

昨日、今日ととてもよいお天気で春ももうすぐそこまできていますね

先週末に、九州、長崎まで研修会に出席してきました。かなりハードなスケジュールでしたが、親睦もかねて、今後の仕事に繋げていければと思っております。

折角なので路面電車の歴史もみてみましょう・・・

路面電車の歴史

大正4年の開通から原爆、長崎大水害の苦難を乗り越えて



Q、長崎の町を初めて路面電車が走った、その記念すべき日はどのような様子だったのでしょうか？

A、長崎電気軌道株式会社は大正3年8月2日に創立しました。翌4年11月16日、大正天皇即位御大典の日に病院下（現在の長崎大学歯学部正門付近）～築町間で開通。その日は1号車を先頭に8号車まで小豆色の電車が次々と発車したと社史に記録されています。ちなみに開業日の乗客数は約15,000人だったと東洋日之出新聞は報じています。

Q、現在、長崎の路面電車の運賃は、何区間乗っても100円ということですが、開業当時の運賃はいくらだったのでしょうか？

A、一区間一銭で、別に通行税が一銭。始発から終点まで9区間乗車すると10銭でした。豆腐一丁が一銭の時代です。Q、開業からすでに90年以上たっていますが、初めて路面電車が走ったところの名残をとどめている場所がありますか？

A、戦後の都市計画の変更や道路の拡幅などで軌道敷が当時の場所にのこっているのは、出島～築町の直線区間だけです Q、開業からすでに90年以上たっていますが、初めて路面電車が走ったこ

A、思案橋から正覚寺下まで延長路線をした昭和43年6月です。大正年間に市内の主要区間の運行をほぼ完成させ、昭和に入って下の川～大橋間、馬町（諏訪神社前）～蛍茶屋間、大橋～住吉間、住吉～赤迫間を延伸しています

A、思案橋から正覚寺下まで延長路線をした昭和43年6月です。大正年間に市内の主要区間の運行をほぼ完成させ、昭和に入って下の川～大橋間、馬町(諏訪神社前)～蛍茶屋間、大橋～住吉間、住吉～赤迫間を延伸しています。

Q、昭和20年8月9日の原爆や昭和57年7月23日の長崎大水害は、路面電車にどのような被害をもたらしたのでしょうか？

A、原爆の被害は甚大なものでした。従業員110余名が亡くなり、全線不通。使用可能な車両をほぼすべて失いました。電柱の倒壊折損は120本、電線、軌道の焼失は数カ所に及びました。電車の運行再開が“長崎市の復興の足がかり”になると復旧に力を注ぎ、わずか3ヵ月半後の11月25日に、蛍茶屋～西浜町～長崎駅前間の運転を再開、その後半年間でほぼ復旧することができました。これは従業員が全力をふりしぼったことと、被災後すぐに三菱電機から発電機を購入し、焼け残った変電所に設置することができたということも大きな要因です。長崎が造船の町であったからという背景もありました。

また、原爆につづく大きな災害が昭和57年7月23日の長崎大水害です。夕方、送電をたたれた電車が全線にわたって運休、30両を越す電車が各所で立ち往生となりました。現在のように携帯電話もない時代、運転士らは状況がわからないまま乗客の保護と避難にあたりました。車両はおよそ15t、急流に流されないよう車体をロープで電柱や電停にくくりつけた者、乗客を抱きかかえ濁流を横切って避難させた者、運転士の多くは翌朝まで現場に留まり、車両を守り続けました。損害は大きく、68両中45両が使用できず、4カ所ある変電所のうち3カ所が冠水、車庫や営業所、停留場などが被害を受けました。

しかし、全社員、昼夜をとわず作業にあたり、水害3日後には1系統(築町～赤迫間)と3号系統全線で運行を再開。車両メーカーや各路面電車事業者にご協力、ご支援をいただいたおかげでした。この災害でお客様、社員に一人の死傷者がなかったことが幸いでした。(長崎路面電車の歴史より引用)

