

## (1) 道路

この地震により阪神間を結ぶ中国自動車道、阪神高速道神戸線、湾岸線、国道2号線、43号線といった主幹線道が寸断され、阪神圏での交通、阪神を通過する交通に多大な影響を与えた。4カ月後においても阪神高速道路等で不通となっていた。(資料P1 図参-1、2)

地震発生直後、高速自動車道、阪神高速道路、直轄国道で27路線36区間の通行止めがあった。(図1-2) 3日後の20日には18路線18区間という状況であった。(資料P4~6 表参-1)

高速道路は、地震発生直後、阪神圏の全8路線-名神高速道路、中国自動車道、近畿自動車道、西名阪自動車道、阪和自動車道、関西空港自動車道、舞鶴自動車道、山陽自動車道-が通行止めとなった。特に名神高速道路の吹田-豊中間、中国自動車道の吹田ジャンクション-西宮北間の被害が甚大であり復旧に時間がかかった。他の路線、区間においては復旧が早く、復旧後一般車両へ開放された。(1月17日現在。図1-3)

阪神高速道路も多大な被害を受けた。地震発生直後、被害の軽微な4号湾岸線、14号湾岸線を除く13路線13区間で通行止めとなった。特に3号神戸線、5号湾岸線は高架橋が落下するなど被害が大きかった(資料P2 図参-3)。3号線の全線復旧は平成8年内の見込みで、5号線の魚崎浜から六甲アイランドは平成7年10月に応急復旧終了の予定となっている。(神戸市港湾局)

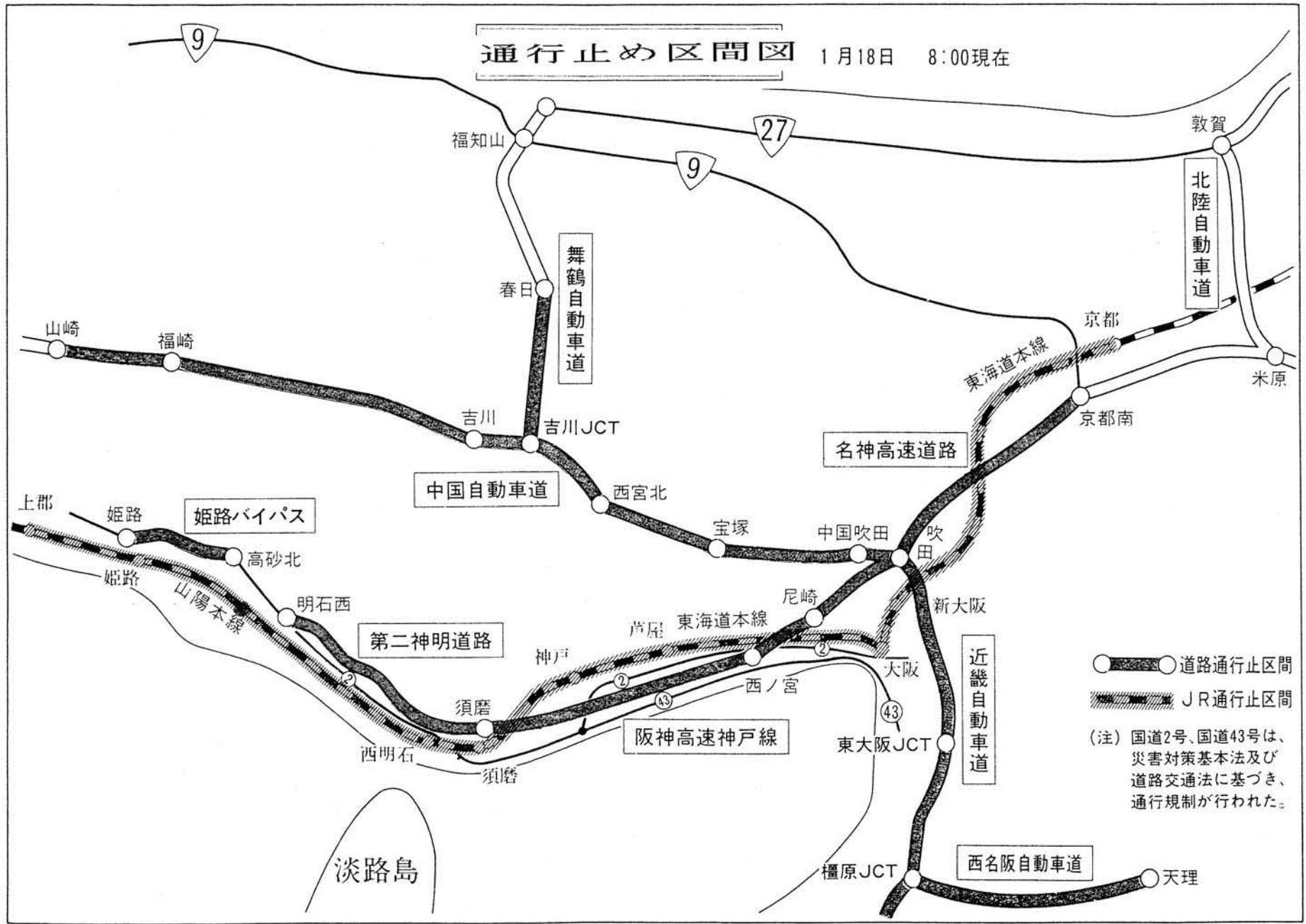
国道2号線、43号線にも被害があった。特に、43号線では上を走っている阪神高速道路神戸線の高架橋落下による被害が大きかった。2号線でも高架橋落下やビル倒壊の危険性のある場所、また道路の凹損箇所が幾つか見られた。

六甲アイランド、ポートアイランドのアクセスである港湾幹線道路(ハーバーハイウェイ)・橋梁も被害を受けた。摩耶-新港区間はコンクリート橋脚の座屈、第二摩耶大橋の損壊があった(資料P3 図参-4)。

その他の国道、県道、市町村道は、ところどころで崖崩れ、家屋や電柱の倒壊、陸橋破損、落石、陥没等による被害をうけた。区役所等救援拠点までの緊急支援物資の輸送ルートをはじめとする主要なルート(神戸市等阪神地域における380km)について、重点的に復旧を進め、1月29日時点で障害物の除去は概ね完了した。

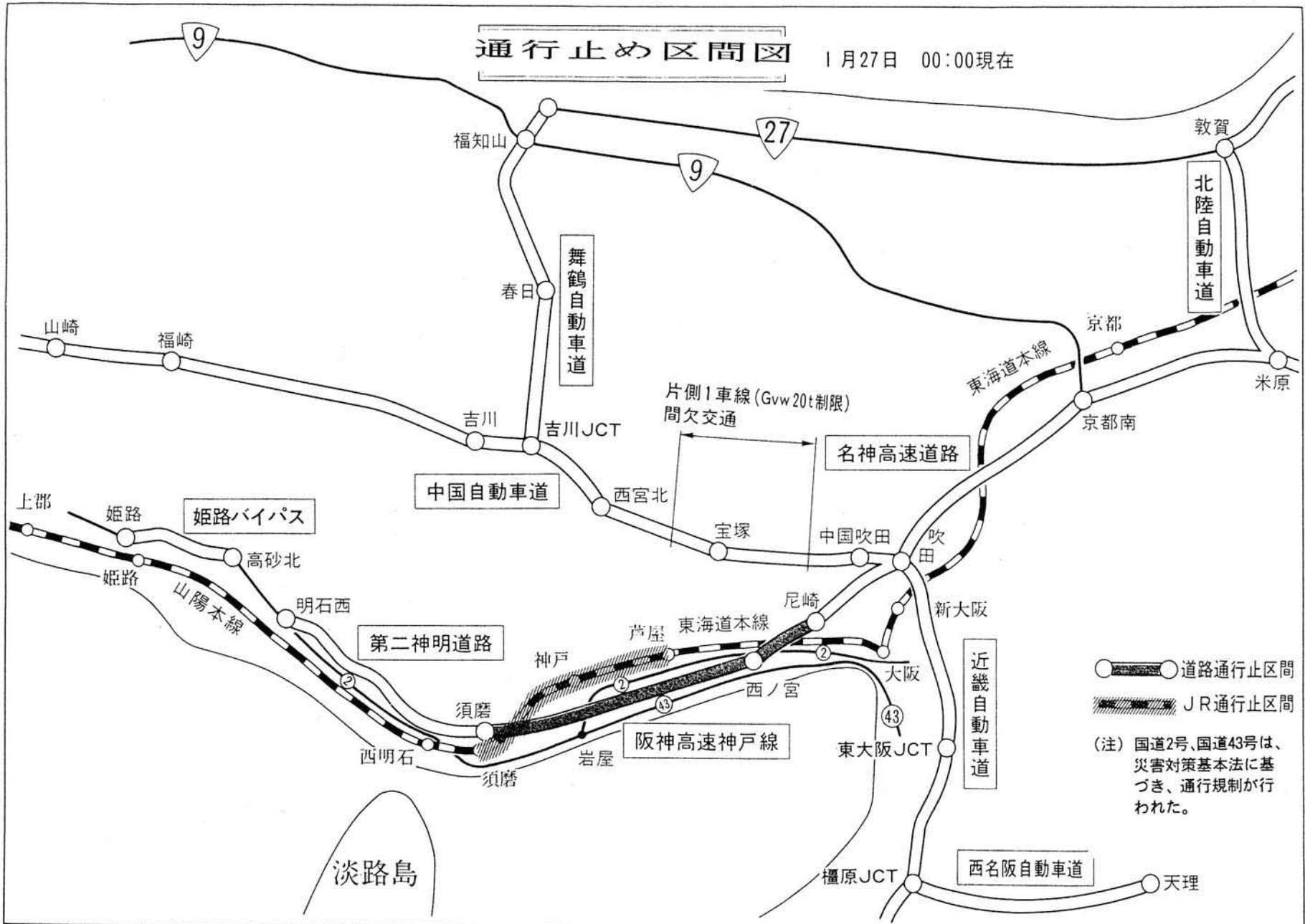
# 通行止め区間図

1月18日 8:00現在



(出所) 「第2回 物流フォーラム」 (社) 全日本トラック協会 平成7年4月13日

図1-2 1月18日現在の通行止め区間



通行止め区間図

1月27日 00:00現在

(出所)「第2回 物流フォーラム」 (社)全日本トラック協会 平成7年4月13日

図1-3 1月27日現在の通行止め区間

表1-2、表1-3は日本道路公団調査による高速道路の区間交通量統計で1月と2月の実績である。平成6年と比べて平成7年が大幅に減少していることがわかる。特に災害が発生した1月は区間によっては約半分にまで減少している。

ちなみに、被害の大きかった名神高速道路の吹田-西宮間（約5～8万台）、中国自動車道の吹田-西宮北間（約5～9万台）の交通量を単純合計すれば10万台に上る。

また、先に述べたように、名神高速道路、中国自動車道の代替となりうる国道2号線、43号線、阪神高速道路も被災している。さらに、国道2号線、43号線は後述するように被災者への救援物資を送る緊急物資輸送ルートとして指定されたために、一般車両は排除された。

表1-4は阪神高速道路公団調査の阪神高速道路の日平均交通量で、阪神高速道路で被害の大きかった阪神東地区-神戸線、湾岸線、北神戸線-では日に60万台近い交通量があり、それを結ぶ第二神明道路、姫路バイパスもそれぞれ22万台、7万5千台で（表1-5参照）あり、道路寸断による影響の大きさがわかる（資料P7 表参-2）。

このように主要道路が寸断されたり、通行規制がかけられることにより、行き場所を失った一般車両が生活道に流れ込んだと推測される。

表1-2 名神高速道路区間別交通量

日平均台数

区間	京都南～	茨木～	吹田J～	名神～ 吹田	豊中～	尼崎～	西宮
平成6年1月	89,685	103,163	77,631	61,471	57,920	50,566	
平成7年1月	63,288	69,421	53,499	32,339	28,288	25,240	
平成6年2月	90,240	105,356	80,880	65,202	61,022	52,823	
平成7年2月	88,663	102,789	78,352	63,025	58,897	50,918	

（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1-3 中国自動車道区間別交通量

日平均台数

区間	中国～ 吹田	中国～ 豊中	中国～ 池田	宝塚～	西宮北～	神戸～ 三田	吉川J
平成6年1月	54,777	45,379	80,433	87,684	66,739	64,139	
平成7年1月	32,813	26,588	44,833	48,306	40,518	40,341	
平成6年2月	53,884	43,362	77,908	84,804	63,507	61,180	
平成7年2月	53,141	42,928	77,199	85,293	63,984	60,939	

（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1-4 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