

長崎県交通局経営計画

(平成30年度～39年度)

《前期5カ年行動計画》

平成30年3月
長崎県交通局



県営バスマスコット「ポポル」

親しみのある、幸せを運ぶ人という意味を込めて
「ポポル」(POP PORTER LUCKY)と名付けました。

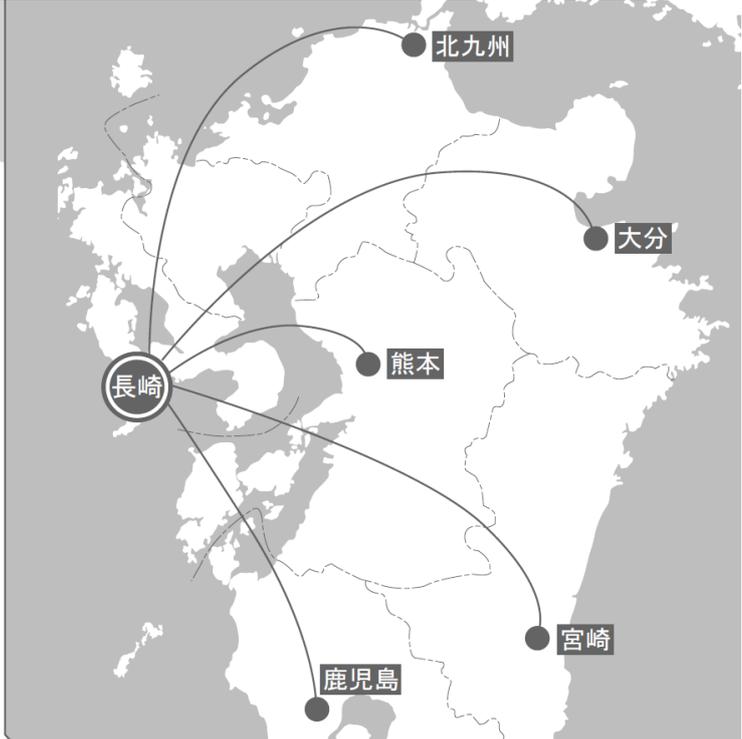
目次

I	県営バス事業の現状と今後の経営の課題	
1	県営バスの使命と役割	1
2	県営バスの経営改善に向けた取組	2
3	今後の経営の課題	6
II	経営計画の策定について	
1	本計画の位置づけ	8
2	経営のモットーと経営方針	8
3	計画期間	9
4	計画の着実な推進	9
III	具体的な取組施策	
1	輸送の安全性の確保	12
2	誰もが利用しやすく質の高い輸送サービスの提供	14
	・新幹線建設や都市機能の再配置を見据えた対応	14
	・高齢者や障がい者のお客様の利便性向上に向けた取組	15
	・快適な輸送サービスの提供	18
3	観光振興への貢献及び地域のまちづくりと連携した事業推進	21
	・交流人口の拡大を通じた観光振興への貢献	21
	・地域のまちづくりと連携した情報発信と地域貢献	22
4	経営基盤の確保・強化	24
	・事業基盤の充実・強化	24
	・増収・増客による収入の確保	25
	・資産活用による収入の確保	27
	・行政との適切な役割分担を通じた公的支援の確保	28
	・さらなるコスト縮減への取組	29
IV	計画期間中の収支見通し	30

県営バス 路線図 Route Map

▶ 都市間輸送 (年間輸送人員)

・空港リムジン	70万人/年
・高速シャトル諫早 長崎～諫早市内	30万6,000人/年
・高速シャトル大村 長崎～大村市内	22万5,000人/年
・佐世保線	12万4,000人/年
・ハウステンボス線	5,000人/年
・雲仙線	4万1,000人/年
(都市間輸送計) 140万1,000人/年	



▶ 県外高速バス (年間輸送人員)

・北九州線 (出島号)	5万4,000人/年
・大分線 (サンライト号)	2万1,000人/年
・熊本線 (りんどう号)	3万5,000人/年
・宮崎線 (ブルーロマン号)	1万人/年
・鹿児島線 (ランタン号)	8,000人/年
(県外高速バス計) 12万9,000人/年	

▶ 市内線 (年間輸送人員)

大村市	75万2,000人/年
諫早市	233万7,000人/年
長崎市	1,134万6,000人/年
(市内線計) 1,443万5,000人/年	

▶ 貸切バス

・年間輸送人員	53万1,000人/年
---------	-------------

※年間輸送人員はH28.4～H29.3実績 (県央バスを含む)

1. 県営バスの使命と役割

(1) 総合的なバス事業の展開

県営バスは、昭和9年にわが国最初の国立公園である雲仙国立公園に係る旅客輸送手段として設立されて以来83年を経過した公営企業であり、長崎市、諫早市、大村市を中心とする路線バス並びに各都市や長崎空港と長崎市を結ぶ都市間輸送などの「乗合事業」のほか、本県と九州5県を結ぶ「県外高速事業」、県内最大規模の車両数とガイドを有する「貸切事業」を中心に総合的なバス事業を展開しています。

乗合事業では、長崎・諫早・大村の3市を中心に、通勤や通学、通院や買い物などの日常生活を支える路線バスで年間約1,444万人、ビジネスや観光客等の利便性向上を図る都市間輸送で約140万人の合計で約1,584万人のお客様の輸送を行っております。

また、県外高速事業では、年間約13万人のお客様がビジネスや観光、学生の帰省等にご利用いただいております。貸切事業では、九州の玄関口である福岡の営業拠点を活かした関東・関西方面からの修学旅行等の本県への誘客や、増加する国外からのクルーズ船への対応等に取り組んでいます。

(2) 県営バスの使命と役割

県営バスの使命は、「日常生活を支える交通基盤として、地元行政と連携しながら、現在運行している地域のお客様の生活路線を将来にわたりしっかりと守っていくこと」であり、また、「県外や国外から本県を訪れるお客様の移動手段として交流人口拡大に向けた役割を果たしていくこと」であると考えています。

また、公営企業として、観光や高齢者施策などの分野において、行政部門と連携しながら率先して貢献していくことが求められています。

そのためには、将来に向けて経営の健全性を維持しながら、安全性の一層の確保と輸送品質のさらなる向上に努め、県民の皆様にさらに必要とされる県営交通を目指していく必要があります。

県営バスの使命

- 日常生活を支える交通基盤として、地元行政と連携しながら地域生活路線を将来にわたりしっかりと守っていくこと
- 県外や国外からのお客様の移動手段として交流人口拡大に向けた役割を果たしていくこと
- 公営企業として、観光や高齢者の移動手段の確保などの分野において、行政部門と連携しながら率先して貢献していくこと

1 県営バス事業の現状と今後の経営の課題

2. 県営バスの経営改善に向けた取組

県営バスでは、経営の健全性を維持しながら地域の生活交通を維持・確保していくため、これまで数次にわたる経営計画を策定し、経営環境の変化に対応しながら経営の健全化に取り組んできました。

特に、平成 16 年 2 月に県議会や県民の皆様からの幅広いご意見等をふまえて県が示した「県営交通事業のあり方に関する方針」に基づき、一層のコスト削減の推進や県繰入金金の縮減、経営の外部評価などの具体的な取組を進めています。

交通局の決算の推移をみると、附帯事業として実施していた駐車場収入が平成 18 年度以降大きく減少する中、県央地区における子会社（長崎県中央バス株）への運行委託（H21 年 4 月）や貸切部門における福岡営業所の設置（H20 年 12 月）などの経営健全化策の実施により、可能な限り収入の確保やコスト削減を図ることで、平成 17 年度には約 3 億 5 千万円あった県が独自に措置していた繰出金は、平成 27 年度に昭和 57 年度以降初めてゼロとなるなど、着実な経営の健全化に取り組んでいます。

【図 1：交通局の決算の推移】

（単位：百万円）

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
経常収益	6,110	6,005	5,500	5,402	5,123	5,226	5,264	5,195	5,291	5,282	5,552	5,553
運輸収入	4,666	4,619	4,339	4,338	4,123	4,207	4,195	4,228	4,275	4,073	4,441	4,391
定期・高速	3,680	3,615	3,356	3,368	3,197	3,303	3,311	3,331	3,321	3,094	3,296	3,333
貸切	986	1,004	983	970	926	904	884	897	954	979	1,145	1,058
駐車場収入	141	137	43	41	7	12	13	13	14	14	14	14
県独自繰出金	350	294	166	102	133	75	60	57	49	63	-	-
経常費用	6,149	5,943	5,495	5,455	5,076	5,141	5,237	5,297	5,456	5,810	5,482	5,577
人件費	3,393	3,233	3,111	3,147	3,028	3,073	3,113	3,103	3,143	3,182	3,204	3,256
軽油費	570	616	580	657	458	535	607	621	679	670	511	468
純損益	109	25	△ 13	△ 49	64	80	37	△ 85	△ 169	△ 164	68	△ 25

前計画の「長崎県交通局中期経営計画（平成 25 年度～29 年度）」では、少子化等に伴う輸送人員の減少や軽油価格の変動など厳しい経営環境の中、地域に必要な生活交通の確保及び本県観光振興への貢献を図るため、「都市間輸送の強化」や「貸切事業の強化」などの経営健全化策に取り組みました。

その結果、当初の計画よりも 1 年前倒しで平成 27 年度に黒字化を達成し、一般会計からの独自補助金についても、準用財政再建期間中であった昭和 57 年度以降初めてゼロとなるなど、経営の健全化に一定の成果が生じており、計画期間において約 2.6 億円の計画を上回る収支改善を達成する見込みです。

I 県営バス事業の現状と今後の経営の課題

【図2：長崎県交通局中期経営計画（平成25年度～29年度）の取組状況】（単位：億円）

	H25年度		H26年度		H27年度		H28年度		H29年度			
	計画	決算	計画	決算	計画	決算	計画	決算	計画	予算		
事業収益	55.7	56.1	56.8	57.1	58.6	60.1	59.4	60.1	59.6	69.1		
営業収益	48.2	48.5	48.4	48.3	50.4	52.3	51.5	51.5	51.7	52.1		
うち運輸収入	45.8	46.0	45.7	44.9	47.7	48.9	48.9	48.4	49.0	48.9		
その他	7.5	7.6	8.4	8.8	8.2	7.8	7.8	8.6	7.9	17.0		
事業費用	57.8	57.5	58.8	58.2	58.4	58.9	59.0	60.0	59.0	60.6		
営業費用	55.0	54.7	56.5	56.1	56.0	56.3	56.6	57.3	56.8	58.0		
うち給与費	33.1	32.9	34.8	34.4	33.7	35.6	34.2	35.6	34.2	36.6		
その他	2.8	2.8	2.2	2.1	2.4	2.3	2.3	2.7	2.2	2.6		
税込収支	△ 2.2	△ 1.3	△ 2.0	△ 1.1	0.0	1.2	0.5	0.0	0.5	8.5		
純損益	△ 2.4	△ 1.6	△ 2.4	△ 1.5	△ 0.2	0.8	0.0	△ 0.2	0.0	8.1		
収支改善額	0.8		0.9		1.0		△ 0.2		0.1			
											収支改善計	2.6

※H29の収支改善額は特別利益を除いた額

前中期経営計画期間における主な取組

増収・増客対策

① 都市間輸送の強化

- ・県営バスの路線特性を活かした諫早市・大村市と長崎市を結ぶ高速シャトルバスの増便

【図3：高速シャトルバスの増便】

	H24年4月 (計画期間前)	H30年1月 (計画後)	差引
諫早～長崎	34便	67便	+33便
大村～長崎	19便	42便	+23便
計	53便	109便	+56便

② 貸切事業の強化

- ・貸切市場の動向等をふまえた貸切車両の増車による受注機会の拡大や、貸切事業における運賃制度改正等による貸切収入の増加

③ 事業構造の転換と効率的なダイヤ見直し

- ・乗務員の勤務形態を見直し、「土日祝日」から「平日」へ運行を重点化

安全対策への取組

① ドライブレコーダーの全車導入（平成27～28年度）

- ・全車両にドライブレコーダーを導入し、事故防止対策及び接客接遇の向上を図るとともに、高速バス車両については営業所でリアルタイムに位置情報等が確認できるシステムを導入し、バスジャック対策等の安全面を強化

② 運輸安全マネジメント及び乗務員の「現場力」を活かした小集団活動の実施

③ 大型二種免許未取得者採用制度の実施をふまえた研修の強化（フォロアップ研修など）

I 県営バス事業の現状と今後の経営の課題

高齢者及び子どものバス利用促進に向けた取組

- ① 「免許返納者パス」の導入及び「高齢者パス（プラチナパス 65）」の試行運用
 - ・高齢者の交通事故防止に対する交通事業者としての社会的使命への対応として、「免許返納者パス」を導入するとともに、本格的な高齢社会の進展を見据えた高齢者のバス利用促進策として、高齢者向けフリーパス制度（プラチナパス 65）の試行運用を実施
- ② 「夏休みこども定期券」の実施
 - ・子どもを対象としたバス利用促進及び公共交通機関利用マナー習得を目的として、夏休み限定で小学生が市域限定で乗り放題となる「夏休みこども定期券」を実施

増加する海外や県外からの観光客への受入体制強化の取組

- ① 空港リムジン車内への Wi-Fi 環境の整備
 - ・各種情報をインターネットにより取得する外国人や観光客の利便性向上の取組を実施
- ② 長崎空港における券売機の多言語化対応及び増設
 - ・長崎空港バス乗り場に隣接する自動券売機を、日本語と英語のみの表記に中国語と韓国語を追加した 4 か国語表示を行うとともに、券売機の増設により混雑を解消
- ③ 市内線バス停や行先案内等に係る 4 か国語表記のパンフレットを作成・配布

地域と連携した営業・広報活動

- ① 地域イベントに対応した PR 活動や地元のまつり等への参加
- ② 地域の魅力の PR とバス利用促進の取組「県営バス de おでかけ MAP」の作成
- ③ 小学生に対するバスマナー教室の開催や交通安全教室の実施

また、公営企業の経営状況を「見える化」し、経営の現状や課題を的確に把握することなどを目的として総務省が作成を求めている「経営比較分析表」を平成 27 年度決算から作成を行っています。

県営バスにおける「経営比較分析表」の主な指標をみると、「経常収支比率」は概ね 100% に近い水準を確保するなど経営の健全性を維持しており、「他会計負担比率」は他の公営企業平均を下回り、平成 27 年度には県独自の繰入金ゼロとなるなど、一般会計の負担を可能な限り縮減しながら事業運営に努めています。また、「走行キロ当たりの運送原価」では民間事業者平均を下回っており、民間事業者と比較しても低いコストでの効率的・効果的な運行を実施しています。

県営バスが運行する路線の約 7 割は採算が取れない赤字路線ですが、経営の健全性を維持しながら、可能な限り一般会計の負担を縮減しつつ、効率的な運行を行っていくことで、不採算の路線を含めた地域生活交通の確保に努めています。

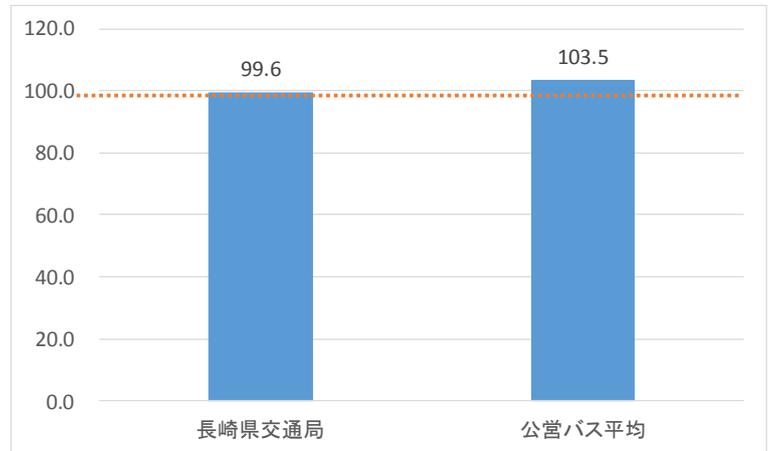
I 県営バス事業の現状と今後の経営の課題

【図4：経営比較分析表（平成28年度決算）における主な指標の状況】

① 経常収支比率（％）

経常収支比率は、経常費用に占める経常収益の割合を示すものであり、100%を超えることが望ましいとされています。

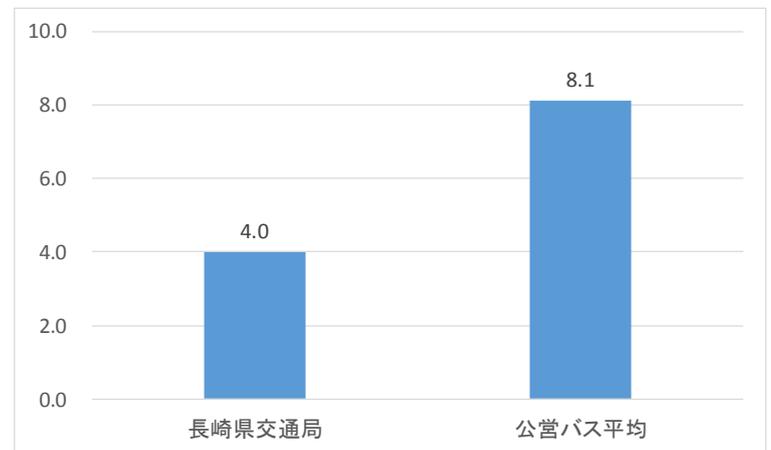
交通局における数値は概ね100%に近い水準を確保しており、経営の健全性を維持しながら、地域生活交通の確保を図っています。



② 他会計負担比率（％）

他会計負担比率は、経常費用に占める一般会計からの補助金等の割合を示すものであり、低い数値の方が一般会計に依存しない経営状況にあるとされています。

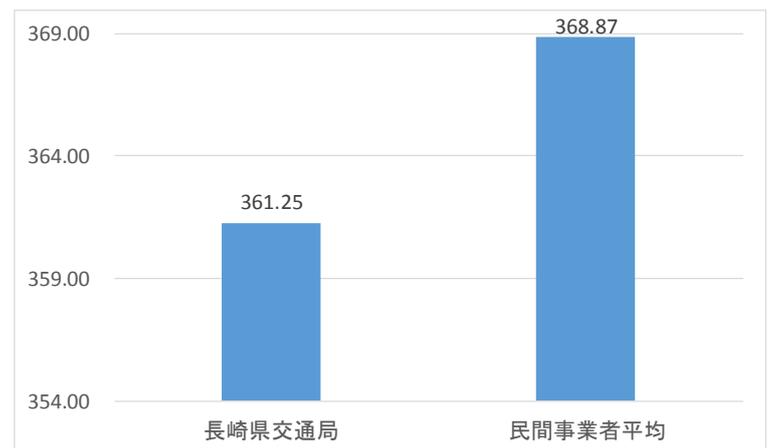
交通局における数値は4.0%と公営企業平均値の半分以下の数値であり、一般会計の負担を可能な限り縮減しながら事業運営に努めています。



③ 走行キロ当たりの運送原価（円）

走行キロ当たりの運送原価は、実車走行1キロ当たりの費用を示すものであり、低い数値の方が低いコストで運行しているとされています。

交通局における数値は361.25円と民間事業者平均と比較しても低いコストでの効率的・効果的な運行を実施しています。



【図5：定期路線の状況】

区分	系統数 (系統)	輸送人員		
		構成比	(千人)	構成比
黒字路線	112	31.5%	6,568	43.2%
赤字路線	243	68.5%	8,640	56.8%
計	355	-	15,208	-

Ⅰ 県営バス事業の現状と今後の経営の課題

3. 今後の経営の課題

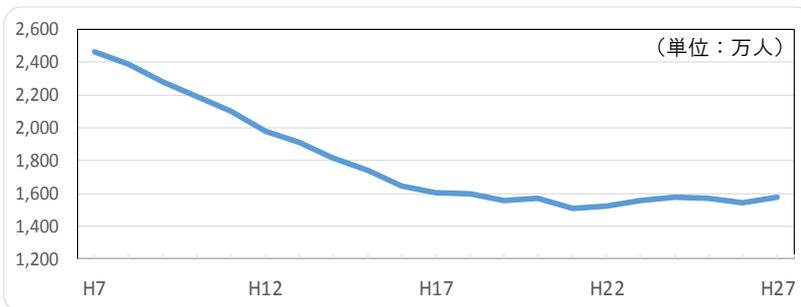
これまで様々な取組によって、経営の安定化や利用者サービスの向上を図ってきましたが、交通事業を取り巻く環境は依然として厳しい状況にあります。

(1) 少子高齢化の進行と人口減少への対応

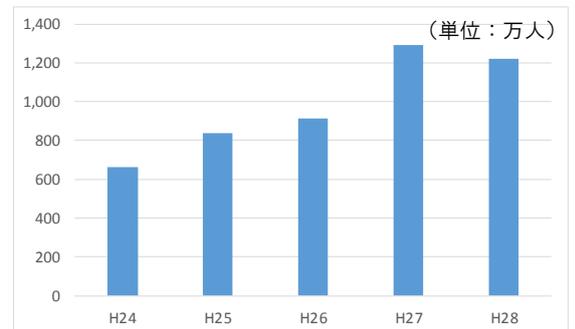
全国的に少子高齢化が進行する中、県営バス路線沿線自治体においても、15歳未満の年少人口は減少を続ける一方、65歳以上の老年人口の増加が続き、その傾向は今後さらに顕著になると考えられます。

県営バスの乗車人員は、これまで長期的に減少傾向にありましたが、近年は下げ止まり直近では増加に転じています。しかしながら、今後、人口減少やさらなる少子高齢化の進展により、通勤や通学などの乗車人員の減少が想定されます。一方、高齢者が増加することで、公共交通機関の重要性はこれまで以上に高まっていくと考えられることから、通勤・通学での利用を確保しながら、高齢者のお客様の利便性向上や、増加が見込まれる国内外からの観光客など利用者特性に応じた環境づくりを進め、新たな利用者の確保を図っていくとともに、県営バスの路線特性を活かした都市間輸送など市町村の域内を超えた広域移動に係る需要を積極的に取り込んでいく必要があります。

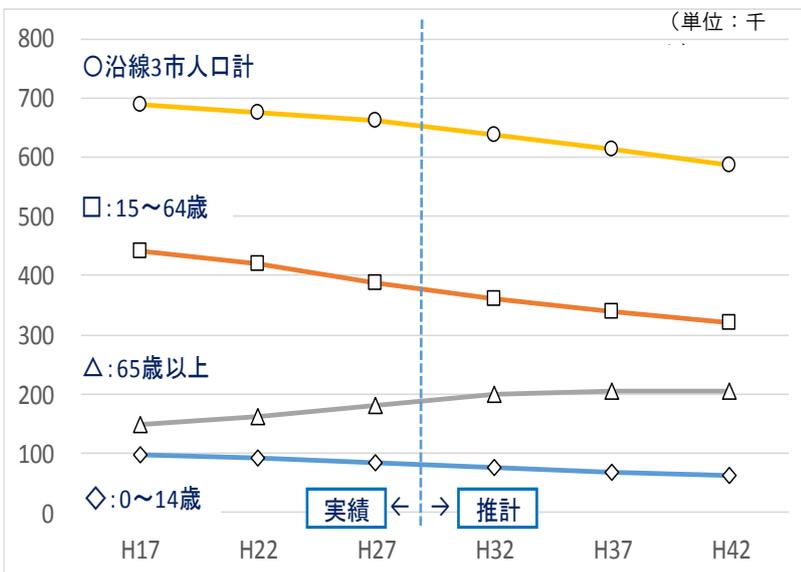
【図6：県営バスの乗車人員の推移】



【図8：外国人観光客（宿泊客滞在数）】

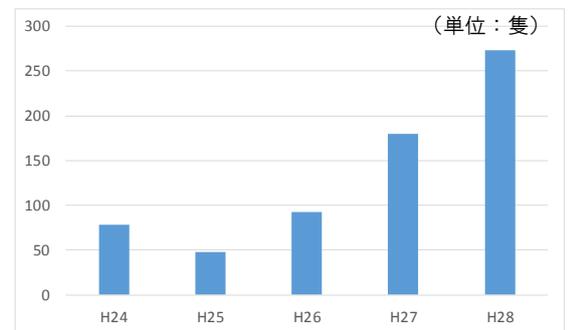


【図7：沿線3市（長崎市・諫早市・大村市）の人口推計】



(実績値：総務省「国勢調査」、推計値：国立社会保障人口問題研究所推計)

【図9：クルーズ客船入港数】



(出典：長崎県観光統計)

I 県営バス事業の現状と今後の経営の課題

(2) 新幹線建設や都市機能の再配置を見据えた対応

平成 34 年度に予定されている九州新幹線西九州ルートの開業や新幹線を契機としたまちづくりの進展など主要な都市基盤の整備や再配置が見込まれており、流動性の変化等の影響を適切に見極め対応していく必要があります。

(3) 施設・設備の老朽化対策

全国的に、各地方公共団体が過去に建設した公共施設が大量に更新時期を迎えることへの対応が課題となっており、県営バスにおいても、ターミナルや営業所などバスの運行に必要不可欠な施設の老朽化に対応するため、平成 28 年 7 月に策定した「交通局施設等の維持管理・更新計画」に基づき適切に取り組んでいく必要があります。

(4) 経営基盤の強化

地域の生活路線を将来にわたり維持・確保していくため、人材の確保や収益性の向上など経営基盤を強化し、経営の健全性を維持しながら、安全性の一層の確保と輸送品質のさらなる向上に努めていく必要があります。

(5) 公営企業としての責務への対応

公営企業として、行政施策との連携や、高齢者の事故防止対策などの社会的要請に率先して対応していくとともに、不断の経営努力を通じ、不採算路線を含めた地域生活路線を確保していくことが求められています。

II 経営計画の策定について

1 本計画の位置づけ

本計画は、県営バスが将来に向けて公営バスとしての役割を果たし、県民のみなさまをはじめお客様の大切な交通手段を確保していくため、長期的な視点に立った経営方針及びその具体的な戦略を定めるものです。

2 経営のモットーと経営方針

事業運営にあたっては、県営バスの4つのモットーである「安全」「確実」「快適」「親切」な質の高い交通サービスを提供することにより、県民のみなさまの大切な生活の足として、信頼に応える公共交通機関を目指した取組を進めます。

県営バス4つのモットー

安全

バス事業の根幹である輸送の安全性の確保を最優先に取り組みます。

確実

法令や交通規範を遵守し、確実な運行を行います。

快適

お客様の目線に立って、快適なサービスを提供します。

親切

おもてなしの心を持って親切な接客・接遇を行います。

経営方針

- 1 輸送の安全性を確保し、今まで以上に安心してご利用いただける公共交通を目指します。
- 2 高齢者や障がい者、国内外からの観光客など、全てのお客様が利用しやすい質の高い輸送サービスを提供します。
- 3 公営交通として、地域のまちづくりや交流人口の拡大への貢献に率先して取り組みます。
- 4 地域の生活交通を将来にわたり守っていくため、経営基盤の強化に取り組みます。

II 経営計画の策定について

3 計画期間

計画期間は、平成 30 年度から平成 39 年度の 10 年間とします。

なお、平成 30 年度から平成 34 年度までの 5 年間の前期、平成 35 年度から平成 39 年度までを後期と位置づけ、今回、前期 5 カ年分の行動計画を策定し、後期計画については、前期計画の検証を行いながら、改めて策定します。

4 計画の着実な推進

計画を着実に実施していくため、全職員が本計画の実現に向けて一丸となって取り組むとともに、計画の進捗状況等について、外部有識者で構成する「長崎県交通事業経営評価委員会」等による P D C A サイクルを通じた適切な管理を行います。また、技術革新など社会・経済環境や経営状況の変化に適切に対応し、事業計画の見直しを行います。

1 輸送の安全性の確保

1 輸送の安全性の確保

重点施策1 運輸安全マネジメントの徹底

重点施策2 効果的な事故防止対策の実施

重点施策3 安全教育など乗務員の人材育成及び健康管理

重点施策4 計画的な車両更新及び車両整備の実施

2 誰もが利用しやすく質の高い輸送サービスの提供

1 新幹線建設や都市機能の再配置を見据えた対応

重点施策1 新ターミナル設置による他の交通モードとの結節機能の強化

重点施策2 都市機能の整備状況に応じた路線の見直し

2 高齢者や障がい者のお客様の利便性向上に向けた取組

重点施策1 免許返納者パスの実施・高齢者パスの実施

重点施策2 バリアフリー車両の導入促進

重点施策3 買い物や通院などにあわせた昼間の時間帯の効率的な運行の実施

重点施策4 高齢者や障がい者のお客様が利用しやすい環境づくり

3 快適な輸送サービスの提供

重点施策1 新たなICカードの導入による利便性の向上

重点施策2 誰もがわかりやすい行先表示・案内サービスの充実

重点施策3 快適な利用環境の提供

重点施策4 接客・接客サービス向上に向けた取組

3 観光振興への貢献及び地域のまちづくりと連携した事業推進

1 交流人口の拡大を通じた観光振興への貢献

重点施策1 県外高速や貸切事業等を通じた交流人口の拡大

重点施策2 観光地を周遊する観光バスの運行

重点施策3 誰もがわかりやすい行先表示・案内サービスの充実（再掲）

2 地域のまちづくりと連携した情報発信と地域貢献

重点施策1 地元自治体との連携などを通じた地域での存在感の向上

重点施策2 地域の観光情報と連携した広報活動による交流人口の拡大

4 経営基盤の確保・強化

1 事業基盤の充実・強化

重点施策1 安定的な人材の確保・育成

重点施策2 車両及び営業所の計画的な更新・整備

重点施策3 コンプライアンスのさらなる徹底

2 増収・増客による収入の確保

重点施策1 都市間輸送のさらなる強化

重点施策2 需要動向等をふまえた効率的・効果的なダイヤ編成

重点施策3 戦略的な営業・広報活動の推進

重点施策4 需要動向やお客様ニーズをふまえた貸切事業の強化

重点施策5 高速路線の利用者拡大

重点施策6 広告事業の積極的な展開

3 資産活用による収入の確保

重点施策1 ターミナル跡地等の県営バス資産の有効活用

4 行政との適切な役割分担を通じた公的支援の確保

重点施策1 行政との適切な役割分担を通じた公的支援の確保

5 さらなるコスト縮減への取組

重点施策1 さらなるコスト縮減への取組

III 具体的な取組施策

1 輸送の安全性の確保

安全・安心の確保を最優先に考え、法令順守の徹底や運輸安全マネジメントの推進、計画的な車両更新の実施などにより、交通事業の根幹である輸送の安全性の確保に取り組みます。

1 輸送の安全性の確保

県民の皆様やお客様の信頼に応える公共交通を目指し、全職員が一丸となって、安全水準の向上に努めます。

重点施策 1 運輸安全マネジメントの徹底

関係法令の徹底や運輸安全マネジメントに定めるPDCAサイクルの推進等により、県営バスのモットーである「安全・確実・快適・親切」を全職員が体現することを通じ、安全性のさらなる確保に取り組みます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
運輸安全マネジメントの強化	拡充	国のガイドライン改訂(H29年7月)をふまえた幹部職員による早朝点呼の立会いや、運輸安全会議の開催、経営トップと現場の意見交換の実施など運輸安全マネジメントのさらなる強化

重点施策 2 効果的な事故防止対策の実施

全車両に導入したドライブレコーダーを有効に活用し、発生事故の要因分析や分析に基づく指導を強化するとともに、「現場力」を活かした運転手からのヒヤリ・ハット情報の活用や小集団活動等の継続的な取組などにより、効果的な事故防止対策を実施します。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
ドライブレコーダーによる事故要因分析と改善の取組	継続	ドライブレコーダーの映像により事故要因を分析し、研修や指導等に活用することで事故の再発防止を徹底
小集団活動の取組	継続	乗務員の現場力を活かした現場における気づきやノウハウを基に、事故防止や接客接遇の向上などの課題解決への取組を実施
バスジャック対策による安全面の強化	継続	高速バスにリアルタイムで運行位置や車内の状況が確認できる通信システムを導入し、バスジャック対策等安全面を強化
県営バスドライバーズコンテストの実施	新規(H30)	県営バス運転士の運転技術や接客水準のさらなる向上を図るため、運転技術等のコンテストを開催し、優秀者への表彰を実施

III 具体的な取組施策

重点施策 3

安全教育など乗務員の人材育成及び健康管理

乗務員の安全意識の向上に向けた乗務員研修や目標管理による人事評価制度を通じた人材育成に取り組むとともに、産業医との連携強化や睡眠時無呼吸症候群（SAS）に係る定期的な健診の実施など、乗務員の健康管理に取り組みます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
乗務員等への研修	拡充	ドライブレコーダーを活用した事故防止研修や関係法令等研修、小集団活動などを通じた安全意識の向上に向けた取組を実施 また、大型二種免許未取得制度により入局する運転士に対する見極めやフォローアップなどの研修制度を実施
乗務員等の健康管理対策	継続	定期健康診断、運転士の睡眠時無呼吸症候群(SAS)検査の実施やストレスチェックに加え、産業医による健康管理講座を実施

(関係法令等研修)



(ドライブレコーダーを活用した研修)



重点施策 4

計画的な車両更新及び車両整備の実施

計画的な車両の更新及び中央整備工場を中心とした計画的な車両整備により、バス事業の根幹である車両の安全性の確保を図ります。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
計画的な車両更新	継続	中古車両の活用など経済性も考慮しながら、計画的な車両の更新を実施
計画的な車両整備	継続	12 カ月(車検)や 3 カ月ごとの法定点検に加え、独自に行っている 1 カ月(高速車は 15 日)ごとの定期点検の着実な実施

(中央整備工場)



III 具体的な取組施策

2 誰もが利用しやすく質の高い輸送サービスの提供

少子高齢化や人口減少など社会情勢の変化や地域のまちづくりの進展に適切に対応しながら、誰もが快適で利用しやすい輸送サービスの提供に取り組めます。

1 新幹線建設や都市機能の再配置を見据えた対応

今後、平成 34 年度に予定されている九州新幹線西九州ルートの開業やまちづくりの進展など、主要な都市基盤の整備や再配置に適切に対応し、長崎・諫早ターミナルの機能移転や交通ネットワークの再編などにより、お客様の利便性の向上を図ります。

重点施策 1 新ターミナル設置による他の交通モードとの結節機能の強化

新幹線整備に伴い長崎駅・諫早駅周辺で進められている新幹線を契機としたまちづくりにあわせ、老朽化している長崎ターミナル及び諫早ターミナルの機能移転を行い、新幹線など他の交通モードとの結節機能の強化を図ります。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
長崎ターミナルの移転	新規 (H34)	新長崎駅に隣接した県有地へ移転し、JRや県内外のバス路線との結節機能の強化により、県民や観光客等の利便性・回遊性の向上に向けた取組を実施
諫早ターミナルの移転	新規 (H33)	諫早市が進める再開発事業にあわせ、バス待合所等を再開発ビル内に、乗り場を公共交通広場に設置することで、鉄道・バス相互の乗継の利便性向上に向けた取組を実施

(長崎ターミナル)



III 具体的な取組施策

(諫早ターミナル)



重点施策 2

都市基盤の整備状況に応じた路線の見直し

新幹線整備やまちづくりの進展など都市機能の再配置による流動性の変化等の影響を適切に見極めながら、ダイヤ改正等により利用者の利便性向上を図ります。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
都市機能の再配置にあわせたダイヤ改正等の実施	適時	新幹線整備やまちづくりの進展など都市機能の再配置にあわせたダイヤ改正等を実施

2 高齢者や障がい者のお客様の利便性向上に向けた取組

高齢社会の進展をふまえ、今後さらに増加が見込まれる高齢者や、障がい者のお客様の利便性向上に向けた取組を実施します。

重点施策 1

免許返納者パス・高齢者パスの実施

近年、高齢者による重大交通事故の増加が社会問題となっており、交通事業者への社会的要請に応え「交通事故防止」と「バス利用促進」を目的として実施している「免許返納者パス」について、より多くの方にご利用いただけるような取組を進めます。

また、高齢社会の進展を見据え、高齢者の方がさらに公共交通機関をご利用いただける環境を整備するため、「高齢者パス（プラチナパス 65）」の本格導入を進めます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
免許返納者パスの利用拡大	拡充	免許返納者パスの利用状況や効果をふまえ、関係機関等と連携しながら、さらなる広報やわかりやすいエリア別時刻表の作成など、利用拡大に向けた取組を実施
高齢者パス(プラチナパス 65)の本格実施	新規 (H30)	高齢社会における高齢者の移動手段の充実や支援の重要性の高まりをふまえ、より気軽にバスを利用いただけるよう高齢者フリーパス制度を新たに導入(H29 から試行運用中) あわせて地元商店街等と連携した特典メニューの設定を実施

III 具体的な取組施策

(免許返納者パス)



(高齢者バス(プラチナパス65))



重点施策2

バリアフリー車両の導入促進

全てのお客様が安心して乗車いただけるよう、乗り降りしやすい低床バス車両の導入を促進します。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
バリアフリー車両の導入促進	拡充	車両購入にあたり基本的にノンステップバスを導入し、勾配のある路線を運行する車両については、ワンステップバスの導入を促進

【図10：バリアフリー車両数の状況】

区分	車両数(両)
一般路線車両数	268
バリアフリー適合車両数	170
構成比 (%)	63.4%

※リムジントップ・高速車両は除く。

(ノンステップバス)



重点施策3

買い物や通院などにあわせた昼間の時間帯の効率的な運行の実施

買い物や通院といった主婦層や高齢者のお客様の日常生活のサポートを図るため、地域の実情を十分にふまえながら、昼間の時間帯の効率的な運行を行います。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
昼間の時間帯の効率的な運行	拡充	交通局の路線展開方針の一つとして、高齢者等の通院や買い物などの日常生活のサポートにあわせた運行を実施 《これまでの取組》 ・女の都～滑石団地線(H26) ・片淵線(H27) ・矢上団地～市民病院線(H28) ・滑石団地～原爆病院・ハートセンター線(H28) ・国立医療センター(大村市)への直通便の増便(H29)

III 具体的な取組施策

重点施策 4

高齢者や障がい者のお客様が利用しやすい環境づくり

ターミナル段差の解消やバス車の低床化などバリアフリー化に取り組むとともに、バスの乗り方教室や車いす介護コンテストの実施など高齢者や障がい者のお客様が利用しやすい環境づくりに取り組みます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
ユニバーサルデザインの推進	拡充	新ターミナルにおけるバリアフリー化の推進など誰もが使いやすい公共交通を目指した取組を推進
バスの乗り方教室の実施	継続	高齢者や障がい者のお客様のバス利用促進を図るため、バスの乗り方教室を実施
車いす介護コンテスト等の充実	拡充	乗務員の車いす乗車技術の向上を目的として実施している車いす介護コンテストに加え、障がい者のお客様に安心して乗車いただけるよう関係団体と連携しながらバスに乗車しやすい環境づくりを推進
バーチャルバス旅行の実施	継続	県営バスのガイドが福祉施設を訪問し、会場をバス車内に見立てた観光案内を実施するバーチャルバス旅行を実施

(車いす介護コンテスト)



(バーチャルバス旅行)



III 具体的な取組施策

3 快適な輸送サービスの提供

通勤や通学を中心とした現在のお客様の継続的な利用に加え、高齢者や子ども、国内外の観光客など利用者の特性に合わせた取組を進め、県営バスを利用いただく全てのお客様が快適に利用できる輸送サービスの提供に取り組みます。

重点施策 1

新たなICカードの導入による利便性の向上

県営バスを利用されるお客様の利便性や安全性の向上を図るため、長崎県内の交通事業者で全国相互利用カードである nimoca（ニモカ）の導入に取り組みます。新たなICカードの導入によって、現行カードに比べ積み増し箇所の大幅な増加や、観光客のお客様が全国同じカードで使用可能となるなど利便性の向上を図るとともに、バス車内での積み増しの減少により車内事故の防止を推進します。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
nimoca(ニモカ)導入	新規 (H32)	新たなICカードを導入し、利便性の向上と安全性の確保に向けた取組を実施

nimoca（ニモカ）導入による効果



① 全国の交通系ICカードとの相互利用が可能になります。

○ Suica やPASMO など、全国の交通系ICカードと相互利用ができるようになります。

② コンビニやイオン各店舗での積み増し（チャージ）が可能になります。

○ コンビニエンスストア各店やマックスバリュウ等イオン系列店舗でのチャージができるようになります。

※長崎県内での積み増し対応店舗数 約870店舗

③ お財布代わりに使えます。

○ スーパーやコンビニ、自動販売機など、対象店舗でのお支払いにもご利用できます。

④ ポイントがついて、現金よりお得です。

○ バスや電車、鉄道ご利用でポイントが付きます。

○ 貯まったポイントは、交通機関だけでなく、お買い物にもご利用いただけます。

⑤ バス車内での積み増しの減少により、車内事故の防止につながります。

III 具体的な取組施策

重点施策 2

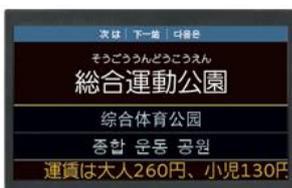
誰もがわかりやすい行先表示・案内サービスの充実

地域のお客様や、県外や国外からの観光客など利用者の誰もがわかりやすい行先表示・案内表示の整備を推進するとともに、情報発信の強化に取り組めます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
わかりやすい行先表示・案内	拡充	主要な行先を番号で表示する制度の導入など、地域のお客様や国内外のお客様の誰もがわかりやすい行先表示・案内表示の整備を推進
液晶運賃表示器の導入	拡充	高齢者や外国人のお客様の利便性向上のため、わかりやすく多言語化表示が可能な液晶運賃表示器を導入
ICTを活用した外国人観光客への対応強化	新規 (H30)	通訳ソフトを内蔵したタブレットの導入などにより、ターミナル窓口における外国人観光客のお客様への対応を強化
ホームページ刷新等による情報発信の強化	拡充	お客様が必要な情報を得やすいよう、スマートフォン等での乗継検索サービスの提供などホームページ機能の拡充やオープンデータ化による情報発信の強化を実施
地域別時刻表や観光施設等を表示した路線図作成	継続	わかりやすい地域別の時刻表の作成や、路線図に観光施設等のランドマークを表示することで、利便性の向上に向けた取組を実施
バス停やターミナル等のインフォメーション機能の強化	拡充	観光地のバス停やターミナル等のインフォメーション機能を強化し、今まで以上にバスを利用しやすい環境を整備

(液晶運賃表示器※イメージ)



重点施策 3

快適な利用環境の提供

国内外から観光で訪れるお客様の利便性向上を図るため、多言語化やバス車両へのWi-Fi環境等の整備に取り組めます。また、お客様にバスを快適にお待ちいただけるよう、バス停の上屋の設置・更新を推進します。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
多言語化の推進	拡充	国外から本県を訪れる観光客の利便性向上のため、行先表示や券売機、ホームページなどの多言語化を推進
Wi-Fi環境の整備	拡充	現在整備済みのリムジン車両に加え、貸切車両等へのWi-Fi環境を整備
高速車両の車内コンセントの設置	継続	車内での利便性向上を図るため、高速車両への車内コンセント設置を促進
バス停上屋の設置・更新	継続	お客様にバスを快適にお待ちいただけるようバス停の上屋の設置・更新を推進

III 具体的な取組施策

重点施策 4

接客・接客サービス向上に向けた取組

職員一人ひとりがお客様に親切で丁寧な対応を行うよう接客・接客サービスの向上に取り組めます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
接客・接客研修及びマナー講座の実施	新規 (H30)	乗務員の接客・接客サービスの向上に向け、外部講師による接客・接客研修やマナー講座を実施
県営バスドライバーズコンテストの実施(再掲)	新規 (H30)	乗務員の接客スキルの向上を図るため、コンテスト形式で運転技術及び接客面での評価を実施
車いす介護コンテスト等の充実(再掲)	拡充	乗務員の車いす乗車技術の向上を目的として実施している車いす介護コンテストに加え、障がい者のお客様に安心して乗車いただけるよう関係団体と連携しながらバスに乗車しやすい環境づくりを推進

III 具体的な取組施策

3 観光振興への貢献及び地域のまちづくりと連携した事業推進

「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産登録を見据え、交流人口の拡大を通じた観光振興への貢献を図るとともに、地域のまちづくりと連携した事業推進に取り組みます。

1 交流人口の拡大を通じた観光振興への貢献

国内外から本県を訪れるお客様の交通手段を確保することにより、交流人口の拡大を通じた観光振興への貢献を図ります。

重点施策 1 県外高速や貸切事業等を通じた交流人口の拡大

本県と九州5県を結ぶ県外高速や貸切事業等を通じた交流人口の拡大を図ります。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
県外高速の実施	継続	本県と九州5県(熊本線、北九州線、大分線、宮崎線、鹿児島線)を結ぶ高速事業について、学生の帰省時のPRや共同運行会社と連携しイベントに合わせたPR等の実施による利用促進を実施
貸切事業の実施	拡充	本県観光部局や関係団体との連携を強化するとともに、Wi-Fi環境の整備などサービス向上の取組により、県内最多のバスガイドを活かした本県への修学旅行への対応をはじめ、クルーズ船やインバウンド、世界遺産登録等に伴う県内外や国外からの交流人口増加に適切に対応
県営バス観光(株)とのタイアップによる企画ツアーの造成	拡充	子会社の県営バス観光と連携し、日本遺産をはじめ県内の魅力発見につながるツアーの造成に加え、スポーツツーリズムやユニバーサルツーリズムの検討など交流人口のさらなる拡大に向けた取組を実施

重点施策 2 観光地を周遊する観光バスの運行

「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産登録を見据え、国内外から本県を訪れる観光客の利便性向上を図るため、長崎市内の観光地を周遊する観光バスの運行に向けた検討を進めます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
観光地を周遊する観光バスの実施	新規 (H30)	国内外からの本県への観光客の利便性向上を図るため、長崎市内の観光地を周遊する観光バスの運行に向けた検討を実施

III 具体的な取組施策

重点施策 3

誰もがわかりやすい行先表示・案内サービスの充実（再掲）

国内外から本県を訪れる観光客など利用されるお客様の誰もがわかりやすい行先表示・案内表示の整備に取り組みます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
わかりやすい行先表示・案内	拡充	地域のお客様や国内外のお客様の誰もがわかりやすい行先表示・案内表示の整備を推進するため、主要な行先を番号で表示する制度の導入を実施
液晶運賃表示器の導入	拡充	高齢者や外国人のお客様の利便性向上のため、わかりやすく多言語化表示が可能な液晶運賃表示器を導入
ICTを活用した外国人観光客への対応強化	新規 (H30)	通訳ソフトを内蔵したタブレットの導入などにより、外国人観光客のお客様への対応を強化
ホームページ刷新等による情報発信の強化	拡充	お客様が必要な情報を得やすいよう、スマートフォン等での乗継検索サービスの提供などホームページ機能の拡充や、オープンデータ化による情報発信の強化を実施
地域別時刻表や観光施設等を表示した路線図作成	継続	わかりやすい地域別の時刻表の作成や、路線図に観光施設等のランドマークを表示することで利便性の向上に向けた取組を実施
バス停やターミナル等のインフォメーション機能の強化	拡充	観光地のバス停やターミナル等のインフォメーション機能を強化し、今まで以上にバスを利用しやすい環境を整備

2 地域のまちづくりと連携した情報発信と地域貢献

バスの利用促進と地域貢献を図るため、地域のまちづくりと連携した情報発信などに取り組みます。

重点施策 1

地元自治体との連携などを通じた地域での存在感の向上

地元自治体との連携を強化するとともに、地域イベント等への積極的な参加を通じ、バスの利用促進と地域での存在感の向上を図ります。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
地元自治体との連携強化	拡充	各自治体の観光戦略等と連携した取組を推進 ・諫早市観光 PR ラッピングバス(H29): 高速バス「りんどう号」(長崎～熊本間)の車体に市の観光施設や物産などをラッピング
地域イベント等への参加	継続	地域イベント等への参加を通じて将来的なバスの利用促進につなげるとともに、地域での存在感の向上に向けた取組を実施

(地域イベントへの参加)



III 具体的な取組施策

重点施策 2

地域の観光情報と連携した広報活動による交流人口の拡大

バスの利用促進と地域の活性化を図るため、地域の観光情報と連携した広報活動に取り組みます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
おでかけマップなど地域観光情報と連携した広報	継続	ローカル線にスポットをあてて地域の魅力を紹介する「県営バス de おでかけ MAP」や雲仙線PRパンフレットなどの作成により、地域の観光情報と連携した広報活動を実施

(県営バス de おでかけ MAP)



(雲仙線 PR パンフレット)

UNZEN・OBAMA
NAGASAKI KEN-EI BUS
SINCE 1934

観光地「雲仙・小浜」の歴史とともに。

長崎県営バスは、昭和9年3月に雲仙が日本で最初の国立公園に指定されたのを機会に、観光地雲仙の旅客輸送手段として設立された。年間3千万人を超える観光客が訪れる、日本有数の観光都市。長崎県営バスでは、九州の各都市を結ぶ高速バスや全国各地からの修学旅行生に対応する貸切バスを運行し本県の観光振興に貢献しています。

福岡ー長崎 『九州号』

4枚回数券 1枚あたり **2,058円** (税別)

※九州号の予約は下記の予約センターまで。
長崎高速バス予約センター 095-823-6155 0120-489-939

長崎ー雲仙 長崎ー小浜

長崎ー雲仙 往復券 1枚あたり **1,620円** (税別)

長崎ー小浜 往復券 1枚あたり **1,305円** (税別)

※往復券は長崎バスセンターにて予約・購入ください。
(購入は長崎バスセンターのみ)

九州の各都市と長崎を結ぶ高速バス

路線	所要時間	4枚回数券 1枚あたり	往復券 1枚あたり
福岡 (九州行バス)	所要時間 2時間7分(往復)	2,058円 (税別)	1,620円 (税別)
北九州 出島号	所要時間 3時間8分	3,085円 (税別)	2,460円 (税別)
熊本	所要時間 3時間45分	2,825円 (税別)	2,260円 (税別)
大分	所要時間 3時間57分	4,165円 (税別)	3,330円 (税別)
鹿児島 ランク号	所要時間 日約34分	5,140円 (税別)	4,110円 (税別)
宮崎 ブルーロマン号	所要時間 日約33分	5,140円 (税別)	4,110円 (税別)

※所要時間は、運送状況や時間帯によって異なる場合があります。

九州の各都市と長崎を結ぶ高速バス **UNZEN**

路線	所要時間	4枚回数券 1枚あたり
長崎ー大分	2時間15分	12,000円
長崎ー熊本	2時間15分	10,000円
長崎ー鹿児島	2時間15分	8,000円

※ご利用方法や乗降順序等については、詳細は予約センターにお問い合せください。

●高速バスのご予約は下記の予約センターまで。

長崎高速バス予約センター 095-823-6155 九州高速バス予約センター 0120-489-939 (092-734-2727)

III 具体的な取組施策

4 経営基盤の確保・強化

厳しい経営環境の中にあっても、県営バスが将来にわたり地域の皆様の生活交通を支えることができるよう安定した経営基盤を確保するため、さらなる経営改善に取り組みます。

1 事業基盤の充実・強化

バスの運行に必要な不可欠な人材の確保・育成や営業所の計画的な整備など、事業基盤の充実・強化を図ります。

重点施策 1 安定的な人材の確保・育成

大型二種免許未取得者に対する免許取得資金貸与制度の活用や情報発信の強化、働きやすい職場環境の整備などにより、安定的な人材の確保に努めます。また、目標管理による人事評価制度や、職員の創意工夫を活かし経営の参画意識の醸成を図る職員提案制度などを通じ、組織の活性化と人材育成に取り組みます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
大型二種免許取得資金貸与制度	継続	大型二種免許取得資金の貸与制度を実施することにより、免許未取得者も含めた安定的な人材の確保を実施
地域創生人材育成事業	継続	国の競争的資金を活用し、新規運転士の採用と企業内訓練による人材の確保を実施(~H30)

重点施策 2 車両及び営業所の計画的な更新・整備

平成 28 年 7 月に策定した「交通局施設等の維持管理・更新計画」に基づき、車両や営業所などバスの運行に不可欠な施設の計画的更新・整備に取り組みます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
車両・営業所の計画的な更新・整備	新規	中古車両の経済性を考慮しながら、車両の計画的な更新を行うとともに、事業基盤である営業所のうち、老朽化している矢上営業所等の更新・整備を実施

重点施策 3 コンプライアンスのさらなる徹底

研修制度の充実やコンプライアンス対策本部会議における取組を通じ、運行や公金の取り扱いに対する職員の意識向上など、コンプライアンスのさらなる徹底を図ります。

III 具体的な取組施策

2 増収・増客による収入の確保

効率的かつ持続可能な事業運営を実施していくため、お客様ニーズや地域特性をふまえたきめ細かなダイヤ編成などにより増収・増客による収入の確保を図ります。

重点施策 1 都市間輸送のさらなる強化

県営バスの路線特性を活かし、諫早市や大村市、佐世保市、雲仙市と長崎市を結ぶ都市間輸送について、需要動向や地域のまちづくりにあわせた運行経路の変更や増便などさらなる強化に取り組みます。

＜主な取組＞

項目	区分	取組の内容
高速シャトルバスの増便	拡充	需要動向や地域のまちづくりにあわせた高速シャトルバスの増便を実施
利用者への情報発信の強化	拡充	高速シャトルバス専用メール配信サービス「シャトル info」を通じた運行情報やイベント情報等の発信を強化
雲仙線等のPR強化やWi-Fi設備の設置	新規 (H30)	地域と連携した雲仙線等のPRを強化するとともに、外国人観光客等の利便性向上を図るため、Wi-Fi設備の設置を実施

(専用メール配信サービス「シャトル info」)



(西陵高校放送部による雲仙線車内アナウンス)



重点施策 2 需要動向等を踏まえた効率的・効果的なダイヤ編成

ICカードの利用データ等を最大限に分析・活用し、お客様ニーズや地域特性、需要動向等を踏まえた効率的・効果的なダイヤ編成に取り組みます。また、大規模施設や住宅等の地域の開発状況に合わせた路線の再編・強化に取り組みます。

＜主な取組＞

項目	区分	取組の内容
需要動向等を踏まえた効率的・効果的なダイヤ編成	継続	需要動向等を踏まえた効率的・効果的なダイヤ編成・強化への取組を実施

III 具体的な取組施策

重点施策 3

戦略的な営業・広報活動の推進

お客様に身近な県営バスとしてさらなる信頼を確保し増客に繋げていくため、地域特性をふまえたチラシのポスティングや地域イベントと連携したPRの実施など、戦略的な営業・広報活動を推進します。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
地域イベントと連携したPRによる利用促進	拡充	地域のイベントと連動した高速シャトルバスや、共同運行事業者と連携した県外高速のPRなどによる利用促進を実施
将来の利用促進に向けた取組	拡充	「夏休みこども定期券」や親子連れを対象とした「お仕事体験」など将来のバス利用促進に向けた取組を実施
SNSを活用した情報発信の強化	新規 (H30)	SNSを活用し、県営バスガイドによる隠れた名所の紹介など、一人でも多くの観光客の方に本県を訪れていただくための取組を実施

重点施策 4

需要動向やお客様ニーズを踏まえた貸切事業の強化

東京案内所を活かした積極的な営業活動の展開や、中型・小型車両などお客様のニーズを踏まえた運行体制を確保するとともに、地域のお客様や国内外からのお客様の利便性向上に向けた取組を通じ、貸切事業の受注拡大を図ります。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
貸切事業の強化	拡充	Wi-Fi設備の設置によるインバウンド対応の強化や、県内最多のバスガイドを活かした修学旅行の誘致活動を強化するとともに、需要動向やお客様ニーズに対応した運行体制の確保による貸切受注の拡大に向けた取組を実施

重点施策 5

高速路線の利用者拡大

ターミナルにおける案内機能の強化やこれまで以上に快適にご利用いただける環境を整備するとともに、SUNQパスの対象路線拡大や、県外高速車両への車内コンセントの設置、共同運行会社と連携したPR、学生の帰省時にあわせたPRの実施などにより高速路線の利用者拡大を図ります。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
SUNQパスの対象路線拡大による利用者確保	新規 (H30)	宮崎線、鹿児島線をSUNQパスの対象路線として拡大し、国内外のお客様の利用者の増加に向けた取組を実施
効果的なPRによる利用促進	継続	イベント等と連携したPRや学生の帰省時にあわせたPRの実施などによる利用者拡大への取組を実施

III 具体的な取組施策

重点施策 6 広告事業の積極的な展開

デジタルサイネージ広告の拡大、ホームページのリニューアルによる広告掲載などによる広告収入の確保に取り組みます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
デジタルサイネージ広告の拡大	拡充	新ターミナル建設等の機会をとらえ、デジタルサイネージ広告等の拡大への取組を実施
県営バスオリジナルグッズの作成・販売	拡充	お客様に県営バスに親しみをもってもらえるよう県営バスのオリジナルグッズを作成・販売
ホームページのリニューアルによる広告掲載強化	新規 (H30)	ホームページのリニューアルを通じた広告掲載数の増加による収入確保
ラッピングバスなど車両広告の確保	継続	諫早市観光 PR ラッピングバス(H29)など車両を有効活用した広告収入の確保への取組を実施

(県営バスオリジナルグッズ)



3 資産活用による収入の確保

県営バスが有する資産の有効活用により、長期的・安定的な収入の確保を図ります。

重点施策 1 ターミナル跡地等の県営バス資産の有効活用

新ターミナルやターミナル移転後の跡地を含めた資産の有効活用など適切なファシリティマネジメントによる収入確保に取り組みます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
新ターミナルの有効活用による収入確保	新規	新たな長崎・諫早ターミナルを有効に活用した収入確保の取組を実施
自動販売機の入札実施	継続	ターミナル等に設置している自動販売機の入札実施による収入確保を実施
現ターミナル跡地の有効活用	検討中	長崎・諫早の現ターミナル跡地の有効活用策を検討
駐車場事業の拡大	継続	駐車場事業の拡大による安定的な収入確保を実施
遊休資産の売却	継続	県営バスが有する土地などの遊休資産の売却により収入を確保

III 具体的な取組施策

4 行政との適切な役割分担を通じた公的支援の確保

地元自治体と十分に連携を図りながら、バス事業者の役割及び行政の役割を明確にしたうえで公的支援による収入の確保を図ります。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
行政との適切な役割分担を通じた公的支援の確保	継続	路線特性に応じた行政との適切な役割分担をふまえ、公的支援による収入を確保

<行政とバス事業者との役割分担に係る考え方>

- 人口減少や少子高齢化が進展する中、持続可能な地域公共交通網の整備を図るため、国や県、市町村と交通事業者等が適切な役割分担の下に協力し、面的な公共交通ネットワークを構築していくことが重要となります。

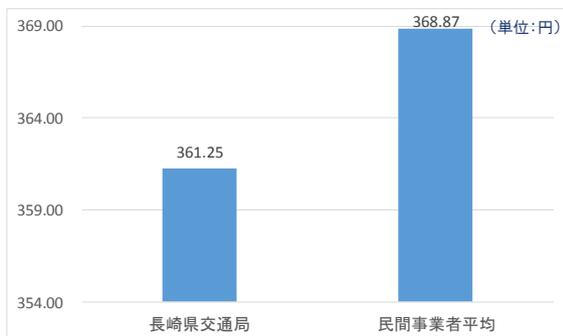
【図 11 路線維持に係る基本的な役割分担と財政措置】

路線区分	路線維持の主体
広域的・幹線的な路線	国・県が協調して維持
複数市町村に跨る路線	県・市町村が協調して維持
一市町村内みの路線	市町村の責務により維持

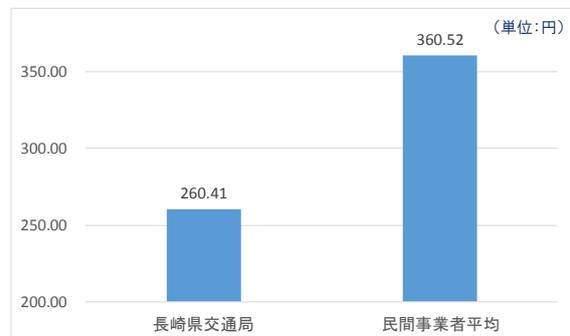
※地方公共団体によるバス路線維持のための経費については、特別交付税により措置(8割)

- 県営バスは、地域生活交通を守る交通事業者として、可能な限りコスト縮減等の経営努力に取り組んでいますが、将来にわたり持続可能な交通網を確保していくためには、バス事業者の努力により確保していく路線、行政が政策的に維持していく路線、より小規模なデマンドタクシー等により維持していく路線など、地域の交通網のあり方について、行政との適切な役割分担が必要不可欠です。

【図 12 走行キロ当たりの運送原価の比較 (H28)】



【図 13 走行キロ当たりの収入の比較 (H28)】



- 地元行政との役割分担をふまえた補助スキームを構築したうえで、県営バスはさらなる効率的な運行に取り組みながら、行政と連携して地域の生活路線の維持を図ります。

III 具体的な取組施策

補助金スキーム

① 路線区分の考え方

運行路線を平均乗車密度により「a路線（平均乗車密度5人以上）」と「b路線（平均乗車密度5人未満）」に区分し、a路線については、「バス事業者と行政が連携して確保する路線」とし、b路線については「行政が政策的に確保する路線」と位置づけることで、バス事業者及び行政が適切に役割分担を行い、路線の確保を図るもの。

a路線（平均乗車密度5人以上）・・・ バス事業者と行政が連携して維持する路線

b路線（　　　　　"　　　　　5人未満）・・・ 行政負担により政策的に確保する路線

② 算定基準

a路線　・・・　交付額　＝　（経常費用 × 補助率（90%））－ 経常収益

b路線　・・・　交付額　＝　　経常費用　－ 経常収益

5 さらなるコスト縮減への取組

入札による電気料金の縮減やICT・IOT等を活用した業務効率化などさらなるコスト縮減に取り組みます。

<主な取組>

項目	区分	取組の内容
入札による電気料金の縮減	新規 (H30)	本局庁舎及び営業所等に係る電力供給会社を入札により決定し、電気料金を縮減
ICT・IOT等を活用した業務効率化	新規 (H30～)	バス部品管理システムの構築などICT・IOTの活用を図るとともに、RPA(ロボティック・プロセス・オートメーション)の推進による管理部門を含めた業務効率化によるコスト縮減を実施
ターミナル窓口業務の効率化	新規 (H31)	新ターミナルへの機能移転を見据えた業務集約による窓口業務の効率化

※ ICT：「Information Communication Technology」の略で「情報伝達技術」を表しており、コンピューターやインターネットの技術を活用するシステムのこと。

IOT：「Internet of Things」の略で「モノのインターネット」を表しており、インターネットとモノの繋がりを活用するシステムのこと。

RPA：「Robotic Process Automation」の略で「ロボットによる業務自動化」を表しており、これまで人手で行っていた業務をAI等の技術の活用により自動化するもの。

IV 計画期間中の収支見通し

本計画における事業展開をふまえた計画期間中の収支見通しは、次のとおりです。
 経営の健全性を維持しながら、輸送の安全性の確保とお客様の利便性向上に取り組み、
 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。

●今後の収支見通し（H30～H39）

（単位：百万円）

区 分	H29	前期計画期間					後期計画期間				
		H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39
1 営業収益	5,143	5,161	5,202	5,243	5,306	5,274	5,265	5,256	5,247	5,238	5,229
(1)運輸収入	4,800	4,810	4,850	4,889	4,950	4,945	4,937	4,929	4,920	4,912	4,904
乗合	3,183	3,178	3,202	3,226	3,287	3,282	3,274	3,265	3,257	3,249	3,241
高速	496	501	505	510	510	510	510	510	510	510	510
貸切	1,121	1,132	1,143	1,153	1,153	1,153	1,153	1,153	1,153	1,153	1,153
(2)その他	343	350	352	354	355	329	328	327	327	326	325
2 営業外収益	900	891	894	821	856	859	858	855	852	851	849
うち路線補助金	492	504	505	500	500	500	500	500	499	499	497
うち他会計補助金	226	216	219	219	217	216	215	215	214	215	215
3 特別利益	802	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
収 入 計 (A)	6,845	6,052	6,096	6,064	6,162	6,133	6,123	6,111	6,099	6,089	6,078
1 営業費用	5,787	5,808	5,821	5,765	5,856	5,828	5,815	5,803	5,791	5,785	5,767
(1)人件費	2,998	2,981	3,010	2,970	2,951	2,930	2,930	2,921	2,915	2,926	2,927
(2)経費	2,372	2,337	2,336	2,325	2,353	2,320	2,299	2,296	2,293	2,291	2,287
(3)減価償却費	417	490	475	470	551	577	586	586	584	568	554
2 営業外費用	191	201	191	155	216	252	242	244	240	252	242
3 特別損失	11	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
支 出 計 (B)	5,989	6,012	6,015	5,923	6,075	6,083	6,060	6,050	6,034	6,040	6,012
収支差引(税込)(A-B)	856	40	81	141	87	50	63	61	65	49	66
収支差引(税抜)	804	2	5	5	7	5	6	6	6	4	10

※収入及び費用の金額は全て消費税込みの数値

※後期計画期間の数値は前期計画見直し時に再度精査を実施

◎附表（計画期間中の主な投資事業）

計画期間中の主な投資事業については、次のとおりです。

投資財源については、補助事業や公営企業債の活用により、資金需要の平準化及び財政負担の分散・軽減を図ります。

（単位：百万円）

事業名	事業期間	H30以降の 事業費見込	本文記載 箇所
液晶運賃モニター導入費	H29～34	131	19ページ 22ページ
n i m o c a（ニモカ）導入費	H32	523	18ページ
新諫早ターミナル建設事業費	H30～32	131	14ページ
新長崎ターミナル建設事業費	H30～33	846	14ページ
矢上営業所建替事業費	H34	79	24ページ
大村営業所建替事業費	H38	102	24ページ
車両購入費	H30～39	年3～4億円	24ページ
長崎及び諫早ターミナル跡地活用事業費	安定的な収入源として活用するため、 内容や時期等について十分に精査・検 討のうえ実施		27ページ