

報告事項 1

## 浜松湖西豊橋道路について

豊橋市都市計画審議会

## 目 次

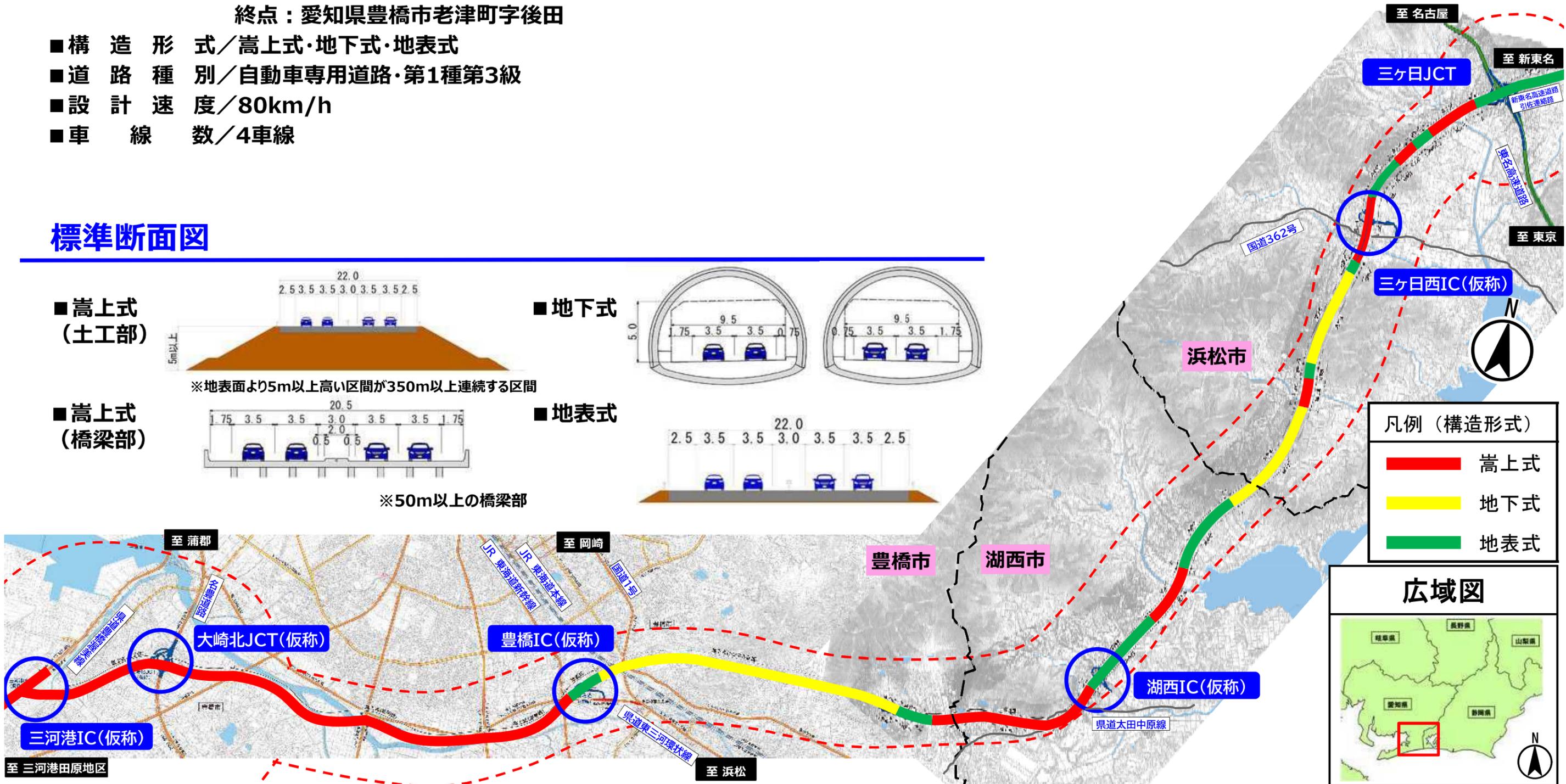
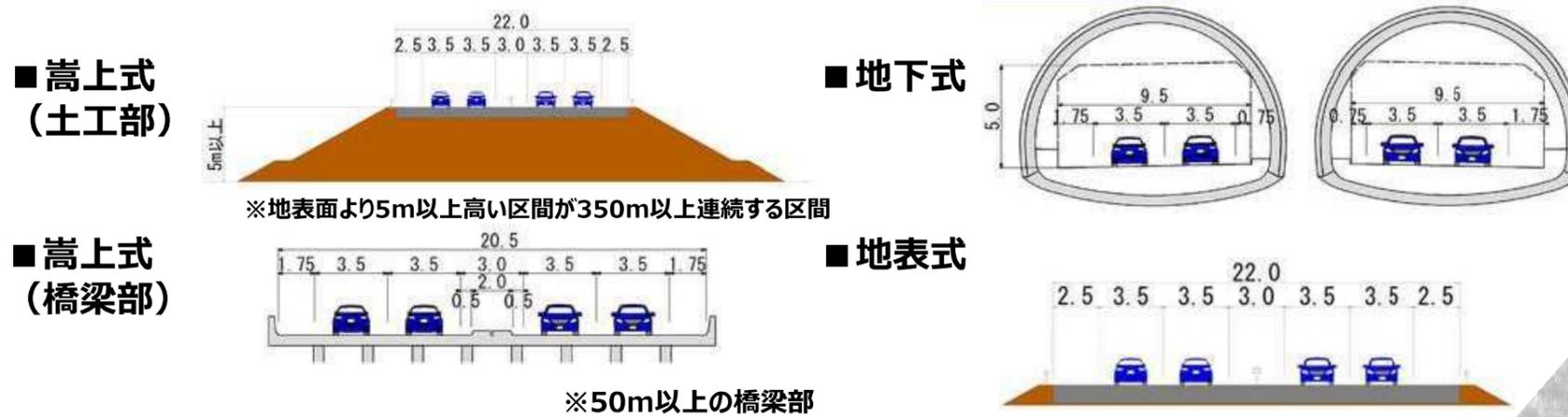
1. 浜松湖西豊橋道路の概要 . . . . . 1
2. 都市計画のあらまし . . . . . 2~5

# 浜松湖西豊橋道路等の都市計画

## 計画概要

- 計画道路の名称 / 浜松湖西豊橋道路
- 計画延長 / 約28km  
豊橋市区間・約14.1km + 湖西市区間・約5.9km + 浜松市区間・約7.9km
- 起 終 点 / 起点：静岡県浜松市浜名区三ヶ日町福長  
終点：愛知県豊橋市老津町字後田
- 構造形式 / 嵩上式・地下式・地表式
- 道路種別 / 自動車専用道路・第1種第3級
- 設計速度 / 80km/h
- 車 線 数 / 4車線

## 標準断面図

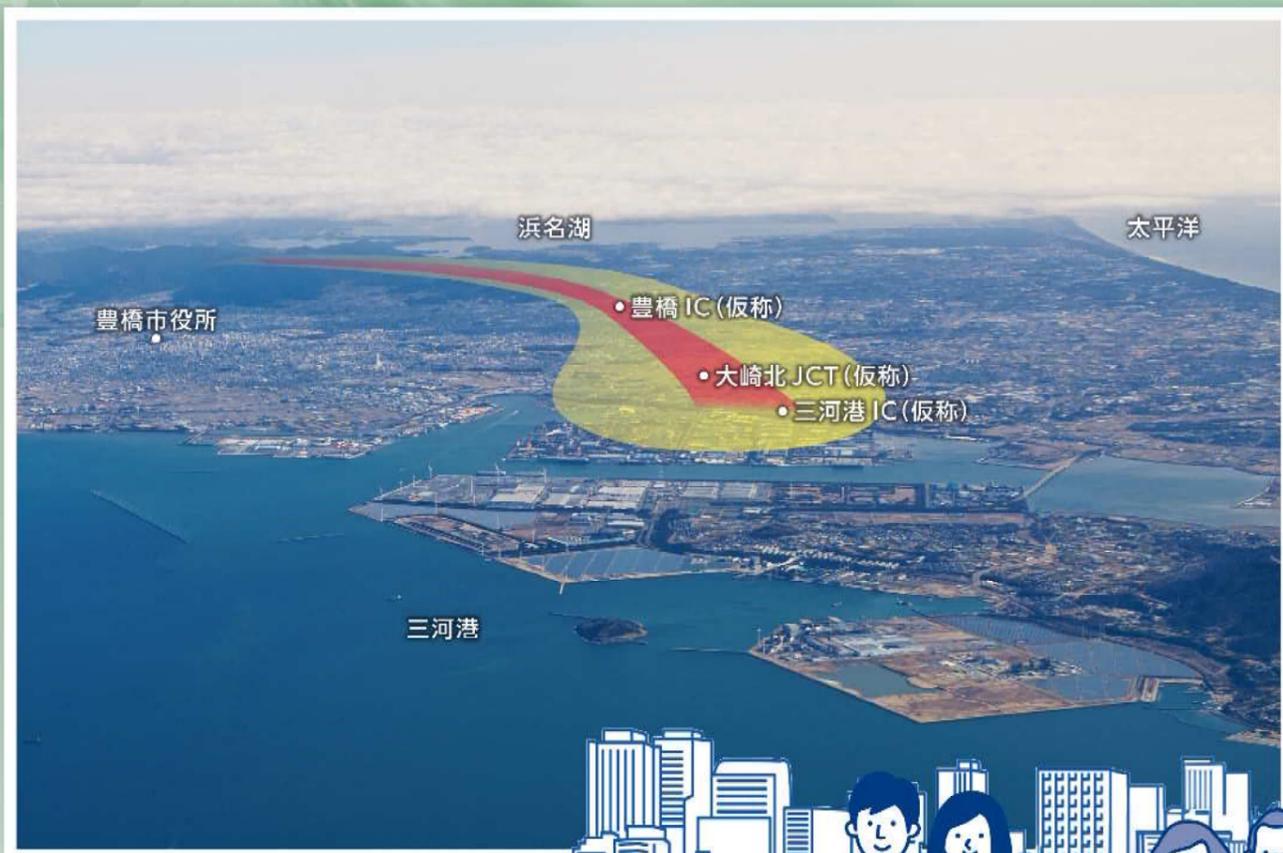


# 浜松湖西豊橋道路

[愛知県区間]



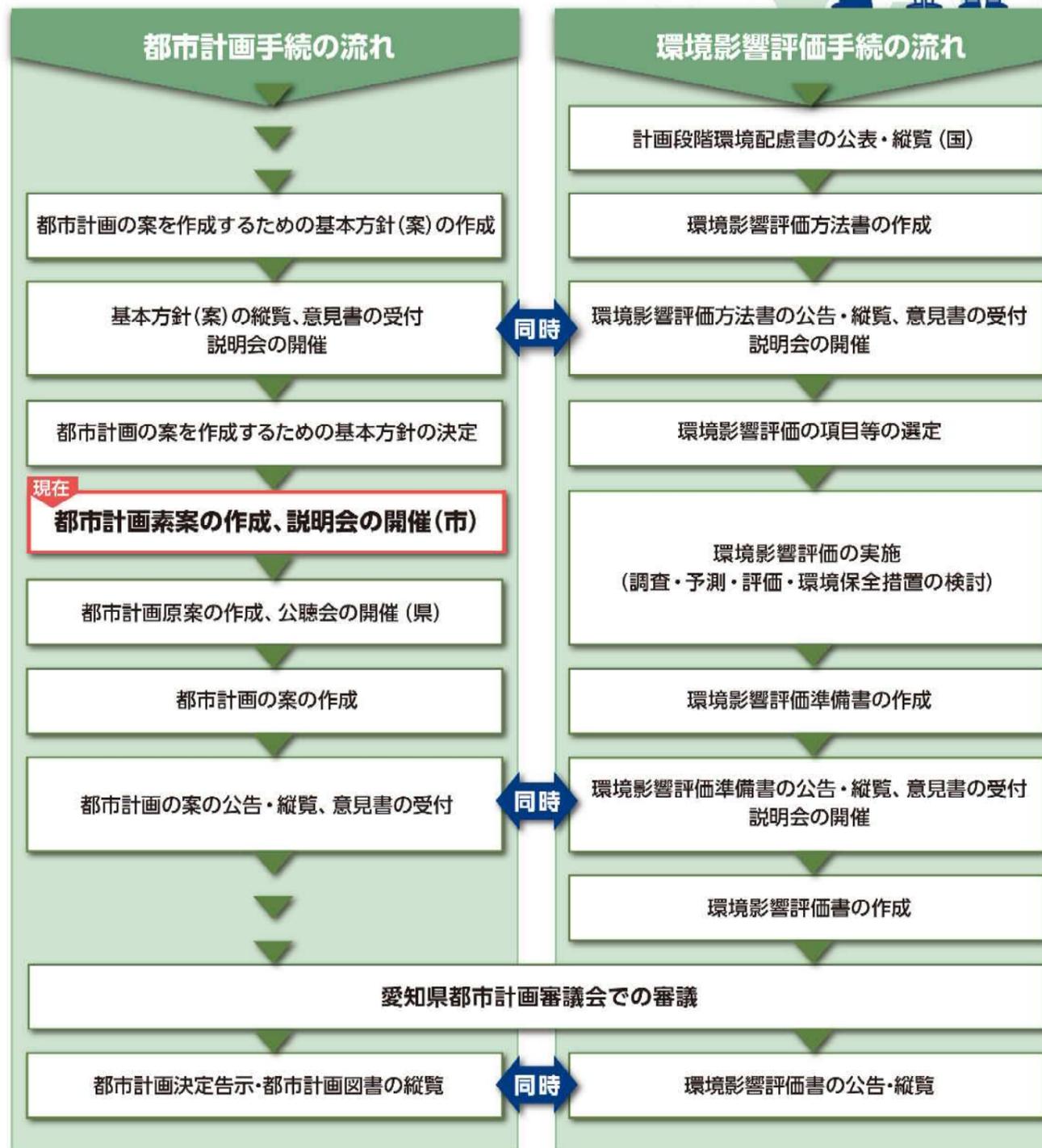
## 都市計画のあらまし



## 都市計画の手続について



### 都市計画及び環境影響評価手続の流れ



愛知県都市・交通局都市基盤部都市計画課  
〒460-8501 愛知県名古屋市中区三の丸三丁目1番2号  
TEL 052-961-2111(代表) 052-954-6517(ダイヤルイン)  
ホームページ: <https://www.pref.aichi.jp/soshiki/toshi/>



豊橋市 豊橋市都市計画部 都市計画課

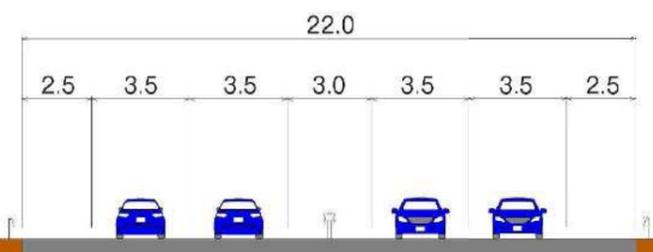
〒440-8501 愛知県豊橋市今橋町1番地  
TEL 0532-51-2622(ダイヤルイン)  
ホームページ: <https://www.city.toyohashi.lg.jp/2972.htm> 令和7年11月

# 浜松湖西豊橋道路「都市計画素案」

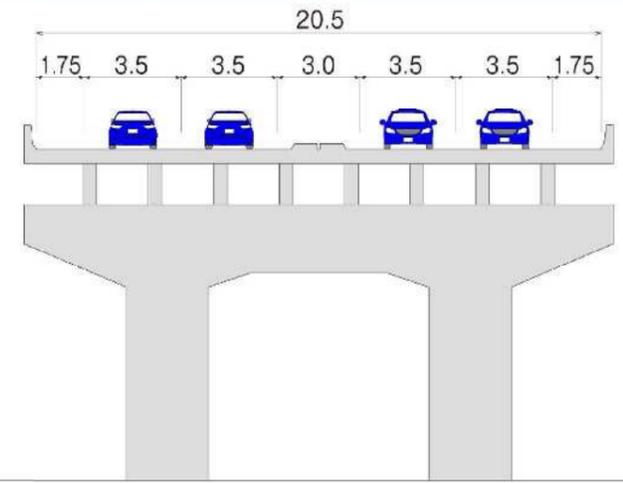


## 横断構成

① - ① 断面



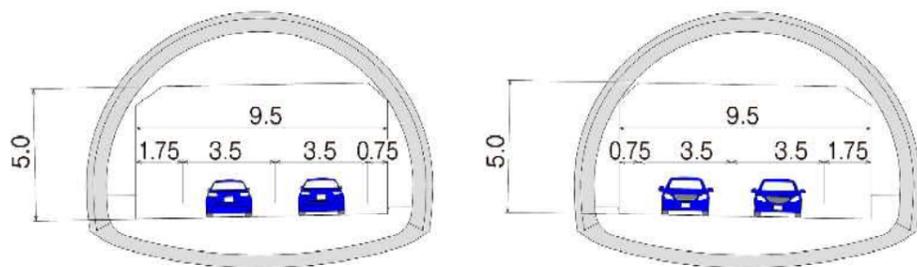
② - ② 断面



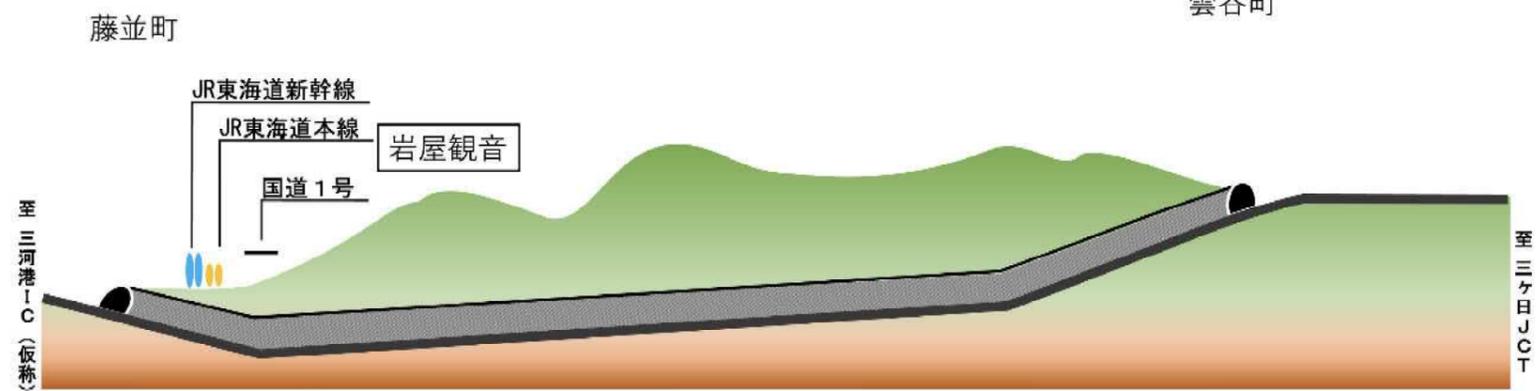


横断構成

◎-◎断面



地下式(トンネル区間)イメージ図



# 浜松湖西豊橋道路について

浜松湖西豊橋道路は、静岡県浜松市浜名区と愛知県豊橋市を結ぶ延長約28kmの自動車専用道路です。

そのうち、愛知県区間は豊橋市内の約14.1kmです。

東名高速道路三ヶ日ジャンクションと三河港IC(仮称)を相互に連絡するとともに、東名高速道路、新東名高速道路、三遠南信自動車道、名豊道路(一般国道23号)等と一体となって広域道路ネットワークを形成します。



## 「都市計画の案」とは

大規模な都市計画を定める場合には、地域住民の方々のご意見をお聞きしながら、段階的に計画づくりを進めます。

都市計画の案の作成にあたっては、生活環境(大気質、騒音、振動、日照など)への影響、自然環境(動植物や生態系など)への影響、景観への影響などにできる限り配慮しています。



## 計画概要

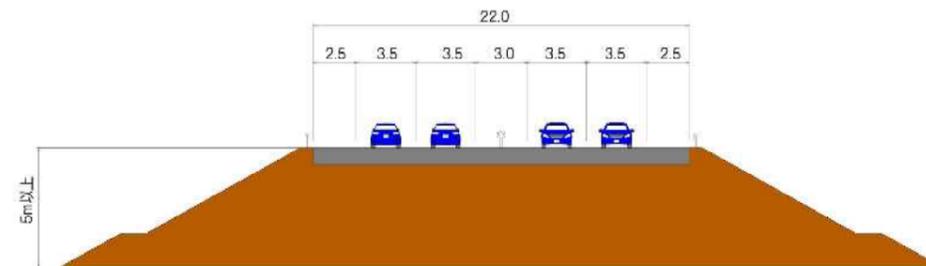
都市計画道路の名称	1・4・3号浜松湖西豊橋道路
都市計画決定権者	愛知県
起終点	愛知県豊橋市雲谷町字八尻～愛知県豊橋市老津町字後田
計画延長	約14.1km(静岡県区間含め約28km)
道路種別	自動車専用道路 第1種第3級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
標準幅員	20.5m
構造形式	嵩上式、地下式、地表式

名称	連結施設	
インターチェンジ(IC)	豊橋IC(仮称)	3・4・9号磯辺下地大岩線(県道東三河環状線)
	三河港IC(仮称)	3・1・27号東三河臨海道路(県道豊橋渥美線)
ジャンクション(JCT)	大崎北JCT(仮称)	3・1・6号名豊道路(国道23号)

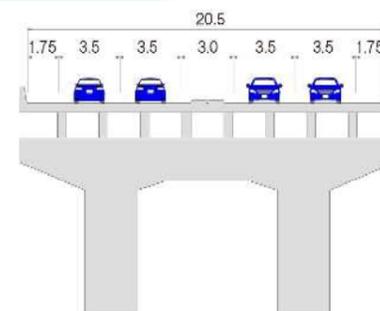
## 浜松湖西豊橋道路の主な構造

### 嵩上式<sup>\*</sup>(土工部)

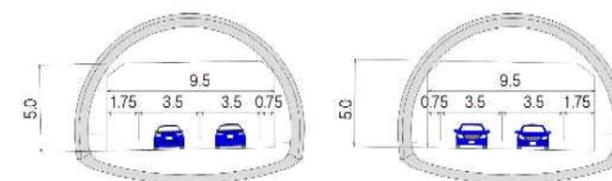
<sup>\*</sup>地表面より5m以上高い区間が350m以上連続する区間のこと



### 嵩上式(高架橋)



### 地下式(トンネル)



## 関連する都市計画道路の変更について

都市計画区域名	位置	決定権者	都市計画道路の変更内容	
東三河都市計画区域	豊橋市	愛知県	3・4・9号磯辺下地大岩線(県道東三河環状線)	一部区間における幅員・線形の変更 自動車専用道路との立体交差箇所数の変更
			3・1・27号東三河臨海道路(県道豊橋渥美線)	嵩上式の追加 自動車専用道路との立体交差箇所数の変更
			3・4・1号国道1号線(国道1号)	自動車専用道路との立体交差箇所数の変更
			3・2・3号豊橋鳥羽線(国道259号)	
			3・1・6号名豊道路(国道23号)	
			3・4・11号大岩中原線(県道豊橋湖西線)	
		3・4・18号小松原街道線(県道小松原小池線)		
豊橋市	3・4・32号南米伊古部線(県道伊古部南栄線)	自動車専用道路との立体交差箇所数の変更		
豊橋市	3・4・302号山田三弥線			

## 参考資料

第143回（令和7年度 第2回）

### 報告事項 1 参考資料

# 目 次

## 浜松湖西豊橋道路等の都市計画の素案に関する説明会質疑応答要旨

1-1	令和7年11月12日開催	1
1-2	令和7年11月15日開催	4
1-3	令和7年11月16日開催	8
1-4	令和7年11月22日開催	12

浜松湖西豊橋道路等の都市計画の素案に関する説明会

- 1 とき 令和7年 11 月 12 日(水)午後7時から午後8時 20 分まで
- 2 ところ 豊橋市公会堂 大ホール
- 3 来場者 97 名
- 4 出席者 豊橋市 都市計画部 都市計画課  
 豊橋市 建設部 道路建設課  
 愛知県 都市・交通局 都市基盤部 都市計画課  
 愛知県 建設局 道路建設課  
 愛知県 東三河建設事務所 道路整備課  
 国土交通省 中部地方整備局 名四国道事務所 計画課
- 5 内容
  - 1)挨拶
  - 2)浜松湖西豊橋道路等における都市計画素案の説明について
  - 3)質疑応答

【質疑応答要旨】

質問等要旨	回答要旨
事業費、工期、経済効果を教えてほしい。	事業費については、計画段階評価時に 3,000～3,600 億円と算出しています。経済効果については、事業化されるタイミングで費用便益比を算出していきます。工期についても今後検討していきます。
浜松湖西豊橋道路は新幹線の下を通過するののか。	新幹線の下をトンネルで通過する計画です。
三河地域は風が強く、トンネル内に強風が流れ込むことが懸念される。また、トンネル内の車線数を減少することがボトルネックになるのではないのか。事故が起きた場合の対応および対策について教えてほしい。	風については環境影響評価で気象条件を調査しています。風の影響が大きいということになれば、必要に応じて事業実施段階で対策を講じることになります。また、トンネル区間は上下線を分離し、それぞれ 2車線としており、全体車線数は他区間と変わらず4車線であり、ご懸念のようなボトルネックとはならないと考えています。
トンネル区間は、土砂災害警戒区域を避けて計画しているののか。また何メートル下を通過するののか。	トンネル区間は一部の土砂災害警戒区域と重なる計画となりますが、主に平地部で地表から約 40 メートル以深の地下を通るため、当該区域に与える影響は低いと考えています。また、事業を実施する際は、詳細な地質調査を実施し、必要な対策を講じていきます。

<p>二川地域のコミュニティが道路により分断され、壊れてしまうことを恐れていた。トンネルの計画であれば、コミュニティに影響がないため、元々は計画に反対であったが賛同する。</p>	<p>ご意見として受け止めさせていただきます。</p>
<p>本計画に納得していない。ルート案に関するアンケート調査があったが、23号拡張ルート(23号拡張幅ルート)案が良いと回答した。しかし、突然本計画ルート案が示された。23号拡張ルート(23号拡張幅ルート)案がダメとなった理由を説明してほしい。</p>	<p>平成30年から令和3年までに計画段階評価を実施しており、本西側ルート帯案や23号拡張幅ルート帯案を含む3案から最も優れる西側ルート帯案を選定しています。本西側ルート帯案が評価される点は「高速IC(インターチェンジ)までの移動時間の短縮」、「防災拠点までの移動時間の短縮」、「地域間交流の移動距離の短縮」、「市街地走行の安全確保」の4つです。</p>
<p>トンネルによる環境への影響を教えてください。</p>	<p>トンネル構造においては、環境への影響は比較的小さいと考えています。仮に山を切り開いた計画とした場合は、伐採や土地の改変等による生態系への影響が懸念されます。現在、環境影響評価を実施しているところであり、詳細は今後の環境影響評価準備書の段階で説明します。</p>
<p>本道路により市内の渋滞が解消されると思わない。通勤車両が多いため、どうして渋滞が解消されるのか。</p>	<p>大型車両が混在していることが渋滞の要因の一つと考えられます。長距離を移動する大型車両に本道路を利用してもらうことで通過する大型車両を分散させ、全体の交通量が減少し渋滞緩和につながるかと考えています。また、豊橋市では県境付近の渋滞解消に向け、湖西市と渋滞対策を検討するとともに、自治会などと二川地域渋滞対策検討委員会を立ち上げ、地域の皆さまと一緒に渋滞対策について考えています。</p>

<p>23号拡張ルート(23号拡幅ルート)案と本計画案で短縮できる時間にどれくらい差があるのか。</p>	<p>高速道路へのアクセス短縮時間は、本西側ルート帯案が14分に対し、23号拡幅ルート帯案は6分であるため、8分優位となります。地域間の移動距離の短縮時間は、本西側ルート帯案が17分に対して、23号拡幅ルート帯案は9分であるため、8分優位となります。</p>
<p>本計画を策定するに際し、住民の意見を丁寧に聞いてもらっていないと感じる。本ルート案については、特に説明会が開催されることもなく突然浮上した。本日の説明会でも1人1問しか質問できない。住民に対して丁寧な意見聴取がないまま計画が進行していることに不満を感じる。</p>	<p>昨年説明会を実施しており、またその前の段階では住民アンケートによりご意見を頂戴しています。いただいた多くのご意見や周辺環境に配慮して今回の都市計画素案を示しています。また、災害時には、避難所や支援物資輸送の拠点などにできるだけ近いルートであることが重要であり、普段の生活では必要性が感じられにくいかもしれませんが有事には役に立つと考えておりますので、ご理解をお願いします。本日の説明会で質問できる機会を1人1問としているのは、より多くの方の意見をお聞きするためです。今後も公聴会や意見書等でご意見を伺う場を設けていきます。地域の方々のご意見を反映した総合的に最善となる計画づくりに努めていきます。</p>

(説明会配布資料)

- ・浜松湖西豊橋道路(愛知県区間) 都市計画のあらまし

## 浜松湖西豊橋道路等の都市計画の素案に関する説明会

- 1 とき 令和7年 11 月 15 日(土) 午前 10 時から午前 11 時 20 分まで
- 2 ところ アイブラザ豊橋 講堂
- 3 来場者 132 名
- 4 出席者 豊橋市 都市計画部 都市計画課  
 豊橋市 建設部 道路建設課  
 愛知県 都市・交通局 都市基盤部 都市計画課  
 愛知県 建設局 道路建設課  
 愛知県 東三河建設事務所 道路整備課  
 国土交通省 中部地方整備局 名四国道事務所 計画課
- 5 内容
  - 1) 挨拶
  - 2) 浜松湖西豊橋道路等における都市計画素案の説明について
  - 3) 質疑応答

### 【質疑応答要旨】

質問等要旨	回答要旨
津波などによる浸水被害で使用できなくなってしまうような計画にしてほしい。	ご意見として受け止めさせていただきます。
都市計画道路東三河環状線の整備が国道1号までで止まっているが、計画どおりであれば今後西側に延伸される。豊橋 IC (仮称) が整備されることにより増加する交通量の影響は考慮しているのか。	本計画にあたって、周辺道路に与える影響を調査しています。豊橋 IC (仮称) が県道東三河環状線に接続することで一定の交通量の増加が見込まれることから、接続する動植物園西入口交差点および東側の梅田橋西交差点は適切な構造に改良するよう計画しています。一方、本道路によって都市計画道路東三河環状線に大きな影響を及ぼすことは想定しておりません。
梅田川付近の高架橋の高さを教えてほしい。	地表面からおおむね7～9メートル程度となります。

<p>本計画により周辺道路の渋滞が悪化すると推測される。23号拡幅ルート案に計画を変更することはできないのか。</p>	<p>平成30年から令和3年までに計画段階評価を実施しており、本西側ルート帯案や23号拡幅ルート帯案を含む3案から最も優れる西側ルート帯案を選定していますので計画の変更はありません。本西側ルート帯案が評価される点は「高速道路 IC (インターチェンジ) までの移動時間の短縮」、「防災拠点までの移動時間の短縮」、「地域間交流の移動距離の短縮」、「市街地走行の安全確保」の4つです。</p>
<p>本計画の側道はどうなるのかを教えてください。</p>	<p>側道は都市計画に定める施設に含めておりませんが、本計画により既設道路が分断されてしまう箇所については、迂回できるよう付け替えた道路を参考平面図で示しています。詳細は、今後事業実施段階において、関係機関や地域の皆さまのご意見を伺い検討します。</p>
<p>本道路の整備目標時期を教えてください。</p>	<p>現在は、都市計画手続の段階であり、整備目標は未定です。今後事業実施段階でお示しします。</p>
<p>豊橋 IC(仮称)周辺の生活道路がどのように変わるか教えてください。</p>	<p>インターチェンジ等で分断される生活道路は基本的に付け替える予定ですが、都市計画手続の段階では計画に定めておりません。付け替える道路は、今のまま通した方が良いといった意見や、まとめて集約する方が良いといった意見など様々な意見があると思われるので、詳細は、今後事業実施段階において、関係機関や地域の皆さまのご意見を伺い検討します。</p>
<p>豊橋 IC(仮称)が南方向の県道東三河環状線に接続されるが、市街地からの利用を考えると北方向にもインターチェンジの入口を増やした方がよい。入口が複数あれば交通が分散する効果もあると思われる。</p>	<p>入口を複数にすると合流部が増加し、交通安全上望ましくないため、インターチェンジの入口は1か所で計画しております。また、豊橋IC(仮称)が接続する県道東三河環状線については、交通の状況を調査しており、適切な交差点となるよう計画しています。</p>

<p>雲谷町側のトンネル入口の位置を教えてください。</p>	<p>説明スライドおよび配布資料「都市計画のあらまし」を用いて位置を説明。</p>
<p>大崎北 JCT(仮称)周辺の渋滞や騒音対策を講じてほしい。</p>	<p>ご意見として受け止めさせていただきます。なお、騒音については、環境影響評価を実施しているところであり、詳細は今後の環境影響評価準備書の段階で説明します。</p>
<p>トンネル構造で計画されている区間について、高架構造とトンネル構造でどれくらい工期が変わるのか。</p>	<p>工事期間は、詳細な地質調査等を実施してから検討することになります。都市計画手続の段階では地質調査の実施前となるため、工事期間の違いを回答することは困難です。</p>
<p>自動運転技術の活用の予定を教えてください。</p>	<p>自動運転技術は実験段階であり、道路インフラへの適用方法が確立されていないため、現段階では計画に定めることは難しいと考えていますが、今後事業実施段階において、これらの技術が確立された場合に、適用の方向性について検討することになります。</p>
<p>豊橋IC(仮称)周辺は、現在でも渋滞が多いが、なぜこの位置としたのか。周辺の渋滞対策はどのような検討をしているのか。</p>	<p>インターチェンジの配置については、交通需要および防災拠点へのアクセス性などを考慮し、総合的な視点で計画しております。本道路が周辺道路に与える影響を調査しており、豊橋IC(仮称)により一定の交通量の増加が見込まれる動植物園西入口交差点および梅田橋西交差点は適切な構造に改良するよう計画しています。</p>
<p>本計画の完成予定年度を教えてください。</p>	<p>現在は、都市計画手続の段階であり、整備目標は未定です。今後事業実施段階でお示しします。</p>
<p>湖西市側の IC(インターチェンジ)はどこに位置するのか。</p>	<p>株式会社デンソー湖西製作所とトヨタバッテリー株式会社の北側に位置する計画で、県道太田中原線を豊橋市から湖西市へ向かっていく先あたりになります。</p>

<p>本計画と併せて飯村町周辺の渋滞対策を講じてほしい。</p>	<p>ご意見として受け止めさせていただきます。</p>
<p>トンネル構造となっている計画区間において、環境影響評価の結果によっては、トンネル構造から高架構造に構造変更する可能性はあるのか。どちらの構造にしても環境への影響は大きいと思う。</p>	<p>環境への影響については、仮にトンネル構造としなかった場合、山を切り開くことで木を伐採したり、コンクリートで斜面を覆ったりと、動植物の生態系などへの影響が懸念されます。一方でトンネル構造とした場合は、そのような影響は低減するものと考えています。トンネル工事を進めた場合、途中で不具合が生じたとしても高架構造に変えることはできないため、事前に地質調査を行い、地層の状況を調べた上で、対策を講じながら実施していくことになります。</p>

(説明会配布資料)

- ・浜松湖西豊橋道路(愛知県区間) 都市計画のあらまし

## 浜松湖西豊橋道路等の都市計画の素案に関する説明会

- 1 とき 令和7年 11 月 16 日(日) 午後1時 30 分から午後3時 15 分まで
- 2 ところ 二川小学校 体育館
- 3 来場者 304 名
- 4 出席者 豊橋市 都市計画部 都市計画課  
 豊橋市 建設部 道路建設課  
 愛知県 都市・交通局 都市基盤部 都市計画課  
 愛知県 建設局 道路建設課  
 愛知県 東三河建設事務所 道路整備課  
 国土交通省 中部地方整備局 名四国道事務所 計画課
- 5 内容
  - 1) 挨拶
  - 2) 浜松湖西豊橋道路等における都市計画素案の説明について
  - 3) 質疑応答

### 【質疑応答要旨】

質問等要旨	回答要旨
予算は確保されているか。	現在は、都市計画手続の段階であり、予算は事業実施段階で確保することになります。
トンネル構造による景観、自然、生活への影響に関して検討されているか。	トンネル構造としない場合、山を切り開くことになり、自然環境等への影響が懸念されることから、トンネル構造で計画しています。また、既存の文献や地質調査資料、現地調査によりトンネル区間周辺は、安定した地盤であると考えています。今後事業実施段階において、詳細な地質調査を実施し、具体的な検討をしていきます。

<p>豊橋 IC(仮称)ができることで岩屋下交差点の更なる渋滞が懸念される。渋滞対策は何か検討されているか。</p>	<p>長距離を移動する大型車両と地域交通が分離され、本道路によって交通の転換が図られると考えています。豊橋 IC(仮称)周辺の渋滞対策は、動植物園西入口交差点および梅田橋西交差点は適切な構造に改良するよう計画しています。また、豊橋市では県境付近の渋滞解消に向け、湖西市と渋滞対策を検討するとともに、今年度から自治会などと二川地域渋滞対策検討委員会を立ち上げ、地域の皆さまと一緒に、岩屋下交差点を始めとした渋滞対策について考えています。</p>
<p>本計画案は「浜松湖西豊橋道路を考える会」による意見が反映されていると感じる。事業完了予定年度を教えてください。</p>	<p>現在は、都市計画手続の段階であり、完了予定時期は未定です。今後事業実施段階でお示しします。</p>
<p>火打坂の渋滞についても併せて対策を検討されたい。例えば、今後新しい道路を整備するとなった場合、今回のトンネルと新たなトンネルを交差することは可能か。</p>	<p>一般的に、トンネルを上下で交差するには、構造を安定させるために相応の離隔が必要となるなど課題があります。地下鉄などトンネル構造で交差している事例があります。</p>
<p>トンネル内の雨水排水計画を教えてください。</p>	<p>トンネル内に流れ込む雨水については、トンネル外の道路へ降った雨が道路の傾きに応じて流れる分となるため、これらの水量を計算した上で、河川管理者等と調整し、流出先を決めるなど、様々な対策を検討するものとなります。詳細は、今後事業実施段階で、関係機関と協議して検討していきます。</p>
<p>トンネル構造の計画は大変良いと感じた。自動運転・給電等の先端技術を活用してほしい。</p>	<p>自動運転技術や給電は実験段階であり、道路インフラへの適用方法が確立されていないため、現段階では計画に定めることは難しいと考えていますが、今後事業実施段階において、これらの技術が確立された場合に、適用の方向性について検討することになります。</p>

<p>複数ルート案があったが、なぜこのルートに決定したかを教えてほしい。</p>	<p>平成30年から令和3年までに計画段階評価を実施しており、本西側ルート帯案や23号拡幅ルート帯案を含む3案から最も優れる西側ルート帯案を選定しています。本西側ルート帯案が評価される点は「高速道路IC(インターチェンジ)までの移動時間の短縮」、「防災拠点までの移動時間の短縮」、「地域間交流の移動距離の短縮」、「市街地走行の安全確保」の4つです。また、本西側ルート帯案は、リダンダンシー(冗長性)の効果が期待され、防災の観点から優れています。</p>
<p>湖西市側のIC(インターチェンジ)はどのあたりに設置されるのか。</p>	<p>株式会社デンソー湖西製作所とトヨタバッテリー株式会社の北側に位置する計画で、県道太田中原線を豊橋市から湖西市へ向かっていく先あたりになります。</p>
<p>今後更なる大型の車両が通行することを鑑みて、車線の計画幅員3.5メートルを拡張できないか。</p>	<p>本計画路線の道路規格は第1種第3級であるため、道路構造令という基準により、幅員を3.5メートルとしています。</p>
<p>本計画に関する各地域との意見交換会が開かれる予定か。住民の意見を聴いてもらえていない。</p>	<p>今後、公聴会および都市計画の案や環境影響評価準備書の縦覧に伴う説明会を実施し、ご意見を伺う場を設けていきます。</p>
<p>使用している井戸付近に計画ルートが通る。本計画に反対だが、計画の中止はあるのか。</p>	<p>これまで地域の方々からいただいた様々なご意見を可能な限り配慮して計画していますので、本案で進めていきたいと考えています。できるだけ多くの皆さまが便利だと思っただけの道路となるように、今後ともご意見を伺いながら進めていきます。</p>

<p>トンネル区間が大脇町の集落を通過する。トンネル直上の家屋は移転の可能性はあるのか。</p>	<p>トンネルの坑口(出入口)周辺は、用地のご協力をお願いすることになると考えています。一方で地表から一定の深さ以下の地下を通過する区間は、区分地上権を設定するため移転等の必要はありません。詳細な設定の範囲は事業実施段階で検討していきます。</p>
<p>大崎北JCT(仮称)が位置している場所は浸水区域となっているが問題ないのか。</p>	<p>大崎北 JCT(仮称)周辺は盛土構造とし、浸水想定高より高い位置に計画しています。</p>
<p>一問一答では本当に聴きたいことが言えないので、市のホームページなどで意見を出せるようにしてほしい。また、意見を反映しているというが、出した意見に対してどのように対応したかわからない。出した意見の内容と結果を公表してほしい。</p>	<p>公聴会などでご意見を伺う場を設けていきます。また、令和6年度に開催した愛知県の都市計画の基本方針(案)の説明会でいただいた意見と回答要旨は、愛知県都市計画課のホームページに掲載しています。また、本日の説明会の質疑応答要旨は豊橋市都市計画課のホームページに掲載する予定です。</p>
<p>トンネル区間の幅員を教えてください。2本のトンネルの間隔も含めた幅はどれくらいか。</p>	<p>トンネル区間は片側2車線となり、それぞれ9.5メートルの道路幅員で計画しています。トンネルの全断面の必要幅は、今後地質調査を実施し、詳細について検討していきます。</p>

(説明会配布資料)

- ・浜松湖西豊橋道路(愛知県区間) 都市計画のあらまし

## 浜松湖西豊橋道路等の都市計画の素案に関する説明会

- 1 とき 令和7年 11 月 22 日(土) 午前 10 時から午前 11 時 30 分まで
- 2 ところ ライフポートとよはし コンサートホール
- 3 来場者 167 名
- 4 出席者 豊橋市 都市計画部 都市計画課  
豊橋市 建設部 道路建設課  
愛知県 都市・交通局 都市基盤部 都市計画課  
愛知県 建設局 道路建設課  
愛知県 東三河建設事務所 道路整備課  
国土交通省 中部地方整備局 名四国道事務所 計画課
- 5 内容
  - 1) 挨拶
  - 2) 浜松湖西豊橋道路等における都市計画素案の説明について
  - 3) 質疑応答

### 【質疑応答要旨】

質問等要旨	回答要旨
雲谷町の田畑のある里山に住んでいるが、この道路ができることにより、騒音や田畑への影響を考えると、とても住み続けられない場所になってしまう。このような都市計画の素案を作成した時点で、計画区域周辺の自治会への説明はないのか。	これまでに説明会やアンケート調査等でご意見をいただいております。これらの意見を踏まえて、今回の都市計画素案としております。今後も公聴会や縦覧時の意見書等でご意見を伺う場を設けていきます。
トンネル直上に自宅があるが、トンネルの深さが知りたい。また、そうした住民に対して補償について個別説明はあるのか。	トンネルは、主に平地部で地表から 40 メートル程度地下を通過する予定です。トンネルの坑口(出入口)周辺は用地のご協力をお願いすることになりますが、地表から一定程度深いところを通過する場合は、区分地上権を設定することになるため移転等の必要はありません。今後事業実施段階において、補償についての個別の説明や説明会をさせていただくこととなります。

<p>自分の土地の一部が計画区域にかかっているため、事業開始や完了年次を教えてください。</p>	<p>現在は、都市計画手続の段階であり、事業開始や完了予定時期は未定です。順次意見をいただきながら進めていくため、通常の手続より時間を要するものでありますのでご理解をお願いします。</p>
<p>農作物の物流にも寄与する道路であり、本計画は田原市にもメリットがある。事業に早く着手してほしい。</p>	<p>ご意見として受け止めさせていただきます。</p>
<p>所有している農地の一部が計画区域にかかった場合の対応や日照障害への対応について教えてください。</p>	<p>一般的な対応として、計画区域にかかった部分のみ買収させていただきます。買収しない部分(残地)は不整形になる場合もありますので、農地の利用などについて今後個別に説明させていただくことになります。日照の影響は現在、環境影響評価で調査・予測をしています。今後事業実施段階において、補償についての個別の説明をさせていただくことになります。</p>
<p>豊橋IC(仮称)を国道1号へ接続しない理由を説明してほしい。</p>	<p>インターチェンジ箇所の選定にあたっては、接続道路への影響を含めて検討しています。国道1号や県道東三河環状線へ接続した際の周辺道路への影響、交差点の改良計画などを総合的に考えて、県道東三河環状線へ接続する計画としています。</p>
<p>この道路は有料と無料のどちらになるのか。</p>	<p>現在は、都市計画手続の段階であり、どちらになるかは未定です。</p>

<p>二川地域は地下式で通過することで、岩屋緑地などの自然的景観や環境が保全される計画に安堵している。しかし、二川ルート(西側ルート)には問題点が多いため、今からでも計画を見直すべき。3つのルート案から現計画案を選定するにあたっての説明会が開かれていない。本計画により二川地域の渋滞問題の解消とはならない。本計画でトンネルを整備すると、二川地区の渋滞の解決策となりうる別ルートのトンネル整備が困難となる。梅田川周辺の軟弱地盤を通るルートのため、工事費や工期の増大が懸念される。早期実現のため道路の有料化が検討されているが、有料道路は使いづらい。梅田川周辺の軟弱地盤が地震の影響で液状化すれば、一般道へ降りられなくなる可能性があり、防災強化につながるとは考えにくい。ルート案のアンケート調査時には、リダンダンシー・冗長性の確保に関する説明はなかった。費用対効果や政策目標達成度について、もう一度23号ルート案と二川ルート(西側ルート)案を比較検討したうえで、将来の経済負担や利便性に優れたルートに見直してほしい。</p>	<p>ご意見として受け止めさせていただきませぬ。</p>
<p>豊橋IC(仮称)周辺の自治会に対し個別の説明会を開催してほしい。</p>	<p>この説明会は、豊橋市のホームページなどでご案内しています。また今後も公聴会や縦覧時の意見書等でご意見を伺う場を設けていきます。都市計画の手續では、個別自治会への説明会を予定していませんが、豊橋市のホームページに掲載している説明会資料をご覧ください、今後の手續においてご意見をいただければと考えています。</p>

<p>本計画のルートは公共施設などを避け、農地を通せばよいというように見受けられる。どのように計画としたのか教えてほしい。</p>	<p>ルート帯の中から、本素案の計画にしぼりこむ過程で、公共施設などは災害拠点になることや、住民の方が集う施設であり、避けるべきコントロールポイントとして考慮し、計画しています。道路を急に曲げることはできないため、安全な道路の線形になるよう検討し、できるだけ早期に本道路が開通でき、使いやすい道路になるように計画していますのでご理解をお願いします。</p>
<p>二川地域は多くの渋滞箇所があるが、説明されたのは1か所だけ。説明を聞いても本道路が二川地域の渋滞緩和になるとは思えない。二川地域の渋滞対策について教えてほしい。</p>	<p>長距離を移動する大型車両が本道路に交通が転換することで、周辺道路全体の交通量が減ると考えています。ただし、地域差などがあり、全ての渋滞箇所の緩和に本道路が寄与するものではありません。現在渋滞しているものの、本道路の影響を受けない箇所は、関連都市計画変更に含んでいません。岩屋下や火打坂交差点などにおいても通勤等による渋滞があることは認識しており、豊橋市では県境付近の渋滞解消に向け、湖西市と渋滞対策を検討するとともに、自治会などと二川地域渋滞対策検討委員会を立ち上げ、地域の皆さまと一緒に渋滞対策について考えています。また、静岡県側には株式会社デンソー湖西製作所とトヨタバッテリー株式会社の北側に湖西IC(仮称)ができるため、二川地区から関東方面へ向かう車が湖西市側へ流れることも考えられます。</p>
<p>新幹線直下を通過するが、JRとは協議を実施しているか。</p>	<p>都市計画素案を作成するにあたり、鉄道事業者など関係機関と協議しています。</p>

<p>前の質問で事業開始や完了予定時期は未定とのことだったが、自分の土地をどうするか考える上で、概ねの事業開始時期は知りたい。</p>	<p>現在は、都市計画素案の段階であり、今後も都市計画手続は続きます。また、事業化後も、工事前に設計や用地取得などを進めるため、今の段階では回答が難しいです。都市計画の手続もまだ時間を要するのでご理解をお願いします。</p>
<p>大崎北JCT(仮称)周辺の盛土構造の区間が浸水することが懸念されるため、三河港IC(仮称)からの高架構造をさらに大崎北JCT(仮称)方面へ伸ばしてほしい。</p>	<p>津波などの浸水で影響を受けるのは梅田川の周辺であり、三河港IC(仮称)から大崎北 JCT(仮称)までの区間は浸水想定区域に含まれておりません。現在は都市計画の素案の段階であるため、今後地形測量などを行い、橋梁や盛土などの延長を適切に設計していきます。</p>
<p>梅田橋西交差点について、県道側は交差点改良することは分かったが、国道1号側も渋滞しているため事故対策を含め検討するよう働きかけをしてほしい。</p>	<p>ご意見として受け止めさせていただきます。</p>

(説明会配布資料)

- ・浜松湖西豊橋道路(愛知県区間) 都市計画のあらまし