

第18章 神戸港

第1節 復旧への歩み

1. 施設の被災状況

東西20kmにわたる神戸港において、約116kmに及ぶ水際線の大部分が被害を受け、一部は壊滅した。港湾施設については、防波堤をはじめ大型岸壁239バース及び23kmにのぼる物揚場の大部分が被災し、背後に位置する上屋、野積場、荷役機械、民間倉庫も使用不能となったものが多い。特に、外貿貨物の7割を取り扱っていたコンテナターミナルが大きな被害を受け、すべて使用不能となった。

海岸保全施設については、被害の大きい箇所では護岸が倒壊し、背後の土地が一部水没した箇所もある。また被害の小さい箇所でもクラックや目地開きが点在している等、海岸保全施設の大部分が防潮機能を損なわれた。また、高架道路及び新交通システムも被災し、湾岸の交通網が寸断され麻痺状態に陥った。



写真18-1-1 大きな被害を受けたコンテナターミナル

2. 震災直後の状況と対応

(1) 緊急対応

震災後の岸壁、上屋、道路、橋梁等の港湾施

設及び防潮堤、鉄扉等の海岸保全施設について現地を巡視し被災状況の把握に努めた。また、倉庫協会をはじめ業界団体経由で各業者の被災状況の把握を図った。また、震災直後の1月19日に神戸港利用者に対して市長名による緊急の要望照会を行い、寄せられた各種の要望事項に対して可能な限り迅速な対応を行うとともに、船会社、港湾関連業者等の連絡網の構築とそれに基づく訪問・ヒアリング等を行った。

1月25日には関係官庁、業界、労働組合等9団体からなる官民一体となった「神戸港復興対策連絡会議」を設立し、復興に係る連絡調整の円滑化に努めた。陸上の道路交通網の寸断・途絶等で、海上からのアクセスルートを確保するため、岸壁の被害状況を考慮しながら入港目的、利用形態に配慮して船舶の係留位置を決定した。

陸上部に関しては、大きな被害を受けた神戸大橋等で通行規制に係る監視業務にあたるとともに、岸壁・護岸への土砂の投入、段差のできた上屋入口のスロープ設置等の応急措置をとった。

(2) 広報活動

震災直後から関係官公庁、ユーザー、マスコミ等から着岸可能バース数等について局内各課に問い合わせが殺到したため、企画振興課が統一的に情報をとりまとめ対応した。

また、神戸港が長期にわたり使用不能になったとの誤解もあったため、復旧の予定等を神戸港の利用者を初めとして関係各方面に情報提供するため、「神戸港復興ニュース」を発行することとした（第3節2. (1)参照）。

(3) 救援物資、活動受入れ

陸上交通が寸断され麻痺状態に陥っていた状況の中で、救援物資、救援者の受入れ等で、海上交通が市街地の復旧活動に大いに貢献するとともに、港湾空間を給水船、ホテルシップ等の

係留場所、瓦礫等の処分場所、緊急ヘリポート用地等として利用することで、港湾が神戸市全体の復旧に大きな役割を果たした。

非常に早い段階で他都市から応援の申し出があり、市、埠頭公社に対して技術職職員の応援を得た。人的支援と同様に救援物資、義援金も内外を問わず各方面から申し出があった。

(4) 臨時航路の開設

陸上交通網の寸断・途絶により、それに代わる交通手段として臨時航路の開設とともに既存航路の早期回復に努め、通勤・生活等の輸送手段の確保を図った。臨時航路開設は乗降客の安全、交通機関の連絡等を考慮して、高浜岸壁、中突堤を中心にしてバース決定を行った。

(5) 24時間日曜・祝日荷役

神戸港においては、阪神・淡路大震災の影響による使用可能バースの減少に伴い、入港機会の拡大・就労確保のため、平成7年4月11日、兵庫港運協会、神戸港湾労働組合協議会、全日本港湾運輸労働組合同盟兵庫地方本部三者間で日曜祝日も含めた24時間2交代について了解確認した。また、全国港湾労働組合協議会と全日

本港湾運輸労働組合同盟は平成7年10月18日、神戸港の本格復旧工事に伴う当分の間、在来船に関する日曜荷役作業の特別措置を了解することとし、日本港運協会に対し通知した。

(6) 国による財政支援

① 全体事業費

甚大な被害を受けた神戸港の港湾施設及び海岸保全施設は、その復旧にも膨大な資金が必要であることは震災直後から予想されたが、最終的に、運輸省第三港湾建設局、神戸市、神戸港埠頭公社の三者による公共の施設の復旧だけで約5,700億円にのぼる事業費が必要となった。

図表18-1-1 災害復旧事業費

	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	2,167億円
神戸港埠頭公社	1,410億円
合計	約5,700億円

② 神戸市への支援

神戸市が管理する公共岸壁や臨港交通施設（道路や新交通システム）の復旧については、

図表18-1-2 国による財政支援の内容

対象施設	適用事業	補助率	国庫負担等	備考
公共土木施設 防波堤 岸壁 臨港交通施設 岸壁保全施設等	災害復旧事業又は直轄災害	激甚災害適用 91.8%	100%補助災害復旧事業債 (交付税措置は元利償還金の95%)	通常の補助率 66.7%
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	81.9%	100%一般公共事業債 (補正)	通常の補助率 50%
緑地	災害関連港湾環境整備施設災害復旧事業実施要領(港海第123号 平成7年2月28日)	50.0%	100%補助災害復旧事業債 (交付税措置は元利償還金の95%)	震災前は災害復旧事業の国庫補助対象となっていなかった。
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(港海第375号 平成7年2月28日)	50.0%	50.0%一般会計繰出金(交付税措置あり) 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(交付税措置あり) 50.0%地方公営企業災害復旧事業債	今回に限り一般会計繰出金が認められた。
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 (交付税措置あり)	従来と同じ

「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法」に定める補助対象施設であり、しかも激甚災害の場合の国庫負担率の算定方法が適用され、9割を越える国庫補助によって災害復旧が行われることとなった。

一方、神戸市が管理する施設であって国庫負担法の対象となっていなかった施設についても、港湾管理者の負担できる額をはるかに上回る復旧費が短期間に必要となることから国の財政的な支援を強く要望した結果、メリケンパーク等の緑地や摩耶埠頭等に設置されていた公共コンテナクレーンについて、5割の国庫補助が認められることとなった。

その他、上屋、埠頭用地、福利厚生施設等の復旧については、公営企業災害復旧事業債及び一般単独災害復旧事業債の発行が認められており、一般単独災害復旧事業債の元利償還金の一部（算入率47.5%～85.5%）に対し地方交付税措置されることとなっている。

③ 埠頭公社関係の特例

神戸港埠頭公社が管理・運営するコンテナバース等についても、「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」が平成7年3月1日に公布・施行され、特別の財政支援が得られることとなった。すなわち、岸壁部分の復旧事業に対しては8割の国庫補助、その他の施設についても2割（フェリー埠頭の場合5割）の政府無利子貸付金が充当されることとなった。その他、震災前に神戸港埠頭公社が外貿埠頭建設のために借受けていた政府貸付金について、無利息での償還期限延長も認められた。

④ 民間支援策

神戸港全体の物流機能の低下をくい止め、甚大な被害を受けた港湾関連業者の復興を支援するために港湾施設使用料、賃貸料等の減免を行った。また、その後日本開発銀行による民有護岸の復旧に対する低利融資、阪神・淡路大震災復興基金による港湾運送事業者等復興支援利子補給、民有海岸保全施設復旧融資利子補給等が行われた。

3. 復旧工事

先人達が営々と築いてきた港湾施設のすべてが壊滅状態になった惨状から復旧に向け懸命の作業が始まった。国、神戸市、神戸港埠頭公社の工事の分担、緊急復旧・応急復旧・本格復旧と進む復旧の進め方、各施設の復旧工法等を順次決定していった。また、震災の教訓を活かすため、耐震強化岸壁建設の拡充を図ることとした。

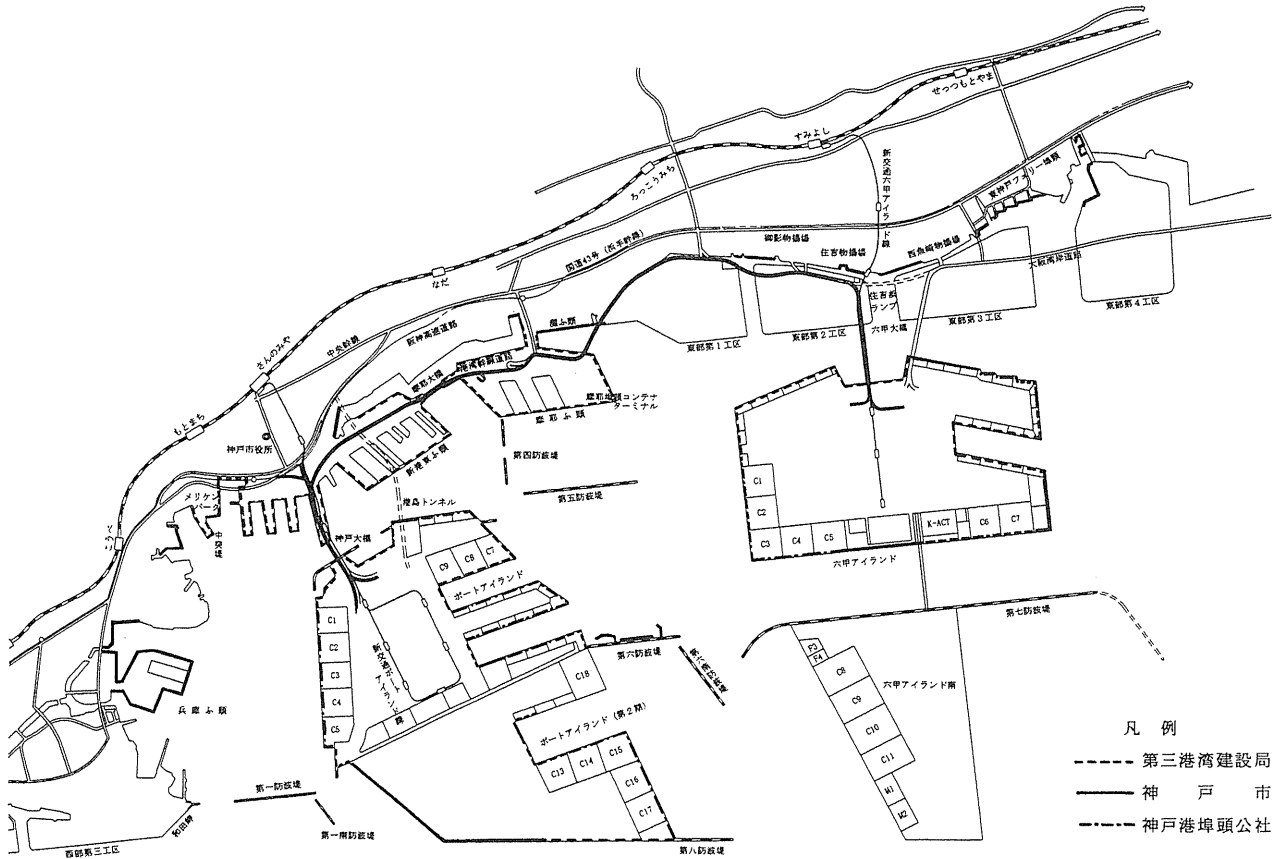
(1) 復旧工事の分担

神戸港の港湾施設の維持管理主体は主として神戸市、神戸港埠頭公社、民間の3者であるが、市の管理している施設には、国有港湾施設も含まれている。今回の震災においては国も、管理者である市と調整し自ら災害復旧にあたることとなったため、国、神戸市、神戸港埠頭公社の3者間で工事の分担調整が早急に必要となり、震災直後の1月19日最終決定を行った（図表18-1-3）。

(2) 復旧工事の進め方

二次災害防止対策と緊急物資や人員輸送に必要な岸壁を緊急に確保することを緊急復旧として被災直後からとりかかり、また本格復旧に着手するまでの間、物流拠点としての神戸港の機能を一日も早く回復させるため、被災程度が比較的小さな岸壁等を応急復旧することにより、暫定的に供用することとした。本格復旧については、各施設の機能が停止しないよう、地区毎、機能毎に暫定利用しながらの復旧という、いわゆる「打って替え施工」を行うこととなった。復興のための緊急課題であった倒壊建造物等の膨大なガレキの処理のため、当初は大阪湾内の既設の処分地（大阪湾広域臨海環境整備センター管理埋め立て地）、その後は神戸港内の埋立予定地で処分を行った。また、ポートアイランドと市街地間の通行確保と神戸大橋本体及びオンランプ、オフランプの復旧工事のため、新港第3、第4突堤間の海上を横断する仮橋を設置することとした。

図表18-1-3 復旧工事の分担



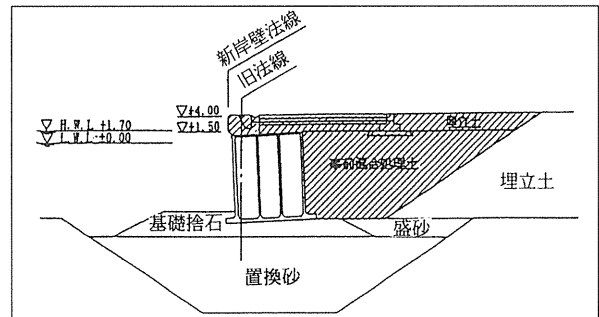
(3) 復旧工法

個々の施設毎に被災状況、周辺状況、利用形態等を勘案し、被災後の土質調査結果に基づいて詳細設計を行い復旧断面、復旧方法等を決定した。

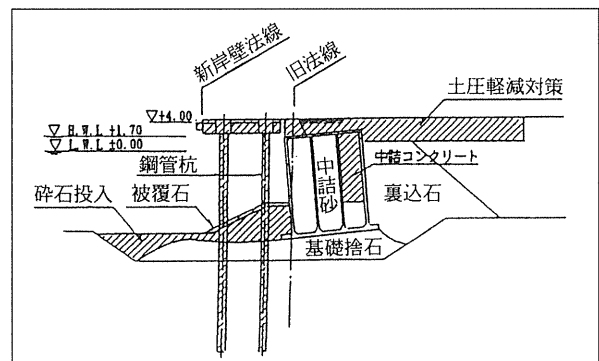
防波堤は構造的に偏土圧を受けないので、法線の移動や本体の傾きが小さく沈下が主な被災であったため、上部工の高上げ工法による復旧とした。

岸壁・物揚場・護岸については、被災後の法線の出入りが少なく被災の程度が小さい場合には、法線の出入り、天端高の確保を上部工の調整により行う復旧方法とした（図表18-1-4）。一方、被災後の法線の出入りが大きい場合には、法線の前出しが「可能な場合」と「不可能な場合」の2ケースに分類し、「可能な場合」は、被災した施設の前面に栈橋（図表18-1-5）、ケーソン（図表18-1-7）、ブロック等の構造物を設置する方法を取り、「不可能な場合」には、捨石マウンドを整形、摩擦増加対策を施した後、ケーソンを据直し工法により復旧した（図表18-1-8）。

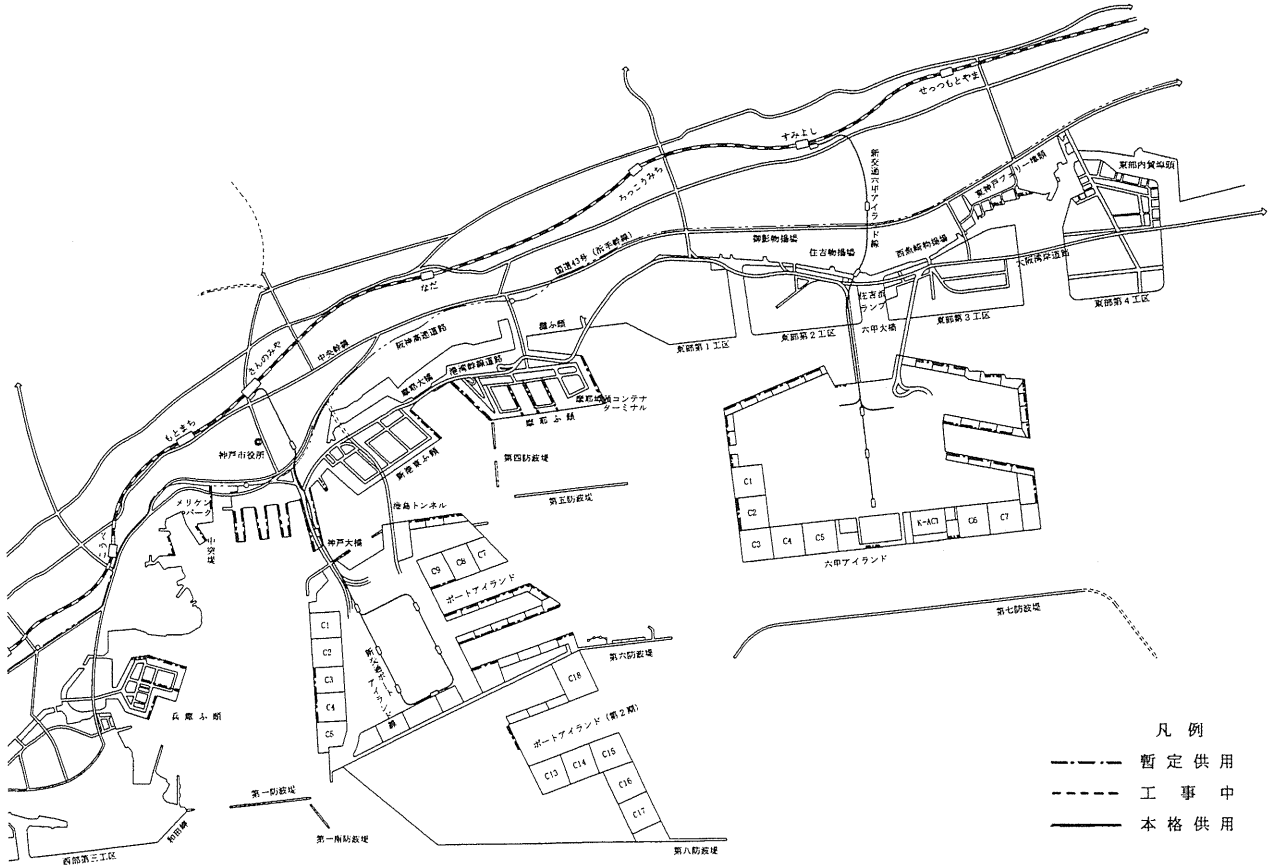
図表18-1-4 上部工高上げ工法



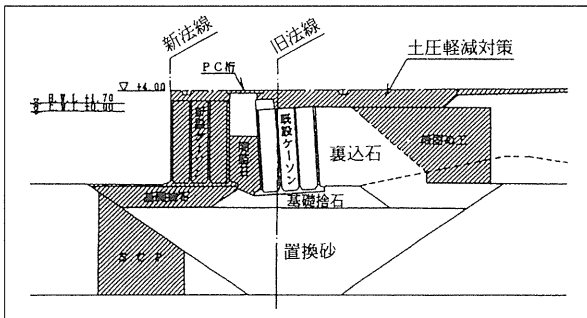
図表18-1-5 栈橋前出し工法



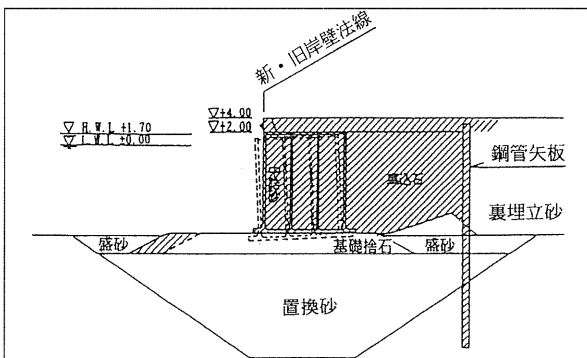
図表18-1-6 神戸港係留施設復旧進捗図①（平成7年3月末）



図表18-1-7 ケーソン前出し工法

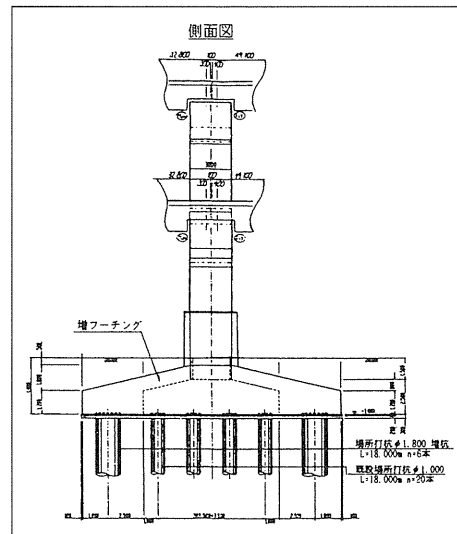


図表18-1-8 ケーソン据直し工法

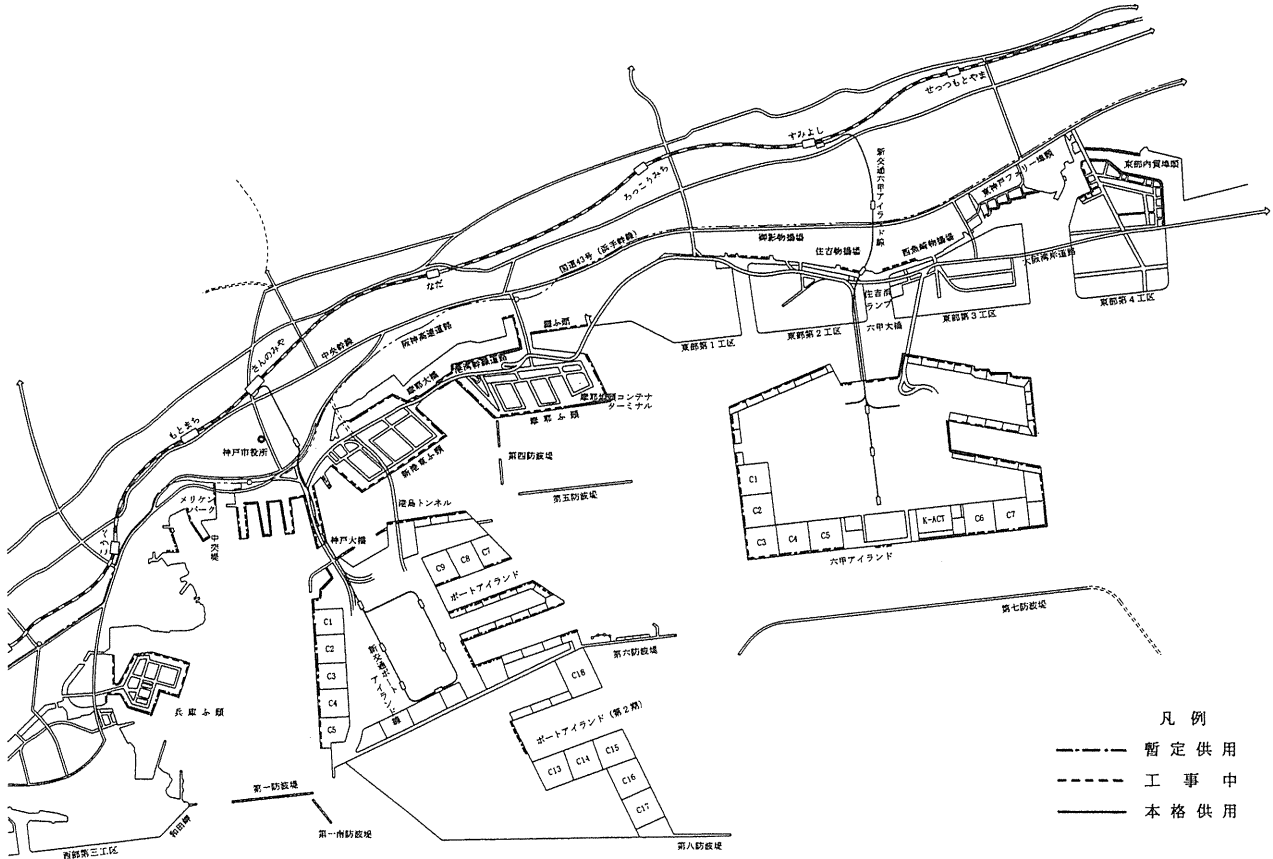


また、今回の地震被害の特徴として、橋梁、高架道路の基礎構造物、特に場所打ちコンクリート杭基礎がフーチング直下の杭頭部及び地層の境界部や鉄筋段落し部の杭深部においても亀裂を生じるといような損傷を受けた。施工性、経済性を考慮して、増杭・増フーチング工法を基本に復旧することとした（図表18-1-9）。

図表18-1-9 増杭・増フーチング工法



図表18-1-10 神戸港係留施設復旧進捗図②（平成8年3月末）



89棟全部が被災した上屋は物流の復興の重要な結節点であることから、できるだけ短期に復旧する方針に基づき、港湾計画、被害の程度、上屋利用者の状況、建設年度等を検討し、補修復旧は74棟、残りの15棟は解体撤去後建替復旧を原則とした。

荷役機械については、短期間で経済的な復旧を行うため、全壊の2基を除き、現地及び工場での補修による現状復旧を原則とした。復旧は岸壁等と同時に行うため、クレーンを海上起重機船で仮置場所へ移設し、現地及び工場で補修を行った。

(4) 耐震強化

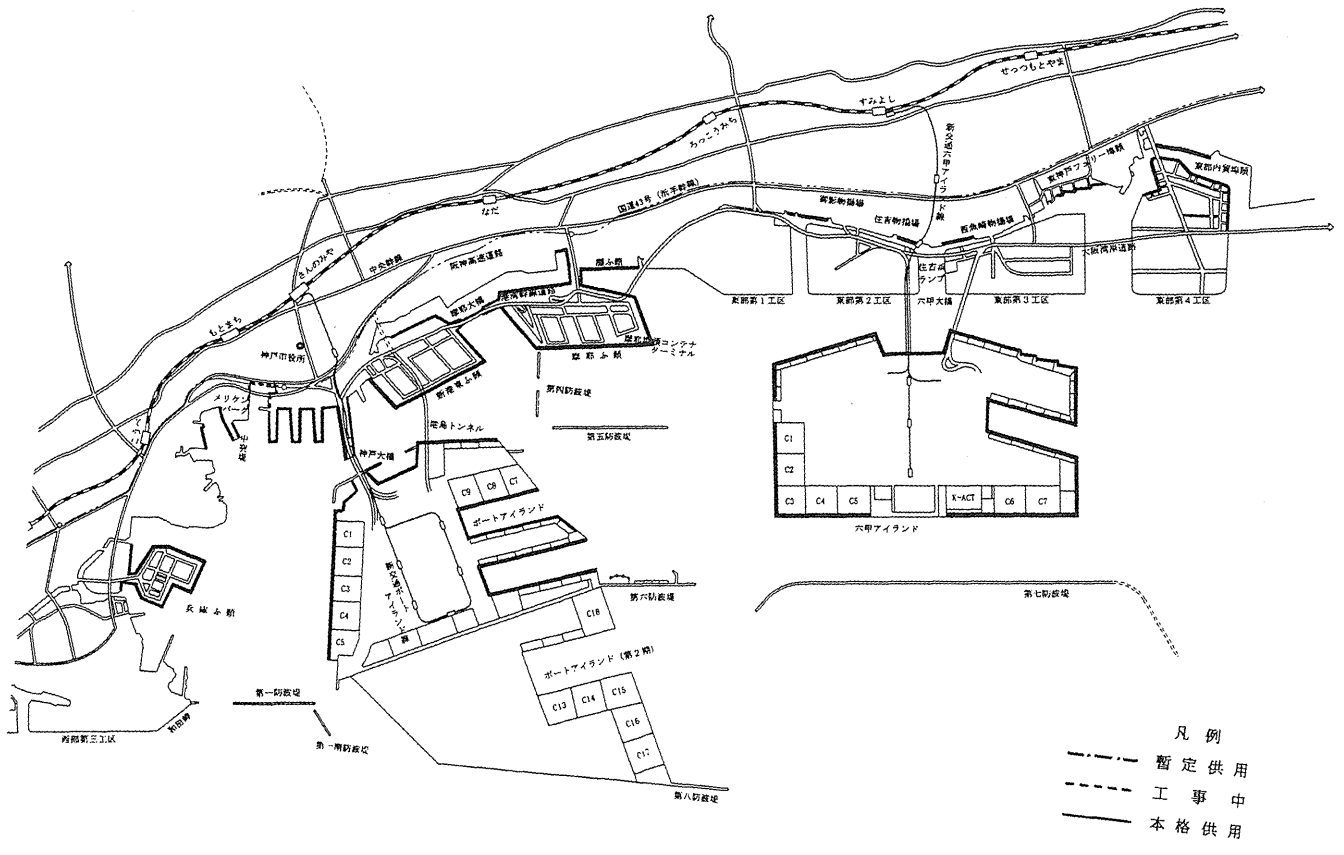
耐震強化岸壁は、大規模地震対策施設として港湾計画で位置づけられており、震災前には、摩耶埠頭に3バースの整備が完了していた。今回の震災でも被災の程度が軽微であったことからその必要性が再認識された。このため、耐震岸壁については荷役形態別、地区別に分散配置

し、その機能の増強を図ることとした。
(第24章第5節図表25-5-21参照)

(5) 復旧工事の実施

本格復旧に着手するためには「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法」に基づく災害査定を受ける必要がある。査定を終えた施設については、神戸港の災害復旧は概ね2年で完了するとの基本方針及び打って替え施工の必要性から早期発注が不可欠であったため、平成7年3月末までに約60件の発注を終えた。

図表18-1-11 神戸港係留施設復旧進捗図③ (平成9年3月末)



第2節 神戸港復興計画と主要プロジェクト

1. 復興計画の概要

神戸港復興計画では、まず復興の目指すべき方向を明らかにするために、「21世紀の神戸港のあるべき姿」をまとめ、その中で「災害に強い防災港湾づくり」等について、さらに詳しく述べている。また、復興のための施設整備計画としては、概ね2年での機能回復を目標とする「短期復興計画」と、概ね平成17年を目標とする「中長期復興計画」とに分けて検討している。それらの内容は次のとおりである。

(1) 21世紀の神戸港のあるべき姿

① 震災を乗り越えた「21世紀のアジアのマザーポート」づくり

高規格コンテナターミナルの整備やテクノスーパーライナーにも対応できる多目的バースの整備等、最新鋭の港湾施設の整備促進に努める他、トランシップ機能の促進強化や臨港交通施設の充実等、港湾機能の拡充・強化を図ることによって、震災を乗り越え更なる国際競争力の向上を目指す。

② 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国際交流を促進し、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目指すとともに、国際化・情報化に対応した21世紀の新たな産業の発展に資する港づくりを行う。

③ 「神戸の魅力」再生に資する港づくり

ハーバーランド～中突堤～新港突堤西地区一帯の都心ウォーターフロントの整備を進める等、都市と調和した豊かで快適な水辺空間を創出するとともに、安全で働きやすい港の整備に努める他、環境と共生する港湾（エコポート）の実現を目指し、魅力ある港湾環境の創造を図る。

④ 震災の教訓を生かした、災害に強い「防災港湾」づくり

単に元の姿に復旧するのではなく、港湾にお

ける典型的な災害である、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、水際線並びにその背後地を利用して災害時の緊急対応用係留施設（耐震強化岸壁）や防災拠点を整備し、市街地部の防災体制と連携を図ることによって、神戸港が都市の防災体制の一翼を担うことができるようにする。

⑤ 震災後の現状に立脚した、新たな港づくり
摩耶埠頭、新港突堤、兵庫突堤等の既設埠頭の災害復旧を再開発計画に基づいて実施する他、ポートアイランドのコンテナターミナルの再開発を積極的に検討していく。

貨物・企業・人を再び神戸港に呼び戻すために、また、震災前から続いている厳しい国際的な港間競争に対応するために、利用者のための港づくりを行う。

その他、神戸港におけ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、神戸港が市街地の復興に貢献できるようにする。

(2) 施設整備計画

① 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。又、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「打って替え」方式で、復旧工事を進めることとする。

② 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。

2. 主な事業

(1) 六甲アイランド南建設

新たな人工島六甲アイランド南は、外貿コンテナ貨物の増加、船舶の大型化、多様化に対応

するため、21世紀のアジアの主要港としての神戸港の最新鋭港湾拠点として整備する。

大型化が進むコンテナ船に対応するための大水深高規格コンテナターミナルを整備するとともに、現在研究開発中の超高速貨物船テクノスーパーライナーにも対応できる多目的バース、外貿2次コンテナ貨物輸送のための内航フィーダーバースを整備する計画である。

また、これらと連携した高質物流機能用地、交流拠点用地を整備し、物資の円滑な物流を図り、人・物・情報の交流拠点を形成する計画である。

一方、環境関連の研究開発施設用地を整備するとともに、積極的な環境創造型の緑地を整備し、人と環境の共生する港湾空間を目指す。また、大阪湾周辺地域の広域的な廃棄物を適正に処理するため、第1期フェニックス計画により、現在、尼崎、泉大津の処理場で受入れが行われているが、管理型処分場が平成10年度に受入限界に達するため、次期フェニックス計画として、神戸港では、六甲アイランド南においてこれに対応し、広域的な廃棄物処理問題の解決に貢献していく。

◎全体事業計画

- ・事業年度：平成7年度～17年度(予定)
- ・総面積：333ha
- ・計画バース数：8バース

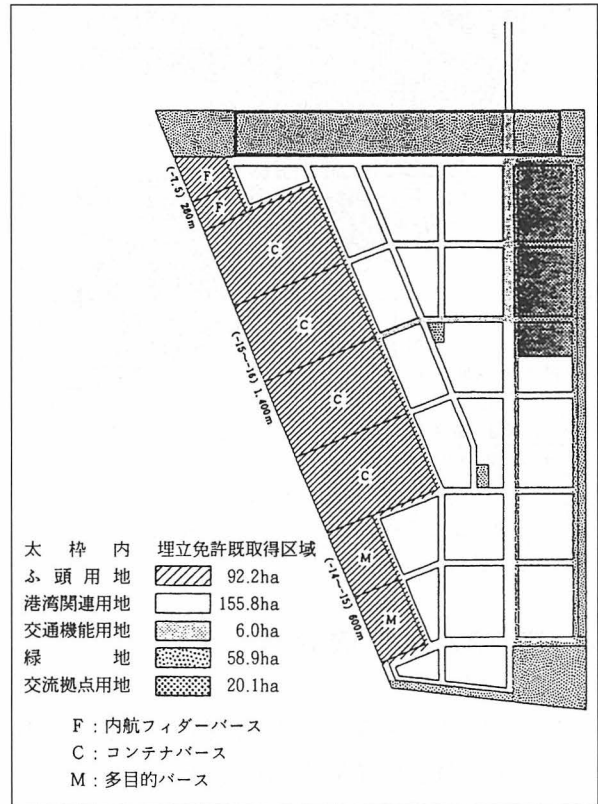
コンテナバース	4バース
内航フィーダーバース	2バース
多目的バース	2バース

(2) ポートアイランド(第2期)

ポートアイランド(第2期)は、国際化・情報化など新たな時代のニーズに対応した港湾施設及び都市施設を整備し、現在のポートアイランドと一体となった港湾空間の形成を図ることを目的として、建設を行っている。

また、港湾事業においては、外貿貨物の増大、船舶の大型化、港湾荷役の効率化に対応するため、大型コンテナバースなどを整備するとともに、関西国際空港への航空旅客の海上アクセス基地として、神戸航空交通ターミナル(K-CAT)の整備を行った(H6.9)。さらに緑地を整備

図表18-2-1 六甲アイランド南土地利用計画図



し、高質な港湾空間の形成を図る。

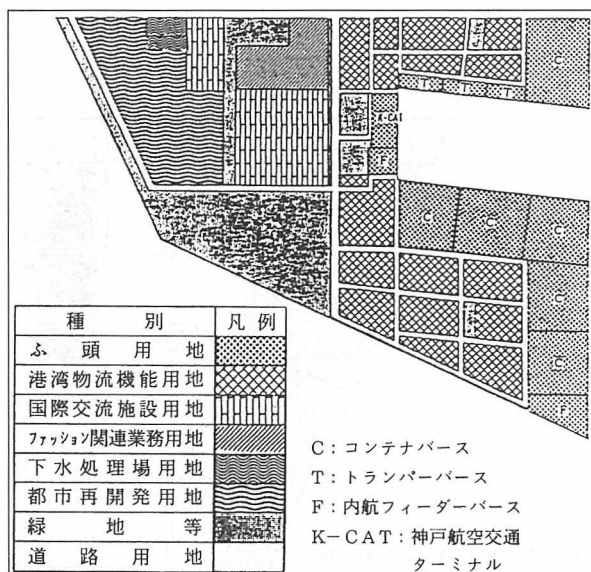
平成8年4月に、我が国初の水深-15mの大型コンテナバースであるPC-14、15が供用開始したのに続き、平成10年2月には、PC-16、17が供用を開始するなど、コンテナバースの整備を進めている。また、西日本の物流拠点としての機能拡張を図るとともに、モーダルシフト推進のために、内航フィーダーバースの整備を行う。

◎全体事業計画

- ・事業年度：昭和61年度～平成14年度(予定)
- ・総面積：390ha
- ・計画バース数：11バース

コンテナバース	6バース
内航フィーダーバース	2バース
多目的バース	3バース
物揚場(K-CAT)	1箇所

図表18-2-2 ポートアイランド(第2期)土地利用計画図



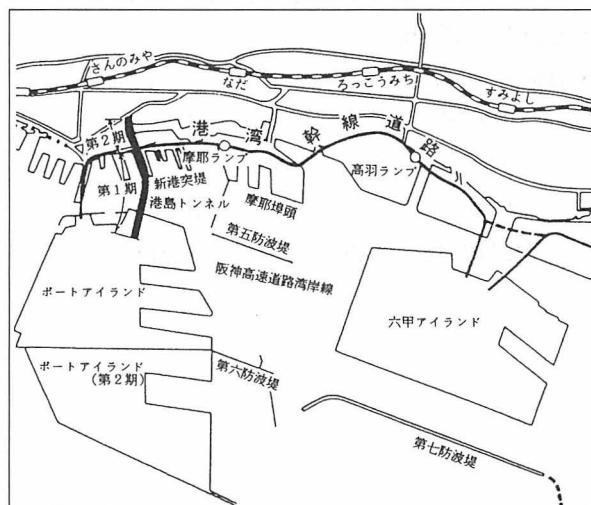
(3) 臨港交通施設の整備

港湾幹線道路は、ポートアイランドと六甲アイランドを結ぶ10.5kmの高架道路として、臨港地区からの発生交通量を市街地道路と分離し、円滑に処理することを目的としている。

港湾幹線道路の整備スケジュールは以下のとおりである。

- S42 着工
- S45.4 ポートアイランド～新港間(1.8km)開通
- S54.9 新港～摩耶間(2.2km)開通
- S59.6 六甲アイランド～高羽間(3.5km)開通
- H5.2 高羽～摩耶間(3.0km)開通 [全線開通]
- H9.12 住吉浜渡り線供用開始
- H10.2 新港ランプが供用開始

図表18-2-3 臨港交通施設位置図



また、港島トンネルは、ポートアイランド(第2期)等の整備、利用に伴い、今後増大する交通量を円滑に処理するとともに、複数アクセスを確保して災害時のアクセス機能の強化を図るため、ポートアイランドと既成市街地とを結ぶ神戸大橋に続く第2の道路として、平成11年度に供用された。

(4) 東部臨海部地区再開発

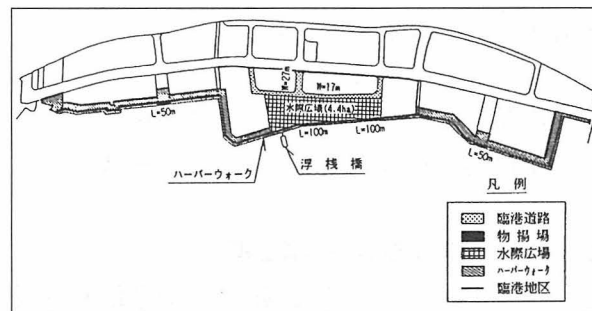
魅力ある水際交流空間の創出、周辺を含めた地域の活性化、新都心の形成、国際的拠点の形成を図るとともに当地区を「港湾の防災拠点」として位置づけ、緊急物資・人員輸送用けい留施設や、救援物資・生活支援活動を行うためのオープンスペースとして水際広場、ハーバーウォーク等を整備する。

◎全体事業計画

- ・事業年度：平成7年度～平成12年度(予定)
- ・施設概要：

- 臨港道路(W=17、27m) L=800m
- 物揚場(-4.0m) L=300m(4箇所)
- 浮棧橋 1基
- 水際広場 4.4ha
- ハーバーウォーク 5.6ha

図表18-2-4 東部臨海部土地利用計画図



(5) 既設埠頭の再開発

既設埠頭の再開発事業として、以下の理由から摩耶埠頭や新港突堤、兵庫突堤を埋立て既存陸域と合わせて港湾施設の再整備を行っている。

- ① 旧式・陳腐化が進んでいる既設埠頭を再開発し広い荷役スペースを有する新しいふ頭を再整備する。
- ② 震災によって大きな被害を受けた神戸港の港湾施設のうち各地区の災害復旧事業を

合理的かつ経済的に行う。

- ③ 大震災で被害を受けた港湾施設や市街地より発生する建設残土等を受け入れることにより、港湾施設や市街地の1日も早い復興が期待できる。

◎埋立事業概要

・摩耶埠頭

摩耶埠頭第1～3突堤間及びその前面約18.5haを埋め立ててライナー埠頭を整備する。

ライナーバース 3バース

・新港東埠頭

新港突堤5～8突堤間及びその前面約34.5haを埋め立ててライナー及びトランパー埠頭を整備する。

トランパーバース 2バース(耐震)

ライナーバース 2バース

内航フィーダーバース 1バース

・兵庫突堤

兵庫突堤1～2突堤間及びその前面約7.4haを埋め立ててライナー埠頭を整備する。

ライナーバース 2バース

第3節 神戸港の利用促進

1. 神戸港復興セールス

(1) 国内

① 趣旨

阪神・淡路大震災による港湾機能の停止により、神戸港の利用者は一時的に他港の利用を余儀なくされた。港湾施設等の復旧に伴い、それらの利用者を含め、ユーザーに神戸港の急速な回復状況を示し、船舶・貨物の復帰・誘致を促進するために震災後、積極的にポートセールスに取り組んだ。

国内復興セールスとして、官民一体となったポートセールス団を神戸港の背後圏（西日本各府県）に派遣し、現地企業を訪問するとともに、地元商工会議所に会場の利用をお願いして、地元企業の方々を対象に神戸港復興説明会を開催した。

なお施設復旧が完了した平成9年度からは、背後圏拠点セールスとして取り組んでおり、平成10年度は特に、個別企業訪問を重点的に実施した。

② 実施実績

平成7年度

企業訪問 18社

神戸港復興説明会 17ヶ所で開催

平成8年度

企業訪問 14社

神戸港復興説明会 6ヶ所で開催

平成9年度（背後圏拠点セールス）

企業訪問 21社

神戸港セミナー 3ヶ所で開催

平成10年度

企業訪問 209社

神戸港説明会 1ヶ所で開催

(2) 海外

① 趣旨

海外セールスとしては、海外からのマスコミの取材協力、海外7カ所に設置しているポートエージェント（平成10年度からは8か所）を通

じた情報提供、神戸港復興ニュースの英語版の海外ユーザーへの送付などがあるが、全世界に及ぶ神戸港ユーザーの末端まで神戸港の正確な情報が周知されたとは言い難かった。このため震災後急ピッチで復旧が進む神戸港の復興状況を直接説明することで、神戸港への船舶・貨物の復帰・誘致を促進するために、海外にポートセールスミッションを派遣した。

② 実績

平成7年度

11月上旬 訪問2カ国・地域10機関

同 訪問3カ国・地域10機関

平成8年度

10月上旬 訪問3カ国・地域9機関

11月上旬 訪問3カ国・地域10機関

平成9年度

9月上旬 訪問2カ国8機関

10月下旬 訪問4カ国8機関

平成10年度

7月上旬 訪問3カ国12機関

10月下旬 訪問1カ国8機関



写真18-3-1 海外でのポートセールス（セミナー）

(3) その他

① 神戸港復興東京セミナー

物流及び船舶のオペレーションのコントロールは東京で行っていることが多い。このため、東京で神戸港のユーザー全般を対象に、直接復旧状況を説明するためセミナーを開催した。

なお、施設復旧が完了した平成9年度からは、「神戸港セミナー」として取り組んでいる。

（実績）

平成8年2月20日 参加者約350名

平成9年2月18日 参加者約300名

平成10年2月20日 参加者約250名

平成11年2月10日 参加者約320名

② 神戸での神戸港復興説明会の開催

神戸港の復旧状況をより正確に把握していただくため、港務艇で港内を回る復興説明会を開催した。

（実績）

平成7年4月から平成8年8月

実施回数 計40回

③ 個別企業訪問

地元近畿圏内については、船会社・代理店、商社・メーカーなどの企業を個別に訪問し、復旧状況の説明を行った。

2. 復旧状況の広報

(1) 神戸港復興ニュース

① 概要

神戸港の復旧状況について、特集記事、復興状況、復興予定等を中心にした神戸港復興ニュース（A3）を平成7年3月10日に創刊し、毎月1回から3回の頻度で、復旧工事の終了する平成9年3月末まで計36回発行した。

② 主な内容

神戸港復興スケジュール、荷役再開状況、アクセス網復旧、復興行事等

(2) 国際会議での報告

港湾関係の国際会議の場を積極的に活用し、海外における神戸港の復旧のPRに努めた。



写真18-3-2 姉妹港セミナー

- ① IAPH総会
 - ・会期 平成7年6月10日～16日
 - ・場所 シアトル・タコマ港
 - ・基調演説のテーマ
神戸港の復旧状況と今後の展望
- ② 環太平洋友好港会議
 - ・会期 平成8年4月30日～5月4日
 - ・場所 釜山港
 - ・講演のテーマ
新たな環境の下での港湾運営戦略と開発計画
- ③ 姉妹港セミナー
 - ・会期 平成8年11月3日～6日
 - ・場所 シアトル港
 - ・講演のテーマ
港湾計画と建設を取り巻く諸環境
防災に配慮した港湾建設及び都市と港湾との調和
国際コンテナ輸送におけるハブ港の役割
- ④ 環太平洋港湾会議
 - ・会期 平成8年6月23日～26日
 - ・場所 バンクーバー港
 - ・講演のテーマ
阪神・淡路大震災から得た設計上の教訓

(3) その他

- ① 月刊誌「神戸港」
(社)神戸港振興協会が発行する月刊誌「神戸港」で、復興関連記事等を年間を通して掲載した。
- ② 主要誌広告・記事広告
国内一般紙・業界紙、海外専門誌等に広告を掲載し、神戸港の復興を積極的にPRした。
 - ・国内一般紙・業界紙
日本海事新聞、 SHIPPING AND TRADE ニュース、日刊工業、日本経済新聞、日本海事広報協会
 - ・海外専門誌等
IAPH専門誌・会員名簿、Lloyd's List
- ③ 海外メディアプレスリリース
施設復旧が終了し、ソフト面の取り組みを進める平成10年度から、神戸港の新しい取り組みや復興情報を直接海外の港湾関係メディア約180

社に情報提供した。

- ④ インターネットホームページ
神戸港独自のインターネットのホームページを平成10年7月に開設し、世界に向けて幅広く情報提供をおこなった。日英2カ国語に対応し、主な内容は、最新ニュース、神戸港の概要、統計、客船入港予定などがある。

3. 関係機関、業界団体、労働組合との連絡調整

(1) 神戸港復興対策連絡会議

① 趣旨・目的

震災により甚大な被害を受けた神戸港の復興に係わる諸調整を円滑に行い、復興対策を早期に進めるため、官民一体となった神戸港復興対策会議を震災直後の1月25日に設置した。

活動内容は、神戸港関係業界の現状把握、港湾施設の復旧状況に関する情報交換、神戸港の復興に伴う連絡調整の3点である。

復興対策連絡会議には幹事会を設け、具体的な対策は幹事会でを行った。

② 実績

- ・交通規制への取り組み
- ・交通アクセスの改善
- ・神戸・大阪間のコンテナ海上輸送ルートの開設
- ・港湾労働者の就労対策
- ・港湾事業者への復旧支援
- ・灘駅・摩耶埠頭間のバス運行
- ・トン税の活用

(2) 神戸港復興推進協議会

① 趣旨・目的

神戸港の国際競争力を強化するための諸問題を官民一体となって解決し、神戸港の復興をさらに促進することを目的として、復興対策連絡会議を発展的に解消し、平成8年5月9日に神戸港復興推進協議会を設立した。参加団体は25団体。神戸港の復興、という目的の下、神戸港に関係する広範囲に渡るネットワークが形成されたわけで、全国的にも例を見ないものである。

復興推進協議会には、施設利用部会とポートサービス部会の2つの部会を設け、具体的な課

題の検討はそれぞれの部会の実務担当者で行った。

② 実績

ア. 施設利用部会

- ・内航フィーダー船を直接外貿バースに着岸する方策
- ・港湾物流産業の共同化の促進方策

イ. ポートサービス部会

- ・事務手続きの簡素化方策
書類様式の簡素化
申請書類のFAXによる受付

(3) 施設復旧後の体制

平成9年3月末で神戸港の復旧工事が終了したことを契機に、平成9年5月27日に神戸港利用促進協議会を設置した。参加団体は26団体。施設の有効利用や情報化の推進など利用しやすい港づくりに取り組み、港の利用促進を図ることを目的としている（第4節2.参照）。

第4節 国際競争力の強化

1. ポートサービスの強化

(1) 趣旨

神戸港では従来からハードの施設整備を進める一方、ソフト面での取り組みも併せて行ってきた。特に震災後、神戸港の国際競争力を強化するために、①トータルコストの削減、②規制緩和、③手続きの簡素化の3点を大きな柱として、ユーザーフレンドリーな港づくりを進めている。

(2) トータルコストの削減

ユーザーサービスの第1歩はコストがかかりにくい港づくりである。そこでユーザーの使用実態に応じた港湾施設使用料の見直しを始め、様々なコスト削減策に段階的に取り組んだ。例えば、平成9年5月から一般使用上屋の滞貨料を廃止するとともに、岸壁使用料の12時間制を導入した。さらに、ボリュームインセンティブ料金である「荷さばき地使用料」を創設するとともに、クレーン使用料については、平成10年5月より30分制とした。また、平成10年7月より初入港船の入港料、岸壁使用料の免除も開始した。

なお、以下に述べる事務手続きの簡素化や規制緩和を強力に推進することにより、より大きなトータルコストの削減につながっている。



写真18-4-1 にぎわう神戸港

(3) 事務手続きの簡素化

港湾管理者に関する事務手続きの簡素化については、神戸港復興推進協議会の中で出された業界からの要望を受け、平成8年から検討を重ねてきた。ユーザーが複数の書類を直接持参する事務を軽減するため、神戸港では書類の統廃合を進めるとともに、全国に先駆けて平成8年11月から22種類の申請書類等についてFAXによる受付を実施した。FAX送信による受付を認める申請書等は、定型的な受付が可能で、事前の提出が必要であり、図面等の添付書類を必要としない、という基準で幅広く選定した。

さらに、入国管理局、税関、海上保安部に提出する一定の書類についても、FAXによる受付や様式の簡素化等が平成8年12月から実施された。

神戸港の入出港関連のFAXによる申請書類の提出率は7割を超え、利用者にとって好評を得ている。

(4) 強制水先対象船舶基準の緩和

大阪湾内の他港と取扱の異なっている強制水先対象船舶基準について、これまでから神戸港は港湾管理者として、運輸省へアンバランス見直しの要望をしてきたが、要望の趣旨が理解され、平成10年7月1日より、神戸市会の精力的な支援を得て、強制水先対象船舶が300t以上から10,000t以上に緩和され、大阪湾内における基準が統一されることになった。これにより、神戸港に何度も寄港している10,000t未満の船舶にとっては、安全面に配慮しながら船長自らの操船により入出港することが可能になった。(なお、第3章第2節(2)③参照)

2. 神戸港利用促進協議会

(1) 趣旨・目的

震災後、復興に関する諸問題の検討を行ってきた復興推進協議会を、平成9年5月に改組し「神戸港利用促進協議会」を設置した。協議会は関係官公庁・業界団体・労働組合等26団体の代表から構成され、本格復旧した神戸港の利用促進を図ることを目指し、港湾施設の有効利用やトータルコストの削減について検討を重ねて

いる。

(2) 実績

平成9年度は、「内航フィーダー船の外貿バスへの直着け」や「航路調査の統一」等の具体的な課題について検討し、実施した。

また、平成10年度は「内航フィーダー船に対するクレーン使用料の減額」や「公社ライナーバスへの大型船接岸時における手続きの簡素化」について検討を進め、実施している。

なお、平成11年度は、内航フィーダーのさらなる振興促進策をはじめ、トランシップ貨物の誘致策や港湾運送事業の共同化、協業化について具体的な検討を進める。

3. 港湾の情報化

(1) 趣旨

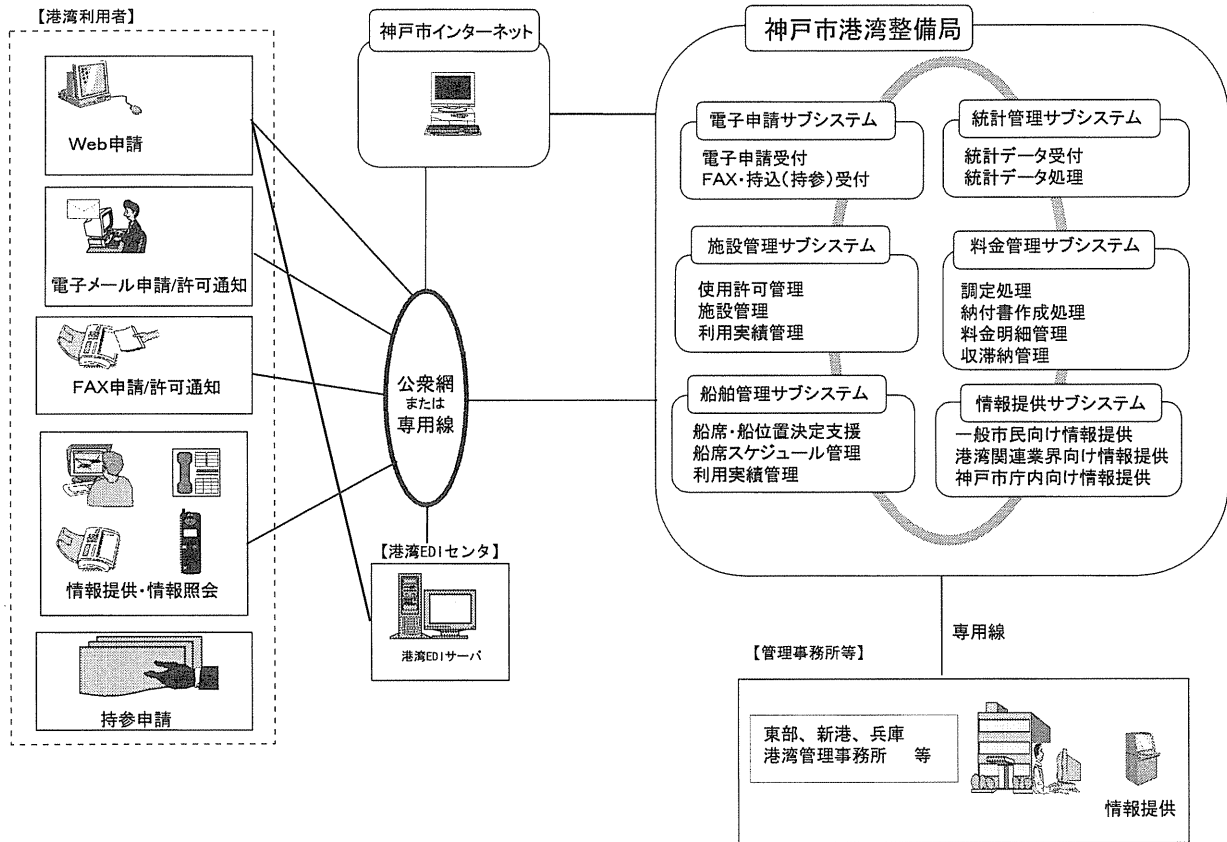
神戸港の国際競争力強化のために、EDI (Electronic Data Interchange=電子データ交換)に対応した港湾管理者システムが不可欠である。このため運輸省・他港湾との共同調査及び神戸港関連の官公庁・民間団体等との協議・調整を踏まえ、EDI化に対応した「神戸港港湾管理者EDIシステム」が平成11年10月に稼働した。入出港手続きをはじめとする港湾施設利用にかかる手続き書類を電子データ化し、申請者の事務手続きの負担軽減を図るとともに、神戸港に関する様々な情報提供を行い、利用者のサービス向上につながった。

(2) 我が国の動向

EDI化は全国的な課題でもあり、平成8年度から運輸省と神戸港を含む六大港湾管理者が共同でEDI化推進のための調査・研究を実施している。現在入出港に係わる諸手続・港湾統計データの申告について、平成11年度の次期Sea-NACCS更改に合わせて、EDIによりデータの取得を行う方向で検討が進められている。

データの取得に当たっては、受付窓口の1つとして申請者と港湾管理者・港長を結ぶ全国共通サーバーが設置された。

図表18-4-1 神戸港港湾管理者E D Iシステム概念図



(3) 神戸港港湾管理者E D Iシステム

① 概要

電子申請受付によって利用者の申請事務の負担軽減を図るほか、各種資料の情報提供を行い、神戸港のPRに積極的に取り組む。また、電子申請で得られたデータを施設管理・船舶動静管理・使用料徴収などの後続業務にも活用できる総合的なシステムとし、港湾管理業務の効率化を図る。

② 開発スケジュール

- 平成8年度 システム化基本方針
- 平成9年度 システム化基本計画
開発業者選定
- 平成10年度 設計・プログラミング
開発用機器導入
- 平成11年度 総合試験、試運転
本番用機器導入
システム稼働（10月1日）

第5節 市民に親しまれる港づくり

1. 市民を元気づける港の復興PR

神戸市民がウォーターフロントに親しみ、明日への希望を持ってもらうとともに、神戸港の復興を広くアピールするため、ウォーターフロントを舞台としたイベントを展開した。なお、これらのイベントの大半はモータボート特別競争の収益金から拠出された阪神・淡路大震災復興支援資金の助成を受けて実施した。

(1) がんばろう！ 神戸港復興フェスタ

① 会期

平成7年8月27日～11月17日

② 内容

行事数 19

参加人数 延べ 約294,000人

③ 主なイベント

- ・T S L (テクノスーパーライナー)「飛翔」見学・試乗等

会期 平成7年9月16日～18日

参加人数 3,350人

- ・神戸港国際物流復興促進シンポジウム

会期 平成7年9月18日～19日

参加人数 1,891人

- ・神戸港復興PRコンテナバン輸送

日時 平成7年9月19日

コンテナバン 11本

場所 神戸港～世界30港

- ・港のウォークラリー

会期 平成7年11月3日

参加人数 2,500人

(2) Kobe 客船フェア '96

① 趣旨

神戸港の復興を強くアピールし、併せて神戸港を起点とする旅客船、フェリーのPRと需要増、神戸港への客船誘致を図る。

② 会期

平成8年9月16日～10月20日

③ 内容

外航客船フェア

新鑑真見学会

燕京見学会

飛鳥特別クルーズ・昼食会

新さくら丸 in KOBE

内航客船フェア

さんふらわあ2クルージング

エメラルドウイングクルージング

ルミナス神戸クルージング

フェリー見学会

神戸港客船展



写真18-5-1 客船フェア

(3) その他

- ・神戸港震災メモリアルパークの整備

メリケンパークの水際線の一部を被災したままの姿で保存した。

- ・神戸港カッターレース

会期 平成7年10月8日

(その後も年1回開催)

- ・練習帆船「日本丸」イベント

会期 平成8年12月1日

(その後も練習帆船寄港時にイベントを開催)

2. みなと神戸海上花火大会等

神戸まつりの誕生と同時に昭和46年に始まったみなと神戸海上花火大会であるが、平成7年度は、被災による会場の制約、市民の安全確保の困難さと市民感情を考慮して神戸まつりとともに中止された。

その後、平成8年度の神戸まつりは、7月20日の海の日を中心に行事を展開することが決定されたため、花火大会も、日程を従来の8月第1土曜日から7月20日に移し、神戸まつりの協賛行事として実施した。日本煙火協会有志及び新潟県長岡青年会議所の協力による2,653発の花火が夜空を飾った。

以後、神戸まつりの協賛事業として毎年7月20日前後に実施し、みなと神戸の夏の風物詩として、また、神戸港の復興を広くアピールするとともに、親しみやすいみなとづくりに寄与している。

3. 神戸開港130年記念事業

(1) 趣旨

神戸港は平成9年に開港130年目を迎えた。130年の歩みを振り返るとともに、神戸港の全面復旧を内外にアピールし、21世紀に向けた新たな飛躍の年にするため、神戸開港130年記念事業を展開した。

(2) 主な内容

① 神戸開港130年記念式典

日時 平成9年5月19日

内容 記念式典

港湾功労者表彰

神戸港復興宣言

② 国際港湾都市「神戸サミット」

日時 5月19日～20日

テーマ 安全と豊かさ・快適さを求めて

参加 12カ国、15都市・港湾

約1,200人

③ 神戸海洋博物館記念特別展

趣旨：神戸港の歩みを振り返るとともに、今回の大震災で神戸港が果たした役割を示す。

・振り返って130年展 他

④ 震災関連展示

神戸港震災メモリアルパークの整備に合わせ、メリケンパークへの通路等の照明灯やライトアップを整備する。

また、神戸港海洋博物館の2階部分を改修し、震災関連の展示、立体映像コーナーの新設等を行う。



写真18-5-2 みなとこうべ海上花火大会

4. 客船誘致

(1) 客船誘致協議会

神戸港への客船の誘致を促進し、神戸港及び神戸観光への振興を図るため、平成3年度から「神戸港客船誘致協議会」が関係官公庁、団体、企業等を会員として活動している。

震災後特に、協議会の活動として、復旧状況及び復旧の予定を船会社・代理店・旅行業界などの関係団体にこまめにお知らせするとともに、市民の方々向けに客船入港予定を広報誌やポスター等を通じてお知らせするなど、よりきめ細かい客船の神戸港への誘致活動を実施している。

(2) 神戸ポートターミナル

① 被災状況

新港第4突堤にある神戸ポートターミナルも、岸壁が倒壊するとともに、ターミナルビルも基礎梁が全壊、鋼管杭がずれ、建物全体が大きく東側に傾くなどの甚大な被害を受けた。

② 復旧方法

定期フェリーや予定されている外航客船等に早急に対応する必要があるため、安全対策や船客の通路確保などの応急工事を行った。

その結果、平成7年5月17日、天津港と神戸港を結ぶ定期フェリーが震災後初めての外航客船として着岸した。

その後、ビル全体のジャッキアップ(30cm)や岸壁の本格復旧工事を実施し、平成8年6月30日に本格復旧工事が完了した。

(3) 客船の動向

神戸港に寄港する外航客船は平成5年60隻、6年46隻と推移していたが、震災により大きな被害を受けたため、寄港予定の外国客船も大部分が取りやめとなり、7年の入港船舶は10隻にとどまった。

応急復旧の岸壁が1バース使えるのみであったため、岸壁調整によっては新港第1突堤、第5突堤を利用してもらうこともあった。

平成8年6月30日に本格復旧したが、アジア地域の港の整備、円高、経済情勢、日本籍船舶の長期クルーズの一般化などにより、外航客船の寄港は平成8年24隻、9年20隻、10年15隻にとどまっている。

このため、客船誘致協議会を通じて、船会社・代理店への客船誘致活動、入港客船のポートチャージ減免、客船の市民向け広告・宣伝、案内活動などを実施し、誘致活動に努めている



写真18-5-3 ポートターミナル

5. 中突堤周辺地区再開発計画

(1) 趣旨・概要

中突堤周辺地区とは、高浜岸壁から弁天埠頭、国産波止場、中突堤、メリケンパーク、京橋地区を経て新港第1突堤に至る地域をいい、近代神戸港発祥の地として古くから港湾整備がなされてきた。

当該地区は市街地に最も近接したウォーターフロントであり、また、経済・文化交流面において非常に高いポテンシャルを有する地区であることから、「海と船に親しめる都心ウォーターフロントの創造」を基本テーマに一体的なウォー

ターフロントの拠点として再開発を行っている。

(2) 中突堤中央ターミナル（かもめりあ）

中突堤周辺地区再開発事業の一環として、平成8年10月に埋め立て完了した中突堤西地区（国産・弁天地区）に、小型クルージグ船用の中突堤中央ターミナル（かもめりあ）をはじめ、緑地、プロムナード等の整備を行った。

かもめりあは平成10年3月にオープンし、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、高齢者・障害者をはじめすべての人がより利用しやすい施設として建設した。2方向型エレベーター、音声誘導システム、点字表示付き案内板等が整備されている。

かもめりあ北側の集客施設については、民間活力を活かし、整備が進められている。

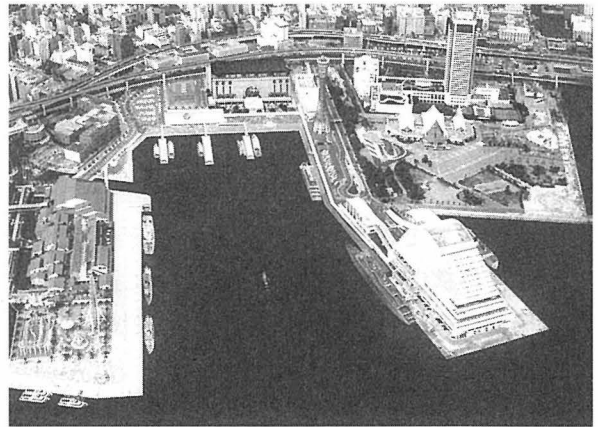


写真18-5-4 中突堤周辺地区完成予想図（パース）

(3) 震災メモリアルパーク

メリケンパークの水際線の一部を被災したままの姿で保存することにより、神戸港の被害の大きさを目に見える形で残し、震災の教訓を後世に伝えるため「神戸港震災メモリアルパーク」を建設した。また、被災部保存と一体的に、神戸港の被害状況とその影響の大きさを伝え、港の重要性を再認識してもらう展示物を整備した。