

# 阪神淡路30年 みなとの震災復興を振り返る

2024. 12. 20

国土交通労働組合 近畿港湾空港支部  
平田 喜久男

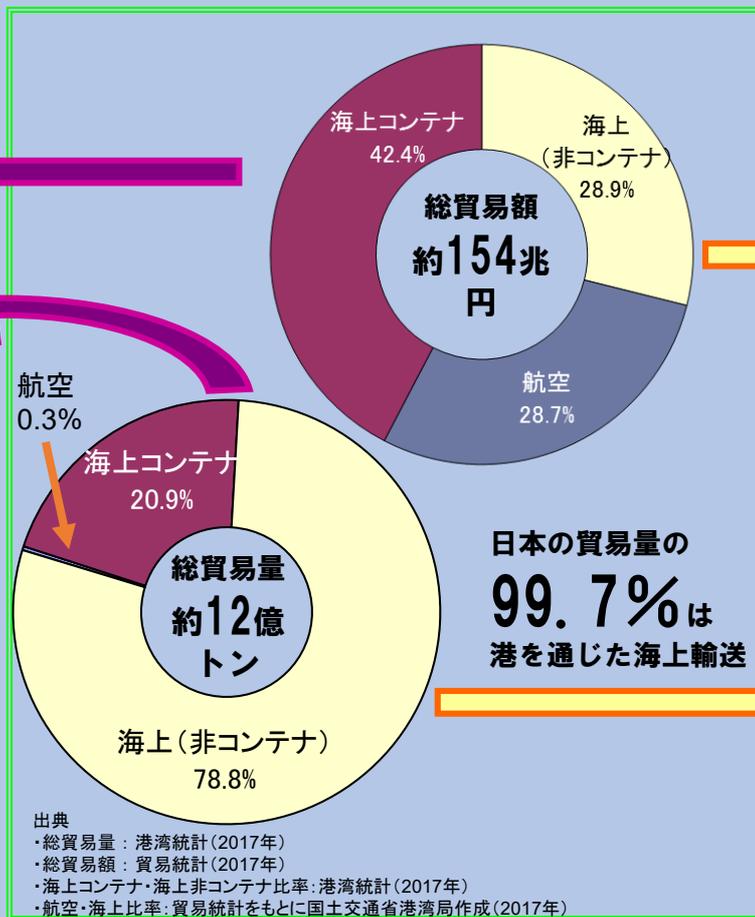
港湾物流

# 我が国の貿易量・貿易額の構成比

**身の廻りの製品の輸入依存が  
増加（輸入製品の割合※）**

<b>DVD等</b>	2000年 41%	2017年 100%
<b>掃除機</b>	2000年 29%	2017年 74%
<b>洗濯機</b>	2000年 17%	2017年 82%
<b>電子レンジ</b>	2000年 36%	2017年 100%

※輸入製品の割合＝輸入量÷国内供給量×100、国内供給量＝生産量＋輸入量－輸出量〔中小企業金融公庫調査部（2001.6）〕  
「家電産業ハンドブック2018」（一財）家電製品協会より算出



**資源・エネルギー・穀物の大半は海外に依存**

- 鉄鉱石** 輸入100% 1.3億トン（2017年）  
あらゆる製造業の材料・設備として不可欠
- 石炭** ほぼ全量輸入 1.8億トン（2016年度）  
製鉄や発電に不可欠
- 大豆** 輸入92.7% 322万トン（2017年度）  
食品産業に不可欠（大豆は食用油の原料、大豆粕は飼料の原料）
- とうもろこし** 輸入100% 1,566万トン（2017年度）  
肉類の生産に不可欠（とうもろこしは飼料の原料）

出典：石炭：経済産業省「エネルギー白書2018」  
 鉄鉱石：日本鉄鋼連盟「鉄鋼統計要覧」  
 大豆・とうもろこし：農林水産省「平成29年度食料需給表（概算）」

**国際ハルク戦略港湾（10港）**

**国際戦略港湾（5港）**

**国際拠点港湾（18港）**

**重要港湾（102港）**

**地方港湾（869港）**  
（上記の港湾以外の港湾）  
※56条港湾を含む

地域の物流・人流ネットワークの拠点、生産拠点、離島の足となる港湾

大間港（青森県）、気仙沼港（宮城県）、館山港（千葉県）、八幡浜港（愛媛県）、指宿港（鹿児島県）など

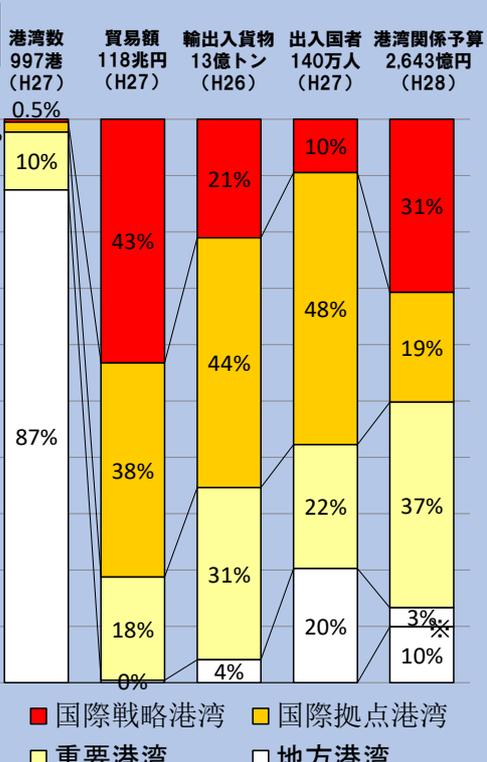
**国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾**  
 阪神港（大阪港、神戸港）、京浜港（東京港、川崎港、横浜港）

**国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾**  
 新潟港、名古屋港、堺泉北港、姫路港、和歌山下津港、広島港、北九州港、博多港 など

**海上輸送網の拠点となる港湾**  
 その他の国の利害に重大な関係を有する港湾  
 函館港、宮古港、釜石港、御前崎港、舞鶴港、高知港、高松港、別府港、長崎港、鹿児島港 など

外貿コンテナ取扱個数上位ランキング

2017年速報値 1,839万TEU

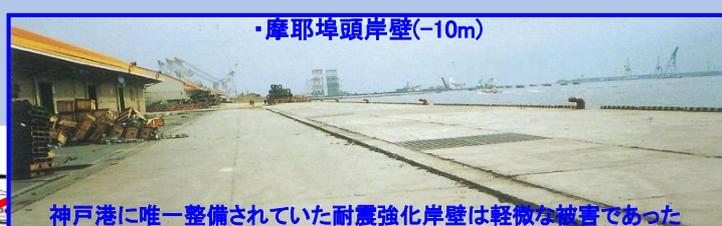


**※国際戦略港湾**  
 我が国を支える産業の競争力強化を図るため、欧米向け基幹航路の就航を引き続き目指すとともに、「基幹航路就航の維持・強化」と「我が国の荷主に高水準のサービスを提供」するため、釜山港等に伍するサービスを目指す。京浜港（東京港、川崎港、横浜港）、阪神港（神戸港、大阪港）

**※国際ハルク戦略港湾**  
 大型船舶の活用等により、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給することを目的とする。  
 （穀物）鹿島港、志布志港、名古屋港、水島港、釧路港、（鉄鉱石）木更津港、水島港・福山港、（石炭）徳山下松港・宇部港、小名浜港

# 防災・減災

## 阪神・淡路大震災時(1995年1月)における神戸港の被害状況



「よみがえる神戸港 阪神・淡路大震災からの復興の足跡 運輸省第三港湾建設局震災復興建設部」から抜粋

# 阪神・淡路大震災時のコンテナターミナルの早期復旧

## 被災直後



## 復旧後



RC-4.5岸壁(水深14m)  
 震災直後に応急復旧工事に着手  
 1995年4月30日暫定供用開始( RC-4 )  
 (震災後3ヶ月半後)  
 1996年5月20日供用開始( RC-5 )  
 1997年3月16日供用開始( RC-4 )

# 阪神・淡路大震災の被害状況

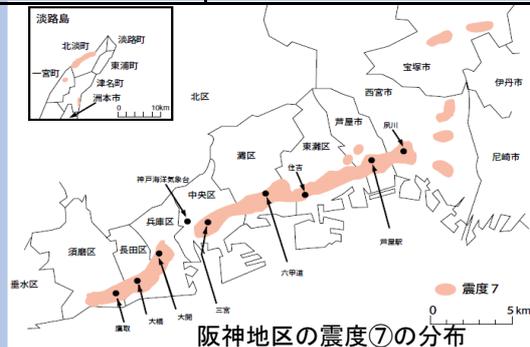
- ・発生年月日 : 平成7年1月17日 5時46分
- ・震源地 : 淡路島北部
- ・震源の深さ : 20km
- ・地震の規模 : M7.3
- ・最大震度 : 震度7
- ・被害状況 : 死者6,434人、負傷者43,792人  
 住宅被害 約64万棟(全半壊・損傷・火災)  
 (被害状況はH18.5.19消防庁確定値)

兵庫県南部地震による直接的な被害総額

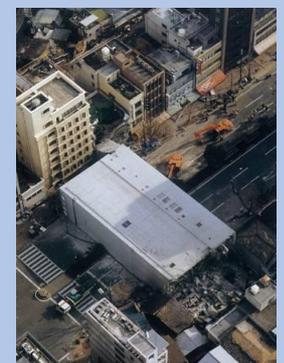
(単位:億円)

項目	概算金額	摘要	項目	概算金額	摘要	項目	概算金額	摘要
1 建築物	58,000	倒壊・使用不能建物等	6 鉄道	3,439	JR西日本・各私鉄等	11 農林水産関係	1,181	農地・漁港等
2 港湾	10,000		7 文教施設	3,352	学校・大学等	12 その他の公共施設等	751	県・市町庁舎等
3 商工関係	6,300	機械・装置等設備(建築物を除く)	8 公共土木施設(高速道路を除く)	2,961	道路・河川・下水道等	13 水道施設	541	
4 高速道路	5,500	阪神高速道路・中国自動車道等	9 保健医療・福祉関係施設	1,733	病院・福祉関係等	14 埋立地	64	
5 ガス・電気	4,200		10 通信・放送施設	1,202		15 廃棄物処理・し尿処理施設	44	
合 計			99,268					

(阪神・淡路大震災誌「兵庫県」より抜粋 (H9.1.17))



阪神地区の震度7の分布



(写真提供:神戸新聞社)



# 阪神・淡路大震災による港湾の被害状況等

## ● 港湾施設の被害の波及状況

港湾施設が事実上閉鎖されたため、

- ・国内各種産業の広範囲にわたる生産拠点に大きな影響  
自動車産業、電器産業など、部品供給が途絶えたことによる  
操業停止。
- ・海外の生産拠点への部品供給もストップ。
- ・その他、世界貿易にも混乱を与えた。

## ● 港湾からの支援活動



緊急物資の唯一の受け入れ手段となった海上搬入  
1995年（平成7年1月）



陸上交通に代わって市民の足となった海上輸送  
1995年（平成7年1月）

### 神戸港機能マヒ 輸出大打撃

東海ア工場で  
操業に支障も

代議の地帯  
能力に限界

### 部品届かず生産停止 効率追求が裏目に

NYタイムズ報道

「ニューヨーク20日ロイ  
ター」兵衛興産部地震の  
経済的影響について、ニュ  
ーヨーク・タイムズ紙は二  
十一日付の朝刊（早版）  
で、神戸港の事実上の閉鎖  
は、米国をはじめ世界各地  
と東アジアを結ぶ貿易の混乱  
を招いていると、一面トップ  
で報じた。

同紙によれば、神戸港は  
日本最大の貨物港ではない  
が、

### 神戸港閉鎖で 世界貿易混乱

NYタイムズ報道

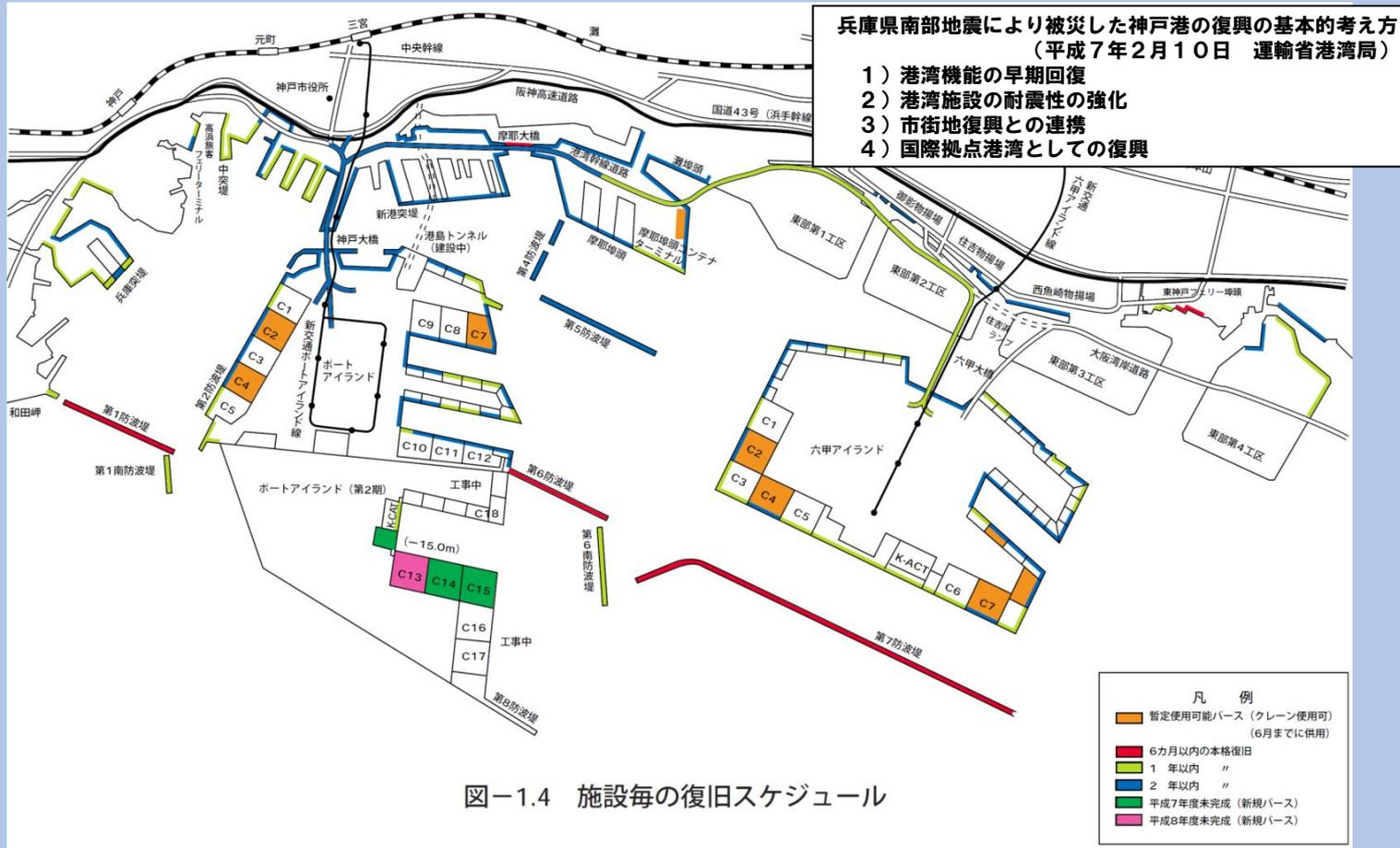
「ニューヨーク20日ロイ  
ター」兵衛興産部地震の  
経済的影響について、ニュ  
ーヨーク・タイムズ紙は二  
十一日付の朝刊（早版）  
で、神戸港の事実上の閉鎖  
は、米国をはじめ世界各地  
と東アジアを結ぶ貿易の混乱  
を招いていると、一面トップ  
で報じた。

同紙によれば、神戸港は  
日本最大の貨物港ではない  
が、

### 広範囲に及んだ主な工場の被害、操業停止

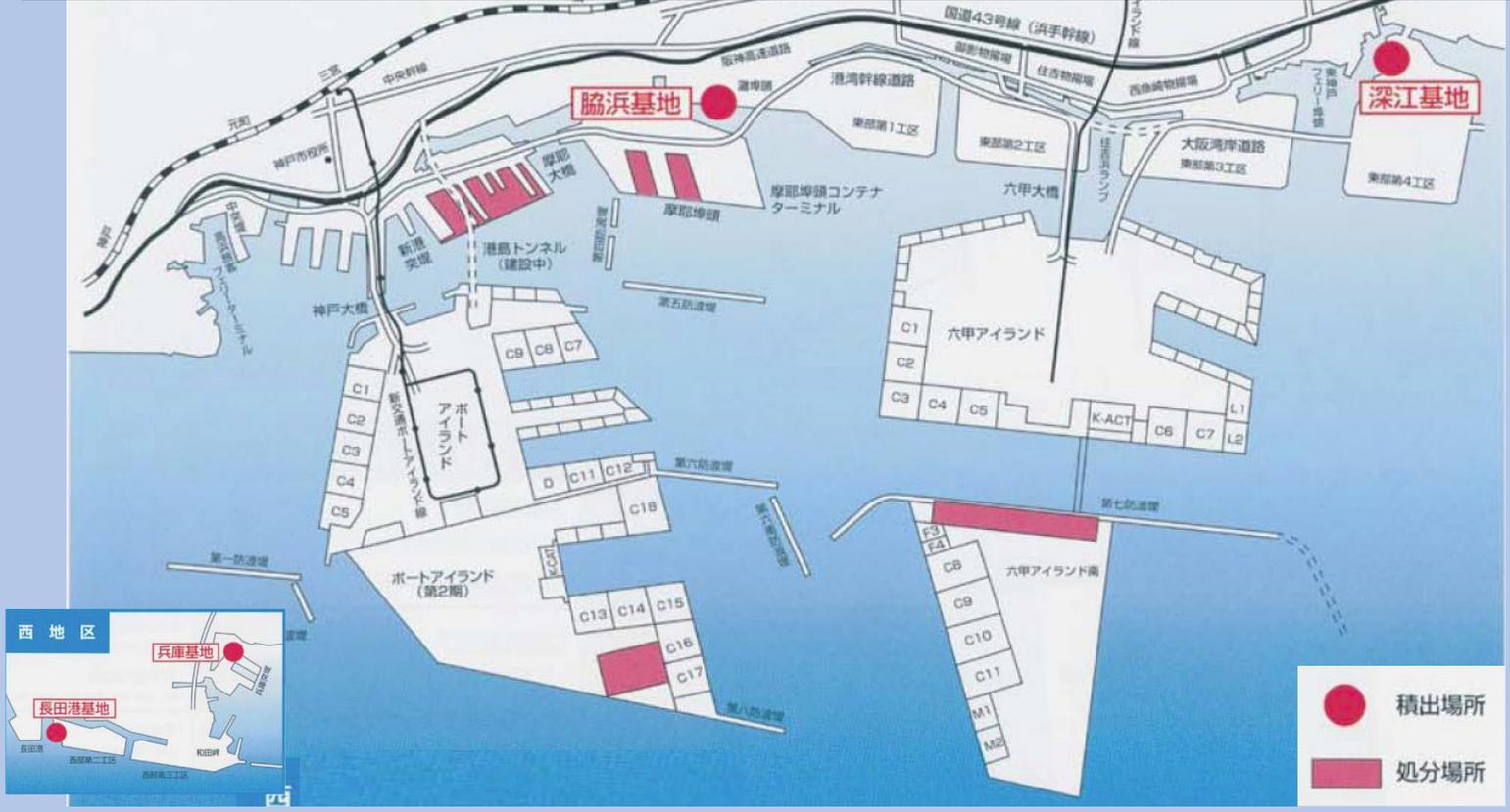
① 三洋自動車工場（東三島）	一時閉鎖
② ダイハツ工業水戸工場	一時閉鎖
③ 本田技研工業熱帯製作所	一時閉鎖
④ アップ本社工場	一時閉鎖
⑤ 三菱自動車工場（東三島）	一時閉鎖
⑥ 神鋼製鋼所（川崎）	一時閉鎖
⑦ トヨタ自動車水戸工場	一時閉鎖
⑧ 三菱自動車東三島工場	一時閉鎖
⑨ 本田技研工業熱帯製作所	一時閉鎖

## 港湾施設の復旧



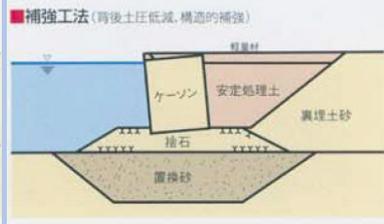
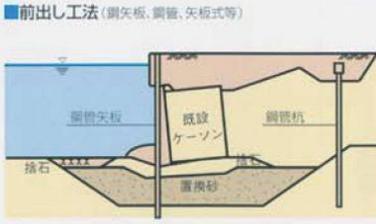
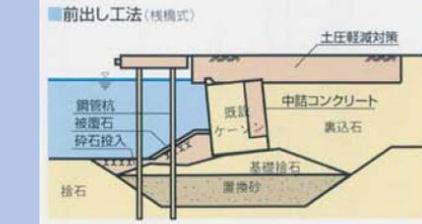
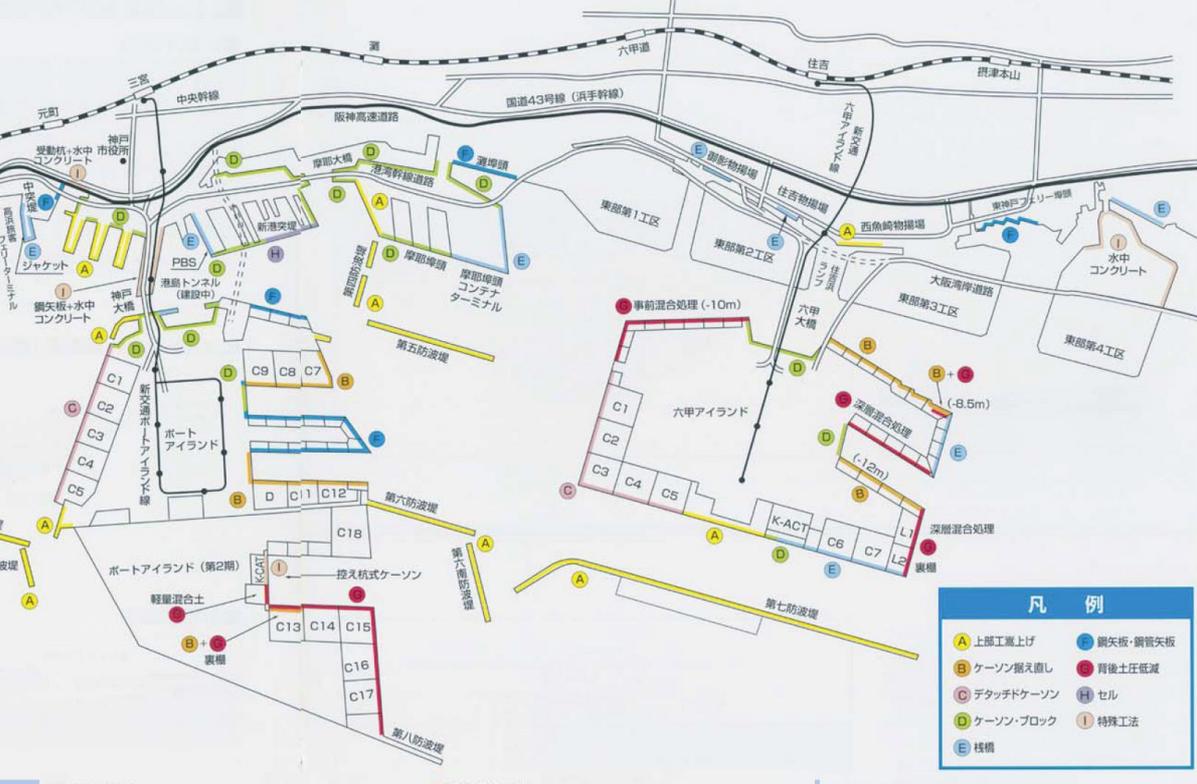
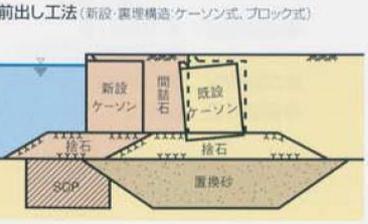
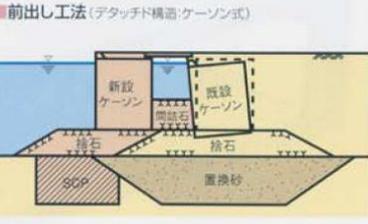
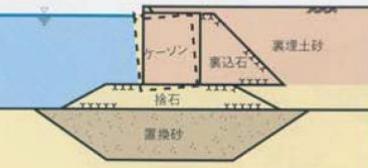
# 震災による瓦礫等の処分

- 新港突堤や摩耶埠頭などの既設の櫛型突堤は、今回の震災により大きな被害を受けていること、施設の老朽化に伴って機能の陳腐化が生じていることから、従来どおりの姿に復旧するのではなく、埠頭機能をより高機能化するため、再開発計画に沿って港湾施設の復興を図った。
- 復旧工事の実施にあたっては、甚大な被害を受けた市街地の復興を支援するため、大量に発生する瓦礫等は埋立材として利用
- 第7防波堤南側の六甲アイランド南地区にも瓦礫の一部を処分場として利用。



## 神戸港の災害復旧工法(1)

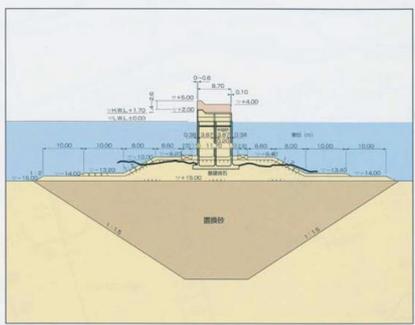
■据え直し工法 (撤去・新設)



# 神戸港の災害復旧工法(2)

## ■防波堤

防波堤の法線の変位はあまり見られませんが、全延長にわたって沈下しており、最大2.5m程度の沈下量が起きています。市街地を津波等から守る防波堤は、台風期までに早期の機能回復を目指し、復旧は上部工の嵩上げと捨石等の投入（第1は港内外、第6と第7は港内側）で対応しました。



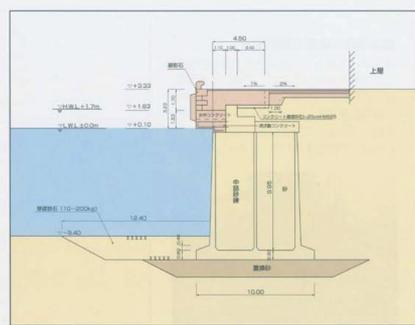
## ■中突堤-9m岸壁

中突堤は、旅客用バースとして使用されており、突堤先端にはホテルがあります。復旧は、岸壁背後にホテルがあること、前面水域が狭いこと、旅客ターミナルの早期運営の必要があること、対岸の高浜橋の復旧工事との関係から、工期短縮に重点をおいたジャケット式構造物を採用した工法としました。



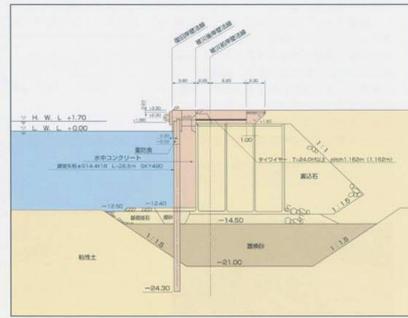
## ■新港第2突堤第1岸壁

第2突堤は、大正時代に築造されたものであり、上部工は御影石で積まれており歴史的に重要な施設となっています。復旧は、スリップ内であることから前出し量の制約を受けると、上層が近接していることから、既設の上層工を撤去後にコンクリートにて嵩上げし、御影石で上部工を積上げる工法としました。



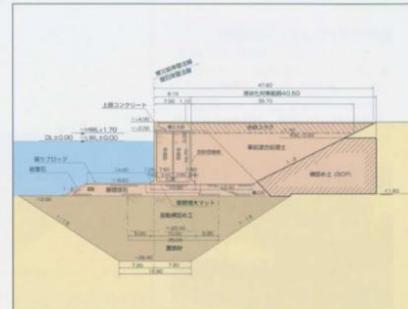
## ■新港第4突堤-12m岸壁

新港第4突堤は、国際旅客用バースとして使用されています。復旧は、スリップ内であることから前面の水域に制約を受けること、背後に上層が近接していることから、既設のケーソンの前面に鋼管矢板を打設し、ケーソンとの間に水中コンクリートを間詰めする工法としました。



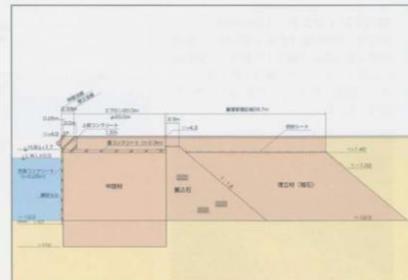
## ■六甲アイランドフェリーバース-8.5m岸壁 (RF3) (耐震強化岸壁)

本施設は、六甲アイランドのフェリーバースとして利用されています。復旧は、隣のフェリーバース (RF2) との別びからケーソンの掘削工法を採用しています。耐震強化岸壁とするため、岸壁背後の土圧を大幅に低減する必要から、事前道合処理工法 (セメント処理土) により岸壁背後の裏層を行い、さらに表層には水浸スラグを使用することにより土圧を低減しています。また、振動締固めによりケーソン下部の置換砂の改良も行います。

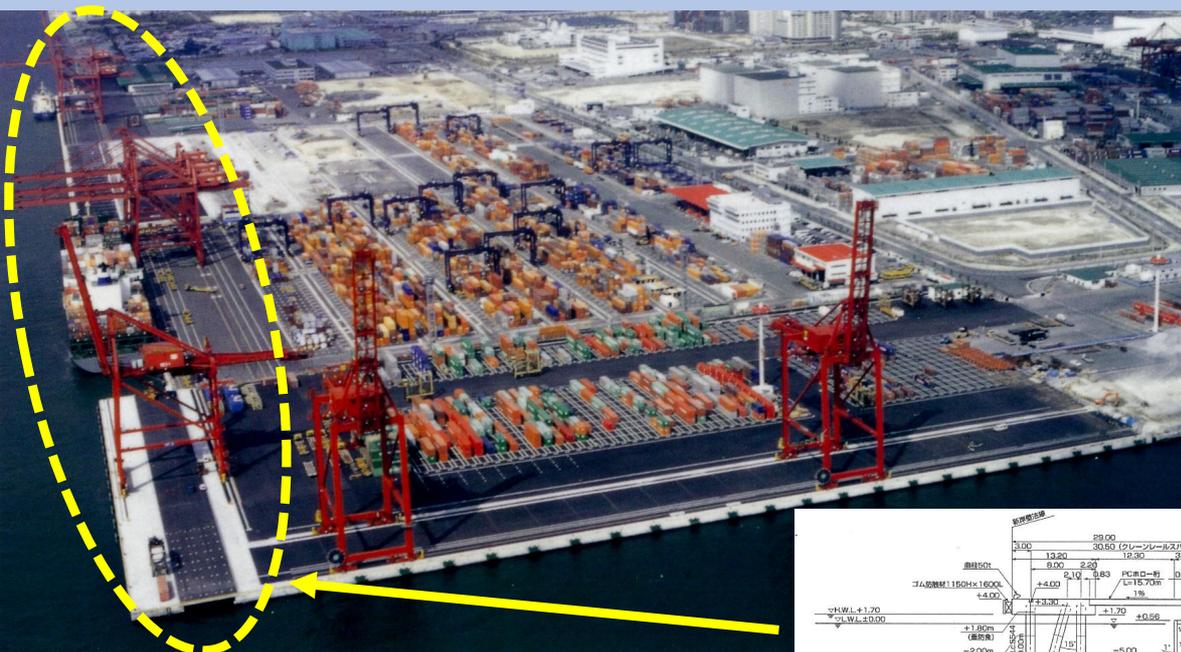


## ■新港地区東岸壁 (-12m) (耐震強化岸壁)

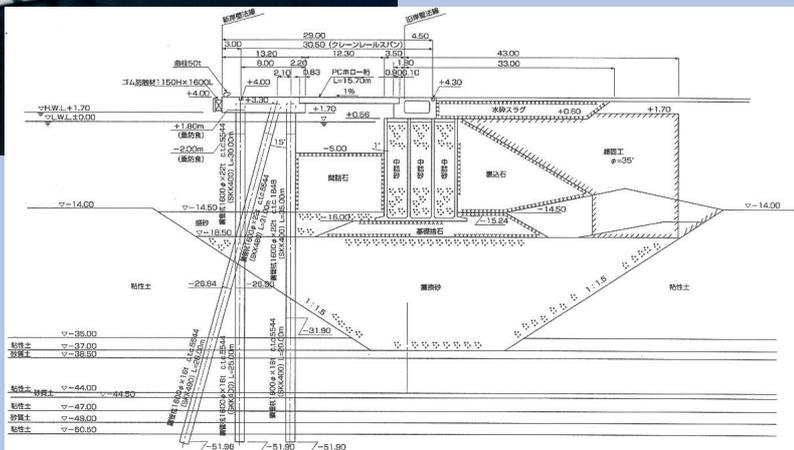
本施設は、埠頭機能が低下した新港東 (新港第5突堤-第8突堤間) 地区を埋立て、南側前面に新たに大型岸壁を建設する一部であり、第6突堤-第8突堤間の約580m区間に橋入れ鋼板セイルが採用されました。この岸壁は、耐震強化岸壁として位置づけられています。



# コンテナバースの早期復旧 (緊急仮設棧橋)

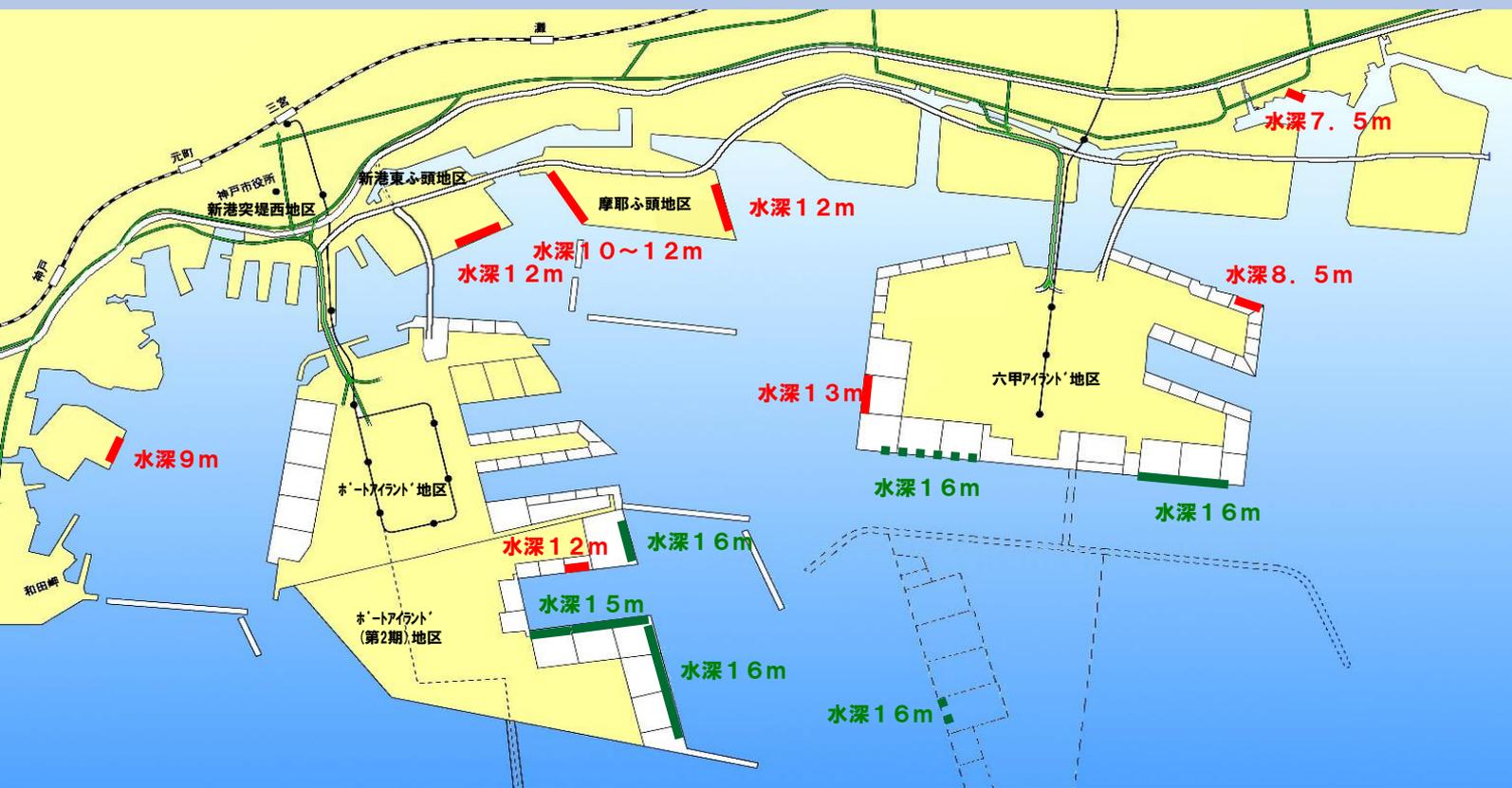


平成8年2月に復旧



復旧断面図

# 神戸港の耐震強化岸壁の配置計画



緊急物資輸送用：住民の避難や物資の緊急輸送等を確保するため

物流機能維持：国際海上コンテナ物流機能を確保するため

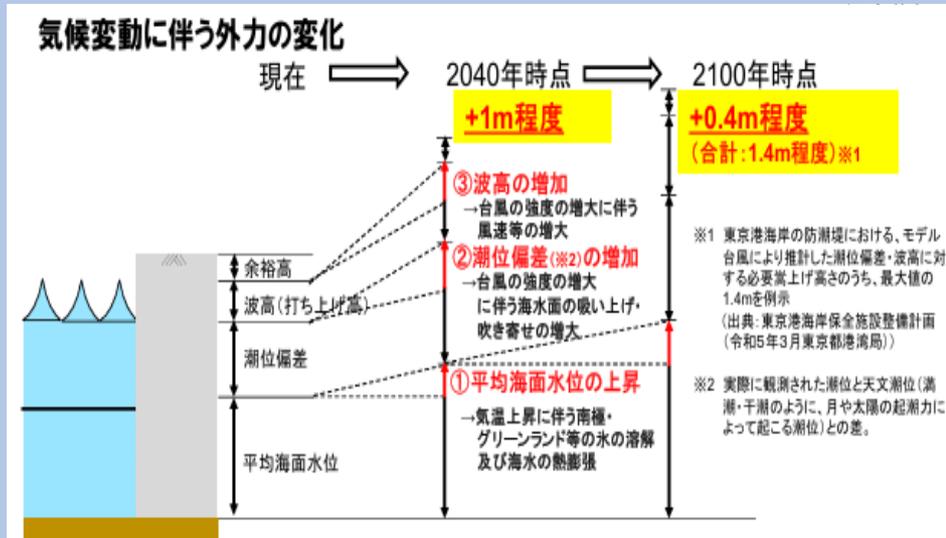
— — — — —：緊急物資輸送用（既設）

— — — — —：物流機能維持（既設）

■ ■ ■ ■ ■：物流機能維持（計画）

## 港の政策（抜粋）

# 気候変動に伴う海水面上昇

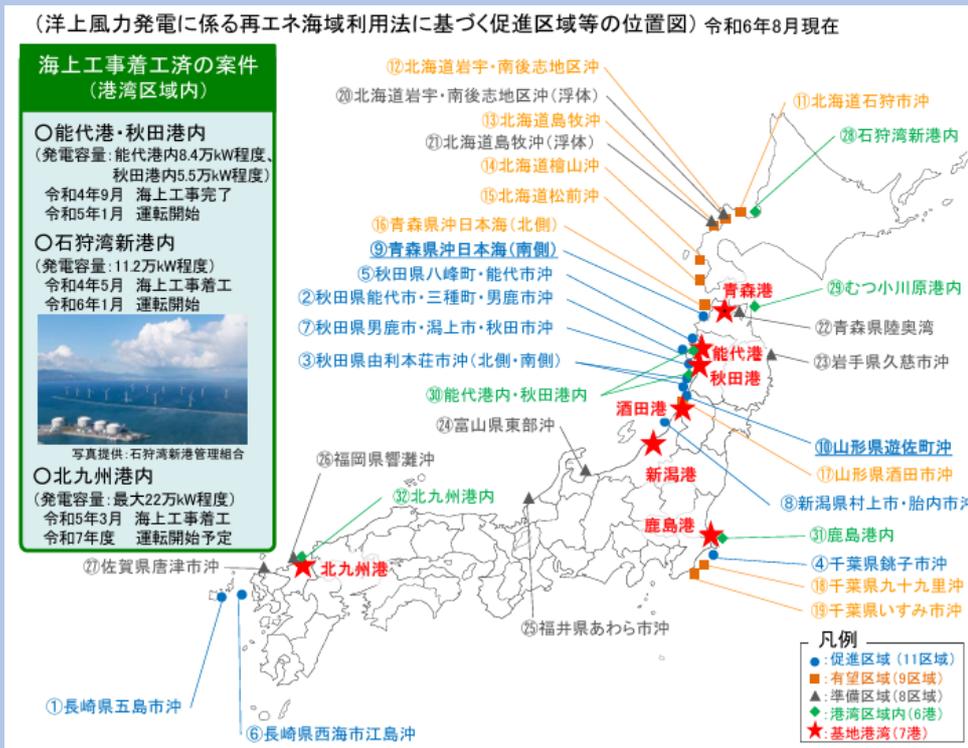


●気候変動に伴い、港湾の施設の設計に影響のある、①平均海面水位、②潮位偏差、③波高が増加。

- 気温2℃上昇シナリオの場合、  
2040年までの間は、①②③が増加。  
2040年から2100年の間は、①のみが増加。

●2100年までに※1.4m程度の嵩上げが必要な施設の場合、2040年までには1.0m程度の嵩上げが必要となる。※1.4mの根拠は、東京港海岸の防潮堤における、モデル台風により推計した潮位偏差、波高に対する必要嵩上げ高さのうち最大値を引用 (R5.3東京港海岸保全施設整備計画より)

# 洋上風力発電の導入促進に向けた課題



洋上風力発電の導入が進むなか、洋上風車の設置・維持管理に必要な基地港湾の利用スケジュールがさらに過密になることが予見。2025年カーボンニュートラルの達成に向けた洋上風力発電の導入目標を確実に達成するため、基地港湾の一時利用の調整を円滑におこなうための仕組み等が必要。



# かつて米軍基地だった神戸港



終戦すぐに米軍が占拠し米軍基地に1974年に神戸市返還。

1957年／311隻、58年／118隻、59年／110隻、60年／130隻、60年～74年／432隻の米軍艦が寄港

# 米軍、米兵と神戸市民とのトラブル



(第6突堤自衛隊創立13周年記念パレード(陸上自衛隊第3特科連隊／姫路)  
(1963年11月1日))

- \* 検疫フリーパス...麻薬、武器の暴力団への横流し(全国最強の山口組本部が神戸市内に)、コレラ事件など。
- \* 米兵による発砲事件、買春行為、市民への暴行事件など。
- \* 大型空母入出港時に艦載機のエンジン始動による騒音、商業船の航行妨害など。

# 神戸港平和のためのクリスマス闘争



1961年12月24日・クリスマス・イヴに「基地なくし静かなクリスマスを」と開始。翌年から米艦はクリスマスには入港しなくなった。

## 神戸市議会が全会一致で決議採択(1975年3月18日)

兵庫県原水協などが「神戸港に核兵器を積載できる米艦艇の入港を認めないと宣言すること」など陳情(1975年2月28日)

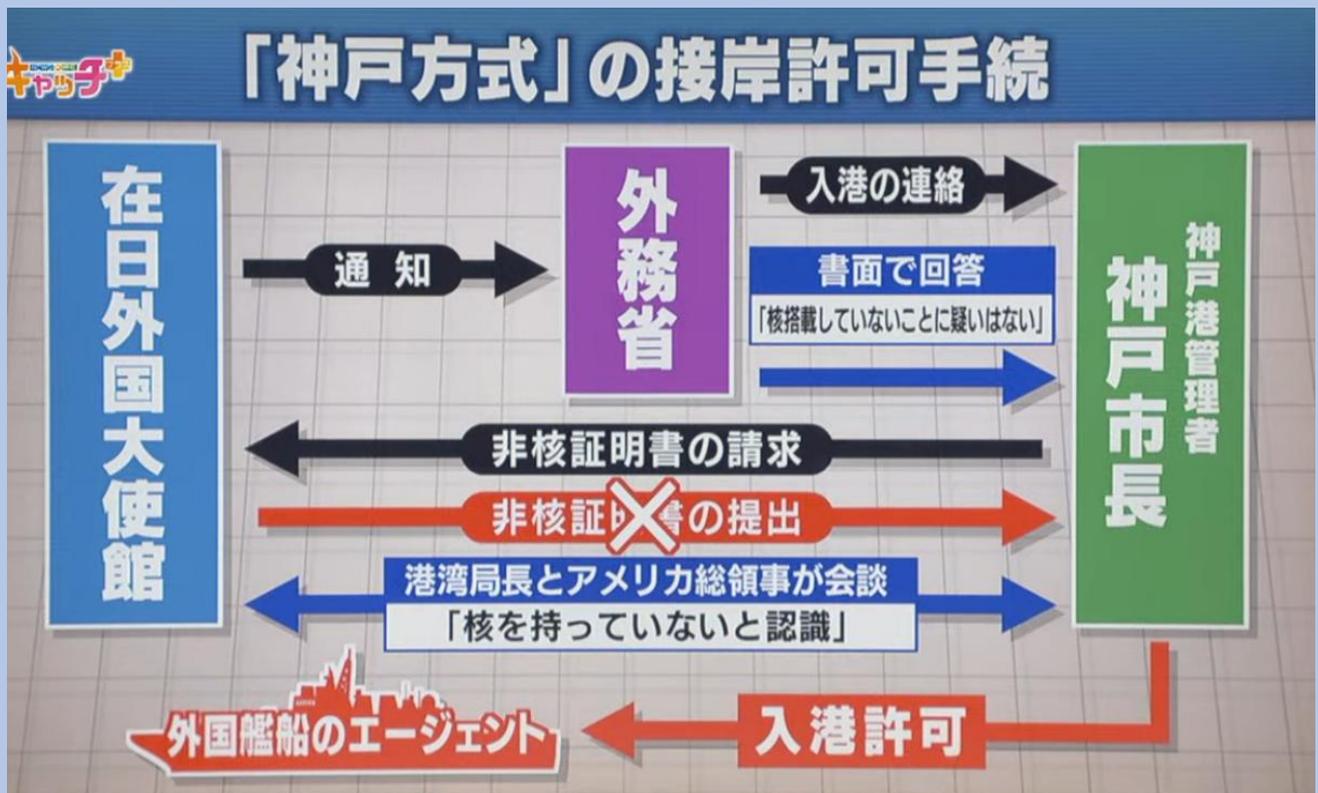
### 核兵器積載艦艇の神戸港入港拒否に関する決議

神戸港は、その入港船舶数及び取扱い貨物量からみても、世界の代表的な国際商業貿易港である。利用するものにとっては使いやすい港、働く人にとっては働きやすい港として発展しつつある神戸港は、同時に市民に親しまれる平和な港でなければならない。この港に核兵器が持ち込まれることがあるとすれば、港湾機能の阻害はもとより、市民の不安と混乱は想像に難くないものがある。よって神戸市会は核兵器を搭載した艦艇の神戸港入港を一切拒否するものである。以上、決議する。

1975年3月18日 神戸市会

# 港湾管理者の神戸市が実施した行政措置

非核「神戸方式」と呼ばれるもの（入港手続き）



## 非核「神戸方式」の効力

**決議後50年間米艦船入港はゼロ⇒**  
資料／主な米軍艦の全国の一般港への  
寄港状況（1962年～2024年）参照

神戸港以外の一般港には同時期(75年～2024年)に米艦船が  
**65港に917回**も入港（外務省資料）

☆**96～2024年に492回**（97年9月新ガイドライン後、石狩湾、北金が沢、仙台、気仙沼、秋田、清水、酒田、金沢、横須賀、和歌山下津、姫路、土生、岩国、高松、高知宿毛湾、境港、下関、北九州、門司、佐伯、宮崎、屋久島宮の浦、奄美名瀬、石垣、宮古島平良、与那国島、伊江に初入港）

\*入港時にその港湾の利用条件、環境を調査している

# 港湾管理権は地方自治体に

## 侵略戦争の反省

☆日本国憲法の平和主義

(前文)「政府の行為によって再び戦争の惨禍が起ることのないやうにすることを決意し、ここに主権が国民に存することを宣言し、この憲法を確定する。」

(9条)「国権の発動たる戦争と、武力による威嚇又は武力の行使は…永久にこれを放棄する。」「陸海空軍その他の戦力は、これを保持しない。国の交戦権は、これを認めない。」

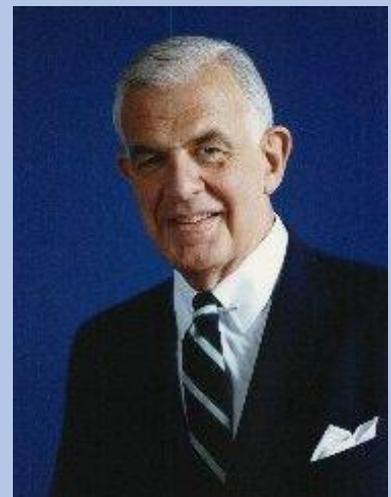
☆国家管理の港湾から侵略の派兵

⇒だから「国家管理」をやめた。日本国憲法と同じ立場で、すべての港湾を自治体管理にした。

## 非核「神戸方式」つぶしの動き

### アメリカが直接乗り出して放棄せまる

1999年11月11日、駐日フォーリー米大使は、神戸市の与党市議、県議らを大阪に招き「私の在任中に我が国の艦船を神戸港に入港させたい」と発言し、非核「神戸方式」の放棄を迫った。以後、ルーダン・在大阪総領事、米海軍長官、米第7艦隊司令などが次々と、「神戸港に米艦入港を」と迫る発言を繰り返した。



フォーリー米大使は、米企業代表を引き連れ神戸港を視察。「神戸港は米軍艦の入港を拒否することで反米的都市と見られ、ビジネス面で大きなマイナス」と発言。大震災（1995年）で経済的打撃を受けていた神戸市の足元を見透かすような卑劣な圧力に、神戸市民は「被災者・被災地の住民本位の復興を」求める大運動で応えた（「空港よりも復興を」の住民投票条例の直接請求運動に30数万の署名集中）