

## 平成29年度 第3回公社等経営評価委員会 議事要旨

1 日 時 平成29年10月30日（月）9：30～11：40

2 場 所 兵庫県庁2号館2階参与員室

### 3 出席者

- (1) 委 員 佐竹委員長、中尾委員、中西委員、前田委員、吉田委員
- (2) 兵庫県 企画財政局長、財政課長、資金財産室長、人事課長、新行政課長

### 4 議事要旨

#### (1) 兵庫県道路公社ヒアリング

公社及び県関係課から、播但連絡道路の利用促進及び公社機能を代替することができる他の機関の状況や県財政への影響も踏まえた今後のあり方の検討状況等について説明後、委員との質疑応答を実施。委員からの主な意見は次のとおり。

※「→」は公社及び県関係課による回答を指す

#### ① 播但連絡道路の利用促進について

- 利用促進に向けた取組みの効果の検証は行っているのか。
  - 平日上限料金導入による効果については速報値を出しているが、それ以外は主にこれからの取組みであり、今後検証する。1日乗り放題観光パス等については、ETCが普及するなか、紙媒体で提示する不便性もあり利用低調のため、28年度で事業は終了した。来年度はネクスコの乗り放題パスへの参画を検討している。
- PRの手法について、JAFが発行する雑誌への掲載など、JAFと何らかの連携は実施しているのか。
  - これまでは実施していない。公社単独のPRも限界があるため、銀の馬車道・鉾石の道の日本遺産認定や神河町スキー場のオープンなども絡めて、特に阪神間、大阪方面へ向けて、JAFとの連携も含め、沿線の観光協会や市町、県民局と一緒に頑張って効果的にPRしたい。
- 平日上限料金導入による社会実験について、平日と休日とでは利用者層が異なると思うが、休日に導入しない理由は何か。
  - 休日については、すでに料金を3割引きしており、全線利用の場合は4割引きしている。平日については、これまで通勤時間帯の割引のみであったため、今回、終日割引という形で強化を図った。

- 休日に利用しているが、割引されていることを知らなかった。料金所で割引きされていることを示すことでPR効果がある。
  - 現状、割引後の料金表示が出来ておらず、利用者にとって割引を実感しづらい状況にあるので、改良していきたい。

## ② 収支見込みについて

- 年度ごとの管理事業費の考え方の根拠と平成35年度以降黒字化する要因は。
  - 西宮北道路や遠阪トンネルの移管により、移管後はそれぞれの管理事業費が不要となる。30年度から32年度までは、ETCサーバーの更新費用を計上している。黒字化の要因は、支出のうち償還金が減少するからである。

## ③ 今後のあり方等の検討について

- 中長期的に検討するとあるが、時期的に何年度あたりを目処と考えているのか。
  - 少なくとも播但連絡道路の償還期間である平成44年度まで。なお、開通からすでに44年経過し、今後、大規模修繕が発生する見込みである。償還期間の延長の可能性も含め、どう対応していくべきか、公社が管理するメリット・デメリットについても考慮し検討したい。
- 大規模修繕について、今後どのような対応が必要か目処はついているのか。
  - 現在、建造物の点検を実施し、長寿命化計画を策定しているところである。28年度までの点検結果では、5年以内に何らかの補修が必要な橋梁は12箇所で約30億円程度を見込んでいる。早急に長寿命化計画を策定し、対応を検討したい。
- 県やネクスコへ移管した場合、県の負担が増える、または料金が上がり利用者の理解が得られないという状況では、移管ではなく公社存続で考えているのか。
  - 県財政への影響も考えた場合、長寿命化計画も含めると、基本的には公社を存続し、県の一般財源を使わず料金収入で対応する方がよいのではと考えている。
- 公社の今後のあり方については、県が管理する場合とネクスコに移管する場合のメリット・デメリット、公社で実施する場合のメリット・デメリットをもう少し比較分析し、方向性を出すよう検討すべき。

## (2) 兵庫県住宅供給公社ヒアリング

公社及び県関係課から、収支改善の取組み及び公的セクターとしての役割を踏まえた公社の中長期的なあり方について説明後、委員との質疑応答を実施。委員からの主な意見は次のとおり。

※「→」は公社及び県関係課による回答を指す

### ① 分譲宅地の早期処分について

- 未分譲宅地が残る和田山弥生が丘と北淡ウイズタウンについて、いつから分譲しているのか。県内外の人口流動などを考えた上で設計しているのか。
  - いずれも平成10年から分譲している。どちらも地元市町からの要請により事業化したものである。和田山については、世帯分離や人口定着を図るために和田山町から要望があったもので、北淡については、震災復興事業の区画整理に伴う移転の受け皿住宅地として要望があったが、見込んだほどの移転者が出なかった。現在は、世帯分離のニーズ、別荘感覚で買われる方のニーズを何とか捉えて少しずつ分譲しているという状況にある。
- 分譲開始から20年ほど経過し、時価がかなり低下していると思うが、どのように対応しているのか。
  - 販売価格の市場に即して一定の見直しを行っているところであるが、実際に処分した段階で、簿価価格との差を売却損で落とす方法をとっている。

### ② 団地再生について

- 明舞団地の再生について、以前、県立大学と連携して活性化の取組みを手伝ったことがある。その後、様々な取組みをされているようだが、どのような成果をあげているのか。
  - ソフト面については、高齢化が進んだコミュニティの再生を図り、今では住民によるイベントが非常に増えている。ハード面については、今、商業施設のリニューアルや県営住宅の建て替え等を進めている。

### ③ 今後のあり方の検討について

- 公社賃貸住宅のある地域は限定されており、県全体で考えた際、住宅セーフティネットを住宅供給公社だけが担うという形でいいのか。県施策の一環として、地域的な平等や機会均等といった問題もあるため、別の方法でも対応すべきである。
- 公社の必要性について検討する際、住宅セーフティネットについては、もちろん重要な点であるが、公社を解散・民営化する場合、最後に問題になるのは現に住んでいる入居者になると思う。
  - もし解散民営化となると、入居者の意に反する引っ越しや家賃の上昇が懸念されるなど、既入居者の居住の安定確保に影響が出る。
- 結論として、公社の解散または民営化はできないということか。
  - 全国的に賃貸住宅の戸数の多い公社が解散した例がなく、困難と考えている。
- 既入居者のことを考えると、基本的には、あえて解散する必要はないと考える。公社を存続するにあたって、解散した場合の問題点や住宅セーフティネットとしての役割をしっかりと整理すべきである。

### (3) 新西宮ヨットハーバー（株）ヒアリング

公社及び県関係課から、借入金の解消に向けた取組状況及び県関与のあり方の検討状況について説明後、委員との質疑応答を実施。委員からの主な意見は次のとおり。

※「→」は公社及び県関係課による回答を指す

#### ① 経営状況について

- 艇置数が回復した要因は、全国的な傾向に比例したものなのか。独自の取組みや努力によるものではないのか。
  - 全国的な下げ止まりに加え、施設をリニューアルし、それをPRしたことで、艇置数の増につながったと考えている。
- 28年度艇置数は新規が37隻で解約が36隻だが、毎年これぐらい流動的なのか。
  - 毎年、全体の1割程度の増減が生じている。高齢化で手放す人などが解約している。
- 兵庫県以外に県が関与しているヨットハーバーやマリーナはあるのか。
  - いずみさの関空マリーナ、広島観音マリーナ、長崎サンセットマリーナ、宜野湾港マリーナなど、府県が関与している事例はある。
- 大阪湾内の他のマリーナとの競合状況はどうか。競合するマリーナがある中で、新西宮ヨットハーバーの特徴をどう考えているか。
  - 競合は一応落ち着いており、現状では併存共存状態にある。現在、当社ではSサイズの小型ヨットを100隻ほど艇置しているが、価格自体も100万円や200万円で、艇置料も年間20万円以下であり、ターゲットが富裕層だけではないというのが特色である。

#### ② 累積損失の縮減や減資に向けた検討状況について

- ここ2、3年の間に大企業の子会社などで税負担を少なくする目的で減資を行うケースが多く見受けられる。特に資本金1億円以下であれば税務上のメリットは大きい。

#### ③ 民間企業が主体となった経営体制の移行

- 県の持ち株を現時点で一般企業に売却し、民営化するのは難しいか。やはり借入金の目処がついてから長期計画の中で判断するしかないのか。今の他の株主で引受けてくれるところはないのか。
  - 借入金の状況等を踏まえると現時点での持ち株の売却は難しい。今の株主についても、これまでの経緯等から引受けてもらうのは難しいと考える。