

# 有料道路事業の経緯

|    | 有料道路に関する制度等   |
|----|---|
| 明治 | 太政官布告（明治4年）<br>私人による賃取橋等の設置が可能となる   |
| 大正 | 旧道路法（大正8年）<br>管理者による有料橋等の設置も可能となる   |
| 昭和 | 道路法（昭和27年）<br>私人による有料橋等の設置を認める制度廃止  |
|    | 旧道路整備特別措置法（昭和27年）<br>借入金による有料道路の整備が可能となる  |
|    | 道路整備特別措置法（昭和31年）<br>資金源を民間資金まで拡大  |
|    | 地方道路公社法の制定（昭和45年）<br>地方の幹線有料道路の建設にあたる地方道路公社の設立が可能となる  |
| 平成 |  <p>三才山トンネルの整備は明治以来100年の悲願であり、当時の県政における最重要課題であった。トンネル(延長2,511m)は当時、県内2位、全国8位の長さであった。<br/>(写真は三才山トンネル貫通時(S50.3)の状況「長野県道路公社10年史」(長野県道路公社))</p> |
| 令和 |  <p>三才山トンネル有料道路は昭和51年10月に供用開始し、令和2年8月に料金徴収期間が満了した。<br/>(写真は三才山料金所：R2.8撮影)</p>  |

## 県内の有料道路整備等の状況

- 明治12年に県内初の有料橋として、落合橋(千曲川・犀川合流点)が建設された。
- 三才山峠については、明治維新後、松本から東京への最短ルートとしてその開削が重要視されたが、多額の事業費を要する難工事であるため実現には至らなかった。

戦後、道路交通需要が増大しつつも、本格的な道路整備を進めるには必要な財源が不足している状況に対応するため、有料道路制度が本格的に採用されることとなった。

### 企業局による整備

(主に昭和30年代後半～40年代前半)  
広域観光の基幹道路として、観光を核とした地域の活性化のために道路整備を実施

### 日本道路公団による整備（昭和41年～）

### 道路公社による整備（昭和47年～）

- 南北信の一体化を図るための道路網整備
  - 三才山トンネル有料道路 S51.10供用
  - 新和田トンネル有料道路 S53.10供用 (延伸区間H16.3供用)
- 地域の生活環境向上、産業経済の発展に向けた対応
  - 茅野有料道路 S59.3供用
  - 平井寺トンネル有料道路 S63.8供用
  - 松本トンネル(三才山Ⅱ期) H6.12供用
- 経済活動広域化への対応、観光活性化
  - 長野オリンピックに向けた整備
    - 白馬長野有料道路 H7.2供用
    - 志賀中野有料道路 H7.3供用
    - 五輪大橋有料道路 H8.12供用

### 企業局による有料道路事業の終了（平成14年2月）

### 茅野有料道路無料化（平成14年4月）

### 有料道路料金施策の実施

- 料金引下げ社会実験（平成14年～）
  - ※ 平成28年から道路環境改善事業
- 利用者負担軽減事業（平成26年～）

### 平井寺トンネル有料道路無料化（平成30年8月）

### 三才山トンネル有料道路(松本トンネル含む)無料化（令和2年9月）

### 新和田トンネル有料道路無料化(令和4年4月)

# 長野県内で整備された有料道路 (一般自動車道、林道を除く)

