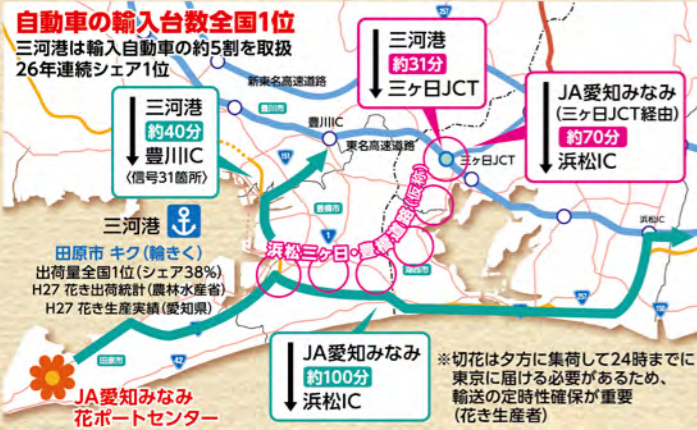


期待されるストック効果

平成30年4月には、浜松三ヶ日・豊橋道路(仮称)に求められる機能・サービス水準、概ねの起終点(「三ヶ日JCT」と「三河港」)・経過地(弓張山地の東側)が、浜松三ヶ日・豊橋道路連絡調整会議によりとりまとめられました。現在、概ねのルートや基本的な道路構造等の比較・評価を行う計画段階評価のための調査が進められています。沿線地域の関係自治体、産業界は、一日も早い新規事業採択を期待しています。

物流 速達性、定時性の向上による物流支援



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、購入後の翌日配送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。



防災 災害時の信頼性向上により、円滑な救援活動及び支援物資輸送

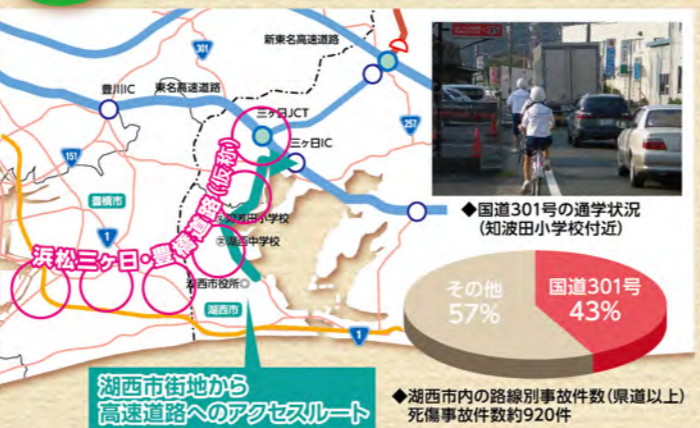


観光 広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進



物流において、東名高速三ヶ日JCTと三河港方面を結ぶ南北の幹線道路網を期待する。災害時における事業の継続性の面で新たな幹線道路の整備を期待。県境付近の製造関連企業：ヒアリング結果より

安全 生活交通の安全な走行環境



農・工のものづくり回廊を支える

浜松三ヶ日・豊橋道路

〔仮称〕

早期実現!!



三遠地域の産業と物流



三遠地域の活性化への課題

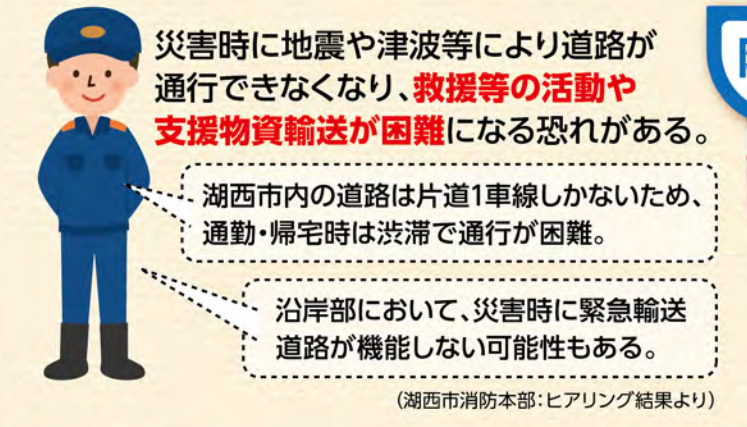


三河港から最寄りの高速ICまでが遠く、著しく時間を要するため**速達性が低く**、渋滞等により所要時間にバラツキがあり**定時性も低い**。

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)



災害時に地震や津波等により道路が通行できなくなり、**救援等の活動や支援物資輸送が困難**になる恐れがある。

湖西市内の道路は片道1車線しかないため、通勤・帰宅時は渋滞で通行が困難。

沿岸部において、災害時に緊急輸送道路が機能しない可能性もある。

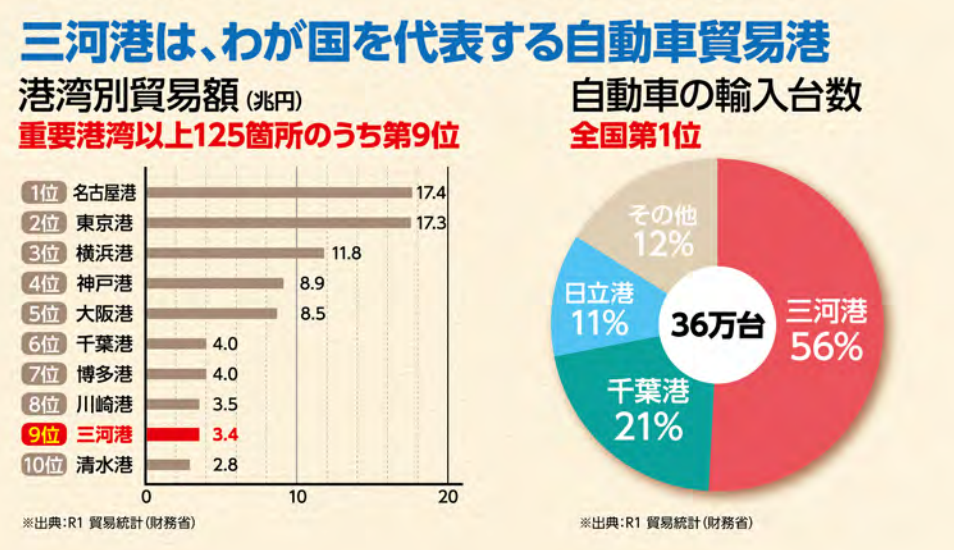
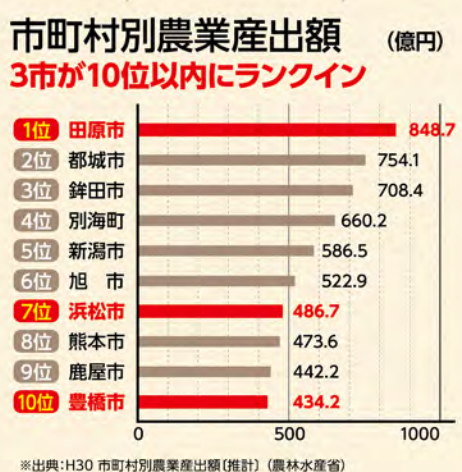
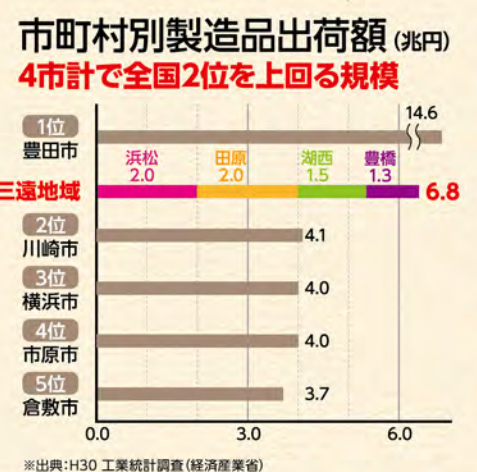
(湖西市消防本部：ヒアリング結果より)

三遠地域は製造品・農産物の生産拠点が集積

三遠地域の製造品出荷額は、浜松市、田原市、湖西市、豊橋市とも1兆円を超えており、4市の合計で全国2位を上回る規模であり、わが国有数の製造品生産拠点の集積地となっています。

農業は、温暖な気候に恵まれ、露地野菜・施設園芸・果樹・畜産・花きなどバラエティに富んでいます。農業産出額は、田原市(全国第1位)・浜松市(全国第7位)・豊橋市(全国第10位)と3市が全国の10位以内となっています。

三遠地域は、自動車の輸入金額、台数とも27年連続全国1位の自動車貿易港である三河港を有しており、まさに日本経済の一翼を担っています。



主要な観光地間が離れており、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60分圏外となっていることから、**観光地間の連絡性・速達性が低い**。

観光時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ができる。

(地域観光協議会：ヒアリング結果より)

