

大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド地区）事業協議会

第 12 回会議録

■日 時：令和 3 年 8 月 26 日（木）13:30～17:00

■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 11 回会議録（案）
- ・資料 1-2 指摘事項と対応状況一覧表
- ・資料 1-3 指摘事項と対応状況についてのまとめ
- ・資料 2 臨港道路の歩道の清掃活動の状況
- ・資料 3-1・資料 3-2 ヘッドライトの影響について 説明資料
- ・資料 4-1 遮音壁の素材について 説明資料
- ・資料 4-2・資料 4-2-1・資料 4-2-2 遮音壁の太陽光の反射について 説明資料
- ・資料 4-3 透光型遮音壁の遠景と近景 説明資料
- ・資料 5 六甲アイランド地区高架橋工事状況
- ・資料 6 R2 年度工事中の事後調査結果
- ・資料 7 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド地区）事業連絡会 運営に関する基本的事項（案）

■結果の概要：

[工事関係者による清掃活動状況報告]

- ・工事関係者による清掃活動状況について報告した。

[ヘッドライトの影響について]

- ・走行車両のヘッドライトの影響の検討結果を報告し、対応案について提案した。
- ・開通前に確認するのではなく現時点で対策を計画して欲しいとの要望等を踏まえ継続協議とする。

[遮音壁について]

- ・遮音壁の素材（透光板/非透光板）の防音性能の違いや太陽光の反射の影響、透光型遮音壁の遠景と近景について説明した。
- ・本協議会の結論として、騒音抑制の観点を重視しタイプ A（非透光・化粧板有り）に賛同する意見が多かったことを周知し、遮音壁の詳細設計時までに寄せられた意見等を踏まえ、再度協議を行う方針とする。

[その他]

- ・六甲アイランド北ランプに設置されている落下防止フェンスが汚れていて景観的に好ましくないため湾岸道路西伸部の完成時には合わせて交換して欲しい旨の要望を承った。
- ・次回協議会は年度内に開催予定。その後は「連絡会」に引き継ぐ。

■ 会議の経過：

1. はじめに

◇：(協議会の主旨を説明)

2. 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)

◆：(映写スライドにより落下物防止フェンスについて説明)

○：資料 1-1 の第 11 回会議録(案)の出席者欄について、前は協議会の直前に理事会があったため依頼を受け E3 の管理組合の代理として出席したため(代理)と記載して欲しい。今回は委嘱されておらず、報告はするが代理ではないため(代理)の記載は不要。

◇：第 11 回の出席者欄には E3 の出席者の欄に記載した名前の後に(代理)と記載し、再度送らせていただく。また、本日は代理ではないため、第 12 回の議事録の出席者欄にはまちづくり協議会だけに名前を記載する。

○：今の六甲アイランド北ランプの曲がっているところに安全性の観点から落下物防止のネットフェンスを設置されたということだが、平成 6 年に作ってから 25 年間何も手を加えていないのか。例えば作り替えや何かを交換するなど。

◆：フェンスは平成 12 年に設置したものであるが、大きな作り替えは行っていない。

○：設置から 20 年経って、やはり六甲ライナーから見ただけでも茶色く汚いと思う。おそらく近くに行くともっと汚いと思う。すぐ替えて欲しいとは言わないが、30 年等交換する期間の目安はあるのか。

◆：フェンスを含め構造物は定期的に点検を行っている。点検の結果、取り換えが必要という判断がされれば取り換える。一時的な補修で構わないという状態であれば補修を行い、使用に耐えうる状態ではないと判断されなければそのまま使い続けることになる。

○：使用に耐えうる状態ではないというのは、ネットフェンスの機能が残っていれば取り換えないということか。それとも景観・外観なども含めて判断するのか。

◆：落下防止「柵」としての機能を保有している状況かという観点で判断する。但し腐蝕が進むと鋼材が削れて薄くなっていくため、そのような場合には取り換えることになる。

○：ネットフェンス自体の機能が失われることはなかなかないと思うがそういうことで理解した。その上で要望として、西伸部の完成のあかつきには、既存のネットフェンスも合わせて取り替えて欲しい。事業紹介の動画で示されている完成予定 2030 年は今から 8 年半後であるが、西伸部分の道路も遮音壁もきれいになっているのにランプの入口が小汚いと格好悪いと六甲アイランドの住民としては思う。ご検討いただきたい。

◆：管理部門が管理するものであるため即答はできないが、要望は承った。

○：資料 1-2 で映写して説明された内容について、いつも協議会后に頂いている電子ファイルの中に入れて欲しい。

●：電子データにて提供する。

3. 工事関係者による清掃活動状況報告

●：(資料 2 を説明)

4. ヘッドライトの影響について

●：(資料 3-1、資料 3-2 を説明)

下線：ご発言は「6.5m」でしたが主旨を踏まえ「6m」と修正し記載しています。

○：前回協議会では E3 前の遮音壁を東の方へ延長してシミュレーションをしっかりとって欲しいとお願いしていた。今日の協議会までにシミュレーション結果について 2 回(6 月末及び 7 月末)説明を受けた中で、実際にヘッドライトの光を遮るためには路面から 2m ぐらいで十分なようなので、E3 の前の高さ 6m の遮音壁をそのまま東へ延長するのではなく、路面から高さ 1m の高欄の上にさらに 1m の遮音壁と同等の材質のものを設置していただければ光は完全にカットできるのでいいと伝えているが、関係者間で伝わっているか。今日の話を知ると、高さ 6m の遮音壁を東に延ばすことはできないということになっている。資料 3-1 の 15 ページでは、「遮音壁延長のご要望がありましたが、設置することはできません」と記載されており、まるで高さ 6m の遮音壁を

置いてほしいと要望してきたような書き方になっている。高さ 6m 遮音壁を延長してほしいとの要望は高さ 1m へ訂正されているのに反映されていない。資料 3-1 の 15 ページの書き方も変わってくるはずだ。

- ：六甲アイランド北ランプを降りてくるところのカーブに設置されている落下防止フェンスは当初は計画になかったがトラブルがあったから設置したとのことだった。今回はシミュレーションの結果、問題があることがはっきりしている。路面から+2m の高さの遮音壁相当のものを、高さ 6m の遮音壁の端から少なくとも約 200m 延ばせば、E3 のまぶしさに関する問題は解決できるということが確認されているはずなのにそれが全く資料に反映されていない。
- ◇：高さ 6m の遮音壁を追加で設置するのではなく、高欄上に 1m で良いという話になっているはずなのに反映されていないということなので、例えば、資料 3-1 の 15 ページの白い丸の 4 つ目に、「遮音壁の延長 (ex. 高さ 1m)」と記載されていれば、意図が伝わっていることが読めるということだと思う。但し、ここでは、高欄上に 1m であっても遮音のためのモノをつけることは難しいというお話をさせていただいた。
- ：落下防止柵は基準上不要だったのに事故があったから設置している。我々生活している人間は、生理的にも心理的にも明らかに動的な光の影響を受ける。それが今分かっておきながら、何も手を打たないというのはおかしいのではないかと。
というのも、過去 (2006 年) に私は環境影響評価準備書に対して、兵庫県知事に意見書を提出した。六甲アイランドで意見書を提出したのは私だけだったと思う。その時には光のことは気付いていなかったが、コンサルタントの長大さんが作成した環境影響評価準備書の中に、“騒音あるいは大気質に関する推算是最新の理論式によるものであるもので、供用後の実態調査はいたしません。”と書いてあったので、環境が悪化するのになにが大丈夫なのかと意見書を出した。すると準備書から評価書になった際にその一文が削除され、初期の協議会の中でこれについて指摘すると長大さんからは「削除したから良いだろう」と答弁があり、これに対して不信感を持ってきた。また、騒音の場合に、E3 は W20 と比べると影響が小さいのは分かるが、初期のシミュレーションでは E3 の前は高さ 2.5m の遮音壁であったが、残留騒音を考慮したシミュレーション結果で (第 5・6 回協議会で) 高さ 4.5m に伸びた。シミュレーションの条件を変えることでなぜこんなに変わるのか不信に思っている。
それらを踏まえると、今ヘッドライトのシミュレーションをここまでやって頂いているので、是非これに基づいて真剣に取り組んでいただきたい。遮音壁の延長を今の工事の計画の中にいれていただきたい。そして、どれだけの費用がかかるかの参考見積もりを持って説明していただきたい。高さ 6m の遮音壁を 200m 延長するには約 1 億円かかると推算したが、高さ 1m の遮音壁だったら材料費も工事費も少ないのでおそらく数千万円で済むと思う。高さ 6m を延長した場合と高さ 1m だけを延長した場合の工事費の推算値を示していただきたい。
- ◇：前提として、資料 3-1 の 15 ページは阪高から説明があった通り、設置を否定しているわけではない。つけるならば遮音壁ではなく防眩用の簡易的なものを設置しようとしている。
- ：そのことについては説明を 6、7 月にも受けた。もしエキスパンドメタル状の防眩用簡易壁を付けるのであれば、SUS316 で製造してほしい。鉄で製造すると塩害が起きるため、数年で錆びて穴が開いてダメになってしまうだろう。美観も含めて考えたときに、なぜ 1m の高さの壁がつけられないのか。エキスパンドメタルのフェンスで防眩効果が得られると聞いたが、1m の遮音板を継ぎ足せば済む。前例はないということであれば、また、供用前の最新の知見に基づき実車で実験を行うというのであれば、その旨を記載した念書・覚書を作成していただきたい。議事録では説明しましたということしか残らない。行政の担当者は 2、3 年で任務交代し継続性が担保されない恐れがあるので、きちんとした念書を作成していただきたい。それらを含めて E3 に持ち帰って今日の会議の状況を説明する。
- ◇：主旨としては、念書に相当するものとして明文化したものを残す意味でこの資料を回答書として共有する提案をされていると理解している。
- ：説明用の紙というだけで証拠能力に欠ける。自治会長に立会人になってもらうにしても、今後自治会長の交代があるかもしれない。
- ◇：ご指摘については理解できるが、念書は特殊な文書である。この事業は国交省・阪高の公共事業であり、神戸市も協力する立場であるため・・・
- ：先ほど言った通り、過去に準備書の記述や騒音の条件の変更があった通り、簡単に色んなことを変えられてきている。いろんなことが継承されにくい状況である。そうなったらどうしてくれるのか。もし阪高または国交省が動きやすいのであれば、E3 の住民の署名を集めて嘆願する。
- ◇：例えば、要望書があることで回答書が出しやすいのであれば、要望書の提出を検討するという提案か。
- ：そうだ。
- ◇：おそらく対応するとしても遮音壁でなくて防眩用の素材のもので高さ 1m くらいになるということとはご理解いただいていると思うが、回答を残るものにしてほしいという要望と思う。

- ：押印のある、証拠能力のあるものを作成いただきたい。住民は簡単に引っ越せない。資料 3-1 の 15 ページの一番上に、ヘッドライトによる“住居”への影響と書かれてあるが、正しくは“居住者”（※後日修正済）、人間に対する影響だ。その観点がない。これまでのシミュレーションの結果で影響のある範囲等が分かっているのだから、何か対策をしてほしいというお願いだ。
- ◇：この記載の主旨は、計算上では 1m の高さでもまぶしさは抑えられると思っているが、実際にはもしかしたら 1m の高さでも光が漏れ出てしまう可能性を懸念して、供用開始前の試験で確認し、結果によっては 1.2m の高さにする等対応をするという内容が含まれていると理解している。
- ：そのようなことは考慮されていないのではないかと。光は騒音や大気質と異なり直進性で物理的に単純であり、計算通りならば路面から 1m の高さの壁高欄上に高さ 80 cm の高さでよいが、端数処理で 1m となり余裕がある。路面から 2m の高さまで遮れば十分余裕のある効果が確保されるということが分かっているのだからなんとかしてください、とお願いしている。
- ◇：今、2 つのことを議論していると思う。1 点目は、遮音壁ではなく防眩防止を目的とする素材を前提として、設置の必要性を供用前に確認して検討するという回答に対して、腑に落ちているかどうか。2 点目は、この協議会の資料によって回答を確認することが心もとないという指摘。
- ：遮音壁と云う名の材料を使うのが好ましくないのであれば、遮光の効果のある材料としてそれ相応のものを材料として持ってくればよい。
- ◇：材料についてはまだ議論の余地はある。この資料には「実際に確認して、必要な高さをチェックさせて欲しい」という趣旨は含まれている理解でよいか。
- ◆：その通り。
- ：それは最初に計画に入れませんという逃げ道だ。最初から計画に入れないのは明らかにおかしい。
- ◇：私たち神戸市は、ここでみなさんから指摘された内容に対して、阪高や国交省が事業者として回答していることを、神戸市の立場として聞いている。神戸市としては、ここで回答した約束を守らせる立場になる。
- ：では神戸市も連名で念書に押印してほしい。
- ◇：資料 1-2 の対応状況一覧に、この協議会でこれまで議論してきたことを一覧表にし、対応済み、または継続協議ということを書いて残している。資料 1-2 の 1 ページには、ヘッドライトの影響について継続協議の印「●」を記載している。この協議会としては、協議事項をここに記載し、最後までしっかりと対応していくということを事業者に約束してもらっていることになる。例えば資料 1-2 の 2 ページには、「大気質の具体的な事後調査地点については今後検討する」と「●」で継続対応が約束されている。これは今後も引き継がれるため、ここで議題になっている内容に対しては必ず対応していただけるという理解でよいと考えている。この対応状況一覧が念書に代わるものと理解できるのではと思う。
- ：こればかり話していると時間が取られるので、継続協議にしてほしい。光が当たることは分かっているのだから、納得できない。また、E4 の方は全然問題にならないのか。
- ：E4 の代表として 2 回目の出席だが、前は高さ 6m の遮音壁が直線区間から伸びている東の先をもっと高くしようという話になったと思う。そうすれば当然、眩しさと同時に騒音に関する問題点も消えるだろうと考えた記憶がある。もう一つは、遮音壁を透光型にするか等の問題があった。個人的には高さ 6m でも僕はいいと思ったが、1m をどう決めたかはよく分からないが路面から少し高くすれば眩しさは解決する。今回はそういう話が入っていないからおかしいなと思った。私も同じ意見だ。
- ：高さ 6m の遮音壁を延長するのではなく、シミュレーションの結果 1m で十分と思われるので、いっそのこと E4 にも影響がないような範囲まで延長したらどうなるか。2~4 千万くらいの費用になるのではないかと。そのくらいの費用であれば、現在の計画の中に織り込んでいただきたい。また、10 年後になると特に乗用車は EV 化され大気質も騒音も影響の度合いが改善されるが、ヘッドライトは変わらない。個人差もあるだろうが眩しさは人間の生理的・心理的なもので、明らかに家の前を光が何度も動的に横切ることがはっきりしたのだから、なんとかしてほしい。
- ◇：今日の協議の確認としては、シミュレーションの結果、光が漏れることは確認・共有できたと思うので、その対応について継続協議していくということでよいか。
- ：高欄の上 1m の高さまで何らかの材料を設置することで、ヘッドライトの光を防ぐことができると確認された。この部分を入れていただきたい。
- ◇：そこまでは共通認識を得られた。その先の対応については議論の余地がある。シミュレーション結果の確認はできたという中で、設置要望の中身も含めて継続協議させていただく。
- ：400m 離れて案外光が見えて、500m でもあれだけ光が見えるのかと驚いた。今の環境に対する世界の流れからすると、先手を打っておかないと後で余計に費用や手間がかかる。だから、今おっしゃっているように将来対応するのであれば、今の段階で眩光防止板の採用を早めに検討していただいて計画に入れてほしい。ただ、眩光防止板という名前があるということは、日本全国で使用している場所があるのではないかと。

- ：眩光防止板というのは中央分離帯に置く穴の開いた板のことで、対向車のヘッドライトの光を遮るような工夫がされている。但し光をパシッと遮る機能はない。我々が要求しているのは遮光板だ。
- ：遮光板も含めて、全国で事例があると思う。
- ◆：阪神高速で、道路の外に漏れ出す光の眩しき対策として壁状のものを立てているという事例は見つからなかった。例えば上下線の対向車同士のヘッドライトによる眩しき対策として、壁状のものでストレートな光が当たらないようにするという対策はある。
- ：阪高だけじゃなくて、全国の高速道路、特に首都高で壁面上の眩しきに対する対策があると思う。そういう事例を教えてください。
- ◆：本当の話で一般的にはそういう事例はない。ヘッドライトは前しか照らさないため、六甲アイランドのようなカーブのある特殊な場所で光が漏れてしまうケースに関してはおっしゃっているような（穴の開いたフェンス状の）板で漏れ出し防止をしている場合がある。また、対向車線を走っている車のヘッドライトの眩しき対策として、行司の軍配のような形のを数m間隔で立てている場合もある。都市高速では車両が重なって走行することが多く、今懸念されているようなハイビームで走行すると後ろの車あるいは対向車線の車が眩しく危険なので、基本的にはそういうことが起こらないようにヘッドライトが運用されている。そのため、住宅のところまでは光が漏れ出ていないというのがこれまでの事例だ。不明な部分もあるため、眩しいとおっしゃる方が出るようであれば、調査や設置を検討させてもらおう。また、道路が開通すれば我々は将来にわたって維持管理する責任があり、お住いの方、住居ではなく住民の方と接していくので、担当者が変わろうが申し上げることは変わらないと思っただきたい。
- ：眩光防止の対策をされている場所はないことは理解した。それならばやはり大阪湾岸道路西伸部分は、先駆けて環境に対して優しい対応をしたということによいと思う。
- ◆：我社では「先進の道路サービスへ」というスローガンを掲げており、車に乗っている方だけでなく近所にお住まいの方にも先進の道路サービスを提供しますと会社として約束しているので、我々社員はいつでもその方向で対応する。ただ、光の話は夜にヘッドライトを付ける時間帯に実際にどんな事象が起きるか分からない。一般道でも眩しき対策の事例の記憶はなく、本当に眩しきが起こるのかは分からないため、そこをまさに皆さんのご意見を踏まえながら、然るべき対応を取る。
- ：「本当に眩しきが起こるのかは分からない」とおっしゃっている事自体が住民のことを考えていない。
- ◆：「分からない」というのは、眩しきによる影響はあるだろうとは思っているが、今回お示した階にお住まいの方がどのぐらい眩しいと思われるかというのは、丁寧に一軒一軒お伺いをして聞いていく必要があるだろうと考えている。逆に1mの高さのものを設置して、せっかく見えていた景色が見えにくくなったと感じる方がでてくるとも懸念される。両者のバランスの中で、お困りの方がお困りにならないようにしていくというのが我々の会社の姿勢だ。十分説明しきれていない部分もあったかもしれないが、資料3-1の15ページの文章はその主旨で記載している。
- ：高さ6mの遮音壁を200m延長してほしいという要望前提で書かれている。2月には少しオーバなことを言ってしまったと思ったから6月末か7月末の打合せ時に1mでいいと訂正した。
- ◆：1mの高さでいいと認識している。
- ◇：先程ご意見と状況をまとめたとおり、今日のところはシミュレーションの中身については共有できているので、シミュレーション結果をスタートとして、その次の対応について継続協議するということが今日の結論と思う。
- ◆：我々としては何らかの対応をしまりますということを約束したくて、資料3-1の15ページの通り書かせてもらっている。ただ、設置するかどうか、本当に必要かどうか分からないという部分を含めてお住いの方の意見も聞きながら確認してまいりたいというのが我々の本心で、そこをお住いの方が必要だと言われれば、設置することもやぶさかではない。
- ：継続の話も打ち切りましょう。
- ◇：そこも含めて、少なくともその回答案を一部微修正したものを、次回の議題にしたい。
- ：大分修正していただきたい。
- ◇：今日の意見を踏まえると少なくとも2、3箇所修正が必要だと感じている。それも含めて、シミュレーション結果を前提として、継続協議、対応していく。
- ：もう1点。2006年に意見書を提出した後の神戸市環境影響評価審査会のコメントとして、関係住民の要望意見は十分聞いて実施しなさいという記述がある。昔のことを知っているかどうか分からないがそういう書類にも目を通してないでしょう。我々はそういう約束をされたという認識を持って今来ている。ヘッドライトが通るのだから、そういう感覚は、強弱は別にしても生理的・心理的に影響がある。
- ◇：そのご指摘を踏まえてシミュレーションの結果について共有できたと思う。その結果を踏まえた

対応について、具体的な対応の考え方が上手く共有できてないという状況であるため、継続して協議する、という認識で間違いはないと思う。

- ：議事録と「指摘事項と対応状況一覧」の位置づけとしては、念書と同じ効力があるという認識でよい。
- ◇：私はそういう認識だ。ご指摘を受けとめた上で今までそれらの資料で確認してきた。念書等による確認を求められるお気持ちはわかるが、会議録については「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」にしっかりと規定されており、これまで通り、協議資料や会議録により対応方針を確認していくことでご理解いただきたい。
- ：議事録はそれだけの効力がある、ということで認識した。その上で、もう一つ追加していただきたいことがある。供用前に現地確認を行って再調査の結果問題があれば採用するとなっているが、開通前に問題がなくても供用後に車が走り始めたら問題が起こることも想定される。供用後も問題が生じれば、事業者としてその問題を解決すべくきちんと対応する旨を記載して欲しい。開通前にやったから終わりだと困るので、きちんと書いてほしい。
- ◇：承知した。先程の話はまさしくその話だった。
- ◆：六甲アイランド北ランプの落下防止フェンスがまさにそのケースで、開通時には設置していなかった。車のスピードがルールどおりであれば必要ないと判断していたが、実際にルールを超えた方がおり事故が複数件起きたため設置した。今回のヘッドライトの話に関しても、車検を通った車なら大丈夫と判断していても実際そうでない車が走るかもしれない。開通前は大丈夫だと思ったが、供用後に眩しい車が多いという困りごとがあればおっしゃっていただいて、必要であれば対応していく。我々はここだけでなく、阪神高速道路全体で同様に対応しているので、ご心配いただく必要はない。
- ：それをきちんと議事録に書いてほしい。実際の車が走った場合に、特に貨物車でサスペンション調整不具合による場合や過積載或いは後方部への積載偏りによって車体後部が下がった場合等にライトが照らす方向が上がり、今回のシミュレーション結果の想定外の問題が出るという現象も起こりうる。従って、供用開始後にそういう問題が発生した時も継続して問題解決すべく対応するということが議事録に入れば、住民も安心すると思う。
- ◇：次は少なくとも頂いたご意見を反映したものをお持ちし、継続協議する。
- ◆：ここはカーブなので、カーブ手前で減速してその後加速していくことから、加速時に前が上がる現象もある。そこも含めて、供用後に意見をおっしゃっていただくというのは変わらない。

5. 遮音壁について

- ：(資料 4-1、資料 4-2、資料 4-3、を説明)

[遮音壁の素材について]

- ：資料 4-1 の 2 ページの遮音壁の素材について、非透光型と透光型で騒音デシベルの差を計算しているが、半分透光型の場合は割合で考えるのか。
- ：資料で示しているのは全面が透光型の場合と全面が非透光型場合の差であるが、ご指摘はタイプ C で示すような下が非透光型、上が透光型の場合どうなるかという質問と思う。ここで示す W20 の 14 階の予測地点では、支配的な音源と直線で結んだ間には透光型となるので、全面透光型の場合と同じような傾向と考えてよい。
- ：上半分が透光型の場合も全面透光型に近いと理解した。
- ◇：タイプによって間を取るような部分が出たとしても、基本性能の差が生じるという読み方ができる。
- ：これほど差があるなら最初から示してくれていれば材質についても一緒に議論できたのではないかと思う。
- ◇：資料 4-1 の 2 ページの左上に、実際の到達地点では差が 1.5dB とあるが材質の違いで余裕が生まれるという部分は議論していたと思う。左上の数字だけではそれほど大きくないが、基本性能の差でいうと右の方に書いてある 5dB の差があることがわかる基本性能のそのものはもっと差があるなどのご指摘もあって、今回こういう資料を追加していただいた。
- ：余裕代の話はあったが数値の話はなかったように思う。
- ◇：どっちでも選べるというのを前提に今まで議論してきたが今回深く掘り下げた。簡単に言うと 1.5dB 差があるということは、非透光を採用すれば、今まで議論してきた値よりも若干下がるという話になりうる。
- ：住民にとってメリットなので支障がないが、今まで小数点第 1 位の数値で遮音効果対策検討の攻防してきたことを考えると大きな差に見える。
- ◇：湾岸道路の寄与分の規模感でいうとそれぐらいの余裕が生じる。

- ：防音効果を考えると私だったらタイプ A がいいと思う。タイプ C と比べて半額以下にできるのだから、その分 E3 の前に継ぎ足してほしい。タイプ C で下半分を非透光板とする場合にその高さが何 m かは分からないが、それに比べればタイプ A は大分安くなるので、お金と時間の節約のために、遮光の対策を今計画していただきたい。
- ◇：ヘッドライトの遮光に関してはしっかりと受け止めている。次回協議させていitたく。
- ：遮音効果と耐久性を含めて、やはりタイプ A が安定的ではないか。

- ：今までやってきた遮音壁のシミュレーションは透光板で計算していたのか。
- ◇：両方選んでいただけるように透光板で設定していた。
- ：素材として遮音性能が悪い方の条件で予測していたということで理解した。

- ：資料 4-1 の 3 ページのコストについて、タイプ A は化粧板ありなしで約 5 億の差であるが、タイプ C では 1 億しか差がないのはアンバランスではないか。
- ◇：左側は全面に化粧板を付けるが、右側は透光部分には化粧板をつけないため、化粧板の面積が異なる。

- ：最終的に事業者側としてどのタイプで進めたいという方針はあるのか。それともこういう場で決めるのか。
- ◇：先ほど（環境審査会のコメントとして、関係住民の要望意見は十分聞いて実施しなさいという記述）の話があったとおり、地域の住民の話を聞くようにというのが我々の至上命題であり、この件については選んでいただきたいというスタンスだ。メリット・デメリットを客観的に示しつつ、住民目線で評価していただくということも大切なので、基本的には皆さんで選んでいただきたい。
- ：理解した。

- ：この会は六甲アイランド地区の事業連絡会だが、ポートアイランドや駒栄でも事業連絡会をやっているのか。つまり、地区毎によって遮音壁が異なることはあるのか。統一しないのか。
- ◇：デザインの話であれば、地区によって異なることは有り得る。住宅沿いにあるのがポートアイランドと六甲アイランド、駒ヶ林といったエリアで、道路から住宅までの距離等はそれぞれ異なるので、必要な規模や設置範囲はそれぞれの地区によって変わる。
- ：つまり六甲アイランド島内の遮音壁については、六甲アイランドの住民の意見を最優先していただけるのか。
- ◇：六甲アイランド島内は住民意見が最優先と認識している。今回は両方の選択肢がある。
- ：この資料は、全体的には非透光型のほうが良いという印象を受ける。
- ◇：前回の協議会で、これまで騒音の 0.1dB レベルの議論を繰り返してきた中で遮音壁の素材による性能差というのはかなり貴重な部分だというご意見が出たことを踏まえて、メリデメを深堀するために作ったのがこの資料だ。誘導するよう意図的に事業者が資料を作ったわけではない。
- ：2 月の議論を受けて E4 の理事会としては、非透光が良いという意見を集約している。
- ◇：こういった場合、一般的に、皆さんの間でも相反する意見もあるかもしれないが、それに対して議論があってその結果こういう方向が正しかろうということになったという一連の過程が大切と思う。住民の代表の皆様が然るべき指摘をした上で議論しこういう選択が望ましいのではないかというこの場でのゆるやかな合意が得られつつある中で、E4 であれば非透光が良いという意見があったということと受け止めている。

- ：W20 も基本的にはタイプ A、非透光型で化粧板有がいいと思う。色はタイプ C の写真にある白とブルーのラインが入ったツートンカラーがオーソドックスで良いと思う。
- ：私も非透光板には化粧板はつけるべきだと思うが、私は開かれた空間があった方が良いと思うのでタイプ C が望ましいと思う。ただ、反射光についてはもう少し研究しないといけないと思う。要望としてはタイプ C。タイプ A になるにしても、タイプ C になるにしても、まちづくり協議会の意見としては、六甲ライナーの上側の一部区間は、南北方向の見通しの確保や六甲ライナーからみた圧迫感の観点から、リバーモールの幅は 65m ぐらいと事業者から聞いているので 100～130m ぐらいの幅は上下とも透光板とすることによって、六甲アイランドに入ってくる人が圧迫感を感じない、六甲アイランドから出ていくときもある程度山側の視界が開けるようにできればいいと希望している。
- ：私は今の意見には反対。E3 が資料 4-2 の 4 ページのような太陽光の反射を受けるリスクがある。
- ◇：意見が割れたときにどうするかというルールはないので難しいところだが、強いて事業者としていうとどっちだという答えは持っていると思う。ただそれを押し付ける気はないと思う。
- ：ヘッドライトの件では意見を押し付けておいて、それはおかしい。意見があるなら表明すべきだ。
- ◇：選択肢として両方できるという中での話。一度協議会の中で問われて国交省として選ぶのであれ

ばタイプAだという話はしたと思う。

- ◆：管理者の立場で阪神高速から話をすると、タイプAの方が一般的となっている。眺望や日照の関係で、上を透光タイプにするという例もあるが、それは意見を頂いた上で要望があった場合に話を聞きながら決めているものだ。
- ◆：太陽光の反射については、一番近くて眩しそうな場所を選んで資料を作成しているが、例えば東の方は透光板で、眩しいところは非透光板という選択もある。あまり細かい区間で変わると好ましくないと思うが、六甲ライナーのあたりだけ変えるというのは可能ではあると思う。
- ◇：遮音壁の素材について3回ほど協議会で掘り下げてきたのは、非透光型の優位性を定量的に確認したいという意見が多数あったからであり、だからこそこういう資料を作成してきた。中立的立場から見ても、ご指摘の通り非透光型へ偏った資料という状況にあるのは事実である。
- ：空間や圧迫感という部分は心理的なもので数字に表せない。頭の中のイメージや心理的な圧迫感しか私も訴えるところがない。ただ、イメージ的には少しでも圧迫感の少ない部分があると良いという個人的な意見である。
- ：もう一度E3の住民として、Aタイプは太陽の反射の影響がなく、Cタイプは影響がある。よって私はAタイプをE3としては採用してほしい。耐久性も気になる。
- ：AタイプとCタイプの2者拓一で議論を進めていくのか。それともまだ2者択一の選択ではなく、これからも意見を続けて集約する途中ということで良いのか。
- ◇：経緯としては、上下とも透光にする場合も含めて検討し、ヘッドライトに関する意見もあり議論を経てこの2択に絞り、他の案は落としていった。勿論、今となっては別の案がいいという意見があれば変わってくる可能性もあるが、経緯としては2つに絞りどちらかを選ぼうとしている。
- ：現在はこの2つで話が進んでいるということで理解した。最終的にいつ頃までにこの話を決めるのか。
- ◇：遮音壁作るのはだいぶ先なので、議論の時間はあるがこの時点で基本的な方向性を決めておきたいというのが考え方である。
- ：それならばタイプA・タイプCとも非透光部は化粧板有に絞り込んでほしい。また、W20としては全区間タイプCとなることはありえない。少なくともW20の前はタイプAだと思う。一方で六甲ライナーのあたりをタイプCにするのはどうかという案がある。だから、①全区間化粧板有のタイプAにするか、②全区間化粧板有のタイプCにするか、③全体としては化粧板有のタイプAだが、ライナーの部分だけタイプCにするという3つの選択肢に絞られるのではないか。
- ：それは有り得ない。
- ：選択肢として。私は全部タイプAという意見だが、この話としては3つに絞られると思う。基本的には非透光板に関しては化粧板有。
- ：私も非透光部分は化粧板有が良い。
- ◇：化粧板がないと無機質なものになるため、それは嫌だと当初から皆さんおっしゃっていた。
- ：今日決めないのであれば、次回も話し合いする際にある程度の絞っておかないと話が発散する。3つに絞り込んで良いと思います。それに対して意見が出ていいと思います。
- ：タイプCの下側が非透光なのであれば見通しを確保する効果があまりないと思う。資料4-3を見ると、やはりタイプCにするメリットがないように思う。
- ：全部非透光板にするとW20の4階から8階くらいまでの住民は山側が遮られるが、上側半分を透光にすると8階くらいの方は山側が見えるという住民側のメリットがある。また、リバーモールから見たときも、8.2mの壁がずっとあって六甲山の山並みが見える部分がでてくる。運転者側からすると完全に頭までかぶった非透光板よりも、圧迫感が半分であればそれなりに開放的な運転ができる。E3やW3の高層ビルが見えるかどうかもあるが、やはり開放感があると思う。住民側からも運転者側からも透光板を一部取り入れることによって少なからず利点はある。
- ：やはり騒音の問題が大きい。
- ：騒音に関しては、どの選択肢でも65dBをクリアできる。
- ：騒音レベルをより下げることが前提だと考える。運転手側は通るだけなので、住民側からすると騒音等の生活環境の保全の方が重要だと思う。
- ：それは一つの考え方。ただ、壁ができてしまい山並みが見えなくなってしまうフロアに住んでいる方がいるかもしれない。
- ：それはW20の住民が判断したほうが良い。
- ：W20だけでなくW4の一部でも六甲山が見える。
- ：私としては騒音のほうが大事だと思う。
- ◇：(環境対策等について) 公的資金を投入する上で(環境基準等に対し) 過度な対応はできない中で、これまで協議会で議論を重ね、鋭い指摘をいただいて条件を掘り下げ、結果的に手厚い対応

をしてもらうことになったと思う。騒音に重点を置いた議論がなされてきたが、景観の観点も非常に大切な点だと思う。先ほどの指摘は、景観阻害のデメリットよりも景色が見えることによるメリット、一方で（透光板採用により遮音壁の基本性能の下がることによる）騒音対策上のデメリットを述べていると思う。メリットを求めるのか、デメリットを排除するのか、同じ遮音壁の材質に対する指摘であっても両者はアプローチが異なる。

- ：資料4-3の事例は全面透光板になっているが、この下半分が非透光板だと景色は見えないと思う。どれだけタイプCの効果があるか疑問がある。
- ：一つの例として、南芦屋浜では遮音壁の下半分が透光（実際には、腰高部分迄は非透光）、上半分が非透光だが、外から見るとくすんで見える。トラックが通ることや車の動きは認識できるが見通しはきかない。どちらにしてもこのようになるのであれば、変に透明板を入れるよりは、青と白のツートンカラーで全面非透光型でも良いと思う。
- ：それも理解できる。20年後にはくすんで見えなくなるかもしれないが、15年程見えるのであれば、それも大きなメリットだと思う。
- ◇：皆さん各マンションの代表として出席されていて、全員の意見を一つに集約できない中ではあるが、議論の積み重ねとしてA案が優位だという意見が多かったというのが事実だと思う。なので、今回は一旦A案が優位という結論を出し、設置までにC案も含めて再度確認するという方法があるかと思う。いずれにしてもこれだけ議論が白熱しているので、阪高の立場であれば、設置の前に本当にこれでいいか聞きに来ると思う。一旦タイプAで仮決めしておいて、ニュース等でお知らせするなりしてその後住民からの意見が上がってくるようであればC案の可能性を改めて検討することも必要になるのではないかと思う。次回以降議論を続けても、代表者同士の意見になってしまうので、一旦はA案（非透光・化粧板有り）として、次点がC案、さらにハイブリッドという可能性も議論の余地が残っているというところを結論としてはどうか。仮決めした方が、意見も出やすいと思う。
- ：「結論」という言葉は使いたくない。
- ◇：A案が“優位”という意味で。議論を継続することもできるが、協議会出席者の意見交換だけではこれ以上深まらないと感じる。

- ◆：将来、技術的により良い透光板が開発されている可能性もあるので、設置前に情報提供を行い、当時はこんな材質でしたけど今はこんなものが新しくできましたという情報があればその情報提供を行い、議論を続けていきたいと思う。
- ：今後も時々議論をしていこうということと理解する。
- ：見晴らしを改善するという意味合いなら、半分を非透光板にするのは意味がない。全面を透光板にしないと意味がないと思う。
- ◇：資料4-1の3ページをよりシンプルに、議論の論点となった部分を記録として残し、今の会長の意見も記載しておくのはどうか。
- ◇：AとCのハイブリッドの場合は、六甲ライナーの部分だけ全面透光板というのがありうるという議論もあるかもしれないが、一方で太陽の反射のこともある。
- ：そろそろ決めなければならないと思っていたが、事業者側としてはまだ決めなくても良いのか。
- ◇：どちらかという住民の皆さんの方から決めてしまおうという意見が強く、議論が続いていると認識している。事業者は、設置までに時間があるので、もう少し住民の中でも議論できますよ、という話をしていた。ただ、今後の協議は主に工事調整や安全面等が主になってくるので、遮音壁の素材の問題だけ残るのも何なので一旦方向性を決めようという意見がでた。一部には長い間交代なく議論されている方もいらっしゃるが、人が変わってしまった場合に最初から協議になってしまうことがないよう、一旦仮決めした方が良いと思う。
- ：同意する。
- ◇：表現はまた考えるが一旦A案というのを仮決めにしたい。
- ：騒音の話が最も大事なので、基本的には非透光型で良いと思う。
- ◇：「結論は一旦A案とし、設置のときに改めて確認する」という表現はどうか。
- ：基本はA案だが、ライナー沿いの見通しのために一部でも上下とも透明化できないか意見があることを懸案事項として残してはどうか。
- ：透光板にすれば六甲山が見えるといっても、300m離れたところからだと元々見えない。だから透明にした所で意味がないのではないか。
- ：300m離れたところから見るだけの話ではなく、ライナーから見る等、それなりの効果がある場所は存在する。「結論」ではなく、そういう意見が多かったぐらいで止められないのか。
- ◇：今日の時点までの議論を一旦整理するものとする。

[太陽光の反射について]

- ：資料4-2の6ページの夏至の太陽の方角について、日本は北半球なので違うのではないかと思う。

私が6時半にラジオ体操をする時はだいたい真東くらいから太陽が上がってくる。この資料ではかなり北の方から出ているので違和感がある。

- ：角度について確認はする。真東から昇って真西に落ちるとするのは春分と秋分の時なので、夏至の時はそれより北側から上るのは確かだと思う。但し、理論上の日の出の方向を書いていて、5時頃が日の出と書いているが、5時にこの方向を見た場合に木や山などがあれば太陽は見えないことはある。
- ：シミュレーションしてもらった資料としてはこれで問題ない。ただ公の資料になったときに誤っていたら問題と思う。
- ：確認する。

6. 六甲アイランド地区における工事について

- ：(資料5を説明)
- ◆：(資料5を説明)
- ：工事進捗状況のイメージ図について、路面の高さの差を反映してはどうか。
- ：この図はどこで工事をするのかを模式的に書いている。高さの変化があったほうが良ければ、そのような形に変える。
- ：住民がこの表を見たとき、一直線的な橋ができると勘違いする可能性がある。
- ◇：今後も使う資料なので、今みたいな意見もあると思う。一度考えてほしい。
- ：工事進捗状況を説明するものなので、シンプルでわかり易いと思う。前回のように構造や勾配を入れると煩雑になって分かりにくい。
- ◇：以前高さを反映した際の図は、高さ方向と水平方向の縮尺を変えている。高さ変化が大きく見えるという間違ったイメージを植え付ける可能性もあるため、仮に縦横比を揃えた場合どちらも大きく変わらないかもしれないが一度持ち帰る。
- ：情報交流センターに掲示するようにする。

7. 事後調査について

- ：(資料6を説明)
- ◇：資料5の5ページの降下ばいじん量の令和3年度の夏の結果がデータ整理中となっているのはなぜか。令和2年度の事後調査報告結果にこれを含めて神戸市の環境局に報告するのか。
- ：7/12～8/12まで計測していたため、まだデータ整理中の段階。一方で4ページのNO₂・SPMの夏の結果は今年の6月に計測して調査結果が出ているので掲載した。基本的にはR2年度を報告する主旨であるが、令和3年度に実施して既に結果が出ているものについてはお示しした。
- ◇：これは環境局に報告することになるのか。
- ：毎年、年度ごとに神戸市の環境局に報告する。4ページの夏の結果の値は、来年度に神戸市の環境局に報告する。
- ◇：令和3年度の夏の結果は手元にあるデータを載せたが、令和2年度の方として環境局に報告するのは昨年度の方だけということですね
- ：これは協議会に対する公式の結果と思ってよいか。
- ◇：良い。環境局に提出した原本がほしいと言われれば、確認できる。
- ：表紙に調査期間を記入してほしい。令和2年度の結果だと勘違いしてしまう。また、5ページと同様に4ページにも令和3年度と書くべき。
- ：表紙にR2年度と限定的に書くから表紙と中身がずれておかしい。R2～R3年度にすればよい。
- ◇：環境局に報告するのが年度単位のため、あえてR2年度と表現していると認識している。
- ：環境局には令和2年度の内容を今年の6月に報告している。令和3年6月の結果は来年度報告することになる。
- ◇：令和2年度の結果を皆さんに報告する時期だが、令和3年度の調査も始まっていて結果も一部出ているので皆さんにはお伝えしようとした。ただそれが分かりにくいので注釈入れてほしいという指摘を受けた。「令和3年度報告予定分」など記載されていれば、整理できてない分が混ざっていてもおかしくないと思う。主旨としては環境局に報告しているものを住民に報告していないのはよくないと思い、このタイミングで報告したと考えている。注釈入れるなど、資料を修正する。(※後日修正済)

8. 今後の進め方

- ◇：(資料7を説明)

- ◇：今後の協議会は主に工事のお知らせや対応など協議の目的が変わっていく時期である。今後事業連絡会に移行し運営していきたいという提案。
- ：協議会から引き継いで連絡会に名前が変わるということを目的か附則に入れてほしい。
- ◇：附則の方が書きやすいと思う。事業協議会から事業連絡会に移行する旨を記載する。
- ：名前が変わるのはよいが、連絡会という名前になると議事録に記載された内容の拘束力が薄れることはないか。
- ◇：資料7の3に会議録について記載している。協議会と同様、会議録の位置づけは変わらない。

- ◇：ご指摘を踏まえて附則を修正し、次回協議会の開催の冒頭に確認させていただき、異議がなければ第1回事業連絡会へと移行したい。
- ：次回はいつの予定か。
- ◇：阪高の工事が年末に始まるので、私としては年内に1回できたら良いと思うが目標としてはどうか。
- ◆：本格的な工事は来年春からで今年度は測量や準備的な工事に着手していきたいと思っている。そのため、年度末の方が伝えられる情報が多い。年内は大きく工事は進まない。
- ◇：今の代表の方が変わらないうちに先程の遮音壁の話などを確認したほうが良いと思う。3月だと代表の方が変わるのでは。
- ：E4は11月に代わる。
- ◇：11月までには難しいかもしれない。
- ◆：本格的な工事は春からであるが、小さな三脚を立てて作業をする測量などで作業員が周辺をウロウロするのはもう少し早く、下見などは秋ごろになる。作業着を着た人間がこんなスケジュールで動く予定だということを然るべき方にはお伝えしておくべきかと思うが、どのような形でさせてもらうか相談したい。
- ◇：国交省の橋梁下部工着手のときは、本体工事に着手する前に住民説明会を開催することとしていた。実際は、新型コロナウイルスの感染拡大が始まった時期で、予定していた住民説明会に替わる説明資料を全戸配布させていただき本体工事に着手したが、いずれにしても準備工は住民周知前に進めさせていただいた。平成30年度末頃に実施した中央分離帯の植栽の移植・撤去等の準備工事の時も、お知らせビラで周知させていただいた。
- ◆：まず測量し、中央分離帯の植栽の撤去等を行い、徐々に本格的に工事が始まる。最初の準備的な工事についてはお知らせのビラを作成して周知してもらえないかと考えている。
- ◇：その後、本体工事に入る前に皆さんに何らかのご説明をするというタイミングで、できれば年度交代の方が変わらないうちに年度内にもう1度連絡会として開催する。その時に継続協議になった件や遮音壁の方向性を一旦整理する件などを協議し、連絡事項としては阪高の工事が始まることをお知らせする。
- ：2月頃か。
- ◇：そうなると思う。
- ◆：施工業者が出そろってきたので今から施工計画を検討してその内容を説明させてもらう。
- ：今回も開催までに半年かかったが次回も半年後では間が開きすぎでは。何を協議するかにもよるが色々議題はあるのでは。
- ◇：今回はヘッドライトの影響について指摘を受けて深堀するにあたって、指摘の主旨を聞くための準備期間が必要だった。ここで全部話そうとすると時間が足りずに議論ができなくなるので、まとめた資料の方向性が間違っていないという確認をした上で協議した方がいいと判断した。次回は阪高の工事の情報があるタイミングのほうが良いので年度末としたほうがよさそうだ。
- ◇：準備工に入る際の周知はビラで対応するなど細かい調整は今後させていただく。清掃状況について直近のものを教えてほしいという要望や一緒にできたらいいなという意見などもあったので、細かい調整は今後もしていく
- ◆：現場に人が張り付くようになったら清掃活動やその報告もさせていただく。後発なので教えていただくことがあると思うがよろしく願います。

以上

第12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4番街	吉田 正文
	イーストコート5番街	長尾 和則
	ウエストコート4番街	名賀 俊夫、本多 茂
	ウエストコート20番街	飯沼 岳
	執行部（3名） 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
	副委員長	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	芦谷 次郎（前任：高橋 雅樹）
	事業対策官	大西 健一
	建設専門官	橘 和樹（前任：森本 聡）
	計画係長	村田 大輔（前任：山口 秀樹）
	技術員	大畑 啓一

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	大西 康史（前任：石原 寛也）

阪神高速道路株式会社 建設事業本部 神戸建設部	湾岸西伸第一建設事業所
所長	岡本 太郎
総括工事長	吉田 高之
課長代理	南條 耕平（前任：吉田 高之）

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	大城 泰久
	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 環境事業部 社会環境2部	
担当	富所 康子
担当	高田 学
担当	藤井 ゆめの