

平成28年4月27日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、皆様、本日はお忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第23回国土幹線道路部会を開催させていただきます。

本日は、議事に先立ち、先般の熊本地震において犠牲となられた方々に謹んで哀悼の意を表し、1分間の黙禱を捧げたいと思います。皆様、ご起立をお願いします。黙禱。

(黙禱)

【総務課長】 それでは、ご着席ください。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の森よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。道路局長の森でございます。本日は、大変お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

先ほど黙禱いただきました熊本地震に関しましては、委員各位の方々に大変ご心配をおかけしているところだと思います。発災状況、あるいはまた、その復旧状況については、後ほど詳細にご紹介をさせていただければというふうに思っているところではございますが、まさに国土幹線であります高速道路、そして新幹線が、今回かなりその被害を受けたところでございます。それぞれ事業者の懸命な復旧作業によりまして、新幹線はめどがたち、そして九州道も、おおむね数日の間には九州道全体としては通るのではないかと、応急復旧ができるのではないかとという報告を受けているところではございますが、まさにこれによりまして日本全体のサプライチェーンがあちこちで寸断するといったような、まさに国土幹線の役割、意義が如実にあらわれた災害ということだろうというふうに思っております。それに対しましてしっかりと今後とも、私たち手当てしていかないといけないという認識を新たにしたところでございますが、この部会では以前からの予定を一応踏襲させていただきまして、前回に引き続きまして近畿圏の料金の議論をさらに深めていただくべく、本日は、大阪府、大阪市のほうからご意見を賜る段取りをさせていただいているところでございます。

限られた時間ではございますが、活発なご議論をお願いいたしまして、冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしく願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。

ただいまの挨拶にもございましたが、本日は、災害対応中であることを踏まえて、会議の時間を通常より短くさせていただきたいと思います。あわせて、予定していた議事に先立ち、災害の状況についても報告させていただきたいと思います。

それでは、まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。上から、配席図、議事次第のほか、資料1として委員名簿、資料2として、平成28年熊本地震による被災及び復旧状況について、資料3として、大阪府・大阪市ご提出資料がございます。漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願いいたします。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開といたしております。

本日は、朝倉委員、大串委員、太田委員、小幡委員、根本委員、羽藤委員、山下委員におかれましては、ご欠席との連絡をいただいております。本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数15名のうち8名でございますので、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、以後の議事の進行を寺島部会長をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【寺島部会長】 それでは、これより議事を進めさせていただきたいと思います。

本日は2つ議題があります。初めに、平成28年熊本地震による被災及び復旧状況についてということで、事務局よりの説明をお願いします。

【道路局長】 それでは、私のほうからご説明をさせていただきます。お手元に資料2ということでお配りさせていただいております、熊本地震による被災及び復旧状況についてという冊子でご紹介させていただきます。時間も限りがございますので、はしよりながらではございますが、ご紹介させていただきたいと思います。

表紙をめくっていただきまして、1ページ目でございます。熊本地震の概要で、今年4月14日と16日、この2回の地震、前震、本震という言い方もされているところではございますが、場所を異なって2回の地震、かなり大きな地震が存在し、まだ余震が続いているという状況でございます。

2ページ目、それによりまして、高速道路以下のさまざまな区間で通行どめ等がございました。4月26日現在ということでの状況で、昨日の状況でございますが、高速道路の

2路線40キロ、直轄国道、国が管理する道路で2区間17キロ等で、まだ通行どめ等が続いているところがございます。都道府県道、県道に至りましては、かなりたくさん区間で通行どめが続いております。

3ページ目、特にその中でも大きな区間として以下に挙げられたところがございますが、これは後ほど、写真をもってご紹介させていただければと思います。

4ページ目、九州道でございます。今赤く塗らせていただいております益城熊本空港インターから嘉島ジャンクションというこの区間、ここが一番ひどい破損状態になっておるわけでございますが、ちょうど、どうも一番最初の前震と言われている地震の震央がこのあたりであったというふうに言われておりました。今、益城町役場というのが出ておりますが、益城町役場は非常にひどい損傷を受けているエリアでございますが、その近傍ということで、例えば①、益城バスストップでは、のり面の崩壊があります。また、橋梁の渡河部においては桁のずれといったものが起こっております。

5ページ目、今度はその北のほうでございますが、熊本インター周辺では神園跨道橋、高速道路をまたぐ跨道橋、県道でございますが、傾斜をしていると。また、さらにその下の3番、緑川パーキングといったところでも、高速道路をまたぐ橋が落橋したという状況になっている状況でございます。

加えまして6ページ目、これも全体としては、今回動いたと言われております活断層上の大分周辺の部分でございますが、特に大分道の湯布院インターから由布岳パーキングの間でございます。のり面崩壊をしている場所が①、そして、その下でございますが、並柳橋といったところでの桁及び支承が損傷している。この写真に載っておりますのは、まさに桁が曲がっている状況でございます。これは、写真で背景を見てくださいとわかりますように、非常に高いピアがございます。50メートルぐらいの高いところにある柱の上に乗っかっている橋がこういうふうには損傷を受けておりました。全体を通しまして、ここが多分一番ひどい損傷を受けている、またその手当てにもかなり時間がかかりそうだということが言われております。

7ページ目、これはテレビ等々でも報道されておりますが、国道57号、そして阿蘇山に入ります国道325号のところののり面崩壊の場所でございます。上部からののり面崩壊によりまして、国道57号もえぐり取られております。325号に至ります橋梁、阿蘇大橋と言われている橋は、もう跡形もなく落橋しているという状況が見てとれると思います。

8ページ目、これも同様の活断層上にあります県道でございますが、俵山トンネルというものでございます。ちょっと写真ではわかりづらいでございますが、トンネルの覆工コンクリートと言われている、巻き立てをしていますコンクリートが全て落ちているということで、どれだけ大きなトンネルの変状があるのかというのは、現在調査中という状況になってございます。

9ページ目、電柱の傾斜等々はたくさんございます。

10ページ目、これが復旧経緯でございます、先ほどご挨拶の中でもご紹介しましたけれど、左下を見ていただきますと、4月中に、九州を南北に横断します九州道全線についての通行どめ解除に向けて、今復旧を行っております。あくまでもこれも応急復旧ということでの復旧でございます、先ほど見ていただいたような、のり面崩落をしている場所を2車線で使う等々行いながら、ようやく全体の、2車線を使って、一般車両を使っていたらこうということでの応急復旧状況でございます。11ページ目はその状況ということで、ちょうど赤く塗られております植木から嘉島の間、そしてまた大分道の湯布院と日出の間といったようなところが今通行どめになっております。12ページ目は先ほどの開放状況、13ページ目が国道の被災ということで、まだ国道でも随所でございます。

14ページ目、先ほど見ていただいた阿蘇大橋、そして俵山トンネルといった部分の通行どめの場所の位置図でございます。

16ページ目でございますが、そういった通行どめを踏まえて、今実際どういったところが走れるかというデータを、ETC2.0のデータを使いまして把握しております。これによって、どこが実際に今やられているのかということも、発災直後からこういうデータで捕捉させていただいている状況でございます。

17ページ目以降は、国土交通省全体としての鉄道関係。大きなポイントとしましては新幹線、今の試験走行が順調にいけば、27日夕刻にも全線で営業運転開始、空港関係についても現在、24時間化をずっと継続中。バスについても、今8割の運行が再開されたという状況でございます。

19ページ目をめくっていただきますと、市町村支援ということで、各地方整備局から、TEC-FORCEと言われている技術支援部隊が、現時点では大体420名ぐらいが現場にいるということでございますが、延べ4,100名。そして、リエゾンという各自治体への派遣から情報を収集してきて、その対応、ケアをするという意味で、延べ623名、57名が現場に今常駐しているという状況でございます。

今、この復旧に向けましての最大限の努力をさせていただいているところではございますが、まだ今は途上ということでございます。なお一層の、またご支援いただければということでございます。

ご紹介は以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明に関しまして、質問、ご意見ございましたら、ご発言ください。

どうぞ。

【天野委員】 ご説明いただきまして、どうもありがとうございました。私からは2点ほど、ちょっと基本的なところで質問させていただきたいんですけども、先日来、熊本地震への対応で補正予算案を編成されて、報道によりますと、もう5月19日までの成立を目指すというようなお話も出ているようですけれども、こういう大変短い時間の中で、かつ余震なども続いています。そういった中で、道路の被害の想定というか算定、こちらがきちんと間に合っただけかということなんですけれども、予備費を熊本地震のために新たに計上して、それを充てるんだといった報道もあるわけなんですけれども、やはりそういう予備費などを活用することで、その道路被害に対して対応していくというお考えなのかというのが1点です。

あともう1点は、これが非常に大きい幹線道路というか、主要道路の被害というか、そういったものは把握されていて、こういったお話も伺っているわけなんですけれども、住民の方にとって非常に欠かせない生活道路というか、もう少し規模が小さい道路というものもあると思うんですけれども、こういったものの被害とか損壊の状況、これの情報把握というのは、国と自治体との間でかなり円滑に行われていらっしゃるのかと。先ほどETC2.0の情報のお話もいただきましたけれども、自治体と国との間で、そういった生活道路等の状況についての実態の把握といったところがどういうふうに進んでいらっしゃるかと、以上2点、お聞かせいただければと思います。

【道路局長】 よろしいでしょうか。先ほど写真を見ていただきましたように、例えば阿蘇大橋という大きな崩落があった場所は、いまだにここは人命捜索中ということで、現時点ではその復旧のめどが実際には立っていないというのが実態でございます。そういう意味から言えば、ではお金が細かく積み上がっているのかということに対しては、実際にはまだそこまでは上がっておりません。ただ、補正予算として、予備費という形で計上し

ていただき、その中で判明するものからどんどん執行させていただいて、復旧を目指すという形になっております。ただ、オーダー的には数千億というようなオーダーを今試算されているところではございますし、私どもとしても、過去の実績等々から見れば、おおむねその範囲の中で当面の復旧はおさまるのではないかとということで見込ませていただいているところがございます。いずれにせよ、1個1個細かく、わかり次第、その予備費の中から、査定を受けて、それで復旧を行っていくということになりますので、実際の現場での復旧に対しては、困ることのないように、しっかりこの東京からもケアはしていきたいというふうに思っております。

2点目の生活道路につきましての復旧でございますが、先ほど申しましたように各地方整備局から、現時点でも400名を上る、TEC-FORCEと言われている技術部隊を派遣しております。彼らは私たちの、どちらかという国道を見に行っているというよりも、場合によっては県、市町村といった、まさに生活道路、身の回り系の部分の被災状況、そしてまたその復旧のやり方というのをアドバイスに行っているというのが、彼らの大きな役割の一つでございます。もう現場におきましては直ちに復旧を行っている。建設業の機械をみずからその場で指揮をして、復旧させていただいているというような場面も実際にあるわけでございます。彼らが実際の、現場の市町村あるいは県というような方々と一緒になって、今、復旧に一生懸命頑張っているというふうにご理解いただければと思います。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

どうぞ。

【石田委員】 1つ質問で、1つ希望です。

5ページの跨道橋、多分両方とも同じ構造形式のもので、経済性からはよかったですけれども壊れてしまったということで、ちょっと心配なのは、こういうものがまだ全国にいっぱいあるかと思うんですけれども、その辺の状況把握どうなっているかというのが質問でございます。

2点目は、ETC2.0による通行可能な区間の速報をしていただいて、これはまことによかったです。同じようなことをホンダもトヨタもやっておられまして、ふだんからやはり共通のプラットフォームを持って、こういうときにきちんと対処するということが非常に重要だと思いますので、そういうふうなこともぜひ今後の検討の中で視野に入れていただければと思います。

以上です。

【道路局長】 まず1点目の場面でございますが、これはロッキングピアと申しまして、上と下にヒンジを設けまして応力を支えるという、非常に経済的な構造ではございます。ただ、これは、ある一定レベルの変位が起こって、その上と下のつながっているところが壊れてしまいますと、逆に非常にもろくなるということになりますので、これに対しましては今までも、変位を想定以上にさせないようというところでの耐震補強をずっとやってきているところではございますが、特に今回直下型の地震で、断層上あるいは断層近辺で、まさに地層がずれているというような場面も想定されることもございますので、今回こういう破碎被災状況の部分をもう少し詳細に勉強させていただいて、今後の対応にしっかりと反映していきたいというふうに考えているところでございます。

あと、2点目の共通のプラットフォームでございますが、それはこれから、やはりちょっと時間かけてやらせていただきたいと思っています。ホンダさん、トヨタさんというようなデータもいただきながら見たんですが、やはり台数が圧倒的に、逆に少なくなってしましまして、阿蘇エリアだとかといったようなところになりますと、もうほんとうに車が実際走っているのか走っていないのかもよくわからないというようなこともあって、私たちが持っているデータと通常の企業がお持ちのデータを、いかにうまく束ねて、発災時の応急活動に反映できるかというのを勉強していきたいというふうに思っております。アドバイスありがとうございます。

【石田委員】 よろしくお願ひします。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

僕のほうからちょっと、まとめも含めてですけれども、教訓という意味で、今すぐにお答えいただかなくてもいいんですけれども、例えば道の駅の防災拠点として果たす役割なんていうことが、いわゆる東日本大震災のときに言われたと思うんですけれども、今回それがどういうふうな機能を持ったのかとか、今のETC2.0とか、それから、家田先生の世界ですけど、土木工学的な視点からの教訓は何かあるのかとか、そういう類いのものを総括したいということと、この機会に九州全域の、防災という観点での道路網に関する創造的復興というやつでどういう視点を持つべきなのかということと、我々としてはこの機会に少し学んだほうがいいのかと、こういうふうに僕は思います。

そこで一応この話を打ち切りたいと思いますけれども、どなたかございますか。

では、なければ、続きまして、今日のメインでございますヒアリングということで、近畿圏の道路ネットワークを我々一生懸命、今学んでいるわけですけれども、現状と課題、新たな料金体系の提案等について、竹内大阪府副知事、それから田中大阪市副市長、よろしく願いいたします。

【竹内大阪府副知事】 おはようございます。今日は、お忙しい中、このように説明させていただく機会を設けていただきまして、ありがとうございます。今日、大阪府と大阪市の共同提案という形でご説明させていただきますので、私が代表して説明させていただきます。どうぞよろしく願いします。

まず見ていただく表紙は、阿波座付近の渋滞状況の写真でございますけれども、後ほどこのポイントはどこかということもご説明させていただきます。

めくっていただきまして2ページ、目次でございますが、1番の大阪・関西が目指す将来像から、4番の新たな料金体系に関する提案まで順次ご説明させていただきますが、ご説明させていただくストーリーといいますか、構成のポイントは3ページにまとめてございます。3ページをごらんください。

まず、1番の大阪・関西が目指す将来像でございます。我が国の成長を牽引する東西2極の1極を目指すこととしております。具体的には経済活動でございますが、物流、産業、観光の発展により、国内外から多様な企業や人が集まる都市の実現を図ることとしておりまして、このためには3空港、阪神港のポテンシャルを生かした広域的な高速道路ネットワークの機能強化が必要不可欠であると考えます。しかるに、2番でございますが、現在のネットワークの現状、課題がございます。1番はミッシングリンクが存在すること、2番は首都圏より複雑な料金体系であるということでございます。このため、実現に向けた取り組みといたしまして、高速道路ネットワークの機能強化のため、つなぐということ、それから賢く使うということが必要であると考えます。3番のミッシングリンクの整備財源確保に関する提案として、受益者負担、料金収入を基本としたミッシングリンクの早期解消を図りたいと考えてございまして、その事業スキーム、料金設定を提案させていただきたい。それから、4番の新たな料金体系に関する提案として、公平かつ高速道路ネットワークを有効活用するシームレスな料金として、路線や管理主体を超えて料金体系を統一する必要があるというふうに考えます。

4ページでございます。全体の高速道路ネットワークの位置図を書いてございますが、大阪・関西から見ますと、国土軸——名神、それから今建設中の新名神、さらには中国道、

山陽道という国土軸が、大阪・関西の北側を走ってございます。それにぶら下がる形で、都心部の高速道路ネットワークの整備が進んでいるという状況でございます。ベイエリアには阪神港、関西国際空港がございます。

次、5ページでございます。そこで、世界や日本の各都市と、人、物の交流拡大を図る広域的な高速道路ネットワークの機能強化が必要であると考えます。このためには、阪神港や関西国際空港がある臨海部と内陸部、国土軸との連携強化が必要であるということ、それから環状道路機能の強化が必要であるというふうに考えます。ここで環状道路は、都心部、真ん中に大阪都市再生環状道路、それから一番外側に、新名神と京奈和自動車道で構成する関西大環状道路がございます。しかし、この赤い部分、都心部では淀川左岸線延伸部、神戸側では大阪湾岸道路西伸部など、ミッシングリンクがあるということでございます。

6ページをごらんください。まず物流でございます。現在、新名神、あるいは阪神港や関西国際空港があるベイエリアにおいて、大型物流拠点の新規立地が進んでございます。三角が既存、茶色といいますかオレンジ色が今後の立地予定となっております。現在建設中の新名神沿いにも、彩都をはじめ、たくさんの物流拠点が立地してございます。これらを連携強化する、臨海部と内陸部、国土軸の連携強化をさせ、さらなる物流拠点の立地を誘発、物流を活発にして、経済活動を活性化させたいというふうに考えてございます。

7ページでございます。産業でございます。ベイエリアには高い技術力を持つ企業がございます。さらに今後成長が見込まれる先端医療、ライフサイエンスの分野、それから航空・宇宙産業、ロボット、水素エネルギーなど、次世代産業の製造や研究開発拠点の立地が進んでございます。これらの製造拠点間あるいは研究開発拠点間、さらには拠点と阪神港、関西国際空港との連携を強化するということが、次世代産業によるさらなる経済成長を強力に後押しするというふうに考えてございます。

8ページでございます。観光でございます。現在、ゲートウェイである関西国際空港などからの外国人旅行者が増加してございます。昨年1年間の大阪に来られました外国人のインバウンド客が716万人でございました。2020年に650万人と目標を立ててございましたが、もう既に大幅に達成したところでございます。現在、ミナミ、道頓堀でたくさんの方が、いわゆる爆買いしていただいておりますが、周辺の京都、奈良、和歌山、高野山など、たくさんの世界遺産があるということで、観光周遊エリアを拡大し、滞在時間の増加につなげるためには、渋滞のない、あるいは定時性が確保できると

ということが大事でございます、こういう周辺まで行っていただくことでインバウンドの消費の増加を図りたいということでございます。

9ページでございます。ネットワークの現状の課題、先ほど申しましたが、1番目は、淀川左岸線など高速道路ネットワークにミッシングリンクが存在するという。2つ目は、首都圏より多くの運営主体、料金体系が混在します。我がほうの道路公社路線もネットワークを構成しているわけですが、これらを解決する必要があるということでございます。

10ページでございます。左側が関西圏、右側に首都圏、同じ縮尺で比較してございますが、関西大環状道路と首都圏の圏央道、同じ規模でございます。これは同縮尺でございます。首都圏は平成32年の東京オリンピック・パラリンピックまでにさらに整備が進む一方で、関西圏はまだ、淀川左岸線延伸部をはじめとしてミッシングリンクが存在するというので、環状ネットワークの整備のめどが立っていない状況でございます。

11ページでございます。2つ目の課題である、阪神高速、NEXCOに加え、道路公社路線がネットワークの一部を構成しているということで、首都圏より複雑になってございます。そのため多数の料金体系が混在し、初乗り料金が何回もかかりますので、乗り継ぎ抵抗が大きい。さらには、首都圏より運営主体が多いために本線料金所が多いという、渋滞を起こすポイントとなる本線料金所がございます。京阪神圏で47カ所に対して、首都圏は29カ所でございます。見ていただきますと、大都市近郊区間の黄色い部分、名神や中国自動車道、それから真ん中の赤い部分、均一区間、それから和歌山に向かっては青い部分の普通区間、これは全部NEXCOさんなんですが、NEXCOさんの区間もこういうふうに、それぞればらばらの料金体系でございます。真ん中の赤い部分の中でも、例えば第二京阪は2区間に分かれてございまして、460円均一が2つ、西名阪も410円均一が2つ、真ん中の南北に走っている近畿自動車道が510円、さらにそこにつながる阪和自動車道も510円、こういう状況になってございます。

その間をネットワークする、阪神高速と近畿自動車道をネットワークするのが緑の区間の道路公社でございます。湾岸線と阪和自動車道をネットワークする堺泉北有料道路、それからNEXCOさんの阪和自動車道とNEXCOさんの南阪奈道路の間に挟まった緑の部分の大阪府道路公社の南阪奈有料道路、それから奈良県に向かって第二阪奈道路、北の新名神に向かっての箕面有料道路と、こういうことでございまして、下の例にございますが、例えばNEXCOさんの太子インターから、大阪府がございまして法円坂まで行くル

ートの、それぞれ料金を書いてございます。まずNEXCOさんの南阪奈へ乗り、道路公社の南阪奈に乗り、阪和道を通り、阪神高速の松原線を通って環状道路から東大阪に入る、これを全部足しますと1,650円でございます。ターミナルチャージが何回もかかりますので高いということで、我々、何回もNEXCOさんに要望活動をし、乗り継ぎ割引を現在導入していただいております。292円の割引で、ただ、これは28年、今年度末の限定となっております。それでも1,358円ということで、ちなみに、これをNEXCOの大都市近郊料金区間のこの計算式に当てはめると1,170円でございます、なお高いと、こういう状況でございます。

12ページでございます。今言いました1つ目のミッシングリンクが存在するということが、2つ目の、複雑な料金体系のため経路により料金格差が生じるということで、現在慢性的な渋滞が発生してございます。先ほど表紙の写真にございました阪神高速の阿波座付近が、都市高速で全国ワーストワンでございます。ペケがいっぱいいつているところがそうございまして、阪神高速のネットワークの状況を見ていただきますと、国土軸なり近畿自動車道から、あるいは中国自動車道から、阪神港、関空がございまして湾岸線、バイエリアに直結しておりますのが、東大阪線、それから大阪港線、このルート、大阪港線でしか直結してございせん。したがって、このルートに交通が集中する。しかも、この真ん中、阪神高速ルートのほうが安いということで、こういう渋滞状況が起こってございます。

13ページ、これは後ほど大阪市さんのほうからご説明させていただきます。

14ページでございます。ここで、ミッシングリンクの整備財源を確保する事業スキームの提案をさせていただきます。まず淀川左岸線延伸部は、先ほど申しました臨海部と国土軸を直結する広域的なネットワーク路線であるということから、整備に当たっては、国の主体的な役割のもと、国直轄事業と有料道路事業の合併施工方式による事業スキームの構築をしたいということで、要望活動をさせていただいているところでございます。ただ、この有料道路事業も、有料道路事業の枠を拡大することができるのではないかと我々考えてございます。左の棒グラフ、現在の有料道路事業と公共事業の比率でございまして、淀川左岸線延伸部、3,000億から4,000億でございます。仮に、アバウトに3,600億とすると、有料道路事業が400億、公共事業が3,200億、この1対8の比率のスキームに、今現在で計算しますとそういうふうになってございますが、右にございますように、これは拡大策でございまして、1つは、これは国、地方自治体の負担にはなりますが、出資金の償還を繰り延べするという。2点目に、料金徴収期間を延長するという、

3点目、現在のゼロ金利融資を活用できないかということ、それから4点目、整備財源を確保するための料金設定が望ましいのではないか。なお、4番目の料金設定につきましては、後ほどシームレス化の中でご説明させていただきます。

まず、15ページの出資金の繰り延べ償還でございますが、現在、国と地方合わせて7,200億の出資金がございます。現行の償還スキームでございますが、上の棒グラフでございます。建設債務の償還、それから建設の出資金、これを平成62年までに償還した後、更新の債務を74年まで償還する、これが阪神高速の現在のスキームでございます。ということは、仮に今現在新たな建設を行っても、建設に係るものは平成62年までに償還しなければならないというのが現在のスキームでございます。それを、下に提案させていただきますように、まずは更新の債務を、有利子ですから、先に償還して、我々、国とともに出資金は後送りしてはどうかと。後送りすることによって更新債務の利息が軽減されます。この軽減財源をミッシングリンクの整備に充ててはどうかというのが1つ目の提案でございます。

16ページ、料金徴収期間でございますが、先ほど申しましたように、現在の整備財源の新規路線の考え方は、全て平成62年までに、今からつくっても終えなければならないというのが現在のスキームでございます。それを、更新債務の74年、これは阪神高速が74年ですが、法定では77年までとなっておりますが、その74なり77までに延ばすことができないか。あるいは、我々としては維持管理有料。下にございますが、方策としては維持管理有料を導入すべきだと考えていますが、この維持管理有料の期間も使って、新たな新規路線の償還に充てられないかということ、いわゆる料金徴収期間を延長できないかというのが、このページでございます。

17ページ、現在の非常に低い金利、いわゆるゼロ金利、この融資を活用して、これを有料道路事業に充てることによって、建設中の利息、いわゆる建中利息が軽減されます。これによって事業費が拡大できると考えてございまして、通常、公共事業をやった後、有料道路事業をやるというのが今までのパターンでございますが、現在のゼロ金利の時代に、早く有料道路事業も、公共事業と同時に着手することで、このゼロ金利のメリットを生かすことができるのではないかというふうに考えてございます。

18ページでございます。ここからは、新たな料金体系に関する提案でございます。基本的には、国土幹線道路部会の中間答申の具体化を図りたいというふうに考えてございます。ただ、先ほど申しましたように、1番目、ミッシングリンク整備の財源を確保するた

めの料金設定にしてはどうかというのが重要なポイントで、新たな提案でございます。2番目以降は具体でございますが、このうち、対距離料金を基本に統一し、上限下限なし、ターミナルチャージは会社を超えて1回だけと、いわゆる完全対距離料金制を目指すべきだと思いますが、そのほか、同一発着同一料金、あるいは短距離利用料金を低減することによって高速道路へ利用転換し、一般道路の渋滞緩和、あるいは物流・環境対策を基本に再編するということを目指してございます。ただ、先ほど申しました完全対距離料金化をすると、下の米印にございますように、現在の物流、現金車の急激な負担増があるということで、それを考慮しますと、29年度は第1ステップとして激変緩和措置が必要ではないかというふうに考えます。ただ、引き続きETCの標準装備化、それから会社間のターミナルチャージなどの調整の枠組みが整った後、完全対距離化を目指すべきであると考えます。

19ページでございます。どの範囲で今回の議論の対象とするかでございますが、高速道路ネットワークが高密度で形成され、それからミッシングリンクの整備の必要なエリア、あるいはシームレス料金により、先ほど申しました物流、産業、観光など経済活動の活性化が期待されるエリアとして、おおむね関西大環状道路のエリアを対象としてはどうかというのが提案でございます。

20ページでございます。先ほど申しました道路公社路線をどうするかということでございますが、道路公社路線は、阪神高速、NEXC O路線と一体的なネットワークを形成してございます。下の表で書いてございますように、大阪府の南阪奈道路は乗り継ぎ率が98%、第二阪奈で94%、堺泉北で88%、新たな箕面で46%と、こういうふうになってございまして、大部分が乗り継ぎ利用でございます。こういうようなネットワークを形成している路線についてはシームレス化すべきであるというふうに考えます。それから、料金水準、料金徴収期間が、高速道路会社の仕組みと債務償還の仕組みが異なっております。そのため、全般としてシームレス料金を実現するためには、道路公社路線は高速道路会社と一体化、いわゆる移管してはどうかというふうに考えてございます。

21ページをごらんください。債務償還の仕組みを参考として挙げてございます。斜めの破線がNEXC Oの大都市近郊の対距離の算定式でございます。道路公社路線を4つ挙げてございますが、右にございますように、30年なり40年なり、それぞれの路線で事業スキームがつくられてございまして、そのために、例えば第二阪奈、箕面道路は高い、あるいは南阪奈、堺泉北は安いという、こういうばらばらの料金でございますし、さらに

は、それぞれネットワークしておりますのに、道路公社路線を通ればここでターミナルチャージがかかるということで、先ほどのNEXCOさんの区間の均一料金と同様に、つくり手の論理で建設してまいりましたけれども、利用者のため、使い手の論理に立ったシームレス化の料金体系が必要であるというふうに考えてございます。

22ページ、シームレス料金体系を実現するためには、ネットワークしておる道路公社路線は高速道路会社へ移管してはどうかというふうに考えてございます。移管による効果でございますが、シームレスな料金体系実現のほかに、1つ目の、本線料金所を廃止することができる、渋滞を緩和することができる。それから、交通管制が一元化できる、あるいは大規模災害時にはトータル、会社として迅速な意思決定ができるということで、合理的、効率的な一体管理を実現化することで、結果として利用者にもメリットがあるのではないかとこのように考えてございます。

23ページでございます。同一発着同一料金が必要であると考えてございまして、例示を挙げてございます。左の例、京都の大山崎から、関空のあるりんくうジャンクションまで通るルートがA、B、Cでございます。Aが阪神高速の都心部を通るルート、これが一番、現行では安いということでございます。それからB、近畿自動車道を通る、あるいは、関空道を通っていく、NEXCOさんの区間だけを通るルートでございますが、2,620円、高いということ。その間、途中、Bが堺泉北を通過、CがNEXCOさんだけということでございますが、それぞれこういう料金になってございますため、一番安いところを通るとAの区間を通るということで、さっき申しましたように渋滞するということが起こってございます。

右に、これは10年前でございますが、第二京阪ができましたときに、京都から大阪に入ってくる、大阪の近畿自動車道に乗るために、第二京阪を通るルート、あるいは名神を通るルート、両方近畿自動車道にタッチしますが、これを分散するということから、第二京阪の、近畿自動車道に乗り継いだ場合のネットワーク割引というのを導入していただいております。これを今後、管理主体を超えて適用を拡大していったらどうかというふうに考えてございます。

24ページでございます。これも首都高とは違って、阪神高速の特徴でございますが、ハーフランプがたくさんございます。全体でランプ142カ所のうち、103カ所がハーフランプでございます。例えば、南阪奈の羽曳野から大阪府のある法円坂、あるいは森之宮、どちらのルートでも大阪府庁に来られますが、この府庁、近畿自動車道を通るルート

が高い、1,590円。あるいは、松原線から東大阪線へ入るルートが安いということで、Aのルートを通る。このAのルートを通るために阪神高速が渋滞するということが起こってございます。したがって、ハーフランプを同一ランプとして取り扱ってはどうかというのが提案でございます。

25ページでございます。対距離化、あるいは下限料金を引き下げることで、高速道路の短距離利用を促進する。結果として高速道路に車を上げ、一般道路の渋滞緩和につながると思います。右の例1でございますが、これが大阪中央環状線の茨木市の奈良付近の写真でございます。ここが先ほど申しました均一区間で510円でございますが、今般、対距離化を導入しますと、現在の大都市近郊を当てはめると380円となり、高速道路に上がってくれるのではないかと、結果として中央環状線の渋滞緩和につながるのではないかとというふうに考えます。

26ページでございます。現在の物流対策、あるいは43号線の環境対策、環境ロードプライシングなり、西大阪線の環境対策として、割引をしてございます。これも、例えば西大阪線であると、43号から阪神高速西大阪線へ上げるために、上の高速道路を安くするということがございますが、継続、拡充していただきたいというふうに考えてございます。

27ページは、今のご説明を後ほど大阪市のほうからさせていただきます。

最後になりますが、結果として、28ページが料金設定のご提案でございます。階段状の青い線が阪高の現行料金でございますが、1つ目の提案は、ミッシングリンクの整備財源を確保するための料金設定が必要であると。2点目は、短距離利用を低減することによって高速道路ネットワークを有効活用する料金設定が必要であると。ただ、右にありますように、点線で書いてございますが、29年度の第1ステップは物流への影響を考慮して、激変緩和の配慮をする必要があるのではないかと考えます。

以上でございます。ありがとうございました。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

【田中大阪市副市長】 大阪市の田中でございます。2点ほど補足したいと思います。1つは、この事業スキームに関するもので、もう一つが市内の、先ほどありましたように、特定の路線に関するご説明でございます。

まず事業スキームでございますが、やはり利用者負担の原則のもとで、有料道路事業を基本とした一般道路事業との合併が必要と考えております。その一般道路事業なんですが、

このミッシングリンク、淀川左岸線の延伸部なのですが、先ほど説明ありましたように名神等の国土軸と国際戦略港湾、あるいは関西国際空港がございます湾岸エリアを直接結ぶルートでございますので、なおかつ、このミッシングリンクの京都方面側の既にでき上がっている第二京阪道路は、NEXCOと国直轄事業の合併でございますので、これは国直轄の道路事業でお願いしたいと考えております。一方、有料道路事業のほうなのですが、これにつきましては将来の利用者に負担を求めるだけではなくて、やはり現在の利用者にも負担をお願いしたい、そういうスキームにするべきだと考えております。

それは現在、ありましたように、阪神高速の環状線と放射線の合流部を中心にして今でも非常に混雑しております。いずれは、さらに大規模な補修を迎えますので、その工事期間中の通行機能も確保しなければならない。そういうことを考えますと、いわゆる現在の問題を解決するという側面もございますので、やはり現在の利用者にも負担をお願いする、そういったことを含めた料金水準の設定というのをぜひともお願いしたいと考えております。

それからもう1点が、市内の特定の箇所についての事例なのですが、27ページをお願いいたします。左側に位置図、中ほどに、上からA断面、B断面、C断面とございますが、要は国道43号が、市内のあるところから、阪神高速の西大阪線と平行する形で現実あります。神戸方面から来るところは、43号は高架4車、平面が4車の合計8車です。それが川を渡るところは横に8車並んで、全部これは無料なのですが、港区付近に入ってくると、高架4車と平面4車の合計8車は間違いはないんですが、上の4車がいわゆる阪神高速の西大阪線ということで有料になっている。これについては、右に資料がございますように、既に環境ロードプライシングとか、あるいは西大阪線は割引制度を導入しているんですが、それでもやはり交通量、大型車混入率ともに、平面の国道43号のほうが多い。そのために非常に交通渋滞、あるいは環境問題が発生しているという状況でございます。

これに対しまして、やはり新たな料金水準を設定する、あるいは事業スキーム、料金スキームを設定する際には、こういった問題を解決できるように、割引制度をさらに拡充、継続していくということで、いわゆる交通流動を最適化するという観点からの戦略的な割引制度の導入ということ、ぜひともお願いしたいと考えています。

以上でございます。

【寺島部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問のある方、ご発言いただきたいと思っております。

どうぞ。

【石田委員】 どうもありがとうございました。質問が2つ、ございます。1つは、今、副市長がおっしゃったように、港町のところの大規模更新、あの工事は難しいと思いますので、相当長く続いて、さらに状況が悪化するだろうと。それとミッシングリンクの解消とか代替機能の発揮というのは密接な関連をしていると思うんですけども、その辺について何かお考えがありましたらお聞かせくださいというのが1点目でございます。

2点目、利用者負担を求めるということで、方向性としてはまことに賛成でございます。ただ、これはきちんとした計算をされているのかどうか存じ上げませんけれども、何ページだったか、有料道路の割合と利用者負担の割合を描いた絵があって、現在は1対8で、将来的には1対1ぐらいの感じで絵を描いておられて、これはあくまでイメージ図だとは思いますが、今ご発表、ご提案いただいた内容を拝見いたしますと、かなりの部分、割引ということが強調されて、利用者の負担を、今の方にも将来の方にもお願いするところところが若干弱くて、今のこのご提案の内容でああいうイメージ図が達成できるかどうかというのはなかなか難しいのかなという、そういう印象も持つんですけども、その辺いかがでございましょうか。お願いいたします。

【田中大阪市副市長】 まず最初のほうのご質問なんですが、12ページを見ていただいたらわかりますとおり、ミッシングリンクと呼ばれているところは、京都方面と湾岸部を接続するルートであると同時に、都心の再生環状道路と位置づけられております。これは今、阪高の環状線のちょうど外側に位置するわけです。一方で、京都方面と東大阪方面と湾岸線を結ぶのは、ほとんどが今、東大阪線に依存しているんですが、やはりここが将来、大規模な補修ということになると、どうしてもその代替ルートは、今からやろうとしているミッシングリンクしかありませんので、それはぜひともお願いしたい。

もう一つは、やはり環状線そのものが非常に混雑していますが、それもいずれは大規模な改修ということになったときに、その1つ外側の都心再生道路の一部を形成するミッシングリンクの整備ということで、今、阪神高速の道路が完成して約50年ぐらいですから、遅かれ早かれ大規模な補修工事が想定されるわけで、そのときまでにはぜひとも完成させていきたいと考えております。

【竹内大阪府副知事】 2点目の料金、有料道路事業の拡大策、14ページのご質問でございます。

大阪府が試算してございます。これはあくまで大阪府の試算でございますので、今後、国交省さん、あるいは高速道路会社さんで詳細にさせていただいたらと思うんですが、大阪府の試算によりますと、先ほど言いました現行で有料道路事業が400億でございます。そこに先ほどの出資金の償還繰り延べをいたしますと、淀川左岸線延伸部に充てられる出資金繰り延べの効果が約800億あると考えます。それが1つ目。

それから、料金水準を、整備財源のために充ててはどうかという提案をさせていただいてございますが、現行の阪神高速の料金より50円から100円プラスしますと、トータル1,000億から1,200億の規模で淀川左岸線延伸部に充てられるのではないかと。これらを前提として、ゼロ金利融資を活用すると、今から10年間ゼロ金利を充てるというふうに算定しますと、50億から250億になるのではないかとということでございます。結果として、それらを差し引いて残る区間が公共事業になるわけで、試算では公共事業は950億から1,350億になると、こういうふうに考えてございます。

【田中大阪市副市長】 先ほどの割引と、現在利用者、将来利用者の負担との関係についてのご質問に関連して申し上げますと、先ほど西大阪線の関係で申し上げましたけれども、同じ4車、4車でありながら、下の平面街路のほうが交通量も多いという現状でございますから、やはり上のほうの高架部分の高速道路の料金割引をして、料金は減っても台数を増やしたいという思いです。収支面でどうかというのは、これはまた別のチェックが必要だと思っています。それともう一つは何よりも、今回のような新しい料金水準に移行しようと思うと、やはり多くの方のご理解をいただく必要がございますので、合意できないような箇所については、できるだけきめ細かい対策が必要というふうに考えております。

【寺島部会長】 いかがでしょうか。

どうぞ。

【小林委員】 どうもありがとうございます。関西の道路管理主体、あるいは管理方法が複雑であるというのは、極めて重要な問題だと認識しております。それが実はいろいろな問題を引き起こしているということですが、このことは費用の面でも、管理費用の増加を招いている可能性があると思います。大阪府道路公社は空間的に離れた区間を管理されています。これを個別に管理すればコスト高になる。これをシームレスにすると費用の面でも非常に効率化が図れるのではないかと。さきほどのご説明には管理費用の論点が含まれていませんでしたので、ご質問させていただきます。

【寺島部会長】 何かあれば。

【竹内大阪府副知事】 将来的にこういう一元化したいという思いから、例えば堺泉北有料道路の料金の徴収は阪和自動車道とトータルの合併徴収なりをしてございますし、あるいは第二阪奈有料道路、あるいは箕面有料道路については阪高さん、あるいはNEXCOさんに維持管理有料を現在委託して、先ほどおっしゃったコスト縮減、経費削減に努めているところでございますが、なおかつ公社自体を移管すれば、さらなる削減効果が期待できるということを考えてございまして、小林委員の言うとおりでございます。

【寺島部会長】 その他ございますか。

竹内さん、どうぞ。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明ありがとうございました。18ページを拝見していて、真ん中あたりで、ターミナルチャージは会社を超えて1回の利用に対し1回みの課金という箇所がありました。確かにこれはすごく便利で、利用者にとってはありがたいことなんですけれども、ただ、ターミナルチャージは基本的には固定費用を回収するものだという認識で考えると、NEXCOさんも阪高さんもそれぞれが固定費用を回収しなければいけないわけですから、1回だけの課金になると、当然ターミナルチャージが上がってくるわけですね。ですから、どうしても固定費用回収のためにはターミナルチャージは上がらざるを得ないということになりますので、それはやむを得ないというようにお考えなのかどうか、その点をお伺いしたい。

【竹内大阪府副知事】 逆でございます。例えば3つ乗り継ぐと、ターミナルチャージが3回かかるということでございますが、それを1回だけのターミナルチャージにしたいということで、基本的にはターミナルチャージは下がります。その結果、ではどう回収するのかということでございますが、料金徴収期間を延長するなりして、それを回収する必要があるのではないかなと思います。ここで、会社間調整の枠組みが必要と書いてございますが、ターミナルチャージは1回だけでございますが、現行よりはもちろん安いわけですが、それをどう会社間に配分するか。例えば折半するのか、距離案分するのか、交通量案分するのかということを決めた上で、この配分の仕組みを将来的に決める必要があるのではないかとこのように考えてございます。

【家田委員】 今日はどうもありがとうございました。細部については、今日はもう時間がないからいいにしておいて、ちょっと感謝の気持ちも込みにしつつなんですけれども、ぜひ今後もいろいろ発言していただきたいなという思いで言うんですけど、この道路の料金

という、すぐ、こっちが高くなって、あっちが安くなったみたいな、ちまちました話であるとか、それから、いや、こんなものはただがいいんだみたいな勝手な話とか、そういう論調が多いんですよ。だけどね、ほかならぬ関西のサイドから、かかるものは払おうじゃないかと、それが原理ってもんだと、それからチャージするなら合理的にやろうじゃないかと。ぼちよぼちよぶち切りにするだの、おかしくこっちが高いの低いのではなくて、筋が通ったものにしようじゃないかという、非常に根本的な重要なメッセージを、ほかならぬ関西から出しているというところが、国民にとって非常に大きな意義があると思うんですよ。ぜひ今後も声を大きく言ってもらいたいし、それは単に行政が言っている、つまり道路管理サイドが言っているのではなくて、関西人みんなが言っているんだという感じのムードをつくってほしいと。これは要望です。

それからもう一つは、10ページあたりの地図を見ると、首都圏と関西圏の地図が出ていて、大体同じサイズだねと、こういうことになっているんですが、首都圏については、例えば日光なんて、ここからもっとずっと先だし、富士山もずっと西のほうだし、要するにこの中に大体のものが入っているんですよ。だけど関西で見ると、やはり京都というのは、人々のムーブメント、外人なんか来たときのムーブメントからすれば、やはりこのダイダイ色のエリアのちょっと出っ張りになってしまうんだけど、一体のものという面があると思うんですよね。だから料金のことは料金のことで、これで結構だけれども、何か物を考えるときには、少なくとも普通の人々が関西圏としてシームレスに動きたいな、便利に動きたいなと思う範囲というのを一つ、一体的に考えていくという方向で、ぜひ物言いをいろいろ、特にものづくりとか、そういうときにはしてほしいなど。これも要望でございます。

以上2点、述べました。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

どなたかございますか。

では、なければ、僕のほうからちょっと。私、関係業界の方のヒアリングと、行政の指摘されている方向感とがリンクしていて、腑に落ちて、今後どういう方向に向かうべきかという姿は、ある種のオン・ザ・トラックで出しているというふうに思うんですね。それをもう理解した上でなんですけれども、あえて言うなら、今ちょうど家田さんがおっしゃった広域関西という視界を、どこまでこれに付加するか。私、前にもここで発言しているんですけれども、例えば4ページの表の中で、意外なほど、僕の視点で重要だ

と思っているのが京都縦貫自動車道なんです。どうしてだというと、日本海と太平洋側の対流というのを国土形成計画もすごく重視しているんですけども、国土形成計画に参加してつくづく思いますけれども、例えば関西圏の港湾なんですけれども、かつてコンテナ取り扱い量世界第2位だった神戸が、今56位まで落ち、大阪が60位かな。だから、そういうような関西圏の物流構造というのが、世界的な視界からいうと地盤沈下してきているというか、人流と物流というのを考えて、やはりアジア・ダイナミズムを広域関西でどういうふうにとめて戦うのかというときに、日本海物流というのが非常に重くなってきている中で、関西にとっての京都の舞鶴だとか敦賀なんていう港湾の持つ意味が非常に重くなってきているというか、あるいは境港なんかまで視界に入れたぐらいの、そういう日本海側と太平洋側の戦略的な物流戦略をしっかりとらんだら、さて、大きく何が見えてくるのかということです。

それからもう一つは、それに絡んで、ここに産業構造のことについて7ページに、まことにもっともな、こういう方向感をとっておられるということ自体、もう共鳴するし、私自身も幾つかのこの中のプロジェクトにコミットしているから、本気でそう思うんですが、例えばの話が、関西圏というところを人口構造的に見て、今後どういうふうな人口減少とか、世代間人口構造の変化を視界に入れておられるのか。例えば、この中に一切出てきませんけれども、1次産業、農業です、食料。これは意外にこれから重要なのは、TPPに入っても、食料自給率を高めていくぐらいの視点でもって戦わないとだめだとなると、例えば対流というときの一つのあれに、関西圏に集積している人口で、周りに奈良だとか、それから中国地方なんかも考えたら、農業圏を持っているということも関西の強みとも言えるんですね、別の言い方をすると。そうなってくると、都心に集中させてしまった、いわゆる高齢化してくる団地の人口なんかを、ただそこで食べ物を食べる人としてではなくて、食料なんかの生産に、いわゆる対流して、参画させるような仕組みをつくるなんていう方向が、すごく今後は重要になってくるだろうと思うんです、例えばの話が。

ですから、関西広域の食料自給率を高めるための戦略なんていうようなことも、産業戦略の中で実はすごく重要になってくるというか、だから華々しい先端産業のところにこれだけ展望が開けていますという話もちろん重要だけれども、そうではなくて、この地域の安定のためのプログラムを組んで、そこに、では人口をどういうふうにか動かすのか、それを支える道路幹線というのはどういうふうにつくっていくのかなんていうような話のものすごく重要になってくるというか。

ですから、僕の言いたい話は、広域、そしてアジア・ダイナミズムとのリンケージ、それから、重心を下げて、例えば1次産業さえも視界に入れた、人口移動なんかを視界に入れたときに、ここにあるミッシングリンクというのはほんとうにそのとおりだと思いますよ、これをやらないことには関西どうしようもないだろうとさえ思っていますが、そういう文脈まで加えて、さて、広域関西圏の活性化のために最適の、つまり道路配置というものをするにはどうしたらいいのか、そしてその料金体系はという、そのときの理論武装が必要になってくるのかなというふうに思って僕はお聞きしていたんですけども、ご説明いただくというよりも、多分そんなことはさんざん練っておられるんだろうと思いますけれども、そういう意味でのポイントを、また何かの段階で説明していただければと。

【竹内大阪府副知事】 1つ目、港湾の部分でございますが、おっしゃるように、日本海の物の流れが釜山に行っております。釜山がハブになっているところでございますが、国際戦略港湾である阪神港に、釜山から取り戻したいという思いから、さまざまな施策をとっているところでございます。1つは阪神港そのものが国際戦略港湾であるということ、それから、日本海側のものを阪神港に運ぶために、例えば滋賀県の野洲に、インランド・デポといいますか、内陸部にコンテナの集約拠点を設け、そこから阪神港に運ぶという施策もとっております。おっしゃるように、日本海、海のフィーダーの、瀬戸内の物流は阪神港に持ってきやすいんですけども、陸上の交通はそういう意味で大事でございますので、京都縦貫も含めて、阪神港なり、あるいは関空なりに、渋滞なく早く来られるという意味で、今回のミッシングリンクの整備が重要であるというふうに考えます。

それから、7ページでございますが、7ページは次世代産業だけの図を描いてございますが、ごらんのとおり、例えば京奈和自動車道路沿いに工業団地がたくさん立地してきてございます。これは、奈良県といいますと文化財があつて、これだけ工業団地があるのかなとお思いになるでしょうが、奈良県なり和歌山県なりに、これだけの工業団地が立地してございます。我々としては、この工業団地は、阪神港なり関空から出荷する、あるいは材料を調達するわけでございますが、大阪・関西の経済圏域を、この奈良県、和歌山県域まで拡大したいと、そのための高速道路ネットワークが必要であるというふうに考えてございまして、ある意味、京奈和自動車道が全通しますと、物の流れが変わります。そういう意味で、この京奈和自動車道と阪神港なり関空とを結ぶための、いわゆるアクセス道路といいますか、これも必要であるということで、現在、大阪府のアクセス道路の整備も進めているところでございます。

さらにおっしゃいました農業というか、T P Pの関係でいいますと、大阪、あるいは泉州に、例えばミズナスであるとか、そういう特徴のある大阪産品がございまして、これをブランド化して売り込みたいということの取り組みを大阪府としてはしてございますし、それから、今日のご説明できませんでしたが、全国の農産品が、茨木にある中央卸売市場に集まってきます。リンゴであるとか桃であるとかブドウであるとか、あるいは灘五郷の日本酒、こういうものが阪神港なりから出荷するわけですが、これらも関西圏だけではなくて、全国からのそういう農産物の流れが関西に集まりやすいように、高速道路ネットワークを整備したいというふうに考えています。トータル、大阪・関西の経済圏域を広げたいという思いが、今回の提案でございます。

【寺島部会長】 ありがとうございます。

それでは、大体時間が経過してしまいましたので、本日の意見を踏まえまして、引き続き検討していきたいと思えます。

本日本日予定された議事は以上でございます。事務局へお返しします。

【総務課長】 長時間にわたるご議論、ありがとうございます。本日の内容につきましては、後日皆様方に議事録の案を送付させていただき、ご同意をいただいた上で公開したいと思います。また、近日中に、速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。本日の会議資料は、そのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

— 了 —