

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

（仮称）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 26km の高規格道路であり、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）等と合わせて広域道路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

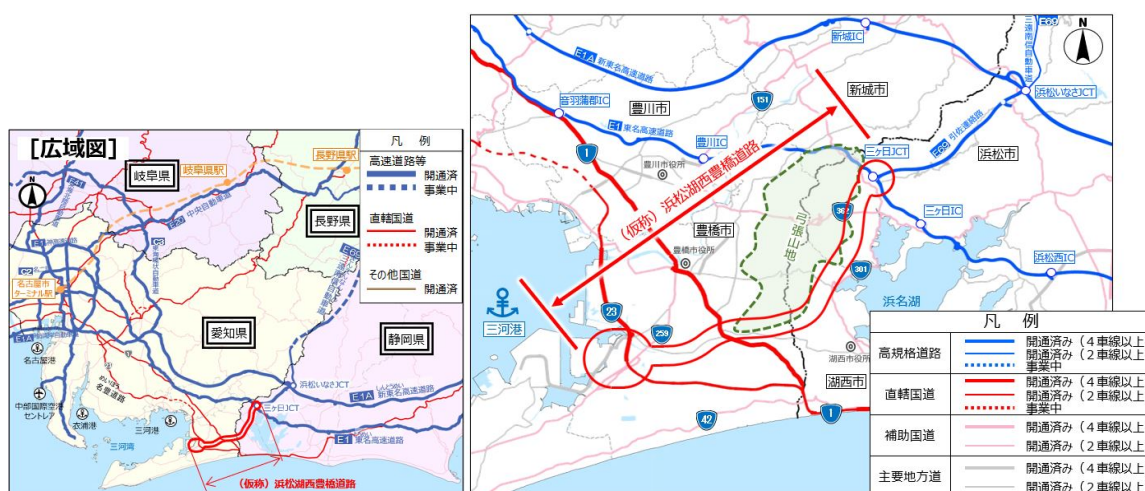


図 3-1-1 都市計画対象道路事業の位置

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：静岡県浜松市

終点：静岡県と愛知県の県境

※本方法書は（仮称）浜松湖西豊橋道路全線のうち、静岡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。

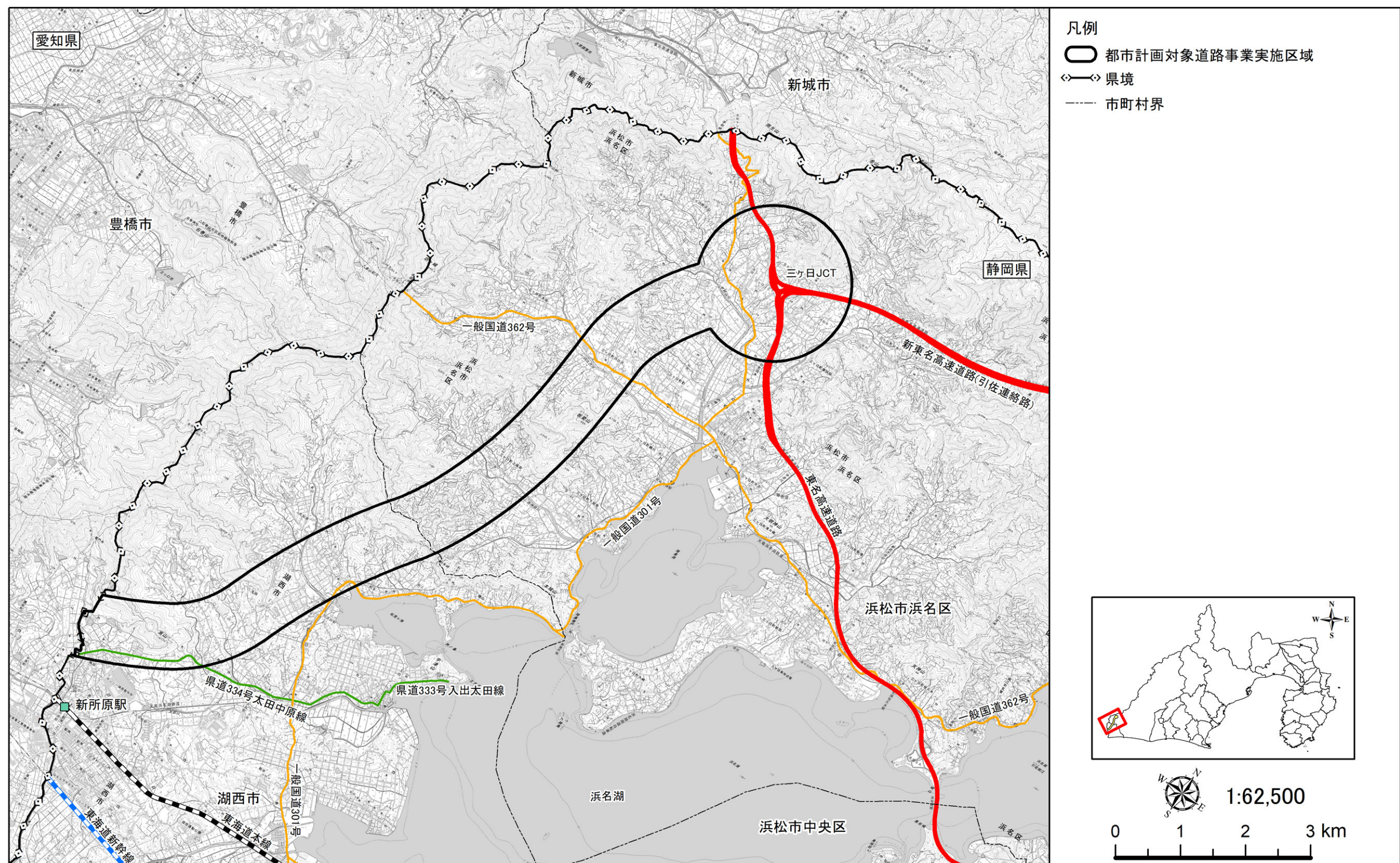
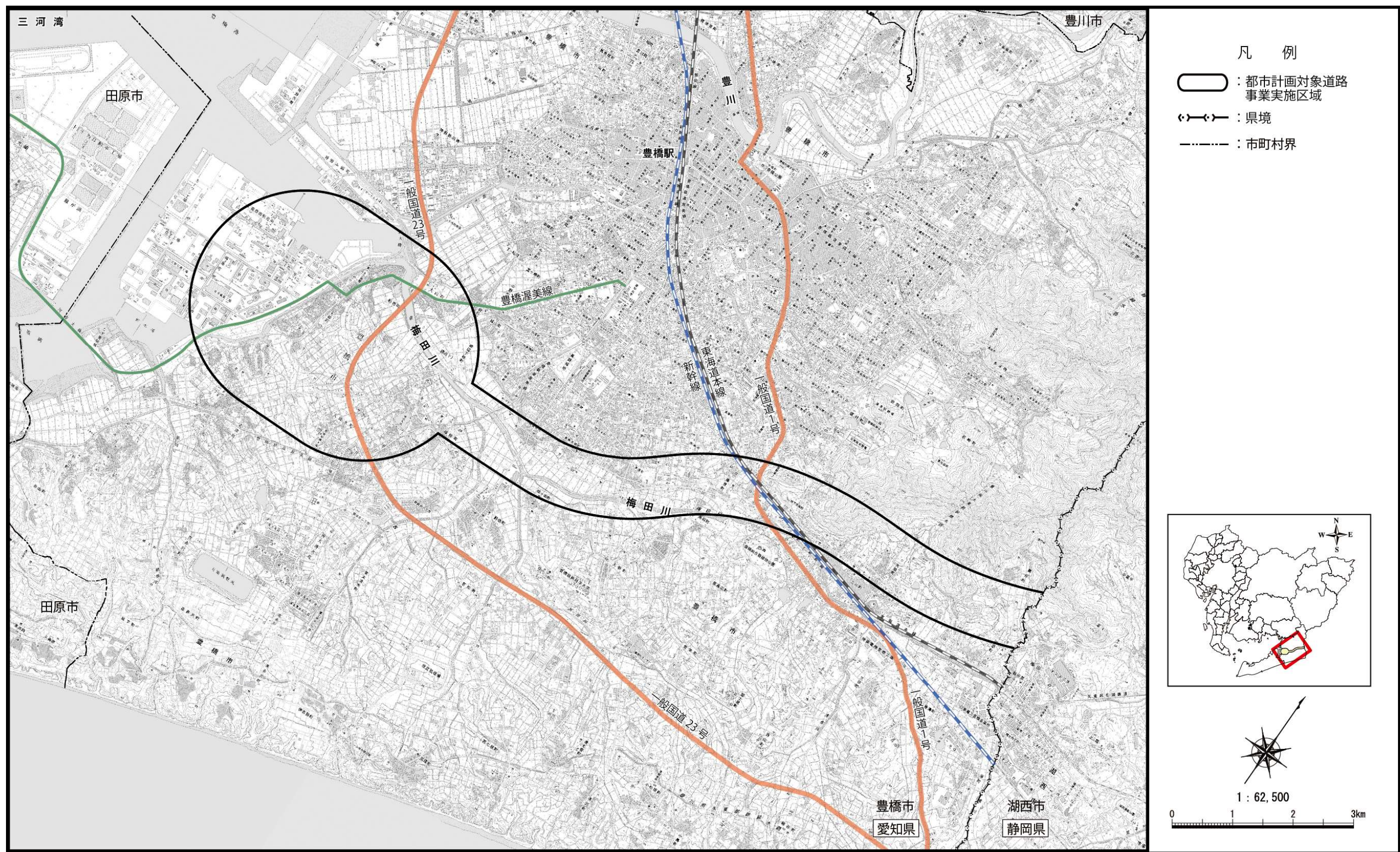


図 3-2-1(1) 都市計画対象道路事業実施区域の位置（静岡県区間）



注) 都市計画対象道路事業実施区域は内湾を含むように概ねの範囲を図示していますが、内湾の海上を通過したり、海底を改変したりする構造物は、想定していません。

図 3-2-1 (2) 都市計画対象道路事業実施区域の位置 (愛知県区間)

2.3. 都市計画対象道路事業の規模

延長：約 13 km（愛知県区間：約 13km）

※本方法書は（仮称）浜松湖西豊橋道路全線のうち、静岡県区間の約 13km を対象としている。

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（愛知県区間：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（愛知県区間：80km/時）

2.6. その他の都市計画対象道路事業の内容

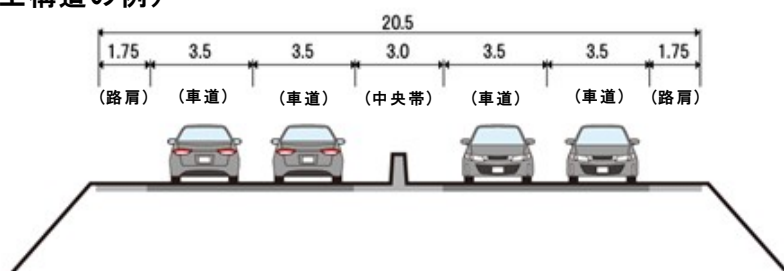
(1) 道路区分（種級）

第 1 種第 3 級（自動車専用道路）（愛知県区間：第 1 種第 3 級（自動車専用道路））

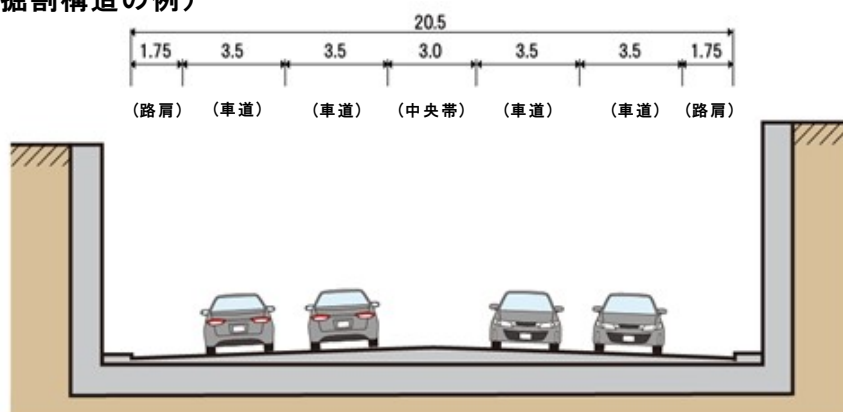
(2) 都市計画対象道路事業に係る構造の概要

道路構造は、地表式、掘割式、嵩上式及び地下式を計画しています。

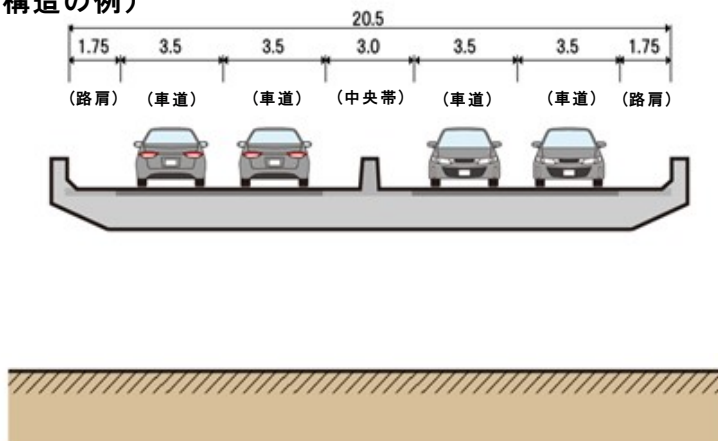
1) 地表式（盛土構造の例）



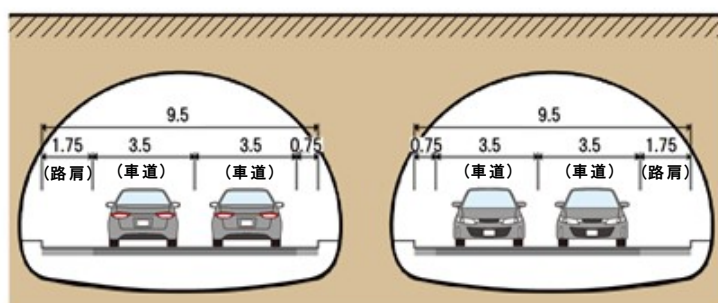
2) 掘割式（掘割構造の例）



3) 嵩上式（橋梁構造の例）



4) 地下式（トンネル構造の例）



[単位:m]

注) 現段階の想定であり、今後修正される可能性があります。

(3) 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2箇所(浜松市内及び湖西市内)及びジャンクション1箇所(浜松市内)の設置を計画しています。

(4) 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。

(5) その他の対象事業の内容

1) その他の道路構造及び付属施設の有無

表 3-2-1 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、トンネル抗口、橋梁部、インターチェンジ、ジャンクション等
残土処理場	有	トンネル等の掘削残土については、可能な限り再生資源として利用を図った上で、「宅地造成及び特定盛土等規制法」及び「静岡県盛土等の規制に関する条例」を踏まえつつ、地元自治体と調整を図り、適切に対応します。
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、今後修正される可能性があります。

2) 工事計画その他の事業計画の概要

① 道路事業における一般的な環境保全の方針

1. 一定規模以上の建設機械は排出ガス対策型機械、低騒音型、低振動型の機械を採用します。
2. 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。
3. 実施区域が周知の埋蔵文化財包蔵地を通過する場合、または工事中に埋蔵文化財が発見された場合には、「文化財保護法」(昭和25年5月30日法律第214号)の規定に基づき対処します。
4. 工事中に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)の規定に基づき対処します。また、盛土を行う際には、「静岡県盛土等の規制に関する条例」(令和4年3月29日静岡県条例第20号)を踏まえて対応します。
5. 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)、「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)、「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5月27日法律第55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。
6. 施工段階における工事用車両のアイドリングストップや省資源・省エネルギーに配慮した建設資材の使用等を採用することにより、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. 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、沈砂地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。
2. 河川内での工事を行う場合には、瀬替え施工を基本としますが、仮締め切り工法を採用する場合には、仮締め切り工区内にてコンクリートを十分乾燥させ、締め切りを開放する際には河川下流側の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。

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、事業予定者※（国土交通省 中部地方整備局）が平成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。

※上記、事業予定者は「概略計画の検討を実施した主体」です。

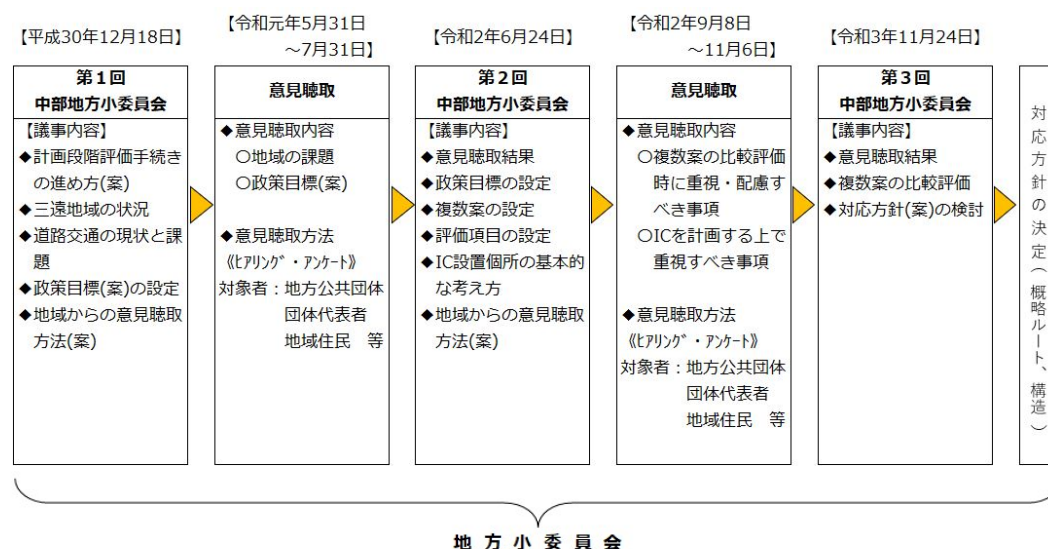


図 3-3-1 地方小委員会等（国土交通省中部地方整備局）における審議経過

(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]

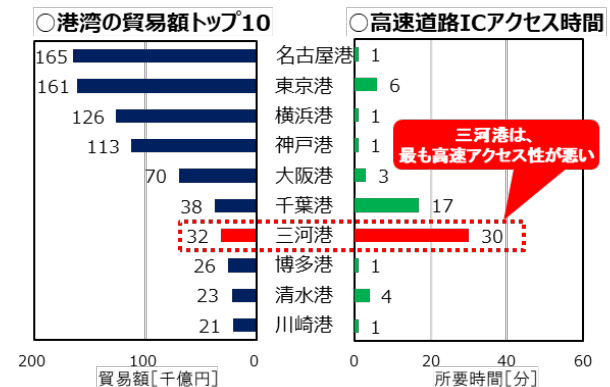
- ・ 輸入車の関東方面への輸送は船舶であるが、道路整備によって常時陸送が可能となれば、後の翌日配達などお客様のニーズへの対応が可能となり、顧客満足度の向上が期待できる。
- ・ 高速ICまでトレーラーで概ね30分以内でのアクセスできることを期待する。

(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・トアイトが結里より）

(渥美半島の農協関係者：ヒアリング結果より)

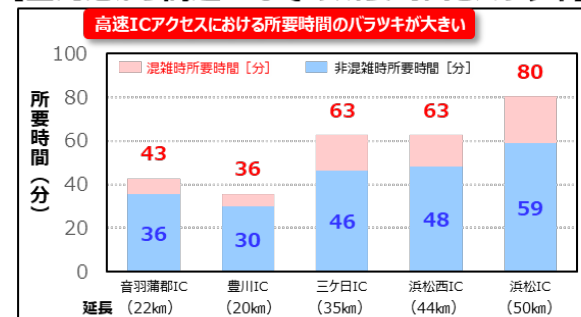
【主要な港湾からの高速道路アクセス時間】



※所要時間：H27センサス非混雑時旅行速度にて算出

※2017年貿易統計より、各港湾の主要ふ頭からの高速ICアクセス時間を算出

【三河港から高速ICまでの所要時間とバラツキ】



※H27センサスより

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 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

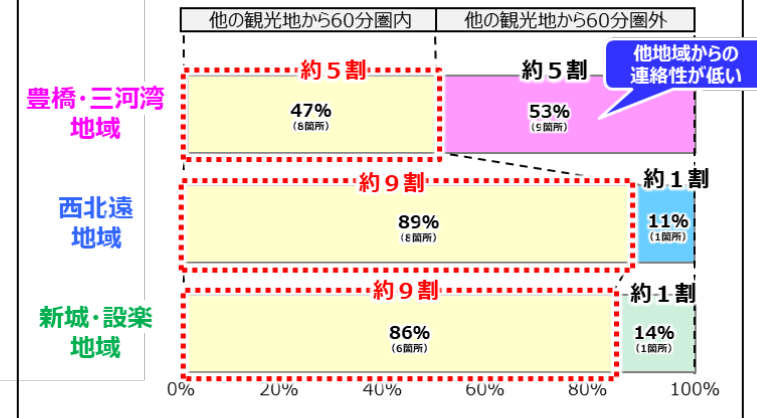
【三遠地域周辺の各観光地の60分圏】



【出典】愛知県観光レクリエーション利用者統計・・・年間10万人以上の観光客数を誇る施設（H28）
浜松市H P 出世の街浜松みりよく大集合-充実した観光

【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

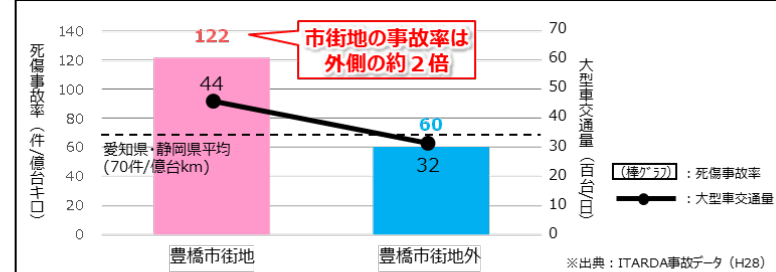
4. 道路交通の現状と課題 ④安全性の確保

- 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】

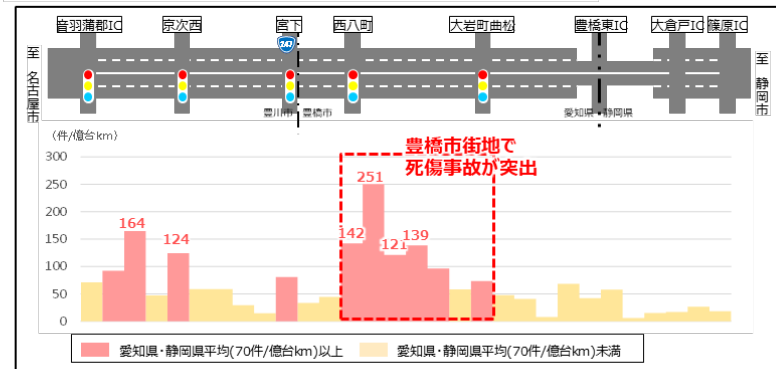


図 3-3-2(4) 道路交通の現状と課題(④)

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	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》 	【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》
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	事故	生活交通の安全な走行環境
【課題】 ①豊橋・三河湾地域と他の観光地間の連絡性が低い	《観光地間の連絡》新城・設楽地域 	【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）

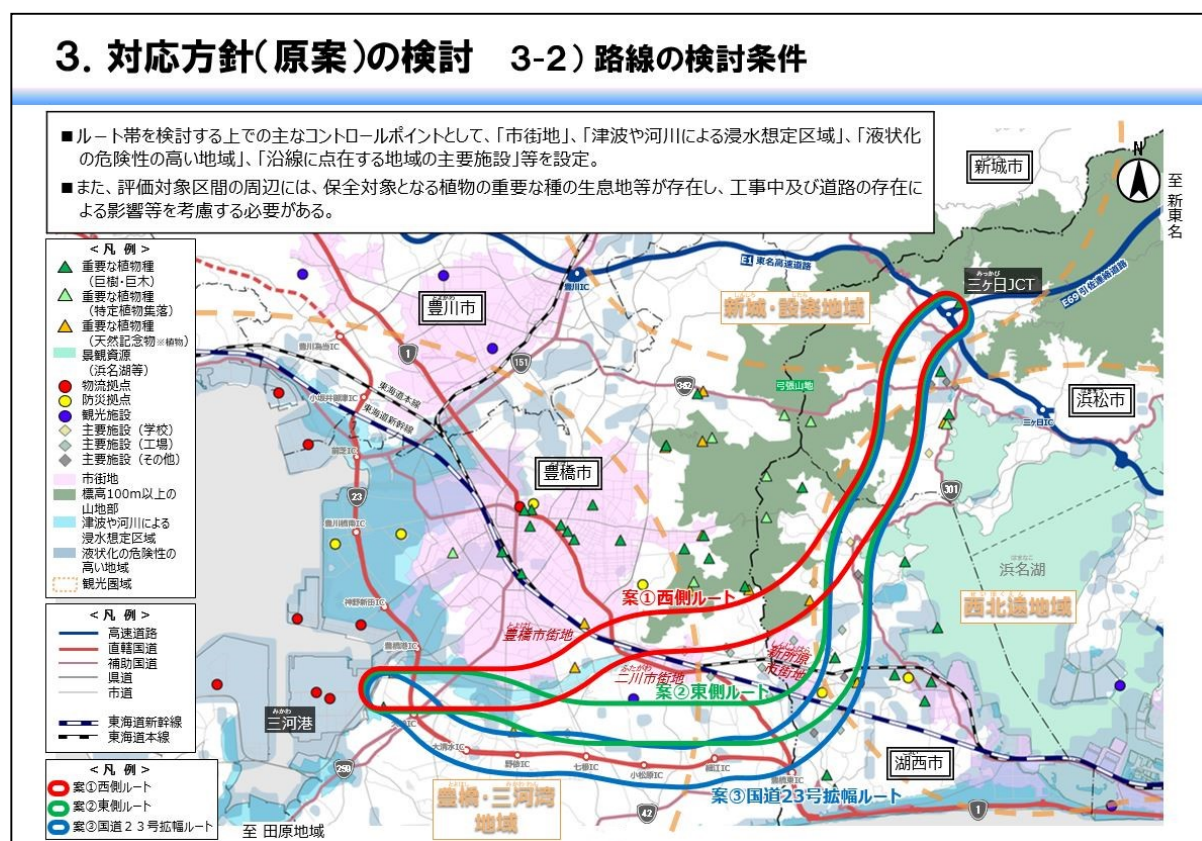


図 3-3-4 設定した対応方針(原案)複数案

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）

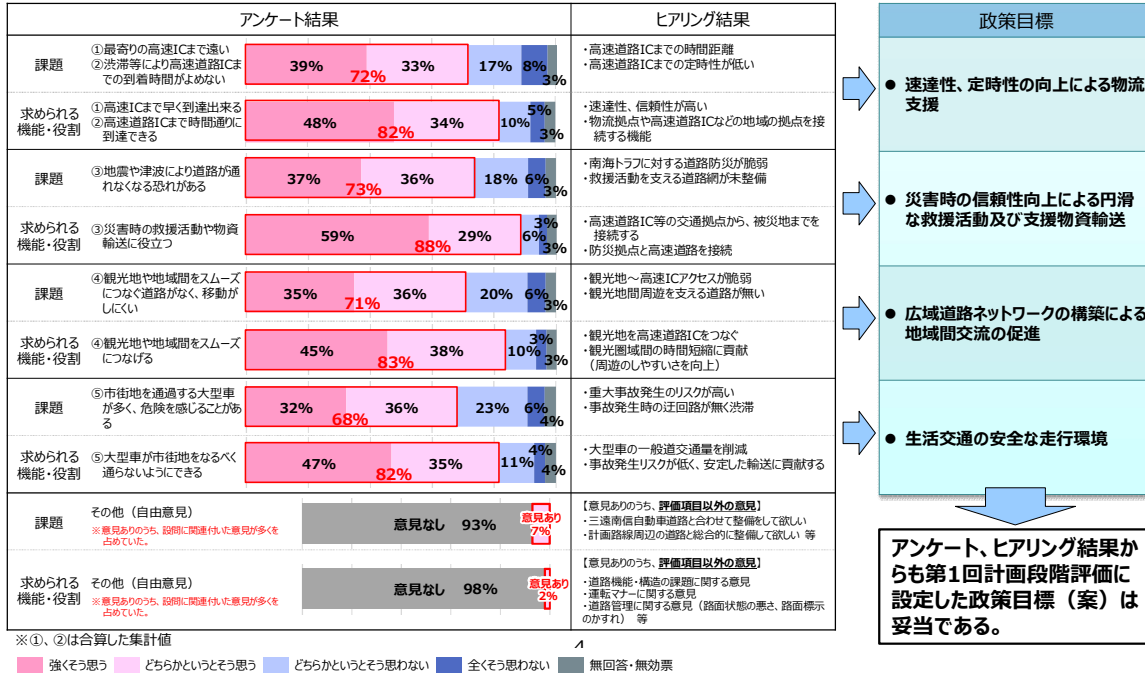
地域の意見聴取 1 回目（課題・道路の役割）

○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）