

大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド地区）事業協議会  
第5回 会議録

■日 時 : 平成30年3月27日（火）15時00分～17時30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 第4回会議録（案）
- ・第4回大阪湾岸道路西伸部事業協議会結果を踏まえた意見書
- ・説明資料
- ・イメージパース（E3、W20）

■結果の概要 :

[前回協議会等でのご指摘事項の提示方法]

- ・「前回協議会での指摘事項」を要約して示す際には、会議録に記載された指摘内容との関連を示すとともに、その回答が説明資料のどの頁に該当するのかわかるように整理する。なお、すぐに回答できない内容については、回答時期の目安等を示す等、指摘内容に対する対応が網羅されていることを示す。

[六甲アイランドにおける騒音環境の特徴、騒音予測の精度、遮音壁の対策案]

(高層階の残留騒音)

- ・残留騒音の設定方法について、E3、W3、W20の高層階での数値の差について確認するとともに、追加調査の実施を含めて検討し、具体的な数値について精査する。

(騒音予測の精度)

- ・遮音壁形状の検討は、今回提案した「残留騒音分を考慮する」などの手法を前提とし、3次元予測に向けた作業を進める。
- ・騒音のH28調査結果と実測の交通量に基づく現況再現値結果の差がE3とW20で+-逆の傾向が出た理由について、平面的な位置関係も考慮できる3次元予測の過程で確認する。
- ・将来交通量予測の前提としている西ランプとコンテナターミナルとの車両の流れについて、特に現在の南側臨港道路でのトレーラーの待機スペースの整備状況等を踏まえ整理する。

(遮音壁の対策案)

- ・遮音壁の形状について、直壁型及びR（張出し）型それぞれのコスト面の差を整理する。
- ・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、遮音効果やコスト面なども含めた内容を提示する。

[景観への配慮]

- ・道路構造物の高さや遮音壁の材質なども含め、環境保全だけでなく、景観面にも配慮した検

討を行う。

[その他]

- ・次回協議会での議題として、今回の指摘事項のうち、直壁型及びR（張出し）型それぞれのコスト面等回答できる内容と、道路構造物の高さ（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. はじめに

- ：今回の事業協議会は1月末か2月に開催予定だったはずであるが、なぜ開催が遅れたのか。
- ：前回の事業協議会時には、頂いたご意見になるべく早く回答したいという思いで開催予定をお伝えしたが、頂いたご意見・ご要望に対しどのようにお答えできるかの検討に時間を要した。開催が遅れ申し訳ない。

### 2. 第4回事業協議会会議録確認

- ：第4回会議録（案）については、前回協議会后に一度確認いただき、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。

### 3. 前回協議会等での指摘事項

- ：（説明資料p3を説明）
- ：「前回協議会等での指摘事項」として、前回協議会の会議録に示されている指摘事項や今後検討するとされた内容が挙げられていると思うが、全ての事項が挙げられていないように思う。
- ：説明資料の紙面スペースの関係で指摘事項を丸めて表現してしまっており申し訳ない。
- ：前回協議会で懸案になった事項や「次回説明する」とした内容について、前回の会議録と対比した形がないと分かりにくい。前回会議録の中で懸案となっているのがどこなのか、例えば事業者側の宿題に下線を入れていただいてそれに対して全部網羅されていることや、説明資料のどの頁に該当するのかを示すなど、「指摘事項」と会議録とのリンクが分かるようにして欲しい。今回回答できない内容もあると思うが、それについては今回出来ていないからいつ回答するということを示して欲しい。懸案事項の一覧と回答状況が整理されたもの、会議録の該当項目に下線を引いたものがあると良い。
- ：第2回協議会までは、事前に文書で頂いていた意見について対比表を作成していた。その際はいくつか細かい事項であったが、以降は色々な意見を頂き会議録の内容も大きくなってきたので、項目ごとにまとめた表現の資料とさせて頂いていた。ご指摘のとおり、住民の方が課題と考えられていて回答が必要と考えている項目と、事業者が重要と考えている項目と、少しずれていると思われるところもあるかもしれないので、資料の示し方については調整させて頂きたい。
- ：事業者側が重要と考えて追加されるのはかまわない。但し、少なくとも、前回の議事で事業者の宿題となった項目はピックアップして、会議録とのつながりが分かるようにして欲しい。今回回答できている部分と未回答の部分を明確にし、回答を延ばすことは問題はないが、延ばしたという事実をはっきりと示して欲しい。
- ：了解した、資料の示し方について検討させて頂きたい。

### 4. 南芦屋浜地区の遮音壁

- ◆：（説明資料p4～10を説明）
- ：p7に示されている騒音調査地点は湾岸道路等に近接しており適用される環境基準が昼間70dB、夜間65dBと高い値だが、南芦屋浜病院や市営南芦屋浜団地付近の測定値はどうなっているのか。また、定期的な計測は実施していないのか。
- ◆：そこで測定した値がない。南芦屋浜地区内で騒音測定した結果を探したところ、この測定点のものしかなかった。また、定期的な計測も実施していない。

- ：先ほど説明にあった南側に約5mの遮音壁を設置した効果として一般居住区への影響について芦屋市や地元から遮音壁設置の効果等について問い合わせはないのか。
- ◆：遮音壁設置の効果について、地元からの問い合わせは無い。
- ：騒音測定点はないということか。
- ◆：南側にはない。北側は前回ご説明した通りである。
  
- ：(説明資料 p11～12 を説明)
  
- ：前回までは騒音予測値が基準値に一致するように対策を検討すると説明を受けてきたが、こういうズレがあることを考えに入れて予測手法の検討をお願いします。

#### 5. 六甲アイランドにおける騒音環境の特徴

- ：(説明資料 p13～19 を説明)
  
- ：基準に対し余裕度を設けることについて、具体的な数値は決まっていないのか。
- ：今回はまず概念としてご説明したものであり、目標値とする具体的な数値はまだ決めきれておらず今後精査していきたいと考えている。
- ：この考え方をを用いた場合に、将来、道路交通騒音が目標値をオーバーした際、超えたのは残留騒音のせいだと逃げに使われることは無いのか。
- ：それは無い。我々は環境基準を満足するように対策を検討する。残留騒音があるから基準を超えたと言うために取り入れた考え方ではない。道路交通騒音への対策を行う上で、六甲アイランドの高層階での実測値が大きい理由等の分析結果を踏まえ、道路交通騒音に対する余裕度を設けるために取り入れる考え方であり、対策規模は今まで提案してきた規模以上になる。我々としても出来上がった後には環境基準を満足しているかどうか事後調査を実施するので、その時点で評価していきたいと考えている。
- ：その手法で検討されているのであれば、その結果を聞かせてもらう。

#### 6. 騒音予測の精度

- ：(説明資料 p20～26 を説明)
  
- ：p25 で E3 と W20 で+-逆の傾向が出たことについて何か理由があるのか。同じ計算式を用いているのだが、W20 は予測値が実測値より低めに、E3 は高めに出了要因について、おそらくこうだろうという見当がついているのか。
- ：今は特定の断面を決めて騒音予測をしているが、実際はその断面以外では道路が保全対象から離れたり近づいたり距離が変わる範囲もある。やってみないとわからないところもあるが、今後3次元予測ではそれら平面的な位置関係も加味していく。
- ：臨港道路の交通量での計算であれば、違いは W20 の方が水平距離が近く、E3 は水平距離があり高さが高いことだと思うがそうしたときに音の伝達が異なるのか。
- ：臨港道路との予測地点との距離の差、道路と建物の離れ具合等で、伝わり方が違うため、一つの断面からずれた地点からの音がどう伝搬するかを3次元で予測をしていくともう少し整合が取れていくと思う。
- ：当然これから予測計算されると思うが、計算式の傾向が現れているのではないかと感じた。今後やっていく中で、なぜ W20 と E3 でこのような差・傾向が生じたのか、是非今後、検討できたタイミングで教えていただきたい。
- ：そのあたり3次元予測でやってみなければ分からないため、今後確認する。
  
- ：p24 の交通の流れは、大阪方面から来る車の流れも入れておいて欲しい。交通量が増える要素になる。
  
- ：説明資料 p24 の図中の青い線について、現状は破線のルートで、六甲大橋を渡って通行していたアイランド東側の埠頭を出入りするトラックが、六甲アイランド西ランプができること

によって、一部の車両が海側（マリパーク側）の臨港道路を通行するようになると想定されるので交通量が減る、という考え方とこのことだが、現在青の破線のルートで六甲大橋を渡って出入りしているトラックの通行に対し将来規制をかけるのか。今の習慣の中でドライバーはそのまま破線の方から北側を通ってランプを出入りすることもあると思う。西ランプができたときには青の破線ルートは、大型車は双方向とも出入りできないような規制が前提とされているという考え方で良いか。

- ：臨港道路は通行の自由がある道路であり、高速道路以外の道路から来る車もあるため、通行規制はできない。交通量の予測は、ルートが短くなる方、時間が短くなる方に交通がシフトするという考え方になっている。そのため、六甲アイランドより西側から来る人たちは、六甲大橋を通るよりも湾岸道路の西ランプを使う方にシフトするだろうという予測結果となっている。仰るとおり、全てのドライバーが湾岸道路の西ランプを使うという訳ではなく六甲大橋を通られる人も実際には存在すると思うが、予測上は湾岸道路の西ランプ側へ転換される結果となっている。
- ：現状、南側の臨港道路の車線数が減らされているので、ドライバーの視点からするとそのまま北に行った方が走りやすい。そのあたりについて、本当に規制がかけられないのか。例えば北へ向かう大型車の通行をなくして、埠頭からの大型車を基本的には海側を通すということにして初めて将来交通量予測の数字の持つ意味が出てくると思う。破線の青ルートの交通量を減らすためのより具体的な働きかけが必要ではないか。
- ：近い事例で、ポートアイランドから出てきた大型車が HAT 神戸の真ん中を通って阪神高速 3 号神戸線の摩耶 IC に向けて通行していることが多く、住民の方からうるさいのでなんとかして欲しいという声が上がっている。規制自体はかけられないものの、住宅地の中を通らないようにトラック関係者の方において、ドライバーへ指示していただくことをしている。六甲アイランドでも、現実的には規制はかけられないがそのようにお願いをしていくことは出来ると思う。
- ：六甲アイランドの西ランプができることで西方面への物流ルートが転換する、大型車の交通量は減少するという予想をされているが、現実には、南側臨港道路の南側の向洋町中 9 丁目のマリパーク付近には近々高層住宅が建ち、真下を大型車が多く駐車したら困るということで緑地帯を設け車線を狭め、西側にはパーキング、車の待機スペースを設けている状況がある。また、まだ残っている中 9 丁目の開発の案件がある。数年後には開発されて住宅が建ったら、南側の臨港道路に小型車も通行することで、ここは大型車にとって通りにくい場所になると思う。交通量が減少するという前提で考えるのではなく、同等もしくはそれ以上のケースも考える必要があると思う。
- ：東側にもコンテナヤードがあるし、南側のトラックの待機場所には東側から来ないと入れないため、どうしても北側臨港道路は通ることになるので、基本的には交通量が減少することにはならないと考える。
- ：資料 p24 に赤色で示された南西のコンテナターミナル付近にトレーラー待機用レーンとして 4 車線分が整備され、そのために臨港道路の西向きが 1 車線（注記；2 車線の勘違いで、実態は、片側 4 車線往復 8 車線だったものが、西行 2 車線、東行 3 車線）になっている。さらに青い実線のルートで西ランプに左折するには鋭角で曲がらなければならないことを考えると、青色で示された南東のコンテナターミナル付近からは、北に抜けて北側の臨港道路を走る破線のルートの方が走りやすいのではないか。今設けられている南側臨港道路の待機用の車線はおそらく 4 月からは実際に供用すると思うが、あれはあくまで暫定か。
- ：暫定ではない。マンションが建設されるため、マンションの前に駐車しないようにわざわざ設けられたものだ。
- ：そうすると今は青色の実線ルートの南西コーナーは非常に狭められており、非常に走りにくくなっているため、北側の臨港道路を通って西ランプに上がる方が走りやすい。
- ：資料 p24 はルートの一例を示したもので、すべての交通がこのように転換されるわけではないが、現在の整備状況を踏まえて、もう少し整理させていただきたい。

## 7. これまでの検討内容を踏まえた騒音予測手法の提案

- ：（説明資料 p27～28 を説明）

## 8. 遮音壁の対策案

- ：(説明資料 p29～38 を説明)
  
- ：p33 の残留騒音について、W20 と E3 の数値がなぜ同じなのか。残留騒音は高層マンションの上の方に行くのではないか。
- ：p15 に示しているのが、昨年の 1 月に測定した E3、W3、W20 それぞれの屋上階での LA95 の値であり、高層階ではそれぞれの建物であまり差がないという結果となっている。これらの値を使って残留騒音を設定したいと思っているが、我々としても予測を進める中でどのような設定の仕方が良いかももう少し考えていく必要があると思っている。こういったものが存在するといったことを本日ご説明させていただいたので、ここの捉え方はもう少し我々も勉強させていただきたい。
- ：対岸の騒音が来るので高層の方が残留騒音の値が高いというのは理解できるが、同じ数値というのはおかしいのでは。地上からの高さが高い方が、残留騒音が高いのではないかと思う。
- ：p15 は実際に測った値ではあるが、1 回の調査での測定値であることも踏まえもう少し精度等について確認していきたい。
  
- ：残留騒音についてなぜ E3 や W20 に比べて W3 が 1dB 大きいのか。高層階の方が大きいのは分かるが、なぜその差が出ないのか。実測値ということで偽りが無い点では安心するが、この数値の要因が答えられるようになるだけでも地元へ持ち帰って説明する際にありがたい。
- ：我々としても、3 次元予測していく中で残留騒音をどのように設定するかについて考える必要があるため、今日示した残留騒音が 1 回の調査での測定値であることを踏まえ、場合によってはもう一度測定することも含めて検討させていただきたい。
- ：みなと総局で W20 の騒音測定をされたと思うが、そのデータは。
- ：まだこちらには提供頂けていない。結果としては、前回と大きく変わらないという話を聞いている。まだ成果をとりまとめているところのようだ。そういったデータも活用させてもらいながら、残留騒音も評価していきたい。
- ：たった 1 回の測定結果、しかも W20 の場合は 1 つ測定値が環境基準を超過したにも関わらず検討を進められていくことに違和感を覚える。
- ：追加調査の必要性については、検討させて頂きたい。
  
- ：p38 で排水性舗装の設置による減音効果を予測では見込まないとあるが、実際にも排水性舗装をしないということか。
- ：実際には排水性舗装を実施する一方で、減音の効果を予測の時に見込まないという安全側の予測である意味で記載した。
  
- ：第 4 回協議会で示されたパース図でも E3 は遮音壁 2.5m とあるが、p37 では今回 4.5m になっている。これは 2.5m でなく 4.5m の必要性がある、と判断したということか。
- ：そうです。残留騒音を見込むことや、音源配置を変えること等、今回提案させていただいた方法で予測し対策規模を検討すると 4.5m 必要になる。
- ：残留騒音という概念は第 4 回協議会までには検討されていなかったが、そのような方向に予測結果がなっていくとすればより有意義だと思う。
  
- ：同じ p37 で、E3 断面でも遮音壁の上に R (張出し) がある方が高層階により効果があるのではないのか。
- ：道路側の建築限界として車両が通行するための空間を確保する必要があるため、高さ 4.5m 程度の遮音壁では車道側に曲げることが困難である。また、結果として曲げずとも基準を満足できているため、必要がない。曲げると費用もかかるため、予測結果と対策コストの両方を見つづ検討する必要がある。
- ：W20 では R (張出し) が必要と検討されているが、建築限界に違いがあるのか。
- ：建築限界というのは車を通らせるために確保する必要がある空間で、高さ 4.5m の四角い空

間を道路上に確保している。E3 では高さ 4.5mの遮音壁を車道側に曲げると車が当たるため建築限界が確保できないが、W20 では遮音壁の高さが6m以上あるため建築限界 4.5mを確保してその上部を曲げられるということでご理解いただきたい。

- : W20 ではアセス時には対策規模が 7.5mとされているが、遮音壁の高さがこれ以上になると構造的に直壁の形状では高欄の上に載せられないため、上部を曲げて中央分離帯側と連結することで、遮音壁を構築する方向で考えている。検討の順番としては真っ直ぐ直壁で基準を満足できるかどうか、それが無理な場合に R（張出し）を付ける、というステップを踏んで決めていく。
- : E3 で遮音壁を高くできないという理由はあるのか。
- : W20 の方が、保全対象が湾岸道路に近く音が大きいのでしっかり覆わないと環境基準を満たせないが、E3 は距離があるためその分音が小さくなり、低い遮音壁でも環境基準を満たせる。
- : コストについては、税金で作るわけだから我々も無茶な要望をするつもりは無いが、湾岸道路西伸部で住宅に大きく影響するのは六甲アイランドと駒ヶ林の方に入ったあたりだろうと思う。六甲アイランドで R（張出し）型にするのに総工費 5 千億のうちの 100 億余計にかかると言われればどうしようかと思うが、直壁でギリギリまで高い遮音壁を立てると、R（張出し）型にするのとどれだけ違うのか。多少の違いであれば R（張出し）型にして欲しいという部分はある。
- : 分かりました。
- : 第 4 回会議録の p8 の中ほどで、遮音壁の形状について、張り出し部分をもっと北側まで覆ってはどういう意見を出したのに対し、“そこまで覆う必要はない”という結果となっている。今回の資料もそうなっているが、「なぜそうなるのかももう少し分かりやすい資料を用意する」とも書いてある。説明資料 p35 で、中央分離帯に遮音壁を設置することでどうしても反射音が発生することが示されているのだが、中央分離帯に遮音壁を設置しない代わりに、南側の遮音壁を 5.5mあるいは 3.5m張り出すのではなく、更に奥に東行車線の方まで張り出す形状は出来ないかと前回提案した。“非常に減衰効果はあるが、その代わり費用はこれくらいかかる”等、絶対値として数値を出さなくてもいいので、施工費としてこれぐらいの差が出るといった内容の説明を頂きたい。会議録に「なぜそうなるのかももう少し分かりやすい資料を用意する」と書いてあるのだから、否定するにしてもその理由をもっと明確にして欲しい。
- : 了解した。南側の遮音壁をより北側まで張り出す形状の遮音壁についても、説明資料 p35 の様に具体的に説明が必要ということと理解した。
- : そのような形状の遮音壁にすれば反射音は無くなるのではないか。p35 では、南芦屋浜タイプともう一つの形状について、中央分離帯に遮音壁を設置することによって反射音が出ることが説明されているが、それに対して少なくとも片側車線を全部覆ってしまうぐらい張出せば、北側では音が出るがほぼ反射音は出てこない。この案についてまだ検討の余地があると考えている。

## 9. イメージパース

- : (イメージパースを説明)
- : 今回、北側方向のイメージパースを追加して頂いたが、現状を示す p33 と建設後を示す p34 を見ると、想像はしていたが改めてインパクトがある。この 3 月で六甲アイランドがちょうどまちびらき 30 周年ということで、これからもこの街を大切にしていこうというところで、騒音に対する環境保全も大切だが景観も非常に大切な要素と思っている。西伸部の建設を止めるということでは決してないが、景観も大切な要素として認識すべきである。スケルトンの透明な材質等を用いた遮音壁などをよく見るが、遮音に対する評価と景観に対する評価を両立できることが、一番目指すべきところだ。まちをよく散歩するが、ここから北側を見る風景を非常に愛してやまない方が多いし、丁度ここにオブジェがあり、ここから見た景観が神戸市に認定されていることもあるので、その辺りも踏まえ、山を見上げたときにより透明に近く尚かつ音も遮断できる遮音壁を目指して欲しい。

- ：道路を今の六甲アイランドの北口の駅舎の下を通すというのは物理的にできないか。できないとすると、なるべく景観を壊さない道路づくりがもしできるのであればお願いしたい。
- ：以前確認したのだが、下を通すことは物理的に不可能とのことであった。
- ：湾岸道路西伸部が出来ると、六甲アイランド大橋～ハーバーハイウェイの在り方が変わってくると思う。このコンテナバースは西日本向けの荷物・物流を支えることを考えればこれからできる西ランプから出入する交通量が多くなり、六甲アイランド大橋を渡る大型車が減少し、基本的には六甲大橋を渡ってハーバーハイウェイを通行する車は減少すると想定すると、我々六甲アイランドの住民にとってみれば、(六甲アイランド大橋からハーバーハイウェイは)生活道路だと思っているので、今の有料道路としての在り方がどうなのか、今回道路が出来ることと同時に若しくは先行して住民向けに、例えばハーバーハイウェイを無料化するなどを考えてもいいのではないか。
- ：景観については、リバーモールからの六甲山に向けた景観が「神戸らしい眺望景観 50 選」に選ばれており、ここからの景観が重要だと前からご指摘いただいていた。当然景観と環境保全をうまく両立できる場所を見いだしていくことがこの協議会で必要なことだと思っている。また、ハーバーハイウェイは港湾幹線道路で、港湾物流のための道路で一般道路とは異なる。港のためにつくられた道路で、維持管理するために 100 円、最低の料金を設定しているもので、いわゆる阪神高速の有料道路とは別の性格を有しており、無料化は難しいと思っている。ただ、六甲アイランドからハーバーハイウェイの高羽のランプの間が、阪神高速からの乗り継ぎでひどく渋滞しているの、西伸部が出来れば、乗り継ぎがなくなり渋滞が減るため六甲アイランドからは出やすくなるかと期待はしている。
- ：透明の遮音壁について、設置することは可能とは思っているが、透明にした場合に光の反射が眩しいといった声も逆にいただくこともあるため、そのあたりは景観を含めて協議させてもらいながら決めていければと思っている。
- ：遮音壁の直壁型と R (張出し) 型と、どのくらいコストが違うのか、大体の概算で良いので知りたい。
- ：次回以降用意する。
- ：道路構造物そのものの高さは大体決まっているのか。
- ：まだ決定はしていない。道路構造物の高さを決めるに当たっても、まず環境対策の話をしてからでないと決められないと思っていた。今お示ししているパースは都市計画決定時の高さで示している。もう少し高さを下げることも可能であるので、景観に配慮して道路そのものを下げたらどうかと以前ご提案したが、まず環境保全措置の考え方を決めないと道路の高さが決められないため、道路の高さに関する設計の修正も 3 次元予測と併せて来年度実施する予定としている。今日例としてお示した W20 の屋上における昼間の残留騒音が 59dB で良いかという話もあるがそこについても検討しながら、次の段階として 3 次元で予測を行うとどの範囲まで遮音壁が必要かを定められる。それと併せて次回は話をさせていただきたい。
- ：景観と調和するためには高さを下げることも一つの選択肢であるが、大きく下げられるわけではないので、その落としどころをどうするかを次回以降の議題としたい。
- ：透明な遮音壁の場合、音の反射の仕方は数値で全く異なるのか。
- ：先ほど話した“反射”は音ではなく光の反射、まぶしさのことをお話した。
- ：光の反射が問題となることがあるのか。
- ：昼間の太陽光が透明の遮音壁に反射して家に光が差し込んでまぶしいと言われることがある。年数が経てばなくなるが最初の頃はまぶしいと言われることがある。
- ：経年劣化で擦り傷になっているような透明な遮音壁も見かけるので、材質も含め今後検討頂きたい。遮音壁の材質というのは何十年も変わらないのか、これから 10 年で、また変わったものが出てくるのか。
- ◆：従来の透明の遮音壁はどうしても経年で少しくすんでしまう。新しい素材を用いた透明版の

設置実績は今のところ聞いていないが（採用の有無については）確認する。

10. その他（次回協議会の項目について）

- ：今日いただいたご意見も整理させて頂きつつ、次のステップとして騒音の3次元予測の作業を進め、次回ご用意させていただきたい。
- ：3次元予測の前に、今日出てきた疑問や意見への返しが必要では。
- ：遮音壁の検討は少し時間が必要だが、以前も一度説明させていただいた道路構造物縦断の上げ下げの話については、もう一度、今日の宿題と縦断ケース毎のパス等をお見せしながら、道路の高さを下げる方がいいのかどうかについてご議論いただければ有り難い。
- ：費用面などもすぐ分かるだろうから、回答できる部分を早く教えていただきたい。
- ：了解した。遮音壁形状の検討は本日ご提案した手法を前提としてさせて頂き作業を進めることとし、次回協議会では、道路の構造として景観も含めた縦断について、早い時期に実施したい。

以上



別紙

第5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3番街	樋口 武彦
	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（2名） 会長	實光 良夫
	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（代理出席：吉富 敏太郎）
	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	竹田 則喜
担当	富所 康子