

第1章 都市計画対象道路事業の名称

東三河都市計画道路 1・4・3 号 浜松湖西豊橋道路

第2章 都市計画決定権者の名称

都市計画決定権者の名称 : 愛知県

代 表 者 の 氏 名 : 愛知県知事 大村 秀章

住 所 : 愛知県名古屋市中区三の丸三丁目1番2号

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

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 28km の高規格道路（自動車専用道路）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

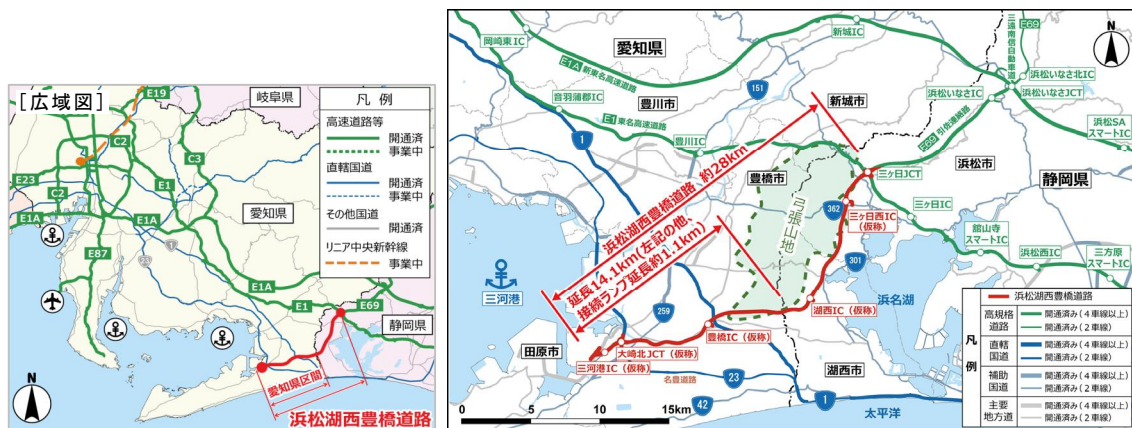


図 3-1-1 都市計画対象道路事業の位置

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

※本準備書は浜松湖西豊橋道路全線のうち、愛知県区間を対象としている。

(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。

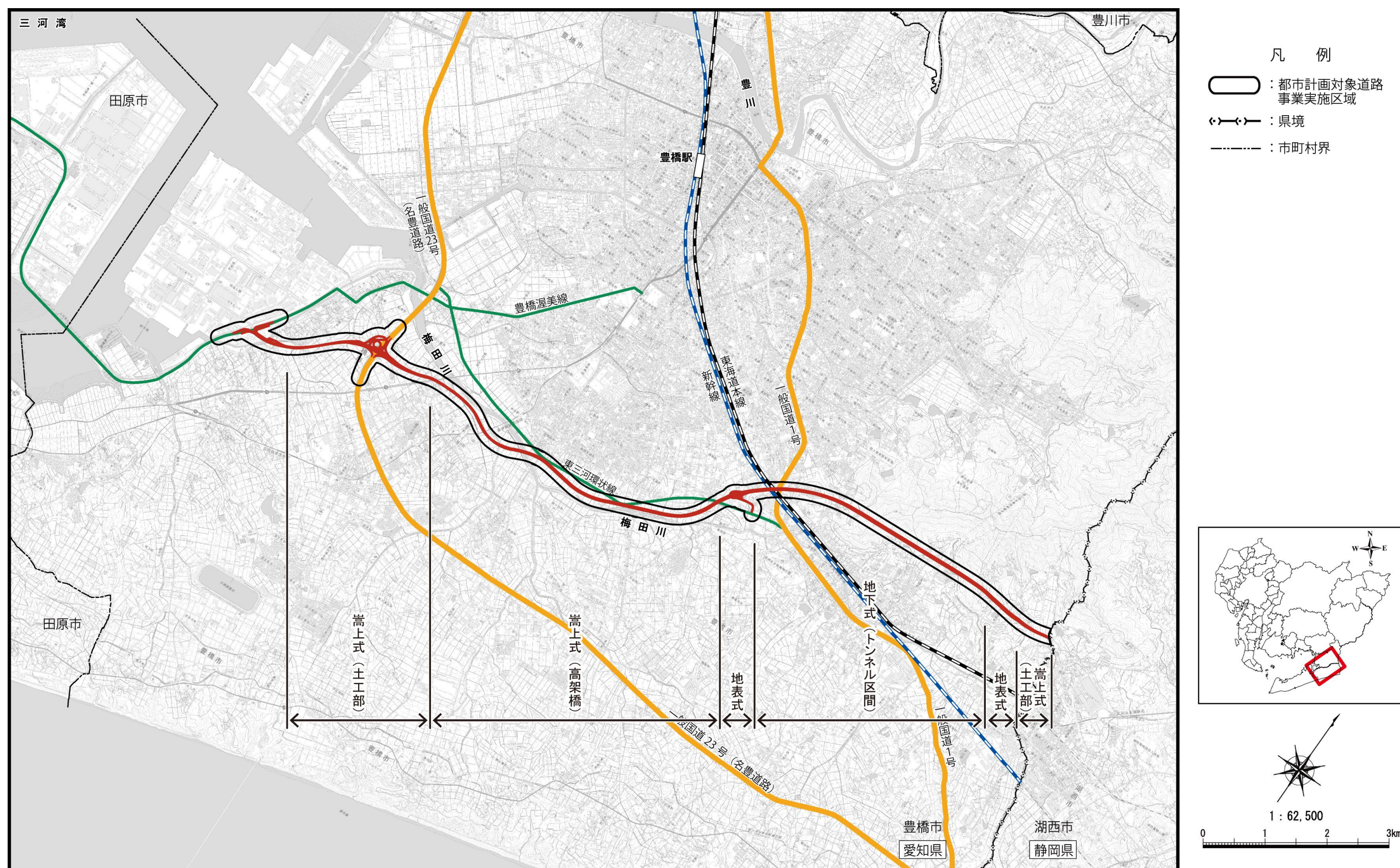


図 3-2-1(1) 都市計画対象道路事業実施区域の位置（愛知県区間）

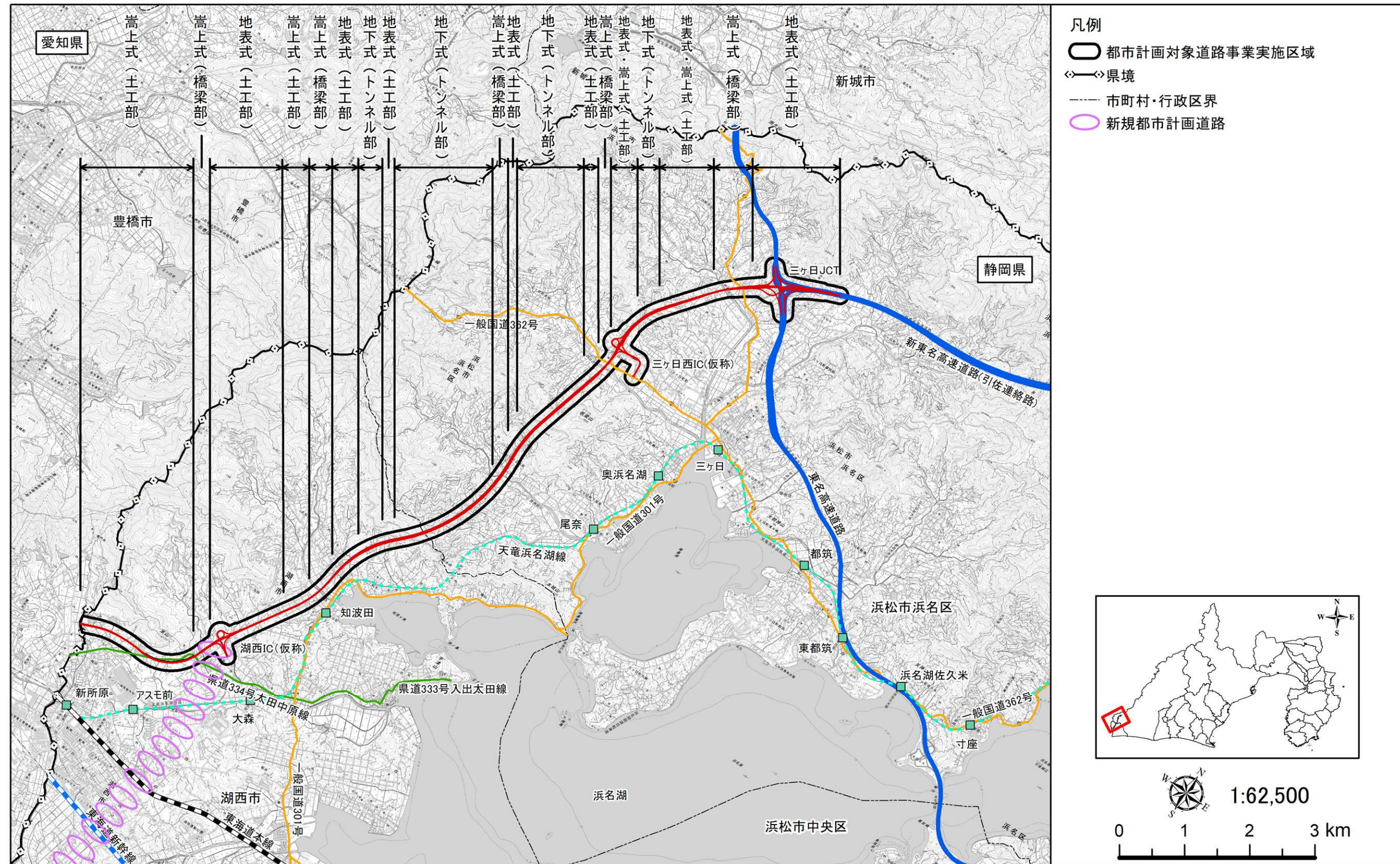


図 3-2-1(2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置（静岡県区間）

2.3. 都市計画対象道路事業の規模

延長：約 14.1km（静岡県区間：約 13.8km）

※延長約 14.1km に加え、一体的に整備される接続ランプ約 1.1km を含めた約 15.2km を対象とした。

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. 都市計画対象道路事業に係る道路の区間

起点：静岡県と愛知県の県境

終点：愛知県豊橋市

2.7. 都市計画対象道路事業に係る道路の区分

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））

2.8. 都市計画対象道路事業に係る道路のインターチェンジ等区域の位置

(1) インターチェンジ等の設置

本事業において、インターチェンジ及びジャンクション（以下、「インターチェンジ等」といいます。）の設置を計画しています。

インターチェンジ等を表 3-2-1 に、概ねの位置を図 3-2-2 に示します。

表 3-2-1 インターチェンジ等

インターチェンジ等の名称	連絡予定道路
三河港インターチェンジ（仮称）	3・1・27 号東三河臨海道路（県道豊橋渥美線）
大崎北ジャンクション（仮称）	3・1・6 号名豊道路（国道 23 号）
豊橋インターチェンジ（仮称）	3・4・9 号磯辺下地大岩線（県道東三河環状線）

(2) 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。

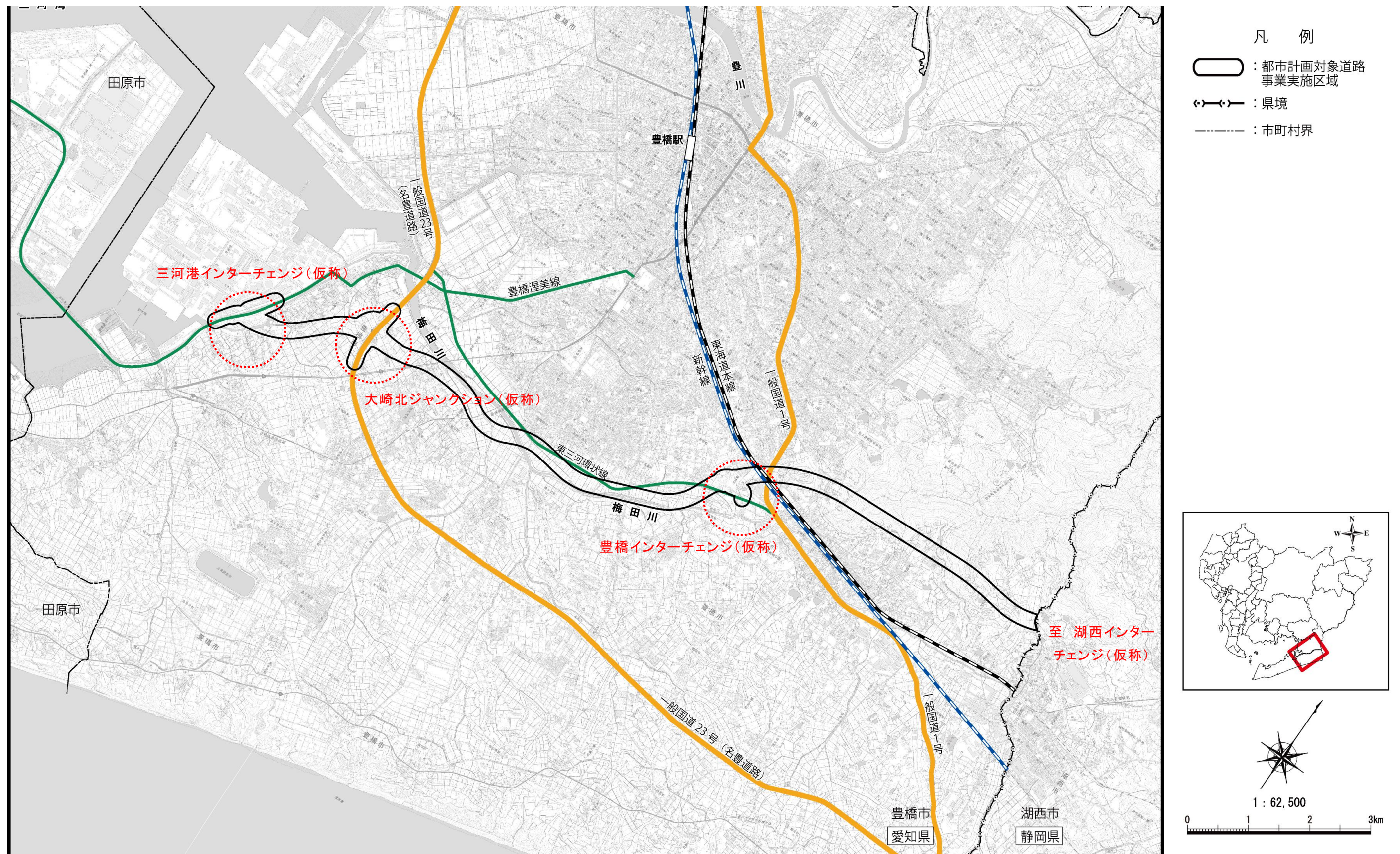


図 3-2-2 インターチェンジ等位置図

2.9. 都市計画対象道路事業に係る道路の計画交通量

計画交通量は「平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）を基に以下の推計手法を用いることにより算出しました。

ここで、推計年次は幹線道路ネットワークの整備が概ね完了し、交通量が安定した状態と見込まれる令和 22 年としました。

(1) 推計手順

計画交通量の推計手順は図 3-2-3 に示すとおりです。なお、各段階での考え方を以下に示します。

1) 現況の道路ネットワーク

現況の道路ネットワークについては、対象とする道路を次のように設定しました。

- ・対象道路周辺地域：一般国道、主要地方道、一般県道、主要な市道
- ・その他の地域：一般国道、主要地方道、一般県道、主要な市道

2) 現況の自動車 OD

平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査の自動車起終点調査（OD 調査）結果を用い、現況の自動車 OD を作成しました。

3) 現況交通量の再現

「1) 現況の道路ネットワーク」と「2) 現況の自動車 OD」を用いて現況交通量の再現を行い、平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査の現況実測交通量との整合性を確認しました。なお、再現計算を行う場合には以下に示すことを考慮しています。

- ・自動車が出発地から目的地まで移動するとき、所要時間が最も短い経路が選択される。

4) 将来の道路ネットワーク

将来の道路ネットワークは、「1) 現況の道路ネットワーク」に推計年次までに整備が見込まれる路線を加え作成しました。

5) 将来の自動車 OD

「2) 現況の自動車 OD」と社会経済指標（人口、GDP 等）を基に、将来の自動車 OD を作成しました。

6) 計画交通量の推計

「(4) 将来の道路ネットワーク」と「(5) 将来の自動車 OD」を基に、将来の計画交通量を推計しました。

【現況】

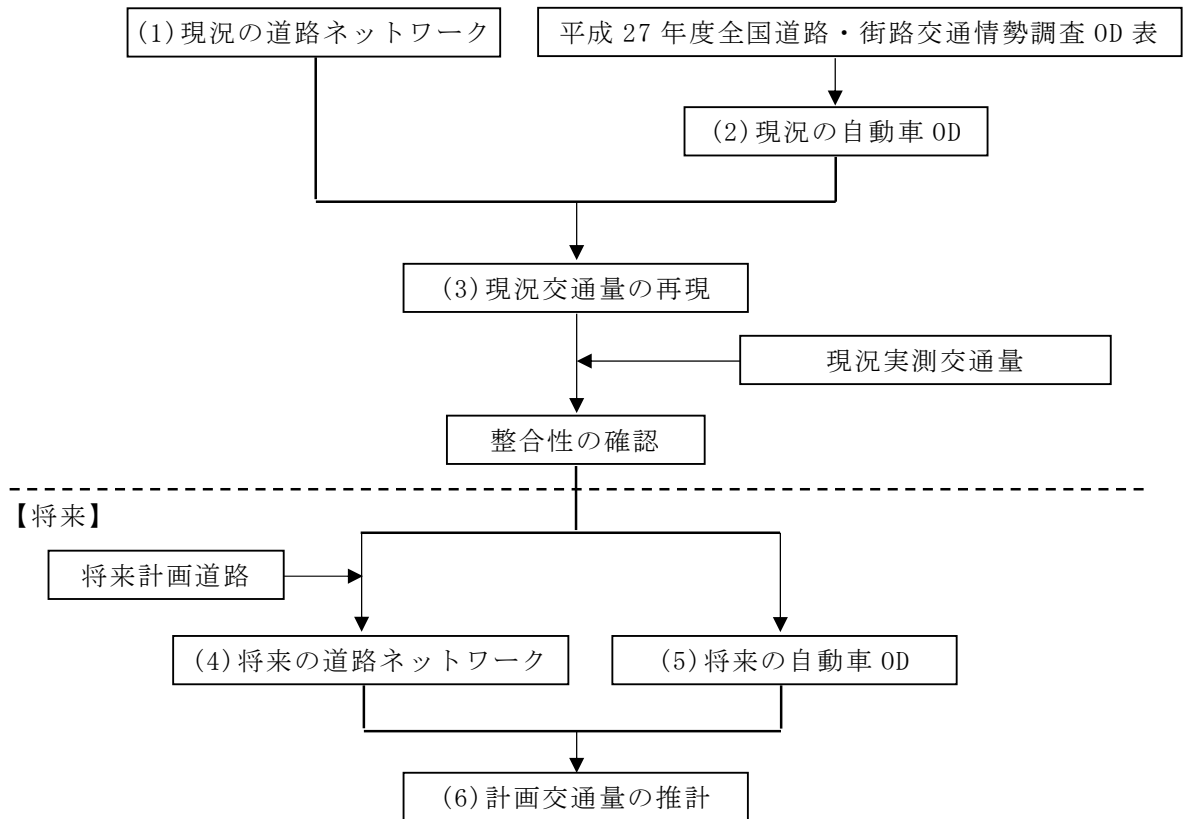


図 3-2-3 計画交通量推計手順

(2) 推計結果

2040 年（令和 22 年）における計画交通量は、表 3-2-2 に示すとおりです。

表 3-2-2 計画交通量（令和 22 年）

区間	計画交通量 (台/日)
三河港インターチェンジ（仮称）～大崎北ジャンクション（仮称）	19,100
大崎北ジャンクション（仮称）～豊橋インターチェンジ（仮称）	11,700
豊橋インターチェンジ（仮称）～湖西インターチェンジ（仮称）	11,200

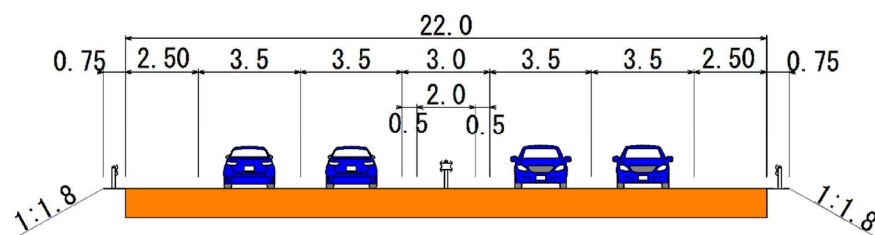
注）湖西 IC（仮称）は静岡県区間に位置しています。

注）計画交通量は現段階の推計値であり、今後の見直しにより修正する可能性があります。

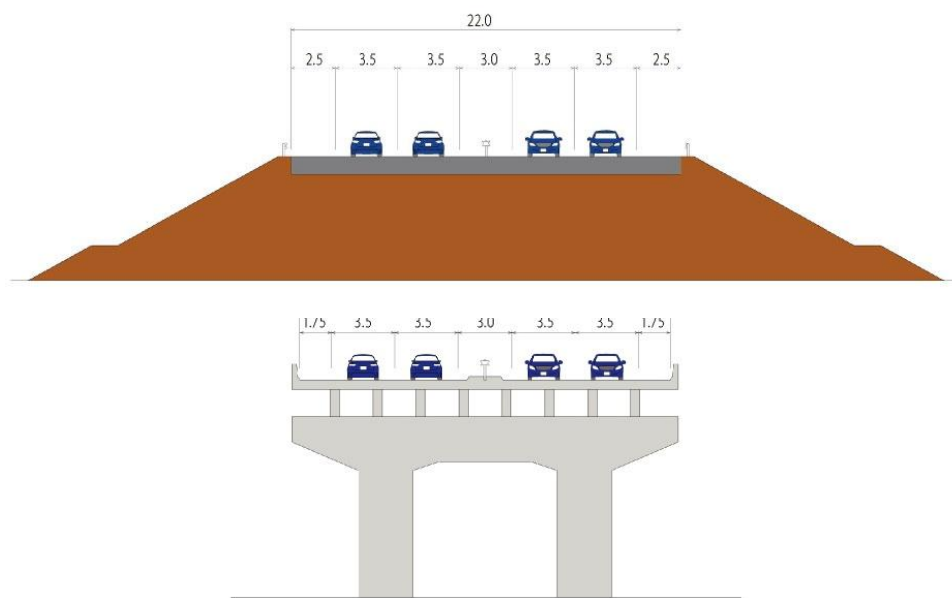
2.10. 都市計画対象道路事業に係る構造の概要

道路構造は、地表式、嵩上式及び地下式を計画しています。

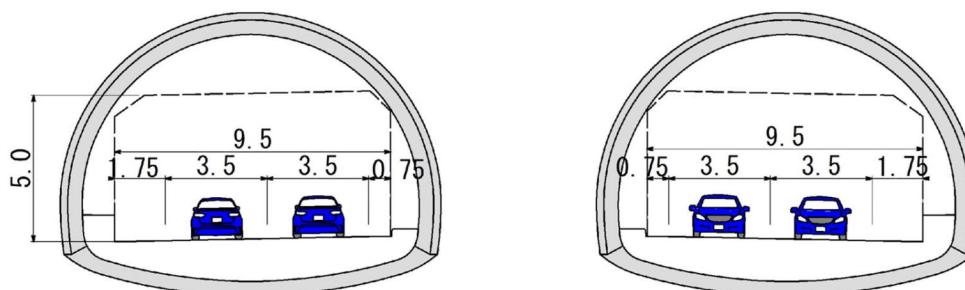
(1) 地表式（主な構造：盛土）



(2) 嵩上式（主な構造：盛土、高架橋）



(3) 地下式（主な構造：トンネル）



[単位：m]

(4) その他の道路構造及び付属施設の有無

表 3-2-3 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	無	—
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。

2.11. 都市計画対象道路事業の工事計画の概要

(1) 工事計画その他の事業計画の概要

本事業で予定している工事区分は、土工部（盛土、切土）、高架橋、トンネルを予定しています。各工事区分の延長を表 3-2-4 に示します。

工事の実施の際には、各関係機関と協議を行い、十分な安全対策を講じるとともに、周辺住民へ工事の実施期間、内容等について周知徹底します。

表 3-2-4 各工事区分の延長

工事区分	総延長
土工部（盛土、切土）	約 3.9km (26%)
高架橋	約 6.6km (43%)
トンネル	約 4.7km (31%)
合 計	約 15.2km (100%)

注) 愛知県区間の延長約 14.1km に加え、一体的に整備される接続ランプ約 1.1km を含めた約 15.2km を対象とした。

1) 施工方法（参考）

施工方法、工事期間等の具体的な計画は、事業実施段階における地質調査等を基に詳細設計を行った後に決定することになります。現時点で想定される各工事区分の施工手順の概要を図 3-2-4 に示します。

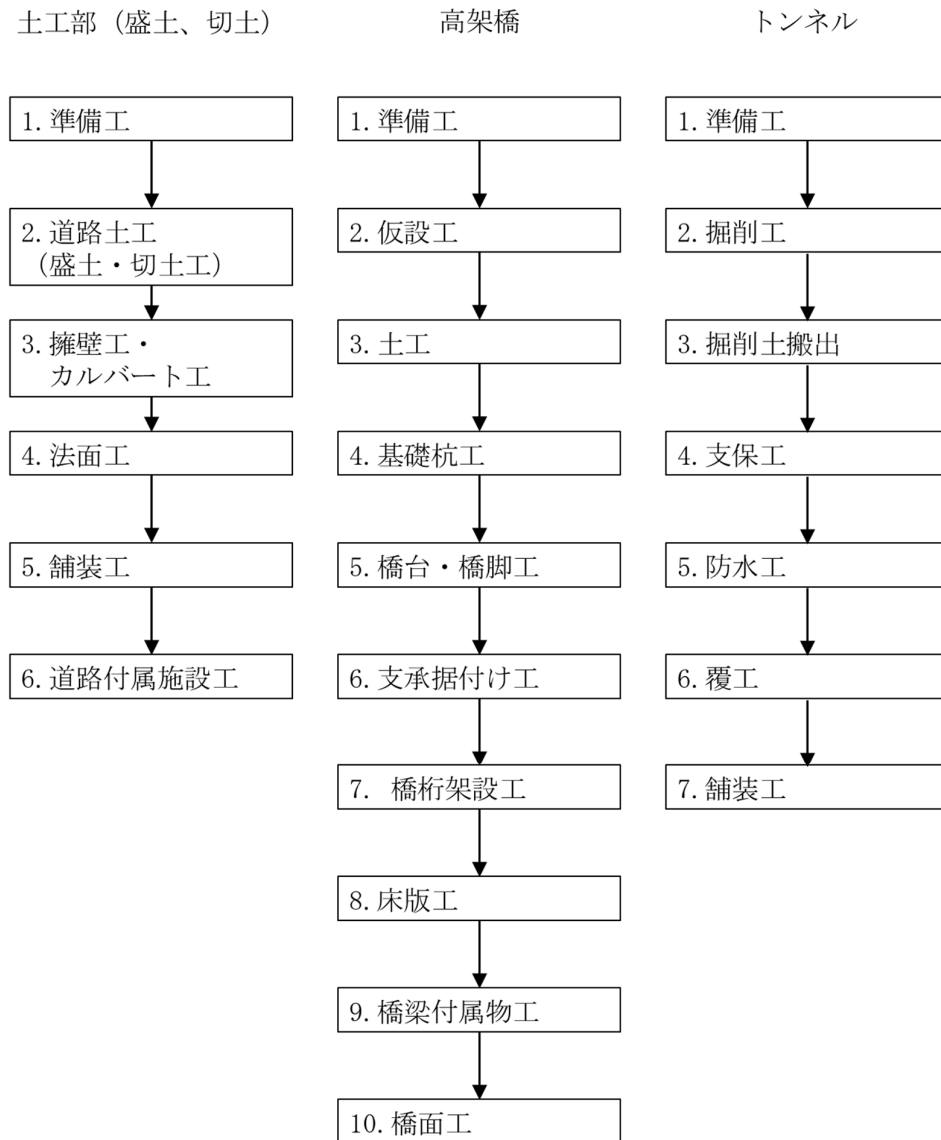


図 3-2-4 施工手順の概要

2) 工種及び作業内容と作業工程

図 3-2-4 に示した各施工手順について、現時点で想定される工事区分ごとの工種、主な作業内容及び工事に用いる主な建設機械を表 3-2-5(1)～(2)に、作業工程を表 3-2-6 に示します。

表 3-2-5(1) 各工事区分の工種、主な作業内容及び主な建設機械の内容

工事区分	工種	主な作業内容	主な建設機械
土工部 (盛土、切土)	1. 準備工	樹木伐採、支障物件の移設、工事用道路、工事施工ヤードの造成	チェーンソー、バックホウ(クローラ型)、クレーン
	2. 道路土工 (盛土・切土工)	掘削工、路体盛土工、路床盛土工、法面整形工	ブルドーザ、バックホウ(クローラ型)、グラブショベル、大型ブレーカー、振動ローラ(土工用)、タイヤローラ、ダンプトラック
	3. 擁壁工・カルバート工	補強土壁工、重力式・もたれ式・L型擁壁、箱形函渠の構築、場所打杭工	ラフテレーンクレーン、バックホウ(クローラ型)、コンクリートポンプ車、ブルドーザ、振動ローラ
	4. 法面工	植生工	バックホウ、タンバ及びランマ、種子吹付機、トラック
	5. 舗装工	舗装工	アスファルトフィニッシャー、モータグレーダ、ロードローラ、タイヤローラ、振動ローラ、振動コンパクタ
	6. 道路附属施設工	区画線工、縁石工、境界工等の設置、路肩防護柵工、防止柵工等安全施設の設置、交通及び案内標識の設置	トラック、ガードレール支柱打込機、バックホウ(クローラ型)、小型バックホウ(クローラ型)、高所作業車、ラフテレーンクレーン装着式アースオーガ

表 3-2-5(2) 各工事区分の工種、主な作業内容及び主な建設機械の内容

工事区分	工種	主な作業内容	主な建設機械
高架橋	1. 準備工	樹木伐採、支障物件の移設、工事用道路、工事施工ヤードの造成	チェーンソー、バックホウ(クローラ型)、クレーン
	2. 仮設工	敷鉄板、鋼矢板等の施工	クレーン、圧入機、パイプロハンマ
	3. 土工	掘削工、埋め戻し	バックホウ、ブルドーザ、ダンプトラック
	4. 基礎杭工	オールケーシング工	オールケーシング掘削機、コンクリートポンプ車、クレーン、バックホウ(クローラ型)
	5. 橋台・橋脚工	鉄筋、型枠、足場工、支保工、コンクリート打設	コンクリートポンプ車、クレーン
	6. 支承据付け工	下部工天端への支承の据付け	クレーン
	7. 橋桁架設工	輸送工、桁架設	セミトレーラー、クレーン、コンクリートポンプ車
	8. 床版工	床版、鉄筋、型枠、コンクリート打設	コンクリートポンプ車、クレーン
	9. 橋梁附属物工	落橋防止装置、伸縮装置、排水工等の設置	クレーン、高所作業車
	10. 橋面工	高欄、地覆の設置、舗装工、区画線工	コンクリートポンプ車、アスファルトフィニッシャ、ロードローラ、タイヤローラ
トンネル	1. 準備工	樹木伐採、工事用道路、工事施工ヤードの造成	チェーンソー、バックホウ(クローラ型)、クレーン
	2. 掘削工	発破掘削、機械掘削	ドリルジャンボ、大型ブレイカー、自由断面トンネル掘削機、バックホウ
	3. 掘削土搬出	掘削土の積込み	ホイールローダ、バックホウ、ダンプトラック
	4. 支保工	吹付けコンクリート、鋼製支保工、ロックボルトの施工	コンクリート吹付機、トラックミキサ、ドリルジャンボ、モルタル注入機、トラック
	5. 防水工	防水シート設置	防水工作業台車
	6. 覆工	コンクリート打設	スライドセントル、コンクリートポンプ車
	7. 舗装工	コンクリート舗装工、区画線工	コンクリートスプレッダ、コンクリートフィニッシャ、コンクリートレベラ、ロードローラ、タイヤローラ

表 3-2-6 作業工程表

工事区分	年目															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
土工部																
高架橋																
トンネル																
舗装工事																
施設工事																

3) 工事施工ヤード、工事用道路等の設置

工事施工ヤードについては、事業実施区域内に設置する計画です。また、工事用道路について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。

4) 資材及び機械の運搬に用いる車両

工事の実施にあたっては、資材及び機械の運搬に用いる車両（以下、「工事用車両」といいます。）として、掘削土搬出用のダンプトラック等の使用を計画しています。

工事用車両の1日最大延べ台数は、工事最盛期において表 3-2-7 のようになると想定されます。想定される主な工事用車両の運行ルートを図 3-2-5 に示します。

表 3-2-7 工事用車両の1日最大延べ台数

工事用車両の運行を 予定している道路	工事用車両の1日最大延べ台数
国道 259 号（植田バイパス）	約 390 台/日
東三河環状線	約 610 台/日
豊橋湖西線	約 200 台/日

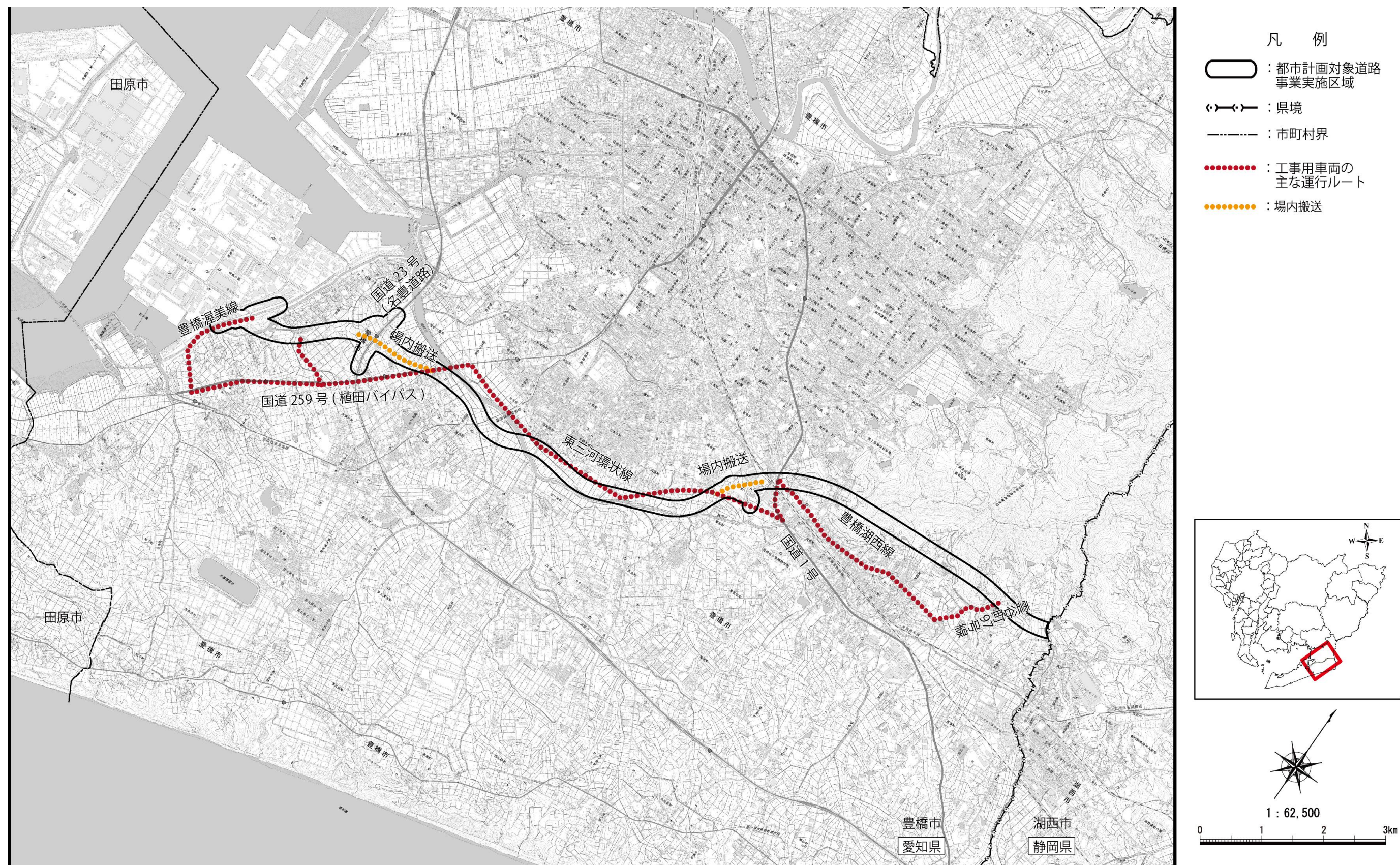


図 3-2-5 工事用車両の運行ルート

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、東名高速道路や一般国道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3-3-1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。

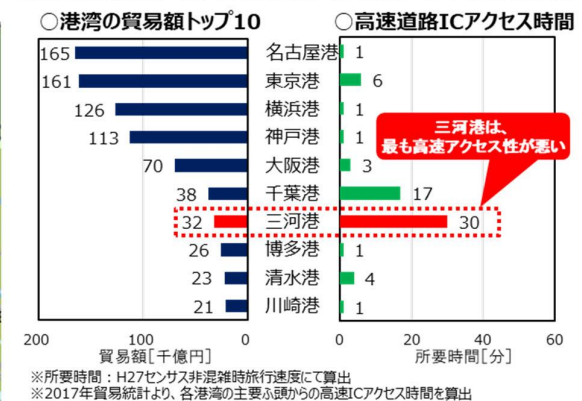
【三河港→高速ICアクセスルート】



【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あり、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】

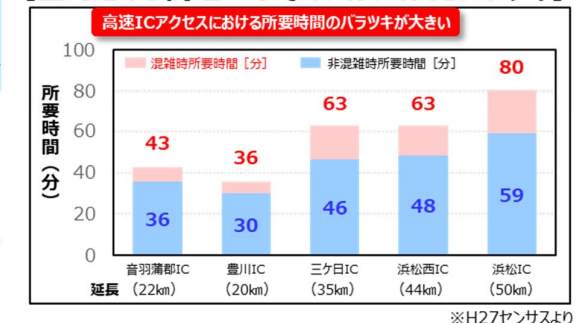


図 3-3-2 (1) 道路交通の現状と課題(①)

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

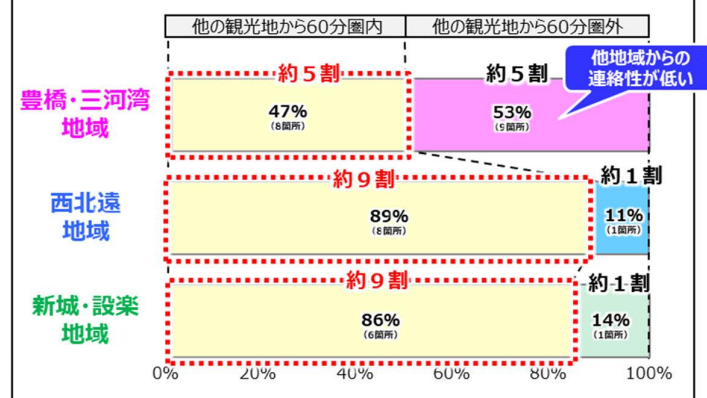
- 三遠地域の主な観光地（豊橋・三河湾地域、新城・設楽地域、西北遠地域）は、主要な観光地間の速達性が低く、特に豊橋・三河湾地域では約5割の施設が他のエリアからの60分圏域外となっていることから、観光地間の連絡性が低い

【三遠地域周辺の各観光地の60分圏】



【観光地間の連絡性】

[各観光地内における、他の観光地からの60分圏内施設数]



■ 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

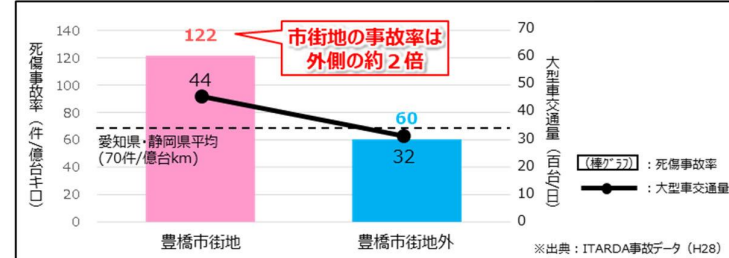
4. 道路交通の現状と課題 ④安全性の確保

- 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】

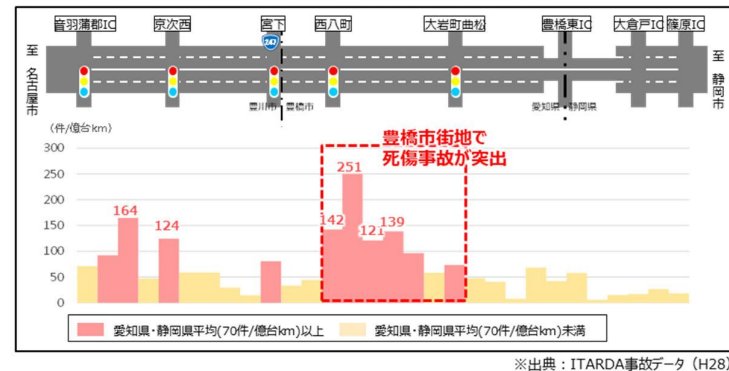


図 3-3-2(4) 道路交通の現状と課題(④)

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

物流	速達性、定時性の向上による物流支援
【課題】 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 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	《高速道路ICアクセス》 
観光	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進
【課題】 ①豊橋・三河湾地域と他の観光地間の接続性が低い	《観光地間の接続》 
防災	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
【課題】 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	《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》 
事故	生活交通の安全な走行環境
【課題】 ①市街地部での死傷事故の発生による安全性の低下	《事故危険箇所》 

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、弓張山地の東側を経過地とし、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）

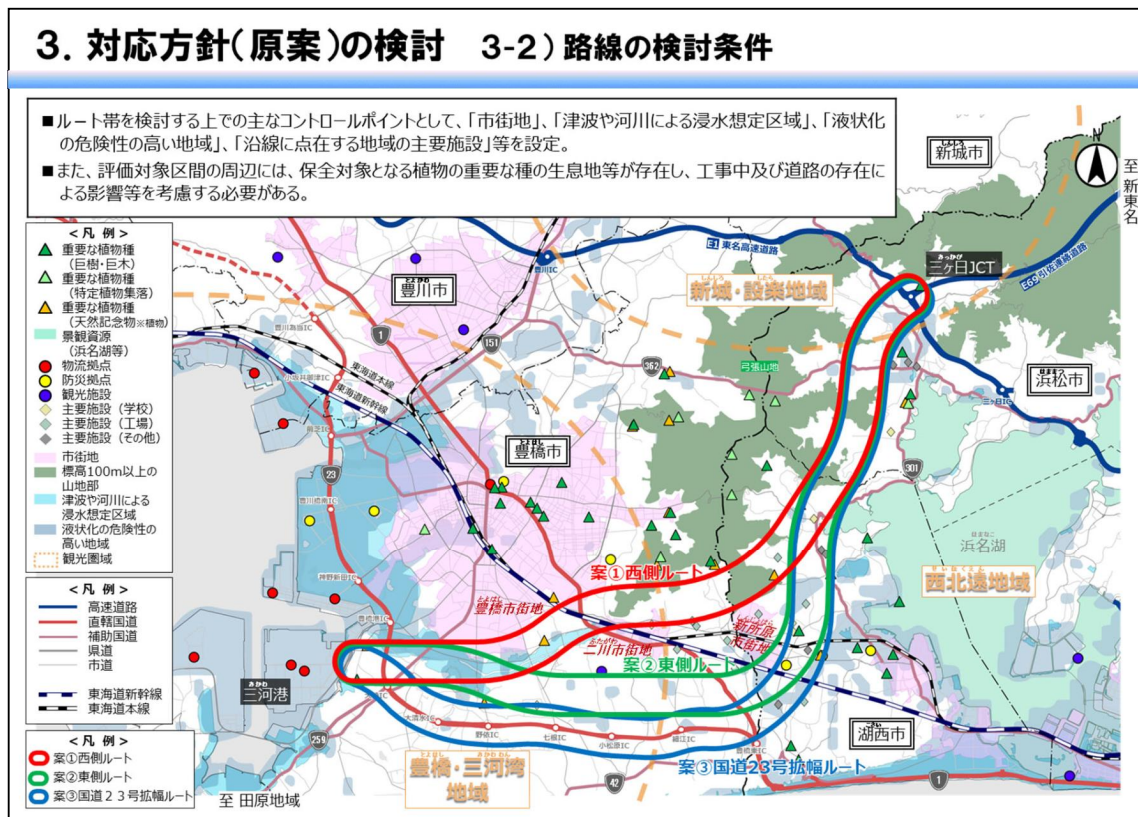


図 3-3-4 設定した対応方針（原案）複数案

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）

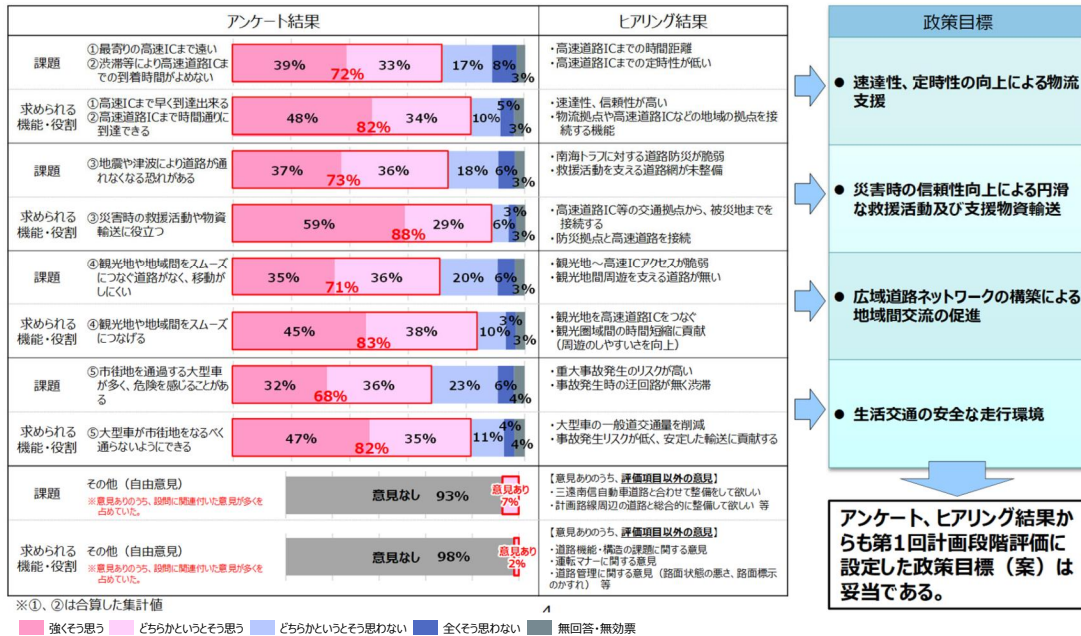
地域の意見聴取 1 回目（課題・道路の役割）

○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。



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回収含む	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回答含む	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	-	
		W E B	ホームページ バナー/リンク 2次元バーコード	・回答のうち、周辺（沿線含む）地域居住者 ＜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）	-	4,008	-
		B	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	-	
		W E B	ホームページ バナー/リンク 2次元バーコード	・回答の内、広域地域居住者 ＜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）	-	4,709	-
			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高速道路に上り下りによる物流支援 ②災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送	①高速道路に上り下りによる物流支援 ②災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送	①高速道路に上り下りによる物流支援 ②災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送	①高速道路に上り下りによる物流支援 ②災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送	● 多数の企業が集結する三河湾から高速道路インターチェンジまでのアクセス性が重要。
	③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと	③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと	③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと	③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと	● 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リダンダンシー機能等を備えていることが重要。
	④観光地間の移動がしやすくなること	④観光地間の移動がしやすくなること	④観光地間の移動がしやすくなること	④観光地間の移動がしやすくなること	● 災害時における防災拠点病院との連絡性や支援物資の供給、人道的支援がスムーズに行えることが重要。
	⑤市街地を走る大型車両を減らせること	⑤市街地を走る大型車両を減らせること	⑤市街地を走る大型車両を減らせること	⑤市街地を走る大型車両を減らせること	● 観光地間のアクセス性の向上、周遊観光に寄与することが重要。
	⑥生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと	⑥生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと	⑥生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと	⑥生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと	● 生活交通と産業交通の仕分けが図られ、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	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	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	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	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	● 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。
	⑧地域の景観（景観員線）に配慮し、影響が少ないこと	⑧地域の景観（景観員線）に配慮し、影響が少ないこと	⑧地域の景観（景観員線）に配慮し、影響が少ないこと	⑧地域の景観（景観員線）に配慮し、影響が少ないこと	● 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。
	⑨工事中の現道交通への影響が少ないこと	⑨工事中の現道交通への影響が少ないこと	⑨工事中の現道交通への影響が少ないこと	⑨工事中の現道交通への影響が少ないこと	● 沿名道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。
	⑩道路を作る費用が安いこと	⑩道路を作る費用が安いこと	⑩道路を作る費用が安いこと	⑩道路を作る費用が安いこと	● 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。

■ 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シビリティ向上が見込まれる (現況よりアクセシビリティが向上する防災拠点：8箇所)	防災拠点へのアクセシビリティ向上が見込まれる (現況よりアクセシビリティが向上する防災拠点：7箇所)	防災拠点へのアクセシビリティ向上が見込まれる (現況よりアクセシビリティが向上する防災拠点：5箇所)
	市街地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シビリティ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シビリティ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：14分短縮)	沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセシビリティ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：9分短縮)
	市街地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・市街地の騒音・振動)	生活環境への影響 (集落・市街地の騒音・振動)	生活環境への影響 (集落・市街地の騒音・振動)
	自然環境への影響 (動物、植物、生態系等)	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
	景観等への影響 (景観等)	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		新設設備のため、現道交通に影響を与える可能性は小さい	新設設備のため、現道交通に影響を与える可能性は小さい	国道23号の拡幅工事に伴い、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「道の駅とよはし」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。

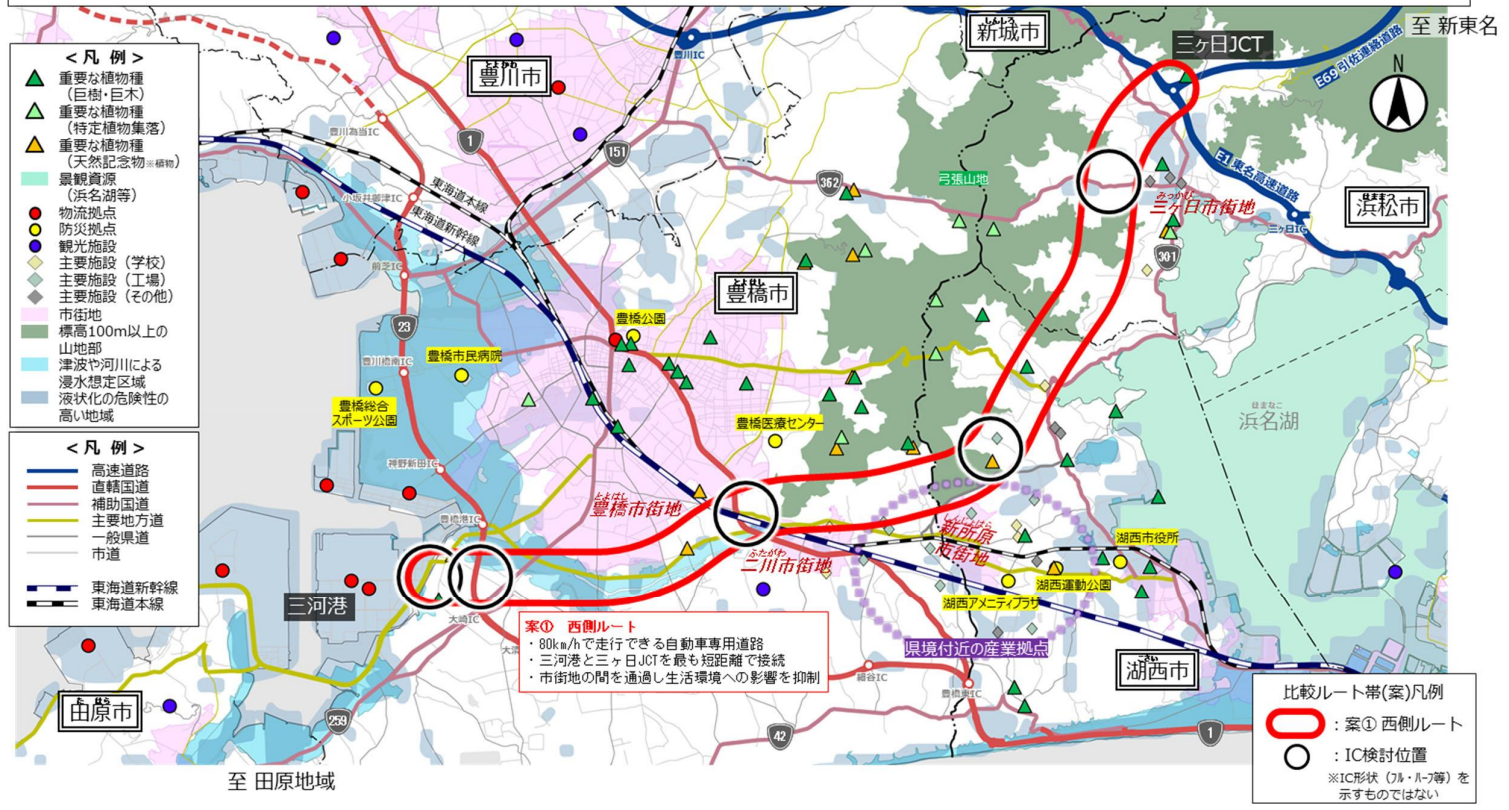


図 3-3-8 浜松湖西豊橋道路 対応方針（案）

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準備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を決定し、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。

- 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。



3-31

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。

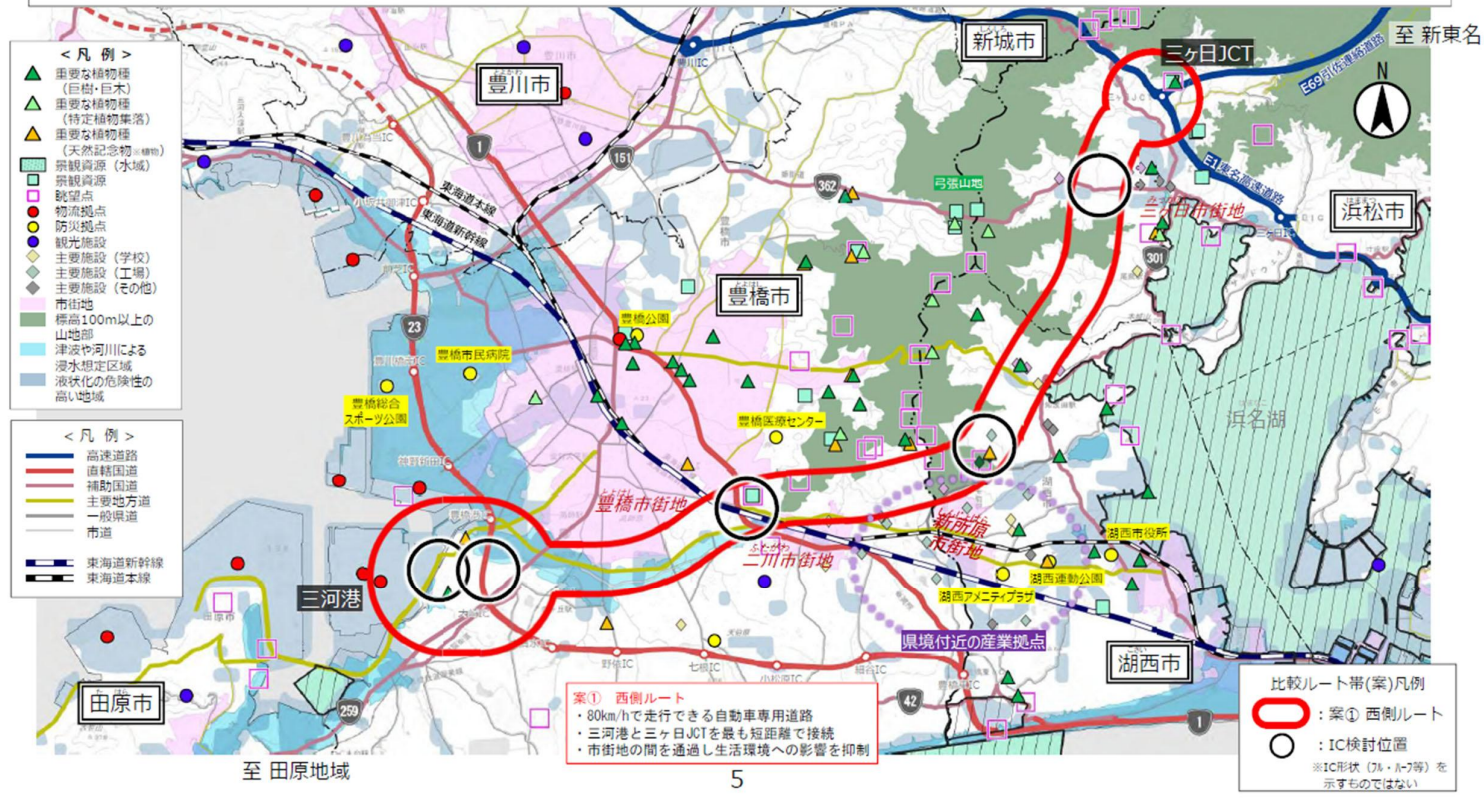


図 3-3-10 浜松湖西豊橋道路 対応方針（案）

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を決定しました。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、計画路線の検討にあたっては、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できる限り回避しました。また、弓張山地は、トンネル構造で通過し、自然環境への影響について極力回避を図りました。

対応方針の決定を受けて、令和6年7月に「環境影響評価方法書」を作成し、公告・縦覧しました。縦覧期間中には「方法書説明会」を開催するとともに、意見書の提出によって、一般の環境の保全の見地からの意見を聴取しました。方法書の手続きは、令和6年12月26日の方法書に対する愛知県知事意見を受けた後、愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会（第3回）において、項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定について決定し、完了しました。

(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

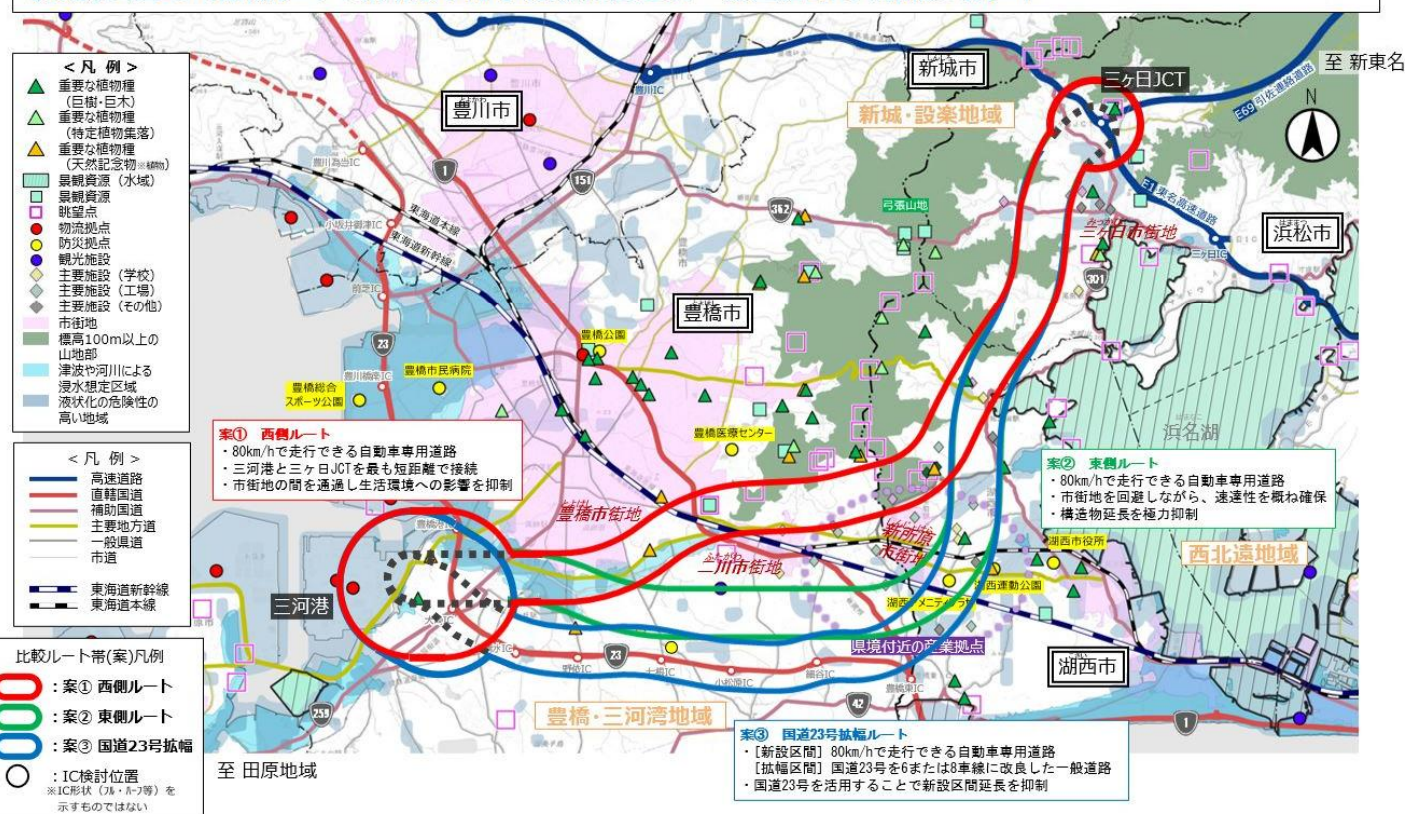


図 3-3-11(1) 浜松湖西豊橋道路 複数ルート帯案の再評価・再比較 (1/2)

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	高速道路へのアクセシビリティが向上する 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	災害時にも通れる信頼性が高い道路である 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 変わらない	災害時に支援物資等の輸送に役立つ 防災拠点へのアクセシビリティ向上が見込まれる (現況よりアクセシビリティがよくなる防災拠点 : 8箇所)	防災拠点へのアクセシビリティ向上が見込まれる (現況よりアクセシビリティがよくなる防災拠点 : 7箇所)	防災拠点へのアクセシビリティ向上が見込まれる (現況よりアクセシビリティがよくなる防災拠点 : 5箇所)
	市街地における安全な走行環境の確保 変わらない	観光地間の移動がしやすくなる 沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセシビリティ向上が見込まれる (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シビリティ向上が見込まれる (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シビリティ向上が見込まれる (豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間 : 9分短縮)
	市街地における安全な走行環境の確保 変わらない	市街地を走る大型車両を減らせる 現道の幹線道路や市街地からの大型車交通の削減が期待できる (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 現道の幹線道路や市街地からの大型車交通の削減が期待できる (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 現道の幹線道路や市街地からの大型車交通の削減が期待できる (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 一部表記は変わる	生活環境への影響(集落・市街地の騒音・振動) 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	生活環境への影響(集落・市街地の騒音・振動) 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	生活環境への影響(集落・市街地の騒音・振動) 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
	環境への影響 一部表記は変わる	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回避するため、影響を与える可能性は比較的小さい	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最も回避するため、影響を与える可能性は小さい	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最も回避するため、影響を与える可能性は小さい
	環境への影響 一部表記は変わる	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
	環境への影響 一部表記は変わる	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	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	工事中の現道交通への影響 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
経済性への配慮 変わらない		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

※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「沿道」として「沿道」の広域防災拠点とし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交通が想定される事業所数の比較
 ※4 今後の長期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、ルートや構造等を検討

□ : 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 3-3-11(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

3.3. 環境保全への配慮事項

1. 対象道路の検討にあたっては、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できる限り回避しました。
2. 工事に用いる建設機械は、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」（ただし、法の適用除外の機種については「排出ガス対策型建設機械指定制度」の二次基準以降）に適合した建設機械、低騒音・低振動型建設機械を基本とし、環境負荷が小さい建設機械や工法を積極的に導入することで、排出ガスの発生や騒音・振動等の低減に努めます。
3. 工事従事者に対し、建設機械の集中稼働や不要なエンジン稼働を避ける等の作業方法の指導、アイドリングストップの励行や法定速度の遵守、規定積載量の遵守、整備・点検の実施等の運行方法に対する指導を行います。
4. 工事施工ヤードにおける散水や必要に応じた仮囲い等の設置、工事用車両のタイヤ洗浄を行うことにより、粉じん等の飛散を防止する計画とします。
5. 工事用車両の運行ルートは、集落や市街地における生活道路の通過を避け、既存の幹線道路を極力利用するとともに、工事用車両の集中を避ける運行計画とします。
6. 工事施工ヤード及び工事用道路は、対象道路の区域内を極力利用する計画とし、地形の改変を抑えるとともに、地形の改変による裸地の発生を極力抑えることとします。
7. 工事従事者への講習・指導として、工事区域外への立ち入りを制限することにより、人為的な攪乱による動植物への影響の低減に努めます。
8. 走光性のある重要な種及び光環境が繁殖に影響を及ぼす重要な種の生息環境となる水田等の近傍に設置する道路照明について、照明光の道路外への漏洩を抑制する照明器具の採用、照明光の波長や配置等の配慮を行うことにより、照明光への誘因や照明光による繁殖阻害を抑え、照明光による環境影響の低減に努めます。
9. 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。
10. 事業実施段階において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、最終改正：令和4年6月17日法律第68号）などの規定に準じて対処します。また、地質調査等により環境基準値を超える重金属等が確認された場合には、「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル」（令和5年3月29日、建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル改訂委員会）等に基づき、適切に対応します。
11. 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、最終改正：令和4年6月17日法律第68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、最終改正：令和7年6月4日法律第52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、最終改正：令和4年6月17日法律第68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6月17日法律第68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。

12. 「地球温暖化対策計画」（令和7年2月18日、閣議決定）及び「あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版）～カーボンニュートラルあいちの実現に向けて～」（令和4年12月、愛知県）に基づき、工事用車両のアイドリングストップ、環境負荷の少ない建設機械や省資源・省エネルギーに配慮した建設資材等を採用します。また、LED道路照明の採用等による省エネルギー設備の導入、道路管理に必要な電力について再生可能エネルギーの導入の取組に進め、温室効果ガス発生量の削減に積極的に努めます。
13. 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、沈砂池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。
14. 裸地に転圧やシート等による被覆を行うとともに、法面は早期緑化に努め、裸地状態の短期化・縮小化を図ることで、降雨による濁水の発生を極力抑えます。
15. 河川内での工事を行う場合には、仮締切工法などを採用したうえで、工区内にてコンクリートを十分乾燥させ、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。
16. 環境保全措置については、事業実施段階における住居等の保全対象の立地状況及び最新の環境保全技術の動向を踏まえ、適切な措置を実施します。