

(仮称)浜松湖西豊橋道路(愛知県区間)都市計画の案を作成するための
基本方針(案)に対する意見書の要旨(総括表)

1. 縦覧期間 令和6年7月19日(金)～8月19日(月)

2. 意見書数 119通 (7団体、112名)

3. 意見の分類

分類	件	頁
1 都市計画の目的及び内容に関する意見		
(1)都市計画の目的について	50	1
(2)整備効果について	4	7
(3)都市計画の概略の案について	32	8
(4)留意事項・配慮事項について	7	11
2 その他		
(1)手続について	15	12
(2)事業等について	8	14
(3)計画段階評価について	34	15
合計	150	

(仮称) 浜松湖西豊橋道路(愛知県区間) 都市計画の案を作成するための基本方針(案) に対する意見書の要旨

番号	意見書の要旨
1 都市計画の目的及び内容に関する意見	
(1) 都市計画の目的について 50件	
1-1-1	浜松湖西豊橋道路の整備が、三遠地域にもたらす効果は絶大であり、地域経済を生み出し続けるため、早期に実現してほしい。 ＜3通(3名)＞
1-1-2	浜松湖西豊橋道路は、三遠南信地域の発展に寄与する道路であるため、早期に都市計画決定をし事業着手してほしい。 ＜1通(1名)＞
1-1-3	三河港には高速道路まで1時間もかかるなど道路インフラの脆弱性が企業活動や企業誘致の足かせとなり地域発展の阻害要因となっている。また、今後人口が減少していく中で生産性向上を図る上でも速達性の高い浜松湖西豊橋道路が必要。そして、余力が残る今こそ浜松湖西豊橋道路を建設するラストチャンス。 ＜1通(1名)＞
1-1-4	物流、防災、観光、事故の整備効果実現及び経済の発展向上のため、速やかに浜松湖西豊橋の都市計画手続を進めてもらい、早期に完成してほしい。 ＜4通(1団体・3名)＞
1-1-5	東三河地域の幹線道路網は、東西軸は充実しているものの、4車線以上の南北軸としては国道151号しかなく非常に脆弱。浜松湖西豊橋道路は、引佐連絡路を経由し三遠南信自動車道に繋がる重要な南北軸であり、東三河広域道路ネットワークを形成するうえで必要不可欠な道路。着実に都市計画・環境アセスメントの手続を進め、早期事業化・全線開通をしてほしい。 ＜4通(4名)＞
1-1-6	浜松湖西豊橋道路は東名高速道路、新東名高速道路などの東西軸と、三遠南信自動車道を基軸とした南北軸を繋ぐ重要な道路で、産業面ばかりでなく、大規模災害発生時には早期の復旧・復興に寄与する国土強靱化にとって必要不可欠な道路。これらのことから浜松湖西豊橋道路の早期事業化を求める。 ＜1通(1名)＞
1-1-7	関連都市計画道路とのアクセス性向上を見据えた都市計画決定及び整備をしてほしい。また二川地区において、道路網が構築されることで、市街地の道路交通環境が改善されるとともに、市民の広域的な地域間交流が促進されることから、都市計画変更後、速やかに道路改良事業に着手し、浜松湖西豊橋道路事業を先行して整備してほしい。 ＜1通(1名)＞
1-1-8	地元(計画予定地域の近隣)に住むものとして、浜松湖西豊橋道路計画は早期実現して頂きたい。国道23号バイパス、国道259号の慢性的な交通渋滞解消のためにも必要。現状の物流システム(2024問題)からも早期実現が必要。日本でも有数の農業生産地であり農産物をより早く消費地に輸送す

	るには不可欠。 < 1 通（1 名） >
1-1-9	渋滞を避ける為に物流トラックが深夜から早朝にかけて明海地区の端（明海岸壁付近）にて待機している事がしばしばある。ゴミの投棄やトイレ問題に対して、浜松湖西豊橋道路の早期開通はそれらの環境面でも効果がある。物流業界として高規格道路を整備されることで、トラックの自動運転の実現が近づくことから、浜松湖西豊橋道路の早期実現をしてほしい。 < 1 通（1 名） >
1-1-10	東三河臨海部から高速道路まで距離がありとても不便。高速道路までの自動車専用道路が出来れば効率の良い物流が可能となることから浜松湖西豊橋道路の早期開通を期待している。防災の観点からも災害発生時における物流手段の確保が可能となる道路。 < 1 通（1 団体） >
1-1-11	この地域の経済発展には、三河港で輸出入されるコンテナ、自動車などの、港と東名高速、新東名高速道路へのアクセスを容易にすること、渥美半島、豊橋・蒲郡の新鮮な農水産物をより早く消費地に届けることが必要。渥美半島・蒲郡そして奥三河・南信地域の観光発展にも必要なもので、早期実現を図ってほしい。 < 1 通（1 名） >
1-1-12	豊橋埠頭及び田原方面から関東方面に向かう場合、国道 1 号または浜名バイパスを利用するしかなく不便である、また国道 1 号や浜名バイパスで渋滞している。浜松湖西豊橋道路が開通すれば豊橋埠頭や田原から三ヶ日ジャンクションにつながる事で、関東方面のアクセスが安易になる。所要時間の短縮や走行距離の短縮につながり、物流コストの削減に大きく貢献出来る。 < 2 通（2 名） >
1-1-13	明海地区は、高速道路までのアクセスが悪く、また時間によっては渋滞の発生によりさらに移動や物流に時間を要することから、浜松湖西豊橋道路について、速やかに都市計画決定・環境影響評価の進め、早期実現を図ってほしい。 < 2 通（1 団体・1 名） >
1-1-14	物流面(速達性、定時性の向上)により、豊橋市を含む東三河地域の更なる発展が見込める。次に市街地への産業車両(トラック)の混在が減少することで、渋滞緩和、地域住民の快適性、利便性向上、ひいては安心安全な生活が実現可能となる。以上の観点から極力速やかに浜松湖西豊橋道路の都市計画手続を進め、早期に完成してほしい。また早期完成の為にローコストでの実現をお願いしたい。 < 1 通（1 名） >
1-1-15	昨今の地震多発の状況に加え、能登半島の孤立した状況を考えると、命を守ってくれる道になるのではと考える。 < 1 通（1 名） >
1-1-16	能登半島地震を見ていると高架で信号のない道路がないことが、防災・減災の面で大きな不安であるとともに、復旧のネックになっていると感じる。一日も早い道路開通をお願いしたい。 < 1 通（1 名） >
1-1-17	全国的に豪雨災害が頻発しているうえ、この地域では南海トラフ巨大地震の発生が懸念される。

	緊急輸送道路に浜松湖西豊橋道路が加われば、災害対応力が強化される。速やかに浜松湖西豊橋道路の都市計画手続を進めるとともに、早期に事業化を図ってほしい。 < 5 通（1 団体・4 名） >
1-1-18	浜松湖西豊橋道路整備による三河港田原明海地区の高速へのアクセス改善は日本のモノづくりの競争力を世界水準に維持するためにも速やかな実施が求められる。また、南海トラフ等の大地震時の社員の安全な帰宅路確保や被災地への物資の運搬も現在の道路網では十分でなく緊急輸送道路を含む地域交通網の改善に浜松湖西豊橋道路は大きく寄与する。 自動車産業を中心とし世界と戦える競争力を維持するため、また大地震への防災対策が改善され地域民の安全安心への大幅な改善を図るため、早期開通を望む。 < 1 通（1 団体） >
1-1-19	豊橋市の慢性的な渋滞を緩和することは、災害時にも円滑な救援活動等ができることになるため、安心安全な都市づくりにつながる。また、企業が多数密集する地域の生産品を速やかに運搬できる環境整備を進めていることは各企業の発展だけでなく、地域経済や日本経済の一助になるため、早急な浜松湖西豊橋道路の都市計画手続を進めてほしい。 < 2 通（1 団体・1 名） >
1-1-20	田原市には、菜の花やヒマワリを見に多くの観光客が来るが、幹線道路が 1 本しかなく週末は常に渋滞で一度来た人は、敬遠する要素になっている。地元の住民も渋滞に生活苦痛を感じている。一日も早い道路開通をお願いしたい。 < 1 通（1 名） >
1-1-21	朝夕の通勤時間を中心とした慢性的な渋滞回避のため、ぜひ早期実現してほしい。 < 4 通（4 名） >
1-1-22	高速道路までの自動車専用道路が出来ればストレスの無い走行が可能となり、事故防止にも役立つことから、ぜひ浜松湖西豊橋道路の早期開通をお願いしたい。 < 1 通（1 名） >
1-1-23	市街地における安全な走行環境の確保のため、早期の実現を要望する。 < 4 通（1 団体・3 名） >
1-1-24	浜松湖西豊橋道路の早期完成でインターチェンジまでがより近くなり、その影響で車両が生活道路に流入することなく、子供たちが安全に過ごすことに寄与するため、早期実現を望む。 < 1 通（1 名） >
1-1-25	明海地区から県道 2 号線を跨ぎ国道 23 号へつながるルートの新設は、渋滞緩和に大きく寄与すると考える。現在工事をしている明海南信号から国道 23 号へのアクセスが可能になれば大幅な緩和が期待され、朝の時間帯子供たちが通学する時間帯の生活道路を通るリスクも減ると考えられるため、早期に都市計画決定を完了し、浜松湖西豊橋道路を早く完成してほしい。さらには、明海地区で終わらず、浜松湖西豊橋道路とつないで田原臨海部までの高規格道路として渥美半島道路の早期設置を求める。 < 1 通（1 名） >
1-1-26	主要地方道豊橋渥美線は明海地区で頻回に渋滞を繰り返しているため、当該箇所を立体交差とすることで早期に都市計画決定と事業化を進めていただきたい。なお、事業着手に当たっては国道 23

	号ジャンクションと主要地方道豊橋渥美線間の早期着手をしていただきたい。 < 1 通（1 名） >
1-1-27	医療はますます高度化する中、地方の病院では診療科目の縮小が続いており、お産の出来る施設が地方から消え、都市部でしか子供が産めないなどの状況が今後も続く。地方の不安は大きく命（医療）の公平性の観点からも、高度医療機関とのアクセスを高める浜松湖西豊橋道路が必要。 < 1 通（1 名） >
1-1-28	浜松湖西豊橋道路の早期開通は、従業員の家までの帰宅ルートの選択肢が増える。 < 1 通（1 名） >
1-1-29	田原地区では進出する企業もなくソーラ発電パネルが地を覆う場所が目立っている。本来は企業の進出により雇用の創出と安定した税収が期待される場所であり、この原因は道路インフラの脆弱性に起因するものである。豊橋市の人口はすでに 37 万人を切り 2050 年には 30 万人に激減すると予想され、財政運営にも支障が出ると言われている。福祉レベルを低下させないためにも産業振興を図らなくてはならず、浜松湖西豊橋道路を実現されなくてはならない。 < 1 通（1 名） >
1-1-30	浜松湖西豊橋道路が早期実現することで、その先にある渥美半島道路も現実のものとなってくると思う。 < 1 通（1 名） >
1-1-31	産業道路を建設することは、市民の安らぎの場を奪う。また人口がますます減っていく日本において、物流環境は大きく変わると思うため、道路建設によって多大な生活環境の悪化が想像できるこの計画に反対である。 < 1 通（1 名） >
1-1-32	少子高齢化時代に入り、人口減とともに車の量は減り、交通量も減るため、浜松湖西豊橋道路の 3 つのルートはすべて要らない。 < 3 通（3 名） >
1-1-33	浜松湖西豊橋道路都市計画に反対。 < 1 通（1 名） >
1-1-34	産業道路なのでルート上の人々に全くメリットがなく、市民にとってもメリットがないため、白紙撤回以外ない。 < 1 通（1 名） >
1-1-35	わざわざお金を使って通行するメリットはなく、活用されない道路をわざわざ建設する道理がないため、浜松湖西豊橋道路の都市計画の案を作成するための基本方針(案)について反対である。 < 1 通（1 名） >
1-1-36	数十分時間を短縮するために二川、谷川、湖西市民への代償が大き過ぎるとともに、山や町中を突っ切るような大きな道路は、配慮の限界を超えている。土地を移転、静けさや日照を奪われ、犠牲になるのは我々。利便性への追求が過剰になっていないか。浜松湖西豊橋道路の建設は反対である。 < 2 通（2 名） >
1-1-37	二川ルート、大雨降れば氾濫が想定される梅田川流域、また大地震の時には液状化も危惧される。

	また港のところでも液状化が危惧されることから、とにかく建設自体をやめるべき。 < 1 通（1 名） >
1-1-38	この町が災害に強いのは、地面の下がとても強い岩盤で出来ており、今まで地震がきても地割れせず耐えてくれていたと聞いた事がある。道路はどうしても必要か。誰が必要としているか。これ以上地下を掘らないでほしい。地盤が弱くなる。 < 1 通（1 名） >
1-1-39	道路建設が計画されている所は、豊橋でも自然景観の素晴らしい地域。自然が破壊されるため、産業道路を建設することに反対である。 < 4 通（4 名） >
1-1-40	今の世の中はただでさえ農薬や除草剤だけで昆虫や動物の生態がおかしくなっているのに、更に道路まで増やしてもっと自然破壊をする気なのか。 < 1 通（1 名） >
1-1-41	ただでさえ温暖化が進んでいるのに、これ以上自然を無くして必要の無い道路を造って、そんな事をする必要性は無いと思う。 < 1 通（1 名） >
1-1-42	三遠南信道路構想は約 40 年前のものであり、その頃は地球温暖化についてはまだ問題となっていなかった。2024 年の夏の状況、台風 10 号のこれまでと違う台風の威力を見れば、この道路を造ることは新たな災害地を作ることになるかもしれない。また、新しい道路は廃墟となり災害の際は新たな障害物になりかねない。浜松湖西豊橋道路の 3 つのルートはすべて要らない。 < 1 通（1 名） >
1-1-43	既存の道路、維持費用が不足していると感じるため、新しい道路建設は不必要と考える。 < 1 通（1 名） >
1-1-44	今ある国道 23 号を複線化する計画が大変遅れていると感じる。そちらの方にこそ、きちんとした対応と予算をつけて欲しい。 < 1 通（1 名） >
1-1-45	気候変動に備えて災害に強い地域にするために、十分な土木工事をするに使うべきであり、浜松湖西豊橋道路の 3 つのルートはすべて要らない。 < 3 通（3 名） >
1-1-46	多くのお金の無駄使いとなり、大きく膨らんだ負債がこれからの人たちの生活を貧しいものになるため、浜松湖西豊橋道路は必要ない。 < 1 通（1 名） >
1-1-47	3000 億円以上の費用(税金)をかけ、数十年かけて構築して、それに対する効果、価値のある道路だとは思えないため、浜松湖西豊橋道路は必要ないと考える。 < 1 通（1 名） >
1-1-48	今ある自然を無くしたり、住民の方に移住をしてもらう必要はないと思う。浜松・湖西・豊橋間では、現在もそれほど渋滞に困ることがないため、浜名バイパスがあれば充分。 < 1 通（1 名） >
1-1-49	私達の心境を無視した考えで推し進めてるのは何も考えていないのと同じであり、現行の道路を

	使っていても問題はないため、道路建設を中止すべきである。 < 1 通（1 名） >
1-1-50	国道 23 号バイパスの浜名バイパス大倉戸インターチェンジに直結道路が完成しており、湖西市、浜松市が国道 301 号を整備することで物流問題は十分解決すると考えられるため、浜松湖西豊橋道路の建設は反対である。 < 1 通（1 名） >

番号	意見書の要旨
(2) 整備効果について	
	4 件
1-2-1	大規模地震等によって、一般道の緊急輸送道路が寸断されても、浜松湖西豊橋道路が完成すれば、物流がスムーズに行われる。また、新設インターチェンジによって、国道 1 号及び名豊道路にアクセスできることで、観光がしやすくなり、また地域住民の活性化に繋がる。 < 1 通 (1 団体) >
1-2-2	1. 物流：速達性・定時性の向上 速達性・定時性を求め続けることは、物流の質の低下や労働条件の悪化をもたらす。 2. 防災：円滑な救援等活動及び支援物資輸送 災害時の物資輸送よりも、優先されるべきは住民の生命と生活。生活圏内の危険箇所を洗い出し、被害を出さないための対策を行なうことが大切で、道路建設より防災に税金を使って欲しい。 3. 観光：観光地とのアクセス向上 アクセスよりも守るべきは、現在ある美しい自然であり、歴史的遺産の環境を整えること。アクセスをよくしても、そこにあるものが人の心を惹きつけなければ観光地とは言えない。 4. 事故 物流の大型車両が多く高速度で走行できるとなると事故のリスクも上がる。 < 1 通 (1 名) >
1-2-3	観光地の相互アクセスとあるが、新城・設楽地域と豊橋との相互アクセスは、変わらないのではないかと。 新城・設楽地域に行くにあたり、わざわざ遠回りをし、有料の高速道路を使うことはないと思う。本道路の観光としての整備効果が分からない。 < 1 通 (1 名) >
1-2-4	高速道路から明海地区への大型車交通は、主に国道 1 号、国道 23 号が使われていると思う。市街地を走っているのは、今回の道路沿線ではない工場等への輸送であり、この道路ができたとしても、市街地の大型車交通削減はそれほど期待できないと考える。 また、現道の幹線道路は、二川エリア、明海エリアともに通勤時間帯に渋滞をしている。この道路ができたとしても、二川エリア、明海エリアへの通勤者は、インターチェンジ付近に住んでいない限り使用することはなく、通勤時間帯での渋滞は解消されないと考える。さらに、この道路を使用するためにインターチェンジを利用する車が増え、かえって渋滞状況が悪化することが考えられる。このような状況から「安全な走行環境の確保」はできない。 < 1 通 (1 名) >

番号	意見書の要旨
(3) 都市計画の概略の案について	
	32件
1-3-1	人口減少や産業の状況を考えるに新しく道路を作る必要性を感じないことから、二川ルートに反対である。 ＜4通（4名）＞
1-3-2	地域住民へのメリットがないため、二川ルートの計画には反対である。 ＜5通（5名）＞
1-3-3	西側ルート、二川を通るルートには反対。 ＜4通（4名）＞
1-3-4	高架、トンネル等で災害発生、救助、救援、復旧はそもそも二川ルートには大型車両が通行できる道路は少ない。一般通行車両との複合的混雑が悪化する。 ＜1通（1名）＞
1-3-5	事故を減らす効果をうたうなら、現存する道路の歩道・自転車道の本格的な整備を行う方が有効であるため、二川ルートが一番不適切である。 ＜1通（1名）＞
1-3-6	産業道路であり生活道路ではないという事実を知り、二川ルートに断固反対の気持ちである。「生活道路ではない」という事実を多くの二川住民には知らされていない。 ＜1通（1名）＞
1-3-7	二川の山のふもとに住む人に何の説明もなく話し合いもせず、道路をいきなり通すのは無理。二川ルートに反対である。 ＜8通（8名）＞
1-3-8	二川ルートで道路を作ったとして、大金をかけてまで得られるメリットはあるのか。 ＜7通（7名）＞
1-3-9	国道23号拡幅ルートは工事費用や用地買収等の面からも優位なため、浜松湖西豊橋道路を二川ルートにすることに反対である。 ＜7通（7名）＞
1-3-10	国道23号を4車線化にすれば渋滞は解消されるため、二川ルートに大反対である。 ＜3通（3名）＞
1-3-11	二川の市街地を回避できない地域があるため、二川ルートに反対である。 ＜5通（5名）＞
1-3-12	環境影響が二川地区に降りかかるため、絶対に二川ルートはやめるべきである。 ＜7通（7名）＞
1-3-13	学校・規模の大きい複数の病院・高齢者施設、由緒ある寺院等が集中しているため、二川ルートに産業道路を作ることに反対である。 ＜7通（7名）＞
1-3-14	居住エリアにインターが設置されれば、そこへ車両が集中することになるため、新たな生活環境悪化、渋滞、交通事故が発生する。極力、インターは郊外の幹線道路に近いエリアに開設し、車両の流れを郊外に誘導するべきで、二川ルートは不適切。

	< 1 通（1 名） >
1-3-15	自然を破壊する事により地下水の流れが変わり、農業ができなくなるかもしれないため、二川ルートに反対である。 < 1 通（1 名） >
1-3-16	構造物建設に伴い、風の向き、強さ、照明等人工物、日光の当たり加減、地下水位変動による井戸枯れ、河川枯れ、増水など思わぬところで突然被害が発生。また被害を道路建設が原因とすることを地域住人が実証予測することは、知識、経験、予算で無理である。 影響が大きくなる可能性の二川ルートは不適切。 < 1 通（1 名） >
1-3-17	自然豊かな環境が阻害・破壊されるため、二川ルートに反対である。 < 1 8 通（1 8 名） >
1-3-18	増加が見込まれる観光客や移住者を見据える中で、道路を作る過程で里山や岩屋緑地などの二川の景観を守るような地域や寺院などの文化的な遺産をなくすこと、また住民に対してメリットだけを提示して道路を建設するのは常識に反しているため、二川ルートに産業道路を作ることに反対である。 < 2 通（2 名） >
1-3-19	数分の短縮の為に、自然(遊歩道)町並みまで壊して建設する必要は無いため、二川ルートに反対である。 < 2 通（2 名） >
1-3-20	自然を破壊しての道路建設となれば災害時の土砂崩れや大気汚染より悪影響が出るため、二川ルートに反対である。 < 5 通（5 名） >
1-3-21	液状化が考えられるため、西側ルートに反対である。 < 3 通（3 名） >
1-3-22	湖西連山=弓張山地を大きくこわすことになり、特産品の三ヶ日みかん畑を相当つぶしてしまうため、西側ルートに反対である。 < 1 通（1 名） >
1-3-23	検討されているインターチェンジの数が少ない。少ないことで交通が集中し、渋滞が発生して現状よりも既存の道路の交通状況が悪化することが考えられる。具体的には、「国道 1 号付近の位置」と「国道 23 号と交差する位置」との中間付近にもう 1 ヶ所インターチェンジを新設すべきと考える。 < 1 通（1 名） >
1-3-24	道路構造について、立体化や高架化を進めていただき、極力信号の少ない交差点の計画をお願いしたい。 < 2 通（2 名） >
1-3-25	三河港臨海部の速達性、定時性を向上させるため、浜松湖西豊橋道路の整備に併せて都市計画道路東三河臨海道路も立体構造としてほしい。 < 6 通（4 名・2 団体） >

1-3-26	出退勤時は交通量が集中するため、立体構造とすることで、トラック、業者の方等の交通量の分散が期待できる。 < 1 通（1 名） >
1-3-27	朝夕の通勤時間を中心とした慢性的な渋滞回避のため、浜松湖西豊橋道路の整備に併せて国道 23 号及び主要地方道豊橋渥美線については、立体交差により接続してほしい。 < 2 通（1 名・1 団体） >
1-3-28	浜松湖西豊橋道路が接続する主要地方道豊橋渥美線は、慢性的な交通渋滞が企業の生産性や物流の定時性及び働き方改革の推進を阻害していることから、浜松湖西豊橋道路、国道 23 号の接続にあたっては、主要地方道豊橋渥美線を立体構造で整備し、かつジャンクション形式で接続することにより渋滞しない道路構造とすることで企業の生産活動の向上を支援してほしい。 < 4 通（4 名） >
1-3-29	都市計画道路東三河臨海道路との交差点の立体化や田原地区へつなぐ構想路線「渥美半島道路」への接続も必要。 < 6 通（4 名・2 団体） >
1-3-30	「都市計画道路東三河臨海道路」（既存道路）、その先の田原地区へと繋がる「渥美半島道路」（構想路線）とどう繋ぐかは、経済を牽引する将来の都市イメージの成否に大きく影響する。都市計画道路東三河臨海道路の立体化と合わせ、浜松湖西豊橋道路においても、立体構造、ジャンクション形式での都市計画が決定される様に検討してほしい。 < 1 通（1 名） >
1-3-31	国道 23 号や渥美半島へつながる道路とのスムーズな接続を考慮するとともに、自動運転といった次世代技術を前提とした道路としていただきたい。 < 1 通（1 団体） >
1-3-32	道路を作るにあたり、このルートは二川エリア以外もだが、トンネル以外の構造では多くの影響が出る。 絶滅危惧種などの動植物以外は配慮するだけであり、配慮したとしてもおそらく生息は減る。ここに生息しているセミ、クワガタ、カブトムシ、ホタルなどは影響する。 住人に関しても立ち退きが必要になる。そうなると、二川本陣、旧道は維持できなくなるのではないか。また、田畑もあるが、転居することになれば放置され、荒地になることと思う。市として衰退することになりかねないが、市としてどう考えているのか。 今回のルート付近で道路を作るのであれば、国道 1 号の上に高架道路を作り、三弥町のあたりで湖西市側に向けたほうが、市街地への影響、住人への影響も少ないのではないか。 < 1 通（1 名） >

番号	意見書の要旨
(4) 留意事項・配慮事項について 7件	
1-4-1	二川地区内を通過する道路構造は、全ての区間においてトンネル構造とする事を要望する。生活環境（大気質・騒音）について非常に心配であり、少なくとも騒音に対しては、できる限り回避・低減するのではなく、確実に実行してほしい。 < 1 通（1 名） >
1-4-2	リニアのように後から道に穴があいたとか、井戸の水位が低下するなどの問題があったら困る。 < 1 通（1 名） >
1-4-3	指定された都市計画対象道路事業実施区域の中には、特別天然記念物のカモシカの生体が認められた地域が含まれる。詳しく調査することなく計画を進めないでほしい。 < 1 通（1 名） >
1-4-4	地球温暖化と地域温暖化へのデメリット。樹木や田畑の減少による悪影響。豊橋市の健康の道二川里山・森林浴コース廃止で明らかに樹木減少の発想。 浜松湖西豊橋道路を通すことで、地形の大きな変化をもたらす。また、この地域は歴史上大切な地域。 < 1 通（1 名） >
1-4-5	自然も豊かでのどかなところ。豊橋市からも許可がおりた場所の新築一軒家と自然を守ってほしい。 < 1 通（1 名） >
1-4-6	子供が大きくなった時、道路ではなくこのまま自然豊かな雲谷であってほしい。 < 1 通（1 名） >
1-4-7	私たち現役世代ができるのは出来る限り将来のためになる環境を残すことであって、住民に過度の負担を強いるインフラを残すことではないと思う。 < 1 通（1 名） >

番号	意見書の要旨
2 その他	
(1) 手続について	
	15件
2-1-1	二川地区の住民をはじめ多くの反対意見が寄せられていることから、関係地域の住民に丁寧な説明の場を設け、意見聴取を行うべきである。 < 2通（2名） >
2-1-2	それぞれのステップの時期が分かる工程表を明示するとともに、住民説明会は頻繁に実施すべきである。同じ趣旨の説明会であってもその時に出席できない人もいるはずなので地域を変えて実施すべきだと考える。 < 1通（1名） >
2-1-3	ルート上の住民に対して事前の相談・連絡がなかったことから、関係者の方々のみ（ルート上の住所の方だけ）集めた住民説明会の開催をすべきである。 < 1通（1名） >
2-1-4	この地域に係わる全ての人・行政・企業が、同じ将来の都市イメージを共有し、丁寧な説明と建設的な議論、その場づくりを行うべきである。 < 1通（1名） >
2-1-5	説明会でも多くの質問・意見が出たが、回答が曖昧であったり、「参考にさせていただきます。」でやり過ごすことが多かったため、地域住民への説明会を設定することを要望する。次の説明会では、今回の質問に対する回答を用意していただきたい。 < 1通（1名） >
2-1-6	先日（8月4日）の説明では、「不十分だ」との声を、会場内外で耳にした。計画再検討を兼ねた説明会を開くよう強く要望する。 < 1通（1名） >
2-1-7	財政面からも、あえて困難な道を選択されるとは、理解できないため、丁寧な、説明会開催を実施すべきである。 < 2通（2名） >
2-1-8	浜松湖西豊橋道路建設計画についての行政による周知が足りないため、本事業計画から離れた地域の住民のみならず、ルート沿線住民でさえも、この道路が二川ルートに決定した事を、さらにこの道路計画そのものさえも知らない人が多い。 < 1通（1名） >
2-1-9	今回の都市計画道路に関しては、早い段階から住民説明会開催を求める声が市議会に届いていたにもかかわらず、進展なしだった。県民の声をしっかり受け止めていない計画には反対である。 < 1通（1名） >
2-1-10	令和6年8月4日の説明会では、愛知県都市計画事業であるので、豊橋市は、豊橋市民への説明、要望については権限がないので、説明ができないとの思いであるかのように受け止められた。以上のような思いは本当か。 国・県・市は、一体となり、住民の生活を守るためにも、透明性のある行政・説明責任・情報公

	開を推し進めてほしい。 ＜１通（１名）＞
2-1-11	環境影響評価上、悪い評価が出た時、回避又は環境保全措置を行っても基準を満たさない時中止すべき。 ＜１通（１名）＞
2-1-12	環境省との折衝は行われたのか。また、どんな意見が出され、議論されたのか詳しく教えてほしい。 ＜１通（１名）＞
2-1-13	令和６年８月４日の説明会に出席した３機関の内、どの機関が主に責任を負うのか。 ＜２通（２名）＞
2-1-14	建設費の負担は、国、県、市の分割、或いは一機関が全額負担するのか。 ＜１通（１名）＞
2-1-15	今回決定された西側ルートは唯一市街地を含むルートとなっている。豊橋市はなぜこのルートで問題ないとしたのか。市街地および昔から多く人が住んでいるエリアであることをどう考えているか。豊橋市は説明もなく、なぜ二川エリアに道路を作って問題ないと判断したのか。 ＜１通（１名）＞

番号	意見書の要旨
(2) 事業等について	
	8 件
2-2-1	交通事故発生時、道路から下部住宅街へ危険物等落下流失などの地域住人への被害予想はしているのか。 事故災害復旧により二次被害発生、自然環境破壊を黙認することはできない。 大雨、強風、冠雪、凍結、濃霧など自然災害のリスクが入っていない。自然災害は今後、規模拡大・悪化が想定されている。道路隣接住宅街で災害が発生したら最悪。 < 1 通 (1 名) >
2-2-2	地震などの災害で道路が無事である保証はあるのか。物資を届ける道路が壊れてしまっただけは全く意味がない。道路が壊れることで道路の下付近に暮らす住民の危険性が上がるのではないのか。 < 1 通 (1 名) >
2-2-3	大豪雨の時、梅田川の氾濫リスク。大地震の時の液状化や道路が使用不能になる。浜松湖西豊橋道路は使用不能のダメージ受ける可能性大。 < 1 通 (1 名) >
2-2-4	計画されている西側ルート、国道 1 号との合流地点は、現在でも渋滞や事故が多く、近くに住んでいる者としては何も配慮されないまま工事が行われると、とても生活できない状況になりそうなので、迂回道の建設等配慮いただきたい。 < 1 通 (1 名) >
2-2-5	工事着手により更なる渋滞が発生し、工事で重機や大型トラック、交通規制が入ると地域住民への影響が大きくなる。 < 1 通 (1 名) >
2-2-6	ルート図、基本設計図はまっ先に公開する事。土地所有者にとっては田畑、その他があるため大問題。工事中の借地は田畑として使用できず、工事完了後田畑への復旧は不可能。 < 1 通 (1 名) >
2-2-7	浜松湖西豊橋道路と国道 1 号との接続は重要である。加えて、接続箇所周辺では、都市計画道路東三河環状線が国道 1 号から南側が未整備である。国道 1 号から南へ向かって、都市計画道路東三河環状線が整備されると、都市計画道路磯辺下地大岩線と合わせて、豊橋の周辺市街地を結ぶ環状道路の機能が整備される。 主要幹線道路の国道 1 号とこれらの環状道路がアクセス道路としての機能を発揮できるように、都市計画道路東三河環状線の道路整備を推進してほしい。 これらのアクセス道路とインターチェンジとの接続が容易になることで、広域的な企業活動が促進される。 < 1 通 (1 団体) >
2-2-8	二川地域の開発計画は、具体的なものはなく、未だ整備が遅れ、ゲリラ豪雨が発生した場合はがけ崩れ、排水計画の未整備等により危険災害が起こる事を危惧している。将来の整備をめざす都市計画に具体的項目をあげて将来にわたる整備をお願いしたい。 < 1 通 (1 名) >

番号	意見書の要旨
(3) 計画段階評価について	
	34件
2-3-1	配慮書に記載するべきだった 3 本のルート案の具体的な資料を元に、有識者会議にて比較検討し、住民の意見書も勘案して、国土交通省中部地方整備局がルート選定をする前の段階まで遡り、二川ルートを見直すことを求める。 < 1 通 (1 名) >
2-3-2	重要な計画内容を国土交通省中部地方整備局の中部地方小委員会のみで決めるべきでない。南海トラフ地震の懸念もあり、名豊道路の 4 車線化を最優先すべき。地域住民の生活への影響があることから、ルート案の再検討が必要ではないか。 < 1 通 (1 名) >
2-3-3	将来的な人口減少により交通量が大幅に増えることは考えにくい。新しい道路は必要なのか。豊橋市全体の問題として多くの市民の意見を聞き再度議論してほしい。 < 2 通 (2 名) >
2-3-4	これほどデメリットが多い中一番工事費用がかかり自然破壊が大きく、大して時間短縮もされないこの計画を押し通すのは何か利権が絡んでいると思われても仕方がない。もう一度地域住民に対してのアンケート、さらに他ルート案が本当に無いのか、ぜひ検討してほしい。 < 1 通 (1 名) >
2-3-5	近年の事案で調査会社の報告内容が、行政側の都合で改変された報道が散見されるため、検討項目のデータをすべて公表して、結果に矛盾点が無いか再検証すべき。 < 1 通 (1 名) >
2-3-6	国道 23 号の早期開通、制限速度の見直しを行えば今の状態を緩和することができると思うため、再度議論すべきである。 < 3 通 (3 名) >
2-3-7	西側ルートは新設なので、自然環境(二川の里山など)は大きく破壊される。住宅地を通るので、騒音、排気ガスで住民の生活環境は悪化する。東側ルートは市街地を回避し、速達性は概ね確保され、また、国道 23 号拡幅ルートは国道 23 号を活用するので、新設区間延長は抑制される。西側ルートに決定したわけではないと思っている。東側ルート、国道 23 号拡張ルートを再検討する必要がある。 < 1 通 (1 名) >
2-3-8	二川地区住民にとって、健康、生活環境、自然環境、景観に与える影響(被害)は甚大であると考え、国道 23 号拡幅ルートに変更するよう計画の見直しをお願いしたい。 < 1 通 (1 名) >
2-3-9	物流の「速達性、定時性」などの効率を優先させて、地域住民の生活や環境を二の次に置く計画が、住民の豊かな生活、自然との共生を求める社会を目指す都市計画として、責任あるものとは言えない。また、二川地区の事情を知らない専門家の先生たちが、準備された資料を検討して、二川地区通過ルートを決めた。この計画を 3 ルート案の検討段階に引き戻すことを希望する。 < 1 通 (1 名) >
2-3-10	民意の反映がされておらず、予測を超える生活環境の悪化が考えられる。企画そのものをゼロか

	から見直すべきである。 < 1 通（1 名） >
2-3-11	トンネルによる光害や環境改変による昆虫や鳥類などへの影響を危惧している。二川の里山に高規格道路を通すのは非常にもったいない。また行政が市民の声を聴き、市民に寄り添いながらも、かけがえの無い自然環境を後世のために守ることができる道路開発計画となるよう見直すことを期待している。 < 1 通（1 名） >
2-3-12	地域住民に対し、適切に 3 ルート案のどれが良いかというアンケートも取らず、又回収率も悪くデメリットを無視した決定をされたことに大変憤りを感じる。 < 4 通（4 名） >
2-3-13	そもそもの周知活動が不十分で全体の 27%の回答しか得られていないアンケートで民意を反映したものと言えない、またメリットとデメリットの双方を最初に提示したうえで道路を作るかどうかでアンケートをとるべきだ。 < 2 通（2 名） >
2-3-14	地域住民不在でルート決定することは、反発を想定、行政で決定項目は変えないと宣言しているのと同じ。 < 1 通（1 名） >
2-3-15	学校や病院等の施設、人口集中地区では、今後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、影響を回避、低減する検討が可能とはあるが、あえて一番公共施設や人口の多いルートを選択した理由を明確にする必要がある。アクセス時間の数分の違いを重視して、各施設や住宅、また自然環境を破壊するという選択が正しいのかどうか再度検討をすべき。また、今後の説明もウェブサイトによるものだけでは、すべての住民に説明が行き届かない。さらに、国土交通省大臣官房、技術調査課、土木研究所の土木事業における地質、地盤のリスクマネジメントガイドラインに沿った計画であるのかどうか明記する必要もあることから、西側ルートを選択した理由を明確にする必要がある。 < 1 通（1 名） >
2-3-16	なぜ二川ルートになったのか、納得がいかない。長年豊橋市に住む豊橋市民なら、3 本のルート案を見て、自然環境や住環境や景観に影響が大きいルートをわざわざ選ぶ人はまずいない。有識者審議委員会の議事録を見ても、本計画が二川ルートに決まった時の記録はたったの 3 行のみ、ただ中部地方整備局が選んだルートを承認するというもので、そこに討論が交わされた様子はなく、手続を形式的に踏んだだけと思えるものだった。二川ルートに対応方針を決定した辺りかあるいは環境配慮書を出した辺りで住民説明会を開き、土地勘のある住民の意見を丁寧に聴取した後で、複数ルート案の中からルートの絞り込みをするべきだった。 < 1 通（1 名） >
2-3-17	当該ルートの政策形成過程の民意の意見とりまとめ方、資料の表現も極めて恣意的で妥当性を欠いている。 < 6 通（6 名） >
2-3-18	国の計画段階評価における政策目標の物流（速達性、定時性の向上による物流支援）の項目につ

	いて、西側ルートは国道 23 号拡幅ルートに比べて延長が 5km 短く、道路設計速度の時速 80km で計算すればその差は 3 分 45 秒。しかし、比較表では 8 分差となっている。名四国道事務所によると、「国道 23 号拡幅ルート（約 14km）を一般道時速 60km で計算しているため」とのこと。「日本における速度規制・最高速度の決め方」を参照すると、「設計速度 60km/h 以上などの条件を満たせば、80km/h までの最高速度を指定することができる」とある。国道 23 号拡幅ルートを、時速 60km で計算することは实际的ではなく、その結果、西側ルートを実際以上に優位に見せていると考えられる。 < 1 通（1 名） >
2-3-19	国の計画段階評価における防災（災害時における円滑な救援活動及び支援物資輸送）の項目では、西側ルートは、梅田川流域の液状化危険地域を長く含み、大地震の際に液状化すれば、たとえ橋梁が落ちなかったとしても下道に下りられず、災害時の支援物資輸送に役立つとはいえない道路になることが懸念される。そして案③は概ね強固な地盤に建設されていて、「防災減災国土強靱化 5 カ年計画」の 15 兆円規模の予算から、2 車線区間の 4 車線化の予算がつくことになり、現在 4 車線化に向けて工事が進められている。しかし、ルート沿線の防災拠点の数だけを見て、西側ルート（防災拠点 8 箇所）が国道 23 号拡幅ルート（防災拠点 5 箇所）より災害時に優位と評価している。 < 1 通（1 名） >
2-3-20	国の計画段階評価における観光（広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進）の項目について、国道 23 号拡幅ルートは、表浜街道（国道 42 号）にも近く、西側ルートよりも豊橋南部や田原・渥美半島方面の農産物の物流の向上に寄与する。また浜名湖や太平洋沿岸部でのマリレジャーや道の駅など、沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性の向上が最も見込まれるルート案である。しかし、この項目では、三河港と新城・設楽地域の移動時間短縮という時間軸でしか評価しておらず、圏域の相互アクセス性の向上という面での比較をしていない。しかも、国道 23 号拡幅ルートの拡幅部分を時速 60km で計算したもので比較し、西側ルートを実際以上に優位に見せている。 < 1 通（1 名） >
2-3-21	国の計画段階評価における事故（市街地における安全な走行環境の確保）の項目では、「現道の幹線道路や市街地の大型車交通の削減が期待でき、物流交通と生活交通が分離されることで交通安全に寄与します」とあるが、これは愛知県区間ではなく静岡県区間の国道 301 号沿いのことを主に言っているのか。現在、愛知県区間の西側ルートに並走する幹線道路の（主）東三河環状線や（主）豊橋湖西線は、大型車の交通量はさほど多くはなく、物流交通と生活交通はおおむね分離されていると言えると思う。第一回計画段階評価の資料によると、西側ルートは「豊橋市の事故危険箇所」として赤い点線で囲われている豊橋市街地よりも外側に位置するため、豊橋市内の事故の減少に寄与する道路といえるかは疑問。また、豊橋区間では 2 箇所のインターチェンジでしか出入りできない本計画道路は、豊橋市民にとっては使いづらい道路となる。（主）豊橋湖西線の慢性的な朝晩の交通渋滞を解消するために、岩屋下の交差点を立体交差にしたり、車線数を増やすなど、現道の整備による渋滞解消を先に実現したほうが、豊橋市民の生活向上に寄与する。 < 1 通（1 名） >
2-3-22	国の計画段階評価における防災について、国道 23 号拡幅ルートの方が要救援地（津波、洪水被害

	は太平洋側と三河沿岸部)に近く、円滑な救援活動、支援物資の輸送は既決ルートより勝る。又、盛り土構造の多い国道 23 号拡幅ルートの方が安全であり、既決ルートよりも優位である。 次に観光について、国道 23 号拡幅ルートの方が県外の観光客にとって渥美半島へのアクセスが良い。加えて半島の特産物を三ヶ日インターに運ぶ速達性や定時性は当ルートより勝り、既決ルートより優位である。 4 番目の「事故」について、国道 301 号の課題は国道 23 号拡幅ルートで解消する。又、各事故現場にはそれぞれ特有の複雑な構造的要因を抱えており、こうした構造的要因を改変したり、現場を迂回しない限り既決ルートであれ国道 23 号拡幅ルートであれ交通安全の寄与度には変わりはない。 最後に残る整備効果「物流」が唯一の有意差となるが、物流時間 3 分 45 秒短縮することの価値と、住民の生活環境、自然環境、景観等を守る価値。加えて 300 億～400 億円経費節減という要素も加えたうえでの比較衡量が全く審議されていない。 < 1 通（1 名） >
2-3-23	「工事中の現道交通への影響」という項目では、西側ルートは「新設整備のため、現道に影響を与える可能性は小さい」と評価されているが、工事により長期に渡る大型工事車両の現道への流入が予想されるため、現道に影響を与える可能性は小さいとはいえないと思う。またこの項目は、第 3 回計画段階評価で新たに書き加えられた項目だが、それなら新設区間を抑制する国道 23 号拡幅ルートを経済面で優位に評価する「将来の維持管理費用の経済性への配慮」も新たに書き加えてはどうか。 < 1 通（1 名） >
2-3-24	この道路は、豊橋の経済界を中心として結成された「浜松湖西豊橋道路建設促進期成同盟会」という民間団体が発案し、国へ要望を上げた、国道にしては珍しい民間発案の道路。3000 億円規模の国家予算が投入される、この民間発案の道路建設計画が、計画熟度の低い段階での住民アンケートを元に「住民の民意をルート選定に反映した」という体裁を取り、住民不在のまま拙速に進められて来たことを容認できない。 < 1 通（1 名） >
2-3-25	検討項目は、現地調査確認を通年、季節、曜日、天候等で全ルートを同時調査したのか、対象地域の住人は立ち会っているのか。現場を知っているのは現地の住人であり、外部の調査機関の結果は限定的であり、これを元にルート選定は間違い。 < 1 通（1 名） >
2-3-26	計画段階環境配慮書の配慮事項に関する調査・予測・評価の結果を見ると、6 項目のうち 3 項目は、西側ルートに一番影響が大きいという結果だった。また「影響は同程度」とされる 3 項目についても、全線新設整備となる西側ルートよりも、国道 23 号拡幅ルートの方が、愛知県区間においては新たな影響は少なくなることは明白。国道 23 号拡幅部分の現状 2 車線区間の 4 車線化までの予算は本事業計画とは別の計画からの予算がついていて、いま 4 車線化に向けた工事が進められているが、国道 23 号拡幅ルートの 4 車線拡幅で本計画を事業化できれば、本計画の愛知県区間はゼロベースといえるほどに環境面でも経済面でも優位なルートとなり、また広域ネットワーク形成面でも圏域の相互アクセス性の向上に最も寄与する。 < 1 通（1 名） >

2-3-27	沿線の地形、気象条件等を加味した住民の健康、生活環境、自然環境、景観への評価が軽視されている。又、ルート選定方法も恣意的で妥当性を欠くことから国道 23 号拡幅ルートへの変更を求める。(趣旨賛同者 130 名) < 1 通 (1 名) >
2-3-28	人口増加が見込めない現在、道路を延長することは将来の負担を子供たちに押し付けることになる。建設と保守のための負担を最小限に抑えるために、延長区間の短い国道 23 号拡幅ルートに変更すべきと考える。 < 3 通 (3 名) >
2-3-29	国道 23 号拡幅ルート案賛成。国道 23 号を活用することで、工事経費削減になる。 < 8 通 (8 名) >
2-3-30	岩屋緑地はじめ自然破壊が懸念されるルートを変更し、国道 23 号を通るルートにすべきと思う。 < 7 通 (7 名) >
2-3-31	環境影響の少ない国道 23 号拡幅工事案では無く、なぜ環境影響が大きく費用の大きな山を通す案になったのか。また時間短縮が理由ならわずか数分の時間短縮の為の費用対効果を知りたい。 < 1 通 (1 名) >
2-3-32	国道 23 号活用なら、建設費用(税金)は縮小する。費用対効果は議論されたのか。議論内容とその数字を詳細に開示してほしい。 < 1 通 (1 名) >
2-3-33	三河港と最寄りの高速インターチェンジとの距離が遠く、渋滞もあり速達性が低い、ということはあるが、なぜ三ヶ日ジャンクションに繋がなくてはいけないのか。浜松湖西豊橋道路の計画の経緯をさかのぼっても「三ヶ日ジャンクションに繋げる」が前提で決まっていてアクセス性や速達性、定時性の理由は後からつけられているように思う。 国道 23 号バイパス前芝インターチェンジから東名高速道路豊川インターチェンジへの高架化又は国道 23 号バイパスが蒲郡とつながった後、トンネルを整備し、東名高速道路音羽蒲郡インターチェンジまで自動車専用道路化するなども考えられるのではないかと。三河港から首都圏等へのアクセス性向上という事であれば三ヶ日ジャンクション一択ではないはず。 < 1 通 (1 名) >
2-3-34	計画ルートは当初 3 つあったが、どの段階で誰の判断で決裁されたのか。また計画発案者は国交省で、二川ルートには、地元有力者の土地が含まれると噂されているが真偽の程はどうか。 < 1 通 (1 名) >