

交通局施設等の維持管理・更新計画

平成28年7月

目次

はじめに	.....	P1
第1 計画策定の背景、位置づけ	.....	P2
第2 保有施設等の現状と課題	.....	P3
1 建物施設等		
2 事業用車両		
3 決算状況の推移		
第3 保有施設等における基本方針	.....	P6
1 現状や課題を踏まえた基本認識		
2 事項別の実施方針		
第4 個別資産における方針	.....	P8
1 建物施設等		
2 事業用車両		
第5 今後の投資計画及び財源確保	.....	P11
1 今後の投資計画		
(1) 建物施設等		
(2) 事業用車両		
2 財源の確保		
第6 計画実施効果	.....	P13
第7 計画推進体制等	.....	P13
1 建物施設等		
2 事業用車両		

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月の創設以来、82年を経過しており、この間、「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。

近年の運行実績としては、「定期路線バス」においては、長崎地域及び県央地域（諫早市・大村市）における公共交通機関として、年間約1,406万人の県民の皆様の移動手段を支える役割を担っております。

また、「都市間輸送バス」においては、高速シャトルバスや空港リムジンの運行により、ビジネスや観光客等の利便性向上を図るとともに、「県外高速バス」においては、北九州、熊本、大分、宮崎、鹿児島九州5県を結び、本県への誘客を図る大きなツールの一つとなっております。

「貸切バス」においては、多くのバス車両とバスガイドを有する県内最大手の事業者として、関東・関西方面からの修学旅行等の本県への誘客や、増加するクルーズ船への対応等、本県観光振興への大きな役割を果たしているものと考えております。

今後、高齢化のさらなる進展が予測される中、公共交通機関の重要性は、これまで以上に高まっていくことが想定されています。

交通局においては、安全性の確保と輸送品質の向上を図りながら、さらに多くのお客様にご利用いただけるよう取り組み、地域生活交通の確保と本県観光振興への貢献を果たしてまいります。

そのため、現在策定している平成25年度から29年度までを期間とする中期経営計画の着実な実施により経営の健全性を保持するとともに、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。

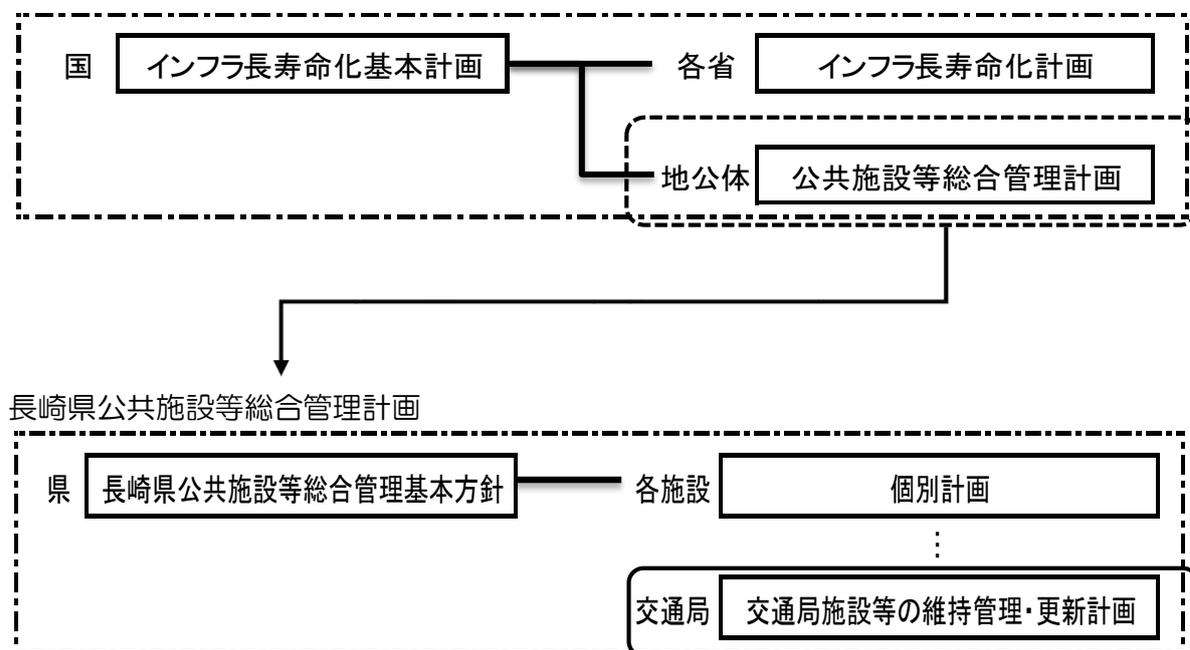
本計画は、その指針として策定するものであり、今後、本計画の具体化により、安定的な輸送サービスの提供に努めてまいります。

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、昨年12月に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、今後は、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むこととしております。

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」を策定いたしました。今後は当該計画に基づき、総合的かつ計画的な維持管理・更新等に取り組んでいくこととします。

なお、当該計画の対象期間は、県の基本方針の対象期間と同様に10年間とします。



第2 保有施設等の現状及び課題

1 建物施設等

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の8施設、その他の施設として、職員公舎等の6施設を保有しています。なお、長崎ターミナル及び大村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。

本局・長崎営業所や中央整備工場・諫早営業所等の一部施設を除く多くの施設が昭和30年代から昭和40年代にかけて建築されており、既に建築後40年を経過していることから、更新時期が迫っております。

長崎及び諫早の両ターミナルについては、新幹線建設事業に伴う駅前の区画整理事業及び再開発事業に合わせた機能移転を予定しており、事業の進捗状況に合わせた対応が必要となります。また、長崎及び大村の両ターミナルについては、耐震基準¹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地元関係者の方々と相談のうえ、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。

《建物施設等》

区分		施設名称	建築時期	築年数(年)	構造 ^{2 3}	面積(m ²)
事業用施設	本局・ 営業所等	本局・長崎営業所	H14	13	SRC造 4階建	6,625
		矢上営業所	S42	48	鉄骨造 1階建	590
		長与営業所	S49	42	鉄骨造 2階建	950
		中央整備工場・諫早営業所	H11	17	SRC造 3階建	4,046
		大村営業所	S46	45	鉄骨造 1階建	826
	ターミナル	長崎ターミナル	S38	52	SRC造 6階建	※ 2,387
		諫早ターミナル	S44	46	SRC造 3階建	2,606
		大村ターミナル	S49	42	SRC造 6階建	※ 990
	その他施設	公舎	本原職員公舎	S34	56	RC造 4階建	1,124
矢上職員公舎			S43	47	RC造 2階建	296
多良見職員公舎			S46	44	RC造 2階建	296
その他		旧大村女子寮	S44	46	RC造 2階建	410
		長崎駅前定期観光案内所	S46	45	RC造 3階建	185
		東厚生町職員控え室	H10	17	SRC造 2階建	247

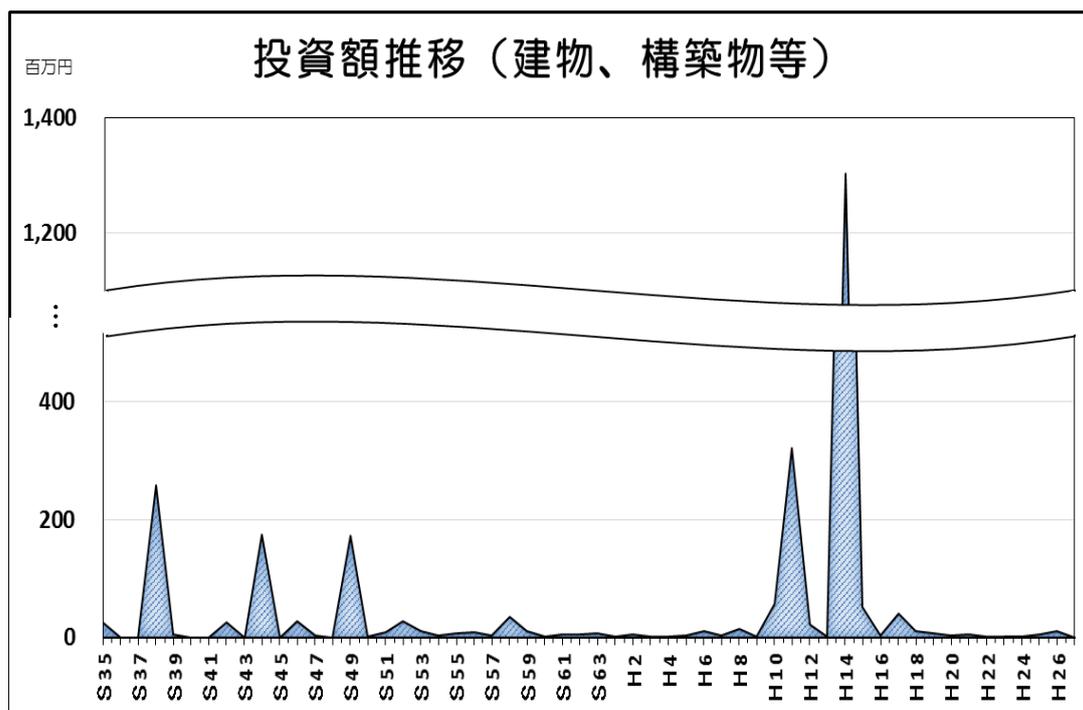
※局専有面積

¹ 耐震基準…建築物について、地震等に対して安全な構造のものとして認めるための、建築基準法に基づく適合基準

² SRC造…鉄筋鉄骨コンクリート造

³ RC造 …鉄筋コンクリート造

これまでの投資額の推移は、下記のグラフで示した通りとなっております。
 営業所やターミナル施設の多くが昭和 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 年は諫早営業所及び中央整備工場の建設、平成 14 年は本局及び長崎営業所の建設によるものです。



2 事業用車両

事業用車両については、平成 27 年度末時点で 422 両を所有しており、全車両の平均車齢⁴は約 15 年となっております。

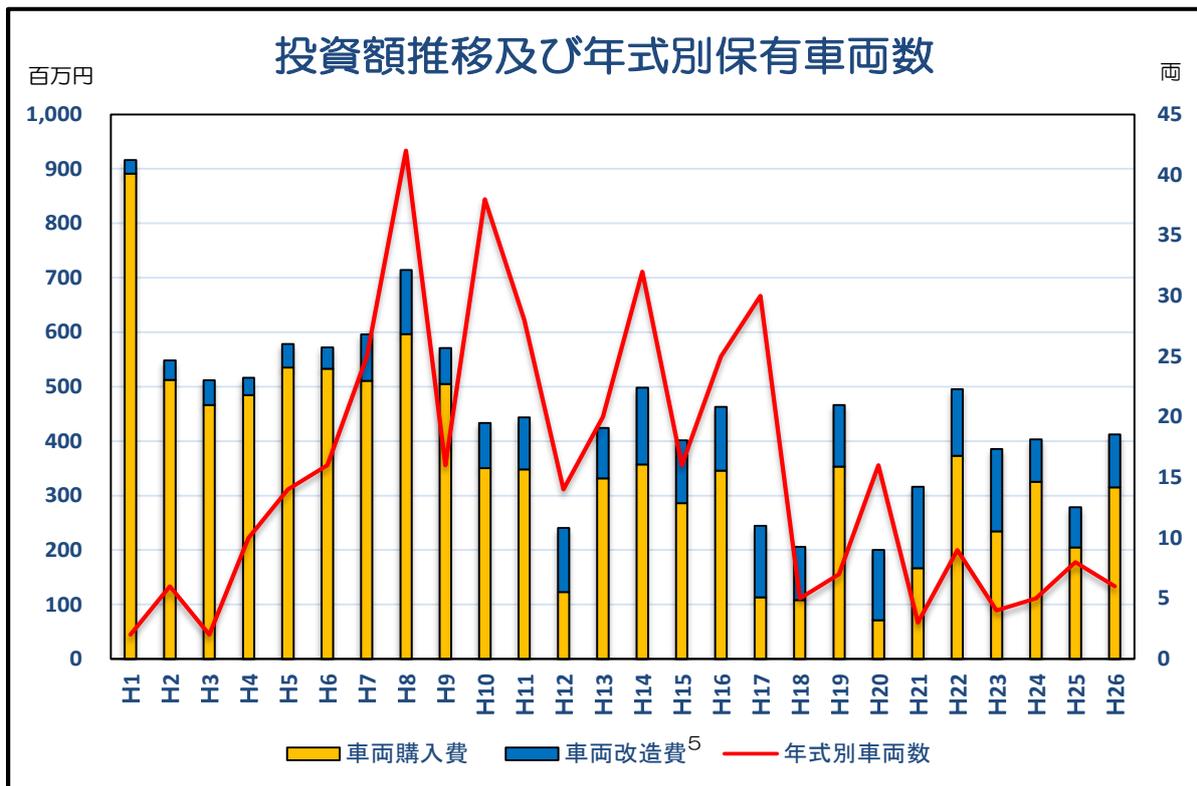
これまでの投資額推移及び年式別保有車両数は、次頁グラフに示したとおりとなっております。

年式ごとの車両数に偏りが見られ、これにより平均車齢も引き上げられております。これらについては、投資と費用の平準化や安全性確保の観点から、保有車両の車齢分布が一定となるよう、今後も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)
422	15

⁴ 平均車齢…新車新規登録を受けてからの平均経過年数



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、中期経営計画に反映させており、引き続き乗客の利便性や安全性を確保していくため、計画的な維持管理及び更新等を行う必要があります。

3 決算状況の推移

交通局を取り巻く経営環境は、平成 26 年度の後半から軽油価格は下落傾向にあるものの、高齢化・少子化や人口減少等社会情勢の変化により、引き続き厳しい状況にあります。

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、収支不足を補う経営健全化策の計画的な実施により経営基盤の強化を図るため、平成 25 年度から 29 年度までを計画期間とする中期経営計画を策定し、着実な実施に努めております。平成 25 年度及び平成 26 年度においては、「都市間輸送の充実」や「貸切事業の強化」等の健全化策の実施により、計画を上回る決算となりました。

また、平成 27 年度についても計画を前倒しする形での黒字化を見込んでおり、今後も、中期経営計画に掲げる経営健全化策の着実な実施により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。

⁵ 車両改造…車齢に応じて行う「ボディ改造」や必要に応じて適宜行う「車齢延長改造」等

なお、車両更新についても、「安全性の確保」と「輸送品質の向上」を図るため、中期経営計画に基づき適切に対応しております。

決算額及び中期経営計画推移

単位:百万

	平成25年度			平成26年度			平成27年度			平成28年度			平成29年度
	決算	中期計画	差引	決算	中期計画	差引	最終予算	中期計画	差引	当初予算	中期計画	差引	中期計画
収益(A)	5,607	5,567	40	5,708	5,678	30	6,013	5,906	107	6,246	6,037	209	6,051
営業収益	4,849	4,821	28	4,827	4,837	△ 10	5,232	5,086	146	5,366	5,247	119	5,261
営業外収益	758	746	12	880	840	40	780	820	△ 40	880	790	90	790
特別利益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
費用(B)	5,746	5,782	△ 36	8,144	8,232	△ 88	5,892	5,877	15	6,178	5,985	193	5,983
営業費用	5,469	5,504	△ 35	5,608	5,650	△ 42	5,632	5,616	16	5,921	5,689	232	5,699
営業外費用	273	274	△ 1	577	580	△ 3	257	261	△ 4	254	296	△ 42	284
特別損失	4	4	0	1,959	2,002	△ 43	3	0	3	3	0	3	0
税込収支(A)-(B)	△ 139	△ 216	77	△ 2,436	△ 2,554	118	121	29	92	68	52	16	68
税抜収支	△ 158	△ 240	82	△ 2,477	△ 2,597	120	78	△ 16	94	22	0	22	3
※交通局及び県央バスの連結決算額			※会計基準 除き→	△ 154	△ 241	87							
車両投資額	289	443	△ 154	445	508	△ 63	514	468	46	515	481	34	632

車両更新状況(中期計画比:H25~27)

	実績	計画	更新率
更新車両数(両)	67	69	97.1%

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

交通局の保有施設の多くは、建築後 40 年を経過し更新時期が迫っているとともに、建築時期が昭和 40 年代に集中していることから、今後、集中した更新投資が必要となります。

また、事業用車両についても、年式ごとの車両数に波が見られ、これにより平均車齢も引き上げられております。これらについては、投資と費用の平準化や安全性確保の観点から、保有車両の車齢分布が一定となるよう、今後も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、新幹線建設などの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。そ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 ⁶ やボディ改造 ⁷ を計画的に実施し、長寿命化に努めます。

(6) 統合や廃止の推進方針

事業用施設等	職員公舎等については、老朽化や入居状況を踏まえた集約・廃止を図るなど、適正配置を推進します。
--------	--

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

《本局・営業所等》

「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65年とします。その他の各営業所については、既に築年数が40年以上となっていることを踏まえ、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。

6 エンジンオーバーホール…エンジンの分解・清掃・再組み立てを行い、新品時の性能状態に戻す作業

7 ボディ改造…車種ごとに決定した車齢を目安として行う、内装を含めた大規模改造

(本局・営業所等)

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	13	6,625	存続(築65年建替)	H79
矢上営業所	48	590	存続(築55年建替)	H34
長与営業所	42	950		H41
諫早営業所・中央整備工場	17	4,046	存続(築65年建替)	H76
大村営業所	45	826	存続(築55年建替)	H38

《ターミナル》

長崎及び諫早の両ターミナルについては、新幹線建設事業に伴う機能移転を予定しており、事業の進捗状況を注視しながら、計画的な移転を実施します。

具体的には、長崎については、新駅に隣接するトランジットモール線⁸に乗り場を設置する新しいターミナル機能のあり方を表明しており、長崎市や県の関係部局等とともに、具体的な検討を行っていきます。諫早については、諫早駅東口再開発事業に伴い、乗場を新駅再開発ビル前の広場に、待合所や案内窓口等は再開発ビル内に設置することとしております。

機能移転後の現ターミナル跡地の活用については、交通局の将来的な収益源として有効に活用していくこととしており、新駅周辺のまちづくりの進展等を踏まえ、関係市等とも協議しながら検討を進めていくこととします。なお、長崎及び大村の両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地元関係者の方々と相談のうえ、適切な対応について検討を進めていきます。

長寿命化等の実施にあたっては、本局・営業所等と同様に、「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、関係者と連携のうえ、予防保全的措置などを講じることとします。

(ターミナル)

建物名	築年数	延床面積(㎡)	基本方針	投資予定年
長崎	52	2,387	駅前再開発地区内機能移転	H32
諫早	46	2,606	新駅ビル内機能移転	H31
大村	42	990	現ターミナル機能確保	H41※

※築55年での単純更新の場合を想定

⁸トランジットモール線…公共交通機関が優先的に通行できる形態の道路

《職員公舎等》

職員公舎については、築年数が40年以上となっていることを踏まえ、概ね築55年程度での取り壊しを基本とし、各施設の入居状況、老朽化状況などを勘案しながら、集約・廃止等の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、旧大村女子寮及び長崎駅前定期観光案内所については、現貸付契約が終了次第、廃止売却等の処分を行うこととします。

(公舎等)

建物名	築年数	延床面積(㎡)	基本方針	投資予定年
本原公舎	56	1,124	集約・廃止の検討	H32以降
矢上公舎	47	296		
多良見公舎	44	296		
旧大村女子寮	46	410	貸付終了後、廃止売却処分	未定
長崎駅前定期観光案内所	45	185		
東厚生町乗務員控室	17	247	存続(築65年建替)	H75

2 事業用車両

事業用車両については、中期経営計画(平成25年度～平成29年度)等に基づく計画的な更新及び改造により車齢分布の均一化を図るとともに、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カ月(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
乗 合	定 期	車齢20年	車齢10年	走行80万km
	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

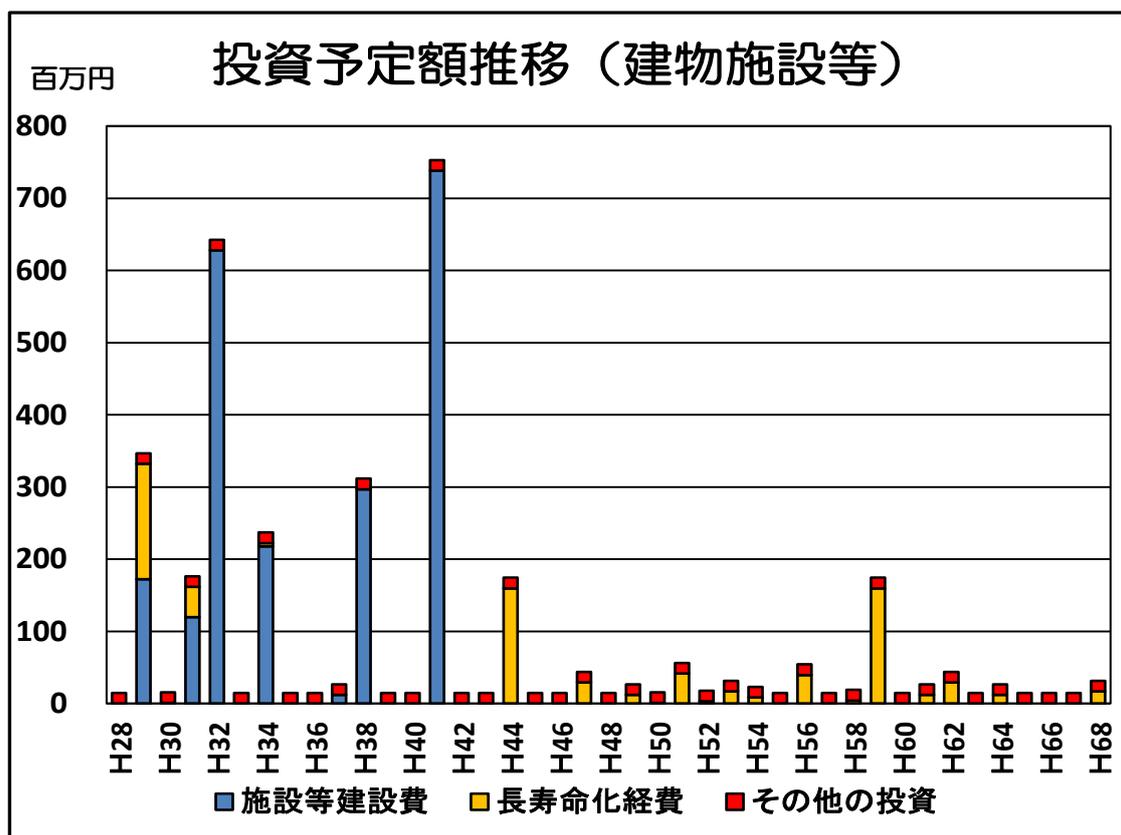
(1) 建物施設等

建物施設等については、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、建物施設のうち、現時点で具体的な更新投資額が判明していないものについては、総務省が提供する試算ソフト⁹の更新単価等により試算しております。

その結果、今後40年間において総額約35.4億円、年平均約0.9億円の投資が必要となっております。

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。



※施設等建設費の主な内容

H29：長崎ターミナル（土地） H31：諫早ターミナル H32：長崎ターミナル（施設）

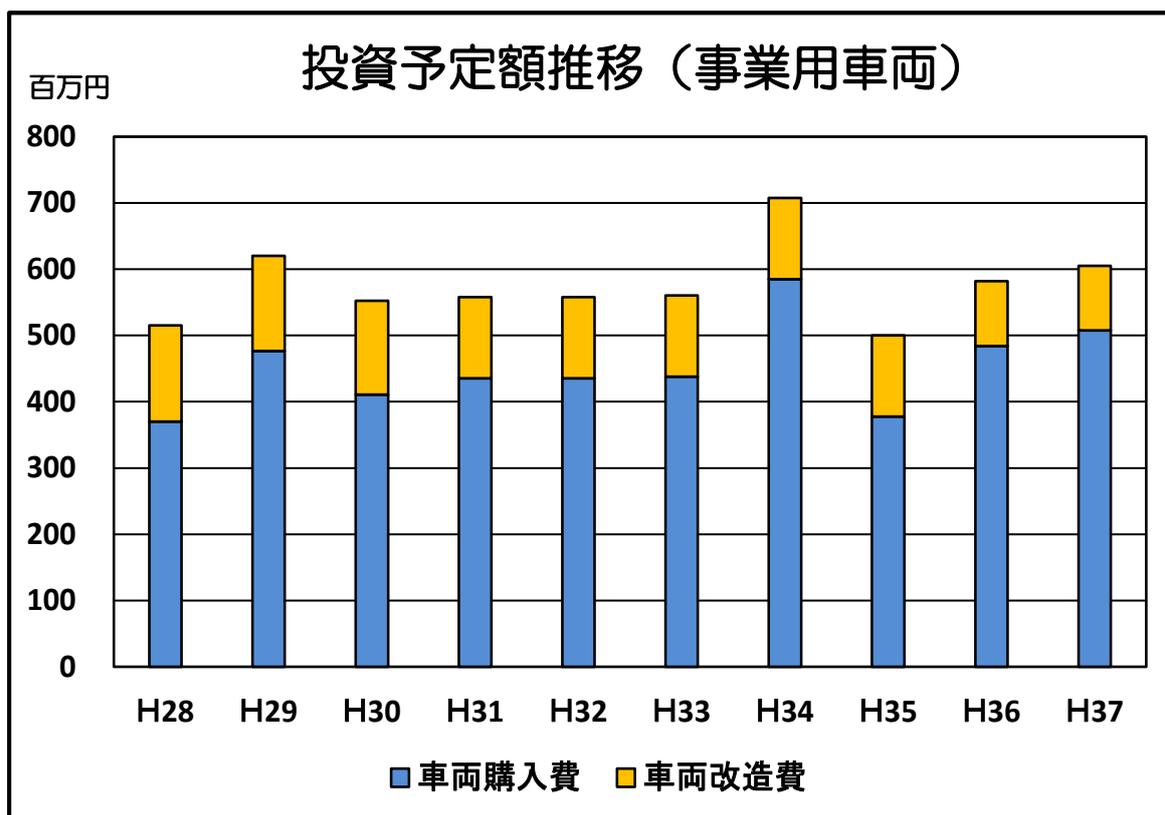
H34：矢上営業所 H38：大村営業所 H41：長与営業所及び大村ターミナル

⁹ 試算ソフト…地方公共団体が将来の更新費用を簡便に推計するため頒布されたフリーソフト

(2) 事業用車両

事業用車両については、中期経営計画及びその後において計画している車両更新及び車両改造等にかかる経費について試算を行いました。

その結果、今後10年間において約57.6億円、年平均5.8億円程度の投資が必要となっております。



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、本計画に基づく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 ○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	118百万 ○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	△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	—

第7 計画推進体制等

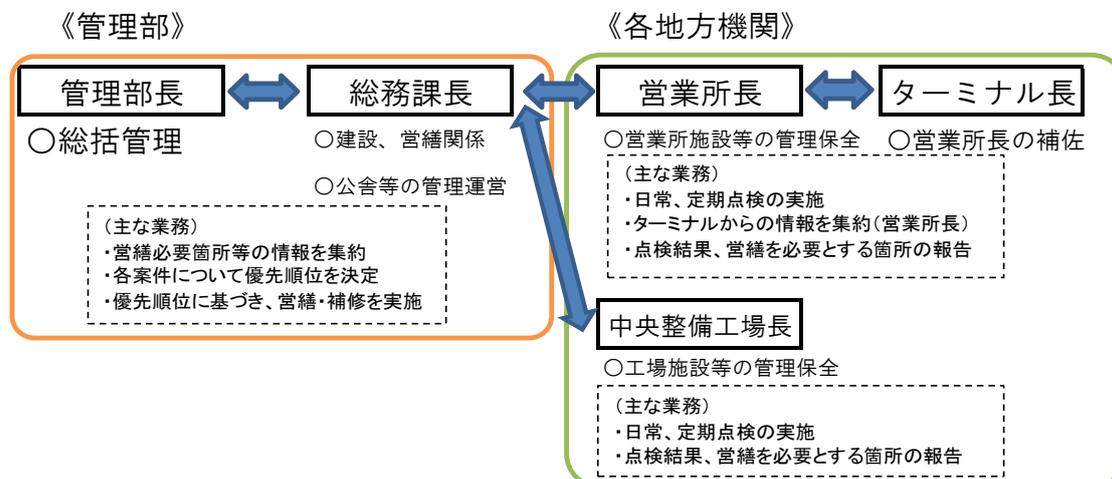
1 建物施設等

建物施設の維持管理については、これまでの「事後保全型」から「予防保全型」への転換により、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、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保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》

