

**【区分】**

2. 第2期・被災地応急対応(地震発生後4日～3週間)

2-05. 都市基盤・サービスの復旧

【08】港湾施設の復旧と船舶利用

**【教訓情報】**

01. 国・神戸市・神戸港埠頭公社の間で、神戸港の災害復旧の分担が早急に決定され、緊急復旧が行われた。その結果、1月末段階で公共バスの3分の1を超えるバスが使用可能となった。

**【教訓情報詳述】**

01) 19日深夜から早朝にかけての緊急協議により、国、神戸市、神戸港埠頭公社の3者間における神戸港の災害復旧の役割分担が決定された。

**【参考文献】**

[参考] 国・神戸市・神戸港埠頭公社による災害復旧のため、国と神戸市との分担について1月19日深夜から早朝にかけて最終決定されたこと、およびその結果については、『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.106(表-1 工事分担表)]にある。

>

[引用] 復旧は、緊急復旧、暫定復旧、本格復旧の分けて段階的に機能回復を図ることとされた。緊急復旧については、震災後約2週間で実施。被災前から存置してある滞留コンテナの搬出、緊急物資の搬入等が可能とするため、19バースを荷役可能な状態とし、さらにフェリー埠頭の緊急復旧を行った。[脇茂行「神戸港埠頭公社の復旧、復興について」『都市政策 no.85』(財)神戸都市問題研究所(1996/10),p.58-59]

---

**【区分】**

2. 第2期・被災地応急対応(地震発生後4日～3週間)

2-05. 都市基盤・サービスの復旧

【08】港湾施設の復旧と船舶利用

**【教訓情報】**

01. 国・神戸市・神戸港埠頭公社の間で、神戸港の災害復旧の分担が早急に決定され、緊急復旧が行われた。その結果、1月末段階で公共バスの3分の1を超えるバスが使用可能となった。

**【教訓情報詳述】**

02) 2月1日までには、貨物輸送用57バース、旅客輸送用14バース、計71バース(公共バース186バースの3分の1超)が使用可能となった。

**【参考文献】**

[引用] 緊急復旧は日毎に進み、2月1日には貨物輸送用57バース、旅客輸送用14バース、計71バースと使用可能バースは、公共バース186バースの3分の1を超えた。なお、震災後1月末までの寄港船は、緊急物資輸送、旅客輸送の小型内航船が大半を占めた。[『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.75]

>

[参考] 神戸港における着岸可能バース数の推移については、『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.55-56]参照。

---

**【区分】**

2. 第2期・被災地応急対応(地震発生後4日～3週間)

2-05. 都市基盤・サービスの復旧

【08】港湾施設の復旧と船舶利用

**【教訓情報】**

02. ライフライン復旧支援者や被災者の宿泊場所として、フェリー等がホテル・シップとして利用された。

**【教訓情報詳述】**

01) ライフライン復旧などにあたった多くの広域応援者の宿泊場所として、宿泊施設の整ったフェリーが活用された。

**【参考文献】**

[引用] ホテルシップ一覧表[『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.48]

> [参考] 海上支援船舶の係留状況および日最大利用者数・利用目的については、[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.24]

> [引用] 客船・フェリーの宿泊施設としての利用記録[『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.73]

> [引用] (柏木和三郎・津名町長のインタビュー発言)  
津名港と西宮港との間に甲子園フェリーが動いてて救援物資が運ばれ、自転車に乗ったボランティアが来てくれた。港があることがありがたかった。さらに甲子園フェリーの親会社の常石造船(本社・広島市)から豪華クルーズ船「サウンズ・オブ・セト」(5,167トン)が津名港に回されて宿泊所とふろを提供してくれたのは助かった。宿泊者は延べ500人、ふろの利用者は5,000人にもなった。  
[『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.128]

---

## 【区分】

2. 第2期・被災地応急対応(地震発生後4日～3週間)

2-05. 都市基盤・サービスの復旧

[08] 港湾施設の復旧と船舶利用

## 【教訓情報】

02. ライフライン復旧支援者や被災者の宿泊場所として、フェリー等がホテル・シップとして利用された。

## 【教訓情報詳述】

02) 被災者の避難場所としてフェリーの提供もあったが、その情報が広く行き渡らなかったことや、交通の問題もあり、あまり利用されなかった。

## 【参考文献】

[引用] フェリー「すずらん丸」(8,847t)を避難船として利用したい旨、芦屋市から国(国土庁・運輸省)に対して要請があり、尼崎市臨海部の東海岸街-10m岸壁に係留することとし、28日より利用希望者の受付が開始された。[『阪神・淡路大震災 兵庫県の1年の記録』兵庫県知事公室消防防災課(1997/7),p.257]

> [引用] 船の用途については、国及び兵庫県は被災者の仮泊所を主張したが(実際、この要請が強かった。後述の対応は神戸市の主張によるものであるが、朝日新聞等では非難が寄せられていた。)、神戸市は、震災直後の混乱期にあって、近場の避難所が機能を開始していたこともあり、1) 客船のキャパシティに限界があること、2) 船と陸上との連絡体制が決まっていなかったこと、3) 誰を乗せて誰を断るかの決め手がないこと等を理由に避難所としてではなく、他府県からの救援活動用に使うべきだと主張し、その通りになった。  
[『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.289]

> [参考] 唯一の洋上避難所を設置したのは芦屋市である。その経緯、および当初は社会的弱者を対象としていたが申込み数が少なかったため順次募集枠を広げたことなどについては、[『阪神・淡路大震災 芦屋市の記録'95～'96』芦屋市(1997/4),p.151-152]にある。

---

## 【区分】

2. 第2期・被災地応急対応(地震発生後4日～3週間)

2-05. 都市基盤・サービスの復旧

[08] 港湾施設の復旧と船舶利用

## 【教訓情報】

03. 鉄道・道路の寸断による陸上交通にかわる旅客交通手段として臨時航路が開設され、活用された。しかし一方で、バース規格の差異により寄港できる船が限られるという問題もあった。

## 【教訓情報詳述】

01) 陸上交通に代わる旅客輸送手段として臨時航路が開設され、1月19日より次々と運航が開始され利用された。

## 【参考文献】

[参考] 臨時航路の開設状況や輸送実績については、[『災害に強い交通基盤整備のあり方に関する調査

研究報告書』(財)運輸経済研究センター(1996/3),p.57-67]参照。

>

[参考] 震災以降の神戸港発着の旅客船・フェリーの就航状況(図-24)、人流対応の海上輸送の乗降場所(表-4)、人流対応の海上輸送の相手港(表-5)が、[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.22-23]にある。

>

[参考] 臨時航路の開設については、[『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.64-65]にもある。

>

[参考] 臨時航路による旅客輸送については、[『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8編)』(社)土木学会関西支部(1998/6),p.68、71-73]にもある。

>

[引用] もう一つの課題は、足の確保だった。そのため『神戸港のハーバーランドやメリケンパークの利用可能な岸壁を使用して大阪港(天保山)や明石港あるいは姫路港(飾磨)を結ぶ臨時海上ルート』を順次開設した。しかし、まだ不足していた。

一月二十二日、災害対策総合本部から「被災地間を結ぶ海上輸送手段が全くない。西宮と神戸を結ぶ生活交通の確保が急務だ。直ちに、航路を開設しろ」との指示が出た。…(中略)…

一月二十四日、一日六便の臨時航路は開設した。

[『阪神・淡路大震災10年 翔べフェニックス 創造的復興への群像』(財)阪神・淡路大震災記念協会(2005/1),p.510-511]

---

## 【区分】

2. 第2期・被災地応急対応(地震発生後4日～3週間)

2-05. 都市基盤・サービスの復旧

【08】港湾施設の復旧と船舶利用

## 【教訓情報】

03. 鉄道・道路の寸断による陸上交通にかわる旅客交通手段として臨時航路が開設され、活用された。しかし一方で、バース規格の差異により寄港できる船が限られるという問題もあった。

## 【教訓情報詳述】

02) フェリー埠頭が損傷を受けて利用できず、他のバースでは荷役不可能なため運航できないフェリーがあった。

## 【参考文献】

[引用] フェリー埠頭では、トラック乗降用設備に損傷が出たため、トラック輸送が主体である中長距離フェリー航路が完全麻痺に陥った。長距離フェリーの場合、フェリー専用バースの車両乗降用設備が、そのバースを基地とするフェリーに合わせて設計されていることが多く、地震による設備損傷のため特定フェリーバースが利用できなくなった際、本船の構造上の問題から他の専用バースでは荷役が不可能なフェリーがあった(本船側と岸壁側のトラック乗降用設備を改造して対応した。)[『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.58]

>

[引用] 今回の地震によって、従来から指摘されていたフェリーの汎用性の無さが問題となった。即ち、フェリーは特定港の特定バースと特定港の特定バースを結んでいるため、船社は、自社船の使用するバースの着岸設備に合わせて船の詳細設計を行うし、港は船社の船に合わせてバースの着岸設備を造る。このため、今回のように、寸断された陸上交通網の支援がフェリー輸送に求められる際、船、バースに余裕がありながら船、バースの規格が合わぬため緊急輸送が行えないという問題、寄港地ノ寄港バースを変更する際、船やバースの設備変更を行わなければならないという問題が表面化した。[『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.82]

>

[引用] (中川啓一・洲本市長のインタビュー発言)

淡路の重要な産業は、新鮮さが大切な牛乳などの酪農と漁業で、それまでは東浦町の大磯港から須磨港へのフェリーで輸送していたが、須磨港が壊れて運行できなくなり、京阪神へ供給できなくなって大きな打撃を受けた。生鮮物だから輸送ルートの崩壊は地域経済には非常に困った問題だった。

徳島県の鳴門港回りで輸送するところもあったが、私は洲本から大阪府のどこかの港にフェリーを接岸できないかと聞いてみた。ところが、フェリーには一定の規格などがあってどの港にも接岸できるのではないことが分かった。大阪湾の海上交通にはバリアがある。規格や許可基準を大阪湾全体で一元化して、災害救援の場合、すばやくフェリーを活用することの重要性を知った。

[『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】

2. 第2期・被災地応急対応(地震発生後4日～3週間)

## 2-05 . 都市基盤・サービスの復旧

### [08] 港湾施設の復旧と船舶利用

#### 【教訓情報】

03 . 鉄道・道路の寸断による陸上交通にかわる旅客交通手段として臨時航路が開設され、活用された。しかし一方で、バース規格の差異により寄港できる船が限られるという問題もあった。

#### 【教訓情報詳述】

03) フェリーの運航も、発着地周辺の道路交通の影響を強く受けた。

#### 【参考文献】

- [引用] (1995年3月2日時点の聴き取り調査結果)
- (1)明岩海峡フェリー(岩屋 - 明石)  
繫船設備や駐車場に被害が出たため、当初は不定期便で運行を再開した。通常ダイヤに戻った2月中旬以降も乗船率は平常時の6割程度であって、平日の待ち時間は殆どゼロである。
  - (2)淡路フェリー(大磯 - 須磨、深夜は大磯 - 高浜)  
現在の乗車率は平均3割程度。このため、間引き運行をしており、約75%の就航率となっている。
  - (3)甲子園高速フェリー(津名 - 西宮)  
設備に損傷を受けたことに加え、神戸西ルートを避けたトラックが殺到したため、震災直後は13時間待ちの状態が続いた。現在も6~7時間待ちの状態がらづいてる。このため、臨時便を往復一便ずつ就航させて捌いている。
  - (4)大阪湾フェリー(洲本 - 深日)  
震災当日から往復3便の臨時便を運行しているが、当初は24時間待ちの状態であった。現在でも、午後は3時間前後、深夜には6~7時間待ちが続いている。  
[『兵庫県南部地震 淡路島における震災調査報告』高知大学農学部震災調査グループ(1996/8),p.49]
- >
- [引用] 神戸・阪神間の基幹道路が分断されたことによって、神戸を境にして、西側にある港に発着する航路の利用が激減した。一方、東側の航路では、待ち時間が10時間近くにのぼるなど輸送ルートの変更ぶりが浮き彫りになった。  
このような事態の長期化が予想される中、地元の生産者団体等からは、臨時航路の開設など抜本策を望む声が高まっていた。  
[『兵庫県南部地震 淡路島における震災調査報告』高知大学農学部震災調査グループ(1996/8),p.50]