

路面電車の安全確保及び利便向上に関する 行政評価・監視

〈調査結果に基づく所見表示〉

参考資料

平成 25年 3月 26日
九州管区行政評価局

○ 3 軌道経営者別の概要

事業者名	長崎電気軌道株式会社						熊本市交通局						鹿児島市交通局					
特許年月	明治45年 4 月						大正10年11月						明治44年 8 月					
輸送人員の推移 (千人)	20年度		21年度		22年度		20年度		21年度		22年度		20年度		21年度		22年度	
		19,045		18,590		17,866		9,568		9,241		9,537		10,868		10,397		10,537
営業キロ (電停数)	11.5km (39電停)						12.1km (35電停)						13.1km (37電停)					
車両数 (うち低床車両)	79編成 (5編成)						44編成 (7編成)						55編成 (13編成)					
運転事故等 (件)	22年度		23年度		24年度		22年度		23年度		24年度		22年度		23年度		24年度	
		うち 届出		うち 届出		うち 届出		うち 届出		うち 届出		うち 届出		うち 届出		うち 届出		うち 届出
	78	13	73	10	37	5	39	5	42	2	41	3	38	6	50	2	22	2

1 九州運輸局の「九州運輸要覧（平成23年度版）」等に基づき、当局が作成

2 運転事故等は、軌道経営者が軌道事故等報告規則（昭和62年運輸省・建設省告示第1号）の規定に基づき、九州運輸局に届け出た運転事故、輸送障害等及び同運輸局に報告を要しない接触事故等の合計であり、「届出」は、上記の九州運輸局に報告を行ったものである。

また、平成24年度については、11月30日までの実績である。

○ 路面電車の運転事故等の原因

(単位：件、%)

区分	23年度				24年度 (11月30日まで)				計			
	有責	無責	未確定	小計	有責	無責	未確定	小計	有責	無責	未確定	小計
長崎電気軌道	4	66	0	70	3	32	0	35	7	98	0	105
熊本市交通局	7	33	2	42	5	27	9	41	12	60	11	83
鹿児島市交通局	4	44	2	50	3	18	1	22	7	62	3	72
計 (割合)	15	143	4	162	11	77	10	98	26 (10.0)	220 (84.6)	14 (5.4)	260 (100)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「有責」は軌道経営者に起因するもの、「無責」は自動車等側に起因するもの、「未確定」は「有責」か「無責」かの区分が確定していないものである。

3 長崎電気軌道の月次事故報告書には、有責、無責等の区分が明示されていないため、同報告書における原因欄の「自動車の直前進入」、「運転士の注意不足」等の記載内容から、当局が判断を行い、区分を行ったものである。また、運転事故等のうち、輸送障害、車内転倒等及びインシデントは含まない。

4 熊本市交通局では、ドライブレコーダーの映像を同交通局の職員と自動車等の運転手の双方で確認し、運転士と自動車等のどちらに原因があるかの区分を行っている。なお、インシデントは含まない。

5 鹿児島市交通局では、同交通局の運転士に対する事故状況の聴取並びに同交通局の職員、自動車等の運転手及び警察官の3者による現場検証により、事故の原因の判断を行っている。

○ 道路交通法における路面電車の軌道敷に係る規定

道路交通法（昭和35年法律第105号）（抜粋）

（軌道敷内の通行）

第二十一条 車両（トロリーバスを除く。以下この条及び次条第一項において同じ。）は、左折し、右折し、横断し、若しくは転回するため軌道敷を横切る場合又は危険防止のためやむを得ない場合を除き、軌道敷内を通行してはならない。

2 車両は、次の各号に掲げる場合においては、前項の規定にかかわらず、軌道敷内を通行することができる。この場合において、車両は、路面電車の通行を妨げてはならない。

一 当該道路の左側部分から軌道敷を除いた部分の幅員が当該車両の通行のため十分なものでないとき。

二 当該車両が、道路の損壊、道路工事その他の障害のため当該道路の左側部分から軌道敷を除いた部分を通行することができないとき。

三 道路標識等により軌道敷内を通行することができることとされている自動車が行き止まり線が通行するとき。

3 軌道敷内を通行する車両は、後方から路面電車が接近してきたときは、当該路面電車の正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに軌道敷外に出るか、又は当該路面電車から必要な距離を保つようにしなければならない。

○ 道路障害、踏切障害及び接触事故等が6回以上発生している区間（長崎電気軌道）

区間	22年度	23年度	24年度	計	査定評価対象箇所	
					23年度	24年度
長崎駅前～桜町	6	5	5	16		
銭座町～宝町	8	6	2	16	○	○
観光通り～思案橋	5	6	2	13		○
思案橋～正覚寺下	5	3	2	10	○	
赤迫～住吉	3	3	3	9		
築町～出島	4	0	5	9		
若葉町～長崎大学前	3	2	3	8		
長崎大学前～岩屋橋	3	4	1	8		
五島町～大波止	4	1	2	7		
茂里町～銭座町	3	3	0	6	○	
築町～市民病院前	3	2	1	6	○	
諏訪神社前～公会堂前	1	5	0	6		○
大学病院前～浦上駅前	2	2	2	6		

同一区間で6回以上の接触事故等が発生しているにもかかわらず、査定評価対象箇所に指定されていない。

（注）平成24年度は、11月30日までの実績である（次頁も同様）。

○ 道路障害、踏切障害及び接触事故等が6回以上発生している区間等（熊本市交通局、鹿児島市交通局）

【熊本市交通局】

区間等	22年度	23年度	24年度	合計
花畑町～熊本城・市役所前	2	6	7	15
水道町～九品寺交差点	5	4	4	13
熊本駅前～祇園橋	5	3	1	9
杉塘～段山町	2	5	1	8
市立体育館前～商業高校前	1	3	3	7

電車注意の路面標示が行われていない

【鹿児島市交通局】

区間等	22年度	23年度	24年度	合計
鹿児島駅前～桜島栈橋通	3	5	2	10
天文館通～高見馬場	3	3	4	10
鹿児島中央駅前～都通	4	6	0	10
加治屋町～高見橋	2	4	2	8
市役所前～朝日通	2	2	3	7
中郡～郡元	0	3	4	7
交通局前～荒田八幡	2	2	2	6

運転事故等の発生が増加傾向であるとみられる区間

当局が指摘した主な事例

○ 横断歩道の軌道敷の亀裂、隆起等による凹凸があるもの

長崎電気軌道
桜町停留場



横断歩道白線の欠損のため高さ約2cmの段差が生じている。

熊本市交通局
商業高校前停留場



軌道敷の幅にわたって亀裂が生じており、上記亀裂の深さは約3cmとなっている。

鹿児島市交通局
郡元（南側）
停留場



石畳の盛り上がりにより高さ最大4センチの段差が生じている。

当局が指摘した主な事例

○ ホームの亀裂、隆起等があるもの

長崎電気軌道
銭座町停留場
(下りホーム)



インターロッキングが波打っており、高さ1cm程度の段差が生じている。

熊本市交通局
河原町停留場
(上りホーム)



ホーム幅全体に深さ1cmの亀裂が生じている。

鹿児島市交通局
宇宿一丁目停留場
(下りホーム)



幅最大7cmの亀裂が生じている。

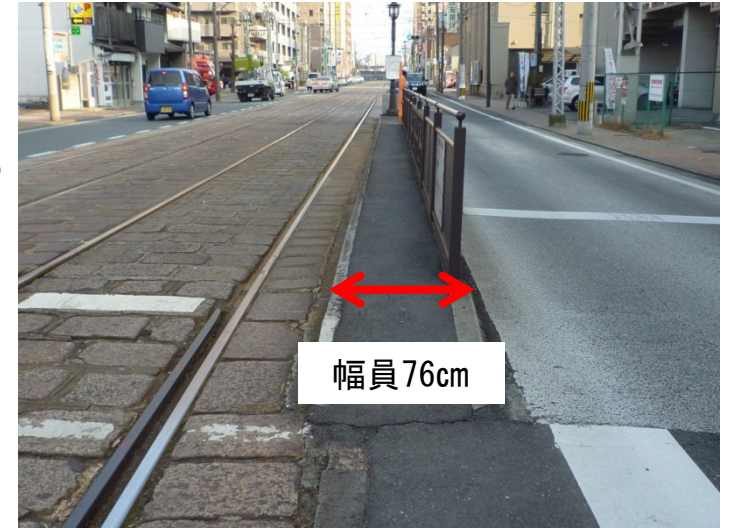
当局が指摘した主な事例

- ホーム幅員が基準（片側を使用する場合、ホーム幅1.5メートル以上）を充足していないもの

長崎電気軌道
思案橋停留場
（上りホーム）



熊本市交通局
呉服町停留場
（上りホーム）



鹿児島市交通局
都通停留場
（上りホーム）



当局が指摘した主な事例

○ 点状ブロックの敷設方法が視覚障害者にとって不適切となっているもの

熊本市交通局水前寺公園停留場（上りホーム）



スロープの下端に点状ブロックが設置されておらず、視覚障害者が横断歩道手前で立ち止まらないまま、横断歩道に入ってしまうおそれがある。

熊本市交通局水前寺公園停留場（下りホーム）



スロープの下端に点状ブロックが設置されておらず、視覚障害者が障害物（サインポール）に衝突するおそれがある。

当局が指摘した主な事例

○ ホームに転落防止柵の未設置区間があるもの

長崎電気軌道 蛍茶屋停留場



両側で車両の乗降が行われているホームで、終端部に転落防止柵が設置されていない。

熊本市交通局 熊本城・市役所 前停留場 (下りホーム)

ホーム終端部に転落防止柵が設置されていない。



熊本市交通局 交通局前停留場 (上りホーム)

ホーム道路側の転落防止柵の一部が未設置となっている。



当局が指摘した主な事例

○ スロープが旅客施設円滑化基準を充足していないもの

長崎電気軌道
銭座町停留場
(下りホーム)



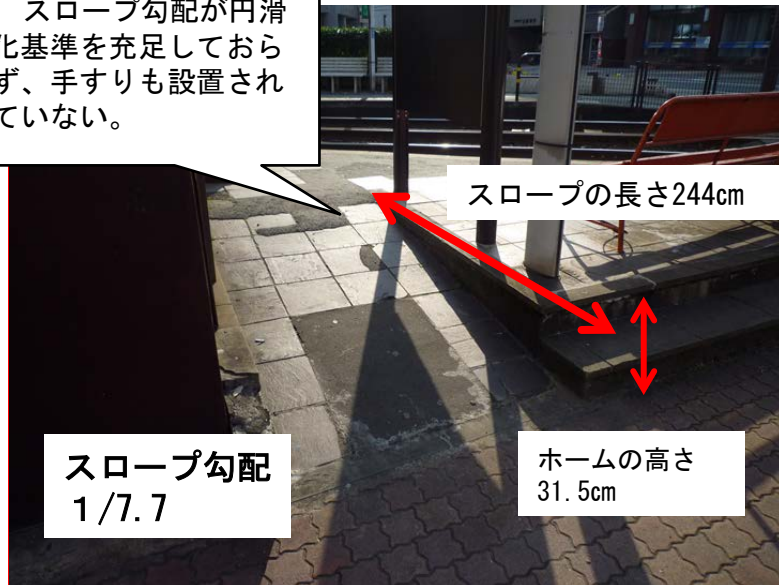
スロープ幅が円滑化基準を充足しておらず、手すりも設置されていない。
(左側は転落防止柵)

旅客施設の円滑化基準

- ・ スロープ幅：120cm以上
- ・ スロープ勾配：1/12以下
- ・ スロープの両側に手すりを設置

熊本市交通局
新町停留場
(下りホーム)

スロープ勾配が円滑化基準を充足しておらず、手すりも設置されていない。

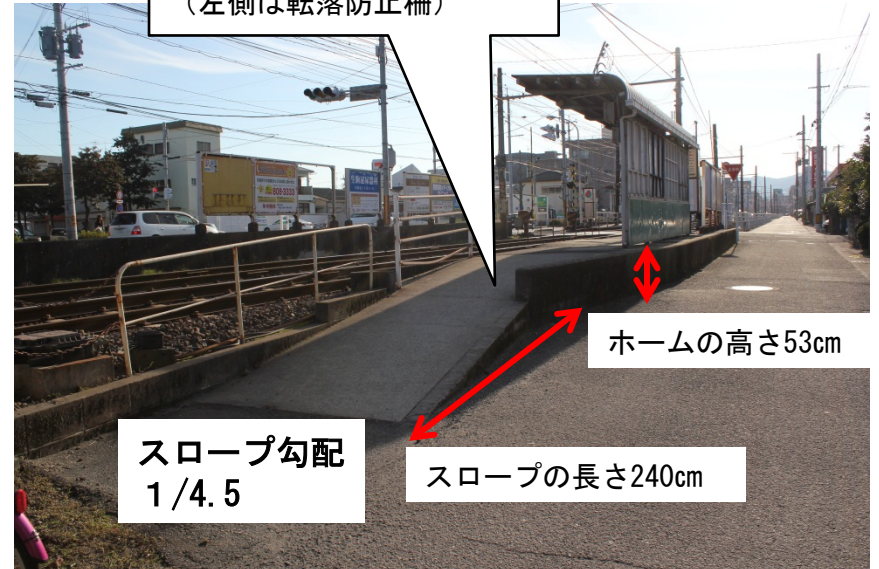


スロープの長さ244cm

ホームの高さ
31.5cm

スロープ勾配
1/7.7

鹿児島市交通局
上塩屋停留場
(上りホーム)



スロープ勾配が円滑化基準を充足しておらず、手すりも設置されていない。
(左側は転落防止柵)

ホームの高さ53cm

スロープ勾配
1/4.5

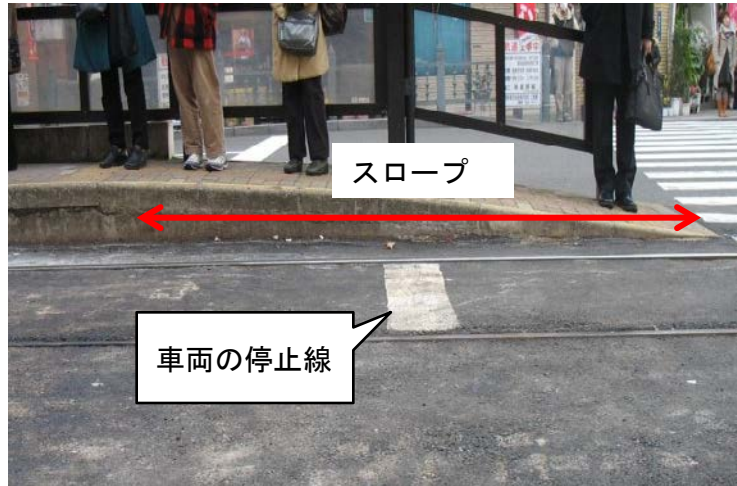
スロープの長さ240cm

当局が指摘した主な事例

○ その他（軌道敷の管理上問題があるもの）

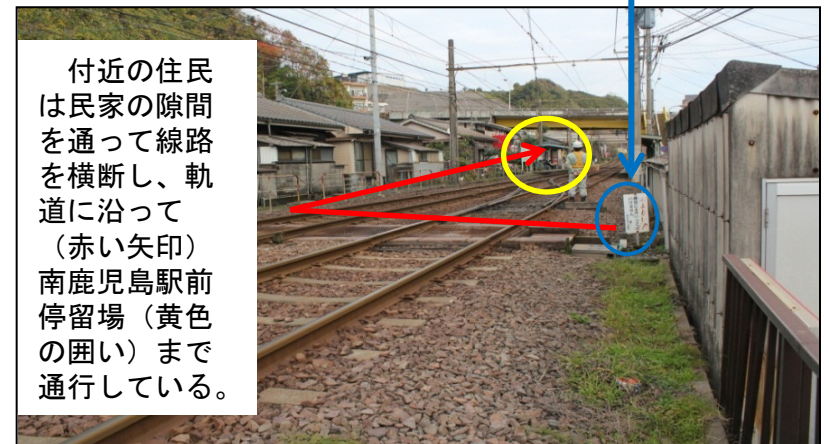
車両の停止位置が不適切となっているもの

長崎電気軌道
思案橋停留場（上りホーム）



鹿児島市交通局
（南鹿児島駅前停留場付近の軌道敷）

住民が線路内に立ち入り、軌道敷を通行しているもの



当局が指摘した主な事例

○ 停留場における運転時刻表の掲示が適切に行われていないもの

長崎電気軌道
出島停留場
(上りホーム)

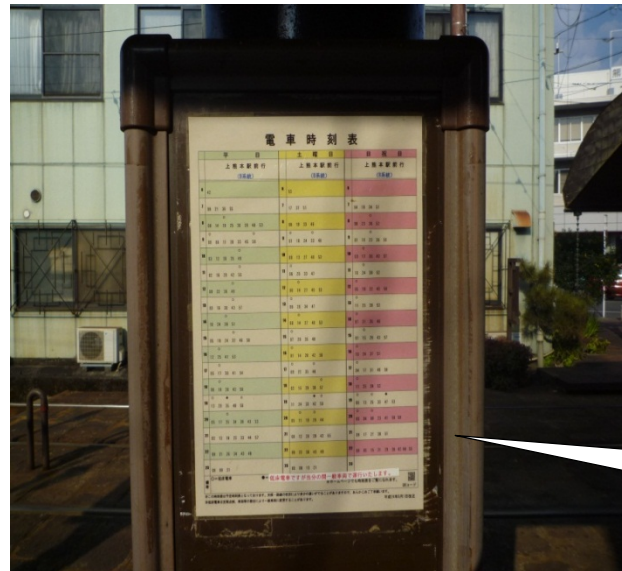
時刻	43
6	
7	00 06 12 20 24 28 32 36 40 41 45 49 51 53 57 58
8	01 05 07 09 13 17 21 24 28 32 35 38 42 46 50 54 56 58
9	
20	02 08 14 20 26 32 38 44 50 56
21	02 08 14 20 26 32 38 44 50 56
22	02 08 14 20 26 32 39 46 53 59
23	03 浦上車庫行 07 浦上車庫行

長崎電気軌道
公会堂前 (4・5
系乗り場)
(上りホーム)

時刻	4 西浜町・思兼橋 経由	5 西浜町・栗町 経由
21	06 14 22 36 51	01 09 17 28 43 57
22	06 21 36	12 27 47
23		(終)57

日祝日の発車時刻
を表す赤色の表示
が消えており、判
読が困難となっ
ている。

熊本市交通局
洗馬橋停留場
(上りホーム)



現在運用している運転時刻表が掲示
されていない。

運転時刻表がA4サイズで、文字が小さく
(10ポイント程度)、判読しにくい。

当局が指摘した主な事例

○ 停留場における運転系統図の掲示が適切に行われていないもの

停留場の運転系統図の一部が破損しており、乗換停留場を確認することが困難なもの

長崎電気軌道 大浦海岸通り停留場（下りホーム）



他の停留場の運転系統図では、「築町」の下に赤字で「のりつぎ」と表示されているが、この表示が欠損している。

停留場の運転系統図の一部が他の掲示物により隠れ、停留場名が判読できないもの

鹿児島市交通局 笹貫停留場（下りホーム）



運転系統図の上に運転時刻表が重ねて掲示されているため、運転系統図の一部（笹貫停留場など4停留場の名称）が隠れて見えなくなっている。

当局が指摘した主な事例

○ 停留場に行き先の掲示がなく、路面電車の行き先を判別することが困難なもの

熊本市交通局 洗馬橋停留場（上りホーム）



熊本市交通局 洗馬橋停留場（下りホーム）

上りホーム

下りホーム



- ・ 上りホームに上熊本駅前行きの行き先の掲示がなく、電車の行き先が分からない。
- ・ 下りホームに健軍町行き行き先の掲示がなく、電車の行き先が分からない。
- ・ 上りホームと下りホームの停留場名標示板の掲示内容が全く同じ。

当局が指摘した主な事例

○ 車いすの利用が可能な停留場の案内が適切に行われていないもの

車いすの利用が可能な旨の表示が破損しており、車いすの利用が可能なことが確認できないもの

長崎電気軌道 出島停留場（上りホーム）

指摘事例



改善後



車いすの利用が可能でないにもかかわらず、車いすの利用が可能な旨の表示が行われているもの

長崎電気軌道 観光通り停留場（下りホーム）

指摘事例



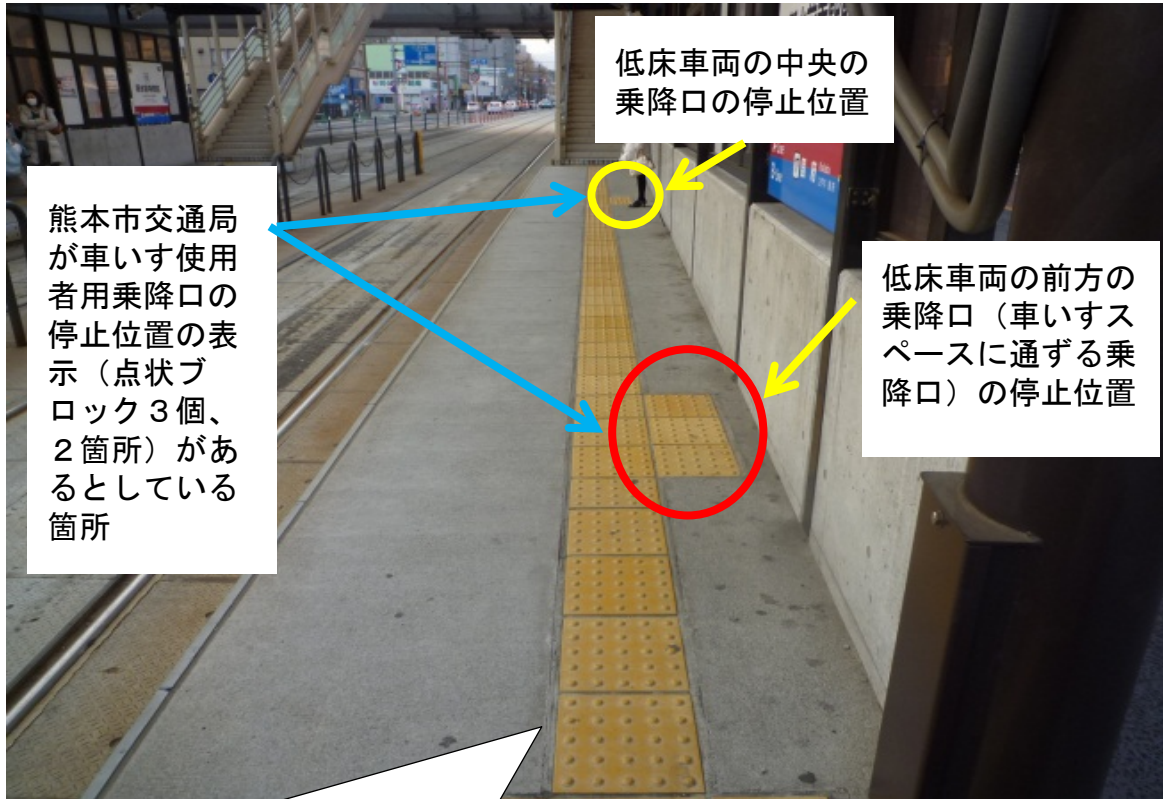
改善後



当局が指摘した主な事例

○ ホームへの車いす使用者用乗降口の停止位置の表示が不明確で、停止位置を識別できないもの

熊本市交通局 新水前寺駅前停留場（上りホーム）



車いす使用者用乗降口の停止位置を表示すべき所（赤丸印）に車いすマーク等ではなく、視覚障害者用の点状ブロックを設置しており、別の乗降口の停止位置（黄丸印）にも同じ点状ブロックを設置しているため、車いす使用者用乗降口の停止位置が識別できない。

（参考）ホームに車いす使用者用乗降口の停止位置が明確に表示されている例

鹿児島市交通局
鹿児島中央駅前停留場（上りホーム）



車いす使用者用乗降口の停止位置を車いすマークで表示