

| | |
|---------|-----------|
| 時 期 | 復旧・復興段階 |
| 区 分 | 都市施設及び市街地 |
| 分 野 | 都市施設 |
| 検 証 項 目 | 道路施設 |

| | |
|-----------|--|
| 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） 私道の復旧に対しては、阪神・淡路大震災復興基金の補助があった。 |
| 概 要 | 阪神・淡路大震災により被災した道路の復旧は、各種の災害復旧事業を適用し、国庫補助を受けて進められた。特に、日本道路公団や阪神高速道路公団が管理する高速道路の復旧については、被害が甚大であったことから、国及び地方公共団体から全額補助を受けた。なお、私道の復旧についても、阪神・淡路大震災復興基金を活用し、補助金制度が創設された。 震災により損壊した阪神高速道路神戸線は、震災前と同様、高架道路として平成8年10月に復旧した。一方、当該道路は、震災以前より騒音などで問題視されていたこともあり、原型通りの復旧に対して疑問の声もあった。 震災以降、国・県・市町等は、管理している高架道路や橋梁の耐震補強工事を進めている。また、兵庫県においては、多核・ネットワーク型の都市構造が形成されるよう、道路整備を進めている。 |

| 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>《高速道路》 建設省（当時）は、阪神高速道路公団からの要請により、首都高速道路公団の技術者チームを派遣し、撤去・復旧工法の立案・設計のサポートに従事した。また、日本道路公団等においても技術者チームを派遣した。[『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,p185]</p> <p>《一般道》 建設省（当時）は、兵庫県及び神戸市からの要請に基づき、橋梁の現状調査及び補修措置を緊急に講じるため、本州四国連絡橋公団の職員で構成された復旧支援チームを派遣した。[『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,p185] 建設省（当時）は、被災した道路の公共施設の復旧を行うとともに、必要な箇所については、2次災害防止等のため改良復旧事業を実施した。[『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,p188] 公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法による本復旧を迅速化するため、道路災害の特に激甚な地域については原単位方式（被災の程度に応じてあらかじめ定めた被災率とそれに対応した平均</p> |

| | |
|----------|--|
| | <p>単価を適用して査定設計書を作成する方式)を導入するなどして、災害査定を簡略化した。[『阪神・淡路大震災神戸復興誌』神戸市,p575]</p> <p>《街路》 2月27日、建設省(当時)及び大蔵省(当時)が、第1次査定のために現地入り。第1次査定では、臨港線(県事業)及び杭瀬初島線(尼崎市事業)の2路線を査定し、都市災害復旧事業の採択を行った。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p147] 街路の災害復旧事業について、特別財政援助法に基づき10分の8の国庫補助を行った。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局, p36]</p> <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果</p> |
| <p>県</p> | <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置</p> <p>《一般道》 1月19日、県道伊丹豊中線天津陸橋のJR福知山線跨線部の応急対策についてJR西日本株式会社と協議し、橋梁本体の崩壊防止とJR線運行の安全性確保のために応急工事に着手した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p144] 1月22日、落橋により通行止めとなっている阪神高速湾岸線の代替交通路として湾岸側道(県道芦屋鳴尾浜線)の応急工事を阪神高速道路公団施行により実施した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p144] 1月25日、西宮土木管内の幹線道路網の通行状況マップを作成し、幹線道路を優先的に応急工事するよう、各市町に指示した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p144] 1月27日、西宮土木管内市町の災害復旧担当者に査定設計作成の説明会を行った。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p144] 2月10日、査定設計書作成にあたって、建設省防災課(当時)と協議した内容をとりまとめ、各土木事務所及び市町に送付した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p144] 2月23日～24日に第1次災害査定が実施された。3月1日、査定申請書作成上の問題点を整理し、各土木事務所、市町に統一事項を再送付した。その後、大規模工事や特殊工事の復旧工法について建設省(当時)と事前に協議しながら、順次災害査定を進め、8月28日～9月1日の第8次査定ですべての箇所での災害査定を終えた。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p144] このうち、特殊の被災事例とその対応については、以下のとおり。 ・道路上の倒壊家屋の撤去については、厚生省(当時)の補助事業の他、道路災害復旧事業でも採択されることとなった。3月16日に、神戸市と共同で策定した撤去単価を各土木事務所及び市町に通知し、これに基づき西宮市、一宮町、北淡町が査定申請を行った。 ・2月22日～23日に実施した建設省(当時)との合同現地調査をもとに、地滑りにより被災した道路については、道路災害復旧事業による復旧を行った。4月24日～25日に同省と復旧工法について協議し、5月1日～5月2日に同省からのアドバイザーを受け入れ、工法を決定した。 ・道路保全上支障となる被災民有擁壁・石積の復旧については、4月28日に道路災害復旧事業としての対応方針を各土木事務所、市町に通知した。また、建設省(当時)に5月10日に提案予定箇所が災害復旧事業としての要件を満たすかどうかを確認し、各地権者の同意を得た箇所については事業申請を行った。 ・大きな被害を受けた橋梁については、橋梁災害関連事業として改良復旧を行うこととし、4月24日に建設省(当時)に要望を行った。</p> <p>《街路》 都市災害の窓口である建設省都市局街路課(当時)と「都市災害復旧事業」の採択内容(具体的には連続立体交差事業における鉄道施設復旧の災害採択)について協議した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p146] 1月23日以降、県から建設省都市局街路課(当時)に対して都市施設の被災報告を行った。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p146]</p> <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果</p> <p>《一般道》 1月21日、県道伊丹豊中線天津陸橋の応急工事が完了し、翌1月22日にJR福知山線が開通した。</p> |

| | |
|-----|---|
| | <p>[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県, p144] 1月28日、県道芦屋鳴尾浜線の応急工事が完了した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県, p144] 橋梁災害事業として改良復旧を行うことを要望した結果、以下の路線が採択された。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県, p146] ・県管理道路では、国道173号一庫大橋、県道甲子園尼崎線中州橋の橋梁災害関連事業を含む182カ所、74億4,700万円（うち橋梁31橋、29億100万円）が採択された。 ・神戸市を除く市町管理道路では、苦楽園口橋（西宮市）芦屋川左岸JR跨線橋（芦屋市）稲野橋（伊丹市）など5橋の橋梁災害関連事業を含む1,287カ所、297億6,500万円（うち橋梁98橋、29億400万円）が採択された。 県管理道路の交通規制箇所87カ所のうち、震災100日目の4月27日までに70カ所が、また平成8年1月末までに神戸市の全面通行止1カ所を除いて、規制解除された。また、この他の県管理道路については95カ所が、神戸市を除く市町管理道路については321カ所が、平成8年1月末までに復旧した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県, p146] 震災による大規模な崩落で通行止めになっていた神戸市北区有馬町の県道明石 - 神戸 - 宝塚線が平成9年2月7日、新に造られたバイパス（320km）工事の完成とともに開通した。これにより、被災地での震災による幹線道路の通行止めはすべて解除された。[『阪神・淡路大震災復興誌（第2巻）』兵庫県・（財）21世紀ひょうご創造協会, p491]</p> |
| 市 町 | <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置 阪神・淡路大震災復興基金により、私道の復旧工事費の4分の1を助成することとした。助成対象は、一定の復員（1.8～2.0m以上）を有し、特定多数の住民が使用するもので、各市町が定める設計・積算基準に基づく舗装工、排水工、防護柵工、洗面工等の原型復旧工事とした。[（財）阪神・淡路大震災復興基金ホームページ（http://web.pref.hyogo.jp/fkikin/）] （芦屋市）市道については、緊急度の高い路線から、路面補修や路上に倒壊した家屋の撤去を行い、道路・橋梁の応急復旧工事を実施した。道路の本復旧工事については、ライフラインの復旧計画、交通対策等関係者との総合的な調整を図り、一部を除き平成10年3月に完了した。また、橋梁の本復旧工事は関係機関との協議を踏まえ平成10年6月に完了した。 [「阪神・淡路大震災 芦屋の記録 ～マグニチュード7.2の世界～」芦屋市ホームページ（http://www.city.ashiya.hyogo.jp/quake/index.html）] （宝塚市）宝塚市は、これまで、市民の生活環境を整備するため、市道化の困難な私道の舗装工事（舗装に併せて施工する側溝の整備工事を含む。）の費用の8割を助成していた。しかし、大震災による私道の被害が予想を超えた状況となったため、現行の助成制度では、復旧費用の住民負担が高額となり、私道の復旧遅延による市民生活への支障とともに、二次災害の発生が予測された。このため、以下のとおり、（財）阪神・淡路大震災復興基金による補助金制度の活用と併せて、現行制度の拡充等による特別措置を講じた。[『阪神・淡路大震災 - 宝塚市の記録 1995 - 』宝塚市役所, p145]</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"> <p>(1) 現行制度の要件の緩和 ア) 過去10年以内に現行制度の適用を受けた私道についても、制度の適用を行う。 イ) 建設完了後5年以内のものでも適用する。</p> <p>(2) 現行制度の拡充等特別な措置 ア) 助成対象工事に擁壁等の道路構造物の工事を追加する。 イ) 助成額は、（財）阪神・淡路大震災復興基金からは、準備工事費の1/4を、市からはこれを控除した額の9割とする。</p> <p>(3) 施行期日及び適用期限 この制度は、平成7年10月1日から施行し、平成10年3月31日までとする。</p> </div> <p>神戸市では、震災前の状態に戻すだけでなく震災の記憶を風化させることなく後世に教訓を伝えることを目的に、代表的な被災事例や歴史的に希少価値のあるものについて道路機能を阻害しない範囲で、被災箇所をそのまま残すか、あるいは被災状況を伝える記念物を設けた。具体的な事例は、以下の通り。[『阪神・淡路大震災復興誌（第4巻）』（財）阪神・淡路大震災記念協会, p.527] [『阪神・淡路大震災神戸復興誌』神戸市, p580～581] 1) 明石神戸宝塚線（神戸・明石市境付近）崩落箇所：</p> |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---|-----------------------------|-------|--------------------|--|-------|---------|--|-------|--------------------------|--|-------|-----------------------------|--|-------|-----------------------------|--|-------|--------|--------|-------|-------|--|-------|---------|--|-------|---------|--|-------|----------|--|-------|----------|--|------|--------------------|--|-------|----------|--|-------|-------------------------|--|-------|--------|--------|-------|------------|--|-------|------------|--------|-------|------|--|-------|---------|--|-------|--------|---------|-------|--------|-------|-------|--------|--|-------|------------|--|-------|--------|--------|-------|------------|--|-------|-----------------------|
| | <p>別ルートバイパスで復旧し、崩落箇所手前まで遊歩道を整備、展望広場とした。</p> <p>2) 大輪田橋戦災・震災復興モニュメント： 大輪田橋親柱を彫刻し、「戦災・震災復興モニュメント」として現地に設置した。</p> <p>3) 西代跨線橋： 被災した橋脚の一部を切り取り、須磨海浜公園に展示した。なお、同場所には、被災した阪神高速道路の鋼製橋脚の一部も展示した。</p> <p>4) 乙倉橋： 地域活性化の一助とするため、有馬温泉駅前の有馬川に架かる橋に、レトロ調な橋梁親柱照明を設置した。</p> <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果 (芦屋市)市道の復旧工事に当たっては、全国各自治体から16人の支援を受けた。 [「阪神・淡路大震災 芦屋の記録 ~マグニチュード7.2の世界~」芦屋市ホームページ (http://www.city.ashiya.hyogo.jp/quake/index.html)]</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| その他 | <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置 日本道路公団、阪神高速道路公団等は、管理道路の復旧工事を行った。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p142]</p> <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果 《高速道路・有料自動車道路の復旧状況》[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p143~p144]</p> <table border="0"> <tr> <td>中国自動車道</td> <td>1月17日</td> <td>東行 津山以西 西行 山崎以西</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月19日</td> <td>東行 山崎以西</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月23日</td> <td>東行 豊中以東 吉川以西 西行 西宮北以西</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月27日</td> <td>全線応急復旧完了 (西宮北IC~池田IC暫定片側1車)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2月12日</td> <td>一部区間復旧完了 (西宮北IC~宝塚IC暫定片側2車)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7月21日</td> <td>全線復旧完了</td> </tr> <tr> <td>名神高速道路</td> <td>1月17日</td> <td>京都南以東</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月20日</td> <td>東行 吹田以東</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月23日</td> <td>西行 吹田以東</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月25日</td> <td>東行 豊中~吹田</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月31日</td> <td>西行 豊中~吹田</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2月1日</td> <td>東行 尼崎~豊中 (暫定片側1車線)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2月17日</td> <td>西行 尼崎~豊中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4月20日</td> <td>全線応急復旧完了 (西宮~尼崎暫定片側1車線)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7月29日</td> <td>全線復旧完了</td> </tr> <tr> <td>山陽自動車道</td> <td>1月17日</td> <td>西行 山陽姫路東以西</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月20日</td> <td>東行 山陽姫路東以西</td> </tr> <tr> <td>舞鶴自動車道</td> <td>1月17日</td> <td>春日以北</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月19日</td> <td>丹南篠山口以北</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月23日</td> <td>全線復旧完了</td> </tr> <tr> <td>太子竜野B P</td> <td>1月17日</td> <td>通行止め解除</td> </tr> <tr> <td>姫路B P</td> <td>1月17日</td> <td>中地~姫路西</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月22日</td> <td>西行 高砂北~姫路東</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2月25日</td> <td>全線復旧完了</td> </tr> <tr> <td>第二神明道路</td> <td>1月22日</td> <td>西行 伊川谷~明石西</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1月28日</td> <td>西行 須磨~伊川谷 東行 須磨~高丸</td> </tr> </table> | 中国自動車道 | 1月17日 | 東行 津山以西 西行 山崎以西 | | 1月19日 | 東行 山崎以西 | | 1月23日 | 東行 豊中以東 吉川以西 西行 西宮北以西 | | 1月27日 | 全線応急復旧完了 (西宮北IC~池田IC暫定片側1車) | | 2月12日 | 一部区間復旧完了 (西宮北IC~宝塚IC暫定片側2車) | | 7月21日 | 全線復旧完了 | 名神高速道路 | 1月17日 | 京都南以東 | | 1月20日 | 東行 吹田以東 | | 1月23日 | 西行 吹田以東 | | 1月25日 | 東行 豊中~吹田 | | 1月31日 | 西行 豊中~吹田 | | 2月1日 | 東行 尼崎~豊中 (暫定片側1車線) | | 2月17日 | 西行 尼崎~豊中 | | 4月20日 | 全線応急復旧完了 (西宮~尼崎暫定片側1車線) | | 7月29日 | 全線復旧完了 | 山陽自動車道 | 1月17日 | 西行 山陽姫路東以西 | | 1月20日 | 東行 山陽姫路東以西 | 舞鶴自動車道 | 1月17日 | 春日以北 | | 1月19日 | 丹南篠山口以北 | | 1月23日 | 全線復旧完了 | 太子竜野B P | 1月17日 | 通行止め解除 | 姫路B P | 1月17日 | 中地~姫路西 | | 1月22日 | 西行 高砂北~姫路東 | | 2月25日 | 全線復旧完了 | 第二神明道路 | 1月22日 | 西行 伊川谷~明石西 | | 1月28日 | 西行 須磨~伊川谷 東行 須磨~高丸 |
| 中国自動車道 | 1月17日 | 東行 津山以西 西行 山崎以西 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月19日 | 東行 山崎以西 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月23日 | 東行 豊中以東 吉川以西 西行 西宮北以西 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月27日 | 全線応急復旧完了 (西宮北IC~池田IC暫定片側1車) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2月12日 | 一部区間復旧完了 (西宮北IC~宝塚IC暫定片側2車) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 7月21日 | 全線復旧完了 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 名神高速道路 | 1月17日 | 京都南以東 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月20日 | 東行 吹田以東 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月23日 | 西行 吹田以東 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月25日 | 東行 豊中~吹田 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月31日 | 西行 豊中~吹田 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2月1日 | 東行 尼崎~豊中 (暫定片側1車線) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2月17日 | 西行 尼崎~豊中 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4月20日 | 全線応急復旧完了 (西宮~尼崎暫定片側1車線) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 7月29日 | 全線復旧完了 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 山陽自動車道 | 1月17日 | 西行 山陽姫路東以西 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月20日 | 東行 山陽姫路東以西 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 舞鶴自動車道 | 1月17日 | 春日以北 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月19日 | 丹南篠山口以北 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月23日 | 全線復旧完了 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 太子竜野B P | 1月17日 | 通行止め解除 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 姫路B P | 1月17日 | 中地~姫路西 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月22日 | 西行 高砂北~姫路東 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2月25日 | 全線復旧完了 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第二神明道路 | 1月22日 | 西行 伊川谷~明石西 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1月28日 | 西行 須磨~伊川谷 東行 須磨~高丸 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|----------|---------|-----------------------|
| | 2月25日 | 全線復旧完了 |
| 阪神高速湾岸線 | 1月19日 | りんくう～高石 |
| | 1月20日 | 高石～天保山 |
| | 1月21日 | 東行 尼崎末広～天保山 |
| | 1月23日 | 東行 鳴尾浜～尼崎末広 |
| | 1月28日 | 東行 中島～天保山（開通区間の縮小） |
| | 2月5日 | 西行 天保山～中島 |
| | 4月1日 | 中島～鳴尾浜、南芦屋浜～深江浜 |
| | 4月10日 | 鳴尾浜～南芦屋浜、深江浜～魚崎浜 |
| | 7月1日 | 魚崎浜～六甲アイランド北（暫定片側1車線） |
| | 9月1日 | 全線復旧完了 |
| | 11月7日 | 魚崎浜東行ランプ完成 |
| 阪神高速神戸線 | 1月26日 | 東行 姫島～西長堀 |
| | 2月17日 | 西行 西長堀～姫島 |
| | 2月25日 | 武庫川～姫島 |
| | 8年2月19日 | 京橋～摩耶 |
| | 8年7月17日 | 柳原～京橋 |
| | 8年8月10日 | 摩耶～深江 |
| 8年8月31日 | 月見山～柳原 | |
| | 8年9月30日 | 全線復旧完了 |
| 阪神高速北神戸線 | 1月19日 | 西行 藍那～永井谷 |
| | 1月22日 | 西行 永井谷～伊川谷 |
| | 2月5日 | 西行 箕谷～藍那 |
| | 2月25日 | 全線復旧完了 |
| 西宮北道路 | 2月28日 | 全線復旧完了 |
| 播但連絡道路 | 1月19日 | 全線復旧完了 |
| 新神戸トンネル | 1月17日 | 通行止め解除 |
| ハ・バ・ハウェイ | 9月28日 | 六甲アイランド～高羽ランプ |
| | 11月1日 | 高羽ランプ～摩耶ランプ |
| | 平成8年8月末 | 全線復旧完了 |

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

| | |
|---|---|
| 国 | <p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み</p> <p>農地法施行規則の一部改正（平成7年1月26日農林水産省令第2号）[『防災白書（平成7年）』国土庁]</p> <ul style="list-style-type: none"> 市町村や災害対策基本法に基づく指定公共機関又は指定地方公共機関が鉄道、ガス等のライフラインの応急対策又は復旧のために行う農地転用は、許可を不要とした。 <p>電線共同溝の整備等に関する特別措置法、同法施行令及び同法施行規則（平成7年3月23日法律第39号、7年6月21日政令第256号、7年6月21日建設省令第17号）[『防災白書（平成7年）』国土庁]</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路の地下空間を活用して、光ファイバー、電力線等をまとめて収容する「電線共同溝（C・C・BOX）」により電線類の地中化を一層推進するため、道路管理者による電線共同溝整備道路の指定、電線共同溝の建設、国庫負担の特例等所要の措置を講ずるための法律等を制定した。 <p>全国の主要な高速道路耐震工事の実施（平成7年度～平成10年度）[『阪神・淡路大震災復興誌（第2巻）』兵庫県・（財）21世紀ひょうご創造協会、p488]</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設省（当時）は、多くの橋脚が倒壊した教訓を受け、平成7年度から3年計画で全国の主要な高速道路の耐震補強工事を行った。 耐震基準改定前に建設された鉄筋コンクリート製の橋脚28,000基が対象。総事業費5,700億円。 橋脚全体に厚さ約1cmの鉄板を巻き、これをフーチングにアンカーで固定する方法で補強した。 |
|---|---|

道路橋示方書の改訂（平成8年）[『防災白書（平成15年）』内閣府]

- ・平成8年11月に道路橋の耐震基準を改訂し、重要度に応じて道路橋を2分類するとともに、2段階の地震動に対してそれぞれ目標とする耐震性能を規定した。

地域高規格道路の整備 [『阪神・淡路大震災復興誌（第4巻）』（財）阪神・淡路大震災記念協会, p.526]

- ・平成10年6月に建設省（当時）は都市と都市、都市と空港・港湾などを結ぶ地域高規格道路について、計画路線に54路線、候補路線に35路線を追加したが、兵庫県下では4計画路線、1候補路線が指定され、震災を教訓に兵庫県が進めている格子型規格道路網の実現に大きく前進した。

国土交通省防災業務計画（平成14年5月策定）[『国土交通省防災業務計画』国土交通省]

- ・国土交通省は、国土交通省防災業務計画に基づいて、以下の道路施設に関する震災対策を推進している。

第2編 震災対策編

第1章 災害予防

第1節 震災対策の推進

第5 道路施設等の整備及び災害に対する安全性の確保等

- ・ 広域的な社会経済活動への影響を最小化するため、高規格幹線道路や一般国道等の災害に強い広域的な幹線道路ネットワーク整備を進め、大震災の発生に対して代替路となる経路を確保するものとする。
- ・ 大地震等の発生時でも、地域が孤立することなく、日常生活機能を確保できるようにするため、地域の拠点（行政機関、交通・物流拠点、医療福祉施設等）間を結ぶ主要な道路や代替路がない道路等についての安全性、信頼性を高めるものとする。また、都市内道路についても多重性、代替性の確保が可能となるよう体系的に整備を図るものとする。
- ・ 道路施設、沿道斜面等（以下「道路施設等」という。）の耐震性の点検を実施し、道路施設等の現況の把握に努めるものとする。
- ・ 点検結果に基づき、耐震補強対策を講ずるものとする。特に緊急輸送道路について、緊急輸送道路ネットワーク計画に基づき、関係機関と連携を図りつつ、震災時においても必要な輸送機能を確保できるよう重点的かつ計画的な耐震補強対策を推進するものとする。

資料：国土交通省防災業務計画（平成14年5月）より抜粋

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果

全国の緊急輸送道路内の橋梁の耐震補強状況

- ・緊急輸送道路内の橋脚の耐震補強については、全50,900橋脚のうち、平成7年から平成14年度末までに、45,900橋脚を実施。

県

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み

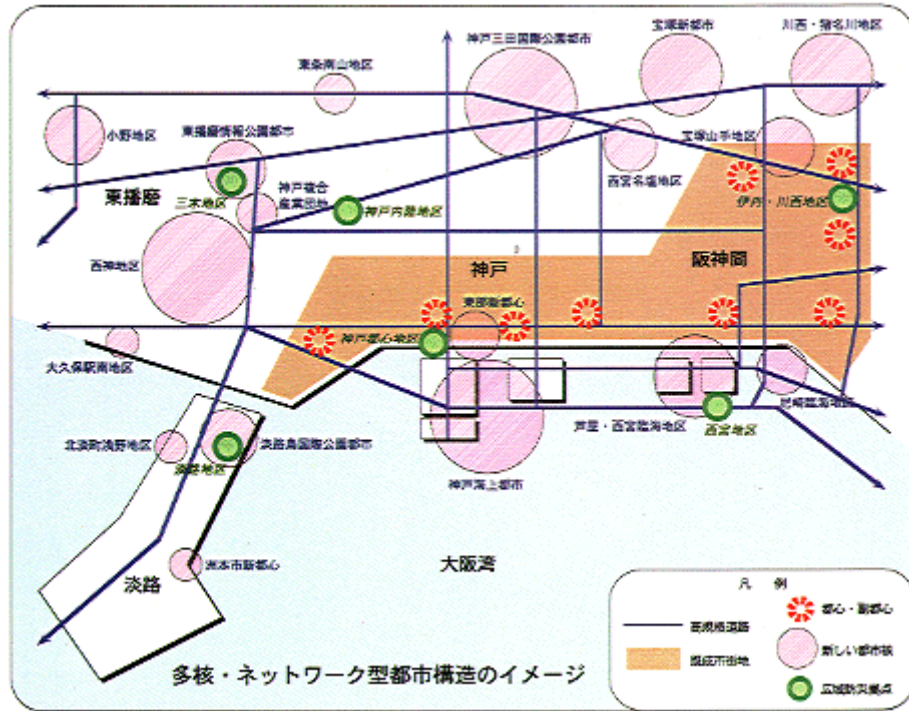
交通基盤復興基本計画の策定（平成7年）[『阪神・淡路大震災復興誌（第2巻）』兵庫県・（財）21世紀ひょうご創造協会, p.477]

- ・破損した水道管やガス管の場所を各事業者しか把握できなかったことが復旧の遅れた一因であったことを踏まえ、兵庫県は、平成7年9月に「交通基盤復興基本計画」を策定し、本計画に、ライフラインの位置や、構造についての情報を一元化する新システムの開発を盛り込んだ。

電線類地中化の推進

- ・「安全で快適な歩行空間の確保」、「優れた景観の保全と形成」、「防災機能の強化」等を目的として、まちなかの幹線道路や緊急輸送路、避難路等の電線類地中化を重点的、計画的に推進している。
 - ・第3期電線類地中化計画（平成7～10年度）においては、震災復興事業にあわせた地中化を実施し、兵庫県全体で約9.5kmを実施した。
 - ・新電線類地中化計画（平成11～15年度）では、都市部の幹線道路や震災復興のまちづくり地区等において地中化を推進し、兵庫県全体で約115km（累計210km）の整備を達成した。
- 阪神・淡路都市復興基本計画（平成7年）[『阪神・淡路都市復興基本計画』兵庫県]
- ・平成7年8月、兵庫県は、阪神・淡路都市復興基本計画を策定し、都市構造については、多核・ネットワーク型都市構造の形成を図ることとした。

多核・ネットワーク型都市構造のイメージ



IV. 多核・ネットワーク型都市構造の形成

5. 都市ネットワークの強化

1. 交通機能の強化

幹線道路網については、東西の大動脈を確保するとともに都心や都市核を連絡する東西6軸、南北6軸による格子型高規格道路網を形成する。また、これらを補完する一般幹線道路網を形成し、道路交通の代替性を高める。

資料：阪神・淡路都市復興基本計画から抜粋

幹線道路網の整備充実（平成8年）[『阪神・淡路大震災復興誌（第2巻）』兵庫県・（財）21世紀ひょうご創造協会, p.488]

- 兵庫県は、震災で県内の幹線道路が寸断され、復旧や経済活動に大きな支障が出たことから、神戸・阪神地域を中心に幹線道路網を充実させるため、5つの幹線道路の3年以内の着工を目指す「道路計画」を平成8年3月に発表した。
- 着工する路線は、以下のとおり。
 - 阪神高速湾岸線・六甲アイランド（東灘区）～前田ジャンクション（垂水区下畑町）20.8km
 - 名神高速道・北区～大阪府境21.1km
 - 阪神高速北神戸線と湾岸線を結ぶ東神戸線12km
 - 新神戸トンネルと国道2号線を結ぶ神戸中央線の南伸1km
 - 淡路町岩屋～東浦町大磯の国道28号線3.5km

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果

市 町

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み

神戸山手共同溝の建設（平成7年）[『阪神・淡路大震災復興誌（第2巻）』兵庫県・（財）21世紀ひょうご創造協会, p.477]

- 神戸市は、平成7年8月、市の北部を走る市道山手幹線の地下にガス、水道、電気、電話などのライフラインを埋設する「神戸山手共同溝」（須磨区 - 中央区7.7km）を整備する計画を策定した。

被災した橋脚の保存 [『阪神・淡路大震災復興誌（第4巻）』（財）阪神・淡路大震災記念協会, p.527]

- 激震で全壊した道路の橋脚を残し、揺れの凄まじさを後世に伝えようと、神戸市が須磨区若宮町の海浜公園内に2基の橋脚の一部を保存展示した。保存されたのは長田区の「西代跨線橋」の鉄筋コンクリート製橋脚（直径、高さとも2.5m）と兵庫区の「阪神高速道路3号神戸線」の鋼鉄製の橋

| | |
|---|---|
| | <p>脚（直径1.75m、高さ3.5m）</p> <p>神戸港港島トンネルの開通（平成11年7月）[『阪神・淡路大震災復興誌（第5巻）』（財）阪神・淡路大震災記念協会, p.510]</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸市が建設していた神戸の市街地とポートアイランドを結ぶアクセス道路である「神戸港港島トンネル」が、平成11年7月30日に開通した。 このトンネルの完成により、ポートアイランドへの連絡道路が2路線になったことから、当該地域が災害時に孤立する危険性が緩和された。 <p>神戸市「安全都市づくり推進計画」[『安全都市づくり推進計画』神戸市]</p> <ul style="list-style-type: none"> 神戸市は、「安全都市づくり推進計画」に基づき、幹線道路による格子型のネットワークの形成を図るとともに、橋梁及び高架道路の耐震補強を推進している。 <p>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</p> <p>阪神高速道路の橋脚の耐震補強工事 [『阪神・淡路大震災復興誌（第2巻）』兵庫県・（財）21世紀ひょうご創造協会, p.490 - p.491]</p> <ul style="list-style-type: none"> 阪神高速道路公団は、耐震構造を強化した上で、従来通りの高架方式での復旧を進めた。 また、被災した神戸線だけでなく、将来の災害に備え、大阪市内の環状線や東大阪線など管理する13路線200kmのすべてを対象に、橋脚の補強工事を実施した。 <p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果</p> |
| これまでの各方面からの指摘事項 | |
| <p>《一般道》</p> <p>道路に埋設されている下水道、水道、ガス等の被災も多く、道路の復旧はこれらライフラインの復旧をまっで行う必要がある。（『阪神・淡路大震災 兵庫県1年の記録』兵庫県）</p> <p>被災地域では慢性的な交通渋滞が発生しているため、復旧にあたっては、他施設の復旧事業及び復興事業と調整し、交通対策について十分検討しながら工事を進める必要がある。（『阪神・淡路大震災 兵庫県1年の記録』兵庫県）</p> <p>道路の復旧は、震災1年半を経過しても遅れがちであった。アスファルトの亀裂や側溝の損壊、橋げたのヒビ入りなど、国の災害復旧事業の指定道路の復旧状態は、国道、県道など県管理の道路が182カ所中141カ所（78%）と順調なのに、神戸市を除く市町管理で1,287カ所中715カ所（56%）神戸市が管理する同市内の国、県、市道1,069カ所では321カ所（30%）であった。（『阪神・淡路大震災復興誌（第2巻）』兵庫県・（財）21世紀ひょうご創造協会）</p> <p>（私道に対しては、阪神・淡路復興基金の補助制度の他）各市町も助成を行った結果（負担割合は各市町が要項で定める）、住民の自己負担を大幅に軽減（個人負担：復興工事費の0～1/6）することができた。（吉川和広「都市基盤の復興の課題とあり方」『阪神・淡路大震災 震災対策国際総合検証事業 検証報告 第5巻《まちづくり》』兵庫県・震災対策国際総合検証会議）</p> <p>尼崎、西宮両市が建設を進めている山手幹線武庫側架橋「山手大橋」の橋脚に耐震構造の設計ミスがある、と会計検査院の指摘を受けた問題で、両市は4月8日、同検査院の了承を得て補強工事を開始したことを発表した。震災後に見直された設計基準では、耐震性強化のため主鉄筋を束ねる帯鉄筋に「中間帯鉄筋」を掛けることが義務付けられたが、山手大橋の橋脚では誤って主鉄筋に掛かるように設計され、3基の橋脚のうち両端の2基がそのまま施工されていた。両市は兵庫県と協議し、完成した橋脚の最下部を掘り起こし、幅3m、厚さ25cmの鉄筋コンクリートを巻き付ける補強工事を行った。設計会社がミスを認め工事費を同社が全額負担したが、単純な設計ミスを見逃した市側の責任が改めて問われた。明石市でも4月に、昨年5月に完成した市道・藤江鳥羽線北工区の高架部分の橋脚5本にミスが発見された。昨年尼崎、西宮と同じミスを指摘された富山県の事例を参考に、震災後に着工した2市道の橋脚工事を調査した際に発見されたもの。5月から工事に入り、5本の橋脚（高さ4.4～6m）の根元付近に鋼板を巻き付ける補強を施した。（『阪神・淡路大震災復興誌 [第6巻]』）（財）阪神・淡路大震災記念協会）</p> <p>《高速道路》</p> <p>阪神高速道路は、公害発生源の道路であり、三つの裁判で争われていたものである。つまり、この高速道路は震災前からその存在自身が住民に被害をもたらすことがほぼ確実視されていたのであって、震災で破壊さ</p> | |

れたからといって、以前のように作り直せばよいというものでもなかったのである。(中略)本来は、地域の環境にとってどういう交通施設がふさわしいかを検討する機会を設け、住民参加をすすめ広範な意見をまとめて回答を出すべきであったろう。(塩崎賢明「インフラ重視の復旧・復興」『大震災100の教訓』クリエイツかもがわ)

新聞各紙は「車優先社会のあり方に警鐘を鳴らしたのに」「多くの問題点に蓋をしたままの復旧最優先の再出発」「倒壊原因究明を」「復旧優先“欠陥道”再び」と、経済界の歓迎の声とともに、重い課題の残されたままの開通への複雑な反応を捕らえた。(『阪神・淡路大震災復興誌(第2巻)』兵庫県・(財)21世紀ひょうご創造協会)

震災後、高速道路の利用者の伸びが予想を下回ったことから、阪神高速道路公団が、震災で受けた教訓を元に整備を急いだ新しい耐震構造の完成は、予定より遅れる見通しになった。同公団によると阪神高速道路は、震災より神戸線で約1,100基、湾岸線で約400基の橋脚が被災し、走行中に道路が破損するなどが原因で多くの犠牲者を出したため、同公団は約8,400基の橋脚への耐震補強工事を行うなど、2002年完成を目指し7年計画の耐震工事に入っていた。しかし、同公団の収支は1998年度に大きく悪化し、予算不足もあって耐震設備の進捗状況は大幅に遅れた。(『阪神・淡路大震災復興誌[第7巻]』)(財)阪神・淡路大震災記念協会]

課題の整理

高架道路、橋梁等の耐震性の強化

交通リダンダンシーを確保した道路ネットワークの形成に関する検討

今後の考え方など

広域的な社会経済活動への影響を最小化するため、高規格幹線道路や一般国道等の災害に強い広域的な幹線道路ネットワーク整備を進め、大震災の発生に対して代替路となる経路を確保。(国土交通省)

緊急輸送道路ネットワーク計画に基づき、関係機関を連携を図りつつ、震災時においても必要な輸送機能を確保できるよう重要なかつ計画的な耐震補強対策を推進。(国土交通省)

震災体験の風化を防ぐための神戸市職員震災バンクを活用し、震災経験やノウハウを次世代に引き継ぐことで、震災で得た教訓を今後の防災対策の充実に役立てていく。(神戸市)

震災時の経験を踏まえ、道路機能の向上を図っていく。(尼崎市)