

第3章 都市計画対象道路事業の目的及び内容（事業特性）

第1節 都市計画対象道路事業の目的

（仮称）浜松湖西豊橋道路は、静岡県浜松市浜名区と愛知県豊橋市を結ぶ延長約 26km の高規格道路であり、三ヶ日ジャンクションと三河港区域を相互に連絡するとともに、東名高速道路及び新東名高速道路、三遠南信自動車道及び名豊道路（一般国道 23 号）等と合わせて広域交通ネットワークを形成します。

本事業は、三遠地域（静岡県浜松市・湖西市、愛知県豊橋市・豊川市・田原市）内の交流を促進するとともに、地域内の物流交通の発展、災害リスクの改善及び観光エリアの連絡機能強化等に寄与する事を目的としています。

上記を踏まえ、以下の 4 つの政策目標を設定しています。

1. 速達性、定時性の向上による物流支援
2. 災害時の信頼性向上による円滑な救援等活動及び支援物資輸送
3. 広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進
4. 生活交通の安全な走行環境

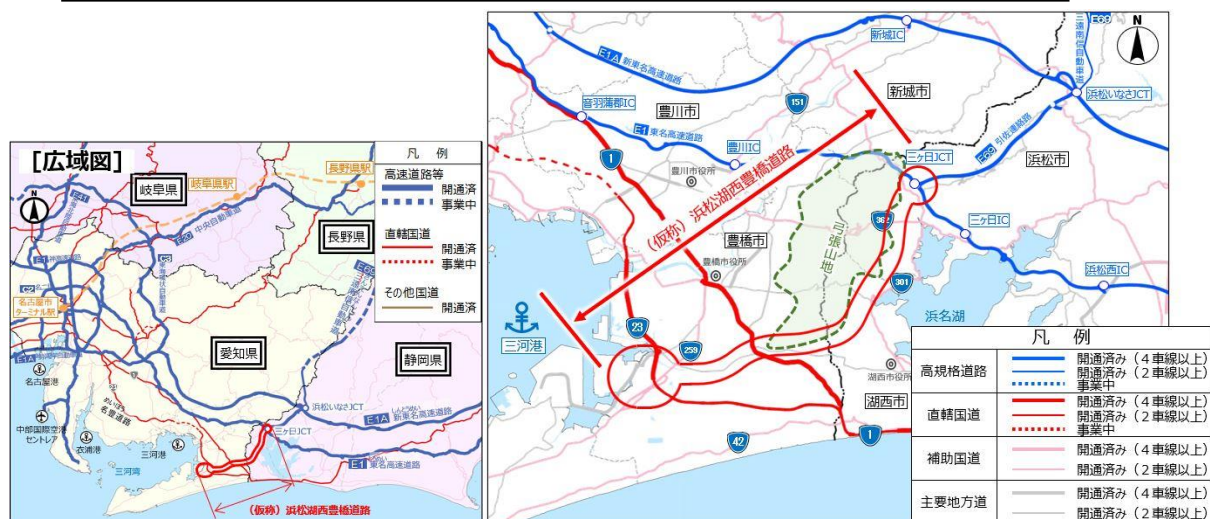


図 3-1-1 都市計画対象道路事業の位置

第2節 都市計画対象道路事業の内容

2.1. 都市計画対象道路事業の種類

高速自動車国道または一般国道（自動車専用道路）の新設

2.2. 都市計画対象道路事業実施区域の位置

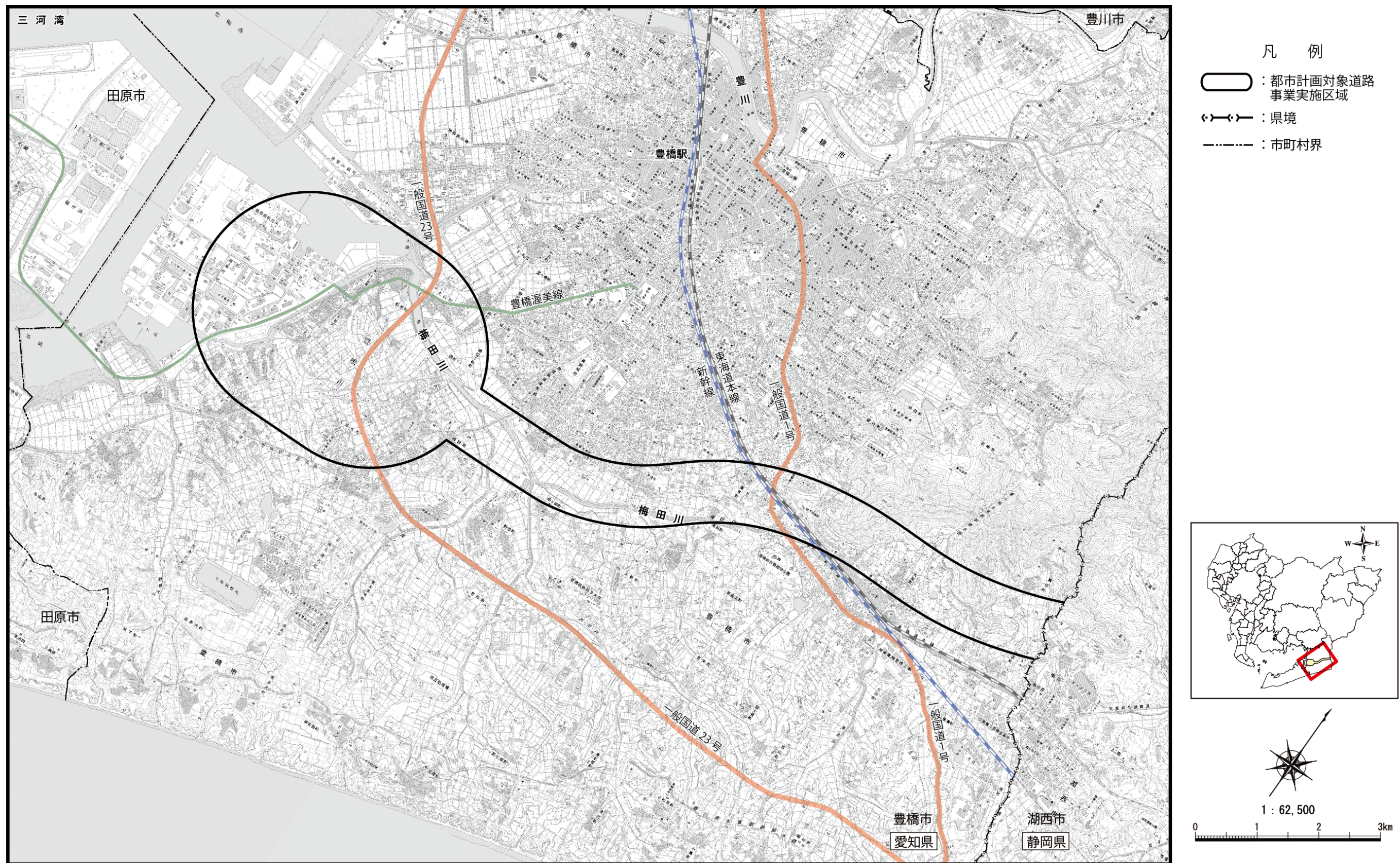
(1) 起終点

起点：静岡県と愛知県の県境

終点：愛知県豊橋市

(2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置

当該事業により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築が想定される範囲を「都市計画対象道路事業実施区域」（以下、「事業実施区域」といいます。）とし、その位置は、図 3-2-1(1)～(2)に示すとおりです。



注) 都市計画対象道路事業実施区域は内湾を含むように概ねの範囲を図示していますが、内湾の海上を通過したり、海底を改変したりする構造物は、想定していません。

図 3-2-1(1) 都市計画対象道路事業実施区域の位置（愛知県区間）

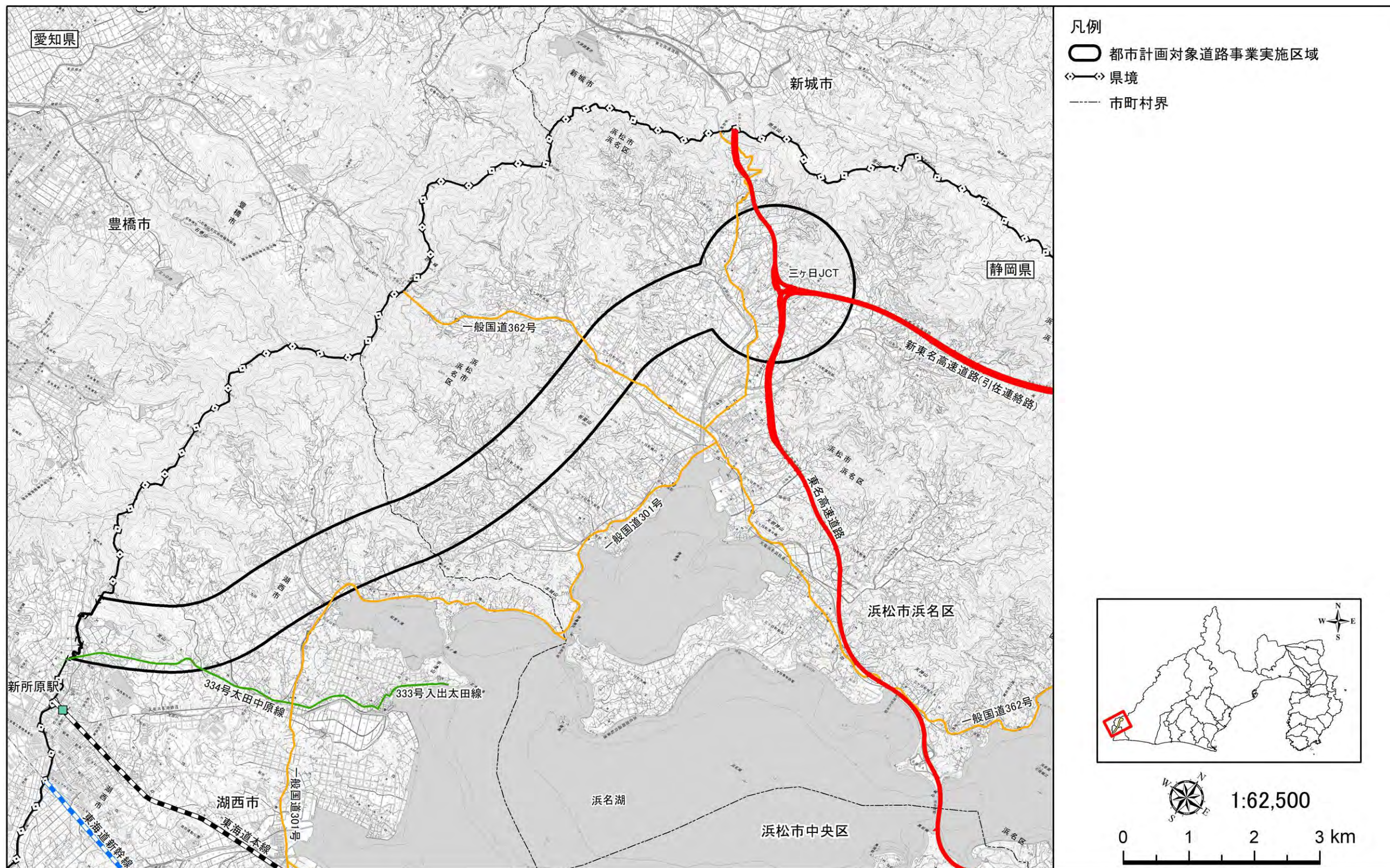


図 3-2-1(2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置（静岡県区間）

2.3. 都市計画対象道路事業の規模

延長：約 13km（静岡県区間：約 13km）

※本方法書は（仮称）浜松湖西豊橋道路全線のうち、愛知県区間の約 13km を対象としている。

2.4. 都市計画対象道路事業に係る道路の車線の数

車線数：4 車線（静岡県区間：4 車線）

2.5. 都市計画対象道路事業に係る道路の設計速度

設計速度：80km/時（静岡県区間：80km/時）

2.6. その他の都市計画対象道路事業の内容

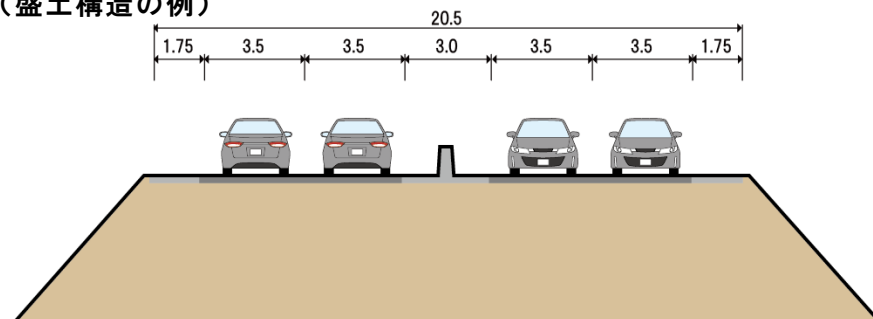
(1) 道路区分（種級）

第 1 種第 3 級（自動車専用道路）（静岡県区間：第 1 種第 3 級（自動車専用道路））

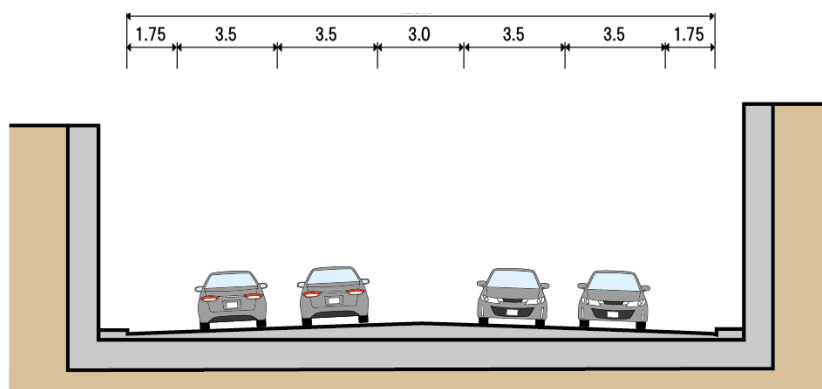
(2) 都市計画対象道路事業に係る構造の概要

道路構造は、地表式、掘割式、嵩上式及び地下式を計画しています。

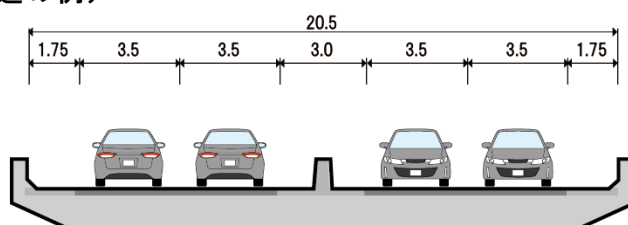
1) 地表式（盛土構造の例）



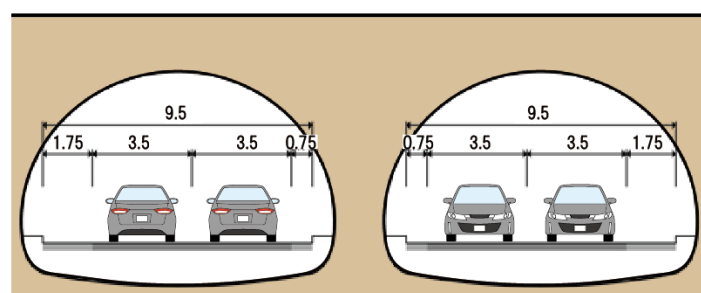
2) 掘割式（掘割構造の例）



3) 嵩上式（橋梁構造の例）



4) 地下式（トンネル構造の例）



[単位:m]

注) 現段階の想定であり、今後の見直しによって修正される可能性があります。

(3) インターチェンジ等の設置

本事業において、インターチェンジ 2 箇所(豊橋市内)及びジャンクション 1 箇所(豊橋市内)の設置を計画しています。

(4) 休憩所の設置

本事業において、休憩所の設置の計画はありません。

(5) その他の対象事業の内容

1) その他の道路構造及び付属施設の有無

表 3-2-1 その他の道路構造及び付属施設の有無

施設の構造	有無	概要
道路照明	有	トンネル内、トンネル坑口、橋梁部、インターチェンジ、ジャンクション等
残土処理場	有	トンネルの掘削残土については、可能な限り再生資源として利用を図った上で、宅地造成及び特定盛土等規制法を踏まえつつ、地元自治体と調整を図り、適切に対応します。
消雪用揚水施設	無	—
トンネル換気塔	無	—
工事用道路	有	工事用道路は、既存の幹線道路等を利用し、必要に応じて仮設施設の設置等を検討します。

注) 現段階の想定であり、今後の見直しによって修正される可能性があります。

2) 工事計画その他の事業計画の概要

① 道路事業における一般的な環境保全の方針

1. 一定規模以上の建設機械は排出ガス対策型機械、低騒音型、低振動型の機械を採用します。
2. トンネル工事において薬液注入工事を行う場合には「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」（昭和 49 年 7 月 10 日建設省官技発第 160 号）に基づいて、環境影響を最小化するように努めます。
3. 実施区域が周知の埋蔵文化財包蔵地を通過する場合、または工事中に埋蔵文化財が発見された場合には、「文化財保護法」（昭和 25 年 5 月 30 日法律第 214 号）の規定に基づき対処します。
4. 工事中に汚染土壌の存在に係る情報及び事実が確認された場合には、「土壌汚染対策法」（平成 14 年 5 月 29 日法律第 53 号）の規定に準じて対処します。
5. 建設工事に伴う副産物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 45 年 12 月 25 日法律第 137 号）、「資源の有効な利用の促進に関する法律」（平成 3 年 4 月 26 日法律第 48 号）、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成 12 年 5 月 31 日法律第 104 号）、「宅地造成及び特定盛土等規制法」（昭和 36 年 11 月 7 日法律第 191 号、最終改正：令和 4 年 5 月 27 日法律第 55 号）の規定に基づき再利用に努めるとともに適正に処理します。
6. 施工段階における環境負荷の少ない建設機械の使用、工事用車両のアイドリングストップや省資源・省エネルギーに配慮した建設資材の使用等を採用することにより、温室効果ガス発生量の削減に積極的に努めます。

② 当該事業における基本的な環境保全の方針

1. 建設発生土の仮置きやトンネル排水等、工事の実施に伴って発生する濁水の影響を低減するために、沈砂地等の濁水処理施設で処理した後に公共用水域に放流することにより、水質への影響の低減に努めます。
2. 河川内での工事を行う場合には、瀬替え施工を基本としますが、仮締め切り工法を採用する場合には、仮締め切り工区内にてコンクリートを十分乾燥させ、締め切りを開放する際には河川下流側の pH に異常が生じないことを確認するなど、水質、動物、植物、生態系への影響の低減に努めます。

第3節 その他の都市計画対象道路事業に関する事項

3.1. 都市計画対象道路事業の経緯

(1) 計画段階評価の流れ

浜松湖西豊橋道路は、静岡県浜松市の東名高速道路三ヶ日ジャンクションと愛知県豊橋市の三河港を結び、弓張山地の東側を経過地とする路線計画です。三遠地域の5市（浜松市・湖西市・豊川市・豊橋市・田原市）の周辺地域では、東名高速道路や国道1号に加え、新東名高速道路や名豊道路（一般国道23号）など、東西方向の道路整備が拡充してきています。南北方向は、三遠南信自動車道の整備が進んでいますが、三遠地域の沿岸部と東西方向の道路とを連絡する道路ネットワークが希薄となっています。また、南海トラフ巨大地震等の災害発生時には、三河港周辺や湖西～浜松の沿岸部では津波・浸水や液状化による被害が想定されています。

浜松湖西豊橋道路の効率的な事業実施に関し、図3-1-1に示すとおり、平成30年度から計画段階評価の手続きを実施しており、構想段階における道路計画のアンケート調査を行うとともに、「社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会（以下、中部地方小委員会）」を3回実施しました。

計画段階評価では、アンケート調査や関係する地方公共団体の長からの意見、中部地方小委員会での有識者の意見等を踏まえてルート帯案を検討し、対応方針を総合的に決定することを目指すとともに、整備効果などを調査・検討しました。

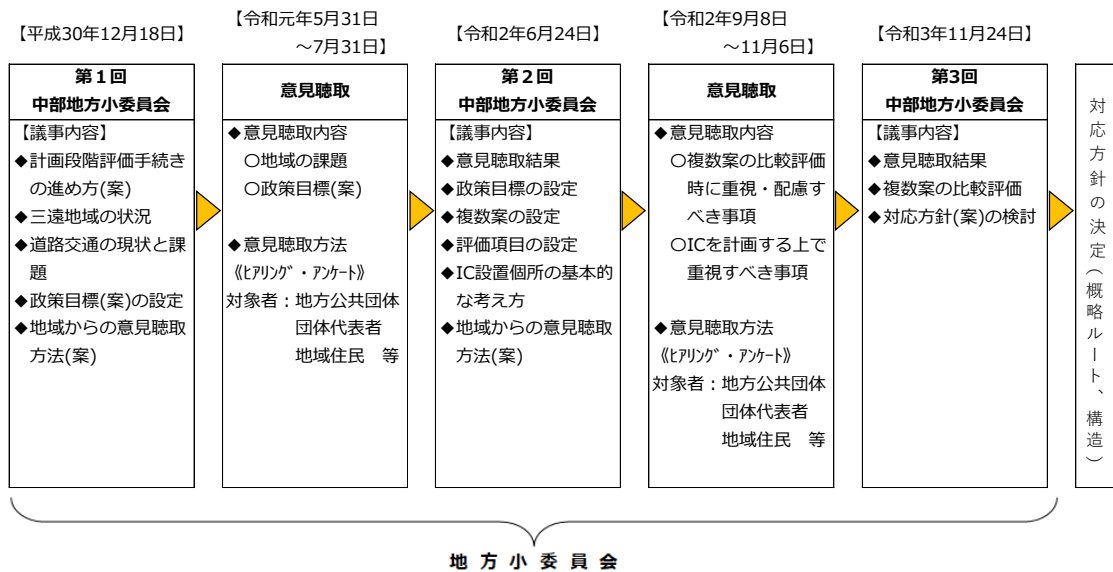


図 3-3-1 地方小委員会等（国土交通省中部地方整備局）における審議経過

(2) 第1回中部地方小委員会の審議内容

第1回中部地方小委員会において、概略計画の検討プロセスを明確化し、計画検討の発議を行いつつ、図3-3-2(1)～(4)に示す三遠地域の概況や道路交通の現状と課題、将来像等を踏まえ、4つの政策目標(案)を設定しました。設定した政策目標(案)は図3-3-3に示すとおりです。

地域への意見聴取(第1回)の方法についても検討し、これを踏まえ、地域の課題や道路に求められる機能・役割について、アンケート・ヒアリングを行いました。

4. 道路交通の現状と課題 ①三遠地域の物流交通

- 三河港と最寄りの高速IC間は20km以上離れており他港と比べて著しく時間を要するため速達性が低く、渋滞等により所要時間にバラツキがあり定時性も低い。
- 高速ICへのアクセス路線は市街地を通過しており信号交差点における停車等に伴う渋滞により、走行性が低い。

【三河港⇒高速ICアクセスルート】



【地域の声】



・ 輸入車の関東方面への輸送は船舶であるが、道路整備によって常時陸送が可能となれば、購入後の翌日配送などお客様のニーズへの対応が可能となり、顧客満足度の向上が期待できる。

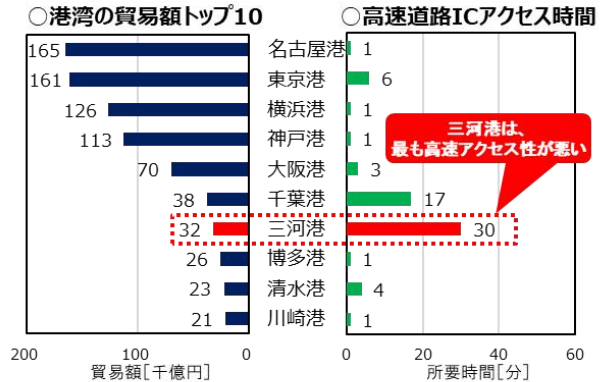
・ 高速ICまでトレーラーで概ね30分以内でのアクセスできることを期待する。
 (県境付近の製造関連企業：ヒアリング結果より)

・ 輸送時間は鮮度、商圏、商品価値に影響する。

・ 現状の関東方面への輸送では、渥美半島から約70km離れた浜松ICまで一般道を利用しており、よく渋滞にも遭遇する。
 (渥美半島の農協関係者：ヒアリング結果より)



【主要な港湾からの高速道路アクセス時間】



【三河港から高速ICまでの所要時間とバラツキ】

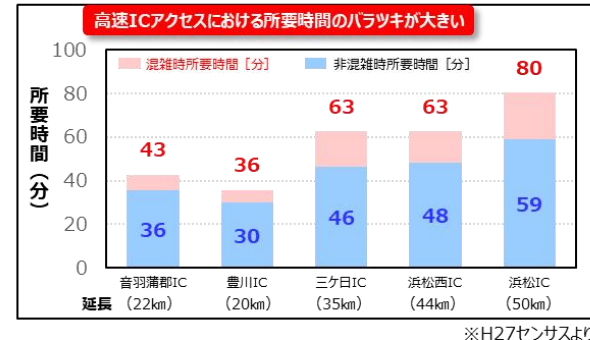


図 3-3-2(1) 道路交通の現状と課題(①)

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 平成30年度第1回中部地方小委員会(平成30年12月18日) 第1回計画段階評価資料

4. 道路交通の現状と課題 ②三遠地域の災害リスク

- 津波浸水や液状化の影響により内陸部の高速道路とのアクセスが脆弱であり通行不能となる恐れがあるため、災害時に安定的な物資輸送を担う道路網の信頼性が低い
- そのため、市街地や防災拠点へアクセスできず、円滑な救援・救護活動や支援物資の輸送が困難となる恐れがある

【災害時の広域支援】

【くしの歯ルート】	
	STEP1
	STEP2
	STEP3
	津波浸水域
	液状化の危険性の高い地域

出典：中部版くしの歯作戦（平成29年5月改訂版）
 出典：愛知県防災システム-防災マップ（液状化危険度）
 静岡県地理情報システム



図 3-3-2 (2) 道路交通の現状と課題 (②)

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 平成30年度第1回中部地方小委員会（平成30年12月18日） 第1回計画段階評価資料

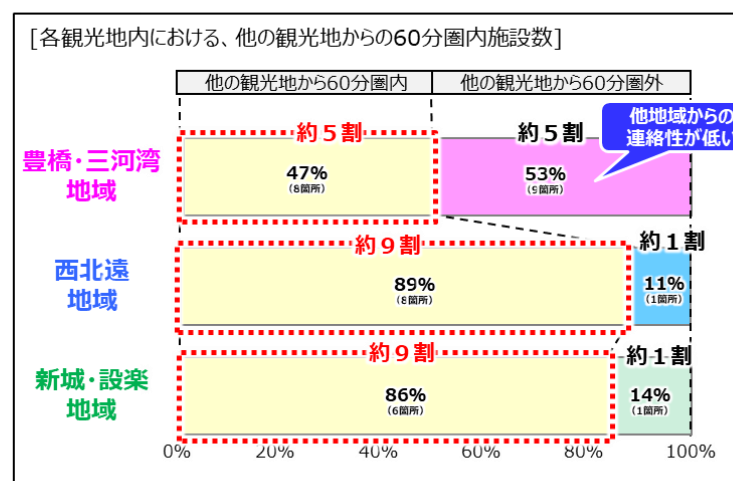
4. 道路交通の現状と課題 ③観光エリア間の連絡

■三遠地域の主な観光地（豊橋・三河湾地域、新城・設楽地域、西北遠地域）は、主要な観光地間の速達性が低く、特に豊橋・三河湾地域では約5割の施設が他のエリアからの60分圏域外となっていることから、観光地間の連絡性が低い

【三遠地域周辺の各観光地の60分圏】



【観光地間の連絡性】



■ 地域の声

- ・奥三河の宿泊施設は限界がある。宿泊は豊橋市や浜松市周辺となるが、国道151号の豊橋～豊川間は時間がかかるため、ツアーを組みたくても組めない。
- ・観光地間のアクセス時間は最大でも1時間であり、これが実現すれば新城ICを起点に渥美半島にもストレスなく移動できる。

(地域観光協議会：ヒアリング結果より)



図 3-3-2(3) 道路交通の現状と課題(③)

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 平成30年度第1回中部地方小委員会(平成30年12月18日) 第1回計画段階評価資料

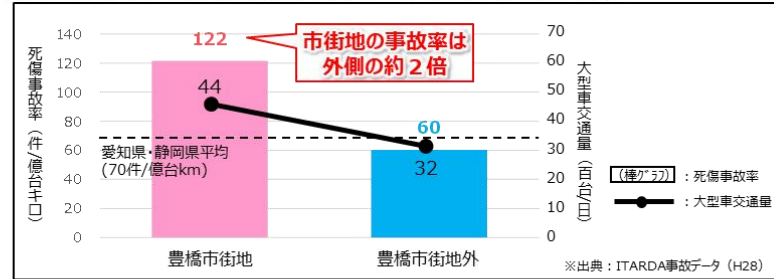
4. 道路交通の現状と課題 ④安全性の確保

- 三遠地域の主な幹線道路では、国道1号の豊橋市街地や国道151号の豊川IC付近において死傷事故が多発しており、国道301号では歩道と車道が分離されていない区間があり、対人事故の危険性が高い。
- 豊橋市においては、市街地外と比べ市街地では大型車交通量も多く、死傷事故率も市街地外と比べ約2倍と高い。
- 市街地部の路線において大型車と一般車が混在することにより安全性が低下している。

【大型車利用状況と事故危険箇所】



【豊橋市街地の死傷事故率・大型車交通量】



【国道1号（豊橋市街地）の死傷事故率】

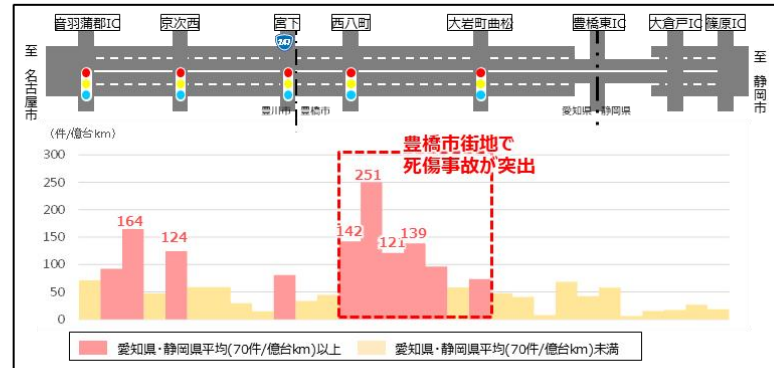


図 3-3-2 (4) 道路交通の現状と課題 (④)

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 平成30年度第1回中部地方小委員会(平成30年12月18日) 第1回計画段階評価資料

5. 政策目標(案)の設定

■各政策目標と課題

<p>物流</p>	<p>速達性、定時性の向上による物流支援</p>	<p>防災</p>	<p>災害時の信頼性向上による円滑な救援等活動及び支援物資輸送</p>
<p>【課題】</p> <p>①三河港は高速道路ICから離れていることや道路の渋滞等により速達性や定時性が低い</p> <p>②市街地部等の道路では、平面区間での信号による停車等により走行性が低下</p>	<p>《高速道路ICアクセス》</p>	<p>【課題】</p> <p>①市街地や防災拠点へアクセスできず、円滑な救援等の活動や支援物資の輸送が困難となる恐れ</p>	<p>《東名・新東名や三河港から市街地や広域防災拠点への連絡》</p>
<p>観光</p>	<p>広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進</p>	<p>事故</p>	<p>生活交通の安全な走行環境</p>
<p>【課題】</p> <p>①豊橋・三河湾地域と他の観光地間の連絡性が低い</p>	<p>《観光地間の連絡》新城・設楽地域</p>	<p>【課題】</p> <p>①市街地部での死傷事故の発生による安全性の低下</p>	<p>《事故危険箇所》</p>

図 3-3-3 地域の課題を解決する政策目標(案)

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 平成30年度第1回中部地方小委員会(平成30年12月18日) 第1回計画段階評価資料

(3) 第2回中部地方小委員会の審議内容

<政策目標の設定>

第1回意見聴取の結果（地域の課題に関すること）をまとめ、政策目標は妥当であると確認しました(政策目標の設定)。第1回意見聴取の結果は図 3-3-5(1)～(2)に示すとおりです。

<位置等に関する複数案の設定>

政策目標を達成するために考えられる対応策として、図 3-3-4 に示すとおり複数の対応方針(原案)を設定しました。設定にあたっては、経済面、社会面、地形・地質条件、自然環境、生活環境などを踏まえて、以下に示す3案を選定しました。

なお、三ヶ日ジャンクションと三河港区域を結び、弓張山地の東側を通過地とし、豊橋、二川、新所原市街地を避ける案として、地形条件や道路規模などを踏まえて検討した結果、浜松市内の区間に関しては単一のルート帯となっています。

- ◆ 案①豊橋市街地と二川市街地の中間を通過するルート（約26km）
- ◆ 案②新所原市街地の東側を通過するルート（約29km）
- ◆ 案③新所原市街地の東側を通過し、一部国道23号を拡幅するルート（約31km）

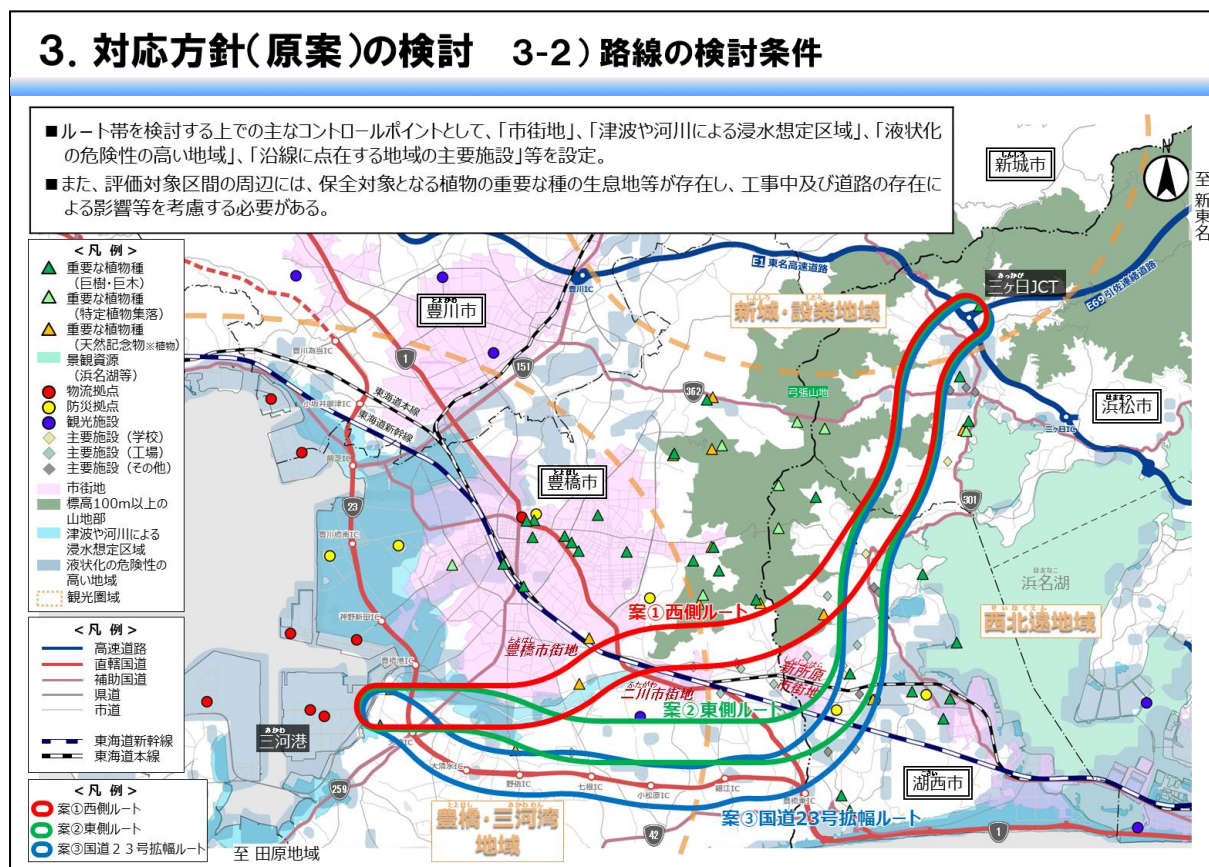


図 3-3-4 設定した対応方針(原案)複数案

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 令和2年度 第1回中部地方小委員会(令和2年6月24日) 第2回計画段階評価資料

比較ルート帯案(複数案)に対する意見聴取の方法について検討し、対策案(ルート帯案)を検討する際に重視すべき項目、配慮すべき項目などについてアンケート・ヒアリングを行いました。

地域の意見聴取 1 回目（課題・道路の役割）

○調査目的

浜松湖西豊橋道路の計画を進めるにあたり、道路交通面での課題や、地域に求められる道路の役割等について把握することを目的としました。

○調査方法・調査期間・配布回収数（意見聴取 1 回目）

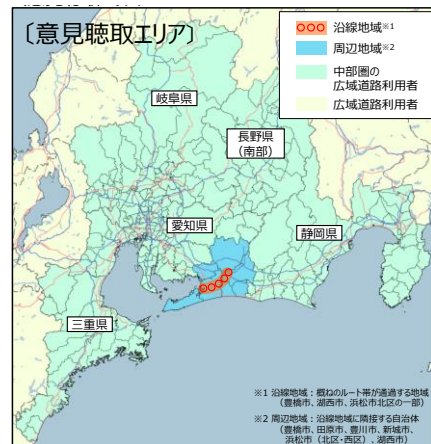
意見聴取期間は令和元年 5 月 31 日～7 月 31 日とし、郵送配布・留置き・Web の 3 種類の方法でのアンケート調査、また地方公共団体や経済・産業団体などの各種団体・関係機関に対してヒアリングを実施しました。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりです。

1) 一般道路利用者

分類	手法	対象	配布数	回収数	回収率
沿線住民	郵送配布 (全戸配布)	・概ねのルート帯が通過する地域 (豊橋市・湖西市・浜松市北区の一部)	61,630	15,597	25%
周辺住民	郵送配布 (無作為抽出)	・沿線地域に隣接する自治体	41,090	11,629	28%
小計			102,720	27,226	-
道路利用者	留め置き	・周辺地域の道の駅、SA/PA、渥美半島の宿泊施設利用者 <道の駅> 8箇所 <東名・新東名のSA/PA> 4箇所 <渥美半島の宿泊施設> 4箇所	-	303	-
	ホームページの バナー	・周辺地域を利用する一般住民 <バナー・リンクの設置団体> 浜松河川国道事務所、名四国道事務所 周辺地域の 6 市（豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市）	-	3,942	-
	WEBアンケート (登録モニター)	・計画路線周辺を訪れたことがある、中部圏に住む登録モニター	-	-	-
	インタビュー	・周辺地域の道の駅（8箇所）利用者	-	877	-
	オープンハウス	・観光地に訪れた観光客 <観光施設> 浜名湖ミナトリング（イベント） のんほいパーク来訪者	-	325	-
小計			-	5,447	-
合計			102,720	32,673	-

2) 事業者（地方公共団体・各種団体）

調査媒体	手法	対象	配布数	回収数	回収率
アンケート (紙面)	郵送配布	・ヒアリング後、各種団体所属企業・会員 <配布対象> 商工会議所会員企業 三河港振興会 会員企業及び会員企業が利用している物流業者 観光協会会員、温泉旅館組合会員 トラック協会会員、バス協会会員、タクシー協会会員 教育委員会（沿線・周辺自治体）	1,510	482	32%
ヒアリング	ヒアリング	・地方公共団体及び関係機関・団体 <地方公共団体> 愛知県、静岡県 沿線地域及び周辺地域の 6 市 (豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市) 物流面での結びつきの強い地域（豊田市） <各種団体> 教育委員会、消防署、警察署、医療機関、商工会議所、 三河港振興会、観光協会、トラック協会、バス協会、タクシー協会、 温泉旅館組合、農業協同組合、道の駅 商工会議所会員企業 教育委員会（沿線・周辺自治） 中部圏の全国旅行業協会、日本旅行業協会	-	-	-



出典：社会資本整備審議会 道路分科会
令和2年度 第1回中部地方小委員会（令和2年6月24日）
第2回計画段階評価資料

図 3-3-5(1) 地域の意見聴取 1 回目（課題・道路の役割）

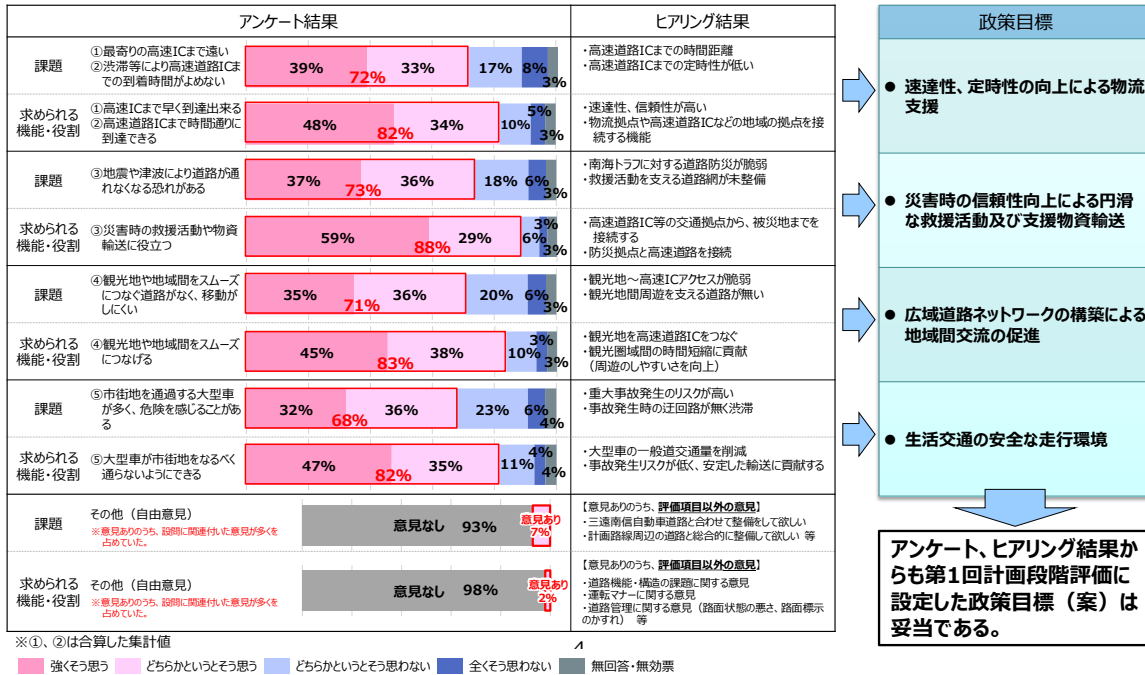
地域の意見聴取 1 回目（課題・道路の役割）

○調査結果及び分析等（意見聴取 1 回目）

アンケートやヒアリング結果から得られた地域の課題意見を踏まえ、政策目標は妥当であると確認しました。

■道路の課題・地域で求められる機能役割

■アンケートやヒアリング結果から得られた地域の意見を踏まえ、政策目標（案）は妥当であると確認された。



アンケート、ヒアリング結果からも第1回計画段階評価に設定した政策目標（案）は妥当である。

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 令和2年度 第1回中部地方小委員会（令和2年6月24日）
第2回計画段階評価資料

図 3-3-5 (2) 地域の意見聴取 1 回目（課題・道路の役割）

(4) 第3回中部地方小委員会の審議内容

<ルート帯検討において重視すべき事項、配慮すべき事項>

第2回意見聴取の結果（ルート帯案に関すること）をまとめ、ルート帯検討において重視すべき事項、インターチェンジの配置を検討する際に配慮すべき事項を確認しました。第2回意見聴取の結果は図 3-3-6(1)～(2)に示すとおりです。

<計画段階評価の比較評価の結果>

意見聴取では構造検討において重視されている項目での複数案の比較評価を行いました。複数案の比較評価は、図 3-3-7 に示すとおりです。

比較評価の結果、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、防災拠点へのアクセス性向上、観光圏域間の移動性向上、現道からの大型車交通の削減が最も期待できる「案①西側ルート」を対応方針（案）としました。対応方針（案）は、図 3-3-8 に示すとおりです。

また、インターチェンジの配置については、三河港や産業集積地からのアクセス性を考慮するとともに、市街地や防災拠点とのアクセス性にも配慮した配置案としました。

なお、対応方針（案）の検討においては、その他事項として、以下の配慮が挙げられました。

- ・具体的な道路構造の検討に際し、生活環境（大気質、騒音等）への影響、家屋の移転、自然環境、景観への影響、工事中の現道交通への影響をできる限り少なくし、コスト縮減等に配慮する。
- ・インターチェンジの検討にあたっては、アクセス道路との接続箇所付近において渋滞を引き起こすことの無いよう配慮する。

地域の意見聴取 2 回目(重視すべき事項)

○調査目的

浜松湖西豊橋道路の計画を進めるにあたり、決定された政策目標を達成するためのルート帯案を比較・検討する際に重要と思われるポイントについて把握することを目的としました。

○調査方法・調査期間・配布回収数(意見聴取 2 回目)

意見聴取期間は令和2年9月8日～11月6日とし、郵送配布・留置き・Webの3種類の方法でのアンケート調査、また地方公共団体や経済・産業団体などの各種団体・関係機関に対してヒアリングを実施しました。調査方法及び配布・回収数は以下のとおりです。

1) 一般道路利用者

分類	手法	対象	配布数	回収数	回収率	
地域住民	沿線住民	郵送配布[全戸配布]	・概ねのルート帯が通過する地域(豊橋市・湖西市・浜松市北区の一部)	63,027	16,991 ※WEB回問含む	27%
	周辺住民	郵送配布[無作為抽出]	・沿線地域及び隣接する自治体	41,135	12,020 ※WEB回問含む	29%
		留め置き	・主に地域住民の利用が想定される施設 <市役所> 9箇所	-	3,779	-
		WEB	・回答のうち、周辺(沿線含む)地域居住者 <パナー・リンクの設置団体> 浜松河川国道事務所、名四国道事務所 周辺地域の6市(豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市)	-	4,008	-
		B	・計画路線周辺を訪れたことがある中部圏に住む登録モニターの内、 周辺地域居住者	-	-	-
小計			104,162	36,798	-	
道路利用者	広域地域	留め置き	・主に広域地域から利用が想定される施設 <道の駅> 7箇所 <東名・新東名のSA/PA> 4箇所 <渥美半島の宿泊施設> 3箇所	-	409	-
		WEB	・回答の内、広域地域居住者 <パナー・リンクの設置団体> 浜松河川国道事務所、名四国道事務所 周辺地域の6市(豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市)	-	4,709	-
	B	・計画路線周辺を訪れたことがある中部圏に住む登録モニターの内、 広域地域居住者	-	-	-	
	小計			-	5,118	-
合計			104,162	41,916	-	

2) 事業者(地方公共団体・各種団体)

調査媒体	手法	対象	配布数	回収数	回収率
アンケート(紙面)	郵送配布	・各種団体所属企業・会員 <配布対象> 商工会議所会員企業、三河港振興会 会員企業及び会員企業が利用している物流業者、観光協会会員、温泉旅館組合会員 トラック協会会員、バス協会会員、タクシー協会会員	1,485	403	27%
ヒアリング	ヒアリング	・地方公共団体及び関係機関・団体 <地方公共団体> 愛知県、静岡県、沿線地域及び周辺地域の6市(豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市) 物流面での結びつきの強い地域(豊田市) <各種団体> 教育委員会、消防署、警察署、医療機関、商工会議所、三河港振興会、観光協会、トラック協会、バス協会、タクシー協会 温泉旅館組合、農業協同組合、道の駅、商工会議所会員企業 中部圏の全国旅行業協会、日本旅行業協会 等	-	-	-

出典：社会資本整備審議会 道路分科会
令和3年度 第2回中部地方小委員会(令和3年11月24日)
第3回計画段階評価資料



図 3-3-6(1) 地域の意見聴取 2 回目(重視すべき事項)

地域の意見聴取 2 回目（重視すべき事項）

○調査結果及び分析等（意見聴取 第 2 回目）

アンケートやヒアリング結果から、ルート帯案を検討する際に重視すべき事項、配慮すべき事項について以下のとおり確認ができました。

●アンケート結果やヒアリング結果から、ルート帯案を検討する際に重視すべき事項、配慮すべき事項について以下の通り確認ができた。

■ルート帯案を検討する際に重視・配慮すべき事項

質問事項	地域住民 N=36,798	道路利用者 N=5,118	事業者 N=403	ヒアリング結果	意見聴取結果を踏まえた重視・配慮すべき事項	
重視すべき事項	① 高速道路ICに早く時間通り到達できること	54% 86% 32%	31% 87% 56%	69% 93% 24%	● 多数の企業が集結する三河港から高速道路ICインターチェンジまでのアクセス性が重要。	○
	② 災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資の輸送	63% 91% 28%	57% 85% 48%	65% 93% 28%	● 災害時にも通行できる道路であること。また、大規模災害時におけるジャンクション機能等を備えていることが重要。	○
	③ 災害時に支援物資等の輸送に役立つこと	68% 93% 25%	44% 87% 43%	54% 94% 39%	● 災害時における防災拠点病院との接続性や支援物資の補給、人道的支援がスムーズに行えることが重要。	○
	④ 観光地間の移動がしやすくなること	41% 82% 41%	34% 86% 52%	39% 79% 43%	● 観光地間のアクセス性の向上、周辺観光に寄与することが重要。	○
	⑤ 市街地を走る大型車両を減らせること	53% 88% 35%	30% 82% 52%	48% 87% 39%	● 生活交通と産業交通の住み分けが図られ、市街地の安全な走行環境に繋がることが重要。	○
配慮すべき事項	⑥ 生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと	47% 86% 29%	27% 81% 54%	41% 84% 43%	● 騒音等の公害による生活環境への影響に配慮することが重要。	○
	⑦ 自然環境（地形・動植物・自然公園等）に配慮し、影響が少ないこと	41% 82% 41%	27% 79% 52%	37% 81% 44%	● 自然環境（動植物等）に配慮し、影響が少ないルート及び工法であることが重要。	○
	⑧ 地域の景観（景観資源）に配慮し、影響が少ないこと	33% 78% 45%	22% 75% 53%	30% 77% 47%	● 浜名湖といった地域の景観に配慮したルート及び構造物であることが重要。	○
	⑨ 工事中の現道交通への影響が少ないこと	26% 79% 43%	22% 74% 52%	39% 79% 40%	● 工事中における周辺道路の安全性や交通渋滞等、現道への影響を抑えることが重要。	○
	⑩ 道路を作る費用が安いこと	36% 74% 38%	21% 67% 46%	28% 70% 42%	● ランニングコストや費用対効果が見込めることが重要。	○

■ 強く思う ■ どちらかというと思う ■ どちらかというと思わない ■ 全く思わない ■ 無回答・無効票
 ※0.5%未満は非表示

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 令和3年度 第2回中部地方小委員会（令和3年11月24日）
 第3回計画段階評価資料

図 3-3-6 (2) 地域の意見聴取 2 回目（重視すべき事項）

3. 対応方針（原案）の検討 2) ルート帯案の比較検討

●意見聴取にてルート帯案を考える際に重視すべき事項に基づき比較すると【案① 西側ルート】が最も優位である。

評価軸		案① 西側ルート	案② 東側ルート	案③ 国道23号拡幅ルート	
ルート概要	概要	豊橋市街地と二川市街地の中間を通過するルート	新所原市街地の東側を通過するルート	新所原市街地の東側を通過し、一部、国道23号を拡幅するルート	
	延長	約26km	約29km	約31km (うち国道23号拡幅区間 約14km)	
政策目標	速達性、定時性の向上による物流支援	時間短縮が見込まれる (三河港から東名高速への時間：14分短縮) (豊橋市役所から高速道路への時間※：5分短縮) (湖西市役所から高速道路への時間※：29分短縮)	時間短縮が見込まれる (三河港から東名高速への時間：11分短縮) (豊橋市役所から高速道路への時間※：短縮なし) (湖西市役所から高速道路への時間※：29分短縮)	時間短縮が見込まれる (三河港から東名高速への時間：6分短縮) (豊橋市役所から高速道路への時間※：短縮なし) (湖西市役所から高速道路への時間※：29分短縮)	
	災害時における円滑な救援等活動及び支援物資輸送	津波浸水域や液状化が想定される地域を回避または橋梁構造により通過することで、大規模災害の影響を受けにくい	津波浸水域や液状化が想定される地域を回避または橋梁構造により通過することで、大規模災害の影響を受けにくい	津波浸水域や液状化が想定される地域を回避または橋梁構造により通過することで、大規模災害の影響を受けにくい	
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進	防災拠点へのアクセス向上が見込まれる (現況よりアクセス性がよくなる防災拠点：8箇所)	防災拠点へのアクセス向上が見込まれる (現況よりアクセス性がよくなる防災拠点：7箇所)	防災拠点へのアクセス向上が見込まれる (現況よりアクセス性がよくなる防災拠点：5箇所)	
	市街地部における安全な走行環境の確保	沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性の向上が見込まれる (豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間：17分短縮)	沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性向上が見込まれる (豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間：14分短縮)	沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性向上が見込まれる (豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間：9分短縮)	
	市街地部における安全な走行環境の確保	市街地を走る大型車両を減らせる (ルート帯周辺に立地する製造業の事業所数：約700箇所)	市街地を走る大型車両を減らせる (ルート帯周辺に立地する製造業の事業所数：約600箇所)	市街地を走る大型車両を減らせる (ルート帯周辺に立地する製造業の事業所数：約300箇所)	
配慮すべき事項	環境への影響	生活環境への影響 (集落・市街地の大気質・騒音)	市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	市街地を概ね回避し、国道23号を活用するため、影響を与える可能性が最も小さい
		自然環境への影響 (動物、植物、生態系等)	植物の重要な種の生息地等を概ね回避するため、影響を与える可能性は比較的小さい	植物の重要な種の生息地等を最も回避するため、影響を与える可能性は小さい	植物の重要な種の生息地等を最も回避するため、影響を与える可能性は小さい
		景観等への影響 (景観等)	景観の保全上重要な箇所を回避するため影響を与える可能性は小さい	景観の保全上重要な箇所を回避するため影響を与える可能性は小さい	景観の保全上重要な箇所を回避するため影響を与える可能性は小さい
	工事中の現道交通への影響	新設整備のため、現道交通に影響を与える可能性は小さい	新設整備のため、現道交通に影響を与える可能性は小さい	国道23号の拡幅工事により、交通規制が必要となる場合があるため、現道交通に影響が大きい	
経済性への配慮	約3,000億円～3,600億円	約3,100億円～3,700億円	約2,700億円～3,200億円		

※ 東名高速へのアクセスと新設する自動車専用道路へのアクセスの比較
 ※ 令和3年6月11日に「道の駅とよし」の広域防災拠点への追加を受けて評価対象とする防災拠点として新たに追加

□：意見聴取結果を踏まえた重視すべき事項、配慮すべき事項 □：他の案と比較し優位な事項

図 3-3-7 浜松湖西豊橋道路 複数案の比較評価

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 令和3年度 第2回中部地方小委員会(令和3年11月24日) 第3回計画段階評価資料

3. 対応方針（原案）の検討 4) ルート帯案・インターチェンジの配置案

- 三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、防災拠点へのアクセス性向上、観光圏域間の移動性向上、現道からの大型車交通の削減が最も期待できる【案① 西側ルート】とする。
- インターチェンジ配置については、産業拠点とのアクセス性を考慮するとともに、市街地や防災拠点とのアクセス性にも配慮した配置案とする。

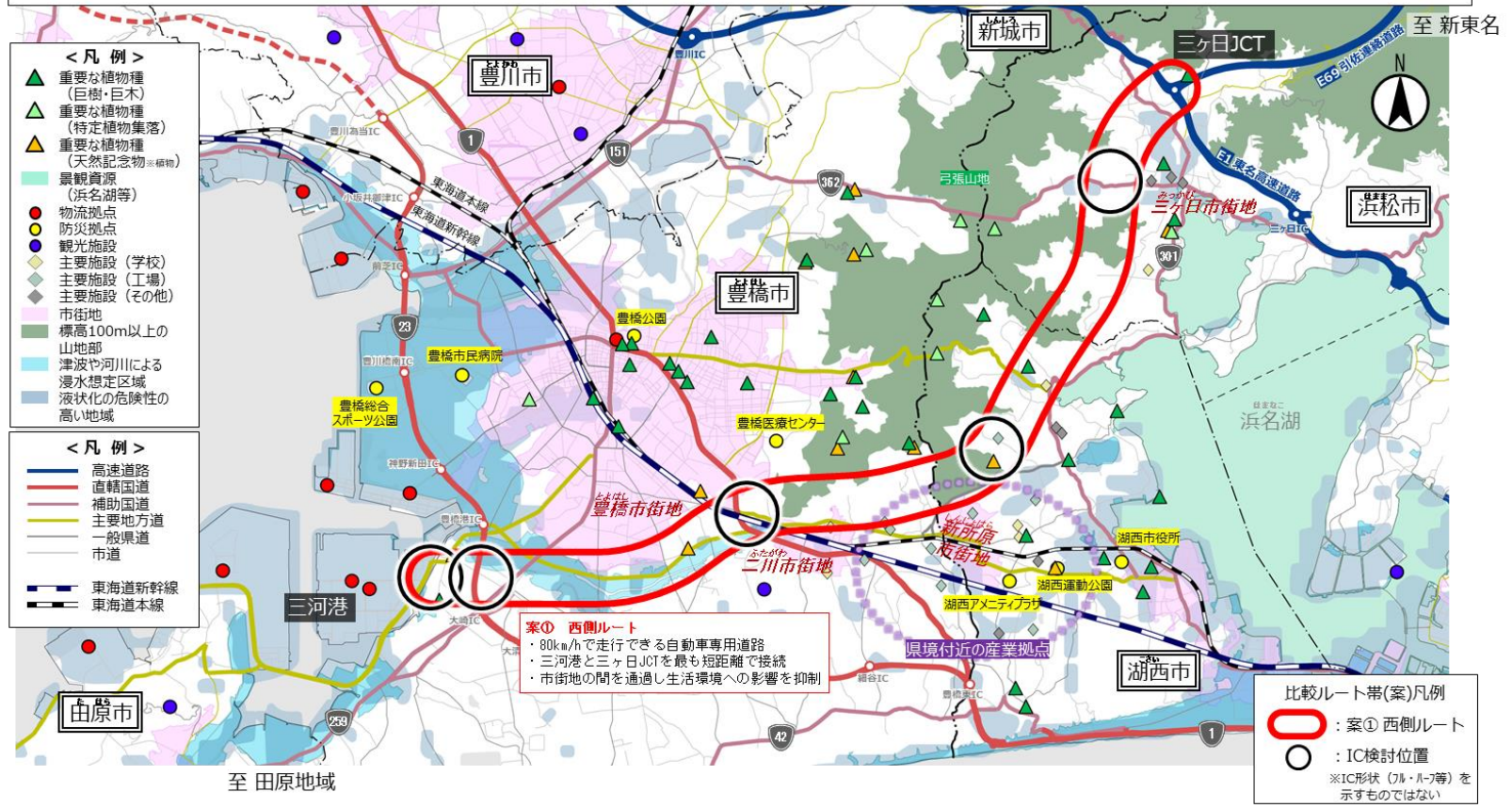


図 3-3-8 浜松湖西豊橋道路 対応方針（案）

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 令和3年度 第2回中部地方小委員会（令和3年11月24日） 第3回計画段階評価資料

3.2. 計画段階環境配慮書以降方法書までの検討の経緯

事業予定者※（国土交通省 中部地方整備局）が「計画段階環境配慮書」（以下、「配慮書」といいます。）を作成し、令和3年12月に国土交通大臣へ送付すると共に公表しました。これに対し、令和4年3月に国土交通大臣・環境大臣より環境の保全の見地からの意見が提出されています。その後、計画段階評価の手続きにおいて、複数案としていた3案のうち、豊橋市街地と二川市街地の中間を通過する【案①西側ルート】を対応方針として決定しました。選定した理由は以下に示すとおりです。なお、インターチェンジ配置については、産業拠点とのアクセス性を考慮するとともに、市街地や防災拠点とのアクセス性にも配慮した配置案とします。

※上記、事業予定者は「概略計画の検討を実施した主体」です。

【理由】

- 三河港から高速道路ネットワークへの速達性・定時性が向上する。
- 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成する。
- 広域道路ネットワークの構築による観光圏域間の移動性が向上する。
- 生活交通の安全な走行環境が期待される。

その後、都市計画・環境アセスメントを進めるための調査（詳細なルート・構造の検討）にあたり、地域にとってより使いやすい道路とするため、高速自動車国道との接続部や立体的に道路接続が想定される箇所など、複雑な構造が想定される一部の接続部について、令和5年11月20日の中部地方小委員会において、検討範囲を見直すことを審議しました。審議の結果、一部の接続部の検討範囲を拡げることと決定し、この検討範囲で方法書を取りまとめました。見直し前の検討範囲を図 3-3-9 に、見直し後の検討範囲を図 3-3-10 に示します。

3. 対応方針（案）【今回】

- 三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、防災拠点へのアクセス性向上、観光圏域間の移動性向上、現道からの大型車交通の削減が最も期待できる【案① 西側ルート】とする。
- インターチェンジ配置については、産業拠点とのアクセス性を考慮するとともに、市街地や防災拠点とのアクセス性にも配慮した配置案とする。

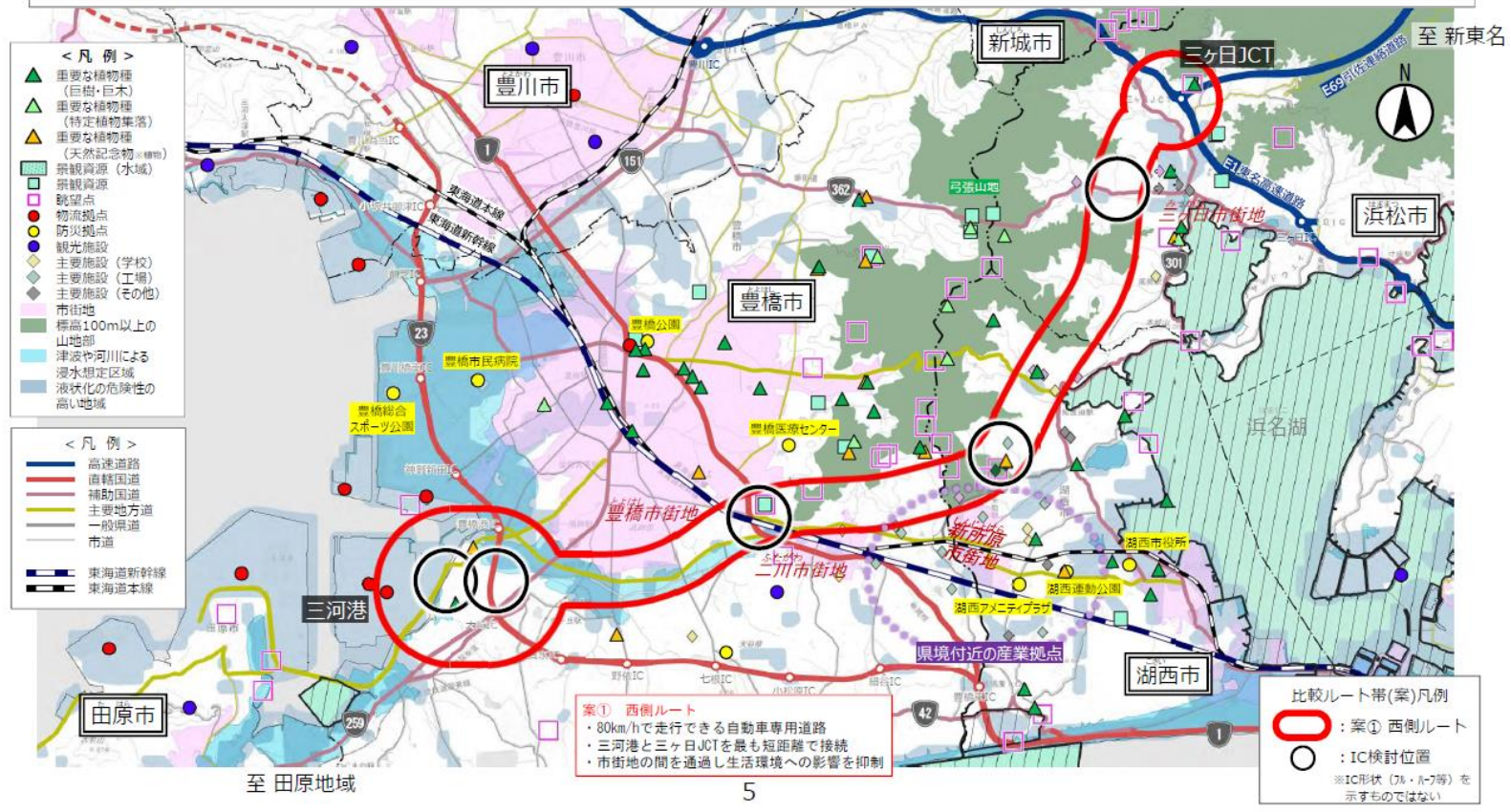


図 3-3-10 浜松湖西豊橋道路 対応方針（案）

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 令和5年度 第1回中部地方小委員会（令和5年11月20日）資料

・環境の保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

配慮書においては、三ヶ日ジャンクションと三河港区域を結び、弓張山地の東側を経過地とし、豊橋、二川、新所原市街地を避ける案として、案①西側ルート、案②東側ルート、案③国道 23 号を拡幅するルートの 3 案を選定し、自動車の走行による大気質、自動車の走行による騒音、道路の存在による地形及び地質、道路の存在による動物、道路の存在による植物、道路の存在による生態系、道路の存在による景観の 7 つの配慮事項について環境影響を比較検討しました。

その結果、地形及び地質、植物、生態系の影響の程度はいずれの案も同程度と、大気質及び騒音は【案③】が【案①】及び【案②】と比べて小さいと、動物及び景観は【案②】及び【案③】が、【案①】と比べて小さいと評価しました。また、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、保全上重要な箇所等については、できる限り影響を回避・低減する検討が可能としています。（詳細は第 5 章を参照）。

その後、配慮書に対する国土交通大臣、環境大臣、静岡県知事、愛知県知事、浜松市長、湖西市長及び豊橋市長の意見が述べられ、生活環境（大気質や騒音）、水環境（水質や地下水）、自然環境（動植物や生態系）、景観、文化財等へ配慮すること等の意見がありました。また、住民アンケート等においては自然環境（動植物・生態系）に関する意見が最も多く寄せられています（詳細は第 6 章、第 7 章を参照）。

これまでの環境の保全の配慮に係る検討結果から、保全上重要な箇所等については、できる限り影響を回避・低減する検討を行って環境の保全に配慮ができることを踏まえ、意見聴取にてルート帯案を考える際に重視すべき事項に基づき 3 案を総合的に比較した結果、計画段階評価手続きにおいて、豊橋市街地と二川市街地の中間を通過し、生活環境及び自然環境の影響を概ね回避する【案①西側ルート】を対応方針として決定しました。

その後、複雑な構造が想定される一部の接続の検討範囲を拡げた場合、景観等への影響の表記は一部が変わりますが、令和 3 年度に実施した意見聴取にてルート帯案を考える際に重視すべき事項については、表記が変わらないことを確認した上で、令和 5 年 11 月 20 日の中部地方小委員会において、【案①西側ルート】の一部の接続部の範囲を拡げることと決定しました。3 ルート帯案の再評価・再比較の結果を図 3-3-11(1)～(2)に示します。

配慮書に記載のとおり、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種、景観の保全上重要な箇所等への影響を回避したルートや構造等を検討します。特に、静岡県・愛知県境に位置し、大部分が浜名湖県立自然公園に含まれる弓張山地は、トンネル構造で通過するなどして環境への影響について極力回避を図ります。

なお、各検討対象の回避が困難または、必ずしも十分に影響が低減されないおそれのある場合には、今後の環境影響評価の中で調査・予測・評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討します。

(参考) 複数ルート帯案の再評価・再比較

【案①】西側ルート：豊橋市街地と二川市街地の中間を通過するルート

【案②】東側ルート：新所原市街地の東側を通過するルート

【案③】国道23号拡幅ルート：新所原市街地の東側を通過し、一部国道23号を拡幅するルート

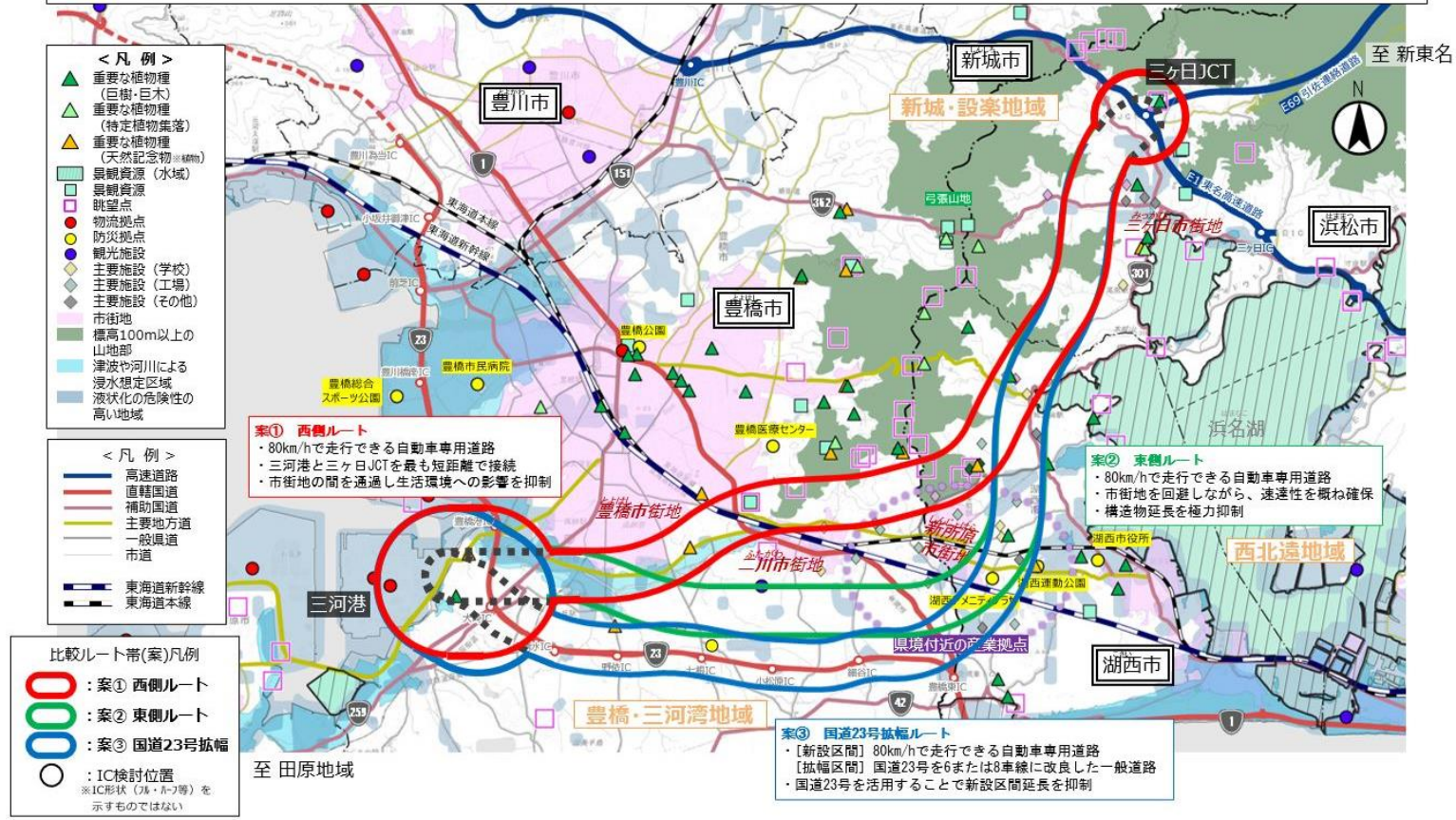


図 3-3-11(1) 浜松湖西豊橋道路 複数ルート帯案の再評価・再比較(1/2)

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 令和5年度 第1回中部地方小委員会(令和5年11月20日) 資料

(参考) 複数ルート帯案の再評価・再比較

- 複雑な構造が想定される一部の接続の検討範囲を広げた場合、景観等への影響の表記は一部変わるが、R3年度に実施した意見聴取にてルート帯案を考える際に重視すべき事項については、表記は変わらない。
- このため、R3年度に決定した対応方針（案）である【案① 西側ルート】が最も優位であることは変わらない。

評価軸		案① 西側ルート	案② 東側ルート	案③ 国道23号拡幅ルート
ルート概要	概要	豊橋市街地と二川市街地の中間を通過するルート	新所原市街地の東側を通過するルート	新所原市街地の東側を通過し、一部、国道23号を拡幅するルート
	延長	約26km	約29km	約31km (うち国道23号拡幅区間 約14km)
政策目標	速達性、定時性の向上による物流支援 変わらない	時間短縮が見込まれる (三河港から東名高速への時間 : 14分短縮) (豊橋市役所から高速道路への時間※ : 5分短縮) (湖西市役所から高速道路への時間※ : 29分短縮)	時間短縮が見込まれる (三河港から東名高速への時間 : 11分短縮) (豊橋市役所から高速道路への時間※ : 短縮なし) (湖西市役所から高速道路への時間※ : 29分短縮)	時間短縮が見込まれる (三河港から東名高速への時間 : 6分短縮) (豊橋市役所から高速道路への時間※ : 短縮なし) (湖西市役所から高速道路への時間※ : 29分短縮)
	災害時における円滑な救援等活動及び支援物資輸送 変わらない	津波浸水域や液状化が想定される地域を回避または橋梁構造により通過することで、大規模災害の影響を受けにくい 変わらない	津波浸水域や液状化が想定される地域を回避または橋梁構造により通過することで、大規模災害の影響を受けにくい 変わらない	津波浸水域や液状化が想定される地域を回避または橋梁構造により通過することで、大規模災害の影響を受けにくい 変わらない
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進 変わらない	防災拠点へのアクセス向上が見込まれる (現況よりアクセス性がよくなる防災拠点 : 8箇所) 変わらない	防災拠点へのアクセス向上が見込まれる (現況よりアクセス性がよくなる防災拠点 : 7箇所) 変わらない	防災拠点へのアクセス向上が見込まれる (現況よりアクセス性がよくなる防災拠点 : 5箇所) 変わらない
	市街地における安全な走行環境の確保 変わらない	沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性の向上が見込まれる (豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間 : 17分短縮) 変わらない	沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性向上が見込まれる (豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間 : 14分短縮) 変わらない	沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性向上が見込まれる (豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間 : 9分短縮) 変わらない
配慮すべき事項	環境への影響 一部表記は変わる	市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい 変わらない	市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい 変わらない	市街地を概ね回避し、国道23号を活用するため、影響を与える可能性が最も小さい 変わらない
	環境への影響 変わらない	植物の重要な種の生息地等を概ね回避するため、影響を与える可能性は比較的小さい 変わらない	植物の重要な種の生息地等を最も回避するため、影響を与える可能性は小さい 変わらない	植物の重要な種の生息地等を最も回避するため、影響を与える可能性は小さい 変わらない
	環境への影響 変わらない	景観の保全上重要な箇所を回避するため、影響を与える可能性は小さい 表記が変わる 四景→一部通過するもの概ね回避になる	景観の保全上重要な箇所を回避するため、影響を与える可能性は小さい 表記が変わる 四景→一部通過するもの概ね回避になる	景観の保全上重要な箇所を回避するため、影響を与える可能性は小さい 表記が変わる 四景→一部通過するもの概ね回避になる
	環境への影響 変わらない	新設整備のため、現道交通に影響を与える可能性は小さい 変わらない	新設整備のため、現道交通に影響を与える可能性は小さい 変わらない	国道23号の拡幅工事により、交通規制が必要となる場合があるため、現道交通に与える影響が大きい 変わらない
経済性への配慮	約3,000億円～3,600億円	約3,100億円～3,700億円	約2,700億円～3,200億円	

: 意見聴取結果を踏まえた重視すべき事項、配慮すべき事項
 : 他の案と比較し優位な事項

※1 東名高速へのアクセスと新設する自動車専用道路へのアクセスの比較
 ※2 令和3年6月11日に「道の駅とよはし」の広域防災拠点への通知を受けて評価対象とする防災拠点として新たに追加
 ※3 計画路線の利用により、市街地を通過する大型車両の転換が想定される事業所数の比較
 ※4 今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り環境への影響を回避したルートや構造等を検討

図 3-3-11(2) 浜松湖西豊橋道路 複数ルート帯案の再評価・再比較(2/2)

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 令和5年度 第1回中部地方小委員会(令和5年11月20日)資料