

主要プロジェクト推進プラン「交通基盤の整備と利便性向上に向けた地域連携の推進」に対する御意見

提出者 No.	意見 No.	意見	意見に対する考え方
1	1	道路の課題として、豊橋市南栄地区の道路渋滞が激しい旨の記載をしてください。 また、南栄地区の渋滞対策を講じてください。	豊橋市南栄地区の道路渋滞につきましては、19ページの「図29 地域の主要渋滞箇所」の中で表現しております。ご了承ください。 東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	2	渥美半島の主要道は、国道42号線・国道259号線・豊橋渥美線ですが、縦貫の3路線を横断的に連絡する路線が存在しません。渋滞している国道259号線の交通量を交通量の少ない国道42号線への分散化及び道路ネットワーク強化のため、城下老津線の整備を推進してください。	東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	3	豊橋渥美線の立体化を推進してください。	東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	4	国道259号線天津南交差点から豊橋渥美線三河港大橋東交差点間を通行しているのはショートカットしている不要な通過交通であり、代替ルートである老津赤沢線が開通したので、代替ルートへ誘導するように天津南交差点の廃止、三河港大橋東交差点のカルバート・盛土にして廃止してください。天津南交差点が渋滞の起点になっています。また天津交差点～老津町沖田北西交差点間を4車線化してください。	東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	5	田原市は高速道路の恩恵を受けられていません。アクセス時間短縮の対策として、国道259号線の右折レーン等の交差点改良・信号現示の変更・感应式信号への変更、国道42号線の設置基準に満たない不要な信号交差点の廃止、制限速度50キロから60キロへの引き上げ等の対策を早期に計ってください。	東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	6	交通安全のため、国道259号植田バイパスの車線上下分離を推進してください。	「図29 地域の主要渋滞箇所」です。東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	7	国道259号線の谷熊町の交差点では、右折車両等による滞留で、渋滞の起点になっているので対策をしてください。	東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	8	渋滞している国道23号大崎IC～野依ICの早期4車線化を推進してください。	プランの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	9	東三河環状線の南端（国道1号線）～東幸町間の早期部分開通を推進してください。	プランの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
2 (合計 16名)	10	行政の皆さんに配慮いただきたいのは、東三河各市町村の今後の人口動向予測（5頁）です。人口減少は顕著ですし、予測結果からも人は減るのです。基本、自治体のコンパクト化の努力のもと、人口動向を見据えた道路整備が必要である、ということだと思います。そういう視点で道路整備の方向性を見定めるべきでないか。民間の視点から言えば、行政の基本的な考えない方に異論がある。調査結果として、社会動向の行く末を分析したならば、この動向によって行政、市民、企業の課題解決となる最も重要な道路をまず選定し、集中整備や改修工事を行う計画づくりが必要ではないかと思います。	26ページ等に記載しましたとおり、県内で先行して人口減少の局面を迎えている東三河地域において、地域医療を支え、災害等緊急時に円滑な物資の輸送を可能とし、生活に必要な都市機能の集約を進める上でも、地域内の道路網の整備によるモビリティの向上は不可欠と考えています。 道路の整備については、東三河地域全域にお住まいの県民の皆様から様々な要望をいただいております。今回のプランにおいては、極力、重点化すべき取組を明確にするよう意識して議論を進

提出者 No.	意見 No.	意見	意見に対する考え方
			め、段階的な整備目標を提示させていただきましたが、今後、さらなる重点化に向け、議論を深めてまいります。
	11	策定主体者の総花的な道路整備計画という印象しかありません。示された道路整備は、整備順位の明確化や優先度の整理等の記載が必要です。	33～35 ページに、現状と道路整備の進捗状況、地元市町村や経済界の要望を踏まえた地域の目標として、段階的整備目標を整理しました。整備順位につきましては、社会動向も踏まえ、引き続き、東三河振興ビジョンの推進に取り組む中で検討してまいります。
	12	中間報告であっても、取り纏めた各道路整備の費用対効果による重要度、優先度を精査し、検証されたものなのか疑問である。これらが検証済みであれば、その旨を記述しなければ理解されない。検証されていない場合は、なぜ 32 頁から 34 頁の道路整備必要なのか、個別の道路に対するコメントを記載いただきたい。	愛知県では、事業実施過程の透明性及び客観性を確保し、より効率的、効果的な事業の実施を図ることを目的として、事業評価を実施しており、各事業の対応方針を決定しております。そのため、33～35 ページには、現状と道路整備の進捗状況、地元市町村や経済界の要望を踏まえた地域の目標として、段階的整備目標を整理しております。
	13	行政は、「地域や住民が必要としている道路」、「市役所が必要だと主張する道路」を既定の事実として計画に記述し道路整備を進めている。このやり方は間違いではないと思う。但し、整備の必要性に対する評価、検証が全くリンクしていない。この様な取り纏め方は、本当に意味あるプロジェクトなのか疑問です。行政の皆さん、確実に人口は減る、居住場所が減ります。企業は法人税の減税、主力工場を海外に移転することで納税額も減っていきます。大盤振る舞いの道路整備は昔の整備の仕方、今は不要ではありませんか。もっと整備する価値ある道路に税金を集中投下すべきだと思います。	ご意見のとおり、社会動向も踏まえ、道路整備の必要性を検討する必要があると考えております。引き続き、東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	14	題名の「地域連携の推進」とあるが、道路の整備により達成できる地域連携の具体事例を記載すべきと考えます。具体的な果実を得るために、この様な道路整備を行う、道路整備が必要という具体論が問われると思います。	産業振興、安全・安心、観光による地域振興に向けた道路網の課題を解決するため、課題、方向性を共有し、地域が連携して道路整備を推進していく趣旨で記載しております。
	15	この地域にお住まいの方は、東三河という南北間の連携で充足感を得られるのか疑問である。東三河 1 時間圏・・・今の時代、または将来の住民が本当に求める圏域か？	26 ページ【方向性】の※にありますように、「本プランにおける「東三河 1 時間交通圏」は、東三河地域のそれぞれの生活圏（日常生活の行動範囲）が概ね 1 時間で充足できるエリアをいう」こととしています。ご指摘のとおり生活圏域の考え方も変遷しており、隣接地域も圏域に含めて考えております。
	16	策定の目的「③大規模な自然災害に対しては、安心・安全の視点から早急に対応」とあり、基本、道路整備（34・35 頁）で安心安全を確保しようとして取り纏められている。これは救急車のための道路整備という見方もできます。安心安全を確保する手段は、道路整備以外にも対策効果の高い崩落防止ネット、遠隔医療、ドローンなども有効な手段で、これら対策を広範囲の山間地で行う事ができれば安心安全が拡大できると思います。なぜ、道路整備に限った安心・安全のアプローチなのかを記述した方が理解できます。	本プランは交通基盤（道路、公共交通）に焦点を絞ったプランとして整理しております。ご意見のとおり、道路整備以外の対策もあることから、東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	17	「東三河 1 時間交通圏を確立する道路整備」という利用主体者は、東三河地域を重視した道路整備の在り方として考えられる。しかし、現実的に住民の生活圏や商圈、通勤圏、レクリエーション圏等々は、東三河地域というエリアに限られたものではありません。これは RESAS から広域的な人流、モノの移動が読み取れます。施策の方向性にある「東三河内の 1 時間交通圏」が持つべき意味、必要性、重要性を本プロジェクトにも再掲し、根拠先を明らかにした道路整備に持っていく方が分かり易い。	26 ページ【方向性】の※にありますように、「本プランにおける「東三河 1 時間交通圏」は、東三河地域のそれぞれの生活圏（日常生活の行動範囲）が概ね 1 時間で充足できるエリアをいう」こととしています。ご指摘のとおり生活圏域の考え方も変遷しており、隣接地域も圏域に含めて考えております。

提出者 No.	意見 No.	意見	意見に対する考え方
	18	「東三河 1 時間交通圏を確立する道路整備 (2 頁・32 頁)」は、具体的に何を訴求するのか、を記載した方が良いと思う。道路は市民生活だけでなく経済基盤も担っている。市民目線の満足感を得る道路整備に偏るのであれば、経済界の異論は避けられない。	26 ページ【方向性】の※にありますように、「本プランにおける「東三河 1 時間交通圏」は、東三河地域のそれぞれの生活圏（日常生活の行動範囲）が概ね 1 時間で充足できるエリアをいう」こととしています。 産業振興に向けた道路網整備につきましては、23 ページ【方向性】にありますように、「高規格幹線道路を中心に、接続する地域幹線道路や臨港道路を含めた計画的な道路網の整備が必要」としており、道路交通環境の改善を図っていきたくと考えております。
	19	「東三河 1 時間交通圏を確立する道路整備 (2 頁・32 頁)」に取組み、地域内の生活圏を身近にして何を求めるのか、具体の記述が必要です。	生活圏としては、通勤、通院、買物等を想定しておりますが、25 ページに記載しましたとおり、救急医療の搬送時間の短縮による死亡率軽減を 1 例として記載しております。
	20	将来ビジョンで地域を支える社会基盤整備と掲げた。その施策の方向性に三河港の機能強化と記載された。しかし、「高規格幹線道路の貨物物量 (10 頁)」、「高速道路へのアクセス時間 (23 頁)」の重要性を課題整理し、三河港機能の強化を意識すべき事態にもかかわらず、「東三河地域における主要な路線の段階的整備目標第 1 段階 (33 頁・34 頁)」において、企業の生産性、定時性を改善し、グローバル競争の中で生産革命を要求された時代に、未だ三河港周辺の道路整備と渋滞問題の解決に至らない道路整備に疑問しかない。特に明海の渋滞を改善しなければ、東三河の産業全体が近い将来、崩壊する恐れがあることを計画立案者は理解した方が良いと思う。	プランの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	21	「東三河の産学官が連携して取組を推進」という記載がある中で、本プランに対する産業分野の意見は反映されますか？4頁の経済関係団体の道路の課題、地域公共交通の課題及びリニアの影響について、その意見を整理、取り纏めて参考資料に記述願いたい。更に、経済関係団体の名称を明らかにしていただきたい。	本プランは、東三河の地域づくりの主体となる産学官で構成する「東三河ビジョン協議会」で策定・推進してまいりますが、東三河の産業界全体の意見集約を経たものではありません。
	22	交通基盤の将来像 (図 1) が描かれているが、自動車関連産業が立地して以降、朝夕に慢性的な渋滞が発生し大問題に挙げられる明海の道路がある。市民生活、観光、企業物流の三要素が含まれ、県下でも価値ある道路であるにもかかわらず、新規の道路ばかりに目が向けられることに疑問。新規整備に拘らず、今ある道路をしっかりと改善し、稼ぐ力を最大限に発揮させる道路整備の考え方もしっかりと記述いただきたい。	プランの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	23	東三河地域交通基盤の将来像 (図 1) で「東三河臨海線」とあるが、この道路の必要性は行政、または企業から発信したものか。この道路の必要性は、具体的な利用者及び利用数を参考資料に記述いただきたい。要は、この道路は将来的に必要な、という費用対効果が検証されずに描かれたものであるなら、この道路計画によって他の道路整備が後回しになる可能性がある。いつまでも優先順位のトップであると他の道路整備の足を引っ張るのではないか。この道路が必要であれば、その根拠や利用の未来像を描くべきと思う。	道路の優先順位に関しては、様々なご意見があります。東三河臨海線につきましては、港湾機能の強化に向け必要であるとのご意見を多くいただいております。
	24	計画期間について、3 か年程度の実施計画を「主要プロジェクト推進プランで策定し、実施する」と記載されているが、各関係機関の様々な取組みや、その機関が要望を受けた道路がある中で、なぜこのプランだけに一定の道路が抽出され、3 か年の整備計画を策定したのか。道路整備を要する抽出作業に対して、経済界や企業から具体的にどの様な意見があったのかを参考資料に掲載した方が良いと思います。	本プランは、東三河の地域づくりの主体となる産学官で構成する「東三河ビジョン協議会」で策定・推進してまいりますが、東三河の産業界全体の意見集約を経たものではありません。
	25	意見の 1 点目、東三河ビジョン協議会が策定した「主要プロジェクト推進プラン (交通基盤・・・地域連携の推進)」と道路行政機関が既定の道路整備計画と整合していますか。意見の 2 点目、道路整備は 30 年、50 年の長いスパンで取組まれていると聞きますが、たった 3 か年を取り纏めたプランの意味を記載した方が良いと思います。	本プランは、愛知県建設部方針 2020 などを参考にしながら策定しており、道路整備の進捗状況、地元市町村や経済界の要望を踏まえた地域の目標を整理しております。

提出者 No.	意見 No.	意見	意見に対する考え方
			また、4ページに記載したとおり、本プランの計画期間は3箇年ですが、道路整備に向けた取組はより長い期間を必要とします。このため、本プランにおいては、33ページから35ページにかけて主要な路線の段階的整備目標及び将来像を整理し、計画期間経過後も将来像の実現に向け、将来ビジョンに沿って、引き続き、各関係機関がその取組を推進することとしています。
	26	計画期間は「3か年を原則」と記載し、できなかつたら各関係機関の取組に任せる、のでは、この計画は何に役立つのか。この計画は、道路整備計画の最上位計画なのか、そうでないのか？道路に関連する各計画との整合や関係性等を掲載しておくべきだと思う。	4ページに記載したとおり、将来ビジョンでは、「3箇年程度の実施計画を「主要プロジェクト推進プラン」として策定し、実施していく」としており、プランの性質上、計画期間を3箇年としております。しかし、道路整備に向けた取組はより長い期間を必要とします。本プランにおいては、33ページから35ページにかけて主要な路線の段階的整備目標及び将来像を整理し、計画期間経過後も将来像の実現に向け、将来ビジョンに沿って、引き続き、各関係機関（県、東三河の8市町村）がその取組を推進することとしています。
	27	「3か年の原則」とあるが、道路は3か年で完成しない。この計画は山間部の3か年集中投資を行うための行政計画ですか。	ご意見のとおり、本プランの計画期間は3箇年ですが、道路整備に向けた取組はより長い期間を必要とします。
	28	現在、南北よりも東西軸が東三河市民の生活圏ではないのか。仮に、南北軸が重要であっても、南北軸を貫通させる三遠南信道路整備は国事業で、県が行うべき道路整備を薄めているように感じられる。	プランの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	29	「現状と課題」の整理は、誰の視点、誰の意見を持って記述しているのか。将来の道路整備は必要である。が、現状、明海地区の渋滞は、一般的に同地区事業所の駐車場を出発し、臨港道路に出るだけで1時間、渋滞道を抜けるに30分を要する事が多々ある。この渋滞道が東三河地域内の幹線道路の中で、製造品出荷額2兆円以上を叩き出す企業群が常時利用する物流車が渋滞に巻き込まれ、生産性、効率性の阻害要因になっており、工場間競争やグローバル競争力を阻害しており、企業努力だけで問題解決に至らない道路改善は眼中にないのか。	策定主体である東三河ビジョン協議会で議論した上で整理しております。また、プランの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	30	【現状と課題】において、道路整備主体によるモビリティの向上という記載があるが、地域医療は5Gによる遠隔医療、災害時における物資輸送はドローンを駆使した課題解決の方向性も記述すべきではないか。	5Gによる遠隔医療、災害時における物資輸送のドローンの活用も重要な視点と考えておりますが、本プランは道路整備の観点で整理しております。ご意見につきましては、東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	31	【現状と課題】で産業と幹線道路の接続性の課題認識をし、【方向性】で地域幹線道路や臨港道路を含めた計画的な道路網の整備が必要と方向付けしていますが、この方向性に向いた道路整備は35頁（図40）で記載されているものの、整備年次を記載しない意味のない取り纏め方ではないか。	35ページの図につきましては、道路の将来像として整理しております。なお、図につきましては、将来像の位置付けとして記載内容を修正しました。
	32	「安心・安全な道路交通環境の実現の落石等」として、落石等という記載であるが、この記載が強調されれば全て山間部の道路整備という印象です。実際に第2段階以降、奥三河中心の道路整備であって、高規格幹線道路ICへのアクセス向上の取組みが全く重視されていない。	26ページの【方向性】について、津波浸水対策の記述を追記しました。 道路の整備については、東三河地域全域にお住まいの県民の皆様から様々な要望をいただいております。今回のプランにおいては、極力、重点化すべき取組を明確にするよう意識して議論を進め、段階的な整備目標を提示させていただきましたが、今後、さ

提出者 No.	意見 No.	意見	意見に対する考え方
			らなる重点化に向け、議論を深めてまいります。
	33	山間地の「安心・安全」は、細い道路を太くする道路整備、という考え方ではなく、多面的利用が可能な三遠南信道へのリードタイムを短縮する道路整備を優先し、安心安全を担保する考え方の方がイニシャル、ランニングコストとも低減できると思われませんが、その様な考え方はありませんか。	ご意見のとおり、安心・安全の観点では、三遠南信自動車道へ繋がる地域幹線道路等の整備も有効であると考えており、プランの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	34	新たな地域幹線道路や臨港道路の整備に傾注するのではなく、今ある道路の課題解決をもって産業振興を支援すべきではないか。何でも新規に道路整備する、という感覚は、道路に対する将来的な維持管理コストを押し上げるだけではないか。必要な道路のみを抽出し、関係機関の象徴たる道路整備箇所を明示するプランであるべきと思う。	ご意見のとおり、既存道路の改良も重要と考えており、本プランに記載のない路線改良に引き続き努めてまいります。
	35	掲載された道路以外は、最終のとりまとめに掲載されないのか。明海地区の慢性的な渋滞解消のため、3 か年以内に海軍橋、海軍橋北、豊橋港 IC 付近の交差点改良、立体交差の取組みを記載して欲しい。	道路の整備については、東三河地域全域にお住まいの県民の皆様から様々な要望をいただいております。今回のプランにおいては、極力、重点化すべき取組を明確にするよう意識して議論を進め、段階的な整備目標を提示させていただきました。
	36	中間取り纏めの段階で整備路線を記載したのか。それとも、このプランに掲載する道路整備は掲載した道路に限って3 か年の整備が行われるのか。	主要な路線を掲載しており、本プランに記載のない道路整備につきましても、引き続き推進してまいります。
	37	山間地に手厚い道路整備計画で、行政的な意図的取組みが感じられる。どの様な根拠で、この様な道路整備が行われるのか、抽出した過程や議論を参考資料に記載すべきだと思う。	策定主体である東三河ビジョン協議会で議論した上で整理しており、山間地に特化した意図はございません。
	38	段階的整備目標（33 頁～35 頁）は国道、県道が混在している。例えば、地域幹線道路は緑線で国・県である。色分けして、どの機関が担当なのかを判別できるように記載し直して欲しい。	事業・管理主体で色分けしており、青色が国、緑色が県で整理しております。
	39	設楽ダム関連で整備する道路が多くないですか。	策定主体である東三河ビジョン協議会で議論した上で整理しており、設楽ダム関連に特化した意図はございません。
	40	（図 38）段階的整備目標の中で、⑦は現状と課題、方向性をどの様に考慮し、第 1 段階に挙げられているのか。例えば、既に着手中の路線は、第 1 段階に全て掲載すると共に整備期間の時間軸も併記した方が良い。次に、第 2 段階以降は、重要度、優先度の順で需要路線を掲載し関係機関と共通認識で事業を推進すべきではないか。	段階的整備目標につきましては、現状と道路整備の進捗状況、地元市町村や経済界の要望を踏まえた地域の目標として整理しており、整備の進捗状況や事業量を踏まえ、第 1 段階（2020 年代中頃）、第 2 段階（2020 年代後半）と取りまとめています。
	41	第 1 段階から第 3 段階の各整備配分は、経済界が参画し意見集約したのであれば、その記述を付加して下さい。	本プランは、東三河の地域づくりの主体となる産学官で構成する「東三河ビジョン協議会」で策定・推進してまいります。東三河の産業界全体の意見集約を経たものではありません。
	42	第 1 段階の各路線に対して、担当する役所を明確にしてください。現在、国県市が混在し、どの道路行政機関が担当する路線なのか分からない。	青色の路線の事業者が国、緑色の路線の事業者が県として整理しております。

提出者 No.	意見 No.	意見	意見に対する考え方
	43	「東三河地域における主要な路線の段階的整備目標（33・34・35頁）」の優先すべき整備路線は、単に地域の産業力を高めるといふ一つの課題解決に資するためのものではなく、産業や交通、観光の共通的な課題で挙げられた道路を第1段階の整備路線に位置付けるべきではないか。	段階的整備目標につきましては、現状と道路整備の進捗状況、地元市町村や経済界の要望を踏まえた地域の目標として整理しており、整備の進捗状況や事業量を踏まえ、第1段階（2020年代中頃）、第2段階（2020年代後半）と取りまとめています。
	44	（図40）段階的整備目標で整備目標年次が記載されていない。浜松三ヶ日道路が表示されているため整備年次が記載できないと思うが、県ビジョンのため国と県事業を別々に表記すべき。その上で、県事業（図40）の整備年次を記載した方がよい。それでも整備年次が記載できないのであれば、このプランを取り纏めた意味がない。	35ページの図につきましては、道路の将来像として整理しております。なお、図につきましては、将来像の位置付けとして記載内容を修正しました。 青色の路線の事業者が国、緑色の路線の事業者が県として整理しております。
	45	段階的整備目標（図40）の第3段階の目標年次は、なぜ記載がないのか。	35ページの図につきましては、道路の将来像として整理しております。なお、図につきましては、将来像の位置付けとして記載内容を修正しました。
	46	段階的整備目標（図40）の各路線について、国主体で行う整備路線以外は、真に必要とされる道路整備という必要性や根拠を記述すべきと思う。この点は、参考資料に取り纏めて頂きたい。	35ページの図につきましては、道路の将来像として整理しております。なお、図につきましては、将来像の位置付けとして記載内容を修正しました。
	47	（図40）段階的整備目標は、道路行政機関の事業中の路線、計画路線、改修候補が混在し、かつ整備年次が不明確のため、しっかり方針年度を記載した方がよい。	35ページの図につきましては、道路の将来像として整理しております。なお、図につきましては、将来像の位置付けとして記載内容を修正しました。
	48	（図40）段階的整備目標は、この第3段階であれこれと整備路線がテンコ盛り。どの路線をいつ頃整備し、いつ頃完了するという記載をして欲しい。道路名を掲載しただけでは、単に纏めました、だけで終わると思います。	35ページの図につきましては、道路の将来像として整理しております。なお、図につきましては、将来像の位置付けとして記載内容を修正しました。
	49	過疎化の進展は、高齢者のみが住む地域となっている。高齢者は免許証の自主返納を行ったり、コンビニ業界などが販売車両を巡回させるなどして高齢者を支えているのが現実です。「地域住民の交通手段として鉄道の重要性が増していく」、「災害時、道路よりも鉄道の復旧が速い」、「県外来訪者は鉄道利用の割合も高い」など、地球環境に優しい公共交通手段である鉄道利用を高める必要がある中で、東三河地域に満遍なく道路整備が必要なのか疑問である。	ご意見のとおり、社会動向も踏まえ、道路整備の必要性を検討する必要があると考えております。引き続き、東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	50	方向性の2番目、東三河1時間交通圏という枠組みは、既にガラパゴス化した考え方ではないか。既定の計画上、東三河1時間交通圏というものがあるのかも知れないが、東三河地域の人のモノ、経済の結び付きは、この地域内で満足されるものではないと思うが、その点は市民が理解できる考え方なのか。	26ページ【方向性】の※にありますように、「本プランにおける「東三河1時間交通圏」は、東三河地域のそれぞれの生活圏（日常生活の行動範囲）が概ね1時間で充足できるエリアをいう」こととしています。ご指摘のとおり生活圏域の考え方も変遷しており、隣接地域も圏域に含めて考えております。
	51	「臨港道路東三河臨海線の事業化に向けた要望」は、将来的に必要と思われる。ただ、誰がどの様に利用し、この道路から生み出される効果がどれ程ある、という根拠に基づいた整備がされるべきで、その事を記述いただきたい。	東三河臨海線につきましては、港湾機能の強化に向け必要であるとのことご意見を多く頂いており、東三河臨海線の必要性も踏まえ、22ページに三河港の臨海部の地区間のアクセス性向上が課題である旨を記載しております。

提出者 No.	意見 No.	意見	意見に対する考え方
3	52	<p>伊良湖観光は、バブル期を境に徐々に減速し、一時期には年間約 5 百万人もの観光客が訪れていたが、現在は 3 百万人を割るものとなっている。</p> <p>おもてなしや、施設改修、伊良湖全体としての魅力アップ等々、様々に手は打ってきたが、やはりアクセスの不便さは、事業者だけの努力では何ともならないというのが現実である。雄大な太平洋を望む絶好のロケーションを誇るのだが、名古屋方面からのお客様にとっては、東海地区に様々な観光地がせめぎあうなか、高速道路を降りてから時間がかかり過ぎるのは、地域間競争で不利なままである。</p> <p>また、緊急を要する病気・ケガ等が発生した場合は、1 時間をかけて渥美病院へ、さらに、高度な医療支援が必要な場合は 1 時間 30 分をかけて豊橋市民病院へ行く必要がある。</p> <p>P28 に高規格幹線道路からの周遊マップが示されているが、渥美半島への起点は豊川 IC のみであり、あまりにも脆弱すぎる(遠すぎる。)。もう少し伊良湖に近い位置での起点の設定と、基幹となる道路整備が必要であると考え。渥美半島にも三遠南信道路規模の道路を整備すべきである。</p>	<p>東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。</p>
4	53	<p>(P8)渥美半島は、全国ナンバー1 の農業生産額を誇り、また、工業、水産業、観光業も盛んである。渥美半島の道路環境については 50 年前と殆ど変わらず、本ビジョンにおいても産業の課題(P22)として、また、日常生活の課題(P24)として認識されていることにも拘らず、方向性(P22、P26、P30)では、明確な方向性が示されていないし、工程表においても 3 年間で何一つやろうとはしていない。課題解決のための方策を示してほしい。</p>	<p>東三河における幹線道路の整備は、東三河の地域づくりの羅針盤である東三河振興ビジョンの「将来ビジョン」に沿って東三河の地域が連携しながら継続的に取り組むこととされており、県、市町村を中心に取り組みを進めております。</p> <p>今回、ご意見をうかがった主要プロジェクト推進プランにつきましては、取組をより重点化し、現状と課題の検証から方向性を整理し、目標を設定した上で、これを実現するための取組をまとめるべく、検討を進めております。</p> <p>道路の整備については、東三河地域全域にお住まいの県民の皆様から様々な要望をいただいております。今回のプランにおいては、極力、重点化すべき取組を明確にするよう意識して議論を進め、段階的な整備目標を提示させていただきました。</p>
5	54	<p>東三河 1 時間交通圏を掲げているが、それがどのように具体的に実現されるのかがわかりません。</p> <p>どの段階で、どの地域が 1 時間圏に入る見込みか、第 1・2・3 段階それぞれに、目標として示すべきだと思います。</p> <p>この道路ができれば、どれだけ時間短縮できるという試算は可能だと思いますので、よろしく願います。</p>	<p>今後整備していく道路につきましては、正式な線形が決まっていない路線もあり、各段階の試算が難しい面があります。現状で試算できる東三河 1 時間交通圏の例として、図 30 と図 34 に記載しておりますので、ご了承ください。</p>
	55	<p>渥美半島の現状として、伊良湖岬までが豊橋市民病院の 1 時間圏となるために必要な、具体的な「方向性」「取組」はそれぞれのページでわかるようにしていただきたいものです。</p>	<p>東三河地域全体の推進プランということもあり、渥美半島に特化した記載は難しいのですが、可能な範囲で、渥美半島に関わる記載を追記しました。</p>
	56	<p>同様に、津波浸水が想定される、災害時緊急輸送道路への対策が何なのか具体的に「方向性」「取組」で書いていただかなければ、「プロジェクト」の「プラン」にならないので、これもわかるようにしていただきたいものです。</p>	<p>津波浸水に関わる方向性や取組については、記載を追記しました。</p>
	57	<p>また、渥美半島縦貫道路早期実現市民の会では、以下のような観光面での課題認識をもって、渥美半島を縦貫する道路の早期調査・早期実現を強く望んでいます。</p> <p>豊川、豊橋にはインバウンド客が多く宿泊しているにもかかわらず、宿泊施設が充実し、魅力は十分あるはずの渥美半島・伊良湖岬へはまだまだ少ないのが現状である。</p> <p>要因は 1 点にあり、「高速道路の IC からの遠さ」が理由であることは間違いの無い事実である。インバウンドを企</p>	<p>東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。</p>

提出者 No.	意見 No.	意見	意見に対する考え方
		<p>画する旅行会社は、短い日程でいかに多くの観光地を行程上に組み込めるかを苦心している。その中で、いくら良い景観、宿泊施設があろうとも、片道1時間半・往復3時間の移動は負担であり、避けたいと考えるのは当然のことと言える。</p> <p>この時間が30分でも短縮され、また渥美半島・伊良湖岬に他の地域には無い魅力が再発見されれば、より多くのインバウンド客を誘致することが出来ると確信している。</p> <p>よって、インバウンド誘客の観点から考えても、まずは「インフラ整備～豊川 IC からのアクセス道路の延長」を切望するものです。</p>	
6	58	<p>渥美半島のレストランバスもマスコミで連続して取り上げられ、周遊コースとして好評である。観光の立場から地域振興を考えると、道路網整備が重要であることに1項目さいていただいていることは評価する。</p> <p>ただ、課題認識が示されているのに、伊良湖岬までの時間短縮を、まず3年間でどういう形で解消していくのかが読み取れないため明らかにしていただきたい。</p>	東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
	59	<p>関東と関西を結ぶゴールデンルート上で、愛知県は単なる経由地という現状がある。それに甘んじることなく、伊勢湾フェリーを利用した東三河と伊勢志摩との広域観光ルートをしっかり打ち出し、海にちなんだ観光（食・レジャー）というイメージ戦略を、このプランの中でももっと強調すべきである。</p> <p>伊勢湾フェリーがこの案では、相互利用の中で位置付けられているが、観光の項目の現状認識の中でもしっかりと触れたうえ、広域観光上のフェリーに関する課題・方向性・取組を打ち立てていただきたい。</p> <p>海がもたらす地域資源の魅力に支えられた東三河・伊勢志摩の広域観光が、愛知県の現状を変える、大きなチャンスとなる。東三河振興を語る上で、見逃してはならない。</p> <p>これを踏まえて、渥美半島の道路網の未来を示してもらいたい。</p>	「2 (2) 観光と連携した誘客の推進」など、プランの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
7	60	<p>19ページについて</p> <p>豊橋渥美線の海軍橋北交差点から明海南交差点の区間において、慢性的な渋滞が発生しています。</p> <p>明海町内で働いている人の中で、市内中野町にお住まいの方は、帰宅する際には、勤務する会社の敷地から出られず、ようやく敷地外へ出てから自宅まで最大で1時間50分かかった事があると聞いています。（平日の日中もしくは休日は約20分程度。）できるだけ早期に渋滞解消のため道路整備を望みます。</p>	プランの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
8	61	<p>65ページについて</p> <p>朝、豊橋市内から明海へ通勤する時、海軍橋北交差点から国道23号線豊橋港 I.C まで渋滞が延びています。海軍橋北交差点は5分ほどで場所ですが、通過に20分から30分程度かかっており通勤に支障が出ています。そして、いずれの時間帯でも24時間操業の工場を行き来するトラックが通りますので、物流を阻害していると思います。</p> <p>豊橋渥美線の渋滞対策として整備希望の第3段階より順位を上げていただき、早期に渋滞解消に向けて道路整備を進めていただきたいです。（そもそも整備の段階につきましては、整備の進捗の段階でしょうか？優先順位でしょうか？）</p>	プランの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。
9	62	<p>19ページについて</p> <p>国道23号線東行の豊橋港 I.C の降口が平日の午前、午後、夕方や休日の夕方に渋滞していて、本線上まで渋滞の列が延びています。本線上に止まると非常に危険です。平日は一番右側の右折車線の車列が長く、平日の夕方及び休日の夕方は左折の車列が長くなっています。早期の整備を望みます。</p>	東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。

提出者 No.	意見 No.	意見	意見に対する考え方
10	63	<p>全般について 道路網を見ると、ある部分は混雑を解消しても、また延伸するその先の道路で渋滞する可能性があるため、東三河地域一帯での整備計画は必要と認識しています。</p> <p>また、今後国道23号線が全線開通、4車線化した時には、車の数が増えることが予想されます。国道23号線や臨海部の計画段階である東三河臨海線、現在ある臨港道路など全体の車の流れを考えて計画を進めていただきたい。</p> <p>また、エコ通勤を検討するにあたり、例えば、明海地区、田原地区は渥美線の最寄駅（老津駅や三河田原駅）を活用し、駅から各工場へ円を描くようにバスを走らせるのもいいのではないのでしょうか。</p>	<p>東三河振興ビジョンの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。</p>
11	64	<p>東三河1時間交通圏という設定に、今、違和感があります。</p> <p>救急医療の1時間到達圏という命にかかわる重要性は理解しています。</p> <p>しかし、生活圏としての東三河を1時間で結ぶというのは、新東名ができ、名豊の整備が進み、リニア新幹線を想定して将来を描くとき、昔はあったかもしれない意味を失っていると考えます。</p> <p>豊橋へのアクセスよりは、東へ浜松、西へ岡崎と、現実には人は移動しています。</p> <p>東三河という地域限定の、道路ビジョンというテーマ設定が、行政と住民感覚との、ズレ、乖離を示すものだと思います。</p> <p>豊橋が地域の中心に置かれることも、当たり前ではない実態だと思います。</p> <p>豊橋を中心におくことが（生活圏として、歴史的にはそうでしょうか、今はどうでしょうか）行政的に共有され、動かさないのなら、豊橋を含む三河港を中心においたアクセス強化・定時性向上という観点を、プランの中核においていただきたい。</p> <p>もしくは、豊橋単独で無く、岡崎－豊橋－浜松という軸（豊橋という点ではなく線、帯として認識）へのアクセスが各地域でどう向上するか、軸がどう強化されるかを課題とし、将来像を導くというアプローチもあり得たのではないかと。</p> <p>広域の見地で道路を考えるのであれば、（東三河限定では実態を充分反映できず） 愛知県の道路ビジョンのパブリックコメント。 三遠としての道路ビジョンのパブリックコメント。 この二つが実施されるべきだったと考えます。</p>	<p>26 ページ【方向性】の※にありますように、「本プランにおける「東三河1時間交通圏」は、東三河地域のそれぞれの生活圏（日常生活の行動範囲）が概ね1時間で充足できるエリアをいう」こととしています。ご指摘のとおり生活圏域の考え方も変遷しており、必ずしも豊橋市街へのアクセスを1時間以内とすることを目標とするものではありません。</p> <p>本プランは、東三河の地域づくりの羅針盤である東三河振興ビジョンの「将来ビジョン」に沿って東三河の地域が連携しながら継続的に取り組むこととしています。なお、広域的な見地から、「三遠南信地域における広域的な産業連携」の記載を追加いたしました。</p>
	65	<p>全体に北に手厚く、南に薄いという印象です。</p> <p>リニアという切り口も大きく1項目あり、名古屋圏が見据えているスーパーメガリージョンという認識も手伝い、愛知県として東三河は北部県境方面の交通基盤整備重視という方針が出来ているようにも見受けられます。</p> <p>結果、三河港（日々、深刻な渋滞）、東三河南部の基盤整備が置き去りとされ、不利な現状がどう変わるのか見えないのが大変不安です。そこで、</p> <p>○各項目での、まとめの部分、主な取組内容の部分、それぞれに、大括りにせず、三河港、東三河南部の固有の課題がわかるよう、特に、産業道路の観点では（産業界が望むものは既にご存知のはずです）、具体的に書き入れてもらいたいと考えます。</p> <p>○74ページの協議会の開催状況では、臨海企業からの意見集約のプロセスが分からないので、産業界として策定にどう関係してきたかの記載もお願いします。</p>	<p>各項目のまとめにつきましては、「三河港の臨海部」、「渥美半島」を極力、追記しました。</p> <p>また、本プランは、東三河の地域づくりの主体となる産学官で構成する「東三河ビジョン協議会」で策定・推進してまいりますが、東三河の産業界全体の意見集約を経たものではありません。</p>

提出者 No.	意見 No.	意見	意見に対する考え方
	66	<p>知事は東三河振興を公約に掲げておられます。 そこで「東三河振興」ビジョン」という発想であると推測します。</p> <p>しかし、設楽ダムと付随する奥三河の振興等々、県庁様の組織として取組んでおられます。あえて「東三河振興ビジョン」という名目で、政策を重複してまとめるプランを形式として整えるより、現況足りない政策を充実させていただくことを「東三河振興」セクションに期待します。名古屋視点のメガリージョンとリニア効果では、視野から外れていく地域（三河港、東三河南部）の「未来像」を描くことが求められるはずです。</p> <p>第一に考えるべきは、危機に瀕している畜産の復権を始め、一次産業後継者問題。二次産業への支援、基盤整備充実。サイクルツーリズム（自転車は、浜松に向かい県境を超え、また航路で鳥羽ともつながります。その優位性を打ち出すべき。）を含む観光。津波・地震の防災対策・・・これら総合的に進めることで東海の産業を支えてきた東三河の競争力が高まり、東三河の未来への切札と考えます。</p> <p>○渥美半島の交通基盤を考える時、以上をふまえながら、静岡県から三重県へと至る、太平洋地域を繋いでゆく広域的な観点（プランのタイトル「地域連携」を意識して）を含めて、産業全体の未来を確かなものとし、国県市行政、産業界の密な連携、情報共有もさらに、丁寧に、行っていただき、交通基盤整備の現実に向けた本気度を強力に打ち出したプランにしてほしいと考えます。</p>	<p>東三河振興ビジョン、本プランの推進に取り組む上での参考にさせていただきます。</p>