

**三浦半島中央道路（桜山・長柄区間）に関する都市計画変更説明会  
開催結果**

**1 開催日時等**

日時	会場	出席者数
令和7年9月12日（金）19：00～20：00	葉山町教育委員会（保育園・教育 総合センター）2階研修室	12人
令和7年9月13日（土）10：00～11：00		20人

**2 主な質疑応答の要旨は、以下の通り。（Q：質問、A：応答）**

（都市計画に関すること）

**Q 説明会の案内は、どのように行ったのか。**

A 本説明会の周知については、市町広報への掲載、事業区間周辺の約4000戸（逗子市、葉山町）に対して、さくながNEWSのポスティング、県市町のホームページへの掲載等を行いました。

**Q 今後のスケジュールについて教えてほしい。**

A 都市計画変更の告示は、令和8年度中と見込んでいます。告示後は、用地測量を実施し、用地取得が完了し次第、工事を実施したいと考えています。工事が完了するまでは、それなりの期間を要することを想定しています。

（事業に関すること）

**Q トンネル上部のロックボルトの端から住居まで、どの程度の距離となるのか。**

A 場所によって異なりますが、葉山町にお住まいの方の住居であれば、20～30mの距離となります。

**Q 調布市で発生した東京外郭環状道路のシールド工事による陥没のようなことが起こるのではないか。**

A 本事業区間と陥没事故が発生した調布の現場とは、地質条件が異なることをボーリング調査の結果から確認しています。また、施工方法も異なります。調布ではシールド工法が採用されていますが、本事業では掘削する地山を確認しながら施工できるNATM（ナトム）工法を採用します。地質が比較的安定しており、施工にあたっては安全に配慮して施工します。

**Q トンネルの換気設備は、どのようなになるのか。**

A トンネルの途中に、煙突のような排気口を設置することはなく、トンネル内の排気ガスは、主に自然風によって、排出されることになります。

- Q** 近年の豪雨で、アンダーパスの道路はよく冠水しており、大雨による浸水が懸念されるのではないか。
- A** 南郷トンネル入口交差点付近で降った雨は、県道 311 号に並行する森戸川の支川に流れるため、トンネルに大量の雨が流入してくることは、無いと考えています。アンダーパスの道路は、鉄道や道路などの下をくぐる立体交差の道路ですが、今回のトンネルは、そのような構造ではないため、ご指摘には当たらないと思います。
- Q** 地震が発生した際、トンネル開口部の崩落により、トンネルは通行できなくなるのではないか。
- A** 一般的に、トンネル自体は地震に強いものとされています。その開口部の法面についても、崩落が生じないように、しっかりと法面工事を行います。
- Q** 事業箇所は泥岩であるということであったが、水を含みやすく、掘削に伴って地盤が不安定化するような地質ではないのか。
- A** 事業箇所の地質は、三浦層群逗子層の泥岩になります。「泥」と書くため、弱い地質のように思うかもしれませんが、この箇所は、地盤の硬さを示すN値は、300 を超える箇所もあります。これはカッターで表面が軽く削り取れる程度で、ハンマーで叩くと、鈍った金属音がするような硬度です。そうしたことから、比較的しっかりした地盤であることを確認しています。
- Q** 事業箇所周辺には、井戸があるが、トンネル工事により、地下水の流れが変化し、井戸が枯れてしまうのではないか。
- A** 事業地周辺において、3つの井戸を確認しています。そのうちの1つは、地域の防災井戸であり、その位置は事業の影響範囲外にあります。残りの2つの井戸は民地内にありますが、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、井戸の状況をモニタリングさせていただき、水位低下した場合には、必要に応じて補償するなど、適切に対応していきたいと考えています。
- Q** トンネル工事による振動等に対する補償はあるのか。
- A** 本事業は環境アセスメントの対象外の規模ですが、環境アセスメントを自主的に実施し、工事中と工事完了後にどのような振動が生じるか、確認しています。国の技術指針に基づき予測、評価したところ、振動については、要請限度を満たす結果となりました。その詳細については、昨年度の事業説明会で説明させていただきましたが、その資料や議事録については、県横須賀土木事務所のホームページで公開しておりますのでご確認ください。なお、工事の際は、騒音や振動、地盤沈下などのモニタリングをしっかりと行い、慎重に工事を進める予定です。

**Q 事業による損失補償は、どのように、どの程度の期間、行われるのか。**

A 一般的な事業損失補償は、工事着手前に、工事の影響が想定される範囲の住宅を対象に事前調査を実施します。工事完了後、事後調査を実施し、工事の影響による損傷について、補償をさせていただく流れとなります。事業完了から数十年経過した後の補償については、その原因がトンネル工事の影響であることの判断が難しくなりますが、変状が生じた時点で確認させていただきます。

**Q 昨年の事業説明会で、トンネル直上で最大3ミリメートル程度沈下することだったが、それは均質な地盤と想定した場合の計算結果であり、実際には、均質な地盤というのではなく、空隙や地下水を含み、密度も一定で無いなどの状況により、場所により沈下量は異なる。そうした沈下を科学的に証明する方法はあるのか。証明できないのであれば、トンネル工事と沈下による家屋の損傷の因果関係は証明できないこととなり、補償はされないのではないか。また、建付けの狂いを直すには、大掛かりな工事が必要となると思うが、そうした補償の前例はあるのか。あるいは、補償する用意はあるのか。**

A 昨年度の事業説明会で説明させていただきましたが、11か所の地質調査により得た結果で、有限要素法（FEM 解析）による沈下予測を実施した結果、場所により異なりますが、最大3ミリメートル程度の沈下が生じるとの予測結果をお示ししました。この解析方法は、一般的に使われているものです。解析の結果、沈下量は許容値内に収まることをお伝えしました。お話いただいたような建付けの狂いを直すような補償の前例は持ち合わせていませんが、事前事後の調査を行い、工事の影響による損傷は適切に補償させていただきたいと考えています。

**Q 精神的な苦痛に関する補償はあるのか。**

A トンネル工事の影響による家屋の損傷に対する補償は可能ですが、精神的な苦痛に対する補償は困難であると考えています。

**Q 逗子警察署入口交差点等への右折レーンの新設だけで、渋滞は解消するのではないか。**

A 逗子警察署入口交差点等の渋滞を解消するためには、次の3つの条件を満足する必要があります。

- ・現状の県道24号には、逗子警察署入口交差点における池子方面への右折と、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に対する右折帯が設置されていないため、右折待ちを起点にした渋滞の発生していることから、右折帯の新設が必要であること。
- ・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つの信号サイクルを連動させること。

- ・新たなトンネルを整備することで、逗子葉山高校方面の交通量を新しくできたトンネル区間に転換すること。

これらの取組を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。

**Q** まず、逗葉新道の無料化をしてほしい。

**A** 逗葉新道の無料化については、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、神奈川県としては、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います。