

**【区分】**

3. 第3期・本格的復旧・復興始動期(地震発生後4週間～6ヵ月)

3-05. 産業の復旧・復興

[04] 港湾と貿易

**【教訓情報】**

01. 港湾施設の推定被害額は1兆円、間接被害額は年間3600億円とも推計された。港湾の早期復旧は大きな課題となり、震災以前からの将来計画を基に復興計画がとりまとめられた。

**【教訓情報詳述】**

01) 港湾施設の推定被害額は1兆円、間接被害額は、年間3600億円とも推計された。

**【参考文献】**

[引用] 港湾施設の推定被害額は1兆円。[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.4]

>

[引用] 神戸港の施設が利用できないために派生した間接被害額は、年間3600億円と推計されている。[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.4]

---

**【区分】**

3. 第3期・本格的復旧・復興始動期(地震発生後4週間～6ヵ月)

3-05. 産業の復旧・復興

[04] 港湾と貿易

**【教訓情報】**

01. 港湾施設の推定被害額は1兆円、間接被害額は年間3600億円とも推計された。港湾の早期復旧は大きな課題となり、震災以前からの将来計画を基に復興計画がとりまとめられた。

**【教訓情報詳述】**

02) 神戸市の全就業者人口の17%が港湾関連産業で働き、市内純生産額の約30%を関連産業が占め、所得面でも市内生産所得の約40%を占めていることから、港湾の早期復旧は大きな課題となった。

**【参考文献】**

[引用] 神戸市の全就業者人口の17%が港湾関連産業で働いており、市内純生産額の約30%を関連産業が占めている。[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] 港湾関連及び港湾依存産業の就業者数は約11万人で市内全就業者の約17%を占め、所得の面では約1兆3,000億円で、市内生産所得の約40%を占めており、その後の新たな産業や他の産業の伸長等により港湾関連及び港湾依存産業の市民経済に占めるウェイトは相対的に低下してきているものの、依然として神戸港が市民経済に果たしている貢献度は高いと言える。[江口政秋「神戸港の復旧と復興に向けて」『都市政策 no.85』(財)神戸都市問題研究所(1996/10),p.43]

---

**【区分】**

3. 第3期・本格的復旧・復興始動期(地震発生後4週間～6ヵ月)

3-05. 産業の復旧・復興

[04] 港湾と貿易

**【教訓情報】**

01. 港湾施設の推定被害額は1兆円、間接被害額は年間3600億円とも推計された。港湾の早期復旧は大きな課題となり、震災以前からの将来計画を基に復興計画がとりまとめられた。

**【教訓情報詳述】**

03) 震災以前からの将来計画を基本として2月10日には「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(第一次)」、4月には「神戸港復興計画委員会報告書」がま

とめられた。

**【参考文献】**

[参考] 2月10日には「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(第一次)」がまとまった[「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.77]

>

[引用] 震災以前からの将来計画が検討されており、震災後も基本的な考えは変わらないものとして、1ヶ月後に新たな神戸港湾計画が港湾審議会で認められた。これを基に、復興計画づくりに着手し、4月には「神戸港復興計画委員会報告書」がまとめられた[江口政秋「神戸港の復旧と復興に向けて」『都市政策 no.85』(財)神戸都市問題研究所(1996/10),p.37]

>

[引用] 神戸市は2月12日に神戸港復興計画委員会を設置して検討を進め、「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。このほか、兵庫県においても4月4日に「兵庫県港湾復興計画」を策定した。これらの経緯が[総理府阪神・淡路復興対策本部事務局「阪神・淡路大震災復興誌」大蔵省印刷局(2000/6),p.101]にまとめられている。

---

**【区分】**

3. 第3期・本格的復旧・復興始動期(地震発生後4週間～6ヵ月)

3-05. 産業の復旧・復興

[04] 港湾と貿易

**【教訓情報】**

01. 港湾施設の推定被害額は1兆円、間接被害額は年間3600億円とも推計された。港湾の早期復旧は大きな課題となり、震災以前からの将来計画を基に復興計画がとりまとめられた。

**【教訓情報詳述】**

04) 阪神・淡路復興委員会でも経済復興の最優先課題として取り上げられ、仮設棧橋埠頭の設置などが提言された。

**【参考文献】**

[参考] 阪神・淡路復興委員会でも経済復興の最優先課題として取り上げられ、仮設棧橋埠頭の設置などが提言された。[「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.98]

>

[引用] 「阪神・淡路復興委員会」は緊急仮設棧橋(延長1000m)による神戸港の機能回復を提言した。[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.62]

---

**【区分】**

3. 第3期・本格的復旧・復興始動期(地震発生後4週間～6ヵ月)

3-05. 産業の復旧・復興

[04] 港湾と貿易

**【教訓情報】**

02. 神戸港使用予定の貨物は、国内他港に行き先を変えた。

**【教訓情報詳述】**

01) 日本全体の港湾麻痺を避けるため、日曜荷役の実施、事前協議の緊急的運営への緊急対応が図られた。

**【参考文献】**

[引用] 日本全体の港湾麻痺を避け、我が国全体の経済、物流の混乱を避けるため、全港での日曜荷役の実施、及び事前協議の緊急的運営について労使が合意し、緊急寄港地変更等、震災にからむ事前協議に緊急対応が出来るよう、中央で協定された。[木村志津男「ユーザーからみた神戸港の復旧・復興」『都市政策 no.85』(財)神戸都市問題研究所(1996/10),p.76]

>

[引用] 港湾運送事業は、事業法と港湾労働法により、事業者も労働者も自由に他港へ移行することは出来ない。又あらかじめコンテナ船等革新船の作業体制等を協議する事前協議制度や、労働者の就労体制等を決めた産別協定があり、震災時の緊急対応には法的規制や労使協定の例外的処置が必要であった。1月26日神戸港の復興を中央で支援するため、日本港運協会内に「阪神大震災復興中央労使対策本部」(本部長高嶋会長、副本部長尾崎会長代理)が設置された。同時に、地元神戸港にも「神戸港復興労使対策本部」を設置して対策に当たることとなった。[木村志津男「ユーザーからみた神戸港の復旧・復興」『都市政策

---

【区分】

3. 第3期・本格的復旧・復興始動期(地震発生後4週間～6ヵ月)

3-05. 産業の復旧・復興

【04】港湾と貿易

【教訓情報】

02. 神戸港使用予定の貨物は、国内他港に行き先を変えた。

【教訓情報詳述】

02) 船と貨物が他港へシフトして空洞化した神戸港では、労働力の遊休化防止策も急がれた。

【参考文献】

[引用] 船社、荷主対策を優先する一方、従業員対策も焦眉の急であった。船と貨物が他港へシフトして空洞化した神戸港での作業は、施設の後片付け、残された貨物の後処理のみとなり、労働力の遊休化防止策も急がれた。[木村志津男「ユーザーからみた神戸港の復旧・復興」『都市政策 no.85』(財)神戸都市問題研究所(1996/10),p.76]

---

【区分】

3. 第3期・本格的復旧・復興始動期(地震発生後4週間～6ヵ月)

3-05. 産業の復旧・復興

【04】港湾と貿易

【教訓情報】

03. 早期復旧・継続利用のために約2週間で緊急復旧が行われ、その後の応急復旧・本格復旧では「打手替え」という手法が採用された。

【教訓情報詳述】

01) コンテナヤードに滞留する2万7千本のコンテナを搬出するため、約2週間で緊急復旧が行われた。

【参考文献】

[引用] コンテナヤードに滞留する2万7千本のコンテナを搬出するため、約2週間で緊急復旧が行われた。[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.69]

---

【区分】

3. 第3期・本格的復旧・復興始動期(地震発生後4週間～6ヵ月)

3-05. 産業の復旧・復興

【04】港湾と貿易

【教訓情報】

03. 早期復旧・継続利用のために約2週間で緊急復旧が行われ、その後の応急復旧・本格復旧では「打手替え」という手法が採用された。

【教訓情報詳述】

02) 復旧に際しては、港湾施設の早期かつ継続した利用の確保を図ることを基本として、「打手替え」という手法が採用された。

【参考文献】

[引用] 復旧に際しては、港湾施設の早期かつ継続した利用の確保を図ることを基本として、「打手替え」という手法が採用された。

1. 損傷の少ない部分を応急復旧して暫定利用
2. 隣接した所など残りの部分の本格復旧を行い、工事終了時点で本格復旧パースに移動
3. 暫定利用していた箇所を本格復旧

[江口政秋「神戸港の復旧と復興に向けて」『都市政策 no.85』(財)神戸都市問題研究所(1996/10),p.30]

>

[引用] 暫定復旧: コンテナ埠頭の機能停止は国内外の経済・社会に大きな影響を及ぼすことから、船舶が接岸でき、コンテナ荷役ができる状態に復旧が進められた。4月30日には6バースでの本格荷役が再開。建物補修も行われ、8月から港運業者の営業再開が可能となった。フェリーについても数社が共同利用できるような補修等を行い、8月より使用が開始された。[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.59-60]

---

**【区分】**

3. 第3期・本格的復旧・復興始動期(地震発生後4週間～6ヵ月)

3-05. 産業の復旧・復興

[04] 港湾と貿易

**【教訓情報】**

04. 懸命の港湾機能回復とサービス向上により、半年で貿易関連指標では6割回復した。

**【教訓情報詳述】**

01) 他港への貨物の振り替えは、神戸港のもっていた高価格体質をあらわにした。

**【参考文献】**

[引用] {問題は}コストの高さの裏にある「慣行」。業界が力を合わせて料金を下げる努力が求められる。  
[叶芳和 編『経済学者による震災復興への提言』日本経済新聞社(1996/1),p.142]

---

**【区分】**

3. 第3期・本格的復旧・復興始動期(地震発生後4週間～6ヵ月)

3-05. 産業の復旧・復興

[04] 港湾と貿易

**【教訓情報】**

04. 懸命の港湾機能回復とサービス向上により、半年で貿易関連指標では6割回復した。

**【教訓情報詳述】**

02) 震災後半年で神戸港のバースは約5割が着岸可能となり、また4月30日からは港湾労使の合意の下、コンテナバースが日曜・休日を含む24時間荷役となった。

**【参考文献】**

[引用] 神戸港の公共施設は順調に復旧しつつある。8月上旬の段階で、公共・公社バース186カ所中107バース(58%)が着岸可能、そのうち36カ所のコンテナバースのうち10バース、23クレーンが供用可能となり、さらに10月末からは仮設コンテナバースも稼働を始めた。53カ所の民間バースについても、日本開発銀行の融資制度において融資利率低減、融資対象事業費の拡大が図られた。さらに4月30日からは、港湾労使の合意の下、コンテナバースを対象として日曜・休日を含む24時間荷役が実現した。

>

[引用] ... (前略) ... 全239バース中230バースが何らかの被害を受けたが、約5割が着岸可能となっている。... (中略) ... 震災で大きな被害を受けたこれらの業界は365日、24時間荷役の態勢を取り、荷物の呼び戻しに懸命に取り組んでいる。... (後略) ... [三木徹也「阪神大震災の神戸経済への影響」『都市政策 no.81』(財)神戸都市問題研究所(1995/10),p.33]

---

**【区分】**

3. 第3期・本格的復旧・復興始動期(地震発生後4週間～6ヵ月)

3-05. 産業の復旧・復興

[04] 港湾と貿易

**【教訓情報】**

04. 懸命の港湾機能回復とサービス向上により、半年で貿易関連指標では6割回復した。

**【教訓情報詳述】**

03) 港湾関連産業では7月時点で輸出貿易額67.8%、輸入貿易額70.6%、外国船入港数75%、コンテナ貨物取扱量63.3%(いずれも前年同月比)となった。

**【参考文献】**

[引用] 7月時点で、輸出貿易額2,607億円(前年同月比67.8%)、輸入貿易額1,316億円(同70.6%)、外航船入港数670隻(同75%)、コンテナ貨物取扱量142,725TEU(同63.3%)にとどまっている。[三木徹也「阪神

大震災の神戸経済への影響」『都市政策 no.81』(財)神戸都市問題研究所(1995/10),p.33]