

**都市計画の案を作成するための基本方針(案)についての  
意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解(案)並びに  
都市計画基本方針の決定について**

- 基本方針（案）に対して、住民の方々から119通の意見書を受理しました。
- 意見書の要旨をとりまとめ、下表の分類にて整理しました。意見書の要旨の数は150件となっています。

分 類	件数
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
（2） 整備効果について	4
（3） 都市計画の概略の案について	32
（4） 留意事項・配慮事項について	7
2 その他	
（1） 手続について	15
（2） 事業等について	8
（3） 計画段階評価について	34
合 計	150件（意見書119通）

## 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

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-1-1	目的	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。	浜松湖西豊橋道路は、令和元年3月に定めた東三河都市計画区域マスタープランにおいて、都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現のため、「概ね2030年までに整備を予定する主要な施設」として、その必要性を位置づけています。
1-1-2	目的	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。	また、浜松湖西豊橋道路の整備により、三遠地域の速達性、定時性の向上による物流支援、災害時における円滑な救援等活動及び支援物資輸送、広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進、市街地部における安全な走行環境の確保に寄与するものと考えています。
1-1-3	目的	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。	引き続き、関係機関等と調整を十分に行い、都市計画及び環境影響評価手続を実施していきます。
1-1-4	目的	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。	
1-1-5	目的	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、引佐連絡路を經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。	

## 1 (1) 都市計画の目的について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-1-6	目的	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。	(「1-1-1」と同様)
1-1-7	目的	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。	
1-1-8	目的	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 (1) 都市計画の目的について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-1-9	目的	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。	(「1-1-1」と同様)
1-1-10	目的	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。	
1-1-11	目的	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ので、早期実現を図ってほしい。	

## 1 (1) 都市計画の目的について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-1-12	目的	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。	(「1-1-1」と同様)
1-1-13	目的	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・環境影響評価の手続きを進め、早期実現を図ってほしい。	
1-1-14	目的	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きを進め、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。	
1-1-15	目的	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。	
1-1-16	目的	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 (1) 都市計画の目的について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-1-17	目的	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。	(「1-1-1」と同様)
1-1-18	目的	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。	
1-1-19	目的	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。	

## 1 (1) 都市計画の目的について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-1-20	目的	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。	(「1-1-1」と同様)
1-1-21	目的	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。	
1-1-22	目的	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。	
1-1-23	目的	市街地部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。	
1-1-24	目的	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 (1) 都市計画の目的について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-1-25	目的	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。現在工事を行っ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。	(「1-1-1」と同様)
1-1-26	目的	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内容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。	
1-1-27	目的	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。	
1-1-28	目的	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を選択肢が増える。	

## 1 (1) 都市計画の目的について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-1-29	目的	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ところであり、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。	(「1-1-1」と同様)
1-1-30	目的	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ことと思う。	

## 1 (1) 都市計画の目的について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-1-31	目的	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。	浜松湖西豊橋道路は、令和元年3月に定めた東三河都市計画区域マスタープランにおいて、都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現のため、「概ね2030年までに整備を予定する主要な施設」として、その必要性を位置づけています。
1-1-32	目的	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。	また、浜松湖西豊橋道路の整備により、三遠地域の速達性、定時性の向上による物流支援、災害時における円滑な救援等活動及び支援物資輸送、広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進、市街地部における安全な走行環境の確保に寄与するものと考えています。
1-1-33	目的	浜松湖西豊橋道路都市計画に反対。	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、概略ルートを基に、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するよう検討します。特に、弓張山地は、トンネル構造で通過するなどして自然環境への影響について極力回避を図る方針です。
1-1-34	目的	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。	※概略ルートとは、国土交通省があらかじめ実施した計画段階評価手続きにおいて、複数ルート帯案から選定したものと同一。
1-1-35	目的	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。	※受付けた意見において「二川ルート」、「二川を通るルート」、「西側ルート」などの表現が存在しており、これは基本方針(案)における概略ルートと同じと判断できるため、本見解においては、「概略ルート」と表現を統一し記載する。
1-1-36	目的	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。	
1-1-37	目的	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 (1) 都市計画の目的について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-1-38	目的	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。	(「1-1-31」と同様)
1-1-39	目的	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。	
1-1-40	目的	今の世の中はただでさえ農薬や除草剤だら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。	
1-1-41	目的	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。	
1-1-42	目的	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。	
1-1-43	目的	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 (1) 都市計画の目的について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-1-44	目的	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。	(「1-1-31」と同様)
1-1-45	目的	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。	
1-1-46	目的	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。	
1-1-47	目的	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。	
1-1-48	目的	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。	
1-1-49	目的	私達の心境を無視した考えで押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も問題はないため、道路建設を中止すべきである。	
1-1-50	目的	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 (2) 整備効果について・・・ 4件

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-2-1	整備効果	<p>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。</p>	<p>浜松湖西豊橋道路の整備により、三遠地域の速達性、定時性の向上による物流支援、災害時における円滑な救援等活動及び支援物資輸送、広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進、市街地における安全な走行環境の確保に寄与するものと考えています。</p> <p>なお、具体的なルートやインターチェンジの位置等については、今後の都市計画手続において、「都市計画の案」としてお示しします。</p>
1-2-2	整備効果	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(続く)</p>	<p>浜松湖西豊橋道路の整備により、三遠地域の速達性、定時性の向上による物流支援、災害時における円滑な救援等活動及び支援物資輸送、広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進、市街地における安全な走行環境の確保に寄与するものと考えています。</p>

## 1 (2) 整備効果について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-2-2	整備効果	(続き) 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。	
1-2-3	整備効果	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。 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。	三遠地域は、多様な観光資源を有しており、特に西北遠地域、新城・設楽地域では新東名高速道路の開通後に観光入込客数が大きく増加傾向にあります。一方、豊橋・三河湾地域は依然高速道路とのアクセスが脆弱であるとともに、観光入込客数の伸びが小さい状況です。浜松湖西豊橋道路の整備により、観光施設からの60分圏内が広がり、観光周遊に寄与すると考えています。
1-2-4	整備効果	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いと、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。	浜松湖西豊橋道路の整備により、国道259号や主要地方道東三河環状線をはじめとした幹線道路や市街地における大型車交通の削減が期待でき、交通安全の向上に寄与すると考えています。 また、インターチェンジ周辺の道路については、安全かつ円滑な交通処理が図られるよう計画してまいります。

## 1 (3) 都市計画の概略の案について … 32件

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-3-1	概略の案	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。	<p>浜松湖西豊橋道路の整備により、三遠地域の速達性、定時性の向上による物流支援、災害時における円滑な救援等活動及び支援物資輸送、広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進、市街地部における安全な走行環境の確保に寄与するものと考えています。</p> <p>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、概略ルートを基に、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するよう検討します。特に、弓張山地は、トンネル構造で通過するなどして自然環境への影響について極力回避を図ります。また、二川地区をはじめとする地域への意見に配意し、都市計画の案の作成並びに環境影響評価を実施する方針です。</p>
1-3-2	概略の案	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。	
1-3-3	概略の案	西側ルート、二川を通るルートには反対。	
1-3-4	概略の案	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。	
1-3-5	概略の案	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。	
1-3-6	概略の案	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。	
1-3-7	概略の案	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。	
1-3-8	概略の案	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。	
1-3-9	概略の案	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。	
1-3-10	概略の案	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。	

## 1 (3) 都市計画の概略の案について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-3-11	概略の案	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。	<p>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、概略ルートを基に、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するよう検討します。特に、弓張山地は、トンネル構造で通過するなどして自然環境への影響について極力回避を図ります。また、二川地区をはじめとする地域への意見に配意し、都市計画の案の作成並びに環境影響評価を実施する方針です。</p> <p>なお、各検討対象への影響について、回避が困難または、必ずしも十分に影響が低減されないおそれのある場合には、今後の環境影響評価の中で調査・予測・評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討する方針です。</p>
1-3-12	概略の案	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。	
1-3-13	概略の案	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は反対である。	
1-3-14	概略の案	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。	
1-3-15	概略の案	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。	
1-3-16	概略の案	<p>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。</p> <p>影響が大きくなる可能性の二川ルートは不適切。</p>	

## 1 (3) 都市計画の概略の案について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-3-17	概略の案	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。	(「1-3-11」と同様)
1-3-18	概略の案	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。	
1-3-19	概略の案	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。	
1-3-20	概略の案	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。	
1-3-21	概略の案	液状化が考えられるため、西側ルートに反対である。	
1-3-22	概略の案	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。	
1-3-23	概略の案	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 (3) 都市計画の概略の案について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-3-24	概略の案	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。	<p>浜松湖西豊橋道路及び交差する都市計画道路の具体的な区域や道路構造、接続方法などについては、意見に配慮し、今後の都市計画手続において、「都市計画の案」としてお示します。</p>
1-3-25	概略の案	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。	
1-3-26	概略の案	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。	
1-3-27	概略の案	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。	
1-3-28	概略の案	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。	
1-3-29	概略の案	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。	
1-3-30	概略の案	「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 (続く)	

## 1 (3) 都市計画の概略の案について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-3-30	概略の案	<p>(続き)</p> <p>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。</p>	
1-3-31	概略の案	<p>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。</p>	<p>浜松湖西豊橋道路及び交差する都市計画道路の具体的な区域や道路構造、接続方法などについては、意見に配慮し、今後の都市計画手続において、「都市計画の案」としてお示しします。</p> <p>なお、次世代技術等については、事業実施段階の検討の際に参考とさせていただきます。</p>
1-3-32	概略の案	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>住人に関しても立ち退きが必要になる。そうすると、二川本陣、旧道は維持できなくなるのではないかと。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。</p> <p>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と。</p>	<p>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、概略ルートを基に、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するよう検討します。特に、弓張山地は、トンネル構造で通過するなどして自然環境への影響について極力回避を図る方針です。</p>

## 1 (4) 留意事項・配慮事項について …… 7件

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-4-1	留意 ・ 配慮 事項	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。	今後の具体的なルートや道路構造の検討に当たっては、概略ルートを基に、沿道の <b>大気質や騒音等の生活環境への影響</b> などにできる限り <b>配慮</b> する方針です。 なお、具体的な構造については、今後の都市計画手続において、「都市計画の案」としてお示します。
1-4-2	留意 ・ 配慮 事項	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。	<b>工事の実施及び道路の存在に係る地下水の水位、地盤沈下</b> については、 <b>環境影響評価の項目に選定</b> しており、今後の手続において、調査地域を適切に設定し、調査、予測及び評価を行い、必要に応じて適切な回避・低減策を検討する方針です。
1-4-3	留意 ・ 配慮 事項	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。	<b>工事の実施及び道路の存在に係る動物への影響</b> については、 <b>環境影響評価の項目に選定</b> しており、今後の手続において、調査、予測及び評価を実施する方針です。
1-4-4	留意 ・ 配慮 事項	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。	今後の具体的なルートや道路構造を決定する段階において、概略ルートを基に、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 <b>影響をできる限り回避</b> するよう <b>検討</b> する方針です。 なお、各検討対象への影響について、回避が困難または、必ずしも十分に影響が低減されないおそれのある場合には、今後の環境影響評価の中で調査・予測・評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討する方針です。

## 1 (4) 留意事項・配慮事項について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
1-4-5	留意 ・ 配慮 事項	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。	今後の具体的なルートや道路構造を決定する段階において、概略ルートを基に、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するよう検討します。特に、弓張山地は、トンネル構造で通過するなどして自然環境への影響について極力回避を図る方針です。
1-4-6	留意 ・ 配慮 事項	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。	
1-4-7	留意 ・ 配慮 事項	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。	

## 2 その他

### (1) 手続について … 15件

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-1-1	手続	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。	<p>今後、都市計画手続において、都市計画法に基づき、都市計画の案の作成段階で住民の意見を都市計画に反映させるための説明会や公聴会を実施していくこととしており、地域住民等に対して丁寧な説明を行う方針です。</p> <p>環境影響評価手続においても、環境影響評価法に基づき準備書段階で縦覧及び説明会を実施することとしており、本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対して丁寧な説明を行った上で環境の保全の見地からの意見を求める方針です。</p>
2-1-2	手続	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。	
2-1-3	手続	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。	
2-1-4	手続	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。	
2-1-5	手続	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。	
2-1-6	手続	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。	
2-1-7	手続	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 (1) 手続について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-1-8	手続	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。	<p>これまで、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するとともに、都市計画決定権者の愛知県においても、都市計画の基本方針(案)及び環境影響評価方法書の説明会を実施しています。</p> <p>今後についても、都市計画手続において、都市計画法に基づき、都市計画の案の作成段階で住民の意見を都市計画に反映させるための説明会や公聴会を実施していくこととしており、地域住民等に対して丁寧な説明を行う方針です。</p> <p>環境影響評価手続においても、環境影響評価法に基づき準備書段階で縦覧及び説明会を実施することとしており、本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対して丁寧な説明を行った上で、環境の保全の見地からの意見を求める方針です。</p>
2-1-9	手続	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、進展がなかった。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。	<p>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。</p> <p>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。</p>
2-1-10	手続	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。	<p>浜松湖西豊橋道路(愛知県区間)の都市計画及び環境影響評価手続については、都市計画決定権者である愛知県が事業予定者である国土交通省と、地元自治体である豊橋市と連携しながら進めています。</p> <p>また、今後についても、都市計画手続において、都市計画法に基づき、都市計画の案の作成段階で住民の意見を都市計画に反映させるための説明会や公聴会を実施していくこととしており、地域住民等に対して丁寧な説明を行う方針です。</p> <p>(続く)</p>

## 2 (1) 手続について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-1-10	手続		(続き) 環境影響評価手続においても、環境影響評価法に基づき準備書段階で縦覧及び説明会を実施することとしており、本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対して丁寧な説明を行った上で、環境の保全の見地からの意見を求める方針です。
2-1-11	手続	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。	環境影響評価において、今後、調査、予測及び評価を行い、必要に応じて環境保全措置を検討することとしており、本事業に係る環境の保全について適正な措置を講じます。なお、環境影響評価の結果については、準備書において記載する方針です。
2-1-12	手続	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。	配慮書の段階において、国土交通大臣が環境大臣に意見照会をしており、その意見を踏まえ国土交通大臣意見及び都市計画決定権者の見解を方法書第6章に記載しています。
2-1-13	手続	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。	浜松湖西豊橋道路(愛知県区間)の都市計画及び環境影響評価手続については、都市計画決定権者である愛知県が事業予定者である国土交通省と、地元自治体である豊橋市と連携しながら進めています。
2-1-14	手続	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。	事業者等については、現時点では決定しておりません。

## 2 (1) 手続について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-1-15	手続	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た問題ないと判断したのか。	概略ルートの位置については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において、豊橋市との調整が図られています。その後、浜松湖西豊橋道路(愛知県区間)の都市計画及び環境影響評価手続については、都市計画決定権者である愛知県が事業予定者である国土交通省と、地元自治体である豊橋市と連携しながら進めています。 引き続き、国や市等の関係機関と調整を十分に行い、今後の都市計画及び環境影響評価手続を実施する方針です。

## 2 (2) 事業等について … 8件

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-2-1	事業	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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、概略ルートを基に、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するよう検討する方針です。</p> <p>また、事業実施段階における詳細な道路構造の計画の際には、最新の技術基準に基づき、適切な機能が確保されるよう設計する方針です。</p>
2-2-2	事業	<p>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えば全く意味がない。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か。</p>	
2-2-3	事業	<p>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。</p>	<p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定に当たっては、概略ルートを基に、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とするとともに、事業実施段階における詳細な道路構造の計画の際には、最新の道路橋示方書等の技術基準に基づき、適切な機能が確保されるよう設計する方針です。</p>
2-2-4	事業	<p>計画されている西側ルートの、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。</p>	<p>工事中の交通対策等、具体的な工事計画については、事業実施段階において、本事業と類似する先行事例等を参考に検討し、現道交通に与える影響をできる限り小さくする方針です。</p>
2-2-5	事業	<p>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。</p>	

## 2 (2) 事業等について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-2-6	事業	<p>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。</p>	<p>浜松湖西豊橋道路の具体的な区域や道路構造などについては、今後の都市計画手続において、「都市計画の案」としてお示します。</p> <p>なお、工事中の借地等、具体的な工事計画については、事業実施段階において、検討する方針です。</p>
2-2-7	事業	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>今回の都市計画では、浜松湖西豊橋道路及び関連して変更を要する都市計画道路について、都市計画手続を行うこととしています。対象となる都市計画道路の変更内容については、今後の都市計画手続において、「都市計画の案」としてお示します。</p>
2-2-8	事業	<p>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。</p>	<p>二川地域の開発計画に関することですので、豊橋市に伝えてまいります。</p>

## 2(3) 計画段階評価について … 34件

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-3-1	計画段階評価	配慮書に記載すべきだった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。	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、その結果を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。なお、決定したルートについては令和4年3月に対応方針として国土交通省により公表されています。 また、計画段階環境配慮書手続については、国において、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。 上記の計画段階評価手続の完了を受け、都市計画決定権者である愛知県が都市計画及び環境影響評価手続を開始しました。
2-3-2	計画段階評価	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。	
2-3-3	計画段階評価	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。	
2-3-4	計画段階評価	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。	
2-3-5	計画段階評価	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。	
2-3-6	計画段階評価	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。	

## 2 (3) 計画段階評価について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-3-7	計画段階評価	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。	(「2-3-1」と同様)
2-3-8	計画段階評価	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。	
2-3-9	計画段階評価	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。	
2-3-10	計画段階評価	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ら見直すべきである。	
2-3-11	計画段階評価	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。	

## 2(3) 計画段階評価について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-3-12	計画段階評価	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。	(「2-3-1」と同様)
2-3-13	計画段階評価	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。	
2-3-14	計画段階評価	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。	
2-3-15	計画段階評価	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がされたことに大変憤りを感じる。	
2-3-16	計画段階評価	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。	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、その結果を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。なお、決定したルートについては令和4年3月に対応方針として国土交通省により公表されています。 また、計画段階環境配慮書手続については、国において、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。
2-3-17	計画段階評価	地域住人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。	
2-3-18	計画段階評価	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 (続く)	

## 2(3) 計画段階評価について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-3-18	計画段階評価	<p>(続き)</p> <p>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。</p>	(「2-3-15」と同様)
2-3-19	計画段階評価	<p>なぜ二川ルートになったのか、納得がいけない。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。</p>	
2-3-20	計画段階評価	<p>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。</p>	

## 2(3) 計画段階評価について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-3-21	計画段階評価	<p>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で計算することは実際的ではなく、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。</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、その結果を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> <p>なお、現在、国道23号の規制速度は60km/hであり、拡幅しても道路の規格は変わらないことから、60km/hで計算しています。</p>
2-3-22	計画段階評価	<p>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。</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、その結果を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> <p>今後の具体的なルートの位置や道路構造の決定にあたっては、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とするとともに、事業実施段階における詳細な道路構造の設計の際には、最新の道路橋示方書等の技術基準に基づき、適切な機能が確保されるよう設計する方針です。</p>

## 2(3) 計画段階評価について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-3-23	計画段階評価	<p>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ン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。</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、その結果を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> <p>計画段階評価における観光の項目については、豊橋・三河湾地域、新城・設楽地域、西北遠地域の3つの観光圏域間それぞれの相互アクセスの移動時間を確認した上で、資料には代表として豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間を記載しています。</p> <p>なお、現在、国道23号の規制速度は60km/hであり、拡幅しても道路の規格は変わらないことから、60km/hで計算しています。</p>
2-3-24	計画段階評価	<p>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（続く）</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、その結果を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> <p>浜松湖西豊橋道路の整備により、国道259号や主要地方道東三河環状線をはじめとした幹線道路や市街地における大型車交通の削減が期待でき、交通安全の向上に寄与（続く）</p>

2 (3) 計画段階評価について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-3-24	計画段階評価	<p>(続き)                      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。</p>	<p>(続き)                      すると考えています。</p>
2-3-25	計画段階評価	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>(続く)</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、その結果を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> <p>浜松湖西豊橋道路の整備により、内陸にある災害拠点病院や防災拠点から被害が想定される地域へのアクセスが強靱となること、観光施設からの60分圏内が広がり、観光周遊に寄与すること、市街地からの大型車交通の削減が期待でき、交通安全の向上に寄与することと考えています。</p>

## 2(3) 計画段階評価について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-3-25	計画段階評価	<p>(続き)</p> <p>号拡幅ルートであれ交通安全の寄与度に変わりはない。</p> <p>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。</p>	
2-3-26	計画段階評価	<p>「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。</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、その結果を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> <p>工事中の現道への影響については、新設整備であるため、国道23号拡幅よりも現道の交通規制を抑えながら工事することが可能と考えます。なお、工事中における工事用車両は、事業実施段階にて、適切な通行経路や通行時間帯を検討し、現道交通に与える影響をできる限り小さくする方針です。</p>

## 2(3) 計画段階評価について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-3-27	計画段階評価	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。	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、その結果を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。
2-3-28	計画段階評価	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。	

## 2(3) 計画段階評価について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-3-29	計画段階評価	<p>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。</p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価及び計画段階配慮書手続については、法令等に基づき適切に実施されていると考えています。</p> <p>西側ルートの選定については、環境面だけでなく、物流の支援・災害時における円滑な救援や支援・地域間交流の促進・市街地部における安全な走行環境の確保といった面を含め、総合的に判断されています。</p> <p>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、概略ルートを基に、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するよう検討します。特に、弓張山地は、トンネル構造で通過するなどして自然環境への影響について極力回避を図る方針です。</p>
2-3-30	計画段階評価	<p>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)</p>	<p>また、各検討対象への影響について、回避が困難または、必ずしも十分に影響が低減されないおそれのある場合には、今後の環境影響評価の中で調査・予測・評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討する方針です。</p>

## 2 (3) 計画段階評価について

番号	項目	意見書の要旨	都市計画決定権者の見解(案)
2-3-31	計画段階評価	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。	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、その結果を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。
2-3-32	計画段階評価	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。	費用便益比の算出、公表等については、事業者の行う事業化手続として別途実施される方針です。
2-3-33	計画段階評価	<p>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、ということはわかるが、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ます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。</p> <p>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。</p>	三ヶ日ジャンクションは、東名高速道路だけでなく、引佐連絡路を介して新東名高速道路、三遠南信自動車道へも接続していることから、 <b>浜松湖西豊橋道路の起点を三ヶ日ジャンクションとすることにより、広域交通の効率的な連絡が可能</b> となると考えています。
2-3-34	計画段階評価	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。	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。

- 説明会及び縦覧を実施し、大勢の方々に基本方針（案）を見ていただき、多くの御意見をいただきました。引き続き、これらの御意見に配慮しながら都市計画の進捗を進めてまいります。
- 今後、基本方針及び見解を基に、国の協力を得ながら、豊橋市とともに都市計画の案づくりに着手してまいります。
- 都市計画の案の作成に当たっては、環境への影響に配慮するとともに、いただいた御意見に配慮し、より良い計画になるよう努めてまいります。

