

## 第4節 港湾施設の復旧

震災で大きな被害を受けた神戸港の復旧は、復旧後も元の形のままで利用していくものと、震災前から新しい港湾整備として計画中のものとの、復旧の方法は異なってくる。また、震災により新たな防災拠点としての港の整備も必要となり、ただ単に現状に復旧するだけでは留まらない。新たな港湾整備、防災拠点づくりにしても、新たな港湾計画の策定が必要となる。そのため、港湾法に基づく港湾審議会を、震災直後の1月30日に開催し新たな港湾計画を同審議会に諮問し、原案を妥当とする答申を受けた。また、運輸省においても神戸港の復興のため、手続きにおいて非常に迅速に対応され、2月17日には、港湾計画が正式に認められ、これにより神戸港の復旧、復興の手法、また復旧のスケジュールが明確にされてきた。

また港湾計画の早期策定により、六甲アイランド南、摩耶埠頭の再開発、新港突堤東地区、兵庫突堤の再開発が認められた。これらの計画は、新たな人工島の埋立と、既設埠頭間の埋立を必要とするものであり、埋立免許についても3月末から4月にかけて迅速に取得することができた。この埋立免許取得によって早期の埋立が可能となり、この震災により大量に発生した瓦礫等について臨港部に4カ所の積み出し基地を設置し、当該地区に埋立処分することが可能となった。

また、ハード面での復旧、復興のみならず神戸港の利用というソフト面についても、震災後9日目の1月25日には行政、業者、港湾労働者で組織する「神戸港復興対策連絡会議」を設置し、復興後及び復興までの間、いかに国際貿易港としての神戸港の利用を確保するかについて検討が重ねられた。その結果、本格復興までの間労使によって365日・24時間荷役が確認された。

これらのハード面、ソフト面の復興をふまえたかたちで、神戸港の新たな国際貿易港への飛躍を図る神戸港の復興計画の策定のため、2月12日には「神戸港復興計画委員会」も発足した。

神戸港の復興計画に関する動きは以下のとお

りである。

月 日	内 容
1月25日	神戸港復興対策連絡会議を設置
1月30日	神戸港港湾審議会を開催（港湾計画の改訂）
2月12日	神戸港復興計画委員会を設置
2月17日	神戸港港湾計画の改訂を承認（中央港湾審議会）
2月20日	公有水面埋立免許の出願・埋立承認の申請（摩耶、六甲南）
3月31日	公有水面埋立免許取得・埋立承認（摩耶、六甲南）
4月11日	神戸港労使、365日・24時間荷役を確認
4月19日	公有水面埋立免許の出願・埋立承認の申請（新港東・兵庫）
4月28日	神戸港復興計画委員会報告書まとまる。

震災直後の神戸港は、市内において陸上交通網が寸断されるなか、海上交通機能の確保、危険箇所の緊急補修を行ってきたが、復旧と復興の明確化がすすむなかその手法も確立されることとなった。以下、神戸港の復旧状況について見てみることにする。

### (1)係留施設の復旧

震災直後の神戸港は、使用可能バースが239バースの内わずか9バースのみであった。神戸港の貿易港としての機能はもちろんのこと、震災の救援のため寄港する救援物資の輸送船、自衛艦の係留、陸上交通のマヒによる海上アクセスの確保などのためにも、一刻も早いバースの緊急復旧が必要であった。

こういった要請と前述の各会議で検討されてきた復旧、復興の手法の確立によって、港湾機能回復のための復旧整備が急ピッチで行われることになった。

まず救援物資及び人員輸送などの緊急対応のため、また危険箇所の補修のための復旧として緊急復旧を行い、同時に被害の程度が軽いところを中心に、各種物流機能の回復のための応急

復旧に努めた。この結果、震災後わずか10日間で30バースが使用可能となり、震災後2カ月では貨物用93バース、旅客用（フェリー等含む）も14バースが使用可能の状況となった。

また被害の大きかったコンテナバースについても、その所有がほとんど神戸港埠頭公社であり、その復旧費用の財源確保が極めて困難な状況であったが、国により岸壁等に国庫補助や起債措置の特別法（阪神・淡路大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律）が3月1日に公布されるなどの措置が設けられ、公共コンテナバースとともに公社コンテナバースについても迅速な復旧工事が可能となった。その結果コンテナバース21バースの内、3月20日には摩耶埠頭で1バースの暫定供用を開始し、4月30日にはさらに6バース、5月19日に1バースと、震災後概ね4カ月で合計8バースが供用し、また震災前55基あったコンテナクレーンも25基が稼働し、コンテナバースの供用開始に伴い、コンテナクレーンによる荷役が可能となった。

今後の本格供用の手法としては、暫定供用バースを使用しながら隣接するバースの本格復旧を行い、完成後暫定供用バースの使用をシフトし、暫定バースの本格復旧を図っていく。この手法により、平成7年度内には概ね3分の1を本格供用し、残りについても早期に本格復旧を行う。



震災直後のポートアイランドPC-4ターミナル



供用を開始したポートアイランドPC-4ターミナル



本格的コンテナ荷役再開  
(六甲アイランド)

## (2)臨港交通施設

ハーバーハイウェイ及び摩耶大橋は、被害が大きいもののポートアイランドや六甲アイランドと市街地を結ぶ連絡橋であり、また同時に港の物流機能として極めて重要な交通施設であるため、早期の暫定供用を行った。神戸大橋、六甲大橋は、震災後新交通システムの不通により唯一の陸上アクセスとなったため、緊急復旧を行い一部を利用して供用を行っていたが、神戸大橋、六甲大橋とも、現在は上路・下路2車線ずつの暫定供用を行っている。また神戸大橋については、本格復旧工事のため栈橋構造の仮道路を8月1日より設置し、本格復旧工事を実施している。

本格復旧は、六甲アイランドから摩耶埠頭間が平成7年10月末、六甲アイランドから新港までの全線については、平成8年8月末を予定している。



神戸大橋に設置した仮道路



暫定復旧し、供用を再開したフェリーバース  
(六甲アイランド RF-1)

## (3)防波堤、海岸保全施設

防波堤、海岸保全施設は、高潮・波浪から市民の財産生命を守る重要な防災施設であり、特に早期の復旧を図っていく必要がある。第一線防波堤は、平成7年度内に全ての復旧を完了し、海岸保全施設は平成7年の台風時期までに、最優先で復旧を行った。

## (4)仮設栈橋埠頭の整備

神戸港の港湾施設の復旧は、主要な外貿機能であるコンテナ埠頭の復旧を最優先として進めるが、震災前の機能が全て回復するまでには概ね2年を要する。

この間のコンテナ貨物取扱能力を補完するために、水深13~14m、延長1,000m、コンテナクレーン5基設置の仮設栈橋埠頭を緊急に整備するものである。

また、港湾背後のアクセス道路が全ての機能を回復するまでの間、できるだけ海上フィーダー輸送を行い、コンテナ輸送による内陸道路への負荷を軽減する必要がある。そのために、仮設栈橋埠頭はフィーダーバースとしての機能も備えたものである。

## (5)民間施設の復旧

震災により神戸港の民間施設も大きな被害を受けた。神戸港が機能を回復するためには、公共施設の復旧だけではなく民間施設の日も早い復旧が不可欠である。そこで、民間の港湾施設等の復旧に対して、出来るかぎりの支援制度を国に対して要望し、また本市の支援制度も検討されてきた。

これらの活動に対し、具体的には、岸壁・クレーン等の港湾施設の復旧に対して日本開発銀行の低利融資制度が適用されることとなり、そのうち海岸保全施設についてはさらに低利な融資が受けられることとなった。

また、神戸港が機能マヒしたため港湾運送事業者及び海上コンテナ輸送事業者については、震災復興にあたって、金融機関から特定の融資を受けた場合に、その利払いは、日本開発銀行の低利融資とともに(財)阪神・淡路大震災復興基金の利子補給の対象とされた。

### (6) 港勢の復旧状況

神戸港のハード面の復旧、復興と同時に、その利用という面でも一日も早い回復が重要である。特に震災直後は使用可能バースも限られ、他港へのシフトで対応されてきたが、このことは物流コストの増大を生むなど、市内外の経済に大きな影響を与えてきた。また、神戸経済に対する神戸港の重要性、またこのことに伴う港湾関連産業に従事する労働者の雇用問題など、神戸港の国際貿易港としての機能を確保するとともに、利用の回復を図らなければならない神戸港においては、ハード面の復旧と並行して、官民一体となって港勢の回復に努め、6月には外貿コンテナ船の入港隻数も7割まで回復し、現在では震災前から神戸港を利用している主要15船社全てが神戸港に復帰し、定期航路についても震災前の70%にあたる140航路が再開している。また新規航路も上海、ブラジルなど12航路が開設されている。

表4-4-1 入港船舶対前年同月比較

(単位：%)

		1月	2月	3月	4月	5月	6月	1~6月	
総 数	隻数	82.5	68.0	77.2	79.7	83.1	84.6	79.4	
	ト数	55.9	28.4	32.9	39.0	53.9	57.8	44.8	
外 航 船	フルコンテナ船	隻数	54.1	7.4	19.5	25.7	55.9	65.2	38.3
		ト数	48.6	3.3	7.7	12.5	48.8	59.3	30.3
	セミコンテナ船	隻数	55.1	33.3	42.7	52.0	61.4	61.5	51.6
		ト数	54.0	33.6	39.4	51.1	65.2	61.9	51.5
船	外航船計	隻数	48.8	22.6	36.4	44.5	63.3	65.9	47.4
		ト数	47.8	14.0	20.7	29.3	56.7	62.5	39.0
内航船計	隻数	87.2	74.9	82.1	85.3	86.1	87.6	84.2	
	ト数	64.6	45.4	52.5	51.0	50.5	51.8	51.8	

表4-4-2 取扱貨物量対前年同月比較

(単位：%)

		1月	2月	3月	4月	5月	6月	1~6月
総 数		48.7	25.3	31.6	40.1	51.3	54.0	41.8
内コンテナ貨物		43.6	3.6	8.2	15.3	46.5	54.5	28.6