

## **(2) 浜松湖西豊橋道路の概要**

# 目次

- 1. 浜松湖西豊橋道路の概要**
- 2. 計画段階評価**
- 3. 専門部会の進め方**

# 1. 浜松湖西豊橋道路の概要

## 1) 位置及び対象区間

● 浜松湖西豊橋道路は、東名高速道路三ヶ日JCTと三河港を結び、弓張山地の東側を経過地とする区間

### ○ 評価対象区間周辺



凡例	
高規格道路	開通済み (4車線以上)
	開通済み (2車線以上) 事業中
直轄国道	開通済み (4車線以上)
	開通済み (2車線以上) 事業中
補助国道	開通済み (4車線以上)
	開通済み (2車線以上)
主要地方道	開通済み (4車線以上)
	開通済み (2車線以上)

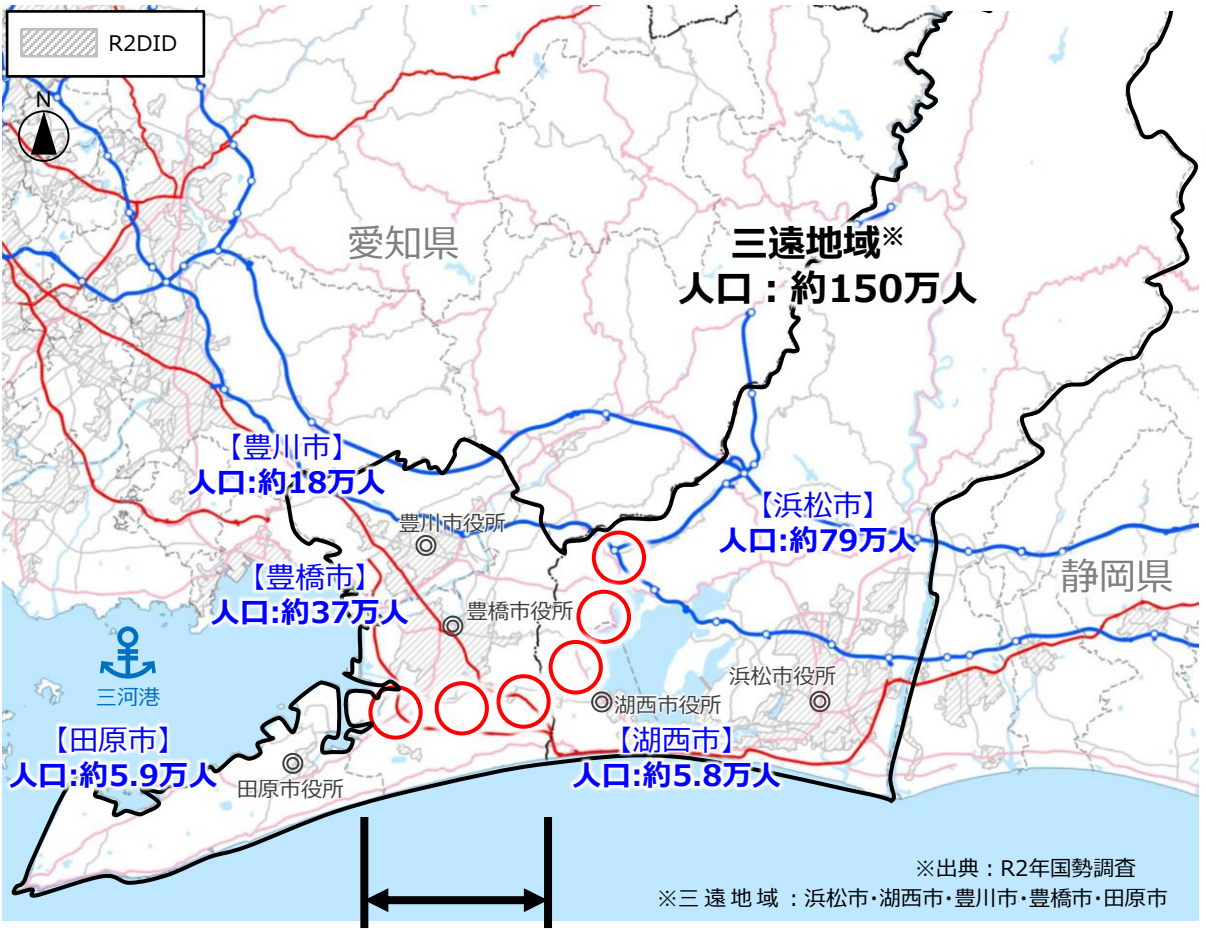
都市計画・環境影響評価(愛知県)の対象区間

# 1. 浜松湖西豊橋道路の概要

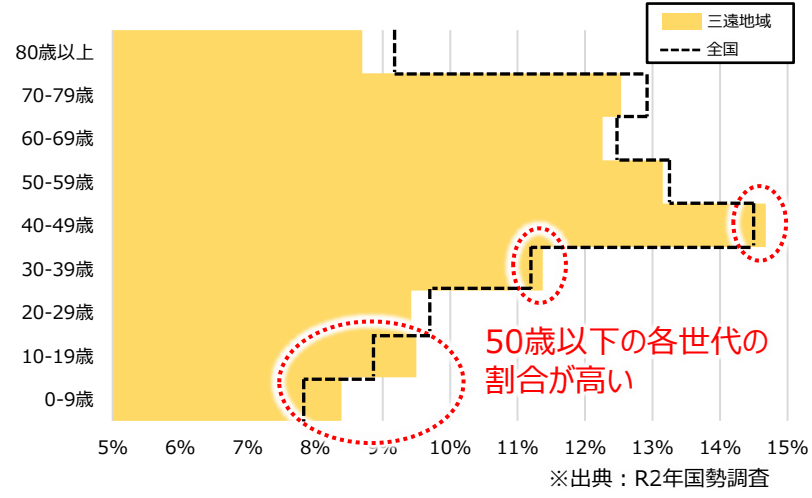
## 2) 地域の人口

- 三遠地域は愛知県と静岡県に跨る地域であり、豊橋市（東三河）と浜松市（遠州）を中心に都市部が広がっている。
- 全国平均と比べると、特に50歳以下の世代の人口割合が高い傾向にある。

### ■ 三遠地域の人口



### ■ 三遠地域の年齢別構成



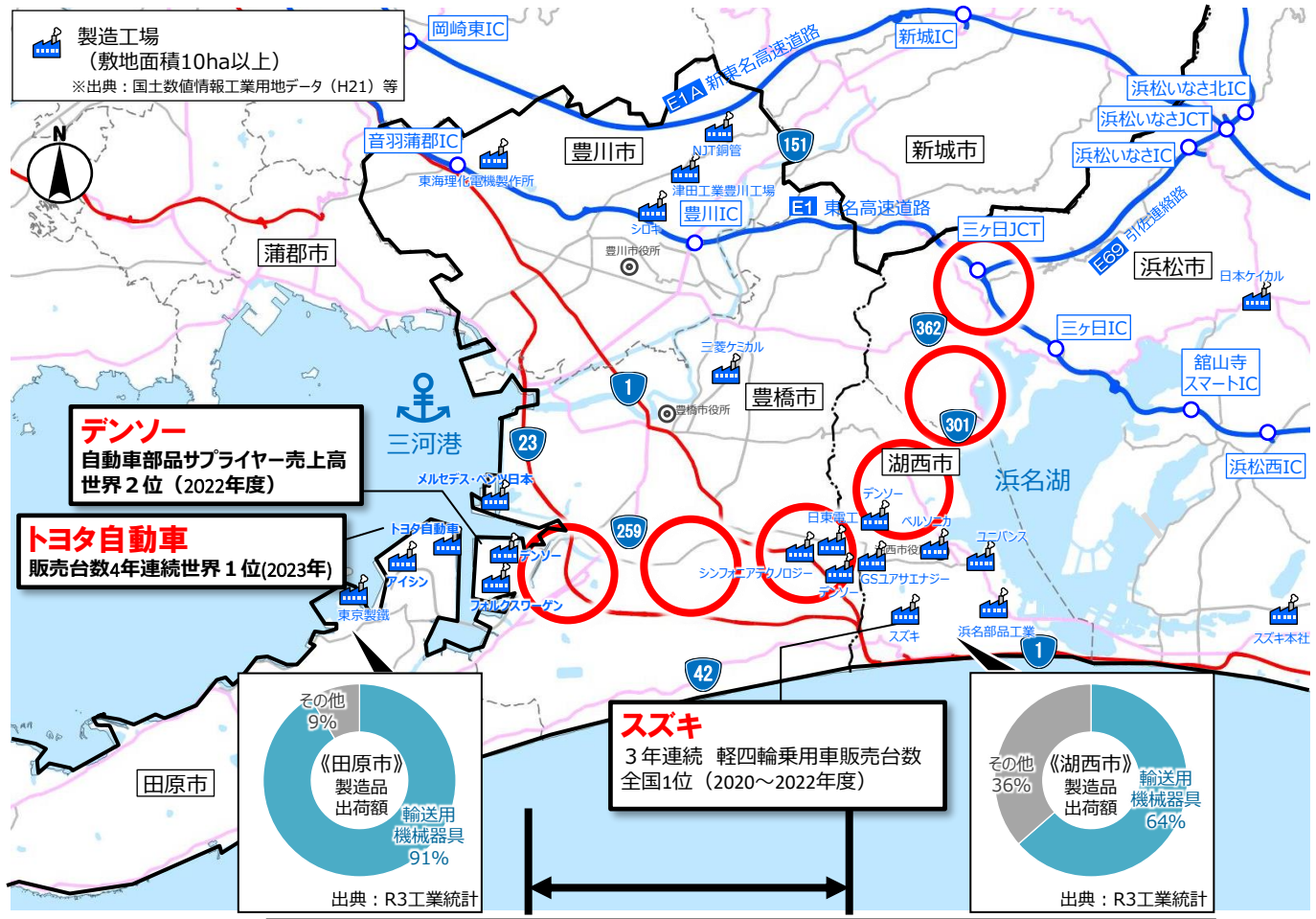
都市計画・環境影響評価(愛知県)の対象区間

# 1.浜松湖西豊橋道路の概要

# 3) 地域の産業

- 三遠地域は、トヨタ自動車やデンソー、スズキをはじめとする、自動車関連企業が多数立地。
- 輸送用機械器具では、全国の中でも田原市は2番目に出荷額が多い。
- 全国平均と比べると、当該地域の製造業従事者の割合は高く産業活動が盛ん。

## 【三遠地域の主な製造業】



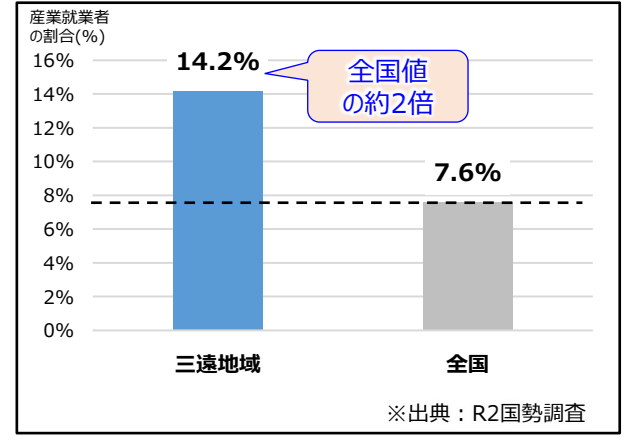
## ■ 輸送用機械器具の市町村ランキング

順位	市町村	製造品出荷額等 [億円]
1位	豊田市	138,231
2位	田原市	16,381
3位	広島市	16,337
4位	太田市	15,714
5位	池田市	14,625
6位	西尾市	14,498
7位	岡崎市	13,398
8位	いなべ市	12,100
9位	藤沢市	11,509
10位	宮若市	10,999
11位	湖西市	9,983

田原市は  
全国2位

出典：R3工業統計

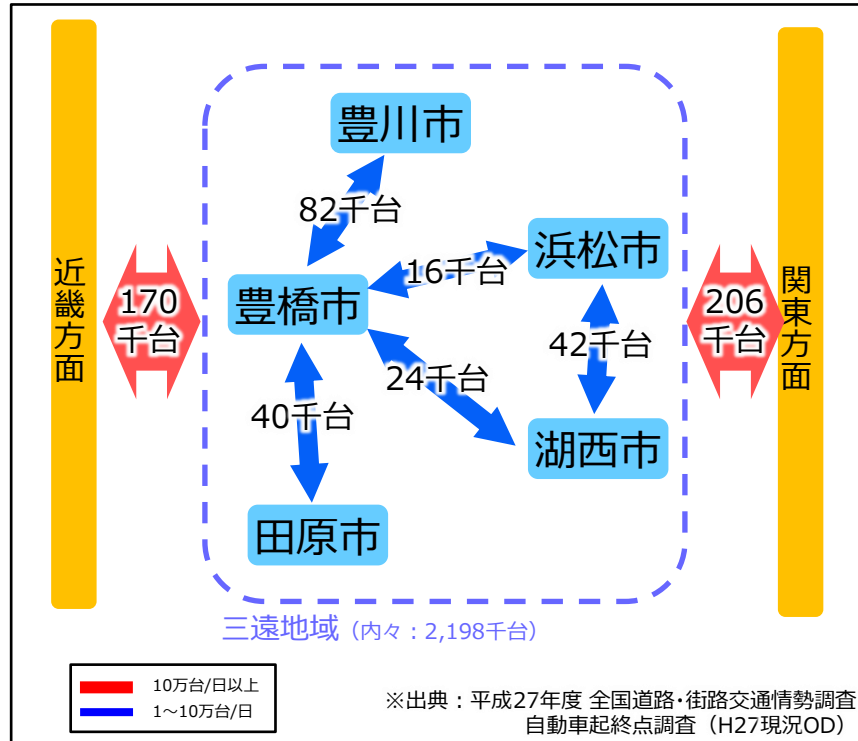
## ■ 製造業就業者人口の割合



## 都市計画・環境影響評価(愛知県)の対象区間

- 三遠地域から見た地域間のつながりでは、東西方向の結びつきが強い。
- 大型車の交通量では東西方向の国道23号の交通量が多く、次いで国道1号や高速道路ICへアクセスする国道151号等の交通量も多い。

### ■ 三遠地域と周辺地域のOD (地域間のつながり)



道路名	
愛知県内	静岡県内
① 国道1号	⑤ 国道1号
② 国道23号	⑥ 国道257号
③ 国道151号	⑦ 国道301号
④ 国道259号	⑧ 県道65号
	⑨ 県道65号

### ■ 周辺の交通量と大型車混入率



### 都市計画・環境影響評価(愛知県)の対象区間

# 1.浜松湖西豊橋道路の概要

## 5) 高速アクセス性

- 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】

#### 都市計画・環境影響評価(愛知県)の対象区間

- ・ 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、購入後の翌日配達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)

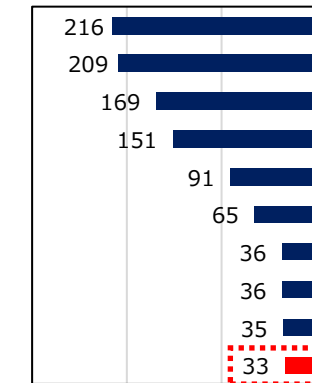
- ・ 輸送時間は鮮度、商圏、商品価値に影響する。
- ・ 現状の関東方面への輸送では、渥美半島から約70km離れた浜松ICまで一般道を利用しており、よく渋滞にも遭遇する。

(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】

#### ○ 港湾の貿易額トップ10



#### ○ 高速道路ICアクセス時間

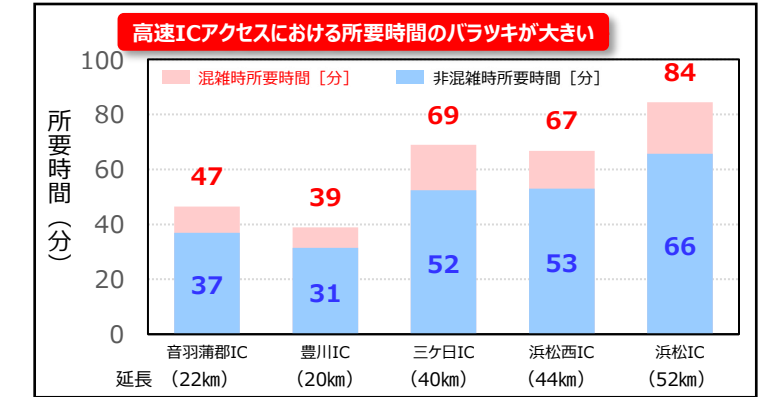


三河港は、最も高速アクセス性が悪い

貿易額[千億円] 所要時間[分]

※所要時間：各港湾の主要ふ頭からの高速ICアクセス時間を令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査非混雑時旅行速度を用いて算出  
※貿易額：2022年貿易統計より算出

### 【三河港から高速ICまでの所要時間とバラツキ】



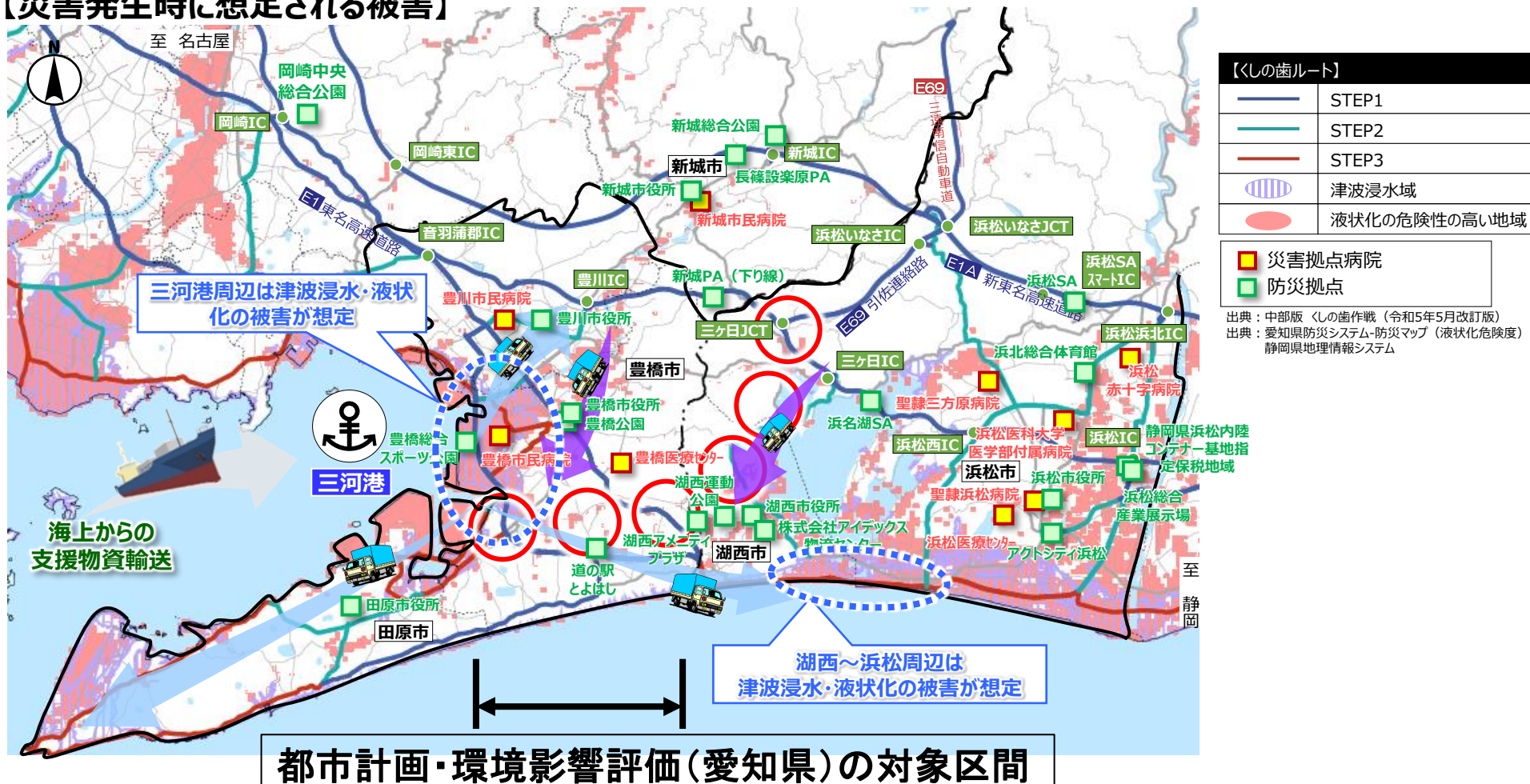
※令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査 非混雑時旅行速度を用いて算出

# 1.浜松湖西豊橋道路の概要

## 6) 防災

- 三遠地域の沿岸部は、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る。
- 災害発生時の救援・救護活動は、東名高速道路・新東名高速道路を介した広域的な支援が想定されている。
- 海上からの支援物資輸送は三河港からの支援が想定されている。

### 【災害発生時に想定される被害】





- 三遠地域周辺の各観光地域（豊橋・三河湾地域、新城・設楽地域、西北遠地域）間の速達性が低い。
- 豊橋・三河湾地域の主要な観光地は他のエリアから60分圏域外の施設が多い。

### ■ 三遠地域周辺の各観光地域の60分圏



### 都市計画・環境影響評価(愛知県)の対象区間



# 1.浜松湖西豊橋道路の概要

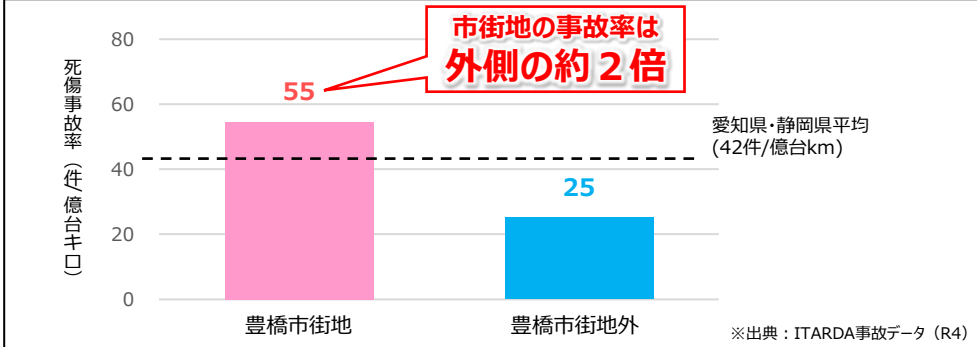
# 8) 交通事故発生状況

- 三遠地域の主な幹線道路では、比較的大型車交通量の多い国道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いる。
- 豊橋市においては、市街地では死傷事故率が市街地外と比べ約2倍と高い。

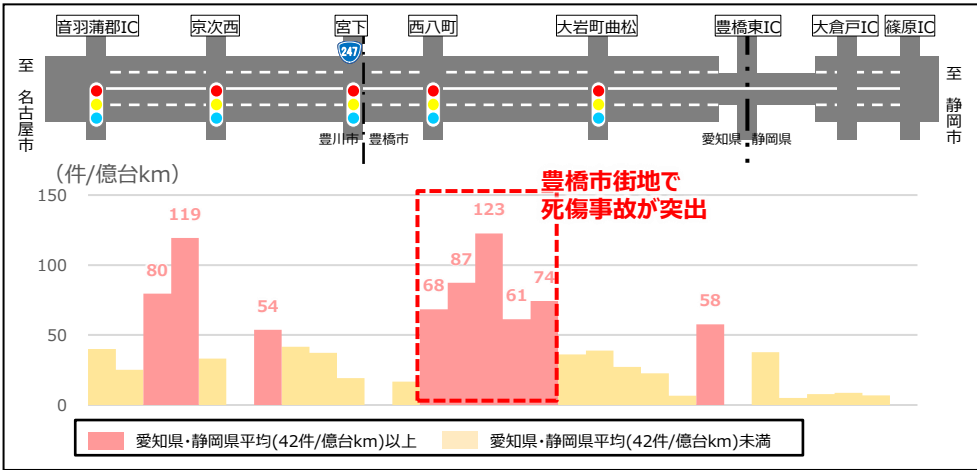
## 【大型車利用状況と事故危険箇所】



## 【豊橋市街地の死傷事故率】



## 【国道1号（豊橋市街地）の死傷事故率】



## 都市計画・環境影響評価(愛知県)の対象区間

※出典：愛知県・静岡県平均：ITARDA事故データ (R1～R4)

# 2.計画段階評価

## 1) 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が低い
- ② 市街地部等の道路では、渋滞等により定時性が低下



### 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 津波浸水や液状化等により、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

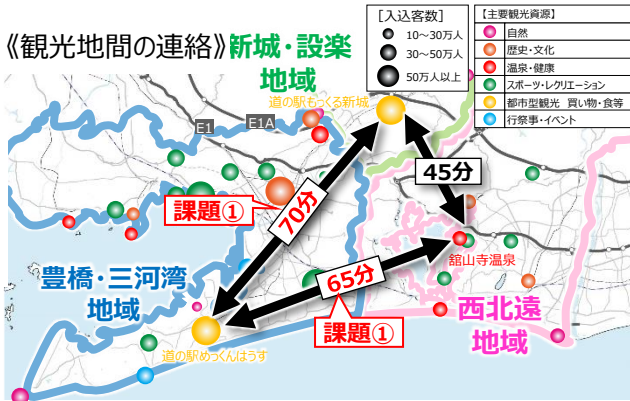


### 観光

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連絡性が低い



### 事故

生活交通の安全な走行環境

#### 【課題】

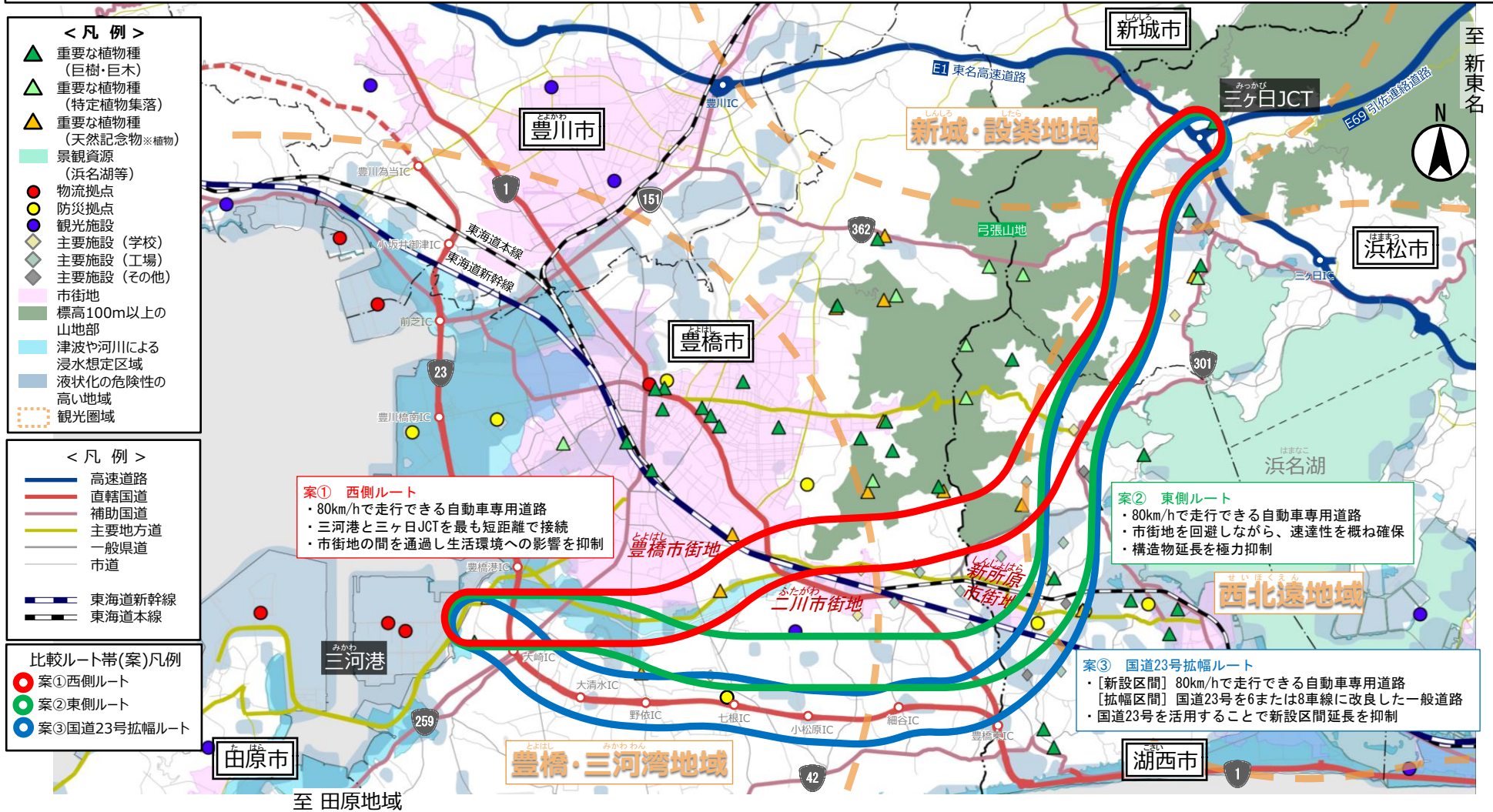
- ① 市街地部での死傷事故の発生による安全性の低下



[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



# 2.計画段階評価

## 3) 複数案の比較

● 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	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
		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ス性向上が見込まれる (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性向上が見込まれる (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性向上が見込まれる (現況よりアクセス性がよくなる防災拠点：5箇所)
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進	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：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	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)	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)	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	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	
		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	
	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、現道交通に与える影響が大きい	
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

出典：浜松湖西豊橋道路 第3回 計画段階評価 (R3.11.24) に一部加筆

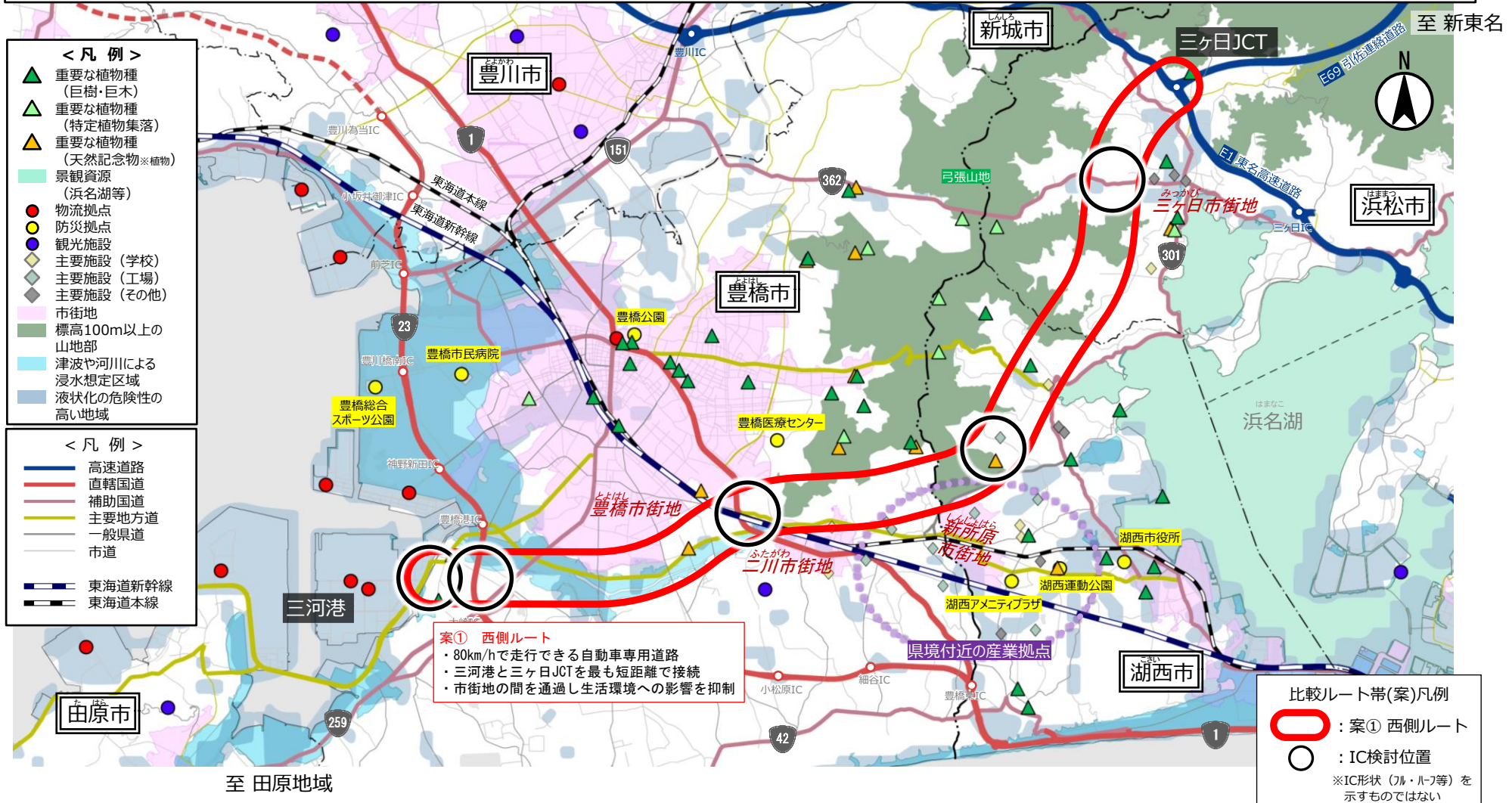
○具体的なルートや道路構造を決定する段階では、できる限り集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種、景観の保全上重要な箇所等への影響を回避したルートや構造等を検討し、特に大部分が浜名湖県立自然公園及び石巻山多米県立自然公園に含まれる弓張山地は、トンネル構造で通過する等により環境への影響について極力回避を図る。

○その他、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する。

計画段階 配慮事項	検討対象	【案①】	【案②】	【案③】
自動車の 走行による 大気質 及び騒音	集落・ 市街地の 位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、学校や病院等の施設及び人口集中地区（DID）を一部通過するものの概ね回避します。</li> <li>このため、学校や病院等の施設及び人口集中地区（DID）に影響を与える可能性は比較的小さいと予測します。</li> <li>ルート帯が通過する一部の学校や病院等の施設、人口集中地区(DID)については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、学校や病院等の施設及び人口集中地区（DID）を一部通過するものの概ね回避します。</li> <li>このため、学校や病院等の施設及び人口集中地区（DID）に影響を与える可能性は比較的小さいと予測します。</li> <li>ルート帯が通過する一部の学校や病院等の施設、人口集中地区(DID)については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、学校や病院等の施設を一部通過するものの概ね回避します。</li> <li>このため、学校や病院等の施設に影響を与える可能性は比較的小さいと予測します。</li> <li>ルート帯が通過する一部の学校や病院等の施設については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>
		影響の程度は、学校や病院等の施設を概ね回避することに加えて、人口集中地区（DID）を回避する案③が案①及び案②と比べて小さいと評価します。		
道路の 存在による 地形及び 地質	重要な 地形 及び 地質の 位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、重要な地形及び地質を通過します。</li> <li>このため、重要な地形及び地質に影響を与える可能性があると予測します。</li> <li>ルート帯が通過する重要な地形及び地質については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、重要な地形及び地質を通過します。</li> <li>このため、重要な地形及び地質に影響を与える可能性があると予測します。</li> <li>ルート帯が通過する重要な地形及び地質については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、重要な地形及び地質を通過します。</li> <li>このため、重要な地形及び地質に影響を与える可能性があると予測します。</li> <li>ルート帯が通過する重要な地形及び地質については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>
		いずれの案も、影響の程度は同程度と評価します。		
道路の 存在による 動物	重要な 種の 生息地 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた動物の重要な種の生息地を一部通過するものの概ね回避します。</li> <li>このため、重要な種の生息地に影響を与える可能性は比較的小さいと予測します。</li> <li>ルート帯が通過する一部の生息地については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた動物の重要な種の生息地を回避します。</li> <li>このため、動物の重要な種の生息地に影響を与える可能性は小さいと予測します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた動物の重要な種の生息地を回避します。</li> <li>このため、動物の重要な種の生息地に影響を与える可能性は小さいと予測します。</li> </ul>
		影響の程度は、動物の重要な種の生息地を最も回避する案②及び案③が案①と比べて小さいと評価します。		

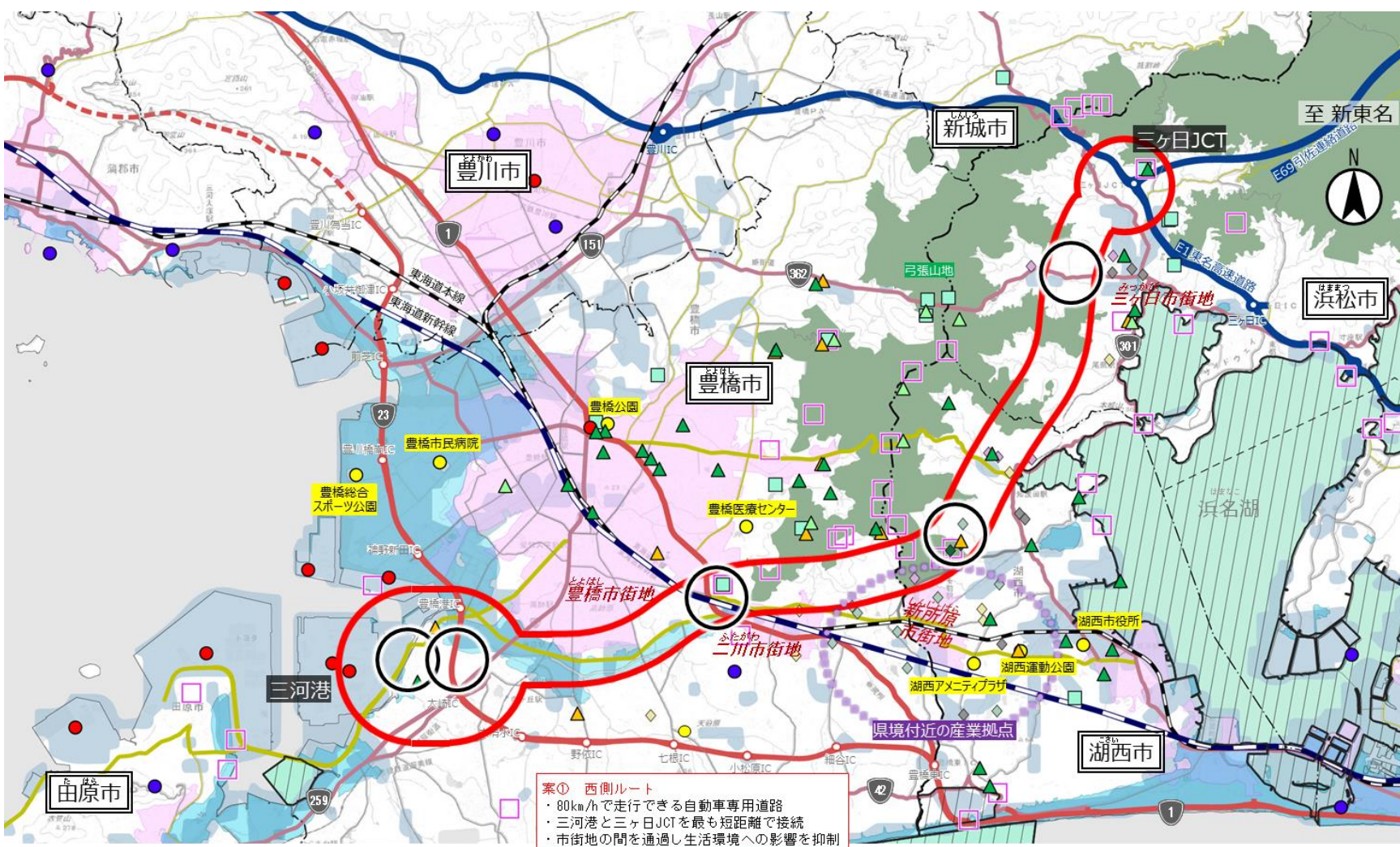
計画段階 配慮事項	検討対象	【案①】	【案②】	【案③】
道路の 存在による 植物	重要な 種・ 群落の 生育地 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた天然記念物及び巨樹・巨木林を一部通過するものの概ね回避します。</li> <li>・このため、天然記念物及び巨樹・巨木林に影響を与える可能性は比較的小さいと予測します。</li> <li>・ルート帯が通過する一部の天然記念物及び巨樹・巨木林については、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた巨樹・巨木林を一部通過するものの概ね回避します。</li> <li>・このため、巨樹・巨木林に影響を与える可能性は比較的小さいと予測します。</li> <li>・ルート帯が通過する一部の巨樹・巨木林については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート帯は、既存資料により詳細な位置が特定できた巨樹・巨木林を一部通過するものの概ね回避します。</li> <li>・このため、巨樹・巨木林に影響を与える可能性は比較的小さいと予測します。</li> <li>・ルート帯が通過する一部の巨樹・巨木林については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>
		いずれの案も、影響の程度は同程度と評価します。		
道路の 存在による 生態系	生態系の 保全上 重要で あって、 まとめて 存在する 自然環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境である自然公園及び鳥獣保護区を通過します。</li> <li>・このため、これらの自然環境に影響を与える可能性があると予測します。</li> <li>・ルート帯が通過する自然公園及び鳥獣保護区については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境である自然公園、鳥獣保護区及び重要湿地を通過します。</li> <li>・このため、これらの自然環境に影響を与える可能性があると予測します。</li> <li>・ルート帯が通過する自然公園、鳥獣保護区及び重要湿地については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート帯は、生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境である自然公園及び鳥獣保護区を通過します。</li> <li>・このため、これらの自然環境に影響を与える可能性があると予測します。</li> <li>・ルート帯が通過する自然公園及び鳥獣保護区については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>
		いずれの案も、影響の程度は同程度と評価します。		
道路の 存在に よる景観	景観の 保全上 重要な 箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート帯は景観資源及び主要な眺望点を一部通過するものの概ね回避します。</li> <li>・このため、景観に影響を与える可能性は比較的小さいと予測します。</li> <li>・ルート帯が通過する一部の主要な眺望点等については、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、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート帯は景観資源及び主要な眺望点を回避します。</li> <li>・このため、景観に影響を与える可能性は小さいと予測します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート帯は景観資源及び主要な眺望点を回避します。</li> <li>・このため、景観に影響を与える可能性は小さいと予測します。</li> </ul>
		影響の程度は、景観資源及び主要な眺望点を最も回避する案②及び案③が案①と比べて小さいと評価します。		

- 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。





- 令和4年3月15日の国交大臣意見をもって、計画段階環境配慮書の手続が完了。
- 令和5年11月20日の中部地方小委員会において、複雑な構造が想定される一部の接続の検討範囲を広げることを決定した。



比較ルート帯(案)凡例  
 ○ : 案① 西側ルート  
 ○ : IC検討位置

< 凡例 >  
 ▲ 重要な植物種 (巨樹・巨木)  
 ▲ 重要な植物種 (特定植物集落)  
 ▲ 重要な植物種 (天然記念物※植物)  
 ■ 景観資源 (水域)  
 ■ 景観資源  
 □ 眺望点  
 ● 物流拠点  
 ● 防災拠点  
 ● 観光施設  
 ◆ 主要施設 (学校)  
 ◆ 主要施設 (工場)  
 ◆ 主要施設 (その他)  
 ■ 市街地  
 ■ 標高100m以上の山地部  
 ■ 津波や河川による浸水想定区域  
 ■ 液状化の危険性の高い地域

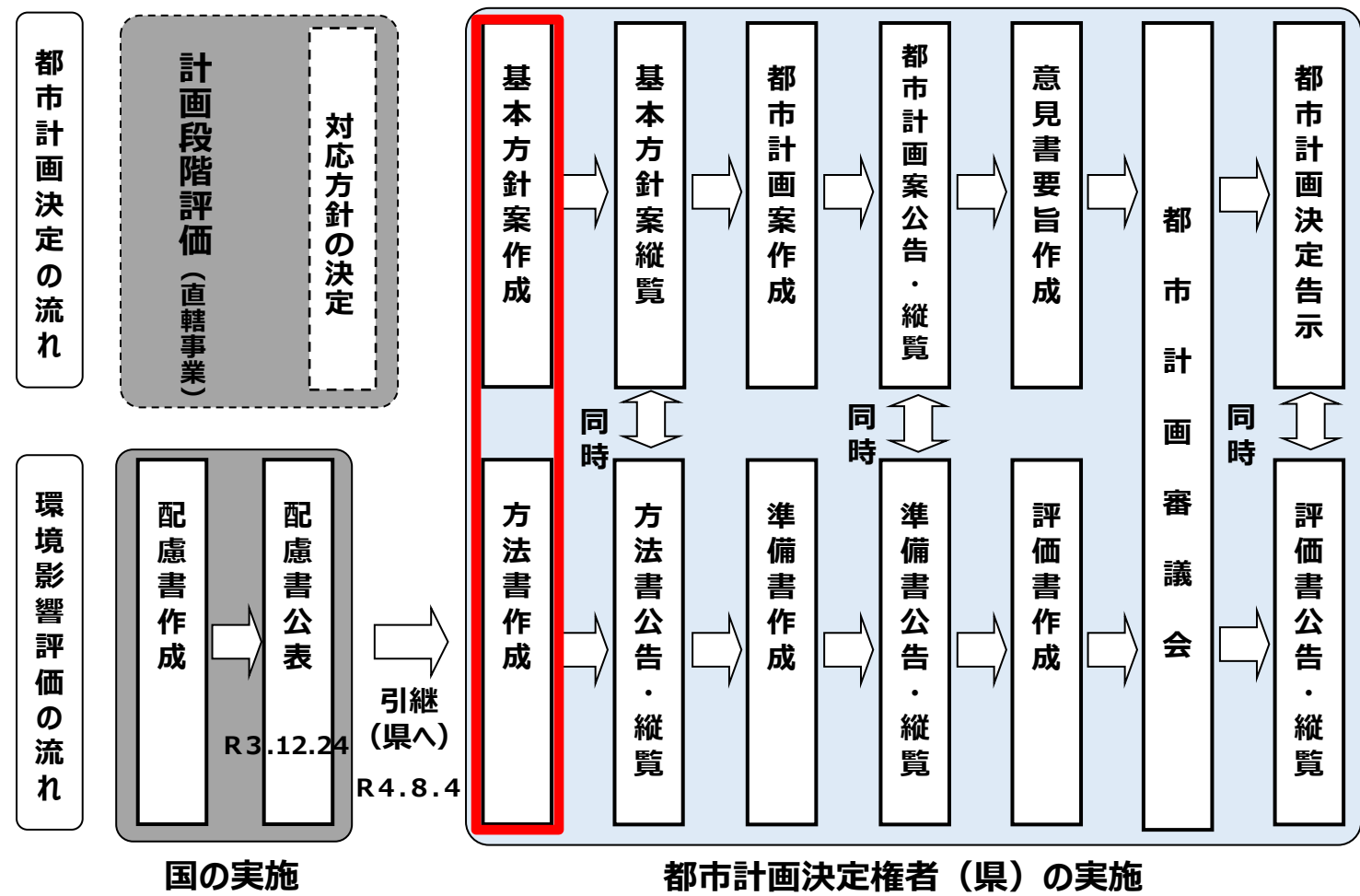
< 凡例 >  
 ■ 高速道路  
 ■ 直轄国道  
 ■ 補助国道  
 ■ 主要地方道  
 ■ 一般県道  
 ■ 市道  
 ■ 東海道新幹線  
 ■ 東海道本線

案① 西側ルート  
 ・80km/hで走行できる自動車専用道路  
 ・三河港と三ヶ日JCTを最も短距離で接続  
 ・市街地の間を通過し生活環境への影響を抑制

至 田原地域

# 3. 専門部会の進め方

- 浜松湖西豊橋道路の「都市計画案の作成」に当たっては、「円滑な都市活動の確保」「適切な規模、必要な位置での配置」「環境・景観への配慮」等についての総合的な検討を進めてまいります。
- このうち、「環境・景観への配慮」に関しては、環境影響評価を実施し、環境の保全についての配慮が適切に「都市計画の案」に反映されるよう進めてまいります。
- 専門部会では、この「都市計画案の作成」と「環境影響評価」を一体的に調査審議してまいります。



# 3. 専門部会の進め方

- 方法書の作成では、「基本方針案」「方法書」の作成段階で2回調査審議していただきます。そして、縦覧、意見書受付、環境知事意見などの手続を経て、第3回専門部会において「基本方針」「環境影響評価の方法」をとりまとめます。
- その後、環境影響評価に関する調査、予測、評価を実施し、「都市計画案」と「準備書」を作成します。
- 「都市計画案」「準備書」の段階では3回程度の専門部会の開催を予定しており、「評価書」の段階でも同程度の専門部会の開催を予定しています。

