

上毛電気鉄道の設立と 創業期の鉄道計画に関する研究

大 島 登志彦・石 関 正 典

Study on the Foundation and Initial Railway Plan about the Jomo Electric Railway

Oshima Toshihiko · Ishizeki Masanori

Summary

The Jomo Electric Railway was established in the local private railway operated between Chuou-Maebashi and Nishi-kiryu in May, 1926. To attempt the improvement of the transportation of Gunma Prefecture at the initial period, this company was planning the formation of the rail system across Gunma and both prefectures in Saitama. Moreover, The Tobu Railway also was planning extension to Maebashi and Ikaho district in Isesaki line at the beginning of the Showa era. After World War I, the formation of electric railway that connected the major city and Tokyo district in Maebashi and Isesaki and so on, was planned in Gunma Prefecture while the time of the electric railway construction between cities came on a nationwide scale though these plans have not achieved because of economic crisis and place along railway-tracks resident's opposition.

1. はじめに

上毛電気鉄道（以下、本稿では同社を総称、あるいは漠然と呼称する場合、通称されてきた「上毛電鉄」と記す）は、群馬県前橋市の中心街に位置する中央前橋駅を起点に、大胡、粕川、新里、赤城の各駅を経由して、赤城山南麓を東西に走り、桐生市内の西桐生駅に至る全長25.4kmの地方鉄道で、1926（大正15）年5月、資本金400万円で設立された（図1）。現在、同社の鉄道線は当区間1線のみであるが、設立当初、発起人らは、鉄道の恩恵が一部の地域にのみ及んでいる群馬県の「交通機関ノ不備」を改善し、養蚕をはじめとした各種産業の振興のため、交通機関の発達をはかることを企図して、大胡－伊勢崎－本庄間をはじめ、群馬・埼玉両県にまたがる鉄道路線の敷設を

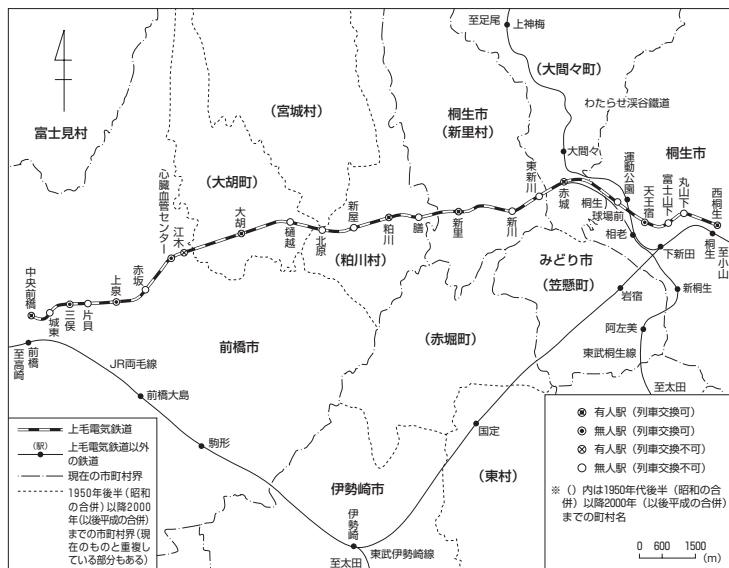


図1. 上毛電気鉄道の概要 (2007年3月現在)
(筆者作成)

計画していた。

また、大正時代に東武鉄道が、大胡・前橋方面への延伸や、伊勢崎線と東上線の環状線化を計画しており、昭和初期には、伊勢崎線を伊香保軌道線（東京電燈の経営する高崎－渋川間、渋川－伊香保間、前橋－渋川間の三軌道線が1927年10月、東武鉄道に買取され、伊香保軌道線と総称された¹⁾）と接続し、伊香保方面へ鉄軌道でつなげ

ることを計画していた。これらの計画は、沿線住民の反対や、昭和恐慌後の経済状況などから実現しなかったが、第一次世界大戦後、全国的に都市間電気鉄道の敷設が計画される趨勢の中で、群馬県においても前橋、伊勢崎などの都市と、東京方面とを結ぶ電気鉄道網の形成が計画されたのである。

ところで、上毛電鉄については、大島が、同社の概略史や地域社会との関係を考察している²⁾。筆者等は、これまで、第二次世界大戦後の乗合バス事業の変遷過程における諸問題の一端を考察してきた。その中で特に、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、盛衰が顕著だった上毛電鉄の乗合バスや、群馬県赤城山南麓地域の路線バスの変遷を中心に、発展から一転して縮小に転じた過程を、事業者の申請書類等、それを実証する資料を用いて分析・考察してきた。また、幹線都市間バスである高崎－前橋間の乗合バスの諸問題を、具体的な運行状況や事業計画の変遷に着目して分析しながら、考察した³⁾。しかし、上毛電鉄の設立事情や創業期の鉄道計画などについて、具体的に言及した研究はほとんど皆無であり、社史等も刊行されていない。本稿では、筆者らが調査した新聞記事等の資料や、上毛電鉄の協力により調査させていただいた会社資料、営業報告書などを基礎資料として、設立時の鉄道計画と、上毛電鉄沿線地域における、東武鉄道の新線建設計画の一端を明らかにしていくことを目的とする。

2. 上毛電鉄の設立前史

上毛電鉄開通以前の、関東平野北端に位置する群馬県東毛地域⁴⁾の交通事情は、伊勢崎、桐生の各都市を經由して1889（明治22）年に国鉄両毛線（当時両毛鉄道）が前橋－小山間を結んでいた

ほか⁵⁾、1910年7月、東武鉄道伊勢崎線の全通により、浅草から足利、太田を經由して伊勢崎が結ばれるなど、早くから鉄道交通が整備された地域だった。

しかし、農村地帯であった赤城山南麓の大胡、粕川、新里などの町村は、このころ、両毛線が伊勢崎を經由しているため、近代的な交通機関に恵まれず、わずかに大胡乗合馬車（前橋－大胡間）や、大胡自動車運輸の乗合自動車（前橋－大胡－大間々間）が運行されていたに過ぎなかったが⁶⁾、この地域への鉄道敷設が、1920年ころ、東毛電気軌道ならびに上毛電気鉄道によって計画された。

東毛電気軌道の設立は、1919年夏ころ、粕川村出身の早稲田大学学生、田島丑太郎が、同大学の学生江利川雄助（渋川町出身）、関口三四郎（桐生町出身）に呼びかけ、赤城山南麓の開発、勢多郡一帯と東京との短絡などを目的として、この地域への鉄道敷設を計画したことに始まる。田島は、「勢多郡下の交通に於ける軽便鉄道の敷設に関する専門的考察」という論文をまとめ、その中で起点を大間々町として、勢多郡新里村、粕川村、大胡町、桂萱村を経て、前橋市の師範学校前を經由し、群馬総社停車場に至る総延長14マイル（約22.4km）の軽便鉄道を敷設することを企図していた⁷⁾。

田島らの軽便鉄道敷設計画は、同大学の先輩でもある上毛新聞社社長の長男、篠原秀吉に助力を仰いだことから進捗をみせ、当時の前橋市長・木村二郎や、製糸織物工業の発展に尽力し、後に県会議員を務めた実業家・勝山益太郎らが参加して、1923年1月、前橋市で発起人会を開く事が決定された⁸⁾。

1920年末、群馬電力株式会社専務取締役であった小倉鎮之助と、同社の土木課長であった上倉俊もまた、群馬県内の鉄道が、県内各地を結ぶものとしては不備であることを痛感し、大芝惣吉群馬県知事や、県会議員などを務めた有力者・高津仲次郎らの協力を得て、群馬・埼玉両県にわたる鉄道敷設を企画しており、1921年7月20日⁹⁾、上倉を発起人総代として、群馬県に上毛電気鉄道株式会社の設立を出願した。当時の計画によると、資本金を850万円として、前橋－高崎間、前橋－大胡－大間々－桐生間、大胡－伊勢崎－本庄間、新町－藤岡－鬼石間、大間々－藪塚－富岡間、総延長75マイル（約120km）の路線敷設を計画していた。

ところで、1923年1月に開催されるはずだった東毛電気軌道の発起人会は、電力を供給する東京電燈側の意向が未定であったため、開催されるに至らず（後に東京電燈から電気軌道事業に関係しない旨の回答があり、同社との提携は成立しなかった）、また、同社の計画は上毛電気鉄道の計画と重複し、このような競合は県下の交通の発達を阻害するとの見地から、1923年2月5日に開かれた発起人会で両社の合併が協議された結果¹⁰⁾、2月25日、東毛電気軌道は上毛電鉄に吸収される形で合併した¹¹⁾。

1923年11月29日、上毛電鉄で計画していた路線中、前橋－高崎間、大間々－藪塚－富岡間の路線を除き、東毛電気軌道で計画していた前橋－群馬総社間を加え、資本金500万円、建設費620万円として、追願書を提出した。群馬県会は、この計画が県内交通の発展上有利であることや、群馬・埼玉両県の交通に支障をきたしていた利根川横断の不便が、この鉄道の開通により取り除かれ、両県

の産業啓発上重要であることを認め、上倉俊が、発起人32名の総代として同年12月25日、鉄道省監督局に免許出願した。上毛電鉄の「起業趣意書」には、同社の設立の目的が、以下のように記されている。

上毛電気鉄道株式会社起業趣意書¹²⁾

(前略) 今県下交通機関ノ状態ニ就テ見ルニ省線即チ信越、両毛及ビ上越ノ三線ト東武線ニヨリ県外ニ連絡スルノ外、高崎下仁田線、渋川中之条線、其他三四ノ地方宮養線アルモ僅カニ一部ノ交通ニ資スルニ過ギズ其他ニ至ツテハ各町村ノ交通自由ヲ缺キ常ニ之ガ設備ヲ訴フルノ状態ニアリ且ツ夫レ上毛ノ地、由来養蚕ヲ以テ四方ニ知ラレ其産出頗ル上ルモノアルモ之レヲ輸出ス可キ途、上記各線ニヨリ東京横浜トノ聯絡ヲ保ツト雖モ線路迂遠彼此ノ往復容易ナラサル憾アリ之ガ為メ各種ノ産業既ニ興ルベクシテ尚ホ盛ナラザルモノ主トシテ交通機関ノ不備ニ歸セザルヲ得ズ国家ノ為メ一大損害ナリト云ハサル可カラズ (下略)

大正十三年六月

発起人

すなわち、養蚕をはじめとした各種産業の振興をはかるためには、一部の地域のみが鉄道の恩恵を受けている状況を改善し、効率的な鉄道網を形成することが必要であるとして、同鉄道の敷設が計画されたことがわかる。

3. 上毛電気鉄道の設立と開通

(1) 上毛電気鉄道株式会社の設立

こうして免許出願された上毛電鉄は、地元有志による熱心な請願運動もあって、1924 (大正13)年6月7日、前橋－桐生間、大胡－伊勢崎－本庄間の路線 (第一期線) の免許が下付された。同時に免許出願されていた本庄－藤岡－吉井間、新町－藤岡－鬼石間、前橋－群馬総社間は、第二期線としてひとまず留保されることになり、資本金も380万円に抑えられた¹³⁾。免許後、前橋市に測量事務所を設け、まず前橋－大胡－大間々間の測量に着手した。1924年中には大方の測量を終えたが、経費の都合上、平面測量の完了をもって一時中止のやむなきに至った。

そこで同年7月23日、前橋市において発起人会が開催された。設立発起人の内訳は、原発起人が上倉俊、宮永佐吉 (群馬電力庶務課長) ら群馬電力関係者、第一次追加発起人 (1923年11月29日届出) が田島丑太郎、篠原秀吉、村田龍司 (県会議員) ら東毛電気軌道の関係者であった。第二次追加発起人 (1924年2月2日届出) には、大胡－伊勢崎－本庄間敷設の関係から菊池順之 (伊勢崎織物同業組合長)、佐藤藤三郎 (糸商・佐藤撚糸工場主)、眞下利藤太 (県会議員) など、伊勢崎周辺

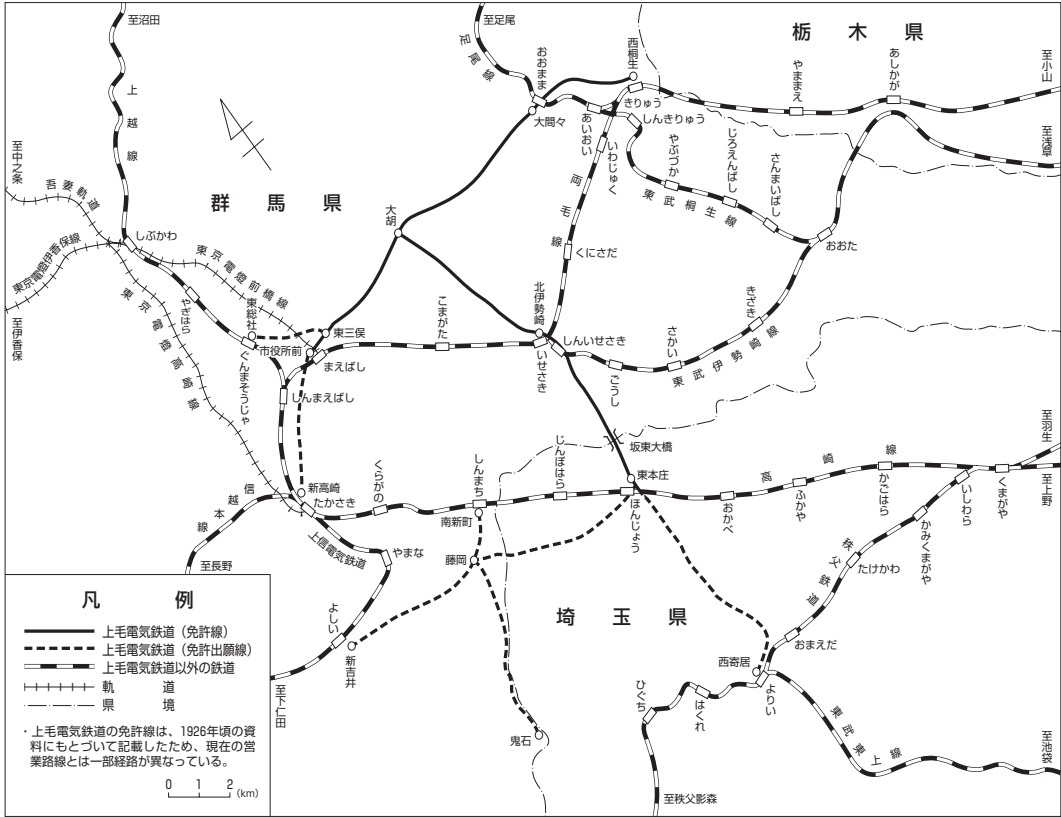


図2. 上毛電気鉄道の計画路線の概要 (1926年夏頃)

(「上毛電気鉄道株式会社線路平面図」(上毛電気鉄道提供)をもとに筆者作成)

原図でスケールが合わない部分があるため、本図においてもスケールの合わない部分がある。

上州鉄道(館林-小泉町間)および本庄電気軌道(本庄-児玉間)は原図に記載がないため省略した。

の有力者が名を連ねていた¹⁴⁾。

上毛電鉄の資本金は、発起人会において400万円に引き上げられた。株式募集はすぐに開始されたが、第一次世界大戦後の財界不況の影響で、建設費に見合うだけの資本金を集めることは困難であった。このため、1925年、通信大臣を務めた子爵、前田利定らを通じて東京実業界に働きかけた結果、幼少期を前橋で過ごし、郷土報恩の念があった大川平三郎、田中栄八郎(大川平三郎の弟)らの協力を得ることができた。大川平三郎は、王子製紙をはじめとした製紙会社の経営に携わり、「製紙王」と呼ばれた実業家で、製紙業のほかにも、セメント、電力、製鋼、金融、鉄道などの会社の創設に関わり、生涯にわたって82の会社を経営した¹⁵⁾。

1926年5月27日、日本工業倶楽部(東京市丸ノ内)において設立総会が開催され、大川を社長に迎えて、上毛電気鉄道株式会社の設立に漕ぎ着けた¹⁶⁾。当時の株式申込証によると、発起人115名中、群馬県内の発起人が80名で全体のおよそ7割を占めているが、発起人引受株数では46,958株中、群馬県外の発起人が36,300株でおよそ8割を占めており、県内だけでは資本金を調達するのが困難であったことが考察される。なお、大川は最高の10,000株を引受けている。

また、発起人らは前橋－大胡－桐生間、大胡－伊勢崎－本庄間の免許後も群馬・埼玉両県に積極的に路線網を拡大する計画だったようで、第二期線として留保された路線に加え、1925年4月28日、前橋－高崎間で免許申請したのをはじめ、1926年2月15日に本庄－寄居間を、同年10月1日には桐生－熊谷－川越間をそれぞれ申請している¹⁷⁾ (図2)。なかでも、藤岡方面へ至る第二期線は、八高線の開通後同線と直接連絡し、両毛機業地と八王子、輸出港横浜とを短絡することを意図していた。

当社路線ノ特點¹⁸⁾

(前略) 鉄道省八高線(八王子、高崎間ノ鉄道計画ニシテ、大正十三年度ヨリ着手セラレバク既ニ省議決定ノ上発表セラレタリ)ノ完成ノ暁ハ本社第二期線ハ直接全線ト接続スベキニヨリ両毛機業地ト八王子及ヒ横濱ヲ聯繫スル最短距離トナリ尚ホ且貨車ハ省線当社線ノ何レモ自由ニ引入レヲ為シ得ル計算ナルカ故ニ、其貨客ノ受クル利便ハ蓋シ想像ノ及ハサルヘキモノアルヘシ(下略)

しかし、第二期線の免許申請は、1926年12月1日にまとめて却下されており、その他の免許申請路線も却下されたものとみられる。

(2) 上毛電気鉄道の開通と実現しなかった大胡一本庄間路線

免許線のうち、中央前橋－大胡間の工事施工が1927(昭和2)年5月に、大胡－西桐生間が同年8月にそれぞれ認可されたことから、1928年2月11日に起工式が挙行され、中央前橋－西桐生間を十工区に分けて着工した¹⁹⁾。大間々に土木事務所を置いて工事を進めた結果、同年5月末には土木



写真1. 坂東大橋(2004年2月15日撮影)

国道462号の群馬県伊勢崎市・埼玉県本庄市間の利根川にかかる坂東大橋は、上毛電鉄の軌道設置が予定されていた名残として、左右非対称の橋脚を有していたが(幅の広い方が軌道設置スペース)、2004年3月に新橋が開通したことにより、解体された。

工事の大部分を落成し、渡良瀬川架橋工事は数回の出水により進捗を阻まれていたが、これも10月中には竣工した。そして、1928年11月10日、昭和天皇の即位御大典にあわせて開通式が挙行され、現在の路線に相当する、中央前橋－西桐生間25.4kmが開通した²⁰⁾。当時の上毛新聞は「上毛電鉄の工事進み いよいよ電車開通す 赤城山麓の富源を開発 交通文化に一大革命来る」、「最新式百人乗りの高速電車運転」という見出しで、

大々的に上毛電鉄の開通を報じていた²¹⁾。

一方、免許を得た残り的大胡－伊勢崎－本庄間は、大胡を起点に南進し、途中、下口、飯土井、北伊勢崎、下原、富塚の各停車場を経て東本庄へと至る、総延長約13マイル（約21km）の路線として計画されたが、着工が遅れていた。当時、同社は桐生－熊谷間の路線敷設も計画しており、大胡－伊勢崎－本庄間との優先順位を決めかねていたためといわれる²²⁾。両線が着工されない中で、沿線町村を中心に新線建設誘致運動が起った結果、上毛電鉄は既に免許を得ている大胡－伊勢崎－本庄間1本に絞って建設することとし、1929年2月、群馬県、埼玉県との共同出資で、利根川橋梁の坂東大橋（写真1）に着工したのをはじめ、同年5月には伊勢崎に工事事務所を設置し、ようやく施工体勢に入った。



写真2. 坂東大橋之碑（2004年2月15日撮影）
坂東大橋の北岸（伊勢崎市）に設置された橋の記念碑で、建設経緯や、建設に携わった技術者、施工者名が記されている。

坂東大橋は当初、両県が木橋（道路橋）の架橋を計画しており、上毛電鉄はこれとは別に、鉄道専用の鉄橋を架橋する計画であったが、この両者の架橋計画を関連させ、鉄道・道路併用の鉄橋として架橋されることになった（図3）。この建設経緯は、坂東大橋の北岸（伊勢崎市）に建立された「坂東大橋之碑」に以下のように記されている（写真2）。

坂東大橋之碑²³⁾

（前略）即大正十三年其管理県ニ移リ無賃橋トナリシモ而モ尚不便不備少カラサリシヲ以テ之ヲ稍完備セル耐久橋ニ架換センコトヲ冀ヒ日夜奔走財貨ノ寄付ヲ求メ普ク地方ノ有志ニ訴エヘテ多大ノ協賛ヲ得之ヲ本県ニ致ス県亦見ル所アリ十五年木橋架設ノ経緯ヲ樹テ埼玉県ノ同意ヲ需メ之ヲ内務大臣ニ稟請ス適上毛電気鉄道株式会社亦之ト雁行シテ専用橋敷設ノ計画アリ合同ノ從憑ヲ受ク乃同会社ト交渉議漸ク熟ス

爰ニ設計ヲ変更シテ木橋ヲ鉄橋トナシ昭和四年認可ヲ得同年二月起工式ヲ行フ爾来鋭意工薫シ幾多ノ障碍ヲ排シテ營々二十余月全ク工ヲ竣ヘ六年六月日ヲトシテ落成式ヲ挙ク（下略）

1931年6月、坂東大橋が竣工し、用地買収などもほとんど完了していたようであるが、世界的な経

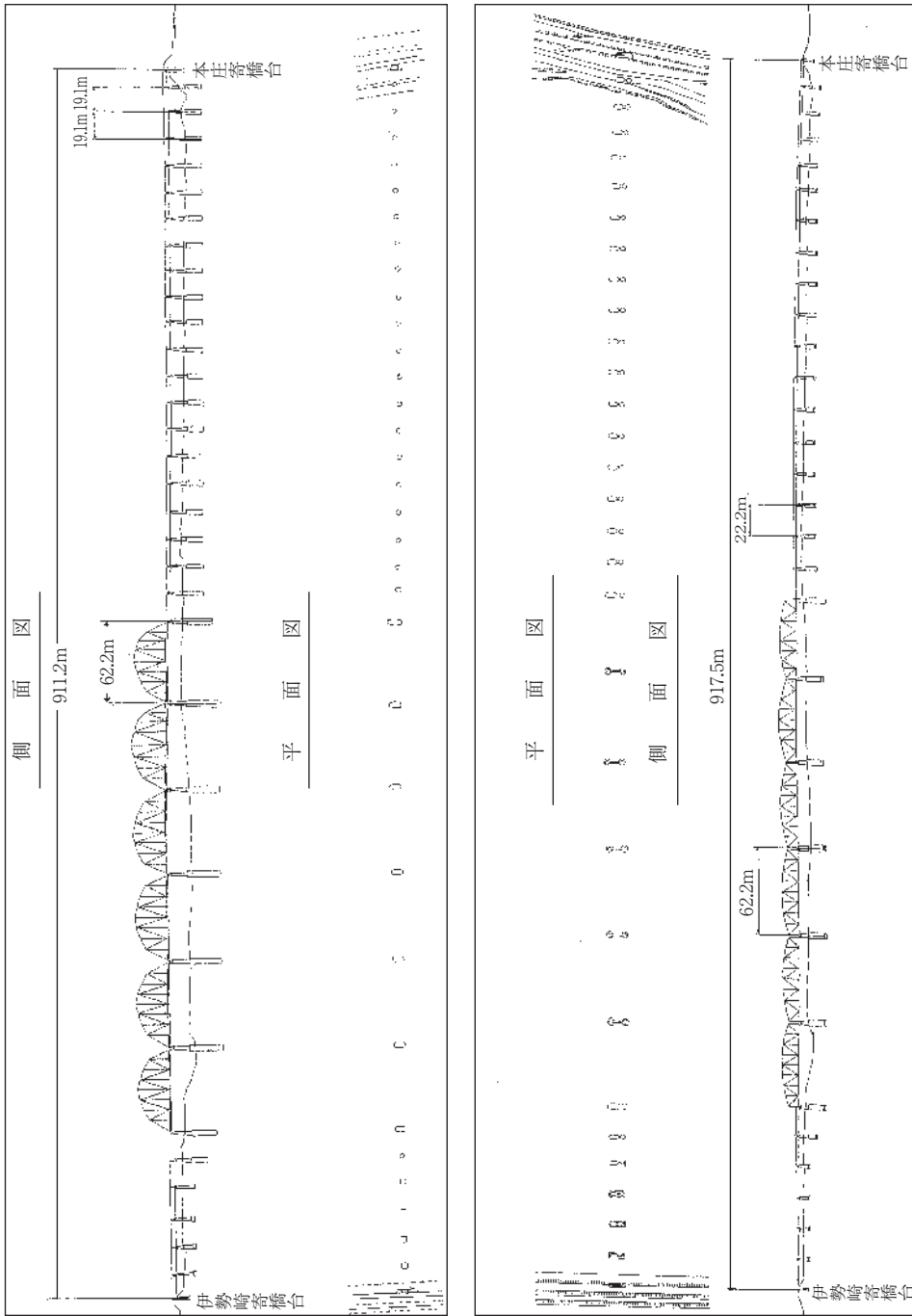


図3. 当初計画された鉄道専用橋(上)と鉄道・道路併用橋となった坂東大橋の概要(上毛電気鉄道提供資料をもとに筆者作成)
 当初計画された鉄道専用橋の橋脚は円筒形だが、鉄道・道路併用橋となった坂東大橋の橋脚は、軌道設置スペースの広い、左右非対称形になっている。なお、橋長等の単位はフィート(1ft=30.48cm)で記載されていたものを、筆者がメートル法に換算して記載した。

済恐慌や満州事変の勃発といった時勢から、資金調達が困難となり、大胡－伊勢崎－本庄間の工事は滞った。華々しく開通した上毛電鉄も、経済不況のため沿線の主要産物である生糸・織物産業の生産額が伸び悩んでいたことなどから、営業成績はあまり芳しくなかったようである。営業報告にも、以下のような記述がみられた。

運輸概況²⁴⁾

財界ノ不況殊ニ當社沿線ノ主要産業タル繭價ノ不振ハ未ダ挽回ノ氣運ニ至ラズ農村ノ疲弊ハ全ク其極度ニアルモノ、如ク、從テ沿道農商工者ノ往來ニ資スル地方鐵道トシテ、其運輸狀態ハ依然不成績ナリ（下略）

このため、1933年から38年の間、鉄道省より補助金を下付されていた。また、伊勢崎をはじめ路線建設予定地住民の新線建設に対する反応は、否定的であったという²⁵⁾。すでに東武鉄道伊勢崎線が1927年に電化されており、短時間で伊勢崎と東京（浅草）を結んでいた。このため、もはや上毛電鉄が新線を建設したとしても、沿線住民にとって、その意義は薄れていたであろう。

なお、坂東大橋建設費の負担割合は、総工費約118万円のうち、群馬県が約41万円、埼玉県が約41万円、上毛電鉄が約36万円をそれぞれ負担するとされていたが²⁶⁾、昭和恐慌後の経済不況のため、上毛電鉄は橋の竣工を間近に控えても負担金を納入することができなかった²⁷⁾。後にその解決策として、上毛電鉄が坂東大橋の軌道敷設権を放棄することを条件に、未納負担金中半額を年賦償還し、残り半額は群馬・埼玉両県で負担し、埼玉県負担分は年賦をもって支払うことで落ち着いたようである²⁸⁾。そして、1934年11月26日、大胡－伊勢崎－本庄間の路線は、未完成のまま免許を失効し、計画は打ち切られてしまった。軌道敷設計画のなくなった坂東大橋は、軌道敷設スペースがそのまま放置されて、道路橋として使用され続けた。

4. 東武鉄道の群馬県内延伸計画と上毛電鉄

1929年頃、東武鉄道は、伊勢崎線の前橋・伊香保方面への延長を計画した²⁹⁾。群馬県榛名山北東麓に位置する伊香保町は、北関東有数の温泉地で、同社はすでに、1927年10月に東京電燈経営の伊香保軌道線（高崎－渋川間、前橋－渋川間、渋川－伊香保間の三線からなる、全長48.3kmの軌道）を買収し、この地域へ業域を拡大しており、同年同月に伊勢崎線の電化も完了していた。

もとより、東武鉄道は、1908年11月に伊勢崎線足利から分岐し、大間々、大胡、前橋、渋川を経て沼田に至る路線の敷設願を出しており、この計画は根津嘉一郎（東武鉄道社長）が発起人総代を務めた東上鉄道（1920年7月27日、東武鉄道に合併し東上線となる）に引き継がれて、川越－寄居－高崎－渋川間の延長申請となった。また、1925年頃には、東上線を寄居から伊勢崎まで延長し、伊勢崎線と接続して浅草から池袋に至る大環状線の形成を計画するなど³⁰⁾、群馬県下に鉄道網を拡

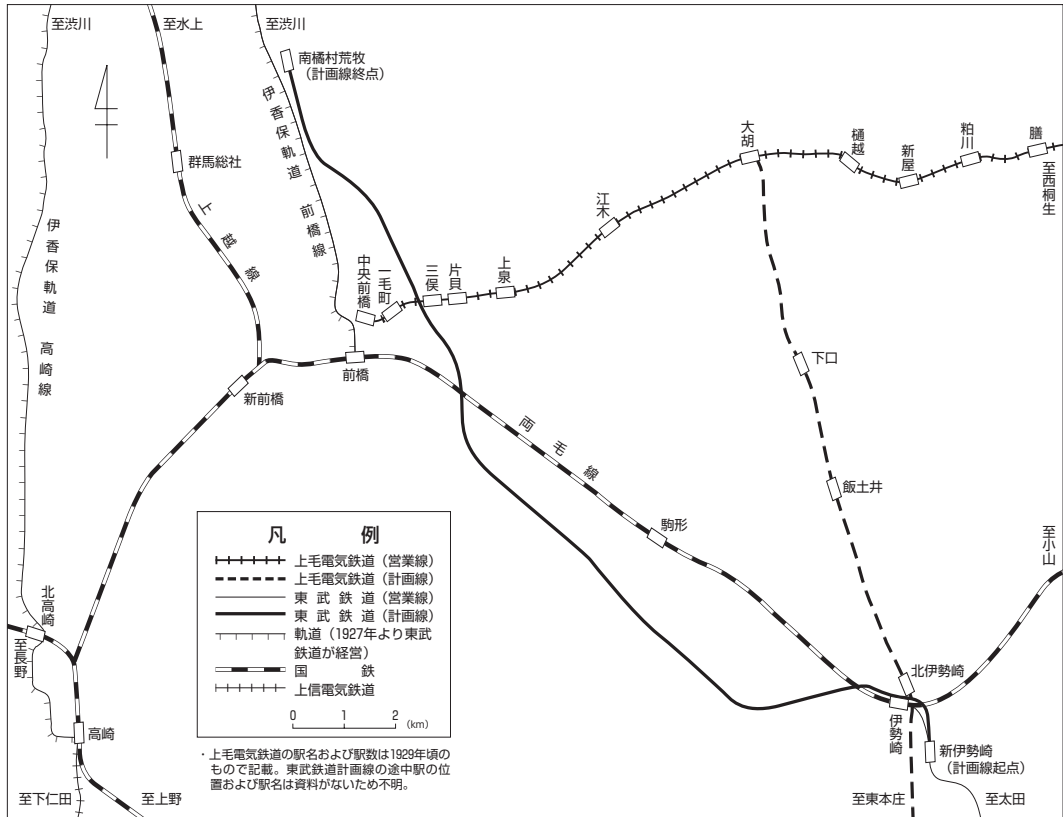


図4. 東武鉄道計画線の概要 (1929~30年頃)
(上毛電気鉄道提供資料等をもとに筆者作成)

大することを目論んでいたが、鉄軌道で浅草から伊香保まで結ぶことで、集客増大を期待したものと思われる。

前橋・伊香保方面への計画線(茂呂南橋線)は、伊勢崎線新伊勢崎駅(茂呂村地内)から分岐し、三郷村、木瀬村、前橋市天川町を経て、上毛電鉄三俣付近を横断して北進、南橋村荒牧に至る総延長約12マイル(約19km)の路線で、さらに南橋村から渋川、伊香保に通じる予定だった(図4)。1928年2月27日、茂呂村-南橋村間の敷設が免許され³¹⁾、延長線部分の測量なども行われたようであるが、この計画は沿線予定地の反対運動や、昭和恐慌後の経済不況の影響などにより中止された³²⁾。

1913年3月に、太田軽便鉄道(藪塚石の運搬のため、1909年に設立された藪塚石材軌道を前身とする軽便鉄道)を買収し、桐生線(太田-相老間)として開通させた東武鉄道は、1931年9月、新たに相老から新大間々までを延長して、上毛電鉄に接続することを計画し、鉄道敷設免許を得て工事に着手した。上毛電鉄は1928年3月頃、東武鉄道との合併が検討されるなど³³⁾、同社との関係が深く、1932年3月18日、桐生線太田-新大間々間が全通すると、上毛電鉄との相互乗り入れを開始した。

当時のダイヤは、中央前橋を毎時00分に西桐生行き普通列車が、30分に太田行き快速列車(上毛

電鉄線内では上泉、大胡、粕川および新大間々に停車する）が発車していた³⁴⁾。この快速列車は新大間々駅で始発の西桐生行き普通列車と接続するようになっており、西桐生方面への乗客の便宜も考慮されていた。この頃の中央前橋－西桐生の所要時間はおよそ45分で、太田へも、快速列車で1時間ほどであった。戦前の東武鉄道乗り入れは、1935年12月1日のダイヤ改正で廃止されてしまったが³⁵⁾、戦後、東武鉄道が赤城山の観光開発を手がけるようになると、再び浅草－中央前橋間に夜行列車やビジネス急行が運転されるようになった。新大間々駅は赤城山への玄関口としての位置づけから、1958年、赤城駅と改称された。これらの乗り入れ列車も、利用が伸びなかったことなどから、後に廃止されてしまったが、現在、上毛電鉄は東武鉄道の傘下であり、赤城駅での特急りょうもう号との接続を重視したダイヤ編成となっている。

5. おわりに

本稿では、上毛電鉄の設立事情や、創業期の鉄道計画について考察してきた。上毛電鉄の発起人らは、群馬県内の鉄道網が、国鉄や東武鉄道などによって東京方面とは結ばれているものの、県内各地を結ぶものとしては不十分であると考え、同鉄道の敷設を計画した。創業時の鉄道計画によると、現在の営業路線である中央前橋－西桐生間に加え、大胡－伊勢崎－本庄間など、群馬・埼玉両県にわたり鉄道の敷設を計画していた。この計画が実現していれば、両毛線、高崎線、八高線などと連絡し、都市間鉄道網が形成されるはずであった。

上毛電鉄は結果として1線のみの開業にとどまったが、赤城山南麓の足として着実な発展を遂げるようになり、特に戦時期から戦後にかけて旅客は激増していき、高校進学率の上昇や農村から都市への交通需要が増加する中で、1965年度に年間輸送人員は958万人に達した。しかし、これを頂点として減少傾向に転じ、現在では200万人（2003年度）にまで減少しており、なおその傾向に歯止めがかからないでいる。その要因として、自家用車の普及や、1968年10月に両毛線が全線電化され、スピードアップしたことの影響が考えられるが、東武鉄道桐生線以外の鉄道と連絡しておらず、中央前橋、西桐生各駅での国鉄（JR）との乗換えが困難であることも、強く作用したと考える。また、首都圏への通勤などのため、伊勢崎－本庄間の需要は多くあると考えられ、坂東大橋は、増大する交通量に対応するために1965年頃、残る軌道設置スペースを利用して車道の拡幅が行われた³⁶⁾。さらに、伊勢崎市に上武大学や東京福祉大学が開設されたことなどから、伊勢崎－本庄間の交通需要はより増加したと考えられる。一層の交通量の増大と老朽化のため、坂東大橋は、2004（平成16）年3月に新橋に架け替えられた。したがって、上毛電鉄の大胡－伊勢崎－本庄間が開通していれば、現在でもかなりの利用が見込めたと思われる。

しかし、第二期線として計画された本庄－藤岡・鬼石間等の路線は、蚕糸業が盛んであった大正から昭和初期にかけては、群馬県の繭や生糸を輸出港、横浜へ輸送する路線としての需要が見込めたかもしれないが、1900年1月に全通し、新町－鬼石間を結んでいた緑野馬車鉄道が1923年3月と、

短期間のうちに廃止されたことや³⁷⁾、上信バスの藤岡一本庄間が廃止されて以降（1975年1月24日廃止許可³⁸⁾）、現在では同区間に路線バスが運行されていないことなどを考慮すると、本庄－藤岡・鬼石間の需要は少ないと思われ、第二期線が開通したとしても、旅客輸送量はあまり期待できなかったと考えられる。だが、同じころ、東武鉄道も伊勢崎線と東上線の環状線化や、伊勢崎線の伊香保延長などを計画しており、上毛電鉄の壮大な鉄道計画は、こうした動きと時期を同じにするものであったといえよう。

本稿は、筆者等が所蔵した資料や、上毛電鉄本社などで調査・収集してきた資料を活用してまとめました。お世話になり、ご協力いただいた上毛電鉄の職員の方々などに厚く御礼申し上げます。考察事項については、免許出願日等、事実関係がはっきりしない部分も多く、内容の不備や、重要な事項が欠落、あるいは未調査であることなども指摘されるだろうが、過去の状況を知ることができるといえるような資料は、事業者等にも系統的に完備されているものではなく、過去にさかのぼった資料の入手もほぼ不可能である。したがって、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、本稿は石関が平成18年度群馬地理学会総会・研究発表会（2006年11月18日、於・東京福祉大学）にて行った研究発表「上毛電気鉄道の伊勢崎市とのかかわり―創業期の鉄道と乗合バス事業を中心として―」および、鉄道史学会2006年度第2回例会（2006年12月16日、於・立正大学大崎キャンパス）にて行った研究発表「上毛電気鉄道の創業時の鉄道計画と戦後の乗合バス事業の盛衰」を骨子として、内容を再検討して執筆し、校正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）

注と参考文献

- 1) 東武鉄道社史編纂室（1998）：『東武鉄道百年史』，東武鉄道，全1108頁．以下、東武鉄道関連の年月日の記述は、特記以外この文献のものを参照した。
- 2) 大島登志彦（1983）：「関東地方のローカル私鉄 現況9 上毛電気鉄道」，『鉄道ピクトリアル』，412，131-133頁。
大島登志彦（1990）：「上毛電気鉄道の沿革・現状・展望」，『上州路』，193，14-19頁。
大島登志彦（1993）：「上毛電気鉄道の地域社会との関連とその変遷」，『鉄道史学』，12，7-15頁。
- 3) 大島登志彦（2006）：「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』，25，63-73頁。
大島登志彦・石関正典（2006）：「高崎―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），31-44頁。
石関正典（2006）：「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』，5，4-23頁。
- 4) 古代より、群馬県は上毛野の国と称していた。現在でも群馬県では「上毛」という地域名が使われ、高崎・前橋市周辺および伊勢崎市を「中毛」、高崎市以西の県西南部を「西毛」、県北部を「北毛」などと地域区分するが、「東毛」とはその地域区分のひとつで、桐生・太田両市を中心とする県南東部を指して用いられている。
- 5) 前橋駅100年の歩み編さん委員会（1989）：『両毛を結んで 前橋駅100年の歩み』，上毛新聞社，221頁。

- 6) 大胡町誌編纂委員会（1976）：『大胡町誌』，大胡町役場，713頁。
- 7) 粕川村百年史編さん委員会（1994）：『粕川村百年史』，粕川村，327-328頁。
- 8) 上毛新聞，1922年12月20日「赤城開発を中心として 東毛電鉄進捗 一月上旬発起人会開く 前橋勢多有力者後援」。
- 9) 上毛電気鉄道での調査資料「上毛電気鉄道株式会社創業顛末」による。本稿における上毛電鉄の免許出願等の年月日の記述は、特記以外この資料に記載のものを参照した。
- 10) 上毛新聞，1923年2月6日「両軌道会社合併進む 昨日発起人会」。
- 11) 上毛新聞，1923年2月25日「新使命の交通機関 上毛電 創立を告ぐ」。
- 12) 『上毛電気鉄道株式会社要項』（全23頁．群馬県立図書館所蔵）より原文を引用。ただし一部の漢字は現字体に改めている。
- 13) 野田正徳・原田勝正・青木栄一編（1984）：『大正期鉄道史資料＜第1集＞鉄道院（省）年報 第23巻 鉄道省鉄道統計資料（大正13年）』，日本経済評論社。
- 14) 群馬県立歴史博物館編（2004）：『ぐんまの鉄道—上信電鉄・上毛電鉄・わたらせ渓谷鐵道のあゆみ—』，群馬県立歴史博物館，42頁。
- 15) 竹腰與三郎編（1936）：『大川平三郎君傳』，大川平三郎君傳記編纂会。
- 16) 上毛新聞，1926年5月28日「上毛電鉄社創立を告ぐ きのう創立総会 重役の顔触決定」。
- 17) 上毛電気鉄道『第壹回報告書』大正十五年下半期（自大正十五年五月貳拾七日 至拾壹月參拾日），上毛電気鉄道提供資料による。
- 18) 前掲注12)に同じ。
- 19) 上毛新聞，1928年2月13日「上毛電鉄の前橋桐生間が御大典迄に開通す 僅々六ヶ月で竣成 十一日渡良瀬橋梁起工式」。
- 20) 群馬県放送センター（1986）：「特集 上毛電気鉄道60周年—ふるさとと共に—」，『県民リポート』，34，38頁の年表による。
- 21) 上毛新聞，1928年11月9日「上毛電鉄の工事進み いよいよ電車開通す 赤城山麓の富源を開発 交通文化に一大革命来る」。
- 22) 伊勢崎市編（1991）：『伊勢崎市史 通史編3 近代現代』，伊勢崎市，501-502頁。
- 23) 碑文の原文を引用。ただし、一部の漢字は現字体に改めている。
- 24) 上毛電気鉄道『第拾貳回報告書』昭和七年上期（自昭和六年十二月一日 至昭和七年五月三十一日）。
- 25) 前掲注22)に同じ。
- 26) 上毛電気鉄道提供資料による。
- 27) 上毛新聞，1931年6月6日「竣工を前に「坂東大橋」の悩み 上毛電鉄の架設費負担金が一銭も納入されぬ」。
- 28) 上毛新聞，1933年10月19日「坂東大橋「上電負担金未納」俄然解決の曙光」。
- 29) 上毛電鉄提供資料ほか。
- 30) 上毛新聞，1925年9月4日「東武鉄道の新計画 伊勢崎駅から東上線寄居に連絡し 浅草から東上線池袋延長 大環線を造る可く腐心中」。
- 31) 上毛新聞，1928年2月29日「東武鉄道の茂呂南橋線敷設 二十七日付認可さる」。
- 32) 伊勢崎駅開業100周年記念事業実行委員会（1989）：『街とともに歩み明日へ —伊勢崎駅100年史—』，上毛新聞社，96頁。
- 33) 前掲注14)の文献、58頁。
- 34) 上毛電気鉄道提供の列車運行図表による。
- 35) 前掲注20)に同じ。
- 36) 園田正雄（1977）：「上毛電気鉄道」，『私鉄車両めぐり特輯 第I輯』，鉄道図書刊行会，40-45頁。
群馬県建設技術センター（1998）：『ぐんまの土木遺産』，群馬県建設技術センター，70-73頁。
- 37) 藤岡市史編さん委員会（1997）：『藤岡市史 通史編 近世 近代・現代』，藤岡市，438-441頁。
- 38) 上信電鉄提供資料による。