

交通局施設等の維持管理・更新計画

平成28年7月策定

令和6年1月改訂

はじめに

長崎県交通局は、わが国最初の国立公園である雲仙国立公園が誕生した昭和9年3月に創設され、これまで、「地域生活路線の維持・確保」及び「本県の観光振興への貢献」を事業運営の大きな柱として、「定期路線バス」、「都市間輸送バス」、「県外高速バス」、「貸切バス」の運行を実施してまいりました。

また、現在策定している長崎県交通局経営計画の着実な実施により人材と経営の健全性を確保するとともに、営業所やターミナル等、運行に必要な施設の維持・更新について、トータルコストを十分に把握したうえで、総合的・計画的に実施していくこととしております。

本計画は、その指針として策定するものであり、今後、本計画の具体化により、安定的な輸送サービスの提供に努めてまいります。

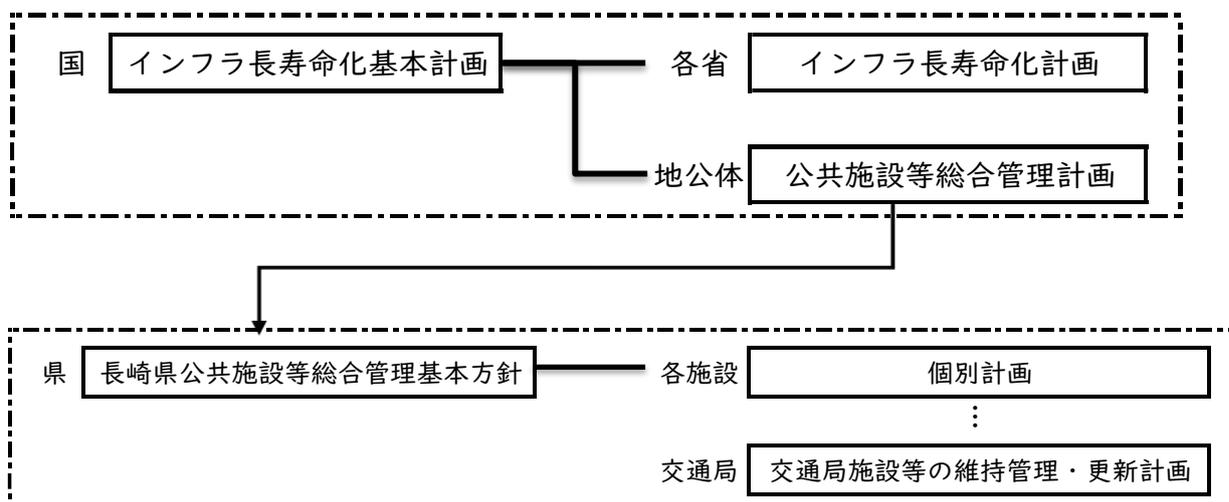
第1 計画策定の背景、位置づけ

地方公共団体が保有する公共施設等については、長期的視点による計画的な老朽化対策を行うため、国から地方公共団体に対し、「公共施設等総合管理計画」の策定に関する指針が示されております。

これを受け、県では県有施設の維持管理・更新等にかかる基本的な方針を示した「長崎県公共施設等総合管理基本方針」を策定し、当該基本方針に基づき施設類型ごとの個別施設計画を策定し、総合的かつ計画的な管理による老朽化対策に取り組んでおります。

これらの基本方針に基づき、交通局では、保有施設等の個別、具体的な更新等の計画について、「交通局施設等の維持管理・更新計画」を策定し、総合的かつ計画的な維持管理・更新等に取り組んでまいります。

なお、当該計画の終期は、県の基本方針と同様とします。



第2 保有施設等の現状及び課題

1 建物施設等

現在稼働している主な建物施設は、事業用施設として、本局、中央整備工場、営業所及びターミナル等9施設を保有しています。なお、長崎バスターミナル、諫早バスターミナル及び大村バスターミナルについては、他の所有者との区分所有となっています。

長与営業所及び大村営業所が昭和40年代に建築されており、既に建築後50年を経過していることから、更新時期が迫っております。

長崎バスターミナルについては、県においてバスターミナルの現地再整備が検討されており、事業の進捗状況に合わせた対応が必要となります。また、長崎及び大村の両バ

スターミナルについては、耐震基準を満たしていないとの診断結果が出ており、土地所有者や他の区分所有者などと相談のうえ、更新等について検討を進めていく必要があります。

このほか、構築物については、主にバス停（上屋）などを保有しています。

《令和6年1月現在 稼働中の建物施設等》

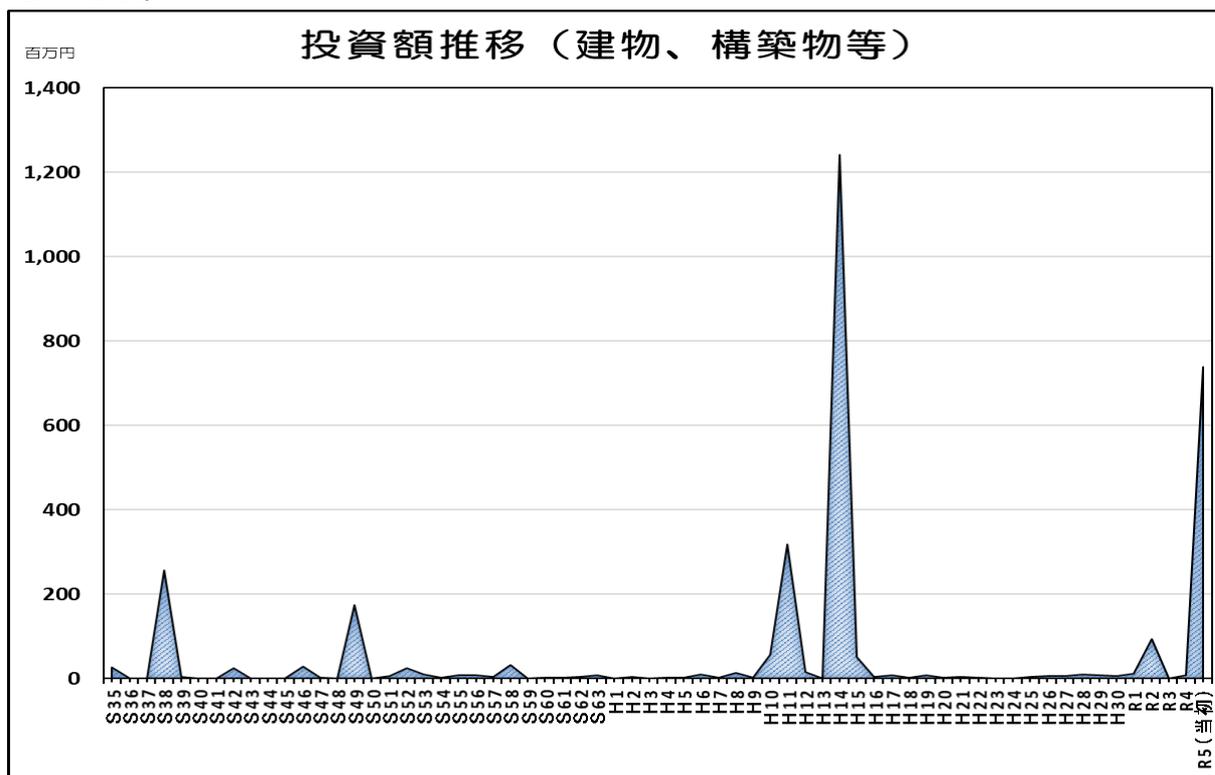
区分	施設名称	建築時期	築年数(年)	構造	面積(㎡)	
事業用施設	本局・営業所等	本局・長崎営業所	H14	21	SRC造 4階建	6,625
		東長崎営業所 ※賃借	H29	6	鉄骨造 2階建	684
		長与営業所	S49	50	鉄骨造 2階建	950
		諫早営業所・中央整備工場	H11	24	SRC造 3階建	4,046
		大村営業所	S46	52	鉄骨造 1階建	826
	ターミナル	長崎ターミナル	S38	60	SRC造 6階建	※ 2,387
		諫早ターミナル	R2	3	鉄骨造 7階建	※ 198
		大村ターミナル	S49	49	SRC造 6階建	※ 990
	その他施設	その他	東厚生町職員控え室	H10	25	SRC造 2階建

※東長崎営業所施設は、R6.2月購入予定。

※局専有面積

交通局が保有している固定資産への投資額は、下記のグラフで示した通りであり、営業所やターミナル施設の多くが昭和30年代から昭和40年代に集中して建築されていることから、今後、集中した更新投資が必要となります。

なお、平成11年度は諫早営業所及び中央整備工場の建設、平成14年度は本局及び長崎営業所の建設によるものです。また、令和5年度は東長崎営業所施設等の購入によるものです。



2 事業用車両

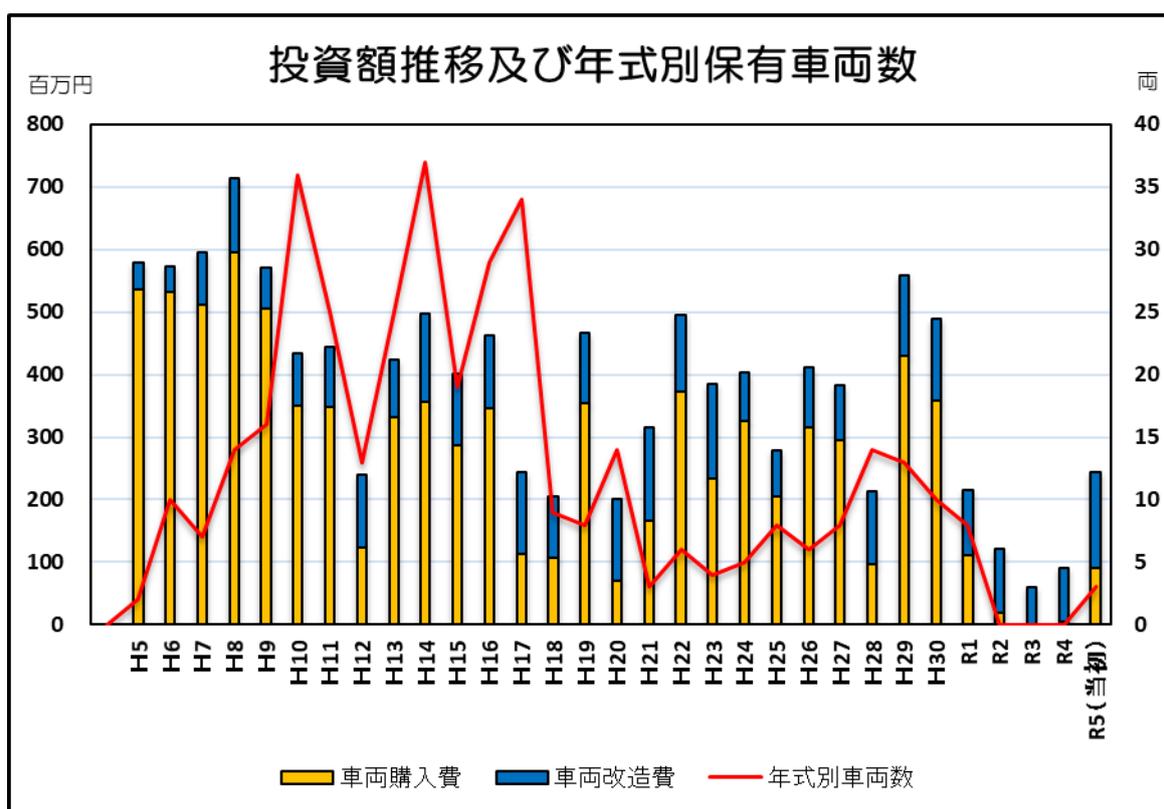
事業用車両については、令和4年度末時点で383両（県央バスを含む）を所有しており、全車両の平均車齢は約19年となっております。

これまでの投資額の推移及び年式別保有車両数は、次頁グラフに示したとおりとなっております。

古い年式に車両数が偏り、これにより平均車齢も引き上げられております。なお、令和2年以降は、コロナ禍により悪化した経営を立て直すため、車両への投資抑制を行っております。今後の課題として、投資と費用の平準化や事業継続の観点から、事業用車両について計画的な更新を行っていく必要があります。

《事業用車両》

車両数（両）	平均車齢（年）
383	19



なお、各資産の維持管理及び更新等に要するコストについては、企業会計手法に基づき適切に把握するとともに、経営計画に反映させております。

3 決算状況の推移

交通局においては、高齢化・少子化や人口減少の進展に加え、令和2年以降のコロナ禍の影響による大幅な利用者減に見舞われ、また、令和4年以降は物価高騰による軽油費をはじめとする費用の増加により厳しい経営状況にあります。

このような中、交通局としては、中・長期的な今後の経営見通しを明らかにし、経営基盤の強化を図るため、平成30年度から10年間を計画期間とする経営計画を策定するとともに、必要に応じて見直しを行い、路線バスの効率化や投資の抑制などに努めております。

また、令和5年度からの経営計画後期5か年行動計画においては、路線バスの効率化を引き続き進めるとともに、資産の活用などで経営の健全化を図りつつ、お客様の利便性の向上に努めていくこととしております。

なお、車両更新については、徐々に投資を再開し、事業継続に支障が生じないよう経営計画に基づき適切に対応してまいります。

決算額及び中期経営計画推移

単位：百万円

	令和元年度			令和2年度			令和3年度			令和4年度			令和5年度
	決算	中期計画	差引	決算	中期計画	差引	決算	中期計画	差引	決算	中期計画	差引	中期計画
収益 (A)	5,804	6,102	△ 298	4,396	3,872	524	4,679	5,335	△ 656	5,699	5,948	△ 249	5,230
営業収益	4,962	5,211	△ 249	3,048	2,912	136	3,320	4,401	△ 1,081	4,089	4,888	△ 799	4,059
営業外収益	842	891	△ 49	1,347	960	387	1,339	934	405	1,208	778	430	1,015
特別利益	0	0	0	0	0	0	20	0	20	402	282	120	156
費用 (B)	6,047	6,007	40	4,938	5,247	△ 309	5,040	5,298	△ 258	5,230	5,495	△ 265	5,109
営業費用	5,832	5,839	△ 7	4,838	5,160	△ 322	4,888	5,070	△ 182	5,038	5,236	△ 198	4,997
営業外費用	213	168	45	99	86	13	144	228	△ 84	191	259	△ 68	112
特別損失	2	0	2	2	1	1	8	0	8	0	0	0	0
税込収支 (A)-(B)	△ 243	95	△ 338	△ 542	△ 1,375	833	△ 361	37	△ 398	469	453	16	121
税抜収支	△ 271	6	△ 277	△ 603	△ 1,451	848	△ 371	17	△ 388	454	429	25	44

第3 保有施設等における基本方針

1 現状や課題を踏まえた基本認識

交通局の保有施設には、建築後50年を経過し更新時期が迫っているものがあり、今後、集中した更新投資が必要となります。

また、事業用車両については、近年投資を抑制してきたことから、今後、計画的な更新を行っていく必要があります。

このような現状や課題を踏まえ、保有資産の全体を把握し、長期的視点による予防保全型の更新・長寿命化などを計画的に行うことにより、投資及び費用の軽減・平準化を

図るとともに、地域生活交通の確保や県の観光振興への貢献を担う公共交通事業者として、費用対効果等を勘案しながら、特に、乗客の「安全性」や「利便性」の確保に向けた取組を行っていく必要があります。

2 事項別の実施方針

(1) 点検・診断等の実施方針

事業用施設等	定期点検及び日常的な点検を継続して行い、これらの点検から得られた危険箇所等の情報を一元的に管理し、維持管理に活用します。また、施設が老朽化していることから、必要に応じて外壁等の診断を行い、劣化状況の把握に努めます。
事業用車両	12カ月（車検）や3カ月ごとの法定点検のほか、独自に実施している1カ月や15日（高速車両）ごとの自主点検を継続します。

(2) 維持管理・修繕・更新等の実施方針

事業用施設等	危険箇所等の情報を元に、計画的な補修・更新等による予防保全型維持管理への転換を進め、維持管理等に係る財政負担の軽減と平準化に取り組みます。ターミナルについては、乗客の利便性の確保を図るため、他の事業の進捗に応じた機能移転や更新の検討を進めます。営業所については、路線を維持するうえで重要な営業拠点であるため、計画的な更新の検討を進めます。
事業用車両	計画的な予防整備により長寿命化を図るとともに、保有車両の車齢分布が一定となるよう、計画的な更新に努めます。

(3) 安全確保の実施方針

事業用施設等	施設の点検・診断により危険性が認められた場合は、応急措置やその後の補修など、安全対策を優先的に実施します。
事業用車両	12カ月（車検）や3カ月ごとの法定点検のほか、独自に実施している1カ月や15日（高速車両）ごとの自主点検の継続に加え、乗務員による日常点検の確実な実施により安全運行を徹底します。

(4) 耐震化の実施方針

事業用施設等	対象となる建築物については、関係者との耐震化についての協議を進めます。老朽化等により耐震化が困難な場合は、施設のあり方について、関係者と協議をしながら今後のまちづくり等の観点も踏まえながら検討を進めます。
--------	--

(5) 長寿命化の実施方針

事業用施設等	建築基準法に基づく現行の耐震基準が導入された昭和56年6月以降に設計、建築された耐震性を持つ、RC造（鉄筋コンクリート造）の施設の使用期間を概ね65年とし、そのための効率的かつ計画的な予防保全型維持管理を行っていきます。この他の施設についても随時、補修時期や内容を見直し、長寿命化に努めます。
事業用車両	法定点検や自主点検のほか、エンジンオーバーホールやボディ改造を計画的に実施し、長寿命化に努めます。

第4 個別資産における方針

保有資産の個別の維持管理・更新等にかかる方針については、前掲の基本方針に基づき下記のとおりとします。

1 建物施設等

「長崎県ファシリティマネジメント導入基本方針」を踏まえ、昭和56年6月以降に設計、建築されたRC造の、本局・長崎営業所及び中央整備工場・諫早営業所については、予防保全的な長寿命化の実施により、使用期間を概ね65年とします。その他の各営業所については、概ね築55年程度での建替を前提とし、計画的な更新を行います。

長寿命化にあたっては、外壁改修工事を概ね15年周期、屋上防水工事を概ね20年周期で実施する予防保全的措置とともに、定期点検や日常的な点検などにより得られた情報を本局管理部で一元的に管理し、必要性・優先度等を検討のうえ、所要の措置を講じます。

長崎バスターミナルについては、県において進められているバスターミナルの現地再整備の検討結果を踏まえ、必要な対応を実施します。

諫早バスターミナルについては、諫早駅東口再開発事業に伴い、令和4年度に乗場を新駅再開発ビル前の広場に、待合所や案内窓口等を新諫早駅ビル内にそれぞれ移転したうえで既存の施設は売却しており、今後は他の区分所有者等と相談のうえ、現有施設の適切な維持管理を行います。

大村バスターミナルについては、バスターミナルの現地再整備に向け、令和5年度に現ターミナルビル区分所有者や周辺地権者と再開発に向けた準備組合を設立しており、今後、具体的な検討を進めます。

なお、長崎及び大村の両バスターミナルについては、現施設の耐震診断結果を踏まえ、

土地所有者や他の区分所有者などと相談のうえ、適切な対応について検討を進めていきます。

その他、乗務員控え室として使用中の東厚生町事務所については予防保全的な長寿命化により使用期間を65年とします。

建物名	築年数	延床面積 (㎡)	基本方針	投資予定年
本局・長崎営業所	21	6,625	存続 (築65年建替)	R49
東長崎営業所	6	684	存続 (築55年建替)	R54
長与営業所	50	950	存続 (築55年建替)	R12~13
諫早営業所・中央整備工場	24	4,046	存続 (築65年建替)	R46
大村営業所	52	826	存続 (築55年建替)	R11~12
長崎バスターミナル	60	2,387	現ターミナル機能確保	未定
諫早バスターミナル	3	198	存続	未定
大村バスターミナル	49	990	現ターミナル機能確保	未定
東厚生町乗務員控室	25	247	存続 (築65年建替)	R45

2 事業用車両

事業用車両については、経営計画等に基づき、計画的な更新及び改造を行うとともに、市場相場等の動向を勘案しながら、新車と中古車をバランスよく導入することで、投資及び減価償却費の低減・平準化を図ることとします。

車両の安全性確保にあたっては、12カ月（車検）や3カ月ごとの法定点検のほか、独自に行っている1か月（高速車は15日）ごとの定期点検を引き続き実施します。

《車両更新・改造等の概ねの目安時期》

		車両更新	ボディ改造	エンジンOH	車齢延長改造
乗 合	定 期	車齢20年	車齢10年	走行80万km	適 宜
	リムジン	車齢20年	車齢12年	走行100万km	
高 速		走行200万km	車齢7年	走行120万km	
貸 切		車齢20年	車齢10年	走行100万km	

第5 今後の投資計画及び財源確保

1 今後の投資計画

(1) 建物施設

建物施設等については、計画期間において、個別施設の更新等の方針に基づく更新投

資等のほか、毎年発生する施設修繕やバス停上屋建設等の経費を見込んでおります。

なお、今後の投資計画の実施にあたっては、各年の経営状況等を勘案しながら、必要に応じて、計画の見直しや前倒し等の対応を検討していく必要があります。

(2) 事業用車両

事業用車両については、経営計画において、毎年度 20 両前後の更新を行うとともに、車両の安全性を確保するための車両改造等を実施し、安全性の確保と確実な運行の確保に努めます。

計画期間中の投資予定額（百万円）

	R6	R7	R8
建設改良費	510	512	500

（出典）長崎県交通局経営計画

2 財源の確保

施設等の更新投資財源については、公営企業債（交通事業債）の起債による財源確保を基本とするほか、民間資金や補助事業の活用など、幅広い財源確保の手法を検討し、資金需要の平準化及び投資集中期の財政負担の軽減、分散化を図ることとします。

第6 計画実施効果

建物施設について、予防保全型の維持管理を前提とした更新等を実施した場合と、事後保全型の維持管理等を前提とした、通常の固定資産耐用年数による更新等を行う場合における、年間平均投資額を比較すると、年間平均約 1,200 万円の削減効果が得られるという試算となりました。

	事後保全型	予防保全型	投資削減効果
年あたりコスト	130百万	118百万	△12百万
〈内訳〉			
施設等建設費	115百万	89百万	△26百万
長寿命化経費	0百万	14百万	+14百万
その他の投資	15百万	15百万	—

○固定資産耐用年数での単純更新
○破損等への事後保全的補修

○更新目安 S56以降のRC造：65年、S56以前の現有：55年
○定期点検等に基づく予防保全的補修

第7 計画推進体制等

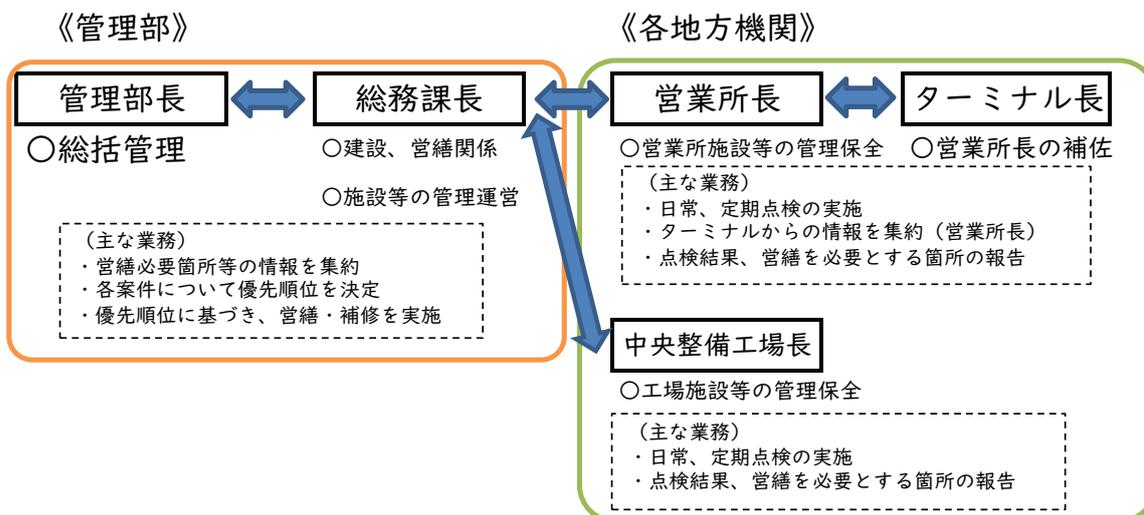
1 建物施設等

建物施設については、「予防保全型」の維持管理により、長寿命化を図ることとしております。

これらの実施にあたっては、バスターミナル、営業所等において、所属長などによる定期点検や日常点検により危険箇所等の把握を図り、これにより得られた情報を本局管理部において一元的に集約することとします。

本局管理部においては、集約された危険箇所等の情報を基に、補修等の実施優先順位を決定し、財源等を勘案しながら、予防保全的な補修等を実施していくこととします。

《体制イメージ》



2 事業用車両

事業用車両の総合的安全管理については、長崎県交通局車両安全管理規程に則し、法定点検のほか、交通局独自で実施している1か月点検や15日点検（高速車両のみ）、乗務員による日常点検などを、今後も継続的に実施し、逐次、危険箇所等の把握に努めるとともに、定期的に招集する整備管理委員会において決定した車両整備計画等に則し、計画的な修繕・改造等により安全運行の徹底に努めます。

《車両点検実施状況》

	法定点検	独自点検	
乗合	12カ月（車検：外注点検） 3カ月（自社点検）	1カ月（自社点検）	乗継、中間、終業 点検 日常手入れ整備
高速		15日、1カ月（自社点検）	
貸切	乗務員による運行前点検	1カ月（自社点検）	

《体制イメージ》

