

はままつ こさい とよはし
浜松湖西豊橋道路
第2回意見聴取結果

国土交通省 中部地方整備局

令和3年11月24日

目次

意見聴取の結果

1. 第2回意見聴取の概要	.....	2
1) アンケート配布資料	.....	2
2) 意見聴取の概要	.....	6
2. 第2回意見聴取の結果	.....	8
1) 回答者属性	.....	8
2) 道路の利用形態	.....	10
3) 質問1. ルート帯案に関する事	.....	15
4) 質問2. インターチェンジの配置に関する事	.....	22

1. 第2回意見聴取の概要 1) アンケート配布資料①

道路計画に関するご意見をお聴かせください
はままつみっかび とよはし
浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）の計画に関する
第2回アンケート

【概ねの起終点】
三河港

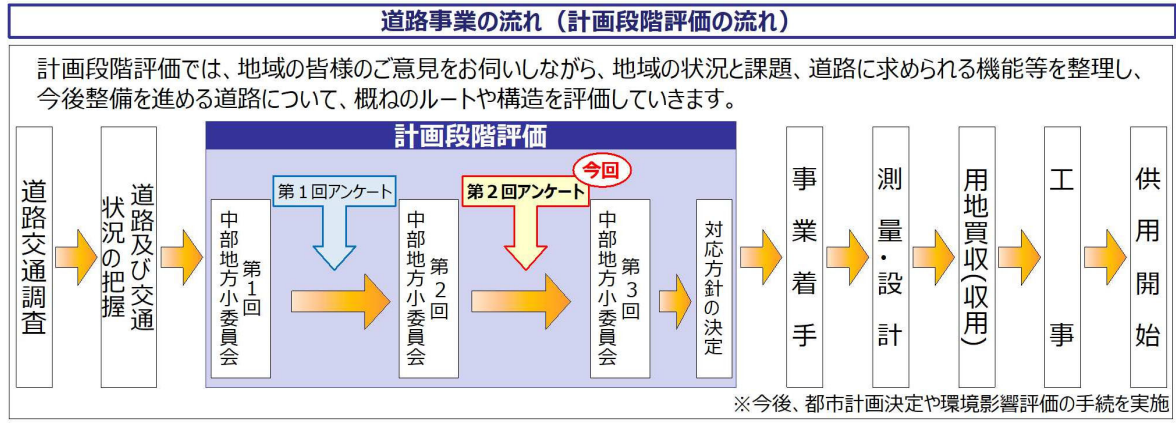
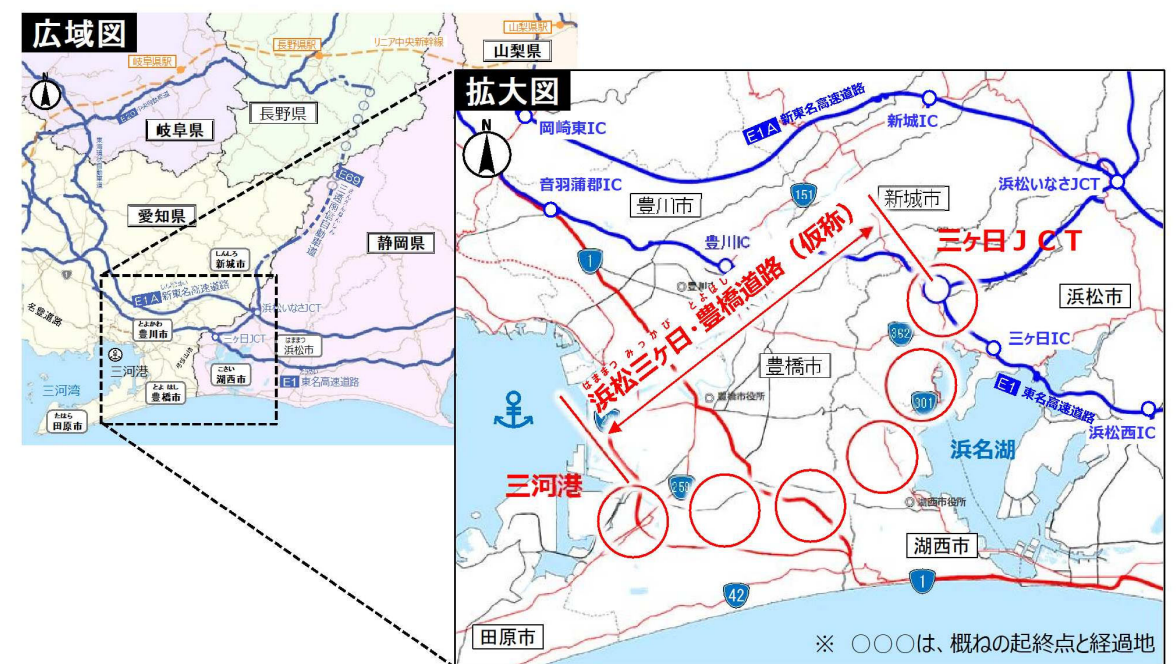
【概ねの起終点】
三ヶ日ジャンクション

本アンケート調査は、浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）の計画策定にあたり、本道路が皆様の生活に役立つ道路となるよう、周辺地域の皆様のご意見をお聴きするために実施するものです。

これまで、国土交通省中部地方整備局では1回目のアンケート調査において地域の皆様から頂いた意見を集約し、浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）周辺地域の課題や本道路に求められる機能・役割、政策目標を決定して参りました。

2回目となる本アンケート調査では、決定された政策目標を達成するためのルート帯案を比較・検討する際に重要と思われるポイントについて、豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市（北区・西区）、湖西市の皆様に対し、再度ご意見をお聴きするものです。

※アンケート調査は、環境影響評価法第三条の七に基づく配慮書の案についての意見聴取手続きを兼ねています。
※アンケートの郵送先は、無作為に抽出しておりますので、本アンケート調査が1回目となる場合があります。



回答方法

回答方法①
：こちらからアクセスして、WEBページ内の手順に沿って回答してください。

回答方法②
：回答用紙（返信ハガキ）に記入の上、ポストへ投函してください。

WEBページ、もしくは同封の返信ハガキのどちらの方法でもご回答いただけます。

回答用の郵便はがきの記入例

「オモテ面」

「ウラ面」

・該当する数字を○で囲んで下さい。・その他を選択した場合は（ ）に詳細をご記入ください。

回答用紙（返信ハガキ）は2通同封しています。ご家族の複数の方で回答いただいて構いません。
※ 単身世帯など複数の回答用紙を必要とされない場合は、破棄していただいて構いません。

～ アンケートの回答期限 ～
回答は、**2020年11月6日（金）**までお願い致します。
※この期限以降にご回答いただいた場合、集計に反映されない場合がございます。

お問い合わせ先

国土交通省 中部地方整備局
名四国道事務所 計画課

〒467-0847 名古屋瑞穂区神穂町5番3号
電話： TEL (052) 823-7917 (直通：平日9:30～17:00)
ホームページ： <https://www.cbr.mlit.go.jp/meishi/>

国土交通省 中部地方整備局
浜松河川国道事務所 計画課

〒430-0811 静岡県浜松市中区名塚町266
電話： TEL (053) 466-0117 (直通：平日9:30～17:00)
ホームページ： <https://www.cbr.mlit.go.jp/hamamatsu/>

1. 第2回意見聴取の概要 1) アンケート配布資料②

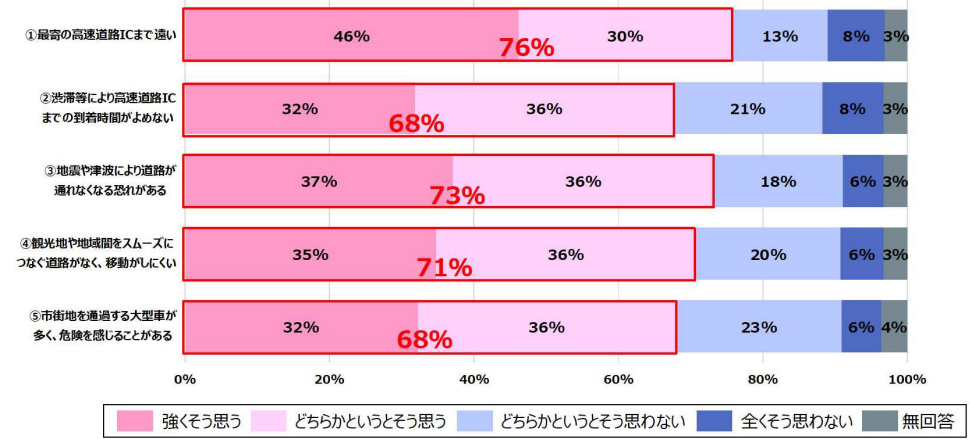
第1回意見聴取の結果

第1回意見聴取では、地域の皆さまや道路利用者の方にアンケートを行い、32,700通余りのご意見が集まりました。
頂いたご意見を以下にお知らせいたします。

1) アンケート結果

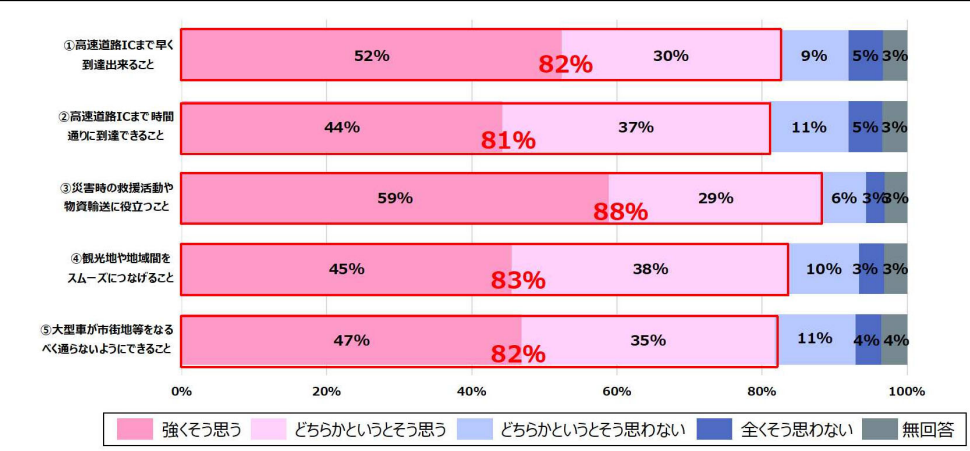
■ 新たな道路を計画している地域の課題

新たな道路を計画している周辺地域の道路の課題について、全ての項目において7割～8割の人が課題だと認識しています。



■ 浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）に求められる機能・役割

浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）に求められる機能・役割について、全ての項目において必要だと認識している人が多く、特に防災の関心が高い傾向にあります。



2) ヒアリング結果

- ・時間信頼性の高い道路の整備が必要。高速アクセスが良くなり、豊洲方面への出荷が良くなれば鮮度が上がり、魚の付加価値も上がる。（商工会）
- ・この地域8市町村が連携して観光振興に取り組んでいるが、観光面は点になりがち。観光資源を繋ぐきっかけになる道路整備が必要。（観光協会）
- ・災害時における被災地や避難所、医療拠点等へのアクセスルートとなる道路整備が必要。（病院）
- ・湖西市では、現在、救急車の主たる利用道路として、国道301号を利用しているが、線形が悪く、片側1車線のため、渋滞や事故の影響を受ける。（消防）
- ・幅員が狭い道が多く、自転車の走行の安全性に影響。10tトラックドライバーのストレスになっている。（JA）
- ・自転車（サイクリスト）と物流車両等との衝突の危険性等、安全性の課題が大きい。（観光協会）

地域の課題と課題を解決するための目標の設定

浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）における課題解決のための目標を定めました

■ 第1回委員会にて整理した地域の課題と地域の皆様から頂いたご意見をもとに課題解決に向けた目標を以下の通り決めました。

課題	意見聴取で頂いたご意見	政策目標
《国道151号の渋滞》 課題1 ① 最寄の高速道路インターチェンジまで遠い ② 渋滞等により高速道路インターチェンジまでの到着時間が読めない	・高速道路のインターチェンジが東西どちらも遠い ・朝夕の渋滞で、身動きできない	速達性、定時性の向上による物流支援
《防災拠点における災害支援》 課題2 ③ 地震や津波により道路が通れなくなる恐れがある	・災害が起きた時、救援に不安を感じる ・今後予想される自然災害に対する早急な対応を望んでいる	災害時の信頼性向上による円滑な救援等活動及び支援物資輸送
《観光地間の連絡》 課題3 ④ 観光地や地域間をスムーズに繋ぐ道路がなく、移動がしにくい	・遠州地域から三河地域を結ぶ幹線道路が少ない	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進
《事故危険箇所》 課題4 ⑤ 市街地を通過する大型車が多く、危険を感じることがある	・道が狭く、歩行者も入り乱れる地域なので危ない ・危険防止のため、産業道路と、生活道路の分離が必要	生活交通の安全な走行環境

第1回意見聴取の結果を踏まえた政策目標の設定

定めた目標と以下配慮事項を踏まえ、対策案を検討します。

基本コンセプト：物流支援、円滑な救援活動及び支援物資輸送、地域間交流の促進、生活交通の安全な走行環境の確保を目的とした主要幹線道路の整備を目指す

- 対策案を検討する上での配慮すべき事項
- 生活環境への配慮
 - 自然環境への配慮
 - 景観への配慮
 - 経済性への配慮
 - 工事中の現道交通への配慮

対策案の方針：通過ルートの異なる複数の対策案を検討

- | ○ 対策案を検討する上での重視すべき事項 | ○ インターチェンジの設置を検討する上での配慮すべき事項 |
|--|--|
| 高速道路までより早く確実に到達し、安全で快適な走行ができること | 産業の拠点となる三河港や静岡・愛知県境付近の工場などからアクセスしやすいこと |
| 災害時において、救援活動や支援物資輸送に役立つこと | 災害時の救援活動や支援物資輸送のために、豊橋・湖西市からアクセスしやすいこと |
| 豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の主要な観光地間について、広い範囲で行き来がしやすくなること | 主要な国道等とアクセスしやすいこと |
| 大型車の市街地への流入を減らすこと | |

1. 第2回意見聴取の概要 1) アンケート配布資料③

質問内容

■ 地域の課題を解決するために、以下のような対策案（3つの比較案）を検討しています。対策案について、下記の質問事項をお答えください。

<凡例>

- ▲ 重要な植物種 (巨樹・巨木)
- ▲ 重要な植物種 (特定植物集落)
- ▲ 重要な植物種 (天然記念物)
- ▲ 重要な動物種
- 景観資源 (浜名湖等)
- 鳥獣保護区
- 物流拠点
- 防災拠点
- 観光施設
- 主要施設 (学校)
- 主要施設 (工場)
- 主要施設 (その他)
- 市街地
- 標高100m以上の山地部
- 自然公園
- 津波や河川による浸水想定区域
- 液状化の危険性の高い地域
- 観光圏域

<凡例>

- 高速道路
- 直轄国道
- 補助国道
- 県道
- 市道
- 東海道新幹線
- 東海道本線

<凡例>

- 案①西側ルート
- 案②東側ルート
- 案③国道23号拡幅ルート

■ 質問事項

質問1：この地域（浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）周辺）にとって、望ましいルート帯案を考える際に重要だと思うことは何ですか。以下の①～⑩の項目について、4段階評価してください。

<4段階評価>
4. 強く思う 3. どちらかというと思う 2. どちらかというと思わない 1. 全くそう思わない

- ① 高速道路インターチェンジに早く時間通りに到達できること
- ② 災害時にも道路を通行できること
- ③ 災害時に支援物資等の輸送に役立つこと
- ④ 観光地間の移動がしやすくなること
- ⑤ 市街地を走る大型車両を減らせること
- ⑥ 生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと
- ⑦ 自然環境（地形・地質・動植物・自然公園等）に配慮し、影響が少ないこと
- ⑧ 地域の景観（景観資源）に配慮し、影響が少ないこと
- ⑨ 工事中の現道交通への影響が少ないこと
- ⑩ 道路をつくる費用が安いこと
- ⑪ その他（自由回答）

質問2：インターチェンジの設置を検討する際に、どのようなことに配慮すべきだと思いますか。以下の①～④の項目について、4段階評価してください。

<4段階評価>
4. 強く思う 3. どちらかというと思う 2. どちらかというと思わない 1. 全くそう思わない

- ① 産業の拠点となる三河港や産業集積地などからアクセスしやすいこと
- ② 防災拠点からアクセスしやすいこと
- ③ 沿線地域の観光地へアクセスしやすいこと
- ④ 市街地からアクセスしやすいこと
- ⑤ その他（自由回答）

質問3：その他配慮すべき事項について、ご意見等がありましたら、ご自由にお書きください。

質問4：この地域（浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）周辺）の現在の道路の状況や、今後の道路整備等について、ご意見等がありましたら、ご自由にお書きください。

評価軸		案① 西側ルート	案② 東側ルート	案③ 国道23号拡幅ルート	
ルート概要	概要	豊橋市街地と三川市街地の中間を通過するルート	新所原市街地の東側を通過するルート	新所原市街地の東側を通過し、一部、国道23号を拡幅するルート	
	延長	約26km	約29km	約31km (うち国道23号拡幅区間 約14km)	
政策目標	速達性、定時性の向上による物流支援	時間短縮が見込まれる (三河港から東名高速への時間：14分短縮) (豊橋市役所から高速道路への時間※：5分短縮) (湖西市役所から高速道路への時間※：29分短縮)	時間短縮が見込まれる (三河港から東名高速への時間：11分短縮) (豊橋市役所から高速道路への時間※：短縮なし) (湖西市役所から高速道路への時間※：29分短縮)	時間短縮が見込まれる (三河港から東名高速への時間：6分短縮) (豊橋市役所から高速道路への時間※：短縮なし) (湖西市役所から高速道路への時間※：29分短縮)	
	災害時における円滑な救援等活動及び支援物資輸送	津波浸水域や液状化が想定される地域を回避、または橋梁構造により通過することで、大規模災害の影響を受けにくい			
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進	沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性の向上が見込まれる (豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間：17分短縮)	沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性の向上が見込まれる (豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間：14分短縮)	沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性の向上が見込まれる (豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間：9分短縮)	
	市街地部における安全な走行環境の確保	市街地を走る大型車両を減らせる 現道の幹線道路や市街地からの大型車交通の削減が期待できる (ルート帯周辺に立地する製造業の事業所数：約700箇所)	市街地を走る大型車両を減らせる 現道の幹線道路や市街地からの大型車交通の削減が期待できる (ルート帯周辺に立地する製造業の事業所数：約600箇所)	市街地を走る大型車両を減らせる 現道の幹線道路や市街地からの大型車交通の削減が期待できる (ルート帯周辺に立地する製造業の事業所数：約300箇所)	
配慮すべき事項	環境への影響	市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい			
	環境への影響	生活環境への影響 (集落・市街地の気質・騒音)	植物の重要な種の生息地等を概ね回避するため、影響を与える可能性は比較的小さい	植物の重要な種の生息地等を最も回避するため、影響を与える可能性は小さい	
		自然環境への影響 (動物、植物、生態系等)	植物の重要な種の生息地等を最も回避するため、影響を与える可能性は小さい	植物の重要な種の生息地等を最も回避するため、影響を与える可能性は小さい	
景観等への影響 (景観等)	景観の保全上重要な箇所を回避するため影響を与える可能性は小さい				
工事中の現道交通への影響	新設整備のため、現道交通に影響を与える可能性は小さい			国道23号の拡幅工事により交通規制が必要となる場合があるため、現道交通に与える影響が大きい	
経済性への配慮	約3,000億円～3,600億円	約3,100億円～3,700億円	約2,700億円～3,200億円		

※ 東名高速へのアクセスと新設する自動車専用道路へのアクセスの比較

【参考文献】 動植物の生息又は生育、補生及び生態系の状況：第1回自然環境保全基礎調査 すくじ自然調査 (昭和51年、環境庁) / 第2回自然環境保全調査 動物分布調査 (昭和54-56年、環境庁) / 第2回自然環境保全調査 特定植物群落調査 (昭和55年、環境庁) / 第3回自然環境保全調査 特定植物群落調査 (平成元年、環境庁) / 第4回自然環境保全調査 巨樹・巨木林調査 (平成3年、環境庁) / 第三次レッドリスト候補種あいち2015新掲載種の解説 (平成27年3月、愛知県) / まもりたい静岡県の野生生物 動物編2019 (平成31年3月、静岡県) / まもりたい静岡県の野生生物 植物編2004 (平成16年3月、静岡県) / はままつの文化財 (平成30年8月、浜松市) / 湖西市文化財案内マップ (平成30年8月、湖西市) / 豊橋市の文化財 (平成30年8月、豊橋市) / 豊川市の指定・登録文化財一覧 (平成30年8月、豊川市) / 文化財 (平成30年8月、新城市) / 自然公園の区域及び計画図など (平成30年8月、静岡県) / 愛知県の自然公園 (平成30年8月、愛知県) / 愛知県自然環境保全地域 (平成30年8月、愛知県) / 生物多様性保全上重要な湿地 (令和元年8月、環境省) / 生物多様性保全上重要な里地里山 (令和元年8月、環境省) / 第6回・第7回自然環境保全基礎調査 植生調査 (平成11年～、環境省生物多様性センター)

P.3

4

1. 第2回意見聴取の概要 1) アンケート配布資料④

(参考) 浜松三ヶ日・豊橋道路(仮称)整備前後のイメージ

整備前

三河港⇄豊川IC 約30分
三河港⇄三ヶ日IC 約58分

※三河港から高速道路ICまでの所要時間は、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査非混雑時旅行速度にて算出

現況の課題

課題1 最寄りの高速道路ICまでが遠く、渋滞等により、高速道路ICまでの到達時間が読めない。

【港湾からの高速道路へのアクセス時間】

港湾	所要時間(分)
三河港	30
水島港	18
千葉港	17
東京港	6
清水港	4
大阪港	3
名古屋港	1
横浜港	1
神戸港	1
博多港	1

※所要時間は、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査非混雑時旅行速度にて算出
※2018年貿易統計より、貿易額が上位の各港湾における主要ふ頭からの高速ICアクセス時間を算出

課題2 地震や津波により道路が通れなくなる恐れがある。

課題3 地域や観光地間を繋ぐ道路がなく、移動がしにくい。

課題4 生活道路への大型車両の流入による危険。

整備後

整備イメージ：案① 西側ルート

豊橋市街地と二川市街地の中間を通過するルート(約26km)

整備イメージ：案② 東側ルート

新所原市街地の東側を通過するルート(約29km)

整備イメージ：案③ 現道拡幅ルート

新所原市街地の東側を通過し、一部、国道23号を拡幅するルート(約31km ※うち国道23号拡幅区間 約14km)

案③は、拡幅工事に伴い、国道23号の交通規制が必要となる場合があります。

※トンネル等の構造や位置はイメージです。

1. 第2回意見聴取の概要 2) 意見聴取の概要①

- 浜松湖西豊橋道路（評価対象区間）の沿線・周辺地域の住民、各種団体、関係する地方公共団体、道路利用者などへ意見聴取を実施。
- 意見聴取期間は令和2年9月8日～令和2年11月6日。

■ 意見聴取（2回目）の概要と結果

1) 一般道路利用者

分類	手法	対象	配布数	回収数	回収率		
地域住民	沿線住民	郵送配布[全戸配布]	・概ねのルート帯が通過する地域（豊橋市・湖西市・浜松市北区の一部）	63,027	16,842 ※WEB回答含む	27%	
	周辺住民	郵送配布[無作為抽出]	・沿線地域及び隣接する自治体	41,135	12,164 ※WEB回答含む	30%	
		留め置き	・主に地域住民の利用が想定される施設 <市役所> 9箇所	-	3,779	-	
		WEB	ホームページ バナー/リンク 2次元バーコード	・回答のうち、周辺（沿線含む）地域居住者 <バナー・リンクの設置団体> 浜松河川国道事務所、名四国道事務所 周辺地域の6市（豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市）	-	4,008	-
			B	登録モニター	・計画路線周辺を訪れたことがある、中部圏に住む登録モニターの内、周辺地域居住者	-	-
小計			104,162	36,793	-		
道路利用者	広域地域	留め置き	・主に広域地域から利用が想定される施設 <道の駅> 7箇所 <東名・新東名のSA/PA> 4箇所 <渥美半島の宿泊施設> 3箇所	-	414	-	
		WEB	ホームページ バナー/リンク 2次元バーコード	・回答の内、広域地域居住者 <バナー・リンクの設置団体> 浜松河川国道事務所、名四国道事務所 周辺地域の6市（豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市）	-	4,709	-
	B		登録モニター	・計画路線周辺を訪れたことがある、中部圏に住む登録モニターの内、広域地域居住者	-	-	-
	小計			-	5,123	-	
合計			104,162	41,916	-		

〔意見聴取エリア〕



2) 事業者（地方公共団体・各種団体）

調査媒体	手法	対象	配布数	回収数	回収率
アンケート（紙面）	郵送配布	・各種団体所属企業・会員 <配布対象> 商工会議所会員企業、三河港振興会 会員企業及び会員企業が利用している物流業者、観光協会会員、温泉旅館組合会員、トラック協会会員、バス協会会員、タクシー協会会員	1,485	403	27%
ヒアリング	ヒアリング	・地方公共団体及び関係機関・団体 <地方公共団体> 愛知県、静岡県、沿線地域及び周辺地域の6市（豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市） 物流面での結びつきの強い地域（豊田市） <各種団体> 教育委員会、消防署、警察署、医療機関、商工会議所、三河港振興会、観光協会、トラック協会、バス協会、タクシー協会、温泉旅館組合、農業協同組合、道の駅、商工会議所会員企業、中部圏の全国旅行業協会、日本旅行業協会 等	-	-	-

- ・周知方法：記者発表、ポスター掲示、周辺地域の自治体による広報誌及び、回覧、国、県、沿線・周辺地域地方公共団体HPへのバナー及び、リンク貼り付け（浜松河川国道事務所、名四国道事務所、周辺地域※2の自治体）
- ・配布方法：①住民アンケートについて、沿線地域※1は全戸配布、周辺地域※2は無作為抽出で配布
※地域在住の方に幅広く意見を聴取する目的で1世帯つき、2枚回答標を同封。
②上記以外は、市・区役所や道の駅、SA/PA等へのアンケート用紙設置
- ・回収方法：①郵便ポスト、2次元バーコードによるスマートフォン等からの回答（WEB）
②市・区役所や道の駅、SA/PA等に投函ボックスを設置
- ・期 間：約2ヶ月（9月8日～11月6日）

1. 第2回意見聴取の概要 2) 意見聴取の概要②

- 沿線地域、周辺地域の住民や道路利用者に対して、ポスター掲示により広く周知を行いつつ、郵送配布によるアンケートやホームページ上にアンケート回答ページを設置し、調査を実施。
- これらに合わせて、高速道路SA/PA、市役所及び渥美半島方面の宿泊施設等へアンケートブースの設置も実施。

■市役所や道の駅、高速道路SA/PA、渥美半島方面の宿泊施設等道路利用者アンケートの設置

アンケート 留め置き	分類	対象	回収数
	地域住民	国・自治体	・主に地域住民の利用が想定される施設 ＜市役所＞ 9箇所	3,779
道路利用者	道の駅・SA/PA・宿泊施設	・主に広域地域から利用が想定される施設 ＜道の駅＞ 7箇所 ＜東名・新東名のSA/PA＞ 4箇所 ＜渥美半島の宿泊施設＞ 3箇所	414

■ホームページへのアンケートバナー・URLの掲載

WEBアンケート	分類	手法	対象	回収数
	地域住民	ホームページバナー/リンク 2次元バーコード	・回答のうち、周辺（沿線含む）地域居住者 ＜バナー・リンクの設置団体＞ 浜松河川国道事務所、名四国道事務所 周辺地域の6市（豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市）	4,008
道路利用者	ホームページバナー/リンク 2次元バーコード 登録モニター	・回答の内、広域地域居住者 ＜バナー・リンクの設置団体＞ 浜松河川国道事務所、名四国道事務所 周辺地域の6市（豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市） ・計画路線周辺を訪れたことがある、中部圏に住む登録モニターの内、広域地域居住者	4,709	

浜松三ヶ日・豊橋道路(仮称)の計画について
地域の皆様のご意見をお聴かせください

国土交通省では、浜松三ヶ日・豊橋道路(仮称)の概略ルート・構造の検討(計画段階評価)を進めています。検討にあたり、地域の皆様や、道路をご利用される皆様にご意見をお聴きしたいため、アンケート調査にご協力をお願いいたします。

実施期間 2020年9月8日(火)～2020年11月6日(金)

質問内容 浜松三ヶ日・豊橋道路(仮称)の望ましいルート等を考える際に重要だと思う事項、インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項について

調査回答方法

- ①浜松三ヶ日・豊橋道路(仮称)周辺地域にお住まいの方に送付するアンケート
- ②市役所・道の駅・高速道路SA/PA等に設置するアンケート
- ③WEBアンケート(国土交通省名四国道事務所・浜松河川国道事務所のホームページからアクセス)

上記いずれかの方法でご回答いただけます。

アンケートは、こちらからも回答できます。

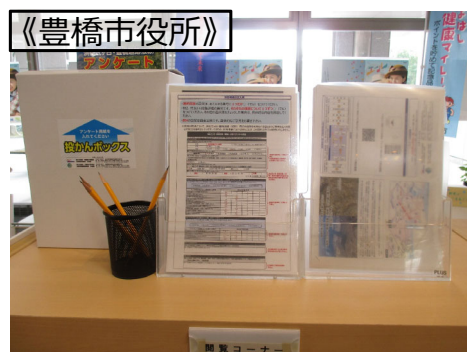
WEBページの手続きに沿って回答してください。

アンケートの回答は **2020年11月6日(金)** までお願いいたします。
※この期限以降にご回答いただいた場合、集計に反映されない場合がございます。

お問い合わせ先

国土交通省 中部地方整備局 名四国道事務所 計画課
〒467-0847 名古屋市中区名護町5番3号
電話: (052) 823-7917(直通:平日9:30~17:00)
ホームページ: <https://www.cbr.mit.go.jp/meishi/>

国土交通省 中部地方整備局 浜松河川国道事務所 計画課
〒430-0811 静岡県浜松市中区名護町266
電話: (053) 466-0117(直通:平日9:30~17:00)
ホームページ: <https://www.cbr.mit.go.jp/hamamatsu/>



【注意事項】
アンケート中は、ブラウザの「戻る」ボタンは押さぬようご注意ください。押されますと、それまでの回答内容が消されてしまいます。よろしくお願いたします。
回答欄によって、回答結果が正しく送信できない場合がございます。
アンケート回答の権限環境は「[こちら](#)」

【水へ】ボタンを押してアンケートへ進んでください。
アンケートに参加されない場合は、「回答をやめる」ボタンを押してください。

回答をやめる 次へ

主催:国土交通省 中部地方整備局 名四国道事務所 計画課
〒467-0847 名古屋市中区名護町5番3号
電話: TEL(052)823-7917(直通)
ホームページ: <https://www.cbr.mit.go.jp/meishi/>

主催:国土交通省 中部地方整備局 浜松河川国道事務所 計画課
〒430-0811 静岡県浜松市中区名護町266
電話: TEL(053)466-0117(直通)
ホームページ: <https://www.cbr.mit.go.jp/hamamatsu/>



2. 第2回意見聴取の結果 1) 回答者属性

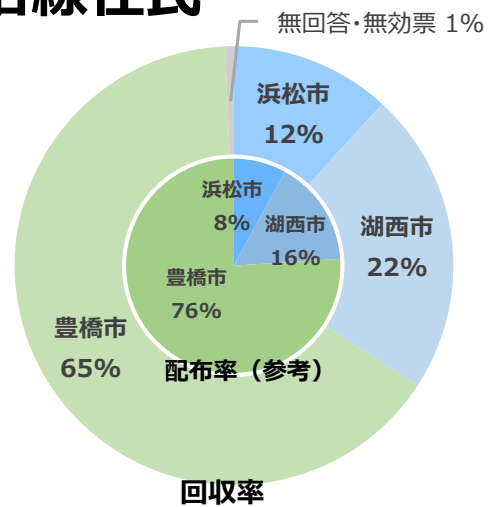
- 回収数は、地域住民36,793件（沿線：16,842件 周辺：19,951件）、道路利用者5,123件、事業者403件であった。
- 対象区間の利用特性により沿線・周辺地域からの意見聴取を中心として、道路利用者や事業者等の広域的な利用者の意見も多く得られる結果となった。

■アンケート回収状況

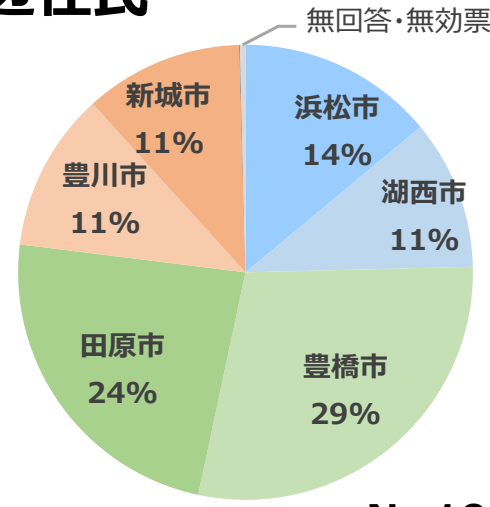
分類	一般道路利用者（合計）					
	地域住民			道路利用者	事業者	
	沿線	周辺	計			
回収数(件)	16,842	19,951	36,793	5,123	403	42,319

■居住地別回収状況

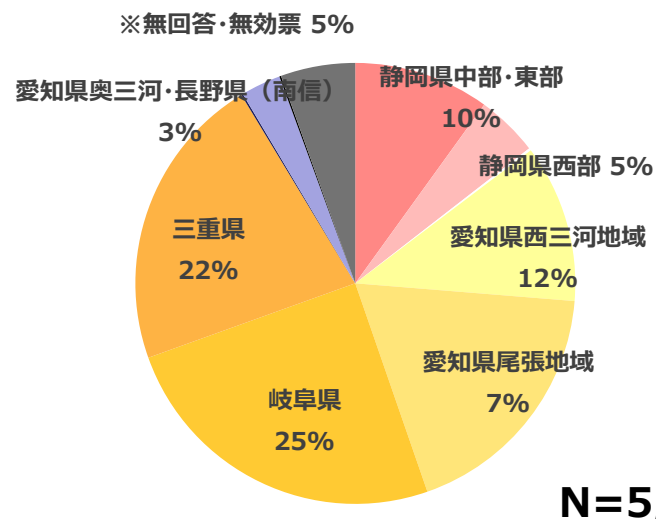
■沿線住民



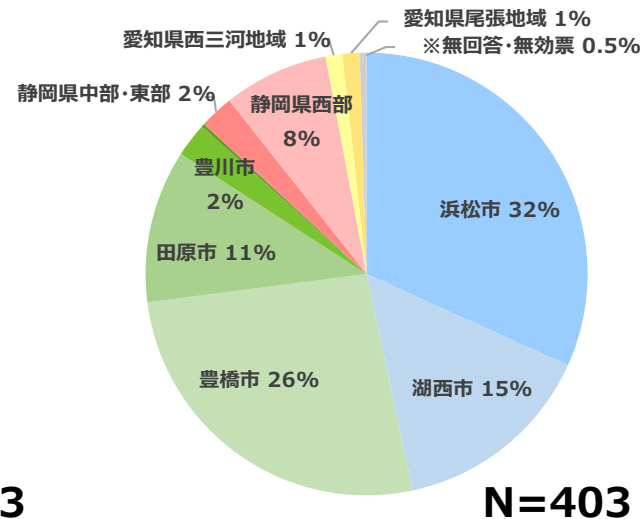
■周辺住民



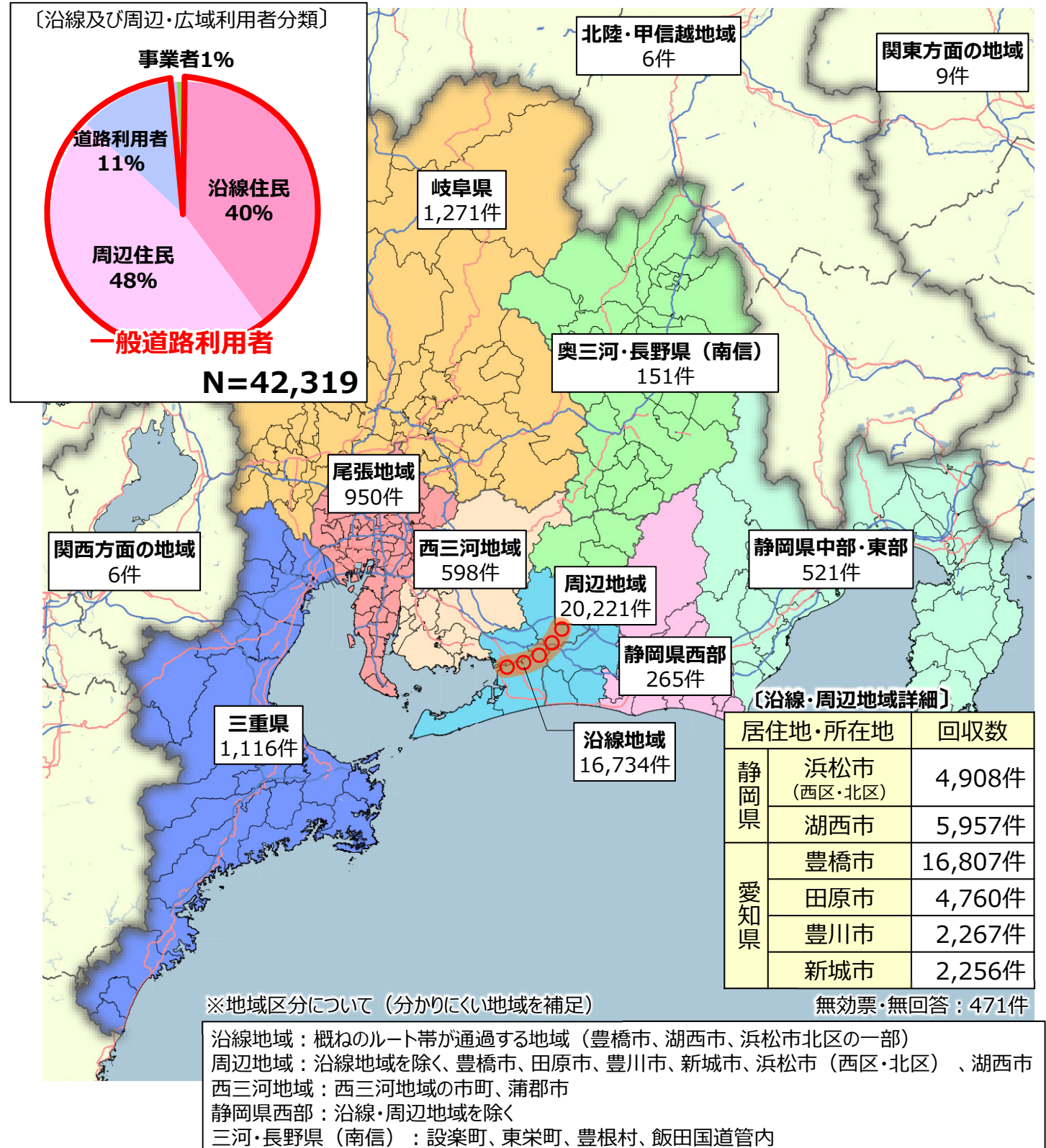
■道路利用者



■事業者



■地域別回収数



※地域住民（36,793人）は、郵送配布による回答者のほか、留め置き、WEBアンケートによる回答者のうち、浜松市（西区・北区）、湖西市、豊橋市、田原市、豊川市、新城市に居住する回答者を含む。
 ※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 1) 回答者属性

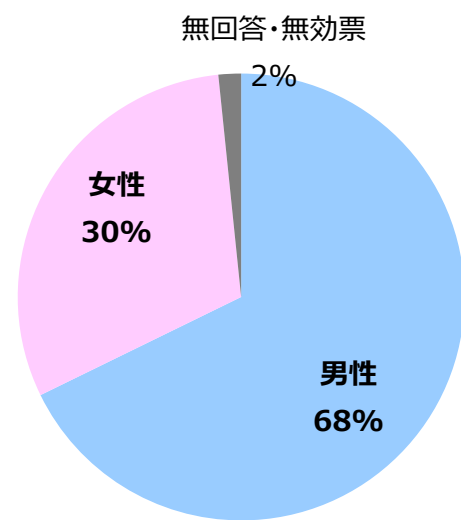
- 浜松湖西豊橋道路の沿線・周辺住民の回答者は統計データと比較すると、本データは性別では男性、年齢では50代以上の割合が高い。性別による回答年齢は50代までは男女に差はなく、60代は女性、70歳以上は男性の割合がやや高い傾向。
- 道路利用者からの回答は、沿線・周辺住民と比べて女性が占める割合が1割高く、年齢は50歳以下が占める割合が高く、男性は約5割、女性は約7割となっている。

■ 性別

■ 年齢

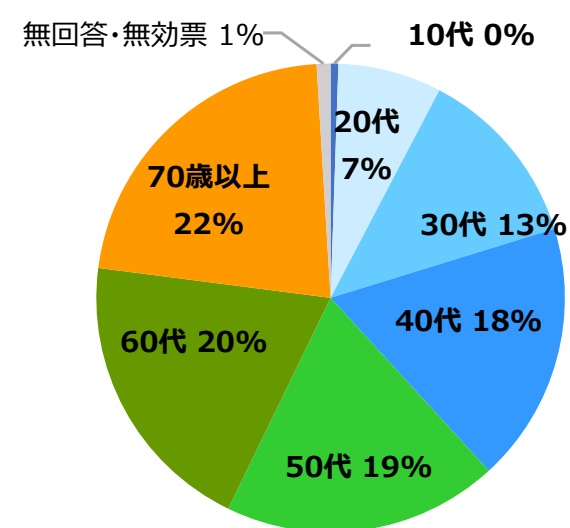
■ 年齢（男性と女性の差）

△沿線・周辺住民▽



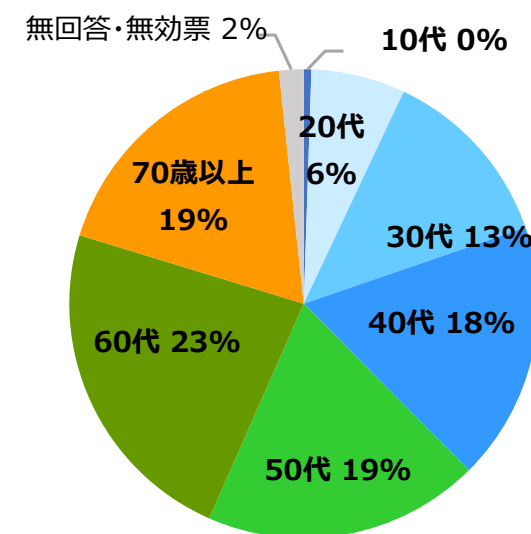
N=36,793

<年齢（男性）>



N=24,904

<年齢（女性）>

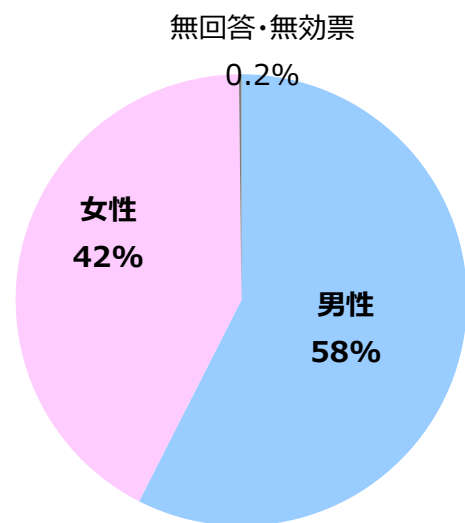


N=11,250

※性別の無回答・無効票を除く

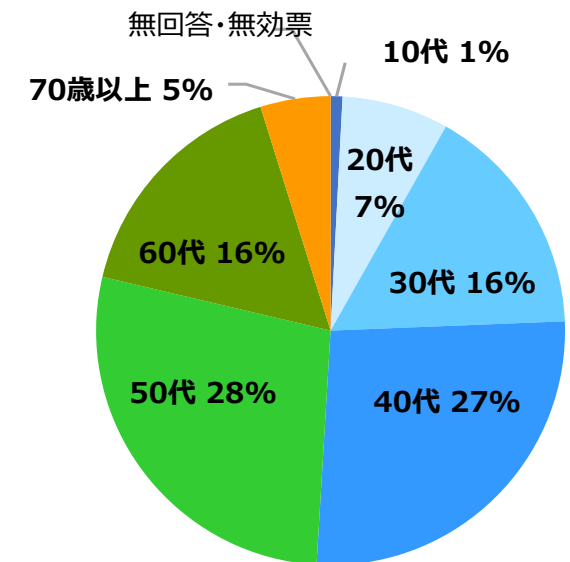
項目	男性	女性	差分 (男性-女性)
10代	156	72	+84
20代	1,999	1,146	+853
30代	3,602	2,029	+1,573
40代	5,256	2,530	+2,726
50代	5,549	2,538	+3,011
60代	5,428	2,770	+2,658
70歳以上	5,621	2,142	+3,479
無回答	239	191	+48

△道路利用者▽



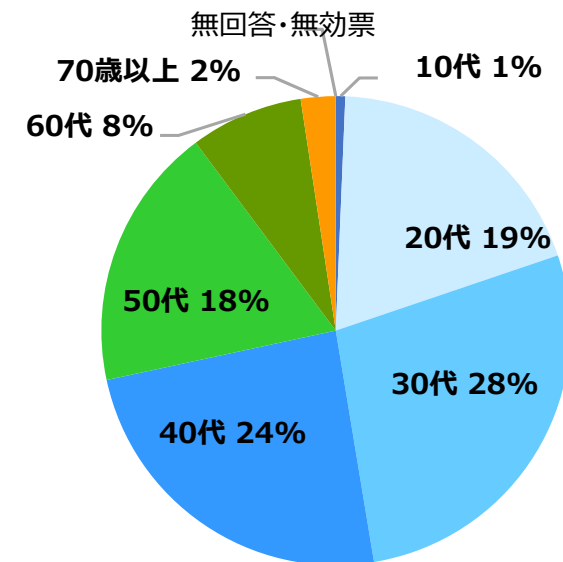
N=5,123

<年齢（男性）>



N=2,946

<年齢（女性）>

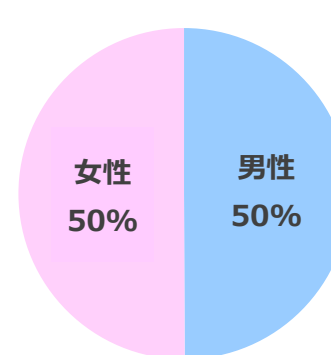


N=2,168

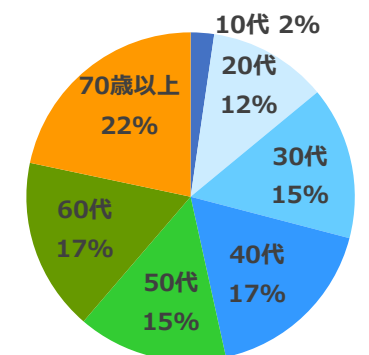
※性別の無回答・無効票を除く

《参考》：地域住民居住地の公表データ

<性別>



<年齢>



データ出典：H27国勢調査

※地域住民（36,793人）は、郵送配布による回答者のほか、留め置き、WEBアンケートによる回答者のうち、浜松市（西区・北区）、湖西市、豊橋市、田原市、豊川市、新城市に居住する回答者を含む。

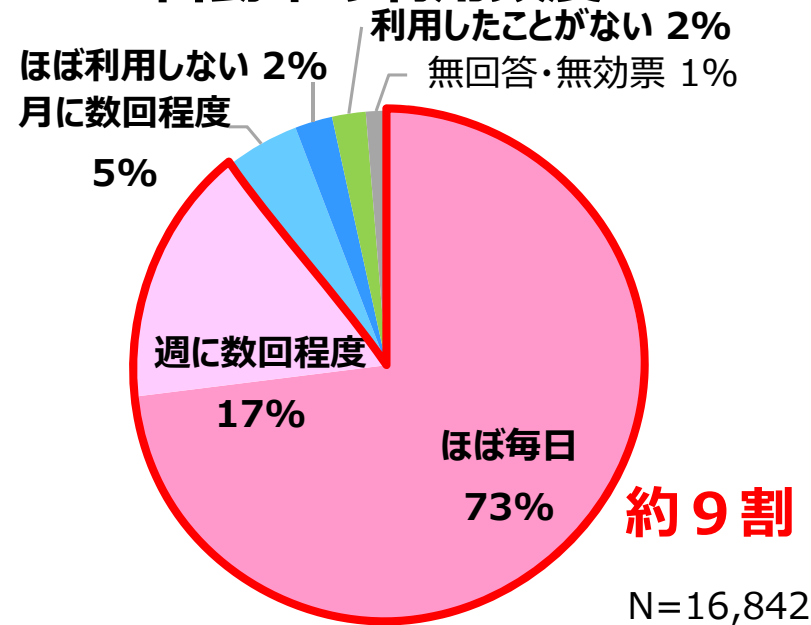
※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 2) 道路の利用形態①-1 (一般道路利用者)

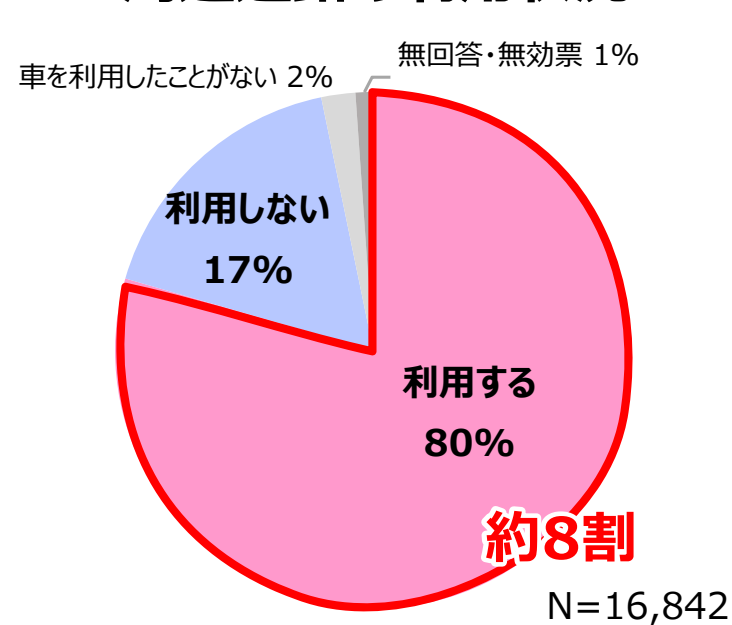
①-1. 沿線住民：自動車の利用頻度と浜松湖西豊橋道路周辺道路の利用状況

- 自動車の利用頻度は「ほぼ毎日」「週に数回程度」の回答者が約9割、周辺道路の利用状況は「利用する」の回答者は約8割。
- 周辺道路の利用目的は日常的な利用目的が約7割。男性では「仕事」、女性では「日常的な買い物・通院等」が多い結果となった。
- 利用目的の約8割が周辺地域内での移動が最も多く、周辺地域外の目的地では静岡県中部・東部が約3割と最も多い。

■ 自動車の利用頻度



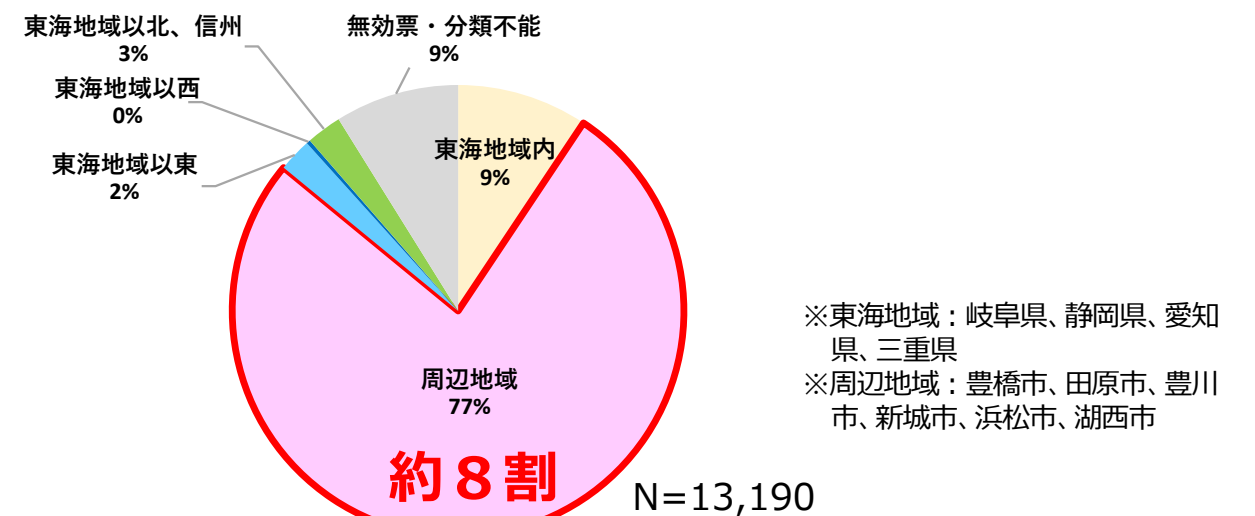
■ 周辺道路の利用状況



■ 周辺道路の利用目的と目的地

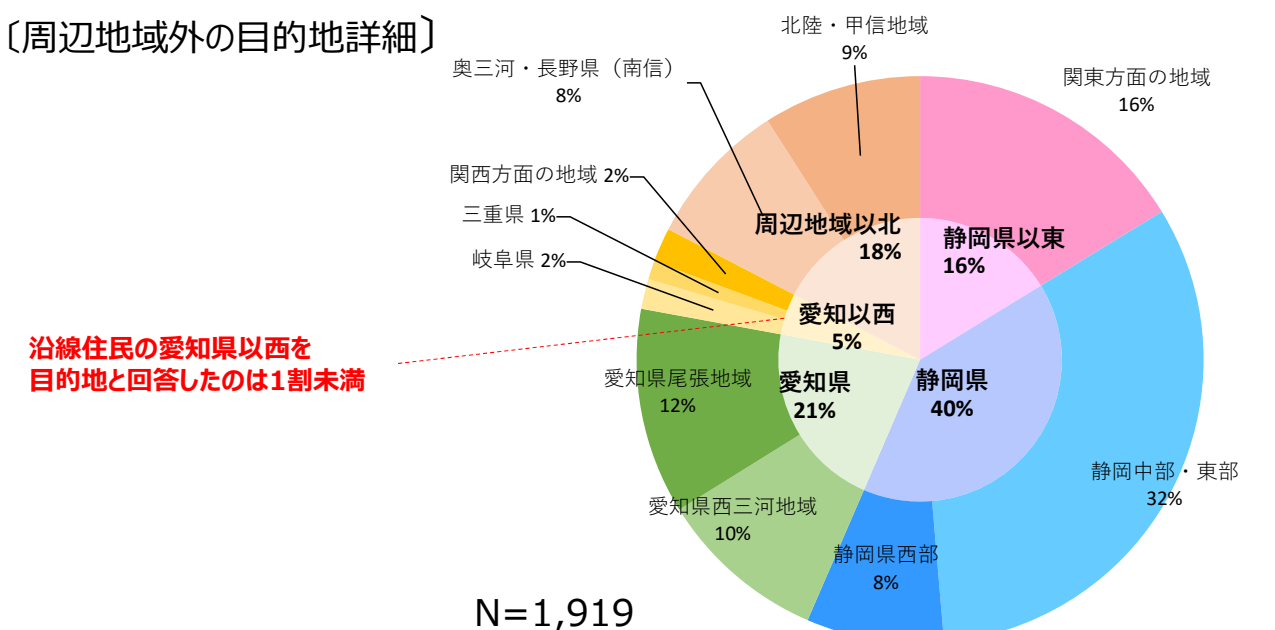
(周辺道路の利用目的と目的地の設定については、前問の【周辺道路の利用状況】で周辺道路を「利用する」と答えた回答者が対象)

■ 目的地



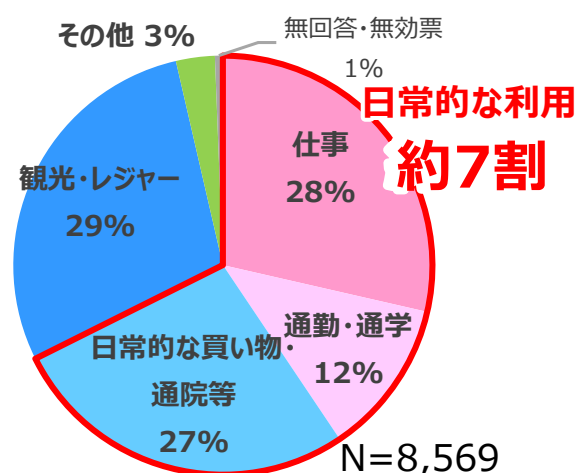
※【利用目的】で「無回答・無効票」の回答者は集計から除外

(周辺地域外の目的地詳細)

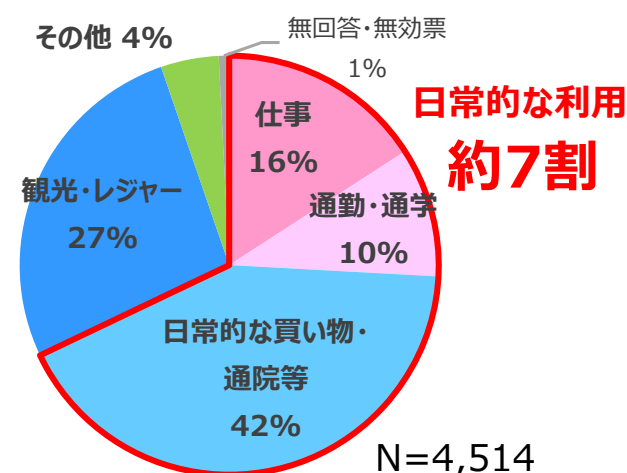


■ 周辺道路の利用目的

<男性>



<女性>

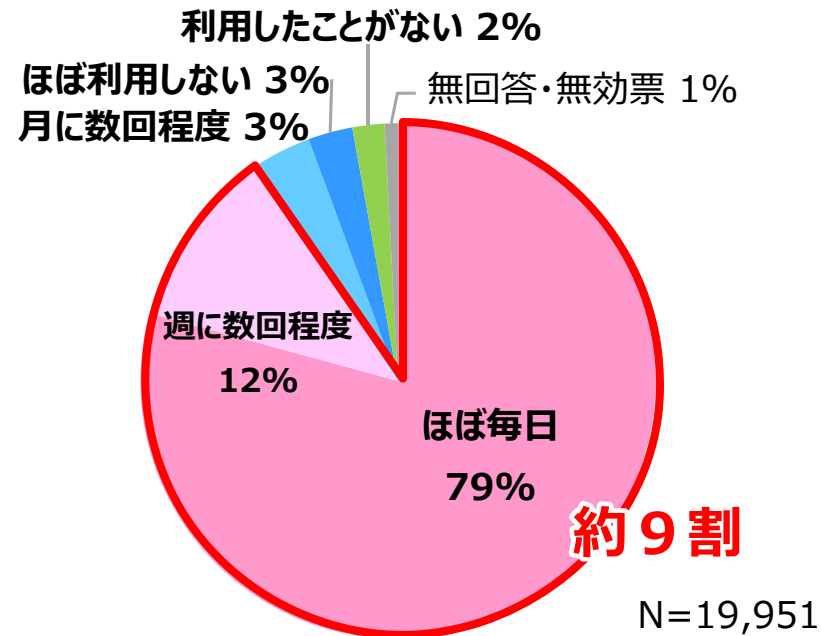


2. 第2回意見聴取の結果 2) 道路の利用形態①-2 (一般道路利用者)

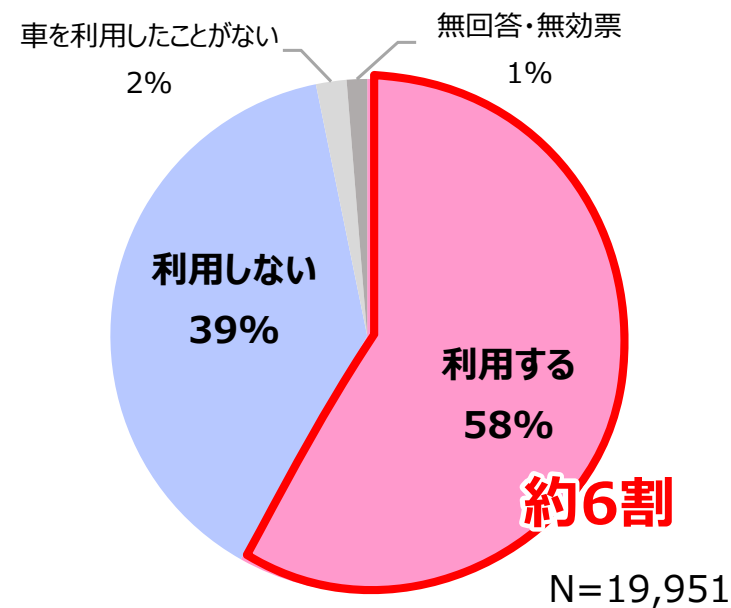
①-2. 周辺住民：自動車の利用頻度と浜松湖西豊橋道路周辺道路の利用状況

- 周辺住民は沿線住民と比較して自動車の利用頻度は同程度、周辺道路の利用状況は約2割ほど低い約6割、周辺道路の利用目的は日常的な利用が男性では約6割、女性では約5割であった。
- 周辺道路の利用目的の日常的な利用の内訳や目的地の内訳は沿線住民と周辺住民で大きな差はなく似た傾向であった。

■ 自動車の利用頻度



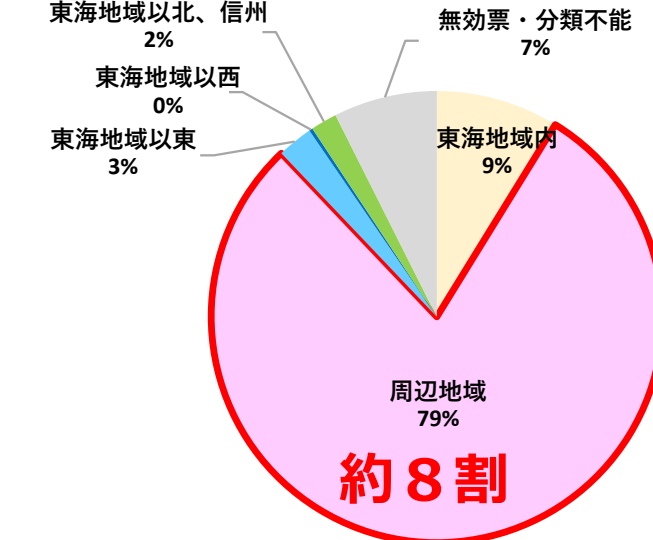
■ 周辺道路の利用状況



■ 周辺道路の利用目的と目的地

(周辺道路の利用目的と目的地の設問については、前問の【周辺道路の利用状況】で周辺道路を「利用する」と答えた回答者が対象)

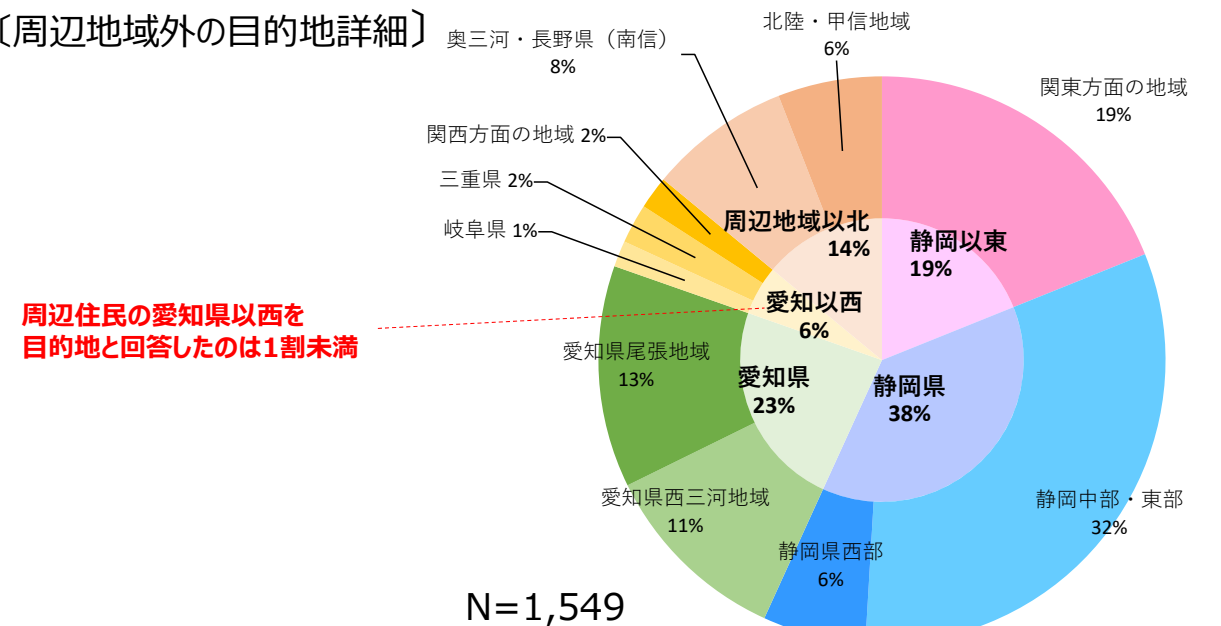
■ 目的地



※東海地域：岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 ※周辺地域：豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市

※【利用目的】で「無回答・無効票」の回答者は集計から除外

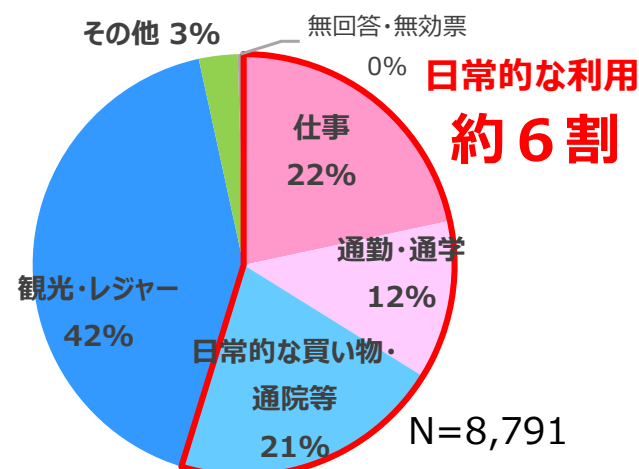
〔周辺地域外の目的地詳細〕



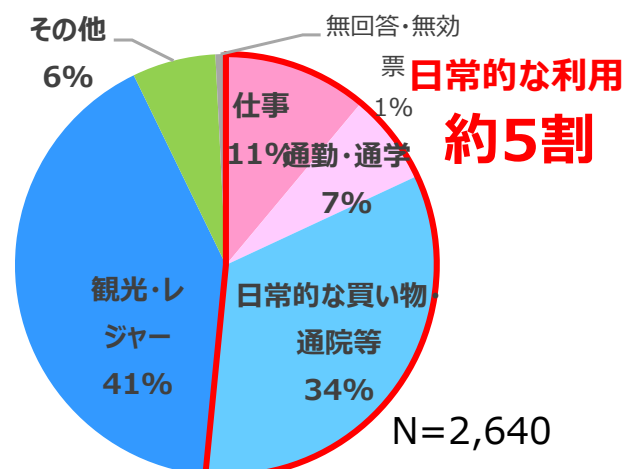
周辺住民の愛知県以西を目的地と回答したのは1割未満

■ 周辺道路の利用目的

<男性>



<女性>

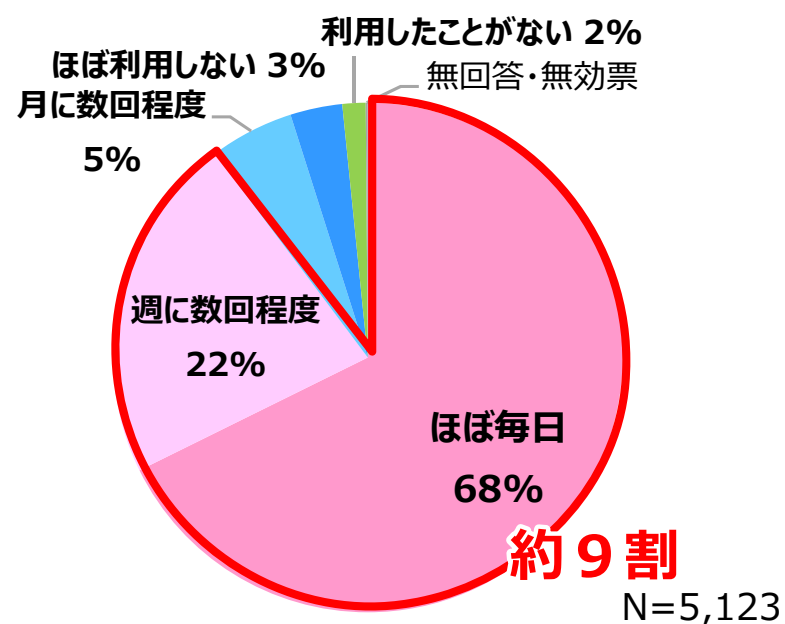


2. 第2回意見聴取の結果 2) 道路の利用形態①-3 (一般道路利用者)

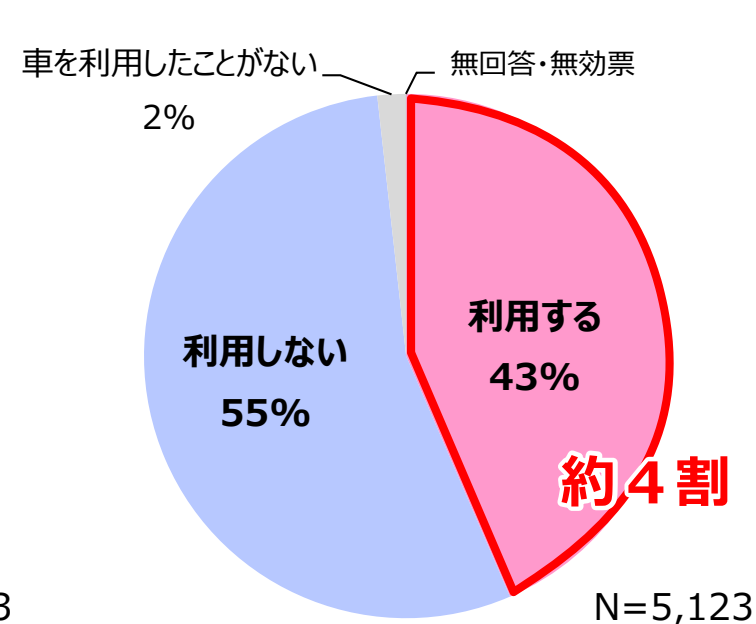
①-3. 道路利用者：自動車の利用頻度と浜松湖西豊橋道路周辺道路の利用状況

- 沿線・周辺住民と比較して自動車の利用頻度は同程度、全体としては約9割が日常的に自動車の利用があると回答。
- 周辺道路の利用状況は約4割、その利用目的は沿線・周辺住民が日常的な利用が高い結果に対し、観光・レジャーが最も多く、男性では約6割、女性では約8割であった。
- 目的地の約8割が周辺地域内での移動が最も多く、周辺地域外の目的地では沿線・周辺住民では計画路線から東側への利用が多い結果に対し、東西方向への利用が同程度であった。

■ 自動車の利用頻度



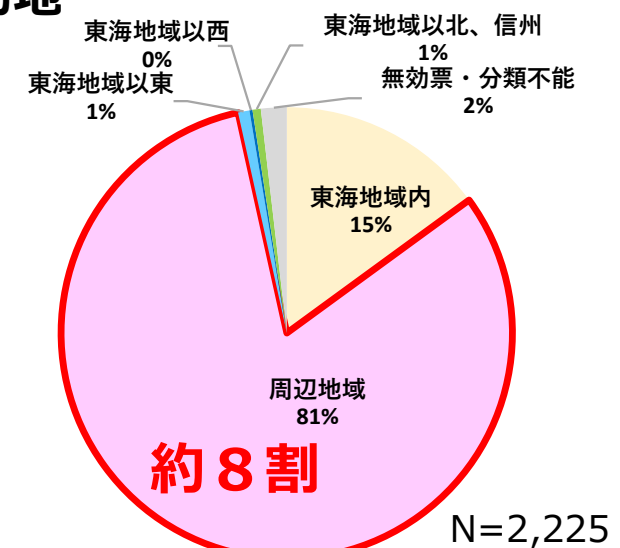
■ 周辺道路の利用状況



■ 周辺道路の目的地

(周辺道路の利用目的と目的地の設問については、前問の【周辺道路の利用状況】で周辺道路を「利用する」と答えた回答者が対象)

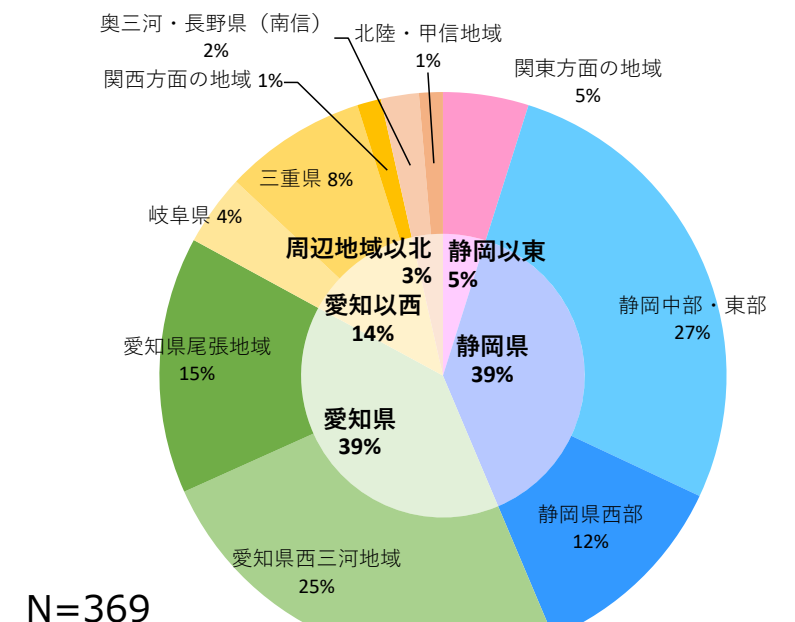
■ 目的地



※東海地域：岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 ※周辺地域：豊橋市、田原市、豊川市、新城市、浜松市、湖西市

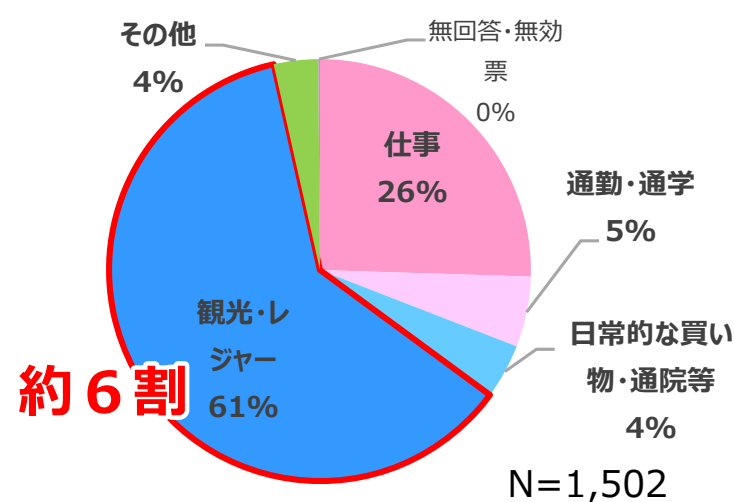
※【利用目的】で「無回答・無効票」の回答者は集計から除外

〔周辺地域外の目的地詳細〕

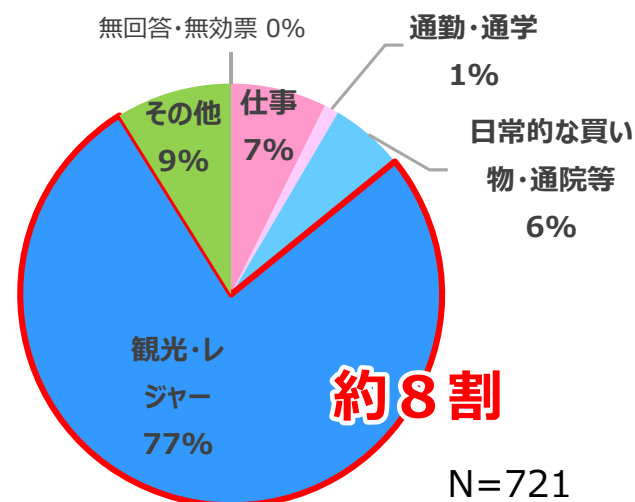


■ 周辺道路の利用目的

<男性>



<女性>



※0.5%未満は非表示

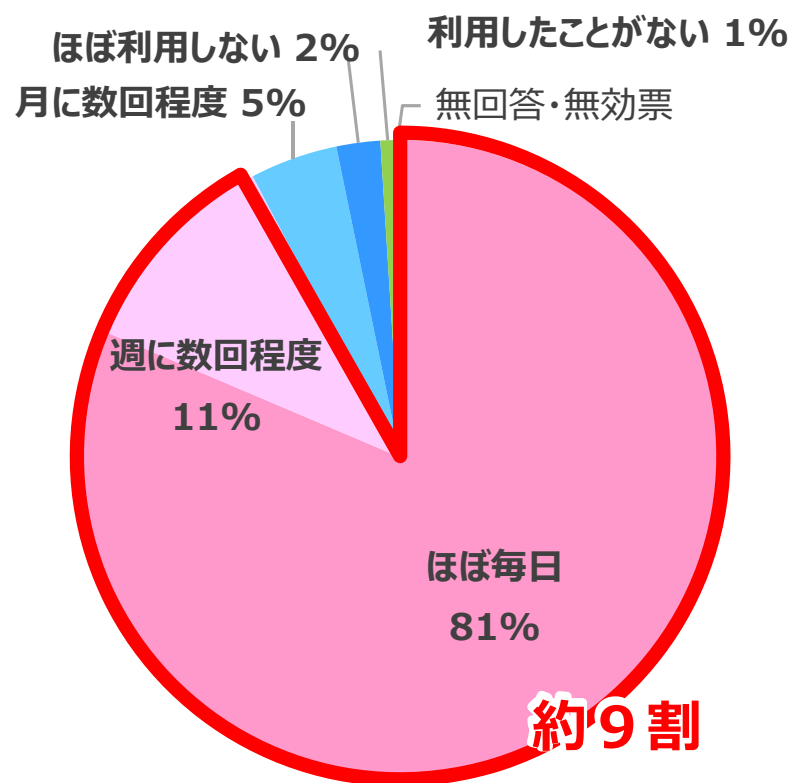
2. 第2回意見聴取の結果

2) 道路の利用形態②-1 (事業者)

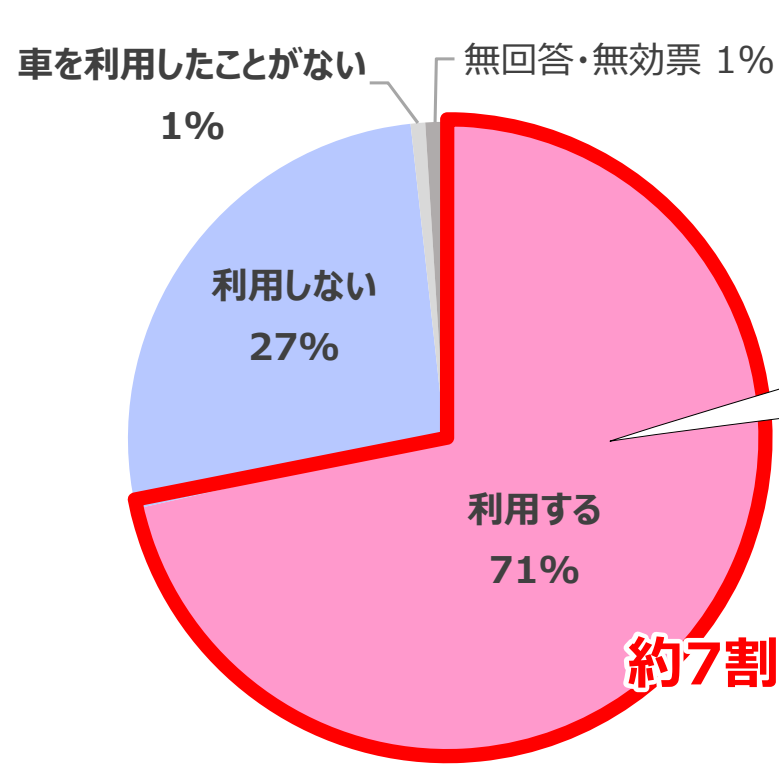
②-1. 事業者：自動車の利用頻度と浜松湖西豊橋道路周辺道路の利用状況

- 自動車の利用頻度は「ほぼ毎日」「週に数回利用」の回答者が約9割、周辺道路の利用状況は「利用する」の回答者は約7割。
- 周辺道路を利用する事業者の業種は、「運輸・運搬」が約5割。
- 周辺道路を利用する事業者の目的地は、「周辺地域内の発着」が約6割、「周辺地域⇔周辺地域外の発着」が約3割。
「周辺地域⇔周辺地域外の発着地」の行き先の約6割は、静岡・関東などの東方面。

■ 自動車の利用頻度



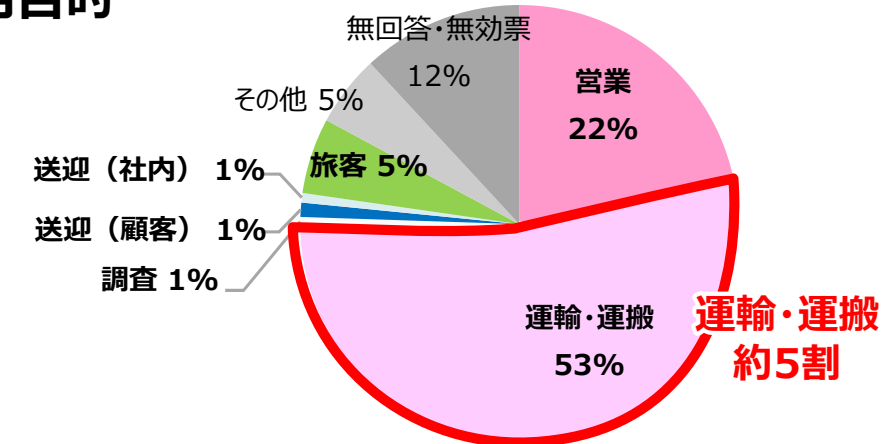
■ 周辺道路の利用状況



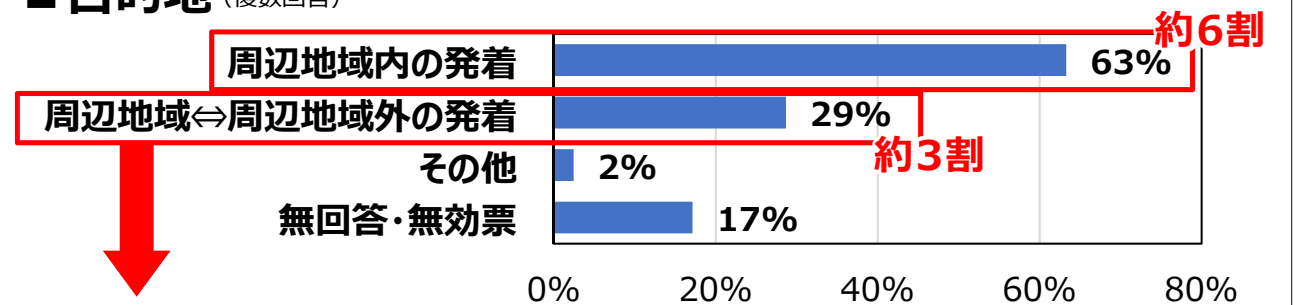
■ 周辺道路の利用目的と目的地

(周辺道路の利用目的と目的地の設定については、前問の【周辺道路の利用状況】で周辺道路を「利用する」と答えた事業者が対象)

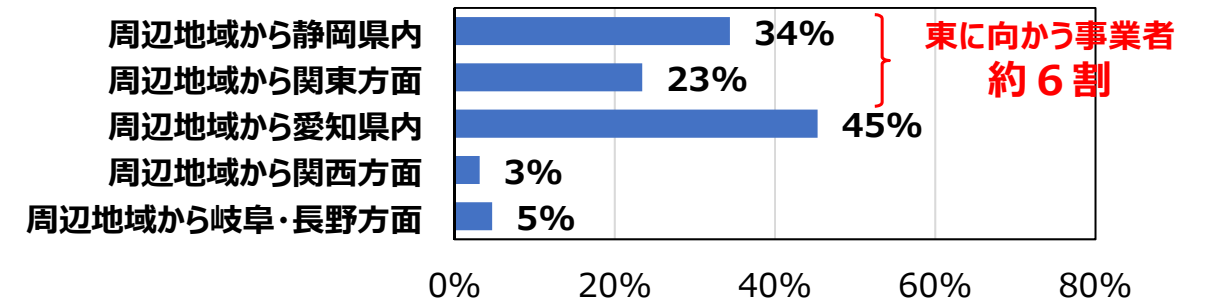
■ 利用目的



■ 目的地 (複数回答)



〔周辺地域⇔周辺地域外の発着地詳細〕

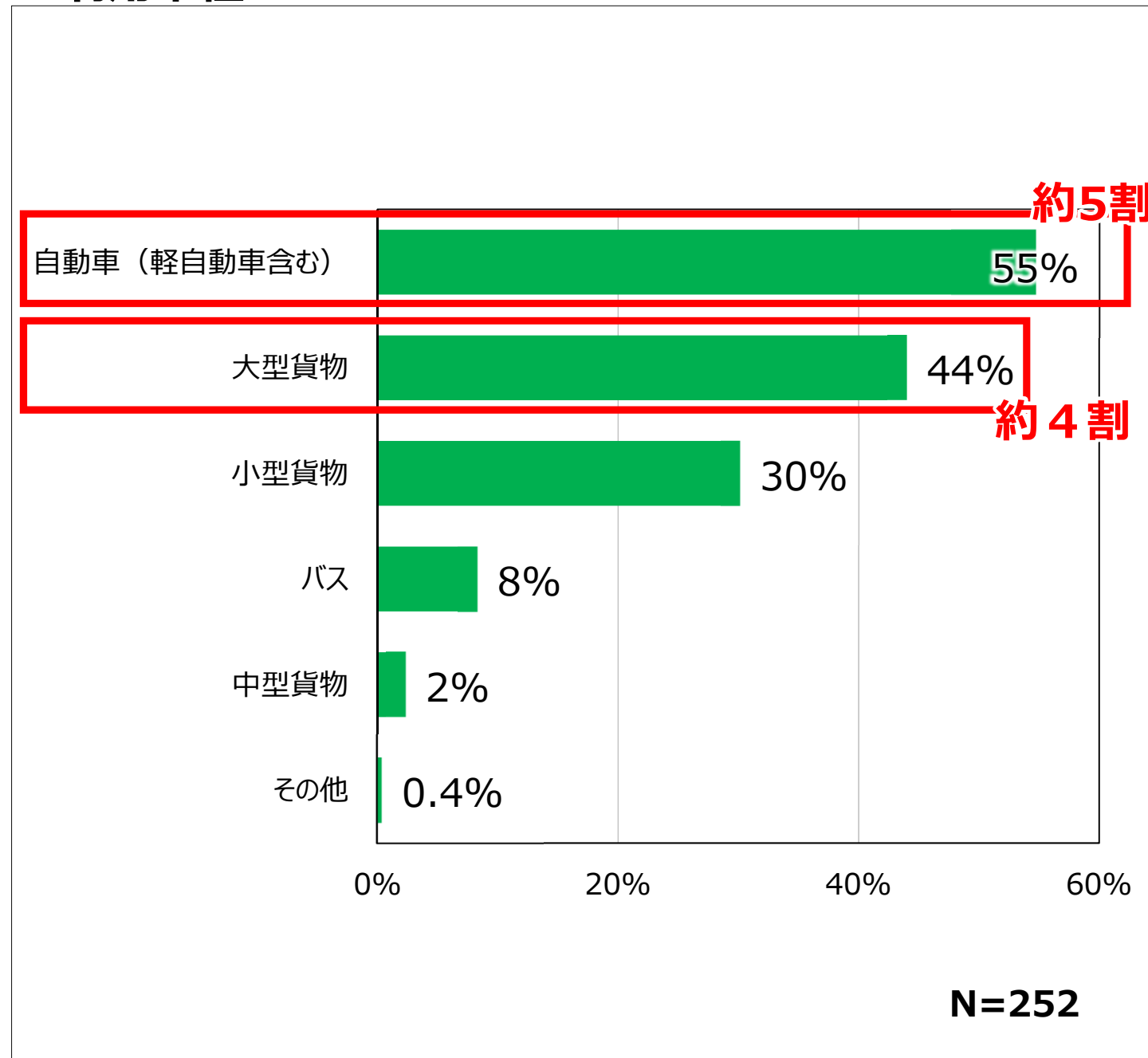


2. 第2回意見聴取の結果 2) 道路の利用形態②-2 (事業者)

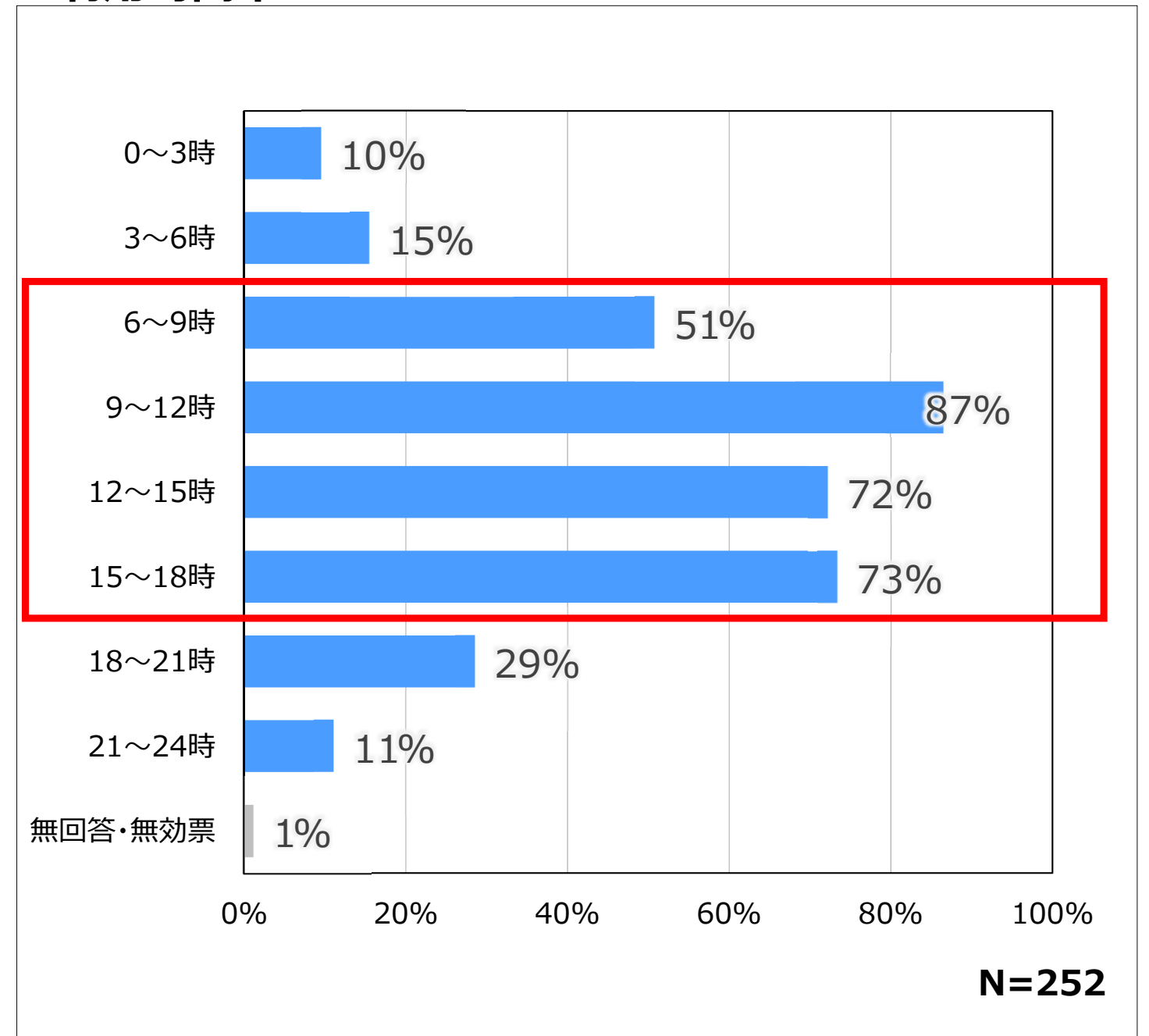
②-2. 事業者：自動車の利用頻度と浜松湖西豊橋道路周辺道路の利用車種と利用時間帯

- 浜松湖西豊橋道路の周辺道路を利用する事業者の利用車種は、乗用車が約5割、大型車が約4割。
- 利用時間帯は、6時～18時の企業活動時間帯に集中している。

■ 利用車種 (複数回答)



■ 利用時間帯 (複数回答)



※利用車種及び利用時間帯の設問については、前問の【周辺道路の利用状況】で周辺道路を「利用する」と答えた事業者が対象
 ※【利用目的】で「無回答・無効票」だった回答者は集計対象外

2. 第2回意見聴取の結果 3) 質問1. ルート帯案に関すること①-1 (一般道路利用者)

①-1. 自動車の利用頻度別回答傾向 (沿線住民、周辺住民、道路利用者)

- ほぼ毎日、週に数回自動車を利用する回答者は、月に数回・ほぼ利用しない回答者に対して重視すべき事項において「強く思う」と答えた割合が1割程度高いものの、自動車の利用頻度に関係なく回答は概ね同じ傾向。
- 自動車の利用頻度が高い回答者は、居住地にかかわらず約9割が「高速道路ICに早く時間通りに到達できること」を重視。
- 沿線及び周辺住民では自動車の利用頻度にかかわらず、約9割が災害に関する事項を重視。

■ ルート帯案を検討する際に重要だと思う事項

質問事項		沿線住民 N=15,073	周辺住民 N=18,144	道路利用者 N=4,598	
(自動車の利用頻度: ほぼ毎日・週に数回) 重視すべき事項	速達性・定時制の向上による物流支援	①高速道路ICに早く時間通り到達できること	58% 88% 30%	54% 88% 34%	31% 87% 56%
	災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送	②災害時にも道路を通行できること	66% 93% 27%	63% 92% 29%	38% 86% 48%
		③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと	71% 94% 23%	67% 94% 27%	44% 88% 44%
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進	④観光地間の移動がしやすくなること	41% 82% 41%	43% 84% 41%	34% 87% 53%
	生活交通の安全な走行環境	⑤市街地を走る大型車両を減らせること	56% 89% 33%	52% 89% 37%	31% 83% 52%
質問事項		沿線住民 N=1,197	周辺住民 N=1,244	道路利用者 N=443	
(自動車の利用頻度: 月に数回・ほぼ利用しない) 重視すべき事項	速達性・定時制の向上による物流支援	①高速道路ICに早く時間通り到達できること	49% 81% 32%	42% 80% 38%	28% 83% 55%
	災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送	②災害時にも道路を通行できること	61% 88% 27%	57% 87% 30%	33% 83% 50%
		③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと	67% 92% 25%	59% 89% 30%	40% 84% 44%
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進	④観光地間の移動がしやすくなること	37% 79% 42%	32% 79% 47%	34% 86% 52%
生活交通の安全な走行環境	⑤市街地を走る大型車両を減らせること	50% 84% 34%	44% 83% 39%	26% 81% 55%	

 強く思う
 どちらかというと思う
 どちらかというと思わない
 全く思わない
 無回答・無効票

※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 3) 質問1. ルート帯案に関すること①-2 (一般道路利用者)

①-2. 自動車の利用頻度別回答傾向 (沿線住民、周辺住民、道路利用者)

- 道路の利用頻度に関わらず共通して配慮すべき事項として約8割が「生活環境への配慮」「自然環境への配慮」と回答。
- 次に「景観への配慮」「現道交通への配慮」が配慮すべき事項として高く、「ほぼ毎日」「週に数回」の回答者は「現道交通への配慮」、自動車の利用頻度が「月に数回」「ほぼ利用しない」回答者は「景観への配慮」にやや割合が高くなっている。

■ ルート帯案を検討する際に配慮すべきと思う事項

質問事項		沿線住民 N=15,073	周辺住民 N=18,144	道路利用者 N=4,598
(自動車の利用頻度… 配慮すべき事項 ほぼ毎日・週に数回)	生活環境への配慮 ⑥生活環境(大気・騒音等)に配慮し、影響が少ないこと	50% 87% 37%	45% 87% 42%	27% 81% 54%
	自然環境への配慮 ⑦自然環境(地形・動植物・自然公園等)に配慮し、影響が少ないこと	43% 83% 40%	40% 83% 43%	27% 79% 52%
	景観への配慮 ⑧地域の景観(景観資源)に配慮し、影響が少ないこと	34% 78% 44%	33% 79% 46%	22% 75% 53%
	現道交通への配慮 ⑨工事中的現道交通への影響が少ないこと	37% 80% 43%	36% 80% 44%	22% 75% 53%
	経済性への配慮 ⑩道路を作る費用が安いこと	36% 74% 38%	35% 74% 39%	22% 68% 46%
		日常的な利用にかかわる配慮事項を重視		
(自動車の利用頻度… 配慮すべき事項 月に数回・ほぼ利用しない)	生活環境への配慮 ⑥生活環境(大気・騒音等)に配慮し、影響が少ないこと	45% 83% 38%	42% 83% 41%	28% 82% 54%
	自然環境への配慮 ⑦自然環境(地形・動植物・自然公園等)に配慮し、影響が少ないこと	40% 81% 41%	38% 80% 42%	28% 82% 54%
	景観への配慮 ⑧地域の景観(景観資源)に配慮し、影響が少ないこと	33% 76% 43%	30% 76% 46%	23% 78% 55%
	現道交通への配慮 ⑨工事中的現道交通への影響が少ないこと	34% 75% 41%	30% 76% 46%	22% 75% 53%
	経済性への配慮 ⑩道路を作る費用が安いこと	36% 73% 37%	35% 71% 36%	20% 69% 49%
		観光・レジャー利用にかかわる配慮事項を重視		

強く思う
 どちらかというと思う
 どちらかというと思わない
 全く思わない
 無回答・無効票

※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 3) 質問1. ルート帯案に関すること①-3 (一般道路利用者)

①-3. 居住地別の回答傾向：沿線・周辺地域 (浜松市、湖西市、豊橋市、田原市、豊川市、新城市)

- 計画路線周辺居住地において重視・配慮すべき事項として災害に関する事項を重要としており、約9割と最も高い。
- 計画路線が通過する浜松市、湖西市、豊橋市においては災害に関する事項の次に「生活交通への安全な走行環境」「生活環境への配慮」を重要とする声が約9割と高い。

■ ルート帯案を検討する際に重要だと思う事項

質問事項		浜松市 N=4,780	湖西市 N=5,897	豊橋市 N=16,701
重視すべき事項	速達性・定時制の向上による物流支援 ① 高速道路ICに早く時間通り到達できること	42% 81% 39%	51% 85% 34%	59% 89% 30%
	災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送 ② 災害時にも道路を通行できること ③ 災害時に支援物資等の輸送に役立つこと	62% 91% 29%	67% 92% 25%	63% 92% 29%
		66% 92% 26%	70% 93% 23%	68% 93% 25%
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進 ④ 観光地間の移動がしやすくなること	35% 81% 46%	36% 80% 44%	43% 83% 40%
	生活交通の安全な走行環境 ⑤ 市街地を走る大型車両を減らせること	47% 85% 38%	56% 89% 33%	55% 89% 34%
配慮すべき事項	生活環境への配慮 ⑥ 生活環境(大気・騒音等)に配慮し、影響が少ないこと	44% 85% 41%	50% 87% 37%	49% 87% 38%
	自然環境への配慮 ⑦ 自然環境(地形・動植物・自然公園等)に配慮し、影響が少ないこと	41% 81% 40%	43% 83% 40%	42% 83% 41%
	景観への配慮 ⑧ 地域の景観(景観資源)に配慮し、影響が少ないこと	34% 78% 44%	35% 79% 44%	32% 77% 45%
	現道交通への配慮 ⑨ 工事中の現道交通への影響が少ないこと	34% 78% 44%	37% 78% 41%	38% 80% 42%
	経済性への配慮 ⑩ 道路を作る費用が安いこと	36% 74% 38%	36% 74% 38%	35% 73% 38%

強くそう思う
 どちらかというと思う
 どちらかというと思わない
 全くそう思わない
 無回答・無効票

※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果

3) 質問1. ルート帯案に関すること①-4 (一般道路利用者)

①-4. 居住地別の回答傾向：沿線・周辺地域 (浜松市、湖西市、豊橋市、田原市、豊川市、新城市)

- 計画路線周辺居住地において重視すべき事項として災害に関する事項を重要としており、約9割と最も高い。
- 田原市においては、政策目標である重視すべき事項全てが約9割と高く、計画路線に対する関心が特に高い傾向にある。

■ ルート帯案を検討する際に重要だと思う事項

質問事項		田原市 N=4,715	豊川市 N=2,257	新城市 N=2,255	
重視すべき事項	速達性・定時制の向上による物流支援	① 高速道路ICに早く時間通り到達できること	65% 93% 28%	47% 82% 35%	44% 80% 36%
	災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送	② 災害時にも道路を通行できること	64% 93% 29%	61% 90% 29%	61% 89% 28%
		③ 災害時に支援物資等の輸送に役立つこと	68% 94% 26%	66% 92% 26%	65% 91% 26%
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進	④ 観光地間の移動がしやすくなること	55% 90% 35%	32% 77% 45%	33% 79% 46%
	生活交通の安全な走行環境	⑤ 市街地を走る大型車両を減らせること	51% 89% 38%	53% 89% 36%	45% 84% 39%
配慮すべき事項	生活環境への配慮	⑥ 生活環境 (大気・騒音等) に配慮し、影響が少ないこと	43% 87% 44%	44% 85% 41%	42% 81% 39%
	自然環境への配慮	⑦ 自然環境 (地形・動植物・自然公園等) に配慮し、影響が少ないこと	40% 85% 45%	39% 81% 42%	37% 78% 41%
	景観への配慮	⑧ 地域の景観 (景観資源) に配慮し、影響が少ないこと	33% 80% 47%	30% 75% 45%	30% 74% 44%
	現道交通への配慮	⑨ 工事中の現道交通への影響が少ないこと	38% 82% 44%	34% 78% 44%	31% 77% 46%
	経済性への配慮	⑩ 道路を作る費用が安いこと	34% 75% 41%	35% 73% 38%	35% 71% 36%

強く思う
 どちらかというと思う
 どちらかというと思わない
 全く思わない
 無回答・無効票

※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 3) 質問1. ルート帯案に関すること①-5 (一般道路利用者)

①-5. 居住地別の回答傾向：道路利用者 (静岡県西部、静岡中部・東部・関東以東、愛知県奥三河、北陸・甲信越)

- 道路利用者においては「①高速道路ICに早く時間通り到達できること」「②災害時にも道路を通行できること」「③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと」「④観光地間の移動がしやすくなること」を重視すべきとしておおよそ約9割が回答。
- なお、「②災害時にも道路を通行できること」「③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと」については「強くそう思う」と回答した割合も高い傾向にあった。

■ルート帯案を検討する際に重要だと思う事項

質問事項		静岡県西部 N=234	静岡県中部、東部、関東以東 N=517	愛知県奥三河、北陸、甲信越 N=157
重視すべき事項	速達性・定時制の向上による物流支援 ①高速道路ICに早く時間通り到達できること	26% 81% 55% 16% 3%	32% 89% 57% 8% 3%	31% 90% 59% 3%
	災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送 ②災害時にも道路を通行できること	40% 87% 47% 11% 2%	37% 87% 50% 9% 4%	36% 87% 51% 7% 6%
		③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと	48% 89% 41% 8% 3%	41% 86% 45% 10% 4%	39% 86% 47% 10% 4%
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進 ④観光地間の移動がしやすくなること	33% 87% 54% 9% 4%	32% 87% 55% 9% 4%	34% 86% 52% 12% 2%
生活交通の安全な走行環境 ⑤市街地を走る大型車両を減らせること	30% 84% 54% 13% 3%	28% 83% 55% 13% 4%	28% 83% 55% 13% 4%	
配慮すべき事項	生活環境への配慮 ⑥生活環境 (大気・騒音等) に配慮し、影響が少ないこと	28% 85% 57% 12% 3%	26% 82% 56% 15% 3%	23% 81% 58% 15% 4%
	自然環境への配慮 ⑦自然環境 (地形・動植物・自然公園等) に配慮し、影響が少ないこと	31% 82% 51% 15% 3%	27% 78% 51% 19% 3%	22% 79% 57% 17% 4%
	景観への配慮 ⑧地域の景観 (景観資源) に配慮し、影響が少ないこと	22% 80% 58% 16% 4%	23% 74% 51% 21% 5%	20% 77% 57% 19% 4%
	現道交通への配慮 ⑨工事中的現道交通への影響が少ないこと	24% 77% 53% 18% 5%	22% 73% 51% 23% 4%	17% 72% 55% 24% 4%
	経済性への配慮 ⑩道路を作る費用が安いこと	22% 69% 47% 22% 9%	24% 69% 45% 25% 6%	18% 70% 52% 22% 8%

約9割

他項目と比べて「強くそう思う」と回答した割合が高い

強くそう思う
 どちらかというと思う
 どちらかというと思わない
 全く思わない
 無回答・無効票

※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 3) 質問1. ルート帯案に関すること①-6 (一般道路利用者)

①-6. 居住地別の回答傾向：道路利用者（愛知県尾張地域、愛知県西三河地域、岐阜県・三重県・関西以西）

- 道路利用者においては「①高速道路ICに早く時間通り到達できること」「②災害時にも道路を通行できること」「③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと」「④観光地間の移動がしやすくなること」を重視すべきとして約9割が回答。
- なお、「②災害時にも道路を通行できること」「③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと」については「強くそう思う」と回答した割合も高い傾向にあった。

■ルート帯案を検討する際に重要だと思う事項

質問事項		愛知県尾張地域 N=945	愛知県三河地域 N=593	岐阜県・三重県・関西以西 N=2,396
重視すべき事項	速達性・定時制の向上による物流支援 ①高速道路ICに早く時間通り到達できること	31% 88% 57%	38% 88% 50%	28% 87% 59%
	災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送 ②災害時にも道路を通行できること	32% 85% 53%	46% 86% 40%	35% 85% 50%
		③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと	38% 86% 48%	50% 90% 40%	43% 87% 44%
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進 ④観光地間の移動がしやすくなること	34% 86% 52%	36% 88% 52%	32% 86% 54%
生活交通の安全な走行環境 ⑤市街地を走る大型車両を減らせること	29% 81% 52%	38% 84% 46%	27% 81% 54%	
配慮すべき事項	生活環境への配慮 ⑥生活環境（大気・騒音等）に配慮し、影響が少ないこと	24% 79% 55%	30% 82% 52%	26% 80% 54%
	自然環境への配慮 ⑦自然環境（地形・動植物・自然公園等）に配慮し、影響が少ないこと	27% 79% 52%	31% 82% 51%	25% 78% 53%
	景観への配慮 ⑧地域の景観（景観資源）に配慮し、影響が少ないこと	22% 75% 53%	24% 73% 49%	21% 76% 55%
	現道交通への配慮 ⑨工事中的現道交通への影響が少ないこと	22% 74% 52%	28% 76% 48%	19% 74% 55%
	経済性への配慮 ⑩道路を作る費用が安いこと	20% 67% 47%	23% 69% 46%	20% 67% 47%

約9割

他項目と比べて「強くそう思う」と回答した割合が高い

強くそう思う
 どちらかというと思う
 どちらかというと思わない
 全く思わない
 無回答・無効票

※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果

3) 質問1. ルート帯案に関すること② (事業者)

② 事業所の所在地別の意見傾向 (静岡県の周辺事業者、愛知県の周辺事業者、その他地域の事業者)

- 計画路線周辺の事業者、その他地域の事業者ともに「①高速道路ICに早く時間通り到達出来ること」「②災害時にも道路を通行できること」「③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと」を重視すべきとして約9割が回答。
- 計画路線周辺の事業者については「⑤市街地を走る大型車両を減らせること」「⑥生活環境に配慮し、影響が少ないこと」へも重要としており計画路線沿線の環境について地域住民への配慮が伺える。

■ ルート帯案を検討する際に重要だと思う事項

質問事項		事業者全体 N=403	静岡県の周辺事業者 N=188	愛知県の周辺事業者 N=162	その他地域の事業者 N=51
重視すべき事項	速達性・定時制の向上による物流支援	①高速道路ICに早く時間通り到達できること 69% 93% 24%	66% 90% 24%	75% 96% 21%	67% 92% 25%
	災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送	②災害時にも道路を通行できること 65% 94% 29%	68% 93% 25%	61% 95% 34%	69% 92% 23%
		③災害時に支援物資等の輸送に役立つこと 64% 94% 30%	68% 94% 26%	60% 96% 36%	63% 90% 27%
	広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進	④観光地間の移動がしやすくなること 37% 80% 43%	36% 80% 44%	34% 79% 45%	43% 76% 33%
	生活交通の安全な走行環境	⑤市街地を走る大型車両を減らせること 48% 88% 40%	49% 87% 38%	47% 90% 43%	47% 82% 35%
配慮すべき事項	生活環境への配慮	⑥生活環境(大気・騒音等)に配慮し、影響が少ないこと 48% 88% 40%	49% 87% 38%	47% 90% 43%	47% 82% 35%
	自然環境への配慮	⑦自然環境(地形・動植物・自然公園等)に配慮し、影響が少ないこと 41% 85% 44%	42% 83% 41%	39% 86% 47%	41% 82% 41%
	景観への配慮	⑧地域の景観(景観資源)に配慮し、影響が少ないこと 36% 81% 45%	40% 84% 44%	32% 82% 50%	39% 70% 31%
	現道交通への配慮	⑨工事中の現道交通への影響が少ないこと 30% 78% 48%	37% 79% 42%	23% 80% 57%	29% 68% 39%
	経済性への配慮	⑩道路を作る費用が安いこと 38% 79% 41%	41% 79% 38%	35% 83% 48%	41% 72% 31%

約9割

計画路線沿線の環境を重視

強く思う
 どちらかというと思う
 どちらかというと思わない
 全く思わない
 無回答・無効票

※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 4) 質問2. インターチェンジの配置に関すること①-1 (一般道路利用者)

①-1. 自動車の頻度別回答傾向 (沿線住民、周辺住民、道路利用者)

- 自動車の利用頻度に関係なく回答は概ね同じ傾向にあるものの、利用頻度の低い沿線・周辺住民は「③沿線地域への観光地へのアクセスがしやすいこと」道路利用者は「②防災拠点からアクセスしやすいこと」への意識がやや低い傾向にある。
- 沿線・周辺住民に関しては道路の利用頻度に関係なく「②防災拠点からアクセスしやすいこと」について最も多く配慮すべきと回答しており、「強くそう思う」と答えた割合も約5割と高い。

■ インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項

質問事項		沿線住民 N=15,073	周辺住民 N=18,144	道路利用者 N=4,598
(自動車の利用頻度…ほぼ毎日・週に数回)	①産業の拠点となる三河港や産業集積地からアクセスしやすいこと	52% 87% 35% 8% 2% 3%	54% 90% 36% 7% 1% 2%	28% 85% 57% 13% 2%
	②防災拠点からアクセスしやすいこと	55% 90% 35% 7% 2% 1%	53% 90% 37% 7% 1% 2%	28% 83% 55% 14% 3%
	③沿線地域の観光地へアクセスがしやすいこと	39% 83% 44% 12% 2% 3%	41% 84% 43% 11% 2% 3%	30% 86% 56% 12% 2%
	④市街地からアクセスしやすいこと	50% 87% 37% 8% 2% 3%	49% 88% 39% 8% 2% 2%	29% 84% 55% 14% 2%
自動車の利用頻度に関係なく「強くそう思う」の割合が約5割を占めている				
質問事項		沿線住民 N=1,197	周辺住民 N=1,244	道路利用者 N=443
(自動車の利用頻度…月に数回・ほぼ利用しない)	①産業の拠点となる三河港や産業集積地からアクセスしやすいこと	48% 85% 37% 8% 4% 3%	43% 84% 41% 10% 3% 3%	26% 85% 59% 13% 2%
	②防災拠点からアクセスしやすいこと	54% 87% 33% 7% 4% 2%	49% 85% 36% 9% 3% 3%	27% 79% 52% 19% 2%
	③沿線地域の観光地へアクセスがしやすいこと	37% 79% 42% 13% 4% 4%	31% 78% 47% 15% 3% 4%	30% 83% 53% 15% 2%
	④市街地からアクセスしやすいこと	46% 82% 36% 10% 3% 5%	39% 81% 42% 12% 3% 4%	29% 85% 56% 12% 3%

強くそう思う
 どちらかというと思う
 どちらかというと思わない
 全くそう思わない
 無回答・無効票

※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 4) 質問2. インターチェンジの配置に関すること①-2 (一般道路利用者)

①-2. 沿線・周辺地域：居住地別の意見傾向 (浜松市、湖西市、豊橋市、田原市、豊川市、新城市)

- インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項として周辺6市が共通して「②防災拠点からアクセスしやすいこと」と回答。災害に関する項目についてはルート帯案検討時においても重視する傾向にあり、防災への関心の高さが伺える。
- 次に愛知県の住民からは産業拠点からのアクセス性に配慮すべきと約9割が回答。

■ インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項

質問事項	浜松市 N=4,780	湖西市 N=5,897	豊橋市 N=16,701
①産業の拠点となる三河港や産業集積地からアクセスしやすいこと	43% 84% 41% 9% 4% 3%	43% 84% 41% 10% 3% 3%	56% 89% 33% 7% 2% 2%
②防災拠点からアクセスしやすいこと	49% 87% 38% 8% 2% 3%	54% 89% 35% 7% 2% 2%	54% 90% 36% 6% 2% 2%
③沿線地域の観光地へアクセスがしやすいこと	36% 82% 46% 12% 3% 3%	35% 81% 46% 13% 4% 2%	40% 83% 43% 12% 3% 2%
④市街地からアクセスしやすいこと	41% 83% 42% 11% 3% 3%	50% 88% 38% 7% 3% 2%	50% 87% 37% 8% 3% 2%

質問事項	田原市 N=4,715	豊川市 N=2,257	新城市 N=2,255
①産業の拠点となる三河港や産業集積地からアクセスしやすいこと	61% 93% 32% 5% 1% 1%	51% 88% 37% 7% 3% 2%	52% 87% 35% 6% 2% 5%
②防災拠点からアクセスしやすいこと	56% 91% 35% 6% 2% 1%	52% 87% 35% 8% 3% 2%	53% 87% 34% 7% 1% 5%
③沿線地域の観光地へアクセスがしやすいこと	53% 90% 37% 7% 2% 1%	33% 79% 46% 14% 5% 2%	34% 81% 47% 12% 2% 5%
④市街地からアクセスしやすいこと	54% 90% 36% 7% 2% 1%	43% 84% 41% 10% 4% 2%	40% 83% 43% 10% 2% 5%

強く思う
 どちらかというと思う
 どちらかというと思わない
 全く思わない
 無回答・無効票

※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 4) 質問2. インターチェンジの配置に関すること①-3 (一般道路利用者)

①-3. 道路利用者：居住地別の意見傾向

(静岡県西部、静岡中部・東部・関東以東、愛知県奥三河、北陸・甲信越、愛知県尾張地域、愛知県西三河地域、岐阜県・三重県・関西以西)

- どの項目も道路利用者の居住地に関係なく8割以上が配慮すべきと回答。
- 沿線・周辺住民と比較して「どちらかというと思う」の割合が高く、道路利用者の周辺道路の利用目的が観光・レジャーが多いことから「③沿線地域の観光地へアクセスがしやすいこと」についても約8割が配慮すべきと回答が寄せられる結果となった。

■ インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項

質問事項	静岡県西部 N=234	静岡県中部、東部、関東以東 N=516	静岡県中部、東部、関東以東 N=157
①産業の拠点となる三河港や産業集積地からアクセスしやすいこと	24% 85% 61% 14% 1%	22% 83% 61% 14% 3%	25% 85% 60% 12% 3%
②防災拠点からアクセスしやすいこと	29% 83% 54% 15% 2%	27% 82% 55% 15% 3%	25% 85% 60% 11% 4%
③沿線地域の観光地へアクセスがしやすいこと	30% 88% 58% 10% 2%	30% 84% 54% 13% 3%	28% 86% 58% 12% 2%
④市街地からアクセスしやすいこと	30% 85% 55% 14% 1%	27% 85% 58% 12% 3%	27% 85% 58% 13% 2%

沿線・周辺住民と比較して観光に関する事項についても他事項と同程度、配慮すべきとして回答

質問事項	愛知県尾張地域 N=945	愛知県西三河地域 N=593	岐阜県・三重県・関西以西 N=2,396
①産業の拠点となる三河港や産業集積地からアクセスしやすいこと	25% 84% 59% 14% 2%	38% 88% 50% 10% 2%	24% 85% 61% 13% 2%
②防災拠点からアクセスしやすいこと	23% 83% 60% 15% 2%	35% 86% 51% 12% 2%	26% 82% 56% 16% 2%
③沿線地域の観光地へアクセスがしやすいこと	30% 85% 55% 12% 3%	31% 85% 54% 12% 3%	28% 86% 58% 12% 2%
④市街地からアクセスしやすいこと	29% 86% 57% 12% 2%	32% 84% 52% 13% 2%	25% 82% 57% 15% 3%

沿線・周辺住民と比較して観光に関する事項についても他事項と同程度、配慮すべきとして回答

強く思う
 どちらかというと思う
 どちらかというと思わない
 全く思わない
 無回答・無効票

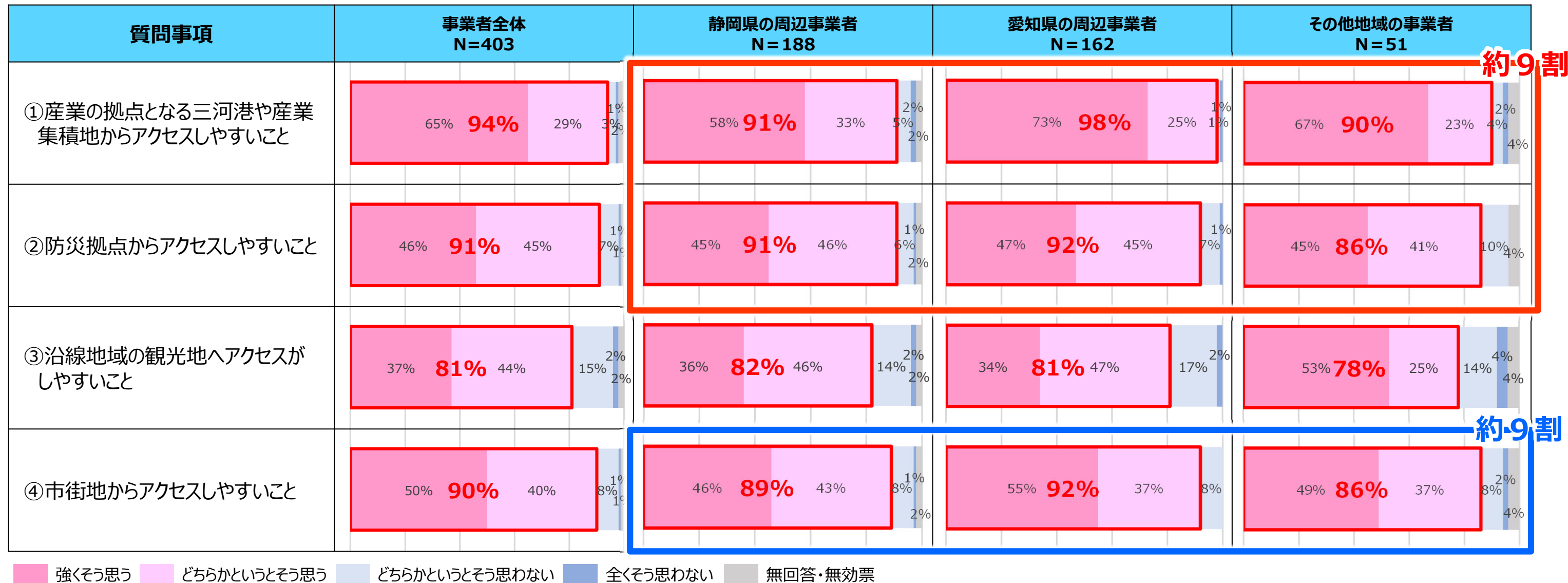
※0.5%未満は非表示

2. 第2回意見聴取の結果 4) 質問2. インターチェンジの配置に関すること② (事業者)

② 事業者：事業所の所在地別の意見傾向 (静岡県の周辺事業者、愛知県の周辺事業者、その他地域の事業者)

- 事業所の所在地に関わらず、「①産業の拠点となる三河港や産業集積地からのアクセスしやすいこと」「②防災拠点からアクセスしやすいこと」が配慮事項として約9割と最も多く、地域の産業集積地や主要な拠点からのアクセス性を重視する傾向にあった。
- 次に「④市街地からアクセスしやすいこと」が約9割と多い。

■ インターチェンジの設置を検討する際に配慮すべき事項



※0.5%未満は非表示