第Ⅵ章

復　興　編

しなやかな都市基盤の復興にむけて

阪神・淡路大震災復興本部土木部土木復興局長

足立　昭

兵庫県南部地震は、国土軸の中心に位置する阪神淡路地域を直撃し、我が国の人、もの、情報の流れの大動脈をなすこの地域の生活、産業活動、都市機能を壊滅させました。

この大震災からの復旧が長引けば、本県のみならず国民経済全体に大きな影響を及ぼすものと懸念し、早急に都市基盤を復旧し、産業、雇用の回復を図っていくことが必要であり、さらに、復興にあたっては単に震災前の状態に回復するだけでなく、そこに住む人々が今まで以上に誇りを持てる住みやすい地域に再生する「創造的復興」をすみやかになし遂げなければならないと痛切に感じました。

復興計画の策定にあたっては、英知を結集した県民主体のものとすることが何よりも重要と考え、被災者をはじめとする県民各層、学識経験者、関係行政機関の方々から、フォーラムや委員会等を通じて数々のご意見、ご提言等をいただきました。

こうしたご提言を踏まえ、「人と自然、人と人、人と社会が調和する『共生社会』づくり」を基本理念とする、阪神・淡路震災復興計画（ひょうごフェニックス計画）を平成７年７月に策定しました。

さらに、この復興計画の分野別計画として、土木部が主体となって、主要交通施設の早期復旧、二次災害防止などの急施を要する事業や、多元・多重の総合交通体系の整備等、災害に強く安心して暮らせる多核・ネットワーク型都市圏の形成を目指した「緊急インフラ整備３か年計画」を策定いたしました。

ふるさと兵庫が、このたびの震災から不死鳥のごとく甦り、緑豊かな六甲連山から瀬戸内海、そして花咲き乱れる美しい淡路島に至る、世界に誇れる美しくにぎわいのあるまちを取り戻すため、今後とも復興計画の推進に邁進していきたいと思います。

Ⅵ．復興編

1．阪神・淡路震災復興計画の策定

（1）復興への始動

震災対策の目標が、単に災害による被害を修復して従前の状態に戻すという言わば現状復旧をめざすものではなく、その教訓をもとに二度と大規模な災害を起こさないということにあることからしても、本格的な復興への取り組みは早期に始動することが求められる。また、復興へのいち早い立ち上がりは、被災住民に未来への夢をもたらし、明日へのエネルギーを生み出していく原動力ともなる。

こうした認識のもと、本県では、緑豊かな六甲連山から瀬戸内海に至る美しい街並みを取り戻し、世界に誇れる都市づくりを進めていく決意のもと、初動の緊急対策の段階から、全庁的に復興計画の策定・推進に取り組んだ。

（2）復興に向けた構想づくり

「阪神・淡路震災復興計画（ひょうごフェニックス計画）」の検討を進める中で、本格的な復興対策の推進に向けて、道路、港湾、鉄道等のインフラ整備、住宅の復興、産業の復興など緊急の諸課題に対応した戦略的取り組みを推進していくため、1月30日、兵庫県災害対策総合本部の組織改正を行い、新たに兵庫県南部震災復興本部を設置し、以後、総合企画や新都市建設、新生活と新産業の創造、施設復旧などの進め方について検討を重ねた。

① 新都市再生戦略ビジョン作成方針

震災直後から学識経験者の意見も求めながら、復興ビジョンの基本的理念や戦略的手法等について内々の基本的な検討を開始し、1月22日には、災害対策本部総合対策部に、県理事以下8名による新都市再生戦略ビジョンワーキングチームを編成し（事務局：企画部企画参事）、庁内での横断的な体制による検討に着手、27日には「新都市再生戦略ビジョン作成方針(案)」として取りまとめた。

② 阪神・淡路震災復興戦略ビジョン

1）都市再生戦略策定懇話会の設置

都市再生に向けた庁内チームの検討取りまとめに続いて、復興に向けての基本計画となる「阪神・淡路震災復興計画（ひょうごフェニックス計画）」の作成に向け、防災、都市、交通、建築、産業、財政、情報、医療などの分野において我が国を代表する学識経験者20名からなる「都市再生戦略策定懇話会」(座長：新野幸次郎元神戸大学学長)を設置して（事務局：企画部企画参事）、防災構造を持ち、活力ある成熟社会を先導する21世紀型の新しい都市づくりへの提言「阪神・淡路震災復興戦略ビジョン」づくりを進めた。

さらに、都市再生戦略策定懇話会の中に、環境工学、土質工学、経済政策、財政学、経済人類学、福祉論、医療等の専門家からなる企画委員会(委員長：新野幸次郎)を設

置し、６回の企画委員会、２月11日、３月11日の懇話会を通じて、ビジョンの素案作成、取りまとめがなされ、３月30日に新野座長から貝原知事に「阪神・淡路震災復興戦略ビジョン」として提言された。

２）基本理念

今回の大震災は、あらためて人知を越えるといってよい自然の破壊力の大きさと、その中で命を守り育むことの重要性を確認させることになった。このことから「復興戦略ビジョン」は、何よりも「命を守り育む都市づくり」、すなわち「人間中心の都市づくり」を進めることを基本理念とする。

この基本理念を活かす都市づくりをするためには、大災害の現場から得た

・災害に強いまちづくり
・近隣が助け合い、安心して暮らせる福祉のまちづくり
・既存産業が新生し、次世代産業もたくましく活動する生き生きしたまちづくり
・世界に開かれた、文化豊かなまちづくり

の４つの教訓に即して、復興をめざした目標を設定する。

③ 阪神・淡路震災復興計画－基本構想－

「阪神・淡路震災復興戦略ビジョン」を踏まえ、行政としての復興の基本理念と基本目標を明らかにし、復興計画の策定に向けて住民、企業、団体が復興事業に向けた議論や検討を行うためのたたき台ともいうべき「阪神・淡路震災復興計画－基本構想－」の作成を進め、４月12日にその案を公表し、４月28日に策定した。

なお、３月15日に阪神・淡路大震災復興本部が発足し、それまで企画部企画参事が中心となって進めていた復興計画策定に向けての一連の作業が、復興本部総括部に引き継がれ、以後そこが中心となって作業を進めることとなった。

【基本理念】

－人間中心の都市づくり－

・自然への畏敬の念をもち、自然と共生しながら、命を守り育む、アメニティ豊かな都市づくりを進める。
・高齢化・成熟化の進む21世紀へ向けて、一人ひとりが主体的に自らの生活を創造しながら、共生する社会づくりを進める。
・この地域のもつ文化的風土のうえにたって、外国に開かれたまちづくりを進める。

【基本目標】

・多核・ネットワーク型都市圏の形成
・21世紀に対応した福祉のまちづくり
・世界に開かれた、文化豊かなまちづくり
・既存産業が高度化し、次世代産業もたくましく活動するまちづくり

（3）復興県民会議等による復興計画の検討

復興計画の策定や復興事業の推進にあたって広く有識者からの意見・提言を得るため、分野別に復興県民会議を設置した。

２月５日には、産業復興会議が立ち上がり、その後、２月16日にひょうご住宅復興県民会議、２月17日に外国人県民復興会議、２月23日に保健医療福祉復興県民会議が設置された。

その他にも、兵庫県生涯学習審議会や新しい家庭と地域のネットワーキング会議など種々の場で、復興に向けての検討が行われた。

（4）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

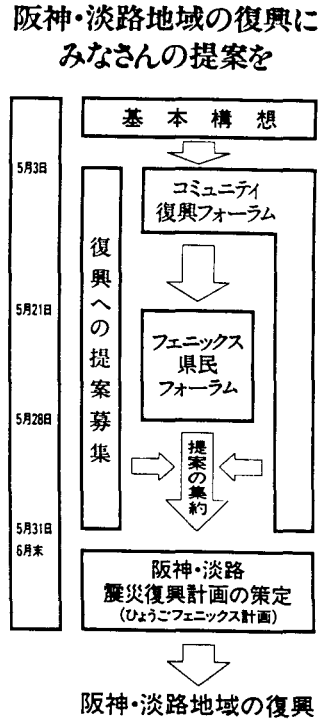
① 阪神・淡路震災復興計画策定調査委員会

阪神・淡路大震災からの一刻も早い復興をめざし、復興計画を策定するにあたり、有識者からの具体的な提言を得るため、有識者等50名で構成される「阪神・淡路震災復興計画策定調査委員会」(委員長：三木信一神戸商科大学学長、事務局：(財)21世紀ひょうご創造協会）を５月11日に発足させた（表-Ⅵ.1.2）。

委員会は、全体会議のほか、都市工学、経済政策、福祉、医療、文化等の専門家８名からなる企画委員会、さらに、「都市」、「産業・雇用」、「保健・医療・福祉」、「生活・文化・教育」の４つの部会が設置された。５月11日、６月３日、６月24日に開催された３回の全体会議、５月18日～６月16日までの間に開催された13回の部会、さらに３回の企画委員会、それらに加えて５回の有識者ヒアリング等を通じて、各分野の復興事業について精力的に検討がなされ、６月29日に三木委員長から貝原知事に対して復興計画への提言が提出された。

② 復興計画策定プロセスへの住民、地元市町の参加

復興計画の策定にあたっては、被災者をはじめとする住民等からの意見・提案をもとに具体的な復興事業を検討し、英知を結集した県民主体のものとすることが何よりも重要であった。そういった認識から、震災後間もない２月から復興に向けての意見・提案を郵便やファクシミリで県庁へ送っていただくよう呼びかけを行っていた（担当：企画部企画参事、復興本部総括部）。さらに、被災地のいたる所で行われている復興に向けた議論の成果を少しでも多く得られるよう、住民の方々が身近なところから自主的に復興について学習や議論をして復興についての提案を積極的に行う「コミュニティ復興フォーラム」の開催を広く呼びかけ、その成果を持ち寄って地域別の「県民復興フォーラム」と「全体フォーラム」を開催することとなった。そして、地域別フォーラム（阪神、神戸・東播磨、淡



路）が５月21日と24日に開催され、５月28日には兵庫県公館において全体フォーラムが開催され、延べ千人近くの人が参加し、幅広い観点から復興についての意見・提案が発表された（事務局：復興本部総括部）。これらを通じて、県に寄せられた復興に対する意見・提案は、様々な分野にわたり約800件、項目にして2,000件を上回るものであった。

また、復興に向けた計画は、被災市町の多くでも策定作業が進められており、県が策定する復興計画は被災市町の復興計画と整合を図る必要があったため、２月14日から６回の連絡会議を開催するとともに、５月31日には知事と10市10町の首長との連絡会を開催し、市町長からの意見を得るなど被災市町との連携を図りつつ、復興計画の策定作業を進めた。

③ 阪神・淡路震災復興計画（ひょうごフェニックス計画）

以上のようなプロセスを経るなか、国の阪神・淡路復興委員会（Ⅵ.2.(3)）における意見、提言等を踏まえ、さらに庁内の復興本部各部、神戸市、国の担当省庁、阪神・淡路復興対策本部事務局（Ⅵ.2.(2)）等との協議調整を繰り返し行い、７月７日に復興計画案をプレス発表し、７月31日に「阪神・淡路震災復興計画」(ひょうごフェニックス計画）を策定した。（資料９　阪神・淡路震災復興計画（ひょうごフェニックス計画）（抄）　参照）

『阪神・淡路震災復興計画（ひょうごフェニックス計画）』

【基本理念】

－人と自然、人と人、人と社会が調和する「共生社会」づくり－

【基本目標】

1)21世紀に対応した福祉のまちづくり

被災した住宅の復興にあわせ、高齢者や障害者をはじめとするすべての人々が安心して暮らせるコミュニティの形成をめざし､「すこやか長寿大作戦」にもとづき、社会福祉施設等の整備を進めるほか、地域活動やボランティア活動のネットワーク化などを通じて、共に生きるノーマライゼーションの理念を基調とし、保健・医療・福祉機能が連携した生き甲斐のもてる地域づくりを進める。

2)世界に開かれた、文化豊かな社会づくり

阪神・淡路地域は、すぐれた生活環境のもと、海外文化を積極的に受け入れ、日本を代表する個性あふれる市民文化を形成してきた。今後、生涯学習のネットワーク化などを通じて文化豊かな、ゆとりとアメニティに富む国際性豊かなまちづくりを推進する。

3)既存産業が高度化し、次世代産業もたくましく活動する社会づくり

21世紀の成熟社会に向けた新たな産業構造を構築するため、既存産業の高度化、新分野進出といった従来からの取り組みに加え、新産業創造システムの形成、高度集客都市群の形成、国際経済文化機能ネットワークの形成を本格復興の３つの重要課題と

し、計画的な復興に取り組む。また、事業推進の際には、民間能力の活用を図りつつ、多様な産業基盤整備プロジェクトの適切な推進を図る。

4)災害に強く、安心して暮らせる都市づくり

大震災の反省と教訓を踏まえて災害に強い安全なまちづくりをめざして、地域防災計画を見直し、防災体制の充実強化を図るとともに、総合的な防災情報システム、防災拠点など防災機能の整備を進める。

5)多核・ネットワーク型都市圏の形成

被災した阪神・淡路地域の復興にあたり、新たに都市核の整備が進む大阪湾ベイエリア地域や山陽自動車道沿線の内陸部との多核・ネットワーク型都市圏を形成し、安全で環境保全に配慮したゆとりある地域整備を進める。

【目標年次】

2005年（平成17年）

【対象地域】

兵庫県内の災害救助法指定市町10市10町

復興事業の内容については、これらの地域を越えた地域も含む。

【復興事業計画】

５つの基本目標に即して、事業数は６６０事業にのぼり、そのうち土木部が中心となってとりまとめた「緊急インフラ整備３か年計画」関連事業は、主として「多核・ネットワーク型都市圏の形成」に含まれており、事業数は約２４０事業（土木部関連は約90事業）と、大きな割合を占めている。

この10か年にわたる復興事業に必要な事業費は、全体で約17兆円が見込まれており、そのうち、「緊急インフラ整備３か年計画」の事業費は約５兆７千億円（うち復興約４兆２千億円、復旧約１兆５千億円）にのぼっている（表-Ⅵ.1.1）。

なお、土木部所管の県事業で見ると、３箇年で約４千億円となっている。

表-Ⅵ.1.1　阪神・淡路震災復興計画事業費

事業数：660事業　　（単位：億円）

基本目標	総事業費	
	５箇年	１０箇年
１．２１世紀に対応した福祉のまちづくり	21,000	30,000
２．世界に開かれた文化豊かな社会づくり	2,000	2,000
３．既存産業が高度化し、次世代産業もたくましく活動する社会づくり	15,000	18,000
４．災害に強く、安心して暮らせる都市づくり	3,000	4,000
５．多核・ネットワーク型都市圏の形成	80,000	116,000
合計	121,000	170,000

・復興計画の進捗率（事業数）　７年度までに約70％事業着手
　８年度当初までに約85％事業着手

表-Ⅵ.1.2　阪神・淡路震災復興計画策定調査委員会　委員名簿

（敬称略）

区　分	氏　名	所　属　等　（当時）
特別委員	貝原　俊民	兵庫県知事
	笹山　幸俊	神戸市長
	内仲　康夫	国土庁長官官房審議官
	新野　幸次郎	神戸大学名誉教授
有識者委員	沖村　孝	神戸大学工学部助教授
	加藤　恵正	神戸商科大学商経学部教授
	角野　幸博	武庫川女子大学教授
	河内　厚郎	演劇評論家
	北浦　かほる	大阪市立大学助教授
	黒田　正治郎	近畿大学短期大学部助教授
	小森　星児	姫路短期大学学長
	佐藤　友美子	サントリー不易流行研究所
	高島　進子	神戸女学院大学教授
	徳山　明	兵庫教育大学教授
	中瀬　勲	姫路工業大学教授
	鳴海　邦碩	大阪大学工学部教授
	春名　攻	立命館大学理工学部教授
	端　信行	国立民族学博物館教授
	林　敏彦	大阪大学経済学部教授
	林　春男	京都大学防災研究所助教授
	林　宜嗣	関西学院大学経済学部教授
	松原　一郎	関西大学社会学部教授
	丸川　征四郎	兵庫医科大学教授
	三木　信一	神戸商科大学学長
	南　裕子	県立看護大学学長
	森津　秀夫	神戸大学工学部助教授
	山中　千代衛	姫路工業大学学長
	蠟山　昌一	大阪大学大学院教授
	ﾛﾆｰ・ｱﾚｷｻﾝﾀﾞｰ	神戸大学大学院教授
団体等委員	砂野　耕一	神戸経済同友会代表幹事
	上田　統雄	兵庫高校校長
	小林　郁雄	まちづくり会社コー・プラン代表
	草地　賢一	神戸ＮＧＯ協議会代表
	島田　誠	神戸文化復興基金事務局長
	団　秀和	神戸青年会議所理事長
	繁田　安啓	北淡町消防団長
	広瀬　雄二郎	ＮＴＴ関西通信システム本部阪神復興プロジェクト部長
	藤本　芳秀	日本ケミカルシューズ工業組合理事長
	増田　大成	コープこうべ専務理事
	松本　冬見	住宅建築コーディネーター
	豆谷　功	連合兵庫事務局長
	三木　徹也	兵庫県商工会議所連合会専務理事
	三元　原利文	神戸弁護士会震災復興対策本部法制対策専門部会長
	八馬　望	兵庫県酒造組合連合会会長
	山田　美智子	芦屋市商工会婦人部長
	吉岡　康榮	県精神保健協議会評議員
	吉田　昌二	長田防火協会会長
	吉田　浩	全国自治体病院協議会兵庫県支部長
行政機関委員	辻　寛	兵庫県阪神・淡路大震災復興本部総括部長
	山下　彰啓	神戸市震災復興本部総括局長

（5）阪神・淡路震災復興計画の推進

阪神・淡路震災復興計画では、計画推進上の課題のひとつとして「復興事業のマネージメント」を位置づけ、「復興事業の推進は、10か年の長期に及ぶものであるので、社会情勢や県民ニーズの変化、技術革新の進展等の条件変化に対応し、計画の変更も含めて柔軟で機動的な運用を図ることとし、計画のフォローアップや計画推進上の課題等について、県民各界各層から幅広い意見や提言を得るための組織を設置する。」こととしている。

このため、計画推進方策、計画推進上の課題等について幅広く議論を行い、計画の円滑な推進及び必要に応じた計画のローリング等に資するため、「阪神・淡路震災復興計画推進委員会」（設置期間：平成９年度まで。事務局：復興本部総括部）を平成７年11月２日に設置した（表-Ⅵ.1.3）。

委員会は、学識委員27名、団体委員16名の43名の委員で構成しており、委員全員が一堂に会し、総合的に議論を行う「全体会議」、専門的な議論を行うための「分野別専門委員会」、さらに、運営全般のマネージメント、討議課題検討のための「企画委員会」を開催することとしている（図-Ⅵ.1.1）。

なお、分野別専門委員会は、「福祉」、「文化」、「産業」、「多核・ネットワーク、防災」及び「住宅」の５つであり、復興計画の基本目標ごとに設置しているが、このうち「住宅」については、復興の基礎となる重要課題であるため、特に独立した委員会を設置している。

インフラ関係は、「多核・ネットワーク、防災」の分野別専門委員会で議論されることとなり、平成８年３月13日、10月３日に開催され、今後、年間２回程度開催が予定されている。

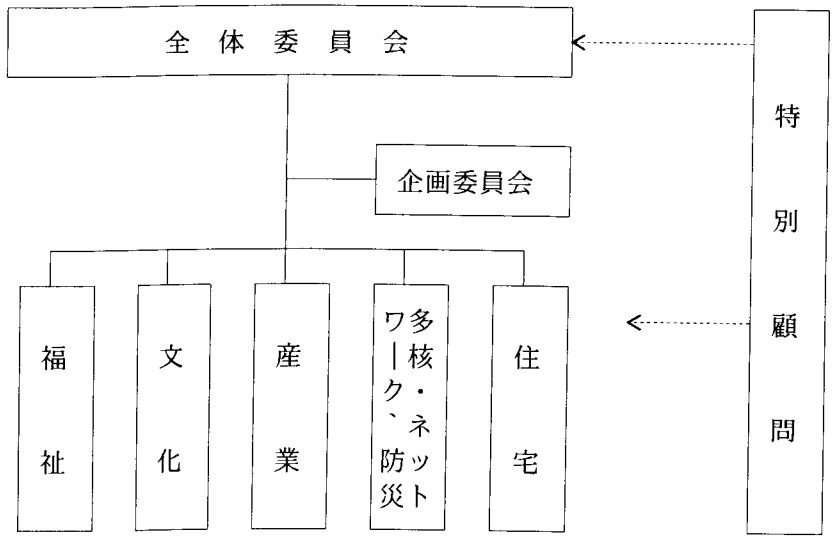


図-Ⅵ.1.1　各会議関係概念図

表-Ⅵ.1.3　阪神・淡路震災復興計画推進委員会　委員名簿

（敬称略 50音順）

区　分	氏　名	所　属
学識委員（２７名）	☆沖村　孝	神戸大学工学部教授
	加藤恵正	神戸商科大学商経学部教授
	☆角野幸博	武庫川女子大学教授
	河内厚郎	演劇評論家
	北浦かほる	大阪市立大学教授
	☆黒田正治郎	近畿大学短期大学部助教授
	小西康生	神戸大学経済経営研究所教授
	佐藤友美子	サントリー不易流行研究所
	高島進子	神戸女学院大学教授
	徳山　明	兵庫教育大学教授
	☆中瀬　勲	姫路工業大学教授
	☆鳴海邦碩	大阪大学工学部教授
	白子忠男	姫路工業大学学長
	端　信行	国立民族学博物館教授
	林　敏彦	大阪大学大学院教授
	☆林　春男	京都大学防災研究所教授
	林　宜嗣	関西学院大学経済学部教授
	☆春名　攻	立命館大学理工学部教授
	松原一郎	関西大学社会学部教授
	丸川征四郎	兵庫医科大学教授
	三木信一	神戸商科大学学長
	南　裕子	県立看護大学学長
	☆本倉眞吾	姫路短期大学学長
	☆森津秀夫	神戸大学工学部助教授
	吉田順一	神戸大学経営学部教授
	蟻山昌一	大阪大学大学院教授
	ﾛﾆｰ・ｱﾚｷｻﾝﾀﾞｰ	神戸大学大学院教授
団体委員（１６名）	秋山喜代子	西宮市社会福祉協議会副理事長
	伊田昌弘	神戸青年会議所理事長
	梶原　廣	神戸経済同友会代表幹事
	川本善雄	連合兵庫事務局長
	草地賢一	阪神・淡路大震災地元ＮＧＯ救援連絡会議代表
	☆小林郁雄	まちづくり会社コー・プラン代表
	島田　誠	神戸文化復興基金事務局長
	集堂昭典	青年農業士
	武田登喜子	生活協同組合コープこうべ理事
	樽谷清一	尼崎市文化団体協議会会長
	☆広瀬雄二郎	ＮＴＴ関西通信システム本部復興プロジェクト部
	松本冬見	住宅建築コーディネーター
	三木徹也	兵庫県商工会議所連合会専務理事
	☆元原利文	神戸弁護士会震災復興対策本部法制対策専門部会長
	吉岡康榮	県精神保健協議会評議員
	吉田　浩	全国自治体病院協議会兵庫県支部長

☆は「多核・ネットワーク、防災」分野別専門委員会委員

２．復興に向けた国の対応

（１）特別法の制定

阪神・淡路大震災からの復旧・復興を円滑に進めるため、政府は震災直後から法律の制定・改正を進め、基本方針、組織、財源対策、まちづくり、税の減免、雇用対策などにおいて、16に上る震災関連法の整備がなされた。

（２）阪神・淡路復興対策本部の設置

政府は２月24日に施行された「阪神・淡路大震災復興の基本方針及び組織に関する法律」により、関係地方公共団体が行う復興事業への国の支援その他関係行政機関が講ずる復興のための施策に関する総合調整を行う機関として「阪神・淡路復興対策本部」を設置した。

本部長は、村山総理大臣が当たり、副本部長には五十嵐内閣官房長官及び小里地震対策担当大臣が就任するとともに、副本部長を除く全国務大臣が本部員となった。事務局は国土事務次官を事務局長とし、各省庁等からのメンバー総勢27名で構成された。

本部は被災地域の震災からの早期復旧・復興を支援するため、地元の要望や阪神・淡路復興委員会の意見・提言等を踏まえ、財政的な措置をはじめ、政府がとる種々の施策の取りまとめや調整を行った。

４月28日には、「阪神・淡路地域の復旧・復興に向けての考え方と当面講ずべき施策」を決定した。

その内容は、「がれき処理」、「二次災害防止対策」、「港湾機能の早期回復等」、「早期インフラ整備」、「耐震性の向上対策等」、「住宅対策」、「市街地の整備等」、「復旧・復興を円滑に進めるための横断的施策」、「地域の安全と円滑な交通流の確保」、「防災対策」など、16の分野にわたっている。

７月28日には、地元が策定した復興計画について、「阪神・淡路地域の復興に向けての取組方針」を決定した。この取組方針の中で、まず政府は震災発生以来被災地の一日も早い復旧・復興を目指し、国のとりうる政策手段を最大限活用して取り組んできたこと、及び、地元兵庫県が被災地域の住民の一日も早い生活の安定と被災地の速やかな復旧・復興を目指して復興計画を策定したが、これは地元が主体的となって取りまとめたもので、復興に向けて広範な分野の課題に応え、総合的に実施すべき施策について取りまとめたものになっていると述べた上で、政府としては「阪神・淡路復興委員会」の意見を踏まえ、「阪神・淡路震災復興計画（ひょうごフェニックス計画）」の実現を最大限支援すると位置づけている。

そして、復興計画の実現に当たって、政府は緊急を要するものから順次重点的に具体的支援措置を講ずることとし、特に復興計画に盛り込まれた復興事業のうち、復興計画の前期５箇年において、被災地域のおかれた状況の下で復興にとって必要不可欠な施策を復興特別事業として位置づけ、その円滑な実施に必要な特段の措置を講じ、それら事業の着実な実施に全力を注ぐこととするとされた。

11月には、阪神・淡路復興委員会が10月10日に提言した復興特定事業を中心にプロ

ジェクトチームを設置し、それら事業の実現に向けた支援体制が組まれた。

（3）阪神・淡路復興委員会の設置

政府は、2月10日の閣議において総理府本府組織令の一部を改正し、内閣総理大臣の諮問に応じて関係地方公共団体が行う復興事業への国の支援その他関連行政機関が講ずる復興のための施策に関して総合調整を要する事項を調査審議するとともに、当該諮問に関連する事項について内閣総理大臣に意見を述べる「阪神・淡路復興委員会」を2月15日に設置した（表-Ⅵ.2.1）。

第1回委員会は、2月16日に開催され、総理大臣からの「阪神・淡路地域の復興のために国が講ずべき施策の基本方針及び基本方針に基づき講ずべき諸施策はいかにあるべきかについて、緊急に阪神・淡路復興委員会の意見を求める」との諮問を受けた後、意見交換が行われ、緊急に検討する特定課題として、「復興10か年計画の策定」「住宅の復興」「がれき等の処理」の3つが選ばれた。

その後、10月30日までに第14回に及ぶ委員会の開催並びに2回のヒアリングの実施など精力的に調査審議が行われ、3回の意見及び11の提言が下河辺委員長から村山総理大臣に提出された（表-Ⅵ.2.2）。

特に5月22日の「提言－8」において、「復興計画の前期5か年において、被災地域のおかれた状況の下で、復興にとって緊急かつ必要不可欠な施策を復興特別事業として位置づけること」、「復興10か年計画の策定にあたり、長期的視点から10か年を通じて復興のために特に重要と認められる戦略的プロジェクトあるいは復興のシンボルとして相応しい施策・事業を復興特定事業として選択し、その事業を確定すること」と明記され、10月10日の「提言－11」においては、復興特定事業について4つのプロジェクトが提言された。

そして、10月30日に第14回委員会が開催され、10月10日までに出された意見及び提言をまとめ、下河辺委員長から村山総理大臣に報告された。

これを受けて、11月には、国の阪神・淡路復興対策本部事務局において、復興特定事業を中心にプロジェクトチームが設置され、その実現に向けた支援体制が組まれた。

また、復興特別事業については、国の復興対策本部事務局と県の復興本部総括部の間で協議調整が行われるなか、平成7年度の2度にわたる大型補正、平成8年度当初内示等に際して優先的に予算の割り当てが行われた。

表-Ⅵ.2.1　阪神・淡路復興計画委員会　委員名簿

	氏　名	所　属　等（当時）
委員長	下河辺　淳	東京海上研究所理事長
委　員	一番ヶ瀬 康子	東洋大学教授、日本女子大学名誉教授
	伊　藤　滋	慶応義塾大学教授、東京大学名誉教授
	貝 原 俊 民	兵庫県知事
	川 上 哲 郎	(社)関西経済団体連合会会長
	堺 屋 太 一	作家
	笹 山 幸 俊	神戸市長
特別顧問	後藤田 正 晴	衆議院議員
	平 岩 外 四	(社)経済団体連合会名誉会長

表-Ⅵ.2.2　阪神・淡路復興計画委員会　開催経緯

会	日	時　間	場　所	内　容
第１回会合	２月16日(木)	18時～20時	内閣総理大臣官邸大客間	・諮問 ・特定課題の選定 〔復興10か年計画の策定、住宅の復興、がれき等の処理〕
第２回会合	２月24日(金)	18時～20時	内閣総理大臣官邸大客間	・特定課題の選定 〔経済復興と雇用確保、神戸港の早期復興、まちづくりの当面の方策〕
第３回会合	２月28日(火)	13時 ～15時30分	兵庫県公館	・現地での意見交換 ・提言－１、２、３ 〔復興10か年計画の策定、住宅の復興、がれき等の処理〕
第４回会合	３月10日(金)	18時～20時	内閣総理大臣官邸大客間	・提言－４、５ 〔まちづくりの当面の方策、神戸港の早期復興〕 ・特定課題の選定 〔健康・医療・福祉の社会的サービスの正常化への移行〕
第５回会合	３月23日(木)	９時～11時	内閣総理大臣官邸大客間	・提言－６、７ 〔経済復興と雇用確保、健康・医療・福祉の社会的サービスの正常化への移行〕
ヒアリング	４月17日(月)	15時～17時	内閣総理大臣官邸大客間	・７提言に対する取組状況についてヒアリング
第６回会合	４月24日(月)	18時～20時	内閣総理大臣官邸大客間	・意見 〔復興に向けて政府の取り組むべき当面の方策について〕 ・特定課題の選定 〔復興10か年計画の基本的考え方、都市復興の基本的考え方、総合的な交通・情報通信の体系的整備・調整〕
第７回会合	５月22日(月)	18時～20時	総理府特別会議室	・「阪神・淡路地域の復旧・復興に向けての考え方と当面講ずべき施策」（４月28日、阪神・淡路復興対策本部決定）及び平成７年度第１次補正予算について阪神・淡路復興対策本部事務局より報告 ・提言－８ 〔復興10か年計画の基本的考え方〕
第８回会合	６月12日(月)	18時～20時	内閣総理大臣官邸大客間	・提言－９ 〔都市復興の基本的考え方〕
第９回会合	６月19日(月)	18時～20時	内閣総理大臣官邸大客間	・提言－10 〔総合的な交通・情報通信の体系的整備・調整〕
ヒアリング	７月10日(月)	18時～20時	内閣総理大臣官邸大食堂	・復興10か年についてヒアリング
第10回会合	７月18日(火)	11時～13時	内閣総理大臣官邸大食堂	・意見（２） 〔復興10か年計画及び復興特別事業について〕
第11回会合	８月28日(月)	18時～20時	内閣総理大臣官邸大客間	・「阪神・淡路地域の復興に向けての取組方針」（７月28日、阪神・淡路復興対策本部決定）について阪神・淡路復興対策本部事務局より報告 ・被災地の各市長、町長から復興に関する意見の提出を求め、その概要を阪神・淡路復興対策本部事務局より紹介 ・長期構想、復興特定事業等について意見交換
第12回会合	９月５日(火)	13時～15時	内閣総理大臣官邸大客間	・意見（３） 〔長期構想について〕
第13回会合	10月10日(火)	12時～14時	内閣総理大臣官邸大食堂	・「阪神・淡路地域復興国際フォーラム」（９月13日～14日、場所：神戸市）及び平成７年度第２次補正予算について阪神・淡路復興対策本部事務局より報告 ・提言－１１ 〔復興特定事業の選定と実施〕
第14回会合	10月30日(月)	18時～20時	内閣総理大臣官邸大客間	・阪神・淡路復興委員会総括報告 ・委員会委員長談話

提言－８（一部抜粋）

復興10か年計画の基本的考え方について提言する。

○　復興計画の前期５か年計画において、被災地域のおかれた状況の下で、復興にとって緊急かつ必要不可欠な施策を復興特別事業として位置づけること。

○　国はこの復興特別事業への取り組み方針を明らかにするとともに、その円滑な実施のために特段の措置を講ずること。

○　復興10か年計画の策定にあたり、長期的視点から10か年を通じて復興のために特に重要と認められる戦略的プロジェクトあるいは復興のシンボルとして相応しい施策・事業を復興特定事業として選択し、その事業を確定すること。

○　この復興特定事業の選択と確定は、第１次95年７月、第２次96年７月、第３次97年に分け、重要度が高く、実施可能性の高いものから順次明らかにすること。

○　復興特定事業について、国が助成等の支援を行うもの、地元が独自に実施するものを明確に区分し、国としてもその実施にあたり積極的に必要な措置を講ずること。

提言－１１

復興特定事業の選定と実施について提言する。

１．長期的視点から10か年を通じて復興のために特に重要と認められる戦略的プロジェクト、あるいは復興のシンボルとして相応しい施策･事業を復興特定事業として選択し、その事業を確定すること（提言－８）。

２．復興特定事業については、これまでの構想の段階から、それぞれの事業の主体を明確にし、企画・設計・実施の段階へ進み、主体となる事業体が着実に実施を促進するために、国・県・市・町は必要な措置を講ずること。

３．企業が一社単独もしくは連合して、特色ある地域社会文化と個性的な企業文化を結合して、阪神・淡路地域の復興に寄与するために選定した復興特定事業については、申請を受け審査のうえ、貢献度の高いものについて、国・県・市・町は適切な行政上の支援措置を講ずること。

４．非営利団体・専門性の高いボランタリーグループ等が阪神・淡路地域の復興のために選定した復興特定事業については、申請を受け審査のうえ、貢献度の高いものに、国・県・市・町は必要に応じて適切な助成措置を行うこと。

５．県・市・町が行う阪神・淡路地域の復興のための復興特定事業については、住民の理解と協力を得て、優先度が高いものから順次選定し実施するものとすること。事業の実施に当たり、民間の協力を求め、官・民の協同事業とする場合に協力する民間に対して、適切な措置を講じ、民間の協力を促進すること。

６．国は、県･市･町の行う復興特定事業について、申請を受け審査の上、国が支援を行うもの、地元が独自に実施するものを明確に区分し、国が支援を行うものについては、優先度が高く計画の熟度の高いものから順次、その実施に当たり積極的に必要な措置を講ずること。
国としては特に全国的に効果の高いもの、アジア太平洋・全世界にとって有意義なものであることに留意すること。

復興特定事業の申請と措置については、可能なものから順次速やかに行うものとすること。

7．阪神・淡路復興委員会としては、各種提案のあった復興特定事業構想の中から、国際フォーラムでの海外の専門家の提言を受けて、下記４つの事業を極めて意義のあるものとして提言する。

8．プロジェクト－１　上海長江交易促進プロジェクト

・上海経済圏・長江流域経済圏と阪神経済圏を結び、日中経済交流を促進するため、上海国際金融センターの形成と阪神経済圏の発展を連結するとともに、神戸港に河川専用船による直接交易を図るための港区を設置し、その背後に中国人街を整備する。
・このため日中共同でフィジビリティー調査を行い、計画を策定するとともに、専用船の開発のための作業を行うこと。
・年内に日中双方が上海市で代表者会議を開催し、共同作業の第一歩とすること。

9．プロジェクト－２　ヘルスケアパークプロジェクト

・国際的な健康開発の研究活動の拠点として、国連の世界健康開発センター（ＷＨＯ、ＨＤＣ）を設置するとともに、ヘルスケアパークとして、医療・福祉に関して市民が親しめる交流拠点を整備すること。
・ヘルスケアパークにおいて高齢化社会での大都市大震災が人間の生命・身体のみならず心に影響を与えたこと（恐怖・不安の後遺症）に関する調査研究活動・治療活動を集約すること。
・ヘルスケアパークの諸活動は西欧と東洋の交流の交差点としての役割を果たし得るものであること。

10．プロジェクト－３　新産業構造形成プロジェクト

・医療・健康・環境に関連する企業集団、情報ネットワーク・マルチメディアに関連する企業集団、消費財関連企業集団、ファッション、デザインに関連する企業集団、集客文化に関連する企業集団などから、産官学の協力により、研究開発を進め世界に開かれた知識集約ネットワーク型の新産業構造の形成を図る。
・日本企業の空洞化が進む中で、逆に海外企業の被災地への直接投資を受け、日本及びアジアの経済拠点として被災地で活動する海外の企業を誘致するために、企業活動環境・居住環境について所要の措置を講ずること。
・ことばの壁を越え、教育・医療・宗教・ショッピング等の豊かな市民生活サービスにより、外国人に住みやすいまちづくりを促進すること。

11．プロジェクト－４　阪神・淡路大震災記念プロジェクト

・阪神・淡路大震災を記念して、２０世紀文明（産業革命）を超えた新しい２１世紀文明（情報革命）の創造を目指して、研究機能・博物館機能・文化活動機能・学習機能・コンベンション機能・情報通信機能などを持つ、世界に開かれた総合的な国際交流拠点を創設すること。
・海外との文化学術交流を活発化するとともに、海外からの教授・学生を積極的に受け入れ、国際的な情報の受信地として、情報の発信地として、機能するものとすること。
・このプロジェクトを具体化するため、国・県・市・町・民間が協力し、国内外の有識者の協力も得て企画を立て、日本が世界に誇れる阪神・淡路大震災記念事業とすること。

3．復興計画策定に際しての土木部関係委員会等

（1）交通基盤復興懇話会

① 交通基盤復興基本計画の策定

道路・鉄道・港湾・空港等の交通基盤は、震災からの復興に向けた今後の諸活動を支える最も基礎的な社会資本であり、早期に復旧させるとともに、それぞれの交通機関の特性を活かしつつ、これらを有機的に連携させ、災害にも強い総合交通体系の確立が求められる。

このため、災害に強い交通体系づくりの視点から、陸・海・空にわたる交通基盤の復興指針を早急に策定するため、平成７年２月25日に学識経験者により構成する「交通基盤復興懇話会」を設置した（表-Ⅵ.3.1）。

懇話会は平成７年６月１日までに３回開催し、交通基盤復興への基本方針、施設の整備方針等について示唆を受けた。懇話会で得られた成果は「交通基盤復興基本計画」として、平行して作業が進められていた緊急インフラ整備３か年計画や阪神・淡路震災復興計画の策定作業に即座に反映させ、これらの計画の交通基盤についての骨格を形成した（図-Ⅵ.3.1）。

表-Ⅵ.3.1　交通基盤復興懇話会委員名簿

（敬称略、五十音順）

氏　　名	役　　職	備　考
近藤　勝直	流通科学大学情報学部教授	
今野　修平	大阪産業大学経済学部教授	座　長
正司　健一	神戸大学経営学部助教授	
中川　　大	京都大学工学部助教授	
村橋　正武	立命館大学理工学部教授	
森津　秀夫	神戸大学工学部助教授	

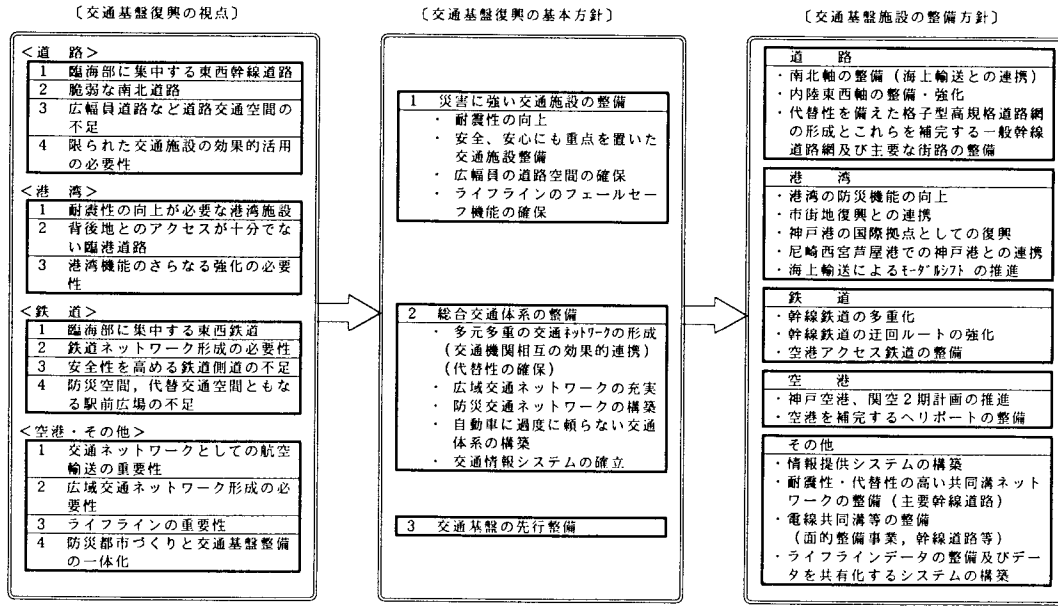


図-Ⅵ.3.1　交通基盤復興基本計画策定方針

② 交通基盤施設の整備方針

交通基盤復興基本計画においては、それぞれの交通基盤の復興にあたり、次のような整備方針を掲げている。

1）道路

今回の震災を教訓に、被災時の救助・救援等の速達性を高めるため、3箇年では従来遅れていた南北軸の整備に重点を置くとともに、東西軸については、内陸部の強化を図る。

整備目標としては、災害に強いまちづくりを目指した多核・ネットワーク型都市づくりを推進していくため、都市核や広域防災拠点を連絡する道路ネットワークの強化が必要である。このため、緊急時の高速性と円滑な交通を確保できる代替性を備えた格子型高規格道路網を形成するとともに、これらを補完する一般幹線道路網の整備を図り、ダブルチャンネルを確保する。

また、都市計画道路については被災市街地の復興と一体的事業として取り組むべき街路や、都市の防災性向上に寄与し、併せて高規格道路網等を補完する主要な街路の整備を図る。

2）港湾

a．港湾の防災機能の向上

・主要地区で、耐震バースを災害復旧及び災害関連事業で整備するとともに、新たに耐震バース、係船可能な耐震護岸の整備及び主要幹線、市街地の防災拠点等へのアクセス道路（橋梁）の多重化や耐震性の強化を行う。

・耐震バースの構造形式の選定にあたっては、同時の被災を回避するため、特定の構造形式に片寄らないよう、多様化を図るとともに、新たな構造形式(浮体構造など)の研究開発を進めていく。

b．市街地復興との連携

・背後地域とのアクセスを強化するとともに、臨海部空間を都市再生のための用地として活用する。

c．神戸港の国際拠点としての復興

・神戸港は、コンテナ埠頭の一層の大型化などにより、充実した国際物流拠点として復興するとともに、陸・海・空の交通の結節地域であるので、六甲アイランド、六甲アイランド南、ポートアイランド、ポートアイランド（第2期）、臨海部未利用地について、新産業を支え、また、国際化を支援する施設などを整備する空間とする。

d．尼崎西宮芦屋港等での神戸港との連携

・神戸港との連携を図り、阪神圏域、播磨圏域のコンテナ需要に対応した機能を拡充するため、尼崎西宮芦屋港、東播磨港、姫路港において、コンテナ輸送に対応できる大型岸壁等の機能の拡充を図る。

ｅ．海上輸送等によるモーダルシフトの推進

・大阪港、神戸港と連絡する明石港、姫路港等の旅客船バースの拡充を行い、通常時はクルージング利用を図り、非常時には臨時航路として各港を機能的に結ぶ海上アクセス機能を確立する。
・姫路港、東播磨港においてフィーダー船による、コンテナ貨物輸送システムによる陸上交通の軽減と非常時の輸送体制の確立を図る。
・神戸港においては、テクノスーパーライナー等による海上輸送の高速化の実現を図る。
・広域的にフェリー岸壁の可動橋等の構造の統一化を図るなど、フェリー航路の多重化を検討する。

３）鉄道

輸送力の強化、利便性の向上のほか、災害時の安全性、代替性の向上を図るため、被災地域の鉄道の多重化を進めるとともに、寸断されることによる影響が広域に及ぶ幹線鉄道の迂回ルートの強化を図る。また、交通機関相互の連携を強化するため、空港へのアクセス鉄道を整備する。

さらに、交通結節機能の強化とともに、緊急時の代替バス輸送基地としても活用しうる駅前広場の整備を進める。

４）空港

今後の航空需要に対応するとともに、陸・海・空の総合交通体系を構成し、被害時の交通拠点としても活用できる空港の整備について検討、推進を図る。

５）情報提供システム

的確な道路情報を提供するため、道路情報システムを構築する。

６）共同溝等

震災によりライフラインが寸断され、都市生活に支障をきたしたことに鑑み、幹線系は耐震性の高い共同溝を主要幹線道路に設置するとともに、特にその復旧に日時を要したガス・水道の対策も含め、供給系については、各種ライフラインの特性等を勘案し、電線共同溝等を幹線道路に設置し、被災時のライフラインの迅速復旧と道路機能の確保を図る。

さらに、ライフラインの維持管理の迅速化を図るため、管理システムの開発を検討する。

（2）兵庫県港湾復興検討委員会等

① 兵庫県港湾復興計画の策定

兵庫県の港湾の震災復興にあたっても、従来機能の復旧にとどまるのではなく、安全でしなやかな災害に強い港づくりや、住民にとっても魅力ある港づくりを背後都市と連携して行っていくことが重要な課題となり、災害に強く人と環境にやさしい都市づくりの骨格に資することが必要と認識された。

この考え方を基本に、震災発生から約１箇月後の平成７年２月16日に学識経験者、関係行政機関、港湾関係者及び県市職員で構成する「兵庫県港湾復興検討委員会」を組織して、港湾の復旧・復興の指針となる方策を検討し、その成果を同年５月に「兵庫県港湾復興計画」として取りまとめた（表-Ⅵ.3.2～3）。

表-Ⅵ.3.2　兵庫県港湾復興検討委員会開催状況

開催状況	日　時
第１回委員会	平成７年２月16日
第２回委員会	平成７年３月６日
第３回委員会	平成７年４月４日

表-Ⅵ.3.3　兵庫県港湾復興検討委員会　委員名簿

	所　属	職　名	氏　名
学識経験者	関西大学工学部	教　授	吉川　和広
	日本港湾協会	理事長	藤野　慎吾
	京都大学防災研究所	教　授	岡田　憲夫
港湾関係者	尼崎西宮港運協会	副会長	松本　泰三郎
	尼崎商工会議所	会　頭	氏平　競重
	西宮商工会議所	会　頭	長部　文治郎
	兵庫県倉庫協会	会　長	川西　章二
関係行政機関	運輸省港湾局計画課	課　長	川嶋　康宏
	運輸省港湾局海岸防災課	課　長	早田　修一
	神戸海運監理部	部　長	谷野　龍一郎
	運輸省第三港湾建設局	局　長	稲垣　紘史
	第五管区海上保安本部	本部長	友兼　郁夫
	神戸海上保安部	尼崎西宮芦屋港長	小林　也埈
県市職員	兵庫県土木部	部　長	志道　行雄 (竹本　雅俊)
	兵庫県土木部交通政策局	次　長 (局　長)	秋元　恵一 (足立　昭)
	兵庫県商工部	部　長	豊泉　進
	兵庫県企業庁	公営企業管理者	津田　貞之
	尼崎市	助　役	辰巳　浩
	西宮市	助　役	小出　二郎
	芦屋市	助　役	後藤　太郎

（　）は前任者

1）復興の基本方針

【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

【基本方針】

・市民生活、経済活動を支えるための港湾機能の早期復興
・円滑で効率的かつ安全な交易空間の形成
・災害に強い都市・港湾を支えるゆとりの空間形成
・都市の再生を目指した魅力ある生活・産業空間の創出
・人・もの・情報・文化の交流する多彩なウォーターフロントコミュニティの形成
・人と環境にやさしい港と街づくりを環境創造の面から先導する空間の創出

2）尼崎西宮芦屋港の復興

a．機能の早期回復

・震災による港湾機能の本格復旧については、緊急を要する施設から段階的に復旧を図りながら、２年以内に完了する。
・このうち、特に主要防波堤及び海岸保全施設については、防災上の観点から、平成７年度の台風時期までに機能回復を図る。

b．防災機能の向上

・港湾・海岸の施設の復旧にあたっては、「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」に基づき施設の重要度に応じ、耐震性を高める。
・背後都市との連携に留意し、緊急時の必要物資の輸送や人員輸送が円滑にできるとともに、港湾物流活動を確保するため、耐震強化岸壁を拠点的に配置して整備する。さらに、主要幹線、市街地の防災拠点等へのアクセス道路（橋梁）となる西宮大橋等で耐震強化を行う。
・西宮、甲子園地区など耐震強化岸壁等の構造形式の選定にあたっては、同時の被災を回避するため、特定の構造形式に片寄らないよう多様化を図る。
・係留施設のない芦屋地区においては、耐震構造の係船可能な護岸を整備する。
・防災交通ネットワーク形成を図るため、アクセス道路等の代替機能を確保する。特に、西宮地区埋立地等の人工島と市街地の連絡については、被災時の対応も考慮し、アクセスの多重化を図るべく検討を進める。
・液状化現象については、「港湾施設耐震構造検討委員会」等で検討されており、その結果を踏まえ重要なものについては、液状化対策を講じる。

c．都市の復興との連携

・兵庫の産業・経済の一日も早い復興を目指し、その基盤である港湾機能の早期回復を図る。
・市街地の円滑な復興を促進するため、当面の間、大阪湾広域臨海環境整備センタ

一で瓦礫等の受入を行うとともに、新たな受入場所（西宮市鳴尾地区等）の確保を図る。

・市街地の円滑な復興を促進するため、鳴尾地区及び西宮地区、芦屋沖地区等の埋立地の一部を住宅、中小企業移転用地等の都市再開発用地として活用する。

ｄ．臨海部の防災拠点としての整備

・拠点的に緑地・広場を整備し、耐震強化岸壁と併せ、非常時には背後都市の支援基地として、被災初期の救助・救援や物資・旅客輸送の拠点となる臨海部の防災拠点を芦屋沖、甲子園浜地区で整備するとともに、尼崎、西宮地区において今後検討を進めていく。これらが非常時の防災ヘリポート、救援活動基地などの役割を果たすよう検討する。

・防災拠点と市街地間には、代替性を備えた災害に強いアクセスの強化を図るとともに、港湾から都市へのライフライン（水道、ガスなど）の供給と多重化のシステムを検討する。

・さらに、災害救助船（病院、避難者収容など）・給水船の広域圏での保持など防災機能の充実について関係機関に要望していく。

ｅ．ゆとりの空間－「水と緑の回廊」－づくりの推進

都市の復興との連携を図り、港と都市の魅力をより一層増すため、防災拠点をネットワーク化し、広域的な観点から、災害に強い港湾・都市を支える骨格になるとともに、パブリックアクセスを形成する「水と緑の回廊」づくり（緑地化）を進め、「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」に資する。

ｆ．新たな開発空間の創出の検討

「2001年計画」及び「大阪湾ベイエリア開発整備のグランドデザイン」などとも整合を図りながら、人、もの、情報、文化が行き交う港と街づくりを環境創造の面から先導する開発空間の創出を検討する。

ｇ．神戸港との連携（コンテナターミナルの整備）

神戸港との連携を図り、阪神圏域のコンテナ需要に対応した機能を拡充するため、東海岸町沖地区において、コンテナ輸送にも対応できる外貿多目的ターミナルを整備し、神戸・阪神地域の国際物流拠点機能を高める。また、内貿ユニットロード貨物に対応した港湾施設の整備を行う。

３）淡路島の港湾及び明石港の復興

ａ．機能の早期復旧

これらの港湾の復旧に際しては、まず、生活航路、水産業など地場産業の基盤施設の早期復旧を図る。その他施設についても２年以内に復旧を完了する。

b．生活港湾としての機能強化

淡路島の港湾は地域の生活を支えるため重要な役割を担っていくことから、生活航路を確保するための岸壁を中心に耐震性の強化を図る。

また、それぞれの港において、地場産業の基盤となる港湾施設は所要の耐震性を確保する。

4）姫路港等（復興関連）

・姫路港、東播磨港においては、播磨圏域のコンテナ需要にも対応した機能の拡充を図る。
・コンテナフィーダー輸送システムによる陸上交通の軽減と非常時の輸送体制の強化を図る。

5）その他

・大阪港、神戸港と連絡する明石港、姫路港等の旅客船バースの拡充を行い、通常時はクルージング船利用を図り、非常時には、臨時航路として各港を機能的に結ぶ海上アクセス機能を確立する。
・広域的に、フェリー岸壁の可動橋等の構造の統一化を図るなど、フェリー航路の多重化を検討する。

② 尼崎西宮芦屋港港湾計画変更

阪神・淡路震災復興計画や港湾復興計画等に基づく事業実施に向け、尼崎西宮芦屋港の港湾計画を以下の２回にわたり変更した。

1）軽易な変更（平成７年５月12日　地方港湾審議会）

震災復興のために特に急務であった瓦礫の処分地として、鳴尾地区の埋立計画を追加し、併せて土地利用計画の変更も行った（図-Ⅵ.3.2）。

・西宮市の要請に基づき、同市域から発生する瓦礫を埋立処分（約30万㎥）することにより土地造成（約５ha）を行う。
・都市再開発用地は、西宮市の要請に基づき、震災により壊滅的な打撃を受けた西宮地方卸売市場（ＪＲ西宮駅南～公設及び民設）を統合移転する用地として利用する。

2）一部変更（平成７年６月19日地方港湾審議会、平成７年８月３日中央港湾審議会）

住宅復興に資するため、西宮埋立地の土地利用計画を変更するとともに、耐震強化岸壁の位置づけ、被災した東海岸町の岸壁前面の埋立計画等を追加変更した（図-Ⅵ.3.3）。

・西宮埋立地のレクリエーション施設用地（約33ha）のうち約19haについて都市再開発用地に変更し、復興住宅建設のための用地とした（*1）。
・都市臨海部の防災・輸送拠点として現存の鳴尾地区（１バース）の他に、新たに３地区（東海岸町、甲子園、西宮地区）で耐震強化岸壁を位置づけた。
・東海岸町の-１０m岸壁は、はしけ構造であり、背後のふ頭用地も狭いため、被災を機に前面を埋立て、併せて直立タイプの耐震強化岸壁に変更し、利用の増進を図ることとした。

・船舶の大型化に対応するため、被災した甲子園地区-5.5m岸壁の一部（260m）を-7.5m岸壁として復旧することとした。

また、平成17年を目標年次とした港湾計画の改訂に向けて、現在、作業を進めているところである。その中で、震災復興のための拠点として、遊休地を有効活用する、尼崎臨海西部拠点開発（*2）を位置づける予定である。

・産業の空洞化や定住人口の流出に対処し、市街地の復興と生活の再建を図るため、扇町地区において、遊休地を有効活用して復興住宅のための用地や交流、レクリエーション施設用地の確保を図る。
・上記地区において、チャーター船・クルージング船等の不定期旅客船の発着ターミナルとして、旅客船ふ頭を計画する。

【*1．西宮浜街づくり事業】

ａ．基本目標

震災から学んだ多くの教訓を踏まえ、２１世紀の高齢化社会を見据えた街づくりを進める。

・良質かつ多様な復興住宅の供給
・災害時に自立できる街づくり
・災害に強く、安心して暮らせる街づくり
・親水性豊かな街づくり
・高齢者や障害者を含む誰もが安心して生活できる街づくり

ｂ．計画フレーム

・住宅計画戸数　　約 3,560 戸
・居 住 人 口　　約10,000 人

【*2．尼崎臨海西部拠点開発計画】

ａ．経緯

平成５～６年度に兵庫県及び尼崎市が尼崎臨海西部地区の土地利用計画を検討していたが、震災後、貝原知事が同地区神戸製鋼、関西熱化学用地を買収し、震災復興拠点とすることを表明。平成７年度より、尼崎臨海西部拠点開発事業基本計画検討委員会（事務局：県企業庁、委員長：吉川関西大学教授）において上記買収予定地等における土地利用計画、基盤施設整備を検討。

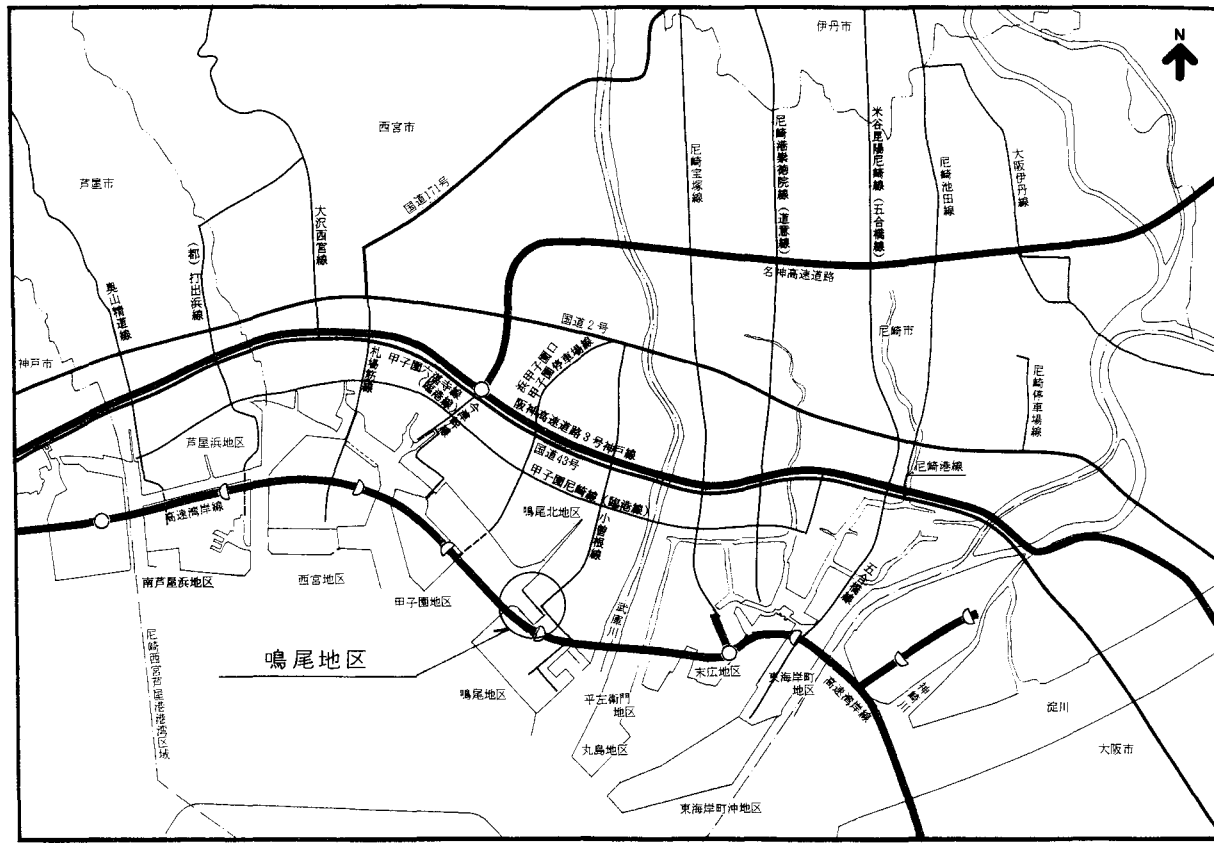
ｂ．開発計画の目的

・未利用地を活用した新たな都市核の形成
・ウォーターフロント空間を活用したアメニティ豊かな空間の創出
・魅力あるレクリエーション施設の整備
・港湾機能、親水アメニティ機能と商業・文化機能が一体となった複合的な賑わい空間の創出

ｃ．開発計画の内容

・目標フレーム
目標年度　　2004年
計画戸数　　2,000戸（人口 6,000人）

尼崎西宮芦屋港港湾計画（軽易な変更）位置図



土地利用計画図

凡　例	
	専用岸壁　（計画）
	専用岸壁　（既設）
	臨港道路　（既設）
	その他道路　（既設）
	緑地　（計画）
	その他の用地（計画）
	その他の用地（既設）

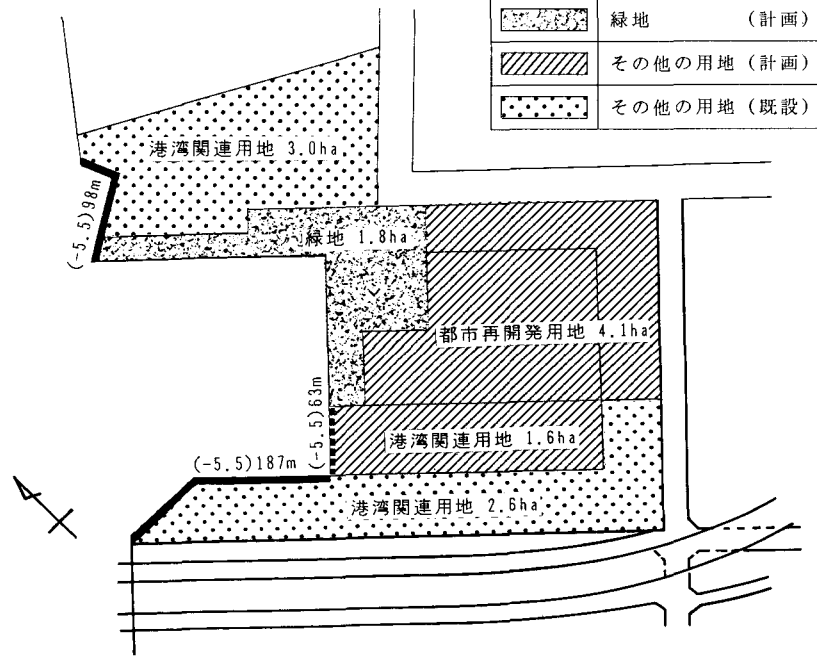
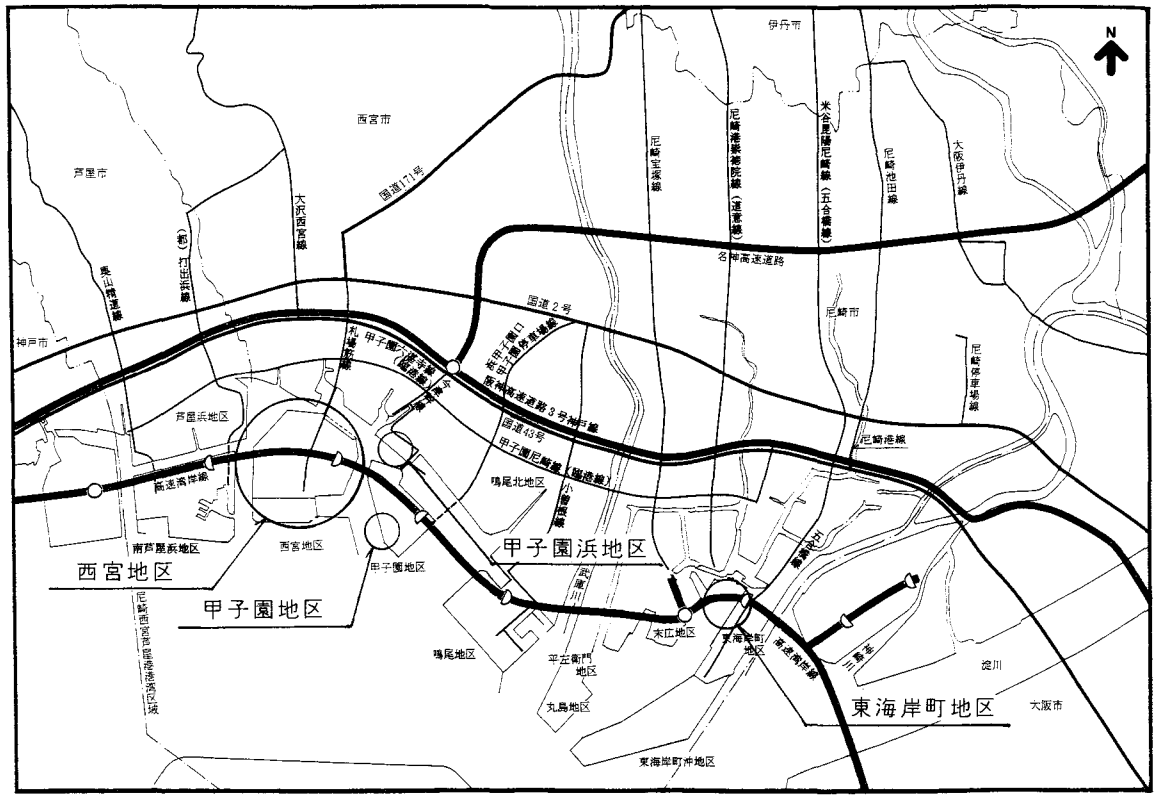
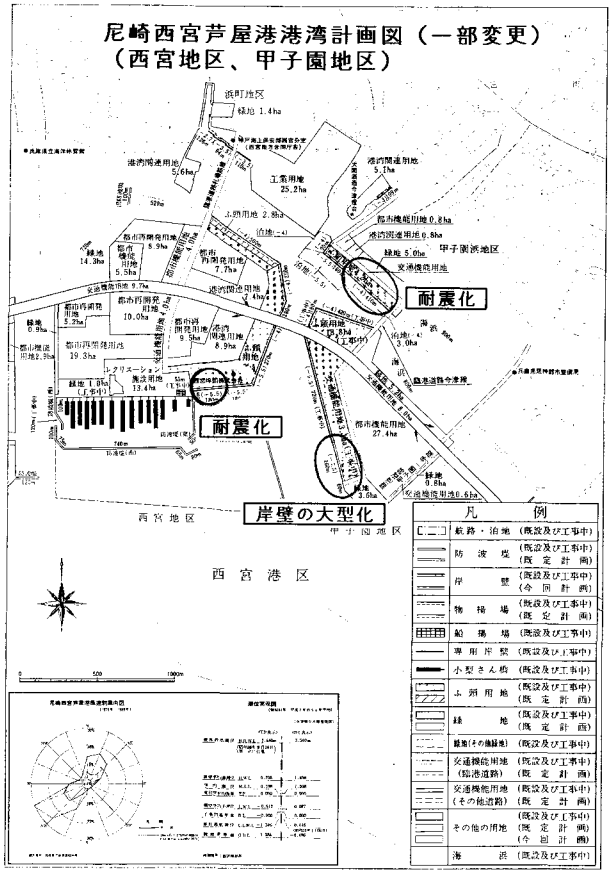


図-Ⅵ.3.2　尼崎西宮芦屋港港湾計画図（軽易な変更）





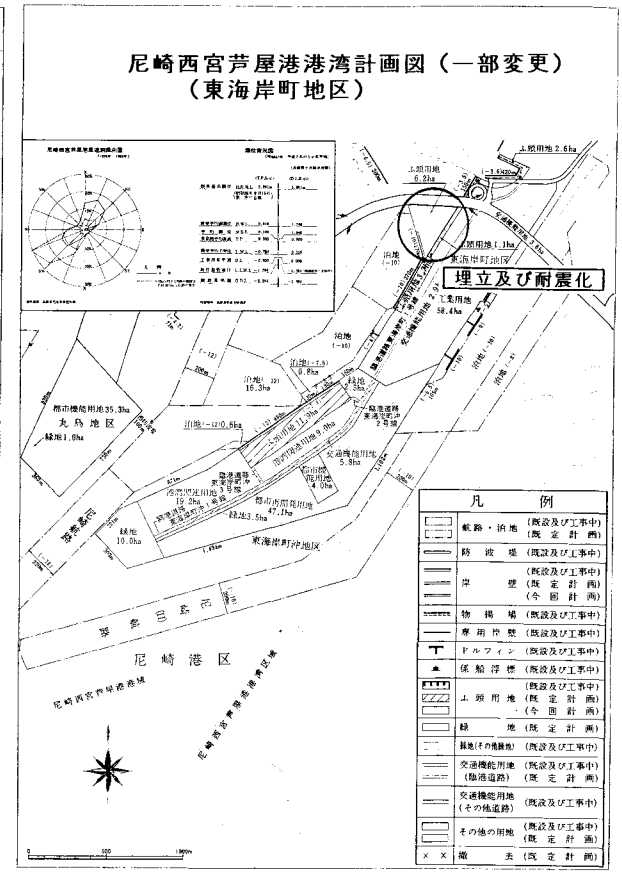


図-Ⅵ.3.3　尼崎西宮芦屋港港湾計画図（一部変更）

図-Ⅵ．3．4　西宮浜地区土地利用図

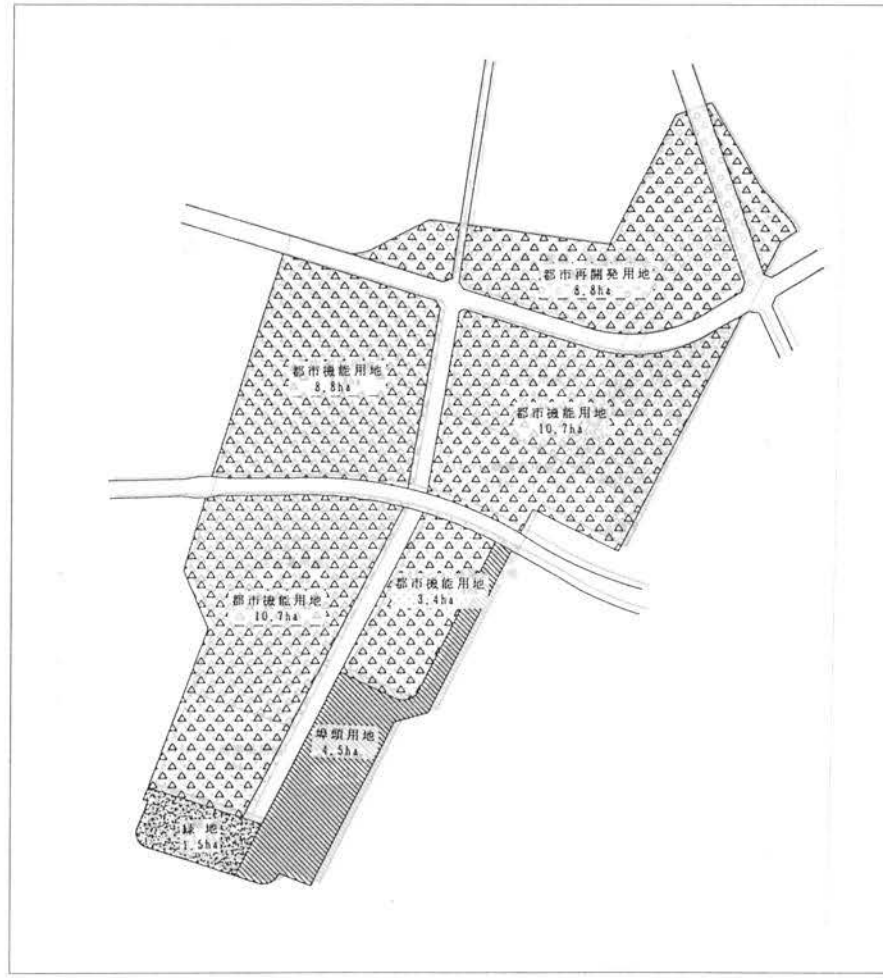


図-Ⅵ．3．5　尼崎臨海西部拠点開発事業

（3）兵庫県下水道復興計画検討委員会

① 兵庫県下水道復興計画の位置づけ

兵庫県下水道復興計画は、地震の被害が甚大であった阪神地区を対象として、下水道の抜本的な地震対策及び都市防災基盤強化への貢献策を体系的に整理し、整備計画を提言するものである。

また、兵庫県下水道復興計画は、地震への対応策にとどまらず、汚水処理や雨水排除などの下水道の基本的な機能の整備の方向性、行政区域を越えた広域的な相互連携なども考慮している。計画の期間は、1995年度から2004年度の10年間であり、21世紀の初頭に向けた、阪神地区の広域的・総合的な下水道整備計画として位置づけられるものである。

計画の策定にあたっては、国の「下水道地震対策技術調査検討委員会」の提言や「阪神・淡路震災復興計画」（ひょうごフェニックス計画）との整合を図りながら、広域的な激甚災害時における危険管理のあり方を検討し、ハード面のみならずソフト面についても十分に検討を加えている。

② 委員会の構成

表-Ⅵ.3.4　兵庫県下水道復興計画検討委員会委員名簿

委員長	兵庫県土木部次長
委　員	建設省都市局下水道部下水道企画課課長補佐
	兵庫県土木部下水道課長
	兵庫県阪神都市整備局長
	尼崎市下水道局長
	西宮市土木局長
	芦屋市建設部長
	伊丹市下水道部長
	宝塚市下水道部長
	日本下水道事業団大阪支社事業部長

③ 下水道復興計画の基本方針

下水道復興計画の策定にあたっては、広域的な激甚災害時における下水道危機管理のあり方を見直し、「地震に強い下水道」、「都市防災に貢献する下水道」の構築を目指すこととした（図-Ⅵ.3.6）。

これらを実現するための施策・手段は、平常時の下水道機能の向上を図るための施策・手段と一体のものとして整備する。つまり、21世紀に向けて、平常時から非常時にわたる下水道機能の高度化・多様化を総合的かつ広域的に進めることが下水道復興計画の基本理念である。

地震に強い下水道

地震時にも機能低下を小さく抑え、かつ早期に機能回復可能な下水道システムを構築する。

施設耐震性の強化

・下水道施設の被災を防ぐため、今後新たに設置する施設について、高い耐震性を確保する。既存の施設については、施設更新などにあわせて継続的な改良を実施する。

ネットワーク化や危険分散

・下水道機能の全面的な停止を防ぐため、施設のネットワーク化による広域的な能力共有や、施設の複数系列化などによる危険分散を図る。

・処理場・ポンプ場で、エネルギーなどの備蓄を充実する。

早期復旧を支援する体制づくり

・機能の早期復旧や機能低下を補う代替措置を円滑に実施するために、組織、下水道防災マニュアル、情報システム、資材のストックなど、防災体制を強化する。

都市防災に貢献する下水道

下水道の有する水や空間を、防災用水や避難スペースとして提供し、都市全体の防災基盤強化に貢献する。

水の供給

・地震や渇水に強い町づくりに貢献するため、下水高度処理水や貯留雨水などを、防火用水・雑用水・環境用水として、都市内に提供する。

空間の提供

・ポンプ場・処理場を、非常時における被災者や支援部隊の受け入れなどに利用する。

・防火帯として機能するオープン水路などの環境整備を充実する。

図-Ⅵ.3.6　下水道復興計画の基本方針

④ 地震に強い下水道

1）施設の耐震化

管渠については、重要幹線の免震対策、液状化の恐れのある地盤へ地盤改良、良質な埋め戻し材料を採用した。

処理場については、増設施設をシステム全体の耐震性向上の柱に据える。特に循環法等の高度処理は、非常時に標準法で運転することにより処理水量の増大が可能であるため、被災した他の処理場からの下水を受けられるような仕組みを設けることとした。

2）ネットワークや危険分散

個々の処理場の耐震性を強化していくが、被災を完全に防ぐことは難しいため、下水輸送・処理システムの幹線管渠による広域的なネットワークを形成する(図-Ⅵ.3.7)。

3）早期復旧を支援する体制作り

a．代替え措置の充実

下水道の被災、あるいは水道の供給停止によって水洗トイレが使えない状況が生じ、大きな問題となったため、下水道整備区域における仮設トイレの設置やし尿の収集・処理について、環境部局との連携のもとで下水道部局でも対応する。

b．組織の充実

阪神間の各都市は以前より相互支援体制があったが、地域全体が被災したため効果が発揮できなかった。今後は従来の都市単位に加え、県単位、地域圏単位で支援体制に参加していく。

⑤ 都市防災に貢献する下水道

1）水の供給

地震直後における防火用水の不足、その他生活用水の不足などが問題となった。下水道は処理水や雨水などの水資源を有しており、地震や渇水に強い町づくりに貢献するため、水の供給を推進する。

2）空間の提供

下水処理場・ポンプ場は市街地の中で比較的広い空間を有しているため、被災者や支援団体の受け入れなどを行う。

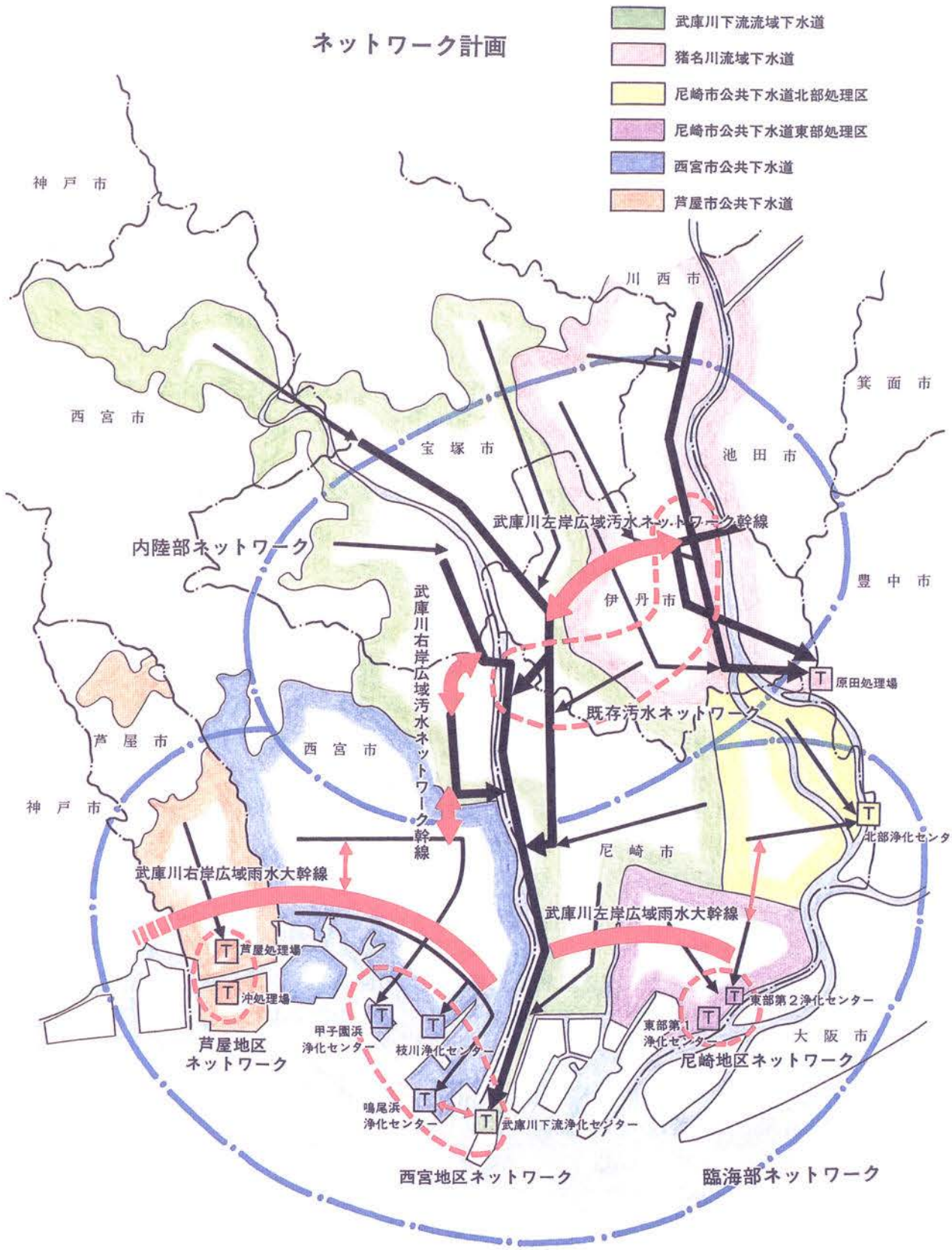


図-Ⅵ.3.7　ネットワーク計画

4．阪神･淡路震災復興計画の分野別計画

（1）「緊急インフラ整備３か年計画」

① 策定の経緯

震災復興計画の策定作業を進める中で、「復興10か年計画」の早急な策定と並んで、住宅、都市インフラストラクチャー、産業の緊急を要する施策について「緊急３か年計画」を早期に策定することの必要性が、早い時期から認識された。

そういった動きの中、２月に入ってから土木部、企業庁、都市住宅部を中心にインフラの復旧、復興計画についての検討に入り、２月28日には、土木部、都市住宅部、企業庁、企画部職員からなる庁内プロジェクトチームが編成され、「緊急インフラ整備計画」策定に向けての作業が進められた。

一方、国の阪神・淡路大震災復興委員会（別掲）においても、２月28日の第３回会合で発表された「提言－１」の中で、復興10か年計画の早急な策定と並んで、緊急３か年計画の早期策定の必要性が提言された。

平成７年３月15日に、阪神・淡路大震災復興本部が発足し、土木部土木復興局復興対策室が設置され、緊急インフラ整備計画の策定作業が復興対策室に引き継がれ、以後、復興対策室が中心となり、土木部内、関係部局との意見調整、とりまとめ作業を行うこととなった。

交通部門の計画策定に際しては、学識経験者等からなる「交通基盤復興懇話会」(座長　今野修平大阪産業大学経済学部教授）を設置し、２月25日を第１回に３回の会議を開催し、震災から得た教訓等を踏まえて交通基盤復興の視点、基本方針等についての示唆を受け、計画へ反映させた（事務局：第１回、第２回－交通政策室、第３回－復興対策室、Ⅵ-3-(1)参照）。

また、港湾復興については、学識経験者、関係行政機関、港湾関係者等からなる「兵庫県港湾復興検討委員会」(座長　吉川和広　関西大学工学部教授）を設置し、復旧・復興の指針となる方策の検討を行った（事務局：港湾課、Ⅵ-3-(2)参照）。

本計画は、「阪神・淡路震災復興計画（ひょうごフェニックス計画）」の分野別計画となることから、フェニックス計画の策定作業と歩調を合わせながら、財政当局、担当省庁、関係機関、国の復興本部事務局との協議調整、住民意見の反映等を行った。また、地元市町への説明等を平成７年５月19日から２回行い、市町の復興計画等との調整を行った。

以上のようなプロセスを経て、「緊急復興事業」、「緊急防災まちづくり事業」、「戦略的基盤整備事業」等からなる「緊急インフラ整備３か年計画」を８月に取りまとめた。

本計画は、土木施設をはじめ、都市のインフラ全般にわたる内容を包括しているため、関係機関が土木部のみならず、都市住宅部、企業庁、商工部、保健環境部、企画部、さらには建設省、神戸市、日本道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団、ＪＲ西日本、阪急電鉄ほかの民間事業者にまでわたっているため、計画の最終調整、事業費の精査を引き続いて行い、平成７年11月16日に計画を公表した。

計画策定の背景

1．今回の大震災により、地域の生活、経済活動、都市機能の多くが崩壊し、加えて人・物・情報の大動脈が切断されたことにより、この地域だけにとどまらず、わが国全体の経済活動に計り知れない損失を受けた。

2．震災の損傷が長引くことは、定住人口の流出、基幹産業及び地域産業の空洞化、国際物流機能の海外流出など、大きな影響が懸念され、短期間に都市機能の回復や産業雇用の回復を図らなければならない。

3．速やかに地域の活力を回復し、魅力ある地域として復興を図り、競争力を高めていくには、都市の骨格基盤となる「都市のインフラストラクチュア」の先行的かつ重点的整備を図らなければならない。

4．今回の震災を通じて、次のような教訓を得た。

1）土木建築構造物の強度が不十分であり、耐震性の見直し等が必要である。

2）今回の震災では、都市全体が機能不全に陥ったため都心等の過度の集中を避け、ゆとりと代替性のある都市構造を構築するため、既成市街地の更新、整備にとどまらず、自立した都市機能の広域的な分散配置を進めていくことが重要である。

3）計画的に道路や公園等の都市基盤施設の整備されていた地区では、相対的に被害の拡大が軽減されたことから都市基盤施設の重要性が認識された。

4）広幅員の街路、公園緑地等の都市空間は、今回の震災で防災機能として果たす役割の重要性が確認された。

5）公園の緑地、街路樹等による延焼防止効果、自然の河川、海等からの消防用水や生活用水の活用等、都市の中の水や緑は、災害時の都市防災要素として機能するソフトなインフラであり、水と緑のネットワークづくりが重要である。

6）交通施設の分断により、救助・救援活動に大きな混乱を来したことから、フェイルセイフな交通ネットワーク形成の必要性が再認識された。

7）災害時において、住民の安心と安全を確保する身近な空間を確保するとともに、体系的な防災拠点の整備が必要である。

8）ライフラインは都市生活上必要不可欠で、耐震性の向上等が必要である。　等

緊急インフラ整備３か年計画

Ⅰ　緊急復興事業

大震災による損傷が長引くことは、阪神・淡路地域における、定住人口の流出、基幹産業及び地域産業の空洞化、国際物流機能の海外流出などにより、本県のみならず国民経済全体に大きな影響を及ぼすことが懸念される。その影響を最小限にくい止め、直ちに都市基盤を復興し産業・雇用の回復を図らなければならない。

特に、道路、鉄道等の主要交通施設及び神戸港は地域を支える最重要な都市基盤であるとともに、国土構造上の結節点であり、わが国経済活動の重要な位置を占めていることから、環境保全に配慮しつつ耐震性の向上等機能強化を含めた復興に最優先で取り組まなければならない。

１　主要交通施設の復興

1)　道路

・この地域の生活や経済を支えている阪神高速道路神戸線、大阪湾岸道路、国道２号（浜手バイパス）、国道43号及びハーバーハイウェイを早期に復興する。
・わが国の広域物流の大動脈である中央自動車道西宮線（名神高速道路）、中国縦貫自動車道を早期に復興する。

2)　鉄道

・県民の通勤、通学等に不可欠なＪＲ西日本、阪急電鉄、阪神電鉄、神戸電鉄、山陽電鉄、神戸高速鉄道、神戸市営地下鉄及び神戸新交通を早期に復興する。
・わが国の広域交通の大動脈であるＪＲ山陽新幹線を早期に復興する。
・物流の道路交通への負荷を軽減するためのＪＲ貨物神戸港線を早期に復興する。

２　みなと神戸の復興

1)　港湾機能の早期復興

神戸港の港湾施設及び関連道路の復興は、地域の産業、経済の復興のために最重要課題であり、暫定的復旧や仮設桟橋等により早期機能回復を図るとともに、概ね２年で神戸港全体の港湾機能の回復を図る。

また、摩耶埠頭、新港突堤東地区等の災害復旧は、再開発計画に基づいて実施し、効果的な埠頭の整備を進めるとともに、市街地で発生する膨大な量の瓦礫をこれら再開発地区の突堤間埋立や新たに計画した六甲アイランド南の一部で受け入れ、市街地の速やかな復興と連携した港づくりを進める。

2)　機能の充実・強化

神戸港及びその機能を支える道路網は、単に被災施設の復旧だけではその役割は従前に戻らず、震災を契機とする神戸港の競争力の低下が懸念される　産業復興の最重点課題である、国内・国際競争力の維持及び一層の向上のためには、港湾施設の機能拡充など貨物・企業・人・情報の集まる港づくり及びその機能を支える道路網の強化が急務である。

(1) 港湾機能の充実強化

・ポートアイランド（第２期）及び六甲アイランド南において高規格コンテナターミナルの建設を促進する。

・内航フィーダーバース（ポートアイランド(第２期)）の整備を進める。

・アクセス道路の強化を図るため、ハーバーハイウェイ新港ランプ、住吉浜ランプ及び六甲アイランド南連絡橋の整備を進める。

・総合物流拠点の強化を図るため、既設埠頭（摩耶埠頭、新港突堤東地区、兵庫突堤）の再開発及び輸入促進施設の整備を進める。

・都心ウォーターフロントの整備として３地区（新港突堤西、京橋、国産・弁天）及び兵庫運河の親水プロムナードの整備を進める。

(2) 大阪湾ベイエリア機能の復興・充実を図る道路整備

・大阪湾岸道路の垂水JCT～前田JCT間及び住吉浜ランプ、魚崎浜ランプの完成を目指す。また、大阪湾岸道路（前田JCT ～六甲アイランド）の整備に着手するとともに、名神湾岸連絡線（阪神高速神戸線～大阪湾岸道路）の計画の具体化を図る。

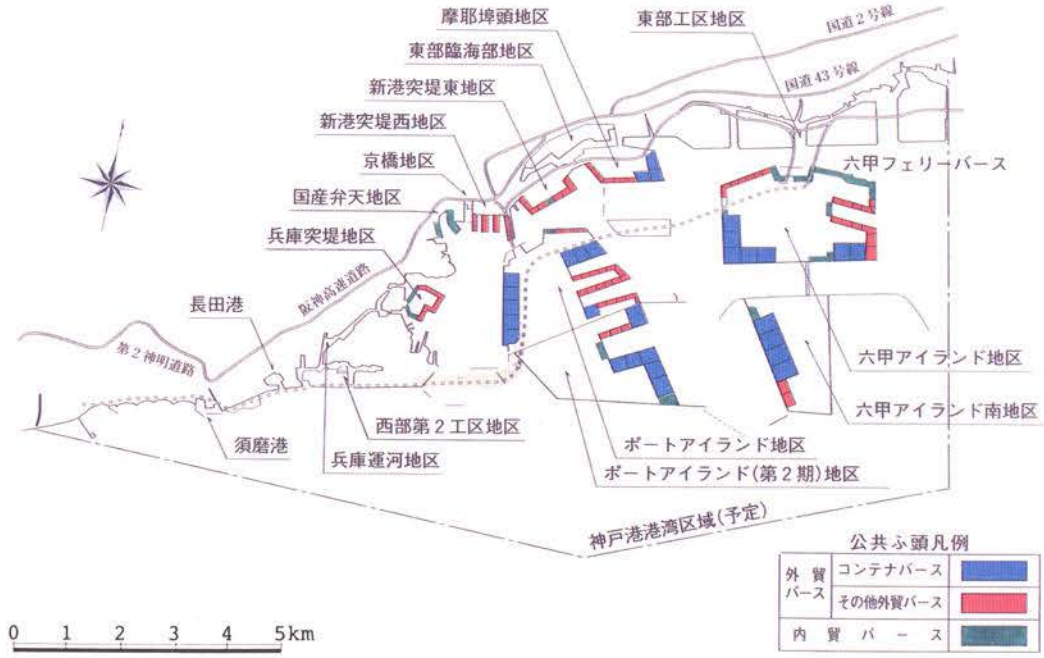
・ポートアイランド、六甲アイランドから尼崎西宮芦屋港にかけての臨海部各拠点との連絡強化のため、湾岸側道の深江浜への西伸に着手する。

(3) 国土幹線軸とのアクセス強化を図る道路整備

・六甲アイランドから内陸部の国土幹線軸へのアクセス強化のため、東神戸線（大阪湾岸道路～阪神高速北神戸線）の整備に着手する。

・ポートアイランドと市街地とのアクセス強化のため、港島トンネルの早期完成を目指すとともに、市道（港島トンネル～国道２号）及び内陸部の国土幹線軸までのアクセスとしての神戸中央線の南伸（新神戸トンネル～国道２号）に着手する。

《神戸港計画平面図》



II 緊急防災まちづくり事業

被災市街地を、災害に強く安心して暮らせる街に再生するため、住民参加のもと、緊急に計画づくりに着手するとともに、臨海部及び内陸部の新都市核建設を積極的に進め、各地域を連結する交通網の整備と連携し、多核・ネットワーク型都市づくりを推進する。

1　被災市街地の整備

甚大な被害を受けた地区を中心に、個々の建築活動が始まる前に、土地区画整理事業、市街地再開発事業、住宅系面的整備事業に着手し、住民合意を図りつつ、住宅供給や、都心等の再生と併せて道路、公園等の都市基盤整備を行い、災害に強いまちづくりを早期に実現する。

これらのうち枢要な地区については、地区の中心に公園、コミュニティセンター等の施設を集中し、災害時には地区の防災上の拠点としての機能を有するとともに、平常時にはコミュニティや福祉の中心としての機能を果たす「コミュニティ防災拠点（防災安全街区）」を整備する。

1)　土地区画整理事業

神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市及び北淡町の６市１町48地区計約2,300haにおいて土地区画整理事業を実施する。

2)　市街地再開発事業

神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、川西市、宝塚市及び明石市の８市26地区計約70haにおいて市街地再開発事業を実施する。

3)　住宅系面的整備事業

神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市及び川西市の５市９地区計約48haで住宅地区改良事業を実施する。

神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市及び宝塚市の５市13地区計約1,041haで住宅市街地総合整備事業を実施する。

神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、北淡町、東浦町及び一宮町の４市３町９地区計約196haで密集住宅市街地総合整備事業を実施する。

なお、ＪＲ三ノ宮駅、ＪＲ新長田駅、(仮)ＪＲ新駅（東灘区）、阪急西宮北口駅、阪急仁川駅及び阪急売布神社駅等において、被災市街地の整備と併せて、駅前広場の整備を進める。

2　新しい都市核の建設

臨海部の埋立地や工場跡地等の遊休地及び内陸部において、住宅・商業・業務・交易・工業等の機能を持ち、防災、福祉等に配慮した２１世紀型の新しい都市核の建設を推進するとともに、事業中の新都市核についても建設を促進し、被災市街地の復興を支援するための受け皿となる住宅や産業業務施設用地等を早期に供給し、復興を円滑に進める拠点とする。

《神戸東部新都心の整備イメージ》

神戸・阪神間臨海部

・神戸東部新都心……　住宅、文化、業務、研究、国際、防災
・神戸海上都市……　住宅、業務
・芦屋・西宮臨海地区……　住宅、商業、文化、リゾート、防災、流通
・尼崎臨海西部拠点開発地区‥　住宅、産業・業務、交流・交易

神戸・阪神間内陸部

・西神地区……　住宅、教育、産業
・神戸複合産業団地……　産業、流通
・神戸三田国際公園都市 ‥‥　住宅、産業、業務、流通、研究
・西宮名塩地区……　住宅
・宝塚山手地区……　住宅
・宝塚新都市……　住宅、産業、レクリエーション
・川西・猪名川地区……　住宅

東播磨地域

・東播磨情報公園都市……　産業、住宅、防災
・小野地区……　住宅、産業
・東条南山地区……　住宅、産業
・大久保駅南地区……　住宅、商業、業務

淡路地域

・洲本新都心……　商業、業務、文化、住宅
・淡路島国際公園都市……　文化、交流、国際、防災
・北淡町浅野地区……　住宅、教育

3　広域防災帯の整備

防災のため、延焼遮断帯となるとともに、ライフライン施設用地や修景ゾーンとして活用する「広域防災帯」を整備する必要があるが、そのうち老朽家屋が連たんし、その多くが倒壊した主要幹線道路沿道や河川隣接地等において、緊急に用地買収に着手する。

・東西軸－国道43号等

・南北軸－新湊川、灘文化軸、住吉川、都賀川等

さらに、広域防災帯としての南北軸を形成する武庫川、猪名川については、災害時の避難・防災活動の拠点となる広域防災空間として整備を進める。

4　広域防災拠点等の整備

陸海空のアクセスに配慮しつつ、全県及び神戸阪神間南部市街地並びに淡路地域をカバーする広域的な防災拠点の中核となる広域防災拠点公園等（耐震性貯水槽、多目的広場、備蓄倉庫等）を震災復興記念公園の性格も配慮しつつ、緊急に用地買収又は施設整備等に着手する。

なお、域外からの救援活動の受け入れをより円滑にするため、広域防災拠点と連携する陸、海、空の拠点の整備を進める。

また、これと連動する地域防災拠点公園についても用地買収又は施設整備に着手する。

・広域防災拠点……三木地区、神戸都心地区、神戸内陸地区、伊丹・川西地区
西宮地区、淡路地区

・広域防災拠点と連携する陸・海・空の拠点……神戸港、尼崎西宮芦屋港、明石港等の港湾緑地、京橋地区、北神戸田園スポーツ公園等

・地域防災拠点公園……御崎公園、小田南公園、津門中央公園、十六名公園、新池公園、金ケ崎公園等

5　市街地防災強化街路ネットワーク形成のための街路等の整備

被災市街地復興面整備事業、臨海部及び内陸部の新都市核建設及び被災市街地復興と一体的事業として取り組むべき道路及びその機能を支える道路について、緊急に整備に着手する。

・被災市街地復興面整備事業関連……宝塚平井線、鳴尾御影西線、川西線、八幡線、五位池線、北淡東浦線等

・新都市核建設関連……国道28号、国道173号、国道175号、国道176号、芦屋浜線、西神中央線、神戸母里線、明石木見線、生田川右岸線、湾岸側道（西伸）、川西篠山線、3259号線、原広根線等

・被災市街地関連……国道28号、志筑中央線、西福河原線、阪神本線(西宮市)、千森線、山麓線、三宮駅前広場等

6　ライフラインの整備

1)　共同溝等

・電力・通信・ガス・水道を収納する幹線共同溝について、国道２号の現在事業中及び計画中区間の完成を目指すとともに、山手幹線についても一部着手する。

・供給系のライフラインについては、被災しても迅速復旧と道路機能の確保を図るため、面的整備事業や幹線道路等の整備と併せ、電線共同溝等の整備に着手する。

2)　上水道

被災した施設の本格的な復旧に努めるほか、耐震性管路の導入により耐震性を高めるとともに、大容量の代替幹線ルートの確保、緊急時の広域的バックアップ及び情報管理システムの整備を図る。

(1) 幹線及び配水管網の耐震化を図るとともに、必要な飲料水等が供給可能な常設給水地点（貯水槽、配水池、防災拠点）を配置する。

(2) 耐震性常時通水型貯水槽の設置や片方に緊急遮断弁を備えた配水池の複数化等を人口密集地から整備する。

(3) 緊急時には、貯水槽としても利用できる大容量送水施設の計画の具体化を図る。

(4) 用水供給事業と受水市町との情報耐震化ネットワークを図る。

3)　下水道

処理水の有効利用や施設空間の活用など下水道が持つ付加価値を高め、都市防災のための新たな役割を担う施設として再生を図る。

(1) 処理水の有効利用を図るため、高度処理を促進するほか、雨水の貯留システムの計画の具体化を図る。

(2) 降雨レーダーシステムを導入し、防災機能を高める。

(3) 重要な管渠の２条化を進め、代替機能を確保する。

(4) 下水道施設のネットワーク化及び終末処理場の防災拠点機能について計画の具体化を図る。

4)　情報通信システム

今後増大する情報通信ニーズに対応するため、有線系については高速・大容量の通信が可能な光ファイバー網の整備を図るとともに、地中化、ループ化、ネットワーク管理センターの分散化を促進し、情報通信網の信頼性、安全性の向上を図る。無線系については、携帯電話、簡易型携帯電話（ＰＨＳ）、衛星通信等を活用することにより、複数の通信手段を確保する。

また、的確な道路情報を提供するため、道路情報システムを構築する。

(1) 業務機能集積地域（ビジネスエリア）、面的整備事業実施区域、臨海部及び内陸部の新都市核建設地域への光ファイバー網の先行整備を行う。

(2) 主要道路の「道の駅」、トンネルラジオ再放送装置等を整備するとともに、それらを活用した道路情報システムを構築し、情報提供装置を設置する。

また、高速道路のサービスエリア、パーキングエリア等における道路・フェリー情報交換システム及びＶＩＣＳについて、計画の具体化を図る。

7　二次災害防止のための防災インフラの整備

1)　河川等の整備

二次災害を防止するため、河川・海岸施設の安全性の向上を図るとともに、被災市街地のまちづくりと併せて、緊急消火・生活用水の取水等のための水へのアクセスを確保する防災インフラ整備を推進する。

・防災インフラ復興事業……新湊川、高羽川、千森川
・河川堤防等の耐震性の向上……中島川
・防災ふれあい河川……住吉川、宇治川、新湊川等
・海岸堤防等の耐震性の向上……東播海岸、尼崎西宮芦屋港海岸、枯木海岸

2)　六甲山系等の砂防施設等の整備

被災施設の復旧に併せ、地震による流出土砂量の増加等による二次災害を防止するため、土砂災害危険箇所の周知及び警戒避難体制の強化を図るとともに、砂防設備、地すべり防止施設、急傾斜地崩壊防止施設の整備を緊急に実施する。

3)　宅地の擁壁の復旧

宅地の擁壁が被災した箇所において、二次災害が発生し公共施設等に被害が及ぶことが危惧されるため、被災した宅地擁壁の復旧等を実施する。

Ⅲ　戦略的基盤整備事業

道路、港湾、鉄道、空港等の公共施設は、地域の将来像を踏まえ、防災ネットワークを備えた災害に強い地域を目指して、計画的に整備を進める。

1　道路

災害に強いまちづくりを目指した多核・ネットワーク型都市づくりを推進していくためには、都市核や広域防災拠点を連絡する道路ネットワークの強化が必要である。このため、緊急時の高速性と円滑な交通が確保できる、代替性を備えた格子型高規格道路網を形成するとともに、これらを補完する一般幹線道路網を整備することによりダブルチャンネルを確保する。また、都市の防災性向上に寄与し、併せて高規格道路網を補完する主要な街路の整備を図る。

当初の３か年では以下の整備を行う。

1)　被災地の広域迂回路の確保を図るとともに、淡路地域の復興を支援する高規格道路網の整備

本州四国連絡道路（神戸・鳴門ルート）及び山陽自動車道、西神自動車道神戸西バイパス（垂水JCT～永井谷JCT)の完成を目指すとともに、神戸西バイパス（永井谷JCT～石ケ谷JCT）について建設を促進する。また、近畿自動車道名古屋神戸線（第二名神自動車道）に着手する。

2)　被災地への南北大量輸送路の確保を図る高規格道路の整備

阪神高速北神戸線の箕谷～六甲北有料道路、六甲北有料道路拡幅（柳谷～山陽自動車道神戸北IC）、阪神高速大阪池田線延伸部（豊中市～池田市）の完成を目指すとと

もに、阪神高速北神戸線（有馬口～中国縦貫自動車道）及び阪神高速神戸山手線の建設を促進する。

3)　高速性、代替性を備えた格子型高規格道路網の整備

阪神間南北線、阪神高速神崎川線の計画の具体化を図る。

4)　格子型高規格道路網を補完するとともに、多核ネットワーク型都市圏を支える一般幹線道路の整備

国道２号、国道28号、国道173号、国道175号、国道176号、国道372号、国道428号、三木三田線、有馬富士公園線、神戸三田線、神戸三木線、福良江井岩屋線、長谷線等の整備を進める。

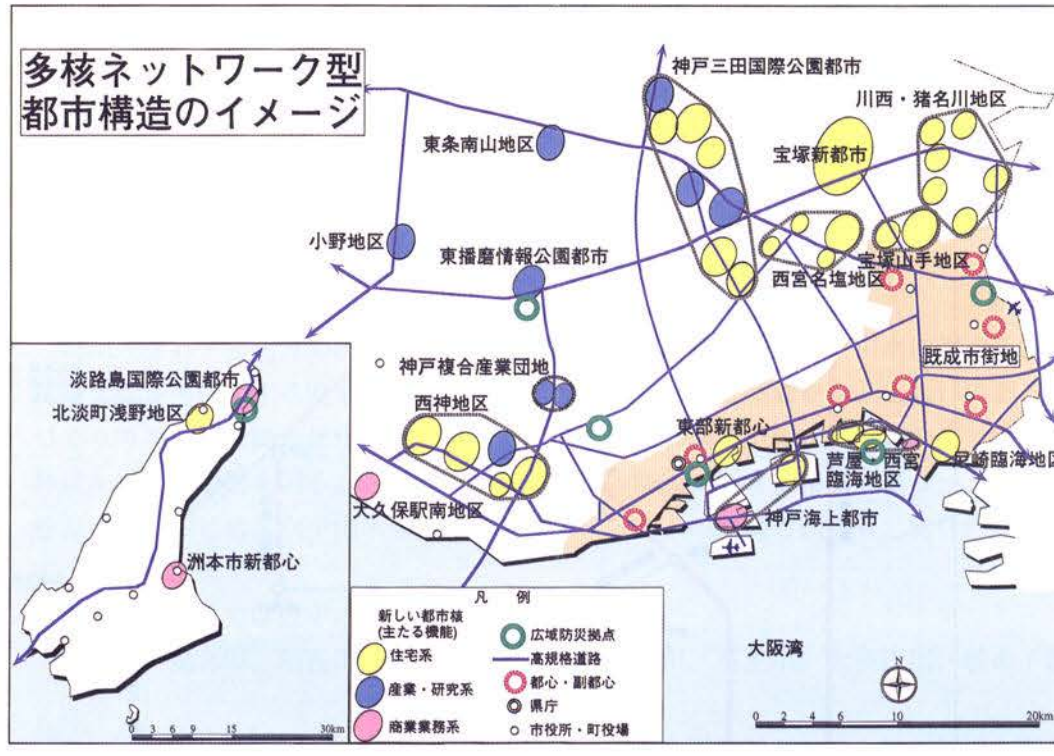
5)　都市圏防災幹線街路ネットワーク形成のための街路の整備

・被災市街地関連

山手幹線、建石線、中央幹線、須磨多聞線の整備を進める。

・緊急ネットワーク形成

尼崎港川西線外３線、宝塚池田線、長田箕谷線等の整備を進める。



6)　耐震性向上のための橋梁補強

阪神高速道路、国道２号、国道176号をはじめとする重要度の高い橋梁の補強を行う。

2　鉄道

輸送力の強化、利便性の向上のほか、災害時の安全性、代替性の向上を図るため、被災地域の鉄道の多重化を進めるとともに、迂回ルートの強化を図る。

また、交通機関相互の連携を強化するため、空港へのアクセス鉄軌道を整備する。

当初の３か年では以下の整備を行う。

1)　幹線鉄道の迂回ルートの強化

・神戸電鉄三田線（有馬口～横山）及び粟生線（鈴蘭台～西鈴蘭台、藍那～川池信号場）の複線化を促進する。

・ＪＲ福知山線（新三田～篠山口）の複線化及びＪＲ播但線（姫路～寺前）の電化・高速化を完成する。

・ＪＲ加古川線の電化・高速化を進める。

2)　被災地域の鉄道の多重化

・神戸市営地下鉄海岸線の建設を促進する。

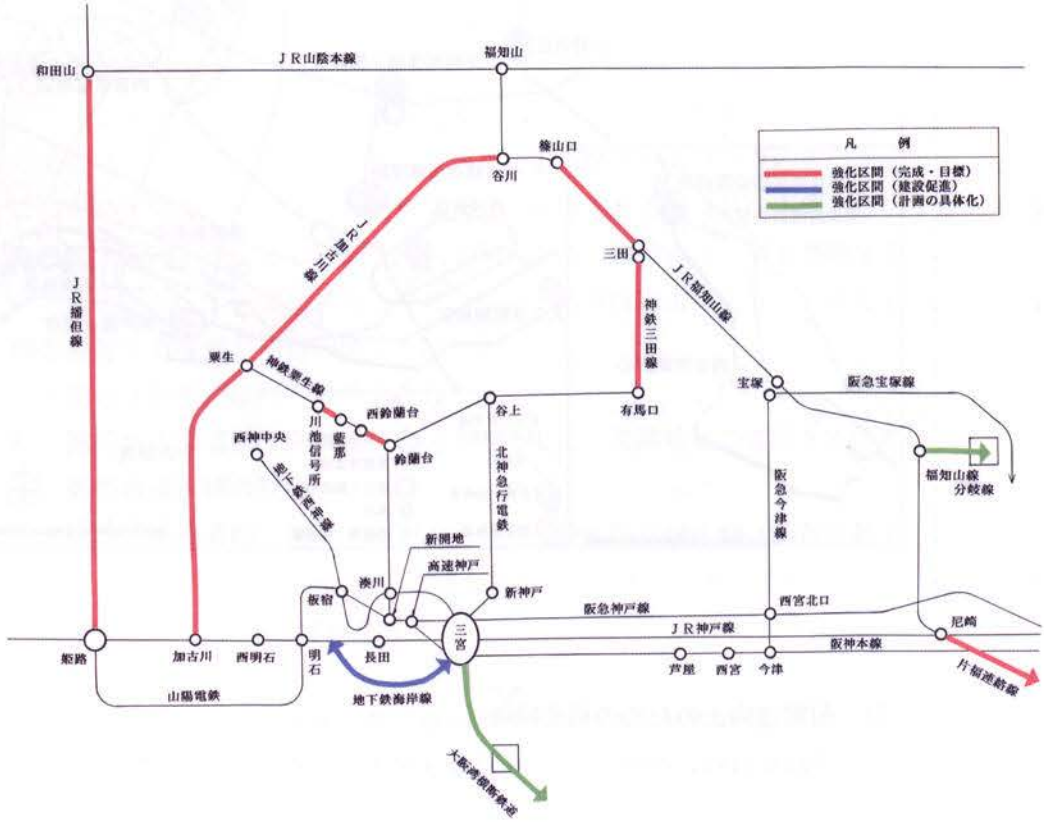
・片福連絡線を完成する。

・神戸空港アクセスともなる神戸中央都市軸鉄軌道の計画の具体化を図る

3)　空港へのアクセス鉄軌道の整備

福知山線分岐線（伊丹～大阪国際空港）の構想の具体化を図る。

《鉄道の迂回ルート強化のイメージ》



3　港湾

背後圏の経済活動を支えるための港湾機能の強化を図るとともに、耐震性の向上など防災機能の強化を行う。また、尼崎西宮芦屋港等で神戸港と相互に連携しながら、機能の充実を図る。

当初の３か年では以下の整備を行う。

1）港湾における防災機能の強化

・神戸港、尼崎西宮芦屋港（尼崎地区、甲子園地区及び西宮地区）で耐震バースを増設するとともに、その周辺に緑地、広場等を整備し、非常時に初期の救援や物資、人員輸送の基地となる防災拠点を整備する。

・淡路島などの地方港湾（岩屋港、津名港、洲本港、都志港、明石港等）の旅客船バース等の主要施設において耐震化を進める。

2）海上コンテナ輸送の多重化による港湾の相互連携

・外貿コンテナも扱える大型岸壁等を尼崎西宮芦屋港及び姫路港で整備する。
また、東播磨港においても、播磨圏域のコンテナ需要に対応した岸壁等を整備するなど、海上交通網の強化を図る。

4　空港

今後の航空需要に対応するとともに、陸・海・空の総合交通体系を構成し、災害時の交通拠点としても活用できる空港の整備について検討、推進を図る。

当初の３か年では以下の具体化を図る。

1）　神戸空港の着実な整備

2）　関西国際空港２期計画の推進等

5　河川・砂防等

河川・ダム・砂防等の防災インフラについては、計画的に洪水、渇水に対する安全度や土砂災害に対する安全度の向上を図るとともに、水と緑豊かなうるおいのある川づくり等を防災機能を強化しつつ進める。また、阪神間河川の水環境の改善を図る阪神疏水構想の推進を図る。さらに、山麓における防災機能を強化するグリーンベルト整備事業をはじめ、六甲山系を中心に予警報システムの整備を図る等、総合的な土砂災害対策を推進する。

当初の３か年では以下の整備を行う。

・武庫川、猪名川、明石川、大日・牛内ダム、住吉川、石屋川、太多田川、城の下地区等

また、海岸については、計画的に防災機能の向上を図るとともに、防災拠点、緊急消火用水の供給機能を有する施設などの整備を進め、親水性と地域防災空間の機能を併せ持つ、海岸空間の形成を図る。

当初の３か年では以下の整備を行う。

・神戸港海岸、尼崎西宮芦屋港海岸、東播海岸、多賀海岸等

Ⅳ　推進の基本的方向

事業推進にあたっては、兵庫県、被災市町等が主体的に策定した計画のもとに、連携を図りながら一体的に進めるが、早期の復興には、国の積極的な社会資本投資、公共事業の重点実施と有料道路事業等に対する財政援助が必須であり、また一方、「まちづくり」にあたっては、住民を中心とする地域の持つ活力等を生かしつつ復興を促進する必要がある。

したがって、県及び被災市町は地域住民の理解と協力を得つつ、国、民間と十分な調整を図り、具体的な整備プログラムのもとに、的確な進行管理を行いながら、復興事業を着実に進展させる。

② 緊急インフラ整備計画の進捗状況

国の阪神・淡路復興委員会（別掲）における５月22日の第７回会合において発表された「提言－８」において、「前期５か年において、復興にとって緊急かつ必要不可欠な施策を復興特別事業として位置づけること」とされ、７月18日の第10回委員会において、特別事業に対して積極的な予算措置を講ずるべき旨の内容を含めた意見（２）が発表された（Ⅵ.-２「復興に向けた国の対応」参照）。

土木部所管事業については、そのほとんどが特別事業の要件を満たしていたことから、平成７年度においては二度の大型補正予算が編成され、さらに８年度当初内示においても復興関連事業費の確保に配慮がなされた。

これらにより、平成８年度当初内示までの「緊急インフラ整備３か年計画」における土木部所管の復興事業（県事業：事業費4,000億円）の進捗状況は、事業費ベースで約８割に達した。

一方、復旧事業については、ほとんどが平成７年度に予算措置され、土木部所管県事業における災害復旧事業の進捗状況については、被災７３１箇所のうち、10月１日現在で５４７箇所が完了し、工事中の箇所を含めた進捗率は98％となっており、平成８年度内の完成を目指して工事を進めている。

今後とも、被災地域における早期復興を図る上で、インフラ整備を積極的に推進する必要があるため、８年度においても国庫補助事業の補正予算を要望しているところである。

写真-Ⅵ.4.1　阪神高速３号神戸線
（H8年9月30日全線復旧）

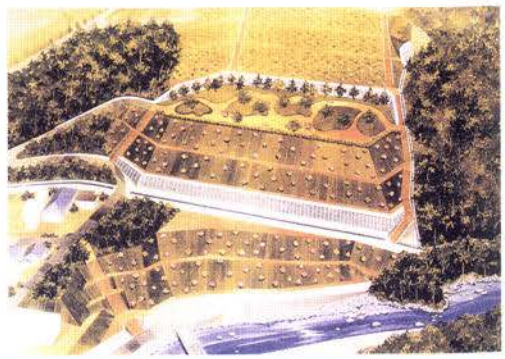


写真-Ⅵ.4.2　仁川百合野町地すべり対策事業
（復旧イメージパース）

写真-Ⅵ.4.3　明石海峡大橋
（H8年9月 補剛桁閉合 H10年春 完成予定）

写真-Ⅵ.4.4　山陽自動車道路（神戸JCT）
（H8年11月14日 神戸JCT～三木小野I.C開通）

写真-Ⅵ.4.5　鳴尾御影東線限度額立体交差事業
（H7年12月 阪急今津駅の高架切替え）

写真-Ⅵ.4.6　ＪＲ福知山線複線化
（H9年3月 新三田～篠山口供用予定）

写真-Ⅵ.4.7　片福連絡線（ＪＲ東西線）
（H9年3月 開業予定）

写真-Ⅵ.4.8　関西国際空港全体構想
（H8年度 ２期事業に着手）

５．主な復興事業

（１）災害に強い道路網の形成方針

① 基本的な考え方

都市直下型大地震においては被災地域の中の防災システムだけでは限界があり、周辺地域からの消防や救急、救援体制が必要となる。しかし、阪神・淡路大震災においては阪神高速３号神戸線の倒壊に代表されるように高規格道路や一般道路が甚大な被害を受けたため、大幅な交通容量の低下を招き、周辺地域からの消防や救急、救援活動にも大きな混乱を生じる結果となった。そこで、今回の震災の教訓を踏まえ、「一部の道路が被災しても他の道路がそれを代替(Fail Safe)し、大事に至らないだけのゆとり(Redundancy)のあるものでなければならない。」との考えのもと、次の方針で、災害に強い道路網の形成を図っていくこととした。

ａ．東西６軸、南北６軸による格子型高規格道路網の形成

災害によって各地で道路が分断されるという最悪の状況下において、被災を免れた区間を最大限有効に活用するためには迂回路の確保が必要であり、迂回の自由度をできるだけ高めるためにはバランスのとれた網形成を図ることが重要である。このため、東西６軸、南北６軸からなる格子型高規格道路網を形成し、都市核や交通拠点等を有機的に連絡するとともに、緊急時の高速性と交通規制の容易性を確保する。

ｂ．　高規格道路に一般幹線道路を加えたダブルチャンネルの確保

高架道路と平面道路は地震の特性によって著しく被害が異なるため、災害に強い道路網の形成を図るためには、両者をバランスよく持つことが重要である。このため、高規格道路がダメージを受けたときに一般幹線道路がバックアップできるダブルチャンネルを確保する。

ｃ．多元・多重の交通ネットワークの形成

陸・海・空の結節性を高めるため、鉄道、港湾及び空港等の広域交通拠点へのアクセス機能を強化し、異種交通手段間の代替機能を果たす多元・多重の交通ネットワークを形成する。

② 格子型高規格道路網（６－６軸）構想

１）東西６軸

既定計画路線に、神戸都心部から阪神間南北線に至る山麓線を加え、東西６軸を形成する。東西６軸は北から、

- 内陸軸（第二名神自動車道～中国縦貫自動車道・山陽自動車道）
- 北六甲軸（中国縦貫自動車道～阪神高速道路北神戸線）
- 山麓軸（山麓バイパス～同西伸、山麓線）
- 臨海軸（名神高速道路～阪神高速道路神戸線～第二神明道路・神戸西バイパス～神戸姫路間道路）
- 湾岸軸（阪神高速道路湾岸線・ハーバーハイウェイ）
- 第二湾岸軸（第二大阪湾岸道路）

である。

「内陸軸」は広域交通を担う国土軸を、「湾岸軸」及び「第二湾岸軸」は大阪湾ベイエリアの環状軸を形成するものであり、これらがネットワークに組み込まれることによって地域外との強固な連携を図ることができる。「臨海軸」は臨海部に展開する各都市拠点や交通拠点を連絡する都市内幹線軸であり、「山麓軸」は臨海部の既成市街地外縁部にあって臨海軸のバイパス機能を担うとともに、既成市街地をとりまく環状機能、神戸西北部及び阪神中・北部の都市拠点と神戸都心部を直結する機能を担い、国道２号ラインや国道１７１号ラインの混雑緩和に寄与するものである。また、「北六甲軸」は六甲山背後に帯状に連なる既成市街地の背骨を形成するとともに、国土軸から臨海部への広域交通の分散機能を担うものである。

２）南北６軸

被災地域の主要拠点を結ぶ南北６軸を形成する。南北６軸は西から、

- 西神戸軸（本州四国連絡道路～西神自動車道、阪神高速道路神戸山手線）
- 神戸中央軸（神戸中央線～同南北伸、港島トンネル）
- 東神戸軸（六甲北有料道路～東神戸線～同南伸）
- 西阪神軸（西宮北有料道路～同南北伸、名神湾岸連絡線）
- 阪神中央軸（阪神間南北線～同南北伸）
- 東阪神軸（阪神高速道路大阪池田線～同北伸～阪神高速道路神崎川線）

である。

「西神戸軸」は垂水・須磨・西区及び長田区・兵庫区の中心部を、「神戸中央軸」は神戸都心部、北区及び三田市を、「東神戸軸」は灘・東灘区の中心部を、「西阪神軸」は芦屋市・西宮市の中心部を、「阪神中央軸」は宝塚市・伊丹市・尼崎市の中心

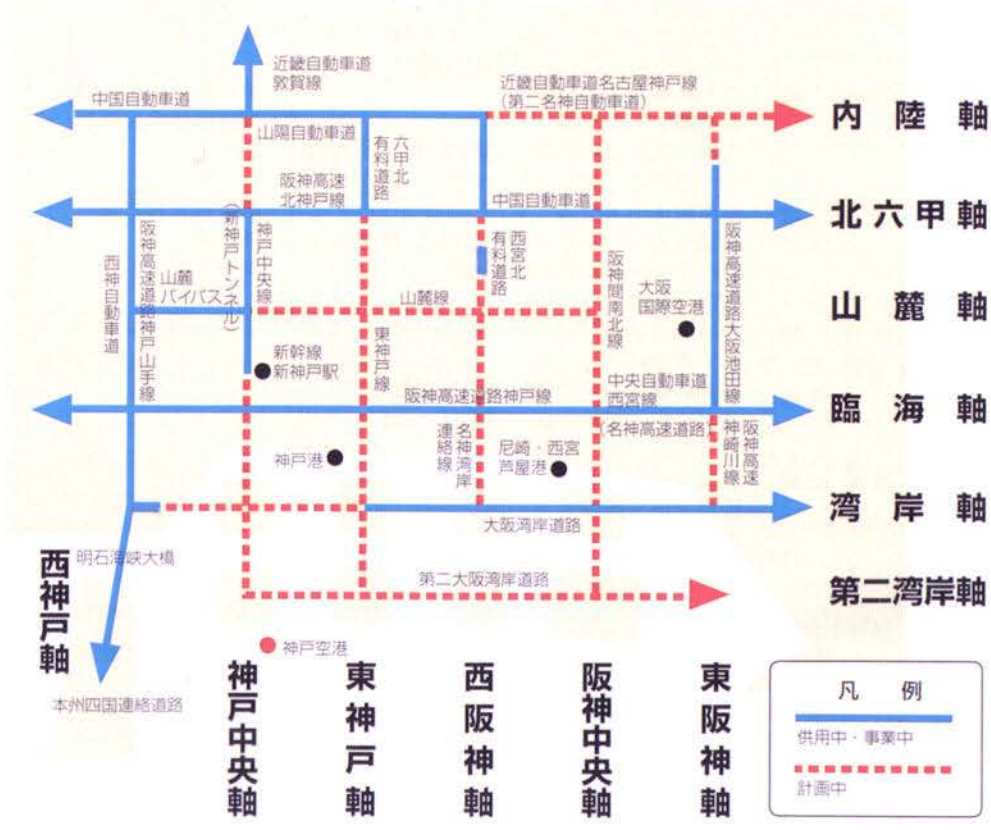


図-Ⅵ.5.1　格子型高規格道路網（６－６軸）の概念図

部を、「東阪神軸」は猪名川町・川西市の中心部及び大阪国際空港をそれぞれ結ぶよう配置する。

このように配置すると、南北軸の間隔は概ね５～10kmとなる。

３）各軸の機能等

格子型高規格道路網（６－６軸）の各軸の機能と構成路線は以下のように整理される。

表-Ⅵ.5.1　各軸の機能、構成路線等

		交通機能	結節機能	構成路線
東西軸	内陸軸	・広域通過交通 ・都市圏流出入交通 ・阪神北部～神戸北部の内々交通		・中国自動車道 ・山陽自動車道 ・第二名神自動車道
	北六甲軸	・都市圏流出入交通 ・阪神北部~神戸北部~神戸西部との内々交通交通		・中国自動車道 ・阪高北神戸線
	山麓軸	・都市圏内々交通 ・阪神中部～阪神都心部～神戸西部との内々交通	・新幹線新神戸駅	・山麓バイパス ・山麓バイパス西伸 ・山麓線（仮称）
	臨海軸	・都市圏臨海部の流出入交通 ・阪神南部～神戸都心部～神戸西部との内々交通	・在来線鉄道主要駅	・阪高神戸線 ・名神高速道路 ・神戸西バイパス ・第二神明道路 ・神姫間道路
	湾岸軸	・都市圏臨海部の流出入交通 ・大阪臨海部～阪神臨海部～神戸臨海部との内々交通 ・港湾拠点間連絡	・関西国際空港 ・神戸港 ・尼崎西宮芦屋港	・阪高湾岸線 ・ハーバーハイウェー
	第二湾岸軸	・広域通過交通 ・海上新都市間連絡（ポーアイII期～六甲II期～阪神海上都市との内々交通）	・関西国際空港 ・神戸空港	・第二湾岸線
南北軸	西神戸軸	・南北都市圏通過交通 ・都市圏流出入交通 ・広域交通と神戸西都市拠点（垂水区・須磨区・長田区・兵庫区）の連絡	・神戸複合産業団地 ・東播磨情報公園都市	・本四連絡道路 ・西神自動車道 ・阪高神戸山手線
	神戸中央軸	・都市圏流出入交通 ・広域交通の神戸都心部への直結 ・神戸北部～神戸都心～ポートアイランドとの内々交通	・新幹線新神戸駅 ・神戸港 ・神戸空港	・神戸中央線 ・神戸中央線北伸 ・神戸中央線南伸 ・港島トンネル
	東神戸軸	・広域交通と神戸東部都市拠点（灘区・東灘区）の連結 ・阪神北部・神戸北部～神戸東部との内々交通（三田・神戸北区～東灘区・灘区～六甲アイランド）	・阪神流通センター	・六甲北有料道路 ・東神戸線 ・東神戸線南伸
	西阪神軸	・広域交通と芦屋市・西宮市都市拠点の連結 ・阪神北部～阪神臨海の内々交通（西宮北～西宮南・芦屋）	・芦屋港	・西宮北有料道路 ・西宮北有料道路北伸 ・西宮北有料道路南伸 ・名神湾岸連絡線（仮称）
	阪神中央軸	・広域交通と宝塚市・伊丹市・西宮市・尼崎市都市拠点の連結 ・阪神北部～阪神中部～阪神臨海の内々交通（宝塚北～宝塚南・伊丹～尼崎・西宮）	・宝塚新都市 ・阪神国際海上都市 ・西宮港	・阪神間南北線 ・阪神間南北線北伸 ・阪神間南北線南伸
	東阪神軸	・都市圏流出入交通 ・広域交通と尼崎市・伊丹市都市拠点の連絡 ・阪神北部～阪神中部～阪神臨海部の内々交通（川西・猪名川～伊丹～尼崎）	・大阪国際空港 ・尼崎港	・阪高池田線 ・阪高池田線北伸 ・阪高神崎川線

③ 格子型高規格道路網（６－６軸）構想の検証

１）ネットワーク形成の整備効果

ネットワーク形成の段階ごとの整備効果等を将来交通配分等を行い、定量的に評価・検証した。

なお、段階別ネットワークは、次表のケースとした。

表-Ⅵ.5.2　ネットワークケース一覧

ケース名	概　　要
１．現況ネット	現況ネットとして、復旧事業が完了したネットワーク。（阪高、名神、湾岸ハーバーウェイ等すべて震災前の状態に復旧。）
２．10箇年計画ネット	復興計画の中で平成17年までに完成する路線を取り込んだネットワーク。
３．構想計画ネット	６－６軸に含まれる全ての路線が完成したネットワーク。

２）交通利便性の向上効果

トラフィック機能の向上、環境改善及び経済効果の観点から、検討ケースごとに、神戸阪神地域に与える効果（段階別効果）を分析した。

表-Ⅵ.5.3　段階別効果（神戸・阪神間地域の交通利便性向上についての整備目標）

項　目	整　備　目　標	
	10箇年計画	構想計画
１．混雑度	・神戸・阪神間全道路平均で1.0未満を達成	・神戸・阪神間地域全道路平均で 0.8未満を達成 ・神戸・阪神間の専用平面別の平均混雑度1.0未満を達成
２．走行速度	・神戸・阪神間全道路平均で25km/h以上の確保	・神戸・阪神間全道路平均で30km/h以上の確保
３．交通環境（現況ネットで推移した場合との比較）	・神戸・阪神間地域のＣＯxを約30％削減 ・神戸・阪神間地域のＮＯxを約15％削減	・神戸・阪神間地域のＣＯxを約40％削減 ・神戸・阪神間地域のＮＯxを20％以上削減
４．時間短縮（現況ネットで推移した場合との比較）	・神戸・阪神間地域の走行台時間を25％以上短縮（時間便益額目標 約 3.8千億円/年）	・神戸・阪神間地域の走行台時間を約40％短縮（時間便益額目標 約 5.5千億円/年）

3）代替性の向上効果

代替性を検証する手法が確立されていないため、次のような分析方法により、神戸阪神地域の通過交通について代替性の向上効果をケーススタディとして検証した。

検証の結果、認められた代替性の向上効果は以下に示すとおりである。

表-Ⅵ.5.4　分析手法

項　　目	内　　容
1．代替性定量化の方法	・地点間の選択可能な全てのルート（但し、同一ノードは2度通らない）を検索する。 ・各ルートの所要時間を算出する。
2．代替ルート数の定義	・地点間の全てのルートであるため極端な迂回ルートも算出されるため、所要時間の上限を設けその所要時間内のルート数を求める。
3．代替ルート数の算出	・今回は、神戸・阪神間の出入口を設定し、出入口間の代替ルートを算出した。（すなわち、神戸・阪神間を通過する際の代替ルートを算出した。） ・神戸・阪神間地域通過を念頭に、60分以内で選択できるルートを代替ルートとした。
4．代替性向上効果	・今回の試算によると、10箇年計画ネット、構想計画ネットで代替ルート数は飛躍的に増大する。 ・10箇年計画ネットでは、臨海東部（大阪方面）と内陸方面との代替性が向上する。 ・各計画ネットの代替性向上方面を見ると、主要幹線軸から順次代替性を向上させていくといった計画となっており、現時点で設定している計画スケジュールの妥当性が確認される。

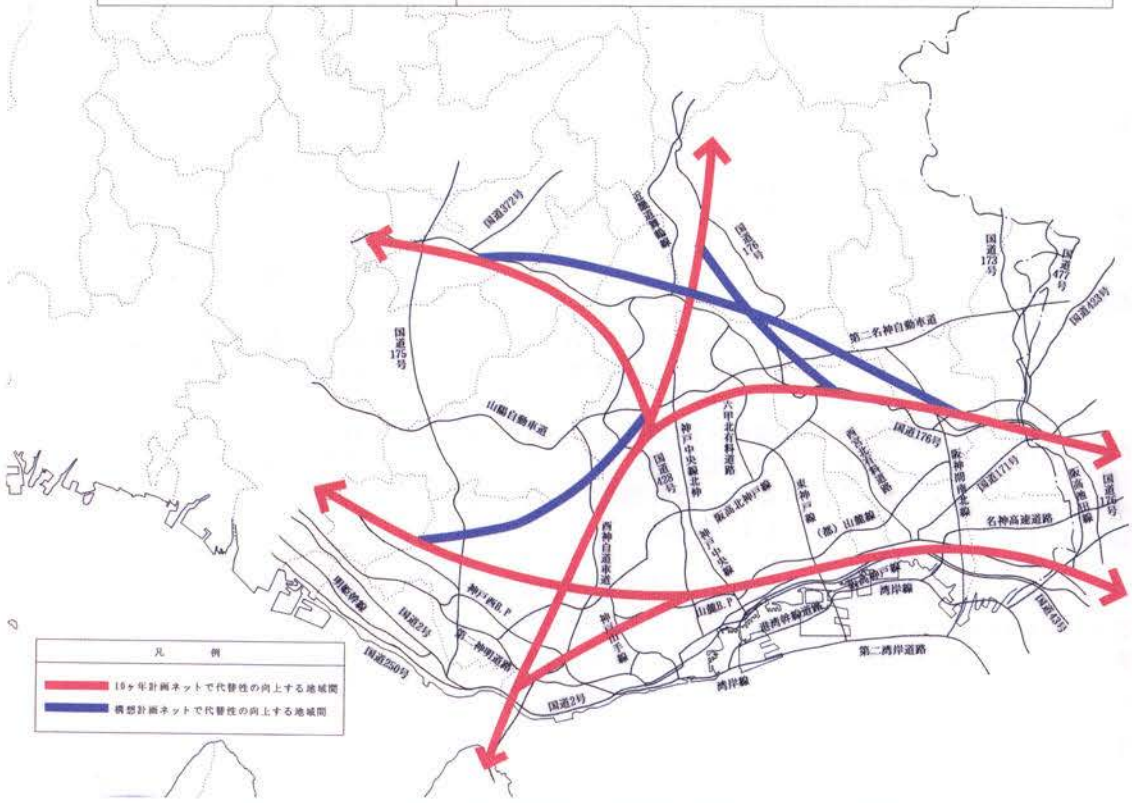


図-Ⅵ.5.2　代替性の向上効果（代替性の向上する地域間）

表-Ⅵ.5.5　代替性の向上効果

発	着	現況ネット		10箇年計画ネット		構想計画ネット	
		最短所要時分	ルート数(60分以内)	最短所要時分	ルート数(60分以内)	最短所要時分	ルート数(60分以内)
阪高大阪西宮線	近畿自動車道	49.8	1	41.7	20	35.2	584
	中国自動車道(西部)	52.1	1	44.0	18	37.5	403
	第二神明道路	41.1	1	41.1	120	41.1	1652
	本四連絡道路	41.8	1	34.2	123	34.2	2620
中国自動車道(東部)	近畿自動車道敦賀線	24.4	1	24.4	13	24.4	196
	中国自動車道(西部)	26.8	1	26.8	12	26.8	127
	第二神明道路	52.8	1	51.1	43	47.0	429
	本四連絡道路	59.8	1	41.5	72	41.0	1191
近畿自動車道敦賀線	第二神明道路	77.2	1	43.3	58	39.8	237
	本四連絡道路	84.2	1	33.7	103	30.1	501
本四連絡道	中国自動車道(西部)	86.6	1	36.0	73	32.5	315

（2）復興関連街路整備事業

① 調査開始

街角にミニバイクを止め、住宅地図を片手に崩れた家々を眺める。日々の暮らしの中でいつまでも変わらないと無意識に信じていた風景が幻のように消えている。

自然の営みの「非情さ」を思い起こさせるように冷たい風が吹き抜ける。どこかで声が聞こえる。互いの無事を喜び、知人の安否を尋ね、住まいや食料のことを話し、やがて、共に生きていることを愛しむように明るく笑いながら別れていく。

さあ、もう少し調査しよう。一刻も早くこの街を甦らせなければならない。

こうして街の復興を支える街路整備のための活動が開始された。

② 街路の復興に関する基本的な考え方（平成７年１月）

被災市街地の復興のため、下記の考え方に基づき街路の整備を進めることとした。

・都市活動を支える都市基盤、防災基盤の最も根幹をなすものとして都市計画道路があり、街路事業の推進が被災都市の迅速な復旧、復興を図る鍵を握っている。

・このため、街路事業の緊急かつ全面的な展開により買取請求等に迅速に対応し個人再建を支援するとともに、代替幹線道路の確保による渋滞緩和、沿道建築物の復旧復興促進及び仮設住宅・店舗等の環境整備、消防防災困難地区の早期解消を図る。
・また、地区全体として多くの建築物が倒壊し、生活拠点が面的に失われている地区については、区画整理事業等により道路、公園等の公共施設の充実を図り、これに関連する都市計画道路の整備を街路事業により進める。
・さらに、復興拠点として、住宅、業務、商業等の機能を持ち、防災、福祉にも配慮した新都市の建設を促進する街路事業を進める。

③ 家屋等の被災状況調査（平成７年１月～６月）

下記の要領で関係市町の協力を得て、家屋等の被災状況調査を実施した。

なお、当初は現地の目視調査に基づいていたが、その後、各市町の被災証明書等の交付状況が明らかとなったため、これに基づき整理した。

〔目的〕　都市計画道路、及びその周辺における家屋等の被災状況を把握し、緊急に整備する必要がある街路を選定するための基礎資料とする。
〔対象路線〕　尼崎市、西宮市、芦屋市、宝塚市、伊丹市、川西市、明石市、津名町の未整備区間を含む都市局所管の都市計画道路全路線。
〔被災状況図〕　都市計画図の１／5,000縮小版に、家屋等被災状況（全壊、半壊、一部損壊別）を図示する。
〔被災状況調査表〕　路線別に要整備区間（未整備、未着手区間）における家屋倒壊率（全壊＋半壊／対象戸数）を整理する。
〔買取請求要望調査表〕　物件別に買取希望の内容と対応策を整理する。

被災状況図、被災状況調査表、買取請求要望調査表の一部を表-Ⅵ.5.6～7，図-Ⅵ.5.3に示す。

表-Ⅵ.5.6　事業用地に係る買取申し出等の状況調べの一例

物件番号		震災前交渉状況					被災状況			買取申出状況							権利関係			営業有無			
済	未	契約済	口頭で合意	金額提示済	金額未提示	未交渉	全壊	半壊	損傷なし	文書申出	口頭申出	相談のみ	用地面積（m²）	概算用地費（千円）	概算補償費（千円）		土地所有	建物所有	借家人	あり	なし	対応方針	摘要
○				○					○		○		(100.0) 11.3	(80,000) 5,750	5,000		○	○	有			借家人合意できれば契約	借家人難航
	○					○		○			○		(234.4) 234.4	(143,522) 143,522			○	○			○	建物取壊申請あり	
	○					○		○			○		(301.2) 301.2	(165,551) 165,551			○	○			○	建物取壊申請あり	
	○					○		○					(257.9) 257.9	(163,392) 163,392			○	○			○	建物取壊申請あり	
	○					○		○			○		( )	( )								買収に応じる	代替地希望
	○					○					○											買収に応じる	新築建物
	○					○					○											買収に応じる	
	○					○					○		( )	( )								買収に応じる	
	○					○					○		( )	( )								買収に応じる	借地人
	○					○					○		( )	( )								買収に応じる	

表-Ⅵ.5.7　要整備路線における被災状況表の一例

路線名	工区名	設計延長 (a+b+c) (m)	幅員 (m)	供用済延長 (a) (m)	事業中延長(b)		未着手延長 (c) (m)	要整備区間における家屋等被災状況				家屋倒壊率 全壊＋半壊 倒壊家屋	備　考
					整備済延長 (m)	未整備延長 (m)		対象家屋 (件)	全壊 (件)	半壊 (件)	その他 (件)		
山手幹線	三条南	456.0	22.0			456.0		36	24	4	6	77.8%	(被)(W)
	月　若	646.0	22.0			646.0		32	14	3	5	53.1%	(被)(W)
	大　原	269.0	22.0			269.0		14	5	2	2	50.0%	(被)(W)
	親王塚	440.0	22.0				440.0	25	6	8	7	56.0%	(被)(W)
	翠ヶ丘	301.0	22.0				301.0	13	4	3	5	53.8%	(被)(W)
川東線		980.0	20.0	310.0			670.0	40	9	4	15	32.5%	
川西線	北	240.0	20.0				240.0	13	1	3	0	30.8%	
	南	160.0	20.0				160.0	7	1	1	3	28.6%	(都)区画整理
芦屋中央線		1,810.0	20.0	1,540.0			270.0	12	5	1	2	50.0%	(被)
松浜線		670.0	20.0	160.0			510.0	14	8	1	3	64.3%	(被)
稲荷山線		1,840.0	20.0	1,270.0			570.0	50	11	20	9	62.0%	(被)

(被)は、被災市街地の復旧・復興を支える街路（家屋倒壊率50%以上）
(W)は、高規格道路網を補完するダブルチャンネルを確保する街路

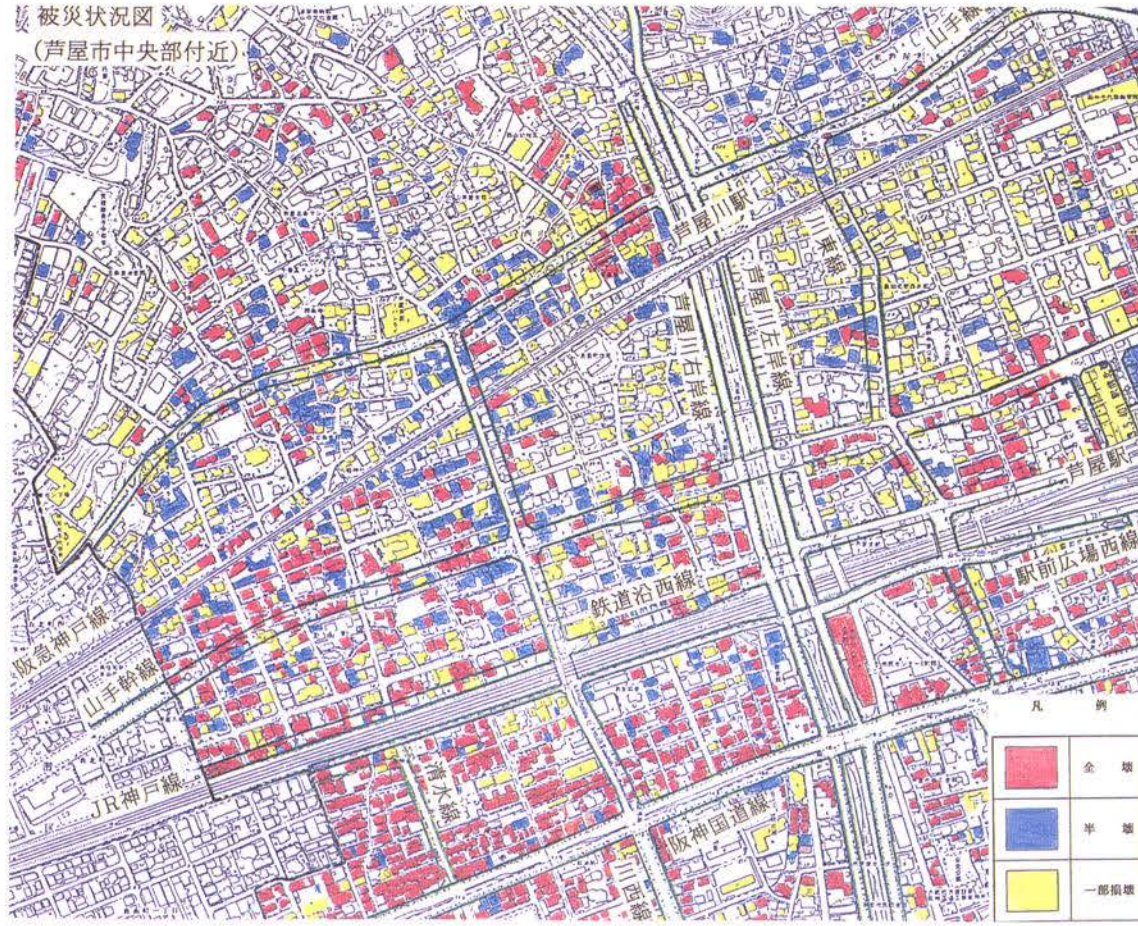


図-Ⅵ.5.3　被災状況図（芦屋市の例）

④ 事業化に向けての作業方針（平成７年１月）

上記調査結果を踏まえながら、下記の方針により事業化に向け作業することとした。

１）路線選定方針

・平成６年度中に着手する路線
　災害復旧工事に関連する路線。震災地の復旧作業のための迂回路となる路線
・平成７年度中に着手する路線
　倒壊家屋が多い地域で早急に整備を必要とする路線
　区画整理等復興事業に関連して整備を必要とする路線
・今後５年以内に着手する路線
　阪神間の各市を連絡し都市の基盤となる主要幹線街路

２）当面の作業方針

・都市計画変更が必要な箇所を早急に選定し作業を進める。
・早急に事業認可の取得に向けて作業を進める。
・必要な事業費を算定し、その確保に向けて働きかける。
・都市計画法第55条指定を行い、倒壊家屋等の土地買取請求に対応する。
・都市計画道路にかかる用地の先行取得を積極的に進めるとともに、周辺地域においても代替地の取得に努める。

⑤ 復興関連街路事業計画案のとりまとめ（平成７年５月）

復興関連街路整備の具体化に向け下記のとおり事業計画案をとりまとめた。

１）基本方針

・今回の震災を教訓に、被災時の救助、救援等の速達性を高めるため、従来整備の遅れていた阪神間の南北軸、及び内陸部の東西軸の整備に重点を置く。
・道路網全体として、緊急時の円滑な交通を確保するため、代替性を備えた格子型高規格道路網を補完する一般幹線道路網を整備し、格子型高規格道路網とともにダブルチャンネルを確保する。
・市街地の復興と合わせ、市街地と幹線道路網を連絡するため、概ね２㎞メッシュを構成する主要街路の整備を図る。

２）整備スケジュール

ａ．当初３箇年

・主として現在事業中箇所の中で、阪神高速５号湾岸線へのアクセス道路、交差点の渋滞緩和に寄与する道路等事業効果の高い区間を完成させる。
・面的整備事業、復興拠点となる新都市建設、広域防災帯、広域防災拠点の整備と密接に関連する街路整備の事業化を図る。
・ダブルチャンネルを確保する２㎞メッシュを構成する主要街路の内、特に代替性、選択性に優れている緊急度の高い区間から順次事業化を図る。

b．１０箇年

・面的整備事業、復興拠点となる新都市建設等の整備と密接に関連する街路整備を完成するとともに、２kmメッシュを構成する主要街路網の概成を図る。

３）路線選定の方針

a．緊急防災まちづくり事業関連街路

・特に被害の大きかった阪神間の都市において施行される復興関連土地区画整理事業、市街地再開発事業地区、復興拠点新都市建設、広域防災拠点等の整備と密接に関連した街路

b．戦略的基盤整備街路

・阪神間６市における２kmメッシュを構成する主要幹線街路、及びその他の被災市町においては国道等の広域幹線道路を補完し幹線道路網を構成する主要幹線街路で、住宅再建等にも即応できる路線

⑥ 震災復興街路事業の確立（平成７年６月）

建設省と協議した結果、復興関連街路事業は施策として下記のとおり位置づけられ整備目標10箇年、総事業費約2,900億円、整備箇所42路線53工区、継続箇所を含む事業区間延長62.6km、10箇年整備換算延長38.3kmで事業実施することとなった（神戸市を除く）。

１）都市圏防災幹線道路ネットワーク形成のための街路整備

・格子型高規格幹線道路を補完し、災害時には緊急物資輸送路、広域避難路として機能する、概ね２kmメッシュで構成される下記に示す主要幹線街路

a．被災市街地復興関連幹線街路（前期５箇年整備を目標）

・ルート上や沿道において、相当数の家屋が焼失・倒壊するなど被災した市街地復興のために緊急に整備すべき箇所〔山手幹線、建石線〕

b．緊急ネットワーク形成幹線街路（前期５箇年整備を目標）

・広域防災拠点に直接アクセスする箇所、及び、前後が整備済でネットワーク形成上整備効果の高い区間等緊急に整備すべき箇所〔尼崎港川西線、川西猪名川線等〕

c．その他

・１）の内、５箇年に概成しない路線〔尼崎宝塚線、宝塚池田線等〕

２）市街地防災強化街路ネットワーク形成のための街路整備

・鉄道、河川、公園等と連携した延焼遮断帯、避難路として機能し、防災生活圏の外郭を形成する街路、及び木造家屋密集地区等における消防活動等の困難性の改善を図る街路で、復興面整備事業、復興拠点新都市及び市街地復興と一体的に整備する必要がある下記の街路

a．緊急復興プロジェクト関連防災強化街路（前期５箇年整備を目標）

・復興土地区画整理事業等に関連する箇所〔鳴尾御影西線、宝塚平井線等〕

・復興拠点新都市核建設に関連する箇所　〔芦屋浜橋、尼崎宝塚線〕

b．被災市街地関連防災強化街路（前期５箇年整備を目標）

・ルート上や沿道において、相当数の家屋が焼失・倒壊するなど被災した市街地復興のために緊急に整備すべき箇所〔市役所前線、志筑中央線等〕

c．その他

・２）の内、５箇年に概成しない路線、及び復興支援路線（復興一般）

阪神間の復興関連路線の概略を下図に示す。

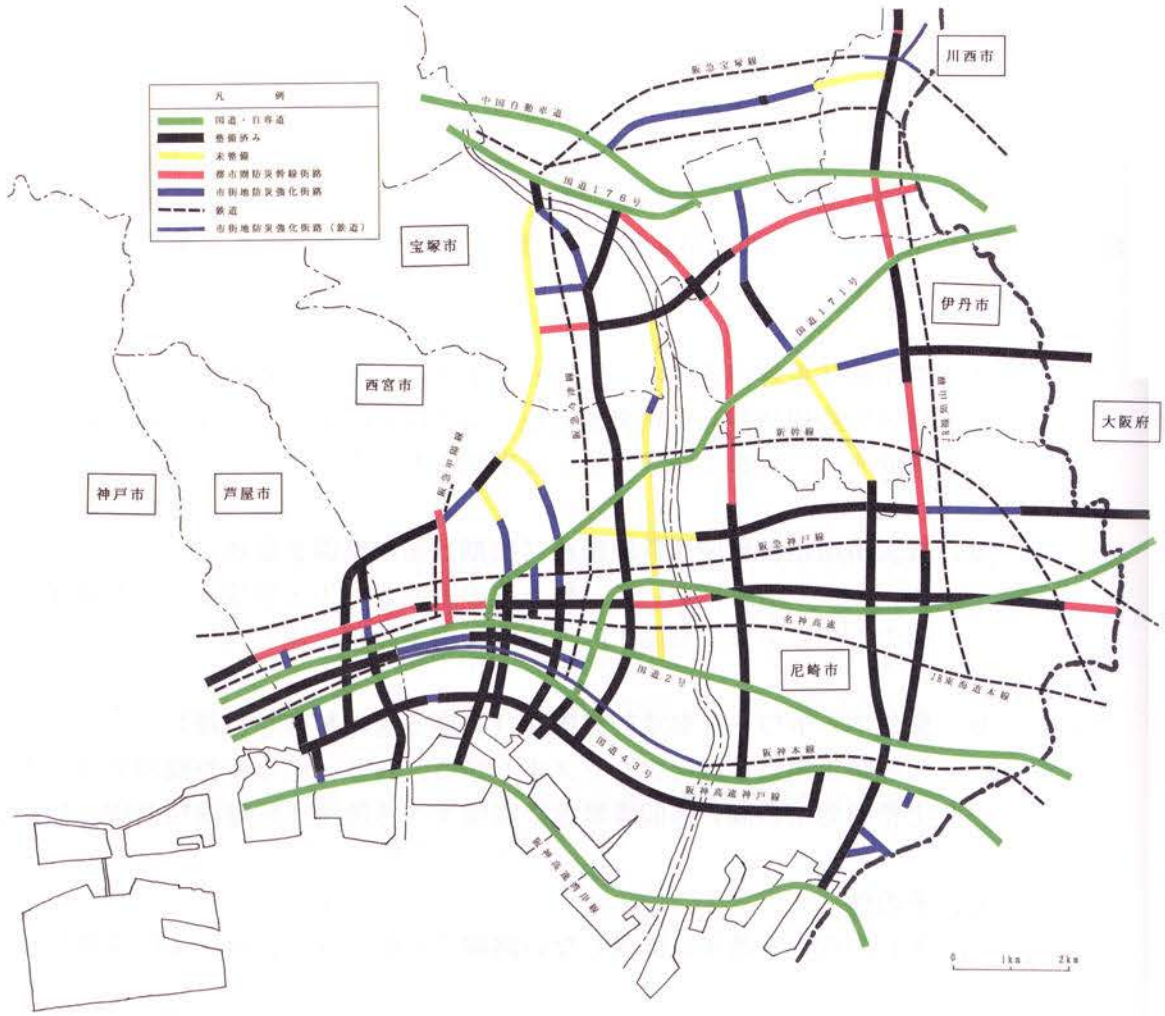


図-Ⅵ.5.4　阪神間震災復興路線概略図

⑦ 事業執行上の課題

現在、復興関連街路事業の進捗に鋭意努めているところであるが、事業執行上の主な課題について下記に示す。

1）執行体制

・事業執行の最大のポイントは用地取得にあるが、地盤変動等に伴い、境界確定や計画区域の現地位置設定のための調査測量に相当の日時、労力を要する。
・死亡された人や仮設住宅等へ移転された人もあり用地交渉に日時を要するとともに、権利関係の整理や代替地確保の要望についても被災者であることを考慮してきめ細やかな対応が必要である。
・円滑な用地取得のためには、残地の買取要望に対する積極的な対応が必要となる。

2）財政支援

・被災市町は、震災に伴う税収減に加え、復旧・復興に短期間に多額の支出が必要なため財政状態が極めて悪化しており、復興関連街路事業を進めるには、これら被災市町に対する財政支援策が不可欠と考えられる。

3）地元調整

・円滑な事業執行を図るためには、道路整備の必要性について充分地元関係者の理解を得るとともに、沿道が住宅地であることを考慮し、騒音等の道路環境対策についても、可能な限りの対策を講じる必要がある。

⑧ ゆとりと潤いのある道路整備に向けて

街路は、自動車や歩行者の交通機能だけでなく、情報、ライフライン等の収容機能、日照、通風、防災等の空間機能、沿道市街地形成の誘導機能など様々な機能を合わせ持っているが、地域の生活環境の向上や魅力を高めるため、景観や福祉に配慮するとともにとりわけ「地域のふれあいとやすらぎの場」として生活者の視点に立った整備を、今、進めていかなければならない。

四季折々の花の香りが漂う街角で、子供たちが元気一杯に遊んでいる。おしゃれをした若者達が颯爽と通りすぎる。静かに微笑みながら木陰のベンチにお年寄りがくつろいでいる。そのような情景が一日も早く来ることを信じて・・・

写真-Ⅵ.5.1　被災状況

図-Ⅵ.5.5　ゆとりと潤いのある道路整備
イメージパース

（３）防災ふれあい河川の整備

① 震災の教訓

阪神・淡路大震災は、これまで経験したことのない都市直下型の地震によってもたらされ、県下で六千数百名もの尊い命と緑の六甲連山から瀬戸内海に至る美しい街並みを一瞬にして奪い、人々の活気に満ち溢れていた社会生活に多大な打撃を与えた。

震災直後、水の確保は深刻な問題であった。ライフラインである水道は寸断され、飲料・洗濯等の生活用水の確保に加え、震災直後に発生した大規模な火災の消火に要する水の確保も困難であった。この状況の中、一部では河川水が利用された。普段はあまり目も向けられなかった河川にも、その内在する可能性が再認識され期待されたのである（写真-Ⅵ.5.1）。

しかし、目の前に河川水がありながら、その利用が困難な状況が数多く見うけられた。表六甲の多くの河川はいわゆる堀り込んだ形態が多く、さらに土地の集積度を高めた結果河川の幅に余裕はなく、護岸は切り立っており、河川への進入は容易ではなかった。

また、河川の高水敷を緊急車両の迂回路として利用しようとしたが、武庫川では高水敷の利用施設が多いことや、住吉川では護岸崩壊していたことで、連続的には利用が困難であった。

② 防災ふれあい河川整備

これらの震災の教訓は、河川整備の目的とする治水・利水・親水・自然に加え、都市施設として都市防災の一端を担う機能の付加の重要性が強調された。

復興という過程で、河川としてもその立ち上がりを支援し、一日も早い震災復興を図るため、「防災ふれあい河川整備」としての取り組みを始めた。同整備では、河川が持つ自然の豊かさを感受できる場としての整備を進めるとともに、都市防災上の重要施設としての整備を進めている。

その基本理念では、第１にこれまでどおり水害に対応するとともに、さらに二次災害防止、緊急避難等都市防災への対応を含めた、災害に強い川づくりをめざしている（図-Ⅵ.5.6）。

第２に、せせらぎを身近なものとして利用でき、都市の重要な構成要素となるまちづくりと一体となった川づくりをめざすというものである（図-Ⅵ.5.7）。

この理念に基づき、住吉川、宇治川等では水辺への進入を容易にする階段護岸・スロープ、取水を可能にする河川プール、武庫川では地震時に海上からの物資搬入可能な船着場型護岸の整備を進めており、今年度には完成の予定である。また、今後も同様な整備を計画しており、計36河川での整備を予定している。

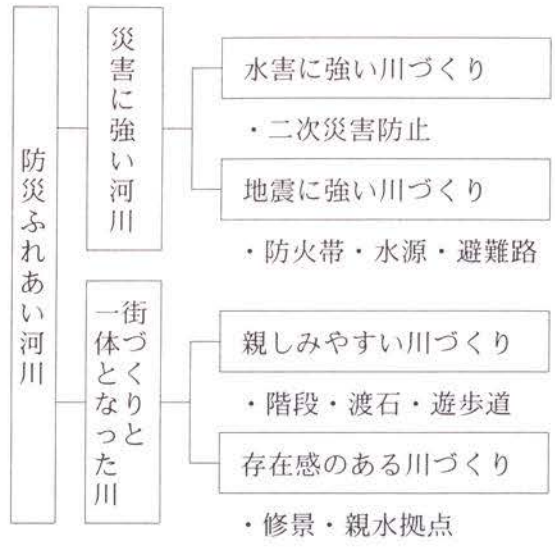


図-Ⅵ.5.6　防災ふれあい河川の基本理念

図-Ⅵ.5.7　防災ふれあい河川のイメージ

（4）阪神疏水構想

阪神間は、多くの中小河川が南北に流れているが、流路が短く勾配も急で、流域も小さいため、元来水資源に乏しく他水系からの水に依存していた地域である。

今回の地震では、断水等により消火用水が欠乏し、都市型災害の典型である火災延焼により甚大な被害が生じたほか、その後の飲料水等の生活用水の不足、瓦礫除去の際の防塵散水用水の不足等、水の供給という観点から様々な問題が生じた。

これに対し、阪神疏水構想は京都の琵琶湖疏水にならい、阪神地域の諸河川に水を導水し、災害時における緊急用水の安定的確保を可能とし、平常時においても水と緑豊かな潤いのある河川となるよう、水環境の改善を図るものである。

図-Ⅵ.5.8　阪神疏水構想イメージ図

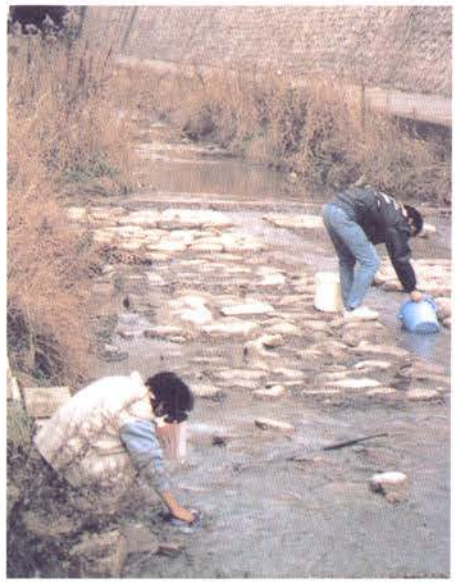


写真-Ⅵ.5.2　河川水の利用状況

（5）六甲山系グリーンベルト整備事業

① 目的

六甲山麓地域の健全な生活環境確保のため、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、創出を図るために、市街地に接する山麓から山腹に至る斜面に以下の機能を持つ一連の緑地帯を整備する。

・土砂災害の防止
・良好な都市環境、風致景観、生態系及び種の多様性の保全及び育成
・健全なレクリエーションの場の提供
・都市のスプロール化防止

② 事業主体

・建設省（国）及び兵庫県

③ 事業区域

延長約29kmに及ぶ宝塚市から神戸市須磨区に至る六甲山系の南斜面及び東斜面を区域とする。また、過去の土砂災害の例から判断し、地形的、位置的条件を考慮し、次の２ゾーンに区分する。

・直接的に市街地に土砂災害を及ぼす可能性を有する区域
・間接的に市街地に土砂災害を及ぼす可能性を有する区域

④ 事業内容

防災機能を最大限に発揮できるような整備を基本とし、グリーンベルトが有する良好な都市環境、風致景観、生態及び種の多様性の保全機能面や、健全なレクリエーションの場の提供及び都市のスプロール化防止といった面も十分配慮する。

・砂防施設のうち構造物は必要最小限とし、できる限り樹林を砂防樹林として形成・育成する。
・砂防設備は景観、自然環境に配慮する。
・砂防設備は維持点検が容易なものとする。

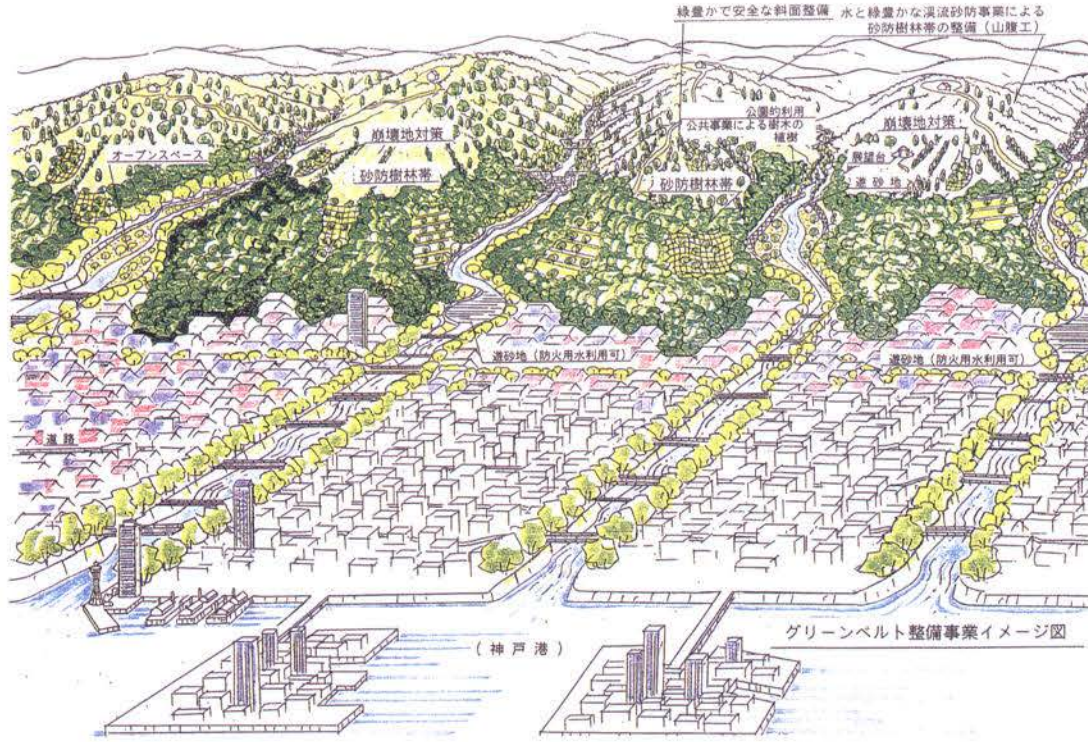


図-Ⅵ.5.9　六甲山系グリーンベルト整備事業イメージ図

⑤ 事業推進に向けて

グリーンベルト整備構想について広く学識経験者や市民の意見を聞き、計画内容をより豊かなものとするため、以下の「六甲山系グリーンベルトの整備に関する懇談会」「六甲山系グリーンベルト整備基本方針策定委員会」を設置した。(建設省主催)

表-Ⅵ.5.8 六甲山系ｸﾞﾘｰﾝﾍﾞﾙﾄの整備に関する懇談会
（提言：平成7年12月25日）

氏　名	所　属　等
武居　有恒	京都大学名誉教授
石川　幹子	東京大学農学部講師
岩井　珠恵	(株)クリエイティブフォーラム代表取締役
上羽　慶市	神戸新聞論説委員
沖村　　孝	神戸大学工学部教授
高井　　久	六甲ｵﾘｴﾝﾀﾙﾎﾃﾙ総支配人
溜水　義久	兵庫県副知事
団　　秀和	(社)神戸青年会議所理事長
寺内　　昇	神戸市市民の水辺連絡会

表-Ⅵ.5.9　六甲山系ｸﾞﾘｰﾝﾍﾞﾙﾄ整備基本方針策定委員会
（方針作成：平成８年２月27日）

	氏　名	所　属　等
委員長	田中　茂	神戸大学名誉教授
委　員	大手 桂二	京都府立大学農学部林学科教授
〃	近藤 公夫	神戸芸術工科大学環境ﾃﾞｻﾞｲﾝ学科教授
〃	興水　肇	明治大学農学部農学科教授
〃	高橋 敬三	神戸市立森林植物園園長
〃	友松 靖夫	砂防学会副会長
〃	田畑 茂清	建設省河川局砂防部砂防課長
〃	保科 幸二	建設省河川局砂防部傾斜地保全課長
〃	伊藤 英昌	建設省都市局公園緑地課長
〃	青木 義光	建設省土木研究所砂防部長
〃	志道 行雄	兵庫県土木部長
〃	柴田 高博	兵庫県都市住宅部長
〃	市田 清弘	神戸市土木局長
〃	鶴来 紘一	神戸市都市計画局長

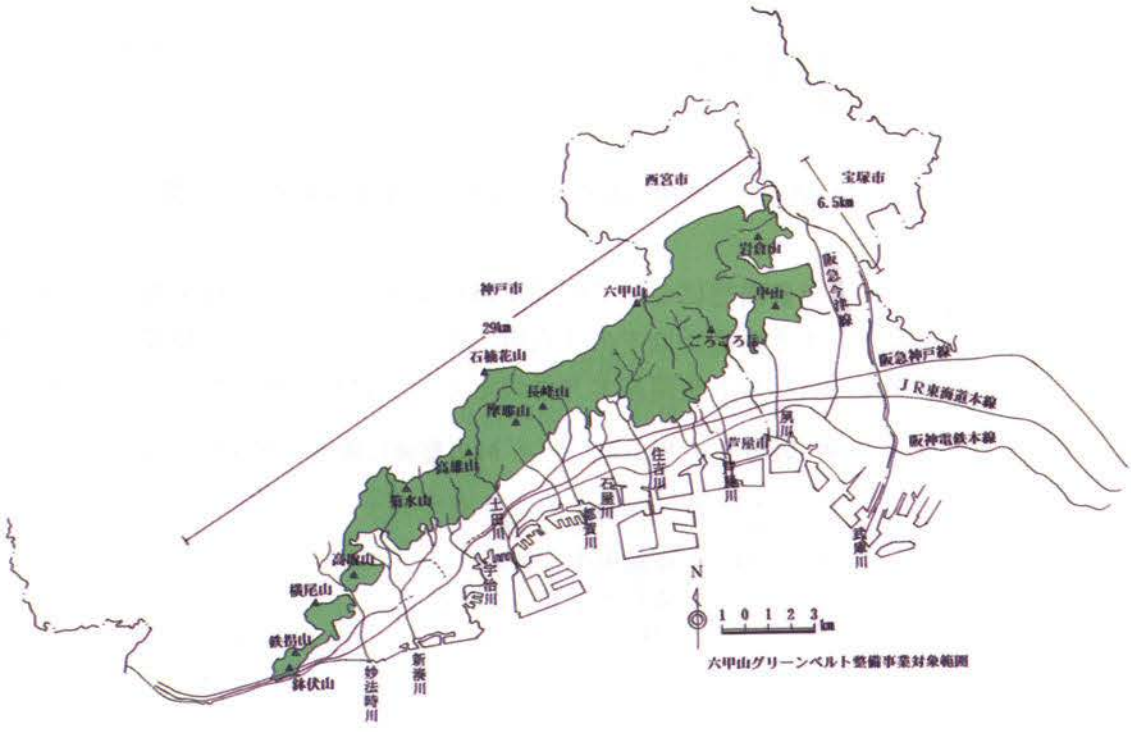


図-Ⅵ.5.10　六甲山系グリーンベルトの範囲

（6）大阪湾横断鉄道整備構想

① 大阪湾横断鉄道構想の概要

近年、諸外国、特に経済発展のテンポを高めているアジア諸国との人・物・情報・資本等の交流が飛躍的に拡大するなど、我が国と世界との相互依存関係は急速に深まっており、アジア・太平洋地域はもとより、世界の国々・地域との多面的な交流を深めていく国際交通ネットワークの強化が求められている。

アジア・太平洋の時代といわれる21世紀に向け、我が国初の本格的な24時間運用可能な国際空港であり、兵庫の空のメインゲートと位置づけている関西国際空港の機能とともにアクセス交通の充実を図っていかなければならない。

このため、兵庫県をはじめ、西日本地域から関西国際空港へのアクセス時間短縮、定時性・安定性等の向上及び神戸空港との乗り継ぎ機能の強化を図るとともに、大阪湾ベイエリア地域の一体化を促進し、世界都市としての拠点性を高めるため、大阪湾横断鉄道構想を推進する。

本構想は、山陽新幹線新神戸駅を起点に、神戸都心を通り、神戸空港から大阪湾の海底をトンネルで貫き、関西国際空港に至る30数キロメートルの鉄道を建設し、神戸都心と関西国際空港間を約20分で連絡しようとするものである。

阪神・淡路震災復興計画では、陸・海・空の交通機関相互の連携を強化するための空港等へのアクセス鉄軌道と位置づけ、今後、構想の具体化に向けた検討を行うこととしている。

② 大阪湾横断鉄道構想の意義

1）大阪湾ベイエリアの一体的発展とベイエリア開発の推進力

多極分散型国土形成における関西への期待を背景に、関西国際空港のインパクト、埋立てや産業構造の再編に伴う大規模開発可能用地の発生等を契機として、都市機能や産業機能の強化を目的とした開発が大阪湾沿岸各地で進められている。これらのベイエリア開発は、既成市街地や隣接区域をはじめ湾岸各区域と連携することによって、その機能・役割が十分発揮される。この鉄道は神戸地域と泉州・紀北地域が大阪湾を越えて連携・交流を深める役目を果たすことになると考えられる。

また、大阪湾ベイエリアの開発構想に見られる湾央部での新たな空間づくりと横断鉄道建設の発進立坑となる人工島が共用できるとともに、新たな空間のアクセスともなり、ベイエリア開発の推進力となる。

2）関西国際空港のハブ空港機能強化

関西国際空港と神戸空港の旅客ターミナルに大阪湾横断鉄道が乗り入れることによって、国際線と国内線や新幹線との乗り継ぎの利便性を高めることができる。関西における複数空港のメリットを十分発揮し、スポーク機能を高めることにより、関西国際空港のハブ機能のより一層の強化につながることになる。

3）神戸方面からの関西国際空港アクセスの充実

神戸方面からのアクセスは、陸上ルートでは大阪湾沿いの迂回感が強く、鉄道の場合は乗換回数が多く手荷物の負担が大きい。また、海上ルートではアクセス時間が長くかかるとともに、天候により運航の影響を受けざるを得ない等の問題がある。大阪湾横断鉄道構想は、これらの問題点を抜本的に解決することが可能となる。

4）異常時の迂回

大阪湾横断鉄道は耐震性の高い構造で建設される。神戸都心と関西国際空港で他の鉄道とネットワークすることにより、今回のような震災が起こったとしても、阪神間や泉北地域の迂回ルートとして活用することができる。

③ 大阪湾横断鉄道構想の実現に向けて

大阪湾横断鉄道構想については、現在基礎的な検討が行われている段階で、事業採算性の確保、長距離シールド、活断層に対する安全性の確保など、解決すべき多くの課題が残されているものの、解決に向け着実に取り組んでいくこととしている。

大阪湾ベイエリア地域においては、関西国際空港、神戸空港、明石海峡大橋など世界に誇りうる大プロジェクトが進行し、世界とアクセスできる最適の条件が整いつつあることに注目して、関西全体で広く議論を起こし合意形成を図りながら、大阪湾横断鉄道構想の実現に向けて取り組んでいく。

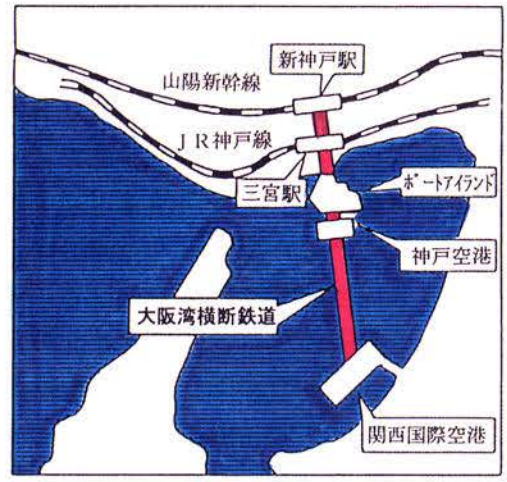


図-Ⅵ.5.11　大阪湾横断鉄道構想の概念図

（7）ライフラインの整備強化

未曾有の都市直下型大地震による災害は、ビル、家屋、橋梁などの倒壊に加え、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た。今回の震災により、家屋が無事であってもライフラインが停止すれば都市生活は維持できなくなるという、生命維持装置としてのこれら施設の重要性を再認識する結果となった。

これを踏まえ、兵庫県が策定した「阪神・淡路震災復興計画」において、ライフラインの整備を主要な復興事業の一つとして位置づけ、早期復旧のみならず各公益事業者と連携を図りライフラインの整備強化に積極的に取り組むこととした。

① ライフラインの被害と復旧

1）電力供給施設

火力発電所、送電線、変電所及び配電線が甚大な被害を受け、震災直後は約260万戸が停電したが、同日午後７時30分には停電戸数約100万戸まで復旧した。その後の応急対策として使用可能な架空設備の活用やバイパスケーブルによる応急送電等により、震災１週間後の23日には倒壊家屋を除き仮復旧を完了した。

2）電気通信施設

地震発生時の電源の停止による交換機故障や通信ケーブルの被害により約28万５千回線が不通となるほか、被災地に対し通常ピーク時の50倍程度の通話が集中し、輻輳状況は21日まで続いた。ＮＴＴは、避難所に無料の公衆電話等を設置するとともに、移動用電源車の導入によりバックアップ電源が故障していた交換機を稼働させ、19日には約70％を回線可能とするとともに、１月31日には復旧対象の10万回線の復旧を完了した。

3）ガス供給施設

製造所や高圧幹線には被害はなかったものの、中圧導管と低圧導管の損傷により、約84万５千戸のガス供給が停止したほか、供給停止以外の地域からもガス漏れの通報が殺到した。復旧に際し、倒壊家屋による道路閉塞やガス管への水・土砂の侵入など被害が多く、復旧工事完了までに震災発生後85日間を要した。

4）上水道供給施設

配管等の管路に被害が集中し、震災直後の断水戸数は約127万戸に及んだ。震災当日の午後から自衛隊や全国からの支援を受け、給水タンク等による給水活動や復旧作業が行われた。道路等の損壊や配水管の水圧が十分保持できないため漏水箇所の特定に時間を要するなど復旧に手間取ったが、特に被害のひどかった神戸市、西宮市、芦屋市も含め２月末に仮復旧を完了した。

表-Ⅵ.5.10　ライフラインの被害状況

区　分	震災直後被災戸数	施設被害総額
電　気	約100万戸停電	約2,300億円
電　話	約 28万５千回線（交換機系）	約　300億円
上水道	約127万戸断水	約　413億円
ガ　ス	約 84万５千戸供給停止	約1,900億円

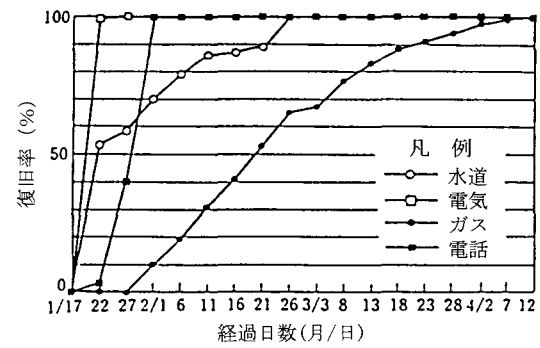


図-Ⅵ.5.12　ライフラインの復旧推移

② 施設被害の特徴

1）電力供給施設

幹線系ケーブルに被害があり、一時広範囲の停電が生じたものの、別線での切り替え送電により比較的短期間で停電範囲が減少した。一方、供給系については、電柱の倒壊等により多くの切断等が生じ復旧に６日間を要したが、仮設架空線による応急送電は、停電期間を短縮した大きな理由でもあった。

写真-Ⅵ.5.3　倒壊した家屋と電柱

2）電気通信施設

幹線系ケーブルは洞道や大口径埋設物等により全て地中化されており、収容施設には一部損傷があったが、ケーブル自体には被害はなかった。しかし、供給系については、大半が架空配線のため電力と同様に多くの被害を受けた。

3）ガス供給施設

幹線系の高圧導管、中圧導管は被害が少なく、供給系の低圧管に被害が集中した。特に、古い供給管のネジ継手部分での損傷が多かった。一方、現在普及しつつあるポリエチレン管については、特に被害が発生していない。

また、ポートアイランドや六甲アイランドなどの人工島では、液状化が発生し50cmを超える地盤沈下が多発したが、伸縮継ぎ手、２重管工法などの対策が有効に働き、被害は軽微であった。

4）上水道供給施設

地震直後の火災に対し、消火栓から取水ができず消火活動に大きな影響を与えたほか、他のライフラインと比較して供給停止戸数が最も多くなった。この主な原因は、十分な耐震性を有していない浄水や配管施設の被害とともに、給水管の損傷が約２万７千箇所、道路敷配水管敷設延長あたり3.11箇所/ｋｍの甚大な被害が発生したためであり、特に旧式の鋳鉄管や石綿セメント管の靭性に乏しい管種に被害が集中したことによる。

③ 共同収容施設の被害

1）共同溝

被災地では、国道２号（西宮市、尼崎市）で延長約６km、国道43号（尼崎市）で延長約２km等が整備されており、電気、電話、ガス、水道等が収容されていた。

今回の震災によるこれらの共同溝の被害は、目地からの漏水、壁面のクラック、剥離等が生じたが、ライフライン施設自体を破損させるような事態は発生していなかった。地震に対し共同溝は、ライフラインを保護する上で、極めて有効な施設であることが確認された。

2）キャブシステム

災害時には、約44kmのキャブシステムが設置されていたが、ケーブルの継ぎ手が伸びた箇所や本体周辺の舗装面の沈下等が見られたが、共同溝と同様、ライフライン施設自体を破損させるような事態は発生していなかった。

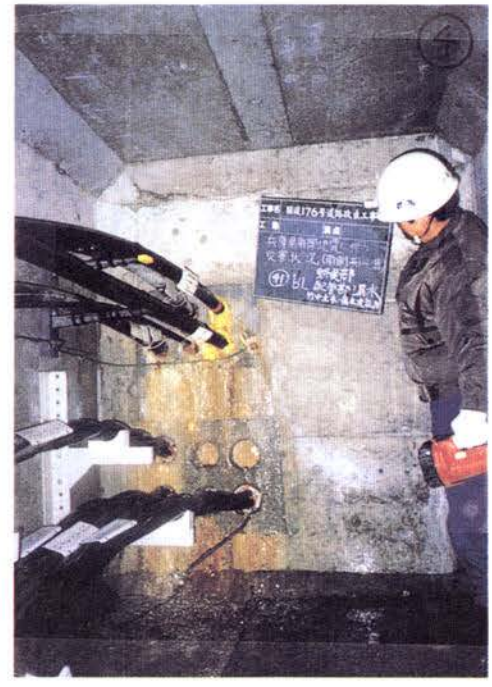


写真-Ⅵ.5.4　国道176号宝塚共同溝の被害
（共同溝内ケーブル貫通部の損傷）

④ ライフラインの強化

1）共同収容化

この度の震災を踏まえ、本県は、災害時における道路機能の確保とともにライフラインの安全供給の向上という観点から、震災においてもほとんど被害のなかった共同溝等について、震災復興の主要事業の一つとして位置づけ積極的な整備促進を図ることとしている。

a．幹線共同溝

現在事業中の国道２号神戸共同溝（Ｌ＝6．5km）の早期完成を目指すとともに、神戸市三宮の中心部については国道２号と平行する山手幹線についても一部着手する。

長期的には、神戸阪神間の臨海部では国道２号と山手幹線等によるラダーネットワークを主軸とし、さらに南北幹線道路にも敷設し、臨海部背後地の人口集中地域に対しても代替性の高いネットワークの形成を目指す。

b．電線共同溝（C･C･BOX）

供給系のうち電線類については、平成７年３月に法制度化がなされた電線共同溝（C･C･BOX）について、各市町の中心市街地、震災復興面整備地区、新都市建設地区等の幹線道路及び緊急輸送路などの防災拠点を結ぶ幹線道路について重点的に整備する（図-Ⅵ.5.13）。

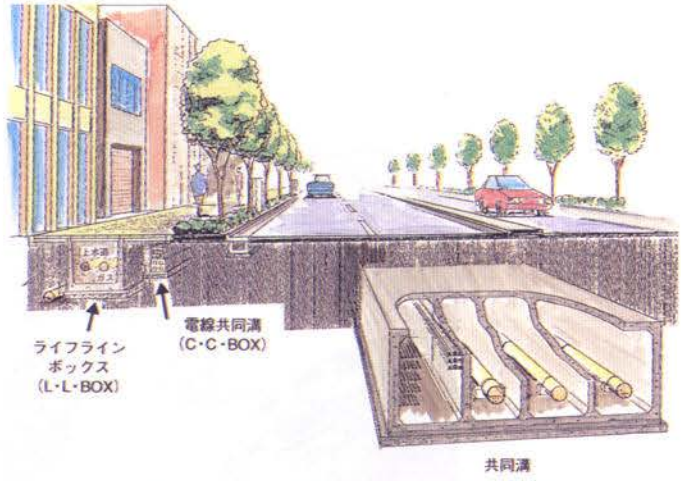


図-Ⅵ.5.13　共同収容施設整備概念図

c．ライフラインボックス（L･L･BOX）

今回の震災において、特に復旧に時間を要したガス・水道の安定供給の向上と復旧工事による道路機能の低下を極力回避するため、被災しても迅速復旧が可能な共同収容施設として、ライフラインボックス（L･L･BOX）の整備を図ることとしている。

本県が新たに提案しているライフラインボックスは、蓋がけのボックス構造を基本とし、電線共同溝とともに歩道部に設置するものである（図-Ⅵ.5.14）。本施設は従来の供給系共同溝と同様に道路管理者及び公益事業者に次のような効果をもたらすとともに、構造がコンパクトなため安価で工期短縮が図られるものと期待している。

【道路管理者】
- 交通機関の確保（復旧作業による掘り返し防止）
- 緊急輸送路等の安全性の確保
- 占用物件の整序化による道路空間の有効利用

【公益事業者】
- 復旧の迅速化と作業の安全性の向上
- 被災箇所の早期発見
- 保守・点検の容易さ

なお、本施設の本格的な事業化にあたり、詳細な構造形式の検討、占用者の費用負担のあり方及び法的な位置づけ等を明確にする必要があり、試験施工の実施や公益事業者との協議を進め、早期事業制度化をめざすものである。

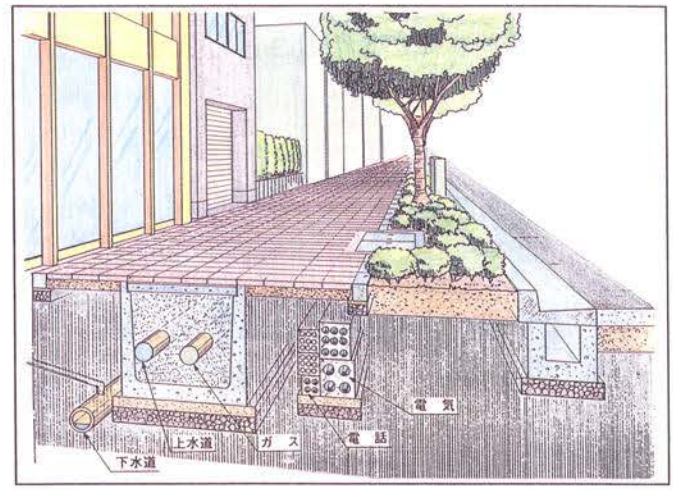


図-Ⅵ.5.14　供給系ライフライン整備概念図

2）各公益事業者の取り組み

a．電気通信施設

マルチメディア通信への対応と防災機能の向上を図るため、ＮＴＴは全国より先駆けて光ファイバーケーブル化を推進することとしており、神戸市中央区のビジネスエリアについては1997年までに、その他ビジネスエリアについても2000年までに光ファイバーケーブル化を行うとともに、さらにループ化によるリダンダンシィの向上を図ることとしている。

b．電力供給施設

神戸阪神間は、姫路や福井など遠隔地の大規模発電所から電力の供給を受け、主に六甲山系の架空送電線から供給されてきたが、幹線系共同溝の整備に合わせ新たに海岸部に地中送電線を設置し、二系統幹線化など、送電線の多重化を推進する。さらに、広範囲の停電の防止と電力の安定供給の向上を目指し、電力需要の高い中心部に都市型発電所及び基幹発電所を設置し、電力供給拠点の分散化と供給の自立化を目指すこととしている。

c．ガス供給施設

設備の耐震性を向上するため、鋳鉄管等からポリエチレン管への移行や耐震継手の導入を促進する。さらに緊急時の対応策として、供給停止後早期復旧が可能となるよう、現在55に分割されているミドルブロックを１０８にまで細分化を図ることとしている。

d．上水道供給施設

耐震性パイプや耐震性継ぎ手等の使用による幹線及び配水管の耐震化を図るとともに、被災時にも必要な飲料水等の供給が可能な常設給水施設を防災拠点等に整備する。また、阪神地域では地形上の要因から自己水源率が低く、神戸市では必要供給量の25％を担うのが限界であるため、淀川水系から新たに貯水槽としても利用できる大容量送水施設の計画の早期具体化を図ることとしている（図-Ⅵ.5.15）。

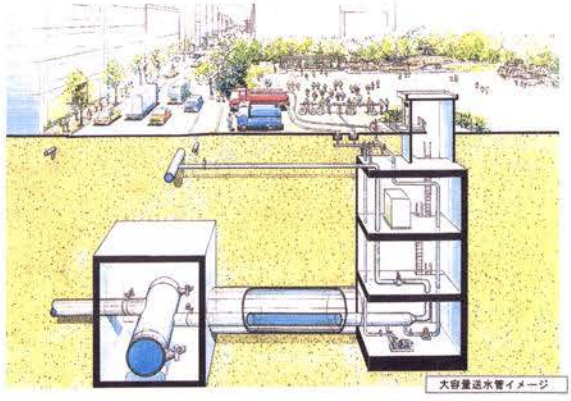


図-Ⅵ.5.15　大容量送水管イメージ図

3）ライフライン管理システム

今回の震災直後において、被害状況や初動体制に関する情報の不足や混乱があったことは、否めない事実である。ライフラインについても被害や復旧作業に際し道路損傷、渋滞状況及び他の公益施設の復旧情報など必要な情報が入手できず、迅速な復旧作業が展開されなかったことが指摘されている。これらの反省と教訓を踏まえ、災害に強いまちづくりを目指し、都市基盤の強化とともにライフライン情報の一元的な管理システムの構築など、ソフト面も含めた総合的な防災体制の推進を図る必要がある。