

(仮称)名古屋三河道路(西知多道路～名豊道路区間)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8年1月6日(火)～2月6日(金)

2. 意見書数 4通 (2団体、2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	8	1
(2)事業の内容について	7	2
(3)その他事業に関する事項について	3	3
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	8	4
(2)社会的状況について	2	5
3 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	4	6
(2)調査の手法について	1	6
(3)予測の手法について	9	6
(4)評価の手法について	4	8
5 その他		
(1)手続について	1	9
(2)計画段階環境配慮書について	3	9
(3)計画段階評価について	7	9
合計	57	

(仮称) 名古屋三河道路 (西知多道路～名豊道路区間)  
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
<b>1 都市計画対象道路事業の目的及び内容に関する意見</b>	
<b>(1) 事業の目的について</b> <span style="float: right;"><b>8 件</b></span>	
1-1-1	<p>構想段階評価の手続において愛知県内の道路のうち、なぜ名古屋三河道路を選んだのかの説明を方法書へ記載してほしい。それこそが計画の最初に必要なものである。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>
1-1-2	<p>方法書 p3-1 では、「政策目標」として 4 つ設定しているが、「1. 定時性・速達性の向上による物流網の信頼性確保と交流域の拡大」では、産業の課題である「東西方向の移動が不便」という記述が削除され、「2. 交通円滑化」では、渋滞箇所や旅行速度等について記載がなく、「3. 交通事故の減少」では、どこと比べて事故が多発しているのかの証明がなく、「4. 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築」では、南海トラフ大震災において拠点である名古屋港が壊滅した際に三河地域へ救援活動を行う余力があるのかという点について夢物語である。こうした必要性が説明できず、根拠も示すことができない名古屋三河道路には反対する。手続を直ちに中止することを求める。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>
1-1-3	<p>第 1 回名古屋三河道路有識者委員会 (2022 年 12 月 14 日) 資料 p9 「名古屋三河道路の地域の状況 (人口)」では、「30 年後でも人口増が見込まれる区域が多く」とあり、p10 「地域の交通流動」では、「知多・西三河南部地域の伸び率が最も大きい」と伸び率のみを示しており、絶対数の人口推移については記載されていないため、30 年後でも人口増が見込まれる区域を図のみでなく出典とともに明らかにしてほしい。また、方法書 p3-1 「3. 1 都市計画対象事業の目的」では人口推移を基に、この規模の道路が本当に必要になるのかを分析してほしい。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>
1-1-4	<p>小垣江安城線を走行する大型トラックによる騒音、振動により日常的に強い負担を感じている。また、一般車両も多く、車両がスピードを出しやすい構造で、通学路として利用されているが、歩行者や自転車にとって危険を感じる場面も少なくない。現在でも負担の大きいこの交通環境が、名古屋三河道路の整備によってさらに悪化するのではないかと強く懸念している。一方で、名古屋三河道路が整備されることで、大型トラック等の広域交通を生活道路から分離・分散させることが可能になるのであれば、地域住民の生活環境改善につながるとも考えている。</p> <p>&lt; 2 通 (2 名) &gt;</p>
1-1-5	<p>大型トラックを名古屋三河道路などの幹線道路へ誘導し、生活道路への通過交通の流入を抑制するとともに、一般車両についても交通量の分散を図る実効性のある対策を計画段階から明確に示してほしい。</p> <p>&lt; 2 通 (2 名) &gt;</p>
1-1-6	<p>通学路としての安全性を踏まえて、騒音・振動・交通量の観点から、子供が安心して通行できる環境を確保してほしい。</p>

	< 2通 (2名) >
1-1-7	<p>配慮書 p2-4、方法書 p3-12「道路交通の現状と課題 (交通渋滞・混雑)」における「知多～西三河南部の移動が 1,115 百台」、第 1 回名古屋三河道路有識者委員会資料 p10 における、自動車交通流動が「知多・西三河南部地域は県全体の約 3 割」という 2015 年の現状のみでは、道路新設の必要性は説明できないため、H27 道路交通センサスを基にした将来交通量を公表してほしい。</p> <p>&lt; 2通 (2団体) &gt;</p>
1-1-8	<p>第 2 回名古屋三河道路有識者委員会 (2023. 12. 11) 資料 p37「対応方針 (複数案) の検討」において、政策目標として「産業 (定時性・速達性の向上による…)」とあるが、H27 道路交通センサスを基に将来交通量を推計・公表し、国土交通省が公表した「費用便益分析マニュアル」に従い、費用便益比 B/C を示し、1.0 以下となるのであれば計画を中止してほしい。また、費用便益比の算出に当たっては、整備費用に土地取得費用を含んでほしい。予算に関しては、老朽化しているインフラの改修、公共交通拡充、福祉、教育などを優先してほしい。</p> <p>また、方法書 p3-1「3.1 都市計画対象事業の目的」に、将来交通量及び整備費用概算を追加してほしい。</p> <p>&lt; 2通 (2団体) &gt;</p>

番号	意見の概要
<b>(2) 事業の内容について</b>	
<b>7 件</b>	
1-2-1	<p>配慮書 p2-6「内陸部に至る津波浸水等により、既存道路ネットワークが寸断される可能性がある。」とあるが、地震や津波等があれば損壊する道路もあり、平面道路なら問題は一樣である。方法書では構造の概要が「地上式、嵩上式」となっており、都市計画の基本方針 (案) では、名古屋三河道路の整備効果として「嵩上式の道路として繋がることで浸水リスクが回避されるなど、災害時の通行の信頼性が向上します。」と嵩上式を前提としているが、標準的な横断図では「盛土構造、切土構造、橋梁・高架構造」があり、盛土構造や切土構造の高さの低いものは平面道路とみなせることから、高架構造となる区間を平面図上で示してほしい。</p> <p>&lt; 1通 (1団体) &gt;</p>
1-2-2	<p>方法書全体を通して、文化財、第 1 種低層住居専用地域、巨樹・巨木林、重要な動植物など、限定した地域内にわずかに存在する地区は、新たな道路建設で破壊してしまうのではなく、今後のルート選定から除外するという基本方針を示してほしい。</p> <p>&lt; 2通 (2団体) &gt;</p>
1-2-3	<p>配慮書及び方法書の自然状況、社会状況のいずれにも、文化財についての記載がないが、そうした状況を調べないまま、方法書 p8-23「環境影響評価の各項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその手法の選定理由」において、地域特性として、「文化財の状況」へ「事業実施区域内には、正盛院仁王門、日長の御馬頭、久松 松平家墓地が存在している。」と記載があるが、なぜ第 4 章「周囲の概況」に含まれないのか。また、方法書 p8-31「主要な保全対象位置図 (文化財)」では、事業予定地内の阿久比町内に文化財が存在するため、ルート選定時に当該地点を外してほしい。</p> <p>&lt; 2通 (2団体) &gt;</p>
1-2-4	<p>方法書及び都市計画の基本方針 (案) では B ルートを選定しているが、阿久比町の一部が第 1 種</p>

	低層住居専用地域のため、今後のルート選定では当該区域を除外してほしい。 < 2通 (2団体) >
1-2-5	配慮書 p3-79、方法書 p4-122 では、番号 33~40 にてシイノキ、ツブラジイ、スダジイ、クスノキが集中する巨樹・巨木林が存在するため、本地域をルート選定から外してほしい。 < 1通 (1団体) >
1-2-6	配慮書 p3-66 「注目すべき生息地」では、「南知多県立自然公園」「愛知県鳥獣保護区」がルートに大きく広がっているが、こうした注目すべき生息地は避けてルートを選定すべきであり、今後のルート選定に当たりこの意見を十分尊重してほしい。 < 1通 (1団体) >
1-2-7	道路整備そのものに反対しているのではなく、騒音や振動に悩まされることなく、安心して暮らし、眠ることのできる生活環境が守られることを願っている。現場で生活する住民の切実な声を、計画に真摯に反映してほしい。 < 2通 (2名) >

番号	意見の概要
<b>(3) その他事業に関する事項について</b>	
<b>3件</b>	
1-3-1	方法書 p3-6 「(a)道路事業における一般的な環境保全の方針」では、「5. 一定規模以上の建設機械は排出ガス対策型機械、低騒音型、低振動型の機械を採用する。」とあるが、排出ガス対策型は、一次排出ガス対策型、二次排出ガス対策型(2010年9月指定終了)とあり、その後は三次排出ガス対策型が指定されている。どの時期の対策型を用いるのかを具体的に明らかにしてほしい。また、一定規模以上の建設機械とはどのようなものか具体的な説明を加えてほしい。 < 2通 (2団体) >
1-3-2	方法書 p3-7 「(a)道路事業における一般的な環境保全の方針」では、「9. 民家等の保全対象に近接する所においては、工事施工ヤードにおける散水や、必要に応じて工事用道路における工事用車両のタイヤ洗浄を行う。」とあるが、散水やタイヤ洗浄は当たり前の対策となっているため、民家等の保全対象に近接する箇所などと限定することや、タイヤ洗浄を必要に応じ行うと限定することをやめてほしい。 < 1通 (1団体) >
1-3-3	方法書 p3-7 「(b)当該事業における基本的な環境保全の方針」では、1. 河川内工事、2. 沈砂地等の濁水処理があるが、(a)道路事業における一般的な環境保全の方針、(b)当該事業における基本的な環境保全の方針のみ特記するということは特別な問題があるのか。道路事業における一般的な環境保全の方針として方針をまとめてほしい。方法書 p6-2 国土交通大臣から意見があったため、慌てて追加したとしか思えない。 < 1通 (1団体) >

番号	意見の概要
<b>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</b>	
<b>(1) 自然的状況について</b> <span style="float: right;"><b>8 件</b></span>	
2-1-1	<p>配慮書 p3-18, 19「自動車騒音の環境基準達成率」(2022 年度) では、90%以下が 56 地点中 13 地点 (23%) とあり、方法書 p4-27「自動車騒音の環境基準達成率」(2023 年度) では、「調査区域では 14 箇所調査が行われており、そのうち 12 箇所で 90%以上の達成率を示している。」とあり、幹線交通を担う道路に近接する空間の特例の環境基準さえ守ることのできない地点がある。特に大きな騒音の目立つ国道 1 号、国道 23 号、国道 155 号、県道名古屋半田線のひどい状態を考慮した道路設計が必要である。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>
2-1-2	<p>配慮書 p3-18, 19 では、自動車騒音の常時監視の調査結果 (令和 4 年度 56 地点) 及び調査結果一覧表のみだが、方法書 p4-27, 28 では 1 年新しいものを出典とし、自動車騒音の常時監視 (面的評価) の調査結果 (令和 5 年度 14 地点) を掲載しているが、調査地点が 56 地点から 14 地点と急減したのはなぜか。</p> <p>&lt; 1 通 (1 団体) &gt;</p>
2-1-3	<p>自動車騒音の評価について、方法書 p4-27「調査区域では 14 箇所調査が行われており、そのうち 12 箇所 90%以上の達成率を示している。」とあるが、調査結果 (表 4.1-18(1,2)) を確認すると、未達成とされているのは No. 13 の安城市の国道 23 号で昼間 27.5%、夜間 25.9%のみであり、阿久比町の名古屋半田線の昼間 100%、夜間 83.4%を「90%以上の達成率を示している」として勝手な解釈をしたのか。就寝時間である夜間の環境基準が重要であり、配慮書では昼夜の達成率について示されていた。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>
2-1-4	<p>方法書 p4-28「自動車騒音の常時監視結果」について、配慮書では 2022 年度の結果を記載していた部分を、2023 年度の結果に差し替え、No. 13 安城市 (国道 23 号) は昼間 67、夜間 63dB と記載しているが、出典元である「2023 年度交通騒音・振動調査結果資料集」(愛知県、令和 6 年 9 月) では、昼間 65dB、夜間 62dB とあり、数値が異なっている。また、No. 12 安城市 (国道 1 号) は昼間 67dB となっているが、出典元では昼間 66dB となっている。配慮書から数値を更新した際にはそのことを明記するとともに、正しく記載がされているか確認してほしい。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>
2-1-5	<p>方法書 p4-74「ダイオキシン類 (水質、底質、地下水質) の状況」では、「調査区域では逢妻川の境大橋、市原橋、稗田川の稗田橋、高浜川の高浜橋、長田川の淡水橋の 5 地点で水質及び底質の調査が行われている。」とあるが、配慮書 p3-38 では、「事業実施想定区域及びその周辺では逢妻川の境大橋、市原橋、稗田川の稗田橋、長田川の淡水橋の 4 地点で水質及び底質の調査が行われている。」と、高浜川の高浜橋を忘れていた。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>
2-1-6	<p>配慮書 p3-50 では、活断層が道路を横断しており、方法書 p4-91 では、断層名と位置図のみでその評価がないため、評価を行うとともに、その対策を示してほしい。</p> <p>&lt; 1 通 (1 団体) &gt;</p>

2-1-7	<p>配慮書 p3-53~61「重要な動物種」に記載の重要な動物種についての環境保全対策を示してほしい。また、配慮書 p3-62 では「クイナ」「バン」のみ 2 箇所印があるのはなぜか、この種のみ位置が特定されても構わないのか。方法書 p4-105 では「クイナ」「バン」以外の、「ゴイサギ」「ケリ」「コサメビタキ」「オシドリ」「コルリ」が追加されているが、配慮書では書き忘れていたということか。そもそも重要な種はその位置を秘匿するのが常識ではないか。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>
2-1-8	<p>配慮書 p3-68~72「重要な植物種」に記載の重要な植物種についての環境保全対策を示してほしい。また、配慮書 p3-73 では「オニバス」だけが 2 箇所印があるのはなぜか、この種だけは位置が特定されても構わないのか。方法書 p4-116 では「オニバス」以外の、「シラタマホシクサ」が追加されているが、配慮書では書き忘れていたということか。そもそも重要な種はその位置を秘匿するのが常識ではないか。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>

番号	意見の概要
<b>(2) 社会的状況について</b>	
<b>2 件</b>	
2-2-1	<p>配慮書 p3-118~121、方法書 p4-186~198 では、交通量（令和 3 年度）について記載されているが、「旅行速度調査区間番号」の代わりに旅行速度を追加し、渋滞の程度を理解できるようにしてほしい。また、人口減少や交通需要減少と言われる中で、人口は 2019 (R1)~2023 (R5) 年の状況を調査しているにもかかわらず、交通量はなぜ 2021 (R3) 年度のみを抜き出したのか、交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）は 1980 年から 5 年ごとに実施されているため、経年変化を示してほしい。</p> <p>&lt; 1 通 (1 団体) &gt;</p>
2-2-2	<p>方法書 p4-221~233「環境の保全について配慮が特に必要な施設」について、老人福祉施設及び保育所は個表があり、事業所名、住所、事業実施想定区域内かどうかはわかるが、図書館及び病院の個表がなく、図中の番号と位置しかわからないため、図書館及び病院についても個表を示してほしい。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>

番号	意見の概要
<b>3 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</b>	
<b>(1) 項目について</b> <span style="float: right;"><b>4 件</b></span>	
3-1-1	<p>配慮書 p4-1 では計画段階配慮事項の選定の記載があり、大気質、騒音、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場の7項目の選定理由があるが、非選定の項目とその理由も記載してほしい。また、方法書 p8-24 では、環境影響評価項目として温室効果ガス等で工事の実施（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）だけを対象とし、供用時（道路の存在）を選定しない理由を記載してほしい。</p> <p>&lt; 1 通（1 団体） &gt;</p>
3-1-2	<p>方法書 p8-1「専門家等による技術的助言」について、専門家全員が「方法書案の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。」とあるが、ところどころ追加の助言がある。それらの助言が方法書案第8章へ取り入れられていないが、助言にどう対応するのかを示してほしい。</p> <p>&lt; 2 通（2 団体） &gt;</p>
3-1-3	<p>方法書 p8-15「水の濁り」の工事の実施では、予測地点は「切土工等、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置及び水底の掘削に係る水の濁りが影響を与える水域の範囲とする。」とあるが、「稗田川は pH が基準を超過(9.5&gt;8.5 以下)（方法書 p4-47）」していることから、大規模工事によるセメント排水の強アルカリが河川に流れ出さないよう、水の濁り以外に pH も予測対象としてほしい。</p> <p>&lt; 2 通（2 団体） &gt;</p>
3-1-4	<p>方法書 p8-24「温室効果ガス等」については、建設機械の稼働と工事車両の走行が「工事の実施に伴い温室効果ガス（二酸化炭素）が発生するため」予測及び評価を行うことになっているが、県の環境影響評価指針には「工事の実施」は当然として「土地又は工作物の供用」として、ばい煙の排出等に加え「環境活動に負荷を与える活動」も対象としています。道路の供用により自動車が走行し、ばい煙と同様に二酸化炭素を排出することは明らかなので、これについても予測・評価をしてほしい。</p> <p>&lt; 2 通（2 団体） &gt;</p>

番号	意見の概要
<b>(2) 調査の手法について</b> <span style="float: right;"><b>1 件</b></span>	
3-2-1	<p>配慮書 p3-22 では、自動車騒音の環境基準調査地点が3点のみであり、方法書 p4-33 では、自動車騒音（面的評価）の調査地点が1地点のため、現地調査を綿密に行う必要がある。また、配慮書 p3-24 では、道路交通振動の調査地点が2地点のみであり、方法書 p4-36 では、道路交通振動の調査地点が1地点のみのため、さらに綿密な現地調査が必要である。</p> <p>&lt; 1 通（1 団体） &gt;</p>

番号	意見の概要
<b>(3) 予測の手法について</b> <span style="float: right;"><b>9 件</b></span>	
3-3-1	<p>方法書 p8-4「大気質（NO2, SPM）」の工事の実施（建設機械の稼働）では、排出係数が示されてい</p>

	<p>ないがどのように設定するのか。「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」では、「NOx、SPM の排出ガス対策型のエンジン排出係数原単位と定格出力等から求めることができる」と記載がある一方、「ユニットの排出係数と排気管高さ」も定められているがどちらを使用するのか。また、排出係数は「排出ガス未対策型、一次排出ガス対策型、二次排出ガス対策型」で異なるため、どの排出ガス対策型を使うのかを明記してほしい。</p> <p>&lt; 1 通（1 団体） &gt;</p>
3-3-2	<p>方法書 p8-4「大気質（NO2, SPM）」の工事の実施（建設機械の稼働）では、予測地点は「建設機械が稼働する区域の予測断面における工事施工ヤードの敷地境界線に設定する。予測高さは、原則として地上 1.5m とする。」とあり、敷地境界線の地上 1.5m での予測値を出すだけであるので、どの範囲でどの方向に大気汚染が広がるかを確認できるよう平面図に等濃度線を記載してほしい。</p> <p>&lt; 1 通（1 団体） &gt;</p>
3-3-3	<p>方法書 p8-6「大気質（NO2, SPM）」の工事の実施（自動車の走行）で、予測地点は「道路構造、交通条件が変化するごとに区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して設定する。予測高さは原則として地上 1.5m とする。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する。」とあるが、具体的な予測方法がわからないし、何地点で予測を行うつもりか。また、予測地点は地上 1.5m の 1 地点では不十分なため、その地点の断面図に等濃度線で大気汚染の広がりを示してほしい。</p> <p>&lt; 2 通（2 団体） &gt;</p>
3-3-4	<p>小垣江安城線および周辺道路において、大型トラックによる騒音・振動を最重要課題として、早朝・日中・深夜を通した環境影響予測を行ってほしい。</p> <p>&lt; 2 通（2 名） &gt;</p>
3-3-5	<p>方法書 p8-8「騒音」の工事の実施（建設機械の稼働）では、予測地点は「建設機械が稼働する区域の予測断面における…敷地境界線を予測地点として設定する。予測高さは、原則として地上 1.2m とする。」とあり、敷地境界線の地上 1.2m での予測値を出すだけであるので、どの範囲でどの方向に騒音が広がるかを確認できるよう、断面図に等レベル線を記載してほしい。</p> <p>&lt; 1 通（1 団体） &gt;</p>
3-3-6	<p>方法書 p8-8「騒音」の工事の実施（建設機械の稼働）では、予測対象時期について、「工事区分・工事の種別ごとに、騒音に係る環境影響が最も大きくなると予想される時期とする。」とあるが、これに忠実に実行してほしい。道路工事という幅員の狭い敷地での作業となるため、敷地境界に近い場所で作業を行う場合を想定した予測と保全策を検討してほしい。また、工程全体での建設機械稼働状況が最大となる時期といった平均的なものでなく、工事区分・工事種別ごとに検討し、特に敷地境界に影響を与える時期を選定してほしい。</p> <p>方法書 p8-8「振動」についても同様である。</p> <p>&lt; 2 通（2 団体） &gt;</p>
3-3-7	<p>「騒音」について、方法書 p8-9「工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運搬）」、p8-10「供用（自動車の走行）」では、予測の基本的な手法を「技術手法」（国総研資料第 1322 号）に記載の音の伝搬理論に基づく予測式（日本音響学会の予測モデル：ASJ RTN-Model）を用いて、等価騒音レベル（LAeq）を予測する。」とあるが、ASJ RTN-Model という曖昧なものではなく、” ASJ RTN-</p>

	Model 2023” または” ASJ RTN-Model (令和7年度)” と最新のもので予測することを特記してほしい。 < 2通 (2団体) >
3-3-8	方法書 p8-10「騒音」の土地又は工作物の存在及び供用（自動車の走行）で、予測地点は「代表断面は、…道路構造、交通条件が変化するとに区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して設定する。」、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する。」とあるが、具体的な予測方法がわからないし、何地点で予測を行うつもりか。また、住居等の各階の平均的な高さでの予測だけでは不十分なため、等レベル線で騒音の広がりを示してほしい。 < 2通 (2団体) >
3-3-9	方法書 p8-16「日照障害」の道路の存在で、予測地点は「予測高さは、住居等の保全対象で最も日影の影響が大きくなる居住階の高さとする。」とあるが、これでは居住階の高さとして4mなどが対象とされた場合の日照補償を受け取るだけとなる。保全対象を住居等と限定することはやめ、校庭等で遊ぶ子供や農作物の成長を対象に、地表面を予測対象としてほしい。 < 2通 (2団体) >

番号	意見の概要
<b>(4) 評価の手法について</b>	
<b>4件</b>	
3-4-1	騒音・振動について、時間帯別・車種別に現状を反映した具体的かつ現実的な評価を行ってほしい。 < 2通 (2名) >
3-4-2	配慮書 p3-137「環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況 (学校)」では、Aルートを中心に多くの学校があり、方法書 p4-229 では、Bルートには小学校が4箇所と多く存在するため、学校環境衛生基準での騒音の評価をしてほしい。 < 1通 (1団体) >
3-4-3	知多半島サイクリングロードについて、計画道路を横断していることから避けることはできないが、知多半島サイクリングロードからの景観も含め、どのような対策をとるのかを明らかにしてほしい。 < 1通 (1団体) >
3-4-4	「あいち地球温暖化防止戦略 2030 (改訂版)」で、「2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指すという長期目標の下、その途上である 2030 年度を目標年度として、本県の温室効果ガス排出量を 2013 年度比で 46%削減します。」という目標が設定されており、この目標達成にどう影響するのかを検討してほしい。また、その際には、道路法改正で追加された第1条の2 (基本理念)「道路網の整備は…道路の脱炭素化の推進等により環境への低減に配慮」しつつ、第48条の67「道路管理者は、道路脱炭素化推進計画を定めることができる。」に基づき、道路管理者として道路脱炭素化推進計画を定めてほしい。 < 2通 (2団体) >

番号	意見の概要
<b>4 その他</b>	
<b>(1) 手続について</b> <span style="float: right;"><b>1 件</b></span>	
4-1-1	<p>方法書において、安城市の自動車騒音調査の間違い、ダイオキシン類の高浜川の忘れ、重要な動植物の位置、文化財の調査がないことなど、こうした間違いが発生しないようなチェック体制を、愛知県として審査部局、事業部局ともにとってほしい。現状を把握する段階でこの調子では、予測を行う準備書がどの程度信頼できるのかが不安である。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>

番号	意見の概要
<b>(2) 計画段階環境配慮書について</b> <span style="float: right;"><b>3 件</b></span>	
4-2-1	<p>方法書 p3-3 において B 案が採用されているが、方法書 p5-10「計画段階配慮事項の予測評価の結果」において、「自動車の走行による騒音」では「自動車専用道路のため、走行速度がより早くなる。このため、集落・市街地等に影響を与える可能性は比較的小さいと予測する。」となっているが、走行速度が速くなれば、大気質と異なり自動車騒音は大きくなるため C 案の方が騒音による影響は小さくなることから、このことを無視した B 案の採用は間違っている。また、第 3 回名古屋三河道路有識者委員会資料 p28 における、「重視すべき事項に基づき比較すると「B 案：南側ルート」が最も優位である。」という結論についても、重視すべき事項において生態系を無視している。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>
4-2-2	<p>配慮書 p4-11、方法書 p5-3 では計画段階配慮事項における予測及び評価の結果があり、大気質は「走行速度がより速くなる A ルート及び B ルートが、C ルートと比べて小さいと評価する。」とあるが、「しかし、C ルートは既存道路を活用するため、集落・市街地等に影響を与える可能性がある」と追加すべきである。また、騒音は「いずれの案も影響の程度は、同程度と評価する。」とあるが、走行速度が速くなれば、道路交通騒音は大きくなるということが常識のため、「走行速度がより速くなる A ルート及び B ルートが、C ルートと比べて大きいと評価する。」と変更すべきである。</p> <p>&lt; 1 通 (1 団体) &gt;</p>
4-2-3	<p>配慮書に対して提出した一般からの意見書について、方法書にて触れられていないため、提出した意見に対する見解を示してほしい。また、方法書及び都市計画の基本方針（案）に対する住民意見について、内容を正確に読み取り、十分に検討した見解を作成してほしい。</p> <p>&lt; 2 通 (2 団体) &gt;</p>

番号	意見の概要
<b>(3) 構想段階評価について</b> <span style="float: right;"><b>7 件</b></span>	
4-3-1	<p>名古屋三河道路有識者委員会(2022 年 12 月、2023 年 12 月、2024 年 12 月) では、構想段階の評価のために、アンケートを実施しており、「対象区間周辺の道路網には、どのような課題があると思いますか?」、「名古屋三河道路に求める機能は何ですか?」という問いに対し、4 段階の回答を求めています。それ以外の課題を感じたり、役割・機能を求めている人がいると考えられるため、自由回答の欄を追加してほしい。このままでは意図的、誘導的な質問となっており、アンケートでは</p>

	<p>判断できない意見をどう取り上げ、解決したのか。</p> <p>&lt; 2通（2団体） &gt;</p>
4-3-2	<p>境川・衣浦港では橋が少ないとされているが、約 15km の間に 6 本の橋がある。1 日当たり 10 万台以上が移動している根拠を内訳で説明するとともに、各橋梁の交通量、交通容量、平均旅行速度を示してほしい。</p> <p>また、第 1 回有識者委員会（2024. 12. 24）資料 p18 の道路交通の現状と課題や、資料 p26 政策目標にある境川・衣浦港は橋梁等が不足しているというだけでは名古屋三河道路の必要性にはつながらず、橋梁等を拡幅、新設することで対応できるため、それを含めて複数案の検討をしてほしい。</p> <p>&lt; 2通（2団体） &gt;</p>
4-3-3	<p>配慮書 p2-3、方法書 p3-9「道路交通の現状と課題（産業の活性化）」では「混雑時に著しく速度低下する区間があり、時間帯によって渋滞が発生している。」とあるが、第 1 回名古屋三河道路有識者委員会においても、それ以上の説明がなく、感覚的な結論となっている。配慮書 p2-4 における「橋梁の周辺で渋滞や速度低下が多く発生している」という記載のみではどこが、いつ、どの程度の交通混雑があるのか、渋滞と言えるのかがわからないため、示してほしい。</p> <p>&lt; 2通（2団体） &gt;</p>
4-3-4	<p>配慮書 p2-4「道路交通の現状と課題（交通渋滞・混雑）」では、「橋梁に交通が集中する等の理由により、境川・衣浦港周辺で交通混雑が頻発し」とあり、第 2 回有識者委員会資料 p37「対応方針（複数案の検討）」では、政策目標として、「渋滞」で「新たな自動車専用道路への交通の転換により、境川・衣浦港周辺を始め、並行する高規格道路や一般道路の混雑が緩和される。」とあるが、2022 年 3 月 4 日の記者発表では「国道 1 号、国道 23 号の渋滞緩和」となっており、どちらの渋滞緩和が目的となるのかを H27 センサスから明確に示してほしい。また、配慮書へ記載の「境川・衣浦港周辺で交通混雑が頻発し」を方法書 p3-11 では、「境川・衣浦港周辺を渡る周辺での信号交差点の密度が高くなっている。」に修正しているが、渋滞といえる混雑はなくなったのか。</p> <p>&lt; 2通（2団体） &gt;</p>
4-3-5	<p>死傷事故率について、配慮書 p2-5、方法書 p3-13「死傷事故率は県内平均と比べて高く、特に交差点での事故割合が高い」とあるが、死傷事故率は県平均が 44.9、境川・衣浦港隣接市町は 46.7 件/億台・km(2017-2020)とほとんど変わらないにもかかわらず、交差点での事故割合を同グラフ内に記載することで、境川・衣浦港隣接市町の 48.3%が多いように見せかけている。</p> <p>&lt; 1通（1団体） &gt;</p>
4-3-6	<p>配慮書 p2-8「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 第一種事業の目的）を達成するために、経済面、社会面、地形・地質条件、自然環境、生活環境等を踏まえて、表 2.3-1 に示す 3 案を選定した。」とあり、その 3 案について示してあるが、まずは複数案として境川・衣浦港の橋梁等を拡幅・新設することを検討すべきである。3 案に限定するような検討では不十分である。これらの意見への見解を示してほしい。</p> <p>&lt; 2通（2団体） &gt;</p>
4-3-7	<p>人口について、配慮書 p3-104、方法書 p4-159「事業実施想定区域及びその周囲の人口及び世帯数…令和 5 年 10 月 1 日現在（方法書では令和 6 年 10 月 1 日現在）では、人口は約 107 万人、世帯数は約 46 万世帯となっている。」とあるが、表は 2019（R1）-2023（R5）年の毎年の状況があるた</p>

め、その関係地域全体の人口推移を示してほしい。人口減少に伴い、交通需要も減っているはずである。

< 1 通（1 団体） >