

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

- 日 時 : 平成29年11月2日（木）13時00分～15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
- ・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 運営に関する基本的事項
- ・大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド地区）事業協議会 第2回会議録（案）
- ・事業パンフレット
- ・説明資料 <以上、事業者からの配布資料>
- ・広報誌（案） <以上、神戸市からの配布資料>

■結果の概要 :

- ・「運営に関する基本的事項」の内容について、変更履歴が分かるように更新年月日を記載する。
- ・芦屋浜地区に設置されている遮音壁について、設置の経緯や設置前の検討時の騒音予測結果、遮音壁の効果などを次回協議会にて情報提供する。また、国内におけるトンネル構造の遮音壁設置実績の有無などの事例とともに、メリットデメリットなどを提示する。
- ・騒音の予測について、音源の位置を変更するケースなど予測条件に幅を持たせた検討を行う。
- ・パースによるイメージ図の視点の高さについて、E3及びW20の2箇所において、1～2階、道路と同じ高さの階、最上階からの3種類を用意する。
- ・広報誌は11月末頃に全戸配布する予定である。
- ・次回協議会は年内に開催する予定とする。

■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

- : 「運営に関する基本的事項」の内容について、変更履歴が分かるように更新年月日を記載してはどうか。
- : 承知した。

2. 第2回事業協議会会議録確認

- : 第2回会議録(案)については、昨年度の委員の方々には一度ご確認いただき、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. 大阪湾岸道路西伸部の整備効果

- : 島内外のアクセスルート(説明資料 P.5)が2ルートから5ルートに増加とあるが、3ルートではないか。
- : ポートアイランドを経由して神戸市街地へ移動するルートを含めて5ルートとしている。

4. 環境影響についての確認結果 他

- : 騒音の予測結果の等音分布図(説明資料 P.15~18)について、無対策時のみ示しているのはなぜか。
- : 環境影響評価書の掲載に合わせて、無対策時の等音分布図をお示ししている。環境保全措置後(遮音壁設置後)は、アセス評価地点である最上階での騒音が最大となる。

- : 平成19年の環境影響評価準備書において、E3の前の断面では、「高さ2.5mの遮音壁を設置すれば騒音の環境基準を満足するので問題無い」という主旨の記載があるが、環境予測には誤差があると考えられることから、「環境基準の60dBに100%合致するのでその対策でよい」という考え方について問題視している。環境影響評価準備書だけでなく、最新の手法による予測結果も対策後の騒音値は環境基準の60dBと同値である。あくまで予測値であり、現実には超過する可能性もあると考えられるため、遮音壁の高さに対する許容値等(誤差)を示してもらわないと直近に住む住民は納得できない。
- : 最新の科学的な知見に基づいて予測手法は設定されている。あくまで予測値であるが、一定の許容値(誤差)は考慮されていると考えられる。また、供用後には「事後調査」を実施し、対策した内容がきちんと効果を発揮しているかを確認しなければならない立場である。
- : 仮に、高さ2.5mの遮音壁を設置し、供用後の事後調査で環境基準を超過する結果が得られた場合にはどうするのか。
- : 道路管理者として適切に対応を考える必要がある。
- : 六甲アイランドの住民は湾岸道路西伸部の建設に反対しているわけではないが、環境基準を超過する可能性を認識した上で、前もって2.5mではなく3mの遮音壁にする等を考えていただくなど、出来るだけの環境保全対策をお願いしたい。何十年後かにはEV車が主流になるかも知れないが、最初から対策をしてもらわないと後々問題が残る可能性もあるため、判断基準としては現在の状況を鑑みたものとすべき。

- : 第2回協議会までに意見を述べてきた六甲アイランドの住民の目線に立った検討が不足しているのではないかと。道路計画の説明資料(A3判)では、道路の高さを上げ下げすることが比較検討されているが、遮音壁の形状については当初の計画(環境アセス時の環境保全措置)から殆ど検討されていないように見える。我々はもっと抜本的なお願いをしていたはずだ。芦屋浜の遮音壁について、検討時の予測結果や遮音壁の効果、遮音壁設置後の事後調査の結果を説明してもらいたい。芦屋浜における予測結果に対し実態としてどのような違いが生じたのかの情報を参考に、六甲アイランドの予測結果や対策内容について我々も考えることが出来る。
我々の基本的な考えとしてトンネル構造の遮音壁を要望している。本日の説明資料では、垂直の遮音壁を内側に曲げる案や道路の高さを上げ下げすることによって全体の高さを若干下

げる案などが示されているが、遮音壁に関しては従前計画の垂直とほとんど変わらないと考える。一方、芦屋浜の遮音壁は両側に長くつながっており、もっと曲がって被っているように見える。

本日の説明後も、予備設計の修正の段階なども含めて地元住民とは引き続きやり取りが行われるようだが、我々側でも検討するためにも、この場に前回までをお願いしているデータが必要だ。国内における遮音壁のトンネル構造の実績の有無、山を貫くトンネルでは事例があるが遮音壁でトンネル構造にするような実績は無い、などといった事例等も示して欲しい。環境予測結果に対して、実態は事後調査で確認することのだが、遮音壁が設置された後では対応も困難ではないのか。

●：「事後調査」は道路管理者が組織として行うものであり、責任者が替わっても供用後に環境基準を超過した場合は、組織として適切に対応を考えることになる。

○：芦屋浜の遮音壁については、芦屋市への情報収集の件だけでなく今回から阪神高速も協議に参加していることもあるので、説明頂きたかった。例えば「トンネル構造については日本に殆どデータ（実績）がなく、六甲アイランドで採用するには新規の設計になる」という話であれば、それを踏まえて住民としての意見を考えなければならない。今回の説明内容ではそれらの情報が無いため、我々はそれぞれの街区に持ち帰って説明できないため、協議会をもう一度開催してもらう必要があると考える。

●：芦屋市への情報収集は行っていないが、今回阪神高速も事業者に参加されているため情報は共有している。

○：芦屋浜の遮音壁が設置されている区間は、南芦屋浜の住宅街の北側に存在するが、北側・南側の両側に大きな遮音壁が設置されている。直近には高層住居が存在しないことから、北側にも遮音壁が設置されているのは、芦屋市と何らかの調整があったのではないかと。元々計画していた遮音壁の形状があり、それをベースに色々検討した結果、最終的に現在の形状となった経緯があると考えられる。その経緯や、遮音壁設置後の事後調査の結果を示してもらいたい。それがあって初めて我々が検討できる。

○：前回の事業協議会の会議録の内容を踏まえて検討してほしい。調べられた範囲での部分的な説明でも構わないので、芦屋浜の遮音壁の経緯や騒音値についての詳細の分析結果は示して欲しい。

○：道路計画の説明資料 P.5 で、無対策時と環境保全措置後の値の差が昼間と夜間で異なるのはなぜか。

●：昼間 65dB をクリアするように遮音壁の高さを決めた結果、夜間は更に下がる結果となった。昼間の方が厳しい状況だったため、遮音壁はそれをクリアする高さとなっている。

○：対策後が環境基準ギリギリの数値ばかりなので、1dB 下げること考えて欲しい。「こうしたら 1dB 基準値を下回る」という話があるべきではないか。

○：予測の精度は±何%くらいか。計算結果に対して実際の騒音値は何%の幅を持つのか。予測式はモデル式であって、経験的なことを加味して抽出されたパラメータを用いていると考えられる。予測条件を安全側に設定しリスクに対応した遮音壁の高さを採用するのであれば、どの程度余裕があるのか幅を示して欲しい。

●：基本的には予測条件を設定する際に安全側の設定を行っている。また、全国同じような考え方で環境影響評価のマニュアルに準拠して行っている。

事業者としても、供用時点で環境基準を上回るものがあってはならないと考えている。それらも鑑みて、これまでの知見を踏まえた予測式とパラメータの設定がされているものと考えている。

○：予測の結果、環境基準と同値になる規模の対策を行うことはスタンダードな考え方か。

●：遮音壁の高さを決める方法としてはスタンダードな考え方である。

○：予測条件を変えるなどして誤差の幅を表現できるのではないかと。

平成 19 年の準備書に、「最新の理論式によって計算した結果だから誤差はない。事後調査は実施しない」との主旨が記載されているが、評価書では削除されている。例えば 60dB の基準に対し 2.5m の遮音壁を 3m にするのであればまだしも、このような姿勢では信用できない。

- : 準備書の中ではご指摘の通り、事後調査は実施しない旨が記載されていたが、その後に策定した評価書が最終の内容であり、神戸市条例に基づく事後調査の実施は義務づけられている認識を持っている。このため、昨年から、事後調査計画書(案)を作成しており、工事中・完成後も事後調査を実施することとしている。
- : 予測というのは、環境基準を上限に遮音壁の高さが決まるのか。
高さ 2.5m の遮音壁で環境基準を計算上クリアするが、余裕を見て 3m にする等、住民目線の考え方であれば、余裕を持たせて設定すべきではないか。
- : 国で定められた環境基準があるため、事業者としてはこれを満足するために必要な対策を決めることになる。その結果、芦屋浜のような高い R 型(張出し型)の遮音壁が採用されたり、場合によってはトンネル構造の遮音壁も出てくる可能性はある。余裕を持たせるとしても、どこまで余裕を持たせるかが問題となる。環境基準はそれを超えるとただちに人体に危害が生じる数値ではなく、望ましい値として定められている数値である。
- : 「多少基準値を超えたとしても我慢してほしい」といった考え方はおかしい。
- : 道路計画の説明資料 P.6 で、W20 の 14 階から東向きの道路を走行する車両に見通しがきき、トラック等走行車両からの音が遮音壁に遮蔽されずに音が伝搬する。計算時は道路上のどこに音源を設定しているのか。
- : 上り下りそれぞれの中央に設定しており、それらを合成している。
- : 東向きの道路の走行車線は一番北側であり、一方で西向きでは追い越し車線を走る場合も考えられるなど色々なケースがある。予測条件として 3 車線の中央ではなく、例えば音源を一番北側の走行車線に変えるなどを検討することで、どのくらい幅があるのかを知りたい。その結果を踏まえた上で最終的に標準的な計算方法で検討するというのは構わない。音源の位置を動かしたとしても遮音壁の規模等が変わらない、ということになれば我々も安心できる。一つの数値だけを見て、国の標準的な計算式を用いているからという理由では信用しにくい。
- : 頂いたご意見も踏まえ、検討させて頂きたい。
- : 環境基準ギリギリの値で遮音壁を設置するなど後ろ向きな姿勢ではいけないという話と、公共事業の立場上基準以上のことは出来ないという話があり、ここが争点と考えられる。
余裕代を持たせると遮音壁は高くなり、マンションからの眺望として六甲山が見えなくなる等の景観上の問題が生じるので、地元ではどちらを優先されるのか、環境(騒音)と景観の両方を見据えた結論に持って行った方が良いのではないか。
- : R 型(張出し型)の遮音壁に対して、芦屋浜のような完全にトンネルではないが近いような被りとする事で、高さを下げられないか。
また、パースによるイメージ図の視点の高さについて、住民に説明するためには、1~2 階、道路と同じ高さの階、最上階からの 3 種類を用意して欲しい。
- : 景観と両立するために、2.5m の遮音壁を 3m として R 型(張出し型)として上方を曲げればよいのではないか。
- : 遮音壁が道路の建築限界に干渉しない高さの場合には、上方を曲げることができる。
- : 40 階くらいの高層階から下を見たときの景色も気になる。対象となる階によって影響が異なるので、「こういう景観になるが騒音的には制御される」等、住民の損得で見てもらえないと納得してもらえないと思う。
- : 視点としては W20 と E3 の 2 箇所、それぞれ 3 つの高さから用意する。
- : 平成 21 年の環境影響評価書の要約書には、「六甲アイランド及びポートアイランド島内の通過部分に密閉タイプの透明なシェルター型防音・防塵壁を設置すべきである。」という「準備書について意見を有する者の意見」に対し、都市計画決定権者の見解として、「六遮音壁の詳細な構造等については、事業実施段階で検討していく」との記載がある。技術的な問題やコストの問題もあるかもしれないが、事業実施段階で検討していくとなっているので、少なくともトンネル型の遮音壁について検討した結果を示して頂かなくてはならない。
昨年も、「トンネル構造に近い遮音壁が湾岸道路の芦屋浜に設置されているので、密閉シェ

ルター型について検討して欲しい」という主旨の意見書を出している。「実施者としては技術的及びコストの問題があって出来ない」というのもひとつの回答だと思うが、住民として譲れる譲れないの判断も含め、検討結果がないと住民に対して説明できない。

- ：芦屋浜の遮音壁の高さは何 m か？
- ◆：高欄 1m を含め、約 7m である。
- ：高さ 6.2m の遮音壁が 7m (高欄 1m 含む) になったとしてもトンネル構造になるのであれば、文句はないと思う。本日は橋脚の高さについて比較検討されているが、住民が要望している内容とは視点が異なる。
- ：今回は住宅側からの景観を意識して、縦断の比較検討を行った。
- ：芦屋浜の遮音壁については、外観の仕上がりも比較的きれいであり、景観について配慮されていると推測される。せっかく近隣に事例があるのだから、計画時から事後調査に至る経緯や結果等の情報を出してもらい、それを六甲アイランドで環境影響評価してもらった内容と重ね合わせることで、我々も供用後の状況を推測できる。
- ：前回の議事録の内容について抜けているところをもう一度検討して欲しい。
- ：次回議題としては、遮音壁の形状をトンネル構造とした場合のメリットデメリット、何が出来て何が出来ないのか、といった点を示す。
今日お示した案-3 は比較的高い遮音壁で R 型(張出し型)となるが、構造的に必要であれば、芦屋浜の遮音壁と同様に上部を繋ぐ可能性もありえる。但し、上まで全部遮音板をつけるのは難しいと考えている。
- ：住民としてはトンネル構造等で余裕を持って設計してほしい。

5. 広報誌について

- ：事業概要と事業の流れに供用開始予定年を記載して欲しい。
- ：通常の道路事業の場合、一般的な目安として工事着手から 10 年程度と言われているが、西伸部は用地買収等もありまだ不確定要素が多いことから、供用開始予定は現段階では公表できる段階ではない。10 年と言われているのはあくまで新聞記事等であり、現時点で事業者として明言することは難しいことをご理解頂きたい。
- ：本広報誌は 11 月末頃に全戸配布する予定としている。

6. 今後の予定

- ：年内に次回協議会を開催し、頂いたご意見を踏まえ資料を作成し説明したい。
- ：「事業の流れ」にある用地買収にあたっては、今年度末～来年度早々には幅杭を設置されることであるが、遮音壁の議論を行いながら杭を打設して手戻りにはならないのか。
- ：杭といっても構造物の基礎となる杭では無く、用地幅を現地で明確するために設置するピンのようなものである。
- ：了解した。

7. その他

- ：神戸港将来構想(案)について神戸市みなと総局へ意見書を提出した。その中で歩道・自転車道の併設に関する意見や、六甲アイランド南へ繋がる道路が大阪湾岸道路西伸部と連結することに関する意見に対し、みなと総局からは大阪湾岸道路西伸部の事業者へ伝えるとの回答を得たが、ちゃんと伝わっているか。
- ：お聞きしている。神戸港将来構想(案)は 30 年後の「構想」として描かれたもので、六甲アイランド南へ繋がる道路の大阪湾岸道路西伸部との連結に関しては、大阪湾岸道路西伸部の事業者としては、現在協議できる段階にもないものである。
- ：湾岸道路西伸部は着々と進め、六甲アイランド南へ繋がる道路の大阪湾岸道路西伸部との連結に関しては、神戸港将来構想(案)が本当に具体化する段階になったら、我々も協議あってしかるべきだと思っている。現段階では時間軸が大きすぎて考えている。

以上

別紙

第3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	平田 誠計
	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	太田 都朗
	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（代理出席：吉富 敏太郎）
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
建設専門官	永見 晃之
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	
管理技術者	竹田 則喜
担当	富所 康子