

## 第210回長野県都市計画審議会

- ・開催日時：令和3年11月12日（金）午後1時30分～3時9分
- ・開催場所：下諏訪総合文化センター1階 小ホール
- ・出席委員：池森 梢委員、大上俊之委員、酒井美月委員、田中佐和子委員、羽鳥栄子委員、堀内優香委員、宮入賢一郎委員、柳沢 厚委員、柳町晴美委員、共田武史委員、渡邊 光委員、若林 伸幸委員代理（関東地方整備局長野国道事務所副所長 中嶋政幸）
- ・欠席委員：高瀬達夫委員、大角 亨委員

### 1 開 会

（事務局：都市・まちづくり課 井出企画幹兼都市計画係長）

それでは、ただいまから第210回長野県都市計画審議会を開会いたします。私は、本日の司会を担当いたします、都市・まちづくり課の井出圭一と申します。よろしくお願いいたします。

はじめに、委員の出席状況についてご報告をいたします。現在ご出席いただいております委員は12名でございます。現在の委員総数14名の半数以上ですので、長野県附属機関条例第6条第3項の規定により、本審議会は成立いたしました。また、高瀬達夫委員、大角亨委員からは欠席の旨、あらかじめご連絡いただいております。

次に、代理出席の方についてご報告申し上げます。国土交通省関東地方整備局長若林伸幸様の代理で、国土交通省関東地方整備局長野国道事務所副所長中嶋政幸様でございます。

次に、資料の確認をさせていただきます。委員の皆様方に事前に郵送いたしました資料は4種類でございます。確認をお願いいたします。まず、会議次第が1枚。続きまして、議案概要が1枚、法定審議の議案冊子が1冊、その他資料集が1冊の4種類でございます。また、本日お配りいたしました資料といたしまして、当日配布資料が1部、国道20号諏訪バイパス都市計画道路の変更及び環境影響評価準備書に対する意見の概要が1部、環境影響評価準備書のあらましというカラー版の冊子が1部ございます。資料の確認につきましては以上でございます。不足などございましたら事務局までお申し出ください。よろしいでしょうか。

次に、前回審議会以降、委員の異動がございましたのでご報告申し上げます。当日配布資料1ページをご覧ください。関東農政局長の幸田淳様が異動され、後任には大角亨様が就任されました。また、長野県市長会危機管理建設部会長の宮澤宗弘様が退任され、現在新たな方にご就任いただけるよう手続きを進めております。

最後に、会議の運営上のお願いを申し上げます。ご発言の際は事務局がマイクをお持ちいたしますので、マイクを通してご発言いただきますようお願いいたします。

本日は、法定審議案件につきましては1件でございますが、ご審議のほどよろしくお願いいたします。それではこれより議事に入りますけれども、長野県附属機関条例第6条の規定により、会長が議長となるとされておりまして、柳沢会長に議長をお願いいたします。

## 2 議 事

### (1) 議事録署名委員の指名

(柳沢議長)

はい。それでは規定によりまして、議長を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

はじめに議事録署名委員を指名いたします。田中佐和子委員と羽鳥栄子委員、よろしいでしょうか。よろしくお願いいたします。

### (2) 事務報告

(柳沢議長)

次に、事務報告がありますので、事務局からお願いします。

(事務局：都市・まちづくり課 喜多都市計画係主任)

事務報告をさせていただきます。私は都市・まちづくり課の喜多廉と申します。よろしくお願いいたします。

本日は傍聴者がまだおりませんが、傍聴者がありましたら受付にて住所・氏名を確認し、傍聴上の留意事項を説明して、あらかじめ静粛な傍聴をお願いしますので、よろしくお願いいたします。

次に、前回の審議会の議決事項の処理状況について事務報告を申し上げます。本日お配りしております当日配布資料の5ページをご覧ください。令和3年9月10日に開催しました第209回長野県都市計画審議会における議決事項の処理状況についてですが、議第1号から第3号につきまして、記載のとおり告示となっております。以上で事務報告を終わります。

(柳沢議長)

ただいまの事務報告に関しまして、何かご発言ございますでしょうか。よろしいですか。それでは事務報告は以上といたします。

### (3) その他

#### 都市計画道路諏訪バイパスの環境影響評価と都市計画決定手続きについて

(柳沢議長)

これより議題に入りたいと思いますが、事前に課長よりお話がありましたように予定を前後変えまして、最初にその他案件ということで、今見学をさせていただいた諏訪バイパスの件について協議をしたいと思っております。

それでは事務局から説明をお願いいたします。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

私は、都市・まちづくり課まちなみ整備係の宮崎と申します。午前中は寒い中、諏訪バイパスの現地を見ていただきましてありがとうございます。私の方から、諏訪都市計画道路の変更及び下諏訪都市計画道路の変更について説明をさせていただきます。着座にて説明をさせていただきます。

本日の説明内容ですが、現在の手続き状況や今後の流れ、また、令和3年3月から縦覧を行いました環境影響評価準備書の内容について説明をさせていただきます。本道路につきましては、諏訪都市計画区域と下諏訪都市計画区域にまたがっておりまして、それぞれの区域ごとに都市計画道路名を定めておりますが、本日の説明では一体の道路として、通称であります諏訪バイパスと呼ばせていただきますのでご了承ください。説明の資料は、事前に送付させていただいておりますその他資料となります。同じものをスクリーンに示しますので、見やすい方をご覧ください。

では、2ページをお願いいたします。資料の方で説明をさせていただきます。諏訪バイパスの計画概要でございます。午前中も説明をさせていただきましたけれども、諏訪バイパスにつきましては、全延長13.4kmのうち茅野市寄りの3.1kmにつきましては、既に暫定2車線により供用をしており、今回計画していますのは、図に赤線で引き出しました延長約10.3kmの区間になります。図の下に表がありますけれども、全体延長10.3kmのうちトンネル延長が約7.5kmと、約7割がトンネルになっておりまして、トンネルは4箇所、黒の点線で示したところが概ねの位置になります。

次に幅員ですけれども、標準横断図にあるとおり、地表に出ている部分が20mで片側2車線の4車線、トンネル部は幅員約10mで片側2車線のトンネルが並行する形になります。このうち擁壁や盛土など車道ではない部分の詳細な構造については、事業着手後に事業者である国土交通省が詳細設計を行います。現時点では道路の詳細な構造が決定していないことから、道路の区域を明確にすることができませんので、今回は本線部の幅員部分のみを都市計画道路に決定してまいります。

3ページをご覧ください。現在の手続きの状況です。諏訪バイパスにつきましては、都市計画決定権者である長野県が事業者である関東地方整備局に代わり、環境影響評価方法書以降の手続きを都市計画の手続きと併せて行っております。現在、手続きについては都市計画案及び環境影響評価準備書の双方を令和3年3月に公告・縦覧をし、メールでの受付に不具合があったため、4月に再縦覧を行い、6月まで意見書の提出を受け付けました。いただいた意見については、事業者の協力も得ながら意見に対する見解を作成しているところです。環境影響評価準備書については、長野県環境影響評価技術委員会でも令和3年4月から審議をいただき、これまで3回、専門的な立場からご意見やアドバイスをいただいております。

4ページをご覧ください。意見に対する見解は現在作成中ですが、いただいた意見の主な内容になります。午前の現地調査でも少し説明させていただきましたけれども、早期完成、開通に関する意見、必要性や計画に関する意見、温泉、地下水など環境に関する意見などが出されております。諏訪市や下諏訪町のほか、県内の他の市町村や県外の方からも意見書を

いただいております。意見書の内容については、後ほどもう少し詳しく説明させていただきます。

5ページをご覧ください。諏訪都市計画区域の図面になります。諏訪都市計画区域内に関していただいた意見について、概略位置を示したものになります。この地図で赤い二重線が図面下から右側に曲がって図面上の下諏訪町方面に延びていくのが諏訪バイパスになります。計画全体に関する意見はページ左側にまとめており、個別意見で位置が分かるものについては図の中に示しております。

6ページをご覧ください。下諏訪都市計画区域の図面になります。図面の右下から左上にある赤い二重線が諏訪バイパスになり、右下が5ページからの続きとなり、こちらも前のページと同じく、計画全体に関する意見はページ左側にまとめてあり、個別意見で位置が分かるものは図の中に示しております。

ここで、当日配布資料としてお配りしました「都市計画道路の変更及び環境影響評価準備書に対する意見の概要」をご覧ください。A4とA3の2枚ものになっているペーパーでございます。これは都市計画案と環境影響評価準備書双方の意見書の内容について概要をまとめたものです。都市計画案と環境影響評価準備書について縦覧場所及び意見書の提出先、縦覧期間については記載のとおりとなっております。4の意見書の提出件数ですが、全体267件のうち半数以上が諏訪市、下諏訪町の方からとなっております。

1枚めくっていただいてA3の方をお願いいたします。いただいた意見の内容を現段階でまとめたものになります。記載の県内県外などの欄に数字が記載しておりますけれども、意見書に記載の内容を主要な項目としてまとめたものになりますので、意見書の数とは一致しておりません。

地元の諏訪市、下諏訪町の皆さんから多くいただいた意見を少し説明させていただきます。まず1番目としまして、都市計画道路の早期着手や完成を求める意見としまして、太字になっているところですが、②現20号の渋滞解消、事故減少、歩行者の安全確保が図られるといった意見、③災害時の安全性が高まるといった意見が出されております。

2番目としまして、公共事業のありかたや全体の見直しを求める意見としまして、③車中心の社会から脱却してCo2の削減、ゼロカーボンに配慮した計画を考えてほしいといった意見が出されております。

3番目としまして、諏訪バイパスの全体計画に対する意見としまして、②現道の国道を改修することで対応可能であるといった意見や、⑦工事車両の増加による現国道や地域の安全性が心配といった意見が出されております。

6番目としまして、計画の経緯等に関する意見として、②50年前に都市計画決定した計画の検証や現在の社会状況で再検討するべきといった意見が出されております。

8番目として、地元の合意形成に関する意見としまして、②性急に都市計画決定せずに広く地域住民の声を聞いて説明を行い、対話を深めるべきではといった意見、③設計や準備書の詳細を知りたい、機能回復、排水処理、トンネル工事などにおける凝固剤の使用は避けてといった意見が出されております。

右の方へいきまして、9番目の環境影響に関する意見としまして、まず①環境要素全般については自然環境、歴史的・文化的景観など、環境に影響のない工法を考えてほしい、将来

を見据えて自然環境の変化もしっかり考慮してほしいといった意見、③騒音につきまして、騒音が心配、施工前後の状況を比較して影響の度合いを明確にしてほしいといった意見、④振動に関しまして、地盤が緩いので工事による影響が心配といった意見、⑧地下水に関して、トンネル工事による湧水・温泉への影響が心配といった意見、⑨地形地質に関しまして、活断層にトンネルを通すことが不安といった意見、⑭景観に関しまして、諏訪の自然や歴史的景観に配慮してほしいといった意見、⑰環境影響評価の手続きに関して、事業者自身で評価するのでは手続きの信頼性を欠くのではないかとといった意見が出されています。以上のような意見が多く出されており、特に自然環境や地下水、地形地質など、環境に関する意見が多く出されています。

先ほども説明させていただきましたが、現在、これらの意見に対する都市計画案、環境影響評価準備書双方について都市計画決定権者等の見解を作成中ですので、作成できましたら都市計画審議会で報告をさせていただきます。また、このうち環境影響評価準備書に関する意見の都市計画決定権者等の見解につきましては、環境を所管する知事あてに送付を行い、環境影響評価技術委員会でも審議される資料となりまして、それを踏まえて環境の立場の知事意見が出されることになっております。今後、その知事意見などを踏まえて検討した環境影響評価書を作成し、国に意見聴取を行った後で、都市計画の案とともに都市計画審議会の審議等を経まして、都市計画決定することになります。

続きまして、その他資料の7ページをご覧ください。今年度から新しく委員になられた方もいらっしゃると思いますので、環境影響評価準備書の内容についてご説明いたします。環境影響評価準備書につきましては、公告縦覧し、意見書を受け付ける前に環境影響評価を行う項目や結果について住民説明会を開催しておりまして、その資料を使って説明をさせていただきます。スクリーンに映した資料と同じ資料をお手元にご用意しております。どちらでも見やすい資料をご確認いただきながら説明させていただければと思いますのでよろしくお願い致します。時間の都合もありますので、概略での説明とさせていただきます。

説明内容につきましては、記載のとおり3点を説明させていただきます。

はじめに、諏訪バイパスの事業概要でございます。事業概要については先ほど説明させていただきましたので割愛させていただきます。

事業の目的でございますが、ご覧のとおりとなっております。

続きまして、都市計画対象道路事業の概要でございます。こちらも資料に記載のとおりでございます。

道路の位置、構造につきましては、資料に記載のとおりでございます。

続きまして、将来計画交通量と工事計画の概要でございますが、記載のとおりでございます。

続きまして、工事用車両台数及び運行ルートでございます。工事用車両の1日あたりの最大台数及び工事用車両が通行する方向につきまして、図面に赤い文字でお示ししてございます。なお、現時点におきましてはあくまで想定であり、実際の工事用車両台数、運行ルートにつきましては変更の可能性もございます。

次に、環境影響評価手続きについてご説明いたします。

はじめに、環境保全への配慮事項について説明いたします。諏訪バイパスの環境影響評価

につきましては、道路計画や工事計画、工事实施の各段階におきまして、環境への配慮を行うこととしております。工事全般に係る配慮事項としまして5項目、工事の実施に係る配慮事項としまして6項目を記載してございます。

次に、資料12ページの下段になりますけれども、計画路線の位置に係る配慮事項としまして1項目、計画路線の構造に関する配慮事項としまして5項目を記載してございます。また、その他としまして、断層帯、土砂災害特別警戒区域等にも配慮してございます。

続きまして、事業の経緯及び今後の進め方でございます。諏訪バイパスにつきましては、平成28年7月に計画段階環境配慮書を公表した後、平成29年4月に調査・予測・評価の方法を示した環境影響評価方法書を作成し、公告・縦覧いたしました。方法書の縦覧期間中におきましては、方法書説明会を4回開催し、住民の皆様及び知事から意見を受け、環境影響評価項目並びに調査・予測・評価の手法を決定しております。今回の環境影響評価準備書につきましては、調査・予測・評価・環境保全措置の検討結果となっております。今後は環境の知事意見を受け、環境影響評価書を作成する予定となっております。

続きまして、環境影響評価を実施した項目の一覧表でございます。予測・評価を行った項目としましては一覧表に記載のとおりとなっております。

続きまして、環境影響評価の結果についてご説明いたします。

はじめに、自動車の走行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質でございます。予測地点・予測方法といたしましては、住居等の保全対象や道路構造を考慮し、一般部1箇所、交差点、トンネル坑口などの特殊部7箇所、計8箇所の予測地点において、予測・評価を実施いたしました。すべての予測地点において、基準以下になると予測しており、環境影響は事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は軽減されているものと評価いたしました。なお、予測・評価項目ごとの詳細な数値につきましては、お手元のパンフレットに記載してございますので、またご確認をいただければと思います。

続きまして、建設機械の稼働に係る粉塵等でございます。予測地点・評価方法につきましては、14箇所の予測地点において、予測・評価を実施いたしました。11箇所においては基準以下になると予測してございますが、一覧表に赤字でお示した3箇所においては基準を超過すると予測いたしました。基準を達成するための環境保全措置としまして、散水を実施することにより、全ての予測地点において基準以下になると予測してございます。

続きまして、工事用車両の運行に係る粉塵等でございます。予測地点・予測方法につきましては、工事用車両の運行が予想される7箇所の予測地点において、予測・評価を実施いたしました。1箇所において基準以下になると予測しておりますが、一覧表に赤字でお示した6箇所において、基準を超過すると予測いたしました。基準を達成するための環境保全措置としまして、工事用車両の洗車を実施することにより、全ての予測地点において基準以下になると予測してございます。

続きまして、建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質でございます。予測地点・予測方法につきましては、14箇所の予測地点において予測・評価を実施いたしました。10箇所において基準以下になると予測してございますが、一覧表に赤字でお示した4箇所においては基準を超過すると予測いたしました。なお、基準を達成するための環境保全措置としましては、排出ガス対策型建設機械の採用を実施することにより、全ての予測地点に

において基準以下になると予測してございます。

続きまして、工事用車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質でございます。予測地点・予測方法につきましては、工事用車両の運行が予想される7箇所の予測地点において、予測・評価を実施いたしました。全ての予測地点において基準以下になると予測してございます。

続きまして、自動車の走行に係る騒音でございます。予測地点・予測方法につきましては、一般部1箇所、交差点、トンネル坑口などの特殊部7箇所の計8箇所において、住居等の高さも考慮し、予測・評価を実施いたしました。2箇所において基準以下になると予測してございますが、一覧表に赤字でお示しした6箇所については、基準を超過すると予測いたしました。基準を達成するための環境保全措置としましては、遮音壁の設置や排水性舗装を実施することにより、全ての予測地点において基準以下になると予測してございます。

続きまして、建設機械の稼働に係る騒音でございます。予測地点・予測方法につきましては、14箇所の予測地点において予測・評価を実施いたしました。9箇所において基準以下になると予測してございますが、一覧表に赤字でお示しした5箇所については基準を超過すると予測いたしました。なお、基準を達成するための環境保全措置としまして、仮囲い等の設置を実施することにより、全ての予測地点において基準以下になると予測しております。

続きまして、工事用車両運行に係る騒音でございます。予測地点・予測方法につきましては、工事用車両の運行が予想される7箇所の予測地点において予測・評価を実施いたしました。全ての予測地点において基準以下になると予測してございます。

続きまして、自動車の走行に係る振動でございます。予測地点・予測方法につきましては、13箇所の予測地点において予測・評価を実施いたしました。全ての予測地点において基準以下になると予測しております。

続きまして、建設機械の稼働に係る振動でございます。予測地点・予測方法につきましては、14箇所の予測地点において予測・評価を実施いたしました。全ての予測地点において基準以下になると予測しております。

続きまして、工事用車両の運行に係る振動でございます。予測地点・予測方法につきましては、工事用車両の運行が予想される7箇所の予測地点において予測・評価を実施いたしました。全ての予測地点において基準以下になると予測してございます。

続きまして、自動車の走行に係る低周波音でございます。予測地点・予測方法につきましては、道路構造が高架構造となる5箇所の予測地点において予測・評価を実施いたしました。全ての予測地点において基準以下になると予測しております。

続きまして、工事の実施に係る水の濁りでございます。予測地点・予測方法につきましては、実施区域が地上で通過する9河川を対象としてございます。土工事に伴う裸地等の表土から降雨等により濁水が発生する可能性や、トンネル工事による濁水が周辺河川へ直接流出する可能性が考えられることから、水の濁りが発生する可能性があるかと予測しておりますが、環境保全措置としまして、濁水処理施設の設置、法面の速やかな転圧や整形、シートによる被覆等を実施することから、環境影響は事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されているものと評価いたしました。

続きまして、水底の掘削等に係る水の濁り、水の汚れでございます。予測地点・予測方法

につきましては、橋脚の設置を予定している上川及び中門川を対象といたしました。橋脚の設置を予定している上川及び中門川においては、低水路に接しない位置に橋脚を設置いたします。また、仮締切工法により直接流水に接しない施工を行うとともに、必要に応じて流路の切り直し等を行う予定でございます。工事にあたっては、工事排水が周辺河川に流出する可能性や、水底の掘削等に伴い、水の濁り、水の汚れが発生する可能性があるとして予測していることから、環境保全措置として河川への影響に配慮した施工を実施する予定でございます。

続きまして、道路の存在、工事の実施に係る河川でございます。予測地点・予測方法につきましては、事業実施区域が通過する17河川を対象としてでございます。計画路線が橋梁で通過する河川については、河川の流量はほとんど変化しないと予測いたしました。計画路線がトンネルで通過する河川につきましては、河川水と地下水の関連性がない河川、河床がコンクリートによる三面張り構造の河川については、河川水の地下への浸透が抑制され、河川の流量はほとんど変化しないと予測いたしました。ただし、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については、河川の流量が変化する可能性があるとして予測しており、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予定でございます。観測修正法の内容でございますけれども、工事の実施に伴う地下水等への影響をできる限り低減するため、工事前、工事中における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ものでございます。以上を踏まえ、環境影響は事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されているものと評価してございます。また、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため、事後調査も実施する予定でございます。なお、各項目において実施予定の事後調査につきましては、工事完成後の調査という意味ではなく、工事着手前の調査も含め、事後調査と表現してございます。

続きまして、道路の存在、工事の実施に係る地下水でございます。スクリーン上のページにつきましては、お手元の資料22ページ上段をイメージ図としてお示ししたものでございます。スクリーンの図とお手元の一覧表を一緒にご覧いただきますとより分かりやすいのではないかと思います。なお、スクリーンのイメージ図につきましては、既存資料の調査と現地調査結果からの想定であり、実際の現地条件とは異なる可能性がありますのでご了承ください。

既存資料調査及び現地調査結果に基づく予測条件でございますけれども、事業実施区域及びその周辺の地下水につきましては、山地深層地下水、山地地下水、山裾地下水の3つに区分されると考えてございます。はじめに、山地深層地下水でございます。図面上、最も深部を流動する、紫に見える一番下のところですが、主な対象としましては、温泉源泉と考えており、特徴としては、霧ヶ峰地域を涵養源として涵養後に深い深度を流下し、諏訪市及び下諏訪町の市街地の活断層部で湧出すると考えてございます。また、事業実施区域との関連性については、区域には関連しない地下水であると考えております。

次に、画面上で赤い矢印となっている山地地下水でございます。ちょうど真ん中になりますけれども、主な対象としましては霧ヶ峰水源群、地藏寺湧水、水道の水源と考えており、特徴としましては、山地深層地下水と同様に霧ヶ峰地域を涵養源として浸透し、高い標高部で湧出するものと、やや深い位置を流動し、事業実施区域付近において一部が湧水として湧出する地下水と考えてございます。また、事業実施区域との関連性につきましては、区域に



関連しない地下水と考えてございますけれども、地蔵寺、秋葉神社の湧水につきましては、関連性があると考えてございます。

次に画面上、水色の矢印となっている山裾地下水でございます。ちょっと矢印が見つらくて申し訳ありませんが、赤いポインターで示してございます。主な対象としましては、阿弥陀寺湧水、事業実施区域近傍の地下水と考えており、特徴としましては、河川からの伏流水と比較的近傍の低い標高部に降った雨水を涵養域とし、山裾からの湧水及び表層地下水として存在する地下水と考えてございます。事業実施区域との関連性につきましては、区域に近く関連性が強い地下水であると考えてございます。以上の予測条件を踏まえ、次のページから各地下水の予測・評価を実施いたしました。

資料22ページ下の段になりますが、地下水のうち水道水源でございます。予測地点・予測方法につきましては、図面に記載の5地点・6箇所を対象といたしました。1、2、3-1、3-2の地点については、広く大きな帯水層となる沖積層から取水する井戸でございます。沖積層については、諏訪湖を含む低地一帯に存在し、事業実施区域からの地下水に比べ、多量の地下水が存在することから、事業実施による影響はないと考えてございます。

次に4の地点については、事業実施区域の上流側に位置する岩盤中からの湧水でございます。集水範囲は事業実施区域とは関連しない、さらに上流側であり、事業実施による影響はないと考えております。

次に5の地点でございますけれども、事業実施区域の下流側に位置する山地地下水から取水する井戸でございます。山地地下水は山裾の深部を流動し、事業実施区域とは関連しない地下水であることから、事業実施による影響はないと考えてございます。以上の状況から、事業実施により水道水源の水位はほとんど変化しないものと予測し、環境影響は事業者の実行可能な範囲内のできる限り回避又は低減されているものと評価いたしました。

続きまして、地下水のうち温泉源泉でございます。予測地点・予測方法につきましては、事業実施区域及びその周辺から約1kmにある温泉源泉を対象といたしました。調査の結果、温泉源泉は活断層に沿って分布しているものが多く、事業実施区域よりも深部の花崗岩類等を熱源として、活断層に沿って、亀裂から湧出している山地深層地下水であると考えてございます。水質調査の結果でございますが、資料の右側にお示したグラフのとおり、温泉源泉の水質は、事業実施区域付近における地下水観測孔の水質とは明らかに異なることを確認いたしました。グラフの見方について簡単に説明いたします。このダイヤグラムは、地下水に含まれる成分の割合をお示したものでございます。雨水に近い水質や浅い地下水の場合、一般的にグラフの左側にプロットされるのに対しまして、温泉水の場合、硫酸や塩分等通常の地下水には含まれない特殊な成分の割合が多くなることから、グラフの右側にプロットされるといったグラフとなっております。資料本文に戻りますけれども、下諏訪町には事業実施区域近傍に温泉源泉が存在しておりますけれども、いずれも深い井戸となっております。また、上諏訪温泉には100mより浅い温泉源泉が存在しておりますけれども、いずれも事業実施区域から500m以上離れた位置になってございます。以上の状況を踏まえ、事業実施により温泉源泉の水位はほとんど変化しないと予測し、環境影響は事業者の実行可能な範囲内のできる限り回避又は低減されているものと評価いたしました。

続きまして、地下水のうち酒蔵群でございます。予測地点・予測方法につきましては、酒

蔵群の水源5箇所を対象としてございます。酒蔵群の水源につきましては、いずれも浅い井戸となってございますけれども、水質調査の結果、資料右側にお示したグラフのとおり、角間川の河川水と山地深層地下水である温泉源泉の中間的な水質を示してございます。以上の状況から、酒蔵群の水源につきましては、角間川の河川水と温泉源泉が混合された水であると考えております。なお、角間川については橋梁構造を計画しており、河川及び河川水への影響はないと考えられること、温泉源泉については事業実施区域よりも深部を流動することから影響はないと考えてございます。以上を踏まえ、事業実施により酒蔵群の水源の水位はほとんど変化しないと予測し、環境影響は事業者の実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減されているものと評価いたしました。

続きまして、地下水のうち、湧水でございます。予測地点・予測方法につきましては、図面にお示した13箇所を対象としてございます。予測・評価結果でございませけれども、水質調査の結果、湧水は3種類に区分されると考えております。種類①としまして、温泉源泉に類似する山地深層地下水でございませ。地点は図面上の1となっておりますが、こちらは事業実施区域とは異なる地下深部から供給されており、事業実施に伴う湧水量の変化はほとんどないと予測いたしました。

次に種類②としまして、地下水観測孔の地下水に類似した山裾地下水に山地地下水の一部が混入したものでございませ。このうち図面上2、12の地点につきましては事業実施区域よりも上流に位置し、その集水範囲は事業実施区域とは関連しない地下水でございませ。

次に種類③としまして、①と②の中間的な水質となる地下水でございませ。このうち図面上3の地点につきましては、事業実施区域から500m以上離れた低地の地下水でございませ。また、図面上8、9の地点につきましては、涵養域を橋梁で計画しており、河川水への影響はないと考えてございませ。以上の状況から、2、3、8、9、12の地下水につきましても事業実施に伴う湧水量の変化はほとんどないと予測いたしました。図面上にピンク色の地点でお示した4、5、6、7、10、11、13の地点につきましては、事業実施区域に近接し地下水の下流側に位置することから、湧水量が変化する可能性があるかと予測してございませ。当該地点におきましては、環境負荷を低減するため、環境保全措置としまして、観測修正法による最適な工法の採用を実施する予定でございませ。また、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため、事後調査も実施する予定としております。

続きまして、道路の存在及び工事の実施に係る地形及び地質でございませ。予測地点・予測方法につきましては、諏訪湖を対象に土地の改変範囲とその程度について、予測・評価を実施いたしました。諏訪湖の地形改変は生じないこと、道路の存在、工事施工ヤード及び工事用道路の位置による局所的な気象条件の変化や土壌・植生の状態変化が、諏訪湖の地形の劣化、不安定化を促進させるおそれはないと考えてございませ。

続きまして、道路の存在に係る日照障害でございませ。予測地点・予測方法につきましては、道路構造が高架構造となる4箇所において、予測・評価を実施いたしました。3箇所においては参考となる指標以下になると予測してございませが、1箇所においては参考となる指標を上回ると予測してございませ。なお、環境負荷を軽減するための環境保全措置としまして、高架構造物の上下部工形式・配置等の工夫を実施することにより、環境影響は事業者の実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減されるものと評価してございませ。

続きまして、道路の存在、工事の実施に係る動物でございます。動物につきましては、フクロウの仲間でありますアオバズクに関しまして、生息環境が保全されない可能性があるかと予測し、その他の重要な種の生息環境につきましては保全されると予測してございます。アオバズクにつきましては、工事工程の検討及び段階的な工事の実施等を実施することから、環境影響は事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されているものと評価いたしました。

続きまして、植物に関してでございます。重要な植物種のうち9種につきましては、生育環境が保全されない又は保全されない可能性があるかと予測し、その他の重要な種の生育環境につきましては保全されると予測いたしました。保全されない可能性がある9種につきましては、重要な植物種の移植又は播種を実施することから環境影響は回避又は低減されているものと評価いたしました。

続きまして、道路の存在、工事の実施に係る生態系についてでございます。アオバズク、フクロウを注目種とします山地・丘陵地・台地の生態系については保全されない可能性があるかと予測し、諏訪湖周辺の低地の生態系については保全されると予測してございます。保全されない可能性がありますアオバズク、フクロウにつきましては、工事工程の検討ですとか、段階的な工事を実施することにより、低減されるものと評価いたしております。動物、植物、生態系につきましては、より詳細にするために事後調査を実施する予定でございます。

続きまして、道路の存在に係る景観についてでございます。景観につきましても、環境負荷を低減する保全措置としまして、構造物及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討及び地形改変部の緑化を実施する予定でございます。

次、27ページ下段につきましては、景観の状況を参考にお示しするものでございますけれども、これは下諏訪町から見た状況ですが、道路はほとんど目立たない状況となっております。

次のページ、28ページの上段につきましても、これも現地で見させていただきましたけれども、デザイン、色彩等に配慮した計画とする予定としております。

続きまして、道路の存在、工事の実施に係る人と自然との触れ合いの活動の場でございますけれども、25箇所では評価を実施いたしました。それぞれにつきまして、工事の実施について全ての地点において、影響が生じる可能性は低いと予測しております。

続きまして、工事の実施に係る文化財でございます。全ての地点におきまして、文化財そのものは改変されないことから、環境への変化は生じないと予測しております。

最後の予測・評価項目といたしまして、切土工又は既存の工作物の除去に係る廃棄物等でございます。廃棄物等につきましては発生しますけれども、他の工事間の流用の促進ですとか再資源化施設への搬入を実施する予定でございます。

最後に、各項目の予測・評価を踏まえた、環境影響の総合的な評価結果でございます。本事業におきましては、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されており、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ると考えてございます。水象、動物、植物、生態系につきましては、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

こととしております。以上のことから計画路線に係る環境の保全については、適正な配慮がなされていると評価いたしました。

繰り返しになりますけれども、都市計画案、環境影響評価準備書については、令和3年3月から縦覧を行い、6月まで双方の意見について広く意見書を受け付けさせていただき、現在は意見の見解を作成中でございます。環境影響評価準備書については、環境保全の見地から長野県環境影響評価技術委員会で審査をいただいております、専門的な立場からご意見やアドバイスを頂戴している最中ですので、また内容も含めて今後都市計画審議会で報告していきたいと考えております。

説明は以上になります。よろしくお願いいたします。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

都市・まちづくり課企画幹の河原でございます。午前中はお世話になりました。ありがとうございました。私のほうから最後、補足としてお話をさせていただきます。

ただいま、環境影響評価準備書の概要ということでご説明をいたしましたところでございます。概要と言いながら少し長くなりましたけれども、このように評価項目、非常に多岐にわたってございます。それに対しての予測・評価、これを準備書としてまとめているところでございまして、これに対して、住民の方々から環境に関する意見を頂戴し、今後、環境の知事としての見解を出していくこととなります。その際に、最後にもお話しいたしましたように、資料でいきますと今ご覧になっていただいている資料の3ページのところに手続きの状況の流れが書いてございますけれども、環境影響評価技術委員会という専門的な見地で有識者の方々からご意見を頂戴しているところでございます。環境としての専門的な評価になっていく部分でございますので、そういった技術委員会の場でこれまで3回ご審議をいただいているところでございますけれども、今後も引き続きご意見を頂戴して、その意見を踏まえて、環境の知事の意見を出していく。それと並行して、今度は都市計画決定権者としても、整理をして見解をまとめ、この都市計画審議会で今後ご審議をいただくこととなります。

ですので、ただいまご説明したこのような内容は、環境影響評価技術委員会の方でしっかり、今ご審議をいただいているということをご承知おきいただきまして、その上でまた委員の皆様からご意見等ありましたら、今の段階でお伺いしながらしっかり整理をしてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

以上、長くなりましたが、よろしくお願いいたします。

(柳沢議長)

はい。ご苦労さまでした。前回は申し上げましたけれども、説明はもう少し絞って、この辺だけは聞いてほしいということと、ここはちゃんとやっていますというのはむしろちゃんとやっていると言っておけばいいのであって、先生方は読んで気が付けば、別にちゃんと質問があるんですから。今みたいにやられちゃうと全体が長くなってしまいますので、是非次回からこういうやり方ではない方法を考えてください。

それでは、今説明がありましたように、これは意見を聞く段階でして、審議会で了承するとかしないとか、そういう段階ではありませんので、自由にご意見をいただきたいと思いま

す。最後に企画幹から説明がありましたけれど、技術委員会というものが別にあって、そちらで環境アセスの関係についてはかなり緻密な議論がされているので、ここで議論してほしいという意味ではないと思いますが、そちらでちゃんとそういうのをやっているの、あまりディテールに入り込んだ議論をするというよりは、もう少し都市計画審議会という立場にある程度焦点を合わせてご議論いただきたいと、多分そういうリクエストだと思います。とはいえ、アセスのことについても気になることがあればおっしゃっていただいても良いと思います。

それでは、どなたからでもご発言をお願いします。はい。大上委員。

(大上委員)

意見というか、これはやっぱり会長さんがおっしゃったように準備書の段階ですから、この時点でああしてください、こうしてくださいという話ではなくて、この方法で進めていますよというところをまずしっかりおさえておかないと、あまり細かいことを言ってもしょうがないですね。それで、準備書の段階でこれだけ多岐にわたって検討しますよということですので、それはそれで大変よろしいかと思えます。

あと、これからの話になると思うんですけども、準備書の案を拝見したときに、予測されます、予測されます、という、その粉じんのところまではね、という話で終わっていて、これはしょうがないんですけども、その検証を是非やっていただきたいということと、もう一点、ここの工事関係、計画では一応大きな論点になるのは地下水だと思うんですけども、地下水のところでも調査を、事前、施工中、事後をやりますということでそれはそれでよろしいかと思うんですけども、もう少し具体的な話になってきた場合に、特に事後の場合、どれほどの頻度でどういうふうな調査をやるのかということをしっかり明示していただきたいというふうに思いました。以上でございます。

(柳沢議長)

主に事後の検証の具体的な方法も含めて、どういうふうにするんでしょうかというご質問ですね。

(大上委員)

質問というか希望です。お願いします。

(柳沢議長)

私も実はそこが一番気になっているところなので是非。今、分かっている範囲でまずお答えください。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

事後調査をどのようにやるかというようなご質問だと思います。実際、事業をやることになりますのは、国土交通省さんというふうになりますけれども、どういった頻度ですとか、そういったことにつきましては国土交通省さんの方で今検討をいただいているという状

況でございます。

(柳沢議長)

大上さんからまたご発言いただきたいと思いますが、その前に今のお返事は、事後調査はこのようにやると、事後調査をやると書いているのは植物関係だけではないですか。一番皆さん気になっている地下水がどうなるか。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

書いてあります。

(柳沢議長)

書いてある。失礼しました。では、その方法についてはいずれははっきりする。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

事後調査の方法なんですけれども、地下水の水位ですとか、湧水の湧水量ですとか、トンネル工事だったらトンネル内の湧水量とか、河川の流量ですとか、そういったものをやるようにはなっております。事後調査、事後という言い方をしていますけれども、工事前ですとか工事施工中ですとか、工事完成後もやるとされておりますが、いつやるかとか、そこら辺は事業実施段階で検討していただけたらと考えております。今の準備書の段階ですと、調査項目としては今言ったような項目が挙がっておりますが、指摘のある、工事始まってから何か月後にやるかとか、そういったところはまだ検討されているところであると考えています。

(大上委員)

今の段階では具体的には申し上げられないということでしょう。それはそれで良いですけども、具体的な話になってきたときに、しっかり明示してくださいということです。特に地下水については慎重に実施していただきたいと思います。

(柳沢議長)

影響評価では「問題ないと考えられる」と書かれていて、事後調査は定められたように一通りザーッと「実施いたしました」というだけのやり方では、結局行政の信頼がどんどん損なわれる大きな原因になるんですね。だから事後調査でこういうことが明らかになった場合は、そこで作業を止めて然るべき対応を考える。そういうようなことがちゃんと伝わるような状況にしてくれないと、何のために事後調査をやるか分からない。ただアライバイのためにやっていたってしょうがない、ということで良いですか。これはご自分の事業ではないので、しゃべりにくいのかもかもしれないけれど、ちゃんと事業者伝えてください。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

伝えていきたいと思っております。

(柳沢議長)

ほかにご発言は。宮入委員。

(宮入委員)

宮入です。よろしくお願いします。

午前中はご案内いただきましてありがとうございました。諏訪バイパスの現地を初めて拝見いたしましたし、資料もたくさんいただきましたので、たいぶ理解することができました。

質問については、既にこの審議会で議論されていたり情報交換されていたりするかもしれませんが、経過については2点ご質問したいと思っています。今日いただいたA3の現地にいたときの資料の道路の概要左側の方に、昭和47年に計画決定を行ったというような経過が大きく記載していただいておりますけれども、1点目の質問としては、現在のルートというか、道路の線形というか、こういったものは、そのときに決まったものだというふうに理解してよろしいでしょうかというのが1点と、その際に、2点目としては、今の影響をできるだけ回避するというようなルート選定をされたというような記載が、今日の資料の最後の30ページのところに、計画路線の位置及び基本構造の検討段階から配慮したというような記載があるんですけれども、その昭和47年にこのルートが決まった段階で、既に路線の位置とかこういった環境保全に対する配慮がなされていたというふうに理解して良いのかどうか。そこの47年時点のときの経過が分からなかったものですから、ご質問させていただきました。よろしくお願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

47年のときのルートということなんですけれども、今日お配りしました現地調査の資料の中で、図面をお配りしております。例えば3ページとか4ページとか、黄色くなっている部分が昭和47年当時に決めたルートになっております。今回は、それを濃い赤の部分に変更するというごさいますので、ちなみに中間のピンクと言いますか、それは黄色と濃い赤のだぶる部分と言いますか、そういうところは既決定の部分ということでだぶっているんですけれども、昭和47年当時は黄色い部分だということでごさいます。

(宮入委員)

そうすると、資料の30ページの「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」というのは、いつの時点を指しているというふうに理解して良いのでしょうか。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

まずルートの件でごさいますけれども、昭和47年に都市計画決定が当初なされました。それが、今ご説明したように今までお示した図面の中で黄色になっている部分、一部赤い部分と重なっていますので、黄色が消えておりますけれども、それが昭和47年。要は、そのときはどちらかという山裾を縫うような、表に出て明かり部として縫うようなイメージでルートが決定されておりました。それに対し、当時からの状況の変化、いろいろな社会情

勢の変化がありまして、ここで都市計画決定の変更する前段として、事業者、国の方で、ルートが適正なのかどうかという計画段階評価というものになされまして、その時点で現ルートと、現道を拡幅するという考え方と、それと今回お示した山側にトンネルで入っていくルートと、3つを比較をされて、最終的には今回お示したこのルートが現在の状況からして、それからいろいろな環境も含めて評価する中で最適なルートではないかということ。また、地域のアンケートを集計されたりして、そういった意見を踏まえつつ、国の方で見直しをされて決まってきておりました。

その当時は、まだ非常に幅広のルート帯という形でご審議をされておりましたので、具体的な詳細なルートはまだ示されていなかったのですが、昨年度の段階で、ルート、構造に関するより詳細なものが事業者から発表されて、それに対して、我々都市計画決定権者としても、それを踏まえて、併せて都市計画の変更をしていくということで今動いてきているところでございます。ですので、環境影響評価については、昭和47年当時、都市計画決定する段階で全く考慮されてなかったわけではないでしょうけれども、この環境影響評価に則った手続きとしては、今の新しいルートの形を見て、影響評価と都市計画の両方を一緒に並行して手続きを進めているという状況でございます。

それと、昭和47年当時は2車線の都市計画決定でございました。今回は将来交通量の推計から4車線必要だというふうに位置付けをされて、その4車線に広げ、かつ都市の環境も含めて影響がより少ないものとして山側の方へ振ったルートになったと、そういう経過でございます。

(宮入委員)

そうすると、今のは最近のアセスメントの手続きの中で、計画段階の配慮として検討されて、今回の赤い色の帯になった、ルートになったと考えてよろしいわけですね。そうすると結構、計画段階の配慮というのが重要なプロセスだったのかなと思うんですけども、そこは既にこの審議会でも議論されて終わっていたことなのか、少なくとも今日、私は初めて今のお話を伺ったと思うんですけども、そこについての何か情報提供をいただいたりだとか、意見を出すような必要はないんでしょうかと素朴なお話で。というのも、住民の皆さんの意見の中にも、現道ではどうして駄目なんだとか、やっぱりほかは難しいですかというようなご意見もやっぱりみられると思いますので、今の部分のところは資料の中のどこにも見当たらないというのが、もう少し丁寧に説明していただいた方が良いのかなと、そんなふうに思ったところです。よろしくお願ひします。

(柳沢議長)

課長、どうぞ。

(幹事：高倉都市・まちづくり課長)

はい。都市計画審議会の委員の皆様は2年に一遍交代されるということがございまして、実は5年前の諏訪バイパスの方法書の時点から、都市計画審議会にはその時々内容の報告をさせていただいております。ただ、方法書の時点ではルート帯は段々絞ってきているん



ですが、今回準備書のときに都市計画の案として一案に絞ってきているということがございまして、今日の資料にその辺の経過を持ち合わせていないので、また改めて説明させていただきたいと思いますが、都市計画審議会でご議論いただきたいのは、都市計画道路の位置が重要だというふうに考えてございます。ですので、その位置をここにしたということは十分ご説明させていただかないと、先ほどうちの河原の方で申し上げました環境については別の方で緻密にやっけていただいておりますが、道路の位置は果たしてそこで妥当なのかということをご審議いただく内容になってございますので、そこについては次回改めて経緯を含めてご説明させていただきます。

いずれにしても、現道と、今までの都決の位置と、それと今回の案と、3案で検討してまいりまして、現道を拡幅するということは4車線の道路になりますので非常に難しいということ、また、山裾で行きましても環境への影響、特に水の方に逆に影響するということでトンネルを選択してきたという経緯もございまして、道路の位置の選定も含めて今日持ち合わせていないので、次回説明をさせていただきます。いずれにしても、そういうところを中心にご議論いただきたいということでお願いいたします。

(宮入委員)

はい。ありがとうございました。

(柳沢議長)

ほかに、ご発言ありませんか。共田委員。

(共田委員)

県議会議員の共田と申します。道路について私の意見も少しだけ述べさせていただきます。

長野県の中で一番人口密集度が高いのが、この今いる下諏訪町なんです。2番目に密集度が高いのが隣の岡谷市で、3番目が諏訪市です。この地域が長野県中で一番密集度が高い中に、湖があるんです。実際にその状態になれば、道路網が大分苦しくなっていることは理解していただけたと思います。

今回、長年の経緯を経てここまでの計画が見えてきました。今回見た20号の反対側の道路にしわ寄せが大分きてしまっていて、その道路が県道なんですけれども、その道路も長野県で一番交通量の多い県道となっております。交通事故もかなり頻発していますし、今年の8月の豪雨災害のときもそこが土砂崩れで通行止めになったんです。そうしたら、市内、いつも大渋滞になってしまっていて。災害時にも弱いし、交通事故も発生してしまっていて、地元の方々からもかなり20号バイパスの早期実現をしてくれという声が挙がっています。この道路の重要性ということ、私の立場から皆さんにも理解していただきたいなという発言です。以上です。

(柳沢議長)

ありがとうございました。ほかにはご発言ありませんか。柳町委員。

(柳町委員)

柳町です。位置を決めることが大事であるということは非常に理解できるのですが、その際にいろいろなご意見が住民の方から挙がってきているということは、要するに環境にどういう影響があるかということ、非常に聞いています。位置と環境は表裏一体であるので、環境を理解せずに位置は決められないと思っております。

それで、その他の資料集、これを読んで一番気になったことは、こういう評価についてはこういうものだとは思いますが、予測・評価結果、ほとんど全てに、「懸念はされるけれども、何々を実施することで環境影響は事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されているものと評価」、と書いてあります。事業者の実行可能な範囲でやればいいのかと、あえて意地悪く読むと、そういうふうに読めてしまいます。それで事後調査といったものが非常に大事になると理解しております。

それと、事業者の実行可能な範囲という、その前段に書いてある内容は素人には理解できないものも多いので、こういったものを実施すれば本当に大丈夫なんですよと言われても、住民の方が不安に思うのは当然であると思います。その辺については技術委員会のほうで十分やっただけのものとは思いますが、縦覧、意見を聴取するような際には、住民の方々がなるべく納得できるような説明をしていただくことが大事ではないかと思った次第です。以上です。

(柳沢議長)

ありがとうございました。先程の議論と重なるからお返事はいいかな。それではほかにご発言は。先に、池森さんどうぞ。

(池森委員)

今日、見学とか見させていただいて、すごいものができるなというのが感想なんですけど、これは本当に慎重に審議していかないといけないなというふうに思いました。その中で、この審議会の中でどこを許可するかということで、道路の位置ということで、現地調査のときにいただいたこの地図の赤いところだけ許可するよということでお聞きしたんですが、例えば環境影響評価の中で、日照のことだったり書いてあるんですけども、構造とセットでないと、なかなか道路がここで良いのかどうかは答えが出しづらいのかなと思うんですけども。位置だけという意味合いというんですかね、それが、例えば盛土なのか橋梁でいくのかというところでだいぶ違ってくると思うんですけども、そこがまず聞きたいというのが1点。

それと、先ほど今までのルートがなぜここになったのかという説明をまた次回してくださいという中で、そもそもこの道の性格をどう考えているかということも加えて教えていただきたいくて、生活道路的なところなのか、通過交通の量を減らすのかというその辺の交通の話が聞きたいということがあります。

あと、個人的に思ったのは、とても諏訪というのは歴史的な景観が強いところだと思っているので、もっと山寄りに何でならなかったんだろうということは見ていると疑問なんですけれども、その辺も道路の性格と併せて説明いただければと思います。ちょっと戻っちゃい

ますけど、許可というのはこの赤いライン、間の赤いところについてもこの審議会で許可をするということになるのか教えてもらいたと思います。

(柳沢議長)

分かったかな。私ちょっと聞き取れなかったところがあったけど。

(幹事：高倉都市・まちづくり課長)

先ほど、お手元の資料で赤とか黄色とか説明させていただいたのですが、部分的な話なので、全体を見て新しく決めるところは赤色で、元々の案のところは薄赤となるので、今の資料では不足していますので、また先ほどのご質問にお答えしていない部分の道路の位置をどのように決めたかの中で全体像をお見せしたいと思います。

それと、私、道路の位置と申し上げましたが、都市計画の決定の内容に構造も入っております。ですから嵩上げするか地下にするかということも、それは都市計画の決定の内容になってございます。それによって日照がどうだということも予測・評価している内容になっております。ですから、ただ単に平面の道路ではなくて、道路の構造を踏まえた中でこの環境影響評価の評価もされているということでございます。

いずれにしても、その辺も含めて都市計画で何を定めるかというのは、この後もう1件本来の審議案件がございますが、その中でこのような計画書の中で決めるということもご覧いただきまして、それを踏まえながらまた次回、都市計画のどういうものかということをご説明させていただきたいと思います。ですので、今ご質問いただいた部分と、あと、通過交通が基本的にはいわゆるまちなかに全ての車が、先ほど共田委員がおっしゃられたように何から何まで国道20号が全部背負っているという形になっておりまして、今日現地でもご覧いただいたとおり、歩道も不十分だったり、右折レーンもなかなかやりにくい、あと鉄道との交差もございまして、それが全て20号に負担がかかっていると。その20号を回避するために、先ほどおっしゃられました反対側の岡谷茅野線という県道の方にかなり車が回っている、諏訪湖一周の中のどこかに回っているという形がございます。今回の20号については基本的に通過交通ということなんですが、所々で降りる道路がございまして、その中でまちなかに配分していくという形になります。ただ今回の道路の位置付けについては、20号は先ほどの大雨のときにも冠水して8時間くらい止まったり、しょっちゅう止まるときに、この地域が一切流通含めて障害を受けるということになるので、いろいろな機能を備えた道路というふうに考えてございます。ですから、あまり山側に行きますと、誰もそこに乗っていかないということがありますので、道路の位置はそういうところも適切に配慮しながら決めているということでございます。次回以降、細かい部分を説明させていただきます。

(柳沢議長)

よろしいですか。では羽鳥委員どうぞ。

(羽鳥委員)

お願いします。ちょっと気になることがあるので、一つ意見とそれに関する質問をさせて

いただきたいのですけれども。

今、このトンネル部と明かり部というのですか、分かれています、主にトンネルのところは地下水の影響が気になるのですけれども、それより明かり部というところに、今までのしわ寄せとって良いのか、言葉が良いのか分からないのですけれども、明かり部から騒音がそこだけ、トンネルのところは●●騒音がするとか、そこから道路が既存の道路に繋がっていく、繋がっていかないと困るので繋がっていく。そこでまた盛土をして日照が悪くなるということで、その明かり部のところに何か今までなかったしわ寄せが、この地域の中で少し行くのかなということが一つ気になっております。

それに関連しているのですけれども、その他の資料集というところで、今日説明いただいた 10 ページの事業概要の計画交通量というところがあるのですけれども、これで今回のバイパスで車がどれくらい通るか予測をさせていただいているのですが、それぞれそこから、明かり部から一般道路に行くルートがあると思うのですけれども、そこにどれくらいの交通量を設定してらっしゃるのかなとお聞きしたいと思うので、特に今日じゃなくても良いんですけど、また教えていただければと思います。以上です。

(幹事：高倉都市・まちづくり課長)

すみません。最初のお話については、今日はお聞きしておくということにさせていただいて良いでしょうか。私どもは明かり部にしわ寄せがきているとは思っていないので、その辺、説明が不十分であればまた説明させていただくということでおります。

あと、交通量の関係につきましては 10 ページに 18,300 台とか 25,100 台とか書いてございますが、この差分がいわゆる取り付けの道路においてくるというのが、基本的な考え方になります。

(羽鳥委員)

例えば下諏訪町の東町中…

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

下諏訪町東町中のところだと、東町中から下諏訪町武居南ですね。その間で 18,300 台というような交通量を予想しています。25,100 台というのが、先に諏訪市上諏訪の間ですね。武居南と上諏訪の間で 25,100 台というのがございまして、その差分が 6,800 台になります、それがその間で北の方に行くとか南の方へ行くとかありますけれども、概ね流れる車の量といたしますか。

(羽鳥委員)

分かりました。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

次回、またもう少し詳しく説明させていただきます。

(羽鳥委員)

ありがとうございます。

(柳沢議長)

ほかにはご発言ありませんか。やはりこれで大分時間かかりまして。ちょっと説明が長かったけどな。今日のいろいろなご発言ありがとうございました。

宿題が若干というか、いくつか出ましたので、次回あるいは次回になるか分かりませんが次の機会には、一つは50年前に決まったものと今回とはどこがどう違うか、全体像がよく分からないという話。それをお話いただく。今日車の中で配っていただいたペーパーの1ページ目に都市計画的な視点として重要なことということで4項目書いてありますね。都市計画道路の必要性、道路の位置の妥当性、道路の規模の妥当性。この3つをちゃんと書ければ、この中身が良いかどうかは別としまして、この3つの項目が非常に重要なので、これをいかに的確に、かつ、公式見解として持っておられるということは非常に重要だと思うんですね。そういう意味でも位置の妥当性について、次回もう少し詳しくご説明いただくと。

それから、アセスについては、事後調査というのはどういう内容でどういう方法でやるのか。それも分かる範囲でいいですけど。それから調査の結果に対してどう対応するのか。そういうことについてある程度事業者と詰めていただけたものをご披露いただければと思います。そんなところでよろしいでしょうか。それではこの件については以上といたします。

#### (4) 議案審議

##### 議第1号 伊那都市計画道路の変更について

(柳沢議長)

元に戻りまして、審議案件が今日は1件ございます。議第1号伊那都市計画道路の変更について、これを議題にいたしますので説明をお願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

引き続きまして、まちなみ整備係宮崎ですが、説明の方をさせていただきます。よろしくお願いたします。着座にて説明させていただきます。

議第1号伊那都市計画道路の変更について、ご説明させていただきます。議案は資料の2ページから5ページ、説明の資料としまして、資料の6から17ページとなります。

まず議案3ページ、左側をご覧ください。今回の変更は3・3・1号環状北線、3・4・6号竜東線、3・4・35号中央北町線の変更を行うもので、既に決定されている都市計画道路について、伊那インターチェンジへのアクセス交通を円滑化するとともに、市街地の交通渋滞を緩和し都市機能の充実を図るため、3路線の区域を変更するものになります。

右側をご覧ください。変更前と変更後の都市計画決定を対比した表になります。ご覧のとおり、延長、構造、備考欄の記載について変更がございます。

議案の4、5ページをご覧ください。こちらは変更理由、経緯の概要になります。

次のページから変更の内容についてご説明いたします。6ページ、資料1-1をご覧ください。スクリーンにも伊那都市計画道路の総括図を示しております。こちらで説明させていただきます。今回変更を行う3路線の概要を説明いたします。3・3・1号環状北線は、南箕輪村三本木を起点に、中央自動車道伊那インターチェンジや伊那市街地を經由し、3・3・32号伊那バイパス線に接続する道路で、国道361号や3・3・2号環状南線とともに格子型に伊那市の東西軸を担う主要幹線道路です。昭和43年に都市計画決定された後、平成30年に下幅で都市計画変更を行い、3・3・32号伊那バイパス線と接続させました。

次に3・4・35号中央北町線は、平成30年に新たに都市計画決定された路線で、先ほどの3・3・1号環状北線と3・4・6号竜東線が立体交差する構造となったことから、3・4・6号竜東線とのアクセス機能を確保し、伊那市内環状道路としての交通機能を担う主要幹線道路です。

次に、3・4・6号竜東線は、伊那市上牧を起点に、一級河川三峰川の竜東橋を終点とする道路で、伊那市竜東地区の中心市街地を南北に結ぶ主要幹線道路です。昭和43年に都市計画決定され、その後昭和53年に都市計画変更を実施しております。

資料の7ページから14ページをお願いいたします。今回変更を行う3路線の計画図を添付しております。このうち、12ページ、資料1-2-6が変更を行う区間の計画図となります。

拡大した図面で今回の変更内容についてご説明させていただきます。15ページ、資料1-3をご覧ください。横断地下歩道の構造変更に伴う変更でございます。一級河川天竜川の右岸側、図面の左側になりますが、市道水神町1号線が南北に通っております。3・3・1号環状北線が東西に新設されることで、この市道、写真①になりますけれども、通行できなくなることから、平成30年に都市計画変更をした際に横断地下歩道を計画しておりました。しかしながら、この市道は付近の伊那小学校と伊那中学校の通学路としても利用されており、自転車の利用者も多いことから、利用者の安全性、利便性の向上のため、自転車も利用可能な斜路付き階段に構造を変更することといたしました。スクリーンをご覧ください。現在の都市計画決定は、市道から直線的に階段で地下歩道へ降りる計画となっておりますが、自転車やベビーカーの利用を考慮し、斜路付きの階段構造に変更いたしました。これにより、側道の線形もあわせて変更となることから、画面の赤い部分になりますけれども、都市計画道路の区域を変更するものでございます。

続きまして、16ページ、資料1-4をご覧ください。申し訳ありませんが、資料に修正がございます。右側の③の四角い囲みのところですが、3・3・6号竜東線となっておりますが、3・4・6号竜東線に訂正をお願いいたします。併せて、平面図の真ん中下に3・3・6号竜東線となっておりますが、3・4・6号竜東線に訂正をお願いいたします。申し訳ありません。

スクリーンに平面図を映させていただきますので、併せてご覧いただければと思います。まず①の黄色の削除の箇所についてご説明いたします。平成30年の変更の際は3・3・1号環状北線に沿って道路北側に側道を設置する計画としておりました。しかしながら、この側道と3・4・6号竜東線との交差点付近が立体交差となり、橋梁の橋台ができることとなります。公安委員会と協議する中で、この橋台が視界を遮ることになるため、橋台の位置を

ずらした方が良くないかとの意見がございました。伊那市さんとも協議の結果、近接して市道があり機能が確保されることから、計画していた側道を廃止し、代わりに歩道を設置することにしたため、都市計画道路の区域を変更するものでございます。なお、3・3・1号環状北線の南側につきましては、こちらも側道が計画されておりましたが、同じ理由により廃止することに伴い、道路構造を再検討した結果、経済性を考慮し補強土壁から盛土構造に変更しております。

続きまして、②の歩道、スロープの位置についてご説明いたします。事業実施にあたり地元と協議をする中で、歩行者や自転車利用者等の利便性向上のため、3・4・35号中央北町線の東側にスロープ状の歩道を設置する計画となりました。そのため、スクリーンに表示させていただいておりますけれども、左側の盛土のり面が、歩道ができたことにより青い線から赤い線のようになりまして、都市計画決定の幅が変更になります。

続きまして、③の3・4・6号竜東線の線形変更についてご説明いたします。資料の赤丸①の写真をご覧ください。今回変更を行う延長約200mの区間につきましては曲線区間となっておりますが、南側には3・4・35号中央北町線の交差点があり、北側には3・3・1号環状北線の立体交差があるため、見通しをよくする必要があることから、曲線半径を見直し、カーブを緩くすることでより安全な線形に変更する計画としております。

続きまして、資料の17ページ、資料1-5をご覧ください。切土構造の変更に伴う都市計画決定幅の変更でございます。スクリーンをご覧いただきたいと思っております。平成30年に青い破線により下幅で都市計画の変更をしておりましたけれども、その際は切土勾配を1:0.8~1.2の計画としておりました。しかしながら、詳細な地質調査を実施したところ、切土の安定勾配を緩くとる必要がある粘性土が、当初の想定よりも厚く確認されたため、道路の安全性を考慮し赤い線のように切土勾配を見直したことによる変更となっております。

以上のように、今回の変更は道路構造物等の影響幅を考慮し、現在の都市計画決定線を変更するものでございます。

最後に、戻っていただいて資料の5ページをご覧ください。都市計画の策定の経緯の概要になります。本案件につきましては、令和3年3月に地域で説明会を行い、その後、都市計画法に基づく公聴会を令和3年9月4日に実施いたしました。1名の方から市道の通行に関するご意見をいただいております。現在検討を行っておりますが、今回の都市計画の変更に影響があるものではございません。令和3年9月17日から10月1日まで都市計画案の公告縦覧を行い、意見書の受付を行いました。意見書の提出はございませんでした。また、伊那市への意見聴取を行い、令和3年10月15日付けで案のとおり異議がない旨回答をいただいております。なお、本都市計画案につきましては、都市計画法第15条の2第1項により、伊那市から令和3年7月に案の申し出をいただいております。

説明は以上になります。ご審議のほどよろしく願いいたします。

(柳沢議長)

それではご意見をいただきたいと思っております。これはやはり50年くらい前に決定したものの変更ということで、変更の内容はいずれもかなりテクニカルな内容になっておりますが、ご意見ご質問等ありましたらお願いいたします。

はい。課長どうぞ。

(幹事：高倉都市・まちづくり課長)

すみません、度々。今回細かい変更になっていて、なぜこんなものを都市計画審議会にかけるのかという疑問を感じる方がいらっしゃるかもしれませんので申し上げますが、都市計画というのはどうしても、先ほど申し上げました道路の位置なり区域を明確にするということがございます。今回、構造が変わることによってその位置を変更させていただくのですが、イコール、整備する事業の性格上、どうしてもこういうふうにしっかりやっておかないと整備の交付金の対象にならないということもございまして、細かくなりますがこういうような都市計画の変更もさせていただく場合もあるということでございます。

また、資料の中で、例えば変更都市計画幅と書いてありますが、正しくは変更都市計画道路幅なので、記述もいろいろまちまちでチェック不足で大変申し訳ありませんが、いずれにしても細かい部分ではありますが、実施にあたり地元の関係機関と調整しながら進める中で、こういう細かい変更もお願いをしているということでございます。すみません。補足でございます。よろしくお願ひします。

(柳沢議長)

いかがでしょうか。どうぞ。宮入委員。

(宮入委員)

宮入ですけれども、今、最後に経過のご説明があったので良く分かったんですけれども、先ほどお話があったように、大変生活に密着したというか、地域の利用者さんに密着している部分だなと思うんですけれども、公聴会ですとか説明会とか、こういった所定の手続きは良く分かるんですけれども、例えば警察署とか、学校なので通学路になっていますとかですね、いろいろな皆さん了解とか下協議みたいなものをされながら動いているのかなと、ちょっと思ったりしているのですが。これだけ拝見すると、事業者さんが独自に計画をして独自に作り出したというふうに、ちょっと見受けられてしまう部分があるんですけれども、何かそういう補足的な部分とかがあると、それはもう学校も了解している話なんだとか、警察の方々もこういった形で運用されて支障がないんだと理解されているとか、参考になるかなと思ったので伺いたかったんですけれども。よろしくお願ひします。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

ありがとうございます。説明不足で申し訳ございません。今回、計画をするにあたりましては、説明を、公安委員会さんですとか当然伊那市さんもそうですし、あとは地元の皆さんですね、させていただいております。あとは天竜川に近いということがございますので、河川管理の中部地方整備局さん、伊那市の教育委員会さんの方も協議させていただく中で、計画させていただいているところでございます。

(柳沢議長)



ほかはどうでしょうか。はい。堀内委員。

(堀内委員)

異議があるとかいうわけではなくて、本当に素人ながらの意見になってしまうかもしれないですけども、今回の変更については自転車利用とかベビーカーの利用とかを考慮して変更しているということで、そういった視点を持って検討していただいているところは基本的に賛成です。ここから先は今回のことに関してということではなくて、せっかくこのような場にいるので、日頃から思っていることを言うんですけども、日本の道路は走っていると自転車がちょっと通りにくい道路だなど、いつも車を運転しながら思うんですが、欧米とかだと自転車が通るところ、歩くところ、自動車が通るところ、というふうに分かれていて、環境の問題からも自転車の利用が促進されているところがあると思うんですけども、日本においてもそういうふうになれば良いなというふうには私は思いながらいつも運転しているので、こういった特にまちなかの道路を計画するときには、自転車利用が多いからこうだというよりも、これからはそういうふうなことも考えて道路を計画してもらえれば良いなというふうにはいつも考えているので、今日は発言させていただきたいと思います。以上です。

(柳沢議長)

事務局、感想があれば。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

ありがとうございます。県としましても自転車利用というのは、通常の自転車の利用もそうですし、観光面からも自転車の利用を考えておまして、これから道路を整備するにあたりましては、自転車のレーンですとか、例えば自転車レーンができなければ、矢羽根と言いまして路面に表示するようなものとかそういったものを積極的に検討していくというような考えでやっております。現在もやっているところもあります。

(柳沢議長)

よろしいでしょうか。ご質問、ご意見ないようですので、この件については一応今日お諮りすることになります。議決の方法は、意見書が出ている場合と委員の皆さんのうちで反対意見が出ている場合は投票するという形になってはいますが、それ以外の場合は、皆様にお諮りして簡易採決。私が異議ありませんかと言いまして異議なしと言っていただく。こういうことになっていきますので、今日は簡易採決で行きたいと思います。

この伊那都市計画道路の変更案についてご異議ございませんか。

(出席者一同)

「異議なし」という声あり。

(柳沢議長)

異議なしということですので、原案どおり決しました。本日の審議は以上です。

### 3 その他

(柳沢議長)

その他ありましたら事務局お願いします。

(事務局：都市・まちづくり課 井出企画幹兼都市計画係長)

ありがとうございました。午前中から現地調査、長時間に渡りご審議いただきまして誠にありがとうございました。

次回開催日ですけれども、本日お配りいたしました当日配布資料の6ページに、第211回長野県都市計画審議会の日程についてというものがついてございます。誠に恐縮でございますが、委員の皆様には本日お帰りの際又は11月24日水曜日までに事務局の方に予定をお知らせいただきますようお願いいたします。

### 4 閉 会

(事務局：都市・まちづくり課 井出企画幹兼都市計画係長)

それでは以上をもちまして、第210回長野県都市計画審議会を閉会とさせていただきます。お疲れ様でございました。誠にありがとうございました。