

令和4年11月定例会 県土整備委員会（事前）

令和4年11月21日（月）

〔委員会の概要 県土整備部関係〕

福山委員長

休憩前に引き続き、委員会を開会いたします。（10時41分）

これより県土整備部関係の調査を行います。

この際、県土整備部関係の11月定例会提出予定議案等について理事者側から説明を願うとともに、報告事項があればこれを受けることにいたします。

【提出予定議案等】（説明資料（その2）、資料1）

- 議案第9号 徳島県県土整備関係手数料条例の一部改正について
- 議案第11号 由岐大西線緊急地方道路整備工事色面トンネルの請負契約の変更請負契約について
- 議案第12号 一般国道438号道路改築工事一ノ瀬トンネルの請負契約について
- 議案第13号 日和佐小野線緊急地方道路整備工事恵比須浜トンネルの請負契約について
- 議案第27号 徳島県富田浜第一駐車場等の指定管理者の指定について
- 議案第28号 新浜町団地県営住宅の指定管理者の指定について
- 議案第30号 県道の廃止について
- 報告第1号 訴えの提起に係る専決処分の報告について
- 報告第3号 損害賠償（道路事故）の額の決定及び和解に係る専決処分の報告について

【報告事項】

- 大鳴門橋自転車道の検討状況について（資料2）
- 阿佐海岸鉄道株式会社元専務の逮捕について

松野県土整備部長

それでは、今議会に提出を予定いたしております県土整備部関係の案件につきまして、御説明申し上げます。

お手元の県土整備委員会説明資料（その2）の目次を御覧ください。

御審議いただきます案件は、その他の議案等といたしまして、条例案、変更請負契約、請負契約、指定管理者の指定、県道の廃止及び専決処分の報告についてでございます。

それでは、資料の1ページを御覧ください。

その他の議案等でございます。

まず、（1）条例案でございます。

ア、徳島県県土整備関係手数料条例の一部を改正する条例案につきましては、都市の低炭素化の促進に関する法律施行規則などの一部が改正され、低炭素建築物新築等計画など

の認定の単位の一部が廃止されたことに伴い、所要の改正を行うものでございます。

2ページを御覧ください。

（2）変更請負契約でございます。

ア、由岐大西線緊急地方道路整備工事色面トンネルの請負契約に係る変更請負契約でございますが、この工事につきましては、資料の理由欄にあるとおりでございます。労務単価の変更に伴う契約金額の変更の御承認をお願いするものでございます。

3ページを御覧ください。

このページから4ページにかけては、（3）請負契約でございます。

ア、一般国道438号道路改築工事一ノ瀬トンネル及び4ページにございますイ、日和佐小野線緊急地方道路整備工事恵比須浜トンネルに係る請負契約につきましては、一般競争入札により、それぞれ資料に記載の共同企業体が落札いたしております。御承認をお願いするものでございます。

5ページを御覧ください。

（4）指定管理者の指定についてでございます。

この度、指定管理者を更新する都市計画課所管のア、徳島県富田浜第一駐車場等につきまして、候補者の選定を行った結果、株式会社バルを指定管理者として指定するものでございます。施設の指定の期間につきましては、令和5年4月1日から令和10年3月31日までの5年間となっております。なお、選定結果等につきましては、資料（その1）にございますので、御参照いただければと思います。

続きまして、住宅課所管のイ、新浜町団地県営住宅でございます。

これにつきましては、令和4年3月9日に議決を頂きました徳島県新浜町団地県営住宅の建替等事業の特定事業契約に基づく管理運営につきまして、亀井組グループを指定管理者として指定するものでございます。

また、指定の期間につきましては、PFI事業と合わせ令和5年3月1日から令和20年3月31日までとなっております。

6ページを御覧ください。

（5）県道の廃止についてでございます。新野停車場線が阿南市に移管されるに伴う手続でございます。

7ページを御覧ください。

このページから8ページにかけては、（6）専決処分の報告についてでございます。

まず、7ページにつきましてア、訴えの提起に係る専決処分の報告といたしまして、県営住宅の家屋等の明渡し及び家賃、損害金の支払請求に係る訴えの提起に関し、1件専決処分を行ったものでございます。

8ページを御覧ください。

イ、道路事故の損害賠償額の決定及び和解に係る専決処分の報告といたしまして、美馬市地内の国道193号などで発生しました道路事故8件につきまして、それぞれ記載の賠償金額で和解が成立しましたので、専決処分を行ったものでございます。

以上で、提出を予定しております案件の説明を終わらせていただきます。

続きまして、2点、御報告させていただきたいと思っております。

資料（その2）を御覧ください。

第1点目といたしまして、大鳴門橋自転車道の検討状況について申し上げます。

大鳴門橋自転車道の設置実現に向けまして、平成30年5月に徳島、兵庫両県と本州四国連絡高速道路株式会社による基本協定を締結し、検討を進めてまいりました。

その結果、本年10月に自転車道の配置や構造など、技術的な課題の解消に一定のめどが立ったことから、管理運営や魅力向上などのソフト面の検討を開始することとし、去る10月24日に徳島県自転車活用検討委員会を開催いたしました。

委員の皆様からは大きな期待が寄せられるとともに安全確保のルールづくり、サイクリストの受入施設やアプローチ橋の充実など、様々な御意見を頂戴したところでございます。

今後とも、大鳴門橋自転車道の来年度の事業着手を見据え、引き続き、兵庫県や本州四国連絡高速道路株式会社と連携し、技術面やソフト面の検討にしっかりと取り組んでまいります。

第2点目でございます。

資料はございませんけれども、阿佐海岸鉄道株式会社元専務の逮捕についてでございます。

阿佐海岸鉄道株式会社において本年5月に採用し、その後役員昇格した元専務が、採用前に自身が営んでいた広告会社の業務に絡み、偽造有印公文書行使・詐欺容疑で10月19日に逮捕され、また、11月15日に別の案件で再逮捕されています。

鉄道事業法におきましては、役員が破産手続中である場合、鉄道事業許可の欠格事由に該当するため、本人に破産手続中であることを確認した10月27日の翌日である10月28日に取締役会を開催して、元専務の解職、辞任手続を行い、速やかに同法に抵触する状態を解消したところでございます。

なお、11月1日には国土交通省鉄道局からは是正措置や再発防止策を求める警告書が会社宛てに発せられ、11月9日、同社が国に対し直接報告を行ったと承知しております。

去る11月14日には株主総会を開催し、常勤となる新たな取締役を選出して、新体制でのスタートを切ったという報告を受けております。同社は会社の信用回復、更なるDMVの利用促進に社員一丸となって邁進しているところであり、県としても、同社の取組をしっかりとバックアップしていきたいと考えております。

報告事項は以上でございます。

御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

福山委員長

以上で、説明等は終わりました。

これより質疑に入ります。

それでは、質疑をどうぞ。

岩丸委員

11月3日か11日付けの新聞において、ロシアのウクライナ侵攻や新型コロナウイルス

禍、また円安などの影響によって建設資材が大幅に高騰していることを受けて、県発注の公共事業において土木工事請負額が当初の契約より約1,870万円増額というような報道がありました。

公共工事では資材価格の変動時に請負金額を変更できる単品スライド条項があるわけですが、これまでの取組と実績はどうなっているか御説明願いたいと思います。

小津建設管理課長

ただいま、単品スライドの取組について御質問を頂きました。

現在、コロナ禍に加えまして長期化するウクライナ情勢、円安の影響などにより、急激な資材高騰が続いていることから、本県独自の取組を含めた対応策を講じておるところでございます。

具体的には、既に契約中の工事について、建設資材の変動額が一定程度を超えた場合、受注者から請負代金額の変更を請求することができる公共工事標準請負契約約款第26条、いわゆるスライド条項というものを適用いたしまして、本年4月から本県独自の取組としてスライドの請求期間の緩和であるとか、生コンクリートに限っては購入価格を採用できるようにするなど、弾力的な運用を図るとともに、本年7月からは国の新たな運用に合わせまして全ての資材を対象に購入価格を採用できることとし、この適切な運用について県発注機関はもとより市町村に対しても周知を行っておるところでございます。

また、単品スライドの今年度10月末までの実績といたしましては、県土整備部発注の工事におきましては、河川の護岸整備でありますとか、道路の改良工事などにおいて急激な価格上昇のあった生コンやアスファルトなどを対象に8件、1,831万円の増額を実施したところでございます。

また、施工中の工事におきましても、受注者から単品スライドの方法など、多く問合せを頂いておるところでございます。今後、件数や金額は増加していくものではないかと考えてございます。

岩丸委員

私も建設業界を経験しておりまして、このような急激な資材価格の高騰というのは大変危惧をしておるところでございます。

そんな中で、この7月からは全ての資材に購入価格を採用していただくというような拡大をされたというようなことで、非常に有り難いことではないかなと思いますし、10月末までの実績では生コン、アスファルトなど8件、1,831万円増額ということでございました。本当に今後ともしっかりと対応していただけたらと思います。

そこで、単品スライドのほか、資材高騰を適切に積算へ反映するための取組はどのようにされているのか。

小津建設管理課長

建設資材高騰のその他の取組といったところで御質問いただいております。

建設資材の単価につきましては、物価資料、いわゆる建設物価でありますとか、積算資料という出版物に基づき積算しておりまして、これまでの資材単価の改定は年2回実施し

ておりました。

このような中、急激な資材価格の上昇に対応するため、新たに契約する工事については、当初の設計金額に市場価格が適切に反映できるよう、本年10月から全ての資材を毎月調査することといたしまして、最新の単価が採用できるような運用改善を行ったところがあります。

岩丸委員

建設資材の単価の改定がこれまで年2回だったのが、この10月からは毎月調査して最新の単価が採用されるようになったということで、評価したいと思います。

各企業は資材の高騰によって大変苦しい状況に置かれているんじゃないかと思います。最新の市場取引価格を適切に積算に反映することが求められております。現在の社会情勢を踏まえると、今後も価格高騰は続くのではないかと思います。業界と連携を密にして、柔軟な対策と検討してほしいと思うのですが、いかがでしょうか。

小津建設管理課長

ただいま、今後の取組といったところで御質問いただきました。

先日、来年度の入札契約制度改正に向けまして、建設業協会や建設産業団体連合会と意見交換を行っております。この中でも資材高騰で厳しい状況である中、これまでの県の取組に対しては一定の評価を頂いたものと考えてございますが、引き続き柔軟な対応が求められているところでございます。

今後も社会情勢を踏まえますと一層の価格高騰が懸念されますので、10月から実施している資材単価の毎月調査の結果を最大限に生かし適正な積算金額となるよう、委員から頂いた御意見も踏まえまして、実効性の高い対策を引き続き検討してまいりたいと考えてございます。

岩丸委員

申し上げるまでもなく建設業界は県民生活の基盤となるインフラ整備、また維持管理はもとより地域の雇用創出など、経済を支える大きな役割を担っております。引き続き、今おっしゃっていただきましたが、より良い手法を様々な角度から検討していただきたいなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

黒崎委員

私のほうからは2点質問したいと思います。

大鳴門自転車橋の検討状況について御報告いただきました。しっかりと進めていただきたいと思っておりますが、大鳴門橋と本土を接続する部分で、アプローチ橋という話が出ております。特に鳴門公園というのはとても狭い場所なんです。人間が歩ける部分、あるいは車が走れる部分というのは共存しております、とても狭いところを皆さんが移動されるということでもございます。アプローチ橋というのは、私どもも十分必要だと考えておまして、これについての検討をしっかりといただきたいと思います。それには、地元の方との御相談も大事なんです、アプローチ橋をしっかり造っていただきたいと思います。

もう一つは、警察にも1回お会いしてお話も聞いたんですけれど、鳴門公園に今後自転車が入って来ることについて、狭いところでの人間との共有というのがあるんで、警察の皆さんも柔軟に対応していただきたいという話もいたしました。

このことについて少しお話があれば、聞かせていただきたいと思います。

山本高規格道路課道路企画担当室長

ただいま黒崎委員から、渦の道の出入口に架かりますアプローチ橋の充実ということで御質問いただきました。

渦の道の出入口につきましては、委員にお話しいただきましたとおり、県道から渦の道に1本、今、橋が架かっている状況でございます。こちらにつきましては、今、検討しております大鳴門橋自転車道の出入口を兼ねることになりますので、これまで御利用いただいている歩行者に加えまして、新たに自転車道を整備することになりますと、それを御利用いただくサイクリストの方の利用の増加も見込まれております。

こうしたことから安全性の向上でありますとか、利便性の確保を図る観点からも、渦の道の出入口に架かりますアプローチ橋の充実は我々も必要と考えているところでございます。

先ほど御報告いたしました10月24日の検討委員会でも、委員の方から御意見を頂いておりますし、今、黒崎委員から御提案を頂いたことを踏まえまして、渦の道にアクセスするためのアプローチ橋の充実につきましては、更なる検討を進めてまいりたいと考えております。

あと、公安委員会のお話で自転車と歩行者が入ってくるということで、公園の道が非常に狭く、また今一方通行で運用しているという状況がございます。こちらにつきましても、今後ソフト面の検討を様々なルールを含めてやっていく必要があると考えておりますので、引き続き管理者を含め、しっかり協議をしながら、より良い利用につながるように検討してまいりたいと思っております。

黒崎委員

特に観光客の内容でございますが、コロナの水際対策が大分緩くなったということもあるんで、インバウンドが今後ますます増えてくるだろうと思うんです。

別件でJALの支店長に1回お話を聞いたところ、国際空港経由で徳島空港に入ってくる外国人には比較的ヨーロッパ系の人、特にフランス系の人が多い。こういったヨーロッパ系の国々というのは、サイクリングに対しての関心がすごく高いんで、四国のサイクリングロードに期待するところも大きいんじゃないかなと思ったりもいたします。しっかりとそういったことも検討の上、大いに頑張っていたいただきたいと思います。期待しておりますんで、よろしくお願ひしたいと思います。

まずは応援をしておいて、次に本当に私、力抜けてしまったんですけれど、阿佐海岸鉄道の元専務の逮捕ということでございます。報告として御説明も頂きました。とても残念な出来事でございます。今までデュアル・モード・ビークル、しっかりと頑張れと応援してきた手前もございまして、脱力感で一杯でございます。

このことについて、何で事前に分からなかったのかなっていう無念さもあるんですが、

冷静に考えてみれば、なかなかこのことを察知するというのは、知らないと難しいことだったのかなと思います。先ほど御報告を聞きましたが、もう一回詳しく説明してください。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

ただいま黒崎委員から、阿佐海岸鉄道元専務の逮捕について詳しい経緯を伺いたいと御質問いただきました。

阿佐海岸鉄道の元専務が入社前に起こしました偽造有印公文書行使・詐欺容疑で去る10月19日に逮捕、11月9日には起訴、さらに11月15日には別の案件で再逮捕されたところでございます。

元専務は3月に阿佐海岸鉄道の代表取締役専務候補の求人に応募いたしまして、5月1日に統括部長兼総務部長として入社いたしております。6月9日の株主総会取締役会を経て、代表取締役専務に就任したというところでございます。

元専務につきましては、取締役就任時に欠格事由に該当しないとの虚偽の宣誓書を提出しておりました。逮捕後、10月25日には元専務が破産手続中である旨の報道があり、鉄道事業法第6条の欠格事由に該当するおそれが浮上したことから、10月27日に同社が本人に接見いたしまして、事実であることを確認したものでございます。

そこで、鉄道事業法に抵触する状態を速やかに解消することを最優先に考え、翌10月28日には取締役会を開催し、元専務の代表取締役を解職するとともに、退職届を受理したところでございます。また、同日に法務局において登記を終えていると聞いております。

また、法に抵触する状態を解消した後の11月1日には、国土交通省鉄道局から会社に対して、今回の事態に至った経緯及び原因を検証するとともに、再発防止のための措置を講じるよう求める警告書、すなわち行政指導が発出されたところでございます。

会社ではこれを真摯に受け止め、今回の事態に至った原因となる役員の欠格事由に該当しないことを客観的に確認するため、再発防止策として、取締役候補については、公募時に役員の欠格事由に該当しないことを採用要件として明示する。また、採用時には破産手続中でないことを客観的に確認できる市町村発行の公的な証明書の提出を求める。これらのことを11月9日に国土交通省に報告し、国からは今回の事態に至った原因究明や再発防止策が確認されたので、鉄道事業法の措置、すなわち事業停止などは行わないとの話があったものでございます。

黒崎委員

再発防止も含めて素早い対応をしていただいたということで、少し安心したところでございます。まだ別件でこの方の取り調べの最中と聞いているんですけど、阿佐海岸鉄道関係では一応終わっている、全て分かった、解明できたというふうに捉えてよろしいんですね。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

ただいま、阿佐海岸鉄道の案件については、これで全て終わったのかという御質問でございます。

鉄道事業法の欠格事由に関係するところにつきましては、今回の案件で全て終わったと認識しております。

黒崎委員

分かりました。県も筆頭株主でございますので、二度とこんなことが起こらないようにしっかりとチェックをするなりサポートするなりしていただかないといけません。せっかくデュアル・モード・ビークルのイメージで、日本国中からいろんな方が来始めた矢先の出来事でございます。私も観光資源としては大変いいものであると思っておりますし、今後ますます頑張っていたきたいと思うんですが、なんせイメージが大事でございます。そのイメージをこれ以上損なわないようにしっかりと御努力いただきたいと思っておりますが、そのあたりのところをもう一回聞かせてください。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

ただいまイメージダウンしたところで残念だという応援のお言葉も頂いたところですが、イメージアップに向け、今後どのような取組を実施していくのか御質問いただきました。

阿佐海岸鉄道では公共交通事業者の責務といたしまして、利用者の皆様に支障が生じないように、社員一丸となって安全かつ安心な運行の継続に尽力することが信頼回復の基本と考えており、日々の運行をしっかりと行っていくと聞いております。

世界初の営業運行開始からこの12月25日で1周年を迎えることとなります。このタイミングを捉え、県といたしましても沿線自治体やJR四国をはじめとする公共事業者と連携して、11月27日から牟岐線の共同経営区間を中心に、車体にDMVデザインをラッピングした列車と高速バスを運行します。さらに12月4日には、県南を皮切りに「乗ってのこそ公共交通」をテーマにした西部、東部でも行うリレーシンポジウムを最初に開催いたします。

また、1周年記念行事といたしましては、前夜祭となる12月24日に各駅のイルミネーション装飾、鉄道ファン向けツアーの催行、1周年を迎える12月25日は第三セクター鉄道や県内の公共交通事業者が集まった公共交通祭り、ステージイベント、四国の右下マルシェなどを集中的に展開し、1周年を盛り上げ、DMVが地域の皆様や国内外のDMVファンの皆様からより一層愛される存在になるよう、しっかりと県としてもバックアップしてまいりたいと考えております。

黒崎委員

よく分かりました。こういったことがあった後でございますので、しっかりとした企画でしっかりとフォローをしていただきたいと思っております。

また、正にJRあるいは公共交通をどう残していくんだという議論が出てきている真っ最中の話でもございます。今後、四国のJRをどう残していくのか、あるいは四国のJRとともにどう新しい公共交通の活動をしていくのかということについて、デュアル・モード・ビークルという存在自体が一つの提案というか、次の世の中はこんなことになるのかなということを思わせるような存在でもございます。乗って残すということでございます

んで、できるだけ多くの方に乗っていただけるようにしっかりとフォロー、努力をお願いしたいと思います。

扶川委員

今、お話のあった阿佐海岸鉄道の件でもお尋ねしますが、その前にちょっとだけ気になったことがあったんで確認です。

先ほど岩丸委員が聞かれた物価の高騰に合わせた見直し、単品スライドなんですけれども、単価の調査を毎月の間隔でやって反映させるというのはいいと思うんですけれども、元々の制度としてどのくらいの差が生じたときにスライドさせるというルールだったんですか。これが一つです。

あともう一つは、今度下がることもあると思うんです。毎月の検査をして単価が下がっていたら、やっぱり下がるほうでも調整するんですね。この二つを教えてください。

小津建設管理課長

ただいま、スライドの取組についての御質問を頂きました。

まずスライドの適用の条件ですが、建設資材の変動額が一定程度を超えた場合、受注者から請求代金額の変更を請求することができるということになってございます。その一定程度の目安は、資材ごとに1パーセントの価格変動となってございます。

また、下がる時はどうするんだというお話がございまして。下がる時に対してもスライドの適用の対象となりますが、スライドをやった後につきましては、工事請負額の1パーセント分については受注者の負担となってございます。それ以上下がった場合については、スライドの対象になるといったように認識してございます。

扶川委員

分かりました。

それでは、DMVのほうの関係でお尋ねします。

県がどのように阿佐海岸鉄道に関わってきたのか、出資割合とか役員との関係を説明してください。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

ただいま扶川委員から、出資割合と県がどのように関与してきたかという御質問を頂きました。

出資割合につきましては、おおむね徳島県側が8割、高知県側が2割となっております。また、徳島県は筆頭株主として阿佐海岸鉄道を支えてきているというところでございます。

扶川委員

県民の税金を投入してるわけですから、筆頭株主としての大きな責任があるというのは分かります。今度の問題については、一般論として県の責任はどのように捉えているのか認識を教えてください。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

ただいま扶川委員から、県の責任というところで御質問いただいております。

今回の案件につきましては、基本的に元専務が阿佐海岸鉄道に入社する前に起こした容疑によって逮捕されたものであり、この容疑に関して阿佐海岸鉄道の関連性はございません。

一方で、破産手続中であったというところが鉄道事業法の欠格事由に該当するというところから、この度それが判明した後、速やかにその状況を解消するために阿佐海岸鉄道が対応したと認識しております。

徳島県としましては筆頭株主として支援しているところでございますので、そういった点で徳島県にどういった責務があるかということについては、ちょっとお答えしかねるところはございます。飽くまで元専務が起こした事件によるものと考えております。

扶川委員

この方を選任したという点では県だって責任あると思うんです。県民の税金を預けて阿佐海岸鉄道をやってるわけですから、選任の責任ということについてはもう少し議論しなきゃいけないと私は思っております。

国土交通省からの警告を受けて、市町村が発行する身分証明書で再発防止をすとか、それから、採用要件として条件に該当しない、欠格事由に当たらないということを明示するという改善をしたということは分かりましたが、それは当然だと思います。

市町村が発行する身分証明書というのは、破産中というのがあると思うんです。破産手続中という記載があるから、これで破産手続中ということが分かると思うんです。しかし、破産手続中だったら駄目なんですけれども、復権してしまえばこの記録は消えるでしょう。

破産手続が行える期間というのは、3か月から長くても6か月、管財人が付く場合なんかは長いですけど、その程度なんです。それが終われば、破産してるか、破産手続をした人かというのは分かりません。

そもそも前科とか犯罪歴とか破産の過去があったからといって、それを理由に就職差別をするというのは人権侵害ですけども、一定の職については、その職務にふさわしくないということが法律で決められています。例えば禁固刑以上の犯罪歴があれば、公務員や弁護士になれません。民間でも貸金業者、金融業とか警備員、保育所も禁固刑以上の場合には履歴があれば駄目です。

県庁の職員も公務員ですから、採用試験を受ける際にはその人が欠格事由に当たらないかどうかというのは人事課が市町村に照会するそうです。人事課に聞きました。

しかし、鉄道事業法の第6条の欠格事由というのは、過去がどうであるかということは問わないわけです。第6条を見たら、懲役又は禁固の刑に処せられさらに執行が終わり、また執行を受けることがなくなった日から2年を経過していないものという規定があります。一定期間過ぎたらこの欠格事由には当たらないんです。

何が言いたいかといいますと、今回たまたま鉄道法上の破産手続中だったということが問題にされたわけですけども、過去に破産した人とか、過去に犯罪歴がある人というの

が果たしてふさわしいのか、ふさわしかったのか。今回は違いますけど、仮定の話です。今回の専務さんは詐欺でやられていますから有罪になればそういう履歴が残ります。しかし、欠格事由だけで縛っていたら、一定期間が過ぎればまたなることができる。これでいいんでしょうか。

民間企業については、履歴書の中で過去の犯罪記録というのを賞罰ということで問うことがあります。むやみやたらに一労働者にそんなことをチェックしていると、それこそ人権侵害になるからやっちゃいけないんですけど、その会社が求めている人材かどうかということを判断するのに必要であれば問うてもいいんです。

例えば大きな詐欺であるとか、破産は微妙なところですけど、県民の財産を運用して利益を上げていって、会社を立て直さなければいけない立場にある人であれば、破産の履歴だって、やっぱりチェックしなきゃいけないと私は思うんです。それは正当な理由があるから、これは最高裁の判例でもそういう場合は問うても問題ないんだということが言われていると思います。

そういうことからすると、今回の対応だけで十分なのか私は疑問です。やっぱり過去の破産歴、過去の犯罪歴というようなものも点検していく仕組みが要るんじゃないかと思います。この点、どのようにお考えか教えてください。

福山委員長

小休します。（11時21分）

福山委員長

再開します。（11時29分）

佐藤県土整備部交通交流統括監

ただいまの筆頭株主の県として、もっとしっかりと確認をしていくべきではないかという御質問に対してでございます。

県といたしましても、今回鉄道事業法に定める欠格事由に抵触しているおそれがあるということで、その再発防止に向けて取締役として参加している立場もでございますので、これまで以上に丁寧にコンプライアンスに反していないかどうかという点をしっかり確認してまいりたいと考えております。

扶川委員

おっしゃるコンプライアンス違反の意味を説明していただきたいんですけど、その方がその時点で欠格条項に該当しないということだけを指しておられるのか。それとも、過去の犯罪歴とか破産とかも含めて御本人に確認するような方向でコンプライアンスというのを考えていくのか、説明いただけませんか。

佐藤県土整備部交通交流統括監

どの期間を聞き取るのかという話なんですけれども、我々としては可能な範囲で面接において聞き取っていきたいと考えております。

扶川委員

可能な範囲ということは、現時点だけではないということに理解します。

そこで虚偽の申告をしていたら、今回、正に破産手続中であるのに虚偽の申告をしていたんですから、これは大変な話になるんです。可能な範囲での一定期間についても、ありませんねと言って、確かにありませんと言って宣誓に書いているとしたら、それに違反したらどう対応されるんですか。鉄道事業法違反ではないけれども、宣誓書に対して虚偽があったとなったらどう対応するんですか。

佐藤県土整備部交通交流統括監

今、仮定の話ということで頂いたので、なかなかそういうときにどうするかということはお答えするのが難しい状況ではあります。我々としたしましては、鉄道事業法に定める欠格事由に該当していないということが第一でございますので、仮に虚偽ということがありましたら、適切に対処したいと考えております。

扶川委員

民間企業でも大きな責任のある方については、履歴書に間違った申告をすれば、履歴詐称ということで解雇することもできる場合があると思います。それくらいのきちんとしたルールを作らないと、絶対にこれからこういう問題を起こさないんだという再発防止にはならないと思うんです。

余談ですけど、私自身は前科がありますので公務員にもなれないし、それを問われたらこういう職には就けません。それでいいんです。社会的信用が問われる会社ですから。

それだけきちんとした対応をしていただくように、今後、部内で議論していただきたいと思います。一言だけどうですか。

佐藤県土整備部交通交流統括監

今回、元専務が逮捕されまして、破産手続中であるということが直接確認されたということです。我々としても、鉄道事業法に抵触している状況を一日も早く是正することが何よりも重要であると考えまして、まずは本人の代表権を解職という形で剥奪したというところがございます。

それをもって、当然解雇というような議論もあったんですけども、解雇するに当たっては2週間程度の時間が掛かるということで、我々としては一刻も早く本人の阿佐海岸鉄道社員の身分を取ってしまうということが何よりも重要であろうということで、社員としての身分については辞職、即日退職を承認したというところがございます。

我々としても、やはり適切に会社としての対応をしていくことが、行政として支援する上で何よりも必要なことであると思っておりますので、今回の事案を真摯に受け止めまして、しっかりと対応していきたいと考えております。

扶川委員

黒崎委員もおっしゃったように、今回の対応が機敏にやられたということは、それはそ

れでいいことだと思います。問題は再発防止をする上で、宣誓書とか履歴書とか必要なもの、こういうことを宣誓していただく、こういうことはちゃんと履歴書に書いて出していただくということをちゃんと整理して、県民の税金を投資している阿佐海岸鉄道が信用を失うような事態が二度と起こらないように、きちんとした点検をお願いしたいと思います。

蛇足で1点だけ言いますけれど、阿佐海岸鉄道が今度の事件で受けた損害というのは、看板が傷ついたということだけですか。これは金銭に換算できるものですか、できないものですか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

ただいま損害について御質問いただきました。

現時点で明確に金銭に換算できるような被害等については確認しておりません。現時点ではありません。イメージダウンを一番懸念しているところですので、今後、様々なイベント等でこの回復、さらに阿佐海岸鉄道については安全運行を継続していただいて、信頼回復に努めていただきたいと思いますと考えております。

扶川委員

正にいろんなイベントをして信頼回復を図るための経費がプラスアルファで要ることになったんです。私はそれは損害だと思います。直接今の契約の下で、当然元専務に損害賠償はできません。でも、最初に採用条件に違約したときには、損害賠償していただきますという契約であっていいと思うんです。

信頼を失墜させたときにはペナルティーを科します、賠償金を頂く場合がありますと。個人の名誉を傷付けられたのと一緒に。名誉毀損罪で罰金があります。民事でも名誉毀損ではお金を払ってもらいます。阿佐海岸鉄道の名誉が傷付けられたのであれば、金銭に換算して一定額の賠償を求めるという契約条項があっていいと思うんですが、今後の対応として御検討いただけませんか。

森次世代交通課鉄道活性化担当室長

今回の事案のようなことが二度と起こらないように、先ほど説明させていただいたとおりのものを踏まえまして、再発防止にしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

扶川委員

そのしっかりの中に私が申し上げたような契約の初期において、最初からこういう損害を与えたら賠償してもらい場合もありますということも入っていてもいいんじゃないかと私は思うんです。研究していただきたいと思います。二度とそういうことが起こらないようにする一つの抑止になると思います。

それなりの報酬も払うんでしょから、やっぱり重大な責任を任せられるんだなという自覚を持って役員になっていただきたいと思います。余り厳しくやると人が集まらないという話ではないと思います。やる気のある裏表のない清廉潔白な人であれば、どんどん応募していただけると思うんで、何の障害もないと思います。是非よろしく申し上げますと

いうことを申し上げて終わります。

岡田副委員長

先ほど、大鳴門橋の自転車道の検討状況を報告いただきました。6月の委員会におきましても、大鳴門橋の進捗状況をお伺いしたところ、技術的な課題を検討中という御答弁をいただきました。

そして、この度めどが立ったということで報告があったんですが、状況がどのように進んできて、このような状況になったのか教えていただけますか。

山本高規格道路課道路企画担当室長

ただいま岡田副委員長から、大鳴門橋自転車道の検討状況について御質問いただきました。

大鳴門橋自転車道につきましては、兵庫県や本州四国連絡高速道路株式会社とともに、本四間の交流促進の観点から、平成30年度より設置に向けた検討を進めてまいりました。令和元年9月には、風洞試験などの結果から、渦の道を残した上で大鳴門橋全長にわたって設置できることを確認し、技術的な課題の一つが解消されておりました。

それを受けまして、令和2年度以降、既存の大鳴門橋の維持管理のための施設とか渦の道の桁下の限られた空間への部材搬入や組立てを考慮した配置とか構造について、検討を進めておりました。その結果、渦の道や大鳴門橋の設備を存置した状態で設置が可能であることが確認できたところでございます。

引き続き、断面とか渦の道の改修など、詳細設計や最終の風洞試験等を行う必要がございますが、大きな変更はないと見込まれることから、技術的な課題の検討に一定のめどが立ったと判断いたしました。今後とも来年度の事業着手を見据えまして、兵庫県をはじめ関係機関と連携して、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

岡田副委員長

是非、一日も早く完成するように取り組んでいただきたいと思います。

そして、先日11月16日、3年ぶりに屋島で四国観光議員連盟の役員会がありました。そのときにも、集まって来ていたそれぞれの観光議連の会長や役員の皆さんの話題は、やっぱり大鳴門橋に自転車道できるよねということでした。特に愛媛の方につきましては、しまなみ海道のサイクリングの大会がちょうど終わった後でしたので、そういうところと連携しながら、四国にサイクリストを呼び込むという意味でも、大鳴門橋への期待というのを四国のほかの県の皆様方にも感じていただいているのだなと実感しました。

そして、やはり自転車道ということで、自転車専用の道ということになるんですけども、整備に加えて、今度は併用に当たっての受入環境の充実というところも非常に重要になってくると思います。サイクリストの受入環境の充実ということで、県の持っている既存の建物としましては、エディがちょうど渦の道を出てきたところ、見晴らせる場所に建っています。エディを活用した整備を進めていってはどうかと思うんですけど、いかがでしょうか。

特にサイクリストの皆さんは、車よりも高いような超高級な自転車に乗られています。

ちょっと公園を散策するにしても、鳴門公園でゆっくりしていただける時間を取ってもらいたい。観光での滞在を延ばしてほしいと思っている一人としましては、やはり自転車の管理や保管であったり、また体を休めたり、サイクリストの情報交換ができたりするような場所として、是非既存ストックを活用した場所、サイクリストの方たちが集える場所を造っていただきたいと思うんですけれど、いかがでしょうか。

山本高規格道路課道路企画担当室長

ただいま岡田副委員長から、大鳴門橋架橋記念館エディを活用したサイクリストの受入施設の整備について御質問若しくは御提案を頂いたところでございます。

大鳴門橋自転車道につきましては、これまで渦の道を御利用いただいた歩行者に加えまして、新たに多くのサイクリストの利用が見込まれているところでございます。このため、今、副委員長からお話がありましたように、いわゆるサイクルステーションとよく呼んでいますけれど、サイクリストの方が気軽に立ち寄って、休憩やメンテナンス、情報収集とかが可能な場所の整備というのは、受入環境の充実でありますとか、本施設の魅力向上を図る観点からも必要であると考えております。

去る10月24日に開催いたしました徳島県自転車活用検討委員会におきましても、委員の方からそういった御意見も頂戴したところでございます。多分渦の道のエントランス部にできれば一番便利なんではしょうけれど、なかなかスペース的な余裕もございませんので、設置は難しい状況でございます。以上のことから、副委員長の御提案を踏まえまして、既存ストックの有効活用の観点からも、今後、エディの活用も検討してまいりたいと考えております。

岡田副委員長

是非サイクリストに愛され、また世界から集まってくる方たちに利用してもらえる大鳴門橋自転車道であってほしいと思いますので、いろんな観点から利便性の高い、また使い勝手のいいものにしていただきたいと思っております。

そして、ポストコロナといいますか、ウイズコロナでもサイクリングでの活用はできます。感染症対策をしっかりとしながらという条件の中で唯一進めていける観光資源です。また、ヘルスツーリズムといいますか、健康を維持するためにも普通に市民の方、県民の方がこの橋を通過して、淡路へ行って帰ってくるというような道路になったらいいなと思いません。

そうなってくると、利用料金が幾ら要するのかという話も先には出てこようかと思いますが、利便性が向上するような施設、皆さんに愛される大鳴門橋自転車道ということになるように期待しておりますので、是非よろしく願いしたいと思っております。私としては、ここを通過して万博に行きたかったんですけれど、今日の報告でも四、五年掛かるということで、万博の後のレガシーとして残してもらって、県民の健康維持のために活用できるような自転車道となりますことを期待しております。よろしく願いしたいと思っております。

福山委員長

ほかに質疑はありませんか。

（「なし」と言う者あり）

それでは、これをもって質疑を終わります。

以上で、県土整備部関係の調査を終わります。

議事の都合により、休憩いたします。（11時47分）