

昭和初期における乗合バス事業の路線網の復原と地域特性

－岐阜県を事例として－

井上 学（立命館大学 衣笠総合研究機構）・田中健作（豊田工業高等専門学校）

本研究は、岐阜県を対象として1933（昭和8）年に作成された『全国乗合自動車総覧』のデータを中心にバス路線の開設当初から1933年までのバス路線網を復原し、バス交通の機能の特性を検討した。

岐阜県内のバス事業は1913（大正2）年から始まり、順次路線は拡大されていった。当初のバス事業は鉄道が未開通の地域で卓越しており、鉄道と同様の機能を有して運行されていた。1920年代後半になると、事業者の参入や路線開設が相次いだ。この時点でもバス交通は鉄道の培養としての機能を拡大させながらも、鉄道と同様の主要幹線としての機能を有し、基幹路線とそこから派生する路線という階層性が表れた。1930年以降になると、小規模な事業者が増加するとともに、鉄道路線の延長にともない、これまでの基幹路線も鉄道駅と結ばれるようになり、バス交通は鉄道を補完・培養する機能に変化したと考えられる。

Re-create of the bus network and characteristics in the business at early Showa period: the case study in Gifu Prefecture

Manabu Inoue (Visiting Researcher, Ritsumeikan University)

Kensaku TANAKA (National Institute of Technology, Toyota College)

The purpose of this paper is to re-create the bus transport in Gifu Prefecture, utilizing complete guide to bus operators and networks in Japan (1933) and to clarify the characteristic of the function of the bus transport. The bus operated in area of non-opening to the railroad at 1910's and the bus had function like the railroad. But the function of the bus route changed strengthens the railroad. Because the buses that cover the station by extension the rail line and small operators increased.

1. はじめに

日本における乗合バス事業（以下、バス事業）は、明治期の末頃から大正期にかけて全国で展開され始めた。1923（大正12）年の関東大震災の復興に際し、東京市がバス路線を大規模に開設したことが契機となり、乗合バス事業が急速に拡大したといわれている[1][2]。その理由としては、東京市がバス車両を大量に必要としたため、それまで主に輸入に頼っていたバス車両を日本国内で生産することとなり、その結果車両価格が低下したことや、経済不況によって鉄軌道の利用者が減少したことなどがあげられる。鉄道の建設については、建設・維持コストが相対的に増大したため益金の割合が1921（大正10）年の9.8%を頂点として、関東大震災翌年の1925年には7.2%に低下し、その後も低下し続けた。そのため、小規模な鉄道路線などでは建設計画が中止され、路線バスの運行になったことなどがあげられる。

しかし、それら初期の乗合バス事業の具体的な路線網の展開については十分に明らかにされてきたとは言い難い。『バス事業五十年史略年表』

（1953）には、バス事業の開設について年表形式で記載されており、明治期から昭和初期にかけての全国的なバス路線の開設状況が確認できる。しかし、バス事業の開始時期と区間についてはおおよそ明らかにされるものの、その後の各事業者の路線網の展開状況については不明である。

バス事業者が発行した社史や事業沿革誌などの資料からは、バス事業者の参入・合併や当時の路線網などについてはある程度明らかにされている。ただし、路線の開業年次については網羅されていることは少なく、当該事業者以外の路線についての言及は資料の性格上、皆無である。これは、事業開始当初から現在に至るまで、日本全国の事業者や路線網などの資料が整備されている鉄道事業と大きく異なる。

ただし、昭和初期における全国的なバス事業に関する資料として『全国乗合自動車総覧』（1934）[3]があげられる。本資料には当時の日本全国のバス事業者の路線データが網羅されている。この資料をもとに、当時の路線網を復原することは可能であり、鈴木（1993）[4]は東京都の多摩地域を大島（2009）[5]は群馬県を対象に路線網を復原して

いる。

また、大阪毎日新聞社が発行した『日本交通分県地図』（1929）[6]にはバス路線や主要な道路が記載されており、当時の公共交通の状況が伺える資料といえる。これら資料には、制約があるものの、お互いの資料の特徴を活用することでこれまでの困難であったバス事業の初期段階における路線網の特徴が明らかにできると考えられる。

一方、鉄道事業については初期段階から多くの分野で研究の蓄積が行われている。近代の交通体系については、幹線鉄道網と地方鉄道網における階層性が指摘されてきた。さらに中小規模の鉄道の建設プランを検討した地域交通体系が三木（1999, 2000）[7][8]によって実証され、そこでは近代の鉄道交通は幹線鉄道、地方鉄道、局地鉄道という三層構造が明らかにされている。大島や鈴木の研究では 1933 年時点のバス路線網の復原は行われたものの、それら路線網の形成過程や当時のバスの路線構造などについては言及されていない。しかし、三木の成果をふまえると、バス交通においても鉄道交通と同様の階層構造が想定されるとともに、鉄道交通とバス交通との関係も検討できよう。

そこで、本研究は、これらデータのデジタル化とデータベース化によって、バス事業の初期段階における路線網の復原とその特性を明らかにすることを試みる。

2. 資料の特徴とデータベースの作成

乗合バスの事業許可は、バス事業開始時には実質的に各道府県が扱っていた。しかし、同一の地域における事業者間競争が激しくなったことや、鉄軌道路線とバス路線の競争が生じてきたため、1928（昭和3）年には自動車運送の監督権が通信省から鉄道省に移管され、それを契機として鉄軌道事業者が自社の路線と競合するバス路線や周辺の路線を開設・買収していった。1931 年には自動車交通事業法が制定（施行は 1933 年）され、原則一路線に一事業者の運行となり、中小のバス事業者で統廃合が進展した。

また、日本全国のバス事業者の路線網を把握する必要が生じ、鉄道省監督局によってバス事業者の現状をまとめた「乗合自動車業原簿」が作成された。それをもとに、発行されたのが鉄道省編による『全国乗合自動車総覧』（1934）（図 1）である。本資料は 1933 年 10 月時点の全国のバス事業者が運行している路線や路線の開設年月日、資本金額・自動車興業費、保有車両数などが収められている。なお、本書が発行された 1934 年のデータが追加で記載されている箇所も存在する。

本研究が対象とするバス路線の空間情報につ

事業者		大垣自動車株式会社		資本金		70,000 圓	
代表者		後藤 恭一		繰込額		60,000 圓	
住所		大垣市南寺内町三三		使用車輛		常用 7	

番	事業種別	起點又ハ分岐點	主ナル經過地	終點	軒程	開業年月
1	旅客	大垣市高尾町一六六五(大垣驛前)		不破郡藤里村藤里一七二一	2.5	大 12.9.10
2	#	朝ヶ崎町六八八ノ一		# 赤坂町子安町三三七二	5.20	13.9.23
3	#	# 朝ヶ崎通 9 二七	安井村	安八郡川並村半二四六	4.9	#
4	#	不破郡藤里村藤里一七二一	表佐村	不破郡垂井町一五六四ノ一	9.2	昭 2.12.9
5	#	大垣市外御町(市政公設市場二七號)	美江寺	本巣郡北方町新町一三四	15.4	2.11.6
6	#	大垣市舟町一三三	笠郷村 船附	養老郡池邊村長巻六一九	14.3	2.12.20

車		機		台		定	輛		
名	形	年	式	軸	距	機	台		
フ	オ	27	2480	フ	オ	27	20.0	9	1
#	#	#	#	#	#	#	#	8	1
#	#	28	2160	#	28	24.03	#	8	1
#	#	27	3120	#	27	20.0	#	13	1
#	#	28	2918	#	28	24.03	#	8	1
シ	ボ	29	3320	シ	ボ	29	#	12	1
フ	オ	28	3340	フ	オ	28	#	12	1

營業成績	
營業收入	
營業支出	
配當率下期	

図 1 『全国乗合自動車総覧』本文

Figure 1 Complete guide to bus operators and networks in Japan.



図 2 『日本交通分県地図』（岐阜県，一部切り取り）

Figure 2 The map of transportation in Japan (Gifu Prefecture in part).

いては、路線の起終点の地番まで記載された住所表記が利用できる。ただし、経由地については記載が少なく、経由地そのものの記載がない路線も多数ある。路線図については簡略化された図が添付されているが、それはごく一部の事業者に限られる。そのため、路線網を復原するには制約が生じる。しかし、これまで本資料を用いて当時の路線を復原した大島や鈴木の研究から、府県レベルの空間スケールにおける路線網の復原には経由地の大きな推定で大きな問題はないと考えた。

一方、大阪毎日新聞社が発行した『日本交通分

県地図』(図 2) は東宮御成婚記念として北海道を除く府県を対象に、各府県の鉄軌道、バス、主要道路が1枚ないしは2枚の地図にまとめられている。この地図は同時期の状況が描かれているのではなく、1923年の大阪府から1930年の新潟県まで8年の差が見られ、資料の統一性に欠ける。さらに、バス路線が記載されているが、路線網のみであり、事業者名や運行本数などのデータは記載されていない。しかし、主要道路やバス路線網の空間情報は『全国乗合自動車総覧』の路線網の復原を補助する資料として注目した。

これらデータは膨大であるため、本研究では対象地域を選定した。本研究の目的のひとつである、バス事業者の路線網における機能の分担や、鉄道交通とバス交通との関係性を明らかにするという点をふまえると、対象地域は幹線系の鉄道や、大手の民間事業者による主要な鉄道路線や支線、中小規模の鉄道路線が運行されている地域が望ましい。また、平野部や山間部など複数の条件を備えており、多様な路線網が想定される点を考慮して岐阜県を選定した。

デジタル化の作業として、『日本交通分県地図』は画像データ化し、GIS上で現在の県境および市区町村界にあわせるアジャストの作業を行った。この図を基盤として、国土数値情報(統一フォーマット(SHP・GML))「道路データ」[9]と比較した結果、県単位の空間スケールで路線網を復原するには大きな誤差はなかった。

バス路線の復原にあたっては、『全国乗合自動車総覧』に記載されている起終点の位置情報を手がかりとした。ただし、住所の表記は当時の市町村名であるため、現在の市町村名に変換しながら起終点の場所を特定した。経由地の記載のない路線は、『日本交通文献地図』の路線を参考に特定した。しかし、『日本交通文献地図』作成後に開業し、経由地が不明な路線については『全国乗合自動車総覧』の路線の距離情報を手がかりに、GIS上で道路距離を求め、おおよそ一致する区間を採用した。

バス路線のラインデータは国土数値情報の「道路データ」を参考にしたが、現在では廃道となっている区間やデータが存在しない箇所については『日本交通分県地図』に描かれている道路を手がかりとしてトレースした。『全国乗合自動車総覧』に記載されている路線延長と、作成されたバス路線のラインデータとの差については、おおむね2割程度の誤差が生じている。例えば、路線延長が40km以上である4路線について『全国乗合自動車総覧』の距離と作成したラインデータの距離を比較すると、それぞれ76.0km/71.5km、51.6km/40.5km、47.8km/40.4km、47.4km/39.9km

であった。GIS上のラインデータは最大で2割程度短くなっているが、路線網の展開を検討するという点では許容範囲内であると判断した。

また、『全国乗合自動車総覧』の事業者の本社所在地や経営規模(資本金・自動車興業費)、車両数、路線延長と開設年などの情報をデータベース化し、当時のバス事業の特性を検討した。

3. 岐阜県におけるバス事業者の開設年次と路線規模

1933年当時の岐阜県内には80のバス事業者が存在した。内訳は、株式会社26、合名・合資会社4、個人経営49、自治体1(恵那郡大井町)であった。

資本金別に見ると、1万円以下が51社でそのうち株式会社は6社にすぎない(表1)。一方、資本金2万円以上は29社で、株式会社は20とほとんどを占める。資本金が10万円以上の会社はすべて株式会社で、そのうち資本金1千万円以上の事業者は矢作水力株式会社(84,350,000円)と名岐鉄道株式会社(19,100,050円)であった。前者は鉄道事業(岩村電気軌道)も経営しているが事業の主力は電力事業であり、後者は名古屋と岐阜を結ぶ都市間連絡路線を主とし、現在の手私鉄のひとつである名古屋鉄道につながる会社であるため資本金額が大きいと考えられる。

表1 資本金別バス事業者数
Table 1 Numbers of bus operators by capital.

資本金・興業費	事業者数(うち株式会社の数)
1千万円以上	2(2)
100万円以上1千万円未満	5(5)
10万円以上100万円未満	5(5)
5万円以上10万円未満	6(4)
3万円以上5万円未満	4(2)
2万円以上3万円未満	7(2)
1万円以上2万円未満	15(5)
5千円以上1万円未満	18(1)
3千円以上5千円未満	8
千円以上3千円未満	10

出典:『全国乗合自動車総覧』(1934)より筆者作成。

鉄道事業を経営、または設立した事業者は資本金額が大きい傾向にある。資本金が100万円以上1千万円未満の事業者は5社で、うち4社(北恵那鉄道株式会社、東美鉄道株式会社、駄知鉄道株式会社、竹鼻鉄道株式会社)が、10万円以上100万円未満の5社にも3社(笠原鉄道株式会社、美濃自動車株式会社、伊勢電気自動車株式会社)で

鉄道事業者やその関連会社が占めた。バスを専業とする資本金額の大きい事業者は安全バス株式会社（資本金額 2,500,000 円）が最高額で、濃尾自動車（同 15 万円）、東濃バス株式会社（同 10 万円）が続き、他の会社は 10 万円未満であった。

総運行距離別に事業者を区分すると、20km 未満が 50 社と多数を占めるが、そのうち株式会社は 7 社にすぎない（表 2）。個人や合名・合資の事業者の多くは、比較的小規模な路線で事業を運営していた特徴が読み取られる。これをバス 1 台あたりの運行距離別に事業者数を区分すると、10km 未満が 53 社で、株式会社はそのうちの 21 社と 4 割を占める（表 3）。株式会社は比較的バスの保有台数が多いため 1 台あたりの運行距離が短くなることから、高頻度でバスが運行されていたと推察される。

表 2 運行距離別バス事業者数
Table 2 Numbers of bus operators by route length.

総運行距離	事業者数 事業者数(うち株式会社の数)
100km 以上	3(2)
50km 以上100km 未満	9(6)
20km 以上50km 未満	18(11)
10km 以上20km 未満	25(6)

出典：『全国乗合自動車総覧』（1934）より筆者作成。

表 3 1 台あたりの運行距離別バス事業者数
Table 3 Numbers of bus operators by the number of route length.

1 台あたりの運行距離	事業者数
20km 以上	4(2)
15km 以上20km 未満	7(1)
10km 以上15km 未満	16(10)
5km 以上10km 未満	39(13)
5km 未満	14(8)

出典：『全国乗合自動車総覧』（1934）より筆者作成。

路線開設の開始年によるバス事業者数の変化を見ると、関東大震災以前の 1923 年までに 16 社が開業しており、関東大震災以前にも岐阜県内では一定程度のバス事業が展開されていたことが伺える。震災後の 1926（大正 15）年から 28 年には 17 社が開業しており、関東大震災後のバス事業の増加が確認された。また、1930（昭和 5）年から 31 年には 15 社が開業しており、この時期が初期のバス事業のひとつのピークといえる。

『全国乗合自動車総覧』には、本書の発行時点

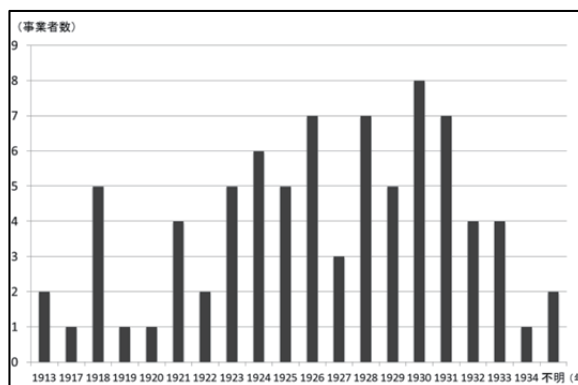


図 3 路線開設の開始年によるバス事業者数の動向

Figure 3 Temporal trends of the bus operators by creation of routes.

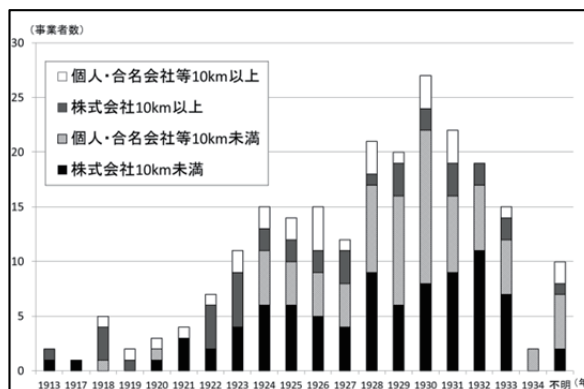


図 4 路線開設年によるバス路線数の動向

Figure 4 Temporal trends of the bus route by creation of new routes.

で存在していた事業者が掲載されている点には注意が必要であろう。それまでに事業者が統廃合されていることが多いため、実際には図 3 で見られるよりも多くの事業者が存在していたと考えられる。そのため、図 3 は最低数存在していた数値である。

一方、路線の開設年と距離帯別によるバスの路線数の変化を見ると、1924（大正 13）年以降急速に増加している（図 4）。なお、この図でも株式会社とそれ以外の会社の区分はあくまでも 1933 年時点での会社の形態であるが、傾向を掴みやすいためこのような区分にした。1923 年までは 10km 以上の路線の開設が多かったのに対し、バス路線の開設数が増加するとともに、10km 未満の短距離の路線が増加している。1928 年以降はその傾向が顕著であり、個人や合名・合資といった資本金額の少ない事業者が増加しているという特徴が見られる。これは、関東大震災以降、国内におけるバス車両の生産台数が増加したことによる価格の低下や、日本国内の経済不況によ

って鉄軌道の建設が抑制され、鉄道事業者がバス事業を兼業するようになったことや、失業対策のひとつとして道路の改良が進められたことによるバスの運行状況の改善などが背景にあるという定説を裏付けているといえる。

特に1930年の事業者数や路線開設数の増加は、1930年から始まったいわゆる「昭和恐慌」によって、初期投資額が相対的に低く車両1台から個人で始められ、現金収入があるという点でバス事業が拡大されたと考えられる。

4. 岐阜県におけるバス路線網の空間的展開

『全国乗合自動車総覧』に記載されている路線の開設年と起終点の所在地、経由地をもとに地図化したものが図5である。岐阜市や大垣市を中心とした平野部、恵那郡や土岐郡、可児郡などの地域、高山本線の未開通区間で株式会社のバス路線が卓越する一方、それら地域をカバーするように個人や合名・合資会社などの小規模事業者がネットワークを形成している。また、岐阜県の北部の山村エリアでも小規模な事業者の路線が見られる。

これら路線をさらに検討すると、鉄道駅から周辺集落を結ぶ事業者の路線の途中または終点から別の事業者による路線網が展開されている。これは鉄道駅まで集落から路線を結びたいけれども、既存の事業者の路線があり、参入できないためこのような路線の展開が行われたと考えられる。バス事業は鉄道にくらべて初期投資の費用が低く、道路が開通していれば路線網の展開が容易であるという特性が確認される。

3章の結果をふまえ路線の開業時期によって、1923年まで、1924年から29年、1930年以降に区分して路線網の展開について検討した。

1923年までのバス路線の開業状況は10kmを越える比較的長距離の路線が多い(図6)。路線延長が40kmを超える4路線のうち3路線がこの時期に開設されている。鉄道駅と周辺集落や鉄道駅同士を結ぶ路線も開設されているが、鉄道が開業している平野部に対して、鉄道が開業していない美濃地域や飛騨地域の山間部と平野部を結ぶ路線が主である。

さらにこの時期の開業年次別の路線の展開を詳細に検討すると、岐阜県内でバス事業が始まった1910年代は鉄道駅から派生する路線も見られるが、それよりも鉄道駅と連絡しない集落間を結ぶ路線が特に山間部で目立った。これら路線は1922年までにおおむね鉄道駅と結ばれている。

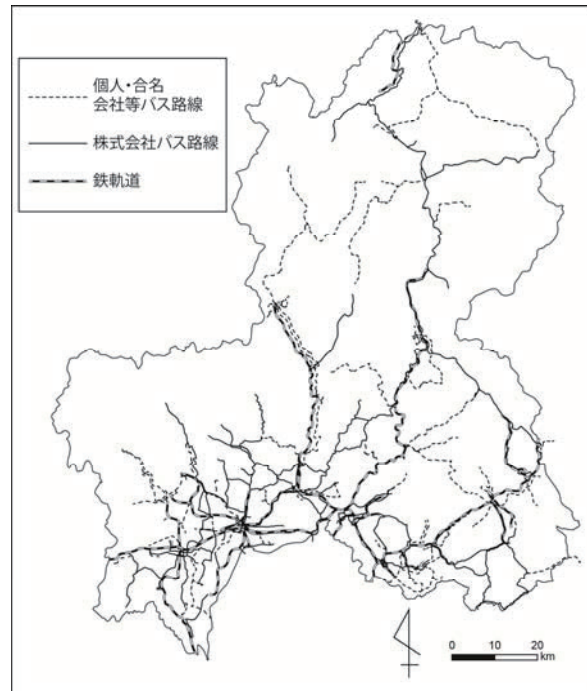


図5 運営形態別に見た岐阜県におけるバス路線網(1934年)

Figure 5 The bus network in Gifu Prefecture (1934)

ただし、それらの路線の形成は、既存の事業者が路線の延長によって鉄道駅を結ぶ場合もあるが、新規の事業者によって鉄道駅と結ばれていない、既存バス事業者の路線を鉄道駅と結節する路線も見られる点が特徴である。これは、バス交通が鉄道路線の培養というよりも、鉄道路線のない地域では集落間を結ぶ交通手段という鉄道と同様の機能が主であったことを示している。

この機能に変化していくのが1924年から29年の期間である(図7)。この間には10km未満の路線が増加している。1923年までに開設された山間部の路線から派生する路線や延長された路線、鉄道駅同士を結ぶ路線なども開設されている。また、鉄道路線が開通しているにもかかわらずそれと並行する路線も開設されている。これは、鉄軌道事業者の路線と競争を避ける目的であって鉄軌道事業者が運行している路線もある。

特に、岐阜市や大垣市周辺の平野部で鉄道駅から派生する路線や市街地と周辺集落を結ぶ路線が多数開設され、路線網の密度が高くなっている。土岐郡や可児郡でもやや稠密な路線網が形成されつつある。

この傾向は、1930年以降さらに進み、平野部の短距離路線が多数開設され、岐阜県内のバス路線ネットワークがさらに稠密になっている(図8)。この時期に特徴的なのは恵那郡や土岐郡内の路

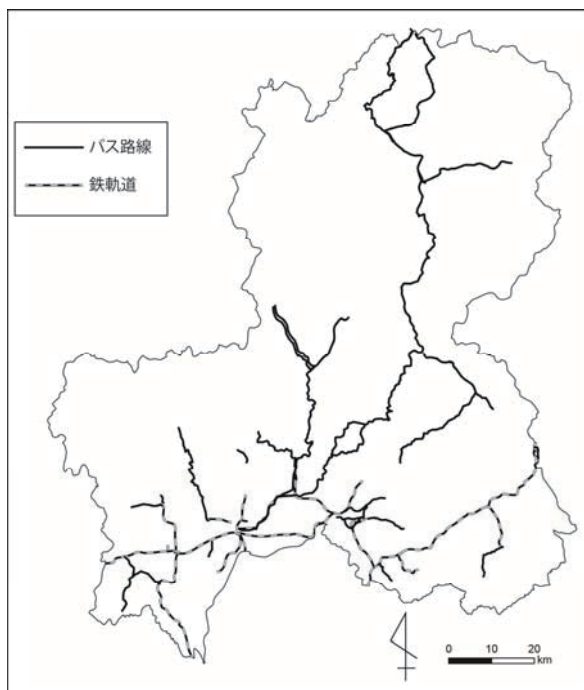


図 6 岐阜県におけるバス路線網 (1923 年)
Figure 6 The bus network in Gifu Prefecture (1923)

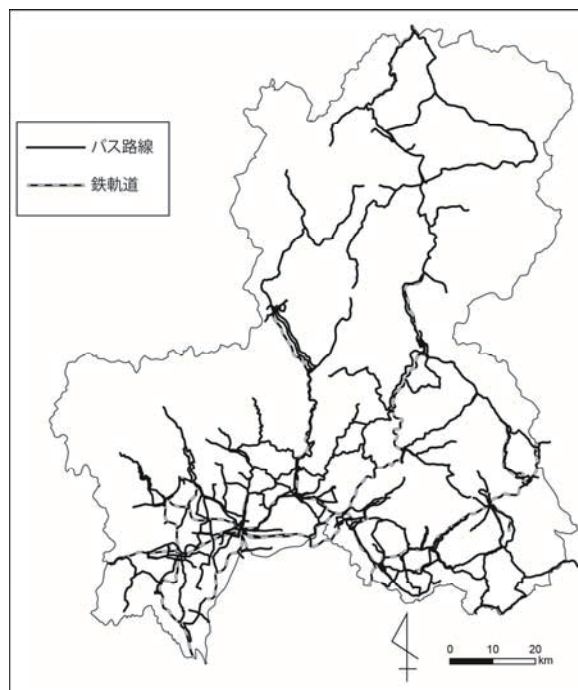


図 8 岐阜県におけるバス路線網 (1934 年)
Figure 8 The bus network in Gifu Prefecture (1934)

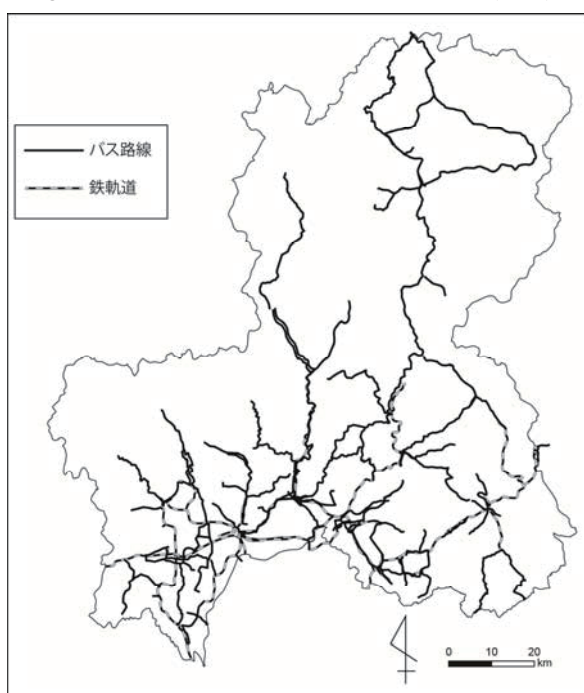


図 7 岐阜県におけるバス路線網 (1929 年)
Figure 7 The bus network in Gifu Prefecture (1929)

線の開設状況である。1924 年から 29 年の時期には岐阜市や大垣市などに比べて路線の開設は少なかったがこの時期には路線数が増加している。

山間部ではさらに山奥の集落を結ぶ路線が開設されるとともに、下呂や高山、白鳥などの町内や町の周辺を運行する小規模な路線、周辺の温泉

地を結ぶ路線などが開設されている。これは、鉄道路線の延長により、大都市から当該地域までの移動が容易になったため、鉄道駅を起点としたネットワークが構築されたと考えられる。また、昭和恐慌により少額の資本で参入でき、現金収入のあるバス事業に魅力を感じた事業者が相次いで路線を開設したことも指摘できる。これら小規模な路線は鉄道駅を中心とした路線であり、バス交通が鉄道路線の培養路線となっている。

市郡別にバス事業者の本社所在地を分類したのが表 4 である。岐阜市や大垣市にも本社が立地しているが、これら地域の路線網と比較すると少数に留まる。これは、市街地と周辺部を結ぼうというよりは市街地の周辺部の集落から中心都市に向かうための路線を開設し、利便性を向上させたいという地域の考えによって岐阜市や大垣市の周辺郡部に本社が立地したと見られる。恵那郡や土岐郡はバス事業者数が多い。この地域が窯業や製糸業で栄えていたことや、中央本線を軸として周辺地域から鉄道駅を結ぶための路線が開設されたと考えられる。

鉄道事業者が運行するバス路線については、1924 年以降、路線数が増加している。北恵那鉄道株式会社や矢作水力株式会社のように鉄道路線と並行するバス路線を開設することによって自社の鉄道路線と他のバス事業者との競争を避ける路線などがあるが、多くは自社に鉄道路線から派生、延長する路線が多く、鉄道路線の培養と

して位置づけられる。一方、個人や合名・合資会社の路線は当初は中心集落とその周辺や鉄道路線が運行されていない地域をカバーする路線であったが、新たに開業した鉄道駅に路線を開設することによって、次第に鉄道の培養・補完を行う路線として機能が変化したと考えられる。事実、1km 未満という短距離で開設された路線の多くは既存路線と鉄道駅を結ぶ路線である。これは、従来路線が鉄道駅と結ばれることによって駅を中心とした交通体系に変化していたことを示唆するものである。

表4 市郡別バス事業者数
Table 4 Numbers of bus operators by local governments.

自治体名	事業者数 (うち株式会社の数)
岐阜市	6(4)
大垣市	1(1)
恵那郡	12(7)
土岐郡	11(2)
揖斐郡	7
武儀郡	6(2)
大野郡	5(1)
加茂郡	4
郡上郡	4(1)
本巣郡	4(1)
安八郡	3(1)
可児郡	3(2)
不破郡	3
吉城郡	3(1)
梅津郡	2
羽島郡	2(1)
養老郡	2(2)
稲葉郡	1
益田郡	1

出典:『全国乗合自動車総覧』(1934)より筆者作成。

バス事業者間の過当競争を押さえるために策定された自動車交通事業法であるが、既存のバス

事業者の路線からさらに派生する小規模な事業者が見られたように、同一地域におけるバス事業者同士の競合はある程度押さえられていたことが確認された。ただし、一部区間において事業者間の競合が見られ、同法の施行によって完全にバス事業者間の競合状態が解消されたのではない点も明らかとなった。

『全国乗合自動車総覧』では、当時現存している事業者ないしは母体となった事業者の設立時期しか判明しないため、実際にはさらに多くの事業者が設立されていたと推察される。また、1933年当時に株式会社となっても、当初は個人事業であったことも想定される。そこで、岐阜県内でバス事業を展開している岐阜乗合自動車の社史[10]を使い、1933年以前の事業者の存在を確認した。その結果、14の事業者の存在が判明した。しかし、社史からはそれら事業者の設立時期や具体的な運行路線、事業規模などの詳細は不明であった。このように、運行実態が不明確な事業者はいくつか存在するため、『全国乗合自動車総覧』作成以前のバス路線網については未だ不明な点が多数ある。この点については、現在、各事業者の資料に頼るしかないため、資料の限界が指摘される。これは資本金額や保有車両数についても1933年時点でのものであり、それ以前の状況を知ることができないという資料の限界について大島も同様の指摘をしており、今後の大きな課題といえる。

5. おわりに

本稿は、岐阜県を対象に『全国乗合自動車総覧』のデータを中心に1933年当時のバス路線網やそれまでの路線開設状況からバス交通の機能の特性を検討した。

1910年代のバス事業は鉄道駅から派生する路線が一部に見られる一方で、鉄道路線とは関係のない集落間を結ぶ路線が卓越していた。これは、鉄道が未開通の地域にとってバス交通は鉄道交通と同様の機能をもって運行されていたといえる。その後の路線の延長にともない、これら路線は鉄道駅と結ばれるが、複数の事業者によって結ばれていた地域もあり、この時点でもバス交通は鉄道交通の培養としてではなく、鉄道と同様の機能を持っていたと考えられる。

1920年代後半になると、バス事業者や路線の開設が増加した。これらの多くは資本金額の少ない個人や合名・合資の事業者であり、それらの路線は鉄道駅を中心とした路線や既存のバス事業者間を結ぶ路線などであった。この時点でもバス交通は鉄道の培養としての機能を拡大させながらも、鉄道と同様の主要幹線としての機能を有し

続けていた。

昭和恐慌が発生し、さらに個人事業者が多数参入する1930年以降になると、それまでと同様に路線の開設が相次いだ。多くは鉄道駅を中心とする鉄道を培養する路線であった。結節する鉄道路線の階層性とは関係ないが、近隣の主要駅が指向された。一方、鉄道路線の延長によって、それまでバス交通が基幹路線となっていた路線と並行する区間も出てきた。それにともない、既存路線から派生して鉄道駅を結ぶ路線が相次いで開設された。これによって、バス交通は次第に鉄道交通を培養する機能に変化したと考えられる。

当時のバス事業は基幹となる主要路線や都市部では株式会社による運営が展開されていたのに対して、それらを補うように多数の小規模な個人経営の事業者が路線網を展開していたことも明らかとなった。これは、鉄道事業者が運行するバス路線では顕著であるが、それ以外の事業者も同様の傾向をたどっている。このようにして、バス交通は鉄道交通と同様に基幹路線、地方路線、局地路線という階層性を有しながら鉄道路線・基幹となるバス路線、鉄道や基幹のバス路線を培養する路線という階層性に変化したといえる。

これまでバス事業は関東大震災以降にバス事業が進展したという点は従来の定説通りであるが、それ以前にも鉄道交通のない地域ではその代替としてバス事業者が勃興してきた点が多くなった。つまり、震災以前よりバス事業者は鉄道交通のように集落間を結ぶ路線として始まり、震災以降に事業規模が拡大し、昭和恐慌でその傾向はさらに強まった。その過程において、鉄道交通との関係性を密にしてきたととらえ直すべきであろう。とりわけ昭和恐慌の影響によって小規模なバス事業者が増加したが、それは関東大震災以降のそれよりも大きい点は今後注目すべき事実と考えられる。

道府県単位の路線網の復原に関する資料については、今回の岐阜県の事例に限れば事業者名がない『日本交通分県地図』と空間情報の解釈が難しい『全国乗合自動車総覧』の2つの資料を用いることで一部の経路地で不明な点はあるものの、おおよその復原が可能である点が認められた。特に、事業者間による路線網の空間的な分担が明らかにされた点は大きい。ただし、『全国乗合自動車総覧』作成時点で運行しているバス事業者がそれ以前の事業者を合併・吸収している場合には路線網を復原できるが、消滅した事業者については不明な点が多い点には注意が必要であろう。

今回は岐阜県を対象としたがそれ以外の道府県でも同様の手法でバス路線網を復原すること

によって、当時のバス交通の機能がより明確に明らかにできよう。それによって鉄道交通で蓄積されてきた交通の階層性の研究をさらに進展させることが可能である。

付記

本稿は、愛知大学三遠南信地域連携研究センター・2014年度一般共同研究「越境バス路線網の変遷と沿線自治体の対応に関する地理学的研究」(研究代表者・田中健作)の成果の一部であり、その骨子は2015年1月の第2回越境地域政策研究フォーラム(於、愛知大学)、2015年9月の日本地理学会秋季学術大会(於、愛媛大学)にて発表した。

参考文献

- 1) バス事業五十年史編纂委員会(編): バス事業五十年史, 日本乗合自動車協会(1957).
- 2) 社団法人日本乗合自動車協会: バス創業五十年史略年表, 日本乗合自動車協会(1953).
- 3) 鉄道省(編): 全国乗合自動車総覧, 鉄道公論社出版部(1934).
- 4) 野田正穂, 原田勝正, 青木栄一, 老川慶喜(編): 多摩の鉄道百年, 鈴木文彦: バスの発達と鉄道, pp145-156, 日本経済評論社(1993).
- 5) 大島登志彦: 群馬・路線バスの歴史と諸問題の研究, 上毛新聞社(2009).
- 6) 大阪毎日新聞社(編): 日本交通分県地図, 大阪毎日新聞社(1923-30).
- 7) 三木理史: 近代日本の地域交通体系, 大明堂(1999).
- 8) 三木理史: 地域交通体系と局地鉄道—その史的展開, 日本経済評論社,(2000).
- 9) 国土交通省国土政策局国土情報課: 国土数値情報 ダウンロードサービス, 国土数値情報(統一フォーマット(SHP・GML))「道路データ」(<http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/index.html>) (参照 2017-11-14).
- 10) 岐阜乗合自動車株式会社社史編集委員会(編): 五十年のあゆみ, 岐阜乗合自動車株式会社(1994).