

乗合バス事業の初期段階における 事業の特徴と地域特性

——京都府を事例として——

井 上 学

- I はじめに
- II 研究の目的と方法
- III 乗合バス事業者の経営の特徴と運行地域
 - 1 乗合バス事業者の経営の特徴
 - 2 乗合バス事業者の運行地域
- IV 乗合バス事業者の路線の展開と事業統合
- V 昭和初期における乗合バス事業の特性
- VI おわりに

I はじめに

日本の乗合バス事業は、1903（明治36）年に京都市や広島市で始まり、明治末期から大正初期において日本各地で徐々に開始されていった（バス事業五十年史編纂委員会編：1957）。当初、乗合バスの運行については「自動車取締規則」が各府県で制定されていたが、1919（大正8）年に内務省による「自動車取締令」が公布された。

「自動車取締令」と同時期に「地方鉄道法」が公布・施行されている。地方鉄道法は従来の私設鉄道法と軽便鉄道法を統合し、新たな枠組みとすることで、民間事業者による鉄道の建設を進めたものと解される。この時期は、国（鉄道省）による鉄道建設や国有化が全国で進み、一方で民間事業者による地域間輸送を目的とした鉄道路線が進められていた時期である。国による自動車取締令の公布は、自動車交通の普及が小規模な鉄道事業者に影響を与え始めており、国の関与が必要となったと考えられる。

さらに1933（昭和8）年施行の「自動車交通事業法」によって、乗合バス事業は鉄道省が一元管理を行う免許制による事業となった。この法律の施行の背景には日本各地で乗合バス事業が増加しており、国が一元管理を行う必要があるほどの事業となっていたためである。

この時期に発行された「全国乗合自動車総覧」（1934）には、1933（昭和8）年10月1日現在で乗合バス事業者数は3,491¹であったことが記載されている。国土交通省

1 貨物営業事業者を含む。

(2021)によれば、2019年時点で乗合バス事業者は2,321社であり、現在と比較すると多数の事業者が運行していたことがわかる。「全国乗合自動車総覧」は日本全国のバス事業者についてまとめられた初めての資料であり、当時の乗合バス事業の経営規模や地域的な運行状況を検討することが可能である。そこで、本稿は「全国乗合自動車総覧」を中心に、その他の資料を活用しながら、黎明期にあたる乗合バス事業について検討したい。

II 研究の目的と方法

鉄道省は1933(昭和8)年10月1日現在の日本における乗合バス事業の現状について、事業者に対する調査票の送付・回収によって調査した。これにより作成されたのが鉄道省監督局による「乗合自動車業原簿」である。この原簿をもとに1934(昭和9)年6月から12月の間に調査・作成されたのが、鉄道省編による「全国乗合自動車総覧」である。1933年の鉄道省調査から約半年たっているため、乗合自動車業原簿に若干の情報が追加されているが、基本的には同様の情報で構成されている。

乗合バス事業の監督は、当初、各府県で行われていたため、全国での一元管理された情報に乏しい。自動車交通事業法施行時に、全国の乗合バス事業についての情報をまとめた「全国乗合自動車総覧」は、当時の状況を把握するうえで重要な資料といえる。そのため、これをもとにいくつかの研究成果が見られる。1933年当時の乗合バス路線のネットワーク復原を試みたのが、東京都多摩地域を対象とした鈴木(1993)、群馬県内を対象とした大島(2009)である。これらは「全国乗合事業者総覧」に記載されているバス路線の起終点の住所をもとに路線網の復原を行ない、当時の乗合バス路線の状況が明らかにできることを実証した。井上・田中(2017)は、同資料を用いて岐阜県を対象に路線網の復原を行うとともに、路線網の時系列的な変化とバス事業者の経営形態の特徴について検討した。その結果、昭和初期の不況時においてもバス路線網は増加し、個人経営の乗合バス事業者も増加していることが明らかとなった。これは、鉄道建設よりもコストが安く移動需要に応えられることや、日々の現金収入が見込めることなどから個人が積極的に経営していたことを推察している。

本稿は、井上・田中(2017)と同様、乗合バス事業の経営形態や路線距離などに着目して当時の乗合バスの事業内容の特徴や地域的な特性について明らかにすることを目的とする。さらに、「全国乗合自動車総覧」にくわえ、1924(昭和9)年と1925年に発行された「全国乗合事業者名簿」やバス事業者の社史等から当時の事業の特徴を検討した。また、1931(昭和6)年上半期以降の鞍馬自動車株式会社の株式総会資料が後継の京都バス株式会社に残っている。株主総会資料は当時のバス事業者の経営状況を窺い知

ることができる資料として活用した。

対象地域は、当時の大都市と含むとともに、山間部や海岸部など多様な地域で構成される京都府を対象とした。「全国乗合自動車総覧」に記載されている乗合バス事業者の経営規模、経営形態、運行地域、車両数などのデータを元に事業者を分類し、路線の開設年から運行開始当初の路線の特徴を明らかにする。以降の網羅された情報はないものの、1924年と1925年についての乗合バス事業者については「全国乗合バス事業者名簿」によって、その後の事業者の経営形態の変化について検討することができる。

Ⅲ 乗合バス事業者の経営の特徴と運行地域

1 乗合バス事業者の経営の特徴

1933年当時の乗合バス事業は株式会社、合資会社、合名会社、個人、公営、省営に大別される。京都府内は66社が運行しており、府内に事業所があるのは65社であった。²65社の内訳は、株式会社が16、合資会社が7、個人事業者が40、公営が1（京都市電気局による市営バス、以下、京都市）であり、合名会社以外の経営形態が存在した。この他に鉄道省による省営バス園篠線が運行されていた。

これら事業者で区分上は乗合バスであるものの、京都市内の観光客を対象として運行していた京都名所遊覧乗合自動車株式会社、自動車興行費が不明の1社（乙訓郡：長谷川嘉作）と貨物営業事業者である3社、省営バスを除く計60社を経営規模別に分類したのが第1表である。³

資本金または自動車興行費が100万円以上の事業者は株式会社で2社（鞍馬電気鉄道：200万円、北丹鉄道：150万円）、50万円以上100万円未満は約70万円の京都市のみである。これ以外の事業者は50万円未満で、株式会社は5万円から50万円の間に10社が集中している。加悦鉄道（30万円）、天橋立鋼索鉄道（25万円）、橋北汽船（10万円）のように、鉄道や船舶などの一部門として乗合バス事業を行っている株式会社は資本金額が高く、乗合バス専門の事業者は資本金額が低い傾向にある。一方、合資会社、個人事業者は1万円から5万円未満が最も多く、自動車興行費の小さい事業者が集中している。個人事業者で最も高いのは高橋勘蔵（加佐郡）の7万円であった。なお、個人事業者は自動車興行費5千円未満の事業者が7つあり、最も低い事業者は1500円

2 但馬自動車株式会社は事業所が兵庫県出石郡にあり、京都府与謝野郡内に路線を乗り入れていた。本稿の分析では対象外とした。

3 以降の分析についてもいわゆる「定期観光バス」の一形態として運行していた京都名所遊覧乗合自動車株式会社、国による鉄道路線の補助的な交通として乗合バスを運営していた省営バス、貨物営業事業者である3社は対象外とした。したがって61社を対象とするが、事業者によってはデータが欠損しているため、総数は図表によって異なる。

第1表 京都府内における乗合バス事業者の資本金・自動車興行費の規模

資本金・自動車興行費	株式会社・公営	合資会社	個人
100万円以上	2		
50万円以上 100万円未満	1		
10万円以上 50万円未満	5	2	
5万円以上 10万円未満	5		3
1万円以上 5万円未満	3	4	16
5千円以上 1万円未満		1	11
5千円未満			7
合計	16	7	37

出典 「全国乗合自動車総覧」1934年より筆者作成)

(村山房之助：何鹿郡)であった。

保有車両数別に分類したのが第2表である。車両数が最も多いのは公営事業者である京都市(129台)で、京都市に次いで車両数が多いのは京阪自動車株式会社の29台、鞍馬自動車株式会社の22台である。10-19台の事業者は4社(坪倉信治17台、能勢妙見自動車株式会社15台、京都乗合自動車株式会社14台、丹波自動車株式会社10台)と少数で、残りの51社は10台未満である。とりわけ、5台未満の事業者が株式会社、合資会社、個人事業者ともに最も多くを占める。さらに5台未満の事業者を検討すると4台が7社、3台が7社、2台が19社、1台が9社と極めて少ない車両規模の事業者で構成されている。

当時のバス車両は最大の台数を保有する京都市で定員が12-18人、京阪自動車株式会社で10-20人であるのに対し、保有車両数2台以下の事業者は定員が5-12人と少ない。日本タクシー合資会社は定員5人と8人の計2台で8.2kmの路線を運行、殿田自動車株式会社は定員10人の車両を2台(50.2km)、京北乗合自動車株式会社は定員5人で1台(25.1km)、丸福自動車合資会社は定員9人で1台(2.0km)、橋北汽船株式会社は定員10人で1台(14.38km)と定員の少ない車両を少数保有しているのみである。

第2表 京都府内における乗合バス事業者の車両保有台数

車両数(予備車を含む)	株式会社・公営	合資会社	個人
100台以上	1		
20-29台	2		
10-19台	3		1
5-9台	2	2	4
5台未満	8	5	30

出典 「全国乗合自動車総覧」1934年より筆者作成)

すなわち、保有台数の多い事業者は株式会社や、保有台数が少ない事業者は合資会社や個人事業者であるが、株式会社については保有台数が一定の傾向にあるのではなく、分散の傾向にある。

経営形態と路線総延長を検討したのが第3表である。路線総延長が50 kmを超える事業者は株式会社・公営が5社で、京阪自動車株式会社が91.5 kmと最も長い。次いで、丹波自動車株式会社（89.9 km）、以下、京都市（81.4 km）、両丹自動車株式会社（63.1 km）、能勢妙見自動車株式会社（61.6 km）である。個人事業者では高橋勘蔵（加佐郡）が57.2 km、合資会社では、殿田自動車合資会社が50.2 kmと突出しているがそれ以外は40 km未満である。

全体的に株式会社は長距離帯から短距離帯まで分散しているのに対し、合資会社や個人事業者は短距離帯に集中している。特に個人事業者は20 km未満の路線規模が多く、10-20 km未満が14事業者、10 km未満が12事業者である。5 km未満の事業者は株式会社1社（天橋立鋼索鉄道）、合資会社1社（丸福自動車）、個人事業者5社と、極めて小規模の路線を運行している事業者も存在した。

車両数と路線の総延長の関係を検討したのが第4表である。路線規模が大きいほど車両数も多い傾向にあるが、路線規模の大きい事業者でも必ずしも車両数が多いわけではない点が特徴である。これは、運行頻度と関係すると推察される。

例えば、京都市内や京都の市街地と周辺集落を結ぶ京都市や京阪自動車株式会社、鞍馬自動車株式会社などは車両数も多く路線も長い。京都市外に事業所のある事業者は路線距離が長くとも車両数は少ない。当時の時刻表がないため、資料からの推定になるが、人口規模の大きい京都市を中心とした事業者は移動需要が相対的に多いため、多数の車両を保有して運行頻度の確保に努めていたと考えられる。

また、個人事業者で最大の17両を保有する坪倉信治（加佐郡）は舞鶴駅を中心とする16.4 kmの路線と宮津駅と天橋立間の3.9 kmの路線で総延長は20.3 kmと相対的に中規模であるが、この距離帯の事業者と比較すると保有台数が多い。おそらく、路線が

第3表 京都府内における乗合バス事業者の路線総延長

	株式会社・公営	合資会社	個人事業者
50 km 以上	5	1	1
40-49.9 km	2		
30-39.9 km	1	1	7
20-29.9 km	1	2	4
10-19.9 km	4	1	14
10 km 未満	3	2	12

出典 「全国乗合自動車総覧」1934年より筆者作成

第4表 京都府内における乗合バス事業者の車両保有台数と路線総延長

	100 台以上	20-29 台	10-19 台	5-9 台	5 台未満
50 km 以上	1 (京都市)	1 (京阪自動車株式会社)	2 (能勢妙見自動車株式会社・丹波自動車株式会社)	1 (両丹自動車株式会社・高橋勘蔵)	1 (殿田自動車合資会社)
40-49.9 km		1 (鞍馬自動車株式会社)	1 (京都乗合自動車株式会社)		
30-39.9 km				3 (京若自動車商会・細谷長太郎外二名・田中卯三郎外一名)	6
20-29.9 km			1 (坪倉信治)	1 (昭和自動車合資会社)	5
10-19.9 km					19
10 km 未満				1 (藤井植七郎)	11

出典 「全国乗合自動車総覧」1934年より筆者作成

舞鶴地域と宮津地域で分かれてつながっていないため、それぞれに車両が必要であることと、当時比較的人口が多かった舞鶴町や著名な観光地である天橋立で乗合バスを運行していたため相応の運行回数を行っていたものと考えられる。

路線規模が小さくかつ車両数も少ない事業者は全体の半分近くを占めている。車両数5台未満で路線が10km台の事業者は19社あるが、このうち個人事業者は14社、10km未満の事業者は11社のうち7社が個人事業者である。

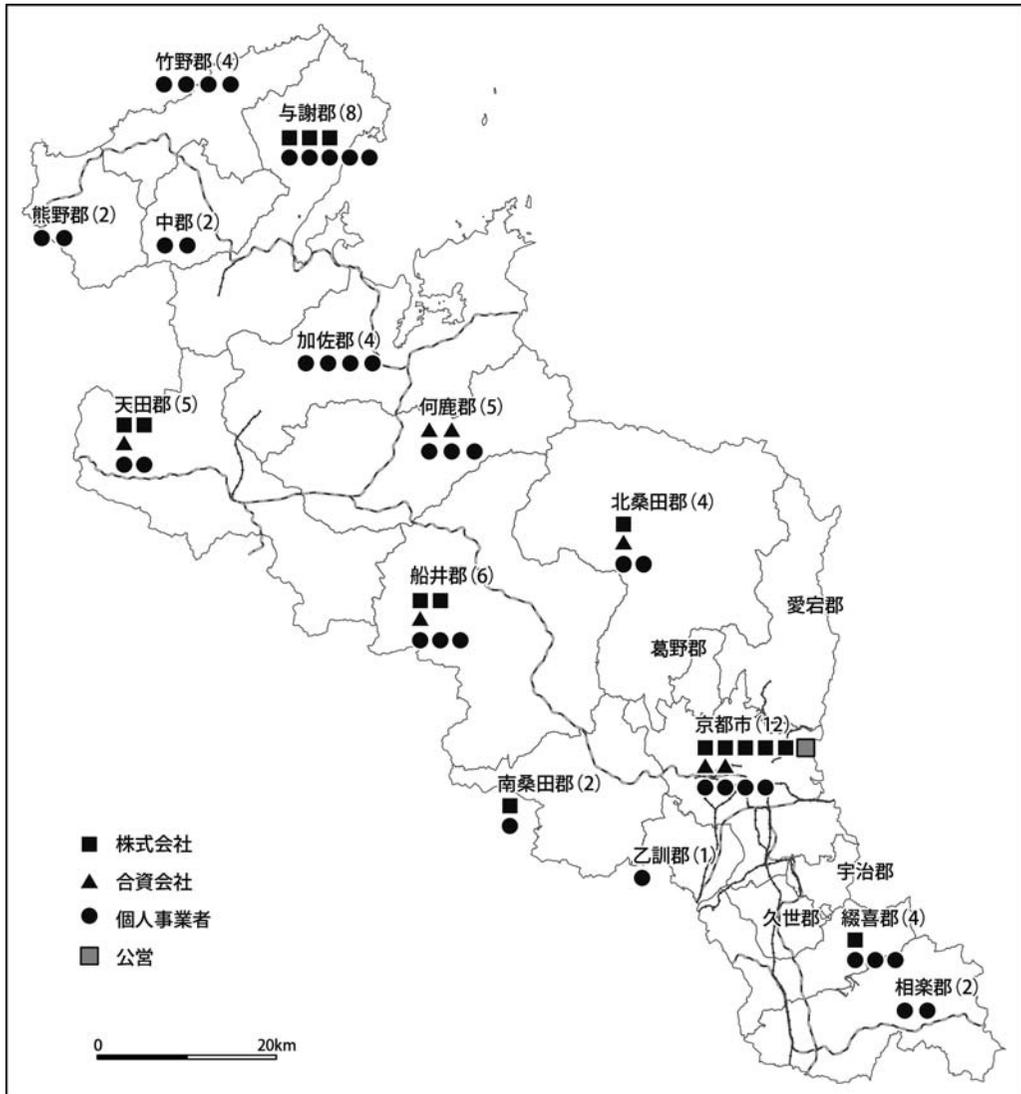
このように、乗合バス事業において株式会社と合資会社や個人事業者は経営規模や内容が異なる。株式会社は事業者によって規模が異なるのに対して、合資会社や個人事業者はごく一部を除いて小規模な資本、少ない車両数で比較的短距離の路線を運営しており、京都府内ではそのような小規模の事業者が乗合バス事業の多数を占めていたといえる。

2 乗合バス事業者の運行地域

前節で明らかになった通り、小規模な乗合バス事業者は合資会社や個人が大半である。また、株式会社は資本や車両数、路線総延長などの規模が多様であった。そこで、本節ではそれら事業者がどのような地域で路線を運行しているか検討することで、事業者の地域的な特徴を明らかにしたい。

1933(昭和8)年における京都府内の乗合バス事業者の所在地は、第1図の通りである。営業所と事業所の所在地が異なる事業者があるため、運行実態に即し事業所の所在地を図化した。

第1図 京都府における乗合バス事業者の事業所の立地

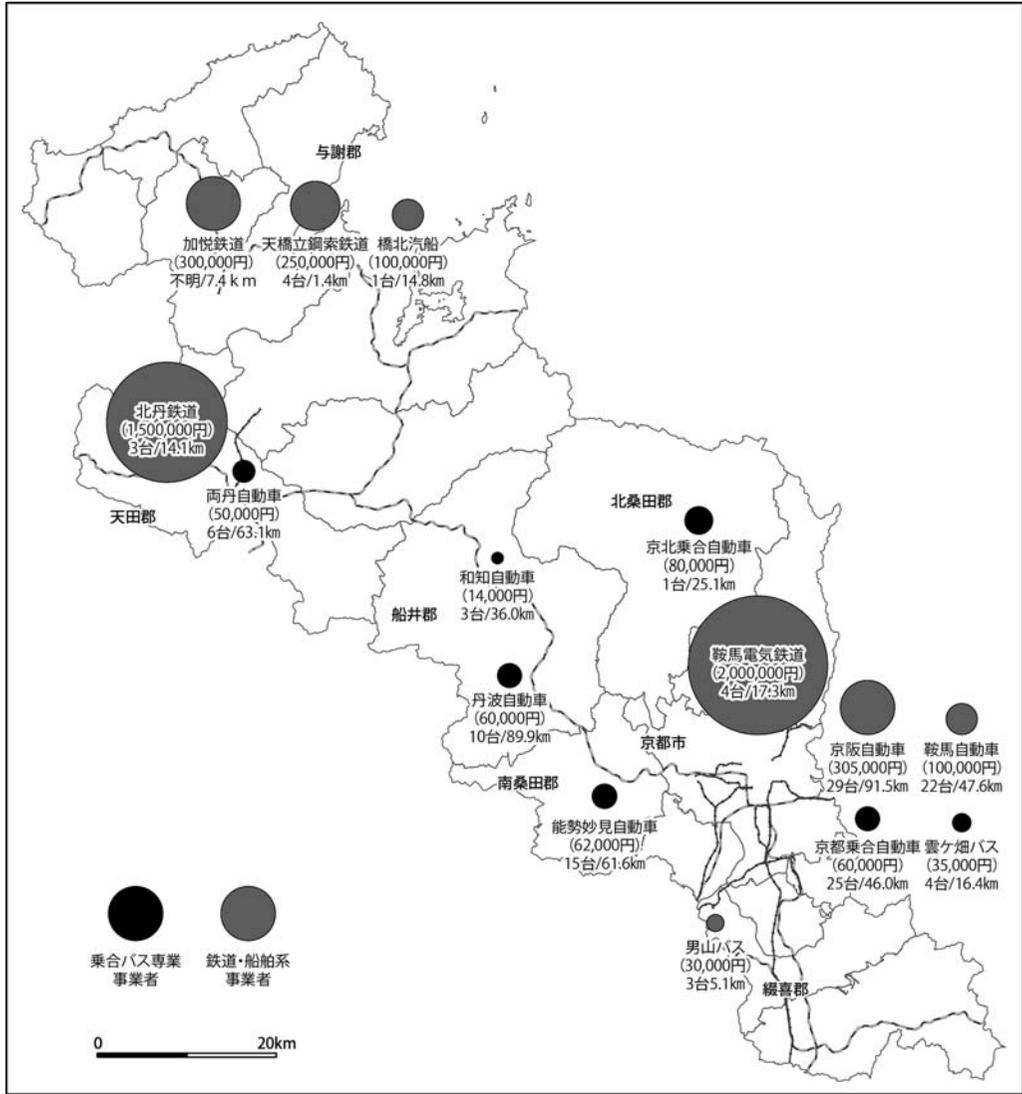


出典 「全国乗合自動車総覧」1934年より筆者作成

事業所が最も多いのが京都市（12社）で、次いで与謝郡（8社）、船井郡（6社）、天田郡と何鹿郡（5社）が続く。京都市に隣接する愛宕郡、葛野郡、久世郡、宇治郡には乗合バスの事業所はない。これは、京都市や近隣の郡内に事業所があるためで、バス路線自体は存在する。株式会社は、京都市（5社）が最も多く、与謝郡（3社）、天田郡（2社）、船井郡（2社）、北桑田郡・南桑田郡・綴喜郡は1社である。

合資会社や個人事業者も京都市内で多い（6社）が、それ以外の地域では株式会社を上回っており、京都市以外では乗合バス事業は合資会社や個人事業者が主な経営形態だったことがわかる。

第2図 京都府における乗合バス事業者（株式会社）の事業所の立地



出典 「全国乗合自動車総覧」1934年より筆者作成

株式会社の分布を図示したのが第2図である。鉄道や船舶事業を行っている会社は資本金額が大きくても乗合バス事業については比較的小規模な経営形態である。これは、鉄道や船舶事業が先に開始され、乗合バスの普及によって自社の路線と競合するため路線の防衛として乗合バス事業を始めたことや、鉄道路線・航路の培養として乗合バス事業を始めたことなどがあげられる。

天橋立鋼索鉄道株式会社の場合、鋼索線山上の駅から笠松公園までのアクセス輸送として乗合バス事業を始めたことや、天橋立から湾内を經由して当時の伊根村への船舶事業を行っていた橋北汽船株式会社では、伊根地域で乗合バス事業を行うことで航路との

アクセス向上を目指していたことが「全国乗合自動車総覧」の路線から伺える。対して、乗合バスを専業としているが鉄道事業者の系列に組み込まれている京阪自動車株式会社や鞍馬自動車株式会社は車両数も多く、路線規模も大きい。

京阪自動車株式会社の場合、当初より京阪電鉄の鉄道路線の防衛と培養を目指して設立された事業者であり、鉄道沿線にバス路線網を構築していった。鞍馬自動車株式会社の場合は、洛北自動車株式会社として設立され、乗合バス事業を行っていたが後に鞍馬電気鉄道や叡山電鉄の鉄道路線が開業したため路線が競合し、結果的に鞍馬電気鉄道の系列になっている。両社とも積極的に地域内のバス路線網の構築を行い、一定の運行頻度を維持するため、車両数も増加したと考えられる。

一方、男山バス株式会社は鋼索線である男山鉄道の子会社として設立されたが、男山鉄道自体が京阪電鉄に買収された。その結果、京阪電鉄のバス会社である京阪自動車株式会社の路線がカバーしない狭い範囲でのバス事業となったため、路線規模が小さく車両数も少ない。

鉄道・船舶事業の系列でない事業者でも地域内で積極的な路線網を構築していた両丹自動車株式会社や丹波自動車株式会社、能勢妙見自動車株式会社、京都乗合自動車株式会社は路線規模が大きく、車両数も比較的多い。鉄道駅と集落を結ぶ路線にとどまっていた和知自動車株式会社や京北乗合自動車株式会社、雲ヶ畑バス株式会社などでは路線はある程度の規模であるものの、車両数は少ない。和知自動車株式会社や京北乗合自動車株式会社は山陰本線の駅と北桑田郡内の集落を結ぶ路線のため、雲ヶ畑バス株式会社は京都の市街地と山間部の集落を結ぶ路線のため、路線長が一定程度ありながらも多くの車両数を必要とする需要が少なかったと推察される。

これは、合資会社や個人事業者でも同様で、総路線距離が長い高橋勘蔵（加佐郡・57.2 km）は舞鶴駅（現・西舞鶴駅）から北丹鉄道の河守駅や宮津への比較的長距離の路線を、殿田自動車合資会社（50.2 km）は殿田駅を中心にその周辺や北桑田郡内への路線を運行しており、密度の高い路線網ではない。沿線人口も比較的少ない地域である。そのため、同程度の路線距離でありながらも密度の高い路線網であった事業者よりも車両数が少なかったと考えられる。

事業の開始年次と地域との関係は、第5表のとおり1916年の南桑田郡から始まり1926年までの間におおむね京都府内で乗合バス事業が広まっている。ただし、全国乗合自動車総覧は1933（昭和8）年時点で運行されている路線についての開設年月日が記載されている資料である。そのため、それまでに廃止された路線や廃業、合併、社名変更等のあった事業者の存在は判別できない限界はあるものの、ある程度の状況は明らかにできよう⁴。

4 例えば、鞍馬自動車は当初、洛北自動車として創業し、その後鞍馬電鉄の経営に移るとともに社名が

第5表 京都府内における市郡別乗合バス事業者の事業開始時期

	1916年	1918年	1919年	1921年	1922年	1923年	1924年	1925年	1926年	1927年	1928年	1929年	1930年	1931年	1932年	1933年
京都市			1		1			1	3	1	1	1	3			
乙訓郡												1				
綴喜郡					1							3				
相楽郡							1				1					
南桑田郡	1															1
北桑田郡					1					1				1	1	
船井郡			1		1	1			1		1	1				
天田郡			1						1	1		1				1
何鹿郡			1								1	2		1		
加佐郡						1			1		1	1				
与謝郡								1	1	3	1	1				1
中郡		1							1							
竹野郡				1					1			1				1
熊野郡								1	1							
合計	1	1	4	1	4	2	1	3	10	6	6	12	3	2	1	4

出典 「全国乗合自動車総覧」1934年より筆者作成

各事業者が最初に開設した路線の特徴を検討すると、⁵ 鉄道駅と集落（45路線）、集落と集落（6路線）、都市部と周辺集落（10路線）に分類され、乗合バスは鉄道駅と集落を結ぶことを目的とした路線が大半であったといえる。また、都市部と周辺集落を結ぶ路線は京都市内で見られる特徴である。都市部側の起終点は路面電車の電停があり、鉄道駅と集落を結ぶ路線と同様の目的といえる。

各事業者の開設時の特徴として集落同士を結ぶ路線は事例が少なく、該当する6路線を検討すると集落同士を結ぶ路線でも片方が港湾に面している路線が3路線あり、うち2路線は天橋立－伊根を結ぶ航路に接続している。これは、航路が発達していた与謝野郡の地域的な特徴といえる。残りの3路線のうち2路線は、北桑田郡の田中卯三郎が殿田自動車合資会社の路線に、竹野郡の瀧野清藏が岡田岩藏（竹野郡）の路線に接続している。この2路線はすでに鉄道駅から集落を結んでいた他の事業者の路線をさらに遠方の集落を接続する目的で開設したと考えられる路線である。京都府の事例では、鉄道や船舶、既存の乗合バス路線との接続を目的としない集落同士を結ぶ路線は1918年に開業した中郡の栗野俊一（峰山町－網野町間7.0km）のみであった。⁶

これらをふまえると各事業者が最初に開業した乗合バス路線は、鉄道や路面電車、船

↘ 変更されたが、それは本資料には記載されていない。

5 京都市営バスは京都市電の補完的な役割という他の事業者とは異なる経緯であるため、除外した。

6 この事業者も1925年に鉄道開業とともに峰山駅へ延長している。

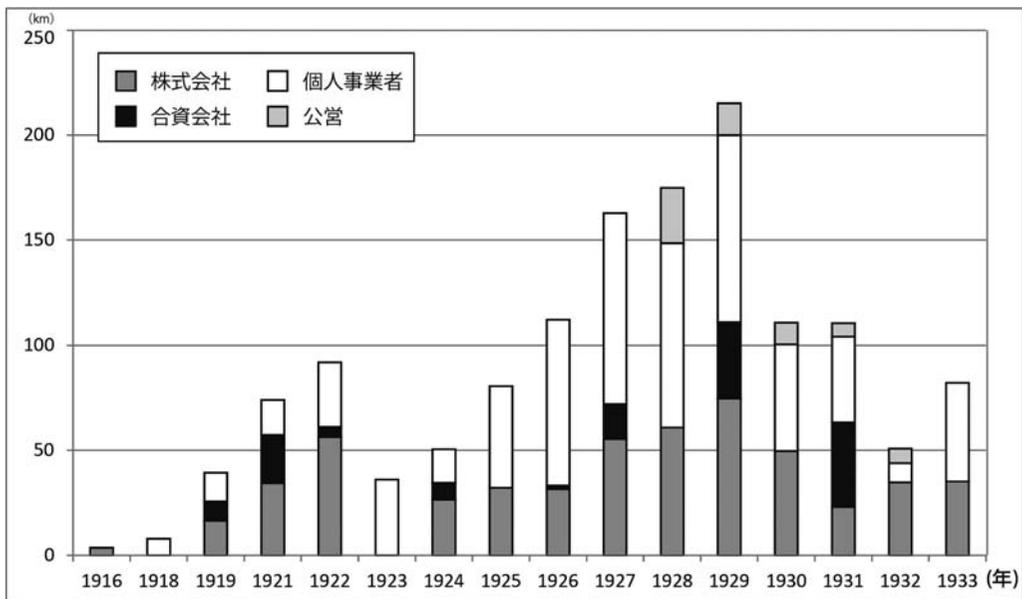
舶，先行開業していた他の乗合バス路線といった既存の移動手段と接続する2次交通の機能と位置付けられる。それら路線は既存交通機関が運行されていない集落と，最寄りの交通機関の結節であるが，その接続先は地域の状況に応じて省営鉄道や民間の鉄道，鋼索線，公営の路面電車，民間の船舶が選択されていた。さらに，乗合バスの経路から離れた地域では，既存事業者の路線延長や，他の事業者が既存の乗合バス路線と接続する路線を開設していった。

IV 乗合バス事業者の路線の展開と事業統合

路線の展開を年別にまとめたのが第3図である。京都府の場合，大正時代が乗合バス事業の開始時期で，1926（昭和2）年から1929年の間が新規事業者のピークといえる。ピーク時よりも減少したものの，1930年以降も新規事業者の参入は続いている。路線の展開については，大正時代に路線を開設した乗合バス事業者は1921（大正10）年以降，積極的な拡大が見られたといえる。新規事業者の参入が増加した1926年から1929年の間でも路線の延長はさらに拡大し，1927年から1929年の3年間は毎年150-200 km以上の路線が延長され，新規事業者の参入が減少した1930年以降も50-100 kmの路線が延長されている。

路線の展開は株式会社，合資会社，個人事業者，公営ともに積極的であるが，それぞれの事業者数を検討すると，株式会社の路線展開が積極的であるといえる。

第3図 京都府における乗合バスの路線開設時期



出典 「全国乗合自動車総覧」1934年より筆者作成

乗合バス路線の開業後、路線の延長がなかった事業者は26社で、うち株式会社は5社、合資会社が4社、個人が17社と個人事業者が多い。路線の延長がなかった株式会社は加悦鉄道株式会社、北丹鉄道株式会社、男山バス株式会社、橋北汽船株式会社のように、鉄道や船舶が主たる事業で、それらの路線防衛や培養の目的で乗合バス事業を開始した事業者である。京北乗合自動車株式会社は殿田駅と周山村を結ぶ25.1 kmの路線を5人乗り車両1台で運行する事業者で、谷筋を走る路線のため派生する路線が設定できないうえ、周山村周辺には既存事業者がバス路線を展開していたことから路線の延長が行いにくかったと考えられる。北桑田郡に事業所を置く4社すべてが路線の延長を行っていないことから鉄道路線がなく、山間部で川筋以外には平地が少ない北桑田郡の特徴といえる。

路線開設後の延長がない個人事業者17社は、1922年に開業した北桑田郡の田中卯三郎と1924年開業の相楽郡の宗健太郎を除けば、京都府内で新規事業者の参入が相次いだ1926年以降に運行を開始した事業者である。特に、1926年から1929年の新規参入が相次いだ時期の事業者は11社である。また、全17社のうち北桑田郡の田中卯三郎外二名の車両数7台以外は3台以下という小規模の経営である。これは、乗合バス事業が車両数1台から始められるため、個人でも参入しやすい条件が整っていたといえる。一方で、後発の事業者ほどより小さい需要の路線に参入せざるをえないため、路線網を展開しにくかったとも考えられる。

全国乗合自動車総覧は調査時点での事業者名簿のため、その間に統廃合された事業者の実態は把握できない。そのため、バス事業者の社史から事業者統合の一例を検討する(第4図)。

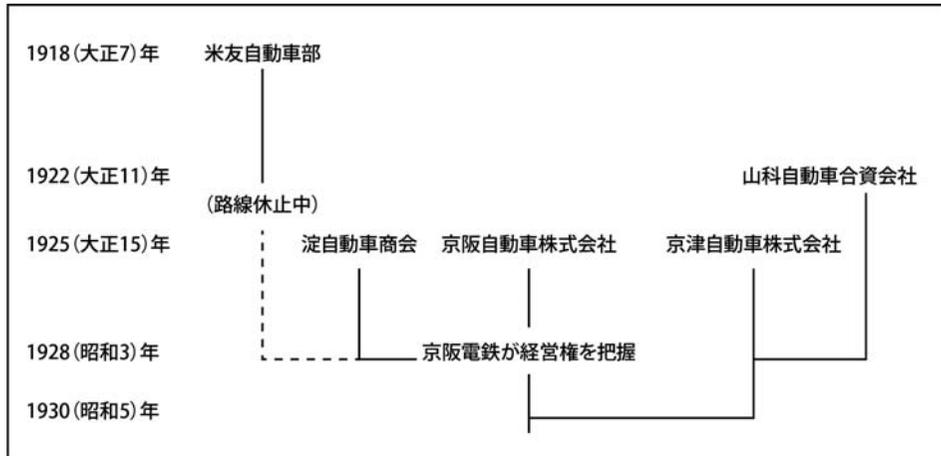
京阪バス五十年史(1972)によると、京阪電鉄株式会社は乗合バスの増加にともない鉄道路線の防衛と培養を目的に乗合バス事業に参入した。当初は個人経営であった桃山自動車商会在が桃山自動車株式会社となり、この会社を京阪自動車株式会社に改称したのち、京阪電鉄が経営権を把握した。同時に沿線の事業者2社を統合し、その後、1930年に京津自動車株式会社を統合した。

京津自動車株式会社も京都府内では山科自動車合資会社の合併のみであるが、滋賀県内では複数の事業者を統合している。このように、乗合バス事業は個人事業者の参入が多い一方で、運行開始当初から事業者間の統合が進んでいたことがわかる。また、すべての事業者が順調ではなく、なかには路線開設後休業する事業者もあったことがわかる。⁷

京都府内で乗合バス専業の株式会社は路線の延長や事業者の統合を通じてネットワー

7 「全国乗合自動車総覧」にも休業中の事業者の記載がある。京都府内では船井郡の岸本幸次郎が該当する。

第4図 京阪自動車株式会社の事業統合



出典 『京阪バス五十年史』1972年より筆者作成

クを拡大し、地域的な事業の独占を行うことによって安定した経営を求めていったと考えられる。一方、小規模な鉄道路線や船舶事業を主とし、乗合バス事業者はあくまでも路線の防衛や培養としていた株式会社の路線は鉄道や港湾周辺の路線にとどまっていた。これが、同じ乗合バス事業の株式会社でも路線長や保有車両数の違いとなって表れている。

V 昭和初期における乗合バス事業の特性

乗合バス事業はバス車両1台から始められるため、鉄道よりも事業に参入しやすい特徴があり、そのため個人事業者による新規参入が盛んであったといえる。それが京都府内における個人事業者の多さに表れている。

各事業者が最初に開設した路線は駅や港湾を中心とし、周辺の集落を結ぶ路線であった。乗合バスの運行を開始した事業者はその後、さらに路線を拡大していったが、乗合バスを専業とする会社組織は特に積極的であった。一方、路線開設後さらなる路線の延長を行わなかった事業者も見られ、新規参入が相次いだ1926年から1929年にバスの運行を開始した個人事業者が多い。

地域の独占を目指し路線網を構築することで経営の安定が図れるが、バス車両1台から始められる参入の容易さから経営体力の乏しい個人事業者の参入も可能であり、そのため事業規模を拡大したくても困難であったのかもしれない。

とりわけ、第一次世界大戦終了後の1918年以降、日本経済は不景気になり、1927年の昭和金融恐慌や1930年の世界恐慌などの影響によって1935年頃までその状況は続いていた。京都バス株式会社によると、前身の鞍馬自動車株式会社時代の1930年12月以

降の株主総会資料が残されている。そのうち1930年12月から1935年11月までの記載では全体的に不景気であり、利用者の確保に苦心していることが書かれている。1933年6月から11月の資料では景気がやや改善されたという記述があるものの以降はふたたび不景気の記述である。

しかし、利用者の減少が記述される一方、利用客数の増加がみられる路線もあるなど、不景気であるものの利用者数がある程度維持されていることがわかる。利用者数の影響よりも自動車税の負担が大きいこと、ガソリンの大幅な値上げが事業運営に悪影響を及ぼしていることが伺える(1932年12月から1933年5月資料)。

1920年代から1935年にかけて全体的に不景気だが、株主総会資料によれば移動需要は極端に落ち込んではいない。1930年12月-1931年6月の1日の平均収入が215.10円、1934年12月-1932年には209.70円に落ち込むものの、その後はその値を下回ることなく、増減はあるものの1934年6月-11月には245.29円、不景気から回復し始めた1936年6月-11月には262.79円まで増加している。

乗合バス事業は、毎日現金収入が得られるというメリットを生かして、不景気な時代でも路線の拡張や小規模な個人事業者が経営を維持できたものと考えられる。すなわち、当時の乗合バス事業は個人でも参入可能ないわゆる「ベンチャー産業」という特徴を持ちながら、路線の拡大を目指すことで安定した経営を行う事業者も徐々に増加していったとみられる。特に、乗合バスを専業とする株式会社は経営規模の拡大によって収益の安定化を目指していたものと推察される。

1933(昭和8)年以降のバス事業についての資料は少ないものの、1934年と1935年については日本乗合自動車協会による「全国乗合自動車名簿」が刊行されている。「全国乗合自動車名簿」は府県別の事業者名のみ記載であるが、「全国乗合自動車総覧」に記載された事業者数のその後の変化を知ることができる。

1933年のデータに基づく「全国乗合自動車総覧」にあった京都府内のバス事業者数は61社で、このうち鞍馬電気鉄道株式会社は鞍馬自動車株式会社に、瀧口義一(京都市)は藤井樞七郎に1934年に譲渡された旨の記載があるため59社である。1934年の「全国乗合自動車名簿」では京都府内の乗合バス事業者数は68社と増加したものの、1935年版では51社と減少している。「全国乗合自動車総覧」と1934年版「全国乗合自動車名簿」で記載が消えた事業者は4社であるが、そのうち2社は1935年版に記載があるため実際は2社(個人事業者)が減少したと考えられる。また、新規に記載されているのが12社(株式会社2, 合資会社4, 個人6)であった。1934年版と1935年版の比較では14社(株式会社2, 合資会社4, 個人8)が消え、新規事業者はない。

興味深いのは、経営形態そのものは変更されていないものの、商号を変更した個人事業者が多数見られる点である。例えば1934年版では栗野俊一(中郡)→網野自動車、

岡田岩藏→間人自動車商会などで11社、1935年版では中西兵治（与謝郡）→丸三バス、柴原楠六（加佐郡）→柴原自動車など11社である。なかには坪倉信治→舞鶴自動車商会→三舞鶴市街自動車商会と複数回の変更を行った事業者もあった。これら事業者のなかには細谷長太郎外二名→宇治田原自動車商会→宇治田原自動車株式会社→京阪宇治交通（現在の京阪バスに吸収、現在は京都京阪バスの路線として運行）、藤井檜七郎→京花自動車→嵐山バス→嵐山バス株式会社（現在の京都バスに吸収）など、株式会社化され現在の府内のバス会社の一部になっている事業者も見られる。

個人名による事業者の参入も若干あることから、これら商号の変更は個人事業者から会社組織に変更していく一過程であったと考えられる。すなわち、昭和初期になると乗合バス事業は個人でも容易に参入できる点を残しながらも徐々に組織化されていく段階であったと位置づけられよう。

VI おわりに

本稿では、「全国乗合自動車総覧」を中心に京都府内の乗合バスの事業について検討したが、乗合バス事業は少ない車両数ではじめられるため、初期段階であった大正中期から参入が見られる当時のベンチャー産業のひとつだったといえる。特に、大都市である京都市以外の地域では個人事業者による乗合バスの運行が多く、大都市以外でも事業を開始する機会に恵まれていた産業と考えられる。これは、大都市以外でも小さい需要に対して運行できる個人事業者の多さがそれを表している。

京都府内では1929年ごろには比較的広範囲に路線が展開され、多くは小規模な個人事業者であるものの一方で、路線の拡大を行う事業者もあった。また、株式会社は鉄道や船舶を主とする事業者と乗合バスを専業とする事業者で路線や車両数の規模に大きな差異が見られた。そして、昭和初期になると路線の展開の有無に関わらず、個人事業者は会社的な組織に変化していった。

「全国乗合自動車名簿」やバス事業者の資料を活用することで個人事業者の時代から会社組織に変更していく萌芽が確認された。「全国乗合自動車総覧」を中心としながら、その他の資料を活用することで初期段階における乗合バス事業の特徴を明らかにすることができよう。既存研究に加え、その他の府県での実態を明らかにすることで日本における乗合バス事業のより詳細な特性を明らかにしていくことが期待される。

参考文献

- 〔1〕井上学・田中健作「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－」『人文科学とコンピュータシンポジウム論文集』（人文科学とコンピュータ研究会）、Vol.2017 No 2, 2017年、111-118ページ。

- 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年。
- [2] 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年。
- [3] 京阪バス株式会社『京阪バス五十年史』京阪バス株式会社, 1972年。
- [4] 国土交通省「数字で見る自動車 2021」国土交通省ホームページ,
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000069.html (2021/06/01)。
- [5] 鈴木文彦「バスの発達と鉄道」(『多摩の鉄道百年』日本経済評論社, 1993年), 145-156ページ。