

(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回答含む	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	-
		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 迅速性・定時制の向上による物流支援	① 高速道路ICに早く時間通り到着できること	① 高速道路ICに早く時間通り到着できること	① 高速道路ICに早く時間通り到着できること	● 多数の企業が集結する三河港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。
	② 災害時の信頼性向上による市内の救援活動及び支援物資の輸送	② 災害時にも道路を通行できること	② 災害時にも道路を通行できること	② 災害時にも道路を通行できること	● 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。
	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。
	④ 観光道路ネットワークの構築による地域間交流の促進	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	● 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。
	⑤ 生活交通の安全な走行環境	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	● 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	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	● 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	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	● 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	⑧ 地域の景観（景観資源）に配慮し、影響が少ないこと	⑧ 地域の景観（景観資源）に配慮し、影響が少ないこと	⑧ 地域の景観（景観資源）に配慮し、影響が少ないこと	● 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 工事時の現道交通への影響が少ないこと	⑨ 工事時の現道交通への影響が少ないこと	⑨ 工事時の現道交通への影響が少ないこと	⑨ 工事時の現道交通への影響が少ないこと	● 工事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 経済性への配慮	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	● 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	高速道路へのアクセス性が向上する	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：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
		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よくなる防災拠点：7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	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。

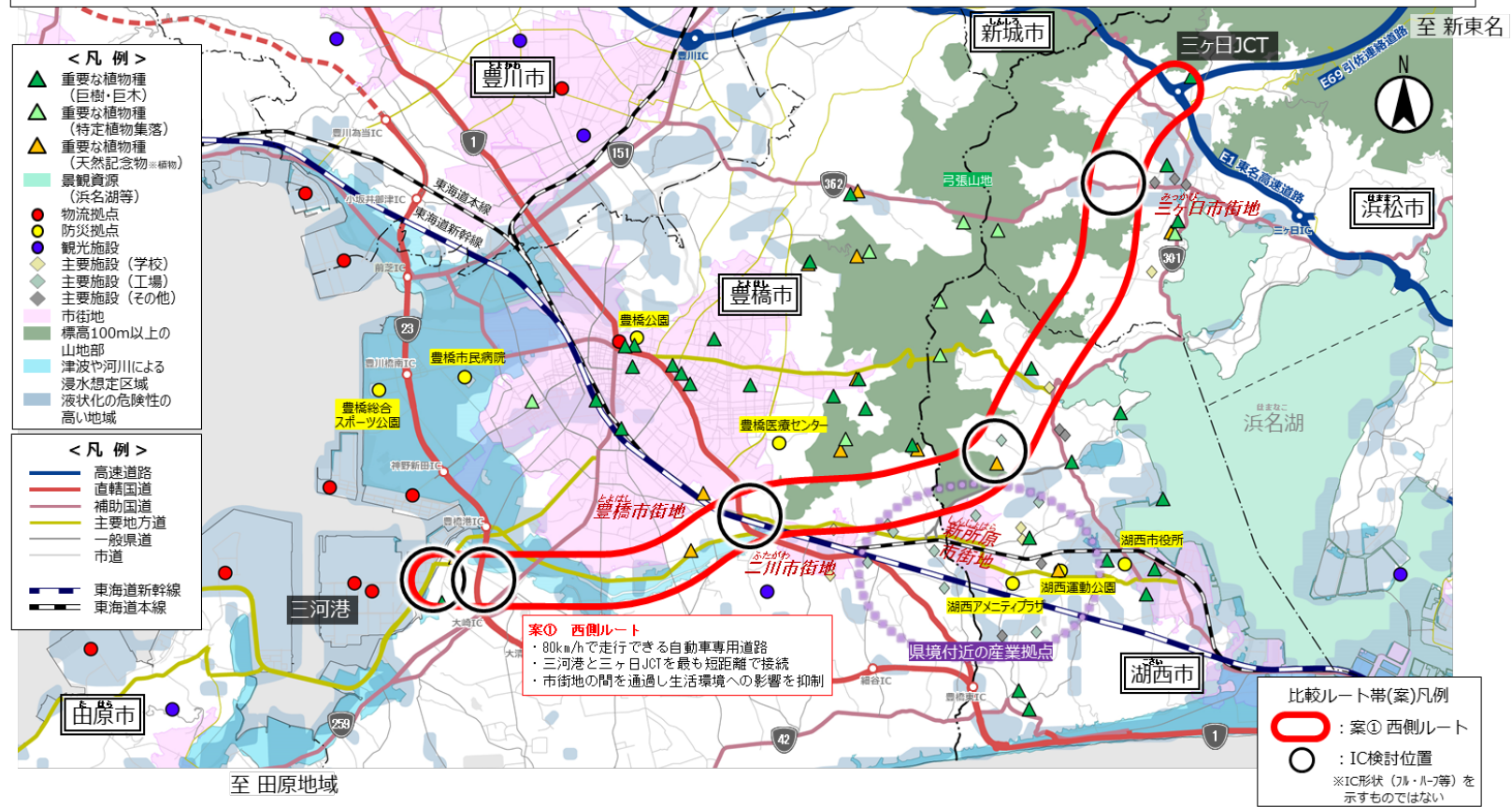


図 3-3-8 浜松湖西豊橋道路 対応方針（案）

注）インターチェンジ検討位置は、中部地方小委員会開催当時の想定であり、詳細は未定です。

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広げることと決定し、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）【前回】

R3. 11.24 第3回中部地方小委員会資料 一部追記

- 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。

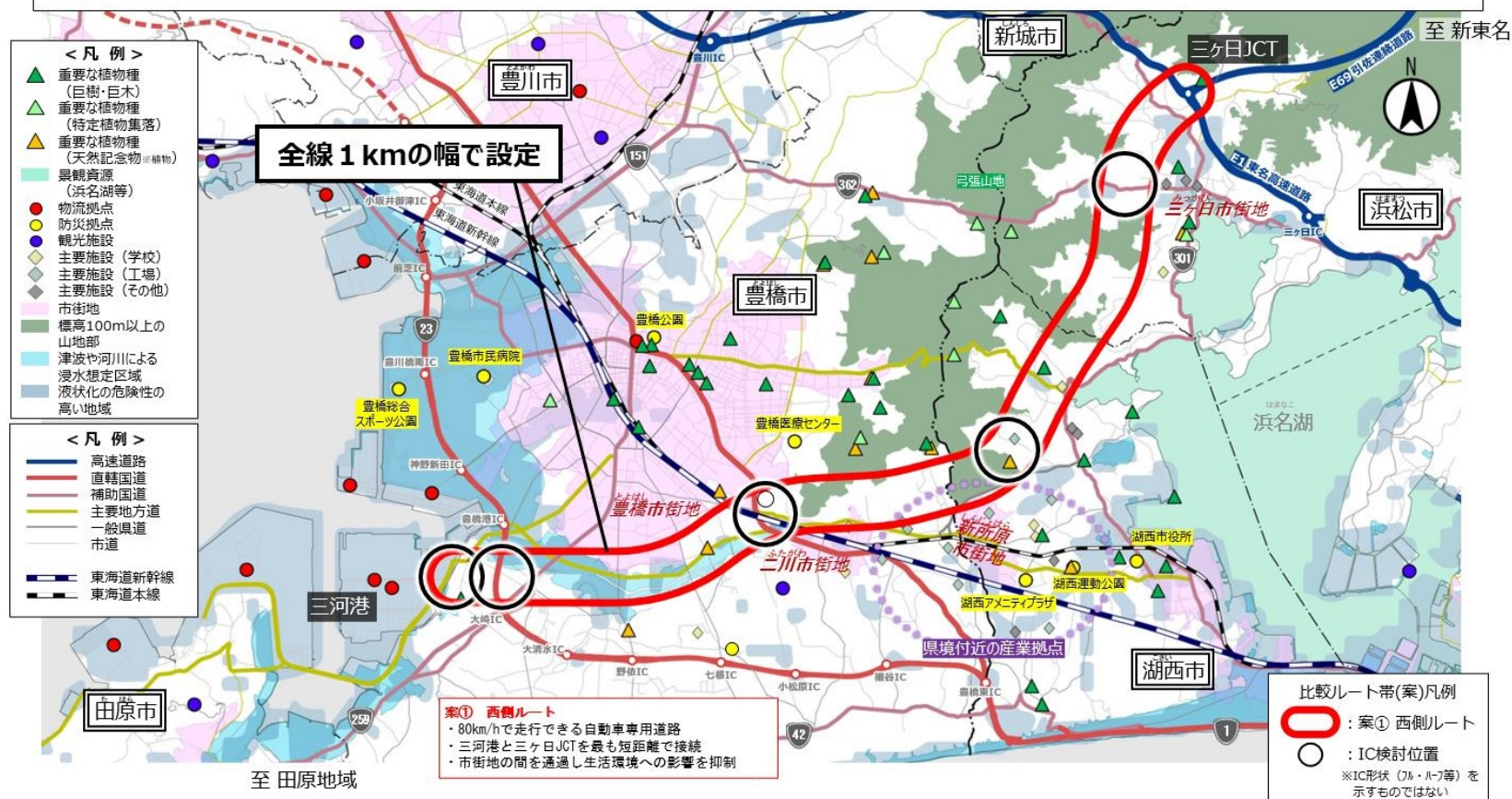


図 3-3-9 浜松湖西豊橋道路 対応方針（案）【前回】

注) インターチェンジ検討位置は、中部地方小委員会開催当時の想定であり、詳細は未定です。

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. 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。

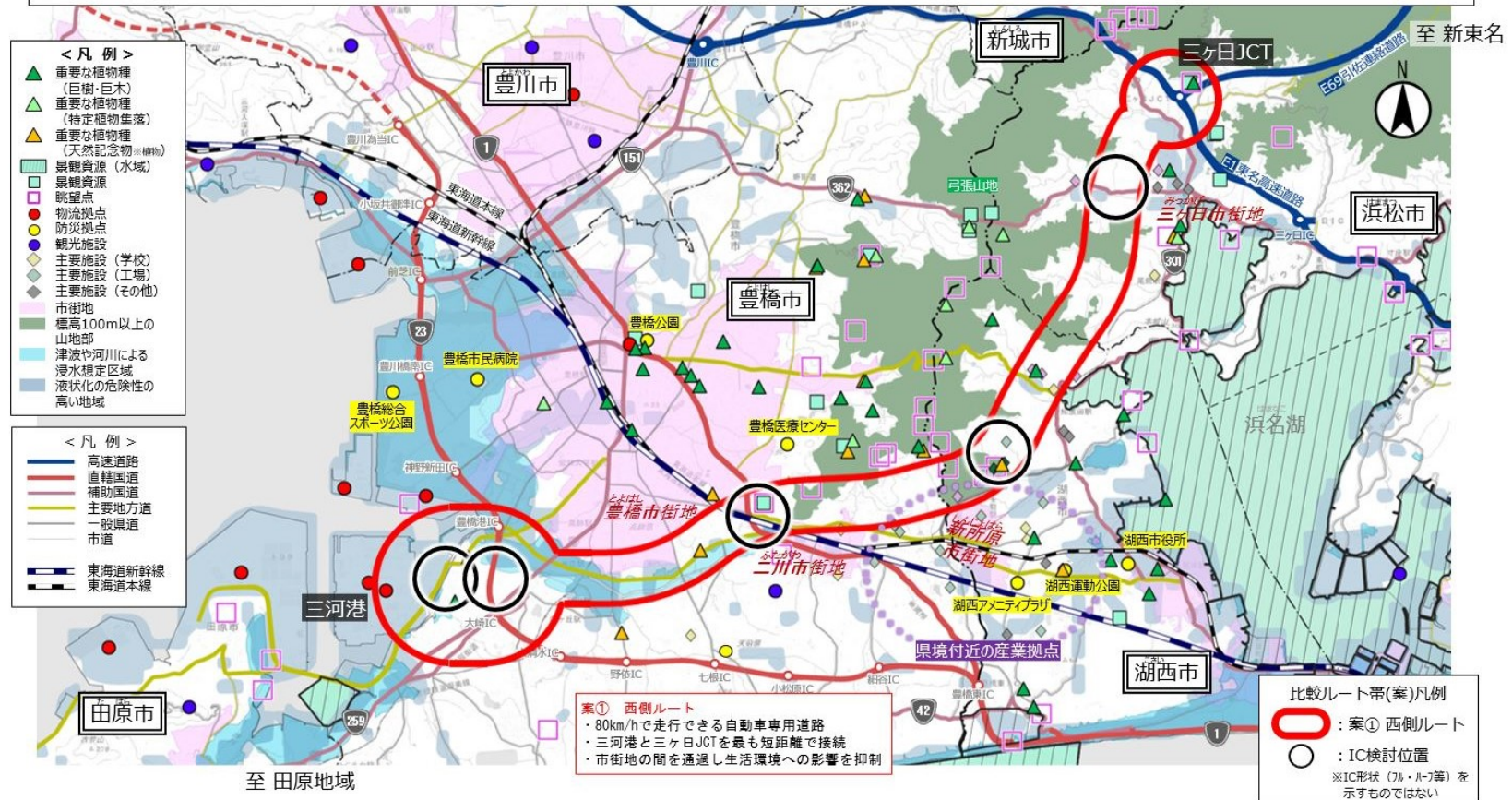


図 3-3-10 浜松湖西豊橋道路 対応方針（案）

注）インターチェンジ検討位置は、中部地方小委員会開催当時の想定であり、詳細は未定です。

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、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ののある場合には、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

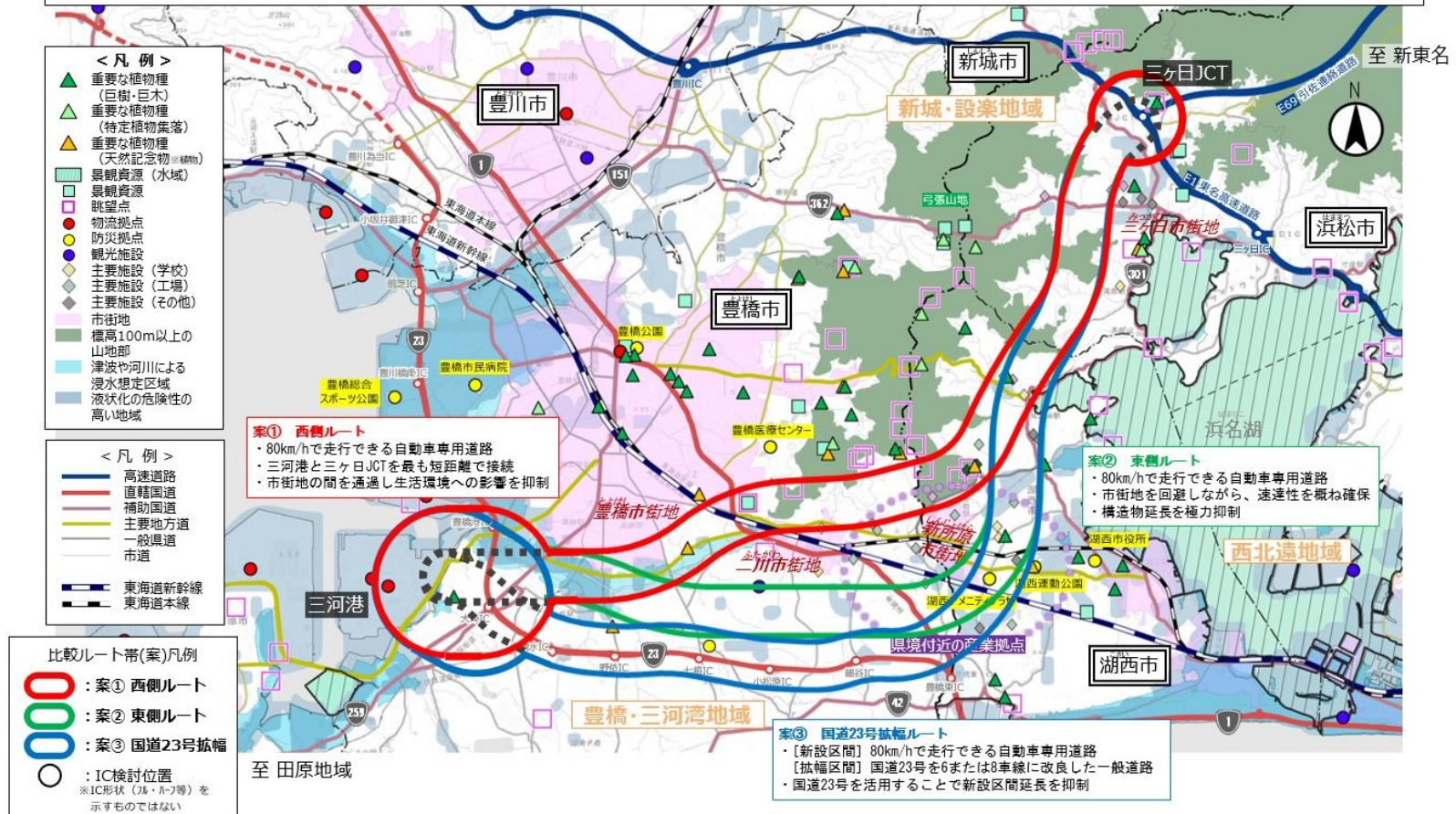


図 3-3-11(1) 浜松湖西豊橋道路 複数ルート帯案の再評価・再比較(1/2)

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) 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※：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) 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※：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) 変わらない
	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	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	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	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 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
	市街地部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道を減らせる 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	市街地を走る大型車道を減らせる 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) 変わらない	市街地を走る大型車道を減らせる 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) 変わらない
配慮すべき事項	生活環境への影響 (集落・市街地の気質、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 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 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
	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 ※1が変更 回避→一部通過するものの概ね回避になる 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 ※1が変更 回避→一部通過するものの概ね回避になる 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 ※1が変更 回避→一部通過するものの概ね回避になる 変わらない
	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

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