

時 期	応急段階
区 分	被害状況の把握と二次災害の防止
分 野	都市施設等の被害状況把握
検 証 項 目	道路施設の被害状況調査

根拠法令・事務区分	激甚災害法、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法、道路法、高速自動車国道法、阪神高速道路公団法、日本道路公団法
執 行 主 体	国、県（自治事務）、市町（自治事務）、各公団 ただし、以下の行政行為は、第1号法定受託事務である。 ・公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法に基づき行う、都道府県から国への災害報告及び国庫負担申請 ・道路法に基づき地方公共団体が行う、指定区間外国道の維持・修繕・管理に関する行為
財 源	国、県、市町については、自主財源。 ただし、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法により、道路の復旧事業については、3分の2以上の国庫補助がある（激甚災害指定の場合は地方公共団体の標準税収入額と被害額に応じて国庫補助の高上げがある。） 日本道路公団及び阪神高速道路公団が行った災害復旧工事費については、日本道路公団法及び阪神高速道路公団法に基づき、国及び地方公共団体から補助金が支給される。ただし、阪神高速道路の復旧事業費については、被害が甚大であったことから、阪神高速道路公団法に基づき、国及び地方公共団体から全額補助を受けた。（国と地方公共団体の補助率は、神戸地区が8:2、大阪地区が2:1）
概 要	緊急輸送路を確保するために、発災直後から、警察や国、県等の道路管理者は、道路の被害状況調査を実施した。しかし、発災直後は、被害状況調査に出動した警察等に対し、被災者からの救助要請が相次いだため、情報収集は遅々として進まなかった。災害復旧事業の査定開始期限は、通常発災から60日後となっていることから、査定申請のための被害調査を早急に行う必要があった。そのため、県や市町は、国に対し、危険度判定ができる技術者の派遣や、災害査定手続きの簡素化に関する要望を行った。阪神・淡路大震災後、発災直後の被害状況把握を迅速に行えるよう、建設省（当時）は、公共土木施設等の被害情報の迅速な収集等をボランティアとして行う「防災エキスパート制度」を平成8年に発足させた。また、道路交通に関する情報システムの研究・開発が進められており、現在では、（財）日本道路交通情報センターのホームページ上に、交通規制情報や交通渋滞情報が公開されている。

阪神・淡路大震災における取組内容とその結果	
国	<p>阪神・淡路大震災に対して取った措置</p> <p>《一般道》</p> <p>建設省（当時）は、道路関係調査団（1月18日～19日、7人）を派遣した。[『阪神・淡路大震災調査報告書総集編』阪神・淡路大震災編集委員会,p163]</p> <p>建設省（当時）は、土木研究所調査団（1月17日～3月3日、129人）を派遣した。[『阪神・淡路大震災調査報告書総集編』阪神・淡路大震災編集委員会,p163]</p> <p>建設省（当時）は、1月29日～31日、兵庫県からの要請に基づき、近畿地方建設局営繕部（当時）の調査官8人を派遣し、西宮土木管内において、危険建築物の倒壊危険度の判定調査を実施した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p145]</p> <p>建設省（当時）は、1月24日～1月26日、同省防災課の災害査定官及び都市河川室補佐、土木研究所河川研究室長により災害緊急調査を行い、兵庫県神戸市、西宮市、尼崎市地域内にある武庫川、中島川、東川、堀切川の主な被災箇所の応急復旧工法等について県に指導等を行った。</p> <p>建設省（当時）は、1月30日～2月3日、同省防災課の総括査定官及び災害査定官4人により災害緊急調査を行い、兵庫県南部地域（神戸市、西宮市、尼崎市、伊丹市、芦屋市、及び淡路島北部）の主な被災箇所の復旧工法等について県に指導、助言を与えた。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p145]</p>

	<p>建設省（当時）は、2月14日～2月17日、同省防災課災害査定官3人により、第3回の災害緊急調査を実施、また、2月21日～2月23日には、災害査定官2名により第4回の災害緊急調査を実施し、応急復旧等を行う必要がある箇所について指導を行った。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p145]</p> <p>建設省（当時）は、公共土木施設の災害査定事務の速やかな処理を図るために、兵庫県南部地震災害に限り、災害復旧事業の査定の簡素化について兵庫県及び神戸市に通知した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p163]</p> <p>建設省（当時）は、兵庫県南部地震道路橋震災対策委員会を1月20日に設置した。同委員会では、2月27日に復旧仕様について、3月30日に委員会中間報告について、5月25日に耐震基準の改定と当面の措置について、12月4日には最終報告書について、検討した。</p> <p>警察庁、近畿管区警察局及び被災地を管轄する兵庫県警察等14府県警察は、地震発生後直ちに「被害警察本部」を設置した。また、警察庁は、機動隊員等延べ約34万人をはじめ、ヘリコプター、パトカー、移動交番車、白バイ、捜査用車両等を全国から兵庫県に派遣して、兵庫県警察と一体となって、被害情報の収集・伝達、被災者の救出・救助、避難誘導、行方不明者の捜索、緊急輸送路の確保等の交通対策、衛星通信車を活用した通信回線の確保等の通信対策、被災地における各種パトロール、等の警察活動を実施した。[『阪神・淡路大震災 警察活動の記録～都市直下型地震との闘い～』兵庫県警察本部]</p> <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果</p>
県	<p>阪神・淡路大震災に対して取った措置</p> <p>《一般道》</p> <p>1月17日以降、橋梁の被災状況を把握するため、西宮、加古川、洲本の各土木事務所に対し、所管内の県管理橋梁約1,000橋について緊急調査を実施するよう指示した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p144]</p> <p>1月19日、各土木事務所、市町に対し、道路災害の調査方法について指示した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p144]</p> <p>1月24日、政府現地対策本部に対し、橋梁等構造物の危険度を判定できる技術者の派遣を要請した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p144-145]</p> <p>1月24日、建設省防災課（当時）に対し、災害査定手続きの簡素化について要望した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p145]</p> <p>1月25日、県内市町に対し、被災状況と現況道路幅員の把握調査を指示した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p145]</p> <p>1月26日、政府現地対策本部に対し、倒壊の恐れのある家屋の危険度を判定できる技術職員の派遣を要請した。また、危険物の除去費用について、政府現地対策本部に対し、補助採択の要望を行った。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p145]</p> <p>1月31日～2月8日、液状化による道路路床部の被災状況を把握するため、建設省近畿技術事務所（当時）の地下探査車により、西宮土木事務所管内の臨海部の県道を調査した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p145]</p> <p>2月22日～23日、建設省（当時）と合同で、現地被害状況調査を実施した。[『阪神・淡路大震災調査報告書総集編』阪神・淡路大震災編集委員会,p146]</p> <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果</p>
市 町	<p>阪神・淡路大震災に対して取った措置</p> <p>（県の欄を参照）</p> <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果</p>
その他	<p>阪神・淡路大震災に対して取った措置</p> <p>《高速道路》</p> <p>県からの要請を受け、本州四国連絡橋公団は、被災した橋梁の復旧及び液状化現象が発生した舗装の復旧について現地調査を行うために、専門家2人を派遣した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p145]</p> <p>阪神高速道路公団は、午前9時に災害対策本部を設置し、災害対策本部を構成する実施班（総務班、広報班、交通班、情報管理班、保全班、工務班、経理班）を編成した。このうち、被害状況把握</p>

	<p>は、工務班が担当した。[『大震災に立ち向かって 阪神・淡路大震災記録書』阪神高速道路公団] 1月18日、阪神高速道路公団の工務班は、本社22人、神戸4人の参集状況のもと、保全施設部、神戸管理部と協力し、協力業者とともに3号神戸線の緊急点検を全線にわたって実施した。1月24日以降は、5号湾岸線を中心に被災状況の確認作業を実施した。[『大震災に立ち向かって 阪神・淡路大震災記録書』阪神高速道路公団]</p> <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果</p>
<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み内容とその結果</p>	
国	<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み 防災エキスパート制度の発足（平成8年） [社団法人 近畿建設協会ホームページ（<a href="http://www.kyokai-kinki.or.jp/bousai/">http://www.kyokai-kinki.or.jp/bousai/</a>）] ・被災した公共土木施設等の被害情報の迅速な収集、円滑な災害復旧事業の査定事務等に資するため、国、地方公共団体等に対し支援を行う防災エキスパート制度を平成8年1月に創設した。国土交通省は、Web上に、道路災害情報等を公開するシステム（道路情報提供システム）を整備した。[国土交通省道路局道路情報提供システムホームページ（<a href="http://www.its.go.jp/roadinfo/">http://www.its.go.jp/roadinfo/</a>）]</p> <p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果 防災エキスパート制度 [社団法人 近畿建設協会ホームページ（<a href="http://www.kyokai-kinki.or.jp/bousai/">http://www.kyokai-kinki.or.jp/bousai/</a>）] ・全地方整備局、北海道開発局、沖縄総合事務局において約4,600人が防災エキスパートとして登録されている。</p>
県	<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み 兵庫県は、Web上にて、道路災害情報、道路渋滞情報を公開する情報システムを整備した。 [兵庫県道路防災情報ホームページ（兵庫県県土整備部ホームページ） （<a href="http://www.mother-road.info/public/PC/WH00/WH00.asp?">http://www.mother-road.info/public/PC/WH00/WH00.asp?</a>）]</p> <p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果</p>
市 町	<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果</p>
その他	<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果</p>
<p>これまでの各方面からの指摘事項</p> <p>1月17日以降、被災状況の把握と応急工事の実施に努めたが、パトロールの運転速度が渋滞等により極度に低下し、全体状況の把握に手間どり、特に市町においては道路パトロールに必要な人員の確保すら困難な状態となっていた。（『阪神・淡路大震災 - 兵庫県1年の記録』兵庫県） 神戸センターでは、放送資機材の損壊、交通機関途絶による職員参集困難、ラジオ局等放送機関の被災、テレビ・ラジオの被災状況放送中心により、通常一日約30回行われる道路交通情報の提供は、午後5時40分のKissFMが最初であり、当日中は3回しか実施できなかった。（阪神・淡路大震災 警察活動の記録～都市直下型地震との闘い～）兵庫県警察本部） 震災後の道路状況の把握は困難を極めたが、「交通機動隊、高速道路交通警察隊、警察署の現場警察官による巡回把握」「交通監視カメラ、車両感知器等生き残った管制端末を活用した情報収集」「ヘリコプターによる調査」「道路管理者等関係機関との連携」により、1月17日夕刻までに主要道路の障害状況を掌握した。（阪神・淡路大震災 警察活動の記録～都市直下型地震との闘い～）兵庫県警察本部） 地震の発生とともにパトカーを出動させ情報収集を開始したが、阪神高速道路は、高架の損壊、脱落により寸断され走行できず、一般道路から自転車による情報収集を実施した。しかし、被災の中心地を東西に走る阪神高速道路を管轄するため、隊員の制服姿を見た被災者からの救助要請が相次ぎ、それぞれの分駐隊を出発したものの情報収集は遅々として進まず、完全に掌握できたのは正午過ぎであった。（阪神・淡路大震災 警察活動の記録～都市直下型地震との闘い～）兵庫県警察本部） 県の交通管制センターが地震による被害を直接受けたため、交通管制システム通信回線の約90%が切断されるとともに、信号機や監視カメラも大きな損傷を受け、交通障害情報一覧の第1報がまとめられたのは地震発生後5時間半以上を経過した後であったと言う。（佐藤隆雄「防災対策におけるITS（Intelligent Transport Systems）活用の有効性に関する考察」『国際交通安全学会誌』Vol25 No4（平成12年8月号）国</p>	

際交通安全学会)
課題の整理
道路交通に関する情報システムの研究・開発
今後の考え方など
道路情報モニター制度等の活用を図り、住民、道路利用者からの情報収集体制を強化。(国土交通省) 道路交通に関する情報システムの研究・開発の推進。(国土交通省)