

第8章 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

環境影響評価方法書を「環境影響評価法」（平成9年法律第81号）第40条第2項により読み替えて適用される同法第7条に基づき、令和6年7月19日から令和6年8月19日まで縦覧に供し、令和6年7月19日から令和6年9月2日まで意見を求めたところ、第40条第2項により読み替えて適用される同法第8条第1項に基づく環境の保全の見地からの意見がありました。

方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する見解は、表 8-1(1)～(33)に示すとおりです。

表 8-1(1) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
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)>	浜松湖西豊橋道路は、令和元年3月に定めた東三河都市計画区域マスタープランにおいて、都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現のため、「概ね2030年までに整備を予定する主要な施設」として、その必要性を位置づけています。 また、本道路は、三遠地域の交流を促進するとともに、地域内の物流交通の発展、災害リスクの改善及び観光エリアの連絡機能強化等に寄与するため、必要な道路であると考えています。 計画路線の検討にあたり、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できる限り回避しました。特に、弓張山地は、トンネル構造で通過し、自然環境への影響について極力回避を図りました。
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。	
1-1-4	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没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)>	

表 8-1(2) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-1-10	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>浜松湖西豊橋道路は、令和元年3月に定めた東三河都市計画区域マスタープランにおいて、都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現のため、「概ね2030年までに整備を予定する主要な施設」として、その必要性を位置づけています。</p> <p>また、本道路は、三遠地域の交流を促進するとともに、地域内の物流交通の発展、災害リスクの改善及び観光エリアの連絡機能強化等に寄与すると考えております。さらに、現道の幹線道路や市街地を通る大型車交通の削減も期待でき、物流交通と生活交通が分離されることで交通安全に寄与すると考えております。</p>
1-1-11	<p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>三河港は貿易額が全国トップ10に入る港湾であるにもかかわらず、他の港湾と比べて最寄り的高速道路インターチェンジまでの所要時間が約30分と最も長く、アクセス性に課題があります。</p> <p>方法書第3章に記載のとおり、国土交通省が実施した計画段階評価手続における第1回目の意見聴取(令和元年5月~7月)では、「道路の課題・地域で求められる機能役割」についてご意見を伺っております。その中で「最寄り的高速インターチェンジまで遠い」との課題が認識されています。</p> <p>浜松湖西豊橋道路の整備により、三河港から東名高速道路への所要時間は14分短縮と、概ね半減する見込みであり、物流交通の発展に寄与すると考えております。</p>
1-1-12	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>三遠地域は、「災害拠点病院」や「防災拠点」と高速道路との間に規格の高い道路がなく、アクセスが脆弱であるという課題があります。</p> <p>方法書第3章に記載のとおり、国土交通省が実施した計画段階評価手続における第1回目の意見聴取(令和元年5月~7月)では、「道路の課題・地域で求められる機能役割」についてご意見を伺っております。その中で「地震や津波により道路が通れなくなる恐れがある」との課題が認識されており、浜松湖西豊橋道路の整備により、内陸にある災害拠点病院や防災拠点から被害が想定される地域へのアクセスが強靱となります。</p> <p>“災害時に支援が困難になる恐れ”とは“災害拠点病院や防災拠点への支援が困難になる事”を指標としております。なお、対象道路北側には計画段階評価時から当該地域を示しており、方法書段階において追加はしていません。</p>

表 8-1(3) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-1-13	<p>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。</p> <p>また、もっ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。</p> <p>方法書 p3-11 では、さすがにみっともない論理「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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>三遠地域は、多様な観光資源を有しており、特に西北遠地域・新城設楽地域では新東名高速道路の開通後に観光入込客数が大きく増加傾向にあります。一方、豊橋・三河湾地域は依然高速道路とのアクセスが脆弱であるとともに、観光入込客数の伸びが小さい状況です。なお、豊橋・三河湾地域には、渥美半島も含めています。</p> <p>方法書第3章に記載のとおり、国土交通省が実施した計画段階評価手続における第1回目の意見聴取(令和元年5月～7月)では、「道路の課題・地域で求められる機能役割」についてご意見を伺っております。その中で「観光地や地域間をスムーズにつなぐ道路がなく、移動がしにくい」との課題が認識されています。</p> <p>浜松湖西豊橋道路の整備により、観光施設から60分圏内が広がり、観光周遊に寄与すると考えております。</p>
1-1-14	<p>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きめ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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>豊橋市街地においては、死傷事故率が愛知県・静岡県平均より高い状況となっております。</p> <p>方法書第3章に記載のとおり、国土交通省が実施した計画段階評価手続における第1回目の意見聴取(令和元年5月～7月)では、「道路の課題・地域で求められる機能役割」についてご意見を伺っております。その中で「市街地を通過する大型車が多く、危険を感じることもある」との課題が認識されています。</p> <p>浜松湖西豊橋道路の整備により、市街地からの大型車交通の削減が期待でき、交通安全の向上に寄与すると考えております。</p>
1-1-15	<p>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。</p> <p>また方法書 p3-12 でも安全対策の項目は消えている。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>配慮書 p5 の図はイメージであり、国道259号や主要地方道東三河環状線をはじめとした幹線道路や市街地における大型車交通の削減が期待でき、交通安全の向上に寄与すると考えております。</p>
1-1-16	<p>配慮書 p33 に「詳細なルート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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>計画交通量については、環境影響評価法第14条及び「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令(平成10年6月12日建設省令第10号)」(以下、「国土交通省令」という。)第33条の規定に従い準備書において記載しました。</p> <p>なお、方法書に記載の事業の内容については、環境影響評価法第5条及び国土交通省令第17条の規定に従って記載しています。</p> <p>(「第3章 第2節 2.9 都市計画対象道路事業に係る道路の計画交通量」に記載)</p>

表 8-1(4) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-1-17	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>	<p>費用便益比の算出、公表等については、事業者の行う事業化手続として別途実施される方針です。</p>
1-1-18	<p>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。</p> <p>< 1 通 (1 名) ></p>	
(2) 事業の内容について 2 2 件		
1-2-1	<p>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。</p> <p>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には仕方ないと軽んじないでほしい。</p> <p>< 1 通 (1 名) ></p>	<p>計画路線の検討にあたり、集落・市街地などの周辺の土地利用や道路など他の都市計画との整合を図るとともに、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できる限り回避しました。特に、弓張山地は、トンネル構造で通過し、自然環境への影響について極力回避を図りました。また、二川地区をはじめとする地域への環境の保全の見地からの意見に配慮し、都市計画の案の作成並びに環境影響評価を実施しました。</p> <p>なお、各検討対象への影響について、回避が困難または、必ずしも十分に影響が低減されないおそれのある場合には、環境影響評価の中で調査・予測・評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討しました。</p>
1-2-2	<p>以下の理由により、二川ルートには反対である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>< 1 通 (1 名) ></p>	<p>※受付けた意見において「二川ルート」、「二川を通るルート」などの表現が多く存在しており、これは都市計画対象道路事業実施区域すなわち概略ルートと同じ、方法書 p3-26 の案①西側ルートを指すと判断できるため、本見解においては、「概略ルート」と表現を統一し記載する。</p>
1-2-3	<p>以下の理由により、西側(二川)ルートには反対である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>< 2 通 (2 名) ></p>	

表 8-1 (5) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-2-4	<p>以下の理由により、西側(二川)ルートには反対である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p><1通(1名)></p>	<p>(「1-2-1」と同様)</p>
1-2-5	<p>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。</p> <p><3通(3名)></p>	
1-2-6	<p>東山に高速道路が通ることで、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ってほしい。</p> <p><1通(1名)></p>	
1-2-7	<p>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。</p> <p><3通(3名)></p>	
1-2-8	<p>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。</p> <p><3通(3名)></p>	
1-2-9	<p>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。</p> <p><3通(3名)></p>	
1-2-10	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	
1-2-11	<p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>位置図の背景地図は、「数値地図25000(地図画像)CD-ROM」の最新版(平成25年発行)に収録されている地図を使用しています。</p> <p>準備書では、「電子地形図25000」における最新の地図に更新しました。</p>

表 8-1 (6) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
1-2-12	<p>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)></p>	<p>計画路線の検討にあたり、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できる限り回避しました。 なお、岩屋風致地区を含む景観に係る環境影響評価の結果については、準備書の段階において縦覧及び説明会等を開催して広く周知を図ります。</p>
1-2-13	<p>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ほどの範囲におよぶのか明らかにしてほしい。 <1通(1名)></p>	<p>具体的な道路計画については、都市計画素案に係る説明会を開催し、お示しましたが、生活道路の一部に影響があるため、そのような箇所については、迂回のための付替道路を設置する計画としています。 予測及び評価は、これらの範囲を含めて行い、その結果を準備書に示しました。 (「第11章 環境影響評価の結果」に記載)</p>
1-2-14	<p>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)></p>	<p>軟弱地盤と考えられる地質においては、事業実施段階において、地質調査などを実施し、必要に応じて、地盤沈下影響を最小化する対策を講じて工事を実施する方針です。</p>
1-2-15	<p>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)></p>	<p>計画路線の検討にあたり、景観の保全上重要な箇所等への影響をできる限り回避しました。</p>
1-2-16	<p>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)></p>	<p>計画路線の検討にあたり、生活環境への影響などにできる限り配慮しました。 また、環境影響評価に当たっては、工事の実施及び自動車の走行に係る騒音について、国土交通省令に基づき、「国土技術政策総合研究所資料第714号 道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」(平成25年3月国土交通省国土技術政策総合研究所)(以下、「技術手法(平成24年度版)」という。)及び「国土技術政策総合研究所資料第1322号 道路環境影響評価の技術手法 4. 騒音 4.1 自動車の走行に係る騒音(令和7年度版)」(令和7年6月国土交通省国土技術政策総合研究所)(以下、「技術手法(令和7年度版)」という。)を参考の上、環境基準と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価しました。 (「第11章 第2節 2.2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音」「第11章 第2節 2.3 自動車の走行に係る騒音」に記載) なお、周辺の学校等への影響が考えられる場合は、必要に応じて、学校環境衛生基準を参考となる値として比較を行う方針としておりましたが、最新のルートの位置や構造の検討結果を踏まえ、現時点で騒音による影響が想定される学校等は確認されていないことから、準備書で比較は行っていません。</p>
1-2-17	<p>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)></p>	<p>計画路線の検討にあたり、生活環境への影響などにできる限り配慮しました。</p>

表 8-1(7) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
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)>	工事中の濁水対策等、具体的な工事計画については事業実施段階において適切に計画を立案する方針です。
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。	計画路線の検討にあたり、生活環境への影響などにできる限り配慮しました。
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)>	方法書 p3-7 及び準備書の一般的な環境保全の方針に記載のとおり、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方針です。 (「第3章 第3節 3.3 環境保全への配慮事項」に記載)
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)>	事業実施段階において、砂防指定地内における、土地の形質の変更を伴う行為を実施する場合は、愛知県が定める「砂防指定地内行為技術審査基準」に基づき適切な対策を行います。
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。	計画路線の検討にあたり、廃棄物が地下にある指定区域をできる限り回避しました。 なお、廃棄物が地下にある土地の形質を変更する場合は、事業実施段階において、「最終処分場跡地形質変更に係る施工ガイドライン(環境省)」に基づき、必要な手続・調査・対策を行います。
(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)>	方法書 p3-25 の記述は「令和3年度に実施した」のは意見聴取ではなく、「意見聴取にてルート帯案を考える際に重視すべき事項についての比較」のことを指しています。意見聴取については、方法書 p3-15 及び p3-18 に記載のとおり、2回実施しています。
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)>	地域特性の把握に当たっては、方法書 p4-1-1 に記載のとおり、環境項目の中で地域特性の把握範囲が最も広い景観項目の範囲を参考に「調査区域」を設定し、各項目の状況を整理しています。 石巻、吾妻、今橋の測定局は、調査区域内に存在するため、既往の測定結果を把握したものです。

表 8-1 (8) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
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)>	地域特性の把握に当たっては、方法書 p4-1-1 に記載のとおり、環境項目の中で地域特性の把握範囲が最も広い景観項目の範囲を参考に「調査区域」を設定し、各項目の状況を整理しています。 ご意見中の事業実施区域から離れた調査地点は、調査区域内に存在するため、既往の測定結果を把握したものです。
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)>	地域特性の把握に当たっては、方法書 p4-1-1 に記載のとおり、環境項目の中で地域特性の把握範囲が最も広い景観項目の範囲を参考に「調査区域」を設定し、各項目の状況を整理しています。 ご意見中の「地盤沈下調査地点位置図」は、事業実施区域を含む調査区域内に存在する既往の測定結果を把握したものです。 地盤沈下に係る環境影響評価に用いる調査地点は、方法書 p8-20 に記載のとおり、地下水の状況、軟弱地盤層の状況を適切に把握できる地点に設定しました。 (「第11章 第9節 9.1 掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地下式)の存在に係る地盤沈下」に記載)
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)>	方法書 p4-1-75「軟弱地盤地図」では、軟弱地盤と考えられる礎・砂・泥等が堆積した地質を着色しています。 ご意見中の「三河湾に近い地域」とは三河港の埋め立て地のことと思われませんが、地質分類としては軟弱地盤には含まれていません。
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辺の概況<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)>	方法書段階での調査内容は、項目や手法の選定を行うために充分であると認識しており、予測及び評価を行うために必要な情報を調査し、準備書において記載しました。 (「第11章 環境影響評価の結果」に記載)
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)>	文献などに記載のない動物・植物等について現地調査で確認し、一般的な植生や地域を特徴づける生態系の注目種を指標として、動物、植物、生態系の全体について、愛知県知事及び豊橋市長の意見を踏まえ、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置を検討しました。 (「第11章 第11節 11.1 建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る動物」「第11章 第12節 12.1 工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る植物」「第11章 第13節 13.1 建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る生態系」に記載)

表 8-1(9) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
2-1-7	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>重要湿地である東三河・渥美半島湧水湿地群の具体的な範囲は公開されていませんが、湿地群を構成する湿地として公開されている資料を参考に、調査範囲に分布する天伯湿地、長三池のナガバノイシモチソウ自生地、葦毛湿原の位置を方法書 p4-1-100 に示しています。</p> <p>なお、天伯湿地、長三池のナガバノイシモチソウ自生地、葦毛湿原の範囲については、「第 5 回自然環境保全基礎調査 湿地調査報告書」（環境庁自然保護局、平成 7 年 3 月）を参考に、準備書において具体的に図示しました。</p> <p>（「第 4 章 第 1 節 1.5 動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況」に記載）</p> <p>また、ご意見中の「葦毛風致地区」は、方法書 p4-2-114 に注釈で示しているとおり、「特に良好な自然景観を有する樹林地、水辺地等の地区で、現存の景観を保全することが必要なもの（第 1 種風致地区）」として指定された範囲であり、湿地等と一体的に景観の保全に留意すべき地区ではありますが、自然的状況として地形・地質・植生等の観点からはその地区全域が湿地帯ではなく、葦毛湿原とされる範囲は 3.2ha の範囲に限定されています。</p>
2-1-8	<p>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。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>葦毛湿原の範囲については、「第 5 回自然環境保全基礎調査 湿地調査報告書」（環境庁自然保護局、平成 7 年 3 月）を参考に、準備書において具体的に図示しました。</p> <p>（「第 4 章 第 1 節 1.5 動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況」に記載）</p> <p>なお、葦毛湿原の湧水量に係る調査について、葦毛湿原の位置は、地形的に事業実施区域とは尾根を挟んだ異なる水系であるとともに、事業実施区域から概ね 1.3km 離れた位置にあることから、著しい影響が及ぶとは想定されないため、現地調査の対象とは考えていません。</p>
2-1-9	<p>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・ホタルコースなどは点だけで、事業予定地に係るかどうか判断できない。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。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>ご意見中の「No. 14 葦毛湿原・ホタルコース」は、方法書 p4-1-141「図 4-1-35 人と自然との触れ合いの活動の場位置図」に青線でルートを示しています。</p> <p>準備書ではより分かりやすく示すように工夫しました。</p> <p>（「第 4 章 第 1 節 1.6 景観及び人と自然との触れ合いの活動の状況」に記載）</p>

表 8-1(10) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
(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)>	人口集中地区については、出典に基づき適切に把握しています。住居地域の密集状況については、定量的に把握する予定はありませんが、住宅の状況を把握した上で調査地点及び予測地点を設定しました。また、計画路線の検討にあたり、市街地などにできる限り配慮しました。
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に、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)>	交通の状況については、最新のデータである令和3年度道路交通センサスを記載しています。 計画交通量については、環境影響評価法第14条及び国土交通省令第33条の規定に従い準備書において記載しました。 (「第3章 第2節 2.9 都市計画対象道路事業に係る道路の計画交通量」に記載)
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)>	下水道の整備の状況につきましては、調査区域における市の下水道整備状況を方法書 p4-2-40~p4-2-42の表4-2-16、表4-2-17、図4-2-14に記載しています。 準備書において、下水道区域図を追加しました。 (「第4章 第2節 2.6 下水道の整備の状況」に記載)
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)>	方法書 p4-2-73 表4-2-39「水産用水基準」に誤字があったため、以下のとおり準備書で修正しました。 <誤> <正> 日興透過 日光透過 (「第4章 第2節 2.7 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況」に記載)
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)>	計画路線の検討にあたり、廃棄物が地下にある指定区域をできる限り回避しました。 なお、廃棄物が地下にある土地の形質を変更する場合は、事業実施段階において、「最終処分場跡地形質変更に係る施工ガイドライン(環境省)」に基づき、必要な手続・調査・対策を行います。
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)>	事業実施区域及びその周囲の概況(地域特性)の公害苦情の状況については、「令和4年度刊愛知県統計年鑑(令和4年8月、愛知県ホームページ)」に基づき記載しており、騒音の内訳はありません。

表 8-1(11) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
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)>	方法書に記載の計画段階環境配慮書に係る意見等については、環境影響評価法第5条の規定に従って記載しています。
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)>	方法書 p8-4 以降の項目及び手法の選定については、以下の通り、専門家等による技術的助言に対応した内容を示しています。また、その他の助言全てについても留意した上で調査、予測及び評価を行いました。 技術的助言に対応した箇所は次のとおりです。 ・方法書 p8-5～6：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）に伴う大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）を評価項目に選定 ・方法書 p8-28：工事の実施に伴う温室効果ガス等を評価項目に選定 （「第11章 環境影響評価の結果」に記載）
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)>	環境影響評価の項目については、方法書 p8-4 のとおり、自動車の走行に係る大気質、騒音、振動、低周波音及び人と自然との触れ合いの活動の場、並びに道路の存在に係る地下水の水位、河川の変化、重要な地形及び地質、地盤沈下、日照障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合い活動の場及び地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況を選定しています。国土交通省令に基づき、技術手法（平成24年度版）及び技術手法（令和7年度版）等を参考の上、調査、予測及び評価を行いました。 なお、大気質に係る健康への影響については、予測結果を環境基準と比較することにより把握しました。 （「第11章 第1節 1.1 建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」「第11章 第1節 1.2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」「第11章 第1節 1.3 自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」に記載）
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、掘削式、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（湿地帯のアシヤ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)>	道路の存在（嵩上式）に係る地下水の水位については、国土交通省令等において一般的な道路事業の対象項目に該当していないことから、環境影響評価項目として選定していません。 なお、想定外の影響が発生する場合は、事業実施段階において対応が可能と考えます。

表 8-1(12) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-1-4	<p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>天然記念物とされる「高師小僧」「岩屋観音・火打坂」は、湧水等の地下水を構成要素とする重要な地形及び地質ではないため、「掘削工事・トンネル工事」「道路の存在(地下式)」に係る重要な地形及び地質は、環境影響評価項目として選定していません。</p> <p>なお、「掘削工事、トンネル工事の実施」及び「道路(地下式)の存在」において、地下水の水位に対する環境影響評価を行いました。</p> <p>具体化されるルートと重要な地形及び地質との位置関係については、準備書において記載しました。</p> <p>(「第11章 第6節 6.1 掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地下式)の存在に係る地下水の水位」「第11章 第8節 8.1 工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置及び道路(地表式、嵩上式)の存在に係る重要な地形及び地質」に記載)</p>
4-1-5	<p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>掘削工事及びトンネル工事に係る地盤沈下については、環境影響評価項目として選定していません。道路の存在(嵩上式)に係る地盤沈下については、国土交通省令等において一般的な道路事業の対象項目に該当していないことから、環境影響評価項目として選定していません。</p> <p>なお、想定外の影響が発生する場合は、事業実施段階において対応が可能と考えます。</p>
4-1-6	<p>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変化により失われてしまうことを強く危惧している。</p> <p>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。</p> <p>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たら、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。</p> <p>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出来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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>計画路線の検討にあたり、自然環境への影響、景観への影響などにできる限り配慮しました。特に、弓張山地はトンネル構造で通過し、環境への影響について極力回避を図りました。</p> <p>また、環境影響評価に当たっては、工事の実施及び道路の存在に係る動物、植物、生態系、景観及び人と自然との触れ合いの活動の場について、国土交通省令に基づき、及び技術手法(平成24年度版)を参考の上、項目を選定し、調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>(「第11章 第11節 11.1 建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る動物」「第11章 第12節 12.1 工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る植物」「第11章 第13節 13.1 建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る生態系」「第11章 第14節 14.1 道路(地表式、嵩上式)の存在に係る景観」「第11章 第15節 15.1 道路(地表式、嵩上式)の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場」に記載)</p>
4-1-7	<p>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、残してほしい。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>(「第11章 第14節 14.1 道路(地表式、嵩上式)の存在に係る景観」「第11章 第15節 15.1 道路(地表式、嵩上式)の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場」に記載)</p>

表 8-1 (13) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-1-8	<p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>自動車の走行に係る温室効果ガス等については、国土交通省令及び愛知県環境影響評価指針において一般的な道路事業の対象項目に該当していないことから、環境影響評価の項目として選定していません。</p>
(2) 調査の手法について 4件		
4-2-1	<p>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ヵ月間の平均値とすべきと考える。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>大気質の調査期間は、技術手法(平成24年度版) p2-1-18において、社会活動や気象の変動の周期が含まれる1週間の連続観測によって、大気質の年平均値を精度良く推定することができ、予測精度を確保する気象データが得られることが記載されていることから、1週間の連続観測を実施しました。</p> <p>(「第11章 第1節 1.1 建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」に記載)</p>
4-2-2	<p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>環境影響評価に当たっては、動物及び生態系について、国土交通省令に基づき、技術手法(平成24年度版)を参考の上、既存資料調査や現地調査を実施し、生態、分布及び生息の状況、生息環境の状況を調査しました。</p> <p>(「第11章 第11節 11.1 建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る動物」「第11章 第13節 13.1 建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る生態系」に記載)</p>
4-2-3	<p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>計画路線の検討にあたり、自然環境への影響、景観への影響などにできる限り配慮しました。</p> <p>環境影響評価に当たっては、動物及び生態系について、国土交通省令に基づき、技術手法(平成24年度版)を参考の上、既存資料調査や現地調査を実施し、生態、分布及び生息の状況、生息環境の状況を調査しました。</p> <p>(「第11章 第11節 11.1 建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る動物」「第11章 第13節 13.1 建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る生態系」に記載)</p>

表 8-1(14) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-2-4	<p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>環境影響評価に当たっては、動物、植物及び生態系等について、国土交通省令に基づき、技術手法(平成24年度版)を参考の上、調査地域に生息・生育する動植物及び生息・生育基盤の概況を確認しやすい場所に調査地点又は経路を適切に選定した上で、現地調査を実施しました。</p> <p>(「第11章 第11節 11.1 建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る動物」「第11章 第13節 13.1 建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る生態系」に記載)</p>
(3) 予測の手法について 6件		
4-3-1	<p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>自動車の走行に係る大気質の予測に当たっては、技術手法(平成24年度版)を参考の上、適切に予測地点・高さを設定しました。</p> <p>(「第11章 第1節 1.3 自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」に記載)</p>
4-3-2	<p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>建設機械の稼働に係る騒音の予測地点は、技術手法(平成24年度版)を参考の上、予測高さは、原則として地上1.2mに設定しました。</p> <p>事業実施段階において、住居等の保全対象の位置・高層等高さを踏まえ、影響が明らかに大きくなる場合は、必要に応じて予測の実施や対応を行う方針です。</p> <p>(「第11章 第2節 2.1 建設機械の稼働に係る騒音」に記載)</p>
4-3-3	<p>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。」を追加してほしい。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>建設機械の稼働に係る騒音及び振動の予測対象時期は、技術手法(平成24年度版)を参考の上、工事の区分ごとに周辺住居等への環境影響が最も大きくなると予想される時期に設定しました。</p> <p>(「第11章 第2節 2.1 建設機械の稼働に係る騒音」「第11章 第3節 3.1 建設機械の稼働に係る振動」に記載)</p>
4-3-4	<p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>工事車両の運行に係る騒音の予測地点は、技術手法(平成24年度版)を参考の上、既存道路の代表的な断面における敷地境界線で原則として地上1.2mの高さに設定しました。</p> <p>(「第11章 第2節 2.2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音」に記載)</p>

表 8-1 (15) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-3-5	<p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通（1団体）></p>	<p>工事車両の運行及び自動車の走行に係る騒音の予測手法は、予測モデル ASJ RTN-Model の最新のモデルを用いて予測しました。</p> <p>（「第11章 第2節 2.2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音」「第11章 第2節 2.3 自動車の走行に係る騒音」に記載）</p>
4-3-6	<p>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しします。」とあるが、住居等の各階の平均的な高さだけでなく、等価騒音レベルの断面分布を示してほしい。</p> <p><1通（1団体）></p>	<p>自動車の走行に係る騒音の予測結果は、等価騒音レベルの断面分布図を準備書において記載しました。</p> <p>（「第11章 第2節 2.3 自動車の走行に係る騒音」に記載）</p>
(4) 評価の手法について 14件		
4-4-1	<p>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。</p> <p><1通（1名）></p>	<p>計画路線の検討にあたり、沿道の大気質や騒音等の生活環境への影響などにできる限り配慮しました。</p> <p>また、環境影響評価に当たっては、自動車の走行に係る大気質及び騒音については、国土交通省令に基づき、技術手法（平成24年度版）及び技術手法（令和7年度版）を参考の上、環境基準と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価しました。</p> <p>なお、道路構造については、準備書において記載しました。</p> <p>（「第11章 第1節 1.3 自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」「第11章 第2節 2.3 自動車の走行に係る騒音」に記載）</p>
4-4-2	<p>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。</p> <p><1通（1名）></p>	<p>方法書 p4-2-49 に記載のとおり、大気汚染に係る環境基準は当初公布が「昭和48.5.8環告25」であり、最新改正が「平成8環告73」です。法令等の記載では、当初公布を記載しています。</p>

表 8-1 (16) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-4-3	<p>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）></p>	<p>計画路線の検討にあたり、生活環境への影響などができる限り配慮しました。 また、環境影響評価に当たっては、工事の実施に係る騒音及び振動について、国土交通省令、技術手法（平成24年度版）及び技術手法（令和7年度版）を参考の上、騒音規制法による特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準、環境基準、振動規制法施行規則による特定建設作業の規制に関する基準及び道路交通振動の限度と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価しました。 なお、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に関わらず、一般的に「低騒音・低振動型建設機械の採用」「低騒音・低振動工法への変更」「作業方法の改善」等、一般的な環境保全の方針として準備書において記載しました。 （「第3章 第3節 3.3 環境保全への配慮事項」「第11章 第2節 2.1 建設機械の稼働に係る騒音」「第11章 第2節 2.2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音」「第11章 第3節 3.1 建設機械の稼働に係る振動」「第11章 第3節 3.2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動」に記載）</p>
4-4-4	<p>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）></p>	<p>工事の実施及び自動車の走行に係る振動については、国土交通省令及び技術手法（平成24年度版）を参考の上、振動規制法施行規則による道路交通振動の限度と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価しました。 （「第11章 第3節 3.1 建設機械の稼働に係る振動」「第11章 第3節 3.2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動」に記載）</p>
4-4-5	<p>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）></p>	<p>自動車の走行に係る低周波音については、技術手法（平成24年度版）を参考に、回避又は低減に係る評価を行いました。 また、予測結果として、参考となる値（環境庁（現：環境省）の一般環境中の低周波音の測定結果（一般環境中に存在する低周波音圧レベル：L50）及びISO7196に規定されたG特性音圧レベル（LG5））との比較を行いました。 （「第11章 第4節 4.1 自動車の走行に係る低周波音」に記載）</p>

表 8-1 (17) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-4-6	<p>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）></p>	<p>工事の実施及び道路の存在に係る地下水の水位、地盤沈下については、国土交通省令に基づき、愛知県環境影響評価技術指針及び技術手法（平成 24 年度版）を参考の上、調査地域を適切に設定し、調査、予測及び評価を行い、必要に応じて回避・低減策を検討しました。</p> <p>東三河・渥美半島湧水湿地群については、当該地域をできる限り回避しました。</p> <p>なお、東三河・渥美半島湧水湿地群を構成する湿地として環境省ホームページで公開されている資料を参考に、調査範囲に分布する天伯湿地、長三池のナガバノイシモチソウ自生地、葦毛湿原の位置を方法書 p4-2-130 に示しています。</p> <p>また、その範囲については、「第 5 回自然環境保全基礎調査 湿地調査報告書」（環境庁自然保護局、平成 7 年 3 月）を参考に、準備書において具体的に図示しました。</p> <p>（「第 4 章 第 2 節 2.7 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況」「第 11 章 第 6 節 6.1 掘削工事、トンネル工事の実施及び道路（地下式）の存在に係る地下水の水位」「第 11 章 第 9 節 9.1 掘削工事、トンネル工事の実施及び道路（地下式）の存在に係る地盤沈下」に記載）</p>
4-4-7	<p>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）></p>	<p>環境影響評価に当たっては、工事の実施及び道路の存在に係る重要な地形及び地質について、国土交通省令に基づき、技術手法（平成 24 年度版）を参考の上、回避又は低減に係る評価を行いました。</p> <p>愛知県天然記念物として指定されている高師小僧については、指定地域を回避しました。</p> <p>（「第 11 章 第 8 節 8.1 工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置及び道路（地表式、嵩上式）の存在に係る重要な地形及び地質」に記載）</p>
4-4-8	<p>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）></p>	<p>計画路線の検討にあたり、生活環境への影響などにできる限り配慮しました。</p> <p>また、環境影響評価に当たっては、道路の存在に係る日照阻害について、国土交通省令に基づき、技術手法（平成 24 年度版）を参考の上、回避又は低減に係る評価を行いました。</p> <p>なお、予測対象時期については、夏至の日影は東西に広がりますが影の長さや連続して日影となる時間が短いため、日影の長さや連続時間が一年を通じて最も長くなる時期として、道路の設置が完了する時期の冬至日としました。</p> <p>（「第 11 章 第 10 節 10.1 道路（嵩上式）の存在に係る日照阻害」に記載）</p>

表 8-1(18) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-4-9	<p>方法書 p8-21「日照阻害・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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>道路の存在に係る日照阻害については、技術手法(平成24年度版)を参考の上、回避又は低減に係る評価を行いました。</p> <p>なお、日照に係る植物等への影響については、「植物」の項目にて、定性的に予測評価を行いました。</p> <p>(「第11章 第10節 10.1 道路(嵩上式)の存在に係る日照阻害」「第11章 第12節 12.1 工事施工エヤードの設置、工用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る植物」に記載)</p>
4-4-10	<p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>計画路線の検討にあたり、自然環境への影響などにできる限り配慮しました。</p> <p>環境影響評価に当たっては、工事の実施及び道路の存在に係る植物及び生態系について、国土交通省令に基づき、及び技術手法(平成24年度版)を参考の上、回避又は低減に係る評価を行いました。</p> <p>(「第11章 第12節 12.1 工事施工エヤードの設置、工用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る植物」「第11章 第13節 13.1 建設機械の稼働、工事施工エヤードの設置、工用道路等の設置、掘削工事、トンネル工事の実施及び道路(地表式、嵩上式及び地下式)の存在に係る生態系」に記載)</p>
4-4-11	<p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>計画路線の検討にあたり、景観への影響などにできる限り配慮しました。</p> <p>また、環境影響評価に当たっては、工事の実施及び道路の存在に係る景観について、国土交通省令に基づき、技術手法(平成24年度版)を参考の上、回避又は低減に係る評価を行いました。</p> <p>(「第11章 第14節 14.1 道路(地表式、嵩上式)の存在に係る景観」に記載)</p>
4-4-12	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>計画路線の検討にあたり、自然環境への影響、景観への影響などにできる限り配慮しました。特に、弓張山地はトンネル構造で通過し、環境への影響について極力回避を図りました。</p> <p>引き続き、豊橋市など関係機関と調整を十分にを行い、環境影響評価手続を実施する方針です。</p>

表 8-1 (19) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
4-4-13	<p>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状況踏まえ、分別解体等を行わ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。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>	<p>「あいち建設リサイクル指針」を目標として再資源化を図ることについては、準備書の「一般的な環境保全方針」に記載しました。</p> <p>(「第 3 章 第 3 節 3.3 環境保全への配慮事項」に記載)</p>
4-4-14	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>< 1 通 (1 団体) ></p>	<p>工事の実施に係る温室効果ガス等については、愛知県環境影響評価指針を参考の上、回避又は低減に係る評価を行いました。なお、「あいち地球温暖化防止戦略 2030(改訂版)」における、2030 年度の温室効果ガス総排出量を 2013 年度比で 46%削減する目標は県域全体における目標であり、個別事業としての目標は設定されていないことから、基準又は目標との整合性の検討は行いません。</p> <p>(「第 11 章 第 18 節 18.1 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に係る温室効果ガス等」に記載)</p>
5 その他		
(1) 手続について 15 件		
5-1-1	<p>地域住民への説明会を設定することを要望する。</p> <p>< 1 通 (1 名) ></p>	<p>環境影響評価法に基づき準備書の縦覧及び説明会を実施することにより、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、地域住民等に対して丁寧な説明を行った上で、環境の保全の見地からの意見を求める方針です。</p>
5-1-2	<p>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。</p> <p>< 2 通 (2 名) ></p>	<p>なお、都市計画手続においても、都市計画の案の作成段階で説明会や公聴会を実施していく方針です。</p> <p>これらの説明会は、複数の場所で開催することを検討するなど、住民の理解が深められるよう丁寧な説明に努めていく方針です。</p>

表 8-1(20) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-1-3	<p>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。</p> <p>環境大臣、愛知県環境影響評価審査会部会長、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）></p>	<p>環境影響評価法に基づき準備書の縦覧及び説明会を実施することにより、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、地域住民等に対して丁寧な説明を行った上で、環境の保全の見地からの意見を求める方針です。</p> <p>なお、都市計画手続においても、都市計画の案の作成段階で説明会や公聴会を実施していく方針です。</p> <p>これらの説明会は、複数の場所で開催することを検討するなど、住民の理解が深められるよう丁寧な説明に努めていく方針です。</p> <p>また、国土交通省が実施した計画段階評価手続については、アンケート調査も含め、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。</p>
5-1-4	<p>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は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）></p>	<p>環境影響評価法第7条及び第7条の2に基づき方法書の縦覧及び説明会の開催を行うとともに、都市計画においても、きめ細やかな都市計画づくりを行うため、都市計画の案を作成する前の段階における基本方針（案）の縦覧及び説明会の開催を行っており、地域住民等への丁寧な説明並びに意見聴取に努めています。</p> <p>受け付けた意見に配慮し、都市計画の案の作成並びに環境影響評価を実施しました。</p> <p>引き続き、豊橋市など関係機関と調整を十分にを行い、本事業の実施に伴う都市計画の案及び環境影響等の内容について、地域住民等に対し丁寧な説明を行う方針です。</p>
5-1-5	<p>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・雰囲気作りで配慮して。つまり、二川ルート（案①）に決定ではない形で。 <1通（1名）></p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において、複数ルート帯案から西側ルートを選定しています。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施するなど、国の指針や環境影響評価法に基づき適切に手続が進められたと認識しています。</p> <p>なお、決定したルートについては令和4年3月に対応方針として国土交通省により公表されています。</p>
5-1-6	<p>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）></p>	<p>今後の手続においても、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うとともに環境の保全の見地から意見を求める方針です。</p>
5-1-7	<p>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）></p>	<p>引き続き、豊橋市など関係機関と調整を十分にを行い、本事業の実施に伴う都市計画の案及び環境影響等の内容について、地域住民等に対し丁寧な説明を行う方針です。</p>
5-1-8	<p>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。</p> <p>また、愛知県都市計画道路見直し方針という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）></p>	<p>環境影響評価法に基づく準備書説明会や、都市計画手続における原案説明会において、県や市のホームページ・広報紙等で告知した上で、地域住民等に対して複数の場所で説明会を開催することを検討するなど、住民の理解が深められるよう丁寧な説明に努めていく方針です。</p> <p>また、愛知県都市計画道路見直し方針については、現在都市計画決定されている道路に対して再評価を行うための方針であり、本計画は、新たに都市計画として必要と判断し、都市計画決定の手続を進めているものです。</p>

表 8-1 (21) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-1-9	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>環境影響評価法第38条の6第1項に基づき、都市計画決定権者である愛知県が方法書以降の手續を引き継いでいます。</p> <p>その中で、環境影響評価法第7条及び第7条の2に基づき方法書の縦覧及び説明会の開催を行うとともに、都市計画においても、きめ細やかな都市計画づくりを行うため、都市計画の案を作成する前の段階における基本方針(案)の縦覧及び説明会の開催を行っており、地域住民等への丁寧な説明及び意見聴取に努めています。</p> <p>なお、説明会等の実施に際してはホームページの他に対象地域の広報誌、新聞等で周知を行っています。</p> <p>引き続き、本事業の実施に伴う都市計画の案及び環境影響等の内容について、地域住民等に対し丁寧な説明を行う方針です。</p>
5-1-10	<p>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。環境影響評価の手續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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>環境影響評価法第38条の6第1項に基づき、都市計画決定権者である愛知県が方法書以降の手續を引き継いでいます。</p> <p>なお、同法第46条第1項に基づき、国土交通省には資料の提供等の協力依頼をしており、本手續における国土交通省との連携体制を構築しています。</p>
5-1-11	<p>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。アライワークの説明会なのではないかと感じた。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手續において、複数ルート帯案から西側ルートを選定しています。また、決定したルートについては令和4年3月に対応方針として国土交通省により公表されています。</p> <p>その後、環境影響評価法第38条の6第1項に基づき、都市計画決定権者である愛知県が方法書以降の手續を引き継いでいます。</p> <p>その中で、環境影響評価法第7条及び第7条の2に基づき方法書の縦覧及び説明会の開催を行うとともに、都市計画においても、きめ細やかな都市計画づくりを行うため、都市計画の案を作成する前の段階における基本方針(案)の縦覧及び説明会の開催を行っており、地域住民等への丁寧な説明並びに意見聴取に努めています。</p> <p>計画路線の検討にあたり、自然環境への影響などにできる限り配慮しました。</p> <p>引き続き、本事業の実施に伴う都市計画の案及び環境影響等の内容について、地域住民等に対し丁寧な説明を行う方針です。</p>

表 8-1 (22) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-1-12	<p>以下の観点について、案①と案③の比較結果がみたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p><1通(1名)></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価手続において、複数ルート帯案から西側ルートを選定しており、令和4年3月に対応方針として国土交通省により公表されています。</p> <p>現在は、このルートに対して環境影響評価の手続を行っている段階であり、案③に対する評価は改めて行わない方針です。なお、計画段階評価手続において、環境に関する項目についても適切に配慮されています。</p>
5-1-13	<p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>都市計画決定権者は、愛知県です。</p> <p>引き続き、本事業の実施に伴う都市計画の案及び環境影響等の内容について、地域住民等に対し丁寧な説明を行う方針です。</p>
5-1-14	<p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>方法書第7章における配慮・低減については、調査、予測及び評価の結果を踏まえ、必要に応じて環境保全措置を検討することを指しており、準備書において、調査、予測及び評価の結果を踏まえ、必要に応じて環境保全措置を検討し、記載しました。</p> <p>(「第11章 環境影響評価の結果」に記載)</p>
5-1-15	<p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>環境影響評価において、調査、予測及び評価を行い、必要に応じて環境保全措置を検討しており、本事業に係る環境の保全について適正な措置を講ずる方針です。</p> <p>(「第11章 環境影響評価の結果」に記載)</p>

表 8-1 (23) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
(2) 計画段階環境配慮書について 10件		
5-2-1	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価及び計画段階環境配慮書手続については、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。</p> <p>引き続き、本事業の実施に伴う都市計画の案及び環境影響等の内容について、地域住民等に対し丁寧な説明を行う方針です。</p> <p>なお、方法書 p7-3, 7-4 について、提示していただいているアンケートの合計数 8, 717 件については、アンケート回収数の総数であり、「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」については、アンケート内の自由記述意見に対する回答数を指しています。</p>
5-2-2	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>「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。</p> <p>< 1 通（1 団体） ></p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において、複数ルート帯案から西側ルートを選定しており、その検討において案①（西側ルート）と案②（東側ルート）については、80km/h で走行できる自動車専用道路であることを示しています。</p> <p>また、ルートについては令和 4 年 3 月に対応方針として国土交通省により公表されています。</p> <p>なお、国土交通省が実施した計画段階評価及び計画段階環境配慮書手続については、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。</p>

表 8-1(24) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-2-3	<p>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）></p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において、複数ルート帯案から西側ルートを選定しています。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施するなど、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。なお、ルートについては令和4年3月に対応方針として国土交通省により公表されています。 また、計画段階環境配慮書手続については、国において、法令に基づき適切に実施されているものと考えています。</p>
5-2-4	<p>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）></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価及び計画段階環境配慮書手続については、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。 計画路線の検討にあたり、生活環境への影響などにできる限り配慮しました。 また、環境影響評価に当たっては、工事の実施及び自動車の走行に係る大気質及び騒音について、国土交通省令に基づき、技術手法（平成24年度版）及び技術手法（令和7年度版）を参考の上、環境基準及び騒音規制法による特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価しました。 （「第11章 第1節 1.1 建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」「第11章 第1節 1.2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」「第11章 第1節 1.3 自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質」「第11章 第1節 1.4 建設機械の稼働に係る粉じん等」「第11章 第1節 1.5 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る粉じん等」 「第11章 第2節 2.1 建設機械の稼働に係る騒音」「第11章 第2節 2.2 資材及び機械の運搬に係る騒音」「第11章 第2節 2.3 自動車の走行に係る騒音」に記載）</p>
5-2-5	<p>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）></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価及び計画段階環境配慮書手続については、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。 また、準備書の作成に当たっては、工事の実施及び道路の存在に係る地下水の水位及び河川の変化について、愛知県環境影響評価技術指針、静岡県環境影響評価技術指針及び浜松市環境影響評価技術指針を参考の上、類似事例を踏まえて、回避又は低減に係る評価を行いました。 （「第11章 第6節 6.1 掘削工事、トンネル工事の実施及び道路（地下式）の存在に係る地下水の水位」「第11章 第7節 7.1 掘削工事、トンネル工事の実施及び道路（地下式）の存在に係る河川の変化」に記載）</p>

表 8-1 (25) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-2-6	<p>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)></p>	<p>配慮書 p37 に記載してあるとおり「今後の具体的なルート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」であることから、いずれの案も影響の程度は同程度と考えています。</p>
5-2-7	<p>方法書 p5-4 で、「今後の具体的なルートや道路構造を決定する段階において、できる限り種・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)></p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において、複数ルート帯案から西側ルートを選定しています。西側ルートの選定におきましては、環境面だけでなく、物流の支援・災害時における円滑な救援や支援・地域間交流の促進・市街地における安全な走行環境の確保といった面を含め、総合的に判断されています。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施するなど、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。なお、ルートについては令和4年3月に対応方針として国土交通省により公表されています。 また、計画段階環境配慮書手続については、国において、法令に基づき適切に実施されているものと考えています。</p>
5-2-8	<p>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考えられる。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)></p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において、複数ルート帯案から西側ルートが選定されています。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施するなど、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。なお、ルートについては令和4年3月に対応方針として国土交通省により公表されています。 また、計画段階環境配慮書手続については、国において、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。</p>
5-2-9	<p>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)></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価及び計画段階環境配慮書手続については、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。 なお、配慮書への愛知県知事からの意見に対しては、都市計画決定権者の見解で示したとおり、方法書以降の手続において、環境の保全の見地からの意見を求めることとしています。 また、方法書の手続については、概略ルートに対して環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法について具体的に図書に記載した上で、環境の保全の見地からの意見を求めており、法令等に基づき適切に実施しています。 準備書の手続では事業実施区域及びその周囲の概況並びに調査及び予測の結果を具体的に図書に記載した上で、環境の保全の見地からの意見を求めます。 また、引き続き、本事業の実施に伴う都市計画の案及び環境影響等の内容について、地域住民等に対し丁寧な説明を行う方針です。</p>

表 8-1 (26) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-2-10	<p>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分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分からない。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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>(「5-2-9」と同様)</p>
(3) 計画段階評価について 25件		
5-3-1	<p>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ない等、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。</p> <p>「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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において、複数ルート帯案から西側ルートを選定しています。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施し、その結果を踏まえてルートを決めるなど、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。なお、ルートについては令和4年3月に対応方針として国土交通省により公表されています。</p> <p>また、計画段階環境配慮書手続については、国において、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。</p>

表 8-1(27) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-3-2	<p>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を進めるのではなく、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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>(「5-3-1」と同様)</p>
5-3-3	<p>以下の理由により二川地区通過ルートに反対である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p><1通(1名)></p>	
5-3-4	<p>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。</p> <p>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、低減するのなら、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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	

表 8-1 (28) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-3-5	<p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>(「5-3-1」と同様)</p>
5-3-6	<p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価手続については、アンケート調査も含め、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。</p>
5-3-7	<p>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)</p> <p><1通(1名)></p>	
5-3-8	<p>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割の回収率と低いと、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。</p> <p><1通(1団体)></p>	
5-3-9	<p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	
5-3-10	<p>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。</p> <p>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、回収率はどうかであったか、報告してほしい。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価手続については、アンケート調査も含め、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。なお、アンケートの概要については方法書第3章第3節に記載しています。</p>

表 8-1 (29) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-3-11	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>経済性への配慮とは、建設にかかる見込費用のことか。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価及び計画段階環境配慮書手続については、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。</p> <p>生活環境、自然環境、景観に関する環境影響及び工事中の現道交通への影響については、調査、予測及び評価の結果を踏まえ、必要に応じて環境保全措置を検討し、準備書において記載しました。</p> <p>経済性への配慮については、道路の建設費用のことです。</p> <p>(「第11章 環境影響評価の結果」に記載)</p>
5-3-12	<p>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で計算することは実際的ではなく、案①を実際以上に優位に見せている。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>国道23号の規制速度は60km/hであり、拡幅しても道路の規格は変わらないことから、60km/hで計算しています。</p>
5-3-13	<p>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、液状化危険地域を長く含む案①は、大地震の際に液状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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>インターチェンジ等の検討においては、浸水想定区域や液状化危険地域は極力回避するよう検討する方針です。</p>

表 8-1(30) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-3-14	<p>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)></p>	<p>三遠地域は、多様な観光資源を有しており、特に西北遠地域、新城・設楽地域では新東名高速道路の開通後に観光入込客数が大きく増加傾向にあります。一方、豊橋・三河湾地域は依然高速道路とのアクセスが脆弱であるとともに、観光入込客数の伸びが小さい状況です。なお、豊橋・三河湾地域には、渥美半島も含まれていません。 方法書第3章に記載のとおり、国土交通省が実施した計画段階評価手続における第1回目の意見聴取(令和元年5月~7月)では、「道路の課題・地域で求められる機能役割」についてご意見を伺っています。その中で「観光地や地域間をスムーズにつなぐ道路がなく、移動がしにくい」との課題が認識されています。 浜松湖西豊橋道路の整備により、観光施設から60分圏内が広がり、観光周遊に寄与すると考えています。</p>
5-3-15	<p>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号を経由して、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。豊橋市街地を経由して、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)></p>	<p>大型車交通は、国道だけでなく主要地方道や県道等の幹線道路も利用して市街地を走行しており、浜松湖西豊橋道路の整備によりその削減が期待されます。</p>
5-3-16	<p>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)></p>	<p>比較表の「工事中の現道交通への影響」については、新設の道路であり、既設の道路(国道23号)を規制して工事をするよりも影響が小さい事を示しています。工事中における工事用車両は、事業実施段階にて、適切な通行経路や通行時間帯を検討し、現道交通に与える影響をできる限り小さくする方針です。</p>

表 8-1(31) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-3-17	<p>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。「国からおりの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改め、一部の業界にはなく、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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価手続については、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。</p> <p>貴重なご意見として参考にさせていただきます。</p>
5-3-18	<p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価及び計画段階環境配慮書手続については、法令等に基づき適切に実施されているものと考えています。</p> <p>西側ルートの選定におきましては、環境面だけでなく、物流の支援・災害時における円滑な救援や支援・地域間交流の促進・市街地における安全な走行環境の確保といった面を含め、総合的に判断されています。</p> <p>また、各検討対象への影響について、回避が困難または、必ずしも十分に影響が低減されないおそれのある場合には、環境影響評価の中で調査・予測・評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討しました。</p>
5-3-19	<p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>ルート帯の選定の経緯は、方法書 p3-22～「3.2. 計画段階環境配慮書以降方法書までの検討の経緯」に記載しており、案①ルートを選定した理由は、方法書 p3-17 の記載に加え、方法書 p3-25 にも記載のとおり「保全上重要な箇所等については、できる限り影響を回避・低減する検討を行って環境の保全に配慮ができることを踏まえ、意見聴取にてルート帯案を考える際に重視すべき事項に基づき3案を総合的に比較した結果」として選定したものです。</p> <p>複数案を絞り込んだ経緯及びその内容について、法の規定に則り方法書において丁寧に記載しています。</p> <p>なお、方法書 p3-25 に記載のとおり、各検討対象の回避が困難または、必ずしも十分に影響が低減されないおそれのある場合には、環境影響評価の中で調査・予測・評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討しました。</p>
5-3-20	<p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価手続については、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。</p> <p>なお、各ルート帯案の評価については、短縮時間やアクセスが向上する防災拠点数、沿線における事業所数等、数値根拠を示しています。</p>

表 8-1 (32) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-3-21	<p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価及び計画段階環境配慮書手続については、法令等に基づき、地域の皆さまへの意見聴取の結果を踏まえながら、適切に実施されているものと考えています。</p> <p>また、各検討対象への影響について、回避が困難または、必ずしも十分に影響が低減されないおそれのある場合には、環境影響評価の中で調査・予測・評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討しました。</p> <p>引き続き、本事業の実施に伴う都市計画の案及び環境影響等の内容について、地域住民等に対し丁寧な説明を行う方針です。</p>
5-3-22	<p>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。</p> <p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>概略ルートについては、国土交通省が実施した計画段階評価手続において、複数ルート帯案から西側ルートを選定しています。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施するなど、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。なお、決定したルートについては令和4年3月に対応方針として国土交通省により公表されています。</p> <p>また、計画段階環境配慮書手続については、国において、法令に基づき適切に実施されているものと考えています。</p> <p>各検討対象への影響について、回避が困難または、必ずしも十分に影響が低減されないおそれのある場合には、環境影響評価の中で調査・予測・評価を行い、必要に応じて適切な環境保全措置を検討しました。</p> <p>引き続き、本事業の実施に伴う都市計画の案及び環境影響等の内容について、地域住民等に対し丁寧な説明を行う方針です。</p> <p>(「第11章 環境影響評価の結果」に記載)</p>
5-3-23	<p>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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>国土交通省が実施した計画段階評価手続では、国道23号名豊道路の4車線化事業を踏まえた上で、地域の課題解決のために必要な道路ネットワークの検討を進め、概略ルートを西側ルートに選定しています。その中では、地域住民や道路利用者などからアンケートやヒアリング等を実施するなど、国の指針に基づき適切に手続が進められたと認識しています。また、決定したルートについては令和4年3月に対応方針として国土交通省により公表されています。</p>

表 8-1 (33) 方法書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解

番号	意見の概要	都市計画決定権者の見解
5-3-24	<p>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ます。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。</p> <p>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の高架化又は国道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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>三ヶ日ジャンクションは、東名高速道路だけでなく、引佐連絡路を介して新東名高速道路、三遠南信自動車道へも接続していることから、浜松湖西豊橋道路の起点を三ヶ日ジャンクションとすることにより、広域交通の効率的な連絡が可能となると考えています。</p>
5-3-25	<p>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、なぜこの浜松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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>浜松湖西豊橋道路は、令和元年3月に定めた東三河都市計画区域マスタープランにおいて、都市づくりの目標である「リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進」や「力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進」の実現のため、「概ね2030年までに整備を予定する主要な施設」として、その必要性を位置づけています。そして令和3年度に、国土交通省による計画段階評価手続が完了したことを受け、都市計画決定権者である愛知県が本手続を開始しました。</p>
(4) その他について 2件		
5-4-1	<p>浜松湖西豊橋道路及び関連施設の有無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ら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。</p> <p><1通(1名)></p>	<p>浜松湖西豊橋道路では、事業実施段階における詳細な道路構造の設計の際に、排水設備の適切な検討など水害の発生防止にできる限り配慮する方針です。</p>
5-4-2	<p>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。</p> <p><1通(1団体)></p>	<p>浜松湖西豊橋道路では、事業実施段階における詳細な道路構造の設計の際に、最新の技術基準や事例に基づき、必要に応じて適切な対策を行う方針です。</p>