

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  
 環境影響評価準備書に対する意見に係る都市計画決定権者等の見解

1. 住民意見募集の概要

- ・ 公告日 : 令和3年3月4日(木)
- ・ 縦覧期間 : 令和3年3月4日(木) から令和3年4月5日(月)  
令和3年4月26日(月) から令和3年5月26日(水)
- ・ 縦覧場所 : 長野県庁建設部都市・まちづくり課、諏訪建設事務所整備課  
岡谷市役所建設水道部都市計画課  
諏訪市役所建設部都市計画課  
茅野市役所都市建設部建設関連事業推進課  
下諏訪町役場建設水道課  
国土交通省関東地方整備局長野国道事務所総務課
- ・ 意見募集期間 : 令和3年3月4日(木) から令和3年4月20日(火)  
令和3年4月26日(月) から令和3年6月9日(水)
- ・ 意見提出先 : 長野県庁建設部都市・まちづくり課、諏訪建設事務所整備課  
岡谷市役所建設水道部都市計画課  
諏訪市役所建設部都市計画課  
茅野市役所都市建設部建設関連事業推進課  
下諏訪町役場建設水道課  
国土交通省関東地方整備局長野国道事務所総務課
- ・ 意見書提出件数 : 201件
- ・ 意見書の内訳 : 以下のとおり

項目	件数	項目	件数
1 環境要素全般	88	12 植物	11
2 大気質	11	13 生態系	9
3 騒音	23	14 景観	20
4 振動	12	15 人と自然との触れ合いの活動の場	9
5 低周波音	0	16 文化財	12
6 水質	10	17 廃棄物等	5
7 水象(河川)	6	18 温室効果ガス	4
8 水象(地下水)	115	19 環境影響評価手続き	17
9 地形及び地質	76	20 目的・必要性	100
10 日照障害	5	21 事業計画	113
11 動物	14	22 その他	5

※複数の項目を含む意見書については、それぞれで1件と数えた。

(項目の内訳)

項目	件数	項目	件数
1 環境要素全般	88	24 水象 (地下水)・生態系	1
2 大気質	2	25 水象 (地下水)・景観	1
3 大気質・騒音	5	26 水象 (地下水)・景観・人触れ・文化財	4
4 大気質・騒音・振動	2	27 水象 (地下水)・文化財	1
5 大気質・騒音・振動・景観	1	28 地形及び地質	41
6 大気質・水象 (地下水)	1	29 地形及び地質・景観	2
7 騒音	8	30 日照阻害	1
8 騒音・振動	1	31 動物	2
9 騒音・振動・水象 (地下水)・景観	2	32 動物・植物・生態系	7
10 騒音・振動・地形及び地質・日照阻害・景観	2	33 植物・文化財	1
11 騒音・日照阻害	1	34 生態系	1
12 騒音・文化財	1	35 景観	5
13 振動	4	36 景観・人と自然との触れ合いの活動の場	2
14 水質	1	37 人と自然との触れ合いの活動の場	1
15 水質・水象 (河川・地下水)	4	38 人と自然との触れ合いの活動の場・文化財	2
16 水質・水質 (河川・地下水)・動物	1	39 文化財	3
17 水質・水質 (河川・地下水)・動物・植物	1	40 廃棄物等	5
18 水質・動物	3	41 温室効果ガス	4
19 水象 (地下水)	66	42 環境影響評価手続き	17
20 水象 (地下水)・地形及び地質	30	43 目的・必要性	100
21 水象 (地下水)・地形及び地質・植物	1	44 事業計画	113
22 水象 (地下水)・日照阻害	1	45 その他	5
23 水象 (地下水)・植物・景観	1		

## 2. 意見の概要と都市計画決定権者等の見解

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	1	環境影響のない工法を考えていただきたい。 工事中重大な環境悪化が発生した場合は、地域の方と改善策を共に考えて、最少の影響ですむようにしていただきたい。	1～7について 計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、集落及び市街地、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、重要な地形及び地質、注目すべき生息地、重要な植物群落、主要な眺望点及び景観資源、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源、現在確認されている文化財の通過をできる限り回避するとともに、自然環境及び土地の改変量を極力抑える計画としています。
	2	工事に当たっては、住民の安全確保と生活環境及び自然環境の保護が最優先課題と考える。 是非住人の安全確保と生活環境に悪影響の及ぶことのない工事を計画して戴きたく、切に念じる。	また、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。
	3	次の世代に昔ながらの里山を残していくことがとても大切なことだと感じている。今回のバイパスの予定地区はすべて、心のふるさとと言える大事な場所ばかりであるので、どうぞ、存分な配慮をお願いしたい。	今後の詳細な計画検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、事業実施段階及び供用後の周囲の生活環境(土地利用の変化)や自然環境の状況変化、規制区域及び環境基準の変更並びに交通量等について、関係機関と協力し、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切に把握してまいります。
	4	バイパス近隣の景観、地下水、温泉等の自然環境、自然災害に対する対策などできる限り、影響を少なくし、地元住民にいていねいに分かりやすく説明を行いながら、進めていってほしい。	さらに、本環境影響評価では、環境に及ぼす影響を予測し、必要に応じて環境保全措置を講じることとしていますが、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じます。
	5	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かと。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る。	なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。
	6	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る。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う。諏訪の自然をこのまま、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俗が末永く受け継がれて保たれていくのだと思う。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ないか？慎重に今回の事業計画を進めていっていただくよう切に望む。	
	7	優れた環境保全を維持しつつ、諏訪広域の積極的な経済活動を行うためにも国道 20 号諏訪バイパスの早期開通が望まれる。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	8	諏訪バイパスの施工に対して色々な事を説明してもらおうとよけいにこの工事が良いか疑問の方が多。環境の面にしてもとても環境が良くなるとは思えない。	8～55について 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。
	9	どれだけ多くの自然環境に悪影響を及ぼすかしのれない。温暖化をくい止めねばならないときに、ムダ使いとしか言いようがない。諏訪大社や慈雲寺周辺の景観が全くそこなわれてしまい、御柱祭にも大きな変化が出る気がする。遠回りでも、便利というだけで道路やトンネルを作ることは絶対さけていただきたい。	本事業の整備効果としては、現道の交通がバイパスに転換することによる交通混雑の緩和、交通事故の減少、また、集中豪雨等が発生し現道が通行止になった場合の地域分断・孤立の解消、及び地域産業の活性化や医療機関までの搬送時間短縮等が期待されており、平成 25 年度より実施した計画段階評価においても、バイパスの必要性について確認したところです。計画段階評価の中で平成 26 年に実施された意見聴取では、全体の約 8 割の方がバイパスの必要性を認識していました。
	10	県知事には、事業者を監視、監督、許認可する立場から、県民の命、生活、財産、県民共通の宝である長野県の自然景観、歴史的景観を守っていただけるよう、再調査を含め、誠意ある地元への対応がなされるよう、安心安全な 20 号バイパスが設計されるよう、ご指導、ご判断いただきたい。	本環境影響評価は、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き適切に実施しています。
	11	人口が減少化に転じたこと、地球温暖化が大きな問題として捉えられるようになったこと、環境保護が重視されるようになったこと、社会インフラの変化、社会構造の変化、価値観の変化の点をふまえて、諏訪バイパス計画を見直す必要があると考える。	準備書第 3 章 (P. 3-27) に示すとおり、関東地方小委員会での有識者や県民等の意見を踏まえ、事業予定者が、配慮書を作成し、平成 28 年 10 月の国土交通大臣意見をもって、配慮書の手続きを完了しました。その後、事業予定者が、配慮書において複数案としていたルート帯のうち、「バイパス案 (山側ルート)」を対応方針として決定しました。なお、選定した理由は以下に示すとおりです。
	12	諏訪市、下諏訪町及び関連地域を取り巻く環境 (人口減、経済活動衰退) は大きく変革しているのかかわらず計画だけが生きている現状は理解に苦しむ。地域住民の生活、安全安心な暮らしが担保される計画であるか、自然環境を守る事ができる工事計画であるか等再検討をすべきだと考える。	(理由) バイパス案 (山側ルート) は、政策目標である交通の円滑化、災害 (浸水被害、土砂災害等) 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す。また、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられます。
	13	計画工事一帯は霧ヶ峰一帯の自然環境下地域であり地上も地下も同じく守られなければいけない特に地下工事は未知の問題を多く含み解明されていない課題がある現状においては、100%安全安心が担保されるまで調査検討されるべきと考える。	対応方針の決定を受けて、平成 29 年 4 月に方法書を作成し、公告・縦覧しました。縦覧期間中に方法書説明会を 4 回開催するとともに、一般及び知事から意見を聴取しました。方法書の手続きは、平成 29 年 10 月の知事意見を受け、平成 30
14	諏訪市・下諏訪町共に、「諏訪の文化」への影響が懸念される場所が多いのも問題である。地元住民が大切に保護したり、歴史を重ねたお寺、神社の近くが工事地点となっている。今までの環境が守られるのか疑問である。		

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	15	この事業、特に山を切り拓くトンネル工事はやめ、計画全体を見直すべきである。地球規模の新型コロナウイルス・パンデミックと危機的状況にある生物多様性および地球温暖化は関連している。これらは今までの自然破壊が引き起こしたものであり、これ以上の自然破壊を伴う事業は行うべきではない。また事業が計画された50年前から、環境、社会、交通などの状況は大きく変わっているが、そのことを踏まえ、改めて計画を見直す必要がある。	年1月に項目並びに調査、予測及び評価の手法の選定について、事業予定者からの選定に係る資料の送付をもって完了しました。その後、令和2年9月から道路の位置や構造、都市計画原案に関する説明会を開催し、一般から都市計画原案に関する意見を聴取しました。 計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、集落及び市街地、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、重要な地形及び地質、注目すべき生息地、重要な植物群落、主要な眺望点及び景観資源、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源、現在確認されている文化財の通過をできる限り回避するとともに、自然環境及び土地の改変量を極力抑える計画としています。 また、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。
	16	50年近く前の計画は、今にそぐわないと思う。そこまでして、税金を使って、山をけずりトンネルをつくる必要があるのか?いちどこわした自然はかえってこない。	
	17	完成まで10年以上かかるような大規模な道路を自然を破壊してまで作るのは疑問である。実行するにしても、計画を見直す必要があると考える。	
	18	多額の予算・経済的負債・環境的負債・将来の利用率やメンテナンスの人材がどれほどかと想像すると、今後の諏訪市や周辺地域にとって、また県や日本の国民にとって、これ以上の元ある自然環境の破壊を伴う大規模事業が有益とは、とても思えない。	
	19	バイパスを作る事によってプラスになる事はほとんど無いと思われる。大金と人力と、環境を変える事は、ムダだと思う。必ず色々な影響は出る。	
	20	諏訪地域に住む住民にとって現状では自然環境、生活環境を大きく変えてしまう現計画は必要ないと考える。	
	21	防災対策云々と言っているが、30年後バイパス完成待ちか。30年後まで待てる災害対策ってまるで必要性が考えられない。目先の利便性を追い、理屈にならない理由をつけ、今の社会は自然環境など考慮、利便性だけでは動かない社会動向になっている。自然環境に負荷を掛けるバイパスは不必要である。	
	22	目先だけでなく将来を見据えて、自然環境の変化もしっかり考慮していただきたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	23	今後の防災計画は、現存の自然を破壊せず計画されなければ、更なる自然災害を引き起こす可能性を発生させることになり、気候危機に対する防災計画としては本来の目的と相反するものである。	
	24	バイパスを作ることに様々な意味があるにしても、多くの自然を壊し、今までの良き部分をたくさん失うのではないかととても心配になる。諏訪だけにあるものをもっともって大切にしていけることが、未来には大切なのではないか。	
	25	工事によって地下水の流れを変えてしまえば、取返しのつかないことになる。また、工事により、地上部でも貴重な緑の自然、動植物を失うことになる。自然を壊す公共事業よりも、次の自然災害、新型コロナ対策等に、お金を回すべきである。	
	26	「国道 20 号線諏訪バイパス」の工期が 10 年にも及び、その間の工事による地域住民の不安、水象の不安、トンネル工区の残土処理、生態系への影響等々…。心配材料があまりにも多く、果たしてこれからの社会(少子・高齢化・移動手段の変化)に相応しいかどうか疑問を感じる。願わくばこの莫大な工事予算をバイパスではなく、現在の一般国道 20 号線の拡幅、歩道整備の見直しに計上してほしい。	
	27	古来から、諏訪大社下社、下諏訪温泉、慈雲寺など、下諏訪を代表する名所は、町にとって重要な観光資源であるばかりではなく、周辺エリアは、地元の住民にとっても、生活と密着した「いのちを育む場所」である。かけがえのないこれらのエリアの景観および暮らしを脅かすほどの至近距離に、なぜ敢えてトンネルや取り付け道路を建設するのか。	
	28	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、次世代へ誇れる、豊かな自然環境を残していけることを切に願う。	
	29	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いただきたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	30	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ある。即刻、事業計画の中止を求める。	
	31	人口が減少化に転じた、地球温暖化が大きな問題として捉えられるようになった、環境保護が重視されるようになった(自然環境は、未来の世代から預かっているものである事)、社会インフラの変化、社会構造の変化、価値観の変化、どのような将来像を描くか。以上の点をふまえて、諏訪バイパス計画を見直す必要がある。	
	32	50年も前に立てたこの計画が今の時代には合わないこと、そして完成する頃には全く必要がないということに、もうお気付きのことと思う。バイパス工事を止め長野県の自然と文化が引き続き守られていくことを願いたい。	
	33	地球全体に人類全体に、自然災害は無論、経済面も含めて、巨大な影響を受けることが予想されている地球温暖化対策を、何はさておき優先しておくことが一番ではないかと思いますがどのように考えているか？	
	34	異常気象のため、諏訪地域でも豪雪による影響もあり得るだろう。増え始めている異常気象の元となる地球温暖化の解消こそが、一番の解決策では無いか。	
	35	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う。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る。価値を下げてしまうような工事の中止を求める。	
	36	「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したが、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ない。大切な自然を破壊しないでいただきたい。自然動植物を保護し、樹木の伐採をしないでいただきたい。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いただきたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	37	計画の目的や実効性、地域社会への影響のどれをとっても疑問が多く、私は支持することができないが、環境面への影響を考えても到底賛成することはできない。	
	38	国道の歩道を作ったり、道路の改善、踏切の高架などの方に力を入れて頂ければ環境を大きく壊すことなく、自然と人間が長く暮らせるのではないか。	
	39	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う。	
	40	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った。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ない。	
	41	今この時代を生きる私たちのすべてに課せられているものは、「未来を生きるものに、豊かな自然を継いでゆく事」ではないか。自然豊かな環境や、温泉を大切にしていく。そんなあり方が、諏訪の街には似合うと思う。この大掛かりな工事は一体、なんのためなのか。経済効率か？利便性か？安易な開発をしてしまったら、取り返しがきかない。この開発計画の見直しを、切に望む。	
	42	20年にも及ぶの長い工事により、大気汚染、環境汚染も進むだろう。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か？	
	43	地球温暖化しているうえでしぜんをこわすのはよくない。	
	44	残土の処理、バイパスが完成した後の、現在の国道20号の維持費、山から流れ出ている湧き水の保護、トンネルを建設することによる環境破壊等の問題も懸念される。	
	45	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る。一度壊した自然は元に戻らない。どうかそこに暮らす方々の思いを最優先に、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む。	



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	46	昔から大切に護られてきた、豊かな山、森、湖、水源、温泉、神社・寺院、とても貴重で素晴らしい財産である。事業によって、そんな財産が損なわれてしまうことになれば、諏訪住民だけの損失ではなく、私たち諏訪を想う者のみならず、美しい日本、美しい地球環境を想う多くの人々の損失となる。	
	47	交通事故が増える、自然環境が汚染される、予算が莫大すぎる、住民の安全が守られない、工事公害が懸念される、以上の観点から、地元市民の暮らしと人命にとって、このたび蒸し返されたバイパス事業は、不必要というより害悪である。事業を撤回していただきたい。	
	48	壊した自然は元に戻らない。	
	49	諏訪圏は茅野市や原村以外の自治体の人口が減り続けているというのに、せつかく、大都市からの移住者による人口増が見込めそうなチャンスの時なのに、環境破壊のイメージを強く植え付けるようなトンネル・道路工事に着工しようとしているのか。	
	50	バイパス工事による自然破壊の方が観光に影響する。	
	51	世界中が持続可能な社会に目を向けている。これまでのような環境破壊へと繋がる恐れのある計画では世界中の流れと逆になってしまわないか。今の私達世代ができることは開発ではなく蘇生だと思う。	
	52	諏訪バイパスの案が出た後でもう高速道路つくった。人口減っている。交通量だって激減している。壊した自然は元に戻らない。今ある道路を整備してもいなくせして新しい道路、必要ない。	
	53	環境汚染が予測される、この度の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い、本当に必要な事業を改めて計画して頂きたい。	
54	人口減少や高齢化を迎える中で、個人や世帯毎に自動車を所有して使われるよりも、電車やバスなどの公共交通機関が発達したり、徒歩や自転車でも暮らしやすい整備がされたり、多様な年代が安全に暮らせる諏訪地域になった方が良いように思っている。今あるものを生かしていく方が環境に優しく健全ではないか。		

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	55	住民が快く暮らせる環境づくりが、最も大切な目的なのだ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か？	
	56	尊い自然山河景観に手を加えるのは、南北の地震（東北、熊本、滋賀県）や、川のはんらんで甚大の被害、多々の犠牲になられた方々の事を忘れてはいけない。このような教訓に削ったり深い谷を埋めたり、自然に手を加えることは最小限に留めて、2車線に絞り地元の関係者の要望に耳を傾けて頂き未来永劫満足出来る道路を作って頂けることを切望する。	56～59 について 平成 25 年から平成 28 年に行った計画段階評価における PI（パブリック・インボルブメント）プロセスにおいて、複数の計画案から採用ルートを決定し、その後、道路の位置や構造に関する説明会、地区毎の個別説明会等において道路の位置や構造について地域の方々に説明してきました。 道路の位置、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）にも配慮の上、土地利用や他の都市施設等の計画と総合性、一体性を確保するように都市計画に定めていきます。 また、車線数については、本事業の将来交通量が最大で約 3 万台／日となることから、4 車線の道路が必要であると考えています。 本環境影響評価は、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き適切に実施しています。 計画路線の必要性を議論するために必要となる現地調査の手法等について、地域の方々からのご意見を幅広く聴くため、平成 29 年 4 月に方法書を公告・縦覧し、縦覧期間中に方法書説明会を 4 回開催するとともに、一般及び知事から意見を聴取しました。
	57	人との接触を避け勉強会など会合を開くことができない中、現時点で「十分なコミュニケーション」が成り立っている状況ではない。未来のためのより良い計画の為に、住民が少しでも使いやすい、環境にいい、良い道の為に計画のスケジュールの見直しもお願いしたい。	現地調査は、方法書に寄せられた住民意見、並びに知事意見を踏まえており、計画路線の特性や周辺地域の状況を適切に把握できるものと考えています。 なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。
	58	地元の人達が一番知っている環境をもう少し掘り起こして意思を聞いていただきたい。地元での現地説明を計画していただきたい。	
	59	私たちの住む諏訪市の環境への配慮が真剣になされておらず、また計画の実行を急ぐあまり計画の良い点ばかりがクローズアップされて説明されており、市民に危険や不利益の起きる可能性が十分に説明されていない。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	60	<p>計画通りのバイパスが完成すると、穏やかで静かな日常生活を送っていた我家の環境は大きく変化することになり、居間の窓越しにはバイパスが、目線より高い位置に映る生活が毎日強いられることとなる。これは環境の悪化以外の何ものでもない。バイパス工事の付帯用地として、トンネル口から県道諏訪茅野線までの間の住宅地は買収や補償の対象とするべき。</p>	<p>60 について</p> <p>計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、集落及び市街地、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、重要な地形及び地質、注目すべき生息地、重要な植物群落、主要な眺望点及び景観資源、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源、現在確認されている文化財の通過をできる限り回避するとともに、自然環境及び土地の改変量を極力抑える計画としています。</p> <p>また、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。</p> <p>なお、計画路線周辺の用地買収については、事業実施段階において、土地の所有者と個別に相談等を行ってまいります。</p>
	61	<p>説明会では、四賀地区の地域分断が生じないよう高架構造とするとあるが、高架構造の道路こそが地域分断の要因となり、ひいては地域の過疎化にも拍車がかかる。予定路下に居る人々に対する保障は無論、バイパスの開通によって生活環境の変化（悪化）が十分に懸念される近隣住民らへの配慮と保障を重視してほしい。</p>	<p>61 について</p> <p>計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、集落及び市街地、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、重要な地形及び地質、注目すべき生息地、重要な植物群落、主要な眺望点及び景観資源、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源、現在確認されている文化財の通過をできる限り回避するとともに、自然環境及び土地の改変量を極力抑える計画としています。</p> <p>また、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。</p> <p>さらに、本環境影響評価では、環境に及ぼす影響を予測し、必要に応じて環境保全措置を講じることとしていますが、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じます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	62	<p>高架であれば環境影響は低くできる。半地下、掘割であれば、環境影響を確認しながらの工事が可能で、影響ありの場合は工事計画を修正できる柔軟性がある。トンネルはシールドを地下に入れたら、後戻りができない。この道路は、半地下、掘割、高架のいずれかにすべきである。</p>	<p>62 について</p> <p>バイパス案（山側ルート）は、政策目標である交通の円滑化、災害（浸水被害、土砂災害等）に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与する道路であるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、平成 25 年度より実施した計画段階評価を経て決定したものです。</p> <p>トンネルの工法については、準備書第 3 章（P.3-16）に示すとおり、NATM 工法を想定しています。</p> <p>詳細な構造については、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、地域の方々へ理解が得られるよう、具体的な説明等を行ってまいります。</p>
	63	<p>説明中に、「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」、との文言は、工事ありきの調査、説明に聞こえる。本当に自然保護の立場に立った本格的な調査と専門家の意見の聴取をお願いしたい。</p>	<p>63 について</p> <p>環境影響評価法第 2 条第 1 項に基づき、事業の実施が環境に及ぼす影響について調査、予測及び評価を行っています。</p> <p>評価については、国土交通省令第 26 条第 1 項第 1 号に基づき、「事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかを評価する手法」に基づいて実施しています。</p> <p>なお、環境影響評価の調査、予測及び評価の内容については、専門家等の助言を受けています。</p>
	64	<p>今一度、各部署集まり合同会議を行って、進むべき将来像の意思統一を図り、環境にやさしい、住んでほっとするような、長野らしい、諏訪湖のほとりにふさわしいまちづくりを考えて欲しい。</p>	<p>64 について</p> <p>ご指摘の要望については、市町へも伝えます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	65	<p>バイパス工事に伴う危険箇所や環境負荷に対する安全、安心できる工事施工を詳細に分かりやすく明示して欲しい。</p>	<p>65 について</p> <p>計画路線は、準備書第 3 章 (P. 3-28 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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に配慮する計画とし、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する計画としています。土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくする計画としています。</p> <p>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、安全面に十分配慮します。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。</p> <p>工事の実施に伴う環境への影響については、準備書第 11 章 (P. 11-1-64 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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、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。</p> <p>なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、地域の方々へ理解が得られるよう、具体的な説明等を行ってまいります。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	66	<p>諏訪市はこれから 20 年かけてバイパスを建設し、その間、建設工事のためのダンプカーが市内を 1 日 760 台ほど走ることになる。ものすごい量の粉塵と CO2 が市民の生活空間に排出され続けていく。人はバイパスが出来上がったイメージはなんとなくもつことができるかもしれないがそれまでの経過において市民が被るかもしれないこと(健康リスクや空気汚染など)、それが何年も続くことについてはあまり情報もないし、イメージがもちづらいものと考ええる。そういったことの周知はしっかりなされているか。もしまだであれば、アクセス道路となる周辺の住民のかたへの徹底した周知もお願いしたい。今とこれから 20 年先の諏訪の人口サイズや交通量を見通し、環境への負荷も視野に入れたうえで、もう少し時間をかけて計画を考え、慎重に検証を進めていただきたい。</p>	<p>66 について</p> <p>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。</p> <p>本事業の整備効果としては、現道の交通がバイパスに転換することによる交通混雑の緩和、交通事故の減少、また、集中豪雨等が発生し現道が通行止になった場合の地域分断・孤立の解消、及び地域産業の活性化や医療機関までの搬送時間短縮等が期待されており、平成 25 年度より実施した計画段階評価においても、バイパスの必要性について確認したところです。計画段階評価の中で平成 26 年に実施された意見聴取では、全体の約 8 割の方がバイパスの必要性を認識していました。</p> <p>工事用車両の運行に係る粉じん等、大気質の環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-1-81 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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、本事業では、準備書第 3 章 (P. 3-31) に示すとおり、工事中の温室効果ガス排出量の低減を図るため、効率的な施工計画の策定に努めるとともに、市場性、安定供給、性能、品質の確保にも留意しつつ、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(グリーン購入法)」に基づく特定調達品目等の使用に努めます。</p> <p>なお、詳細な施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	67	<p>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、信仰や文化財的価値をも失う。又、多くの参拝、観光客の訪れる地藏寺庭園の環境（樹木、植物、鯉）も維持が不可能となり、当寺の生命が危機に瀕するものである。そこで地藏寺として以下を求める。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、リスク低減のためトンネルを1つに減らす。</li> <li>2、ボーリング調査を複数個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。</li> <li>3、水量（毎分1000ℓ）の完全維持。減水、枯渇は容認できない。</li> <li>4、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る。「加持霊水」として「信仰」のある水である。</li> <li>5、工事に伴う情報開示。特にボーリング調査した個所やその結果、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おこなわれるかの開示。</li> <li>6、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る。工事後定期的な水量水質調査及び結果の公表。</li> <li>7、水量、水質に影響が出た場合は恒久的な水量水質の保証。</li> </ol>	<p>67について</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本事業は、将来交通量が最大で約3万台/日となることから4車線の道路が必要であると考えております。そのため、安全な施工および安定したトンネル構造を構築するため、上り2車線・下り2車線の2本のトンネルを併設する必要があります。</li> <li>2. 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、広域的な連動性を把握できるように設定しています。そのうち、ボーリング調査については、準備書第11章（P.11-6-20）に示すとおり、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。</li> <li>3～4. 地藏寺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、地藏寺直近の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。地藏寺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、湧水量が変化する可能性があるかと予測されます。</li> </ol> <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。事業実施段階においては、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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。</p> <p>なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。</p> <p>さらに、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じます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	67		<p>5～6. 環境影響評価において実施したボーリング調査は、準備書第 11 章（P. 11-6-20 及びそれ以降の頁）に示すとおりです。</p> <p>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。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。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います。</p> <p>7. 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、適切に対応してまいります。</p>



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	68	<p>地藏寺の水源が減少しては困る。減少した場合、どのような手立てを考えているか?具体的に示していただきたい。</p>	<p>68～69 について</p> <p>バイパス案（山側ルート）は、政策目標である交通の円滑化、災害（浸水被害、土砂災害等）に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与する道路であるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、平成 25 年度より実施した計画段階評価を経て決定したものです。</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、準備書第 11 章（P.11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、湧水についての調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>地藏寺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、湧水量が変化する可能性があるかと予測されます。</p>
	69	<p>諏訪市天然記念物・名勝に指定されている地藏寺の湧き水への影響。一度失われたら取り返すことができない。場当たりの計画にするのではなく、事前に検証できるところまではやりきってからの手続きをお願いしたい。</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。事業実施段階においては、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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。</p> <p>なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家等の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。</p> <p>さらに、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じます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	70	<p>諏訪バイパス設計原案が公表されましたが、自然環境、歴史的景観、文化的景観へ与える影響や、保護と対策の説明には到底納得できる説明には乏しく、説明自体があまりにもずさんであり理解できない。形だけではない環境影響評価調査をお願いしたい。慈雲寺 800 数年の歴史を絶やす事のない様よろしくをお願いしたい。</p>	<p>70～73 について</p> <p>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）にも配慮の上、土地利用や他の都市施設等の計画と総合性、一体性を確保するように都市計画に定めていきます。</p>
	71	<p>工期は 10 年ということですが、10 年後の社会は今より縮小しているはずであり、今より規模は大きくなるとは思えない。ルート上の慈雲寺などの環境にも影響を与えてまでこの工事が必要なかもわからない。</p>	<p>本環境影響評価は、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き適切に実施しています。</p> <p>調査、予測及び評価は、「技術手法」、「長野県環境影響評価技術指針」、最新の科学的知見等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を準備書第 11 章（P. 11-1-1 及びそれ以降の頁）に記載しています。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>
	72	<p>慈雲寺は、700 余年の歴史ある古刹で大切なお寺である。このお寺を守るため幾多の人のご苦労がある。檀家ばかりではなく、地域住民の心の拠所でもあり、多数の観光客も訪れる。京都にも負けない境内の素晴らしいこと、これを維持管理していかなければならないが、この度の件で露頭に迷うことのないようお願いしたい。未来に禍根を残す事は絶対に避けなければならない。今、生きている私達の責任である。ただただお寺を守りたい一心である。どうぞご英断をお願いしたい。</p>	
	73	<p>人間として、終の住家としての安心感は、慈雲寺が現存しているからこそである。決定設計の変更を強く望む。</p>	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	74	<p>慈雲寺は杉並木、並木下の苔、これに続く天然記念物になっている天桂松（赤松）また銀杏や桜などがありこの保護について庭を潤している水脈がバイパス工事によって切断されないか、心配である。地下水脈の調査を行って、心配があれば、もう少しルートを山側（北側）にうつしていただきたい。</p>	<p>74～76 について</p> <p>慈雲寺の境内の樹林や庭園等の周辺環境については、準備書第 11 章 (P.11-14-24) に示すとおり、改変されないこと、また、境内の植生は土壤水を利用して生育しており土壤水と地下水の関連性はないことから保全されると考えられるため、雰囲気や利用環境の変化は生じないと予測されます。</p>
	75	<p>水源の切断等について、慈雲寺には天然記念物である樹齢 400 年余の「天桂の松」、参道一面のコケ、参道の杉並木等があり、納得のいく水源調査と前記の植物への安全性を明確に説明を願いたい。</p>	<p>慈雲寺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と温泉源泉の中間的な水質であることから、湧水量が変化する可能性があるとして予測されます。</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。事業実施段階においては、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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。</p>
	76	<p>現在慈雲寺裏側の庭園角からの「湧水」で池が保水されている。更にもその浸透水等で寺院前庭園の天然記念物である「天桂の松」や一年中緑に輝く「コケ参道」と杉並木が保たれている。</p> <p>今後の工事計画の中では、この地下水が育んでいる寺院境内の実情をきちんと把握していただき、守っていただく配慮をぜひともお願いしたい。</p>	<p>なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家等の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。</p> <p>さらに、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じます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	77	慈雲寺の北側 25m の所に 20 号バイパス延伸とトンネル工事が予定されている。トンネルにより地下水脈が切断され、寺敷地内の水枯れが心配される。慈雲寺は境内へと続く苔むした杉並木や境内には樹齢 400 年以上とされる天桂松の前段の風情と庭園と本堂の風格あるたたずまいがバランス良く調和した安らぎと厳格さが同時に感受できるお寺である。このように恵まれた環境に立地するお寺がトンネルによる地下水の枯渇ともいえる危機的事態に直面している。充分なる環境アセスメント調査とそれに基づく対策を明確にすることを切望する。	77～84 について 慈雲寺の境内の樹林や庭園等の周辺環境については、準備書第 11 章 (P.11-14-24) に示すとおり、改変されないこと、また、境内の植生は土壤水を利用して生育しており土壤水と地下水の関連性はないことから保全されると考えられるため、雰囲気や利用環境の変化は生じないと予測されます。 慈雲寺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と温泉源泉の中間的な水質であることから、湧水量が変化する可能性があるとして予測されます。
	78	慈雲寺裏からの湧水は毎分 5～10 リットルといわれており、この豊富な湧水が、天然記念物に指定されている天桂松や門前の杉並木あるいは参道の苔等の環境保全に多大な寄与をしているとも考えられる。「トンネルは地下水に影響する」ということは、この湧水にも影響するということであり、はじめに計画ありきといった単純な視点の評価の結論には疑義を寄せざるを得ない。	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。事業実施段階においては、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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。
	79	環境影響評価書では、地下水位には影響があると結論し、また町天然記念物「天桂松」もバイパスとの距離が 50m あり、日照には影響がなく植生には影響なしと結論されている。しかし、私はこの結果に懐疑的である。	なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家等の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。
	80	中央道が出来てから私の私有地（畑）の横の小さな池も枯れて水路が変わってしまったのを目の当りにしている。慈雲寺の問題も、水、崖状の土地からして必ず影響が出るのは間違いない。	さらに、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じます。
	81	慈雲寺の庭木や苔は豊富な水で保たれているがトンネル建設に伴い地下水の水脈の切断及び変化が想定され庭木や苔が枯れてしまうのではないか。	
	82	トンネル工事について最も危惧されるのは工事に起因する地下水脈の変化である。それにより現在豊富に湧き出ている地下水が枯渇すれば天桂松、杉、桜等の樹木、苔等の植性に大きな影響がでる。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	83	諏訪の宝とも言うべき慈雲寺の庭園が万一トンネル工事が原因で、地下水が枯渇し、あの素晴らしい景観を失う様な事になったら大変。今後交通事情も変化し、道路の必要性も変わってくる事も予想される今、本当に国道バイパスが必要か疑問、今すぐ計画を白紙に戻すべきではないか。	
	84	慈雲寺の杉並木の下のあの美しい“みどりの苔”が絶えることのないようにと心から祈り心からお願いしたい。	
	85	慈雲寺の真裏は土砂災害特別警戒区域に指定されているが大丈夫か？	85～87について 計画路線は、準備書第3章(P.3-28及びそれ以降の頁)に示すとおり、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に配慮する計画とし、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する計画としています。土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくする計画としています。
	86	断層破砕帯を掘るのは、無謀な計画である。諏訪地方は南海トラフや糸魚川静岡構造線断層帯に起因する大規模地震の災害警戒地域である。そうした中において直近にルートが取られている。とても正気の沙汰とは思えない。慈雲寺の真裏は、土砂災害特別警戒区域に指定された、急傾斜地でトンネル口との距離はわずか数十メートルほどである。危険な場所を避ける対策を取ることが必要であると考え。公共工事の為に人の命が犠牲になる様なことがなきよう、断層帯や災害警戒地域を避けた設計原案の変更をお願いしたい。	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、安全面に十分配慮します。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きます。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。
	87	バイパス工事による災害への懸念について、慈雲寺の真裏は急傾斜地で、特別警戒区域に指定されている。現に、土砂くずれが発生し建築物に被害がでている。断層帯の非常に脆い場所である。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境全般	88	<p>当慈雲寺はバイパスとの位置関係から、環境影響評価方法書の「主要な眺望点の状況」と位置図に加えていただくように要望した。しかしながら、今回縦覧された環境影響評価準備書においても、添付資料2でもわかるように当慈雲寺は主要な眺望点として記載されていない。当慈雲寺とバイパスの位置関係は慈雲寺境内地からトンネル口から25メートルしかない。こうした近距離にありながら眺望点から除かれていることは、意図的なもので事業者が作成する環境影響評価準備書の信頼性が疑われるものだとこの件で感じる場所である。そこで、技術委員会の皆様には公正で正しい環境影響評価準備書が作成されているのか、現地を確認していただきたい。</p>	<p>88について</p> <p>本環境影響評価は、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き適切に実施しています。</p> <p>景観の調査地点については、準備書第11章(P.11-12-2及びそれ以降の頁)に示すとおり、調査地点の選定手順(図11.12.1.1)にしたがって、主要な眺望景観及び身近な自然景観の変化が生じるおそれのある地点を選定しました。</p> <p>慈雲寺については、計画路線が見えないため、評価の必要はないと判断し、調査対象として選定しませんでした。</p> <p>なお、調査地点については、準備書作成前に開催された長野県環境影響評価技術委員会において、「方法書に対する知事意見に基づく調査地点等」を報告し、助言を得ています。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
大気質	89	完成までの長い期間、大量の土砂を運ぶ大型トラックが往来する。トラックはタイヤに付いた土で道路を汚す。雨が降ると泥水溜まりが出来、泥水が乾くと細かい砂塵となり風に舞い降りかかる。大型ディーゼル車の排気ガスも有害である。現在の諏訪の森林豊かな山で作られる美しい大気を汚さないでいただきたい。	89～90 について 工事用車両の運行に係る粉じん等、大気質の環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-1-81 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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。
	90	ダンプ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るか？絶対に、いない。諏訪の観光業をそうやって、つぶさないでいただきたい。	
大気質・騒音	91	膨大に走り続ける工事車両による事故の危険と轟音・土埃などの汚染が予測される。	91 について 工事用車両の運行に係る粉じん等、大気質、騒音の環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-1-81 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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。 なお、工事用車両の運行にあたっては、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事用車両の出入り量を制限する等、地域の方々の生活環境にできる限り影響のないよう配慮する計画とし、工事着手前に地域の方々へ説明等を行ってまいります。
	92	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を最小限に留める方策を施してもらいたい(防護壁の設置、住宅への洗濯用乾燥設備、空気清浄機等の保障)。	92～93 について 本事業による大気質、騒音の環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-1-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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。 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じます。
	93	排気ガスや騒音対策としては、まず自動車自体の改善が求められる。これについては、車のEV化により、かなり実現できるはずである。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
大気質・騒音	94	<p>宮久保団地（下諏訪町東町中）は窪地にあり梁下になる。トンネル出入口の交差点での信号待ちに関わる音や排気ガスの問題があるため、橋梁上のしっかりした防音防排気ガス等の対策が必要。</p>	<p>94 について</p> <p>本事業による大気質、騒音に係る環境影響評価については、準備書第 11 章（P. 11-1-1 及びそれ以降の頁）に示すとおり、調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>本事業と一般国道 142 号、一般国道 20 号下諏訪岡谷バイパスの交差点を含む予測地点「8. 下諏訪町東町中」については、準備書第 11 章（P. 11-2-38 及びそれ以降の頁）に示すとおり、環境保全措置として、計画路線に対して「遮音壁の設置（2.5m）」、既存道路に対して「排水性舗装の敷設」を採用しました。これにより、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>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じます。</p> <p>また、一般国道 20 号下諏訪岡谷バイパスの高架構造区間への要望については、道路事業者に伝えます。</p>
	95	<p>トンネルの出入口はホコリ・騒音と夜の車の照明が障害となると思われる。又、地上より高い処を通りますのでその対策もお願いしたい。</p>	<p>95 について</p> <p>本事業による大気質及び騒音に係る環境影響評価については、準備書第 11 章（P. 11-1-1 及びそれ以降の頁）に示すとおり、トンネル坑口においても調査、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、車の照明による影響については、事業実施段階において、著しい影響が見られた場合には、必要に応じて適切な措置を講じます。</p>



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
大気質・騒音・振動	96	<p>工事による地域の影響も数多く発生することも懸念される。工事による騒音、粉塵、振動などはどの程度発生するのか？地域住民にも工事により予測される影響と、それに対する対策など十分に説明をお願いしたい。</p>	<p>96 について</p> <p>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、準備書第 11 章 (P. 11-1-64 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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、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、地域の方々に理解が得られるよう、具体的な説明等を行ってまいります。</p>
	97	<p>私の住む山の手地区（諏訪市上諏訪）は閑静な住宅地の生活道路から、車の通行量の多い道路環境（騒音、振動、排気ガス）の悪い地区となるのが明らかである。利用の少ないと思われる市内の取り付け道路は廃止し、諏訪市内はトンネル通過にして頂くよう検討いただきたい。</p>	<p>97 について</p> <p>諏訪市内のアクセス道路については、諏訪地域の発展や沿線地域の利便性の向上といった役割があることから、都市計画の案の段階で検討されており、地域の実情を踏まえて必要な位置に計画しています。</p> <p>また、本事業による大気質、騒音、振動に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-1-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
大気質・騒音・振動・景観	98	<p>勾配のあるトンネル出入口のため、騒音・排ガス・粉塵・振動（特にトラックや貨物車などの重量車両やディーゼル車の排ガス）への具体的な対策はどのように考えて対応するのか具体的な説明をしてほしい。また景観の悪化や、プライバシー保護の観点も含めて、行政は住民目線での対応をしてほしい。</p> <p>バイパスは大規模工事であり、特にトンネル掘削工事が始まった場合、私宅の近隣周辺は重機や運搬車両等の頻繁な往来による危険や、それに伴う公害や騒音問題が懸念される。日頃の生活で旧道（旧甲州街道）を利用する住民や、通学児童の安全確保を大前提として、日常生活に支障のない工事を具体的にどう実施するのかについて、諏訪市四賀桑原区の協力と理解を得るためにも、細部の工事内容の説明会を実施、地区の要望を踏まえて合意を得るようにしてほしい。特にトンネル工事の現場近隣住民には迷惑の掛からないよう、行政は個別対応の必要性も考慮し、地域の要望には真摯に耳を傾けての対処をお願いしたい。</p>	<p>98 について</p> <p>本事業による大気質、騒音、振動及び景観に係る環境影響評価については、準備書第 11 章（P. 11-1-1 及びそれ以降の頁）に示すとおり、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>工事用車両の運行にあたっては、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事用車両の出入り量を制限する等、地域の方々の生活環境にできる限り影響のないよう配慮する計画とし、工事着手前に地域の方々へ説明等を行ってまいります。</p> <p>なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
大気質・水象 (地下水)	99	<p>水、温泉が無くならない様にして欲しい。そして、トンネル工事で水が出てきた場合、セメントミルクや凝固剤、薬品を使う事は決してやめて欲しい。工事中浮遊物が飛ぶのも心配である。人、自然すべてにおいて環境に良い開発を望む。</p>	<p>99 について</p> <p>本事業による粉じん等、水象（地下水）に係る環境影響評価については、準備書第 11 章（P. 11-1-64 及びそれ以降の頁）に示すとおり、粉じん等、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>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じます。</p> <p>また、トンネル工事における具体的な施工方法は、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」（昭和 49 年 7 月 10 日建設省官技発第 160 号事務次官通知）に基づき適切な設計・施工を行っていきます。</p> <p>今後の詳細な計画検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、事業実施段階及び供用後の周囲の生活環境（土地利用の変化）や自然環境の状況変化等について、関係機関と協力し、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切に把握してまいります。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
騒音	100	<p>予測地点 諏訪市四賀 3 について、排水舗装の敷設措置のみで環境基準をクリアする値を予測されているが、基準ぎりぎりである。環境保全措置を行う事により騒音レベル低減を図ろうとしているが、その措置は排水舗装の敷設のみでなく、遮音壁の設置もしていただきたい。「基準をクリアすればよし。」とするのではなく、出来る限り現状環境の悪化を最小限に留めるという姿勢で臨んでいただきたい。</p>	<p>100 について</p> <p>自動車の走行に係る騒音の評価にあたっては、基準または目標との整合に係る評価とともに、現況をできる限り悪化させないという観点を踏まえ、準備書第 11 章 (P. 11-2-45 及びそれ以降の頁) に示すとおり、予測地点「3. 諏訪市四賀 3」については、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として、既存道路に対して「排水性舗装の敷設」を採用しました。</p> <p>なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。</p>
	101	<p>「①自動車の走行に係る騒音」の欄に記載の予測地点⑤「諏訪市上諏訪 (山の神周辺)」は基準超過の予測結果の為、環境保全措置として遮音壁の設置を是非お願いしたい。</p>	<p>101 について</p> <p>自動車の走行に係る騒音の予測地点「5. 諏訪市上諏訪」については、準備書第 11 章 (P. 11-2-37 及びそれ以降の頁) に示すとおり、「遮音壁の設置 (2.5m)」を採用しました。</p>
	102	<p>自動車の走行に係る騒音について、下諏訪町武居南においては、環境保全措置をすれば、基準をクリアできるとしているが、この地域は閑静な住宅地であるので、ただ基準をクリアするだけでなく、住民の心的影響を考慮すると、現在における夜間の騒音レベルを基準に考えるべきである。</p>	<p>102 について</p> <p>自動車の走行に係る騒音の評価にあたっては、基準または目標との整合に係る評価とともに、現況をできる限り悪化させないという観点を踏まえ、準備書第 11 章 (P. 11-2-45 及びそれ以降の頁) に示すとおり、予測地点「7. 下諏訪町武居南」については、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として、計画路線に対して「遮音壁の設置 (1.5m)」及び既存道路に対して「排水性舗装の敷設」を採用しました。</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じます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
騒音	103	自動車の走行に係る騒音について、下諏訪町武居南においては、高架構造として評価したとしているが、住民説明会においては、盛土と説明されている。評価が良くても悪くても住民説明会で話された盛土で評価すべきである。	103 について 自動車の走行に係る騒音について、準備書第11章 (P. 11-2-18 及びそれ以降の頁) に示すとおり、下諏訪町武居南における予測地点は、高架構造区間と盛土構造区間が混在している区間であり、現在想定される高架及び盛土構造として予測及び評価を行いました。 なお、準備書の住民説明会時から予測条件は変更していません。
	104	寺院では法養葬祭等、「静かな時」を必要とする場面が多々ある。直近の道路、トンネル出入口の音対策についても配慮、工夫を今からお願いしておきたい。	104 について 本事業による騒音に係る環境影響評価については、準備書第11章 (P. 11-2-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、本線及び接続する既存道路とともに、トンネル坑口においても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。 なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。
	105	バイパス工事及び開通後に発生する騒音による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)。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。	105 について 本事業による騒音に係る環境影響評価については、準備書第11章 (P. 11-2-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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。 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じます。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
騒音	106	令和2年9月、下諏訪文化センターにおいて開催された説明会の際提出した騒音に係る質問及び同年10月28付け文書に対し、担当者から改めて連絡する旨の架電があつて以降回答がない。さらに、令和2年10月17日、高木公民館にて開催された説明会において、重ねての質問に対する回答がない。	106について 令和2年9月に開催した本事業の道路の位置や構造に関する説明会における質問については、担当者から個別に電話にて回答するとともに、質問回答を国土交通省長野国道事務所ホームページにてお知らせしています。 今後、事業実施段階において、地域の方々に理解が得られるよう、具体的な説明等を行ってまいります。
	107	この地区には湖岸道路、JR中央東線、国道20号、甲州街道（通称旧道）などが密集し、そこに更にバイパスとなると、騒音、威圧感、圧迫感など地域住民にとっての負荷が増大するのは明らかである。負荷を少しでも軽くするためには4車線ではなく2車線による対応が望ましい。	107について 本事業による騒音に係る環境影響評価については、準備書第11章（P.11-2-1及びそれ以降の頁）に示すとおり、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、車線数については、本事業の将来交通量が最大で約3万台/日となることから、4車線の道路が必要であると考えています。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
騒音・振動	108	<p>残土や工事用車両が工事現場から立石を通り茶臼山、温泉寺を抜ける道が計画に入っていると知った。本当か？この道は車が通り抜けるのがやっと、ましてや歩道もなく人が通勤時間等、歩くのも危険である。時間外に通るとしても音や振動に悩まされる。工事期間も十分な説明がされていない。この道は工事用車両用にしなで頂きたい。</p>	<p>108 について</p> <p>諏訪市上諏訪を往復する工事用車両の運行ルートは、準備書第 3 章 (P. 3-18 及びそれ以降の頁) に示すとおり、2 車線の主要地方道諏訪白樺湖小諸線を想定していますが、工事現場から立石を通り茶臼山、温泉寺を抜けるルートは、工事用車両の運行ルートとしては想定していません。</p> <p>工事用車両の運行に係る環境への影響については、準備書第 11 章 (P. 11-1-81 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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>工事用車両の運行にあたっては、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事用車両の出入り量を制限する等、地域の方々の生活環境にできる限り影響のないよう配慮する計画とし、工事着手前に地域の方々へ説明等を行ってまいります。</p> <p>なお、詳細な施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
騒音・振動・水象(地下水)・景観	109	<p>今般示された原案について慈雲寺並びに信濃の国一之宮諏訪大社に春宮周辺の歴史的景観も破壊され、地元住民の心の拠り所である信仰地の文化的景観破壊とそれに伴う自然環境の破壊、振動騒音被害、災害誘発等含め様々な問題が懸念される。</p>	<p>109～110 について</p> <p>計画路線は、準備書第 3 章 (P. 3-28 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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に配慮する計画とし、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する計画としています。土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくする計画としています。</p>
	110	<p>諏訪バイパス計画について、自然環境、歴史的景観、文化的景観へ与える影響と保護対策、災害警戒地域における公共工事の安全性の担保を強く要望する。</p> <p>自然環境破壊、振動騒音被害、災害誘発、地下水の影響などの問題が起こる事が心配である。安全、安心できる工事になるように要望する。</p>	<p>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、安全面に十分配慮します。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。</p> <p>また、計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、集落及び市街地、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、重要な地形及び地質、注目すべき生息地、重要な植物群落、主要な眺望点及び景観資源、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源、現在確認されている文化財の通過をできる限り回避するとともに、土地の改変量を極力抑える計画としています。</p> <p>さらに、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。</p>



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
騒音・振動・水象(地下水)・景観	110		<p>また、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じます。</p> <p>なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。</p>
騒音・振動・地形及び地質・日照障害・景観	111	<p>諏訪市四賀赤沼区内を通るバイパス道路について、騒音・振動・日照障害、地盤沈下等を考慮し、環境影響評価法に基づき適切な調査・予測・評価を行い、必要に応じて対策等を講じていただきたい。</p>	<p>111～112 について</p> <p>本事業による騒音、振動、日照障害及び景観に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-2-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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>なお、本事業では、軟弱地盤と想定される地域において、地下水位の低下が生じるおそれのある切土等の掘削工事、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いません。</p>
	112	<p>本件に関し諏訪市四賀桑原区として、今日まで一貫して要望し続けている事項がある。それは高架式の構造は避けて欲しいとするものである。当地特有の軟弱地盤による橋梁倒壊懸念、日照権、騒音、景観等の理由による。しかし、今般のルート構造原案では高架式との発表がなされた。敢えて高架式で進められるならば、前述の高架式による負の影響が当区に生じないための対策を、事業主体の責任として講ずるよう要請する。</p>	<p>地盤への対応については、準備書第 3 章 (P. 3-28 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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する施工方法を検討します。</p> <p>また、高架構造物の設計にあたっては、「道路橋示方書・同解説」等、最新の技術基準に基づき、耐震性能を有する道路設計を行い、軟弱地盤地域でも安全面に十分に配慮します。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
騒音・日照阻害	113	高架橋による農地の日照・住宅への騒音対策はどうか教えていただきたい。	<p>113 について</p> <p>本事業による騒音、日照阻害に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-2-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、高架構造区間においても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>なお、環境影響評価法で定める環境影響評価を行う項目は、環境基本法第 14 条各号に掲げる事項の確保を旨として定められており、農地への日照の影響は、これに該当するものではないと考えられることから、調査・予測及び評価の対象とはしていませんが、事業実施段階において、対象道路に起因して農作物への著しい影響が発生した場合には、調査を実施し、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる農作物に対する損害等に係る事務処理指針(案)」(平成 16 年 6 月 23 日中央用対第 6 号)に基づき適切に対処します。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
騒音・文化財	114	地元住民の心の拠り所である慈雲寺や春宮などの自然環境破壊、騒音被害の問題が起こることは地元の方なら誰しも想像出来る。	114 について 本事業による騒音、文化財に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-2-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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。
	115	地盤がゆるいので、家に振動が来てしまうか、心配である。	115～116 について 本事業による振動に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-3-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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。 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じます。
	116	住居及び居住者への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を最小限に留める方策を施してもらいたい。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。	
振動	117	トンネル工事及びバイパス開通後に発生する振動により、開口部となる山の斜面(桑原城址看板部付近)からの落石や崩落が心配される。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。	117 について 本事業による振動に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-3-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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。 坑口部の落石や崩落がないように、事業実施段階において、詳細な地質調査を実施した上で、詳細設計で崩落防止対策等の検討を行ってまいります。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
振動	118	<p>工事の期間はどのくらいになるのか？その間、振動、工事に伴う振動など上諏訪地区は大いに関係する地区である。そして工事車両が元町交差点から現国道を何台も通るのか？歩道がない国道である。工事車両が何台も行きかうのはやめて欲しい。</p>	<p>118 について</p> <p>工事期間については、準備書第 3 章 (P. 3-20) に示すとおり、概ね 10 年を想定しています。また、1 日最大延べ工事用車両台数は、準備書第 3 章 (P. 3-18) に示すとおり、約 460~840 台を想定しています。</p> <p>工事の実施に伴う振動の影響については、準備書第 11 章 (P. 11-3-22 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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>工事用車両の運行にあたっては、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事用車両の出入り量を制限する等、地域の方々の生活環境にできる限り影響のないよう配慮する計画とし、工事着手前に地域の方々へ説明等を行ってまいります。</p> <p>なお、詳細な施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。</p>
水質	119	<p>トンネル区間については、供用開始後の排水路が限定されることから、油濁防止対策に有効な施設の設置が可能と考える。検討していただきたい。</p>	<p>119 について</p> <p>供用後の排水路の対策については、事業実施段階において検討するとともに、管理者と協議等を行い、適切に対処します。</p>
水質・水象 (河川・地下水)	120	<p>諏訪湖に流される大きな川のうち、上川をはじめとする大きな 5 本の川の流れがバイパス道路によって分断される。この 5 本の川に限らず、数え切れないほどの諏訪湖への水脈が分断されることになる。今までの水脈が分断されれば、水の流れも性質も変わってしまうことは明白である。水質汚濁が起こる可能性があるにも関わらず、本計画では水の汚れに関する事前調査は上川中流部の 1 箇所ですしか行われていない。水の汚れの調査地点が 1 箇所。これは十分な調査資料と言えるのか？もし、諏訪湖の水質汚染が進んだ場合、水質悪化の原因(箇所)追求が困難になるのではないのか？</p>	<p>120 について</p> <p>本事業による水質(水の汚れ)に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-5-19 及びそれ以降の頁) に示すとおり、水質(水の汚れ)の調査及び予測地点として、水底の掘削等を予定している水域とし、周辺の河川の位置関係を勘案し、橋脚の設置を予定している上川及び中門川を選定し、調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、河川内における基礎工事等において中和処理による工事排水の適切な処理を行う等、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>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水質・水象 (河川・地下水)	121	諏訪バイパス設計原案の説明が曖昧で、特に水文調査結果が影響はないとして環境調査に含まれていないと言う事は理解出来ない。	121～122 について 本事業に係る環境影響評価の調査、予測及び評価については、「国土交通省令」、「技術手法」、「長野県環境影響評価技術指針」を参考として、事業特性及び地域特性、専門家等による技術的助言及び方法書についての知事意見を踏まえて、手法を選定し、適切に行いました。 なお、水質、水象（河川・地下水）の調査結果については、準備書第 11 章（P. 11-5-1 及びそれ以降の頁）に記載しています。
	122	環境影響評価についても、水文調査の結果が環境影響調査には含まれないという事は驚きである。	
	123	掘削、基礎工事などで農業用水への影響が心配である。湧水は梅園の防除、畑の灌水に利用しており、大沢川からの水路は農業用ハウスの灌水などに利用している。これらは継続的に利用できるようにしていただきたい。	123 について 計画路線が通過する水路については、準備書第 3 章（P. 3-28）に示すとおり、橋梁構造による横断及び桁下空間の確保、カルバート等の設置、流路の付け替え、トンネル構造の採用により機能を確保します。 本事業による水質、水象（河川・地下水）に係る環境影響評価については、準備書第 11 章（P. 11-5-1 及びそれ以降の頁）に示すとおり、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、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じます。
水質・水象 (河川・地下水)・動物	124	河川湖沼への水の濁り、汚れ、水象の影響については、橋梁設置予定河川である上川水系についてのみ予測・評価を行っている。しかし、道路築造及びトンネル掘削に伴う出水や工事排水（工事現場からの濁水流出や排水処理水・中和処理水の流出等）について、砥川水系での予測評価はなされていない。砥川水系は上流域に生息するカジカやサケ科魚類等一般に環境影響に敏感な魚類生息河川であることとともに、河口においてワカサギの採卵が実施される河川であることから、十分な予測評価を実施すべきと考える。	124 について トンネル工事による濁水を含む切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置に係る水質については、準備書第 11 章（P. 11-5-1 及びそれ以降の頁）に示すとおり、実施区域が地上で通過する河川として、砥川を含む 9 地点を対象とし、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。 なお、水底の掘削等に係る水の濁り及び水の汚れ（排水処理水・中和処理水の流出等）については、橋脚の設置等による掘削の影響を対象としており、本事業は砥川を渡河しないため、予測対象として砥川を選定していません。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水質・水象 (河川・地下水) ・動物・植物	125	<p>水脈などを考えると諏訪湖への影響は免れないはず。水質汚染や水量減少など動植物に被害が起こるのではないか？</p>	<p>125 について</p> <p>本事業はすべて諏訪湖に関連する流域内で行うもので、流域外への排水はないため、諏訪湖に流入する地下水の流量については保全されると考えています。</p> <p>本事業による動物、植物に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P.11-9-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、調査、予測及び評価を行いました。河川等の水域に生息・生育する動植物種については、橋脚設置予定の河川では低水路に橋脚は設置しないととも、仮締切工法による直接流水に接しない施工を行い、必要に応じて仮設材料による一時的な流路の切り回し等を実施し、濁水の発生に留意した工法及び濁水を河川等に流さない方法を検討することから、水質・水量の変化による生息環境の質的变化はほとんど生じないと考えられます。また、トンネル構造で通過する河川においては、トンネル工事の実施により流量が変化する可能性があります。工事前、工事中における地下水等の状況確認、及びその結果を踏まえた施工方法を検討することで、環境負荷の回避・低減を図る計画としていることから、水量の変化による生息環境の質的变化はほとんど生じないと考えられます。</p> <p>河川等の水域に生息・生育する動植物種に対しては、環境保全措置として「濁水処理施設の設置」、「河川への影響に配慮した施工 (河川内における基礎工事等において、濁水処理施設の設置及び中和処理による工事排水の適切な処理等を行うこと)」、「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)」を講じることにより、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低減が図られていると考えています。</p> <p>また、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じます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水質・動物	126	採卵実施時期やふ化時期においては、2 価の重金属イオンによる異常ふ化等、生物的反応が敏感となることから、砥川及び上川水系においては、魚類や漁業上の特徴を踏まえ、中和処理に用いる薬剤の水産動植物への影響を明確にすべきである。	126 について 工事の実施による動物に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-9-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、調査、予測及び評価を行いました。その結果に応じて、環境保全措置として「河川への影響に配慮した施工 (河川内における基礎工事等において、濁水処理施設の設置及び中和処理による工事排水の適切な処理等を行うこと)」を講じることにより、環境影響は事業者が実行可能な範囲内で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。
	127	上川水系においてワカサギ採卵が実施されている。工事の実施時期によっては、環境基準値以下の値であってもワカサギ親魚の遡上に影響が生じる。諏訪湖内を含めた漁業上重要な時期での工程・工法に関する十分な事前協議と調整をお願いしたい。	127～128 について 工事の詳細な実施時期については、事業実施段階において、漁業関係者と事前協議を行います。
	128	砥川・上川水系ではワカサギ採卵期やふ化時期に、工事による影響が最大となっていなくても親魚の遡上や採卵・ふ化に影響を及ぼすことが考えられる。濁り、水質 (汚れ)、流量等への影響評価は影響が最大となる時期について行われているが、魚類のライフサイクルやそれに応じて行われている漁業操業等、それぞれの重要時期について配慮すること。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	129	トンネル工事は地中の環境を破壊し、特に地下水の流れに影響を与えることは、十分予想される。今回の説明では、地下水に関しても十分な調査とは言えないものであるにも関わらず、他のほとんどの評価項目と同様、「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」、との文言で片づけられている。工事ありきの調査ではなく、自然保護の立場に立った本格的な調査と専門家の意見の聴取をお願いしたい。	129～137 について 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、準備書第 11 章（P. 11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、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、その結果に応じて、環境保全措置を検討しました。 調査は、地下水の状況を把握するため地下水観測孔を設置し、地下水位、水質調査を行い、水道の水源では水質調査、酒蔵群、湧水については地下水位や湧水量等の測定とともに水質調査を行いました。帯水層の地質、水理の状況を把握するためボーリング等の調査、地下水等の水質調査等を行いました。温泉源泉は既存資料に基づき、温泉を分類するとともに代表箇所水質調査を行いました。また、予測に際しては、諏訪地域の特性を踏まえ、既存資料調査（諏訪市が実施した酸素素同位体比結果）及び現地調査（イオン分析）に基づき、霧ヶ峰から諏訪市と下諏訪町市街地にかけての広域的な地下水流動について検討しました。
	130	地下水の現状がどうなのか？ 水の流れや水量がどうなっているのか。工事中や工事後にどうなるか心配である。調査はひとつの機関だけではなく複数の機関で調査、報告をしてほしい。	この内、一部の湧水については、湧水量の変化が予測されることから、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。事業実施段階においては、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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。
	131	トンネルが通る裏山の掘削により水の流れが変わり、境内の植生に悪い影響が起きるのではないかと心配をしている。このことは慈雲寺だけの問題ではなく、諏訪郡内では水脈は諏訪湖に向かって流れていると思う。その流れの途中にトンネルが通り遮断し、トンネルの下側にある酒蔵の井戸、下諏訪町・諏訪市の温泉、各地区の水道水源等に影響が出ないのか心配をしている。従って水脈に関して十分な調査を実施していただき、影響が出る、出ないかをはっきりさせ、影響の出た場合は工事の変更、影響を最小限にする等、計画の再検討、変更をお願いしたい。	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、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。
	132	8km に及ぶトンネルに対する、地質調査は全く不足していると思う。霧ヶ峰からの地下水、伏流水、表流水が網目のように諏訪市に下っている。13 カ所のボーリング地点だけでは無く、もっと調査をし地質構造を理解した上で掘削工事に手を付けるべき。	



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	133	下諏訪は断層破碎帯が多いとされておりトンネル工事は難工事が予想され、この工事による温泉と地下水への影響は出るだろうと地質学の先生は述べている。そのため、多数のボーリングで水脈と湧水の関係进行调查し、温泉や醸造地下水、飲料地下水にも影響を与えない保証をきちんとしていただきたい。	<p>なお、環境影響評価の調査、予測及び評価の内容については、複数の専門家等の助言を受けています。</p> <p>また、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じます。</p>
	134	地下水の流動について影響がないとの結論は施行者のみの判断である。科学的根拠・論拠を有する十分な調査に基づく地質学的な評価を示してほしい。	
	135	観光の面でも温泉、清水が多い地域、生活するには影響がないとされているが、きちんと調査頂き、完全に影響が無いとして頂きたい。これからの時代、美味しい水が飲めるのは貴重である。それを汚すことは絶対にやめて欲しい。	
	136	国道20号バイパスの沖田大和線の現在の計画において、計画のほとんどがトンネル工事になるという事である。その工事に伴い水の調査は十分に行われているのか？十分な水質調査をして頂き、水質の変化と水量が減ってしまわない様にして頂きたい。	
	137	莫大な予算を投じる巨大なインフラ整備は事前の調査が余りにも少なく簡素過ぎると感じる。ボーリング調査も13ヶ所程度と言う少なさで一体何が分かり、地域に対しての説明もどの程度の説得力があると思っているのか理解に苦しむ。もっと真剣な施工の検討をしていただきたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	138	説明会では、地下水に対する配慮がまったくされていない。根本的に工事計画を見直し、納得できる案を示してもらいたい。	<p>138～158 について</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、準備書第 11 章（P. 11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、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>この内、一部の湧水については、湧水量の変化が予測されることから、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。事業実施段階においては、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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。</p> <p>なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。</p> <p>さらに、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じます。</p> <p>また、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。</p>
	139	説明会でも出ているように、温泉、地下水に影響するのは必至とのこと、そんなことが無いように工法を検討するのが常識である。	
	140	温泉と地下水への影響は必ずある。	
	141	水脈の問題、温泉の問題、とても不安を払しょくすることができない。	
	142	この地域は、水にめぐまれ、温泉にめぐまれ、酒がつくられている。他の地域でもトンネルをほって、水がとまったとか、農園がかわってしまったとか聞く。本当に大丈夫なのか？ 地域のたからを守っていくべきではないか。	
	143	トンネルが東の山を縦断する形で予定されているため、それに沿ったように湧水地や温泉・多くの地下水源が点在することになり、トンネル工事が西側の町全体に影響を及ぼす懸念は拭い切れない。	
	144	1%でも地下水脈に影響が出ることがあるならば、工事の施工方法を再度検討しなおすことを切に希望する。	
	145	大規模なトンネルの掘削によって、下諏訪の類まれな水資源、すなわち歴史的な温泉や美味しい飲料水の水源が、修復不能なほど甚大な悪影響を受ける恐れがあり得る。	
	146	こんこんと潤う水の風景は、どの地でも見られるものではない。他県からあそびにくる人たちからもこの恵まれた水についてうらやましがられる。諏訪の素晴らしいところを自ら壊しかねない事業である。どうか慎重な検証をお願いしたい。	
	147	水質と湯質の汚染または枯渇が予測される。	
148	諏訪は水と温泉を誇りにしてきた地域である。水を少しでも汚す可能性があるのなら即、中止。		

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	149	予定区間のほとんどをトンネルにした場合、湧水・温泉に影響があるのではないかと心配である。貴重な湧水や温泉がトンネル工事により減少また、枯渇してしまったら取返しがつかない。	
	150	バイパスを作ったら店が影響を受けると思う。温泉とか酒など、しぜんの力を使ってやっているのにバイパスでできなくなったりする。	
	151	工事の実施箇所周辺には歴史のある酒蔵や温泉施設が多く散見され、霧ヶ峰高原からの豊富な湧水も流れて来ている。湧水の流れを分断する様な形でトンネル工事をした際に、これら重要な《諏訪の財産》を維持していく事が保障出来るのか甚だ疑問である。	
	152	その場所の温泉や湧水が100パーセント保証できないのに強行することは許されない。	
	153	温泉、地下水は諏訪の宝であり、しっかり守り抜いていくべき。	
	154	住民生活、観光資源としての温泉、酒蔵などに関わる問題として「地下水・温泉への影響に対し調査は充分でなく一旦変化があれば取り返しがつかない。」という住民からの懸念に対し、納得できる説明が尽くされていない。責任は何処が持つのか？どこが保証するのか？等、将来に亘って責任の所在を明確にし着工前に地元住民に説明を尽くし共有すべき。	
	155	計画地の周囲には諏訪市の生活を支える重要な水源地があり、その下には上諏訪温泉や霧ヶ峰からの伏流水を利用する酒造業などの観光・産業資源がある。温泉も水資源も、市民の大切な財産で、もしこれが失われた場合に、はたしてどのような責任が取れるというのかと、事の重大性を軽視するような姿勢に大いに疑問を感じる。	
	156	温泉・地下水の枯渇など生活・宿泊観光に大きな影響を与える。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	157	霧ヶ峰の水は鉄平石層と関係があり単純に一定方向に流れるのでは無くそのキレツ水は複雑に流れている事、湿地からの水は鉄平石採石場（地表）にも流れ出ている事も判明した。工事箇所ではないとはいえ、今回湿地からの流れがあることは触れられていない。そのような理解でトンネル部の地下水の流れを把握したとするのは危険ではないか。山裾地下水の把握が単純すぎないか？13カ所のボーリング調査でトンネル工事部分の地層が工事しても安全だとの認識か？	
	158	トンネルが増えたことにより大量の地下水が出る事が懸念される。水は地域の財産である。地下水の活用法を考えていただきたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	159	地下水が霧ヶ峰方面から流れ下っている地域であり、あちこちで湧き出ている温泉が重要な観光資源・住民の暮らしに関わっている現状である事、いつ地震が起きてもおかしくないと言われる糸静線の存在を考えると、準備書の評価をみると、十分な調査が行われておらず成り行き任せ、対応策も準備されていない。このままの開発では住民の将来の安全や安心は望めないと思う。	159～161 について 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、準備書第 11 章（P. 11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、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。
	160	トンネル工事が酒屋の地下水に影響しないという根拠を具体的に示していただきたい。温泉にしても同様である。諏訪市の重要な観光資源や住民生活の必需資源であり、影響があっては困る。現在の調査報告では変化しない、安心とは理解できない。	この内、一部の湧水については、湧水量の変化が予測されることから、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。事業実施段階においては、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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。 なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家等の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。 さらに、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じます。
	161	今回の計画は、この山体を長い距離にわたりトンネルとして掘削するため諏訪市内の各所（①諏訪市の水道水源（南沢水源）、②諏訪五蔵が使用している井戸、③地蔵寺など湧水を利用している箇所、④諏訪市の温泉、⑤諏訪湖の湖底ないしは護岸付近から諏訪湖に流入している地下水）で影響が出ることが懸念される。まずは詳細な調査が必要である。その上で、上記①～⑤に少しでも影響が出る可能性があればトンネルを用いないルートに計画を変更する必要がある。	また、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。 なお、温泉源泉の調査地点の選定にあたっては、既存文献調査により複数の温泉源泉のイオン分析の結果を比較し、温泉源泉が上諏訪・下諏訪・砥川の 3 種類に大別できることを確認した上で、上諏訪 2 箇所、下諏訪 2 箇所、砥川 1 箇所の代表的な 5 箇所を選定しており、十分な調査に基づく予測及び評価を行っています。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	162	諏訪市の生活用水、温泉、醸造用水を汚染、枯渇、減少させる可能性がある諏訪バイパスのトンネル工事の計画の見直しを求める。	162～170 について バイパス案（山側ルート）は、政策目標である交通の円滑化、災害（浸水被害、土砂災害等）に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与する道路であるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、平成 25 年度より実施した計画段階評価を経て決定したものです。
	163	山の湧き水の通り道がもしもなくなりトンネル内が浸水してしまったり、温泉等に影響が出る可能性があると思う。諏訪地方の温泉は観光客にも人気があると思うので今でなくてもいい。諏訪バイパスは見送りにした方がいい。	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、準備書第 11 章（P.11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、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。
	164	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 軒の酒造蔵はなににも代えがたい大切な地域資源です。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、それを払拭するような説明はなされていない。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ない。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ある。国道 20 号バイパス工事の見直し及び、慎重な判断を求める。	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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。
	165	地下水や温泉源泉への影響があれば、どんなに誠意をもって補償金を積んでも元には戻らない。またその質や量を担保し、復元をすることは実質的に不可能であり、事業者で責任の取りようがないことは明白である。「不測の事態」があれば温泉は失われ、酒造は事業の縮小、移転、転業や閉業を余儀なくされる。事業者の安易な考えで諏訪地域の人の生活や文化を古くから支えてきた土地の力を永遠に奪うような計画には賛同することはできない。	なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家等の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。
	166	諏訪湖周辺は、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る。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る。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う。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る。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る。今すぐ、計画中止をお願いしたい。	さらに、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じます。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	167	地下水に恵まれ酒蔵や寺院の庭園など湧き水を利用している産業や観光が有る。バイパスのルートはトンネルがほとんどである。多額の予算と年月をかけて出来上がった時には、地下水は涸れ、多額の借金は若い世代引き継がれる、こんな事にならないために建設に反対する。	
	168	トンネルの工事につきものといわれる地下水脈との交差が心配される。これはその処理には莫大な追加費用を必要とするばかりではなく、住民の生活に水源、湧水、表流水ほか多面的に重大な影響を及ぼす。諏訪バイパスの地域は諏訪市の重要な水源である霧ヶ峰系の水源地に連なる場所で、その下流には上諏訪温泉や伏流水を水源とする酒造業など影響を受けることが心配される多数のものがある。もし万一にもトンネルの工事によって温泉や水源などに影響が出た場合には、誰も元に戻すことも出来なければ、被害が甚大で補償など仕切れるものでは到底ない。この計画の見直しを強く求める。	
	169	地藏寺・慈雲寺、諏訪五蔵の湧き水量の低下を危惧しています。ボーリング調査や、他の最新の方法での影響予測も結構だが、まず、リスクのある道の作り方を避けていただけないか？	
	170	温泉及び水への影響は最小限であると掲載されているが、5年、10年先もそうであるといえるのか。トンネル化が本当に必要なのか今一度精査いただきたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	171	日本酒仕込みはお米と水と両方重要になっており、一つでも欠けると仕込みは難しくなってしまう。工事後、水は出るけど数年後、数十年後と経って水が枯れた時の対応を十分行って頂きたい。工事を行う事は否定しないがもし、水に何かしらの異変が起きた時の対応を十分に納得出来る保障などの提示などを行って頂きたい。	171～176 について 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、準備書第 11 章（P. 11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、酒蔵群の水源について調査、予測及び評価を行いました。酒蔵群の水源は、いずれも浅井戸ですが、高橋の水文学的方法によるトンネル集水範囲外に位置します。その水質は、近傍を流下する角間川の伏流水と活断層沿いに湧出する山地深層地下水の混合であると考えられます。角間川は橋梁で渡河され、山地深層地下水は実施区域よりも深部を流動すると考えられます。よって、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されます。 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じます。
	172	この度のバイパス工事に関して、地下水に対する心配はないとのことだが、酒蔵にとって水は命。公共のため、道路整備が必要なのはわかるが、少しでも不安があれば、見直しをお願いしたい。	
	173	今回のバイパス工事ではトンネルが全体の 8 割程度となっているが、トンネルを掘ることで、地下水脈体系が変わってしまい、水質に影響を及ぼすことが一番懸念される。日本酒は水が命なので非常に心配している。この懸案の説明また調査資料などを提示していただきたい。	
	174	酒の蔵元は、水が命、流れは変わらない、水量も変わらない、よって、水質は変わらないとの説明ですが、100%安全ということは信用できない。公共のため、道路整備が必要なのはわかるとしても、1%でも不安があれば、見直しをお願いしたい。	
	175	水について諏訪の日本酒造りに欠かせない霧ヶ峰の伏流水に影響がないと言えない開発なら絶対にこの計画を進めないで欲しい。諏訪市を通る 80%の道がトンネルになるという事で、100%の酒蔵の使用水に影響がないとは言えない。必ず異変は起こる。 水は酒造りにおいても市においても大切な資源。どうなるかわからない建設はやめていただきたい。十分な調査をお願いしたい。	
	176	確実に湧き水に対して影響がでないと断言できない点で、万が一酒造メーカーなどが水源とする水脈に影響が出た場合、その調査費や保険など商品の価値に影響を与えた場合のアフターフォローまで論議できておらず、正式に工事が始まったとしても事業者はそうした推測を仮定の話として真剣に取り合ってもらえないのではという不安がある。	



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	177	市街地の山麓に湧く地下水は、霧ヶ峰に降った雨が、踊り場湿原に集まり、そこで地下に浸透して、角間川や横河川の源流で湧出する。同位体分析から、その湧水が標高 1000m あたりの河床で再度地下浸透して地蔵寺や南沢水源井戸や五蔵の水源となっていると考えられる。酒造の井戸は高校を挟んで秋葉神社の反対で、どちらも山麓にある。一方にだけ影響を認めるのは無理がある。	177～181 について 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、準備書第 11 章（P. 11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、酒蔵群の水源について調査、予測及び評価を行いました。酒蔵群の水源は、いずれも浅井戸ですが、高橋の水文学的方法によるトンネル集水範囲外に位置します。その水質は、近傍を流下する角間川の伏流水と活断層沿いに湧出する山地深層地下水の混合であると考えられます。角間川は橋梁で渡河され、山地深層地下水は実施区域よりも深部を流動すると考えられます。よって、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されます。
	178	五蔵の醸造用水への影響はないといっているが地蔵寺と秋葉神社には影響があるといっている。しかし、五蔵の水は地蔵寺などと源流は同じとなるはずだ。なのに、五蔵は影響がないとは納得いかない。より詳細な調査を求める。	酒蔵群の水源に混合していると考えられる角間川の伏流水の水質は、地下水観測孔の水質に類似しますが、角間川の伏流水は、角間川沿いに分布する沖積堆積物及び岩屑・谷底堆積物を流下する地下水と考えられ、角間川は橋梁で渡河されるため、地下水の流動を阻害しません。
	179	市民の命の水、或いは酒造の仕込み水などは霧ヶ峰水源～地下水脈などから供給されているが、予定トンネル工区の掘削により、必ずや影響が及ぶと懸念される。地下水脈は限りなく複雑に絡み合っていて、数か所のボーリング調査では判らないのではないか？	一方、地蔵寺の湧水については、地蔵寺近傍の W5 及び W6 地下水観測孔に示すように、計画路線位置よりも深い岩盤中を流動するため山地地下水と考えられます。そのため、地蔵寺の湧水は、実施区域には関連しない地下水と考えられますが、その水質が地下水観測孔の水質に類似することから、実施区域と関連性のある山裾地下水の一部混入が考えられるため、湧水量が変化する可能性があると予測されます。秋葉神社の湧水は、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、湧水量が変化する可能性があると予測されます。
	180	地蔵寺や秋葉神社の湧水が豊かなのは、福沢山の向こう側から地下浸透した水だからだろう。ならば、酒の五蔵への影響は少ないとはいえないはずである。地下水に関しても十分な調査とは言えない。	以上より、酒蔵群の水源に混合していると考えられる角間川の伏流水と、地蔵寺及び秋葉神社の湧水は、水質は類似していますが、流動経路は異なると考えられるため、地蔵寺及び秋葉神社の湧水の湧水量は変化する可能性があると予測されますが、酒蔵群の水源の水位はほとんど変化しないと予測されます。
	181	酒蔵の水質は角間川と温泉の中間にあり、温泉は深層地下水で、酒蔵の水は角間川の伏流水と温泉水の混合であるとするが、工事により影響があると認めた地蔵寺と秋葉神社の水質と比較すると、地蔵寺も秋葉の湧水も角間川の浸透水に分類される。溶岩の急斜面から湧く地蔵寺の湧水を、角間川の浸透水と考える人はいない。水源を水質から分析する場合、都合の良い作文になる。準備書は信用できない。	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じます。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	182	トンネル出水事故、地域の減水、湯量と井戸水の枯渇が起きている状況において飲料水及び醸造水への影響がある事は準備書でも認めている。五蔵の酒水（湧水）への影響はあると記されている（表 11.1(23)）。100%影響がないという確証が得られなければならない。飲料水及び酒水は地域住民にとっては「命をつなぐ水」でありバイパス工事により脅かすことはあってはならない。	182～183 について 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、準備書第 11 章（P. 11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、酒蔵群の水源について調査、予測及び評価を行いました。酒蔵群の水源は、いずれも浅井戸ですが、高橋の水文学的方法によるトンネル集水範囲外に位置します。その水質は、近傍を流下する角間川の伏流水と活断層沿いに湧出する山地深層地下水の混合であると考えられます。角間川は橋梁で渡河され、山地深層地下水は実施区域よりも深部を流動すると考えられます。よって、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されま
	183	心配は地下の伏流水の問題ではないか。長年諏訪の水道水を確保している手長神社の上にある通称（水道部）には何らかの影響は無いのか。鉄分が少なく諏訪の水道水の中で一番美味しい水が枯けつするのではと心配である。	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じます。 また、個別の井戸や湧水等の飲用水については、必要に応じて事業実施段階において詳細な調査を行う予定です。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	184	トンネルが出来れば湧水は更になくなり、米作りが出来なくなるのではと危惧している。バイパスはもっと山の方(北側)に移動して今計画中のトンネルはやめるべき。	184～185 について バイパス案(山側ルート)は、政策目標である交通の円滑化、災害(浸水被害、土砂災害等)に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与する道路であるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、平成25年度より実施した計画段階評価を経て決定したものです。
	185	地藏寺や秋葉神社の湧水には大きな影響が予想されている。これらの場所は、豊かな湧水により、美しい景観が作られている。地下水路は、一旦壊してしまったら、取り返しのつかないことになる。もしもの場合、単にどこからか水を引いてくれば良いという提案では、自然の作り出した美しい景観や水質を守ることはならない。	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、準備書第11章(P.11-6-14及びそれ以降の頁)に示すとおり、湧水についての調査、予測及び評価を行いました。 地藏寺及び秋葉神社を含む一部の湧水は、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、湧水量が変化する可能性があります。 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。事業実施段階においては、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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。 なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家等の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。 さらに、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じます。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	186	温泉井戸は複数の層の地下水を汲み上げている。温泉は山地深層水だけで、浅いトンネル工事は影響を与えないとする結論はあまりにも単純すぎる。さらに、温泉の水質を、より標高の高い観測孔の水質と比べて起源が違うと言う。標高の高い観測孔あたりの地下水が下流の断層に入り、高温により複雑な成分が溶け込んで温泉になるわけで、水質が違うのは当たり前。水質が違うから水源も違うと考えるのは妥当でない。	186～189 について 温泉については、準備書第 11 章 (P. 11-6-46 及びそれ以降の頁) に示すとおり、活断層に沿って分布しているものが多く、深部の花崗岩類等を熱源として、活断層に沿った割れ目から湧出していると考えられます。温泉源泉の水質は、いずれも実施区域付近の地下水とは異なります。また、下諏訪町には実施区域近傍に温泉源泉が存在しますが、それらはいずれも 300～500m の深井戸です。上諏訪温泉には 100m 以内の温泉源泉が複数存在しますが、それらは実施区域から 500m 以上離れた位置にあります。
	187	下諏訪は地下水、温泉など、もし工事によってこの地下水、温泉が出なくなったら掘ればいいとかなど話しも聞いている。私は今からこの考えで工事するなら工事の中止をしていただきたい。	温泉源泉は、実施区域の後背山地で涵養された地下水が浸透し、実施区域よりも深部の花崗岩類で温められて活断層沿いの井戸から取水する山地深層地下水であると考えられます。温泉源泉の水質は実施区域付近の水質と明らかに異なります。
	188	地質学専門の先生によると「この一帯は工事による温泉、地下水に影響が出てもおかしくない」との事。温泉は、下諏訪町の「命」。又、地下水等自然環境への影響が心配である。是非、下諏訪住民にとって、一番影響の少ない対策の再検討をお願いしたい。	よって、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されます。 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じます。
	189	トンネル工事に伴う水、温泉の水位が下る事による影響が心配。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	190	W13 地点の水質は源泉 87, 88 に似た成分を有しており、ほかの工事実施箇所の水質とは全く違う値を示していることから、源泉近辺での水質調査を行う必要性が確認できるがされていない。源泉の多くは工事実施箇所の下流側にあり、地下掘削を行うトンネル工事による地下水への影響が全くないとは証明できないことから、工事実施箇所の水質調査だけでなく、源泉近辺においても水質調査を実施すべきである。	190～193 について 温泉については、準備書第 11 章 (P. 11-6-46 及びそれ以降の頁) に示すとおり、活断層に沿って分布しているものが多く、深部の花崗岩類等を熱源として、活断層に沿った割れ目から湧出していると考えられます。温泉源泉の水質は、いずれも実施区域付近の地下水とは異なります。また、下諏訪町には実施区域近傍に温泉源泉が存在しますが、それらはいずれも 300～500m の深井戸です。上諏訪温泉には 100m 以浅の温泉源泉が複数存在しますが、それらは実施区域から 500m 以上離れた位置にあります。
	191	温泉源泉の水質分析は標本数があまりに少なく源泉の違いが十分に把握されていない。また、何をもって代表的な泉質として分析対象としたか、その根拠も明白にされていないことから説明が不足している。そのほか、引用した資料名が記載されているが昭和 50 年代に発表された資料に基づいており、現況に合致しているか評価の正確性に疑念が持たれることのないよう改めて評価すべきである。	温泉源泉は、実施区域の後背山地で涵養された地下水が浸透し、実施区域よりも深部の花崗岩類で温められて活断層沿いの井戸から取水する山地深層地下水であると考えられます。温泉源泉の水質は実施区域付近の水質と明らかに異なります。
	192	この地域は温泉を家庭内に引き込んで利用する全国でも珍しい温泉利用を行っていることを把握しておらず、地域で利用する約 3, 600 件の契約者がいることを影響範囲の対象から除外している。また、温泉資源はこの地域における重要な観光資源でもあることから、工事中、工事終了時においても事後調査を行い、その結果を踏まえて必要な環境保全措置を講ずることが求められる。	よって、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されます。 また、温泉源泉の調査地点の選定にあたっては、既存文献調査により複数の温泉源泉のイオン分析の結果を比較し、温泉源泉が上諏訪・下諏訪・砥川の 3 種類に大別できることを確認した上で、上諏訪 2 箇所、下諏訪 2 箇所、砥川 1 箇所の代表的な 5 箇所を選定しており、十分な調査に基づく予測及び評価を行っています。
	193	温泉は複数の湯層の地下水を汲み上げ、50 度程度の適温を得る。どの層を掘り抜いても影響を受ける。丁寧な複数のボーリングを行い、各源泉の湯層の深さと地質とトンネルの位置関係を調べる必要がある。湯層に影響の少ない深さや位置や工法を選ぶべきであり、ルートをもっと山側（高校上あたり）に移動することも考慮の対象だろう。詳細な調査データで技術委員と議論してほしい。	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じます。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)	194	<p>準備書第 11 章 (P. 11-6-61) では「事後調査により事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じたことが判明した場合は事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。」とあるが、具体的にはどのような措置を想定しているか？事後調査では遅くないか？適切な措置とは元の状態を維持でき、かつ影響がない方策か？具体的に示していただきたい。</p>	<p>194 について</p> <p>「事後調査結果により、事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じたことが判明した場合は、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。」の具体的な措置の内容については、事業実施段階で詳細な地質調査や詳細な設計を行った上で、工事着手前に地域の方々へ説明等を行ってまいります。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象(地下水)・地形及び地質	195	この地においては 1999 年に活断層である糸魚川・静岡構造線のすぐ北に位置した湖北トンネル工事において異常出水が発生している。計画路線はまさに活断層帯の直下をかなりの距離にわたり通過するとともに、一部区間は横断等を生じるルートで設計されており、同様の事故の発生による水環境への影響が懸念される。	195～198 について 計画路線は、準備書第 3 章 (P. 3-28 及びそれ以降の頁) に示すとおり、位置及び基本構造の検討段階から、断層帯に配慮する計画とし、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する計画としています。 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、安全面に十分配慮します。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きます。
	196	山を切り開いてのトンネル工事がバイパスの大半を占めるが、事前の調査では予想できない出水の危険性なども大きいのではないかと。他地域での事故などを見ていて、漠然と不安を感じている。	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、準備書第 11 章 (P. 11-6-14 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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。
	197	想定外の場所へ水が湧き出すことも考えられないか？	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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。
	198	このルート原案ではトンネル開口部や一部ルートが集落に近く、湧水事故、災害が起きたときの被害の甚大さは想像するに恐ろしいものである。現在推奨されている、危険なところは避ける公共工事計画の減災防災の指針からはかけ離れた計画である。	なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。 さらに、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じます。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象（地下水）・地形及び地質	199	この工事によりどのような、危険性があるのか、もっと、安全な方策はないか。別ルートはないか等の検討がなされたのか。100%安全だということとは言えないと思うが、納得のいく説明をお願いし、また酒蔵にとっての水の大切さを再度ご理解いただきたい。	199～200 について 計画路線は、準備書第 3 章（P. 3-28 及びそれ以降の頁）に示すとおり、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に配慮する計画とし、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する計画としています。土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくする計画としています。
	200	バイパス工有りきで、その後に酒の蔵があった。というような気がしてならない。まずは、どのような危険性があるのか、もっと安全な方策はないか、別ルートはないか等の検討がなされたのか。結果だけの説明では、不安で仕方がない。100%安全だという、納得のいく説明をお願いしたい。できなければ計画を白紙に戻し、ゼロからのスタートをお願いしたい。	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、安全面に十分配慮します。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きます。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。 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、準備書第 11 章（P. 11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、酒蔵群の水源について調査、予測及び評価を行いました。 酒蔵群の水源は、いずれも浅井戸ですが、高橋の水文的方法によるトンネル集水範囲外に位置します。その水質は、近傍を流下する角間川の伏流水と活断層沿いに湧出する山地深層地下水の混合であると考えられます。角間川は橋梁で渡河され、山地深層地下水は実施区域よりも深部を流動すると考えられます。 よって、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されます。



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象（地下水）・地形及び地質	200		<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じます。</p>
	201	<p>下諏訪温泉街の温泉井戸から 250m、下諏訪慈雲寺の境内とは 25m、上諏訪地藏寺から 100m、諏訪市の上諏訪温泉や諏訪五蔵の醸造井戸とは 600m の近さとなる。地下水への影響は避けられないと思う。予測できないので、「観測修正法」で対応とのことだが、水文調査の結果を再検討して、2 車線にして負荷を減らすとか徹底的な調査をする対応が必要と考える。</p>	<p>201 について</p> <p>バイパス案（山側ルート）は、政策目標である交通の円滑化、災害（浸水被害、土砂災害等）に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与する道路であるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、平成 25 年度より実施した計画段階評価を経て決定したものです。</p> <p>車線数については、本事業の将来交通量が最大で約 3 万台／日となることから、4 車線の道路が必要であると考えています。</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、準備書第 11 章（P. 11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、酒蔵群の水源及び温泉源泉について調査、予測及び評価を行い、酒蔵群の水源及び温泉源泉については、水位はほとんど変化しないと予測しています。</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じます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象（地下水）・地形及び地質	202	トンネル工法は断層帯を掘削するのは、地下水、温泉水に多大な影響を及ぼすのは素人が考えても分かる。JRの線路のように必要な所のみにトンネルにするとか、完成が遅れても再検討できないか。	202～203 について バイパス案（山側ルート）は、政策目標である交通の円滑化、災害（浸水被害、土砂災害等）に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与する道路であるととも、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、平成25年度より実施した計画段階評価を経て決定したものです。
	203	このところ地震等が全国のあらゆる所であるので、工事が始まり、地盤がゆるみ、地下水への影響が心配である。また、土砂災害警戒区域である所にトンネルを掘る事、本当に安全性や環境破壊の面での調査評価であるのか、本当に地盤や地下水に影響しないのか（後で戻すことは出来ない）、長きに渡り調査されていた結果の評価であるのか、知りたい。	計画路線は、準備書第3章（P.3-28及びそれ以降の頁）に示すとおり、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に配慮する計画とし、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する計画としています。土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくする計画としています。 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、安全面に十分配慮します。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きます。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。 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、準備書第11章（P.11-6-14及びそれ以降の頁）に示すとおり、酒蔵群の水源及び温泉源泉について調査、予測及び評価を行い、酒蔵群の水源及び温泉源泉については、水位はほとんど変化しないと予測しています。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水) ・地形及び地質	203		<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じます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象（地下水）・地形及び地質	204	活断層の破碎帯を掘るトンネル工事では、専門家でも予想ができない出水事故が起こる。下諏訪温泉や諏訪五蔵の醸造水への影響が心配される。飲み水や醸造水は、凝固剤やセメントミルクなどで一度汚染されれば回復不可能である。万が一の場合に備えて、これらの場所では使わないと約束すべきである。	204～215 について 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、準備書第 11 章（P. 11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、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。
	205	地蔵寺の湧水は1000リットル/分と多量であり、間違っこの水脈を掘り抜くと大きな出水事故になる。この出水を止めるために凝固剤が使われると、少し離れるが五蔵の水に影響する。この地域の工事では凝固剤を使わないと約束し不可能なら地上か高架にすべきである。	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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。
	206	飲料水や醸造水を一度汚染させたら、回復は不可能である。この実施地域では、コンクリミルクや凝固剤の使用をしないのは当然として、水脈を切断することがないように慎重な調査が必要である。必要なら、迂回、地上での通過が望ましい。	なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家等の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。
	207	トンネル工事をするにより、諏訪五蔵酒造業 温泉業・地域の水源地への影響は本当に大丈夫なのか？万が一工事中の事故により水源に凝固剤が流れ込んでしまった場合我々の水源はどうなってしまうのか？もし、万が一の場合の市の対応は？	さらに、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じます。
	208	過去に岡谷バイパス建設ではトンネル工事中の事故が多発した。その事故処理に凝固剤を使用した。しかしこの凝固剤は地下水を汚染する。生活用水、醸造用水は汚染されたら使い物にならない。絶対に使用はしないでいただきたい。	また、トンネル工事における具体的な施工方法は、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」（昭和 49 年 7 月 10 日建設省官技発第 160 号事務次官通知）に基づき適切な設計・施工を行っていきます。
	209	凝固材の使用による水質汚染の有無が心配である。	
	210	過去、トンネル工事や地下の開発が原因で、水脈の変化、湧水の枯渇、などが問題になった事故、トンネル工事によって水が大量に出て、それを止めるための薬品などが問題となった事例も近場で起きている。そのような不安が無くなるまできちんと調査説明をして欲しい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象（地下水）・地形及び地質	211	活断層にトンネルを掘るといふ今回の計画では、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だろう。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ある。	
	212	バイパスを計画している諏訪市・下諏訪町方面からも、当然、多量な地下水が流入していると考えられる。河川からの水には、肥料・農薬成分が入っているが、地下水はそれが無くきれいで冷たく、諏訪湖にとって貴重である。このバイパス計画、特にトンネル掘削計画は諏訪湖の水質へ悪影響を与えるのではないかと恐れる。	
	213	水質に関してトンネルで使う有害物質が溶け出さないのかなど、工事前工事後の水質調査をした事例などを提示いただきたい。	
	214	生活水への影響はないと伺っているが、「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。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。	
	215	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よいという考えは浅はかである。一度、水質が失われたら2度と取り戻すことはできないだろう。山を削ったら水質に影響が必ず出る。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。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)・地形及び地質	216	表流水の急激な増加による山肌での災害は勿論、場所によっては工事による思わぬ地下水の増量変化が降雨時の災害を招くことも想像される。枯渇・減量が起これば下流河川の水の減少、流出増量の変化は大雨の時の災害発生の引き金にはならないか？	216 について 降雨時の災害への対応については、事業実施段階において改めて実施する詳細な地質調査結果も含めて、道路詳細設計に反映していきます。また、大雨等の影響を受ける工事の施工にあたっては、事業者が関係機関と協議し、適切な施工時期に実施する等、工事による災害は起こさないよう検討するとともに、供用後の維持管理を適切に実施していきます。また、施工計画について工事着手前に地域の方々へ説明等を行ってまいります。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じます。
	217	若宮神社付近については、その後にトンネルで通過するとの事で、ありがたいことではあるが、トンネル掘削により湧水、土砂崩落等が無い様、配慮いただきたい。	217 について 地下水の状況は、準備書では、既存資料で確認できるものを対象に現地調査を行っており、個別の湧水等については、事業実施段階で詳細に把握します。 土砂崩落がないように、事業実施段階において、詳細な地質調査を実施した上で、詳細設計で崩落防止対策等の検討を行っ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じます。
	218	アセスメント(水・土壌・地盤・地形)等説明されたが、納得していない。後々の経過による水の枯渇・木枯れ、家屋のひずみ等が全国で発生している中、発生時1回の補償で原因の説明がされない。	218～221 について 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、準備書第11章(P.11-6-14及びそれ以降の頁)に示すとおり、調査、予測及び評価を行い、その結果に応じて、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の検討を行いました。
	219	湧き水や旅館などの温泉への影響がまだよくわからない中での工事はとても心配である。もし湯が止まってしまったり、少なくなったりしたらどうするのか。	また、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じます。 なお、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

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)・地形及び地質	220	トンネル予定地の近くには沢山の温泉や水源がある。工事をすることで、それら温泉や水源の枯渇や汚染などが引き起こされる要因にもなり得ると考えられる。そうなった場合を想定し、損害への賠償、温泉や水源の復旧方法を明確に考えているか？害が出てから対策を取ろうとしても手遅れである。元に戻すことはできない。	等の調査を行う等、適切に対応することとします。  地盤については、準備書第3章(P.3-28及びそれ以降の頁)に示すとおり、計画路線は、位置及び基本構造の検討段階から、軟弱地盤地域に配慮する計画としています。軟弱地盤地域については、嵩上式で通過する場合には橋梁構造を採用し、地盤沈下による影響をできる限り低減する計画としています。
	221	水脈を分断する形で予定されている諏訪バイパスのトンネル工事は、「施工してみなければわからない」という説明では水が枯渇する心配を払拭できるはずもなく、万が一でも水が枯渇した際の責任はどうなるのか、まるで不透明なままである。水に対する影響は必ず何かしらの形で出ると思われる。自然環境に及ぼす影響が懸念される。	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、軟弱地盤地域に十分に配慮して検討します。軟弱地盤地域については、今後、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する施工方法等を検討します。  なお、事業実施段階において、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など、適切に対応することとします。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象（地下水）・地形及び地質	222	<p>このバイパスの8割がトンネルになり、その分山が削られる。水への影響はどう考えても必須である。水質・水量にどのような影響が考えられるのかという検証とその公表を、市民に対して分かりやすい形でお願いしたい。また、市民の生活水の味や安全性への影響、諏訪市が誇る酒造りへの影響(主人が従事している)、それらが害された場合の対処や保障についても明確にしていきたい。</p>	<p>222について</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、準備書第11章（P.11-6-14及びそれ以降の頁）に示すとおり、調査、予測及び評価を行い、その結果に応じて、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の検討を行いました。</p> <p>また、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じます。</p> <p>なお、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、適切に対応してまいります。</p> <p>地盤については、準備書第3章（P.3-28及びそれ以降の頁）に示すとおり、計画路線は、位置及び基本構造の検討段階から、軟弱地盤地域に配慮する計画としています。軟弱地盤地域については、嵩上式で通過する場合には橋梁構造を採用し、地盤沈下による影響をできる限り低減する計画としています。</p> <p>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、軟弱地盤地域に十分に配慮して検討します。軟弱地盤地域については、今後、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する施工方法等を検討します。</p> <p>なお、事業実施段階において、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など、適切に対応してまいります。</p>



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象(地下水)・地形及び地質	223	<p>トンネル工事に伴う地盤沈下や岩盤凝固剤の流出、成分流出による農作物や地下水の汚染、災害時の土砂崩落誘発の危険、自然環境破壊への対処法も提示して、住民も納得した状態で工事を進めていただきたい。工事をしながら検討を進めてゆくというのではなく、事前調査検討をしっかりと行った上で進めてほしいと思う。</p>	<p>223 について</p> <p>計画路線は、準備書第 3 章 (P. 3-28 及びそれ以降の頁) に示すとおり、位置及び基本構造の検討段階から、土砂災害特別警戒区域に配慮する計画とし、土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくする計画としています。</p> <p>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、土砂災害特別警戒区域に十分に配慮して検討します。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。</p> <p>また、トンネル工事における具体的な施工方法は、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」(昭和 49 年 7 月 10 日建設省官技発第 160 号事務次官通知) に基づき適切な設計・施工を行っていきます。</p> <p>地盤への対応については、準備書第 3 章 (P. 3-28 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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する施工方法等を検討します。</p> <p>なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象（地下水）・地形及び地質	224	<p>バイパス予定地籍について、地盤や地下水、活断層の分布、まだ知られていない断層等、自然破壊や地震、土砂災害等、不安になる。一旦破壊されたらもう戻らない。</p> <p>バイパスのプラスマイナス面、費用対効果を考えていただきたい。今後10年先、50年先を見据えて見通しを持って地域の人々に説明していただきたい。情報公開と情報共有し、一緒に考えていただきたい。</p>	<p>224について</p> <p>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。</p> <p>本事業の整備効果としては、現道の交通がバイパスに転換することによる交通混雑の緩和、交通事故の減少、また、集中豪雨等が発生し現道が通行止になった場合の地域分断・孤立の解消、及び地域産業の活性化や医療機関までの搬送時間短縮等が期待されており、平成25年度より実施した計画段階評価においても、バイパスの必要性について確認したところです。計画段階評価の中で平成26年に実施された意見聴取では、全体の約8割の方がバイパスの必要性を認識していました。</p> <p>計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、自然環境及び土地の改変量を極力抑える計画としています。また、断層帯、土砂災害特別警戒区域に配慮する計画とし、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する計画としています。土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくする計画としています。</p> <p>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、安全面に十分配慮します。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きます。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水) ・地形及び地質	224		<p>の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。</p> <p>地盤への対応については、準備書第3章(P.3-28及びそれ以降の頁)に示すとおり、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する施工方法等を検討します。</p> <p>なお、詳細な施工計画の策定にあたっては、事業実施段階において、地域の方々や関係機関と協議等を行ってまいります。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象（地下水）・地形及び地質・植物	225	<p>植生、水象等への影響・災害についても懸念される。多くのリスクを承知でありながら現計画をこのまま進めるのは問題だと思う。</p>	<p>225 について</p> <p>計画路線は、準備書第 3 章（P.3-28 及びそれ以降の頁）に示すとおり、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に配慮する計画とし、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する計画としています。土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくする計画としています。</p> <p>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、安全面に十分配慮します。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。</p> <p>計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、重要な植物群落の通過をできる限り回避するとともに、自然環境及び土地の改変量を極力抑える計画としています。</p> <p>さらに、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。</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じます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象（地下水・日照阻害	226	<p>農業用水、湧水、日照の確保に関する農業への影響に対する対策はどのようにするか。</p>	<p>226 について</p> <p>計画路線が通過する水路については、準備書第3章（P.3-28）に示すとおり、橋梁構造による横断及び桁下空間の確保、カルバート等の設置、流路の付け替え、トンネル構造の採用により機能を確保します。</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、準備書第11章（P.11-6-14及びそれ以降の頁）に示すとおり、湧水について調査、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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。</p> <p>なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。</p> <p>さらに、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じます。</p> <p>また、環境影響評価法で定める環境影響評価を行う項目は、環境基本法第14条各号に掲げる事項の確保を旨として定められており、農地への日照の影響は、これに該当するものではないと考えられることから、調査・予測及び評価の対象とはしていませんが、事業実施段階において</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水) ・日照 阻害	226		て、対象道路に起因して農作物への著しい影響が発生した場合には、調査を実施し、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる農作物に対する損害等に係る事務処理指針（案）」（平成16年6月23日中央用対第6号）に基づき適切に対処します。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象(地下水)・植物・景観	227	<p>慈雲寺の景観にとって重要な杉並木や樹齢400年の天然記念物の天桂松の保護の問題と、下諏訪温泉や五蔵が、トンネル工事によって、汚染されるのは反対である。トンネル工事が完成されて後で、修復するのではなくそれを考えて頂いて、良く検討して頂きたい。やはり、自然を破壊されるのは反対である。</p>	<p>227について</p> <p>慈雲寺については、準備書第11章(P.11-14-24)に示すとおり、境内の樹林や庭園等の周辺環境は改変されないこと、また、境内の植生は土壌水を利用して生育しており土壌水と地下水の関連性はないことから保全されると考えられるため、雰囲気や利用環境の変化は生じないと予測されます。</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、準備書第11章(P.11-6-14及びそれ以降の頁)に示すとおり、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きます。事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。</p> <p>なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。</p> <p>さらに、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じます。</p> <p>今後の詳細な計画検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、事業実施段階及び供用後の周囲の生活環境(土地利用の変化)や自然環境の状況変化等について、関係機関と協力し、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切に把握してまいります。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水) ・生態系	228	自然の生態系や遥か昔から守られて来た水は、やはり利便性や防災以前に守るべきものだと思う。	228 について 計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、注目すべき生息地、重要な植物群落の通過をできる限り回避するとともに、自然環境及び土地の改変量を極力抑える計画としています。
水象 (地下水) ・景観	229	景観を損ね又、温泉に影響を与えかねない。岡谷～142号線の合流までの事業でいような気がする。	229 について 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。 本事業の整備効果としては、現道の交通がバイパスに転換することによる交通混雑の緩和、交通事故の減少、また、集中豪雨等が発生し現道が通行止になった場合の地域分断・孤立の解消、及び地域産業の活性化や医療機関までの搬送時間短縮等が期待されており、平成 25 年度より実施した計画段階評価においても、バイパスの必要性について確認したところです。計画段階評価の中で平成 26 年に実施された意見聴取では、全体の約 8 割の方がバイパスの必要性を認識していました。 また、本事業による水象（地下水）及び景観に係る環境影響評価については、準備書第 11 章（P. 11-6-14 及びそれ以降の頁）に示すとおり、温泉源泉、景観について調査、予測及び評価を行いました。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。 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じます。



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
水象 (地下水)・ 景観・ 人触れ・ 文化財	230	下諏訪町の中でも最も景観の良い何百年もの自然美豊である慈雲寺、春宮、秋宮又天然温泉、自然な湧水、これらの大切な財産が断ち切られ様としている。このバイパス道路が絶対に必要であるのか？原点に戻って大自然は造り直しが出来ない。町もこの様な自然美を全国的にアピールして観光に力を入れている場所である。もう一度原点に戻り納得が出来る設計に変更していただきたい。	230～233 について 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。 本事業の整備効果としては、現道の交通がバイパスに転換することによる交通混雑の緩和、交通事故の減少、また、集中豪雨等が発生し現道が通行止になった場合の地域分断・孤立の解消、及び地域産業の活性化や医療機関までの搬送時間短縮等が期待されており、平成 25 年度より実施した計画段階評価においても、バイパスの必要性について確認したところです。計画段階評価の中で平成 26 年に実施された意見聴取では、全体の約 8 割の方がバイパスの必要性を認識していました。
	231	数多くの寺社仏閣が損失されてしまうとすれば、そして温泉地、酒蔵さんに影響があれば、観光都市としての再興は時間がかかる。	計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、主要な眺望点及び景観資源、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源、現在確認されている文化財の通過をできる限り回避するとともに、自然環境及び土地の改変量を極力抑える計画としています。
	232	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。	
	233	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ある。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う。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、気づいているか。	
水象 (地下水)・ 文化財	234	諏訪湖への地下水の流入に変化が起きた場合、毎年気象庁へ報告される無形文化財でもある御神渡りの現れ方にも影響が及ぶのではないかと心配になった。	234 について 本事業はすべて諏訪湖に関連する流域内で行うもので、流域外への排水はないため、諏訪湖に流入する地下水の流量については保全されると考えています。 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じます。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
地形及び地質	235	本バイパスの目的は、第一に「災害に強い代替路の確保」と伺っている。1995年におきた阪神淡路大震災での高速道路の悲惨な倒壊の様子が本バイパスでも起きない様しっかりと設計施工としていただきたい。目的を達成する為に、このスクモ層の軟弱な地盤と活断層を抱えた地域で、災害時であっても機能を維持できる道路としていただきたい。	235～270について 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。 本事業の整備効果としては、現道の交通がバイパスに転換することによる交通混雑の緩和、交通事故の減少、また、集中豪雨等が発生し現道が通行止になった場合の地域分断・孤立の解消、及び地域産業の活性化や医療機関までの搬送時間短縮等が期待されており、平成25年度より実施した計画段階評価においても、バイパスの必要性について確認したところです。計画段階評価の中で平成26年に実施された意見聴取では、全体の約8割の方がバイパスの必要性を認識していました。
	236	大地震確率が高い中、ハザードマップを見てもいたる所活断層がある中、寺を含め弱点が多過ぎる。	また、本事業は、現道の一般国道20号が冠水した際の代替路の機能を確保するだけでなく、土砂災害時等における緊急避難路や救急車両等のアクセス道路としての役割も期待しています。 計画路線は、準備書第3章(P.3-28及びそれ以降の頁)に示すとおり、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する計画とし、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する計画としています。土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくする計画としています。軟弱地盤地域については、嵩上式で通過する場合には橋梁構造を採用し、地盤沈下による影響をできる限り低減する計画としています。
	237	長野県内では、糸魚川—静岡構造線断層帯周辺で「30年以内に震度6弱以上」の揺れに見舞われる確率が依然高い状態であると発表した。中でも、「県内19市役所の所在地が今後30年以内に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率」が最も高かったのは、諏訪市で59.0%である。茅野市は36.0%、岡谷市は32.2%である。県内で最も高い確率予測が出ている地域に、河川の橋梁を伴うバイパス、とくにトンネルは不適當ではないか。高確率予測が出ている以上、地震発生被害が出たとき、「想定外であった」との言い訳は通用しない。地震発生時の混乱、その後の維持管理もおおごととなるのは目に見えている。	さらに、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。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、安全面に十分配慮します。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
	238	諏訪市四賀桑原区の地域は活断層構造地帯で、中央構造線及び糸魚川構造線の地震危険区域である。今後高い確率で震度6弱以上の地震が発生する。この地域に高架構造及びトンネル構造の道路を建設することは、現実的に大変危険であり常識的に問題がある。よって、今回のバイパスルート・構造は大変不的確と言わざるをえない。今回示されたバイパスルート・構造については是非再考されるようお願いしたい。	
	239	バイパスの必要性は考えるが、断層帯や災害を考えて、住民・地域の皆さんの声をもう一度聞いてからでも良いと思う。	
	240	トンネル周辺は下諏訪町の災害警戒地域に指定されている場所であり、急斜面の場所でもある。工事による水の流れの変化による災害が想定される。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
地形及び地質	241	ここ諏訪地方は南海トラフや糸魚川、静岡構造線断層帯に起因する災害警戒地域であるが、そんな地形にトンネル工事をする事自体が無謀だと思われるので、トンネル工事は最小にするよう再考を願いたい。	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きます。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。軟弱地盤地域については、今後、詳細な地質調査を行い、必要に応じて地盤沈下の発生に充分配慮する施工方法等を検討します。
	242	「絶対に安全」というトンネルはないのだろうが、今回のバイパスルートは糸魚川ー静岡構造線と交差するとのこと、大きな不安を覚えざるを得ない。	
	243	活断層の上にトンネルをつくって本当に安全なのか。ふつうに考えてこわい。	
	244	活断層が通るこの場所にトンネル工事を行うとは、今の技術を持っても安全に出来ると言えるのか？自然にはかなわないと思う。とても不安に感じている。	
	245	糸静線に添ったトンネル工区の安全性に疑問を抱く。	
	246	活断層に接する部分もあり、30年以内にくるとされる糸魚川静岡構造線や牛伏寺断層の地震があった場合、工事中また工事後も危険があるのではないかと。土砂災害区域や断層の部分を目視と資料の調査のみで検討したというように記載されていたが、水質検査同様、各地の事例や有識者によるシュミレーション動画などの提示がほしい。	
	247	諏訪市上諏訪双葉ヶ丘区の市道13106号線の通称荏之久保線は国道20号線諏訪バイパス都市計画道路の変更案ではトンネル上部の補強の為に盛り土構造となり、同市道は迂回路をして県道諏訪白樺湖小諸線に至る構図となっているが、同地域の河川両岸区域は土砂災害警戒区域のレッドゾーン、イエローゾーンに指定された処なのでこれからの天災等に備えての河川整備や安全な道路構造にして戴くようお願いしたい。	
	248	バイパス工事起因の災害が起るのではという心配がある。特別警戒区域でもあるため、断層変異の影響が大きいと思う。	
	249	断層帯や災害警戒地域を避ける事が安全安心へと繋がるのではないかと？	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
地形及び地質	250	諏訪地方は南海トラフや糸魚川、静岡構造断層帯に位置し、大地震警戒地域であり、トンネルが掘られる山の諏訪湖側は土砂災害特別警戒区域が多くあり、トンネル工事中又開通後のトンネルからの振動等でこの急傾斜地の表土層による事故等も予想される。バイパス工事に起因する災害等が懸念される。	
	251	トンネル工事による安全性の担保が得られていない。本事業は山の中で行われるので、トンネル上の地盤が緩んだり、空洞ができたりする可能性がある、という前提で、そこへ大雨・豪雨・巨大台風などが来ることで山崩れが起きたり、土砂災害が起きることへの対処方法を、過去事例だけでなく近未来の可能性も描きつつ、示していただきたい。	
	252	工事に伴う振動等が庫裡表山（下諏訪町東町中）の地盤に影響し崖崩れ等の心配がある。工事中については近隣住民への安全確保が最重要と考える。	
	253	近年の雨の激しい降り方、梅雨前線の長期停滞、台風の強大化、など全地球的におよぼしている地球温暖化の影響は悪化している。本計画は「災害時のためのバイパス」と位置付けられているが、トンネルを掘ることで、そうした災害を新たに誘発・増大しかねない。トンネル工事により山の地盤が弱くなり、そこへ極端な地球温暖化の悪影響で、山の深層崩壊や土砂災害など、新たな災害を誘発するのでは、という懸念は払拭できない。過去の災害事例だけでなく、これから将来起こりうる近未来の災害も視野に入れた評価が今日では求められている。そうした視点・評価が無い限り、山を切り拓く「トンネル工事」はやらないでいただきたい。	
	254	近年地球温暖化による降水量を考えて見ても大変な対策をしないと大きな災害が起きかねない。その事は今各地方でその現状の災害がはっきり答えを出している。諏訪地方の地下には日本全体で知られている大きな断層である糸魚川、静岡構造線断層帯が有りその事を見ても、たかが諏訪市、下諏訪町のバイパスが本当に必要か。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
地形及び地質	255	開通後のトンネルから伝わる振動がこの急傾斜地の表層土に与える影響はないか？	
	256	活断層を刺激することによって起こる地震。莫大な金銭的負担。ダンプが走りまわっている所へ遊びに来たい人はいない。観光客が減る。「うるさくて汚い諏訪」の情報によって子育て世代で諏訪地方を離れる人が増え、人口が減る。この諏訪バイパス工事には、あまりにも多くの問題点・デメリットがみられます。諏訪バイパス工事は撤回して中止していただきたい。	
	257	災害時の対策として、諏訪湖・天竜川河川敷激甚災害対策特別緊急事業が済んでいる。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、疑問である。	
	258	計画当初には見つけれなかった活断層が見つかったと聞いた。災害時は他の場所より危険性が増す。まだ東日本大震災の余震が続いている中、工事をされる方々の安全は守られるのか？仮に工事が完成したとして、トンネルを通行する人たちの安全を永続的に保障できるか？人命を優先に考えるのであれば、活断層が見つかった時点で慎重な判断の下、潔く計画を白紙に戻すことが賢明である。	
	259	世界でもトップクラスの数多くの活断層が走る地盤に巨大なトンネルを掘る、そのこと事態が新たな災害につながる懸念がある。	
	260	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。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する。それらへ被害が及んだ場合の人命への影響を考えていただきたい。	
	261	諏訪バイパス道路の工事予定地は、糸魚川ー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ある。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る。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
地形及び地質	262	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ならバイパス建設に原因がないと言い切れるのか？	
	263	活断層が多い茅野・諏訪の山にトンネルを開ける危険を冒してまで進める計画など理解できない。	
	264	バイパスが通る区域は、長野県が指定している土砂災害特別警戒区域を多く通過して行く。準備書の図を見たら、誰もが災害発生への不安をいだく。	
	265	糸魚川静岡構造線の活断層に平行して4車線のトンネルを作る構想は、子孫に負の遺産を贈ることになるので反対だ。	
	266	トンネル建設による土砂崩れ等の調査は十分に行われているのか。計画地付近には活断層がある様である。今回の計画道路より低い位置には多くの住宅地がある。大雨、地震の際、トンネル工事に起因し土砂崩れ等が起こった場合、多数の方が罹災されると考えられる。上記の理由から、予定区間のトンネル部分をルートでの再検討を希望する。	
	267	トンネルの出口として諏訪市四賀桑原区が計画され、そこから諏訪市四賀赤沼区にかけて高架による既存への結合を計画しているが、これらの地域は軟弱地盤で知られる地域で、今後大地震などの時に倒壊したりしないか心配である。トンネル自体も諏訪湖北側の活断層帯の真上を掘り進めるもので、もし大地震があったときに大丈夫なのか、そういった検証が真剣になされているのかはなはだ疑問である。	
	268	11キロにも及ぶトンネルを掘るというが、それがよりもよって糸魚川静岡構造線の一部をなすという諏訪湖北岸の活断層帯に作られるというのは、なにかの冗談か？どんなに検証をしてもしきれないことがあるだろうし、地震の時に甚大な被害が出てから「想定外の災害が起きた」などといってもらっても取り返しがつかない。	
269	活断層付近を通過するようですが、災害を引き起こす原因を作っているのではないかととても危険だと思う。		

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
地形及び地質	270	地震が予想されていることから、地震対策になるか。当然、迂回路が多い方が良いだろう。しかし、予想される東海地震の場合、どのようになるのか。わかっている断層だけでも多数ある。諏訪バイパスは断層に沿っているようにも見える。	
	271	今回の準備書では、軟弱地盤地域（諏訪市四賀赤沼区、他）について地盤を評価項目に選定されていないが、実際の工事にあたっては、十分な地質調査を行って、地盤沈下の発生しない様な構造、施工方法にしていただきたい。また、工事实施中、供用後に地盤沈下により、家屋、インフラ等への影響が発生した場合は、必要な補償、沈下対策を行っていただきたい。	271～273 について 地盤への対応については、準備書第3章（P. 3-28 及びそれ以降の頁）に示すとおり、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する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ます。
	272	工事期間中の大型車の通行により地盤が悪くなった場合の保証がどうなるか知りたい。	
	273	盛土により地盤への重量の負担が増す事が予測される。現在住居がある土地に歪が生じて傾きの発生等不具合が生じる恐れがある。影響が無い事を確約してもらいたい。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。	
	274	昨年9月の質問に対する電話回答では断層があるトンネル工事についての懸念に対し「適切な工事を進める」という説明であったが、アセスの地質調査不足や問題発生に対する具体的な対応策がしめされていないことを大変不安に思う。	274～275 について 計画路線は、準備書第3章（P. 3-28 及びそれ以降の頁）に示すとおり、位置及び基本構造の検討段階から、断層帯に配慮する計画とし、トンネル構造での通過をできる限り回避する計画としています。
	275	電話回答では「安全な工法で行う」との回答であったが、納得できる具体的な説明はなかった。地震災害については地質構造の詳細な事前調査と危険な個所の対策が説明されるべきである。工法として、糸一静線が動いても壊れないレベルのトンネル工事の技術は確立されているのか。	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、安全面に十分配慮します。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きます。さらに、地域の方々に理解が得られるよう、具体的な説明等を行ってまいります。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
地形及び地質・景観	276	<p>自然環境・歴史的景観・文化的景観へ与える影響と保護対策・災害警戒地域における公共工事の安全性と災害防止対策、安全性の担保、災害の予想されるルートの変更等要望に対する国の説明・回答は概要のみでよく理解出来ない。</p>	<p>276～277 について</p> <p>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。</p> <p>本事業の整備効果としては、現道の交通がバイパスに転換することによる交通混雑の緩和、交通事故の減少、また、集中豪雨等が発生し現道が通行止になった場合の地域分断・孤立の解消、及び地域産業の活性化や医療機関までの搬送時間短縮等が期待されており、平成 25 年度より実施した計画段階評価においても、バイパスの必要性について確認したところです。計画段階評価の中で平成 26 年に実施された意見聴取では、全体の約 8 割の方がバイパスの必要性を認識していました。</p>
	277	<p>「20 号諏訪バイパスルート案」は美しい自然を破壊し、景観を損なうばかりでなく、活断層、急傾斜地、土砂災害等災害の危険性が高い場所に工事が行われ、その影響により災害を引き起こされるのではないかと危惧している。住民の命と生活をおびやかすことのないように 40 年前の決定事項ではなく現行法にてらし合わせて、今一度考えて頂き懸命な判断をお願いしたい。</p>	<p>計画路線は、準備書第 3 章 (P. 3-28 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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に配慮する計画とし、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する計画としています。土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくする計画としています。</p> <p>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、安全面に十分配慮します。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きます。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理</p>



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
地形及び地質・景観	277		<p>の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。</p> <p>本事業による景観への影響については、準備書第 11 章 (P. 11-12-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
日照阻害	278	<p>バイパス工事及びその後の日照時間の減少について、影響を受ける農地、住宅への保障をしてほしい。また、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。</p>	<p>278 について</p> <p>本事業による日照阻害に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-8-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、住居等の保全対象が存在する地域又は立地することが予定される地域を対象に、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、「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します。</p> <p>なお、環境影響評価法で定める環境影響評価を行う項目は、環境基本法第 14 条各号に掲げる事項の確保を旨として定められており、農地への日照の影響は、これに該当するものではないと考えられることから、調査・予測及び評価の対象とはしていませんが、事業実施段階において、対象道路に起因して農作物への著しい影響が発生した場合には、調査を実施し、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる農作物に対する損害等に係る事務処理指針 (案)」(平成 16 年 6 月 23 日中央用対第 6 号) に基づき適切に対処します。</p>
動物	279	<p>影響を受けると予測されているのがアオバズクで、様々な配慮や対策によって繁殖活動への影響・生息環境が保全されると予測されているが、トンネル工事において発破によりかなりの爆音と振動が予想されることが分かり、それに対する環境保全措置が本当に効果的なのか、生息環境は守られるのか、大変懸念される。</p>	<p>279 について</p> <p>トンネルにおける発破工事の実施については、事業実施段階において、地質調査や詳細設計を実施し施工方法を検討するため、現段階では決定していません。</p> <p>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火薬量による発破工法の採用や、防音扉の設置、アオバズクの繁殖期間へ配慮した工事工程とする等の環境保全措置を検討し、発破に伴う影響の回避又は低減に努めます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
動物	280	<p>工事による動物生息域減少は動物が里へ下り、農作物に影響する。道路での動物に関する事故を増やす。</p>	<p>280 について</p> <p>本事業による動物に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-9-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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>準備書第 11 章 (P. 11-9-69 及びそれ以降の頁) に示すとおり、計画路線は哺乳類等の主な生息環境である樹林地の大部分をトンネル構造で通過するとともに、盛土部はカルバート等の設置、河川等の水辺は橋梁構造による横断により連続性が確保されることから、移動経路は確保されるものと考えています。</p> <p>また、動物の事故を防止するため、樹林地と連続するトンネル坑口部等には、侵入防止柵の設置を検討します。</p>
動物・植物・生態系	281	<p>貴重な動植物はぜひとも守って欲しい。さらに、身近なありふれた里山、ありふれた川と関わっていたものが今では貴重なものとなっている。生息域保全は環境保全の鉄則である。そこに生息する生き物とともに末永く守り、子孫に受け継いでいきたいものである。</p>	<p>281～285 について</p> <p>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、準備書第 11 章 (P. 11-9-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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>
	282	<p>私たち人間が住みよい環境を造る為だけに、全ての生物たちの為のこのような緻密で素晴らしい生態系を破壊しかねない計画を進めてしまって、本当に良いのか?</p>	
	283	<p>トンネルを掘りバイパスを作るために山を削るという「行為」について山に住む動植物へ悪影響が及ぶ。生態系のバランスが崩れてしまう。結果、人里や周りの自然、更には海にも悪影響が及んでしまう。</p>	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見
動物・植物・生態系	284	工事箇所周辺から霧ヶ峰への広範囲になるが、このエリアは天然記念物のカモシカをはじめ沢山の貴重な動植物も存在している。このような自然の生態系は現況であるからこそ生きていかれるものであり、地中にトンネルを通すからと言っても工事期間中に壊滅の危険性が否定出来ないと考える。一度破壊された自然環境は人間の手による原状復帰が不可能な事は誰でも分かる常識であり、こんな事をして良いかどうかは行政の方々でも十分に理解出来る事ではないか？	
	285	道路の8割がトンネルということは、山や森、川、水、生物など、生態系への影響が広い範囲に及ぶ。どこにどのような影響が及ぶのか、長期的な影響も見据えて計画を立てられているのか？	
	286	谷部に立体構造物が建設される。交通量も増加する。動植物の谷部の連続性に影響しないか。	286 について 計画路線が通過する横断道路や水路については、準備書第3章(P. 3-28)、準備書第11章(P. 11-9-69及びそれ以降の頁)に示すとおり、橋梁構造による横断及び桁下空間の確保、カルバート等の設置、流路の付け替えの採用により機能を確保することから、連続性は確保されるものと考えています。
	287	動物・植物・生態系の環境予測に当たっては、安全側で評価が行われており良いと思うので、計画通りの調査及び配慮を行っていただければ問題ない。	287 について 事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき、環境保全措置を適切に実施します。 また、環境保全措置の内容をより詳細なものにするため、環境影響評価法に基づく事後調査を実施していきます。動物及び生態系の事後調査の調査期間は、工事前～工事中の調査対象の繁殖期を基本とします。植物の事後調査の調査期間は、各種の生活史及び生育特性等に応じて設定します。 なお、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、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
植物・文化財	288	<p>工事のルートが諏訪大社のすぐ近くだということにも驚きを隠せない。諏訪大社と云えば、社殿は国の重要文化財に、鎮守の森とも言われる社叢は県の天然記念物に指定されている。この近くを工事車両が頻繁に行き来することに、決して賛成できない。</p>	<p>288 について</p> <p>工事の実施による植物、文化財に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-10-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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>工事用車両の運行にあたっては、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事用車両の出入り量を制限する等、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する計画とし、工事着手前に地域の方々へ説明等を行ってまいります。</p>
生態系	289	<p>山を切り拓くことは、山に生息する植物、動物を含むあらゆる生物多様性の棲息地喪失を招き、生態系システムを破壊する。個別の種への評価だけではなく、それらが全体として織りなす生態系システムとしての評価が必要である。</p>	<p>289 について</p> <p>本事業による生態系に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-11-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、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>なお、生態系の調査、予測及び評価は、個別の種への評価だけではなく、地域を特徴づける生態系の注目種・群集を選定し、それらの生息・生育基盤を含めて行いました。</p>
景観	290	<p>道路の存在に係る景観についての調査地点がほとんどは計画路線より諏訪湖側である。下諏訪町武居は、計画路線が、住宅地の中央を横断することになっている。計画路線の山側からの景観について評価すべきである。</p>	<p>290 について</p> <p>景観の調査地点については、準備書第 11 章 (P. 11-12-2 及びそれ以降の頁) に示すとおり、調査地点の選定手順 (図 11. 12. 1. 1) にしたがって、主要な眺望景観及び身近な自然景観の変化が生じるおそれのある地点を選定しました。</p>
	291	<p>諏訪圏は観光都市ではあるが「景観」項目の予測を考えた時、諏訪湖側には不特定多数が利用する視点場があるが、バイパス側には主だった景観資源が存在していない(視認できない)ため、影響はなしとして問題ないと思う。直接改変を受ける景観資源も特にないと思うので、配慮だけしていただければ問題ない。</p>	<p>291 について</p> <p>事業実施段階においては、環境影響評価の結果に基づき、環境保全措置を適切に実施します。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
景観	292	第4区（下諏訪町武居南）における盛り土に対して地元の反対意見を聞く。地区が分断されるとの懸念からである。是非高架橋にして風通しが良く、景観に配慮したバイパスにして欲しい。	292 について <p>構造物・道路付属物の検討にあたっては、準備書第3章（P. 3-28）に示すとおり、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。</p> <p>なお、詳細な道路構造、設計の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。</p>
	293	県道諏訪湖四賀線から上川までの、諏訪市四賀赤沼区内を通過する高架道路の景観を構造、デザイン、色彩等の面から考慮して欲しい。	293 について <p>高架構造区間については、準備書第11章（P. 11-12-49 及びそれ以降の頁）に示すとおり、環境保全措置として「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」を採用します。詳細については、事業者が事業実施段階で、地域との調和を図る観点から検討します。</p>
	294	諏訪バイパス計画地は慈雲寺ならびに諏訪大社春宮周辺の歴史的景観に影響を与えられる。	294 について <p>景観の調査地点については、準備書第11章（P. 11-12-2 及びそれ以降の頁）に示すとおり、調査地点の選定手順（図 11.12.1.1）にしたがって、主要な眺望景観及び身近な自然景観の変化が生じるおそれのある地点を選定しました。</p> <p>景観の調査地点の選定において、慈雲寺及び諏訪大社下社春宮については、計画路線が見えないため、評価の必要はないと判断し、調査対象として選定しませんでした。</p> <p>また、構造物・道路付属物の検討にあたっては、準備書第3章（P. 3-28）に示すとおり、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。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
景観・人と自然との触れ合いの活動の場	295	諏訪湖眺望を楽しめる駐車スペースの確保。せっかくの「明かり部」。駐車して、柿陰山房、津島神社、歌人赤彦・俳人木外の墓地などを巡る遊歩道を整備したらどうか。当地区は縄文時代の遺跡、津島神社の社殿や檜柏の大木、見晴らし公園の枝垂れ桜、甲州街道沿い古民家などがあり、歌人俳人など文化人を輩出し、湖畔の博物館も含めれば歴史文化を探訪できる。	295 について ご指摘の要望については、関係自治体に伝えま す。
	296	大社周辺の景観維持と道路等による分断が 無いようにしていただきたい。	296 について 景観の調査地点については、準備書第 11 章 (P. 11-12-2 及びそれ以降の頁) に示すとおり、 調査地点の選定手順(図 11.12.1.1)にしたがっ て、主要な眺望景観及び身近な自然景観の変化が 生じるおそれのある地点を選定しました。 景観の調査地点の選定において、諏訪大社下社 春宮については、計画路線が見えないため、評価 の必要はないと判断し、調査対象として選定しま せませんでした。 また、構造物・道路付属物の検討にあたっては、 準備書第 3 章(P. 3-28) に示すとおり、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。 また、諏訪大社下社春宮、諏訪大社下社秋宮へ のアクセスルートについては、準備書第 11 章 (P. 11-13-63 及びそれ以降の頁) に示すとおり、 機能補償のため、近傍に付け替え道路を整備する ことにより、分断は生じません。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
人と自然との 触れ合いの 活動の場	297	<p>部落（下諏訪町東高木）と里山との往来について、例えば何箇所かの御柱山出し路の確保なども4車線より2車線の方が対応しやすい。</p>	<p>297 について</p> <p>御柱祭の諏訪大社下社曳行ルートについては、準備書第11章（P.11-13-46）に示すとおり、既存の国道等のルート上を中心としたものであり、計画路線によるルートの改変はないため、曳行の利用に支障は生じません。また、小宮御柱祭の山出し・里曳きのルートについては、準備書第11章（P.11-13-41）に示すとおり、計画路線により改変される可能性があります。改変される既存道路に対しては近傍に付け替え道路を整備します。</p> <p>さらに、準備書第11章（P.11-13-66）に示すとおり、供用後における御柱祭及び小宮御柱祭の開催期間中は、山出し・里曳きルートとの交差箇所の通行規制等について、必要に応じて関係機関と協議・調整を行ってまいります。</p> <p>また、車線数については、本事業の将来交通量が最大で約3万台／日となることから、4車線の道路が必要であると考えています。</p>



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
人と自然との触れ合いの活動の場、文化財	298	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。御柱祭りが偽物になってしまう。	298～299 について 本事業のルートについては、準備書第 3 章 (P. 3-21～3-26) に示すとおり、平成 25 年から平成 28 年に行った計画段階評価における PI (パブリック・インボルブメント) プロセスにおいて、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 ルートを比較案として設定し、政策目標や環境への影響など地域の意見聴取で重視されている項目に対して比較評価を行い、意見を聞きながらルートの選定を行いました。その結果、バイパス案 (山側ルート) は、政策目標である交通の円滑化や災害 (浸水被害、土砂災害等) に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与するルートであるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、採用ルートとして決定しています。
	299	神様の山を切り崩した中を自分が通っていると考えると、崇りが怖くて二度と諏訪神社に顔向けできないと言っている人たちがいた。山の力がなくなったら、御柱祭も形骸化してしまう。日本中にある諏訪の総本山としての魅力と影響力を自覚していただきたい。	計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、現在確認されている人と自然との触れ合いの活動の場の通過をできる限り回避する計画としています。 御柱祭の諏訪大社下社曳行ルート、小宮御柱祭については、準備書第 11 章 (P. 11-13-41 及びそれ以降の頁) に示すとおり、計画路線と交差しないため、触れ合いの活動の場の改変はありません。さらに、準備書第 11 章 (P. 11-13-66) に示すとおり、供用後における御柱祭及び小宮御柱祭の開催期間中は、山出し・里曳きルートとの交差箇所の通行規制等について、必要に応じて関係機関と協議・調整を行ってまいります。 文化財の調査地点である諏訪大社下社については、準備書第 11 章 (P. 11-14-25) に示すとおり、境内の樹林等の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ます。 なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
文化財	300	秋宮の裏山である地域は御神体の山ともいえる地域である。神聖なる大地、そして母なる大地に穴を開けて、良いものかと思う。	300～301 について 本事業のルートについては、準備書第 3 章 (P. 3-21～3-26) に示すとおり、平成 25 年から平成 28 年に行った計画段階評価における PI (パブリック・インボルブメント) プロセスにおいて、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 ルートを比較案として設定し、政策目標や環境への影響など地域の意見聴取で重視されている項目に対して比較評価を行い、意見を聞きながらルートの選定を行いました。その結果、バイパス案 (山側ルート) は、政策目標である交通の円滑化や災害 (浸水被害、土砂災害等) に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与するルートであるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、採用ルートとして決定しています。
	301	社の杜の上方に人工物が架かると聞いただけで「文化財を守ってくれると思っていた国家が、なぜこのようなことを計画するのだろうか?」と思った。専門家の皆様がもし、春宮の上空に橋を掛けるということに対して何の違和感も覚えないようであれば、私たちの生活感と乖離してしまっていると言わざるを得ない。菩提寺であります慈雲禅寺は、鎌倉時代からの由緒あるお寺である。諏訪と鎌倉とを結びつける、生き証人である。だから今のままで保存すべきだと考える。	計画路線は位置及び基本構造の検討段階から、現在確認されている文化財の通過をできる限り回避する計画としています。 文化財の調査地点である諏訪大社下社については、準備書第 11 章 (P. 11-14-25) に示すとおり、境内の樹林等の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ます。慈雲寺については、準備書第 11 章 (P. 11-14-24) に示すとおり、境内の樹林や庭園等の周辺環境は改変されないこと、また、境内の植生は土壌水を利用して生育しており土壌水と地下水の関連性はないことから保全されると考えられるため、雰囲気や利用環境の変化は生じないと予測されます。 なお、詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
文化財	302	<p>諏訪市・下諏訪町の住民生活、観光、産業、文化財、自然環境等に影響があると心配されることが多く、このまま工事が行われてしまえば、最悪「諏訪が壊れてしまう!」という思いに至ってしまう。便利さを求めるあまり、地元が大切にしてきた歴史や普通の暮らしが壊されてしまう事のないよう、十分な調査と検討をお願いしたい。専門家のアドバイスにも誠実な対応をお願いしたい。</p>	<p>302 について</p> <p>本環境影響評価は、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き適切に実施しています。</p> <p>調査、予測及び評価は、「技術手法」、「長野県環境影響評価技術指針」、最新の科学的知見等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を第 11 章に記載しています。</p> <p>また、環境影響評価の調査、予測及び評価の内容については、専門家等の助言を受けています。</p> <p>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。</p>
廃棄物等	303	<p>廃棄物とくに建設発生土の処理問題について、前もって、どこにどれだけいつ処分するのか、明らかにして欲しい。</p>	<p>303～306 について</p> <p>事業の実施に伴い発生する建設発生土については、準備書第 3 章 (P. 3-29) に示すとおり、できる限り盛土材等として本事業内での利用に努めるとともに、本事業で発生する建設発生土に関する情報提供あるいは建設発生土を必要とする他の公共事業等の情報収集に努めます。建設発生土の事業外搬出に関して、搬出先で不適正な処分が行われないよう、事業者において、利用・処分の流れを把握・管理し、適正な利用・処分を確認します。</p> <p>さらに、準備書第 11 章 (P. 11-15-4 及びそれ以降の頁) に示すとおり、環境保全措置として「工事間流用の促進」を採用し、建設発生土は、「建設発生土情報交換システム」による工事間利用を他の道路事業への再利用も含めて検討するとともに、「資源の有効な利用の促進に関する法律」に基づき、適切に再利用を図ることによって発生量を回避・低減します。</p> <p>また、トンネル工事に伴い発生する建設発生土等を仮置きすることも想定されますが、その場所については、準備書第 3 章 (P. 3-29) に示すとおり、関係法令を遵守して適切に対応するとともに、仮置きした土砂が地震や気象等の自然災害により周辺に影響を与えることがないように適切に対応することとし、工事着手前に関係機関や周辺住民への情報提供を行います。</p> <p>建設発生土の具体的な利用・処分方法について</p>
	304	<p>トンネルから大量に出る残土の運搬先が決まっていない。出てから考えるとの回答でしたが掘削後では遅すぎる。土質・石質・量を調査し把握する必要があると思う。後になって置き場が見つからず仮置き場、適当でない使い道、ということが無いようお願いしたい。</p>	
	305	<p>水月公園のスポーツ公園化の為にトンネル残土を持ち込むと言う又聞きの話だが、山の上への残土処分、あの場所は全体的には急傾斜の沢地である。元の地盤と盛り土をどう安定させるのか? 膨大な廃土、トンネル設計時点で同時にどう処分ができるか考えられなければならない。膨大に排出するトンネル残土の軽はずみな処分はしないでいただきたい。後つけ思い付きで、沢を埋める、山の上に捨てる等もってのほか、十分な安全性を考えたいので、証明付きで施工していただきたい。</p>	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
廃棄物等	306	<p>当該諏訪バイパスに関しては糸魚川-静岡構造線の直上に位置している。この計画に対し、「大雨が降った時に地震が発生した場合どうなるのか？」を不安に感じている。山を削り、木の根を切り、土を選び出し、別の場所へ盛り、削られた場所、盛られた場所に大雨が降った場合かつ、地震が発生した場合のリスクを慎重に科学的に調査をしていただきたい。土砂の流出は完全に工区内あるいは残土処理区域内に抑えられる根拠を具体的に工法および各種数値を明示しご説明をいただきたい。</p>	<p>は、事業実施段階において他の公共事業等の状況を踏まえ検討することとし、結果については工事着手時に周辺住民への情報提供を行います。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
廃棄物等	307	<p>上川の植生水路と河口の沈殿ピットから出る約 3,200 m<sup>3</sup>の土砂でさえ、諏訪建設事務所は「除去した堆積土の処分先に苦慮している」と述べている。その 400 倍以上の土砂をどこにどう処分するのか。廃棄物と建設発生土をいつ、どこに、どれだけ処分する予定なのか、具体的に示してほしい。</p>	<p>307 について</p> <p>事業の実施に伴い発生する建設発生土については、準備書第 3 章 (P. 3-29) に示すとおり、できる限り盛土材等として本事業内での利用に努めるとともに、本事業で発生する建設発生土に関する情報提供あるいは建設発生土を必要とする他の公共事業等の情報収集に努めます。建設発生土の事業外搬出に関して、搬出先で不適正な処分が行われないよう、事業者において、利用・処分の流れを把握・管理し、適正な利用・処分を確認します。</p> <p>さらに、準備書第 11 章 (P. 11-15-4 及びそれ以降の頁) に示すとおり、環境保全措置として「工事間流用の促進」を採用し、建設発生土は、「建設発生土情報交換システム」による工事間利用を他の道路事業への再利用も含めて検討するとともに、「資源の有効な利用の促進に関する法律」に基づき、適切に再利用を図ることによって発生量を回避・低減します。また、環境保全措置として、「再資源化施設への搬入等による他事業等での利用」を採用し、建設汚泥、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、建設発生木材は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」及び「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に基づき、適切に再利用を図ること（具体的には、コンクリート塊は再生コンクリート材への加工、アスファルト・コンクリート塊は再生アスファルト合材等への加工を行うことによる再資源化を図ること）によって発生量を回避・低減します。</p> <p>廃棄物及び建設発生土の具体的な利用・処分方法については、事業実施段階において他の公共事業等の状況を踏まえ検討することとし、結果については工事着手時に周辺住民への情報提供を行います。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
温室効果ガス	308	地球温暖化による悪影響を避けられることはできないと認識する必要があるが、本事業の環境影響評価ではこの視点があると言えるか。	308～311 について 本事業では、準備書第3章(P.3-31)に示すとおり、工事中の温室効果ガス排出量の低減を図るため、効率的な施工計画の策定に努めるとともに、市場性、安定供給、性能、品質の確保にも留意しつつ、「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(グリーン購入法)」に基づく特定調達品目等の使用に努めます。 また、事業実施にあたっては、省エネ設備の導入等により、供用後における温室効果ガス排出量の低減に努めます。
	309	県が定めた「長野県気候危機突破方針」との整合性が取れるのか、疑問なため、バイパスの着工から完成までに要するエネルギー総消費量、および二酸化炭素総排出量を明らかにしてほしい。	
	310	長野県は、気候非常事態宣言 2050 年排出ガス 0 ゼロを表明した自治体でもある。この計画による様々な影響はこの市町村・県だけのものではないことを自覚する必要がある。	
	311	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、矛盾を感じる。	
環境影響評価手続き	312	環境アセスメント(以後アセス)としては、結局、ルートの詳細と構造は 2021 年 3 月のアセス準備書の縦覧と説明会までは、住民には示されていない。方法書から 3 年の遅れである。これは、環境アセス条例の趣旨に反する違法行為ではないか。3 年も遅れた詳細ルートと構造の説明が、アセス方法書の趣旨に照らして、手続きが条例違反かどうかを住民に説明してほしい。	312～313 について 本環境影響評価は、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き適切に実施しています。 計画路線の必要性を議論するために必要となる現地調査の手法等について、地域の方々からのご意見を幅広く聴くため、平成 29 年 4 月に方法書を公告・縦覧し、縦覧期間中に方法書説明会を 4 回開催するとともに、一般及び知事から意見を聴取しました。 現地調査は、方法書に寄せられた住民意見、並びに知事意見を踏まえており、計画路線の特性や周辺地域の状況を適切に把握できるものと考えています。 また、調査、予測及び評価は、「技術手法」、「長野県環境影響評価技術指針」、最新の科学的知見等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を準備書第 11 章に記載しています。
	313	不十分な情報での手続きは、アセスの手続きとして瑕疵があると思われる。詳細ルートと約 80%がトンネルだとする詳細な構造を示したうえで、住民意見を反映したアセス調査をやり直す必要がある。	
	314	事業者が事業者自身で評価するような準備書には何の信用も置けない。	
	315	「環境影響評価準備書」の評価には、第三者からの目線をまったく欠いているのではないか。事業者の「バイパスありき」の目線による説明ではとうてい信頼できるものではない。	
			314～315 について 本環境影響評価は、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き適切に実施しています。 作成した準備書は、長野県環境影響評価条例に基づき、知事から学識経験者を委員とする長野県環境影響評価技術委員会へ諮問され、審議内容については、公開されています。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境影響評価手続き	316	<p>環境影響評価を行う項目で、自動車の走行の区分に粉じんや水の汚れも含むべき。あかり部に集積される、種々のコンパウンドが含まれるタイヤの摩耗粉やアスファルトから放出される環境影響因子、地域柄多用される融雪剤の飛散や流出、などの影響を評価・考慮するようお願いしたい。</p>	<p>316 について</p> <p>本事業に係る環境影響評価項目については、準備書第 10 章 (P.10-3) に示すとおり、「国土交通省令」、「技術手法」、「長野県環境影響評価技術指針」を参考として、配慮書での検討結果、事業特性及び地域特性、専門家等による技術的助言及び方法書についての知事意見を踏まえて選定しました。</p> <p>本事業による粉じん等、水質に係る環境影響評価については、準備書第 11 章 (P.11-1-64 及びそれ以降の頁) に示すとおり、建設機械の稼働及び工事用車両の運行に係る粉じん等、水底の掘削等に係る水の汚れに対して調査、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>自動車の走行に係る粉じん等 (タイヤ摩耗、アスファルト等) は、バックグラウンド濃度に含まれ、自動車の走行に伴う排出量は小さいと考えています。また、タイヤ摩耗や路面摩耗により発生する粉じんの影響についても、小さいと考えています。</p> <p>融雪剤 (凍結防止剤) は、雪解け時には路面から排水路に流入する可能性はありますが、これは一時的なものであり、公共用水域に流出後、速やかに拡散・希釈されるものと考えています。なお、路面排水の処理や放流先については、事業実施段階で必要に応じ、関係機関と協議等を行い、適切に対処します。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境影響評価手続き	317	<p>設定項目約 30 項目上げ実施する旨説明があったが、その全ての詳細がトンネルありきのため、説明できていない。</p>	<p>317 について</p> <p>本事業のルートについては、準備書第 3 章 (P. 3-21~3-26) に示すとおり、平成 25 年から平成 28 年に行った計画段階評価における PI (パブリック・インボルブメント) プロセスにおいて、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 ルートを比較案として設定し、政策目標や環境への影響など地域の意見聴取で重視されている項目に対して比較評価を行い、意見を聞きながらルートの選定を行いました。その結果、バイパス案 (山側ルート) は、政策目標である交通の円滑化や災害 (浸水被害、土砂災害等) に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与するルートであるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、採用ルートとして決定しています。</p> <p>また、本環境影響評価は、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き適切に実施しています。</p>



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境影響評価手続き	318	<p>バイパスの諏訪区間はほとんどが環境、工事リスクの高いトンネル工区であるし、地元住民にとっては有効性・利便性は極めて低いと思う。また工区の掘削工事による影響も計り知れない(環境アセスメントには具体的、綿密な調査がなされていなく、予測として問題なし)工事前、工事中、工事完成後に問題が露呈される可能性が大きいと思う。</p>	<p>318 について</p> <p>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。</p> <p>本事業の整備効果としては、現道の交通がバイパスに転換することによる交通混雑の緩和、交通事故の減少、また、集中豪雨等が発生し現道が通行止になった場合の地域分断・孤立の解消、及び地域産業の活性化や医療機関までの搬送時間短縮等が期待されており、平成 25 年度より実施した計画段階評価においても、バイパスの必要性について確認したところです。計画段階評価の中で平成 26 年に実施された意見聴取では、全体の約 8 割の方がバイパスの必要性を認識していました。</p> <p>本事業においては、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ると考えています。</p> <p>また、水象、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、専門家の意見及び指導を得ながら、適切な措置を講ずることとします。水象の事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。動物及び生態系の事後調査の調査期間は、工事前～工事中の調査対象の繁殖期を基本とします。植物の事後調査の調査期間は、各種の生活史及び生育特性等に応じて設定します。</p> <p>さらに、本環境影響評価では、環境に及ぼす影響を予測し、必要に応じて環境保全措置を講じることとしていますが、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じます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境影響評価手続き	319	<p>環境アセスメントにより、自然環境への影響がどの程度予想され、環境への負荷とその対応についての報告が明確にされていない。</p>	<p>319 について</p> <p>調査、予測及び評価は、「技術手法」、「長野県環境影響評価技術指針」、最新の科学的知見等に基づき、環境基準等の諸指標を評価の指標として用いて、適切に実施し、その結果を準備書第 11 章に記載しています。</p> <p>本事業においては、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ると考えています。</p> <p>また、水象、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、専門家の意見及び指導を得ながら、適切な措置を講ずることとします。水象の事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。動物及び生態系の事後調査の調査期間は、工事前～工事中の調査対象の繁殖期を基本とします。植物の事後調査の調査期間は、各種の生活史及び生育特性等に応じて設定します。</p>
	320	<p>武居地区のあかり部に関し、山に囲まれた狭隘な地域を壁の如く盛土で閉じられ両側に坑口が設けられる現案では、境界条件やパラメータの設定により推計値が大きく振れると想定できる。予測及び評価の手法に対し、正確度と精度を明示・考慮した上で予測値と環境基準値と比較すべき。</p>	<p>320 について</p> <p>本環境影響評価の予測及び評価については、「技術手法」等に基づき、適切に実施しています。</p> <p>なお、本環境影響評価では、環境に及ぼす影響を予測し、必要に応じて環境保全措置を講じることとしていますが、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じます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境影響評価手続き	321	<p>様々な環境保全措置を講じる予定かとは思いますが、それ自体がさらに環境への影響を与えるように感じた。(機械や施設の採用、壁の設置など)</p>	<p>321 について</p> <p>環境保全措置の他の環境への影響については、準備書第 11 章の各項目において、「環境保全措置の検討」に記載しています。</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じます。</p> <p>詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。</p>
	322	<p>準備書の段階で調査を尽くさず、工事をしながらというのでは対応できない。分からないことを後から調べても対応する手立てが見つからないこともある。事前の調査を先ず十分に実施していただきたい。</p>	<p>322 について</p> <p>本環境影響評価は、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き適切に実施しています。</p> <p>本事業による環境影響評価については、準備書第 11 章 (P. 11-1-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、調査、予測及び評価を行い、その結果に応じて、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の検討を行いました。</p> <p>水象、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、専門家等の意見及び指導を得ながら、適切な措置を講ずることとします。水象の事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。動物及び生態系の事後調査の調査期間は、工事前～工事中の調査対象の繁殖期を基本とします。植物の事後調査の調査期間は、各種の生活史及び生育特性等に応じて設定します。</p> <p>なお、今後の詳細な計画検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、事業実施段階及び供用後の周囲の生活環境(土地利用の変化)や自然環境の状況変化、規制区域及び環境基準の変更並びに交通量等について、関係機関と協力し、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切に把握してまいります。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
環境影響評価手続き	323	準備書 13 章に記述されている「予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性は小さいこと、また、採用した環境保全措置の効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さいことなどから、事後調査は実施しません」について定量的な説明をお願いしたい。	323～324 について 本環境影響評価の予測及び評価については、「技術手法」等に基づき、確立した手法により予測及び環境保全措置の検討を行っており、適切に実施していることから、予測及び効果の不確実性は小さいものと考えられます。 環境影響評価法に基づく事後調査については、
	324	将来モビリティや気候などが様変わりし、基準値を超えたり想定外の環境影響因子が発生する可能性がある。現時点で「表 13.1 以外は事後調査をしない」と決定されているのは不合理である。経時的に変化が想定される項目は事後調査をお願いしたい。	国土交通省令第 32 条第 1 項に掲げられる各号に該当する場合に事後調査を実施することが定められています。 本事業については、準備書第 13 章 (P.13-1 及びそれ以降の頁) に示すとおり、水象、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、専門家の意見及び指導を得ながら、適切な措置を講ずることとします。水象の事後調査の調査期間は、工事前、工事中及び完成後とします。動物及び生態系の事後調査の調査期間は、工事前～工事中の調査対象の繁殖期を基本とします。植物の事後調査の調査期間は、各種の生活史及び生育特性等に応じて設定します。 また、長野県環境影響評価条例に基づく事後調査の調査等の項目及び手法については、関係機関と連携しながら事業実施段階で検討します。
	325	この意見書を、函を含めて、審議委員に、そのまま届けていただきたい。要約されることを希望しない。	325 について いただいた意見書も含めて長野県環境影響評価技術委員会事務局へお伝えします。
	326	意見書提出時点で、既に、アセス技術委員会による準備書の審査が始まっている。議事録の早い公開を望む。	326 について ご意見については長野県環境影響評価技術委員会事務局へお伝えします。
	327	多くの委員が zoom 参加をしているが、審議の様子を住民に理解してもらうため、委員がその地域の理解をより深める意味で、再度の現地見学と、それに合わせた地元での技術委員会の開催を希望したい。	327 について ご意見については長野県環境影響評価技術委員会事務局へお伝えします。

	328	アセス技術委員会は、現地視察しているが80%がトンネル以前である。審査をやり直す必要がある。	328 について ご意見については長野県環境影響評価技術委員会事務局へお伝えします。 なお、方法書において準備書作成前の平面縦横断線形が明らかになった時点で県に報告、調査、予測及び評価の地点や方法について助言を受けるとの知事意見を受けており、それに基づき令和2年9月に県に報告を行い環境影響評価技術委員会で審議いただいています。
--	-----	--	--

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	329	将来人口の大幅減少等により交通量減少が見込まれ、財政の逼迫問題もあるため、諏訪バイパス建設計画を中止していただきたい。	<p>329～384 について</p> <p>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。</p> <p>本事業の整備効果としては、現道の交通がバイパスに転換することによる交通混雑の緩和、交通事故の減少、また、集中豪雨等が発生し現道が通行止になった場合の地域分断・孤立の解消、及び地域産業の活性化や医療機関までの搬送時間短縮等が期待されており、平成 25 年度より実施した計画段階評価においても、バイパスの必要性について確認したところです。</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いるものと認識しており、関係市町からもバイパス整備に関する要望も頂いています。一方で、事業に対し心配される意見があることも承知しており、より多くの方に本事業に対するご理解とご協力が得られるよう努めていきます。</p>
	330	諏訪バイパスがどれほど利用するか考えると、車の台数はとても評価出来るとは思えない。岡谷長地より諏訪市までのバイパスは現状の交通状況を見ると必要がないと思う。	
	331	便利さよりも安全に生活できる事が優先する。現在のバイパス計画が後世の負の遺産とならないのか、再度の検証をしていただきたい。	
	332	新しい道路を作りましょう、という考えは到底受け入れられない。今こそ、社会の転換期、大きな舵取りが迫られている。立ち止まって、もう一度見直す時期だと思う。	
	333	計画が本当に必要か否かを、市民みんなで、とりわけこれからの若い人を中心に判断することが、まずは一番大切なことと感じる。諏訪バイパスは具体的な計画を拙速に進めることなく、再考すべき。特に次世代を担う多くの若い人々の声を聞くべき。	
	334	バイパス建設に投資される巨額の費用をもって、既存インフラの改良、住民への防災教育やコミュニティ機能の強化、自治体の防災計画にあたることで被害を最小限にとどめる工夫を検討するべきではないか。バイパス建設計画及びバイパスありきの都市計画等を見直し、50 年 100 年先の将来を見通した持続可能な地域住民の暮らしのための計画として、新たに検討し直すべきである。	
	335	たかだか 10km のバイパス道路を多額の予算を投資し事業を実行する事が、ここで暮らす私たちにとって有益かと考えると、計画を見直して欲しいと思う。	
	336	車も以前より減少する世の中でこのバイパス建設の目的である慢性的な渋滞はバイパスが完成する時期には本当に必要なのか？現在と開発が始まったところを見比べて頂き、本当に必要か再検討を求める。	
	337	この市町村の歴史的文化に対し、尊重がみられる計画と感じられないため、この計画をもう一度根本から見直して頂くようお願いしたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	338	豊かな生態系を育む神々の山に、穴など絶対に開けたくない。どうかこの計画をもう一度根本から見直して頂くよう心からお願いしたい。	
	339	令和には高齢化も進み諏訪郡下でも 20 万人の人口も減っている中首都圏の様に人口増加も見込めもしない状況下で高速道路並の 4 車線道路が必要とはどうてい考えられない。現在諏訪郡下で朝夕の通勤時間以外に大きな渋滞もないし、その時間も 1 時間もなく主要道路のごく一部分の様に思われる。4 車線の道路が本当に必要だとはどうてい思えない。さらに今後数百億円の総工費を超える費用かけることを考えると別の方向にあてていただきたい。	
	340	バイパス建設ありき、現計画のとおり実施では住民・地域の利益にはならない。出された意見に耳を傾け、調査を増やし科学的な理解のもと、設計変更も含めた展開を望む。	
	341	20 号バイパスは、全区間開発するというのでは無く、現在の市街地の将来を含む計画と、必要な部分の道路拡張、改変をバイパス工事として実施する案を提案する。	
	342	観光、出張も減り、自動車の交通量も当然減っている現状である。例えコロナが収束したとしても、似た様な現象は、再び発生して来ると専門家も指摘している。こんな状況の中で、今さら 700 億円以上のお金を使ってバイパス工事が必要だとは思えない。	
	343	諏訪バイパス工事を前提にするあまり、国道 20 号線への円滑な交通のための施策が消極的な範囲に留まっている。工事ありきで、今すべき事を見送って来たような感じもするため、より一層この工事の『必要性』に疑念を抱いてしまう。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	344	『公共工事の従来の価値観に基づき進められている行政のあり方』にNoを掲げたい。『バイパスを作らずに、問題を解決する方法や仕組み』を自分の頭で真剣に考えるところにこそ『未来の子どもたちに残す今の大人たちが変わる部分』を試させると感じる。多様性を尊重し、多様な価値観が生きる社会になるために必要なのは、いままで見過ごされてきた少数の意見に耳を傾け細かいことだが1つ1つ対応する『丁寧な社会づくり』だと考えている。『次世代に生きる人を考えた次世代の行動指針に基づく見直し』を強く求める。	
	345	計画は約半世紀前に立ち上がったものであり、当時と現在では時代変化が著しく、費用対効果が見込めない。建設計画の再度見直し、再検討を求める。	
	346	トンネル工事が行われることに非常に不安を覚える。車の少なくなる時代に渋滞緩和の為のバイパスは必要か？	
	347	この諏訪の良さを最大限に守り、生かし、次世代に繋げていくために、諏訪圏域のランドデザインの上に立って、今一度全ての世代の住民で、諏訪バイパスのあり方を検討する必要があると考える。SDGsの観点からも、誰一人取り残すことなく、全ての人々にとって最適な計画になるよう、心から願う。	
	348	バイパスは主要道路の混雑などを避ける為につくる道路だが、車離れに拍車がかかって交通量緩和されていく様である。仮に将来、バイパスがあったとして、工事等補修には人件費、持続経費が毎年の負担として将来の若者の方にはずっしりとかかる。その負担の分を若者に還元されればと思う。バイパス問題は一時棚上げにしていきたい。	



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	349	バイパスを作ることで、安全はあると思うが、それにかかるお金はすごい多いと思う。コロナの中でこれを作るのもどうかと思う。バイパスでお金を使うよりも、いまにそってお金を使ったほうがいい。	
	350	諏訪バイパスは見送りにした方がいい。諏訪市内での税金で最低全体の1割(100億円)以上も払わなきゃいけないが諏訪地域にそんなにお金はあるか？	
	351	この計画自体、完成後に税金を払っていく若者達は賛成しているのか。このバイパスに1000億円も国は使っていて良いのか。新型コロナウイルス対策、地球温暖化防止、少子高齢化などなど、赤字の日本はここに使うお金はないと思う。	
	352	バイパスのお金を使ってコロナウイルスのワクチンに使うなどして、またコロナウイルスのない環境で生活できるように今はバイパスより今の日本や世界のコロナウイルスの事などにお金を使ってほしい。終息してからこのバイパス計画を再開したほうがいい。	
	353	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か？人口が減ると、財源も減る。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？	
	354	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必要だろう。	
	355	『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考えているなら事業の再検討を強く要望する。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	356	50 年も前の計画はその必要性の有無を再検討し、白紙に戻していただきたい。	
	357	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ある。このような大切な土地を決して荒らさないでいただきたい。	
	358	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る。まずは国道が安全な道になることが先ではないか。	
	359	バイパス工事が決定した昭和 47 年と、今では、人口も減少している。今後、暮らす人も減っていく中で(こちらもこちらで問題だが) 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ある。	
	360	現在でも、渋滞はない。万が一の場合でも中央高速道路がある。現在の少子高齢化から、ますます人口減少に伴い 20 号諏訪バイパスが本当に必要なのか。	
	361	道路もたくさんあれば、維持管理費もかかる。作るコストもどれだけ膨れるのか心配である。大切な私たちの税金は、本当に必要なところに使うべきである。バイパス計画は取りやめにして、既存で使われている 20 号線の充実を図っていただきたい。	
	362	デメリットが多すぎるバイパスがなくても課題の解決はできるはずである。国道 20 号の整備や、町中の駐車場を増やし、観光客・地元民それぞれのニーズに応じた公共交通機関の充実など、検討できることはまだあるかと思う。今ある資源を最大限に生かしながら、市民に負担のかからない方向で、実態に即して都市計画を行う。正当に多くの人から意見を集め、よく検討した上での都市計画の提案と実行を望む。	
363	国道 20 号バイパスの工事については「本当に必要なのか？」と言う事も含め再検討の必要がある為、白紙撤回し改めてきちんとしたプランの練り直しが必要である。		

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	364	人口も減少の一途を辿る。昨年の国勢調査でも諏訪地域の人口も 2.2%減少しているとの報道があった。公共事業に莫大な予算を投じるよりも、その予算を高齢者の社会保障や生活支援、若者への就労支援や昨今の COVID-19 関連の対策等、多岐に亘る緊急性の高い案件に振り替える考え方にシフトする方が建設的である。	
	365	日本国内での自動車所有率は減少の一途を辿り、高齢者運転免許証の返納も進めば自家用車の所有率は更に低くなり、少子化も進めば更に所有率が下がる事が明らかである。現状の道路整備を更に細かく丁寧なものとし、公共交通の拡充を進める方が適切である。	
	366	63 年前に浮上した計画。その当時と今とでは社会状況があまりに違いすぎて、正直ピンと来ない。当時と比べて人口も交通量も減少傾向にある。これほどの規模のバイパスが本当に必要なのか。	
	367	人口が減れば、物流、人の移動も減ると予想するが、どのように考えているか？	
	368	茅野方向からサンリツロード方向へ入り、上社方向へ抜けていく道が整備されている。そのまま進めば、前宮、上社の前を抜けて、ガラスの里の脇へ抜け、そのまま岡谷方面へ抜けることが出来る。このルートなどは、既にバイパス的な位置づけになっているように思う。松本方面から上田へ向かう場合は、既にバイパスがある。山梨方面から上田へ向かいたいければ、八ヶ岳の東側を歩いていくと思うので、松本-山梨方向を抜ける車を中心にバイパスを考えるとすると、この方向は良いルートではないか？	
	369	大きな人口減少が予想される中、バイパスが無くても、ゆるやかに交通量は減るのではと思う。20 号線で右折専用レーンの整備により、より一層渋滞を減らすことが可能だ。また歩道の整備により交通事故の削減も期待できる。これはバイパスよりも優先すべきことではないか。	
	370	交通量の削減と速度の低減が求められる。時間を優先する車両は、既にあるバイパスの高速道路へ誘導するのが、妥当ではないか。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	371	エネルギー効率から行くと、公共交通への転換が好ましいので、新しい社会の構想として、公共交通の充実をお願いしたい。	
	372	各地域の多くの問題は、100年先200年先の、国の、世界のあるべき姿から、見直されるべきではと思う。せめて、50年先を考えたとき、諏訪バイパスは本当に必要か？	
	373	今回のバイパス案に対して、比較検討された代替案の国道20号線は無論、その他の道路についても、今後とも改修・改善は必須である。バイパスを先に考えるより、あるいはバイパス工事より前に、まずは20号をしっかりと補修・整備・大改修すべきではないか？	
	374	JRを複線軌道化し、さらに岡谷、辰野、松本方面へ延長させていく社会的要請がある。大動脈をしっかりと複線軌道化すべき社会的責任を放棄しての「諏訪バイパス構想」には違和感を禁じえない。	
	375	人口は減少し、分布も変わった。中央高速道が開通したし、湖岸道路も大部改良されてきた。中小の道路改善が進められてきた。昔の構想は一旦捨て、白紙に戻って再検討することを望む。現国道の拡幅を軸に、時間と金をかけて進めることが賢明である。	
	376	東洋バル、セイコー、マル光、NTT等々の企業が退去し、通勤の混雑を感じない。都市計画案を廃案にし、将来を託すに相応しい世代に自由に検討されることを希望し、事実経過を伝えることにとどめるべき。住民、議員等には、大きな問題（都市計画案）であるから、丁寧な説明をしていくべき。49年間の経過は新しい提案の扱いであって欲しい。	
	377	国道20号線の交通量は大幅減少している。特に諏訪市内の国道20号線の交通量は激減していると思う。20号線のバイパス建設には反対する。	
	378	観光と同様、交通の流れがスムーズでなければ、仕事関係の車両は動きにくいままである。市街地から撤退し利便性の良い地域に移動した企業もある。事業所の立地も踏まえたアクセス道路・市街地の道路の再検討や道路計画が必要だと思う。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	379	幅 20m に及ぶ 4 車線という大きなトンネル、しかも歩道も必要なトンネルなのか？歩道はどの様な場合の使用を想定しているのか？規模の縮小を希望する。	
	380	たくさんのエネルギーを使ってたくさんの自動車が通れるようなバイパスを作ることが、諏訪地域や日本、世界が目指す未来を考えた時に本当に必要なのかと疑問に感じている。	
	381	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か？	
	382	人口減少し続けているのだから道路を増やすより既存の改善整備を維持する方が現実的ではないか？	
	383	生活していて岡谷諏訪間の渋滞がバイパスを作らなければいけないほどだとも感じていないし、急ぐ人は高速を一区間長く乗れば良いと思う。災害対策としても、山間のトンネルばかりのバイパスがどれだけ安全なのだろうと疑問である。今ある道の拡張や整備をしたほうが生活に直結して役立つし、災害対策にもなるのでは。下諏訪の観光資源の保護にもどんな対策がされているのか。	
	384	下諏訪工区～諏訪工区間は貴重な歴史・文化を継承している文化財、神社仏閣がこのバイパス路線上に点在している。観光的に言えば、バイパスよりも散策路を整備した方がはるかに有効的、恒久的な価値が生まれるのではないか。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	385	諏訪地域の経済や文化を維持するためにも、時代に合わせた道路整備、都市の再構築が必要であるとする。現都市計画案による早期の諏訪バイパスの整備をお願いしたい。	385～425 について 都市計画及び環境影響評価の手続きを適正に進め、計画路線の早期完成を図るべく、地域の方々のご理解とご協力が得られるよう努め、事業を推進します。
	386	是非とも、示された都市計画案により諏訪バイパス事業を推進するようお願いしたい。	
	387	平成 18 年 7 月の豪雨災害により諏訪湖や承知川が氾濫し 37 時間にわたり国道、県道、市町村道が通行止めとなり職場が伊那市方面のため出勤に大変苦労した。町村道を県外車が速度制限を守らずにスピードを上げて通行しており、交通事故が発生しないか不安になる。安全で安心なまちづくりを進めるためにも是非とも諏訪バイパスの早期整備を進めていただくようお願いしたい。	
	388	現国道における通学路指定区間の歩道は大変せまく、児童・生徒の登下校時における交通事故の危険性が高く心配である。早期に諏訪バイパスの整備を進めて頂き、現国道の交通量を減らし、利用しやすい道路環境を整え事故の撲滅を計れるように尽力をお願いしたい。	
	389	下諏訪町内の国道 20 号線は道幅の狭いところが多く、歩道も狭いので自転車に乗っていると大変危険を感じる。殊に朝夕の通勤時間帯は通行量が多く危険である。 又豪雨等の災害時においては、町内のすべての道路が通れなくなり、丸 1 日半にわたって通行が遮断されてしまった。町内交通量が少なく安全が交通が計られる様このバイパス促進を強く求める。	
	390	私は国道 20 号線と甲州街道の間で生活している。諏訪湖が迫っているため上諏訪・岡谷間は湖畔通りを含め三本の通りしかない。毎日通勤時には渋滞を避け、狭い甲州街道をスピードを上げて通る車が多く、通学時の学童や高校生が心配でならない。通行車両を減らすためにも 20 号バイパスを早急を実現させていただきたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	391	現在の国道 20 号は両側に歩道のないところも多く、また道路幅もせまい上に交通量も多く、事故等多くのリスクが多大である。諏訪バイパスの早期着工及び開通を願うものである。	
	392	国道 20 号は歩道も狭く、交通量が多い為、交通事故がおこりそうで大変心配であるし、朝夕の通勤に渋滞し、時間がかかる。バイパスを造ることにより、渋滞緩和した交通移動ができ、地域の活性化に繋がるので、バイパス事業の促進をお願いしたい。	
	393	大きな動脈は国道 20 号線、それに付随した諏訪湖を回る湖周道路のみである。諏訪盆地にも牛伏寺断層が近くに存在しており、大きな災害が発生すれば物流の滞りは想像にかたくない。又、バイパスができれば、人・物の流通が拡大されバイパスへの取付道路の整備により、住民の利便性向上とともに美しい街なみが形成される。諏訪住民の長年の懸案である早期着工をここに切に願います。	
	394	国道 20 号線は、道路の幅員、交通渋滞、小学生の通学時の道路横断、降雨災害時等の不安や心配が混在している。地域の皆さんが、交通事故の不安がなく安全、安心して生活できるよう諏訪バイパスの早期整備をお願いしたい。	
	395	豪雨災害などで河川が反乱し交通が遮断した時、また緊急車両の移動なども今に比べて円滑になると想像できる。物流車両がバイパスに移り一般国道が地域住民と観光者の利用になれば国道沿道の住民も今よりも静かで安全な暮らしになると思えた。地元土木業者にとって大規模工事への参入はビジネスメリットも大きいと感じる。	
	396	諏訪バイパスは長年の諏訪地域の活性化には必要で且つ災害時の生活道路として不可欠な道路になると思う。早期整備をお願いしたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	397	災害などがあった場合など他域からの物資、ボランティア人員など、スムーズに展開するためにも新しい道、つまり諏訪湖から離れた交通網が必要と考えている。生徒・児童の通学、また遊びに行くにしても、狭い国道を渡らなければならない。また国道も古くからの道でカーブが多く車を運転していても前方で何がおきているのか、子どもたちが横断しているか、よくわからない道である。是非とも早期バイパスを整備していただき車両の町中通行量の減少を実現していただきたいと希望する。町の安全、町民の安全を願っている。	
	398	国道 20 号バイパスについては、必要性を感じているが、約半世紀に計画された案件がなぜ実現に至っていないのかが不明。バイパス反対側の意見も尊重しつつ双方が納得いく形で有れば工事は早急に進めるべき。	
	399	18 年 7 月の豪雨災害をふまえ町民の多くは、道路整備、下水道整備、バイパスを強く望むようになった。これからの若い世代が安心して通学、通勤、買物出きるよう強く要望する。改善しながら誰もが安心して暮しが出来る道路網、諏訪バイパスの早期整備を要望する。	
	400	私が居住する地区は、幹線道路が国道 142 号 1 本しかなく、これが通行止めとなった場合、完全に陸の孤島になってしまう。災害に強く、安心して暮らせる街づくりの基本は、幹線道路と複数個のアクセス道路と考える。国道 20 号バイパスの早期全線開通を切に願う。	
	401	近年豪雨災害が各地で多く発生し、下諏訪も H18 年には国道、県、町道共に不通になる経験をしており、次はいつくるか分からない地震で陸の孤島にならない為にも諏訪バイパスは必要だと考える。次世代にとっても安心して住みやすいまちづくりを早期に整備を望む。	
	402	諏訪バイパスの整備により、地域の道路ネットワーク全体を見直していただき、住民が利用しやすい道路環境を整備するとともに、次の世代にとっての住みよい町づくりを進めてほしいと願っている。	



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	403	下諏訪から諏訪市への道路は3本あるが、旧道は道路が狭く、災害時や交通渋滞時には通行ができなくなり、社会生活に影響を与えてしまうので、早い建設をお願いしたい。	
	404	現在の国道20号は歩道も狭く、通行に苦慮してか所が多くある。交通事故の心配もある。災害に強い道路の整備を望んでいる。安心して安全なまちづくりを進めるためにも、バイパスの早期整備をお願いしたい。	
	405	住民は諏訪バイパスの早期開通を望んでいる。	
	406	下諏訪・岡谷間が渋滞しており、危険な運転が見受けられ非常に危険である。20号線の下諏訪・岡谷間は病院や小学校が道沿いに有るにも関わらず歩道が狭く、交通事故が発生しないか心配でならない。現状、20号線の道路幅を広くしたり歩道を広くすることは無理に等しいと考える為、是非諏訪バイパスの整備を進めていただきたい。	
	407	国道20号BPの当初計画時から長い年月が経ち、当初の目的から少しずつ変わってきているが、必要性については依然として最重要なものとなっている。国道20号BPは、諏訪地域の長年の宿願であり、早期完成を願っている。早期完成を目指し、国、県、各市町が協力して整備して頂くようお願いしたい。	
	408	温暖化の進む中で豪雨災害が、各地で報告されている。国道20号線は諏訪湖に面しており、災害時に国道が浸水し通行止めになり避難先に物資の供給が行き届かないことが、十分に懸念される。一日も早く豪雨災害に強い道路網が必要である。	
	409	バイパス完成後は、国道142号線の有効利用や下諏訪町の都市計画が、進むものと大いに期待している。人を大切にする日本の国としての姿を忘れずに、地域が発展することを望む。早期にバイパスの整備をお願いしたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	410	自然災害の脅威がますます深刻な状況となる中で、安心・安全な街を目指す下諏訪町としては災害時の代替路を確保するため 20 号諏訪バイパスが必要不可欠である。早期開通に向け英智を結集して取り組むようお願いしたい。	
	411	事業目的にあります様に「安心快適な暮らしづくり」の為、早急に都市計画を決定して事業を進めて頂きたい。	
	412	平成 18 年夏の豪雨時には国道 20 号が約 40 時間弱にわたって通行止めになり、平成 27 年にも 3 度通行止めになるなど諏訪湖の溢水による冠水により大きな被害を受け、病人の緊急搬送が出来なかったり、住宅の浸水被害、通勤等に支障するなど影響が出た。諏訪は諏訪湖近くまで山が迫り、水害等の有事があると通行できる幹線道路 2 本が通行不能となる。それを解決してくれるのは諏訪バイパスである。災害に強く利便性の高いバイパス建設の早期建設を強く要望する。	
	413	将来の諏訪の発展のためにも、早期バイパスの完成をお願いしたい。	
	414	半世紀以上進まない事情は様々あるかと思うが、再度の災害が起きる不安を解消していただくためにも一日も早い完成をお願いする。	
	415	利用者の立場から見て、現在の国道 20 号線の混雑状況は、時間帯によっては数キロの道のりの移動にも 30 分、40 分を要し、混雑の緩和解消を切望する。標記バイパスの速やかな着工、完成を強く希望する。	
	416	最近の異常気象にともなう豪雨及び地震等の自然災害は必ず発生する。安全に避難でき地区が孤立しない為バイパスは絶対必要である。朝夕の通勤時の交通渋滞は何年経っても解消されない。諏訪地区の人口は減少傾向だが、車社会はずっと続く。そのためにも通過車輛をバイパスに廻して地区車輛を安全に通すよう希望する。皆様で協力して進めて頂く事を切に希望する。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	417	将来的に見て諏訪バイパス、アクセス道路が出来ることで、第2区(下諏訪町新町上)の安心安全は確保でき、まちの活性化、観光地としての賑わい創出、移住定住などによる人口増加など新たな道が拓けると確信している。関係者の皆さんに尽力いただき、諏訪岡谷バイパスの建設と一日も早く諏訪バイパス、アクセス道路が実現するようお願いしたい。	
	418	現在の国道は狭く、災害時には必ず通行止めの渋滞災害が起こることは目に見えている。早期整備が望まれることが私の願いである。次の世代に住みよいまちづくりを渡してゆくのはバイパスの早期実現しかない。どうか一日でも早くバイパス整備事業の着工をお願いしたい。	
	419	平成18年の豪雨災害で国道が完全に遮断され、仕事、買い物にもいけず、大変苦慮した。また年々豪雨災害の規模が大きくなっているためバイパスの早期整備をお願いしたい。	
	420	道路は人々の生活を支える資本であり地域、広域連携における交流・連携・産業の発展を図る上で必要不可欠な基盤である。バイパス道路は人の交流を支え地域を活性化し暮らしをも支える基盤整備であり、生活道路としての安全性、緊急輸送の円滑性を確保できる。諏訪バイパスの必要性を強く懇願する。	
	421	下諏訪町富部地区と隣の高木地区、それに続く諏訪市の大和地区は湖と山に南北をはさまれ、20号線、湖岸通路、甲州街道と3本しか道路がなく、車社会の交通量が激しく非常に危険な状態が続いている。又、次代をになう小、中、高校生の安全のためにも、このバイパスを作り、車の量を減じてやりたい、と心から願うものである。是非このバイパスの早期着工、完成をお願いする。	
	422	現在の国道20号線は道幅も狭く、また秋宮四ツ角の様に直角に曲がる箇所もあり、地域住民の生活道路的な使われ方をしている現状からも常々危険を感じている。車社会が今後も増進する中で、生活するための道路と他地域への通過車両のための道路をすみ分けすることは、安心安全な都市造りの際の一丁目一番地であると考えている。とにかく早く諏訪バイパスを整備して欲しいと強く要望する。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
目的・必要性	423	諏訪地域も生産性の向上を図らなければ長期的には産業競争力が低迷し高質度化した高齢者・社会を若年層は支えることはできない。今、私たち現世代が将来を見据えた、国道 20 号諏訪バイパス建設を含めたインフラ整備を実施する事の必要性を強く要望する。	
	424	日々の生活の中で、仕事柄、工事現場に行く時間が気になります。下諏訪町高木区内も道路幅が狭く、軽自動車を通るのがやっとのところが多くあり、工事用の資材運搬や、駐車スペースがなかなか無くて、不自由な思いをしている。古い良いものを残し、新しい時代に対応できる町内の道路整備および国道 20 号諏訪バイパスの早期開通を強く望む。	
	425	消防車も軽自動車の改装消防車が駆けつけるのがやっつとで、災害発生時には一瞬にして、交通マヒを引き起こす。このような状況からも、国道 20 号諏訪バイパスの早期開通を行い、バイパスの側道整備、山沿いの道路整備、走行困難地域の再開発をすすめ、水害・火災などの災害に強い街づくりを強く要望する。	
	426	大雨時の西と東側道路の両方の必要性を訴えられているが、上川について四賀赤沼飯島を經由している以上バイパスは東側道路としての効果は少なく思う。バイパスがその機能をはたせるためには上川河川内の堆積土砂を茅野市の中河原あたりから諏訪湖に至る範囲で取りのぞかないと充分でないように思う。	
	427	災害時、諏訪市・下諏訪町の皆さんが期待する、「バイパスを利用する避難計画」は何処に向かうことを想定しているのか？バイパスを利用しなくても諏訪湖の氾濫に対しては山側への非難が一番安全でその後の対応も容易ではないか。	427 について 本事業は、現道の一般国道 20 号が冠水した際の代替路の機能を確保するだけでなく、土砂災害時等における緊急避難路や救急車両等のアクセス道路としての役割もあると考えております。
	428	諏訪バイパスの「整備の必要性和効果」にうたわれている、交通の分散化や円滑化を図ることで、中央自動車道などのネットワーク化により、広域での文化交流や観光客の誘致、産業物流などが促進され、諏訪圏域の総合的な経済発展への効果が期待出来るとの一文が、机上の空論ではなく実現性のあることを証明してもらいたい。	428 について 本事業の整備効果等については、事業評価に係る指針等を踏まえ、事業完了後、事後評価を実施していきます。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	429	諏訪市の東山は災害の多い所である。ただでさえ傾斜がきつく、大雨の災害が心配されるところに、トンネルを掘ることは危険では無いか?	429～436 について バイパス案（山側ルート）は、政策目標である交通の円滑化、災害（浸水被害、土砂災害等）に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与する道路であるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、平成 25 年度より実施した計画段階評価を経て決定したものです。
	430	計画道路が通り、川幅を大きくした河川を作ることで、石や土砂がたまり、ダムのような役割をし、鉄砲水のようなものが流れてくる可能性があるように感じる。	計画路線は、準備書第 3 章（P. 3-28 及びそれ以降の頁）に示すとおり、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に配慮する計画とし、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する計画としています。土砂災害特別警戒区域については、土工での通過をできる限り回避するとともに、土工で通過する場合は地形改変を極力少なくする計画としています。
	431	高架道路の耐震性の問題である。阪神淡路大震災での高速道路の倒壊のような倒壊の心配である。たとえば震度 7 の地震では 100%倒壊しないという様な具体的な保障がほしいものであるし、そのような情報があるのであれば公開いただきたい。また高架橋脚予定場所のボーリング調査の再調査をお願いしたい。	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、安全面に十分配慮します。土砂災害特別警戒区域については、トンネル構造と地すべり危険箇所等の位置関係から、地山及びトンネルの安定性を評価し、地すべり線の抵抗力が低くなると判断される箇所は、トンネル掘削の補助工法等を検討します。また、施工管理の一貫として、計測管理等を行いながら工事を実施します。
	432	豪雨災害・地くずれは大丈夫か。	降雨時の災害への対応については、事業実施段階において改めて実施する詳細な地質調査結果も含めて、道路詳細設計に反映していきます。また、大雨等の影響を受ける工事の施工にあたっては、事業者が関係機関と協議し、適切な施工時期に実施する等、工事による災害は起こさないよう検討するとともに、供用後の維持管理を適切に実施していきます。また、施工計画について工事着手前に地域の方々へ説明等を行ってまいります。
	433	毎年自然災害が多発している時代に山を削るなど、ましてや墓地に手を掛ける工事とはいかがなものか。今後どの様な災害が私達下諏訪住人に起こるかと思うと不安になる。	なお、詳細な道路構造については、測量、地質
	434	バイパスで大規模工事したほうが災害が増える。	
	435	リスクのあるトンネルはやめていただきたい。環境だけでなく、地震災害時は、トンネル内設備の破損・落下が生じ、復帰が容易ではない。	
	436	このルートが安全であるという根拠と対策を事業化前に詳細に公表していただきたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	436		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ってまいります。
	437	スピードが出せるような道を増やせば重傷・死亡事故など大きな交通事故が増えてあぶないのではないかと？	437 について 本事業が整備されることで、現道の一般国道20号の沿線に用事のない通過するだけの交通がバイパスへ転換され、これまで渋滞を避けるため、細街路を抜け道として通行していた交通が現道の一般国道20号を利用することで交通の適正化が図られ、地域全体として交通安全性が高まるものと考えております。
	438	「信州回帰プロジェクト」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かと。	438 について 本事業が整備されることで、現道の一般国道20号の沿線に用事のない通過するだけの交通がバイパスへ転換され、これまで渋滞を避けるため、細街路を抜け道として通行していた交通が現道の一般国道20号を利用することで交通の適正化が図られ、地域全体として交通安全性が高まるものと期待しています。 また、本事業の整備効果として地域産業の活性化も期待されており、「信州回帰プロジェクト」の一つである産業立地政策の再構築に寄与するものと考えています。
	439	道路の維持管理のコストについては、比較が見当たらなかった。道路の全保守費用についても比較をお願いしたい。また、今回のバイパスにより、通勤バイパスは無くなるとの話しも聞かれますが、これについても、まずはあるものとして、比較をお願いしたい。なくす予定であれば、その説明もお願いしたい。	439～440 について 本事業では、平成25年から平成28年に行った計画段階評価におけるPI(パブリック・インボルブメント)プロセスにおいて複数の計画案について想定される整備費用を示し、「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」を整理してきました。 事業費については、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ていくこととし、維持管理費についても必要に応じて説明してまいります。
	440	今回のバイパスに関しても、複数の代替案も考慮されていた。特に分かりやすいものとして、コストの比較が挙げられていたが、道路の維持管理のコストについては、比較が見当たらなかった。道路の全保守費用についても合わせて、比較をお願いしたい。	また、現在、一般国道20号のバイパス代わりとして、茅野市と諏訪湖を結ぶ通勤バイパスとして利用されている上川堤防道路については、長野県において、一般国道20号バイパスの他、都市計画道路等、幹線道路の整備状況や、地域の交通状況を鑑み、判断していきます。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	441	現行計画案では片側1車線(横幅9~11m程)であったのに対し、変更案では2車線、合わせて4車線(幅20m)もの計画になった事の明確な理由が示されていない。何故そのような昭和の高度成長時代を思わせる大規模な工事が必要なのか、住民として全く理解できない。	441~443について 本事業の将来交通量が最大で約3万台/日となることから、4車線の道路が必要であると考えています。
	442	このバイパス工事は必要最小限のものとするべき。具体的には4車線ではなく、2車線で良い。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、4車線化で対応すべき。	
	443	片側2車線・計4車線も過剰スペックである。片側1車線計2車線で十分である。足りなければ20年後に拡張していただきたい。その代わりに広い自転車道と歩道を付けていただきたい。	
	444	説明会においても、バイパス建設の狙いとして事業者にも有利な意見ばかりをことさら拾い上げ、説明会に用いたことは中立性・公正性に欠いている。	444について 本事業の必要性や整備効果について検討し、その内容について説明会で説明してきました。今後も、事業の各段階で説明会を行い意見を伺いながら進めます。
	445	諏訪市の口頭説明では、最初から示されている最適案が唯一の方法と言っており、何のために8案も資料に盛り込んだのか、諏訪市側の意図が理解できない。提示するからには、地区で検討をして要望を聞かせてほしい…とするのが本来のかたちではないか。曖昧な説明では、バイパス工事全体に対する不信感を募らせ、更に住民間の不安を増長させるという事を自覚してほしい。	445について アクセス方法については、諏訪市としても検討しましたが、全ての案が実施可能とはならず、実施可能なものの中で最善なものが、現計画となっている旨の説明を行ったことと聞いています。アクセスに関して地区で検討することは困難と思われませんが、今後の説明については、なお一層分りやすい説明に努めます。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	446	<p>諏訪市四賀桑原区（以下、当区）は様々な経緯をたどりながらも、誠意をもって且つ真摯に行政との協議を続けてきた。当区として、高架式の構造は避けて欲しいと今日まで一貫して要望し続けてきたが、今般のルート構造原案では高架式との発表がなされた。国道 20 号とのアクセス道路についても、当区との十分な協議なく発表という形で行われた。先の長野国道事務所長及び諏訪市長の「国・市・地元の三者が協議して…」との約束はどこに行ったのか甚だ疑問に思うとともに、事業主体や行政に対する信頼感の欠如が本件の進捗に悪影響を及ぼさないかと懸念する。当区にとって、諏訪バイパス問題は大きな課題である。都度結論だけを報告されるのではなく、協議重視の姿勢をお取りいただきたい。</p>	<p>446 について</p> <p>地域の方々へはルート・構造に関する原案説明会・公聴会、都計計画案の説明会等を行い、ルートを決定しました。桑原区においては、上川や JR 中央線のオーバーパスが必要なことやバイパスの道路冠水を回避するために高架式とする必要があり、個別説明会等において説明してきました。</p> <p>本事業の実施においては、地権者や関係者に理解が得られるよう努めていくとともに、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ってまいります。</p>
	447	<p>外環道の工事では、結果として「陥没は設計ミス」であったこと、「調査不足」であったことが明らかになった。そのようなことが無いよう、納得できる調査をお願いしたい。</p>	<p>447 について</p> <p>本環境影響評価に係る調査は、「技術手法」、「長野県環境影響評価技術指針」、最新の科学的知見等に基づき適切に実施しています。</p> <p>今後の詳細な計画検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、事業実施段階及び供用後の周囲の生活環境（土地利用の変化）や自然環境の状況変化、規制区域及び環境基準の変更並びに交通量等について、関係機関と協力し、専門家等の意見を踏まえ、必要に応じて適切に把握してまいります。</p>
	448	<p>地元住民軽視の形骸化されたうわべだけの説明会や調査報告を続け、核心に触れることなく、なし崩し的に計画を進め、詳細が示された時点ですでに、ルート決定への残り手続きがあるにもかかわらず、基本ルートの変更はないと国は発言した。公共工事における PI の実施と重要性を国は述べているが、こうした「羊頭を懸けて狗肉を売る」国の調査説明は信頼ができない。</p>	<p>448 について</p> <p>平成 25 年から平成 28 年に行った計画段階評価における PI（パブリック・インボルブメント）プロセスにおいて、複数の計画案から採用ルートを決定し、その後、ルート・構造に関する原案説明会、地区毎の個別説明会等においてルート・構造について地域の方々に説明してきました。</p> <p>本事業の実施においては、地権者や関係者に理解が得られるよう努めていくとともに、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ってまいります。</p>



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	449	トンネル入口と142号線を含め、実際どのような位置になるかも、一般住民を含めた説明会はあるものの、我われ関係住民は殆どわかっていない。直接関係住民の不安には応えてくれないように思う。	449について 地域の方々へは道路の位置や構造に関する説明会・公聴会、都計計画原案の説明会等を行い、道路の位置を決定しました。 本事業の実施においては、地権者や関係者に理解が得られるよう努めていくとともに、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ってまいります。
	450	今回発表された諏訪バイパス設計原案では、地元や慈雲寺の説明では、注視しながら工事を進めるという場当たりの対策の回答で信頼出来ない。	450について 本事業の実施においては、地権者や関係者に理解が得られるよう努めていくとともに、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ってまいります。
	451	武居あかり部（下諏訪町武居南）は危険箇所が狭所に集約される、と公述したが、その対応に関し全く触れられていない事は不自然である。加えて四車線化の根拠となる交通量推計値も将来にわたって正確度・精度が担保されるか説明と見直しが必要である。	451について 事業実施段階において、詳細な地質調査を行い設計に反映させることで地域の方々が災害に対して懸念されていることについて説明するとともに、災害時のバイパスの役割等についても説明等を行ってまいります。 また、交通量推計値の推計方法は実用上広く使用されており、現段階では実務的に成熟性が高く信頼性があると考えています。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	452	今後も、車も人も減って行きバイパスの利用は、あまりないと考える。その大金（完成後の費用含め）を現状の 20 号の改築や整備に使えば、交通トラブルは無くなると思っている。どうしても作る様なら様々な要望を必ず取り入れた設計にしていきたい。	<p>452～465 について</p> <p>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。</p> <p>本事業の実施においては、地権者や関係者に理解が得られるよう努めていくとともに、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ってまいります。</p>
	453	国道 20 号を利用すると確かにバイパスが必要と感じているが余り急がずもっと住民・地域の声を充二分聞いてからでも遅くはない。	
	454	諏訪市四賀桑原区説明会を踏まえて、区民（地権者含む）からの意見を十分に汲み取っていただき、今後の事業への反映をお願いしたい。	
	455	住民が将来に希望の持てる不安のないバイパス計画であって頂きたい。そのためには、地域の状況を丁寧に聞き、意見交換を十分に行って頂きたい。今までの各団体からの要望に関しても充分検討の機会を設けて頂きたい。市長意見書とは別に行政も参加し、地元発展に寄与する知見を発信して頂きたい。	
	456	現状の説明会での国、県、町の説明では、実施有りきの当たり障りのない質問に対しての回答だと感じ、反対側の聞きたい具体的な答えだとは感じられない。説明担当が変更される度に振り出しに戻っている気がする。利害関係者への説明不足。バイパス反対側の意見・質問を真摯に受け止め、丁寧に説明して欲しい。	
	457	県と市は、地元住民へ、デメリットについて、よくよく説明したほうがいい。地元で住民たちと、100 回くらいは、話し合いの会をもつ。	
	458	納税者、地域住民に対し、納得のいく説明をし、賛同を得ていただきたい。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いただきたい。	
	459	公共事業と言う大きなプロジェクトありきで話が進められ、地域住民との《対話》と言うものが全くと言ってよい程見受けられない。もっと民間人との摺り合わせに時間をかけて大切な財産を守り更に活かしていく様な事を考えて行って欲しい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	460	SDGs の目標と逆行してまで工事を進めることで、「世界に誇れる諏訪市」、「世界に誇れる長野県」とは言い難くなってしまふ。環境保全において大切なことは、地域に住む人が自然の中で暮らす中で、ゆたかであたたかい心が育まれることだと考える。「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る。	
	461	本計画を進めている行政の姿勢は、短期間の利益や一過性の利便を得るために、市民の努力を無下に扱っていると見えてくる。下諏訪町の民意収集の際の不正も聞いている。官民一体での話し合いの場を持つよう、強く要望する。	
	462	700 億の予算と聞く。特にトンネル工事の場合は予算に対してオーバーすることが通常と聞く。本当に必要な公共投資か否かは判断が必要で、特に若い方の、そして子供の意見が必要ではないか。	
	463	交通量は人口減でも今後増加すると想定されているのか。何がなんでも交通量が増えるとするのは統計を無視した考えである。また、トンネル工事を採用することは 2050 ゼロカーボンを目指す長野県の方向と一致しない。現状と将来を見据えた道路計画を今のバイパス計画に拘らず地元住民や行政とも意見を交換しながら再検討する必要がある。	
	464	「しあわせ信州」を実現する手段としてのバイパスであると期待している。より良いバイパスにするため、県は決定権者として住民に寄り添った対応をして頂きたい。	
	465	巨額の税金を使って、負の遺産を子供たちに残すことにはならないか。どれだけの人が納得して賛成している事業なのかもわからない。誰のための事業なのか。納得できる説明もないまま、疑問の声もあげられないまま、工事がどんどん進んでいくのだと思うと、恐怖である。もっときちんと納得のいく説明をしていただきたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	466	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か？高速道路も開通している現在、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か？根拠となる市・町が発表している2014年の意見聴取の結果だが、その6割が60代以上の方からの回答であった。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。	466～469について 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いるものと認識しており、関係市町からもバイパス整備に関する要望も頂いています。一方で、事業に対し心配される意見があることも承知しており、より多くの方に本事業に対するご理解とご協力が得られるよう努めていきます。
	467	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だが、その根拠となるアンケート結果の信頼が欠けている。アンケートの再聴取を望む。賛成意見の要請書事件はニュースになっている。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る。	
	468	諏訪バイパスは具体的な計画を拙速に進めることなく、再考すべき。特に、次世代を担う多くの若い人々の声を聞くべき。アンケート結果は、高齢者の男性に偏りすぎていると思うが、どう考えているか？	
	469	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た。事業完成が20年後との事、その時の地域社会の中心となる世代に理解を得ているのか疑問である。	
	470	住民の意見を広く聴くのであれば、従来のやり方だけでなく将来を担う10代～20代や子育て世代も気軽に意見できるような方法を採用してもらいたい。(webのフォームなど)	
			470について 準備書に対する意見については、法令に定める縦覧期間満了から2週間を確保するよう令和3年3月4日から4月20日まで、4月26日から6月9日までを提出期間とし意見書を受け付けました。意見書は環境の保全の観点での意見を幅広く年齢・世代を問わず郵送、持参、FAX又は電子メールによる複数の手段で受け付けております。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	471	地域住民の意見を集約した公聴会での公述内容に関し、県の見解は雑駁で観点がずれており、住民の納得が得られていない。公聴会や今回の意見書を含めて県の検討結果を公開し、相互理解を図るべき。	471 について 公聴会での公述に対する県の見解は、都市計画決定権者等の立場で述べさせていただいており、ホームページでも公開しております。今回いただいている意見に対しては、環境影響評価法の手続きにより、とりまとめ次第、意見の概要、都市計画決定権者等の見解とともに知事や関係市町長に送付するとともに、長野県環境影響評価技術委員会、県ホームページで公開します。
	472	今後 50 年先までの交通の予想は、どのように考えられているのか。予想手法と合わせて、説明をお願いしたい。	472～475 について 計画交通量は、準備書第 3 章 (P. 3-4 及びそれ以降の頁)、準備書資料編 (P. 1. 2-6) に示すとおり、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」を基に幹線道路ネットワークの整備が概ね完了し、交通が定常状態になると見込まれる西暦 2030 年について推計しました。将来の道路網は、現在の道路ネットワークに、西暦 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）を反映しました。推計した西暦 2030 年の計画交通量は、準備書第 3 章 (P. 3-6) に示すとおりです。
	473	今後の輸送量、移動量は、どのように、予測されているのか。予想手法と合わせて、説明をお願いしたい。	この交通量推計値の推計方法は、実用上広く使用されており、現段階では実務的に成熟性が高く信頼性があると考えています。
	474	昭和 47 年での交通の予想、見直しが成されたという交通の予想、また今から考えて、今後 50 年先までの交通の予想は、どのように考えられているのか？予想手法と合わせて、説明をお願いしたい。	
	475	今後の輸送量、移動量は、どのように、予測されているのか。そこには県のゼロカーボン戦略がどのように盛り込まれているのか。予想手法と合わせて、説明をお願いしたい。なお、県の環境部にゼロカーボン戦略の輸送部門について問い合わせたところ、走行距離(車の台数)の予想として、2016 に対して 2050 年では、半分に想定しているとの事であったので、これも加味する必要があると思うが、どのように考えているか？	
	476	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 にするとしている。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か。	476～477 について 現道の交通がバイパスに転換することによる交通混雑の緩和、広域拠点間を結ぶ代替路、災害時の交通不能箇所の解消など、物流・輸送面などでの効果は高く、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おります。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	477	<p>社会生活にも大きな変化が求められる。その一端として、交通輸送に関して言えば、通勤距離の減少(住環境と労働環境の接近による、通勤時間の削減)、物資調達距離の減少(地産地消)(カーボンフットプリントの削減)などは、県のゼロカーボン戦略(輸送部門)に必須のことである。これらについて、どのように考えているか?</p>	
	478	<p>工事用道路について、具体的に教えていただきたい。</p>	<p>478～479 について 工事用道路については、準備書第3章(P. 3-18、19) に示すとおりです。</p>
	479	<p>工事区域外に持ち出す残土の量は全体で129万立方メートルで、諏訪、小諸線の金山あたりのからは780台/日とある。かなりのトラックが出ることになっている。このトラックはどのルートを通るか?</p>	<p>なお、詳細な施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、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ってまいります。</p>
	480	<p>下諏訪町武居地区に取り付け道路のインターができるようだが国道20号に出る道はどうか。</p>	<p>480 について 計画路線は、下諏訪町武居南(仮称)交差点から町道御射山道線に接続しており、町道御射山道線から一般国道142号を経て一般国道20号に接続する計画としています。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	481	20号バイパスを建設する主な理由に、H18年の諏訪湖水害がある。問題はこの水害の危険性である。既に危険は回避されたと報告されている。水害が1000億円もかけて建設する大義名分になるのか。現20号の早期の改修の必要性がより高いのではないか。H18年の水害は釜口水門の操作ミスであり、河川管理者から事情を聞いてほしい。	481～483について 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に、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。
	482	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。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。河川事務所は「あのような溢水を再び起こさせない」と書いた。河川事務所と国道事務所との議論を公開して欲しい。	しかしながら、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、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。 諏訪湖周辺の浸水被害防止のためには、諏訪湖下流の天竜川の改修及び釜口水門の放流量の更なる増加が必要と考えます。
	483	平成18年7月の災害が引き合いに出される。この時は、諏訪湖の水位が高くなり、排水路から溢れて、20号が通行できなくなり、物資の輸送に支障をきたした。これについてはその後、釜口水門からの排水量を上げられるように、既下流の河川工事も行われて対策が立てられており、前回程度の豪雨では大丈夫な状態になっていると聞くが、いかがか？	
	484	台風などによる水害で交通が遮断された時の交通手段としてバイパスが必要と言う意見もあるが、バイパスがあるからと言って市内の水害対策が疎かになるようでは困る。地域の河川整備や釜口水門の適正な運用放流など地域の皆さんが水害の心配の無い町作りの施策を優先してほしい。	484について 必要な箇所の河川整備は継続していくものの、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、流域全体で対応する「流域治水」について、取り組みを進めていくこととしています。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	485	従来の道路の保守整備、改修・改善は今後とも是非お願いしたい。	485～490 について ご指摘の既存道路の整備に関する要望については、各道路管理者に伝えます。
	486	隣接する他の区町村より、諏訪地区の道路の損傷が著しく悪いと多くの市民が感じている。バイパス計画の必要性は認めるが、既存道路の速やかな修復や補修を行ってほしい。	
	487	「子どもたちが安心して暮らせる道路を作る」というのであれば、なぜ「危険」と言っている今の道路をそのままにするのか。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か。	
	488	バイパスが通った場合、現在の国道 20 号は、県道あるいは市道となると聞いている。国道であるにも関わらず、これまで十分な修理・補修・改修が出来ずに来ているように思う。予算の少ない県あるいは市が、修理・補修・整備、場合に依れば大改修が、きちんとできるのか？	
	489	今ある道路をもっときれいにしてもっと安全にしたらどうか？	
	490	国道 20 号線の整備状態は極めて悪く、多くの交通事故が発生している現状を考えると、災害に強く交通事故の減少が望める諏訪バイパスは必要なかもしれない。だが、地盤が不安定な場所にトンネルを掘るという施工方法は適切だとは思えないし、バイパス建設と国道 20 号整備は全く別の問題である。まずは国道 20 号整備を行い、市街地の安全を確保した上で諏訪バイパス工事を施工することが順当ではないか。	



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	491	計画図によれば、アララギ派歌人島木赤彦墓や久保田不二子墓のごく近くに路線設定されている。これら文化人の墓に対しあまりにも配慮に欠けた計画だと思う。それというの狭い領域に4車線という路線設定の無理によるものと思われる。2車線に変更してできる限り距離を保つようにしてほしい。	491について 墓地等に対しては、事業実施段階において、詳細な設計を進める中で、できる限り影響のないよう検討し、地域の方々に理解が得られるよう、関係者の方にとって最善な方法について管理者と具体的な協議等を行ってまいります。 また、車線数は、本事業の将来交通量が最大で約3万台/日となることから、4車線の道路が必要であると考えています。
	492	墓地にトンネル工事は反対です。北側方向に変更していただきたい。	492～496について バイパス案(山側ルート)は、政策目標である交通の円滑化、災害(浸水被害、土砂災害等)に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与する道路であるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、平成25年度より実施した計画段階評価を経て決定したものです。 墓地等に対しては、事業実施段階において、詳細な設計を進める中で、できる限り影響のないよう検討し、地域の方々に理解が得られるよう、関係者の方にとって最善な方法について管理者と具体的な協議等を行ってまいります。
	493	高木・東山田線(通称国道20号諏訪バイパス)計画について、祖先を敬い何百年も大切に守ってきた墓地を通過する事に大変憤りをおぼえると同時にこれを避けるよう強く要望する。 遺跡があった場合は、遺跡を避けることになっていると思われる。遺跡と墓地とどこが違うのか説明いただきたい。	
	494	これまで慈雲寺裏の墓地について触れていないが?	
	495	墓地がバイパスの設置場所対象となり、移転が必要となる計画のようである。可能な限り、北側(山側)への変更を希望する。	
	496	墓地をトンネルでくりぬく理不尽。先に墓あり。	
	497	トンネル法ありきではなく、地上法、高架橋法等要検討	497～500について バイパス案(山側ルート)は、政策目標である交通の円滑化、災害(浸水被害、土砂災害等)に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与する道路であるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、平成25年度より実施した計画段階評価を経て決定したものです。 詳細な道路構造については、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ってまいります。
	498	ルート巾の盛土部は、できるだけ橋梁構造にしてほしい。	
	499	トンネル工事を中止する事は無理か。無理であればトンネル2本案を1本案にしたい。この場合トンネルを山麓から離すよう、もう一度計画を立て直していただきたい。	
	500	諏訪の観光資源というのは、いわば諏訪の宝である。観光客としたら、せっかく諏訪にきたのにトンネルの中を通るのは味気ない。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	501	<p>開発距離の約 80%、幅 20m ものトンネル工事は適切ではないと考える。膨大な資金を使い地域の利益になるための開発であるならば、地元住民からの意見、現状・過去の地域の様子・災害の経験を慎重に取り入れた計画に修正すべきだと思う。地元行政の意見も充分に取り入れた案であるべきである。個人的には、トンネル中心では無く現状の道路拡張を中心とした開発を望む。既に計画が決定したような説明が繰り返されるが、指摘された問題点に関して、科学的なデータは充分ではなく、本当に影響のない建設が可能であるか?の再考・検証を望む。</p>	<p>501 について</p> <p>バイパス案（山側ルート）は、政策目標である交通の円滑化、災害（浸水被害、土砂災害等）に強い代替路の確保を図り、生活環境などに配慮し、安心・快適な暮らしづくりに寄与する道路であるとともに、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられるものとして、平成 25 年度より実施した計画段階評価を経て決定したものです。</p> <p>車線数については、本事業の将来交通量が最大で約 3 万台/日となることから、4 車線の道路が必要であると考えています。</p> <p>詳細な設計、施工計画の検討にあたっては、事業実施段階において、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行うとともに、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ってまいります。</p>
	502	<p>集中豪雨による 20 号の通行止めは、集中豪雨による河川の氾濫によるもので、まずは河川の対策が求められ、さらにはその元となる地球温暖化の解消こそが、解決策では無いか。やるべき事は、原因の除去であり、そのために市として、県として、国としてやるべきことを優先して頂きたい。</p>	<p>502 について</p> <p>本事業は、準備書第 3 章（P.3-1）に示すとおり、一般国道 20 号の対象区間における課題と当該道路に求められる機能から、災害（浸水被害、土砂災害等）に強い代替路の確保のほか、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を政策目標として実施するものです。</p> <p>ご要望については、河川管理者に伝えます。</p>
	503	<p>国道 20 号線諏訪バイパス都市計画道路変更案ではトンネル内の途中に換気口の設置個所がないが、諏訪市双葉ヶ丘区内の山の神社付近のトンネル出入口から諏訪市四賀桑原町付近の同出入口までには約 3km の距離があるので、通常の車両排気の除去は勿論、万一の事故にも備えての換気口の設置をお願いしたい。</p>	<p>503 について</p> <p>想定している交通量、トンネル延長等から、所要換気量を満足することが想定されるためトンネルへの換気塔設置は計画していません。また、有事の非常用施設について、事業実施段階で詳細な設計を行い、必要に応じて設置を検討していきます。</p>
	504	<p>バイパス以外の道路は県・市の負担となる。現在の道路の開発は難しい環境にあり、また行政の大きな負担になる。バイパスとアクセス道路は一体での開発計画を求める。アクセス道路建設が取り残されることが無いようお願いしたい。</p>	<p>504 について</p> <p>ご指摘の要望については、事業者と関係自治体で連携し、検討していきます。</p>

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	505	農業を営んでいるため、生産物など搬出入通路の確保もお願いしたい。	505 について 個人の所有する道路や出入り口等の機能補償については、事業実施段階において詳細な設計を進める中で地域の方々と個別に相談等を行ってまいります。
	506	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ことにより、屋敷への出入り口、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。また、盛土される部位は現在駐車場として使用(5台)しており、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。さらに、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。そのため、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。	506～507 について 本事業の実施においては、地権者や関係者に理解が得られるよう努めていくとともに、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、地権者や地域の方々に意見を伺いながら具体的な説明等を行っていくこととしています。 道路用地の確定にあたっては、詳細設計後、用地調査を行い、地権者の方々の確認の上、決定していくこととします。なお、補償内容については、個別に相談等を行ってまいります。
	507	盛土予定地にカーポート×1、物置×2、農機具小屋が有るため、移設、又は代替してもらいたい。	
	508	収容空き地の有害雑草の放置による鼻炎被害などに対して配慮を望む。	508 について 道路用地内の除草については、道路の維持管理において適切に管理を行っていく予定です。
	509	下諏訪岡谷バイパスとの合流点はスムーズな合流ができるよう要望する。	509 について 本事業、一般国道 20 号下諏訪岡谷バイパス、一般国道 142 号の合流点は、平面交差点で計画しており、安全かつ円滑な交通処理について、警察と協議を行い、決定していきます。
	510	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摂社を壊すか、歴史的な景観に影響なく接続道路はできない。諏訪バイパス(案)のトンネルを出て、諏訪大社下社春宮や秋宮から、大型車で 20 号線へ抜けることは絶望的である。	510 について 本事業と接続する道路や周辺道路の交通形態については、事業実施段階において地域の交通状況や周辺道路の整備状況を見ながら、関係機関と協議等を行ってまいります。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	511	令和2年10月17日、高木公民館にて開催された説明会において、現状の生活道路が撤去され、大幅な迂回を強いられることに対する代替案の可否等及びそれに伴う私有道路の使用価値通減に対する回答及び対応等がない。	511について 既存の道路の切回しや機能補償等については、事業実施段階において、測量、地質調査及び詳細な設計等を行う各段階において、各道路管理者と協議し、地域の方々に理解が得られるよう、具体的な説明等を行ってまいります。 また、個人の所有する道路や出入り口等の機能補償については、事業実施段階において詳細な設計を進める中で地域の方々と個別に相談等を行っていくこととします。
	512	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。工事期間中の安全確保への疑問がある。	512～518について 工事期間については、準備書第3章(P.3-20)に示すとおり、概ね10年を想定しています。
	513	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か。	工事用車両の運行にあたっては、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事用車両の出入り量を制限する等、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する計画とし、工事着手前に地域の方々へ説明等を行ってまいります。
	514	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プが走ることになる。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ある。	
	515	工事をするために大きな車が通ることで、そこを通る近隣の方々、特に子どもたちに危険を及ぼすのではないか？	
	516	諏訪の国道は酒蔵に歩く観光客や通学に使う学生さんも多い。歩道が狭く今でも危険なくらいなので、通らないで欲しい。あと、どの位の期間工事が行われるのか？も明確にして欲しい。	
	517	工事車両で益々交通の妨げを何年もつくる原因になるのではないか？	
	518	私の自宅は諏訪市上諏訪地区の山の手にあるが、工事期間が10年間程度とした場合、残土の運搬期間がどのくらいかが不明であるが、かなり長期間にわたって地域生活の安全がそこなわれるのではと心配である。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	519	第1区（下諏訪町東町中）の東町交差点については、地域住民の理解を得られる内容の工事実施をお願いしたい。特に安全対策についてはお願いしたい。	519について 工事用車両の運行にあたっては、通勤・通学の時間帯を避けて通行することや工事用車両の出入り量を制限する等、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する計画とし、工事着手前に地域の方々へ説明等を行ってまいります。
	520	国や県の公共事業の側面もあるが地元自治体の負担も当然出てくる。未来の住民への負担増に確実になる。また、バイパスができてそのバイパスから国道につながる道路への円滑な通行を確保するための補足的な計画や地域への説明が今までの資料に見つけられなかった事を踏まえ、間接的に発生する工事は地元自治体の負担になるのでは、という懸念がある。	520について 事業費については、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、関係機関で明らかにしていくこととしています。 なお、本事業では、平成25年から平成28年に行った計画段階評価におけるPI（パブリック・インボルブメント）プロセスにおいて複数の計画案について想定される整備費用を示し、「推奨すべき計画案のルート・構造の考え方」を整理してきました。 また、バイパスへのアクセス道路箇所については、円滑な通行が確保できる国道、県道及び都市計画道路との交差点部のみ計画しています。 事業区分については、関係機関と協議を行い、決定していきます。
	521	この計画には1000億の予算がかかると聞いている。本当にそのような財源があるのか？財源なきままの計画、絵に描いた餅なのではないか？	521～527について 本事業の必要性等については、事業評価に係る指針等を踏まえ、継続的に評価します。
	522	B/Cが小さい、事業を始めればコストがわからない、将来への負担が大きくなりそのような事業は拙速に始めるものではない。ベネフィットもあるのか、わからない。国からのお金でするにしても、みんなの税金である。大事に使わなければ、悪い公共事業の遺産を残してしまう。	
	523	わたしたちの税金を一部の土木建築会社、土砂運搬業者、政治家、役人等への利益供与のために使わないでいただきたい。	
	524	この計画の企画立案は昭和47年と古いため、バイパスが本当に必要かどうかについて、この先の社会状況などを勘案し再検証が必要である。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	525	様々なファクターを考慮したとき、費用対効果(総工費 1000 億超とも)も含めてこのバイパス本当に必要か。	
	526	現在は始めに計画されてからすでに 63 年の月日が立っており、63 年前とは人口も経済も様々なことの方が変わってきている。この計画は考え直すべきである。	
	527	ほんとうに、こんなバイパスが今、必要なのかよく考えていただきたい。それでも、このバイパスを作るのならどれだけのメリットがあるのかきちんと長野県民に説明をしてもらいたい。	
	528	荏之久保川上に盛り土される件について諏訪市大字上諏訪の従来道路は盛り土の都合上歪曲化された道路に変更される図面(変更後)となっているが、道路と河川は一体化された設計となるのか教えていただきたい。	528～530 について 計画路線が通過する明かり部の水路等については、橋梁構造による横断及び桁下空間の確保、カルバート等の設置、流路の付け替えより機能を確保します。具体的な位置、構造等については、事業実施段階において、詳細な設計を進める中で、必要に応じて関係自治体と協議を行ってまいります。
	529	荏之久保川は大雨や台風などの際、流量が多く又傾斜が急な為県道接続の側溝が溢れる。荏之久保川の源流は阿弥陀寺上の谷間であり、途中には住民が居住しているので盛り土をしてその下を河川通過させる場合は流水が詰まり氾濫等が起きないように設計として頂きたい。	
	530	設計された迂回道路に添った河川とする場合は流量も多い時がしばしばなので側溝幅や深さに配慮いただきたい。	
	531	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温泉排水管が埋められている。これらの設備も設計見直しには不可欠なので必ず配慮いただきたい。付近のライフラインも同様に配慮いただきたい。	

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	532	「山の神」から温泉寺へのアクセス道路だが、とてもアクセス道路には使えない。現状を無視した計画で困るのは地元住民である。観光・産業・災害避難には到底使えない。住民との話し合いを今後も重ねた上で設計を決定する必要がある。	532～534 について 本事業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。具体的な構造については、事業実施段階で事業者が関係機関と協議し、決定していくとともに地域の方々へ説明等を行ってまいります。
	533	山の神出口から国道に下りる「立石線」は都市計画に掲載されていますが、現状では観光道路として使うには不向きである。温泉寺に下りるルートはまだ地元住民への説明も理解も承認も充分でない。	
	534	立石線は幅8mの道路として立案されている。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？この道路について都市計画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。	
	535	高木地区のアクセス道路には反対である。旧甲州街道は生活道路であり、現在でも朝夕の通勤車両が周辺住民の安全安心を脅かしている。これを解消することがバイパス本来の目的だと思う。JR「駅からウォーキング」や個人で街道歩きを楽しむ人も多く、小中学生、高校生の通学など安全安心の確保をお願いしたい。	535 について 現時点において、高木地区へのアクセス道路は計画していません。 なお、通学等への配慮については、事業実施段階において、詳細な設計を進める中で、地域の方々や関係機関と協議等を行ってまいります。
	536	バイパスの本来の目的からして、災害時の緊急避難的な要素や地域発展の貢献など将来的見地からしても下諏訪町高木地区にアクセス道路が必要と考えている。是非前向きに検討できないか。	536 について 現時点において、高木地区へのアクセス道路は計画していません。ご要望については、関係機関に伝えます。
	537	諏訪バイパスは、諏訪圏内の移動ではなく、そこを迂回するための道路であると考えられる。従って、諏訪圏内から諏訪圏内へ通勤のために諏訪バイパスを利用する人は、少ないと予想する。今回のバイパスにより、上川の通勤バイパスは無くなるとの話しも聞くが、これは本当か。上川通勤バイパスをなくす予定であれば、その他の道路は、通勤時に今以上に渋滞するのではないかとどのように予測をされているのか。	537 について 現在、一般国道20号バイパスの代わりとして、茅野市と諏訪湖を結ぶ通勤バイパスとして利用されている上川堤防道路については、長野県において、一般国道20号バイパスの他、都市計画道路等、幹線道路の整備状況や、一地域の交通状況を鑑み、判断します。

	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
事業計画	538	中央自動車道路 岡谷市天竜川を越える付近(釜口水門付近)は高架となっている。約25年前、「高架道路コンクリートの一部が剥離し落下する」事故が発生した。このようなことが本バイパスで起こらぬ様、施工後も確実な検査、メンテナンスをお願いしたい。	538 について 施工後も定期的な構造物点検を実施していく等、適切に維持管理します。
	539	事業が動きだすまえに不正と汚職があった。出発地点で汚職があったということは今後も不正と汚職が表に出てくるのが予想される。この汚点を残したままに強引に計画を進めると地元住民は誇りを失う。	539～541 について ご意見いただいた件につきましては、環境影響評価の手続きにおいて、何ら影響を及ぼすものではありませんが、ご意見は真摯に受け止め、住民の皆様に不信や誤解を招くことがないように丁寧に対応してまいります。
	540	意見書を受け付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、申し上げるまでもない。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る。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だろう。そうなる前に、潔く本事業を撤回いただきたい。	
	541	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。地域住民をないがしろにしている。	



	番号	意見の概要	都市計画決定権者等の見解
その他	542	諏訪バイパスより先に開通した岡谷バイパスでは、トンネル掘削による事故が多発した。そのような事故が起きた理由、あらかじめ予想ができなかった理由、その時の対応の妥当性について技術委員会で議論してほしい。	542 について 他事業の事例を参考にし、今後の詳細設計において、トンネル施工方法について検討していくとともに、必要に応じて専門家の意見及び指導を得ながら、適切な措置を講じます。
	543	長野県の「災害からの復旧・復興・県土強靱化」そして「確かな暮らしが営まれる信州」を、こころより祈念する。	543 について 本事業は「災害からの復旧・復興・県土強靱化」が期待され、ひいては「確かな暮らしが営まれる信州」を実現する事業と認識しており、早期完成を目指します。
	544	国の全体像としては一極集中から地方分散へ、地域ではリモートワークや地産地消により、人口減少でも、エネルギー効率の良い、ゼロカーボンを達成できる労働形態、労働環境、地域循環型経済を目指すべきだと思うがどのように考えているか。	544 について 地域の活力を維持するとともに、商業等の生活機能を確保し、安全・快適に暮らせるようコンパクトシティを推進していくためにも、諏訪地域の拠点間を連結し、中央自動車道と交通を連携・分担する諏訪バイパスについては、都市の骨格を形成する道路であり、必要な交通ネットワークとして考えております。
	545	「かつて、岩本市長のおりに国からの補助金を断ったことがあり、それ以来、諏訪へは国の補助金が出にくくなった。」あるいは、「田中県知事のおりに、国から出ている諏訪湖の浚渫の補助金を断ったため、2度と浚渫の補助金がつかなくなった。」また、「そのような過去があるため、国に行くと、毎回、諏訪の悪しき前例として引き合いに出されて、補助金をお願いするに際して、大変な苦勞をした。」などとあちこちで聞く。国は、このような類いのかつての事を理由に補助金を判断してよいものか？また、今回、諏訪バイパスが中止になった場合、国は諏訪への補助金の支出に対して、より一層出し渋ることになるのか？	545～546 について ご意見にあるような事実は確認できません。 国で行う補助金の採択についてはお答えできません。
	546	かつての経緯を理由に、国が補助金のハードルを上げているとすれば、そのこと自体が問題ではないか？それは国の問題として、国に対応を改めるよう要請することが必要ではないか。	



意見書

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  
準備書の縦覧に対し、次のとおり意見を述べます。

令和3年 4月 19日

長野県知事 阿部 守一 殿

住所(所在地)

氏名(名称)

(電話)



意見

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る  
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。

② R3.4.19 9:10 H18 諏訪湖氾濫

(備考) \*この様式は、意見書を出される方の参考様式として用意しておりま  
す。この様式を参考に住所、氏名、方法書の名称を必ずお書きいた  
き提出いただくようお願いします。

\*準備書についての環境の保全の見地からの意見を日本語により、意  
見の理由を含めて記載するものとします。

## H18年の諏訪湖水害 は理由になるか

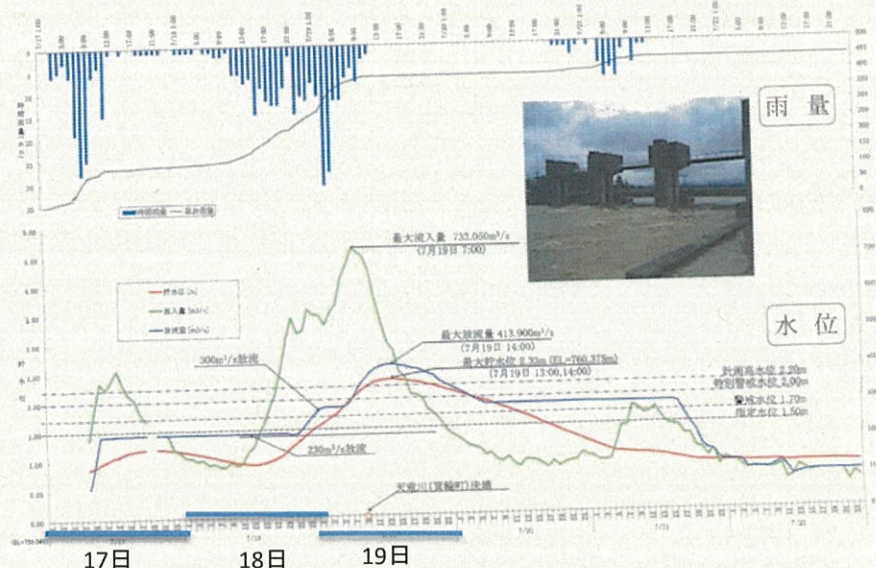
20号バイパスを建設する主な理由に、H18年の諏訪湖水害がある。S47年の目的にはなかった。中央道や湖周道路が開通し、しかも人口減少で渋滞が少なくなった20号に、新たに加えた名分である。問題はこの水害の危険性である。既に危険は回避されたと報告されている。もちろん、バイパスは役に立つ。しかし、水害が1000億円もかけて建設する大義名分になるのか。現20号の早期の改修の必要性がより高いのではないか。

H18豪雨を時系列で右に示す。図と諏訪市長の報告からわかるように、市長から再三の要請がありながら、当時の最大放流量の400m<sup>3</sup>/秒が、19日の06時頃になるまで実行されなかった。大雨洪水注意報は17日には出ており、20時には新川の氾濫も起きていた。230から300放流への変更は、やっと18日20時であり、その10時間後に慌てて300から400へと変更された。事態の急転で400に変更したと言われてもしょうがない。手遅れだった。18日20時の段階で、400での放流ができていれば、この水害は避けられた評価される。

建設事務所はこれを認めて、放流量の見直しをした。水位1.59mで300を350に、水位1.92mで400を430の放流に変更した。そして、430の放流をしていれば諏訪湖のH18年の洪水は起きなかったと結論している。下流で一ヶ所橋が流失したが、今は430を安全に流せる。H18年の水害は釜口水門の操作ミスであり、河川管理者から事情を聞いてほしい。まだ、最大の武器である事前放流も流域治水も使われていない。それが重要だろう。

(4) 釜口水門の水位・流入量・放流量、雨量状況

H24年 建設事務所報告



- 詳細は、上の図を見ればわかるが、
- 17日午前 強い雨が降り始める。
  - 17日07時 大雨洪水注意報発令 27mm/hrの時間雨量
  - 17日20時 新川が溢水(back-water)
  - 18日午後 雨が再度強くなる  
20号線、中央道の通行止め
  - 18日20時 釜口放流230m<sup>3</sup>/sから300に変更  
諏訪市長は300から400への変更を再三要望  
諏訪湖浸水始まる
  - 19日02時 諏訪湖警戒水位1.7mを超える  
早朝に 30mm/hrの雨量
  - 05時頃 岡谷で土石流発生 死者8名
  - 19日06時 やっと 300から400に変更
  - 19日12時 水位2.33mを超える  
大規模な諏訪湖の浸水発生

元諏訪市長 山田勝文 砂防と治水176号より



意見書

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  
準備書の縦覧に対し、次のとおり意見を述べます。

令和3年 4月 19日

長野県知事 阿部 守一 殿

住所(所在地)

氏名(名称)

(電話)



意見

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。

③ R3.4.19 9:10 これまでの事故

Series of horizontal dashed lines for writing the main body of the opinion.

(備考) \*この様式は、意見書を出される方の参考様式として用意しておりま  
す。この様式を参考に住所、氏名、方法書の名称を必ずお書きいただ  
き提出いただくようお願いします。  
\*準備書についての環境の保全の見地からの意見を日本語により、意  
見の理由を含めて記載するものとします。

# トンネル掘削事故は起こる

凝固剤:クラウドの禁止

諏訪バイパスより先に開通した岡谷バイパスでは、トンネル掘削による事故が多発した。そのような事故が起きた理由、あらかじめ予想ができなかった理由、その時の対応の妥当性について技術委員会で議論してほしい。準備書で何度も言及する「観測修正法」がなぜ機能しなかったのか？

- (1) 湖北トンネル出水事故
- (2) 常現寺沢の減水
- (3) 毒沢鉱泉宮の湯の池と井戸の枯渇

(1) 湖北トンネル事故では、大量の土石がトンネル内に流出し、直径25mで深さ85mの穴が開いた。更にまずいことに、これを塞ぐために凝固剤を流し込んだが、多くは田畑や地下に流出した。上水道水源があれば確実に汚染した。

(2) 岡谷から下諏訪を結ぶ長地トンネルで、常現寺沢の水が減った。深いところを掘るトンネルがなぜ地上の沢の減水を起こしたのか。上流に井戸を掘って放流したと聞く。

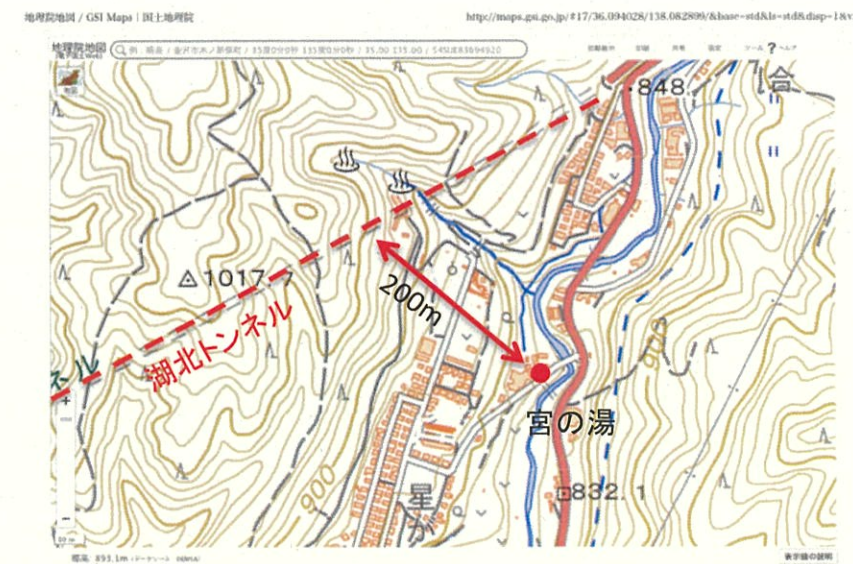
(3) 湖北トンネルの開通後に、ルートから200mの毒沢鉱泉:宮の湯の庭の生活井戸と池の水が枯れた。

近くのJR塩嶺トンネルでの大出水事故をあげるまでもなく、活断層の破碎帯を掘るトンネル工事では、専門家でも予想ができない出水事故が起こる。下諏訪温泉や諏訪五蔵の醸造水への影響が心配される。

飲み水や醸造水は、凝固剤やセメントミルクなどで一度汚染されれば回復不可能である。万が一の場合に備えて、これらの場所では使わないと約束すべきである。観測修正法が機能するとは考えられない。



岡谷バイパス完成記念誌より





意見書

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  
準備書の縦覧に対し、次のとおり意見を述べます。

令和3年 4月 19日

長野県知事 阿部 守一 殿

住所(所在地)

氏名(名称)

(電話)



意見

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る。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。

④ R3.4.19 9:10 下諏訪温泉の理解

Series of horizontal dashed lines for writing the opinion.

(備考) \*この様式は、意見書を出される方の参考様式として用意しております。この様式を参考に住所、氏名、方法書の名称を必ずお書きいただき提出いただくようお願いします。

\*準備書についての環境の保全の見地からの意見を日本語により、意見の理由を含めて記載するものとします。

## 準備書の温泉地下水の起源は間違い

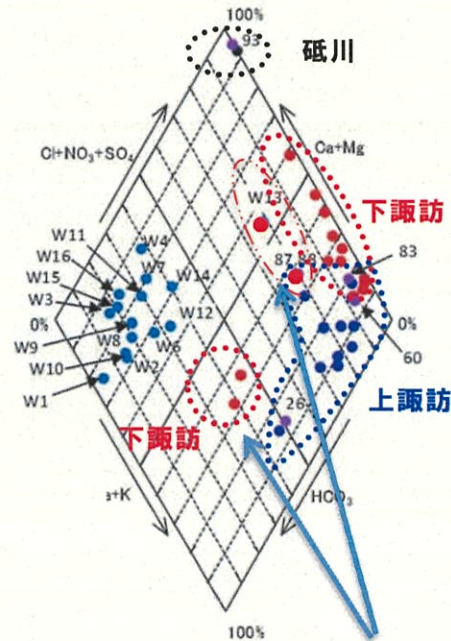
準備書や国道事務所が温泉事業者を訪問しての説明会で使った資料を検討する。そこでは次のように説明された。

- (1) 源泉は活断層に添って分布し、実施区域(トンネル)よりも深部の花崗岩を熱源とする。
- (2) 地下水を、山裾水と山地地下水と山地深層地下水に3類し、**山地深層地下水だけを温泉の起源とする。**
- (3) 上流の地下水を分析し、温泉とは水質が違うことから、影響はないとする。
- (4) 下諏訪温泉は深井戸であり深層地下水が起源である。工事による影響はないとする。

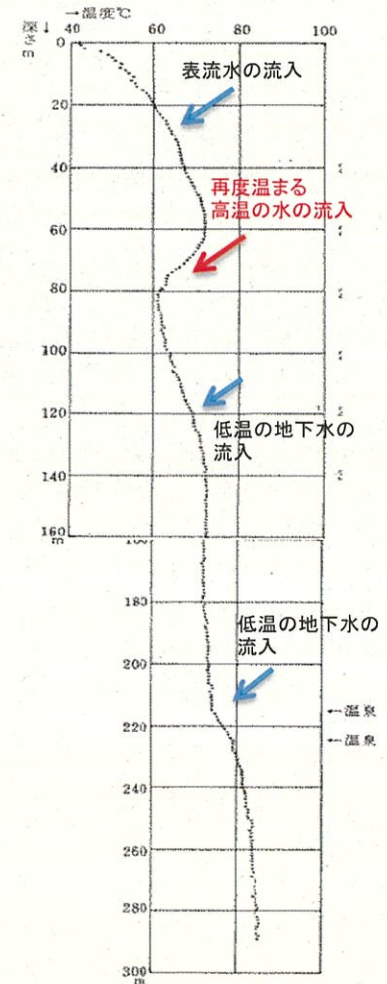
納得はできないだろう。下諏訪温泉の「綿の湯」と「旦過の湯」を例に取り上げる。井戸は確かに400mと深井戸である。しかし、綿の湯はGL-45mに、旦過はGL-7mに湯の水位があり深層水とは言い切れない。昔、温泉は自噴していたことも重要である。

深井戸である北浜井戸の温度分布を示した準備書の図11.6.2.24を見ると、(2)のような乱暴な分析が意味をなさないことがわかる。右図から、温泉井戸は複数の層の地下水を汲み上げていることがわかる。温泉は山地深層水だけで、浅いトンネル工事は影響を与えないとする結論はあまりにも単純すぎる。

さらに、温泉の水質を、より標高の高い観測孔の水質と比べて起源が違うと言う。標高の高い観測孔あたりの地下水が下流の断層に入り、高温により複雑な成分が溶け込んで温泉になるわけで、水質が違うのは当たり前。水質が違うから水源も違うと考えるのは妥当でない。図でW13(児湯)も87と88(旦過)も下諏訪温泉でありながら意図的か下諏訪温泉から除外している。温泉水と観測孔の水質は異なるが、霧ヶ峰からの地下水である。問題は、流れ下の経路である。



これらも下諏訪温泉である温泉の水質は複雑に分布する。図11.6.2.31を改良



準備書 図11.6.2.24 スクリーン位置に注意最深部の85度の湯は複数の層の地下水を取り込みながら45度で湧出することがわかる。

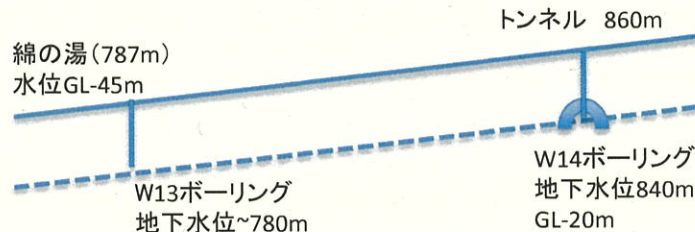
## 下諏訪源泉(秋宮)の特徴

下諏訪秋宮地区には多数の源泉が存在する。準備書で、「城山源湯」はトンネルから250mと近い。多数の温泉旅館が使う「綿の湯」と「旦過源泉」を取り上げる。両者はトンネルから400mと近い。綿の湯の湯量は毎分285リットル、諏訪湖を作った活断層破碎帯に地下水が流れ込んで湧き出ている。かつては自噴していた。問題はこの地下水の供給元である。地区から続く山側の霧ヶ峰山麓からの地下水であるが、どの層を流れ下っているかはわかっていない。詳細にボーリングで調べる必要がある。北浜井戸の例からも、複数の層の水や浅い地下水の寄与もある。

綿の湯の標高は787mであるが、お湯の水面は地下GL-45mにある。標高742mに相当する。旦過は標高787mで、湯面はGL-7mで780mと極めて浅い。一方、トンネルを標高860mで、深さを50mとすれば標高810mmとなるが、地層の傾き(下図)を考えれば、旦過や綿の湯などの湯層とトンネルの深さはどこかで重なる。他にも、武居(秋宮の手水温泉)などがトンネルに近い。W14観測孔の地下水位もGL-20m(840)程度にあり、とても浅い。

この地域の400mの深井戸の底での湯温は100度に近い。温泉は複数の湯層の地下水を汲み上げ、50度程度の適温を得る。どの層を掘り抜いても影響を受ける。丁寧な複数のボーリングを行い、各源泉の湯層の深さと地質とトンネルの位置関係を調べる必要がある。

湯層に影響の少ない深さや位置や工法を選ぶべきであり、**ルートをもっと山側(高校上あたり)に移動することも考慮の対象**だろう。詳細な調査データで技術委員と議論してほしい。トンネルを掘ってみて、事故が起きたら対処する「観測修正法」とは敗北主義だ。



1920年代までは自噴していた。地表に近い地下水脈も含む。





意見書

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  
準備書の縦覧に対し、次のとおり意見を述べます。

令和3年 4月 19日

長野県知事 阿部 守一 殿

住所(所在地)

氏名(名称)

(電話)



意見

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る。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。

⑤ R3.4.19 9:10 諏訪五蔵の水源

Series of horizontal dashed lines for writing the opinion.

(備考) \*この様式は、意見書を出される方の参考様式として用意しております。この様式を参考に住所、氏名、方法書の名称を必ずお書きいただき提出いただくようお願いします。

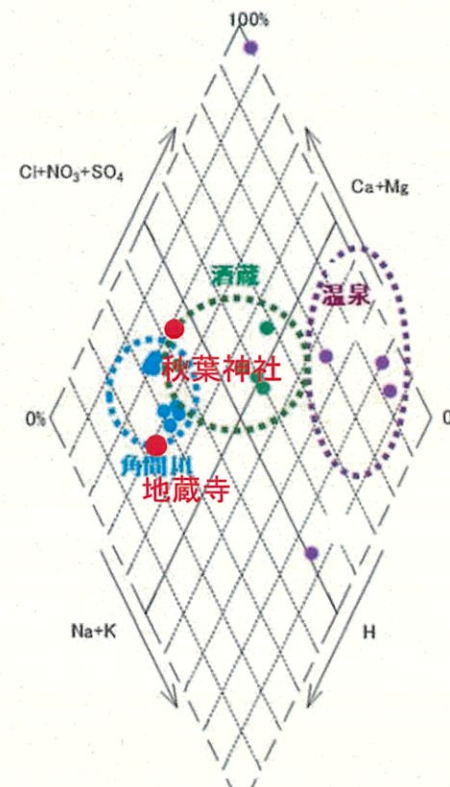
\*準備書についての環境の保全の見地からの意見を日本語により、意見の理由を含めて記載するものとします。

## 準備書での諏訪の酒蔵水の分析

準備書では、諏訪市の酒蔵の水を分析し、次のように結論する。図11.6.2.29のように、酒蔵の水質は角間川と温泉の中間にあり、温泉は深層地下水で、酒蔵の水は角間川の伏流水と温泉水の混合であると、しかし同図に、次ページの図11.6.2.30に掲載され、**工事により影響があると認めた地蔵寺と秋葉神社の水質**を入ると、地蔵寺も秋葉の湧水も角間川の浸透水に分類される。溶岩の急斜面から湧く地蔵寺の湧水を、角間川の浸透水と考える人はいない。水源を水質から分析する場合、都合の良い作文になる。準備書を書いたコンサルには、それがわかっていない。

それでは何が信用できるか？ 地域に詳しい信大諏訪臨湖センターの宮原教授の論文では、同位体比の分析から、五蔵(真澄)の井戸の平均涵養標高を約1000mとする。この標高を角間川で辿ると2kmも離れてしまうが、五蔵の裏の福沢山は高さが1000mあり、そこには霧ヶ峰の湿原を源とする横河川が流れている。標高だけでは場所まではわからない。宮原は更に、五蔵や秋葉神社の水には硝酸態窒素が多く、それが横河川に非常に多いことも突き止めている。角間川の中流域には硝酸態窒素は少ない。これらの事実から、五蔵の水は、霧ヶ峰から踊り場湿原を経由して、横河川の源流域で湧出し、福沢山の裏あたりから地下水として地蔵寺や秋葉神社や五蔵に供給されていると考えられる。溶岩が流れた地質構造も諏訪市内に向かって傾斜している。

地蔵寺でのボーリングから、地下20~50mあたりに複数の水脈があり、トンネルの深さと重なる。準備書で、地蔵寺湧水への影響を認める理由である。諏訪清陵高を挟んで右(秋葉)と左(真澄)に位置する井戸に影響が出る可能性は高いのである。



準備書の図11.6.2.29 の酒蔵群の水質に、地蔵寺と秋葉神社を追加。地蔵寺湧水は角間川の伏流水ではない。このような分析が作文であることがよくわかる。

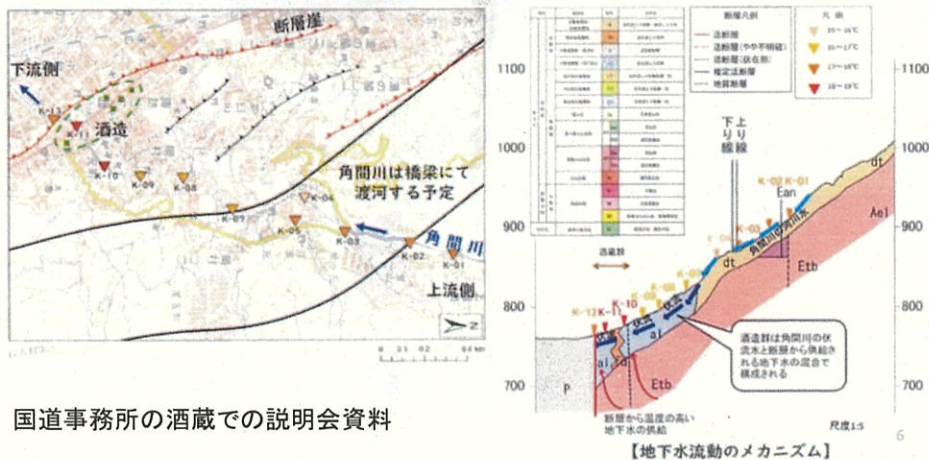
## 国道事務所の説明

国道事務所は、諏訪五蔵を訪問して、以下の資料を渡して、どのように説明したかを、補足資料として示す。

### 3. 参考資料①

#### 3.1 角間川沿いの地下水流動メカニズムと想定される影響

- ・酒蔵の水源は浅井戸であるが、その水質は、近傍を流下する角間川と活断層沿いに湧出する深層地下水との混合によって形成されている可能性がある。
- ・現在の計画ルート案は、角間川を橋梁で渡河する予定であり、山地深層地下水は計画ルートよりも深部を流動すること、事業区間と水源には約1kmの離隔が確保されることから、道路工事が酒蔵水源の水位・水質に直接的な影響を及ぼす可能性は低いと考えられる。
- ・ただし、現時点の調査において、影響は皆無であるとは言い切れないことから、今後の調査や、工事中のモニタリング等において、詳細の把握に努める。



国道事務所の酒蔵での説明会資料

角間川は簡易3面コンクリ張り構造

国道事務所は、酒蔵の水は、角間川の伏流水と山地深層地下水の混合である。深層水はルートよりも深部を流動すること、距離も約1kmもあることから影響する可能性は低い、と書いていた。大きな間違いは、より近い左岸斜面を流れ下る横河川からの地下水を無視していること、溶岩地帯を数10kmも流れ下る伏流水は普通で、1kmを遠いとするミスである。

酸素と水素の同位体分析によると、真澄(五蔵)の水の平均涵養標高は約952mで、角間川の伏流水とする国道事務所の結論とは合わない。また、角間川は過去の土石流災害から簡易3面コンクリ張りで、伏流水はかなり抑制されている(準備所12.1(24))。角間川の左岸斜面から流れ下る地下水がより重要である。同位体分析と硝酸態窒素分析から明白である。影響を認めた地蔵寺のボーリング調査で、GL-25mや-33mに水脈が確認されており(地蔵寺国道文書)、斜面の地下30mあたりを複数の地下水が流れ下っている。トンネル標高を850mで深さが50mとするなら、影響を与えるのは確実だろう。福沢山から五蔵までの複数の地点で、地層の層序と水脈を調べ、地蔵寺と五蔵井戸との繋がりを検証すべきである。多数のボーリングも必要だろう。地蔵寺の湧水は1000リットル/分と多量であり、間違っこの水脈を掘り抜くと大きな出水事故になる。この出水を止めるために凝固剤が使われると、少し離れるが五蔵の水に影響する。この地域の工事では凝固剤を使わないと約束し不可能なら地上か高架にすべきである。他方で、トンネルを深くすれば南沢水源井戸に抵触する。

## 諏訪の真澄井戸と地勢

要約書の評価(表11.1(23))で、酒蔵群の水源については以下のように書かれる。酒蔵群の水源は、角間川下流域の活断層隣接域に集中して五蔵が分布。水源は、いずれも浅井戸で、高橋の水文学的方法によるトンネル集水範囲外に位置します。その水質は、近傍を流下する角間川と活断層沿いに湧出する山地深層地下水の混合であると考えられます。角間川は橋梁で渡河され、山地深層地下水は実施区域よりも深部を流動すると考えられます。よって、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されますと、五蔵への影響は否定する。他方で(表11.1(24))、角間川下流域の地蔵寺と秋葉神社の湧水は実施区域の山裾側に位置し、湧水量が変化する可能性があるとして予測されますと、湧水への影響を認めている

準備書の水象の図11.6.1.1でもわかるように、角間川に流れ込む多数の支流の重要性の認識が低い。右図のように、角間川は左岸から多数の支流が流れ込み、右岸にはほぼ存在しない。角間川の中流域を流れる河川水は、左岸からの湧水の寄与がある(雨ではなく地下水)。事実、地蔵寺や南沢水源や五蔵の地下水は、酸素と水素の同位体分析から、その涵養の平均標高が約1000mと高い(諏訪市調査と宮原論文)。支流の分布からも、尾根の裏の標高1000mを流れる横河川の寄与が大きいと考えられる。準備書では、山地深層地下水の具体的な起源の説明はない。もう一度、技術委員会できちんと議論してほしい。真澄井戸(社外にある)は清陵高校を挟んで秋葉神社の反対で、どちらも山麓にある。一方にだけ影響を認めるのは無理がある。

市街地の山麓に湧く地下水は、霧ヶ峰に降った雨が、踊り場湿原に集まり、そこで地下に浸透して、角間川や横河川の源流で湧出する。同位体分析から、その湧水が標高1000mあたりの河床で再度地下浸透して地蔵寺や南沢水源井戸や五蔵の水源となっていると考えられる。硝酸態窒素の量から、硝酸の少ない角間川ではなく、多い横河川とわかる(横内)。準備書では、地蔵寺湧水と秋葉神社の湧水量が変化があると予測されます、と、影響を認めながら、同じ横河川の起源である醸造井戸や南沢水源には影響はないとしている。地形との位置関係を見ると、浅井戸である醸造井戸への影響を避けがたい。四賀ソーラーのアセスで議論されたが、事業者は参照していない。



角間川は左岸からの多数の溪流(地下水)の寄与がある



意見書

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  
準備書の縦覧に対し、次のとおり意見を述べます。

令和3年 4月 19日

長野県知事 阿部 守一 殿

住所(所在地)

氏名(名称)

(電話)



意見

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る  
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。

⑥ R3.4.19 9:10 地藏寺秋葉真澄

Series of horizontal dashed lines for writing the opinion.

(備考) \*この様式は、意見書を出される方の参考様式として用意しており  
ます。この様式を参考に住所、氏名、方法書の名称を必ずお書きいた  
き提出いただくようお願いします。  
\*準備書についての環境の保全の見地からの意見を日本語により、意  
見の理由を含めて記載するものとします。

# 影響を認めた地蔵寺と秋葉神社湧水

## 五蔵真澄井戸の理解

準備書の水象11.6.52ページで、地蔵寺と秋葉神社の湧水は、トンネルよりも深い深度を流動し、関連しない地下水と考えらるが、実施区域と関連性のある山裾地下水の一部混入が考えらる、山裾地下水の混入を認めて、トンネル掘削により地蔵寺と秋葉神社の湧水に影響が出るとした。

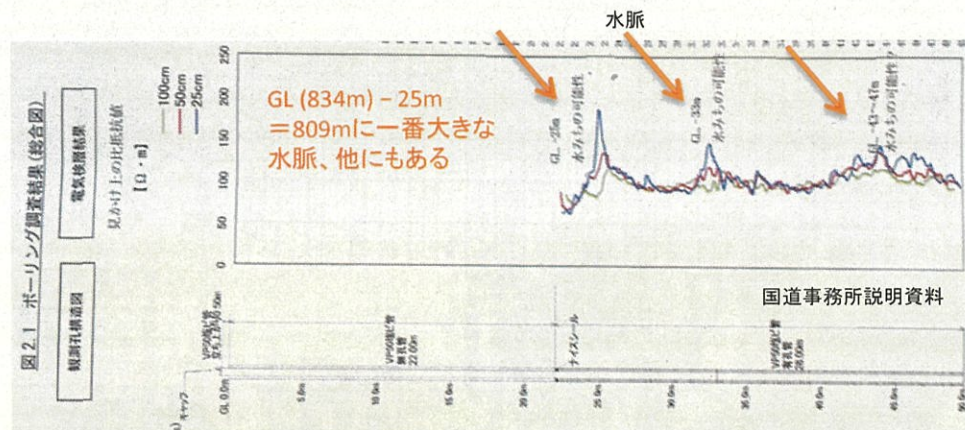
11.6.60の水象と12.1(23)の総合評価で、工事の実施に伴う地下水の低下により、湧水量の減少が懸念されるため、工事前と工事中の地下水の状況を観測し、最適な施工方法を採用することで、影響を低減できる、要するに、何が起きるか分からんが起きたら「観測修正法」で対応すると言う。

他方、国道事務所は、地蔵寺湧水の調査結果を「R2年6月国道事務所報告書」として寺に渡した。湧水より標高で20m高い1ヶ所だけのボーリングを行い、水脈を少なくとも3箇所(GL-25、-33、43-47m)見つけたと報告した。電気伝導と温水注水で整合性があり結果は信用できる。そして、国道事務所は

「湧水は降雨を起源とする地下水である」と、何を言ってるのかわからない結論を書いている。

水脈は確かに3層存在する。問題は、どの水脈がトンネルと地蔵寺湧水と繋がっているかである。ボーリング地点は、湧水から水平で50m、標高差で20mの一点のみ。湧水が一番浅い水脈である可能性が高いと考えるが、複数の面でのボーリングがないと結論はできない。

諏訪市が行なった2017年の「諏訪市内の地下水総合調査」で、湧水の平均涵養標高が同位体で調べられた。水年齢の推定も行われた。下表より、地蔵寺の平均標高は1207mと高い、秋葉も996mと高く、地蔵寺の水年齢は26年である。26年は、れっきとした深層地下水である。涵養域は尾根裏を流れる横河川の標高と妥当であり、年齢の古さは溶岩の地下を流れ下った、いわゆる霧ヶ峰の伏流水である。つまり、湧水は裏山の横河川に繋がっている。間違えば、トンネルはこの流れを切断する。



		平均涵養標高 と 年齢 諏訪市資料																																
6	阿弥陀寺(滝)	湧水	-	73.6	41.0	78.1	16/10/25	9.0	7.8	5.6	3.04	0.00	0.89	1.20	5.45	1.03	0.76	0.00	1.59	-	24.9	11.0	-	-	-10.8	-76.3	1,046	910	926	918	▲128	-	-	6
7	地蔵寺	湧水	-	1,158.9	1,195.6	1,207.1	16/10/25	16.0	7.8	8.9	6.48	0.02	2.91	1.58	5.63	2.49	0.85	0.05	2.83	0.138	46.5	58.9	-	-	-11.3	-79.8	809	1,181	1,232	1,207	398	1990	26	7
8	角間赤彦	湧水	-	23.7	25.3	26.8	16/10/25	13.8	6.7	16.6	12.38	0.01	2.50	4.08	12.73	8.29	3.67	0.01	15.45	0.243	26.9	16.9	-	-	-10.7	-76.4	771	829	940	885	113	2010	6	8
9	秋葉神社(手洗水)	湧水	-	6.8	6.6	13.6	16/10/25	11.7	7.1	10.1	4.97	0.00	1.75	2.92	8.91	3.44	1.98	0.04	3.30	-	38.3	45.9	-	-	-10.9	-77.8	767	935	1,051	996	229	-	-	9

右図に、準備書で影響を認めた地蔵寺、秋葉神社と影響を認めなかった諏訪五蔵の真澄の井戸の位置を示す。真澄井戸は、五蔵の中でもとりわけ山麓に近いことに注意が必要である。秋葉社は清水町にある。

諏訪市が行った化学的分析結果で、地蔵寺も秋葉神社も真澄井戸の水も、平均涵養標高は1000m前後である。角間川の標高1000mは2kmも離れるので、近くの角間川ではなく、福沢山の裏を流れる横河川の標高である。水質も年齢も、横河川からの地下浸透水と考えると矛盾はない。近くを福沢川も流れる。

**なぜ、地蔵寺と秋葉神社への影響は認めて、五蔵への影響は認めないのか、準備書の不思議な結論である。**

ここで、横河川からの地下水であると認めたとしよう。地蔵寺で見つかった複数の水脈は、福沢山の複数の火山地層と関係している。問題は地蔵寺と同じように、五蔵の地域でも複数の水脈があり、それがトンネルの実施区域のどの深さと関係するかである。真澄井戸と福沢川あたりでの水脈の調査が重要であることがわかる。福沢山を地下で超えて流れ出しているのが福沢川であり、地下水の構造は角間川を含めて複雑なはずである。

飲料水や醸造水を一度汚染させたら、回復は不可能である。この実施地域では、**コンクリミルクや凝固剤の使用をしないのは当然として、水脈を切断することがないように慎重な調査が必要である。必要なら、迂回、地上での通過が望ましい。**技術委員と検討してほしい。



地蔵寺湧水:岩肌から直接1000L/m出る



福沢山

R3.6.7 8:30 2-1  
+11 受付



意見書

諏訪都市計画道路の変更案（長野県決定）に対し、次のとおり  
意見を述べます。

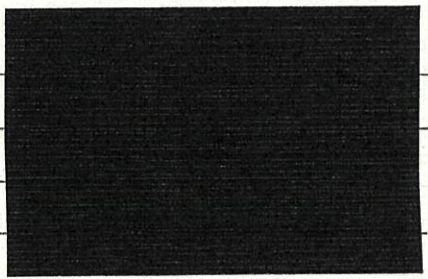
令和 3年 6月 7日

長野県知事 阿部 守一 殿

住 所

氏 名

利害関係



意見 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。

Series of horizontal dashed lines for writing the opinion.

Series of horizontal dashed lines for writing the opinion.



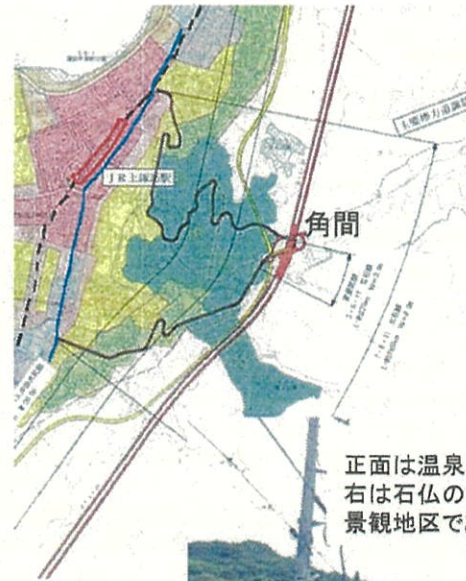
## バイパスは接続道路で価値が決まる

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で見たい。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。



説明会で配られた都市計画変更図面。トンネル化と4車線化により、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？



正面は温泉寺  
右は石仏のお堂  
景観地区である



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？



R3.6.7 8:30 2-2  
X-u受付

番号325意見書

意見書

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  
準備書の縦覧に対し、次のとおり意見を述べます。

令和3年 4月 19日

長野県知事 阿部 守一 殿

住 所 (所在地)  
氏 名 (名 称)  
(電話)



意見  
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る。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。

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

(備考) \*この様式は、意見書を出される方の参考様式として用意しております。この様式を参考に住所、氏名、方法書の名称を必ずお書きいただき提出いただくようお願いします。  
\*準備書についての環境の保全の見地からの意見を日本語により、意見の理由を含めて記載するものとします。

## 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摂社を壊すか、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。武居地区にバスが降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たとした場合、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決める。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、上諏訪駅前に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」と山田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トン放流を有効に使え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。

# 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

