

運輸



運 転

運転系統の変遷

開業時は築町～病院下間の1系統で、その後新線の開通によって系統も増え、思案橋線開通(第3期線全通)によって5系統となった。昭和10年から12年まで玉江橋架替工事中、臨時的に思案橋～玉江橋の6号系統があったが、その他5系統以上になることはなかった。また昭和9年から昭和12年までは、長崎駅前～古町～西浜町～大波止～長崎駅前の循環系統(逆回りを含む)があった。

戦後、蛍茶屋～西浜町～長崎駅前の1系統となったが、線路の復旧につれて増加し、また乗客の流れに応じて変化していった。

運転系統を表示するのに系統板を付けたのは、昭和9年循環線に「古町廻り」と「大波止廻り」を表示したのに始まる。しかしその他の系統は方向幕のみであった。全系統に系統板をつけるようになったのは、戦後小川町経由の復旧からで当初横長の小型のものをつけていたが、昭和28年思案橋線の復旧のおり、番号による表示を採用し、昭和39年10月これを大型美しいものに変更している。

2号系統(大波止経由)については、昭和44年のダイヤ改正の折、昼間運行を廃止し、朝・夕のラッシュ時の臨時系統として運行されていたが、魚市場の移転や三菱重工業社員の乗車減少に伴い、平成18年2月より朝・夕ラッシュ時の運行を廃止し、夜間の上り(蛍茶屋・浦上車庫前)・下り(赤迫・蛍茶屋)1本ずつとなった。

また、朝ラッシュ時に臨時運行していた7号系統(赤迫・築町・石橋)は、平成11年9月より廃止されたが、現在、繁忙期においては(赤迫・築町、浦上車庫前・築町)を7号系統として臨時運行している。

このように現在当社の運転系統は1号系統・3号系統・4号系統・5号系統の4系統を基本とし、2号系統を加え現在5系統となっている。次表はその基本系統の変遷を示すものである。

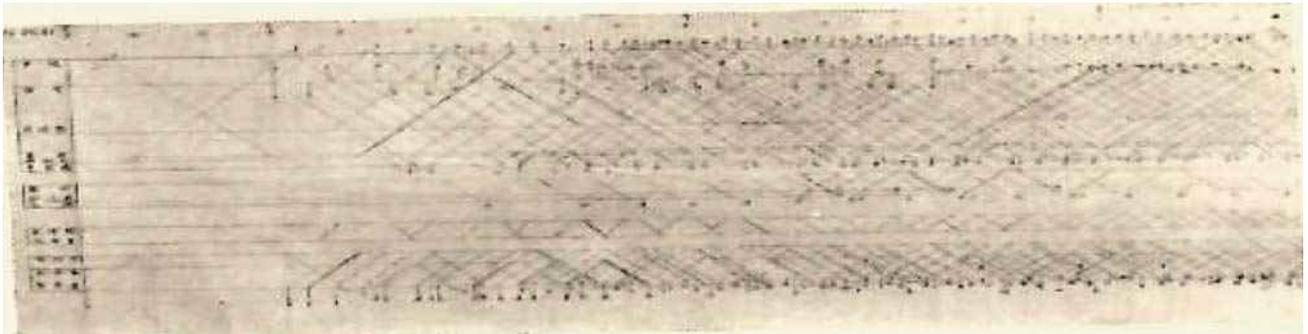
乗務系統については、昭和42年7月から開始されたワンマン化への移行により、それまで、一乗務系統が1号系統と4号系統・3号系統と1号系統、又それぞれに2号系統をつないだ系統(1・4・4・1、3・1・1・3、1・3・2、2・4・1など)いわゆる終点巡りの乗務系統が基本であったものを大幅に整理し、運転系統を本勤務ダイヤは同一系統を運転するよう単純化した。

運転系統の変遷

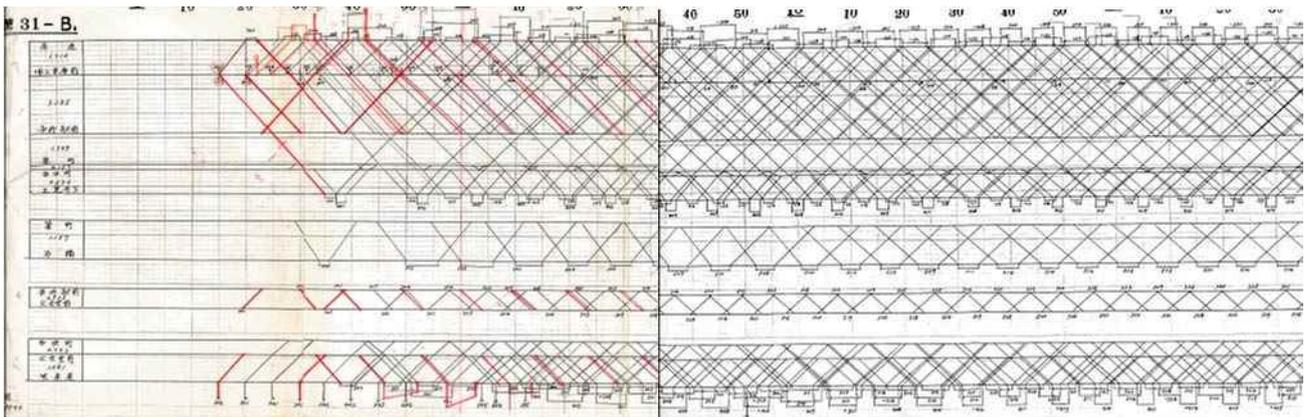
期間	1号系統	2号系統	3号系統	4号系統	5号系統	6号系統	備考
大正4年	築町-病院下						
5年~6年	築町-病院下	千馬町-出雲町					出雲町線開通
7年~8年	築町-病院下	千馬町-出雲町					
9年	馬町-下の川橋	築町-下の川橋	馬町-築町	千馬町-出雲町			3期線延長
	西浜町-下の川橋	馬町-西浜町	馬町-下の川橋		千馬町-出雲町		
10年~昭8年	思案橋-下の川	馬町-思案橋	馬町-下の川		千馬町-大浦石橋		思案橋線開通 大橋線開通
昭和9年	思案橋-大橋	(小川町) 蛍茶屋-大橋	蛍茶屋-思案橋	循環	千馬町-大浦石橋		蛍茶屋線開通
10年~12年	玉江橋-大橋 思案橋-大橋	(小川町) 蛍茶屋-大橋	蛍茶屋-思案橋	循環	千馬町-大浦石橋	思案橋-玉江橋	玉江橋架替工事
13年~20年	思案橋-大橋	(小川町) 蛍茶屋-大橋	蛍茶屋-思案橋		千馬町-大浦石橋		
20年(戦後)	(西浜町) 蛍茶屋-長崎駅前						戦災復旧
21年	(西浜町) 蛍茶屋-浦上駅前	(西浜町) 蛍茶屋-長崎駅前	(小川町) 蛍茶屋-長崎駅前		千馬町-大浦石橋		戦災復旧
22年	(西浜町) 蛍茶屋-大橋	(西浜町) 蛍茶屋-長崎駅前	(小川町) 蛍茶屋-長崎駅前		千馬町-大浦石橋		
23年	(西浜町) 蛍茶屋-大橋	(西浜町) 蛍茶屋-長崎駅前	(小川町) 蛍茶屋-長崎駅前	西浜町-大橋	千馬町-大浦石橋		
24年	(西浜町) 蛍茶屋-大橋	(西浜町) 蛍茶屋-長崎駅前	(小川町) 蛍茶屋-大橋	西浜町-大橋	千馬町-大浦石橋		
25年~27年	(西浜町) 蛍茶屋-住吉	(西浜町) 蛍茶屋-長崎駅前	(小川町) 蛍茶屋-住吉	西浜町-住吉	千馬町-大浦石橋		住吉線開通
28年~34年	(西浜町) 思案橋-住吉	(西浜町) 蛍茶屋-西町車庫前	(小川町) 蛍茶屋-住吉	蛍茶屋-思案橋	千馬町-大浦石橋		思案橋線開通
35年~38年	(西浜町) 思案橋-赤迫	(西浜町) 蛍茶屋-西町車庫前	(小川町) 蛍茶屋-赤迫	蛍茶屋-思案橋	千馬町-大浦石橋		赤迫開通
39年~42年	(西浜町) 思案橋-赤迫	(西浜町) 蛍茶屋-西町車庫前	(小川町) 蛍茶屋-赤迫	蛍茶屋-思案橋	蛍茶屋-大浦石橋		入江町線開通
43年~58年	(西浜町) 正覚寺下-赤迫	(西浜町) 蛍茶屋-浦上車庫前	(小川町) 蛍茶屋-赤迫	蛍茶屋-正覚寺下	蛍茶屋-石橋		正覚寺下線開通
59年~	(大波止) 正覚寺下-赤迫	(大波止) 蛍茶屋-浦上車庫前	(桜町) 蛍茶屋-赤迫	蛍茶屋-正覚寺下	蛍茶屋-石橋		

運行ダイヤ・乗務ダイヤ

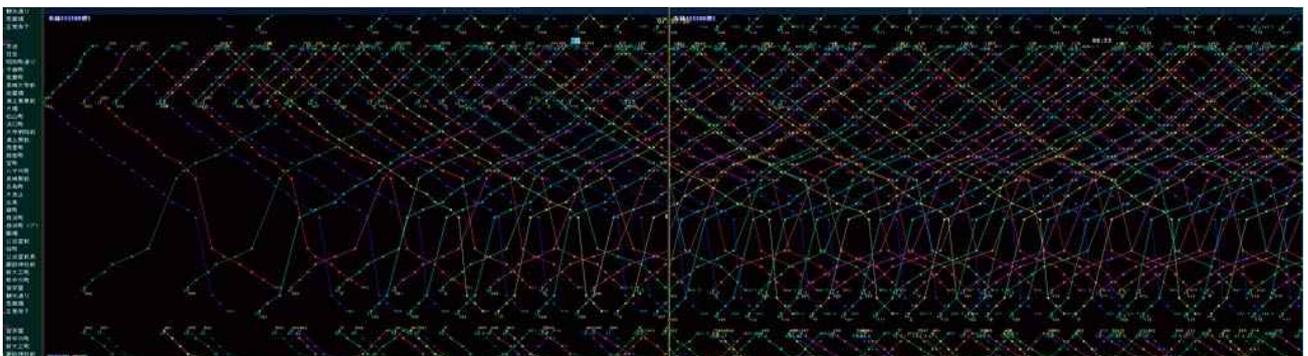
創立期より昭和28年までは、いわゆる自由ダイヤで運行していたが、配車係と運転士とのトラブルが増加したことや勤務形態の不満が多かったことから、ダイヤグラムを作成し、系統毎に運行間隔、運転車両数を定め、等間隔運行方式を採用した。これにより計画的な運行が図れ、乗務時間、休憩時間等の勤務内容に統制がとれるようになった。



昭和28年当時のダイヤグラム



平成元年当時のダイヤグラム



平成27年 現在のダイヤグラム

運転ダイヤ概要

運転系統（9時～16時）

昭和37年 5月16日

※（ ）内は経由

系統	区 間	キロ程	標準所要時分
1系	赤 迫（西 浜）思案橋	6.971	27.0分
2系	西 町（西 浜）蛍茶屋	7.060	27.0分
3系	赤 迫（小川町）蛍茶屋	7.404	27.5分
4系	蛍茶屋（西 浜）思案橋	2.573	10.5分
5系	蛍茶屋（西 浜）石 橋	3.536	15.0分

平成25年 5月1日

系統	区 間	キロ程	標準所要時分
1系	赤 迫（大波止）正覚寺下	7.297	35.0分
2系	赤 迫（大波止）蛍茶屋	8.774	38.0分
3系	赤 迫（桜 町）蛍茶屋	7.409	33.0分
4系	蛍茶屋（西 浜）正覚寺下	2.869	14.0分
5系	蛍茶屋（西 浜）石 橋	3.491	20.0分

時間・系統別運転車両数及び運行間隔（平日）

昭和37年（上段：車両数 下段：運行間隔）

時間	系統	1系	2系	3系	4系	5系	6系	7系	計
		車両数	運行間隔	車両数	運行間隔	車両数	運行間隔	車両数	
5:30～ 8:59	車両数	18	9	17	3	4	3	4	58
	運行間隔	10	10	8	8	8	15	15	
9:00～15:29	車両数	10	4	9	4	5			32
	運行間隔	6.5	13	6.5	7	7			
15:30～18:59	車両数	12	12	11	4	4			43
	運行間隔	5.5	5.5	5.5	8	8			
19:00～22:30	車両数	10	4	9	4	5			32
	運行間隔	6.5	13	6.5	7	7			
22:31以降	車両数	10	4	9	4	5			32
	運行間隔	8	10	6.5	8	7			

平成25年（上段：車両数 下段：運行間隔）

時間	系統	1系	2系	3系	4系	5系	6系	7系	計
		車両数	運行間隔	車両数	運行間隔	車両数	運行間隔	車両数	
5:30～ 8:59	車両数	28		19	4	6			57
	運行間隔	4		4	8	8			
9:00～15:29	車両数	14		12	3	6			35
	運行間隔	5.5		6	12	8			
15:30～18:59	車両数	19		12	3	6			40
	運行間隔	5.5		6	12	8			
19:00～22:30	車両数	14		10	3	6			33
	運行間隔	6		7	13	8			
22:31以降	車両数	11	2	8	2	3			26
	運行間隔	7		8	16	12			

乗務ダイヤ

勤務概要

昭和28年

	平 日				日曜・祝祭日	
	普通勤務	中休勤務	計	時間外勤務	普通勤務	時間外勤務
人 数	192	8	200	60	200	40
拘束時間	1540:29	56:09	1596:38	214:00	1611:11	244:57
実乗務時間	1140:42	41:22	1182:04	155:56	1193:28	178:18
付帯時間	125:48	9:48	135:36	32:00	124:44	16:10
休憩時間	273:59	4:59	278:58	26:04	292:59	50:29
中休勤務		42:34	42:34			
深夜時間	127:44		127:44	10	123:28	2:00
(+)	71:13	2:02	73:15		117:39	

平成25年

	平日		土曜		日・祝日	
	本勤務	時間外	本勤務	時間外	本勤務	時間外
仕 業	77	26	77	13	73	15
拘束時間	667:47	88:13	671:47	53:26	644:10	62:41
実乗務時間	519:26	71:14	526:58	42:15	502:26	50:51
付帯時間	36:06	12:32	29:50	4:43	28:11	4:34
休憩時間	112:16	4:27	114:60	6:41	113:34	7:16
中休勤務	27:08		25:58		20:09	
深夜時間	33:42		33:58		33:15	
(+)	20:03		21:19		23:32	

電車始終発時刻表 (始発) 昭和37年

系 統 (經由)	昭和37年					
	1 (西浜町)	2 (西浜町)	3 (小川町)	4 (西浜町)	5 (西浜町)	
発 駅	思案橋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	西 町
行 先	赤 迫	赤 迫	赤 迫	思案橋	石 橋	赤 迫
蛭 茶 屋		5:30	6:00	6:07	6:14	
桶 屋 町		5:35	6:05	6:12	6:19:30	
西 浜 町		5:38		6:15	6:22:30	
思 案 橋	6:22			6:17		
西 浜 町	6:24					
築 町	6:25	5:39			6:23:30	
石 橋					6:29:30	
長崎駅前	6:31	5:45	6:08			
浦上駅前	6:37	5:51	6:14			
西 町	6:42	5:56	6:19			5:30
赤 迫 着	6:48	6:01:30	6:25			5:35:30

系 統 (經由)	昭和37年					
	1 (西浜町)	2 (西浜町)	3 (小川町)	4 (西浜町)	5 (西浜町)	1 (西浜町)
発 駅	赤 迫	赤 迫	赤 迫	思案橋	石 橋	西 町
行 先	思案橋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	思案橋
赤 迫	6:07	5:36:30	6:15			
西 町	6:12:30	5:42	6:21			6:00
浦上駅前	6:18	5:47	6:26			6:05
長崎駅前	6:23:30	5:53	6:32			6:11
石 橋					6:30	
築 町	6:29:30	5:59			6:35:30	6:17
西 浜 町	6:30:30					6:18
思 案 橋	6:32:30			6:19		6:20
西 浜 町		6:00		6:21	6:36:30	
桶 屋 町		6:03	6:35	6:24	6:39:30	
蛭茶屋着		6:08	6:40	6:29	6:45:30	

石橋行直行 赤迫発 6:57 7:21
西町発 6:56 7:19:30

電車始終発時刻表 (始発) 平成25年

系 統 (經由)	平成25年					
	1 (大波止)	2 (大波止)	3 (桜 町)	4 (西浜町)	5 (西浜町)	
発 駅	正覚寺下	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	浦上車庫前
行 先	赤 迫	浦上車庫前	赤 迫	正覚寺下	石 橋	赤 迫
蛭 茶 屋		22:55	6:15	6:25	6:17	
公会堂前		23:01	6:20:30	6:30	6:22:30	
西 浜 町		23:04		6:33	6:26	
正覚寺下	6:37			6:38		
西 浜 町	6:42					
築 町	6:44	23:07			6:29	
石 橋					6:34	
長崎駅前	6:51	23:14	6:25			
浦上駅前	6:57:30	23:21	6:33:30			
浦上車庫前	7:04	23:27	6:40:30			6:10
赤 迫 着	7:12		6:49			6:16

系 統 (經由)	平成25年					
	1 (大波止)	2 (大波止)	3 (桜 町)	4 (西浜町)	5 (西浜町)	1 (西浜町)
発 駅	赤 迫	赤 迫	赤 迫	正覚寺下	石 橋	浦上車庫前
行 先	正覚寺下	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	正覚寺下
赤 迫	6:18	22:50	6:22			
浦上車庫前	6:25	22:57:30	6:29			6:10
浦上駅前	6:31	23:03:30	6:35			6:16
長崎駅前	6:38	23:10	6:41			6:22:30
石 橋					6:36	
築 町	6:43:30	23:17			6:43	6:28
西 浜 町	6:44:30					6:29
正覚寺下	6:48			6:40		6:33
西 浜 町		23:20		6:45	6:46:30	
公会堂前		23:23	6:44	6:48	6:49:30	
蛭茶屋着		23:28	6:50	6:54	6:55	

電車始終発時刻表 (終発) 昭和37年

系 統 (經由)	昭和37年					
	1 (西浜町)	2 (西浜町)	3 (小川町)	4 (西浜町)	5 (西浜町)	2 (西浜町)
発 駅	思案橋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋
行 先	赤 迫	赤 迫	赤 迫	思案橋	石 橋	西 町
蛭 茶 屋		23:15	22:40	23:10	23:12:30	23:25
桶 屋 町		23:20:30	22:45:30	23:15:30	23:18	23:30:30
西 浜 町		23:23:30		23:18:30	23:21	23:33:30
思 案 橋	23:16			23:20:30		
西 浜 町	23:18					
築 町	23:19	23:24:30			23:22	23:34:30
石 橋					23:27:30	
長崎駅前	23:25	23:30:30	22:49:30			23:40:30
浦上駅前	23:31	23:36:30	22:55			23:46:30
西 町	23:36:30	23:42	23:01			23:52
赤 迫 着	23:43	23:48:30	23:07:30			

系 統 (經由)	昭和37年					
	1 (西浜町)	2 (西浜町)	3 (小川町)	4 (西浜町)	5 (西浜町)	
発 駅	赤 迫	赤 迫	赤 迫	思案橋	石 橋	
行 先	思案橋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	
赤 迫	22:57	23:18:30	22:33:30			
西 町	23:03:30	23:25	22:40			
浦上駅前	23:09	23:30:30	22:45:30			
長崎駅前	23:15	23:36:30	22:51:30			
石 橋					23:28:30	
築 町	23:21	23:42:30			23:34	
西 浜 町	23:22					
思 案 橋	23:24			23:25		
西 浜 町		23:43:30		23:27	23:35	
桶 屋 町		23:46:30	22:55:30	23:30	23:38	
蛭茶屋着		23:52	23:01	23:35:30	23:43:30	

電車始終発時刻表 (終発) 平成25年

系 統 (經由)	平成25年					
	1 (大波止)	2 (大波止)	3 (桜 町)	4 (西浜町)	5 (西浜町)	1 (西浜町)
発 駅	正覚寺下	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	正覚寺下
行 先	赤 迫	浦上車庫前	赤 迫	正覚寺下	石 橋	浦上車庫前
蛭 茶 屋		22:55	22:45	22:30	22:47	
公会堂前		23:01	22:50:30	22:36	22:52	
西 浜 町		23:04		22:39	22:55	
正覚寺下	22:58			22:42		23:05
西 浜 町	23:02:30					23:09
築 町	23:04:30	23:07			22:58	23:11
石 橋					23:03	
長崎駅前	23:11	23:14	22:54:30			23:17:30
浦上駅前	23:18	23:21	23:02:30			23:24:30
浦上車庫前	23:24	23:27	23:09			23:30
赤 迫 着	23:32		23:18			

系 統 (經由)	平成25年					
	1 (大波止)	2 (大波止)	3 (桜 町)	4 (西浜町)	5 (西浜町)	
発 駅	赤 迫	赤 迫	赤 迫	正覚寺下	石 橋	赤 迫
行 先	正覚寺下	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	蛭茶屋	浦上車庫前
赤 迫	22:30	22:50	22:20			23:33
浦上車庫前	22:38	22:57:30	22:28:30			23:39
浦上駅前	22:44	23:03:30	22:35:30			
長崎駅前	22:52	23:10	22:43			
石 橋					23:05	
築 町	22:58	23:17			23:11	
西 浜 町	22:59:30					
正覚寺下	23:03			22:46		
西 浜 町		23:20		22:51	23:14	
公会堂前		23:23	22:46	22:54	23:17	
蛭茶屋着		23:28	22:51	23:00	23:23	

ダイヤ変遷

ダイヤ名	実施年月日	備 考	ダイヤ名	実施年月日	備 考	
No. 1	昭和27.10.20～ 10.25	6日間 テストケース（住吉延 長済）	No. 26A	昭和39. 8. 17	No. 25A の運行ダイヤはそのま まで、乗務ダイヤを組み換え ダイヤ上で1.39の割合（8： 05：45）を保ち賃金計算は拘束 一本にした。	
No. 2			No. 26B	39.10. 4		
No. 3			春季ダイヤ（昭和28. 4. 1バス 営業開始）	No. 26A- 2		39.11. 16
No. 4						
No. 5	28. 5. 11	乗務ダイヤ実施	No. 27	39.11. 16	No. 25B の運行ダイヤはそのま まで、乗務ダイヤを組み換え 1.33～1.39の間の割合で組み、 賃金計算は実乗務×1.39を拘束 として計算	
No. 6	28. 7. 11	思案橋線開通	No. 28			
No. 7			No. 29			
No. 8	28. 9. 1	No. 7 の日曜ダイヤ	No. 30			
No. 9	28. 9. 1	桜町立体交差工事のため	No. 31-A 1	63. 7. 11	1号系統改正、所要時分延長	
No. 9	29. 2. 2	一部改正	No. 31-A 1			
No. 10A	29. 3. 1	立体交差工事完成、運転乗務ダ イヤ完全実施	No. 31-B 1	平成1. 2. 16	3号系統、4号系統、5号系統 改正、所要時分延長	
No. 10B	29. 4. 4	日曜ダイヤをBダイヤとして整 理	No. 31-B 1	1. 10. 29	全系統運行ダイヤ、仕業改正、 所要時分延長	
No. 11A	29. 6. 21	No. 12A 迄8時間半制	No. 31-A 2	11. 9. 13	7号系統（石橋→赤迫）直行便 廃止	
No. 11B	29. 7. 18		No. 31-A 2			
No. 12A	29. 11. 1		8時間制実施	No. 31-A 2	12. 12. 31	大晦日深夜運行開始（現在も運 行中）
No. 13A	31. 7. 16		6号系統試用（9：00～14：00）	No. 31-A 2	16. 11. 16	1号系統始発6：15→6：10、5 号系統始発6：20→6：18
No. 14A	32. 1. 16	6号系統採用（9：00～14：00）	No. 32-A 1	23. 1. 24	1号系統運行間隔5分→5分30 秒	
No. 15A	32. 3. 16	6号系統採用（9：00～14：00）				
No. 15B	32. 5. 3	No. 17A の一部ダイヤ改正	No. 32-A 1. C-1	23. 3. 1	早朝部一部改正（運行間隔）	
No. 17A	32. 7. 15		No. 32-A 1. C-1	23. 4. 4	昼間部運行間隔改正	
No. 17A- 2	32. 10. 14		早朝電車実施	No. 32-C- 2	23. 4. 29	土曜ダイヤ1号系統6分間隔78 分、3号系統所要時分延長72分
No. 18A	33. 3. 5		昭34. 2. 1～昭34. 2. 8の間6 日制ダイヤとして使用	No. 32-B 2	23. 5. 5	日曜・祝日ダイヤ
No. 18B	33. 4. 29	昭34. 3. 1～昭34. 6. 9の間6 日制ダイヤとして使用	No. 32-ABC 3	25. 4. 1	1号系統5分30秒間隔77分、赤 迫始発6：30→6：18、正覚寺下 最終赤迫行22：52→22：58、浦上 車庫前23：00→23：05	
No. 19A	33. 12. 1	No. 20A より6日制ダイヤとし て乗務ダイヤを組み実施	No. 33-ABC 3	27. 6. 1	4号系統 12分間隔 全系統一部改正、4号系統夜間 部20：30～20分間隔	
No. 20A	34. 6. 10	赤迫線（380m）延長によりダ イヤ改正	No. 32-A 1	23. 1. 24	1号系統運行間隔5分→5分30 秒	
No. 20B	34. 8. 9					
No. 21A	34. 10. 10	大浦線、本線直通5号系統（石 橋～思案橋）	No. 32-A 1. C-1	23. 3. 1	早朝部一部改正（運行間隔）	
No. 22B	35. 5. 8					
No. 22A	35. 5. 9	No. 24A の一部改正ダイヤ	No. 32-A 1. C-1	23. 4. 4	昼間部運行間隔改正	
No. 24B	36. 10. 4					
No. 24A	36. 10. 5					
No. 24A'	36. 12. 4					
No. 25A	37. 5. 16	実乗務の基準5：45になる。3 回乗務、長時間ダイヤ、5号系 統（石橋～蛸茶屋）拘束8：00 実乗務5：45の超過を合計して （+）とする。（-）はゼロで 処理	No. 32-B 2	23. 5. 5	日曜・祝日ダイヤ	
No. 25B	37. 8. 5					

勤務制度

営業開始当初は乗務員の勤務制度について明確な記録がないが、昭和7年頃までは10日間に1日の公休であった。その後9日間に1日（9日制）となり、終戦後昭和22年8月から7日間に1日の公休が与えられるようになり、昭和34年2月1日から6日間に1日（6日制）となって今日に至っている。

9日制における勤務制度（昭和7年頃～終戦まで）

順序	第1日目	第2日目	第3日目	第4日目	第5日目	第6日目	第7日目	第8日目	第9日目
種別	午前勤務	午前勤務	午前勤務	午前勤務	午後勤務	午後勤務	午後勤務	午後勤務	公休
備考	出勤 5:00 残業指定日	出勤 5:00 残業指定日	出勤 5:00	出勤 5:00	出勤 14:30 早出日	出勤 14:30	出勤 14:30	出勤 15:00 赤番	欠勤した場合は公休なし

6日制における勤務制度（昭和34年2月1日実施）

順序	第1日目	第2日目	第3日目	第4日目	第5日目	第6日目	◎中休勤務は1日の勤務を午前及び午後に分割して勤務するもの ◎出退勤時刻はダイヤにより各自異なる
種別	午前勤務	午後勤務	午後勤務	中休勤務	午前勤務	公休	
備考	早番 残業指定日	赤番 早出指定日		午前勤務、 中休勤務又は 午後勤務			

営業時間の変遷

時期	始 発	最 終	摘 要
終戦前	5:20	24:50	
昭和20. 11. 25	6:00	22:30	電力不足
昭和34. 8. 1	5:30	24:00	早朝電車
昭和63. 7. 11	6:15	23:28	始終発変更
平成16. 11. 16	6:10	23:28	始発変更
平成25. 4. 1	6:10	23:05	終発変更

乗務ダイヤ表 (蛍茶屋営業所乗組一覧)

1 日 目 (6)							
記	出時	1	2	3	4	5	退時
51	6:10	出502 → 507 6:30~8:01:30	509 → 515 8:33:30~10:09	517 → 523 10:41~12:17	525 → 531 12:49~14:25	532 → 536 15:37~14:49	15:42
50	5:57	出501 → 509 6:17~8:33:30	511 → 516 8:57:30~10:33	518 → 524 11:05~12:41	526 → 532 13:13~14:49		14:54
40	6:05	出401 → 406 6:25~8:39:30	407 → 410 9:14:30~10:24	411 → 414 10:48~13:12	415 → 416 14:00~14:36		14:41
52	6:19	出503 → 508 6:39~8:17:30	510 → 519 8:49~11:13	521 → 527 11:45~13:21	530 → 535 13:53~15:29		15:34
65	6:08	蛍出305 → 318 6:28~8:10	322 → 338 8:48~11:10	341 → 蛍交代 11:40~13:38			13:48
42	6:48	出403 → 408 7:08~9:36	409 → 413 10:00~12:24	414 → 418 13:12~15:00			15:05
2 日 目 (4)							
記	出時	1	2	3	4	5	退時
45	14:38	417 → 420 14:48~16:36	421 → 423 17:24~18:36	424 → 426 19:00~20:39	427 → 入 21:27~23:00		23:10
93	14:55	533 → 541 15:05~17:29	545 → 549 18:09~18:57	551 → 554 19:29~20:20	556 → 入 20:56~23:10		23:20
82	15:40	359 → 378 15:50~17:28	381 → 387 17:57~19:10	390 → 398 19:46~20:57	801 → 2入 21:33~23:28		23:38
94	15:35	537 → 545 15:45~18:09	548 → 入 18:49~20:22	557 → 入 21:14~23:23			23:33
3 日 目 (5)							
記	出時	1	2	3	4	5	退時
90	13:19	528 → 533 13:29~15:05	536 → 544 15:37~18:01	547 → 550 18:33~19:21	552 → 入 19:54~22:05:30		22:16
91	15:11	534 → 540 15:21~16:57	541 → 552 17:29~19:54	554 → 入 20:20~22:34:30			22:45
77	13:28	蛍341 → 353 13:38~14:04	357 → 375 14:40~17:04	379 → 392 17:34~20:00	395 → 蛍入 20:36~22:29		22:39
44	14:50	418 → 421 15:00~17:24	422 → 入 18:12~19:56	426 → 入 20:39~22:44:30			22:55
92	15:19	535 → 543 15:29~17:53	546 → 553 18:25~20:02	555 → 入 20:47:30~22:57			23:07
4 日 目 (5)							
記	出時	1	2	3	4	5	退時
54	6:44	出505 → 513 7:04:30~9:29	515 → 521 10:09~11:45	523 → 530 12:17~13:53	531 → 538 14:25~16:01		16:06
56	7:51 17:43	507 → 510 8:01:30~8:49	512 → 520 9:13~11:37	522 → 529 12:09~13:45	543 → 551 17:53~19:29	553 → 555 20:02~20:47:30	13:50 20:53
57	8:07 17:27	508 → 514 8:17:30~9:53	516 → 522 10:33~12:09	524 → 528 12:41~13:29	542 → 546 17:37~18:25	549 → 557 18:57~21:14	13:34 21:19
55	7:01	出506 → 511 7:21~8:57:30	513 → 518 9:29~11:05	520 → 526 11:37~13:13	529 → 534 13:45~15:21	538 → 539 16:01~16:49	16:54
43	7:16	出404 → 409 7:36~10:00	410 → 412 10:24~11:36	413 → 417 12:24~14:48			14:53
5 日 目 (3)							
記	出時	1	2	3	4	5	退時
64	5:55	出302 → 315 6:15~7:54:30	320 → 329 8:26~9:43	333 → 341 10:28~11:40	344 → 356 12:10~14:33	359 → 蛍交代 15:04~15:50	15:55
53	6:29	出504 → 512 6:49~9:13	514 → 517 9:53~10:41	519 → 525 11:13~12:49	527 → 537 13:21~15:45		15:50
41	6:22	出402 → 405 6:42~7:54	406 → 407 8:39:30~9:14:30	408 → 411 9:36~10:48	412 → 415 11:36~14:00	416 → 419 14:36~15:48	15:53
番 外							
記	出時	1	2	3	退時		
46	7:44	405 → 入 7:54~9:37			9:47		
47	15:38	419 → 422 15:48~18:12	423 → 425 18:36~19:12		19:17		
48	16:26	420 → 424 16:36~19:00			19:05		
95	16:39	539 → 542 16:49~17:37	544 → 548 18:01~18:49	550 → 556 19:21~20:56	21:01		
96	16:47	540 → 547 16:57~18:33	425 → 427 19:12~21:27		21:32		
増 発							
記	出時	1	退時				
ナ	6:27	3出 → 入 6:47~9:15	9:25				
ヌ	6:39	3出 → 入 6:59~9:26:30	9:37				

乗務ダイヤ表（西町営業所乗組一覧）

1 日 目 (11)							2 日 目			
記	出時	1	2	3	4	退時	記	出時	1	2
1	5:50	出101 → 119 6:10~8:20	123 → 139 8:49~11:21:30	143 → 161 12:11~14:45		14:50	26	14:57	165 → 176 15:07~16:25	180 → 198 17:13~19:45:30
2	5:50	Z出102 → 121 6:10~8:37	125 → 141 9:09~11:43:30	144 → 153 12:16:30~13:33:30		13:39	79	15:36	365 → 374 15:46~16:58	378 → 391 17:28~19:54
60	5:55	Z出301 → 321 6:15~8:38	325 → 340 9:10~11:34	343 → 355 12:04~14:28		14:33	27	15:08	167 → 177 15:18~16:34:30	181 → 199 17:17~19:51:30
61	5:57	出303 → 320 6:17~8:26	324 → 332 9:01:30~10:16	335 → 342 10:40~11:52	345 → 358 12:28~14:52	14:57	80	15:18	362 → 380 15:28~17:52	383 → Z入 18:21~19:54:30
62	6:03	Z出304 → 312 6:23~7:33	317 → 326 8:06~9:22	330 → 345 10:04~12:28	347 → 361 12:58~15:22	15:27	28	15:24	170 → 186 15:34:30~18:06	190 → 201 18:41~19:57
63	6:09	Z出306 → 313 6:29~7:39	318 → 335 8:10~10:40	338 → 350 11:10~13:34	353 → 360 14:04~15:16	15:21	81	16:00	368 → 377 16:10~17:22	380 → 393 17:52~20:16
5	6:10	Z出105 → 114 6:30~7:40	118 → 128 8:16~9:32	132 → 147 10:11~12:44	151 → 159 13:17~14:34	14:39	29	15:19	169 → 179 15:29~16:45:30	182 → 202 17:29~20:02:30
66	6:13	Z出307 → 324 6:33~9:01:30	328 → 343 9:37:30~12:04	346 → 359 12:40~15:04		15:09	83	16:12	369 → 379 16:22~17:34	382 → 394 18:04~20:28:30
7	6:20	Z出107 → 116 6:40~7:51	119 → 129 8:20~9:36	133 → 148 10:16:30~12:49:30	153 → 162 13:33:30~14:50:30	14:56	30	15:46	174 → 180 15:56:30~17:13	185 → 203 17:50~20:22
8	6:29	Z出108 → 117 6:49~8:00	121 → 138 8:37~11:10:30	142 → 158 11:54:30~14:28:30		14:34	31	15:30	171 → 187 15:40~18:14	191 → 209 18:50~21:27
10	6:42	Z出110 → 118 7:02~8:16	122 → 131 8:41~9:58	135 → 151 10:43~13:17	155 → 165 13:50~15:07	15:12	32	15:57	175 → 190 16:07:30~18:41	194 → 204 19:11~20:27

4 日 目 (11)							5 日 目			
記	出時	1	2	3	4	退時	記	出時	1	2
11	6:49	出111 → 126 7:09:00~9:20:00	130 → 145 9:48~12:22	149 → 170 13:00:30~15:34:30		15:40	3	5:58	Z出103 → 123 6:18~8:49	127 → 135 9:25~10:43
12	6:54	Z出112 → 120 7:14~8:28:30	124 → 140 9:05~11:38	145 → 163 12:22~14:56	168 → 178 15:23:30~16:39	16:44	4	6:10	出104 → 122 6:30~8:41	126 → 142 9:20~11:54:30
16 中	7:30 17:23	114 → 132 7:40~10:11	136 → 152 10:48:30~13:22:30	183 → 191 17:33:30~18:50	195 → 205 19:16:30~20:33	13:28 20:38	6	6:15	Z出106 → 124 6:35~9:05	129 → 143 9:36~12:11
72	7:23	312 → 322 7:33~8:48	326 → 334 9:22~10:34	337 → 349 11:04~13:27	352 → 369 13:58~16:22	16:27	67	6:28	Z出308 → 316 6:48~8:01	319 → 327 8:18~9:33
84 中	7:44 16:36	315 → 325 7:54:30~9:10	329 → 344 9:43~12:10	372 → 381 16:46~17:57	384 → 397 18:28~20:49	12:15 20:54	68	6:33	Z出309 → 317 6:53~8:06	321 → 337 8:38~11:04
14	7:25	Z出115 → 133 7:45:00~10:16:30	137 → 144 10:59:30~12:16:30	148 → 168 12:49:30~15:23:30		15:29	9	6:34	Z出109 → 127 6:54~9:25	131 → 146 9:58~12:33
17 中	7:50 17:36	117 → 134 8:00~10:33	138 → 154 11:10:30~13:44:30	184 → 193 17:46~19:01:30	196 → 206 19:22~20:39	13:50 20:44	69	6:43	Z出310 → 319 7:03:30~8:18	323 → 330 8:54~10:04
73	7:29	313 → 323 7:39~8:54	327 → 356 9:33~10:46	339 → 351 11:22~13:46	354 → 362 14:16~15:28	17:21	70	6:47	Z出311 → 328 7:07~9:37:30	332 → 346 10:16~12:40
88 中	7:51 15:24	316 → 333 8:01~10:28	363 → 372 15:34~16:46	376 → 384 17:16~18:28	387 → 801 19:10~21:33	10:33 21:38	13	6:58	Z出113 → 130 7:18~9:48	134 → 150 10:33~13:06
15	7:41	116 → 125 7:51~9:09	128 → 136 9:32~10:48:30	140 → 157 11:38~14:12	161 → 181 14:45~17:17	17:22	71	7:23	Z出314 → 331 7:43~10:10	336 → 348 10:46~13:10
18 中	8:18 15:35	120 → 137 8:28:30~10:59:30	141 → 149 11:43:30~13:00:30	172 → 188 15:45:30~18:18	192 → Z入 18:57~20:31	13:06 20:41				

(11)			3 日 目 (11)						
3	4	退時	記	出時	1	2	3	4	退時
203 → Z入 20:22~23:05		23:15	19	13:12	152 → 160 13:22:30~14:39:30	166 → 184 15:12:30~17:46	188 → Z入 18:18~21:08		21:18
394 → Z入 20:28:30~23:06		23:16	20	13:45	156 → 166 13:55:30~15:12:30	173 → 189 15:51~18:22	193 → Z入 19:01:30~21:49		21:59
204 → Z入 20:27~23:12		23:22	21	14:24	159 → 173 14:34~15:51	176 → 192 16:25~18:57	197 → 210 19:30:30~22:02		22:07
396 → Z入 20:43~23:17		23:27	74	13:17	349 → 357 13:27~14:40	360 → 370 15:16~16:28	374 → 388 16:58~19:23:30	391 → Z入 19:54~22:31	22:41
205 → Z入 20:33:00~23:19		23:29	76	15:12	361 → 371 15:22~16:34	375 → 389 17:04~19:29	392 → Z入 20:00~22:38		22:48
397 → Z入 20:49~23:25		23:35	22	14:40	162 → 175 14:50:30~16:07:30	179 → 195 16:45:30~19:16:30	199 → Z入 19:51:30~22:39		22:49
206 → Z入 20:39~23:26		23:36	75	14:18	355 → 364 14:28~15:39	370 → 385 16:28~18:52	388 → 395 19:23:30~20:36	399 → Z入 21:19~22:46	22:56
398 → 2西入 20:57~23:27		23:37	23	14:46	163 → 182 14:56~17:29	186 → 196 18:06~19:22	201 → Z入 19:57~22:45		22:55
208 → 西入 21:01~23:30		23:40	24	14:51	164 → 183 15:01:30~17:33:30	187 → 197 18:14~19:30:30	202 → Z入 20:02:30~22:52		23:02
210 → Z入 22:02~23:33		23:43	78	15:29	364 → 373 15:39~16:52	377 → 390 17:22~19:46	393 → Z入 20:16~22:53		23:03
207 → Z入 20:55~23:39		23:49	25	14:29	160 → 174 14:39:30~15:56:30	178 → 194 16:39~19:11	198 → 208 19:45:30~21:01	209 → Z入 21:27~22:58	23:08

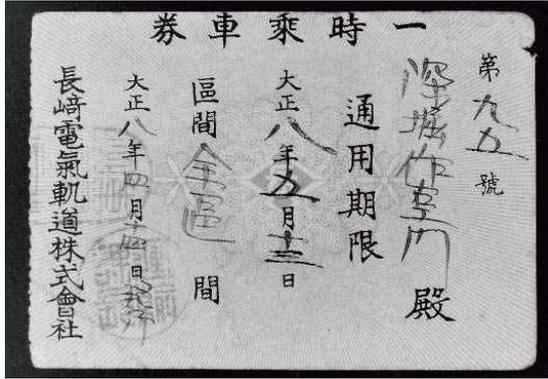
(11)			増 発								
3	4	退時	記	出時	朝	退時	記	出時	夕	退時	時間外
139 → 156 11:21:30~13:55:30	158 → 172 14:28:30~15:45:30	15:51	ア	6:05	1 Z出 → Z入 6:25~9:11	9:21 (3:16)	夕	15:47	1 Z出 → Z入 16:07~18:55	19:05	3:18
146 → 155 12:33~13:50	157 → 169 14:12~15:29	15:34	カ	6:18	3 Z出 → Z入 6:38:30~9:31	9:31 (3:13)	チ	16:04	1 Z出 → Z入 16:24:30~19:12:30	19:23	3:19
147 → 167 12:44~15:18		15:23	イ	6:25	1 Z出 → Z入 6:45~9:32	9:42 (3:17)	ツ	16:25	1 Z出 → 西入 14:45~19:14	19:24	2:59
331 → 339 10:10~11:22		16:09	ウ	6:38	1 Z出 → Z入 6:58~9:47:30	9:58 (3:20)	テ	16:36	1 Z出 → Z入 16:56~19:44	19:54	3:18
342 → 354 11:52~14:16	358 → 367 14:52~16:04		キ	6:41	3 Z出 → 西入 7:01~9:30	9:40 (2:59)	ト	16:52	1 Z出 → 西入 17:12~19:43	19:53	3:01
340 → 352 11:34~13:58	356 → 365 14:33~15:46	15:51	エ	6:50	1 Z出 → 西入 7:10~9:39:30	9:50 (3:00)	番 外				
150 → 171 13:06~15:40		15:45	ク	6:58	3 Z出 → Z入 7:18:30~10:07	10:17 (3:19)	85	15:48	366 → 383 15:58~18:21	385 → Z入 18:52~20:22:30	20:33 (4:15)
334 → 347 10:34~12:58	350 → 366 13:34~15:58	16:03	ケ	7:10	3 Z出 → Z入 7:30:30~9:03:30	9:14 (2:03)	86	16:24	371 → 386 16:34~18:58:30	389 → 396 19:29~20:43	20:48 (3:55)
348 → 363 13:10~15:34		15:39	オ	7:10	1 Z出 → 西入 7:30~10:01:30	10:12 (3:02)	33	16:24	177 → 185 16:34:30~17:50	189 → 207 18:22~20:55	21:00 (4:05)
154 → 164 13:44:30~15:01:30		15:07	コ	7:39	3 Z出 → Z入 7:59~9:31:30	9:42 (2:03)	87	16:42	373 → 382 16:52~18:04	386 → 399 18:58:30~21:19	21:24 (3:49)
351 → 368 13:46~16:10		16:15	※ () 内数字は時間外数								

乗車券・運賃

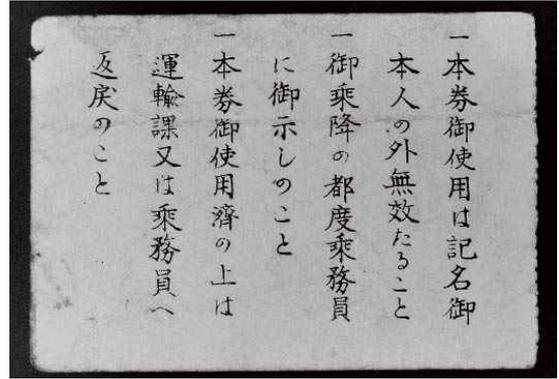
各種乗車券

大正7年～9年

一時乗車券 (表面)



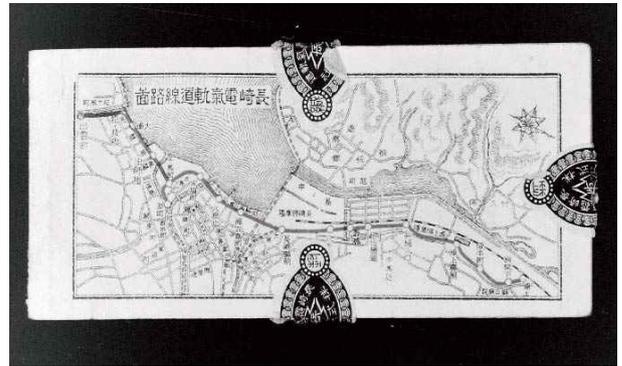
一時乗車券 (裏面)



回数乗車券 (表面)

回数乗車券 (裏面)

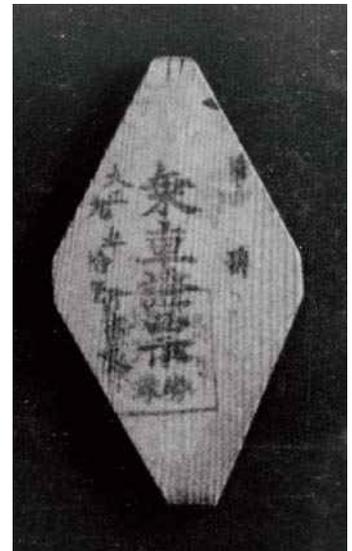
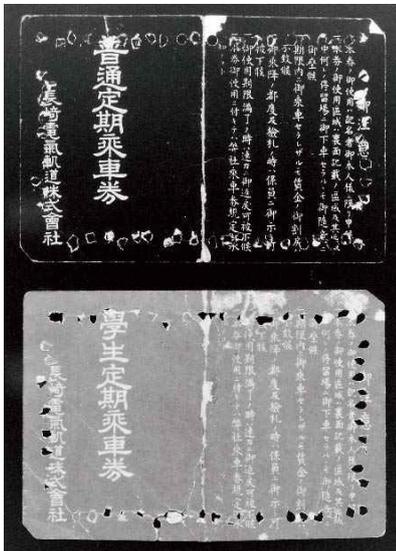
(写真は200回券 50回券・100回券も販売していた。)



普通・学生定期券 (表裏面)

普通・学生定期券 (表裏面)

乗車証

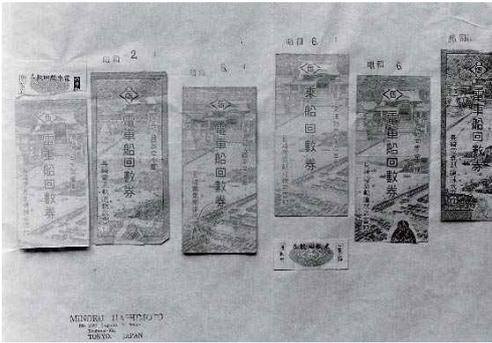


(周囲には日・往・復が印刷されている)

(通称木札)

昭和2年～6年

電車船回数乗車券

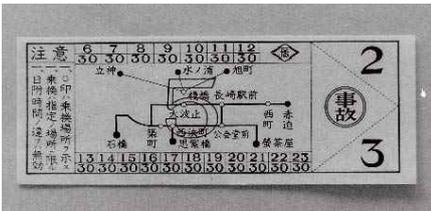


電車船回数券 (御大典記念券 表裏面)



昭和5年～25年

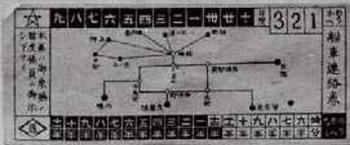
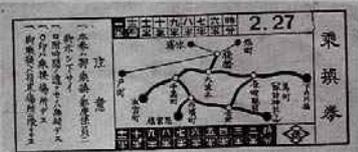
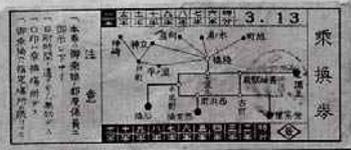
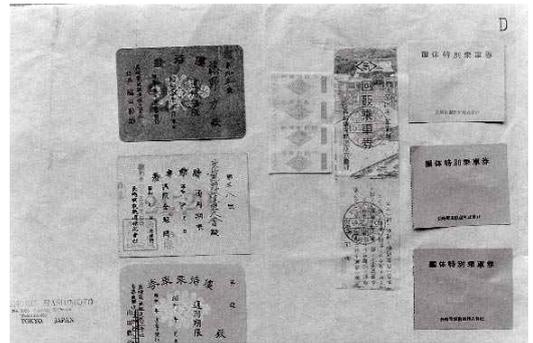
乗継乗車券 (表裏面)



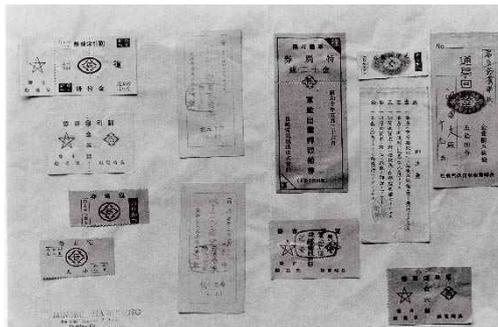
乗車証 (通称木札)



特殊&無賃乗車券



特殊&乗換券



昭和26年～27年

電車定期券・バス回数券



記念乗車券

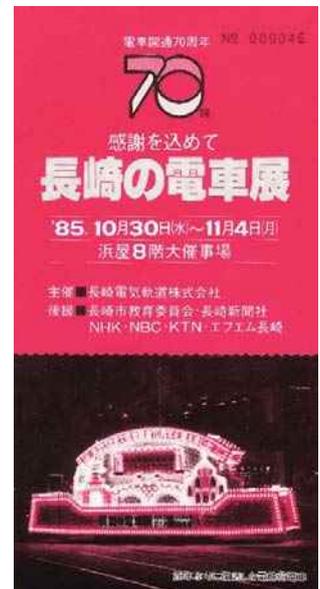
昭和40年11月16日
開通50周年記念乗車券



昭和49年9月1日
創立60周年記念乗車券
(5枚組)



昭和60年6月1日
開通70周年記念乗車券



昭和55年8月9日
開通65周年記念乗車券 (2000形記念)



平成7年11月16日
開通80周年記念乗車券



開通100周年記念乗車券



(表)

平成17年11月16日
開通90周年記念乗車券



(裏)

昭和56年 8月2日

2000形 ローレル賞受賞記念乗車券(11回券)



昭和59年 7月

思案橋の碑乗車記念券(左)
大浦天主堂乗車記念券(右)



平成2年 8月3日

旅博覧会記念乗車券



平成8年12月7日

長崎くんち乗車記念券



平成11年 8月26日

長崎阿蘭陀年記念乗車券

(扇形)



(長方形)



平成16年11月14日

グッドデザイン賞受賞記念乗車券



平成18年10月20日～22日

全国路面電車サミット長崎大会記念券



平成22年 1月15日

坂本龍馬記念乗車券



平成15年 4月 7日

全国高等学校総合体育大会「長崎ゆめ総体」記念乗車券



平成22年 1月15日

ランタンフェスティバル乗車記念券



平成26年～

水辺の森と長崎港
5001号



平成23年 7月15日～9月4日

蛭子さんの展覧会記念乗車券



長崎ぶらぶらきっぷ

「九州号」ご利用のお客へ
本乗車券は「九州急行バス」のみで使用できます。九州号は予約制で運賃は別です。
九州号のご予約は
福岡 TEL.092-734-2500
長崎 TEL.095-823-6155
お問合せ 九州急行バス TEL.092-411-2241

長崎路面電車乗車券ご利用案内
電車乗車券は「長崎電気軌道」のみで使用いただけます。1枚につき大人1名様ご利用できます。払戻しはできません。
お問合せ 長崎電気軌道 TEL.095-845-4111

長崎 福岡
福岡 長崎
見本 見本
発売印 発売印

長崎 000000-3 長崎路面電車乗車券 120円
長崎 000000-4 長崎路面電車乗車券 120円
長崎 000000-5 長崎路面電車乗車券 120円
長崎 000000-6 長崎路面電車乗車券 120円

長崎 000000-2 九州号往復乗車券
長崎 000000-1 九州号往復乗車券

夢彩都協賛乗車券

あしたのあなたに あえる。

夢彩都協賛 電車乗車券 ¥100
長崎電気軌道株式会社

夢彩都協賛 電車乗車券 ¥100
長崎電気軌道株式会社

夢彩都協賛 電車乗車券 ¥100
長崎電気軌道株式会社

アミュプラザ協賛乗車券

No.000001

PLAZA NAGASAKI

かめカード(セゾン)会員募集中
現金・前払商品には「アミュプラザ」で支払うことができます。入金・年会費 無料
アミュプラザ長崎 Kamime Cardセンターまで

アミュプラザ長崎 電車乗車券 ¥100
長崎電気軌道株式会社

回数乗車券(1,000円11枚)

No. 490007

電車回数乗車券 (11回券) 1,000円

長崎電気軌道株式会社

毎度ご乗車いただき、ありがとうございます。

電車回数券 100円 長崎電気軌道株式会社

電車回数券 100円 長崎電気軌道株式会社

電車回数券 100円 長崎電気軌道株式会社

JR 発売

路面電車一日乗車券

長崎路面電車1日乗車券 () 01

利用施設等: 長崎電気軌道株式会社 (市内電車) 電話: 095-845-4111 (01) 大人

利用日時等: 7月18日

利用内容等: 上記の利用日に、1日に限り乗車できます。

¥500 E690601 000

本券でそのまま乗車できます。
降車の際、乗務員に提示してください。
利用日の前日まで手数料100円を收受し払い戻します。 090

25.-7.18 長崎駅-MR2発行 00399-05 九州

運賃変遷と当時の物価

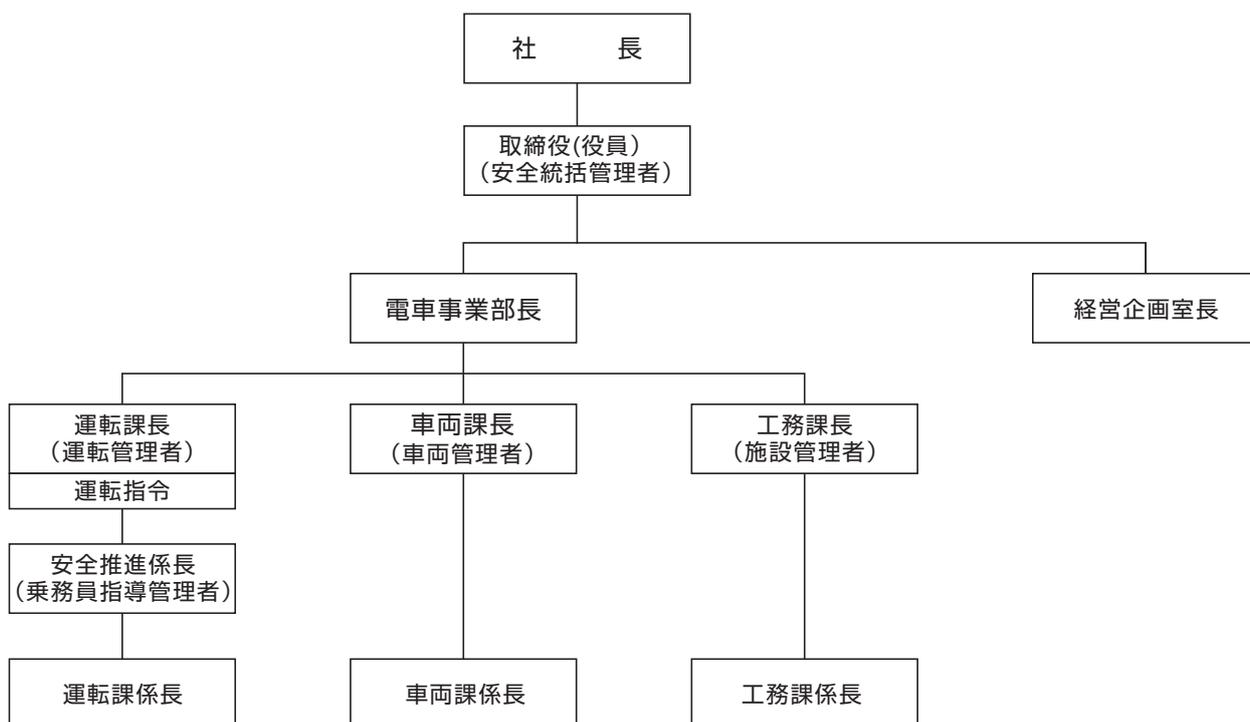
改正年月日	基本運賃	回数券	定期券	備考	当時の物価			
					米10kg	豆腐	映画券	ビール(大)
大正4年 11月16日	区間制 1区1銭 外に通行税1銭 例(税込運賃) 1区片道 2銭往復 3銭 5区 6銭 11銭 9区 10銭 19銭	50回券45銭 100回券90銭 200回券1円70銭 外に通行税5銭	普通 学生 5銭区間 2円10銭 1円95銭 6銭区間 2円55銭 2円30銭 7銭区間 2円95銭 2円70銭 8銭区間 3円35銭 3円10銭 9銭区間 3円85銭 3円50銭 外に通行税5銭	大正4.11.16 病院下～築町 9区営業開始 大正5.12.27 千馬町～大浦海岸通 大正6.2.27 大浦海岸通～石橋 大浦線2区間営業開始	1円78銭	1銭	15銭	22銭
大正6年 4月1日	区間制 本線を7区に減少 運賃は従来通り1区1銭			大浦線の2区2銭は本線に比較して割安であったため、本線の9区を7区に改めたので実質値下げとなった。	1円20銭		20銭	31銭
大正9年 7月9日	区間制 1区2銭 従来の2区を1区に改めた			大正8.12.25 桜町～長崎駅前 営業開始 大正9.7.9 病院下～下の川 営業開始 桜町～馬町 営業開始 今回の運賃改正は若干の値上げとなったが充分なものではなかった。	3円86銭	4銭		48銭
大正10年 6月28日	均一制 片道5銭 往復10銭 外に通行税1銭	20回券 95銭 42回券 1円95銭 外に通行税5銭	学生定期券 1円50銭 (カード式日付往復別を 記入し車掌が改刻する)	大正9.12.25 古町～築町 営業開始 大正10.4.30 西浜町～思案橋 営業開始 初めて均一制運賃とし乗客の利便と乗務員の能率を高めた	3円4銭	5銭	30銭	
昭和2年 11月1日	均一制 通行税廃止 片道 6銭 往復 12銭 早朝割引(午前7時まで) 片道 7銭 往復 10銭 ※昭和19.4より軍事券3銭	18回券 1円00銭 36回券 2円00銭 50回券 3円00銭	学生定期券 1円50銭 (カード式であったが昭和 5年より回数券50回券 に変更) 昭和18年より通勤定期 回数券を新設 60回券3円00銭	値上げ反対の市民大会が開催。早朝割引制度を設けた。学生定期値上げなし。 昭和8.12.25 下の川～大橋 営業開始 昭和9.12.20 馬町～蛭茶屋 営業開始 昭和5.10～昭和9.6 村木自動車と下の川で連絡	3円20銭	5銭	40銭	42銭
昭和19年 8月1日	片道 10銭 往復 20銭 軍人券 5銭	15回券 1円50銭	学生 1円50銭 工具 2円50銭 通勤 3円00銭	早朝割引の廃止 資材節約と乗務員の業務改善のためカード 式定期券となる。 工具定期券始まる。	6円	10銭	1円	1円30銭
昭和21年 3月1日	片道 20銭	15回券 2円00銭	学生 2円00銭 工具 5円00銭 通勤 6円00銭	昭20.8.9 原爆により運転休止 昭20.11.25 蛭茶屋～長崎駅前復旧 昭20.12.11 大浦線復旧 昭21.1.11 古町～長崎駅前復旧 昭21.2.1 長崎駅前～浦上駅前復旧	19円50銭	20銭	3円	
昭和21年 8月23日	片道 30銭	20回券 5円00銭	学生 2円00銭 通勤 6円01銭	工具定期券廃止	36円35銭			6円
昭和22年 2月16日	片道 40銭	15回券 5円00銭	学生 8円00銭 通勤 12円00銭			1円	10円	19円60銭
昭和22年 7月7日	片道 1円	22回券 20円	通学 20円 通勤 30円	学生定期券は通学定期券と改称 昭22.5.16 浦上駅前～大橋復旧	99円70銭		20円	
昭和23年 1月1日	片道 1円50銭	22回券 30円	通学 30円 通勤 45円 全線 150円	全線定期券創設				
昭和23年 5月18日	片道 2円50銭	22回券 50円	通学 50円 通勤 75円 全線 250円					
昭和23年 7月18日	片道 5円 (通行税込み)	11回券 50円	通学 80円 通勤 150円 全線 500円	通行税復活		8円	40円	75円70銭
昭和25年 5月12日	片道 6円	11回券 60円	通学 100円 通勤 180円 全線 600円	通行税廃止 昭25.9.16 住吉～大橋 営業開始	445円	12円		125円
昭和26年 9月1日	片道 8円	11回券 80円	学中高 150円 通勤 200円 全線 700円	昭26.4 中学生用定期券創設			80円	123円
昭和27年 6月16日	片道 10円	11回券 100円 身体障害者割引 11回券 50円	学中高 200円 通勤 250円 全線 300円 800円			12円	26円	
昭和28年 9月1日	片道 13円 往復 25円 早朝割引往復 20円(新設)	11回券 130円 身体障害者割引 11回券 65円	学中高 260円 通勤 330円 全線 400円 1,000円 三角 400円	三角定期券は昭和28.10.1より特別割引定期券として高校の勤労学生に発行され、昭和29.10.1より短大生に三角定期券を発行、昭和32.11.1より高校330円、大学530円としたが、昭和33.1.1より、高校以上530円として途中乗降を認めることにした。 昭35.5.7 住吉～赤迫 営業開始	680円	15円	100円	107円
昭和36年 11月1日	片道 15円 小児 10円(新設) 早朝割引往復 25円	11回券 150円 身体障害者割引 11回券 75円	甲券 乙券 学小 300円 中学 350円 三角 430円 通勤 490円 全線 520円 (3ヶ月) 1,800円 1,480円 全線 1,300円	定期券の途中下車禁止となる 昭和38.10.1定期券に3ヶ月券を設けると共に定期券を甲、乙の2種類とした(甲券は途中乗降自由)	870円	20円	200円	115円
昭和40年 6月1日	片道 20円 小児 10円 早朝割引往復 35円 団体割引 小学 9円 中学 16円 高校 16円	11回券 200円 身体障害者割引 11回券 100円	甲券 乙券 学小 300円 中学 470円 三角 580円 通勤 930円 全線 700円 (3ヶ月) 2,400円 2,000円 全線 1,800円		1,125円	25円	350円	120円
昭和44年 5月1日	片道 25円 小児 15円 団体割引 小学 13円 中学 20円 高校 20円	11回券 250円 身体障害者割引 11回券 125円	小学 450円 中学 700円 高校 870円 三角 1,400円 通勤 1,050円 全線 3,000円 (3ヶ月) 2,250円	甲券乙券の区分をなくして各定期券とも途中乗降可となる。 昭和44年5月1日から昭和46年1月11日までバス運賃が一区20円で電車運賃が先行していた。	1,520円	30円	700円	130円

改正年月日	基本運賃	回数券	定期券	1日乗車券	備考	当時の物価			
						米10kg	豆腐	映画券	ビール(大)
昭和48年 4月9日	片道 30円 小児 20円 団体割引 小学 15円 中学 25円 高校 25円	11回券 300円 身体障害者割引 11回券 180円	小学 600円 中学 990円 高校 1,080円 三角 1,760円 通勤 1,350円 通勤 (3ヶ月) 3,850円 全線 2,700円		昭和48年4月9日にバス運賃が一区40円になり、以降バス運賃が先行することになった。		40円	800円	160円
昭和49年 10月17日 (暫定運賃)	片道 40円 小児 20円 団体割引 小学 15円 中学 35円 高校 36円	11回券 400円 身体障害者割引 11回券 240円	小学 600円 中学 1,320円 高校 1,440円 三角 2,340円 通勤 1,800円 通勤 (3ヶ月) 5,130円 全線 3,600円		バス運賃 昭和49年10月27日 一区60円	2,100円	40円		
昭和50年 4月17日	片道 50円 小児 30円 団体割引 小学 25円 中学 40円 高校 40円	11回券 500円 身体障害者割引 11回券 300円	小学 900円 中学 1,650円 高校 1,800円 三角 2,930円 通勤 2,250円 通勤 (3ヶ月) 6,420円 全線 4,500円			2,145円	50円	1,000円	180円
昭和52年 1月21日	片道 60円 小児 30円 団体割引 小学 25円 中学 50円 高校 50円	11回券 600円 身体障害者割引 11回券 400円	小学 900円 中学 1,980円 高校 2,160円 三角 3,510円 通勤 2,700円 通勤 (3ヶ月) 7,700円 全線 5,400円	大人 300円 小児 150円	昭和52年8月4日より一日乗車券発売開始 バス運賃 昭和51年11月17日 一区70円	2,790円	65円		
昭和54年 6月1日	片道 70円 小児 40円 団体割引 小学 35円 中学 60円 高校 60円	11回券 700円 身体障害者割引 11回券 470円	小学 1,200円 中学 2,310円 高校 2,520円 三角 4,100円 通勤 3,150円 通勤 (3ヶ月) 8,980円 全線 6,300円	大人 350円 小児 200円	バス運賃 昭和54年1月8日 一区90円	3,175円	65円		215円
昭和56年 9月1日	片道 80円 小児 40円 団体割引 小学 35円 中学 70円 高校 70円	11回券 800円 身体障害者割引 11回券 540円	小学 1,200円 中学 2,640円 高校 2,880円 三角 4,680円 通勤 3,600円 通勤 (3ヶ月) 10,260円 全線 7,200円	大人 400円 小児 200円	バス運賃 昭和56年5月1日 一区100円 通勤定期、全線定期の割引率を0.25より0.3へ バス運賃 昭和57年10月30日 一区110円	3,375円	65円	1,400円	240円
昭和58年 8月4日	片道 90円 小児 50円 団体割引 小学 45円 中学 80円 高校 80円	11回券 900円	小学 1,500円 中学 2,970円 高校 3,240円 三角 5,130円 通勤 3,780円 通勤 (3ヶ月) 10,780円 全線 7,560円	大人 450円 小児 250円	身体障害者割引回数券を廃止し身体障害者(大人)は手帳提示半額運賃とする。	3,550円	65円	1,500円	285円
昭和59年 6月1日	片道 100円 小児 50円 団体割引 小学 45円 中学 90円 高校 90円	11回券 1,000円	小学 1,500円 中学 3,300円 高校 3,600円 三角 5,700円 通勤 4,200円 通勤 (3ヶ月) 11,970円 全線 8,400円	大人 500円 小児 250円	バス運賃 昭和59年11月1日 一区120円	3,700円	80円	1,500円	310円
平成元年 4月1日	片道 100円 小児 50円 団体割引 小学 45円 中学 90円 高校 90円	11回券 1,000円	小学 1,500円 中学 3,300円 高校 3,600円 三角 5,700円 通勤 4,200円 通勤 (3ヶ月) 11,970円 全線 8,400円	大人 500円 小児 250円	バス運賃 平成5年12月 一区130円 平成9年12月 一区140円	4,100円	80円	1,600円	320円
平成16年 4月1日	片道 100円 小児 50円 団体割引 小学 45円 中学 90円 高校 90円	11回券 1,000円	小学 1,500円 小学 (3ヶ月) 4,140円 中学 3,300円 中学 (3ヶ月) 9,110円 高校 3,600円 高校 (3ヶ月) 9,940円 三角 5,700円 通勤 4,200円 通勤 (3ヶ月) 11,970円 全線 8,400円	大人 500円 小児 250円	小学3ヶ月、中学3ヶ月、高校3ヶ月発売開始	5,000円	90円	1,800円	332円
平成21年 10月1日	片道 120円 小児 60円 団体割引 小学 50円 中学 100円 高校 100円	ICカード 初期発売額 3,000円	小学 1,620円 小学 (3ヶ月) 4,480円 中学 3,750円 中学 (3ヶ月) 10,350円 高校 4,110円 高校 (3ヶ月) 11,350円 三角 6,530円 通勤 4,830円 通勤 (3ヶ月) 13,330円 全線 9,650円	大人 500円 小児 250円	紙式回数券の廃止 21.1.10 ICカード式定期券発売開始	3,700円	100円	1,800円	383円

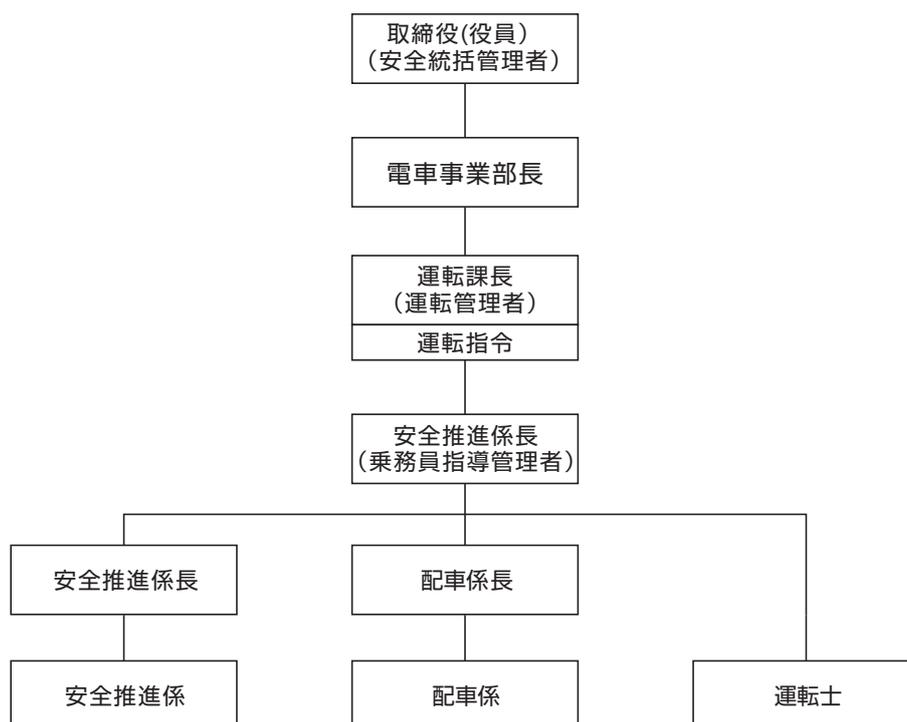
安全管理体制・教育

安全管理体制

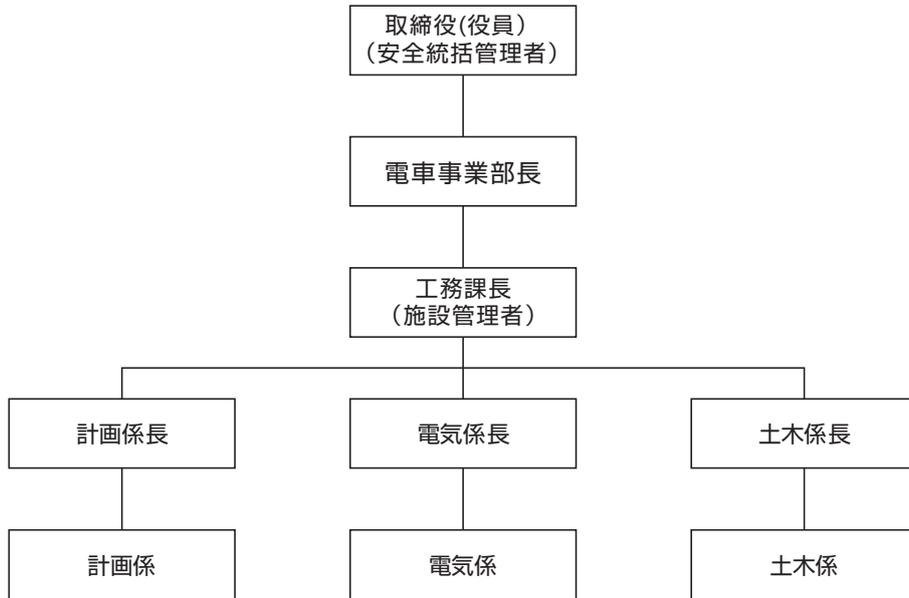
安全管理体制図



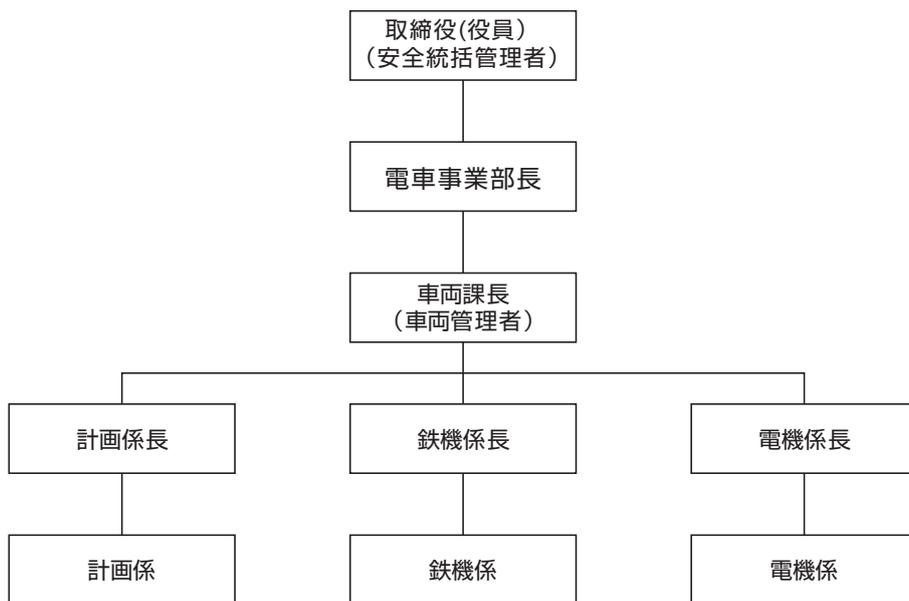
運転管理体制図



軌道施設管理体制図



車両管理体制図



教 育

運転士新任教育

ワンマン化の推進、人員の合理化のため運転士の採用は昭和40年以降約5年間で中断されていたが、その後順次補充が行われ、昭和52年頃から毎年運転士の新任教育が行われている。養成は、当社独自の教育形態で行われ、受験生の100%が国家試験に合格している。

期 生	入社年月日	入社人員	期 生	入社年月日	入社人員
13 期 生	昭和46年 2 月10日	5	35 期 生	平成 5 年 7 月20日	6
14 期 生	昭和46年 8 月 2 日	2	36 期 生	平成 6 年 1 月17日	6
15 期 生	昭和47年 8 月 1 日	2	37 期 生	車両課員	3
16 期 生	昭和49年 7 月25日	7	38 期 生	平成 8 年 7 月16日	6
17 期 生	昭和52年 7 月25日	7	39 期 生	平成 9 年 7 月10日	5
18 期 生	車両課員	4	40 期 生	平成12年 1 月17日	7
19 期 生	昭和53年 7 月25日	6	41 期 生	平成13年 7 月12日	4
20 期 生	昭和54年 7 月26日	10	42 期 生	平成15年 7 月16日	6
21 期 生	昭和55年 1 月21日	9	43 期 生	平成17年 1 月17日	3
22 期 生	昭和56年 7 月25日	14	44 期 生	平成17年 7 月16日	6
23 期 生	昭和58年 1 月21日	12	45 期 生	平成18年 6 月12日	3
24 期 生	昭和59年 7 月25日	12	46 期 生	平成18年11月29日	4
25 期 生	昭和60年 7 月29日	9	47 期 生	平成19年 6 月 6 日	5
26 期 生	車両課員	4	48 期 生	平成20年 6 月 2 日	4
27 期 生	昭和61年 7 月28日	10	49 期 生	平成21年 1 月16日	4
28 期 生	昭和62年 7 月28日	11	50 期 生	平成21年 7 月16日	5
29 期 生	平成元年 1 月18日	10	51 期 生	平成22年 1 月18日	5
30 期 生	平成 2 年 1 月18日	8	52 期 生	平成22年 7 月16日	6
31 期 生	平成 3 年 1 月17日	9	53 期 生	平成24年 7 月 6 日	3
32 期 生	平成 4 年 1 月18日	7	54 期 生	平成26年 1 月 8 日	4
33 期 生	平成 4 年 7 月20日	8	55 期 生	平成26年 7 月 7 日	5
34 期 生	平成 5 年 1 月18日	5	56 期 生	平成27年 1 月 6 日	4

新人教育カリキュラム

1) 学科教育	教育標準時間	2) 実技教育	教育標準時間
基礎教育	8時間	団体教習	528時間
基礎電気	8時間	個人教習	165時間
車両構造	95時間	合 計	693時間
運転理論	87時間		
運転法規	38時間	総合計時間	1,000時間
道路交通法	15時間		
線路構造	8時間		
電車線路	8時間		
重大事故と安全対策	14時間		
全科復習	26時間		
合 計	307時間		

学科教習風景



実技教習風景



入社後においても、年間を通じ、安全意識の向上と知識の保有に努めるべく、以下の通り様々な教育を実施している。

運輸安全マネジメントの確立により、企業における安全風土の構築が急速に進む中、当社においても、各種研修会に社長、安全統括管理者が出席し、会社方針の浸透を図るトップダウンを行うと共に、現場からの意見を吸い上げるボトムアップ体制を推進している。

年間教育

- | | | |
|--------------|-----------|---------------|
| 1) 定例研修会 | | |
| 夏期業務研修会 | 7月実施 | 全運転関係係員対象 |
| 年末業務研修会 | 12月実施 | 全運転関係係員対象 |
| 2) 若年期生業務研修会 | 3月・9月実施 | 運転経験3年未満対象 |
| 3) 速度感養成研修会 | 6月・11月実施 | 全運転関係係員対象 |
| 4) 異常時想定訓練 | 12月実施 | 管理部門・運転関係係員選抜 |
| 5) 個人形式教育 | 10月実施 | 全運転関係係員対象 |
| 6) 安全ミーティング | 隔月実施（年6回） | 全運転士対象 |
| 7) 事故防止研究会 | 隔月実施（年6回） | 事故惹起者対象 |
| 8) 添乗・立哨 | 毎月実施 | 全運転士対象 |

研修風景



若年期生研修



個人形式教育



安全ミーティング



事故防止研究会



異常時想定訓練



設備の充実化

通信機器の高度化により、様々な環境が様変わりしてきた今日、当社においても高度ハイテク機器を使用した設備の充実化を図り、お客様の利便性の向上や運行管理を強化することにより、運輸業としてのインフラ整備に努めている。

主な取り組みを次に紹介したい。

監視カメラの設置

昭和63年9月（平成22年7月更新） 松山町停留場、平成6年11月 浦上車庫前、平成12年3月 長崎大学前停留場、平成13年7月 浜口町停留場、平成15年7月 築町停留場、平成16年8月 長崎駅前停留場、平成20年7月 正覚寺下停留場、平成20年10月 公会堂前停留場、平成23年6月 大浦海岸通停留場、平成25年11月 茂里町停留場

このモニターは西町配車室及び蛍茶屋配車室に設置し常時運行を監視している。

6画面使用時



茂里町監視カメラ



9画面使用時



長崎駅前監視カメラ



長崎スマートカード

平成20年3月20日より電車に長崎スマートカード

ICカード回数券システムが導入されます。

- 導入当初は16両、平成21年3月末までに全ての車両への設置を予定しています。
- 発行されるICカードは、電車・バス共通カードとして利用できます。
- これまでの「長崎スマートカード」もご利用できます。
- IC定期券は全車両に導入後、運用を開始致します。
- 現在お手持ちの紙式回数券は当分の間ご利用可能です。

※利用停止・払い戻し等については後日お知らせ致します。

「スマートカード」利用イメージ



乗車時
乗車の際「読取機」にカードを触れて下さい。
乗車用「読取機」にカードを触れると「ピッ」と音が鳴ります。音を確認の上で、ご乗車下さい。



降車時
降車の際「読取機」にカードを触れて下さい。
精算用「読取機」にカードを触れると「ピッ」と音が鳴ります。自動的に精算が終了されます。



（新デザイン）
発売額 3,000円

長崎電気軌道株式会社 〒852-8134長崎市大橋町4番5号 TEL.845-4113（通勤課）

長崎スマートカード導入告知ポスター

平成20年3月、長崎スマートカード（以下SC）を導入し、従来の紙式回数券からICカード式の乗車券に切り替えられた。それに伴い運賃箱も自動両替機能付き運賃箱に更新された。

SCは県内の路線バスと路面電車が相互利用できる共通乗車券で、当初のバス事業者のみでのサービス開始から約5年遅れての当社加入であった。

SC対応に改造された車両はツーマン車を除く76両。平成19年度から20年度にかけて順次改造が進められ、1年目は16両のみのスタートとなった。

2年目となる平成20年12月には全76両の改造が完了し、平成21年1月10日からはSC定期券の販売を開始した。

SCは当社加入時にカードのデザインが変更されている。初代デザインでは県内の名所イラストであったものから、2代目デザインでは電車とバスの共通化を強調したものとなった。その後、現行の3代目カードではカードの表面加工を変更し色違いのものへ変更されている。

SC利用者分については、その利用者数、利用区間、利用時刻等が全て記録されるため、日々の利用状況の分析が可能となった。それまでは数年に1回実施する「乗降客調査」のみが頼りだったため、利用動向の把握は飛躍的に向上している。

発行枚数（回数券カードのみ）はSC全体で約640千枚、当社発行分で約36千枚。（H27. 3）



SC 対応自動両替機能付き運賃箱



乗車処理機



降車時運賃精算



紙式回数券最後のデザイン



SC 自動機(回数券・定期券)



2代目 SC 回数券



2代目 SC 定期券

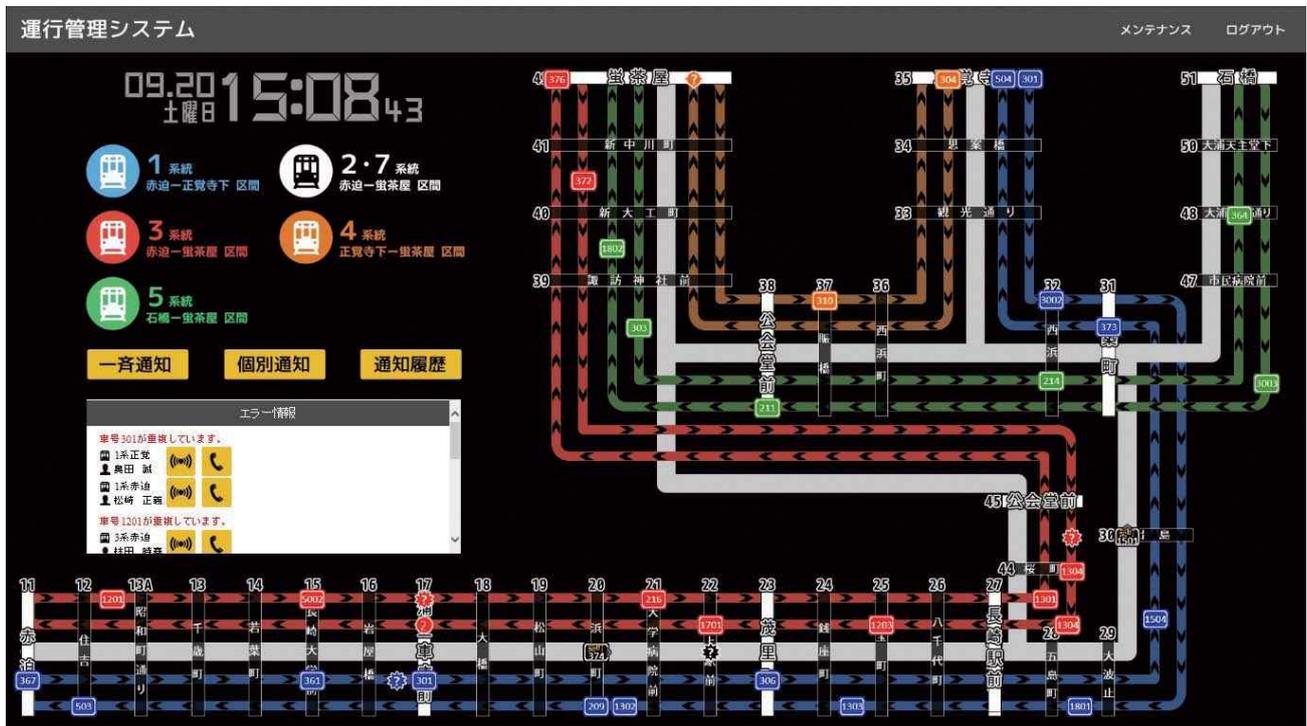


3代目 SC 回数券
※当社加入時は2代目から



3代目 SC 定期券

運行管理システム



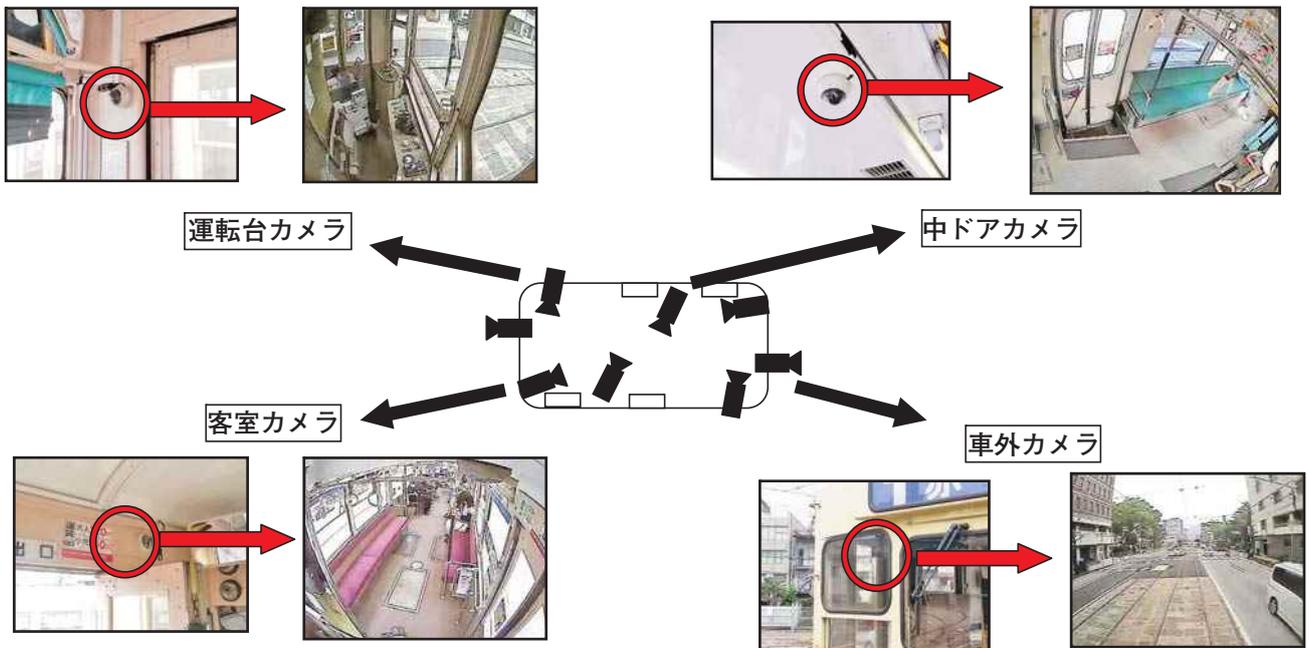
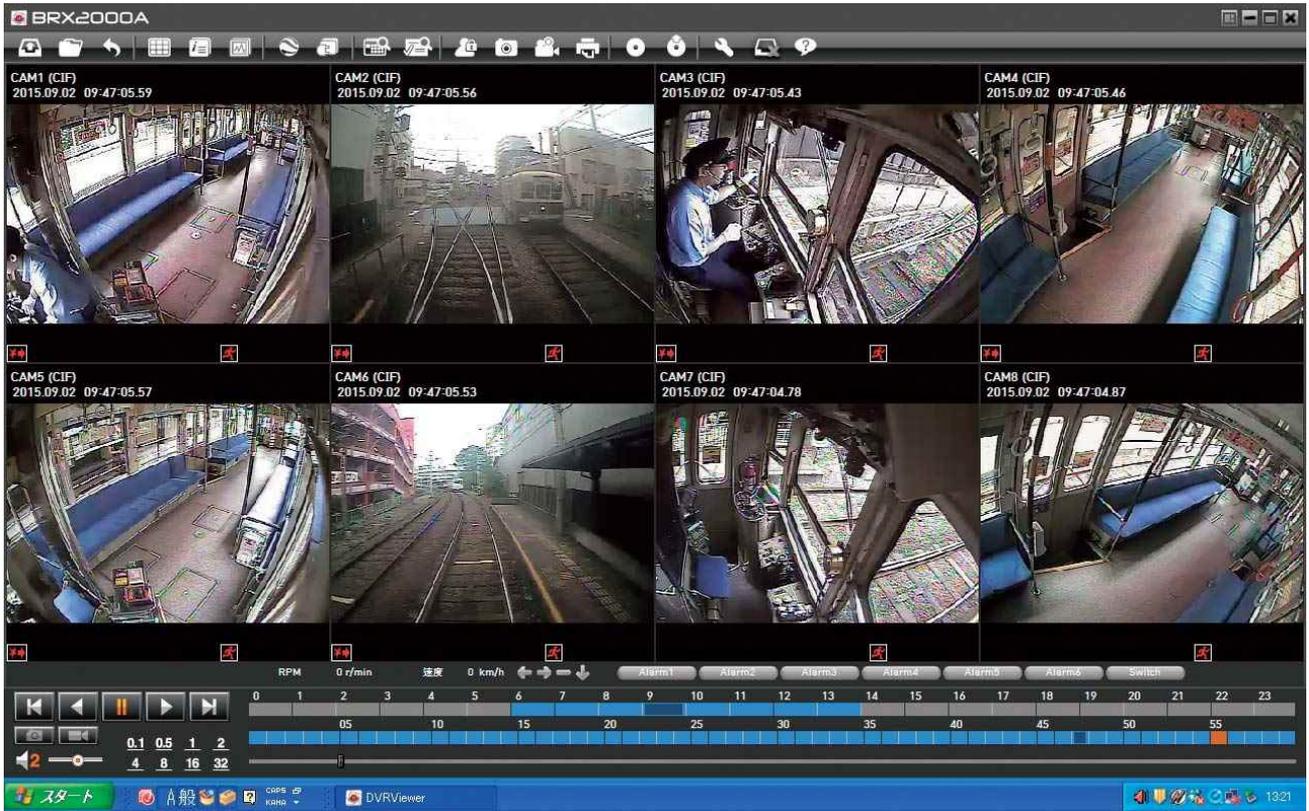
運行管理システムは、全乗務員が専用スマートフォン端末を携帯し、端末のGPS測位、端末アプリでの車号入力と系統設定により運行中の車両の運行状況を各営業所のディスプレイで把握できるシステムとなっている。運行状況が詳細に把握できるようになり、より効率的な配車をするための判断材料として活用されている。

各車両の位置情報は各系統の電停付近か電停間かの2段階表示となっている。通常は車両アイコン内に車号が表示されているが、複数車両が接近してい

る場合は同一アイコンの中に台数が表示される。そのアイコンをクリックすることで各車両の詳細情報がポップアップ表示される。

各端末に向けたメッセージの斉送信や営業所との音声通話も可能となったため、事故発生時の連絡体制も向上している。メッセージアイコンの色は内容の重要度に応じて異なるため、内容を詳しく読む前でも直感的に緊急性が伝わるような工夫が施されている。

ドライブレコーダー



平成24年11月、運転操作や車内外の画像を記録するドライブレコーダーが運用開始された。

取付対象車両は、他都市からの譲渡車両や廃車予定の車両を除いた68両。

機器構成は車外用、運転台用、客室用のカメラをそれぞれ2方向に取り付けた6台のカメラとドライブレコーダー本体1台となっていたが、その後中ドア車両（中央部にドアのある車両）には、中ドア用カメラを2方向に増設している。記録媒体は128GBの2.5インチSSDで、記録する画質や毎秒コマ数設定にもよるが約1週間程度の動画保存が可能になっている。事故やトラブルがあった際に本体からSSDを取り出し、本社の専用PCで検証を行っている。

以前は当事者の証言のみが頼りとなっていた事故の検証が動画で詳細にわかるため、原因の特定や再

発防止策の検討に大いに活用されている。また、実際の事故や事故を未然に防いだケースの動画などは定例の研修会でも教材として活用し、近年の事故件数減少の要素として挙げられている。

このドライブレコーダーはGPS測位と3方向加速度センサーも有しており、5秒ごとの平均速度や車両の上下前後左右の動揺も記録されている。重大事故の際はこのようなデータも解析され、詳細な事故状況を分析するための基礎データとして活用されている。

また、平成26年9月には長崎県警と映像提供に関する協定を締結し、警察からの要請があれば、当社が直接関係する事故以外の交通事故や犯罪捜査でも映像を提供し、地域の安全に貢献している。

タクシー協会
トラック協会
バス協会
長崎電気軌道

ドライブレコーダー 県警と映像提供協定

県警は8日、県警本部で、ドライブレコーダーの録画記録提供に関する協定を県タクシー協会、県トラック協会、県バス協会、長崎電気軌道と結んだ。交通事故や街頭犯罪の捜査での活用が目的。

ドライブレコーダーは、県内ではタクシー約730台、トラック約2千台、バス約540台、路面電車約70台が搭載している。運転手のマナー向上や事故発生時の状況を把握するため、業務中に車内や走行場所の周辺などを録画し、一定期間データを保存している。

県警は今後、街頭犯罪や交通事故の現場の記録デー



ドライブレコーダーに関する協定書にサインする京谷本部長（左）ら
県警本部

夕に犯人や事故原因の特定につながる有力な情報が映り込んでいないか、日時を指定し提供を依頼する。

調印式では古谷洋一県警本部長と各協会長らが協定書にサイン。古谷本部長は「記録データを活用し、県民の安全安心の実現に努めていく」とあいさつ。県トラック協会の塚本政治会長は「犯罪や事故の抑止に役立つよう警察と連携したい」と話した。

（前田敏宏）

平成26年9月9日付 長崎新聞

モバイル一日乗車券

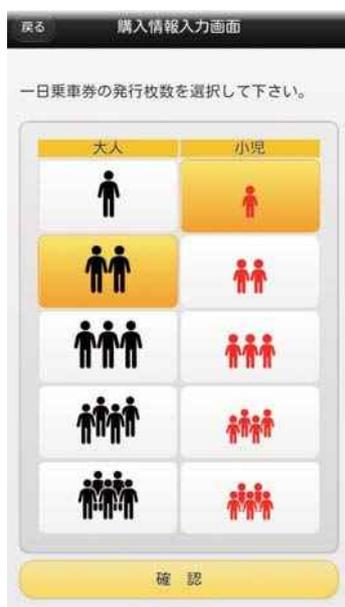


紙式「一日乗車券」は、便利で割安なことから利用者に好評を得ているが、ワンマン運転の車内で乗車券の販売を行うと運行遅延に繋がるおそれがあり、車内販売を見合わせている。利用者は営業所、観光案内所、ホテル等の「指定発売所」で予め購入しなければならないが、発売所が限定され、かつ、所在がわかりにくいという課題があった。

そこで、IT 技術を導入してこれらの課題の解決

を図り、利便性の向上と潜在的需要の掘り起こしを目的として、専用アプリ「長電アプリ」を平成25年4月より Android 版にて開発した。利用者は携帯端末と合算で支払うキャリア決済がクレジットカード決済を選択し、決済が終了すると券面が表示される仕組みである。

iPhone 版については長崎県より補助を受けて開発し、平成27年2月よりリリースしている。



施設



線路・電気

線路概要 (平成27年3月31日現在)

本線路営業料：11.498km (複線 11.036km、単線 0.462km)

併用・新設軌道別営業料：併用軌道 10.171km、新設軌道 1.327km
(国道 6.329km、市道 3.842km)



併用軌道



新設軌道

本線単線換算：22.534km

線路用地面積：併用軌道 61,060㎡

新設軌道 99,997㎡ (車庫含む)

合計 161,057㎡



浦上車庫



蛭茶屋車庫

停留場用地面積：併用軌道 3,038㎡

新設軌道 522㎡

合計 3,560㎡

レール種別：37kgA レール 0.4km 1.8%

40kgN レール 13.9km 61.8%

50kgN レール 8.2km 36.4%

マクラギ種別：PC マクラギ 0.5km 2.2%

木マクラギ 18.8km 83.6%

剛質構造 3.2km 14.2%

舗装種別	アスファルト	3.0km	13.3%
	板石	13.1km	58.2%
	剛質構造	3.2km	14.2%
	その他	0.6km	2.7%
	新設軌道	2.6km	11.6%



アスファルト舗装



板石舗装



剛質構造（接続ブロック）



その他（インターロッキングブロック舗装）

停留場：停留場名数37箇所

停留場箇所数39箇所74基（併用軌道34箇所65基、新設軌道 5 箇所 9 基）



公会堂前停留場



西浜町停留場

分岐器：本線37箇所、側線17箇所



西浜町三方分岐



蛸茶屋シーサス



浦上車庫前渡り線



新大工町渡り線

トンネル：1箇所 74.0m（西洋館トンネル）



西洋館トンネル

橋梁：21箇所 282.0m（うち、新設橋梁5箇所 120.2m）



岩屋川橋梁



浦上川橋梁



下の川橋梁



正覚寺下橋梁



中島川橋梁

踏切道：第4種4箇所（西町・大橋・松山町・下の川）



西町踏切



大橋踏切



松山町踏切



下の川踏切

電気概要（平成27年3月31日現在）

電力線路設備

- 1) 電車線路
 - ・電気方式 DC600V
 - ・吊架方式 直接吊架式／シンプルカテナリー式
 - ・線種 溝付鋼銅トロリー線 GT85mm²／吊架線亜鉛メッキ鋼撚線90mm²
 - ・電車線互長 11.708km
 - ・支持物 コンクリート柱387本／鉄柱219本（中央柱139本）



直接吊架式



シンプルカテナリー式

2) 中央柱（センターポール）区間：4.344km

本線（浜口町～大波止・出島～築町間）、蛸茶屋支線（伊勢町～蛸茶屋間）
大浦支線（市民病院前～大浦海岸通間）



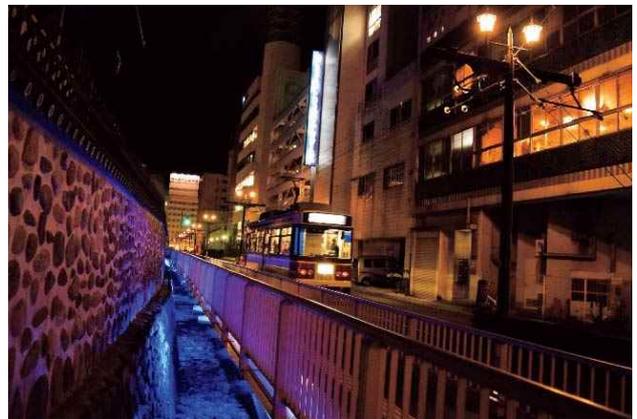
宝町停留場付近



浦上駅前停留場付近



出島停留場付近



3) き電線路

- ・電気方式 DC600V
- ・架空式／地中式
- ・線種 屋外用ビニル絶縁電線 OW200mm²、OW250mm²
ポリエチレン絶縁ビニルシースケーブル CV250mm²
- ・き電線亘長 正き電線19.581km／負き電線3.762km

信号通信設備

1) 軌道信号機 8 箇所22基



縦型 2 位式信号機



縦型 3 位式信号機

2) 連動装置

・第1種電動式継電連動装置6箇所（浦上車庫前・長崎駅前・入江町・西浜町・公会堂前・蛸茶屋）



浦上車庫前



長崎駅前



入江町



西浜町



公会堂前



蛸茶屋

3) 閉そく信号機

・自動1箇所 大浦海岸通（閉そく区間419m）



大浦海岸通

4) 通信設備

- ・ 架空式／地中式
- ・ 線種 光ファイバーケーブル各種
- ・ 通信線亘長 12.610km
- ・ 社内電話機 44箇所（主要停留場・遠制室・配車室等）
4箇所（西町・松山町・御船蔵町・賑町変電所）

5) 旅客案内設備：12箇所



石橋停留場

6) 監視用カメラ設備：10箇所



長崎駅前監視カメラ



西町配車室モニター

変電所設備：4箇所（無人／遠隔制御（西町遠方制御室））

1) 整流器

- ・西町変電所 シリコン整流器 D種沸騰自冷式 容量1,000kw 1台
- ・松山町変電所 シリコン整流器 S種ヒートパイプ自冷式 容量1,000kw 1台
- ・御船蔵町変電所 シリコン整流器 S種ヒートパイプ自冷式 容量1,000kw 1台
- ・賑町変電所 シリコン整流器 D種ヒートパイプ自冷式 容量1,000kw 1台

2) 変圧器（変成機器用）

- ・西町変電所 油入自冷式 容量1,120kVA 1台
- ・松山町変電所 乾式自冷式 容量1,150kVA 1台
- ・御船蔵町変電所 乾式自冷式 容量1,150kVA 1台
- ・賑町変電所 乾式自冷式 容量1,120kVA 1台

3) 主回路自動遮断器（交流・直流遮断器）

- ・西町変電所
 - 真空遮断器 遮断容量12.5kA 1台
 - 高速度遮断器 遮断容量50kA 1台
 - 準高速度遮断器 遮断容量20kA 2台（1・2フィーダー）
- ・松山町変電所
 - 真空遮断器 遮断容量12.5kA 2台
 - 高速度気中遮断器 遮断容量80kA 3台（1～3フィーダー）
- ・御船蔵町変電所
 - 真空遮断器 遮断容量12.5kA 2台
 - 高速度気中遮断器 遮断容量80kA 5台（1～5フィーダー）
- ・賑町変電所
 - 真空遮断器 遮断容量12.5kA 2台
 - 高速度遮断器 遮断容量50kA 1台
 - 準高速度遮断器 遮断容量20kA 3台（3～5フィーダー）



西町遠方制御室



電力管理システム（DMS-SCADA）
【全系統表示画面】

西町SS				松山町SS				御船蔵町SS				賑町SS			
系統	電圧	容量	備考	系統	電圧	容量	備考	系統	電圧	容量	備考	系統	電圧	容量	備考
1	10kV	1000kVA		1	10kV	1000kVA		1	10kV	1000kVA		1	10kV	1000kVA	
2	10kV	1000kVA		2	10kV	1000kVA		2	10kV	1000kVA		2	10kV	1000kVA	
3	10kV	1000kVA		3	10kV	1000kVA		3	10kV	1000kVA		3	10kV	1000kVA	
4	10kV	1000kVA		4	10kV	1000kVA		4	10kV	1000kVA		4	10kV	1000kVA	
5	10kV	1000kVA		5	10kV	1000kVA		5	10kV	1000kVA		5	10kV	1000kVA	

電力管理システム（DMS-SCADA）
【故障表示画面】

発生時刻	発生場所	発生種別	発生内容	発生状態	発生種別	発生内容	発生状態
2014/07/01 00:00:00	西町SS	電圧変動	10kV 1線電圧変動	発生	2014/07/01 00:00:00	松山町SS	電圧変動
2014/07/01 00:00:00	御船蔵町SS	電圧変動	10kV 1線電圧変動	発生	2014/07/01 00:00:00	賑町SS	電圧変動
2014/07/01 00:00:00	西町SS	電圧変動	10kV 1線電圧変動	発生	2014/07/01 00:00:00	松山町SS	電圧変動
2014/07/01 00:00:00	御船蔵町SS	電圧変動	10kV 1線電圧変動	発生	2014/07/01 00:00:00	賑町SS	電圧変動

電力管理システム（DMS-SCADA）
【履歴画面】



西町変電所



松山町変電所



御船蔵町変電所



賑町変電所

電気料金

年 度	使用電力量 (千 kWh)	電気料金 (千円)	走行キロ (千 km)	総合契約電力 (kw)
昭和60年度	5,771	118,579	2,464	1,500
昭和61年度	5,814	112,059	2,481	1,500
昭和62年度	6,033	110,533	2,460	1,500
昭和63年度	6,020	106,242	2,494	1,500
平成元年度	6,078	111,698	2,539	1,600
平成2年度	6,543	118,268	2,616	1,600
平成3年度	6,322	115,994	2,574	1,700
平成4年度	6,234	115,157	2,572	1,700
平成5年度	6,141	114,138	2,563	1,750
平成6年度	6,429	118,420	2,575	1,750
平成7年度	6,450	116,840	2,594	1,830
平成8年度	6,569	114,319	2,600	1,900
平成9年度	6,598	118,201	2,598	1,900
平成10年度	6,812	113,436	2,615	2,000
平成11年度	6,560	110,704	2,605	2,080
平成12年度	6,726	113,354	2,615	2,080
平成13年度	6,810	115,237	2,617	2,100
平成14年度	6,847	112,227	2,612	2,100
平成15年度	7,063	111,785	2,617	2,100
平成16年度	7,120	105,298	2,625	2,100
平成17年度	7,153	106,256	2,640	2,120
平成18年度	6,980	103,953	2,614	2,140
平成19年度	7,039	99,929	2,626	2,165
平成20年度	7,049	105,105	2,614	2,165
平成21年度	7,111	99,922	2,595	2,165
平成22年度	7,117	98,778	2,589	2,065
平成23年度	6,739	97,547	2,416	1,950
平成24年度	6,564	99,883	2,420	1,920
平成25年度	6,791	112,434	2,490	1,900
平成26年度	6,561	123,634	2,497	1,900

工務課保守作業車



工務課保守作業車 4台



ユニック車



Wキャブ車



巡回車



架線車

施設改修

一般国道34号 軌道移設工事及びセンターポール（中央柱化）工事

一般国道34号の軌道移設工事及びセンターポール工事は、建設省長崎工事事務所（現 国土交通省九州地方整備局長崎河川国道事務所）が進める日見バイパス道路改築工事に伴い実施された。昭和60年度より馬町～伊勢町間を第1工区として軌道移設工事が始まり、昭和61年度に工事が一時中断されたものの、その間に従来の側柱式より中央柱式へと設計変更された。伊勢町～蛍茶屋間はセンターポール工事が実施され、平成元年に伊勢町～蛍茶屋間の軌道移設工事及びセンターポール工事が完了した。これにより全長1.132kmにわたり軌道移設工事が行われ、計27本の中央柱が建植された。また、これまで諏訪神社前～蛍茶屋間は一般諸車の軌道乗入可能区間となっていたが、この工事の完了と共に970mあった軌道乗入可能区間は廃止された。

● 蛍茶屋停留場付近

着工前

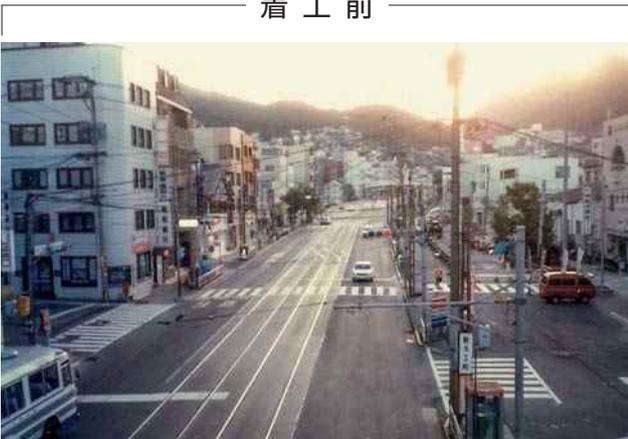


竣工



● 新大工町交差点付近

着工前



竣工



一般国道202・206・499号 センターポール（中央柱化）工事

一般国道202・206・499号（浜口町～大波止間）のセンターポール工事は、長崎県がすすめる第3次電線地中化計画により快適な歩車道空間の確保と都市景観整備を目的として、平成9年度より工事が着工され平成16年度までに、全長3.075kmにわたり計88本の中央柱が建植され、同区間の電線地中化が実施された。

● 浜口町交差点付近

着工前



竣工



● 銭座町停留場付近

着工前



竣工



市道出島町2号線 センターポール（中央柱化）工事

市道出島町2号線（出島町～築町間）の中央柱化工事は、長崎市が進める出島復元整備事業に併せ、出島周辺地区の都市景観向上、道路交通の円滑化等を図ることを目的に、平成16年度より工事が着工され平成17年度までに、全長307mにわたり計8本の中央柱が建植され、同区間の電線地中化が実施された。

● 出島～築町間

着工前



竣工



新設橋梁架替工事

中島川橋梁は昭和57年の長崎大水害後に、県が施工する中島川河川激甚災害特別緊急工事に伴う河川改修事業により、昭和63年度より仮線工事方法により橋梁架替工事が実施された。また、浦上川橋梁も中島川と同様に県が施工する浦上川小規模河川改修工事により平成2年度より工事が実施され4橋脚から1橋脚に変更された。

●中島川橋梁

着工前



竣工



●浦上川橋梁

着工前



竣工



歩道橋撤去工事

交通渋滞緩和対策の一環として横断歩道橋が撤去された後、右折車線帯を確保し停留場部分でボトルネックとなっている箇所が整備された。その後は平面の横断歩道に停留場を併設することによってバリアフリーにも効果があることにも注目され、平成7年度から平成14年度にかけて次々に横断歩道橋の撤去が行われた。

● 大学病院前停留場

着工前



竣工



路面電車停留場支援事業

路面電車の利用促進と利用者へのサービス提供並びに利便性と都市景観の向上を図ることを目的として、長崎市より支援を受け整備を行った。都市景観に配慮したシェルター（屋根）を設置するとともに上屋と調和した素材・色の防護柵を整備し、電車のステップとの段差緩和のため10cm程度の嵩上げを行い、インターロッキングブロックによる土間舗装を実施した。

● 思案橋停留場

着工前



竣工



変電所更新工事

現在、電車の運行に必要な電力を西町、松山町、御船蔵町、賑町の4変電所より合計4000kwの電力を供給している。

西町変電所は平成5年度に内部の機器を一式更新し、賑町変電所及び御船蔵町変電所は平成15年度及び平成26年度に出島変電所及び天神町変電所の老朽化に伴い建屋を別の場所に新設した。また松山町変電所は平成24年度に一度解体・撤去を行い同じ場所に建屋を建設し更新を行った。この際、全線の電力供給状況を監視している西町遠方制御室の操作監視装置も併せてアナログからデジタル化（タッチパネル式）へと更新を行った。

● 松山町変電所

着工前



竣工



● 御船蔵町変電所（旧天神町変電所）

着工前



竣工



信号保安

軌道信号機移設工事

信号機の視認性向上を目的として平成23年度に蛍茶屋停留場において出発信号機の移設及び松ヶ枝交差点箇所において自動閉そく信号機の移設並びに新たに閉そく補助灯の設置を行った。また、平成26年度には赤迫停留場のホーム延長工事に併せて出発信号機の移設を行った。

● 蛍茶屋停留場

着工前



竣工



● 大浦海岸通停留場

着工前



竣工



● 赤迫停留場

着工前



竣工



選別補助信号灯設置工事

当社の信号設備において、7秒毎に交互に曲・直または左・右等の選別補助信号灯を設置している。試験的に西浜町三方分岐箇所、1・5号系統下り信号に設置した後に、西浜町及び公会堂前三方分岐全箇所、入江町二方分岐箇所を設置した。

● 公会堂前



電車接近表示保安装置設置工事

出島（旧出島変電所前）交差点並びに大橋・松山町踏切は、一般車両との接触事故防止の観点から電車が接近したことを回転灯及び警報音で知らせる電車接近表示保安装置を踏切箇所並びに横断箇所等に設置した。

● 出島

着工前



竣工



停留場

停留場概要



住吉終点から昭和35年5月に延長開通した赤迫終点の停留場で、当社初の行灯型標識灯を設置した。また、配車室を設置して入場・出発信号の操作や放送機器での案内・指示を行っている。朝のラッシュ時には、北部の滑石・時津・長与方面からのバスに乗り赤迫で下車して、定時運転が正確な電車に

乗り換える傾向が強いため、乗降客数は各停留場に比べかなり多い。

朝のダイヤでは1時間に37本が運行するという大手私鉄並みの運行頻度である。

平成27年5月に停留場を16.3m延長し超低床電車が3両停留できる程になり、それまで当社で一番長かった長崎駅前停留場より長くなった。



昭和25年9月の開通から10年間、住吉終点として開設した停留場。電車の開通によって大きく拓けた地域で、今日、長崎市北部の繁華街として大いに賑わいを見せている。昭和35年5月、住吉～赤迫間が延長され終点を譲った。アーケードが昭和通り～住吉間の電車通りの両側にあり、商店街も新たに2

本できており、開通時の面影はどこにも見るできない。また、近郊発のバスをここで下車し電車に乗り換え、また電車からバスへの相互乗り換え地点でもある。

平成19年1月、改善支援事業によりテント式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新した。



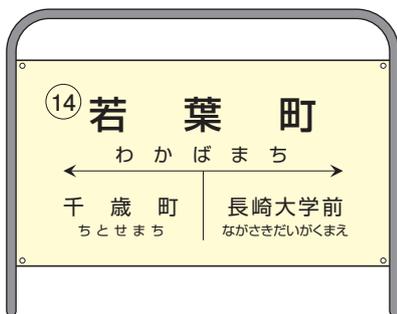
平成10年5月、交通渋滞緩和対策として歩道橋撤去が行われ、赤迫方面行だけの停留場が残った。その代わりとして千歳町停留場を開設した。近隣には住吉市場や商店街などがあり降車客は多いが乗車客は少ない。



平成10年5月、昭和町通り歩道橋の撤去に関連して廃止した昭和町通停留場の長崎駅前方面の代わりに開設した当社の中で最も新しい停留場。

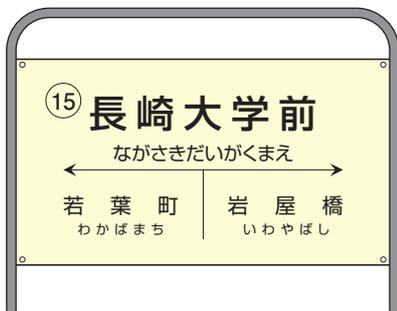
ここの停留場周囲にはアパートやマンション、大型スーパーなどビルが多く、昭和町通り交差点が近いゆえに、路線バスの分岐点でもあり、いつも車

と人で賑わっている。チトセピアには市役所の支所も入っているほか、銀行や郵便局、医院などもテナントとして入り、地域住民に欠かせない施設となっている。この建物の5階以上は住居となっており、周囲にも商業施設が多く電車の利用度も高い。



住吉線開通から約2年後の昭和27年4月に開設した若葉町停留場。若葉町という名称は長崎電気軌道の社内募集で付けられたが、その後、付近の町名にも採用された。読み方は当時「わかばちょう」と呼称していたが、「わかばまち」と改めた。

平成10年5月、昭和町通り歩道橋撤去に関連して、140mほど長崎駅方面に移設した。ここの停留場は上下並行しているが、赤迫行の停留場はバス停の関係から、長崎駅前方面行の停留場の半分の長さしかなく、1両しか停車できない。

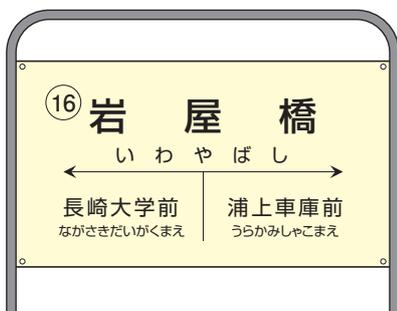


昭和25年9月に開通した当時、この停留場は「家野町」と称していたが、昭和41年9月に「長崎大学前」に改称した。長崎大学の正門前に停留場があり分かりやすく便利である。

開通時には長崎大学前停留場から住吉までの間に停留場はなく、住吉に向かって左側は田んぼばかりであったが

開通以後、マンションやアパートが並び住宅街が形成されている。

平成11年10月、交通渋滞緩和対策として歩道橋撤去が行われ、その際に停留場の構造物も一新した。

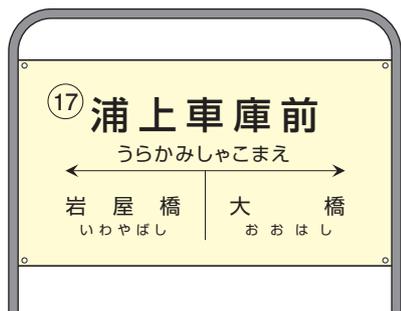


昭和25年9月、住吉延長時に開設した岩屋橋停留場。岩屋川を渡ったところで、この部分から専用軌道と別れ併用軌道となる。開通した時は専用軌道で、住吉に向かって右手が県道で、車道のみ2車線の簡易舗装道路であった。向かって左は一面田畑ばかりで、架空線もシンプルカテナリー方式を採用し

ていた。

岩屋川と浦上川の合流点に近く、それぞれの川に沿って走る国道206号と県道も合流するため自動車の交通量が多く、渋滞する。

浜口町・長崎大学前歩道橋に続き、平成12年9月に歩道橋が撤去され、停留場の構造物も一新した。



昭和25年9月の住吉線延長時にはこの場所に停留場はなく、昭和28年8月に開設したもの。

ここは本社や車庫、営業所がある停留場で、当初、「西町車庫前」であったが、昭和41年9月に停留場名称を社内募集し「浦上車庫前」と改称された。電軌バスも同居していたが、昭和46年譲渡と同時に電車専用車庫となった。

車庫側線の数は0号線から13号線まであり、12・13号線は塗装工場線、6から11号線は点検修理工場線となっており、その屋上は有料ガレージとして活用している。

平成14年5月、改善支援事業によりタキロン式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新した。

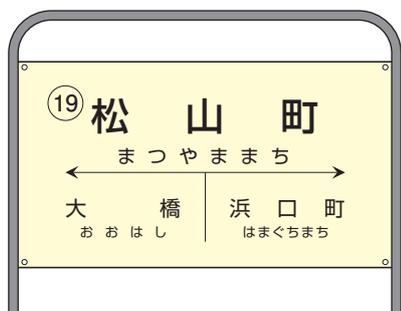


大橋は、昭和8年12月に下の川から740m延長により開設した停留場。翌昭和9年10月には大橋車庫が完成し、ターミナルとして乗務員詰所もできた。西町営業所が完成するまで戦中、戦後の時期に大きな災害に遭遇し、昭和19年10月の大橋車庫・営業所の火災により車両8両も焼失、原子爆弾による被災で壊滅した。昭和46年2月の長崎バ

スへのバス営業権譲渡までバスの本拠地として活躍した。平成9年には、県営球場であるビッグNスタジアムが建てられ、プロ野球の試合が開催される時は、電車が増発されて乗客の輸送を行っている。また、北の終点であった大橋は、「おおはし」と呼ばれていたが平成2年に「おおはし」と変更した。

平成12年2月、改善支援事業によりトタン式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新した。

その後、平成17年6月には、近接したバス停も同構造のシェルター式上屋を設置し、電車停留場とバス停が併設したかたちで供用開始となった。



原爆落下中心地や平和公園、浦上天主堂といった観光施設や、市営総合プール、陸上競技場、ラグビー場などに近いのがこの松山町停留場である。昭和8年12月に下の川～大橋間の延長に伴って設け、この区間のJR線側はJRの土地を借りて敷設している。

松山町停留場の松山町方面行停留場は島式であったが、昭和36年360形の入

線を前に改築した。

松山町～大橋間にはかつて岡町停留場があったが、急行運転が始まった昭和19年1月に通過停留場となり、その後廃止に至った。

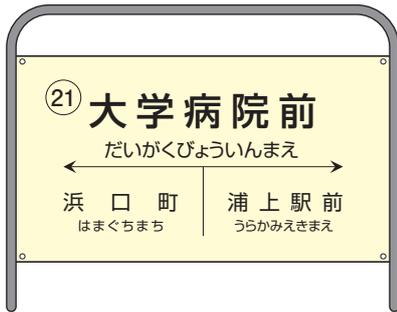
平成12年2月、改善支援事業によりトタン式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新した。



浜口町停留場は、大正9年7月に下の川停留場まで延伸の時に新設され、浦上駅前～浜口町間は専用軌道となっていた。現在は、長崎西洋館の中から出てきたところが停留場となっている。戦前もこの場所が長崎駅前方面乗り場で、大橋方面への乗り場は道路を横断した場所にあった。

平成2年11月に長崎西洋館が誕生し

てから、停留場も洋風に建て替えられ一新した。



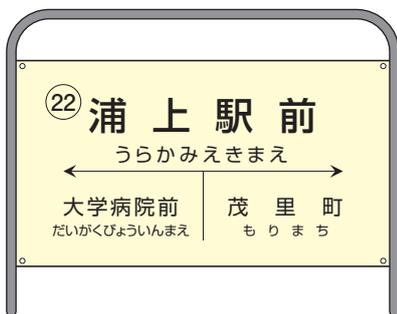
現在の大学病院前停留場は、戦後復旧時の都市計画による道路拡幅に基づいて、浦上駅前～浜口町間に敷設した路線のちょうど中ほどに位置し、岩川町停留場として昭和22年5月に開設した。

昭和29年2月には浜口町停留場寄りの大学病院通りに移設の上、大学病院前と改称した。停留場の前には長崎北

郵便局、最寄りに長崎大学病院があり利用者も多い。

戦前、大学病院前停留場に迂回するルートを走っていた頃は、浦上駅前停留場との間に坂本町（のち山王神社前）停留場があった。

平成11年8月、交通渋滞緩和対策として歩道橋の撤去が行われ、その際に停留場の構造物も一新した。



浦上駅前には旧長崎駅跡の碑が建立されており、その碑には、明治30年から現在の長崎駅まで延長された明治38年までの7年間、この駅が長崎本線の終着駅であった。

戦前、電車は浦上駅前停留場から大学病院前の方に大きくカーブを描いて走っていたが、戦後になり現在のように浦上駅前停留場から大学病院前停留

場まで直線化した。歩道橋が停留場とバス停や浦上駅、原爆病院等を結んでいるが、距離的に短縮されていて利用者には便利である。また、利便性の向上を目的として平成16年12月に歩道橋を残したまま横断歩道が設置された。



現在の茂里町停留場のある位置は、旧竹の久保通り停留場の位置であり、旧茂里町停留場は銭座町～竹の久保通り間にあった。

開通時はこの旧茂里町停留場近くに長崎電気軌道本社と車庫があり、県道を横断して線路が車庫へと分岐していた。大正10年5月に起きた火災によって茂里町車庫と車両20両を焼失したが、

後に再建した。しかし、昭和12年に蛍茶屋車庫の新設により、茂里町車庫は廃止となった。

現在の大型複合商業施設のある一帯は、旧国鉄用地で明治31年に長崎本線浦上（開通時は長崎）～長与間、開通時から昭和10年まで浦上機関庫があった場所で、当社の電車と国鉄の機関車の車庫が向かい合わせに存在した場所であった。



開業時から昭和31年に現道路に移設するまでの銭座町停留場は現在の宝町公園の西側に「井樋の口」停留場として開設していた。線路も公園を迂回し、国鉄線（現 JR）に並行しながら宝町～八千代町～長崎駅前へと通じていた。長崎駅前停留場から銭座町停留場までは併用軌道であったが、ここから北の病院下停留場までは専用軌道で開通し

た。

また、この区間は国鉄線と並んで線路が敷かれていたので、電車の中から国鉄の機関車や車両が見えた区間であった。

八千代町に続き、平成7年2月に歩道橋が撤去され、宝町公園前にあった停留場は、約100m 浜口町側へ移動し横断歩道を設置した。



この停留場かつては、「稲佐橋通り」と称して国鉄の踏切と並んだ所に停留場があった。対岸方面へ渡るトラス橋に通じた踏切で、バスや諸車、人で込み合っていた。このような交差点も昭和40年に立体交差化された。鉄道の下を道路が走っており、昭和57年7月の長崎大水害では、この道路が浸水しプール状となり、長期間不通を余儀なくされ混乱した。

昭和32年新設の国道206号に線路を移設し、「船蔵町」と改称したが、昭和41年には再び「宝町」に戻った。長崎港の対岸方面へのバスの乗り換え地点で、歩道橋を介して人の動きが多かった。創業時からここに変電所を開設していたが、現在は長崎駅寄りに移設している。



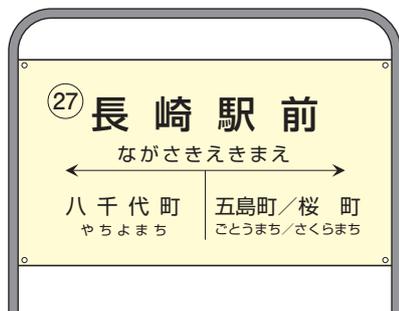
長崎駅前停留場から銭座町の区間は、昭和32年12月に都市計画に基づいて山側の新設された道路に移設したが、それまでは国鉄（現 JR）長崎本線に接していた。電車の窓から長崎駅の風景や国鉄線走る列車が手に取るように見えていた。

開業時は県道橋の枕梁を木材から鉄材に変更して、単線で開通したが直後

に国鉄線側に鉄橋を新設し、開業後38日間の単線運転をしたあと、大正4年12月23日に複線となった。

昭和32年に新設した国道206号に線路を移設し、一時「御船町」と改称したが、昭和41年には元の「八千代町」に戻った。

平成7年2月に歩道橋が撤去され、現長崎県交通局前にあった停留場は、約130m 長崎駅前側へ移動し横断歩道を設置した。



長崎市を表玄関である JR 長崎駅に降り立ち改札を出ると、高架広場の向こうに、盛んに行き交うたくさんの電車と堂々とした停留場が見える。片側4両は並ぶことができるほど長い停留場に電車が頻繁に出入場している。

この停留場は昭和25年に駅前広場を大きく拡げるため、36m 山側（東側）に拡張されて、今日に至っている。こ

この交差点は九州一ともいわれる自動車の通行量を捌いており、両端には歩道橋があり、その南側にはエレベーターが設けられている。

平成11年3月、改善支援事業によりテント式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新した。



開通時は「浦五島町」と名乗っていたが、昭和11年9月に「五島町」に改称したあと、今日に至っている。長崎駅前停留場と大波止停留場に挟まれ、周囲にはオフィスビルが林立するわりには乗降客は少ない方である。五島町停留場と長崎駅前停留場の間には開業時に設けられた複線専用鉄橋があったが、昭和24年、道路拡幅線路移設時に

併用橋となった。これが大和橋橋梁で、現在の併用橋より下流側に架けられていた。開通時より国道202号、大波止通りは幹線道路として長崎市の大動脈となっている。



長崎港の船着場に最も近い停留場が大波止である。五島列島行きや高島・伊王島行きなどの国内航路の全船が発着している。近距離航路は、路線バスにバトンタッチしたので、以前のような雑踏は見られないが、昭和44年まで44年間続いた、港内連絡船との乗り継ぎ停留場でもあった。特に戦時中は、

対岸に点在する三菱造船所とさらに南の香焼地区にある川南造船所（現 三菱重工業長崎造船所）へ向かう通勤客で、多数の船舶が朝な夕な満員状態での輸送で賑わっていた。

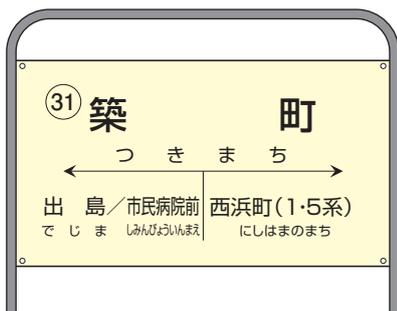


出島は江戸幕府の鎖国政策中、唯一開かれた中国やオランダなどの海外への窓口であった。出島周辺は明治37年に埋め立てられ、扇のような島の形は姿を消してしまった。開設当時は末広町停留場と呼ばれ、昭和14年8月から出島岸壁前停留場となり、さらに昭和22年12月から現在の出島停留場となった。

平成に入ってから、復元工事が進められ電車線沿いに護岸石垣が復元されており、あわせて輸入品だった砂糖を保管した土蔵である一番蔵やオランダ商館長自責の部屋といわれるヘトル部屋などの建物の復元も完成している。

出島停留場から旧千馬町停留場に通じる路線の直線部分は、大正4年11月の電車開通時の道路幅のままで残った唯一の区間である。

平成11年3月、改善支援事業によりテント式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新した。



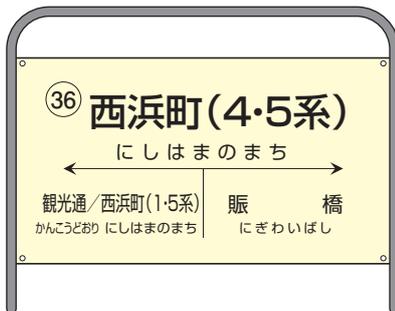
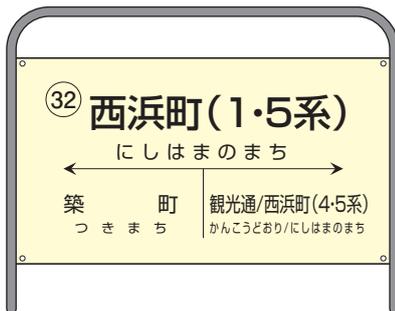
長崎市内を最初に電車が走ったのは、大正4年11月16日のことで、築町から病院下（現 大学病院前）までのわずか3.67kmだった。その後の大正9年12月25日、第三期線の開通と同時に築町停留場は廃止してしまった。

40年後の昭和36年10月、石橋方面の線路移設のため築町停留場が復活、同

時に千馬町停留場が廃止になった。

グラバー園や大浦天主堂方面へ結ぶ5号系統石橋行きの乗り継ぎ停留場として、折り返し用渡り線もあり、多客時には多数の浦上車庫前～築町間の臨時電車が折り返す。開通当初の停留場は西浜町停留場寄りの長久橋際にあり、方向幕には「つき町ゆき」と表示されていた。

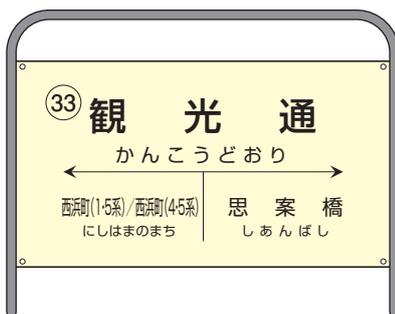
築町停留場と入れ替わりに廃止された千馬町停留場は大正5年12月27日、第二期線大浦支線の開通後から昭和36年まで45年間乗り換え停留場として親しまれた。



繁華街と言えば浜の町と市民に親しまれ、街に行くと言えば浜の町を意味するという、長崎の代表的な商店街の代名詞である。この停留場は交差点を挟んで2箇所あり、5号系統の場合は2箇所とも停車する。

大波止から県庁前を通り、思案橋方面をつなぐ中央橋は、長崎の主要幹線道路といった存在になっている。

この中央橋が平成21年10月に架け替えられたことにより、軌道(最大35cm)と停留場の嵩上げを行った。

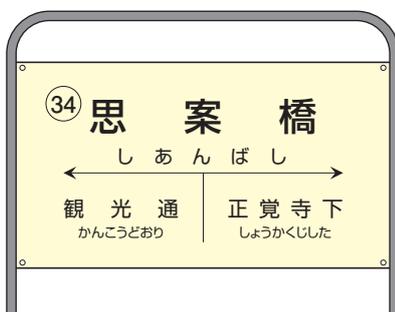


周囲には浜町アーケードや観光通り商店街が広がり買物客で賑わう地域である。大正10年4月の開通当初は「銅座町」と称したが、昭和5年4月「柳通」に変更、急行運転により昭和19年通過停留場となった。

戦後、長崎駅前～西浜町～蛍茶屋間を優先復旧させるため、思案橋線がそ

のまま放置されているうちに軌道上に闇市が建ったため復旧が大幅に遅れたが、昭和28年7月に観光通の名称で復活開通した。戦前は、道路の片側に寄った軌道で、柳通を過ぎて間もなく専用軌道で思案橋に入っていた。

平成12年3月、改善支援事業によりテント式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新した。



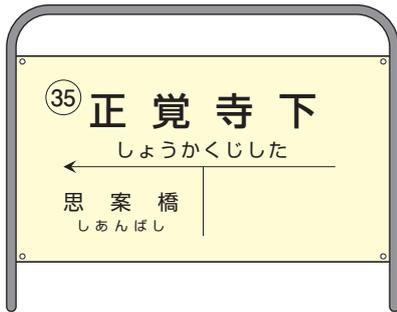
近くには長崎でも最も名の知れた繁華街がある。戦前は思案橋が架かっていたが、現在では暗渠となっており川の姿はない。

かつてここが終点となっていた頃は、停留場も市内電車とは思えないほど本格的なターミナルとなっており、2階には食堂があるモダンな建物として市

民に親しまれていた。

戦後、闇市が立ったことから復旧が遅れ、昭和28年7月ようやく西浜町～思案橋間が復旧できた。歩道上には「ハモニカ横丁」と称する仮店舗が並び、思案橋の操車室も歩道上に設けてあった。のちにハモニカ横丁の撤去によって電車通りも一新され操車塔も完成した。しかし、昭和43年6月に正覚寺下延伸と同時に操車塔も廃止され正覚寺下に操車室ができた。

平成12年3月、改善支援事業によりテント式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新した。



思案橋から急勾配で駆け上がった川の上に正覚寺下停留場がある。単線でボギー車2両分の長さのこの停留場は、1・4号系統の運用に使用している。以前には、ここにも操車室があり車両の入出場を管理していた。この停留場は国宝崇福寺に近く観光客の乗降も多い。

平成15年2月、改善支援事業によりタキロン式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新した。その際に、終点側擁壁を一部取壊して停留場有効長を3m程延長し、超低床車両の乗り入れも可能となった。

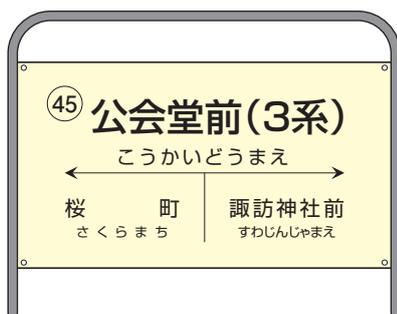


この停留場は、大正8年12月に「豊後町」として開設したが、大正10年に「小川町」と改称した。開設当時は瓊の浦公園近くの河川側に設置していたが、戦後、戦災復旧時の都市計画に基づき現在の位置に移設した。その後、昭和29年3月に桜町立体交差化が竣工し、旧桜町登坂線を廃止した。昭和41

年9月に「小川町」は「桜町」と名称変更した。

桜町～長崎駅前間にはかつて恵美須町停留場があったが、昭和19年1月に急行運転の実施で通過停留場になり、その後廃止に至った。

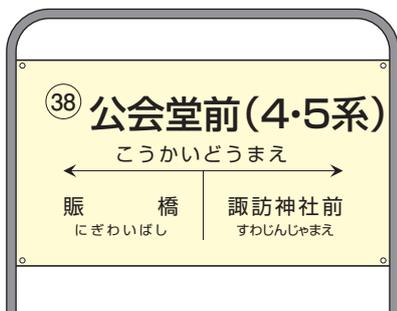
平成15年3月、改善支援事業によりテント式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新した。

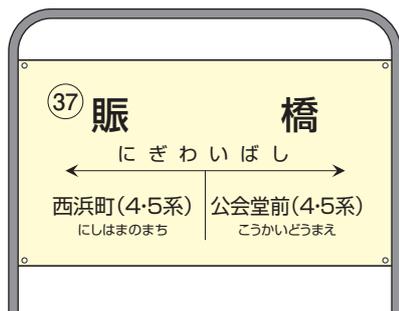


この停留場の周辺にはその名の通り長崎市公会堂や市民会館、長崎警察署が三方に並び、市役所も近く、公共の建物が多く集まる地域である。昭和29年3月の新設時は、300形電車の310号モデルカーが導入された直後で、ボギー車26両・四輪単車47両を保有していた時代だった。この頃の公会堂前停留場は蜷茶屋から長崎駅方面と、西浜町方面の二分岐であったが、のちに長崎駅前方面から西浜町方面への軌道ができて三分岐化した。

この停留場は分岐地点だということで、旧古町時代とは異なり、立派な操車塔が公衆トイレの傍らに建っていた。

平成14年7月、交通渋滞緩和対策として歩道橋撤去が行われ、その際に4・5号系統側の停留場構造物を一新した。その後、3号系統側の停留場も歩道カット等を行い、停留場の拡幅延長を行った。



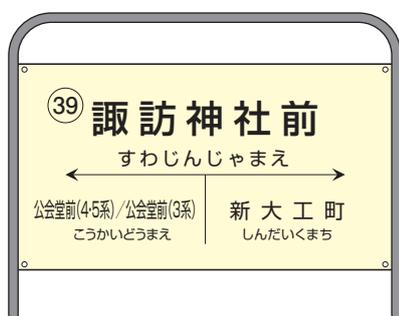


賑橋は、眼鏡橋の下流、中島川に架かる橋で、電車用としてかつては専用橋が架けられていた。蛍茶屋行き乗り場は蛍茶屋側に中島川を渡ったところにあった。その後電車通りに移設、最終的には公会堂前通りと崇福寺通りが交わる交差点の脇に移動した。専用橋も老朽化のため、昭和43年7月に新しく架け替えた。

平成12年2月、交通渋滞緩和対策として歩道カット等が行われ、正覚寺下方面行・石橋方面行側の停留場は拡幅延長を行った。

また、平成18年3月、蛍茶屋行側の停留場を改善支援事業により、テント式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新した。

平成15年3月には、この近くに出島変電所の代わりに洋風の賑町変電所を新設した。



この停留場は、大正9年7月に桜町～馬町間の開通によって開設された停留場で、当初は「馬町」と命名し昭和9年までの間終点であった。大正11年に当社は、この地で1階を車庫とし、2階を貸事務所、表通りを貸し店舗とした洋風2階建ての建物を建築した。その後、昭和9年に大橋車庫が完成したことにより車庫を廃止し、敷地は

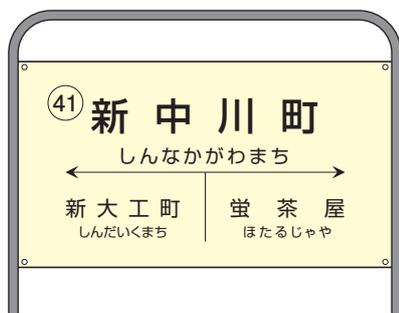
本社として改装された。

停留場名は昭和9年12月に「諏訪神社下」となり、昭和11年9月に「諏訪神社前」と改称した。長崎鎮守の諏訪神社は、秋の神事「長崎くんち」の舞台でもある。昭和9年12月には路線は蛍茶屋まで延長開通した。



玉屋デパートに直結した歩道橋で結ばれている新大工町停留場。以前から商店街のある町として旧市街である浜町に対して新大工町と言われたところだ。もともと現在の商店街を貫く狭い通りが車道であったが、昭和9年の国道34号新設で本通りは電車通り変わった。「長崎くんち」で有名な周囲の氏神である諏訪神社の門前町的存在

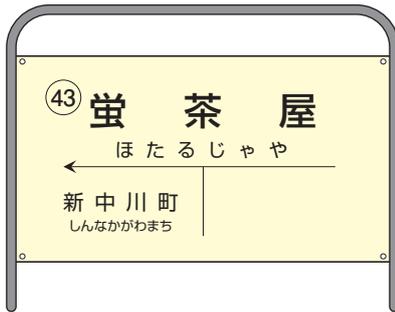
でもある。また、新大工町停留場のすぐ前に渡り線を設けている。



住宅街の佇まいの中にある新中川町停留場。ここも歩道橋で結ばれている停留場のため乗降客には少々不便だが、すぐ前には伊良林小学校があり、子供達を車から守るため設けられたものである。しかし、利便性の向上を目的として平成22年3月に歩道橋を残したまま横断歩道も設置された。

蛍茶屋に向かって登りとなっている勾配線上にある停留場で、シーボルト宅跡とシーボルト記念館もこの停留場から近い。私立高校や市立中学校も近く朝夕は電車通学生で込み合っている。

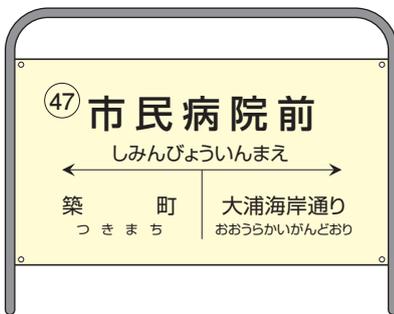
昭和19年から始まった急行運転で、新大工町と新中川町の間には設けられていた桜馬場停留場が廃止され、新中川町停留場は、若干新大工町寄りへと移設された。



蛍茶屋とは、中島川の上流にあたるこの場所に茶屋があったことに起因した名前である。この停留場も勾配線上に設置され、複線でその中央に島式停留場とダイヤモンドクロッシングのポイントがある。

かつては停留場の奥が車庫と工場であったが、昭和46年7月、側線2本を

新設のうえ、西町車庫（現浦上車庫）へ移転した。35年間にわたって活躍した車両工場も移転し、跡地にはビルが建設され、現在ではレストランや駐車場等が入っている。停留場の前にあるビル2階には営業所が入り、配車室もここに構えている。

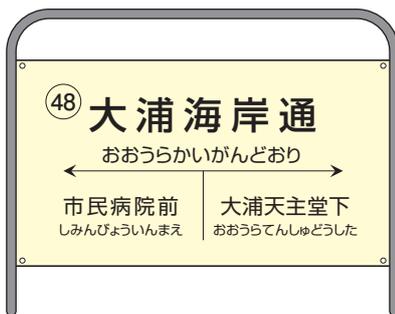


開通の時から「出師橋」の名で知られていたが、昭和36年4月の出師橋橋梁撤去と線路移設により「市民病院前」と改称した。

明治37年、日露戦争の折にこの地より出兵したため出師橋と命名した。長さ33mの鉄橋で断面が小さいため、架線と電車の屋根との間が狭く、トロ

リーポールをぎりぎりまで下げて走っていた。

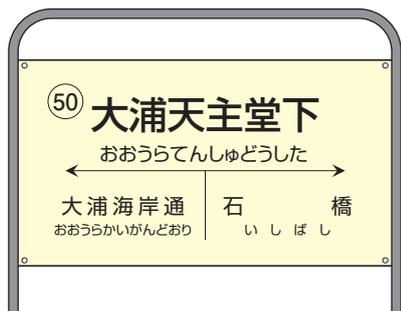
市民病院前にトーマス・グラバーがわが国で最初に走らせた鉄道「アイアン・デューク号」を顕彰する「我が国鉄道発祥の地」の碑が立っている。



現在は大浦海岸通停留場まで複線化されているが、築町から単線運行していた時代もあった。狭い道路であったこの通りも二度の拡幅工事でセンターポール化も実施、見違えるような道路となった。海側は埋め立てられて「長崎水辺の森公園」として市民の憩いの場となり、「帆船まつり」の時などは

日本丸など多くの帆船が係留され海上も賑わっている。

大正5年の開通当初はその名のごとく海岸を走っていたが、その後、埋め立てられて倉庫群が建ち並び、海岸ではなく倉庫の前を走っていた。なかでも昭和15年に三菱造船所で建造中だった戦艦武蔵の機密保持のために、目隠し倉庫として建てられた木造倉庫があった。

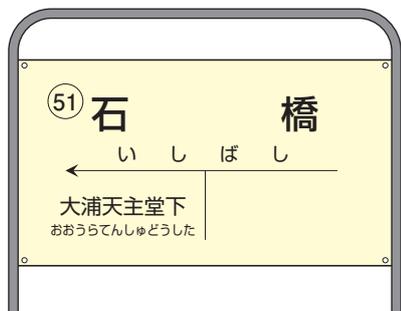


「弁天橋」の名称で五十年余り親しまれた停留場で、昭和5年までは「松ヶ枝橋」、昭和55年5月に「大浦天主堂下」となった。グラバー園や大浦天主堂に近く、一帯に観光地が散在しており、観光客の乗降も多い停留場である。手前の曲線から大浦川沿いを走っているが、昭和47年には道路拡幅に

伴って、大浦川の河川上をまたいで軌道敷を移設した。

この区間は河川上に設けてあった停留場が片側だけのため、360形や500形といった中ドア車両の運行ができなかった。平成11年3月、河川側の停留場のみ改善支援事業によりテント式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新し、また平成12年3月には、利便性の向上も含め、道路側にも停留場を設置し中ドア車を運行するようになった。

この際、近隣にあったバス停も安全面を考慮し、全国で初めて電車停留場とバス停が一つの島式停留場に併用されるかたちで供用を開始した。



大正6年6月、第二期線の全通によって誕生した終点の停留場。当時は「出雲町」の名称で発足し、昭和5年「大浦石橋」、昭和58年6月「石橋」となった。方向幕の表記は戦前から「石橋」と表示していた。

平成14年7月、グラバー園へ通じる全国的にも珍しい斜行エレベーターが

近くにできたことで、石橋終点からの利用が至便になった。

平成14年3月、改善支援事業によりトタン式上屋から景観を配慮したシェルター式上屋に一新し、この際に道路側にも停留場の設置を行い、前中ドア車の運行が可能となった。

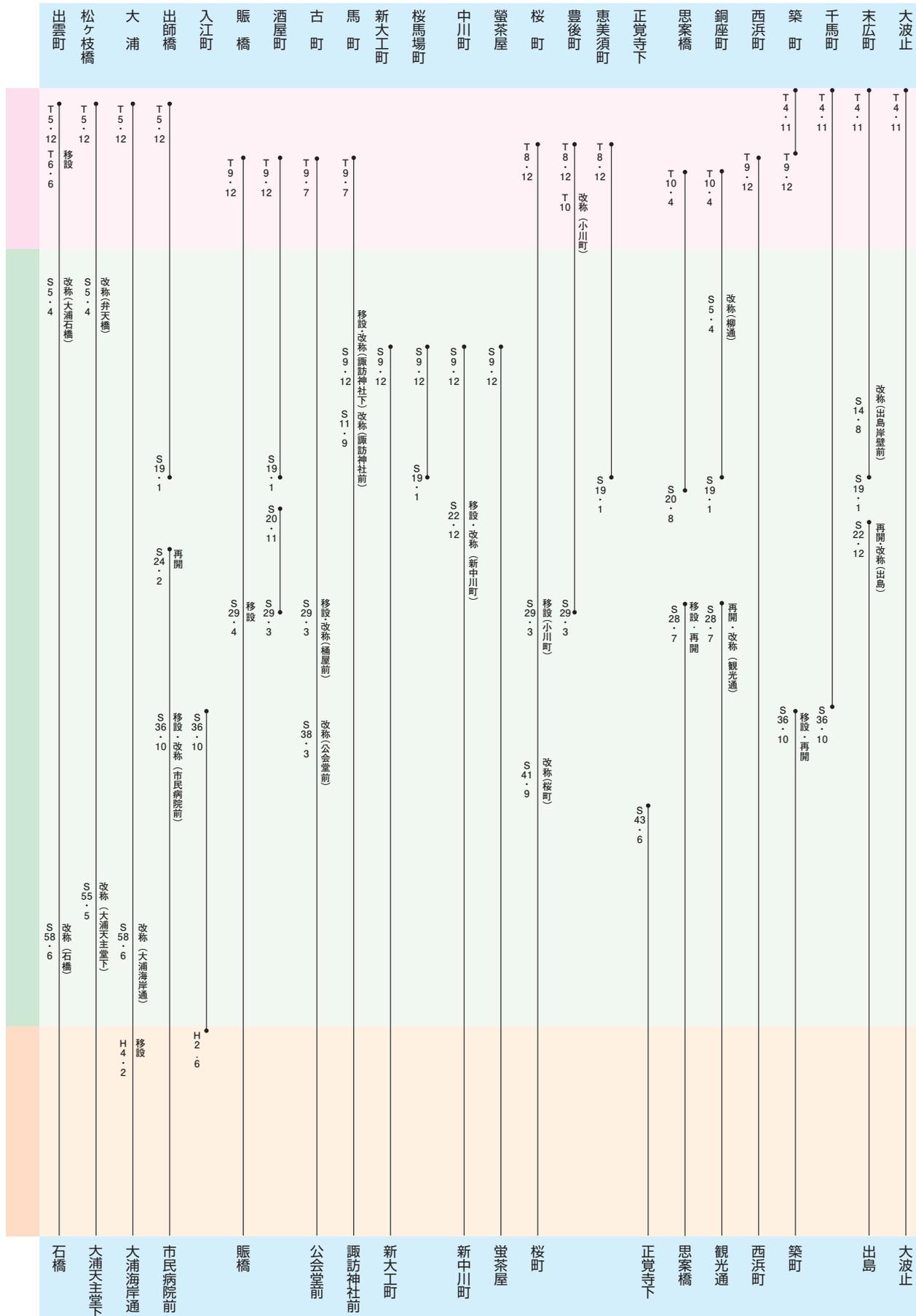
停留場諸元表

平成27年 3月31日現在

線名	停留場名	料程	所在地	開設	乗降客数 (人/日)	線別	延長 (m)	幅員 (m)	面積 (㎡)	上屋 (m)	構造物 タイプ	防護柵 (m)	防塵板 (m)	土間高 (mm)	有効幅員 (m)	摘要	
本 線	昭 和 町 通	0.095	中園町1番地先	昭和 35年 5月	800	上	25.000	1.650	41.250	15.000	テント	25.000	24.000	280	1.340		
	千 歳 町	0.235	若葉町10番3号先	平成 10年 5月	3,500	上	25.000	1.650	41.250	15.000	〃	25.000	24.000	300	1.340		
							下	25.000	1.650	41.250	15.000	〃	25.000	24.000	280	1.330	
	若 葉 町	0.440	若葉町4番21号先	昭和 27年 4月	1,400	上	17.500	1.650	28.875	15.500	〃	17.650	16.500	300	1.340		
							下	25.000	1.650	41.250	15.000	〃	25.000	24.000	250	1.330	
	長 崎 大 学 前	0.770	若葉町1番23号先	昭和 25年 9月	3,400	上	24.000	1.650	39.600	13.000	シェルター	24.300	24.300	280	1.300		
							下	24.000	1.650	39.600	13.000	〃	24.300	24.300	280	1.300	
	岩 屋 橋	1.045	大橋町7番9号先	昭和 25年 9月	2,700	上	27.500	1.650	45.375	13.000	〃	27.850	27.850	280	1.300		
							下	27.500	1.650	45.375	13.000	〃	27.850	27.850	280	1.310	
	浦 上 車 庫 前	1.340	大橋町4番4号先	昭和 28年 8月	2,300	上	38.300	2.450	97.152	17.000	〃	40.100	40.100	300	1.920	交通バリアフリー法適合	
							下	25.785	2.100	57.365	20.000	〃	25.350	25.350	300	1.650	〃
	大 橋	1.563	松山町3番46号先	昭和 8年 12月	1,700	上	25.700	2.360	60.652	13.000	〃			280	1.660		
							下	19.300	2.100	40.530	13.000	〃	15.700	15.700	280	1.600	
	松 山 町	2.009	松山町3番3号先	昭和 8年 12月	3,800	上	30.600	1.650	50.490	13.500	〃			280	1.720		
							下	27.650	2.700	74.655	13.000	〃			280	2.000	
	浜 口 町	2.455	川口町13番地先	大正 9年 7月	2,100	上	26.000	2.330	60.580	21.650	特注			280	2.240		
							下	26.000	1.500	39.000	11.150	〃			280	1.470	
	大 学 病 院 前	2.630	浜口町2番5号先	大正 4年 11月	2,800	上	24.000	1.650	39.600	13.000	シェルター	20.300	20.300	280	1.310		
							下	24.000	1.650	39.600	13.000	〃	20.300	20.300	280	1.320	
	浦 上 駅 前	3.020	川口町3番地先	大正 4年 11月	3,100	上	23.650	2.180	48.394	13.000	〃	24.000	24.000	280	1.830	歩道橋、終点方スロープ設置	
							下	23.650	2.030	40.222	13.000	〃	24.000	24.000	280	1.680	歩道橋、終点方スロープ設置
	茂 里 町	3.185	目覚町5番1号先	大正 7年 3月	3,600	上	26.000	1.560	40.560	19.000	〃	26.300	26.300	280	1.210		
							下	26.000	1.560	40.560	13.000	〃	26.300	26.300	280	1.210	
	銭 座 町	3.525	目覚町1番3号先	大正 4年 11月	900	上	23.300	1.600	37.280	13.000	〃	22.375	22.375	280	1.270		
							下	22.100	1.450	32.045	13.000	〃	22.150	22.150	280	1.210	
	宝 町	3.990	宝町5番7号先	大正 4年 11月	2,000	上	20.000	2.000	40.000	13.000	〃	22.100	22.100	280	1.650	歩道橋	
						下	20.000	2.000	40.000	13.000	〃	22.100	22.100	280	1.650	歩道橋	
八 千 代 町	4.340	八千代町2番9号先	大正 4年 11月	700	上	24.000	1.480	35.520	13.000	〃	23.950	23.950	300	1.130			
						下	24.000	1.480	35.520	13.000	〃	23.950	23.950	300	1.130		
長 崎 駅 前	4.725	大黒町7番1号先	大正 4年 11月	7,000	上	41.950	2.187	91.745	24.000	〃	48.170	48.170	280	2.080	歩道橋		
						下	42.050	2.187	91.963	30.000	〃	48.170	48.370	280	2.040	歩道橋	
五 島 町	5.080	元船町2丁目18番地先	大正 4年 11月	1,100	上	28.000	1.675	46.900	17.000	〃	28.700	28.700	300	1.350			
						下	28.000	1.675	46.900	17.000	〃	28.700	28.700	300	1.350		
大 波 止	5.450	江戸町2番1号先	大正 4年 11月	2,500	上	28.000	1.675	46.900	17.000	〃	28.700	28.700	300	1.350			
						下	28.000	1.675	46.900	17.000	〃	28.700	28.700	300	1.350		
出 島	5.684	出島町6番26号先	大正 4年 11月	1,500	上	26.000	1.550	40.300	12.000	〃	26.050	26.050	280	1.190			
						下	25.500	1.450	36.975	12.000	〃	25.550	25.550	280	1.100		

線名	停留場名	料程	所在地	開設	乗降客数 (人/日)	線別	延長 (m)	幅員 (m)	面積 (㎡)	上屋 (m)	構造物 タイプ	防護柵 (m)	防塵板 (m)	土間高 (mm)	有効幅員 (m)	摘要
本線	築町	6.085	銅座町1番地先	大正4年11月	6,000	上	26.350	1.750	46.113	22.000	シェルター	26.600	26.600	280	1.400	
						下	26.350	1.550	40.843	16.000	〃	26.400	26.400	280	1.200	
	西浜町 (1、5系)	6.231	銅座町4番1号先	大正9年12月	1,500	上	28.000	1.450	40.600	17.000	〃	28.525	28.525	300	1.125	
						下	28.000	1.350	37.800	17.000	〃	28.525	28.525	300	1.025	
	観光通	6.410	銅座町6番30号先	大正10年4月	2,500	上	22.000	1.150	25.300	13.000	〃	21.850	21.850	280	0.800	
						下	24.000	1.350	32.400	13.000	〃	24.100	24.100	280	1.000	
	思案橋	6.649	油屋町1番1号先	大正10年4月	1,600	上	19.250	1.350	25.988	13.000	〃	19.350	19.350	280	1.000	
						下	18.000	1.350	24.300	13.000	〃	18.100	18.100	280	1.000	
	正覚寺下	6.927	油屋町5番2号先	昭和43年6月	900	単	17.929	1.700	41.400	17.230	〃	4.287	4.287	300	1.532	交通バリアフリー法適合
	赤迫支線	赤迫	0.370	中園町21番21号先	昭和35年5月	4,300	単	53.000	1.950	103.350	52.000	テント	53.500	52.000	280	1.610
住吉		0.060	住吉町7番1号先	昭和25年9月	3,400	上	24.000	1.375	33.000	17.000	シェルター	24.450	24.450	300	1.050	
	下					26.000	1.175-1.375	35.350	17.000	〃	26.250	26.250	300	0.850-1.050		
桜町支線	桜町	0.460	桜町1番3号先	大正8年12月	1,900	上	24.000	1.850	44.400	17.000	〃	24.950	24.950	300	1.525	交通バリアフリー法適合
						下	24.000	1.850	44.400	17.000	〃	24.950	24.950	300	1.525	〃
	公会堂前 (3系)	0.933	魚の町4番18号先	大正9年7月	3,300 ※4・5系含	上	28.000	1.850	51.800	17.000	〃	28.950	28.950	300	1.525	交通バリアフリー法適合
						下	28.000	1.850	51.800	17.000	〃	28.950	28.950	300	1.525	〃
大浦支線	市民病院前	0.296	新地町6番38号先	大正5年12月	600	上	24.000	1.400	33.600	14.400	テント	24.300	16.400	280	1.130	
						下	24.000	1.650	39.600	14.400	〃	24.500	16.400	280	1.360	
	大浦海岸通	0.644	常磐町1番地先	大正5年12月	600	上	25.700	1.400	35.980	14.400	〃	25.100	16.400	280	1.160	
						下	25.700	1.400	35.980	14.400	〃	25.100	16.400	280	1.100	
大浦天主堂下	0.850	大浦町3番25号先	大正5年12月	800	上	17.500	2.027	35.473	13.670	シェルター	18.300	18.300	280	1.827		
					下	16.000	1.400	22.400	13.000	〃	16.800	16.800	280	1.200		
石橋	1.100	大浦町9番23号先	大正6年6月	2,000	上	27.600	2.000	55.200	20.000	〃	28.400	28.400	300	1.800	交通バリアフリー法適合	
					下	30.000	1.850	55.500	17.000	〃	30.862	30.862	300	1.525	〃	
蛸茶屋支線	西浜町 (4、5系)	0.000	銅座町4番1号先	大正9年12月	3,800	上	19.900	1.550	30.085	17.000	シェルター	20.520	20.520	300	1.225	
						下	42.000	3.600	151.200	18.600	特注			300	2.340	
	賑橋	0.410	栄町5番1号先	大正9年12月	900	上	24.000	1.475	35.400	17.000	シェルター	24.550	24.550	300	1.150	
						下	24.000	1.350	32.400	13.000	〃	24.120	24.120	280	1.040	
	公会堂前 (4、5系)	0.792	魚の町4番18号先	大正9年7月	3,300 ※3系含	上	31.500	2.000	63.000	20.000	〃	32.250	32.250	300	1.675	交通バリアフリー法適合
						下	31.500	2.000	63.000	17.000	〃	32.250	32.250	300	1.675	〃
	諏訪神社前	1.260	出来大工町4番地先	大正9年7月	3,500	上	25.000	2.500	62.500	16.000	テント	26.750	20.000	280	2.220	地下道
						下	25.000	2.650	66.250	23.000	〃	26.800	24.000	280	2.220	〃
	新大工町	1.472	新大工町71番地先	昭和9年12月	3,700	上	25.000	2.150	53.750	20.000	〃	28.000	24.000	280	1.870	歩道橋
						下	25.000	2.150	53.750	20.000	〃	28.000	24.000	280	1.870	〃
新中川町	1.873	新中川町1番地先	昭和9年12月	2,700	上	31.000	2.200	68.200	20.000	〃	32.179	32.179	300	1.875	〃、終点方スロープ設置	
					下	31.000	2.200	68.200	20.000	〃	32.179	32.179	300	1.875	〃、終点方スロープ設置	
蛸茶屋	2.173	中川町129番地先	昭和9年12月	3,100	中央	25.000	2.300	57.500	24.000	〃			280	2.300		

停留場変遷 (新設・廃止・改称)



場の変遷



工事名	開通	区間	距離	摘要
第1期線	大4.11.16	病院下～築町	3.667km	<ul style="list-style-type: none"> ○現在の停留場数37。 ○開通以来現在までに廃止又は移設によりなくなった停留場名称は42。 ○廃止された名称の中には 船蔵町・御船町・浦五島町・末広町・千馬町・酒場町・恵美須町などつかしい町名の停留場名もある。 ○第1期工事で停留場名候補として上げられたものに 寿町(稲佐橋通 停留場付近) 玉江町(浦五島町 ") 出嶋町(元長崎新聞社前付近) があったが実現しなかった。
第2期線	大5.12.27	千馬町～出雲町(仮終点)	0.967km	
	大6. 6. 4	出雲町(仮終点)～出雲町	0.120km	
第3期線	大8.12.25	長崎駅前～桜町	0.789km	
	大9. 7. 9	病院下～下の川	0.356km	
	"	桜町～馬町	0.631km	
	大9.12.25	築町～古町	0.964km	
大橋延長	昭8.12.25	下の川～大橋	0.734km	
蛭茶屋延長	昭9.12.20	馬町～蛭茶屋	0.992km	
戦災復旧線路	昭20.11.25	蛭茶屋～西浜町～長崎駅前	3.680km	
	昭20.12.11	千馬町～大浦石橋	1.086km	
	昭21.1.11	古町～小川町～長崎駅前	1.066km	
	昭21. 2. 1	長崎駅前～浦上駅前	1.603km	
	昭22.5.16	浦上駅前～大橋	1.729km	
住吉延長	昭25.9.16	大橋～住吉	1.550km	
戦災復旧線路	昭28. 7. 1	西浜町～思案橋	0.369km	
赤迫延長	昭35. 5. 7	住吉～赤迫	0.390km	
正覚寺下延長	昭43. 6. 17	思案橋～正覚寺下	0.309km	

平成27年8月現在

- 凡例**
- 廃止又は移設された路線及び停留場
 - 現在の路線及び停留場
 - 廃止又は移設された停留場名称及び時期
 - 現在の停留場名称及び時期

施設概略図

