

バス事業縮小期における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 between two Cities.
—Case Study of some Bus-routes from Takasaki or Maebashi City in Gunma Prefecture—

大島登志彦**

By Toshihiko OSHIMA

かつて地方のバス事業者の大きな収入源だった幹線都市間バス（十数キロ程度の都市間に頻繁に運行される路線バス）は、昭和後期（1970～80年代）を通して、農山村地域にもまして衰退する傾向にあった。その過程における、バスの運行実態や並行する鉄道との関係（運賃や利便性の比較など）の変遷、バスの合理化に伴う弊害などを解析して、今日の地方のバス事業の経営や政策に内在する諸問題の一端や、都市間の公共交通不便地区発生の問題などを、群馬県高崎・前橋市を中心としたバス路線で事例研究する。

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に急速に減少していく傾向にあった¹⁾。とりわけ群馬県は、継続的に、自動車の普及率が都道府県別で全国一であるとともに、乗合バスの輸送人員や輸送分担率の減少割合が全国一で推移してきた²⁾。また、この間のバス離れに並行して、統計的には把握できないが、人件費の高騰や労働条件の改善が要求されたため、バス事業は、全国的に旅客の減少とコストの増大→不採算→運賃値上げや利便の低下→旅客の減少、という悪循環を繰り返した。

バス離れの最大の要因は、言うまでもなく、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、その利便性が路線バスの需要を減少させていった。しかし、独立採算制を前提としていたバス事業が、バス離れによる減収やコストの増大を、当時の物価水準はもちろん、旧国鉄（以下単に国鉄と記す）の運賃やガソリン代を大幅に上回る水準の運賃値上げで対処したことや、減回や路線廃止等利便の悪化、ワンマン化等の合理化に加えて道路渋滞による非定時性やスピードダウン等で、サービス水準の低下が並行して進展したことも、バス離れを促した重要な要因だったと考える。一方、この時期、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、群馬県内各線では、それに加えて電化・複線化でスピードアップされる。したがって、鉄道沿いの地区で、バスから鉄道への旅客の転移も少なからずおこっていたと思われる。

路線バスの縮小が進むなかで、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考察した研究は、複数の学問分野で論じられてきたが、従来それは主に農山

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の空白地域や新設の公共施設のアクセスを改善するためのコミュニティバスの計画・誕生や、規制緩和と政策に関連して、路線バスの活性化に関わる問題は、近年土木計画学委員会のなかの重要な分野として、多くの研究発表がなされており、2005年6月には、同委員会のなかで生活交通サービス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を基軸としたアプローチから研究を進めてきた⁴⁾。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から一転して衰退に転じる時期におけるバスの実態と交通環境の傾向や問題を考察して、将来展望に生かすべく指針でも研究を進めてきた。その研究では、よりミクロな地域におけるバス路線や地域の事情の具体的変遷に問題意識を向けて、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、自家用車が市民に普及し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しすぎたり、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に大きく作用したことなどを、検証した⁵⁾。

本研究では、地方の都市間のバス事情の変遷に焦点を当てて考察を進める。すなわち、十数km程度の地方の都市間を連絡する路線バスは、かつて多くの需要の下で頻繁に運転される「ドル箱路線」（本論では幹線都市間バスと記す）といわれ、地方のバス事業者の大きな収入源だった。しかし、昭和後期のバス縮小期を通して、全バス事業の中核から、農山村地域にも増して凋落する傾向にあり、そこには今日の地方のバス事業全体の衰退や収益の悪化の大きな要因が、内在すると考えられるのである。そこで、地方の幹線都市間バスの複数の路線を事例として、バスの運行実態や並行する鉄道との関係（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に伴う弊害などを考察していく。その際、単なるモータリゼーションの進展とは別の観点から、

*Keyword：幹線都市間バス、運賃高騰、合理化、バス離れ、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)

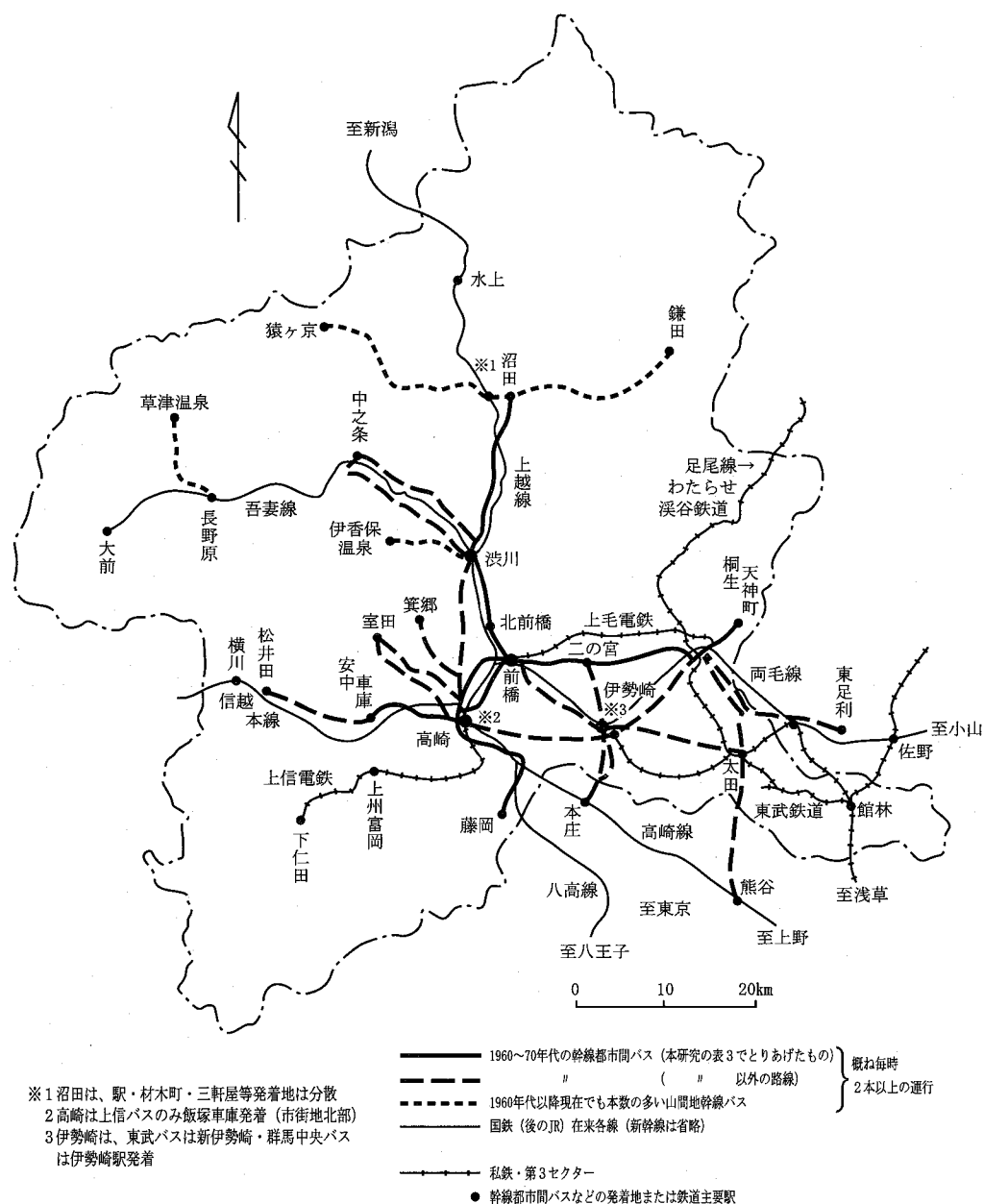


図1 1960～70年代の群馬県内の主要公共交通網

地方の幹線都市間バスが、バス縮小期の1960年代末から80年代を通して顕著に衰退した実態とその要因を解明して、地方のバス事業の経営や政策に内在する諸問題の一端を考察することを、本研究の目的とする。あわせて、かつて公共交通便利地域だったのに、今日では鉄道駅にもコミュニティバスにもカバーされない市町村境界域や鉄道駅の間地域に、交通空白地区が発生している問題などを提示する。

研究対象とする地域やバス路線は、バス輸送人員の減少や分担率の低下の顕著な群馬県を中心2大都市の前橋・高崎を起点とする十数km程度の都市間として、両都市間や両都市と藤岡・安中・渋川・沼田・桐生等を結ぶ路線、やや長距離（30km程度）の前橋・桐生・沼田線を主な事例とする（図1）。研究を進めるうえでの基礎資料は、群馬陸運支局（旧群馬県陸運事務所）や各バス事業者にて調査させていただいた運行状況や運賃に関する資料、それらの部社の年史などを検索して、運行状況や運賃の変遷を

解明し、各々の都市間路線の全般的傾向や、個別の差異（並行鉄道の状況やバス事業者の問題等）を考察していく。

2 路線バス全盛の1960年代前半までの地方の都市間連絡公共交通の概要

本章では、地方の都市間連絡において、1960年代までの地方の鉄道（国鉄）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、当時の幹線都市間バスの意義を、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バス

わが国の鉄道の定時性は、昔から世界的に高水準を保ったといわれるが、1960年代頃までの国鉄の都市間ローカル列車は、概して現在より格段に利便性が悪く、車両も旧態依然で速達性も乏しかった。これは、走行環境が今より悪

い中で、長距離列車や貨物列車が優先されて、ローカル列車はその合間を縫って運転される傾向だったことにもよる。そのため、国鉄は、割引率が高い通学定期には定常的に利用されたが、定期外利用では、数十km以上の長距離の利用が主体で、十数km程度の都市間移動には適さなかった。また、地方都市間を走る民営鉄道は、本数・駅の数とも国鉄より多かったが、車両や設備が近代化されないまま、乗合バスが高度成長する過程で、「鉄道は便利なバスに乗客を奪われた」といわれる状況のなか、地方私鉄は路線バスに需要を奪われて、相次いで廃止されている。

一方、1950～60年代にかけての十～三十数km程度の都市間を走るバスは、バス事業全体の好況にあわせて、増発されて終発も遅くなる等、利便が向上して利用者は急増し、バス全盛の1960年代は、「ドル箱」といわれて、有効に機能した幹線ルートに成長していった。当時、幹線都市間バスは、都市の中間に相当の需要があった。加えて当時の都市間連絡交通として国鉄ローカル列車と比較すると、運賃や所要時分、終発時刻で両者は拮抗していたが、運行頻度は、時刻表を必要とせぬ程バスが頻繁に運行されていたので、生活交通の主力となっていたと考えられる⁶⁾。

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のは、当時の鉄道が、中距離の移動でも利便や速達性やサービス水準の面で、決して良好でなかったためと考える。群馬県内でも、東武バスを主体に、群馬県内の都市や観光地と東京を直結する路線長100km以上の長距離急行バスが運行されていた。鉄道輸送事情が良好でなかったことや、道路整備が進んで車両性能も向上してバスの長距離運転が容易になったため、バスの快適性とスピードアップが図られたことにもよろう（表1）。

（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った。群馬県内の国鉄各線の電化事情をみると、1962年に信越本線高崎－横川間、1967年に長野原線渋川－長野原間、1968年に両毛線全線が、それぞれ電化される。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ている。複線化についても、1963～66年にかけて上越線、65～68年にかけて信越本線の県内全線が複線化される。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、県内各線とも、所要時分はかなり短縮された（表3の1964年と1970年の所要時分の比較）。

一方路線バスは、自家用車が普及して、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く。この傾向は、まず長距離急行バスに現れ、1960年代後半にそのほとんどが廃止されていった。乗合バスが生活交通の主体だった時期には、これら急行系統の運行意義は大きかったが、道路渋滞でメリットは薄れ、経営的にも利便性からも存続意義は消失し、廃止されていった（表1）。

しかし、1970年までは、まだバス事業者に勢いは継続しており、バスは全盛期同様の利便を確保していた。輸送人員でも、1964年度がピークだが、69年までは横ばい、事業規模では、1968～69年がピークの地域や会社が多い。また、当時の新聞記事を考察すると、1966年には、高崎－前橋間に国道17号のバイパスが開通するに際して、この地域のバス会社がこぞって免許申請した⁷⁾ことから、まだ発展基調にあった。一方、67年に東京と群馬県内を結ぶ急行バスが縮小され（表1）、68年には、当時最大の運行頻度でドル箱といわれた前橋－高崎線（芝塚経由）が合理化目的でワンマン化される⁸⁾等、全盛に対する陰りと合理化が交錯する。しかし、国鉄のローカル列車の本数は、もともと少ないなかで、横ばいまたは微増にとどまっていたし、自家用車もまだそれ程普及していなかった。また、バスは運賃面でも、1970年近くまでは、初乗り15円・賃率5円程度で鉄道と大差なかった。そのため、バスの優位はまだ継続していたと考えられ、バス利用者が減少していく要因は少なかった⁹⁾。

3 1970～80年代における幹線都市間バスと国鉄ローカル列車の運行情勢の変遷

1970年代に入ると、急速な「バス離れ」が始まり、群馬県内の路線バスの輸送人員は、頭打ちから急速な減少傾向に推移する。すなわち、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年にはやはりその凡そ4割の約2,500万人に

表1 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－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－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）－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 ケ 京－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－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－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・苗場発休日のみの運行に縮小。

東武鉄道(株)群馬運輸事務所の提供資料や『東武鉄道六十五年史』（東武鉄道、1964年）より筆者作成

表2 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	...
1965	14,757	1,168
1970	13,973	1,142
1980	5,833	838
1990	2,538	534
2000	806	284

資料：『ぐんまの交通』（群馬県交通政策課、2005年）

と、急速に減少していくのである。ただし、車両数の減少率は、1980年代以降の方が顕著なので、バス事業規模全体の急速な縮小は、むしろもう少し遅い時期だったといえよう（表2）。

(1) 幹線都市間バスの急速な衰退

この間、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輸送事情や運賃の変遷を、表3に示す。

表3 群馬県内の都市間を事例としたバスと鉄道の輸送事情の比較とその変遷

(…データ未入手等で不祥
—運行されなくなっている)

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	1976年	1982年	1988年	2000年
高崎—前橋 群馬バス 群馬中央バス (12.0km) (9.8km)	運行回数 ²⁾¹⁾ バス 旧道経由 バイパス経由	69+23 (回)	114+37	114+37 55+55 (回)	87+37 46+55	70+32 43+45	48+23 32+32	—+30 —+8
	鉄 道	29.5 (回)	33.5	39	36	36.5	54.5	59
	終便時刻 バス 旧道経由 バイパス経由	— 22:02	— 23:00	23:00 21:07	22:00 21:07	22:00 21:05	21:44 21:00	21:00 18:15
	鉄 道	23:40	23:25	23:07	22:50	22:44	23:48	0:02
	所要時分 バス 旧道経由 バイパス経由	35 (分)	35	35 35	35 35	40 40	40 40	35 40
	鉄 道	15 (分)	15	14	14	14	14	14
高崎—藤岡 (飯塚 車庫) 上信バス (20.3km) (11.7km)	運行回数 バス	78 (回)	93.5	82	66	36	24	—
	鉄 道	11 (回)	17	16.5	16.5	16.5	20.5	20
	終便時刻 バス	21:50	22:40	22:40	21:40	21:00	21:00	—
	鉄 道	21:15	21:26	21:34	21:56	21:58	22:15	22:26
	所要時分 バス	40 (分)	35	...	...	40 (60)	40 (60)	—
	鉄 道	16 (分)	16	16	16	16	15	14
高崎—安中 (安中 車庫) 群馬バス (11.8km) (10.6km)	運行回数 ²⁾²⁾ バス	37+20 (回)	48+40	48.5+45	53+23	27.5+19	27.5+16.5	8
	鉄 道	11.5 (回)	18	16.5	15.5	16.5	26.5	24
	終便時刻 バス	21:40	22:30	22:30	22:05	21:50	21:50	19:06
	鉄 道	21:52	22:27	22:40	21:57	22:18	22:39	23:03
	所要時分 ³⁾ バス	40 (分)	35	35	35	40	42	42
	鉄 道	25 (分)	18	14	13	13	12	12
前橋—渋川 東武バス(渋川新町) ↓ 関越交通(渋川駅) (15.2km) (16.3km)	運行回数 ²⁾³⁾ バス	73 (回)	90.5	54.5	54.5	46	75	68
	鉄 道	16.5 (回)	23	23	25	26.5	33.5	34
	終便時刻 ⁵⁾ バス	22:10	22:40	22:35	22:20	22:17	21:10	22:25
	鉄 道	21:30	21:00	21:14	21:27	21:19	22:05	22:38
	所要時分 ³⁾ バス	35 (分)	32	35	40	37	37	34
	鉄 道	30 (分)	30	25	25	25	23	20
前橋—沼田 (沼田材木町) ↓ 沼田三軒屋 東武バス (37.7km) (36.6km)	運行回数 ²⁾⁴⁾ バス	31 (回)	48	48	30+13	20+11	—	8 ⁶⁾
	鉄 道	13.5 (回)	14	14	14	15.5	18	18.5
	終便時刻 ⁵⁾ バス	21:20	21:40	21:40	(21:20)	(21:15)	—	20:00 ⁶⁾
	鉄 道	21:30	21:00	21:14	21:27	21:19	22:05	22:38
	所要時分 バス	95 (分)	95	90	100	101	—	60 ⁶⁾
	鉄 道	60 (分)	60	50	50	50	45	42
前橋—桐生 (北前橋)(桐生 天神町) 東武バス (33.2km) (29.0km)	運行回数 ²⁾⁴⁾ バス	17.5 (回)	23	33	20+8	12+6	—	—
	鉄 道	22 (回)	24.5	28.5	27.5	26.5	—	—
	終便時刻 バス	20:15	20:40	20:00	20:05	19:35	—	—
	鉄 道	23:19	23:07	22:40	22:36	22:35	23:09	23:14
	所要時分 ³⁾ バス	60 (85) (分)	55 (80)	65 (90)	77 (102)	72 (97)	—	—
	鉄 道	45 (分)	45	32	32	30	30	30
	運 賃 バス	80 (円)	80	160	700	880	—	—
	鉄 道	80 (円)	80	120	150	380	460	480

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 1970年までは他に伊香保・中之条発着もある。

2)-4直通+乗継便。

3) バスの所要時分は、各々の系統の所要時分だが、市内を長く走る高崎—藤岡と前橋—桐生は、駅—駅周辺間の推計時分を () で記載。鉄道の所要時分は、全便を見渡した概ねの所要時分。また、前橋—渋川と前橋—沼田は新前橋乗り換え（乗車時分+10分程度）。

4) 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。

バスの運賃は、表記の年に値上はされていない。また注3)の記載に関わらず、系統全区間の運賃を記載。

5) 前橋—渋川・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。

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）

『全国バス路線便覧』（関根利光、昭和33・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。

1970年以降、バスは運賃が急騰したばかりでなく、次第に減回されたり終便も早まり、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。そして、かつての幹線都市間バスは、全長30km以上の前橋－沼田・桐生線は88年には廃止されている通り、縮小から全廃に向かったし、全長十数kmなのに鉄道が極力不便（回数20回未満）な高崎－藤岡間や高崎－安中間などでも、本数は激減していった。高崎－前橋間についても、沿線に人家の少ないバイパス経由は利便性が喪失していったし、人家の多

表4 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	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	20	30	5 60	…
1970. 10. 8			7 70	57.1
1972. 9. 24			30	40
	8 00	…		
	9 70	26.0		
1974. 6. 26	40	50	13 40	51.4
			12 50	…
			15 80	62.9
1975. 9. 10	60	70	18 80	34.5
			16 80	…
			21 90	38.6
1977. 10. 7	70	90	23 50	23.6
			19 90	…
			26 20	19.6
1979. 10. 19	80	110	27 70	16.8
			23 30	…
			32 10	22.5
1981. 10. 9	100	130	30 90	12.0
			26 50	…
			38 10	10.0
1983. 10. 1	100	140	33 90	9.5
			29 80	11.7
			38 10	7.9
1985. 10. 1	120	150	37 50	10.5
			32 70	9.5
			39 60	3.9
1987. 10. 1	120	150	39 30	4.8
			34 30	5.1
			41 20	4.0
1989. 4. 1	120	170	40 40	2.8
			35 30	…
			42 40	…
1989. 10. 9	130	170	42 40	4.9
			36 90	4.4
			43 90	3.5
1991. 10. 1	140	180	44 50	5.5
			38 50	4.6
			44 90	2.3
1993. 10. 1	150	190	46 50	4.5
			40 10	4.4
			46 50	3.6

・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（県北西一部除く）

『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。

い芝塚経由も、本数は激減していった。

この間の鉄道の利便性は、横ばいまたは若干回数の減少や終便が早まる傾向にもあったが、定時性や終発時刻は維持され続けた。そして、民営化を前提とした1986年のダイヤ改正に際して、都市間区間で増発されたり終便が遅くなる等、利便性は格段に向上すると、都市間の公共交通利用は、ほとんどが鉄道に転移したといえる。利用状況についても、個々の利用データを入手したり調査することは不可能だが、沿線の間需要を満たすための最小限の運行に縮小されていったと考察できる。

なお、前橋－渋川間だけは、本数や利便はそれほど損なわれていない（表3）。その要因は、鉄道では迂回ルートで乗り換えも強いられる上、沿線に人家や群馬大学など新たな公共施設が多いため、都市間連絡機能、沿線の需要とも、比較的多いことによると考える。

（2）幹線都市間バスの衰退に伴う公共交通空白地域

鉄道（国鉄）沿線の公共交通による都市間移動は、バスから鉄道利用にシフトできたが、国鉄線、とりわけ群馬県内は駅間距離が長いと、鉄道沿線でも、駅間に住む（目的とする）鉄道利用が困難な住民は多い。幹線都市間バスの利便の悪化は、両都市間の利用に限らず、こうした駅中間や自治体の境界域の公共交通の利便を損ねていった。近年は、多くの自治体がコミュニティバスを運行する傾向にあるが、それは、該当自治体内に限定されるため、自治体の境界領域で都市間バスのみに頼っていた地域は、コミュニティバスの恩恵も受けられずに、公共交通空白地域になった状況も見逃せない。

4 幹線都市間バスの衰退要因と諸問題の考察

1970～80年代、地方の路線バスは、概して縮小・衰退の一途を辿り、山間地域はもちろん、都市域でも、廃止されたバス路線は多い。しかし、前章で考察した幹線都市間バスの衰退状況は、農山村地域や路線の縮小を上回る勢いで進展した傾向にある。本章では、幹線都市間バスの急速な衰退要因やそれに関わる諸問題を、モータリゼーションの進展以外の観点から考察・解明していく。

表5 国鉄運賃の改訂状況

実施年月日	最低運賃	旅客運賃表	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なので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。

（１）乗合バス運賃の高騰と国鉄運賃

乗合バスの運賃及びその改定（値上げ）の経年変化を調べて一覧したものを表４に示す。これを概観すると、1960年代までは、初乗り10円・賃率3円台が維持され、概して安定していたが、1970年代以降、ほぼ2年ごとに値上げされている。賃率や値上げの割合は、事業者毎に若干異なるが、大勢は県毎に同時・同水準で進捗しており、とりわけ、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%を超える大幅な値上げが行われた。その結果、バス運賃は10年足らずの間に3倍以上に急騰した傾向にあり、この間オイルショックによる諸物価の高騰もあるが、消費者物価指数を大きく上回る上昇であり、猛烈な割高感と鉄道運賃との格差も生じた。それに加えて、当時は、（２）（３）項でも考察するバスに対する社会的批判も大きく⁹⁾、地方におけるバスは、かつての「安くて便利」の常識は崩壊して、「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」乗り物という認識が強くなっていた。1980年以降は、値上げ幅は概ね10%以下の水準で推移したが、70年代の猛烈な高騰で異常な割高感をもたらしてしまったし、2年毎の改定は継続したので、1993年までにさらに2倍程度に上昇していった。

バスと対比とすべく国鉄運賃の経年変化を、表５に一覧する。61・66・69年に若干の値上げはあったが、バスが急騰し始めた1970年代前半の値上げが、74年23.2%の1回だけに留まっている。1964年以来約10年間の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のである。また、従来から国鉄運賃の改定が国会の議決を要して、運賃値上げ法案が度々国会で廃案になってしまい¹⁰⁾、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３～５）。

国鉄運賃はその後、1976年に50%以上の大幅値上げされ（75年には大幅な料金改定が行われた）たのに続いて、1977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年以降から86年まで毎年のように運賃改定されている。しかし、毎回の値上げ率は低かったし、70～74年に大幅に値上げされたバスに比べて、立ち上がりの段階で格段に低水準だったために、概して割高感は弱かったし、バスに比べれば格安の状態が続いた。

このように、モータリゼーションが急速に進む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、国鉄とバスが並行す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、国鉄が並行しなくても、平野部では、高校生を中心に、割高なバス利用を避け、相当数が自転車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域の幹線ルート（図１）においては、自転車の利用が困難なため、運転免許のない高校生以下の通学はバスに頼らざるをえない状況も続いた¹¹⁾、バスに頼る観光客が相当数いたために、需要は極端に減少しなかったと考える。これらの路線では、1960年代に毎時1～3本程度の運行、すなわち幹線都市間バス

に比べると多少本数は少なかったが、以降あまり減回されていないのは、そうした要因のためと考える。

（２）合理化とそれに伴う利便の低下

この時期の路線バスの大きな変化のひとつに、車掌が乗らなくなったワンマンバスの急速な普及に特徴付けられる。ワンマン化の初期の目的は、表向きは車掌不足を解消することにあった。しかし、人件費が急騰する中で、2人乗務を1人にできるワンマン化は、当時のバス事業における最大の合理化となった。ワンマンバスは、1960年以降全国的に拡大し、群馬県では、1963年12月1日、群馬バスの前橋市内循環線で登場したのが最初である。ワンマン化は、当初均一運賃路線に限定して導入されたが、運賃区界の少ない大都市域では、申告制も含めて、1965年頃までにかなり進展していった。

しかし、その間運転手の接客教育が不十分のままだったし、運賃表や両替機能が十分整備されていなかった。そのため、乗客が運転手に怒鳴られたり、両替や運賃支払いに際してトラブルが度々起こり、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）によってまちまちだった。そのため、利用者がまごついたりと、その後バスを敬遠する人が多くなったことも確かである。にもかかわらず、群馬県内では、前橋－（バイパス）－高崎線の開通（1966年）時に前後して、多区間整理券方式が導入されて以降、多くのバス事業者の間では、ワンマン機器を搭載したワンマンバスを既成事実として、合理化の切り札として苦情をもみ消し、急速に進展させていく¹²⁾。こうして、群馬県の都市間路線は、1970年頃までに、東武バス以外多くはワンマン化され、短期間で車掌の乗ったツーマンバスは激減していった。

東武バスのワンマン化は、車掌要員の確保がそれほど深刻でなかったことや、労働組合が強力に阻止した経緯から、国鉄バスと並んで全国的にもかなり遅かった。しかし、逆に労働組合サイドからのワンマン化に伴う労働条件の向上（拘束時間の短縮と所定所要時分の増加等）もあったため、前橋－沼田線や前橋－桐生線のような、長距離幹線都市間バスにおいて、ワンマン化に際して利用者の利便性を大きく損なうケースも生じた。

前橋－沼田線は、ワンマン化（1973年1月20日）に際して、表６でみる通り、本数はほとんど維持されながら（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て（途中の渋川で運行が分断）しまい、利便性はかなり喪失した。これは、従来1行路（乗務員1日の行程）で直通2往復走ったのを、ワンマンでの2往復を労組サイドが否定して全ダイヤ1往復半となったこと、朝夕混雑時の割増所要時分確保と乗務員の休憩時間の確保から生じた結果である（前橋－桐生線も同様で、日中の便は中間の二の宮で分断）。

全国的に鉄道並行路線は縮小傾向にあったとはいえ、当時は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、時刻改正毎に一層不便なダイヤになる悪循環に向

表6 ワンマン化に伴う利便悪化の事例：東武バス前橋駅－沼田線の運行時刻の変化

ワンマン化以前	前橋駅発 沼田行	ワンマン化 (1973. 1. 20) 以降			
		前橋駅発 沼田行(無印) 沼田行(△印) ^{a)}	沼田発 前橋行(無印) 前橋行(△印) ^{a)}	沼田発 前橋行(無印) 前橋行(△印) ^{a)}	沼田発 前橋行(無印) 前橋行(△印) ^{a)}
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	20、45	10、35、55	12、32、52
13	00、20、40	15、35	10、30、50	10、35、55	12、32、52
14	00、20、40	00、30、55	15、35	10、35、55	07、27、52
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		15、40	
20	00、20、40	10、40	05、35	00、20、40	08、32、57
21	00、20、40	00、20	10、40	00、15	17、37、57
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－沼田線は前橋駅－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）。

かう傾向にあった。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が、この過程を通して、利便性より事業者・労働条件を優先させたダイヤ改悪を伴うワンマン化が、利便性を喪失させて利用者の減少も促進させたことは確かであろう。

（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、増発されたり終発が遅くなっただけでなく、ネットダイヤ化される傾向だった。一方、バスが縮小に向かう際には、減回や合理化経営の趨勢だったが、その過程でも、時刻表なしでも運行時刻が確実に読めるネットダイヤでの運行が継続されて欲しいことは言うまでもない。しかし、地方の路線バスによくあるケースとして、平均1時間に1本程度まで減回されるとネットダイヤが崩れる傾向にあり、表3に取り上げた路線でも、高崎－前橋線（旧道経由）以外は、遅くも1980年代には崩れていった。

ネットダイヤが崩れる要因として、時間帯による所要時分の偏差や乗務員の休憩時間との関係、減回に伴って、各々のバスの運用が複数路線に絡むようになることなどが指摘されよう。また、所要時分の増加についても、道路渋滞という不特定な要因以外に、労使間闘争の中でハンドル時間を増やす戦略の一環としていた傾向も一部にある。このように、過半の地方のバス事業者では、ネットダイヤを存続して利便性を確保したり、より早く適正な所要時分で運行しようとする労使間協調が当時十分なされなかったことが痛感でき、運行状況が十分周知されなかったことも重なって、この時期のバス離れに拍車をかけたことは確かであろう。

本章でみてきた運賃の急騰やワンマン化等の問題、運行回数の減少、さらにはネットダイヤがくずれていくなどの問題は、一層のバスの信頼性の低下やバス離れを助長していくのであろう。すなわちバスが全盛から衰退に向かうなかで、バス離れに歯止めをかけるべく企業努力やバスの実際の運行状況に対して、当時運行管理面での工夫や労使間の協調も、乏しかったと思われる。

5 おわりに

本研究では、十～三十数km程度の幹線都市間バスに関して、前橋・高崎市を起点とした数路線を事例として、路線バスの縮小とモータリゼーションが顕著に進展した1970～80年代のバス縮小期を省みて、衰退とそれに関わる諸問題を、将来展望に生かす立場で考察してきた。そのなかで、幹線都市間バスは、農山村地域のバスにも増して縮小されたが、その要因は、単なるモータリゼーションの進展だけではなく、運賃面での急騰とその鉄道との格差や、ワンマン化等の合理化に伴う利便・サービス低下の影響も大きかった。その結果、当時独立採算を前提とした路線バスが、自家用車や鉄道への転移等やむをえない社会情勢の変化による許容以上に衰退して、その後の公共交通政策にマイナス要因をもたらしたことを解明した。

4章（1）で取り上げたバスの急速な運賃の値上げは、利用者の減少に伴う減収やコストの増大を盛り込んで運賃水準を決める状況にあったため、短期間に沸き起こった割高感が考慮されないまま、バス離れを加速させたことは確かであろう。一方で、当時の国鉄運賃は、公共料金抑制政策の下で、値上げはかなり手控えられた。今日の公共交通の運賃も、独立採算の原則に変わらないが、地方のバス不採算地域において、ワンコイン等のコミュニティバスが次々に誕生して、住民サービス上必要な路線は、ある程度公的補助の下での運行が通例になってきたことを考慮すると、コスト増加と乗客減少に伴う減収を運賃値上げでカバーしていた当時の運賃政策と、バスに対する補助政策の対応の遅れは、反省すべく状況にあると考える。

4章（2）（3）で考察した合理化と利便性の関係について、利用者の減少による運行回数や終発時刻の見直しは、やむをえなかったことだが、労働条件が優先されて所要時分が増えたりネットダイヤが崩れる等、利便性が損なわれることは、現在では利用者の理解は得られない状況になっていよう。すなわち、利用者の立場にたった公共交通を自治体がもっと認識を深めたり、バス事業者が労使協調して、利用者の減少を少しでも食い止めて、運行の効率や運賃設定を行うことが、現状からみるとおそろしくなっていたのである。とりわけ、幹線都市間バスと鉄道との関係でみると、当時バス事業者の営業の主力でドル箱だった幹線都市間バスが、鉄道の近代化と重なって旅客は鉄道にかなりシフトしたことが、一層マイナスに作用してしまった。

また、遅れの最大の要因である道路混雑は、時間帯による偏差もあるのに、所定所要時分は時間帯に関係なく一律

増分されるケースも多かった。効率的経営やより適正な運行管理の下で、利用者の利便、鉄道との競合や現在の深夜バス事情等をみると、むしろ時間帯による所要時分に差をつけたり、列車が走らず道路渋滞のない早朝や深夜にバスが重宝された状況だったであろう。

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については、それが最小限度に抑えられたり、今日のようなコミュニティバスがワンコイン運賃で運行される等、公共交通政策が当時より適正になされていた場合、バス離れをどれだけ抑制できたかどうかは定かではない。しかし、モータリゼーションが急速に進展する一方で、将来のバス交通を大きく左右する時期に道路渋滞やワンマン化等の合理化から波及したマイナス要因が重なったことは確かである。

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転換したため、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ていたことも確かであろう。すなわち、事業者サイドでは、旅客の利便は犠牲にしても合理化を優先させたし、ワンマン化が、労使闘争全盛期にあつて、組合サイドでは、ワンマン化を条件闘争の手段として、その代償要件を勝ち取ろうとする傾向があつた。そのため、利便性が犠牲になることは二の次となり、そのことがバスの信頼性低下とイメージダウンを促したことも確かと考える。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が促進する（一部鉄道に転移した部分もあるが）なかで、バスが生き残りをかけるべく重要な時期に、地方のバス事業が、抜本的な方策が確立されないまま、バス事業が凋落していった状況も指摘できよう。一方で、鉄道（国鉄）運賃が5年以上凍結されたので、鉄道は利用しやすくなり、その間に湧き上がるオイルショックで、もっと利用が促進されるべき状況だった。しかし、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の期を逸して、モータリゼーションには歯止めをかけられなかった。

なお、本研究の2・3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、研究の主旨は、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である。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い）を政策的に推進する必要があつたのに、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衰退したことに大きな問題があつた。

本研究は、運行状況の変遷やバス事業及び自治体の対応について、群馬県内の都市間を中心に考察したものである。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、当時は同様の傾向があり、筆者の認識としては、自家用車の普及全国一が続いた群馬でいち早く傾向が表れたと考える。

本研究で考察してきた幹線都市間バスは、このような経緯で、農山村路線にも増して顕著に衰退した。都市中心部相互の移動は鉄道で、同一自治体内は近年ふえてきたコミュニティバスを利用できるが、鉄道の間やコミュニティバス

でカバーできない境界地域の公共交通は空白になってしまい、極力不便になっている地域もあると考える。

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) 筆者の所蔵する『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年刊）で全国的に地方の乗合バス事業者の輸送人員を概観した傾向。
- 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) そこでは、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：群馬県におけるバス路線網の変遷、新地理31-2、pp. 1-24、1983
大島登志彦『群馬県における路線バスの変遷と地域社会』、群馬工業高等専門学校、全93P、1993
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
- 5) 大島登志彦：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―、土木史研究講演集Vol. 25、pp. 131～138、2005
- 6) 鉄道とバスの利便性や利用頻度の比較について、運賃や終便時刻については、単純な比較で優劣が判別できようが、本数や所要時分は、データだけの定量的な分析は難しいと考える。ただし所要時分は、市内の目的地まで行けるバスは、鉄道の2倍程度を所要しても、不利でないと考える（距離や市街地の状況、駅の位置などにも左右される）。
- 7) 1966. 4. 17毎日新聞
- 8) 1968. 9. 6 上毛新聞
- 9) 1972. 9. 17上毛新聞ほか
- 10) 根本次郎『分割民営に至る国鉄の歩み ―1972年（鉄道百年）以降15年間の記録―』運輸経済研究センター、pp. 2・29-2・41、1998
- 11) 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（バイクについて、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。
- 12) 1971. 11. 2読売新聞ほか。