

表1-4 阪神高速道路地区別交通量

日平均台数

地区	阪神東地区	阪神西地区	阪神南線	全線
平成6年1月	593,508	206,076	—	799,584
平成7年1月	378,029	114,119	31,866	524,014
平成6年2月	599,893	204,806	—	804,699
平成7年2月	493,936	27,540	34,837	556,312

(出所) 「高速道路と自動車」 高速道路調査会 平成7年1～2月

表1-5 一般有料道路交通量

日平均台数

路線	第二 神明道路	姫路 バイパス
平成6年1月	222,558	74,550
平成7年1月	118,679	55,437
平成6年2月	223,020	74,939
平成7年2月	27,349	45,065

(出所) 「高速道路と自動車」 高速道路調査会 平成7年1～2月

(2) 鉄道

鉄道においては、JR西日本、JR東海、阪急電鉄等合計11社において被災した。

物流を担うJR貨物は、神戸線の芦屋－須磨間が列車脱線、高架橋沈下し、臨港線の東灘（信）－神戸港間が線路隆起、橋脚移動等により不通となり、東西の輸送ルートが寸断されコンテナ列車の運行に多大な影響が出た。（P40の図1-16。資料P8表参-3）

(3) 港湾

神戸港、大阪港等24港において、埠頭に沈下等の被災が発生した。

① 神戸港

今回の地震で被害のあった港湾の内、神戸港の被害が特に甚大であった。公共岸壁約150バース（公社分含む）の内、耐震強化設計の3バースを除いたコンテナ埠頭を含む大部分が使用不可能となった。神戸港は外貿コンテナ取扱全国シェアの3分の1を占めており、その影響は計り知れない。

被害状況は、施設的设计震度、構造形式および方向により被害度合いに差がみられた。ガントリークレーンは、コンテナ埠頭の岸壁が滑動、前傾したため股裂き状態になり、脚座屈や脱輪を起こした。防波堤は、法線の乱れや天端の段差はほとん

どなかったものの、堤体が最大で2m沈下した。また、橋梁、高架臨港道路、新交通システムは、脚部に圧壊破損や基礎工の変形が起こり、上屋、倉庫の大部分には、柱の座屈や外壁の損傷が起こった。埋め立て地で地盤改良が施されていない地区では一様に沈下した。(資料P29 図参-8)

(出所)「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)」
 運輸省港湾局 平成7年2月

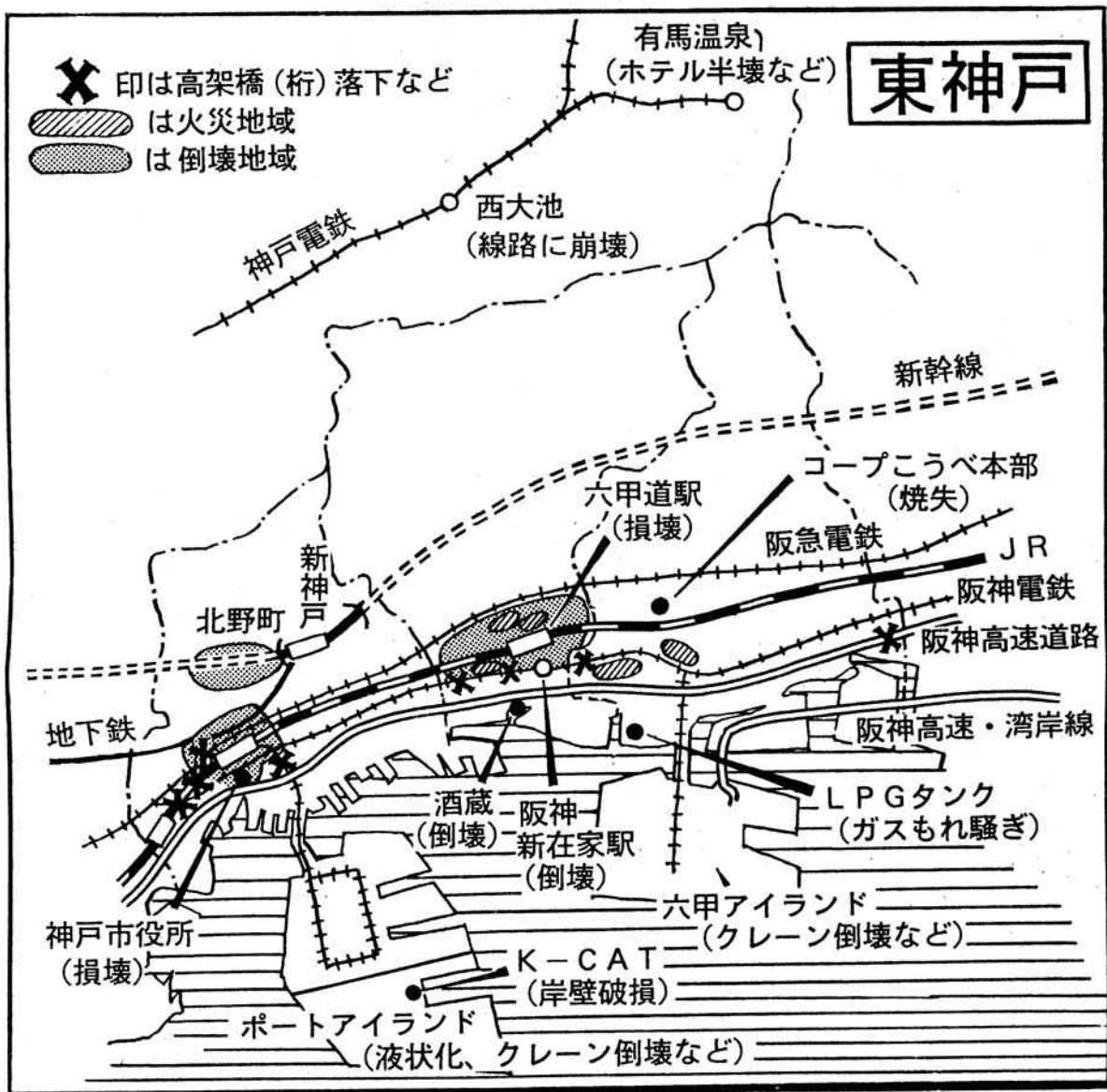


図1-4 神戸港の被害(神戸新聞2月4日朝刊)

② その他の港湾の被害

大阪港等においては埠頭、道路等に沈下及び亀裂などの被害が生じた。

尼崎西宮芦屋港では岸壁、物揚場が最大2 mの滑動、前傾、沈下が生じた。防波堤も1.5～2 mの沈下を起こした。東播磨港も岸壁、物揚場が20 cmの滑動、前傾、沈下が起こった。(資料P9 図参-5)

橋梁にも被害が起こっており、沓や橋脚の破壊、臨海道路の路面沈下、舗装の亀裂が発生した。西宮大橋では、橋脚2基が破壊され、橋桁の橋軸直角方向に約80 cmの移動等の被害が発生した。

表1-6 兵庫県管轄港湾の被害箇所数および被害金額

港 湾 名	箇所数	被害金額(百万円)
尼崎・西宮・芦屋港	81	28,166
東播磨港	27	863
明石港	26	642
江井が島港	4	43
岩屋港	15	760
浦港	10	368
津名港	15	732
洲本港	3	293
福良港	2	3
湊港	1	7
都志港	2	6
江井港	4	199
群家港	11	406
室津港	9	788
計	210	33,276

(出所)「全建ひょうご」 兵庫県土木部港湾課 95年4月 79号