

諏訪都市計画道路の変更に係る公聴会【議事録】

開催日 令和2年12月20日

会場 諏訪合同庁舎5階講堂

※個人情報（公述内容に支障の無い情報）及び明確でない発言については、●●●●としています。

○塚田補佐

ただいまから「諏訪都市計画道路諏訪バイパス沖田大和線他2路線」、「下諏訪都市計画道路高木東山田線他1路線」の都市計画変更案を作成するための公聴会を開催します。

本公聴会は、都市計画法第16条第1項の規定により、都市計画の案を作成する場合に、住民の皆様の意見を反映させるために開催するものであります。

なお、本日開催を予定しておりました「諏訪都市計画用途地域」、「下諏訪都市計画用途地域」及び「下諏訪都市計画道路秋宮武居線」に対する公聴会は、募集期間において公述の申出がなかったため中止といたします。

議長は、「長野県都市計画公聴会規則」に基づき、諏訪建設事務所長が指名されています。

初めに、「諏訪都市計画道路諏訪バイパス沖田大和線他2路線」の都市計画変更案を作成するための公聴会を行います。

それでは、諏訪建設事務所長、議長席へお願いいたします。

○清水諏訪建設事務所長

皆さん、こんにちは。私は、諏訪建設事務所長の清水孝二と申します。「諏訪都市計画道路諏訪バイパス沖田大和線他2路線」及び「下諏訪都市計画道路高木東山田線他1路線」の都市計画変更案を作成するための公聴会の議長を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日は、「都市計画道路」の変更案を作成するための公聴会を開催しましたところ、公述人をはじめ関係住民の皆様方のご参集をいただきましたこと、厚く御礼申し上げます。

この公聴会は、都市計画法の定めるところにより、都市計画道路の変更案を作成するに当たって、事前に関係住民の皆様方の御意見をお聞きするために開催するものであります。

また、長野県公聴会規則第2条の規定により、公聴会は都市計画区域ごとに開催することになっておりますので、公述については、まず「諏訪都市計画道路」、次に「下諏訪都市計画道路」の順で、それぞれ変更原案に対する公述をしていただきます。

公述時間は、お一人10分以内です。終了1分前にベルが1回鳴り、終了時にベルが2回鳴りますので、そこで終了となります。限られた時間ではありますが、公述をよろしくお願いいたします。

次に、傍聴の皆様方へお願いいたします。会場内の秩序の維持につきましては、左右の壁に注意事項を掲示してありますが、公述に限られた時間内になされますよう、静粛に傍聴し、公述を妨げないようお願いいたします。また、会場内の秩序を乱したり進行を妨げるようなことがあるときは、退場を命じることがあります。

公述に入る前に、事務局から原案の説明及び公述申出状況について報告をしてください。

○平林主任技専

＜原案の説明＞

続きまして、公述申出状況についてご報告いたします。諏訪都市計画道路の変更原案に対する公述申出は14名の方からありました。公述人の選定については、公述申出をされた全員の方をお願いしております。

○清水諏訪建設事務所長

それでは、これから公述をしていただきますが、私が公述の順序とお名前を申し上げてから、公述席に着いていただきまして、まずご自分の住所を地区名まで述べていただき、その後、氏名を述べていただいてからご発言をお願いいたします。なお、公述の順番は申出の受付順とさせていただきます。

それでは、1番の●●さん、公述席へどうぞ。

住所と氏名を述べてから、ご発言をお願いいたします。

○公述人 1番 ●●●●氏

私は、●●●●●の●●●●●です。1番ということでちょっと緊張していますが、よろしくをお願いいたします。

去る11月25日に、都市計画道路原案の変更説明会が行われました。飯島区におけるこの道は、昭和42年、農免道路として着手し、昭和48年、市道変換線として開通いたしました。これがそのときの写真でございます。この写真のとおり、その当時は、道路わきに農作業小屋しかないような状況でした。この道の開通に当たり、道路西側の●●●●さんの土地が多くつぶれたということで、当方東側で5アールの土地を、飯島区の要請により●●●●さんにほぼ無償で譲渡いたしました。このように東西平等に土地を出し合って、現在の道が広められたという経緯があります。その後、県道諏訪湖四賀線に格上げされ、国道20号線になろうとしています。このような道の両側で、お互い道を譲り合ったという経緯があります。このまま声を上げなければ認めたということで進んでいくのが嫌なので、こんな意見もあるということで聞いていただきたいと思っております。

まず、今回、計画の飯島交差点から飯島北交差点までの中央分離帯ですが、このパネルを見ていただきたいと思っております。これは、国道19号線、塩尻北拡幅工事が行われている、エプソン広丘の前の国道です。この写真のように、中央分離帯を設置するのではなく、反対車線の商店に乗り入れすることができる、高さの低い中央帯を検討していただきたいと思っております。今、諏訪市における中心的な商店街として発展してまいりましたサンリッツロードの真ん中を通るバイパスは、商店の活性につながり、お年寄りや子どもにとって歩きやすい道になればと期待します。

上のほうが国道20号線バイパスの計画幅で、道の総幅が、片側に歩道をつけた場合で20mです。下が国道19号塩尻北拡幅工事の道幅で30mです。このパネルのように、塩尻北拡幅工事よりも、都市計画原案の道幅が狭く計画されています。現計画では、中央帯が2mですが、

3mに広げていただき、中央部分で車が待機できるようなスペースを確保していただきたいと考えます。今回、中央帯を2mから3mに広げることによって、総道幅を広く確保しなければなりません。県道諏訪湖四賀線において、横を流れております用水の新汐をボックス型として、上部を歩道として活用することによって歩道を確保していただきたいと思ひます。

この点線の部分が新汐であります。飯島交差点から諏訪インター側の新汐もボックス型として、上部を、左折車線及び歩道として活用していただきたいと思ひます。飯島交差点から諏訪湖方面に260m、飯島交差点から諏訪インター方面に210mと、上下合わせて416mを活用し道幅を広げていただきたいと思ひます。新汐の幅が、現在、2m70cmあります。今回の都市計画道路を西側に2m70cm寄せることにより、平成9年に諏訪市が独自につくったバイパス予想ルートを発表したときから同じ主張をしておりますが、都市計画原案の中心線を、現在の諏訪湖四賀線のセンターに合わせて計画を進めていただきたいと思ひます。その考えは、今も変わりません。飯島北交差点からほぼ90度に曲がる計画路線の角度が少しでも緩和され、県道諏訪湖四賀線の連動性、線形性がよくなると考えます。

次に、無電柱化により災害に強いまちづくりを望みたいと思ひます。令和元年、台風15号により、千葉県内の16日間にも及ぶ長期停電を受け、台風や地震に強い道路整備をしていただきたいと思ひます。諏訪市においては、地盤が弱く、液状化になりやすい土地であります。電柱が倒れ主要道路をふさぎ通行ができなくなることがないように、無電柱化を望みます。令和元年9月に、赤羽国土交通大臣が、地震や台風の被害を受けにくい無電柱化を進めると発言されたことは、記憶に新しいことでもあります。

次に、バイパスの今後の日程や説明会についてのお願ひです。先月、11月25日に、四賀公民館、諏訪国道20号バイパス都市計画原案の説明会で、その中の質問の中で、今後の大日程はどうなっているか、大日程が分からなければ小日程も決められない、丁寧な説明をしてほしいとの意見が出ました。県の担当者の説明で、今後の手続の流れの中で、公聴会及び閲覧は年内という説明がありました。しかし、翌11月26日には、諏訪市の市役所、建設事務所ホームページ等で閲覧できる状態にあり、日程も12月20日と記載されておりました。さらに翌27日には、長野日報で、公聴会が12月20日と記事になりました。そうであれば、11月25日の四賀の公民館の説明会のときには、日程は分かっていたということです。

また、説明会などで、聞かなければ答えないではなく、より丁寧で、さらに分かりやすい説明をしていただきたいと思ひます。皆が知らないうちに工程が進むことのないように、地域や住民に寄り添いながら進めていただきたいと切に望みます。以上、よろしくお願ひいたします。

○清水諏訪建設事務所長

ありがとうございました。

では、2番の●●さん、公述席へお願ひします。

では、住所と氏名を述べてから、ご発言をお願ひします。

○公述人 2番 ●●●●氏

●●●の●●●●と申します。おはようございます。2番目でございますので、伸び伸び

いたしております。どうぞご寛容をお願いをいたします。

今、申し上げましたように、私は●●●に、今現在、住んでいます。1983年、昭和58年まで●●●に居住しておりました。長野日報の、先月、いわゆる11月27日付に、今日の公聴会の公述人のことが掲載されておりました。公述人の申出ができるのは、都市計画案に関する区域内の土地所有者や利害関係者となっています。うっかりすると下諏訪町・諏訪市以外の方は駄目のように聞こえます。しかし、この計画工事は、全て税金で行われるわけですから、納税者ならば、誰でも利害関係人に当たると思います。

この計画自体に、私は100%反対しているわけではありません。いささか用地買収、財源に疑問を持っています。現在、長地トンネル、坂室トンネル等々は片道1車線で供用しています。これらは暫定的で、本来は2車線となっています。確かにほかの道路も通勤時には多少混みますが、日常的にはさほど不便さを感じていません。

我が国は、先進国の中でいち早く少子高齢化が叫ばれています。少子化が進めば、必ず車の台数は減ります。そして、残念ながら納税者も減ります。税金は、道路行政のみに使用されるものではないということは、誰もが承知しております。多岐、多種にわたっているわけです。

少子高齢化をたとえにすれば、少子化といえども、文部科学省は、GIGAスクール構想を推進し、義務教育の小・中学生に1人1台の学習用情報端末、いわゆるタブレットを配備しています。この17日には、大臣が小学校を約40年ぶりに35人学級にすると発表しています。教職員が増えるということは、人件費が増加するということでもあります。校舎は、地震、防災、天災の面から、耐震工事が終了しようとしています。しかし、今後、トイレの水洗化、バリアフリー化になっていきます。団塊の世代が75歳以上になり始める2022年から、福祉・厚生・医療、また介護費等々が増加の一途をたどっていくと考えます。

目を今現在に向ければ、コロナ禍の真ただ中。「Go To トラベル」「Go To イート」は、来年の6月まで延長になりました。しかし、確かに年末年始のトラベル、またイベントは、一旦停止にはなりましたが、そのキャンセルは、全て税金で補われるわけです。また、年度内に行われるコロナワクチンの接種代金も同じであります。総務省もマイナポイントを、来年の3月まででしたが、9月まで延長すると発表しております。また、鳥インフルエンザも、西日本を中心に10県に広がり、殺処分されます。家畜伝染予防法の法律は、原則、行政が全額補償しなさいと定めています。そして、先ほど申しましたように、今、コロナ禍の中、税金の増収は見込めません。国税も地方税も含めてでございます。支出一辺倒です。

15日の閣議で3次補正を組むということが発表されまして、これが、12月16日、朝日新聞のところでございます。ここに国債、本年度、112兆円となっています。国債は、いわゆる借金でありまして、負債でございます。そして、これは長野日報になります。同じ記事のこのところに、この国債依存度は6割を突破とこう書かれています。ですから、国の財政はほぼ国債で補っているのが現実でございます。

この欄のこの下のところ、これは、私が、今回、注目をいたしました。東京、いわゆる、ここには東短リサーチと書いてありますが、東短リサーチというのは、ご存じの方がいるかもしれませんが、東京短資株式会社という会社でございます。その社長の加藤出（いずる）氏が、この中で、超低金利の長期化により、日本中で財政感覚のマヒが起きていると

ているところです。そのつながりが悪いと評判が悪くなります。ましてバイパスですから、道路ですから、公益性が高いと思って、今、路線の変更をされたんだと思いますが、私どもの地元の生活も、また、そうした伝統行事もきちんと生かされるような、そういう設計変更でなければならないというふうに思っております。その辺の検討をしていただいて、地元にご説明をお願いしたい。それが2つ目です。

3つ目としては、山の神の付近にも、結構、農家の方がおられます。その方々も、いろいろ、最近、新聞にバイパスの件が出てきましたので、その点は心配しています。この農家の方々、また土地所有者の方々にも、きちんと説明をして理解を得ていただきたいというのが3つ目です。

それらを考慮していただいて、今後のバイパス対策も推進をしていただきたいというふうに思っております。以上です。ありがとうございました。

○清水諏訪建設事務所長

ありがとうございました。

続きまして、4番目の●●さん、お願いします。

○公述人 4番 ●●●●氏

おはようございます。住所は、住まいは●●●●でございます。●●●●と申します。よろしく、どうぞ、お願いいたします。私は、3市1町で交通事業を、四賀の本社を中心に営んでおります。その観点から、バイパスの実現を早期にお願いをしたいという立場で公述をさせていただきます。申出書に記述をさせていただいておりますので、それに基づきまして公述をさせていただくということになります。

交通事業者として、市街地の渋滞緩和と物流の効率化ということ、バイパスができた場合には、そういうことが実現できるのではないかとこの期待が第一番目の理由、促進に対しての第一番目の理由として書かせていただきました。ご承知のように、経済は、行政の壁をもうとっくに通り越しております。3市2町1村が一つの経済圏として存立をしているわけでございます。それ、企業があれば、人の移動というものも必ずついて回るわけでございます。昨今の20号線のかんりの渋滞、特に通勤時の渋滞というものは、目を覆うばかりの状況でございます。私どもが四賀で交通事業者として営業させていただいているわけでありまして、国道に出るのにまごまごすると5分、10分かかってしまうというような状況が呈されております。

昔は、諏訪の方が諏訪の企業にというような勤務形態ではあったようではありますが、現在は、3市2町1村の壁を越えて、いろいろなところに職場を求めているのが実情でございます。新聞紙上でも話題になりましたけれども、茅野には、何千人も要するような精密工場が出ております。それ、千人近い人を集めるということになりますと、茅野市だけでは無理でありますから、岡谷から始まりまして、富士見・原のほうからも人を集めていかなければならないということでありまして、一層、交通渋滞が激しくなるというような状況が呈されてくるわけでございます。

バイパスをつくることにおいて、その渋滞、渋滞が起きる原因というのは、いわゆる通過

車両と、それから生活車両というのが、混在をするということが原因で起きるということと私は思っております。いわゆる通過車両は、そこを通過すればいいんですけれども、生活者は、小路に入ったりとか、いわゆる20号線から右に曲がったり左に曲がったりしなきゃいけないわけでありまして。ご承知のように、非常に狭隘な道路でございますので、1台が信号待ちで右折を待っておりますと、後ろにかなりの渋滞が発生してしまうということは、皆さんもご経験があるかと思っておりますけれども、そういうような渋滞を緩和できるんではないかなということでございます。

その結果としまして、我々として、路線バスもやらせていただいているわけでありましてけれども、バスの時間をきちっと守ることができるということになります。現状は、その渋滞で、いわゆる時刻表があってもないがごとく、渋滞にはまりますと正常な運行ができないというのが実態でございます。ですので、通過車両は通過車両でバイパスのほうで処理をして、本来、町なかであります20号線については、生活者の道として存在をしていただければ、非常にいろいろな意味でスムーズに展開ができるのかなというふうに考えております。

それから3番目に災害ということがございます。平成18年、先ほどの事前の説明にもありましたように、集中豪雨で20号線が通れなくなったというようなことがあるわけでございます。関越自動車道の先々日の渋滞、2,000台以上というふうなことで、たった1台の車が2,000台の渋滞を引き起こしてしまうわけでありまして。基本的に、中央道、それから20号線、中央高速道路、これは、東海道、それから国道1号線、東名高速、大阪・東京を結ぶ動脈の代替道路として位置づけられていると思います。東海沖地震等があった場合に、1号線、それから東名等が、通行ができなくなれば、この20号線、それから中央高速に車が迂回をしてくることは自明の理でございます。そうなりますと、現在でも生活者と、それから通過車両が混在をして渋滞を起こしているわけでございますけれども、それに拍車をかけるということでございます。

また、ちょっとした事故で、関越自動車と同じような状況が呈されるということでございます。28年くらい茅野の豪雪のときに、茅野・富士見のところで大変車が渋滞して、何日も止められたというふうなことがあろうかと思っておりますけど、ご記憶にあらうかと思っております。ああいう状況が呈されてしまうということでございます。ですので、災害時の交通機能の確保というふうなことの観点からも、バイパスの実現というようなものを期待しておるわけでございます。

それから現状では、通過車両の一部は、東京方面から来たものは茅野で西街道のほうへ迂回をしていくという状況がありますが、それに伴いまして、西街道での交通事故というのはかなり頻繁に発生をしております。バイパスができることによって、そういう車両がそちらのほうに移行していけば、従来の生活道路ということになるわけございまして、交通事故も減ってくるということでございます。その西街道は、特異の例でございますけれども、方々で散見される状況でございます。

そういうことで、昔は、国道ですとか、メイン道路に沿ってまちづくりがなされていたわけでございますけれども、今は、道路は車だけのものではないと、住民のものでもあるんだというような考え方が一般的でございます。通過車両等がバイパスのほうに迂回をして、従来の道が確保できるということになれば、その意味においても、国道等でいろいろなイベン

トだとか、にぎわいのその創出というふうなものが可能になるのかなと思います。飲み歩きが、交通事故の可能性から中止になったことは、皆さんもご承知だと思いますけれども、観光地諏訪としても、そういうことが実現できるということになるのかなと思います。

いろいろるる申しあげましたけれども、とにかく通過車両と生活車両が混在をするという現在の状況、これは大変憂慮するものがございます。何とかバイパスを早期に実現していただいて、この状況を解決していただきたいということでございます。ありがとうございました。

○清水諏訪建設事務所長

ありがとうございました。

では、5番の●●さん、公述席へお願いします。

○公述人 5番 ●●●●氏

では、よろしく願いいたします。私、●●●●●の●●と申します。四賀桑原地区に会社の事業用地を所有している者でございます。それでは、述べさせていただきます。諏訪バイパス沿線かさ上げ式部分の土地利用についてでございます。

四賀地区の国道20号は、朝夕の通勤時間帯、観光シーズン等に渋滞が発生しております。今後、国道20号バイパスが整備されることで渋滞が緩和され、周辺の交通環境が大きく改善することを期待しております。また、多くの事業者にとって、交通環境の改善は、業務上のメリットにつながると思います。早期に事業着手をしていただき、整備効果が発揮されることを期待しております。

しかし、四賀桑原にあります事業用地と接道している公道との間にバイパスができて、公道に接道なくなると、大変、土地利用が難しくなるのではないかと思います。バイパス整備効果のない土地が生じることが気になります。事業用地付近の道路構造は、かさ上げ式ということになっております。これ、説明会等でお聞きしますと、こういうかさ上げ式になっております。ですから、地域分断についての配慮はあると思います。一方、公道への接続が担保される部分があるのではないかと考えておりますが、バイパス隣接地域で今後も事業を継続していくためにも、ぜひ従前の接道機能が担保されるようご配慮をいただきたいと思っております。よろしく願い申し上げます。以上です。

○清水諏訪建設事務所長

ありがとうございました。

では、6番の●●さん、お願いします。

○公述人 6番 ●●●●氏

よろしく願いいたします。●●●●●の●●と申します。地蔵寺の住職をしております。大きな心配事ということでお話をさせていただければと思います。

地蔵寺というお寺は、二葉高校の隣にあるお寺になります。歴史で言うと、330年という話での歴史があります。地蔵寺の成り立ちでございますが、諏訪藩の祈願所、そしてまた鬼

門鎮護寺、鬼門を鎮めて守るお寺という、そんな大きな役割を持っております。鬼門と言いますのは、鬼を鎮めて守るということではありますけれども、大きな災害であったり、よくないことが起こらないように、分かりやすく言うと、諏訪の地の平安と皆の幸せを願って建てられたお寺であるということでございます。

そしてまたこの地蔵寺の大きな特徴としまして、庭園ですね。こちらは、諏訪の名所にも加えていただいているわけでございますけれども。その庭園には、滝がございます。その滝と言いますのが、まさに山から湧き出した湧水ですね。この湧水にも言い伝えが残っております。まさに、先ほど申したように、諏訪の平安、そして皆の幸せを願ってということで、初代の住職様がこの地に豊富な水が欲しいという願いの下、自分の小指を少しずつ切りながら血を使って、「理趣分経」という、ものすごく大きな、大きなというか、たくさんの経典を写経し、そして四十九日間という断食座禅を行った後、杖を突いて立ち上がろうとしたときに、その岩が避けて水が湧き出したといわれる由緒ある水でございます。

それは、その水をもとに滝をつくって、二手に分けて、池に豊富に落ちているわけでございますが、1分間に700リットルから1,000リットルですね、分かりやすく言うと、1分間に軽自動車1台分の豊富な水が湧き出ていると、そのようにご理解いただければと思います。そこから、清水の庭園の名所ということで「清水之飛泉」というですね、「飛泉」というのは、飛ぶという字に泉という字ですね。まさに豊富な水量があるからこそ、名づけられた名称であり、市の文化財という、天然記念物ですね、していただいているというところでもあるわけでございます。

地蔵寺の名称と言いますのが、山号と言って山の名前がついております。愛宕山（あたごさん）地蔵寺と言います。愛宕山、愛宕大権現でありますけれども、その愛宕大権現と言いますのは、まさに火伏、火除けの神様でございます。まさにその大権現様の力の現われでもあると言います。330年にわたり、どんなことがあっても一度も絶えたことのない大切な水でございます。そしてその水によって、庭園がつくられ、その庭園には、たくさんの鯉が泳いでおります。鯉の寺ということでも地蔵寺は親しまれておりますし、多くの観光の方もいらっしゃいますし、信徒の皆様の方の心のよりどころ、癒しの場でもあるわけでございます。それがあの豊富な水量によって担保されているのかな、そんなことを考えるわけでございます。

また、その鯉が泳いでいるというのは、昔から命を大切にということですが、これ、取れた鯉などを全ていただくのではなく、一部は地蔵寺の池に放して、その命のありがたみを感じよう、そういった池でもあるわけでございます。

さて、その中で、6月17日に、国道事務所さんより説明が行われました。それまでにわたって水の調査も行っていただいています。この1分間に、国道事務所さんのほうでは、800から1,000ぐらいというような、1,000リットルぐらいですね、そんなふうな調査結果があるわけでございますが。説明をいただいた中で、工事による影響の有無を調べたものではないということを示唆されておりましたけれども、その秋にルート・構造が示されて、私もちよっと驚いてしまいました。

これは、9月14日に下諏訪の総合文化センターでルート・構造原案に関する説明会の、そのことを書かれた長野日報さんの記事で、景観や地下水など、環境アセスの調査に触れ、ルート・構造原案は、現時点でこれが最適というふうに述べられたというわけでございます。

ですが、この地蔵寺の周辺に限って言えばということなんですけれども、この4ページのルートを見ていただきますと、ちょうど地蔵寺の周りのところというのは、ほとんど以前の計画と変わってないなということでもあります。最初に、過去の計画より何とか水に影響がないようにということで、陳情もしていました。そして、今回、調査もありましたけれども、配慮してくださったのかなというところが、正直なところでございます。

また、さらには、トンネルを2本と、当初の計画は、多分、1本だったんじゃないかなと思います。ということは、以前の計画よりも、より影響があるのではないかなということでもございます。ルート・構造が決まってしまうと、その影響を後で調査したところで、影響があることが分かっても、本当に変更することができるのかなという心配もございます。なぜこのような計画になったのかというのが、ちょっと理解に悩むところでもございます。

その、また調査していただいた中で分かっているところが、地下水位の標高ですね、標高。標高が813mから814mという標高でございます。年間通してほぼ一定であるということでもございます。その中で、地蔵寺のおおよその湧水、湧き出している地点というのが810mくらい。ということは、水位から3mぐらいですね、余裕がある、余裕があるというか、たった3mしかないとは思っているんですけども。これは、豊富な水位と水圧が保たれて湧き出しているのではないかなと想像いたします。水位が変わらないけれども、水量が700から1,000リットルということであるのであれば、やはり年間通してその水の圧が変わることによって、水位は変わらずとも出てくる水の量が変わるのかなということでもございます。工事によって、本来、流れてくるはずの水が別のところに行ってしまうと、東から西に流れてくるということでもございます。枯れる可能性が高いということでもございます。

このことで、もしそういうことになってしまうと、「清水之飛泉」、また鯉の寺というのが、もう名乗れなくなってしまう。また、地蔵寺としての人の心のよりどころを失ってしまうことは、地蔵寺にとって大きな損失でもあります。21代目の住職として、20代にわたって代々守ってきたこの地蔵寺、水を、私は失いたくないという、そういう思いでいっぱいでございます。ご清聴ありがとうございました。以上です。

○清水諏訪建設事務所長

ありがとうございました。

では、7番目の●●さん、お願いします。

ご住所とお名前からお願いします。

○公述人 7番 ●●●●氏

こんにちは。●●●●●の●●●●●です。私は、諏訪都市計画道路について、もっと現実的に物事を捉えて計画を考えることを提案し、要望します。そして、現実的に考えるための有力な手法として、数年間かけた綿密な社会実験を行うこと、これが私の公述意見の趣旨です。

その社会実験とは、中央自動車道の諏訪インターと岡谷インターの間を無料区間とするものです。図が小さくて恐縮ですが、諏訪バイパスの計画平面図を見ると、諏訪バイパスとは、諏訪インターと岡谷インターを直結するための道路であることが分かります。ここですね。

都市計画を決定した1972年当時は、自動車の急増に対して道路の整備が間に合わない状況があったと思われ、バイパスの要望が出てきたと思います。その後、この2地点間をほぼ最短距離で結ぶ立派な道路が登場しました。中央高速道路です。

有料道路ですから日常的に気軽に使うことはできませんが、機能面に着目すれば、諏訪インターと岡谷インターを諏訪湖の西側で結んでおり、ある意味、諏訪バイパスは既に存在していると言えます。バイパスの機能を発揮できる道路が存在するのですから、諏訪バイパスに相当する区間を無料にし、それによって自動車の流れがどのように変化するのか、諏訪地域全体に何が起きるのかを確認した上で、この諏訪バイパス計画の次のステップに移ることが重要であり、必須であると考えます。

私は、意見の冒頭で、現実的に物事を考えようと主張しました。それについて、少し説明します。本計画の最大の目的は渋滞の解消にあると思います。道路が渋滞するのは朝と夕方、つまり働く人々の自動車通勤が渋滞を引き起こします。では、働く人々の数、労働力人口は、今後、どうなるのでしょうか。国の資料に基づく分析データを調べたところ、2020年から2035年までの15年間では、13%減少する見込みとのことです。2050年までの30年間で見ると、28%の減少と推測されています。15年間でマイナス13%、30年間でマイナス28%、労働力人口の減少は加速していきます。人口そのものが減少していること、さらに労働力人口となる若年層が減少していること、それは、このように私が数字を持ち出さなくとも、皆さんがよくご存じのことだろうと思います。

さらに自動車の販売台数と保有台数がどうなるのか、それも調べてみました。公益社団法人日本経済研究センターの推測によれば、2018年から2035年までの17年間で、新車の販売はマイナス30%からマイナス50%、かなりの減少を推測しています。自動車の保有台数もマイナス10%からマイナス30%とどんどん減少していくことが見込まれています。運転する人も車も少なくなる一方です。

さらに働き方が変わっていくことにより、短時間で集中的に通勤することも減っていくのが時代の流れと言って間違いのないでしょう。いわば何もしなくても渋滞は減っていくと想定できます。これが現実です。この現実を踏まえて、諏訪バイパスの必要性そのものをきっちりと考え、検証することが必要だと考えます。

また、諏訪バイパスは、中央自動車道が災害で使えなくなったときのための代替道路とすることも建設目的となっています。では、中央道が使えなくなるような災害とはどのような災害でしょうか。まさか水害ということではないでしょう。地震だと思います。中央道が長期にわたって使えなくなるほどの地震が発生した場合、諏訪地域が壊滅的状态になっていることが想像でき、そのときに諏訪バイパスだけが機能していてもあまり意味がありません。それよりももっとほかのことについて、地震に備えるべきではないでしょうか。

地域の幹線道路が水害で使えない状況への備えもバイパスの目的となっています。まず、被害が想定される家屋や道路が水害に遭わないように、あるいは被害を軽くできるように、その対策を進めることが先ではないでしょうか。現在の水害を引き合いにした建設理由は、今ある家や道路を見捨てることを意味するように思えてなりません。諏訪バイパスありきで発想するのではなく、現実を見据えた上で、地域にとって本当に必要なものは何かを考えることが、現実的な物の考え方だと思います。

社会実験について、もう少し説明します。実験のメインは、先ほど申しあげましたように、中央自動車の諏訪インターと岡谷インター間を無料通行区間とするものです。まず、どのように実験をするのか、実験手法を考え、綿密な実験計画を立て、準備を進めます。恐らくこれだけで1年間はかかるものと思います。次の1年間では基礎データを取ります。無料化実験前がどのような状態なのか、定量的なデータがないと実験との比較ができませんので、季節変動も考慮して1年間にわたり諏訪地域各所での車や人の流れを調査します。続いての1年間は、諏訪インター・岡谷インター間を無料通行区間として、その前の1年間でデータを集めた方法に従い、車や人の流れを調査します。さらに、時間経過に伴う状況変化の確認のため、もう1年間、基礎データを取ります。こうして1回目の基礎データの有効性を確認しながら、この期間を使って全体のデータ解析を進めます。つまり最低でも4年かけて社会実験を進めます。

4年間という長いようですが、膨大な税金を使ってしまう前、実際の工事を行ってしまう前、既にバイパス機能を持った道路が存在するのですから、これを活用しない手はありません。何が起きるのか、誰も知り得ない地下に手を突っ込もうというのですから、慎重の上にも慎重を重ねる進め方が必要です。さらにこの社会実験によって、諏訪地域の全体像を考えることに役立つ貴重なデータが集まるものと思います。この4年間は、もう一つの大切なことに使う期間ともなります。それは諏訪バイパスの必要性を含め、諏訪地域の将来像を描くために徹底的な話し合いを進める期間に使います。

9月と11月の説明会は、県や市の事情を一方向的に説明するばかりで対話にはなっていませんでした。説明会では、質問に対して住民の声を聞き丁寧に話し合う。まだ分からないことが多く、これから調査し検討していくとの回答が多くあります。これでは、まだまだ住民の納得感は薄いのではないのでしょうか。その一方では、今回の公聴会は早急な設定であり、何をそんなに焦っているのかと思いました。既に決定から50年が経過した計画なのですから、ここでじっくりと時間を取って話し合いを進めることこそ必要です。

長野県は、SDGs推進県を表明していることを踏まえ、最後にSDGsの観点からお話しします。SDGsの本質は人権の確立です。人権とは、人が人間らしく幸せに暮らす権利のことで、当たり前のことを言っています。裏返せば、それができていないからこそ、SDGsが出されました。SDGsの推進に当たって大切なことは、誰も取り残されないようにすることです。諏訪の人々がみんな幸せに暮らすために、諏訪バイパスがどのような役割を果たすのか、あるいはそもそも必要なものなのか、そこを考えなければなりません。それには、将来にわたり諏訪をどうするのか、諏訪の将来像、ランドデザインを描いた上で、初めて諏訪バイパスの必要性や役割が見えてくるはずです。その姿を描くのは、県知事や市町村長の大切な使命だと思います。

諏訪バイパス建設に必要な費用は国が出すから、県や市町村にはあまり負担がないように進めるからよいというものではありません。国のお金といっても、それは税金です。見方を変えれば、将来世代の人たちからお金を借りてつくるのが諏訪バイパスと言えます。将来の人たちに返すものが諏訪バイパスでよいのか、そこをよよく考えましょう。将来の人たちが必要とするものに税金を使おうとしているのかどうなのか、税金の使い方を決めて実行する現世代の責任は非常に重いものがあります。その重さをよく認識し、丁寧に議論を進

めていくこと、それが現実的に物事を考えることになります。木を見て森を見ずとならないよう、まず森を見ることから始めましょう。これで私の公述は終わります。ありがとうございました。

○清水諏訪建設事務所長

ありがとうございました。

では、ここで休憩と換気のために10分間の休憩を取りたいと思います。次の8番●●さんは、あちらの時計で11時20分からお願いしたいと思います。では、これで休憩をお願いします。

(休憩)

○清水諏訪建設事務所長

時間が来ましたので、再開したいと思います。

8番の●●さん、公述席へお願いします。

では、よろしくお願いします。

○公述人 8番 ●●●●氏

公述人の●●と申します。よろしくお願いいたします。●●●●からまいりました。バイパスは、それなりの一定の役割はあるというふうに認識していますが、今日の話では、弊害があるということをお話しして、皆さんに考えていただきたいと思います。

まず安全性、工事の計画書では、災害に強い代替の路線というふうに書かれていますけれども、さっきどなたかおっしゃったけれども、雪だったら、やっぱり茅野あたりが一番問題でしょうし、雨だった20号線、20号線だったら、そんなに大変ならば、20号線は急いでやればいい、何もこんなに待っていることはない。こんな完成に10年もかかるようなものを待っているより、早くやったほうがいいんじゃないですかね。

そうすると、一番大きいのは地震です。ルート案は、糸静断層線の断層破碎帯に沿い、それで何か所で横断をします。この地震確率は、30年で、大体、マグニチュード7.6、確率で10～30%という、日本で最大の確率を持っています。それぐらい高いところです。断層運動は横に最大9m、脅すつもりはありません、最大、横に9mと言われています。皆さん、ご存じのように、ここに諏訪湖があって、これ、中央構造線。中央構造線はここで約10km以上切られています。これ、何だと思いませんか。地震のたびごとにずっと動いていって、これだけ離れたんですよ。つまり1回、ここでマグニチュード7.6ぐらいのがどんと起こると、ここは、下手すると9m動く。そうすると、こういうところ、こういうところ、断層破碎帯を横断するところでは、トンネルをつくろうが、陸橋をつくろうが、完全に破断されると。災害に強い代替の路線になるというのは、多分、ないです。中央道が壊れるようなときには、こっちが真っ先に壊れていて、より多くの死者が出ています。

第2番目、下諏訪温泉について。説明会では、温泉の「お」の字も出てきません。ところが、温泉について問題は、ここに、これ、ひげが生えたような、まつげが生えたような、こ

れ、断層破碎帯です。この赤いルートが新しい20号線バイパスです。ご覧のように、断層破碎帯に沿って上から順番にたくさんの温泉があります。温泉の井戸は、近いものではここでは60m、この辺の綿の湯さんでは約400m、それからこの湯の脇では大体500~600mです。温泉は、断層破碎帯に沿ってかくもたくさんある。ほかにも影響を受けそうなのが、綿の湯さん、旦過の湯、武居の温泉、それから殿東、高木、高浜など、皆さんにとって大切な温泉が、この断層破碎帯に沿ってあると。この断層破碎帯に対して、この工事がどういう影響があるかということをご改めて考えていただきたい。温泉は、この断層破碎帯を通して、山側から地下水が流れ込んできて、断層破碎帯によって温められて出てくるものです。

次、具体的に下諏訪温泉の宝である綿の湯さんについて、お話しします。綿の湯さんの源泉は、ここにありますトンネルから約400mしか離れていません。たった400mです。標高を読んでみると、トンネルが大体850で、綿の湯さんが787mです。昔、このお湯は、自噴していました、江戸時代。江戸時代にはモーターなんかありませんから、今のように汲んでいたわけではありません。だから中山道の一番最大の温泉、湧き湯として栄えたわけです。自噴していました。つまり非常に浅いところにお湯が流れている層があると。分かりますね。つまりここで40、50mぐらいのところを掘って、綿の湯さんが、現在はモーターで40、50m揚水していますが、昔、自噴していた。つまり、この地下水を破断すると、綿の湯さんのお湯は簡単に途絶える。簡単に途絶えるか、簡単に減るといことが分かります。

もっと近いのが武居の湯で、この武居の湯は、皆さんの宝である下諏訪大社下社の温泉手水（ちょうず）、温泉手洗いですね。あれの源泉になっています。さらにもっと近いのが、ここにグレイスフル下諏訪って分かりますか、高木にある。分かりますね。グレイスフル下諏訪、ここに白い点がポツンと見えますけど、これが井戸です、源泉井戸です。ここにトンネルが走ってきます。大体60mしか離れていない。60m、標高差で30mです。こういうものに対して、全く影響がないということをご考えるのが難しいし、考えなきゃいけません。

では上諏訪温泉に移ります。上諏訪温泉に移ると、皆さんご存じの北浜、あやめ、七ツ釜、湖柳、南部、小和田、湯小路というようなたくさんの温泉があります。特にこの七ツ釜温泉は、非常にたくさんのこの辺の温泉旅館に使われています。大変いいお湯です。すばらしいお湯です。一番近いのがこの湯の脇の源泉です。大体、湯の脇地区だったら500m、湯の脇の源泉そのものだったら600mです。ここに源泉井戸がありますけれども、この尾根のこの辺をトンネルが通ります。この北浜、あやめ、七ツ釜とかというのは、諏訪湖の湖岸にありますけれども、水は諏訪湖の水なんかじゃありません。ここに湧いている水は、全て、ここに断層破碎帯があって、そこに山側から、霧ヶ峰から流れてきた水が温まって噴き出しているものです。

●●はハツパばかりかけていて、そんなことは起きないだろうと思うでしょう。でもここに事実としてそういうことが起きています。20号バイパスに接続する湖北トンネルで、分かりますね、湖北トンネル、東山田。あの辺り、これ、東山田地区ですけれども、どういうことが起きたかという、湖北トンネルを掘るためにずっと掘っていきました。そうしたら直径は大体25mで深さ80mの穴がぽこんと空きました。ドオーっと泥が流れてきて、ものすごい量の水が湧いてきました。こういう事故は簡単に起きるんです。というのも、多分、今の国道事務所さんでは、これが、どこを水が流れているかということをご、多分、調べられない

ども、バイパスとはあまり関係ない、湖岸線のところにあるんですが、諏訪湖再生プログラムをはじめ、諏訪湖湖岸のサイクリングロード、ジョギングロードの整備、それから柳並線の延伸等で、いろいろ観光行政のほうにお力をいただきまして、まず感謝を申し上げます。

まず初めに、私ども、一番は、国道20号バイパスの、逆に早期の建設促進をお願いしたいと思っております。上諏訪温泉、上川大橋より下諏訪境までの、いわゆる温泉地でございます。上諏訪温泉自体は、全国から屈指の、先ほどもお話があった湧出量を誇りまして、中央線沿線の最大の温泉郷として、全国各地から多くの観光客をお迎えしております。大体、年間60万人ぐらいのお客様がお見えになっております。そういう中で、先ほども話がありました6市町村、経済圏としては一つの経済圏となっております、やはり通勤の方々の湖岸線を通る方、非常に多ございます。朝夕の本当に通勤ラッシュというのは、目に余るものがあると思っております。先ほど人口も減っていくと、車の台数も減っていくというお話もありましたが、とにかく早めにバイパスの着工のほうをお願いしたいというのが私どもの意見です。

温泉街、ちょうど諏訪湖と温泉街との間に湖周線があるわけですが、昼夜を問わず、多くの通過車両が走っております。特に夜間におきましては、大型のトラック等の走行により、宿泊者の安眠を妨げるような苦情も大分出ておるのが現状でございます。本当に、私たちの一番は、やっぱりシンボルとしては諏訪湖というものがシンボルとなるわけなんです、各施設から、お部屋から諏訪湖を眺める、あるいは湖岸に出たのんびりと夕日を眺める等のお客様にとって、やはり湖周線を渡るということが非常に不親切だと、観光地でありながら非常に不親切な観光地だねと言われてるのが現実でございます。そんなような形で、できたら静かな本当の温泉地として温泉街を取り戻すために、早期のバイパスの開通を切望いたします。以上です。どうもありがとうございました。

○清水諏訪建設事務所長

ありがとうございました。

続きまして、10番の●●さん、お願いします。

○公述人 10番 ●●●●●氏

●●●●●からまいりました●●●●●と申します。本日はよろしく申し上げます。●●●●●●●●●●に従事しております。本日は、諏訪に5つあります酒蔵の同意を得まして、5つの酒蔵の代表として、この計画について、意見にまいりました。

5つの酒蔵の2つは250年以上、そのほかの3つは100年以上続く老舗の酒蔵です。ここまで長くやってこられたのは、地元の方によく飲んでいただき、愛された証だと思っております。そして、現在では、諏訪市議会におきまして乾杯条例ができるほど、諏訪の観光や経済の一役を買っていると自負しております。諏訪の酒蔵は、全国新酒鑑評会、酒の世界コンクールでも数々の受賞歴があり、とてもおいしいお酒がつくれる酒どころとしても有名です。それは、霧ヶ峰から来る伏流水に深く関係していることは間違いなく、飲むと角がなく、とても軟らかい水、味は少し奥のほうで甘みも感じるおいしいお水です。

以前より話は知っていましたが、この計画が具体化してきたことで、諏訪都市計画道路の変更案について、以下の事由をもってきちんとした科学的調査を求めます。9月に国道事務

はじめ多くの方々から聞きます。これだけの大きな事業で完成する道は、中央道、現在の国道20号線に続く、諏訪湖を取り巻く大きな幹となることに違いありません。一方、知人や友人にこの事業の意見を聞くに、若い人ほど事業名程度しか知らない実態がありました。ゆえに、この幹が、2050年の長野県、そして諏訪市の固有の価値観に基づくビジョンやランドデザインに基づいているのか。そして、多くの住民の願いを酌み取った全体最適を図った上での計画なのかを懸念しております。

続きまして、以下に述べる3点について、検討をいただきたいと考えております。1点目、この大きな幹となるバイパス建設を、諏訪市のランドデザインに基づくものとするためには、現在の人口分布、産業別交通量、商業・観光における人の流れ等、多面的な現状把握を行った上で、諏訪市という自治体を持続可能たらしめるために、何を強みとしていくのか、何を守り、何を育てていくのかということ、市民全体で明確にした上で、その延長上のバイパス建設であるという共通認識が必要であると考えます。しかしながら、現在の都市計画の文面においては、過去を振り返った反省や対策の手段としての目的を見受けることしかできていません。例えば対策すべき渋滞は、人口減少が著しい中、2050年まで続くと明確な数値予測がなされているのでしょうか。また、事故の減少は、バイパスができれば減るという考えは、事故の因果関係において、要素であっても処方箋とはならないと思います。

また、最も違和感を感じる、災害について、バイパスで盤石になるということをご説明いただいているのですが、対策すべきは、高リスクエリアに居住する住民を取り残すことのないよう、整備を可及的速やかに都市計画として行っていただきたいと考えております。つきまして、ランドデザインという長期的視野の下で、そこから導き出される将来の多面的な数値予測のご提示をお願いするとともに、バイパス事業の目的とされる渋滞緩和、災害対策、事故対策は、バイパスを待つことなく、現環境下において速やかに実施いただきたいと考えます。場合によっては、このバイパスにおいては、機能的に、部分的に最適化を図ることも一案なのかもしれません。このような臨機応変な対応こそ、国土交通省が掲げるしなやかな国土開発だと考えます。

2番目といたしまして、昨今、気候変動問題が、毎日、クローズアップされる中、この事業は20年以上続く長い工事となります。近未来的な都市計画を執行する上で、私たちの居住環境を、多くのトラックや重機が日々往来しアスファルトを打っていく、この建設において、発生するCO₂をどのように削減しながら行うのか。工法や資材、そしてその削減対策の費用、具体的な取組を伺いたいと思います。

3番目といたしまして、平成26年から平成28年において、計画段階評価において、住民意見聴取が行われております。しかしながら、昨今、令和の時代となり、マクロ的視点においては気候変動の問題、コロナ禍での財政圧迫、ミクロ的視点においては、諏訪市での児童数減少における学校再編の動きがここで具現化いたします。この激動の令和で、我々市民は、今までのままではやっていけないということを強く感じております。私自身、中小企業の経営企画部門に籍を置いておりますが、日々、今後のリスクを見越し、つつましく計画をし、予算を切り詰めながら事業を行っております。予算を使い切ることが正とされている公共事業も、今後、方向転換を迫られる時代が近いことを感じております。総じて、エネルギーが変わることは、暮らし方を変え、企業は収益の在り方を変え、世界を変えています。

これらの意識転換は、大きな民意の流れとなることは間違いなく、ぜひとも、再度、事業を限りなく具体的に簡潔に説明した上で、今を生きる住民の民意を、再度、聴取いただきたいと思います。そしてバイパス事業に反映させていただきたく、政策もそれに従い、随時、機敏な状況判断をお願いしたいところです。とりわけ子育て世代においては、将来の子どもたちに財政的な負担を懸念するところであり、これらの事業コストと住民負担額を明確にし、簡潔に公開をした上、グランドデザイン下における当該事業の地域的優先度を広く住民で議論していただきたいと考えています。

最後となりますが、冒頭に申し上げました、長年の機会損失を被った方々には、いかなる事業の方針転換があろうと、確実にリターンがなされることをお願いするとともに、ヒト・モノ・カネ、全ての面において、大きな影響を地域に及ぼす当該事業を、未来を支える広い合意形成と広い視点を持ちながら、地域としての最適化が図られた上で実行されるべきと切にお願いする次第です。以上です。

○清水諏訪建設事務所長

ありがとうございました。

では、次に12番の●●さん、お願いします。

○公述人 12番 ●●●●氏

●●●●●の●●です。よろしくお願いします。現在、サンリッツロード飯島北信号機のところが計画に上がっているものですが、災害時など、ライフラインがスムーズに回るように、国に提供しなければいけないと思っていますが。個人としては、バイパスがかかる道をテナントの駐車場として利用させてもらい、業務をしてきました。1区画だけでも空いてしまえば死活問題であり、2階の1区画は住居にもなっています。交差点の計画だと、騒音にも悩まされ、その区画が営業できなくなるのではないかと心配でなりません。個人の生活にデメリットばかりで、国に提供しても、生まれ住んだ土地から離れなければならないのかと不安でなりません。

既に私の父は亡くなっていますが、やはりバイパスのことでは頭を悩ませてきていました。心配の話も聞かされてきました。道路が通ることで、今の生活を壊されてしまうということは、再度、理解していただきたいと思います。個人の意見ばかりで申し訳ありませんが、県と国はどう考えているのか、教えていただきたく、よろしくお願いします。以上です。

○清水諏訪建設事務所長

ありがとうございました。

次、13番、●●さん、お願いします。

ご住所とお名前から。

○公述人 13番 ●●●●氏

私は、居住しているのは●●●●●●●●●●になりますが、諏訪市の大手町で居酒屋を2店舗、また諏訪の四賀、サンリッツロード沿いで居酒屋を1店舗、経営しております、●●と

申します。今日はよろしくお願いいいたします。それとともに、私は、2017年から、上諏訪駅の西口広場の一帯開発、諏訪観光の拠点として整備されることの実現に向けて、「西口から諏訪の未来を創る会」という会でも活動させていただいております。

本日は、今後、さらにこの諏訪市が魅力のある町になって、魅力のある観光地になるために、このバイパス建設の早期着工を期待するとともに、中心市街地の活性化、また諏訪観光について、その可能性と期待と公述させていただきたいと思っております。本日は、その可能性、期待を、4点にまとめてお話しさせていただきます。

まず一つは、先ほど来お話が出ておりますが、やはり慢性的な渋滞の解消につながるのではないかと期待がございます。上諏訪駅の東口の駅前、通勤・通学のラッシュ時、駅への送迎等も含めて、入った車が渋滞で出られないということで渋滞につながります。また信号も近くにあたり、踏切もあることで、慢性的な渋滞が起きているということ。また、観光シーズンになりますと、真澄さんのある元町の信号であったり、諏訪湖周であったり、あとはサンリツロードですね、週末のサンリツロード等も含めても、皆さん、この渋滞の慢性化ということは、実体験でされていると思います。

そういったところが、そのバイパスができることによって、目的によったその交通量の分散ということがかなうのではないかなと思っております。それによって市街地へのその流入量、その減少により、市街地の安全・安心、そういったものが実現するのではないかと思っております。歩行者や観光客にとって、安全性が増すということで、中心市街地の町歩きの楽しさという諏訪の魅力を発信できるのではないかと考えております。

また、現在行われている柳並線の湖南線への延伸、中央道のスマートインターチェンジの開通等も考えますと、今後、交通量、国道20号線へ向かう交通量の交通体系は大きく変化してくるものと思われま。その対策といたしましても、やはりバイパスができることによって、その対策として期待ができるのではないかと考えております。

2番目ですが、やはり、今も発言させていただきました、その諏訪の魅力に触れていただく機会、観光客さんにとっても、そういったものを創出できる機会になるのではないかと思います。昨今の観光は、今までのその現地へ行って見学、お土産を買って帰るということに加えて、やはりその観光体験、地域の体験、触れ合いというものにシフトしつつあるかと考えております。現状、やはり、先ほどもあった諏訪の魅力と言うと、その五蔵、お酒等もあります。花火大会もありますし、そういった諏訪の文化に触れていただくというためにも、中心市街地の交通量、安全・安心が確保されることが必要だと思っております。

また、諏訪の代名詞である御柱祭りですね。お宮においては、国道を横断、また国道を利用するという御柱もございます。そういったところも、これから人口減少に伴い、それでも観光客の方に見えていただき楽しんでいただくという諏訪の魅力を発信する機会をつくるためにも、バイパスによって中心市街地の交通量の減少ということが期待できるのかと考えております。

さらに、その各種イベントもそうですが、昨今、トライアスロンの計画もございます。そういった大きなイベントが、実際にこの6市町村で開催されることを考えても、そのイベントと交通、これを両立させるためには、バイパスの必要性があるかと考えております。

3つ目としましては、やはり皆さん心配されていると思っております、その災害対策でございま

す。平成18年の豪雨災害もありました。最近ですと、平成26年、2014年ですね、山梨県の大雪もありましたし、9月のその御嶽山の噴火、また昨年は、東北信地方での豪雨ということもありました。それがいつまたこの諏訪地域を襲うかということも予測できない状況にあります。また、その頻度も非常に増しているという状況が起きております。そういったときに、災害が起きたときに大事なものは、やはり外からの物資であったりとか、その援助の交通のルート確保だと思われまます。もちろん国道20号線、中央道、ございますが、どんなことが起こるか分からない状況の中で、国道20号バイパスが、そういったものを補完するものになるということが期待できるかと思ひます。そうすることで、市民のしっかりした安全・安心の確保、安心して暮らせる町、災害に強いまちづくりのためにも、バイパスはやはり必要ではないかと考えております。

4つ目としまして、この地域間交流の拡大ということを考えました。諏訪、6市町村ですね。今現状、その6市町村が一つの経済圏となって、一体感を持って諏訪の魅力を創出していく必要があるかと思ひます。八ヶ岳からはじまり、蓼科高原や白樺湖、車山、霧ヶ峰、ビーナスラインと、また諏訪湖と、温泉と、たくさんの資源を有しているのがこの諏訪圏域でございます。そういった諏訪圏域の中で、諏訪のブランド、諏訪の魅力をつくっていくためには、やはりそこに住む人たちが安心・安全であり、利便性の向上であり、そこに住む人たちがそういった地域間の交流を持ってブランドをつくっていくものだと考えております。

ですので、そのバイパスの早期実現に向けては、やはり住民の意見交換と、あと調査、分析、これを丁寧に行って、より分かりやすい丁寧な説明において、市民の同意を得た上で、早急に進めていただくことがよろしいかと考えております。このバイパスによって、諏訪圏のその未来に向けた思いを、6市町村のほうへもつなぐような、そんな国道20号線バイパスの早期建設を期待しております。以上です。

○清水諏訪建設事務所長

ありがとうございました。

では、14番、●●さん、お願いします。

○公述人 14番 ●●●●氏

こんにちは。●●に住んでおります●●●●と申します。諏訪市国道20号バイパス建設推進協議会の会長を務めております。私は、大和と高木において製造業を営んでおります。この6市町村は、製造業が非常に集積しておりまして、世界にも見られないほどの集積度でございます。それぞれの会社が、分業化が進んでおりまして、特化した技術を持った工場が多いわけです。一つの工場で物が完成するということはほとんどありません。岡谷・茅野・富士見、それぞれのところへ、専門のところへ外注して一つの製品が成り立ちます。その諏訪地域が一つの工場と考えてもいいくらいになっております。

そんなことで、部品を早く動かさないと非常に遅れてしまいます。例えば焼き入れなどの場合は、1週間のうちに一度か二度しか、その炉を使うことができません。炉を使うと一昼夜かかります。材料や硬度などによってそれぞれ違う窯を使わなければなりません。そのために、1分遅れても1週間も待たなきゃいけないと、そんなことがありまして、速達性は非

常に重要であります。

国道20号は、下諏訪の春宮の交差点、それから142号線の交差点、それから諏訪へ入ると2つの踏切、そして町なかは非常に狭い。そして歩道は整備されておられません。そんなことで、非常に危険性のある国道でございます。そんなことで、ぜひともバイパスが必要でございます。

また、先ほどもお話がありましたけれども、平成18年の豪雨には、工場はやっているわけですが、人が通ってこられませんでした。水害により、湖畔道路、それから国道、それから西街道、それぞれがみんな不通になっておりました。それが幾日も続きました。そんなことで、親会社には非常に迷惑をかけました。災害に強い、それから安心・安全に過ごせると、地域住民が過ごせると、そんなバイパスがぜひ必要でございます。

そのほかには、観光や町なかのイベント、それから、再来年、御柱があるわけですが、御柱をもっと楽しくするために、ぜひ町なかをもうちょっと開放できるような、そういうバイパスをつくって、そちらへ車を流すと、そんなこともぜひ必要ではないかとそんなふうに思っております。それと同時に、全線開通によって効果が非常に高められます。地域住民に丁寧に説明をしていただいて、早期にバイパスを建設してほしいとそんなように思っています。以上です。よろしく申し上げます。

○清水諏訪建設事務所長

ありがとうございました。

以上をもちまして、「諏訪都市計画道路諏訪バイパス沖田大和線他2路線」の変更原案に対する公述は終了いたしました。本日公述をいただきましたご意見につきましては、都市計画案の策定に当たって、慎重に検討させていただきます。本日はありがとうございました。