

北鎌倉隧道安全対策工法の基本設計に係る説明会議事要旨

日 時：令和元年9月22日（日）
（午前）10時から12時，（午後）2時から4時
場 所：鎌倉市役所第3分庁舎 講堂
出席者：（午前）31名，（午後）14名
市側出席者：都市整備部 樋田部長，森次長，関次長
道路課 齋藤課長，吉本課長補佐，臼井

○議事

次第に沿い、平成29年度北鎌倉隧道安全対策検討業務委託報告書概要版を用いて、3案の工法説明を行った。
工法説明については、午前・午後共に同様の内容を説明している。説明の内容については以下のとおり。

- ・平成29年度業務において実施した地形測量・地質調査結果を基に、平成28年度にまとめた安全対策工法3案について、対策工法の検討や危険木の伐採計画、及び伐採後の対応策からなる基本設計を行い取りまとめた。
- ・地形測量では、GPSを使った詳細な測量を行った。また、地質調査では、延長8mのボーリング調査、原位置試験、ボアホールカメラ撮影等により隧道の岩盤の風化状況をはじめ、亀裂の状況等を把握し、その結果を基に、対策工法的前提条件を整理し、解析、斜面安定対策設計、トンネル構造設計を行った。
- ・平成28年度業務で整理した坑口部分のDNA分析を踏まえ、隧道が所在する尾根の景観維持のための検討及び危険木の伐採計画として、危険木の抽出、伐採計画及び伐採後の対応案を立案した。
- ・地質調査の結果、平成28年度業務で確認された隧道天井部の雁行クラックは、隧道上部まで連続していないことや隧道大船側上部は比較的良好な岩質であること、地下水位は日常的に道路面より低い位置にあることが判った。
- ・ボアホールカメラ画像は、ボーリング調査で削孔した孔内の画像で、隧道鎌倉側坑口部から斜面にかけて連続性を有する開口亀裂の分布を確認した。ボーリング調査により大船側から6.74mの位置に58mmの開口亀裂を確認した。そのため、開口亀裂のラインは隧道尾根に伸長していることが確認された。
- ・開口亀裂のラインが確認された部分は、内部に亀裂が発達し、ブロック化して崩落する恐れの高い土塊「不安定土塊」と不安定土塊の背面に分布する風化岩で、土塊背面には開口亀裂が生じておらず、現況で背面地山と密着した土塊「ゆるみ土塊」の存在が確認された。この不安定土塊は、その下部に設置した土のうによりはく落を防いでいる状態で、この土のうを除去するとはく落が発生する可能性があることが判った。
- ・対策工法の検討については、事前調査の結果を基に解析を行った。現況の隧道は、応力とひずみの発生量が小さく隧道全体の安定性が保たれていることが確認できたが、トンネル拡幅掘削時、素掘りで拡幅した場合、隧道天井部から尾根頂部にまで塑性領域が達し、隧道全体の安定が保てない結果となった。その結果、トンネル内側に厚さ20cmの吹付けコンクリートを施工後、H型の鋼製の支保とトンネル下部にH型の鋼製のインバートストラッドを設置し、その後、支保部分には厚さ20cmの覆工コンクリートを施工する構造となった。
- ・トンネル工法の変更理由と変更点について、平成28年度業務は、素掘り状態で自立しているなどの理由から、「ライナープレートと鋼製支保工」を設置し、背面に裏込めを充填する計画であったが、今回実施した地質調査の結果や解析により検討したところ、素掘り状態で隧道を拡張すると隧道全体の安定が保てないとの結果が出た。そのため、トンネルの崩壊を防ぐため、隧道を一旦閉塞してできる、「吹付けコンクリートと鋼製支保工」の工法となった。
- ・「(イ)解析業務」結果、「吹付けコンクリート」、「鋼製支保及びインバートストラッド」のトンネル構造を基に工法の検討では、「施工性」、「経済性」、「景観との整合」等の観点から比較を行った。
- ・比較検討では、①の小型自動車通行案と③の歩行者のみの通行案について評価上の差は無い。しかし、②の救急車通行案については、H型の鋼製支保が密に配置しなければならないため、吹付けコンクリートの密実な充填施工が行えないといった「施工性」、大船側民地の一部を道路として拡幅しなければならないことから「用地条件」では他の2案と

比較し評価が低くなった。

- ・トンネルの延長について、平成 28 年度にまとめた対策工法と比較し、約 3.5m から 4.3m 短くなった。
- ・トンネル構造設計にかかる断面構造について、各方策における断面の大きさを設定した。方策①の小型自動車通行は、大船側の車両を調査したところ、道路構造令第 4 条に位置づけられている小型自動車、長さ 4.7m、幅 1.7m、高さ 2.0m の規格を満足しているため、車両の幅員 1.7m に、車両制限令で規定されている路肩幅、両側で 0.5m を加え、幅 2.2m、高さ 2.0m の標準断面となる。方策②の救急車通行については車両の幅 1.9m、高さ 2.5m を基本に、幅 2.4m、長さ 2.5m の標準断面とした。方策③の歩行者のみの通行では、大人二人が並んで歩ける幅、1.5m、高さ 2.0m を標準断面とした。なお、歩行者のみの通行については、極力掘削の範囲を少なくするため、現在の隧道の内側に構造物を設置することになるが、有効幅員が 2.0m となるため、軽自動車等の通行は可能となる。
- ・隧道の斜面と鎌倉側斜面の安全対策について、「不安定土塊」と「ゆるみ土塊」をそのまま放置しておくとは崩壊する恐れがあるため、除去する必要が出た。
- ・斜面の勾配について、隧道上部まで除去する範囲が広がらないよう 1 : 0.3 とし、ロックボルト工を補助工法として併用することで斜面の安定化を図る構造とした。
- ・ロックボルト工の頭部について、ロックボルトを埋め込み、その部分をモルタルで充填し表面を擬岩処理するなど、景観に配慮することとした。
- ・植生マットの敷設範囲については施工後数年経つと植生の回復が期待できる。
- ・対策工事に要する費用は、①「小型自動車通行案で約 4 千万円、②「救急車通行案で約 5 千万円、③「歩行者のみ通行案で約 3 千万円となる。工事費についてはトンネル本体と斜面の安全対策工事に要する直接工事費となり、工事に伴う経費等、ガードマン、JR 横須賀線ホームを防護する安全対策や付帯工事費等は含まれていない。工期はどの工法も約 9 ヶ月要す。
- ・危険木の伐採計画として、平成 28 年度業務において、隧道亀裂に伸長している樹木の DNA 調査により判明した種や「史跡円覚寺境内・名勝及史跡円覚寺庭園保存管理計画書」において伐採が推奨されている樹種を基に危険木を選定した。また、危険木の抽出結果を基に危険度に応じた伐採計画と伐採後の対応策を立案した。
- ・当該尾根は高密度の竹林となっており、タケノコの採取や新梢の伐採・刈り払いを適宜実施することとし、それでも効果が得られない場合は、除草剤を使用するとしている。また、斜面对策施工後は、植生マットを敷設し、既に現地に生育しているキツタやテイカズラ等の常緑のつる性植物を根付かせることを検討することとしている。
- ・平成 28 年度業務で検討した仮設トンネルについて、今回の地質調査等により岩盤の風化や亀裂等を確認したため、設計条件が変更になり、設計の見直しが必要となった。

[質疑応答の概要]

【午前の部】

	発言	回答
北鎌倉隧道安全対策工事のスケジュールについて	<p>・台風 15 号で大木が倒れ、それが原因で停電になった。しかし、洞門を見に行ったら全然びくともしない。4 年半も延々と生活道路が封鎖され続けている。説明会をする前にもっと早くに通れる様にする方法があったはずだがなぜ出来ないのか。</p> <p>・平成 28 年 7 月に松尾市長が仮設工事を行い翌平成 29 年には通れるようにすると発言し、10 月と 11 月にも言っていた。それは公約と言うことではないか。本日の説明会では、いつ通行可能になるのか明確にしてほしい。</p>	<p>・平成 27 年 3 月に、北鎌倉隧道は大変危険な状況であるとの専門家の調査結果を受け同年 4 月 28 日に通行を禁止した。</p> <p>平成 28 年度に工法の検討を行い、開削工法から文化財的価値の保全と通行の安全を確保する方法に変更し 3 案をまとめた。その後、平成 29 年度は実現性を高めるため、地質調査と測量調査等を行い基本設計をまとめた。こうした手順を踏んだことから 4 年半時間がかかった状況である。</p> <p>・平成 28 年度北鎌倉隧道安全対策検討業務委託の成果がまとまった段階において、3 案の対策工法が提案され、本設工事の実現性が見え、仮設工事を行わずに本設工事を行うことで通行止めを行う期間が短縮できることが分かった。しかし、仮設工事も、本設工事も地権者の土地をお借りしないと施工できない状況である。</p> <p>地権者の理解が得られてないと工事ができないため、いつ工事に着手できるかは明言できない。</p>
北鎌倉隧道安全対策 3 案について	<p>・業務委託の報告書ができ、これを基に関係者との話し合いや協議を行い、今回の市民説明会が開催されたと考えてよいか。</p> <p>本日の市民説明会で出た意見を基にこの基本設計について確定し、その後実施設計に進むのであれば、その段階では 1 案に工法が絞られるのか。</p> <p>・北鎌倉隧道安全対策工法については、①から③の案が出ているが、1 案に絞るのはどういったプロセスで決定するのか。</p> <p>・緑のトンネルは生活道路として名もない石工が掘った洞門。今の土木技術で 1 から 3 案ではなく現状を補強して地盤をきちんと固めて安全を確保することができないのか。</p> <p>鎌倉市は土木学会に加入しているのか。</p> <p>安全は第一だが、この洞門は景観を残すことが、将来必ず鎌倉市やみんなのためになる。</p> <p>・道路課の説明だと 3 案プラス地権者案というのがあるのか。</p> <p>道路にいるガードマンと臨時改札口のガードマンの費用は 1 日当たりいくらか。</p> <p>全ての工事が終わって通れるようになった場合、臨時改札口は閉鎖してしまうのか。</p>	<p>・平成 31 年 1 月に基本設計をまとめた後、令和元年 7 月に関係地権者に説明を行った。</p> <p>その際頂いた意見や今回市民の皆様から頂いた意見を基に、対策工法を鎌倉市の方で 1 案に決めたいと考えている。</p> <p>・業務委託報告書の比較検討の結果を基に関係地権者の方からの意見を頂き、合意を得られなければ前に進めない状況のため、引き続き合意が得られるように努めていく。</p> <p>北鎌倉隧道安全対策案としては、この比較検討の結果と地権者の方の意見、今回の説明会の意見を総合的に勘案して 1 案に絞り込む。</p> <p>・北鎌倉隧道を安全に通行させ、尾根を守ることができる工法が条件であるため、土木、地質などの専門家を集め（一般社団法人日本トンネル技術協会が）委員会を設置した。この委員会での検討結果を基に工法の検討を行い、報告書をまとめている。</p> <p>鎌倉市としては、委員会の専門家の検討成果で十分と考えている。</p> <p>なお、市は土木学会には加入していない。</p> <p>・地権者案というものはない。市は 3 案で今検討を進めている。</p> <p>ガードマンの費用等は、本日資料を持ち合わせていないため後日回答する。（別紙参照）</p>

	<p>か。臨時改札口の設置費用と撤去費用はいくらになるのか。</p> <p>・今回市から提案されている3案について第三者として聞いたが、市として作るのなら小型自動車案にしたらどうかと考え、いろいろ先生方の話を聞いて3つの案が出たということか。</p> <p>・地盤調査の結果は、崩れていく一方で危ないということか。崩れた場合JRの方に流れ込むことはないのか。崩れる可能性があるのであれば、例えば現状工事を行う期間が9ヶ月かかるとするなら、崩れたとき大丈夫なようにセーフガードを張っておく必要があるのではないか。</p> <p>・幼稚園に通うため、鎌倉街道を通っている。鎌倉街道を通る危険性については、今まで皆さんが言っているように同様の認識を持っている。私自身の個人的な気持ちとしては、家族はトンネルの人柱ではない。今回市から1～3案が提案されたが、とにかく早く工法を絞ってもらいたい。</p> <p>今回の資料の中で不安定土塊と緩み土塊があるが、これは平成28年度ではなく平成29年度対策委員会で分かったと言うことは、いろいろお金がかかっているなど意見はあると思うが、分かったことは良かったのではないか。その不安定土塊と緩み土塊部分の土地の所有者はどのように思っているのか。</p>	<p>臨時改札口については、JRと北鎌倉隧道の通行止めが解除された後、撤去することとなっている。費用についてはこちらも後日回答する。(別紙参照)</p> <p>・市としては、今まで車が通っていたため、現在の通行機能を確保できるトンネル案をベースとしていたが、市民の方々を集めた意見を聞く会において、歩行者だけの通行案で良いとの意見や、救急車が通れるトンネルにしてほしいという意見があったことから対策工法を3案とした。</p> <p>その3案で基本設計を進めてきたが、今回の基本設計の検討の中で、救急車が通れるトンネルについては、新たな地権者の土地に影響があるとの条件が付加されたので難しいということが分かった。市としては残る2案のいずれかに決めたいと考えている。</p> <p>・はく落防止のための土のうを設置している状況だが、改めて点検を行い、安全対策が必要な場合は、地権者の方にお願ひし、対策をさせていただきたいと考えている。</p> <p>定期的な点検を行っているが、はく落の危険性がある場合は、現在ある大型土のうをさらに積んだり、積み替えたりといった策を講じていきたいと考えている。</p> <p>・市としても早く実施していきたいことを地権者にご説明し、御協力をお願いしているが、ご理解を頂けていないところである。</p> <p>不安定土塊と緩み土塊部分の土地所有者の方には、特段この部分についての意見を伺ってはいない。</p>
<p>仮設工法について</p>	<p>・仮設と本設で早く済ませられるのはどちらか。</p> <p>・なぜ仮設について新たに検討が必要になったのか。</p> <p>・2、3年経つと地質の状況が変わるのか。なぜ仮設のような簡単で、人がすぐ通れるような工法を案から外したのか。</p>	<p>・仮設については、今回の地質調査の結果からもう一度設計の検討が必要となることが判った。今回基本設計がまとまったことから、本設を行った方が早いと考えている。</p> <p>・平成28年度の検討では、地質調査を行っておらず、平成29年度の地質調査により状況が判り、荷重の考え方等条件が変わったため、仮設について新たな検討が必要となったものである。</p> <p>・地盤については、2、3年で変わるものではない。平成28年度は、目視でクラックを確認し、そのクラックがトンネルから尾根上部に向かって走っていると考えていたが、平成29年度に地質調査を行ったところ、クラックは尾根上部に向かって走っていないことが判った。新たに鎌倉側坑口付近にクラックが見つかった。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・仮設の工法について、小泉先生が以前トンネルの中を通れる方法を提案していた。その形は通りにくさなどいろいろあると思う。生活をすることに對しての配慮が必要である。まず仮設というより、通れるような形を考えていかないと時間がかかってしまうのでもう少し検討してほしい。 ・北鎌倉隧道の壁を残し、ライナープレートを付ける仮設工事が出来ない理由がわからない。 	<p>これまでは、本設と仮設ともライナープレート工法であったが、地質調査結果から条件が変わったため、本設についてもコンクリートで覆う覆工コンクリート工法に変更になった。仮設についても、もう一回検討が必要となったものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 28 年度に検討した仮設工法は、平成 29 年度の地質調査の結果、鎌倉側の風化が激しいということが分かったため、改めて仮設工法について検討が必要となった。この状況を考えると、本設の基本設計がまとまっているので、仮設の設計について半年以上の期間と費用をかけ検討を行うよりも、本設の計画を進めた方がよいと考えている。 ・平成 28 年度の検討では、仮設、本設ともライナープレート工法で検討を行った。ライナープレート工法はトンネル自体が落ちてきても耐えられる構造であるが、平成 29 年度の検討結果から素掘りの状態で隧道を拡幅すると崩壊することが判ったため、工法の再検討が必要となった。本設、仮設とも同様に、トンネルを一度閉塞してから掘削することになる。そのため、仮設を先行するとトンネルの応力バランスが変わるため、もう一度本設の設計検討を行う必要がある。
<p>地権者に関して</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・JRはどう思っているのか、宗教法人はどう思っているのか。どういった地権者がどういう意見を持っているのか教えてほしい。 ・土のうを積んでいるが何のための土のうなのか理由を教えてください。 ・もし、不安定土塊と緩み土塊が崩れ、仮に人が通っていたとした場合、亡くなったり大けがをした場合誰の責任となるのか。 ・地権者に聞けていない部分はいつ聞くのか。スケジュールを教えてください。 ・山ノ内 8 町内会協議会の会長の時に、宗教法人から安全であれば鎌倉市のやることに一切文句や反対は言わない、町民にそう説明してほしいと言われた。それなのになぜ止まっているのか分からない。私がどこへでも行って話してもいい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・JRからは、市が対策工法を決定し詳細設計を行う際に協議を行えばよいとの意向が示されている。関係する地権者については、令和元年 7 月 31 日に関係地権者を集めた意見交換会を開催し、その際御意見を伺っている。一部の関係地権者からは「概ね基本設計は良い設計になっている、景観も配慮されているので大変良い」との評価を頂いている。案とすると「歩行者のみ通行案」にしてほしいとの意見も頂いている。宗教法人の方からは、賛成・反対ということではなく、対策工法案の説明については了承したと言われている。もう一方の宗教法人は、当日欠席されたので伺って基本設計を説明し、御意見を伺いたいと考えている。 ・土のうについては、オーバーハングしている箇所のはく落防止対策として設置したものである。平成 29 年度の検討から、岩塊を支える効果があり、除去してしまうと崩れる恐れがあるので、土のうの除去については慎重に対応したい。 ・基本的には、土地所有者の責任になると考えている。道路管理者としては道路の通行の安全を確保するため、対策を講じることとなり、通行禁止にしている。 ・市から日程調整を行い、お伺いすることとしているが、まだ実施できていない。対策工法を 1 案に決定する前に伺うことになる。 ・地権者である宗教法人の方からは、安全に行ってもらえれば構わないといった話ももらっている。別の宗教法人がそのように言われているか市は聞いていないので確認が必要と考えている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・地権者が了解するまで本設工事に入れないのか。 ・本設は地権者の了解を得ないとだめなのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本設も仮設も地権者の了解が必要となる。 ・本設についても仮設についても地権者である宗教法人の方の了解を得られないと進めることはできない。
文化財について	<ul style="list-style-type: none"> ・小泉先生が2回目（の委員会）から出席していない理由について。史跡指定の拡大地域になっているので、本来文化財課の出席があるべきと思う。文化財保存の視点が欠けているのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・小泉先生は、スケジュールの都合がつかなかったため欠席されたものである。その後の委員会については御辞退されたと伺っている。 尾根の文化財的価値と道路の安全な通行を確保する方法については、文化庁にも御意見を伺い、市の考え方で問題ないことを確認している。そのため、道路課として、この計画の中から1案に絞る考えである。
市民の意見について （ご意見として伺った内容）	<ul style="list-style-type: none"> ・出来上がりのイメージは地権者を無視したイメージである。 あそこの道はもともと多くの方たちは、車が通らないから静かでいいというので引越、住んだ方が多いと思う。今は利便性を考え若い人たちは車を通したいと言う人もいるかもしれない。安全の視点が違うのかと思う。私の意見としては、経済的にも、安全性の視点からも、第3案の歩行者のみと言うことをお願いしたい。 ・トンネルは市民の共有財産であり、一地権者のものではない。地権者は法的には権利があると思うが、我々の共有財産として我々が考え、これをずっと憂慮しながら見続けていく状況にあると思う。 ・鎌倉街道を雨の日通ると狭いため危険。あの小さなトンネルをいつまで止めているのか。地権者の意見を早くまとめていただくとやらずに早く解決してほしい。 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">御意見として伺いました。</div>
市民の意見について （ご意見として伺った内容）	<ul style="list-style-type: none"> ・30年位前にも崩れた、この問題が起きて閉鎖されてからも鎌倉側が崩れている。先の台風で何もなかったと言う声があるが、いつ起こるかわからないから対策を立てるべき。起きてからの対応では遅い。津波対策も同じ、いつ起きるかわからないからいい、高い壁はいらないではない、だから危険ではないと言う意見は間違っているのではないかと思う。一日も早く、本当に生活している人間が安心して通れるような対策をやってほしい。一日も早く見通しが立つように努力してほしい。 ・2015年1月に何十ページにわたる文章を市に提出し、洞門の鎌倉側の側面のはく落の危険がある、あそこを落としてくれと提案した。 2017年8月のふらっとミーティングで、松尾市長は地権者が反対しているから仮設はできないと言っている。去年の春、山ノ内公会堂で2回説明会を行った、その場でも同趣旨のことを言っている。 一刻も早く通してほしい、人が通れるようにしてほしい。 	

・平成 28 年度のふれあい地域懇談会で市長に対し仮設をやめてほしいと言った。地権者は文化財的価値について疑問を持っている。地権者の了解については、今のままでは、仮設にしても本設にしても問題点は残る。地域住民としては、仮設と本設を二重の手間をかけて工事をやる必要はなく、文化財的価値の問題点さえクリアできれば一回で済む。本設のための了解を得られればそのままできる、お金もかからない。そういったことで仮設をやめてほしいと言った。

御意見として伺いました。

【午後の部】

	発言	回答
<p>北鎌倉隧道安全対策3案について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今回説明会では仮設に関する説明が無いが、いきなり本設になるのか。今回の3案は、素掘りの案が無くなってしまった。将来素掘りに戻したいとしても、コンクリートで固めてしまうと戻せなくなるが仮設はもうないのか。 ・安全対策工法の検討として、施工性、経済性、景観との整合などの鑑定から、比較検討を行い、1案から3案が出た。救急車の案については、施工性の部分と経済性の部分で劣っていると説明の中から受け取った。前回の説明会の際1から3案出て、1、2案に関しては推奨する。3案については推奨するとは書いていなかった。1から3案について、優劣を鎌倉市でつけたのか。 ・地元から救急車を通してほしい希望があったと聞いたが、八雲神社から鎌倉側については、救急車や消防車が入れなくてよいと大船の消防署は議会で言っている。 ・自動車が通行できるようになったのは昔の話ではなく最近のことである。最初のころは車をぶつけながらトンネルを掻き落として通っていた。その内、棒や傘でつついてトンネルを広げたと言う話を聞いている。トンネルの向こう側に駐車場がある事自体がおかしい。 ・パース図について、トンネルや植生のイメージが違う。早急に対処する必要がある。 ・岩に対しては植生マットをつけたとしても根が張らないため、枯れてしまうとメーカーの資料に書いてある、植生マットは適さないと資料に書いてあるがどうか。 ・トンネルの強度を十分確保でき、そのままの現状の景観を保持する形はできないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本設については、平成28年度に3案の安全対策工法をまとめ、平成29年度はそれに続く基本設計という位置づけで取りまとめたものであるため、仮設は検討していない。 平成28年度の検討の中で、小型自動車通行案、救急車通行案、歩行者のみ通行案を検討しているため、素掘りのトンネルについては検討していない。 ・安全対策工法の比較検討については、平成28年度と違う部分は評価点を見ると、小型自動車案と歩行者のみの案では評価の差はないためどちらかを推奨ではなく評価上同一として取りまとめている。市で1案に決めたわけではなく、3案をトンネル技術協会が評価した結果である。 ・大船消防署の議会での答弁は、鎌倉市内にはこのような場所が多いため、その場の状況に合わせた救急方法を取るというものであり、一切問題ないというものではないと理解している。 ・市としては、今まで通行していたので、通行機能を確保する必要があると考えている。 ・基本設計の内容がパース図に詳細に反映されていない部分があるため、詳細設計の際修正等できればと考えている。 写真については、植生がある程根付いた経年変化のイメージを描いている。 ・メーカーに確認したが、岩盤に植生マットを張ることはできるとの回答をもらっている。また、その植生マットに植物が根を張れるとの回答ももらっている。 ・当初安全対策工法を開削工法で決定したが、尾根に文化財的価値を有するとの結論となったことから、通行の安全と尾根の文化財的価値の保全の両立を図る工法とするため計画を見直し工法の検討を行い、その結果トンネル案がベストだと言う結論となった。北鎌倉隧道を安全に通すことになると、隧道内部に構造物を作らないと守れないと考えている。

<p>仮設工法について</p>	<p>・早く簡単に仮設で子供たちが通学路として通してほしいという意見があったが、本日も仮設の説明が無く、3案のみ協議等をする理由を説明してほしい。</p>	<p>・仮設については、平成28年度の検討の中で、本設と仮設の両方を検討していたが、本設の実現性が見えてきたため、仮設の工事を行うよりも、本設の工事を実施した方が時間も費用もかからないことから、平成29年度業務では3案の基本設計のみ検討を行ったものである。</p>
<p>地権者に関して</p>	<p>・トンネルの鎌倉側に私有地がある。その私有地の地権者に私が話を聞いた。工事の設計についての話は市から説明があった。本設について自動車通行となる場合がある、その場合私有地の通過についての協力依頼等の話は一切なかった。</p> <p>先般住民訴訟で市から、車両通行に支障が無くなることあり得る以上、市としては、行政の遅滞を避けるべく車両は通行する案も想定して工法の検討を行うことは合理的であると説明があった。</p> <p>ここの私有地の地権者に対して自動車通行が今後できるように協力してほしいとの話は今までしてないのではないかと。</p> <p>・地権者の主張としては、自転車と歩行者だけ供用し、車については、今まで一度も了承を出さなかった。そのため車が通りにくいようにするということを考えていると地権者から私は聞いている。</p> <p>・地権者は宗教法人と私道の所有者がいるが、私道の所有者の了解が得られないと、どの工法案でも施工しないのか。私道の地権者がトンネルの関係について全て了解しない限り施工しないということか。</p> <p>・車の通行については承諾しない意思表示をしている。前提として私有地の地権者が考えを変えない限りトンネルを作っても通行できない状態になるが、それでも工事をするのか。</p> <p>・宗教法人に説明し起工承諾書を発行するところまで了解はされているのか。</p> <p>・株式会社では取締役会の代表を決定する責任役員会というのがあって、そこでいろいろな関連業務の決定事項を決めて遂行しており、その際、議事録も残る。</p> <p>宗教法人も同様である。宗教法人であるお寺の責任社員は何人もいない。そういう方が責任者になっていて、意思決定をいつ行っていて、それについて鎌倉市に対してどういう返事をしたのかということとは記録として確認しているのか教えてもらいたい。</p>	<p>・正式な文書で譲ってほしいとのお願いはしていないが、私有地の地権者にお会いした際、譲ってほしいとの要請はしたが、譲らないと言われている。</p> <p>・私有地の地権者が自転車と歩行者だけを通行したいと主張されているのは承知している。一方では救急車を通してほしいとの地元の要望もある。また、今まで通り小型自動車を通してほしいとの要望もある。そういったことを解決するため、関係地権者を一堂に集めた意見交換会を設置した。</p> <p>市は、私有地について協力いただきたい旨を意見交換会の中でお願いしている。今後どういう工法になるかは別として、車両が通行するような計画になった場合にもお願いすることになると考えている。</p> <p>・地権者の了解が得られなければ工事に着手することは考えていない。3案から1案に決めた後、工事に向けたステップについては詳細設計を行うことになるが、その前に関係地権者の方から理解を得る必要があると考えている。</p> <p>・工事をする場合は、トンネル内の地権者に協力を、通行については、その私有地の地権者に協力を求めていくことになる。どの工法になったとしても事前に協力してもらおうよう取り組んでいく。</p> <p>・現時点では1案に絞れていないため、承諾書のお願いをする時期ではない。あくまでも基本設計がまとまったため、道路部分（私有地）をお持ちの方や宗教法人の代表の方に意見を伺ったものである。</p> <p>・市としてはその様な内容を聞いていないため、宗教法人の方にお会いした際に内容を確認したいと考えている。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 28 年に、宗教法人がどのように考えているか聞いたところ、安全であるならば市のやることに文句は言わない、市のやることに異議はない、町民に説明してほしいと言っていた。 別の宗教法人に直接聞きに行った人がいて、安全なら良い、自分は安全の事しか言っていないと言っていた。鎌倉市が決めた案であれば、宗教法人としては問題ないのではないか。 ・住民・地権者の意向ある中、鎌倉側の地権者が、小型自動車通行案や救急車通行案については賛成できない、協力できないと言っている。この地権者の意向を尊重し、強制執行や強制収容という手段を取らないでほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地権者である宗教法人の方からは、安全に行ってもらえれば構わないといった話も聞いている。別の宗教法人がそのように言われているかについては、市では聞いていないので確認が必要と考えている。 ・市として、今後いろいろご意見を伺い、最適な工法をどう選んでいくか総合的に判断していくことになるので、強制執行などは考えていない。
--	---	---

(後日回答の内容)

○臨時改札口について

設置費用 9,725,450 円

撤去費用 5,500,000 円 (予定)

○臨時改札口誘導員費用について

(午前6時30分～午後9時30分まで)

平成29年度 1日 約37,000円(2名)

1ヶ月 約1,110,000円

平成30年度 1日 約37,000円(2名)

1ヶ月 約1,131,000円

○北鎌倉隧道通行止めに伴う鎌倉街道等配置誘導員費用について

(午前7時～8時30分まで, 午後1時～7時30分まで 配置場所により
時間が違う。)

平成28年度 1日 約65,000円

1ヶ月 約1,185,000円

平成29年度 1日 約66,000円

1ヶ月 約1,113,000円

平成30年度 1日 約66,000円

1ヶ月 約1,113,000円