

浜松湖西豊橋道路 都市計画原案に関する補完説明会

1. 日 時 令和8年1月18日（日） 18時00分～20時20分
2. 会 場 神座集落センター
3. 出席者 湖西市 都市整備部 都市政策課
静岡県 交通基盤部 都市局 都市計画課
道路局 道路企画課
浜松土木事務所 都市計画課
工事課
国土交通省 中部地方整備局 浜松河川国道事務所 計画課

4. 内 容

- 1) あいさつ
- 2) 都市計画原案に関する説明
 - i 湖西市のまちづくり
 - ii 都市計画の手続き
 - iii 浜松湖西豊橋道路の概要
 - iv 浜松湖西豊橋道路の都市計画について

3) 質疑応答

<要旨>

質問等	回答
神座地区を通るルート他に、トンネル区間は多くなるが、ICから北側を通るルートは考えられないか。	トンネル延長（中尾平～豊橋 IC 付近）が5kmを超えてしまい、危険物車両の通行ができなくなってしまう恐れがあります。
実際の道路工事を行う上で、神座地区（住居、田畑、山林、既存の生活道路）にどのような影響があるのか。	事業化後に地質等調査、現地測量、詳細設計を実施し、仮設工事の詳細な検討等を行った後に事業者から説明させていただきます。
神座地区の工事期間は何年かかると想定しているのか。	事業化後、事業者から想定スケジュールを示させていただきます。
自動車専用道路ということだが、昼夜問わずの騒音、振動、粉塵等の飛散物が近隣の住民を苦しめることはないか。	環境基準に則って、必要な対応を実施します。
嵩上道路、橋梁設置により日照条件も悪化すると思われるが、どんな悪影響が出るのか。事例など具体的に示して欲しい。	環境影響評価手続きの中で、調査予測評価することとなっているため、準備書の公告縦覧時に説明させていただきます。
県道太田中原線と立体交差する橋梁につ	ご意見として承ります。

いて、住居地区は少しでも橋脚を減らす工法を検討してほしい。	
移転対象者のうち、神座地区に残りたい方に対しては、特例で農地転用の措置を講じてもらえないか。	収用移転にあたり農地転用の特例はありませんが、移転希望地の転用の可否や、その他移転に際しての疑問、相談は市で対応します。
都市計画手続きの大まかな日程を教えてください。	公聴会は3月の開催を予定しています。環境影響評価準備書の説明会は夏ごろの開催となる見込みですが、都市計画決定の時期は現時点で未定です。
土砂災害警戒区域を通るが、対策は。	事業化後に地質調査、現地測量等を実施し、詳細な検討を行い、必要な対策を講じていきます。
橋梁について、東南海トラフ地震で倒れないような十分な強度を考慮してほしい。	橋梁の設計は、技術基準（道路橋示方書）により設計します。技術基準は、大規模地震等の度に見直しが行われており、本道路は最新の知見で設計されることとなります。 なお、静岡県を含む南海トラフ想定震源域は、耐震設計に係る係数も高く設定されており、より安全な構造となるよう考慮されています。
土地買収で、利便性の悪い残地が発生した場合、補償はあるか。	状況によっては、残地補償がされる場合があります。
当計画の側道はどうなるのか。メンテナンスのために必要だと思う。	事業実施段階において検討します。
道路建設にあたり、ダンプや重機の通行が必要となるが、神座地区内の市道は狭く、生活に支障が予測されるが、対策は。	事業化後の検討となりますが、一般的には生活環境への影響を考慮しながら計画を作成することとなります。
「IC周辺地区を新産業拠点に位置づけ」とあるが、具体的には何をするのか。工場誘致か。	具体的な計画はまだありませんが、地域の意見を聞きながらIC周辺の土地利用を考えていきます。
住民の生活を最優先に考えた道路計画であって欲しい。	国の骨格軸となる道路ですが、地元住民の切実なご意見として承り、工事用仮設計画も含め、可能な限り生活環境に配慮した計画としていきます。

神座の集落が消滅してしまうのでは。子どもたちの将来が不安。	移転後も神座へ残れるようサポートするとともに、ICを活かした魅力的なまちづくりを、地域住民と一緒に考えていきます。
10年以上先のことになると思うと、高齢者世帯は非常に心配。立ち退きの場合は、高齢者世帯への手厚いサポートが必要と考える。	移転に係る相談は市でも承ります。心配事があれば遠慮なくご相談ください。
大体道路が通る位置は分かったが、計画線際に建っている家は移転が必要なのか。	測量、境界立会い等を経て影響が分かった時点で説明させていただきます。 橋梁の真下は移転が必要となりますが、その外側については、橋の構造により影響範囲が異なります。詳細設計等を経て影響範囲が明確となります。
橋の近くで残されては困る。	騒音等に対しては遮音壁等の対策をすることとなります。
移転となる範囲等は決まりがあるのか。影響を加味した計画にしてほしい	その方の人生にとって影響の大きな話であることは認識しています。ご意見を踏まえて設計等を進めるよう事業者へ伝えていきます。
計画が変わる可能性はあるのか。	測量の結果、影響範囲や構造が変更になることは考えられます。
接続する県道太田中原線がさらに渋滞してしまわないか。	現在、ICが接続する太田中原線交差点から南方面に新規計画道路を構想しており、県道へ負荷をかけないように検討していきます。
県道の拡幅は。	歩道整備や右折レーンの設置は検討していくことになると思われます。市全体の道路網検討を進めていく中で、その結果を踏まえて計画を進めていきたいと考えます。
過去の事業経験から、整備期間を見込めないのか。	名豊道路（国道23号）は、事業化から全線開通まで50年を要しました。浜松湖西豊橋道路とは延長が異なりますが、全線開通までは〇十年という規模となるのではと考えます。とはいえ、整備効果の早期発現のため、部分開通をしながら進めていくことも考えられます。

二川地区のルートを変更して微笑こども園のあたりに変わったという話を聞いたが、反対運動によるものか。	そのようなニュアンスで報道されていたのは把握していますが、条件的に新幹線の下はかなり深いところを通過する必要があったためトンネルが必要となったのではないかと推測します。
時間を掛けて、影響がある人に寄り添って進めていってほしい。	ご意見として承ります。
(都市計画道路の) 決定まで早くて1~2年と言っていたが、都市計画決定から事業化されるまでの期間は。	事業化のための審査のプロセスはありますが、都市計画手続きのように何年も掛かるものではありません。
(都計法 53 条の資料に) 浜松湖西豊橋道路「等」とあるが、北部を含めた土地の利用計画や宅地として活用できるような施策が含まれているのか。	今回説明した都市計画には、宅地造成の計画等は含まれていません。
今後も真摯な対応をお願いしたい。	ご意見として承ります。
移転対象になりそうだが、いつノーと言えるのか。都市計画が決定されると立ち退きが確定してしまうのか。どうやってノーと伝えればよいのか。	手続きの中では、公聴会や、夏ごろ開催予定の説明会で意見書を提出することができます。 具体的な用地の提供については、事業化後に交渉をさせていただくこととなります。
影響が分からないタイミングで意見書の提出となるのではないか。今の段階で掛かっているならば、計画には嫌だと言いたい。	ご意見として承ります。
今の時点で掛かっているようであれば、移転という認識で良いのか。	計画を変更することは難しいと考えます。
いつ移転の話があるのか。	事業化後の測量や境界立会い、詳細設計の後となる予定です。
IC の場所は最適と言っていたが、どのくらい検討したのか。神座のみの検討なのか市全域での検討なのか。オレンジロードには接続できないのか。	IC は主要な道路と接続される必要があります。早期に産業車両と一般車両の交通を分けるためにも、大規模な工場に近い神座に設置することは、大きなメリットがあります。
何箇所か候補地があったのか。	形状含め 5 案程度は検討しましたが、構想段階のものを含めるとそれ以上ありました。湖西市の現状や成り立ち、コントロー

	ルすべき事象を考えると、この場所が最適と考えます。
IC の接続位置について、神社に近く小学生も通るため、大きな交差点ができるのに抵抗がある。	安全対策には十分に留意します。
トンネルの延長が 5km を超えると危険物等の搬送ができなくなるとあったが、東名・新東名等でも 5km 以上のトンネルがあると思うが違いはあるのか。	違いはありません。道路法の中で制限が定められており、恵那山トンネルなどでは、危険物を搬送する車両はトンネルの手前で高速を降りてもらおうようになっています。
市内に IC があることは、産業等にとってとても大きなメリットがあると思う。それもあるってこの位置なのではと思っている。	お見込みのとおりです。 一方で、それにより影響を受ける方は存在するので、丁寧に対応していきたいと考えます。
知波田地区（大知波）では反対運動があると新聞でみた。トンネルにするためには神座も反対署名を出せばよいのか。トンネルができないとは思えない。IC はオレンジロードに繋がればよく、神座に IC をつくる意味が分からない。嵩山が信仰対象となっているなんて知らない。嵩山より人が大切なのではないか。静岡県知事からトキワマンサクの群生地に配慮するよう言われたとあったが、なぜそんなことを知事に言わなければならないのか。決まった後ではなく、もっと早い段階で地元で意見を照会すべきでなかったのか。トンネルを 5km 未満にして複数設置すればよい。	トンネルについては、多くの事項について検討していく必要があります。土砂崩れ等一般的には坑口が一番危険とされており、それをどこに配置するか等も考える必要があります。また一般的に、トンネル工事は一番費用もかかり、メンテナンスも必要となります。税金で工事をする以上、無尽蔵に予算を投入して道路をつくることは難しいと考えます。 湖西に IC を作る意義は非常に大きいと考え、嵩山を回り込むような線形を採用しましたが、住居移転は極力避けるというコンセプトで設計を行っています。
（嵩山信仰の伝承については）奈良の正倉院の資料に記載がある。論文などを調べた結果からも、大神岩が信仰対象となっており、古代大宮神社がここにあったことがわかる。	ご意見として承ります。
IC を山側につくり、オレンジロードを拡張すればよい。市の考えは理解するが、市民の考えも理解してほしい。	原案の IC 位置は、豊橋ハートセンターへの搬送など救命救急の面でも、一分一秒でも早く対応できるメリットがあります。
トンネル案と現行案を比較検討し、結果	対応します。

を教えてください。	
-----------	--