

## 第213回長野県都市計画審議会

- ・開催日時：令和4年10月24日（月）午後1時～午後3時47分
- ・開催場所：県庁議会増築棟3階 第1特別会議室
- ・出席委員：池森 梢委員、大上俊之委員、酒井美月委員、高瀬達夫委員、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、  
廣瀬 昌由委員代理（関東地方整備局長野国道事務所副所長 関口広喜）  
大角 亨委員代理（関東農政局農村振興部農村計画課課長補佐 野田和史）
- ・欠席委員：白鳥 孝委員

### 1 開 会

（事務局：都市・まちづくり課 木下企画幹兼課長補佐兼都市公園係長）

それでは定刻になりましたので、ただ今から第213回長野県都市計画審議会を開会いたします。

本日は、お忙しい中ご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は本日の司会を担当いたします、都市・まちづくり課の木下弘志と申します。よろしく願いいたします。それでは着座で進行をさせていただきます。

はじめに、委員の出席状況についてご報告いたします。現在ご出席いただいております委員は13名でございます。委員総数15名の半数以上でございますので、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。なお、白鳥孝委員からは欠席の旨、あらかじめご連絡をいただいております。

次に、資料の確認をさせていただきます。委員の皆様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、議案概要が1枚、法定審議の議案冊子が1部、調査審議資料集が1部の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して、当日配付資料が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。なお、不足などございましたら事務局までお申し付けください。

次に、前回の審議会以降、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ページをご覧いただきたいと思っております。関東地方整備局長の若林伸幸様が異動され、後任には廣瀬昌由様が就任されました。

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廣瀬昌由様の代理で、国土交通省関東地方整備局長野国道事務所副所長関口広喜様でございます。次に、農林水産省関東農政局長大角亨様の代理で、農林水産省関東農政局農村振興部農村計画課課長補佐野田和史様でございます。

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しますので、マイクを通してご発言くださるようお願いいたします。

本日は、法定審議案件4件につきまして、ご審議のほどお願いいたします。それでは、こ

れより議事に入りますが、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すので、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)

みなさんこんにちは。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。

はじめに議事録署名委員を指名いたします。名簿順で、池森委員、大上委員。よろしゅうございますか。よろしくお願いいたします。

### (2) 事務報告

(柳沢議長)

次に、事務局から事務報告がございます。お願いします。

(事務局：都市・まちづくり課 八木都市計画係担当係長)

それでは、事務報告をさせていただきます。私は都市・まちづくり課の八木剛と申します。よろしくお願いいたします。着座にて失礼いたします。

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。本日本配りしております当日配付資料の6ページをご覧ください。

令和4年6月6日に開催しました第212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号から議第4号につきましては、記載のとおり告示、許可または変更予定となっております。以上で事務報告を終わります。

(柳沢議長)

ただ今の事務報告に関しまして、何かご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは事務報告は以上といたします。

### (3) 議案審議

#### 議第1号 飯田都市計画道路の変更について

(柳沢議長)

これより議案審議に入ります。本日は審議案件4件でございます。

最初に、議第1号飯田都市計画道路の変更について、事務局から説明をお願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

長野県都市・まちづくり課まちなみ整備係の石合貴徳と申します。どうぞよろしくお願いたします。本日は、私の後ろ、委員の皆様からご覧になって2列目になりますが、事業予定者の国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所、それと飯田都市計画になりますので、飯田市地域計画課の方にも同席をいただいております。細かい部分で、もしご質問等ございましたら、2列目の方でお答えさせていただく場合もございますので、ご了承をお願いいたします。では、座って説明をさせていただきます。

議第1号飯田都市計画道路の変更について、説明します。議案は議1-1から1-6ページ、説明資料は議1-7から1-26ページとなります。お手元の資料と同じものを正面のスクリーンにも映しておりますので、見やすい方をご覧ください。

それでは議1-1ページをご覧ください。こちらは計画書になりますが、本日付議しております飯田都市計画道路の変更は、上段の1に記載のとおり、3・3・45号竹佐北方線を新たに追加し、本路線の追加に伴いまして、2に記載のとおり、3・3・4号羽場大瀬木線ほか1路線を変更するものでございます。

続きまして、ページが飛びますが、議1-7ページをご覧ください。飯田都市計画の総括図で今回の変更の概要について説明します。今回新たに追加する3・3・45号竹佐北方線、通称飯田南道路は、図面中央、飯田IC付近から左方向、方角は南側になりますが、赤色の線で示した路線、延長約5,370m、4車線、幅員25mの幹線街路でございます。また、同じく図面中央から右方向にピンク色の線で示した路線、こちらが既決定の3・3・4号羽場大瀬木線になります。こちらは、新たに追加する竹佐北方線と重複する約590mの間を削除して終点の位置を変更するとともに、変更後の終点付近、約120mの間において道路の区域を変更するものでございます。また、同じく図面中央から右下方向にピンク色の線で示した路線、こちらが既決定の3・3・6号北方座光寺線になります。こちらは、先ほどの2路線との交差点、約180mの間において道路の区域を変更するものでございます。

続きまして、裏面の議1-8ページをご覧ください。今回新たに追加する竹佐北方線の概要について説明します。本資料では、航空写真に赤い点線で本路線の位置を落としておりますが、資料の一番左側、飯田山本IC入口交差点が起点、資料の一番右側、飯田IC東交差点が終点になります。本路線は、広域交通を担うほか、飯田地域の骨格を形成し、交通転換による周辺道路の安全性向上、異常気象時等におけるリダンダンシーの確保、またリニア中央新幹線長野駅等へのアクセス性向上など、地域の発展や生活の支援に寄与し、将来を支える重要な路線であることから、今回、都市計画決定を行うものでございます。なお、本路線の位置は周辺の土地利用や自然環境等に配慮したなかで決定しており、高い走行性と安全性を確保するため、直線的な道路線形を基本としつつ、主要交差以外のアクセスを制限する計画としております。

資料の下段には、二ツ山から竹佐北方線の起点側及び終点側を撮影した航空写真を用いて、周辺道路や市街地との位置関係をお示ししております。中央自動車道や国道153号の代替機能を有し、三遠南信自動車道から市街地の幹線街路に接続する重要な路線であることが分か

ります。また資料右上の写真では、国道 153 号の歩道の状況や飯田 IC 西交差点の交通渋滞の状況を示しております。

続きまして、議 1-9 ページをご覧ください。ここからは竹佐北方線の計画図を起点から終点に向かって順番に説明します。計画図では、新たな追加または変更を行う道路の区域を赤色で着色し、構造形式とこれに対応した断面図、また現在の道路状況の写真をお示ししております。1 枚目は竹佐北方線の起点部の計画図になります。左上の写真②では、起点から名古屋方面を見た国道 153 号の暫定 2 車線の状況をお示ししております。

続きまして議 1-10 ページをご覧ください。国道 153 号の現道区間からバイパス区間になる付近の計画図になります。左下の写真①は、山本小学校北交差点付近の状況をお示ししております。

続きまして議 1-11 ページをご覧ください。二ツ山のトンネル区間の計画図になります。

続きまして議 1-12 ページをご覧ください。二ツ山のトンネル区間が終わり、都市計画道路時又中村線と交差する付近の計画図になります。左下の写真①は、時又中村線の道路状況になりますが、16m で整備が完了しております。

続きまして議 1-13 ページをご覧ください。都市計画道路熊野殿岡線と交差する付近の計画図になります。右下の写真①は熊野殿岡線の道路状況になりますが、16m で整備が完了しております。

続きまして議 1-14 ページをご覧ください。竹佐北方線の終点、飯田 IC 東交差点付近の計画図になります。右下の写真①は羽場大瀬木線の状況、写真⑤は本路線と接続する北方座光寺線の状況になりますが、それぞれが 4 車線で整備され、広域的な交通を適切に処理できる交通容量を備えております。

続きまして議 1-15 ページをご覧ください。ここからは、平面及び縦断計画で竹佐北方線の構造形式について説明します。

裏面の議 1-16 ページをご覧ください。以降、右側のページと見開きでご覧ください。起点の山本 IC 入口交差点から山本小学校北交差点までの間は、断面図のとおり構造形式は地表式、4 車線、本線両側自歩道、幅員 25m で決定します。

続きまして議 1-18 ページをご覧ください。山本小学校北交差点から北側、バイパス区間となりますが、断面図のとおり構造形式は嵩上式、4 車線、本線左側に自歩道、幅員 24m で決定します。

続きまして議 1-20 ページをご覧ください。二ツ山のトンネル区間は、断面図のとおり構造形式は地下式、4 車線、左側のトンネルに自歩道、幅員は 10～13m。また、トンネルを過ぎて時又中村線交差点までの間は、断面図のとおり構造形式は嵩上式、4 車線、本線左下の側道に歩道、幅員は 23m で決定します。

続きまして議 1-22 ページをご覧ください。時又中村線から次の熊野殿岡線交差点までの間は、断面図のとおり構造形式は嵩上式、4 車線、本線左下の側道に歩道、幅員は 18m で決定します。

続きまして議 1-24 ページをご覧ください。熊野殿岡線交差点から終点飯田 IC 東交差点の間は、断面図のとおり構造形式は地表式、4 車線、本線両側自歩道、幅員 25m で決定します。

構造形式の説明は以上となりますが、続きまして議 1-26 ページをご覧ください。こちらは飯田市道路網構想になります。飯田市土地利用基本方針では、竹佐北方線を黄色太線の外環状道路と赤色太線の都市環状道路を連絡し、高規格道路の代替機能を担う重要な路線として位置づけております。

これまでの説明を踏まえまして、資料を最初の方にお戻りいただきまして、議 1-2 ページをご覧ください。変更前と変更後の計画書を対比した表になりますが、下段（新）の表のとおり、3・3・4号羽場大瀬木線は約 590mの間を削除しますので、終点の位置と路線の延長を変更します。3・3・6号北方座光寺線は一部区域の変更のみであることから、計画書に変更はございません。3・3・45号竹佐北方線については新たな路線の追加となりますので、すべて赤文字による記載となります。

続きまして議 1-3 ページをご覧ください。こちらは、都市計画の変更理由書になります。1の都市計画道路の概要、2の都市計画道路の必要性は先ほどの説明と重複しますので省かせていただきます。

続きまして裏面、議 1-4 ページをご覧ください。3の都市計画道路の構造は記載のとおりですが、計画交通量につきましては、事業予定者が最新の計画交通量、具体的にはR22 推計になりますが、この算出を縦覧後の9月中旬に終えたことから、これを赤字で併記しております。なお、最新の計画交通量では、日あたり約 4,000 台に増加しておりますが、車線数など道路構造に影響が生じないことから、都市計画の案に変更がないことを確認しております。4の都市計画道路の位置につきましては、先ほどの説明と重複しますので省かせていただきます。5の都市計画道路の区域では、先ほど構造形式の説明をしましたが、今回の決定では法面の管理方法が特定できず、道路の区域が明確にならないことから、本線部の幅員分のみを決定することとしております。理由書の最後、6の都市計画の妥当性では、これまでの説明を踏まえまして、竹佐北方線のルートを社会的に明確にすることにより、地域の土地利用等の調整など都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることを目的として、都市計画決定することは妥当と考えております。

最後に、議 1-6 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4年6月から7月にかけて地域の説明会を行い、都市計画法第 16 条の規定による公聴会を令和4年7月 31 日に予定しておりましたが、公述の申し出がなかったため中止となりました。また、令和4年8月 23 日から9月 5日まで都市計画法第 17 条の規定による都市計画案の縦覧を行いました。意見書の提出はありませんでした。また、飯田市へ意見聴取を行い、令和4年 10 月 3 日付けで案のとおり異存ない旨の回答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)

ただ今の説明に関しまして、ご質問、ご意見あればお願いいたします。宮入委員。

(宮入委員)

宮入です。よろしく申し上げます。2点あるんですけども、今ご説明いただいた議1-4

ページになりますが、最初は4の都市計画道路の位置の説明の中に、文化施設の回避とか動物への影響を小さくするというような記載がありますけれども、今回審議する資料の中にはそういった資料がなかったんですが、このあたりのところは資料としては確認しなくてもよろしいのでしょうか、という質問が1点目です。

もう1点目は、次の5の都市計画道路の区域の中で、確実な範囲を都市計画決定するというご説明がありましたけれども、先ほど構造の資料とか路線の資料、詳しい資料を分かりやすく説明していただきまして、ありがとうございます。道路の構造の中に、切土とか盛土とか、そういった構造も詳しく出てはおったんですが、ご説明の中ではまだ確実な構造となっていないため、計画になっていないために、今回は本線部分のみというお話がありました。今後そういうものが具体化した際にはまた都市計画の変更とか、どんな手続きになるのかなというのがちょっと疑問だったものですから教えていただければと思いました。2点よろしくお祈いします。

(柳沢議長)

では2点、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

お答えいたします。まず1点目の環境の関係でございますけれども、事業予定者におきまして独自に環境調査を実施してございます。そちらの結果等を踏まえまして、地域への説明会というものをしっかりさせていただく中で、今回の道路の位置を決めてきたということでございます。本日、資料は添付してございませんが、そういった説明等はしっかりさせていただいているという状況でございます。

それと2点目の区域でございますけれども、今回はいわゆる上幅決定といわれるものです。道路構造として確実な部分を決定させていただきまして、今後法面の詳細な設計を行う中で区域が明確になりましたら、必要に応じて下幅変更をしてみたいと考えております。

(宮入委員)

ありがとうございます。2点目の方は承知いたしました。1点目の方なんですが、手続き等踏まえて適切に進められているということはよく分かったんですが、例えば議1-5とか参考資料ということでこういった審議の参考になる資料を入れていただいているので、今後の要望で結構なんですが、もしそういったこと、環境への配慮とかっていうものも常に十分に調査されて手続きを踏まれている内容であっても、参考資料というような形でまた付けていただくと、理解がしやすいかなと思いますので、今後の課題としてまたよろしくお祈いしたいと思います。要望として付言いたします。

(柳沢議長)

ありがとうございます。ほかにはご発言ありませんか。はい。田中委員。

(田中委員)

田中でございます。ご説明ありがとうございます。3・3・45の路線でございますが、将来重要な路線になるというご説明をいただいたんですけど、現時点で何か既存の道路で問題になっている点等具体的にありましたら教えていただければと思います。

(柳沢議長)

はい。事務局。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

議1-8ページをご覧くださいませでしょうか。資料の右上には、現在の153号の歩道の状況ですとか、主要渋滞箇所となっております飯田IC西交差点の交通渋滞の状況等をお示ししてございます。特に③の写真でございますけれども、緑色の線でなぞっているところが歩道2m未満の区間ということで、こちらを通行される方の安全確保というのが課題の一つとしてございます。

(柳沢議長)

いいですか。はい。ほかにはご発言いかがでしょうか。高瀬委員。

(高瀬委員)

高瀬でございます。羽場大瀬木線の残っている区間を廃止することなんですけど、もともと羽場大瀬木線が熊野殿岡線交差点まで計画されていたというのは、多分何か理由があってここまであったのを、今回この先線を作るということで一回ここを廃止にして、新たに作る方に付け替えるということなんですけれども、それによって削除されるところが事業が遅れるということはないんでしょうか。もしくは、今この飯田IC東交差点からの削除されることに関して、すでに事業化されているんじゃないかと思うんですけども、それをあえて1回廃止にすると、手続き上のことは私ちょっとよく分からないんですけども、1回廃止にしている、新たにここで計画をつけるということはまた改めて事業化することになるんでしょうか。そうすると結局この区間の工事は遅れるという可能性はないのでしょうか。もし地元がそれで了解されているのならいいんでしょうけれども、そのあたり少し教えていただければ幸いです。

(柳沢議長)

はい、事務局。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

今回削除する590m区間でございますけれども、この間も含めて飯田南道路として整備をする予定としておりますので、何か遅れるということではございません。今後、事業予定者におきまして、この間も含めまして事業化を目指して進める予定でございます。

(柳沢議長)

よろしいですか。はい。ほかに。大上委員。

(大上委員)

ちょっと教えていただきたいんですけども、構造形式のところでは嵩上式にした場合の箇所は、自歩道が片面だけなんですよね。これをこういうふうに計画された理由を教えてください。

(柳沢議長)

はい、事務局。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

議1-23ページをご覧くださいませでしょうか。資料の上に嵩上式③ということでお示ししておりますけれども、こちらは本線に自歩道ではなく、側道に設置する計画としております。こちらは縮尺が分かりづらくて申し訳ございませんが、盛土の高さが約12mと非常に高くなりますので、宅地面との高低差がだいぶ大きくなるということもございまして、本線ではなく側道を歩行者が歩いていただく計画としております。

(大上委員)

それは分かるんですけども、その片面側しか歩道がないんですよね、嵩上式はすべて。地表面は両側に歩道があるんですけども、嵩上式は片側だけの歩道になっている。そこはどうしてかということを知っているんです。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

失礼いたしました。次のページをご覧くださいませでしょうか。議 1-24 ページになりますけれども、この熊野殿岡交差点から飯田 IC 東の間は沿道の土地利用が見込まれるという中で、両側歩道で計画しております。以降、南側につきましては片側歩道ということで、先ほどご説明しましたように盛土の高低差がございまして、片側の側道を通っていただくことで、計画をしているところでございます。

(大上委員)

側道を歩行者が通るといいますか。

(柳沢議長)

それじゃ片方もいらんんじゃないかって。

(幹事：都市・まちづくり課 高野企画幹)

都市・まちづくり課企画幹の高野佳敏と申します。片側歩道の整備区間の関係につきましては、現地の土地の利用状況に鑑みまして片側だけで沿道利用が図られるということで、片側の整備としております。

(柳沢議長)

ちょっとよく分からないかもしれない。

(大上委員)

それは地元の方はもう了解されているんですか。そうですか。はい。

(柳沢議長)

いいですか。歩道がある程度必要だけれど、片方で足りると。反対側の方は、側道が歩道の役割を果たせるので地元としてはこれで了解されたと、そういう理解でいいですか。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

はい、おっしゃられるとおりでございます。

(柳沢議長)

はい。ではほかにご発言ありませんか。よろしいでしょうか。

それでは採決をいたしたいと思います。議第1号については、先ほど説明がありましたように意見書は出ておりませんし、皆さんからも別段反対というご意見はございませんでしたので、簡易採決ということにさせていただきたいと思います。

それでは、議第1号について原案どおり決することにご異議ありませんか。

(出席者一同)

「異議なし」という声あり。

(柳沢議長)

異議なしでよろしいですね。では原案どおり決定いたしました。

## **議第2号 伊那都市計画道路の変更について**

(柳沢議長)

次に、議第2号伊那都市計画道路の変更について、説明をお願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

都市・まちづくり課の石合貴徳と申します。引き続き、私の後ろには事業予定者の国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所、それと伊那都市計画になりますので、伊那市伊駒アルプスロード推進課の方にもご同席をいただいております。では座って説明をさせていただきます。

議第2号伊那都市計画道路の変更について、説明します。議案は議2-1から2-4ページ、説明資料は議2-5から2-15ページとなります。

それでは、議 2-1 ページをご覧ください。こちらは計画書になりますが、本日付議しております伊那都市計画道路の変更は、3・3・34 号伊駒アルプスロード線の一部区間において道路の区域を変更するものでございます。

続きまして、ページが飛びますが議 2-5 ページをご覧ください。伊駒アルプスロード線の概要について説明します。本路線は上伊那地域に位置し、都市計画道路伊南バイパス線との交点を起点とし、都市計画道路伊那バイパス線との交点を終点とする延長約 11.6km、幅員 28m、車線数 4 の幹線街路でございます。本路線は、混雑の解消、円滑で安全な交通の確保、災害に強い上伊那地域の幹線街路として、機能的な都市活動や土地の有効利用等を勘案した中で、平成 31 年 2 月 25 日に伊那及び駒ヶ根都市計画区域の都市計画道路としてそれぞれ決定しておりますが、今回は伊那都市計画道路のうち、約 2,080m の区間について都市計画の変更を行うものでございます。

続きまして議 2-6 ページをご覧ください。伊那都市計画の総括図になりますが、今回変更する 3・3・34 号伊駒アルプスロード線は、図面中央から左方向、方角は南側になりますが、ピンク色の線で示した路線になります。延長約 7,170m、4 車線、幅員 28m の幹線街路になりますが、今回の変更は宮田村境から延長約 2,080m の間になります。

続きまして議 2-7 ページをご覧ください。今回の変更区間の起点である宮田村境付近の計画図になります。既決定の区域をピンク色、今回変更する区域を赤色でお示しておりますが、詳細は別の資料で説明させていただきます。

続きまして、議 2-8 ページをご覧ください。天竜川渡河部から今回の変更区間の終点までの計画図になります。

続きまして、議 2-9 ページをご覧ください。今回の変更区間、全体の平面図になりますが、左下が変更の起点、右側が変更の終点になります。色塗りは計画図と同じになりますが、平成 31 年の都市計画決定の際は、法面の管理方法が特定できず道路の区域が明確にならなかったことから、ピンク色に着色した本線部の幅員分のみを決定しておりました。今回変更する約 2,080m の間については、詳細な設計を進める中で法面の管理方法が定まり、道路の区域が明確となったことから、赤色に着色した法面の区域を追加して変更するものでございます。

資料上段には、各構造形式に対応した断面図をお示しております。起点から約 1,940m の間は嵩上式、残りは地表式となりますが、嵩上式区間は A-A' 断面図及び B-B' 断面図のとおり幅員 25m から 67m、地表式区間は C-C' 断面図のとおり幅員 40m でそれぞれ変更します。

資料下段の写真①から⑥では、本路線の位置及び周辺の状況をお示しております。写真②では、本路線の接続道路となる下牧伊駒線の位置を、また資料左上の写真⑦では、国道 153 号の道路状況、資料右上の写真⑧では、県道車屋大久保線の道路状況をお示しておりますが、それぞれが適切な交通処理機能を有しております。

続きまして、議 2-10 ページをご覧ください。ここからは、平面及び縦断計画で変更区間の構造形式について説明します。

議 2-11 ページをご覧ください。宮田村境付近の平面及び縦断計画になりますが、ここから天竜川渡河部までの構造形式は、次の議 2-12 ページをご覧ください。天竜川渡河部付近

の平面及び縦断計画になりますが、A-A'断面図のとおり構造形式は嵩上式、幅員 67mで決定します。

続きまして、議 2-13 ページをご覧ください。天竜川渡河部の平面及び縦断計画になりますが、B-B'断面図のとおり構造形式は嵩上式、幅員 25mで決定します。

続きまして、議 2-14 ページをご覧ください。県道車屋大久保線の平面及び縦断計画になりますが、C-C'断面図のとおり構造形式は地表式、幅員 40mで決定します。

構造形式の説明は以上となりますが、続きまして議 2-15 ページをご覧ください。本資料では、伊那市周辺の道路網構想をお示ししておりますが、赤色の点線が伊駒アルプスロード線になります。本地域の主要な交通軸として、中央自動車道や国道 153 号がありますが、このうち国道 153 号は慢性的に混雑しており、自然災害や事故等による障害発生時には緊急輸送機能が確保されていない状況にあります。さらに、令和 9 年のリニア中央新幹線の開業にあわせてリニアの整備効果を広く県内に波及させるため、本路線の整備が求められています。このため、まずは国道 153 号の主要渋滞箇所である伊那市沢渡交差点、赤文字の交差点になりますが、こちらの交通渋滞の軽減を図るため、今回、約 2,080mの間において変更を行うものでございます。

これまでの説明を踏まえ、資料最初の方にお戻りいただきまして、議 2-2 ページをご覧ください。変更前と変更後の計画書を対比した表になりますが、下段（新）の表の赤文字が変更箇所になります。本路線としての延長や幅員等に変更はありませんが、構造形式の内訳として、嵩上式の延長を約 1,780mから約 1,940mへ、幅員は最小 25mから最大 67mでそれぞれ変更します。また、地表式については嵩上式の延長の変更に伴い、約 2,810mから約 2,650mへ、幅員は区域の確定に伴い、最大値の 40mを追加してそれぞれ変更いたします。

続きまして、議 2-3 ページをご覧ください。こちらは、都市計画の変更理由書になりますが、先ほどの説明と重複しますので説明を省かせていただきます。

最後に、議 2-4 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 4 年 7 月に地域の説明会を行い、都市計画法第 16 条の規定による公聴会を令和 4 年 8 月 28 日に予定しておりましたが、公述の申し出がなかったため、中止となりました。また、令和 4 年 9 月 9 日から 9 月 22 日まで、都市計画法第 17 条の規定による都市計画案の縦覧を行いました。意見書の提出はありませんでした。また、伊那市へ意見聴取を行い、令和 4 年 9 月 26 日付けで案のとおり異存ない旨の回答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)

はい。ただ今の説明に関しまして、ご意見ご質問がありましたらお願いいたします。

ちょっと確認で、今の議 2-2 ページがありますね、新旧対照表。今回この表の対象になっているのは、図でいうと 2-5 の都市計画変更区間 L=2,080m、伊那アルプスロード線、というのは新旧対照表の対象ですか。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

議 2-9 ページと併せてご覧いただけますでしょうか。今回の変更区間 2,080mを旗揚げし

てございますけれども、その下に嵩上式、L=1,940mということで記載がございますが、こちらが嵩上式の部分でございます。

(柳沢議長)

議2-2の新旧対照表で見ると、赤字で1,940というのでちょっと増えているのに、合計は減っているんだけど、これはどう見ればいいのか。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

路線全長は7,170mで変わりません。1,940mは、もともと1,780mだった嵩上式区間が1,940mになるため延長が増になっております。地表式はもともと2,810mでしたので、差分の160mが減ったということになります。

(柳沢議長)

嵩上と地表で分けてあるの。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

そうです。内訳を示しております。

(柳沢議長)

失礼しました。ご質問ありましたらお願いいたします。何かありますでしょうか。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

すみません。構造形式の嵩上式について分かりづらいと思いますので、補足させていただきます。嵩上式というのは地表面からおおむね5m高い区間が350m以上連続する場合に、構造形式の内訳として今回のように表すことになってございます。説明が不足しておりました申し訳ございませんでした。

(柳沢議長)

よろしいでしょうか。これ、当初の都市計画決定はいつですか。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

平成31年2月25日が当初決定でございます。

(柳沢議長)

割と最近なんですね。

(幹事：都市・まちづくり課 石合まちなみ整備係担当係長)

平成31年に都市計画アセスの案件として本審議会にお諮りをしたところでございます。

(柳沢議長)

はい。よろしいでしょうか。じゃあご質問がないようですので、この件についても意見書あるいは委員の皆さんの異議はありませんので、簡易採決ということにいたしたいと思えます。議第2号について原案どおり決することに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、原案どおり決定いたしました。

### **議第3号 小諸都市計画区域のうち建築基準法の規定に基づくその他の処理施設（産業廃棄物処理施設）の用途に供する敷地の位置について**

(柳沢議長)

続きまして、議第3号小諸都市計画区域のうち建築基準法の規定に基づくその他の処理施設の用途に供する敷地の位置について、説明をお願いします。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

建築住宅課の土屋と申します。私から、議第3号小諸都市計画区域のうち建築基準法の規定に基づくその他の処理施設（産業廃棄物処理施設）の用途に供する敷地の位置について説明をさせていただければと思います。座ってご説明させていただきます。よろしく願いいたします。

それでは1ページをお開きいただければと思います。申請者は、ベストプラ株式会社代表取締役の芝崎直樹でございます。申請者はこの地で平成17年から工場等から排出されるプラスチックを有価で買い取りまして、それを分別・破碎等行って再生原料に加工して販売してきた会社になります。敷地の位置は、小諸市大字市宇同道1056-17ほか記載のとおりでございます。計画敷地の概要ですが、敷地面積は3,277.20㎡、建築面積は合計1,175.30㎡、延べ面積が1,301.25㎡の既存建物を、有価物専用の破碎施設から有価物兼用の産業廃棄物処理施設に用途変更するものになります。この変更は、現在この会社は先ほどお話ししたとおり、有価物のみの処理・加工を行ってございましたけれども、再生原料となるプラスチックの価格変動がとて大きいということもございまして、比較的収益の安定した廃プラスチックも一緒に受け入れを行っていきまして運営の安定化を図りたいということで申請されたものになります。

次の2ページをお開きください。処理施設の一覧及び能力の関係でございます。現在、この工場には破碎施設7台を含む計16台の処理施設があります。このうちの破碎施設5台、溶融固化施設1台、切断施設1台を廃棄物処理兼用にする計画となっておりまして、今回この許可の対象となるものが、5t以上を超える①の破碎施設が対象となっております。今回の申請では、計25.6t/日の破碎機を兼用といたしますけれども、これは機械のメンテ

ナンス等の際に流れを止めないようにするためということで、計画では徐々に廃棄物の受け入れを増やしていきますけれども、最大でも年間 1,000 t 程度の受け入れしか予定をしていないということでございます。

次の3ページをお開きください。周辺施設の位置図及び都市計画図となります。申請場所ですが、北を上としておりますが、右側の国道 141 号線と中部横断自動車道が交差している部分に佐久北 IC がありますけれども、その西側に行きますと JR 小海線の美里駅があります。その右側に、小海線の沿線でありまして、和田工業団地、工業専用地域がございます。この一角に位置しております。佐久市との境界の近い部分になってございます。申請者は、この工業団地内に本社工場、第二工場と保管施設を所有している状況でございます。今回の議第3号では本社工場、次の議第4号で第二工場を廃棄物処理施設の兼用としていきたいという計画で許可申請が上がってございます。敷地周辺における社会福祉施設等の状況ですけれども、一番近いところで、ケアハウス佐久だいら、美里保育園がありますが、直線距離で 700m 以上離れている状況でございます。

次の4ページをご覧ください。周辺土地利用図でございます。申請地周辺は工業専用地域ということもございまして、非住宅地、オレンジ色がよくある状況で、JR 小海線の左側に農地が広がってございまして、一部住宅があることがうかがえます。この部分は農業振興地域内ということになっている状況でございます。

次の5ページをご覧ください。運搬車両の経路と通学路の状況を示したものでございます。搬出入ルートは黄色、通学路をピンク色でお示ししてあります。北側に小諸養護学校、美南ガ丘小学校がございまして、通学路と搬出入ルートが重複する部分についての道路写真についてはそれぞれお示ししたとおりでございます。ほとんどの道路に歩道が整備されておまして、一定の安全は確保されておりますけれども、④市道 1185 線については、歩道はありますが縁石がない状態となっております。この道路は頻繁に使用しないということを確認しておりますが、利用する場合には登下校時間を極力避けること、また徐行することを社内規約に定めて安全教育の際に運転手に周知徹底しているということを確認している状況でございます。

次の6ページをご覧ください。配置図及び敷地の状況写真でございます。オレンジ色の部分が既存建物となっております。本社工場とストックヤードがございまして、この本社工場の1階部分に破碎施設がある状況です。青色部分は宅地内すべての雨水を浸透処理するために、今回の計画に併せて新たに雨水貯留浸透槽を設置する位置を表してございます。また、敷地南側、西側には既存の目隠しフェンスがありますが、東側にはなかったために今回新たに設置しまして、道路側に緑地を整備するなど景観に配慮する計画となっております。現況写真は入口の状況を撮影した写真でございます。

次、7ページをご覧ください。破碎機の配置状況をお示したものになります。既存本社工場内にこのように機器が設置されておりますけれども、このうち緑色で示した機器が有価物と廃棄物の兼用機器となります。また、そのうち赤枠で囲ったものが本許可申請の対象機器となります。本工場ではオートメーション化しておらず、各機器にそれぞれ破碎するプラスチックがトラック等で運ばれ、人の手で機械に投入することで処理する形態となっております。

次の 8 ページをご覧ください。既存施設の立面図と状況写真になります。最高高さは 8.95m、屋根の色が茶系の色、外壁の色が白系の色となっている状況でございます。

次に 9 ページをご覧ください。環境調査の状況でございます。本社工場においては、敷地北西の角地点で騒音及び振動測定をしており、その結果は表の赤枠で囲った部分となります。本敷地は工業専用地域でありまして騒音規制法及び振動規制法の規制対象外の地域となっておりますけれども、工業地域の規制値を目標値といたしまして記載してございます。上の表が騒音、下の表が振動となりますが、朝、昼、夕が 70dB、夜は 65dB として、測定結果はすべてその規制値内になってございまして、また下の振動の方も、昼 70dB、夜 65dB としておりますが、その規制値内になっているという状況でございます。また、住宅 A、B 地点それぞれございますが、その騒音予測値も算定をしておりますが、それぞれ表に記載のとおり規制値以内となっている状況でございます。

次の 10 ページをお開きください。左側が小諸市の浸水想定区域、右側が土砂災害警戒区域のハザードマップとなりますけれども、申請地はそれぞれ区域外となっている状況でございます。

次の 11 ページをご覧ください。敷地の位置の検討表としまして、今までご説明させていただいた内容をまとめたものでございます。まず、周囲の状況です。判断基準①宅地化、市街化が促進される区域でないことについては、申請地は工業専用地域内に位置しておりまして、線路より西側は農業振興地域であるため、今後宅地化、市街化が促進される恐れは少ないと判断してございます。次の②近隣に教育施設等がないことについて、直線距離で 700m 以上離れているため、施設設置に伴う影響は少ないと考えてございます。次に③、災害の恐れが高い区域で、周辺への二次的被害の拡大の恐れがないことについてでございますが、それぞれ先ほどご説明したとおり区域外でございまして、被害の拡大の恐れは少ないと判断してございます。次に、環境への配慮についてですが、①公害対策関係法令に適合することが確実であることについて、騒音、振動につきまして現況測定値及び予測値が規制値であることを確認しております。また、粉塵については、建物内での破砕であり問題ないと判断してございます。また、汚水は下水に接続、雨水は宅地内処理でございまして、また工場から出る排水も循環施設を導入するため、敷地外への排水はなく、問題はないと判断してございます。

次、12 ページをお開きいただければと思います。運搬車両の周辺地域への影響でございます。①交通渋滞による道路交通に支障がないことについてでございますが、今回最大で 1 日 1 台の運搬車両が増加する予定ですが、前面道路は平時渋滞が発生していないことから、一般交通に支障がないと考えてございます。②交通安全上支障がないことについてですが、運搬車両の通行制限等をしていること、また、搬出入ルートと重なる通学路の一部は歩道の縁石が整備されていませんけれども、搬出入の時間を通学時等と重ならないように配慮していること等により、安全上支障となることは少ないと判断してございます。次、景観への配慮についてですが、沿道からの景観に配慮していること、既存の建物の色彩も景観に配慮されていると判断してございます。

最後、13 ページでございます。住民説明会の概要についてでございます。令和 3 年 6 月 25 日と令和 4 年 4 月 15 日に説明会を実施しております。4 つの質問がされておりますけれ

ども、特に反対する意見は出ていない状況ですが、4番に荷物の積み方についての指摘がされてございました。この件につきましては、先ほどご説明しましたが、新たに目隠しフェンスを設置するとともに、整理整頓をしたいと回答しておりまして、計画自体も一定の配慮がされていると確認いたしました。最後に、9月13日に小諸市都市計画審議会が開催されておりまして、本申請について都市計画上支障ないという回答を得ている状況でございます。

説明は以上となります。ご審議の方よろしく願いいたします。

(柳沢議長)

はい。ただ今の説明に関しましてご質問、ご意見がありましたらお願いします。柳町委員。

(柳町委員)

柳町です。ご説明でもおっしゃっていたんですけども、佐久市と非常に近い場所にありますよね。こういった廃棄のものは佐久市からも搬入されるのでしょうか。

(柳沢議長)

どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

県内全域から搬出入されるということを確認しております。

(柳町委員)

そうすると、例えば2-3の、これ小諸市のみの地図になっているんですけども、佐久市の方の影響というのでも検討した方がいいのではないかと。小諸市の施設ではあるんですけど、検討する場合には佐久市への影響も、かなり近いということもあって、あるのではないかと思います。

それと、700m以上福祉施設とか保育園と離れているということで影響が少ないと書いてありますが、700mというのは何か根拠のある距離なのでしょうか、というのが2点目。

それからもう一つ、3つなんですけど、議3-13、住民説明会に関してですが、これも小諸市の住民の方を対象にした説明会かと思うんですけど、非常に佐久に近いということで、佐久市の方も非常に気になる施設ではないかなと感じるんですけども、そういった点は大丈夫なんでしょうか。要するに佐久市への影響についてはどうなっているのかというのが非常に気になります。

(柳沢議長)

1点目も佐久市の話でしたか。

(柳町委員)

そうです。はい。

(柳沢議長)

佐久市に対する配慮がどうなのか、必要ではないのか。それから 700mは根拠があるのか。はい。どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

まず佐久市への影響についてでございます。まず図面上、資料 3-2 の方ですけれども、佐久市の図面は入ってございませんけれども、ケアハウス佐久だいらさんとか、佐久平浅間小学校さん、佐久市の施設を一応こちらに落としてございます。ですので、佐久市の社会福祉施設等についての検討も確認をしております。とともに、佐久市の方にも意見照会をしております、佐久市からも支障がない旨の回答は出ております。

あと、700mの根拠についてでございますけれども、こちらは最低でも 700mという表記をただけでございまして、700m離れているからいいとかそういうことではなくて、最低でも離れているのが 700m あるということで説明した数値になります。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(柳町委員)

ありがとうございます。

(柳沢議長)

佐久市からも意見を聞いているのであれば、今後はちゃんと最初に報告したほうがいいね。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

はい、分かりました。

(柳沢議長)

ほかにご発言ございますか。大上委員。

(大上委員)

資料があれば示していただきたいんですけども、環境面ですよ、目隠しフェンスを設置しますよ、植栽を行いますよ、という文面だけなんですけど、たぶん住民説明会のところでも示していると思うんですけど、どんな感じであるのかちょっとイメージがわからないんですけども。というのは、議 3-6 ページの現況写真②の奥の方のところか現況になるかと思うんですけども、この程度のフェンスなのか、そのへんはどうなっているんでしょうか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

詳細図をつけておらず大変申し訳なかったと思います。今の既存フェンスが写真の方、議 3-6 ページを見ていただきますと、白いフェンスが見えるかと思えます。こちらと同等の物

を設置したいということでお話ございましたけれども、ただ設置するだけではなくて、景観に配慮してその手前に植栽をしたいということで今回の計画が上がっている状況でございます。今後、断面図をこちらに表記するように工夫したいと思います。よろしくお願いいたします。

(柳沢議長)

今後植樹が増えるわけね。今はないけれど。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

はい。

(大上委員)

確認ですけれども、議3-8の本社工場立面図ってありますよね。その左側に写真が添付されているんですけれども、こんな感じじゃないですよね。もっときれいにしますよね。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

すみません、目隠しフェンスということで、このメッシュフェンスではないということは確認しております。よろしくお願いいたします。

(柳沢議長)

植樹っていうのは大事だね。ちゃんとしっかり。他には。羽鳥委員。

(羽鳥委員)

一点確認させていただきたいんですけれども。排水の件なんですけど、プラスチックなどの処理に関しては水は使わないということでよろしいのでしょうか。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

プラスチックの破碎の処理については使わないということで、今回使われるのは機械の冷却水というもので使うということを確認しております。それを循環しまして、ただ排出しないで、再利用するということを確認してございます。

(羽鳥委員)

分かりました。ありがとうございます。

(柳沢議長)

よろしいですか。はい。他にはいかがですか。堀内委員。

(堀内委員)

先ほど目隠しフェンスの話が少し出ましたが、住民の方は荷物が乱雑に積み上げられているということを気にしているようですが、今の写真を見させていただくと、目隠しフェンスが低めで、荷物と同じくらいの高さで荷物を2つに並べて見えているというような、たぶん問題点を住民の方が指摘されていると思うんですが。それについて、その前に緑を植えて、目隠しフェンスの高さは同じで、そして荷物は整理して積み重ねないというお話だったんですね。廃棄物を入れるということでトラック1台分が1日で増えるというような計画のようなんですけれども、それでも荷物は積み上げなくても敷地の中にきれいに整頓できるようにするという計画を具体的に立てているという理解でよろしいでしょうか。

(柳沢議長)

はい、事務局どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

今のご質問について、1,000t 増えますが先ほどの資料 3-2 をお開きいただければと思いますが、破碎後の破碎されたものについては一時保管施設の方へ持っていくということも考えられているようで、こちらに積むのは2段を最高としましてそれ以上は積まない、区画内にしっかりとおさまるように積むということで計画をされているということを確認を取っております。

(堀内委員)

ありがとうございました。

(柳沢議長)

ほかには。池森委員。

(池森委員)

池森です。今回1台増えるということで、破碎機の稼働時間の延長というかがあるのか。この騒音レベル、3-9を見ると、朝昼夕夜と、数値がそんなに変化していないかと思うんですが、稼働時間と時間帯ですかね、そのへんの環境の影響はどうか、分かれば教えてください。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

この施設は24時間稼働です。3交代制でやっているということで破碎をしているようでございます。その状態で騒音測定、振動測定をしておりますけれども、規制値内におさまっ

ているという状況でございます。今回廃棄物、引き入れの際も時間をプラスするというわけではなくて、もう 24 時間稼働しておりますので、新たに時間が延長されるということはないということを確認してございます。

(池森委員)

はい。ありがとうございます。

(柳沢議長)

ほかにはありませんか。ではちょっと私から基礎的なことで、先ほどの説明の中で、最初の方で有価物と廃棄物という言葉があって、有価物だけしかやらない場合は、同じような施設であってもそもそもこの手続きの対象外になる。それはどういう考え方なんですかね。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

まず、お金を支払ってプラスチックのものを引き受ける場合と、お金を払ってもらって引き受ける、この違いで廃棄物になるならないというのがあるようでございます。ですので、その場合お金をもらって処理する場合は廃棄物ということになるようで、その場合に廃掃法の設置許可が必要になるということを確認しております。

(柳沢議長)

はい。分かりました。それから、いろんな判断の前提が年 1,000t に留まるという説明がありましたね。これ処理能力を見ると精一杯というか満杯でやれば1カ月で 1,000 t くらい軽くなっちゃう。10 分の1くらいしか稼働していないっていう、それはどういう形になっているんでしょうか。なるほどそういうものなんだっていうのは、どういうふうにそちらでは確認をするんですか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

まず、ここの有価物処理が年間 4,000t から 5,000t だそうです。その余力が 1,000t ということで 1,000t までということをお話を受けております。もし廃棄物が 1,500t になりましたら逆に有価物はその分減るということで、総量が 6,000t くらいということで確認をしております。廃棄物と有価物の処理につきましては、それぞれ時間帯等によって処理する時間を分けながら処理をしていきたいということをお話を受けて、いろいろ資材が運び込まれておりますけれども、その中で廃棄物、有価物を管理しながら処理していきたいということで確認しております。

(柳沢議長)

ということは、有価物も含めると年間 5,000t くらい生産したり処理したり。そのスケール全体で周辺に対する影響みたいなことを考える必要はないのでしょうか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

騒音振動の影響については、先ほど規定値内ということがございましたし、運搬車両の件につきましても、平時混雑している道路ではないという観点から、1台増えても問題ないという判断をさせていただいたという状況でございます。

(柳沢議長)

その答えは、要は有価物も含めた判断になっていますと、そういうことですか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

はい、そうです。

(柳沢議長)

騒音は有価物を作る騒音も含めて検討されているわけ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

はい、そうです。

(柳沢議長)

そこはちゃんとはっきりしておいた方がいいね。なかなか微妙な話だよ。施設が、建物が分かれたりするとだんだんややこしくなってくるね、これね。

というようなことですが、ほかにご発言ありませんか。ないようですので、この件について採決をいたしたいと思います。この件についても特段反対意見等ございませんので、簡易採決を行いたいと思います。議第3号について、原案のとおり決することに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)

原案どおり決定いたしました。

#### **議第4号 小諸都市計画区域のうち建築基準法の規定に基づくその他の処理施設（産業廃棄物処理施設）の用途に供する敷地の位置について**

(柳沢議長)

関連ですが、議第4号小諸都市計画区域のうち建築基準法の規定に基づくその他の処理施設（産業廃棄物処理施設）の用途に供する敷地の位置について、お願いします。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

それでは引き続きまして、私から議第4号について説明をさせていただきます。座って失

礼いたします。

1 ページをお開きいただければと思います。申請者は、先ほどと同じベストプラ株式会社でございます。計画概要については、敷地面積が 1,797.81 m<sup>2</sup>、建築面積が 989.34 m<sup>2</sup>、延べ面積が 1,324.91 m<sup>2</sup>の既存建物を有価物兼用産業廃棄物処理施設に変更するものでございます。

次の 2 ページをお開きいただければと思います。こちら、処理施設の一覧と処理能力についてでございますけれども、第二工場には破碎施設 11 台を含む計 13 台の処理施設がございます。このうち破碎施設が 5 台、発砲減容施設が 1 台、圧縮梱包施設 1 台を廃棄物処理兼用にする計画でございます。今回許可が必要な破碎施設が①から⑤の 5 t 以上、6.4 t のものでございます。本社工場の際にも説明いたしましたが、こちらにつきましては機械のメンテナンス等の際に流れを止めないようにするため、本社工場及び第二工場を合わせて最大 1,000t しか受け入れをしないということは確認しているという状況でございます。

次の 3 ページから 5 ページは、先ほどの議第 3 号と同じものになりますので、すみませんが説明は省かせていただければと思っております。

6 ページをお開きいただければと思います。オレンジ色の部分が既存建物となります。青色の部分が、宅地内の雨水処理を全て浸透するために改めて設置する雨水貯留浸透槽となります。また、敷地東側に新たに目隠し木塀を設置する計画となっております。敷地西側には緑地があるという状況でございます。現況写真は市道 4086 号線からの状況及び前面道路からの状況を撮影したものととなっております。

次の 7 ページをご覧ください。破碎機の配置状況をお示したのものになります。既存の本社工場内にこのように機器が設置されておりますが、このうち緑色でお示した機器が有価物と廃棄物の兼用機器となり、そのうち赤枠で囲っているものが本許可の申請対象の機器となります。こちらもオートメーション化されておらず、人の手で機器に投入することで処理する形態となっております。

次の 8 ページをご覧ください。既存施設の立面図と状況写真になります。こちらの施設は最高高さが 8.9m、屋根の色が茶系、外壁の色が白系という状況でございます。

次に 9 ページをご覧ください。環境調査の状況でございます。第二工場については、敷地西側で騒音、振動の測定をしており、赤枠で囲った部分の結果となっております。こちらも規制対象外ということになってございますので、工業地域の規制値を目標値としてそれぞれ確認をしておりますが、結果がすべて規制値内となっている状況でございます。また、こちらの測定結果をもとに住宅 A 及び B 地点の騒音測定値、振動測定値の予測値を算出してございますが、それぞれ表に記載のとおり規制値以内となっているという状況でございます。こちらの騒音、振動の測定は今有価物の破碎処理をしている状況のそれぞれの測定値ということでよろしくお願ひしたいと思います。

次の 10 ページをご覧ください。こちら先ほどもご説明しましたが、洪水浸水想定区域と土砂災害警戒区域の状況ですけれども、申請地はそれぞれ区域外という状況でございます。

次の 11 ページをご覧ください。敷地の位置の検討表ということで、今ま

でご説明させていただいた内容をまとめたものになります。環境への配慮、①の状況につきましては、先ほどと同じですので説明を省かせていただければと思います。次に環境への配慮でございます。公害対策関係法令に適合することが確実であることについてですが、騒音、振動につきましては第二工場においても規制値内であることを確認してございます。粉塵についても建物内での破碎であり、汚水は下水、雨水は宅地内処理で工場からの排水はなく、問題はないと判断してございます。

次、12 ページをご覧ください。運搬車両の周辺地域の影響ですが、こちらも先ほど説明した内容と同じでございますので、省かせていただければと思います。次、景観への配慮についてですが、景観法適用前の建物ということにはなりますが、今回木塀の新設ですとか、既存の建物の色彩等から景観上に一応の配慮はされていると考えてございます。

13 ページでございます。住民説明会の概要等についてでございますけれども、こちらも先ほど説明した内容と同じとなりますので、省かせていただければと思っております。説明は以上となります。ご審議の方よろしくお願いいたします。

(柳沢議長)

はい。ただ今の説明に関しましてご質問、ご意見がありましたらお願いします。

じゃあ私から。さっきの続きなんだけれど、議 4-2 ページの有価物廃棄物っていうのがこの破碎施設で、今回赤枠で囲ったのはすべて廃棄物を対象にした破碎施設であると。それ以外の⑥から下はそうではない、有価物を対象にしている。そう読めばいいですか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

そうではなくて、有価物と廃棄物を兼用にするのが上の緑色の部分というご理解をいただければと思います。廃棄物だけを処理するものではないと。

(柳沢議長)

そういう施設はなくて、必ず兼用になっていると。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

はい、兼用ということでございます。

(柳沢議長)

で、下の⑥以下は。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

これは、廃棄物は絶対処理しないということで、こちらについては有価物のみしか処理しないということになります。

(柳沢議長)

なるほど。それは何かそういう計画書を出してもらっているんですか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

廃掃法の設置許可の方でもそのようにこの5施設を廃棄物対象としますということで許可が出るようになります。

(柳沢議長)

分かりました。それからもう1点、先ほど質問すればよかったんですけど、この環境影響、特に音の話に関しては、現在どういう測定方法なんですか。新しいものはまだ設置されていないわけですよね。それは何か予測値を入れるんですか。どういうやり方ですか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

今回新しい機械は入らないということで既存施設を兼用にするだけということでありませう。

(柳沢議長)

そういうことか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

はい、そういうことです。だから逆に今の稼働している状況の騒音と振動の測定をしております、それと変化がない、それが影響ないということを確認しているという状況でございます。

(柳沢議長)

有価物をつくる場合も廃棄物を処理する場合もまったく同じ騒音だということでもいいんですね。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

はい、そういう理解をしているということでございます。

議長、一点だけすみません。先ほど言い忘れましたけれども、先ほどの議第3号の際にもお話させていただきましたが、こちらについても佐久市の境界近くということで佐久市さんからも意見を聞いておりまして、支障がないということを確認してございます。こちらにつきましては、法律上本来は小諸市に意見を聞くということにはなっており、隣接地まで意見を聞くということにはなっていないんですが、一応私どもとしては境界に近いということで佐久市さんからも意見を求めているという状況でございます。補足でよろしくお願ひいたします。

(柳沢議長)

はい。ほかにご質問ありませんか。共田委員。

(共田委員)

すみません、ちょっと根本的なところで気になったものですから。廃棄物と有価物というのが、例えば有価物は価値のあるものでそんなに汚染先に影響がないような雰囲気はあるんですけども、廃棄物っていうとなると若干汚染物質みたいな処理が大変なようなイメージがあります。今回の申請で見ると廃棄物を処理するという事で、わざわざ機械を切り分けて廃棄物を処理しているということになっていますね。そうすると、廃棄物というものは今までのものよりも汚染されたり周りに環境的に影響が出るようなものなのかどうかということが気になりました。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

今回の計画は、有価物を今仕入れているところが逆に廃プラスチックの、プラスチックにいろいろ種類がございまして、その種類に分かれていないと有価物になり得ないということがあるようです。そういうものが混在されて溶けてしまったりくっついてしまったり、こういうものを廃棄物扱いとすることで業者からはお金を取って引き受けてくるということで、汚染されたものはこの会社では極力、油がたまにつく場合があるようですけれども、引き受けない、ということで説明は受けております。

(柳沢議長)

はい、共田委員。

(共田委員)

それはそういったことになると、廃棄物と有価物とを機械で分けるという意味ってどこにあるんですか。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

機械は分けていないというか、兼用にしているだけで、両方使える機械と有価物しか使えない機械を分けているだけでございまして、廃棄物の方を分けていることではないというご理解をいただければと思いますが。

(柳沢議長)

はい、共田委員。

(共田委員)

それは理解しているんですけど、分けている機械と共用している機械に分ける理由というのは何があるんですか。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(幹事：建築住宅課 土屋課長補佐兼指導審査係長)

資料の 4-2 を見ていただければと思いますけれども、処理能力を見ていただきますと、一定の破碎の能力がないと壊れないということで 6.4t 以上のものを今兼用にしてございますが、それ以下のものは専用しております。そういう違いということで説明を受けてございます。

(柳沢議長)

廃棄物用は能力が高くなきゃだめだということですね。他にご発言ございませんか。それから説明があるかな。

(幹事：資源循環推進課 本間企画幹)

資源循環推進課の本間といいます。ただ今、有価物と廃棄物のどこが違うんだというところのご質問をいただいたんですけども、ここのところは明確な線引きというのは非常に難しく、環境省からも廃棄物になるかは占有者の意思とかものの性状とか取引の価値とか、そういうものを総合的に判断して廃棄物かどうかを判断することにしております。従いまして、こちらの業者さんが常に有価物だけ取引するというのではなくて、グレーな部分も取り扱いたいということで今回申請をされているものだと思っております。

(柳沢議長)

はい。ほかにはご発言ありませんか。よろしいでしょうか。

ではこの件についても採決をいたします。先ほどと同様に特に反対意見はありませんでしたので、簡易採決ということにいたします。議第 4 号について、原案どおり決することに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、原案どおり決定いたしました。

これで審議事項はすべて終了いたしました。この後調査審議案件が一つあります。少し時間が必要なようですので、10 分休憩いたします。ということで 40 分から再開します。

#### (4) 調査審議

##### 調査審議第 1 号 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

(柳沢議長)

よろしいでしょうか。それでは審議を再開いたします。次に、議事の4、調査審議に移ります。最初に県から説明がありまして、その後意見交換をいたしたいと思います。

それでは調査審議第1号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、説明をお願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

都市・まちづくり課の河原輝久と申します。どうぞよろしくお願いいたします。調査審議第1号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ご説明いたします。着座にて失礼いたします。

今回ご説明する都市計画道路は、諏訪都市計画道路3・4・20号諏訪バイパス沖田大和線及び下諏訪都市計画道路3・4・6号高木東山田線、通称諏訪バイパスでございます。

それでは、調査審議資料集の1ページをご覧ください。今回の説明内容は、記載の4項目となります。今回は画面には映さずにお手元の配布資料のみでご説明いたしますので、ご了承ください。

まず、都市計画道路の概要でございます。3ページの資料1右側をご覧ください。諏訪バイパスは、延長約14kmの主要幹線道路で、今回対象とする区間は諏訪市四賀を起点とし、下諏訪町東町を終点とする延長10.3kmとなります。この前後は、開通済みまたは事業中となっております。

4ページをご覧ください。当該道路は、広域的な地域間交通を高速かつ円滑に処理する交通機能を備えた主要幹線道路であり、前後の区間と併せ、市街地における交通混雑の緩和、時間短縮等、道路ネットワーク全体の交通機能の向上が図られるものでございます。

5ページをご覧ください。都市計画道路の決定とこれまでの経緯でございますが、当該道路は都市間の連絡、中央自動車道の補完、現道や市街地の交通混雑の緩和を目的とし、昭和47年に都市計画決定をして以降、隣接するバイパスが事業化、一部供用となるなか、未整備の状況であります。

6ページにありますように、現国道20号におきましては、これまでに豪雨による道路冠水、交差点等における交通事故等が発生してきており、昭和47年の都市計画決定以降の社会状況、交通環境等の変化を踏まえ、位置・規模・構造を見直し、今回都市計画の変更を行うものであります。

7ページの下段をご覧ください。道路の構造別の延長ですが、切り盛りの土工区間と橋梁部合わせて約2.6km、そしてトンネル区間が合わせて約7.5km、全体延長に占めるトンネルの割合は約7割強となります。

8ページ、9ページをご覧ください。黄色のラインで示しました山裾を通過する部分が、現在の都市計画決定の位置でございます。これを今回赤のラインのように山側へ変更し、広域幹線道路として走行性や安全性を確保する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、神社仏閣等を避け、集落や農地等への影響を極力回避する位置としております。なお、赤の点線部分がトンネル区間となります。

10ページをご覧ください。道路の構造といたしましては道路幅員20mの4車線の道路と

なります。

11 ページをご覧ください。トンネル区間につきましては、山側、諏訪湖側でそれぞれ2車線ずつのセパレート構造となります。

12 ページをご覧ください。現段階におきましては、道路の詳細構造が未定であり、今回の都市計画道路の区域といたしましては、道路幅員、いわゆる上幅を都市計画決定幅とさせていただきます。

続きまして資料2、都市計画決定と環境影響評価の手続きの流れについてご説明いたします。14 ページをご覧ください。諏訪バイパスは4車線かつ延長が10km以上の一般国道の新設事業であるため、環境影響評価法により対象事業が都市計画に定められる場合には、事業者に代わり都市計画決定権者が環境影響評価手続きを都市計画の手続きと併せて行うこと、となっております。資料左側に流れをお示しした環境影響評価の手続きでは、事業予定者である国土交通省において配慮書が公表され、ルート帯など対応方針の決定を受けて平成28年12月に長野県が都市計画決定権者として都市計画道路に位置付けることとして以降、どのような調査等を行うかを示した方法書、予測評価や環境保全措置等を住民の皆様にお示しし、環境の保全に関する考え方をまとめた準備書、その準備書に対する意見を踏まえて一部を見直して策定する評価書までの手続きを進めてきております。現時点の段階を赤い点線にてお示ししております。資料右側の流れである、都市計画の手続きでは、ルート案の地元説明会を令和2年9月に行つて以降、都市計画原案の閲覧および公聴会を同年12月に実施し、そこで出されたご意見を踏まえつつ、都市計画案を環境影響評価準備書と併せて令和3年3月から5月にかけて縦覧し、それぞれに対するご意見をいただいていたところでございます。本都市計画審議会では令和2年9月の第205回以降、環境影響評価の手続き状況と併せた経緯を含め随時ご説明させていただいているところでございます。

資料15ページには、環境影響評価準備書と都市計画案の縦覧以降の手続きの流れを少し詳細にお示ししております。左側の環境影響評価の流れにおきましては、準備書に対し県の環境影響評価技術委員会にて6回にわたり専門家のご意見をお聞きし、その上で住民や関係市町の長の意見を踏まえ、環境に関する知事意見が出されました。その後、これらを踏まえて準備書を修正し、評価書としてそれに対する都市計画の同意権者である国土交通省関東地方整備局長及び事業を所掌する主任大臣である国土交通大臣の意見を勘案して、現在、評価書の補正を行っているところでございます。なお、関東地方整備局長及び国土交通大臣は、環境大臣の意見を聴取、勘案した上で意見を述べられております。また、資料右側の都市計画の手続きといたしましては、都市計画の案に対し66件のご意見をいただきました。後ほどこれらのご意見に対する都市計画決定権者としての見解案をお示しいたします。そして赤の点線直下、今後につきましては意見を踏まえた都市計画案を補正後の評価書と共に次回の都市計画審議会に付議させていただく予定でございます。その際にはご審議のほどよろしくお願ひいたします。

続きまして資料3、環境影響評価書の概要についてご説明いたします。まず評価書の前段階となる準備書に対する環境保全の見地からの知事意見について概要をご説明いたします。資料の17ページから18ページに意見書の写しを掲載しておりますが、19ページに概要をまとめましたので19ページをご覧ください。知事意見は左の円グラフにありますように、8

項目の環境要素に分類される合計 19 件からなります。右の円グラフ及び下段にありますように、対応としまして、①の予測評価を求める意見に対しましては、今後事後調査計画書等に反映していく予定であり、②の追記等は評価書の関連ページに反映済み、③の実施段階の対応につきましても適切に実施していくこととしております。

以上、準備書と評価書の章立てで対比したものが 20 ページになります。左が準備書、右が知事意見を勘案した評価書の章立てになります。左にありますように、意見を踏まえ内容を修正したもの、そして第 14 章以降は新たに記載したものとなります。これら準備書に対する知事意見と都市計画決定権者の見解、それを勘案した評価書の修正内容につきまして、具体的にご説明いたします。

資料 22 ページから 24 ページをご覧ください。左側が準備書に対する知事意見の要約、表の右側が都市計画決定権者の見解の要約及び評価書の修正内容です。色付けの部分がキーワードとなっております。主な部分を申し上げますと、知事意見の全般の 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取り入れ、実行可能な範囲でできる限り環境保全措置を実施することで、周辺環境への影響を回避または最大限低減すること、その姿勢を評価書に記載すること、との意見に対しまして、その趣旨を引用し評価書に記載しております。意見の 2 の (1) 事業の実施段階調査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、意見 2 の (2) 事後調査及び事業実施段階調査の項目等を具体的に評価書に記載すること、意見 2 の (3) 記載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、との意見に対しましては、現段階で検討している調査を評価書に記載し、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すること、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るもの、としております。事業計画に関わる意見や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集め、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、とのご意見に対しましては、その旨を評価書に記載し、事例等の最新の知見を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するもの、としております。水質、水象に関する意見 6、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、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あらかじめ検討すること、に対しましては、できる限り回避または低減すること、現段階で予測し得なかった著しい影響が見られた場合等、必要に応じて適切な措置を講じる旨、評価書に記載いたしました。

次に、国土交通省の意見の概要につきましてご説明いたします。資料 27 ページをご覧ください。ここでは、国土交通省の意見をまとめたものでございます。これらの意見は環境大臣に意見を聴取した結果を勘案して述べられており、総論が 4 項目、各論が 6 項目となります。地域住民等への丁寧な説明、地下水や地形及び地質、地盤等への配慮、そして温室効果ガス排出量の削減といったカーボンニュートラルの実現に向けた対応についても触れられて

おります。一例を挙げますと、右側にありますように地下水に関する意見といたしましては、酒蔵の水源や温泉の源泉等は重要な地域資源とし、本事業による地下水位の低下等の影響を及ぼすおそれがあることから、求める措置として専門家の助言を踏まえた適切な環境保全措置の実施、施工方法の機能、効果が継続的に維持されるよう適切な管理をすることなどが述べられております。

27 ページから 29 ページにかけて意見の写しを掲載し、キーワードとなる部分を青書きにしてお示ししてあります。現在これらの意見を踏まえ、評価書の補正を行っており、次回の都市計画審議会にて補正後の評価書として付議させていただく予定でございます。

続きまして、都市計画変更案に対する住民等の意見と都市計画決定権者の見解についてご説明いたします。資料 4-1、31 ページをご覧ください。右下の表の太枠内にありますように、都市計画案に対する意見の提出件数は合計 66 件、地域内訳は諏訪市、下諏訪町あわせて 37 件、それ以外の県内 8 件、県外国外からあわせて 21 件になります。

32 ページをご覧ください。左下にありますように、約半数が反対意見となっております。右下及び 33 ページにありますように、主な意見項目といたしましては、事業の必要性など事業の実施に関するもの、道路構造に関するもの、都市計画の手続きや環境保全措置に係る意見など 18 項目が出されております。

34 ページをご覧ください。都市計画決定に係る意見書の項目とそれらに対する見解をとりまとめたものです。なお、いただいたご意見は都市計画決定権者の見解とともに資料 4-2 といたしまして、46 ページ以降、意見を要約せず、そのままの内容を掲載しております。本日は時間の都合上、意見の主要な項目に対しての見解をご説明いたしますが、この見解をベースとして、一つ一つの意見に対する都市計画決定権者の見解を記載したものがこの資料 4-2 でございますので、ご確認をいただければと思います。よろしく願いいたします。

それでは恐れ入りますが、34 ページにお戻りください。①事業の実施に関する意見への見解です。まず、事業の必要性についてですが、当該道路は諏訪地域の都市及び主要な施設を連絡する主要幹線道路として中央自動車道を補完し一般国道 20 号や市街地の渋滞、道路冠水による交通不能、沿道からの流入による交通事故等、地域経済への影響が大きい交通障害を軽減し、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しております。次の環境への配慮に対しましては、環境影響評価は関連法令等に基づいて適切に実施してきており、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事業の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く、としております。

35 ページの②都市計画の手続きに関する意見への見解といたしましては、手続きの進め方といたしまして、これまでも都市計画及び環境影響評価の手続きは関連法令等に基づき適正に進めてきており、引き続き地域の方々のご理解とご協力を得られるよう進めていく、としております。意見書の取り扱いにつきましては、都市計画決定権者として意見書それぞれの内容を確認し、意見によっては要約した上で事業者等に伝え、適切に対応していただくよう求めていく、としております。

36 ページをご覧ください。②諏訪バイパスのルートに関する意見への見解です。事業者から都市計画決定権者へルートの提案がなされ、本ルートは諏訪圏域の骨格を担う広域幹線

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、集落等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として判断し手続きを進めてきた、としております。続いて⑤構造に関する意見への見解です。車線数については、計画交通量が1日あたり約3万台となることから、道路構造令に基づき4車線の道路が必要である、としております。

続いて40ページをご覧ください。⑪環境に関する意見への見解です。まず地下水についてです。環境影響評価において、水道水源、酒蔵群の水源、湧水、温泉源泉について調査予測評価を行い、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、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る。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、又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る、としております。さらに、トンネル工事において、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、薬液注入工法による建設工事の施行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る、としております。

41ページをご覧ください。断層帯、土砂災害、軟弱地盤に対する意見への見解です。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十分配慮して検討することとしています。なお、断層帯については、関連する各種基準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ものとしております。このように、環境に関係する意見に対しましては、環境影響評価の手続きの中で出された意見を踏まえて作成した評価書における内容を引用しながら記載をしているところでございます。

以上、都市計画決定権者といたしまして、広域幹線道路としての機能や環境影響評価における影響及びそれに対する保全措置等を確認しながら、位置、規模、構造を妥当であると判断し、都市計画の変更を行うものとしております。今後、事業実施段階において、より詳細な調査、設計、そして施工計画がなされる際には、さまざまなお意見を踏まえ適切な対応をしていただくよう事業者に求めていくとともに、都市計画決定権者といたしましても必要な対応について地域の皆様や関係機関と協議しながら進めてまいります。

説明は以上になります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(柳沢議長)

ありがとうございました。それでは、ただ今の説明に関しまして、ご意見、ご質問、ありましたらお願いいたします。宮入委員。

(宮入委員)

説明のなかったページでもいいですか。

(柳沢議長)

はい。

(宮入委員)

今ご説明いただいた内容ではない部分になりますが、42 ページの方をお開きいただいているかと思いますが、ゼロカーボンに関する意見への見解というのがありまして、先ほど事業の効果等の中でも、やはり長野県ではゼロカーボン戦略を強く打ち出したことは存じ上げているつもりなんですけれども、この計画につきましてもゼロカーボン戦略の一環の事業性も書かれていらっしゃるんですけども、実際にバイパスによって確かに渋滞緩和があったりとか、線形が緩やかになるので省エネというか排気ガスが低減されるかなと思うんですが、ゼロカーボン戦略という大きな戦略に位置づけることを考えると、やはり例えば建設とか維持管理も含めたライフサイクルでどう評価するかとか、それを定量化できるものであれば定量化しておかないと説得力が十分ではないかな、おっしゃりたいことが十分伝わらないのではないかな、とそんなふうに思っております。現状でこちらへん説明がなかったものですから、何か補足があればいただきたいと思いました。よろしくお願いします。

(柳沢議長)

どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。説明をちょっと省かせていただきました。失礼いたしました。ゼロカーボンに関するご意見といたしまして、そもそも論的な話も含めてなんですけれども、ご意見を頂戴しております。そういった中で道路、バイパスを造ることによる効果とともに、おっしゃるように維持管理も含めて総合的に考えていく必要があるというのはごもっともだと思っております。そのへんも踏まえまして、今のこの見解につきましては、今日はお示ししているのは案の段階でございますけれども、今のご意見も踏まえて、考えてまいりたいと思っております。

(宮入委員)

一点要望になりますけれども、おっしゃるように、どの項目についても丁寧な説明を、というふうに指摘されているところもありますので、是非またこの点に関しましても十分な説明と資料の提供がなされることを期待しております。

それと、42 ページに記載しているように、必要な交通ネットワークというふうに、このネットワークという話をするのであれば、やはりこのバイパスの都市計画に関する部分プラス、今の交通ネットワークについての評価みたいなものを言及された方がいいのではないかなと思うので、検討の際には参考にしていただけるとありがたいと思っております。よろしくお願

いします。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。おっしゃるように、広域的な観点からというところを申し上げましたので、そのへんもしっかり踏まえて記載をしまいたいと思います。なおゼロカーボンの方の話として、これは国土交通省からの意見をまとめたものでございますけれども、29ページの(6)温室効果ガス等というところに国の意見として書かれたものの写しがあります。ここにも、委員おっしゃるように、かなり総論的なお話も含めて書かれております。なかなかこういうご意見をいただくということはあまり普通は考えられないんですけども、長野県、しっかりやれということも含めてご意見を頂戴したものだと思っておりますので、このへんも踏まえまして見解をしっかりと整理させていただければと思っております。かつ、評価書にしっかりこれは位置づけていきたいと思っておりますので、それも含めて対応してまいります。よろしくお願いいたします。

(柳沢議長)

はい。ほかにはいかがでしょうか。共田委員。

(共田委員)

前々からお伝えしているんですけど、この諏訪地域という場所は、諏訪湖周辺は長野県の中では一番人口集中度が高い地域であり、そこに2車線だけの国道20号、二桁国道がある状態です。長野市で想像していただければ分かると思うんですけど、18号が2車線でそこに踏切があった場合、その地域にどれだけ大きな影響があるかっていうことが想像していただけるかと思えます。そんな意味で、この20号バイパスの目的というのが、簡単に書かれてありますが、諏訪湖の反対側の道路だったり、下諏訪町においては、やっこの道路ができるということで、町を歩けるまちに20年後していこうというような考えも持っているように、大きく影響がある道路です。そんなふうに捉えておるんですが、この必要性とか、これの可能性というのは多岐に亘るので、これだけしか書かれていないのが大変残念に思うし、この審議会の皆様方がそこを理解するにはちょっと資料が足りないような気もして見えております。このへんの必要性、可能性、この地域の道路の課題というものをもう少し明確に伝えていただければありがたいなとは思っています。以上です。

(柳沢議長)

どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。資料の方が少し不足しているのではないかとこのところをご指摘

いただきました。前回、前々回でも、そもそもこのバイパスの経過、必要性というところの説明が不足しているというお話もいただいた中で、経緯等も踏まえて前々回等から説明はしてきているところではございますが、最終的にもう一度ご確認をいただくことも含めまして、しっかりと位置づけのための資料としてお出しをして、またご審議をいただけるような整理をしてまいりたいと思っております。

(柳沢議長)

必要性については何回もしつこくご意見が出ていまして、前回から前々回くらいに、ある程度整理はしたものは作りましたよね。今回はそれがもう前提になっちゃっているから書かれていないですね。

どうぞ。

(共田委員)

住民の方々の意見と対比した時に、今ここにいる審議会の皆様方は意見に対してどう対応しているんだ、というところがたぶん次回の時にも大きく影響してくると思うんです。今いただいた、この道路の必要性みたいなのが一つの大きなところで、もう一点がたぶん地域住民の方の意見をどういうふうに捉えているかということだと思います。そんな意味で、もし答えていただけるんだったら、この地域住民の方の意見を集めるための今までやってきたご努力みたいなものをお伝えしていただければありがたいと思います。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。今までの手続きの中で住民の方々のご意見を頂戴する場というのは多々ございました。資料でいきますと、14 ページのところでもございますけれども、35 ページにも記載をしてございますが、②、35 ページの一番上段、手続きの進め方といたしまして、これまでも都市計画及び環境影響評価の手続きについては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、というところがございます。資料 14 ページにありますように、環境影響評価の手続きの中で、方法書ですとか、準備書というものを作成する段階ですね、評価書というものに完成させるための事前の方法書、準備書を作る段階でもご意見を頂戴しておりますし、それから都市計画の案につきましても併せて公告、縦覧をする中で意見を頂戴してきております。それに対しまして、事業者も含めて説明会を何度も開催してきているということもございます。そのへんはしっかりとまた資料の中でも謳い込みまして、ご説明できるようにできればと思っております。次回、その総括という形でしっかりと整理をさせていただければと思っておりますので、ご意見ありがとうございます。対応してまいりたいと思います。

(柳沢議長)

はい。ほかにはご発言ありませんか。羽鳥委員。

(羽鳥委員)

このバイパスに関しては、バイパスの両端まで考え方があって造られてきていて最後まで残ったところだというふうに承知しているんですけども、必要性っていうのは皆さん分かっているし、私も理解しているんですが、造っている途中で、今日の県知事の意見だと、見解にもありますけれども、例えば 23 ページの水質に関して6番というところで、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、とありまして、それに対する答えが、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る、とあります。実際その工事が決定されて始まった場合に、何か問題があるとなった時に、それをどうしていくかという、工事期間の検討期間とか、そういったものはおそらく一般的だとない。とにかく造るしかない、ということがありがちだと思うんですけども、ここはやはりバイパスを造る上での難所でもあると思いますので、そういった予測し得なかった影響というものに対する措置の方法というのを、今までの一般的なバイパスを造る時の方法以上の時間であるとか、それに対する措置がいくつか、何案かたぶん出ると思うんですけど、それに対して、じゃあ誰がそれを選ぶのか、地域住民さんが心配されているのは、必要なことは分かっているんですけども、造った時に予測し得ない、何か影響というのが地域住民さんの反対意見の根底にあると私は感じていて、その影響というのは造ってみたいと分からないというところもあると思うので、造りながらも、よりよい、影響の少ない工事にしていけるような、システムというか進め方みたいなことを考えていかなければいけないのではないかと思います、そういったこともこういう見解とかに盛り込めないものかなと思っておりますが、いかがでしょうか。

(柳沢議長)

はい。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。特にトンネルが7割以上を占めるというお話を申し上げましたけれども、地面の中を掘っていく、その工事をやってみなければ地面の中は本当に詳細には分からないでしょう、それが今の段階で大丈夫なんですか、というのはやはり皆さんご懸念のところが多い状況ではないかと思っております。そういった中で、今の段階で調べられる可能な範囲でやった結果としては、今こんな状況ですというところ、それに対してどう対応します、というのをまとめたものが環境影響評価法の中では評価書になって、今度それに基づいてどう進めるかという話が次の段階で出てまいります。

資料 15 ページをご覧ください。ただ、この赤い点線の下、今後都市計画審議会に付議いたします、と申し上げましたけれども、それが都市計画の手続きが終わった後、今度は左側の一番下のところに矢印で書いてありますが、今度は長野県の環境影響評価条例に基づきまして、事後調査の手続きというのが始まってまいります。これは事業者の方で、その事業をするにあたりまして再度詳細な調査を進めていくことになろうかと思います。

これは事業者さんの判断でございますので、それがいつになるのかというのは私どもはまだ把握しておりませんが、これは都市計画の手続きが終わった以降の話として、今度は県のアセス条例に基づいての動きが進む、その中でその事後調査としてどういう調査をするのかというのを、事後調査計画書というものを作っていただいて、それを環境の知事の立場でしっかりと確認をして、またそれに対して意見を出していくというそういう場がございます。そういった中で、しっかりと工事着手前の詳細な調査、それから設計、そういったものをまたしっかりとチェックしていくという場があるということでございますので、そこでしっかりと県としては判断をしていく必要があると思っておりますし、また当然現場に入って調査をしていくとなれば、それなりの説明もあるかと思っておりますので、そういった中で意見をしっかりと出していかねばいけないと思っております。

あと、27 ページをご覧くださいませればなんですが、環境の県知事として意見が出された意見のところをまとめた部分ですけれども、27 ページの(4)、一番下ですね。本事業は市街地及びその周辺において長期間にわたり工事が実施される計画であることから、工事説明会等の場を活用して、しっかりと環境影響、それからそれに対する保全措置の内容について、住民に対して説明すること、というご意見も一点出ております。こういったことも踏まえて、その前段の(1)から(3)、このへんでしっかりと調査をしていきなさいという意見が前提としてありますので、ここをしっかりと事業者の方にも伝えて、進めていただくよう考えておるところでございます。ですので、今のこの段階ではそこをしっかりと明確にして手続きを進めていき、より今後詳細な調査を進めていただくという中で、またしっかりと確認をしていくということかな、と思っておるところでございます。

(柳沢議長)

よろしいですか。

(羽鳥委員)

はい。細かいことはこの審議の方には出てこないということによろしいのでしょうか。

(柳沢議長)

はい。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

現時点で可能な調査、それから予測評価、それをしてきておりますので、その段階においては影響はこういう形になりますよというものを示すのが評価書でございますので、今度はそれを踏まえます中で、ただ今申し上げたように予測ですし、その予測に反して進めていく中で何か変わってくるころというのも当然考えられるでしょうと。それについては、今委員がおっしゃったように、その時の対応をしっかりと今後明確にして、それを整理して、計画書としてしっかりと提出しなさいと、そういう意見を出して、実際そういう手続きにたぶんなっていき、と思っておりますので、そこでしっかりとチェックしていくということかなと考えております。

(羽鳥委員)

分かりました。その段階で、また住民の皆さんにも話していかれるということですね。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

そうです。どのような形で話をするかは、やり方はいろいろありますけれども、そういう場も必要に応じて当然やっていかなければいけないと思っていますので、丁寧な説明をということで言っておりますので、そのへんもしっかり事業者にも伝えてまいりたいと思っています。

(羽鳥委員)

分かりました。ありがとうございました。

(柳沢議長)

今のところは、なかなか普通の人は皆気になるようなところで。私の理解では、今の羽鳥さんのご質問に関していうと、このバイパスを造るにあたって、すごい大規模な工事になるので、もろもろの心配事というのはアセスで評価対象に基本的にはなっていると。で、そのアセスの中でどういうことが起きそうかという予測をし、それに対してどういう対策を講じるのが適切かということまで議論してあって、かつ、全部ではないけれども、いくつかの重要なことについては事後評価という手続きがあって、事後評価の中で、もし想定外のような事態が発生すれば、そこで対策を検討する、というような話、前回でしたかね、そういう議論になって、ある程度丁寧にフォローする仕掛けになってきているんじゃないかと思えます。だからアセス以外のこと、工事の方法そのものみたいなことはまたちょっと議論があるかもしれませんけれどね。それはでも普通の建設工事で言えば行われていることなので、かえってまた処理はしやすいかもしれません。よろしいでしょうか。はい。ほかにご質問ございませんか。はい。柳町さん。

(柳町委員)

私はもともと理系の出身なんです。それで、どうしてもちょっと聞かないといけないかなと思っているのが、41 ページの断層帯、土砂災害脆弱地盤というところなんですけれども、諏訪地域、確かに活断層が多いと言われている地域で、山側のルートですね、これを決められた時に断層帯をたぶん避けたルートになっているのかなと思ったんですけれども、いろいろと資料、それからマスコミ等で流されているのを見ると、断層帯にまさにかかっているのではないかなというような指摘もされているようなんですけれども。それで、ここの41 ページに書かれているところの上の方の四角ですね、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て、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、と書かれていますが、実施段階において、さらに何か調査されるという理解でよろしいのでしょうか。

(柳沢議長)

はい。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。はい、そのとおりです。この時点時点の話というのは、それぞれあろうかと思えますけれども、今評価書の段階におきましては、その時に考えられ得る調査をした上で、できる限りその断層を避けてきましたということを言っているわけなんです。今後、まさにおっしゃられるように、実施段階におきまして最新の知見、最新の調査結果、最新の情報、これを踏まえてしっかり工事計画として反映していくこと、それから、またあとは、トンネルを掘っていく上でも、観測修正法という言葉をよく使っておりますけれども、事前のその調査と、それから掘った時の状況をしっかり踏まえて、最新の技術を用いながらそれに対応できるのかどうかということをしっかり確認をしながら進めていく、必要に応じて工法も変えながらやっていく、そういったことを考えていこうということで、事業者からも聞いておりますので。いずれにしましても、最新の情報に基づいて検討していくということは、意見としても出ておりますし、そのへんもしっかりと事業者に伝えていきたいと思っておりますのでございます。

(柳町委員)

ありがとうございます。おそらく住民の方も非常に気になっているところではないかと思えますので、そのへんについては最大限安全な対策を考えられて実施していただきたい。この見解について書かれていることは非常によく理解はできるんですが、おそらく住民の方はこれを読んでも安心はしないだろうなと思われるわけです。それで、段階段階において、先ほどの地下水の話でもまったく同じなんですけれども、丁寧な説明をしていただくということが本当に大事になってくるのではないかなと思います。

(柳沢議長)

はい。都市・まちづくり課長。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉参事兼課長)

いろいろご意見をいただきまして、ありがとうございます。今日お示ししておりますのは都市計画決定権者の見解なんです。実はアセスの方の、先ほど国交省の意見とかを補正作業をしております。評価書が補正された後、次回付議をさせていただくんですが、その内容と今回お示した見解が変わる部分があれば、もうちょっと書き込みたいと思っております。その前の段階なので、今の段階で書けることについては準備書の見解と同様な見解にさせていただいておりますが、いずれにしても国の方でもだいたいご意見をいただいておりますので、このへんを踏まえて、今日の見解を出させていただいたもののベースはありますが、それも含めて修正をさせていただいて、次回に付議させていただきたいと思っております。国交省の方でだいたい踏み込んだご意見もございまして、私どもでも書ける部分もございまして、追加させていただきたいと考えております。よろしく願いいたします。

(柳沢議長)

はい。次回はもう少し踏み込んだコメントも出てくるでしょう、ということですね。はい。ほかにはご質問、ご意見ありませんか。はい、酒井さん。

(酒井委員)

すみません、32 ページのところの質問なんですけど、都市計画変更案に対する意見の内訳というのをグラフで示していただいているものです。これの、関係市町の住民と利害関係人と分かっているこれは、住んでいる場所でのみグラフが分かれているという認識でいいんですか。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

よろしいですか。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。まず関係市町の住民というのが、右側の方は今回の諏訪都市計画それから下諏訪都市計画、いわゆる諏訪市、それから下諏訪町に在住の方の住民のご意見というものでございます。左側の利害関係人といいますのは、そこに住まわれていなくともこの道路を使われる方々、通勤で遠くの方から通ってらっしゃるとか、あるいは事業者として道路を使ってものを運搬する方とか、そういった方々を含めた利害関係人という形でまとめているところでございます。

(酒井委員)

ありがとうございます。あと、その斜め下にある、賛否の状況の賛成、反対、その他というのは、意見をいただいた方がそれを丸したものなのか、あるいはいただいた意見をこちらでどちら側だなという判断をしたものなのか、どちらですか。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

これについては、特にご意見のところでは何か丸をつけるとかそういうものではなく、いただいたご意見の中から、明確に反対ですというふうに明示をしていただいた方については反対という形で、我々の方として、事務局側でくくりをつけさせていただいたものでございますので、その他というものは、明確に反対とか書かれていない、賛成でもない、ただこんなことをやっていったらどうですか、とか、例えばご提案をいただいた方も含めてその他とい

うかたちでくくらせていただいております。

(酒井委員)

すごく詳しく読んでいるわけではないので、そのくくりのところに文句をつけたいとかいうことではないんですけど、4-2 のところに関係市町の住民の方がまとめられていて、4-3 のところに利害関係者がまとめられている、その 4-3 の方の利害関係者の関係の市町の方ではない方は、かなりおそらくはっきり反対っていう、強い意見とか希望とかがわーっと出ている一方で、4-2 の方はその他にぱーっと割り振られているものが多くて、ただ読んでみると、反対とは言い切れないのかもしれないけれど、ものすごい強い不安が感じられるという意見が多いので、特にその内容も工事の安全に関するものという意味で、地盤であったり水であったり、あと当然町の将来についてとかのものもあるということを見ると、当然すごく細かく丁寧な説明を、意見もこれだけ出るような、特に都市計画変更案に関するところでこれだけ出るようなということなので、思慮してこられたことは分かるんですけども、その他というところに本当に、書いた人の意思表示でなく割り振られている数がこれで本当に賛成反対の感覚で大丈夫なのかなというのは。ただ、反対というのは声が大きくなりがちなので、意見も多く出るし、不安もそれを伝えたいから意見が多く出るっていうのも分かるので、先ほどの柳町先生のお話にあったみたいな、反対とは違う、でも不安はすごく強く持っているという、住民の方の恐れ、そういうのが、回答の中で示されて、納得していただけるようなことがあるとよいなと思っています。

(柳沢議長)

はい。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

ありがとうございます。おっしゃるようにその他という形にくくっている中でも、ほとんどの方は不安な点、ご懸念の点、そのへんを触れられている方がやはり多うございます。それだけ皆さんやはり心配だというお気持ちの現れだと思っておりますので、だからこそしっかりとそこは丁寧な説明を、ということにつながるかと思しますので、そこについては都市計画決定権者の見解としても、しっかり寄り添った形で見解をしっかりと示しできればと思っておりますので、次回そのへんもしっかり踏まえて、またお示しさせていただきたいと思っております。以上です。

(柳沢議長)

はい。ほかにはいかがでしょうか。これだけ意見が出てくるというのは、ある意味ではすごく関心が高いということのほかに、県が割と丁寧に手続きをしてきたという成果でもあると思うんですね。私の意見を一つだけ言わせていただくと、これだけたくさん意見が出ているっていうのは、ある意味では都市計画手続きが機能しているということだと思えますよ。ですから、機能している手続きの中で回答が木で鼻をくくるようなことには極力ならないようにしてほしいと。つまり、言っている人の気持ちを、書き込めないこともあるし、

それからどうにもならない、真正面からそれはそうはいきませんと言わざるを得ないものもあると思いますけれども。それはそれでいいんですけどね。心配事とか、あるいはこういう点で反対だと言っていることについて、そういうことがないならないということをちゃんと丁寧に言って、何か包括的な答えを、あっちにもこっちにも同じような答えがあるっていう、ああいうスタイルはできるだけ避けてやっていただくと、要するに、自分の問いかけに答えてくれたな、という実感が持てるじゃないですか。そういうようにできるだけ努力を、ちょっと面倒ですがしてほしいです。それで、ちょっと確認ですけども、今日の資料のうちの、34 ページからの見解というのは、これは今日の会議のための資料ですね。外に出ていくものではない。外に出ていくのはむしろこの長い紙。これはそのまま出ていくわけですね。46 ページ以降。そこをちょっと確認したい。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

まず今日のこの資料については、今日の資料としてお出しをしたものでございます。今日時点のものということでございます。それから最終的にこの見解につきましては、調査審議をしていただくためにお示しをした資料でございますので、これ自体は表には出ていくものではございません。

(柳沢議長)

表に出ていくのは46 ページ以降だということでもいいんですか。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

すみません、そうです。最終的にはこの46 ページ以降のこの形、こういったものが世に出ていくということになるかと思えます。

(柳沢議長)

はい、分かりました。そういう意味で46 ページ以降のそれぞれの問い、どこまで丁寧にやるかは、なかなかエネルギーのいることではありますけれども、投げた石がまったく吸い込まれるような回答にできるだけならないようにしてほしいなと思います。それから今、その前の方の話は、結局この会議での、要するにいろんな世間の意見に対する県のスタンスをこの場で説明するための資料ということで、出ないということでしたけれども、何か共通的な考え方みたいなことを出すという方法もないんですか。これ全部読まないで、まあ、自分のところだけ読めばいいという人はいいんですけど。何か全体的な県の考え方を知りたいと思う人は、全部これ読むのは容易じゃないから、前のようなものがあっても悪くはないんですけど、それは普通は出さないのかな。はい。課長。

(幹事：高倉参事兼都市・まちづくり課長)

はい。都市計画審議会の方には都市計画の意見書があれば要旨を報告するというので法律上なっております。この個々のご意見についても本来もうちょっと要約をして出すというパターンも多いんですけども、様々な一人ひとりの皆様のご意見を大切にしたいという

ことで、そのまま多くの皆様のは要旨にせずそのまま出させていただくとともに、右側に見解を出させていただきますが、県の考え方につきましては、先ほど後ろの方を総括して前の方で説明してしまっているんですが、県のスタンスについては次回の時に、どういう考え方で見解を述べたかったかということはまとめたいと思います。

いずれにしても意見書の要旨を添えて審議会に次回に出さないといけないということになりますので、それはもう公表されるという内容になります。本日は、私どもの見解がこういうふうを考えているということをご説明させていただいて、今日は調査審議ということなのでご意見をいただきまして、そのへんも十分含めまして、次回にその要旨として出させていただくということで、個々と総括ということのセットで次回はお出ささせていただきたいと思います。ですので、今日、関係者以外には一切配ってなくて、まだ不確定な要素がございますので、今日の時点ではそういう扱いをさせていただいております。

(柳沢議長)

じゃあ、全体的な考え方も公表されるし、個々の意見に対する回答も公表される、そういうことですね。はい。どうぞ。ご発言ありませんか。はい。宮入委員。

(宮入委員)

宮入です。今日の回答の多くもそうだったんですが、事後調査の方に委ねられているというか、そこでまた必要なチェックをして判断をしていくというお話があったと思うんですが、資料の15ページとかを見ると、環境影響評価の手続きなので細かいのはやむを得ないと思うんですが、事後調査の手続きって結構さらっと書いて終わっちゃっているんで、これだけを見ると、始まった後で、評価書が終わった後に調査する、としか一般の人は読み取れないと思うんですね。中身は結構丁寧に書かれていて、その結果に応じて対応します、というところまで言及されているんですが、15ページの表だけ見ると、事後調査して終わりますというように形に取れなくはないので、何か環境影響評価の手続きなので審議会とは別かもしれませんが、公表するとか必要なチェックをすとか修正するとかっていう、上の方にあるのと同じような、やはり事後の対応みたいなものを少しセットでやっておかないと、ちょっと疑問点として評価書の段階で、事後調査に委ねます、っていうので終わってしまうと、十分な理解が得にくいかなと。事後調査って、具体的に調査だけじゃなくて対応も含まれているしチェックもされるし、例えば公表もされるし、というようなところをうまく表現させていただくと、納得がしやすいと思いますので、要望としてお願いいたします。よろしく願いします。

(柳沢議長)

はい。どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

はい、承知いたしました。そこは、資料の作り方の話もあるかと思いますが、しっかりと明確にそのへんが伝わるような資料としてまた作っていきたいと思っております。あ

りがとうございます。

(柳沢議長)

はい、よろしいですか。大上委員。

(大上委員)

本日の調査審議とは直接関係しないことなんですけれども、ちょっと教えていただきたいんですけれども。都市計画決定がなされたのは昭和47年ですよ。ちょうど50年前ですよ。で、今回この変更をしますよという話なんですけれども、ここまで遅れてきた理由っていうのは何ですか。この間何もなされていなかったんでしょうか。

(柳沢議長)

はい、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 河原企画幹)

そうですね。50年間何をしていたの、というところなんですけれども、実はこの都市計画決定は昭和47年にされた以降、地域の皆様との中で、かなり地元として厳しいご意見をいただき、反動的な動きもございました。そういった中で、いろんな地元との調整の中でずっと進んできたという、ひとことで言えばそういうことなんですけれども、状況の変化が当然いろいろある中で、そのへんを踏まえて都市計画決定権者としては、今回国の方の動きも踏まえた整理をする中で、そのルート変更を、位置の変更等も必要だという判断をして、今回臨んでいるところでございまして、これまでの間は、いろいろ調整事項があったという、ちょっと言いづらいところなんです。

(柳沢議長)

課長、補足ありますか。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉参事兼課長)

あまり簡単に説明ができる内容ではないので、また次回に。地元の状況もありますけど、それでも平成25年から手続きを進めてきておりますので、またそれまでの間と、今だいぶ時間がかかっておりますけれども、いずれにしても周辺の交通の状況がだいぶ変わったかなというものもありますので、それを踏まえてもう一回見直したということでございます。

(柳沢議長)

はい。曰く言い難いようです。ほかにはご発言ありませんか。今日はこんなところでしょうか。

ご発言がないようですので締めさせていただきますが、先ほど事務局から本審議案件については、次回開催予定の都市計画審議会に付議すると。ですから、この次は付議案件として出てくるということ、そういう発言がありました。本審議案件は環境影響評価の手続きを伴

う大規模な案件でありまして、様々なご意見がある中で、次回の都市計画審議会ではこの件について地元の首長さんの出席を依頼し、意見を求めたいと思います。これは、都市計画審議会規則の中で、会長が必要と認めた場合はそういう方々の出席を求めることができる、となっていますので、次回は地元の首長さんにご出席をいただき、ということにしたいと思っておりますので、よろしくご理解をいただきたいと思っております。事務局から何か。

(事務局：都市・まちづくり課 木下企画幹兼課長補佐兼都市公園係長)

それではただ今会長からお話がありましたので、次回の都市計画審議会には、議案に関する諏訪市長、下諏訪町長の出席を事務局から依頼することといたします。

### 3 その他

(柳沢議長)

これで本日予定した議案はすべて終了いたしました。この機会に何か委員の皆さんからご発言がございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、以上で本日の議事は終了いたしました。どうもご協力ありがとうございました。

### 4 閉 会

(事務局：都市・まちづくり課 木下企画幹兼課長補佐兼都市公園係長)

長時間にわたりまして、慎重審議いただきまして大変ありがとうございました。

最後に、次回の審議会開催日についてご連絡いたします。次回の審議会は、令和4年12月27日火曜日を予定しております。年末の開催で誠に恐縮ではございますが、日程の確保等につきましてご配慮のほどよろしくお願いいたします。

また、次々回の開催日は、本日お配りいたしました、当日配布資料7ページのとおり、令和5年3月下旬で予定しております。先の日程で誠に恐縮ではございますが、委員の皆様には本日お帰りの際又は11月4日金曜日までに事務局へお知らせくださるようお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、第213回長野県都市計画審議会の閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。