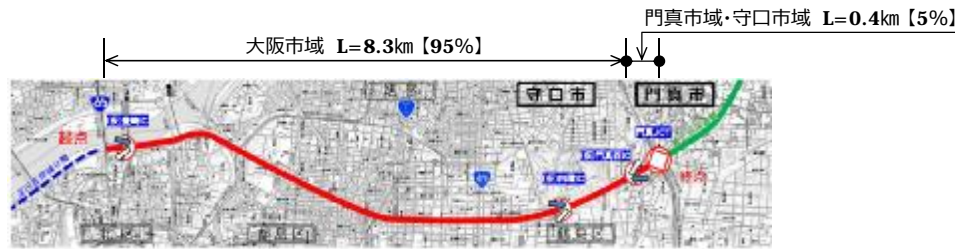


《 淀川左岸線延伸部の事業スキーム (全体事業費 約4,000億円) 》



⇒政令市域内の道路は原則、政令市が負担 (属地主義) ※道路法17条、50条

1) 街路事業と有料道路事業の合併施行による事業スキーム (大和川線等と同様)

(仮称)豊崎IC【新御堂筋】

門真JCT【近畿道、第二京阪】

有料道路事業 (阪神高速) 400億円 【阪高出資金: 地方分70億円①】

街路事業 3,600億円 (地方費 1,620億円②)

■地方負担額
= 1,690億円
(①+②)

【地方からの提案】

- 地方負担軽減のため国直轄事業の導入 (地方負担 1/3)
- 早期整備のため有料道路事業の拡大
 - ・整備財源を確保する料金設定
 - ・利用者負担軽減策 (出資金の償還後送りなど)

2) 国提示による事業スキーム

(仮称)豊崎IC【新御堂筋】

門真JCT【近畿道、第二京阪】

有料道路事業 (阪神高速) 約1,600億円 【阪高出資金: なし】

有料道路事業
(ネクソ
西日本)
約600億円

国直轄事業 約1,800億円 (直轄負担金 約600億円③)

■地方負担額
= 600億円
(③)

国提示による事業スキームでは、地方からの提案が反映された結果
⇒地方負担額が1,000億円超圧縮

《 府市負担の考え方 》

■ 直轄負担金の負担ルールの運用

平成28年3月道路法の政令改正により、大阪市に所在する国道の新設によって、大阪府も著しく利益を受ける場合の利益の程度を考慮した直轄負担金の分担に関する道路法の規定(第50条4項)が実質的に運用開始

■ ミッシングリンク解消による事業効果

- ミッシングリンクである淀川左岸線延伸部の整備により、**都市再生環状道路が完成**し、都市の骨格を形成するとともに、**大阪都心部の慢性的な渋滞緩和に寄与**
- 一方、**国土軸と臨海部を直結する広域的な高速道路ネットワーク機能を強化**する路線として、国が直轄事業として主体的役割を担う
- 延伸部を利用する交通は、市内のみは僅かで、**通過交通や市外からの広域的な利用が大半** [参考資料①]
- 高速ネットワーク形成により、**広域的に産業立地や観光需要を促進**
 - ・第二京阪などの高速道路沿道や閑空、阪神港を有する臨海部等において**大型物流施設や製造、研究開発拠点等の広域的な立地を促進**[参考資料②]
 - ・世界遺産をはじめ豊富な観光資源を多数有する関西圏において、**広域的な観光拠点間の時間短縮、定時性確保による観光需要を拡大**

[参考資料③]

- 本来、道路法の「属地主義」に基づき大阪府が直轄負担金を負担するものであるが、事業効果の広域性が強いことを踏まえ、**利益の程度を考慮した直轄負担金の分担に関する道路法の規定を適用**し、府市の負担割合については「**1:1**」とし、府が応分の負担を行うことで、府市が一体となって本路線の**1日も早い供用を目指す**。

(直轄負担金 600億円→府:市 = 300:300)