

大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド地区）事業協議会  
第4回 会議録

- 日 時 : 平成 29 年 12 月 26 日 (火) 13 時 30 分～16 時 00 分  
■場 所 : RIC ふれあい会館ホール  
■出席者 : 別紙のとおり

以下、○：六甲アイランド CITY 自治会管理組合及びまちづくり協議会

●：国土交通省近畿地方整備局浪速国道事務所、  
大阪湾岸道路西伸部出張所

◆：阪神高速道路(株)建設・更新事業本部神戸建設所

■：神戸市 建設局 湾岸道路本部

▲：(株)長大

■協議資料 :

- ・議事次第
- ・大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド地区）事業協議会 運営に関する基本的事項
- ・住民選出委員名簿
- ・大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド地区）事業協議会 第3回会議録（案）
- ・説明資料

■結果の概要 :

[南芦屋浜地区の事例]

- ・阪神高速 5 号湾岸線南芦屋浜地区の現在の遮音壁形状及びその対策に至った経緯、道路南側の保全対象に対する騒音予測値と遮音壁設置後の騒音調査結果を示す。
- ・南芦屋浜地区の騒音調査地点において、適用している環境基準が異なる理由を示す。

[六甲アイランド地区における遮音壁検討]

- ・現在検討している西行車線のみを覆う遮音壁形状について、西行車線だけでなく東行車線の音に対する遮蔽効果もわかりやすく整理し、東行車線側に張り出す必要性を確認する。
- ・西行車線／東行車線を南側から一体的に覆い、北側側面に開口部を設ける形状の遮音壁について検討する。
- ・直壁の遮音壁と R 型遮音壁の遮蔽効果の違いなどメリット・デメリットを示す。
- ・音源配置の考え方も含め、環境基準に対する余裕度をどのように考慮するかを検討する。
- ・トンネル構造の遮音壁の可能性を検討した規模感（延長）を示す。
- ・騒音検討の協議段階は、騒音予測計算値は、小数第 1 位まで表示する。

[その他]

- ・イメージパースについては、遮音壁設置後の圧迫感の確認のため、E3・W20 から六甲山を真正面に見た（真北方向）角度も提示する。
- ・自転車道の設置基準に関する資料を情報提供する。
- ・次回協議会は 1 月末～2 月の開催を予定する。今回の宿題の回答と、道路の高さ（縦断勾配）の検討内容についての説明を予定する。

■会議の経過 :

1. 運営に関する基本的事項の変更内容の確認

- : (「大阪湾岸道路西伸部 (六甲アイランド地区) 事業協議会 運営に関する基本的事項」の「附則」を説明)

2. 大阪湾岸道路西伸部 (六甲アイランド地区) 事業協議会住民選出委員名簿の確認

- : (「大阪湾岸道路西伸部 (六甲アイランド地区) 事業協議会 住民選出委員名簿」を説明)

3. 第3回事業協議会会議録確認

- : 第3回会議録 (案) については、前回協議会後に一度に確認いただき、頂いた修正意見を反映済みである。本日の最終確認をもって確定とする。

4. 南芦屋浜地区の遮音壁

- ◆ : (説明資料4頁～11頁を説明)

- : 環境基準を満足しているかどうかだけでなく、予測値に対してどうだったかがポイントと考えている。幅値があるとはいえ、その調査結果の最大値は殆どが予測値を超過しているが、どのように考察しているのか。
- ◆ : 予測値は、湾岸道路及び湾岸道路に平行している県道を走行する車両から発生する道路交通騒音を対象としている。一方現地は、南芦屋浜の現場は湾岸道路から200m以上離れており、かつ周辺に市道が存在するためにこれら市道等から発生する音の影響を受けやすい環境であることが、実測値と予測値に差異が発生している要因と考えている。
- : 予測時に用いた交通量と調査時の実際の交通量の関係について、供用後に交通量が増えたために予測値に対して調査結果が超えたのか。仮に予測時に用いた交通量より増えていないのにも関わらず超えたのであれば、予測計算式になんらかの補正が必要と考えられる。
- ◆ : 予測時に用いた交通量よりも実際の交通量の方が少ない。実際の交通量の方が少ないにも関わらず調査結果の方が大きい理由として、湾岸道路で発生している音は調査地点から遠いため、より近くで発生している音でかき消されてしまうという事象が起きているためと考えている。
- : 実際の交通量は予測時に用いた交通量よりも減っているにも関わらず、他の要素も加わって測定結果の方が高めになっていることを踏まえると、六甲アイランドで同様の予測計算を行った場合、実際には予測値よりも大きな音になると考えられる。六甲アイランドでは対策後の予測値は環境基準と同値としているが、実際には環境基準よりも大きくなるのではないのか。予測に対して実際には余裕を持たせる必要があると考える。
- : 南芦屋浜地区の遮音壁は南側の保全対象のための対策かと思っていたが、海を挟んだ北側の保全対象のために作られたものか。北側は保全対象が道路からかなり離れているのだが。
- ◆ : 震災後、南側に保全対象が建設されることになり、南側にも遮音壁を設置することとなったが、元々は北側の保全対象に対する対策が出发点となっている。
- : 交通量が減っている一方で、他の要因も含めて予測値に対して測定結果が高めになっていることに対し、考察がまとめられた報告書などがあるのではないか。
- ◆ : 測定結果の報告はあるが考察したものはない。自治体も、測定機関を通じて測定時にどのような状況であったかというような分析はできるが、詳細な分析は難しい。
- : 測定結果には幅があり、全ての測定結果が予測値を超えているわけではないので、測定結果の幅の中で各値がどのように分布しているのかが分かれば、たまたま超えているような結果は外して考えても良いのではないか。ただ、予測値を下回っている地点がない点が気になる。この結果は、我々が今後六甲アイランドについて検討する際に非常に参考になると思う。
- : 高浜町の③の地点は湾岸道路から500m近く離れているが、六甲アイランドの場合は50mぐら

いしか離れていない。通常は遠くの方が音は小さくなると考えられる。湾岸線の交通量に関する音だけでなく、周辺の生活音を拾っているために数値が上がっているとのことだが、南側が海で生活音をあまり拾わないと考えられる若葉町①では湾岸線から 200m 程度離れているのに 63dB 測定されていることから、もし周辺の生活音を拾っていないとしても、六甲アイランドのように 50m 程度の距離では、騒音値はもっと高くなるのではないか。より保全対象が近い場合でも騒音の影響を受けない、被害がない対策をとって欲しい。通常近い方が騒音は大きくなるのではないのか。

◆：道路と保全対象の距離が近い方が、遮音壁対策の効果が効きやすい場合がある。

○：資料 P. 11 で、測定地点①②③と④⑤で環境基準が異なるのはなぜか。確かに地点毎に高さは違うが、高さによって基準が変わるといのはおかしいのではないか。地域類型が異なるのではないのか。

◆：確認する。

## 5. 騒音予測の検証

●：(説明資料 1 2 頁～1 9 頁を説明)

○：資料 P. 14 のケース③について、E3 前の断面で道路の路面の差は 1.7m あるが、それはあくまで瞬間的なものでありその差がずっと続く訳ではない。東行車線が下側、西行車線が上側に位置し、そういう状態が続くイメージで整理されているが、十分な但し書きが必要だ。

●：今回お示したのはアセス時の 2 断面で予測を行った結果である。将来的には本協議会で保全対策等の概ねのご了解をいただいた後、次の検討段階として 3 次元での騒音予測を行い、ご指摘のような道路高さが変化することも考慮し、どこまでの範囲でどの高さの遮音壁を設置する必要があるかを検討していきたい。

○：資料 P. 19 左下のイメージパースについて、西行車線のみ遮音壁で覆うことになるのか。東行車線には不要なのか。西行と東行両車線の影響を考慮して予測してほしい。

●：車は西行と東行の両車線を走行しているという条件で、W20 の環境基準を満足するために必要な対策を検討したところ、西行車線の南側だけで遮蔽するより、中央分離帯に遮音壁を設置すると東行車線の音源に対する遮蔽物にもなるので、西行車線の両側に遮音壁を設置することで環境基準を満足する結果となった。資料 P. 18 で示したケース②(音源を北側に設定した場合)で想定される直壁 8.5m の遮音壁を高欄の上に立てるのは実際には難しく、これと同様の効果が得られるように対策を検討すると、資料 P. 19 に示した西行車線の両側に高さ 5.9m の R 型遮音壁が必要になるという結果となった。西行車線だけで必要で、東行には不要である。

○：高層階に対しては、東行車線の音が上方にも拡がり中央分離帯の遮音壁の上も超えて遮蔽しきれないように思われ、東行には不要という予測結果に違和感がある。湾岸道路からの騒音はゼロにして欲しい。現状でも環境基準を超えている。

■：東行車線の音がどのように伝搬するのか絵で示して次回説明させていただく。

○：一般的に予測値は計算して求めたものであれば、小数点第一位までは示さないのか。音源の位置によってどの程度の違いがあるのかを知りたいので、小数点第一位まで示すのが普通ではないか。

●：騒音の評価をする際には整数で行うことを基本としており、計算では小数点で出てくるが、表に出す数値としては 1dB 単位の整数で示している。

○：表に出す際にはそれで良いと思うが、今回のように音源の位置をずらすとどれくらい違うのかを確認するためには、その一つ下の桁の小数点第一位まで計算結果を出していただきたい。

●：差分を示す時も含め整数で示すのが普通であるが、今回のように音源位置が少し変わることによってどの程度変わるかという視点の場合、プラスマイナスゼロと示しているケースについてその詳細の程度を確認するには、小数以下がないとどちらに変化しているのかという傾向が見えないというご意見はごもっともであり、次回資料での記載方法については検討させて頂き

たい。

- ：整数にする際の値は四捨五入しているか。それとも切り捨てか。
- ：予測作業における数字の取り扱いの規定に基づき、四捨五入で整理している。
  
- ：音源位置をどこに想定するかという点については、事業者としては音源を中央に置くケースを想定して話を進めたいということか。
- ：アセス時にはケース①（上下線それぞれの車線中央に音源を配置）で予測をしたが、今回の検証で音源位置が変化すると予測値やその対策もこれだけ違うということを確認した。実際のケースとしては、3つの車線にそれぞれ等分で交通量に乗せるパターンが現実的ではないかとも考えられる。
- ：我々としては、北側車線に音源を置いたケースで予測して基準をギリギリではなく十分クリアしてほしい。最悪のケースでも十分クリアできることを考えて欲しい。今は最悪のケースも想定することが求められているはずだ。
- ：北側車線にのみ全ての交通量が走行するという想定はあまり現実的ではないと考えられるが、我々もルールがある中でどこまで対応できるかということを引き続き検討させていただきたい。
  
- ：遮音壁形状について、直壁とR（張り出し）のついたアーチ型にしたときの数値の比較はないか。イメージパースにも関わってくると思うが、それぞれの形状に対するメリット/デメリットがあると思う。測定値が環境基準以下であれば良いという考え方もあるが、直壁の場合とR型にした場合の騒音値の違いが、それぞれのメリット/デメリットの比較材料のひとつになるのではないか。
- ：六甲アイランド地区の予測では、直壁の場合とR型の場合の数値は出るが、環境基準 65dB をクリアするためにそれぞれの形状でどういう対策をしたらいいのかという決め方になっている。
- ：8.5mの直壁が必要になる場合、直壁8.5mの代わりにR型にして同様に65dB以下の数字にすることができる、というのが今回の主旨である。
- ：直壁で高さを上げれば横方向に漏れる騒音値は軽減すると思うが、例えば高層階の高さではどういう影響があるのかを知りたい。
- ：メリデメのようなものは整理できるかもしれないが、実測での数値は難しい。予測の場合は環境基準値を目指すので同じ値となる。どちらか一方を選んで遮音壁を設置するため、両方の実測値の比較というのは、同じ条件の場所があればできるがそのような場所はなかなかない。
- ：どちらを選択するかという時点で判断材料として知りたいという意味で、景観にも関わってくるかもしれないという観点である。
- ：直壁は垂直に立っているが、R型は先端が曲がることによって少し遮音壁の高さを低くしても音が遮蔽されて騒音値を下げられるという効果を有する。また、中央分離帯側にも設置することで東行車線の音を遮断する効果がより高くなり、遮音壁の高さを一番低くできる。単なる直壁の方がどうしても高くなってしまう。
- ：資料P.18に示している数字は、直壁であった場合の予測結果である。遮音壁が直壁7.5mの場合、音源を北側に置いたケースでは67dBになるため、超過した分を抑制するためには直壁の遮音壁が8.5m必要になる。資料P.18には遮音壁が直壁8.5mの場合の予測値を示していないが、予測値を環境基準の65dB以下にするためにどこまで遮音壁高さをどこまで上げる必要があるかを検討したものである。構造的に遮音壁の高さが高すぎる場合に、このように先端を曲げるとより騒音の抑制効果を発揮しやすいため、高さを抑えられるR型の遮音壁を採用した場合にどのような対策規模になるかをトライアルしたのが今回の結果である。
  
- ：西行車線にのみ遮音壁を設置するというのは南芦屋浜の検討結果がベースになっているのか。今回の説明資料で示されているのはあくまでも南芦屋浜での対策当初の内容に近い。ただし、建設時には南芦屋浜の南側には住居が無かったことから北側だけ対策をしている状態を示していると思うが、現在は南北両側にさらに遮音壁が設置されているはずなので、最終の対

策規模はどのようになっているのか、南側に遮音壁を追加した最終の遮音壁形状の情報と、追加の際の予測や設置後の測定もしているはずと考えられるので、その情報を提示して欲しい。先程指摘があったように、南芦屋浜の北側は住居まで距離が非常にある一方で、南側の住居はすぐ横にあり、その点では南側の方が六甲アイランドと非常に似ている。今回示された南芦屋浜の資料はあくまで設置時の内容であり、しかも北側の海を挟んで対岸に対する対策であるが、現在はこの道路が通過している島内の南側の住居用に遮音壁を追加しており、その際には必要な対策を検討し、その後の測定も実施しているはずだ。南側の方が六甲アイランドの住民にとってより参考になると思われる。

- ◆：測定しているかどうかも含めて確認させてもらう。
- ：南側の遮音壁を取り付けるに当たっては、島の南側の住居に対して予測をして検討したはずと考えられるため、その時の予測結果と対策をした後の測定値を出して欲しい。今回示された騒音予測の検討結果の資料のイメージを見て、南側の対策だけで十分なのかどうか疑問に思われ、後々誤解が出てはまずいと思うので、合わせてお願いしたい。南芦屋浜の今の最終の対策に至るまでにどのようなステップを経たのかを知りたい。
- ◆：今回はアーチ型ということで北側の件について説明させていただいたが、ご指摘のとおり南側にも遮音壁を設置している。測定値を含めて確認する。

## 6. トンネル構造の遮音壁

- ：(説明資料20頁、21頁を説明)
- ：資料P.21の「騒音の抑制効果」というメリットに対して他は全部デメリットということか。
- ：その通りである。
- ：トンネル構造の高さについては7mと記載があるが、資料P.19と比べると異なるが。
- ：資料P.19には高さを5.9mと記載しているが、資料P.19の車線の両サイドの支柱を連結する梁の高さ(点線の一番上まで)を含めると概ね7mとなる。
- ：南芦屋浜と同様のアーチ状の遮音壁にした場合、結局、骨組みは出るわけで、その高さは7mでトンネルの場合と変わらないということか。それだけの違いであれば、この高さ7mで眺望が阻害されるという点はあまりデメリットにはならないのではないか。
- ：景観上の問題をかなり悪い方に捉えているが、それほど変わらないと思われる。
- ：トンネル構造の遮音壁管理もかなり大変であり、将来維持管理していく我々の立場としては極力そういったものは作らないほうが望ましいと考えている。ただ、騒音を抑制する効果というのは間違いなくある。一方、環境基準を満足するための対策を行うというルールの中でどこまで地元のご意見に添えるかが課題である。税金を使う立場でもあるため、上部までパネルで塞ぐトンネル構造までの対策はコスト的にも難しい。資料P.19で説明したような形が精一杯と考えている。
- ：資料P.21のデメリットは全て、P.19のイメージと比較したものか。確かにトンネル火災時などは、完全に密閉している場合と上部が開いている場合とでは違うと思う。換気照明設備などのコストが約4倍というのはP.19のイメージと比較したものか。
- ：アセス書に示された内容である遮音壁直壁7.5mに対して約4倍である。
- ：直壁7.5mの遮音壁が必要なW20付近のみをトンネル構造にすると、そのトンネル坑口に近くなるE3・E4への騒音の影響が懸念されることとなるため、さらにE3・E4付近も含めてトンネル構造とする必要が生じると想定される。このため、E3・E4付近ではアセス時に想定された高さ2.5mの遮音壁に比べ六甲山の眺望阻害が大きくなるため、景観上の問題が生じると考えられる。

## 7. 環境調査結果の報告

- ：(説明資料22頁～25頁を説明)

## 8. 環境影響についての確認結果【騒音】

- ：(説明資料26頁～31頁を説明)

## 9. イメージパース

- ：(イメージパース全20葉を説明)

- ：直立の遮音壁はやっぱり見た感じ好ましくないとされる。トンネル構造の可能性を検討された延長は何mくらいになるのか。
- ：3次元の騒音予測をしないと、横方向の延長については現時点での明言は難しい。
- ：ある程度の精度で仮定があってもよい。1kmも必要ないのではないと思われる。予算が4倍もかかるとしても、対象延長が数百mであれば大したコスト増にはならないのではないのか。
- ：たとえ数百mでも重量が増加する点は構造物設計にとって大きい。
- ：軽い吸音板を使うなど、技術力でカバーできないのか。
- ：高架橋に載荷するものの重量を軽くする方法はあると思う。
- ：東西の車線それぞれで遮音壁の形が違うのは、見た感じ不細工と思う。両車線に設置する方が、見た目が良いのではないのか。

## 10-1. その他(新港・灘浜航路橋への歩道・自転車道の併設)

- ：新港航路・灘浜航路橋(六甲アイランド～ポートアイランド間)の海上部に自転車歩行車道を併設できないかというご要望について、対象の長大橋の縦断勾配が4%のため、自転車歩行車道の基準から逸脱する。4%の場合、自転車で急勾配を下る場合に安全性に問題があり設置は困難と考えている。湾岸道路西伸部は自動車専用道路として事業化されており、我々としてはその内容で事業を実施していくところである。
- ：境港の“べた踏み坂”は、距離は短い縦断勾配は6%でかなりきついはずだが。
- ：設置されているのは自転車歩行者道ではなく歩道なので、本来自転車は走れないはずである。調べたところ、歩道には「自転車は降りて通行してください」という表示があるようなので、自転車は通行制限があると認識している。
- ：道路本線の勾配を緩くしてはどうかという観点もあるが、仮に緩くするととなると、これまで検討してきた長大橋の構造を大きく見直す必要がある。基本的には自転車歩行車道の設置は厳しいと考えている。
- ：事業者としてはそうかもしれないが、自分の事業だけをやるのではなく、神戸市や兵庫県、地域全体を巻き込みながら、この道路を観光資源として活用して、しまなみ海道のように自転車で神戸の街を周回できる観光資源にしようという考えを、皆さんが引き出していくべきではないのか。兵庫県知事は湾岸線のどこかに展望台を作ると言っている。自転車道や歩道の設置もひとつの考え方だと思う。事業者だけでなく、市や県を巻き込んで何か考えて欲しい。
- ：我々も地元自治体からの要望はお聞きしている。
- ：神戸市の立場としても、整備される長大橋は明石海峡大橋と同じように観光資源になりうるという考えを持っている。兵庫県知事の要望も含め、観光資源として長大橋をどう活用するかというのは大きなテーマだと考えている。その中でしまなみ海道のような自転車道をつくるというのはずっとアイデアとしてあり、県知事から直接国土交通省へ強く要望をされていた。但し、下り坂が長く続くとスピードが上がり、そこに歩行者と自転車が混在すると事故につながる可能性が非常に高くなるという観点から、4%を超える縦断勾配が一定距離以上続く自転車道は基準を満足できない。それらを踏まえ、観光客に来てもらうために何かできないかというアイデアとして、長大橋に展望施設が整備できないか、また、長大橋を綺麗にライトアップできないか、内容は今後検討・協議させていただきたい。自転車道の設置については難しいというのが結論である。
- ：縦断勾配が4%の場合は自転車道が設置できないという基準について、資料を提示いただきたい。
- ：「神戸港将来構想」では、ポーアイより西側の神戸西航路橋だけでなく、新港・灘浜航路橋もランドマークになるよう検討するとされている。ランドマークとなる長大橋の場合、車が車道で停まるわけにはいかないの、人が長大橋まで行けるよう歩道を設置して、遠目に橋などを見ることも求められるのではないのか。
- ：長大橋そのものの場所を視点場にして、そこまで歩いて行くのがいいのか、長大橋を対象と

してそれを眺めるのがいいのかという点も含め、これから検討していくこととなる。

- ：道路の計画高は、長大橋から六甲アイランド島内に入ったあと、一度高さが下がってまた上がるような構造になっているが、東のICまでの縦断勾配を4%より緩くできないのか。以前、西側のランプ出入口の関係で勾配を下げる必要があると聞いたが、下げる必要がなければ、スピードが出過ぎてブレーキかけることも、上り勾配でエンジンをふかすこともなく、環境には良いのではないか。
- ：六甲アイランド西ランプの取り付けの関係だけでなく、前回の第3回協議会でも説明させていただいたが、住居からの眺望を遮らないように極力低くした方が良くと考え、道路の高さを下げる計画も検討している。
- ：道路高さの計画について、以前配布された資料では島内最低の高さ13mまで下がるのは島内西側の工場地帯の産業道路のところだ。W20付近の断面位置では高さ17mまで上がっているが、ここを最低の高さにすればよいのでは。
- ：それでも縦断勾配4%が必要となる。どこかで4%で上がらないと航路の必要な高さにたどり着けない。六甲ライナーを超える辺りが24mぐらいで、港に大きな船が入るため航路では最大で65.7mの高さを確保する必要がある。約3倍近い高さへ上げる必要があるため、ランプの取り付けも含めると、どうしても縦断勾配は4%が必要となる。

#### 10-2. その他（大阪湾岸道路西伸部の完成目標年度の設定）

- ：平成28年度の事業化以降、阪神高速とともに調査・設計を進めているところであるが、今後、道路の用地幅杭の設置や臨港道路周辺で事業者との協議・交渉が終わった後に、工事に入っていく状況となる。よって、地権者・事業者の方々との調整など、たくさんある不確定な部分の用途がある程度見えてこない、完成目標年度は明言が難しい。神戸市や兵庫県からも要望も受け、少しでも早く事業が完成するように我々としては取り組んでいきたいと思っているが、それがいつだということについては現段階では回答できない。
- ：去年、確か10年でということに住民には伝えてはいるはずだ。
- ：一般的な道路事業の場合、概ね10年ぐらいが完成の目標といわれており、それに向けて我々も検討を進めているが、正式な目標がいつとは言えない状況である。
- ：今回の協議会が4回目であるが、以前配布された「一般的な道路事業の流れ」では、予備修正設計と地元説明を行き来する流れになっている。事業の締切りがないのであれば、我々は納得できるまで時間をかけてトコトンやってもらう。一方で事業者としては、住民にはこれだけ説明したから次のステップに行きたいという時が来るのではないか。そういう意味で目標はあるのでは。
- ：先ほどご説明した、用地幅杭の設置や事業者との協議など、直近の目標年度は明言できるが、事業そのものの完成年度は明言が難しいことをご理解頂きたい。

#### 10-3. その他（事前に提出された改善要望書への対応 等）

- ：事前に提出した改善要望書のうち、最も重要な「第3：併設道路の騒音実測値が全く考慮されておらず、検討が不十分ではないのか」と「第4：判定ギリギリにも拘わらず、騒音予測値に許容幅が全く無い事に疑問」の2項目についてはまだ回答をもらっていない認識だがいかがか。これまでの協議会で説明された内容には矛盾を感じており、その矛盾を解決しないと次のステップに進めないと考えている。
- ：「第3：併設道路の騒音実測値が全く考慮されておらず、検討が不十分ではないのか」のご意見に対しては、資料P.27で、実測値と予測値の相違について説明させていただいた内容が回答である。
- ：改善要望書どの項目に対する回答なのか、先に説明してから回答してほしい。改善要望書を提出していることを知らない人にとっては何に対して回答しているのか分からなくなってしまいますので、出席者に配って欲しいと事業者側にお願ひして欲しいと伝えていたが、配布されていないのであればなおさらだ。まず前回の議事録やその際に懸案になっていた事項への回答をし、その後に、改善要望書の第何項の意見に対する回答をする、といったように常に

- 対比がないと聞いている方は理解できない。
- ：「第4：判定ギリギリにも拘わらず、騒音予測値に許容幅が全く無い事に疑問」については、小数第1位まで提示いただければ、実際には0.4ほど高めなのか、逆に下回っているのかその幅が分かる。予測値に対する供用後の測定値の幅を見るために、南芦屋浜のデータの提供をお願いし、予測値に対して測定結果が振れていることが確認できた。その差を見ると、遮音壁を検討するときには、少なくとも+2dB くらい余裕を見ておく必要があるのではないか、予測値に対して余裕を持たせる必要があると考える。環境影響評価書等には、知事意見やそれに対する事業者側のコメントとして、事後調査した結果問題があれば善処する旨が記載されているが、問題が起きてから善処するとしても現実的にはどうしようもない。今の時点でとれる対策はしておかなければならない。
  - ：許容幅については、本日ご説明した音源の位置を工夫する等もひとつの答えとしてあるかもしれない。ルールの中でどこまで余裕代を確保できるかについては、もう少し勉強させていただきたい。
  - ：南芦屋浜の例では予測値に対して2dB 以上超えている数値もある。遮音壁をどのくらいの高さにするかを検討する段階では、余裕をどの程度設けるかを考える必要があり、計算式の誤差が出せないのであれば、他の事例から必要な余裕代を考える必要がある。南芦屋浜の南側のデータを追加してもらえれば、我々が検討するために十分に役立つ情報になると感じている。
  - ：騒音予測の検証については、現時点では南側（西行車線）だけで検討したということか。南芦屋浜の対策を参考にするのであれば、資料P.8に示されている南芦屋浜のB-B断面とC-C断面のイメージがミニマムではないか。この図でいけば、東行車線に対して遮音壁のRがついた張り出し部分が設けられている。西向きの遮音壁の北面の上部のRがついている付近で反射した音が高層部に上がってくるのではないか。それを防ぐためにも東行車線側にも張り出しが必要で、それがミニマムだと考える。
  - ：現段階では北側（東行車線）まで覆う必要はないという結果となっている。なぜそうなるのかをもう少し分かりやすい資料を用意する。
  - ：我々も検討過程でご指摘の対策（東行車線側にも張り出す対策）の必要性にも着目したが、予測計算上は西行車線を両側から覆う形状で環境基準を満足する。
  - ：トンネル構造の遮音壁について、これだけデメリットがあると、採用は難しいのではという感覚は確かにある。例えばだが、六甲アイランドの場合は北面には保全対象がないので、西行と東行の両方の車線を一体的に覆うアーチ状の骨組を設け、北面だけ開口部を設け防音パネルを抜くような形状はどうか。北側面は塞がずに西行車線の上までカバーしてしまえば、トンネル構造ではなくなり、デメリットのいくつかは解消され、かつ、コスト的にも今の南芦屋浜レベルのコストで済むのではないか。アーチ状の骨組の部分の構造は、両車線を含む道路の両端を結んだ一体構造にし、屋根を付ける位置をなるべく北側、少なくとも全体の幅の半分くらいを塞ぐ必要があると思うが、その先を全部オープンにする形状を検討できないか。アーチ状の柱が構造的にもたない可能性があるのであれば中央分離帯部に支柱を立てればよいのではないか。
  - ：検討させていただく。
  - ：トンネル構造の可能性を検討された延長として、何mくらいになるのか知りたい。
  - ：延長は本当におおよそでしか想定できない。
  - ：細かい精度は構わないので、1kmなのか2kmなのか数百mなのか、規模感を把握したい。
  - ：次回の協議会開催は、1月末から2月くらいにお願いしたい。内容としては、今回いただいた宿題の他、第3回協議会の際に説明した道路の高さを上げ下げした場合の比較内容について、改めて話をさせていただきたい。そこで遮音壁の方向性や道路の縦断勾配について概ね了解いただければ、どの高さの遮音壁をどの区間に設置する必要があるかを検討するための3次元の騒音予測に来年度から取りかかっていると考えている。



- ：その内容であれば、イメージパースはE3・W20 いずれも、正面から六甲山方向を見る角度のものも用意して欲しい。これまでは、イメージが湧きやすいよう斜めから縦断的に見せた角度とされているが、遮音壁の高さや道路の高さ次第で圧迫感を感じる可能性があるのであれば、六甲山を真正面に見た時にどう感じるのか、今の協議時点で認識しておく必要がある。
- ：次回用意する。
- ：道路計画については本協議会をとおしてやりとりさせていただくが、並行して、道路用地周辺の事業者の方に対し、どのあたりに道路が整備されるのかという道路の幅を示す木の杭を3~4月頃から現地に打設していく作業に向けた協議に入っていきたいと考えている。
- ：現在協議している内容は、その話の前提に影響しないと理解している。我々の話がまとまらないと次に行けないという話でなければ問題ない。
- ：並行して進めさせていただきたいということで、本日情報提供させていただいた。
- ：次回協議会は1月末か2月に開催させていただく。日程等については改めてご連絡させていただきたい。

以上

別紙

第4回 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド地区）事業協議会  
出席者

自治会	管理組合	氏名
	イーストコート4番街	吉田 昌代
	イーストコート5番街	香川 禎成
	ウエストコート3番街	原田 朋彦
	ウエストコート20番街	飯沼 岳
	執行部（3名） 会長	實光 良夫
	副会長	宮脇 貴栄
	副会長	柏井 敏介

まちづくり協議会

委員長	高橋 松夫
事務局長	児島 金吾
委員	西森 元亮

事業者

国土交通省 近畿地方整備局 浪速国道事務所	
副所長	高橋 雅樹
計画課 計画課長	田崎 祥二
計画課 計画係長	玉利 俊瑛
国土交通省 近畿地方整備局 浪速国道事務所 大阪湾岸道路西伸部出張所	
出張所長	市場 弘美
技術係長	見並 薫
阪神高速道路株式会社 建設・更新事業本部 神戸建設所	
企画課長	中川 紀雄
企画課長代理	葛谷 武司
設計課 主任	青井 一

神戸市

神戸市 建設局 湾岸道路本部 推進課	
担当部長	津島 秀郎
担当係長	藤井 宏一
担当	安達 浩史

【その他関係者】

(大阪湾岸道路西伸部環境調査他業務 受注者)

株式会社 長大 社会環境事業部 社会環境2部	
担当	丸尾 慶樹
担当	富所 康子