

逗子都市計画道路の変更（３・６・５号桜山長柄線）、
（３・４・１号横須賀逗子線）に係る公聴会について

令和８年７月２２日

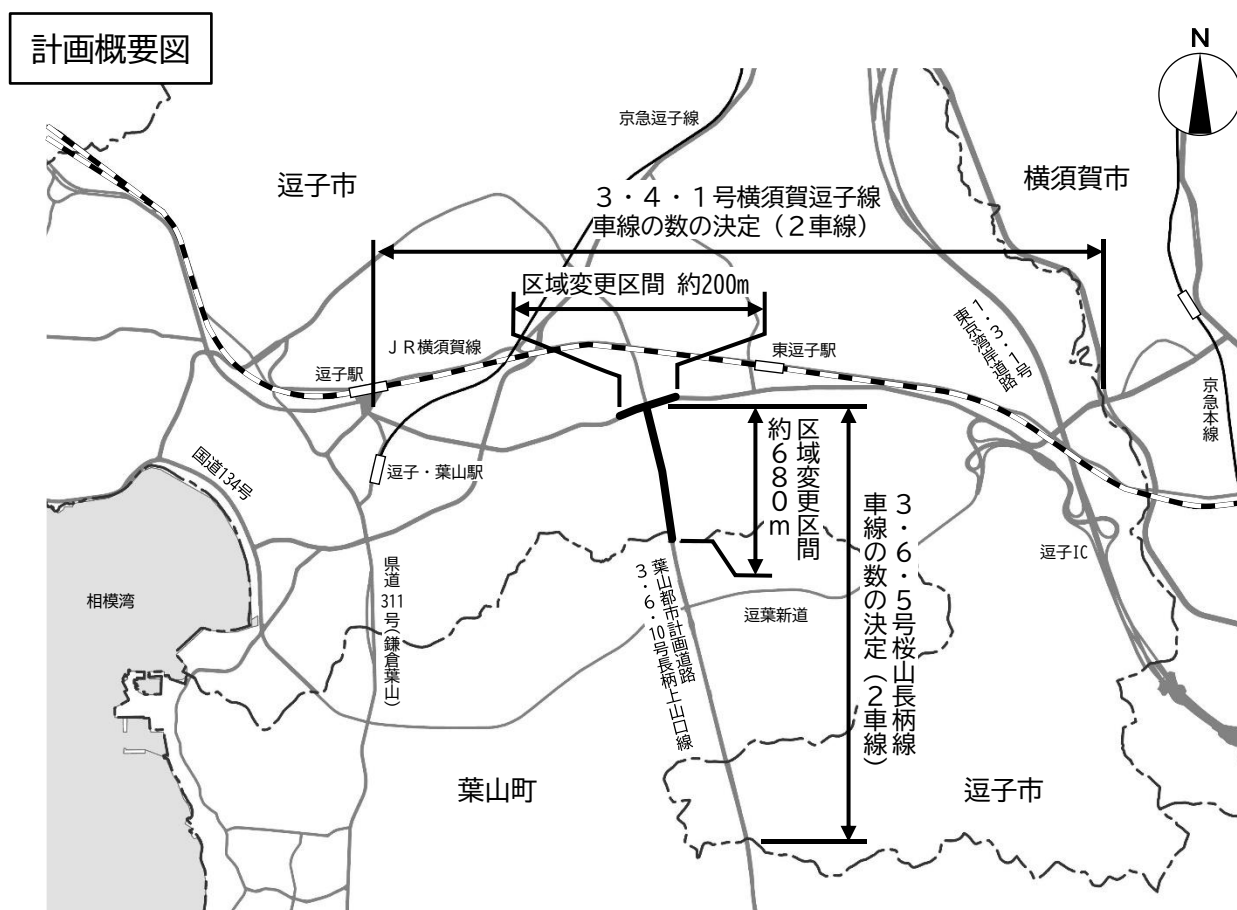
1 逗子都市計画道路の変更（3・6・5号桜山長柄線）、（3・4・1号横須賀逗子線）の変更の概要と経緯

逗子都市計画道路3・6・5号桜山長柄線は、国道134号等の周辺道路の交通混雑の緩和に寄与する路線として、平成5年8月に都市計画決定し、逗子市・葉山町・横須賀市を結び、三浦半島都市圏域内における交流連携を活発化させる路線である三浦半島中央道路の一部となっています。

今回、事業実施に向けて詳細な検討を行った結果、トンネル構造等が確定したため、本路線の区域等を変更するものです。

また、接続する交差部の円滑な交通を確保するため、3・6・5号桜山長柄線の変更に伴い、3・4・1号横須賀逗子線の区域等を変更します。

この都市計画道路の変更について、令和8年3月12日に都市計画公聴会を開催し、3人の方からご意見をいただきましたので、公述意見の要旨とそれに対する県の考え方についてご報告いたします。



この図面は、横須賀市、逗子市及び葉山町との協議を経て、同市町都市計画決定データを使用して作成したものです。

2 公聴会の経過に関する事項

- 令和8年1月26日 ・都市計画素案の閲覧、公述の受付
～2月16日
- 令和8年3月12日 ・都市計画公聴会の開催（公述人 3人）
- 令和8年7月22日 ・第248回神奈川県都市計画審議会（今回）
《報告》「公述意見の要旨と県の考え方」

3 公述意見の要旨と県の考え方

日時及び場所	公述人	公述意見の概要	ページ
令和8年3月12日（木） 19:00～19:40 逗子市役所 5階会議室	A氏	・住民への周知について ・安全性と環境への影響について	3
	B氏	・道路の必要性について ・住民への周知について	6
	C氏	・安全性と環境への影響について ・文化財への影響について	8

【 参考 】

県決定案件	道路の変更（3・6・5号桜山長柄線）
	道路の変更（3・4・1号横須賀逗子線）
逗子市決定案件 （関連案件）	用途地域の変更
	準防火地域の変更

逗子都市計画 道路の変更(3・6・5号桜山長柄線)、(3・4・1号横須賀逗子線)に係る

都市計画公聴会 公述意見の要旨と県の考え方

公聴会 令和8年3月12日(木)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
A氏	3・6・5号桜山長柄線について ○ 令和7年8月開催の三浦半島地域広域幹線道路整備促進期成同盟の会議で、「これまで道路計画が進まなかった理由は、逗子側にあると考えている。反対の連絡が頻繁にあり、停滞してきた。しかし、現在は状況が緩和しているので、この機会に一気に進めるべき」と市長は発言をしている。 ○ しかし、令和6年、7年開催の住民説明会では、住民から工事を疑問視する声や反対意見、安全性への懸念などが多く寄せられており、有志立ち上げのオンライン署名への賛同が3月11日現在で15,309件ある。これら民意への見解を伺いたい。また、こうした住民からの反対がある中、なぜ、「一気に進めるべき」という判断になるのか、安全性の観点からどのような検討がされたのか、説明を求める。 ○ 急傾斜地が多く、近隣でも、がけ崩れの懸念がある地域のため、斜面の安定性を具体的データで示してほしい。 ○ トンネル工事は、地盤、生態系や水脈の変化が懸念されるため、それらの変化のシミュレーションや、ゲリラ豪雨、大規模地震時の入口崩落による閉込めリスクなど多方面の検証が必要ではないか。	○ 都市計画道路桜山長柄線は、逗子市・葉山町・横須賀市を結ぶ三浦半島中央道路の一部となっており、国道134号等の周辺道路の交通混雑の緩和に寄与するとともに、地域の交流・連携や防災力の強化を支える主要幹線道路として、平成5年に都市計画決定しています。 ○ 令和6年に発生した能登半島地震では、沿岸部の幹線道路が津波により被災し、物資輸送や救命活動に支障をきたしました。こうした状況は、三浦半島でも想定され、半島の内陸部に災害に強い幹線道路を整備する必要性が改めて認識されました。 ○ こうしたことから県では、三浦半島中央道路の整備を順次進めてきており、平成16年の県道27号(横須賀葉山)から県道311号(鎌倉葉山)を結ぶ約2.4kmの区間の供用に引き続き、その北側に続くトンネル区間の道路整備についても必要と考えています。 ○ 斜面の安定性については、国の指針である道路土工(擁壁工指針)に基づき切土した斜面の安定計算を実施し、所定の安全率が確保できることを確認しています。 ○ トンネル工事に係る生活環境や生態系、水脈等の自然環境の変化は、環境影響評価の手引き「道路環境影響評価の技術手法」(以下「手引き」という。)に基づき、環境影響評価を自主的に実施し

逗子都市計画 道路の変更(3・6・5号桜山長柄線)、(3・4・1号横須賀逗子線)に係る

都市計画公聴会 公述意見の要旨と県の考え方

公聴会 令和8年3月12日(木)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
	○ 低周波音によって睡眠障害、頭痛やめまい、圧迫感などの健康被害を訴える事例が国内外で報告されている中、住民説明会では、低周波音の説明は無かった。トンネル工事に伴う低周波音の健康被害の影響と、事前の調査や影響評価を行ったのか、または行う予定があるのか、説明を求める。 ○ 令和6年、7年の住民説明会は、工事ありきのスタンスだった。住民からは、「交通量データ、地盤沈下等の重要情報が示されていない。レッドゾーンのリスクや文化財の住民の理解や合意が十分に形成されていない」という声がある。 ○ 私も昨年、神奈川県への情報公開請求で入手した図面から、計画地や近隣にレッドゾーンやイエローゾーンがあること、山自体が市の指定遺跡であることを確認した。この地域には次世代に残すべき自然、歴史、文化が多く存在し、一度失われてしまったら二度と戻ることはない。 ○ 都市計画のような地域の将来を大きく	ました。 ○ 工事中の大気汚染や騒音による生活環境への影響を低減するよう、低騒音型建設機械を使用する等の各種対策を実施します。 ○ また、ゲリラ豪雨や地震時におけるトンネル坑口部の閉塞防止対策として、トンネル坑口部の擁壁等について今後検討します。 ○ 低周波音については、手引きにおいて、道路構造が橋もしくは高架の場合に評価を行うものとされており、本事業(トンネル)では評価を実施していませんが、工事にあたっては、低騒音型建設機械を使用する等、低周波音への各種対策を実施します。 ○ 令和6年度の県主催の事業説明会(3回開催)では、交通量のデータや地盤沈下等に関連する資料を示しながら、事業の必要性や環境への影響、交差点改良の詳細等を説明し、出席者からの質問に回答しました。また、時間の制約で質問が出来なかった方には、アンケートにより御意見を提出していただき、後日、回答しました。 ○ 令和7年度の市町主催の都市計画変更説明会(逗子市2回、葉山町2回)では、都市計画変更の内容と今後のスケジュールを説明し、希望された全ての方の質問に回答しました。 ○ また、事業説明会及び都市計画変更説

逗子都市計画 道路の変更(3・6・5号桜山長柄線)、(3・4・1号横須賀逗子線)に係る

都市計画公聴会 公述意見の要旨と県の考え方

公聴会 令和8年3月12日(木)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
	左右する事業は、住民への丁寧な説明と合意形成が必要なはずだ。情報公開と住民の理解、合意が確認できていない段階での都市計画決定は慎重であるべきだが、所見を伺いたい。本都市計画の検証と、住民との合意形成をどのように図るのか、具体的な方針を示してほしい。	明会の資料、開催結果については、県及び市町のホームページで公開しています。 ○ 今後も、都市計画法に基づく手続等を通じて、住民及び利害関係人等の御意見をいただきながら本計画への理解が得られるよう努めます。

逗子都市計画 道路の変更(3・6・5号桜山長柄線)、(3・4・1号横須賀逗子線)に係る

都市計画公聴会 公述意見の要旨と県の考え方

公聴会 令和8年3月12日(木)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
B氏	3・6・5号桜山長柄線について ○ 三浦半島中央道路の目的は、渋滞緩和及び災害時の内陸の道路確保と聞いている。 ○ しかし、現在の道路でも、南郷トンネル入口から逗葉新道を抜け横浜横須賀道路へ抜けるルート、国道134号線に出るルートがあり、既に目的を果たしている。 ○ 計画どおり県道24号に接続しても、県道24号はすでに渋滞が著しく問題の解決にならない。結局、三浦半島の先の方から逗子駅前への流入車両が多くなる結果となり、逗子駅前がさらに渋滞するだけではないか。この道路が本当に必要なら、計画作成時の30年前ではなく、現在の交通量に基づくシミュレーションを行い、必要性を示してほしい。 ○ 人口減少や工場撤退が進み、県の財政が厳しさを増す中、まずは今ある施設をきちんと整備することが先決で、お金が余ったらこの計画を進める検討をしてもよいのではないか。今の逗子市にこの道路が必要なのかを検証し直してほしい。	○ 令和6年に発生した能登半島地震では、沿岸部の幹線道路が津波により被災し、物資輸送や救命活動に支障をきたしました。こうした状況は、三浦半島でも想定されることから、既存ルートに加え、内陸部に災害に強い幹線道路を整備し、道路ネットワークの代替性を確保することで防災力の強化を図ります。 ○ また、南郷トンネル入口から逗子警察署入口の区間に幹線道路を整備することで、周辺の生活道路等からの交通の転換が見込まれ、その結果、生活道路等の交通量減少による、渋滞の解消を図ります。 ○ 県道24号(横須賀逗子)への接続に関しては、逗子警察署入口交差点の右折帯の新設及び逗子警察署入口交差点等の信号サイクルを連動することで、円滑な交通処理を図ります。 ○ 逗子駅周辺の渋滞に関しては、本路線の事業期間中に駅周辺の土地利用なども変化していくことから、公共交通の利用促進による緩和施策や、交差点改良なども含めた改善策を考えていくと逗子市より聞いています。 ○ 交通量推計については、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)を基に、令和22年における交通量を推計しており、県ホームページで公開しています。

逗子都市計画 道路の変更(3・6・5号桜山長柄線)、(3・4・1号横須賀逗子線)に係る

都市計画公聴会 公述意見の要旨と県の考え方

公聴会 令和8年3月12日(木)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
	○ 本日の公聴会出席にあたり、桜山5丁目の約50軒を訪問し意見を聞いてきた。トンネル直上の住民は計画のことを承知し、不安や工事が心配といった否定的な意見の方が多かった。一方、この計画道路の外側の住民は、どちらでもいいという方や、やや反対といった方が多かった。私が一番問題と思ったのは、多くの方が計画が動き出すことを知らない、計画は存在しないと認識していることである。	○ 県主催の説明会については、市町内全域に配布される逗子市と葉山町の広報紙に開催案内を掲載するとともに、横須賀土木事務所、逗子市及び葉山町の各ホームページでも御案内したほか、「さくながNEWS」と題した案内チラシを作成し、事業区間周辺の各戸(約3000部)にポスティングするなど周知しています。

逗子都市計画 道路の変更(3・6・5号桜山長柄線)、(3・4・1号横須賀逗子線)に係る

都市計画公聴会 公述意見の要旨と県の考え方

公聴会 令和8年3月12日(木)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
C氏	3・6・5号桜山長柄線について ○ 逗子側を120m開削する計画は大規模な土地の改変による開発行為で、これにより、自然環境の悪化及び水害や地震被害に対する脆弱性(以下「災害脆弱性」という。)を招くことを懸念する。葉山側同様に全区間トンネルとすべきであり、代替案として、土被り3m程度の脆弱な土質でも施工実績が多数ある補助工法を併用した土砂NATM工法を提案する。この区間だけトンネルではなく開削にした理由と、市条例に基づく開発行為の事前協議の結果を求める。 【災害脆弱性への懸念①擁壁の安定計算の信頼性について】 ○ 説明会資料で提示された11地点のボーリング柱状図と同地点の国土地盤情報データベースのボーリング柱状図とは標高の数値に相違がある。国土地盤情報データベースの数値が正しいはずだ。誤った柱状図から導き出された地盤係数に基づいた開削部分の擁壁の安定計算は誤りで、擁壁は不安定な構造物になる。 【災害脆弱性への懸念②想定地震時におけるブロック積擁壁の倒壊について】 ○ 説明会では、切土斜面の法面保護は、高さ8mで2段ブロック積擁壁とし、ロックボルトは設置しないとの説明だったが、これでは、地震の慣性力を受けて、切土地山とは関係なく、根元を中心に回	○ 都市計画道路桜山長柄線におけるトンネル坑口(逗子側)は、既決の都市計画では開削部(地表部)を約50mとしていましたが、詳細設計の結果、トンネル坑口付近の地質が強風化泥岩であることが判明したことから、補助工法を採用してトンネル施工とするか開削部を広げるかについて施工性や経済性等の観点から総合的に評価した結果、開削部の延長を約120mに広げることとしました。 ○ なお、本事業は、逗子市まちづくり条例第55条第1項に規定する都市計画事業に該当することから、市条例に基づく開発行為の協議は不要となっています。 ○ 県は適切なボーリング柱状図に基づいて、開削部を設計しています。なお、斜面の勾配は、道路土工(擁壁工指針)に基づき定め、安定計算を実施し、所定の安全率が確保できることを確認しています。 ○ 擁壁については、国の指針である道路土工(擁壁工指針)に基づき、今後詳細設計を実施し、安全性の確保を図ります。

逗子都市計画 道路の変更(3・6・5号桜山長柄線)、(3・4・1号横須賀逗子線)に係る

都市計画公聴会 公述意見の要旨と県の考え方

公聴会 令和8年3月12日(木)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
	転運動が起きて倒壊する。こうした不安定構造物の築造は、会計検査で指摘され是正されるのではないか。 【災害脆弱性への懸念③想定地震時や豪雨時における切土斜面の表層崩壊について】 ○ 開削区間の地質は強風化泥岩という脆弱岩であるので、切土による応力解放、乾燥・湿潤や凍結・融解の繰り返し作用の影響を受けて、地山自体の風化が急速に進行することが予見できる。 ○ ブロック積擁壁の法面勾配は、道路土工要綱により3分から5分勾配と思われるが、1割2分勾配でも表層崩壊した実例もあり、表層崩壊が起きるのではないか。 【災害脆弱性への懸念④豪雨での路面冠水について】 ○ 開削で保水性を失った地山からの流水が開削部分に流れ込むとともに、地下水が湧出することが予見できる。路面排水施設の設計降雨強度は、道路土工要綱により時間雨量110mmとし、排水流末を田越川としていると思われる。県の田越川水系河川整備計画は、時間雨量50mmで整備を行っており、明らかに流下能力を超える。結果として、内水浸水被害や逗子警察署入口交差点付近の冠水による交通停滞を招く。	○ 切土法面の風化防止については、適切な対策工法を今後検討し、安全性の確保を図ります。 ○ 道路排水設計に用いる時間雨量110mmは、道路面に降った雨水を適切に処理できるかを確認するための排水施設の設計条件であり、一方、河川整備計画に用いる時間雨量50mmは、降雨時の河川流量を算定するための降雨規模を表すものです。それぞれ異なる目的で設定される数値であるため、これらを単純に比較して河川の流下能力を評価することは困難です。 ○ なお、開削部の排水処理については、今後、道路詳細設計を実施し、関係機関と協議の上、適切な道路排水施設を整備します。

逗子都市計画 道路の変更(3・6・5号桜山長柄線)、(3・4・1号横須賀逗子線)に係る

都市計画公聴会 公述意見の要旨と県の考え方

公聴会 令和8年3月12日(木)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
	【自然環境の悪化への懸念①土砂流出について】 ○ 豪雨のたびに強風化泥岩の切土部分からの土砂流出が発生し、路面排水施設を通じて田越川へ流れ込み、水質汚濁や堆積によって生態系を破壊する。 ○ 県の田越川水系河川整備計画において、河川に生息する多様な生物の生育、繁殖環境に配慮した河川整備を進めていることと齟齬をきたす。 ○ また、土砂流出により、特産品のワカメ、シラスなどの水産資源の減少、定置網への土砂の付着被害が発生し、漁業者が生活の糧としている水産資源が喪失する。 ○ さらに、海底の堆積土砂が波浪によって巻き上げられれば、海域は汚濁し、砂浜一面に漂着することで、逗子海岸の観光資源としての価値を失うことになる。 【自然環境の悪化への懸念②水脈の遮断について】 ○ 地山開削で、周辺に存在する竹林や井戸の水脈が遮断され、保水力を失い、井戸枯れや周辺樹木の枯死を招く。 ○ 古くから、この土地に住む人の命をつなぐ大切な水場の井戸もあり、現在でも災害に対する水道の脆弱性を解消する重要な役割を担っている。枯渇補償をすれば済む問題ではない。	○ 法面部からの土砂流出や、河川を通じて海に流れ込むことへの懸念については、切土法面の風化防止を目的とした適切な対策工法を今後検討し、土砂流出を防止する対策を適切に講じる予定です。 ○ 事業地周辺において、3つの井戸を確認しており、1つは、事業影響範囲外に位置する地域の防災井戸であり、残りの2つの井戸は現在使用されていないと把握しています。施工にあたっては、着手前後に井戸調査を実施するとともに、施工中に井戸の状況をモニタリングし、水位が低下した場合には、必要に応じて補償するなど、適切に対応していきます。

逗子都市計画 道路の変更(3・6・5号桜山長柄線)、(3・4・1号横須賀逗子線)に係る

都市計画公聴会 公述意見の要旨と県の考え方

公聴会 令和8年3月12日(木)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
	【自然環境の悪化への懸念③文化財の喪失について】 ○ 開削範囲内の樹齢約250年のエノキは、市のみどり条例の保存樹木要件を満たす重要な文化財で、こうした生きた文化財は、地域の歴史と文化を次世代へ継承する必要がある。	○ 本計画の範囲内には、条例で指定されている保存樹木はないと逗子市から聞いていますが、今後、関係機関等と調整の上、対応について検討します。