

市民・観光客に親しまれる長崎の路面電車 ～「全国路面電車サミット IN 長崎 2006」に寄せて～

2006年10月20日～22日の3日間、当地長崎市において、「第8回全国路面電車サミット IN 長崎」が開催される。

路面電車サミットは、路面電車の走っている全国の各都市においてほぼ2年ごとに開催されており、各都市の路面電車事業者と愛好支援団体、国・各自治体の行政の担当者が一堂に会し、各都市の現状と課題を参考にして路面電車だけでなく公共交通全般を考えて都市の未来とまちづくり・人づくりを話し合うサミットである。1993年の札幌市を皮切りに、以後、広島、岡山、豊橋、熊本、函館、高知で開催されてきた。

本稿『市民・観光客に親しまれる長崎の路面電車』は、財団法人東京市政調査会発行の「都市問題 6月号（2006年6月1日）」に掲載された当社の寄稿文であるが、この全国的なサミットが長崎市で開催されるのを機に、同財団の承諾を得てここに転載するものである。

1. はじめに

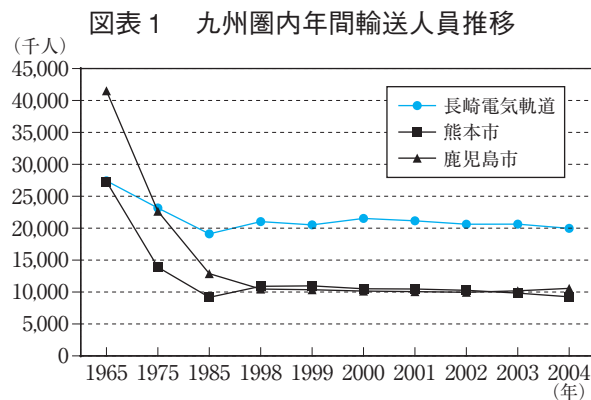
長崎市の路面電車は、長崎電気軌道(株)が1915（大正4）年11月、車両8両、営業キロ3.667km（病院下～築町間）で営業を開始して以来、今日に至るまで一貫して民営を維持してきている。大正年間には既に現在の長崎市内の主要区間の路線がほぼ完成しており、1945（昭和20）年8月の原爆投下により全線不通となったが、その後半年間で全営業路線（9.8km）の75%に当たる7.4kmを復旧させた。1953（昭和28）年4月、同社はバス事業にも進出するが、後発参入の難しさから1971（昭和46）年2月に同事業を長崎自動車(株)に譲渡し、路面電車専業となった。現在は全営業キロ11.5km、停留場39カ所、車両80両を保有し、

1日1,216本を運行、輸送人員は1日平均54,713人（全事業者中第3位）、年間走行距離は262万kmにも及んでいる（2004年度実績）。開業以来、廃止路線が無く、1984（昭和59）年から現在まで全線100円均一の運賃を維持しており、長崎市民の重要な市内交通手段として根付いている。

2. コンパクトシティ長崎に 不可欠な存在

九州圏内（長崎市、熊本市、鹿児島市）の年間輸送人員を比較すると、この20年ほどは長崎の利用者数の多さが際立っている（図表1）。1日当たりの利用者数（2004年度）でみても、長崎市は5万4,000人であり、熊本市

(同2万5,000人)や、鹿児島市(同2万9,000人)の約2倍に相当する。さらに市内人口に占める利用者割合においては、長崎市は100人に13人が毎日路面電車を利用しており、熊本市の100人に4人、鹿児島市の100人に5人をはるかに上回っている。



全国的には、昭和40年代以降モータリゼーションの進展により路面電車は各地で廃止されていったが、このように長崎において今でも十分に利用されているのは何故であろうか。以下にその理由をいくつか挙げてみよう。

(1) コンパクトシティに適合する

公共交通手段

海と山に囲まれた狭隘な平地に人口や都市機能が集中する長崎のまちは、まさに“コンパクトシティ”そのものであり、それだけに路面電車の公共交通手段としての有用性が広く一般に認識されてきたことが挙げられる。

長崎市は、人口44万人(2005年3月)と地方都市としては中程度(都道府県庁所在市47市中21番目)の規模ながら、狭い平地部分に人口が集中し、市街地人口密度は7,914人／

km²と大都市並みの水準にあり、公共施設や商業施設など主要な都市機能の殆どが中心市街地に集積している。街の中心部を主要幹線道路が南北に貫いているが、郊外と中心部を結ぶこの主要幹線道路には、支線・バイパスが乏しいため自動車が集中し、特に市内中心部の長崎駅前が九州でも屈指の交通量となるなど慢性的な交通渋滞の要因となっている。それだけに、市内中心部をカバーし、渋滞に悩まされるこの主要幹線に沿って走る路面電車は、市民の身近な足として長年にわたり重要な役割を担う存在でありつづけてきたのである。

(2) 自動車の電車軌道敷内への進入禁止

こうした路面電車の有用性をより確かなものにしたのが、自動車の電車軌道敷内への進入禁止の徹底であった。

昭和40年代以降の自動車の急速な普及に伴い、路面電車の軌道敷内への自動車の乗入れを許容する動きが全国的に広がったが、長崎の場合は、前述の道路事情の下で、市民の理解もあり、進入の禁止が堅持された。もし軌道敷内進入を許可していたら、他地域同様、長崎においても路面電車の大きなメリットである定時走行性が損なわれ、その結果客離れを招来し経営悪化を余儀なくされるといった、かつて全国的にみられた路面電車の衰退パターンを回避することができなかったであろう。その後の自動車の増加により交通渋滞が深刻化するにつれて、路面電車の公共交通手段としての優位性はさらに高まっていった。

（３）利便性向上に向けた企業努力

事業者サイドの取組みとして、利便性のさらなる向上を目指し、以下のように種々の工夫を凝らしている点も見逃せない。

①日本一安い運賃

1984（昭和59）年6月から100円（子ども50円）運賃を実施し、以来今日まで一度も値上げすることなく全線100円の均一運賃を維持している。他都市の路面電車においても、近年営業施策の一つとして“ワンコイン”運賃が試みられているが、これを20年以上も前から実施し、黒字経営を続けるということは並大抵の努力ではなし得ない。過去には消費税の導入時やバブル崩壊後の長期不況期に値上げが検討されたこともあったが、その都度企業努力によりコストアップを吸収し今日まで100円運賃を続けており、この点、市民をはじめ多くの利用者に広く支持されているところである。

②徹底した経費削減

まず経費削減面で特筆すべきは、他都市の廃止車両を安価で購入し整備・活用することで、設備投資の抑制を図ってきたことである。また、日常的に使用されている車両の中で最も古いものは昭和25年製であり、これを含めて車齢50年を超えるものが26両もあるが、現在も入念に整備され大切に使用されている。さらに空調装置の更新など必要なリニューアルが実施され、制御装置や運転台の自営工事による改良といった車両性能・安全性の向上も図られている。

また1964（昭和39）年から開始した“カラー

電車”も、塗装経費の軽減、広告収入確保のための工夫である。電車の車体全体を広告媒体として活用するものであり、中心市街地を頻繁に往来する広告塔としての効果も大きいことから広告主の評価も高く、安定的な収入源となっている。さらに副次的効果として、広告のデザイン塗装により塗装費用の節減にもつながっている。

③バリアフリー面の工夫

2000（平成12）年度から、停留場の高さを嵩上げし同時に電車内のステップ位置を調整して乗降時の段差を均等にした。その結果、高齢者等にも利用しやすいものとなった。この改良工事は近年のバリアフリー化に先駆け独自で考案したものであり、利用者の視点に立ったサービス向上事例の一つといえる。また2000（平成12）年11月に施行された交通バリアフリー法に対応して、超低床路面電車（Light Rail Vehicle、以下LRVと略称）を国と市の補助を受け2004（平成16）年3月から順次導入し、現在3編成を運行している。

④混雑状況に応じた臨時便の運行等

主要停留場6カ所にモニターカメラを設置



長崎駅前の風景

し、乗降状況をリアルタイムで把握しており、円滑な車両運行と混雑状況に応じた機動的な臨時便の増発を実施しうる体制を整えている。

⑤ イベント車両

1992(平成4)年夏以降、「納涼ビール電車」を運行、長崎市の夏の風物詩として市民に定着し毎年予約で満席の状態が続いている。また、「車両貸切制度」(1回の片道使用料金7,700円)を開始、各種パーティー電車・カラオケ電車などのイベント電車として運行することも可能である。

3. 観光に貢献する路面電車

上述のように、長崎の路面電車は、地元の公共交通手段として重要な役割を果たしているが、観光振興面で果たしている役割もまた極めて大きなものがある。

(1) 市内観光周遊面の利便性

平和公園、出島、グラバー園、といった長崎市を代表する主要な観光史跡・スポットの殆どが電車路線によってカバーされており、またこれら観光地付近には駐車場が不足しがちなため、観光客は路面電車を利用することで効率的に周遊できる。主要な停留場(松山町、浜口町、築町、長崎駅前、大浦天主堂下、石橋)には音声による自動案内設備を設置し、日本語・英語による観光施設への系統案内を行っているほか、2006(平成18)年1月から主要観光スポットへのアクセス方法をネット配信するサービスも実施している。この他に

も、電車一日乗車券(大人500円)の発行など、観光周遊面の利便性向上を図るための様々な工夫がみられる。

(2) 路面電車そのものが観光資源

同社では前述のように他都市の廃止車両を購入し活用してきたが、これが現在“動く電車博物館”として人気を呼んでいる。古いものは明治44年製造の西日本鉄道から譲り受けたもので、日本最古の木造ボギー車である。他に、大正14年製(箱根登山鉄道より)、昭和27年製(仙台市交通局より)、昭和28年製(熊本市交通局より)、昭和30年製(東京都交通局より)がある。いずれもかつて各都市を走っていた往年のスタイルに復元され走行可能な状態のまま保存されており、愛好家の人気を集めている。全国各地から訪れる観光客は、ひょっとすれば懐かしいふるさとの電車にこの長崎の地で乗り合わせることができるかもしれない。



明治44年製造の「168号」(旧西日本鉄道)
(写真提供:長崎電気軌道)

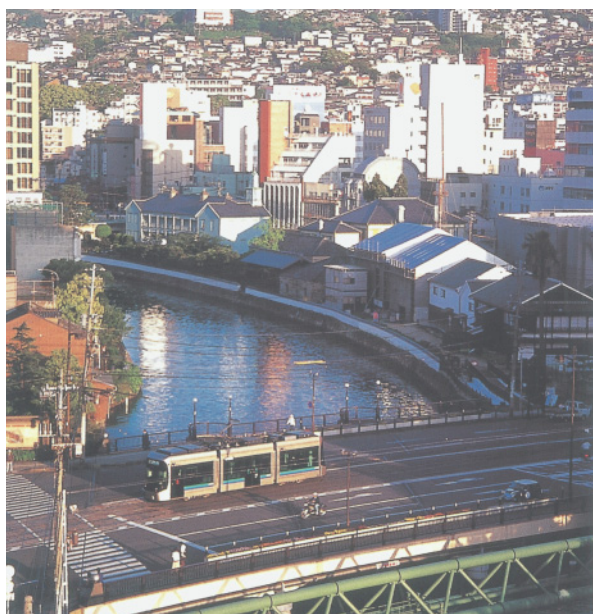
(3) 都市景観への配慮

電車の外側をまるごと広告にしたカラー電車も、すっかり長崎市の風景の一部となっている。その配色やデザインは、できるだけ長

崎のまちなみにマッチするよう都市景観面にも配慮している。また、2004（平成16）年12月から2回にわたってカラー電車コンテストを実施し、認知度の向上、イメージアップを図っており、名物車両や人気のある広告が増えている。40年以上も市内の目抜き通りを走り続けているカラー電車は、前述の“動く電車博物館”とともに長崎観光の魅力になっている。

このほか、冬の観光イベントとしてすっかり定着している長崎ランタンフェスティバル（中国の旧正月である春節祭に開催）の期間中には、電飾花電車の運行を行い、ムード盛上げに一役買っている。

このように、個性豊かでカラフルな電車が長崎のまちを颯爽と走る風景そのものが、観光都市長崎のイメージとして既に定着した感があるが、これら車両に限らず、停留場の美装化や電線の地中化・センターポール化など



出島をバックに走る3000形

（写真提供：JTBパブリッシング『長崎「電車」が走る街今昔』より）

事業施設全般にわたり行政のサポートも得て順次整備を進めており、長崎市の都市景観形成に貢献している。また、バリアフリー対応として導入したLRV3000形は「2006長崎市都市景観賞奨励賞」を受賞している。

4. おわりに

以上みてきたように、長崎の路面電車は地元の人々の日常の足としてだけでなく、観光面でも便利な周遊手段として、あるいは観光資源そのものとして、長年にわたり重要な役割を果たしてきた。それには、事業主体である長崎電気軌道㈱が、民間の創意・工夫を活かしながら、開業以来長年にわたって積み重ねてきた企業努力によるところが大きいように思われる。さらに当地では、電車の定時性確保のためには自動車の電車軌道敷内進入禁止は守るべき当然のルールといった考え方が定着していることから明らかなように、路面電車をわがまちに不可欠な存在としてこれからも大切にしていこうとの気持ちが、行政はもちろん住民サイドにも広く浸透している面も見逃せない。

長崎の路面電車を巡っては、今後ともLRVの増備などバリアフリー化関連投資や100円運賃維持の問題、乗合バスとの連携のあり方など、検討すべき課題が少なくない。バスとの連携という点では、現在長崎市で開催されているまち歩き博覧会「長崎さるく博'06」の期間中には、路面電車と都心部循環コミュニティバスの1日共通乗車券（長崎さるくパス

ポート)が(社)長崎国際観光コンベンション協会により発行され観光周遊の利便性向上が図られているが、これを機に、公共交通充実の観点からバスとの間でのより広範な連携に発展していく可能性も十分考えられる。

いずれにしても、市民や観光客が安心して回遊できるまちづくり、あるいは中心市街地の賑わい創出・活性化といった観点から、今後とも官民一体となって、環境負荷や定時運行面でメリットの多い路面電車の有用性をさらに高め活用していく工夫と努力が望まれる。

(酒井 幸司)

※巻頭文の「路面電車サミット」に関する記述については、「第8回全国路面電車サミット2006 IN 長崎」HPを引用・参考。