

3. 復興計画



3. 復興計画

3.1 復興計画の基本的考え方

神戸港の復興の基本的考え方は平成7年2月に運輸省港湾局と神戸市、(財)神戸港埠頭公社が協議を行い、「兵庫県南部地震により被災した神戸港の復興の基本的考え方(1次)」が3.1.1に示すように取りまとめられた。また具体的な復興計画は神戸市が設置する「神戸港復興計画委員会」で検討のうえ、神戸市が取りまとめることとされた。

3.1.1 「兵庫県南部地震により被災した神戸港の復興の基本的考え方(1次)」の抜粋

I. 主要な港湾施設の被災形態の特徴と復旧の方向

地震発生後、運輸省では数次にわたり港湾局ならびに港湾技術研究所の職員を現地に派遣し、第三港湾建設局、神戸市等とともに神戸港等の被害状況等を調査した。さらに1月28日以降は「港湾施設耐震構造検討委員会(委員長 野田節男 港湾技術研究所長)」を設置し、被災した港湾施設の調査ならびにその原因の解析を行っている。

以上の活動により、今日までに判明している被災形態の特徴とこれに対する見解は以下のとおりである。

(1) 地震動の特徴

今回の活断層直下型地震は、主要動の継続時間が5~10秒と短く、南北方向に卓越した激しい地震動であり、従来の地震動と異なり、鉛直動が大きいという特徴があった。

既住の地震と比較して極めて特異な地震であると考えられる。

(2) 施設の被災形態

①岸壁・護岸・防波堤

岸壁・護岸の被災については、施設の設計震度、構造形式及び方向により被害の程度に明らかな差が見られる。

設計震度の小さな施設は大半のものが被害を受けているが、神戸港の中で最大の設計震度をもつ耐震強化岸壁(摩耶埠頭地区3バース)は、ほとんど被害がない。

構造形式については、ケーソン式、ブロック式など重量の重い構造物に比べると、棧橋式等軽い構造物で被害が小さい。ケーソン式、ブロック式の岸壁・護岸は激しい地震動により本体(ケーソン、ブロック)が滑動、前傾、沈下した。その変位に応じて直背後は最大約3m陥没した。

同一構造形式でも東西方向にならぶ施設は南北方向にならぶ施設に比べ被害が大きい。

防波堤は、法線の乱れや天端(施設上面)の段差はほとんどないが、激しい地震動により堤体が最大約2m沈下し、防波機能が著しく低下している。

②荷役機械等

岸壁の滑動・前傾等によりコンテナ埠頭のガントリークレーンは、股裂き状態となり、脚座屈や脱輪が生じた。

フェリー埠頭は、岸壁、基礎工が変位し、これにより可動橋の変形などが生じた。

③橋梁・高架臨港道路・新交通システム

激しい地震動により、高速道路、鉄道と同様に脚部(特に鉄筋コンクリート構造)の圧壊破損、基礎工の変形、沓(シュー:橋桁を支える支承)の破損が生じた。

④上屋・倉庫

上屋・倉庫の大部分に、柱の座屈や外壁の破損が生じた。

⑤埋立地

ポートアイランド中心部など地盤改良が施されていない地区は一様に沈下した(最大約0.5m)

(3) 被災形態による復旧の方向

・岸壁、特にケーソン式、ブロック式岸壁については、重要度を考慮して設計震度の引き上げ等による耐震性の向上を必要とする。

・橋梁、高架臨港道路等の復旧の方針については、道路等他分野の検討結果を参考にしつつ、基礎工、脚部ならびに沓の耐震性の向上を検討する。

・液状化現象については、現在港湾技術研究所等で検討中であり、その結果等を踏まえ、重要なものについては液状化対策を講じる。

・ガントリークレーンについては、岸壁とクレーンが一体となったシステムとしての耐震性の向上が必要と考えられる。



Ⅱ. 復興のための基本的考え方

神戸港がアジアの拠点港としての機能を果たすため、21世紀を視野に入れつつ、復興を進める。

(1) 機能の早期回復

港湾機能の麻痺と影響を少しでも軽減するため、わずかな補修等により供用することが可能と考えられる施設については、早期に暫定供用を開始する。

さらに、本格復旧する施設についても段階的に共用を開始するなど、機能の早期回復を図る。

また、市民の生命・財産を守る防潮壁などの海岸保全施設や、高潮、高波等から港湾施設の安全を確保する外海に面した第一線の防波堤については、早急にその機能の回復を図る。関西国際空港とのアクセスのために重要な役割を果たしているK-CATや、旅客ターミナル等についても早期に復旧する。さらに、被災地のやすらぎ空間としてメリケンパーク、六甲マリンパークなどの港湾緑地を早期に復旧する。

(2) 耐震性の強化（防災性の強化）

・港湾の施設の復興にあたっては、施設の重要度に応じ耐震性を高めることとし、「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」に基づき整備する。（施設の重要度係数をB級からA級へ）

・同一形式の構造物は、大地震の際に様な被害を被ることもありうるので、岸壁の復興にあたっては、地震応答の異なる構造形式を組み合わせるなど、構造形式の多様化に十分配慮する。

・ポートアイランド等の人工島と市街地を結ぶ連絡路については、橋梁、高架臨港道路の脚部、基礎工等の耐震性の向上等はもちろんのこと、橋梁と海底トンネルの組み合わせのように、地震応答の異なる構造による連絡路の多重化を図る。このため、工事中の港島トンネルの整備を促進する。

・被災した施設の復興にあわせて、在来埠頭における耐震強化岸壁を拡充するほか、コンテナ埠頭、フェリー埠頭についても一部のバースを耐震強化岸壁とし、岸壁の方向性にも配慮して分散配置を図る。

また、耐震強化岸壁の整備とあわせ、アクセス道路（橋梁）の耐震強化を図る。

(3) 市街地復興との連携

・市街地の円滑な復興を支援するため、摩耶埠頭地区及び新港突堤東地区の復興にあわせてガレキ等を受け入れるとともに、六甲アイランド南地区においてもガレキ等の受け入れを行う。

・ポートアイランド（第2期）地区及び脇浜地区を都

市再開発用地として活用する。

(4) 国際拠点港湾としての復興

神戸港は、国際社会に果たす我が国経済の重要な担手であることを鑑み、単に原型に復旧するだけでなく、コンテナ埠頭の大型化、陳腐化した在来埠頭の再開発等新しい時代に対応し、より充実した国際拠点港湾として復興を図る。

Ⅲ. 主要な港湾施設の復興スケジュール

神戸港については、概ね2年を目途に港湾機能の回復を図る。

(1) 係留施設

（暫定供用）

コンテナ埠頭21バースのうち、応急的な補修等で暫定的な利用が可能な8バース（ポートアイランド：3バース、六甲アイランド：4バース、摩耶埠頭：1バース）については、平成7年6月末までに暫定供用を図る。

（本格復旧）

コンテナ埠頭については、7年度内に概ね3分の1を供用し、残りについては期間内に復旧を完了する。

フェリー埠頭7バースについては、7年度前半までに4バース（東神戸フェリー埠頭：2バース、六甲アイランド：2バース）を供用し、7年度内残りについても供用する。

その他の岸壁については、7年度内に概ね5割を供用する。

(2) 臨港交通施設等

新交通システムについては、平成7年8月下旬を目途に部分的な運行を再開する。

ポートアイランド等の人工島と市街地を結ぶ連絡道は、順次供用を図りつつ早期に復旧する。

埠頭間を結ぶハーバーウェイについては、順次供用を図ることとする。

(3) 防波堤・海岸保全施設

第一線防波堤については、7年度前半までに防波機能の回復を図り、7年度内に完了する。海岸保全施設については、次の台風時期までに必要な機能の回復を図る。

Ⅳ. 復旧・復興の支援

(1) 支援方策の検討

今回被災している施設は、多岐にわたっており、整備主体、整備方式も異なっているため、それぞれ



復旧・復興に向けた適切な支援方策について検討を進める。

(2) 手続の迅速化

神戸港の早期復興に資するため、港湾審議会を繰り上げて開催し、「神戸港港湾計画」を改訂する。また、ガレキ処分を円滑に進めるため、ガレキ処分地の埋め立て免許取得に必要な時間の大幅な短縮を図る。

(3) 組織体制

第三港湾建設局に震災復興のための組織体制を整え、神戸港の復興を実施・支援する。

(4) 地震に強い港湾のあり方に関する検討委員会の発足

被災した港湾施設の調査ならびにその原因及び問題点の把握を行い、今後の基準の見直しを含めた検討に資するため、港湾施設耐震構造検討委員会（委員長 野田節男 港湾技術研究所長）を設置、活動している。今後、地震に強い港湾のあり方を検討するため、有識者等による検討委員会を3月初旬を目途に設置し、8月末までに結論を得る。

検討項目

- 1) 地震に強く、地震被災後にも有効に機能する港湾のあり方
- 2) 港湾の相互補完機能も含めた大規模地震対策の検討
- 3) 施設の耐震性

3.2 神戸港復興計画

3.2.1 神戸港復興計画委員会

「兵庫県南部地震により被災した神戸港の復興の基本的考え方（第1次）」に基づいて、平成7年2月12日に「神戸港復興計画委員会」が神戸市において設置され、復興計画の策定に取りかかることとなった。委員会は、計画部会・利用部会・技術部会の3つの専門部会に分かれて集中的に検討された結果4月末には「神戸港復興計画委員会報告書」がまとめられた。

委員名簿は以下のとおりである。

■神戸港復興計画委員会委員名簿

会 長 緒 方 学	
副 会 長 吉 川 和 広	
委 員	
伊 賀 降	神戸大学名誉教授
稲 垣 紘 史	第三港湾建設局長
江 口 政 秋	神戸市港湾局長
大 西 輝 夫	全日本海員組合関西地方支部支部長
岡 田 靖 夫	横浜国立大学教授
緒 方 学	神戸市助役
川 嶋 康 宏	運輸省港湾局計画課長
川 西 章 二	兵庫県倉庫協会会長
黒 澤 満	兵庫県港運協会会長
小 林 也 峻	神戸港長
早 田 修 一	運輸省港湾局海洋・防災課長
谷 野 龍 一 郎	神戸海運監理部長
友 兼 郁 夫	第五管区海上保安本部長
中 山 利 忠	神戸市開発局長
根 本 二 郎	邦船社代表（日本郵船）
野 田 節 男	運輸省港湾技術研究所所長
平 田 令 治	神戸港湾労働組合協議会議長
森 脇 季 彦	神戸港埠頭公社常務理事
山 下 彰 啓	神戸市震災復興本部総括局長兼企画調整局長
吉 川 和 広	京都大学名誉教授

（敬称略、五十音順）

3.2.2 神戸港復興計画の概要

神戸港の復興計画を単なる復旧計画でなく21世紀を目指した復興計画とするため、平成5年3月の神戸港長期検討委員会報告の基本方針に沿って、震災前から進められていた神戸港港湾計画の改訂を早めることが必要であった。改訂案は平成7年2月17日の港湾審議会（第152回計画部会）に計られた。港湾計画の改訂については3、3で再び記載する。

以下に、復興計画の概要を神戸市港湾整備局の「神戸港復興記録（平成9年5月）」より抜粋する。

◎21世紀の神戸港のあるべき姿

(1) 震災を乗り越えた「21世紀のアジアのマザーポート」づくり

高規格コンテナターミナルの整備やテクノスーパーライナーにも対応できる多目的パースの整備等、最新鋭の港湾施設の整備促進に努める他、トランシップ機能の促進強化や臨港交通施設の充実等、港湾機能の拡充・強化を図ることによって、震災を乗り越え更なる国際競争力の向上を目指す。



(2) 神戸の産業復興に資する港づくり

中国をはじめアジア諸国との国際交流を促進し、貿易振興を図るための拠点づくりを行う等、人・物・情報の総合的な交流拠点を指すとともに、国際化・情報化に対応した21世紀の新たな産業の発展に資する港づくりを行う。

(3) 「神戸の魅力」再生に資する港づくり

ハーバーランド～中突堤～新港突堤西地区一帯の都心ウォーターフロントの整備を進める等、都市と調和した豊かで快適な水辺空間を創出するとともに、安全で働きやすい港の整備に努める他、環境と共生する港湾（エコポート）の実現を目指し、魅力ある港湾環境の創造を図る。

(4) 震災の教訓を生かした、災害に強い「防災港湾」づくり

単に元の姿に復旧するのではなく、港湾における典型的な災害である、高潮・津波・地震に対し、十分な対策を備えた港湾づくりを行うとともに、水際線並びにその背後地を利用して災害時の緊急対応用係留施設（耐震強化岸壁）や防災拠点を整備し、市街地部の防災体制と連携を図ることによって、神戸港が都市の防災体制の一翼を担うことができるようにする。

(5) 震災後の現状に立脚した、新たな港づくり

摩耶埠頭、新港突堤、兵庫突堤等の既設埠頭の災害復旧を再開発計画に基づいて実施する他、ポートアイランドのコンテナターミナルの再開発を積極的に検討していく。

貨物・企業・人を再び神戸港に戻すために、また、震災前から続いている厳しい国際的な港間競争に対応するために、利用者のための港づくりを行う。その他、神戸港における土地利用計画を見直し、新たな土地需要に応えることによって、神戸港が市街地の復興に貢献できるようにする。

◎施設整備計画

・短期復興計画

港湾機能の早期復旧のため、優先順位を定め、重点整備による効率的な復興を行い、概ね2年を目途に神戸港全体の機能回復を図ることとする。又、緊急復旧・応急復旧によって利用可能となったバースを暫定利用しながら、隣接するバースの本格復旧を行い、本格復旧が完了したバースに利用者をシフトし

て残りのバースの復旧を行うという、いわゆる「打って替え」方式で、復旧工事を進めることとする。

・中長期復興計画

短期復興計画によって神戸港全体の機能が回復した後の中長期の港湾整備を、概ね平成17年を目標年次とする「神戸港港湾計画」に基づいて実施するとともに、「防災港湾」づくりや震災後の現状に立脚した新たな港づくりを行っていく。

◎基本的な取組姿勢

・市民生活や市民経済、ひいては国内外の経済活動に与える影響の大きさに鑑み、一日も早い神戸港の機能回復を図ることに全力を傾けてきたが、今後も、平成8年度末の復旧完了を目標に、港湾関係者一丸となって神戸港の復旧に取り組んでいく。

・早期復旧に努める一方で、単に元の姿に戻すのではなく、港湾施設の耐震強化を図るなど、震災の教訓を生かした「防災港湾」づくりを行うとともに、震災前から進めてきた最新鋭の港湾施設の整備を促進し、「21世紀のアジアのマザーポート」を目指す。

・神戸市は神戸港とともに発展してきた街であり、神戸港の復興が市街地の復興に資するものとなるよう、単なる物流拠点を指すのではなく、人・物・情報の集まる総合的な拠点を指して、神戸港の復興に取り組む。

3.3 神戸港港湾計画の改訂

3.3.1 神戸港港湾計画の改訂

概ね平成17年度を目標年次とする新しい港湾計画が震災から1か月後の平成7年2月17日の港湾計画審議会でも認められた。

この計画の方針は、平成5年3月の長期計画検討委員会報告に記された「長期計画に示す5つの基本方針」（以下に示す）に基づいている。

・世界都市神戸として国際港湾を核とした港の発展を図る。

・空港と連携して機能する人・物・情報の交流拠点となる港を整備する。

・みなと神戸にふさわしい新しい産業の発展を図る。

・市民生活の多様化・成熟化に対応し、都市と調和した豊かで快適な生活空間を創造する。

・みなと神戸の安全で魅力ある港湾環境を創造する。

改訂された計画の概要は以下のとおりである。



◎計画概要

新規計画	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな人工島 六甲アイランド南計画及び六甲アイランド南連絡線、第九防波堤 ・既設埠頭の再開発計画 (楕円突堤の再開発) 摩耶埠頭地区、新港突堤東地区、新港突堤西地区 ・新都心形成の為の再開発計画 東部臨海部地区 ・その他の再開発 兵庫運河地区、西部第2工区地区
変更計画	<ul style="list-style-type: none"> ・バースの利用計画の変更 ポートアイランドPC-11、12をトランパーバースに変更 ポートアイランド第2期トランパーバースをコンテナバースPC-18に変更 ・航路の変更 第一航路と第二航路の付替え、及びそれに伴う防波堤撤去並びに新設

これら既設埠頭の再開発計画、六甲アイランド南の計画によって震災により発生したガレキの処分地、港湾復旧工事から発生する浚土等の捨土場所として利用することが可能となった。復興計画を進める上でも必要な計画改訂であった。

3.3.2 港湾計画の一部変更

平成7年8月3日の港湾審議会（第155回計画部会）を経て計画の一部変更が行われた。変更理由は、以下のとおりである。

- ・震災からの早期復興との連携を図るため、東部臨海部地区において旅客船埠頭計画、臨港交通施設計画、港湾環境整備施設計画を追加し、土地造成及び土地利用計画を変更する。
- ・大規模地震が発生した場合において、住民の避難及び物資の緊急輸送に供するとともに、国際拠点港として必要な港湾物流機能を確保するため、大規模地震対策施設計画を追加する。

大規模地震対策施設計画では、右ページの表のように岸壁の耐震性を強化し、大規模地震の発生時に住民の避難及び物資の緊急輸送等に対応するとともに、国際物流拠点として必要な港湾物流機能を確保するものである。

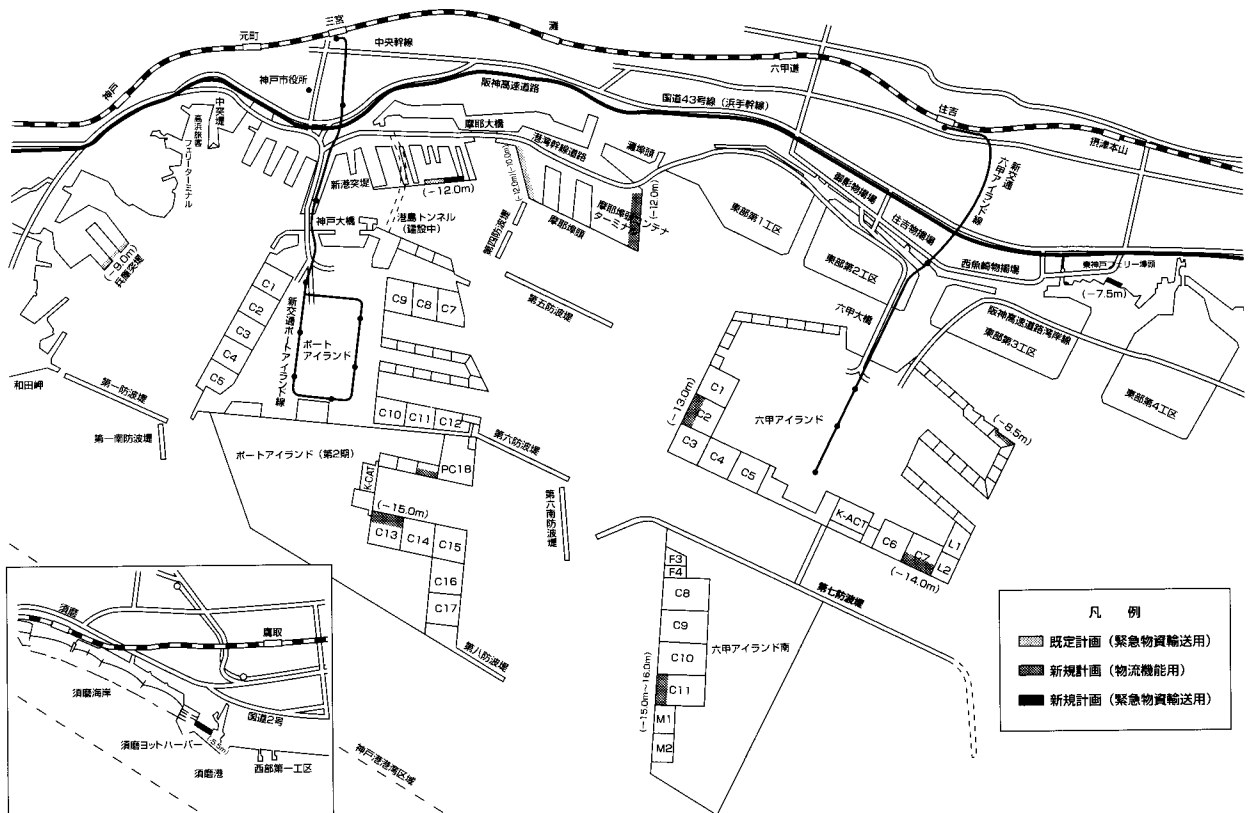


図-3.3.2.1 神戸港耐震強化岸壁配置図



■耐震強化岸壁一覧表

(単位バース)

	既定計画	新規計画		備 考
	緊急物資等用	緊急物資等用	物流機能用	
東神戸フェリー (No.3)	-	1	-	
摩耶埠頭東側 (コンテナバース)	-	-	2	水深-12m
摩耶埠頭 西側	3	-	-	
新港突堤 東側	1	1	-	
兵庫突堤	2	-	-	
須磨港 (内貿埠頭)	-	1	-	
ポートアイランド (第2期) (トランスバース)	-	-	1	緊急物資等にも 対応
ポートアイランド (第2期) (コンテナバース)	-	-	1	水深-15m
六甲アイランド (コンテナバース)	-	-	2	水深-13m 水深-14m
六甲アイランド (フェリーバース)	-	-	1	緊急物資等にも 対応
六甲アイランド南 (コンテナバース)	-	-	1	水深-15m ~-16m
計	6	3	8	

(位置づけ)

- ・既定計画 ……緊急物資、緊急人員輸送用
- ・新規計画 ……緊急物資、緊急人員輸送用、及び物流機能の確保用（緊急物資等輸送用を兼ねるものも含む。）

(配 置)

耐震強化岸壁の配置については、荷役形態別、地区別に分散配置する。特に、物流の中心的役割を果たすコンテナバースについては、水深-12m～-16mまで合計6バースを配置する。

神戸港耐震強化岸壁の配置図を図-3.3.2.1示す。

3.4 公社埠頭復興計画

震災後直ちに被災状況の調査と並行して復興計画の検討を進めていった。

3.4.1 基本方針

復興計画の基本方針は以下のとおりである。

(1) 機能の早期回復

①物流の正常化

神戸港はわが国のコンテナ貨物の3割を取り扱っている国内最大の国際貿易港で、その機能停止は西日本のみならず国内外の経済と物流に大きな影響を及ぼす。公社埠頭は神戸港のコンテナ貨物の7割強を扱っており、このため公社埠頭機能の早期回復を図る。

②神戸港のハブ機能の維持

神戸港の物流機能停止により、これまでの物流ルートに一時的な変化が生じるが物流変化の固定化を避けるため、早期に港の機能回復を図り今後もハブ機能を確認する。

③借受者の経営基盤の安定

公社バースは専用貸し付けバースであり借受者である船会社や港湾運送事業者にとって重要な経営基盤となっている。このため早期に機能回復を図り経営の安定と雇用の確保をめざす。

(2) 耐震性の強化

神戸港内における公社埠頭の重要性を考慮し、岸壁の耐震性を強化する。(設計震度を0.2とする。)

さらに大地震が発生した場合においても、国際拠点港として必要な港湾機能を確認するために、公社バースの一部を耐震強化岸壁(設計震度0.25)として整備する。

(3) 救援物資受け入れへの協力

公社バースにおいても救援物資が受け入れ可能となるように一部施設を緊急復旧する。

(4) 国際拠点港としての機能強化

国際拠点港としての機能の維持・強化を図るため高規格大水深バースの整備を促進する。

(5) 公社に対する支援方策の要望

公社埠頭の災害復旧には公共土木災害復旧国庫負担法が適用されない。しかしながら被災規模が大きく、公社の財政ではとても対応できないので国等に公社に対する適切な支援を要望する。

以上のような公社の復興計画の基本方針が盛り込まれた「兵庫県南部地震により被災した神戸港の復興計画の基本的考え方」(運輸省、神戸市、(財)神戸港埠頭公社でとりまとめ)を基に、公社埠頭の復旧は、埠頭の被災状況、バース借受者の被災状況、公社バース全体の借受状況等を総合的に考慮し、復興計画を立てた。

3.4.2 復興計画

復興の基本的考え方を受けて具体的な実施計画を以下のように定めた。

(1) 機能の早期回復

早期の機能回復を図ることを目的に①緊急復旧②暫定復旧③本格復旧の3段階に分けて整備することとした。



①緊急復旧

コンテナ船埠頭の緊急復旧は、被災前から存置している滞留コンテナの搬出や緊急物資の搬入あるいはギャ付コンテナ船やRORO船の荷役のために、岸壁の利用を可能とするものである。

ライナー埠頭については、港運業者の代替荷役場所がないことから、全バース（PL-1～15）において荷役可能な状態にする。

フェリー埠頭の緊急復旧は、3バースの内1バースを震災の緊急物資を受け入れ可能な状態へ仮復旧することである。

なお、上記の内容を概ね2週間で行うこととした。

②暫定復旧

コンテナバースにおいて、コンテナクレーンによるコンテナ荷役を可能な状態にすることを暫定復旧と位置づけ、PC2,4,7・RC2,4,7を平成7年4月末迄に完了することとした。

ライナー埠頭の暫定復旧は、上屋へ貨物の搬入搬出ができるように上屋の補修を行い、港運業者が荷主への営業活動を再開出来るようにすることとし、PL1,2,4,5,7,9,11,14,15を平成7年7月末迄に完了する計画とした。フェリー埠頭では、フェリー船社が共同利用出来るように、RF-1の可動橋、防舷材と駐車場の一部を補修することとし、平成7年8月末までに完了する計画とした。

③本格復旧

本格復旧は、いわゆる打って替え方式で行う。

まず、暫定復旧によって使用を開始している隣接バースを本格復旧し、次に本格復旧完了後、暫定復旧で使用されていたバースを本格復旧する手順を進めることとした。

これは、コンテナバースでの荷役は高度にシステム化され、代替バースでのオペレーションは不可能であるが、神戸港の場合、2バース連続で借受けているケースが大部分を占めており従来どりのオペレーションシステムを取りながら岸壁だけを交互に利用復旧する「打って替え方式」が可能となると判断したためである。

なお、以上の復旧計画はほぼ順調に進み各バースの本格供用再開日は右表のとおりとなった。

バース名	借受者	供用再開日
PC 1	ナビックスライン・ネドロイドラインズ	1996. 5. 10
PC 2	ナビックスライン・ネドロイドラインズ	1997. 3. 17
PC 3	_____	1997. 4. 1
PC 4	アメリカン・プレジデント・ラインズ	1997. 4. 1
PC 5	アメリカン・プレジデント・ラインズ	1996. 5. 25
PC 7	_____	1997. 4. 1
PC 8	_____	1997. 4. 1
PC 9	_____	1997. 4. 1
PC 11	_____	1996.10. 1
PC 12	_____	1997. 3. 27
PL 1	(株)上組	1997. 2. 25
PL 2	日東運輸(株)・日本通運(株)	1997. 2. 25
PL 3	三菱倉庫(株)	1996. 7. 17
PL 4	三井倉庫(株)	1997. 2. 25
PL 5	(株)ユニエックス	1997. 2. 25
PL 6	(株)住友倉庫	1996. 7. 1
PL 7	(株)大森回漕店	1996. 7. 1
PL 8	_____	1997. 2. 28
PL 9	大洋運輸(株)	1996. 7. 1
PL 10	(株)神和	1996. 7. 1
PL 11	エッケル・エンド・ライオンズ(株)	1997. 2. 28
PL 12	エッケル・エンド・ライオンズ(株)	1996. 7. 1
PL 13	(株)日新	1996. 7. 1
PL 14	山九(株)	1997. 2. 28
PL 15	(株)辰日商会	1997. 2. 28
RC 1	シーランドサービス	1996. 5. 1
RC 2	川崎汽船・シーランドサービス	1997. 3. 27
RC 3西	川崎汽船	1996. 6. 1
RC 3南	川崎汽船	1996. 6. 28
RC 4	マースク	1997. 3. 17
RC 5	マースク	1996. 5. 20
RC 6	日本郵船	1996. 4. 29
RC 7	日本郵船	1997. 3. 27
RF 1	ダイヤモンドフェリー	1996. 7. 20
RF 2	阪九フェリー(ダイヤモンドフェリーと共同利用)	1995.12. 21
RF 3	西国開発フェリー	1996. 7. 1

●PC-11・PC-12は公社から神戸市へ譲渡され平成9年4月1日に公共バースとして告示された。

④仮設棧橋埠頭の建設

政府の阪神・淡路復興委員会の提言を受け、国は六甲アイランドに仮設棧橋埠頭を建設することになったが、公社もその一部（海上フィダーバース120m）を分担整備することになった。（図-3.5.1.1参照）

このためRC6バースの一部を仮設棧橋埠頭として先行整備し部分供用することになった。

公社はクレーン3基（全体5基）を復旧設置することにした。

(2)耐震性の強化

公社バースの重要性を考慮し、コンテナ、ライナー、フェリーバースで耐震性を高めることとし、「港湾の施設の技術上の基準を定める政令」に基づき全



てのバースにおいて設計震度を定める係数のうち、重要度係数を1.2（構造物の種別 A級）として設計震度を求めた。

また大地震時の機能停止を避けるためコンテナバース2バース（RC2,RC7）、フェリーバース1バース（RF3）を耐震強化岸壁（設計震度 0.25）として復旧することとした。

(3) 国際拠点港としての機能強化

国際拠点港としての機能強化を図るために、ポートアイランド（2期）で建設中のわが国初の-15m大水深・高規格バース（PC14～17）は工事中に被災し手戻りが生じたが、計画通りPC14,15は平成8年4月、PC16,17は平成9年12月の供用を目指し工事を進めることとした。

(4) 公社に対する支援方策の要望

神戸市と一体となり運輸省・大蔵省に対し適切な支援を求めることとした。

3.5 阪神・淡路復興委員会

阪神・淡路地域の復興を目的に、国が講ずべき施策について検討する「阪神・淡路復興委員会」が内閣総理大臣を顧問として平成7年2月10日に設置され、2月16日に第1回委員会が開催された。同委員会から復興への施策について数々の提言及び意見が述べられたが、以下の「提言5」が神戸港復興の緊急提言として出された。

■提言5

阪神淡路地区の経済復興の最優先課題である神戸港の復興について緊急に提言する。

1. 神戸港の全体の復興計画を立て、これに基づいて優先度の高いものから、順次整備して神戸港の港湾機能回復を早期に達成すること。
2. 神戸港の復興に時間と費用を要することにより、神戸港の空洞化が懸念されるので、国際コンテナ貨物の取り扱い機能を早急に回復するため、特別整備事業を緊急に実施すること。
3. 特別整備事業は六甲アイランド沖合に、延長1000mの仮設棧橋埠頭を数カ月中に緊急整備することについて、早急に結論を得ること。
4. 特別整備事業による仮埠頭を活用する海運・港運などの港湾関連産業が機能を回復しうるよう支援措置を講ずること。
5. 特別整備事業による仮港湾機能を充分活かすために、海上フィーダーと鉄道の利用を併用して円滑な二次輸送体制を整備すること。同時に湾岸線の六甲アイランドまでの道路整

備を早急に完成すること。

6. 政府は特別整備事業に特段の措置を講ずること。
7. がれき等の除去作業と連動して、港湾整備事業・埋め立て事業の資材として計画的に破碎廃棄物の受け入れを図ること。
8. 港湾関連労働者向けの復興住宅を建設すること。
9. 港湾整備事業の作業に労働力を動員するとともに、失業者に雇用の機会を与えること。
10. 明治に建設された石積み岸壁で残された施設については、神戸港の文化的遺産として後世に引き継げる措置を講ずること。
11. 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、神戸港に河川用船舶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想定するなどについて、早急に結論を得ること。

3.5.1 仮設棧橋埠頭

阪神・淡路地区の経済復興にあたり、最優先課題として神戸港の復興について緊急提言がなされ、神戸港の港湾施設の完全復旧に要する2年間のコンテナ貨物取り扱い能力を補完するための、外貿コンテナ船用仮設棧橋と、港湾背後のアクセス道路が機能回復するまでの間の内陸交通の増加をおさえるための海上フィーダー船用仮設棧橋が建設されることとなった。

仮設棧橋の位置図を図-3.5.1.1に、概要を表-3.5.1.1に示す。

表-3.5.1.1 仮設棧橋の概要

種別	水深	延長	供用開始	備考
a 外貿コンテナ船用バース	-13m	350m	H7.11.13	
b 海上フィーダー船用バース	-14m	120m	H8. 2. 1	RC6の一部
c 海上フィーダー船用バース	-14m	200m	H8. 1.11	RL2南
d 外貿コンテナ船用バース	-13m	330m	H8. 2.11	RL2

※コンテナヤード 19.1ha（西側12.5ha、東側6.6ha）
 ※コンテナ専用クレーン 5基

神戸港の完全復旧（平成9年3月）までの利用実績は表-3.5.1.2のとおりであった。

表-3.5.1.2 利用実績

種別	入港隻数（H7.11～H9.3）		
	H7.11～H8. 3	H8. 4～H9. 3	合計
a 外貿コンテナ船用バース	79	434	513
b 海上フィーダー船用バース	1	0	1
c 海上フィーダー船用バース	17	442	459
d 外貿コンテナ船用バース	43	297	340
合計	140	1,173	1,313

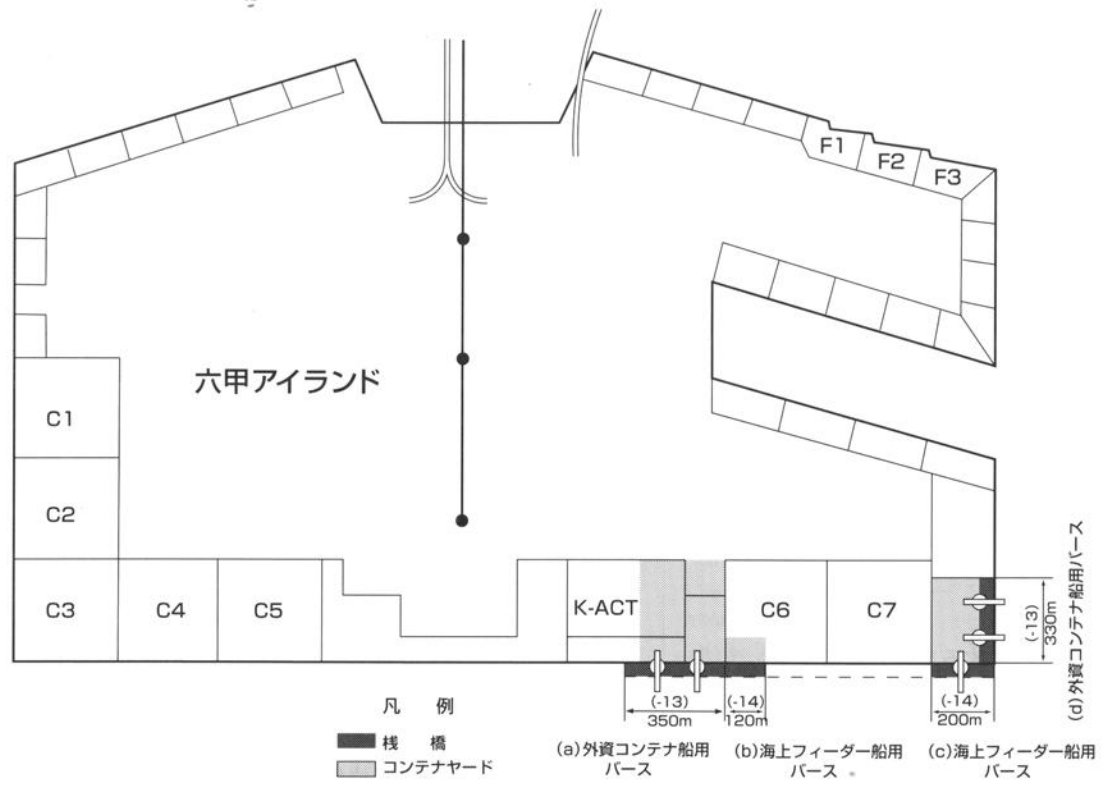


図-3.5.1.1 仮設栈橋の位置図