

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【03】海上輸送

【教訓情報】

01. 岸壁の被災やコンテナ流出などの危険により航泊禁止区域が設定された。このため、貨物船の多くが神戸での荷役をあきらめ、神戸港発着のフェリーに対しては代替港へ振替輸送が行われた。

【教訓情報詳述】

01) 神戸港では、コンテナ流出危険、車両水没など、船舶の航行に危険が及ぶ8カ所の海域に航泊禁止区域が設定された。

【参考文献】

[参考] 航泊禁止区域の設定については、『大震災に学ぶ - 阪神・淡路大震災調査研究委員会報告書 - (第二巻・第7編)』(社)土木学会関西支部(1998/6),p.62、および同64頁の表-2.10.2航泊禁止区域の設定]を参照。

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【03】海上輸送

【教訓情報】

01. 岸壁の被災やコンテナ流出などの危険により航泊禁止区域が設定された。このため、貨物船の多くが神戸での荷役をあきらめ、神戸港発着のフェリーに対しては代替港へ振替輸送が行われた。

【教訓情報詳述】

02) 地震発生直後の数日間は荷役可能な状態ではなかったため、ほとんどの貨物船は神戸港での荷役を断念して次港へ向かった。

【参考文献】

[引用] 震災当日、神戸港には40隻の入港予定船があった。その内9隻は一旦港外に投錨したが、ほとんどが17日中には抜錨出港し、このほかの21隻は神戸を抜港し他港へ行き先を変更した。[『大震災に学ぶ - 阪神・淡路大震災調査研究委員会報告書 - (第二巻・第7編)』(社)土木学会関西支部(1998/6),p.62]

>

[引用] 入港中船舶、航行中船舶の被害は軽微にとどまったが、地震発生直後の2～3日間は荷役の可能な状態ではなく、ほとんど全ての貨物船は、神戸港での揚荷役/積荷役を断念して、次港へ出帆した。[『阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応』(社)日本船主協会(1995/9),p.69]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【03】海上輸送

【教訓情報】

01. 岸壁の被災やコンテナ流出などの危険により航泊禁止区域が設定された。このため、貨物船の多くが神戸での荷役をあきらめ、神戸港発着のフェリーに対しては代替港へ振替輸送が行われた。

【教訓情報詳述】

03) 神戸発着の旅客船、フェリーは、大阪南港、泉大津に発着振替、あるいは神戸に寄港しないなどの措置がとられた。

【参考文献】

[引用] 運輸省は1月18日神戸発着の旅客船・フェリーを極力大阪、泉大津などに振替え、関西地域の海上輸送路確保に努めるよう指示した。[『阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応』(社)日本船主協会(1995/9),p.90]

>

[参考] 地震以降の神戸発着の旅客・フェリーの輸送実績では、既存航路について、高速船やフェリーの発着港シフト、神戸抜港などがあった。[『神戸港 復興記録 ～阪神・淡路大震災を乗り越えて～』神戸市港湾整備局(1997/5),p.65]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[03] 海上輸送

【教訓情報】

01. 岸壁の被災やコンテナ流出などの危険により航泊禁止区域が設定された。このため、貨物船の多くが神戸での荷役をあきらめ、神戸港発着のフェリーに対しては代替港へ振替輸送が行われた。

【教訓情報詳述】

04) 海外では、船会社が神戸港向け(神戸港経由を含む)のコンテナ貨物の引き受けを打ち切るなどの措置をとった。

【参考文献】

[参考] コンテナ貨物の引き受け停止、および揚地変更については、[『阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応』(社)日本船主協会(1995/9),p.90および179]参照。

>

[参考] 神戸港から他港への貨物シフト状況については、[『神戸港 復興記録 ～阪神・淡路大震災を乗り越えて～』神戸市港湾整備局(1997/5),p.46]参照。

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[03] 海上輸送

【教訓情報】

02. 耐震強化岸壁が無傷だったほか、関係者の努力により応急復旧が講じられたため、翌18日から一部バースが利用可能となった。

【教訓情報詳述】

01) 摩耶埠頭の耐震強化岸壁は被災を受けなかったが、そこへ通じる道路が被災したため当初は利用できなかった。

【参考文献】

[参考] 道路被災により耐震強化岸壁の機能に影響があった点については、[1.17神戸の教訓を伝える会『阪神・淡路大震災 被災地“神戸”の記録』ぎょうせい(1996/5),p.170]参照。

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[03] 海上輸送

【教訓情報】

02. 耐震強化岸壁が無傷だったほか、関係者の努力により応急復旧が講じられたため、翌18日から一部バースが利用可能となった。

【教訓情報詳述】

02) 1月18日から、神戸港7バース、兵庫4港7バースの利用が可能となった。

【参考文献】

[引用] 緊急物資受入用として復旧が進められた結果、運輸省港湾局海岸・防災課発表によれば18日正午現在、表2.3(震災直後の使用可能バース)の通り神戸港7バースと兵庫4港の7バースが使用可能であった。[『阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応』(社)日本船主協会(1995/9),p.59]

>

[引用] 摩耶埠頭の耐震強化バースは完全な形で被災を免れると共に、新港突堤の応急手当による係船機能の確保、高浜地区ハーバーランドの一部係船機能の生き残りにより海上輸送路が確保され、極めて重要な役割を果たした。[黒田勝彦「阪神・淡路大震災後の港湾の在り方について」『都市政策 no.85』(財)神戸都市問題研究所(1996/10),p.5]

>

[引用] (被災地海上輸送事業者職員ヒアリング結果)震災によって、港の岸壁は大被害を受け、使えるものが数少なかったが、その中で、浮き栈橋の係留施設が生きていた。[『平成9年度防災関係情報収集・活用調査(阪神・淡路地域) 調査票』(財)阪神・淡路大震災記念協会(1998/3),p.13]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【03】海上輸送

【教訓情報】

03. 航路の安全確保のため、水路情報・バース情報などが出されたほか、流出したコンテナ・車両等の引き上げなど港内安全確保対策が実施された。

【教訓情報詳述】

01) 震災当日より、日本船主協会、日本海難防止協会により、水路情報やバース情報に関する情報提供が行われた。

【参考文献】

[参考] 日本船主協会、海難防止協会による情報提供については、[『阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応』(社)日本船主協会(1995/9),p.72]参照。

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【03】海上輸送

【教訓情報】

03. 航路の安全確保のため、水路情報・バース情報などが出されたほか、流出したコンテナ・車両等の引き上げなど港内安全確保対策が実施された。

【教訓情報詳述】

02) 港内に流出したコンテナ、車両などの引き上げが行われるとともに、無線機・携帯電話を用いた情報提供が行われた。

【参考文献】

[参考] 水没コンテナ、水没車両等の引き上げは1月23日までに終わり、さらに海上保安庁の音響探査による水中障害物調査で船舶航行に支障のないことが確認された。[『大震災に学ぶ - 阪神・淡路大震災調査研究委員会報告書 - (第二巻・第7編)』(社)土木学会関西支部(1998/6),p.62]

>

[参考] 海上に流出したコンテナは約50本とされる。[『阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応』(社)日本船主協会(1995/9),p.60]

>

[参考] コンテナ、水没車両引き上げについては、[『神戸港 復興記録 - 阪神・淡路大震災を乗り越えて - 』神戸市港湾整備局(1997/5),p.47]にある。

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

【03】海上輸送

【教訓情報】

03. 航路の安全確保のため、水路情報・バース情報などが出されたほか、流出したコンテナ・車両等の引き上げなど港内安全確保対策が実施された。

【教訓情報詳述】

03) 地震で損壊した国際VHF通信施設にかわり、非常用無線機と携帯電話を用いての情報提供が行われた。

【参考文献】

[参考] 無線機、携帯電話を用いた情報提供については、『神戸港 復興記録 ～ 阪神・淡路大震災を乗り越えて～』神戸市港湾整備局(1997/5),p.47]にある。

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[03] 海上輸送

【教訓情報】

04. 緊急輸送の確保のため、行政と民間が一体となった協力体制が構築され、海上輸送による緊急輸送ルートが確保された。

【教訓情報詳述】

01) 国土庁から運輸省を経由して、日本船主協会、日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会への協力要請がなされた。

【参考文献】

[引用] 海上交通においては、国土庁 運輸省運輸政策局技術安全課 同貨物流通企画課 海上交通局総務課のルートを通じ、日本船主協会・日本内航海運組合総連合会・日本旅客船協会に要請がなされた。[『阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応』(社)日本船主協会(1995/9),p.71]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[03] 海上輸送

【教訓情報】

04. 緊急輸送の確保のため、行政と民間が一体となった協力体制が構築され、海上輸送による緊急輸送ルートが確保された。

【教訓情報詳述】

02) 兵庫県では、港湾の被害状況に基づいて緊急物資の積出・陸揚げ岸壁を指定、一方、神戸市により緊急海上輸送ルートが設定された。

【参考文献】

[参考] 1月19日、兵庫県では、比較的被害の軽かった姫路港・東播磨港を緊急物資・資材等集積・積出指定岸壁に、甚大な被害の出た阪神・淡路地域を緊急物資・資材等陸揚げ指定岸壁とした。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1ヵ月の記録』阪神・淡路大震災兵庫県対策本部(1995/7),p.149, 215-217]

> [参考] 神戸市で行った緊急海上ルートについては、『神戸港 復興記録 ～ 阪神・淡路大震災を乗り越えて～』神戸市港湾整備局(1997/5),p.47]に記述がある。

> [参考] 緊急海上輸送ルートについては、『大震災に学ぶ - 阪神・淡路大震災調査研究委員会報告書 - (第二巻・第7編)』(社)土木学会関西支部(1998/6),p.71 図-2.11.5臨時航路のルート]にもある。

> [引用] 既に耐震性を強化した岸壁が神戸港で3バース、尼崎西宮芦屋港で1バースあり、これらの岸壁を中心に地震発生翌日には「緊急応援物資・資材等陸揚岸壁」が指定され、姫路港、東播磨港等とも連携して、救援物資等の受け入れが行われた。[森津秀夫「道路、港湾、鉄道、空港の整備に向けた取り組み」『阪神・淡路大震災 復興10年総括検証・提言報告(7/9)』(第3編 分野別検証) V まちづくり分野』兵庫県・復興10年委員会(2005/3),p.425]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[03] 海上輸送

【教訓情報】

05. 自衛隊艦艇、海上保安庁艦艇、一般船舶により、緊急物資等の搬入が行われた。旅客船・貨物船による生活関連物資、復興物資などの輸送の中には、救援物資の無料輸送などもあった。

【教訓情報詳述】

01) 自衛隊艦艇、海上保安庁艦艇、一般船舶により、緊急物資・飲料水などが運搬された。

【参考文献】

[参考] 1月31日までの緊急物資・飲料水等は、合計で約1万トンと推計され、陸上輸送の1/3程度である。海上輸送における緊急貨物輸送量が陸上輸送に比較して少なかった理由として、国等による組織的な緊急物資の大量輸送システムが構築されなかったこと、フェリー対応の係留施設が被害を受けたことがあげられている。こうした緊急物資等搬入船舶に関する分析については、「高橋宏直・中本隆・吉村藤謙「兵庫県南部地震時の震災直後における海上運送モードの対応状況に関する分析」『港湾技研資料』運輸省港湾技術研究所(1999/3),p.6-8]参照。

> [参考] 自衛隊、海上保安庁、一般船舶による緊急物資搬入量、飲料水搬入量などについて、「高橋宏直・中本隆・吉村藤謙「兵庫県南部地震時の震災直後における海上運送モードの対応状況に関する分析」『港湾技研資料』運輸省港湾技術研究所(1999/3),p.16-18の図-12～18]に示されている。

> [参考] 震災対応拠点(新港突堤地区)における緊急物資等搬入船舶の1月17～25日までの係船隻数は、「高橋宏直・中本隆・吉村藤謙「兵庫県南部地震時の震災直後における海上運送モードの対応状況に関する分析」『港湾技研資料』運輸省港湾技術研究所(1999/3),p.29の図-31]にある。

> [参考] 救援物資輸送船の輸送実績(神戸市港湾局調べ)については、「阪神・淡路大震災調査報告書 - 平成7年兵庫県南部地震東京都調査団 - 東京都総務局災害対策部防災計画課(1995/7),p.286]参照。

> [引用] (中川啓一・洲本市長のインタビュー発言)
島内を見て回って状況をつかみ、津名町、北淡町、一宮町に応援職員の派遣と救援物資の搬送を行った。神戸市にはおにぎり、ゆで卵などを一週間で30,000個以上運んだ。運んだのは海上保安庁の巡視艇で、メリケン波止場に接岸した。
[『阪神・淡路大震災復興誌』[第8巻]2002年度版』(財)阪神・淡路大震災記念協会(2004/3),p.132]

【区分】

1. 第1期・初動対応(地震発生後初期72時間を中心として)

1-06. 緊急輸送

[03] 海上輸送

【教訓情報】

05. 自衛隊艦艇、海上保安庁艦艇、一般船舶により、緊急物資等の搬入が行われた。旅客船・貨物船による生活関連物資、復興物資などの輸送の中には、救援物資の無料輸送などもあった。

【教訓情報詳述】

02) 関係機関の協力により、船舶による救援物資の無料輸送も行われた。

【参考文献】

[参考] 日本内航海運組合総連合会による被災者向け救援物資の無料輸送については、「阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応」(社)日本船主協会(1995/9),p.71]参照。

> [引用] 1月20日、大阪商船三井船舶、川崎汽船、日本郵船の外航定期船運航船社(外航定航3社)は、海外の民間からの生活関連援助物資の海上運賃を無料とすること決定し、詳細決定後の1月25日、日本赤十字社、27日、兵庫県地震対策本部並びに経済団体連合会に連絡した。「阪神・淡路大震災の海運及び海上物流への影響と対応」(社)日本船主協会(1995/9),p.72]

> [参考] 救援物資の無料輸送の実施例については、「災害初期における官民の協力活動に関する調査報告書」(財)運輸経済研究センター(1996/3),p.80]にある。

> [参考] 緊急物資の無償輸送実施例については、「高橋宏直・中本隆・吉村藤謙「兵庫県南部地震時の震災直後における海上運送モードの対応状況に関する分析」『港湾技研資料』運輸省港湾技術研究所(1999/3),p.19「表2 内航貨物船による緊急物資の無償輸送の実施例」]にもある。

