

浜松湖西豊橋道路等の都市計画原案に関する公聴会での公述意見の要旨と現段階における都市計画決定権者の見解

令和8年6月19日

番号	公述意見の要旨	現段階における都市計画決定権者の見解
<b>1 都市計画に関すること</b>		
<b>(1) 都市計画原案の内容について</b>		<b>10件</b>
①	<p>大崎町は、梅田川と東三河臨海道路、国道23号によって、三方が囲まれた地形に位置し、浜松湖西豊橋道路が盛土構造で建設された場合、町全体が完全に囲い込まれる形になり、閉塞感が生まれる。隣接する地域拠点である大清水エリアとの物理的、心理的な距離を隔ててしまう。豊橋市の原風景である、キャベツ畑が広がる景観を守り、住民への負担を必要最小限にするためには、視界と空間が抜ける橋梁構造が必要だと考える。</p>	<p>具体的なルートの位置や道路構造は、コントロールポイントとなる生活・自然環境に配慮しつつ、設計基準、経済性など、様々な要因を踏まえ決定しており、総合的な観点から適切な計画であると考えております。</p> <p>大崎町では、経済性、浸水想定区域から外れていることなどを踏まえ、盛土構造を計画しており、今後、事業実施段階で、測量・調査を経て詳細な検討を行うこととなります。</p> <p>また、地域分断を避け、生活環境への影響を低減するため、対象道路と交差する地域の生活道路については基本的に橋梁や函渠（ボックス）などで機能復旧を行うこととしております。</p>
②	<p>大崎町は地盤が強固とは言えない。軟弱地盤上に盛土を行うことは、大規模地震発生時に不同沈下や崩壊を起こすリスクが高い。また、3年前にも豪雨による梅田川の氾濫被害を受けた地域であり、浜松湖西豊橋道路が建設されることで、水の通り道が妨げられ、新たな浸水リスクの発生を心配している。地震や洪水に対して、構造的に信頼性が高く、災害時にも確実に機能する橋梁構造を採用すべきだと考える。</p>	<p>大崎町では、経済性、浸水想定区域から外れていることなどを踏まえ、盛土構造を計画しており、今後、事業実施段階で、測量・調査を経て詳細な検討を行うこととなります。</p> <p>また、事業実施段階で、地質調査などを実施した結果、道路構造に対し軟弱地盤と考えられる地質においては、必要に応じて、地盤改良等、液状化対策を始めとした地震対策や地盤沈下の影響を最小化する対策を講じて工事を実施することとなります。</p>
③	<p>二川区間などの住宅密集地が近いエリアはトンネル形式、河川沿いは橋梁形式が採用されている。同じように住宅地の近くを通るにもかかわらず、大崎の区間だけ地域の孤立感を高める盛土構造が検討されているのは不公平感がある。他地域と同様に、橋梁、トンネルなどの住民の生活環境に配慮した構造を採用してほしい。東三河の将来や物流を支えるために、この道路が必要ということは理解している。</p>	<p>具体的なルートの位置や道路構造は、コントロールポイントとなる生活・自然環境に配慮しつつ、設計基準、経済性など、様々な要因を踏まえ決定しており、総合的な観点から適切な計画であると考えております。</p> <p>浸水想定区域や、鉄道や河川等の交差物件、地形状況などの制約がある箇所については、橋梁やトンネルの区間を計画しております。</p>

④	<p>すでに明海地区の騒音、煤煙で困っているのに、国道 23 号バイパスや国道 259 号線の 2 車線拡幅工事が進行中である。これ以上大崎町に道路を増やさないでほしい。</p>	<p>本道路は、三遠地域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ため、必要な道路であると考えております。</p> <p>また、事業実施段階においても、騒音など環境への影響を可能な限り回避・低減に努めることとしております。</p>
⑤	<p>自然豊かで穏やかな大崎の農業と未来を守っていく観点から、現状、この計画には断固反対である。</p>	<p>本道路は、三遠地域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ため、必要な道路であると考えております。</p> <p>なお、お示した都市計画原案は、集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種や生態系、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た計画としており、事業実施段階においても、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めることとしております。</p>
⑥	<p>環境のことを考えてトンネル構造を計画してもらい本当にありがたいが、自然が多い雲谷町はトンネル構造から地表式になっており、まだ道路を変える必要があると思っている。</p> <p>雲谷町に関わりのある谷川小学校、谷川保育園、自治会長、普門寺および地域の一部の方から意見を聞いても、トンネル区間を延長してほしいといった意見が出ている。</p>	<p>具体的なルートの位置や道路構造は、コントロールポイントとなる生活・自然環境に配慮しつつ、設計基準、経済性など、様々な要因を踏まえ決定しており、総合的な観点から適切な計画であると考えております。</p> <p>また、トンネルの構造や延長につきましては、周辺の地形のほか、事故や火災等の発生時において消防活動や避難等への影響も考慮し計画しております。</p>
⑦	<p>トンネル構造から地表式に切り替わる位置は、特に雲谷町のなかでも田舎で、大きな道路もなく、交通量も少なく、自然が豊かである。鳥のさえずりだったり、風の葉、枝を揺らす自然の音で本当に満たされている場所であり、山に囲まれた隠れた名所でもある。</p> <p>現在の道路計画の話をする、この静かな自然環境と町並みが雲谷町の良さなのに無くなってしまうからやめて欲しい、という声があがる。過去の説明会でも、こうした意見が出ている。</p>	<p>お示した都市計画原案は、集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種や生態系、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た計画としております。</p> <p>また、事業実施段階においても、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めることとしております。</p>

<p>⑧</p>	<p>普門寺は1300年という長い歴史があり、市内最多の文化財が所蔵されているほか、境内には樹齢450年のスギの木を始め、市の巨木・名木100選のうち4つがある。</p> <p>普門寺はかつて、源頼朝、今川義元、徳川家康から庇護を受け、農地も寺領として守られ続けてきたという歴史がある。</p> <p>地域では今でもその農地を継いで守っている人が多いが、それらの幾つかが道路予定地に入っている。</p>	<p>お示した都市計画原案は、集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種や生態系、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た計画としており、普門寺からは1km以上離れております。</p> <p>また、事業実施段階においても、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めることとしております。</p>
<p>⑨</p>	<p>私の祖父は役員に任命され、普門寺や農地、地域を守り続けてきた。山に囲まれた地域では、農地は貴重な収入源でもある。農地を道路にするのではなく、トンネルを延長し、農地も道路も確保するようにしてほしい。</p>	<p>お示した都市計画原案は、集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種や生態系、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た計画としております。</p> <p>具体的なルートや道路構造は、コントロールポイントとなる生活・自然環境に配慮しつつ、設計基準、経済性など、様々な要因を踏まえ決定しております。</p> <p>また、トンネルの構造や延長につきましては、周辺の地形のほか、事故や火災等の発生時において消防活動や避難等への影響も考慮し計画しております。</p>
<p>⑩</p>	<p>雲谷町は、地形的に霧がたまりやすく、特に霧が濃いときは時速40キロほどで走っても全然見えないぐらいなので、時速80キロで走るのは本当に危険だと思われる。</p> <p>また、強風になることも多く、道路を利用する上で安全面で懸念があるほか、工事中の危険にも繋がるのではないかとと思われる。</p>	<p>霧や強風など天候の変化に対する工事施工時や道路利用時の安全確保については、注意喚起や視線誘導の強化など事業実施段階で適切な対策に取り組むよう、事業者となる者に申し伝えてまいります。</p>

番号	公述意見の要旨	現段階における都市計画決定権者の見解
<b>(2) 環境について</b>		<b>8件</b>
①	<p>大崎で生まれ育ち、これからも、ここで農業をやって暮らしていきたいと思っている。</p> <p>大崎町の計画道路は、盛土により壁を作り、東西の行き来が不便になるばかりか、騒音、煤煙、風も変わり、今後の農業に影響が出る。</p>	<p>大崎町では、経済性、浸水想定区域から外れていることなどを踏まえ、盛土構造を計画しており、今後、事業実施段階で、測量・調査を経て詳細な検討を行うこととなります。</p> <p>地域分断を避け、生活環境への影響を低減するため、対象道路と交差する地域の生活道路については基本的に橋梁や函渠（ボックス）などで機能復旧を行うこととしております。</p>
②	<p>大地震、大津波、大洪水に対して、この盛土構造では逃げることも大変困難となり、かつ、大崎校区は水に沈んでしまうのではないか。</p>	<p>また、事業実施段階においても、騒音など環境への影響を可能な限り回避・低減に努めることとしております。</p>
③	<p>今のままでは雲谷町周辺の静かな自然環境と、景色は確実に損なわれてしまう。道路の位置を見ると、山の開けた場所がほとんど覆われてしまうような形になり、山の上から見える景色や、街から見える景色への影響は大きい。</p>	<p>お示した都市計画原案は、集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種や生態系、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た計画としております。</p> <p>また、事業実施段階においても、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めることとしております。</p>
④	<p>貴重な生き物も多く、特別天然記念物のニホンカモシカを始め、キジが餌を取りに田んぼを出入りしているほか、キツネやイノシシの子供も見ることが出来る。今の環境は、人間と野生動物がうまく距離をとれていると思っている。また、道路予定地の田んぼや用水路には、絶滅危惧種のタガメ、ゲンゴロウ、メダカが生息するほか、ホタルの生息場所も付近にあり、生態系への影響は大きい。</p>	<p>お示した都市計画原案は、集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種や生態系、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た計画としております。</p> <p>また、環境影響評価では、本道路の事業地周辺において動物、植物、生態系について調査しており、道路工事や道路の存在による重要な動植物の生息・生育環境や生態系への影響は極めて小さいと予測しております。このように事前の予測では、周辺の動植物などに深刻な影響を及ぼすような環境変化は生じないものと考えております。</p> <p>加えて、事業実施段階においても、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めることとしております。</p>

⑤	<p>農地に囲まれた見晴らしの良さは、地域の安全にも役立っている。人口が少ない地域では助け合いが必要で、見晴らしがよいことで、周囲の人たちが異常を発見しやすくなるという利点がある。</p> <p>盛土構造を計画している位置は、山側の農地が住宅地から分断され、異常を発見しにくくなり、そこで作業される人々の安全面にも心配があるほか、農地の鳥獣被害の深刻化も懸念される。</p>	<p>お示した都市計画原案は、集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種や生態系、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た計画としております。</p> <p>地域分断を避け、生活環境への影響を低減するため、対象道路と交差する地域の生活道路については基本的に橋梁や函渠（ボックス）などで機能復旧を行うこととしております。</p>
⑥	<p>雲谷町の谷川小学校では、蛍を育成し、県境に流れる半尻川で放流が行われているが、ここも道路予定地付近となり、人工の光に弱いホタルは、生息することが難しくなってしまう。</p>	<p>お示した都市計画原案は、集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種や生態系、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た計画としております。</p> <p>また、ホタルについては、環境影響評価において調査予測を行っており、準備書 P. 11-11-212 では、本種や生息環境は保存されると予測しているほか、P. 3-36 では、光環境が繁殖に影響を及ぼす重要な種などへの影響の低減に努めることとしております。</p>
⑦	<p>谷川小学校の通学路やマラソンコースも道路予定地となっている。また、谷川保育園では普門寺に行く行事もあり、この道路ができることで子供たちへの影響も懸念される。</p>	<p>地域分断を避け、生活環境への影響を低減するため、対象道路と交差する地域の生活道路については基本的に橋梁や函渠（ボックス）などで機能復旧を行うこととしております。</p> <p>例えば、普門寺などを巡る二川のんびり歴探コースでは、一部が対象道路と交差しますが、影響を最小限に抑えるため、横断函渠（ボックス）を設置することとしております。</p> <p>また、事業実施段階においても、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めることとしております。</p>

<p>⑧</p>	<p>道路予定地の付近の私の農地では、昔ながらの天日干しであるはずかけ米を作り続けている。今のままでは、道路のすぐ横で稲を干すことになり、食べる方の健康面への懸念があるほか、観光客が昔ながらの米づくりの風景を見る機会も失われてしまう。</p>	<p>環境影響評価では、本道路の事業に係る浮遊粒子状物質など大気質の影響について調査予測しており、準備書 P. 11-1-32 に示すとおり、浮遊粒子状物質の現況の平均濃度に比べ、本道路により新たに増加する濃度は、1/100 程度以下となる予測結果となっております。</p> <p>このように事前の予測では、農作物等の生育や周辺環境に深刻な影響を及ぼすような大気汚染は生じないものと考えております。</p> <p>また、事業実施段階においても、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めることとしております。</p>
----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

番号	公述意見の要旨	現段階における都市計画決定権者の見解
<b>2 その他</b>		<b>18件</b>
①	<p>浜松湖西豊橋道路の計画段階評価では、複数ルート帯案比較表の高速道路へのアクセス性向上という項目における交通容量設定について、現在整備中の国道23号名豊道路は4車線で6.5万台を計画しているが、案3の国道23号拡幅案に1.9万台が加わるだけで8車線が必要とした。交通容量が20万台規模となる8車線は過剰投資であり、接続先の東名高速は4車線で8万台という実績を鑑みても、案3は4車線化と必要に応じた付加車線等の工夫で十分対応可能と考える。</p> <p>案1の西側ルートを正当化するための数値操作の疑いがある。</p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数ルート帯案から西側ルートを選定しています。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施し、有識者委員会の審議も踏まえてルートを決めるなど、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。</p>
②	<p>ルート決定のもととなる、ほぼすべての比較項目において、数字の矛盾があり、不完全かつ不透明なデータに基づき、案1の西側ルートという結論が導かれたのではないかという指摘事項を反映した上で、専門家による再審議を行い、議事録に記録して残すことを強く要望する。</p>	
③	<p>特定地点を通過するだけの案1の西側ルートではなく、案3の国道23号拡幅案に計画を見直していただき、浮いた予算を、現在発生している深刻な通勤渋滞の早期解消など、地元の事業にまわしてほしい。</p>	
④	<p>国道23号バイパスを生かし、高速道路につなげることはできないか。</p>	
⑤	<p>計画段階評価による案1の西側ルートの評価結果では、生活環境、自然環境、景観を回避するため影響は小さいとされていたが、実際には回避できていないことが多いので、問題が多い現在の計画になってしまっている。</p> <p>複数ルート帯案の評価や、道路構造やルートの見直しが必要だと考えている。</p>	

<p>⑥</p>	<p>計画段階評価の複数ルート帯案比較において、案3の国道23号拡幅案を時速60キロで評価したのは、案1の西側ルートを有利に見せる不適切な費用便益分析(B/C)と言わざるをえない。</p> <p>案3を時速80キロで運用した場合の旅行時間及びB/Cの再試算を要望する。</p> <p>あわせて、4車線化までが別予算化されたことを踏まえ、4車線の時速60キロで運用する場合と、追加投資によって4車線の時速80キロで運用するそれぞれの場合についても、B/Cの再試算を求めた上で、アクセス性の向上項目の再審議を要望する。</p>	<p>費用便益比の算出、公表等については、現時点では実施しておらず、事業者の行う新規事業化手続として別途実施される予定です。</p> <p>計画段階評価時の所要時間算出について、案3の国道23号拡幅ルートは、現状の国道23号の規制速度が60km/hであることから60km/hで算出しております。なお、規制速度は公安委員会(警察)が決定するものであり、現状の規制速度の見直しについては、交通事故の抑止、交通の円滑化などの観点から必要に応じて判断されるものと認識しております。</p>
<p>⑦</p>	<p>湖西市が別途新アクセス道路を計画している事実は、現在の計画では、地域課題を解決できないことを示唆している。計画段階評価で案3の国道23号拡幅案を採択すれば、湖西市の新アクセス道路は不要なはずで、地域全体の予算の浪費にとどまらず、将来世代に二重維持管理負担を強いることになる。</p> <p>隣の湖西市が、このような不合理な二重投資を前提とした追加工事をしなければならぬ計画は、豊橋市民としても納得できない。</p>	<p>一般的に、高規格道路の整備にあたり、その効果を最大限に発現させるため、インターチェンジへアクセスする一般道路について、機能強化を図る新設・改良を行う場合があります。</p> <p>浜松湖西豊橋道路における湖西市の新アクセス道路も、そういった目的の道路と認識しており、ご指摘のような不合理な二重投資とは考えておりません。</p>
<p>⑧</p>	<p>当初の予定になかった浜松湖西豊橋道路の有料化を検討するのであれば、利用控えが予想されるため、利用交通量の減少を反映したB/Cの再計算と、市民への丁寧な説明が不可欠である。</p>	<p>本道路が有料となるか無料となるかは未定です。</p> <p>費用便益比の算出、公表等については、事業者の行う新規事業化手続として別途実施されます。</p>
<p>⑨</p>	<p>計画段階評価での案1の西側ルートの採択により、連鎖的に発生する後付の周辺整備費を含めた真の総事業費の公表を要望する。</p>	<p>全体事業費については国土交通省が実施した計画段階評価において示されておりますが、そこには浜松湖西豊橋道路の建設に必要な金額が計上されているものと認識しています。</p>

<p>⑩</p>	<p>計画段階評価による案1の西側ルートは、梅田川沿いは地震発生時に周囲の液状化により、冗長性としての代替機能を果たせない恐れがある。軟弱地盤に高規格道路を建設すべきではなく、地盤の安定した既存の国道23号を活用すべきである。また、案3の国道23号拡幅案は、新設区間を抑制するルートと肯定的に説明されていた。</p> <p>災害時の支援物資輸送に役立つという評価項目について、地盤リスクを考慮した上での再審議を要望する。</p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において、複数ルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施し、有識者委員会の審議も踏まえてルートを決めるなど、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しております。</p> <p>こうして選定したルートにおいて、事業実施段階で地質調査などを実施した結果、道路構造に対し軟弱地盤と考えられる地質においては、必要に応じて、地盤改良等、液状化対策を始めとした地震対策や地盤沈下の影響を最小化する対策を講じて工事を実施することとなります。</p>
<p>⑪</p>	<p>計画段階評価において、広域ネットワーク形成と三遠南信地域の観光振興をうたいながら、評価指標が三ヶ日ジャンクションから三河港を経由した田原中心部までの時間という特定の地点間に限定されているのは不適切である。すでに多くのインターチェンジが配置された名豊道路を早期に4車線化して、案3の国道23号拡幅案の枝道全体の機能を底上げすれば、物流観光の両面で便益が限定的な案1の西側ルートをはるかに凌ぐはずである。案3の時速を改良した数字を用いて、地域実態を反映した観光地間の移動性の再審議を要望する。</p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数ルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施し、有識者委員会の審議も踏まえてルートを決めるなど、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しております。</p> <p>また、浜松湖西豊橋道路は、三河港と東名高速道路や三遠南信自動車道等の高速道路ネットワークを結ぶ道路であることから、三ヶ日ジャンクションを起点とする評価指標は妥当であると認識しております。</p> <p>計画段階評価時の所要時間算出について、案3の国道23号拡幅ルートは、現状の国道23号の規制速度が60km/hであることから60km/hで算出しております。なお、規制速度は公安委員会（警察）が決定するものであり、現状の規制速度の見直しについては、交通事故の抑止、交通の円滑化などの観点から必要に応じて判断されるものと認識しております。</p>

⑫	<p>交通安全面の評価方法として、数千人規模の大きな会社も数人規模の小さな会社も、一律1社と計上する算出方法は、地域物流の実態をゆがめており、不適切である。また、湖西の産業集積地へ向かう二川地区周辺道路に大型車の混入が少ないことや、案1の西側ルートでは、湖西の国道301号の大型車削減に寄与しないことを鑑み、地域実態を反映した市街地を走る大型車両を減らせるという項目の再審議を要望する。</p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数ルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施し、有識者委員会の審議も踏まえてルートを決定するなど、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しております。</p> <p>ルート帯周辺に数多く立地する製造業の事業所からの大型車交通が、浜松湖西豊橋道路へ転換することにより、現道の幹線道路や市街地から大型車交通が削減するものと認識しております。この効果は特定の道路のみを対象としたものではないと考えております。</p>
⑬	<p>工事中の現道交通への影響という項目について、別予算で現在進行中の国道23号4車線化事業において、すでに織り込み済みの事象を本計画の比較項目に重ねて計上することは、案3の国道23号拡幅案の評価を意図的に下げるための二重カウントである。一時的な工事の影響は評価に加え、永続的に発生する案1の西側ルート採択時の膨大な維持管理費は、なぜ評価から除外したのか。評価項目の選定そのものが極めて恣意的と言える。</p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数ルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施し、有識者委員会の審議も踏まえてルートを決定するなど、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しております。</p> <p>国道23号名豊道路は全線4車線で計画された道路です。案3の国道23号拡幅案は、4車線からさらに拡幅することを想定しているため、ご指摘のような工事の影響の二重カウントとはなりません。</p> <p>また、維持管理費の大小は一般に道路延長や車線数などによるものであり、案1だけが膨大に維持管理費がかかるということはないと認識しております</p>
⑭	<p>本事業は、国の予算で進められると言われているが、インターチェンジ接続道路の整備費用は市税から出され、事業負担金が市に割り当てられたり、完成後の維持管理費として、多額の市税が投入される場合があり、すべて国の負担ではない。</p> <p>市の実質的負担額と将来の財政負担リスクの公表を要望する。</p>	<p>事業者は未定であり、そのため財源についても未定です。</p>

<p>⑮</p>	<p>計画段階評価においては、複数ルート帯案から選定の根拠となる審議会の議事録がわずか3行と極めて簡略化されており、どのような議論を経て、比較検討が行われたのか、第三者が検証不可能な状態にあり、実質的な検証を回避している。</p> <p>また、複数ルート帯案の発表後、4年もの空白期間を経て、初めて行われた住民説明会は、決定事項の伝達と形式的な質疑応答に終始し、住民との合意形成が民主的になされた対話の場とは言えないものだった。</p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数ルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施し、有識者委員会の審議も踏まえてルートを決定しております。有識者委員会の議事概要は、審議された内容を簡潔にまとめたものであり、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しております。</p> <p>都市計画の原案の作成にあたっては、2024年7月から8月に都市計画の案を作成するための基本方針を縦覧し、住民説明会を実施しました。また、2025年11月に豊橋市が都市計画素案の住民説明会を計4回実施しました。都市計画素案の住民説明会后、ルート沿線の地域住民の方を対象に、豊橋市が2026年1月に沿線6か所で臨時相談窓口を開設するなど、地域住民の方に対して、丁寧な説明や対応を行ってまいりました。</p>
<p>⑯</p>	<p>大崎町数名の方に意見を聞いたところ、浜松湖西豊橋道路について知らない人がほとんどだった。現実的な問題として、住民への周知が足りない。</p>	<p>概略計画段階では、国土交通省の実施した計画段階評価において、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施しております。</p> <p>都市計画の原案の作成にあたり、2024年7月から8月に都市計画の案を作成するための基本方針を縦覧し、住民説明会を実施しました。また、2025年11月に豊橋市が都市計画素案の住民説明会を計4回実施しました。都市計画素案の住民説明会后、ルート沿線の地域住民の方を対象に、豊橋市が2026年1月に沿線6か所で臨時相談窓口を開設するなど、地域住民の方に対して、丁寧な説明や対応を行ってまいりました。</p>
<p>⑰</p>	<p>地元で道路ができることを知らない人が多い。豊橋市は、説明していますとか、ホームページで紹介していますって言うているが、地元の人たちが知らないところで道路計画が進んでしまっているの、今後もっと地元の意見も聞いていただきたい。</p>	<p>説明会実施にあたっては、広報誌やホームページ、回覧等で、事前案内をすることで適切な周知を行っております。</p> <p>引き続き、都市計画と環境影響評価の手続きにおいて、地元説明会等で住民の方からご意見を伺う場を設けるなど丁寧に対応してまいりたいと考えております。</p>

⑱	ホームページやパンフレットにおける雲谷町の写真のイメージ図が、図面と違った位置になっており、疑問に思っている。	パンフレットのイメージ図等は、現況の地形に対して航空写真と道路計画を立体的に重ね合わせたフォトモンタージュ加工したものとなるため、実際の位置とは誤差が生じて見える場合があります。
---	---------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------