

大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド地区）事業協議会

第6回 会議録

■日 時：平成30年7月12日（木）10:00～12:30

■場 所：六甲アイランドCITY ふれあい会館

■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 神戸建設部

■：神戸市 建設局 湾岸・広域幹線道路本部 推進課

▲：(株)長大

■協議資料：

- ・議事次第
- ・資料1-1 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（案）
- ・資料1-2 第5回大阪湾岸道路西伸部事業協議会結果を踏まえた意見
- ・資料1-3 指摘事項と対応状況一覧表
- ・資料2-1 六甲アイランド地区の道路計画
- ・資料2-2 イメージパース
- ・資料3-1 騒音対策の検討
- ・資料3-2 イメージパース①
- ・資料3-3 イメージパース②

■結果の概要：

[六甲アイランド地区の道路計画]

- ・案1～3で騒音と大気質、コストについて、どの程度差があるか、数値を示して比較し、事業者としての推奨案がわかる形で資料として提示し、W20では理事会にて説明を頂く。

[騒音対策の検討]

- ・敷地境界で予測していることが余裕をみているとわかるよう、保全対象（建物）の位置が環境基準の対象になるということをわかるように示す。
- ・事後調査の目的について、予測値の検証では無く環境基準が満足されているかを確認するものであることをわかるように示す。
- ・余裕代の確認のため、走行速度100km/h、4車種分類の大型車にした時の数値を参考で算出可能か検討する。
- ・残留騒音の追加測定を蝉の鳴き止む9月頃に実施し、残留騒音の設定について整理する。
- ・今回まで協議させていただいた考え方で、3次元予測を進めていく。

[イメージパースの説明]

- ・中間階や他のマンションについて要望をまとめていただき、イメージパースを提示する。

[その他]

- ・今年度実施する予定の、橋脚位置でのボーリング調査や準備工事について、詳細が決まればお知らせさせて頂く。
- ・住民説明会については、遮音壁の形状が決まった段階で行うものとし、開催時期は今後相

談しながら決めていく。

■会議の経過：

1. はじめに

- ：（協議会の主旨を説明）

2. 配布資料の説明

- ：（配布資料を説明）

3. 前回協議会等でのご指摘事項と対応状況

- ：（資料 1-1、資料 1-2、資料 1-3 を説明）

4. 六甲アイランド地区の道路計画

- ：（資料 2-1、資料 2-2 を説明）

- ：見え方について非常に興味がありみていたが、最上階からみたらどの視点でもあまり影響ないのかなと思う。やはり、海と山並みがどうみえるかが大事と思う。イメージパースはこれが非常に分かりやすかった。我々は今まで色々な話題の中で、おそらく7、8階からの眺望が、影響を受けるのではないかと話していた。また、5階は影響がより大きいというのがわかるが、おそらく今までも見えなくなるという考え方は持っていたのではないかなと思う。ただ交通のスムーズさ、アクセルやブレーキをかけることによる粉じんや騒音がどの程度影響あるのか。それが殆ど影響ないなら、景観面の見え方だけと思う。
- ：以前も同様のご意見があったので、勾配の変化による騒音や大気の影響については試算しており、殆ど影響はない結果が出ている。なお、違いはゼロではなく、上り勾配によりパワーレベルは大きくはなるが、それを見込んだとしても殆ど影響はないと判断している。
- ：排気ガスについても、計算上影響ないレベルということか。
- ：はい。
- ：現行案が2.5%、第2案が0.5%、第3案が3.0%の勾配だが、上り勾配の車線が本当に騒音に影響がないのか。
- ：そんなに大きくはない。
- ：感覚として話しているが、どのくらい差が出るのか数字が欲しい。また、我々委員のメンバーだけで決める方向で進んでいいのか、あるいは事業者側として住民に対して聞く必要があるのか、どのように意見集約すればいいのか気になった。最終的には事業者としてこれでいきたいという意見と、我々住民としてはこの案が良いという協議できるような機会があるのか。W20では、毎回パースを含めて理事会で一通り説明して全員に配っている。また、500戸近くあり人によっては不要という人もおり、全戸配布はしていないが、理事会の議事録に「パースは全部用意しているので希望者があれば配る」と書いている。残念ながら殆ど希望者はなく、それであれば理事会の場だけで決めていいのか、など。縦断勾配については、例えば次の理事会で意見を聞き、理事会のメンバーから反論が無ければ事業者側がこれで行きたいといっているのもその案が良いという形で進めていければいいとは思っているが、住民の意見はどのように反映させるのがいいのか。
- ：我々としては、景観面を踏まえると、地域にとっては案3が一番いいと思っている。原案で行くか、案3かどちらかかと思っている。事業者としては案3が良いとしていると話してもらい、それでよいということであればそれで進めさせていただきたい。
- ：個人的には案3でいいのではないかなと思っているが、騒音値が各案でどの程度の幅があるのか、排ガスの問題がどの程度なのか、計算結果を提示していただいた上で、案3にするかどうかを決めたい。後から予測値が出てきて、排ガスを気にしているとか、騒音値がこんなに大きいのに何故この案に決めただという声が上がっても困ると思う。なので、数値を持ってこれで行きたいと理事会でも説明しようと思う。
- ：勾配を変えることによって対策後の騒音値がどれだけ変わるかについては、色々な対策のパターンがあり予測が立てにくい。

- ：このように資料を示してもらっているが、逆にそこが足りないのではないかと思う。イメージ的には分かったので、後は騒音と排ガスとコスト。我々からみたら3つのデータが足りていない。その3つのデータのうち、コストについては事業者側の問題であり、住民側が気になるのは騒音と排ガスの2点だ。
- ：縦断が決まらないと予測するパターンや対策の内容のパターンがたくさん出てくるので、縦断勾配を決めた上で、今後3次元予測で確認していきたい。
- ：遮音壁無しでいい。発生源の音がどれだけの差があるのかで良い。まず発生源として、この勾配では音の大きさがどれぐらいの違いがあるのか、排ガスについてもどの程度変わるのかを知りたい。
- ：承知した。どの案でも環境基準を満足する対策をするので、最終的には同様の答えになるが、発生源の違いがどれぐらいあるか数値をお示しする。
- ：どう対策するのは後で考えたらいい。但し、あまりにも発生源の差が大きくなったなら、「こんな大きく違いがあるのに遮音壁で対策したところで難しいのでは？」となる。まずは発生源としてどれぐらいの差があるのかであれば今でも出せるのではないか。
- ：案1、2、3でどの程度の差があるか示して、理事会にかけていただいて確認するという事か。
- ：理事会にかけてもらうのはW20のことだが、我々も理解しないといけない。3つの案のうち第1案については既に予測値が出ている。2案・3案も殆ど差がないと言うなら早くそれを見せて欲しい。次の協議会まででなく、出せるものは早く出してもらえば、来週末開催予定のW20の理事会に間に合うかもしれないし、我々も理解が深まる。
- ：案2が0.5%で案1とかなり違うのかなとイメージしているが、この案を想定しないとすれば、案1か案3は2.5%と3.0%の差でそんなに変わらないのではと思っている。
但し、数値的にどうかを見て納得しないと二度手間になるし、立案したばかりの「今後のスケジュール(案)」の“今月末に縦断線形を決定”との計画目標に早速に合致しなくなるので、容易に納得出来、説得力有る推奨案として来週中に提出してほしい。
- ：分かりました。
- ：資料2-1について、以前委員の方から、灘浜航路にかかる橋に人の観点、観光の観点から自転車道を作ったりできないかといった提案が出たと思う。確か、灘浜航路から六甲アイランドの西ランプまでの勾配4%というのが問題となっていた。この3案の中で、例えば案2の縦断勾配0.5%にした場合に、この灘浜航路からの勾配は4%より緩くなる可能性があると思うが、それはどうか。
- ：0.5%の案を採用してすり付けても、航路の高さが高いため4%で上っていく区間はどうしても発生する。その区間が確かに短くはなるが、基準上自転車等が通れるような道は設置できないのが現状だ。
- ：案2になっても4%から数字が下がることはないということか。
- ：4%の区間が長くなるかどうかだけの話で、4%自体は変えようがない。海の上で必要なクリアランスを確保するため、そこは変えられない。
- ：4%というのが法律上問題であれば、3.9%にしたら可能なのではないか。資料に4.000%と小数点以下3桁まで出しているが、3.99%にすれば法律上はクリアして可能になるのでは。
- ：勾配がきつい区間が何m以上ある場合は平坦な区間をどれだけ確保しなさい、という決まりが自転車道の設置の基準の中にあり、それがどうしても確保できない。4%だけでダメというわけではない。
- ：これは神戸の抱える問題でもあるが、観光の側面から考えたときに、神戸は今なかなか人が入ってこないと言われている。政府の統計からしても、日本全体が人口減少の局面にあって、インバウンドをどうやって取り込んでいくかについて、神戸や兵庫県を見たときに死活問題と考えている。神戸は誰に聞いても、非常にいい街だし、我々は住みやすいと思っているが、日本人から見た感じと外国人から見た感じは違って、外国人から見たときには風景としては同じである。彼らが求めているのは、何か違うもの、例えばしなみ街道とか、ああいったところには外国人が訪れており、レンタサイクルしたり自分の自転

車を持ってきたり、宿泊もする。もちろん公害や生活に関わる観点も非常に大切だと思うが、ひょっとしたら神戸のまちづくりの観点からすると、商業地区が非常に寂しかったりシャッター街が増えているといった六甲アイランドが抱えている状況について、ひとつの起爆剤として、この道路を活用するといったまちづくりの観点が必要ではないかと思っている。勾配4%が法的にネックになっているのであれば、それを変えることによって、ひとつの起爆剤になる。もしできるのであれば、道路を物流・生活道路という観点だけではなくて、それ以外の非常に大きな副産物・経済的価値がついてくるという発想が必要なのではないかと思う。案2を特に肯定するわけではないが、例えばその勾配ならそれが可能になるのではないかと考えた。それによって観光の側面、人が集まるような仕組みができるのであればそれを進める価値があるんじゃないかという気がする。特に回答を求めたわけではないが、ひとつの意見としてあげさせていただいた。

- ：今のご意見は神戸市としても真剣に受け止めなければいけない。というよりも、既に課題として認識して模索をしているところなのでコメントさせていただく。現在、湾岸道路の地域経済への活用に関する抜本的な話し合いをしている最中である。例えば、姫路には行くが神戸は飛ばされるという状況について、神戸空港からのアクセスが湾岸道路が繋がることによって良くなれば神戸に来てくれるんじゃないかとか、欧米の方なんかは滞在型で来られるから、六甲山に滞在して、滞在の拠点を神戸にしてもらうことで、そこから姫路に行ったり大阪に行ったりしてもらえないだろうか、といった視点は色々持っている。答えがなかなか見つかってないところではあるが、それだけお伝えしておきたい。
- ：今の意見はもう2、3回前にも意見書を出したし、あったらいいなと思うが、4%丁度で出てくるから、ちょっと工夫したらできるのではないかと思ってしまう。これが、4.5%や5%だったら非常に難しそうだと思うが、4%ジャストなら3.98%なら可能ではないかと誰しも思ってしまう。そこはもし可能であれば、国の道路ではあるが、ぜひ神戸市としても有効に利用でき、我々もいいのができたね、といえるようなことになればいいなと思う。ここは2、3回議論しているので次に行っていた方がいいが、ぜひ聞き届けてもらえたら嬉しい。
- ：W20は来週理事会がある。
- ：縦断勾配が決まって初めて3次元の予測ができるので、できるだけ早く次のステップに入りたいと思っている。できるだけ早く資料を用意し實光会長にお渡しする。
- ：理事会は来週なので、今週中、来週明けにでも、現行案を含めて3案あるが、眺望の関係、騒音、排ガスの問題、コストを踏まえ、こういう観点から事業者としてはこの案で行きたいという形にまとめてもらった資料を出してもらったらいと思う。もちろんあと5人の中のそれぞれの意見をいただいてだが、W20としては、この案で進めたいという方向を出してもらえば、それでいいと、理事会では説明したいと思う。
- ：承知した。
- ：但し、案3をやりたいという以降の次のステップには、遮音壁の形状は、もっと考えてもらう必要がある。それも同時に我々は住民に説明しなければならない。
- ：そこを、道路の高さが決まれば次のステップで3次元の予測をしながら、また協議させてもらうという流れになる。
- ：おそらく差がないだろうと内心思っているから言っているが、対策を何もしない状態の騒音、排ガスの発生源の数値を見た時に、こんなに違いがあるの、という内容であれば、どう対策をするのか、という話になってくる。現行案2.5%の勾配に対して、3%の勾配は0.5%しか変わらないのでおそらく大した差はないだろうと思っはいるが、出てきた数値を見てあまりにも差があるようであれば、今まで説明している遮音壁の高さ等の内容と大幅に変わる可能性がある、という話になる。それは心配ないか？そういうデータは手元にあるか？
- ：今手元にはないが、第3回事業協議会の際に、対策も複数パターンで検討したので、その時のデータがあると思う。
- ：対策案じゃなくて、発生源がどうなのか。
- ：アセスの内容でご存じだと思うが、対策をすると全て環境基準をクリアするので、対策無

しのデータで、案1と同様に案2と案3の予測結果を算出したらどうなのかを見たら分かると思う。

- ：対策していない状態で良い。対策の方法は今の現行案がひとつのベースでありモデルがあるのでこれに対して若干強化されるという話でよい。
- ：承知した。来週のW20の理事会に間に合うように資料を早急に準備する。

5. 騒音対策の検討

- ：(資料3-1を説明)

- ：19頁で、一番右側の昼間の予測結果が65.4dB。環境基準を越えているのでは。
- ：四捨五入した値で環境基準と比較することになっている。
- ：役所的には環境基準をクリアしているということか。それでは余裕がない。私は余裕が必要だと思っており、お役所的数値を求めているのではないので納得できない。前回協議会では、E3の付近もデザイン上、西側と合わせて直壁でなくR型にしてはどうかという意見があったように思う。それは実際の対策効果がどうだという確認がまず、第一にあってデザインは後だと思っているが、結局直壁で65.4dBとなっている。法律的には65dBの数字で環境基準をクリアしているかもしれないが、私どもは余裕を求めている。
- ：ご意見は承知した。その点も含め、今後の検討ということで20頁から、どう検討を進めていくかを説明する。

- ：(資料3-1 p20～説明)

6. 臨港道路の現状と供用後の交通量等が異なる理由(臨港道路の運用状況と将来の交通流)

- ：(資料3-1 p24～26を説明)

- ：(P26 コンテナ車のルート説明)

7. 新しい素材を用いた透光板の設置実績

- ◆：(資料3-1 P27-28説明)

8. イメージパースの説明

- ：(資料3-2、3-3 イメージパースの説明)

- ：最後の資料のE3のパースについて、3.2というのは路面からさらに+1mの高くなるか？
- ：路面からは4.2mの直壁にR部分がついているイメージで、W20と同じ形状で描いたもの。
- ：資料3-1の26頁の供用前後の交通量に関して、以前私が出した意見書の第5番目の要求にも書いているが、意見書の5頁に示したデータを提示して欲しい。
- ：説明資料にはないが後でお渡ししようと考えている。
- ：了解した。サマリーとしてはこういう表現でいいが、バックデータとして意見書の5頁で示した資料が必要だ。
- ：資料3-1の11頁の予測方法の走行速度について、湾岸道路の速度が80km、併設道路50kmで予測をするのはいいが、これに関しても、私の出した意見書の要求8項目の7番目で示している。車種、速度の余裕代として、先ほど話があったように数値はギリギリなので、この条件で余裕がどの程度あるのかを理解しておくためには、設計速度は80km/hだが100km/hの場合の数値が欲しい。車種分類についても、2車種分類の大型と小型、という設定に対し、4車種分類にした場合にどうなるのか。全部4車種分類の大型車にすると、私の試算では1台あたりのパワーレベルが1.2dB上がった。設定条件としてはこれで進めれば良いが、余裕代がこれだけあるということを確認するためにも、走行速度100km/hの

値を示して欲しい。なぜ 100km/h かと言うと、43 号線は環境対策として 40km/h 制限しているが、実際には交通車両、警察車両全部、大体平均速度は 60km/h で走っている。名神でも 80km/h の規制で大体みんな 100km/h で走っている。大体、規制速度+20km/h で走っているのが実態だ。100 km/h だと設計には入れられないというのは分かるので、あくまでも参考値として出して欲しい。先ほど 65.4dB についての指摘があったが、ベースが狂っただけでも 66dB になり全然余裕がない。だったらもう少し余裕を見て欲しい、という話が出てくる。余裕があればいいが、65.4dB で四捨五入して 65dB なので基準を満足しているといわれても我々は納得できない。値を示すことは可能か？

- ：検討させて欲しい。
- ：3次元で予測をするのであれば、単にインプットデータを 80 km/h から 100 km/h に変えれば出てくるのでは。
- ：3次元の予測では難しい。やるとしてもかなり時間を要する。
- ：昔全て手計算でやって時代であれば大変だと思うが、今はプログラムでデータを入れたら済むだけの話ではないのか。あくまで、参考値としてでいい。もちろん参考値と言ってもあまりに大きくオーバーするようだったら、当然、ちょっとこれはという話になると思うが。ただ、あくまでそれは意見であり、我々としてもいろんな遮音壁の形状を納得するために、バックデータとして出していただきたいと思う。
- ：おっしゃられていることは理解できる。
- ：先ほども言ったが、資料 3-1 の 19 頁に示されている 65.4dB という数値について、余裕があれば問題ないが、余裕のない状態で、切り捨てで 65dB に合わせている。どのように検討されているか分からないが、シミュレーションの境界条件というか、パラメータを少しふれば数値がすぐ変わるのではないか。変な言い方をすれば、そういう数値を作り出すこともできるし、逆に数値を 65.5dB 以上にすることもできるのではないか。そこに誤差もある。それを言いたい。最初の話に戻るが、2008 年頃、環境影響評価準備書の中で、最新の理論式に基づいて計算した結果だから精度が高く間違いないので供用後の事後調査はいたしません、と断言している。だから私は意見した。また、資料 3-3 で E3 の前に R 型をつけたケースのパスを見て、ここまで考えてくれているのだなと思ったが、実際は R 型ではない。また、資料 3-1 の 19 頁で、張り出し型を用いても高さが変わらないということはどういう意味か？
- ：高さ 4.5m の遮音壁が横に少し曲がるだけなので高さは殆んど変わらない。
- ：建築限界を守るためには高さが必要ということか。
- ：65.4dB という数字を見たら誰が見ても引っかかる。やはり R 型を採用するべきではないのか、その場合どうなるか、64dB になるのか気になる。六甲アイランドとしては、当初からチューブでスケルトンにして欲しい、六甲アイランドの中に入った E3、E4 から W20 まで、全面同じような形で、チューブでスケルトンがいいと伝えてきた。ただ、緊急時の対応や機能の面でそこまでは無理じゃないかなというのは我々も思っているの、出来る限り R 型の中で張り出しを大きくすると、張り出し幅が E3 側では少なくなるとか、東側が少なくなるといった部分があったとしても、島内はできれば同じ R 型で、E3 の方の 65dB も十分クリアできるという数字を見られないと、納得できない。
- ：去年の 12 月までは直壁で 2.5m だったのが、残留騒音を含めたシミュレーションによって 4.5m になった。設定条件を変えることで如何にシミュレーションの結果が振れるかということも検討の中で出てきた。そのような中でこれは数字的にこうだと言われても、E3 の中で説明できない。
- ：我々も極力ご要望に応えられるように、なんとかできないかを考えて、残留騒音の概念も取り入れながら、工夫しながら検討してきた。結局、対策前が 70dB や 80dB になったとしても最終的には環境基準の 65dB 以内に抑える対策をするので、四捨五入して 65dB になる。どのように対策しても最終的な数値は 64.5~65.4dB の範囲になる。
- ：その見解はいろんな検討の中でまた変わってくるかと思うが。もう一つ、資料 3-1 の 22 頁。図に予測地点が示されているが、対象の建物から 6m 前に出た部分で予測するとなっている。E3 も同じ考え方をするのか。

- : 同じ考え方です。
- : この時に、予測結果と実際とはどのように検証されるのか。敷地境界のところに騒音測定
のマイクをおくのか？
- : 測定はどうしても建物の上ですることになる。
- : 屋上の高さでは敷地境界ではなく建物の位置か。
- : 事後調査はそうなる。
- : それは整合性があるのか？
- : 本来建物の位置で予測するのを前面に出して予測し、その値が基準を満足するように対策
をするということで安全側の対策をしている。
- : しかし検証はどうするのか。
- : 環境基準は建物の面のところで 65dB を守りましょうというのが決まりであるが、アセス
で予測や測定をする際は便宜的に、敷地境界の方が測り易いからかどうかわからないが、安全側である敷地境界で予測しているというのが通例となっている。
- : 逆ではないか。敷地境界の方が測りやすい。
- : 下はそうだ。
- : 屋上は実際には建物の上でないと測れない。
- : そうなった時に予測は厳しい方で計算し、65dB を守るための対策をする。後から実際に測
る際は、下は敷地境界で測るかもしれないが、屋上は建物の位置になる。屋上も敷地境界
の位置で図る必要があるのではないかとされているのかもしれないが、実は建物位置が
本来測るべき場所である。
- : 建物のところが環境基準を満足すべき本来の場所なので、それを道路側に出すことで、
より大きい対策になる検討をしている。その分は余裕代であって、建物の位置で測定した
としても環境基準を満足する。本来は建物位置で予測しそこで測定する方法があるが、そ
れを敢えて道路側の敷地境界で予測することで、少し余裕を持たせている。
- : 数字そのものの検証じゃないということか。
- : 予測値そのものの検証ではない。
- : そこははっきり書いておいてほしい。
- : 事後調査では予測値ではなく環境基準を満足しているかどうかを確認する。
- : 屋上の予測は敷地境界相当のところで予測をして OK だということか。そのところを明
確にしてほしい。
- : 22 頁に「保全対象の建物の位置ではなく」とあるが、環境基準は保全対象の建物の位置で
守れば良いが予測計算はそうじゃないということか。
- : そういうことです。
- : ここに、保全対象の建物の位置というのが環境基準の対象となっていることを明確にして
もらってはどうか。だから余裕を見ていると。
- : 建物よりも 6m 道路側で満足するから、建物の位置でも環境基準も満足するということだ
と思うがあくまで計算上なので、ここに実測とのズレが出てくるのではないか。
- : 予測値を検証するというのが事後調査の目的ではなくて、保全すべき場所での環境基準が
満足しているかどうかを確認することを目的としている。分かりやすく書いておきたい。
- : 神戸市の環境局が測りに行くときにも、窓の所で測るのがルールだが、お宅に入るとな
ったら皆さん嫌がられるので、実際は大体道路際で測っている。運用としてはどうしてもそ
うなってくる。
- : 資料 1-3 の 2 頁でイタリックで書いているのはどういう意味なのか？
- : 斜体になっているのは、意見書を頂いた後の打合せで頂いた意見を示している。
- : 分かった。今のところこれに対する対応状況が「資料 3-1、p23」になっているが、23
ページの内容というのは全くこれとは関係ない内容では。
- : 直接の対応にはなっていないが、23 ページの下の Q で予測が絶対当たるかと言うところ
で書かせていただいている。
- : 4 車種分類の大型車、さらに 100km/h での条件で予測した値を出してほしいと言っている。
それに対して、先程の条件では、あくまでも 80km/h でやりますと書いている。余裕を見

るという考え方に対する答えが、どこにも入っていない。余裕代を見る計算、対策をしてくれと言っているわけではない。あくまでも、対策は基準通りやるとして、ただしどれだけ余裕代があるかということを見ておきたい。事業者側からすれば余裕を見るということはそれだけコストアップすることになって、なかなか決裁は取りにくくなるかもしれないが、我々としてはそういうことは関係ない。この計画がどの程度余裕を見ていて、予測ミスが起こったとしてもこれぐらい余裕があると、例えば 80km/h だろうと 100km/h だろうと実際にそんなに大きく影響はない、ということを知っておきたい。少し変わるだけで大きく影響が変動するのであれば、緊張感をもって見ておかなければならないが、そんなに変化がないのであれば、我々もそこで注意する必要はない。このような意味で設計速度の変化でどれぐらいの差があるのかを知りたい。回答として、検討するということがあったらいいが、白丸になっているから、対応した、という話になっている。

- ：引き続き検討させて欲しい。
- ：建物の壁面なのか敷地境界なのかも同じテーマだ。余裕代という言葉を使っているが、そこは今日の資料の中にもそれに対する答えが散りばめられている。一部は持ち帰りということになるが、先ほどの表現を変えてわかりやすくしないと伝わらない部分はわかりやすくする。いずれにしても先ほど話題となった 65.4dB も、三次元予測によって変わってくる。
- ：対策も変わってくる可能性がある。
- ：今のところは対策の考え方ということで、決定事項ではないということをもう一回思い出して頂くのと、私が言うと良くないかもしれないが、ご指摘の 19 頁は、数字だけで申し上げると、残留騒音を考慮する前だと 64.2dB であり、1dB ぐらい余裕をもった対策、強い対策をするということになっている。解釈は色々あると思うが、数字だけ見た時に、いろいろ工夫した結果がこうなっているという見方ができる。
- ：残留騒音は、国土交通省として計算しないといけなくこの数年の中で決まったのではないのか？
- ：決まってははいない。必ず見込まないといけないものではない。
- ：計算する前提になっているはずでは。
- ：前提にはなっていない。道路交通騒音の場合は実際には残留騒音よりも 10dB 以上大きいことが多いので、その場合は道路交通騒音で支配されてしまうので残留騒音を見込む必要がないというのが基本で、あまり日本で残留騒音を見込んでやっている事例はない。今回のように、沿道に高層階のマンションがある場合には残留騒音が支配する部分が大きくなっていくので、今回は残留騒音を取り込んで予測していく方針とした。残留騒音を考慮する予測は、一般的にはやってないというのが現状。
- ：残留騒音を見込んで必ず計算をやりなさいとは書いてないが、測定する結果は、残留騒音が含んだ結果が出てくる以上、結局、残留騒音といわゆる発生音の合成値になる。計算上見込みなさいとは書いてないが、得られる結果はあくまでも残留騒音が入った結果しか測定できないのだから、残留騒音を見込まずに出した予測結果は測定結果と必ずズレが生じる。ということは結果的に見込まざるを得ない、ということだと思う。
- ：それも含めて誤解がないように数字だけ見てくださいと申し上げたが、色々な指摘や六甲の現状を踏まえて、残留騒音を考慮すべきだという判断をして予測した結果、将来の予測が外れる要素を一個減らしたと言えるのではないかと思う。通常であれば、支配的ではないので考慮しないことが多いが、考慮しないことによって予測が外れて実際は大きくなるということが起こっているかもしれないというご指摘を踏まえつつ六甲をみたら、残留騒音が大きいのでこれは見る必要があると判断して考慮した結果、実際に対策によって 1dB ぐらいの、“余裕代”にはできないが、予測が外れるリスクが減ったと見てもいいのではないかと、皆さん側から見たときにも思った。数字で言えば、工夫した結果 1dB はいい方に動いているというような見方もできる、ということをお願いしたかった。解釈は色々あると思うので、余裕代と呼んではいけないのかもしれないが、意見交換の結果、みなさんにとっていい方に動いているというふうに見ていただきたい。
- ：我々もルールの中で工夫はしていきたいと思っている。

- ：さきほど言われたように、事後調査でどうしても入ってくる残留騒音を見込むことによって、我々も安心感があるし、それが結果的には、環境基準のクリアという結果になる。我々も中で相談しながらそういう方法を模索して、今回のような提案をさせていただいている。
- ：色々ご意見聞きながら、工夫できる所を探しているというふうに思っていたらと思う。
- ：E3が40階、屋上入れれば41階だが、イメージパースが5階相当と最上階相当である。5階と41階では離れているので、中間の階についてはパース作っていただくわけにはいかないか？例えば28階とか。
- ：できる。全階は難しいが、例えばこの階がほしいと要望いただければ、用意する。
- ：来週資料をお届けする機会があるので、その時までには實光会長の方にお伝えいただければ。他のマンションの方も、来週までに資料お届けする事になっているので、その時までには言っていただければ、聞いて、準備する。
- ：では相談する。

9. その他、今後のスケジュール 他

- ：今回協議会の内容としては、最初に説明のあった道路の高さについて案3で皆さんが進めたいということになるのか？
- ：はい。他に、騒音の予測について、今まで断面予測で予測方法や前提条件について協議させていただいた考え方について、今後3次元予測でも同様のやり方で進めていくという内容を、今日確認させていただいたということによろしいか。
- ：それと残留騒音の再測定。
- ：それもさせていただきたいと思う。また時期がくれば詳細を協議させていただきたい。
- ：残留騒音の測定時期が9月になっているが、完全に蟬の鳴き声が止まってからにして欲しい。
- ：是非我々もそうしたい。
- ：今お手元に、今年度の六甲アイランドで我々が考えているスケジュールを配布した。一番上段の「予備設計」の欄に記載した赤丸の「縦断線形の決定」が、我々としてはできれば今月中ぐらいには、案3で進めることの合意形成を図れたらと思っている。それを受けて、「環境対策検討」の3次元の予測に向けたモデル化を進めていって、蟬の鳴きやむ9月頃に残留騒音の測定をさせていただき、その結果も踏まえて、残留騒音をどう設定するかといったところを10月末ぐらいに協議させていただけたらと思っている。平行して予測、対策の検討を進め、少し先になるが2月ぐらいに対策がどのような形になるかをお見せして、対策方針を決めたいと考えている。1回で決まるようになっているが、ここはもしかしたら数回になるかもしれない。対策方針等を決めて、詳細の設計を進めていきたいと思っている。
- ：みなさんの開催がどんどん後ろになっているからこうなっているだけであって、早く資料を作って早く説明していただければよい。今回の開催も前回から4ヵ月も経っている。
- ：7月末にこういう目標があるのであれば、来週早々に出していただく資料には、はっきり事業者として、景観の問題、騒音の問題、コストの問題を勘案し、こういう考え方で第3案で進めたいという内容をシンプルにまとめてもらったらいい。
- ：承知した。
- ：スケジュールについて、予備設計を進めていく中で、橋の橋脚の位置についても全てではないが9月末ぐらいまでに決まる部分もあるので、そこについては、橋脚の柱の位置でのボーリング調査に秋から入らせていただきたい。その結果を用いて、詳細設計を行い、遮音壁の設計も含めた形で検討したい。下の方に「用地取得」と「工事」という欄があるが、現在用地についても、「用地幅杭」という道路に必要な範囲を沿道の事業者さんとやりとりしているところで、用地の取得等の手続きを今後していくことになる。それと平行して、年内に着工と神戸新聞にも出ていたかと思うが、まずは準備工事ということで、中央分離帯や植栽の広いところで部分的に橋脚工事に入っていくためのそこにある植栽の樹木の

撤去や中央分離帯の切り下げなど、次の工事に入る前の段取りをする工事を年内には発注して進めたいと思っている。その辺の内容について詳細をこういう事でやりますということが出てくれば、お知らせさせていただきたいと思うので、こちらの方も協力よろしくお願ひしたいと思う。

- ：スケジュールの中に、住民への説明という視点が入ってないのではと思うが、考えていただきたい。
- ：協議会については下の方に「事業協議会」の欄に●で示している。必要であれば住民の方に説明することも協議させていただきたい。
- ：我々が承認したことになっても困る。
- ：そこはそうならないように協議させてもらいながら、必要に応じてこういうのは説明して欲しいという内容があれば、そこについて説明する等、臨機応変に対応させていただきたいと思う。この資料は、今の環境に関する事項について協議時期を示しているが、それ以外でも必要に応じて、協議させていただきたいと思っているので、よろしくお願ひしたいと思う。
- ：遮音壁の形が決まった段階で一度住民に見てもらうことが必要かと思う。今のところそこが一番大きな関心事だ。
- ：10数年前に、住民に説明したきりでここまで来ている。やはり住民には説明すべきじゃないかと思う。
- ：一番興味あるのは遮音壁だと思うので、何も無いときにやってもしかたないので、開催時期についてはまた考えることにする。
- ：相談しながら決めたいと思う。
- ：住民の中からの要求はやっぱり遮音壁はどうなっているのか、全面チューブ型にして欲しいという意見を聞く。我々も、チューブ型に関しては災害時の問題や費用の問題で難しい状況であることや、チューブ型ではないが騒音や大気質に関して、住民に影響ないようにするできる限りの形状をお願ひしているというふうに言っているが、本来チューブ型にしてもらうのが一番で住民の希望であるという部分だけは是非念頭に置いて欲しい。住民生活に影響ない、環境に影響ないという部分を是非クリアして欲しい。
- ：承知した。
- ：それでは終わりたい。

以上

第6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 会長	實光 良夫
	副会長	柏井 敏介
	副会長	宮脇 貴栄
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
	計画課長	田崎 祥二
	計画課 計画係長	上中 一弘（前任：玉利俊瑛）
	国土交通省 近畿地方整備局 浪速国道事務所 出張所	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 神戸建設部	
	企画課長	中川 紀雄
	企画課長代理	葛谷 武司
	プロジェクト第一課主任	関川 洋介（前任：青井 一）
神戸市	神戸市 建設局 湾岸・広域幹線道路本部 推進課	
	推進課長	武田 史郎（前任：津島秀郎）
	担当係長	藤井 宏一
【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