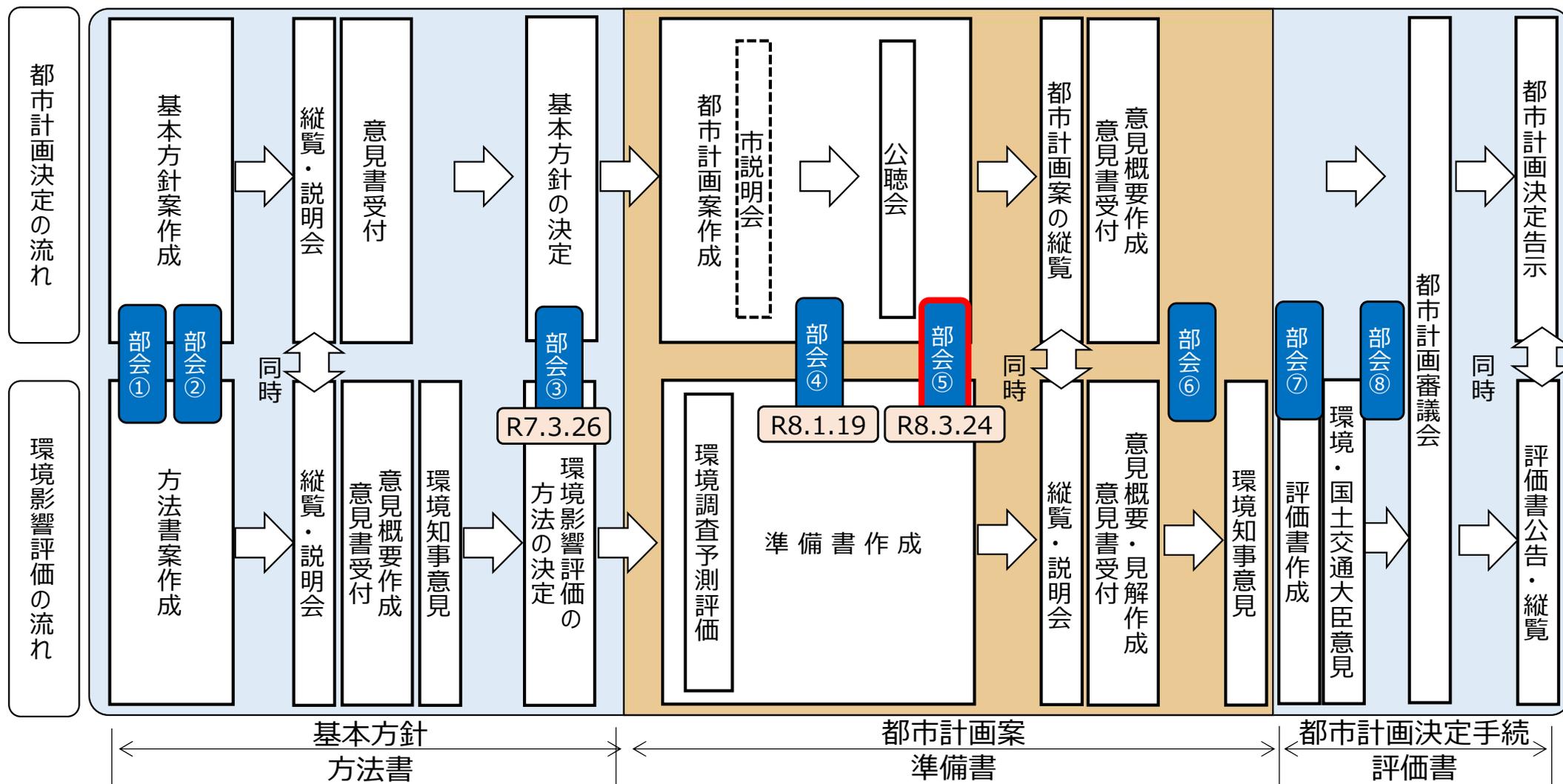


都市計画原案に関する公聴会の結果について

1. 専門部会(第4回)以降の状況について

- 令和8年1月19日の専門部会（第4回）開催以降、都市計画及び環境影響評価について、以下の手続を進めています。
 - 都市計画決定手続において、公聴会を開催しました。（令和8年3年1日）



■ 都市計画原案の閲覧及び公述申立て

閲覧期間 : 2026(令和8)年2月3日(火) ~ 2月17日(火)

※公述申立て期間も同じ

閲覧場所 : 愛知県都市計画課、豊橋市都市計画課、各窓口センター始め35か所

周知方法 : 愛知県公報、県・市の広報誌やホームページへの掲載

■ 公聴会の概要

日時 : 2026(令和8)年3月1日(日) 午後1時~

場所 : 豊橋市公会堂

公述人 : 4名

傍聴者数 : 47名

■ 公述要旨

- 道路の構造について
- 計画の妥当性や必要性について
- 環境への影響について
- 手続について

公聴会当日の写真



- 公聴会では都市計画原案に対して、4名の方に公述意見を述べて頂きました。
- 公述意見の要旨をとりまとめ、下表の分類にて整理しました。

分 類	件数
1 都市計画に関すること	
（1） 都市計画原案の内容について	10
（2） 環境について	8
2 その他	
（1） 概略ルートを選定について	15
（2） 周知方法について	3
合 計	36件

1 都市計画に関すること

(1) 都市計画原案の内容について … 10件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-1-1	<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、様々な要因も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>
1-1-2	<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>	
1-1-3	<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。 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>	

(1) 都市計画原案の内容について … 10件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-1-4	<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>軟弱地盤と考えられる地質については、事業実施段階において、事業者が地質調査などを実施し、必要に応じて、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>
1-1-5	<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>事業実施段階で騒音など環境への影響を可能な限り回避・低減に努めるよう、事業者となる者に申し伝えてまいります。</p>
1-1-6	<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>	

(1) 都市計画原案の内容について … 10件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-1-7	<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ふからやめて欲しい、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>事業実施段階で、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めるよう、事業者となる者に申し伝えてまいります。</p>
1-1-8	<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ます。</p> <p>事業実施段階で、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めるよう、事業者となる者に伝えてまいります。やむなく本事業により土地の買収等が生じる方々に対しては、事業者の用地および補償基準により適切に対応するよう事業者となる者に申し伝えてまいります。</p>
1-1-9	<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>具体的なルート的位置や道路構造は、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、様々な要因も踏まえ決定しています。</p>

(1) 都市計画原案の内容について … 10件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-1-10	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。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。	事業実施段階で、適切な対策を検討するよう事業者となる者に申し伝えてまいります。

(2) 環境について … 8件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-2-1	<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>地域分断を避け、生活環境への影響を低減するため、地域の生活道路については基本的に機能復旧を行うよう、事業者となる者に申し伝えてまいります。</p> <p>事業実施段階で、騒音など環境への影響を可能な限り回避・低減に努めるよう、事業者となる者に申し伝えてまいります。</p>
1-2-2	<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と懸念される。</p>	
1-2-3	<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>	
1-2-4	<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>事業実施段階で、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めるよう、事業者となる者に申し伝えてまいります。</p>

(2) 環境について … 8件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-2-5	<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、見晴らしがいいことで、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、地域の生活道路については基本的に機能復旧を行うよう、事業者となる者に申し伝えてまいります。</p>
1-2-6	<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でき。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や動植物の生息・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>
1-2-7	<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>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や動植物の生息・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>事業実施段階で、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めるよう、事業者となる者に申し伝えてまいります。</p>

(2) 環境について … 8件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
1-2-8	<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ぜ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大気質・騒音などの影響などについて調査予測しており、沿道において環境基準を下回る結果となっております。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>事業実施段階で、環境への影響を可能な限り回避・低減に努めるよう、事業者となる者に申し伝えてまいります。</p>

2 その他

(1) 概略ルートを選定について …… 15件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
2-1-1	<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>
2-1-2	<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>	

(1) 概略ルートを選定について …… 15件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
2-1-3	<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>(「2-1-1」と同様) 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>
2-1-4	<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>	
2-1-5	<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>	

(1) 概略ルートを選定について …… 15件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
2-1-6	<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>	<p>(「2-1-1」と同様) 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>
2-1-7	<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>	
2-1-8	<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>	
2-1-9	<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。 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>	

(1) 概略ルートを選定について …… 15件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
2-1-10	<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、アクセス性向上の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>
2-1-11	<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号拡幅案を採択していれば、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。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ない計画は、豊橋市民としても納得できない。</p>	<p>湖西市が都市計画マスタープランに構想道路として示す新アクセス道路は、湖西市が目指す持続可能な発展都市を形成するための必要な幹線道路に位置づけられています。新アクセス道路は、浜松湖西豊橋道路が担う整備効果と相乗効果を生み、湖西市の更なる発展に寄与するものと聞いております。</p>
2-1-12	<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>

(1) 概略ルートを選定について …… 15件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
2-1-13	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。	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。
2-1-14	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。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。	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。 軟弱地盤と考えられる地質においては、事業実施段階において、地質調査などを実施し、必要に応じて、地盤沈下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。
2-1-15	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。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。	事業者は未定であり、そのため財源についても未定です。

(2) 周知方法について … 3件

番号	公述意見の要旨	現時点における都市計画決定権者の見解(案)
2-2-1	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。	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。 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しました。
2-2-2	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。	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います。
2-2-3	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。