

長崎市斜面住宅地の交通について

小澤 知美

I はじめに

長崎市の交通に興味を持ち、調査を行うことにした。特に長崎特有の斜面住宅地に住んでいる高齢者の方が、普段どのような交通手段を利用しているのかに焦点を当てて調べることにした。現地調査では、高齢者を主な対象としているコミュニティバス、乗り合いタクシーについて詳しい調査を行うほか、斜面住宅地の観察、住民への聞き取り調査を行なった。なお、乗り合いタクシーとコミュニティバスについては運営元の長崎市交通企画課、一般のタクシーについては長崎市タクシー協会にお話を伺った。

II 長崎市における高齢者向け交通サービス

長崎市は人口 445,822 人（2005 年国勢調査による）を有する長崎県の中心都市である。また、市街地の多くは斜面地に形成されているため、それに適した様々な公共交通機関が導入されている。バスは県営バス・長崎自動車が運営する通常の路線以外に長崎市の運営するコミュニティバスがあり、電車は JR の長崎本線のほかに長崎電気軌道の路面電車がある。また、観光地ゆえタクシーの数も多い。乗客数は、路面電車が 53,805 人/日、バスが 164,873 人/日（長崎市による）、タクシーは 1,511,049 人/月（長崎市タクシー協会による）である。そのほか、長崎市の運営するコミュニティバスや乗り合いタクシーがある。これらのうち特に高齢者を対象とする交通機関はコミュニティバスと乗り合いタクシーである。また、長崎市は高齢者を支援するための様々な取り組みを行っている。

1. コミュニティバス（長崎市交通企画課）

コミュニティバスとは都市部または都市近郊などで、在来の公共交通機関に恵まれない交通過疎地に住む住民の足を確保するため自治体や事業者が独自に運営するバスである（岡ほか 1998）。

長崎市では、伊王島線、高島線、池島線の離島バス路線と、外海線、琴海線、香焼三和線、三和線、野母崎線の地域コミュニティバス路線（図 1）、そして観光客や買い物客を対象とした市内循環型のらんらんがある（写真 1）。らんらんを除く各路線は、これまで民営や町営で運行されていたが、いずれも市町村合併に伴



写真 1 市内循環型コミュニティバス らんらん

注：2000 年に日蘭記念年の市内イベントにあわせて誕生。当初は長崎駅～グラバー園間を運行していたがイベント終了後の 2001 年 11 月からは都心巡回型のルートになる。また利用しやすいように料金も 150 円から 100 円に下げられた。現在は観光スポットだけでなく、商業施設・官公庁を廻るなど住民に即したルートになっているため地元住民の利用率は全体の 9 割に達する。またその多くは主婦、高齢者である。夜間時にはホテルを利用する観光者向けに稲佐山のロープウェイ無料送迎バスとして使われている。

出典：長崎市の交通ホームページより。



図1 コミュニティバス路線図（その1）

注：ベースマップには、昭文社刊『都市地図 長崎市』（2008）を使用した。

い長崎市が運営するようになった。ただし、実際の運行业務は各運行业者と協定を結び赤字分を補助金として助成する形になっている。現在（2007年）の補助率（経費中の補助金率）は、市内循環型のランラン（31%）を除き 60～80%程度である。車両は狭い道路も通れるジャンボタクシーや小型バスを使用している。各路線は利用者数がもともと少なく財政的に厳しいが、ほかに交通機関がない地域のため運行が必要とされている。

2. 乗り合いタクシー（長崎市交通企画課）

乗り合いタクシーとは、貸切が前提のタクシーに乗り合いを認めたもので、従来のタクシーにはない運賃の低廉性と、路線バスにはない機動性を掛け備えた従来のタクシーと路線バスの中間的な輸送機関である。ニーズによって、深夜輸送の都市型、団地型、過疎地型、道路狹隘



図1 コミュニティバス路線図 (その2)

注：ベースマップには、昭文社刊『都市地図 長崎市』(2008)を使用した。

型などがある (岡ほか 1998)。

長崎市では地形的制約からバスが乗り入れできない「バス空白地域」を対象に、2002 年度からマイクロバスを使った乗り合いタクシーが運行されている。フリー乗降区間があり、家の前で降してもらっても可能である。バス空白地域とは①市街化区域内、②バス停から半径 300m 以遠の区域、③最低エリア面積 10ha 以上、の 3 つの条件を満たした地域である。2000 年度に行った調査をもとに 2 段階の抽出を経て 11 地区が認定されており、現在はそのうちバスの必要度が高い金堀、丸善団地、矢の平・伊良林、北大浦の 4 地区で乗り合いタクシーが運行されている (図 2)。運営は長崎市が行い、バス会社、タクシー会社に業務委託している。主な利用者は斜面地に昔から住む高齢者が多いが、丸善団地地区は新しい住宅地のため通勤・通学・買い物の利用者も多い。丸善団地地区が黒字のほか、3 地区の補助率は 6~20% と低い。

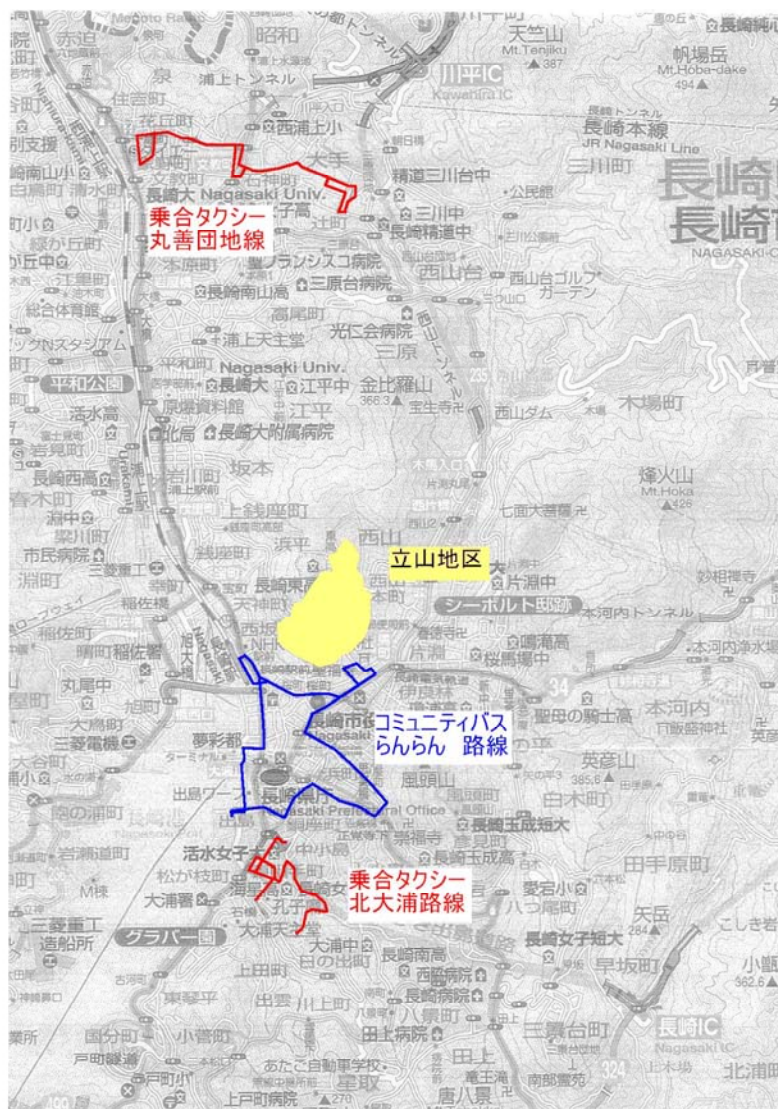


図2 乗合タクシー（丸善団地路線・北大浦路線）・らんらん路線図

注：ベースマップには、昭文社刊『都市地図 長崎市』（2008）を使用した。

3. タクシー（長崎市タクシー協会）

利用者の多い地域の中で、長崎駅は観光客、浜の町・住吉の「ちとせピア」などの商業地域では北部住宅街や周辺の住民の利用が多い。また、坂道が多いため高齢者の利用も多い。観光シーズンは利用者が多いが、長期的に見ると人口流出やマイカーの増加でタクシー利用者数は減っている。そのため 2007 年 9 月から初乗り料金をそれまでの 560 円/1.5km から 500 円/1 km に改正するなど、手軽にタクシーを利用できるようにサービス向上を図っている。また、一部ではあるが福祉タクシーや介護タクシーなどのサービスを自主的に行っているところもある。

4. 長崎市の取り組み

長崎市はコミュニティバスや乗り合いタクシーの運営以外にも多くの斜面地対策事業を行っている。斜面地にすむ高齢者を対象とした福祉事業について長崎市役所の高齢者健やか支援課

にお話を伺った。

現在、斜面地に住む高齢者のために以下のような事業を行っている。また、これらの福祉サービスは厚生労働省の「ゴールドプラン 21」¹⁾の方針に従い、介護保険外の人や在宅の人を地域行政が支援する目的で行われている。ただし、長崎市は財政難ゆえ、サービスの拡張、支給額の増額などは難しい状況である。

（1）老人交通費助成事業

70歳以上の高齢者が対象である。年当たり5,000円の交通利用券を発行する。券はすべての交通機関に使用可能。現在の利用率は93%である（バス・電車69%、タクシー30%）。

（2）移送支援サービス「いこーで」事業

介護関係の事業所と契約し、斜面地の住民で移動に介助が必要な人の自宅からの移送を援助している。介護員1人につき100円で利用できる。

（3）独居老人等ごみだし援助事業

清掃局が担当した事業であり、斜面地でごみ出しが困難な人のため自宅前に出したごみを回収する。住民が独居高齢者の場合はその時に安否確認の声かけなども行う。

Ⅲ 斜面住宅地における交通機関の利用実態

1. 立山地区における斜面輸送機およびタクシーの利用

立山地区は古い時期に開発され、車が乗り入れできない細い階段や通路が縦横無尽に走る長崎市の典型的な斜面住宅地である。立山地区における交通機関の利用実態を知るため、立山1丁目と2丁目を現地で観察し、複数の住人に聞き取り調査を行った。

（1）立山地区の特徴

車、バスの通れる広い道は住宅地の上（斜面の上方）と山裾にしかなく、各住宅に入るには人一人が通れる程度の細道と階段を通らなければいけない。また無計画に作られた道も多く、袋小路や迷路のような道も多い。さらに、手すりがなく、ステップの間隔がばらばらな階段がほとんどであり、高齢者が歩くには厳しい環境である（写真2）。現在、ミニエレベータ型の斜面輸送機が1台配備され、住人が日々利用している（写真3）。ただし、65歳以上の高齢者、妊娠育児中、病気の人のみが利用可能である。

住宅は古いものが多く、空き家や更地になっているところも多い。また、住人の多くも高齢化しており、一人暮らしをする人、家族で他所に引っ越す家も多い。



写真2 狭く不規則な階段通路



写真3 斜面リフト

(2) 地元住人の声

・住民の多くは車の入る場所までバスやタクシーを使い、入れないところから家までは歩かなくてはいけない(写真4)。買い物はヘルパーに頼むが、通院にはタクシーが必要だ。市から交通費が助成されているが、足りない。70～80代の独居老人が増え、若い人がいない。(80代 一人暮らし女性)



写真4 タクシーを下車し、徒歩で自宅に向かう住民

注：ここから先は車が通れないため下車後は徒歩で帰宅する。

・30～40年前は官公庁や中心街に近いため多くの人が住み、みんな徒歩で生活していたが、現在では高齢化が進み、よそに引っ越したり、空き家になる家が増えている。また、バスで斜面の上まで昇り、自宅まで歩いて降りる人も増えた。近くにリフトもあるが、スペースのある途中までしか作られていない。(60代 女性 商店)

・斜面の下の方に家があり、上の畑までは階段を使っていくしかない。新しい道を作って欲しいが時間がかかるだろう。(60代 男性 畑作業中)

・斜面リフトは便利。一日に何度も使っている。(60代 女性 斜面リフト利用中)



写真5 斜行エレベータ

2. 北大浦・丸善団地地区における乗り合いタクシーの利用

次に乗り合いタクシーの調査として、現在運行中の4路線のうち北大浦地区と丸善団地地区の乗り合いタクシーに乗車し、利用者・運転者の聞き取り調査を行った。なお、2路線とも斜面住宅地と平地の繁華街を結ぶルートになっている。

(1) 北大浦地区

北大浦地区は小高い丘の上に小学校や古い住宅地が広がっている。この地区の乗り合いタクシーの利用者は、高齢者のほか、上の住宅にすむ学生や主婦もいる。上まで行く道路は細く曲がりくねった坂道であり、大型車やバスは通れない。北大浦地区には、石橋電停からグラバー園入り口にかけて大型の斜行エレベータ(写真5)もある。こちらは各階の乗降口が斜面地に広がる住宅地の通路と繋がっており、観光客だけでなく地域住民の足ともなっている。

(2) 北大浦地区における利用者の声

・買い物などに毎日使っている。急ぐ時はタクシーを使う。家の前を通るので便利。足が悪いため重宝している。(60代 女性)

・週に4～5日利用している。病院通いで使うことが多い。以前は徒歩で移動していた。できれば料金を半額にして欲しい。(60代 男性)

・病院通いのため月・水・金の利用者が多い。朝の便(8:30、9:00)で下り、病院・買い物を下で済ませ、お昼ごろの便で戻ってくる人が多い。乗客の多くは名前は分からなくても把握している。客層は60代が7割、30～50代が3割ほど。ひざが悪い人が多いので下りもタクシーを使う人が多い。(運転手)



写真6 丸善団地の階段通路

・階段や坂が多いため、料理の出前は徒歩で行う。遠い時はお客に途中まで迎えに来てもらうこともある。斜行エレベータが出来る前は、地獄坂とよばれる長い階段を使っていた。(40代 女性 中華料理屋)

(3) 丸善団地地区

丸善団地地区は斜面地ゆえ一部階段通路があるが(写真6)、比較的新しい団地でバスの通れる広い道路が上まで通っている。路線バスも通っているが、バス停のない住宅地中心部を乗り合いタクシーがカバーしている。写真7は、団地の下にあるスーパー前の停留所の様子である。やはり買い物客が多い。



写真7 スーパー前での乗り合いタクシー

(4) 丸善団地地区における利用者の声

・昔は団地の外を走っていたが、住民の声を聞き団地内を走るようになった。(利用者は)買い物客や老人が多い。時間帯によっては路線バスの便がないため、通勤に乗り合いタクシーを使う時がある。(50代 男性)

IV 各交通機関の長所・短所からみた斜面地に適した交通サービスの考察

現地で観察したことから、長崎市で利用される各交通手段の長所と短所をまとめ(表1)、その上で斜面地に適した交通サービスとは何かを考察してみた。

斜面地に対応できる交通手段は、主にタクシー、オートバイ・原付、コミュニティバス、乗り合いタクシー、斜行エレベータ・斜面輸送機、徒歩である。自家用車はそもそも所有している家が少ないので除く。このうちオートバイ・原付が一番小回りが利き便利であるが、高齢者には利用が難しい。多くの高齢者は、自宅から徒歩で車の通る所まで向かい、そこからタクシーまたはコミュニティバスなどの公共交通機関を利用して市街に向かう。斜面地にすむ高齢者が交通手段に困るのは、徒歩でしか通れない自宅周辺の急な階段通路を通過して交通機関の入れ

表1 長崎市における交通手段の特徴

交通手段	長所	短所	利用率
路面電車	便が多い、手軽。	維持費がかかる、増設しにくい。	高い。街中の移動に適している。
路線バス	便が多い、対応エリアが広い。	路線が複雑、狭い道は通れない。	高い。住宅地と市街地を結ぶ。
コミュニティバス	路線バスが対応できない地域をカバー。	多くの利用者が見込めなく赤字が多い。	地域による。交通手段のない地域を支える。
乗り合いタクシー	小回りが利く、地域密着型。	少人数、地域によっては赤字になる。	地域による。高齢者の利用が多い。
タクシー	対応エリアが広い。	料金が高つく。	高い。観光だけでなく高齢者の利用も高い。
自動車	対応エリアが広い。	入り込めないところが多い、駐車スペースが必要。	低い。市街地は駐車場も少なく利用しにくい。郊外住宅地は別。
オートバイ・原付	小回りが利く、坂道や細い道路に強い。	利用者が限られる。	高い。特に他の乗り物が入れない道路に強い。
自転車	小回りが利く、手軽。	坂道に弱い。	低い。市内ではほとんど見かけない。
徒歩	どこでも通れる。	時間がかかる、足腰の悪い人には辛い。	高い。斜面地住宅地では徒歩が基本。
斜行エレベータ	きつい斜面でも対応。	建設・維持費が高い。ある程度のスペースが必要。	中。利用者・地域が限られるため設置増加は難しい。コストも高い。
斜面輸送機	きつい斜面でも対応。	効率が悪い。ある程度のスペースが必要。	中。利用者・地域が限られるので設置増加は難しい。

る道路まで出なくてはいけないことと、路線バスが通れないバス空白地域があることによる。前者の問題は、斜行エレベータ・斜面輸送機によって解決できる。また後者の問題への対応には、狭い道路も通れる低運賃の乗り合いタクシーが適している。

以上のことから斜面地に適した交通手段は急な地形に対応した斜行エレベータ・斜面輸送機と狭い道路でも運行できる乗り合いタクシーである。しかし、斜行エレベータや輸送機は狭い通路では設置できないなどの問題があり、ほとんどの通路では問題が解決されていない。また、乗り合いタクシーもすべての地域をカバーするまでにはいたらず、他に交通手段がない場合は貸切タクシーを利用する者が多い。

V おわりに

長崎市には、街の中心に近いにも関わらず無計画に建てられた古い住宅地が多く、バスなどの交通機関が入れない交通空白地域が数多く存在している。その空白を補うため、長崎独自のものを含めた様々な交通手段・福祉サービスが提供されているが、やはりもともとの利用者の少なさから赤字運営のものがほとんどである。しかしながら、乗り合いタクシーのように住民の評判も良く、かつ赤字率が低いサービスもあることから、対象地域やサービスの内容をより深く検証していけば、さらに運行地域を増やし多くのエリアの住民を助けていけるのではないだろうか。また、このことは、現在地域によって福祉サービスに大きな格差が出ている問題を解決するためにも必要である。各地域のニーズに密着した小規模、低コストの交通手段を多く運営することが現状の問題を解決する上で大切であるように思った。

謝辞 長崎市交通企画課の綾部様、山口様、高齢者福祉支援科の石崎様、長崎市タクシー協会の皆様、立山地区・北大浦地区・丸善団地地区の皆様、お忙しい中、貴重なお話をありがとうございました。

注

- 1) 厚生労働省が 1999 年に策定した「今後 5 か年間の高齢者保健福祉施策の方向(ゴールドプラン 21)」。介護保険の導入とともに、介護予防、生活支援等を推進している。

文献

岡 並木・山本雄二郎・福留久大監修，ふるさとバス白書検討委員会編著 1998. 『新・ふるさとバス白書』技報堂.

参照ホームページ

長崎市の交通ホームページ(URL <http://www1.city.nagasaki.nagasaki.jp/koutsu/index.html>)

