

時 期	復旧・復興段階
区 分	都市施設及び市街地
分 野	都市施設
検 証 項 目	港湾施設

根拠法令・事務区分	災害対策基本法、激甚災害法、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法、阪神・淡路大震災に対処するための特別財政援助及び助成に関する法律
執 行 主 体	国、県（自治事務）、市町（自治事務）、港湾管理者 ただし、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法に基づき行う、都道府県から国への災害報告及び国庫負担申請は、第1号法定受託事務である。
財 源	通常、自主財源 ただし、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法により、港湾の復旧事業については、3分の2以上の国庫補助がある（激甚災害指定の場合は嵩上げ） ・阪神・淡路大震災時、神戸市管理分の港湾施設等の災害復旧事業費については9割を超える国庫補助があった。また、港湾緑地や、コンテナクレーン等の荷役機械については5割の国庫補助があった。 ・阪神・淡路大震災時、神戸港ふ頭公社が管理・運営するコンテナバース等の災害復旧事業費については、岸壁8割、その他5割の国庫補助があった。
概 要	震災直後に神戸港で利用可能なバースは、239バース中、わずか9バースであったことから、神戸港の早急な復旧が望まれていた。そこで、国は、平成7年2月10日に「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」を策定し、神戸港復興の基本方針を示した。また、神戸市は、これに基づき、4月28日に「神戸港復興計画」を策定し、“神戸港については、概ね2年を目処に港湾機能の回復を図る”との方針を打ち出した。神戸港の復旧工事の95%以上が、国の災害復旧事業の採択を受けて進められた結果、平成9年5月19日の神戸開港130年記念式典の際には、神戸港復興宣言を発するに至った。 一方、神戸港の利用船舶数は、被災により減少し、港湾機能の復旧後も、景気の低迷等の要因も重なって、震災以前の水準には回復しなかった。そこで、国・県・市は、神戸港の利用促進のために、港湾施設利用料の減免や、FAX等の利用による入出港手続きの簡素化等の措置を取った。また、国際競争力の強化のために、国際海上コンテナターミナルの整備や大水深コンテナバースの整備、国際流通センターの整備、国際経済みなと特区の形成、等を進めた。 震災後、国土交通省は、全国の主要港湾において耐震強化岸壁の整備を進めており、平成15年度末現在、計画箇所336バース中146バースの整備が完了している。また、災害時における港湾空間の有効活用を図るために、防災拠点や避難場所としての港湾空間の活用を図っている。

阪神・淡路大震災における取組内容とその結果	
国	<p>阪神・淡路大震災に対して取った措置</p> <p>運輸省（当時）は、2月10日、神戸港復興の基本方針となる「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」を策定した。</p> <p>「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」</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 港湾機能の早期回復 <ul style="list-style-type: none"> ・応急復旧による港湾機能の早期回復・早期暫定供用の実施 ・段階的な本格供用の実施 ・概ね2年以内での港湾機能の全体的回復 ・台風期までの第一線防波堤及び海岸保全施設の機能回復 2. 港湾施設の耐震性の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・施設の重要度に応じた耐震性の向上（設計震度の引き上げ）

- ・構造様式の多様化（地震応答の異なる構造形式の組み合わせ）
- ・人工島との連絡路は、地震応答の異なる構造形式による多重化を図る
- ・耐震強化岸壁の分散配置

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、がれきを埋立柱材として利用する
- ・遊休化した臨港地区の港湾機能と連携した新都心形成

4．国際拠点港湾としての復興

- ・ポートアイランド2期地区及び脇浜地区も再開発
- ・陳腐化した既設施設の再開発
- ・高規格コンテナターミナルや多目的バースの整備

建設省（当時）は、3月5日～3月10日及び3月26日～31日に、同省所管海岸における災害復旧事業の採択について査定した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p150]

運輸省（当時）は、3月13日～3月17日及び4月24日～4月28日に、同省所管の港湾及び海岸における災害復旧事業の採択について査定した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p150]

運輸省（当時）は、（財）神戸港ふ頭公社が保有するコンテナバース、フェリーバースの災害復旧について、特別法による国庫補助等の支援制度を創設した（国庫補助及び無利子融資）。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p196]

運輸省（当時）は、被災した岸壁、防波堤などの公共港湾施設、海岸保全及び神戸港の港湾緑地などについて災害復旧工事を実施した。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府・阪神・淡路復興対策本部事務局,p196]

運輸省（当時）は、神戸市保有の荷役機械の復旧費を一部補助した。[『阪神・淡路大震災調査報告書総集編』阪神・淡路大震災編集委員会,p184]

運輸省（当時）は、民間の港湾施設等の復旧に対して、日本開発銀行からの低利融資制度を創設した。[『阪神・淡路大震災調査報告書総集編』阪神・淡路大震災編集委員会,p184]

港湾施設の災害復旧に関する支援の内容を整理すると、下表のとおり。[神戸市港湾整備局『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,p102]

対象施設	適用事業	補助率	裏負担等
公共土木施設 ・ 防波堤 ・ 岸壁 ・ 臨港交通施設 ・ 湾岸保全施設等	災害復旧事業又は直轄災害	激甚災害適用 91.8%	100%捕縄災害復旧事業債 (交付税措置は元利償還金の95%)
災害復旧費に改良を加えて改良復旧を行う事業 (耐震強化岸壁の耐震強化分等)	災害関連事業	81.90%	100%一般公共事業債(補正)
緑地	猜疑関連港湾環境整備施設災害復旧事業実施要項(港海第123号 平成7年2月28日)	50.00%	100%捕縄災害復旧事業債 (交付税措置は元利償還金の95%)
荷役機械	神戸港荷役機械災害復旧事業費補助金交付要領(港管第375号 平成7年2月28日)	50.00%	50.0%一般会計繰出金(交付税措置有り) 50.0%地方公営企業災害復旧事業債
上屋 埠頭用地 船舶給水 渡橋	地方公営企業等災害復旧事業	-	50.0%一般会計繰出金(交付税措置有り) 50.0%地方公営企業災害復旧事業債
厚生施設(労働者休憩所、トイレ等)	一般単独災害復旧事業	-	一般単独災害復旧事業債(交付税措置有り)

運輸省第3港湾建設局（当時）は、平成7年3月、本格復旧を急ぐ岸壁など国有港湾施設の修復方法を決定した。[『阪神・淡路大震災復興誌(第2巻)』兵庫県・(財)21世紀ひょうご創造協会,p500]

平成7年4月に「神戸港復興計画委員会報告書」がまとめられ、神戸港の復興計画について、次のような基本方針が打ち出された。[『阪神・淡路大震災復興誌(第4巻)』(財)阪神・淡路大震災記念協会,p420-421]

[基本方針]

「神戸港港湾計画」を基に、平成17年を目標に震災を乗り越えた21世紀の新たな港づくりを目指す。

復興優先順位を定め、重点整備による早期復興を図る。

市街地の復興に資する計画とする。

平成9年5月以降、係船岸壁使用料について12時間制を導入した。これにより、最大25%の料金低減が実現した。[『阪神・淡路大震災復興誌(第3巻)』(財)阪神・淡路大震災記念協会,p558]

平成10年7月以降、初入港の外航船舶や過去1年間に2回以下しか入港していない13,000トン～10,000トン級の外航船舶は、入港料等の免除の措置が取られた。

平成9年度は慶応3年の神戸港開港以来、満130年に当たることから、神戸港の発展と震災からの復旧、復興を記念して、平成9年5月19日に神戸国際会議場で神戸開港130年記念式典を開き、内外に神戸港復興宣言を行った。[『阪神・淡路大震災復興誌(第3巻)』(財)阪神・淡路大震災記念協会,p558]

海上保安庁は、各港湾施設及び海岸線の大幅な変化に海図を対応させるため、水路通報により海図を随時更新した。また、多くの制限区域や工事区域が存在し航行に注意を要することを海図に記載するため、平成8年6月に応急的に改版した。

阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果

震災1週間後の1月24日に内貿コンテナ船が入港し、1月27日に神戸～高松間のフェリーが運航を再開した。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府阪神・淡路復興対策本部事務局,p197]

運輸大臣(当時)の承認を受けて事業費の決定前に緊急復旧事業を実施することが可能となったことから、運輸省第三港湾建設局(当時)は、新港突堤西地区、摩耶埠頭地区、六甲アイランド地区において、震災直後から緊急復旧工事を行った。その結果、震災から2週間後には69バースを確保することができた。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府阪神・淡路復興対策本部事務局,p195]

震災から2ヶ月後の3月17日には、貨物用93バース、フェリーバースを含む旅客用14バースの計107バースが暫定的に利用可能となった。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府阪神・淡路復興対策本部事務局,p195]

災害復旧事業費の状況は、下表のとおり。[神戸市港湾整備局『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,p102]

港湾管理者	全体事業費(起債事業含む)
第三港湾建設局	2.123億円
神戸市	2.174億円
神戸港埠頭公社	1.140億円
合計	5.707億円

災害復旧事業に関する査定の結果は、下表のとおり。[神戸市港湾整備局『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,p102]

国

	日程	件数	金額
1次査定	2/27～3/3	10	655億円
2次査定	3/13～3/17	5	1.468億円 (2～4次合計)
3次査定	4/10～4/14	20	
4次査定	4/24～4/26	5	
計		40	2.123億円

市

	日程	件数	金額
1次査定	3/6～3/10	74	449億円

2次査定	3/27~3/31	42	1.041億円
3次査定	4/10~4/14	37	158億円
計		153	1.648億円
公 社			
	日 程	件数	金 額
1次査定	3/5~3/9	5	331億円
2次査定	4/17~4/21	7	782億円
計		12	1.113億円

県

阪神・淡路大震災に対して取った措置

1月17日、県は、各事務所から被害状況の報告を受け、各事務所に危険箇所等の応急処置を指示した。各事務所では、危険箇所の立入を禁止した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p149]

1月17日、尼崎西宮芦屋港にある尼崎第1開門が地震直後に前扉開放用ロープ2本及び後扉閉鎖用ロープ1本が切断し、開放状態で被災したため、開門の閉鎖を実施する。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p149]

1月18日、加古川・洲本・尼崎港の各事務所は、応急工事を行うために、業者を手配した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p149]

1月19日、北淡海岸野島地区の応急復旧工事を開始した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p150]

1月20日、応急工事について、運輸省(当時)と協議した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p150]

1月21日、災害復旧事業費の採択基準について、運輸省(当時)と協議した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p150]

1月22日、災害復旧事業の査定設計要領について、運輸省(当時)と協議した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p150]

1月25日、応急復旧工法について、運輸省(当時)と協議を開始した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p150]

2月6日、西宮大橋復旧検討委員会を開催し、被災のメカニズムの検討、復旧工法の提案等がなされた。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p150]

2月11日、尼崎市管理事務所、コンサルタントと、西宮大橋仮設道路工法に関する打ち合わせを行い、この復旧工法を決定した。

復旧工事の実施に際しては、事故防止の観点から神戸海上保安部の指導のもと、尼崎管理事務所災害復旧室に航行管理に関する担当を設置した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県,p150-151]

兵庫県は、「兵庫県港湾復興計画」を平成7年4月4日に策定した。

平成7年7月、兵庫県は、「阪神・淡路震災復興計画」を策定し、主要施策として「陸・海・空にわたる多元・多重の総合交通体系の整備」を打ち出し、神戸港の早期復興を図った。[『阪神・淡路震災復興計画』兵庫県]

「阪神・淡路震災復興計画」(抜粋)

陸・海・空にわたる多元・多重の総合交通体系の整備

神戸港の復興

神戸港の一日も早い復興により、経済や生活の基盤を確保し、物流機能の低下から、西日本はもとより、国内外の経済・産業に及ぼしている多大な悪影響を解消して、神戸市及び周辺地域の経済の確実な回復を図る。

また、単に元の姿に復旧するのではなく、21世紀の神戸港のあるべき姿を見据え、都市と港湾の調和を図りながら、災害に強く、21世紀の国際都市にふさわしい人・物・情報が集まる総合的な交流拠点“アジアのマザーポート神戸”を目指す。

港湾機能の早期回復

- ・岸壁の復旧及び耐震強化(コンテナバース、フェリーバース等)
- ・仮設棧橋埠頭の整備(六甲アイランド)
- ・がれきの処分(処分場所、積出基地の確保)

最新鋭の港湾施設の整備

・海上都市での新たなバース整備（高規格コンテナバース、テクノスーパーライナーにも対応できる多目的バース等）

神戸港の再開発

・物流空間としての再開発（摩耶埠頭、新港突堤東地区、兵庫突堤）

・親水空間としての再開発（新港突堤西地区、東臨海部地区等）

港のサービス向上

・国際競争力の強化（港湾利用に係わる全体経費の削減、規制緩和、情報化等）

・安全で魅力ある港湾環境の創造（働きやすく安全な港の整備、福利厚生施設の充実）

防災拠点として活用する港湾緑地の整備

神戸港の復興を支えるとともに、大阪湾ベイエリア機能の復興・充実を図る高規格道路の整備

神戸港の復興を支援するとともに、大阪湾沿岸諸都市を有機的に連絡して都市活動の向上を図り、さらに既存幹線道路の交通負荷を軽減し、都市環境の改善を図る道路網を整備する。

大阪湾岸道路（垂水JCT～六甲アイランド、住吉浜ランプ、魚崎浜ランプ）

名神湾岸連絡線

東神戸線（北神戸線～大阪湾岸道路）

港島トンネル

神戸中央線南伸（新神戸トンネル～国道2号）

ハーバーハイウェイ（住吉浜ランプ、新港ランプ）

阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果

尼崎第1閘門の閉鎖作業の状況は以下のとおり。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県, p149]

地震発生20分後に自家発電機を起動させ、後扉を閉鎖し通常の満潮位（OP + 2.1m）に対する防潮機能を回復させた。しかし、港内水位がこの後扉閉鎖までに約20cm上昇したため、地震発生56分後の6時50分より東浜第1ポンプ場の4台のポンプ（排水量7m³/s x 4台）を運転し緊急排水を開始した。なお、運転開始直後に自家発電機の冷却水不足により停止寸前の状態となったが、関西電力の送電が回復したため運転を継続した。

これと並行して前扉を手動で開放し、地震発生時に入港のため閘門内に進入していた船舶を港外に戻した後、切断されたワイヤロープの取替えを行い、手動で前扉、後扉とも調整しつつ操作を開始し、同日8時30分、閘門の閉鎖を完了した。東浜第1ポンプ場の運転は、港内水位が管理水位（OP + 1.35m）以下になったことから同日9時40分に停止した。全ての作業が終了したのは、同日10時45分。これで閘門の防潮機能は完全に復帰した。

査定に関する準備は、2月中に完了した。[『阪神・淡路大震災 - 兵庫県の1年の記録』兵庫県, p150]

市 町

阪神・淡路大震災に対して取った措置

神戸市は、港湾機能の停止をいち早く解消するため、エプロン舗装、背後地の舗装等の仮復旧工事を実施した。なお、港湾の復旧工事については、原則として国と港湾管理者が施工することとなっていたが、当時、運輸大臣の特別措置により国庫負担金で実施することができたことから、神戸市がこれを実施した。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府阪神・淡路復興対策本部事務局, p195]
1月25日、神戸市は、港勢の早期回復を図るため、官民労9団体が一体となって神戸港復興対策連絡会議を設置した。[『阪神・淡路大震災復興誌』総理府阪神・淡路復興対策本部事務局, p197]
神戸市は、2月12日に神戸港復興計画委員会を設置して神戸港復興に関する検討を進め、「神戸港復興計画」を4月28日に同委員会において取りまとめた。

「神戸港復興計画」（抜粋）

1. 概ね2年以内に港湾機能の回復を目指す（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。また、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「打手替え」方式で、復旧工事を進めることとする。

4月28日、神戸港復興計画委員会は、神戸港全体の復興に今後10年間で総事業費約1兆5,000億円をかけ、ヘリポートや情報・医療機能を持つ4カ所の防災拠点と物資輸送面からそれを補う5カ所の防災支援施設を整備する「災害に強い港づくり」計画を発表した。[『阪神・淡路大震災復興誌（第1巻）』兵庫県・（財）21世紀ひょうご創造協会, p501]

	<p>平成7年6月、「神戸市土地利用計画研究会」は、摩耶埠頭、新港突堤東、兵庫突堤の3地区を、震災で倒壊した家屋の瓦礫で埋め立てることを決定した。[『阪神・淡路大震災復興誌(第2巻)』兵庫県・(財)21世紀ひょうご創造協会,p502]</p> <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果 3月20日、摩耶埠頭にある2基のガントリークレーンが復旧し、震災後初の本格的なコンテナ荷役を再開した。[『阪神・淡路大震災復興誌(第2巻)』兵庫県・(財)21世紀ひょうご創造協会,p501]</p>
その他	<p>阪神・淡路大震災に対して取った措置 神戸港埠頭公社は、所有するバースについて、自己資本により緊急・応急復旧工事を実施した。</p> <p>阪神・淡路大震災に対して取った措置の結果</p>
阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み内容とその結果	
国	<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み 港湾荷役作業の24時間365日体制の実施(平成7年4月)[『阪神・淡路大震災復興誌(第2巻)』兵庫県・(財)21世紀ひょうご創造協会,p501]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸港の有効利用を図るため、平成7年4月末日から荷役作業の24時間365日体制を取った。 <p>「地震に強い港湾を目指した当面の措置」(平成7年8月) 「港湾の耐震設計にかかる当面の措置」(平成7年11月)[『運輸白書(平成8年)』運輸省]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、平成7年8月に取りまとめた「地震に強い港湾をめざした当面の措置」及び同年11月に取りまとめた「港湾の施設の耐震設計に係る当面の措置」に基づき、災害に強い港湾システムの構築を図るため、以下の施策を講じた。 <ol style="list-style-type: none"> 1) 港湾施設の構造形式の多様化への配慮 2) 耐震設計基準の厳正な適用 3) 耐震設計の充実強化(耐震強化岸壁の設計に際し直下型地震を想定地震に加える等) <p>入出港関係書類などのFAX受付の実施(平成8年11月)[『阪神・淡路大震災復興誌(第2巻)』兵庫県・(財)21世紀ひょうご創造協会,p384]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運輸省(当時)海上保安庁などの関係省庁は、入出港手続きの簡素化を図るため、入出港関係書類等のファックス受付を開始した。なお、神戸港では、復興促進のため全国に先駆けて平成8年11月1日からファックス受付を開始した。 ・ファックスで受付開始した書類の種類は、入出港届と岸壁使用許可申請書のほか、上屋などの使用許可申請書など22種類である。 <p>港湾施設使用料の減免 平成9年5月、岸壁などの係留施設使用料の時間単位を24時間から12時間に変更した。また、岸壁使用料における短時間係留の時間単位を変更した。 平成9年5月、指定岸壁の優先使用料(通常の50%増)、一般使用上屋の滞貨料をそれぞれ廃止した。 平成10年2月以降、港湾幹線道路、摩耶大橋の大型車通行料を減額した。</p> <p>港湾機能用地賃借料、再開発地区用地の減額措置 平成9年4月以降、港湾機能用地の賃貸料を減額した。 平成9年7月に再開発地区の傾斜減額措置を取った。</p> <p>国際港湾機能の強化 ・被災直後の緊急物資輸送等の確保に加えて、被災地域及び域外の経済社会活動に及ぶ影響を最小限に抑えるため、国際海上コンテナターミナルや多目的国際ターミナル等における耐震強化岸壁</p>

の整備を図った。

- ・コンテナ船の大型化に対応して、神戸港においては、水深15メートル岸壁が整備されており、その1つが平成8年4月に供用を開始した。
- ・神戸港においては、平成11年4月、国際流通センターの供用が開始された。

港湾の施設の技術上の基準（平成11年4月）

- ・運輸省（当時）は、震災における被害メカニズムの解析等により、地震動、液状化、重力式岸壁、荷役機械等に関して新たな技術的課題が明らかになったことから、「地震に強い港湾」技術開発を重要なテーマに位置づけ、技術開発等を推進してきた。
- ・地震力の決定、液状化の予測・判定法、棧橋の耐震設計法等に関する成果は、平成11年4月に改正された「港湾の施設の技術上の基準」に反映された。

港湾情報のEDIシステムの整備（平成11年）[『阪神・淡路大震災復興誌（第4巻）』（財）阪神・淡路大震災記念協会,p417]

- ・港湾の入出港関連手続き等を一元的に受付処理するため、運輸省（当時）と各港湾管理者は、共同で港湾情報に関するEDIシステムを構築した。
- ・特に、神戸港では、平成11年秋、全国に先駆け、埠頭用地や上屋などの施設利用の諸手続きもEDI化した。

港湾空間を生かした防災拠点の整備[『運輸白書（平成8年）』運輸省]

- ・国土交通省は、港湾空間の有する特性を活かし、被災直後はもとより、市民生活や経済社会活動の復興にも幅広く貢献していくため、耐震強化岸壁、緑地等の多目的に利用可能なオープンスペースと一体となった防災拠点の整備を進めるとともに、震災時の市民等の安全を守るための避難緑地を後背市街地の避難地と連携した形で整備を進めている。

国土交通省防災業務計画（平成14年5月策定）

- ・国土交通省は、国土交通省防災業務計画に基づき、港湾施設の震災対策を推進している。

第2編 震災対策編

第1章 災害予防

第1節 震災対策の推進

第12 港湾施設の整備

大規模な震災時に、避難者や緊急物資の輸送を確保するため、耐震性を強化した岸壁等の整備を推進するものとする。また、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保して、地域の経済活動への影響を最小限に止められる様に、必要に応じて国際海上コンテナ輸送、多目的の外貿輸送及び複合一貫輸送に対応した岸壁の耐震性を強化するものとする。

震災発生時に住民避難や被災地の復旧・復興の支援拠点となる臨海部防災拠点について、整備を推進するとともに、港湾管理者に対して防災拠点が適切に管理運営されるようマニュアル等を整備し周知するものとする。

被災地近傍に曳航し輸送拠点や災害復旧拠点となる浮体式防災基地の整備を推進するものとする。災害時における円滑かつ適切な防災活動が実施されるよう、災害時の手順の簡素化等に配慮しつつ、あらかじめ関係機関において浮体式防災基地の運用に関する協定等を整えておくものとする。

港湾施設が被災した場合に、その使用の可否等の判断や復旧活動に資する危機管理情報システム（残存耐力判定システム、復旧工事支援システム等）を整備し、被災後の輸送・荷役活動の安全確保や復旧工事等の迅速な実施を図るものとする。

資料：国土交通省防災業務計画（平成14年5月）より抜粋

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果

耐震強化岸壁の整備状況

- ・全国1,084の港湾のうち、184の港湾において、緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁336バースの整備を予定している。
- ・平成15年度末現在で146バースの事業が完了し、29バースで事業中である。

入出港関係書類などのFAX受付状況[『阪神・淡路大震災復興誌(第2巻)』兵庫県・(財)21世紀ひょうご創造協会,p384][『阪神・淡路大震災復興誌(第6巻)』(財)阪神・淡路大震災記念協会,p414]

- ・平成8年11月から平成9年2月までの入出港届等の状況は、下表のとおり。
- ・神戸市は平成11年10月、神戸港の船舶出入工事の簡素化のためファクスや電子メールを利用した情報システムを導入した。このシステムを活用した書類申請件数は、平成15年3月末に全体の8割に達した。また、船会社や荷役会社がパソコンや情報端末を活用した申請は、開設半年で3万620件であり、全体の8割を占めた。

入出港関係書類の受付状況(神戸市)

入出港届等	平成8年11月	平成8年12月	平成9年1月	平成9年2月
FAXによる受付件数	1,328	1,515	1,602	1,425
持参による受付件数	771	846	641	413
計	2,099	2,361	2,243	1,838
FAX利用率	63%	64%	71%	78%

係留施設使用届の受付状況(神戸海上保安部)

入出港届等	平成8年12月	平成9年1月	平成9年2月
FAXによる受付件数	820	1,021	1,117
持参による受付件数	222	299	227
計	1,042	1,320	1,344
FAX利用率	79%	77%	83%

県

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み

○兵庫県港湾復興計画について(平成7年5月)

- ・兵庫県港湾複検討委員会(吉川和広委員長・関西大学教授)では、兵庫県南部地震の経験を踏まえ、被災した港湾の復旧、復興の考え方の整理を行うとともに、災害に強い港づくりを進めるため、今後の復興の指針となる港湾復興計画をとりまとめた。
- ・この復興計画では以下の4点を基本の柱として災害に強い港づくりを目指す。
 1. 耐震岸壁の拠点的配置
 2. 臨海部における防災拠点の確保
 3. ゆとりの空間 「水と緑の回廊」づくりの推進
 4. 外貿多目的ターミナルの拡充

・「兵庫県港湾復興計画」(抜粋)

1. 復興の基本方針

1. 基本的な考え方

【復興の理念】

人と環境にやさしく、安全性に配慮したウォーターフロントコミュニティの形成

【基本方針】

市民生活、経済活動を支えるための港湾機能の早期復興

円滑で効率的かつ安全な交易空間の形成

災害に強い都市・港湾を支えるゆとりの空間形成

都市の再生をめざした魅力ある生活・産業空間の創出

人・もの・情報・文化の交流する多彩なウォーターフロントコミュニティの形成

	<p style="text-align: center;">人と環境に優しい港と街づくりを環境創造の面から先導する空間の創出</p> <p>2. 尼崎西宮芦屋港</p> <p>(1) 機能の早期回復</p> <p>(2) 防災機能の向上</p> <p>(3) 都市の復興との連携</p> <p>(4) 臨海部の防災拠点としての整備</p> <p>(5) ゆとりの空間 「水と緑の回廊」 - づくりの推進</p> <p>(6) 新たな開発空間の創出の検討</p> <p>(7) 神戸港との連携(コンテナターミナルの整備)</p> <p>3. 淡路島の港湾及び明石港</p> <p>(1) 機能の早期復旧</p> <p>(2) 生活港湾としての機能強化</p> <p>4. 姫路港等(復興関連)</p> <p style="padding-left: 2em;">姫路港、東播磨港においては播磨圏域のコンテナ需要にも対応した機能の拡充を図る。</p> <p style="padding-left: 2em;">コンテナフィーダー輸送システムによる陸上交通の軽減と非常時の輸送体制の強化を図る。</p> <p>. 港湾の復旧・復興スケジュール</p> <p>1. 港湾の復旧スケジュール</p> <p>(1) 尼崎西宮芦屋港</p> <p>(2) 淡路島の港湾及び明石港</p> <p>2. 港湾の復興スケジュール</p> <p>(1) 3か年計画</p> <p style="padding-left: 2em;">尼崎西宮芦屋港、東播磨港、姫路港における岸壁の耐震性の強化や大型岸壁、荷役機械等の整備については3ヶ年以内に一部供用を目指す。また尼崎地区で10岸壁(耐震バース)着手する。</p> <p style="padding-left: 2em;">淡路島などの地方港湾(岩屋港、洲本港、都志港、明石港等)の主要施設において耐震性の向上を図る。</p> <p style="padding-left: 2em;">東播磨港においても内貿ユニットロードにも対応する岸壁の検討を進める。</p> <p>(2) 10ヶ年計画</p> <p style="padding-left: 2em;">尼崎西宮芦屋港、東播磨港、姫路港における岸壁の耐震性の強化を図るとともに大型岸壁において荷役機械、コンテナヤード等をあわせて供用を図る。加えて防災拠点から背後地域へのアクセスの多重化、耐震性の強化を進める。</p> <p style="padding-left: 2em;">淡路島などの地方港湾において引き続き耐震性の向上を図るとともに背後地へのアクセスの強化を図る。</p> <p style="padding-left: 2em;">尼崎西宮芦屋港、東播磨港においても内貿ユニットロードにも対応する岸壁の整備について検討を進める。</p> <p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果</p> <p>○「阪神・淡路震災復興計画」における取り組み状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・約2ヶ年で港湾施設の復旧を完了した。 ・海上コンテナ輸送の多重化に対応した港湾整備を姫路港、尼崎西宮芦屋港等で行うとともに、港湾サービスの向上を図るソフト面の取り組みを行っている。 ・「兵庫県地域防災計画」に基づき、港湾施設の耐震性強化及び防災拠点として活用する港湾緑地の整備を進めている。
市 町	<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み</p> <p>○神戸復興推進協議会の発足(平成8年5月)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸港の復旧とともに国際力の強化やサービス向上が課題となっていたことから、こうした問題を検討するために、「神戸港復興推進協議会」が平成8年5月に発足した。 ・神戸港復興推進協議会とは、平成7年1月に設けられた「神戸港復興対策連絡会議」を発展的に

解消したものであり、行政や業界など27団体で構成される。

神戸港復興計画（平成7年4月）

- ・神戸市は、2月12日に神戸港復興計画委員会を設置して神戸港復興に関する検討を進め、「神戸港復興計画」を4月28日に同委員会において取りまとめた。

「神戸港復興計画」(抜粋)

2. 「神戸港港湾計画」(目標：概ね平成17年)を基に、震災を乗り越えた21世紀の新たな港づくりを目指す(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。

震災を乗り越えた「21世紀アジアのマザーポートづくり」

高い規格コンテナターミナルやTSL対応バース等最新鋭の港湾設備の整備促進に努めるほか、トランシップ機能の向上や臨港交通施設の充実等、港湾機能の拡充・強化を図る。

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交流促進・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めざるとともに国際化・情報化に対応した新産業の発展に資する港づくりを行う。

「神戸の魅力」再生に資する港づくり

都心ウォーターフロントの整備を進めるなど都市と調和した水辺空間を創出するとともに、環境と共生する港湾の実現を目指し、魅力ある港湾環境の創造を図る。

震災の教訓を生かした、災害に強い「防災港湾」づくり

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、都市の防災体制の一翼を担えるよう水際線及びその背後地を利用して耐震強化岸壁や防災拠点を整備する。

震災後の現状に立脚した、新たな港づくり

既設埠頭の災害復旧を再開発計画に基づいて実施するほか、ポートアイランドの再開発を積極的に検討するとともに、国際的な港間競争に対応するため、利用者のための港づくりを行う。

市街地の復興に資する計画とする

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、市街地の復興に貢献できるようにする。

神戸市「安全都市づくり推進計画」(平成8年)[『阪神・淡路大震災復興誌(第2巻)』兵庫県・(財)21世紀ひょうご創造協会,p524-535]

- ・神戸市は、「安全都市づくり推進計画」を平成8年に策定し、市役所を中心とする中枢拠点及び陸・海・空の広域防災拠点の整備を図っている。このうち、海の広域防災拠点には、救援物資の受け入れ、避難用スペース、災害時の生活機能などを備えた防災拠点を設けることとしている。

神戸港利用促進協議会の設置(平成9年)[『阪神・淡路大震災復興誌(第4巻)』(財)阪神・淡路大震災記念協会,p422]

- ・より利用しやすい港づくりを進めるため、神戸港の官民労関係26団体による「神戸港利用促進協議会」が設置された。
- ・同協議会の平成9年度の成果には、内航フィーダー船(外貿貨物の国内集配を行う船舶)の外貿岸壁への直着けの実現がある。

神戸震災メモリアルパークの整備(平成9年7月)[『阪神・淡路大震災復興誌(第3巻)』(財)阪神・淡路大震災記念協会,p558]

- ・震災で崩壊した神戸メリケン波止場(中央区波止場町)の一部を、傷んだ形そのままに「神戸震災メモリアルパーク」として保存する工事が行われ、平成9年7月に完成した。

国際みなと特区の形成促進(平成14年)

[神戸市企業立地課ホームページ

(<http://www.city.kobe.jp/cityoffice/27/kokusaikeizai/tokku/index.htm>)]

国際みなと経済特区の目的

- ・港湾物流の活性化や外国・外資系企業の誘致促進等を通じて、神戸のアイデンティティーである「港」の再生と「港」に連なるまちの活性化を加速させ、賑わいのある「みなと」を再生させるこ

	<p>とによって、神戸経済の本格的な復興を目指す。 国際みなと経済特区で適用されている特例措置（平成15年11月28日現在）</p> <p>(1)税関の臨時開庁手数料の1 / 2 軽減 ・神戸市が指定した区域に所在する指定保税地域、保税蔵置場、保税工場および他所蔵置の許可を受けた場所を対象に、税関の臨時開庁手数料の2分の1を軽減する。</p> <p>(2)税関の執務時間外における職員の常駐対応 ・神戸港内ではポートアイランド出張所において執務時間外に職員が常駐対応している。</p> <p>神戸港 2 1 世紀懇談会報告書（平成14年3月） [神戸市みなと総局HP（http://www.city.kobe.jp/cityoffice/39/port/20020330.htm）]</p> <p>・平成13年に、神戸市は、神戸港 2 1 世紀懇談会を設置した。同懇談会では、「神戸港の港湾空間を物流ゾーンと親水ゾーンの二つの地域に大きく分けて再構築し、物流機能の強化を図り、また、親水機能として、港に新しい活力を生み出し、港の活性化を図る」ことを主眼に検討を重ね、平成14年3月に報告書として取りまとめた。</p> <p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果 神戸市「安全都市づくり推進計画」に基づく“海の広域防災拠点”の整備状況[『阪神・淡路大震災復興誌（第2巻）』兵庫県・（財）21世紀ひょうご創造協会,p524-535]</p> <p>・平成7年度以降、東部臨海部、京橋地区、兵庫突堤、ポートアイランド、マリニピア神戸、舞子海岸で、緑地、広場、備蓄用施設の整備事業を行った。 ・防災支援施設として、平成7年度に東神戸フェリー埠頭、六甲アイランドフェリー埠頭、摩耶埠頭に緊急物資用、物流機能用バースを計7バース整備した。また、平成8年度に、摩耶埠頭に2バースを整備した。</p>
その他	<p>阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取り組み 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組の結果</p>
これまでの各方面からの指摘事項	
<p>《開門の閉鎖に関すること》 （尼崎第1開門の閉鎖について）地震当時開門操作員は正規の2名、地震後7時までには13名が現場にあり、迅速な対応ができたこと、また、自家発電機が故障したが幸運にも電気が回復し、排水及び開門の操作ができたことから、地震発生後2時間余りで防潮機能を回復できた。開門操作員が開門に近接する職員公舎にいたことから、災害に対し迅速に対処できた。また、自家発電機が停止したことの原因が冷却水の不足によることから、常時の点検、整備が大切であることを痛感した。（『阪神・淡路大震災 - 兵庫県1年の記録』兵庫県）</p> <p>《港湾施設の復旧と港勢の回復に関すること》 神戸港の震災による壊滅的な施設の被害は、関係者の総力を挙げた努力で、97年3月末に全面復旧し、同年5月19日、ポートアイランドの国際会議場で開かれた神戸港開港130年記念式典の中で復興宣言を行い、世界にその姿をアピールした。しかし、ハードの面では昔日に勝る復旧を成し遂げたが、港湾利用の実情は、依然、震災前の水準に達していない。（『阪神・淡路大震災復興誌 [第3巻]』（財）阪神・淡路大震災記念協会） 外国間貿易の中継地としての指標を示すコンテナ・トランシップ貨物（中継貨物）が、2001年の神戸港で225万tと前年比で64%にまで落ち込み、同港の外貿コンテナ貨物に占める割合が過去最低の15.7%になったことが神戸市のまとめでわかった。国際ハブ港として成長してきた神戸港は、阪神・淡路大震災まで同貨物の割合が約30%を占めていただけに、今回の大幅な低下は、低迷する同港の活性化の行方にも深刻な影響を与えそうだ。（『阪神・淡路大震災復興誌 [第7巻]』（財）阪神・淡路大震災記念協会）</p> <p>《港湾利用の活性化に関すること》 日本銀行神戸支店は2000年9月19日、神戸港の活性化について、設備の集約によるコスト削減や港湾施設の利</p>	

用料やサービスなど国際協力を強化すべきだとのレポートを発表した。同レポートでは、以下を指摘している。

- ・港湾を神戸経済の「重要な戦略産業」と位置づけ、国際競争力を高めることが急務で、震災で壊滅した施設は復旧しており、必要なのは港湾経営のソフト面の充実だとしている。その結果、神戸港は「圧倒的な競争力を備えた港として、よみがえることも可能」。
- ・レポートでは「港湾利用のコスト高」を指摘。例えば、神戸港の1バース当たりのコンテナ取扱量が香港の7分の1、シンガポールの3割。ガントリークレーンなども稼働率が低く、神戸港のクレーン稼働率17%を釜山なみの46%に改善すればコストは4割前後におさまると試算している。コストの削減のためには、コンテナバースの集約化が必要。
- ・運送や船舶関連工業、海事法務など、神戸の持っている港に関する“厚み”を評価し、更に神戸港が抱える広大な港湾用地は世界に例がなく、IT（情報技術）の導入などで将来の国際的なニーズに対応する高度な物流基地として活用すべき。（『阪神・淡路大震災復興誌 [第6巻]』（財）阪神・淡路大震災記念協会）
神戸港の活性化について日銀神戸支店が発表したレポート「神戸港の役割に関する質問状」に対し、神戸港は10月26日、コンテナバースの集約化による稼働率改善で利用者の負担軽減を図るのは「港の現状にそぐわない」との見解を同支店に提出した。神戸港の反論は、港湾管理者としてレポートに回答したもの。それによると、神戸港埠頭公社が建設・管理するバースは、ユーザーの民間船会社と長期の賃貸契約を交わし、ユーザーの要望に基づいて造るもの。公社は「集約を働きかける立場にない」と強調。「（レポートのように）民間の発想を適用すると理論上は港湾料金も下がるだろうが、港湾は1つの企業ではなく、一つの方針では動かない」と説明している。また、取り扱う貨物量に応じて料金を取るため、バースの稼働率を上げてても利用者の負担は減らない。港の利用者の負担の7、8割を占める荷役作業や水先案内などのコストを下げるのが重要 - などとしている。（『阪神・淡路大震災復興誌 [第6巻]』（財）阪神・淡路大震災記念協会）
神戸税関や船舶、運送会社などでつくる「神戸港税関懇話会」は6月14日、神戸港の活性化に向けた報告書をまとめた。神戸港の利用コストの低減が集荷能力の向上につながるという前提から、遊休埠頭の活用や行政面も含む「フルオープン化」、つまり365日、24時間運用の必要性などを提言している。（『阪神・淡路大震災復興誌 [第6巻]』（財）阪神・淡路大震災記念協会）

《海上物流に関するリダンダンシーの確保に関すること》

阪神・淡路大震災の際、浮き彫りになった問題点は物流のネットワークだと思います。そのネットワークがうまくいかない一番のネックは、港湾管理者が自治体だということです。港というのは、国の経済の話なのだから、例えば神戸がだめになったらその分をどこの港湾で請け負い、そこから陸路をどうとるかなどを考えるのが国の役割だと思っていました。都道府県、市町村管理だと、いざというときに国主導へシフトするのは難しいですね。（重川希志依「インタビュー」『港湾』日本港湾協会）

課題の整理

港湾施設の耐震強化の推進

防災性向上に資する港湾空間の利用に関する検討（港湾緑地の防災拠点・避難場所としての利用など）

災害時における国と港湾管理者の連携強化に関する検討

災害時における港湾相互の連携強化に関する検討

今後の考え方など

地震の切迫性等に基づく耐震強化岸壁の整備計画や情報ネットワークの構築等、港湾における大規模地震対策の推進を図る。（国土交通省）

○阪神・淡路大震災後に、応急復旧工事における国と港湾管理者の協力体制について要領を定めたところであり、今後ともその徹底を図る。（国土交通省）

スーパー中枢港湾の実現（神戸市）

- ・神戸港では、震災を乗り越え、より使いやすいみなとづくりを目指して、官民一体となって、港にかかるコストの低減やスピード・サービスの向上に取り組んできた。
- ・平成16年7月にスーパー中枢港湾の指定を受け、さらなるコストの低減やサービスの向上を進め、国際競争力の強化を図っていく。
- 都心ウォーターフロントの活性化（神戸市）
- ・これまで、震災を挟み、ハーバーランドから中突堤、新港突堤地区に至る中突堤周辺地区を「海と船に親し

める都心ウォーターフロントの創造」を基本テーマに再開発を進めてきた。

- ・震災を乗り越え、神戸の復興を世界にアピールするため、今後、新港突堤の再開発を進める計画であり、新港第1突堤から着手していく。