

# 公聴会の記録

## 1 都市計画案の種類

湖西都市計画 都市計画道路の変更 1・3・1号 浜松湖西豊橋道路

## 2 公聴会の日時及び場所

日時 令和8年3月17日(火) 午後1時30分～2時40分

場所 湖西市健康福祉センターおぼと 3階研修室

## 3 公述人及び公述時間

| 番号 | 公述申出者 | 公述時間        |
|----|-------|-------------|
| 1  | 公述人1  | 4分(予定:4分)   |
| 2  | 公述人2  | 5分(予定:5分)   |
| 3  | 公述人3  | 4分(予定:5分)   |
| 4  | 公述人4  | 15分(予定:15分) |
| 5  | 公述人5  | 10分(予定:10分) |
| 6  | 公述人6  | 6分(予定:15分)  |
| 7  | 公述人7  | 10分(予定:10分) |

## 4 公述要旨及び対応方針

(別紙) のとおり

(別紙)

## 公述要旨及び対応方針 (公述人 1)

湖西都市計画 都市計画道路の変更

公聴会開催日：令和 8 年 3 月 17 日(火)

|   | 項目  | 意見要旨  | 対応方針   |
|---|---|---|--|
| 1 | 計画ルートがもたらす地域コミュニティへの影響について<br>【地域分断】<br><br>計画ルートの変更について<br>【ルート変更】 | 大知波自治会を代表して反対の意見を申し上げる。<br>昨年 11 月に発表された計画ルートは地域を南北に分断するものであり、多くの住民が移転を余儀なくされる。<br>単なる移転の問題に留まらず、長きにわたり築いてきた地域コミュニティを根本から揺るがすものである。<br><br>大知波地区の西側には、高齢化に伴い、今後、耕作が困難になる土地が存在する。<br>こうした土地を有効活用するルート変更、計画ルートの再考を強く要望する。 | 計画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いる。<br>大知波地区においては、知波田小学校や幼稚園を避け、前後区間の線形を考慮しつつ、住宅への影響が最小となる箇所を通してはいる。<br>また、道路の整備にあたり、やむなく移転等が生じる方々に対しては、事業者が用地及び補償基準により適切に対応するものである。<br><div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">したがって、原案のとおりで良いと考える。</div><br>ただし、地域コミュニティへの影響を懸念する意見については、地域分断を避け、生活環境への影響を低減するため、事業者に対し、以下の事項について、丁寧に対応するよう申し伝える。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 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</li><li>・ 地区内移転に係る調整など、移転を余儀なくされる住民への寄り添った対応による地域コミュニティへの影響の回避・低減</li></ul> |

(別紙)

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| 2 | <p>計画ルート決定に至るまでのプロセスについて</p> <p>【住民説明】</p><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><p>誠実な説明について</p> <p>【住民説明】</p> | <p>ルート決定に至るまでのプロセスが不透明であることに強い怒りを感じている。</p> <p>これまで示されていた1km幅のルート帯から、住環境への影響を考慮し、「西側の山側」を通るものと信じていた。</p> <p>しかし、この間、住民に対する説明会や意向を聞く場は一度も設けられず、どのような経緯で検討され、なぜこのルートに決定したのか具体的な説明が無いまま、11月にルートが示された。</p> <p>ルートを絞り込んでいく過程で住民に対して丁寧な進捗説明を行い、意見交換を重ねるべきであった。</p> <p>住民の声を一切聞かずに計画を決定し、事後承諾を求めるような進め方は、行政と住民の信頼関係を根本から覆すものであり、到底受け入れられない。</p> <p>地域住民の納得が得られないまま手続きを強行することは断じて許されない。</p> <p>住民の不安と不信感を払拭するためにも、これまでの決定経緯に関する誠実な説明を強く求める。</p> | <p>公述人の意見は、丁寧な住民説明を求めるものであり、<b>都市計画原案に対する直接的な意見ではない。</b></p> <p>なお、ルート決定に至るまでのプロセスについて、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る。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いる。</p> <p>また、令和7年11月に湖西市が開催した原案説明会のほか、これを補完する地区単位の説明会を随時開催し、都市計画原案に対する理解に努めてきた。</p> <p>今後も必要に応じて地域との対話の場を持つなど、計画ルートの理解に努める。</p> |
|---|--|---|--|

(別紙)

|   |                           |   |   |
|---|---------------------------|---|---|
| 3 | 道路建設に伴う地域の衰退について<br>【住環境】 | 大規模な道路建設は、代々守り育ててきた優良な農地の収用や、騒音・排気ガス・日照権の侵害など、住民の心身の健康と地域経済に取返しのつかない損失をもたらす。<br>北部地域の小中公共公益施設の統廃合が進む中、これ以上の住環境の悪化は若年層の流出を招き、地域の衰退に拍車をかけることは明白である。 | 大規模な道路建設により環境にどのような影響を及ぼすかについて、環境影響評価手続により、騒音や排気ガス、日照障害を含め調査や予測、評価を実施し、環境保全措置の検討を行っている。<br>事業実施段階においては、作成した環境影響評価書を事業に反映させ、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いる。<br>したがって、原案のとおりで良いと考える。<br>北部地域の衰退を懸念する意見については、市と連携し、地域とともに良いまちづくりを進めるため、今後も地域との対話を継続していく。 |
| 4 | 市の方針表明について<br>【市の対応】      | 計画ルート発表後、大知波自治会は、反対署名 600 人を集め陳情書を市に提出し、住民の切実な声を届けてきたが、市長から「計画変更に対して働きかけはしない」と、住民の思いを無視した方針が示されたことに驚きとともに強い憤りを感じる。                                | 市の対応に関する感想であり、都市計画原案に対する直接的な意見ではない。   |

(別紙)

## 公述要旨及び対応方針 (公述人2)

湖西都市計画 都市計画道路の変更

公聴会開催日：令和8年3月17日(火)

|   | 項目                                   | 意見要旨   | 対応方針  |
|---|--------------------------------------|--|---|
| 1 | 道路建設に伴う家屋の立ち退き等について<br>【事業時の対応】      | 私の家は新築して間もない中、今回のルートで立ち退きせざるを得ない。<br>所有する田んぼも道路で蹂躪されるため生活も成り立たなくなり非常に残念である。  | 道路の整備にあたり、やむなく移転等が生じる方々に対しては、事業者が用地及び補償基準により適切に対応するものである。<br>したがって、原案のとおりで良いと考える。   |
| 2 | 道路が住民生活に及ぼす影響について<br>【地域分断】<br>【住環境】 | 私の家の廻りには田んぼ・畑があり、近くにはお宮（八幡神社）やお寺（法源寺）・保育園・コミュニティセンター・公園（親水・梅田）等があり、人が集まる所であるとともに各種の行事が行われる場所である。<br>一方で、静かな田園地帯であるため住民の散策の場ともなっている。<br>このような場所の近くに大規模な道路が通ることに大変困惑するとともに、騒音・振動・日照等の環境や安全性など、住民生活に支障を及ぼす事が考えられ、心配である。 | 計画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いる。<br>お宮（八幡神社）やお寺（法源寺）・保育園・コミュニティセンター・公園（親水・梅田）等は、平面的に回避している。<br>また、大規模な道路が通ることにより、環境にどのような影響を及ぼすかについて、環境影響評価手続により、騒音や振動、日照阻害等を含め調査や予測、評価を実施し、環境保全措置の検討を行っている。<br>事業実施段階においては、作成した環境影響評価書を事業に反映させ、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いる。<br>したがって、原案のとおりで良いと考える。 |

(別紙)

|   |                             |   |   |
|---|-----------------------------|---|---|
| 3 | 計画ルートに関する懸念について<br>【事業時の対応】 | コミュニティセンター北側は土砂災害警戒区域が隣接していること、また、寺の北側には昔の土葬跡（さんまい）があり、このようなところを掘り起こして大丈夫であるか心配である。   | 事業実施段階において、事業者が測量・調査を経て詳細な検討を行い、関係機関や関係者と調整の上、適切に対応するものである。<br><div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">したがって、原案のとおりで良いと考える。</div>   |
| 4 | 計画ルートの変更について<br>【ルート変更】     | 山側に道路を通すもしくは湖西連峰北側からのトンネルにすれば民家が少なくなり、補償費用や、以下に示す道路の機能補償工事が不要となることから建設費用も抑制できると思われる。<br>①湖西工業用水（浄水場）へ行く道<br>②親水公園へ行く道（土管が埋められている）<br>③お宮（八幡神社）へ行く道<br>④昭和池周辺へ行く道<br>⑤デンソー駐車場<br>(※) いずれも自動車専用道路の下を通るため大きなトンネルとなることが予測され、余分な費用がかさむ。<br>結論として、湖西連峰の北側からのトンネルについては民家の少ない知波田の西側から真っ直ぐ道路を通し、湖西連峰をトンネルで抜ける案への変更を要望する。<br>梅田・神座・大知波とも山があるため、それを是非利用していただきたい。 | 計画ルートについては、猛禽類の行動範囲や県の天然記念物であるトキワマンサク北限群生地などの自然環境への配慮、また、公共公益施設や神社仏閣、埋蔵文化財等を回避した上で集落への影響を極力小さくするといった社会性のほか、施工性や維持管理の観点、経済性等を総合的に評価した上で決定している。<br><div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">したがって、原案のとおりで良いと考える。</div> |

(別紙)

### 公述要旨及び対応方針 (公述人3)

湖西都市計画 都市計画道路の変更

公聴会開催日：令和8年3月17日(火)

|   | 項目                      | 意見要旨   | 対応方針  |
|---|-------------------------|--|---|
| 1 | 計画ルートの変更について<br>【ルート変更】 | <p>都市計画原案は、自治会員の企業や住居、生活の糧とする田畑を蹂躪しており、被害者がもっと少なくなるルートに変更していただきたい。</p> <p>具体的には大知波辺りから湖西連峰をトンネルで貫通させ、普門寺と梅田八幡宮の間を通すルートである。</p> <p>市当局からは、湖西連峰が信仰の対象なのでトンネル工事はできないとの見解を伺ったが、豊橋市二川地区においては岩屋観音の下にトンネルを通す計画にしているなど矛盾しており、住民は納得していない。</p> | <p>都市計画原案における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いる。</p> <p>古代より信仰の対象となっている嵩山を平面的に回避しつつ、市街地や産業拠点集積地、防災拠点へのアクセス性や、湖西市の新アクセス道路との接続を踏まえたインターチェンジ位置により、ルートを決定している。</p> <p>したがって、原案のとおりで良いと考える。</p> |

(別紙)

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| 2 | <p>ルート変更ができない場合の地域の行事等への配慮について</p> <p>【事業時の対応】</p> | <p>都市計画原案のルートを変更できないのであれば、梅田自治会にとっては重要な行事である以下2点について、道路工事期間中においても継続できるよう協力いただくとともに、必ず設計に反映していただきたい。</p> <p>(1) 梅田八幡宮の高さ約5mのお祭り用の屋台(2台)を倉庫に保管しており、お祭りの際にはそこから梅田区内を巡行させるが、都市計画原案は八幡宮から梅田地区へと続く唯一のルートを潰す内容となっているため、屋台が通れるトンネル通路を道路下に設計していただきたい。</p> <p>(2) 梅田地区には昨今ハイキングコースとして人気の高い湖西連峰東側登山口があり、梅田八幡宮に隣接する親水公園の駐車場は、週末、満車状態である。</p> <p>車を利用しないハイカーたちは梅田コミュニティセンター前を徒歩で登山口に向かうが、都市計画原案は登山口に向かういずれの道も潰す内容となっている。</p> <p>このことから、以下2点に配慮した設計をしていただきたい。</p> <p>①登山口に続く2つのハイカー用トンネル通路を設計していただくこと</p> <p>②ハイカー用トンネルは30m以上に長くなるため、以下の点に配慮していただくこと</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・車道と歩道を明確に分け、歩道は段差付きとすること</li><li>・夜道でも安全な照明の設置</li></ul> | <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函渠(ボックス)などで機能復旧を行うこととしている。</p> <p>事業実施段階において、事業者が各道路管理者と調整の上、地域住民の意見を踏まえながら適切に機能補償を行うものである。</p> <p>したがって、原案のとおりで良いと考える。</p> <p>地域が希望する以下の事項について、事業実施段階において適切に対応するよう、事業者となる者に申し伝える。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) お祭りの屋台が通過可能なルートの確保</li><li>(2) 湖西連峰登山者への配慮</li></ul> |
|---|--|--|---|

(別紙)

### 公述要旨及び対応方針 (公述人 4)

湖西都市計画 都市計画道路の変更

公聴会開催日：令和8年3月17日(火)

|   | 項目                                   | 意見要旨  | 対応方針  |
|---|--------------------------------------|---|---|
| 1 | ルート帯の選定プロセスの再検証について<br>【ルート帯の選定プロセス】 | 主に以下の4点を理由に、計画段階評価における原案のルート帯選定プロセスの再検証を求める。<br>① 交通容量設定の矛盾<br>② 速達性評価の不透明性<br>③ 後発的な追加費用及び市民負担増の懸念<br>④ 実勢を反映しない便益算定及び寄与度評価の不透明性                     | 公述人の意見は、計画段階評価におけるルート帯の選定プロセスへの疑念や、再検証を求めるものであり、 <b>都市計画原案に対する直接的な意見ではない。</b><br>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る。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る。 |
| 2 | 再検証を求める理由①交通容量設定の矛盾<br>【ルート帯の選定プロセス】 | 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、本事業の計画段階では案3国道23号拡幅案にわずか1.9万台が加わるだけで8車線が必要とした。接続先の東名高速の4車線で8万台という実績を鑑みても、8車線は過剰投資であり、4車線化と必要に応じた付加車線の工夫で十分対応可能と考える。 | 公述人の意見は、計画段階評価におけるルート帯の選定プロセスへの疑念に関するものであり、 <b>都市計画原案に対する直接的な意見ではない。</b><br>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る。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る。      |

(別紙)

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| 3 | <p>再検証を求める理由②速達性評価の不透明性</p> <p>【ルート帯の選定プロセス】</p>         | <p>警察庁の基準によれば、中央分離帯を設けた高規格な4車線道路は時速80kmでの運用が十分可能であり、実勢速度に応じた弾力的な速度設定が推奨されている。8車線と仮定する案3を時速60kmに固定したまま評価することは、案1を有利に見せる不適切な費用便益分析いわゆるB/Cと言わざるを得ない。</p> <p>については、案3を時速80km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。あわせて、4車線化までが別予算化されたことを含め、追加投資を抑えた4車線、時速60km運用と、追加投資による4車線、時速80km運用のそれぞれの場合についてもB/Cの再試算を求めたうえで、アクセス性の向上という項目の再審議を要望する。</p>             | <p>公述人の意見は、計画段階評価におけるルート帯の選定プロセスへの疑念や、再検証を求めるものであり、<b>都市計画原案に対する直接的な意見ではない。</b></p> <p>費用便益費の算出、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ある。</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60km/hを用いて算出している。なお、一般的に規制速度は公安委員会（警察）で決定するものであり、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・道路交通に起因する障害の防止の観点から必要に応じて実施されるものと認識している。</p>      |
| 4 | <p>再検証を求める理由③後発的な追加費用及び市民負担増の懸念</p> <p>【ルート帯の選定プロセス】</p> | <p>案1の採択に伴い湖西市が別途、新たなアクセス道路を計画している事実は、案1単体では地域課題を解決できないことを示唆している。案3を採択していれば、新たなアクセス道路は不要だったはずで、これは予算の浪費にとどまらず、将来世代に二重の維持管理負担を強いることとなる。さらに、二川・岩屋地区の長大トンネル化に伴う建設費と維持管理費、工事被害対策費の膨張、加えて梅田川沿いの軟弱地盤の工事被害対策費の膨張も懸念される。また、当初の予定に無かった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>これら後付け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>公述人の意見は、計画段階評価におけるルート帯の選定プロセスへの疑念や、再検証を求めるものであり、<b>都市計画原案に対する直接的な意見ではない。</b></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る。</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は、その目的の道路と認識しており、御指摘のような不合理な二重投資とは考えていない。</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いるが、そこには浜松湖西豊橋道路の建設に必要な事業費が計上されているものと認識している。</p> |

(別紙)

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| 5 | <p>再検証を求める理由④実勢を反映しない便益算定及び寄与度評価の不透明性</p> <p>【ルート帯の選定プロセス】</p> | <p>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ひながら、評価指標が三ヶ日JCTから三河港を経由した田原中心部までという、特定の地点間の旅行時間に限定されていることは不適切。名豊道路に予算を集中し、早期に完全4車線化してこの軸を強化し、東名に接続して案3の枝道、全体の機能を底上げすれば、浜名湖周辺から豊橋、田原南部の観光、レジャー、農業拠点、道の駅等へ自由にアクセスしたい多様なユーザーの利便性を飛躍的に高め、物流、観光の両面で、便益が限定的な案1をはるかに凌ぐはずと考える。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>交通安全面の評価方法においても、企業規模にかかわらず一律1社と計上する算出方法は、地域物流の実態を歪めており不適切である。また、市街地を走る大型車両を減らせるという項目について、地域実態を反映した再審議を要望する。</p> | <p>公述人の意見は、計画段階評価におけるルート帯の選定プロセスへの疑念や、再検証を求めるものであり、<b>都市計画原案に対する直接的な意見ではない。</b></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る。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る。</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目的の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いる。</p> |
|---|--|---|---|

(別紙)

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| 6 | <p>ルート帯の選定プロセスにおける住民との合意形成等について</p> <p>【ルート帯の選定プロセス】</p> | <p>行政は数万通もの住民アンケート結果を踏まえ、専門家による審議を経てルートを決めたという説明を繰り返してきたが、そのアンケートとは、道路に期待する役割や機能といった抽象的な質問に答えるもので、ルートを選ぶ質問は無く、その実態は、複数ルート案を具体的に比較評価する機会を住民から奪い、真の民意を反映させないまま結論へと導いたも同然である。</p> <p>また、ルート選定の根拠となる審議会において、どのような議論を経て比較検討が行われたのか、議事録が極めて簡略化されているため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。複数ルート案発表後の住民説明会は、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>愛知県、静岡県、浜松市が平成24年まで5年をかけ合同で調査を行い、案3の国道23号接続ルートが最適と報告したのに、なぜ、住民説明会を一度も行わず、案1に決めたのか。</p> <p>ルート選定の妥当性を担保する審議会において、ルート決定の根拠となるほぼ全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という結論が導かれたのではないかと、という本指摘事項を反映した上で、最新のデータを用いて専門家による再審議を行い、議事録に明記して、現在と将来の市民に対して本事業のルート選定の正当性の説明責任を果たしていただくことを、強く要望する。</p> <p>そして、案1ではなく、より安く、より効果的な案3に、今からでも計画を見直していただきたい。</p> | <p>公述人の意見は、計画段階評価におけるルート帯の選定プロセスへの疑念や、再検証を求めるものであり、<b>都市計画原案に対する直接的な意見ではない。</b></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る。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る。</p> |
|---|--|---|---|

(別紙)

### 公述要旨及び対応方針 (公述人5)

湖西都市計画 都市計画道路の変更

公聴会開催日：令和8年3月17日(火)

|   | 項目                      | 意見要旨   | 対応方針  |
|---|-------------------------|--|---|
| 1 | 計画ルートの変更について<br>【ルート変更】 | <p>計画ルートの該当地において農業を営む者として、また、梅田地区に育ち故郷を大切に思う者として、計画変更をお願いする意見を述べる。</p> <p>親の代から営んできた嵩山のふもとのみかん畑の50アールの大部分が道路計画の対象地となり消滅し、近隣のみかん畑とともにおいしいみかんの採れる生産地が失われる。</p> <p>農業仲間の田もど真ん中に計画線を通して米作りの土地を奪われる。</p> <p>現地を熟知する農業者としては、少しずつだけで遊休状態の山林にルート変更できると思われる。</p> <p>現地の状況を考慮したルート選定ができていない。</p> <p>計画線は、400年以上の歴史をもつ梅田村の発祥地である神社、寺、田園、池、林の豊かな里山の中心部を貫いている。</p> <p>この区域は市街化調整区域及び自然公園対象区域として、農業委員会の農地転用を厳しく制約された区域として守られてきた。</p> <p>この故郷を守ってきた都市計画の施策が結果的に住宅の少ない区域を作り、そこを狙って計画ルートが設定された。</p> <p>国主導の本事業に対し、市街化調整部署、環境保護部署、農業推進部署等の積極的な指摘ができていないのか、検討経過の説明をしていただきたい。</p> <p>地権者、住民と共に、これまでの検討経過を見直すとともに、地元の実状を詳細に検討してルートを選定し直してもらいたい。</p> <p>そのためには湖西市が主体となり、静岡県、国の指導を仰ぐ形で再検討、計画変更をお願いする。</p> | <p>計画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いる。</p> <p>また、市街化調整などの土地利用を所管する部署のほか、自然公園を所管する部局、環境部局などと協議を行うなど、所定の手続を経て決定している。</p> <p>したがって、原案のとおりで良いと考える。</p> |

(別紙)

## 公述要旨及び対応方針 (公述人6)

湖西都市計画 都市計画道路の変更

公聴会開催日：令和8年3月17日(火)

|   | 項目                      | 意見要旨   | 対応方針   |
|---|-------------------------|--|--|
| 1 | 計画ルートの変更について<br>【ルート変更】 | <p>現在示されている計画ルートは、神座地区の住宅地を横断または近接して通過する内容で、10世帯以上が長年住み慣れた住居から立ち退きを余儀なくされる可能性があり、これは地域住民の生活基盤やコミュニティに大きな影響を及ぼすものである。</p> <p>このことから、以下の変更ルートを提案する。</p> <p>&lt;提案ルート1 (ルートA)&gt;</p> <p>嵩山の麓を通過することで住宅地を回避し、生活環境への影響を大幅に低減できる可能性がある。</p> <p>&lt;提案ルート2 (ルートB)&gt;</p> <p>トキワマンサク群生地北側からトンネルにすることは、住宅地への影響を抑制し得る選択肢である。</p> <p>なお、提案ルートについて、生活環境、自然環境、事業性等の観点から計画ルートと客観的に比較検討し、その判断理由を明確に示すことが不可欠である。</p> <p>これらの理由により現行の計画ルートは住宅地への影響が極めて大きいと多数の意見が出ているため、自治会として住宅地を回避するルートについて再検討することを強く要望する。</p> | <p>計画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いる。</p> <p>また、古代より信仰の対象となっている嵩山を平面的に回避しつつ、市街地や産業拠点集積地、防災拠点へのアクセス性や、湖西市の新アクセス道路との接続を踏まえたインターチェンジ位置により、ルートを決定している。</p> <p>道路の整備にあたり、やむなく移転等が生じる方々に対しては、事業者が用地及び補償基準により適切に対応するものである。</p> <p><b>したがって、原案のとおりで良いと考える。</b></p> <p>地域住民の生活基盤やコミュニティへの影響を懸念する意見については、市と連携し、地域とともにより良いまちづくりを進めるため、今後も地域との対話を継続していく。</p> |

(別紙)

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| 2 | <p>移転対象となる住民に寄り添った支援について</p> <p><b>【事業時の対応】</b></p>                         | <p>多数の家屋移転は地域とのつながりや生活基盤への影響、ひいては地区崩壊の危機になりかねず、これらの対応には行政が住民側に寄り添った支援が必要である。</p> <p>このことから、道路工事に伴い移転を余儀なくされる住民及び道路周囲に住む住民が不利益や不安を被ることなく将来にわたり安心して生活を再建できるよう、十分な補償と行政による継続的かつ実効性のある支援を要望する。</p> <p>特に、地区内移転を希望する住民には代替地確保や必要な調整への格別な配慮を要望する。</p> | <p>道路の整備にあたり、やむなく移転等が生じる方々に対しては、事業者が用地及び補償基準により適切に対応するものである。</p> <p>したがって、原案のとおりで良いと考える。</p>   |
| 3 | <p>インターチェンジの新設に伴い懸念される地区住民への悪影響に対する調査の実施及び万全な対応について</p> <p><b>【住環境】</b></p> | <p>県道太田中原線では、現状でも大型車両通行に伴う振動が発生し、沿道住宅の一部に影響が生じている。</p> <p>新設するインターチェンジの取付道路が県道太田中原線と接続するが、これにより、さらなる大型車両の増加が見込まれ、住民の安全確保、道路周辺の環境保全に向けた詳細な環境影響調査と具体的対策が不可欠である。</p> <p>このように、地区住民への悪影響が懸念されるため、十分な調査の実施及びその結果に基づく万全な対応を求める。</p>                   | <p>道路建設により環境にどのような影響を及ぼすかについて、環境影響評価手続により、振動や騒音等を含め調査や予測、評価を実施し、環境保全措置の検討を行っている。</p> <p>事業実施段階においては、作成した環境影響評価書を事業に反映させ、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いる。</p> <p>したがって、原案のとおりで良いと考える。</p> <p>ただし、公述人から大型車両の増加に伴う住民の安全確保を求める意見については、安全対策について十分に説明するなど、真摯に対応するよう事業者となる者に申し伝える。</p> |

(別紙)

### 公述要旨及び対応方針 (公述人7)

湖西都市計画 都市計画道路の変更

公聴会開催日：令和8年3月17日(火)

|   | 項目                       | 意見要旨  | 対応方針  |
|---|--------------------------|---|---|
| 1 | 計画ルートの決定経緯について<br>【住民説明】 | <p>浜松湖西豊橋道路の利木地区の影響に関して、区民から以下の意見、要望があるため対処を願う。</p> <p>都市計画以外に関する内容も含まれるが、都市計画案を作成する段階から以下の意見に留意し、今後、事業者に対しても都市計画決定者の立場から意見の申し伝え、働きかけを行っていただきたい。</p> <p>公表された計画ルートに至った理由を開示してもらいたい。</p> | <p>公述人の意見は、計画ルートの決定経緯や理由の開示を求めるものであり、<b>都市計画原案に対する直接的な意見ではない。</b></p> <p>これまでに、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る。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いる。</p> <p>また、令和7年11月に湖西市が開催した原案説明会のほか、これを補完する地区単位の説明会を随時開催し、都市計画原案に対する理解に努めてきた。</p> <p>今後も必要に応じて地域との対話の場を持つなど、計画ルートの理解に努める。</p> |

(別紙)

|   |                               |  |   |
|---|-------------------------------|--|---|
| 2 | 計画ルートに関する意見、要望について<br>【ルート変更】 | 公表された計画ルートよりも西側へ寄せ、住宅地から離してもらいたい。<br>インターチェンジを大知波の多米トンネル付近に設置することにし、北部地域の利便性向上と活性化策としてもらいたい。   | 計画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いる。<br>また、インターチェンジ位置は市街地や産業拠点集積地、防災拠点へのアクセス性や、湖西市の新アクセス道路との接続に考慮して配置している。<br><b>したがって、原案のとおりで良いと考える。</b><br>ただし、北部地域の利便性向上や活性化策を求める旨の意見については、市と連携し、地域とともにより良いまちづくりを進めるため、今後も地域との対話を継続していく。 |
| 3 | 水利に関する意見、要望について<br>【事業時の対応】   | 道路造成に伴う渇水予防策として、また、道路の排水対策として調整池（大池、伊田池、ほか2ヶ所）の容量拡大と護岸整備を行ってもらいたい。<br>万一、道路整備の影響により渇水が発生した場合に備え、農作物に水が供給できるように豊川用水を大池に供給する設備を整備し、それに関わる維持管理経費を事業者側で負担してもらいたい。<br>道路工事に伴う地形の変化により大雨等で多量の雨水が農地に流入しないよう、道路の側溝や排水設備を整備してもらいたい。 | 道路の整備に伴う渇水予防策や道路の排水対策、農地への影響への対応については、事業者が事業実施段階において、各施設管理者や関係者と調整の上、適切に対応を行うものである。<br><b>したがって、原案のとおりで良いと考える。</b>  |

(別紙)

|   |                                 |   |   |
|---|---------------------------------|---|---|
| 4 | 騒音に関する意見、<br>要望について<br>【住環境】    | 住宅地での道路からの騒音が、夜間はピーク値で45デシベルを越えないように騒音対策をしてもらいたい。   | 道路建設に伴い環境にどのような影響を及ぼすかについて、環境影響評価手続により、騒音等を含め調査や予測、評価を実施し、環境保全措置の検討を行っている。<br>事業実施段階においては、環境基本法に基づく騒音に係る環境基準値（道路に面する地域）以下になるよう適切な対応を実施することにより、生活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いる。<br><b>したがって、原案のとおりで良いと考える。</b>                                    |
| 5 | 工事に関する意見、<br>要望について<br>【事業時の対応】 | 工事による地盤沈下や濁水、排水不備、粉塵等により農作物に不作等の影響が出た場合は全額補償をしてもらいたい。<br>工事に関わる車両は、区内道路を使用せず、工事用道路を別に整備してもらいたい。また、工事終了後はこれを一般利用できるようにするなど、地域に資する計画としてもらいたい。 | 工事による地盤沈下や濁水、排水不備、粉塵等による農作物の不作等への影響については、事業の実施段階において、事業者が適切に対応するものである。<br>また、工事用車両の通行や工事用道路の整備についても、事業の実施段階において、事業者が適切に対応するものである。<br>工事用道路は事業の実施にあたり必要な箇所に設置されるものであり、工事終了後の活用についても、事業の実施段階において、事業者が適切に対応するものである。<br><b>したがって、原案のとおりで良いと考える。</b> |
| 6 | 付替道路の利便性の向上について<br>【その他意見】      | オレンジロードへの接続道路等の付替道路の検討にあたっては、地域の意見を聴き、拡幅整備するなど、利便性の向上を図ってもらいたい。   | <b>都市計画原案に対する直接的な意見ではない。</b><br>なお、付替道路等については、事業者が道路管理者や地域の意見を聴きながら検討を行うものであり、適切に対応するよう事業者となる者に申し伝える。   |

(別紙)

|   |                         |  |   |
|---|-------------------------|--|---|
| 7 | 計画ルートの変更について<br>【ルート変更】 | 大知波地区が湖西市から優良田園住宅制度の対象地域に指定されているにもかかわらず、民家を通るルートを決めた理由を開示してもらいたい。<br>また、市の住宅施策にふさわしいルートへ変更してもらいたい。 | 計画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いる。<br>また、大知波地区においては、知波田小学校や幼稚園を避け、前後区間の線形を考慮しつつ、住宅への影響が最小となる箇所を通してしている。<br><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">したがって、原案のとおりで良いと考える。</span> |
|---|-------------------------|--|---|