

大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド地区）事業協議会

第 10 回会議録

■日 時：令和 2 年 2 月 13 日（火）10:00～13:30

■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 9 回会議録（案）
- ・資料 1-2 指摘事項と対応状況についてのまとめ
- ・資料 1-3 指摘事項と対応状況一覧表
- ・資料 1-4 保全対象の建物と予測地点（敷地境界）との離隔
- ・資料 2-1 説明資料
- ・資料 2-2 六甲アイランド遮音壁（基本案）イメージパース
- ・資料 3 六甲アイランド周辺の大気質の状況について
- ・資料 4-1 六甲アイランドにおける交通量について
- ・資料 4-2 六甲アイランド内における現状と供用後の交通量変化予測基礎データ
- ・資料 5 協議会ニュース（案）
- ・資料 6 大阪湾岸道路西伸部 橋梁工事着工前の家屋事前調査について
- ・自動車排ガス測定局の設置要求（意見書）

■結果の概要：

[遮音壁の素材について]

- ・透光型及び非透光型の遮音壁を組み合わせた 4 タイプについて協議した。
- ・次回協議では、A 案と C 案の 2 案に絞り、透光型の劣化特性、化粧板の有無、及び住居側への太陽光や車両のヘッドライトの影響等の情報を追加した資料を用いて協議する。

[大気質の状況について]

- ・自排局設置の要望に対し、六甲アイランド島内及び周辺における二酸化窒素濃度の現状等を用いて、現段階では設置の必要性が無いことについて説明した。
- ・事後調査における具体的な測定地点については、今後検討する。
- ・現時点の検討の結論と供用後 3 年間実施される事後調査の結果に応じて、必要な場合には対応を検討する旨の回答を明文化する。

[予測に用いる将来交通量について]

- ・予測に用いる交通量の設定方法について説明した。妥当性について引き続き説明を継続する。

[今後の進め方]

- ・住民への説明会の実施方法や時期等について協議した。
- ・協議会ニュースは今年度中に島内の住民に全戸配布する予定とする。
- ・本格的な工事着手（6 月予定）前に工事内容等を説明するための住民説明会を実施予定とする。
- ・湾岸道路に近接する北側のマンションに対しては、個別の説明会の開催を検討する。

■ 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、資料 1-3、資料 1-4 を説明)

4. 遮音壁の素材について

●：(資料 2-1、資料 2-2 を説明)

■：提案した 4 つの遮音壁タイプのうち、タイプ A (非透光型) とタイプ D (透光型) を比較すると、遮音壁を透明にすることの違いが明らかであることがお分かり頂けると思う。透光型では圧迫感が軽減される効果が得られるのではないかと考えられる。透光型の利点を生かしつつ、車のヘッドライトの光が外部へ透過しないように配慮したのがタイプ C (上部：透光型、下部：非透光型) である。事業者としての提案の趣旨はお分かり頂けたかと思うが、視点を変えた皆さんからのご指摘を頂きたい。

○：運転者の眺望景観についてはただ通過するだけの道路であるため、夜間のヘッドライトも含めて住民にとって、何が最適であるのか考えて頂きたい。

■：おっしゃる通り、住民の皆さんにとってどれが最良かという点が大事である。住民サイドに配慮した案としては、タイプ C が評価できるかと思う。

○：一点目は、非透光型と透光型の特徴を比較した資料内に、素材と合わせて吸音材の有無について記述して欲しい。非透光型には吸音材を内蔵することが可能で、吸音性があるのであれば、それを素材のところに記載してほしい。

二点目は、2 頁の透光型の外部景観の欄に「眺望が確保される」とあるが、国道 43 号線や阪神高速 3 号神戸線、南芦屋浜の阪神高速 5 号湾岸線を見る限り、透光型は数年経つと曇ってみずぼらしくなる。国道 43 号線沿いにも透光型のパネルがあって、歩道側を歩いていると車が走っているところがよく見えるために、かえって圧迫感を感じる。それなりに掃除をしているようだが、実際に数年経ってどうしようもないほど曇ってくるとかえって見苦しい。

一方で南芦屋浜の遮音壁 (非透光型) は、白地にブルーのラインがあり、あちらのほうが外から見たときにきれいだと思う。あれがもし、透明だったら、設置直後はいいと思うが時間が経ったときに非常に見苦しくなるイメージがある。また、透光型は一定間隔で骨組が見えるので、アラバを並べたような感じが見苦しい。

なので、私は六甲アイランドを走る部分は非透光タイプがよいと思う。ただし、8 頁 (A 案) に描かれているシルバーのタイプはきれいでない。8 頁 (A 案) と 7 頁 (C 案) を比べると 7 頁 (C 案) がいいなというイメージだが、実際に経年で曇ったり、若干黄色っぽくなってきたときには、おそらく見るも無残な形になる。それに対して、8 頁 (A 案) の方は、このままではまずいと思うが、南芦屋浜の遮音壁のようになるならば良いと思う。そういう意味で、2 頁の表の表現について、外部景観のところでは眺望が確保されるとなっているが、そう単純ではない。非透光型は、確かに眺望は阻害されるが、透光型も経年変化したときには眺望は確保できないのではないかと。

○：遮音壁のメンテナンスのサイクルについて、決まりごとがあれば教えてほしい。透光型・非透光型の別に関わらず、例えば、太陽光で劣化すると考えられる透光型であれば 10 年毎に取り換え、非透光型の鉄板や支柱は 20 年毎に取り換える。掃除は 3 年毎に実施する等のメンテナンスのサイクルがあれば教えて頂きたい。また、非透光型の経年劣化の程度について、例えば、1 年後、3 年後はこうなっている、というような事例があればお示し頂きたい。

■：10 年経つとこうなりますよ、というような経年劣化の度合いを確認できる資料を準備してほしい、ということですね。

○：そういったものがあるとイメージし易い。

■：遮音壁のデザインについては好みもあるが、例えば南芦屋浜の様なデザインにすることは可能か？

◆：標準的には配布資料のパスに描かれているような鉄板を用いるが、住民皆様からの要望があれば検討させて頂く。

○：それでは、南芦屋浜のようなデザインは無いということか。

◆：標準的な仕様には、南芦屋浜の様な白地に青のラインは入っていない。

●：あくまで標準のデザインであるため、景観という観点で他の地区も含めてどのように統一を図るかについては検討の余地があると思う。

- ：3 頁の出典③でも白地にブルーのラインで、南芦屋浜のタイプに似ており私のイメージに近い。フレームが全部見えて、中の車両の往来が目の前に見えるよりは一切見えない方がよい。白地にブルーのラインが良いかはわからないが、あのツートンカラーは非常にスマートだと思っている。C 案の場合は上が透明になっていて地上から見ればこれでいいかもしれないが、高層階から見たときに車が走っているのがみえる。
- ：非透光型といっても 3 頁の名神高速の例のように、パネルの継ぎ目は縦には見えるがフレームが見えないタイプと、むき出しのタイプと 2 つあるのか。
- ：名神高速道路の事例は化粧板が付いているため、外からフレームが見えないようになっている。標準的な仕様のもは、道路側からみても外側からみても同じように見える
- ：8 頁のパスに描かれているものは、化粧板はついていないということか。
- ：南芦屋浜や名神高速道路との違いは、素材の違いではなく、化粧板の有無と解釈したほうがよい。
- ：2 頁に非透光型に比べ透光型の費用が高い、とあるが、これは化粧板を含んでの試算か。**非透光型の遮音壁に化粧板を施すと、非透光型の方が高価になるのではないか。**
- ：化粧板を含めた試算までは行っていない。透光板は費用が比較的高いので、費用の関係性が逆転するかどうか、すぐにお答えすることは難しい。
- ：事業協議会が始まったときから私のイメージには南芦屋浜のイメージがある。外観を比較するのであれば、化粧板付きの A 案を持ってきてもらわないと、これは私がイメージしているものではない。
- ：みなさんにしっかり良し悪しを見て頂き、全体としてどれが良いかという方向を見出したい。化粧板を採用した場合を含めて費用面ではどうか、あるいは、透光型を採用した場合の経年変化による見た目の変化について、具体的にどの程度変化するか、あるいはメンテナンスが可能なのかどうか。こういった判断材料が無い状態では直接比較しにくいというご意見ですので、次回はより具体的な事例をご提示し、みなさんのご意見を伺いたい。
- ：これまでの協議会で、透光型・非透光型のいずれについても、騒音の環境基準を満足すると聞いているが、両方を比較すると具体的に何 dB 違うのか、どういった試算をお持ちかお聞きしたい。4 案の中ではタイプ C は良いと思うが、数値としてどのくらいなのか、確認しておきたい。
- ：A 案と D 案の騒音の抑制効果の差は、概算で W20 の最上階において湾岸道路の寄与分が約 1dB 程度以下と試算されている。E3 の最上階では、差はより小さいと考えられる。また、透光版の経年劣化について、車のヘッドライトと同様に紫外線によって黄色に変色するという指摘があったが、最近の素材は直ちに黄色くなるというようなものではなく、私の体感としては設置後 10 年ぐらいのもので黄色くなっているというものは無い。事例として紹介した第二京阪道路ではアクリルやガラス製が使用されており、開通して 10 年ほど経つが私が見る限りではそんなに黄色に変色しているというようなことはない。遮音壁の技術も日進月歩であり、遮音壁そのものに汚れが付きにくい工夫がなされている製品もある。経年的な劣化に対しては然るべきメンテナンスを行っていく。ただし、何年に 1 回というような決まりはないので、汚れの程度に応じて、適切に対応していきたいと考えている。他の国道でも同様の対応であると考えられる。
- ：マンションであれば大規模修繕ということで、15 年程度毎にメンテナンスを行うが、道路にはそのような基準は無いのか。
- ：通常、遮音壁の点検は、遮音壁の表面や部品等に破損やゆるみ等が無いのか、近接目視点検や打音検査等により、異常の有無について確認を行う。車の衝突等により機能が損傷した場合等には交換するが、定期的に何年経ったら交換するという意味での基準は無い。設置から十数年経過し、表面上の異常や欠損等が確認された場合でその機能を確保できない場合に交換するというのが一般的である。
- ：法令やそういった基準は無いということ、理解した。
- ：11 頁の壁高欄の数値を教えてください。
- ：壁高欄の高さは 1m である。
- ：車のヘッドライトの高さはどのくらいか。
- ：車種によってヘッドライト高さは異なるが、50cm から 1.2m 程度である。なお、照射距離に関する車検の整備基準は、ロービームは前方 40m、ハイビームでは前方 100m 先まで視認できることが必要となっている。
- ：遮音壁の全面あるいは一部に透光型を採用した場合、通行車両のヘッドライトが眩しい等、周辺住民からクレームは多いのか。
- ◆：阪神高速で 3 年間維持管理に携わったが、夜間工事で使用する照明が眩しいというご意見を頂いたことはあるが、道路を通過する車のヘッドライトが眩しいというご意見を頂いたことは無い。高いところに照明をつけているトラックも最近は減っているので、遮音壁等の上の方から光が漏

[1]

れるという声はいただかない。

- ：気になるのは透光板の時で、そういう意見があるのであれば教えてもらいたい。
- ：W20 の場合、道路と W20 が平行になっているため、西行・東行のヘッドライトについて、光を認識はできるかもしれないが、直接住居へ差し込んで部屋を照らすということはありませんかと思われ。E3・W4 については、道路からの離隔が 300m ほどあるため、直接住居の中へ光が差し込むというようなものではないと考えている。
- ：E3 や E4 前は西行き車両の下り坂部分にあたり、ちょうど遮音壁が外れる箇所でもあるので、ヘッドライトの光がどのように影響するかと心配していたが、ヘッドライト高さが最も高いものでも 1.2m であると分かり、理解した。 [2]
- ：遮音壁の素材を比較し検討する上で、化粧板が大きな要素となっていることが分かった。
- ：A 案でも C 案でも、化粧板を付けてもらえるということで話を進めて欲しい。A 案では六甲山が見えないが、C 案であれば六甲山を望むことが出来る。化粧板を付けることで外観が綺麗に見えるのであれば、C 案が良いと思うように思う。
- ：費用との関係であると思うが、多少、デザイン性のある化粧板を付けて欲しい。六甲アイランドブルーという色合いを採用してほしい。
- ：確かに高速道路や幹線道路で、南芦屋浜のような化粧板が設置されているところは全体から見たら少ないが、南芦屋浜や吹田等、部分的には景観に配慮している区間があるので、六甲アイランドでも居住区を通る区間に関しては化粧板を設置して欲しい。
- ：神戸を通行するのだから、そのくらいはやってほしい。
- ：透光型の経年劣化についてはきちんと評価するとして、仮に透光型が 10 年、15 年経ってもそれほど透明度が下がるものではないということであれば、C 案が良い、どちらかという C 案が優位という意見なのかと感じている。いずれにせよ、化粧板について検討する必要があるということでしょうか。
- ：外観がどのように見えるかで C 案であると思う。ただ、騒音の低減効果がどの程度か分からない。遮音壁全面が非透光型であれば 1dB なのか、非透光型の面積が半減すれば効果も半減するのか、そのあたりもよくわからない。
- ：素材の低減効果というのは 1dB を超えることはないので、W20 で 1dB 程度の低減効果が最大だと思って頂いて良いか。
- ：特に問題はないと考える。
- ：一番の問題は W20 の騒音問題であるから、W20 に対してどの程度の遮音効果があるのかが大事だと思う。
- ：都市計画決定時には、上下線ともゆるい下り勾配となっていたと記憶しているが、その頃の計画とどのように変化しているのか。
- ：東行は東側が海上橋から下り勾配で降りてきている。西行は既設の道路の高さから始まる。
- ：現計画だけでなく、当時の図面と比較し説明して頂きたい。
- ：図面を確認次第お示しする。 [3]
- ：遮音壁の素材について、騒音が低減できるということであれば、通行車両の光が外に漏れる可能性は低いこと、それから景観のこと、それらを色々比べた中で、提案して頂いた 4 つの中では C 案が適切なのではないかと思っている。C 案の非透光部 3m と透光部 5.2m の組み合わせは、例えば非透光部 2m と透光部 6.2m の組み合わせにするというのは可能か。
- ：可能である。イメージパースを作成するにあたり、C 案は壁高欄と併せて地上 4m が非透光となり、大型車がほぼ隠れることを意識して設定した。例として一般的に多いパターンということもありご覧頂いたが、もっと低くして欲しい、あるいはもう少し高くして欲しいというご要望への対応は可能かと思う。
- ：E3 の住民としては騒音を第一に考えていただくということで A 案を希望する。非透光型は見栄えは悪いが透光型も 2、3 年は綺麗かもしれないが、いずれ見栄えが悪くなる。耐光性の素材や、酸化防止的な薬剤があるかもしれないが、環境問題への配慮等から使用できないものもあると思う。住民は景観よりもやはり住環境が大事だ。
- ：今日頂いたご指摘を、新しい情報も加味して整理する。皆さんの中でも意見が割れている部分もあるため、どのように決めるのかという点を含めてご相談できるよう資料を用意する。
- ：その時は ABCD の 4 案からではなく、A 案と C 案に絞っていただいてもよい。
- ：本日は A 案と C 案に絞り込むところまでは出来た、という認識である。最後の絞り込みは、透光型の経年的な劣化度合いや、騒音対策優先、というキーワードを軸に判断していくということで、

次の議題に移りたい。

5. 六甲アイランド周辺の大気質の状況について

●：(資料3を説明)

■：ご指摘のあった国道43号の排出ガスと六甲アイランド周辺の大気質の状況について、大気質が改善されていることをご報告させてもらった。六甲アイランドも色々な知見や実績により、自動車の走行が大気質に与える影響は非常に小さくなっており、二酸化窒素については環境基準値よりも桁が2つぐらい小さいことが分かった。湾岸道路開通による交通量の増加やトラックの増加が想定されても、十分環境基準を満足するということになっているので、ご心配いただかなくても大丈夫という結果になっていることを説明頂いた。

○：自排局設置の要望に対する回答について資料はあるものの、最終的な結論が文章化されていない。事後調査結果を確認し、予測どおりであれば自排局設置は必要ないが、予測が外れた場合には自排局の設置について検討をすると、資料に残しておいてほしい。基本的には、当面は設置する必要はない、ということが回答かなと思う。

■：たしかに、まとめとしては、事後調査をすると書いているので、その調査結果を確認し、結果を踏まえ適切な対応をすることを確認していけばよい。

○：その適切な対応の中には、予測に対する対策はもちろんのこと、対策の中の一つとして実際に定置観測をして欲しいという要望も出てくると思う。そのあたりを、まとめとしてぜひ文章化してほしい。

■：議事録に残すだけでなく、まとめ部分の資料を作成し、追加する。

[4]

○：事後調査地点としてW20付近が予定されているが、六甲大橋交差点の南側で観測することは検討してもらえるか。W20が住居地に一番近いこと、またこれまで継続して観測を行ってきた地点であることから重要な調査地点であると理解しているが、六甲大橋を渡ってきた交差点付近が島内でおそらく一番大気質が悪化する場所ではないかと思う。W20は道路に近いものの、一定の速度で通行すると考えられるのに対し、アイランド北口付近は湾岸道路入口がカーブになっていたり、六甲大橋に向かう上り坂になっていたりすることから、エンジンをふかす車が多く、最も大気質が悪化している危うい場所であるように思う。

■：事後調査の2つ目の調査対象地点として考えられないだろうか、という意見だと理解しました。

○：過去に神戸市環境局が1年間4季で計測した実績のある、テニススクエアが良いのではないかと思う。湾岸道路の開通前後で大気質の測定結果を比較できる地点を選ぶのが大事であると思う。

■：六甲大橋交差点付近は交通量や走行状態の関係から心配となる場所なので、この付近で測定することで住民の安心に繋がる場所ではないかという提案かと思う。さらに、測定結果が低い値であれば、安心感が増す。

○：湾岸道路が開通したことで、大気質がどう変化しているのか、確実な数字で比較できる地点を選定することが大事だと思う。

■：開通後の大気質の結果について、きちんと比較・整理したい、というご意見は十分に理解している。具体的な測定地点の選定については、一度検討させて頂きたい。

[5]

6. 六甲アイランドにおける交通量について

●：(資料4-1、資料4-2を説明)

○：事前打合せの資料から変更点はあるか。

●：2頁の現況交通量について、浪速国道事務所及び神戸市港湾局が実施した交通量調査の結果を2段書きで追記した。3頁の将来交通量については変わっていない。

○：3頁の将来交通量について、六甲大橋から入ってくる11,800台に、シティ内に入ってくる5,990台が合算されていない理由はなぜか。

●：将来交通量の推計時には幹線道路のみのネットワークを用いているため、六甲大橋の11,800台のうちシティ内へ直進する台数が表現されず、すべて臨港道路(幹線道路)へ流れていくように表現されるためである。

○：2頁の現況交通量では、臨港道路に流れる交通量と島内に流れる交通量がすべて合算されているのに対し、3頁の計画交通量では島内に向かう交通量が合算されず、六甲アイランド大橋を通行する交通量が11,800台と現況交通量から半減する。なぜ合算しないのか。

- : 2 頁は現況の交通量で、実際に測定したときにこういう結果が出たというものである一方、3 頁は推計値である。現実社会では六甲大橋から島内へ流入する 11,800 台がシティ内やコンテナヤードへ分かれるが、目的地や出発地の異なる港湾物流の車両と日常生活している車両を一緒に推計することは困難であるため、11,800 台はすべてコンテナヤードを含むエリアに行くときと割り切って推計されている。ただ、シティ内へ向かう交通量が 0 台ということは無いので、環境予測するための交通量として、現況交通量と同等の交通量が走行することと仮定し、現況の 5,990 台を上乗せした、安全側の交通量が設定されていると捉えていただきたい。
- : 逆に言えば、湾岸道路が供用することによって、六甲大橋を通る車が半減するという意味であり、安全側とは理解できない。
- : 例えば、ハーバーハイウェイを利用している車が湾岸道路を使って島内に入ってくるようになり六甲大橋は使わなくなる、というようなことが想定される。
- : 現況、六甲大橋を約 22,000 台が通過している中、シティ内に流入してくるのが 5,990 台と全体のおよそ 1/4 近く占めているが、推計では六甲大橋を通る車が約半分となっており、仮にシティ内に入ってくる 5,990 台が変わらなければ、単純に六甲大橋を出入りする車が半分になるとするのは、非常に辻褄が合わない感じがする。六甲大橋からシティ内へ流入する車が 5,990 台というのは大きな数字である。11,800 台に 5,990 台を足して六甲大橋の将来交通量を約 18,000 台にできないのか。
- : 表面上の計算は可能であるが、推計結果は、六甲大橋は 11,800 台となっている。推計結果の 11,800 台を、東行・西行・南行の 3 方向に分けるときに、方法として西と東に分け臨港道路の交通量とし、その後、六甲大橋から直進する先の街路に、現況で走行実績のある台数を設定し、資料上には 11,800 台の下の黄色いところに 5,990 台を記載している。
- : シティに入った車はまた回って港湾道路に入って出ていくわけで、推計した人が、シティに入ってくる車を消してしまわなければ辻褄が合わなくなるということで、こうなっているのでは。
- : 入ってくる車を消しているわけではない。
- : 推計上、はじめからシティ内への道路がネットワーク上に組み込まれていない。
- : 現況交通量ではなぜ示されているのか。
- : 現況交通量は、実際に現地で測った結果である。
- : 将来交通量というのは、あくまでシミュレーションモデルを構築して、交通量配分という交通工学に基づき計算をした結果となる。ご指摘のとおり、街路も含めて推計値を求めるのが理想的という考え方はあるが、全国の細かい街路をモデルに組み込むことは非常に煩雑で、かつ精度上の担保が困難というのが実態である。
- : 仮に、六甲大橋の現行交通量に占めるシティ内への交通量が 10%以下、というような非常に小さい数値であればその説明は納得できるが、現状はそうではない。
- : 3 頁の将来交通量は、広域的な幹線道路ネットワークを用いて、将来の交通需要等に基づく臨港道路の将来交通量を求めた上で、騒音予測に用いるため、推計上再現されない街路に対し、実測の交通量である 5,990 台を設定している。つまり、通常見込まれるよりも交通量を上乗せして予測をしているということになる。環境対策を行う上で、厳しい数値を用いて予測を行い、対策を検討しているという点、ご理解頂きたい。
- : 厳しいのではなく、逆にゆるく予測しているように感じる。
- : 推計上の道路ネットワークのモデルには街路が存在しない。仮にこのモデルに街路を入れるとすると、11,800 台が 3 つに分かれてシティ内に流入するところにも数字が入る。仮に 5,990 台に相当する台数が入ると仮定すると、東西に行く 4,650 や 7,150 が減ることになる。ただしこれでは規格の異なる道路が混在し精度が確保できない。一方でシティ内に流入する街路の交通量が 0 のままではおかしい、危険側となる恐れがあることから、シティ内に流入する街路には、あくまで将来も交通量が著しく増えることはないという仮定の下、現況の交通量を設定している。環境対策の検討のための交通量なので、割り切らざるを得ない部分はあるが、そういう意味で安全側に設定させて頂いているという説明だ。
- : 六甲大橋を経由して入ってくる車が湾岸道路を作ることによってどれだけ減るのか。
- : 11,800 台には住民の車も入っているわけで、5,990 台が実測であるということで、産業車は 6,000 台ぐらいになるという話ということでいいか。
- : 全国の幹線道路ネットワークの中で推計値が計算されているので、六甲大橋を通ってくる 11,800 台の中に住民の車が何台含まれるのかは分からない。
- : 六甲大橋から流入する産業車の台数が将来 6,000 台位というのが本当なのか、もっと多いのではないかと心配している。それは大丈夫というなら心配ない。
- : 交通量の収支が合わないことで、シミュレーションの考え方に対して疑問に思っている。将来交通量の根拠を教えてください。
- : 幹線道路の推計結果として、収支は合っていて、島内の街路の分だけ後付けされていることで収支が合っていないように見えている。

- ：六甲アイランド大橋を通る車が湾岸道路の開通によって具体的にどういう流れに変化すると想定しているのか知りたい。
- ：2頁に示す現況交通量は、六甲大橋から島内へ入る車が22,250台、供用済みの湾岸線が6,501台、合計およそ28,000台超程度が六甲アイランドへ入ってくる。それに対して3頁に示す将来交通量は、湾岸道路ができると経路が増えることにより、六甲大橋からの11,800台、大阪方面からの湾岸線が11,950台、それに加えて新しくできるポートアイランド方面から入ってくるのが5,650台、合計でおよそ29,000台超程度となる。現況に対して、湾岸線開通後は約29,000台になる試算であり、全体的には微増であるといえる。住民の皆様は交通量に変化がないと仮定すると、1,000台程度の産業車が増加するという見方になる。湾岸道路が開通することで、六甲大橋に限られていた移動経路が、湾岸道路にシフトするのではないかと考えている。

7. 協議会ニュースについて

- ：(資料5を説明)

- ：起工式の写真よりは、協議会の写真の方が良い。裏面のイメージパースについては、掲載されたイメージが先行してしまうことが懸念される。

- ：協議会ニュースは、皆さんと10回かけて厳しく検討頂いた議論の要旨なので、皆さんに読んでいただける程度の分量でまとめさせて頂いた。また、住民の皆様へ広く周知することは、工事着手前にやっておいたほうが良いだろうと考え、本日具体的に提案させて頂いた。住民の皆様に対する説明会を開催するにあたり、工事を周知するタイミング、そして工事や本事業に係る疑問点に答える機会をどのように設けさせて頂くか、ご相談させて頂きたい。

- ：実際の工事着手は3月か4月になる見込みである。

- ：ということは、2月～3月には方針を決めたいという話であると思う。W20では、これまでの協議会資料のイメージパースを回覧しているが、現段階で住民が認識しているのは、透光型・非透光型の区別が無い原案(白い非透光型遮音壁のイメージ図)である。デザインが決定していない現時点では、これまでの案を踏襲するのが良いと思う。

- ：材質や素材については議論中であるので、元の原案を使用する、という意見。

- ：素材等が決まっていない段階で掲載して、変更になったとなったら大変だと思う。

- ：これまでの資料一式を見たい人は自由に閲覧できる場を設けるのはどうか。

- ：下部工工事が4月に控えているため、工事前の事前周知方法についてもご相談したい。工事毎に都度説明会を実施することは想定していないため、今回、最初の工事を行うにあたり、どのように説明会を行うのが良いか、ご意見頂きたい。工事前説明会の実施と協議会ニュースの配布がセットだと考えている。

- ：工事開始のお知らせという趣旨の説明会を行って欲しい。

- ：協議会で決まったことは決定で良いが、住民の中にどういった意見や要望があるのか聞いて頂く機会を設けて欲しい。

- ：どこかの会場を借りて、日曜の午後2～3時間程度で実施するイメージである。

- ：湾岸道路が面する北側の住民と、面しない南側の住民では影響の程度が違う。より影響を受ける北側の住民から要請があった場合に、簡単でいいので何らかの対応をお願いしたい。

- ：北側と南側で、湾岸道路に対して非常に温度差がある。例えば、北側のマンションの管理組合ごとに説明会を実施するのはどうか。W20, W4, W3, E3, E4, E5の管理組合ごとに説明会を実施する方が効率的と思う。

- ：先ほどもお願いしたように、島内全体を相手に一度は説明会を実施して頂きたい。

- ：全体説明会を1回くらい開催してもらっても構わない。管理組合単位で説明会を行ってから全体向けの説明会を実施するという流れの方が良いのかと思う。各マンションの集会所等を活用し、説明会を実施する方が良いように思う。

- ：工事着手前にマンション毎に説明会を実施することが理想ではあるが、実際問題として、その回数を工事着手前にこなすことができるか不明である。

- ：住民全体に協議会ニュースを配布させて頂き、必要であれば全体説明会、もしくは興味のある方に対して、オープンハウス型で説明する機会を設けさせて頂きたい。まずは北側のマンションを対象に説明会を設けた方がよいと思っているので、調整させて頂くという形で進めさせて頂きたい。

- ：そのような進め方で問題ない。北側のマンションで今日参加しているのはW20とE3のみなので、他の北側のマンションについては追って調整頂きたい。

[6]

- ：丁寧に説明してくださることに対しては全く支障が無いので、時間があればぜひ実施して欲しい。
- ：管理組合への説明を行うと言われていたが、管理組合の理事への説明なのか、管理組合の住民への説明なのか、どういった手順で考えているか。
- ：各マンションの大きな集会場所をお借りして、そこで住民説明会を実施するという理解で良いか。
- ：现阶段で説明会を行うよりは、協議会ニュースに遮音壁の話や、説明会実施予定の案内、工事の大まかな流れ等を掲載することで、興味を持ってもらう、意識付けを行うという作業を先に行い、協議会ニュース配布後、実際にマンション前で橋脚の杭打ちが始まり、住民の関心が高まる頃を見計らって具体的な工事内容について説明会を実施する方が、意識を持って住民が集まるだろうし、効果的な説明会になるのではないかと思います。
- ：協議会ニュースは全戸配布する予定か。配布するのであれば、内容を修正して頂いて、再度早めに確認した方がいい。
- ：「事業の流れ」という中に「本体工事 (R2 年度末～)」とあるが、もう少し具体的な工事内容を示して欲しい。こういうステップで工事を実施する、というフローがあればよりイメージがし易いように思う。
- ：今後の進め方としては、協議会ニュースの配布が先ということで理解した。具体的な配布時期は決めてもらえばよい。
- ：工事が本格化する前に、測量や工事用の場の整備等が行われる予定となっており、作業員が目につくようになると思うが、あくまで準備工の延長の位置づけということで、杭打ち等の本格的な工事が始まるまでに、説明会を実施させて頂くという理解で良いか。
- ：問題ない。
- ：杭打ちが始まるのはいつ頃か。
- ：大まかではあるが、工事業者が決まって、工事業者が杭打ちの手配をしてから 2~3 ヶ月後には、杭や大型の杭打ちマシンが現場に搬入されると思う。
- ：6 月以降に工事が本格化するということであれば、住民への説明会は 6 月頃までに実施するというように良いと思う。説明会実施予定時期の目安を協議会ニュースに盛り込んで、3 月中に住民へ配布できればいいのではないかと。
- ：工事が本格化する前に住民説明会を実施予定である旨、協議会ニュースに記載する。
- ：協議会ニュースの裏面に縦断線形のイラストがあるが、E3 前の東行はどの様になっているか。縦断線形は「都市計画決定時 (H21) よりも最大で約 3m 路面高を低下」と記載されているが、この 3m 路面高を低下させた場所がかなり西の方であれば、東行はやや下り勾配になっていると思う。
- ：湾岸道路が 2 色で示されているが、青色で着色されている箇所が計画の変わっていない区間であれば、西行 0.5% だけの表示で良いのか。
- ◆：西向きに 0.5% と書かれた数値は西向きの勾配を意味している。上り下りの勾配について詳細な数値までは今手元にないが、2 階建ての既設の湾岸道路の六甲アイランド大橋は 2 階が西行き、1 階が東行きとなるため、東行きは 0.5% よりも小さい勾配となる。
- ：ジャンクションとの取り付けの関係か。
- ◆：一番高いのは六甲アイランド大橋であるため、緩やかに東行・西行ともに下り勾配となる。六甲ライナーは高さが変わっていないので、六甲ライナーよりも東側は縦断が変わっていない。なお、車の大きさがデフォルメされている点等は修正したい。
- ：E3 から立体構造となっており、上り下りの分離構造である点をもう少し分かり易くお示したい。
- ：E3 から東側についても図に含めて欲しい。
- ：縦断勾配については、それぞれ西行・東行で表記する方法が分かり易いように思う。
- ：縦断線形の図が、道路の向こう側にマンションがあるような描画のため海の方から見ているように感じることから、下の地図と見比べてピンとこない。また、六甲アイランドとポートアイランドが繋がるのがわかる、湾岸道路全体を示す広域の図があると良いと思う。
- ：図内に広域の位置図を追加し全体を示す等工夫する。
- ：騒音の問題と大気汚染の問題は一応解決が見えたという資料だと思うが、住民としては景観がどのようになるかという点が気になる。全体説明会時には 3 階や 4 階からの景観をイメージできるような、視点を変えられる資料があると良い。また、遮音壁は道路側に湾曲した形状で、かつ道路の平面線形も湾曲しているため、周辺マンションの一部では、太陽光による反射が眩しいのではないかと心配している。
- ：遮音壁の素材の議論のひとつであり、検討すべきキーワードのひとつとして持ち帰らせて頂く。
- ：E3 用の資料のイメージパースについては、1 戸ずつの資料を用意するのは大変なので、5 階、28

[6]

階、40階があればよい。説明会の開催については協力する。

- ：神戸の人は六甲山が好きなので、遮音壁によって六甲山が見えなくなるのは寂しいし、大変ショックだと思う。高層階からのイメージパースよりも、4階、5階からのイメージパースを使って、全体説明会で説明して欲しい。
- ：全戸配布で遮音壁のイメージパースを載せる目的は、遮音壁の素材や形状を説明しイメージして頂くことであり、高層階からのパースを掲載したいと思う。個別の住居からの景観については、様々な角度でお示しできる機会を考えさせて頂く。
- ：皆さんからのご指摘を踏まえ、修正案を早急に作成し、再度ご確認頂きたいと思う。

8. 橋梁工事着工前の家屋事前調査について

- ：(資料6を説明)
- ：工事内容とは異なるが、橋脚の形はT型か？
- ：2本の柱で支える門型が基本である。中央分離帯が狭い箇所は、中央に2本柱が寄っている感じである。

以上

第10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

イーストコート3番街	井本 芳 助
イーストコート4番街	吉田 昌 代
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
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	大阪湾岸道路整備推進室
副所長	高橋 雅 樹
事業対策官	谷 成 二
建設専門官	森 本 聡
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	石原 寛 也
技術係長	山森 章 雄

阪神高速道路株式会社 建設事業本部 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長	岡本 太 郎 （前任：西岡 勉）
プロジェクト第一課長代理	遠藤 正 隆

神戸市

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 環境・エネルギー事業部 社会環境2部	
担当	富所 康 子
担当	高田 学
担当	渡辺のぞみ