

## 第 5 章 震災後 1 年経過時点における状況（要約）

## 第5章 神戸経済の現状と都心復活の必要性

### 1. はじめに

我々の生活や各種経済活動は、実に様々な基盤、そして基盤的サービスの上に成り立っている。そして日常はそれらのことを当然のことと思っている。特別な事情がないとそれを鮮明に意識することはない。1995年1月17日午前5時46分に起きた兵庫県南東部大地震は、この文脈でもわれわれに数多くの教訓と貴重な体験を、多大なる損害を伴いながらたらした。その傷跡の大きさは本当に大きく深い。これまで長年かけて築き上げてきたはずの近代的建造物の多くが、たった20秒ほどの揺れで大打撃を受けてしまった。神戸都市圏の住民にとってあの揺れは、いや「揺れ」という生半可な言葉では表現できない、まさに青天の霹靂ともいべき「衝撃」は、大げさでなくその価値観に影響を与えた。

表1は今回の被害と神戸大空襲の被害を比較したものである。空襲と地震、コンクリート造りの集合住宅の有無という違いはあっても、被害の規模という面では両者が同レベルのものといえよう。死傷者総数、被災住戸数のいずれにおいても今回の方が大きな数字となっている。人口増、エリアの違いを考えれば大きくとも仕方がないかもしれないが、一方でめざましい医療技術の進歩の影響もあることを忘れることはできない。神戸復興が戦後と重なるという表現は、けっして大げさではない。

神戸市の推計によれば、社会・産業面の資本ストックの被害は約7兆円にもものぼっている。全壊は4ヶ月、半壊は2ヶ月、一部損壊は1ヶ月、その他0.5ヶ月の休止と仮定した場合の、機会損失額は商業だけでも1.7兆円近くにのぼるとされている。その後の商業集積の復活をみても、たとえば本館が半壊したそごう神戸店は、96年4月28日に新生そごう神戸店が再オープンするまで約1/3の売り場面積で仮営業せざるをえなかったことから、先の推定値はけっして過大な推定なものとは言えない。

さらに、大丸神戸店は本館が半壊し約1/3の売り場面積で仮営業中であるし、阪急三宮店は阪急三宮ターミナルビルの倒壊に伴い撤退を余儀なくされている。ダイエーはその大規模スーパーとしての事実上出発点となった三宮第一をはじめ、男館、オフプライス館等の都心部センター街南に位置する各店をはじめ、住吉店、深江店、トポス東山店、西神戸店等が倒壊、ハーバーランド店も閉鎖状態のままである。コープこうべは本社ビル、六甲店、甲南リビングセンター等が倒壊するなどの被害を受けた。

商店街・小売市場ももちろん多大な被害を被っている。東灘区、灘区、中央区、兵庫区、長田区、須磨区の6区にあった216商店街9603店舗中、1/3にあたる3188店舗、同じく80小売市場2048店舗中、半分近い930店舗が全損している。このような店舗の多くは資本力がない上に、そうでなくても後継者問題、大型店等との競合で事業継続が非常に厳しい環境にあっただけに、この震災という打撃はなおいっそう大きく響いている。

### 2. 被災規模の重さ

震災からちょうど1年たった時点で発行された神戸市の広報は、「希望を持って前進しよう」という言葉から始まった。市当局がその広報を、この言葉ではじめざるをえないことが、こうべの現状を一番よく現しているのかもしれない。たしかに震災直後に比べればよくなっているが、震災以前の活気は一部を除いてほとんど感じられない。東京発のマスコミが過去のことと扱ったとしても、できることなら信じたくない現実はいまだ眼前に横たわっている。神戸っ子が、この現実を見つめる重さに耐えきれなくなった時、神戸とい

う都市の再生は不可能になるのかもしれない。

## 1) 瓦礫処理にみる被害規模

震災後1年の特集番組で、東京発のメディアは、神戸の一部に見られる復興の兆しを、まるで神戸全体のことであるかのように報じた。マスコミにのる情報は現実の一部を切り取ったものでしかないことを、今さらながら思い知らされることとなった。

逆に、震災の爪痕の処理が遅々として進まない状況を取り上げて、神戸の悩みを伝えるとともに、地方行政の怠慢が理由であるかのように扱ったケースもあった。結果的に2000万トン（当初推定1200万トン）とされる瓦礫等の搬出に必要な作業量という現実を、彼らは理解しているのだろうか。今被災地から瓦礫をすべてダンプカーで運び出すとして考えてみよう。大型車の場合、1車線1時間1方向約1000台が限度と考えられるから、たとえ、東・西・北方面へ二車線ずつ、1日1時間完全に（すなわち信号も青にしたまま）瓦礫輸送車専用にしたとして1日6000台。ダンプカーが1台当たり10トン瓦礫を積載したとして、延べ200万台分の瓦礫があるので、これでも300日かかる計算になってしまうのである。新たな神戸となるまでには、おそらく同規模の建築資材が運び込まれることになるだろうから、その輸送にもまた膨大な時間と労力が必要となる。

幹線道路網が依然として不完全であるため、復旧工事関係車両の移動も依然として各種の障害があり、復興にとってもっとも貴重な時間という資源をさらに食いつぶしている。道路を補完するものとして臨時フェリー航路の開設も検討されたが、暫定的な期間だけ、少なからぬ輸送量の確保できる航路の設定を行うことは、民間企業は言うにおよばず、地方自治体でも力のおよばぬテーマであった。被災地側だけではなく、被災地外の拠点となる場所（港湾およびバックヤード）、アクセス道路網の確保を考えると、現状の行政制度を所与とすれば、地元で対応できる範囲は非常に限られたものでしかない。

## 2) 震災ショックと消費者の実感

震災直後企業も消費者も大きなショックを受けた。神戸大空襲の後の再現フィルムをみるかのように街中が壊れた神戸をみて、神戸は死んだと感じた人も少なくなかった。この震災直後の時期に、まだその気になれない市民を、早期の復旧のためとはいえ、追い立てるかのように動かざるをえなかった行政の苦労は並大抵でなかった。今から思えば、よりよい手法、手順があったかもしれないが、それらはすべて今だから言えることでしかない。

徐々に落ちつきを取り戻す中、時間の経過とともに前向きな議論ができる環境になっている。人々が将来にかすかな期待をもてる、持とうとするようになったことは、都市再生の原動力として重要な要素であることは言うまでもない。

震災発生から3ヶ月たった時点での電通関西支社が実施した調査によれば<sup>1)</sup>、この時点でも被災地住民の4人に3人は「震災をつい昨日のように生々しく記憶」しており、「家が揺れていないのに夜中に目が覚める」（35%）、「地震でないのにいつも揺れているように感じる」（26%）といった震災ショックの後遺症を持つ人が3割前後みられた。とくに家屋が全壊するといった大きな被害を受けた層は、半数強の人が「夜中に目がさめる」としていた。

一方で、被災地住民の中で震災前の日常気分へ「完全に戻った」という人は15%とまだ少数であったが、「かなり戻ってきている」と答えた人を含めると2/3を占める。この割合は、周辺住民では完全に戻ったという人が4割弱、日常気分への立ち直りを認めた人は合計で8割だったのに比べれば少ないが、立ち直りの気配をうかがわすものである。一方で、被害度大の層では「まだ戻っていない」と回答する人が3割ほど

あったことも注意すべきだろう。

「地域全体が元気になるような催事・イベントをやるべきだ」(57%)との意見が「不謹慎だ」(27%)を大きく上回っていることも、この時点での立ち直りの兆候を示すものだろう。しかし、先ほどの質問で日常気分へ「完全に戻った」と答えた層(37%)よりも、「戻りつつある」、「まだまだ」(50~64%)といった層の方がやるべきだとした比率が高いことから、何とかして神戸エリアを立ち上がらせるきっかけとして、人々が願っていた側面があることも否めない。

### 3) 消費と景気

同調査では、同時に消費や買い物に対する考え方を聞いているが、「今後の生活に備えてできるだけお金を貯める」(75%)、「形あるものは壊れるので高級品は買わない」(65%)と、堅実な傾向を示していた。震災直後の調査では、両者とも38%の回答率であり、「わからない」という先行き不透明な回答が多かったことから考えると、消費について考えるまでに回復していると解釈すべきかもしれない。このように物に対する消費は堅実であるものの、「レジャー・趣味・教養等に力を入れたい」(42→57%)は増加している。このことから、けっして消費全体に悲観的な状態のままというわけではない。

この調査結果は消費行動にシフトが起きる可能性を示唆している。それはいわゆる経済のサービス化・ソフト化にも対応した動きでもある。これが事実だとすると、伝統的な商業は震災以前の状態に物理的に戻ったとしても、同じことをやっていたのでは経済的復旧・復興は厳しいことになると考えられる。しかし消費そのものの縮小ではなく、シフトが起きるわけであるから、旧に復するのではなく柔軟な発想が必要になるだろう。

自分自身の消費意識は先ほどの堅実性を反映して「引き締める」(被災地住民:50%, 周辺住民:35%)が多く見られるものの、1ヶ月目の数字と比較すると「地震前と変わらない」(被災地住民:44→47%, 周辺住民:61→62%)が若干ではあるが増加している。また全体としての消費傾向については、被災地住民では「落ち込む」(46→39%)が減少し、「地震の前と余り変わらない」(25→36%)が増加している。被害度大の層では、自身の消費意識も全体的な消費性向についても6割以上の人々が「縮小する」と答えている。したがって、重被災者の立ち直りとともに徐々に回復していくことが考えられる。

一方で、景気が「良くなる」との比率は1ヶ月時点よりも低下している。とくに被災地住民では13ポイント(58→45%)減少している。一つには震災とは無関係に、日本全体としての景気の動向に悲観的な見方が強くなっていることをこれは示すものだろう。その一方で、地域の立ち直りが思うに任せていないことを反映した側面も軽視できない。

### 3. 神戸経済回復の兆候

その後のさらなる時間の経過を経て、震災のショックから立ち直り、震災以前の状況に消費者の意識はレベル的には近づきつつあると想像される。しかし一方で、環境が以前の状態への復活を許さないケースも起きている。芦屋、東灘、灘、さらには長田といったエリアとして壊滅的打撃を受けてしまった地域では、震災以前の住民数には戻っていない。

まったく白地であっても、このように大規模の住居を建設するには少なからぬ時間が必要である。ましてや、既存市街地でそれまで人がいたエリアの全面的に近い建て直しだけに、時間がかかっても仕方がない面もあるだろう。とくにこのエリアが古くからの住宅地であり、都市の世代交代に取り残された老人の方々等、いわゆる社会的弱者と呼ばれる層が、その地価・家賃の相対的安さ故に定着していたところだけに、状

況は非常に深刻である。このような場合、人々の意識が戻ったとしても、必ずしも数字が伴うとは限らない。

#### 1) 企業経営への影響

神戸商工会議所が震災後1年たった1996年1月29日から2月15日にかけて会員4145社を対象に行ったアンケート調査(回収率30%)の結果をしてみると、売り上げ・生産高の回復程度については、「100%回復」(22%)、「既に回復し増加している」(13%)と、心強い声も聞かれる一方で、「80%」未満の回復であった企業が31%あり、依然として厳しい経営環境にあるとしている。

震災前の水準に回復するまでの時期については、「震災後2年以上かかる」(34%)との声をもっとも多く、「1年~2年」(30%)とあわせると2/3近い企業が、震災の影響が1年以上長引くとみている。また経営状態の復旧・復興スピードについては、震災直後の計画と比較して「遅れ気味」(44%)と回答している企業の割合が、「早い」(28%)との回答分より16ポイントも高く、市内企業の苦悩ぶりがうかがえる。

製造業と非製造業を比較すると、売り上げ・生産高の回復程度については、「100%ないしそれ以上」(32% vs 37%)と答えた企業の比率が製造業の方が5ポイント低く、経営状態の復旧スピードについては「遅れ気味」(47% vs 43%)と回答している企業の割合が4ポイント高いなど、相対的に製造業の立ち直りが遅れているようである。

さらに、神戸経済が復興する時期については「9~10年後」(41%)との声をもっとも大きく、5年以上の数字をあげた企業が全体の90%を占めるなど、そう簡単に神戸経済は戻ってこない、多くの企業が認識している。また、復旧・復興スピードについても「かなり遅れ気味」(24%)「やや遅れ気味」(42%)で全体の2/3を占めるなど、多数の企業が神戸経済全体の復旧・復興が遅れていると感じている。このように企業自ら復旧に関する数字よりも悲観的な数字が上がっているのは、前者がある程度希望が混じったものであるためかもしれない。現状は非常に厳しいと感じているが、自分のところは早期に回復したいという願望のはいった回答ではないかという解釈である。また企業の一部には神戸以外の地での巻き返しを考えているところがあることも考えられる。

なお復興を進める上でとくに問題となっている点については、「交通事情の悪化」(72%)をあげた企業が飛び抜けて多く、それ以外では「売上低下」(43%)「得意先取引先の喪失・減少」(26%)となっていた(3つまでの複数回答)。阪神高速3号線をはじめとした幹線道路体系の復旧が待たれていることをこの数字は物語っている。

#### 2) いくつかの業種における状況

各種の統計数字からも、震災前の状態に神戸経済が回復したとは言えない。たとえば95年の神戸市の百貨店販売額(都心5店)は、前年の約半分の1400億円ではない。構造的問題も抱えていた商店街・小売市場の場合、都心部6区の96年1月時点での再開率はいずれも3/4程度にとどまっている。倒壊した店舗や大幅に減少した売り場面積は時間の経過とともに戻りつつあるが、一次商圈における人口減や交通事情の悪化により、縮小が長期化する恐れさえ出ている。

中央区JR以南の貸室総面積33.7万坪のうち、6.4万坪が倒壊解体、1.4万坪が補修のため使用不能(95年8月現在、生駒データサービスシステム調査)と壊滅的打撃をうけたオフィスビル業界は、まだまったく見通しがたっていない状況にある。同社が95年12月時点で調べたところによると、解体ビル60棟のうち再建予定があるのは約半数の28棟にすぎない。テナント需要の見通し不透明、資金難といった問題がまだまだ大き

く横たわっているといわざるをえない。着工にこぎつけたものがまだ5棟に過ぎないことは、都心の復活という点からも重大な問題である。

近年、集客産業・ツーリズムといった形で注目され、またウェイトを増しつつあった観光においてもその余波は大きく残っている。修学旅行生に震災体験を語ることがメディアで報じられたりしているが、マスとしてはこのことがニュースとして取り上げられる程度の回復でしかない。震災直後市内の主要ホテルの多くは甚大な損傷をうけ、全壊したオリエンタルホテルをはじめ、全丹ホテル、北上ホテル、さらに北野ホテルは撤退した。震災後1年を経て宿泊施設の9割、主要観光施設の8割が営業を再開、観光客は徐々に戻りつつあるが、道路交通事情、自粛ムードなどもあってけっして順調ではない。

1995年の観光総入込客数は前年の半分以下の1100万人に過ぎず、これはいわゆる異人館ブームがおきた1977年の1350万人をも下回る数字である。85年以降コンスタントに2000万人を超える実績を残してきたことを考えても、その落ち込みの大きさがうかがえる。これをうけてシティホテルの客室稼働率（94年8月：78%→95年8月：49%）も大きくダウンした。95年12月の稼働率は52%で、これは対前年同月と比較すると5ポイントのダウンにとどまっている。96年になってさらに稼働率は上昇しているが、宴会の減少などけっして楽観できない。

1994年9月にリクルートが行った人気観光地調査によれば、行ってみたい観光地7位、もう一度行きたい観光地の4位に位置した神戸も、被災イメージの定着もあり、その順位を大きく下げることが想像される。通常の意味での名所旧跡や雄大な自然が売り物ではない神戸の魅力は、いわゆる伝統的「観光」の次元とは違うとされる。都市としての機能性と、都市でありながらの心地よさをあわせもったところが神戸の魅力がある。

その意味で、アーバンリゾート都市というフレーズは、元々イメージを売ってきた神戸にふさわしい言葉かもしれない。しかし、その内容が伴わず、まったくの空集合であれば、幻滅を与えるだけか、そもそも夢を売る体力がなくなる。いわゆる伝統的な観光対象を導入することが、神戸の集客能力の回復・向上に長期的に寄与するとは限らない。むしろ市民にとってすみよい、やさしい街、神戸になることが、先決の課題ではないだろうか。

#### 4. 都心復活の緊急性

魅力ある街、神戸の再生にとって今もっとも気がかりなのは、街の顔でもある都心部復活の遅れである。商業集積・オフィス、さらに飲食街のいずれをみても、震災以前のレベルにはまだまだ回復していない。

##### 1) 集積の経済

ロサンゼルスのように都心がないかのような印象を持たせる都市（圏）が存在しないわけではないが、多くの都市、とくに都市圏人口が300万人以上ある大都市で都心部が形成されていないケースは希有である。そのロサンゼルスでさえ、鉄道が新設された。これを自動車依存分散型都市の限界を示したものとみる見解もある。鉄道の導入を、自動車ではさばけない集中トリップ発生、都市集積の魅力の証拠とする考え方である。

そもそも今日のように人々がほとんど皆都市への指向を強めている背景には、人口や企業が集積することによって生じるメリットがある。これは消費面と生産面に区別して説明することができる2)。

民間の財・サービスのなかには、それらを効率的かつ採算のとれる形で供給するためには、大規模な市場を必要とするものが少なくない。さらに、採算性は気にしなくても良いケースが少なくない公共サービス・

施設であっても、ある程度以上の利用客が見込めなければ、その供給はあまりに非効率的であるため維持できない種類のものが存在することは十分に考えられる。住民は、大都市にすむからこそ、こうした財・サービス（・施設）を消費できる。これが、消費面からの議論である。

生産面における集積のメリットは、特定の地域に同じ種類の産業に属する多くの企業が互いに近接して立地することから得られる経済的便益としての「地域特化の経済性」と、業種の異なる多くの企業が集中して立地することによって得られる便益の2つに区分できる。人口の多い都市では、たとえば安定した労働力が確保できるし、その人々がリフレッシュできる各種文化施設、リクリエーション施設が建設されている。都市圏では、集積しているがために大規模な社会基盤が整備されており、また質の高い対面的情報も入手できる。さらに集中立地のため企業間サービスや製品の取引費用が安くてすむ、対企業向けサービス業の成立を可能にするパイがあり、その存在が既存企業の効率改善をもたらす、といった側面もある。これらの経済的便益を総括して「都市化の経済」と呼ばれる。

このような集積の経済の中心となるのが都心である。都心と、鉄道を中心とした放射状の交通ネットワークを軸に発展してきた都市にとって、都心の崩壊は中枢部分の喪失を意味する。鉄道と都市、駅と都市の歴史を振り返ってみても、中心（ターミナル）駅を中心としたエリアは、都市圏の核であり、都市圏の経済力の象徴であった。オフィス集積、商業集積をはじめ、各種の活動拠点が集中するこのエリアの規模が、都市圏の規模を決める、それほどの意味を持つポイントである。都市全体のニーズの多くを集中的に処理するこの空間は、都市の活力を決める空間であり、市民のコミュニケーションの中心でもある。

## 2) 都心部再生

震災は三宮・元町間のまさに神戸の都心部にも大きな打撃を与えた。そしてその回復のテンポは決して早くない。このことがもたらすマイナス影響は非常に大きい。この問題を従来から指摘されている、いわゆるインナーシティ問題の一つとして捉えることは決して適切ではない。徐々にではあるが世代交代を遂げ進化を遂げていた、本当の都心部がこのままでは本当に空洞化する恐れさえ存在する。

ここで、都心部から郊外へのオフィス移転が大規模で起き、都心のリストラにおい込まれたアメリカをその先行例として捉えることは危険である。というのも国土が広いこともあって、歴史的に過去の蓄積を活かしながら、再構築するということをせずに、それをあっさり捨てフロンティアに移動することを選んできたアメリカの歴史はあまりに特殊である。

魅力ある住宅地ということは都市の魅力として重要であるが、住居数だけ取り戻せたとしても、都心の集積度がさがり、どのエリアかはっきりしないような状況になってしまったのでは、たんなる「住宅都市」、都市としてのアイデンティティ形成が困難な、寝るためだけのまちになってしまう。

現在の復興計画でもその点を意識したものが無い訳ではない。しかしながら、都心部のエリア設定がポートライナーより東、さらには生田川の東にまで、まで拡げて議論が行われることは先の文脈において、また神戸都市圏のサイズを考えると決して望ましいことではない。ましてやポートアイランドを都心の議論のなかで扱うことは避けるべきである。、まず重要なのは、中心業務地区として、思い立ったときに気軽に対面接触できる範囲の、徒歩10分まで行けるような、真の中核としての都心の再生である。

そのパワーが確立した上での、都心部への極度の集中の弊害を避けるための受け皿として、いわばスピルオーバー用空間として、ないしインキュベータ空間として都心に近い、しかし地価の安い（はず）地域が準備されることももちろん重要である。しかしその価値は、強い都心があってこそのものである。地震の有無にかかわらず神戸都市圏の人口が大幅に増加するとは思えないことを考えるとき、「中心業務地区」のむや

みな面的拡大は、都心のパワー減少をもたらすだけではないだろうか。ここで一つの鍵を握るのが、大規模商業集積とオフィスビルの復活であろう。民間企業の立場からすれば、自らの採算性の判断が難しい状況で積極的に動くことはたしかに容易でないかもしれない。しかし、そのために都心の復活が遅れ、結果的にますます採算性の目処が立ちにくくなるという悪循環を引き起こしている可能性を否定できない。とくに、相対的に体力のある大企業が模様眺めすることは、神戸経済にとって多大なる社会的費用を発生させている。もっとも大企業故に神戸にこだわる必要がないのかもしれないが。

行政の立場からは、ある特定の地域だけを取り上げて整備することへの躊躇が生じるかもしれない。とくに都心部は経済的に力があるとされているだけに、行政は都心部再生にまず全力を尽くすとは表明しにくいかもしれない。しかしその波及効果を考えるならば、都心部ほど効率的なエリアは存在しない。

現行の地方行政制度、国の態度を前提としなくとも、現在の神戸にはエリア全体を底上げするだけのパワーは存在していないと見るべきだろう。このときに全エリアに対して平等に施策を実施することは、あきらかに得策ではない。経済発展論の議論が示唆するように、今の神戸に求められているのは、いわば傾斜生産的な、重点復興である。波及効果の大きな地域・産業・事業、大きなサポートを投下せずとも自立できるエリアを優先的に選んで、迅速な手を強力に打っていくことが必要なのではないだろうか。経済的に最低の状態になっているエリアをさておくことには、とくに政治、またメディアから疑問の声が挙がるかもしれないが、費用対効果を明らかにすることで説得に努める必要がある。

## 5. 結びに代えて

### 1) カリフォルニアからの教訓

長年かかって築き上げた都市集積の復興を短時間に実施することは明らかに容易な作業ではない。被害がけた違いに小さいサンフランシスコ、ロサンゼルス（たとえば死者数では前者が66人、後者は57人）ですら完全復興には至っていない。日本で評価の高い米国連邦緊急事態管理庁FEMAも、数々の失敗と批判の嵐の中から徐々に経験を蓄積し、94年のノースリッジ地震10日後の世論調査では、住民の70%から良好という評価を得るまでに至った<sup>3)</sup>。ロマプリエータ地震（1989.10.17）、ノースリッジ地震（1994.1.17）を経験したカリフォルニアからの教訓は、われわれに重要な示唆を与えてくれる。

表3は、電通関西支社が、このカリフォルニアの事例から、震災後の対応についての留意点をまとめたものである。これらのすべてが、要所をついた重い言葉として響く。海外先験都市の経験はまだ生かされているとは言いがたい状況にある。

復興はたしかにスピードとの勝負である。被災地以外とくに東京エリアのマスコミでの扱いを見てもわかるように、本格的な復旧・復興は、たしかに人々の関心が失われた後にはじまる。さらに住民も企業も一時的な移転を余儀なくされ、一時的移転がしばしば永久のものとなり、被災地経済に更なるダメージを与えるとの指摘も、事実である。被災地から一步離れば、そこには何等変わらないエリアが存在するという点は、戦災復興のケースとの重要な違いである。被災地が震災以前の状態に戻ることができた時、他のエリアはその費消時間分前進している。

そのなかで、数多くの神戸市民がやはり神戸に戻りたいと強く主張している点は、復活にとって有利な要素である。一方で社会の関心は6ヶ月持ったと思えない点はマイナスの要素だろう。

震災直後にも「国に要望を出してやってもらうのは平常時の方法、政府から答えのでもらう6月頃には手遅れである」とか、「東京は醒めてきており、神戸だけ特別扱いできないと言う風潮になりつつある」と



いった指摘も行われていた。平常時の枠組み内での行動をとった地方に、結果として得るものは非常に少なかった。そのように行動すれば、サポートするような幻想をもたせた国の罪は大きいと言わざるをえない。結局、「想定だにできない非常事態」といった表現に見合うような措置は、ほとんど行われなかった。国の意向に沿う形、国の従来からの制度に合わせた形での要望提示といった、陳情型行動の見返りは、あまりにも実態からかけ離れたものであった。

国の意向に沿うリストとして要望案を作成するなかで、本来の諸施策の優先順位や対処方法そのものを、変更せざるをえないケースもあったと考えられるだけに、ことは深刻である。また、要望しないものについて、国からのサポートが来ることは事実上あり得ないが、震災直後のあの時期に漏れのない要望を行うことなど、はたして可能なのだろうか。

2番目の留意点である「柔軟性がすべて」も、多くの人が痛感するところだろう。たしかに、予期しえない課題に挑戦し、多大な問題を早急に解決しなければならず、そこでは過去の事例、平常時に構築されたルールにとらわれない柔軟性を発揮できる体制が求められている。実際、多くの企業は、震災後その復旧過程で、従来の意思決定プロセスの変更が行われ、大幅な権限委譲や指揮系統の簡素化、階層の削減により、迅速な対応がとれる体制をしいた。これに体して震災ルールと命名したところもあった。

このような対応がうまくできた企業ほど、震災をのりきることが何とかできたとされる。さらにこの震災ルールがそのまま定着したケースもある。スピードの経済が企業の競争優位として非常に重要な要素であることから、これは十分に納得できる。いわゆる「公」的カルチャー（大企業病）が支配していたり、悪しき官僚主義が問題となっている組織の場合、このような大胆な震災ルール導入は容易でないだろう。地元・現場の行動に対して、距離的にも離れたところに位置する上位組織が制約を加えることは容易に想像できる。

3番目の、コミュニティと行政の協働から生まれる創造力にかかっているという指摘も、重要である。よりよい街とすべきな点はわかっている、「元通りをめざす」計画よりも、「改善する」「新しく何かを作る」計画について合意を得るには時間がかかる。一方で復興はスピードが勝負であるという制約が、非常に大きな壁としてそびえている。

ここで、タフな作業であるコミュニティと行政の合意形成に時間をかけた方が、結果として速度があがるという指摘は大きな意味を持つ。ただこの時間をかけることと、先送りにすることはまったく違う。また合意形成プロセス中を、それを待てないヒトを中心にいかにケアするのも、課題だろう。

実際に人が住んでいるということ、したがってやり直しが行いにくい既存市街地の再生は非常に困難な作業である。立派な入れ物をどんなにつくっても、いまいる人を閉め出しては息吹のない、要塞都市になってしまうかもしれない。世代交代（住民および事業所）をいかにうまく進行させるのか、利用するのかについて真剣に考える必要のある空間では、撤退する者の用地をいかにうまく流通させることが重要になってくる。

## 2) 急がれる行動

地元行政、さらに住民、企業に都市再生のいわば実験の条件設定を自ら決めるだけの権限とパワーがない点は、大きな問題となるだろう。カリフォルニア（米国）と日本の地方行財政制度の違いは、これらの教訓をいっそう痛感させる事態を招いている。魅力ある・活力ある都市となるためにも、これらのことに対処できる能力とパワーが求められている。その中で大きな鍵を握るのがやはり強い都心の可能な限りの早期の再

生である。

自家用車でなければ諸活動にっさいアクセスできないような都市とならないためにも、公共交通が便利な足となる構造の街となる上でも、街の中心が充実・発展していくことは重要な意味を持つ。社会全体としての移動量の無秩序な増大そのものが問題視されたり、Sustainableな交通がキーワードとなる現在、ここでのわれわれの指摘はこの面からもいっそうの議論展開が必要となる。

本稿では、経済活動を中心とした都市機能の復活に論点をおいたが、住の面を無視していいというつもりはない。ここで重要なのは数合わせをしないことだろう。10年後神戸が再生したとき、それぞれのエリアがどのような性格のもつ地域になるのか、それに合わせたレベルでの、ストックとしての住宅整備という視点が必要になる。

とくに、都心再生と合わせる形で、いわゆるインナーシティ問題として扱われている下町エリアの再生が重要であることは言うまでもない。震災以前の人口密度に完全に戻すことは、下町とはいえけっして望ましいレベルとは言いがたい面があるかもしれないが、その一方で集積がもたらす下町らしい価値は、都市構造のなかの重要な一要素である。とくに、東京圏の1/10といった神戸都市圏の規模を考えあわせると、高層住宅の乱立する都心住宅エリアという概念は、特殊ケースを除いてふさわしいものとは考えにくい。

さらに、今一つ重要なのが、山の手再生である。神戸の場合都心部の北側から東に伸びる地帯が、いわば山の手と呼ぶことのできる住宅地であった。現在このエリアの扱いが曖昧な状況にある。けっしてインナーではない。事実神戸市が設定したインナー地区には入っていない。しかし世代交代の悩み・住民減、地上げ、住民の無関係なところでの地価暴騰の余波といったインナーの因は共通して抱えている。ワンルームマンションを含む中高層住宅が乱立する地帯にこのエリアをしてしまっても良いものだろうか。神戸にとって重要なイメージである、誰もが住みたいところ、各国の人々が自然と街にとけ込んで実際に住んでいるこの空間が喪失してしまっても良いのだろうか。その時、神戸の魅力が完全にillusionとなってしまうのではないだろうか。

#### 脚 注

- 1) (株)電通関西支社マーケティング局調べ。95年4月6～9日実施、電話調査。回収サンプル数は被災地住民(神戸・芦屋・西宮)から200、周辺住民(大阪市)から300。
- 2) 林 宜嗣(1993)、『都市問題の経済学』日本経済新聞社、pp.28-30。
- 3) 電通 関西支社(1995)、『カリフォルニアの大地震災害復興に学ぶ』(社内資料)、p.3。

表1 神戸市の被害：空襲と震災

	死傷者	家屋
空 襲	死者 6,235人	全半壊 3,528戸
	負傷者 15,343人	全半焼 124,661戸
震 災	死者 4,319人	全半壊 228,412世帯
	負傷者 14,679人	全半焼 7,379棟

注：空襲被害は東灘区を除く。震災死者は関連死を含む。

出典：神戸新聞 1995年8月10日 朝刊

図1 震災について現在のあなたのお気持ちをお知らせください

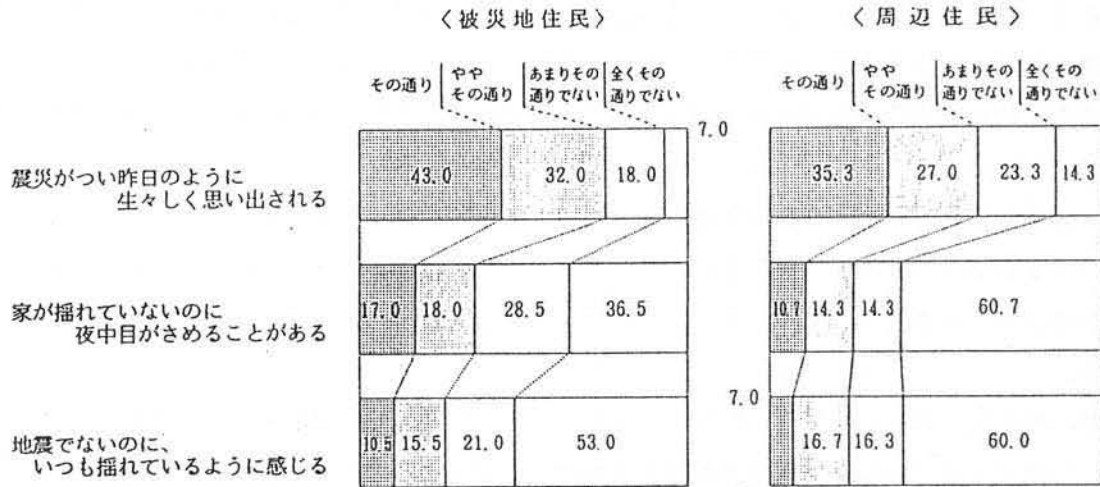


図2 あなたご自身の消費はどうしたいと思いますか

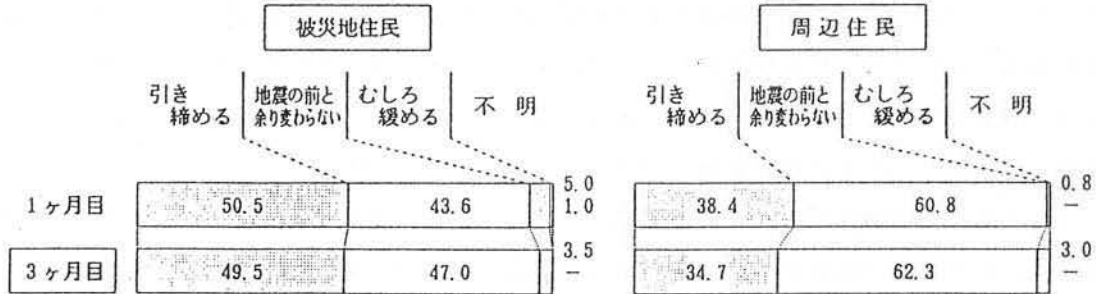


図3 今後の消費の傾向は全体としてどうなっていくと思いますか

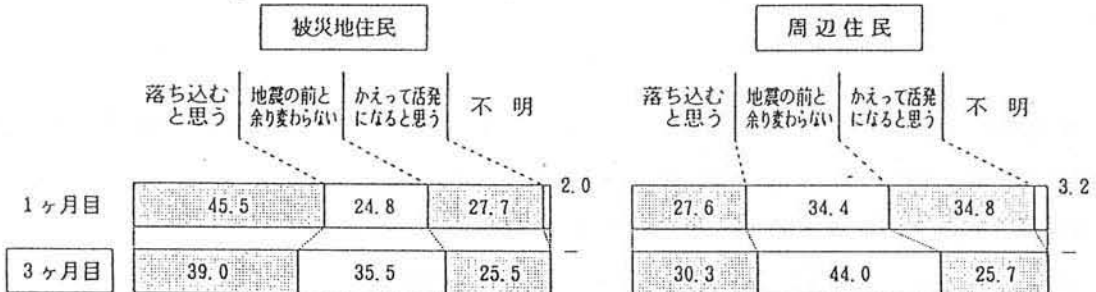
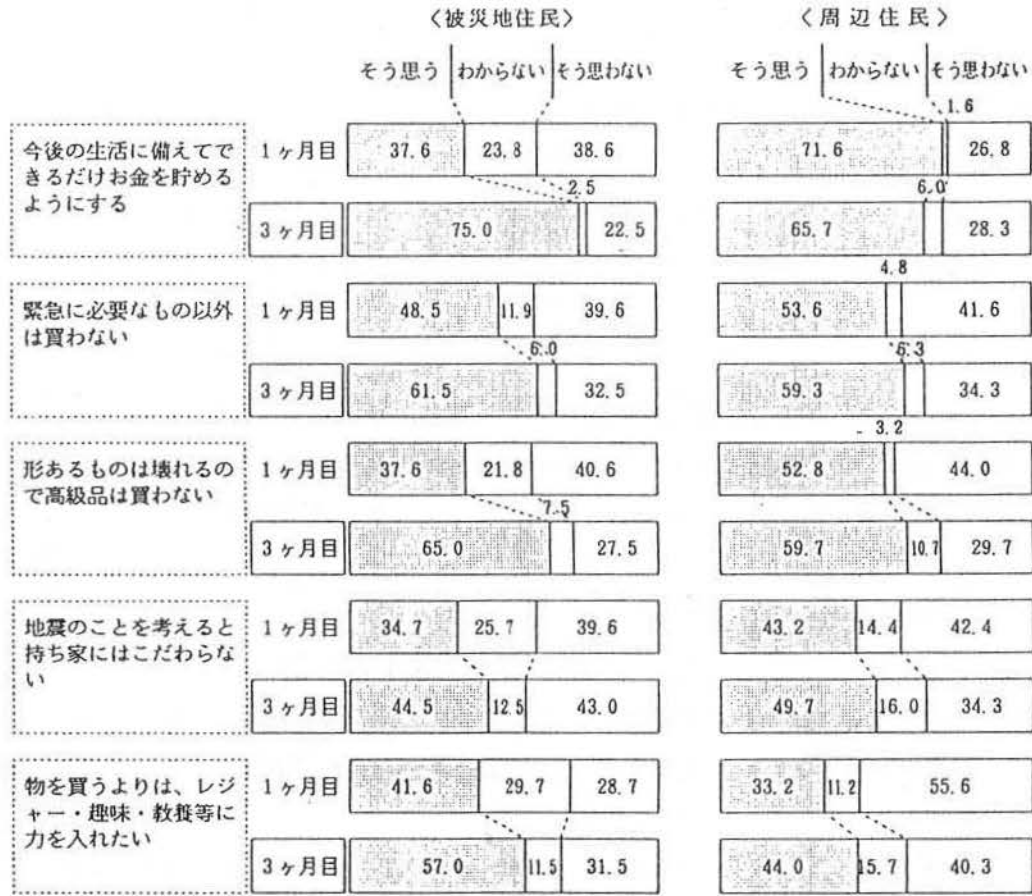


表2 被害度別傾向〈被災地住民〉

	総数	自身の消費意識			今後の全体的な消費傾向		
		引き締める	地震余りの前変とわらない	むしろ緩める	落ち込む	地震余りの前変とわらない	かえって活発になる
全体	(200)	49.5	47.0	3.5	39.0	35.5	25.5
被害度別	被害度大 (31)	64.5	29.0	6.5	61.3	22.6	16.1
	被害度中 (92)	45.7	51.1	3.3	37.0	39.1	23.9
	被害度小 (77)	48.1	49.4	2.6	32.5	36.4	31.2

注) 数値は回収数を100とした%

図4 今後のあなたの消費や買物に対する考え方をお知らせください



注) 数値は回収数を100とした%

図5 今後のあなたの家族・地域・職場に対する考え方をお知らせください

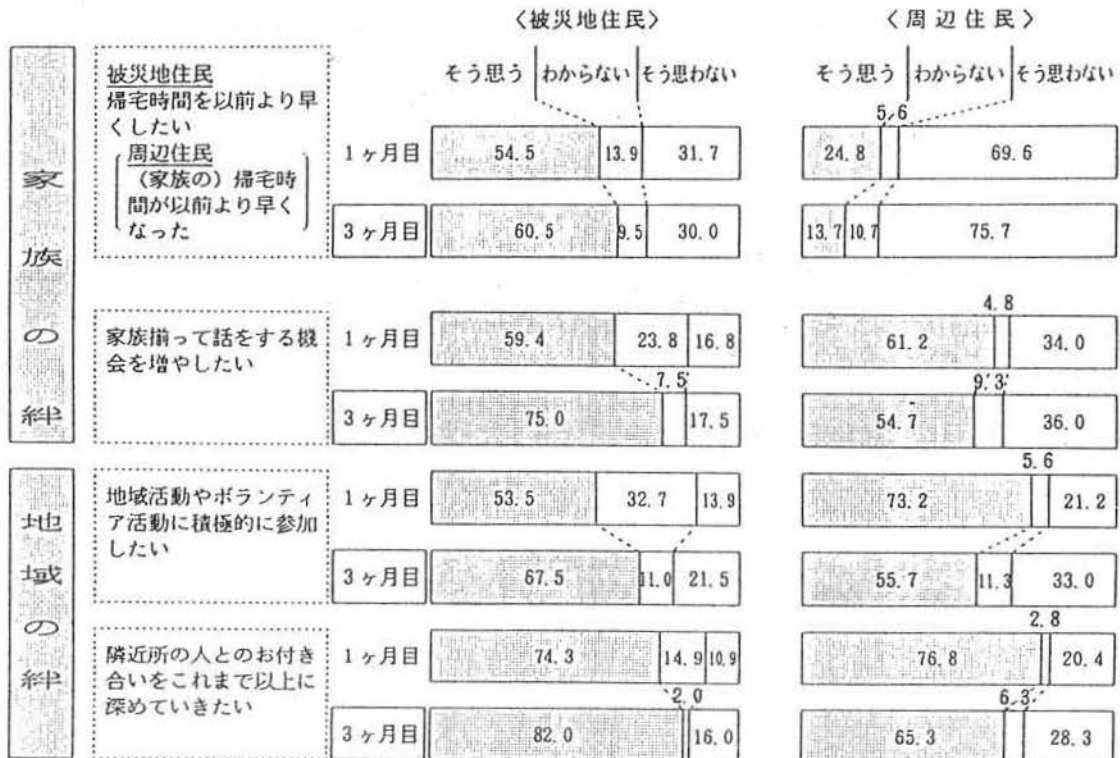


表3 カリフォルニアからの教訓

復興は、

◇スピードとの勝負である

・震災に対する社会の関心は平均6ヶ月間

本格的な復興が行われるのは、人々の関心が失われた後になる

・住民も企業も、一時的な移転を余儀なくされる

一時的な移転はしばしば永久のものとなり、被災地経済に更なるダメージを与える

◇柔軟性がすべてである

・予期しえない課題に挑戦し、多大な問題を早急に解決しなければならない

過去の事例、通常のルールにとらわれない柔軟性を発揮できる体制が必要となる

新しい専門知識／壁を越えたコーディネートとネットワーク／住民の参加

◇コミュニティと行政の協働から生まれる創造力にかかっている

・「元通りをめざす」計画よりも、「以前のものを変更する」「新しく何かを作る」

計画について合意に達するには時間を要する

・復興の速度は、コミュニティと行政の合意形成により、復興の品質は、市民と行政の協働の過程で定まる

どのように復興されるかをわかりやすく示し、疑問にもできるだけ丁寧に答えていくコミュニケーション・システムが求められる

作成：電通関西支社

資料：ロマプリエータ地震（1989.10.17）、ノースリッジ地震（1994.1.17）関連救

援・復興機関現地ヒアリング・資料収集調査（1995年電通実施）；Stanford Univer

sity, "Rebuilding After Earthquakes Lessons from Planners", International

Symposium on Rebuilding After Earthquakes, 1990

阪神大震災による経営への影響及び

神戸の復興に関する調査結果

(震災後1年経過時点調査)

平成8年3月

神戸商工会議所

# 1. 実施要領

1. 実施期間 平成8年1月29日～2月15日
2. 目的 阪神大震災より1年を経過した時点で、震災が経営に与えた影響を改めて把握するとともに、神戸経済の復興について調査を行った。
3. 対象 本所会員 4145社
4. 実施方法 調査票の郵送によるアンケート方式
5. 回答数 1246 (回答率30.0%)

※回答企業の所在地別、従業員数別、主業種別、事業所種類別についての内訳は下記の通り

## ①所在地別

東灘	122	( 9. 8)
灘	90	( 7. 2)
中央	525	(42. 1)
兵庫	198	(15. 9)
北	36	( 2. 9)
長田	106	( 8. 5)
須磨	50	( 4. 0)
垂水	37	( 3. 0)
西	72	( 5. 8)
その他	10	( 0. 8)
合計	1246	(100. 0)

## ②従業員数別

1 ～ 49人	863	( 69. 3)
50 ～ 299人	244	(19. 6)
300人以上	139	(11. 2)
合計	1246	(100. 0)

## ③事業所種類別

本社	1084	( 87. 0)
支社・工場など	162	(13. 0)
合計	1246	(100. 0)

## ④主業種別

食料品	67	( 5. 4)
繊維製品	17	( 1. 4)
紙・印刷	28	( 2. 2)
化学	29	( 2. 3)
ゴム製品	20	( 1. 6)
窯業・土石	5	( 0. 4)
鉄鋼	16	( 1. 3)
非鉄・金属製品	15	( 1. 2)
一般機械	26	( 2. 1)
電気機械	20	( 1. 6)
輸送用機械	15	( 1. 2)
その他製造業	82	( 6. 6)
【製造業小計】	340	[ 27. 3]
建設業	196	(15. 7)
卸売業	222	(17. 8)
小売業	100	( 8. 0)
金融・保険	66	( 5. 3)
港湾・運輸倉庫	95	( 7. 6)
サービス業・不動産・その他	227	(18. 2)
【非製造業小計】	906	[ 72. 7]
合計	1246	(100. 0)

## II. 調査結果の概要

1. 阪神大震災による直接被害総額については、「5百万円未満」(26.2%)との回答が最も多く、次いで、「1～3千万円」(22.5%)、「1～5億円未満」(14.0%)の順となった。また、「1億円以上」の被害があったとする企業を合計すると、全体の17.9%にもなり、約5分の1の企業に1億円以上の被害があった。
2. 阪神大震災による間接被害総額については、「1～3千万円未満」(25.6%)との回答が最も多く、次いで、「1～5億円未満」(22.7%)、「5千万円～1億円未満」(13.2%)と続く。「1億円以上」との回答を合計すると、30.2%と約3割にも達した。
3. 売上・生産高の回復程度については、「100%回復」(22.1%)との回答が最も多く、次いで回復の一手手前にあるといえる「90～99%」(17.5%)、「80～89%」(16.5%)と続く。また、すでに回復し増加している企業も13.3%ある。また、完全回復には程遠い「80%未満」の企業が未だ30.6%あり、市内の企業は依然として厳しい経営環境にあるといえる。
4. 売上・生産高の回復する時期については、「震災後2年以上かかる」(34.3%)との回答が最も多く、震災の影響が2年以上長引くとみている。また、「1～2年未満かかる」(22.9%)との回答を合計すると57.2%になり、約6割もの企業が阪神大震災の影響が1年以上長引くと見ている。
5. 経営状態の復旧・復興スピードについては、「やや遅れ気味」(31.6%)との回答が最も多く、次いで、「計画どおり」(27.8%)、「やや早い」(17.3%)と続く。「やや遅れ気味」と「かなり遅れ気味」との回答を合計すると44.1%となり、4割強の企業が復旧・復興スピードに遅れが出ているとみている。一方、「かなり早い」「やや早い」との回答を合計すると、28.1%と約3割弱にとどまった。
6. 仕入れ先の変化については、「変化なし」(79.0%)との回答が最も多く、「神戸のウエイトが高くなった」(8.1%)、「県内のウエイトが高くなった」(4.6%)との回答を合計すると12.7%となり、市内や県内との取引が増えたとの企業も約1割あった。また、「県外のウエイトが高くなった」(8.2%)との企業は約1割弱にとどまった。
7. 販売先(顧客)の変化については、「変化なし」(60.4%)との回答が最も多く、「神戸のウエイトが高くなった」(13.6%)、「県内のウエイトが高くなった」(9.7%)との回答を合計すると23.3%となり、約4分の1の企業が市内や県内の販売先(顧客)のウエイトが高くなったと回答している。一方、「県外のウエイトが高くなった」との回答も16.4%あった。
8. 資金を借り入れる際に特に問題となる点については、「担保力の不足・低下」(26.3%)との回答が最も多く、次いで「間接被害が多くても直接被害が少ない場合の融資額の少なさ」(15.1%)、「借入手続きの煩雑さ」と続く。  
また、「その他」の意見としては、「資金を借入したものの、売上げが伸び悩み返済計画が立たず不安」「利率が高い」「大企業への優遇措置が少ない」「今後必要となる中・長期の低利融資がない」「3年後の元利共の返済になったときに不安」などの意見が多かった。



9. 復興需要の有無については、「すでに復興需要がある」との回答が23.6%あり、「今後見込まれる」(26.0%)との回答と合計すると、49.6%となり約半数になった。一方、「全く見込まれない」(26.0%)と「期待していたが見込まれない」(17.8%)との回答を合計すると43.8%となり、約4割を占めている。
10. 一時帰休実施の有無については、「実施した」(23.1%)、「実施していない」(76.9%)との回答となり、約4分の1の企業が「実施した」と回答している。  
従業員(正社員)の削減の実施については、「実施した」(16.0%)、「実施していない」(84.0%)との回答となり、約2割弱が従業員の削減を実施したと回答している。  
「従業員の削減し、再就職の斡旋もできなかった」と回答した企業に、再就職の斡旋の有無について聞いたところ、「斡旋できなかった」(46.6%)との回答が最も多く、次いで「一部斡旋した」(29.7%)、「全員斡旋した」(11.4%)と続く。  
雇用調整助成金の受給の有無については、「受けた」(25.8)、「受ける必要はなかった」(73.0%)との回答となり、約4分の1の企業が雇用調整助成金の助成を受給した結果となった。また、「申請したが認められなかった」との回答もわずかにあった。  
賃金カット実施の有無については、「実施した」(19.4%)、「実施していない」(80.6%)との回答となり、約2割の企業が賃金カットを実施している。
11. 復興を進める上で特に問題となっている点については、「交通事情の悪化」(71.5%)が最も多く、次いで「売り上げ低下」(42.5%)、「得意先・取引先の喪失・減少」(26.4%)、「都市計画の遅れ」(18.9%)と続き、交通問題に7割強の回答が集中している。
12. 神戸経済が復興する時期については「9~10年後」(41.2%)との回答が最も多く、次いで「5~6年後」(35.9%)、「3~4年後」(8.4%)、「7~8年後」(8.3%)と続き、「11年以上」と回答する企業も5.0%あった。
13. 神戸経済の復旧・復興スピードについては、「やや遅れ気味」(41.7%)との回答が最も多く、次に多い「かなり遅れ気味」(24.2%)との回答を合計すると65.9%となり、約7割の企業が神戸経済全体の復旧・復興が遅れていると感じている。一方、「かなり早い」(4.3%)と「やや早い」(20.3%)との回答を合計すると24.6%となり、復旧・復興が早く進んでいると感じている企業は4分の1にとどまった。
14. 復興プロジェクトの認知度については、「良く知っている」と「大体知っている」との回答の合計は「神戸空港の建設」(87.5%)が最も多く、次いで「WHO神戸センターを核とした東部新都心計画」(51.2%)、「大規模テーマパークの建設」(45.7%)、「上海・長江交易促進プロジェクト」(27.8%)、「エンタープライズゾーン」(21.8%)と続く。
15. 復興プロジェクトの効果については、「かなり効果がある」との回答は「神戸空港の建設」(33.3%)が最も多く、次いで「WHO神戸センターを核とした東部新都心計画」(22.6%)、「大規模テーマパークの建設」(19.9%)、「エンタープライズゾーン」(13.6%)と続く。

(兵庫県)

記者発表				
月/日(曜)	担当課名(室) 係名	TEL	発表者名 (担当係長名)	その他の発表・配付先
1/26 (金)	商工部 産業政策課	内線 3610	産業政策課長 神田 栄 治 課長補佐 井上 政 廣	——

阪神・淡路地域における産業復興の実態に関する  
アンケート調査結果について(速報)

震災後約1年を経過した阪神・淡路地域の産業復興の実態を把握するため、本県では  
昨年(2011)年の11月から12月にかけて、被災地の事業所の中から約4万8千事業所を対象に  
アンケート調査を実施しました。

このたび、調査結果の速報を別紙のとおり取りまとめましたので、ご参考までに配付  
いたします。

## 調査実施概要

- 1 調査目的 震災後約1年を経過した被災地事業所の復旧・復興の実態等の把握
- 2 調査項目 被害状況（直接、間接）、復旧状況（建物、設備）、現在の営業状況等
- 3 実施時期 平成7年11月中旬～12月中旬
- 4 調査対象 被災地域（災害救助法に基づく10市10町）内の事業所から  
48,300事業所を抽出
- 5 実施方法 調査票の郵送・配付によるアンケート方式
- 6 実施主体 兵庫県が被災地域内の商工会議所・商工会の協力を得て実施
- 7 回答数 7,765事業所（回答率16.1%）
- 8 回答企業の属性

### 【(1)所在地別】

神戸市	3,068 (39.5%)
尼崎市	691 (8.9%)
西宮市	693 (8.9%)
芦屋市	164 (2.1%)
伊丹市	323 (4.2%)
宝塚市	149 (1.9%)
川西市	162 (2.1%)
明石市	398 (5.1%)
三木市	234 (3.0%)
淡路地域 (1市10町)	1,883 (24.2%)
7,765 (100.0%)	

### 【(4)資本金別（法人に限る）】

2百万円未満	190 (4.3%)
2百～5百万円未満	631 (14.3%)
5百～1千万円未満	499 (11.3%)
1千～3千万円未満	1,756 (39.7%)
3千～5千万円未満	400 (9.0%)
5千万円～1億円未満	267 (6.0%)
1億円～10億円未満	292 (6.6%)
10億円以上	268 (6.1%)
無回答	125 (2.8%)
4,428 (100.0%)	

### 【(2)経営組織形態】

法人	4,428 (57.0%)
個人	2,975 (38.3%)
無回答	362 (4.7%)
7,765 (100.0%)	

### 【(3)従業員数別】

1～4人	3,210 (41.3%)
5～19人	2,491 (32.1%)
20～49人	831 (10.7%)
50～99人	324 (4.2%)
100人以上	397 (5.1%)
無回答	512 (6.6%)
7,765 (100.0%)	

### 【(5)業種別】

【製造業】	【非製造業】
食料・飲料	448 (5.8%)
繊維・同製品	138 (1.8%)
木材・木製品、家具	107 (1.4%)
出版・印刷	80 (1.0%)
業業・土石	174 (2.2%)
化学、石油・石炭	111 (1.4%)
ゴム製品	57 (0.7%)
鉄鋼・非鉄金属	84 (1.1%)
金属製品	218 (2.8%)
一般機械	125 (1.6%)
電気機械	102 (1.3%)
輸送用機械	55 (0.7%)
精密機械	30 (0.4%)
紙・プラスチック	69 (0.9%)
なめし革・同製品	6 (0.1%)
その他製造業	283 (3.6%)
小計	2,087 (26.9%)
建設業	789 (10.2%)
電気・ガス・水道	176 (2.3%)
運輸・通信業	281 (3.6%)
卸売業	620 (8.0%)
小売業	1,420 (18.3%)
飲食店	476 (6.1%)
金融・保険業	170 (2.2%)
不動産業	232 (3.0%)
対個人サービス業	719 (9.3%)
対事業所サービス業	359 (4.6%)
その他非製造業	436 (5.6%)
小計	5,678 (73.6%)

# 調査結果（速報）の要約

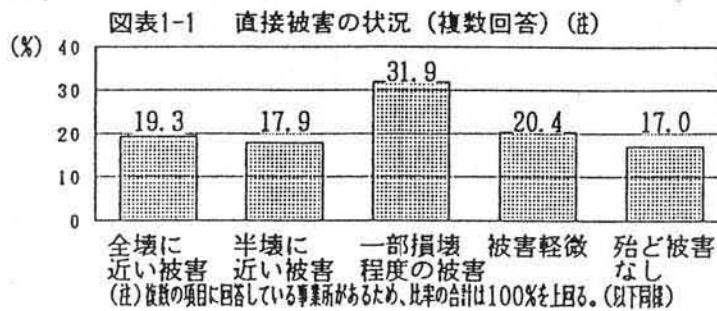
## 1. 被害状況

### (1) 直接被害の状況

- ① 直接被害については、全体の19.3%の事業所が全壊に近い被害があったと回答。また、17.9%で半壊に近い被害、31.9%で一部損壊程度の被害があった。
- ② 被害の復旧費用総額は、5千万円未満が全体の89.8%を占める。

### (2) 間接被害の状況

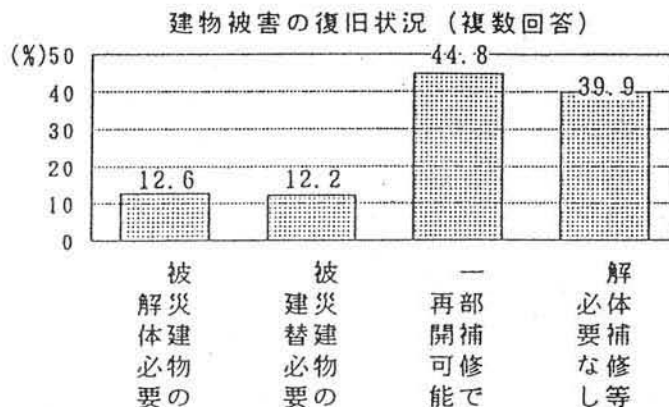
生産・販売面での間接被害については、全体の45.3%が大きな影響があると回答。被害の内容は道路事情の悪化による悪影響、震災による域内消費の落ち込み、取引先の被災など。



## 2. 復旧状況

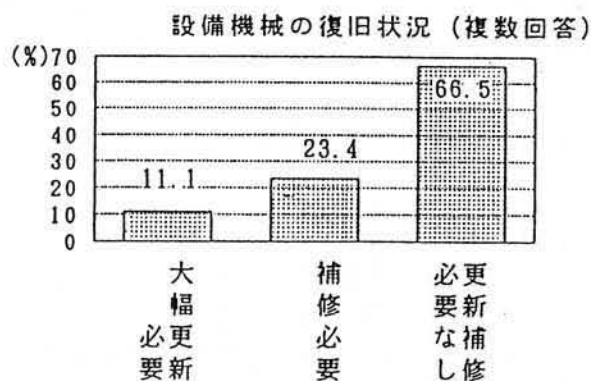
### (1) 建物の状況

- ① 建物の復旧対策については、全体の約12%の事業所が解体、建て替えが必要と回答。うち、84.0%で解体が完了済、20.6%で建て替えが完了済。
- ② 建て替えが現在進行中又は現在計画中とする事業所のうち、平成8年12月までに建て替えが完了する予定の事業所は84.1%。
- ③ 仮設建物の建設・賃借については、建物の解体、建て替えが必要、あるいは一部補修で営業再開が可能とする事業所のうち、25.6%が実施済。
- ④ 他の建物への移転については、建物の解体、建て替えが必要、あるいは一部補修で営業再開が可能とする事業所のうち、18.8%が実施済。移転先の大部分は兵庫県内。
- ⑤ 建物の補修については、58.2%が完了済。また、補修が現在進行中又は現在計画中の事業所では平成8年12月までに95.6%が完了予定。



(2)設備・機械の状況

- ①設備・機械の復旧対策の必要性については、大幅な更新が必要な事業所が11.1%、補修が必要な事業所が23.4%。
- ②大幅な更新が必要な事業所のうち、40.3%で更新は完了済。また、現在進行中又は現在計画中の事業所は合わせて32.9%でこのうち平成8年12月までに90.1%が完了予定。
- ③設備・機械の補修が必要な事業所のうち、65.7%で補修は完了済。また、現在進行中又は現在計画中の事業所は合わせて23.0%で、このうち平成8年12月までに93.6%が完了予定。



3. 営業状況

- ①現在の営業状況は、震災前よりも減少した事業所が全体の53.8%、震災前よりも増加した事業所が12.8%、営業停止中が2.4%。
- ②増加の理由は、復興需要の影響が最も多く、減少の理由は、景気の影響が最も多い。
- ③回復見通しについては、生産、販売等が震災前よりも減少した事業所のうち、78.5%で見通しが立っていない。



付 録 「 震 災 と 交 通 体 系 」

# 震災と交通体系

流通科学大学情報学部 近藤勝直  
神戸大学 経営学部 正司健一

## 1. はじめに

今回の阪神淡路大震災（1995.1.17. 5:46 am）はその被災エリアが広域的であり、したがって広域的ネットワークとして機能していた全てのサービスがライフラインとなった。これが、地震動の物理的特性をべつにして、今回の震災の最大の特徴であったと考えて良い。したがって、既存の局地的被災マニュアルが機能しなかったこと、救援に当たるべき行政側も被災者であったこと、そして従来の定義による電気／ガス／水道／電話というライフラインだけでなく、上に述べたように生活や生命をとりまくすべてのサービスがライフラインとなった。交通体系と流通システムは完全にライフラインとしての資格を得た。幹線交通体系もさることながら生活道路／細街路の家屋倒壊による閉塞が多くの地域で緊急自動車の通行を不能にしたし、生協やスーパーなど流通業の迅速な救援体制は物資供給と価格安定におおいに貢献した。そして、交通や通信が不通となった極限状態での究極のライフラインは「人と人とのつながり」（ヒューマンネットワーク）であった。近隣づきあい、ボランティア、企業間連携、企業行政間連携、自治体間連携、国際的連携、いかえると、次代の社会づくりの重要なキーワードである「交流と共生」そのものがライフラインとして社会システム化されるべきとの教訓を得たといっても過言ではないだろう。物理的な震災対策と同時にソフトな仕組みとしての安全保障装置が必要である。おそらく危機管理と同義であろう。マスタープランにある「交流と共生」を空言に終わらせないよう、今回の教訓をもとに実体化して欲しいものである。まず「心と心をつなぐこと」である。物理的ライフラインはそれを機能させる／あるいは顕在化させる手段であることを改めて認識する必要がある。

## 2. 震災後1ヶ月の交通手段別対応状況（表1：次頁参照）

## 3. 鉄道被害と復旧過程

### 被害状況

表（章末）からもわかるように、今回の震災による鉄道会社への影響はまことに大きい。とくに阪神電鉄・神戸電鉄・神戸高速鉄道・神戸新交通・神戸市交通局の5事業者では、鉄軌道復旧所要額はその年間鉄道事業収入を上回る膨大さである。このような被害の大きさ、さらに今回の震災でも明ら

かになった鉄道に対する人々の依存度を考慮したとき、国の支援措置は果たして意味のある規模のものであったろうか。たしかに私鉄は民間企業であり、国から補助金を与えることは平常時にはなじみにくいかもしれない。しかし、非常時にもそれが通用するのであろうか。

### 第3セクター

今回大きな打撃を受け、全く独力で復旧させるだけの体力があるかどうかの疑問のある鉄道に神戸高速と神戸新交通がある。2社とも最低限の経営資源投入で鉄道サービスの提供を行うことに腐心してきた。その意味でいわば施設運営会社ともいべき存在であった。「公」が大きな力を発揮しながら構築された枠組みにのっとり経営努力をしてきた会社にとって、その枠組み自体に大きなダメージを受けた場合に、それに対応するだけの余力はないであろう。近年設立された多くの第3セクター鉄道にも共通の問題であろうし、また「公設民営」（上下分離方式）の場合においても問題性は同じであろう。

### 新たな競争時代へ

復旧の緩急、および新しいサービス導入による交通行動の変化、および優勝劣敗原則の貫徹。普段は体験しなかった「代替選択肢」に関する情報獲得とシフト。

表1：震災後（1カ月）の交通手段別対応状況（県資料より）

鉄 道	鉄道代行バス（*）の運行 国道43号にバス専用レーン設置、直行便の運行 応急復旧工事の実施による運転再開 JR加古川線、播但線に代替ルート（*）を設定 （*）近畿運輸局の定義による。一般には代替バス、迂回ルートを使用。
道 路	災害対策基本法第76条の規定による緊急輸送ルートの確保 応急復旧工事の実施による供用再開 当面の主要迂回ルートにかかる案内看板の設置とマップ配布 近隣府県の道路交通情報センターに一般車乗り入れ自粛要請
海上交通	緊急救援物資（水、食料等）の搬入 ライフライン復旧のための資材／復旧部隊の搬入 緑地／ヤード利用による支援基地の確保（緊急物資用岸壁の指定） 臨時航路の開設（天保山～神戸／明石／姫路等） フェリー航路の起終点の変更（神戸港 → 大阪港） 応急復旧工事の実施による供用再開 避難場所としての船舶利用 ガレキの搬出
航 空	臨時ヘリポートの確保と救援物資／人員のヘリ輸送 （西宮G，消防学校，王子陸上競技場，Gr三木，メリケンP，東遊園地など） 貨物専用機による救援物資の関空への空輸 被災状況のヘリによる把握 伊丹空港の臨時便の運行とそれにとまう空港運用時間延長



#### 4. 震災と道路交通体系

さて、地震後、道路交通体系の今後のあり方について多くの見解が提出されたが、おおまかに3つの見解に集約できるだろう。

最もよく見かけたのが、道路ネットワークのありかたであり、多重ネットワークの形成による震災時（あるいは災害時）の代替路の確保という観点であった。これと同じ文脈では、交通路のリダンダンシィ（冗長性）の確保という視点である。数学的ネットワーキング（ないしグラフ）の理論では我々は冗長性は非効率であるとして極力これを排してきた。しかし理論はもちろん平常時のものであり非常時には対応していない。非常時を想定すれば平常時には一種の無駄ではあるが冗長な回路を用意せよという議論である。しかし、従来の災害対応マニュアルでは局地的被災しか想定しておらず、今回のように広域的に全面被災するケースを考えると、多重性なり冗長性という視点は吹っ飛んでしまう。しかし行政はこのときとばかりに、多重性議論に寄りかかって多重ネットワーク構想を発表している（兵庫フェニックス計画）。長期スパンで多角的に取り組むべき課題であろう。

多重性に依存した社会経済の仕組みが機能してしまっているときに一旦コトが発生すれば大変である。基本は、やはり「機能分散」である。ちょうど1年前に起きた米国のノースリッジ地震では規模は同じ程度であるにもかかわらず今回ほどの被害はなかった（資料参照）。理想ではあるが、低密度な都市形成が基本に置かれるべきであろう。現在の高密度社会では広域的被害であっても、低密度社会では局地的被害として対処できるからである。

また、これとよく似た議論は、生産物流体系におけるジャストインタイムシステムを批判する論調である。JITだから在庫がなかった。だから救援物資が必要になったし、輸送も大変だったとする議論である。在庫と冗長性は同じことである。大規模被災を想定してどれだけの、どんな種類の在庫を持っていうのだろうか。周知の通り被災者のニーズは場所により、時間経過とともに時々刻々と変化する。そもそもJITとは「必要なものを、必要なときに、必要なところへ、必要な量だけ」生産し流通させるシステムである。非常時にはJITのシステムこそを最大限に機能させなければならないのである。被災時にでも十分に機能するJITシステムの確立は企業にとっても行政にとっても急務である。（コンビニ型行政システムの構築、これは本来平常時にもあるべき姿である。消費者や市民の顔がみえるサービスを！）

つぎによく耳にしたのが、阪神高速道路3号神戸線の取り扱いに関してである。たしかに神戸市東灘区の約600m区間のピルツ橋部分が北側に倒壊し、安全神話の崩壊の1つの象徴となったこと、さらに国道43号線公害訴訟最高裁判決（H7.7.7）での国及び阪神高速道路公団の責任の件が重なり、都市内高速道路の存在理由にまで議論が及んでいる。もともと沿道への騒音／振動の配慮から、鋼鉄製高架橋にかわるコンクリート製の600m一貫打ち放しのピルツ橋が採用された（耐振性が犠牲にされた可能性は否定できないが）経緯がある。たしかに、もともと10車線の43号線の上空をおおっていた4車線の高架橋がなきあとは青空が広がり、正直なところ開放感が地域に充満しているのは事実である。震災後、ひょうご創生研究会なる一大学者グループが阪神高速道路神戸線の存続を否定した。

提言全体の主旨は人間中心の都市再生ということで基本的には受け入れられるし、多様な分野から

の積極的な提言が展開されている。しかし、こと「高速道路」については具体的に敵視されている。

第3番目には、地震直後の強力な交通規制（私権の制限）の必要性に関する意見についてである。非常事態であるから不要不急の私的交通（乗用車）は直ちに強力に規制されるべきであるとする意見があった。鉄道は寸断され、通信もままならぬあの状況で、市民に残された交通手段は徒歩、2輪車そして自動車しかなかったのが現実である。遅蒔きながらいくつかの生き残った幹線ルートは緊急輸送ルートないし復旧ルートの指定がなされ、指定車以外は通行禁止になった。それはそれで効果を発揮した。しかし、地震直後の交通規制は実際には不可能であったろう。あの時点ではすべての交通が市民個人にとってそして企業活動にとっても「必要にして緊急」であった。大混雑を承知で車を走らせたこと自体がそれを物語っている。安否確認、食糧配給、職場復旧、被災顧客へのサービスなど。．．． いったい「交通」とは何か？ 不要不急とは？ 私権と交通？

資料：＜ノースリッジ地震（1/17, 1994）後の交通対策＞

-----  
主要幹線の被害が交通に与える影響を最小限にいくとめるために、以下のような対策がなされ、重大な渋滞が回避された、と報告されている。

- 1) 速やかな迂回路の設定やきめ細かな迂回路の案内標識の設置
- 2) 迂回路の信号調整
- 3) 2人以上のHOV (high occupancy vehicle) 優先通行レーンの設置
- 4) オフランプのオンランプとしての利用
- 5) 通行不能となった高速道路を代替するために、鉄道に7つの新駅が設置され、連絡バスやP & R施設を設置
- 6) 地震後の通勤交通抑制策として、テレコミュニケーション促進のため、企業へのテレビ会議システム、モデムなどの貸し出し、ISDN回線の無料設置、サテライトオフィス設置、など。

-----  
（出典：「1994ロサンゼルス近郊地震の記録」，国土庁防災局監修，ぎょうせい，平成6年9月）

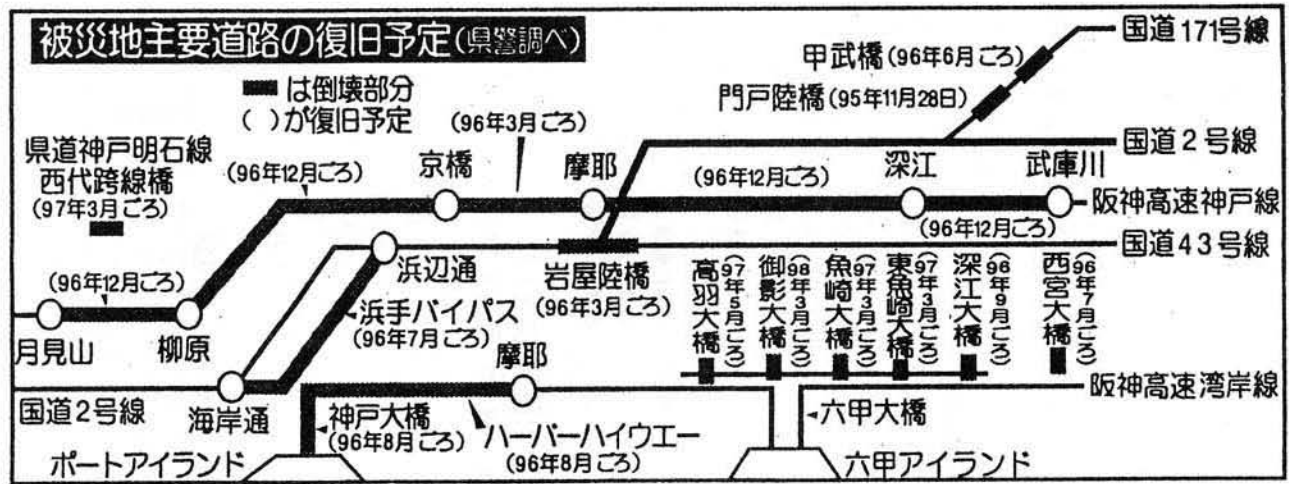
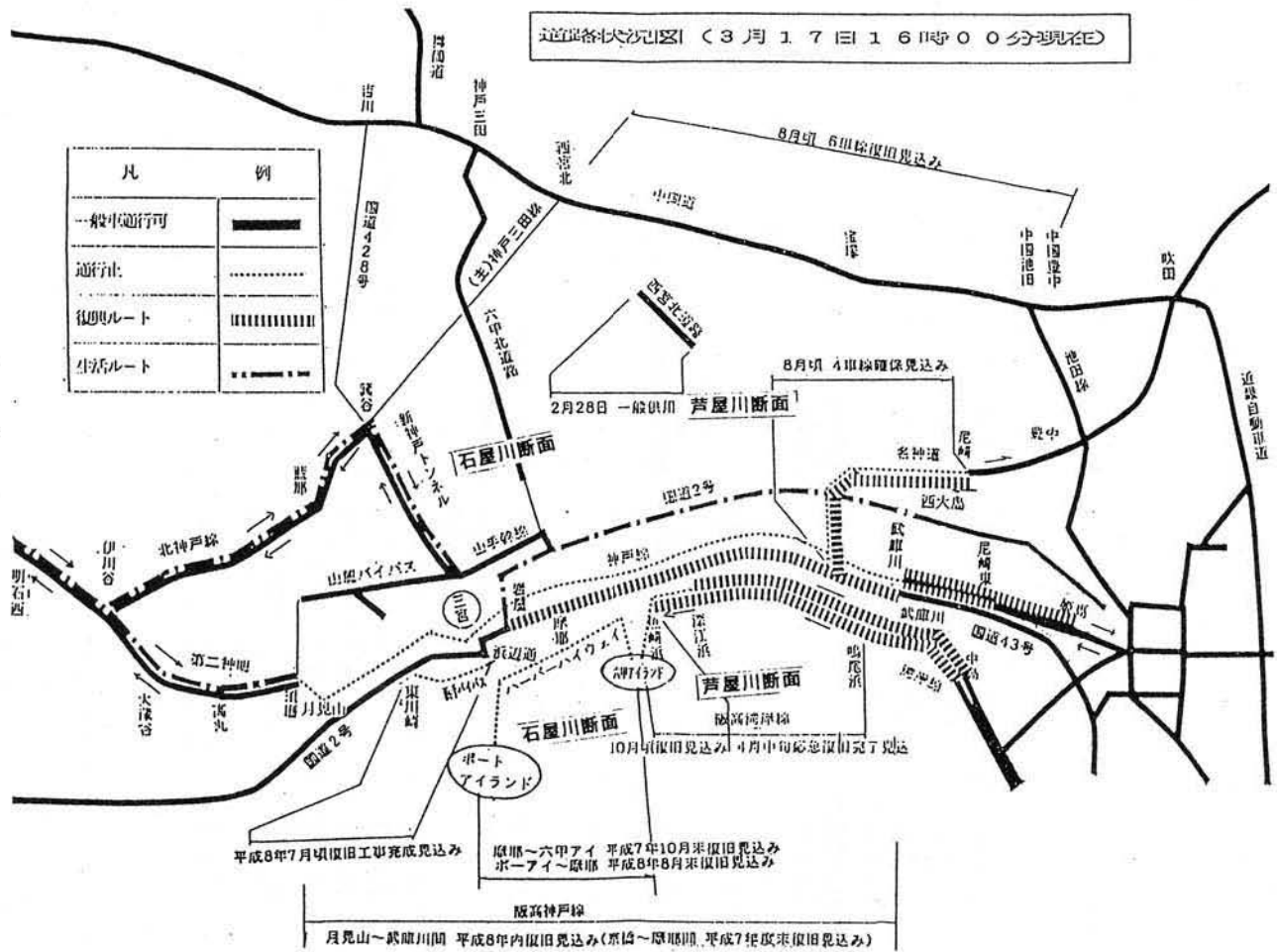
資料：「ひょうご創生研究会提言」（抜粋）

＜5＞自動車交通への過度の依存を改め、都市の新総合交通政策を確立する

1. 復興のシンボルとして都心の高速道路を撤去し跡地空間を活用

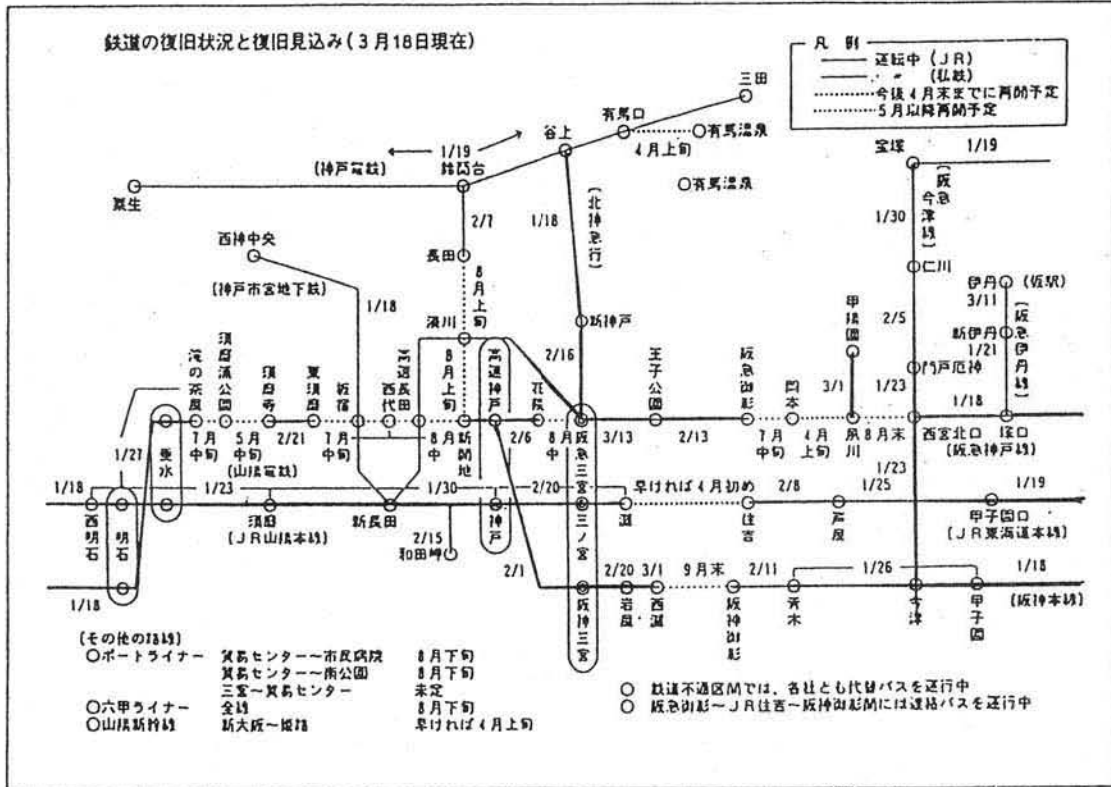
自動車交通のこれ以上の進展は都市の安全・環境・経済性の観点からも限界に達しており、物流と都市移動における自動車交通への過度の依存を改めるのは世界的な潮流である。21世紀の快適な都市づくりの第1歩として都市内の高架高速道路の再建をやめ、地域環境の回復と自動車対策や交通政策の転換を内外に示して、震災復興のシンボルプロジェクトとして推進する。国道43号線上の神戸線の高架道路を廃止し、43号線を8車線の復興道路としてフルに活用する。

- 1) 阪神高速道路神戸線の復旧見合わせと、地下化、代替手段への転換
- 2) 都心や住宅地を通過する高速道路や広域的幹線道路の地下化を促進



	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	震災前後の阪神間道路交通量									
2										
3		道路種別	前/車線数	前/容量	前/交通量	後/容量	後/交通量	(備考)		
4	芦屋川断面	国道2号	4	48,400	38,500	48,000	44,000	◆生活ルート指定		
5	(芦屋市西部)	国道43号	8	62,000	85,500	31,000	30,500	◆復興ルート指定		
6		計	12	110,000	124,000	79,000	74,500			
7		阪神高速神戸線	4	93,000	<u>101,900</u>	0	0	★通行止		
8		阪神高速湾岸線	6	125,000	28,300	0	0	★復興ルート指定		
9		計	10	218,000	130,200	0	0	(摩耶ランプ11月開通)		
10		総計		328,000	<u>254,200</u>	79,000	<u>74,500</u>			
11										
12	参考	中国自動車道			95,500		23,000	★宝塚で車線規制		
13		国道372号			7,716		12,660			
14		国道176号			17,700		14,692			
15										
16	石屋川断面	国道2号	4	34,000	33,000	34,000	36,000	◆生活ルート指定		
17	(灘/東灘境界)	国道43号	8	57,000	78,600	29,000	36,500	◆復興ルート指定		
18		山手幹線	4	24,000	24,500	24,000	34,400			
19		計	16	115,000	136,100	87,000	106,900			
20		阪神高速神戸線	4	85,000	<u>115,000</u>	0	0	★通行止 (H8夏深江～摩耶間復旧)		
21		ハーバーHWY	4	46,000	39,500	0	0	★通行止 (H7秋部分供用開始)		
22		計	8	131,000	154,500	0	0			
23		総計		246,000	<u>290,600</u>	87,000	<u>106,900</u>			
24										
25	参考	臨港線			10,400		15,700			

## 鉄道の復旧状況



## 鉄道会社の状況

鉄道企業	鉄道復旧費 (億円)	他復旧額 (億円)	93年度売上 (億円)	鉄道事業営 業収入(億)	経常利益 (億円)	鉄軌道 職員数	鉄道事業 減収(億円)	関連事業 減収(億円)
JR西日本	1200	...	9376	9143	547	45986	520*	52*
阪急電鉄	660	140	1915	1065	88	4326	24	34
阪神電鉄	700	90	700	301	60	1350	28	17
神戸電鉄	150	40	212	133	6.3	781	10	?
山陽電鉄	70	30	237	172	8.5	1077	25	5
神戸高速	380	N.A.	49	49	4.1	213	(17)	N.A.
神戸新交通	60	N.A.	57	51	-7.6	191	N.A.	N.A.
神戸市交通局	200	N.A.	372	181	-7.4	656	N.A.	N.A.
北神急行	6	N.A.	25.6	26	-23	77	N.A.	N.A.

(鉄軌道復旧額は関西鉄道協会調べ(3月3日現在)、阪神はその後鉄道復旧額を570億と減額修正。その他は「季刊日経会社情報'95-II春号」、新聞発表、「平成6年版大阪都市交通要覧」都市交通研究所、による)