

**大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド地区）事業協議会  
第8回 会議録**

■日 時：平成31年3月26日（火）14:00～16:30

■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7回会議録（案）
- ・資料1-2 指摘事項と対応状況一覧表
- ・資料2 説明資料
- ・六甲アイランド遮音壁（基本案）イメージパース
- ・六甲アイランド地区における今後のスケジュール（案）
- ・大阪湾岸道路西伸部景観に関するアンケート調査
- ・第8回事業協議会事前説明資料に基づく質問書

■結果の概要：

[騒音の予測方法・遮音壁の検討結果について]

- ・技術手法に基づき+10km/hで走行速度を設定することについての事業者の考え方を示す。
- ・予測値が変化する危険側の要素と安全側の要素について、どの地点の値か表現方法を工夫する。
- ・前回提案の遮音壁の形状から今回提案の遮音壁の形状とした経緯を、これまでの検討結果等を用いて示す。
- ・予測条件となっている交通量の詳細について確認する。
- ・湾岸道路の西行と東行車線が分離している部分について、予測にどのように考慮されているのか示す。

[その他]

- ・大気質の事後調査地点について、意見交換を行った上で検討する。

## ■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 を説明）

### 4. 前回協議会等における指摘事項

●：（資料 2 p11 までを説明）

- ：走行速度の変化の部分で、 $-0.6\sim+1.0$ dB の差を「殆ど差はない」という表現をされているが、1dB で攻防していると我々は思っている。1dB の差は「殆ど差がない」のではなく、非常に大きな問題になると考えている。
- ：四捨五入の話で攻防している現状があるため、1dB が小さい値ではないというご指摘はもっともだと思うが、騒音の予測をする際の 1dB はある程度誤差の範疇として考えられる数値と考えている。ただ、予測で至らない部分については、今まで議論してきた残留騒音等、安全側に予測条件を設定することで生まれる余裕代で埋め合わせをし、我々事業者のできる範疇で安全側の方には持って行きたいと考えている。ただ予測条件をいくら安全側で設定しても、結局は対策後の予測値は計算上 65.4 になり、安全側に設定した過程が最終的には見えなくなってしまう。
- ：また、走行速度について、安全に走行できる速度として設計速度 80km/h で道路構造を設計しており、湾岸線の既設部でも規制速度 80km/h であることから、それ以上の速度を設定することは構造で許容する速度の超過を認めることになりかねないため、走行速度を上げるような条件設定は原則無いと考えている。
- ：東灘区内が 75.9km/h で、西宮市内が 88.5km/h、尼崎市内が 88.7km/h となっているが、六甲アイランドも 88 km/h ぐらいになるのではないか。
- ：可能性はある。
- ：走行速度は 80km/h 以上になると私は思う。85、88 という数字に合わせてやってもらったらよいと思う。
- ：資料の 4 頁 5 頁で、4 頁の方は、数字がプラスになると悪くなる、一方 5 頁はプラスになると安全側で、表現が逆になっている点が気になる。また、4 頁の速度の問題について、私の質問書の 2/5 頁をみてもらうと、国交省の国土技術政策総合研究所という所から「道路環境影響評価の技術手法」という書類が出ている。これはその体系の中の「4.1 自動車の走行に係る騒音（平成 26 年度版）」（国総研資料第 842 号）で、この中に走行速度というのがあって、但し書きに、「沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることができる」とあり、さらにその解説として、必要に応じて法定速度よりも 10km/h 程度高めに設定できると書いてある。少なくともこの技術手法では+10km/h を想定しており、90km/h で予測できると思うができないのか。しかも、前のバージョンである平成 24 年版（国総研資料第 714 号）でも全く同じ記述であり、近年俄かに改定されたものでなく、この湾岸道路西伸部が事業化されるずっと前からの但し書きであり、事業者は分かっていた筈。
- ：私の解釈であるが、法定速度よりも+10km/h で設定するのは、法定速度や規制速度に対し設計速度に余裕がある場合に可能だと思う。今回西伸部は曲線等どういった平面線形にするかといった道路構造を決める際の設計速度を 80km/h で設計をしているため、90km/h の設定で遮音壁を立てることは難しい。
- ：国交省の技術手法（国総研資料第 842 号）を一通り読んだが、これは“自動車の走行に係る騒音”に特定した「環境影響評価の技術手法」であり、道路を設計する技術的な構造設計の話ではない。道路そのものの構造設計は 80km/h ということで構造計算するのはそうだと思うが、それに対して、騒音の検討をするときには道路の構造の問題ではなく、沿道環境の状況に応じて必要に応じて 10km/h 上げてもいいということが明確に書いてある。予測値はこれに基づいて算出しているのではないのか。
- ：更に質問書の 3/5 頁には、排水性舗装についても技術研究所の資料（国総研資料第 573 号）を示している。これは、施工後 5 年間継続的に実施した騒音測定の結果で、結論としては大型車の場合であれば 3dB、乗用車の場合だと 4.5~7.9dB 下がると記載があり、今回説明の“安全側予測 3dB 減音効果”というのはこの辺りを言っているのかなと思う。ところが、次の頁で 5 年間という期間で経年変化について調べた結果が示されており、大型車の場合年間で 0.44dB ずつ効果が薄れている。乗用車の場合だと年間 1.1dB。ということではければ結果的に大型車の場合 3dB 最初下がったとしても、

単純計算では約7年でその効果がなくなる。今回、排水性舗装による低減は予測には組み込まれてはいないが、排水性舗装にすることによる低減は、あくまでもプラスアルファとしかみられない。3dB という数値はかなりインパクトがある数字だが、実際には、3dB は期待できない点が問題だ。

- ：今回改めて資料を読んでみて、元々90km/h で予測計算してもよかつたのではないかと思う。できない理由として構造設計のことを言われるが、構造設計のベースとは違う話だと思う。はじめからそういう風にとらえられてきたという事であれば、ここで見直しをしてもいいのではないかと思う。技術手法の通りに+10km/h にしている場合はその道路の構造計算も 10km/h オーバーでやっているのか。
- ：例えば、設計速度は 80km/h、つまり構造は 80km/h に対応して作っているが規制速度は 60km/h で設定されている道路は多くある。そのような道路は、道路の構造として将来規制速度が 80km/h に上がっても道路構造としては問題ないので、80km/h で走らせることが可能だ。その時は 80km/h の設計速度まで対応した騒音対策はできると思う。
- ：今回の場合、設計速度も規制速度も同じ 80km/h で、90km/h や 100km/h で走ることを認める構造にはなっていないため、遮音壁だけ 90 km/h を認めることは難しいと思っている。90km/h や 100km/h で走ることを道路構造自体が担保してないのに、我々が 90 km/h で走ることを認めてしまうことになるため、難しい。
- ：技術手法では、法定速度又は規制速度をあらかじめ設定して影響評価しなさいとなっているが、一方で沿道環境の保全の観点から適切な値を用いることができると記載されている。法定速度があっても、+10km/h は認めている。要するにいくら法定速度であっても、10km/h ぐらいオーバーして走ってしまうだろう、ということをもさにこの技術手法の中で明確に書いてある。法定速度が 90km/h になることは認めていないが、環境影響を評価する立場からしたときには、当然そういうことも考えてやりましょうと、まさに我々の立場に立ってこの解説が付いていると思う。
- ：おっしゃることは理解した。今日ここで頂いたご意見を持ち帰らせていただく。
- ：実際、走行速度は 80km/h を超えていることを予測でどう考えるのか。
- ◇：国土技術政策総合研究所の資料の解釈の話になっているので、今回のケースが 80 km/h とするのが正しい結論になれば、そのことを理解できるように説明してもらえばいいし、+10km/h が認められているということが確認できれば、90km/h にして予測すべきということになると思う。そこをまず確認してから議論した方がよい。
- ◇：誤解がないようにフォローさせていただくと、もともとこの資料は、設計速度 80km/h なので、80km/h で予測するしかないが、実際速度が上がったらどのぐらい音が上がるのかというのを教えて欲しいという話があって、そこを無視するというのは、信頼関係があるので、速度が上がれば音も上がりますという資料は示しましょうという話で、ある意味、素直に数字を挙げていただいているので、隠そうとしていないことはご理解いただきたい。
- ◇：速度が上がれば騒音値は上がるが、それを遮音壁で抑えるのか、極端な話をいえば、取り締まりをするのか、規制速度を 60km/h に落としてでも環境を守るのか、いろんな方法が実はあるが、今回は指針の理解に曖昧な部分が出てきているように思うので、そこをきっちり解釈してから意見交換された方がいいと思う。
- ：確かに税金で作っているため、他の人から見てなぜそこだけオーバースペックでやるのかという話があり、第5回からはやむを得ないかなと思いながら、せめて他のところで何かできないかとずっと考えてきて、ようやくこの資料に突き当たった。逆にこれを事業者で+10km/h 上げて問題ないとする拠所にしてもらいたい。
- ：今おっしゃったようなご意見に対して、実態やこれに基づく技術手法の考え方を我々も確認させていただき次回、回答したい。
- ：お願いする。それと、資料の6頁に関して、表の数値を眺めていても分かりにくいので私が添付資料1にグラフにした。これで見ると、W20 と E3 で、3次元モデルでは実測値との差が断面モデルに比べ小さくなった。W20 は低め、E3 のほうは高めという傾向がそのまま出ている。実際に計算するデータの構成から考えれば何らかの理由が解明できるのではないかと思う。理由はなんとか突き止めていただきたい。
- ：モデルの中のパラメータの話で、色々な要因はあると思うが、実測の値の内訳等が不明であるためこれだという原因を特定するのは難しい。
- ：もうひとつ、資料の10頁をベースに、質問書の2/5頁で表にした。なぜかというと、色々な要素が安全側として設定されているが、発生源での話をしているのか、予測点での話をしているのか分かるように整理していただけないか。
- ：なかなか難しいと思うが、可能か検討する。
- ：10頁の中で赤色、青色で書いているそれぞれの最大値が最終的に環境基準遵守地点に来たときにどうなるか分かるようにしてほしい。

- : 色んな要素を含めて予測しているため、それをわかりやすく模式的にお示ししている。さらにどうお見せするのがいいか検討させてもらう。

## 5. 遮音壁の検討結果

- : (資料2 p12~を説明)

- ◇ : 金属板を採用し遮音効果が増した場合は高さを下げるといった設計に変わってくるか。
- : 程度にもよるが今のところ、そうは考えていない。
- ◇ : 今日の説明では、透光板でなく金属板でいいとなった場合に予測値に余裕が出て遮音壁を低くすることが可能な場合があるが、その場合も高さを変えずに金属板でやるということで、より安全な方になることになる。パースは金属板のイメージで書いている。
- : 質問書の添付資料2の表は、環境影響評価のときから数値の変遷を並べたものだ。赤枠の真ん中が今回の資料の新提案だが、前回までは断面モデルだったのを3次元モデルに変更して、さらに遮音壁の形状が、低くて張り出しが長いタイプから、高くして張り出しを短くしたいと提案がされている。これでは断面モデルと3次元モデルとの比較ができない。前回まで断面モデルで検討していた遮音壁の形状で3次元モデルを用いて予測したらどうなるのか。
- : もう1点、維持管理の問題等から天板の延長はしたくないという話だが、少し延長することで劇的に遮音効果が上がるのであればデメリットがあったとしても考えるべきだろうし、先ほどの走行速度を90km/hにして値が上がった場合にカバーするだけの事になる。そういう意味で天板を長くすることでどのように変化するのか比較する形で数値を出していただきたい。
- : 断面モデルの場合はある断面だけで考えるので以前のようにいくつかのパターンをお示しできたが、3次元モデルの場合、今回説明までだいぶ時間かかったように、形を変えるだけでもかなり手間がかかる。また、傾向としては断面モデルと比べても大きく変わらない結果にはなると思う。これを3次元モデルでそれぞれトライアルするのは予算的にも時間的にもかなり厳しい。今回は張り出し幅を維持管理の観点から2.7mと決めた上で、環境基準を満足するための高さや延長を決めているので、これも含めて前回までの結果と並べてどうか、という見方をしていただければありがたい。
- : 基本的な説明はもちろん分かるが、計算する際になぜそんなに費用がかかるのか理解できない。インプットデータは基本全部決まっており、唯一、遮音壁の形状が変わるだけの話ではないのか。
- : 形状が変わることによって延長方向がどうなるか等トライアルが複数でてる。
- : それであれば、前回の遮音壁の形状と今回の遮音壁の形状で、断面モデルを用いて、形状が変わることによってどういう変化があったというのは、比較はできるのではないかと。遮音壁の形状が変わったものがいきなり出てきて、断面モデルから3次元モデルによって精度があがったとあるが比較ができない。
- : 断面モデルと3次元モデルの違いがいまひとつまだ理解できてない。
- : 基本的にどこから遮音壁を設置するかというところを確認するためというのをご理解いただきたい。3次元モデルとすることであまり数字が変わるものではないが、平面的に複数地点の数字を確認でき、遮音壁の必要な延長が分かるというふうにご理解いただきたい。
- : 14ページの計画交通量について、私の質問書の最後の頁と一つ前の頁に添付資料の6と7を示している。六甲アイランドに入ってくる六甲大橋と湾岸道路から出入りする交通量の現状と将来について、計画交通量や現況の交通量の数値をはめ込み収支を確認した。すると添付資料6で中央の北側の「周回」というところでマイナスになり、収支がおかしいことになる。これはどこか数値が足りない(即ち、交通量想定ミス)のではないかと思う。計画値があると思うが一度見直しをしてもらえたらと思う。第5回事業協議会説明資料「現状と供用後の交通量等が異なる理由」のベースになっているこの交通量が変わるのであれば予測結果も変わるだろう。
- : 細かいので、個別に確認させてもらう。予測の交通量自体は、簡単に言うと、交通量の多い大きい道路、臨港道路や西伸部については、アセス時の計画交通量を用いている。その他、街区の中の生活道路については、交通量を大きなネットワークで考える推計では算出が難しく精度が確保できない部分があるため、H28年度の交通量調査等の結果を3次元予測するときの交通量として使っている。
- ◇ : 走行速度を80km/hとするのか90km/hとするのかの話があるので、今日お示しした遮音壁の検討に関する資料は変わってしまう可能性がある点、断面モデルの範囲内で、どの程度遮音壁の形状が変わるのかを何パターンか計算して方向性を定めた上で3次元予測の作業へ入った経緯があること、つまりちょっと張り出しを大きく又は小さくしたら高さはどうなるということは、今までの断面モデルの中である程度はご説明してきたとご理解いただきたい。
- ◇ : 1車線規制の収まる範囲で何とかお願いできませんかということでも張出し幅2.7mを限度として、それ以外の形態をトライアルしてみるとあまり高さが下がらないという計算結果がでた。中央

分離帯にも遮音壁を設置して両側の高さが下がるかといえば0.6mくらいしか下がらずあまり効果がなかったので片側でどうか、という話だと思う。次回に向けた宿題を明確にしたい。

- ：資料の29頁の遮音壁形状で、上段の7.7mの遮音壁とそれを支える部分があと50cm高くなって張り出しは2.7mだということだが、最も高い8.2mまでのところまでパネルを設置しても構造上は一緒だと思うので、南側の遮音壁の高さをもう少し上にのぼしたら音が軽減される効果があって費用が大きく変わらないのであればその辺りも検討して欲しい。高さ的にはあと50cm伸びるだけなので景観上は殆ど影響ない。
- ◇：今のご指摘について、まず張り出し幅2.7mの範囲で収めることをご理解いただけるかどうかに戻る。50cm上げるという事は張り出し幅2.7mを越えることになるため、1車線規制で収まらなくなってしまう。
- ：規制時に1車線内に収めたいという部分について、高速道路では常に全面ストップとか、リフレッシュ工事などやっている。そこにこだわらずに、日常の騒音や環境への影響を低減することを優先すべきではないかと思う。
- ◇：同じお金かけるならば、より効果的な形に、あるいは、全体のなかでそんなにコスト高になるわけではないなら効果を見て判定すべきじゃないかという考え方自体は理解しているが、一定の条件がある程度決めなければパターンが無限にでてくるという中で、張り出し幅2.7mという一車線規制の範囲の中で収めるとさせて欲しいという内容だった。というのも、事故渋滞とか色んなことが想定されるが規制そのものが周辺環境にいいことではないため、そこはご理解いただけるのかなと我々の立場からは思っている。
- ：車線を規制するような作業が毎日あるなら優先順位として必要かもしれないが、3年や5年に1回、それもこの距離であれば2、3日で済む作業、ひょっとしたら1日で済む作業かもしれないのに、それを考えて1車線規制で済む形状にするのか、毎日の環境負荷を少なくするために少しでも張り出しを多めにして環境基準を抑えるのか、優先順位は私にとっては逆ではないかと思う。
- ◇：環境基準の65dB以下にするというのはどういう遮音壁形状であっても同じ共通の目標で、横に張り出すタイプにしようが、高さをあげようが、65dB以下にするという意味では、皆さんのお住まいのところに届く音はどの形状であっても同じになるというのが基本的な考え方になる。その中で、例えば26頁では、張り出しが大きいタイプの遮音壁を用いれば高さが低くなり、その方が全体の高さが抑えられるということが示されているが、抑えられた結果の音の大きさは変わらないので、張り出しが大きいタイプの遮音壁を用いることで遮音壁の高さが低くなるというメリットがある。
- ：フレームを含む高さは一緒でいい。7.7~8.2mの部分で。その横断方向への張り出しを延ばせば騒音は低減されるのではないか。
- ：65dB以下にするために2.7mの張り出し幅で可能という結果となっている。このままの形で横断方向に張り出す必要性は環境基準を満足する上で必要ないということになってしまう。これで今65dBをクリアしているので、横断方向に延ばせば値はいくらか下がると思うが、そこまでの対策はしなくても基準はクリアするというのが我々の言い方となる。
- ：分かった。
- ：26頁の表と今の説明の中で、張り出しを長くすると低くできる、高くすると張り出しを短くする必要があるというのが理解できない。今回の提案と5、6回の提案と、張り出しが5.5mから2.7mに短くなる代わりに全体は高くなっている。フレームが高いまま張り出しを長くすることはできないのはなぜか。
- ：張り出しの2.7mの形で今環境基準をクリアしているためです。
- ：当初、左側の低くて張り出し幅5.5mだったものを右に変更した理由は。
- ：管理のしやすさで1車線の中で管理できるようにということでの張り出し幅となった。
- ：効果は一緒という前提で変えたということと理解した。もし今度90km/hになったときには超過すると思うが、その時はこの今の新しい形状で、張り出しは2.7mよりも延ばすことになってしまってもやむを得ないという話か。
- ：管理する立場としては1車線規制ですむようにしたい。パターン数が膨大になることを避けるためにも、景観の話も含め何を優先にするかを決める必要がある。
- ：今回の提案では管理上の観点からできれば張り出し幅2.7mに収めたいということだが、最終的に遮音の効果が不十分な場合はこの形状のままでも張り出し幅について2.7mを超える事も起こりうるか。
- ：起こりえる。
- ：やはり80km/hと90km/hの問題を整理する必要がある。
- ：まずその辺の考え方を確認し、計算もすぐにはできるものでもないので、今までの検討結果を比較、整理してもう一度提示したい。
- ：予測手法は道路環境影響評価の技術手法、これに基づいているのか。
- ：はい。
- ◇：このような意見交換させていただきながら、これが確からしいということになっていけば、最後は透光板がいいのか金属板がいいのかといったデザインの話にしていきたい、そういう流れでいまい

見交換をしていることを思い出していただいて、また次回議論させて頂く。

- : E3 のところも西行の南側への遮音壁を考えているのであれば、西行と東行の路面の高さが異なる部分について予測上どう処理されているのか。以前から指摘しているが全く触れられていない。
- : 今回の3次元のモデルで、ご指摘の上下線分離の高さ関係も再現して予測をしている。
- : 遮音壁は西行の南側にだけ設置する予定のようだが、東行には設置しないのか。資料2の22頁の原理は分かるが、それは西行き南側の遮音壁に対するものだ。
- ◇ : 資料2の14頁の右下にE3前の断面が示されているが、①西行、断面図の一番左側に遮音壁を設置するがその他には設置しない場合に西行と東行の路面高の間から音が漏れてくるのではないかと、それを考慮する必要があるのではというご指摘を以前から頂いている。今回の3次元モデルでは高さの位置関係も再現しているので、今回の遮音壁の設置範囲や高さには、その隙間も考慮されている。
- : そのこのところが、考慮している、という言葉だけでなく具体的に示して欲しい。
- : そこが分かるように具体的に次回用意させてもらう。
- : 西行の高架の裏面に東行の車の音が当って反射・屈折してどのように影響するか分からない。西行と東行のだんだん大きくなる高さの差をどう処理しているのかということをごきちんとして説明していただきたい。
- : 承知した。

## 6. 今後のスケジュール

- : (今後のスケジュールを説明)
- : 協議会の9回と10回がスケジュールリングされているが、今まで何度も言っているように、1ヶ月に1回でも準備さえ整えば開催すればよい。
- : そうさせていただきたい。
- : 今回も一生懸命されて3月末になったのだろうと思いたい。
- : 前回のご指摘を踏まえ、なんとか3月に準備が間に合って今日開催させていただいた。協議事項についてすぐ用意できるものがあれば、さらに前倒しで実施させていただくことは我々にとっても有り難いことと考えている。
- : そういう形で是非やっていただければと思う。たくさんのご意見を一度に話されても理解できない部分もあるので、できる限りわかりやすく説明して欲しい。我々としては環境に最大限配慮した形状をお願いしてきたが、遮音壁については同意せざるをえない状況にはなっている。それでも65dBぎりぎりではなく、64なり63なり、一番悪い場合でも余裕代があるので十分大丈夫だと、住民に自信を持っていえるような施設にして欲しい。反対しているわけではない。
- : 承知しました。ありがとうございます。

## 7. 景観に関するアンケート調査について

- : (景観に関するアンケート調査を説明)
- : 景観についてお答えくださいというアンケートはいいが、遮音壁の距離を短くしろとかそういう意見がでるのではないかと。
- : そういった細部の内容は想定していない。
- ◇ : 大元の考え方について問う質問が設定されている。遮音壁についてはこの協議会の場で細かい議論をすることが第一で、次に全体の説明会という流れに持っていきたい。

## 8. その他

- : 大気質について環境影響評価では簡単なシミュレーションしかされていない。
- : 技術手法の中に大気質の予測の仕方もあるとあって、それに基づいて騒音と同様の考え方で予測をしている。
- : 評価書では向洋小学校の北側のステーションを基準点として判断していた。
- : その値をバックグラウンド濃度として、そこに将来の交通量を考慮して予測をしている。
- : そのポイントからはW20の北側は600m離れている。我々としては道路が供用開始されたときの状態で、我々の街の中のある特徴的な場所の大気質の状態を知りたい。六甲アイランドが埋め立てられた直後の測定値と、平成24から26年の神戸市の環境局のデータがここにある。これは理事会から申し込んで、春夏秋冬に対し3ヶ月毎に2週間連続で計測している。市役所の方を通してデータもある。ここにあるのは概要で本当はこれ以上に20頁から30頁くらいのデータがあるので、これとの比較をしていただきたい。
- : テニスコートで測った結果については以前データをいただいて、我々がW20で測ったデータと比較してほぼ傾向が同じだったということをご説明させていただいたと思う。
- : それは聞いたが、事後との比較をして欲しい。国土交通省の管轄なのか市役所建設局あるいは環境

局なのかは別にして、バックデータとして確認して欲しい。

- ◇：補足すると、W20 が道路に一番近いということで、その近傍の道路で春夏秋冬の各 1 週間ぐらい連続観測というやり方で測定をして、向洋町中 6 丁目公園内の値と比較した。もっと道路に近いところでどうかという検証が必要じゃないかという答えも含めて、過去の協議会で説明させていただき、一度納得いただいていると認識している。それに加えて、事後調査はもちろんちゃんとやるということ的前提としている。
- ：我々のデータとしてはテニスコートの場所で測ってもらえたら一番はつきりする。供用後に我々の環境がどう変わったかというのをきちっとした検証データを出して欲しい。
- ：事後調査ということで、実施する計画も立てている。工事期間中にどうなるかもあるのでそれは相談させていただきたい。
- ：事後調査についてはどこかに書いてあったが、供用開始後それはどの機関が実施するのか。
- ：事業者が供用後 3 年間実施する。
- ◇：事後調査といっても、工事中も測る。また、完成して車が走り出した後も定められたタイミングで測って、足らずがあれば補強する。それを事業後の検証・評価として実施する。
- ：場所については、前回 W20 で相談させていただいて、ここで一回参考に測ったらということで、実施させていただいた。場所についても今後ご相談という形をさせていただきたい。
- ：私としては、六甲アイランドの代表的な地点としては、六甲アイランドの埋め立て前後の経過を把握できているテニスコート横で供用後も測って欲しい。
- ◇：今の予定通りにしばられず、ご意見を聞いて場所についても相談しながら実施したい。
- ：W20 はかなり接近しているので分かるが、それに加えて六甲アイランドの代表地点としてあそこで測れば変化が分かるため是非やっていただきたい。
- ：その辺については引き続き検討したい。
- ◇：機械的にやることはなく意見を聞きながら実施する。
  
- ：湾岸道路のプロモーションビデオをみて驚いた。湾岸道路が出てくるような内容ではなかった。とんちんかんに感じた。
- ◇：阪神高速さんで作られるような構造等がよくわかる、行政・事業者が用意するようなものは別にあるため、放っておくと見てくれない世代をねらった。色んな広報ツールの一つと捉えていただきたい。プロポーザル方式で企画提案を募り、中にはまさしく役所みたいなものから、ちょっと工夫したものから幅が色々ある中で、複数人間が審査して客観的に選んだという経緯がある。ご意見は真摯に受け止める。

以上

別紙

第8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
	ウエストコート3番街	生田 勝
		井本 真紀子
	ウエストコート4番街	成田 洋
	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	宮脇 貴栄

まちづくり協議会	氏名
委員長	高橋 松夫
事務局長	児島 金吾
委員	西森 元亮

事業者	氏名
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
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
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
プロジェクト第一課課長	茂呂 拓実
プロジェクト第一課主任	関川 洋介

神戸市	氏名
神戸市 建設局 湾岸道路本部 推進課	
推進課長	武田 史郎
担当係長	藤井 宏一
調整担当	宮本 郁美

【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