資料４

環境影響評価準備書についての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

環境影響評価法第十六条に基づき、環境影響評価準備書を令和8年6月19日から令和8年7月21日まで縦覧に供し、令和8年6月19日から令和8年8月４日まで意見を求めたところ、同法第十八条第一項に基づく環境保全の見地からの意見書は17通でした。

また、環境影響評価法第四十二条第一項の規定より読み替えて適用される都市計画法第二十一条第二項において準用する同法第十七条第一項に基づき、都市計画の案を令和8年6月19日から令和8年7月21日まで縦覧に供し、令和8年6月19日から令和8年8月４日まで意見を求めたところ、同条第二項に基づく都市計画の見地からの意見書は29通でした。このうち、環境影響評価準備書に関する意見と考えられる意見については、環境影響評価準備書についての意見とみなしている。

環境影響評価準備書についての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は、下表に示すとおりです。

表　意見の概要と都市計画決定権者の見解

番号	質問等要旨	回答要旨
1．事業の目的及び内容に関する意見		**28件**
1-1	豊橋市や湖西市周辺には貴重な自然や農地が広がっており、一度失われた環境を元に戻すことはできない。このため、自然環境や生活環境への影響を強く懸念している。また、新たな道路が整備されることで、交通量や騒音、大気汚染の増加等、沿線住民の生活環境が悪化する可能性がある。子どもたちが安心して暮らせる地域環境を守ることを優先してほしい。	都市計画の案は、集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種や生態系、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ております。 また、本準備書では、地形や地物等の地域特性、計画交通量等の事業特性を踏まえ、関連法令等に基づき、「道路環境影響評価の技術手法（以下、「技術手法」という。）」（平成24年度版及び令和7年度版）等を参考に予測・評価を行っており、事業実施段階においても、事業者は、自然環境や生活環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。

1-2	騒音・振動・排気ガス等による生活環境の悪化、交通量増加による事故リスクの上昇、地域景観や営農環境の悪化等が懸念されるため、計画ルートの再検討、国道23 号バイパス接続及び細谷地域を通る代替ルートの検討を求める。また、生活環境・安全性・環境影響について詳細な調査を実施すること。	国土交通省が実施した計画段階評価手続においては、複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対してアンケートやヒアリング等を実施したうえで、複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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の削減が最も期待できる西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。 また、本手続後、県が国から引継ぎを受け、西側ルート帯において、都市計画及び環境影響評価手続を進めてきましたが、お示しした都市計画案についても、集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種や生態系、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た計画としており、長距離を移動する大型車両等が浜松湖西豊橋道路に転換することにより、周辺道路の交通量が減少し、交通安全にも寄与するものと考えております。 なお、本準備書では、地形や地物等の地域特性、計画交通量等の事業特性を踏まえ、関連法令等に基づき、技術手法（平成 24 年度版及び令和7年度版）等を参考に、大気質、騒音、振動、景観等の予測・評価を行っており、事業実施段階においても、事業者は環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。

1-3	計画段階評価について、三ケ日ジャンクションから三河港を経て、田原中心部までの移動時間のみを指標とする評価は、局所的で客観性に欠くものである。 ルート帯案の比較検討において、案3「国道 23 号拡幅ルート」は、案1「西側ルート」と比べて延長は5㎞分長くなるものの、既存の国道 23 号の多数のインターチェンジと接続して浜名湖周辺・豊橋・田原南部の広範な観光地・農業拠点にアクセスできる。案1では広域圏をカバーできないからこそ、湖西市では案3なら不要であった新アクセス道路を計画しており、案3の優位性を正当に反映した指標へ改められたい。	本道路は、三河港と東名高速道路や三遠南信自動車道等の高速道路ネットワークを結ぶ道路であることから、三ヶ日ジャンクションを起点とする評価指標は妥当であると認識しております。 一般的に、高規格道路の整備にあたり、その効果を最大限に発現させるため、インターチェンジへアクセスする一般道路について、機能強化を図る新設・改良を行う場合があり、湖西市の新アクセス道路も、そういった目的の道路と認識しております。
1-4	梅田川沿いの軟弱地盤対策に多額の費用を投入したとしても、大地震の際に周囲一帯が液状化すれば下道に降りられず、防災拠点まで到達できなくなり、リダンダンシーの利点は発揮できなくなる恐れがある。このため、防災拠点の数を計画段階評価の指標にしたのは不適切ではないか。	本道路から下道にアクセスする豊橋インターチェンジ（仮称）や大崎北ジャンクション（仮称）については、浸水域や液状化が想定される区域外に位置しているため、災害時に機能を発揮すると考えております。
1-5	2025 年 11 月の素案説明会において、計画段階評価のルート帯案の比較に関する具体的な質問の回答では、「総合的に」という抽象的な言葉を繰り返し、「…と認識している」という回答ばかりでは市民に対する説明責任を果していない。	2025 年 11 月の素案説明会においては、質疑応答要旨に記載のとおり、「計画段階評価を実施しており、本西側ルート帯案や23 号拡幅ルート帯案を含む3案から最も優れる西側ルート帯案を選定しています。本西側ルート帯案が評価される点は「高速道路までの移動時間の短縮」、「防災拠点までの移動時間の短縮」、「地域間交流の移動距離の短縮」、「市街地走行の安全確保」の4つです。」と具体的に回答させていただいております。

1-6	2020 年の複数ルート帯案発表から、2021 年のルート帯決定を経て、2024 年に至るまで、住民からの要望があったにも関わらず、対面の住民説明会は一切開催されていない。アンケートはルート選択を含まない抽象的なものであり、沿線住民の多くは、長きにわたりルート決定どころか、道路計画さえを知らない状態に置かれていた。これではとても「住民に丁寧に説明し、住民意見を丁寧に聴取してルートを決定した」とは言えない。今後開かれた場での丁寧な情報公開と誠実な説明を強く求める。	ルート帯の選定については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対して2回のアンケートを実施し、合計で約 7.5 万通のアンケートを回収しました。これらのアンケートやヒアリングをもとに複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。
1-7	計画段階評価において、最大 900 億円もの追加事業費が見込まれる案1「西側ルート」と既存の道路（国道 23 号）を拡幅する案3「国道 23 号拡幅ルート」を比較するにあたり、将来の財政負担や費用対効果のデータがない状態でいかに公平な評価が可能であったのか、具体的な根拠を示すこと。	ルート帯の選定については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対してアンケートやヒアリング等を実施したうえで、複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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の削減が最も期待できる西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。 費用便益比(B/C)の算定については、今後、都市計画手続後の事業実施段階に入る際に、事業者によって行われます。そのため、現時点で費用便益比(B/C)の算定は行っておりません。
1-8	事業者は、評価を先送りせず、現段階で地盤調査や特殊対策費を精緻に見積もり、明確な費用便益比(B/C)を算出・明示化すべきである。その上で、ルート帯案3「国道 23 号拡幅ルート」へのルート変更を含めた柔軟な修正プロセスを住民に提示することを強く求める。	

1-9	計画段階評価について、案1「西側ルート」は、トンネル部を除く約5㎞の優良な農地や里山環境を破壊し、将来の維持管理費（地方負担分）で市・県財政を圧迫する。今あるインフラ資産を改良・有効活用する案3「国道 23 号拡幅ルート」こそが、財政的持続可能性に長けている。	ルート帯の選定については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対してアンケートやヒアリング等を実施したうえで、複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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の削減が最も期待できる西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。
1-10	計画段階評価について、名豊道路（国道 23 号）の暫定2車線区間の整備効果を見極めないまま、新路線の案1「西側ルート」の浜松湖西豊橋道路を並行整備することは明白な二重投資ではないか。	
1-11	環境基準までは大丈夫とばかりに大規模な道路建設をすることは許されない。ルート帯案の比較検討において、４車線ではなく２車線にした場合の検討、生活環境に影響の大きいルート帯案①「西側ルート」ではなくルート帯案②「東側ルート」または案③「国道 23 号拡幅ルート」を選ぶ等の検討をしているのか。また、縦断勾配を低減する努力はしたのか。	ルート帯の選定については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対してアンケートやヒアリング等を実施したうえで、複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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の削減が最も期待できる西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。 また、縦断勾配については、道路構造令等に基づき適切に設定しております。

1-12	計画段階評価において、6～8車線化が可能な案3「国道 23 号拡幅ルート」を「暫定2車線・時速 60 ㎞」とし、案1「西側ルート」(時速80㎞)と比較するのは著しく不公平である。同等の条件で再評価されるべきである。	国土交通省が実施した計画段階評価手続において、案3「国道 23 号拡幅ルート」は、国道 23 号を6車線または8車線に改良する案であり、現状の国道 23 号の規制速度が 60km/h であることから 60km/h に設定し算出しております。 なお、計画段階評価手続については、複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対してアンケートやヒアリング等を実施したうえで、複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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の削減が最も期待できる西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。

1-13	計画段階評価について、従業員数が千人規模の企業も数人規模の事業所も一律「1箇所」と計上する評価手法は、地域物流の実態を無視している。湖西の産業集積地の大企業は、地理的に案3「国道 23 号拡幅ルート」を使う割合が圧倒的に高いはずである。 案1「西側ルート」の事業所数が多いから案1が優位と評価するのではなく、大型車の絶対数や路線ごとの集中リスクを反映した交通量(台数)ベースでの再評価を求める。	国土交通省が実施した計画段階評価手続においては、日本標準産業分類に掲げる「大分類 E-製造業」に属する事業所のうち、4人以上の事業所を対象としており、会社の規模に関わらずそれぞれ1箇所と計上しております。 なお、計画段階評価手続については、複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対してアンケートやヒアリング等を実施したうえで、複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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の削減が最も期待できる西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。
1-14	計画段階評価について、3,000 億円規模の公金を投じる事業のルート決定の透明性の根拠となった審議会記録がわずか3行しか公開されていないことは、ルート決定の妥当性を客観的に検証不能にするものである。概要ではない詳細な議事録の速やかな全面開示を求める。	国土交通省が実施した計画段階評価手続の有識者委員会の議事概要は、審議された内容を簡潔にまとめたものとなります。

1-15	準備書 p3-6,3-7「都市計画対象道路事業に係る道路の計画交通量」について、現況の自動車 OD を公表し、将来の自動車 OD を根拠とともに示してほしい。また、10 年前の 2015 年度の「全国道路・街路交通情勢調査」を用いた現況の自動車 OD では、将来交通量の減少傾向を含めていない。それにも関わらず、浜松湖西豊橋道路の計画交通量(2040 年(令和 22 年))は、最大 19,100 台であり、新規道路の必要性が疑われる。 国道 23 号や国道1号については、浜松湖西豊橋道路が完成することで、交通量は何台が浜松湖西豊橋道路に転換し、どれだけ減るのか。浜松湖西豊橋道路が完成することで、幹線道路や市街地における大型車交通量の具体的な削減量を示してほしい。	計画交通量については、推計に必要な情報が揃っている 2015 年度の「全国道路・街路交通情勢調査」をもとに推計を行っております。 長距離を移動する大型車両等が浜松湖西豊橋道路に転換することにより、周辺の幹線道路等における交通量が減少し、渋滞緩和につながる計画となっております。
1-16	莫大な後付けコストと市民負担リスクを覆い隠したまま工事を強行し、福祉・教育・既存インフラ整備の予算を圧迫することは容認できない。豊橋市が負担することが明らかであるランプ部分や市道改変部の概算負担金の即時公表を求める。	浜松湖西豊橋道路の事業者及びその財源については未定です。
1-17	LCC(生涯維持管理コスト)や個別リスク費用が未定のまま事業を承認する方針なのか。	今後、事業者が行う新規事業化手続の際に、事業費及び維持管理費を適切に算出し、費用便益比(B/C)の算定を行うことになります。
1-18	計画段階評価において、概算事業費は、浜松湖西豊橋道路の建設に必要な金額を計上しているとのことだが、一箇所も軟弱地盤の調査を行っていないが、どのように地盤対策費を計上したのか。	概算事業費については、国土交通省が実施した計画段階評価において示されておりますが、そこには浜松湖西豊橋道路の建設に必要な金額が計上されているものと認識しております。

1-19	計画段階評価について、梅田川沿いの地盤改良・深層杭打ち、二川地区のトンネル化、雲谷地区の濃霧対策など、著しいコスト増を招く決定的な要因を概算事業費に反映させず、ルート帯選定段階のB/C（費用便益比）を算定せずに比較したことは、ルート帯決定プロセスにおける重大な瑕疵である。	概算事業費については、国土交通省が実施した計画段階評価において示されておりますが、そこには浜松湖西豊橋道路の建設に必要な金額が計上されているものと認識しております。 費用便益比(B/C)の算定については、今後、都市計画手続後の事業実施段階に入る際に、事業者によって行われます。そのため、現時点で費用便益比(B/C)の算定は行っておりません。
1-20	計画段階評価に無かった有料化を行うのであれば、十分な周知を行うとともに、無料の国道 23 号への流出を厳密に組み込んだ B/C（費用便益比）の再計算と、B/C が 1.0 を割り込んだ際の事業判断基準の明示を求める。	本道路が有料となるか無料となるかは決まっておりません。費用便益比(B/C)の算定については、今後、都市計画手続後の事業実施段階に入る際に、事業者によって行われます。そのため、現時点で費用便益比(B/C)の算定は行っておりません。
1-21	計画段階評価について、二川地区のトンネル化、軟弱地盤、大崎地区の浸水、雲谷地区の濃霧・多重事故リスク等の対策費が、ルート帯選定時の比較検討において、「金銭換算して算入されていたか否か」の事実関係のみの回答を、国土交通省に対して求める。	国土交通省に確認したところ、概算事業費については、国土交通省が実施した計画段階評価において示されておりますが、そこには浜松湖西豊橋道路の建設に必要な金額が計上されているとのことです。

1-22	費用便益比の算出、公表等については、準備書 p3-28「ルート帯案の比較検討」において概算事業費が推定されているので、便益の概算を行うことで費用便益比の算出は可能である。それにも関わらず、事業化手続を待つのでは意味がなくなる。 「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 20 条で、方法書の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との指摘にこたえてほしい。また、国土交通省令第 33 条に固執するなら、国土交通省令の改正を求めるべきである。	費用便益比(B/C)の算定については、今後、都市計画手続後の事業実施段階に入る際に、事業者によって行われます。そのため、現時点で費用便益比(B/C)の算定は行っておりません。 計画交通量及び道路構造については、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ております。 なお、方法書の段階では、詳細な線形や道路構造が決まっていないことから図書には具体的にお示ししておりません。
1-23	雲谷町について、都市計画案では浜松湖西豊橋道路で地域が分断されてしまい、参考平面図に示される側道では北と南の行き来がしづらいものとなる。田畑の整備にも余計な道具や費用を持たなければならなくなるが、いずれ住民もほぼいない、自治会もなくなり、整備する人もいなくなるエリアになると思う。市としてこの町内はなくなっても問題ないと認識されているのか。	地域分断を避け、生活環境への影響を低減するため、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橋梁や函渠（ボックス）等で機能復旧を行うこととしております。

1-24	雲谷町付近にインターチェンジはなく、二川地区を地下トンネルとするのであれば、雲谷町区間も地下トンネルとしてほしい。 都市計画案のとおり雲谷町に嵩上げ式で道路を作るのであれば、県境付近にインターチェンジを作ってほしい。	周辺の地形や経済性のほか、事故や火災等の発生時において消防活動や避難等への影響も考慮し、トンネルの構造や範囲を決めており、トンネルを延伸する考えはありません。 インターチェンジについては、三河港や産業集積地からのアクセス性を考慮するとともに、市街地や防災拠点とのアクセス性にも配慮した配置案としており、インターチェンジを追加する考えはありません。
1-25	愛知県知事は「浜松湖西豊橋道路建設促進期成同盟会会長」でありながら、「都市計画の決定権者」という立場の二面性の構造的是非について、見解を求める。	国に対する本道路の要望については、浜松湖西豊橋道路建設促進期成同盟会会長として行っております。都市計画及び環境影響評価手続については、都市計画法等に基づく都市計画決定権者として行っており、問題はないものと考えております。
1-26	浜松湖西豊橋道路建設促進期成同盟会が要望している「有料道路化」や「上限のない財源の確保」に対し、愛知県知事は期成同盟会会長としての立場なのか、県民の福祉と環境を守る中立な審査者としての立場なのか、明確にされたい。	
1-27	2026 年3月に開催された、愛知県都市計画審議会環境影響評価調査専門部会（第5回）において、委員がデータ不足や説明不足による妥当性の疑義を指摘したにも関わらず、指摘を議事録から削除してまで承認を強行したのはなぜか。	本専門部会の議事録については、議論をした要旨を公表しているため、すべてを記載している訳ではありません。 なお、議事要旨の内容については、すべての委員より了承をいただいております。
1-28	「B/C が 1.0 を割り込めば事業を中止する」としながら、他ルート帯への変更を排除する姿勢は、説明会や公聴会の意見聴取手続を形骸化させるものである。	都市計画案を作成する段階は、国が決定したルート帯から詳細なルートを決める段階となります。この段階においても、地域にお住まいの方のご意見をお聴きしながら都市計画及び環境影響評価手続を進めることとしております。

2. 事業実施区域及びその周囲の概況に関する意見		1件
2-1	ルート帯案1「西側ルート」には、産業廃棄物埋設地が多数存在していたが、より精緻に狭められた準備書段階の計画地には、産業廃棄物埋設地が何箇所存在するのか。	準備書 p4-2-140「「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」により指定された区域」に記載のとおり、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指定区域が、事業実施区域（当該事業により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増設が予想される概ねの範囲）内に 3 箇所存在しております。 なお、廃棄物が地下にある土地の形質を変更する場合には、事業実施段階において、事業者は「最終処分場跡地形質変更に係る施行ガイドライン（環境省）」に基づき、必要な手続・調査・対策を行います。

3. 環境影響評価の手法に関する意見		41件
3-1	行政として「環境の急激な変化に伴う健康リスク」をいかに認識しているか、また、実際に健康被害が生じた場合における補償及び救済措置について、いかなる方針を有しているか明確な見解を示すこと。	本準備書では、周辺環境に及ぼす影響を把握し、その結果を踏まえ、周辺環境への影響を可能な限り回避又は低減するための環境保全措置の検討を行っております。 環境影響評価の指標とした環境基準は、環境基本法において定められた「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」となります。予測・評価の結果、これら環境基準等の基準又は目標の値以下となっております。 なお、「基準又は目標の値以下となっている」という評価にとどめることなく、引き続き、事業の実施による環境への負荷をできる限り回避又は低減することが極めて重要であると考えております。そのため、事業実施段階においても、事業者は、環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。 また、工事中及び供用後において、現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、事業者が関連法令に基づき環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切な措置を実施することとしております。
3-2	最短でも 10 年以上という極めて長期にわたる長大トンネル掘削工事が、雲谷町住民の生活環境（騒音・振動・睡眠・健康等）に及ぼす影響検証の全容を提示すること。	
3-3	雲谷地区の生態系が依存する環境への影響に関する実態調査及び影響検証の結果を示すこと。	雲谷地区を含む事業実施区域周辺では、生態系の注目種等について調査、予測及び評価をしております。その結果、生態系への影響は極めて小さいと予測しております。

3-4	葦毛湿原における湧水量の変化について、「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。」というのは乱暴な理論である。	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り、一般的に地下水の流動方向は地形の傾斜方向と類似すること、また、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、現地調査の対象としておりません。
3-5	準備書 p10-25「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」の「景観」においては、景観資源として「広大な畑地」が記載されている。景観資源の状況については、既存文献等により把握するとされているが、現地調査は行ったのか。	景観資源の状況については、既存文献等により把握しており、現地調査は行っておりません。
3-6	現在手続を進めている「準備書段階」とは、環境や社会への影響を予測し、住民の意見を聴き、計画を修正するための期間である。「ルート帯選定に戻っての変更はしない」と決まっているのであれば、住民から意見を募る説明会を開催すること自体が矛盾している。	準備書の縦覧や説明会による意見聴取については、環境影響評価法の規定に基づき、調査、予測及び評価の結果について環境保全の見地から広く意見を求めるものです。 なお、本準備書手続と併せて手続を進めている都市計画手続については、計画段階評価手続において選定されたルート帯から詳細なルートを決める手続となり、地域にお住まいの方のご意見をお聴きしながら、詳細なルートの検討を進めております。

3-7	環境影響評価準備書に関する説明会において、二川地区のトンネル化による振動・騒音・低周波音（頭痛等の健康被害）、梅田川への雨水流入、雲谷の農地・里山の景観への影響、軟弱地盤調査等、環境影響評価準備書として重要な部分への回答が明確ではなかった。準備書段階で調査を行わないのであれば、何のための環境影響評価なのか疑問である。	本準備書では、騒音、振動、低周波音、河川、地盤、景観等の影響について、地形や地物等の地域特性、計画交通量等の事業特性、既存の地質調査結果等を踏まえ、関連法令等に基づき、技術手法（平成 24 年度版及び令和7年度版）等を参考に予測・評価を行っております。その結果としては、基準又は目標の値以下になると予測しており、準備書において記載しております。 なお、「基準又は目標の値以下となっている」という評価にとどめることなく、引き続き、事業の実施による環境への負荷をできる限り回避又は低減することが極めて重要であると考えております。そのため、事業実施段階においても、事業者は、環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。 また、軟弱地盤については、事業実施段階で、事業者が地質調査等を実施し、道路構造に対し軟弱地盤と考えられる地質においては、必要に応じて、地盤改良等の対策を講じて工事を実施することとなります。

3-8	二川地区の地下トンネルによる振動・騒音・低周波音、梅田川への雨水流入、産業廃棄物埋設地の存在、大地震時の液状化リスク等の準備書段階で開示・検討されるべき事項が先送りされている。現段階で対策費を精緻に見積り、ルート帯案3「国道 23 号拡幅ルート」への変更も含めた修正プロセスの提示を求める。	騒音、振動、低周波音、河川、廃棄物等の影響については、地形や地物等の地域特性、計画交通量等の事業特性を踏まえ、関連法令等に基づき、技術手法（平成 24 年度版及び令和7年度版）等を参考に、予測・評価を行っております。 また、ルート帯の選定については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対してアンケートやヒアリング等を実施したうえで、複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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の削減が最も期待できる西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。 大地震時の液状化リスクについては、事業実施段階で、事業者が地質調査等を実施し、必要に応じて、地盤改良等、液状化対策を講じて工事を実施することとなります。

3-9	浜松湖西豊橋道路のトンネル区間について、以下の点を評価書に明記するよう要望する。 ①騒音・振動の予測に、二川地域の地質の不均一性・地下水脈・断層を反映すること。 ②低周波音の体感的被害を評価項目に追加すること。 ③掘削方式・機械の種類ごとの振動特性を比較し、最も低振動の方式を採用すること。 ④リアルタイムの騒音・振動モニタリングを実施し、住民に公開すること。 ⑤基準値超過時の即時作業停止ルールを明記すること。 ⑥東京外かく環状道路のトンネル工事での被害事例を踏まえた施工管理体制の強化を行うこと。	環境影響評価準備書及び評価書における騒音・振動の予測・評価については、関連法令等に基づき、技術手法（平成 24 年度版及び令和7年度版）等を参考に実施しております。ご意見のありました詳細な地質、地下水脈、断層の状況については、事業実施段階において、事業者が詳細な調査により把握し、適切な工法等を検討することとしております。 また、低周波音については、影響が考えられる高架区間を対象に予測・評価を行っており、参考となる値以下になると予測しております。なお、体感的被害については、明確に規定された基準はありません。 さらに、工事に用いる建設機械については、低振動型建設機械を使用することを基本としており、事業実施段階において、最新の技術動向を踏まえ、低振動に優れる建設機械を使用するよう、事業者となる者に申し伝えてまいります。 施工時のモニタリング、施工管理体制等の詳細な施工方法については、今後、事業実施段階において、事業者が必要な調査を実施し、詳細設計や施工計画を立案する中で具体化することになります。この段階でも事業者は、当地域の生活環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。

3-10	工事期間中及び供用後における雲谷地区の地形的特異性(騒音反響・排気ガス滞留)、気象的特異性(突風・濃霧)、及び長大トンネル掘削に伴う地下水脈への影響(水脈断絶・水量及び水質の変化)について、平野部の一般的基準に依拠することなく、局所的かつ実態に即した事前検証データ及び数値予測結果を示すこと。	本準備書では、地形や地物等の地域特性、計画交通量等の事業特性を踏まえ、関連法令等に基づき、技術手法(平成24年度版及び令和7年度版)等を参考に、大気質、騒音、水質、地下水等の予測・評価を行っております。その結果としては、基準又は目標の値以下になると予測しております。 なお、「基準又は目標の値以下となっている」という評価にとどめることなく、引き続き、事業の実施による環境への負荷をできる限り回避又は低減することが極めて重要であると考えております。そのため、事業実施段階においても、事業者は、環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。
3-11	自動車の走行に係る大気質の予測高さについて、高架構造等の高さと同等の高さだけでは不十分であり、騒音の等価騒音レベルの断面分布図のような予測をしてほしい。	自動車の走行に係る大気質の予測については、地形や地物等の地域特性、計画交通量等の事業特性を踏まえ、関連法令等に基づき、技術手法(平成 24 年度版)等を参考に、適切に予測地点や高さを設定しております。
3-12	準備書 p11-1-80「排出係数」において、「車種別の窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき設定しました。」と記載されているが、排出係数は、何年式か定義がなく、根拠も不明である。	車種別の窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出係数については、技術手法(平成 24 年度版)p2-1-40 に記載されている平成 42 年度(令和 12 年度)の値を、予測対象時期である令和 22 年度における排出係数として設定しております。 排出係数は、自動車の排出規制等の効果により年々漸減傾向にあります。このため、予測対象時期(令和 22 年度)よりも大きい平成 42 年度(令和 12 年度)の排出係数を使用することで、安全側に立った予測・評価を行っているものと考えております。

3-13	車種別の窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出係数については、準備書 p11-1-82 において「予測断面での縦断勾配による影響を考慮し、表 11-1-54(1)～(2)に示す補正係数を用い、縦断勾配による補正をしました。」と記載されているが、縦断勾配による補正は、どの予測地点でどのような縦断勾配を用いたのか不明である。	排出係数について、準備書 p11-1-82「表 11-1-54 排出係数の縦断勾配による補正係数」に示す補正係数を用いて、予測断面における対象道路の縦断勾配に合わせて適正に計算を行っております。
3-14	浜松湖西豊橋道路開通後における雲谷町特有の「閉鎖的ドーム地形」を考慮した騒音の反響増幅及び排気ガス(大気汚染)の滞留に関する客観的評価を行うこと。	本準備書では、地形や地物等の地域特性、計画交通量等の事業特性を踏まえ、関連法令等に基づき、技術手法(平成 24 年度版及び令和7年度版)等を参考に、大気質、騒音等の予測・評価を行っております。その結果としては、基準又は目標の値以下になると予測しております。 なお、「基準又は目標の値以下となっている」という評価にとどめることなく、引き続き、事業の実施による環境への負荷をできる限り回避又は低減することが極めて重要であると考えております。そのため、事業実施段階においても、事業者は、雲谷地区の地域特性等を踏まえ、当地区の生活環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。
3-15	建設機械の稼働に伴う騒音・振動の予測について、環境影響が最も大きくなると予測される時期としているが、「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。」を追記するべきである。	建設機械の稼働に伴う騒音・振動の予測については、関連法令等に基づき、技術手法(平成 24 年度版)等を参考に、適切に時期や箇所を選定しております。 なお、工事中及び供用後において、現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、事業者が関連法令に基づき環境に及ぼす影響について調査し、事業による影響が考えられる場合には、必要に応じて適切な措置を実施することとしております。

3-16	雲谷町における自動車の走行に係る騒音について、日常生活で聞こえる音は虫の鳴き声等の自然のものであり、浜松湖西豊橋道路が整備されることによって、新たに騒音が発生することになる。基準または目標の値自体が、自動車の走行音がするから、これくらいの値がするのはやむを得ないという値なのか。	環境影響評価の指標とした環境基準は、環境基本法において定められた「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」となります。 自動車の走行に係る騒音については、地形や地物等の地域特性、計画交通量等の事業特性を踏まえ、関連法令等に基づき、技術手法（令和7年度版）等を参考に、予測・評価した結果、環境基準の値以下になると予測しております。 なお、「環境基準の値以下となっている」という評価にとどめることなく、引き続き、事業の実施による環境への負荷をできる限り回避又は低減することが極めて重要であると考えております。そのため、事業実施段階においても、事業者は、雲谷地区の地域特性等を踏まえ、当地区の生活環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。
3-17	建設機械の稼働に係る騒音の予測高さについて、基準は地上 1.2m に限定している訳ではないので、「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ます。」を追記してほしい。	建設機械の稼働に係る騒音の予測については、関連法令等に基づき、技術手法（平成 24 年度版）等を参考に、適切に予測地点や高さを設定しております。
3-18	工事用車両の運行に係る騒音の予測高さについては、自動車の走行に係る騒音と同様に「予測高さは、幹線道路の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ます。」を原則とし、等価騒音レベルの断面分布図を示してほしい。	工事用車両の運行に係る騒音の予測については、関連法令等に基づき、技術手法（平成 24 年度版）等を参考に、適切に予測地点や高さを設定しております。

3-19	自動車の走行に係る騒音の影響について、「回折に伴う減衰に関する補正量」に係る詳細が準備書に記載されていない。	自動車の走行に係る騒音について、回折に伴う減衰に関する補正量は、準備書 p11-2-56～58 に示す予測断面をもとに、準備書 p11-2-43 に示す式を用いて適正に計算を行っております。
3-20	雲谷地区について、弓張山地への反響音を含めた詳細な騒音・振動の実測データ、及び当地区の現況静寂性を基準とした精緻な環境リスク評価を速やかに示すこと。	本準備書では、地形や地物等の地域特性、計画交通量等の事業特性を踏まえ、関連法令等に基づき、技術手法（平成 24 年度版及び令和7年度版）等を参考に、騒音、振動等の予測・評価を行っております。その結果としては、基準又は目標の値以下になると予測しております。 なお、「基準又は目標の値以下となっている」という評価にとどめることなく、引き続き、事業の実施による環境への負荷をできる限り回避又は低減することが極めて重要であると考えております。そのため、事業実施段階においても、事業者は、雲谷地区の地域特性等を踏まえ、当地区の生活環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。
3-21	雲谷地区の地形特有の「反響増幅効果」及び現況の静寂性を基準とした精緻な騒音・振動リスク評価の実施、夜間におけるホワイトノイズ型警報音の採用その他の具体的な環境対策措置を示すこと。 施工主体以外の第三者機関による定期的な騒音・振動モニタリングを実施し、その測定結果をリアルタイムで公開する体制を構築すること。	

3-22	振動による影響については、振動規制法施行規則に基づく道路交通振動の要請限度で評価を行うのは不十分であり、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。	振動による影響については、地形や地物等の地域特性、計画交通量等の事業特性を踏まえ、関連法令等に基づき、技術手法(平成 24 年度版)等を参考に、予測・評価を行っております。 評価基準である要請限度は、道路交通振動がその限度を超えていることにより、道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、市町村長・特別区長は道路管理者、都道府県公安委員会に対して、改善等の要請をすることができるものです。 なお、工事用車両の運行、自動車の走行による道路敷地境界での振動の予測値については、すべての予測地点で振動感覚閾値(55dB)を下回ると予測しております。
3-23	振動に関する環境影響評価について、トンネル区間の予測地点を雲谷町上ノ山としているが、トンネル坑口付近ではなく、民家が集中する地点で評価することが合理的ではないのか。 また、自動車の走行に係る振動は、雲谷町上ノ山では 41～43db とのことだが、環境影響評価準備書のあらまし p14 に記載されている「振動のめやす」の範囲に収まるのか。計画策定時から産業構造の変化、車社会からの転換、気候変動等、環境も大きく変化しており、本事業の必要性を見直してほしい。	振動については、住居等の保全対象への影響が最も大きいと想定される位置を予測地点としております。このうち雲谷町においては、トンネル区間よりも影響が大きいと想定されるトンネル坑口付近を予測地点としております。 また、あくまで目安となりますが、雲谷町上ノ山での自動車の走行に係る振動は「振動のめやす」として人体に振動を感じないとされる 50dB を下回ると予測しております。 なお、工事中及び供用後において、現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、事業者が関連法令に基づき環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切な措置を実施することとしております。

3-24	低周波音による影響について、基準又は目標との整合性の検討を追加してほしい。 また、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、100dB ではなく、新しい92dB を用いる必要があるのではないか。	低周波音による影響については、地形や地物等の地域特性、計画交通量等の事業特性を踏まえ、関連法令等に基づき、技術手法(平成 24 年度版)等を参考に、参考となる値として、一般環境中に存在する低周波音圧レベル(90dB)、ISO 7196 に規定された G 特性加重低周波音圧レベル(100dB)を設定し、予測・評価を行っております。 その結果としては、参考となる値以下になると予測しております。 なお、「低周波音問題対応の手引書」で示されている評価指針については、平成20 年 4 月 17 日の環境省通達において、「参照値は、低周波音についての対策目標値、環境アセスメントの環境保全目標値、作業環境のガイドラインなどとして策定したものではない。」と通達されていることから、採用しておりません。

3-25	準備書において示された明確な数値予測(湧水量低下:最大 33.1L/min)が存在するにも関わらず、事前の原因究明及び予防的保全措置を講じないまま、その全容解明を事後調査へ先送りする判断が、判断の基礎となるべき重要事実の調査を欠くことを認識しているか。認識しているのであれば、事後調査への先送りを選択する客観的かつ合理的な根拠を示すこと。認識していないのであれば、直ちに事前の原因究明及び予防的保全措置の検討に着手し、その具体的な実施計画を示すこと。 あわせて、遠景予測にとどまらず、盛土構造物に隣接する地域住民の視点からの実態に即した景観・生活環境への影響評価を提示すること。 文化財保護法その他の法令により保護される希少生態系及び不可逆的な歴史的景観に対する保全対策、現状変更の適法性の根拠を客観的資料に基づき提示すること。 上記の具体的データ及びその根拠が提示されない場合には、重大な環境リスクに対する実態調査の未実施を認め、専門家および地域住民の参加を前提とした実態調査と影響検証が完了するまでの間、本計画の決定手続を停止すること。	地下水の水位への影響については、地下水位の低下を予測しておりますが、事業実施段階で事業者は、詳細な地質調査や設計等を実施し、関係機関と協議のうえ、影響を可能な限り低減した施工方法を検討することになります。 また、予測の不確実性が考えられるため、工事前、工事中及び工事完了後に事後調査を実施し、必要に応じて、止水対策等、適切な措置を実施します。 景観については、関連法令等に基づき、技術手法(平成 24 年度版)等を参考に、眺望点等を設定し予測・評価した結果、主要な眺望点、景観資源及び主要な眺望景観への影響は極めて小さいと予測しております。ご意見のありました道路周辺の身近な景観は、今後、事業実施段階において、事業者が関係機関と調整のうえ、周辺環境との調和に配慮した構造物の計画や緑化等を検討していくことになります。 生態系の注目種等については、工事車両の運行ルートは既存の幹線道路を極力利用すること、土工部には横断構造物が設置され生息環境を広く移動する種の移動経路は確保されることから、生態系への影響は極めて小さいと予測しております。

3-26	地下水の水位への影響について、地下水脈の分断等で、地上部の水枯れ等が発生する危険性について見解を示してほしい。	地下水の水位への影響について、予測地点の井戸における地下水位の低下は生じないと予測しております。一方、トンネル周辺の予測地点における湧水量の低下を予測しておりますが、事業実施段階で事業者は、詳細な地質調査や設計等を実施し、関係機関と協議のうえ、影響を可能な限り低減した施工方法を検討することになります。 また、予測の不確実性が考えられるため、工事前、工事中及び工事完了後に事後調査を実施し、必要に応じて、止水対策等、適切な措置を実施します。

3-27	地下構造物の整備や大規模な掘削工事に伴う地下水環境への影響について懸念しており、地下水への影響を適切に把握し、必要な対策を講じていただくため、以下の事項を要望する。 ①地下水の流動変化に関する詳細な調査・評価の実施 ②工事前、工事中及び供用後における地下水位・水質の継続的な監視 ③周辺事業者の井戸に対する影響確認結果の公表 ④影響が確認された場合の迅速な対策及び補償方針の明確化	トンネル掘削に伴う地下水への影響については、地下水位及び湧水量に関する現地調査を実施し、それらの調査結果を用いて地下水流動解析による予測を行い、地下水への影響について検討しております。予測にあたっては、トンネル構造や地質条件等を考慮した解析を実施しており、その内容及び結果については準備書に記載しております。 また、事業実施段階においては、事業者は、詳細な地質調査や設計等を実施し、関係機関と協議のうえ、影響を可能な限り低減した施工方法を検討することになります。 さらに、予測の不確実性が考えられるため、工事前、工事中及び工事完了後に事後調査を実施し、必要に応じて、止水対策等、適切な措置を実施します。 なお、事業実施段階では、事業者は、影響が想定される井戸の状況を確認し、影響が確認された場合には、補償等の対応を検討することになります。

3-28	トンネル掘削に伴う地下水脈への影響に関する事前の客観的調査・検証の全容を示すこと。	トンネル掘削に伴う地下水への影響については、地下水位及び湧水量に関する現地調査を実施し、それらの調査結果を用いて地下水流動解析による予測を行い、地下水への影響について検討しております。予測にあたっては、トンネル構造や地質条件等を考慮した解析を実施しており、その内容及び結果については準備書に記載しております。 また、事業実施段階においては、事業者は、詳細な地質調査や設計等を実施し、関係機関と協議のうえ、影響を可能な限り低減した施工方法を検討することになります。 さらに、予測の不確実性が考えられるため、工事前、工事中及び工事完了後に事後調査を実施し、必要に応じて、止水対策等、適切な措置を実施します。

3-29	本計画は、東海道新幹線の直下を通過する計画でありながら、準備書における地盤沈下予測については、予測地点No.1 における限定的な計算結果に過ぎず、新幹線交差部における個別予測は一切実施されていない。それにも関わらず、都市計画決定手続を進めることが、判断の基礎となるべき重要事実の調査を欠き、裁量権の逸脱・濫用に該当するリスクがあることを認識しているか。 新幹線交差部に特化した個別の地盤沈下予測及び運行事業者(JR 東海)との事前協議・合意形成を完了させないまま、都市計画決定手続を先行させようとしている合理的な理由を示すこと。あわせて、現時点の予測内容及び観測修正法による対応方針について、運行事業者(JR 東海)から書面による明示的な同意を得ているか否かを、当該書面の有無とともに具体的に明らかにすること。 上記のリスクを認識していないのであれば、直ちに都市計画手続を停止し、新幹線交差部に特化した個別の地盤沈下予測及び運行事業者との事前協議を完了させることを要求する。 上記の指摘を受けたにも関わらず、事前の個別予測を実施せず、観測修正法という事後的な対応のみで都市計画決定手続を強行すると判断するのであれば、行政法上の正当化根拠、未検証のまま事業を適法に推進できるとする客観的裏付けを具体的に明示すること。あわせて、万一供用後に新幹線交差部において予測を超える沈下等が発生し、運行の安全に影響を及ぼす事態が生じた場合の責任の所在について示すこと。	地盤の予測地点については、地下水の水位の予測において地下水の低下が想定される範囲のうち、既往の地質調査結果から、軟弱地盤が分布し粘性土層厚が最も厚いことが確認されており、予測計算に必要な地盤情報が得られている 1 地点を設定しております。 当該地点における予測・評価の結果については、地盤沈下が発生することを予測しておりますが、事業実施段階で事業者は、詳細な地質調査や設計等を実施し、JR 東海等の関係機関と協議のうえ、影響を可能な限り低減した施工方法を検討することになります。 また、予測の不確実性が考えられるため、工事前、工事中及び工事完了後に事後調査を実施し、必要に応じて、止水対策等、適切な措置を実施します。

3-30	愛知県区間の約3分の2を占める梅田川沿いの軟弱地盤地帯において、準備書段階のボーリング調査が1箇所も実施されておらず、調査地点についても恣意的に決定しているのではないか。	地盤への影響については、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。 梅田川沿いの軟弱地盤については、事業実施段階で、事業者が地質調査等を実施し、道路構造に対し軟弱地盤と考えられる地質においては、必要に応じて、地盤改良等、液状化対策を始めとした地震対策や地盤沈下の影響を最小化する対策を講じて工事を実施することとなります。
3-31	日照阻害による影響について、基準又は目標との整合性の検討を追加してほしい。ただし、守って当たり前な建築基準法等の日照基準で評価しないでほしい。 また、植物等への影響も含めて考えるべきであり、地表面での予測をしてほしい。	日照阻害による影響については、参考となる指標「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」との整合が図られているかについて予測・評価を行っております。 参考となる値を超過する住居においては、国の通達「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき、事業者が適切に対処します。 また、植物については、日照阻害の項目ではなく、植物の項目において、「生育環境の変化の程度」に着目して予測・評価を実施しております。
3-32	景観について、浜松湖西豊橋道路から遠い眺望点の写真を使って影響がないと言われても当然で、それよりも地域住民は、道路に近接する身近な景観のことを気にしている。	景観については、関連法令等に基づき、技術手法（平成 24 年度版）等を参考に、眺望点等を設定し予測・評価した結果、主要な眺望点、景観資源及び主要な眺望景観への影響は極めて小さいと予測しております。 ご意見のありました道路周辺の身近な景観は、今後、事業実施段階において、事業者が関係機関と調整のうえ、周辺環境との調和に配慮した構造物の計画や緑化等を検討していくことになります。
3-33	環境影響評価準備書に示された特定の眺望景観の予測に留まらない、盛土及び高架橋が隣接することとなる地域住民の視点に立った客観的かつ実態に即した、身近な景観への影響評価を行うこと。	

3-34	準備書 p7-6「豊橋市長からの意見と都市計画決定権者の見解」の「3.景観」において、「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ます。」と記載されているが、具体的な施策が示されておらず、二川地区景観形成地区等から道路が見えないように、周辺の景観・樹林等を調査し、景観図等も活用してルートを選定してほしい。	景観については、関連法令等に基づき、技術手法(平成 24 年度版)等を参考に、眺望点等を設定し予測・評価した結果、主要な眺望点、景観資源及び主要な眺望景観への影響は極めて小さいと予測しております。 ご意見のありました二川地区景観形成地区等からの身近な景観については、今後、事業実施段階において、事業者が関係機関と調整のうえ、周辺環境との調和に配慮した構造物の計画や緑化等を検討していくことになります。
3-35	準備書 p11-16-2「地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況」において、調査地域は、事業実施区域及びその端部から 100m 程度の範囲を目安としており、「お葉つきイチョウ、高師小僧は、事業実施区域から十分に離れていますが、方法書における事業実施区域に含まれていたことを踏まえ、調査対象としました。」と言い訳をし、調査幅員を狭めて高師小僧が事業実施区域外になるような手段をとっている。	地域の歴史的文化的特性を生かした環境の状況については、関連法令等に基づき、技術基準(平成 24 年度版)等を参考に、調査地域等を設定し、予測・評価を行っております。 その結果、天然記念物であるお葉つきイチョウ、高師小僧については、回避した都市計画案としており、準備書 p11-16-4「図 11-16-1(1) 地域の歴史的文化的環境の状況の調査地点位置図(天然記念物)」に示すとおり改変はないことから影響はないと予測しております。
3-36	温室効果ガス等について、「工事の実施」だけではなく、供用後の「自動車の走行」を追加してほしい。 また、「あいち地球温暖化防止戦略2030(改訂版)」において、2030 年度の温室効果ガス総排出量を 2013 年比で 46%削減する目標が記載されており、この目標達成にどう影響するのかを予測・評価するべきである。	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おらず、技術手法(平成 24 年度版)等において調査・予測・評価の手法が確立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おりません。

3-37	道路計画のほとんどが農業用耕作地であるにも関わらず、農作物への環境影響評価がされていない。道路建設による振動・日照・風向き・排気ガス・土壌汚染・温室効果ガス・粉塵等の影響が懸念されるため、農作物に対する環境影響評価を希望する。	農作物については、環境影響評価の対象外となりますが、事業実施段階において、事業者は周辺環境への影響について十分把握したうえで、施工方法を検討するとともに、本事業による損害が認められた場合には、事業者が補償等の対応を検討することとなります。
3-38	トンネル坑口付近において、土被りが浅くなるので、地上で作物を栽培する際に影響が出ないようにしてほしい。	
3-39	浜松湖西豊橋道路は、優良農業地帯を横断しており、車両の走行による農作物への影響が大きいと考える。農作物を扱う上で、50 年後、100 年後に、排気ガスが土壌に含まれる化学物質、有害物質量は問題ないと言えるのか。	農作物については、環境影響評価の対象外となりますが、事業実施段階において、事業者は周辺環境への影響について十分把握したうえで、施工方法を検討するとともに、本事業による損害が認められた場合には、事業者が補償等の対応を検討することとなります。 なお、自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測・評価の結果は、環境基準の値以下になると予測しており、農作物の生育に深刻な影響を及ぼすような大気汚染は生じないものと考えております。

3-40	雲谷町の住民としては、浜松湖西豊橋道路は、生活、景観、騒音等の影響が生じる迷惑な道路であり、それ以上に環境影響評価として田畑への影響を考慮すべきではないのか。 雲谷町における里山の景観については、市は認識しているはずであり、住民が居て田畑が整備されての景観だが、田畑への影響を考慮しないのはなぜか。	農作物については、環境影響評価の対象外となりますが、事業実施段階において、事業者は周辺環境への影響について十分把握したうえで、施工方法を検討するとともに、本事業による損害が認められた場合には、事業者が補償等の対応を検討することとなります。 景観については、関連法令等に基づき、技術手法(平成 24 年度版)等を参考に、眺望点等を設定し予測・評価した結果、主要な眺望点、景観資源及び主要な眺望景観への影響は極めて小さいと予測しております。
3-41	浜松湖西豊橋道路のほとんどが耕作地を通っているにも関わらず、農作物(耕作地)に対する環境影響評価が実施されていない。浜松湖西豊橋道路の周辺にある耕作地について、地下にトンネルが通過することによる影響がどの程度あるのか心配であり、極力農作物に影響が出ないように配慮してほしい。	農作物については、環境影響評価の対象外となりますが、事業実施段階において、事業者は周辺環境への影響について十分把握したうえで、施工方法を検討するとともに、本事業による損害が認められた場合には、事業者が補償等の対応を検討することとなります。

4. 環境影響評価の結果に関する意見		2件
4-1	自動車の走行に係る騒音について、予測地点⑥の背後地の値が正しいのか疑問である。 例えば、北側の背後地(夜間)については、準備書 p11-2-61 の予測結果では、地上 4.2mで 50 dB、地上 1.2mで 46 dBとなっているが、準備書p11-2-73 の騒音分布図では、地上 4.2mで 50 dB以下、地上 1.2mで 45 dB以下と読み取れる。 同様に、南側の背後地(夜間)についても、予測結果では、地上 4.2mで 52 dB、地上 1.2mで 47 dBとなっているが、騒音分布図では、地上 4.2mで 55 dB以下、地上 1.2mで 50 dB以下と読み取れる。	予測地点⑥について、北側の背後地(道路端から20m離れた位置)の地盤高さは、道路敷地境界の地盤高さ＋1m であることから、予測高さも道路敷地境界上の地盤面に 1m 加えた高さで予測を行いました。 予測の結果、北側の背後地については、準備書 p11-2-61「表 11-2-44 騒音予測結果」に示す予測結果と、準備書 p11-2-73「図 11-2-17 自動車の通行に係る騒音分布図」に示す予測結果に相違はありません。 南側の背後地については、北側と同様の方法により予測した結果、準備書 p11-2-61「表 11-2-44 騒音予測結果」に示す予測結果の数値に誤りがありました。正しくは、予測高さ 1.2m で昼間が 51dB、夜間が 45dB であり、予測高さ 4.2m で昼間が 57dB、夜間が 50dB となります。 このため、評価書で修正する方針です。 なお、いずれの結果も基準又は目標の値以下であり、評価結果に修正はありません。
4-2	人と自然との触れ合いの活動の場としてホタル鑑賞地が挙げられているが、田畑を整備する住民がいなくなれば、ホタル鑑賞地もなくなる。	ホタル鑑賞地については、関連法令等に基づき、技術手法(平成 24 年度版)等を参考に、予測・評価を行った結果、改変はなく、利用性、快適性の変化も生じないため、影響はないと予測しております。

5. 環境保全措置に関する意見		2件
5-1	児童の登下校時間帯については、ダンプカーを始めとする大型工事車両の一切の通行を禁止すること。 24 時間掘削及び重機往復に伴う騒音・振動の管理基準、並びに広範囲にわたる粉じんの飛散防止策を具体的に示すこと。 工事期間中及び供用開始後について、トンネル火災発生時における消火活動、避難誘導及び周辺住民への二次被害防止策を具体的に提示すること。 住民が選定に関与する第三者機関による騒音・振動モニタリングを定期的に実施し、その測定結果をリアルタイムで公開する体制を構築すること。 行政が想定する工事期間について、現在の地質調査結果に基づく現実的な予測値を速やかに公開すること。また、一度公開した工期については、住民の生活再建の指標となる「厳守すべき期限」として位置づける旨を公式に表明すること。 ルート上における中間立坑の設置について必ず検討すること。また、仮に中間立坑の設置が技術的・地形的理由により困難であると判断する場合には、その根拠を具体的に説明したうえで、代替措置を提示すること。	工事の実施方法や施工監理、工事期間、安全対策等、施工時及び供用開始後における詳細内容については、今後、事業実施段階において、事業者が必要な調査を実施し、詳細設計や施工計画の立案等を行う中で具体化していくこととなります。 なお、事業実施段階においても、事業者は、環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。また、地域にお住まいの方に対して、詳細設計や施工計画の内容について工事説明会等で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。

5-2	生活環境の急激な変化に起因する健康被害が生じた場合の補償・救済方針を具体的に提示すること。	本準備書では、周辺環境に及ぼす影響を把握し、その結果を踏まえ、周辺環境への影響を可能な限り回避又は低減するための環境保全措置の検討を行っております。 環境影響評価の指標とした環境基準は、環境基本法において定められた「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」となります。予測・評価の結果、これら環境基準等の基準又は目標の値以下となっております。 なお、「基準又は目標の値以下となっている」という評価にとどめることなく、引き続き、事業の実施による環境への負荷をできる限り回避又は低減することが極めて重要であると考えております。そのため、事業実施段階においても、事業者は、環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。 また、工事中及び供用後において、現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、事業者が関連法令に基づき環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切な措置を実施することとしております。

6. 方法書に関する意見		44件
6-1	準備書 p7-7「豊橋市長からの意見と都市計画決定権者の見解」の「5.その他」において、「市民等へ丁寧かつ十分な情報発信に努めます」との見解を示しているが、市民の大多数は、本道路計画による環境への影響を把握していない。役所の窓口や広報での周知だけでは、十分な情報発信とは言えない。もっと市民が熟知できるよう情報発信して知らせるべきである。	都市計画の案を作成するための基本方針及び環境影響評価方法書の説明会、都市計画素案に関する説明会、都市計画原案に関する公聴会、環境影響評価準備書に関する説明会を開催するとともに、ホームページでも縦覧や意見書受付、説明会の資料や議事要旨の公表を行う等、地域にお住まいの方に対して、丁寧な情報発信を行ってまいりました。
6-2	準備書 p6-4「配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解」2.(7)に記載されている「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。 また、準備書 p7-3,7-4「一般住民からの主な意見と事業予定者の見解」については、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である。	都市計画の案を作成するための基本方針及び環境影響評価方法書の説明会、都市計画素案に関する説明会、都市計画原案に関する公聴会、環境影響評価準備書に関する説明会を開催するとともに、ホームページでも縦覧や意見書受付、説明会の資料や議事要旨の公表を行う等、地域にお住まいの方に対して、丁寧な説明を行ってまいりました。 計画段階環境配慮書作成段階でいただいた一般住民からの意見については、本県が国土交通省から引継ぎを受け、すべての内容を確認したうえで、方法書以降の手続を進めております。

6-3	準備書p7-3,7-4の配慮書に対する「一般住民からの主な意見と事業予定者の見解」については、環境全般で 200 件の意見を6意見に、生活環境 293 件の意見を8意見に、自然環境386件の意見を10意見に、景観100件の意見を7意見にまとめただけである。このすべての意見を知事は確認しているのか。	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、国の指針に基づき適切に進められたものと認識しております。 計画段階環境配慮書作成段階でいただいた一般住民からの意見については、本県が国土交通省から引継ぎを受け、すべての内容を確認したうえで、方法書以降の手続を進めております。
6-4	配慮書では意見書を受け付けていないが、環境影響評価法第3条の7の規定を誠実に実行するべきである。 また、自主的に提出された意見書について、方法書では、意見の内容や見解を示すべきであった。	
6-5	方法書 p3-20「ルート帯案の比較検討」について、「生活環境への影響」が「影響を与える可能性が最も小さい」とされ、「経済性への配慮」でも最も安価な国道 23 号拡幅ルートを採用するべきである。 また、準備書 p3-32「対応方針(案)」において、「三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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西側ルートとする」と記載されているが、方法書 p3-20 と合っておらず、環境保全問題を後回しにしているのではないか。	ルート帯の選定については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対してアンケートやヒアリング等を実施したうえで、複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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の削減が最も期待できる西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。

6-6	準備書 p8-28「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」5-3-8 について、ルート帯選定のためのアンケート調査の回収率が3割しかなく、地域の課題等に対する質問の中でも「そう思う」が 4 割未満しかないことを直視してほしい。	ルート帯の選定については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対してアンケートやヒアリング等を実施したうえで、複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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の削減が最も期待できる西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。 なお、アンケート調査については、地域住民や道路利用者から、第1回意見聴取では約3万2千件、第2回意見聴取では約4万2千件の回答をいただいており、このうち道路の課題については、「強くそう思う」、「どちらかというとそう思う」を合わせて約7割を占めております。

6-7	準備書 p8-23「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」5-2-2 について、ルート帯の選定において「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。」との意見に対してどう検討したかについて、丁寧に記載してほしい。	ルート帯の選定については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対してアンケートやヒアリング等を実施したうえで、複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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の削減が最も期待できる西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。 なお、本準備書において、車線数は道路区分や計画交通量から 4 車線としております。

6-8	準備書p8-3「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」1-1-16 について、国土交通省令第 33 条に従い、計画交通量は準備書で記載したとのことだが、国土交通省令第20条でも、方法書の作成にあたり、計画交通量と構造を把握することが求められているのではないか。	計画交通量及び道路構造については、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ております。 なお、方法書の段階では、詳細な線形や道路構造が決まっていないことから図書には具体的にお示ししておりません。
6-9	将来交通量が減少傾向であることで、新しい道路が必要か疑問があり、準備書p8-10「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」2-2-2 において、「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。」と記載されているが、国土交通省令第20条では、方法書作成において、計画交通量と構造を把握することが求められていることの指摘に答えていない。	
6-10	準備書p8-7「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」1-2-20 において、「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、低振動型機械を採用する方針です」と記載されているが、他の道路アセスとの違いはあるのか。また、一定規模以上の建設機械とはなにを指しているのか。	工事中の建設機械の対策について、排出ガス対策型、低騒音型、低振動型の建設機械を採用することは一般に取りうる環境保全措置の一つと考えております。また、排出ガス対策型、低騒音型、低振動型の建設機械は、ある程度の規模以上について公表されており、小さな規模の建設機械の場合には採用できるか確定できないことが想定されるため、「一定規模以上」と記載しております。

6-11	環境影響評価の項目について、準備書 p8-11「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」4-1-3 において、「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。」と記載されているが、「道路（嵩上式）の存在」に係る地下水の水位について、環境影響評価の項目として追加してほしい。	環境影響評価の項目については、関連法令等に基づき、技術手法（平成 24 年度版及び令和7年度版）等を参考に、地形・地物等の地域特性、道路構造等の事業特性を踏まえて選定しております。 このうち、地下水の水位については、トンネルによる影響が想定されるため、「掘削工事、トンネル工事の実施」と「道路（地下式）の存在」を選定しております。 なお、工事中及び供用後において、現段階で予測し得なかった環境保全上の問題が生じた場合には、事業者が関連法令に基づき環境に及ぼす影響について調査し、必要に応じて適切な措置を実施することとしております。
6-12	地下水の水位、地盤沈下の影響範囲について、準備書 p8-17「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」4-4-6 において、「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」と記載されているが、できる限り回避した内容を示してほしい。	東三河・渥美半島湧水湿地群「葦毛湿原」については、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り、一般的に地下水の流動方向は地形の傾斜方向と類似すること、また、事業実施区域から概ね 1.3km 離れた位置にあることから、地下水の水位、地盤沈下の影響範囲に含めておりません。
6-13	方法書 p4-1-75「図 4-1-23 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・地盤沈下等を引き起こすことは明らかである。 少なくとも準備書の段階で調査・予測をしっかりと行うべきである。	梅田川沿いの軟弱地盤については、事業実施段階で、事業者が地質調査等を実施し、道路構造に対し軟弱地盤と考えられる地質においては、必要に応じて、地盤改良等、液状化対策を始めとした地震対策や地盤沈下の影響を最小化する対策を講じて工事を実施することとなります。

6-14	大気質及び騒音について、準備書 p8-24「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」5-2-4 において、「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。」と記載されているが、道路の新設で環境が大きく変化することをまず明記すべきではないのか。	本準備書では、「事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されており、必要に応じその他の方法により、環境保全への配慮が適正になされているかどうか」、「法令等で定められている基準又は目標と、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」について評価をしております。また、現況と予測値をそれぞれ記載することにより、本道路の整備による値の変化を示しております。
6-15	準備書 p8-15「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」4-3-5 において、「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。」と記載されているが、ASJ RTN-Model2023 の内容、ASJ RTN-Model2018 からの変更点を追記してほしい。	本準備書では、工事用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 2023 を使用して予測を行っております。 このモデルは、(一社)日本音響学会が従来の予測モデル ASJ RTN-Model 2018 を基本として、必要な計算要素を最新の知見に基づいて更新し、構築したものとなります。
6-16	準備書 p8-15「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」4-3-6 において、「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。」と記載されているが、方法書の表現が不十分であったと理解する。	自動車の走行に係る騒音の影響については、予測地点における騒音の分布状況を、準備書p11-2-62～11-2-73「図 11-2-17(1)～(12) 自動車の走行に係る騒音分布図」(断面分布図)においてお示ししております。

6-17	方法書 p4-1-76「重要な地形及び地質の状況」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「図 4-1-24 重要な地形及び地質」で、ルート帯案①「西側ルート」の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。」(豊橋市ホームページより)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、ルート帯案①では必ず通過するが、どのような環境保全策があるのか示してほしい。	天然記念物である高師小僧については、回避した都市計画案としており、準備書 p11-8-3「図 11-8-1 重要な地形及び地質の調査地点位置図」に示すとおり改変はないことから、影響はないと予測しております。
6-18	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」について、多くの自然歩道のルート及び距離が示されておらず、準備書 p8-9「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」2-1-9 において「より分かり易く示すように工夫しました」としているが、どこをどう変えたのか説明がない。	準備書 p4-1-143「図 4-2-35 人と自然との触れ合いの活動の場位置図」において、着色や旗揚げを行う等、分かりやすく示す工夫をしております。
6-19	方法書 p4-2-53「図 4-2-53 騒音類型指定状況及び自動車騒音の限度に係る区域区分図」について、騒音に係る環境基準の地域の類型 A の箇所から、騒音の環境基準の背後地に該当する 20m 以上離してルート選定をしてほしい。	準備書 p4-2-53「騒音類型指定状況及び自動車騒音の限度に係る区域区分図」に示すとおり、都市計画案は、環境基準の地域の類型 A の箇所をできる限り回避した計画としており、事業実施段階においても、事業者は環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。

6-20	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。	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6年度刊愛知県統計年鑑（令和7 年 3 月、愛知県ホームページ）」を出典元として準備書 p4-2-166 に記載しており、出典元に騒音の内訳はありません。
6-21	方法書 p4-2-34「図 4-2-9 学校（小学校、中学校、高等学校、大学等）及び図書館の状況」及び方法書 p4-2-35「図 4-2-10 幼稚園、保育所、認定こども園の状況」に関して、ルートを選定する際に、学校や図書館等からはできるだけ距離を設け、当該施設が、騒音の環境基準の「近接空間」の範囲に入らないようにしてほしい。	都市計画案は、学校、図書館、病院、社会福祉施設、人口集中地区を始め、集落・市街地、重要な地形及び地質、動物や植物の重要な種や生態系、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た計画としており、事業実施段階においても、事業者は、環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。
6-22	方法書 p4-2-36「図 4-2-11 病院の状況」及び方法書 p4-2-37「図 4-2-12 社会福祉施設の状況」に関して、ルートを選定する際に、病院や社会福祉施設等の施設からはできるだけ距離を設けてほしい。	
6-23	方法書 p4-2-39「図 4-2-13 人口集中地区（DID 地区）の状況」に関して、人口集中地区からできるだけ距離を設け、当地区が、騒音の環境基準の「近接空間」の範囲に入らないようにしてほしい。	

6-24	方法書 p4-2-140「「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」により指定された指定区域」において、「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。」と記載されているが、廃棄物が地下にある場所を避けるとなぜいえないのか。	地下に存在する廃棄物の位置については、「マップあいち 廃棄物が地下にある指定区域位置図」(愛知県ホームページ)(準備書 p4-2-141「図 4-2-38 廃棄物が地下にある指定区域位置図」)により確認しており、都市計画案の検討にあたって、廃棄物が地下にある指定区域をできる限り回避しております。 なお、廃棄物が地下にある土地の形質を変更する場合には、事業実施段階において、事業者は「最終処分場跡地形質変更に係る施行ガイドライン(環境省)」に基づき、必要な手続・調査・対策を行います。
6-25	方法書 p4-2-40「下水道の整備の状況」について、調査区域や事業実施区域の下水道整備状況を追加してほしい。 方法書p3-7「当該事業における基本的な環境保全の方針」において、「工事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」と記載されているが、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方が望ましいのではないか。	下水道の整備の状況については、準備書 p4-2-42 に記載しております。 工事に伴って発生する濁水については、沈砂池等の濁水処理施設で適切に処理すること等から、準備書 p3-37 に記載のとおり、下水道ではなく、梅田川等の公共用水域に放流することとしております。 なお、具体的な濁水対策については、事業実施段階で、事業者が必要に応じて関係機関と協議のうえ、適切な計画を立てることになります。
6-26	準備書p8-7「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」1-2-21 において、砂防指定地を通過する場合の具体的な対策が、「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」という最低限の姿勢であり、環境影響評価の精神とはかけ離れている。	砂防指定地を通過する箇所については、事業実施段階で、事業者が砂防法等に基づき関係機関と協議を行い、必要に応じて適切な対策を検討していくこととなります。

6-27	準備書p8-9「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」2-1-7 において、「葦毛風致地区は、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。」と記載されているが、範囲を限定しないでほしい。また、葦毛風致地区の範囲も示してほしい。	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、3.2ha の範囲に限定されております。 葦毛風致地区の範囲については、準備書 p4-2-114,115「都市計画法の規定により指定された風致地区の区域」に記載しております。
6-28	方法書 p4-2-60「図 4-2-18 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。	建設機械の稼働に係る騒音・振動による影響については、環境保全措置として、防音シートによる遮音対策等を実施することにより、基準又は目標の値以下になると予測しております。 なお、「基準又は目標の値以下となっている」という評価にとどめることなく、引き続き、事業の実施による環境への負荷をできる限り回避又は低減することが極めて重要であると考えております。そのため、事業実施段階においても、事業者は、環境への影響を可能な限り回避又は低減に努めることとしております。
6-29	準備書 p8-19「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」4-4-13 において、「「あいち建設リサイクル方針」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。」と記載されており、方法書が不十分であったことを認めている。	「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、準備書 p11-17-5「環境保全措置の検討」に記載しております。

6-30	予算の限られている中、配慮書において、愛知県内、静岡県内で計画されている幾多の道路のうち、浜松湖西豊橋道路を選んだ説明がされていない。	浜松湖西豊橋道路は、2019 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おります。そして、2021 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。
6-31	配慮書p2には、地域の課題の1番目に物流があり、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ことはないのではないか。 また、準備書 p8-2「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」1-1-11では、「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」というが、最も近い豊川インターチェンジが6分多いだけであり、3つのインターチェンジ平均で 14.7 分短縮するだけである。「概ね半減する見込み」という見解は極端ではないか。	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の高速道路インターチェンジまでの所要時間が 30 分と最も長く、アクセス性に課題があります。 準備書第 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（2019 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、地域住民や道路利用者等に対してご意見を伺っております。その結果、「最寄りの高速インターチェンジまで遠い」との課題が認識されております。 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ものと考えております。

6-32	配慮書p2には、地域の課題の2番目に防災があり、「災害時に支援が困難となる恐れ」がある区域として、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、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、県民の居住地域よりも産業優先の姿勢になっている。 準備書p8-2「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」1-1-2 では「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。」と記載されているが、この地域だけの課題という訳ではなく、防災を拠点病院、災害拠点からのアクセスだけで評価している。 また、方法書 p3-10「三遠地域の災害リスク」では、「災害時に支援が困難となる恐れ」のある地域が、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。さらに、配慮書 p2 では「災害時に支援が困難となる恐れ」地域が薄茶色で示してあるが、方法書 p3-10 の黒点線で囲んだ地域は、配慮書には記載されていない。	準備書第 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(2019 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、地域住民や道路利用者等に対してご意見を伺っております。その結果、「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、災害拠点病院や防災拠点から被害が想定される居住地域等へのアクセスが強靭となります。 計画段階評価手続におけるルート帯案の比較検討において、防災の課題については、「災害時にも通れる信頼性の高い道路である」、「災害時に支援物資等の輸送に役立つ」の2項目で評価を行っております。 なお、対象道路北側には計画段階評価時から「災害時に支援が困難となる恐れ」のある地域を示しており、方法書段階において追加はしておりません。また、「災害時に支援が困難となる恐れ」のある地域の範囲については、概ねの位置を示したものです。

6-33	配慮書p3には、地域の課題の3番目に観光があるが、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、舘山寺温泉は 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である。三ヶ日インターチェンジ方面を説明できるように、無理やり舘山寺温泉を例示したと思われる。 準備書p8-3「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」1-1-13 では、「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。	三遠地域は、多様な観光資源を有しているものの、西北遠地域・新城設楽地域と比べて、豊橋・三河湾地域は、高速道路とのアクセスが脆弱となっております。なお、豊橋・三河湾地域には、渥美半島も含めております。 準備書第 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(2019 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、地域住民や道路利用者等に対してご意見を伺っております。その結果、「観光地や地域間をスムーズにつなぐ道路等がなく、移動がしにくい」との課題が認識されております。 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ものと考えております。
6-34	配慮書p3には、地域の課題の4番目に安全があるが、イエローゾーンの底辺の浜松湖西豊橋道路を騒ぎ立てるのではなく、レッドゾーン(500 件/億台キロ以上)の区間を優先して施策を実施することを第一義とすべきである。 なお、方法書p3-12「豊橋市街地の死傷事故率」では、配慮書での出典 H29 を、方法書での出典 H28 に変更してまで、事故率を大きく見せたいのか。	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。 準備書第 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(2019 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、地域住民や道路利用者等に対してご意見を伺っております。その結果、「市街地を通過する大型車が多く、危険を感じることがある」との課題が認識されております。 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ものと考えております。

6-35	準備書p8-3「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」1-1-15 について、「国道 259 号や県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量の削減が期待でき、交通安全の向上に寄与する」とされているが、配慮書 p5 の図では、名古屋方面からの大型車の減少しかなく、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。	配慮書 p5 の図は、イメージとして記載したものであり、特定の方面からの大型車の経路を示したものではありません。
6-36	配慮書において、「自動車の走行による大気質及び騒音」の影響の程度、「道路の存在による動物」の影響の程度、「道路の存在による景観」の影響の程度は、いずれもルート帯案①「西側ルート」と比べて、案②「東側ルート」及び案③「国道 23 号拡幅ルート」が小さい。それにも関わらず、ルート帯案①を選んだことに異議を申し立てる。	ルート帯の選定については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において複数のルート帯案から西側ルートを選定しております。その中では、地域住民や道路利用者等に対してアンケートやヒアリング等を実施したうえで、複数案の比較検討を行い、有識者委員会の審議も踏まえて、三河港から高速道路ネットワークへの速達性に最も優れ、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の削減が最も期待できる西側ルートが最も優位と評価しております。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。
6-37	配慮書 p13 について、ルート帯の比較検討において、道路建設を前提に3案のルート帯を比較するのではなく、道路を作らないという案も入れるべきである。また、将来人口、交通需要減少を考慮し、車線数を4車線ではなく2車線とする案を追加してほしい。	

6-38	ルート帯案①西側ルート帯を選定した理由は、方法書 p3-25 に「保全上重要な箇所等については、できる限り影響を回避又は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るべき事項に基づき 3 案を総合的に比較した結果」として選定したものです。」と記載されているが、配慮書においては、最も評価が低かった案①を選定した理由が記載されていない。 また、準備書 p9-1「愛知県知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解」について、知事意見の「事業計画及び工事計画の詳細が明らかになっていないことから、具体化した計画の内容及びその検討の経緯を準備書に記載すること」に対して、「記載しました」との見解は虚偽ではないか。	現在のルート帯案については、国土交通省が実施した計画段階評価手続において、準備書 p3-33 に記載のとおり「保全上重要な箇所等については、できる限り影響を回避又は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るべき事項に基づき 3 案を総合的に比較した結果」として、有識者委員会の審議も踏まえて決定したものです。本県といたしましては、国の指針に基づき適切に手続が進められており、また、西側ルートが最も優位とする評価結果は適切であると認識しております。 具体化した計画の内容及びその検討の経緯については、準備書第 3 章第 2 節「都市計画対象道路事業の内容」及び第 3 節「その他の都市計画対象道路事業に関する事項」に記載しております。
6-39	配慮書 p35 について、図4.3-1 計画段階配慮事項の調査結果が示してあるが、様々な情報が混在し非常に分かりにくいため、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。 また、絶滅危惧種や三河地方特有の植物等が多く見られる葦毛湿原が欠落しているのではないか。	環境影響評価の調査・予測・評価の結果については、準備書においてお示ししております。また、準備書の内容を分かりやすく取りまとめた準備書のあらましも作成し公表しております。 なお、葦毛湿原については、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り、一般的に地下水の流動方向は地形の傾斜方向と類似すること、また、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、環境影響評価の対象としておりません。

6-40	配慮書 p35 について、図4.3-1 計画段階配慮事項の調査結果が示してあるが、動物種の位置に具体名等を明記するべきであり、動物種が位置することから、場合によっては道路を建設しないという選択肢もあり得るのではないか。 また、方法書 p4-1-100「図 4-1-25 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、ヤハズヌマガイ等の現地調査を慎重に行う必要があるのではないか。	ご意見のありました動物種の位置に具体名等を明記することについては、すでに公表されている文献をもとに掲載しております。 また、都市計画案は、動物や植物の重要な種や生態系を始め、集落・市街地、重要な地形及び地質、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た計画としております。 なお、ギフチョウは、現地調査の結果、確認されませんでした。ヤハズヌマガイは、近年の研究により分類学的な再検討が行われていることから、これまでヤハズヌマガイとされてきた種を含む大きな種群であるカラスガイ族として調査、予測、評価を行っており、準備書 p11-11-189「表 11-11-33(20)重要な底生動物類の予測結果(カラスガイ族)」に記載のとおり、工事中や供用後において本種及びその生息環境は保全されると評価しております。
6-41	配慮書p37について、計画段階配慮事項「道路の存在による植物」に係る予測・評価の結果、重要な種・群落の生息地等で、ルート帯案①「西側ルート」のみ天然記念物を通過するにも関わらず、天然記念物のないルート帯案②「東側ルート」及び案③「国道 23 号拡幅ルート」と同じ「いずれの案も、影響の程度は同程度と評価します」は間違いである。	配慮書 p37 に記載のとおり「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又は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であると認識しております。

6-42	準備書 p7-6「豊橋市長からの意見と都市計画決定権者の見解」の「4.重要湿地等の保護」において、「重要湿地である「東三河・渥美半島湧水湿地群」及びこれらに流入する水脈、実施区域及びその周辺に存在する高師小僧をはじめとした天然記念物若しくは巨木又は重要文化財等について、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。」と記載されているが、方法書では、当該湿地群に流入する水脈についての調査はなく、高師小僧等の調査も不足している。	東三河湧水湿地群については、準備書 p4-1-70「地下水の分布」に記載のとおり、文献調査において湧き水の分布は確認されておりません。 また、天然記念物であるお葉つきイチョウ、高師小僧については、回避した都市計画案としており、準備書 p11-16-4「図 11-16-1(1) 地域の歴史的文化的環境の状況の調査地点位置図（天然記念物）」に示すとおり改変はないことから影響はないと予測しております。
6-43	配慮書 p38 について、計画段階配慮書事項「道路の存在による景観」に係る予測・評価の結果で、ルート帯案①「西側ルート」のみが、主要な眺望点を一部通過するため、「ルート帯案②「東側ルート」及び案③「国道 23 号拡幅ルート」が案①と比べて影響が小さいと評価します」と記載されているが、案①を選んだため、事業実施区域内に、主要な眺望点が岩屋緑地を始め5点、主要な景観資源が高師小僧始め 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再選定を行ってほしい。	都市計画案の検討にあたっては、景観の保全上重要な箇所等への影響の回避又は低減を図っております。 このうち、天然記念物であるお葉つきイチョウ、高師小僧については、回避した都市計画案としており、準備書 p11-16-4「図 11-16-1(1) 地域の歴史的文化的環境の状況の調査地点位置図（天然記念物）」に示すとおり改変はないことから影響はないと予測しております。
6-44	方法書 p4-2-73「水産用水基準」において、「懸濁物質(SS)」の説明文に誤記があったことに対して、準備書 p8-10「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」2-2-4 では、「修正しました」と記載されているが、都市計画審議会環境影響評価調査専門部会では「修正する方針です」とわざわざ”方針”をつけたのは意味があるのか。	2025 年 3 月 26 日開催の都市計画審議会環境影響評価調査専門部会における見解（案）については、現段階の方針等として記載しております。最終的には、時点等を更新した文章として、準備書に記載しております。