

葉山都市計画 道路の変更(3・6・10号長柄上山口線)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13日(金)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
A氏	○ 葉山都市計画道路(以下「北側トンネル」という。)に関わる都市計画については、県からは新たなトンネルの必要性について合理的な説明がなされていないこと、地山の大規模破壊を伴うと同時に、土被りが浅く、直上周辺の地盤沈下が科学的に予想されている等、居住者を高いリスクに晒す工事であるにもかかわらず、国土交通省の「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」(以下「ガイドライン」という。)に定められた代替案の比較評価がなされた形跡がない等の理由により強く反対する。 ○ 平成5年に三浦半島中央道の一部として計画されたが、周辺住民の強い反発から、実施は一旦停止され、計画策定から既に30年以上経過している。その後、トンネル建設計画実施が住民に知らされたのは令和2年10月で、道路建設がなぜ急に必要となったのか、合理的な説明がなされていない。 ○ 具体的には、道路計画の構想段階で住民に周知されるべき①課題の共有と道路計画の必要性の確認、②複数案の設定と評価項目の設定、③複数案の比較評価といったガイドラインに定められたプロセスが行われていない。既に検討途上にある計画にも、適当と判断される場合には適用することとされており、北側トンネル建設計画はガイドラインに準拠すべきである。	○ 都市計画道路長柄上山口線は、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。 ○ これまで県では、三浦半島中央道路の整備を順次進めており、平成16年には県道27号(横須賀葉山)から県道311号(鎌倉葉山)を結ぶ約2.4kmの区間を供用しています。 ○ 一方、平成23年に発生した東日本大震災では、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。また、平成28年に発生した熊本地震でも交通インフラの被災が課題となったことから、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、県では本路線の完成に向け、引き続き、県道311号(鎌倉葉山)の北側に続くトンネル区間の道路整備が必要と考えています。 ○ なお、ガイドラインの対象は、概ねのルートの位置や基本的な道路構造等(概略計画)が決定される構想段階にあるものとされていますが、本路線は、既に平成5年に都市計画決定がされており、構想段階の先の「詳細計画段階」にあることから、ガイドラインへの準拠は考えていません。

葉山都市計画 道路の変更(3・6・10号長柄上山口線)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13日(金)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
	【①課題の共有と道路計画の必要性の確認について】 ・災害脆弱性の解消 ○ 北側トンネル付近に、同じルートの2車線道路が500mから1.5km間隔で既に4本存在する。トンネル建設の目的を漠然と災害脆弱性の解消と説明されても、全く合理的な説明になっていない。なぜトンネルが必要か、現状の課題とトンネル建設の効果を、論理的に説明いただきたい。 ・渋滞の解消について ○ 三浦半島中央道の目的の渋滞解消は、住民説明会では説明が不足している。現状の交通上の問題とトンネル建設の効果を具体的に説明してほしい。県ホームページ掲載の周辺道路の交通量の変化予想は、トンネル建設がどの道路の渋滞緩和に役立つのか、示されていない。 ○ 県への情報公開請求で入手した交通量予測の計算根拠は、計算の基点となる現況配分交通量と実際の観測値との誤差が大きく、予測モデルとしての適切な基準を満たしていない。適切な条件に基づく再計算をするよう要望する。 ○ 現況配分交通量は、トンネル以北の道路を実測値より大幅に過大に設定し、トンネルより南側の道路は過小に設定した恣意的なものではないか。 ○ 予測交通量は再計算を行い、現在の交通課題へのトンネル建設効果を明らかにするため、周辺道路交通量変化の試算に	○ 災害時の救助活動等の中核を担う逗子市消防本部や逗子警察署と葉山・横須賀方面へのアクセスを迅速かつ円滑に実現するため、トンネルの整備が必要です。当該区間には複数の同様なルートが存在しますが、いずれもトンネル案と比較し、大きく迂回する上に、高低差や屈曲部も存在することから、より安全に人や物資等を移動させるためにはトンネル案が最も相応しいと考えます。 ○ 県ホームページで公開している周辺道路の交通量推計では、本路線の整備による国道134号や逗子葉山高校周辺などの交通量の変化をグラフなどにより明示しています。 ○ 交通量推計は、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)に基づき、令和22年における交通量を適切に推計しています。 ○ 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(横須賀逗子)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るため、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く予定ですので、事前に無料化後の交通量推

葉山都市計画 道路の変更(3・6・10号長柄上山口線)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13日(金)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
	使用された全道路について、北側トンネルが開通した場合や逗葉新道が無料化された場合等の交通量を比較する図表を県ホームページに掲載してほしい。 ○ 逗葉新道の無料化は、周辺道路の交通量に多大な影響を及ぼし、北側トンネルの予測交通量が顕著に低下することは明らかである。逗葉新道無料化後の推計交通量を評価してほしい。 【②複数案の設定と評価項目の設定及び③複数案の比較評価について】 ○ トンネル建設は、大規模な山林破壊、関係住民の立ち退き、直上での地盤沈下等、多くのネガティブな影響を確実に引き起こす。建設費、開通後の維持コストも一般道路より著しく高額で、交通量、人口が急速に減りつつある中で、負の遺産となりかねないなど、県が代替案との比較評価を行い、住民に説明することは必須と考える。 ○ 比較評価を行う代替案として、逗葉新道の無料化、県道24号線の逗子警察署入口交差点の右折レーンの設置及び県道311号線の南郷トンネル入口交差点と南郷交差点間の拡幅の同時実施を検討してほしい。 ○ 北側トンネル予定地周辺の現在の交通上の問題は、これらを行うことで相当程度解消可能で、トンネル建設よりも迅速かつ低予算で実施可能である。	計を実施する予定はありません。 ○ 今回の都市計画変更は、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、都市計画道路の区域を変更するものであり、既決定の都市計画の必要性や代替案を再度検討するものではありません。 ○ なお、本路線は都市計画決定から長期間経過していますが、今回の都市計画変更に先立ち、将来交通量の推計により、本路線の整備による国道134号や逗子葉山高校周辺の道路などの交通量の変化を確認し、その必要性を検証しています。

葉山都市計画 道路の変更(3・6・10号長柄上山口線)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13日(金)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
	○ 令和2年11月の意見公募の際、トンネル直上に位置するイトーピア西ブロックの過半数世帯に相当する79世帯145名の建設反対の署名を集めて意見書を提出した。令和4年11月、葉山町に対し693名の署名と陳情書を提出した。 ○ 多くの関係住民がトンネル建設に強く反対する意見を表明している事実を県は重く認識していただきたい。 ○ 多くの関係住民の建設反対の意思表示にもかかわらず、計画は加速度的に進められている。 ○ 葉山側の坑口付近は土被りが20m程度と非常に浅く、工事による長期の振動、地盤沈下等による直上への損傷リスクは非常に高いことを認識してほしい。 ○ トンネル工事で建物や地盤が損傷した場合、補償では済まされない。直上周辺住宅に損傷をもたらすリスクが非常に高い工事は行うべきではない。 ○ また、建物が損傷しても因果関係不明とされて補償が受けられないケースが過去に多発していることも認識してほしい。	○ 本路線は、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、必要なものと考えています。 ○ 令和6年度の県主催の事業説明会(3回開催)では、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。 ○ トンネル工事の際は、振動、地盤沈下などのモニタリングを行い、慎重に工事を進めます。 ○ また、トンネル直上での万一の家屋損壊に備えて、工事の事前・事後で家屋調査を実施し、変状が生じた際には、補償します。

葉山都市計画 道路の変更(3・6・10号長柄上山口線)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13日(金)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
B氏	○ 持田遺跡が、工事で掘削され完全に消滅してしまうと聞いている。 ○ 持田遺跡の範囲は昭和45年、46年の調査で、東西150m、南北70m、面積15,000㎡と確定し、弥生時代の土器片や古墳時代の副葬品が出土した。 ○ 昭和46年に青少年会館を建設する際の調査でも様々な遺物が出土した。青少年会館は遺物の少ない所を選んで建てられ、東側の畑は今も残っている。 ○ 現在の畑部分を潰す前にもう一度調査をしてほしい。遺跡は道路建設、鉄道建設、団地建設等により失われてしまう。 ○ 持田遺跡がどうなるかはわからないが、できれば潰してしまった後もいろいろなものを残して行ってほしい。	○ 埋蔵文化財に関しては、県文化財所管部局等と協議の上、文化財保護法に則り、適切に対処します。

葉山都市計画 道路の変更(3・6・10号長柄上山口線)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13日(金)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
C氏	○ 葉山都市計画のトンネル建設について、住民の生活環境への影響を懸念し、本計画に反対する。 ○ 2020年10月に東京都調布市で発生した道路陥没事故が示すとおり、地下トンネル工事が住宅地の下で行われる場合、高度な技術や安全対策が講じられていても、地盤条件などで地上の生活環境に予期しない影響が及ぶ可能性を完全に否定することはできない。 ○ 都市計画や公共事業は、社会的必要性和とともに周辺住民の生活環境や安全性への影響を十分に配慮することが重要である。 ○ 住宅地の地下トンネル建設には、その直上及び周辺地域に居住する住民に長期的な生活環境への影響が及ぶ可能性を慎重に検討する必要がある。 ○ 調布市における事故の事例が存在する以上、本計画もトンネル建設が地域の生活環境に与える影響について、より慎重な検討と十分な説明が必要である。 ○ 以上の理由から、計画の見直しまたは少なくとも慎重な再検討を求める。	○ トンネル建設が地域の生活環境に与える影響については、環境影響評価の手引き「道路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。 ○ 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、トンネル工事の際は、振動、地盤沈下などのモニタリングを行い、慎重に工事を進めます。 ○ なお、トンネル直上での万一の家屋損壊に備えて、工事の事前・事後で家屋調査を実施し、変状が生じた際には、補償します。 ○ 令和6年度の県主催の事業説明会(3回開催)では、事業の必要性や環境への影響等を説明し、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、生活環境への影響も含めて、希望された全ての方の質問に対して回答しました。 ○ また、事業説明会及び都市計画変更説明会の資料、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

葉山都市計画 道路の変更(3・6・10号長柄上山口線)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13日(金)

公述人	公述意見の要旨	県の考え方
		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。