

議第2号

下諏訪都市計画道路の変更について

令和4年(2022年)12月27日提出
長野県都市計画審議会長

4都第306号
令和4年(2022年)12月13日

長野県都市計画審議会長 様

長野県知事

下諏訪都市計画道路の変更について

このことについて、都市計画法第21条第2項の規定において準用する同法第18条第1項の規定により、次のように審議会に付議します。

下諏訪都市計画道路の変更（長野県決定）

都市計画道路中 3・5・6号高木東山田線を3・4・6号高木東山田線に名称を改め、3・4・6号高木東山田線ほか1路線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区 域	構 造			備 考	
	番 号	路線名	起 点	終 点	主な経過地		延 長	構造形式	車線の数		幅員
幹線街路	3・4・6	高木東山田線	下諏訪町字南城山	下諏訪町社字千松坊	下諏訪町字檜林	約 4,810m		4車線	20m	幹線街路と立体交差1箇所 平面交差2箇所	
			下諏訪町字竹原	下諏訪町字山之神脇	下諏訪町字相沢	約 1,210m	地下式				
	構造形式の内訳	下諏訪町字内久根	下諏訪町字檜林	下諏訪町字御田林	約 1,340m	地下式	9.5~10.75m				
					約 2,260m	地表式	20m	幹線街路と立体交差1箇所 平面交差2箇所	地下構造形式 区間 120m、 300mを含む		
路	3・6・15	中央通和田峠線	下諏訪町字矢木東	下諏訪町字檜林	下諏訪町字御田	約 1,740m	地表式	2車線	8m	幹線街路と平面交差4箇所	

「区域及び構造は計画図表示の通り」

理 由

3・5・6号高木東山田線は、本都市計画区域の活性化及び広域交通網の整備に大きく資するものであることから、本案のとおり位置、区域、構造及び名称を変更し、これに伴う既決定の関連する都市計画道路を変更するものである。

新旧対照表

(旧)

種別	名 称		位 置			区 域	構 造				備 考
	番 号	路線名	起 点	終 点	主な経過地		延 長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	3・5・6	高木東山田線	下諏訪町字慶泉寺	下諏訪町大字社字千松坊	下諏訪町字内久根	約 4,700m	地表式	4 車線	12~25m	幹線街路と平面交差 3 箇所	
	構造形式の内訳		下諏訪町字霧久保	下諏訪町字相沢城山		約 380m	地下式	/	12m		
			下諏訪町字内久根	下諏訪町字檜林		約 600m	地下式		12m		
						約 3,720m	地表式		25m	幹線街路と平面交差 3 箇所	地下構造形式区間 300m を含む
3・6・15	中央通和田峠線	下諏訪町大字下諏訪字矢木東	下諏訪町大字下諏訪内久根	下諏訪町大字下諏訪字御田	約 1,730m	地表式	2 車線	8m	幹線街路と平面交差 4 箇所		

(新)

種別	名 称		位 置			区 域	構 造				備 考
	番 号	路線名	起 点	終 点	主な経過地		延 長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線街路	3・4・6	高木東山田線	下諏訪町字南城山	下諏訪町社字千松坊	下諏訪町字檜林	約 4,810m		4 車線	20m	幹線街路と立体交差 1 箇所 平面交差 2 箇所	
	構造形式の内訳		下諏訪町字竹原	下諏訪町字山之神脇	下諏訪町字相沢	約 1,210m	地下式	/	9.5~10.75m		
			下諏訪町字内久根	下諏訪町字檜林	下諏訪町字御田林	約 1,340m	地下式		9.5~10.75m		
						約 2,260m	地表式		20m	幹線街路と立体交差 1 箇所 平面交差 2 箇所	地下構造形式区間 120m、300m を含む
3・6・15	中央通和田峠線	下諏訪町字矢木東	下諏訪町字檜林	下諏訪町字御田	約 1,740m	地表式	2 車線	8m	幹線街路と平面交差 4 箇所		

変更理由書 (都市計画法第17条第1項の規定による)

下諏訪都市計画道路3・5・6号高木東山田線は、諏訪地域の都市及び主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑の緩和を図るため、主要幹線街路として当初都市計画決定は昭和47年、平成2年に延長約4,700m、標準幅員12m～25mで一部区域及び構造等の都市計画変更を行った。

その後、本道路の終点側(岡谷市境～3・6・15号中央通和田峠線(一般国道142号)交差点)の約1,230mは現在、国で整備を進めており、残り区間については未整備となっている。

このような中、昨今の一般国道20号の異常な豪雨による道路冠水による通行止めや中央本線の踏切遮断による交通渋滞や交通事故などの交通障害が継続しており、それによる地域経済への影響も大きいことから、未整備区間について、社会経済状況や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」「交通安全の確保」「地域産業の活性化」「安心・快適な暮らしづくり」の機能を有する道路として道路の位置、構造等の検証を行い、一般国道20号のバイパスとして今回名称を3・4・6号高木東山田線に変更し、延長約4,810m、標準幅員20m、車線数4の道路として一部区域及び構造等とこの道路に関連し、接続する3・6・15号中央通和田峠線(一般国道142号)について長野県(都市計画決定権者)が都市計画変更を行うものである。

なお、この都市計画変更に併せて下諏訪町(都市計画決定権者)が3・6・18号秋宮武居線、3・4・6号高木東山田線に接続する諏訪都市計画道路3・4・20号諏訪バイパス沖田大和線については長野県(都市計画決定権者)が同時に一部区域等の都市計画変更を行う。

都市計画の策定の経緯の概要

下諏訪都市計画道路の変更 3・4・6号高木東山田線ほか1路線

事 項	時 期	備 考
関東地方整備局長事前協議	令和 2年 10月 13日 (火)	
関東地方整備局事前協議回答	令和 2年 10月 30日 (金)	
説明会 (都市計画原案)	令和 2年 11月 16日 (月) 令和 2年 11月 18日 (水) 令和 2年 11月 19日 (木) 令和 2年 11月 25日 (水)	下諏訪総合文化センター 諏訪市文化センター 下諏訪町老人福祉センター 諏訪市四賀公民館
公聴会開催の公告	令和 2年 11月 26日 (木)	
素案の閲覧	令和 2年 11月 26日 (木) から 令和 2年 12月 18日 (金) まで	
公聴会の開催 (都市計画法第16条第1項)	令和 2年 12月 20日 (日)	公述申出 10名
説明会 (計画案及び準備書)	令和 3年 3月 17日 (水) 令和 3年 3月 18日 (木) 令和 3年 3月 19日 (金) 令和 3年 3月 20日 (土)	下諏訪総合文化センター 諏訪市文化センター 諏訪市四賀公民館 下諏訪町総合文化センター
計画案の縦覧公告	令和 3年 3月 4日 (木)	
計画案の縦覧 (都市計画法第17条第1項)	令和 3年 3月 4日 (木) から 令和 3年 4月 5日 (月) まで	
計画案の再縦覧公告	令和 3年 4月 26日 (月)	
計画案の再縦覧 (都市計画法第17条第1項)	令和 3年 4月 26日 (月) から 令和 3年 5月 26日 (水) まで	意見書提出 4名
市町村意見聴取 (都市計画法第18条第1項)	令和 3年 6月 24日 (木)	
市町村意見聴取回答 (都市計画法第18条第1項)	令和 4年 1月 27日 (木)	
長野県都市計画審議会 (都市計画法第18条第1項)	令和 4年 12月 27日 (火)	
国土交通大臣本協議 (都市計画法第18条第3項)	令和 5年 1月上旬	(以下予定)
国土交通大臣本協議回答 (都市計画法第18条第3項)	令和 5年 2月上旬	
変更告示 (都市計画法第20条第1項)	令和 5年 2月上旬	

下諏訪都市計画図

令和2年11月 下諏訪町

下諏訪都市計画道路の変更 総括図 (長野県決定)
 3・4・6号 高木東山田線 (変更)
 3・6・15号 中央通和田峠線 (変更)

下諏訪都市計画道路の変更 総括図 (長野県決定)
 3・4・6号 高木東山田線 (変更)
 3・6・15号 中央通和田峠線 (変更)

3・4・6号 高木東山田線
 L=約4,810m 4車線 W=20.0m

変更区間
 L=約3,710m W=20.0m

資料 2-2-2

資料 2-2-1

資料 2-2-4

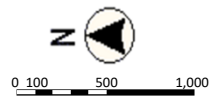
資料 2-2-3

変更区間
 L=約70m W=8.0m

3・6・15号 中央通和田峠線
 L=約1,740m 2車線 W=8.0m

凡例

—	変更区間
—	削除区間
—	既決定区間



凡例

 	都市計画区域
 	都市計画道路
 	都市計画公園
 	土地改良事業区域
 	都市施設
 	公共下水道排水区域
 	特別工業地区
 	下水道幹線

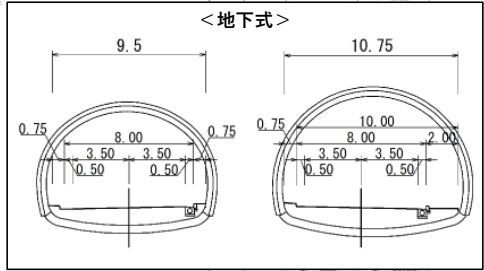
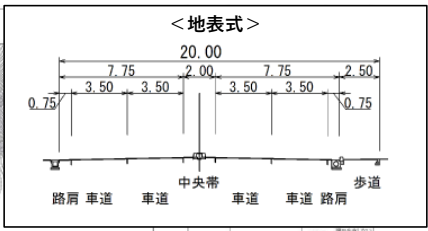
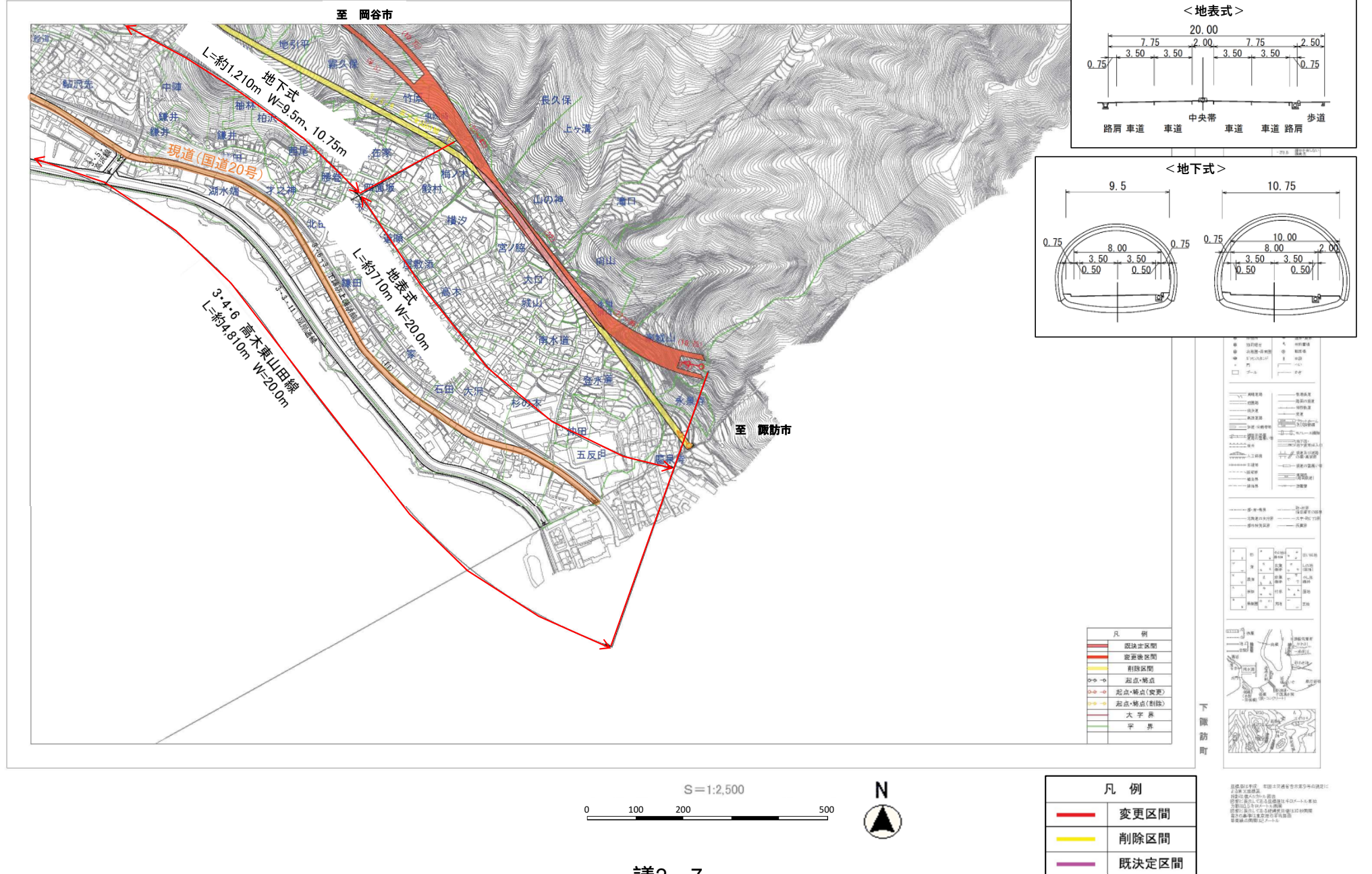
路線名	路線番号	延長 (m)	幅員 (m)	
			幅員	車線幅員
高木東山田線	3・4・6	4,810	20.0	4
中央通和田峠線	3・6・15	1,740	8.0	2

例

	変更後
	削除
	既決定

下諏訪都市計画道路の変更 計画図 (長野県決定)
3・4・6 号 高木東山田線 (変更)

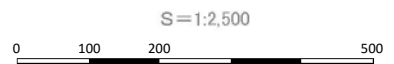
下諏訪町都市計画基本図 6



凡例

—	既決区間
—	削除区間
—	変更区間
○—○	起点・終点
○—○	起点・終点(変更)
○—○	起点・終点(削除)
—	大字界
—	字界

Legend for symbols and road types, including road names and various planning symbols.

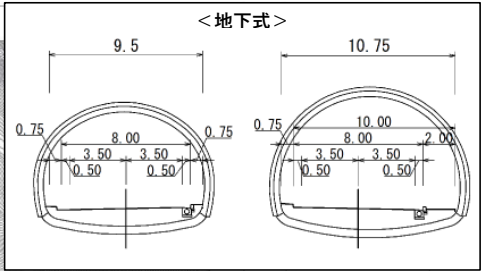
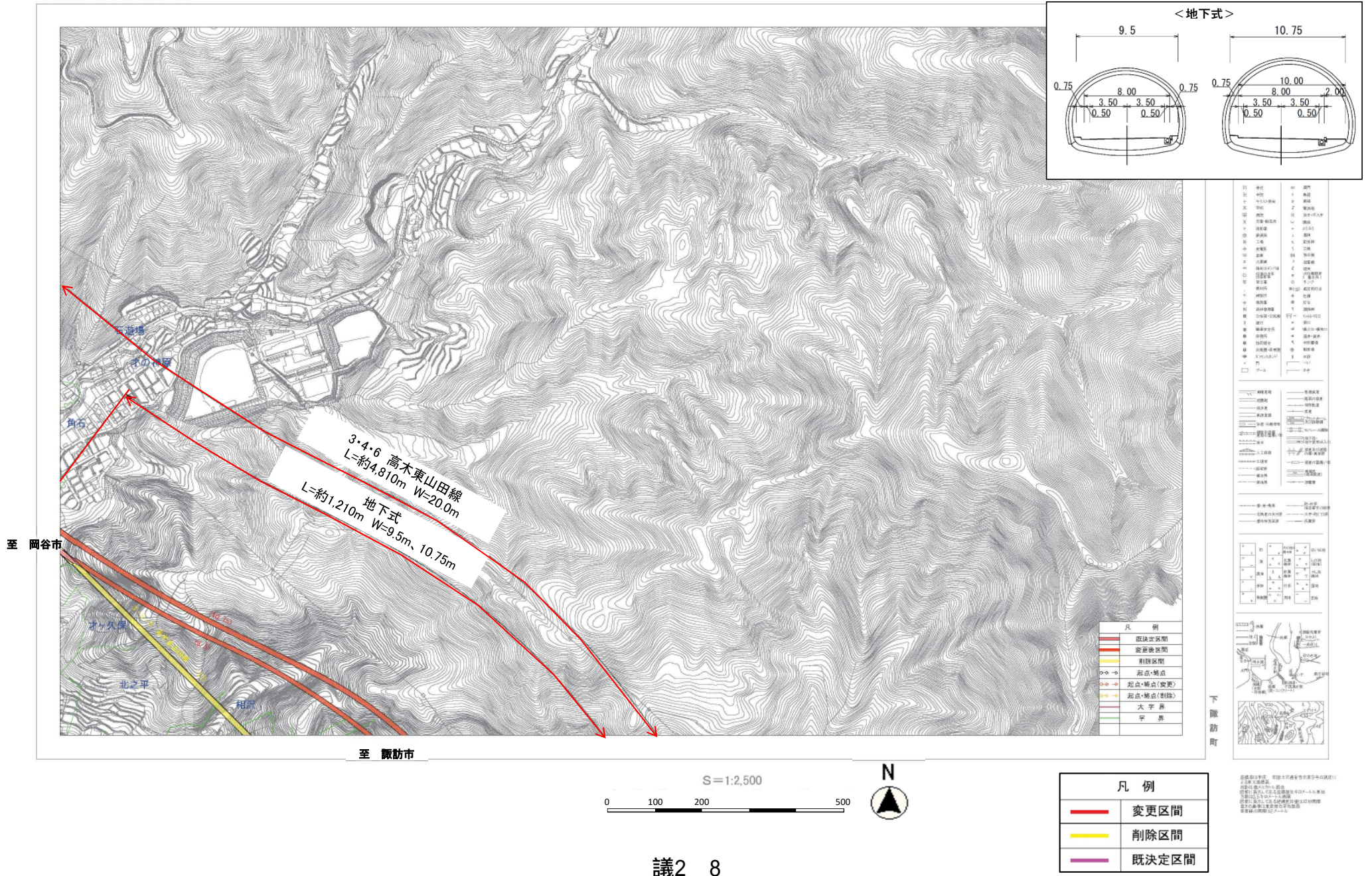


凡例

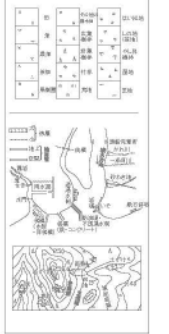
—	変更区間
—	削除区間
—	既決区間

下諏訪都市計画道路の変更 計画図 (長野県決定)
3・4・6 号 高木東山田線 (変更)

下諏訪町都市計画基本図 5



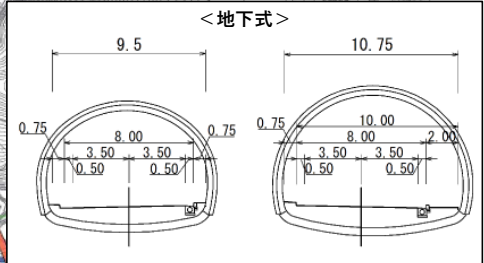
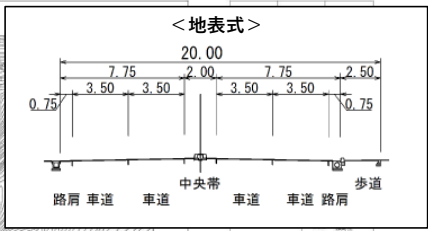
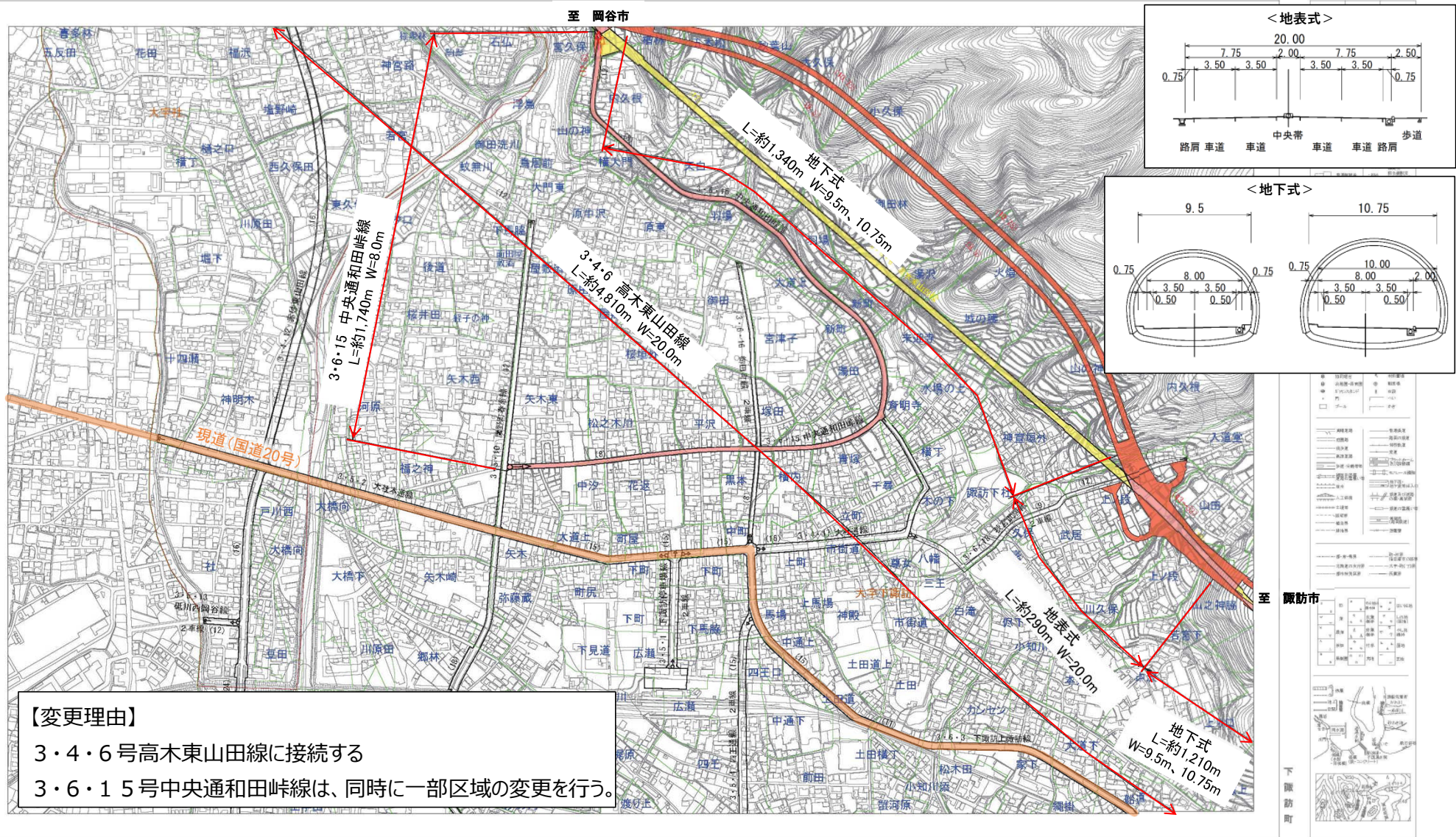
行	線	記号	説明
一	道路	—	道路
十	主要幹線	—	主要幹線
三	幹線	—	幹線
四	支線	—	支線
五	支線	—	支線
六	支線	—	支線
七	支線	—	支線
八	支線	—	支線
九	支線	—	支線
十	支線	—	支線
十一	支線	—	支線
十二	支線	—	支線
十三	支線	—	支線
十四	支線	—	支線
十五	支線	—	支線
十六	支線	—	支線
十七	支線	—	支線
十八	支線	—	支線
十九	支線	—	支線
二十	支線	—	支線
二十一	支線	—	支線
二十二	支線	—	支線
二十三	支線	—	支線
二十四	支線	—	支線
二十五	支線	—	支線
二十六	支線	—	支線
二十七	支線	—	支線
二十八	支線	—	支線
二十九	支線	—	支線
三十	支線	—	支線
三十一	支線	—	支線
三十二	支線	—	支線
三十三	支線	—	支線
三十四	支線	—	支線
三十五	支線	—	支線
三十六	支線	—	支線
三十七	支線	—	支線
三十八	支線	—	支線
三十九	支線	—	支線
四十	支線	—	支線
四十一	支線	—	支線
四十二	支線	—	支線
四十三	支線	—	支線
四十四	支線	—	支線
四十五	支線	—	支線
四十六	支線	—	支線
四十七	支線	—	支線
四十八	支線	—	支線
四十九	支線	—	支線
五十	支線	—	支線
五十一	支線	—	支線
五十二	支線	—	支線
五十三	支線	—	支線
五十四	支線	—	支線
五十五	支線	—	支線
五十六	支線	—	支線
五十七	支線	—	支線
五十八	支線	—	支線
五十九	支線	—	支線
六十	支線	—	支線
六十一	支線	—	支線
六十二	支線	—	支線
六十三	支線	—	支線
六十四	支線	—	支線
六十五	支線	—	支線
六十六	支線	—	支線
六十七	支線	—	支線
六十八	支線	—	支線
六十九	支線	—	支線
七十	支線	—	支線
七十一	支線	—	支線
七十二	支線	—	支線
七十三	支線	—	支線
七十四	支線	—	支線
七十五	支線	—	支線
七十六	支線	—	支線
七十七	支線	—	支線
七十八	支線	—	支線
七十九	支線	—	支線
八十	支線	—	支線
八十一	支線	—	支線
八十二	支線	—	支線
八十三	支線	—	支線
八十四	支線	—	支線
八十五	支線	—	支線
八十六	支線	—	支線
八十七	支線	—	支線
八十八	支線	—	支線
八十九	支線	—	支線
九十	支線	—	支線
九十一	支線	—	支線
九十二	支線	—	支線
九十三	支線	—	支線
九十四	支線	—	支線
九十五	支線	—	支線
九十六	支線	—	支線
九十七	支線	—	支線
九十八	支線	—	支線
九十九	支線	—	支線
一百	支線	—	支線



図面作成日：平成28年10月10日
 図面作成者：国土院建設省都市計画課
 図面作成場所：国土院建設省都市計画課
 図面作成者名：国土院建設省都市計画課
 図面作成者名：国土院建設省都市計画課

下諏訪都市計画道路の変更 計画図 (長野県決定)
 3・4・6 号 高木東山田線 (変更)
 3・6・15 号 中央通和田峠線 (変更)

下諏訪町都市計画基本図 2



【変更理由】
 3・4・6号高木東山田線に接続する
 3・6・15号中央通和田峠線は、同時に一部区域の変更を行う。

至 岡谷市

至 下諏訪町

凡 例

—	変更区間
—	削除区間
—	既決定区間

図説

道路線形記号
 道路幅員
 道路種別
 道路名称
 道路番号
 道路種別
 道路幅員
 道路種別
 道路名称
 道路番号

道路種別
 道路幅員
 道路種別
 道路名称
 道路番号

道路種別
 道路幅員
 道路種別
 道路名称
 道路番号

◆事業概要

道路名	都市計画決定権者	事業予定者	起終点	延長
諏訪都市計画道路 諏訪バイパス沖田大和線 下諏訪都市計画道路 高木東山田線	長野県	長野国道事務所	自:長野県諏訪市四賀 至:長野県下諏訪町東町	約10.3km

道路概要
 諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行った。現在、下諏訪岡谷バイパス及び坂室バイパスの整備が進められており、これに接続する諏訪バイパスを整備することでネットワーク全体の機能の向上が図られるが、延長約10.3kmの当該区間は未整備となっている。
 一般国道20号の対象区間(諏訪市～下諏訪町間)では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能が過去に数回発生しており、また、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞や沿道等からの交通流入による交通事故などの交通障害が継続しており、それらによる地域経済への影響が大きい。社会経済状況や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」「交通安全の確保」「地域産業の活性化」「安心・快適な暮らしづくり」の機能を有する道路として道路の位置、構造等の検討を行い、今回、一般国道20号のバイパスとして都市計画変更するものである。

◆上位・関連計画との関係

上位・関連計画	主要施策(抜粋)
長野県総合5か年計画(H30.3)	・国道20号バイパス建設に合わせたアクセス道路を含む道路網の構築と地域公共交通の確保に向けた取組を推進する。
諏訪都市計画マスタープラン(H25.12)	・周辺市町を含む、広域的な連携を支援する道路を「広域連携軸」として設定する。
下諏訪都市計画マスタープラン(H25.12)	・国道20号バイパス全線開通での骨格道路網の形成を目標とする。
第5次諏訪市総合計画 後期基本計画(H29.2)	・市民の日常生活や地域の経済活動を支えるとともに、防災上の役割を果たすため、利便性の高い道路網を整備する。 ・まちづくりの方向性や将来の交通需要などを考慮した都市計画の見直しを図る。
第7次改定下諏訪町総合計画(H28.4)	・安全で快適な生活を支え、活力を維持するための円滑な交通システム整備を図るため、交通体系の根幹となる国道20号バイパスの建設促進や南北幹線としての都市計画道路の整備を進めるとともに、都市計画道路を見直し、国道20号バイパスへの新たなアクセス道路の検討を進め、計画的、段階的に幹線道路網の整備を図る。 ・国道20号バイパスは交通緩和のほか、諏訪圏域の産業・経済や観光面、近年では防災面からも重要幹線として早期の開通が望まれている。

◆都市計画道路の必要性

評価項目	評価	根拠
交通面の効果	渋滞対策	◎ ■渋滞の解消 (課題) 国道20号現道は交通集中による慢性的な速度低下や踏切遮断による交通渋滞の解消が必要である。 (効果) 諏訪バイパス整備により交通が転換し、国道20号現道の交通混雑が解消される。 →国道20号現道の所要時間の短縮により、混雑度の大幅な改善が期待される。
	事故対策	○ ■安全性の向上(事故の減少) (課題) 国道20号現道の死傷事故率は全国平均を上回る箇所が多く存在しており、安全性の向上が必要である。 (効果) 諏訪バイパス整備により交通が転換し、国道20号現道の速度低下・交通事故が改善・減少する。 →速度低下・交通混雑の解消により、事故率が低減し、安全性の向上が期待される。
社会経済への影響	道路ネットワーク	○ ■高速道路ICまでのアクセシビリティ向上 (課題) 当該地域では、混雑時には平常時と比べ各拠点間の所要時間が増加しており、高速道路ICまでのアクセシビリティ向上が必要である。 【所要時間】 観光: 諏訪IC⇄諏訪大社下社秋宮 平常時19分→混雑時38分 製造: 諏訪市・下諏訪町⇄岡谷IC 平常時15分→混雑時23分 諏訪市・下諏訪町⇄諏訪IC 平常時12分→混雑時18分 (効果) 諏訪バイパス整備により、国道20号の連続する信号交差点や踏切を回避し、高速道路ICまでのアクセシビリティが向上する。 →各拠点間の所要時間の短縮により、アクセシビリティが向上し、円滑な都市活動を支える道路網が構築される。
	地域社会	○ ■高次救急医療機関へのアクセシビリティ向上 (課題) 国道20号は、時間帯によって所要時間のバラツキが大きく、交通混雑により救急搬送時間が増加しており、安定した救急搬送時間(現場～病院収容)の確保が必要である。 (効果) 諏訪バイパス整備により、高次救急医療機関への到達性が向上する。 →高次救急医療機関(諏訪赤十字病院)への所要時間が短縮され、カバー圏人口の増加が期待される。
市民の暮らしに与える影響	災害対策	◎ ■災害に強い道路網の構築(リダンダンシーの確保) (課題) 諏訪湖周辺では、南北に移動する道路に限られており、国道20号現道は、度々自然災害による被害(路面の冠水等)を受けており、災害に強い道路網の構築が必要である。 (効果) 諏訪バイパス整備により南北方向の交通軸が強化され、災害時の代替路として機能する。 →災害に強い道路網が構築されることで、災害による被害の影響が大幅に軽減される。
	住民生活	○ ■騒音の低減 (課題) 国道20号現道の騒音レベルは現在、昼夜間ともに環境基準値(昼間:70dB、夜間:65dB)にひっ迫しており、沿道住民の生活環境を改善するため、騒音の低減が必要である。 【騒音値】 昼間:68dB(環境基準値:70dB)、夜間:63dB(環境基準値:65dB) (効果) 諏訪バイパス整備により、夜間の大型車交通量が減少し、騒音レベル等が改善する。 →騒音レベル等の改善により、沿道住民の生活環境への影響の軽減が期待される。

◆道路の位置の妥当性

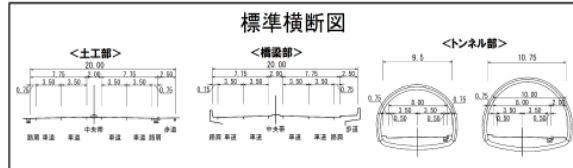
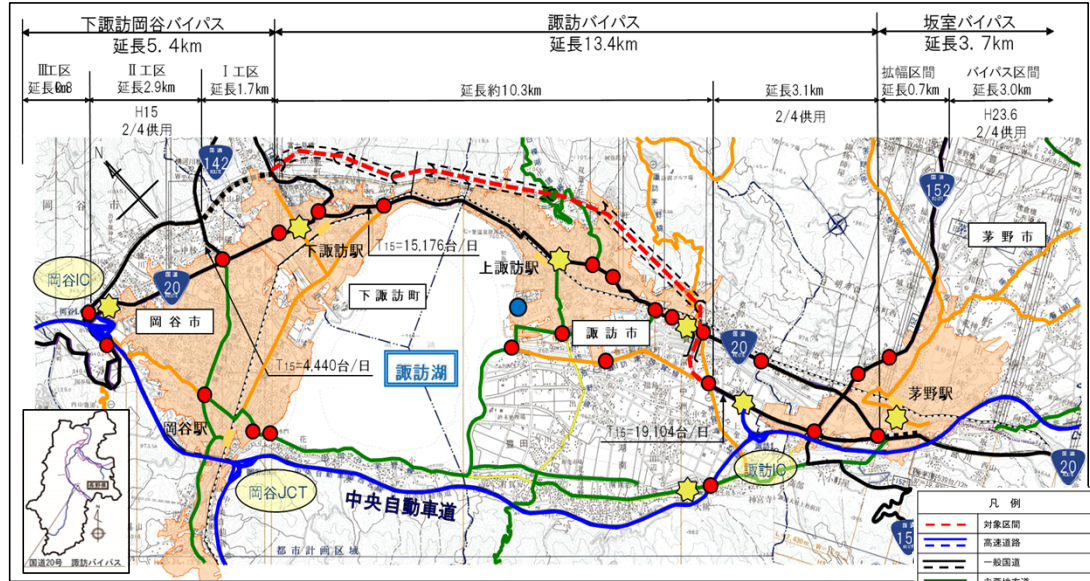
評価項目	評価	根拠
位置の決定根拠	土地利用	○ ■道路の位置、既存施設への配慮 ・地すべり危険箇所や公共施設、鉄塔、神社・仏閣、家屋等を極力回避した計画としている。 ・現道活用区間については、現都市計画幅を考慮し、支障物件となる家屋が極力変更とならないよう配慮している。 ・現都市計画に基づいて土地区画整理事業を実施している箇所については、当初計画と同様のルートとなるよう配慮している。 ・終点部は、事業実施中である下諏訪岡谷バイパスとの接続も考慮した計画としている。 ・終点部付近において、地形的条件、環境や既存施設への影響、あるいは既存道路との接続などを総合的に判断し、やむを得ず基地に影響するルートとしている。
	環境(自然・歴史・景観)	○ ■自然・歴史的な環境等及び景観の保全 ・集落や市街地を極力回避した山間部を通過するルートとしており、生活エリアにおける大気環境への影響に配慮している。 ・源泉施設を極力回避したルートとしており、水環境への影響に配慮している。 ・重要な種、群落の生息地、生育地等を極力回避し、動物・植物・生態系への影響に配慮している。

◆道路の規模の妥当性

評価項目	評価	根拠
道路の規模の決定根拠	○	■交通量による車線数、既存バイパスとの連続性 ・計画交通量を基に、道路構造令から種別区分を定め、車線数・設計速度・幅員構成を決定している。隣接工区である「坂室バイパス」や「下諏訪岡谷バイパス」とも整合を図っている。 【車線数】計画交通量(台/日) / 1車線あたりの設計基準交通量(台/日) (起点～(都)中央幹線区間) (32,100～35,800) / 12,000 = (2.68～2.98) > 2車線 ⇒ 必要車線数4車線 ((都)中央幹線～終点区間) (18,300～25,100) / 7,000 = (2.61～3.59) > 2車線 ⇒ 必要車線数4車線

◆整備実施環境

評価項目	評価	根拠
整備実施環境	○	■沿線市町の連携による整備促進 ・国道20号諏訪バイパス建設促進期成同盟会より、積極的な要望活動が行われており、地元の期待は大きい。



全体延長 : 約10.3km
 土工延長 : 約1.8km (約17%)
 橋梁延長 : 約0.9km (約9%)
 トンネル延長 : 約7.6km (約74%)

凡例

- 対象区間 (Red dashed line)
- 高速道路 (Blue line)
- 一般国道 (Black line)
- 主要地方道 (Green line)
- 一般都道府県道 (Grey line)
- 橋梁構造 (Blue hatched area)
- トンネル構造 (Red hatched area)
- 主要渋滞箇所 (Red star)
- 事故危険区間 (Red star with exclamation mark)
- 死亡事故発生箇所 (Red star with cross)
- 通行止め箇所 (Red star with X)
- 交通量(台/日) (Red star with number)
- 市街地 (Red star with circle)

共通

(事業の影響の評価基準) 注目すべき影響がある場合は、各評価項目の現状と事業実施による影響度を踏まえ、事業実施者が○(改善)、△(変化なし)、×(悪化)を判断する(なお、大幅な改善が見られる場合は◎とする。また、×(悪化)に対し、十分な対策により悪化が大きく軽減される場合は○とする)。

H25.11~
H28.11

都市計画
決定権者

都市計画
決定権者

都市計画変更について検討

配慮書 事業の位置・規模等の検討段階で、環境保全のために適正な配置をしなければならない事項の検討

計画段階評価
(ルート帯の検討)

第187回都市計画審議会(H27.11)
・環境影響評価と都市計画手続き

対応方針の決定 (ルート帯決定など) H28.11.4

H28.12

都市計画道路に位置付けることを意思決定 H28.12.22

第192回都市計画審議会(H29.2)
・環境影響評価配慮書

H29.4~

方法書
どのような項目について、
どのような方法で調査、予測、
評価をしていくのかを示す

説明会、公告・縦覧
環境技術委員会(4回) 市町長意見 H29.8.10
知事意見 H29.10.26
意見等を勘案し反映

意見
(意見書20名)

第193回都市計画審議会(H29.6)
・環境影響評価方法書

第195回都市計画審議会(H29.11)
・環境影響評価方法書

調査 測定や観測など

予測 事業を実施した場合の環境変化を予測

評価 実行可能な範囲内でできる限り対策がとられているか、基準・目標を達成しているか

対応方針の決定 (ルート案) R2.9

準備書
調査・予測・評価・環境保全措置の検討結果を示し、環境保全に関する考え方を取りまとめる

説明会、公告・縦覧
環境技術委員会(6回) 市町長意見 R4.1.27
環境知事意見 R4.3.29
意見等を勘案し評価書作成

意見
(意見書201名)

第205回都市計画審議会(R2.9)
・都市計画手続き

第206回都市計画審議会(R2.12)
・都市計画手続き

第207回都市計画審議会(R3.3)
・都市計画手続き

第208回都市計画審議会(R3.6)
・環境影響評価と都市計画手続き

R3.3~

評価書
準備書に対する意見を踏まえて検討し、必要に応じて準備書の内容を見直して作成

環境大臣意見 R4.9.9
国土交通大臣意見 R4.9.29
意見を勘案し補正

第210回都市計画審議会(R3.11)
・現地調査及び環境影響評価準備書

第211回都市計画審議会(R4.3)
・環境影響評価と都市計画手続き

第213回都市計画審議会(R4.10)
・環境影響評価と都市計画手続き

R4.4~

評価書を市町及び事業者へ送付

付議

都市計画審議会 R4.12.27

現時点

評価書の公告

同時

都市計画の変更告示

許認可等

(環境影響評価書に基づき環境保全について適正な配慮がなされているかどうか審査)

事後調査計画書の作成(公表)

計画書公表から30日間 知事の意見(公表)

事業着手

事後調査の実施
環境保全措置の実施

施工状況等報告書の作成(公表)

(事業完了まで四半期ごとに作成)

事後調査報告書の作成

(原則年1回作成)

事後調査報告書の公告縦覧(電子縦覧)

1週間 環境保全の見地からの住民意見 市町村長の意見(公表)
(縦覧期間内)

知事の措置要請(公表)

技術委員会

事業完了(報告書※の作成)

※法に基づく報告書は、事業完了時の条例に基づく事後調査報告書を兼ねることができる

報告書の公表

報告書送付から90日 許認可権者の意見 報告書送付から45日 環境大臣の意見

事業者
に
基づく
事後
調査
の
手
続
き

環境影響評価法に基づく環境影響評価の手続き

都市計画法に基づく都市計画変更の手続き

凡例
■ : 都市計画の手続き
■ : 環境影響評価の手続き
■ : 都市計画決定権者が併せて手続きを実施

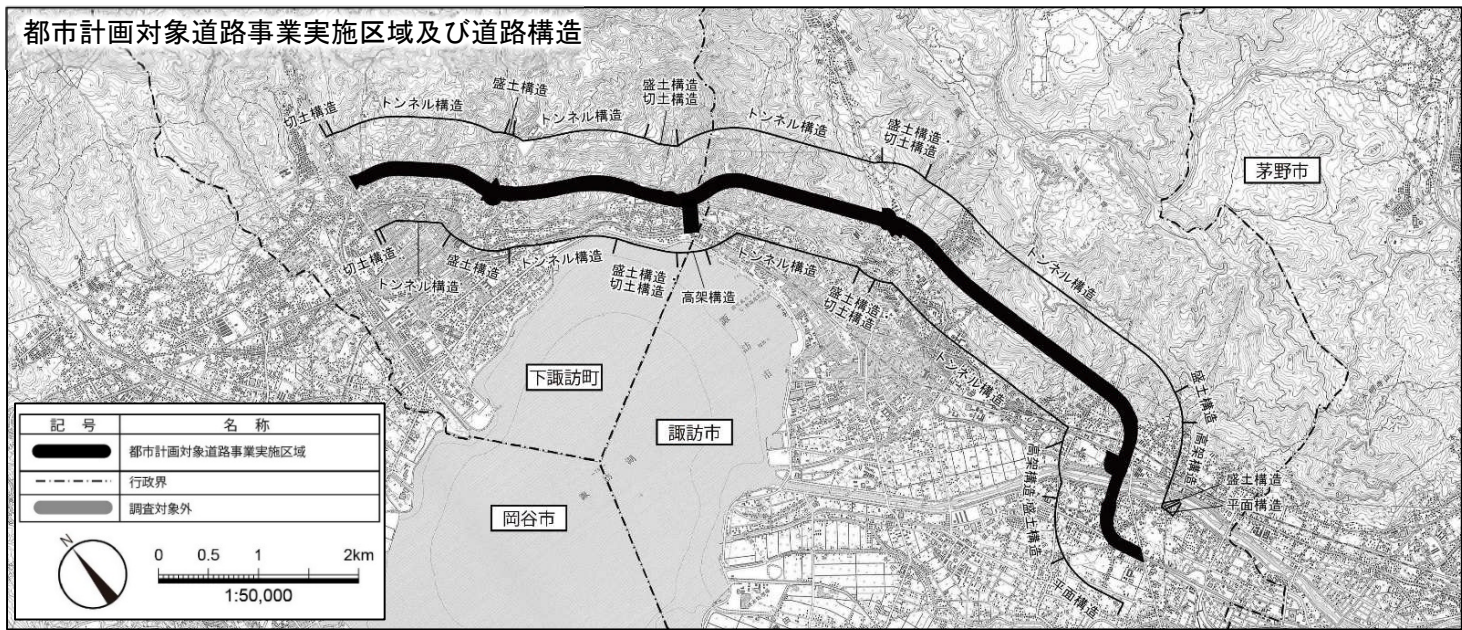
諏訪都市計画道路3・4・20号諏訪バイパス沖田大和線 下諏訪都市計画道路3・4・6号高木東山田線 環境影響評価書の概要 令和4年12月

●都市計画対象道路事業の名称、都市計画決定権者及び事業予定者の名称（第1章、第2章）

項目	内容
都市計画対象道路事業の名称	諏訪都市計画道路 3・4・20号 諏訪バイパス沖田大和線 下諏訪都市計画道路 3・4・6号 高木東山田線
都市計画決定権者の名称	長野県（代表者氏名：長野県知事 阿部 守一）
事業予定者の名称	国土交通省関東地方整備局（代表者氏名：国土交通省関東地方整備局長 廣瀬 昌由）

●都市計画対象道路事業の目的及び内容（第3章）

項目	主な内容						
都市計画対象道路事業の目的	当該事業は、①災害に強い代替路の確保、②交通の円滑化、③交通安全の確保、④地域産業の活性化、⑤安心・快適な暮らしづくりを目的として実施するものである。						
都市計画対象道路事業の内容	種類	一般国道の改築		延長	約10.3km		
	関係自治体	長野県（岡谷市、諏訪市、茅野市、諏訪郡下諏訪町）					
	道路区分	第3種第2級					
	設計速度	60km/h	計画交通量	18,300～32,100台/日（西暦2030年）			
	構造形式	平面構造	盛土構造	切土構造	高架構造	トンネル構造	
		延長	約0.4km	約1.3km	約0.2km	約1.1km	約7.5km
工事区分	土工	土工	土工	橋梁工	トンネル工		



●実施区域及びその周囲の概況（第4章）

自然的状況で把握した項目	社会的状況で把握した項目
気象、大気質、騒音、振動その他の大気に係る環境の状況	人口及び産業の状況
水象、水質、水底の底質その他の水に係る環境の状況	土地利用の状況
土壌及び地盤の状況	河川、湖沼及び海域の利用並びに地下水の利用の状況
地形及び地質の状況	交通の状況
動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況	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の配置の状況及び住宅の配置の概況
景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の状況	下水道の整備の状況
一般環境中の放射性物質の状況	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
	地域における計画・戦略・目標等
	その他の事項

●計画段階環境配慮書における調査、予測及び評価の結果（第5章）

計画段階環境配慮書の結果の概要
自動車の走行による大気質、騒音及び道路の存在による人と自然との触れ合いの活動の場は、【案】バイパス案（山側ルート）及び【比較案2】現都市計画ルートは、影響を与える可能性は小さいものと評価し、【比較案1】現道拡幅は、影響を与える可能性があると評価しました。
道路の存在による動物、植物、生態系、景観は、いずれのルートも影響を与える可能性は小さいものと評価しました。
道路の存在による水象（地下水）は、いずれのルートもルートの位置・構造によっては、影響を与える可能性があると評価しました。

●計画段階環境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（第6章）

環境要素	国土交通大臣意見（概要）	都市計画決定権者の見解（概要）
総論	今後の具体的なルートの位置及び道路構造の検討を踏まえた対象事業実施区域の設定に当たり、環境配慮が必要な対象及び区域について、本事業の実施に伴う影響を回避又は極力低減すること。	今後の詳細なルートや構造の検討を踏まえ、対象事業実施区域の設定にあたって、環境の保全上重要と考えられる対象に配慮します。
	詳細な検討に当たり、適切に予測した将来交通量や社会状況等を踏まえ本事業の内容を精査し、環境に十分配慮した内容とすること。	影響を受けるおそれのある項目について、必要に応じ、調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行い、環境への影響に配慮します。
	重要な保全対象が存在する場合には、当該対象への影響を十分考慮し、環境影響評価の項目を適切に選定すること。	環境影響評価の項目は、事業特性及び重要な保全対象を含む地域特性を踏まえ、適切に選定しました。
	環境影響に追加的な影響が生ずるおそれがある場合は、連絡道路の存在・供用を前提とした調査、予測及び評価を行うこと。	追加的な影響が生じるおそれがある場合は、連絡道路の存在・供用を前提とした調査、予測及び評価を行います。
大気環境	具体的なルートの位置及び道路構造の検討に当たり、市街地及び集落の分断並びに住居及び環境保全の配慮が特に必要な施設に対する生活環境への影響を回避又は極力低減すること。	今後の詳細なルートや構造を検討するにあたっては、市街地及び集落の分断並びに住居の環境保全の配慮が特に必要な施設に対する生活環境（大気質、騒音等）への影響に配慮し、必要に応じ、調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行います。
水環境及び土壌環境	具体的なルートの位置及び道路構造の検討に当たり、土地を改変する工事の実施に伴う水の濁り等による影響及び橋梁構造による水底掘削等による影響について、土地及び河川の改変量及び森林の改変面積を抑制する位置及び構造の採用等により、回避又は極力低減すること。	今後の詳細なルートや構造を検討するにあたっては、土地を改変する工事の実施に伴う水の濁り等による影響及び、橋梁構造による水底掘削等に伴う水の濁り等による影響に配慮し、必要に応じ、調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行います。
	具体的なルートの位置及び道路構造の検討に当たり、温泉源泉の改変の極力回避、地下水環境への影響を回避又は極力低減することとともに調査、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を検討すること。	今後の詳細なルートや構造を検討するにあたっては、温泉源泉等に対する地下水環境への影響に配慮し、必要に応じ、調査、定量的な予測、評価を行い、適切な環境保全措置の検討を行います。
動植物、生態系	具体的なルートの位置及び道路構造の検討に当たり、地盤沈下が生ずるおそれの小さい位置及び構造の採用等により、その影響を回避又は極力低減すること。	今後の詳細なルートや構造を検討するにあたっては、地盤沈下が生ずるおそれの小さい位置及び構造の採用等により、道路構造物の設置に伴う地盤沈下による影響に配慮します。
	具体的なルートの位置及び道路構造の検討に当たり、重要な動植物の生息及び生育地への影響を回避又は極力低減することとともに、専門家等からの助言を踏まえて調査、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を検討すること。	今後の詳細なルートや構造を検討するにあたっては、重要な動植物の生息及び生育地及び生態系への影響に配慮し、必要に応じ、専門家等からの助言を踏まえて調査、予測、評価及び適切な環境保全措置の検討を行います。
景観及び人と自然との触れ合いの活動の場	具体的なルートの位置及び道路構造の検討に当たり、景観及び人と自然との触れ合いの活動の場への影響を回避又は極力低減すること。	今後の詳細なルートや構造を検討するにあたっては、景観資源、眺望点、人と自然との触れ合いの活動の場への影響及び下諏訪町歴史的風致維持向上計画に配慮し、必要に応じ、調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行います。
建設発生土及び廃棄物	具体的なルートの位置及び道路構造の検討に当たり、土量バランスを考慮した上で改変又は掘削を必要最小限とした位置及び構造の採用等により、建設発生土及び廃棄物の発生量を抑制すること。	今後の詳細なルートや構造を検討するにあたっては、土量バランスを考慮し、建設発生土及び廃棄物の発生量の抑制に配慮し、必要に応じ、調査、予測、評価及び環境保全措置の検討を行います。

●計画段階環境配慮書の案についての意見と事業予定者の見解（第7章）

区分	主な意見（概要）	事業予定者の見解（概要）
住民及び事業者等	生活環境 <ul style="list-style-type: none"> ・騒音、水環境、住む人々の環境について、配慮。 ・道路整備の充実をお願いしたい。 ・高架橋の振動、騒音が無いようにされたい。 （他170件）	大気質、騒音、振動、水象（地下水）への影響に配慮します。具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。
	自然環境 <ul style="list-style-type: none"> ・オオワシ等動物の生活圏・生態に配慮してほしい。 ・信州の自然を大切に。 （他155件）	動物、植物、生態系への影響に配慮します。具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。
	景観等 <ul style="list-style-type: none"> ・景観と環境には十分配慮を。 ・景観に配慮した設計でお願いしたい。 ・下諏訪町の景観を壊さないアクセス道路。 （他81件）	景観・人と自然との触れ合いの活動の場への影響に配慮します。具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。
長野県知事	大気質、騒音、水質、地下水、地盤沈下等への影響や重要な動植物、生態系や景観への影響に配慮し、地域の生活環境や自然環境への影響をできるかぎり回避・低減するよう努めていただきますようお願いいたします。	大気質、騒音、水質、地下水、地盤沈下等の生活環境や、重要な動植物、生態系、景観等の自然環境への影響について、できる限り回避・低減するよう配慮し、具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。
諏訪市長	大気質、水環境、騒音等の生活環境への影響に配慮するとともに、重大な動植物の生息・生育地等の自然環境への影響及び源泉や景観等への影響に配慮し、地域への影響をできる限り回避・低減に努めてください。	大気質、源泉を含む水環境、騒音等の生活環境、重要な動植物の生息・生育地、景観等の自然環境への影響について、できる限り回避・低減するよう配慮し、具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。
下諏訪町長	大気質、水環境、騒音等の生活環境への影響に配慮するとともに、重要な動植物の生息・生育地等の自然環境への影響及び源泉や景観等への影響に配慮し、地域への影響をできる限り回避・低減に努めてください。	大気質、源泉を含む水環境、騒音等の生活環境、重要な動植物の生息・生育地、景観等の自然環境への影響について、できる限り回避・低減するよう配慮し、具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階で、調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。

●環境影響評価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（第8章）

環境要素	都市計画決定権者の見解（概要）	
事業計画 (意見10件)	バイパス案（山側ルート）については、交通の円滑化、災害に強い代替路の確保、交通安全の確保を図るとともに、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりや地域産業の活性化に寄与する道路であることを理由に、選定しました。	
	ルート位置、構造の検討に際しては、道路の事業目的を勘案しつつ、走行性、アクセス性、安全性とともに、環境面や事業性（事業に要する費用や技術的な制約条件等）にも配慮して行います。	
	住民の皆様へ都市計画素案やルート・構造に関する説明会、公聴会を行い、ルートを決定してまいります。	
調査、予測・評価全般 (意見3件)	調査にあたっては、「道路環境影響評価の技術手法」等に基づき、環境状況や予測評価に必要な情報の把握に努めました。評価にあたっては、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減するための環境保全措置を検討しました。	
騒音・振動 (意見1件)	騒音、振動の調査、予測地点については、住居等の保全施設の位置、計画路線の構造及び周辺の地形等を踏まえ、適切に設定しました。	
水質・水象 (意見1件)	盛土工に係る水質（水の濁り）については、工事施工ヤードの設置の一部として、調査、予測及び評価を行いました。道路（嵩上式）の存在（盛土構造）に係る水質及び水象、盛土工に係る水象については、一般的には影響を及ぼすことはないと考えられることから、項目を選定しておりません。	
水象 (意見2件)	地下水については、専門家の意見を聴きながら、適切に現地調査、予測及び評価を行いました。また、環境保全措置として、地下水への影響に配慮した施工方法等を採用し、事後調査を実施します。これらの内容については、丁寧な説明に努めます。	
地形及び地質 (意見1件)	道路構造については、事業実施段階で耐震性能を有する設計を行います。また、地震が発生した場合には、速やかに被害状況の把握及び復旧に努めます。	
地盤 (意見1件)	軟弱地盤と想定される地域において、切土等の掘削工事、トンネル工事を予定していないため、地盤を環境影響評価項目に選定しておりません。なお、事業実施段階で、詳細な地質調査を行い、必要に応じて地盤沈下の発生に十分配慮した施工方法等を検討します。これらの内容について、丁寧な説明に努めます。	
動物、植物、生態系 (意見4件)	生態系の調査については、「動物」における動物相及び「植物」における植物相の調査結果を活用して整理します。生態系の特殊性の注目種に選定したフクロウ類の他、コウモリ類等については調査を行いました。オオワシについては、専門家等からの助言を踏まえて調査、予測及び評価を行いました。	
景観 (意見3件)	事業者が事業実施段階で、地域との調和を図る観点から色彩、デザイン等の検討に努めます。主要な眺望点の選定については、既存文献等で示された候補地点の中から、景観資源の分布、視覚的關係及び計画路線の位置等を踏まえ、主要な眺望景観の変化が生じると想定される地点を選定しました。	
人と自然との触れ合いの活動の場 (意見2件)	人と自然との触れ合いの活動の場を改変し、快適性等に変化が生じる箇所では、安全性を考慮した環境保全措置の検討を行いました。	

●環境影響評価方法書についての長野県知事の意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解（第9章）

環境要素	長野県知事意見（概要）	都市計画決定権者の見解（概要）
全般	具体的なルート、道路構造を踏まえ、適切に調査、予測及び評価を行うこと。また、詳細な平面縦横断線形が明らかになった時点で県に報告し、調査、予測及び評価の地点や方法について助言を受けること。	詳細な平面縦横断線形が明らかになった時点で、技術委員会に報告し、委員会において得られた助言を踏まえ、具体的なルート、道路構造等を基に、適切に調査、予測及び評価を行いました。
	準備書段階で道路構造、工法等に不確定部分が残っている場合は、最も環境負荷が大きくなる条件を想定し、調査、予測及び評価を行うこと。	準備書段階では道路構造、工法等は確定しませんが、調査、予測及び評価は、具体的なルート、道路構造及び想定される工法等を基に、環境負荷が大きくなる条件を設定し、調査、予測及び評価を行いました。
	環境基準を大きく下回る地域であることが想定されるため、現況を的確に把握した上で、その状況をできる限り悪化させないという観点から環境影響評価を行い、必要な環境保全措置を講じること。	現況を的確に把握した上で、予測及び評価を行い、評価にあたっては、現況をできる限り悪化させないという観点から、環境影響をできる限り回避又は低減するための環境保全措置を検討しました。
	実施区域周辺には、特に配慮を要する施設があるため、それらへの影響について適切に予測及び評価を実施すること。	大気質、騒音、振動等については、特に配慮を要する施設を考慮して代表的な予測位置を設定し、適切に予測及び評価を行いました。
全般	準備書の作成にあたっては、地質断面図、ボーリング柱状図等の予測評価等の根拠を示すとともに、専門用語について注釈を行う、工法等を図示するなど住民により分かりやすい図書となるよう努めること。	準備書の作成にあたっては、地質断面図、ボーリング柱状図等の予測及び評価等の根拠を示し、専門用語について注釈を行う、工法等を図示するなど住民により分かりやすい図書となるよう努めました。
	道路構造、工法、想定される環境影響等を具体的に住民に提示し、理解を得ながら今後の手続を進めること。また、その状況について県に報告すること。	今後の環境影響評価手続きについては、想定される道路構造、工法、環境影響等を住民説明会で具体的に提示し、理解を得ることに努めながら進め、その住民説明会の状況について、長野県に報告します。
事業計画	実施区域には断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域が存在することに十分に配慮し、道路構造等を検討すること。また検討の経緯及び内容について準備書において明らかにすること。	計画路線は、位置及び基本構造の検討段階から、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に配慮した計画としています。また、詳細な道路構造、施工方法等については、事業実施段階において、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に十分に配慮して検討します。検討の経緯及び内容について準備書に記載しました。
騒音 振動 低周波音	発破工事を実施する場合には、騒音、振動及び低周波音に係る環境要因として発破工事を選定し、適切に調査、予測及び評価を行うこと。	トンネルにおける発破工事の実施については、現段階では決定しておらず、トンネル工事において発破を実施する場合には、事業実施段階で適切な環境保全措置を検討し、発破に伴う影響の低減に努めます。
水質	降雨時の水質調査については、降雨量の違いによる水質への影響を適切に把握できるよう、複数回実施すること。	降雨時の水質調査については、年間の変動状況を把握するため、渇水期1回、豊水期2回（梅雨期、台風期）の複数回の調査を行いました。

環境要素	長野県知事意見（概要）	都市計画決定権者の見解（概要）
水象	地下水については、工事実施箇所だけではなく、その下流へ影響が生じる可能性があるため、地下水の広域的な運動性を把握できるよう調査地点を設定し、事業による影響を適切に予測及び評価を行うこと。	地下水については、実施区域から約1kmの範囲を対象に、広域的な運動性を把握できるよう調査地点を設定し、調査結果を踏まえて、専門家の意見を聴きながら適切に予測及び評価を行いました。
	河川への橋脚の設置等による漁業等の水面利用への影響について、漁業関係者への聞き取りを行い、適切に調査、予測及び評価を行うこと。	漁業関係者への聞き取り調査を行い、水面利用の状況を把握しました。環境保全措置として「観測修正法による最適な工法の採用」を実施することで、河川の流量の変化を抑制します。また、河川の水質への影響を抑制するため、止水性の高い仮締切工法を採用し、直接流水に接しない施工を行い、必要に応じて適切な仮設材料による一時的な流路の切り回しや、工事排水の適切な処理等を行います。濁水についても、濁水処理施設を設置して河川等に直接濁水を流さないようにします。よって、漁業等の水面利用は維持されるものと考えています。
地形 地質	諏訪盆地の断層群は、諏訪盆地における新期断層変位地形が生じている地域であるため、重要な地形及び地質として位置付け、調査、予測及び評価の地点への追加を検討すること。	諏訪盆地の断層群については、日本の地形レッドデータブック等に学術上又は希少性の観点から保全すべき重要な地形及び地質として位置づけられていないため、重要な地形及び地質として選定しておりません。なお、実施区域及びその周辺に分布する諏訪盆地の断層群については、事業実施段階において、事業地に露頭している新期断層変位地形（断層崖）が存在する場合は、調査、記録に努めます。
地盤	実施区域内には、軟弱地盤地域が存在するため、地盤を環境影響評価項目として選定し、適切に調査、予測及び評価を行うことを検討すること。	軟弱地盤と想定される地域において、切土等の掘削工事、トンネル工事を予定していないため、地盤を環境影響評価項目に選定しておりません。なお、地盤への対応については、事業実施段階において、詳細な地質調査を行い、必要に応じて地盤沈下の発生に十分配慮した施工方法等を検討します。
植物 動物	河川に橋脚を設置する場合には、今後決定する道路構造、工法等を踏まえ、水生動植物の調査範囲の拡大を検討すること。また、当該調査の結果を踏まえ、水生動植物への影響のより少ない工法への見直しを検討すること。	橋脚の設置を予定している河川では、低水路に接しない位置に橋脚を設置し、必要以上に橋脚の断面積を大きくしない計画としています。また、河川での橋梁工事で水底の掘削を行う場合、仮締切による工事により直接流水に接地しない工法を採用し、水生動植物への影響の少ない工法を採用します。実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減した配慮を行うため、水生動物は実施区域から約250m、水生植物は実施区域から約100mの範囲で調査を行いました。
	動植物の調査については、環境が大きく変化することとなる明かり部に重点を置いて行うこと。かつての渋のエゴ付近や周辺河川付近は、諏訪湖でも最後に残された水生植物群落が分布している場所であるため、植物の調査、予測及び評価の地点への追加を検討すること。	動植物の調査については、環境が大きく変化することとなる明かり部に重点を置いて行いました。橋脚の設置を予定している河川では、低水路に接しない位置に橋脚を設置し、必要以上に橋脚の断面積を大きくしない計画としています。また、河川での橋梁工事で水底の掘削を行う場合、仮締切による工事により直接流水に接地しない工法を採用し、水生動植物への影響の少ない工法を採用します。実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減した配慮を行うため、水生植物は実施区域から約100mの範囲で調査を行いました。
景観	メガネサナエは、日本では諏訪湖と琵琶湖にしか生息しない希少なトンボであるため、あらかじめ生態、生息地等について把握した上で、調査、予測及び評価を行うこと。	メガネサナエについては、事前に専門家に聞き取り調査を行い、生態、生息地等を把握した上で、羽化殻・羽化個体調査、成虫調査、幼虫調査を行うとともに、調査結果を踏まえて予測及び評価を行いました。
景観	中央道の諏訪湖SAは、諏訪盆地の一番の眺望地点であるため、主要な視点場として、景観の調査、予測及び評価の地点に追加すること。	中央道の諏訪湖SAについては、景観の主要な眺望点に選定し、調査、予測及び評価を行いました。
触れ合い 活動の場	実施区域は、諏訪湖の外環であり人と自然との触れ合い活動の場が多くあるため、工事による影響が想定される場合には、環境影響評価項目として選定し、調査、予測及び評価を行うこと。また、自然豊かな社寺等について、主要な人と自然との触れ合い活動の場として、調査、予測及び評価の地点への追加を検討すること。	「工事施工ヤードの設置」、「工事用道路等の設置」に係る人と自然との触れ合い活動の場について、環境影響評価項目に選定し、調査、予測及び評価を行いました。また、自然豊かな社寺等については、関係市町への聞き取り調査を行った上で、主要な人と自然との触れ合い活動の場の地点に選定し、調査、予測及び評価を行いました。
廃棄物等	準備書において、伐採木の発生量を予測及び評価の対象に加えるとともに、その処理方法についても記載すること。	廃棄物等の予測及び評価については、建設発生木材の発生量を対象に加え、その処理方法についても検討し、準備書に記載しました。

●都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法、環境影響評価の結果及び環境影響の総合的な評価（第10章～第12章）（1/3）

要素		項目（手法）の選定		環境要因の区分	調査結果	予測手法	予測結果	環境保全措置	評価結果
		工事の実施	存在・供用						
大気環境	大気質	二酸化窒素、浮遊粒子状物質		○	自動車の走行	・環境基準を達成	定量 ■環境基準以下 全ての予測地点で環境基準以下のため、基準等との整合は図られる。	— (環境負荷を回避・低減した事業計画であり、保全措置はなし)	本対象事業においては、計画路線の位置及び基本構造の検討段階から環境保全に配慮しており、各環境要素について事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、計画路線が周辺の環境に及ぼす影響についてできる限り回避又は低減が図られています。 このことから、計画路線に係る環境の保全について適正な配慮がなされていると評価します。
			●		建設機械の稼働		定量 ■環境基準以下、一部で参考値を超過 諏訪市の3箇所、下諏訪町の1箇所で二酸化窒素の建設機械寄与濃度が参考値を超過する。	■大気質の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施 ・排出ガス対策型建設機械の採用 ・作業方法の改善	
			●		資材及び機械の運搬に用いる車両の運行		定量 ■環境基準、参考値以下 全ての予測地点で環境基準、参考値以下のため、基準等との整合は図られる。	■大気質の影響を低減するために環境保全措置を実施 ・工事用車両の分散	
		○		建設機械の稼働	(調査なし)	定量 ■一部で参考値を超過 諏訪市の1箇所、下諏訪町の2箇所で参考値を超過する。	■粉じん等の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施 ・散水 ・作業方法の改善		
		○		資材及び機械の運搬に用いる車両の運行		定量 ■一部で参考値を超過 諏訪市の3箇所、下諏訪町の3箇所で参考値を超過する。	■粉じん等の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施 ・工事用車両の洗車 ・工事用車両の分散		
	騒音	騒音			○	自動車の走行	・一般環境騒音は、全ての地点で環境基準を達成 ・沿道環境騒音は、1地点(夜間)で環境基準値を2dB超過	定量 ■一部で環境基準を超過 諏訪市の3箇所、下諏訪町の3箇所で環境基準を超過する。	
				○	建設機械の稼働		定量 ■一部で規制基準を超過 諏訪市の3箇所、下諏訪町の2箇所で環境基準を超過する。	■騒音の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施 ・低騒音型建設機械の採用 ・仮囲いの設置 ・作業方法の改善	
				○	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行		定量 ■環境基準以下 全ての予測地点で環境基準以下のため、基準等との整合は図られる。	■騒音の影響を低減するために環境保全措置を実施 ・工事用車両の分散	
振動	振動			○	自動車の走行	・要請限度を達成	定量 ■要請限度以下 全ての予測地点で要請限度以下のため、基準等との整合は図られる。	— (環境負荷を回避・低減した事業計画であり、保全措置はなし)	
				○	建設機械の稼働		定量 ■規制基準以下 全ての予測地点で規制基準以下のため、基準等との整合は図られる。	■振動の影響を低減するために環境保全措置を実施 ・低振動型建設機械の採用 ・作業方法の改善	
				○	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行		定量 ■要請限度以下 全ての予測地点で規制基準以下のため、基準等との整合は図られる。	■振動の影響を低減するために環境保全措置を実施 ・工事用車両の分散	
低周波音	低周波音		●	自動車の走行	・住宅等の立地状況は、低地部及び起伏に富む地形上に点在。概ね2階建て	定量 ■参考値以下 予測地点で参考値以下のため、基準等との整合は図られる。	— (環境負荷を回避・低減した事業計画であり、保全措置はなし)		

凡例：表中の○印は国交省令における参考項目。●印は参考項目以外の項目。空欄は非選定の項目。

●都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法、環境影響評価の結果及び環境影響の総合的な評価（第10章～第12章）（2/3）

要素		項目（手法）の選定		環境要因の区分	調査結果	予測手法	予測結果	環境保全措置	評価結果
		工事の実施	存在・供用						
水環境	水質	水の濁り 水の汚れ	●		切土工等又は既存工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路の設置等	定性	■水の濁りが発生する可能性がある 切土工等又は既存工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路の設置に係る水の濁りが発生する可能性がある。	■水の濁りの環境負荷を低減するために環境保全措置を実施 ・濁水処理施設の設置 ・速やかな転圧及び法面整形 ・シートによる被覆等の実施	本対象事業においては、計画路線の位置及び基本構造の検討段階から環境保全に配慮しており、各環境要素について事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、計画路線が周辺の環境に及ぼす影響についてできる限り回避又は低減が図られています。 また、水象(河川、地下水)については、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため、事後調査を実施し、専門家等の指導・助言を得ながら適切な措置を講ずることとします。 このことから、計画路線に係る環境の保全について適正な配慮がなされていると評価します。
					水底の掘削等	定性	■水の濁りが発生する可能性がある 水底の掘削等に係る水の濁りが発生する可能性がある。	■水の濁りの環境負荷を低減するために環境保全措置を実施 ・河川への影響に配慮した施工	
			●		水底の掘削等	定性	■水の汚れが発生する可能性がある 水底の掘削等に係る水の汚れが発生する可能性がある。	■水の汚れの環境負荷を低減するために環境保全措置を実施 ・河川への影響に配慮した施工	
水象	河川		●		道路（地表式又は掘割式、地下式）の存在	定性	■一部の河川の流量は変化する可能性がある 計画路線が地上部で渡河する河川の流量は、環境保全への配慮事項を実施することによりほとんど変化しない。計画路線がトンネル部で通過する河川のうち、河川水と地下水の関連性がない河川、又は河床がコンクリートによる三面張り構造である河川の流量は、ほとんど変化しない。河床が自然溪流の河川であり、河川水と地下水が連続している可能性がある河川の流量は、変化する可能性がある。	■河川水と地下水が連続し、河床が自然溪流の河川の流量への環境負荷を低減するため環境保全措置を実施 ・観測修正法による最適な工法の採用	
			●		切土工等又は既存の工作物の除去、トンネル工事の実施				
	地下水		●		道路（地表式又は掘割式、地下式）の存在	定性	■一部の湧水の湧水量が変化する可能性がある 水道の水源、酒蔵群の水源、温泉源泉の水位はほとんど変化しない。湧水のうち、7地点の湧水は湧水量が変化する可能性がある。	■湧水への環境負荷を低減するため環境保全措置を実施 ・観測修正法による最適な工法の採用	
			●		切土工等又は既存の工作物の除去、トンネル工事の実施				
土壌に係る環境その他の環境	地形及び地質	重要な地形及び地質		○	道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在	定性	■改変に伴う消失又は縮小：重要な地形及び地質は保全される土地の改変を最小限に抑えた計画としており、諏訪湖の地形改変は生じない。 ■周辺環境条件の変化に伴う影響：重要な地形及び地質は保全される土地の改変による局所的な気象条件の変化や土壌・植生の状態の変化が諏訪湖の地形の劣化や不安定化を促進させるおそれはない。	— (環境負荷を回避・低減した事業計画であり、保全措置はなし)	
				○	工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置				
	その他	日照障害		○	道路（嵩上式）の存在	定量	■一部で参考値を超過 諏訪市の1箇所を参考値を超過する。	■日照障害の環境負荷を低減するために環境保全措置を実施 ・高架構造物の上部工部の形式、配置等の工夫	

凡例：表中の○印は国交省令における参考項目。●印は参考項目以外の項目。空欄は非選定の項目。

●都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法、環境影響評価の結果及び環境影響の総合的な評価（第10章～第12章）（3／3）

要素	項目（手法）の選定	環境要因の区分		調査結果	予測手法	予測結果	環境保全措置	評価結果
		工事の実施	存在・供用					
動物	重要な種及び注目すべき生息地	○		工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置	定性	■一部の種で、生息環境は保全されない可能性がある 重要な鳥類の1種は、工事の実施により生息環境は保全されない可能性がある。	■動物への環境負荷を低減するために環境保全措置を実施 ・工事工程の検討及び段階的な工事の実施等（コンディショニング） ・低騒音型建設機械の採用 ・濁水処理施設の設置 ・河川への影響に配慮した施工 ・観測修正法による最適な工法の採用 ・夜間工事照明の漏れ出しを防止するブラインド、扉の設置及び誘因性の低い照明の採用 ・道路照明の漏れ出しを防止した構造及び誘因性の低い照明の採用	本対象事業においては、計画路線の位置及び基本構造の検討段階から環境保全に配慮しており、各環境要素について事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、計画路線が周辺の環境に及ぼす影響についてできる限り回避又は低減が図られています。 また、動物、植物、生態系については、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため、事後調査を実施し、専門家等の指導・助言を得ながら適切な措置を講ずることとします。 このことから、計画路線に係る環境の保全について適正な配慮がなされていると評価します。
		●		建設機械の稼働、トンネル工事の実施				
			○	道路（地表式又は掘割式、嵩上げ式）の存在				
			●	道路（地下式）の存在				
植物	重要な種及び群落	○		工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置	定性	■一部の種で、生育環境は保全されない又は保全されない可能性がある 重要な植物の9種は、工事の実施及び道路の存在により、生育環境は保全されない又は保全されない可能性がある。	■植物への環境負荷を低減するために環境保全措置を実施 ・重要な植物種の移植又は播種 ・濁水処理施設の設置 ・河川への影響に配慮した施工	
		●		トンネル工事の実施				
			○	道路（地表式又は掘割式、嵩上げ式）の存在				
			●	道路（地下式）の存在				
生態系	地域を特徴づける生態系	○		工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置	定性	■一部の種で、生息環境は保全されない可能性がある 「山地・丘陵地・台地の生態系」における注目種の2種は、工事の実施により生息環境は保全されない可能性がある。	■生態系への環境負荷を低減するために環境保全措置を実施 ・工事工程の検討及び段階的な工事の実施等（コンディショニング） ・低騒音型建設機械の採用 ・濁水処理施設の設置 ・河川への影響に配慮した施工 ・観測修正法による最適な工法の採用 ・夜間工事照明の漏れ出しを防止するブラインド、扉の設置及び誘因性の低い照明の採用 ・道路照明の漏れ出しを防止した構造及び誘因性の低い照明の採用	
		●		トンネル工事の実施				
			○	道路（地表式又は掘割式、嵩上げ式）の存在				
			●	道路（地下式）の存在				
景観	主要な眺望点及び景観資源			道路（地表式又は掘割式、嵩上げ式）の存在	定性	■眺望景観の変化による影響はほとんど生じない、又は低減される 主要な眺望点及び身近な視点場についてはいずれも改変されない。景観資源についてはいずれも改変されない、又は一部が改変されるが、大部分が残されることから、資源の価値を大きく損なうものではない。眺望点13箇所について、環境保全への配慮事項を実施することにより、いずれも眺望景観の変化による影響はほとんど生じない、又は低減される。	■景観への影響を低減するために環境保全措置を実施 ・構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討 ・地形改変部（法面含む）の緑化	
			○					
人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場			道路（地表式又は掘割式、嵩上げ式）の存在	定性	■道路の存在及び工事の実施による影響は生じない、又は影響が生じる可能性は低い、あるいは影響は低減される 主要な触れ合い活動の場25箇所について、環境保全への配慮事項を実施することにより、いずれも場の改変、利用性の変化、快適性の変化による影響は生じない、又は影響が生じる可能性は低い、あるいは影響は低減される。	■人と自然との触れ合いの活動の場への影響を低減するために環境保全措置を実施 ・構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討 ・地形改変部（法面含む）の緑化 ・御柱祭の開催影響への配慮	
		●		工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置				
文化財	文化財	●		工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置	定性	■工事の実施による影響は生じない 文化財17箇所について、いずれも改変はない。また、周辺環境は改変されないため、雰囲気や利用環境の変化は生じないと予測される。	— (環境負荷を回避した事業計画であり、保全措置はなし)	
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	○		切土工等または既存工作物の除去	定性	■廃棄物等を再利用又は適切に処理・処分する 事業の実施により廃棄物等が発生するが、環境保全への配慮事項を実施することにより、再利用又は適切な処理・処分を実施する。	■廃棄物等の影響を低減するために環境保全措置を実施 ・工事間流用の促進 ・再資源化施設への搬入等による他事業等での利用	

凡例：表中の○印は国交省令における参考項目。●印は参考項目以外の項目。空欄は非選定の項目。

●事後調査（第13章）

要素		影響要因の区分	実施理由	調査項目	調査内容	実施主体
水環境	水象	河川	環境保全措置（観測修正法による最適な工法の採用）の内容をより詳細なものにするために実施	○地下水の水位 ○トンネル内の湧水量 ○河川等の流量	○調査期間 工事前、工事中及び完成後 ○調査地域 河川水と地下水が連続し、河床が自然溪流の河川等の周辺 ○調査方法 地下水観測孔による地下水の水位の観測、トンネル内で発生する湧水量の観測、河川等の流量の観測	事業者
		地下水	環境保全措置（観測修正法による最適な工法の採用）の内容をより詳細なものにするために実施	○地下水の水位 ○湧水の湧水量 ○トンネル内の湧水量 ○河川等の流量	○調査期間 工事前、工事中及び完成後 ○調査地域 4、5、6、7、10、11、13の湧水及びその周辺 ○調査方法 地下水観測孔による地下水の水位の観測、湧水の流量の観測、トンネル内で発生する湧水量の観測、河川等の流量の観測	事業者
動物	重要な種及び注目すべき生息地	道路（地表式又は掘割式、嵩上式、地下式）の存在、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、トンネル工事の実施	環境保全措置（工事工程の検討及び段階的な工事の実施等（コンディショニング））の内容をより詳細なものにするために実施	○アオバズクの生息状況	○調査期間 工事前～工事中の調査対象の繁殖期を基本 ○調査地域 アオバズクの営巣地周辺 ○調査方法 直接観察による生息状況の確認	事業者
植物	重要な種及び群落	道路（地表式又は掘割式、嵩上式、地下式）の存在、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、トンネル工事の実施	環境保全措置（重要な植物種の移植又は播種）の内容をより詳細なものにするために実施	○移植又は播種した植物の生育状況	○調査期間 各種の生活史及び生育特性等に応じて設定 ○調査範囲 移植又は播種を講じた植物の生育地（ミチノクフクジュソウ、スズサイコ、メハジキ、ホソバミズヒキモ、ヤナギモ、サガミトリゲモ、イトトリゲモ、ミクリ属、アオガヤツリ） ○調査方法 移植又は播種を講じた植物の生育状況（株数、形状・生育高、開花・結実状況等）、並びに生育環境の状況確認	事業者
生態系	地域を特徴づける生態系	道路（地表式又は掘割式、嵩上式、地下式）の存在、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置、トンネル工事の実施	環境保全措置（工事工程の検討及び段階的な工事の実施等（コンディショニング））の内容をより詳細なものにするために実施	○アオバズク、フクロウの生息状況	○調査期間 工事前～工事中の調査対象の繁殖期を基本 ○調査地域 アオバズクの営巣地周辺 フクロウの営巣地周辺 ○調査方法 直接観察による生息状況の確認	事業者

●環境影響評価準備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（第14章）

環境要素※	主な都市計画決定権者の見解（概要）
環境全般	一般国道20号諏訪バイパスについては、諏訪地域とその周辺地域における交通混雑の緩和や、交通安全の確保、並びに諏訪湖の溢水が原因となる道路冠水による交通不能箇所を解消することを目的とした必要な道路と考えています。
	測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、地域の方々に理解が得られるよう具体的な説明等を行います。
	事業実施段階において、工事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、地域の方々への十分な説明に努めます。
	各環境要素について事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、計画路線が周辺の環境に及ぼす影響についてできる限り回避又は低減が図られていると考えています。
大気質・騒音・振動	工事の実施に伴う粉じん等、騒音、振動への影響については、調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られていると考えています。
水象（地下水） ・地形及び地質	本事業による水象（地下水）に係る環境影響評価については、水道の水源、酒蔵群の水源、湧水、温泉源泉について調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られていると考えています。 詳細な道路構造、施工方法等については、事業実施段階において、断層帯、土砂災害特別警戒区域に十分に配慮して検討します。断層帯については、「道路橋示方書・同解説」、「道路土工構造物技術基準・同解説」、「トンネル標準示方書」等に基づき耐震性能を有する道路設計を行い、安全面に十分に配慮します。
動物・植物・生態系	本事業による動物、植物、生態系に係る環境影響評価については、調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られていると考えています。
景観	構造物・道路付属物の検討にあたっては、周辺景観との調和や、地域住民に配慮するとともに、法面保護及び景観保全の観点から、法面は植生による緑化を行います。

※意見201件（要素別546件）のため、主な見解を記載

●環境影響評価準備書についての長野県知事の意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解（第15章）

要素	No	長野県知事意見（概要）	都市計画決定権者の見解（概要）
全般	1	・事業の詳細設計及び事業の実施にあたっては、最新の技術及び知見を積極的に採り入れ、実行可能な範囲内でできる限り環境保全措置を実施することで、現況を大きく悪化させないよう周辺環境への影響を回避又は最大限低減すること。 ・その姿勢を環境影響評価書（以下「評価書」）に記載すること。	・事業の詳細設計及び事業の実施にあたっては、最新の技術及び知見を積極的に採り入れ、実行可能な範囲内でできる限り環境保全措置を実施するとともに、現況を大きく悪化させないよう周辺環境への影響をできる限り回避又は低減します。 ・評価書（P.12-1）に記載
	2 (1)	・詳細な設計、施工方法の立案のために事業実施段階で行う調査（以下「事業実施段階調査」という。）の対象とした環境項目、及び環境保全措置により影響がほとんどないとした環境項目について、調査・予測・評価及び評価書への反映を検討すること。	・事業実施段階調査については、事業実施段階において、具体的な項目、地点、期間、方法等を検討します。 ・現段階で検討している調査を評価書（P.3-28～29）に記載 ・必要に応じて専門家等の指導・助言を得ながら適切な措置を検討 ・現段階で予測し得なかった著しい影響が見られた場合は、必要に応じて適切な措置を講じます。
	2 (2)	・事後調査及び事業実施段階調査の具体的な項目、地点、期間、方法等（以下「項目等」とする。）を具体的に評価書に記載すること	・環境影響評価法に基づく事後調査の実施時期及び実施方法等については、専門家等の意見を踏まえて検討します。 ・長野県環境影響評価条例に基づく事後調査の項目及び手法については、関係機関と連携しながら検討します。 ・現段階で検討している調査を評価書（P.3-28～29）に記載
	2 (3)	・2(2)の記載ができない場合は、その理由を評価書に記載すること ・項目等が明らかになった時点で速やかに県に報告すること。	・事後調査については、事業実施段階において、詳細な設計、施工方法等が明らかになった時点で項目等を検討することから、現段階で評価書に項目等を記載することはできません。 ・事業実施段階調査については、現段階で検討している調査を評価書（P.3-28～29）に記載 ・事業実施段階調査については、調査計画策定後に項目等を長野県に報告します。 ・事後調査については、詳細計画確定後に作成する条例に基づく事後調査計画書において項目等を記載し、県に報告します。
	3	・評価書以降の図書の作成にあたって、最新の知見に基づき、より精度の高いものになるよう努めるとともに、地域住民の理解につながるよう、丁寧な記載を行うこと。 ・詳細設計や環境保全措置等の具体的な内容について、積極的な情報提供を行い、環境影響に対する地域住民の不安の解消に努めること。	・評価書の作成にあたっては、地域住民の理解につながるよう、丁寧な記載に努めました。 ・今後の事後調査計画書等の作成にあたっては、最新の知見に基づき、より精度の高いものになるよう努めるとともに、地域住民の理解につながるよう、丁寧な記載に努めます。 ・詳細設計や環境保全措置等の具体的な内容については、積極的な情報提供を行い、環境影響に対する地域住民の不安解消に努めます ・評価書（P.3-28～32、P11-6-25、46、49、57）に記載
事業計画	4	・活断層についての事業実施段階調査及び最新の文献等により、工事着手前に十分な科学的データを収集、設計・施工方法に適切に反映すること。 ・断層活動による変位等への対策及び配慮の方針を評価書に記載するとともに、地域住民の安全・安心につながるよう丁寧な記載を行うこと。	・詳細な道路設計、施工方法等の検討にあたっては、断層帯に係る事業実施段階調査及び最新の文献等により、工事着手前に十分な科学的データを収集、適切に反映します。 ・トンネル構築における断層変位に関する対策及び配慮の方針については、事例等の最新の知見も踏まえ、専門家等の意見及び指導を得ながら適切にトンネル設計及び施工計画に反映します ・評価書（P.3-29、31）に記載

要素	No	長野県知事意見（概要）	都市計画決定権者の見解（概要）
水質 水象	5	・温泉や酒蔵等における水利用に留意し、事業が地下水及び河川水に与える影響について評価書に記載すること。 ・評価書に記載できない場合において、事業実施段階調査を確実に実施した上で、地下水等への影響を回避することを基本とし、設計・施工方法を検討すること。 ・予測と異なる影響が生じた場合の対応を予め検討すること。	・事業実施段階調査を実施し、地下水等への影響をできる限り回避又は低減する設計・施工方法を検討します。 ・現段階で予測し得なかった著しい影響が見られた場合、もしくは予見された場合は、必要に応じて適切な措置を講じます。 ・評価書（P.3-29）に記載
	6	・環境への影響をより一層低減し、現況をできる限り悪化させないよう努めること。 ・家屋の密集している箇所や保育園等の公共施設周辺において、環境への影響を回避又は最大限低減すること。	・事業の実施にあたっては、実行可能な範囲内でできる限り環境保全措置を実施することで、現況をできる限り悪化させないように努めます。 ・家屋の密集している箇所や保育園等の公共施設周辺においては、環境への影響をできる限り回避又は低減します。
水質 水象	7	・漁業等への影響が生じないよう、環境保全措置を確実に実施することで環境への影響を回避又は最大限低減すること。 ・工事及び環境保全措置の実施にあたって、河川管理者や漁業権の管理者等と十分に協議を行うこと。	・漁業等への影響が生じないよう、環境保全措置を実施することで環境への影響をできる限り回避又は低減します。 ・工事及び環境保全措置の実施にあたっては、河川管理者や漁業権の管理者等と協議を行います。
	8	・事業実施区域及びその周辺は大規模な断層帯に近接しており、地質構造に起因する局所的な地下水の通り道が存在する可能性がある一方、関連する知見が限定的であることから、事業実施段階において必要な調査を実施し、予測評価及び環境保全措置の再検討を行うこと。	・地下水の状況については、専門家等の意見及び指導を得ながら、事業実施段階調査を行います。 ・3次元による浸透流解析等の数値解析を実施し、事業による影響をできる限り事前に把握し、詳細な道路設計、施工方法等に反映します。 ・評価書（P.3-29）に記載
	9	・地下水流動系について、実証データを踏まえ分かりやすく評価書に記載すること。	・地下水流動系について、断面図等を用いるとともに調査結果の実証データを踏まえた補足説明を評価書（P.11-6-52～53）に記載
	10	・事業による地下水等への影響をより定量的に把握するため、河川や地下水位、流量及び湧水量について、自記水位計等により連続観測を行うこと。	・地下水の水位、湧水の湧水量、トンネル内の湧水量及び河川等の流量については、事業実施段階調査において、必要な箇所自記水位計等により連続観測を行います。
地形 地質	11	・個人井戸の分布及び諸元について調査を行い、地下水の予測及び評価の結果並びに事後調査計画に反映すること。	・個人井戸については、事業実施段階調査において、分布及び諸元について調査を行い、事後調査計画書等に反映することを検討します。
	12	・評価書の作成にあたって、地形・地質について現時点で得られる最新の情報を反映させること。	・諏訪湖について、日本有数の断層地帯という地域の地形・地質的な特徴を踏まえ、断層湖であることを評価書（P.11-7-9）に記載 ・現時点で得られる断層帯の最新の情報について、評価書資料編（P.1.1-16～17）に記載
	13	・アカハライモリは湧水と水温変化に敏感なため、確実に環境保全措置を実施し、生息環境の保全に努めること。	・アカハライモリについて、採用した環境保全措置等を実施し、生息環境の保全に努めます。
	14	・オオムラサキについて、食草の伐採にあたり事前に幼虫を回収するなどの配慮を行うこと。	・オオムラサキについて、食草の伐採にあたり事前に幼虫を回収するなど専門家等に意見を伺いながら検討します。
	15	・メガネサナエは、県内では諏訪湖周辺にしか生息が確認されていない希少な種であるため、事業が繁殖行動に及ぼす影響について専門家に確認し、追加の環境保全措置を検討すること。 ・事後調査の対象に含めるよう検討すること。	・メガネサナエについて、事業が繁殖行動に及ぼす影響について専門家等に意見を伺いながら、モニタリング調査の実施を検討します。
動物 植物	16	・生息環境は保全されない可能性があるとして予測された植物種について、水環境や光環境等の条件を踏まえ、同様の条件の場所に移植または播種等を行うとともに、それらの条件が維持されるよう、水管理や周辺の競合種の刈り取り等を行うこと。 ・沈水性の水生植物であるホソバミズヒキモ、ヤナギモ、サガミトリゲモ及びイトトリゲモについて、移植や播種が困難であることから、適切な時期に殖芽による繁殖を行うこと。	・生育環境は保全されない可能性があるとして予測された植物種の移植又は播種について、既存の知見及び事例、専門家等の意見を参考に、各種に適した環境条件を踏まえ、同様の条件の場所への移植又は播種の適切な実施に努めます。 ・移植又は播種先の環境条件が維持されるよう関係機関と協議します。 ・沈水性の水生植物であるホソバミズヒキモ、ヤナギモ、サガミトリゲモ及びイトトリゲモの環境保全措置について、既存の知見及び事例、専門家等の意見を参考に、殖芽による繁殖も含め、具体的な実施内容を検討し、実施します。
	17	・Braun Branquetの植物社会学的な手法による測定方法について、個体数を含めた被度の基準に修正すること。	・被度の用語の説明について、個体数を含めた基準を評価書（P.11-10-2）に記載
触れ合い活動の場	18	・地域全体における人と自然との触れ合い活動への影響の回避又は低減を図ること。 ・霧ヶ峰高原へのアクセスや地域内の移動などにも十分に配慮し、それらの方針を評価書に記載すること。	・個々の人と自然との触れ合いの活動の場について、採用した環境保全措置を実施し、実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減します。 ・詳細な工事用車両の運行ルート、車両の出入り位置等について、観光地へのアクセスや地域内の移動等への影響に配慮します。 ・評価書（P.3-31）に記載
文化財	19	・既知の埋蔵文化財包蔵地の存在が確認されていることから、事業による埋蔵文化財への影響及び事業実施段階において行う環境保全措置の内容を具体的に記載すること。	・埋蔵文化財包蔵地について、「文化財保護法」に基づき、埋蔵文化財発掘調査を行い、記録・保存する等適切な措置を講じます。 ・評価書（P.3-32）に記載

●環境影響評価書についての国土交通大臣の意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解（第16章）

項目	国土交通大臣意見（概要）	都市計画決定権者の見解（概要）	
総論	(1) 調査、予測及び評価の再実施	<ul style="list-style-type: none"> 生活環境及び自然環境の状況について、現段階で予測し得なかった変化が見込まれる場合は、工事着手前に、調査、予測及び評価する項目を再検討した上で、その結果を踏まえ、調査、予測及び評価を再実施すること。 また、その時点における環境政策に応じて必要な環境保全措置を検討し、その内容を公表すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活環境及び自然環境の状況について、現段階で予測し得なかった変化が見込まれる場合は、工事着手前に、調査、予測及び評価する項目を再検討した上で、その結果を踏まえ、調査、予測及び評価を再実施します。 また、その時点における環境政策に応じて必要な環境保全措置を検討し、その内容を公表します。 <p>※評価書 (P.12-1～2) に記載</p>
	(2) 環境保全措置の具体化	<ul style="list-style-type: none"> 内容を詳細なものにする必要がある環境保全措置については、これまでの調査結果や専門家等の意見を踏まえて措置の内容を十分に検討すること。 また、環境保全措置の具体化に当たっては、専門家等の意見、検討に当たっての主要な論点や対応方針等を適切に公表するなど、透明性及び客観性を確保すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 内容を詳細なものにする必要がある環境保全措置については、これまでの調査結果や専門家等の意見を踏まえて措置の内容を十分に検討します。 また、環境保全措置の具体化に関する専門家等の意見、検討にあたっての主要な論点や対応方針等については、長野県環境影響評価条例に基づく事後調査において適切に公表し、透明性及び客観性の確保に努めます。 <p>※評価書 (P.12-1) に記載</p> <p>※評価書 (P.13-2)</p>
	(3) 周辺工事との影響の低減	<ul style="list-style-type: none"> 「下諏訪岡谷バイパス」等について、本事業と工事期間が重複する場合は、当該工事の内容及び進捗状況の把握、調査結果等の情報収集並びに本事業の環境保全に係る情報の共有に努め、必要に応じ、追加的な調査及びそれを踏まえた環境保全措置を講ずることにより、周辺環境への影響を低減すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 「下諏訪岡谷バイパス」等について、本事業と工事期間が重複する場合は、当該工事の内容及び進捗状況の把握、調査結果等の情報収集並びに本事業の環境保全に係る情報の共有に努め、必要に応じ、追加的な調査及びそれを踏まえた環境保全措置を講ずることにより、周辺環境への影響の低減を図ります。 <p>※(P.12-1) に記載</p>
	(4) 地域住民等への丁寧な説明	<ul style="list-style-type: none"> 工事説明会等の場を活用して、上記(1)～(3)を踏まえた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に説明すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 工事の実施にあたっては、工事説明会等の場を活用して、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に説明を行います。 <p>※評価書 (P.12-1) に記載</p>
各論	(1) 建設機械の稼働に係る粉じん等及び騒音	<ul style="list-style-type: none"> 散水、低騒音型建設機械の採用、仮囲い等の設置、作業方法の改善等の環境保全措置を確実に実施すること。 また、建設機械の稼働に係る粉じん等及び騒音の影響が十分に低減できていないと判断された場合には、必要な措置を講ずること。 	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働による粉じん等及び騒音については、採用した環境保全措置を確実に実施します。 <p>※評価書 (P.11-1-79) 及び (P.11-2-96)</p> <ul style="list-style-type: none"> また、建設機械の稼働に係る粉じん等及び騒音の影響が十分に低減できていないと判断された場合については、必要な措置を講じます。 <p>※評価書 (P.12-1)</p>
	(2) 自動車の走行に係る騒音及び道路の存在に係る日照阻害	<p>ア 自動車の走行に係る騒音の環境保全措置を適切に実施すること。</p> <p>また、自動車の走行に係る騒音の影響が十分に低減できていないと判断された場合には、専門家等の助言を踏まえ、必要な措置を講ずること。</p> <p>イ 本事業の環境保全措置として設置する遮音壁は、住居や環境の保全についての配慮が特に必要な施設の立地状況を踏まえ、対象事業実施区域及びその周辺の環境基準の達成に必要な区間、種類及び設計とすること。</p> <p>ウ 遮音壁の設置に当たっては、地域住民からの意見等を踏まえ、日照阻害等も考慮した上で、適切に騒音影響を低減できる位置、高さ、材質等を決定すること。</p> <p>また、設置後においても、その機能及び効果が継続的に維持されるよう適切に管理すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の走行に係る騒音については、採用した環境保全措置を適切に実施します。 <p>※評価書 (P.11-2-71)</p> <ul style="list-style-type: none"> また、自動車の走行に係る騒音の影響が十分に低減できていないと判断された場合については、専門家等の助言を踏まえ、必要な措置を講じます。 <p>※評価書 (P.12-1)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の環境保全措置として設置する遮音壁は、住居や環境の保全についての配慮が特に必要な施設の立地状況を踏まえ、対象事業実施区域及びその周辺の環境基準の達成に必要な区間、種類及び設計とします。 <p>※評価書 (P.11-2-45) に記載</p> <ul style="list-style-type: none"> 遮音壁の設置にあたっては、日照阻害等も考慮した上で、適切に騒音影響を低減できる位置、高さ、材質等とし、設置後においても、その機能及び効果が継続的に維持されるよう適切な管理に努めます。 <p>※評価書 (P.11-2-45) に記載</p>
	(3) 地下水	<p>ア 工事着手前に地下水調査を行う等により現状を把握の上、専門家等の助言を踏まえて適切に環境保全措置を実施すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工事着手前の現状把握については、事業実施段階においては、道路設計に必要な地下水情報を得るために、専門家等の意見及び指導を得ながら、詳細な地質調査を実施し、断層帯の詳細な位置、帯水層区分、尾根部を通るトンネルと地下水位の関係、地下水流動系と断層破砕帯との関係、河川と地下水との連続性や流出の状況等の把握に努めます。 <p>※評価書 (P.3-29)</p> <ul style="list-style-type: none"> 湧水量が変化すると予測された湧水については、工事着手前に地下水調査を行う等により現状を把握の上、専門家等の助言を踏まえて適切に環境保全措置を実施します。 <p>※評価書 (P.11-6-62)</p> <ul style="list-style-type: none"> 水道の水源、酒蔵群の水源、湧水量はほとんど変化しないと予測された湧水、温泉源泉については、予測し得なかった著しい影響が見られた場合、地下水調査を行う等により現状を把握の上、専門家等の助言を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講じます。 <p>※評価書 (P.12-1)</p>

項目	国土交通大臣意見（概要）	都市計画決定権者の見解（概要）	
各論	(3) 地下水（続き）	<p>イ 事後調査等により工事中及び工事完了後の地下水の状況把握に努め、適宜、その内容を公開するなど透明性及び客観性を確保すること。</p> <p>また、事後調査等の結果により、地下水に重大な影響が生じるおそれが確認された場合には、専門家等の助言を踏まえ、施工計画の見直しを含む必要な措置を講ずること。</p> <p>ウ 環境影響評価書に記載の「観測修正法による最適な工法の採用」により採用した施工方法については、その機能及び効果が継続的に維持されるよう適切に管理すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 事後調査等による工事中及び工事完了後の状況把握に関して、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例に基づく事後調査において適切に公表し、透明性及び客観性の確保に努めます。 <p>※評価書 (P.13-1～2)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事後調査の結果により、湧水量が変化すると予測された湧水に重大な影響が生じるおそれが確認された場合には、専門家等の助言を踏まえ、施工計画の見直しを含む必要な措置を講じます。 <p>※評価書 (P.11-6-61)</p> <ul style="list-style-type: none"> 水道の水源、酒蔵群の水源、湧水量はほとんど変化しないと予測された湧水、温泉源泉については、予測し得なかった著しい影響が見られた場合には、専門家等の助言を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講じます。 <p>※評価書 (P.12-1)</p> <ul style="list-style-type: none"> 「観測修正法による最適な工法の採用」により採用した施工方法については、その機能及び効果が継続的に維持されるよう適切な管理に努めます。 <p>※評価書 (P.11-6-61) に記載</p>
	(4) 地形及び地質、地盤	<ul style="list-style-type: none"> 軟弱地盤や活断層が存在する地域において土地の改変を伴う工事を実施する場合は、工事着手前に現状等を把握の上、国土交通省の技術指針等に基づき、適切に道路構造、施工方法を検討すること。 さらに、重大な影響が生じるおそれが確認された場合には、直ちに工事を中断し、必要な措置を講ずること。 	<ul style="list-style-type: none"> 軟弱地盤地域及び断層帯については、工事着手前に現状等を把握の上、国土交通省の技術指針等に基づき、適切に道路構造、施工方法を検討します。 <p>※評価書 (P.3-29)</p> <ul style="list-style-type: none"> さらに、重大な影響が生じるおそれが確認された場合には、直ちに工事を中断し、必要な措置を講じます。 <p>※評価書 (P.3-29) に記載</p>
	(5) 廃棄物等	<p>ア 工事に伴い発生する廃棄物については、できる限り、再生利用を図るとともに、工事着手までに、廃棄物の種類や発生量に応じた処理方法及び処分先を決定し、廃棄物を適正に処理すること。</p> <p>イ 本事業の施工に伴い発生する建設発生土は現場での利用を推進し、建設発生土の発生抑制に努めること。</p> <p>また、建設発生土の仮置場を設置する場合は、周辺の生活環境及び自然環境への影響が懸念される区域を回避するとともに、仮置場までの適切な運搬及び仮置場における適切な管理を図り、建設発生土の飛散、流出等による周辺環境への影響を回避又は極力低減すること。</p> <p>さらに、建設発生土の対象事業実施区域外への搬出に当たっては、工事間利用を推進するとともに、建設発生土の不適正処分等を防止するため、利用・処分の流れを把握・管理し、適切な利用・処分を確認すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工事に伴い発生する廃棄物については、設定した目標値を上回るように、できる限り、再生利用を図るとともに、適正に処理します。 <p>※評価書 (P.11-15-5～6) (P.11-15-2～3)</p> <ul style="list-style-type: none"> また、廃棄物の種類や発生量に応じた処理方法を工事着手までに決定するとともに、処分先を工事着手までに決定するよう努めます。 <p>※評価書 (P.11-15-6) に記載</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業の施工に伴い発生する建設発生土は、現場での利用を推進し、建設発生土の発生抑制に努めます。 <p>※評価書 (P.3-30)</p> <ul style="list-style-type: none"> また、建設発生土の仮置場を設置する場合は、その設置場所の選定にあたり、周辺の生活環境及び自然環境への影響に配慮し、仮置場までの適切な運搬及び仮置場における適切な管理を図り、建設発生土の飛散、流出等による周辺環境への影響を回避又は極力低減します。 <p>※評価書 (P.3-30) に記載</p> <ul style="list-style-type: none"> さらに、建設発生土の対象事業実施区域外への搬出にあたっては、工事間利用を推進するとともに、建設発生土の不適正処分等を防止するため、利用・処分の流れを把握・管理し、適切な利用・処分を確認します。 <p>※評価書 (P.11-15-2)</p>
	(6) 温室効果ガス等	<ul style="list-style-type: none"> 省エネルギー性能の高い機器の活用等による工事中の排出削減対策、道路照明のLED化等の省エネ設備の導入、道路管理に必要な電力について再エネを導入する等による温室効果ガスの排出削減に努めるとともに、本事業の供用前後における温室効果ガス排出量の変化の把握を検討すること。 また、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた、地球温暖化対策計画や、「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」(令和3年10月閣議決定)等の見直しの状況を踏まえつつ、道路交通政策全体の検討状況を注視し、必要に応じて本事業の計画に反映すること。 加えて、都市計画決定権者である長野県においては、本事業に係る都市計画について、地球温暖化対策の推進に関する法律(平成10年法律第117号)に基づき、当該都市計画の目的の達成との調和を図りつつ、地球温暖化対策に係る関係地方公共団体の地方公共団体実行計画と連携して温室効果ガスの排出削減対策等が行われるよう配慮すること。 	<ul style="list-style-type: none"> 省エネルギー性能の高い機器の活用等による工事中の排出削減対策、道路照明のLED化等の省エネ設備の導入、道路管理に必要な電力について再エネを導入する等による温室効果ガスの排出削減に努めるとともに、本事業の供用前後における温室効果ガス排出量の変化の把握を検討します。 <ul style="list-style-type: none"> また、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた、地球温暖化対策計画や、「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」(令和3年10月閣議決定)等の見直しの状況を踏まえつつ、道路交通政策全体の検討状況を注視し、必要に応じて本事業の計画に反映します。 <ul style="list-style-type: none"> さらに、地球温暖化対策の推進に関する法律(平成10年法律第117号)に基づき、当該都市計画の目的の達成との調和を図りつつ、地球温暖化対策に係る関係地方公共団体の地方公共団体実行計画と連携して温室効果ガスの排出削減対策等が行われるよう配慮します。 <p>※評価書 (P.3-32) に記載</p>

1. 都市計画変更案

- 名称
 諏訪都市計画道路3・4・20号諏訪バイパス沖田大和線他2路線
 下諏訪都市計画道路3・4・6号高木東山田線他1路線
- 縦覧場所及び意見書提出先
 長野県建設部都市・まちづくり課、長野県諏訪建設事務所
 諏訪市役所、下諏訪町役場

2. 縦覧期間

- 縦覧
 公告：令和3年3月4日（木）
 縦覧：令和3年3月4日（木）～令和3年4月5日（月）
- 再縦覧
 公告：令和3年4月26日（月）
 縦覧：令和3年4月26日（月）～令和3年5月26日（水）

3. 縦覧者数

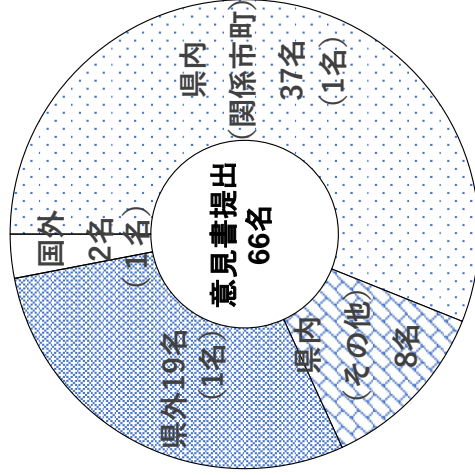
- 諏訪都市計画道路の変更
6名
- 下諏訪都市計画道路の変更
6名

4. 意見書の提出数

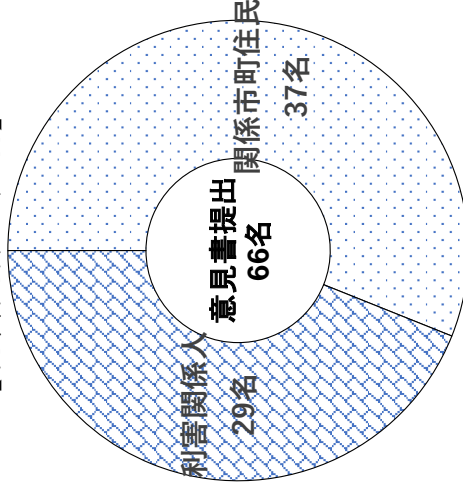
都市計画案 に対する意見		環境影響評価準備書 に対する意見	計
県内	諏訪市・下諏訪町 上記以外	131	168
県外		49	57
国外		21	40
計		0	2
		201	267

5. 意見書の内訳

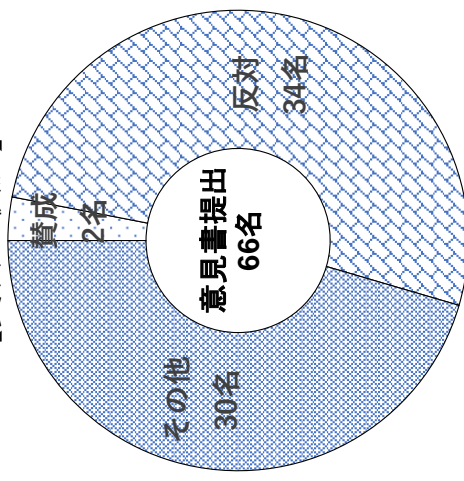
【居住地別】



【利害関係の種類別】

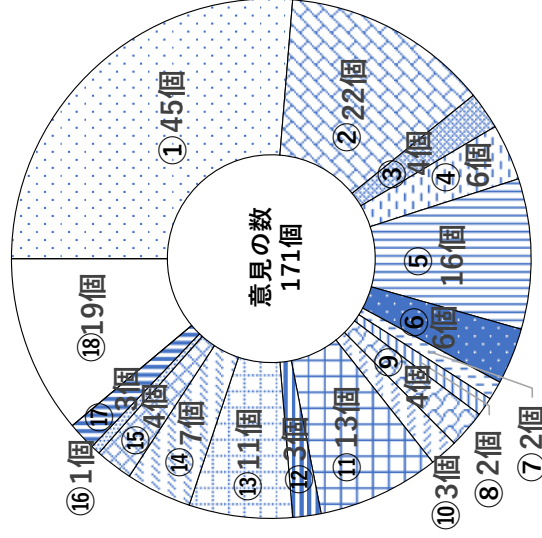


【賛否の状況】



※（ ）内は、同一人が意見書を2通提出

【意見の分類】



① 事業の実施		⑨ 事業評価	
• 事業の必要性	• 環境への配慮	⑩ アンケート（計画段階評価）	
② 都市計画の手続き		⑪ 環境保全措置	
• 手続きの進め方	• 賛成意見書を促進するための不正な働きかけ	• 地下水	
• 賛成意見書の扱い	• 意見書の扱い	• 断層帯、土砂災害、軟弱地盤	
• 長野県都市計画審議会		• 地盤	
③ 諏訪バイパスのルート		• 騒音、振動、粉塵、大気質	
④ 諏訪バイパスのアクセス道路		• 日照障害	
⑤ 構造		⑫ ゼロカーボン	
• 車線数	• 交差点形状	⑬ 工事車両の運行	
• 歩道幅員	• トンネルの避難通路	⑭ 用地補償	
• 盛土、排水等	• 落石対策	⑮ 自然災害	
⑥ 事業費		• 諏訪湖の治水	• ソフト対策
⑦ 事業期間		⑯ 国道20号の移管	
⑧ 計画交通量		⑰ 上川堤防道路の存続	
		⑱ その他要望等	

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
1	賛成	諏訪都市計画道路3・4・20 諏訪バイパス沖田大和線に対して一番最良の案と思います。特にR20号との接続するアクセス道路は最適です。ぜひ進めていただきたく思う。県道（上社線）及び市道の接続も担保してもらいたい。又、桑原地区は残地がせまいので、管理道路を中央線（JR）と平行にあげていただきたい希望です。	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当と考えており、環境への配慮を十分にしつつ、早期完成が図られるよう事業者に伝えます。</p> <p>また、諏訪バイパスとアクセス道路との接続位置等については、道路の利便性、安全性、構造及び経済性等を総合的に判断し、計画していますが、具体的な構造等については、事業実施段階において、事業者、長野県、諏訪市が整備方針を定め、具体的な説明等を行うことになるため、管理道路に関するご意見等を事業者等に伝え、適切な構造となるよう求めてまいります。</p>	①④
2	その他	私は●●の●●の近くに住んでいます。すぐ脇を落水川という近くに降る雨水の集水路となる川が流れています。平成18年の水害でも川があふれ、床下浸水し、その後数年後も局地的豪雨（湖南大熊地籍での災害時）で床下浸水するなど雨のたびに洪水の心配をしています。今回のバイパス建設にあたっては、落水川の水源付近に通る計画になり、水をためる水田もなくなり道路上に降る雨水もそのまま落水川に排水されると急激に水位が上がることとなり、洪水（近くの●●前道路とアパートと●●と我が家のピンポイントになります）の心配が多くなります。上川へかかる橋からの排水は上川へ行くとともに、新バイパス（及びサンリツロード）からの排水についても急激に増えることのないよう（局地的豪雨に対応できるように）設計していただきたく願います。	<p>諏訪バイパスの具体的な位置や構造等については、事業実施段階において、事業者が住民の皆様へ具体的な説明等を行うことになるため、道路排水に関するご意見等を事業者に伝え、適切な構造となるよう求めてまいります。</p>	⑤
3	その他	〈●●墓地への影響回避について〉●●の石碑（墓）の隣には昔からの●●墓地があります。現計画図では細部が不明ですが、現計画図ではバイパスルート案と近接した場所にあります。墓地の移転には大きな労力・期間・費用が予測されますので、道路の詳細計画及び工事にあたっては、墓地に影響が及ばないこと、また工事終了後の墓地付近の景観が配慮されることを希望します。	<p>本事業のルートは、事業者において、バイパス案（山側ルート）、現道拡幅案、現都市計画ルート案の3ルートと比較し、バイパス案（山側ルート）をルート帯として位置づけ、その後、手続きを経て都市計画決定権者にルートの提案がなされました。このルートは、諏訪圏域の骨格を担う主要幹線道路として、走行性及び安全性を確保する観点から、直線的な道路線形を基本としつつ、土砂災害の危険箇所や公共施設、神社・仏閣、また集落や市街地を極力回避した計画となっているため、都市計画案として、妥当なもの判断し、手続きを進めてきたものです。</p> <p>本事業の用地補償にあたっては、事業者が、地権者や関係者に理解が得られるよう努めるとともに、事業実施段階において、個別に相談等を行っていくことになるため、ご意見等を事業者に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	③⑭
4	その他	1. 県道諏訪湖四賀線から中溝線までの土盛り構造を高架構造して欲しい。特に、西汐通り線～中溝線間。（土盛りでは、区内が分断され景観上も問題で、日照阻害が発生、また上川氾濫時に被害拡大の可能性、地震・水害等による土砂崩れの懸念もある）	<p>諏訪バイパスの具体的な位置や構造等については、事業実施段階において、事業者が住民の皆様へ具体的な説明等を行うことになるため、地区内の分断、景観、日照阻害及び防災に関するご意見等を事業者に伝え、適切な構造となるよう求めてまいります。</p>	⑤⑱
		2. 市道子の社線からのバイパスを渡って、中洲側への歩行者の通行の十分な安全確保を行って欲しい。（南中、また新設予定小学校への通学路となる）	<p>歩行者の安全確保に関するご要望等については、事業者に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	
5	反対	・2020年12月の公聴会での公述に対する計画決定者（知事）の意見として「事業者に伝える」というものが散見されたが、これは意見でもなんでもなし。事業者に伝えた上で、事業者がどのような考えを示したのかを陳述しなければならない。今回のパブコメへの回答において12月公聴会への回答も再度示して、知事の職責を果たすことを求める。それもできない知事に決定者の資格はない。	<p>都市計画決定権者として、意見書それぞれの内容を確認させていただいており、意見の内容によっては事業者等に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p> <p>また、都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまで公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p>	①②
		・諏訪地域においてバイパス建設への合意形成ができていないとは、とても言えない状況である。説明会では「未定の部分が多く、住民意見を聞いて丁寧に進める」と言いながら、実際にはこのように性急にことを進めている。住民を騙してはいけない。説明会で言明した通り、住民の意見を丁寧に長い時間をかけて聞き、合意形成をしていくことが民主主義である。		
		・諏訪地域の一部の人たちがバイパス推進を支持していることは承知しているが、地域の総意とは言えない状況だと認識している。さらに言えば、諏訪バイパスがどのようなものか、何をしようとしているのかを知らない住民も多数存在する。前述の通り、計画に反対の意思、もしくは懸念を示す住民の声を無視してまで、強引に計画を進める根拠は何なのか、合理的に納得できるものを示していただきたい。		
		・50年近く頓挫していた計画であるから、計画をどう進めるかではなく、進めてよいのかどうかを問うことから始める必要がある。		
		・今回の縦覧と意見募集にあたり、長野県のホームページでは、「都市計画の変更案の作成にあたり、広く地域住民の皆様からご意見をお聴きし、計画に反映させるため、以下のとおり都市計画案を「縦覧」します」と案内している。しかしながら、都市計画案の根幹に関わる意見を出しても、その意見は事業者の領域だから事業者に伝える、という見解が示されることを懸念している。もし県ではそのような対応しかできないというのであれば、事業者である国に対して説明会や意見陳述の場を開催することを要求すべきである。パブコメの場も必要と考える。そのようなことをしないままに「地域住民の声を聞く」と言っても、それは文言だけのことであり、実質的にはなんの意見も聞いていないのと同じことである。それでは県や県知事の果たすべき責任を果たしていないことになる。国との対話や国による説明会の開催の場を設けるまで計画は凍結することを要求する。		

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
6	賛成	<p>国道20号諏訪バイパスの早期建設促進を下記の理由により切望します。</p> <ol style="list-style-type: none"> 市街地の渋滞緩和と物流の効率化…バイパス化で市街地を走る車が減少し、通勤時の慢性的な交通渋滞の緩和が見込まれます。また物流の効率化により、配送時間の短縮などに繋げることができると考えます。 公共交通の利便性向上…バイパス整備により市内交通量が減少し、公共交通機関の運行が時間正確かつスムーズとなることで、利用者の利便性向上が見込まれます。 災害時の交通機能確保…平成18年の豪雨災害では、鉄道、高速道路、国県市道等の生活道路が遮断されました。これにより、陸の孤島となり物流が停止し、市民生活や経済活動に大きな影響を受けました。バイパス整備により災害に強く、安心安全なまちづくりができます。 交通事故の減少…慢性的な渋滞により、国道を迂回する車両が生活道路に流入するため、交通事故が増え、非常に危険な状態です。バイパスが整備されると交通事故の減少が図られます。 旧国道でのイベント・祭等による賑わい創出…バイパスが国道となったあかつきには現国道は旧国道となり、歩行者天国、呑み歩きなど、地域活性化、賑わい創出につながります。 地域産業の活性化…諏訪地域6市町村は製造業が世界にも稀なほど集積している地域であり、特化した技術を持った工場が多くあります。また連携して一つの製品が作られることから、地域が一つの工場と考えられます。バイパスの全線開通により、地域一帯の利便性、速達性の向上が期待されます。 	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当と考えており、環境への配慮を十分にしつつ、早期完成が図られるよう事業者へ伝えます。</p>	①
7	その他	<p>諏訪市大字上諏訪字大日向地籍の市道13106号沿いの通称荏之久保線（行政区は双葉ヶ丘区20組地帯の位置）上に盛り土される箇所設計図について</p> <ol style="list-style-type: none"> 同地帯の従来道路は盛り土の都合上迂回された道路に変更される図面となっていますが、道路と河川は一体化された構造となるのか否かご説明をお願いします。 同河川は大雨や台風などの際流量が多く又傾斜が急な為同市道から県道に接続する側溝が溢れる始末です。同河川の源流は阿弥陀寺上の谷合であり、途中には●●の倉庫や双葉ヶ丘区住民が居住していますので、盛り土をしてその下を河川通過させる構造とする場合は流水等で氾濫等が起きないような構造となるようお願い致します。 変更された迂回道路と尾玉町に通じる連絡道路の接続構造が不鮮明です。具体的な図解説明をお願い致します。 市道13106号には「尾玉町」が諏訪市に依頼して設置した冬場の凍結防止用の融雪管が埋められています。これらの設備も従来通りに利用出来ますように御配慮下さる様お願い申し上げます。 	<p>諏訪バイパスの具体的な位置や構造等については、事業実施段階において、事業者が住民の皆様にも具体的な説明等を行うことになるため、河川の流水や連絡道路に関するご意見等を事業者へ伝え、適切な構造となるよう求めてまいります。</p> <p>融雪管の機能確保に関するご要望等については、事業者等に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	⑤⑩
8	その他	<p>●●の湧水に影響があることが環境影響評価準備書にて示されました。水量の低下、枯渇は単なる水の資源という面だけではなく、「祈願」により湧水してから今まで300年にわたる人々の思いや、願いといった、信仰や文化的価値をも失います。又、多くの参拝、観光客の訪れる●●庭園の環境（樹木、植物、鯉）も維持が不可能となり、●●の生命が危機に瀕するものであります。そこで●●として以下を求めます。</p> <ol style="list-style-type: none"> リスクの低減のためトンネルを1つに減らす。 ボーリング調査を複数箇所行い地下水脈を事前に徹底的に調べ、みずみちを避け影響のないルートにする。 水量（毎分1000ℓ）の完全維持。減水、枯渇は容認できない。 水質の完全維持。工事により水質に影響のある薬品や資材は一切使わない。湧水は参拝された方が飲用にも使用されています。「●●水」として「信仰」のある水です。 工事に伴う情報開示。特にボーリング調査した箇所やその結果、地下水の流れ、地質等の開示、工事方法や資材等の開示、水質、水量を守るために具体的にどのような事前対策が行われるのかの開示。 工事完了し、数年たってからの減水や枯渇の事例もたくさんあります。工事後定期的な水量水質調査及び結果の公表。 水量、水質に影響が出た場合は恒久的な水量水質の保証。 	<p>計画交通量が約3万台/日となることから、道路構造令に基づき、4車線の道路（上り2車線、下り2車線のトンネル）が必要であると考えています。</p> <p>水象（地下水）の調査地点は、実施区域から約1kmの範囲を対象に、広域的な運動性を把握できるよう設定しています。そのうち、ボーリング調査については16箇所を設定し、そのすべてを地下水観測孔として、地下水の水位及び水質の測定を実施しました。また、予測及び評価は、調査結果を踏まえて、事業による影響について、専門家の意見を聴きながら適切に行いました。</p> <p>●●周辺では地下水観測孔W4、W5、W6を設置しました。W4の地下水は計画路線よりも高い位置にありましたが、●●直近のW5、W6では地下水が計画路線よりも低い位置にあることを確認しました。●●の湧水は実施区域の山裾側に位置し、その水質が地下水観測孔の水質に類似することから、湧水量が変化すると予測されます。</p> <p>そのため、環境保全措置として、「観測修正法による最適な工法の採用（工事前、工事中の地下水の状況を観測し、その結果を基に最適な施工方法を採用すること）」を採用しました。また、詳細な工事計画策定後、関係機関及び専門家等の意見及び指導を得ながら、ボーリング調査、各種物理探査や検層、その他各種調査により、実施区域及びその周辺の地下水と湧水との関係を明らかにして、環境影響評価法に基づく事後調査を実施していくこととしています。</p> <p>なお、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られた場合、または、事後調査結果により事前に予測し得ない環境への著しい影響が見られた場合は、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講ずることとしています。</p> <p>環境影響評価において実施したボーリング調査は、準備書で示したとおりです。なお、環境保全措置をより詳細なものにするため、詳細な工事計画策定後、関係機関及び専門家等の意見及び指導を得ながら事後調査を実施しますが、その中でボーリング調査を実施することを検討しています。事後調査結果の公表時期及び方法については、関係機関と連携しつつ適切に行うこととしています。</p> <p>事業実施段階において、工事の施工による水枯渇等が生じる恐れがあると認められるときは、起業地及びその周辺地域において、地下水等の調査を行う等、適切に対応していくこととしています。</p>	⑤⑩

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
9	その他	<p>私は、●●で生まれ、育ちました。主に、こどもの健康、成長・発達に携わる仕事についてきて、2019年から約30年ぶりに●●に戻り生活をするようになりました。故郷での生活の中で、下諏訪町を含め、諏訪地方に関して発見の毎日です。下諏訪町での発見を例に挙げると、1年を通じて空気は澄み、静か。季節毎その様相を美しく変化させる山、森林、河川、植物の様子、また昆虫や野鳥を始めとして多くの動物の活動といった、豊かな自然がある。諏訪大社、慈雲寺、來迎寺など寺社を始めとして、町のそこそこにお社や祠、歴史的な建造物があり、信仰や歴史が感じられる。町民に親しまれ、生活の大切な要素となっている。銭湯や宿泊施設などの温泉、おいしい水がある。いずれも、この上なく価値のあるものとして感じられ、これらを守ってきた先代からの人々に深く感謝の思いです。町ですれ違う子ども達の様子も、明るく、のんびりとして、好ましさを感じます。健やかに人が育ち、生活する上で恵まれた環境があると、故郷を誇らしく思いました。</p> <p>そんな折、2020年秋、都市計画道路（以降、諏訪バイパス）事業に関する計画を知りました。ほぼ半世紀も昔の昭和47年に立案され、その後の時代の変化を受けて「①災害に強い代替路の確保、②交通の円滑化、③交通安全の確保、④地域産業の活性化、⑤安心・快適な暮らしづくり」を目標に、諏訪バイパス施工計画の具体化を図ると。社会が激変している今、変更はあるにせよ立案から半世紀近く経ったバイパスが必要なのだろうか？素朴な疑問をもち、一連の原案説明会、公聴会、環境影響評価準備書説明会に参加してきました。各会では、バイパスに関する様々な情報・目的、走行ルート、構造、計画変更の詳細、さらに環境影響評価として大気質、騒音、振動、低周波音、水質、水象、地形及び地質、日照障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然とのふれあいの活動の場、文化財、廃棄物の項目について影響評価の結果などが提示・説明されました。</p> <p>一市民として一連の会に参加した感想は以下でした。バイパス施工の必要性が十分に理解できない。必要性を示す客観的なDataはどのようなものだろうか？計画概要や手続きの説明には専門用語が多く、なかなか理解が難しい。会に参加する市民は少なく、次世代を担う層は殊に少ない。疑似応答、議論の機会が少なく、市民の十分な参加が得られないまま、更には数々の疑問が十分に解消されないままに、急ぎ計画決定の手続きが進んでいく。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまで公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p>	①②⑨
		<p>例えば一市民として疑問の一部は以下に挙げられます。○計画での「代替え路を確保する」は2次的な災害対策ではないか？災害そのものが発生しにくい道路・治水など既存構造を検討する（例えば内水氾濫への対策等）1次的な対策が優先されるのでは？</p>		
		<p>○「交通混雑や事故多発」が挙げられているが、その実態は？人口構成や産業構造、働き方が大きく変化している只中で、交通の円滑化、安全の確保は、依然としてバイパス施工でしか得られないのだろうか？</p>		
		<p>○バイパス施工が、「地域産業の活性化」に効果的に結び付くのだろうか？高度経済成長・安定期には、道路などの構造物建設が産業に大きなプラスの影響を与えていた。しかし、産業構造が大きく変化してきている、また環境や持続可能性に価値をおいてきている今、未来において、バイパスが産業に大きなプラスの効果をもたらすのだろうか？自然や景観等に大きく手を加え変化させることに、その効果は見合うのだろうか？時代の変化に応じているのだろうか？</p>		
		<p>○バイパス施工には、810～850億円ほどの費用が推計されていて、国と県がその費用を負担をしていく説明でした。市や町では、接続道路の建設・整備などが必要となり、その費用は未定と町の当該課に聞きました。バイパス施工は、多額の税金投入先として妥当な優先性をもつのだろうか？次世代への負債を大きくするものにならないか？温暖化や少子高齢化、人口減少が実感を伴い急速に進んでいる。下諏訪町は、2015～2040年の間、人口が～40%減となる分析（「未来の地図帳」河合雅司）もある。「安心・快適な暮らしづくり」の為に必要な、例えば医療・保健・福祉、教育等の予算の確保に支障をきたす恐れがあるのでは？</p>	<p>本事業の必要性等については、事業者が、事業評価に係る指針等を踏まえ、継続的に評価することになります。</p>	
	<p>○環境影響評価に関して。さまざまな予測・評価結果および環境保全措置が説明されました。保全措置の一部を取り上げてみても、「散水、作業方法の改善、工事車両の洗車、工事車両の分散、排出ガス対策型建設機械の採用、遮音壁の設置、低騒音型機械の採用、仮囲い等の設置、濁水処理施設の設置、速やかな転圧および方面整形、シートによる被覆などの実施、河川への影響に配慮した施工、事後調査を実施、観測修正法による最適な工法の採用、工事工程の検討および段階的な工事の実施（コンディショニング）、夜間工事照明の漏れ出し防止ブラインド、扉の設置及び誘因性の低い照明の採用、道路照明の漏れ出しを防止した構造及び構造及び誘因性の低い照明の採用、重要な植物種の移植又は播種、構造物（橋梁等）及び道路付属物の形式・デザイン・色彩の検討、工事間流用の促進（建設発生土）、再資源化施設への搬入等による他事業等での利用」等と続きました。説明を受けての率直な感想は、説明された措置で環境を保全できるのだろうか？保全措置が確実に執られているかをどのように監視・確認していくのだろうか？バイパスは、これだけ多くの措置を執ってまでして施工する必要のあるものなのだろうか？疑問は尽きることがありませんでした。ここで、添付画像・CDRの動画を参照して下さい。（画像あり）</p>	<p>環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p>		
	<p>①バイパス施工予定地の下方、下諏訪町・龍の口近くにある滝土地の保水力、調節性を知り、滝の清々しい光景を日々実感します。②バイパス施工地にあたる水月園…多くの動植物が共生し、鳥がさえずり静かで美しい景色があります。添付したものは極一部ですが、現在ある自然や景観、文化はバイパス施工によってどのように変化するのだろうか？「安心で快適な暮らし」の為に必須なものとして、信頼と安心をもって工事を肯定することが出来るのだろうか？未来を担う世代、子ども達に、工事で変化をもたらした下諏訪町、諏訪市を誇れるのか？疑問や懸念することが非常に多く残されており、一市民として現時点で上記の疑問に答えを出すことはできません。子どもの健康や成長・発達に携わる仕事をしてきて、環境が人に及ぼす影響の大きさを切実に知るにつけ、バイパス施工による環境や生活の変化について十分に検討する必要性を認識するのです。</p> <p>バイパス施工の必要性と疑問について、更なる市民への説明の機会を作って頂きたい。次世代を担う人々を含め、広く市民にバイパス施工について十分に考える機会を与えて頂きたい。行政の皆様と市民とが、まちづくりについて共に話合う機会を作って頂くよう切に望みお願いいたします。</p>	<p>都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまで公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p>		
	<p>○都市計画審議会がバイパス施工を検討・決定していくと説明がありました。バイパス施工の実際の場に生活する市民の疑問が多く残っているまま、審議会の学識経験者や行政に関与する方々によって計画が決定されるのだろうか？</p>	<p>都市計画は都市の将来の姿を示すものであり、住民の生活に大きな影響を及ぼすことから、県が都市計画を定めるときは、行政機関だけで判断するのではなく、学識経験者や市町村の長を代表する者、県議会議員、市町村議会の議長を代表する者、関係行政機関の職員から構成される本審議会の調査審議を経て決定することとなり、専門的、技術的かつ中立的な判断が担保されているものと考えます。</p>		

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
10	反対	地震に弱い嵩上式絶対反対です。	諏訪バイパスの具体的な位置や構造等については、事業実施段階において、事業者が住民の皆様により具体的な説明等を行うことになるため、耐震性に関するご意見等を事業者に伝え、適切な構造となるよう求めてまいります。	⑤
11	その他	1. 直接関係する地権者それぞれの問題を納得するよう考えていただきたい。地権者が一番大変だと思う。親身に成って考えていただきたい。現在は要望書の方が先行しているように思われます。	本事業の用地補償にあたっては、事業者が、地権者や関係者に理解が得られるよう努めるとともに、事業実施段階において、個別に相談等を行っていくことになるため、ご意見等を事業者に伝え、適切な対応を求めてまいります。	⑤⑭⑱
		2. 現在、日本でも人口減少しつつある中、素人考えで車が増えて行く感じがしませんが、そんな中4車線本当に必要なのか疑問に思います。2車線でも良いのではと思います。	計画交通量が約3万台/日となることから、道路構造令に基づき、4車線の道路が必要であると考えています。	
		3. 要望について…桑原の協同湯場も40年以上たち立て直さなくてはいけない時期にきています。現在の場所では建てるには建築法においてせまくて無理だとか。それほど大きく無くても現在位の大きさだと思います。前回の市よりの案では桑原の端の方だったのでせめて桑原の中心にしてほしいと思います（建てる場所）。区民の憩いの場所であり、コミュニケーションの場であり大切な場所、心の拠り所だと思います。ぜひ温泉を建ててほしいと思います。	共同浴場の建て替えに関するご要望等については、関係自治体に伝えます。	
12	その他	私はバイパスルートに若干ひっかかる土地（バイパス道対象となる土地）を所有する地権者です。バイパス道路開設時に一部のみの土地を買い上げしてもらっても残された土地部分は誰も見向きもしない状況となり、利用価値が非常に低下した土地となります。そこでバイパスで買い上げる土地以外の同一土地全て買い上げてほしいをお願いします。残された土地は固定資産税を払い続ける事になり、永代捨て金となります。検討下さい。バイパス道路利用以外の土地は他に流用できる策の検討を一考下さい。	本事業の用地補償にあたっては、事業者が、地権者や関係者に理解が得られるよう努めるとともに、事業実施段階において、個別に相談等を行っていくことになるため、ご意見等を事業者に伝え、適切な対応を求めてまいります。	②⑭⑱⑳
		バイパス道路が桑原区を通過する事はヤマナシに思いますが、基本的には反対です。安全環境等々で、気になる事が多々ありますが、予想をはるかに越える未曾有な災害が起きている昨今、マニュアルだけでは対策案や確認だけでなく、できる限りの対応検討を頂きたい。又、十分な説明を分かりやすくお願いします。	近年の激甚化、頻発化している豪雨状況を鑑みると、河川の護岸整備など施設整備だけでは限界もあるため、気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、あらゆる関係者（国・県・市町村・企業・住民等）が協働し、取組を進めていく必要があるものと考えています。	
		現在までのバイパス進捗状態を顧みると我々への情報が非常に薄く又対応も悪いと感じています。こういった点の改善をお願いします。特にリアルタイムな情報提供をお願いします。	都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまでも公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。	
		桑原区はバイパス建設する事により住民の立ち退きも多くあると思いますが、それによる住民減に伴い区自体の衰退が十分に考えられると思い、それに対応する為に、市営住宅、県営住宅等の建設を桑原区へお願いします。住民が多くなる事で区の活性化につながります。	地域活性化につながる市営住宅や住民避難施設の整備に関するご要望等については、関係自治体に伝えます。	
		バイパス当該地区の区画整理事業は当然として住民避難場所としての施設も検討して下さい。今現在多くの人が避難できる場所はありません。※バイパス道路が通過する事により、当事者であってもなくても「痛み」の分かる対策対応をお願いします。双方の合意をもって事業を進めてほしい。今後バイパスと共に我々は生きていくのだから…。乱筆乱文、御容赦下さい。宜しく願い申し上げます。 個人情報流出遵守下さい。		
13	その他	宅地、農地（田）にバイパスが掛かるのですが、バイパスの南側、北側にそれぞれ残地が生じてしまいます。宅地、農地として使用できなくなりますが、その土地の処分について公的な方法は無いのでしょうか？（市、県などによる購入等）橋梁部における低周波、振動、騒音などの発生を防ぐ対策をお願いします。	本事業の用地補償にあたっては、事業者が、地権者や関係者に理解が得られるよう努めるとともに、事業実施段階において、個別に相談等を行っていくことになるため、ご意見を事業者に伝え、適切な対応を求めてまいります。 また、諏訪バイパスの具体的な位置や構造等については、事業実施段階において、事業者が住民の皆様により具体的な説明等を行うことになるため、低周波、振動、騒音等の発生に関するご意見等を事業者に伝え、適切な構造となるよう求めてまいります。	⑤⑭

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
14	その他	添付2/3、3/3をご参照お願い致します。（1/3） 1. バイパス計画で住居前方の東角に隣接するように盛土が予定されている。（2/3） 1-1、盛土により屋敷への出入り口が無くなる。 1-1-①、現在の出入り口部位以外は建物で塞がっている。 要望＝出入り口部位は盛土斜面を垂直なコンクリート壁にして現状の出入り口スペースを残してもらいたい。	本事業の用地補償にあたっては、事業者が、地権者や関係者に理解が得られるよう努めるとともに、事業実施段階において、個別に相談等を行っていくことになるため、ご意見等を事業者へ伝え、適切な対応を求めてまいります。	⑤⑪⑭
		1-1-②、盛土される部位は現在駐車場として使用している（5台）。屋敷の北東側に代替駐車スペースが有るが、その部位への出入り口も無くなる。 要望＝出入り口部位は盛土斜面を垂直なコンクリート壁にして現状の出入り口スペースを残してもらいたい。		
		1-1-③、屋敷への出入り口部位には、上水道の配管、家の雨水配管が埋まっている。 要望＝出入り口部位は盛土斜面を垂直なコンクリート壁にして現状の出入り口スペースを残してもらいたい。		
		1-1-④、屋敷北及び東側の雨水を屋敷出入り口部位から水路へ流し処理しているがそのスペースが無くなる。 要望＝出入り口部位は盛土斜面を垂直なコンクリート壁にして現状の出入り口スペースを残し、トンネル開口部斜面を含めバイパス境界に排水路を設置してもらいたい。		
		1-1-⑤、盛土予定地にカーポート×1、物置×2、農機具小屋が有る。要望＝移設、又は代替してもらいたい。		
		1-2、盛土を施す事による地盤への重量的負担の増加。 1-2-①、盛土により地盤への重量の負担が増す事が予測される。 この事から現在住居がある土地に歪みが生じて傾きの発生等不具合が生じる恐れがある。 要望①＝影響が無い事を確認してもらいたい。 要望②＝施工による影響が無かった事を確認できるように施工前後の状態を記録、比較して異常が認められない事を明確にしてほしい。	本事業による地盤への対応については、事業者が事業実施段階において、詳細な地質調査を行い、必要に応じて地盤沈下の発生に十分配慮した施工方法を検討します。 また、事業実施段階において、「公共事業に係る工事の施行に起因する地盤変動により生じた建物等の損害等に係る事務処理要領」に基づき、工事の施工による地盤変動により建物等に損害等が生ずるおそれがあると認められるときは、起業地及びその周辺地域において建物等の調査を行う等、適切に対応することとしています。	
		2、トンネル工事及びバイパス開通後に発生する振動による影響。 2-1、開口部となる山の斜面（桑原城址看板部付近）からの落成や崩壊が心配される。 要望＝工事前にトンネル開口部付近斜面の落石や崩落防止を十分に施してほしい。	諏訪バイパスの具体的な位置や構造等については、事業実施段階において、事業者が測量、地質調査及び詳細な設計等を進めることになるため、落石や崩落防止に関するご意見等を事業者へ伝え、適切な構造となるよう求めてまいります。	
		2-2、住居及び居住者への影響。 要望①＝影響を最小限に留める方策を施してもらいたい。 要望②＝施工前後の状況を記録比較して影響の度合いを明確にしてほしい。	本事業による振動等、騒音、粉塵、大気質の環境影響評価については、調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講ずることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られていると考えています。 なお、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られた場合には、環境に及ぼす影響について調査し、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講ずることとしています。	
		3、バイパス工事及び開通後に発生する騒音による影響。 要望①＝影響を最小限に留める方策を施してもらいたい（防音壁の設置、住居への改修工事の保障）。 要望②＝施工前後の状況を記録比較して影響の度合いを明確にしてほしい。		
		4、バイパス工事及び開通後に発生する粉塵、排出ガスによる影響。 要望①＝影響を最小限に留める方策を施してもらいたい（防音壁の設置、住居への洗濯用乾燥設備、空気清浄機の保障）。 要望②＝施工前後の状況を記録比較して影響の度合いを明確にしてほしい。		
5、バイパス工事及びその後の日照時間の減少 要望①＝影響を受ける農地、住宅への保障。 要望②＝施工前後の状況を記録比較して影響の度合いを明確にしてほしい。	「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関する申し合せ」に該当する日陰の範囲が生じる場合は、事業者が事業実施段階において必要に応じて同規定に基づき適切に対処することとしています。			

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
15	その他	<p>要望書 別紙のとおり (1/3) (呼称) 本要望書において、四賀1829番地付近に設置予定の、バイパスと県道487号諏訪湖四賀線との交差点を新交差点と呼称します。(2/3) 【区分…アクセス・道路整備】 ・要望内容＝新交差点と市道1-23号線(四賀交番、●●、●●前の市道)を接続して欲しい。要望理由＝市道1-23号線沿いには銀行、交番、小売店があり地元住民、買物客などの利便性の向上が図られる。茅野市へ向かうアクセス道路として、渋滞緩和となる。</p>	<p>交差点形状については、安全かつ円滑な交通処理ができるよう、事業者が事業実施段階までに公安委員会と協議を行い、住民の皆様にご具体的な説明等を行うことになるため、現道との接続や渋滞対策に関するご意見等を事業者にご伝え、適切な構造となるよう求めてまいります。</p>	⑤⑩
		<p>・要望内容＝新交差点を諏訪ICへ向かう右折レーンは2車線とし、右折レーンの長さは出来るだけ長くして欲しい。 ・要望理由＝県道487号諏訪湖四賀線は、諏訪ICへ向かう観光客と地元住民の通行で渋滞が発生しやすい。新交差点での右折の車両溜まりで商店街の渋滞が発生しないよう対応して欲しい。</p>		
		<p>・要望内容＝新交差点は歩道橋を設置して、歩道橋昇降用のエレベーターを設置して欲しい。歩道橋のセンターには自転車昇降用のスロープを付けて欲しい。 ・要望理由＝新交差点は交通量が多く、通過が目的である車両がスムーズに通行できるよう、歩道橋の設置により車両専用の交差が望ましい。バイパスは山側のみに歩道が設置されるため、少子・高齢化社会に向けて安全に横断、歩行できる環境が必要である。</p>		
		<p>・要望内容＝県道487号諏訪湖四賀線上り線左側に幅広い歩道を設置して欲しい。要望理由＝高齢者が安心して商店街を歩ける足元の確保、車イスでの散歩が可能な歩道の設置。 ・要望理由＝県道487号諏訪湖四賀線の路盤を改修して欲しい。要望理由＝旧農免道路として造られた軟弱な地盤に舗装がなされ、市道平坦線⇒県道487号諏訪湖四賀線へと昇格したため、地盤沈下で個店の出入り口や駐車場に亀裂が走り段差が生じ、狭い歩道には雨水や排水が溜まり歩行に支障が出ているため。</p>		
		<p>【環境整備】 ・要望内容＝電柱地中化、明るい街路灯の施工。残地に公園を整備し、ベンチや植栽を施して欲しい。要望理由＝景観に配慮した癒しと賑わいのある街を目指し、バイパスを期に若い層のお客様を呼び込める街にしたい。</p>		
		<p>【その他】 ・要望内容＝県道487号諏訪湖四賀線の車道は広げないで欲しい。要望理由＝車の多少の渋滞が生まれた方が町に活気が出る。今の商店街は地元店舗や小売店が多く、多くの飲食店がお客様を集客していて、道路の拡幅をすれば街としての景観が変わってしまう。</p>		
		<p>・要望内容＝コンパクトシティの形成に取り組む際に想定される施策について、行政機関と連携を図りたい。要望理由＝立地適正化計画に係る国の支援措置において、コンパクトシティ形成に取り組む際に検討することが想定される施策について対応したい。</p>	<p>それぞれのご要望等については、事業者、道路管理者、関係自治体に伝えます。</p>	
16	反対	<p>建設ルートについて大反対 諏訪郡下諏訪町東高木(彦祖街道地籍)のバイパス建設計画に抗議を申し入れる。 計画案によると私の所有及び権利を有する下記に示す土地が計画地に入れられている。 ・農地(6筆) ・墓地 ・小作権設定地 ・その他：計画地に隣接する農地は多数 まずは権利を有する者に対して何の断りもなく当該、計画案を公表する行為は行政としての配慮に欠け強い憤りを感じる。 バイパスは少し北側に寄せることで農地、墓地、住宅地を容易に回避できるにも関わらず、このような計画には合理性が見られない。 即時、北側山間部へのルート変更を強固に要請する。 当該、土地にて代々にわたり農業にて生計を立てている県民の権利を保護する観点をもって熟慮せよ。 長野県知事からの書面による回答を要求する。</p>	<p>本事業のルートは、事業者において、バイパス案(山側ルート)、現道拡幅案、現都市計画ルート案の3ルートと比較し、バイパス案(山側ルート)をルート帯として位置づけ、その後、手続きを経て都市計画決定権者にルートの提案がなされました。このルートは、諏訪圏域の骨格を担う主要幹線道路として、走行性及び安全性を確保する観点から、直線的な道路線形を基本としつつ、土砂災害の危険箇所や公共施設、神社・仏閣、また集落や市街地を極力回避した計画となっているため、都市計画案として、妥当なもの判断し、手続きを進めてきたものです。 なお、本事業の用地補償にあたっては、事業者が、地権者や関係者に理解が得られるよう努めるとともに、事業実施段階において、個別に相談等を行っていくことになるため、ご意見等を事業者にご伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	③⑭
17	その他	<p>県道諏訪湖四賀線の交差点合流部の計画について 諏訪市大字四賀1829-1地先の交差点付近(現在の●●)ですが、平成3年頃、建物を作るので、建築許可をもらうために建設省や県と諏訪市で立会いを行い道路位置の確定をして、セットバックラインを表示してもらいました。(●●の設計図で確認) 当時県議：●●氏や諏訪市長：●●氏もこの件については尽力いただきました。 しかし、今回の交差点付近の計画図を見た限り過去の立会いを無視して、交差点の計画をしています。 道路構造令が変わったかも知れませんが、過去の立会いも遵守してもらいたいです。 過去の立会い記録等の、ご確認をいただけたら幸いです。</p>	<p>ご意見の交差点は、安全かつ円滑な交通処理ができるよう、諏訪バイパスの都市計画変更と同時に区域を変更するため、立会い時の構造から今回変更となるものです。 なお、交差点形状については、安全かつ円滑な交通処理ができるよう、事業者が事業実施段階までに公安委員会と協議を行い、住民の皆様にご具体的な説明等を行うことになるため、ご意見等を事業者にご伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	⑤
18	その他	<p>一般国道20号のバイパスとしての役割を担う目的で都市計画変更がされたわけでありませんが、諏訪市の東南部地区として毎年市へ県道諏訪白樺小諸線が国道20号線と接続する元町交差点まわりの「交通安全の確保」「交通の円滑化」に関する要望書を提出しています。 内容は、国道20号元町交差点の市道(旧道)1-11号線側(●●の対面側)への歩道の確保です。 元町交差点は五差路(変則的)となっており、非常に交通量の多い箇所でもあります。3・4・20号諏訪バイパス沖田大和線が開通しますと山の神と国道20号間において、更に車の通行が増えると予測できます。 また、国道20号が狭いため、大型車の通行時に右折車両の影響で渋滞が発生しています。 今後、上川の通勤バイパスの開鎖も検討されており、早急に国道20号元町交差点まわりの整備をお願いします。</p>	<p>元町交差点の「交通安全の確保」及び「交通の円滑化」に関するご要望等については、道路管理者にご伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	⑩

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
19	その他	<p>変更案、公聴会議事録を読ませていただき、町議会議事録で検証し、このバイパスを作るために町の皆さんが大変ご苦労されてきたことを知りました。また一方で、バイパスに反対する人たちの動画や資料も拝見しました。</p> <p>その上で思ったこと、それはこのバイパス施工計画が63年前に町民が熱望し、できたものであること。その時からずいぶん時が経ち、環境や人口動態が当初の時から著しく変化している筈のことです。ですから、計画の妥当性も変化しているはず。それなのにその考察がないのはどうしてでしょうか？はなはだ疑問を感じます。</p> <p>今一度、現在の「妥当性」について検証し、一般市民（町民）にわかりやすく、透明性をもって、資料を公開すべきです。反対派の人たちにも考えてもらうためには、バイパスを造ることでの現在の利点と欠点を明らかにすべきでしょう。特に以下のことを検討し、公表していただきたいと思います。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p>	①②⑤⑥⑧ ⑨
		<p>1、人口推計をもとにこの計画を見直していただきたい。バイパスが完成する20年後の人口予測と国道20号の交通量調査の推移を元に、20年後の国道20号の渋滞状況をシュミレーションして、バイパスが必要か、必要であれば4車線必要か、2車線ではだめなのか検討していただきたい。</p>	<p>計画交通量は、将来の社会的な変化及び将来の道路ネットワークを踏まえた上で、「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査」を基に、交通が定常状態になると見込まれる2030年について推計しました。</p> <p>現在の道路ネットワークに、2030年までに整備が見込まれる路線について整備内容（新築・改良）を反映した将来の道路ネットワークにおける計画交通量は、約3万台／日です。</p> <p>なお、計画交通量が約3万台／日となることから、道路構造令に基づき、4車線の道路が必要であると考えています。</p>	
		<p>2、下諏訪町では災害時の対応のため、ヘリポートの設置、水上輸送施設の整備を行ってきたと存じます。また、バイパスの計画が策定された後に中央自動車道が開通し、高速道路を使つての災害支援が可能になったと思います。それでもバイパスがどうしても必要なのか再検討する必要があると感じます。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p>	
		<p>3、このバイパスにどれほどの経費が必要なのか明示されていないと思います。また、新たに維持経費も発生します。それらの総額が対費用効果に見合うものなのかお示しいただきたいと思います。人口減少・高齢化社会の中で新たな設備投資が本当に必要なのか十分考えなくてはならないと思います。</p>	<p>事業費については、事業者が、環境影響評価に係る環境保全措置の内容、詳細な構造の検討結果、ならびに安全対策に係る費用等を含めて算定し、今後明らかにしていくこととなります。</p> <p>また、本事業の必要性等については、事業者が、事業評価に係る指針等を踏まえ、継続的に評価することとなります。</p>	
		<p>動き出した計画を一旦止めることは難しいかとは思いますが、ここまで遅くなったのですから、もう少し時間をかけて町民の理解を得てからでもよいのではないのでしょうか。</p>	<p>都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまでも公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p>	

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
20	反対	<p>私は●●在住です。国道20号線バイパス建設に強く反対いたします。理由は大きく4つあります。</p> <p>1. 現在の国道20号線の道路拡大が最優先 バイパス工事には20年もの歳月が必要です。その間、現状の国道20号線の拡大は後回しになるということですよ。 「子供たちが安心して暮らせる道路を作る」というのでしたら、なぜ20年間も「危険」と仰っている今の道路をそのままにするのでしょうか。現状の狭い道路に20年間、トンネル工事の土砂を運ぶ大型トラックが行き交う方が危険です。町内の小中学校に通う生徒・児童が心配であれば、大型トラックが走る現状の道路の整理が最優先ではないでしょうか。●●高校・●●高校の近くに住んでいますが諏訪五蔵の道が狭く実際に人身事故が起きています。バイパス工事の前に、その予算で歩道橋の設置等できることはたくさんあります。あまりにも仰っていることと行動が違うので、子供の存在・命を人質にする書き方をして推進しているとは思えません。バイパス工事のトラックが生徒・児童と交通事故を起こしたとしたら、その責任は現状の道路の整備もせず工事をすすめた行政、貴方方の責任です。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>なお、工事車両の運行にあたっては、事業者が、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事車両の出入り量を制限するなど、地域の方々の生活環境や観光産業にできる限り影響のないよう配慮した計画とし、工事着手前に地域の方々に説明等を行っていくこととなるため、安全対策に関するご意見等を事業者に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p> <p>また、国道20号の安全対策に関するご意見等については、道路管理者に伝え、同じく適切な対応を求めてまいります。</p>	①②⑩⑪⑬ ⑱
		<p>2. 災害に強いのではなく、災害を引き起こす道路となる 平成18年7月の豪雨災害によって、諏訪湖が溢水し国道・県道・市町村道が37時間にわたり通行できなかった事を引き合いにだし、災害に強い街づくり道路づくりを作ろうと推し進めていますが、すでに天竜川の河道改修、諏訪湖流入河川の水門設置・河道改修を行っていますよね。今や水位も低くなり同規模の豪雨があったとしても、溢水する可能性はありません。災害防止の為にバイパスを作る必要性は今やもうありません。活断層にトンネルを掘る工事の方があきらかに災害を誘発します。事実、距離の短い湖北トンネルでさえ陥没事故が起きています。さらに難工事となるバイパスで事故が起きないとでもお考えなのでしょう。バイパストンネル計画上には家や神社お寺が数多く存在します。それらへ被害が及んだ場合の人命への影響を考えてください。</p>	<p>本事業は、位置及び基本構造の検討段階から、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に配慮した計画とし、断層帯については、トンネル構造での通過をできる限り回避した計画としており、詳細な道路構造、施工方法等については、事業者が事業実施段階において、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に十分に配慮して検討することとしています。</p> <p>なお、断層帯については、「道路橋示方書・同解説」、「道路土工構造物技術基準・同解説」、「トンネル標準示方書」等に基づき耐震性能を有する道路設計を行い、安全面に十分配慮することとしており、具体的には、詳細な地質調査により、工事に支障となる可能性がある断層帯をできる限り事前に把握し、その位置情報を踏まえた施工計画を立案して工事を実施していくこととしています。</p>	
		<p>3. 湧水・温泉への影響甚大 活断層にトンネルを掘るとい今回の計画では、活断層下にある上諏訪温泉、下諏訪温泉への影響が間違いなくあるでしょう。前述の湖北トンネル工事の際、200m離れている毒沢鉱泉宮の湯の池と井戸の枯渇が起きているのが現実です。それが今回は活断層です。活断層ですよ。湖北トンネルのように出水事故が起き凝固剤でも利用した場合、町内の温泉、生活水への影響は甚大です。数百年続く温泉街の歴史伝統、観光業に大きな被害がでます。自分たちの代で子孫にまで悪影響を残し恥ずかしくないのでしょうか。岐阜県の白川郷では「伝統を守ることもまた開発なり」という言葉があります。道路を作ることだけが市町村の開発ではありません。</p>	<p>本事業による水象（地下水）に係る環境影響評価については、水道の水源、酒蔵群の水源、湧水、温泉源泉について調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られていると考えています。</p> <p>また、環境保全措置として採用した「観測修正法による最適な工法の採用（工事前、工事中の地下水の状況を観測し、その結果を基に最適な施工方法を採用すること）」の内容をより詳細なものにするため、詳細な工事計画策定後、関係機関及び専門家等の意見及び指導を得ながら、ボーリング調査、各種物理探査や検層、その他各種調査により、実施区域及びその周辺の地下水と湧水との関係を明らかにして、環境影響評価法に基づく事後調査を実施していくこととしています。</p> <p>なお、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られた場合、または、事後調査結果により事前に予測し得ない環境への著しい影響が見られた場合は、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講ずることとしています。</p> <p>トンネル工事における具体的な施工方法は、事業者が事業実施段階で検討することとなりますが、地山の安定を図るため、補助工法として薬液注入工法を採用する場合には、人の健康被害の発生と地下水等の汚染を防止するために必要な工法の選定等について定めた「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針」に基づき適切な設計・施工を行うこととしています。</p>	
		<p>4. アンケートの不透明さ 諏訪市・下諏訪町では「地元の期待が大きい」という言葉を免罪符に推進しているようですが、その根拠となるアンケート結果の信頼が欠けています。根拠となる市・町が発表している意見聴取の結果ですが、その6割が60代以上の方からの回答でした。工事の完了は20年後ですよ。20年後にバイパスを一番活用する世代、20代30代の方からの回答が少ないのはなぜでしょうか。地元全体の声を聴かずに「地元の期待が大きい」とはどういうことでしょうか。私たちはアンケートの再聴取を望みます。下諏訪町建設水道課課長の責任によって起こされた賛成意見の要請書事件は私たちだけの話ではなく世界的に悪行としてニュースになっています。下諏訪町・諏訪としての恥です。これ以上、必要性のないバイパス工事を実施して代々残る恥ずかしい悪行をしないよう強く求めます。以上4点、私たちの意見・要望です。 長野県知事阿部守一殿は長野県のホームページ上で「過去の常識に戻るのではなく、新しい時代に進んでいかなければなりません。」と仰っていますが、過去1991年に白紙撤回された今回の事業を再開し進めるなど、嘘をつき地権者を裏切ることはお止めください。しっかり検討していただき、誠意あるご回答をよろしくお願い致します。</p>	<p>平成26年2月6日～3月7日の計画段階評価時アンケートでは、諏訪地域にこれまで住まわれてきた方々が現状を踏まえ、諏訪地域の将来を見据えた中で全体の約8割の方がバイパスの必要性を実感しており、関係市町からもバイパス整備に関する要望があったと聞いております。その後、手続きを経て都市計画決定権者にルートの提案がなされ、それを踏まえて都市計画案を決定しました。</p> <p>なお、都市計画変更にあたっては、都市計画法に基づき適正に手続きを進めており、長野県から事業促進の意見書の提出を求めたことはありません。</p>	

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
21	反対	<p>・下諏訪町バイパス建設促進期成同盟会の会長に対して下諏訪町が募集中の意見書の内容を漏洩する事件があった。さらに会長からの要望に応じて、諏訪バイパス推進への賛成意見を出すように町民に要請する文書を下諏訪町が発行した。下諏訪町は長野県とともに今回の意見書募集の主体者であることからすれば、県の不正行為である。不正行為を前提とする意見書募集は、提出した意見が正当に扱われるのか疑問である。意見書を正当に扱う仕組みを作り、正当性を担保したうえで、再度の意見書募集を行わなければならない。</p>	<p>都市計画変更にあたっては、都市計画法に基づき適正に手続きを進めており、長野県から事業促進の意見書の提出を求めたことはありません。</p>	①②⑥⑦⑫
		<p>・長野県は意見書募集にあたり不正行為があったことを認め、謝罪を行うとともに、なぜ不正行為があったのか原因を明確にして公表し、この不正行為への対処方法を明示すべき責任がある。それを果たすまでは諏訪バイパスの計画は全て凍結しなければならない。</p>		
		<p>・費用概算や完成までに要する期間といった基本的事項を明らかにしないものは、そもそも計画とは呼べない。そのようなものが妥当かどうかなど判断は不可能である。</p>	<p>事業費については、事業者が、環境影響評価に係る環境保全措置の内容、詳細な構造の検討結果、ならびに安全対策に係る費用等を含めて算定し、今後明らかにしていくこととなります。また、工事期間については、事業者の見解として、概ね10年を想定しております。</p>	
		<p>・2030アジェンダ（SDGs）、世界的なゼロカーボンへの取り組み、COVID-19パンデミックと、従来の社会のあり方や価値観を大きく見直さなければ将来はない、持続可能でないことが明確になった。社会の前提が変わったことを認識し、過去の前提に基づく諏訪バイパスは現在と将来の社会の状況を踏まえての見直しが必要である。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p>	
		<p>・長野県ゼロカーボン戦略は運輸部門の消費エネルギー量を2050年までに2016年比で約1/10（6.5万TJ→0.7万TJ）を目標とした。エネルギー量で規定しており単に車両をEV化すればよいというものではない。走行数・走行距離を大幅に減らさなければ達成できない。同戦略は将来のために必達すべきものであり、それと逆行する施策を進める諏訪バイパスは根本的な見直しが必要である。</p>	<p>諏訪バイパスへの交通転換による現道交通の混雑緩和など、交通面での効果が見込まれるため、ゼロカーボン戦略の「社会変革、経済発展とともに実現する持続可能な脱炭素社会づくり」を支える必要な交通ネットワークであると考えています。</p>	
<p>・住民の意見を聞かない性急な進め方ばかりが目立つ。しっかりと時間をかけて住民との話し合いを進めることが何よりも必要である。</p>	<p>都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまでも公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p>			
22	その他	<p>3・4・20号諏訪バイパス沖田大和線の接続道路の2路線について長野県により都市計画変更が行われましたが、当該2路線のうち立石、桜ヶ丘、茶臼山、湯の脇を通過する道路に関し意見を述べます。ご存じの通り、この地区は合戦場遺跡、踊場下遺跡、茶臼山古墳等が分布し遺跡の丘と言われており、旧石器時代より人々の交易や居住の存在が認められている地域です。そして正願寺～手長神社～温泉寺に至る旧鎌倉街道は鎌倉と諏訪大明神を結ぶ要路としてかつては人通りで賑やかな、趣のある道として山梨県からも拝観にくるほどの人気があったそうです。旧くから黒曜石という交易の資源に恵まれ、高嶋城（茶臼山城）という中世山城の役割を担い、温泉寺や手長神社に代表される文化的資産のある場所として人々が集まり、通り過ぎ、住まう場所として愛されてきたという歴史を私は地域の先人から教わって育ちました。現在は穏やかさと四季折々の風情を楽しむことが出来、駅や学校へのアクセスがよい住宅地として多くの住民が暮らしを営んでおります。諏訪都市計画マスタープランにおいても上諏訪地域は「安心して住み続けることのできるまちづくり」を将来像としており「歩いて暮らせる市街地の形成」は当該地区の現在の姿を守る方向性としてこの地域に住む者として、大いに賛同する姿と考えております。現状の住宅地としての姿は団塊世代以上の高齢者が多く、さらには団塊ジュニアの子供たちが上諏訪小・上諏訪中へ通う徒歩人口の多い地区でもあります。この地域の高齢者が比較的健康寿命が長いのは、コミュニティの場である共同浴場に朝となく夕となく通い、徒歩で地域を歩く機会が多いからだという話はよく聞くところです。さらにはアニメ映画「君の名は」のブームで立石公園が脚光を浴び、多くの人が上諏訪駅から徒歩で諏訪湖を眺めながら丘を登り、心地よい風景・空気を楽しむ姿を目にします。また長野県リゾートテレワーク推進事業の諏訪版においてもe-バイクでこの道を上がり絶景の立石公園を目指すツアーが随所で紹介されております。私自身は平日早朝ランニングをしますが、サイクルウエアを着、トレーニングを重ねるロードバイカーを目にする日も多く、住宅街で通行車両が少ないため空気と眺望がよく、運動に好条件であることの恩恵を多くの人々が受けていることを日々感じています。このように、この道固有の生活・文化・観光・健康・景観に対する価値を享受し生活が営まれている様は少し時を過ぎただけでも一目瞭然の状況です。私は諏訪都市計画道路の変更案に際する公聴会にて公述させていただき、「諏訪市という自治体を持続可能たらしめるために、何を強みとしていくのか、何を守って育てていくのか」というグランドデザインを市民全体で明確に理解・共有したうえで、その延長上のバイパス建設であるという共通認識が必要である」と述べてさせて頂きました。その公述に対する県のご回答が諏訪都市計画マスタープランに基づくものであるとの一言で終わっていることに対し、前段で記載した「歩いて暮らせる市街地の形成」とこの県の計画である当該住宅街を2車線の接続道路とする計画は乖離していると思えてなりません。接続道路として計画されている私の自宅の前の道は、歩道は片側46センチ、片側50センチ（車道と分離する白ライン含む）です。さらに車道は幅員4m程度しかありません。降雪時には歩道は除けた雪で埋まり車道にはみ出して歩くしかありません。また、この道が接続道路として供用される暁に災害発生した場合バイパスと市街を結ぶ道として物理的に角間側の2本しかない状況下、この道は多数の車両のすれ違いに耐えられる状況ではありません。角間側の道が主要な接続道路だとしても、そちらが渋滞すれば否応なくこの道に迂回する車両が流れてきます。高齢者が多いこの地区での緊急車両の往来難に強い不安を感じます。このような状況で都市計画が「諏訪都市計画マスタープラン」に即していると言い切られる県のお考えは理解に苦しみます。「諏訪都市計画マスタープラン」での住民の役割は「自分たちのまちを自らつくる」「次世代に快適な諏訪市を残す」とされ、自治体の役割は「都市基盤や施設の整備に際して、住民意向を可能な限り反映する」とあります。一方、この都市計画に際しては期成同盟会の組織的な活動のもと、このような生活の経験や現状に基づく疑問や不安の声を「否定的、ネガティブ」な声として一括りにされていることにも疑問を感じます。（下諏訪町職員による4月28日の既提出意見書55通のほとんどが事業推進に否定的であるため賛成意見書を促進する働きかけなど）私の周辺でも「意見書を書くことによって仲間外れにされるのが怖い」という高齢の女性の声を聴きました。このような暗黙の圧力がある空気感の中では本来保護されるべき弱者は声を上げられず健全な街づくりは困難ではと思います。街づくりやバイパスの計画推進は、反対、賛成の2極ではないと思います。行政が盛んに「ていねいな説明を」と言われていますがていねいに聞き入れられる姿勢があつて初めて市民は説明を聞くことが出来ると思います。今回の意見書に対してはひとつひとつを大切に、取り残すことなく小さな声を揃いあげて頂きたいと思ひます。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。なお、諏訪バイパスとアクセス道路との接続位置等については、道路の利便性、安全性、構造及び経済性等を総合的に判断し、計画していますが、抜本的な改修を含めた具体的な構造等については、事業実施段階において、事業者、長野県、諏訪市が整備方針を定め、具体的な説明等を行うこととなるため、立石線の改修に関するご意見等を事業者等に伝え、適切な構造となるよう求めてまいります。都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまでも公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきており、長野県から事業促進の意見書の提出を求めたことはありませんが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。また、都市計画決定権者として、意見書それぞれの内容を確認させていただいており、意見の内容によっては事業者等に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	①②④

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
23	その他	<p>5月末に一通の意見書を書いたのですが（同封しています）、その後新しく気づいた点があり、2通目の意見書を書いています。新しく気づいた点というのは、我が家の前の道が新20号バイパスの取り付け道路となっており、工事車両が通る可能性がある、という点です。工事車両の通行量は「780台/日」となっています。</p> <p>心配している点：粉塵/騒音/振動/人目/道路の沈下/ゴミ廃棄</p> <p>1. 現状の生活 現在私たちは、この道路沿いに済んでいます。この道路を使って、子供は学校に通学し/回覧板を届け/温泉の共同湯に赴き/諏訪湖に上がる花火を見て/御柱を通し/資源ごみの日には御近所さんと談笑し/クリスマスには庭にイルミネーションが飾られ、という生活を送っています。すなわち、この道路は御近所の方がたがつかう生活道路です。また、休日にはアニメの聖地巡礼と思われる若い人が地図を頼りに立石公園まで散策しながら登ったり、サイクリストが急坂を登ったりしています。私は朝に家のテラスで朝食をとりながらこれらの人々の往来を見えています。このような暮らしが損なわれることは誰も望んでいません。</p> <p>2. 工事期間で予想されること 都市計画縦覧を読んだのですが、この道路が工事で使用されるのか今一つははっきりしませんので、「工事車両が通る」と仮定し、以下を記載します。</p> <p>2-1. 道路の拡張工事 現在の道路は4～5m幅です。都市計画では8m幅となっています。倍の拡幅が必要です。道路の脇はすぐ民家の敷地ですので、拡幅するには民家の土地を使うしか方法はありませんが、具体的にどのように拡幅するか、心配です。立ち退き要請はあるのか、土地売買、買取価格、代替え用地の確保等、生活の基盤に係ることですので、十分な事前説明と時間が必要です。また、拡幅工事がどのくらいの期間に及ぶのか、工事の時間は朝何時に始まり何時に終わるのか、土日は工事が止まるのか、工事中の迂回路はどこに設定されるのか、地元住民の納得が得られるまで説明をお願いします。また、工事による粉塵・騒音・振動は事前に発生レベルの上限を住民と合意の元に設け、住民が任意に、科学的に保証された方法で測定できること、測定値が上限を超えたら即時工事を中断し、対策がなされるまでは再開しないことを求めます。また、工事期間中は学童や高齢者の徒歩の道を確保するとともに、安全であることを担保するため、施工者（工事実施者もしくは市職員）による監視・誘導員を付けていただくようお願いします。</p> <p>2-2. 1日780台の交通量 これを概算すると、1日＝8時間→37秒に1台通過 いまは朝の通勤時間でも、うちの前だと3～4分に1台です。昼間は30分～1時間に1台って感じです。大変な増加です。拡幅工事期間と同じく、いつまで続くのか、車両通行時間帯、土日の通行禁止、について、粉塵・騒音・振動についての上限設定と住人によるモニタリング、規制を超えた場合の通行の中断と再会条件の明確化を求めます。生活で道路の横断が必要な部分には、仮設の信号か、交通整理員の配置をお願いします。積雪時には市による除雪をお願いします。（歩道も）住民も利用する道路ですので、工事車両は安全で円滑な交通の確保を第一優先に通行することをお願いします。工事車両は重量も重くはならず、重い車両の通行による地盤の沈下が生じた場合は、補償をお願いします。</p> <p>2-3. 完成後の住民生活の質の確保 本道路の周囲は、都市計画で「住宅適地」となっています。この道路が住民に歓迎されるような質であることを要望します。歩道は幅4m以上、車道との境は適度な植栽があること/霧ヶ峰、立石公園方面へは自転車道を設けること/高齢者のための公共交通（バス）路線を設けること/バス停は雨がしのげ、休めるよう、屋根と椅子があること/諏訪湖を望めるようバス停を設置すること/御柱を通せるように突起物は可動式にすること/夜間に道路を走る車のヘッドライトが住宅を照らさないよう、植栽や衝立を設置すること/車から捨てられるゴミを市で定期的に掃除すること/また、庭で家庭菜園をつくっている人が大半ですので、野菜の生育に不適な農業等の使用を禁止すること/工事・交通により生ずる排水が民家へ流れ込むことが無いことを要望します。</p> <p>最後に、諏訪圏はこれから人口が減っていく時代を迎えます。車が減り、学校が減り、店が減ります。空き家が増え、高齢者が増え、公共予算が減ります。都市計画においては、予算が減っていく中では、新しい施設を作る場合は、よくよくBtoGを見極めてください。新しい施設を創れば、その維持・修繕費用が加算されます。加えて、住宅地の再整備となれば、空き家をできるだけ少なくし、住民が低エネルギーで生活できるように整備し、災害に対する脆弱部分の保全（土砂崩れ対策）や、備蓄、避難所の設置等が優先されると思います。くれぐれも、道路を作る事が目的にならないようお願いします。この道路が出来たために住民が離れていった」という事はありませんように。</p>	<p>諏訪バイパスとアクセス道路との接続位置等については、道路の利便性、安全性、構造及び経済性等を総合的に判断し、計画していますが、抜本的な改修を含めた具体的な構造等については、事業実施段階において、事業者、長野県、諏訪市が整備方針を定め、具体的な説明等を行うことになるため、立石線の改修に関するご意見を事業者等に伝え、適切な構造となるよう求めてまいります。</p> <p>また、本事業の用地補償にあたっては、事業者が、地権者や関係者に理解が得られるよう努めるとともに、事業実施段階において個別に相談等を行い、また、工事車両の運行にあたっては、同じく事業者が、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事車両の出入り量を制限するなど、地域の方々の生活環境や観光産業にできる限り影響のないよう配慮した計画とし、工事着手前に地域の方々に説明等を行っていくことになるため、それぞれのご意見を事業者に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p> <p>なお、工事の施工による地盤変動により建物等に損害等が生ずるおそれがあると認められるときは、「公共事業に係る工事の施行に起因する地盤変動により生じた建物等の損害等に係る事務処理要領」に基づき、起業地及びその周辺地域において建物等の調査を行う等、適切に対応することとしています。</p>	④⑨⑪⑬⑭⑱

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
24	その他	<p>現在計画されている国道20号に関して、計画見直しの意見を以下に記します。期待する効果は以下の3点と理解しています。 ①現国道20号の渋滞緩和 ②災害時の道路網拡充 ③交通事故の減少 これらについて、一つずつ、意見を述べます。</p>	<p>計画交通量は、将来の社会的な変化及び将来の道路ネットワークを踏まえた上で、「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査」を基に、交通が定常状態になると見込まれる2030年について推計しており、現在の道路ネットワークに、2030年までに整備が見込まれる路線について整備内容（新築・改良）を反映した将来の道路ネットワークにおける計画交通量は、約3万台/日となることから、道路構造令に基づき、4車線の道路が必要であると考えています。</p>	<p>①②⑤⑧⑩ ⑮⑰</p>
		<p>①現国道20号の渋滞緩和について 渋滞発生の基本的なメカニズムは、道路が流せる交通量と道路に集中する交通量の大小関係になります。すなわち、道路が流せる交通量>道路に集中する交通量 であれば渋滞とならず、道路が流せる交通量<道路に集中する交通量 であれば渋滞となります。当然、現状渋滞が酷いという認識の現国道20号は 道路が流せる交通量<道路に集中する交通量 であり、対策としては ①-1.道路が流せる交通量を増やす ①-2.道路に集中する交通量を減らす となります。本20号バイパスは対策①-2に該当します。 意見①-2-1 本20号バイパスは過剰スペックである。 私は毎日、●●駅付近の自宅から、●●の会社まで車通勤しています。朝は7:10~7:20の間に自宅を出発し、岡谷ICまで通っています。その際、現国道20号を利用しています。このとき通行している他の車のほとんどは、下諏訪・岡谷で街中へと右左折しており、岡谷ICまで行く車は、体感で5%ほどです。もしバイパスができた場合、立石からトンネルに入り、岡谷ICへ向かいますが、途中でトンネルを出るところは高出と聞いています。これでは大多数の車はこのバイパスを利用しても遠回り、更に現国道20号を超えて諏訪湖側へ移動する車は、交通量の多い現国道20号で詰まってしまう。はたしてどれだけの車がバイパスに流れるでしょうか？片側2車線、計4車線もの高規格道路は過剰スペックです。</p>		
		<p>意見①-2-2 交通量は自然と減る。 コロナ過の現在、通販が拡大し、物流が増えると予想されます。従って、交通量は増えると思われ方もいますが、私はそれを鵜呑みにしてはいけなと思います。物流改革は毎年・毎月進んでいます。長野県のゼロカーボン方針もあり、現行のトラック輸送はいずれ制限されます。ドローンによる輸送も現実化されつつあります。一方、コロナ収束や人口減少により物流需要は減っていきます。具体的な減少量は専門委員会により推定できるはずですが。</p>		
		<p>意見①-2-3 交通量を減らす都市計画をして欲しい 何より、気候変動対策はあと4年のうちに推進していかないと取り返しのつかない事態になると言われています。交通量を減らしてCO2排出量を抑えるのは行政の大きな課題だと認識しています。無駄な交通を減らすべく、行政ができることはたくさんあります。 例えば、物流を減らすのであれば、地産地消の促進…地場産業の優遇、地元商品のPR、etc/工業圏の整理とスマートICへのアクセス整備/家庭菜園・地域菜園の促進 観光交通を減らすのであれば、自転車文化への助成/「地元が一番楽しい」といえる遊び場の開発 職住接近で交通を減らすのであれば、宅地と産業区・商圈を結ぶ公共交通の整備・PR（茅野の乗り合いタクシーもよい）等です。</p>		
		<p>また、道路が流せる量を増やすことについても意見があります。 意見①-1-1 現国道20号に右折レーンを作る 毎朝、上諏訪→岡谷を使う私は、対向車線の渋滞を見て、理不尽な思いをしています。岡谷→上諏訪方面へ来る車は、大多数が現国道20号と諏訪湖の間にある区域へ移動します。つまり、右折が必要です。ところが下社春宮あたりから諏訪ICまで、必要量の右折レーンが整備されている場所はほぼありません。交差点付近に十分なスペースがある場所もあり、今すぐ整備できそうです。都内の渋滞対策を閲覧しましたが、「まずは十分な右折レーンの整備」とあります。</p>		
		<p>意見①-1-2 踏切平面交差の解消、国道の一部ルート変更 上諏訪駅の北と南にJRと平面交差する踏切があります。立体交差にしたいところですが、現実的には難しそうです。そこでこの部分の国道20号ルートを変更する案を提案します。（別紙）道路管轄が変わる難しさはあると思いますが、即効性があり、コストも抑えられます。諏訪湖SASmartICへの繋がりも良くなりますし、上諏訪駅周辺の市民生活エリアでの生活交通と、長距離移動の物流交通の分離にもなります。</p>		
<p>次に、災害面での意見を述べます。まず地震災害についてです。 ②-1 活断層の直近に通るトンネルが災害対策とは信じられない、許容できない。 計画ルートは活断層に沿って配置されています。懸念されている東海大地震に耐えうるトンネルでしょうか？活断層の直近のため、ただ揺れるだけではありません。地面がずれます。地震で崩落箇所が一つでも出たら、さらなる崩落がない状態に復帰するまでには数か月かかりませんか？崩落に至らずとも、大きな地震であれば、トンネル内部の点検は必須でしょう。リスクの大きさは、以下の式で見積もれます。 リスクの大きさ＝深刻度×発生頻度×検出性 地震災害でのトンネル崩落は、 深刻度…地震の規模によるが、崩落時に通行車両が被災、搭乗者死亡→大 発生頻度…数十年以内に発生→発生率高い 検出性…地震予知ですぐに通行止めは無理→検出難しい となり、本バイパス案は対策になっていません。もっと活断層から離れたルート、そしてトンネルではなく半地下とか高架になりませんか？</p>	<p>国道20号の右折レーン整備やルート変更に関するご意見等については、道路管理者に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>			

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
		次に水害です。 ②-2-1 トータルな諏訪湖の氾濫対策の中での、バイパスの価値を示して欲しい 気候変動により、今後ますます豪雨の頻度・規模は増えていくと予想されます。本バイパスは、「諏訪湖氾濫時に陸の孤島化を防ぐ効果がある」とされていますが、もちろん諏訪湖氾濫対策はそれ以上に進めてくださっていると思っています。具体的には2006年レベルの豪雨となっても諏訪湖は氾濫しない現状です。例えば、今後の気候変動を踏まえると、どのぐらいの豪雨の可能性があり、それに対する余裕と、河川・諏訪湖の氾濫対策のコスト・期間の見積もりは専門委員会で出せる筈です。これを元に、具体的なリスクの提示と、それに対する対策を優先順位付けしていただき、「ああ、これなら確かに複数道路が必要だな」と納得したいです。いまのままでは、「あなたに壺が付いています、この壺を買えば」といった詐欺商法と変わりません。	近年の激甚化、頻発化している豪雨状況を鑑みると、河川の護岸整備など施設整備だけでは限界もあるため、気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、あらゆる関係者（国・県・市町村・企業・住民等）が協働し、取組を進めていく必要があるものと考えています。 また、本事業の必要性等については、事業者が、事業評価に係る指針等を踏まえ、継続的に評価することになります。	
		②-2-2 中央高速の土砂対策を確実にして欲しい 2006年の豪雨では、中央高速も止まっています。中央高速が止まらなければ、中央高速が水害時のサブルートとして機能します。私が調べきれなかったのですが、資料を見る限り、中央道が止まった原因は、橋梁への土砂のように伺えます。この時の資料では、本バイパスルートの中にも土砂災害が起きていますが、それらの対策は済んでいるようです。しかしながら、中央高速を水害時のサブルートとして確実にするためには、今後の山林開発に一定のルールを設ける必要があると思います。水害に関しては中央高速をサブルートとして活用できるようにしておくのが即効性があり、コストも抑えられます。ぜひ、リスク箇所をつぶし、今後の山林開発に制限を設けることを実施してください。	中央道の土砂対策等に関するご意見等については、道路管理者や関係自治体に伝えます。	
		最後に交通事故についてです。これは①の渋滞緩和と関りが大きい効果だと認識していますが、バイパスにより事故原因が減るというのは違うと感じています。 意見③-1 現国道20号の整備をバイパスとは別に早急に実施する。 もし、「バイパスができると交通事故が減る」という理論が成立するならば、それは現国道20号の交通量が減ることで事故件数が減るという事です。しかし、現国道20号の事故は「安全対策が十分されているにも関わらず交通量が多いから起きる」ではなく、「古い低規格の道路のまま、交通増加に伴う適切な整備がなされていない」から起きていると考えます。例えば、 ・道が狭く、大型トラックが対向車線にはみ出して走行している。 ・通学の自転車が狭い車道を走るのに危険を感じて歩道を走っている。 ・右折待ちの横をすり抜けようと、歩道帯域へはみ出して走行している。 これらの対策はバイパスとは別に、いますぐ対応できる事です。逆に、バイパス完成までは交通量減少の効果は期待できないわけですから、「事故削減のためにバイパス作るから完成までは我慢せよ」とは言えないはずです。更に言えば、バイパス工事の排出土を輸送する大型ダンプの増加は、現道路を走るわけですから、現国道20号の改修整備は、バイパス工事の前に完了していなければ、「交通事故を減らすためのバイパス工事が、交通事故を増加させた」という笑えない話になってしまいます。私の子供が通学する道路は、立石の取り付け道路工事と重なるため、現国道20号のみならず、バイパス事故前に周辺道路の整備をお願いします。	国道20号や周辺道路の安全対策に関するご要望等については、道路管理者に伝え、適切な対応を求めてまいります。	
		まとめます。（表） 上表のように、バイパスでないとどうしても実現できない効果はなく、バイパス待ちでは遅すぎる内容ばかりです。住民の悲願はバイパス建設ではなく、渋滞緩和・災害時のロバスト性向上・交通事故の減少です。手段が目的化しないよう、都市計画においては広く住民意見を汲み取っていただくよう主張します。	諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。 一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適な暮らしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。	
		最後に、数年前、数十年前ならバイパスの必要性はあったと思います。私も最初聞いたときは、呑気にも、「田んぼの中を通る広域農道」みたいなイメージでとらえていました。「自分の財布が痛むでもなく、道路が増えるならいいじゃない」とも思っていました。しかしトンネルルートは納得できません。本件で、「今後も諏訪圏域の将来に目を見張っていこう」と思った次第です。古い計画は忘れて、未来に向けた、より合理的で納得性の高い施策を願います。（図）	なお、都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまでも公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。 また、周辺道路の安全で円滑な交通確保に関するご意見等については、道路管理者に伝え、適切な対応を求めてまいります。	

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
25	その他	<p>下諏訪町にて、●●という宿を営んでいます。●●出身で、上京後、宿をやるために諏訪地域にUターンしました。下諏訪町の魅力を日々感じ、ここで始めて本当に良かったと思っています。</p> <p>2人の子供がおり、自立するまで、下諏訪町で育てていくつもりです。ずっと住み続けたい町だからこそ、疑問や不明な点がある中で、諏訪バイパス建設工事が進んでいくことには大きな不安を抱えています。意見・質問として、こちらに書かせていただきます。</p> <p>①トンネル工事による水への影響 水道からひねって出る水がこんなに美味しい土地はない！と、自分でも思いますし、ご宿泊いただくたくさんの方に言われました。これが理由の一つで移住する方もいるほど、魅力的なことだと思っています。今のところの、調査では生活水への影響はないと伺っていますが、「影響はない」というのは、水質も変わらず美味しく水道水が飲めるのか、今と水質は変化するけれど飲むことは可能、なのか。同じようで大きく違うと思っています。地面の下のことはわかりませんが、リニアや岡谷バイパストンネル、塩嶺トンネル工事での事故のような例からも、トンネル工事による水の影響が一番の不安要素です。絶対にトンネルでなければいけないのか、慎重に検討していただきたいです。</p>	<p>本事業のルートは、事業者において、バイパス案（山側ルート）、現道拡幅案、現都市計画ルート案の3ルートと比較し、バイパス案（山側ルート）をルート帯として位置づけ、その後、手続きを経て都市計画決定権者にルートの提案がなされました。</p> <p>このルートは、諏訪圏域の骨格を担う主要幹線道路として、走行性及び安全性を確保する観点から、直線的な道路線形を基本としつつ、土砂災害の危険箇所や公共施設、神社・仏閣、また集落や市街地を極力回避した計画となっているため、都市計画案として、妥当なもの判断し、手続きを進めてきたものです。</p> <p>本事業による水象（地下水）に係る環境影響評価については、水道の水源、酒蔵群の水源、湧水、温泉源泉について調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られていると考えています。</p> <p>また、環境保全措置として採用した「観測修正法による最適な工法の採用（工事前、工事中の地下水の状況を観測し、その結果を基に最適な施工方法を採用すること）」の内容をより詳細なものにするため、詳細な工事計画策定後、関係機関及び専門家等の意見及び指導を得ながら、ボーリング調査、各種物理探査や検層、その他各種調査により、実施区域及びその周辺の地下水と湧水との関係を明らかにして、環境影響評価法に基づく事後調査を実施していくこととしています。</p> <p>なお、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られた場合、または、事後調査結果により事前に予測し得ない環境への著しい影響が見られた場合は、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講ずることとしています。</p>	
		<p>②トンネルを掘ることで出る大量の残土は、今後20号を通過して処理場まで移動すると聞きました。今でも狭い国道をダンプが何台も行き来することは、バイパスが完成するまでの市民生活をかなり危険度の高いものにするのではないのでしょうか。また、バイパスができて、国道は市民が生活の中で車を使わずに使う道でもあります。トンネルの中に2.5mの歩道があっても、使う人はほぼいないと考えます。まずは国道が安全な道になることが先ではないのでしょうか。</p>	<p>工事車両の運行にあたっては、事業者において、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事車両の出入り量を制限するなど、地域の方々の生活環境や観光産業にできる限り影響のないよう配慮した計画とし、工事着手前に地域の方々に説明等を行うこととなるため、工事車両の安全対策に関するご意見等を事業者に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p> <p>本事業は山間部を通過しますが、今後の歩行者や自転車の利用を想定し、山側に2.5m（トンネルは2.0m）の歩道を設置する計画としています。</p> <p>なお、国道20号の安全対策に関するご意見等については、道路管理者に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	①③⑤⑪⑫ ⑬⑱
		<p>③災害時の対策として、諏訪湖・天竜川河川激甚災害対策特別緊急事業が済んでいます。地震についてはトンネルが活断層の真上を通るとのことで、反対に危険ではないかと思ってしまう。災害対策としてバイパス工事が必要か、疑問です。</p>	<p>本事業は、位置及び基本構造の検討段階から、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に配慮した計画とし、断層帯については、トンネル構造での通過をできる限り回避した計画としており、詳細な道路構造、施工方法等については、事業者が事業実施段階において、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に十分に配慮して検討することとしています。</p> <p>なお、断層帯については、「道路橋示方書・同解説」、「道路土工構造物技術基準・同解説」、「トンネル標準示方書」等に基づき耐震性能を有する道路設計を行い、安全面に十分配慮することとしており、具体的には、詳細な地質調査により、工事に支障となる可能性がある断層帯をできる限り事前に把握し、その位置情報を踏まえた施工計画を立案して工事を実施していくこととしています。</p>	
		<p>④バイパス工事が決定した昭和47年と、今では、人口も減少しています。今後、暮らす人も減っていく中で（こちらもこちらで問題ですが）大きなお金を動かして作るべき道路なのか、今の時点で本当に必要としている人はどのくらいいるのか疑問です。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p>	
		<p>⑤また、長野県ゼロカーボン戦略において、消費エネルギーを1/10にするとあげています。それと逆行するように、交通量を増やすような政策を、お金と時間をかけてしていく必要があるのでしょうか。 自然豊かな素晴らしい長野県で、自然を守りながら、今あるものを生かして暮らしていく未来を作りたいです。</p>	<p>諏訪バイパスへの交通転換による現道交通の混雑緩和など、交通面での効果が見込まれるため、ゼロカーボン戦略の「社会変革、経済発展とともに実現する持続可能な脱炭素社会づくり」を支える必要な交通ネットワークであると考えています。</p>	

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
26	その他	<p>今回の国道20号線諏訪バイパスに関しては、平成26年2月から3月にかけて意見聴取を行い、それにより圏域の住民の合意と賛成が得られたとして計画が進められております。しかしながら当時の情報提供ならびに意見聴取の方法として偏りがあるのではないかと意見を下記に申し述べたい。</p> <p>①計画における工法及びルート等の詳細が示されていない状況においての意見聴取が妥当であるか？またそれを根拠に必要な不必要かの是非を語るのも妥当か？アンケートが行われた当時、まだ詳細発表がなされていない状況において、バイパスの必要性を問われれば、あれば便利であるというくらいの認識での回答になるのではないかと。</p>	<p>平成26年2月6日～3月7日の計画段階評価時アンケートでは、諏訪地域にこれまで住まわれてきた方々が現状を踏まえ、諏訪地域の将来を見据えた中で全体の約8割の方がバイパスの必要性を実感しており、関係市町からもバイパス整備に関する要望があったと聞いております。その後、手続きを経て都市計画決定権者にルートの提案がなされ、それを踏まえて都市計画案を決定しました。</p> <p>また、都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまででも公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p>	②⑩
		<p>②聴取結果について</p> <p>アンケート方法は、世帯配布での聴取であるため回答者の7割以上が男性であるという結果報告がなされている。また50代以上の男性の回答が最も多いという結果となっている。本事業計画が計画から着工、完成までの時間を考えるに、素人目においても、おおよそ10年以上、もしくは20年ほどかかる大工事であると思われる。そうすると平成26年時の意見聴取に答えた50代以上の方々は、どれだけの方が完成のあかつきに存命なのだろうか？この諏訪の地の未来を担う子供たち及び現役世代（子育て中の20代30代40代）への細やかな意見聴取は必要ではなかったのか？また人口比で言っても男女比はほぼ同等かと思われるにもかかわらず男性のみが回答者であることの不自然さは世帯配布ゆえではなかるうかと認識している。※戸主は男性である場合が多い。</p> <p>上記の理由から、工法、ルートを明確にした上で、再度の意見聴取を世代別、男女別に行っていたいただきたい旨を希望します。</p> <p>できうるなら明日を担う未来の子供達へも意見聴取の機会を設けていただき、彼らがこの都市計画について勉強し、考えている意見を述べてもらえることを希望します。</p>		
27	その他	<p>立石線及び立石線ジャンクションについて、下諏訪の住民説明会の際、湯の脇に接続する県道への懸念を質問されていた女性がおられました。その際の県のご回答は「立石線のジャンクションでは多くの車の通行を想定していない」というご回答をされていました。一方、環境影響評価の住民説明会資料においてはこの立石線での工事車両の通行量は780台/日となっています。この道は通学路であり生活道路です。そこに8時間稼働として100台/時の車両通行はあまりに危険が多く、交通事故削減を目論むバイパス工事が一転、事故のリスクの高い接続道路を生んでしまうことにならないか心配をしています。多くの通行を想定していないジャンクションと想定されているのであればジャンクションは四賀のみにするなどのご検討をお願いします。</p>	<p>諏訪バイパスとアクセス道路との接続位置等については、道路の利便性、安全性、構造及び経済性等を総合的に判断し、計画しています。</p> <p>なお、工事車両の運行にあたっては、事業者が、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事車両の出入り量を制限するなど、地域の方々の生活環境や観光産業にできる限り影響のないよう配慮した計画とし、工事着手前に地域の方々に説明等を行っていただくこととなるため、湯の脇に接続する県道の工事車両の通行に関するご意見等については、事業者へ伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	①④⑬
		<p>平成18年の豪雨災害ののち国交省は河川激甚災害対策特別緊急事業を実施し5年間、142億円の事業費をもって対策を取られました。この事業の目的は現状調査から分析を行い、再発防止策として災害復旧助成事業として採択されたものと認識しております。激特事業・助成事業と合わせ市町による浸水対策を行うことで平成18年と同じ量の豪雨に襲われたとしても家屋浸水被害は概ね解消されるという狙いによって行われた事業と理解しています。諏訪バイパスの都市計画が長い間の停滞をもって再始動し住民への背景説明として常に最上位にくる災害ですが家屋浸水被害が防げる対策を講じているにも関わらず、さらに膨大な費用をかけて活断層の上に10年かけて大量の土砂を掘り起こしトンネルを掘ることの意義が私には見いだせません。さらには工事期間10年の間の災害も当然想定内とし、掘り起こした土砂に対する対策を講じることも必要になると思いますが、それは、自然を力づくで克服しようとする姿かと思えます。私たち市民や企業、こどもたちはSDGsが地球レベルの活動として立ち上がっている背景は、現在人間は地球の資源を便利さ、経済のために地球1.6個分消費しているところから始まっていると学んでいます。そして今から一人ひとりができることをすぐ取り組もうという啓蒙を受け、リサイクルや自然の保全に目を向け地産地消のささやかな生活を心がけ始めています。諏訪バイパスに関しては既に岡谷と茅野が完成しているから、諏訪だけが遅れているからという議論もありますが、世界規模での命題の優先度を上げ、その上で政策の大胆な見直し諏訪地域の差別化できる資源・価値として最上位にある自然の保全や、小規模分散型社会での循環促進などに力点を置いた政策、あるいは高齢化社会、少子化社会の弱点を補う政策をぜひとも強化する舵取りをお願いしたく存じます。</p>		

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
28	その他	この度は諏訪バイパス計画をご考慮頂きありがとうございます。 アクセス道路沿いに住む者です。 交通の利便性はありがたいのですが、コロナのせいである大不況の中用地買収の財源、大少子化にむかっている中、本当にこのバイパスが必要か疑問に思います。丁寧な説明をしています、という事でしたが、私の周りの友人家族は説明会の有無さえ知りませんでした。 バイパスのアクセス道路を作るために道を拡幅させるという事ですが、高齢の方に引越しを求めるのは余りにも酷ですし実現可能なのでしょうか？今一度住民に丁寧な説明をして頂きたいです、よろしくお願いします。	諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。 一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。 また、都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまで公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。	①②
29	その他	No. 25と重複		①③⑤⑪⑫ ⑬⑱
30	反対	私たちが夫婦はこの●●へ引越してきて結婚し、この夏、初めての子宝に恵まれます。私たちは2人とも、このたびの「バイパス騒動」が持ち上がるまでは諏訪が大好きでした。今はどうでしょうか？正直なところを申し上げますと、議長さんや町長さんの不正を知るにつけ、行政への不信感が募り美しかった景色までが、悲しいものに映ります。 私たちは即刻、バイパス事業の中止を切望します。もしこのバイパス事業が中止になれば私たちは別の場所へ引越します。こんなところで子育てをしたくないからです。同じような若い夫婦は私たちの他に大勢いるということを知っておいてください。この地域の豊かな自然が大好きで、暮らしている人は多いです。その自然を壊す都市計画をし、結果諏訪市の人口を減らす仕事をしていいのですか？私には目先の事しか考えず、お金儲けをしたがっているようにしか見えません。ご先祖さまの残してくれた豊かな自然を壊して恥ずかしくないですか？ バイパス道路の工事予定地は重要な活断層があるところです。この地のエネルギーが乱れると、日本各地に地震が起きます。そんなところに大穴を掘るわけにはいきません。ご先祖さまたちが許してくれません。 交通面から見ても実は不必要な工事によって、聖地の御神域を汚さないでください。 諏訪の貴重な水が、お湯が、汚れたり涸れたりしたら誰が責任を取りますか？ もし大地震が起きたら、トンネル事故で膨大な死者が出たら、誰が責任をとりますか？ この計画を推進している人のうち、責任をとるつもりのある人がいるようには思えません。もしいたら名乗り上げているはずです。 目先のお金儲けのための無責任な土木事業の計画はすぐに中止してください。 もし、中止にできずこのまま進めていくようでしたら、これから諏訪で子育てをする予定だった私たちのような若い夫婦が、失望感と嫌悪感と共にごっそりと諏訪地方を離れていくとお考えください。	諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。 一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能が過去に数回発生しており、また、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞や沿道等からの交通流入による交通事故などの交通障害が継続しており、それらによる地域経済への影響が大きいことから、社会経済状況や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」「交通安全の確保」「地域産業の活性化」「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。 また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。	①
31	その他	6月3日「国道20号バイパス事業についてもう少し知っておこう」という情報共有会に参加致しました。元県議会議員の●●の現況についての話と賛否を問う場ではなくまず自分自身で考えようという会でした。そこで今回の意見書というものを知ったわけですが、日頃よりバイパス事業にむきあっている方々の話も聞き、思ったことがあります。 昭和47年より40年以上の悲願もあります現況人口が減っていく中これから40年かけての大きな公共工事が必要であるか、長い年月があったのに計画の道路を拡張できるような動きが全くない中で現実には思えない。また、トンネルにするのか出口交差点でつなぐのか決まっていないという事に、住民はどうとらえ覚悟と将来を楽しみにするか、決められない。 既に終えている区間の道路は快適に利用させて頂いている私自身があります。国策ならば従うがちゃんと決まっていない事項を住民にさせる国のやり方について大変奇みような感かにおちいります。災害の件もありますが今必要な道路（国道）の整備など国の予算をまけてでもするべき事があると思います。	諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。 一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。	①

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
32	その他	<p>国道20号諏訪バイパスに伴う都市計画道路変更案に対する意見とのことですが、変更案への意見を申し上げる前に知っておきたいことを記載させていただきました。これらの事項がわからないままでは、変更案への賛否も判断できないと思いますので、箇条書で申し訳ございませんが、都市計画変更決定前までにご教示いただきたく、お願い申し上げます。</p> <p>1 現在のところ、直径20mのトンネルに片側2車線・中央分離帯2m・歩道2.5mを計画していると長野国道事務所のホームページに記載されています。工事区間約10キロのほとんどがトンネルで、途中の接続道も1ヶ所だけだとすると、人が利用することは想定しにくいのですが、それでも2.5mの歩道を設置する必要があるのでしょうか？</p>	<p>本事業は山間部を通過しますが、今後の歩行者や自転車の利用を想定し、山側に2.5m（トンネルは2.0m）の歩道を設置する計画としています。</p>	⑤⑥⑨⑪ ⑮⑯⑰
		<p>2 TV番組で、東名高速日本坂トンネルの事故以降、3キロ以上のトンネルとなる高速道路には本トンネルとは別に避難専用トンネルが必要になると放送していました。国道バイパスにもこのルールが適用されるのでしょうか？</p>	<p>「道路トンネル非常用施設設置基準・同解説」では、トンネルの避難通路は「必要に応じて設置する施設」とされており、その設置条件は、高速自動車国道および自動車専用道路で延長や交通量が大きい場合となっていることから、本事業についてはこの基準に該当しないため、計画の幅員構成には入っておりません。</p>	
		<p>3 バイパス完成後、現国道は県・市のどちらかに移管されると聞いていますが、都市計画（道路行政）の観点から、県・市のどちらが移管先となる予定なのでしょうか？</p>	<p>国道20号の移管及び移管の際の整備については、今後、関係機関において協議されるものと認識しています。</p>	
		<p>4 現国道が移管される場合、県・市道に認定されると思いますが、長野県福祉のまちづくり条例では基幹道には2.0m以上の歩道設置を求めています（諏訪市もほぼ同一かと）。移管後の現国道は新設ではありませんが、市内を縦断しており、バイパスが出来ても諏訪市民にとって大切な生活道です。移管の際は、歩道整備が行われたものが移管されると解してよろしいのでしょうか？</p>		
		<p>5 諏訪市は国道20号バイパスが完成するまでの暫定使用として、上川の河川内道路（通称通勤バイパス）の使用許可を得ていると聞きます。堤防の上を道路として使用することは問題ないと聞きましたが、橋脚と交差する所は河川内を通行しています。バイパスが完成した場合、この河川内の通行は不可とになってしまうのでしょうか？また諏訪市が暫定使用をお願いした際に、県との間に、バイパス完成後は、河川内使用許可を求めない旨の約束があるというのは事実でしょうか？</p>	<p>茅野市と諏訪市を結ぶ通勤道路として、多くの方が利用している上川堤防道路の存続については、河川管理者である長野県において、諏訪バイパスのほか、周辺道路の整備状況や地域の交通状況を踏まえて判断することになります。</p>	
		<p>6 広報等で、18年災害で国道が30時間以上通行不能になったこと・すなわち防災面からの道路整備が必要と周知されていますが、18年災害における諏訪湖の溢水は、天竜川下流護岸決壊に伴い釜口水門流量が抑えられたことによるバックウォーター、内水排除ポンプ作動不能等、治水に問題があったと記憶しております。しかしその後の国県市の事業で、天竜川下流の護岸整備や、釜口水門の排水量及び操作方針の見直し、内水排除ポンプの更新等が行われた結果、18年災害当時から、諏訪地域の治水は大きく前進し、18災害より多い雨量であっても諏訪湖が溢水しない環境整備が整ったと聞いていますが、これは間違いなのでしょうか？</p>	<p>平成18年7月豪雨では、諏訪湖が計画洪水位を超過したため、流入する河川等の溢水などによって、諏訪湖周辺の浸水被害が発生しました。 その後、国及び県では、平成18年豪雨と同規模の洪水に対して再び洪水被害が生じないよう、下流域を整備し釜口水門の放流量を増加する再度災害の防止に取り組んできましたが、近年水害が多発、激甚化する中、令和3年8月豪雨においては、諏訪湖周辺では低地の浸水等によって住宅や道路の浸水被害が生じています。 これらを鑑み、河川管理者が対策を検討しているところです。</p>	
		<p>7 長野国道事務所のホームページにある、トンネル工事と現道拡幅等の比較では、トンネルが最大740億円でコストが一番安いと掲載されていますが、トンネル工事はいくらか事前に調査をしても軟弱地盤や水がつきものです。（一般国道148号線雨中2号トンネルでは約24億円の工事が約30億円）また掲載されている工事費は10年以上前で、かなり建設コストが変わってきていると思います。今現在、どの程度の工事費が必要と試算されていますか？</p>	<p>事業費については、事業者が、環境影響評価に係る環境保全措置の内容、詳細な構造の検討結果、ならびに安全対策に係る費用等を含めて算定し、今後明らかにしていくことになります。</p>	
		<p>8 予想される費用便益（B/C）ですが、接続道路の減少、工事単価の上昇、交通量変化、人口減少等、最新のデータによるB/Cがなければ、工事の有用性について客観的な判断が出来ないと思いますが、最新のB/Cはどれくらいでしょうか？</p>	<p>本事業の必要性等については、事業者が、事業評価に係る指針等を踏まえ、継続的に評価することになります。</p>	
		<p>9 四賀地区では地域分断等を少なくするため、平面交差ではなく、立体交差予定と聞きます。しかし旧諏訪警察署付近は諏訪市内でも有数の地盤沈下地域であり、立体交差の為に構造物を設置すると、建設費ばかりか維持管理も当初計画とかなり相違してくると思いますが、これらのコストは見込まれているのでしょうか？以上となります。勉強不足で、既に返答されている部分もあるかと思いますが、ご容赦の上、ご教示賜りますよう、お願い申し上げます。</p>	<p>本事業による地盤への対応については、事業者が事業実施段階において、詳細な地質調査を行い、必要に応じて地盤沈下の発生に十分配慮した施工方法等を検討します。 また、事業費については、事業者が、環境影響評価に係る環境保全措置の内容、詳細な構造の検討結果、ならびに安全対策に係る費用等を含めて算定し、今後明らかにしていくこととなります。</p>	

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
33	その他	<p>そもそもこの計画は立ち上がったのは47年以上も前の時代で人口も車も環境も経済もすっかり変わり、今は自分の環境が良いというより、地球に住む人間として環境をいかに守っていくかという問題になっています。</p> <p>今、バイパスの重要性が求められるところは渋滞緩和と災害面の観点だと認識しています。</p> <p>渋滞緩和に関しては自然環境の面から考えて今の現状の20号を見直すことが大切なのではと思います。私の実家も引越先も国道沿いで、ここで育った人間としては今のところ騒音、渋滞に苦労しているという事はあまり感じません。道は昔に比べれば台数も減った気がします。なので、右折レーンの確保、歩道の整備をしていただければ簡単ではないかもしれませんが地球にやさしいのではないかと思います。</p> <p>あと中央自動車道岡谷～諏訪間を無料にして渋滞緩和を促す社会実験も行ってもらいたいです。</p> <p>防災の物資の調達などの問題は災害に強い街にする。自立した街づくりをすることで、寸断された場合、再開するまでの時間の混乱を回避できる方法は多様に考えられるとおもいます。</p> <p>山を削り、自然の恵みを人間の為に改めてまで行う事業はこれからの時代に沿わないと思います。これからは自然が観光になる時代。長野県においても日本においても貴重なものです。子供の世に負担の無い未来を残したいです。</p> <p>私も長年この計画があることは知っていましたが、深く考えたことはありません。子供をもって、少し社会を考えられる余裕ができて初めて深く知ることになりました。しかし、子供の世に深くかかわる計画です。子供の意見も拾ってもらえるような場所や考えることが出来る機会も増やして欲しい。</p> <p>子供の方が環境を考えていると思う事は多々あります。</p> <p>少子化、子供の負担にならない未来を作って頂きたい。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めています。</p> <p>都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまでも公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p> <p>なお、国道20号の安全対策に関するご意見等については、道路管理者に伝え、適切な対応を求めています。</p>	①②⑩
34	その他	<p>現在計画されている3・4・30号諏訪バイパス沖田大和線（以下、諏訪バイパス）が建設されるにあたって、連動して諏訪市の他の道路にもさまざまな影響が出てくるようですが、そのことを多くの市民が知らないまま計画が進んでいるのではないのでしょうか。</p>	<p>都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまでも公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p>	①②④⑬ ⑮⑰⑱
		<p>例えば、上川バイパスについて。諏訪バイパスが建設されるにあたっては、上川バイパスはなくすことになるかと耳にしました。多くの人が通勤に使っているバイパスですが、これがなくなることによる新たな渋滞は想定されていないのでしょうか。また、このことについての公的な周知はいつされるのでしょうか。市民に意見を聞く場はあるのでしょうか？</p>	<p>茅野市と諏訪市を結ぶ通勤道路として、多くの方が利用している上川堤防道路の存続については、河川管理者である長野県において、諏訪バイパスのほか、周辺道路の整備状況や地域の交通状況を踏まえて判断することになります。</p>	
		<p>また、アクセス道路について。諏訪バイパスへのアクセス道路の計画を示すものがあまりに小さく、また道路周辺住民に明確にその計画が知らされていないために、自宅近くがアクセス道路になる可能性を把握していなかった。突然知って不安に思っているという方の話を聞きました。当事者にとっては、自宅前の道路を毎日何台もダンプカーが通行する日々が何年も続く生活を強いられる可能性がある話です。CO2の排出によるマイナス影響も考えられますし、小さな子どもがいる家は事故の危険もあります。場所によっては、道路拡張のための立ち退きが強いられる可能性もあるのでしょうか。該当住民一戸一戸への丁寧な説明が必要と考えます。</p>	<p>諏訪バイパスとアクセス道路との接続位置等については、道路の利便性、安全性、構造及び経済性等を総合的に判断し、計画しています。</p> <p>なお、抜本的な改修を含めた具体的な構造等については、事業実施段階において、事業者、長野県、諏訪市、下諏訪町が整備方針を定め、具体的な説明等を行うことになるため、ご意見等を事業者等に伝え、適切な構造となるよう求めています。</p> <p>また、工事車両の運行にあたっては、事業者が、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事車両の出入り量を制限するなど、地域の方々の生活環境や観光産業にできる限り影響のないよう配慮した計画とし、工事着手前に地域の方々に説明等を行っていくこととなるため、工事車両のCO2排出や安全対策に関するご意見等を事業者に伝え、適切な対応を求めています。</p>	
		<p>また、災害対応も諏訪バイパス建設の大きな目標となっているようですが、災害対応というのであれば、年々温暖化で自然災害が増えている日本において、災害対策は急務と考えます。20年間かかる災害対策というのは、あまりにも時間がかかりすぎて心許なく、地域が災害によって遮断された場合のスムーズな物資輸送のための他の対策もあわせて検討しておく必要があるのではないのでしょうか。</p>	<p>近年の激甚化、頻発化している豪雨状況を鑑みると、河川の護岸整備など施設整備だけでは限界もあるため、気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、あらゆる関係者（国・県・市町村・企業・住民等）が協働し、取組を進めていく必要があるものと考えています。</p>	
		<p>わたしは県外から●●に越してきた者ですが、●●の道路全体の第一印象は「歩行者や自転車に優しくない」ということでした。歩道が狭く歩きづらい。20号にいたってはとても危険。最も安全性が確保されていない国道の一つなのではないのでしょうか。小さい子と並んで手をつなぐこともできない幅の場所もあり、子どもと歩くのはとても危険、まして子どもだけで歩かせることは危険で不可能。自転車も通りづらい道がとても多く、子どもだけで通行させるのには強い抵抗を感じました。諏訪湖をサイクリングポイントとしてアピールをするために自転車用の道が整備されましたが、諏訪湖はよくても、諏訪湖までに至る道が危険。こういう声は観光者からも聞かれます。スポットスポットで、対外的に目映りのよい場所だけを整えるのではなく、街全体の道が市民にとって優しく安全なものになるよう、諏訪バイパスの計画とあわせて、市民道路の整備についてもぜひ計画をしていただきたいです。</p>	<p>諏訪バイパスの計画とあわせて市民道路の整備については、将来のまちづくりや地域の道路利用の状況等を把握しながら、必要な対応を関係機関と協力して進めていくこととしています。</p>	
<p>諏訪市の街づくりという観点で、これから諏訪市が大事にしていこうとしているものはなんですか。SDGsという概念が広く浸透していく中で、目指すものはなんですか。諏訪市が活性化するために本当に必要なものはなんですか。バイパスができること、それによって失われるもの。未来を支える子どもたちへの負担。自然への負荷・・・「もうこういふ計画に決まったからやるんです」「トンネルを掘るんです」という事を強固な前提にしてしまうのではなく、計画が浮上した63年前と令和の現状の違いやズレを見つめて、もう少し丁寧に時間をかけていろんな視点から考えていくことはできないのでしょうか。コロナ禍で国全体が苦しいときに、1千億円を超える費用をかけてどうしても作らなければならないものなのか、というのにも気になる点です。また、下諏訪町においては、温泉源泉の枯渇が心配されている、慈雲寺では土葬埋葬されている墓地を掘り起こしてトンネルを建設することになるという切ない話も聞きました。これまで諏訪で守られて来たもの、歴史や人の生活・想いが根付いてきたものを手放す。踏みにじる。・・・そういうことに心を向けられない諏訪市・諏訪地域に成り下がらないで欲しいと願います。いつまでも、地域の価値を尊重する魅力的な諏訪であってほしいと願います。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p>			
<p>この計画やこの計画に付随して影響するかもしれないことを知らない市民がとても多く、また、考え合わせる時間が足りないと感じます。これほどの大規模な計画です。より分かりやすい周知や説明、また市民の考えを出し合う場の創出をお願い申し上げます。</p>	<p>都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまでも公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p>			

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 関係市町住民（諏訪市、下諏訪町）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
35	その他	<p>小さい子供を持つ母親としての意見です。工事の期間が20-30年に及ぶとききましたが、子供たちにとってのふるさとへの思いが（愛着が）形成されるであろう時期の多くの思い出が、トンネルや道路づくりによる騒音や土ぼこり、ひっきりなしに往来する土砂運搬のトラックの列、そしてどんどん破壊されてゆく山々、緑の風景・・・果たして道路が完成した二十数年後、そんな思いで幼少期、多感な十代を過ごした子供たち（若者たち）が、この諏訪に帰ってきたい、と思うでしょうか。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p>	①
36	反対	<p>諏訪バイパスは地元のためにならない、ゆえに建設に反対します。</p> <p>国道20号線は長い間、それこそ私が若かったころから半世紀以上にもわたって、行政の不作为で改良が進まないままに放置されてきました。いわゆる2ヶタ国道という国道の中でも重要な国直轄の道路であるにもかかわらず、上諏訪地区に踏切が2か所もあるという異常な状況が長年放置されたままになっているのはその象徴でしょう。</p> <p>その改良のために諏訪バイパスを整備すると計画では言いますが、それはできの悪い道路をそのままに放置して新しく高規格の道路を人気の少ない場所に作るという安易な代替ではなく、長年国道20号線に苦しんできた地元のために全くならない計画であると思います。</p> <p>諏訪バイパスの計画が策定された50年前はまだ中央道もなく、長距離移動の車が市街地を通過して国道20号では交通渋滞が頻発していました。しかし中央道も出来て高度成長も終わった後の国道20号は交通量も減り、現在では慢性的な渋滞による交通支障が問題となるような交通状況にはありません。</p> <p>それにも関わらず、いままた50年前の計画目的のバイパスを、災害時の交通確保という住民が反対しにくい副次的なお題目をともに掲げて推し進めようとしています、それはまったく欺瞞的だと思います。</p> <p>現在の国道20号線は、右折レーンがないための局所的な交通渋滞や接触事故が起きやすく、また歩道や自転車道がないための交通事故の危険が高いことが目立った問題といえる状況でしょう。</p> <p>今の悲惨な道路状況のまま外周部に高規格のバイパスを整備して、するとその完成の暁には現在の国道20号線は国道ですらなくなってしまうといえます。</p> <p>そうならば、国の予算による道路改良は望むべくもなくなり、歩道や右折レーンの無い現在の国道20号線の道路状況の改良はまず絶望的です。</p> <p>一方で、通勤をはじめとする日常の地域内の人の流れはバイパスの影響を大きく受けるとは思えず、計画が問題とする現国道20号の渋滞などの状況は改善しません。それどころか、諏訪バイパスの完成後は上川通勤バイパスが廃止になるのは既定のことなので、現在の国道20号線は改良もないままに今以上の交通量にさらされる可能性すらあります。</p> <p>もう一つ、このバイパスの開通は上諏訪市街地の空洞化をさらに推し進め、地域の分断が進む可能性があります。特に山側の上諏訪地区の人の流れはトンネルを経て直結する諏訪インター方面に変わる可能性が高く、上諏訪地区の空洞化がさらに進むでしょう。</p> <p>さらにいえば、諏訪の人の流れや消費がバイパスを経由して諏訪の外に流出してしまう事態は想像に難くありません。</p> <p>ただでさえ低迷する上諏訪の街や商業にとっては不可逆な衰退の決定打となりうる事態であり、地元住民としては地域の機能維持からみても到底容認できません。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>なお、現在の国道20号に関するご意見等については、道路管理者に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p> <p>また、茅野市と諏訪市を結ぶ通勤道路として、多くの方が利用している上川堤防道路の存続については、河川管理者である長野県において、諏訪バイパスのほか、周辺道路の整備状況や地域の交通状況を踏まえて判断することになります。</p>	①⑦⑱
37	反対	<p>●●に生まれ育った後、●●に20年間暮らし、そして9年前に子育てのために●●にまた戻ってきました。</p> <p>久しぶりに暮らす●●の街は、●●に比べて住民も車両も少なく、子育てもしやすい安全な街に違いないと思っていましたが、案に相違して●●の道路は子どもや子育てする人、あとは老人にとっても障害者にとっても、ちっとも優しくはありませんでした。道幅が狭く、歩道もなく、もちろん自転車道もなく、車道にも右折レーンがないためにちょっとした交差点でいらない交通渋滞が頻発しています。さほどの交通量があるわけではないのに、どうにも危ない、それが私の率直な感想です。</p> <p>いつかこの道路もほかの県の国道並みに、いえ、諏訪以外の街の国道並みに整備されるだろうと思っていましたら、整備はしないのでかわりにバイパスをつくるという話を聞いて、とても驚いたのと同時に腹が立ちました。</p> <p>諏訪バイパスは地元のためにならない、ゆえに建設に反対します。</p> <p>いわゆる2ヶタ国道という国道の中でも重要な国直轄の道路であるにもかかわらず、上諏訪地区に踏切が2か所もあるという異常な状況が長年放置されたままになっているという話を、自嘲気味に地元の市議や長老が話しているのを何度も聞いてきました。</p> <p>どうしてこんなことが起きるのか不思議ですが、それもこれもバイパスを必要道路だと説明するためではなかったのかと、最近ではそんな風を感じ始めています。</p> <p>出来の悪い道路をそのままに放置して新しく高規格の道路を人気の少ない場所に作るという安易なバイパス計画は、長年この地で道路状況に苦しんできた住民を小馬鹿にしたもので、地元住民のためにはならない計画であると思います。</p> <p>さらにいえば、諏訪の人の流れや消費がバイパスを経由して諏訪の外に流出してしまう事態は想像に難くありません。</p> <p>ただでさえ低迷する上諏訪の街や商業にとっては不可逆な衰退の決定打となりうる事態であり、地元住民としては地域の機能維持からみても到底容認できません。</p> <p>もう一つ、このバイパス工事はこれから10年どころか20年、30年という期間で行われます。</p> <p>諏訪市にかぎりませんが、人口は年々減少しており、税収だって減っているのに、こんな1000億円もかかるという大きな道路事業を住民からのつよい要望もないままに進める行政の姿勢には疑問を感じます。私たちの子ども、孫の世代までもこの負債を背負わせることになることに大きな抵抗を感じます。</p> <p>なにより諏訪の住民がこの道路の計画にあまり興味関心がない現状はよくないと思います。計画推進には好都合でも、計画書に「地元の悲願」と書かれている状況とはあまりに乖離が大きく、国が予算をくれるなら何でももらってやったほうがいいというご都合主義を感じます。</p> <p>行政はもっと丁寧な地元への説明と啓蒙を求めたいと思います。さもないと、いざ問題が起きたときには地元は納得することなどできないと思います。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまで公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p>	①②

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
1	その他	<p>3-6-11立石線は住民に理解が得られているのか？わかりやすいように、次のページに図を入れて意見を述べました。この意見書を、図を含めて、審議委員に、そのまま届けてください。要約されることを希望しません。3-6-11立石線は住民に支持されているのか。審議の結果と資料を示していただきたい。</p> <p>バイパスは接続道路で価値が決まる 50年前の旧ルート約80%をトンネルにし、山側に移す詳細ルートが示された。バイパスは接続道路によって利便性や価値が決まる。下社秋宮と武居地区での接続道路の無さは大問題であり、両地区から要望が出ている。ここで取り上げるのは上諏訪の接続道路である。バイパスを角間で降りた大型トラックやバスは20号線の元町交差点に向かう。しかし、元町の交差点は、JRの踏切と並んで、この地域では最も渋滞する場所である。それでも大型車もバスも通ることはできる。 問題は、都市計画審議会でも議論されただろう、残り半分の立石線である。50年前に立案された時、この接続道路も考えられたようだ。説明会では、バイパスと同時に立石線も出てきた。本線の4車線化に伴う角間交差点の拡張による接続部分の変更だった。温泉寺に至る道路の説明はなかった。立石線は幅8mの道路として立案されている。審議会の委員には、どのような説明があったのだろうか？ 3-6-11立石線は、角間から降りた車が、立石から温泉寺を経由して、上諏訪駅北のJR踏切脇に出る道路だ。しかし、本当に8m道路として実現できるのか？そもそも計画は地元の住民に支持されているのか？意味があるのか？この道路について審議会はどのような情報を与えられ、どのような審議が行われたのかを公表して欲しい。計画はされたが50年も塩漬けである。現在は、住民の誰も希望していない道路のように思える。 バイパスの本線の審査であって、関係ないと言うのだろうか？このようなゾンビが存在するからこそ、諏訪市民は50年も、このバイパスを凍結してきたのだらうと思える。Street-viewで見てみて欲しい。この道路の議論の結果を公表して欲しい。バイパスとその接続道路は一体で、その価値は利便性で決まる。踏切に出ても左折はできない。 (図)説明会で配られた都市計画変更図面。トンネル化と4号線化により、角間交差点は大きな変更を受ける。問題は、その先である。この立石線の温泉寺側に意味があるのか？どこで議論され、住民は支持したのか？ (図)正面は温泉寺 右は石仏のお堂 景観地区である (図)立石線は断層の崖の急斜面の上の狭い道で、軽自動車でもすれ違いが難しい。急カーブの連続であり、大型車やバスの通過は絶望的。高島藩の主要な社寺が集中する。本気で幅8m道路案は生きているのか？</p> <p>アセス準備書では、理解を深めるために多数の図と表が使われている。間違いなく、それらの図が非専門家の理解を助けた。住民意見も、より深い理解をいただくために図や表を使うのは当然であろう。書式は自由との説明も受けた。図を含めて技術委員会に届けていただきたい。意見の内容は次のページ以降に示します。 取り付け道路とバイパス 諏訪バイパス（案）のトンネルを出て、諏訪大社下社の春宮や秋宮から、大型車で20号線へ抜けることは絶望的である。春宮では142号に接続できるが大回り、秋宮や武井地区から20号に下るには、秋宮の境内を切り崩すか境外掘削を壊すか、歴史的な景観に影響なく接続道路はできない。利点があるようで無いのが上諏訪の角間での接続道路である。角間からトンネルを出ても、元町の交差点が絶望的。地藏寺や寺町や真澄などの古い歴史的な景観と酒蔵群があり、糸-静構造線断層崖の急斜面では取り付け道路の拡張は困難である。ましてや温泉寺に抜ける道路は誰が考えたのだろうか。この無謀な案が昭和47年から50年間も塩漬けにしたのである。 にもかかわらず、バイパスに意義を認めるとしたら、通過道路としてだろう。春宮や秋宮や武井地区では、中大型車の出入りを禁止しての利用である。武居地区にバスが下りたらどこにも抜けられないからである。そこで、中型以上のトラックが、現在どのような行動をしているかを複数のドライバーに聞いてみた。茅野坂室から下諏訪や岡谷に向かうトラックである。JRの踏切が2箇所もあり、20号線の元町の渋滞を避けるとした場合、添付の地図を見ていただきたい。 荷主にお金があれば、当然に諏訪インターから岡谷インターに直行である。時間も早い。坂室トンネルまでは2車線だから、そのまま上社前、西湖岸道路（茅野岡谷線）で岡谷に至る。上諏訪や下諏訪に用がある場合は、諏訪辰野線で、角上商店前を北上、湖岸道路に出て東に向かうか西に向かうかを定める。いずれにしても、20号線の踏切や上諏訪駅や秋宮前は通らないのである。今後を考えると、諏訪湖SAにスマートインターができ、西湖岸道路の利便性は向上するから、茅野岡谷線の中央高速下の交差点と諏訪四賀線の堤防上の道路の整備が急がれる理由である。つまり、現在のドライバーは上諏訪や下諏訪に用がある場合でも、JRの踏切があり元町が渋滞する20号線は使わない。事実、上諏訪駅前は人口が減り空洞化し交通量が減った（茅野は増えた）。多くの商業施設は諏訪インターや下諏訪町の湖岸道路に集中し、20号は使わない。ホテル紅屋前は観光シーズンには渋滞するが、日常的な渋滞は通勤者によるものだけである。商用トラックの物流が遮断されるような渋滞は起きない。諏訪辰野線は拡張と整備がほぼ終わり湖岸道路まで通じた。市街地への接続道路がない諏訪バイパスを中大型車は選ばないだろう。これがドライバーの本音である。昭和47年の原案が実現しなかったことも、JRが未だに単線であることも、バイパスの実現の困難を証明している。国道事務所は、湖岸道路がH18年の諏訪湖氾濫で水没したから、バイパスが必要と言いはじめた。元の計画案にはなかった後付けである。別資料で示したが、H18年の溢水は「釜口水門の操作ミスによる」と●●元諏訪市長が書いている。現在では最大放流量が430トン/秒まで改良され、河川事務所は「あのような溢水を再び起こさせない」と誇らしげに書いた。最近のゲリラ豪雨は確かに心配で、水深が7mと浅い諏訪湖は氾濫しやすく事前放流は難しいが、事前放流や流域治水や天気予報の技術も深まり、430トン放流を有効にすれば溢水は再び起きないと考えて良い。河川事務所も認めている。河川事務所と国道事務所との議論を公開して欲しい。20年後にしか開通しないトンネルよりも、20号線や茅野岡谷線や諏訪湖四賀線の改良が急がれる。諏訪バイパス計画の存在が、20号の改良を阻害したと新聞に書かれたことは国道事務所には不幸である。1000億円はかからない、これらの道路の改良と再度の交通量調査が必要だろう。 (図)諏訪湖周辺の道路事情 坂室トンネルから岡谷や下諏訪に大型車やバスで抜ける場合 ・天竜橋を抜けた岡谷市内は狭いが、上諏訪駅前よりは良い。 ・お金がある車は、諏訪インターから岡谷インターに抜ける。今後は諏訪湖SAにスマートインターができ利便性は向上。茅野岡谷線の改良で十分。 ・岡谷に向かう大型車は中河原交差点で上社側に左折する。交差点から上社までは狭く、茅野岡谷線の改良が必要。この間、とりわけ高架下の改良 ・この間が最大のネック。秋宮、春宮、武居地区と2箇所のJR踏切と元町を改良しないと、バイパスが出来ても、バスや大型車では20号に全く降りられない。20号線より湖岸道路が便利。20号の改良が先。バイパスは取り付け道路が絶望的に狭い ・上諏訪や下諏訪に向かう車は、諏訪バイパスからサンリッツロードに入るか、20号を四賀武津まで上がり諏訪辰野線経由で湖岸道路に出る。JRを2度またぐ上諏訪駅前は通らない。諏訪辰野線と湖岸道路で十分。諏訪湖四賀線＝堤防上の改良は急務。橋で諏訪辰野と諏訪湖四賀線を結ぶのも有効</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。 一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適な暮らしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。 なお、諏訪バイパスとアクセス道路との接続位置等については、道路の利便性、安全性、構造及び経済性等を総合的に判断し、計画していますが、抜本的な改修を含めた具体的な構造等については、事業実施段階において、事業者、長野県、諏訪市が整備方針を定め、具体的な説明等を行うこととなるため、立石線の改修に関するご意見等を事業者等に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	①④⑱

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
2	反対	<p>この意見書を提出する機会を与えてくださった方がたに心より感謝いたします。諏訪と縁がある者として意見をさせていただきます。文章がわかりにくかったら、お手数をおかけしてすみません。損得勘定とか事務処理なしに、素直な心で読み返してください。心で読んでもらえたら、わかりやすいと思います。二人の子を育てあげた母親として申します。この意見書を読んでいるあなたは、偉そうな顔しないで、恥を知りなさい。嘘をついちゃいけません。バレたら困るようなことを隠すのをやめなさい。利権のため、目先のちっぽけな利益のために、詭弁を弄すのをやめなさい。大事なものは多額の金を動かすことなのですか？土建屋さんとの取引ですか？環境破壊の土建政治はね、これからの時代、もう古臭くて、通用しないですよ。聞くだけで吐き気がします。私の周囲のお母さん方も、まったく同じ意見です。無駄なことを辞めて下さい。子供達に迷惑をかけるのを辞めて下さい。今はSNSの時代です。長野県政の不正はここ、オーストラリアまで伝わってきています。課長さんのせいにして、色いろと不都合なことを揉み消すのに、時間かけすぎでしょう。下諏訪は汚職によって、事業を推進しようとした。悪い事をしたと思っていますか？下に圧力をかけていた上の人達に申します。「不都合なことを揉み消さないで、すぐに辞職しなさい。そして長野県民に謝りなさい。あなた達は日本の恥です」</p> <p>今、この意見書を読んでいる人のうち、このたびの不正事件に対して「ついでにこんなこともバレたら困る」と思った方がおられましたら、今すぐ辞職しなさい。今、この意見書を読んでいる人のうち、このたびの不正事件に対して、心底憤りを感じた方は、このたびの事業を中止しなさい。地元の人達から、あなた方は、卑怯だって思われている。とっても悲しい。あなた方は、住民達にちゃんと説明もしないで、この事業を進めようとしている。結果どうなるかといえば、あなた達は、森の生き物をたくさん殺します。水脈を断ち切ります。生き物をたくさん殺して、母なる自然を破壊します。沢山の命を奪う事業を進める前に、あらかじめ、自分達が何をしてくすことになるのか、ちゃんと勉強しなさいね。ご自分の地位とか儲けとか利権を度外視して、ちゃんと勉強したら、諏訪バイパス事業なんて推進しようと思う人はいませんよ。賛成している人、推進している人は、単に情報を与えられていないだけです。このバイパス事業を心から推進しようとしている人がいたとしたら、その人は何が起るかわからないだけです。こういう事業を進めようとするのは視野の狭い、世界情勢に無知で勉強不足な、頭でっかちなだけで、寂しい人達だって思います。ですから、この意見書を読んでいるあなたに質問です。こういう母親の、気持ちを感じる心はまだ残っていますか？子供の頃あなたは、こんな事をしたと思っていましたか？イヤですよ？絶対にイヤですよ？日本では大地の再生の活動をしている人が大勢います。もっと勉強して下さい！古代聖地の活断層にトンネルとか掘ってどうするんですか？子供が自殺行為をしてしまったら、母親が、どのくらい悲しいか、わかりますか？いったん破壊した自然は戻ってこない。推進しようとしている人には、故郷がないんですか？お子さんがいないんですか？それとも単に勉強不足ですか？心が鈍感なですか？事務処理能力を優先して、私達の気持ちを、みんな読み飛ばしてもいいと思いませんか？私達が直感でわかることを、学者さん達や、頭のいい人達は、ちゃんと説明してくれると思いますのでもっと専門家の意見を聞いて下さい。無駄なビジネスごっこは、もう辞めましょう！活断層でしょう？水脈どうなっちゃうんですか？母なる自然を壊してしまうと、あなた方は二度と、ご先祖さまに許してもらえませんよ。そんな人生は夢見が悪くて地獄です。この意見書を読まれたってことは、あなたはまだ、気持ちだけは、わかってくれますよね。諏訪バイパス事業の蒸し返しは、とっても悲しい話でした。そういう労力をもっと、人生にとって有益な、心地よくて大切なことにお使いなさい。大好きな人と、美味しいものを食べて、親子と夫婦の間柄を、素直に気持ちよくする。そういうことにエネルギーをお使いなさい。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p> <p>なお、都市計画変更にあたっては、都市計画法に基づき適正に手続きを進めており、長野県から事業促進の意見書の提出を求めたことはありません。</p>	①②
3	反対	<p>私は●●で生まれ育ちました。その後、日本の全都道府県の方がたと、海外15カ国の方を、諏訪に案内し、まさしく今回、バイパス事業が蒸し返されている地域へと、徒歩で案内してきました。豊かな自然環境を次世代へ残していくという観点からも、住民にとって住みやすい都市計画という観点からも、このたび蒸し返されたバイパス事業は最悪です。即刻、事業計画の中止を求めます。海外でも多くの方がたが、このたびの諏訪バイパス事業を中止するよう求めています。代表的な人物のみを10人、列挙させて載けます。この方がたは全員、諏訪の湖と山を訪れ、いにしえの山の神のたたくまいに感動し、温泉や地酒を堪能したことのある方がたです。</p> <p>●●（ドイツの写真家・環境活動家）／●●（イタリアの音楽家・環境活動家）／●●（フランスの自然環境保護団体リーダー）／●●（フィリピンを代表するマルチ芸術家・環境活動家）／●●（ブラジルの高名なメディア芸術家・環境活動家）／●●（ベルギーの思想家・演出家）／●●（イスラエルの俳優・環境活動家）／●●（スペインの俳優）／●●（トルコを代表する舞台芸術家～アメリカ国籍）／●●（ブルキナファソを代表する音楽家・詩人～スペイン国籍）</p> <p>今回は日本語にて意見書を提出とのことで、全員で一致した意見と、それぞれの名前のみ挙げさせてもらいました。諏訪バイパス事業の即刻中止を、海外から求めている方たちは、他にも、何各国でも、何人でも、挙げさせてもらえます。それぞれの方から詳しい説明が必要でしたら、いつでもそれぞれの母国語および英文で県庁へ意見文書をお送りする準備ができています。世界中に、諏訪の自然と、伝統産業を愛する方たちはたくさんいます。諏訪地方の環境破壊、そして諏訪地方の愚劣な都市計画は、たんに長野県民を愚弄し、地元住民に悪影響を及ぼすだけではありません。このたびの事業の蒸し返しは、諏訪という土地を愛する海外の人びとの想いと願いを破壊します。茅野市長・諏訪市長・そしてこのたびのバイパス汚職で有名になってしまった下諏訪町長にお願い申し上げます。このような国際的な世論も顧慮しつつ、県にこの事業の中止を求めてください。</p> <p>長野県知事をお願い申し上げます。姉妹都市や、世界各都市で、中止要請の運動が起こる前に、諏訪バイパス事業を中止しましょう。もしも今回の無駄で迷惑なバイパス事業が愚かにも推進されてしまった場合、私はもう諏訪に見切りをつけて、以後、諏訪への旅行ガイドを取りやめます。汚職まみれの土建政治屋がたむろす諏訪、目先の金儲けのために御神域を汚された諏訪、そんな諏訪へ、他県や他国からの、芸術家や学者、自然愛好家を案内するつもりはありません。</p> <p>長野県政はこれからも、住民の願いを丁寧に汲み取り、健全な行政をこころざし、世界に類のない諏訪の自然を保護しつつ有用に活かしていく方策を探ってください。</p> <p>追伸。私は旧中山道を歩いているとき交通事故にあって死にかけたことがあります。なぜなのか？もちろん当事者の不注意も原因のひとつです。そして事故の原因の半分あまりは、道路の安全が確保されていなかったからだだと思います。今ある道路を整備していくのに、1000億円も必要ありません。30億円で足りる。地域住民をごまかして不要なバイパスを作るよりも、今ある道路の安全を、丁寧に、地道に、確保するほうが先ではないでしょうか？そうした住民への細やかな気配りこそが、地方行政にとって必須なのではないでしょうか？バイパス工事が始まると、狭い道路を膨大な数の工事車両が10年あまり走り続けることになります。うるさくて汚い故郷を見るのはごめんです。交通安全という観点からも、人命尊重という観点からも、この事業を中止しましょう。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p>	①

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
4	反対	<p>先ずは日頃より長野県の発展および県民の豊かで安全な暮らしのためご尽力いただき感謝申し上げます。先日、諏訪に住む友人から聞き初めて諏訪バイパス事業の事を知りました。長野県は移住したい都道府県ランキング14年連続No.1だと聞いています。綺麗な空気や美味しい水、貴重な動植物を育む豊かな大自然。そこに住む自然風土を愛する住人のこころ、自然風土を活かした末広がりな暮らし方に魅了されるからこそ、多くの人が訪れる。一度踏み荒らされてしまった自然は元に戻すのは難しいと言われていました。地質の専門家によればこの工事によって山が力を失って木が枯れてしまうとも聞きました。この事業は神代からの聖地でもあるこの鎮守の森を守り未来に残していくこと以上に必要なことなのでしょうか？工事が終わる20年後の未来を担う市民県民は本当にこのバイパスを望んでいるのでしょうか？20年にも及ぶの長い工事により、大気汚染、環境汚染も進むでしょう。1000億円もの費用をかけて自然を壊し、大気を汚し、環境を汚染してまで必要なものなのでしょうか？この事業のメリットと、デメリットを考えた時、どう考えてもデメリットの方が多く感じなりません。地域住民・市民のためを思うのなら市民ひとりひとりの了承をちゃんと得て十分に納得してもらうまで県主導で市民勉強会を進めてみるのはいかがでしょうか？県知事様のプロフィールにもあるよう『確かな暮らしが営まれる信州』の実現に向け、より豊かで安全な長野県を創っていくことが本当に重要だとお考えであるならその宣言に恥じぬよう市民にとって県民にとって国民にとって人類にとって何が大切で、何を守り何を未来に残していくことが晴れやかで末広がりな世の中に繋がるのか今一度、熟慮頂きここに事業の再検討を強く要望いたします。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p> <p>なお、市民勉強会の開催に関するご意見等については、関係機関協力の元、必要に応じて対応してまいります。</p>	①⑱
5	反対	<p>●●県の●●に住まいしております、●●と申します。小学生の頃から、年に何度も長野県へ遊びに行き、自然豊かな環境の中でかけがえのない時間を過ごさせていただいたこと、いのちの土台となる時空だったと、大変感謝しております。さて、友人から、諏訪のバイパス工事を進められているというお話を聞き、長野県内だけでなく、日本全国、世界各国のみなさんにとって、とても大切な場所を知らぬ間に失うことに対して、居ても立っても居られなくなりましたので、筆を取らせていただきます。私事ですが20年ほど前、私が保育園時代から●●号線バイパスの工事が始まり、小学校低学年の時に、すぐ近くの山にバイパスが通りました。●●空港の埋め立て工事のために土を山まること持っていたこともあり、随分と周りの自然環境が変化しました。それに伴い、周りには工場が多く誘致されて、空気も以前と比べたらよくなりました。物心ついた時から、家の前の道を大型ダンプが砂埃あげて行き交い、昼夜関係なく工事の音がすることが、ストレスになっていたことを覚えています。近所には美味しい湧水が湧き出していた処があったのですが、そこも水が枯れてしまい、数年後にその土地の持ち主の奥様が自死なさいました。また、バイパスのインター入口に接近している家では、私の3歳下のとても素直ですてきな男の子が、高校時代に自死されました。その家のお爺さまは、作業中に梯子から落ちて、重傷を負っています。地域の中で、バイパスや工場に土地を譲った元々山だったところの土地権を巡って、表には出ないけれども、大変なことがあったと聞いています。●●という地域の方の生死に関わらせていただく場で生まれ育ち、一度離れてまた新鮮な気持ちで帰ってきた身として、言えることは、いのちにとって不自然なことをすると、それがその土地の大切な「いのち」を狂わせ、時には殺めることもあるということです。どうやら本当に、眼にみえない「はたらき」があるようで、いのちに逆らえばそのような結果が生じるのが、この世界の摂理であるようです。どうか、諏訪の美しい自然と眼にみえない奥深く量り知れぬ豊かな文化が、何世代先にも、つながれてゆきますように、祈りを込めて書かせていただきました。長野県知事様ご自身や身近な方、大切な方々の心身の健康のために、どうかもう一度お考え直しくださいます。よろしく願いいたします。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p>	①
6	反対	<p>私は●●年生まれの●●才です。7人の子供、7人の孫に恵まれ、現在は●●県で暮らしています。22才までは●●で変わりゆく様子を肌で感じてきました。5才頃までは畑があり、肥溜めもありました。はらっぱも道路も子供の遊び場で暗くなるまで外遊びをしている、そんなのどかな東京がありました。10才の時東京オリンピックがあり、高度成長期の大人たちは、どこの家もお金儲けに必死。「お金持ち＝幸せ」求めて、働きづめでした。中学に入ると幹線道路の交通量が増え、洗濯物を外干しすると煤がつくようになりました。空気はどんより淀んで、窓を開けると排気ガスの匂い。悲しかった。奥多摩や高尾へ緑求めて、毎月のように通いました。成人し、ふるさと●●を後に、空気の良いところ、海のきれいなところへと移り住みました。15年前からは●●県にて小商いと夢にみた半自給生活。それもつかの間東日本大震災、原発事故。身にふりかかる放射線汚染。手塩にかけて手作りしていた紅茶が100ペクレル超え。原木しいたけ80ペクレル。畑の土は1000ペクレル前後。草木灰はなんと8000ペクレル。田舎暮らしはどん底に落ちました。自家生産物、お茶にする野草を計測するなかで、私の気持ちは思いがけず土への愛情、土への愛おしい気持ちでした。豊かな田舎暮らしは、もうないんだと思った時、失ってはじめて、大事なものが見えてきました。原発を許してしまった人類の一員として、申し訳ない気持ちであふれました。森の動物たちや全てのいのちに対して、そして未来を生きる子供たちにもいつの間にか私達は、命よりも経済を大事にするのが、あたりまえ睡眠術にかかっていたのかもしれない。諏訪のバイパス計画案をみせていただきました。この大がかりな工事は、一体なんのためでしょうか。経済効果ですか？利便性でしょうか？私自身の経験もふまえてこの計画は諏訪に似つかわしくないものだと感じました。安易な開発をしてしまったら、取り返しがききません。原発と同じ、後悔先に立たず、となりませぬよう。山を切り開くのは、人間の思い上がり、とも思うのです。いまこの時代を生きる私達すべてに課せられているものは、「未来を生きる者たち」に豊かな自然を継いでゆく事ではないでしょうか。周りをとりまくたくさんの命とともに私達は生きています。絶滅危惧種も増えています。ぜひともここで、歯止めをかけるのが得策かと思えます。震災、原発事故という出来事を通して、この想いを共有する仲間が集まってきました。私達の真に求めるものは、お金では得られないもの。時がたつほどに、豊かに実ってゆくもの。みんな本当は、そう思っているのではないのでしょうか。7世代先を見通して今を考える。自然豊かな環境の保持を第一に考える。そんなあり方が諏訪の町には似合うと思うのです。諏訪の町が大好きです。古き良き文化を色濃く残り、山々を敬い、神を讃える文化は、諏訪の魂のように感じます。この開発計画の見直しを私達は切に望んでいます。山の自然があつてこそ私達は生かされています。どうか、御検討のほど、よろしく願い申し上げます。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p>	①

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
7	反対	<p>諏訪は特別な土地です。美しく豊かな風土、景色、山の恵み、水の恵、温泉の恵み、象徴となる諏訪湖。そして、長く受け継がれてきた誇り高き御柱祭。そこに住まう人々の精神力の高さ。日本人ならきつと誰もが心馳せる土地のひとつです。北陸に住まう私もそのひとりです。</p> <p>今回、諏訪国道20号バイパス計画を知り、諏訪の一大事だと驚きました。この計画のデメリットは失うであろう物事が重大であり、それは取り返しのつかない諏訪の損害であると考えます。蛇口を捻ると源泉の恵みをあやかる尊い土地です。一口いただくと生命の底から喜びあふれて涙がでてしまう素晴らしいお酒を造る酒蔵があります。そして、緩やかで美しい山の稜線に包まれる人々の暮らしの場。そのすべては諏訪に住まう人々の心の拠り所であり、諏訪の宝です。</p> <p>この計画は自然環境への悪影響を認めません。トンネル掘削に伴い湧水や醸造用井戸や温泉が今の状態を保てなくなります。工事によって山が力を失うと土砂災害を呼び起こします。山が力を失えば諏訪湖にも影響します。環境の変化は生態系へ及びます。活断層に沿って掘られたトンネルは災害時でなくとも不安がつきまといまいます。そもそも、人口減少し交通量も減っている状況でこのバイパスは必要なのでしょうか？</p> <p>私たちは諏訪が大好きです。諏訪の文化を人が受け継ぎ育むことが出来ているのは、その風土あってこそではないでしょうか？これらを生み出す自然の恵み、諏訪に住まう人々の誇りを損なう可能性の高い事業は100%意味がありません。</p> <p>「自然は祖先から譲り受けたものではなく、子孫から借りているものである。」これはアメリカ先住民の言葉です。恵み豊かな諏訪の土地は子孫に借りているものです。一部の人に利益があればいいという利己的な考えは捨ててください。物事の本質を見極めた先住民の言葉を、これからは世界規模で取り戻す必要があります。</p> <p>地元の方々が安心して暮らし、心豊かに次世代へと諏訪の宝を繋いでいくことが重要です。これこそが都市計画で最優先されるべきであると考えます。</p> <p>ここに諏訪国道20号バイパス計画の白紙撤回をお願い申し上げます。この計画を押し進める先にあるのは諏訪の魅力の衰退と取り返しのつかない環境破壊と文化遺産喪失、そして次世代へ負の遺産を残す道を選んだ者達への失望です。</p> <p>大切な宝が消えてしまわないことを祈るばかりです。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者に環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p>	①
8	反対	<p>1. 山を削ったら水質に影響が必ず出ます。どんなに上手いことを言おうが、山を削って森林を切り倒すのだから、水に影響が出ない訳が無い。故郷の水が美味しいというのは、私たち住民の誇りです。工事によって水質が悪化したら、他の場所から水を得ればいいという考えは浅はかです。一度、水質が失われたら2度と取り戻すことはできないでしょう。取り戻せるとしても、途方もない時間がかかります。バイパス工事によって一時的に経済的な儲けがでたとしても、環境資源を失います。長い目でみると総合的に損失ではないでしょうか。現存している自然環境を大切に継いでいく方が、これから諏訪に生きる人たちにとって、メリットが多いのでは？</p> <p>2. バイパス案が生まれた昭和47年は、人口が増えていた時代でした。今は状況が違います。日本の人口は減っている。現在の人口は1億2000万。2050年以降、9000万人を下回ることが予測されます。人口が減れば、交通量は減っていくと考えるのが当然ではないでしょうか？人口が減ると、財源も減る。道路を作る資金やメンテナンスする資金も減っていくことが予想されます。バイパスの新規建設によって、出費先を増やすよりも、国道20号や中央高速など、既存の道路をメンテナンスするのに資金を投入する方が私たち地域の住民にとってはメリットが大きいのでは？</p> <p>3. これから住民の高齢化が加速します。車を運転する人も減るでしょう。同じお金を使うなら、車を使う前提で道を建設するより、車を使わないでも快適に暮らせる街づくりの為に資金を投入する方がこれからの時代にはあっていると感じています。例えば、地域循環バスを充実させたり、中央高速の諏訪、岡谷間を無料にしたりなど。住民が快く暮らせる環境づくりが、最も大切な目的なのですから、道路を整備して問題を解決するより、車がなくても快く暮らせる街づくりへ方針を転換していく方がこれからの住民のニーズに合っているのではないのでしょうか？</p> <p>4. バイパス工事によって活断層を刺激したら、諏訪の近隣地域での大きな地震や災害を起こす引き金になりそうです。もしバイパスを建設したあと、今まで起きなかったような大規模な土砂崩れや地震が起きたらバイパス建設に因果関係がないと言い切れるのでしょうか？</p> <p>以上、4つの理由から、国道20号線バイパス計画の撤回を求めます。地元住民や後の世代のためにもこの事業が必要かどうか熟慮いただき、次世代に誇れる、豊かな自然環境を残していけることを切に願います。</p>	<p>本事業による水象（地下水）に係る環境影響評価については、水道の水源、酒蔵群の水源、湧水、温泉源泉について調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られていると考えています。</p> <p>また、環境保全措置として採用した「観測修正法による最適な工法の採用（工事前、工事中の地下水の状況を観測し、その結果を基に最適な施工方法を採用すること）」の内容をより詳細なものにするため、詳細な工事計画策定後、関係機関及び専門家等の意見及び指導を得ながら、ボーリング調査、各種物理探査や検層、その他各種調査により、実施区域及びその周辺の地下水と湧水との関係を明らかにして、環境影響評価法に基づく事後調査を実施していくこととしています。</p> <p>なお、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られた場合、または、事後調査結果により事前に予測し得ない環境への著しい影響が見られた場合は、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講ずることとしています。</p>	①⑩⑪

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
9	反対	<p>私は●●地方で生まれ育った。その後●●として内外で活動していくなかで、諏訪の自然から受けた影響が計り知れない。諏訪の自然に感謝している。このご時世に、迷惑な工事をするのは、やめてくれ。いま諏訪の人口は減っている。自然破壊事業で、人口をさらに減らす気か？必要なのは、人件費に100億円かけてもいいで、交通安全を守る人たちではないのか？</p> <p>関係者達はわかっているのか？この計画は、一部の人間が利権のため、金儲けのために、地元住民を騙してやってることではないのか？その証拠に、この事業が地元住民にとって、どのくらい負担になるか、ちゃんと説明されてこなかった。諏訪バイパスについては、得になる、便利になると言いくるめられ、詭弁を弄されてばかりだ。そもそも地元住民にはこれまで、十分な情報が与えられていなかった。長野県、特に諏訪地方の、10代から30代、次世代を担う世代はまだ、この事業のデメリットを、充分、丁寧に、事細かに、説明されていない。こんな状態で強引に事業を進めようとしている地点で、この事業は卑怯だ。</p> <p>下諏訪町では、行政が、卑怯な不正によって住民を騙し、賛成意見を集めた。不正によって賛成意見を集めた地点で、この事業計画は不正だ。腐敗した土建政治によって、末代まで語り継がれるようなスキャンダルだ。を、公表するような不正を県が働いてしまったら長野県民の大恥だ。この事業の結果、諏訪地方の人口は減るだろう。なぜ汚職だと知っていながら、不正を犯したのか？なぜ詭弁を弄するのか？特定の誰かさんの利権のためではないのか？土木建設業者と事業関係者の懐に膨大な金が入るからではないのか？すでにバレているのではないのか？</p> <p>その証拠に、諏訪では国道に、安全のために必要な歩道も完備されていない。国道と踏切が交わる場所での事故は相変わらずだ。こうした問題が放置されたままだ。予算を立てないで放置状態ではないか。県政も市政も地元市民のためを思っているのか？住民はなぜ、このバイパス計画に反対しているのか、その理由をちゃんと聞き入れて、誠実に対応してきたか？関係者全員、胸に手を当てて、反省してみなさい。</p> <p>はい、このバイパス道路は、住民を騙して嘘をつかないと作れないような道路でした。だからちょっとした地震で、こんなにひどい事故が発生した。地元の誇りだった水も汚れて他から買わなきゃいけなくなった。そんなふうに関わられた子供たちはどんな気持ちになる？自分たちの足元に、そんな道路が欲しいわけがない。計画が持ち上がった時と現在ではまったく状況が違う。すでに高速道路ができています。こんなバイパス道路は要らない。予算は有意義なこと、すなわち今ある自然を大切に守る方向で用いなさい。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、J R中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>なお、都市計画変更にあたっては、都市計画法に基づき適正に手続きを進めており、長野県から事業促進の意見書の提出を求めたことはありません。</p> <p>国道20号の安全対策に関するご意見等については、道路管理者に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	①②⑬
10	反対	<p>私の実家は、●●地方にあります。私の友人のお子さんは、●●高校へ自転車で通学しています。バイパス工事を始めたらどうなるか。毎日毎日、10年間にわたって膨大な数のダンブが走るようになります。ただでさえ歩道が、道幅が、完備されていない道路を、ひっきりなしに大きな工事車両が走っていく。交通安全という点から見て、だめでしょう？市と県の関係者と土建屋さんたちが、もしもどんなにこの事業でお得だったとしても、死にませんか？子供が。歩道を確保するほうが先ではないですか？ダンブが土埃たてて走り回っているところへ、車に乗って観光にくる人がいますか？絶対に、いません。歩道もちゃんと確保されていない、狭い道路を、ダンブが走り回ってばかりいる。そんな汚くてうるさい観光地は、世界のどこにもありません。みんな静かで快適なところへ逃げていきますからね。観光地？そんな町はほとんど悪夢ですから「最悪の温泉地」として、ネットで低評価の嵐になって、誰も来なくなります。想像力を持った市民は騙されません。旅館が倒産します。ホテルが倒産します。諏訪の観光業をそうやって、つぶさないでください。工事車両の件がバレたら本当に、諏訪の観光業界の大反対に会いますよ。</p> <p>土建業者が大勢やってくるから、土地が経済的に潤う？とんでもない。県外からチェーン店の飲み屋や、土建業者目当ての性風俗がやってきて、朝までうるさい繁華街ができ、地元の風紀が乱れるだけです。雰囲気や文化が荒れるだけです。そんなやり方で一時的に景気をよくしたら、子供たちの心が荒みます。かわいそうだと思いますか。</p> <p>以上のような不利な点を隠したままで、工事を進めようとしても無駄です。このたびのバイパス事業計画は、もう一度、白紙に戻して、二度と持ち出さないでください。もしも今まで、下諏訪町の不正事件に限らず、関係者が裏で汚職を働いたりして、賄賂をもらっていたとしても、市民と県民の声が強すぎて、事業を進められなくなったわけですから、土木建築関係の業者たちに対しても言い訳は立つと思います。</p> <p>私たちはこのたびの事業を中止するために、地域を越えて、日本中で協力しあっています。それぞれに提出した意見書も、このネットワークのなかでシェアしております。もしも事業が停止されない場合、世論へ訴えかけるためにも、それぞれに提出した意見書とまったく同じ内容を、SNSやYouTubeで、順次公開していくつもりです。</p> <p>諏訪の自然を愛する●●として最後に、国民的な芸術家である手塚治虫の『ブラックジャック』から引用させてもらいます。「この大自然の美しさのわからんやつは、生きる価値などない！！！」諏訪の自然を護るためにも、都市計画という観点から見ても、即刻事業を停止してください。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、J R中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、工事車両の運行にあたっては、事業者において、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事車両の出入り量を制限するなど、地域の方々の生活環境や観光産業にできる限り影響のないよう配慮した計画とし、工事着手前に地域の方々に説明等を行っていくことになるため、安全確保に関するご意見等については、事業者に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	①⑬
11	反対	<p>●●の●●と申します。私どもは、日本中にある「ふるさとの自然」と「あたたかい人と人とのつながり」を大切に活動しています。ゆたかな自然とあたたかな人々。長野県や諏訪市には私どもの住む●●市と通じるところが多く、その魅力をこの先遠い未来までつないでいただきたいという想いで一杯です。今回は、友人から諏訪バイパス建設の話聞き、私どもの願いと異なる点が多いことに強く疑問を抱きました。そこで、バイパス建設を世界的な指標であるSDGsと関連付けながら述べさせていただきます。</p> <p>疑問Ⅰ. 健康で安全な暮らしはこの先ずっと守られるのか？</p> <p>活断層の真上にトンネルを作るという計画は本当でしょうか？この計画が知れ渡った場合、日本中が強く危惧するのではないのでしょうか？静岡-糸魚川構造線断層帯と工事ルートが重なる部分は、M7.4程度の地震が30年以内に発生する確率が「高い」とされています。震災によりトンネル（工事期間も含む）が崩落した場合、防災のための道路が分断と孤立を生み、復興を遅らせる原因になります。また、防災計画は震災よりも水害の方に重点を置き過ぎていないでしょうか？</p> <p>●●の●●は、阪神淡路大震災直後の神戸にボランティアに行きました。そこで待っていたのは、うめき声を上げて死んだ道路の亡骸でした。安全とされていた阪神高速道路は、16人のいのちを巻き添えにしてあつけなく崩壊したのです。</p> <p>SDGsと逆行している点【1. すべての人に健康と福祉を】10万人当たりの災害による死者数、行方不明者数、直接的負傷者数、災害による直接的経済損失を減らす。【3. あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する】世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。【11. 住み続けられるまちづくりを】定期的かつ民主的に運営されている都市計画及び管理に、市民社会が直接参加する仕組みがある都市の割合。</p> <p>疑問Ⅱ. 経済効果よりも失うものの方が大きいのではないのか？</p> <p>莫大な総工費をかけて、どれだけ経済効果が生み出せるのでしょうか？道路の8割がトンネルであるということは、総工費も跳ね上がります。コロナ禍で困窮した家庭が増えており、経済的な理由から自殺を図る人も増えています。移動も制限されています。また、日本経済がどのように推移してゆくか分からない中、道路に私たちの血税を注ぎ込むことを優先して良いのでしょうか？コロナ禍で地方自治体でさえ破綻する可能性があります。財政破綻した北海道夕張市のホームページには、「借金時計」と名付けられたページがあります。財政が破綻してから15年近く経った今でも、市債が142億円。市の職員の人件費は削られ、若者は故郷をはなれてゆきます。非常に心が痛みます。</p> <p>SDGsと逆行している点【目標2. 貧困をなくそう】貧困の割合を半減させる。</p> <p>以上、都市計画の観点からもSDGsの目標と逆行していることが分かります。工事を推し進めることで、「世界に誇れる諏訪市」、「世界に誇れる長野県」の名が廃れてしまいます。「全国自治体財政破綻度ランキング」、「全国自治体危険度ランキング」のようなランキングの上位に上らないことを切に願います。都市計画において最も重要なのは、道路や建物以上に、地域に住む人と人とのつながりです。心の通ったコミュニティを作る方がはるかに短期間ででき、1千億円以上の価値があります。「誰1人取り残さない長野県」という理念に沿って、最後の1人が納得ゆくまで対話を重ねることを強く求めます。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、J R中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>本事業は、位置及び基本構造の検討段階から、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に配慮した計画とし、断層帯については、トンネル構造での通過をできる限り回避した計画としており、詳細な道路構造、施工方法等については、事業者が事業実施段階において、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に十分に配慮して検討することとしています。</p> <p>なお、断層帯については、「道路橋示方書・同解説」、「道路土工構造物技術基準・同解説」、「トンネル標準示方書」等に基づき耐震性能を有する道路設計を行い、安全面に十分配慮することとしており、具体的には、詳細な地質調査により、工事に支障となる可能性がある断層帯をできる限り事前に把握し、その位置情報を踏まえた施工計画を立案して工事を実施していくこととしています。</p> <p>都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまで公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p>	①②⑪

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
12	反対	<p>わたしたちは令和2年8月31日の●●の閉園に伴い、その後の防災公園計画やその計画地内で行われる今後30年間の民間事業の妥当性について疑問を持つ大変多くの仲間の中でも、さらに●●跡地内の●●保存につながる●●の歴史的地理的研究に特化し活動している会であります。</p> <p>この度、●●の住人にとりまして大変に馴染みの深いお諏訪さんの一大事と聞き及び、一筆したためさせていただきます。</p> <p>1. 諏訪の大切な自然環境を破壊しないで下さい。自然動植物を保護し、樹木の伐採をしないで下さい。粉塵が起り地下水脈への多大な影響のある工事をしないで下さい。「トンネル化するなど、防災面、環境面に配慮されております。」といった文言を諏訪市のホームページにて拝見いたしました。山を切り崩すことが防災面、環境面に配慮されているとはとても思えません。日本各地で豪雨などでソーラーパネルによる土砂崩れが発生しているのは周知の通りです。また●●で外環道の地下トンネル工事が大きな陥没事故を起こしたことも記憶に新しいところです。さらに、東名高速を始めとして各地のトンネルにおいて地下水が流出していることも周知の事実です。ましてやゆたかな諏訪の水脈がトンネルに及ぼす影響、あるいはトンネルが水脈に及ぼす影響はとても計り知れません。</p> <p>2. わたしたちの税金を納税者や住民全体の賛同、合意なきまま一部の土木建築会社、土砂運搬業者への利益供与のために使わないでください。行政は土木建築会社等のみに便宜を図るのでなく、住民の暮らしの安全、安心をまもることを第一としてください。</p> <p>3. 50年も前の計画はその必要性の有無を再検討し、白紙に戻してください。この計画は昭和47年の都市計画決定に基づいているということですが、高度成長期の当時と少子高齢化による人口減少傾向の現在の実態とは全くそぐわないと感じます。</p> <p>4. この計画には、1,000億の予算がかかる聞いています。本当にそのような財源があるのでしょうか？財源なきままの計画、絵に描いた餅なのではないですか？因みに●●は東京都が防災公園にするとの計画で閉園しましたが、昨今のコロナ騒ぎにより財源を失ったとのことで、現在北半分は民間事業開発をすすめているものの、南半分は●●所有のまま打ち捨てられている状態にあります。当初の計画時とは財源に変化があるのでしょうか？</p> <p>5. 納税者、地域住民に対し、納得のいく説明をし、賛同を得てください。昨今のコロナ騒ぎを都合の良い理由とした意見聴取会の非開催や小規模短時間縮小開催は絶対に避けてください。</p> <p>6. 諏訪は古事記の国譲りの神話にもある通り、古代からの大切な聖地です。このような大切な土地を決して荒らさないでください。このバイパスが通ったとき、果たして山の神はこれぞ人々の発展だと喜んでくださるでしょうか？もうそのような時代の局面はとっくに過ぎており、人間の身勝手山を切り崩すことにお怒りになるとしか考えられません。また諏訪は江戸時代には中山道、甲州街道を通して京都と江戸をつなぐ文化の潮、交流点でもあります。</p> <p>特にこの計画の国道20号線、甲州街道は江戸時代から高島藩、高遠藩、飯田藩が参勤交代で利用した歴史の古い街道です。山を切り崩して新たにバイパス工事をするよりも、昔ながらの街道をさらに使いやすく発展させ文化をまもっていくことはできないのでしょうか？決してあってはならないことながら、万が一にでも山を切り崩された場合の諏訪人衆の精神的苦痛は察するに余りあり、絶対に認めるわけにはいきません。</p> <p>最後に個人的な話になりますが、今、●●はその土地の出ではない首長により滅茶苦茶にされているといったまことしやかな民話が囁かれているのはご存知の通りと思います。阿部知事のご出身は東京都だとお聞きします。大変僭越ながら同じ●●人として伏して心よりお願い申し上げます。よそさまの土地の文化、歴史、精神の源を破壊することなどどうか決してなさないでください。阿部知事の公式ウェブサイトには誇らしく信州の美しい山並みが載っているではありませんか。また長野県の魅力として「地域特有の伝統文化や食文化」「林業や農業を始め、山と町が密接に関わったライフスタイル」ともあります。映画「君の名は」によっても全国的に若者たちの間でも知れ渡った風光明媚な諏訪。せっかく東京都から出向いてくださったのであるならば、どうか日本の、信州の、誇り高い聖地を体を張ってでもおまもりさしあげてください。重ね重ねよろしくおねがいたします。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p> <p>都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまでも公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p> <p>なお、事業費については、事業者が、環境影響評価に係る環境保全措置の内容、詳細な構造の検討結果、ならびに安全対策に係る費用等を含めて算定し、今後明らかにしていくこととなります。</p>	①②⑥

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
13	反対	<p>諏訪湖周辺の山々から諏訪湖まで、無数に繋がる地下水脈に対してバイパス工事の影響について。 諏訪湖周辺は、日本でも数少ない自然環境が残されています。しかも！この自然環境は街から一望出来るという事も、大きな特徴のひとつ。どこか山奥の自然豊かな場所、ではなく！街に居ながらにして四季折々の森林地帯を見ることが出来ます。そして、この森林地帯の眺めは、観光資源のひとつにもなっています。 さて、今回バイパストンネル施工する事で、山々の土中に繋がる地下水脈が、大きく分断される事が予想されます。実際にトンネル施工で水が枯れた事例は枚挙にいとまがなく、地元大阪箕面市の観光名所である箕面滝が枯れてきた大きな原因は箕面トンネル工事です。さらに大規模コンクリート施工によって、山々の土中が巨大ダムのようになり、木々は衰退の一途を辿り、山々の斜面は順次土砂崩壊していく最大の要因となるでしょう。一度、巨大なコンクリート擁壁が出来ると、その周りの植生衰退が激しくなるのは、まさに土中水脈が断ち切られて、塞がれる事が原因です。 では、諏訪の魅力について振り返ってみましょう。酒どころである諏訪は、美味しい水が湧くからこそ酒どころとして名高いと思います。また、諏訪大社や諏訪湖、温泉などの観光地も優れたものが多くあります。これは、僕ら他所者にとっても魅力だし、さらに！地元住民にとっても、祖先から子孫へと受け継いでいきたい筆頭の事柄ではないでしょうか？山々が廃れる事で、観光地としての魅力が下がり、日本酒も良い水が無くなるなんて事は、日本全体にとっても損失が大きすぎます。今すぐ、計画中止をお願いいたします。</p>	<p>本事業による水象（地下水）に係る環境影響評価については、水道の水源、酒蔵群の水源、湧水、温泉源泉について調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られていると考えています。 また、環境保全措置として採用した「観測修正法による最適な工法の採用（工事前、工事中の地下水の状況を観測し、その結果を基に最適な施工方法を採用すること）」の内容をより詳細なものにするため、詳細な工事計画策定後、関係機関及び専門家等の意見及び指導を得ながら、ボーリング調査、各種物理探査や検層、その他各種調査により、実施区域及びその周辺の地下水と湧水との関係を明らかにして、環境影響評価法に基づく事後調査を実施していくこととしています。 なお、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られた場合、または、事後調査結果により事前に予測し得ない環境への著しい影響が見られた場合は、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講ずることとしています。</p>	⑪
14	反対	<p>バイパス計画の再検討について 地域住民の要望で計画されたのではなく、国の事業としてバイパス計画が浮上して63年、トンネルが約8割で完成まであと20年はかかり、総工費は1千億円超の見込みの諏訪バイパス事業。 半世紀以上前の計画「交通渋滞緩和・利便性の向上と都市機能の充実のため」「安全で快適なまちの環境整備、災害に強いまちづくり」が完成する頃には、少子化超高齢化社会と人口減少が予想されます。果たして、この計画は未来に必要なのでしょうか？ 工事による自然環境の影響も計り知れません。 地蔵寺と秋葉神社、慈雲寺の湧水は山裾に位置していることから、「湧水量が変化する可能性がある」と発表されています。 命の源である水に影響を及ぼすのです。 生活への影響もさることながら、諏訪の宝であり日本の宝である自然、山々や湖に川～海に甚大な影響が及びます。 また、約20年に及ぶ工事中の騒音や振動、工事車両の往来による交通事故の懸念もあります。 工事による自然破壊や生態系の変化について、自然破壊による災害の可能性、騒音や振動の公害、工事車両の影響等をしっかり調査して情報開示されることを希望します。メリットだけでなくデメリットも把握し、総合的な見解をもって、今私達が次世代の為に取り組むべき事を再度検討する事を望みます。 「安全で快適なまちの環境整備、災害に強いまちづくり」とは ・安心して飲める水、・安心して食べられる作物と自給率向上、・豊かな自然と生態系、・災害時にも迅速に対応できるように、地域住民のコミュニティやネットワーク作り と思いますので、バイパス建設で実現はできません。バイパス計画の再検討を希望します。 最後に... 高度経済成長から便利さや速さを追及し続けてきました。その犠牲として豊かな自然が失われつつあります。 私自身の反省も含めて、生活や社会のあり方、公共事業の方針等も見直す時期だと思えます。不便を楽しむ、手間を楽しむ、待つことの楽しさもありますね。 私は●●在住で、諏訪市に一度だけ訪れた事があります。豊かな自然と日本の情緒風情があり、とても心惹かれました。また行きたいです。 わずかな時短は望んでおりません。移りゆく景色を眺めながら、旅を楽しみたいです。豊かな自然と情緒あふれる原風景を守る判断を切に願います。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。 一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適な暮らしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。 また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p>	①
15	反対	<p>●●は、東日本大震災・原発事故により避難経験を経て●●に帰還した母親たちが軸となり避難の有無に関わらず震災後の生きる力を取り戻し、誰もが豊かな未来を思い描き共に生きるコミュニティとしてこれまで活動してまいりました。想定外と言われた東日本大震災・原子力災害の影響は未だに続いております。不信心や絶望感、10年経っても国や東電、県、行政への100%信頼の回復には至りません。原発事故がもたらした環境汚染により、ゆたかな自然が人々へ与えてきた生きる力が奪われた悔しさを身をもって実感している福島県民の立場から、20号バイパス工事がもたらす未来の環境破壊を懸念し計画の中止に対する意見提示させていただきます。 長野県には安曇野市をはじめ、諏訪市、松本市・と放射能の影響から離れて夏休みには保養の旅に訪れることもしばしばありました。東北とはまた違ったゆるやかで雄大な山並みに守られるような風景、清らかな水、豊かな自然。汚されてしまった故郷から飛び出して、本気で長野県に住んでみたいと思ったこともありました。その長野県には、大切な友人・知人が住んでおられます。この度の20号諏訪バイパス工事に関する資料を拝見させていただきました。 (1) 近隣の湧き水、温泉、鎮守の森への影響や掘削土の問題、多くの守られるべき豊かな自然環境を冒して進められる工事であってはならないと強く願います。先人から受け継ぎ守られてきた人々の暮らし、故郷への誇りを守っていく方向で発展していきませんか？50年前の計画時には見つかっていなかった活断層があると伺いました。大地の力が失われ更なる自然災害が引き起こされればバイパス工事が原因の数々の環境破壊への懸念はぬぐい切れません。福島県では10年が過ぎて住民が戻ることが出来ず、家族の思い出のつまった家は手つかずのまま過去にのみこまれようとしている帰還困難区域があります。ここではいのちを紡いできたくらしの証は消えようとしています。いちど壊れてしまったくらしを取り戻すのは困難なのです。</p> <p>(2) 50年前に計画があったバイパスは、時代の変化に対応している本当に必要な事業でしょうか？高速道路も開通しておる現在、バイパスの必要性が十分に精査され、誰もが納得のいく決定なのでしょう？根拠となる市・町が発表している2014年の意見聴取の結果ですが、その6割が60代以上の方からの回答でした。あらゆる住民の声に耳を傾けていただき土建の利権主義ではない、環境保全の視点から長い目で見据えた、全ての人が安心出来る選択をして頂きたいと考えます。</p> <p>(3) 1000億円20年といわれておる工事期間中の安全確保への疑問があります。子どもたちの自転車通学路となっている道路の交通安全、渋滞。掘削土を運び出す大型ダンプの連なるおびただしい光景は「気候変動・脱炭素社会づくり」の観点からも、矛盾を感じ、復興という名の除染ビジネスを連想させます。今ある資源を最大限に生かしながら、市民に負担をかからない方向で、実態に即して都市計画を行う。まちづくりの基本かと思えます。以上、都市計画の変更に対する意見として20号諏訪バイパス工事事業を中止でご検討いただけますことをよろしく願います。 新型コロナウイルスにより、多くの常識が覆されてきている事は、日本全国、全世界の共有される問題でありチャレンジです。今回のバイパス工事の件について家族や友人、仲間たちと広く話題にしております。長野県民のみならず、全国、世界からも注目しております。ぜひ「確かな暮らしが営まれる信州」の実現に向けた有言実行のもとにおけるご決断をよろしく願います。引き続き注目してまいります。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。 一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適な暮らしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。 また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。 なお、都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまで公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p> <p>事業費については、事業者が、環境影響評価に係る環境保全措置の内容、詳細な構造の検討結果、ならびに安全対策に係る費用等を含めて算定し、今後明らかにしていくこととなります。 また、工事期間については、事業者の見解として、概ね10年を想定しております。 なお、工事車両の運行にあたっては、事業者において、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事車両の出入り量を制限するなど、地域の方々の生活環境や観光産業にできる限り影響のないよう配慮した計画とし、工事着手前に地域の方々に説明等を行うっていくことになるため、安全確保に関するご意見等については、事業者に伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	①②⑥⑦⑬

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
16	反対	<p>拝啓 時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。平素は格別のご高配を賜り、誠に有難うございます。昭和48年の都市計画から長い年月を経て、人口減少が進み、かつ、交通量の減少が見込まれる可能性が高いこの地域と今の時期に今回の計画の有効性から、膨らむともされる費用1千億円以上の予算が、今後長きにわたり、県庁職員の方々や建設業者の方々のご自身のお孫さん方、その先の先代の市民・県民・国民への未来負担になっていくだけの開発の根拠が不透明にて、僭越ではございますが意見申し上げます。工事排水はじめ、地下水脈が枯れる可能性・水脈の変化による自然環境の変化により、人が住み難くなっていく中で起こる、お孫さん世代への精神的負担や精神的影響は計り知れないと思われま。自然・景観美を保つことで、今後、観光をはじめ、人々が自然と集まってくる憩いの場になり続ける。「確かな暮らしの基盤」や市民の要望と結果として反する形で、次世代にも不利益となり、未来の子孫に対し交通事故増加の可能性すらも高まるとも考えられるのではないのでしょうか。</p> <p>大きな問題が一つございます。ご周知の通り、日本という国にとっても防災上大切ともされる鹿島神宮や伊勢神宮などもその上にある中央構造線と糸魚川・静岡動線という日本最大級の断層と断層がぶつかる、地震からまるで日本を守ってくださっている「日本のかなめ」ともいえる場所に、諏訪大社がございます。下社秋宮と春宮の拝殿背面直下には北東側・諏訪断層中郡中の下諏訪北方断層が通っているとされ、ご承知の通り下社秋宮と春宮も本来は直下の断層をご神体として祀っていたのではないかとされる説もございます。東日本大震災の際、全国から数多くの社会福祉協議会のおひとりおひとりが日々、岩手の県土・県民のために、こころより奔走下り、各地域で共に動かして頂く中、私も大変励まされ、助けて頂き、いまだに、その絆はございます。知事が掲げられる「災害からの復旧・復興・県土強靱化」。恐縮ではございますが、日頃のご尽力の延長で、日本国をもお守り頂けるものと確信しております。</p> <p>武居・久保等4区の8割309世帯の9割が見直しを要望しているにも関わらず、計画をすすめる動きがあるため、地域住民不在の計画とまで言われていますのは、おそらく間違いなのでしょう。長野県の「災害からの復旧・復興・県土強靱化」をこころより祈念致します。敬具</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p>	①
17	反対	<p>私共の会は、すべての人・すべてのいのちが尊重され「共に生きる」世の実現を願って活動しています。この度、諏訪在住の友人を通じ「諏訪バイパス事業」を知り、今後必要と思えない開発内容の上、懸念事項が多々ある、納得のいかない計画であると感じましたので、意見を述べさせていただきます。</p> <p>友人は生まれ育った諏訪をとっても愛しており、映像やお話で諏訪の魅力を聞かせて頂いているので、いつか訪れたいと思っています。友人家族とお仲間が、美しい諏訪を護り、子や孫に受け継ごうと丁寧に暮らしている様子はとても心温まるもので、事業によって起こり得る自然環境破壊、汚染によって、身も心も豊かな暮らしが崩れ落ちていくのではないかと懸念されています。</p> <p>関連資料を見せて頂きました。2014年の住民アンケートで、回答者の多数が50代以上男性であり、子育て世代の20代・30代の方にこの事業の内容が充分周知されていないと感じました。完成が20年後との事、その時の利用者の中心となる世代が実際にメリットを感じ支持しているのか、デメリットを理解しているのか疑問です。ここを丁寧に押さえておかないと、後々、行政不支持に繋がると思っています。</p> <p>現在、市街地中心道路である現国道20号線の歩道の整備が滞っており、毎日通勤通学で往来する方が不便であるとの事。バイパス事業の効果に「人にやさしいまち、住みよい街づくり」と謳われていますが、住民の方が本当に求めている事を理解されていますか？</p> <p>私達は●●川沿いの農村地区に住んでおり、度々の堤防整備工事で土砂を運ぶ大型トラックが生活道路を何度も往来していました。そのため子供が自転車を出掛ける時小さい内は安全な所まで並走したり、目を離せず、大きくなってからも自転車の横をギリギリで走り抜かして行くトラックに何度も肝を冷やしました。また大型ディーゼル車の排気ガスによる大気汚染も懸念されます。トンネル工事が始まれば10年あまりこの様な不安と共に暮らさねばなりません。</p> <p>事業が始まれば、様々な不満が噴出する事が予想されます。今はSNSで素早く世界に情報が行き渡ります。「住民の声を充分に聞かず、一方的に現状ニーズにそぐわない事業を押し進める行政」より、「住民と話し合い一体となって皆が納得のいく事業を展開してゆく行政」のモデルケースとして世界に知れ渡る方が素晴らしいと思います。</p> <p>この様に、本当に諏訪地域の住民のため開発となるのか？また、長野県政の業績として全国に賞賛されるものであるのか？多々疑問のある諏訪バイパス事業を、一旦白紙に戻し、地域住民と充分に話し合われ、本当に必要な事業を改めて計画されます様、お願い申し上げます。</p>	<p>平成26年2月6日～3月7日の計画段階評価時アンケートでは、諏訪地域にこれまで住まわれてきた方々が現状を踏まえ、諏訪地域の将来を見据えた中で全体の約8割の方がバイパスの必要性を実感しており、関係市町からもバイパス整備に関する要望があったと聞いております。その後、手続きを経て都市計画決定権者にルートの提案がなされ、それを踏まえて都市計画案を決定しました。</p> <p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p> <p>都市計画及び環境影響評価の手続きについては、これまでも公聴会に加え地域の説明会を実施するなど、適正に進めてきておりますが、引き続き地域の方々のご理解とご協力が得られるよう進めてまいります。</p> <p>なお、工事車両の運行にあたっては、事業者が、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事車両の出入り量を制限するなど、地域の方々のご生活環境や観光産業にできる限り影響のないよう配慮した計画とし、工事着手前に地域の方々に説明等を行っていくこととなるため、安全確保や廃棄ガスに関するご意見等を事業者へ伝え、適切な対応を求めてまいります。</p>	①②⑩⑬
18	反対	<p>長野県の豊かな自然や文化を守り、県民が安全で暮らせるよう、いつもお務めされていることにお礼を申し上げます。どうもありがとうございます。引き続き、長野県の自然や文化、県民の暮らしが守られるために、以下のことを提言させて頂き、バイパス工事を止めることをお願い申し上げます。</p> <p>①バイパスを作るために山を削ることに反対します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当会の見解では、工事により山の動植物への悪い影響により、生態系のバランスが崩れることで、山のみならず海も汚れてしまうと懸念します。 ・トンネル予定地付近の温泉や水源の汚染や枯渇も心配です。 <p>Qそのような場合を想定し、損害への賠償、復旧方法は明確に用意されていますか？（綿密に計画を立てたなら、今回の工事より大がかりになるはず）</p> <p>※失ってしまったら、残念ながら安易には元に戻せません。又、被害が出てから対策を取ろうとしても手遅れになってしまいます。</p> <p>②バイパス工事をする場合に大きな不安があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画当初には見つけられなかった活断層が見つかりました。まだ東日本大震災の余震が続く中、工事をされる方々、周りの住人、特に子どもたちの安全が守られるのか心配です。 <p>Q災害時、他の場所より危険性が増します。対策は万全ですか？</p> <p>※活断層が見つかった時点で、人命を優先に考えているのであれば深く計画を白紙に戻すことが賢明です。何か起きてしまったら、今回の工事は人災ということは明らかです。</p> <p>③大切な友人たちが家族や仲間たちと暮らす大切な場所を守ってください。防げるかもしれない事故や人災で安全が脅かされるのは本当に困ります。計画を押し進める理由は大人の事情・経済を慮ってが大きいことも理解できます。ただ過去に経済や利便性を理由に自然へ人の手が入ることで、起きてしまった事柄から学ぶターニングポイントに今立っているのです。今ならギリギリ間に合います。子どもたちは先々の子孫にとって何を残したらいいのか、どんな姿勢でどう生きるかを改めて考え、動き始めている人が増えました。この計画を押し進めている方々も本当は賢い方々なので、50年も前に立てた計画が今はもう必要ないことにお気付きなのではないですか？</p> <p>志を高く掲げ、平成22年より長野県で日々お務めされ、県民からの信頼の厚い阿部知事のご賢明かつ真心のある判断を期待させて頂き心よりお願い申し上げます。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p> <p>本事業は、位置及び基本構造の検討段階から、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に配慮した計画とし、断層帯については、トンネル構造での通過をできる限り回避した計画としており、詳細な道路構造、施工方法等については、事業者が事業実施段階において、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に十分に配慮して検討することとしています。</p> <p>なお、断層帯については、「道路橋示方書・同解説」、「道路土工構造物技術基準・同解説」、「トンネル標準示方書」等に基づき耐震性能を有する道路設計を行い、安全面に十分配慮することとしており、具体的には、詳細な地質調査により、工事に支障となる可能性がある断層帯をできる限り事前に把握し、その位置情報を踏まえた施工計画を立案して工事を実施していくこととしています。</p>	①⑩

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
19	反対	世界中から訪れる観光客は、日本の素晴らしさに触れる為に来日してきます。私たち多くの日本人が、当たり前だと思っている場所を逆に興味を持つことも多く、今のままが良いことを教えてくれます。また昔の里山のような自然が残っている場所を好んで旅行します。環境保護を目指す上で、この海外の観光客の視点が大変重要です。世界中を旅している観光客にとって、キラキラしたビル群は、どこにでもあり興味の低い風景です。しかし、アニメ映画のモデルになった「君の名は」のこの場所は大人気です。日本人が懐かしいと思う風景、それが旅行者にとっても大好きなのです。今回バイパス道路工事を決めようとしている場所は、コロナ禍後、多くの観光客が訪れ経済効果も大きい場所だと考えます。道路は必要だし便利ですが、必ず自然を変え風景を変えてしまいます。それに水や風の流れを変え、野菜の味を変え、時に災害被害を拡大し人命財産に悪影響を及ぼす危険もあります。世界のお客様に超おススメな素晴らしい場所なのに、その価値を下げてしまうような工事の中止を求めます。	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p>	①
20	反対	<p>常日頃から長野県民に対して、豊かな暮らしが営まれるようにという想いで、いろいろと力を尽くして頂き感謝いたしております。そのおかげもあり、長野県は健康長寿日本一を保っていますね。過去に健康長寿世界一であった経験のある●●県民の子孫としては、なんとも羨ましい限りです。私達は、●●県で、はれやかな未来を目指して、子供達に自然環境を残していく活動をしています。観光地として人気の高い●●県も、大規模な交通事業や商業事業や観光開発事業などの影響もあり、残念ながら私達が幼少期の頃とは自然環境がまるっきり変わってしまっています。豊かな自然は豊かないのちを育み、末広がりに豊かな未来を作っていくので、これから先の子供達にどうにかして自然環境を残していったり取り戻していったりするように、みんなで工夫して活動しています。また、●●県以外の地域の環境もできる限り残していくように他県の友人たちとも協力しています。ですから今回の諏訪バイパス事業についても意見を述べさせていただきます。</p> <p>1.ここ数年、大切な友人たちに会いに●●の仲間たちと毎年諏訪を訪れています。初めて訪れた時は、こんなにも自然が残っているところがまだあったのかと、とても嬉しく感じました。その土地を世界中の人々に紹介できるくらい日本が誇れる場所だと評価している人が多くいます。ご先祖の方々が何世代にも渡ってこの土地を守って受け継いできたのですね。こういうところで育った子供たちは、間違いなく命の力がもりもりに育っていきますね。心の豊かさを感じられないままに病んでしまっていた人々を、私達は医療現場で常日頃みっていますが、こういう所に旅をするだけで病気は消えていくように思います。</p> <p>2.さて、そのような他県からみてもすごく羨ましい豊かな土地での今回のバイパス事業ですが、この事業を進めていくにあたっての最優先事項は何でしょうか？県知事さんのお子様やお孫さんも含めて、完成する頃に大人になっている子供達の未来に夢を与えるような内容でしょうか？住民や工事を行う人々の双方が本音でじっくり話し合っ、共に喜んで進めている内容でしょうか？</p> <p>3.大規模な今回のバイパス事業によって、これまで長年にわたり守られてきた貴重な大自然の恵みを失ってしまうことになりはしませんか？その結果として住民が喜んで住めなくなったら、移住者を増やそうという計画はどうなるのでしょうか？そこの人々は豊かな自然に魅力を感じて長野県に住んでいたり、移住してきたりするのだと思います。また、この事業には多くのお金と時間がかかるそうですが、そこまで費やしてでも進めていくような、未来に価値のあることでしょうか？</p> <p>4.この日本の最も古い文化財や習慣が諏訪には残っているとされています。諏訪の自然を今のまま、できる限り末永く残していくことで、この日本の文化や民度が末永く受け継がれて保たれていくのだと思います。それらの損失にならないように、専門家や人生の先輩方の意見も取り入れて考えて事業を進めていますか？上記のような事を十分に踏まえないままに、このような大規模な事業を進めていくことは、長野県民とともに心通わせ合っってゆたかな政治をしていっている県知事の真意に沿わないのではないのでしょうか？どうか、慎重に今回の事業計画を進めていってくださるよう切に望んでいます。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p>	①
21	反対	No. 10と重複		①⑬

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
22	反対	<p>環境および都市計画の専門家の方々の意見を聞いたうえで私は、当バイパス事業が、次のような観点から不必要であることを知りました。 1. 交通事故が増える、2. 自然環境が汚染される、3. 予算が莫大すぎる、4. 住民の安全が守られない、5. 工事公害が懸念される 私は●●に生まれ育ち、40代初めまで●●で暮らしてきました。2011年3月11日の東日本大震災をきっかけに諏訪市に移住し、仕事の関係で現在居住している●●に移るまで、およそ1年半暮らしました。</p> <p>諏訪は、東京へのアクセスがよいため、東京圏から移住してくる方、あるいは、東京圏内に通勤されている方が、比較的多い地域だとおもいます。今後、コロナ禍の影響でリモートワークが推進されていることから、移住者がますます増えていくのではないのでしょうか。都会から移住してくるものにとって、諏訪の魅力はなんといっても、手つかずの豊かな自然、上質な温泉、そして、素晴らしい日本酒です。もしもこれらの魅力が失われたり、損なわれたりするならば、諏訪も大した特徴のない数ある地方都市のひとつになってしまいます。人工物で埋め尽くされ、居るだけでストレスがたまりがちな東京から移住してきたものにとって、多少の便利さを得るために、豊かな自然を喪失するかもしれない決断をするということが、実に不思議で残念でたまりません。自然環境は一度失われると、簡単には取り戻すことができないのはもちろんのこと、自然が移住者や観光客を惹きつける資源となることに、バイパス事業を推進している方々は気づいていらっしゃいますでしょうか。実際に私は、せっかくわざわざ●●から移住してきたので、諏訪の市街地より郊外に暮らすことを選びました。暮らしや通勤に多少の不便はあったものの、便利さを求めて移住したわけではなかったもので、自然環境に恵まれて心豊かに暮らすことができました。また休暇の際には、都会から多くの友人たちが訪れてきました。そして、訪れる友人たち全員が、温泉と日本酒を楽しみにして来ていました。諏訪の魅力である温泉と日本酒も、今回のバイパス計画で水源に影響が出れば、自然とともに喪失してしまいます。</p> <p>20号バイパス計画が、防災を目的としていることは承知しています。ただ、バイパスが完成するまでに10年掛かるとのこと、それまでに新たな災害が発生するとも限りません。同じ費用と年月を掛けるのであれば、自然環境や資源に影響を及ぼすことなく、より短期間に完成できる効果的な防災対策が見つかるのではないのでしょうか。</p> <p>さらに、本事業が推進されることで、10年以上も大型ダンプが頻繁に地域を走るようになります。その方が地元住民にとって、危険な状況なのではないのでしょうか。またそんな地域に観光に来たり、移住したりしたいのでしょうか。結果的に、本事業が完了するまで、地域はより大きな危険に晒されることになることは、火を見るよりも明らかです。今後の少子化による人口減少も併せて考えると、たかが道路のために諏訪の魅力を喪失するようなことをするのは、諏訪が都市として衰退していく追い風になるとしかおもえませんが、諏訪に多くの人が訪れるのは、決して、便利な道路があるからではないのです。どうしても防災対策などの観点から、市内に広域道路が必要なのだとしても、最大限に自然環境や資源に影響を及ぼさない方法を検討していくことが、諏訪の今後の発展にも繋がると確信しています。</p> <p>また、本件に関しては、2021年5月、事業者（国）側の環境アセス準備書に対する住民意見の意見書再募集の際、前回の意見書のほとんどが事業推進に否定的だったという理由から、長野県下諏訪町が事務局を務めるバイパス建設推進団体が「県の求め」という表現を用いて賛成意見を募る要請書を出していたことが明らかになっています。意見書を受けつける行政機関が意見書の内容を第三者にもらしたことで、手続きの正当性そのものが問われる事態となっていることは、申し上げるまでもありません。その上で本事業を撤回せずにすすめていけば、必ずスキャンダルになります。長野県と下諏訪町は、全国および全世界から、後ろ指差される「恥ずかしい地域」になるのです。そうなれば、都会生活者の憧れの移住先どころか、もともとの住民たちも当地を見放し、別の地に移住することでしょう。</p> <p>私たちは多くの同志を集め、このたびの事業を中止していただくために、地域を越えて、日本中で協力しあっています。このたびそれぞれに提出した意見書も、このネットワークのなかでシェアしております。事業が撤回されず推進されていくのであれば、世論へ訴えかけるためにも、それぞれに提出した意見書とまったく同じ内容を、SNSやYouTubeで、順次公開します。長野県下諏訪町が事務局を務めるバイパス建設推進団体の不正についても、厳重に追及していく所存であり、その進捗についても随時、SNSやYouTubeを通して発信していきます。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、J R中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p> <p>なお、都市計画変更にあたっては、都市計画法に基づき適正に手続きを進めており、長野県から事業促進の意見書の提出を求めたことはありません。</p>	①②
23	反対	No. 2と重複		①②
24	反対	<p>正直に申しますと長野県諏訪へは訪れたことがありません。正直に申しますとバイパス事業に関して多くを知りません。ただ、尊敬する大好きな方々のご出身・在任が諏訪であり、諏訪には日本の素晴らしい豊かな自然や文化が多く残されていることをSNSを通じて伝えていただいているので必ず訪れたい憧れの土地です。</p> <p>私は●●で生まれ育ちました。幼少の頃、家族親戚で川で遊んだりシロツメクサ・れんげが一面じゅうたんのような上で母から花冠の作り方を教わり嬉しかったこと、お弁当を食べ駆け回り笑い転げたこと、幸せな思い出が50歳を過ぎても鮮明に記憶にあります。私が今も自然を愛する原風景だと思います。これは何にも代えられない心の財産であると思っています。</p> <p>現在は●●に暮らしておりますが、穏やかな土地柄で安心の毎日です。この現状を諏訪に置き換えて考えた時、望まないバイパス事業により自然破壊されると想像すると耐え難い気持ちでいっぱいになります。一度壊した自然は元に戻りません。どうかそこに暮らす方々の事業に反対する思いを最優先に、そして子供達の心の財産の為に、豊かな自然を残す為、バイパス事業の撤回を強く望みます。よろしくお願い致します。以上</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、J R中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>また、環境影響評価は、環境影響評価法及び長野県環境影響評価条例、その他関連法令等に基づいて適切に実施しており、事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮するよう、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、事業者が環境保全対策の確実な実施を求めてまいります。</p>	①

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
25	反対	<p>今回の国道20号諏訪バイパス計画に関し、意見を述べさせていただきます。</p> <p>本計画において解決すべき課題としてあげられる現国道20号の慢性的な渋滞とは、昭和47年の都市計画決定当時から現在までの期間のみならず、このバイパスの完成見込み時期である20年後においても厳然として存在する課題と言えるのでしょうか？多額の工事費用や、工事車両等による長期に及ぶ近隣住民の平穏な生活に対する脅威と引き換えに実行するに値する計画なのか、精査が必要と考えます。</p> <p>また、現国道20号が抱える防災面の脆弱性を補うものとの理由付けが、本計画のもう一つの側面として謳われております。この目的を担うべきバイパスが、糸魚川ー静岡構造線の活断層群が存在するとされる山側の地域にトンネルを掘削して構築されるとのことですが、それは地震による崩落等の新たなリスクを抱えることにつながるため、本末転倒であると言わざるを得ません。</p> <p>このように、現行の計画案には、推進に先立って解消すべき懸念点が見受けられます。経済波及効果への期待など、本事業に対する想いは切実なかもしれませんが、しかしながら、改めて諏訪圏域の未来のあり方を見据え、計画ありきではなく、一旦立ち止まって再検証することが必要なのではないのでしょうか。</p> <p>以上、何卒ご勘案のほど、よろしくお願いいたします。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>本事業は、位置及び基本構造の検討段階から、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に配慮した計画とし、断層帯については、トンネル構造での通過をできる限り回避した計画としており、詳細な道路構造、施工方法等については、事業者が事業実施段階において、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に十分に配慮して検討することとしています。</p> <p>なお、断層帯については、「道路橋示方書・同解説」、「道路土工構造物技術基準・同解説」、「トンネル標準示方書」等に基づき耐震性能を有する道路設計を行い、安全面に十分配慮することとしており、具体的には、詳細な地質調査により、工事に支障となる可能性がある断層帯をできる限り事前に把握し、その位置情報を踏まえた施工計画を立案して工事を実施していくこととしています。</p>	①⑩
26	反対	<p>長野県へJターン後早速この事業について、そしてこの事業をめぐる下諏訪での汚職事件について聞いて私は幻滅しました。長野県は、そんなに行政が低レベルだったのかと。こういう事業はさっさとやめたほうがいいと思います。諏訪バイパス案が出た後でもう高速道路つくったじゃないですか？過去の亡霊をほじくりだしてきて諏訪の大切な活断層をほじくるなんてバカげているというか、ひどすぎる。今ある道路を整備してもいなくせて新しい道路、必要ないですよ。人口減っているじゃないですか。交通量だって激減していますよ。工事始めたら工事車両が走り回って無駄にうるさい交通量が増える。その事実に対して何の保証もされていない。迷惑だ。</p> <p>地元住民の大反対を受けながら工事が難航するだけだ。いったん事業が始まっちゃったら、関係者みんな不愉快なだけだ。諏訪の工事車両の噂が広がったら移住したい県No.1からNo.2に落ちるだろう。</p> <p>この事業に賛成した人たちみんな、バカみた、また行政に騙されたと思うだろう。この事業を推進した老人みんな、死に際までずっと罪悪感をもつことになるのではないのか。これだけの反対意見を押し切って住民のころを踏みにじったのだから。</p> <p>御神域が並んでいる山を削る。正直、地元住民の方がたは崇られるのが怖いと言っている。こんな事業を許したらもう「山の神様お願いだ」なんて二度と木遣りで鳴けなくなると言っている。つまり御柱祭りが偽物になってしまう。諏訪人の魂を破壊する事業ですよ。</p> <p>壊した自然は元に戻りませんよ。市民たちの子孫を苦しめる結果になりますよ。事実、行政は、不正を働いてまで賛成の意見書を集めてしまった。ということは、行政は最初から、地域住民に正しい情報も提供していませんね。つまり地域住民をバカにしてなえがしろにしていますね。バカにするのはいいかげんにしろってネット上で野次飛ばされているのはご存知ないのでしょうか？汚れた事業ですね。こんな汚い事業はすぐにやめてくださいね。</p>	<p>諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町間の円滑な移動を確保するための交通機能を備えた延長約13.4kmの主要幹線道路であり、諏訪地域の都市および主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完及び一般国道20号及び市街地の交通混雑緩和を図るため、昭和47年に都市計画決定を行っています。</p> <p>一般国道20号の対象区間（諏訪市～下諏訪町間）では、異常な豪雨に伴う道路冠水による交通不能や、JR中央本線の踏切遮断による交通渋滞、沿道等からの交通流入による交通事故など、地域経済へ大きな影響を及ぼす交通障害が多発していることから、社会情勢や交通状況等を踏まえ、「交通の円滑化」、「交通安全の確保」、「地域産業の活性化」、「安心・快適なくらしづくり」の機能を有する道路として、今回、都市計画変更することは妥当であると考えています。</p> <p>なお、都市計画変更にあたっては、都市計画法に基づき適正に手続きを進めており、長野県から事業促進の意見書の提出を求めたことはありません。</p>	①②
27	その他	<p>今後、日本、長野県、諏訪地域の人口増加は見込めないこと、フォッサマグナのある、地震の影響と受け易い地域でのトンネル工事の多い道路工事であるので、このバイパス工事は必要最低限のものとするべきと考えます。</p> <p>具体的には、4車線ではなく、2車線で良いと考えます。ただし、交差点、追越車線、登坂車線が必要な箇所については、部分的に必要最小限の4車線化、3車線化で対応すべきと考えます。</p>	<p>計画交通量が約3万台/日となることから、道路構造令に基づき、4車線の道路が必要であると考えています。</p>	⑤

諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路の変更に係る意見書 利害関係人（諏訪市・下諏訪町 在住外）

意見書提出者		意見書の内容	都市計画決定権者の見解	意見分類
番号	区分			
28	反対	<p>諏訪バイパス道路の工事予定地は、糸魚川―静岡構造線断層帯に連なる、上諏訪断層、大和断層、下諏訪断層、桑原断層等に囲まれた重要な活断層がある所です。いわゆる直下型地震の要注意エリアであるにもかかわらず、大規模なトンネル工事を進めることに大きな不安を感じます。ひとたび大地震が起これば、工事中のトンネル内で多くの被災者が出るのが想定されます。また完成した後で地震が起こったとしたらどうでしょう。古くからの自然の地形が変えられた山の斜面から、ふもとの市街地に向かって、予測できない方向に土砂崩れが起こる可能性もあります。</p> <p>もう一つ、大きな問題として挙げられるのは、貴重な水源への影響です。地酒造りの盛んな長野県内でも、諏訪は特に水資源や自然環境に恵まれた諏訪杜氏の郷として名を馳せており、5軒の酒造蔵はなにも代えがたい大切な地域資源です。全国の多くの地酒ファンを魅了する高品質な酒は近隣の水資源なしには生産できないものです。トンネル掘削により地下水が出てしまうと、地中の水圧低下を招き、水流が減少したり、湧水、湯脈、井戸などへの影響が懸念され、それを払しょくするような説明はなされていません。環境影響調査でも、「水に影響は出る」と説明されているが、計画は全く変わっていません。水質への影響が明確に示されないまま、そこが担保されない工事によって、今ある地域の産業を危険にさらすことはできないはずですが、以上の観点から、国道20号バイパス工事の見直し及び、慎重な判断を求めます。</p>	<p>本事業は、位置及び基本構造の検討段階から、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に配慮した計画とし、断層帯については、トンネル構造での通過をできる限り回避した計画としており、詳細な道路構造、施工方法等については、事業者が事業実施段階において、断層帯、土砂災害特別警戒区域及び軟弱地盤地域に十分に配慮して検討することとしています。</p> <p>なお、断層帯については、「道路橋示方書・同解説」、「道路土工構造物技術基準・同解説」、「トンネル標準示方書」等に基づき耐震性能を有する道路設計を行い、安全面に十分配慮することとしており、具体的には、詳細な地質調査により、工事に支障となる可能性がある断層帯をできる限り事前に把握し、その位置情報を踏まえた施工計画を立案して工事を実施していくこととしています。</p> <p>本事業による水象（地下水）に係る環境影響評価については、水道の水源、酒蔵群の水源、湧水、温泉源泉について調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、事業者が実行可能な範囲内で環境保全措置を講じることにより、環境影響はできる限り回避又は低減が図られていると考えています。</p> <p>また、環境保全措置として採用した「観測修正法による最適な工法の採用（工事前、工事中の地下水の状況を観測し、その結果を基に最適な施工方法を採用すること）」の内容をより詳細なものにするため、詳細な工事計画策定後、関係機関及び専門家等の意見及び指導を得ながら、ボーリング調査、各種物理探査や検層、その他各種調査により、実施区域及びその周辺の地下水と湧水との関係を明らかにして、環境影響評価法に基づく事後調査を実施していくこととしています。</p> <p>なお、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られた場合、または、事後調査結果により事前に予測し得ない環境への著しい影響が見られた場合は、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講ずることとしています。</p>	⑪
29	その他	<p>今回計画されている区間のほとんどにトンネルを建設すると聞いています。リニア建設に見られる様に、残土処理に予想外の費用がかかった場合、水が湧き出て費用が増大した場合、その後の維持管理等、未来の納税者である現在の子供達に負担がかからないか心配です。また、長い区間のトンネル建設となりますと、残土を運ぶダンプカーの往来が多くなると考えられます。騒音問題や交通事故が増加しないか、検討は既に済んでいるのでしょうか。</p> <p>現在の国道20号は、踏切が2か所あり、歩道も狭く、整備する部分が多いと思われるのですが、バイパス建設が進んだ場合に今後の現国道の整備はどうなるのか知りたいです。</p>	<p>事業費については、事業者が、環境影響評価に係る環境保全措置の内容、詳細な構造の検討結果、ならびに安全対策に係る費用等を含めて算定し、今後明らかにしていくこととなります。</p> <p>また、工事車両の運行にあたっては、事業者において、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事車両の出入り量を制限するなど、地域の方々の生活環境や観光産業にできる限り影響のないよう配慮した計画とし、工事着手前に地域の方々に説明等を行っていくことになるため、安全確保や騒音に関するご意見を事業者に伝え、適切な対応を求めています。</p> <p>なお、諏訪バイパスの維持管理や国道20号の整備に関するご意見については、道路管理者に伝え、同じく適切な対応を求めています。</p>	⑥⑬⑱

名称	縦覧の概要
諏訪都市計画道路の変更 下諏訪都市計画道路の変更	<p>縦覧期間：令和3年3月4日～令和3年4月5日 再縦覧期間：令和3年4月26日～令和3年5月26日 縦覧場所：長野県建設部都市・まちづくり課、長野県諏訪建設事務所、諏訪市役所、下諏訪町役場 縦覧者：12名（諏訪都市計画6名、下諏訪都市計画6名） 意見書提出：66名 広報の手段：県報公告、市町広報誌への掲載</p>