

長崎市内路面電車の有効利用に関する研究

長崎大学工学部 正員 杉山和一
長崎大学工学部 学生員 〇足立玲美

1.はじめに

戦後、まもなく日本では高度経済成長期を迎え、それに伴う自動車交通の発達を受けて全国の路面電車は衰退し、次々と姿を消していった。ところが長崎の路面電車は未だ健在で、しかも黒字経営を続けている。そこで、本研究では、長崎市と長崎電気軌道の歴史や現状など、さまざまな視点からその理由を追求すると共に、現地調査によって現状を踏まえ、また聞き取り調査によって利用者の意識を把握した上で更なる活性化方策を提案し、将来に向けての展望を検討する。

2.営業状況の推移

乗客数の推移を図-1に示す。①電車が開通して間もない、1920年から1930年にかけて不況の影響を受け、乗客数は停滞している。②その後の景気回復と相次ぐ戦争のため市内における人の動きは活発になり、1945年の原爆投下まで、輸送量は急激に増加した。③原爆からの復興後、乗客数は再び順調に増加傾向をたどっていた。④1955年の急な落ち込みは、長崎電鉄のバス事業が伸びてきて市内に路線を拡張したためである。⑤1963年の落ち込みは30%の運賃値上げが原因だと考えられる。⑥1970年の落ち込みは、長崎電鉄がバス部門を切り放すときの労働争議が原因だと考えられる。さらに、図-2より、1970年位からの自動車保有台数の急激な増加により、ピーク時に比べて乗客数自体は減少したが、固有の軌道を持っているため交通渋滞のない長崎の路面電車の有効性が認められ、近年では緩やかながらも増加傾向にあることが分かる。

乗客収入の推移を図-3に示す。1950年頃まで路面電車は唯一の市内の交通機関として役割を果たしてきた。ところが、戦後、バス運行が急激に拡充された。そこで、やむを得ず軌道業防衛のため市内線バス営業を開始したが、その進出は既に遅く、結局1970年にバス部門を切り放すことになった。この時期14度の運賃値上げが行われたが、収入が上らず厳しい経営状態にあったと考えられる。その後、乗客収入は急激に増加している。この間、8度にわたって運賃の値上げが行われていたことが大きな要因であるが、更に、電鉄側が乗り心地のよい快適電車を開発したり、冷暖房化など乗客へのサービスが強化されたことが考えられる。また、観光地が路線に近いため観光客にも定着し、さらに一日乗車券が発売されるなどして企業再建への取り組みが積極的に行われた結果だといえる。

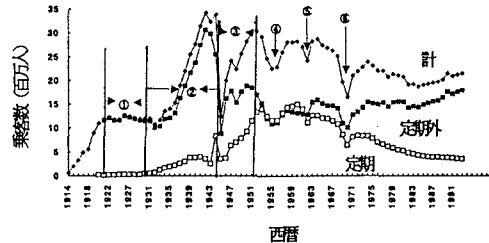


図-1乗客数の推移

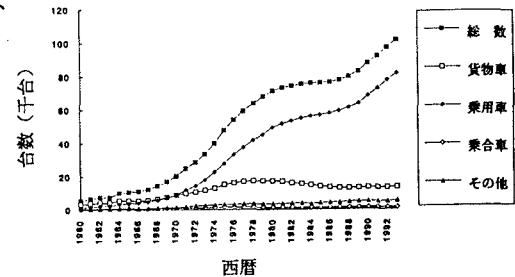
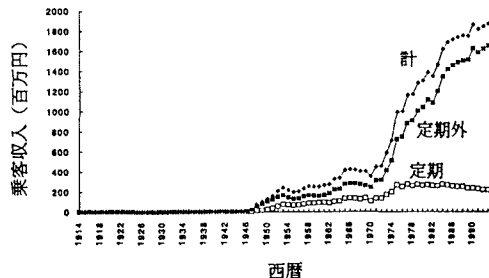
図-2長崎市内の自動車保有台数
(図-2は長崎市統計資料より作成)

図-3乗客収入の推移

(図-1、図-3は長崎電鉄50年史より作成)

3. 現地調査結果

1994年10月14日～21日に電停における現地調査を行った。表1～3にそれぞれ設備状況、横断形式、気付いた点を示す。

表-1 設備状況

	全71箇所（比率）	ベンチ	44（62％）
時刻表	43（61％）	灰皿	49（69％）
案内図	41（58％）	ごみ箱	14（20％）

表-2 横断形式

	全38箇所（比率）
横断歩道	25（67％）
横断歩道橋	12（30％）
地下道	1（3％）

表-3 気付いた点

電停	安全地帯の幅が狭かったり、短かったり、また塀のパネルが剥がれている所あり。 案内図や時刻表が剥がれたり、見にくくなっているところが多い。 ポスター、看板等（広告）がたくさん壁に貼られている。
道路	電停設置のため道路幅が狭くなっている。 横断歩道橋の所は歩道橋を使わずに道路を横切る人が多い。
景観	周囲が高い建物覆われているため見通しが悪い所が多い。 横断歩道橋からの景観が考えられていない所が多い。
その他	センターポールが取り入れられている区間あり。

4. 聞き取り調査結果

一般の人の路面電車の必要性に関する意識を調査するために、市民または観光客を対象に長崎平和公園周辺で、聞き取り調査を行った（回答者数220人）。その結果を図-4、図-5に示す。

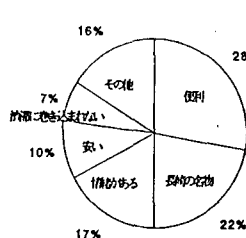
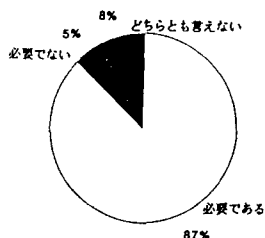


図-4より調査を行った人の87%が、路面電車に必要性を感じていることがわかる。図-5にその理由を示している。次に、5%の人は必要でないと答えているが、その意見の多くは「バスのほうが便利」「自動車を運転するのに邪魔」などであった。また、どちらとも言えないと答えた人は8%いた。

図-4路面電車の必要性に

図-5必要であると答えた理由

関する聞き取り調査

5. まとめ

近年、長崎市内では、人口、観光客ともに減少傾向にあるにもかかわらず、長崎電鉄が順調な経営を続けている要因は、運賃の安さ、利便性などが挙げられる。今回の調査で観光客は、先述の要因のみでなく路面電車そのものを長崎の貴重な観光資源としてとらえていることが分かった。現地調査による電停の設備状況は、全体の設置率が大体60%～70%の間にとどまっていた、ごみ箱に至っては20%と非常に低い設置率となっている。そこで、時刻表や案内図の管理、ごみ箱の設置をもう少し徹底するべきである。次に、横断形式について述べると、現在、横断歩道橋が38ヶ所中12ヶ所存在するが、横断歩道橋は階段の昇降の手間を省くために道路を横切る人が多いのでかえって危険な面がでてくる。色々問題はあると思うが将来的には全て、横断歩道にしたほうがいいのではないだろうか。更に、現地調査をしていて気になった点として、広告の問題が挙げられる。広告が長崎電鉄にとって大事な収入源になっているのは確かだが、所かまわず設置されているため電停自体が雑然としたり、見通しが悪くなっている所があるので、設置する場所を考慮し、景観面においての向上をはかるべきである。そのためにはセンターポールの積極的な取り入れも大いに望まれる。

最後に、資料を提供して頂いた長崎電気軌道の関係者各位、ならびにアンケート調査に御協力頂いた方々に深謝の意を表する次第である。