

はまつ こさい とよはし

浜松湖西豊橋道路

国土交通省 中部地方整備局

令和5年11月20日

目 次

1. 位置図	2
2. これまでの手続きの流れ	3
3. 対応方針(案)	4

1. 位置図

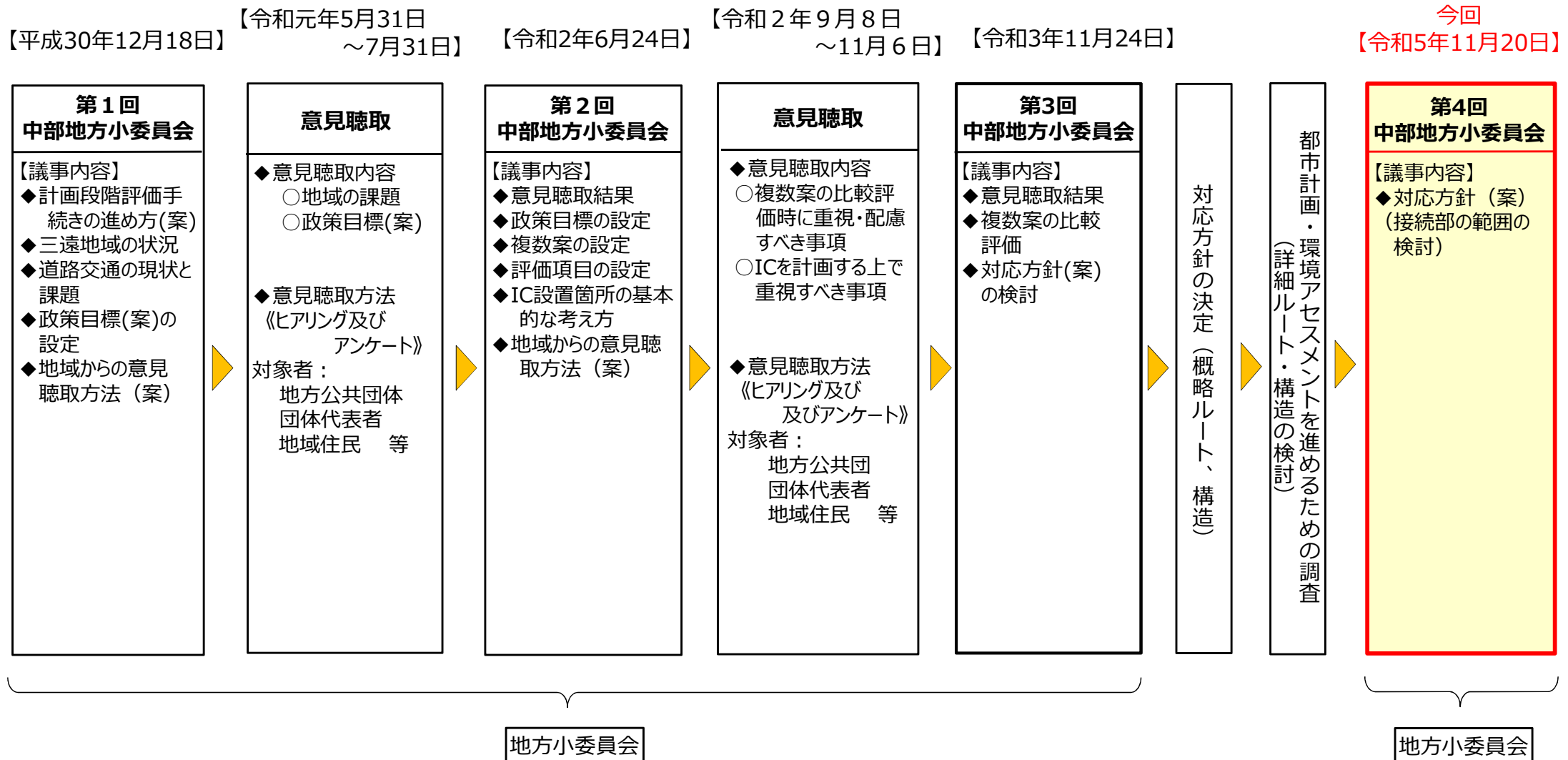
- 浜松湖西豊橋道路は、東名高速道路三ヶ日JCTと三河港を結ぶ路線
- 現在、都市計画・環境アセスメントを進めるための調査（詳細ルート・構造の検討）に着手

○ 浜松湖西豊橋道路区間周辺



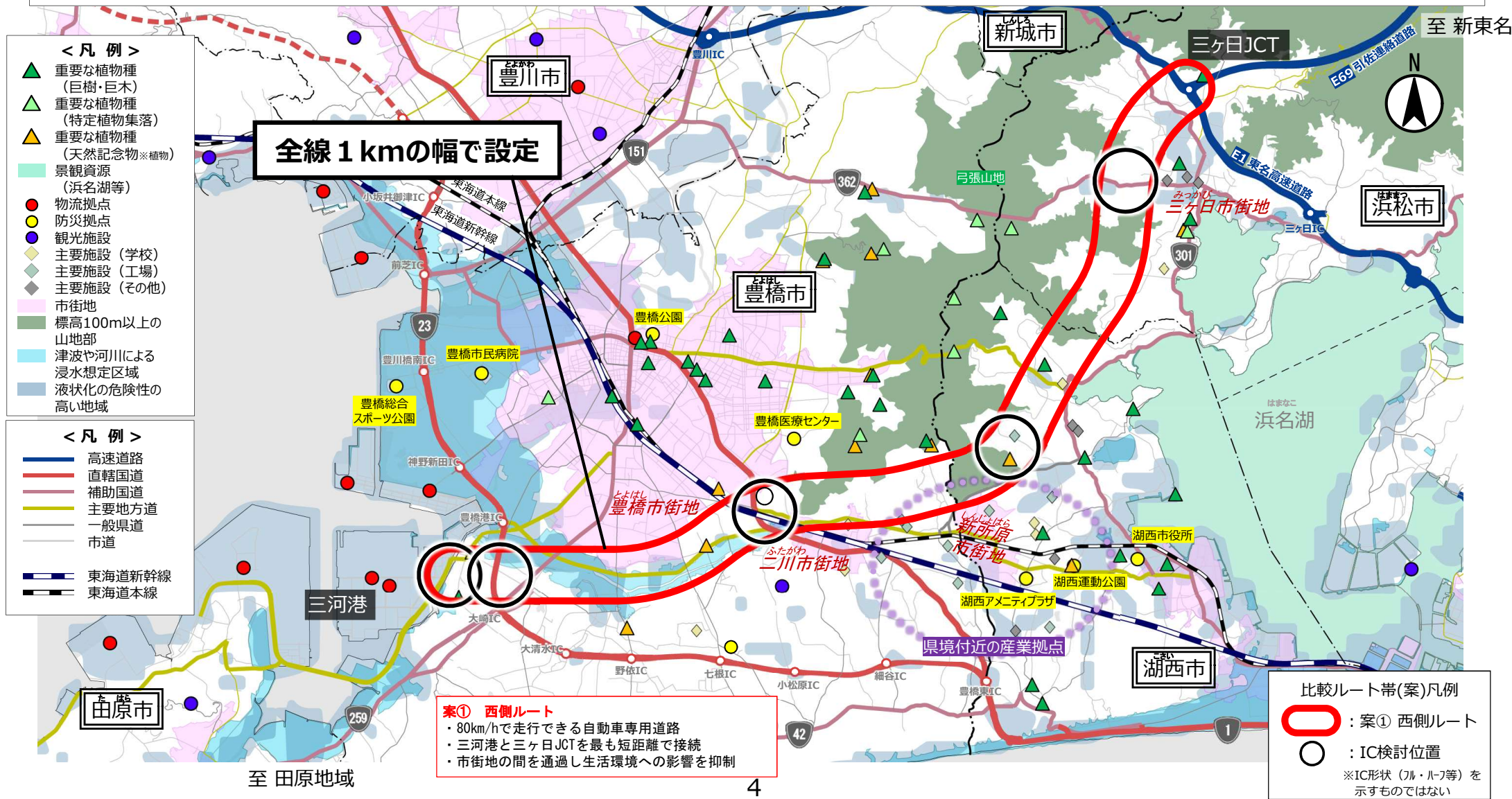
2. これまでの手続きの流れ

- 令和3年11月までに地方小委員会において、対応方針（案）を決定
- 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、複雑な構造が想定される一部の接続部について、範囲を見直すことを審議



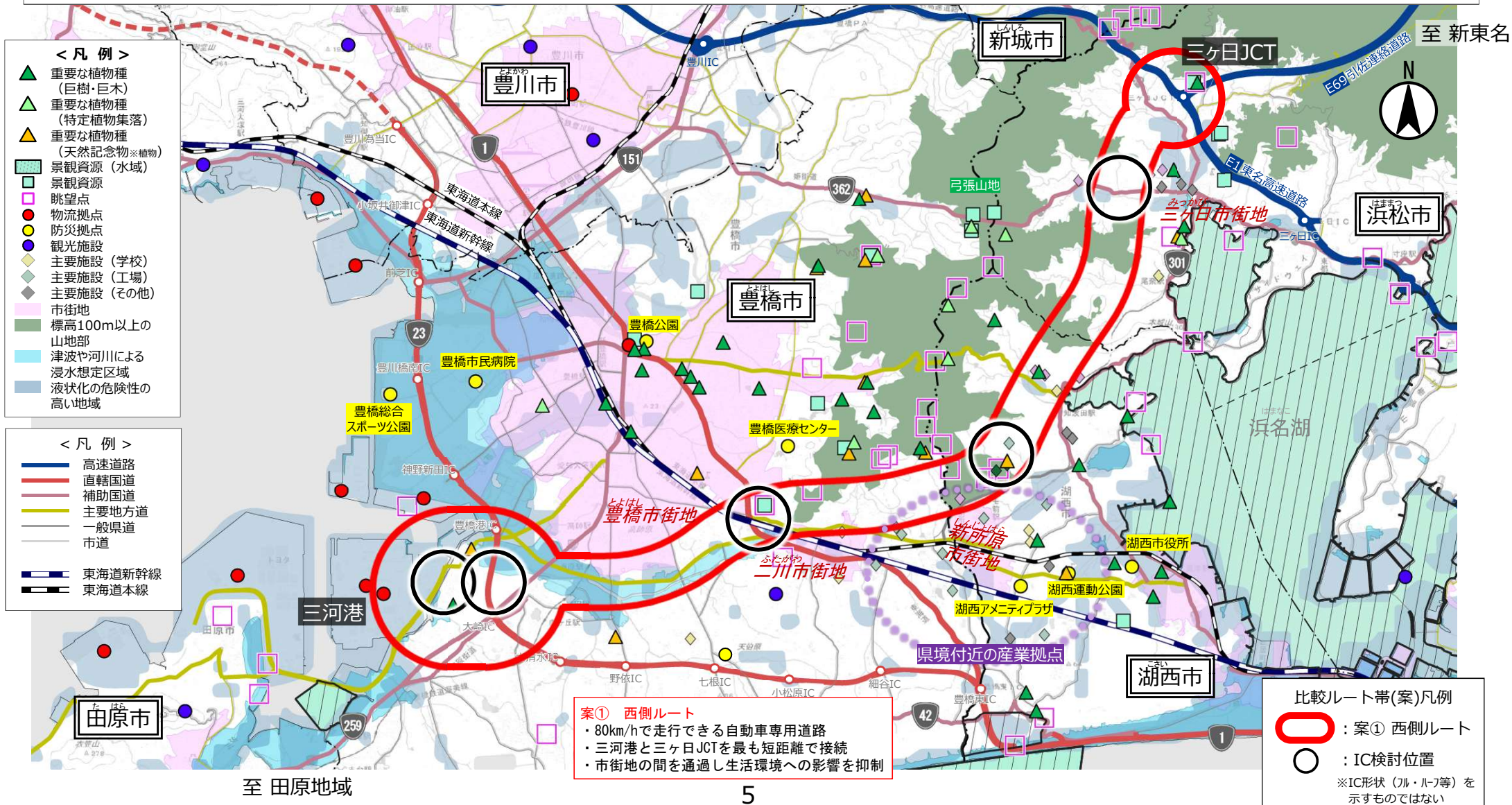
3. 対応方針（案）【前回】

- 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。



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。

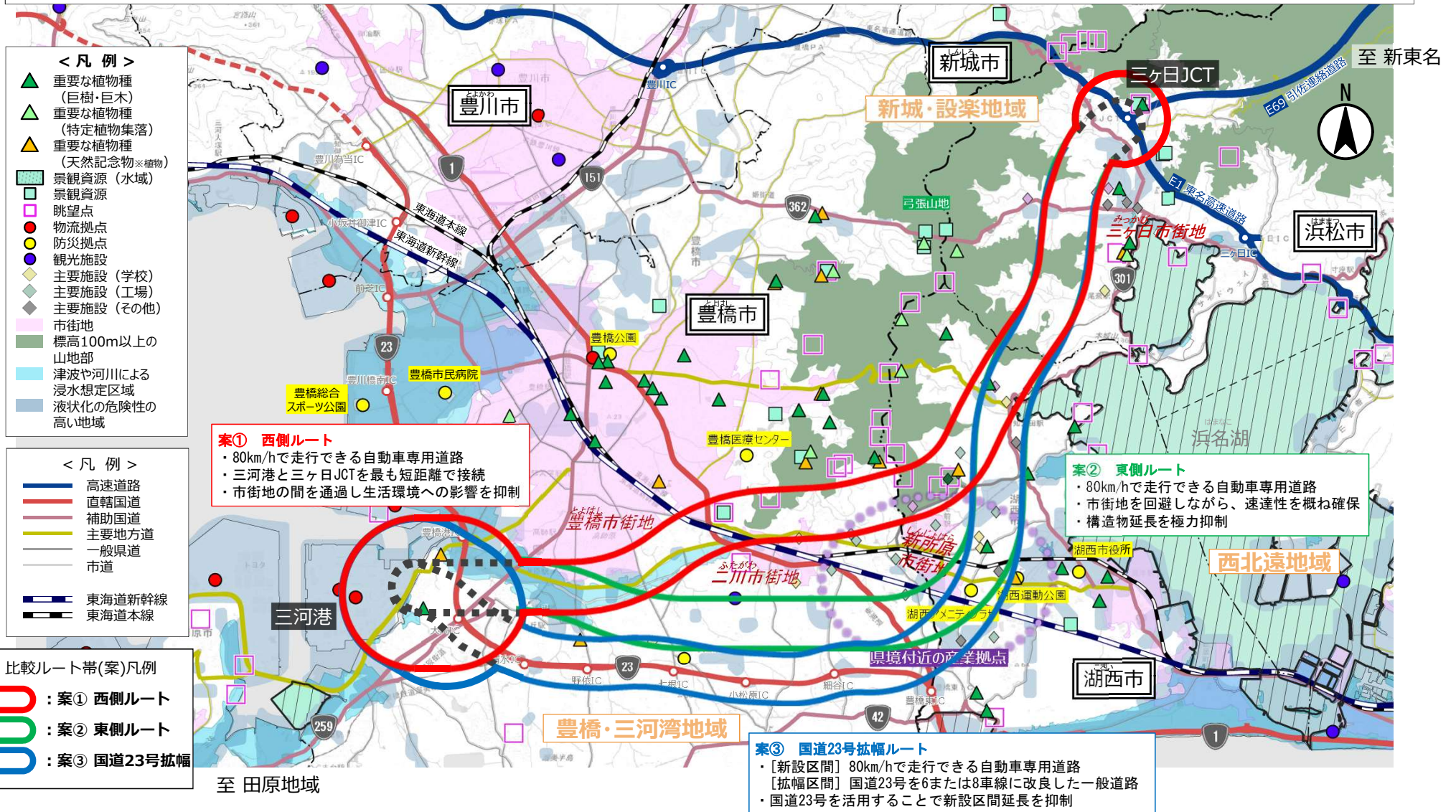


(参考) 複数ルート帯案の再評価・再比較

〔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



(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) 変わらない (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) 変わらない (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) 変わらない (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 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	観光地間の移動がしやすくなる 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) 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	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) 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	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) 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
	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) 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 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) 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 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) 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	生活環境への影響(集落・市街地の大気質・騒音) 変わらない 自然環境への影響(動物、植物、生態系等) 変わらない 景観等への影響(景観等) 表記が変わる 回避→一部通過するもの概ね回避になる	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 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 表記が変わる 回避→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 回避→一部通過するもの概ね回避になる
工事中の現道交通への影響 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 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「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
 ※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

: 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