

■ 有料道路制度の趣旨

有料道路制度は、国や銀行からの借入金等により道路を早期に建設し、供用後は道路利用者から徴収する通行料金をもって借入金等を償還していく仕組みであり、路線ごとに料金徴収期間が満了または借入金等の償還が完了のいずれか早い時点で無料開放となるもので、受益者負担の考えに基づいています。

■ 県内の有料道路の概要

長野県道路公社では、現在、6路線7区間の管理を行っています。（2018年4月現在）

路線名	延長 (km)	料金徴収期間	事業費 (億円)	普通車料金 (円)	道路環境 改善事業 ※1	利用者負担 軽減事業 ※2
三才山トンネル有料道路（三才山区間）	8.5	1976.10.30～2021.6.9	43.3	510		○
三才山トンネル有料道路（松本区間）	6.6	1994.12.15～2021.6.9	166.0	310	○	
新和田トンネル有料道路	14.8	1978.10.4～2025.3.29	204.0	620		○
平井寺トンネル有料道路	1.8	1988.8.25～2018.8.24	44.1	210		○
白馬長野有料道路	2.0	1995.2.16～2025.2.15	45.0	210	○	○
志賀中野有料道路	2.6	1995.3.16～2025.3.15	93.8	310	○	
五輪大橋有料道路	1.4	1996.12.26～2026.12.25	117.0	150	○	
計 6路線7区間	37.6				4路線	4路線

（茅野有料道路は2002.4.1に無料開放）

※1 昼間（6時～22時）全車種（軽車両除き）100円、夜間無料（白馬長野は、昼間 通常料金 夜間無料）

※2 事業参画市町村の住民を対象に、通行料金の5割引相当の時間帯割引回数通行券を販売（普通車・軽自動車 6時～10時・16時～21時）



三才山トンネル有料道路（料金所）



新和田トンネル有料道路（湖北トンネル）



五輪大橋有料道路（五輪大橋）

■ 本県における有料道路の整備効果

本県は主要な都市が急峻な地形で隔てられているため、各地を結ぶ幹線道路の整備が大きな課題となっていました。

財政状況が厳しく限りある予算の中で、有料道路制度を活用することにより、大規模なトンネル等を短期間で完成させるなど、県土の一体化が図られ、その後、県内における経済・産業・交流の活性化に大きく貢献しました。

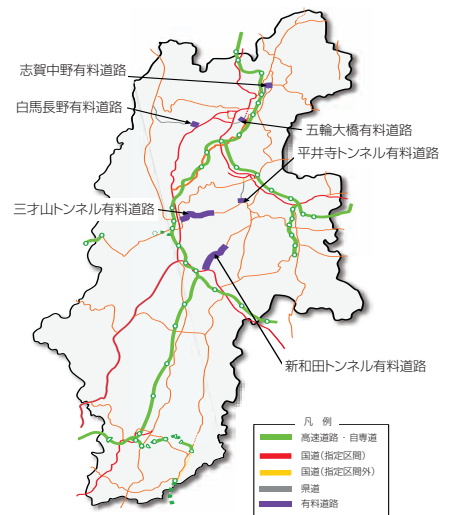
■ 本県における有料道路の料金施策

● 有料道路活用による道路環境改善事業

有料道路と並行する一般道路の沿道環境改善のため、2002年度から料金引下げの社会実験を実施し、その結果を踏まえ、2016年度から事業を実施しています。

● 有料道路の利用者負担軽減事業

通勤、通学、通院等のため、日常的に有料道路を利用する方の料金負担軽減のため、市町村が事業主体となり、県も費用の一部を負担する形で、事業参画市町村の住民に対する時間帯割引を2014年度から実施しています。



■ 有料道路一般道路化の検討

有料道路については、路線ごと事業期限まで料金徴収を継続することを基本に事業を実施していますが、そのあり方については多くの県民が納得できる方法を検討すべきという包括外部監査の指摘を踏まえ、2018年8月24日に料金徴収期間満了となる平井寺トンネル有料道路を除く、5路線6区間を対象に、2017年度に有料道路一般道路化の検討を行いました。

道路公社の収支予測をもとに、各路線の償還完了見込みと一般道路化によるメリット（料金負担がなくなることによる経済波及効果）、デメリット（県負担の増加）、制度の趣旨や動向等を踏まえ総合的な検討を行い、三才山トンネル有料道路は2020年夏ごろ、新和田トンネル有料道路は2021年夏ごろまでに一般道路化を行う方針を決定しました。

なお、白馬長野・志賀中野・五輪大橋の3路線については、料金徴収期間満了時での一般道路化を基本とする方針です。