

### 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。

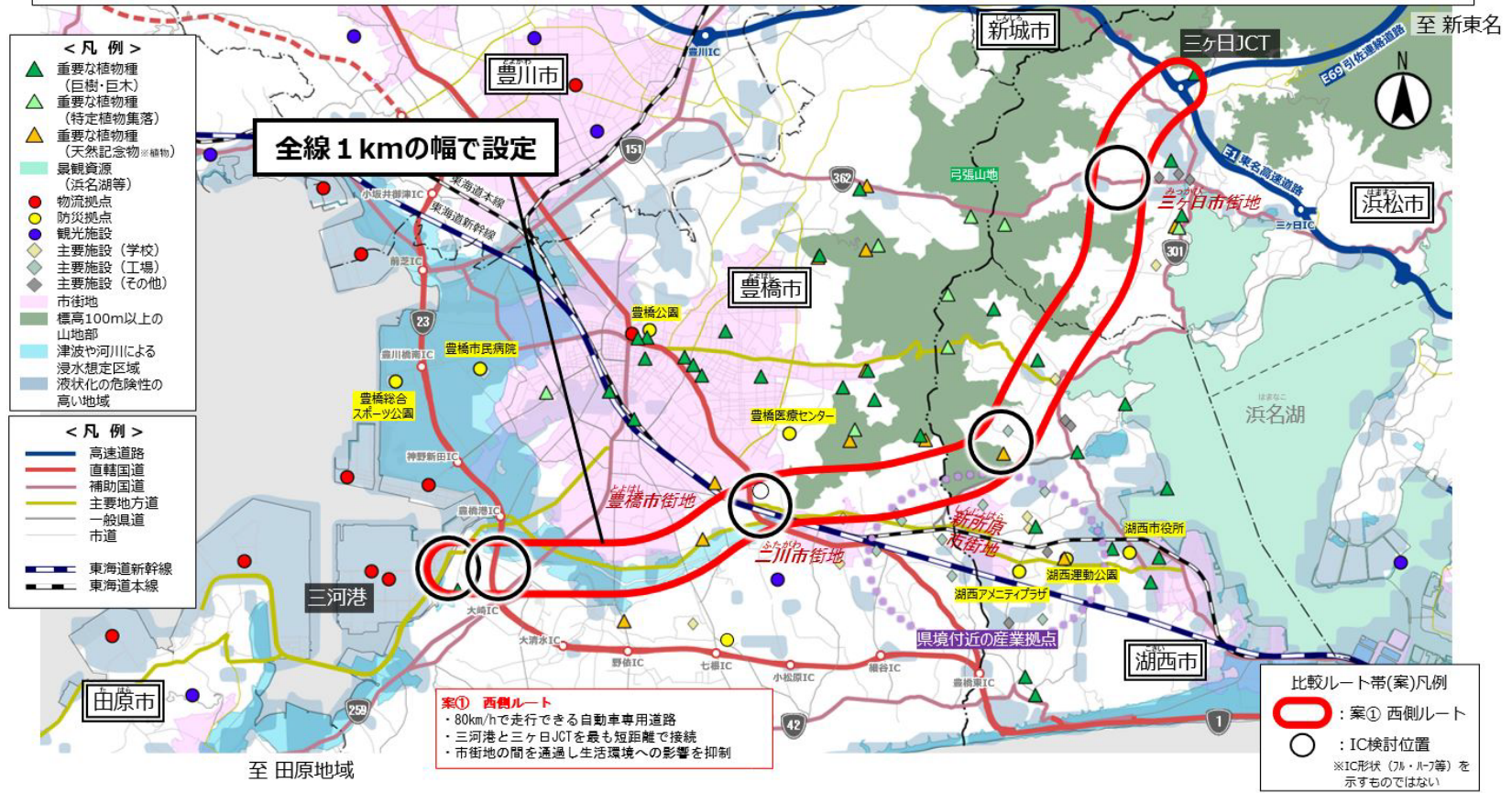


図 3-3-9 浜松湖西豊橋道路 対応方針（案）【前回】

注1) 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。

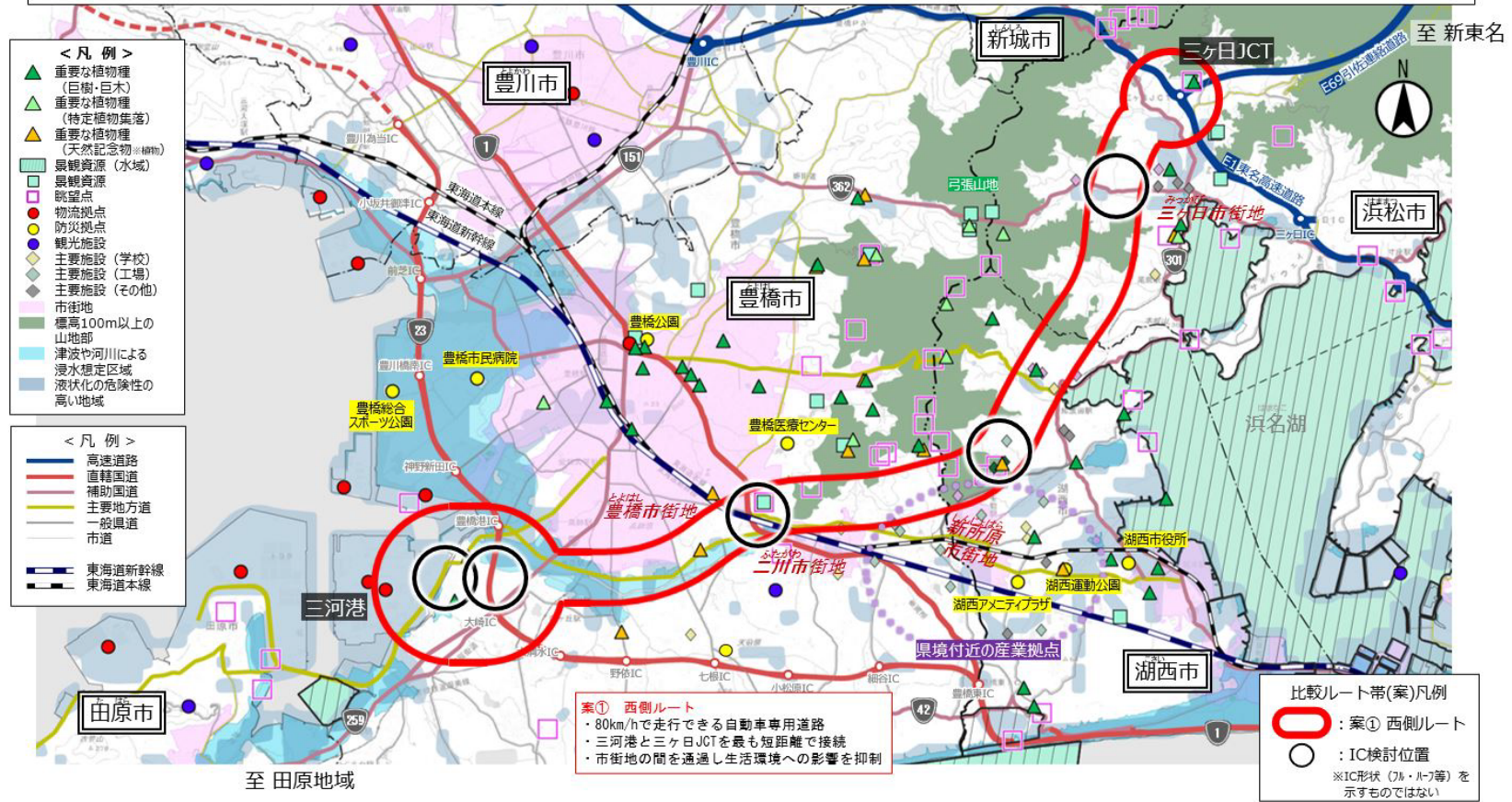


図 3-3-10 浜松湖西豊橋道路 対応方針（案）

注1) 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、弓張山地の東側を通過地とし、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るべき事項に基づき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上げた場合、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る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18日の方法書に対する静岡県知事意見を受けた後、項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定し、完了しました。また、令和7年11月に「都市計画原案説明会」を開催しました。

# (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

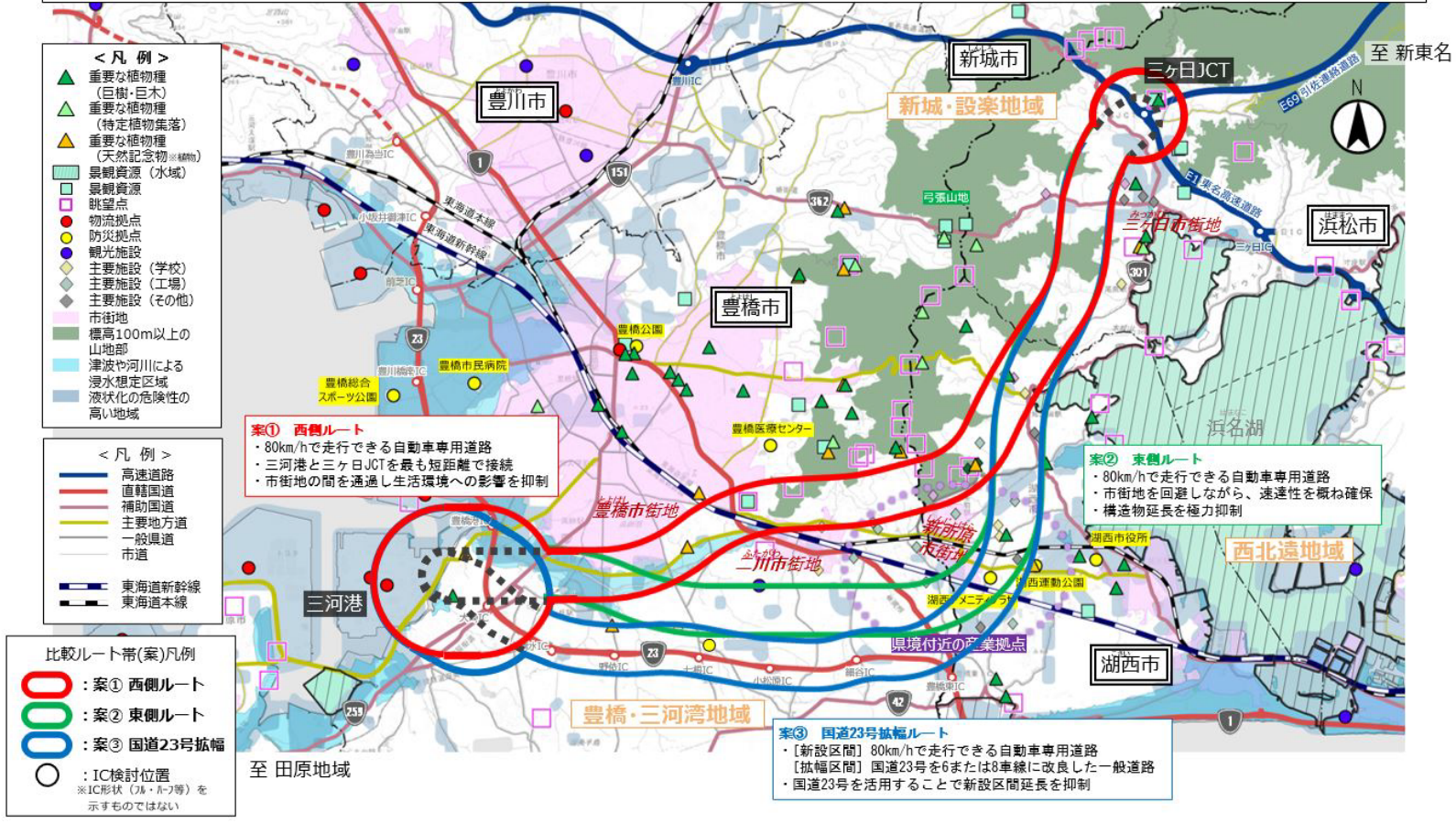


図 3-3-11(1) 浜松湖西豊橋道路 複数ルート帯案の再評価・再比較(1/2)

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 <b>変わらない</b>	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) <b>変わらない</b> (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) <b>変わらない</b> (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) <b>変わらない</b> (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 <b>変わらない</b>	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 <b>変わらない</b>	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 <b>変わらない</b>	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 <b>変わらない</b>
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進 <b>変わらない</b>	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) <b>変わらない</b>	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) <b>変わらない</b>	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) <b>変わらない</b>
	市街地部における安全な走行環境の確保 <b>変わらない</b>	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) <b>変わらない</b> :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) <b>変わらない</b> :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) <b>変わらない</b> :9分短縮)
	環境への影響 <b>一部表記は変わる</b>	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) <b>変わらない</b> :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) <b>変わらない</b> :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) <b>変わらない</b> :約300箇所)
配慮すべき事項	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 <b>変わらない</b>	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 <b>変わらない</b>	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 <b>変わらない</b>
	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 <b>変わらない</b>	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 <b>変わらない</b>	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 <b>変わらない</b>
	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 <b>表記が変わる</b> 四遊→一部通過するものの概ね回避になる	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 <b>表記が変わる</b> 四遊→一部通過するものの概ね回避になる	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 <b>表記が変わる</b> 四遊→一部通過するものの概ね回避になる
工事中の現道交通への影響 <b>変わらない</b>	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 <b>変わらない</b>	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 <b>変わらない</b>	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 <b>変わらない</b>	
経済性への配慮 <b>変わらない</b>	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日に下道の駅とはし「の」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削減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

### 3.3. 環境保全への配慮事項

#### (1) 道路事業における一般的な環境保全の方針

1. 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。
2. 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。
3. 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。
4. 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。
5. 工事施工ヤード及び工事用道路は、実施区域内を極力利用する計画とし、地形の改変による裸地等の発生を極力抑えることとします。
6. 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。
7. 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。
8. 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。
9. 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）の規定に基づき対処します。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（2023年版）」（令和5年3月、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。
10. 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）、「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日号外法律第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。また、「静岡県に

における特定建設資材に係る分別解体等及び特定建設資材廃棄物の再資源化等の促進等の実施に関する指針」（平成14年4月、静岡県）における再資源化等率を目標として再資源化を図ります。

11. 「地球温暖化対策計画」（令和7年2月18日、閣議決定）及び「静岡県地球温暖化対策実行計画」（令和4年3月、静岡県）に基づき、工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、省資源・省エネルギーに配慮した建設資材を採用します。また、LED道路照明の採用等による省エネ器具の導入、道路管理に必要な電力について再エネの導入等の取組に努め、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. 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。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。
2. 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。
3. 裸地等は転圧やシート等による被覆等を行うとともに、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。
4. 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。
5. 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。