

東三河都市計画道路1・4・3号浜松湖西豊橋道路 環境影響評価準備書に関する説明会

- 1 と き 2026 年7月4日(土) 午前 10 時 00 分から午前 11 時 40 分まで
- 2 ところ ライフポートとよはし
- 3 来場者 49名
- 4 出席者 愛知県 都市・交通局 都市基盤部 都市計画課
愛知県 建設局 道路建設課
愛知県 東三河建設事務所
国土交通省 中部地方整備局 名四国道事務所 計画課
豊橋市 都市計画部 都市計画課
豊橋市 建設部 道路建設課
- 5 内 容
 - 1)あいさつ
 - 2)環境影響評価準備書に関する概要説明
 - 3)質疑応答

【質疑応答要旨】

質問等要旨	回答要旨
事業の目的、整備効果について、詳しく教えてほしい。	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ことを目的としております。また、整備効果については、速達性・定時性の向上、災害時における円滑な救援等活動及び支援物資輸送、地域間交流の促進、市街地部における安全な走行環境の確保等の効果が期待されます。
都市計画及び環境影響評価手続について、静岡県側の状況を教えてほしい。	静岡県、浜松市及び湖西市と調整して手続を進めており、基本的に同じスケジュールで進めております。
環境影響評価準備書のあらまし(パンフレット)について、豊橋 IC(仮称)の連結施設「3・4・9号磯部下地大岩線」の「磯部」の漢字が間違っているのではないかと。	「磯辺」が正しい表記になります。 ※後日、訂正した環境影響評価準備書のあらましを県・市ホームページに掲載しました。

大規模な事業であるため、校区ごとに説明会を開催してほしい。	今回の説明会については、複数回開催するとともに、県・市ホームページや市内各地区で図書の縦覧を行っております。 また、説明会に参加できなかった方のために、後日、説明会資料を閲覧できるようにする予定です。 なお、事業実施段階においては、校区ごとに説明会を開催する等、丁寧な説明を行うよう事業者となる者に申し伝えてまいります。
二川地区に、浜松湖西豊橋道路に反対する看板が設置されているが、把握しているか。	そのようなご意見があることは把握しております。地域の生活環境や景観等に配慮した計画としており、引き続き、地域の皆様のご意見をお聴きしながら手続を進めてまいります。
日照障害について、豊橋市植田町において参考となる値を超過しているが、それ以外の箇所についても超過する箇所はあるのか。	予測地点以外の箇所についても、参考となる値を超過する場合には、国の通達に基づき適切に補償等の対応を検討することになります。
地下水について、湧水量が2～3割低下するとあるが、どのような影響があるのか。 また、損害が発生した場合の補償について教えてほしい。	湧水量の低下が予測されますが、事業実施段階で、地下水の状況を観測し、その結果をもとに最適な施工方法を採用することにより、影響を極力低減してまいります。 また、事業実施段階で損害が発生した場合には、事業者が適切に補償等の対応を検討することになります。
梅田川沿いの軟弱地盤を浜松湖西豊橋道路が通るため、地盤沈下が懸念される。調査地点は梅田川沿いから離れた1箇所のみであるが、梅田川沿いについては、事業化後に検討するのか。事業費の増額も懸念される。	本環境影響評価では、トンネル工事に関する地盤沈下を予測・評価の対象としております。 梅田川沿いの高架橋区間については、事業実施段階で、地質調査等に基づき、地盤改良や杭基礎等、適切な工法を検討することになります。

大崎地区は盛土で計画されているため、地域の生活道路が分断されてしまうのではないかと。また、浸水や津波が盛土で堰き止められ、陸の孤島となってしまうのではないかと。	浜松湖西豊橋道路と交差する地域の生活道路については、基本的に函渠(ボックス)等で機能復旧を行うこととしております。 また、大崎地区については、洪水浸水想定区域から外れております。
大崎地区は盛土構造ではなく橋梁構造にできないかと。	大崎地区については、経済性、洪水浸水想定区域から外れていること等を踏まえ、盛土構造を計画しており、今後、事業実施段階で、測量・調査を経て詳細な検討を行うこととなります。
計画段階評価における政策目標「市街地部における安全な走行環境の確保」の評価について、事業所数は従業員数が4名以上であれば、1,000 人規模の事業所でも一律1箇所として計上しているとのことだが、計算方法は妥当なのか。	計画段階評価では、従業員数が4名以上の事業所を1箇所として計上し比較しております。その妥当性については、社会資本整備審議会中部地方小委員会において専門家に審議していただいております、妥当と考えております。
事業所数の計上について、専門家には規模の違いをどのように説明したのか。重みづけにより比較評価をしているのか。	重みづけは行っておりません。また、専門家へは、湖西エリアの産業集積地の事業所を、どのルート帯においても1箇所として計上していることを説明しており、比較評価は妥当と考えております。
計画段階評価における政策目標「広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進」の評価について、複数の観光地点からの到達時間で比較評価をするべきではないかと。 また、観光地について、田原市中心部と設楽町の2点間の観光地のみで考えるのはおかしいのではないかと。	豊橋・三河港地域と新城・設楽地域において、観光入込客数の多い箇所をそれぞれ選定し、当箇所間の移動時間を比較評価しております。 また、観光地については、田原市中心部に様々な施設があるため、代表地点として田原市街地を選定しております。
計画段階評価について、国道 23 号拡幅ルートの方が費用は安く済むと聞いているが、拡幅工事ができない理由はあるのか。	計画段階評価において、2回のアンケートを実施し、速達性、防災拠点へのアクセス性、観光地間の移動性、市街地部における安全な走行環境の確保の観点から最も優れる西側ルートを選定しております。

計画段階評価の社会資本整備審議会中部地方小委員会の議事録が3行しか公表されていない。詳細な議事録があれば公表してほしい。議事録が3行というのはありえない。	社会資本整備審議会中部地方小委員会の議事概要については、議論をした要旨を公表しているため、全てを記載している訳ではありません。
--	--

(説明会配布資料)

- ・東三河都市計画道路1・4・3号浜松湖西豊橋道路環境影響評価準備書のあらまし
【リーフレット】