

第Ⅳ章

復旧対応編

IV. 復旧対応編

1. 復旧体制

(1) 組織の充実

1月17日午前7時、「平成7年兵庫県南部地震災害対策本部」を設置し、緊急災害応急対策を実施してきたが、その後被害が甚大であることが判明したことから、災害応急対策をさらに柔軟かつ総合的に推進するため、18日に災害対策本部を「平成7年兵庫県南部地震災害対策総合本部（本部長知事）」に改組した。

総合本部には、緊急対策本部及び災害復旧対策本部を設置し、緊急対策本部に情報対策部、緊急渉外対策部、緊急救援活動部、緊急物資対策部、応急住宅部、緊急医療福祉対策部、緊急輸送対策部を置き、災害復旧対策本部にライフライン部、輸送対策部、商工業対策部、庁内対策部、廃棄物対策部、施設応急対策部の13部を置いた。以後、状況の変化、対策の進展など必要に応じて部の新設、改廃を行った(図-IV.1.1)。

また、1月22日には政府の「兵庫県南部地震非常災害対策本部現地対策本部（本部長国土庁政務次官、職員数32名）」が県公館に設置され、国の対策を地元と一体となって現地即決型で実施していく体制が整備された。これを受けて、翌23日より国の現地対策本部長及び地元の県、市町の本部長等で構成する連絡会議が開催されることとなり、国、県、市町が緊密に連携しながら一体となった活動を展開していくこととなった。

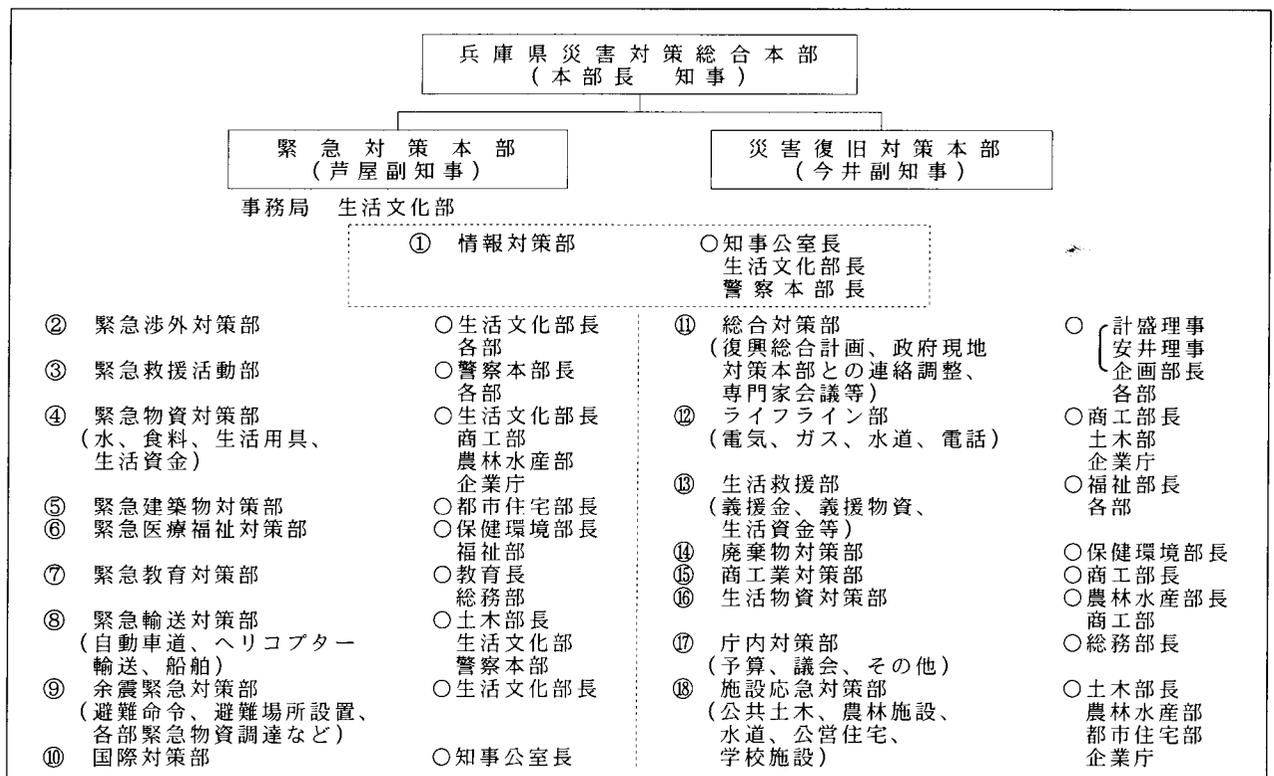


図-IV.1.1 対策初期の本部組織（1月20日改正の組織）

さらに、震災後2週間が経過した頃には、緊急応急対策も軌道に乗り、避難住民は半月にわたる避難生活から疲労の色濃く、将来への不安も増しつつあった。これらに対応し、応急対策を前進させるとともに、復興に本格的に取り組む必要が生じたため、1月30日に災害対策総合本部の組織として兵庫県南部震災復興本部を設置し、住宅の再生、がれきの処理、復興のための特別措置法の検討など復興をめざす各般の事業を推進することとした(図-IV.1.2)。

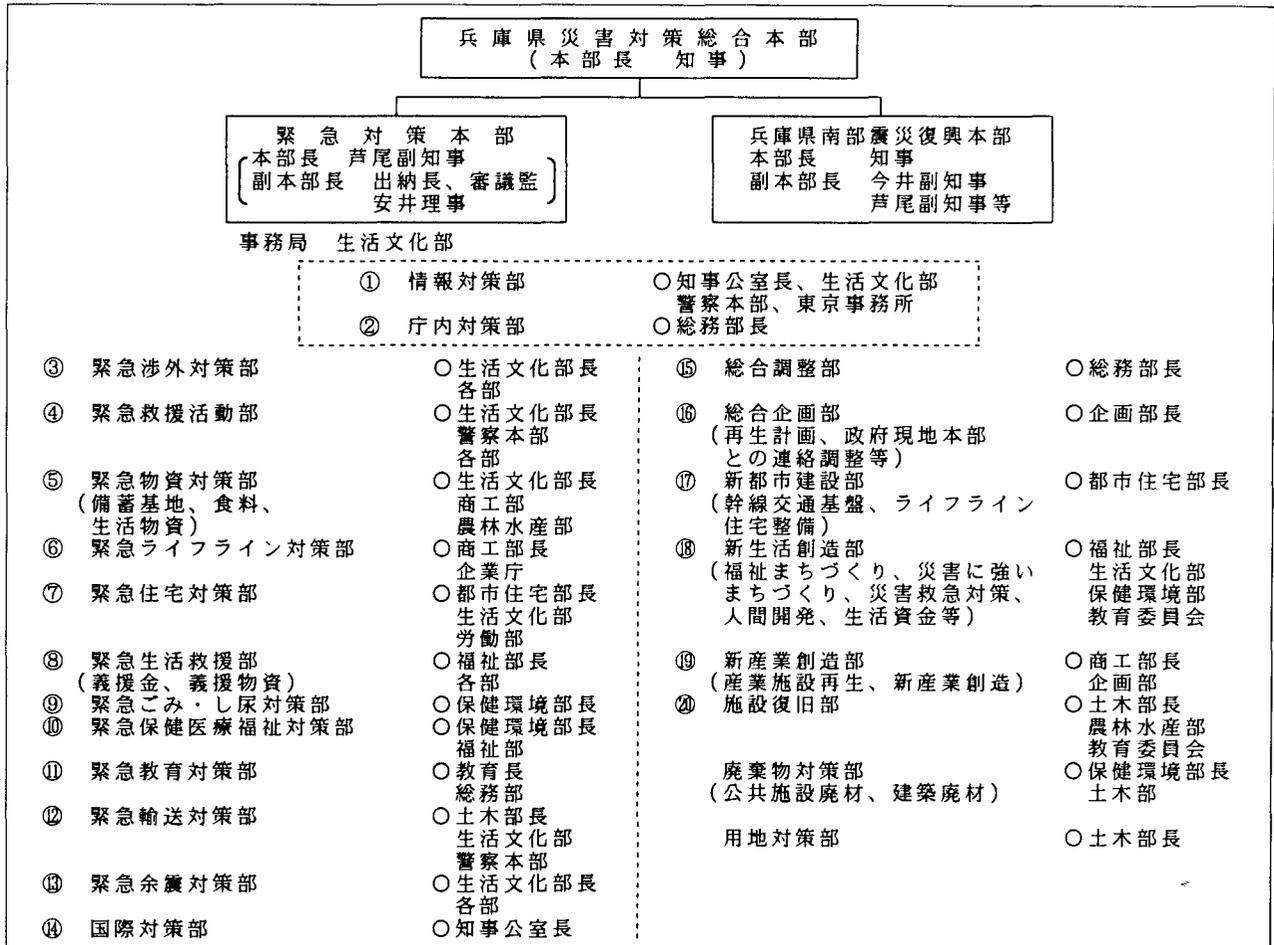


図-IV.1.2 震災後2週間経過以降の本部組織(1月30日改正の組織)

こうした体制整備を行いながら緊急的な復旧・復興対策を進める中で、21世紀の地域づくりを先導する創造的復興をめざして、震災復興事業をより強力に推進するためには、既存の組織の枠組みを超えた総合的な推進体制が必要であると考え、3月15日に「阪神・淡路大震災復興本部」を設置し、総括部、国際部、地域部、渉外部、防災部、福祉部、保健環境部、商工部、労働部、農林水産部、土木部、都市住宅部の12部を置くとともに、震災復興に関し、県民の相談に総合的に応じ、神戸市内における県行政の運営を円滑に推進するため、県民サービスセンターを震災復興総合相談センターに改組した(図-IV.1.3)。

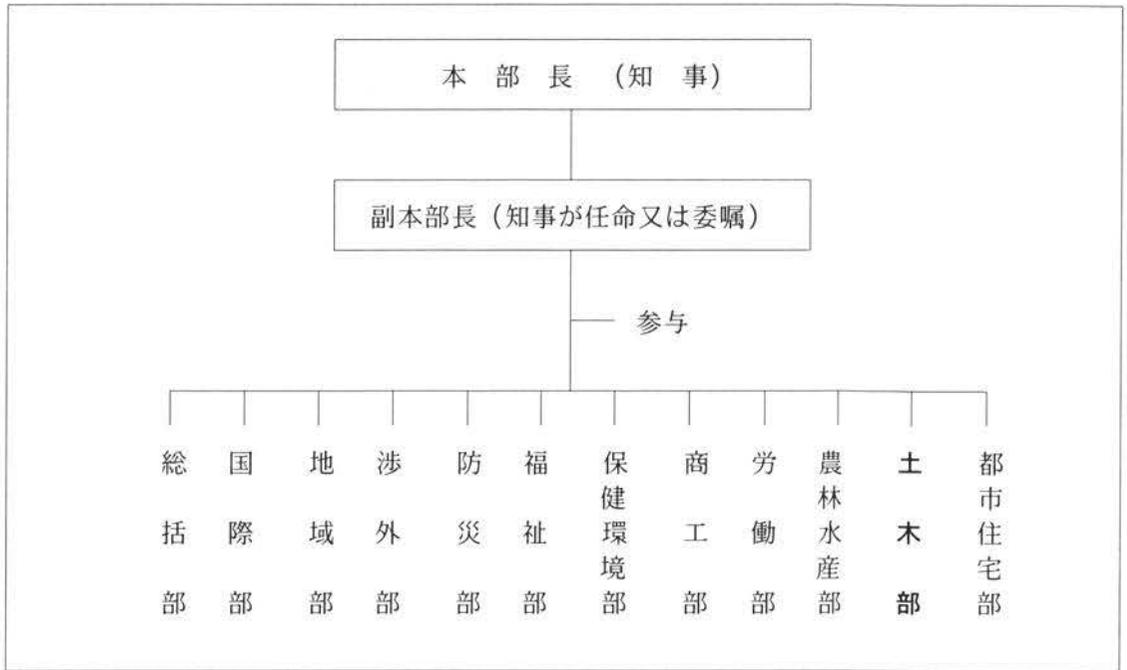


図-IV.1.3 阪神・淡路大震災復興本部組織（3月15日設置の組織）

土木部においては、阪神・淡路大震災復興本部土木部の中に、土木施設等に係る震災復興事業の総合的推進体制としての土木復興局を置き、そのもとにインフラ整備関係事業の調整や防災の観点からの調査検討等を所管する復興対策室をはじめ、道路建設課以下、7つの課室を設置したほか、土木復興局に属さない課として、総務課、用地課、河川課等の課を配置した(図-IV.1.4)。

また、平成7年4月1日付の人事異動は、地方機関において、阪神・淡路大震災によって甚大な被害を受けた公共土木施設の早期復旧を実現するために、神戸土木事務所、西宮土木事務所、及び尼崎港管理事務所に災害復旧室を新設し、その下に防災課を2課配置した。さらに、洲本土木事務所にも防災課を配置した(図-IV.1.5)。

さらに、平成8年4月1日付の人事異動では、本庁には、街路課に被災市街地の復興を支援し復興事業を強力かつ円滑に推進するために係を増設した。また、地方機関においても、神戸土木事務所、西宮土木事務所、尼崎港管理事務所に防災課を1課増設すると共に、復興事業用地の円滑な取得を図るために神戸土木事務所と西宮土木事務所所に用地課の増設を行った。



写真-IV.1.1 阪神・淡路大震災復興本部土木部土木復興局の設置

〔写真は、竹本前土木部長(右)と足立土木復興局長〕

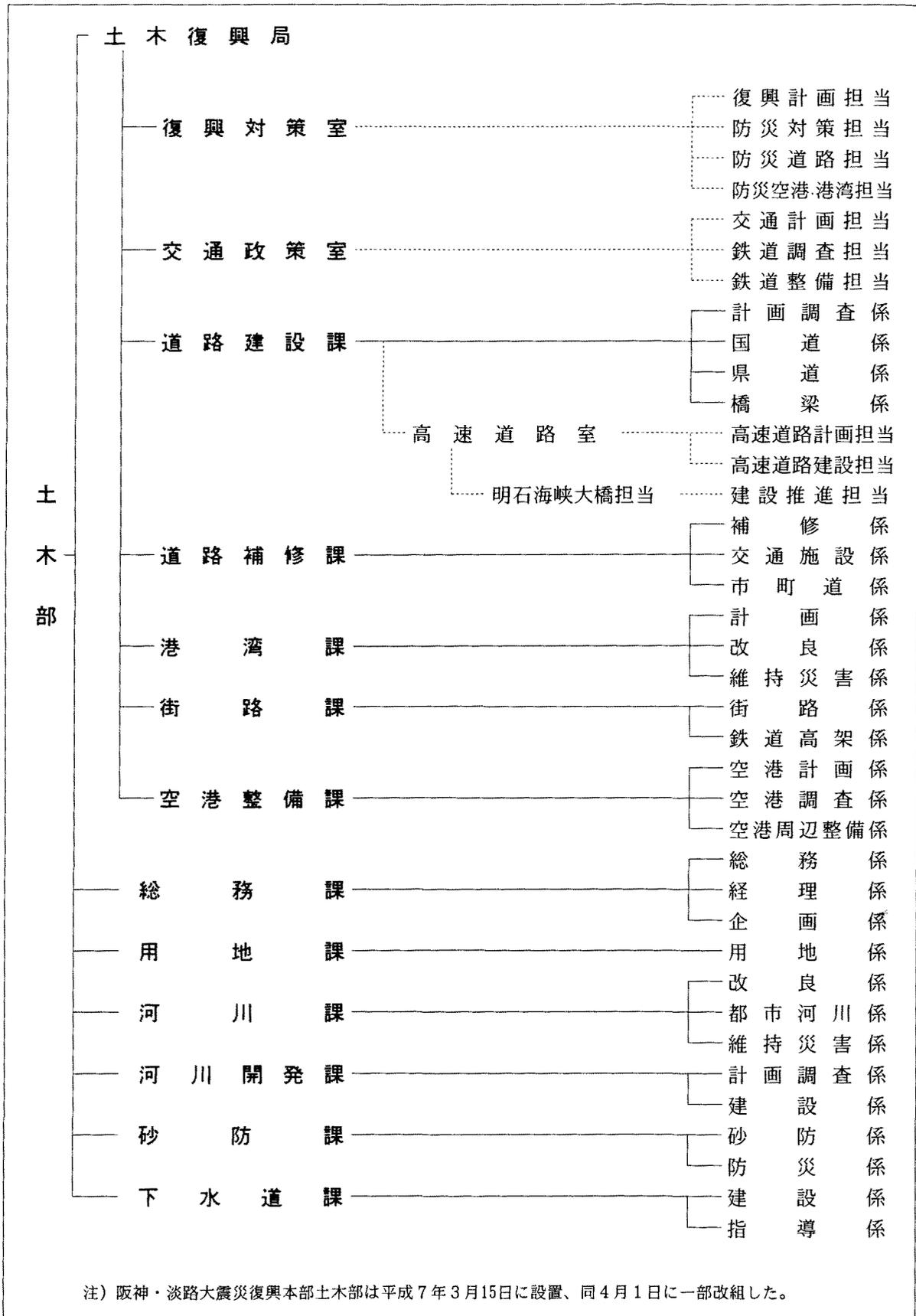
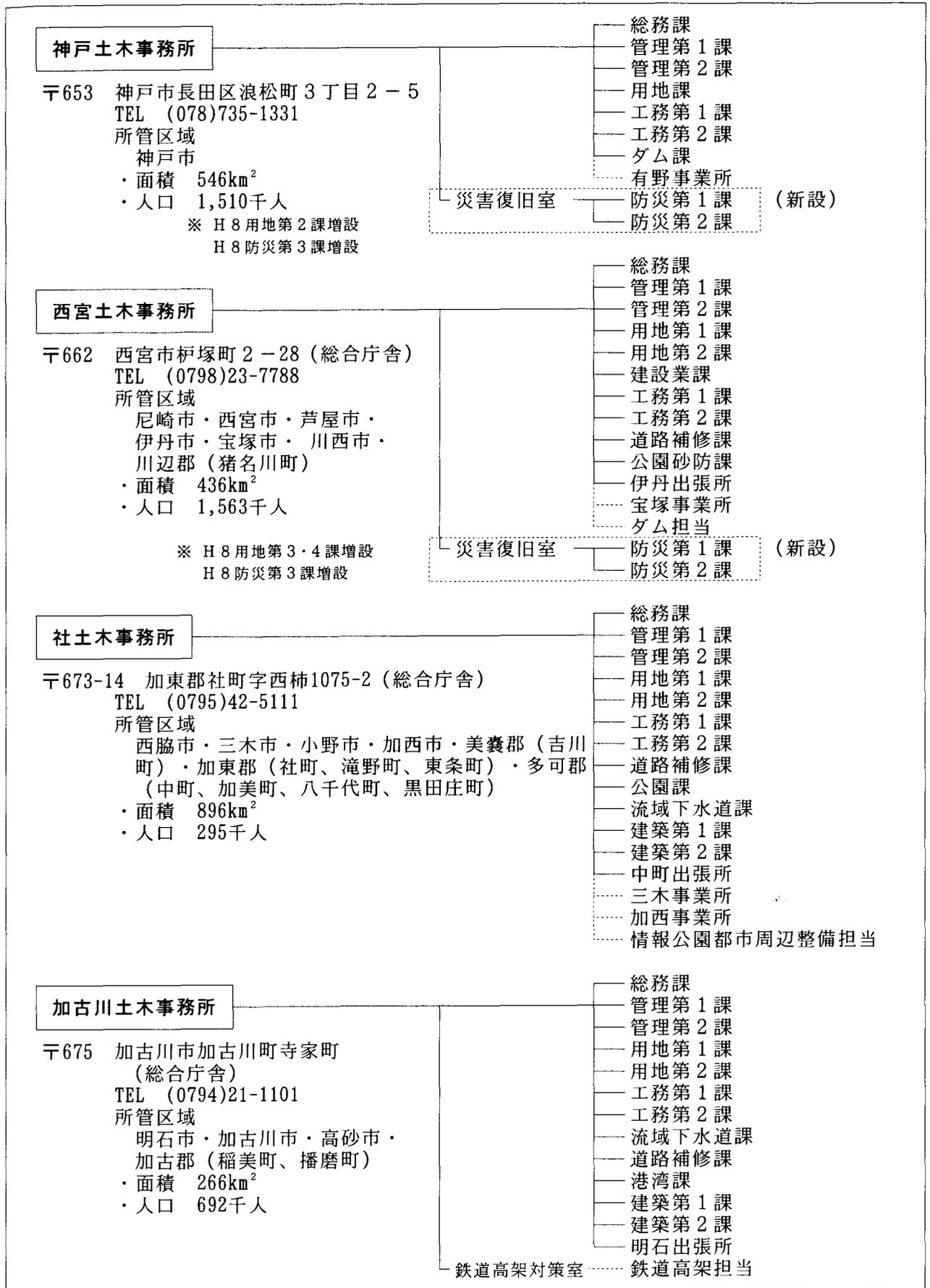
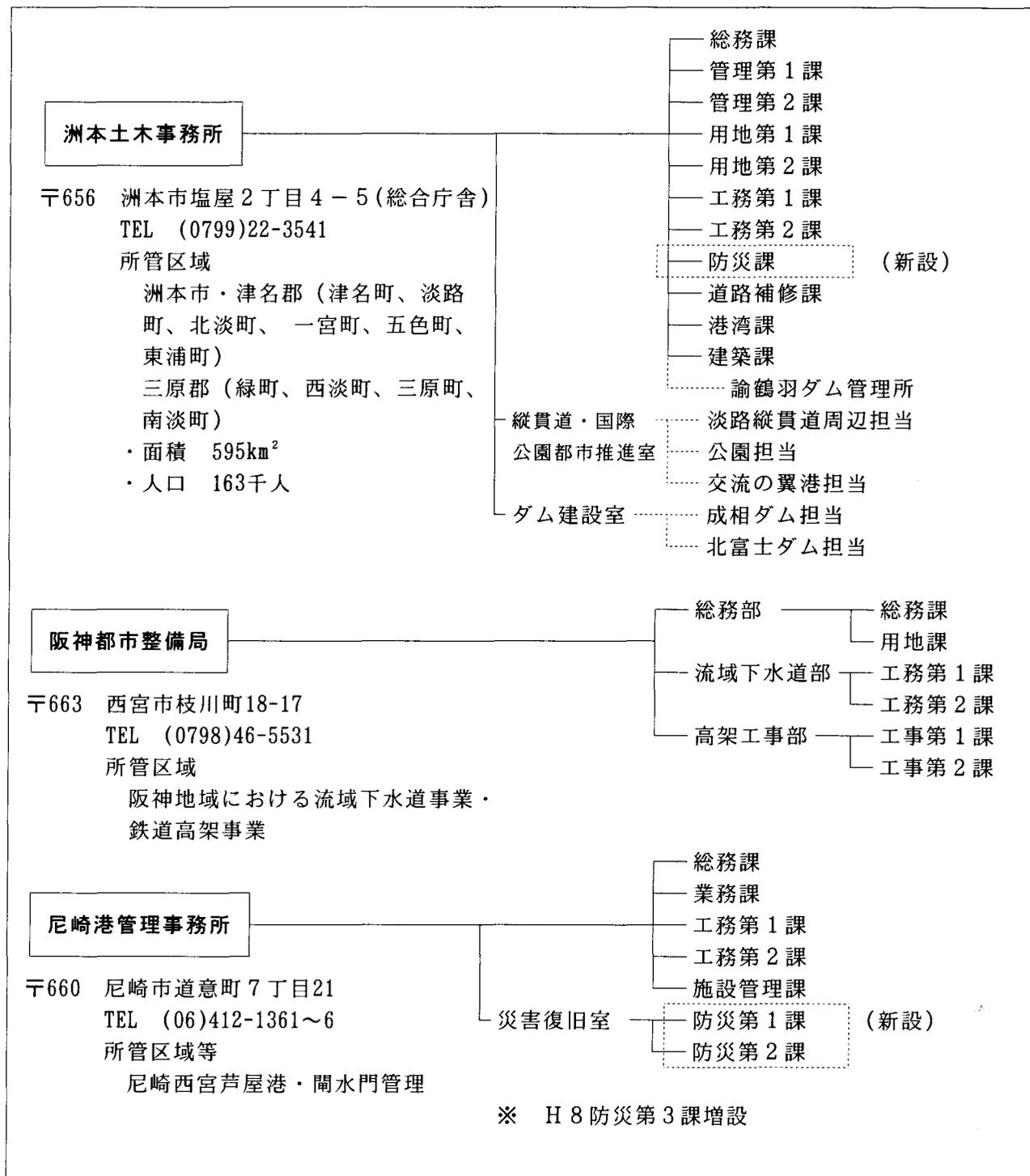


図-IV.1.4 阪神・淡路大震災復興本部土木部の組織体制（平成7年度）



注) 災害救助法の適用を受けた市町を所管する事務所のみ。(人口、面積はいずれも平成7年3月1日現在)

図-IV.1.5(1) 地方機関の組織体制(平成7年度)



注) 災害救助法の適用を受けた市町を所管する事務所のみ。(人口、面積はいずれも平成7年3月1日現在)

図-IV.1.5(2) 地方機関の組織体制(平成7年度)

(2) 応援職員の配置

公共土木施設に甚大な被害が発生し、さらに拡大が予想される中で、被災状況の把握と応急措置のための調査を最優先に進めるにあたり、部内外の事務所から土木職を被災事務所に派遣するとともに、自治省、建設省等を通して他府県に対しても土木職の応援を求めた。その結果、平成7年2月から3月にかけて神戸土木事務所10名、西宮土木事務所51名、洲本土木事務所18名、尼崎港管理事務所16名、合計延人員95名の応援職員を他府県から受け、被災現場の調査、応急復旧を行い、災害査定の準備に着手した(表-IV.1.1~2)。

平成7年度においても、引き続き災害査定設計書等の作成及び復旧工事を促進するため、被災事務所の増員を行い、被災地外事務所からも応援職員の派遣を行った。また、他府県職員に対しても応援を求め、当初28名の職員の派遣を受け、7月からは民間住宅宅地擁壁復旧事業が公共事業として採択されたことに伴い、さらに7名の職員の派遣を受けた。さらに、平成8年度においても、他府県から63名の職員の応援を受けた。

表-IV.1.1 他府県からの職員派遣の配備状況(土木職)

事務所名	期 間	平成7年度		平成8年度
	平成6年度 2月～3月	4月～6月	7月～3月	4月～3月
神戸土木事務所	10	6	11	25
西宮土木事務所	51	9	11	15
洲本土木事務所	18	2	2	6
尼崎港管理事務所	16	11	11	17
計	95	28	35	63

注)人数は、6年度は、短期間で応援職員が交代したので延べ人数で計上

7、8年度は府県別の応援人数を積み上げた。(途中交代しても1名とした。)

7年度は、民宅擁壁復旧のため7月から増員された。

府県別の応援職員派遣状況は表-IV.1.3参照

表-IV.1.2 県内からの応援職員配備状況

部署・事務所名	年	平成6年度		平成7年度	平成8年度
	人 数	延べ人・日	平均人数/日		
下水道課	1	54	1	0	0
砂防課	1	35	1	2	0
神戸土木事務所	5	108	2	5	0
西宮土木事務所	34	580	10	3	0
洲本土木事務所	3	122	2	0	0
尼崎港管理事務所	18	352	6	0	0
計	62	1,251	22	10	0

注)6年度の平均人数は、延べ人数を2月1日から3月31日までの58日間で割った。

表-IV.1.3 府県別応援職員一覧

府県名	6年度		7年度								8年度				合計	
	実数	延べ	神戸		西宮		洲本	尼港管	通年計	増員計	神戸	西宮	洲本	尼港管		計
			通年	増員	通年	増員										
北海道	2										1				1	3
青森県											1				1	1
岩手県											1				1	1
宮城県											1				1	1
秋田県																
山形県																
福島県											1			1	2	2
茨城県								1	1					1	1	2
栃木県																
群馬県																
埼玉県											1	1			2	2
千葉県			1						1		1				1	2
東京都					1			3	4			2		3	5	9
神奈川県						1						1			1	2
新潟県				1												1
富山県					1				1							1
石川県											1				1	1
福井県	1			1							1				1	3
山梨県											1				1	1
長野県						1									1	1
岐阜県					1				1		1				1	2
静岡県	2				1			1	2			1		1	2	6
愛知県	2				1			1	2			1			1	5
三重県	2		1					1	2		1			1	2	6
滋賀県	2															2
京都府	2				1				1			1			1	4
大阪府	9				1			3	4			3		4	7	20
奈良県	2				1				1			2			2	5
和歌山県	4						1		1		1			1	2	7
鳥取県	2		1	1	1		1		3	1	1	1	1		3	9
島根県	2										1				1	3
岡山県	6		2						2		2			1	3	11
広島県	2		1						1		1		1		2	5
山口県	2										1				1	3
徳島県	3												1		1	4
香川県	3															3
愛媛県	2															2
高知県	1			1							1					2
福岡県																
佐賀県											1		1		2	2
長崎県											1		1		2	2
熊本県											1				1	1
大分県																
宮崎県											1				1	1
鹿児島県				1												1
沖縄県											1		1		2	2
大阪市								1	1					1	1	2
大垣市											1				1	1
北九州市												1			1	1
福岡市												1			1	1
川崎市														1	1	1
名古屋市														1	1	1
国土交通管理組合 (府県数)	19													1	1	1
合計	51	95	6	5	9	2	2	11	28	7	25	15	6	17	63	149

(3) 土木部予算の確保

震災からの早期復旧・復興に本格的に取り組むため、国の支援を得て、最大限の予算措置を行った(図-IV.1.6)。

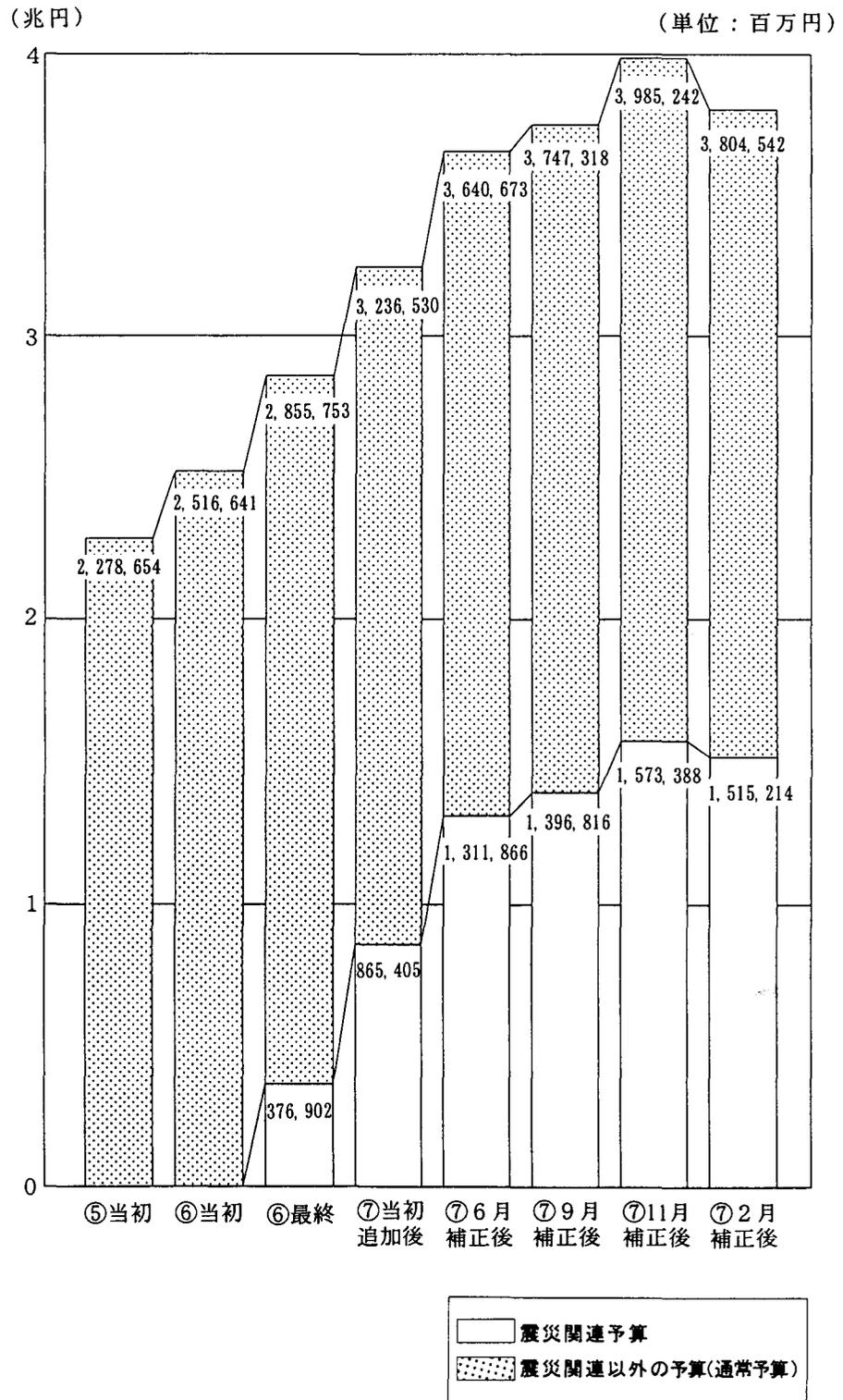


図-IV.1.6(1) 兵庫県予算の推移

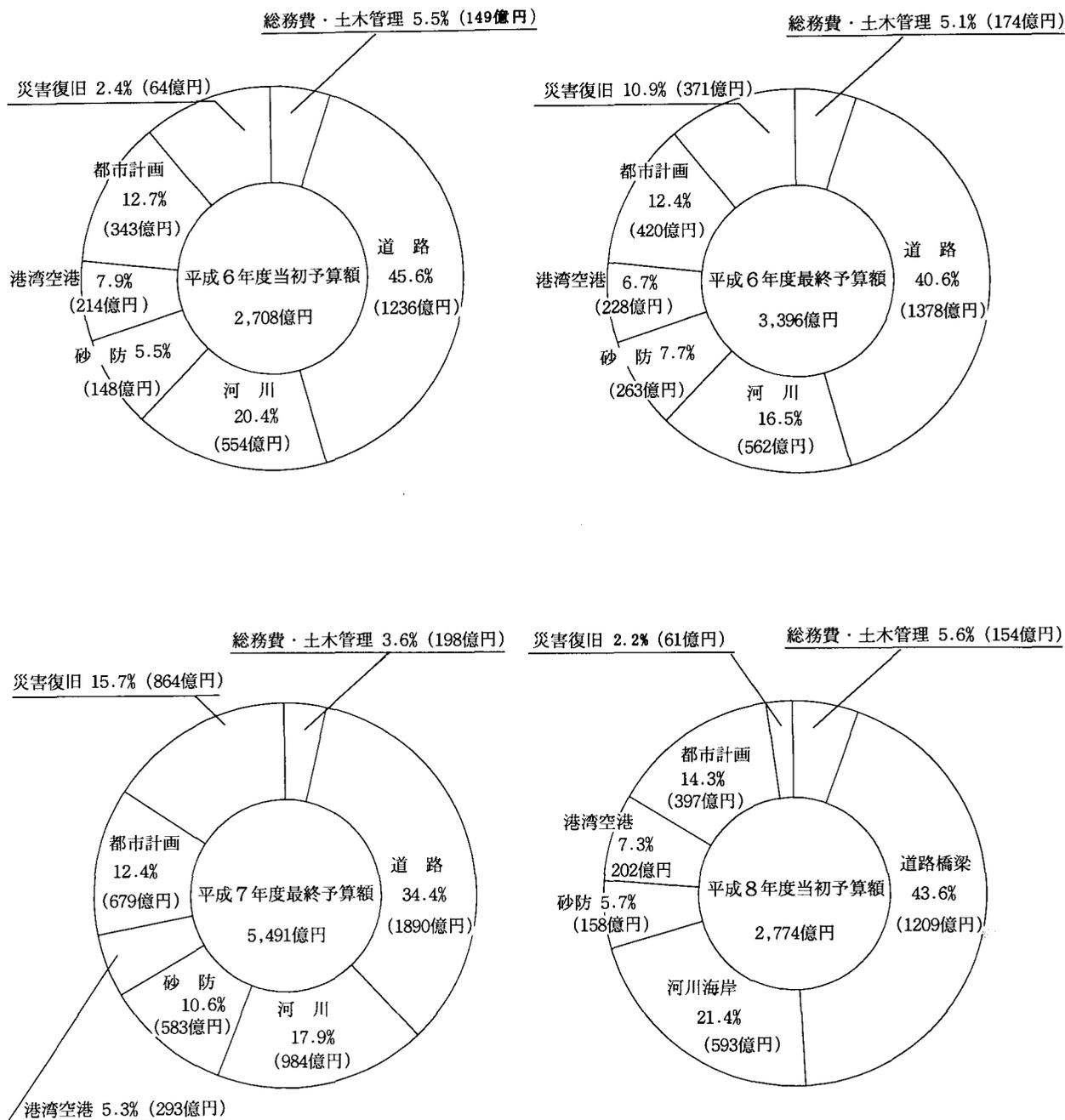


図-IV.1.6(2) 土木部一般会計予算(歳出)の変化

2. 災害査定

(1) 災害査定

地震発生後、各土木事務所等は公共土木施設等の被害状況の把握をするとともに、早期復旧に向けた災害査定のための現地測量、地質調査、査定設計書作成などに着手した。

こうした査定業務は限られた期間内に終了させる必要があることから、建設省・運輸省・大蔵省からの査定官や専門家等の派遣による緊急調査が実施され、適切な復旧工法の指導、助言を得るとともに、査定の簡素化にも配慮され、県内及び他府県からの応援職員の協力を得て鋭意進められた。

このようにして、平成7年2月22日から10月27日までの29次にわたり行われた災害査定の結果、県土木部所管公共土木施設等の復旧に要する事業費として、2,702箇所、約1,248億円が決定した。

なお、査定日程、査定決定額は、表-IV.2.1のとおりであり、その詳細を表-IV.2.2～5に示す。

表-IV.2.1(1) 公共土木施設災害（河川・海岸・道路・橋梁・砂防等）

(単位：百万円)

	日 程	班	人 数	決定件数	決 定 額
第1次査定	2/22～2/24	2	3	8	151
第2次査定	3/5～3/10	10	18	560	7,964
第3次査定	3/26～3/31	9	16	625	24,019
第4次査定	4/17～4/21	10	19	521	36,263
第5次査定	5/8～5/12	4	6	64	2,596
第6次査定	5/29～6/2	2	3	40	1,032
第7次査定	7/4～7/5	2	3	16	200
第8次査定	8/31～9/1	2	3	1	28
計		41	71	1,835	72,253

表-IV.2.1(2) 公共土木施設災害（港湾）

(単位：百万円)

	日 程	班	人 数	決定件数	決 定 額
第1次査定	3/13～3/17	2	8	120	23,584
第2次査定	4/24～4/28	2	8	99	6,831
計		4	16	219	30,415

表-IV.2.1(3) 公共土木施設災害（下水道）（その1/2）

(単位：百万円)

	日 程	班	人 数	決定件数	決 定 額
第1次査定	2/27～3/3	1	3	44	693
第2次査定	3/8～3/10	1	3	16	220
第3次査定	3/13～3/15	1	3	19	521
第4次査定	3/22～3/24	1	3	27	770

表-IV. 2.1(3) 公共土木施設災害(下水道)(その2/2)

(単位:百万円)

	日 程	班	人 数	決定件数	決 定 額
第5次査定	3/27~3/30	1	3	31	46
第6次査定	4/10~4/14	1	3	37	672
第7次査定	5/15~5/19	1	3	22	1,178
第8次査定	5/22~5/25	1	3	20	1,100
第9次査定	5/29~6/2	1	3	17	646
第10次査定	6/7~6/9	1	4	24	1,150
第11次査定	6/19~6/23	1	3	8	370
第12次査定	6/26~6/29	1	3	33	915
第13次査定	7/3~7/7	1	3	11	1,206
第14次査定	7/24~7/28	1	4	42	2,496
第15次査定	8/21~8/25	1	3	37	1,716
第16次査定	8/28~8/31	1	3	30	1,711
第17次査定	9/4~9/7	1	3	27	1,286
第18次査定	9/11~9/14	1	3	32	1,884
計		18	56	477	18,580

表-IV. 2.1(4) 都市災害(公園・街路・区画・再開発)

(単位:百万円)

	日 程	班	人 数	決定件数	決 定 額
第1次査定	2/27~3/3	1	3	3	25
第2次査定	3/13~3/15	1	3	22	191
第3次査定	3/22~3/24	1	3	4	21
第4次査定	3/27~3/30	1	3	21	167
第5次査定	4/10~4/14	1	3	16	235
第6次査定	5/15~5/19	1	3	23	301
第7次査定	5/22~5/25	1	3	17	53
第8次査定	5/29~6/2	1	3	24	508
第9次査定	6/7~6/9	1	4	6	26
第10次査定	6/19~6/23	1	3	16	862
第11次査定	7/3~7/7	1	3	22	409
第12次査定	7/24~7/28	1	4	4	8
第13次査定	8/21~8/25	1	3	8	284
第14次査定	8/28~8/31	1	3	4	149
第15次査定	9/4~9/7	1	3	1	3
第16次査定	9/11~9/14	1	3	4	64
第17次査定	10/23~10/27	1	3	2	311
計		17	53	197	3,617

注) 第16次査定までは、下水道施設の査定時に上記施設の災害査定を実施。
区画整理事業、再開発事業は、都市住宅部所管

表-IV. 2. 2 阪神・淡路大震災に係る兵庫県土木部所管公共土木施設等
災害総計表（工種別）

(単位：千円)

工種	県				市 町				計				参 考	
	申 請		決 定		申 請		決 定		申 請		決 定		被 害 報 告	金 額
	箇所数	金 額	箇所数	金 額	箇所数	金 額	箇所数	金 額	箇所数	金 額	箇所数	金 額		
(河川局)河川	285	35,610,283	280	33,476,038	47	844,618	47	800,565	332	36,454,901	327	34,276,603	325	採択率(94.0) 35,682,953
海岸	8	351,807	8	350,777					8	351,807	8	350,777	8	(99.7) 351,807
砂防	23	255,815	23	245,597					23	255,815	23	245,597	23	(96.0) 255,815
地すべり	1	38,924	1	38,923					1	38,924	1	38,923	1	(100.0) 38,924
急傾斜地	7	129,612	7	128,971					7	129,612	7	128,971	7	(99.5) 129,612
道路	151	4,710,308	151	4,546,305	1,190	28,433,438	1,189	26,864,367	1,341	33,143,746	1,340	31,410,672	1,379	(94.8) 36,352,926
橋りょう	31	2,942,330	31	2,900,718	99	3,006,869	98	2,900,501	130	5,949,199	129	5,801,219	130	(97.5) 6,239,944
小計	506	44,039,079	501	41,687,329	1,336	32,284,925	1,334	30,565,433	1,842	76,324,004	1,835	72,252,762	1,873	(94.7) 79,051,981
(運 輸) 港	218	31,631,974	217	30,398,340	2	17,872	2	17,126	220	31,649,846	219	30,415,466	203	(96.1) 41,040,000
(都市局) 下 水	13	196,249	13	191,967	464	19,588,658	464	18,803,733	477	19,784,907	477	18,995,700	501	(96.0) 22,637,217
(都市局) 公 園	16	858,016	16	818,497	155	2,503,914	155	2,282,119	171	3,361,930	171	3,100,616	-	-
合 計	753	76,725,318	747	73,096,133	1,957	54,395,369	1,955	51,668,411	2,710	131,120,687	2,702	124,764,544	-	-

注) 神戸市を除く

表-IV. 2. 3(1) 査定決定額内訳（県工事）

(単位：千円)

区 分	河川・海岸復旧		砂防・地すべり・急傾斜復旧		道路・橋架復旧		下水道復旧		港湾復旧		公 園		合 計		
	箇所	金 額	箇所	金 額	箇所	金 額	箇所	金 額	箇所	金 額	箇所	金 額	箇所	金 額	
神戸土木事務所	申請	116	10,803,576	8	134,530								124	10,938,106	
	決定	117	10,134,409	8	132,761								125	10,267,170	
西宮土木事務所	申請	125	5,194,562	17	173,922	113	6,654,948						255	12,023,432	
	決定	119	4,994,091	17	170,090	113	6,482,840						249	11,647,021	
社土木事務所	申請	3	17,933	1	38,924								4	56,857	
	決定	3	17,933	1	38,923								4	56,856	
加古川土木事務所	申請	4	78,604			13	229,730	1	3,144	56	1,655,862	16	858,016	90	2,825,356
	決定	4	79,598			13	213,798	1	3,144	55	1,376,009	16	818,497	89	2,491,046
柏原土木事務所	申請														
	決定														
洲本土木事務所	申請	24	565,702	5	76,975	55	715,772			76	3,291,773		160	4,650,222	
	決定	24	502,737	5	71,717	55	697,202			76	3,022,206		160	4,293,862	
阪神都市整備局	申請							12	193,105				12	193,105	
	決定							12	188,823				12	188,823	
尼崎港管理事務所	申請	20	17,859,753							86	26,684,339		106	44,544,092	
	決定	20	16,742,543							86	26,000,125		106	42,742,668	
姫路港管理事務所	申請	1	1,441,960										1	1,441,960	
	決定	1	1,355,504										1	1,355,504	
但馬空港管理事務所	申請					1	52,188						1	52,188	
	決定					1	53,183						1	53,183	
計	申請	293	35,962,090	31	424,351	182	7,652,638	13	196,249	218	31,631,974	16	858,016	753	76,725,318
	決定	288	33,826,815	31	413,491	182	7,447,023	13	191,967	217	30,398,340	16	818,497	747	73,096,133

表-IV. 2.3(2) 査定決定額内訳 (市町工事)

(単位:千円)

区 分	河川復旧		道路・橋梁復旧		下水道復旧		港湾復旧		公園		市町計		県合計(1)より		総合計		
	箇所	金額	箇所	金額	箇所	金額	箇所	金額	箇所	金額	箇所	金額	箇所	金額	箇所	金額	
神戸	申請												124	10,938,106	124	10,938,106	
	決定												125	10,267,170	125	10,267,170	
西宮市	申請	29	659,237	738	27,083,688	444	19,352,583		120	1,963,283	1,331	49,058,791	255	12,023,432	1,586	61,082,223	
	決定	29	618,599	736	25,617,027	444	18,573,167		120	1,809,116	1,329	46,617,909	249	11,647,021	1,578	58,264,930	
社木	申請	2	8,584	54	199,171						56	207,755	4	56,857	60	264,612	
	決定	2	8,385	54	199,255						56	207,640	4	56,856	60	264,496	
加古川	申請	2	14,227	100	1,665,144	20	236,075		21	222,421	143	2,137,867	90	2,825,356	233	4,963,223	
	決定	2	13,252	100	1,599,979	20	230,566		21	206,493	143	2,050,290	89	2,491,046	232	4,541,336	
柏原	申請			1	3,286						1	3,286			1	3,286	
	決定			1	3,286						1	3,286			1	3,286	
洲本	申請	14	162,570	396	2,489,018			2	17,872	13	310,709	425	2,980,169	160	4,650,222	585	7,630,391
	決定	14	160,329	396	2,345,321			2	17,126	13	259,009	425	2,781,785	160	4,293,862	585	7,075,647
阪神	申請												12	193,105	12	193,105	
	決定												12	188,823	12	188,823	
尼崎	申請												106	44,544,092	106	44,544,092	
	決定												106	42,742,668	106	42,742,668	
姫路	申請												1	1,441,960	1	1,441,960	
	決定												1	1,355,504	1	1,355,504	
但馬	申請												1	52,188	1	52,188	
	決定												1	53,183	1	53,183	
北摂	申請								1	7,501	1	7,501			1	7,501	
	決定								1	7,501	1	7,501			1	7,501	
計	申請	47	844,618	1,289	31,440,307	464	19,588,658	2	17,872	155	2,503,914	1,957	54,395,369	753	76,725,318	2,710	131,120,687
	決定	47	800,565	1,287	29,764,868	464	18,803,733	2	17,126	155	2,282,119	1,955	51,668,411	747	73,096,133	2,702	124,764,544
神戸市	申請	27	311,098	1,034	91,304,806	491	46,638,881	144	164,302,652	-	-	-	-	-	-	-	
	決定	27	261,438	1,034	89,477,408	491	45,578,423	144	161,326,813	150	3,084,782	1,846	299,728,864	-	-	1,846	299,728,864
総計	申請	74	1,155,716	2,323	122,745,113	955	66,227,539	146	164,320,524	-	-	-	-	753	76,725,318	-	
	決定	74	1,062,003	2,321	119,242,276	955	64,382,156	146	161,343,939	305	5,366,901	3,801	351,397,275	747	73,096,133	4,548	424,493,408

表-IV. 2.4 平成7年度改良復旧事業 (阪神・淡路大震災に係るもの)

1 助成事業

No	工種	施工箇所名	施工位置		事業費(千円)			延長(m)	事業主体	備考
			市	町	災害費	改良費	計			
1	河川	中島川	尼崎	大高洲町	12,361,396	16,119,000	28,480,396	3,490	兵庫県	災害仮工事費 298,631 除く
2	〃	新湊川	神戸	長田区	5,283,380	6,678,000	11,961,380	2,503	〃	〃 99,793 除く
3	〃	高羽川	神戸	灘区	415,242	2,081,000	2,496,242	620	〃	〃 5,430 除く
4	〃	千森川	神戸	須磨区	1,367,327	1,131,000	2,498,327	1,106	〃	
計	4	河川			19,427,345	26,009,000	45,436,345	7,719		仮工事費 403,854

2 関連事業

No	工種	施工箇所名	施工位置		事業費(千円)			延長(m)	事業主体	備考
			市	町	災害費	改良費	計			
1	橋梁	大井手橋	西宮	結善町	67,813	51,709	119,522	-	西宮市	市道西529号線 仮工事費 1,815 除く
2	〃	苦楽園口橋	西宮	北名次町	101,995	27,933	129,928	-	〃	市道西658号線 仮工事費 2,292 除く
3	〃	芦屋右岸J R跨線橋	芦屋	月若町	278,551	75,232	353,783	-	芦屋市	市道217号線 仮工事費 27,340 除く
4	〃	芦屋左岸J R跨線橋	芦屋	松ノ内町	358,074	15,226	373,300	-	〃	市道216号線
5	〃	稲野橋	伊丹	池尻	175,674	80,926	256,600	-	伊丹市	市道西野池尻線
6	〃	一庫大橋	川西	一庫	29,222	23,200	52,422	-	兵庫県	国道173号 仮工事費 1,455 除く
7	〃	中州橋	尼崎	西高洲町	44,009	13,634	57,643	-	〃	一般県道甲子園尼崎線
小計	7	橋梁			1,055,338	287,860	1,343,198	-		仮工事費 32,902
8	港湾	尼崎西宮芦屋港	西宮	今津	1,181,439	356,672	1,538,111		兵庫県	物揚場 (-4.0m)
9	〃	〃	西宮	西宮浜	510,347	356,717	867,064		〃	岸壁 (-5.5m)
小計	2	港湾			1,691,786	713,389	2,405,175			
合計	9	箇所			2,747,124	1,001,249	3,748,373			

3 改良復旧事業費合計 49,184,718千円
 内訳 災害費 22,174,469千円 (除く応急仮工事費436,756千円)
 改良費 27,010,249千円 (内県分 26,759,223千円)

表-IV.2.5 市町工事内訳調書

(上段：箇所数、下段：金額(単位：千円))

市町名	決定額計	工 種 別						決定の内庫島分
		河川	下水	道路	橋梁	公園	港湾	
尼崎市	4,932,090	18 357,444	63 1,244,258	144 2,689,689	24 220,676	18 440,023		
明石市	1,975,696		20 230,566	92 1,531,409	1 7,228	21 206,493		
西宮市	26,671,459	7 237,303	252 10,820,895	302 14,388,783	42 770,710	31 453,768		
芦屋市	11,551,563		84 5,302,390	83 4,216,999	12 1,294,675	50 737,499		
伊丹市	919,808		12 72,270	19 388,244	6 328,302	14 130,992		
加古川市	10,430			1 10,430				
宝塚市	2,170,179	4 23,852	27 1,080,296	52 862,817	9 162,445	5 40,769		
三木市	163,872			43 163,872				
高砂市	17,586	2 13,252		1 4,334				
川西市	372,810		6 53,058	42 308,403	1 5,284	2 6,065		
小野市	18,627	2 8,385		3 10,242				
三田市	7,501					1 7,501		
吉川町	22,952			7 22,952				
加美町	2,189			1 2,189				
播磨町	46,578			5 46,578				
山南町	3,286			1 3,286				
津名町	496,516	2 25,660		62 378,123	1 76,882	1 15,851		
淡路町	207,364	1 3,297		41 160,478		2 43,589		
北淡町	777,359	7 110,996		93 662,623	1 3,740			
一宮町	493,632	2 11,756		113 481,876				
五色町	103,975	2 8,620		16 64,796	1 30,559			
東浦町	671,662			60 454,967		10 199,569	2 17,126	
緑町	6,500			5 6,500				
西淡町	9,349			2 9,349				
南淡町	15,428			1 15,428			(1)	
計	51,668,411	47 800,565	464 18,803,733	1,189 26,864,367	98 2,900,501	155 2,282,119	2 17,126	(15,428) (1)

(2) 災害査定の簡素化

① 総合単価使用の拡大等

災害復旧事業の災害査定等については従来「公共施設災害復旧事業費国庫負担法業務取扱要綱」や「公共土木施設災害復旧業務査定方針」「災害復旧事業における総合単価の使用について」等により行っていたが、兵庫県南部地震による激甚な被害の発生状況をふまえ、災害査定事業の速やかな処理を図るため、今回の地震災害に限り、下記のとおり簡素化された。

- ・国庫負担申請額が5,000万円未満(従来1,000万円未満)の箇所については、査定設計書における総合単価の使用を認める。
- ・採択を保留する場合の一箇所工事の決定見込み金額は4億円以上(従来2億円以上)とする。
- ・国庫負担申請額が1,000万円未満(従来200万円未満)の箇所については、机上査定によることができる。
- ・総合単価使用工程の拡大(表-IV.2.6)

表-IV.2.6 総合単価使用工種の拡大

工 種	種 別	規 格	単 位	摘 要
石積工	石 積 工	控35cm河川（基礎、裏コン有、在材使用）	m ³	
	石 積 工	控35cm河川（基礎、裏コン有、在材使用）	m ³	
舗装工	A s 舗 装	表層 t = 5 cm 密粒度 A s 1 3	m ²	
	A s 舗 装	基層 t = 5 cm 密粒度 A s 2 0	m ²	
路盤工	組ブロック舗装		m ²	
	路 盤 工	上層路盤 t = 10cm粒調砕石	m ²	
	路 盤 工	上層路盤 t = 10cm A s 安定処理	m ²	

建設省河防発第4号
平成7年 2月 3日
建設省河川局長

兵庫 県 知 事 殿

平成7年発生災害復旧事業の査定の簡素化について（通知）

災害復旧事業の災害査定等については、「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法事務取扱要綱（昭和31年12月10日付け建設省発河第114号建設事務次官通知）」及び「公共土木施設災害復旧事業査定方針（昭和32年7月15日付け建河発第351号建設省河川局長通知）」並びに「災害復旧事業における総合単価の使用について（昭和62年5月1日付け建設省河防発第69号建設省河川局長通知）」等により行っているところであるが、兵庫県南部地震による激甚な被害の発生状況にかんがみ、災害査定事務の速やかな処理を図るため、兵庫県南部地震災害に限り、下記のとおり取扱うこととしたので通知する。

なお、貴管下市町村（政令指定都市を除く。）に対しても、この旨周知徹底方取り計らわれたい。

記

- 1 国庫負担申請額が5,000万円未満の箇所については、査定設計書における総合単価の使用を認めることとする。
- 2 採択を保留する場合の一箇所工事の決定見込金額は、4億円以上とすることとする。
- 3 国庫負担申請額が1,000万円未満の箇所については、机上査定によることとすることとする。

なお、この場合、被災写真、図面等被災の事業を充分判定できる資料を整備すること。

建設省河防発第5号
平成7年 2月 3日
建設省河川局防災課長

兵庫 県 土 木 部 長 殿

平成7年発生災害復旧事業の査定等の簡素化について（通知）

災害復旧事業の災害査定等については、「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法事務取扱要綱（昭和31年12月10日付け建設省発河第114号建設事務次官通知）」及び「公共土木施設災害復旧事業査定方針（昭和32年7月15日付け建河発第351号建設省河川局長通知）」並びに「災害復旧事業における総合単価の使用について（昭和62年5月1日付け建設省河防発第69号建設省河川局長通知）」等により行っているところであるが、兵庫県南部地震による激甚な被害の発生状況にかんがみ、災害査定事務の速やかな処理を図るため、兵庫県南部地震災害に限り、下記のとおり取扱うこととしたので通知する。

なお、貴管下市町村（政令指定都市を除く。）に対しても、この旨周知徹底方取り計らわれたい。

記

- 1 設計書添付図面（平面図及び標準断面図）の簡素化ができることとする。
- 2 総合単価使用工種等を拡大（1種7規格の追加）することとする。
- 3 現地調査の簡素化として原単位方式査定設計書を作成することができるものとする（D I D地区に限る）。
- 4 国庫負担申請額が3億円以上とする箇所及び査定前に緊急に施行する必要がある箇所（路面のオーバーレイ及び堆積物の除去）の工事費が3,000万円以上となる箇所は事前協議を要することとする。

② 道路災害復旧事業における「原単位方式による査定」の採用

今回の震災により被害を受けた道路は、路線数、箇所数とも非常に多く、特に市街地では、ほとんどの路線で被害を受けたため、従来の査定方式では被災調査に膨大な日時を要することが予想された。

このため、査定の簡素化を図るため「原単位方式による査定」が採用され、幹線道路においては約1km単位、生活道路においては幹線道路に囲まれたゾーンをそれぞれ1箇所として、その区間内全道路面積に占める被災部分面積の割合によりA～Cランクに分類し、そのランクに応じた平均単価×全道路面積により被害額を算出することとなった。（資料3 原単位方式査定設計書(道路)作成基準 参照）

この方式により、査定設計書作成に要する労力が大幅に軽減されたほか、被災調査漏れや余震等による増破についても設計変更により対応できることとなり、大きなメリットがあった。

③ 下水道施設災害査定

1) 事務手続き

下水道施設の災害復旧事業は、多額の費用を要すること、及び下水道の普及率が上昇していることにより、その被害が地方財政に与える影響が大きくなっている等の状況から、昭和59年4月27日に行われた「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法」（以下「国庫負担法」という）の一部改正により、下水道施設が公共土木施設として追加され、以後、国庫負担法の対象とされている。

一方、国の予算については、国庫負担法の改正前と同様に下水道法第34条及び同施行令第24条の2第3項の規定等に基づく都市災害復旧事業となっているため、河川・道路と所管が異なり、都市局所管である。しかしながら、予算補助である他の都市災害（街路・公園）とも異なる。

建設省の災害事務分掌を表-IV.2.7に、下水道施設災害復旧のフローを図-IV.2.1に示す。

表-IV.2.7 建設省の下水道災害の事務分掌

事業内容	担当課
下水道災害復旧事業の指導・監督・助成	都市局街路課
公共下水道、都市下水の災害復旧工事の指導	都市局公共下水道課
流域下水道の災害復旧工事の指導	都市局流域下水道課
国庫負担率の算定、災害復旧事業の総括	河川局防災課

2) 査定の方法

下水道施設は処理場、ポンプ場、開渠、暗渠からなるが、暗渠等の地下構造物が多く、特に管渠の被害においてその大半を占める下水道管は、人が入ることのできない小口径管（管径800mm未満）であり、また、人が入れる管径であっても、下水が流入している状況である。このため、暗渠については、ほとんどの場合、現地査定が困難であり、調査時のビデオ、写真等を整理した資料を基に机上査定によって行われた。なお、管渠の被災状況を確認するために行ったカメラ調査の総延長は約300kmにおよび、調査費用として約8億円を費やした。

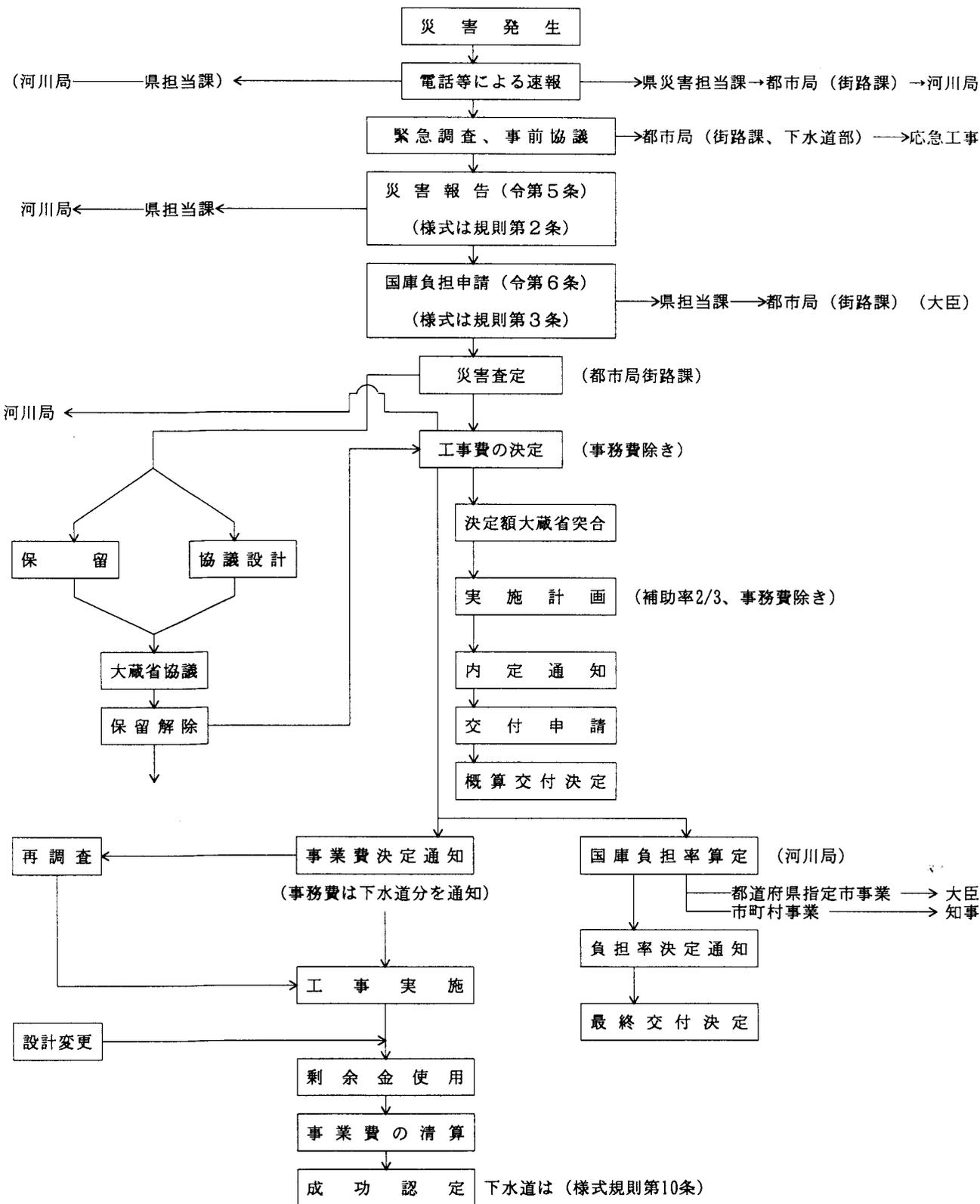


図-IV. 2.1 下水道施設災害復旧のフロー

3) 災害査定における主な統一事項

下水道災害は過去に北海道東方沖地震等において発生しているものの、地震以外での被災例はほとんどなく、その頻度は他の施設の災害に比べ、非常に少ない。そのため、災害査定における統一事項についてまとめられたものはなく、北海道等災害経験自治体の指導を受けながら査定設計書を作成したが、主な統一事項は次のとおりである。

a) 管渠の復旧の必要性を示す判断基準

災害により管渠流下能力に支障を及ぼしている箇所について流下能力の復旧を行う。管渠の被災の程度を表-IV.2.8のとおりにランク分けし、ランクA及びランクBについて復旧を行うこととした。

表-IV.2.8 管内調査判断基準

事項	ランク	A	B	C
管	破損	破損あり	——	——
	クラック(断面方向)	周長の1/2以上	周長の1/4以上 1/2未満	周長の1/4未満
	クラック(軸方向)	あり	——	——
渠	たるみ	管径の10%以上 または逆勾配	管径の5%以上 または 流下能力に支障あり	——
管渠 継手	破損	破損あり	——	——
	断面方向ずれ	2cm以上	2cm～1cm	1cm未満
	軸方向ずれ	2cm以上	2cm～1.5cm	1.5cm未満
取付管 接合部	取付管突出	あり	——	——
取付管	管渠に準ずる			
人	鉄蓋の破損	あり	——	——
	鉄蓋のずれ	5cm以上	——	——
	側塊のずれ	壁厚の1/2以上	壁厚の1/4以上 1/2未満	壁厚の1/4未満
孔	インバート	破損	クラック	——
	現場打ち部分	破損	クラックのみ	——

注) コンクリート構造物のクラックは0.2mm以上のものをいう。
 コンクリート構造物においては、ズレを伴うクラックは破損。
 塩ビ管と陶管については、クラックはすべて破損。(断面方向、軸方向とも)

b) 管渠の基本的な復旧方針

- ・復旧が必要な箇所については開削工法、推進工法等による布設替えを基本とする。但し、布設替えまでの必要のない箇所や布設替えのできない箇所において部分更生工法を必要最小限の機能復旧として採用する。
- ・管渠にたわみが生じている区間については設計の流下能力を確保することを第1とし、被災前の勾配にはこだわらない。但し、復旧区間の前後の勾配と差が生じる場合、スムーズにすりつけることとし、不自然な接合は避ける。
- ・汚水管渠（コンクリート管）の布設替えにおいては耐震性、流下性能の優れた塩ビ管の採用を検討する。
- ・耐震性を考慮した復旧については、本復旧に当たり原型復旧を基本としつつ「下水道の地震対策についての第一次提言」を踏まえて可撓性継手の採用、液状化対策の実施等の耐震性に配慮した復旧工法を採用している。

4) 査定状況及び査定結果

災害査定は、下水道施設の特殊性（地下構造物が多い）、被害が甚大であったこと、さらに、交通機関が途絶していたこと等、非常に困難な状況の中で、建設省及び大蔵省の係官により平成7年2月27日から9月14日にかけて18次、延べ76日にわたり行われた。

3. 支援要請と対応状況（国、地方公共団体、民間）

(1) 被災バス事業者への支援

阪神・淡路大震災で被災した民営路線バス事業者に対し、その施設被害に係る経費の一部を補助し、早期復旧を促し、県民の生活に資することを目的として、表-IV.3.1のとおり、(財)阪神・淡路大震災復興基金による補助事業制度を設けた。

表-IV.3.1 (財)阪神・淡路大震災復興基金による補助事業制度の事業内容

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、営業所、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

なお、この制度に基づき、2事業者から申請があり、表-IV.3.2のとおり、補助金額を決定した。

表-IV.3.2 被災バス事業者への補助金額

(単位：円)

補助申請事業者	補助事業に要する経費	補助対象経費	補助率	補助金額	補助事業の概要
阪急バス(株)	131,578,671	130,331,810	1/2	65,165,905 7年度 53,529,865 8年度 11,636,040	営業所等施設復旧事業 (内外壁補修、漏水補修等) バス標柱復旧事業 (基礎やりかえ、交換等)
西谷自動車(株)	1,248,000	1,248,000	1/2	624,000 7年度 624,000 8年度 0	本社施設復旧工事 (外壁等ひび割れ他)
計	132,826,671	131,579,810	1/2	65,789,905 7年度 54,153,865 8年度 11,636,040	

(2) 国の現地対策本部への要望等

震災直後(1月19日、21日)に来県された内閣総理大臣、大蔵大臣へ、兵庫県として緊急要望(表-IV.3.4)を行うとともに、兵庫県南部地震非常災害対策本部の現地対策本部を窓口とし、各種の協議等を行った(表-IV.3.3)。

表-IV.3.3 現地対策本部との協議項目（土木部関連項目の抜粋）

省庁名	協 議 事 項
大蔵省	・公共事業に係る譲渡所得に関する特別控除の拡充
運輸省	<ul style="list-style-type: none"> ・公共土木施設の安全性の技術診断ができる専門家の派遣 ・鉄道の早期復旧 ・災害復旧制度の拡充及び事務の簡素化 ・神戸港、尼崎西宮芦屋港等の港湾施設の早期復旧 ・大阪湾沿岸、淡路沿岸、播磨沿岸の海岸保全施設の早期復旧 ・起債事業により整備される港湾施設の災害復旧に対する助成制度の新設等の財政支援 ・復興に係る公共土木施設整備の国庫補助率の引き上げ ・大阪空港民家防音施設等の復旧に係る財政支援措置 ・港湾事業によるがれき対策
建設省	<ul style="list-style-type: none"> ・公共土木施設の安全性の技術診断ができる専門家の派遣 ・幹線道路等のパトロール強化 ・ダムへの地震計の設置及び技術指導 ・阪神高速道路、名神高速道路等高速道路の早期復旧 ・堆積土砂排除事業（都市災害復旧国庫補助）の対象の拡大 ・災害復旧制度の拡充及び事務の簡素化 ・大阪湾沿岸、淡路沿岸、播磨沿岸の海岸保全施設の早期復旧 ・下水道管渠調査費の補助対象化 ・公共事業に係る譲渡所得に関する特別控除の拡充 ・都市開発資金による用地先行取得制度の特別措置 ・復興に係る公共土木施設整備事業の国庫補助率の引き上げ ・急傾斜地崩壊対策事業に係る地元負担金の免除と補助率の引き上げ
自治省	・起債事業により整備される港湾施設の災害復旧に対する助成制度の新設等の財政支援

阪神・淡路大震災復興基金の概要

- (1)名 称 財団法人 阪神・淡路大震災復興基金
- (2)設立年月日 平成7年4月1日
- (3)設 立 者 兵庫県、神戸市
- (4)基金の規模
- | | |
|-------------|---------|
| 基本財産（出捐金） | 200億円 |
| 運用財産（長期借入金） | 5,800億円 |
| 合 計 | 6,000億円 |
- (5)設 立 目 的 阪神・淡路大震災からの早期復興のための各般の取り組みを補完し、被災者の救済及び自立支援、並びに被災地域の総合的な復興対策を長期的・安定的、機動的に進め、災害により疲弊した被災地域を魅力ある地域に再生することを目的とする。
- (6)事 業
- ・被災者の生活の安定・自立及び健康・福祉の増進を支援する事業
 - ・被災者の住宅の再建等住宅の復興を支援する事業
 - ・被害を受けた中小企業の事業再開等産業の復興を支援する事業
 - ・被害を受けた私立学校の再建等教育・文化の復興を支援する事業
 - ・その他被災地域の早期かつ総合的な復興に資する事業
- (7)役 員
- | | |
|-------|--------------|
| 理 事 長 | 貝原 俊民（兵庫県知事） |
| 副理事長 | 笹山 幸俊（神戸市長） |

表-IV.3.4 震災直後の緊急要望（土木部関連の抜粋）

	項 目	内 容
重 点 緊 急 対 策	1. 緊急罹災者対策	・緊急物資輸送の確保 車両、航空機、船舶等の提供、緊急物資輸送に係る道路優先通行等の実施
	2. 電気・水道・ガス、交通・通信網の早期復旧	・電気・水道・ガス供給の早期復旧支援 ・鉄道の早期復旧 ・通勤・通学等緊急輸送対策の確立 ・生活道路の早期復旧 ・通信網の早期復旧 ・港湾の早期復旧
	3. 県民生活援助措置	
	4. 安全の確保	・被災建築物の点検と撤去 ・余震観測体制の確立
	5. 激甚災害の指定と事業の実施	・激甚災害の早期指定、事業実施 公共土木施設災害復旧事業、公共土木施設災害関連事業他
災 害 復 旧 対 策	1. 新しい制度の創設	・都市基盤復旧への支援（金額は推定） 建 築 物：約 42,600億円 鉄 道：約 3,800億円 高 速 道 路：約 1,100億円 道路等の公共事業：約 500億円 港 湾：約 10,400億円
	2. 災害復旧対策事業	（建設省） ・建設中の公共土木施設の被災に対する災害復旧事業の適用 ・阪神高速道路、名神高速道路等高速道路の早期復旧と補助制度の確立（新） ・道路、河川等公共土木施設の早期復旧 ・緊急救援物資運搬車両に対する有料道路料金の無料措置

4. 災害復旧補助対象枠の拡大

(1) 鉄道災害復旧補助制度の適用

① 補助要件の緩和

鉄道施設災害復旧事業に対する補助制度は、鉄道軌道整備法第3条、第8条等に規定されているが、本来は、地方の経営体質が脆弱な事業者が経営する鉄道を対象に設けられたものである。そのため、採択要件には被災規模のほか路線の輸送密度の上限が設定されていることや被災事業者の経営欠損の発生が条件となっている。

これに対し、阪神・淡路大震災により被災した鉄道路線は、都市間輸送の大動脈を担う幹線鉄道であり、高度な技術の集積とアメニティを備えた都市高速鉄道であったため、法律等を忠実に適用すれば事業採択が困難な状況にあった。

しかしながら、被災地の公共交通の一日も早い復旧と鉄道事業者の救済のため、運輸省及び鉄道整備基金では、今回の震災復旧については、以下のような補助要件の緩和が行われた。

1) 輸送密度の上限の不適用

鉄道軌道整備法施行規則第15条の解釈基準を緩和し、従来は過去3年間の平均輸送密度が8千人以上の鉄道は対象外とされていた基準の不適用を省令の付則に加えた。

2) 補助対象施設の解釈

補助対象施設については、運輸省の交付基準により明示されていたが、近年の技術向上や社会情勢の変化により、被災鉄道には基準に記載されていない制御システムやグレードの高い施設、さらには美装化された設備が含まれていた。しかしながら、今回の震災では直接鉄道事業に係る施設については全て原形復旧が認められ、元の都市高速鉄道としての機能と景観が復旧できることとなった。

3) 耐震構造の強化

施設の耐震構造については、運輸省が震災の翌日にいち早く設立した「鉄道施設耐震構造検討委員会」において、今回の地震動にも耐えうる構造の検討が行われ、それに基づく復旧が全て補助対象となった。

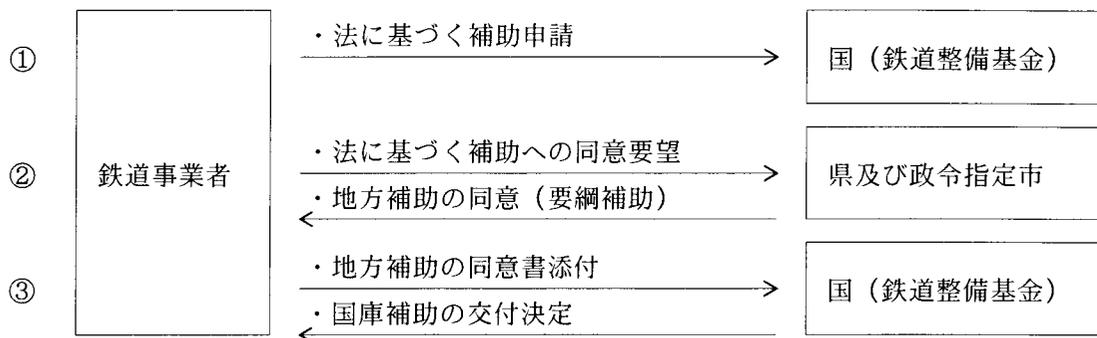
② 補助金交付要綱の制定

1) 国及び地方(県及び政令指定市)に対する鉄道施設災害復旧事業費の補助申請手順

鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助は、国が鉄道事業者に補助することを明記しているが(補助率1/4以下)地方自治体の補助についての記述はない。しかしながら、運輸省の補助金交付基準の中に、「国は地方と同額補助する」との記述があることから、県及び神戸市は各々の補助金交付要綱を制定し、各事業者からの補助申請を

受け付けるとともに、各事業者を通じて国に対し、事業者への補助同意書を提出した。申請手順は、図-IV.4.1のとおりである。

(具体的な手続き等については、資料4 平成6年度鉄道災害復旧補助制度 参照)



※ ③と同時期に鉄道事業者は地方に対して要綱に基づく補助申請を行う

図-IV.4.1 国及び地方に対する鉄道施設災害復旧事業費の補助申請手順

2) 補助金の交付

創設された事業費補助制度により、補助申請のあった各鉄道事業者に対して補助金の交付を行った(表-IV.4.1)。

表-IV.4.1 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	県補助金額
阪神電気鉄道株式会社	39,480	5,597
神戸電鉄株式会社	8,369	1,052
山陽電気鉄道株式会社	5,242	672
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

※県補助率：神戸市域内は、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。

(2) 災害復旧事業（国庫負担法）の国庫負担率の嵩上げ

阪神・淡路大震災に係る災害復旧事業については、阪神・淡路大震災に対処するための特別の財政援助等に関する法律及び激甚災害に対処するための特別の財政援助等に関する法律の適用を受けることとなり、地方負担額が一定の基準を越える特定地方公共団体に対しては、これらの法律に基づいて嵩上された率が国庫負担法に基づく負担率（一般率）に加えられ、地方負担額の一部が軽減されることとなった。

県及び市町の負担率は表-IV.4.2のとおりである。

伊丹市・宝塚市・川西市・緑町は激甚法等の規定が適用されることとなったが、特別財政援助額の算定で嵩上げ率までいたらなかった。

激甚法等の規定が適用されなかった市町（三木市・小野市・加古川市・高砂市・吉川町・加美町・播磨町・山南町・西淡町）の国庫負担率は0.667である。

また、南淡町は、離島振興法に基づく指定地域であるため国庫負担率は0.800である。

表-IV.4.2 激甚法等の規定が適用された団体

団体名	一般率	嵩上げ率	負担率計
県	0.667	0.054	0.721
尼崎市	0.667	0.052	0.719
西宮市	0.667	0.173	0.840
芦屋市	0.673	0.175	0.848
伊丹市	0.667	0.000	0.667
宝塚市	0.667	0.000	0.667
川西市	0.667	0.000	0.667
明石市	0.667	0.004	0.671
津名町	0.667	0.171	0.838
淡路町	0.695	0.180	0.875
北淡町	0.754	0.158	0.912
一宮町	0.696	0.172	0.868
五色町	0.667	0.116	0.783
東浦町	0.679	0.205	0.884
緑町	0.667	0.000	0.667

(3) 阪神高速道路の災害復旧事業に対する補助制度の確立

① 現行の補助制度

阪神高速道路公団法第41条により、「政府及び地方公共団体は、予算の範囲内において復旧経費の一部を補助することができる。」と規定されている。

② 政府への要望

阪神地域の経済・社会活動において大きな役割を担っている阪神高速道路の早期復旧は極めて重要な課題であった。そこで、県としては、政府に対しその速やかな復旧を要望するとともに、復旧経費が過去に例をみない額にのぼると見込まれたことから、公団および地方公共団体の費用負担を限りなく軽減されるよう強く要望した。このような中で、平成7年1月28日、兵庫県は政府に対し、上記内容を含む「兵庫県南部地震に対する緊急要望」を行った。

阪神高速道路公団においては、地震の翌日から建設省等と、財政支援措置について協議を開始し、復旧所要見込額・補助金の導入等に係る具体（案）の検討を経て、平成7年1月30日から復旧事業の全体計画について協議を開始した。

そのような中で、平成7年2月4日、兵庫県は、政府に対する重点緊急要望の中で、阪神高速道路の復旧事業に対する全額国庫補助を要望した。

阪公経第76号
平成7年2月24日

兵庫県知事
貝原俊民 殿

阪神高速道路公団
理事長 大堀 太千男

阪神・淡路大震災の災害復旧に係る財源措置について

平素は、当公団の事業に格別のご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、この度の阪神・淡路大震災により、当公団の道路におきましても、ほぼ全線にわたって多数の被害を受け、特に阪神間の東西軸である3号神戸線及び5号湾岸線においては、倒壊、落橋等過去に例のない甚大な被害を受けております。

当公団といたしましては、各路線に与えられた重大な使命を認識し、緊急車両ルートの確保も含め、1日でも早い復旧を目指し、全力を投入しているところであります。

政府におかれては、平成7年2月24日の閣議において、当公団の道路としての交通機能を確保するために必要な本体施設に係る災害復旧費用を公的負担の対象とし、兵庫県内の災害復旧に対しては公的負担分の8/10を、大阪府域の災害復旧に対しては公的負担分の2/3を国による補助とすることが決定されました。

つきましては、当該災害復旧費用の国の補助割合の残余の部分に対する財源措置について特段のご配慮をいただきますようお願い申し上げます。

③ 補助比率の決定

政府の閣議決定（平成7年2月24日）により、補助比率は以下のように決定した。

- ・道路本体施設に係る災害復旧費用を公的負担の対象とする。
- ・兵庫県内の災害復旧に対しては公的負担分の8/10を、大阪府域に関しては2/3を国による補助とする。

これを受け、同日、阪神高速道路公団から兵庫県知事宛に「災害復旧費用の国の補助割合の残余の部分に対する財源措置について」の文書が届けられた。

そこで、兵庫県では、阪神高速道路の速やかな復旧と交通の円滑を確保するため、災害復旧事業費の1/10を兵庫県による補助とすることとし、平成7年3月10日、兵庫県議会での議決を経て、その旨阪神高速道路公団に通知した。

また、神戸市においても県と同様な補助が行われることとなり、阪神高速道路の災害復旧事業に要する経費については、国及び地方公共団体から全額補助されることとなった。

表-IV.4.3(1) 平成6年度 阪神高速道路公団の災害復旧事業費内訳（単位：千円）

予 算 科 目 等		追加予算額	備 考	
事業費	(項)災害復旧事業費	60,000,000		
	(目)災害復旧事業費	60,000,000	府県別内訳	
	(目細)工事費	57,319,938	兵庫県	50,000,000
	(目細)工事施行管理等委託費	544,720	3号神戸線	30,000,000
	(目細)測量及試験費	858,486	その他の路線	20,000,000
	(目細)事務費	1,276,856	大阪府	10,000,000
財 源	(款)政府等補助金受入	60,000,000	補助比率	
	(項)政府補助金受入	46,667,000	兵庫県域… 国8：地方2	
	(目)政府補助金受入	46,667,000	大阪府域… 国2：地方1	
	(項)地方公共団体補助金受入	13,333,000		
	(目)大阪府・大阪市補助金受入	3,333,000		
	(目)兵庫県・神戸市補助金受入	10,000,000	兵庫県補助金	5,000,000

表-IV.4.3(2) 平成7年度 阪神高速道路公団の災害復旧事業費内訳（単位：千円）

予 算 科 目 等		当初予算	変 更 額	変更後予算額	備 考	
事業費	(項)災害復旧事業費	350,000,000	△146,200,000	203,800,000		
	(目)災害復旧事業費	350,000,000	△146,200,000	203,800,000	府県別内訳	
	(目細)工事費	335,417,000	△141,018,930	194,398,070	兵庫県	203,800,000
	(目細)工事施行管理等委託費	1,853,000	122,158	1,975,158	3号神戸線	192,000,000
	(目細)測量及試験費	5,032,000	△ 2,114,742	2,917,258	その他の路線	11,800,000
	(目細)営繕費	203,000	0	203,000		
	(目細)事務費	7,495,000	△ 3,188,486	4,306,514		
財 源	(款)業務外収入	350,000,000	△350,000,000	0		
	(項)雑収入	350,000,000	△350,000,000	0		
	(目)雑入	350,000,000	△350,000,000	0		
	(款)政府等補助金受入	—	203,800,000	203,800,000	補助比率	
	(項)政府補助金受入	—	163,040,000	163,040,000	兵庫県域… 国8：地方2	
	(目)政府補助金受入	—	163,040,000	163,040,000		
	(項)地方公共団体補助金受入	—	40,760,000	40,760,000		
	(目)兵庫県・神戸市補助金受入	—	40,760,000	40,760,000	兵庫県補助金	20,380,000

(4) 私道の復旧

今回の震災により私道も大きな被害を受け、神戸市、西宮市を中心に災害救助法指定の10市10町において延長約40km、約30億円の被害を受けた。

従来、私道整備については、神戸、西宮、宝塚、川西の各市で、舗装改築等について助成を行ってきたが、今回の震災による被害は深刻で、従来の助成の対象とならなかった構造物等を含む復旧工事に、多額の費用を要することとなった。

地域における生活基盤の復興のためには、公道の復旧と相まって住民の身近な生活基盤として存在している私道の復旧も必要不可欠であるが、その復旧を住民に委ねることは、被災による経済負担等から早期かつ完全な復旧が期待できない状況にあった。

このため、私道復旧にかかる財政的支援及び補助・助成制度の創設を国に要望したが、公共土木施設災害復旧事業費公庫負担法上、私有財産の復旧を対象とすることはできないとの結論となり、阪神・淡路大震災復興基金により私道の復旧に係る費用の一部を助成することとした。

助成対象は、各市町の私道災害復旧助成要綱に定める私道（一定の幅員(1.8~2m以上)を有し、不特定多数の住民が使用する私道）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、法面工等の原形復旧工事であり、復興基金ではその対象工事費の1/4を助成することとなった。

また、このほか各市町も助成を行う（負担割合は各市町が要綱で定める）こととしており、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。

（資料5 私道災害復旧補助金交付要綱 参照）

(5) 民間宅地擁壁の復旧

① 道路災害復旧事業

道路災害復旧事業は被災した道路施設の復旧を行うものであり、従来民有施設の復旧は原則として認められていなかったが、今回の震災では、六甲山麗丘陵地等を中心に民有宅地擁壁も多くの箇所ですべて損傷を受け、道路上に倒壊したり、あるいは損傷が大きく、倒壊するおそれがあり、道路交通の支障となっている擁壁が多く見られ、道路保全上問題となった。

このうち、道路上に倒壊した擁壁の撤去については、倒壊家屋と同様に道路法42条に基づき廃棄物として処理することとしたが、擁壁自体は個人の所有物であり、基本的には個人の復旧を待たざるを得ないものの、所有者も被災しており、早期復旧に向けてどのように処理するかが課題となった。

民有宅地擁壁全般について、国に対し「宅地防災工事等に係る住宅金融公庫融資条件の緩和」、「連たんする危険宅地の復旧に対する助成制度創設」、「危険宅地、擁壁等の解体及び除去に係る費用の助成」の3点の要望が行われたことを受けて、道路に隣接した擁壁については、被災の程度が大きく道路保全上復旧があると認められ、かつ復旧後は道路区域に編入し道路施設として管理するものについては、道路災害復旧事業として復旧できることとなった。

1) 採択要件

建設省との協議により、以下の条件を満たす場合に道路災害復旧事業として採択されることとなった。

- ・被災した擁壁が、幅員2m以上の公道に面していること。
- ・擁壁の高さが、道路面から1.5m以上あること。
- ・擁壁の損傷が、道路上に倒壊するなど被害程度が大きく、道路保全上復旧を行う必要があると認められること。
- ・復旧後は、擁壁敷地を道路敷きとして寄付することに對し所有者の同意を得られること。

また、復旧工法は、従前の擁壁スタイルに係わらず、通常の道路事業として採択する工法（ブロック積等）とした。

なお、「道路保全上復旧の必要がある擁壁」の被災程度の判定については、被災擁壁全ての箇所について、被災状況写真を基に平成7年4月28日に建設省協議を行い、災害復旧事業提案対象箇所を選定した（このうち所有者の同意を得られた箇所のみ災害提案した）。

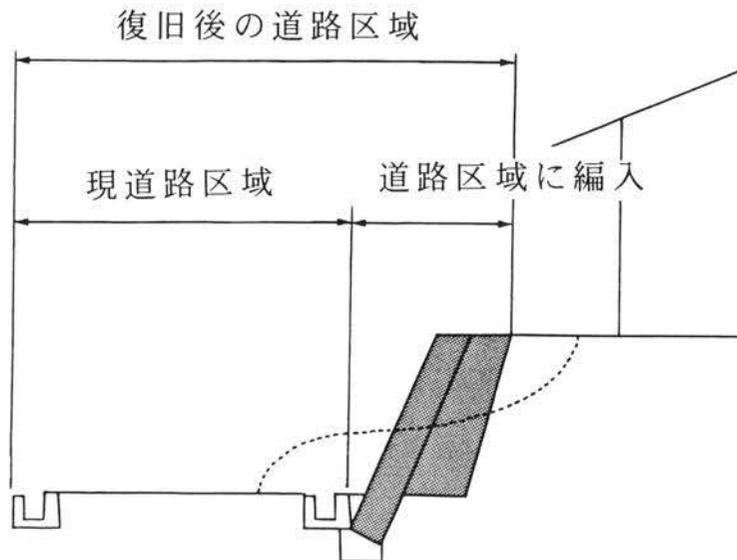


図-IV.4.2 私有宅地擁壁復旧概念図

2) 採択件数

道路災害復旧事業として採択された私有宅地擁壁復旧件数は、表-IV.4.4のとおりである。

また、六甲山南東山麓の緩傾斜地において一連の宅地が地すべり等の地盤変動により被災するケースが数多く見られたが、一連の宅地の変動とともに地域内にある幅員2m以上の道路が被災している場合は、当該道路の復旧として抑止工等の対策を道路災害復旧事業として実施（西宮市、芦屋市など30箇所）した。

表-IV.4.4 民有宅地擁壁の採択件数

事業主体	採択箇所数（宅地数）
兵庫県	2 (2)
神戸市	27 (27)
その他市町	13 (16)
合計	42 (45)

注) ()内の数字は宅地数

3) 倒壊家屋の撤去

道路上に倒壊した家屋及びブロック塀の撤去についても、崩土取除きに準ずるものとして道路災害復旧事業の対象となった。

撤去範囲は、道路啓開に必要な範囲のみとし、市町の厚生省補助による災害廃棄物処理事業と重複しないよう調整を行った。

また、解体・撤去費用の積算については、既存の歩掛がないため、神戸市と協力して解体・撤去単価を作成し、3月15日付けで各土木事務所、市町あてに通知した。

倒壊家屋撤去に係る査定設計書作成について

1995.3.15 道路補修課

I. 査定設計書について

1. 箇所の取り扱い

土木事務所、市町単位でまとめて1箇所として申請する。ただし、申請額が4億円を超える場合は、複数ブロックに分割し申請額を4億円以下とすること。

なお、これまでは道路に倒壊した家屋のみを対象としていたが、倒壊したブロック塀等についても災害復旧対象とすることとなったので、あわせて申請すること。

※災害対象とするブロック塀等は、家屋倒壊を伴わない場合のみ（家屋とともに倒壊している場合の撤去は、当該家屋撤去に含まれる）とし、実施時に数量確認ができるものに限ること。

2. 査定設計書の作成方法

(1) 路線名等

市道〇〇線他××路線（代表路線及び総路線数を記入する）

(2) 施工位置

〇〇市××地内他（代表的な地区名を記入する）

(3) 工事概要

復旧延長：戸数×20m

家屋撤去工 1.0式 とする。

(4) 添付図面

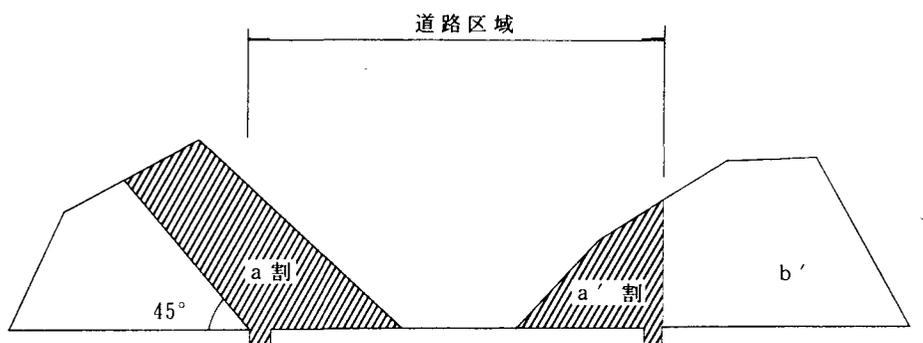
(イ) 位置図（A4版とする）

土木事務所管内図に対象エリアをピンク蛍光ペンで枠囲いする。（複数ブロックとなる場合は、全ブロック及びブロック番号を表示し、対象ブロックをピンク蛍光ペンで枠囲いすること。）

(ロ) エリア図

1/5,000程度の市町管内図を利用し、対象エリアをピンク蛍光ペンで枠囲いする。

- (ハ) 家屋詳細位置図
住宅地図等を利用して、対象家屋全てをピンク蛍光ペンで着色し、別綴じとする。
- (5) 写真（1ブロックあたり）
 (イ) 家屋倒壊現場写真（撤去前、撤去後）：3組
 ※ 撤去前の写真が全くない場合は、エリアの倒壊状況が分かる航空写真等で代用してもよい。
 (ロ) ブロック塀倒壊現場写真（ // ）：2組
- (6) 内訳書作成要領
別紙内訳書記載例によること。
- (7) 数量算出方法
 (イ) 倒壊家屋
 ①市町の課税台帳等により当該建物の延べ床面積を確認する。
 ②道路上に建物の一部が倒壊している場合の道路災害の対象数量算定は図-1によることとするが、倒壊家屋全延べ床面積の4割を標準値として災害復旧対象の算定に用いてよい。
 ※ 実施設計においては個々に確認すること。
 (ロ) ブロック塀等
 査定設計においては、図-2の単位延長あたり撤去数量を標準として、これに被災延長を乗じて算出してよい。ただし、個々に数量算出できる場合はそれによること。
 ※ 実施設計においては個々に数量算出すること。
- (8) 積算単価
別紙単価表によることとする。管内各市町ともこの単価を統一的使用すること。
 なお、家屋解体単価については、今回は全壊・半壊の平均単価としており、両者を区分する必要はないので注意すること。



撤去数量 = 倒壊家屋の延べ面積 × a / 10
 ※標準の場合 a = 4割とする。

図-1 家屋撤去割合

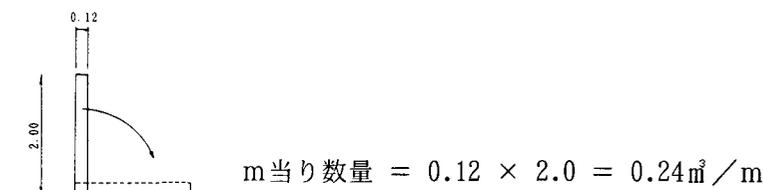


図-2 ブロック塀 標準数量

② 災害関連緊急傾斜地崩壊対策事業（特例措置）

1) 事業設置の背景と目的

阪神・淡路大震災により被災を受けた擁壁は、全体で5,000宅地以上にのぼった。そのうち被害の大きなものや、二次災害を防止するため、緊急に対策を講じる必要のあるものは、全体で約2,300宅地に及び、宅地造成等規制法に基づく防災処置の勧告がなされた。

また、不安定な擁壁が存在し、擁壁下の人家が非常に危険な状態にさらされていた箇所では、災害対策基本法に基づく避難勧告も出され、近隣の住民は避難所生活を余儀なくされた。これらの宅地擁壁は、個人の財産であるため、その所有者等が早期に復旧工事を行い、安全な宅地を確保する責任がある。

しかし、被災住民にとっては、宅地擁壁の復旧まで手が回らないのが実状で、雨期を控え二次災害の発生に対する不安がつのばかりであった。また、擁壁の改善勧告を受けた所有者は、住宅金融公庫から低利の融資が受けられるものの、自費で工事をしなければならず、家屋や家財道具も失い避難所生活を続けている住民にとっては、家屋の再建と宅地の復旧という二重の苦労を強いられていた。

そこで、余震、降雨等による被害の拡大により、所有者以外の第三者、及び各種の公共施設に影響を及ぼすものについて、迅速かつ確実な対応を図ることによって、二次災害の防止と民生の安定を確保するため、災害関連緊急事業の採択基準に特例措置を設け、擁壁等の復旧を事業の対象とした。

兵庫県知事 殿	建設省河砂発第25号 平成 7年 4月 1日
建設省河川局砂防部長	
災害関連緊急事業の運用について	
<p>災害関連緊急傾斜地崩壊対策事業については、昭和62年10月1日付け建設省河砂部発第14号建設省河川局砂防部長通達「災害関連緊急事業の実施について」により実施してきたところであるが、今般の阪神・淡路大震災の激甚な被害に鑑み、災害関連緊急傾斜地崩壊対策事業の採択基準に特例措置を設けたので、下記事項に留意のうえ、遺憾のないよう取り扱われたい。</p>	
記	
1. 特例措置の目的	
<p>阪神・淡路大震災では、激しい地震動により、住宅宅地の擁壁等が転倒・倒壊したり、クラックが発生するなどの被害が多数生じている。</p>	
<p>このまま放置すれば、今後の余震、降雨等により被害が拡大し施設の所有者以外の第三者に被害が及ぶおそれがあるとともに、不特定多数の者が利用し、特に災害時に避難のために不可欠な道路、公園、周辺住民の生活維持のために不可欠な水道、ガス等の各種公共施設等に被害が生ずるおそれがあるところである。</p>	
<p>原則的には、このような擁壁等の復旧は所有者等が対応すべきものであるが、特に市域の発展に伴い急速に山麓から山地部分まで大規模な宅地開発等が進み、今回の地震によって各種公共施設等に広汎かつ大きな被害が生じるおそれのある阪神地区等において、迅速かつ確実な対応を図り、もって二次災害の防止と民生の安定を確保するため、災害関連緊急傾斜地崩壊対策事業に特例を設け、擁壁等の復旧を事業の対象とするものである。</p>	
2. 特例措置の内容	
<p>特例措置は、平成7年に発生した兵庫県南部地震により被災した阪神・淡路地区に適用するものとし、実施にあたっては、「災害関連緊急事業の実施について（昭和62年10月1日付け建設省河砂部発第14号建設省河川局砂防部長通達）」に定める別紙「災害関連緊急事業実施要領（以下「実施要領」という。）を以下のとおり変更し行うものとする。</p>	
以下省略	

2) 採択基準に関する特例措置の内容

平成7年度発生 of 兵庫県南部地震により急傾斜地(擁壁等これに類するものを含む)に新たに崩壊が生じ、放置すれば次期降雨により拡大する恐れがあり、原則として当該年度に施行を必要とするもので、次の各項に該当するもの。

- ・急傾斜地の高さが10m(人家などに実際の被害があったものについては5m、また、更に周辺住民に二次的被害を生じる恐れがあるものについては3m)以上であること。
- ・移転適地がないこと
- ・人家概ね5戸(公共的建物を含む)以上、又は公共的建物のうち重要なものに倒壊等著しい被害を及ぼすおそれがあるもの
- ・河川・水路(排水施設を含む)、道路(迂回路のない連絡道等を含む)、鉄道、公園・緑地その他の公共空地、水道施設、電気・ガス供給施設、市町村地域防災計画に位置付けられている避難路及び避難場所等の公共施設等に著しい被害を及ぼすおそれのあるもの
- ・事業費が600万円以上であること

注) 下線部は特例措置による変更部分

3) 事業の実施

事業実施箇所の選定にあたっては、関係市町に要望箇所の取りまとめを依頼し、市町から提出のあった箇所を県が現地調査を行うという手順を進めた。

市町からの要望箇所は約700箇所あり、この中から採択基準を満足する約270箇所を現地調査結果に基づき抽出した。さらに、この中から急傾斜地崩壊危険区域の指定、受益者負担金の支払いの同意が得られた箇所について、関係者に施工依頼書の提出を求め、提出のあった箇所から順次、建設省に事業要望を行った。

事業要望は、震災地域内の5市1町で、178箇所、9,611,711千円の採択を受けた。

表-IV.4.5 事業採択箇所数

市 町	箇所数
神戸市	135
西宮市	23
芦屋市	4
宝塚市	6
明石市	9
三原郡三原町	1
合計	178



写真-IV.4.1 石積擁壁の崩壊(神戸市須磨区)

復旧工法は、重力式擁壁工を基本とし、現場条件によってはアンカー工併用法砕工、補強土工(網状鉄筋挿入工法)等も採用した。

なお、施設用地については、地権者と無償借地契約を締結し、復旧した擁壁は急傾斜地崩壊防止施設として兵庫県が管理を行うこととなった。

一方、砂防指定地においては、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」第12条第2項により、災害関連緊急急傾斜地崩壊対策事業の対象外となる。

しかし、砂防指定地であるがために、災害関連緊急急傾斜地崩壊対策事業（特例措置）の恩恵を得られないことは民生安定上あるいは行政の公平性の面から考え合わせても大きな問題といえる。

このため、治水砂防上緊急に必要な対策であるという位置付けのもと、砂防指定地内の民間宅地擁壁復旧については災害関連緊急砂防事業により対応した。

建河砂発第 19 号 平成 7 年 4 月 21 日
兵庫 県 土 木 部 長 殿
建設省河川局砂防部砂防課長
砂防指定地内の被災擁壁対策について
兵庫 県 南 部 地 震 による 砂 防 指 定 地 内 の 被 災 擁 壁 の 取 り 扱 い に つ い て は 下 記 の 通 り と す る 。
記
1 砂防指定地内の被災擁壁は、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」第12条第2項により、「災害関連緊急事業の実施について」（昭和62年10月1日付建設省河砂部発第14号）及び「災害関連緊急事業の運用について」（平成7年4月1日付建設省河傾発第25号）で定める災害関連緊急急傾斜地崩壊対策事業の対象外となるので、所要の対策は「砂防法」により行うものである。
2 事業の執行にあたっては、「災害関連緊急事業の実施について」（昭和62年10月1日付建設省河砂部発第14号）で定める災害関連緊急砂防事業により実施する。
3 砂防指定地内の被災擁壁を対象とする災害関連緊急砂防事業の採択基準については、記1の災害関連緊急急傾斜地崩壊対策事業に準ずるものとする。
4 直轄砂防施行区域については直轄砂防工事事務所で工事を行うものとする。それ以外については兵庫県土木部砂防課で行う。

事業の実施については、前述の災害関連緊急急傾斜地崩壊対策事業（特例措置）に準じたが、急傾斜地崩壊危険区域の指定、受益者負担金の支払いの同意については災害関連緊急砂防事業では必要としないため、関係者の施工依頼書のあった箇所から、順次建設省に事業要望を行った。

その結果、震災地域内の2市で、13箇所（9溪流）、813,000千円の採択を受けた。

表-IV.4.6 事業採択箇所数

市名	水系名	箇所数	溪流数
宝塚市	武庫川	12	8
西宮市	夙川	1	1

なお、復旧工法、施設用地の取り扱い、施設の管理等についても災害関連緊急急傾斜地崩壊対策事業（特例措置）に原則として準じたものとしている。

4) 事業の執行体制

この事業は、兵庫県南部地震に対する甚大な被災に対し、平成7年4月1日付けで採択基準が緩和されたものであり、事業箇所数が非常に多く、事業費も膨大であったことから、応援職員を中心とする人員で執行した。

平成7年の6月から、県内応援職員8名、他府県の応援職員7名が配置された。

また、採択時期の関係から全箇所が繰越工事となったため、平成8年度についても同様の人員配置がなされた。

(6) 連続立体交差事業における都市災害復旧制度の適用（都市災害復旧制度の改正）

鉄道施設が被災した場合の復旧事業手法としては、

- ・鉄道軌道整備法（昭和28年8月5日法律第169号）を適用した国・自治体からの補助（補助率1/2）
- ・日本開発銀行からの低利融資制度（新設）

の利用がある。連続立体交差事業等の都市計画事業により鉄道施設を築造した後、鉄道事業法の規定による検査を終了したものは鉄道施設財産としての管理がなされるので、上記の事業手法の適用が可能であるが、検査が未了の場合は鉄道施設財産になっておらず、また都市計画事業の手戻り工事も適用できないことから、復旧事業手法がない状況であった。

そこで、都市災害復旧事業として制度の適用が受けられるよう建設省に対し要綱の改正を働きかけたところ、建設省も速やかに対応し、平成7年3月23日には「都市災害復旧事業国庫補助に関する基本方針」及び「都市災害復旧事業事務取扱い方針」の一部改正について通達がなされた（建設省都街発18号都市局長通達）。

この改正では、鉄道施設で道路と立体交差するもののうち鉄道事業法の規定による検査を終了していないものが補助対象施設に加えられた。

さらに阪神・淡路大震災では、都市災害復旧事業における補助率の嵩上げがなされた。鉄道施設の復旧においても、通常1/2であった補助率が4/5に嵩上げされることとなった。

（資料6 都市災害復旧制度の改正 参照）

建設省都街発第18号 平成7年 3月 23日
兵庫県知事 殿
建設省都市局長
「都市災害復旧事業国庫補助に関する基本方針」及び 「都市災害復旧事業事務取扱い方針」の一部改正について
昭和37年8月14日付け建設省都発第194号をもって通知した標記については、別紙の通り改正したので通知する。 なお、貴管下関係市町村（指定都市を除く。）及び土地区画整理組合に対しても、この旨周知徹底方取り計らわれない。

(別紙)

1 「都市災害復旧事業国庫補助事業に関する基本方針」(昭和37年8月14日付け建設省都発第194号)の一部を次のように改正する。

第2の6中「、地方公共団体」の次に「(鉄道事業法(昭和61年法律第92号)第7条第1項の鉄道事業者であるものを除く。)」を加える。

附 則

この改正は、平成7年3月23日から施行し、平成7年1月1日以後に発生した災害に係る災害復旧事業について適用する。

2 「都市災害復旧事業事務取扱方針」(昭和37年8月14日付け建設省都発第194号)の一部を次のように改正する。

第4の1を次のように改める。

1. 街路

次の各号に掲げる施設とする。

(1) 都市計画法(昭和43年法律第100号)第18条、第19条又は第22条の規定により決定された施設である道路及び土地区画整理事業により築造された道路(道路の付属物のうち道路上のさく又は駒止、道路情報管理施設、共同溝及び道路の防雪又は防砂のための施設を含む。)で道路法(昭和27年法律第180号)第18条第2項の規定による道路の供用の開始の告示がなされていないもの。

(2) 鉄道事業法(昭和61年法律第92号)第8条第1項に規定する鉄道施設で前号に規定する道路と鉄道(都市計画法第59条に規定する都市計画事業若しくは前号に規定する道路の附帯事業により築造されたものに限る。)と立体交差とするものうち、鉄道事業法第12条第3項の規定による検査を終了していないもの。

第4の2の(3)中「野外卓」の次に「、キャンプ場」を加える。

第4の2の(5)中「蹴球場、庭球場」を「サッカー場、ラグビー場、テニスコート」に改め、「バレーボール場」の次に「、ゲートボール場」を加え、「漕艇場」を「温水利用型健康運動施設、ボート場」に、「すもう場、弓場」を「スキー場、相撲場、弓場、乗馬場」に改める。

第4の2の(6)中「教養施設のうち」の次に「自然生態園、」を加える。

第4の2の(9)中「展望台」の次に「並びに食糧、医薬品等災害応急対策に必要な物資の備蓄倉庫その他災害応急対策に必要な施設のうち耐震性貯水槽、放送施設及びヘリポート」を加える。

附 則

この改正は、平成7年3月23日から施行し、平成7年1月1日以後に発生した災害に係る災害復旧事業について適用する。

(7) 港湾関係災害復旧事業査定設計委託費について

査定用の設計委託費の国庫補助制度は、既に建設省及び農林水産省(構造改善局)においては、従来から激甚災害(局地激甚災害を含む)に指定された災害と河川局長又は構造改善局長が特に激甚であると認める災害について補助の対象として運用されている。

港湾関係については、昭和53年の宮城県沖地震の際、宮城県にかかわる災害に対して、運輸省と大蔵省との間に「設計委託費等補助に関する覚書」が交わされ、特に激甚であると認める災害として「単独交付要綱」を定め、財政当局を含む関係各省と協議を重ね、設計委託費を補助対象として取り扱った。このように港湾関係においては大規模災害の発生の都度取り扱うこととしてきた。

しかし、阪神・淡路大震災を契機として、円滑な災害復旧事業の推進を図るため、運輸省と大蔵省が協議し「運輸省所管公共土木施設災害復旧事業査定設計委託費等補助金交付要領」（平成7年6月7日付港海第421号）が定められ、今後はこの要領に基づき港湾関係激甚災害の査定用の設計委託費について国庫補助が実施されることとなった。

運輸省所管公共土木施設災害復旧事業査定設計委託費等補助金交付要領

(趣 旨)

第1 運輸大臣は、「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法施行令」（昭和26年政令第107号、以下「負担法施行令」という。）第6条第1項の規定に基づいて運輸大臣に提出する設計書（以下「査定設計書」という。）を地方公共団体が作成するに要した経費について、予算の範囲内において補助金を交付するものとし、その交付に関しては、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」（昭和30年法律第179号、以下「適正化法」という。）、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令」（昭和30年政令第255号）、「港湾関係補助金等交付規則」（運輸省令第36号）及び関係通達に定めるほか、この要領に定めるところによる。

(適用事業等)

第2 本要領は、「激甚災害に対処するための特別の財政援助等に関する法律」（昭和37年法律第150号）第2条の規定により指定された災害等で港湾局長が被害が激甚であると認める災害に係るものであり、「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭和26年法律第97号、以下「負担法」という。）」が適用される運輸省所管の災害復旧事業をいう。

2 本要領は、次のいずれかに該当する地方公共団体に適用する。

- (1) 被害が激甚なことにより国の負担率が0.667を超えることとなる公共土木施設災害復旧事業を施行する地方公共団体
- (2) 工事費（負担法施行令第4条第1項の工事費をいう。以下「決定工事費」という。）の総額が、港湾局長が別に定める金額以上となる公共土木施設災害復旧事業を施行する地方公共団体

(定 義)

第3 この要領において「地方公共団体」とは、港湾法（昭和25年5月法律第218号）に基づく港務局を含む。

2 この要領において「委託費等」とは、地方公共団体が査定設計書を作成するに要した調査、測量、試験又は設計に関する委託費及び請負費をいう。但し、査定に当たって工法上検討を要するとされた場合に係る委託費等を除く。

3 この要領において「補助対象委託額」とは、委託費等の実支出額又は第4の規定により算出された補助対象限度額とのいずれか低い額をいう。

(補助対象限度額)

第4 補助対象限度額は、一箇所ごとの決定工事費を次の各号に定める額に分類し、その分類された決定工事費の合計額にそれぞれの各号に定める委託費率を乗じて得た額を合計した金額とする。

- (1) 一箇所の決定工事費が 100万円以下の場合
委託費率1,000分の54
- (2) 一箇所の決定工事費が 100万円を超え 1,000万円以下の場合
委託費率1,000分の36
- (3) 一箇所の決定工事費が 1,000万円を超え 3,000万円以下の場合
委託費率1,000分の27
- (4) 一箇所の決定工事費が 3,000万円を超え 10,000万円以下の場合
委託費率1,000分の18
- (5) 一箇所の決定工事費が 10,000万円を超える場合
委託費率1,000分の9

(補 助)

第5 国は、補助対象委託額が港湾局長が別に定める金額以上となる地方公共団体に対して補助を行うものとする。

2 前項の場合において、国の補助率は10分の5以内とする。

(交付の申請)

第6 地方公共団体の長が、適正化法第5条の規定に基づき補助金の交付の申請をしようとするときは、公共土木施設災害復旧事業査定設計委託費等補助金交付申請書を運輸大臣に提出するものとする。

2 地方公共団体の長が市町村（政令指定都市及び一部事務組合を除く。）長である場合に前項の補助金の交付の申請は、都道府県知事を経由して行うものとする。

(交付の決定等)

第7 運輸大臣は、第6の規定による交付の申請が適正であると認めるときは、補助金の交付の決定を行うとともに適正化法第15条の規定に基づき交付すべき額の確定を行い、運輸省所管公共土木施設災害復旧事業査定設計委託費等補助金交付決定通知書により通知するものとする。

(8) 災害関連港湾環境整備施設災害復旧事業について

港湾環境整備施設（港湾緑地）は、昭和48年7月港湾法の一部改正により創設されたもので、港湾法第2条第5項第9の3に定める海浜、緑地、広場、休憩所その他の港湾の環境の整備のための施設である。港湾環境整備施設は、平成6年度末までに全国で面積約1,220haの整備がなされている。この間、台風、地震等による災害の要請が高まりつつあったところである。

阪神・淡路大震災では、神戸港・尼崎西宮芦屋港・津名港の港湾環境整備施設において合計11件の被害が発生し、その被害額が甚大であったことから、災害復旧について国庫負担の要請を行った。それを受けた運輸省が、大蔵省との協議を重ねた結果、「災害関連港湾環境整備施設災害復旧事業実施要領」（平成7年2月28日付港海第123号）、及び「同運用について」を定めた。

（資料7 災害関連港湾環境整備施設災害復旧事業実施要項 参照）

この災害関連港湾環境整備施設災害復旧事業とは、「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法施行令」第1条に規定する港湾施設、海岸保全施設に密接に関連した施設として捉え、原則として原形復旧を行う事業であって災害関連事業とは内容を異にするものである。

なお災害関連事業とは、災害復旧事業に付随して認められる事業で災害復旧事業として採択した箇所再度災害防止を図るもの、あるいはこれを含めた一連の施設の再度災害の防止を図るために行われるもので、いずれの場合も構造物の強化等（機能の向上）により改良の一環をなすものである。

5. 復旧工事の発注について

(1) 復旧工事発注の契約方法等

震災復旧工事発注等に関する改善及び運用の拡大等により、復旧工事の促進を図ったもの等について、以下のように行った。

- ・指名競争入札における業者選定については、従来、1件8千万円以上は入札参加者審査会の土木部会に、3億円以上5億円未満は本審査会に諮ることとしていたが、平成8年4月から8千万円を1億5千万円に改正し、事務所における事務処理権限を拡大した。また5億円未満については、土木部会で対応ができることとし、事務量の増大に対応する執行体制の合理化を図った。
- ・入札契約制度の改善に伴い、一定規模以上の工事については、公募型指名競争入札及び一般競争入札を導入していたが、阪神・淡路大震災の災害復旧事業等急施を要する工事については、事業促進を図るためその対象外とし、従来型の指名競争入札を実施した。また、これにあわせ、起工決定についても、従来事務所の権限が8千万円未満であったものを、1億5千万円未満まで引き上げを図った。

(2) 設計等に係る改善について

① 現場技術業務委託実施要領の改訂について

「現場技術業務委託制度」の充実を図るため、積算に関する現場条件等の調査、及び図面、その他の資料作成に関する設計業務を追加することとし、平成7年11月1日付けで土木部長から土木部各課、地方機関へ通知した。

② 土木請負工事における資材支給の取扱いについて

基礎用鋼管杭、H型鋼、鋼矢板を原則資材支給としていたものを、資材動向が安定していることから、事務量の軽減を図ることとして、資材支給を廃止し、平成8年2月29日付けで土木部長から土木部各課、地方機関へ通知した。

また、これに併せ起工決定についても、従来、事務所の権限が8千万円未満であったものを1億5千万円まで引き上げを図った。

土(建)第732号
平成8年2月29日
土木部長

土木請負工事における資材支給の取扱いについて（通知）

標記のことについて下記のとおり定め、平成8年4月1日以降実施することとしたので、設計、積算に誤りのないよう取り扱ってください。

記

1. 土木請負工事においては、原則として資材支給は行わないこととする。
2. 資材の需給状況、その他特別の事情により必要が生じた場合、上記にかかわらず資材支給することができる。
3. 昭和52年7月27日付、土建第70号の「土木請負工事の場合における支給資材の範囲及びその取扱いについて」は廃止する。

6. 復旧・復興への対策

(1) 災害廃棄物処理への支援

従来、災害廃棄物の処理は、市町事業(国庫補助1/2)で、又、建物の解体は、それぞれの所有者の責任で実施されているが、今回の震災の被害があまりにも大きかったため、倒壊した家屋や事業所の処理については、被災地域の早急な復旧、復興を促進する目的で、公費で解体・撤去を行う新たな特例措置(大企業及び公共公益系施設を除く)が設けられた(資料8 がれき等の災害廃棄物処理について 参照)。また、一般家屋の解体は、市町の災害廃棄物処理事業として取り込まれることとなったため、県では、各市町が災害廃棄物処理計画を策定するためのマニュアルを作成するとともに、仮置場、最終処分場の確保、災害廃棄物の陸上及び海上搬送ルートの確保に協力した。

なお、今回初めての措置として、倒壊家屋等の解体やがれきの運搬について自衛隊の協力を得た。

環境保全の見地から、発生した災害廃棄物については、コンクリートがら等の不燃物は、港湾の埋立造成や地盤のかさ上げ等有効利用を図るとともに、木くず等の可燃物は分別、チップ化等によるリサイクルを進め、リサイクルできないもので県内処理が困難なものについては、近隣府県の協力を得ながら焼却処分した。

① 災害廃棄物の発生量

今回の地震で発生した災害廃棄物の量は、住宅・建築物系で1,450万トン、公共事業系で550万トン、合わせて2,000万トンと推計されている(表-IV.6.1)。

兵庫県全体の平成5年度のごみの総排出量は、236万トンであることから、十数秒間の地震により約9年分に相当する廃棄物が発生したことになる。

表-IV.6.1 災害廃棄物の発生量(平成7年11月末修正値)

住宅、建築物系	1,450万 ^ト (1,760万 [㎡])
道路鉄道等公共事業系	480万 ^ト (300万 [㎡])
公団・公社・公営住宅等	70万 ^ト (50万 [㎡])
合計	2,000万 ^ト (2,110万 [㎡])

② 災害廃棄物の仮置場所の確保

1) 港湾区域内用地の貸付

処理体制の確立の中でも緊急的で重要なことは、解体した廃棄物を取りあえず搬入する仮置場所の確保であった。幸い兵庫県では、未竣工または未利用の海面埋立地を保有していたので、地元市町等に災害廃棄物の仮置場所の提供を行った。

土木部では、尼崎西宮芦屋港において、阪神高速道路公団及び西宮市に対して仮置場所の提供を行った。

また、兵庫県企業庁では、芦屋市からの要請を受け、工事中である尼崎西宮芦屋港

南芦屋浜地区埋立地において、仮置場所の提供(表-IV.6.2、図-IV.6.1)を行うとともに、淡路1市9町(洲本市、津名町、淡路町、北淡町、一宮町、五色町、東浦町、緑町、西淡町、三原町)からの要請を受け、津名港 生穂地区・佐野地区埋立地において仮置場所の提供を行った(表-IV.6.3、図-IV.6.2)。

表-IV.6.2 災害廃棄物仮置場所の貸付(尼崎西宮芦屋港)

(兵庫県企業庁)

地区名	貸付面積	目的	相手方	貸付期間
南芦屋浜	行政財産 3.0ha	がれき仮置場	芦屋市	H7.2.13 ~ H8.3.31 H8.4.1 ~ H8.5.15 (更新)
	行政財産 3.5ha	がれき仮置場	芦屋市	H7.3.9 ~ H8.3.31 H8.4.1 ~ H8.5.15 (更新)
	行政財産 0.6ha	災害廃棄物の積出し基地	芦屋市	H7.3.9 ~ H8.3.31 H7.3.9 ~ H8.1.31 (変更)
	行政財産 0.3ha	災害廃棄物の積出し基地(位置変更)	芦屋市	H8.1.31 ~ H8.3.31 H8.4.1 ~ H8.4.15 (更新)
	行政財産 1.1ha	仮設倉庫置場	芦屋市	H7.3.9 ~ H8.3.31 H8.4.1 ~ H8.5.15 (更新)
	行政財産 1.0ha	がれき仮置場	芦屋市	H7.7.10 ~ H8.3.31 H8.4.1 ~ H8.5.10 (更新)
	行政財産 1.0ha	仮設焼却炉	芦屋市	H7.7.10 ~ H8.3.31 H8.4.1 ~ H8.7.31 (更新)

表-IV.6.3 災害廃棄物仮置場所の貸付(津名港)

(兵庫県企業庁)

地区名	貸付面積	目的	相手方	貸付期間
生穂	行政財産 8.5ha	処理事業機械設置 及び処理済燃物仮置場	津名町	H7.11.1 ~ H8.3.31
	行政財産 1.1ha	処理事業機械設置 及び処理済燃物仮置場	津名町	(面積縮小) H8.4.1 ~ H8.9.30(更新)
佐野	普通財産 10.7ha	がれき仮置場	津名町	H7.1.26 ~ H8.3.31 H8.4.1 ~ H8.5.31(更新)
	普通財産 9.9ha	がれき分別用地	津名町	H7.6.12 ~ H8.3.31

注) 相手方欄の津名町は、1市9町の代表者である。

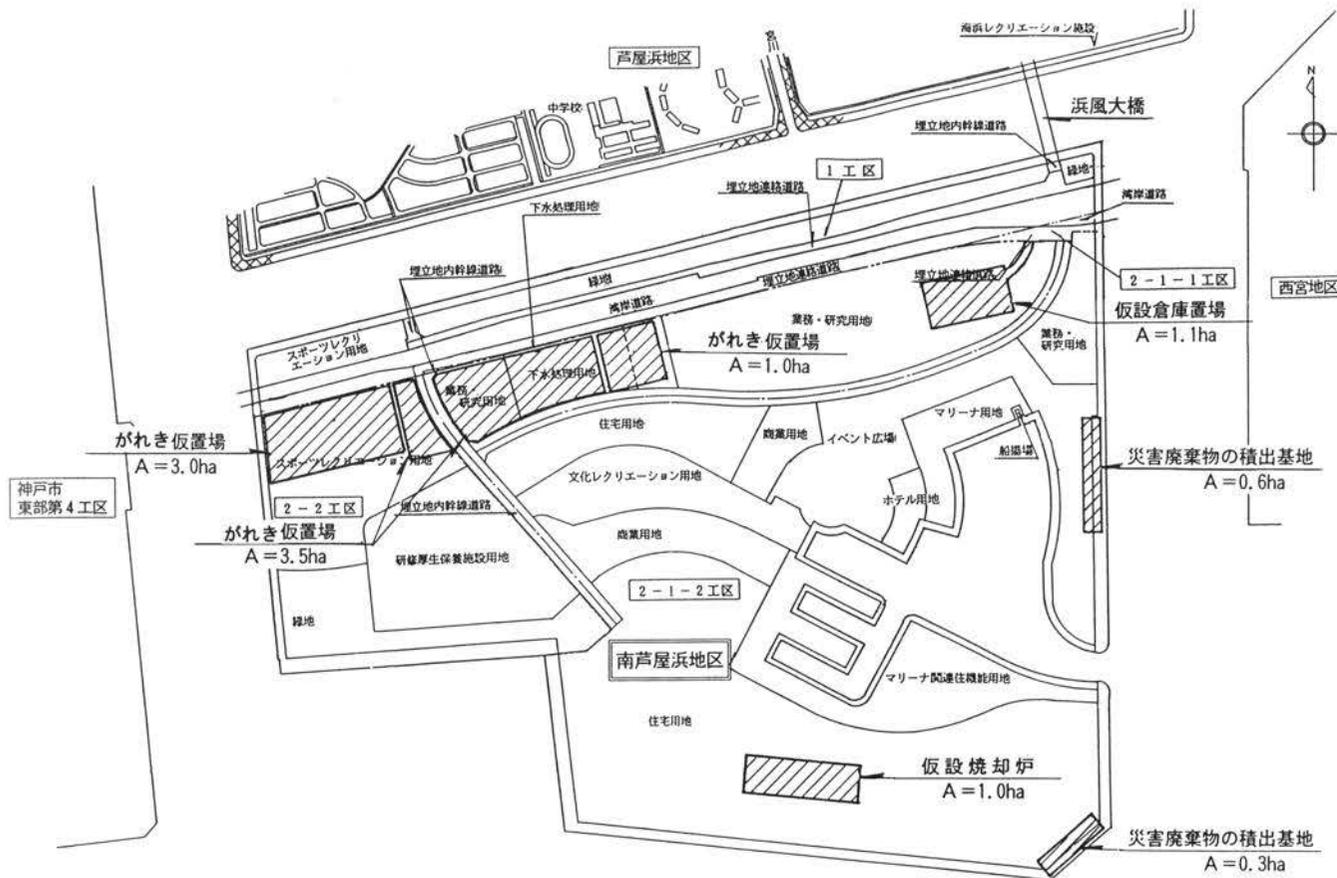


図-IV. 6.1 災害廃棄物の仮置場所の貸付箇所（尼崎西宮芦屋港 南芦屋浜地区）



図-IV. 6.2 災害廃棄物の仮置場所の貸付箇所（津名港 生穂地区・佐野地区）

2) 災害廃棄物仮置場としての河川敷の占用許可（宝塚市の震災がれきの仮置き）

災害廃棄物の仮置場としては、河川敷なども確保された。この場合、一時的とはいえ河川敷を占有することになり、許可が必要となる。以下に、河川敷の占有に当たっての許可について、二級河川である武庫川高水敷での事例を示す。

（二級河川武庫川高水敷の事例）

1. 場所：二級河川武庫川宝塚新大橋付近の高水敷

	位 置		占用面積	占 用 期 間
当初許可	左右岸	上下流	約40,000㎡	7年4月5日～5月31日
継続許可	左岸	上下流	約20,000㎡	7年6月1日～7月31日

2. 許可理由

- ・当初：渇水期でもあり、緊急避難として認めた。
- ・継続：河川管理上の条件、指導を遵守すれば、震災復興を支援するため、やむを得ないと判断した。

3. 条件、指導

- ・生瀬の水位が2.00m（通報水位は 2.90m、警戒水位は4.00m）を超えたときは、搬入を中止し、1時間以内に搬出すること。
- ・特に降雨時には、2,500㎡（1時間当たりの搬出可能量）を超えて保管しないこと。
- ・非常時の連絡体制網を整備すること。
- ・7月31日までに撤去し、原状回復すること等。

4. 使用状況

- ・H7年6月26日：搬入量 100～120台/日（約1,200㎡/日）
保管量 約500㎡/日
- ・H7年7月31日：撤去済み

5. 今後の対応

- ・占用の継続は認めない。

6. 参考・その他（宝塚市及び県環境整備課からの聞取調査）

①宝塚市の災害廃棄物発生量（推計）

被災家屋（4,678戸）：616,000 t

②埋立処分先

フェニックス処分場：240,000 t
その他の処分場：100,000 t

③災害廃棄物の処理状況と今後の見込み

木造家屋等はほとんど解体撤去済みであるが、RC（マンション等）の解体が遅れており、最終的には、9年2月末までかかる見込みである。

④その他

これまでの大雨洪水注意報等に際しても、河川敷に仮置した災害廃棄物が原因となった事故は発生していない。

警報のあった日	5/11～12	6/26	7/3～4
宝塚市の総雨量	154mm	19mm	112mm
生瀬の水位	4.06m	2.72m	3.23m

cf. 高水敷の高さ
左岸 3.50m
右岸 4.00m

③ 最終処分場の確保

1月19日には、阪神間の不燃物の最終処分場が、フェニックス埋立地（大阪湾フェニックス事業尼崎沖埋立処分場）で、淡路島内の災害廃棄物が企業庁生穂地区埋立地（津名町）で処分することが決定されたが、阪神間では、最終処分場が不足することが明らかになった。

このため、土木部においては、尼崎西宮芦屋港鳴尾地区で、公有水面埋立免許（面積：5ha、事業者：兵庫県企業庁）を取得し、最終処分場の確保に協力した。

④ 積出基地の確保

災害廃棄物の積出基地については、県下において5箇所(小規模なものを除く)確保され、そのうち、土木部においては、尼崎西宮芦屋港(甲子園地区 岸壁(-5.5m))を西宮市の積出基地として提供した。

⑤ 災害廃棄物の海上輸送支援

災害廃棄物の搬送については、他府県、被災地以外の市町、運搬業者にも応援を求めるとともに、陸上及び海上搬送ルートを確認し、迅速かつ円滑に処理できるよう県道路補修課、港湾課及び県警察本部等関係者の協力を得た。

震災により倒壊した家屋の撤去については、平成7年1月28日に災害廃棄物処理事業として国の補助事業となることが決定し、被災各市町において急速に撤去が進められることとなった。

特に阪神間では、芦屋市は南芦屋浜埋立地、西宮市は甲子園地区埋立地、尼崎市はフェニックス尼崎積出基地、宝塚・伊丹・川西市は市内仮置場を経てフェニックス尼崎積出基地というように災害廃棄物の仮置場または積出場が臨海部に集中したため、がれき処理を円滑に進めるためには地域内の輸送路を確保することが重要な課題となった。

このため、平成7年2月3日に開催された災害廃棄物処理協議会において、主な幹線道路の規制状況を勘案して各仮置場（積出基地）への国道43号以南のアクセスルートを4ルート（南芦屋浜－打出浜線、甲子園浜－今津東線及び小曾根線、丸島－武庫川堤防線）を設定した(図-IV.6.3、図-IV.6.4)。

しかしながら、これら4ルートは、搬入車両台数に対し交通容量上は余裕があるものの、搬入時のチェックや仮置場の処理能力等により渋滞が生じ、他の路線へも影響が出たため、2月9日に4ルートの24時間交通量を観測したところ、打出浜線及び武庫川堤防線は渋滞は見られなかったものの、小曾根線及び今津東線については、処理場ゲートを先頭にかかなりの渋滞が見られた。

このため、2月10日、15日に現地調査を実施し、渋滞原因の把握を行い、その調査結果に基づき、湾岸側道の東行き・西行きとの合流部の交差点改良を2月16日までに実施した。

しかしながら、渋滞は解消せず、2月21日に環境部局に対し甲子園処分場の効率化を申し入れ、さらに環境部局と共同現地調査を行い、2月27日に西宮市も含めて効率

的処理方策についての検討会議を開催し、場内整理の実施、場内車路の拡幅、出入口の増設の必要性について確認した。

この対策完了後3月9日に現地交通調査を実施したが依然として今津東線の渋滞は解消されず、再度、環境部局と調整を行い、ブースの増設、場内ヤードの整備、仮置場の増設(+13ha)を実施することとなった。

こうした対策を実施したこと、及び災害廃棄物処理のピークを過ぎ、搬入車両数が若干減少(2月9日実績2,900台/日→1,500~1,800台/日)したこともあって、平成7年6月1日には、渋滞は全く見られなくなった。

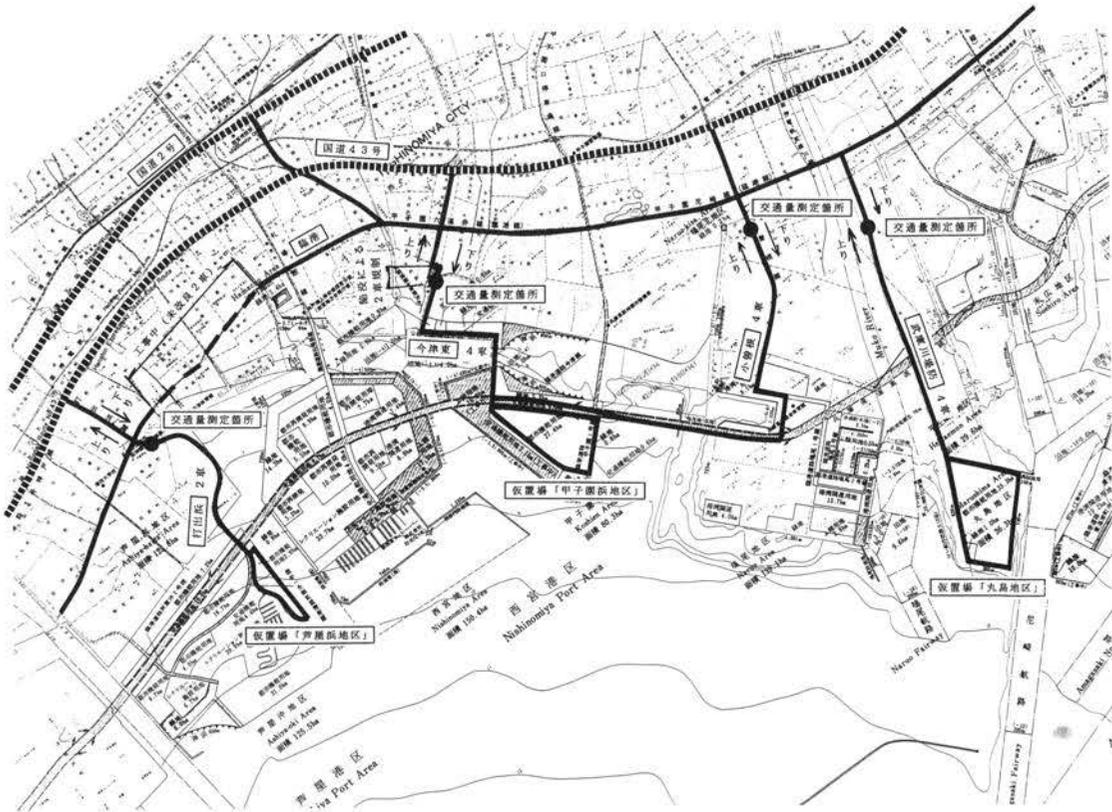


図-IV.6.3 災害廃棄物処分場搬出入ルート

災害廃棄物処理推進協議会

〔目的〕
 ・国、県、関係市町及びその他の関係者が協力して、兵庫県南部地震で発生した災害廃棄物の処理状況を把握し、搬送ルート、仮置場及び最終処分場を確保しこれを適切に処分することを目的とする。

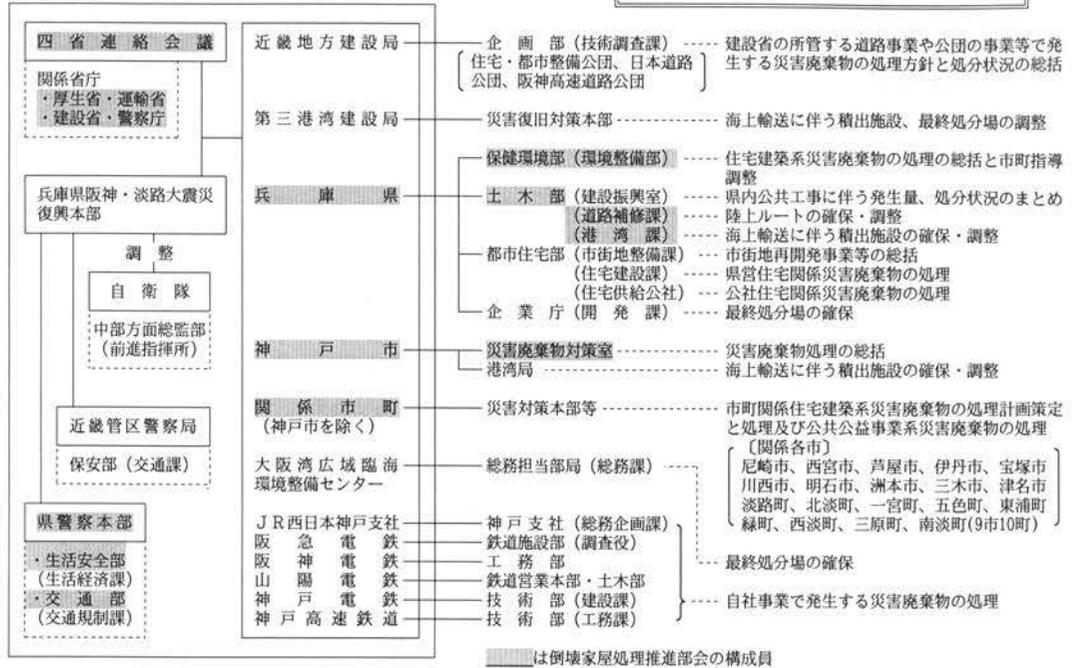


図-IV.6.4 災害廃棄物処理推進協議会構成

鉄道災害における廃棄物の処理

鉄道施設の復旧工事においても大きな問題点のひとつに廃棄物処理の問題があった。特に今回は、鉄道だけでなく、他の様々なところからも短期間に多量の廃棄物が発生するため、処分場の確保は、復旧の進捗に重大な影響を及ぼす問題となることが予想された。鉄道の復旧に伴う廃棄物は約40万㎡に達するとみられたが、当初は、処分場の見通しが立たない不安な状況のまま、自社用地等の限られた空間に仮置きすることで復旧工事に着手した。

包括的な対処方針は、1月23日に厚生省、建設省で「兵庫県南部地震災害廃棄物対策三省連絡会」を発足、のちに警察庁を加え、関係省庁で協力して決定していくこととなった。幸い、近畿圏では、廃棄物の広域処理体制が既に確立しており、その受け皿として、尼崎沖等に処分場が整備されている等ある程度の廃棄物の受け皿はあった。しかしながら、今回の震災による膨大な廃棄物すべての受け入れは無理であったため、諸手続を迅速に行う等により神戸港の埋立計画を前倒して実施し、新たな廃棄物処分場の確保を図った。

一方、廃棄物発生地から処分地までの輸送路については、神戸港等から海上輸送を行うことで道路交通への負荷を極力低減する一方、資材のリサイクルを効率的に行うため、仮置場の確保についても積極的に取り組むこととした。

これらの基本方針をもとに各省庁で必要な施策を講じる一方、現地レベルでも、2月3日に、国の現地対策本部、運輸省第三港湾建設局、建設省近畿地方建設局、県、市、大阪湾広域臨海環境整備センター、関係鉄道事業者等により「災害廃棄物処理推進協議会」を発足させ、調整にあたった。

これらの結果、鉄道事業者は、廃棄物の優先受け入れ、処分料の後納措置、海上運搬基地の無償利用、仮置場の無償利用などの措置を各自治体から受けられることとなり、廃棄物の処分は比較的スムーズに行うことができた。

（「よみがえる鉄路」より）

(2) 仮設住宅建設への支援

県では、未曾有の大震災により住宅を失った被災者に対する住宅対策として、倒壊家屋、公営住宅の被害状況等の把握に努めるとともに、住宅を失った被災者に対する住宅対策が緊急の課題との認識のもと、1月18日には、応急仮設住宅を建設することを決定し、関係機関に用地確保の協力を要請した。

しかし、住宅・都市整備公団、運輸省、大蔵省近畿財務局、近畿郵政局等からの用地提供協力の申し出が相次いだものの、48,300戸もの仮設住宅を建設するための用地の確保は困難であり、兵庫県企業庁においても地元首長からの要請を受け、尼崎西宮芦屋港(西宮地区)、及び津名港(志筑地区)の埋立地内の用地(行政財産、普通財産)について、貸付を行った(図-IV.6.5、6)。

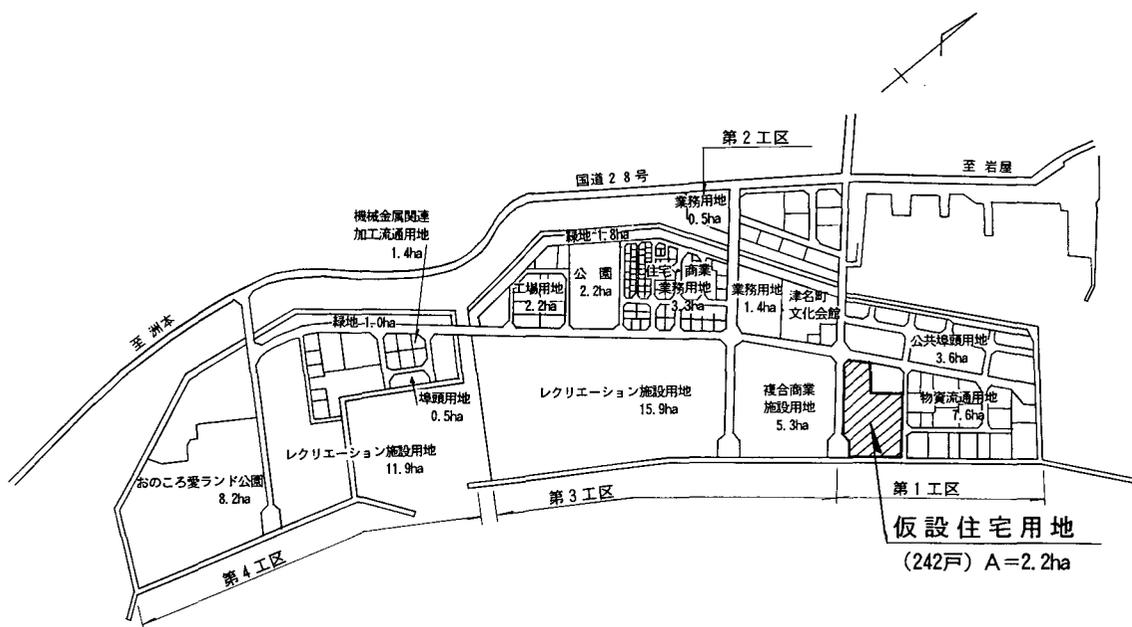
港名	尼崎西宮芦屋港
地区名	西宮
貸付面積	行政財産 1.7ha
目的	仮設住宅 321戸
相手方	西宮市
所管	開発課



(平成8年4月1日現在)

図-IV.6.5 西宮浜産業団地(西地区)区画割図

港名	津名港
地区名	志 筑
貸付面積	普通財産 2.2ha
目的	仮設住宅 242戸
相手方	津名町
所管	経営管理室



(平成8年4月1日現在)

図-IV.6.6 志筑地区産業用地地区画割図

(3) 交通対策会議

今回の震災では、阪神高速3号神戸線をはじめ阪神高速5号湾岸線、ハーバーハイウェイ、国道2号浜手バイパスなど被災地内の幹線道路も各所で被害を受けたため、阪神間東西方向でまともに通行できる幹線道路は国道2号だけであった。(国道2号も沿線で軒並み家屋が倒壊し、歩道と車道の一部を塞ぐなどで4車線のうち2車線しか使えなかった。このため、震災直後に、橋梁部の段差すりつけ、道路上の倒壊家屋の撤去、自転車通行帯や中央分離帯の一部撤去による本線・右左折レーンの確保が行われた。)

このように、被災地内の幹線道路が各所で寸断されたことに加え、救援物資や復旧・復興物資の輸送車両が被災地内に集中したため、各所で大渋滞が生じた(巻頭の写真参照)。

とりわけ、阪神高速3号神戸線の壊滅的な被害は、阪神高速3号神戸線のみならず、その下を通る国道43号の通行も大幅に制限し、阪神間の物資輸送に大打撃を与えた。



写真-IV.6.1 震災直後の国道2号の状況
(神戸市東灘区)



写真-IV.6.2 ベント補強で支えられた阪神高速3号神戸線の下(国道43号)を通行する復興物資輸送車両等

このため、県警察本部では、関係機関との調整のもと、1月18日に道路交通法に基づく警察署長(高速道路交通警察隊長)権限による交通規制を決定し、緊急輸送ルート指定した。また、19日には、緊急輸送ルートの道路交通法指定を災害対策基本法指定に切り替え、これにより、公安委員会が緊急輸送車両として交付した除外標章を掲示する緊急輸送車両以外の指定区間内の通行を禁止した。また、2月25日からは、被災地における復興事業の本格化に伴う新たな交通需要が予測されるため、復興物資輸送の円滑化、及び生活関連物資の輸送にも配慮した交通規制を道路交通法に基づき実施した。

一方、建設省、阪神高速道路公団、神戸市等の被害調査が進むと、阪神高速5号湾岸線やハーバーハイウェイ(摩耶～六甲アイランド間)の被害が比較的軽微であることがわかった。このため、これらの路線と阪神高速3号神戸線京橋～摩耶間の復旧を急ぎ、随時部分開通を行い、高速道路を利用した神戸中心部への輸送経路をできるだけ早く確保していくという方針が固められていった(図-IV.6.7)。

こうした中、県土木部では、輸送業者、復旧・復興関連業者、地域住民からの要請や刻々と変化するニーズに弾力的な対応を図るため、現場で道路交通対策や復旧工事に携わる行政機関に呼びかけ、平成7年2月20日に交通対策会議を組織した。

表-IV.6.4 交通対策会議の構成員

近畿地方建設局	兵庫国道工事事務所
阪神高速道路公団	神戸線復旧建設部
神戸市	土木局道路部建設課
兵庫県警	交通部交通規制課
兵庫県	土木部次長(道路担当)
兵庫県	土木部道路建設課
兵庫県	土木部道路建設課高速道路室
兵庫県	土木部道路補修課
兵庫県	土木復興局復興対策室

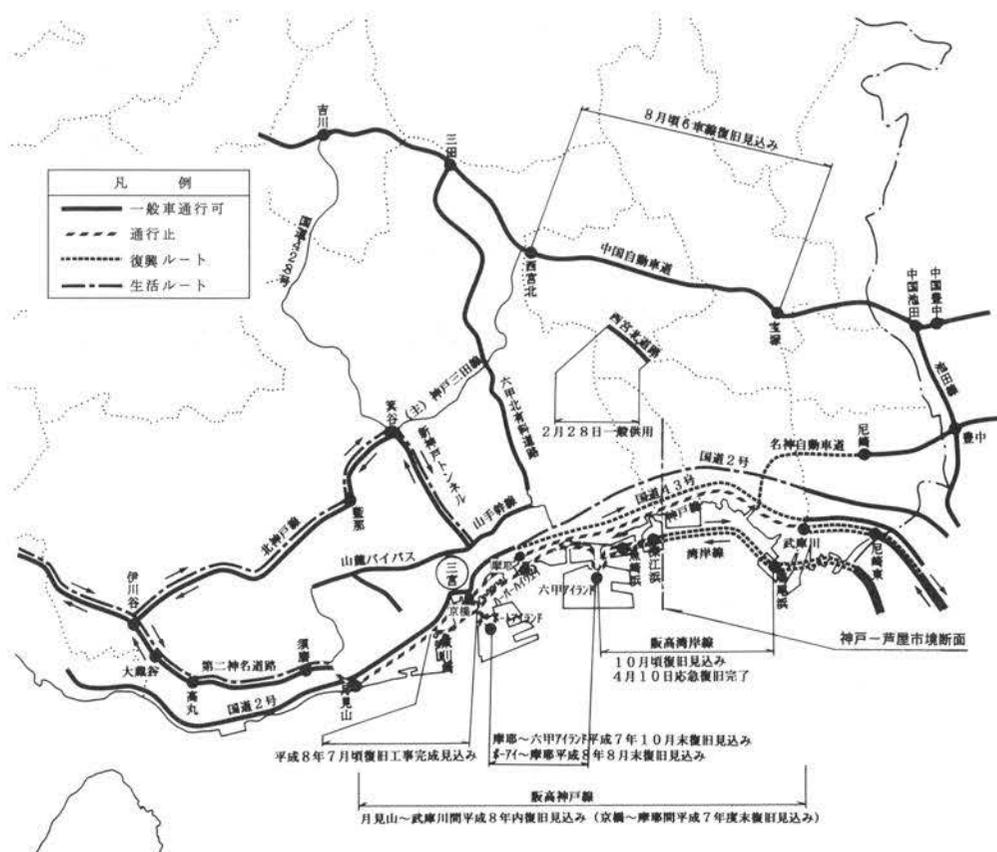


図-IV.6.7 平成7年3月に発表された幹線道路の開通予定

交通対策会議の議題は、初期においては、がれき処理運搬車両対策、復旧・復興物資の輸送対策が中心であった。がれき処理運搬車両対策については、規制や誘導方法をはじめ、がれき処分地（仮置場）付近に停滞する運搬車に対する具体の交差点改良等の改善案の検討等についても行った。また、復旧・復興物資の輸送対策についても、復旧とともに増加していく交通需要に対する圧倒的な車線数の不足により、ドライバーの自粛に頼るしかなかったという側面はあったものの、交通規制の変更や道路通行形態の変更等についての事前の情報交換を行うとともに、さらなる対応の検討を行うことができた。

復旧工事が進んだ平成7年秋頃から、主要道路が徐々に復旧しはじめた。平成7年9月1日に阪神高速5号湾岸線が全通し、大阪方面から六甲アイランドまでの通行が可能となったが、六甲アイランドから神戸中心部に接続するハーバーハイウェイが通行止めであったため、六甲アイランド内で大渋滞が生じた。

その後、5号湾岸線に接続するハーバーハイウェイが、9月28日に高羽～御影浜間、11月1日に摩耶～高羽間でそれぞれ部分開通、平成8年2月19日には、阪神高速3号神戸線京橋～摩耶間が部分開通することにより、初めて、大阪方面から神戸中心部へ高速道路を介したルートが確保された。

しかしながら、恒常的な渋滞は続き、交通対策会議では、部分開通とともに変化していくランプ周辺の交通対策の検討に追われた。



写真-IV. 6. 3 阪神高速5号湾岸線 ランプ周辺道路(六甲アイランド内)の渋滞状況
(平成7年9月)

震災から1年が経過すると、神戸の早期復興への期待と、「神戸の産業復興には、阪神高速3号神戸線の復旧が不可欠。神戸線の復旧を急げ！」という声が高まってきた。実際、平成7年に神戸市内を訪れた観光客入込数は前年の41%まで（兵庫県全体でも前年の73%まで）落ち込んでいた。この原因は、観光施設自体の被災や公共交通機関（鉄道、バスなど）の長期間不通によるもの以外に交通混雑を敬遠して観光客（特に観光バス）が神戸を避けていたことが大きかった。

このため、平成8年に入ってから、交通対策会議では、阪神高速3号神戸線の工期短縮方法に絞って検討が進められた。夜間工事への地元了解、交通混雑に対する苦情等さまざまな問題を抱えながら、建設省、阪神高速道路公団、神戸市、県警察本部、県の間でギリギリの折衝が続けられ、国道43号の車線規制の強化（部分的に片側2車線→1車線）を前提に工期短縮することが決定された。

この交通対策会議は、各メンバーが震災からの早期復興を大前提のもと、お互いの立場を理解しながら、震災後生じたさまざまな交通対策問題に対し、一丸となって対応してきたことに非常に意義があった。そのおかげで、当初3年かかると言われていた阪神高速3号神戸線の復旧も1年8箇月後の平成8年9月30日に完了し、慢性化していた交通渋滞も減少し、神戸を訪れる観光客の数も徐々に元に戻りつつある。

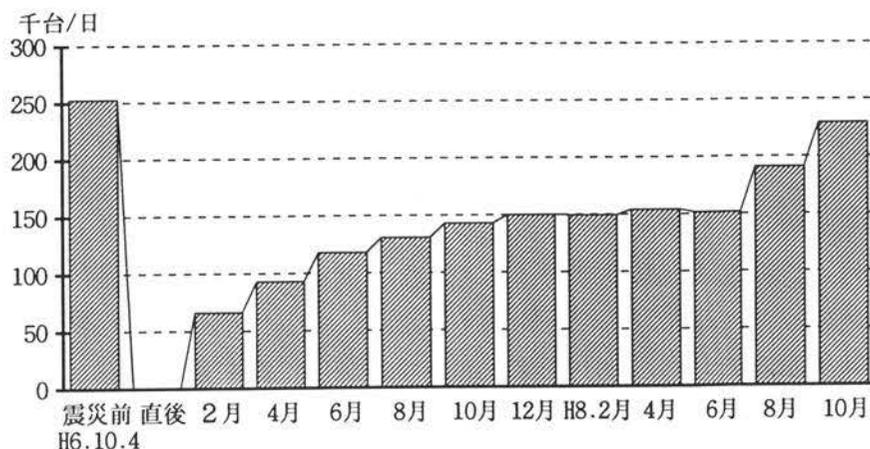


図-IV. 6. 8 震災前後における東西方向の交通量の変化（神戸—芦屋市境断面）

表-IV. 6. 5 震災前後の交通量及び車線数の変化(神戸-芦屋市境断面)

年 月	震災前 H6.10.4	震災直後	H 7. 2	H 7. 4	H 7. 6	H 7. 8	H 7. 10	
交通量(台/日)	252,800	—	66,400	93,200	118,100	130,800	143,100	
車 線 数	自 専 道	10	0	0	0	0	2	6
	一 般 道	12	4	8	8	8	8	8
	計	22	4	8	8	8	10	14

年 月	H7.12	H8.2	H8.4	H8.6	H8.8	H8.10	
交通量(台/日)	150,000	149,600	154,100	151,700	191,200	229,600	
車 線 数	自 専 道	6	6	6	6	6	10
	一 般 道	8	8	8	8	8	8
	計	14	14	14	14	14	18

注) 自専道は、阪神高速3号神戸線、同5号湾岸線を、一般道は、国道2号、43号をさす。
震災直後は、車線数が一般道12→4車線、自専道10→0車線に激減したため、大渋滞が生じた。

表-IV. 6. 6 交通対策会議の開催と主な協議事項(その1)

	開 催 日	協 議 事 項
第1回	平成7年2月20日	・交通規制の変更について ・がれき運搬車による交通渋滞対策について
第2回	2月28日	・交通規制切替後の交通動向について ・がれき運搬車による交通渋滞対策について ・阪神高速3号神戸線の復旧方法について
第3回	3月14日	・緊急輸送ルートの交通動向について ・阪神高速3号神戸線の復旧方法について
第4回	4月12日	・緊急輸送ルートの交通動向について ・交通規制の今後の見込みについて
第5回	4月18日	・がれき運搬車による交通渋滞対策について ・阪神高速5号湾岸線魚崎浜ランプの交通対策について
第6回	4月26日	・交通規制の変更について ・ゴールデンウィーク中の阪神高速道路の復旧工事について
第7回	5月10日	・ひょうご創生研究会の阪神高速3号神戸線復旧工事に対する提言への対応について
第8回	6月22日	・「兵庫県復興関連公共事業推進連絡協議会」の発足について ・阪神高速3号神戸線の復旧工事について(桁、橋脚等の撤去に伴う国道43号、2号の1車線交通規制等について)
第9回	8月11日	・国道43号の環境対策について
第10回	8月24日	・国道43号の環境対策について ・阪神高速道路の復旧工事の状況について
第11回	12月6日	・阪神高速3号神戸線の復旧工事の進捗状況について ・交通規制の変更について

表-IV.6.6 交通対策会議の開催と主な協議事項（その2）

	開催日	協議事項
第12回	平成8年1月10日	・阪神高速3号神戸線摩耶～京橋間供用に伴う交通対策について
第13回	2月15日	・阪神高速3号神戸線復旧の工期短縮について
第14回	2月22日	・阪神高速3号神戸線復旧の工期短縮について
第15回	3月13日	・阪神高速3号神戸線復旧の工期短縮について ・国道43号の平日昼間1車線規制実施による交通渋滞対策について
第16回	4月26日	・阪神高速3号神戸線復旧の工期短縮について ・阪神高速3号神戸線京橋～柳原間部分開通による交通対策について
第17回	6月14日	・阪神高速3号神戸線京橋～柳原間部分開通による交通対策について ・各道路の復旧工事の進捗状況について
第18回	7月11日	・阪神高速3号神戸線京橋～柳原間部分開通による交通対策について ・今後の供用開始予定と問題点について
第19回	8月7日	・阪神高速3号神戸線摩耶～深江間部分開通による交通対策について
第20回	8月27日	・阪神高速3号神戸線柳原～月見山間部分開通による交通対策について
第21回	9月24日	・阪神高速3号神戸線柳原～月見山間部分開通による交通対策について ・阪神高速3号神戸線全線開通後の残工事と交通対策について

（4）復旧・復興への公共用地取得

① 公共用地取得のための緊急税制改正及び財政支援

復旧・復興事業は、被災者の早期の生活再建や産業の復興を図りつつ進めることが必要であるが、事業内容が多岐にわたり、しかも事業量が膨大なものとなる。

復旧・復興に際して、これらの事業に必要な公共用地の確保が重要な課題であり、復旧・復興計画に基づき積極的かつ計画的な用地取得を行う必要がある。そこで、被災者の生活再建はもとより、緊急インフラ整備に必要となる復旧・復興事業用地を円滑に取得するために、租税特別措置法の改正等所要の制度改正がなされ、「阪神・淡路大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律」並びに「阪神・淡路大震災に係る震災復興事業用地の先行取得の推進について」の通知に基づき適正な用地取得の推進を図った。

阪神・淡路大震災により被災した土地などを売ったときの

譲渡所得の特例のあらまし

税 務 署

「阪神・淡路大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律」の一部が改正され、阪神・淡路大震災で被災した土地を売ったときなどの譲渡所得について、次の特例が設けられました。

1. 事業用資産の買い換えの特例

- 次表に該当する事業用資産の買い換え（平成7年1月17日から平成12年3月31日までの間に譲渡資産を譲渡し、平成7年1月17日以後に買換資産を取得する場合に限ります。）については、一定の要件の下で、課税を繰り延べる買い換えの特例が受けられます。

	譲 渡 資 産	買 換 資 産	課 税 繰 延 割 合
①	被災地区である土地等又はこれらとともに譲渡をする建物若しくは構築物	国内にある土地等又は建物その他の減価償却資産	100% (平10.4.1以降の買換えは80%)
②	被災区域外の区域にある土地等、建物又は構築物	被災地区である土地等又はその土地の区域内にある建物その他の減価償却資産	100% (平10.4.1以降の買換えは80%) 〔買換資産が既成都市区域内(自己所有に係る土地等の区域を除きます)にある土地等又は減価償却資産である場合は、80% (平10.4.1以降の買換は60%)〕

- (注) 1 「被災区域」とは、阪神・淡路大震災により滅失（通常の修繕によっては現状回復が困難な損壊を含みます。）をした建物等の敷地及び当該建物等と一体的に事業の用に供される附属施設の用に供されていた土地の区域をいいます。
2 「既成都市区域」とは、近畿圏整備法第2条第3項に規定する既成都市区域をいいます。

2. 買換資産の取得期間等の延長の特例

- 買い換えの特例等に係る買換資産の取得期間の延長の特例
居住用財産の買い換えや事業用資産の買い換えの特例に係る買換資産を平成7年1月17日から平成7年12月31日までに取得することを予定していたが、阪神・淡路大震災に起因するやむを得ない事情により、その予定期間内に取得することが困難となった場合には、一定の要件の下で、2年の範囲内で取得期間の延長が認められます。
- 確定優良住宅地等予定地のための譲渡の特例期間の延長の特例
平成7年12月31日までに優良住宅地等のための譲渡に該当することが確実であるとして軽減税率の特例の適用対象とされた事業について、阪神・淡路大震災に起因するやむを得ない事情により、その特例期間内に開発許可等を受けることが困難となった場合には、一定の要件の下で、2年の範囲内の特例期間の延長が認められます。

3. 復興事業のための譲渡所得の特別控除等の特例

- 特定被災市街地復興推進地域等内で施行される土地区画整理事業・第2種市街地再開発事業などのために譲渡した場合には、次に掲げる譲渡所得の特例が設けられています。

特例の内容	特例が適用される場合
1. 取用代替の特例又は5,000万円控除の特例 (選択適用)	(1) 特定被災市街地復興推進地域において地方公共団体又は住宅・都市整備公団が施行する減価補償金を交付すべきこととなる被災市街地復興土地区画整理事業の施行区域内の土地等が、公共施設の整備改善に関する事業の用に供するためにこれらの者(土地開発公社を含みます。)に買い取られる場合 (2) 特定住宅被災市町村の区域において地方公共団体又は住宅・都市整備公団が施行する第2種市街地再開発事業の施行区域内の土地等が、その第2種市街地再開発事業の用に供するためにこれらの者(土地開発公社を含みます。)に買い取られる場合 (注)1 「特定被災市街地復興推進地域」とは、阪神・淡路大震災により被害を受けた市街地の土地の区域として被災市街地復興特別措置法第5条第1項の規定により都市計画に定められた被災市街地復興推進地域をいいます。 2 「特定住宅被災市町村」とは、神戸市、尼崎市、明石市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、豊中市、津名郡津名町、北淡町、一宮町、五色町、東浦町の9市5町をいいます。
2. 被災市街地復興土地区画整理事業による換地処分に伴い代替住宅等を取得した場合の課税の繰延べの特例	特定被災市街地復興推進地域内の土地等につき被災市街地復興土地区画整理事業が施行され、次に掲げる場合に該当するとき イ 宅地の一部について換地不交付の申出をし、交付される清算金に代えてその宅地についての換地に事業施行者が建設する住宅を取得する場合 ロ 宅地の全部について換地不交付の申出をし、交付される清算金に代えて事業施行者が施行地区外に建設する住宅及びその敷地等を取得する場合
3. 2,000万円控除の特例	特定住宅被災市町村の区域内の土地等が、平成7年4月1日から平成9年3月31日までの間に、復旧事業の用に供する等のために地方公共団体、住宅・都市整備公団、地域振興整備公団、地方住宅供給公社、地方道路公社又は土地開発公社に買い取られる場合
4. 1,500万円控除の特例	(1) 特定被災市街地復興推進地域内において建築行為等の許可がなされない土地が、被災市街地復興特別措置法の買取りの申出に基づき都道府県知事等に買い取られる場合 (2) 特定被災市街地復興推進地域内に土地等につき被災市街地復興土地区画整理事業が施行され、当該土地等に係る換地処分により換地計画に定められ公営住宅等の用地に供するための保留地の対価を取得する場合
5. 優良住宅地等のための譲渡の場合の軽減税率の特例	長期保有の土地等が、住宅・都市整備公団が施行する次に掲げる事業の用に供するために土地開発公社に買い取られる場合 (1) 特定被災市街地復興推進地域内における被災市街地復興土地区画整理事業 (2) 特定住宅被災市町村の区域内における第2種市街地再開発事業

◎詳しくは最寄りの税務署の資産税担当部門又は税務相談室におたずねください。

自治財第22号
平成7年3月10日

関係府県知事
関係指定都市市町

自治事務次官

阪神・淡路大震災に係る震災復興事業用地の
先行取得の推進について（通知）

阪神・淡路大震災の災害の広域性、被害の甚大性にかんがみ、震災地域の緊急かつ健全な復興を図り計画的なまちづくりを推進するため、一定の地方公共団体における公共用地の計画的な先行取得に対し、下記のとおり新たな財政支援措置を講じることとしたので通知する。

各地方公共団体にあつては、被災地域の実情に応じて公共用地先行取得等事業債等、土地開発公社等の活用による適切な対応を図られたい。

おつて、貴下市町村にも周知されるようお願いする。

記

1 対象団体

阪神・淡路大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律（平成7年法律第16号）第2条第1項に規定する「特定被災地方公共団体」を対象とする。

2 対象用地

対象団体（当該地方公共団体が設立した土地開発公社を含む。）が、被災市街地復興特別措置法（平成7年法律第14号）第5条第1項に規定する「被災市街地復興推進地域」（その周辺の地域を含む。）及びこれに準ずる地域において、街路、公園、住宅、交通施設、社会福祉施設等の整備事業及び都市開発事業等震災復興に必要な事業のために計画的に先行取得する用地を対象とする。

3 対象期間

当面、平成7年度及び平成8年度に先行取得した公共用地に係る地方債等の金利負担の一部について、地方交付税措置を講じる予定である。

4 支援措置

地方交付税の算定において、次に掲げる額を10年間基準財政需要額（（2）②にあつては、当該長の統括する地方公共団体の基準財政需要額）に算入する予定である。

（1）対象団体が対象用地を先行取得する場合

- ① 普通会計が公共用地先行取得等事業債、義務教育施設整備事業債で対象用地を先行取得する場合には、対象用地の先行取得に係る公共用地先行取得等事業債又は義務教育施設整備事業債の許可額の2.5%に相当する額
- ② 公営企業会計が公営企業債又は特別地方債で対象用地を先行取得する場合には、対象用地の先行取得に係る公営企業債又は特別地方債の許可額の2.5%に相当する額

（2）対象団体が設立した土地開発公社が対象用地を先行取得する場合

- ① 土地開発公社が対象用地を先行取得する場合、対象団体が土地開発公社に対する転貸を目的として公共用地先行取得等事業債を発行する場合には、当該公共用地先行取得等事業債の許可額の2.5%に相当する額
- ② 土地開発公社が民間等からの借入により対象用地を先行取得する場合には当該借入について対象団体の長の承認を得たものについては、当該借入額の2.5%に相当する額

② 土地の水平地殻変動と登記処理

阪神・淡路大震災では、地殻の変動と地表面の移動、広範囲な地表面の水平移動並びに局地的な地表面の土砂の移動（崖崩れ等）等が多くの箇所で発生した。

また、阪神・淡路大震災が及ぼす被災地への土地評価上の影響等について疑義が生じた。そこで、法務省の「兵庫県南部地震による土地の水平地殻変動と登記の取扱について」並びに国土庁の「阪神・淡路大震災の被災地における土地の評価について」の通知に基づき適正な用地取得の推進を図った(表-IV.6.7、8)。

表-IV.6.7 兵庫県南部地震による土地の水平地殻変動と登記の取扱についての概要

地殻の変動と地表面の移動	土地の筆界というのは、境界標識等によって明らかにされている地表面において特定されるものであるところ、地震等により地殻が変動すると、それに伴って地表面も移動するので、土地の筆界も、その地表面の移動とともに相対的に移動したものとして取り扱うこととする。
地表面の移動によって土地の区画の形状が変化を生じている場合	広範囲にわたって地殻が動いたため、いまさら元にはもどせないで、「相対的に移動したものとして取り扱う」考え方から、土地の区画の形状が変化を生じている場合には関係所有者間で筆界の調整を図る必要がある。
地表面の移動・土地の区画の形状の変化が地図の誤差の限度内である場合	地表面の移動・土地の区画の形状の変化が地図又は地積測量図の誤差の限度内である場合には、変動がないものとして取り扱う。

表-IV.6.8 阪神・淡路大震災の被災地における土地の評価について

取引事例比較法	取引事例としては、被災後が望ましいが事例に乏しい場合は、被災前の取引事例を選択することもやむを得ない。
事情補正関係	被災後の取引事例は特殊事情が含まれている場合が多いため、特に特殊な事情の有無に充分留意する必要がある。
震災の影響による価格形成要因の変動に伴う修正関係	被災前の取引事例を選択する場合は、震災の影響による価格形成要因の変動を明示的にかつ一括して把握し、その変動に伴う価格の修正を適正に行う必要がある。
地域要因の比較及び個別的要因の比較関係	取引事例に係る土地と鑑定評価の対象地とで、震災の影響の程度が異なることにより、価格形成要因の変動の程度が異なっている場合があると考えられるので、地域要因及び個別的要因の比較を行う際に、価格形成要因の変動の程度の相違に十分留意する必要がある。

③ 倒壊家屋等被災家屋の補償制度

阪神・淡路大震災では、多くの家屋等が倒壊等の被害を受けたところであるが、用地取得時にこれらの家屋等に対する補償の考え方を整理する必要があった。

そこで、建設省建設経済局等関係機関とも協議し、契約締結後に建物等が滅失又は毀損した場合の補償金の支払い、罹災都市借地借家臨時処理法の適用等の解釈等について、関係機関と綿密な打合せ及び調整会議を行い、「阪神・淡路大震災による被災地内の用地取得について」の通知に基づき適正な用地取得の推進を図った(表-IV.6.9)。

表-IV.6.9 阪神・淡路大震災による被災地内の用地取得についての概要

契約の成否の取扱	震災以前において、補償契約の内容が基本的に合意が形成されており、事務手続きとしての契約書作成が未了の場合は、用地交渉記録等の客観的証拠に基づいて判断することとする。
契約締結後に建物等が滅失又は毀損した場合の補償金の支払い	契約の相手方が契約義務を履行した場合は、当該契約書に従って補償金の支払いを行うものとするが、撤去費用については国費等をもって支出される場合もあるので、公費の二重支出とならないよう適正な措置を行うものとする。
補償額算定の原則	取得する土地等の価格は、契約締結時の正常な取引価格となり、被災前の土地利用等の価格ではなく、被災状況、復旧・復興の見通し等の価格形成要因を総合的に勘案して判断する。 なお、借地権等については、罹災都市借地借家臨時処理法の適用があるため、充分権利関係者に留意する必要がある。
契約締結時に滅失又は毀損している建物等の移転料	契約時に滅失又は建物として効用のない毀損建物等については補償しないが、撤去費は補償する。ただし、公費の二重支出とならないよう留意する。 建物として効用のある毀損建物等については、補修費等を控除して補償するものとする。
残地収用（残地買収）	従前の建物等が滅失又は毀損し、従来土地利用の状況が消滅していた場合においては、当該土地の地目等を勘案した上で、従来土地利用の状況が確実に復元される見込みがあり、かつ残地について収用等による画地条件の悪化等で従前の土地利用が望めないと認められる場合に、残地収用（残地買収）を認めるものとする。
罹災都市借地借家臨時処理法の適用	本震災については、罹災都市借地借家臨時処理法が適用され、従前より借地人及び借家人等の権利が大幅に保護されるため、権利関係については充分調査を行う必要がある。