

# 高崎一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

大 島 登志彦・石 関 正 典

## Discussion on various problems of Public Transportation which can be seen in the Vicissitude of the Omnibus service between Takasaki and Maebashi cities

Oshima Toshihiko · Ishizeki Masanori

### Summary

Omnibus services between adjacent local cities used to be the trunk public transportation in late Showa era (1960's ~1970's) and the frequent services were gained an important source of income for local bus companies. In particular, the omnibus service between Takasaki and Maebashi connects two these biggest cities in Gumma prefecture and was the biggest cash-cow route for carriers. Then, there were operated more than 250 services with several routes between the two cities. When Route 17 bypass was open to traffic, the route service licence was applied by five bus companies in both cities. However, the services were considerably reduced as dependency on bus service decreased, which resulted in remarkable traffic inconvenience. Our authors analyze the vicissitude of operations and convenience in comparison with rail services (frequency, fare, time required, any influence due to the rationalization of bus services) and discusses problems behind the management and plans of local bus business.

### 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、1960年代半ばまでの経済の高度成長期前半を通して急増し続けたが、70年代以降、地方においては、急速に減少する傾向にあった<sup>1)</sup>。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<sup>2)</sup>。また、この間のバス離れに並行して、人件費の

急騰や労働条件の改善によってコストが増大したため、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。

そのなかで、近接する地方都市間を結ぶバス路線は、鉄道が並行しているか否かに関わらず、両都市間連絡の幹線公共交通として頻繁に運行され、バスが活況を呈した時期には、地方のバス事業者の大きな収入源であった。とりわけ、高崎－前橋間の乗合バスは、両市の中心部が10km程度を隔てる群馬県の2大都市を連絡するうえ、鉄道では前橋が支線の両毛線の1駅なので両都市間の利便はよくなかったと言われることが多く、かつて群馬県内最大の頻度で運行され、事業者にとって最大のドル箱路線といわれた。また、国道17号の高崎－前橋間のバイパスルート（以下、高前バイパスと記す）が開通する際には、乗合バス事業はまだ需給調整規制下にありながら、両市で営業するバス事業者全5社がこぞって路線免許申請するなど、各社がしのぎを削って事業の参入・拡大を図っていた。しかし、自家用車の普及が加速する1970年代以降、一転して縮小し、両都市間連絡のバスの利便は急速に低下してしまった。

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らう。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、ワンマン化や減回・廃止等の合理化・縮小一点張りの事業計画や、旧国鉄<sup>3)</sup> 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、道路渋滞による非定時性やスピードダウン等の社会環境にも影響されて、サービス水準の低下により、バス離れを促したことも確かな要因だったと考える。

筆者等は、これまで、第二次世界大戦後の路線バスの変遷を機軸としたアプローチから研究を進めてきた<sup>4)</sup>。そのなかで近年とくに、今日の地方の路線バスが抱える利用の低迷や不採算等の諸問題の発生した要因を、地方のバス事業の盛衰が顕著だった群馬県赤城山南麓地域を中心に、発展から一転して衰退に転じた過程を分析しながら、考察してきた<sup>5)</sup>。

本稿では、高崎－前橋間の乗合バスの運行状況や事業計画の変遷を、筆者等が入手した時刻表や、バス事業者などの協力で調査してきた路線免許申請書や輸送統計などを基礎資料として、バスと鉄道の利便比較（運行回数や運賃、所要時分の比較の変遷、バスの合理化に伴う弊害など）の変遷も含めて解析して、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を考察していく。

## 2. 1950年代までの変遷概要

群馬県における乗合自動車は、大正中期に中之条－四万温泉間で、亜細亜貿易商会と鍋屋旅館が共同で運行したのが最初と記されている<sup>6)</sup>。また、1919（大正8）年には、新町－（藤岡）－鬼石間（藤岡自動車輸送）や前橋－大間々間（大胡自動車運輸）などで運行されている<sup>7)</sup>。

高崎－前橋間の乗合自動車は、高崎市柳川町に所在する電気館が、1920年3月31日に運輸業許可申請したのが最初である。電気館の自動車部門は、後に前橋の上野自動車に合併されて、同年10月10日運行を開始した<sup>8)</sup>。1日計10回の運行で、うち1回は高崎駅深夜発着の列車に接続して運転さ

れていた。ただしそれは1年程度で廃止されてしまい、永続的な運行は、1923年に高崎在住の岩崎半之助が、T型フォード4台で営業開始したものが最初で、翌年、会社組織として上毛中央自動車が設立された<sup>9)</sup>。上毛中央自動車は、後の群馬バス(株)の母体となった5社のうちの1社で、1942(昭和17)に群馬合同バス(株)として合併され、1945年に群馬バスに社名変更された<sup>10)</sup>。

戦後まだ復興が不十分な1949年当時、乗合バスはまだ1日数回しか運行されない路線が多い中で、高崎－前橋間の乗合バス（駅発着で旧国道17号経由、後の芝塚経由）は、日中15分毎・朝夕20分毎に、すでに計50回も運行されていた<sup>11)</sup>。群馬バスは、翌1950年に群馬中央バスと分離するが、その際、高崎－前橋線は、最重要なドル箱路線であることと、両社の営業領域分割の境界にあったことから、慎重に検討され、以降3：1の本数で運行していくことが協定されている<sup>9)</sup>。その後の1950年代は、路線バスが急速に拡大される中で、高崎－前橋線は、増発や終バスの延長が相次いで行われた。そして1964年には、朝夕5分毎、日中でも7分間隔で運行され、2社合計で151回、終便も23:00発まで運転されるようになった。当時、高崎－前橋間を鉄道利用とバス利用で比較すると、運賃や所要時分は鉄道優位だったが、バス

表1 高崎－前橋間 バスと鉄道の輸送サービスの推移 (1949～1964年：鉄道優位からバス優位に推移する期間)

項目	年	1949～50	1958	1964
		運行回数 <sup>1)</sup>	バス <sup>2)</sup> 50(回)	69+23
	鉄道	21(回)	29.5	33.5
終便時刻 <sup>3)</sup>	バス	20:20	22:02	23:00
	鉄道	21:38	23:40	23:25
所要時分 <sup>3)</sup>	バス	…(分)	35	35
	鉄道	20(分)	15	15
運賃	バス	…(円)	40	40
	鉄道	3.50(円)	20	30

注1) いずれも平日の回数で往復を示す(片道を0.5回)  
 2) 群馬バス+群馬中央バスで国道17号経由のみ  
 3) 高崎発の時刻  
 4) 全便を見渡しての標準的な時分  
 『時刻表復刻版』(日本交通公社)  
 『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。

は本数が4倍以上で終便も鉄道にそれほどひけをとらなくなっていたので、利便性は格段に優れていた<sup>12)</sup>(表1)。

高崎市と前橋市を結ぶバス路線として、群馬バスと群馬中央バスは、当時から、高崎－前橋線の関連系統である高崎－群馬大病院線を数回運行していた。また、上信電鉄(同社のバスを以下上信バスと記す)が、高崎(京目)－前橋(中央前橋駅を発着)線を運行していた。その経路は、大正末期から藤岡自動車が運行した藤岡－前橋線を1943年9月7日に統合した前後に、高崎－京目間の路線免許を取得して運行されるようになったもので<sup>13)</sup>、戦後、上信バスの主要路線のひとつとなって増発されていっ

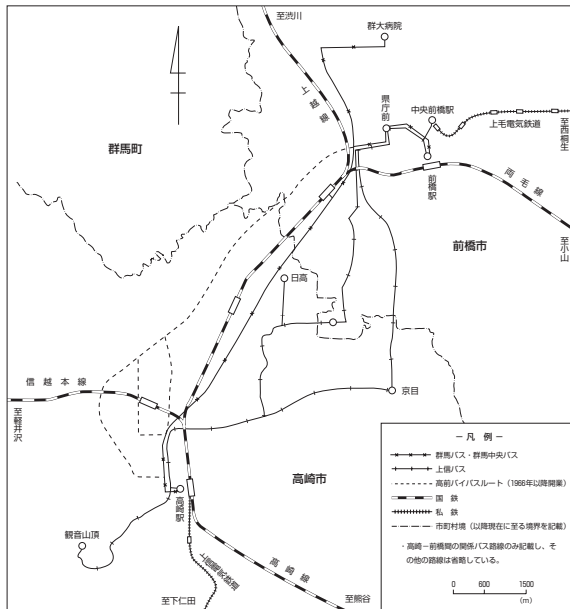


図1 高崎－前橋間のバス路線の概要 (1961年頃)  
 (各バス事業者提供資料等をもとに筆者作成)

た。そして、バス最盛時の1968年現在、同路線は、40回以上運行されていた。また、高崎市と前橋市を結ぶ同社の路線は、そのほか、観音山頂－（高崎駅・川曲）－中央前橋線が十数回運行されていた（川曲乗り換え便はより多発）。また、国道17号の南東域では、上信バスが段階的に路線を延長しており（これらのルートが2章で記した観音山頂－（川曲）－中央前橋線に発展）、61年6月14日には、日高へ分岐するルートが免許されている。ただし、上信バスのこれらの路線は、芝塚やバイパス経由より経路が長く、所要時分・運賃とも増分になっており、本稿の主題とする両都市間連絡の機能は少ないと思われるので、詳しい記述は省略し、鉄道とバスを比較した表1、5などにも含めないこととする。

### 3. 高前バイパス開通前後の各社の動き

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。

#### （1）上電バスの高崎への免許申請と高前バイパス開通前の路線免許争奪

上毛電気鉄道は、中央前橋－西桐生間の鉄道事業を営むが、そのバス事業（同社のバスを以下上電バスと記す）は1930年3月24日、前橋－大間々間で運行されていた大胡自動車運輸の路線を継承する形で営業を開始している<sup>14)</sup>。しかし、戦時中は燃料統制強化のため運行を休止し、戦時統合の主体事業者にはなれなかった。このため、戦後、運行を再開したもの、他社のバス路線延長の趨勢に遅れをとり、1950年代に入ってようやく路線免許申請と路線延長を進めていく傾向にあった。

昭和期の市町村合併が進む中で、同社は、高崎への営業拡大をはかり、1958年7月31日、県庁前－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、韮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ります。

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



町、葦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)

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(59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(58年8月23日)がそれぞれ行っている。また、上信バスも、上電バスとは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(58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(66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、65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であろう。

## (2) 高崎－前橋間のバイパス経由系統の新設

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>17)</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<sup>18)</sup>。

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65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(66年11月2日免許)。66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<sup>19)</sup>、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してみる。

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11日、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。

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。

（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ま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－高崎駅間に運行システム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。(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事情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えられる。

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ヵ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

表2 バス全盛時の高崎—前橋線のバス時刻表（群馬バス、群馬中央バス）  
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
		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
	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
42 32 22 12 2	9	2 12 22 32 42 52
42 32 22 12 2	10	2 12 22 32 42 52
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 30 20 12 0	13	0 12 20 28 40 48
42 31 22 10 0	14	0 10 22 31 42 52
42 32 22 12 3	15	3 12 22 32 42 52
57 47 42 37 32 27 22 12 2	16	2 12 22 32 37 42 47 52 57
57 47 42 37 32 27 22 17 12 7 2	17	2 7 12 17 22 27 32 37 42 47 52 57
57 47 42 37 32 27 22 17 12 7 2	18	2 7 12 17 22 27 32 37 42 47 57
55 45 35 25 15 5	19	5 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  
各バス事業者の時刻表（高崎市史調査委員 原田雅純氏提供）をもとに筆者作成

表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）

〔時刻表復刻版〕1968年10月号（日本交通公社）をもとに筆者作成

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（5回）限定で路線免許を得て、67年3月1日運行を開始したにとどまり（表3）、それ以外のバスは運行開始に至らなかった。当時、乗合バス事業は、需給調整規制のもとではあったにもかかわらず、このような路線免許争奪戦は展開されていた。しかしこれは、当時乗合バス事業がまだ発展基調にあったことや、各社の営業エリアの境界領域が明確でなかったことから必然的に5社が免許申請を行ったものであり、新規参入・退出が自由になった現在の規制緩和後のバス市場のような、競争原理に基づく路線免許争奪戦や事業者間の競合とは性格が異なっていたと考

#### 4. 1970年代以降における乗合バスの縮小と鉄道事情の変遷

個々のバス路線の輸送人員の変遷に関わるデータは入手できないが、1970年代に入ると、急速な「バス離れ」が始まり、群馬県全体の路線バスの輸送人員は、1960年代後期を転機に、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年度にはそのおよそ4割の約5,800万人に、さらにその10年後の1990年にはやはりそのおよそ4割の約2,500万人にと、急速に減少して行くのである(表4)。

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	…
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)

##### (1) 高崎一前橋間の乗合バスの縮小

乗合バス事業が発展から一転して衰退に向かうと、群馬県内で最頻の運行回数を誇り、しのぎを削った免許争奪がなされたバイパス経由高崎一前橋間線についても、1970年前後に早くも東武バスの高崎一赤城山急行線が廃止された。

高前バイパスに近接した、前橋一(正観寺)三ツ寺線、高崎から中川小学校や群馬高専線(以上群馬バス)、高崎一小八木線(東武バス)も短期間で廃止されていった。1971年12月13日、バイパス経由の新規ルートとして問屋町経由が運行開始されるが、このときは、群馬バス、群馬中央バスとも北高崎駅経由32回、問屋町経由18回、常盤町経由急行5回ずつの運行となった。合計すると、それまでと同一の計55回であったし、従来の卸商業団地線は減回されたことから、もはや新規ルートが開設されたといって増便はしなくなかったのであろう。そして、その後は本数の多い主要バス路線においても、全県的に次第に減回されていくなかで、高崎一前橋線においても、1970年代半ば以降、群馬バスは減回していく事業計画となっていき、1976年には20%程度が減便されていた。群馬中央バスは、しばらく最大時の運行回数を維持した。それは、同社は都市間路線の割合が多く、他社に比べ営業収支はよかったことや<sup>20)</sup>、免許路線をできる限り維持する意向がみられたこと、会社分割時に芝塚経由路線が3:1と劣勢な回数で取り決められたために、少ない回数を維持しようとしたことなどの理由が推定される。しかし、同社も70年代後半から減回傾向となって、1988年、すなわち昭和末期において、両経由あわせて最大時の半分程度の合計135回となっている(表5)。高崎一前橋線は、後々まで両社協調によるネットダイヤだったので、鉄道よりも待たずに乗れる状況だったが、運賃はバスの方が相当割高になっており、鉄道とバスの利用動向は転換しつつあった。

平成に入ると、群馬県の乗合バスは一層縮小傾向が進み、高崎一前橋線は、1990年前後の数年で、急速に利便が悪化していった。とりわけ、山間過疎路線の多かった群馬バスが、特に合理化を急ピッチで進める傾向にあり、需要が激減していく傾向にあったことと2社共同運行(他社に任せて撤退可能)だったためか、1992年2月12日、まずバイパス経由を廃止した。このとき群馬中央バスは

増便しなかったため、バイパス経由の本数は一挙に半減し、日中の運転間隔は不規則になった。

1998年後半、群馬バスは高崎—前橋線（芝塚経由）も廃止した。このときは群馬中央バスが、自社内ではもちろん、群馬県内でも最重要路線のひとつであることに鑑み、群馬バスの減回分を段階的に肩代わりして、利便と運行回数を維持した。その後は、各地で自治体コミュニティバスの運行が始まる等、バスの利便の悪化には歯止めがかかる趨勢となるなかで、高崎—前橋線（芝塚経由）も、30回・日中30分間隔で利便は下げ止まっている。

そして、2005年10月には、群馬中央バスは、バイパス経由を1系統に統合（問屋町経由を廃止して北高崎駅経由のみ）した。通勤利用の利便を考慮したダイヤとし、芝塚経由は終便時刻を再度繰り下げる等、全体の回数はほとんど変化させずに、利用しやすい運行時刻に改正している。

なお、高崎—群大病院線は、1970年代に群馬バスは早々と撤退し（新前橋—群大病院線としてしばらくは存続）、群馬中央バスが朝夕のみ運行するだけ（2回→1回）となっている。

## （2）バスと鉄道の運賃や利便の比較

1960年代の乗合バスの運賃は、国鉄運賃に比べてそれほど割高ではなかったが、乗合バスは、60年代後半以降、旅客の減少と人件費の急騰などコストの上昇が顕著になるなかで、その分を賄うための運賃改定（値上げ）が度々行われることになった。とりわけ、70年、72年、74年、75年には連続して30%以上の値上げが行われ<sup>21)</sup>、バスの運賃は急に割高感が強まっていった。大幅値上げは、70年代後半以降鎮静化したが、その後も群馬県内では2年ごとに値上げされる傾向が続いた。高崎—前橋間についても、1950～60年代前半までは、バスと鉄道の運賃格差は少なかったため、両都市間連絡交通は、通学や両駅周辺相互の移動を除けば、本数が圧倒的に多いバスが主力だったと考える。しかし、バスは、前節でみてきたように、1970年以降、相次ぐ減回によって利便が悪くなったほか、運賃が急騰したことも、鉄道への移行が進んでいった要因であると考えられる。

一方、国鉄運賃は1976年に約50%値上げ、以降、80年代にかけても1～2年ごとに値上げされたが<sup>22)</sup>、値上げの立ち上がりはバスより遅れたため、バスに比べれば割高感はずっと弱く、利用しやすかった。とりわけ、高崎—前橋間の運賃は、効率よい運賃区画におさまっていて（両駅間9.8kmで、10kmまでの運賃）、76年の50%値上げ前は、鉄道40円・バス250円と極端な格差がついていた。高崎—前橋間の列車の運行回数についても、一旦は少し減回されたが（1976年）、国鉄の分割民営化に向かつて本数は倍増して最終便も遅くなり、1988年にはバス利用より明らかに利便はよくなった（表5）。

## （3）バスの合理化とそれに伴うバス離れに関わる考察

1970～80年代の乗合バスの利用者の減少や縮小に拍車をかけた要因として、道路渋滞による定時性の喪失やワンマン化などの合理化の進展があげられよう。渋滞の問題は一般的に言われたことで、それを個々に論証するのは難しいが、多少とも所要時分は増加していったと考える（表5）。以下、ワンマン化に伴う問題を若干考察する。

表5 高崎一前橋間 バスと鉄道の輸送サービスの推移  
(1964年～2006年：バス優位から鉄道主体に推移する期間)

項目	年	1964	1970	1976	1982	1988	1994	2000	2006
運行回数	バス 芝塚経由	114+37(回)	114+37	87+37	70+32	48+23	30+15	0+30	0+30
	バス バイパス経由	0・0	55+55	46+55	43+45	32+32	0+20	0+8	0+7.5
	鉄道	33.5(回)	39	36	36.5	54.5	60.5	59	58.5
終便時刻	バス 芝塚経由	23:00	23:00	22:00	22:00	21:44	21:00	21:00	22:00
	バス バイパス経由	—	21:07	21:07	21:05	21:00	20:10	18:15	19:55
	鉄道	23:25	23:07	22:50	22:44	23:48	0:02	0:02	0:04
所要時分	バス	35(分)	35	35	40	40	40	40	40
	鉄道	15(分)	14	14	14	14	14	14	15
運賃	バス	40(円)	80	250	400	470	520	520	380
	鉄道	30(円)	40	40	140	180	190	190	190

注や参考資料は表1に準ずる

1960年代半ば、各バス会社がしのぎを削って高前バイパス路線の免許を取得しようとしたことを3章でみてきたが、この頃すでにバスの利用者は頭打ちとなり、合理化が検討されていた。群馬県で最初のワンマンバスは1963年に前橋市内循環線で運行されたが、この高前バイパス線が、最初の大規模に行われた多区間整理券方式のワンマンバスとなった。

当時のワンマンバスは、全国的傾向として、運転手の接客教育が不十分のままであり、運賃表や両替機器も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、両替や運賃の支払いに際してトラブルが度々起こり、乗降方式も、事業者や運行系統によってまちまちだった(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)。よって、乗客が戸惑ったり、それ以降、バスを敬遠する人が多くなったとも言われている。にもかかわらず、高前バイパス線は運行開始当初からワンマンで運行され、以降ワンマン化は、それに対する苦情がもみ消されながら、合理化の切り札として急速に拡大されていく傾向にあった<sup>23)</sup>。

対する鉄道は、両毛線の全線電化(1968年)や新性能電車への置き換え(1978年完了)などで、車両設備の改善と時間短縮された。また、井野駅停車列車の増加や、各駅の両側に出入口が整備されたことも、鉄道の利便の向上の一端と考える。

本章で考察してきた以上のような背景などにより、バスは、モータリゼーションの進展による自家用車利用への転移だけでなく、自家用車を利用しない需要も相当数、バスから鉄道へ転移していったと考える。2000年12月、群馬中央バスは、バス利用を促進するため、高崎一前橋の両市街地間でのバス利用運賃を、520円から380円に値下げした。現在の鉄道運賃190円と比較して、バスの割高感はかなり解消したといえるが、そのことが市民に十分周知されて利用促進に結びつくまでには至っていないように思える。

## 5. まとめ

本稿では、群馬県で最大の公共交通需要があると考えられる高崎－前橋間における乗合バスの変遷を通して、両都市間連絡公共交通利用やその事情を考察してきた。

高崎－前橋間のバスは、群馬の2大都市を結ぶ最大の幹線ルートで、1960年代には250回以上も運行され、利便は良好だった。しかし、モータリゼーションが進展する1970年以降を通して、減回や運賃値上げ、道路事情の悪化に伴う定時性の低下、鉄道の利便向上などにより、需要が激減し、逐次減回され、利便は著しく低下してしまった。一時期、両都市間にミニ新幹線や新交通システム・LRT（Light Rail Transit：軽快路面電車）等を建設する案が新聞で報道されたこともあるが、いずれも、短期間で立ち消えになってきた。何が適正な公共交通機関であるか、明言するのは難しいが、少なくとも在来の鉄道とバスを生かしていくことが常に重要なことだったはずである。しかし、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、路線バスは軽視されて、都市間公共交通自体も軟弱化し、沿線住民の最小限度の利用にとどまっている傾向は否めない。

高崎－前橋間の都市間公共交通は、近年では、鉄道が1日60回程度で最終列車は0時過ぎまで運行されている。需要と地域の事情には遜色ない運行で、大半の需要は鉄道にシフトしていよう。しかし、運行間隔は不規則で、最大30分程度ブランクが生じるので、手軽に利用できるとはいいがたい。また、高崎市内交通としては、現在高崎市内はくまなく循環バス「ぐるりん」が運行され、市民の足としての機能は提供されている。しかし、その本数は少なく（各系統とも10回）、不規則な運行間隔である上、公共施設などの巡回が優先され、ルートが細かく迂回するため、中心部から離れた地域は、市の中心まで行くのに時間がかかりすぎて利用しにくい。

一方、高崎－前橋間の乗合バスの近年の運行事情は、芝塚経由（旧国道17号を走行）が1日30回・日中30分間隔、バイパス経由が1日8回で、下げ止まっている。現在のバス利用を考慮すると、かつてのような100回以上の運行は過剰ではあろうが、バスのルート上に病院や学校が立地することや、沿道住民の鉄道駅へのアクセス、前橋の県庁や中心商店街が駅から多少離れていることも含めると、バスによる高崎－前橋間利用の潜在需要は、相当あると考えられる。また、全便が現状の高崎・前橋駅発着だと、高崎市西部や前橋市北部・東部へ直通できず、沿道利用者は高崎・前橋駅で他のバスや鉄道への乗換えを余儀なくされることは、利用上のネックにもなる。各バス事業者の営業エリアや発着場所などの関係から、早急の改善は困難であるが、本数の倍増の必要性や、高前バイパス開通に際して免許申請された北前橋や小島田発着のバスの有用性も、改めて認識される。

本稿は、筆者等が収集・所蔵した資料や、バス事業者などの御協力で調査してきた資料を活用して、まとめてきました。お世話になった事業者の方々などに、御礼申し上げます。

考察事項については、不十分な部分やデータの不備、大事どころが欠落していたり未調査であることも指摘されよう。しかし、それらバスに関する資料は系統的に完備されているものではない

し、バスの運行時刻や時刻改正の日時等は、過去にさかのぼった資料の入手はほぼ不可能なので、あくまでも入手できた資料の範囲での考察である点をご了解いただきたい。

なお、本稿の調査執筆は、筆者等が共同研究として進める中で、主に、3章全体と4章の一部を石関が担当し、その他の章と全体の編集を大島が担当した。

(おおしま としひこ・本学経済学部教授／

いしぜき まさのり・本学大学院経済・経営研究科博士前期課程)

#### 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) 該当の時期にあわせて、以下「国鉄」または「JR」と記す。
- 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『バス交通の地域的研究』、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Vol.25、pp.63-73、2006  
石関正典：上毛電気鉄道乗合バス事業の変遷 ―縮小期の状況を中心として―、高崎経済大学経済学部 大島登志彦ゼミナール卒業論文集、第5号、pp.4-23、2006
- 6) 『ふるさとの想い出集 あがつま』、国書刊行会、1986
- 7) 鉄道省編『全国乗合自動車総覧』、鉄道公論社、1934
- 8) 高崎市史編さん委員会編『新編高崎市史資料編10』、高崎市、1998
- 9) 岩崎半之助『車の生涯』、群馬中央バス、1973
- 10) 『群馬バス五十年の歩み』、群馬バス、1993
- 11) 運行回数は、往復の回数で表記する。上下で本数の異なる場合は、片道0.5回とカウントする。以下、運行時刻や運行回数は、バス事業者や陸運事務所等での調査や筆者等が所蔵する資料などをとにしたので、個別に注釈は省略する。
- 12) 鉄道とバスの利便性や利用頻度の比較は、運賃や終便時刻については、単純な比較で優劣がっこうが、本数や所要時分は、データだけの定量的な分析は難しい。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)。
- 13) 『上信電鉄三十年誌』、上信電気鉄道、1955
- 14) 「会社の沿革(年譜)平成12年度版」、上毛電気鉄道
- 15) 路線免許申請書に記載の原文から引用。ただし、筆者において適宜に送り仮名、句読点の挿入や解釈しやすい表現への変更を行っている。以下の引用も同様。
- 16) この章における免許申請時の運行回数は申請書類に添付されている時刻表等によるもので、実際にこの回数が運行されたとは限らない。
- 17) 1966. 4. 26上毛新聞
- 18) 「広報たかさき」第1024号、高崎市、1999
- 19) 1966. 4. 17毎日新聞
- 20) 1978. 10. 25上毛新聞
- 21) 1972. 9. 17上毛新聞ほか
- 22) 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、1998
- 23) 1968. 9. 6上毛新聞