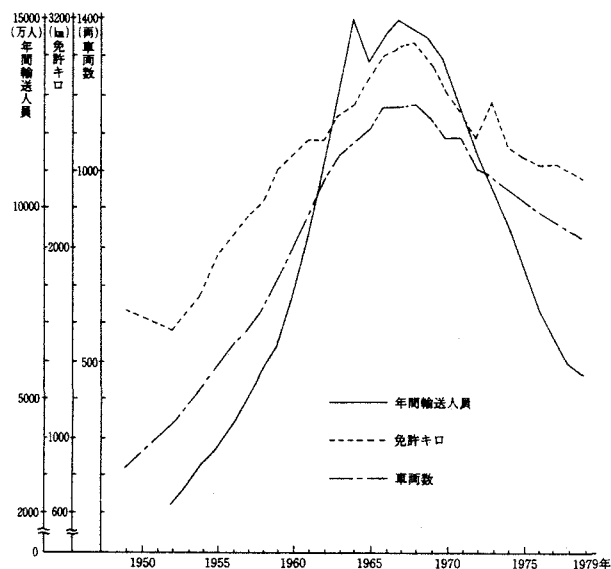
赤城山へ向かうバスは、1950年までは、自動車道路の終点だった利平茶屋(桐生方面から)や一杯清水(戦前より地蔵鉱泉が所在、図2の中北端)までで、そこから山頂までは、徒歩移動だった。1950年代になると、東武鉄道は、上毛電鉄乗り入れの赤城山観光用電車を運転したり、ケーブルカーとロープウェーを建設する等、4億円を投じた赤城山観光開発を手懸けた¹²⁾。観光パンフレットも多数作成して、観光客誘致に努め、玄関口となる新大間々駅を赤城駅と改称した。

道路整備は、群馬県主導で東武鉄道が相当額の工費を負担(図2の付表参照)して支援する形で進捗し、それに合わせて路線バスも拡充されていった。すなわち、一杯清水までだった前橋からのバスは、山頂にむけて、1955年に新坂平まで(△、図2の表記番号と対応、以下も同様)、57年に赤城大洞まで(△)開通した。また、ケーブルカーとロープウェーは、赤城登山鉄道(57年6月10日創立)の経営で同年夏に開通し、桐生・大間々からの路線バスと連絡して、赤城山は周遊コースとなっ

表－1 乗合バス輸送人員・輸送分担率の推移

西暦年	乗合バス輸送人員(百万人) ()内は1965年を100とした時の%		乗合バス輸送分担率(%)	
	全国計	群馬県	全国平均	群馬県
1965	9,862(100)	146(100)	32.0	53.3
1975	9,119(92)	87(60)	19.8	16.4
1985	6,998(71)	37(25)	13.0	5.8
1995	5,756(58)	15(10)	6.9	1.4
2003	4,633(47)	12(8)	5.4	(0.9)

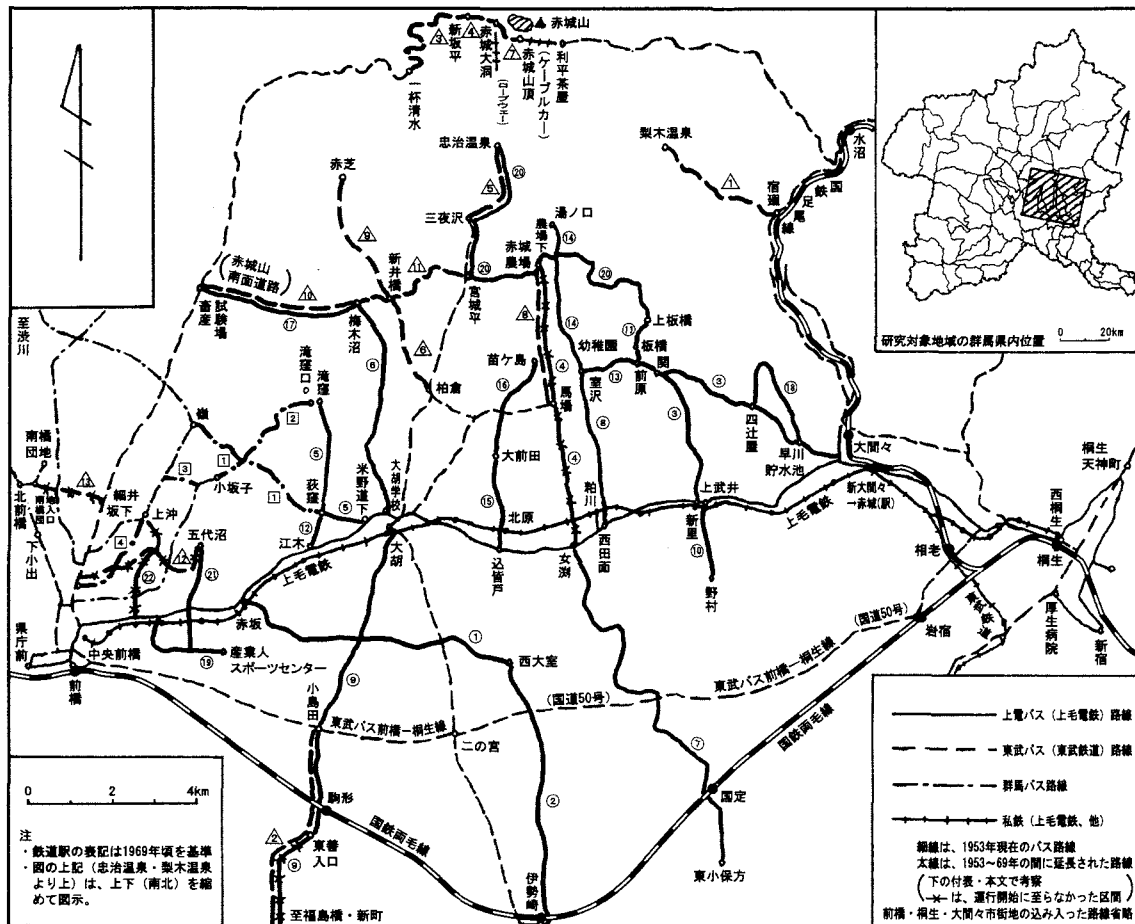
資料：「運輸の動き－メトロポリス93－」(1993、関東運輸局)
「数字で見る関東の運輸の動き2004」(2004、関東運輸局)



図－1 1950～70年代における群馬県バス輸送状況の推移
資料：『群馬県統計年鑑』各年版

た。赤城山に向かうバスは、前橋発着の他、当時は、新前橋や伊勢崎発着でも運行されており、一時期は高崎発着の高崎－赤城山間急行バスも運行された。また、ケーブルカーに連絡する利平茶屋へのバスは、大間々・桐生の他、川越から急行バスも運行された。

高度経済成長初期だった当時、観光開発や道路整備は、大手の鉄道事業者が精力的に進める傾向も強く、その後系列の交通機関やホテルが進出して、鉄道事業も相互に補完・培養しあっていた。日光・伊豆箱根・軽井沢等は、その影響が現在でも強く、したがって投資効果も大だった地域であろう。



上毛バス							東武バス										
表記番号	申年月日	請年月日	免年月日	許年月日	運行開始年月日	区間 (運行系統)	延長 km	路線延長申請の理由	表記番号	申年月日	請年月日	免年月日	許年月日	運行開始年月日	区間 (運行系統)	延長 km	路線延長申請の理由
①					53.6.1	赤坂電停前－西大室 (中央前橋－西大室)	6.7	荒延地の利便、産業 神社参拝者	△	54.4.28	52.11.24				梨木入口－梨木温泉 (桐生・大間々－梨木温泉)	6.0	温泉利用者多(県内2位)、 新道開通☆
②	53.8.3				55.2.26	西大室－伊勢崎駅 (中央前橋－伊勢崎駅)	8.4	赤城・三郷村の利便	△	54.3.27	55.1.31				小島田－福島橋 (下小出－小島田－新町)	7.2	木瀬村・上湯村の利便
③	56.1.21				57.7.5	新里－板橋－大間々 (新里－板橋－桐生)	9.4	沿線の利便	△	55.6.21	55.9.16				一杯清水－新坂平 (前橋－赤城山)	4.1	道路拡張、群馬県の要 請で450万円※
④	56.9.17				—	柏川－農場下 (柏川－農場下)	8.4	住民の要望、開拓団 の利便	△	56.6.28	57.4.15				新坂平－赤城大洞 (前橋－赤城山)	3.0	赤城山上の第一期道路 拡張(2,500万円)※
⑤					57.8.25	米野道下－滝窪 (大胡－滝窪)	4.1		△			56.7.15			三夜沢－忠治温泉 (伊勢崎－忠治温泉)	2.6	
⑥					57.11.16	大胡学校－梅木沼 (大胡－梅木沼)	5.3		△	57.4.15	57.10.15				柏倉－新井橋 (大胡－新井橋)	2.6	柏倉地区の住民(3,500 人)より要望
⑦	56.11.10				57.12.21	女沼－東小保方 (柏川－東小保方)	11.6	南北交通の利便と西 毛線国定駅への連絡	△	57.6.28	57.7.20				赤城大洞－赤城山頂 (赤城大洞－赤城山頂)	1.4	赤城山上第二期道路拡 幅(1,350万円)※
⑧					58.4.4	西田面－寒沢 (柏川－寒沢)	4.4		△	57.4.15	57.10.15				馬場－農場 (大胡－農場)	3.9	苗ヶ島は大半が農家、 道路整備☆
⑨	54.2.20 (大胡・新町)				58.11.10	大胡－東善入口 (大胡－東善入口)	18.0 (8.0)	新町に保安隊、大胡 から高崎線への短絡	△	61.10.9	64.6.23	62.7.21			新井橋－赤芝 (大胡－赤芝)	2.0	日本海外協会の海外移 住研究所の設置
⑩					56.6.2	上武井－野村 (新里－野村)	2.0		△						倉庫試験場－新井橋 (前橋－大胡)	5.0	
⑪	59.10.4				60.5.11	板橋－上板橋 (新里－上板橋)	0.5	道路改修工事の完成、 集落民の要望☆	△	66.6.21	67.1.20	67.3.1			新井橋－宮城平 (前橋－忠治温泉)	2.9	赤城山南面開拓道路の 完成
⑫					60.7.1	江木－伏窪 (奥平前－滝窪)	0.8		△	66.6.28	申請取下	—			若宮町二丁目－五代沼 (前橋－五代沼)	4.5	住宅・アパート・工場 の建設
⑬					61.3.1	寒沢－前原 (桐生－上板橋－柏川)	1.6		△	66.7.12	申請取下	—			南橋団地入口－細井坂下 (前橋－南橋団地－前橋)	1.9	放射状道路を結合する、 住民の利便
⑭	62.4.9	62.6.29			62.7.10	寒沢－湯ノ口 (柏川－湯ノ口)	4.5	終点付近開拓農家の 利便、道路の改修	△								
⑮	62.3.29				63.5.22	込達戸－大前田 (奥平前－大前田)	2.7	北原駅までの徒歩道 路解消	△	66.6.28	申請取下	—					
⑯	63.8.20	63.12.27			64.1.1	大前田－苗ヶ島 (奥平前－大胡－苗ヶ島)	3.0	苗ヶ島・大前田集落 の利便☆	△	66.7.12	申請取下	—					
⑰	58.1.21 60.10.31	64.12.24			65.4.23	梅木沼－倉庫試験場 (奥平前－大胡－倉庫試験場)	4.2	地元住民の要望、中学 への通学、県道として整備									
⑱	64.5.8				66.2.26	四辻屋－早川野水池 (桐生－奥沢－上板橋)	3.7	道路拡張工事の完成、 奥沢集落の利便	①	55.2.15	55.6.11				小坂子－大胡 (波川－大胡)	6.7	
⑲	66.3.25				66.8.26	片貝－産業人スポーツセンター (奥平前－産業人スポーツセンター)	2.6	スポーツセンターま での道路整備	②	65.12.20	66.4.15				小坂子－滝窪口 (前橋－滝窪口)	1.9	滝窪口延長に対して上 毛電鉄は聴聞申請
⑳	67.1.7				68.12.19	上板橋－忠治温泉 (桐生－忠治温泉)	10.8	赤城山より忠治をへ て大胡への県道整備	③	68.5.17	68.6.1				勝沢町内 (前橋－滝窪口)	1.0	
㉑	68.3.13	68.11.12			69.3.11	片貝出口－五代沼 (奥平前－五代沼)	3.4	都市計画と農地区画整 理で幅6～8mの道路が整備	④	68.5.17	68.6.1				城東町－小神明 (坂東町－小神明)	2.7	滝窪口線の経路変更に よる
㉒	66.1.30	申請取下			—	農林学校－上沖 (奥平前－上沖)	3.3	都市計画による道路 改修									

注：空欄は資料確認できず、期日や内容が不詳。☆は申請理由を本文で引用したもの。－は運行開始に至らなかったもの。
※の金額は、道路改修のために東武鉄道が支援した金額(道路延長申請書類による)

図－2 1950～60年代にかけての上毛電鉄沿線から赤城山南麓地域のバス路線延長と免許申請の概要

しかし、東武鉄道の赤城山観光開発は、路線バスこそ東武バスが長年継続して運行したが、短期間で寂れていく傾向となった。前橋からの道路が群馬県によって有料道路として整備された一方で、東武鉄道の観光ルートの一環となっていたケーブルカーは、アクセスの利便は悪く、利用が極端に減少して1967年に早くも廃止された。赤城山へのアクセスが、首都圏からも群馬県内からも、自家用車の普及もあいまって有料道路に集約されていき、自社鉄道が有効に機能しなくなったことが大きな要因と考える。赤城山有料道路を通過した車の台数は、1965年度42,180台だったのが、わずか5年後の70年度には、その10倍以上の512,717台に急増している¹⁰⁾。また、赤城山自体が、湖を中心とした地形的観光資源主体で、温泉やウインタースポーツとしての吸客力も乏しかったのであろう。

(2) 赤城山麓のバス路線の発展

第二次世界大戦前から、伊勢崎・大胡より三夜沢や馬場(図2の中央)等の主要集落、国道50号沿には、バスが運行され、戦時中に東武バスに統合されていた。戦後まず、1952年に梨木温泉に延長(△)されるが、その路線延長申請理由は、次のように記されていた¹¹⁾。

梨木鉱泉は、近隣農村からの湯治客が非常に多く、利用延べ人員はかつては四万温泉に次ぎ、群馬県下第2位を占めてまいりましたが、道路が狭隘で大型車の交通が不可能なため、交通機関に恵まれず、観光客より次第に見捨てられ衰退する一方でありました。先般観光の振興と林産資源の開発を兼ねて、新道が開鑿されたため、これを機会に定期バスを運行する様に地元居住者から熱望されましたので、この要望に応えると共に、湯治客の便益に資し、併せて観光群馬の発展に寄与致したく本申請に及びました。

一方、上電バスは、戦前は自社鉄道沿線のみだったが、1953年に西大室に延長(①)される。以降、東武バスと上電バスは、1950年代半ばから、上毛電鉄と国鉄高崎線や両毛線に挟まれた地域から赤城山麓地域に向けて、鉄道駅と山麓集落を結ぶ路線免許を次々申請して、路線を急速に延長していった。バスの路線免許申請書より、バス路線の延長状況と路線免許・開業等を、期日を判明した範囲でまとめたのが、図2とその付表である。

新里村板橋は、鉄道駅からはなれた開拓農家が多く、57年に桐生・大間々と新里各駅相互を結ぶ系統を主体にバスが運行開始されたが、それが上板橋に延長(⑩)される時の申請書の申請理由は、次のように記されている。

弊社の乗合自動車は、前橋ー伊勢崎線と鉄道と併行の前橋ー桐生線の他、その周辺の路線であり、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たしつつあります。

然るところ、今般新里村長より、新里駅ー板橋線を終点板橋から板橋集落の中心部(上板橋)まで延長してほしい旨の陳情がありました。この板橋線は、この集落住民の要望により、申請し、昭和32年6月に免許となり、

7月に運輸開始した路線であります。当時集落中央部までは、道路が未完成でバス運行に支障がありましたが、今回道路改修工事も完成したので、この延長が実現すれば、住民は今まで以上に便利となり、雨天の際の通学児童や病人の通院等の喜びはこの上なく、又、車両の方向変換等も、事故防止上好都合となる次第でございます。以上の事情御賢察の上、御免許相成りたく御願い申し上げます。

この時期、全国的に道路整備が進んでいたが、それに伴って大型バスが運行可能となって、地元住民がバスの運行を要望して、バス路線が延長された意義が考察できる。1960年代後半までの両社のバス関係申請書類で、路線延長申請の理由が確認できたものでは、東武バスが赤城山開発関係も含めて13区間中6区間、上毛電鉄バスが16路線中8区間(図2の付表)が、上記2つの事例のように、申請理由として道路の改修・整備が記されていた。

(3) バス事業者間の競合と路線免許争奪

戦時中に進められた事業者間の統合やその後の変化によって、各々のバス事業者の営業地域の範囲はおおまかに決められてきたが、路線延長に伴って、路線免許争奪、すなわちこの地域では東武と上電バスの間(一部で群馬バスも加わって)で繰り返されていく。

1954年2月に上電バスが大胡ー新町間を申請(⑨)すると、その直後の同年3月には東武バスが、小島田から駒形経由で福島橋まで申請(△)している。結果として、東武は、翌55年に免許されるが、上電バスは、58年に大胡ー東善入口間のみで免許・運行開始となったに留まっている。苗ヶ島方面も、上電バスが56年に粕川ー(苗ヶ島)ー農場下線を申請(④)すると、東武バスは翌57年、馬場ー(苗ヶ島)ー農場間(△)を、次のような理由で申請する。

本申請の沿線苗ヶ島は、非常に古くより開けた地域で、その家族構成も大世帯農家で、人口も2,900人を数え、その密度は高く、終点赤城農場を含む沿線総人口は3,600人にも及んでおります。これら居住者はその経済・文化の集まりは大胡町を主にし、前橋・伊勢崎とも密接な関係にあります。交通の便が非常に悪いので、路線延長を強く要望して参りました。新設道路で今般、バス通行にも支障がなくなったので、旅客の利便を図ると共に、地方産業と文化の発展に寄与致したく、本申請に及んだ次第です。

この区間でも、最初に免許されて運行したのは東武バスだった。上電バスの粕川ー(苗ヶ島)ー農場下線は、免許されず、62年にルートを替えて北原地区からまず大前田まで免許申請し(⑮)、次に苗ヶ島へ延長(⑯)しようとしたことが推定されよう。その時の申請理由は、次のように記されている。

本申請は、現行県庁前ー大前田線及び大胡駅前ー大前田線の終点である大前田から勢多郡宮城村大字苗ヶ島まで3.0軒の路線延長するものであります。

この路線の終点付近苗ヶ島の住民は、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集落の住民も村の中心に行くには徒歩によるほかなく、両集落の住民より、別添の通り、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(地元の陳情書が添付されている)。

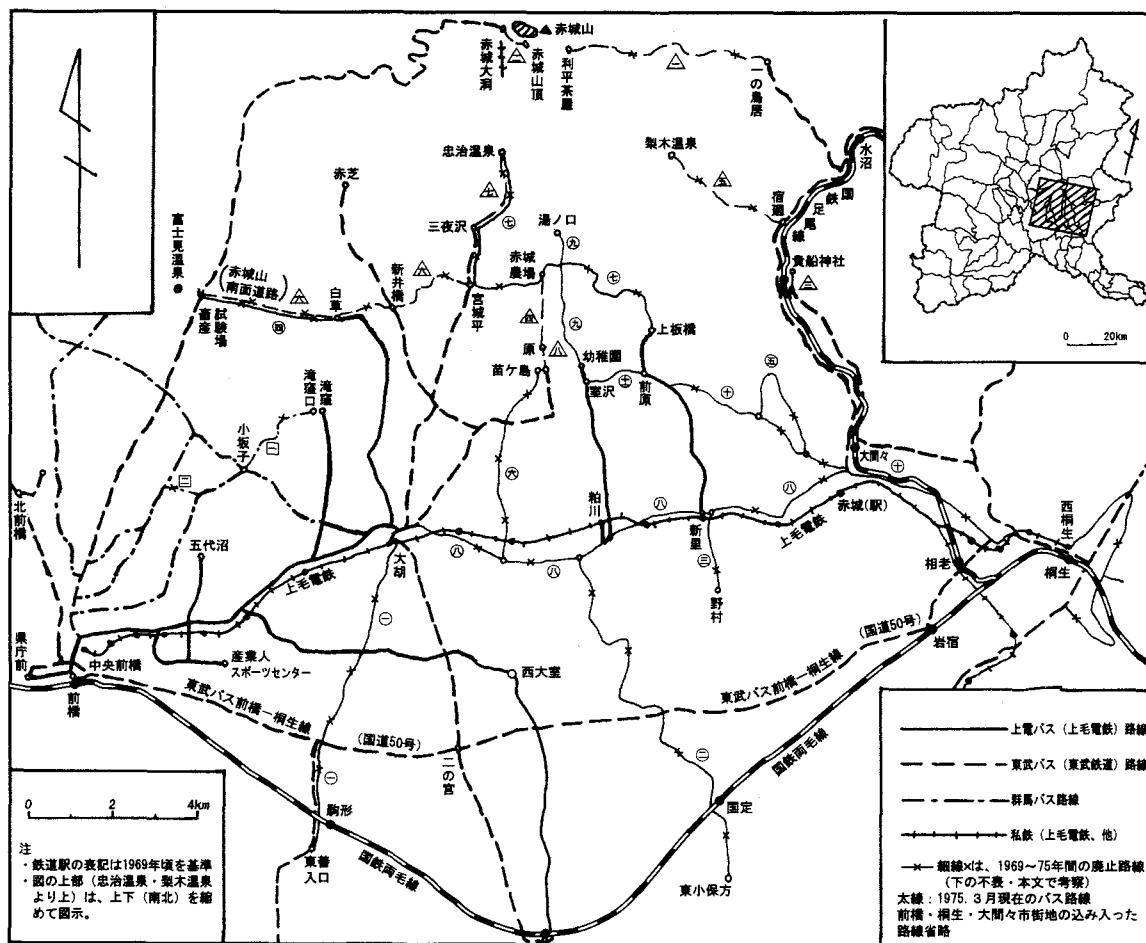
苗ヶ島の住民は、この時すでに、東武バスの馬場・苗ヶ島經由農場線を利用できたはずなのに、そのことは申請理由に一切触れられていなかった。

一方、赤城山南面道路の一部にあたる畜産試験場―梅木沼間(⑩)は、1950年代から申請されていたが、開拓道路とし

てバスの運行が許可されず、1965年4月23日、両社のバス(東武は△)が同日に運行開始している。また、1960年代後半、東武と上電バスより路線延長申請された五代沼周辺(⑫△)は、上電バスが免許を得て運行するが、申請書では、お互い他社の申請や運行には一切触れられていない。このように、この時期とりわけ1960年代後半には、前橋市の北東部での群馬バスも含めて、各社が、他社の動向を意識しながらも、互いに触れずに、競って路線免許争奪を繰り返していたのであろう。

3 バス路線廃止初期の傾向と要因分析

2章で考察した山間地の小集落に延びた路線や路線免許争奪の過程で延長された多くの路線は、バス路線の廃止・縮



上電バス								東武バス							
表記 番号	申 年 月 日	請 年 月 日	可 年 月 日	廃止実施 年 月 日	区間(運行系統)	廃止 km	廃止申請の理由	表記 番号	申 年 月 日	請 年 月 日	可 年 月 日	廃止実施 年 月 日	区間(運行系統)	廃止 km	廃止申請の理由
㊦	68.11.4	69.3.29	69.4.8		大胡―東管入口 (大胡―東管入口)	8.0	自家用車の急増、不採算、利用者些少☆	△	68.8.20	68.12.28			一の鳥居―利平茶屋 (桐生・大間々―利平茶屋)	6.7	ケーブルカーの廃止
㊧	68.11.4	69.3.29			女洲―東小保方 (粕川―東小保方)	11.0	自家用車の急増、不採算、利用者些少☆	△	69.8.6	69.9.30			赤城大河―赤城山頂 (赤城大河―赤城山頂)	1.4	〃
㊨	68.11.4	69.3.29			武井―野村 (新井―野村)	2.0	自家用車の急増、不採算、利用者些少☆	△	69.8.29	69.10.7			貴船神社前―貴船神社 (桐生・大間々―貴船神社)	0.6	自家用車の台頭、貴船神社前までは別便あり
㊩	69.9.8		69.12.10		白草―畜産試験場 (大胡―畜産試験場)	3.5	利用者皆無	△	70.11.27	70.12.23			原一農場 (伊勢崎―大胡―農場)	3.9	自家用車の普及、民家は皆無☆
㊪	69.10.16		69.12.10		早川野水池―四辻屋 (桐生―奥沢―上板橋)	3.7	利用者皆些少、既設関連系統存在	△	72.8.23	72.10.6			製木入口―梨木温泉 (桐生・大間々―梨木温泉)	6.0	自家用車の普及、不採算、需要の低迷☆
㊫	69.9.8	70.2.19	70.3.1		込管戸―苗ヶ島 (大胡―苗ヶ島)	5.7	東武バスが40往復、自家用車の急増、不採算☆	△	73.1.23	73.4.4			畜産試験場―新井橋 (前橋―大胡―忠治)	5.0	学園都市計画の中止、忠治へは大部分自家用車
㊬	72.1.21		72.5.21		上板橋―忠治温泉 (桐生―忠治温泉)	10.0	ほとんどが自家用車利用、不採算☆	△	74.11.29	74.12.24	75.1.11		三夜沢―忠治温泉 (伊勢崎―忠治温泉)	2.6	人家は少なく自家用車普及、村営バスで代替
㊭	72.9.8		73.2.1		大胡―大間々(上板橋)	11.4	電鉄線と併行、自家用車の増加	△	74.11.29	74.12.24	75.1.11		苗ヶ島―原 (伊勢崎―大胡―原)	0.5	人家は少なく、自家用車普及、徒歩連絡可能
㊮	74.7.27		75.3.1		幼稚園―湯ノ口 (粕川―湯ノ口)	4.2	人家まばらで通学生徒以外利用者皆少	群馬バス							
㊯	74.7.27		75.3.1		関一―大間々(西桐生) (上板橋―西桐生)	12.1	西桐生―大間々、西桐生―大間々、大間々―上板橋、大間々―上板橋、大間々―上板橋、大間々―上板橋	□	69.10.23	69.11.25			小坂子―滝窪口 (前橋―滝窪口)	1.9	
㊰	74.7.27		75.3.1		室沢―前原 (粕川―大間々)	1.6	終便のみが運行するルートで利用者皆無	□	72.2.25	72.8.21			膳沢町内 (前橋―小坂子)	1.2	

注：空欄は資料確認できず、期日や内容が不詳。☆は申請理由を本文で引用したもの。

図-3 1960年代後半～70年代初旬にかけての上毛電鉄沿線から赤城山南麓地域のバス路線廃止とその申請の概要

小が始まる1960年代末期以降、いち早く廃止される傾向にあった。とりわけ、上電バスのバス路線免許キロは、1953年3月には鉄道沿線の前橋―大間々・桐生市内間のみの31.2km、1969年3月には139.95kmと、短期間で急増したが、その後わずか1年の間に全免許路線の約3分の1が廃止され、路線バスの補助制度が確立する以前の1975年半ば²¹⁾までに桐生・大間々地区全路線が休廃止される等、免許キロは最大時の3分の1強に減少し、短期間で極端な増減をみているのである(表2)。

研究対象地域では、1968年にバス路線拡大→縮小に転じることがわかるが、その後1975年までに廃止された区間とその申請理由等を図3と付表に示す。赤城山でまずケーブルカーの廃止に伴って、それに接続したバス路線(△△、以下図3の表記番号に対応)が廃止されたが、上毛電鉄沿線では、最初に上電バス3路線(大胡―東善入口間○、粕川―東小保方間○、新里―野村間○)が廃止された(69年4月8日)。その申請書に記された廃止を必要とする理由は以下の通りであった。

弊社は前橋市と桐生市を結ぶ25.4kmの電鉄線を核に、免許料126.55軒、運行系統数31によるバス事業経営を行なっておりますが、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、経営の合理化をはかるため、人員の削減、ワンマンバス化の促進等を実施すると共に、不採算路線の整理統合、減回を昭和42年3月に粕川営業所管内、更に同年9月前橋営業所管内に於いてそれぞれ実施いたしました。一般社会情勢の変動と産業経済の高度成長に伴う人件費を始めとする諸物価の暴騰は、一層大幅に伸張している現状から、今後一段と深刻の度を加えるものと考慮されますので、事業の維持安定を図るため、長年培養育成をはかってもな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料当り収入10円前後の路線 大胡―東善間2回、粕川―東小

保方間2回、新里―野村間の三路線 料程21.0軒を廃止いたしたく本申請に及びました(路線の区間料や運輸開始日は省略)。

この申請書には、「自家用自動車の増加、その他の理由により利用者は皆無に等しいので廃止はやむをえない」旨の3路線沿線9市区町村長の意見書が添付されていた。また、東武バスと競合で路線延長された上電バス苗ヶ島線も69年(㊤)中に廃止されるがその申請理由は次の通りであった。

大胡―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、弊社の運行路線は、大部分が非舗装部分(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。

一方、苗ヶ島経由で赤城農場まで運行された東武バス(△)も、70年に早々廃止申請されるが、その申請理由は以下の通りであった。

本廃止申請系統は、(中略) 苗ヶ島地区と大胡町、伊勢崎市を結ぶ路線として、沿線の居住者及び赤城農場の職員および外来者の利便を図るべく運行開始いたしました。本廃止申請路線の終点赤城農場停留所の近辺は民家は皆無であり、農場の職員は自家用車で通勤しているため、その利用状況はほとんど皆無の状態でありますので、原―赤城農場間の路線及び系統の廃止を致したく、本申請に及びました。

また、72年に提出された梨木温泉の廃止申請書(△)には、次の理由が記されていた。

本計画にて廃止しようとする赤城駅～宿廻～梨木温泉線は、赤城山北東部に位置する梨木温泉への保養と景観を兼ねての観光旅行を主体に昭和27年に運行開始し、地域および観光旅客の利便に寄与してまいりましたが、近時急速に普及した自家用車によって需要客は減少の一途をたどり、(中略) 昭和46年4月に当初の運行回数4回から2回に減回し、収支改善に努力いたしましたが、依然として収支の均衡がとれませんので、本系統の好転も望めない折から、本路線を廃止して経営改善を図りたく本申請に及びました。

このように、道路整備や地域住民の要望でバス路線が延長されたが、廃止に際しては、人家・利用が皆無なことや、自家用車の普及がその主な理由であるものが多い。また、申請書には、競合して延長された路線に関しては、延長する時は他社のバスのことは地元の要望にも申請理由でもほとんど触れられないのに(他社のバスがすでに走っていたり申請されている場合、新規の申請できなくなることを懸念したと考える)、廃止のときは、他社のバスが走っているため、廃止しても影響ない旨が記される傾向にある。いずれにしても、競合して勢力圏を拡大するため、かなり無理して延長された傾向が強かったことや、もともと需要の乏しい路線まで延ばしてしまった傾向がある。また、当初多少の需要があっても、地方や農山村地域では、まもなく自家用車が急速に普及したために(図4)、バス利用者は顕著に減少していくので、バスの事業計画

表-2 上電バスの路線バス免許キロの推移と事業の盛衰

年	免許キロ(km)	主な路線変遷の動向
1953	31.2	自社鉄道沿線と桐生市内のみ
1955	42.4	伊勢崎方面へ延長
1957	43.5	
1959	88.4	赤城山南麓へ路線進出(板橋・滝窪など)
1961	93.3	
1963	100.0	
1965	114.47	競合路線へ延長(苗ヶ島・畜産試験場など)
1967	126.55	
1969	139.95	路線免許キロ最大
1970	95.85	不採算8区間廃止
1972	95.85	
1973	72.05	大胡以東自社鉄道沿線廃止(73.2.1)
1975	55.85	桐生・大間々方面の路線全廃(75.3.1)
1985	40.65	
1995	7.4	95.4.8バス路線全廃

各年3月末日現在の数値で上毛電鉄提供資料より作成

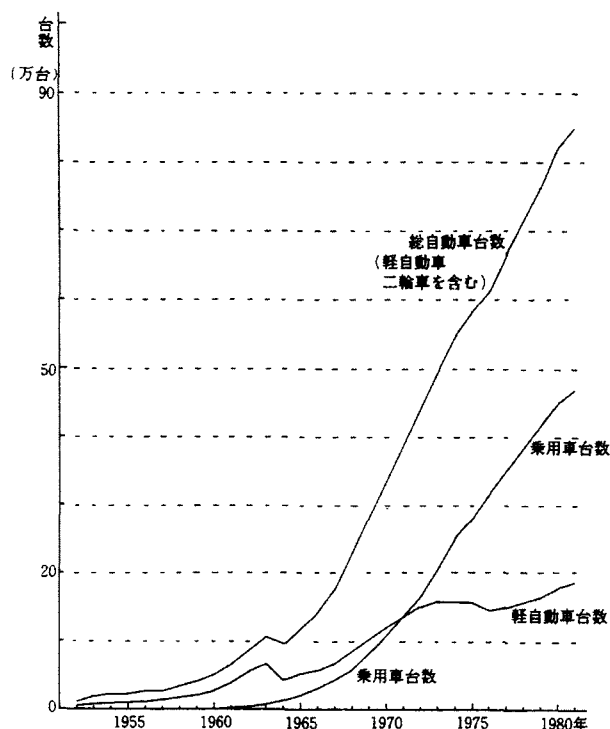


図-4 1950～70年代における群馬県の自動車台数の推移
資料：『群馬県統計年鑑』各年版

の転換は急であり、路線バスが多くの住民の足としての使命を十分果たした期間は短かった。

4 都市間連絡輸送(前橋－桐生間)の路線バスと交通事情の関係

前橋市は、県庁所在地で現在人口は約28万人¹⁶⁾、群馬県内第1位の中心都市である。桐生市は、現在は約12万人だが、昔から両毛地方の主要繊維工業都市で、1960年代は今より多い、約13万人を有し、前橋・高崎と大差ない東毛の中心都市だった(後に太田市や伊勢崎市にぬかれ県下第5位)。前橋－桐生間の旅客需要は、群馬県内有数の区間で、国鉄両毛線と上毛電鉄、現在の国道50号(両都市の連絡道路)を走る東武バスの3者が運行されていた。

3者の利便を比較した場合(表3)、路線バスは、1958年は、所要時分・運賃・本数とも、やや不利だった。しかし、64年には、若干のスピードアップと顕著な増発により、3者の利便は拮抗し、バス運賃は両鉄道と同じ80円を維持したので、定期の割引率の高い高校生以下の通学利用以外、とりわけ移動の起終点が駅から離れている場合は、バス利用の方が便利だし、この頃が路線バス全盛期だった。しかし、1970年には、バスはスピードダウン(前橋－桐生駅間利用で55→65分)した上、運賃が割高になる等、利便はかなり低下した。この間、上毛電鉄の利便は現状維持、両毛線は1968年に全線電化されて大幅にスピードアップ(45→32分)して、利便が大幅向上しているのである。

前橋－桐生間のバスは、その後運賃が急騰、1972年に中間の二の宮で約3分の1の便が系統分割され、両都市間利用の利便は一層悪化した。一方、国鉄両毛線は、運賃・本数と

表-3 国鉄両毛線・上毛電鉄・路線バスの前橋－桐生線の運行利便の推移

年	項 目	国鉄両毛線	上毛電鉄	路線バス(東武)
1958	所要時分 ¹⁾ 運行回数 運賃	45分 22回 70円	45分 32.5回 70円	60(85～87)分 17.5回 80円 ³⁾
1964	所要時分 ¹⁾ 運行回数 運賃	45分 24.5回 80円	45分 36.5回 80円	55(80)分 23回 80円 ³⁾
1970	所要時分 ¹⁾ 運行回数 運賃	32分 28.5回 120円	45分 36.5回 120円	65(90)分 33回 160円 ³⁾
1976	所要時分 ¹⁾ 運行回数 運賃	32分 27.5回 150円	45分 36.5回 320円	77(102)分 20+8回 ²⁾ 700円 ³⁾

注1) 国鉄両毛線：全普通列車と見わたしたうえでのおおむね平均所要時分

上毛電鉄：所要時分は、全列車ほぼ同じ

路線バス：前橋駅－桐生駅最寄バス停間のおおむねの所要時分

()内は運行系統起終点間の所定所要時分

(1958・64年は下小出－桐生天神町)

(1970～76年は北前橋－桐生天神町)

前橋駅－下小出・北前橋間約15分所要

桐生駅最寄－桐生天神町間約10分所要

2) 前橋－桐生直通が20回で、8回は、ほぼ中間地点の二の宮でのりかえ(一応接続はしていた)

3) 上記の全運行系統区間の運賃を表記したが、両市の市街地・駅間でも大差はない
資料：時刻表、群馬陸運事務所等の資料による。

もしばらく現状維持し、路線バスよりもずっと利便は良好となった。1976年には、運賃も所要時分も、バスは明らかに不利になり、バス離れが確実に進んでいったことは確かであろう。

当時の道路事情を解明することは困難だが、国道50号は、前橋市より北関東の繊維工業都市を通過して水戸市に至る幹線道路で、元来交通量は多かったのに、国道昇格は1963年と比較的遅く、整備の着工は68年、すなわち車が急速に増え始めた以降となったし、桐生市街地には鉄道との平面交差があったため、1960年代後半には部分的に渋滞は顕著となっていた¹⁷⁾という。表3の1970年以降のバスの所要時分の増加は、道路混雑によるところが大きいと考えるが、時間帯の関係なく一律増分されていた。となると、朝夕渋滞が顕著だと遅れ気味になるし、早朝夜間の道路がすいた時間帯は、時間調整しながらゆっくり走っていたことになろう。旅客がバス→鉄道に移る要因は鉄道のスピードアップ等利便向上やバス運賃の急騰によるところが大だったといえようが、バスは時間帯による所要時分の調整等で、利便を確保する余地はあった(早朝夜間は所要時分を短縮して、郊外から市街地や駅へのアクセスの利便を図る等)。

このように、都市間を走る幹線バスについては、自家用車の普及による道路渋滞でバスが不利な社会情勢に流されるままの運行を続けたことも、バス離れを早めた要因と考える。

5 おわりに

1950～60年代、すなわち、地方の路線バスが発展から衰退に向かう過渡期におけるバス路線の変遷と、道路・鉄道事情や自家用車の普及等、バスを取り巻く交通事情の関係を、路線バスの縮小が顕著だった群馬県中東部の上毛電鉄沿線か

ら赤城山にかけて、その観光開発と南麓地域のローカルバス路線、都市間の幹線バスだった東武バス前橋－桐生線について考察してきた。

そこには、それまで数キロの道程を徒歩移動だった農山村集落へ道路が整備され、住民よりバス運行が要望されるなかで、路線バスが運行された傾向が考察された。しかし、複数のバス事業者が競って路線免許争奪を繰り返し、元々需要の少ない地域へ無理して路線を延ばしたこと、まもなく自家用車が急速に普及したことなどにより、バスが多くの住民の足として走った時期はわずかだった。そして、自家用車の普及や乗客些少による不採算等を理由に、廃止に向かう路線が続出していった。

一方、東武バス前橋－桐生線は、バスの主要幹線で、一時期、道路整備によってスピードアップされ、バス全盛の1960年代前半には、所要時分や運賃等の利便で両毛線や上毛電鉄と同等になったため、両都市間連絡の需要も相当担うようになり、本数は急増している。しかしその後、自家用車の普及はもちろん、道路混雑に伴う所要時分の増加が生じ始めたり、運賃の高騰等の悪条件が重なったため、旅客は再度両毛線にシフトするようになって、利用は低迷していくのである。

本研究で取り上げたバスと道路や鉄道等の交通事情の変容との関係、それに付随した運賃や所要時分等、バスの利便を左右する要素について、本研究で考察された傾向は程度の差こそあれ全国的に見られる傾向であり、今後多くの事例研究が必要であろう。また、この頃同時に進展していたワンマン化等の合理化や労働組合との関係も、地方の路線バスが過度に衰退してしまった要因につながったと考える。そして、1960年代の路線バスが転換していく時期、バス事業者や地方自治体が、その変化に対応できなかったことも、利便の低下や利用者の減少を招き、それが悪循環につながっていくのである。そうした路線バスを取り巻く交通事情や他の社会状況の変化に伴うバスへのマイナス要因は、地域毎に多様で、群馬県はじめ北関東、とりわけ、戦後に道路整備が急速に進んだ山麓地域や鉄道に並行する都市間路線に顕著で、極端な路線バスの縮小につながっていったと考える。これらに関して、土木史の領域でも研究課題になると考えるが、同時に土木計画学、交通経済学等、路線バスの効率的運用や活性化が研究される分野を中心に、この時期の路線バスの変遷事情の事例研究と総括的事項に関わる考察を重ねて、今日の路線バスのあり方や活性化、将来展望に関わる考察にも反映させることが重要と考える。

謝辞：本稿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御教示を戴きました。また、東武鉄道(株)群馬運輸事務所や上毛電気鉄道(株)等で、たくさんの資料を調査・閲覧させて戴きました。付記して厚く御礼申し上げます。

参考文献と注

1) 岡並木：新しいバス、高速道路と自動車14-10, pp.7～14、

1971

新谷洋二・柏木正和：地方都市の交通渋滞とバス輸送一
日立市の交通実験を評価する、運輸と経済41-7, pp.33～
41, 1981

2) 川上光彦・山口高志：バス停におけるバリアフリーのた
めの文字情報の視認性に関する実験的研究、土木計画学
研究論文集21-4, pp.837～846, 2004

3) 磯崎晶光・吉村充功・奥村誠：都市近郊デマンドバス運
用に関する理論的考察、土木計画学研究論文集21-4, pp.
847～852, 2004

4) 地理学の分野で、地域交通史的要素を含む主要論文
有末武夫：伊豆半島のバス交通、地理学評論26-11, pp.
486～493, 1953

福留邦洋：過疎地域における公共交通網存続の背景
－秩父地方を事例として－、学芸地理第50号, pp.79～98、
1996

中牧崇：群馬県松井田町における路線バス廃止後の住
民の対応、新地理45-2, pp.20～34, 1997

中牧崇：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42-1, pp.27～37, 2001

5) 鈴木文彦『路線バスの現在・未来』、『同PART 2』、グ
ランプリ出版、全300P・307P, 2001

鈴木文彦『バス車両の進化を辿る』、グランプリ出版、全
236P, 2003

6) 大島登志彦：群馬県におけるバス路線網の変遷、新地
理31-2, pp.1～24, 1983

7) 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, 1991

8) 大島登志彦『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、全184P, 2002

9) 現在長野県上田市に本社をおき、その周辺に路線バスを
運行する上電バス(株)は、近年上田交通(株)よりバス部門を
分社した会社で、当時の上電バスは、関東甲信越では上毛
電鉄のバスに限定された。

10) 群馬県を代表する3つの山の総称で赤城・榛名・妙義をいう。

11) 大島登志彦：上毛電気鉄道の地域社会殿関連とその変
遷、鉄道史学第12号, pp.7-15, 1993

12) 『東武鉄道六十五年史』東武鉄道、全1013P, p.480, 1964

13) 『群馬県企業局二十年史』群馬県企業局、全809P, p.640、
1978

14) 申請書に記された申請理由の原文に、一部句読点を補
充、一部解明しやすい表現にして記載した(以下の引用も
同様)。

15) 平均乗車密度5人未満(第3種生活路線)の補助制度
が1975年度に確立するが、それ以降、全国的にバス路線の
廃止は従前に比べて少なくなる。

16) 2004年より市町村合併が進むが、それ以前の概ねの数値
を記載。

17) 『高崎工事50年史』建設省関東地方建設局高崎工事事
務所、全454P, pp.262～269, 1984