

（仮称）浜松湖西豊橋道路（愛知県区間）環境影響評価方法書に関する意見の概要
（総括表）

1. 縦覧期間 令和6年7月19日（金）～8月19日（金）

2. 意見書数 78通（2団体、76名）

3. 意見の分類

分類	件	頁
1 都市計画対象道路事業の目的及び内容に関する意見		
（1）事業の目的について	18	1
（2）事業の内容について	22	3
（3）その他事業に関する事項について	1	6
2 都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況に関する意見		
（1）自然的状況について	9	7
（2）社会的状況について	6	8
3 計画段階環境配慮書についての国交大臣意見と都市計画決定権者の見解に関する意見		
（1）計画段階環境配慮書についての国交大臣意見と都市計画決定権者の見解に関することについて	1	9
4 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法に関する意見		
（1）項目について	8	10
（2）調査の手法について	4	11
（3）予測の手法について	6	12
（4）評価の手法について	14	13
5 その他		
（1）手続について	15	16
（2）計画段階環境配慮書について	10	18
（3）計画段階評価について	25	21
（4）その他について	2	26
合計	141	

(仮称) 浜松湖西豊橋道路(愛知県区間) 環境影響評価方法書に関する意見の概要

番号	意見の概要
1 都市計画対象道路事業の目的及び内容に関する意見	
(1) 事業の目的について 18件	
1-1-1	排気ガスなどで人にも悪影響を与えるため、浜松湖西豊橋道路が出来ることには反対。 ＜1通(1名)＞
1-1-2	排気ガスなどで農作物に被害が出るのが心配なため、浜松湖西豊橋道路建設に反対。 ＜1通(1名)＞
1-1-3	本件に限らず、公共事業の多くは企画段階では地域住民には殆ど何も知らされず、従って意見の反映もされない。本件に限れば、住民不在の「自然環境破壊」、「騒音、大気汚染」をはじめとする予想を越える数の生活環境の悪化が考えられる。これ等に対する行政の納得できる回答は皆無である。 必要とあらば、まずは現国道23号の補強改修を行い、その上で企画そのものを0から見直すべきではないか。 ＜1通(1名)＞
1-1-4	森林に住んでいる動物の生息地や餌を捕獲するところもなくなり、民家に餌をもとめて出沒するようになるため、浜松湖西豊橋道路建設はやめてほしい。 ＜1通(1名)＞
1-1-5	自然(動物、植物)を守るため、浜松湖西豊橋道路は作らないでほしい。 ＜38通(38名)＞
1-1-6	葦毛湿原があり、反対側に行く普門寺の山までは、トレッキングコースになっている。毎日大勢の方々が登山を楽しんでいる。自然を破壊するのはやめてほしい。高速道路建設には絶対反対。 ＜1通(1名)＞
1-1-7	温暖化、異常気象、水害に繋がるため、浜松湖西豊橋道路の建設に反対する。 ＜15通(15名)＞
1-1-8	交通網は現在でも十分なため、浜松湖西豊橋道路を造らないでほしい。 ＜1通(1名)＞
1-1-9	住んでいない人から判断されたくない。大丈夫だから道路を作るといのは何も考えてないのと同じ。最短距離を通す為に私達の住む地域を他人事で片付けないでほしい。既存の道路を使ってほしい。私達には何の恩恵も無い。 ＜1通(1名)＞
1-1-10	田原市の三河港大橋から豊橋神野新田に至る産業道路は臨海部企業の通勤や物流トラックで四六時中渋滞している。 慢性的な渋滞は環境、経済、安全の観点から問題が大きいと考える。 愛知県の更なる発展のためにも道路整備事業を早急に進めてほしい。 ＜1通(1名)＞
1-1-11	方法書 p3-9 で、地域の課題に、物流があり、最も近い東名高速道路豊川インターチェンジまで

	の所要時間は、非混雑時に 30 分が、混雑時には 36 分と、6 分多くなるだけであり、これらが経済活動に重大な支障を与えるようなことはなく、あまりにも必要性をこじつけた論理だった。 また、渋滞の具体的な数値さえ示せず、方法書では渋滞という言葉は削除した。 < 1 通（1 団体） >
1-1-12	方法書 p3-10 で、地域の課題に、防災があり、“災害時に支援が困難となる恐れ”のある区域として、三河港周辺の産業集積地と県境周辺の産業集積地が図示してあるが、津波浸水域や液状化の危険性の高い地域ではなく、単にそこに至る道路が“通行止めの恐れのある道路”ということで、県民の居住地域は全く眼中にない産業優先の姿勢。 防災のために広域ネットワークを整備すること自体は望ましいことだが、この地域だけの課題というわけではない。 また、方法書 p3-10 では「災害時に支援が困難となる恐れ」地域が、対象道路南側に 1 か所だったものが北側にも 1 か所追加されている。 < 1 通（1 団体） >
1-1-13	方法書 p3-11 で、地域の課題に、観光があるが、そもそも、観光地巡りをしたいという県民の要望はあるのか。観光地間を無理に連絡することは地域の課題とは言えないし、渥美半島の観光を軽視するものと言わざるを得ない。 また、もつくる新城はめっくんはうすと同様に 50 万人以上の入込客数であるが、館山寺温泉は 30～50 万人の入込客数と少なく、むしろ、50 万人以上の入込客数のある蒲郡などを提示すべき。三ヶ日インターチェンジ方面を説明できるように、無理やり館山寺温泉を例示したと思われる。 方法書 p3-11 では、さすがにみつともない論理「主要な観光地間の速達性が低く～約 5 割の施設が他のエリアからの 60 分圏外となっている」と具体例を捨て去った。 < 1 通（1 団体） >
1-1-14	方法書 p3-12 で、地域の課題に、安全があるが、愛知県としては、イエローゾーンの底辺の浜松湖西豊橋道路をそれほど大げさに騒ぎ立てるのではなく、レッドゾーンの 500 件/億台キロ以上の区間を優先して施策を実施するのを第一義とすべき。 なお、方法書 p3-12 では、市街地の事故率が豊橋市街地 117 が 122 に、市街地外 55 が 60 と増えているが、出典の H29 を 1 年前の H28 に変更してまで、事故率を大きく見せたいのか。都市計画の基本方針(案)p2 では、「事故(市街地部における安全な走行環境の確保)」となり、死傷事故率については触れなくなった。 < 1 通（1 団体） >
1-1-15	配慮書 p5 で、地域の課題の安全対策の結果、特徴 4 “市街地を走る大型トラックを減らし、より安全に生活できるように”とあるが、図では、名古屋方面からの大型車の減少しかない。名古屋方面からの大型車がわざわざ三ヶ日インターチェンジまで遠回りをして、浜松湖西豊橋道路を走行することがあるのか。 また方法書 p3-12 でも安全対策の項目は消えている。 < 1 通（1 団体） >
1-1-16	配慮書 p33 に“詳細なルートの位置や道路構造等について検討段階であるため、必ずしも定量的な予測・評価ができるものではありません。”とあるが、本末転倒。これだけの計画交通量がある

	から、どのルートにし、どれだけの規模(幅員、車線数)の道路がいつまでに必要なのか示すべき。計画未熟な段階では環境影響評価手続を中断すべき。 国土交通省令第20条では「環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定するに当たっては、…次に掲げる情報を把握しなければならない。…ホ…設計速度、計画交通量及び構造の概要」とあり、方法書作成にあたり、計画交通量と構造を把握することが求められている。準備書で記載すればいいというのではない。 <1通(1団体)>
1-1-17	方法書p3-27に案毎に概算事業費が示してあるが、それだけでは不十分。費用便益分析を計画の早い段階で実行すべき。 便益を概算事業費で割って、費用便益比B/Cを公表し、1.0以内(便益以上に費用がかかる)なら計画を中止すべき。こうしたことが道路計画段階で最も望まれることで、事業実施段階では遅すぎる。 <1通(1団体)>
1-1-18	多くの税金を費やし、二川の自然を破壊して新たに道路を建設することの費用対効果はどのように計算されたのかについて、豊橋市は、再度、住民説明会を開催して納得のいく説明をすべきであり、それが行政としての責任を果たすことになると思う。 <1通(1名)>

番号	意見の概要
(2) 事業の内容について	
	22件
1-2-1	地域の概要にある社会的状況の環境配慮が特に必要な施設が実施区域に多く含まれている点について、小学校や保育園の近くの一部だけが浜松湖西豊橋道路になると口頭で説明されても、納得できない。工事に伴う騒音、振動、完成後の事故のリスクを考えても、市街地を実施区域とすることをよしとしない。 一部の経済の発展を要望する声に応えるために、住民の生活環境と子供達、病人の生活環境を不自由にするのは仕方ないと軽んじないでほしい。 <1通(1名)>
1-2-2	以下の理由により、二川ルートには反対である。 ・二川ルート帯は人口集中地区があり、車の騒音・排気ガス等の増加による環境悪化の恐れがある。 ・二川ルート帯には県指定天然記念物のトキワマンサクの北限群生地が存在し、群生地に及ぼす影響が懸念される。 ・石巻山多米県立自然公園や岩屋緑地等は多種の野鳥飛来が多い。 <1通(1名)>
1-2-3	以下の理由により、西側(二川)ルートには反対である。 ・排気ガスなどの大気質や騒音、振動その他の影響が最も大きいと思う。 ・二川宿本陣や旧旅籠屋「清明屋」等の景観重要建造物が存在し、歴史と文化と緑の景観が一体になった美しいまちづくりがされてきた二川宿景観形成地区であるが、そこから見られる弓張山地の自然景観に大きな影響を及ぼす。

	< 2 通（2 名） >
1-2-4	以下の理由により、西側(二川)ルートには反対である。 ・軟弱地盤を多く含み、液状化の危険性があるため、防災の面での物資輸送や救急搬送に関し案③より優位とは思えない。 ・高師小僧や岩屋観音・火打坂があり、それらに影響を及ぼす可能性が高い。 ・弓張山地において管理者や市民により山野草が採取されないような取組みがなされている中、当該地の樹林地が広範囲に渡って開発されてしまう。 ・弓張山地の樹木伐採や梅田川流域の田畑の改変により、地球温暖化や食料自給率低下、景観の悪化に繋がる。 ・学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設が多く存在し、それらに与える影響が大きい。 ・埋蔵文化財包蔵地が広く分布し、それらに与える影響が大きい。 ・「とよはし緑の基本計画」「豊橋市景観計画」等と相容れないため。 ・弓張山地における樹林地帯の樹木の伐採により、土砂流出防備や保水等の機能が失われ、災害の危険性が高まる。 < 1 通（1 名） >
1-2-5	二川を通るルートに反対である。山をわざわざ削って浜松湖西豊橋道路を作る必要があるのか。 < 3 通（3 名） >
1-2-6	東山に高速道路が通ること、現在の環境はずいぶん変わると思う。道路の工事や道路が完成した後も心配。違う場所に浜松湖西豊橋道路を作してほしい。 < 1 通（1 名） >
1-2-7	西側ルートは岩屋緑地、弓張山地の森林地域を通り、自然環境への影響が大きいため反対。 < 3 通（3 名） >
1-2-8	主要な眺望点や景観資源が多く存在し、景観への影響が大きいため、西側(二川)ルートに反対である。 < 3 通（3 名） >
1-2-9	岩屋緑地、岩屋展望コース、東山自然歩道、境川河口等の人と自然とのふれあい活動の場への影響が大きいため、西側(二川)ルートに反対である。 < 2 通（2 名） >
1-2-10	二川の市民の一人として、二川ルートは不適切な選択だと思う。 今回の二川ルートは県立自然公園である豊橋の国有林を大きく削り、様々な法令で守られている岩屋地区や二川地区の歴史と緑の景観を破壊し、観光資源としての価値を低下させるが、その価値がある選択なのか。 今や気候変動時代であり、土砂流出防備保安林に指定されている国有林の樹木を伐採し準備万端な計画だとしても、自然の力にはどうにもならないことが今日までの日本列島における様々な自然災害が物語っている。 < 1 通（1 名） >
1-2-11	都市計画対象道路事業実施区域 位置図について、冊子は令和 6 年に作られたとあるが、位置図

	に用いた図はいつのものを使用しているのか。 < 1 通（1 名） >
1-2-12	岩屋風致地区のある国道 1 号にインターチェンジを作る事になっているが、この地区への影響を回避する為の方法は検討されたのか。 回避するのであれば、広く住民に周知させて理解を得ることが求められると考える。 < 1 通（1 名） >
1-2-13	資料によると浜松湖西豊橋道路の幅は約 20m となっているが、実際にこの道路が造られると側道なども出来るのではないか。 これを含めた場合、この道路による影響はどの範囲におよぶのか明らかにしてほしい。 < 1 通（1 名） >
1-2-14	方法書 p4-1-75「軟弱地盤図」では、計画地のほとんどが、梅田川沿いの軟弱地盤となっている。このような地域に高規格道路は建設すべきではない。軟弱地盤の基礎杭は深く打たねばならず、工事被害・地盤沈下などを引き起こすことは明らか。 < 1 通（1 団体） >
1-2-15	方法書 p4-1-134 で主要な眺望点、p4-1-135 で主要な景観資源が示されたが、事業実施予定地内に、主要な眺望点が A11 岩屋緑地公園始め 5 点、主要な景観資源が B136 高師小僧始め 15 点も存在する。これらの資源に影響を与えないようなルート選定を行ってほしい。 < 1 通（1 団体） >
1-2-16	方法書 p4-2-34「学校及び図書館の状況」、p4-2-35「幼稚園、保育所、認定こども園の状況」、p4-2-39「人口集中地区(DID 地区)の状況」で事業実施区域内に各施設及び人口集中地区が存在（特に二川駅周辺に多い）するため、こうした案は見直してほしい。 ルートを選定する際に、これら施設からはできるだけ距離を設け、少なくとも騒音の環境基準の「近接空間」にならないようにしてほしい。また、学校等の評価は「学校環境衛生基準」で行ってほしい。 < 1 通（1 団体） >
1-2-17	方法書 p4-2-36「病院の状況」、p4-2-37「社会福祉施設の状況」で事業実施区域内に各施設が存在するので、こうした案は見直してほしい。 ルートを選定する際に、これら施設からはできるだけ距離を設けてほしい。 < 1 通（1 団体） >
1-2-18	道路工事での基礎杭掘削で湧水が発生する可能性があるが、その排水をどう処理し、どこに排出するのか不明。方法書 p3-7「当該事業における基本的な環境保全の方針」で「工事の実施に伴って発生する濁水の影響を低減するために、沈砂池等の濁水処理施設で処理した後に公共用水域に放流する」とあるが下水道処理区域なら、梅田川に排水するのではなく下水道に排水するほうが望ましいが、その可能性を検討してほしい。 < 1 通（1 団体） >
1-2-19	方法書 p4-2-53「騒音類型指定状況」で、類型 A(赤色)が、二川駅周辺にあるが、こうした案は見直してほしい。この類型 A からは、20m 以上離してルートを選定してほしい。 < 1 通（1 団体） >

1-2-20	方法書 p4-2-56「騒音の特定建設作業」の 6 バックホウ、7 トラクターショベル、8 ブルドーザは、「一定の限度を超える大きさの騒音を発生しないものとして環境大臣が指定する」低騒音建設機械を用いてほしい。 < 1 通（1 団体） >
1-2-21	方法書 p4-2-134「砂防指定地位置図」があり、方法書 p4-2-133 では「事業実施区域においては、東側の岩屋緑地、二川駅、弓張山地の周辺等に砂防指定地が存在します。」とあるが、いずれも事業実施区域の全体にわたり存在するため、ルートを選定してもどこかで砂防指定地を通過する。その場合の具体的な対策を示してほしい。 < 1 通（1 団体） >
1-2-22	方法書 p4-2-140「廃棄物が地下にある指定区域」を掘削するルートにはしないと思われるが、西端のインターチェンジ部分ではどこかに係る危険性がある。もしそうした場合には、どのような具体的対策をとるのか。 < 1 通（1 団体） >

番号	意見の概要
（３）その他事業に関する事項について	
	1 件
1-3-1	方法書 p3-25 に記述されている「令和 3 年度に実施した意見聴取」が、いつどこでどのように行われ、誰がどんな意見を出したのか。 < 1 通（1 名） >

番号	意見の概要
2 都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況に関する意見	
(1) 自然的状況について 9件	
2-1-1	方法書 p4-1-7「大気質の状況」の測定局のうち、石巻、吾妻、今橋は、道路が造られる場所から離れているが、なぜ測定結果が必要なのか。 < 1 通 (1 名) >
2-1-2	方法書 p4-1-24「騒音の状況」及び p4-1-27「振動の状況」の調査地点について、本郷、高師台、二川以外は全て事業実施区域から離れており道路と離れているが、何を調査するのか。 < 1 通 (1 名) >
2-1-3	方法書 p4-1-71「地盤沈下調査地点位置図」での調査地点を見る限り、事業実施区域は調べられていないがなぜか。道路を造るにあたり、地盤沈下となる影響を調べるものではないのか。 < 1 通 (1 名) >
2-1-4	方法書 p4-1-75「軟弱地盤図」において、なぜこの地図の三河湾に近い地域に軟弱地盤を示す色がついていないのか。 < 1 通 (1 名) >
2-1-5	方法書 p7-6「豊橋市長からの意見」で、4. 重要湿地の保護について、『東三河・渥美半島湧水湿地群』及びこれらに流入する水脈について…高師小僧をはじめとした天然記念物もしくは巨木又は重要文化財等が多数存在することから、必要な情報収集を適切に実施するとともに、これらの保護に努めること。」とあり、見解も「環境影響評価に必要な情報収集を適切に実施するとともに、これらの保護に努めます。」としながら、方法書第 4 章都市計画対象道路事業実施区域及びその周囲の概況<地域特性>では、湿地群に流入する水脈についての調査はない。また高師小僧等の調査も不足している。次の段階の準備書ではこうした調査不足を解消してほしい。 < 1 通 (1 団体) >
2-1-6	方法書第 4 章 1.5 について、貴重とする動植物や生態系を文献などを含めて記載しているが、文献などにも記載されない、豊橋市の中心地などの都会では見ることが貴重な動植物等がある。調査上は、貴重であるもののみを確認されるものかと思うが、豊橋市としてこれらを残すことは考えないのか。 < 1 通 (1 名) >
2-1-7	方法書 p4-1-98 では、注目すべき生息地としての、重要湿地を図上で範囲を示し、回避・低減策を示してほしい。 また、方法書 p4-1-113 で、葦毛湿原が確認されているが「事業実施区域においては、特定植物群落は存在しません。」とあるのは疑問。葦毛湿原等は、方法書 p4-1-100「文献による重要な動物確認位置図」及び p4-2-130「重要湿地及び重要里地里山位置図」では点で示されているが、方法書 p4-1-138 に記載の 3.2ha の範囲を図示し、事業実施区域にあるかどうか判断をできるようにするのが本来の在り方。なお、方法書 p4-2-115「風致地区位置図」で No. 3, No. 4 葦毛風致地区が事業実施区域にギリギリ近づいているが、これは葦毛湿原とは異なるのか。 < 1 通 (1 団体) >
2-1-8	方法書 p4-1-113 で、「特定植物群落」として、確認されている葦毛湿原は、図では点で示されて

	いるが、3.2ha の範囲を図示し、こうした湿地での湧水量の変化を具体的な調査範囲として記載してほしい。 < 1 通（1 団体） >
2-1-9	方法書 p4-1-136 に「調査区域の人と自然との触れ合いの活動の場は、～図 4-1-35 に示すとおりです。」とあるが、多くの自然歩道がルートも距離も示されていない。No. 14 葦毛湿原・ホテルコースなどは点だけで、事業予定地に係るかどうかも判断できない。こうした点を解決しないと方法書とは言えず、意見も出せない。 < 1 通（1 団体） >

番号	意見の概要
（２）社会的状況について 6 件	
2-2-1	人口集中地区を示す統計地図では、国道 1 号から二川に向かうエリアは人口集中地域ではないということだが、実際には住宅が多く存在している。また、令和 4 年 3 月の愛知県環境影響評価審査会において住居地域の密集状況については定量的な把握にまでは至っていないと事務局は説明していたが結果は把握、報告されているのか。 < 1 通（1 名） >
2-2-2	方法書 p4-2-14～17「自動車交通量」で、令和 3 年度道路交通センサスの結果があるが、2023 年 11 月 30 日、中部地方整備局の記者発表では、総移動回数(総トリップ数)は、第 5 回調査(2011 年、平成 23 年)と比較して約 17%減少、というものだった。この地域ではどうなっているかを確認できるよう、11 年前の調査結果を併記してほしい。また、計画交通量を示し、こうした傾向に反しないかを説明してほしい。 < 1 通（1 団体） >
2-2-3	方法書 p4-2-40「下水道の整備の状況」で、下水道処理人口普及率 80.6%、調査区域の下水道処理場 6 か所などがあるが、調査区域や事業実施予定区域の下水道整備状況を追加してほしい。 < 1 通（1 団体） >
2-2-4	方法書 p4-2-73「水産用水基準」で、「懸濁物質(SS)」の表現が違っている。「3. 日興透過を妨げ、水生植物の繁殖、成長に影響を及ぼさぬこと。」とあるが、「3. 日光透過を妨げ、水生植物の繁殖、成長に影響を及ぼさぬこと。」の引用違い。 < 1 通（1 団体） >
2-2-5	方法書 p4-2-140 で、「廃棄物が地下にある土地であって土地の掘削その他の土地の形質の変更が行われることにより当該廃棄物に起因する生活環境の保全上の支障が生ずるおそれがあるものの区域が存在します。…事業実施区域においては、12 箇所の指定区域が存在します。」とあるが、こんな危険な場所は当初から事業実施区域から除外すべきだが、まず、どんな廃棄物が地下に埋められているかを調査してほしい。 < 1 通（1 団体） >
2-2-6	方法書 p4-2-166「公害苦情の状況」で「豊橋市では騒音が最も多く」となっているが、その内訳で道路騒音がどの程度を占めるかを調査して記載してほしい。 < 1 通（1 団体） >

番号	意見の概要
3	計画段階環境配慮書についての国交大臣意見と都市計画決定権者の見解に関する意見
(1)	計画段階環境配慮書についての国交大臣意見と都市計画決定権者の見解に関することについて 1 件
3-1-1	方法書には、環境大臣意見書の記載がなかった。環境に対する影響を分かりやすくまとめた環境大臣の意見も縦覧図書に記載してほしかった。 < 1 通（1 名） >

番号	意見の概要
4 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法に関する意見	
(1) 項目について 8件	
4-1-1	方法書 p8-1, 8-2「専門家等による技術的助言」について、助言が記載されているだけで、その助言に対し、どのように対応するかの記載がない。助言に対し何をどうするのか。 < 1 通 (1 名) >
4-1-2	環境影響評価項目について、工事における評価よりも、道路完成後に健康被害、生活環境、自然環境、景観にどのような影響が出るか予測を示すべきと考える。各地域の現状の二酸化炭素、浮遊粒子状物質、粉塵に加え、道路新設後に増加する各汚染物質に、乳幼児、学童、高齢者が 5 年、10 年とさらされた場合の影響の有無や程度について医学的見地も含めて示してほしい。 < 1 通 (1 名) >
4-1-3	方法書 p8-4「環境影響評価の項目」として、「水環境」の「地下水の水位」が、掘削工事・トンネル工事、道路の存在（地表式、掘割式、地下式）とあるが、道路の存在（嵩上式）は、何本もの橋脚のための深い基礎工事を行なうため、地下水の水位に大きな影響を与える恐れがある。環境影響評価の項目として追加してほしい。 方法書 p4-1-100 で事業実施区域の北側は「東三河湧水湿地群(ナガバノイシモチソウ自生地)」、事業実施区域は「高師小僧（湿地帯のアシや水田の根の周辺に鉄バクテリアが大繁殖する）」、南側は「東三河湧水湿地群(天伯湿地)」と連続した湿地になっており、嵩上式といえども橋脚の基礎工事で地下水位に大きな影響を与える恐れがある。 < 1 通 (1 団体) >
4-1-4	方法書 p8-4「環境影響評価の項目」として、「重要な地形及び地質」が、供用時の道路の存在（地表式、掘割式、嵩上式）は予測対象としながら、掘削工事・トンネル工事、道路の存在（地下式）は予測対象としていないが、方法書 p4-1-76「重要な地形及び地質」として「高師小僧」、「岩屋観音・火打坂」が存在するとし、方法書として一貫性を保つため、工事による水脈切断、周辺の水枯などの恐れがある掘削工事、地下式も環境影響評価の対象としてほしい。 それとも地下式は石巻山多米県立自然公園に含まれる弓張山地だけで、この重要な地形・地質は離れているということか。それならその旨を追記してほしい。 < 1 通 (1 団体) >
4-1-5	方法書 p8-4「環境影響評価の項目」として、「地盤」の「地盤地下」が、道路の存在（地表式、掘割式、地下式）とあるが、掘削工事・トンネル工事や、道路の存在（嵩上式）は、何本もの脚柱のための深い基礎工事を行なうため、地下水の水位に大きな影響を与える恐れがある。環境影響評価の項目として追加してほしい。 < 1 通 (1 団体) >
4-1-6	弓張山地の南端に位置するこの山にいる昆虫の種類は豊富で幅広く生息している。トンネルによる光害や環境の変化による樹液の出る木の立ち枯れが心配される。昆虫を食べる鳥獣の住処も道路による環境改変により失われてしまうことを強く危惧している。 豊かな自然の中で実感を伴った学びを提供するためには生きた教材が不可欠。その観点から見ても、二川の里山に高規格道路を通すのは非常にもったいないと考える。

	もし仮に、市民が声を上げることで本計画が見直され、二川に残る里山が守られ自然環境を将来の子どもたちに残すことができれば、この実例を子どもたちの主権者教育の教材として広く豊橋の教育現場で活用できると考える。 行政が市民の声を聴き、市民に寄り添いながらも、かけがえの無い自然環境を後世のために守ることができる道路開発計画になるよう見直していただくことを強く期待している。 < 1 通 (1 名) >
4-1-7	二川周辺には、東山や神石山、岩屋観音、二川宿等、残すべき豊かな自然環境や景観があり、アサギマダラやカモシカ等、守るべき動物、植物及び生態系も存在する。道路建設、完成に伴う騒音、大気汚染等により、これらの環境が崩されることが心配。この環境を大切にし、残してほしい。 < 1 通 (1 名) >
4-1-8	方法書 p8-4「環境影響評価の項目」として、温室効果ガス等は「建設機械の稼働」「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」だけが対象となり、予測・評価をすることになっているが、供用時の「自動車の走行」も対象としてほしい。大気環境(大気質、騒音、振動、低周波音)については供用時の「自動車の走行」も対象としている。予測式も確定している。自動車の走行は大気環境だけが「住居等が存在するため…影響が考えられます。」とあり、方法書として一貫性を保つため、供用時の温室効果ガス等も環境影響評価の対象としてほしい。 同時に、方法書 p8-28 に「工事実施及び供用時の自動車走行に伴う温室効果ガスの発生量を予測」と追記してほしい。 < 1 通 (1 団体) >

番号	意見の概要
(2) 調査の手法について 4 件	
4-2-1	大気質の調査期間について「春夏秋冬ごとのそれぞれ 1 週間」との記載があるが、実際に測ったところ、1 月の中でもブレがあるため、1 ヶ月間の平均値とすべきと考える。 < 1 通 (1 名) >
4-2-2	方法書 p4-1-100「文献による重要な動物確認位置図」などで示されている、ギフチョウ、ヤハズヌマガイなど現地調査を慎重に行う必要がある。 < 1 通 (1 団体) >
4-2-3	今回出された二川地区を通るルートの上には、豊橋市内はギフチョウが、静岡県湖西市にはヨツボシトンボやハッチョウトンボの生息地があるとされ、これらの影響が懸念されるので望ましくないと考える。 また、このルートは岩屋緑地、弓張山地の森林地域を通り、自然環境への影響が大きい。ルート上の生物多様性の低下の懸念が無いかどうかを環境影響調査に再度盛り込んで調査の上、見直し等を考慮してほしい。 < 1 通 (1 名) >
4-2-4	とよはしネイチャースポット保全マニュアルに掲載されている地区もある。文化財保護法で守られているものもあると考えられる。調査地点の選定には、道路の建設に有利になるような場所ではなく、公平中立な場所の選定が行われることを希望する。

	< 1 通（1 名） >
--	--------------

番号	意見の概要
（３）予測の手法について	
	6 件
4-3-1	方法書 p8-7「大気質・供用」の、「予測の手法」の 3. 予測地点で「予測高さは、原則として地上 1.5m とします。なお、高架構造等の道路の近傍に中高層住宅等が存在する場合は、必要に応じて高架構造等の高さと同等の高さとしします。」とあるが、高架構造等の高さと同等の高さでは不十分。 < 1 通（1 団体） >
4-3-2	方法書 p8-9「騒音・工事の実施」の、「予測の手法」の 3. 予測地点で「予測高さは、原則として地上 1.2m とします。」とあるが、不十分。建設工事の規制基準は地上 1.2m に限定されているわけではない。敷地境界上のどの高さでも守る必要がある。 大気や騒音の供用時のように「高架構造等の道路の近傍に中高層住宅等が存在する場合は、必要に応じて高架構造等の高さと同等の高さとしします。」を追加してほしい。 < 1 通（1 団体） >
4-3-3	方法書 p8-9「騒音・工事の実施」及び方法書 p8-12「振動・工事の実施」の、「予測の手法」の 4. 予測対象時期等は「工事の区分ごとに環境影響が最も大きくなると予想される時期とします。」とあり、もっともらしい言葉だが、実際は騒音・振動パワーレベルが最大となる時期を予測して問題ないとしてしまう。現実には大きな騒音・振動発生源を少数稼働させるので、最大時期ではないとして予測もしない。こうしたことがないよう「また、大きな騒音・振動源を少数稼働させて敷地境界に影響を与える場合には別途予測し、必要なら環境保全措置を検討する。」と追加してほしい。 < 1 通（1 団体） >
4-3-4	方法書 p8-10「騒音・工事車両の運行」の、「予測の手法」の 3. 予測地点で「予測高さは、原則として地上 1.2m とします。」とあるが、方法書 p8-11「騒音・供用」の 3. 予測地点で「予測高さは、幹線道路近接空間及び背後地に置ける住居等の各階の平均的な高さとしします。」とあることと異なる。同じ騒音なのに工事車両と供用時走行車両で、予測地点は同じにしてほしい。 < 1 通（1 団体） >
4-3-5	方法書 p8-10「騒音・工事車両の運行」及び方法書 p8-11「騒音・供用」の、「予測の手法」の 1. 予測の基本的な手法で「技術手法」に記載の音の伝播理論に基づく予測式（日本音響学会の道路交通騒音の予測モデル:ASJ RTN-Model）を用いて、等価騒音レベル(LAeq)を予測します。」とあるが、愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会（第 2 回:2024 年 5 月 21 日）で、岡田委員が「道路交通騒音の予測に用いる ASJ RTN-Model は今年 4 月に新しいモデルが改定され、技術手法においても今年度見直し予定なので、最新の情報を常に入手して対応されたい。」と指摘し、県も「今後の手続において最新の情報で対応してまいります。」と答えている。調査専門部会の質疑を生かしてほしい。 ASJ RTN-Model2018 は、既に改定され、ASJ RTN-Model2023 として、日本音響学会誌 80 巻 4 号（2024）で公表されている。少なくとも ASJ RTN-Model2023 の内容、ASJ RTN-Model2018 がどう変わったのかを追加記載してほしい。 < 1 通（1 団体） >

4-3-6	方法書 p8-11「騒音・供用」の、「予測の手法」の3. 予測地点で「予測高さは、幹線道路近接空間及び背後地における住居等の各階の平均的な高さ」とあるが、住居等の各階の平均的な高さだけではなく、等価騒音レベルの断面分布を示してほしい。 < 1 通（1 団体） >
-------	---

番号	意見の概要
（４）評価の手法について 14 件	
4-4-1	二川地区内を通過する道路構造は、全ての区間においてトンネル構造とする事を要望する。生活環境（大気質・騒音）について非常に心配であり、少なくとも騒音に対しては、できる限り回避・低減するのではなく、確実に実行してほしい。 < 1 通（1 名） >
4-4-2	大気汚染に係る環境基準について、昭和 48. 5. 8 環告 25 ではなく、平成 8 環告 73 ではないのか。 < 1 通（1 名） >
4-4-3	方法書 p4-2-60「特定建設作業に伴って発生する騒音及び振動の規制に関する区域の区分図（県民の生活環境の保全等に関する条例）」の第 1 号区域が、二川駅付近で事業実施予定区域を横切っているため、ルートをどこに選択しても、第 1 号区域を横断せざるを得ないが、そうした場合の環境保全措置を明らかにしてほしい。 < 1 通（1 団体） >
4-4-4	方法書 p8-13「振動・工事車両の運行」及び方法書 p8-14「振動・供用時」の、「評価の手法」の2. 基準又は目標との整合性の検討で「『振動規制法施行規則』に基づく道路交通振動の限度との整合が図られているかどうかを評価します。」とあるが、いわゆる道路交通振動の要請限度を守れていることは当然のこと。要請限度は、市町村長が「道路交通法の規定による措置を要請するものとする。」という重大事態であり、環境基準とは性格が異なる。このような値を満足するから問題ないと評価するような環境影響評価なら必要ない。評価基準は学問的に明らかになっている「振動感覚閾値」としてほしい。 < 1 通（1 団体） >
4-4-5	方法書 p8-15「低周波音・供用」で、「予測の手法」が「技術手法」の予測式を用いて予測するというのに、「評価の手法」で1. 回避又は低減に係る評価しかないため、2. 基準又は目標との整合性の検討を追加してほしい。数値を予測しながら、その値を評価しないのでは意味がない。評価の基準も、環境省の「低周波音問題対応の手引書」の評価指針を基本とし、生理的影響については古い資料の 100dB ではなく、新しい 92dB を用いる必要がある。 < 1 通（1 団体） >
4-4-6	方法書 p8-17「地下水の水位・工事の実施」及び方法書 p8-20「地盤沈下・工事の実施、道路の存在」の「調査の手法」3. 調査地域で「調査地域における湧水量、地下水の利水等の状況が変化すると予想される地域とします。」「地盤沈下の環境影響を受けるおそれがあると想定される地域…」とあるが、方法書 p4-1-99「注目すべき生息地」として、「環境省が選定している「生物多様性の観点から重要度の高い湿地」（重要湿地）として～「東三河・渥美半島湧水湿地群」～があります」と承知しているのだから、図上で範囲を示し、回避・低減策を示してほしい。

	< 1 通（1 団体） >
4-4-7	方法書 p4-1-76 では、「愛知県天然記念物として指定されている～高師小僧」とあり、方法書 p4-1-77「重要な地形及び地質」の図で、真ん中に高師小僧がある。「高師小僧は褐鉄鉱という鉄の酸化鉱物です。」（豊橋市ホーム）とあるように、高師原から天伯原一帯に存在するものであり、1km 幅の案①を必ず通過する。どのような環境保全策があるのか。 < 1 通（1 団体） >
4-4-8	夏季、冬季全ての季節において、日照障害の可能性を予測し、全ての個人宅が影響を受ける事のない様にしてほしい。 < 1 通（1 名） >
4-4-9	方法書 p8-21「日照障害・道路の存在」の「予測の手法」の 1. 予測の基本的な手法で「等時間日影図を作成する」としながら、「評価の手法」で、1. 回避又は低減に係る評価しかないが、2. 基準又は目標との整合性の検討を追加してほしい。数値を予測しながら、その値を評価しないのでは意味がない。但し、建築基準法等の日照基準は、守れて当たり前なのでそうした基準では評価しないでほしい。 また、「予測の手法」の 3. 予測地点で「予測高さは、住居等の保全対象で最も日陰の影響が大きくなる居住階の高さとします。」とあるのは、人間生活への影響だけを考えた身勝手なもの。植物等への影響も含んで考えるべきであり、地表面での予測をしてほしい。 < 1 通（1 団体） >
4-4-10	二川ルートについてはノジトラノオの県内で唯一の産地などが失われる危険がある一方、静岡県側でも希少種が多く影響を受ける可能性がある。生態系保全の観点から、ノジトラノオ、ナガボナツハゼ、ミカワツツジの良好な生育地を維持してほしいと考える。 < 1 通（1 団体） >
4-4-11	方法書 p7-6「豊橋市長からの意見」で「令和 3 年 4 月に策定した豊橋市景観計画に沿った景観配慮に努めること」とあり、見解も「豊橋市景観計画に沿った景観配慮に努めます。」とあるが、方法書 p4-2-116 で、豊橋市景観計画の内容(二川宿景観形成地区など)を記載するだけでは不十分。こうした地区から高架構造の道路が見えないように、周辺の景観・樹木等を調査し、景観図等も活用し、ルートを選定してほしい。 < 1 通（1 団体） >
4-4-12	方法書第 4 章 1.6 について、豊橋市として、最も景観を保全すべきエリアに道路を造ることになっている。説明会では県職員が「配慮します」と回答していたが、豊橋市としては景観の保全をどのように考えているのか。 トンネルとして現状に一切影響させない道路を造るのであればわかるが、それ以外の道路では少なからず景観に影響する。 また、自然とのふれあい活動とあるが、道路を造ることにより、景観も自然も大きく変わると考えられる。都市計画に大きく影響するが、どのように対応をする予定か。 < 1 通（1 名） >
4-4-13	方法書 p4-2-158 で、「『建設リサイクル推進計画 2020』の目標値は表 4-2-64 に示すとおりです。」とあるが、これは国土交通省が全国一律に策定したもので不十分。愛知県は「建設リサイクル法第

	4条に基づき「あいち建設リサイクル指針」を定めている。この指針では、「愛知県における地域的状況を踏まえ、分別解体等をしなければならない建設工事の規模や再資源化等率の目標などを定めています。」として、「あいち建設リサイクル指針」の再資源化率は廃コンクリート塊 100%、アスファルト・コンクリート塊 100%、建設発生木材 95%としているので、それを目標としてほしい。 < 1 通（1 団体） >
4-4-14	方法書 p8-28「温室効果ガス等」の「予測の手法」の 1. 予測の基本的な手法で「工事の実施に伴い発生する温室効果ガスの発生状況を把握します。」とありながら、1. 回避又は低減に係る評価しかないが、2. 基準又は目標との整合性の検討を追加してほしい。数値を予測しながら、その値を評価しないのでは意味がない。 地域特性に記載してあるとおり「愛知県では『あいち地球温暖化防止戦略 2030(改訂版)』（2022 年 12 月）を策定しており、2030 年度の温室効果ガス総排出量を 2013 年度比で 46%削減する目標を設定しています。」とあり、この達成にどう影響するかで評価してほしい。 < 1 通（1 団体） >

番号	意見の概要
5 その他	
(1) 手続について 15件	
5-1-1	地域住民への説明会を設定することを要望する。 < 1 通 (1 名) >
5-1-2	住民説明会は、計画を進める中で法的に定められている必要最小限の回数だけでなく、住民の要望に応じて、できる限り多くのさまざまな方が参加できるように、地区ごとに分けて幾度にもわたって開催するなどして、土地勘のある住民の意見を丁寧に聴取してほしい。 < 2 通 (2 名) >
5-1-3	地元住民に対話形式の意見聴取は一度もない。地元住民にとってはいわゆるブラックボックス（一部地元住民に対するアンケートにおいても、構造は伏せられあいまいなルート、政策目的に誘導する項目ばかりで回収率は極めて低かった。政策形成に都合の良い意見は取り上げられ都合の悪い意見は黙殺されていた。）の中でことが進められてきた。 環境大臣、愛知県環境影響評価審査会会長、そして愛知県知事から地域住民への説明不足を指摘され、この間、住民代表が市議会において「地元説明会の開催」を再三に渡って陳情しているにも関わらず、今日に至るまで一顧だにされていない事態は異常と考える。交通手段のない地元住民も多いため、校区単位の説明会を強く要望する。 < 1 通 (1 名) >
5-1-4	住民からの厳しい反応が多くあったが、これについて豊橋市は真摯に受け取っているのか。あれだけ多くの住民が反対意見を述べる中で、豊橋市は、そして愛知県はその意見をどのように受け止めていたのか。あのような厳しい意見が出ることもないよう豊橋市はもっと早く住民説明会を開催すべきだった。市の主権者は住民である。 < 1 通 (1 名) >
5-1-5	説明会が少なすぎる。大幅に増やしてほしい。それも自由に意見が言える、又は言いやすい形・雰囲気作りに配慮して。つまり、二川ルート（案①）に決定ではない形で。 < 1 通 (1 名) >
5-1-6	現地では、20 分雨が降ると道路の冠水、マンホールからの噴き出しや蓋のずれが起こる。また猿の出没も増えた。いつのまにか二川ルートが決定したが、その土地の事を知らない人の判断ではなく、地元民の意見を参考にしてほしい。住民を蔑ろにしていると思う。 < 1 通 (1 名) >
5-1-7	沿線住民へのアンケートについて、国、県は手続上必要がないかもしれないが、せめて市が対応しないのか。国、県がやるものに市は関われないのか。 < 1 通 (1 名) >
5-1-8	次の段階の公表も住民が知らないうちにホームページに掲載するだけというのではなく、特に地域の住民がしっかり知ることができるような方法でお願いしたいと思う。 また、愛知県都市計画道路見直し方針というものが策定されている。本計画もまさに見直し検討フローに当てはまる案件と思う。是非とも中立な立場で計画の再考をお願いしたいと思う。 < 1 通 (1 名) >

5-1-9	令和４年３月の愛知県環境影響評価審査会で、住民等の意見聴取がきめ細やかに実施されていないという指摘があった。一方で住民からは数回にわたって説明会を求める意見陳述を行ってきた。しかし、令和６年８月４日の説明会まで何の具体的な行動は取られておらず、その説明会でもきめ細やかな説明には程遠く住民の声をきちんと聴取しているとは言えないと考える。 ホームページで公開する事で、広く住民に説明できていると８月４日の住民説明会で答弁をしていたが、住民への説明に関して余りにも安易に考えているとしか考えられない。ホームページはあくまで情報を取りに行く人向けであり、情報発信側が意思を持って相手に届ける為の手段ではないと考える。さらに不明点の問い合わせも困難。 つまり、住民の意見聴取が出来ていない状況にも関わらず、住民が望んでいるという判断は出来ないということである。 < １通（１名） >
5-1-10	配慮書p1では“事業予定者の名称:国土交通省中部地方整備局…※上記、事業予定者は「概略検討を実施した主体」である。”とあるが、わざわざ記載した意味は何か。国は概略検討を実施するだけで後は知らないということか。環境影響評価の手続を最後まで国が責任を持ってほしい。もし都市計画決定をして愛知県、静岡県にまかすのなら、配慮書への自主的な意見書について正確で十分な引継ぎを求める。 < １通（１団体） >
5-1-11	二川地区の自然破壊に係る重要な事案にも拘わらず、住民説明がこの時期になったことに疑問を感じる。この時期の説明会の結果を受け、道路の建設計画は、まだ変更が可能なのか。アリバイ工作の説明会なのではないかと感じた。 < １通（１名） >
5-1-12	以下の観点について、案①と案③の比較結果がみたい。 ・将来的な排気ガスや騒音、振動その他の影響 ・軟弱地盤の分布状況 ・重要な地形及び地質の分布状況 ・植生の状況 ・樹木や田畑等の緑地に対する影響 ・眺望点や景観資源に対する影響 ・人と自然との触れ合い活動の場に対する影響 ・学校、病院等の配慮が必要な施設の配置状況 ・埋蔵文化財包蔵地の分布状況 ・風致地区に対する影響 ・土砂災害、洪水災害等の危険性 ・とよはし緑の基本計画、豊橋市景観計画との整合性 ・景観形成地区に与える影響 < １通（１名） >
5-1-13	都市計画決定権者の見解とあるが、都市計画決定権者は県と豊橋市の両者か。豊橋市はこの見解に同意しているということか。市は道路沿線の市民には確認をしていないが、それら郊外に住む市

	民には配慮しないのか。 < 1 通 (1 名) >
5-1-14	方法書第 7 章における回答が「配慮を行います」「低減します」といった言葉でまとめられている。説明会でも「配慮します」としか回答していなかった。具体的にどうするのかを記載してほしい。 < 1 通 (1 名) >
5-1-15	環境影響評価上、悪い評価が出た時、回避又は環境保全措置を行っても基準を満たさない時は中止すべき。 < 1 通 (1 名) >

番号	意見の概要
(2) 計画段階環境配慮書について 10 件	
5-2-1	配慮書における、以下の国の行った手続等に対し、都市計画決定権者（愛知県）としての見解を示してほしい。 ・ 配慮書の手続段階において、環境影響評価法第 3 条の 7「配慮書の案又は配慮書について関係する行政機関及び一般の環境の保全の見地からの意見を求めるように努めなければならない。」を誠実に実行すべき。方法書では自主的意見があったこと、その意見について丁寧な見解を示すべき。 ・ 方法書 p7-3, 7-4「一般住民（企業団体含む）からの主な意見と事業予定者の見解」は総計 979 件にまとめてあるが WEB で第 1 回は 3,942 件、第 2 回は 4,008 件＋4,709 件＝8,717 件と多いため、まとめきれず 1 割強の代表意見としたようであるが、ほとんどが 1 行でまとめられている。個別事情も含め、正確に伝え、内容を真剣に分析し、それぞれに見解を示してほしい。 ・ 方法書 p7-3, 7-4「一般住民（企業団体含む）からの主な意見と事業予定者の見解」は環境全般、生活環境（大気質・騒音）、自然環境（動植物・生態系）、景観の 4 分類毎に事業者の見解があるように見えるが、4 分類とも同じ文章であり、環境影響評価の精神を記載しただけの不十分なもの。方法書 p6-4 の国土交通大臣の配慮書への意見への見解「本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対し丁寧な説明を行います。」を実行してほしい。 ・ 配慮書 p35「図 4.3-1 計画段階配慮事項の調査結果」で、人口集中地区、学校・保育園等、社会福祉施設、病院、重要な動物種、天然記念物、重要湿地、重要な地形・地質、主要な眺望点、景観資源などが混在し、非常に分かりづらい。この元資料はあるはずなので、それぞれ、図上に番号を打ち、具体名を入れた一覧表を追加し、理解しやすくしてほしい。さすがに方法書第 4 章 p4-1-1～では、もう少し詳しく具体名を追加しているが、この配慮書への意見の見解を示してほしい。 < 1 通 (1 団体) >
5-2-2	配慮書 p12 では、2.3.2 第一種道路事業の規模で“規模：約 26～31km、車線：4 車線または 4 車線以上”とあるが、配慮書 p4 の注で“浜松湖西豊橋道路を利用する場合の所要時間(80km/h で走行した場合の試算)”とあり、既に 80km/h の専用道路と決めているのではないか。 今回の方法書 p3-4～3-6「都市計画対象道路事業の内容」で、大規模なものであることが明らか

	になったが、このような住民をだますようなことをせず、配慮書段階で予想される道路規格をはっきり示すべきだった。 知事意見「複数案を絞り込んだ経緯及びその内容について」への見解「方法書第3章第3節及び第5章において丁寧に記載しました。」は不十分。 「将来人口、交通需要減少を考えて、最低限でも車線数の複数案として、4車線ではなく、車線数を2車線とする案を追加すべきである。」との意見をどう検討したかについて、丁寧に記載してほしい。 <1通（1団体）>
5-2-3	配慮書 p13 で、複数案として“位置等に関する複数案としては、求められる政策目標（2.2 事業の目的）を達成するために、経済面、社会面、地形・地質条件、自然環境、生活環境などを踏まえて、以下に示す3案を選定しました。”とあり、ルートの違いだけで比較しているが、道路建設を前提に、どのルートがいいかと迫るのではなく、計画段階配慮手続に係る技術ガイドに基づき、本来は道路をつくらないという案を入れるべきである。それができない場合はその理由は追記してほしい。また、将来人口、交通需要減少を考えて、最低限でも車線数の複数案として、4車線ではなく、車線数を2車線とする案を追加してほしい。これらの意見への見解を示してほしい。 <1通（1団体）>
5-2-4	方法書 p5-5「計画段階配慮事項に係る予測・評価の結果」で、「自動車走行による大気質・騒音」について、案①、②は“ルート帯は、学校や病院等の施設及び人口集中地区(DID)を一部通過するものの概ね回避します。…今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り影響を回避・低減する検討が可能です。”とあるが、大気質・騒音については、道路の新設ということで、環境が大きく変化することをまず明記すべき。また、騒音については、防音壁やフードの設置等により回避・低減は可能であるが、大気質についての対策はないにもかかわらず回避・低減が可能であるかのような評価は間違い。これらの意見への見解を示してほしい。 <1通（1団体）>
5-2-5	方法書 p5-5「計画段階配慮事項に係る予測・評価の結果」で、「道路の存在による地形及び地質」について、案①、②、③ともに同じ文章で“ルート帯は、重要な地形及び地質を通過します。影響を与える可能性があると予測します。”とあるが、これは、三ヶ日インターチェンジ付近の弓張山地であり、案①、②、③とも、ここを通過せざるを得ないため。そのために、比較表ではあいまいな表現で、方法書 p5-4 では“大部分が浜名湖県立自然公園及び石巻山多米県立自然公園に含まれる弓張山地は、トンネル構造で通過するなどして環境への影響について極力回避を図ります。”とあるが、こうしたことは比較表できちんと方向性を示してほしい。 なお、弓張山地をトンネル構造で通過しても、地下水脈の分断などで、地上部の水枯れなどが発生する危険性を配慮書で追加検討すべき。場合によっては道路を建設しないという選択肢があり得る。これらの意見への見解を示してほしい。 <1通（1団体）>
5-2-6	配慮書 p37 で、計画段階配慮事項に係る予測・評価の結果、重要な種・群落の生育地等で、案①だけが“天然記念物”を通過するにもかかわらず“影響を与える可能性は比較的小さいと予測します。”とあるので、天然記念物のない案②、案③と同じ“いずれの案も、影響の程度は同程度

	と評価します。” とあるのは間違い。 < 1 通（1 団体） >
5-2-7	方法書 p5-4 で、「今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種、景観の保全上重要な箇所等への影響を回避したルートや構造等を検討します。」としても、影響が最も小さいと評価した【案③】を無視して、具体的ルートの位置を検討しても、たかが知れている。配慮書で案①、②、③を検討したはずなので、その結果に従ってほしい。 < 1 通（1 団体） >
5-2-8	環境影響評価配慮書において「重大な環境影響の回避、低減」という環境影響評価法の配慮手続の目的に即した複数案同士の検討が全くなされていない。 配慮書には計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の結果(ルート案③が大気質、騒音、動物、景観等他 2 ルートに比べ最も小さい)とルート案①との整合性が取れず、国交大臣の意見も計画段階配慮事項に関する調査・予測・評価の結果と矛盾した苦しい書きぶりとなっている。 案①のルート選定には手続上重大な瑕疵(①数値の改ざん、②民意の恣意的(作為的?)な意見集約、③環境影響評価法の配慮手続の目的に即した複数案同士の検討がされていない、④政策目標についても他ルートとの優位性について客観的、合理的な比較がなされていない)→違法不当な行政行為と考えられ、取り消されるべきものとする。このような手法の延長線で土地立ち退き等の事態になれば争訴は必定。 これらの事などを考慮し、環境影響評価法の立法精神に立ち戻り、経済性への配慮も含め多角的にルートの見直しを多くの県民市民の監視の下に実施してほしい。 < 1 通（1 名） >
5-2-9	方法書 p7-5「愛知県知事からの意見と都市計画決定権者の見解」の「4. その他」に「(1) 配慮書の案において、環境影響評価法に規定する事業実施想定区域及びその周囲の概況並びに計画段階配慮事項の検討に係る調査及び予測の結果が具体的に記載されていないことから、住民などの意見聴取がきめ細やかに実施されていないと考えられる。」とある。つまり、この配慮書の案は、環境影響評価法第 3 条の 3 の法律の規定上、不備があったということ。また、本来なら、方法書第 4 章に記載された詳細な概況、調査、予測の結果は、配慮書の時点で全てのルートのものまで同じように記載し、比較検討の材料として揃えてから、政策目標の達成度と環境への影響の大きさを比較検討した上で、ルートの絞り込みをするべきだったということ。 < 1 通（1 名） >
5-2-10	令和 4 年 3 月 1 日の愛知県環境評価審査会の答申に、1 複数案を絞りこんだ経緯及び内容について方法書に丁寧に記載することとあるが、実際には、簡単な記載にとどまっていると思う。丁寧さが伝わらず 1 択だったかとも思ってしまう。また、2 の環境の保全に関する最新の知見を踏まえ、環境影響をできる限り回避、低減することという文は無視したとも思える内容となっている。加えて、答申のその他の欄には、住民等の意見聴取がきめ細やかに実施されていないと考えられるとあり、実際全くその通りにもかかわらず、そのときそのまま何も改善されずに話だけを先に進ませているような形になっている。まず、住民等の意見聴取をきめ細やかにというところまで立ち戻ってほしいと思う。実際に道路が通るかもしれないところに住んでいる住民への意見聴取は道路を作るかどうか

	かもわからないときの一番はじめのアンケートだけであり、しかもそのアンケートには道路を作らないという選択肢があったかどうかもわからない。令和４年の答申に立ち返る必要があると思う。それ以降の委員の発言にも耳を傾けず、決定事項の邁進としか受け取れない内容がわかる文書もあり、改善されるといいと思う。 < １通（１名） >
--	---

番号	意見の概要
（３）計画段階評価について	
	２５件
5-3-1	令和６年８月まで行政による住民説明会は一度も行われたい等、方法書 p7-5 表 7-2「愛知県知事からの意見と都市計画決定権者」にあるとおり住民の意見聴取はきめ細やかに実施されておらず、計画熟度の低い段階での住民アンケートの意見が住民意見として使われている。また、「方法書以降の図書の作成に当たっては、配慮書の案に対する住民等の意見に配慮するとともに、わかりやすい図書となるよう務めること」とある。３本のルート案の事業想定区域及びその周囲の概況並びに計画段階配慮事項の検討に係る調査及び予測の結果を具体的に記載した図書を作成し、土地勘のある地域住民等に聴取した住民意見と共に審議委員に検討してほしい。最初から案①二川ルートありきの計画で、公平・公正性の裏付けがなされないままルート決定をしたのだと言われても仕方がない。 「浜松湖西豊橋道路建設促進期成同盟会」という民間団体が発案した、3000 億円規模の国家予算が投入される本計画は、豊橋市の環境に大きな影響を与える大規模な道路建設事業になる。豊橋市の環境を守り、百年先の未来へ大切に手渡すためにも、事業化する前の今の段階で立ち止まり、しっかりと考え直してほしい。 長年豊橋市に住む豊橋市民なら、本道路計画の複数ルート案を見て案①を選ぶ人はいない。そして、３本のルート案の中から良いと思うルートを直接選ぶ質問はアンケートにはなかった。どうしても３本の中から１本を選べと言われれば、案③を選ぶ人が圧倒的に多い。 2008 年から 2012 年に国交省と愛知県・静岡・浜松が５年かけて調査し、愛知県道路建設課が「東名三ヶ日ジャンクションから湖西市内弓張山地東側山裾を通り国道 23 号バイパス県境付近に接続するルートが最適」と報告した。行政が５年かけて調査した結果は無視され無駄になった。 ルート案の比較検討の段階まで戻って、ルートを見直すことを要望する。 < １通（１名） >
5-3-2	地球温暖化、近年の異常気象多発の状況もあるなか、自然豊かな土地を破壊するような開発は望まない。道路が開通した場合に考えうる最大の影響(大気汚染、地盤の緩み、動植物への被害など)を専門家からの意見もあわせて示した上で、１番被害がないルートを検討して欲しい。多額の税金をかけるのなら、住民アンケートという意見のみで進めるのではなく、計画段階から広く周知をはかり、メリット、デメリットを分かりやすく示したうえで住民投票を行う等、多くの市民が納得の上様々な案を取り入れて進めるべきだと思う。 < １通（１名） >
5-3-3	以下の理由により二川地区通過ルートに反対である。 ・国の計画段階評価における、地域住民のアンケート回収率が３割に満たない上に、アンケート結

	果をもとに検討し、ルートを決定的することになるという意図が示されていない。不十分なアンケート調査ですら、自然環境や景観を損なわないでほしい、という意見が多数集約されている。 ・方法書 p3-27 「図 3-3-11(2)のルート帯案の再評価・再比較」を見ても、「時間短縮」以外の項目に差はなく、どこが「総合的に比較した結果」なのか疑問である。 ・住民の生活環境や自然環境、景観保護への願いよりも、物流の「速達性」を優先した、偏った結論ではないか。これでは、地域住民の将来に責任をもった都市計画とは言えない。 < 1 通 (1 名) >
5-3-4	自然環境や住環境、景観に最も影響が大きく、豊橋市民の自然とのふれあい活動の場になっている風致地区の岩屋緑地や、二川宿景観形成地区に近い自然歩道のある県立自然公園の弓張山地を含む西側(二川)ルートに決まったことに納得できない。 配慮書案の公表を受けた国土交通大臣、環境大臣、愛知県知事の意見書では、本事業計画は案①において環境に影響が最も大きいことを指摘し、事業計画の検討に当たっては、環境の保全に関して影響をできる限り回避、低減すること、と意見している。環境への影響をできる限り回避、低減するなら、新設区間を抑制する案③国道 23 号拡幅ルートになるが、中部地方整備局は案①を選んだ。 案③と風致地区である岩屋緑地の景観に大きな影響を与えることが予想される案①が、図 3-3-11 中、景観等への影響の項目において、同程度と評価されていることに納得できない。 < 1 通 (1 名) >
5-3-5	方法書 p3-20 「対応方針(原案)の検討」で、案①、案②、案③の比較があるが、青い四角で囲んだ「意見聴取結果を踏まえた重視すべき事項、配慮すべき事項」でみると、素直に見れば、「生活環境への影響」だけが「影響を与える可能性が最も小さい」案③を採用すべき。また、「経済性への配慮」で、最も安価な案③2700 億円～3200 億円を採用すべき。方法書 p3-21 では「三河港から高速道路ネットワークへ速達性に最も優れ、防災拠点へのアクセス向上、観光圏域間の移動性向上、現道からの大型車交通の削減が最も期待できる【案①西側ルート】とする。」とあるのは、比較表にも合わない結果。比較表で、「他の案と比較し優位な事項」を薄いピンク色で示しているが、数値の根拠も示していない。 < 1 通 (1 団体) >
5-3-6	一番重要なのは、二川住民の心の問題である。「二川ルートは、住民のアンケート結果を踏まえて選定しました。」とあるが、二川住民の意見も聞かず、決定していると思うため、二川ルート案には反対。 < 1 通 (1 名) >
5-3-7	この道路建設を進める上での計画や進め方に問題がある。アンケートを根拠にと言うが、アンケートの回収数は少なかったと思う。(約 3 割程度という話) < 1 通 (1 名) >
5-3-8	アンケート調査の回収率は低く、積極的回答も少ない。郵送配布をしても全体として 3 割の回収率と低いため、地域の総意とは認めがたい。低い回収率、誘導的な質問の中でも、「そう思う」という積極回答が“課題”に対して 4 割未満しかないことを直視してほしい。 < 1 通 (1 団体) >

5-3-9	沿線住民に対してのアンケート調査結果が、4 分の 1 程度しか返ってきていない。沿線住民は、反対することができない内容であり、回答の仕方が難しい内容であったことから返さなかったケースが多いと思う。また、沿線住民に対し、アンケートを配るだけでなく、なぜ事前説明を含めたアンケート配布ではないのか。 < 1 通（1 名） >
5-3-10	アンケートにはその他及び反対の欄が無く、アンケートの質問の仕方では主催者の思い通りになる。 アンケートはどこの校区に配布していたのか。また、何枚配ったか。何枚回収したか、回収率はどうであったか、報告してほしい。 < 1 通（1 名） >
5-3-11	方法書 p3-27, 図 3-3-11(2)について、決定した案①西側ルート你的生活環境への影響(集落・市街地の大気質・騒音)の欄だが、「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」とある。これは、あくまで環境としての大気質・騒音だけで住人への影響は考慮していないということか。 自然環境への影響(動物、植物、生態系等)だが、重要な種以外は考慮されないということか。重要な種はいないが、自然豊かな土地が含まれている。道路ができるとなれば、自然豊かな土地という状況ではなくなるが、それらは考慮されないのか。 景観等への影響だが、二川本陣、旧道に関しては、景観保全の重要な箇所ではないのか。二川本陣、旧道のような場所は景観も含めての観光地ではないのか。 工事中の現道交通への影響だが、新設だが工事車両が行き来するのではないのか。建設予定地に並走した道路は、一般車両で渋滞しがちな道路で、他を使用することができない道路である。工事車両が行き来するのであれば、現道交通に影響が出るが、影響を与える可能性が少ないとは、どの程度だから少ないとなるのか。 経済性への配慮とは、建設にかかる見込費用のことか。 < 1 通（1 名） >
5-3-12	比較表の「速達性、定時制の向上による物流支援」項目では、延長が 5km 短い案①が案③よりも 8 分時間短縮が見込まれると書かれているが、道路設計時速 80km で計算すればその差はわずか 3 分 45 秒である。中部地方整備局の「道の相談室」で 8 分差となっている理由を尋ねると、「案③国道 23 号の拡幅部分 14km を一般道時速 60km で計算しているため」とのことだった。しかし、案③拡幅部分は 6 または 8 車線に拡幅すると仮定しており、日本の高規格道路のうち 6 車線以上の道路は 6% しかない。日本の高規格道路のうちの上位 6%に入るほどの高水準の道路と仮定する案③拡幅部分を時速 60km で計算することは实际的ではなく、案①を実際以上に優位に見せている。 < 1 通（1 名） >
5-3-13	比較表の「災害時における円滑な救援等活動及び支援物資輸送」項目で、液化化危険地域を長く含む案①は、大地震の際に液化化すれば橋梁が落ちなかったとしても下道に下りられず、災害時の輸送に役立たなくなると懸念されるが、防災拠点の数だけを見て案①を優位と評価している。 < 1 通（1 名） >
5-3-14	比較表の「広域ネットワークの構築による地域間の交流の促進」項目では、南北軸に長い案③は、豊橋南部や田原・渥美半島方面の農産物の輸送や、道の駅やマリンスポーツなどの観光やレジャー

	の拠点、また浜名湖方面の観光やレジャーの拠点へのアクセス性も向上し、沿線地域の主要な観光圏域の相互アクセス性の向上に最も寄与すると見込まれる。しかし、ここでは「豊橋・三河湾地域と新城・設楽地域の移動時間」の短縮時間だけを見て評価している。東名高速道路三ヶ日インターチェンジから案①を通り三河港に行ったとして、そこで何を観光するというのか。しかもその時間は、速達性の項目と同じ計算方法で案①を実際以上に優位に見せた数字を使っている。 < 1 通（1 名） >
5-3-15	事故を減らすために豊橋市街地を通過する大型車を減らすことが、本計画の政策目標のひとつに挙げられている。東名高速道路豊川インターチェンジから国道 151 号を經由して、豊橋市街地および三河港方面に通行する車両は、案①ルートを作っても経路は変わらず、国道 151 号付近及び豊橋市街地での事故は減らない。湖西・浜松方面から三河港方面に行く車両は国道 23 号を利用し、わざわざ岩屋下まで国道 1 号を走行して案①ルートを使わないだろう。表 4-2-11「自動車交通量」と、図 4-2-7「主要交通網位置図」を見れば、国道 23 号の大型車混入率が他と比べると高く、すでに大型車が国道 23 号を使って市街地を迂回していることが分かる。豊橋市街地を經由して、豊川インターチェンジや豊川市・岡崎市方面へ行く大型車の経路へ、案①ルートの新設は影響を与えないと考える。三河港からの輸入車等を東京方面に運ぶ大型車は、三ヶ日インターチェンジを利用するようになるので、浜松湖西豊橋道路は国道 151 号の大型車を減らし、事故を減らすことにつながる。しかしそのルートは案①でなくても良い。 また、計画段階複数ルート案比較表において、ルート帯周辺に立地する製造業の事業所数を見て案①を「市街地における安全な走行環境の確保」の面で優位と評価しているのは疑問。本道路のルート帯周辺に立地する製造業の事業所数は、豊橋市街地を通過する大型車の増減にはさほど影響を与えないと考えられるからである。豊橋の市街地を走る大型車両の削減に寄与するかは疑問である。 < 1 通（1 名） >
5-3-16	比較表の「工事中の現道交通への影響」項目で、案①を「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」としているが、長期にわたり大型工事車両が現道に入り込めば、大型車両の混入率が高くなり、事故も増え、現道交通に影響を与える可能性は小さいとはいえないと思われる。地域住民としては、一般市民が使いづらい自動車専用道路を多額の国家予算を投入して山を削って新しく作るより、たとえば岩屋下の交差点を立体交差にしたり車線数を増やすなど、現道の整備による朝晩の慢性的な渋滞解消を早期に行ってもらったほうが、生活の幸福度の向上に寄与する。 < 1 通（1 名） >
5-3-17	比較表の「工事中の現道交通への影響」項目は、第三回計画段階の複数ルート案比較表で新設されたが、それなら高規格道路の新設区間の総延長に応じて増える「道路のメンテナンスの経済性」という項目も新設してはどうか。案①は、全線新設整備となるため、高規格道路の総延長は案③よりも長くなり、それに伴ってメンテナンス費用も増大することになる。道路建設時の経済性だけでなく、建設後の保守メンテナンスの費用のこともルートの比較項目に入れるべきだと思う。「経済性への配慮」項目では、今後の建設材料の高騰により予想よりも予算が増える可能性がある。現在、日本のさまざまな既存のインフラが老朽化し、メンテナンスが必要な時期を迎えている。メンテナンスが出来なくて通行止めになっている道路や、予算の関係からか建設途中で中断している道路も

	ある。「国からおける予算だから予算が大きい事業のほうが地元が潤って良いのだ」という考えがあるのならば改め、一部の業界にではなく、本当に必要なところに予算が届くように、無駄使いをしないようなルート選択をしたいと思う。 < 1 通（1 名） >
5-3-18	環境への影響は、案①が非常に大きい、「今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り環境への影響を回避したルートや構造等を検討する」とし、環境への大きな影響を小さく見積もって案①に決めている。 < 1 通（1 名） >
5-3-19	方法書 p5-4 において計画段階環境配慮書の調査結果がある中、この方法書では、最も評価の低かった【案①】を選んだ理由がどこにもない。 方法書 p7-5「愛知県知事意見」の「複数案を絞り込んだ経緯及びその内容について、方法書において丁寧に記載すること」に対し「丁寧に記載しました。」と見解を述べているが、虚偽見解である。方法書 p3-17「(4)第3回中部地方小委員会の審議内容」で、「速達性に最も優れ、防災拠点へのアクセス性向上、観光圏域間の移動性向上、現道からの大型車交通量の削減が最も期待できる『案①西側ルート』を対応方針(案)としました。」とあるだけ。 < 1 通（1 団体） >
5-3-20	中部地方整備局は3案を総合的に比較した結果、案①の自然環境・住環境・景観への影響の大きさよりも政策目標を重視してルート決定したのだと言っているが、「ルート帯案を考える際に重視すべき事項」「配慮すべき事項」などをまとめた複数ルート帯案比較表をよく見ると、案①を実際以上に優位に評価するような恣意性がいくつも見受けられた。 < 1 通（1 名） >
5-3-21	計画熟度の低い段階での住民アンケートにて「重視すべき項目」とされた政策目標の項目をルート間で改めて比較すると、その差はとても小さく、あるいは恣意的に評価され、尚且つ必要以上に重視されていて、「配慮すべき項目」とされた環境などへの影響は、ルート間で比較するとその差が非常に大きいのに、全く軽く扱われていることが分かる。また、「影響は同程度」と評価された環境への影響項目についても、全線新設整備となる案①よりも、既設の道路を拡幅する案③の方が新たに発生する影響は小さいことは明白である。それを「影響は同程度」と評価することが妥当なものか疑問に思う。 長年豊橋市に住む豊橋市民なら、本道路計画の複数ルート案を見て、案①二川ルートを選ぶ人はまずいないと思うが、複数ルート案の発表からわずか1年あまりで住民説明会を一度も開かず、地域住民も知らないうちに案①にあつという間に決まったさまは、まるで本計画が最初から二川ルートありきの計画だったのかと思われるほどである。 < 1 通（1 名） >
5-3-22	第3回計画段階評価の資料を見ると、対応方針を決定した時の有識者会議の議事録はたった3行のみ、中部地方整備局が選んだ案①をただ承認したもので、そこに討論が行われた様子はなく、ただ手続を形式的に踏んだだけ、というものだった。審議委員に地元の有識者を選出していないことについて、令和6年8月の住民説明会において「中部地方整備局管内の事業に対して広く一般的に判断できる中部地方の先生を委員に選出した」との回答だったが、道路は白い地図の上に線を描く

	ものではなく、平地や住宅地、森や山、川など現実の土地の上に作るものである。実際の土地の個性特性をよく知る地域住民への丁寧な意見聴取をせずに無理筋を選ぶと将来に渡りその土地固有の宝に傷をつけることになり、取り返しがつかない。 三河港から東名高速道路三ヶ日ジャンクションを結ぶ複数ルート案の中から、自然環境や住環境や景観への影響の大きさや、道路建設時の経済性、建設後にかかるメンテナンスのコスト、三遠地域の主要な観光圏域の相互アクセス性の向上という本当の意味での広域道路ネットワークの構築よりも、わずか 3 分 45 秒の時間短縮を優先して、液状化危険地域を長く通過する案①二川ルートに決定することは、計画の最初から決まっていたのか。 < 1 通（1 名） >
5-3-23	案③の、2 車線区間の 4 車線化までの予算は、「防災減災国土強靱化 5 カ年計画」の 15 兆円規模の予算から下りることが決まり、現在 4 車線化に向けて工事が進められている。本道路の接続先である東名高速道路でさえも 4 車線なので、いわばその支線ともいえる本道路の案③の拡幅部分は、6 または 8 車線も必要かどうか、考え直したいと思う。将来の日本経済の縮小が予想されているいま、本道路の案③拡幅部分を 4 車線化で事業化できれば、愛知県区間は経済面でも環境面でもほぼゼロベースに近いところまで優位になり、用地買収もゼロから始まる全線新設整備の案①よりも早期実現するのではないか。 < 1 通（1 名） >
5-3-24	三河港と最寄りの高速インターチェンジとの距離が遠く、渋滞もあり速達性が低い、ということはあるが、なぜ三ヶ日ジャンクションに繋げなくてはいけないのか。理由を明確にしてほしい。浜松湖西豊橋道路の計画の経緯をさかのぼっても「三ヶ日ジャンクションに繋げる」が前提で決まっていてアクセス性や速達性、定時性の理由は後からつけられているように思う。 国道 23 号バイパス前芝インターチェンジから東名高速道路豊川インターチェンジへ的高架化又は国道 23 号バイパスが蒲郡とつながった後、トンネルを整備し、東名高速道路音羽蒲郡インターチェンジまで自動車専用道路化するなども考えられるのではないか。三河港から首都圏等へのアクセス性向上という事であれば三ヶ日ジャンクション一択ではないはず。 < 1 通（1 名） >
5-3-25	予算の限られているなか、愛知県内、静岡県内で計画されている幾多の道路のうち、なぜこの浜名湖西豊橋道路を選んだかの説明がない。それこそが配慮書に必要なもの。 < 1 通（1 団体） >

番号	意見の概要
（４）その他について	
	2 件
5-4-1	浜松湖西豊橋道路及び関連施設の存在や森林伐採に伴う水害が確実に発生しない様に対処する事を要望する。2023 年 6 月 2 日に三河地域を中心とした豪雨があり、二川地区においても各地で水害が発生した。既設雨水路に、浜松湖西豊橋道路関連施設の雨水を流して水量を増やし、二川地区内で洪水が起こる事が絶対にないようにしてほしい。雨水路は新設する様にしてほしい。 < 1 通（1 名） >
5-4-2	リニア工事で瑞浪市で地下水位低下が起きたことの原因を早期に把握し、必要な対策をとってほ

	しい。 < 1 通 (1 団体) >
--	-------------------------