

はじめに

平成7年1月17日 午前5時46分に阪神・淡路地区を襲った「兵庫県南部地震」は、近代都市における直下型地震で、きわめて甚大な被害をもたらしました。

この大震災では、6,400名を超える尊い生命が奪われるとともに、25万棟を越える家屋が崩壊・焼失しました。

道路、鉄道、港湾等の交通施設や、河川、砂防、下水道などが壊滅的被害を受けるとともに、六甲山の山肌に大きな亀裂が入りました。このため、交通対策ならびに二次災害防止対策を最優先とし、関係者一丸となって早期復旧に取り組んでまいりました。

このたび、震災から2周年を迎えるにあたり、復旧事業も順調に進み、ほぼ震災前に戻りつつあることから、地震発生からこれまでの土木施設の復旧の歩みについて、この小冊子にまとめることとしました。

最後になりましたが、震災で犠牲となられた御霊のご冥福をお祈りいたしますとともに、献身的に応援をいただいた皆様方に心からお礼申し上げます。



兵庫県土木部長 志道行雄



00097006914

地震発生とともに時を刻むのを止めた大時計
(明石市立天文科学館)



震災文庫

目次

はじめに	
地震の概要	1
被害の概要	3
緊急対応	5
土木施設の被害と復旧	
道路	7
鉄道	11
港湾	13
河川	15
砂防	17
ダム	19
下水道	21
街路	23
公園	24
復興にむけて	25
震災からこれまでの主な出来事	27

地震の概要

観測史上初の震度7

「平成7年(1995年)兵庫県南部地震」と命名されたこの地震は、1月17日(火)午前5時46分52秒、淡路島北部(北緯34度35.6分、東経135度2.1分、深さ18km)を震源として発生しました。気象庁では、当初地震計で観測できる最大震度6と発表しましたが、その後の被害状況調査で、神戸市東灘区から須磨区にかけての6つの区と西宮市、宝塚市、淡路島北部地域については、2月7日に観測史上初の震度7と修正されました。

■震度7の分布(気象庁)

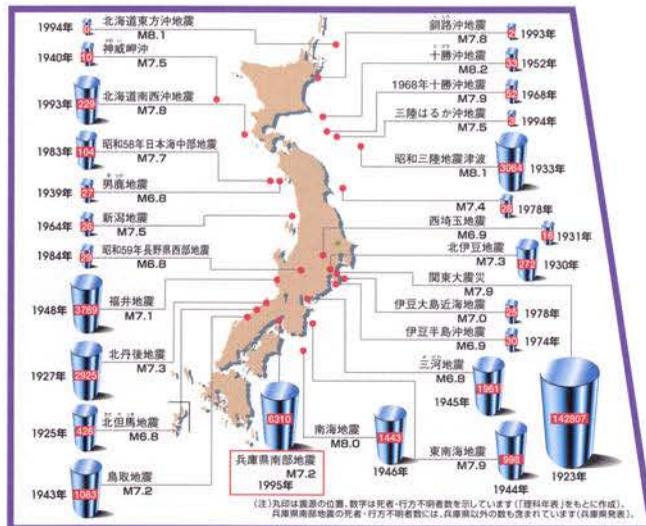


M7.2 数秒で全てを破壊した地震動

今回の地震の規模は、マグニチュード7.2で、主要動は10秒程度、最も強く揺れたのは最初の3秒程度でした。この数秒間に強烈な揺れが発生し、大きな被害が生じました。

地震による死者数、負傷者数、損害家屋(全半壊あるいは全半焼)数は、福井地震(1948年)を大幅に上回り、戦後では最大級、今世紀の地震災害としても1923年の関東大地震に次ぐものとなりました。

■主な地震による被害(1900~1995)



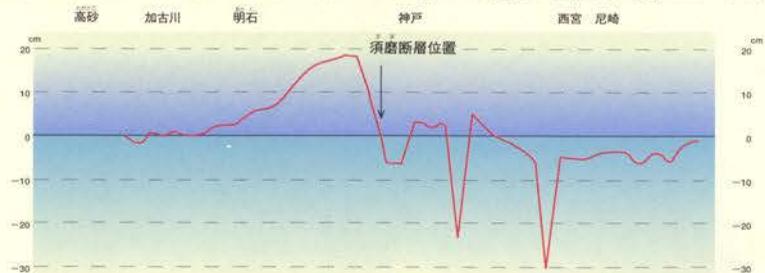
六甲変動の過程で地震は起こった!

震災後に行われた国土地理院による調査で、今回の地震の特徴が捉えられています。

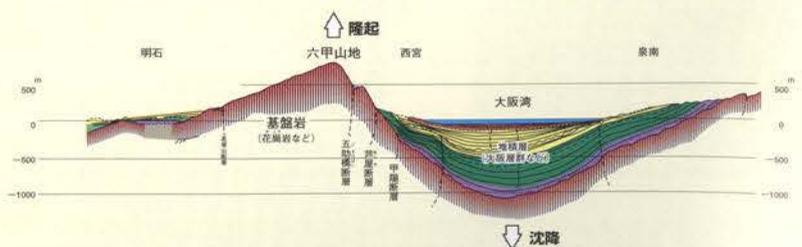
右図(A)は、地震前後の六甲山の延長を横断する高砂から尼崎に至る東西断面での垂直変位を示していますが、現在の地形横断面(右図(B))と見事に相似しています。

このことは、今回の地震に伴う変動が、これまでの永い歳月をかけて現在の六甲山を形づくってきた地殻変動(六甲変動)の一環であったことを示唆しています。

(A) 水準測量により得られた高砂-神戸-大阪間の上下変動(国土地理院,1995による)



(B) 明石-六甲山地-西宮-大阪湾-泉南地域をむすぶ模式断面(藤田和夫,1979による)



兵庫県南部の活断層

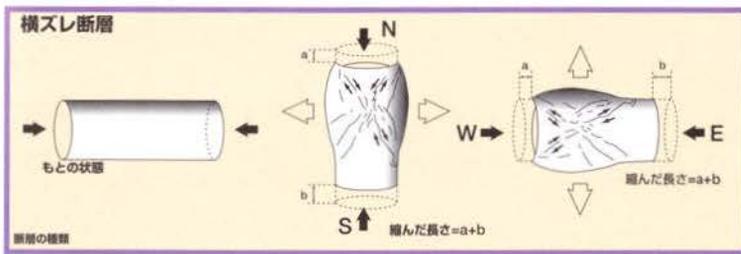
今回の地震は、地球表面を覆うプレート内のひずみが原因となって発生したプレート内地震で、プレート内のひずみが活断層に沿って解放され、地震が発生したと言われています。

兵庫県南部では、北東-南西方向の断層系と、北西-南東方向の断層系が顕著に発達しています。前者は六甲断層系に代表されるように右ズレ、後者は山崎断層系に代表されるように左ズレの横ズレ断層であるという特徴があります。

円筒形の石柱に両側から圧力を加えていくと、X字型に交差する2方向のひびが入ります(下図)。この形は、兵庫県南部の活断層の分布やズレ方向と見事に一致しています。つまり、この地域では、東西方向に働く圧縮力によって北東-南西方向の右横ズレ断層と、北西-南東方向の左横ズレ断層が生じているのです。

この圧縮力は、太平洋プレートが、ユーラシアプレートを押す力によって生じているといわれています。

■石柱の圧縮実験



■兵庫県南部の活断層の分布



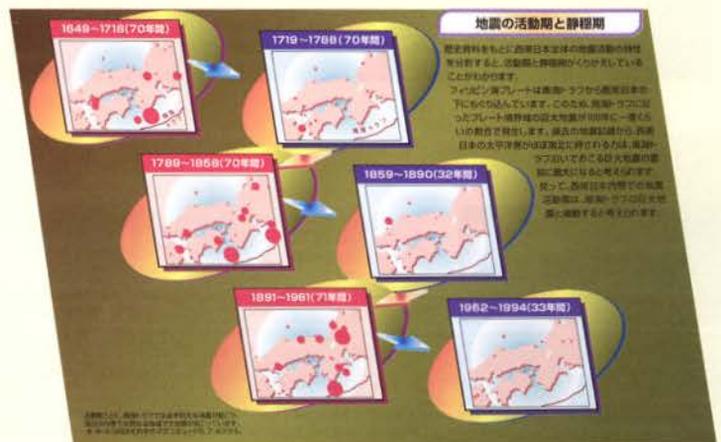
(藤田 和夫,1996をもとに作成)



神戸市街地をはしる諏訪山断層

西日本は地震の活動期にはいった？

歴史資料をもとに西日本の地震活動を分析すると、100年余りの周期で、活動期と静穏期が繰り返していることがわかります。近畿地方では、1962年頃から静穏期にあったことから、「近畿地方は地震が少ない。」と言われるほどでしたが、これまでの地震記録から見ても、これが錯覚であるばかりか、今回の地震を契機に再び活動期に入ったと考えられており、今後、地震災害への備えを十分に行っておく必要があります。



(尾池 和夫著「活動期に入った地震列島より」)

被害の概要

阪神・淡路大震災の概要

兵庫県内の土木施設においては、高速道路をはじめ、鉄道、港湾、河川、砂防、下水道などが壊滅的な被害を受けました。これらの土木施設の被害総額だけでも1兆5千億円にも及ぶもので、この被害額は県の年間予算額に匹敵するものでした。

その他にも兵庫県内だけで25万棟近い家屋が全半壊あるいは全半焼するなど、直接的な被害総額だけでも約10兆円と試算されており、長期にわたり避難生活を強いられるなど、その後の県民の生活にも深刻な影響を与えるものとなりました。

■兵庫県内の被災状況（平成8年12月25日現在）

死者	行方不明者	負傷者	倒壊棟数		焼失棟数	
			全壊	半壊	全焼	半焼
6,394	2	40,071	103,934	136,096	7,119	337

軒並み倒壊した民家
(淡路島一宮町)



崩壊した河川護岸
(神戸市中央区内)



建物の倒壊
(神戸市中央区)



■土木施設の被害状況



■災害救助法適用市町（10市10町）

日時	市町名
1月17日	神戸市
	津名町、淡路町、北淡町、一宮町、東浦町
	尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市
18日	川西市
19日	明石市、五色町
22日	三木市、洲本市、西淡町
31日	三原町
2月1日	緑町、南淡町

幹線道路の渋滞
(神戸市中央区)



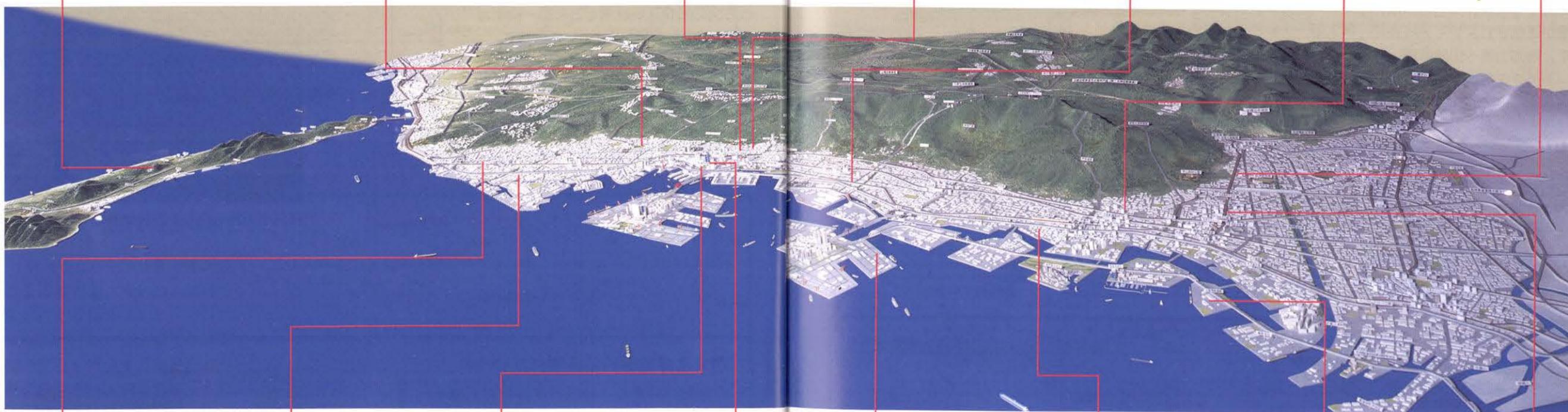
横転した列車
(神戸市東灘区内)



亀裂・段差が生じた道路
(芦屋市内)



地滑り (西宮市内)



火災の発生 (長田区方面)



水を求めて給水車に列をつくる人々
(神戸市長田区内)



液状化した埋立地
(神戸市中央区)



代替バス待ちの行列
(神戸市中央区内)



水没したコンテナヤード
(六甲アイランド)



倒壊した高速道路
(神戸市東灘区)



連日運び込まれ山となったガレキ
(西宮市内)



落下した道路橋
(西宮市内)

緊急対応

緊急対応

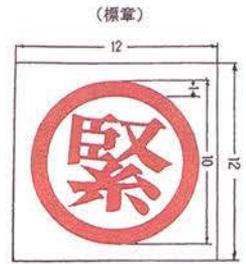
土木施設を管理している土木事務所等では、地震発生直後から、道路、河川、砂防、ダム、港湾、下水道等の施設パトロールによる点検を実施し、被災箇所の把握を行うとともに、二次災害防止対策や交通対策等を行いました。

交通輸送対策

地震直後の道路交通法に基づく交通規制に続き、1月19日から国道2号などを災害対策基本法に基づく緊急輸送路に指定しました。道路の被災状況の大要が把握できた1月20日から、神戸・阪神地域を通過しないよう複数の広域迂回ルートを設定し、ドライバーへの迂回ルートマップの配布や被災地への乗り入れ自粛等呼びかけました。また、使用可能な海上輸送施設や周辺の空港、ヘリポートなどは救援物資の輸送拠点となりました。

一方、寸断した交通手段の代替措置として、鉄道代替バスの運行や臨時旅客船航路の運行が実施されたほか、航空会社でも関西国際空港、大阪国際空港をはじめ周辺の岡山、高松、広島、名古屋などの都市を結ぶ臨時便が運航されました。さらに、新大阪・大阪と姫路を結ぶ交通手段として、福知山線・山陰本線・播但線経由のルート、福知山線・加古川線ルートの迂回輸送が1月23日から実施されました。

緊急輸送車両の標章

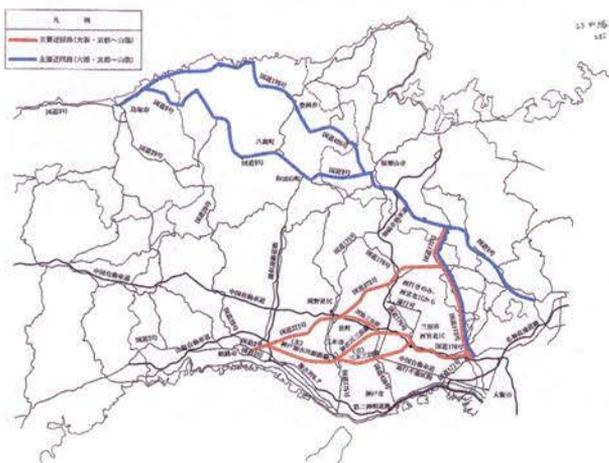


臨時運行された旅客船を待つ人々



ヘリコプターによる救援物資輸送

広域迂回道道路ルート図



JR線の迂回輸送



道路内に倒壊した家屋等の処理

地震により道路内に倒壊した家屋等については、道路法第42条に基づき、道路管理者において撤去しましたが、その費用は、道路災害復旧事業の対象となりました。

また、道路に倒壊する恐れのある家屋等については、災害廃棄物処理事業（厚生省補助事業、事業主体：各市町）により解体・処理しました。



道路上に倒壊した家屋

二次災害防止対策

兵庫県南部地震における激震により、荒廃した六甲山系周辺や淡路島北部において引き続き発生する余震や降雨による二次災害を防止するため、地すべり危険箇所や急傾斜地崩壊等の緊急調査を実施し、応急措置の実施や災害関連緊急事業を実施すると共に、土砂災害危険箇所の住民への周知のための広報活動を行いました。

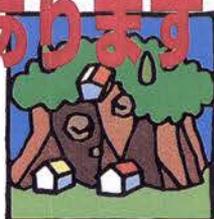
また、河川に倒壊した家屋等についても二次災害防止対策として除去しました。



仁川百合野地区での緊急河道掘削

■住民への広報記事

土砂災害の危険があります 大雨・長雨に注意!!



震災で影響を受けた阪神・淡路地区の地盤に、「雨」が降ると土砂災害の恐れがあります。

特にこの時期は台風による「大雨」「長雨」に注意してください。

兵庫県 総合土砂災害対策推進連絡会
事務局：兵庫県土木部砂防課

現在、阪神地区には土石流・かけ流れ・地すべりなどを合わせて約1,500箇所の土砂災害危険箇所があり、これは、1kmに約60箇所もの危険箇所があることとなります。これらのうち、震災による地盤や樹根が見つかった箇所については、現在対策に取り組みしております。しかし、これだけたくさんの危険箇所がある上、雨が降ると、震災で地盤が緩んだ箇所などは土砂災害の恐れがあります。

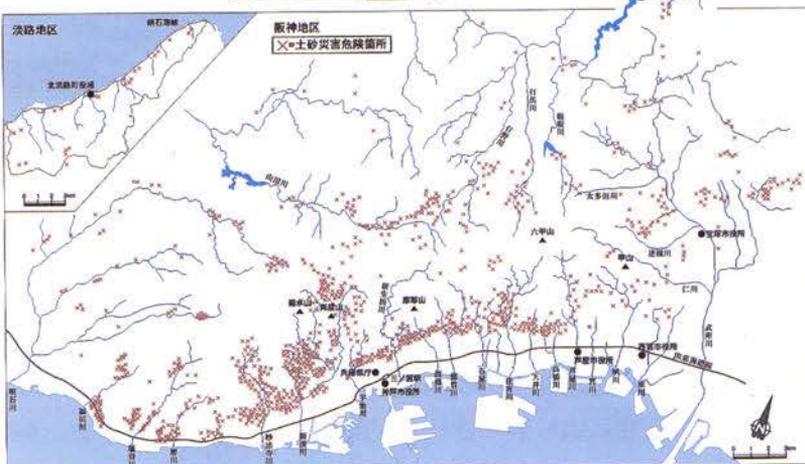
1 時間で15ミリ以上降ったり、連続して100ミリの雨量を記録した場合は特に注意が必要です。大雨や長雨などで「危険」を感じたら早めに避難してください。



雨が降り続く時には、テレビなどの気象情報に特に注意を払い、少しでも早い状況判断をしましょう。いざという時には一人ひとりの心構えが大切になります。



●連絡先・お問い合わせは
市役所・町役場または建設省 六甲砂防工事事務所、もよりの兵庫県の土木事務所や治山事務所などまで



土木部職員の出勤状況、被害状況

土木部においては、幸いにも職員自身に死亡者はいなかったものの、多くの職員が被災地である神戸市・阪神間・淡路島に在住していたことにより、けがをしたり家族に死亡者を出した職員もいました。自らあるいは家族が、さらに自宅が被災したこと、そして公共交通機関の途絶等により出勤は困難を極めました。

当日の土木部職員の出勤は、本庁では25%、被災地の地方機関では、50%で、翌週には80%以上出勤となりました。

■職員の出勤状況

	本 庁	地方機関
被災当日	25%	51%
1週後	83%	85%
2週後	94%	92%

地方機関：神戸、西宮、洲本土木事務所、
阪神都市整備局、尼崎港管理事務所

■職員の自宅被災状況

	本庁	地方機関	計
職員数	314人	419人	733人
全半壊*1	32人	94人	126人
一部損壊*2	113人	80人	193人

※1：主に全半壊の罹災証明保有者

※2：主に一部損壊の罹災証明保有者

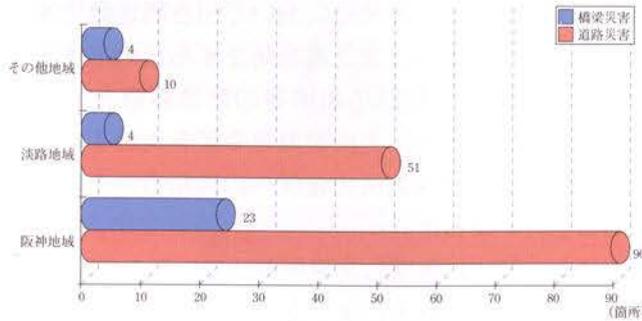
道路

道路の被害

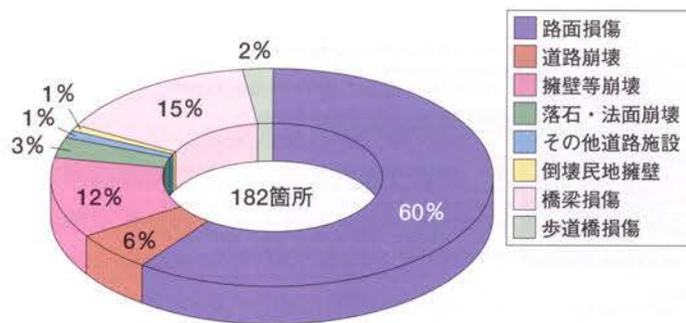
今回の地震では、県内の道路が大きな被害を受け、道路交通が寸断されました。その被害総額は、5,583億円にのぼりました。その内兵庫県が管理する道路では、182箇所、被害総額は約75億円にのぼりました。被災状況を地域別に見ると、西宮市、宝塚市などの阪神地域が113箇所、被害総額約65億円と最も大きな被害を受け、右図の通りとなっています。

被害状況を形態別に分類すると、路面損傷が全体箇所数の60%と最も多く、下図の通りとなりました。

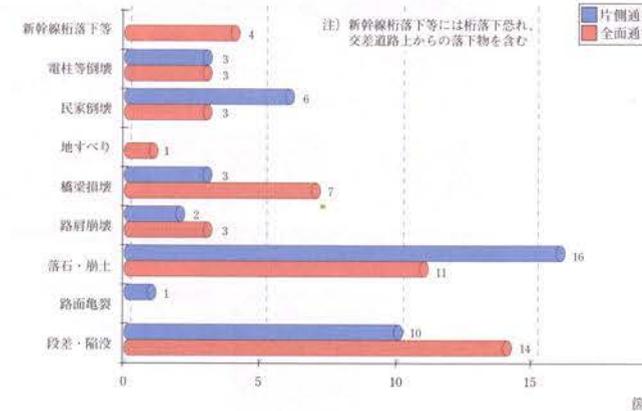
■県管理道路の地域別被災箇所数



■県管理道路の被災原因別災害発生割合



■県管理道路の原因別規制箇所



一般道路の被害と復旧

一般道路部については、被災の大部分が路面損傷、および小規模な構造物の損傷であったこと、また、早期に交通機能を回復する必要があったことから、現行基準による原型復旧を基本とし、迅速な復旧をめざしました。

また、大規模な被害を受けた道路橋については、「兵庫県南部地震道路橋震災対策委員会」の報告、審議をもとに、新たな復旧仕様が建設省により通知され、兵庫県では、この復旧仕様に準拠して復旧工事を進めました。

■被災状況に対する基本的な復旧工法

被災の分類	被災の程度	基本的な復旧工法
路面の亀裂のみの場合	・ 亀裂が小さく路盤までの場合	・ 亀裂が達している層まで開削して復旧を行う。 ・ 路盤材を補充、掻き起こし、再転圧し路盤の復旧を行った後に表・基礎工を施工する。
	・ 亀裂が深く路床まで達している場合	・ 亀裂が達している層まで開削して復旧を行う。 ・ 路床面を掻き起こし・再転圧して復旧し、舗装は全層打ち換えとする
路面に段差（陥没）が生じている場合	・ 20cm程度までの段差（段差・陥没量は被災前の路面高からの沈下量をいう）	・ 舗装全層打ち換え＋路床整正とする。
	・ 20cm以上の段差の場合	・ 路床（あるいは影響範囲）まで打ち換え、舗装は全層打ち換えとする。

舗装復旧幅：・ 2車線以上道路の場合は、亀裂・陥没のある車線幅すべてを復旧する。ただし車道中央部にのみ亀裂がある場合は、表基礎工は全幅復旧とするが、路盤復旧は亀裂の左右各1mの範囲までとする。
・ 1車線道路の場合は半幅単位で復旧を行う。
復旧範囲：・ 道路縦断方向の復旧範囲は、亀裂端から1m範囲までとする。

■道路橋復旧仕様の概念

基本方針に基づく対策	対策のねらい
①RC橋脚の主鉄筋段落し原則禁止	段落し部の弱点を解消する。
②RC橋脚の横拘束筋（帯筋、中間筋）補強	コンクリートを横方向に拘束し橋脚の変形性能を高める。
③鋼橋脚の中詰めコンクリート充填	座屈を防止し変形性能を高める。
④RC、鋼橋脚の地震時保有水平耐力照査（横拘束筋効果、中詰め効果を考慮）	平成2年道路橋示方書又は今回の地震規模に対して保有水平耐力を照査する。
⑤基礎の地震時耐力および変形性能照査（変位法による照査、荷重-変位曲線を用いる照査）	橋脚と同等以上の地震時保有耐力と変形性能をもたせ、復旧困難な基礎の被害を避ける。
⑥動的解析による照査（非線形動的解析の実施）	今回観測された地震動に耐えうることを動的解析で照査する。
⑦免震支承による免震設計（反力分散効果、エネルギー吸収効果）	弾性固定方式で地震力の分散を図る。エネルギー吸収による免震効果を照査する。
⑧支承構造および落橋防止構造の強化（移動制限、上揚力対策等機能の分離）	構造に則した地震力に対して設計する。衝動力を緩和する。

a. 復旧仕様の準用（道路関係公団、指定都市高速、地建が管理する橋等）
道路関係公団、指定都市高速、地建が管理する橋等—平成7年5月25日以降に着手する新設に係る設計及び実施する補強については、原則として復旧仕様を準用する。

b. 復旧仕様の準用（都道府県、市町村が管理する橋等）
都道府県、市町村が管理する橋等—複断面区間、跨線橋、跨道橋及び地域の防災計画上の位置付けや当該道路の利用状況等から特に重要と考えられる橋、高架の道路等に関し、5月25日以降に着手する新設に係る設計及び実施する補強は、復旧仕様を準用するのが望ましい。その他の橋等に係る設計については、復旧仕様のうち次の5項目について準用するのが望ましい。

- ・免震設計
- ・帯鉄筋
- ・軸方向鉄筋の段落し
- ・支承部構造
- ・落橋防止構造
- ・液状化に伴う地盤流動



(一)奥山精道線の被災と復旧状況

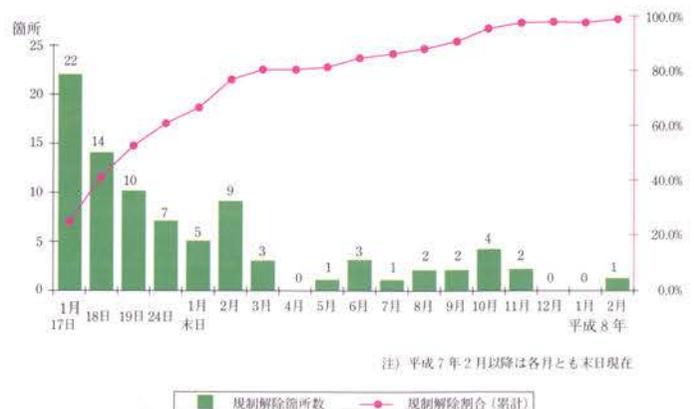
(一)塩瀬門戸荘線の被災と復旧状況

(一)鮎原一宮線の被災と復旧状況

通行規制の解除

兵庫県管理道路では、震災直後から、オーバーレイによる段差解消や崩土取り除き等応急復旧工事を実施しました。応急復旧に続いて本復旧を進めた結果、平成8年2月末までに通行規制箇所87箇所のうち86箇所を解除し、残る神戸市内での地すべり関連の1箇所についても、平成9年2月7日に開通する予定です。

■県管理道路の通行規制解除状況



建設省管理道路の被害と復旧

建設省管理道路においては、兵庫県内では国道2号、28号、43号、171号、175号、176号の6路線で大きな被害を受け、路面の陥没や橋の落橋・倒壊など主要な橋梁に大きな損傷を受け、交通規制箇所は28箇所（通行止17箇所、一部交通規制11箇所）にも及びました。

建設省近畿地方建設局では、高架道路や建物等の倒壊による車線閉鎖箇所の障害物の撤去等を不眠不休で実施しました。

この結果、交通規制箇所28箇所のうち、地震発生後24時間以内に10箇所、2週間以内には24箇所の応急復旧を完了し、通行機能の早期確保を図りました。

また、甚大な被害を受けた橋梁については、復旧仕様に基づき総合的な耐震対策を行いました。

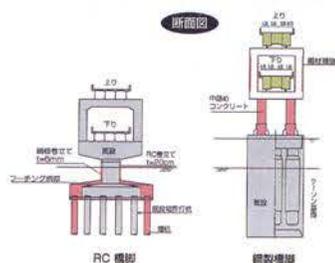
■主な橋梁の被害状況（建設省管理）

箇所名	上部工	下部工
国道2号 ポートライナー (L=689m)	・桁の脱落(2/22径間) ・杓脱落…2箇所	・橋脚の損傷(10/21基) (RC脚9基、鋼製脚1基) ・杓座欠損(RC)…5箇所
国道2号 浜手バイパス (L=3,030m)	・桁の横移動・桁のズレ …16箇所(最大3.5m) ・杓脱落…28箇所	・橋脚の損傷(58/72基) (鉄筋の座屈・傾斜等)
国道43号 岩屋高架橋 (L=532m)	・上り線の大半が落橋 ・下り線の大半が損傷	・上下線の橋脚40基全 てが倒壊・損傷 (RC脚36基・鋼製脚4基)
国道171号 門戸高架橋 (L=328m)	・1径間が阪急今津線 に落橋 (中央部1/19径間)	・橋脚の損傷(17/18基)



上部工の落橋（国道2号ポートライナーP16、P17付近）

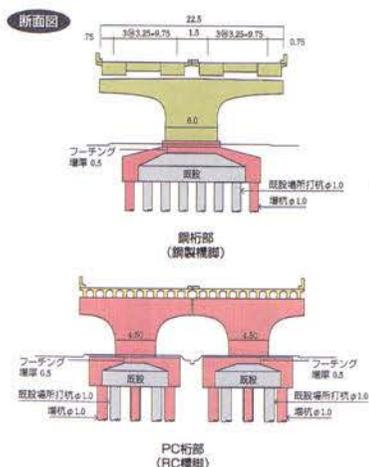
■浜手バイパスの復旧標準図



浜手バイパスの被災と復旧



■岩屋高架橋の復旧標準図



岩屋高架橋の被災と復旧



名神高速道路、中国自動車道の被害と復旧

名神高速道路、中国自動車道は、今回の震災により橋梁をはじめ、路面、法面、通信施設、料金所施設などの道路施設で甚大な被害を被りました。

被災地への救援物資の輸送や震災復興のため、鋭意、復旧工事を行い、それぞれ一部対面2車線通行を含むものの、中国自動車道は平成7年1月27日、名神高速道路は平成7年4月20日に交通開放を行いました。



名神高速道路瓦木西高架橋の被災と復旧状況

■名神高速道路・中国自動車道の被災箇所数

	橋梁関係	土工・舗装関係	施設関係	合計
名神道	25	1	5	31
中国道	13	1	3	17



阪神高速道路の被害と復旧

阪神高速道路においては未曾有の損傷を受け（災害復旧事業費：約2,640億円）、3号神戸線と5号湾岸線の受けた損傷は、土木界の歴史に残るものとなりました。

阪神高速道路公団では、震災復旧対策技術委員会を組織し、設計方針・復旧計画を策定しました。

また、3号神戸線の復旧にあたっては、新工法や新技術を積極的に採用しました。

これらの努力により、当初予定より3ヶ月早い平成8年9月末に全線の交通開放が行われました。

■3号神戸線復旧開通過程



テルファー工法によるブロック撤去



マックスキャリアによる梁の一括撤去

＜復旧目標＞

- ・摩耶～京橋の供用は、平成7年度末を目途とする。
- ・平成8年内に全線供用を図る

＜復旧方針＞

- ・より安全な道路へ
(橋脚の補強、桁の連続化、免震支承の採用等)
- ・環境対策のより一層の充実
(新型遮音壁、低騒音舗装、高架裏面吸音板等)
- ・より災害に強い道路に
(情報システムの強化、災害対策体制の整備等)

■3号神戸線復旧工事における工期短縮の方策

＜施工条件＞

- ・狭隘な施工場所 国道43・2号内の占用帯での施工(片側2車線確保) ペントと橋脚の間の狭い場所での施工
- ・桁存置のための上空制限
- ・周辺住民への配慮

＜工期短縮方策＞

- ・新工法の採用 橋脚撤去・架設における新工法
ワイヤーソー工法、テルファー工法
パワーリフト工法、マックスキャリア工法 等
- ・新技術の採用 橋脚補強における新工法(ウォータージェット工法 等)
- ・構造上の工夫 再構築橋脚における「鋼製梁」の採用
再構築桁における「鋼床版」の採用

鉄 道

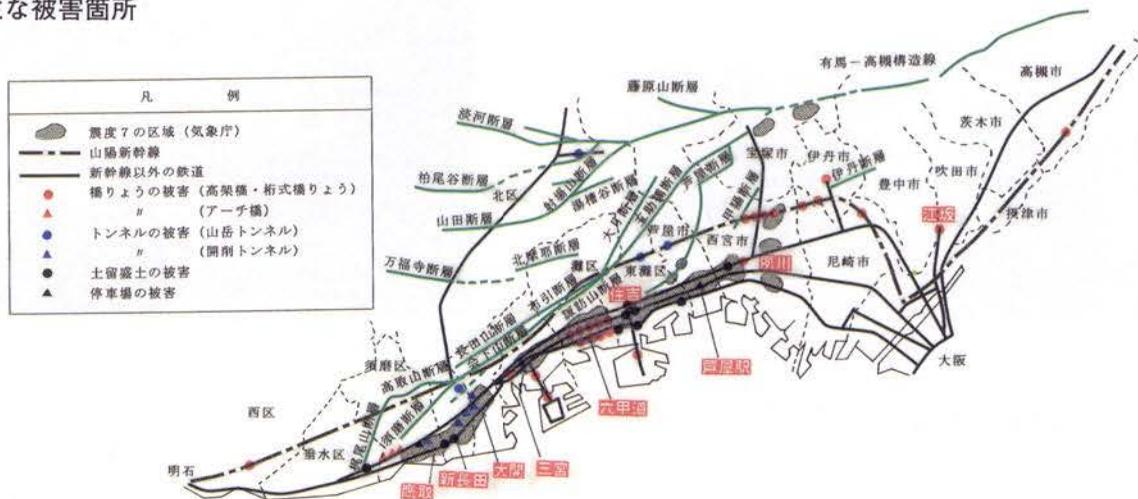
鉄道の被害

鉄道施設は、日本の大動脈である山陽新幹線をはじめ、在来線の東海道本線、阪急電鉄神戸本線、阪神本線など13事業者、29路線に及ぶ路線が被災しました。阪神地域の鉄道路線は、その多くが高架橋あるいはトンネル区間を有しており、10事業者25路線では、運行が不可能なほどの被害を受けました。これらの被害総額は、鉄道事業者あわせて2,550億円にのぼりました。



大きく崩れ落ちた駅舎と脱線した電車

■鉄道の主な被害箇所



鉄道の復旧

運輸省では、地震翌日から「鉄道施設耐震構造検討委員会」を設置し、鉄道復旧にあたっての耐震構造のあり方について検討し、この検討に基づいて各事業者が復旧工事を進めていきました。

兵庫県では、復旧にかかわる手続きを迅速化するとともに、事業費補助制度を創設し、1日も早い鉄道の復旧を支援しました。さらに、被災したバス事業者の支援のため、「阪神・淡路大震災復興基金」による補助事業制度を設けました。

■兵庫県鉄道施設災害復旧事業費補助

(単位：百万円)

対象事業者	補助対象事業費	額補助金額
阪神電気鉄道株式会社	39,480	5,597
神戸電気株式会社	8,369	1,052
山陽電気鉄道株式会社	5,242	872
北神急行電鉄株式会社	285	35
神戸高速鉄道株式会社	13,894	1,737
日本貨物鉄道株式会社	1,355	169
神戸市交通局	3,983	498
神戸新交通株式会社	3,408	426
合 計	76,016	10,186

※額補助率：神戸市内は、1/8、神戸市域外は1/4
※神戸市域内の事業者には、別途、神戸市の補助があり、地方合計補助率は1/4さらに、国の補助が1/4あり、総計補助率1/2となる。

■(財)阪神・淡路大震災復興基金による民営バス事業者補助制度の概要

項 目	内 容 等
1. 補助対象者	阪神・淡路大震災により、路線バスの施設等に被害を被った民営路線バス事業者
2. 補助対象事業	次の各号に掲げる施設等を復旧する事業 (1)バス車両 (2)本社、営業者、車庫、待合所、バスターミナル等の建造物 (3)バス停留所上屋、バス停標柱等 (4)その他路線バス運行に係る施設、構造物等
3. 補助対象経費	2の各号に掲げる施設等を復旧する事業に要する経費
4. 補助金額	補助率 補助対象経費の1/2

■鉄道施設の復旧方針

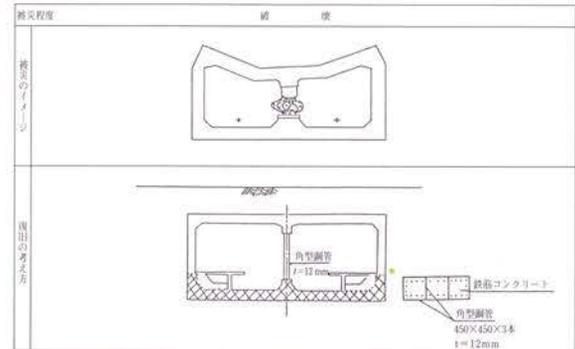
橋梁等柱部の復旧	破壊された柱の新設	10cm間隔で帯鉄筋を配置、その外側を銅板で被覆し復旧	ラーメン橋台の破壊部の新設	10cm間隔で帯鉄筋を配置、銅板で被覆又は、鉄筋コンクリート製壁構造として復旧等
	破損した柱の修復	破損部分を修復し、その外側を銅板で被覆し復旧	開削トンネル側壁の復旧	側壁では上床版及び側壁の内側にH型鋼と銅板を取り付け、その間にモルタル充填を行った。また、中柱を銅板被覆し復旧した。再構築にあたっては、「特別仕様」に基づき設計、トンネルの中柱は角形鋼管を建植し、その中に鉄筋コンクリート柱を構築した。
	クラックの修復	エポキシ樹脂等を注入し修復した上でその外側を銅板で被覆		
	再構築	基礎部も含めて鉄筋コンクリート構造で復旧		

大開駅の復旧工法

神戸高速鉄道大開駅は、中柱が座屈し、中央部が線路に沿って圧壊し、地表の道路が陥没するなど甚大な被害を受けました。

復旧にあたっては、道路面（国道28号）より開削し、底床版を除くトンネル躯体を再構築して復旧しました。中柱の復旧については、柱の厚みを制限されたなかで、強度向上を図るため、角型鋼管柱（厚12mm）を建柱し、その中に鉄筋コンクリート柱を構築しました。

■大開駅の復旧工法

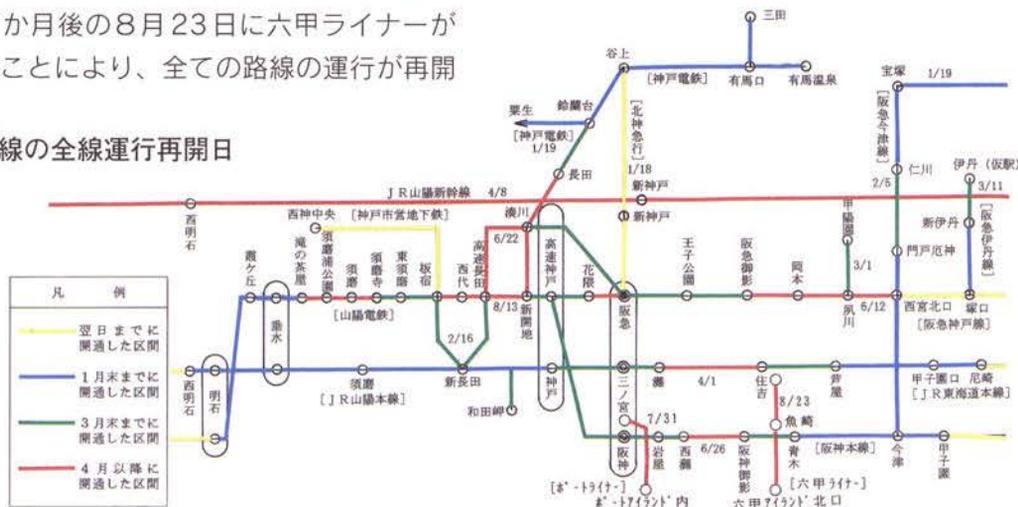


神戸高速鉄道大開駅の被災（開削トンネルの中柱座屈、頂版陥没）と復旧

運行の再開

鉄道の復旧は、事業者等の取り組みにより、震災からわずか7か月後の8月23日に六甲ライナーが全線開通したことにより、全ての路線の運行が再開されました。

■主要鉄道路線の全線運行再開日



港 湾

港湾の被害

兵庫県が管理している港湾・海岸施設では、尼崎西宮芦屋港で86箇所（287億円）、淡路島の津名港などで84箇所（33億円）、その他の港湾・海岸をあわせて225箇所（333億円）が液状化や岸壁の損傷などの被害を受けました。尼崎西宮芦屋港の西宮大橋（L=590m）も橋脚等が損傷し、通行不能となるなど市民生活に大きな影響を及ぼしました。

また、神戸港では約116kmに及ぶ水際線がごとく被害を受け、壊滅的な打撃を受けました。神戸市の経済基盤でもある神戸港の機能マヒは、地元の神戸市のみならず、国内の産業にも大きな影響を与えました。

道路・鉄道などの陸上輸送施設が壊滅的な打撃を受けた中で、使用可能な港湾施設により緊急物資輸送や代替輸送などに大きな役割を果たしました。



水際線に大きな被害を受けた神戸港（メリケンパーク）



ケーソンの沈下、背後エプロンの陥没
（尼崎西宮芦屋港 -5.5m岸壁）



横転した船舶（室津港船揚斜路）



破壊した橋脚（西宮大橋）

港湾の復旧

港湾の復旧に関しては、緊急物資・資材の搬入、ガレキの搬出に必要な岸壁や道路の早期応急復旧に努め、さらに、本復旧に際しては、施設の耐久性の向上を図ることとし、設計震度の見直しや構造の再検討を行い、工事を実施しました。

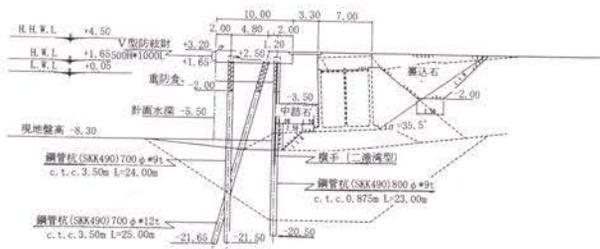
■被災状況と復旧方針

沈下	・コンクリートの嵩上げ
本体の傾斜	・張立てコンクリート ・栈橋工の前出し
液状化	・背後の地盤改良（礫置換）

■主な復旧断面

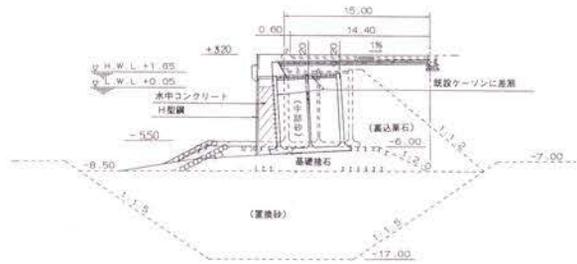
○棧橋前出し工法

尼崎西宮芦屋港 西宮地区岸壁 (-5.5m、耐震化)



○前出し腹付け工法

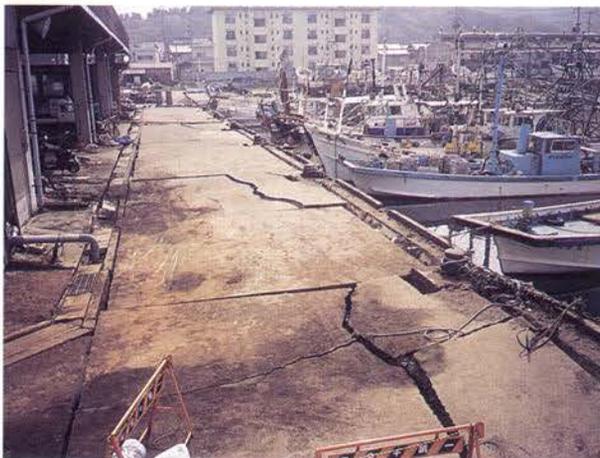
尼崎西宮芦屋港 西宮地区岸壁 (-5.5m)



■復旧状況



尼崎西宮芦屋港 (甲子園地区) の被害と復旧



室津港の被害と復旧

港湾復興計画

震災後、平成7年2月16日から学識経験者・運輸省等による「兵庫県港湾復興委員会」を組織し、同年5月には、「兵庫県港湾復興計画」を策定し、順次整備を進めました。

□復興の理念

人と環境にやさしく、安全性に配慮した
ウォーターフロントコミュニティの形成

河川

河川の被害

主に大阪湾に流入する河川に被害が集中し、特に軟弱低平地で大きな被害を受けました。構造物別には、堤防・護岸及び地下河川の被害の規模が大きく、樋門・水門・陸閘・排水機場での被害は比較的軽微でした。

県管理河川では、78河川280箇所所で約330億円、延長は約45kmの被害を受けました。

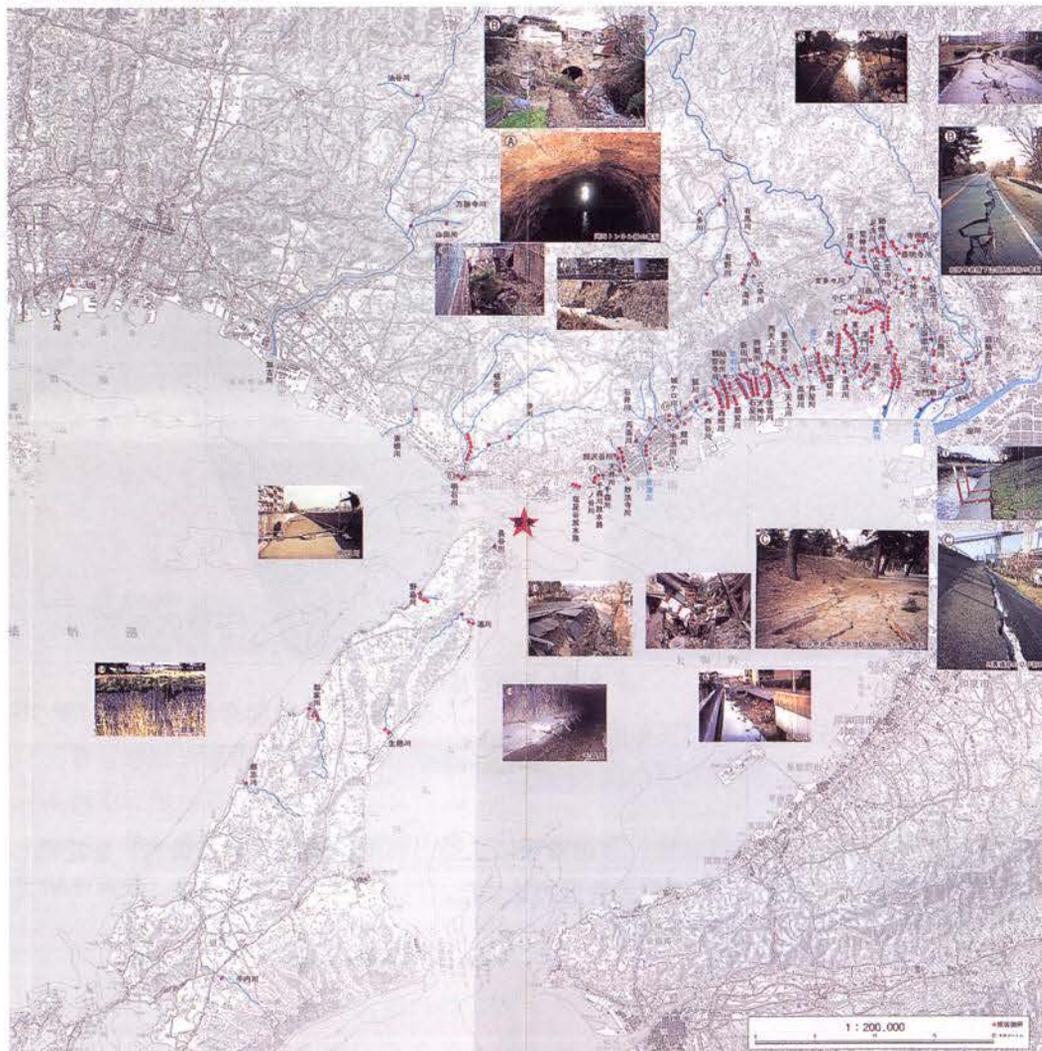
被害の形態は、すべり、沈下、法面はらみ及び亀裂等があり、地域別に被害の形態を整理し、右の表に示しています。被害箇所は、震央よりも東側の中島川、武庫川、表六甲河川に多く見られ、これらの被害は震度7の分布区域とほぼ一致していました。

被害を受けた河川では、震災直後から漏水防止、河道閉塞を起こしているがれきや土砂の撤去などの応急仮工事の実施により、震災地域の降雨対策、二次災害防止に努めました。

■河川被害の形態

地域	河川形態	河川構造	河川構造	代表河川名
淀川 (ゼロメートル地帯)	築堤	特殊堤防	沈下 縦断亀裂	中島川 左門殿川 神崎川
		矢板護岸	護岸前倒 縦断亀裂	旧猪名川
兵庫県 東部	築堤 (天井川)	盛土堤防	沈下 はらみ出し 縦断亀裂	武庫川 天神川 天王寺川
		石積 (空)	崩落 はらみ出し	夙川 芦屋川
	堀込	矢板	はらみ出し	新川 宮川
		石積	すべり はらみ出し	東川 津門川
表六甲 (神戸地域)	築堤 (天井川)	石積 (空)	すべり はらみ出し	住吉川 石屋川
		堀込	石積 (空)	高橋川 高羽川
		特殊堤防	縦断亀裂 (逆T)	新湊川

■河川の主な被害箇所



河川の復旧

復旧にあたっては、特殊堤防、盛土堤防、鋼矢板護岸、石積護岸などの工種や被害程度ごとに復旧方針を策定しました。

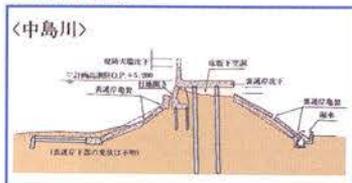
中島川、新湊川、高羽川、千森川の4河川については、被害が大きく、被災箇所の復旧を行っただけでは十分な効果が期待できないため、河積の拡大、耐震性の向上等を図り、未災箇所を含めた一連区間を河川災害復旧助成事業として復旧工事を実施しています。

また、一部の河川では、震災を教訓に、治水・利水・親水に加え、都市施設として都市防災の一端を担う機能を確保する「防災ふれあい河川整備」を、災害復旧事業に合わせ整備を進めています。

■復旧工法のパターン

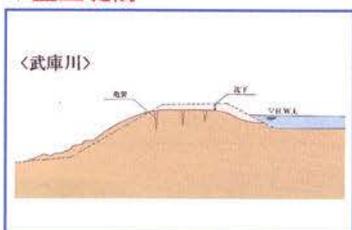
河川の構造	復旧工法	代表河川名
特殊堤防	<ul style="list-style-type: none"> 沈下、亀裂を起こした箇所については、堤体全体の改築を行い、逆T擁壁工で復旧 堤体内に空隙等が確認された場合には、発泡モルタル等を注入し復旧 	中島川 神崎川
盛土堤防	<ul style="list-style-type: none"> 円弧滑りを起こしたと推定される箇所については全面的に切り返し(堤体のゆるんだ部分を除去し再盛土する)で復旧 亀裂については、その被災の深さまで切り返しで復旧 	武庫川 天神川
矢板護岸	<ul style="list-style-type: none"> 背後地の状況、施工性、経済性を考慮して、河積に余裕のある箇所に限り、旧鋼矢板の前面に新鋼矢板の打設、その他の箇所については、既設護岸位置にて矢板護岸を復旧 	新川 宮川 旧猪名川
石積護岸	<ul style="list-style-type: none"> 原型復旧を原則とするが、空石積工は練石積工として復旧 	夙川 高羽川

▼特殊堤防



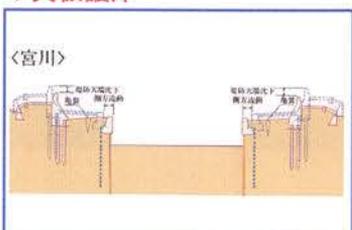
中島川の被害と改良復旧（特殊堤防の沈下→耐震構造の護岸による復旧）

▼盛土堤防



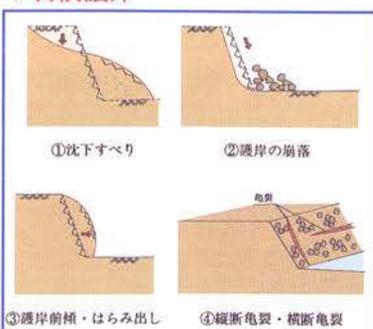
武庫川の被害と復旧（盛土堤防の円弧すべり→盛土による復旧）

▼矢板護岸



宮川の被害と復旧（護岸の側方流動→矢板護岸による復旧）

▼石積護岸



住吉川の被害と復旧（空石積護岸の崩落→在石使用の練石積による復旧）



仁川百合野町地区の被災と復旧

災害関連緊急急傾斜地崩壊対策事業（神戸市 大丸町地区）

中学校下の斜面が高さ14m、延長50mにわたり崩壊し、人家3戸を全半壊させ死者2名の被害がでました。復旧方法としては、斜面下部に擁壁工を設置し、その上部に法枠工を施工しました。



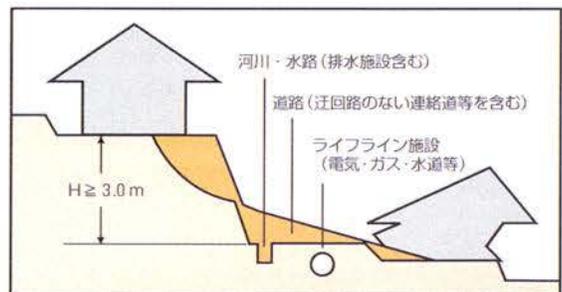
大丸町地区の被災（斜面の崩壊）と復旧

災害関連緊急急傾斜地崩壊対策事業：
特例措置（芦屋市 山芦屋町地区）（民間宅地擁壁復旧事業）

震災による特例措置として、高さ3m以上で、一定の要件を満たす民間宅地擁壁の復旧を公共事業として実施しました。

・工事内容 半重力式擁壁工 L=28m H=7m

■特別措置の採択基準概念図



※人家5戸以上に被害を及ぼす恐れのあるもの

山芦屋町地区の被災（石積み擁壁）と復旧



ダム

ダムの被害

県（土木部）管理のダムでは、諭鶴羽ダムで上流面補修モルタルの剥離や基礎排水量の増加、天王ダムで右岸地山からの落石などが発生した程度で、ダム施設の被害はありませんでした。

震央から50km以内には約50のダム（堤高15m以上、河川区域外を含む）がありますが、震源断層の近傍に位置する阪神・淡路地域の利水ダムでは、天端舗装のクラック、法面の滑りや緩み、基礎排水量の増加など5ダムで8億円の被害を受けました。しかし、ダムの構造の安全性を損なうような被害は生じませんでした。

古くからのため池（土堰堤）では、震央近傍の淡路島北部をはじめ県南部14市18町の1,222箇所、144億円の被害を受けたことと比較すると、近代的な設計施工によるダムの被害は極めて少なく、その安全性・耐震性が実証されたと言えます。この理由として、第四紀断層（活断層）を避けてダムを建設すること、堅固な基礎岩盤（地盤）上に建設するためダムに働く地震力が土質地盤の構造物より相当小さいことの二つがまず第一にあげられます。また、現行のダム設計基準は十分な耐震性を有していることも「評価検討委員会」で確認されています。



上流面補修モルタルの剥離（諭鶴羽ダム）



右岸天端への落石（天王ダム）

ダムの復旧

常磐ダム（北淡町）は、野島断層から700mに位置する堤高33.5mのゾーン型アースダムで、天端舗装面に12条のクラックが発生しました。詳細調査の結果、右岸取付部の掘削再盛立、堤体基礎岩盤の補強グラウチング等の復旧工事を実施しました。

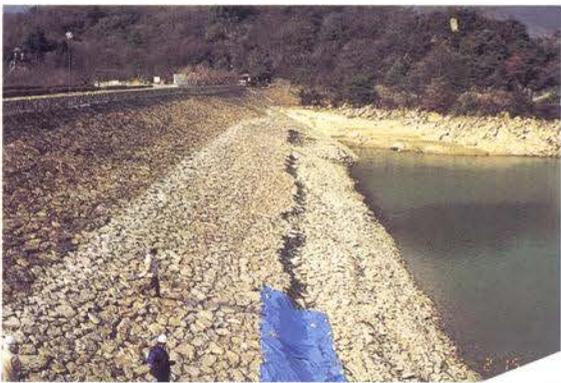
河川区域外の利水ダムでは、昭和池ダム（淡路町）、北山ダム（西宮市）、奥山ダム・奥池（芦屋市）で上流法面等の復旧工事を実施しました。また五本松ダム（神戸市）では、堤体及び基礎排水孔からの排水量が地震後に増加し、その後は安定しているものの、1900年に完成したわが国で最も古いコンクリートダム（堤高33.3m）であることを考慮して、堤体及び基礎岩盤にグラウチングを実施しています。



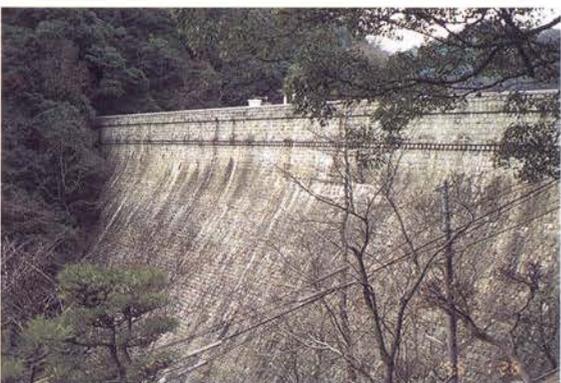
常磐ダムの被災（天端舗装面のクラック）と復旧



昭和池ダムの被災（上流面小段のクラック）と復旧



北山ダムの被災（第一ダム上流面張石の滑落）と復旧



五本松ダムの状況（堤体下流面の状況：変状なし）とグラウチングの施工状況

ダムの監視強化

ダム施設は軽微な被害や変状が見られた程度でしたが、渇水の影響により地震時の貯水位が低かったこと、六甲山系をはじめ各地に地盤の崩壊や亀裂が発生したこと、河川区域外のため池などは多数損傷したことなどから、その後の出水期には二次災害が発生する恐れがありました。そのため地震計の設置（諭鶴羽、天王、青野ダム）、利水ダムの監視・連絡体制等の強化、「水位上昇時の注意事項」の周知など、ダムの監視強化を図りました。

下水道

下水道施設の被害

下水道施設の被害は、臨海部、河川沿い、旧河川沿いにおいて液状化が原因と思われる不等沈下によるものが多く、また、傾斜地では目地ずれやクラック等の被害がありました。

工種別には、管渠は、土被りの浅い末端管渠及び取付管を中心に、管の破損、たるみ、継手のずれ及び液状化が原因と思われるマンホールの浮き上がりや管の閉塞等の被害が多数みられました。雨水の幹線管渠は、石積み、ブロック積み護岸の崩れ・コンクリート側壁の倒壊等の被害を受けました。

処理場・ポンプ場では、地盤の変位の影響をより強く受けやすい場内道路、土被りの浅い連絡管廊及び放流渠が被害を受け、また、水処理施設（最初沈殿地・エアレーションタンク・最終沈殿池）の継手部に亀裂等の被害が集中していました。機械、電気設備も破損したり、配管類が損傷し、処理機能の低下が生じました。

■下水道施設の被災箇所と被害額

事業主体	被災箇所数	被害額
県管理の流域下水道	4 処理区 13 箇所	約2億円
市管理の公共下水道 (神戸市を除く)	7 市 464 箇所	約188億円

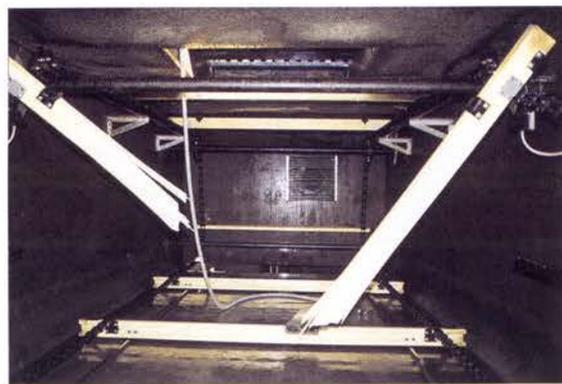
※地域別では、阪神地域約188億円、東播磨地域約2億円。



処理場配管廊基礎杭の被災状況



雨水管渠（暗渠）の被災状況



処理場最終沈殿池フライト板の被災状況



雨水幹線の被災状況

街 路

街路事業の被害

街路事業の事業中路線の被害総額は約5億円にのぼりました(神戸市除く)。事業中の都市計画道路の被害は比較的軽微なものでしたが、阪神電鉄本線連続立体交差事業は、供用中の仮線が線路の蛇行などほぼ全線にわたって被災し、また、阪急電鉄今津線限度額立体交差事業では、ラーメン高架橋のハンチ下と単柱高架橋の柱下端部が損傷を受けました。

街路事業の復旧

事業中の都市計画道路の災害復旧については、都市災害復旧事業として行いました。

また、事業中の鉄道施設については、都市災害復旧事業制度の拡充がなされ、被災した仮線施設等の事業採択が可能となり、高架柱の復旧工事については、「鉄道施設耐震構造委員会」での検討を踏まえた運輸省通達(平成7年2月6日付)に基づいて行いました。

■街路事業の被災箇所

市町名	路線名	事業主体	被害内容
西宮市	臨港線	県	L=44.1m 舗装クラックA=408㎡
尼崎市	中島東高洲線	県	L=147.5m 擁壁沈下、移動
宝塚市	宝塚平井線	県	L=34.4m 擁壁沈下、移動
西宮市	阪神電鉄本線 (連続立体)	県	L=3,057m 軌道：線路の蛇行、沈下 電気：鉄塔倒壊、架線切断・ねじれ・ゆるみ 土木：橋台クラック 支承損傷 仮線ホーム沈下・移動
川西市	川西猪名川線	川西市	L=265m 橋梁桁端部及び橋脚クラック 支承破損10箇所
尼崎市	塚口駅 小中島線	尼崎市	L=375m 橋脚クラック、擁壁沈下 支承破損12箇所
尼崎市	杭瀬初島線	尼崎市	L=318.7m 舗装クラックA=1,820㎡
尼崎市	床下川歩行者 専用道路	尼崎市	L=105.4m 舗装クラックA=81㎡
西宮市	阪急電鉄 今津線 (限度額立体)	西宮市	L=600m 軌道：仮線の蛇行、沈下 土木：高架橋脚損傷、法面崩壊、仮ホーム沈下



中島東高洲線の被災状況と復旧



阪神電鉄本線の被災状況と復旧



阪急電鉄今津線の被災状況と復旧

都市公園等の被害と復旧

都市公園等の被災状況は、171箇所、31億円の被害を受けました。公園施設の被害は、土地と一体となった擁壁、舗装、排水路、及び流れ等の細長または薄層の構造物が大部分で、あずまや、便所、照明灯、棚等の小規模な建築物等の被害は少ない状況でした。

公園は避難地としてだけでなく、避難生活、救援活動及び仮設住宅建設等の場として、多様な使われ方をされました。

都市公園等の復旧については、都市災害復旧事業により行いました。また、被害がなく、現在、仮設住宅が建設されている広場等の部分については、今後、仮設住宅の撤去に合わせ、施設の原型復旧が行われることになります。

■都市公園等の被災状況（神戸市を除く）

区分	公園数	査定件数	被災額 (百万円)
県立公園 (明石公園)	1	16	818
芦屋市	34	50	737
西宮市	16	31	454
尼崎市	17	18	440
宝塚市	5	5	41
明石市	14	21	206
三田市	1	1	8
伊丹市	6	14	131
川西市	2	2	6
淡路町	2	2	44
東浦町	4	10	200
津名町	1	1	16
合計	103	171	3,101



県立明石公園の被災状況（石垣の崩壊）と復旧



西宮市夙川河川緑地の被災状況（園路（河川堤体）の破損）と復旧



芦屋市仲ノ池緑地の被災状況（板石舗装の破損）と復旧



◎港湾

港湾・海岸施設の耐震性を高めるとともに、人と環境にやさしく、安全性に配慮したウォーターフロントコミュニティづくりを進めます。

■リフレッシュポートあまがさきイメージ図



◎河川

震災直後、水の確保は深刻な問題でした。治水、利水、親水といった従来の河川整備に、都市施設と都市防災の一端を担う機能を付加させた「防災ふれあい河川」の整備を進めます。

■防災ふれあい河川イメージ図



◎砂防

六甲山麓地域の土砂災害に対する安全性を高めるとともに緑豊かな都市環境及び自然環境や景観の保全、創出を図るため、市街地に接する山麓から山腹に至る斜面に緑地帯を整備します。

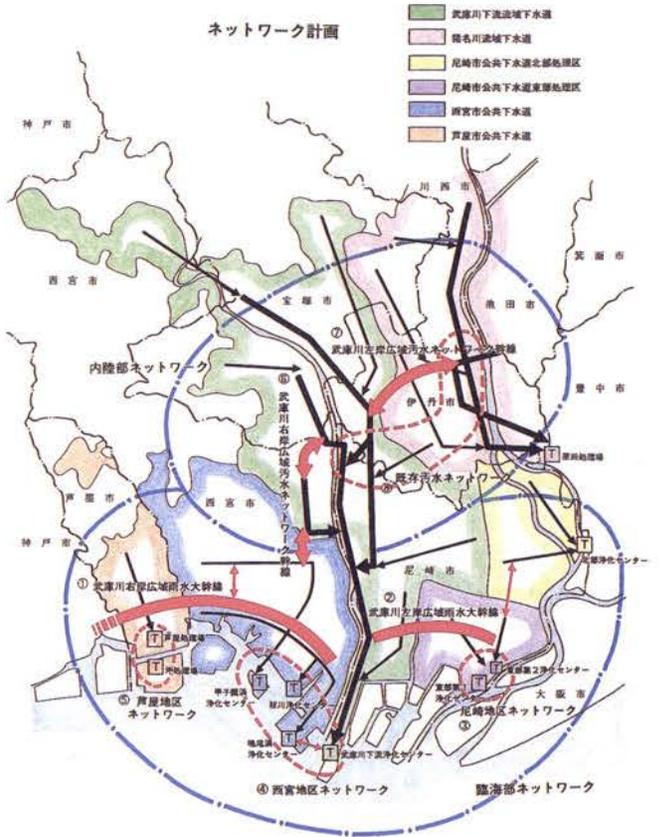
■六甲山系グリーンベルト整備事業イメージ図



◎下水道

各施設の耐震性を高めるとともに、災害時の危険分散を図る下水道ネットワークづくりを進めます。

■下水道ネットワーク計画

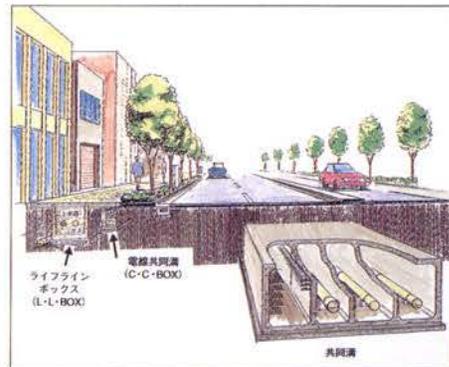


◎ライフライン

震災時は電力や水道などのネットワークが各所で寸断され、都市機能が著しく低下しました。

ライフラインを保護するため、幹線共同溝や電線共同溝等の整備に努めます。

■ライフライン整備概念図



震災からこれまでの主な出来事

国の動き 県の動き 被害状況、その他

H. 7

- 1.17 5:46 平成7年兵庫県南部地震発生。
直後、兵庫県南東部・大阪府北部、淡路島中心に約260万軒で停電発生、電話交換機系 約28万5千回線加入者数約19万3千回線が不通。関西電力、送電切り替えにより順次復旧に努める。
5:55 大阪管区気象台地震情報第1号「震源地は淡路島北部7ヶ所」で7.2と推定、豊岡・彦根・京都で震度5」と発表
6:13 大阪管区気象台「神戸、震度6」烈震と発表
6:45 大阪ガス、約86万戸供給停止
7:00 兵庫県災害対策本部設置
10:00 閣議で兵庫県南部地震非常災害対策本部、及び地震対策関係閣僚会議の設置を決定
自衛隊に災害派遣を要請
11:00 気象庁「平成7年(1995年)兵庫県南部地震」と命名
12:00 災害救助法適用指定(神戸市)以降2月1日までに10市10町を順次指定
20:45 警察庁は、死者1311人、行方不明者1048人負傷者4241人と発表
- 1.18 災害対策本部を平成7年兵庫県南部地震災害対策総合本部に改組
最初の救援物資等備蓄基地「県消防学校基地」を開設(1/18~3/15)
道路交通法に基づく交通規制による緊急輸送ルートの指定(国道2号ほか)
- 1.19 村山総理大臣ら現地視察
災害対策基本法に基づく交通規制による緊急輸送ルートに切替え
市町災害対策本部への救援物資搬送を開始
臨時航路の開設(18航路)
- 1.20 気象庁現地調査で震度7を初適用(阪神・淡路の1部)
避難所緊急パトロール隊を編成(県警と県職員の間合)
県議会が「災害特別対策委員会」の設置を決める
民間・自衛隊ヘリコプターによる緊急物資等の輸送を実施
緊急物資・資材等陸揚げ岸壁の指定(5港16ヵ所)
JR東海道新幹線全線運行再開
- 1.21 2番目の救援物資備蓄基地グリーンピア三木基地開設(1/21~4/30)
- 1.22 建設省緊急支援チームによる地すべり等危険箇所の調査
- 1.23 関西電力、応急送電完了。電気全面復旧
避難者数ピークに達する(避難所数1153ヵ所、避難者数31万6678人)
臨時旅客船(姫路港~神戸港)運行開始
鉄道代替バス運行開始
- 1.24 第4回緊急対策本部会合(兵庫県南部地震を激甚災害に指定することを閣議決定)
臨時旅客船(尼崎西宮芦屋港~神戸港)運行開始
- 1.25 林野庁等と合同で森林防災緊急パトロール実施
- 1.26 第4回現地連絡会議開催 中央防災会議:防災基本計画の改定について決定
阪神高速7号北神戸線が全線開通
- 1.27 「新都市再生戦略ビジョン作成方針(案)」として取りまとめ
中国自動車道が全線開通(一部対面2車線通行)
- 1.28 第二神明道路が全線開通
- 1.30 災害対策総合本部内に兵庫県南部震災復興本部を設置
JR山陽本線全線運行再開
- 1.31 小里大臣が応急仮設住宅を11,000戸追加し、56,000戸の住宅供給を行う旨を発表
電話加入者系サービス(約19万3千回線)回復、ほぼ復旧完了
- 2.3 3番目の救援物資備蓄基地三木山森林公園基地を開設
- 2.5 ガス11,900戸復旧
- 2.6 宝塚市で義援金の支給を開始(阪神間で初めて)
- 2.10 阪神・淡路復興委員会の設置政令及び同委員会令を閣議決定
- 2.14 災害名称を「阪神・淡路大震災」とすることを閣議決定
4番目の救援物資備蓄基地大阪空港内基地を開設(2/14~12/15)
防災訓練(余震対策)実施
- 2.15 阪神・淡路復興委員会設置を閣議決定
- 2.19 災害対策基本法による緊急輸送ルートの指定を24日まで延長
- 2.20 知事の専決処分によって予算の補正(一般会計で843億91百万円)
- 2.22 参院本会議で復興法など特別立法が可決、成立
- 2.24 兵庫県95年度予算案94年度補正案発表
- 2.25 道路交通法による復興物資、生活・復興関連物資輸送ルートの指定



地震発生直後から火災が発生、黒煙に覆われた市街地
=三宮上空より(1月17日12時頃)



村山首相らに状況説明、要望を行う貝原知事
=兵庫県公館(1月19日)



帰宅時、大渋滞する幹線道路
=神戸市中央区雲井通



多数の映画資料を保存していた阪急会館も取り壊された
=神戸市中央区(2月14日)

H. 7	
2.26	合同慰霊祭（西宮市・芦屋市）皇太子ご夫妻、慰霊祭出席
2.28	平成6年度2次補正予算案成立
3.4	県防災会議開催、地域防災計画の改訂方針について合意
3.5	合同慰霊祭（神戸市・尼崎市・宝塚市）
3.9	「住宅復興3カ年計画(案)」及び「(財)阪神・淡路復興基金」設置を発表
3.10	平成6年度2月補正予算議決（震災対策予算は、2,925億11百万円増額） 平成7年度当初予算議決（震災対策予算は4,388億5百万円）
3.14	平成7年度当初予算の追加補正議決（震災対策予算は、4,266億円増額）
3.15	阪神・淡路大震災復興本部を設置（12部制）
3.16	兵庫県都市計画審議会、都市計画法可決
3.17	神戸・宝塚・西宮・芦屋各市及び北淡町の都市計画法が都市計画法決定、県公報で告示
3.30	都市再生戦略策定懇談会（「阪神・淡路震災復興戦略ビジョン」を県知事に提言）
4.1	JR東海道本線全線復旧
4.4	現地対策本部、解散
4.8	JR山陽新幹線全線復旧
4.11	大阪ガス、倒壊家屋等を除き復旧完了
4.17	水道復旧完了
4.20	名神高速道路が応急復旧（一部対面2車線） 下水道仮復旧完了(4月下旬)
4.25	関係機関及び関係市町により「総合土砂災害対策推進連絡会」が発足
4.27	自衛隊全面撤退
4.28	「阪神・淡路震災復興計画—基本構想—」の策定
5.8	瓦礫搬送ルート指定及び交通規制の実施
5.19	平成7年度第1次補正予算案成立
6.12	阪急電鉄全線復旧 「総合土砂災害対策推進連絡会」で土砂災害危険箇所及び避難場所の図面等を作成し、 関係住民に配布（6月中旬）
6.18	山陽電鉄全線復旧
6.22	神戸電鉄全線復旧
6.23	防災会議開催、兵庫県地域防災計画改訂の基本事項について決定
6.26	阪神電鉄全線復旧
7.10	定期航路の復旧（44航路中28航路）
7.17	平成7年度6月補正予算議決（震災対策予算は4,464億61百万円増額）
7.21	中国自動車道復旧
7.29	名神高速道路復旧
7.31	「阪神・淡路震災復興計画」（ひょうごフェニックス計画）の策定 ボートライナー全面復旧
8.11	応急仮設住宅48,300戸、すべて完成
8.13	神戸高速鉄道全線復旧
8.23	六甲ライナー全線復旧
9.1	阪神高速5号湾岸線復旧
10.9	平成7年度9月補正予算議決（震災対策予算は849億53百万円増額）
10.18	平成7年度第2次補正予算案成立
11.16	「緊急インフラ整備3カ年計画」を公表
11.28	国道171号門戸高架橋開通
12.5	平成7年度11月補正予算議決（震災対策予算は1,765億69百万円増額）
12.25	「六甲山系グリーンベルトの整備」に関する懇談会からの提言
H. 8	
1.17	神戸高速鉄道「大開駅」営業再開
3.1	「六甲山二次災害警戒対策本部」設置
3.8	平成7年2月補正予算議決（震災対策予算は581億74百万円増額）
3.28	防災会議開催、兵庫県地域防災計画改定案のとりまとめ
7.4	国道2号、神戸大橋全線復旧
8.24	ハーバーハイウェイ復旧
9.30	阪神高速3号神戸線、全線復旧
12.25	震災関連死追加認定により死者6,394人、行方不明2人となる（兵庫県内）。



神戸市内では夜間四方の壁面に「ファイト」の文字をライトアップさせた（2月21日）



連日運び込まれ、山となった倒壊家屋のがれき
＝西宮市甲子園浜



落下した桁をフローティングクレーンで吊り上げ架設する状況
＝阪神高速5号湾岸線 西宮大橋（5月14日）



12月に行われたルミナリエ、イルミネーションとともに神戸の町にも少しづつにぎわいが戻ってきた
＝神戸市中央区



復旧工事が完了、全面開通した阪神高速3号神戸線
（1996年9月）