

三浦半島中央道路（桜山・長柄区間）事業説明会会議録

1 説明会の概要

- ・日 時：10月11日（金）19時～
10月12日（土）10時～、13時～
- ・開催場所：逗子市役所5階会議室（11日）、逗子葉山高校体育館（12日）
- ・主な出席者：横須賀土木事務所道路都市課長ほか
逗子市都市整備課長ほか、葉山町都市計画課長ほか
- ・当日説明資料：県ホームページをご覧ください。

2 開催趣旨

県では、令和3年3月に、三浦半島中央道路（桜山・長柄区間）事業に関する対面での説明会を企画させていただきましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、書面による意見募集に替えさせていただきました。

この意見募集では、道路の必要性に関するご意見や、県道の渋滞、生活環境への影響、地盤沈下に関するご心配など、数多くの多岐に渡るご意見をいただきました。

県では、こうしたご意見にお応えするため、事業区間の設計や、環境にどのような影響を与えるかを確かめるための環境調査について、これまで実施してきました。

この説明会は、これらの結果を分野毎に説明するために開催したものです。

3 県の説明内容

（1）三浦半島の実状

【三浦半島の実状（事業の必要性）】（当日説明資料の2～6頁）

- ・三浦半島は、自然豊かで、多くの観光客が訪れている一方、地形の特性上、沿岸部の国道などの幹線道路に交通が集中し渋滞箇所が多く、また、沿岸部の低地部に幹線道路が位置するため、護岸の崩落や道路の冠水などの災害脆弱性の解消が必要です。
- ・令和6年初めに発生した能登半島沖地震では、沿岸部の幹線道路が被災し、物資輸送や救命活動に支障をきたしました。こうした半島の特性は、三浦半島においても類似しており、災害に強い幹線道路の必要性が、改めて確認されたところです。
- ・こうしたことから県では、三浦半島の中央に幹線道路の整備を順次進めてきており、三浦半島中央道路については、県道27号から県道311号を結ぶ約2.4kmの区間について平成16年に供用し、その北側に続く約1.0kmが今回の事業区間となります。

(2) 道路計画

【道路計画】（当日説明資料の7～10頁）

- ・事業区間は全長約1,000mで、そのうちトンネル部が約840m、トンネルの前後に設ける開削部は葉山側で約40m、逗子側で約120m、両側で計約160mとなります。
- ・トンネル部は車道2車線、片側歩道の計10.5mの幅員であり、トンネルの南北に設ける開削部は、右折帯の3mを加えた計13.5mの幅員となります。
- ・南側坑口付近の交差点には、逗葉新道からの右折帯を設置し、北側坑口付近の交差点には、県道24号などの5箇所にも右折帯を設置します。

【都市計画の変更案（ロックボルト分の拡幅）】（当日説明資料の11頁）

- ・トンネル区間では、トンネルと地山を一体化させるための補助材であるロックボルト分の拡幅に伴い、幅員を変更します。既存の都市計画では、トンネルを巻き立てるコンクリートまでの13.9m～16.8mとしていましたが、トンネルの詳細設計を進めた結果、ロックボルトの長さが決まったことから、19.3m～28.6mに変更する予定です。

【都市計画の変更案（県道24号の拡幅）】（当日説明資料の12頁）

- ・県道24号では、今回の事業に伴い、新たに右折帯を設置することから幅員を変更します。現状の幅員は11.0mですが、既存の都市計画では、右折帯が設置されることを見込んだ総幅員16mとなっています。一方、今回、双方向の車線に右折帯を設置することから、16mからさらに3m拡幅し、都市計画幅を19mに変更する予定です。

※都市計画の変更内容は、検討中であり、今後変更する可能性があります。

(3) トンネル

【地質縦断図】（当日説明資料の13頁）

- ・沿線で行ったボーリング調査の結果から、トンネルの施工区間のほとんどが泥岩で、いわゆる軟岩と呼ばれるものであることがわかりました。
- ・軟岩は硬岩に比べて、機械掘削が容易であることから、施工時の振動が少ないことが見込まれます。一方、土粒子の結合が弱い山である未固結地山に比べて、掘削面が安定していることから、より安全で、より安定した施工が可能であると考えています。

【トンネル工法・施工手順】（当日説明資料の14～15頁）

- ・今回採用する山岳工法は、掘削面がある程度安定した地盤で適用でき、掘削面の状況を目視しながらの施工が可能です。さらには、施工実績が多く、施工中の不測の事態等への対応にもさまざまな知見があります。

- ・主な施工手順は、掘削面を確認しながら、掘削機により掘削し、地山の変形を抑制するため、掘削後速やかにコンクリートを吹付け、アーチ状の鋼材を設置、ロックボルトを打ち込みます。その後、耐久性を向上させるため、覆工コンクリートを打設することで完成します。

（４）環境への影響

【環境影響評価】（当日説明資料の16～17頁）

- ・環境影響評価とは、大規模な事業が周辺環境に及ぼす影響を調査、予測、評価し、事業を環境保全上の見地から、よいものにしようとする制度です。具体的には、神奈川県環境影響評価条例で評価の対象となる事業の規模等が規定されていますが、本事業は延長が規定の延長に満たないことから、条例の対象外となります。
- ・一方、生活環境の変化やトンネル施工に対する多くの心配の声をいただいていることから、本事業では、環境影響評価の技術手法に基づき、環境影響評価を自主的に実施しました。
- ・説明会では、環境影響評価を実施した項目のうち、今回の事業実施に伴い、特に影響が大きいと思われる大気汚染、騒音、振動及び地盤沈下の4つの項目について、詳細に説明します。

【大気汚染】（当日説明資料の18～21頁）

- ・二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）、粉じん等について、建設機械の稼働と工事用車両の走行による大気汚染を予測しました。二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）については、供用後の自動車の走行による大気汚染も予測しました。
- ・このうち、供用後の自動車の走行による大気汚染の予測は、民有地との境界における高さ1.5mの位置を予測地点とし、車道を走行する車（発生源）から発生した二酸化窒素などの濃度について、所定の拡散式により算定します。予測した大気の濃度と、現況の大気の濃度を足し合わせた値を予測値とし、その値が環境基準等に適合しているか、確認しました。
- ・現況調査は、事業実施前の大気の状態について測定を行うもので、すみれ公園にて、定められた技術手法に則り調査を実施しました。
- ・予測の結果、いずれも、概ね基準値や参考値を満たす値となりましたが、葉山側の坑口付近で建設機械の稼働時に発生する粉じん等の1項目が、参考値を超過する結果となりました。この箇所は、葉山ステーション駐車場付近であり、イトーピア住宅地付近では、1キロ平米当たり4トンと所定の値の2割程度となることを確認しています。
- ・工事にあたっては、環境基準等に適合するよう、対策として工事中の散水や工事施工ヤードへの仮囲いの設置、排出ガス対策型建設機械の使用など各種対策を行います。

【騒音】（当日説明資料の22～25頁）

- ・建設機械の稼働と工事用車両の走行による騒音、供用後の自動車走行による騒音を予測しました。
- ・このうち、供用後の自動車の走行による騒音の予測は、予測地点を民有地との境界における高さ1.2mを予測地点とし、車道を走行する車（発生源）から発生した騒音を、所定の計算式により算定します。予測した騒音レベルに現況の騒音レベルを足し合わせることで、予測値を算出し、その値が基準値に適合しているか、確認しました。
- ・現況調査は、事業実施前の騒音の状況について測定を行うもので、4つの調査地点で令和5年11月14日～15日の24時間、定められた技術手法に則り調査を実施しました。
- ・予測の結果、概ね基準値以下となりましたが、逗子側の坑口付近で、建設機械の稼働時に発生する騒音が、基準値を超過する結果となりました。
- ・基準値を超過している箇所については、工事の際、遮音シートを設置することで、予測値は90dBから81dBとなり、基準値を下回ることを確認しています。
- ・工事にあたっては、環境基準等に適合するように、対策として遮音シートの設置や低騒音型建設機械の使用など各種対策を行います。

【振動】（当日説明資料の26～29頁）

- ・建設機械の稼働と工事用車両の走行による振動、供用後の自動車走行による振動を予測しました。
- ・このうち、供用後の自動車の走行による振動の予測は、民有地との境界を予測地点とし、車道を走行する車（発生源）から発生した振動について、所定の計算式により算定します。予測した振動レベルに現況の振動レベルを足し合わせることで、予測値を算出し、その予測値が要請限度に適合しているか、確認しました。
- ・現況調査は、事業実施前の騒音の状況について測定を行うもので、4つの調査地点で令和5年11月14日～15日の24時間、定められた技術手法に則り調査を実施しました。
- ・予測の結果、全ての項目において、要請限度に適合することを確認しています。

【地盤沈下】（当日説明資料の30～33頁）

- ・ボーリング調査により、トンネルの掘削区間は、ほとんどが泥岩であることを確認しました。
- ・有限要素法という手法により、トンネルとその周辺の土粒子について、二次元の格子状のモデルを作成し、コンピューターを用いて、トンネルの施工により、現況の地盤からどれだけ沈下するかを表した「総沈下量」と、家屋の端と端が等しく沈下しないことにより、どれだけ家屋が傾くか表した「傾斜角」について予測しました。
- ・予測の結果、全ての予測値で、許容値内となることを確認しています。

（５）交通状況

【周辺交通の現状】（当日説明資料の34頁）

- ・ 逗子葉山高校入口交差点、逗子葉山高校周辺、南郷トンネル入口交差点の現状の交通状況を写真でお示ししました。
- ・ 特に、県道24号の逗子葉山高校入口交差点では右折帯がないことから、右折待ちの車を先頭にした渋滞が、頻繁に発生しています。

【県道24号渋滞対策】（当日説明資料の35頁）

- ・ 県道24号においては、右折帯がないことによる渋滞対策として、東西双方方向に右折帯を設置することで、この周辺で発生している渋滞は解消されると見込んでいます。

【周辺道路の交通量の変化】（当日説明資料の36頁）

- ・ 平成26年に観測した現況交通量及び事業区間供用後の将来交通量の推計結果について、昼間12時間の交通量によりお示ししました。
- ・ 事業区間の供用後は、事業区間では約8,100台の交通量を見込んでいます。
- ・ 逗子葉山高校前は、本事業区間に交通量が転換するため、現況約4,300台の交通量は、将来約1,600台に減少すると見込んでいます。
- ・ 北側の県道24号、踏切周辺及び県道217号では、約1割～2割程度の交通量の増加を見込んでいます。なお、逗子警察署入口交差点等の交差点改良を併せて行うことで、交通量の増加による渋滞は発生しないことを確認しています。
- ・ 南側の県道311号や逗葉新道では、北側の県道24号などに交通が転換することにより、交通量は減少する見込みです。

（６）スケジュール

【スケジュール】（当日説明資料の37頁）

- ・ 今後は、都市計画変更に関する関係機関との調整を経て、令和7年度以降に都市計画説明会を実施し、その後に、都市計画の法定手続き（告示等）を進めていきます。さらに、都市計画変更に関する手続きを終えた後、用地取得、家屋調査、工事などに、順次着手していく予定です。

4 当日の「主な質問」と「回答の要旨」

令和6年10月11日（金）19時～ 逗子市役所 5階会議室

主な質問	回答の要旨
【当日説明資料の12頁】 ● 県道24号線の拡幅について質問したい。逗子駅（西）側と東逗子駅（東）側のそれぞれについて、どのあたりまで拡幅するのか。 ● また、青い線の北側と南側、それぞれについて、現行の道路幅から何メートル拡幅するのか。 ● 現行の道路幅が11mで、これが19mに拡幅されるので、北側と南側にそれぞれ4mずつ拡幅するのか。 ● 現状の都市計画の幅員は16mなので、現行道路幅から北側と南側にそれぞれ2.5mの離隔の場所に決定されているのか。	○ 詳細は検討中ですが、逗子駅（西）側は、新しい道路（トンネル）が接続する箇所から40～50m、東逗子駅（東）側は、逗子葉山高校入口交差点から30～40mが拡幅の対象区間となる予定です。 ○ （道路の横断方向は）南側の赤い線までの拡幅を予定しています。 ○ 補足ですが、拡幅の対象区間は、赤い線が現行の道路幅に擦りつくところまでです。青い線と赤い線が交差するところまでが事業区間であると解釈してしまうと短くなってしまいます。 ○ ほとんどが南側へ約8mの拡幅となります。 ○ この交差点の付近に限って言えば、従来より、ほとんど南側のみへ拡幅するような計画となっています。
● （会場に掲示されている）計画平面図に示されているトンネルのルートは、確定ということか。	○ 掲示している図面下に注釈を付しているとおり、検討中のものとなります。（詳細な施工範囲については）今後、都市計画説明会などの機会でお示しする予定です。
● （会場に掲示されている）地質縦断図について公開する予定はあるか。	○ ボーリングデータは、説明会の議事録とともにお示しします。（資料1参照）
● 葉山側の開削部について、トンネル入口の上にイトーピア中央公園方面への坂（町道長柄橋イトーピア線）があるが、トンネル完成後はどのようなになるのか。	○ 施工中も含めて、町道の交通には支障の無いよう進めていきます。（現在の町道の機能は、トンネル完成後も確保します）
【当日説明資料の13頁】 ● 地質縦断図では、逗子側へ（道路の計画勾配が）下がっているが、右側（逗子側）に位置する田越川の流量が変わるようなことはあるのか。 ● 流量は増えるが、環境への影響はない範囲内ということか。	○ 環境影響評価の結果では、大きな変化は見込んでいません。 ○ そのとおりです。 （本事業区間が完成した際に、逗子側で新たに増加する流下量は、葉山側開削部の降雨量とトンネル内の湧水量のみですので、限定的と考えています。）
● トンネルの直上にあたるところに住んでいる。環境調査の予測では、安全上の影響はないと言うが、調布市、広島、新横浜などで、地下工事による陥没が相次いでいる。住民の安全性は、トンネルの掘削によって上がることはなく、下がる。資産価値も下落して、売ることもできないかもしれない。それに対して、トンネルを掘削しても、100%異常は発生しないと断言できるのか。地上での異常は起きないという考えか。	○ 調布市などの事例では、シールド工法で施工されていると承知しています。今回、県で予定している山岳工法がシールド工法と異なる点は、施工面を目視しながら施工できることです。調布市の事故報告書によれば、夜間に休止していたシールドマシンが再稼働時に動かなくなったため、掘削面の地盤を柔らかくするために、薬液を注入したところ、想定よりも多量の土を吸い出してしまったようです。さらには（単一の砂質層が地表面まで連続しており）シールド掘削面での土の吸出しの影響が地表まで影響したようです。

	○本事業では、山岳工法による泥岩の掘削となるので、工法と地盤という点において、調布市などの事例とは異なっており、安定した施工が可能であると想定しています。 ○また、トンネルの掘削にあたっては、あらかじめ区分地上権を設定させていただき、トンネルの完成により生じる地表面の利用制限に対して、相応の補償をお支払いします。 ○さらに、トンネル直上での万一家屋損失に備えて、工事の事前・事後で家屋調査を実施させていただき、変状が生じた際には、補償させていただきます。なお、家屋調査の範囲は、トンネルの両側から45°線を伸ばした地表部の範囲を想定しています。
●山岳工法では、ダイナマイトによる発破作業はあるか。	○本事業では、発破作業はありません。
●軟岩の特徴として、メリットが2つ記載されているが、デメリットはないのか。	○地盤が硬いと、施工中の振動が懸念され、逆に柔らかいと、地表での地盤沈下が懸念されます。本事業区間の地盤の硬さは、真ん中よりも、若干柔らかい側くらいなので、施工上も、皆様の住環境上も、施工し易い地盤であることが確認できたと考えています。（特筆すべきデメリットは見当たらないと考えています）
●泥岩ならば、シールド工法を避ける理由がないと思う。 ●ロックボルトと泥岩は、相性が悪いのではないか。 ●ボーリング深さは何メートルまで掘削しているのか。断面図の中に10箇所が表示されているので、議事録とともに、ボーリングデータを開示してもらいたい。	○工法選定のひとつの要因に経済性があり、本事業では、トンネルの施工延長が1kmと短い部類であることから、シールド工法は割高となります。 ○本事業のトンネル設計は、非常に標準的なものであると考えています。（資料2参照） ○ボーリングは、トンネル（道路面）の計画高よりも少し深めのところまで実施しています。ボーリングデータは、説明会の議事録とともにお示しします。（資料1参照）
●調布の事故では、事故の発生当初は、工事との関係性を否定する意見が多かったが、その後、関係者も工事による影響を認めるように、態度が変化していったと記憶している。工事関係者は、誰しも、安全だと考える工法を採用しているわけだが、実際に、予想外の事象が発生している。調布ではその後、監視員がトンネル上部を巡回したり、常時センサーによるモニタリングを実施していると報告書に記載されている。この事業でも、同様の取組を予定しているか。もし予定していないようであれば、是非そういった取組を実施してもらいたい。	○本事業でも、施工にあたっては、地盤の変状をモニタリングしながら進めていきたいと考えています。具体的な手法については、今後、検討していきます。
●近年、残念ながら、土木工事に関連した、死者が出るような労災事故が発生しているので、作業者のため、さらには直上に居住している住民のためにも、工事の事業者を選定する際には、そういったことに配慮しながら進めてもらいたい。	○十分に配慮しながら、今後、検討していきたいと思います。
●逗子側のトンネル出口の側、桜山5-4-7番か8番に、明治35年の短い間だが、泉鏡花が住ん	○文化財の指定がなされていれば、しっかり調べていきます。（泉鏡花の件は、文化財には

でいたとされている。逗子市は、徳富蘆花とかで全国的に有名になった街だが、文学的価値からいうと、泉鏡花も幻想文学として現代でも非常に人気がある作家である。当日説明資料では、その場所は避けられていると思うが、工事の資材置き場などで使われる計画があるかもしれないので、その辺りの配慮をお願いしたい。	該当しないと承知していますが、ご意見も参考にして、進めたいと思います。)
【当日説明資料の36頁】 ●将来の交通量が掲載されているが、開通の予定年次を想定しての推計結果か。質問の趣旨は、開通時期について聞きたい。	○将来交通量の推計年次は、令和22年ですが、推計年次は、国が一律に定めた年次が令和22年ということだけであり、本事業のスケジュールとは関係ありません。 ○事業期間は精査中であり未定です。私見になりますが、かなり大規模な事業ですので、経験上、15～20年程度を要すると思います。
●県道24号はバスレーンがなく、バスが停止すると後続車が渋滞するし、事故になりかねない。 ●逗子市は歩道が狭く、幅員が60cm程度のところもあるので、そういった整備も並行してやってもらいたい。 ●右折帯の整備もやってもらいたい。逗子市マスタープランには、そういった計画が掲載されているが、何十年経っても進んでいない。 ●逗子駅の周辺では、帰宅の時間帯、特に雨が降ると渋滞が激しいので、この整備も並行してやってもらいたい。 ●池子道は、池子米軍住宅からのYナンバーが多く混雑しているので、逗子市（市街地）を通らずに鎌倉方面へ抜けられるようにするなど、もう少し大きな考えで動いてもらいたい。	○逗子市が所管するところもあるので、協力しながら調整していきたいと思います。
●至急、逗葉新道を無料化してもらいたい。	○逗葉新道は、道路運送法に基づき道路公社の自己資金で建設された道路であり、<u>※無料化については、三浦半島中央道路の整備などが進む中で、交通状況を踏まえながら検討していきたいと聞いています。要望があったことは、当局へお伝えします。</u> － 補足 － ※当局の見解は、正しくは次のとおり。 ○無料化については、道路公社の経営に与える影響をしっかりと見極めていく必要があります。三浦半島中央道路が、県道24号まで開通すると、周辺の交通の流れも変わってくるものと考えられますので、そうした時期をとらえて、道路公社や地元市町との調整に取り組んでいきたい。
【当日説明資料の36頁】 ●現況（8箇所）の交通量の総量が約60,000台で、将来の総量は66,000台になり、増えたうちの8,000台はトンネルを利用ようになる。高校前からの転換分を考慮すると、将来、トンネルの中に6,750台が増えてしま	○現況は実測交通量であり、将来は推計交通量なので、双方の総量は合致するものではありません。

う。全部足したら等しくなるか、周りの増えた量がトンネルの中に割り込むようにならないとおかしいのではないか。 ●各箇所増減しているものが、新たにできたところ（トンネル）に割り当てられるわけだから、総量は一緒でなければおかしい。 ●議事録の中で解説してもらいたい。	○当日説明資料では、トンネル周辺の代表的な8箇所を選定して、お示ししています。一方で、一般論として、新たな道路を整備すると交通の速達性が向上しますので、国道134号など、周辺の地域から新たな交通を呼び込む傾向となります。従いまして、選定した8箇所における、現況と将来の総量は、合致するものではないことをご理解ください。 ○議事録では、極力平易な形で、説明します。 － 補足 － ○現況交通量は、平成26年12月の観測交通量であり、将来交通量は、基準年から概ね25年後を見据えた推計交通量であるため、双方の交通量の総量は合致するものではありません。 ○また、一般論として、道路整備を行うことによって、当該地域の交通の速達性が向上するので、周辺地域（当日説明資料の36頁でお示した8地点の外側の地域）から新たな交通を呼び込む傾向があり、本事業においても、各道路で、約1～2割程度の交通量の増加が見込まれています。（資料3参照）
●県道311号の朝夕の混雑は承知しているか。県道24号は拡幅するが、県道311号は拡幅しないのか。県道311号の将来の交通量が減るというのは、考えられない。	○現状、南郷交差点を経由してイトーピア住宅地へ上がっていく交通が、将来はトンネルへ転換するので、南郷交差点の交通処理は（拡幅等を実施しなくても）改善されるものと考えています。また、現状、県道311号を経由して逗子市街地や鎌倉方面へ向かう交通の一部が、将来はトンネルを経由して分散するので、県道311号の推計交通量は減るものと考えています。
●イトーピアに居住しているが、少子高齢化が進んでおり、10～20年前と比べると渋滞していない。バスも定時通りに来る。このトンネルを作る意義があるのかどうか、改めて検討をお願いしたい。	○本事業は、渋滞緩和だけでなく、三浦半島の災害脆弱性への対応といった目的もあります。
【当日説明資料の35頁】 ●県道24号の逗子警察署入口交差点は良いものができると思うが、信号のタイミングはどのように合わせるのか。また、歩行者がいると、車が曲がれないので、歩車分離などの対策はするのか。さらには、逗子警察署入口交差点と（仮）逗子警察署西側交差点の離隔が短く、県道24号からの車両の流入を阻害しているので、その辺りの検討もお願いしたい。	○逗子警察署入口交差点、逗子葉山高校入口交差点及び（仮）逗子警察署西側交差点の3箇所の信号について連動制御するとともに、現状、高校前を通過している交通をトンネルへ転換することができれば、本箇所の交通は、うまく処理できるようになることを確認しています。
【当日説明資料の36頁】 ●令和3年3月の県の回答では、逗子警察署入口交差点から池子踏切までは約280m離れており、踏切への渋滞の影響は少ないと思われるが、今回の説明資料では、当該区	○池子踏切は、17時台のピーク時には時間9本の電車が通過しますが、1時間あたりの踏切の遮断時間と交通量を比較すると、踏切自体に渋滞の発生原因はありません。一方で、現

間の交通量が増えているので、十分に検討していただきたい。	在も、時間帯によっては、踏切周辺で渋滞が発生していますが、これは逗子警察署入口交差点や（仮）逗子警察署西側交差点の信号連動がうまくいっておらず、ここを起点とした渋滞が池子踏切まで及んでいることが影響しています。
------------------------------	---

令和6年10月12日（土）10時～ 逗子葉山高校 体育館

主な質問	回答の要旨
●三浦半島の実情としては、横浜横須賀道路も佐原までつながって、さらには油壺の方へつながる道路もできていて、普段はスムーズになってきて、沿岸の道路は、昔に比べて空いている。何の問題もない。渋滞の解消というが、夏場だけではないかと思うがどうか。	○当日説明資料の3頁には、三浦半島内の主要渋滞箇所をお示ししていますが、直近でも渋滞は発生しています。また、三浦半島は、国道16号や国道134号が沿岸の低地部に配置されており、地震の発生に伴う津波の浸水域に含まれています。こうした災害脆弱性に対応するためにも、半島の中央部に代替となるルートを確保する必要があります。
●能登半島と比較するならば、三浦半島にはどういった活断層が走っているのか示して欲しい。	○三浦半島には、衣笠断層など、5つの断層があることを確認していますが、本事業区間については、これらの断層から外れています。
●トンネルが1本増えたからといって、災害対策になるというのが理解できない。発災時には、液状化や地盤の隆起によって通れない。道路が通れなくても、人員が確保できれば、1週間くらいで復旧してくれるはずなので、証拠不十分だと思う。 ●道路の数を増やせば渋滞が無くなることはない。便利なところに人が集まり、人の総量は増える。 ●渋滞は複雑な要素が絡まって発生しており、心理的なメカニズムを無視して、道路を増やせば解決するという考えは、リスク分析として甘い。 ●説明会の場には、知事や市長が出席すべきだ。 ●幅広く分析して、資料を提示してもらいたい。	○ご意見は参考にさせていただきます。
●用地買収や補償の対象となる範囲はどこまでか。	○開削部などは、用地買収の対象となります。トンネルの直上は、区分地上権を設定させていただき、土地利用の制限に応じた補償費をお支払いします。具体的な金額などは、今後実施する用地測量などの結果を踏まえて、説明に伺いたいと思います。
●次回の説明会が何月頃かなど、詳しいスケジュールを教えてください。	○来年度、都市計画に関する説明会を予定しています。その際には、用地買収や補償の対象範囲が把握できるような都市計画線についてお示しすることを予定しています。
●軟岩だから工事がし易いというのは理解したが、逆に雨水（地下水）に溶け出したりすることは無いのか。	○泥質の岩なので、水に溶け出すことは想定していません。
●掘削面にコンクリートを吹き付けると言うが、コンクリートをしっかりと厚くしないと、今後問題が生じると思う。	○泥岩が柔らかいと言っても、N値は50近い数値が出ており、一般的にはかなり硬い数値ですので、安定した施工が可能だと考えています。（覆工）コンクリートの厚さは30～40cm程度で、設計の中で必要な厚さを確保してい

● 30～40cmだと、弱いのではないか。 ● 藤沢から朝比奈に抜けるトンネル（横浜環状南線）を掘削しているが、騒音被害が発生したと聞いている。あちらと工法は違うものなのか。 ● また、騒音が発生した際には、どういった対策ができるのか。 ● 県が事業者では無いのか。どこが事業者なのか。	ます。（資料2参照） ○コンクリートの厚さに加えて、ロックボルトという鋼材を岩盤に打ち込みして、しっかりと固定し、所定の強度を確保します。 ○県では、横浜環状南線の騒音について把握していませんが、あちらはシールド工法であり、こちらの山岳工法とは異なります。 ○なお、県が施工する際には、音や振動についても、モニタリングしながら進めたいと考えています。 ○県ではなく、NEXCO東日本（及び国土交通省）が施工しています。
● 地質縦断図では泥岩と示されているが、逗子側と葉山側では違うだろうから、画一的には言えないのではないか。真ん中、左右と、3箇所くらいは試料を採取しないと、安全だとは言えないと思う。 ● 地質調査の結果を示してもらいたい。	○ボーリング調査は10箇所以上実施し、その結果に基づいて地質縦断図を作成しています。 ○ボーリングデータは、説明会の議事録とともにお示しします。（資料1参照）
● 地質縦断図の青の線は砂岩なので、泥岩と異なり柔らかいので、地震時にそこが滑って亀裂が走ることが十分考えられる。図を見ただけで危ないと感じているが、今後、説明会の機会はあるのか。	○来年度、都市計画に関する説明会を予定しています。また、工事に着手する段階になれば、工事説明会を開催したいと考えています。
● トンネルの断面図が説明資料に掲載されていないことを疑問に思う。	○トンネルの断面図は、説明会の議事録とともにお示しします。（資料2参照）
● 説明会の周知について、逗子市の広報には掲載されていたが、県からのチラシは届かなかった。全然、周知が足りていない。（市内の）全戸に配布するくらいしても良い。	○周知が不足しているとのこと指摘については、今後の参考とさせていただきます。
● 逗子側の開削部にある文化的な遺産について、3つほど意見したい。 ① 持田遺跡は、開削部に位置しているが、元々、持田遺跡の辺の住宅を開発するときに、古墳でしか出土しないような貴重な埋蔵品が出てきて、長柄桜山古墳との結びつきとか、非常に貴重な学術資料になったりしているが、今回の工事でも、トンネルの開削部などの土を掘り返すので、事前調査は難しいと思うが、しっかり調べて保存していただきたい。 ② 工事区間（工事の区域）から少し外れており、大丈夫だと思っているが、逗子子供風土記などにも掲載されているのだけれども、円求様という、お坊さんが入定されて即身仏になられている方が、開削部のすぐ近くに埋まってらっしゃる、眠ってらっしゃるはずなので、信仰上も学術上も非常に貴重なものだと思うので、その辺の影響が無いようにしっかり確認して調べていただきたい。 ③ 泉鏡花の旧居跡というのが開削部の少し外れにあると思うが、泉鏡花が婦系図のお蔭のモデルのすずさんという人と一緒に暮らして、そこに尾崎紅葉が押しかけてきて、びっくりしたとか、一般には知られていないが非常に	① 持田遺跡は、工事の前に埋蔵文化財調査を実施して、出土品があればしっかり保存していきます。 ② 円求様は、明治まではあった地蔵院という寺が、現在は、観蔵院に合祀されていると承知しています。観蔵院は、神武寺の塔頭と承知していますので、地権者である神武寺と補償という形で交渉を進めるのではないかと想定しています。 ③ 泉鏡花の件は、文化財には該当しないと承知していますが、ご意見も参考にして、進めたいと思います。

由緒あるお宅があったりするので、今回の土木工事を担当されている方ではなく、教育系の方の担当になるかと思うのだが、例えば、今回の工事に合わせて、なにか記念碑を立てて頂くとか、しっかり保存して頂くとか、ご検討頂ければという要望である。	
●私の友人が南郷トンネルから2 km以上離れた場所に住んでおり、トンネル建設の際に、かなりの振動があったと聞いて驚いている。トンネルから離れていて対象外だと思って、ご自身で地盤の改良工事をしたと聞いている。南郷トンネルとここ（本事業区間）は、それほど離れておらず、全く異なる地層でもないと思うので、非常に心配している。 ●南郷トンネルの施工の際にも、土木事務所や市役所へ、住民からの苦情があったと思うので、工事を始める前には、その内容を住民に知らせてもらいたい。	○そういった苦情や要望があったかどうかは把握していませんが、トンネル工事にあたっては、モニタリング等を含めて、十分慎重に進めていきたいと考えています。併せて、万一の変状に備えて、事業損失補償も想定しており、工事着手前には、家屋の事前調査をさせていただきたいと考えています。
●工事の期間、トンネルの掘削期間、施工の時間帯や曜日について、教えてもらいたい。 ●年配の方が多い地域であり、私も家で仕事をしているので、その辺りの理解が得られないと工事自体が難しいと思うので、よろしくお願いしたい。	○事業期間や作業時間等については、精査中であり未定です。工事に着手する段階になれば、工事説明会を開催して、その中でお伝えしたいと考えています。
●円求様は、即身仏であり、今もその時の状況のまま眠っておられると聞いているので、観蔵院へ補償すれば済むという話ではないと思う。説明資料のイラストでは、かわしているようにも見えるが、県でしっかりと埋蔵文化財調査をしていただき、かわしていただきたいと考えているがどうか。	○単純な補償というものでもないと認識しており、様々な対応方法があるのだろうと想定しています。関係機関にもよく相談させていただきながら進めていきます。
●逗子側の開削部は山がひとつ無くなってしまうような計画だが、この上には10軒以上の方々が居住しており、住めなくなってしまうことは明らか。心配なのは、この段階でそういった方々へ、理解いただくような積極的な努力をしているのか。 こうした資料が出回って、自分は聞いていないといった感情的な話になるのはお互い不幸だと思うので、一層踏み込んだ説明をお願いしたい。	○具体的な図面をお示しするのは、この説明会が初めてとなります。今後、対象となる土地の面積や建築物について、それがどのようなものなのかしっかりと調査し、その後、基準に則った補償額を提示させていただくことになります。
●騒音については、要請限度を下回るという結果になっているが、逗子病院には、特別な配慮がいると思う。逗子病院とは協議されているのか。小学校や病院は、特別な配慮が必要だと思う。	○今後、調整させていただくことになります。工事の機械や施工時間を工夫するなど、検討していきたいと思います。
【当日説明資料の36頁】 ●県道24号に右折帯を付加して、4車線にしてもらえるのはありがたいし、評価しているが、交差点の交通量が増えても渋滞は無いとのことだが、新たに交通量が増加してしまうことに大変危機感を感じており、特に夏の渋滞が一層ひどくなるのではないかと懸念しているが、県の見解をお尋ねしたい。	○夏のピーク時の交通量は多いと思いますが、交通量が増加しても処理できるものと見込んでいます。

●これだけ反対意見ばかり。	
●私達は反対ではない、賛成。	
●まっすぐ行くと、米軍住宅に突き当たる。そこから先は細いままであるし、池子の先をどう考えているのかが見えないので、その辺りもお示しいただきたい。	○池子より先は、順次、進めていくこととしていますが、まずは、この1kmの区間が出来上がらないとつながっていきませんので、ご理解いただきたいと思います。
●順次という考え方はわかるが、それでは渋滞の解消にならない。横浜横須賀道路を降りてきた大型車が、逗子駅の方で右往左往している状況もよく見かけるので、この1kmのトンネルだけ作れば良いものではないと思う。池子から先について言葉を濁しては、全体計画という風には見えない。	○池子より先も、都市計画道路として位置づけされていますが、やはり、道路整備は順番に進めざるを得ません。

令和6年10月12日（土）13時～ 逗子葉山高校 体育館

主な質問	回答の要旨
●横浜市で釜利谷逗子道路というものが計画されていると思うが、特に連携は考えていないということではいか。	○そのとおりです。
●平成5年（1993年）に都市計画決定されて、現在2024年、人口減少など社会の状況も変わってきていると思うが、人家の下を掘削して、この道路を造るメリットはどの程度シミュレーションしているのか。三浦半島に観光客をどのくらい誘客できるかなど、具体的なプラス面があれば説明してもらいたい。	○将来的な交通量を想定して計画しており、渋滞緩和を見込んでいます。また、三浦半島は、国道16号や国道134号が沿岸の低地部に配置されており、地震の発生に伴い被災した際の代替ルートとして、半島の中央部に新たなルートを確保する必要があります。
●池子踏切で渋滞が発生してしまい、目的を達成できるのか疑問に思っている。	○池子踏切は、ピーク時には時間9本の電車が通過しますが、1時間あたりの踏切の遮断時間と交通量を比較すると、踏切自体に渋滞の発生原因はありません。一方で、実際に渋滞が発生していますが、これは逗子警察署入口交差点や（仮）逗子警察署西側交差点の信号連動がうまくいっておらず、その渋滞の影響が池子踏切まで及んでいることが原因であることを現場では確認しており、今回の整備に伴い、踏切の渋滞も改善されてくると見込んでいます。
●J Rとは調整していないのか。踏切前の渋滞は仕方ないものなのか。	○（踏切自体に渋滞の発生原因があるとは考えていないので）J Rとは調整していません。物理的に（踏切が下りて）遮断されている時間について、これ以上短縮するのは困難だと考えています。
【当日説明資料の36頁】 ●トンネル内の昼間12時間の推計交通量が8,126台、私の持っている資料では、2014年のイトーピア住宅地の通り抜けが2,800台。（県作成の説明資料では、4,366台）5,300台くらい増える予測になっているが、片側の北方向が2,700台と考えてみても、県道24号の東西と北は、それぞれ400台、600台、200台で、計1,200台しか増えておらず、計算が合わない。どういった計算をしているのか。	○現況と将来の総交通量は、合致するものではありませんが、昨日の説明会でも同様の質問がありましたので、年明けに公開を予定している議事録では、極力平易な形で、説明させていただきます。 － 補足 － ○現況交通量は、平成26年12月の観測交通量で

● リスクを冒してまでトンネルを掘削する目的がはっきりしない。県道24号を拡幅するから渋滞は起こりにくくなると説明しているが、県道24号が渋滞しているのは、単に逗子警察署入口交差点に右折帯がないから混雑しているということで、トンネルとは関係ない問題だと思う。道路全体のキャパシティが増えるのであれば、県道24号は、現在より確実に混雑するはず。 ● 県道24号と県道311号を結ぶルートは、葉桜団地、イトーピア、逗葉新道と、1 km間隔に3本もある。さらに1本、通さないといけない必要性がよくわからない。逗葉新道の無料化は絶対にやらないと、県は以前から主張しているが、一般自動車道という特別なカテゴリーの有料道路だから、建設費の償還が終わっても営業権を有しており、（無料）開放を前提としていないと言っている。一般自動車道は、道路運送法の中で、公共の福祉を阻害しない限りという前提がついている。現在、逗葉新道が料金を設定していることで、逗葉新道を避けるためにイトーピアの中に多くの車が入ってきたり、南郷トンネルの中で北向きの渋滞が起きたりしている。それが公共の福祉の阻害に当たると思うが、どう考えているのか。 ● それでは本末転倒で、トンネルが開通すると逗葉新道を利用する台数が減ってしまって採算が合わなくなるから、県で管理するという話ではないのか。	あり、将来交通量は、基準年から概ね25年後を見据えた推計交通量であるため、双方の交通量の総量は合致するものではありません。 ○ また、一般論として、道路整備を行うことによって、当該地域の交通の速達性が向上するので、周辺地域（当日説明資料の36頁でお示した8地点の外側の地域）から新たな交通を呼び込む傾向があり、本事業においても、各道路で、約1～2割程度の交通量の増加が見込まれています。（資料3参照） ○ 逗子葉山高校前の交通量について、新たなトンネルへ転換させるとともに、逗子警察署入口交差点などの3箇所の信号を連動制御させることによって初めて、うまく交通処理ができるようになります。 ○ 逗葉新道は、道路公社の経営に与える影響を見極めていく必要があるとのことで、<u>※無料化については、県道24号や三浦半島中央道路の整備などが進む中で、交通状況を踏まえながら検討していくと聞いています。</u> － 補足 － ※当局の見解は、正しくは次のとおり。 ○ 無料化については、道路公社の経営に与える影響をしっかりと見極めていく必要があります。三浦半島中央道路が、県道24号まで開通すると、周辺の交通の流れも変わってくるものと考えられますので、そうした時期をとらえて、道路公社や地元市町との調整に取り組んでいきたい。 ○ 要望があったことは、当局へお伝えてまいります。
● 水道道の交差点（（仮）逗子警察署西側交差点）はどうなるのか。 ● なぜ、今までできなかったのか。	○ 現状、（仮）逗子警察署西側交差点の信号サイクルは、県道24号の信号サイクルと合っていません。県道24号を含む3箇所全ての交差点について、信号の時間を連動制御して、うまく処理できるようにします。 ○ これまでできなかったのは、逗子葉山高校から出てくる交通量が多いためです。逗子葉山高校から出てきた交通は、（一旦左折してから）池子踏切の方へ曲がります。その際、右折待ちの交通が滞留するための長さが足りておらず、（右折帯を付加しただけでは）後続車に対する交通の阻害は解消しません。新たなトンネルができて、交通が転換されることによって、初めて交通処理が可能になります。

● 県道と水道道の距離は短く、距離感は変更できないので、どのように変わるのかよくわからないが、渋滞が少なくなるという言い方は納得できない。 ● 正直に言って理解できない。また、なぜ、逗葉新道の台数が減るのか。 ● 逗葉新道が無料化されれば、現在、逗葉新道を経由して横浜横須賀道路へ流れている交通は、逗子警察署入口交差点を通らなくて済む。様々な事情があることは承知しているが、そこをなんとかするのかが行政の仕事である。県道24号の渋滞には非常に困っているのだから、逗葉新道の無料化が事情があって出来ないというならば、この計画そのものを止めてもらいたい。 ● 県道24号の渋滞はここ（逗子警察署入口交差点など）だけでなく、（東逗子）駅前がものすごく渋滞している。	○（3つの交差点間の距離は変えられないからこそ、特定の流入部に）交通を転換させることにより、円滑な交差点処理が可能となります。 ○ 県道24号など、事業区間の北側の地域へ、一部の交通が転換するためです。 ○ 交通量が増えても、逗子警察署入口交差点などの交通は処理できることを確認しています。 ○ 県道24号沿線には、右折帯がなく、同じような状況で渋滞が発生している状況については、県としても認識していますが、沿道には家屋、横断歩道橋、地形などの制約があり、事業化には課題が多くあります。
● 平成22年の県主催の自治会の意見交換会というものがあったそうだが、その議事録を拝見したところ、周辺住民との合意形成が確約されない限り、県は道路建設を手控えると表明しているが、これは、今も変わらないということか。	○ 過去に、そういった調整の場があったことは承知しています。図面や環境への影響などについて、お示ししたのは今回が初めての機会だと思います。今後も、都市計画などの様々な手続きを進めていく中で、皆様へ説明する機会があると想定しています。
● 直接関わる住民が拒絶した場合は、法令や権限をもって、無理やり工事を進めることはできるのか。ここに来られない高齢者がたくさんいて、皆反対していて署名すると言っているの、そのようにしようと思う。	○ 最初からそのように進めるつもりはなく、まずはきちんと説明させていただき、地元の方の意見を集約して、手続きを進めていこうと考えています。
● トンネルが先に完成して、（県道24号の）用地買収ができないまま、交差点の改善ができないこともあり得るのか。	○ そのような事態は避けたいと考えています。（トンネルの開通には、県道24号の改良が不可欠ですので、そのような順序は想定していません）
● トンネルのロックボルトにより、直上の地権者に何か制限が生じることはあるのか。 ● 区分地上権は、ロックボルトの長さが変更される以前から発生していたのか。 ● 建築物の重量や基礎工事の深さに制限が生じるようになるということか。	○ トンネルの掘削にあたっては、トンネルの上下左右の一定範囲に区分地上権を定め、地表の利用の制限に応じて、補償額を提示させていただきます。 ○ 平成5年に都市計画した時点で、トンネル構造を想定していましたので、その段階から、区分地上権を設定させていただく必要がありました。今般、トンネルの詳細設計が進んだことにより、ロックボルトの長さが決まったので、新たな区分地上権の範囲を示すことになりました。 ○ そのとおりです。
【当日説明資料の24頁】 ● 逗子側の開削部の騒音は、90dBを遮音シートで低減するというが不安だ。山がひとつ無くなるような大規模な工事で、大きな騒音が発生すると考えられるが、まずは、これについての見解を伺いたい。	○ 掘削工事での騒音を想定しており、当初の予測では90dBとなりましたが、遮音シートの設置や低騒音型機械の使用により、基準値以下に抑制できることを確認しています。

●低騒音型機械を使用しても、岩を削る騒音はすごい音だと思うし、近くには逗子病院もあるので、極力抑えてもらいたい。 ●また、供用後の騒音については、逗子側で、昼間70dB、夜間64dBとあり、静かな逗子市において、基準値ギリギリというのは驚いている。これでは、もし、供用後に予測値を上回ってしまったときには、対処のしようが無いのではないかと心配している。なぜ、逗子側は基準値ギリギリになってしまったのかの見解を伺いたい。	○予測なので、懸念されているとおり、基準値を超過してしまうことはあり得ます。万一、基準値を超過することがあれば、低騒音型の舗装を採用するなど、様々な対策があると思いますので、取り組んでいきます。
●このトンネルの逗子市側のところには、1794年の円求僧人が即身仏として埋まっているという状況で、単なる、石柱や鳥居が立っているという話であれば、何らかの供養をして、移すという話も考えられなくはないが、即身仏、生きながらにして土に入り、今も私たちを見守っているという状況の中で、単純に少し移そうという話にはならないと思うため、慎重な計らいをお願いしたい。	○もともと地藏院という寺がありまして、それが合祀されて、今ある観蔵院という寺になったものと思います。観蔵院は、神武寺の塔頭ということで承知しており、そこの碑の所有者も観蔵寺（神武寺）になろうかと思いますが、今後、調整をさせていただき、適切に対応していきます。
【当日説明資料の32頁】 ●地盤沈下量は、3mmと少しという状況で、許容値の5分の1に近いので大丈夫だろうということだが、逆に言えば、やっぱり沈下するのだと、不安な住民もいると思うので、どのように説明していくのかの見解を伺いたい。	○地盤沈下量については、コンピューターを用いて解析していますが、実際に、地盤沈下の事故が発生していることから、施工中のモニタリングはしっかりとやっていきます。また、工事の事前、事後には、家屋調査を実施させていただき、万一、家屋が損傷した場合には、適切に補償していきます。
●米軍の池子住宅の増築が予定されているが、交通量には、その辺りを見込んでいるか。	○見込んでいません。
●葉山側から逗子側へ道路の縦断が下がっている。逗子側へほとんどの水が流れるようなイメージだがどうか（大丈夫か）。	○本事業区間は、大半がトンネルですので、新たに増加する流下量は、葉山側開削部の降雨量とトンネル内の湧水量のみとなりますので、逗子側での流下量の増加は限定的なものと想定しています。
●工事の着手と完了はいつか。	○事業期間は精査中であり未定です。私見になりますが、かなり大規模な事業ですので、経験上、15～20年程度を要すると思います。
●大気汚染について、以前、葉山側は逗子側よりも標高が高いため、トンネル内の汚れた空気は全て葉山側から排出されると聞いたが、よいか。 ●換気扇による強制排気ではないのか。 ●大気汚染や振動について、全て、現況値が記載されていないので、どの程度、増加するのかわからない。	○排気ガスには、二酸化窒素のような空気よりもやや重い物質と、（一酸化炭素のように）空気よりもやや軽い物質が混合しており、（無風の状況下では）その場に漂っています。それが、自然の風向やトンネル内の走行車両の影響による風向の影響により排出されることになります。（標高が高い側から排出されるような事象にはなりません） ○自然風で排気できることを確認しています。 ○大気汚染、騒音、振動の現況値は、説明会の議事録とともにお示しします。（資料4参照）

5 アンケートの自由意見欄に記載のあった「主な質問」と「回答の要旨」

※アンケートにご協力いただき、ありがとうございました。

大変多くのご意見をいただきましたので、そのうちの主なご意見について掲載します。

○アンケート回収枚数 124通

○アンケートの自由意見欄にご記載いただいた枚数 68通

○ご意見の数 172つ

主な質問	回答の要旨
事業の必要性に関する質問	
●人口や車が減少する中、事業に必要性を感じない。 ●現状でも、半島中央に横浜横須賀道路があり、災害脆弱性を補うための説明になっていない。 ●災害対策は逗葉新道を使えばよい。 ●県道24号（逗子側交差点）の拡幅だけでよい。トンネルの必要性を感じない。	○三浦半島は、自然豊かで、多くの観光客が訪れている一方、地形の特性上、沿岸部の国道などの幹線道路に交通が集中し渋滞箇所が多く、また、沿岸部の低地部に幹線道路が位置するため、護岸の崩落や道路の冠水などの災害脆弱性の解消が必要です。令和6年初めに発生した能登半島沖地震では、沿岸部の幹線道路が被災し、物資輸送や救命活動に支障をきたしました。こうした半島の特性は、三浦半島においても類似しており、災害に強い幹線道路の必要性が、改めて確認されたところです。こうしたことから県では、三浦半島の中央に幹線道路の整備を順次進めてきており、三浦半島中央道路については、県道27号から県道311号を結ぶ約2.4kmの区間を平成16年に供用し、その北側に続く約1.0kmの区間について事業を進めていきます。 ○このため、県の道路整備計画である「みちづくり計画」において、本区間を優先度が高く早期に整備を推進する箇所に位置づけており、早期整備に努めていきます。 ○なお、横浜横須賀道路や逗葉新道は、災害発生時に一般車両の通行が規制される緊急交通路への指定が想定されており、道路ネットワークのリダンダンシー（余剰性）を確保することは、耐災害性の向上に資するものと考えています。
災害（洪水）に関する質問	
●道路の縦断計画は、葉山側から逗子側へ下がっており、昨今、局地的な集中豪雨が多くなっているため、対策をしっかりとお願いしたい。	○本事業区間が完成した際に、勾配の下り側にあたる逗子側で降雨時に増加する水の量は、トンネルを流れてくる葉山側開削部での降雨量とトンネル内で湧水量のみで限定的であると考えていますが、必要によりしっかりと対策を講じていきます。
災害（津波浸水）に関する質問	
●津波浸水想定区域を具体的に示してほしい。 ●逗子側の田越川や葉山側の森戸川に沿って、津波が遡上してくるので、津波対策にはならないと思う。	○沿岸部に位置する国道134号等は、津波の浸水域に位置している一方、本事業区間はそれらの外に位置しており、災害時の経路確保の観点から、重要なものと考え

	ています。 ○なお、津波の浸水域は、逗子市及び葉山町のHPに掲載されている各市町の津波ハザードマップをご確認ください。
南側区間の計画に関する質問	
●三浦半島中央道路の湘南国際村以南の整備予定はどうか。	○三浦半島中央道路の湘南国際村以南は、ルート上に処分場があり、現在、その埋め立て完了時期を見極めているところです。
施工範囲に関する質問	
●トンネルの逗子側120mの開削区間について、施工する範囲を示してほしい。 ●どの家屋が、トンネルの施工範囲となっているのか、把握できるような図面を示してほしい。	○詳細な施工範囲については、今後、都市計画変更や用地測量の際にお示しする予定です。
葉山側の交通処理に関する質問	
●葉山ステーションの出入口はどのようなになるのか。	○葉山ステーションの出入口は、本事業の完成後も現状と変わる予定はありません。
●町道長柄橋イトーピア線（南郷交差点からイトーピア住宅地を連絡する道路）は、事業区間とどのような構造で交差するのか。	○本事業区間と町道長柄橋イトーピア線の交差部は、土被りが小さいことから、トンネルではなく、開削工法によるボックスカルバート構造となる予定です。
地質に関する質問	
●地質縦断図には、トンネル部の標高または海拔を明記してほしい。	○資料をご覧ください。
環境影響評価に関する質問	
●環境影響評価について現況値も併記して、差分を開示してほしい。	○資料4をご覧ください。
●環境影響評価について基準値ギリギリは、許容し難い。	○環境基準等に適合するよう対策を実施していきます。
大気汚染に関する質問	
●環境影響評価の対象である自動車等以外から発生する大気はどのように考慮されているか。	○評価の対象である自動車等以外から発生する排気については、除外せずに現況値に包含されています。
騒音に関する質問	
●環境影響評価の対象である自動車等以外から発生する騒音はどのように考慮されているか。	○評価の対象である自動車等以外から発生する騒音（航空機騒音や動物の鳴き声等）については、除外した後に、現況値としています。
振動に関する質問	
●県道24号（逗子警察署入口交差点）のあたりは、現状でも道路の振動が酷いので、その対策は考えてもらいたい。	○交通振動については、適宜、対応させていただくとともに、本事業の調査や設計を進める過程で、原因が明らかになった際には、対策を講じていきます。
地盤沈下（資産価値）に関する質問	
●トンネルの施工により、資産価値に影響を与えることが無いようにしてもらいたい。	○トンネルの施工により、土地の利用に制限が生じて土地価格が減価されることがありますが、この減価に相当する額は区分地上権の対価として、基準に基づき算定した金額により、補償させていただきます。 ○事業の事前・事後に家屋調査を実施させていただき、万一、トンネルの施工により家屋に損傷が生じた際には、適切に補償させていただきます。

地盤沈下（モニタリング）に関する質問	
● 地盤沈下は定期的に測定されるのか。数年前博多駅前に大きなかん没があった。当時も最新の工事を行った上で違う結果になったと思われる。予測は必ずしも安全ではないことを踏まえより強固、安全性を最優先して取りくんでほしい。	○ 工事の施工にあたっては、地山の挙動等をモニタリングしながら、慎重に施工していきます。
● トンネル工事予定地域周辺に地下水脈はないのか。仮にあれば、工事による水漏れのため、トンネル工事上部だけでなく、周辺に広く地盤沈下などの可能性があるのではないか。	○ 地下水位が低下すれば、その応分の浮力が失われることから、粘性土層を有する現場では、圧密沈下が進行し、その影響により地表面で地盤沈下する可能性があります。一方、本事業箇所では、多くが軟岩層であるため、地下水位が低下したとしても、地盤全体の挙動に及ぼす影響は限定的であると想定しています。
動物等に関する質問	
● 植物や動物は、何を調査したのか。大切な自然環境は維持できるのか。	○ 事業区域及びその周辺に生息する植物、哺乳類、鳥類、爬虫類、水生生物等を対象に現地調査したところ、生息環境に変化が生じるような影響はないものと考えています。
逗子側交差点（交差点飽和度）に関する質問	
● 県道24号の逗子警察署入口交差点に右折車線を付加することにより、混雑が改善することは理解した。一方、その北側に位置する（仮）逗子警察署西側交差点との離隔が短く、こちらもボトルネックになっていると思う。説明資料では、横断歩道が一つ減っているようだが、どのような対策を講じるのか、教えてもらいたい。 ● 本件事業に関して、交差点信号制御の改善点が判明したらトンネル供用より前でも適用できるものは適用してほしい。 ● トンネルの供用開始と県道24号の改良は、同時にお願いしたい。 ● （仮）逗子警察署西側交差点の渋滞対策もしっかりお願いしたい。水道道は歩道が設置されていないので、交通量が増加するならば、影響が少なくなるよう対策をお願いしたい。 ● 県道24号の整備を先に行うべきではないか。 ● トンネルが完成すると、逗子側交差点が渋滞するので、葉桜団地を抜けるようになり、住宅街の事故の危険性が上がる。 ● トンネルが開通すると新たな渋滞が発生するのではないか。 ● 県道24号（東逗子駅入口交差点）の渋滞予測が不十分だと思う。 ● 県道24号は、いっそう混雑するのではないか。	○ 逗子警察署入口交差点、逗子葉山高校入口交差点及び（仮）逗子警察署西側交差点における渋滞の解消には、次の条件を満足する必要があります。 ・ 県道24号には、現状、右折帯が設置されておらず、右折車を起点とした渋滞が慢性化していることから、右折帯の新設が必要です。 ・ 現状、逗子警察署入口交差点及び逗子葉山高校入口交差点の信号サイクルと、（仮）逗子警察署西側交差点の信号サイクルが異なっており、円滑な通行に支障をきたしていることから、3つの信号機を連動させて、信号サイクルを同一にすることが必要です。 ・ 現状、逗子警察署入口交差点における池子方面への右折車両と、逗子葉山高校入口交差点における逗子葉山高校方面への右折車両が多い状況ですが、2つの交差点の距離が短く、右折帯の長さに制約があることから、新たにトンネルを整備して、事業区間へ交通を転換することが必要です。 ○ トンネルの供用開始と県道24号の改良は、同時に実施することにより、効果を発現するものと考えています。 ○ なお、計画では、現況よりも横断歩道の数を少なくすることにより、車両の滞留長を確保するよう努めています。

渋滞（トンネル内）に関する質問	
● 葉山側・逗子側とも交差点での右折車が滞留すると、渋滞がトンネル内まで伸びてしまう可能性があるのか。	○ 両交差点における右折車がトンネル内まで滞留することは、想定していません。
バス停に関する質問	
● 県道24号には、バスレーンや現状より広い歩道を確保してもらいたい。	○ 県道24号には、3 m幅の自転車歩行者道を設ける予定です。 ○ 本事業において、バスレーンやバスベ이를設ける予定はありませんが、交差点周辺での車線の数が増加することにより、バスの停車が通過車両に及ぼす影響は少なくなるものと考えています。
● PTPS（公共車両優先システム）を併せて整備してもらいたい。	○ ご意見については、関係機関へお伝えします。
池子方面計画に関する質問	
● 池子住宅方面への道路は、未整備だが計画はどうか。	○ 逗子市からは、「都市計画道路の新宿久木桜山線は、全長3.75 k mのうち、県道24号から池子の森自然公園緑地エリア内のトンネルまでが概成済みであり、残りの2.15 k mについては、当面整備する予定はない。」と聞いています。
交通量に関する質問	
● 池子の米軍住宅は、交通量の検討に反映されているのか。	○ 池子の米軍住宅の現状の利用形態を踏まえて、交通量を推計しています。
● 交通量の説明資料では、現況交通量の総量と将来交通量の総量が合っていないが、なぜか。	○ 現況交通量は、平成26年12月の観測交通量であり、将来交通量は、基準年から概ね25年後を見据えた推計交通量であるため、双方の交通量の総量は合致するものではありません。 ○ また、一般論として、道路整備を行うことによって、当該地域の交通の速達性が向上するので、周辺地域（当日説明資料の36頁でお示しした8地点の外側の地域）から新たな交通を呼び込む傾向があり、本事業においても、各道路で、約1～2割程度の交通量の増加が見込まれています。
● 新たに完成したトンネルが渋滞すると、逗子葉山高校前の道路が抜け道となり、これまで以上の混雑と危険が予想される。	○ 本事業区間（トンネル）、葉山側交差点及び逗子側交差点における交通渋滞の発生は想定していません。
池子踏切に関する質問	
● 池子踏切について、立体化または改修も実施しないと、渋滞するのではないか。	○ 踏切での渋滞の発生は、交通量と踏切の遮断時間により決まるものですが、踏切を起点とした渋滞は発生しないものと想定してします。 ○ なお、現在、池子踏切の南進方向について、逗子警察署入口交差点から踏切までの渋滞の車列がつながることより、踏切を渡れない事象があるものと承知しています。そうした事象については、渋滞の先頭となっている逗子警察署入口交差点での渋滞が解消されることから、現状よりも是正されることが期待されます。

通学路に関する質問	
● 新たなトンネルが完成すると、通学路が危険になると思う。	○ 逗子葉山高校入口交差点では、朝の登校時間帯にPTAや地域住民による交通誘導が行われているものと承知していますが、本事業により、歩道が広くなること、見通しが改善されること、歩行者の横断時間が長くなることなど、歩行者の安全性は向上するものと考えています。
スケジュール（事業）に関する質問	
● 事業の詳細なスケジュールを示してほしい。	○ 来年度以降、都市計画に関する説明会や工事説明会を予定しており、そうした機会を通じて、お伝えしていきます。
スケジュール（工事）に関する質問	
● 工事の期間はどの程度か。 ● 工事の時間帯はどうか。 ● 工事は、夜間も施工するのか。 ● 工事の開始と終了はいつか。	○ 事業期間や作業時間等については、精査中であり、未定です。工事に着手する段階になれば、工事説明会等の機会を通じて、お伝えしていきます。
逗葉新道に関する質問	
● 逗葉新道の無料化の試行について、トンネルの施工前にお願いしたい。 ● 逗葉新道が、無料化された場合の交通量の変化について、教えてもらいたい。 ● 周辺交差点の信号の見直しや逗葉新道無料化について、トンネルの施工前にお願いしたい。それでも、渋滞が解消しないならば、トンネルの施工ではなく、道路を拡張してほしい。	○ 逗葉新道は、神奈川県道路公社が道路運送法に基づき、自己資金で建設した道路であるため、無料化については、道路公社の経営に与える影響をしっかりと見極めていく必要があります。三浦半島中央道路が、県道24号まで開通すると、周辺の交通の流れも変わってくるものと考えられますので、そうした時期をとらえて、道路公社や地元市町との調整に取り組んでいきたいと考えております。
用地補償（説明時期）に関する質問	
● 補償について、早く説明が欲しい。	○ 今後、都市計画変更や用地測量を実施することにより、詳細な施工範囲が明らかとなってきますので、これを踏まえて、権利者の皆様へ説明していきます。
用地補償（補償対象）に関する質問	
● 都市計画道路から離して、家を新築して間もないが、道路が拡張される際には、塀などは補償の対象となるか。	○ 道路整備に伴い、除却が必要となる塀などの工作物は、適切に補償していきます。
用地補償（範囲、区分地上権）に関する質問	
● 県道24号の拡幅の範囲については、地権者と十分に調整した上で、決定してもらいたい。	○ 工事の施工範囲に必要な都市計画の変更にあたっては、地元の方の意見を集約して、手続きを進めていきます。
● 区分地上権の設定は、住民へ説明した後に、合意を得てから行ってほしい。	
● 居住している家屋の直下について、トンネルを掘削することは、どのような法律に抵触するのか。	
家屋損失調査に関する質問	
● トンネルの直上において、家屋調査の対象となる範囲は、トンネルからどの程度までか。	○ トンネルの両側から45°線を伸ばした地表部の範囲での家屋調査を想定しています。

文化財に関する質問	
● 逗子側開削部にある①持田遺跡、②圓求入室跡、③泉鏡花旧居跡に配慮しながら、工事を進めてもらいたい。	①持田遺跡は、工事の前に埋蔵文化財調査を実施し、出土品があればしっかり保存していきます。 ②円求様は、明治まであった地藏院という寺が、現在は、観蔵院に合祀されていると承知しています。観蔵院は、神武寺の塔頭と承知していますので、地権者である神武寺と補償という形で交渉を進めるのではないかと想定しています。 ③泉鏡花の件は、文化財には該当しないと承知していますが、ご意見も参考にしていきます。
説明会の運営等に関する質問	
● 会場は、バリアフリーな場所を選ぶべき。逗子市役所には、エレベーターがあるが、夜間は外出しにくい。	○ 今後の参考としていきます。
● 質疑応答の時間が不足していた。	
● 完成後のイメージを3Dで表示してほしい。	
● 説明会の開催案内は、もっと広範囲に実施すべきだ。	
土砂災害防止法や崖に関する質問	
● レットゾーン（土砂災害特別警戒区域）にトンネルを施工するのは、心配だ。	○ 土砂災害特別警戒区域内または、土砂災害特別警戒区域の直下での施工にあたっては、慎重に施工していきます。
断層に関する質問	
● 三浦断層の説明資料が掲載されていないのはなぜか。	○ 三浦半島には、衣笠断層など、5つの断層があることを確認していますが、本事業区間については、断層から外れているため、掲載していません。
その他に関する質問	
● 事業に関する懸念事項について、払拭してから工事に着手してもらいたい。	○ 工事に着手する段階での工事説明会等の機会を通じて、住民の皆様の不安の払拭に努めていきます。
● 強制執行はありえない。	○ 始めからそのように進めるつもりはなく、まずは、丁寧な説明に努め、地元の意見を集約しながら、進めていきます。
● 交通工学、渋滞シミュレーションを再分析すべきと考える。交通容量と交通需要のバランスを考察してもらいたい。	○ 将来の渋滞や交通需要に関するシミュレーションの結果を見極めながら、進めていきます。
● トンネルの前後、踏切周辺、県道217号の交通量増加による安全性への影響が考慮されていないのではないかと。特に池子方面には、市体育館、相談（保健）センター等、市民の主要施設があり、車両だけではなく、歩行者（自転車、車いす）の交通安全にも配慮いただきたい。	○ 本事業以外についていただいたご意見や交通に関する諸課題については、今後の道路行政の推進の参考にさせていただきます。
● 地域の県道の幅員が狭い。	
● そもそもJR逗子駅ロータリーの改善が1番だと思う。	
● 小、中学生の現場見学会を企画してもらいたい。	
● 自治活動での右折譲りの活動にも負担が増える。	

● 逗子市内の狭い歩道では、車椅子で通行すると、対向する歩行者は、車道に出て待機する状況があります。道路だけの照度だけでなく、歩道照度の配慮も協力して頂きたい。	
賛成意見	
● まだまだ大変な作業が続くとは思いますが、大半の住民はトンネルの早期開通を望んでいる。頑張ってもらいたい。	
● 15～20年ではなく、防災のために、もっと早い完成をお願いしたい。	
● トンネルの完成は遅すぎると思っている。反対の声も合理性のあるものは再検討すべきだが、感情論はどうかと思う。安全を確保して進めてほしい。賛成者も多いと思う。	
反対意見	
● 桜山長柄区間のトンネル開通には断固反対。	
● トンネルの上に建つ住宅と、そのまわりに建つ住宅は不安一杯。補償をいただくということは“不安の土地”というレッテルが付くこと。	
● 県民の税金を使って環境を破壊し、住民の安心した暮らしを脅かし、新たな渋滞を引き起こす工事のどこに賛成しろというのか。	

問合せ先

神奈川県横須賀土木事務所 道路都市課 T E L:046-853-8800(代表) 逗子市 都市整備課 T E L:046-873-1111(代表) 葉山町 都市計画課 T E L:046-876-1111(代表)
--