

**令和6年度以降の本州四国高速道路を含む  
「全国共通料金制度」の継続に関する提言**

**近畿ブロック知事会**

**令和4年7月**

## 令和6年度以降の本州四国連絡高速道路を含む 「全国共通料金制度」の継続に関する提言

高速道路料金については、地域間格差のない、全国一律の利用しやすい料金体系とすることが肝要であるが、本四高速は、NEXCO区間と異なる料金体系となっていたことから、近畿をはじめ、四国や中国の関係府県市が連携し提言を繰り返した結果、平成26年4月、ついに全国路線網に編入され、「全国共通料金制度」が実現した。

これを受け、悲願であった「全国共通料金制度」の効果を、持続的に発展させるための関係府県市による利用促進に向けた様々な取組も相まって、人口減少が進む中、平成29年には「明石海峡大橋」、平成31年には「大鳴門橋」の累計交通量が、それぞれ2億台を突破するなど、近畿地方はもとより、全国と四国の往来により、本四高速の交通量は、順調に増加（コロナ禍の影響を除く）し、全国への経済波及効果は、年間約2.4兆円に達しており、本四高速が「地方創生」や「分散型国土づくり」に欠かすことのできない「観光や物流の大動脈」になっている。

また、課題であった「建設債務の返済」については、「全国共通料金制度」の導入により利用しやすい料金水準となったことから、本四高速の収入実績は債務返済計画（平成26年8月協定時）を上回る水準で推移しており、計画に基づいた返済が着実に進んでいる。

加えて、国内物流を支えるトラックドライバーの働き方改革に繋げるため、九州と四国間のフェリーを利用するモーダルシフトの進展に加え、四国内の高速道路、本四高速を利用する「四国ルート」の交通量が増加しており、本州と四国を結ぶフェリー航路とともに本四高速が全国の物流を支えるルートとして、今後より一層重要な役割を担うことになる。

しかしながら、本四高速を含めた現行の「全国共通料金制度」は、当面10年間（平成26～令和5年度）の時限措置であり、国・地方が総力を挙げて地方創生に取り組む中、再び実現以前の料金となれば、本四間の「人」や「モノ」の交流が減少し、「地方創生」や「分散型国土づくり」へ悪影響を及ぼすことが懸念される。

以上により、令和6年度以降の本四高速を含む「全国共通料金制度」の継続について提言する。

- 1 「2025年大阪・関西万博」や「ポストコロナ時代」に向け、本州四国間の「人」と「モノ」の交流拡大を図り、経済波及効果を持続的に発展させるため、令和6年度以降も本四高速を含めた「全国共通料金制度」を継続すること

令和4年7月

近畿ブロック知事会

福井県知事	杉本達治
三重県知事	一見勝之
滋賀県知事	三日月大造
京都府知事	西脇隆俊
大阪府知事	吉村洋文
兵庫県知事	齋藤元彦
奈良県知事	荒井正吾
和歌山県知事	仁坂吉伸
鳥取県知事	平井伸治
徳島県知事	飯泉嘉門