



被災状況

80%以上の係留施設が使用不能に

神戸港は東西20kmにわたり約116kmの水際線を有する、わが国有数の重要港湾のひとつです。その係留施設はコンテナバース21バースを含む、大型岸壁252バース、延長約71kmにも及び、特にコンテナバースに関しては全国一のシェアを誇っています。しかし、今回の阪神大震災は、この神戸港にも甚大な被害をもたらした。252のバースの内200近くが全半壊。80%以上の係留施設が使用不能となってしまいました。その主な被害状況は、護岸部のせり出し・沈下・崩壊。背面部の陥没。特に六甲アイランドとポートアイランドの人工島においては、護岸部が海側に平均2m、最大6.9mもせり出し、沈下も平均1.5m、最大3.3mにも及びました。また、人工島内陸部の地盤沈下も最大1.2mが観測されました。そして防波堤も基礎部分の崩壊等により大きく沈下(最大2m)してしまいました。

2週間「24時間施工」の 応急復旧工事

震災後、建設各社は各港湾管理者からの要請を受け、ただちに護岸・岸壁の応急復旧工事に着手しました。工事の内容は、護岸のせり出し、移動によって陥没し



被災状況

たエプロン部や護岸と護岸の間のすき間を土砂で埋め、重機械を使って修正するという作業。昼夜間通しての24時間施工で、1月末まで約2週間にわたってこの応急復旧工事が続けられました。

その結果、当初6月頃まで使用不能と想定されていた岸壁が使用可能となり、2月20日には摩耶埠頭のコンテナバース1バースが再開。5月にはポートアイランドや六甲アイランドの7バースが使用可能な状態にまで回復しました。



被災状況



応急復旧状況

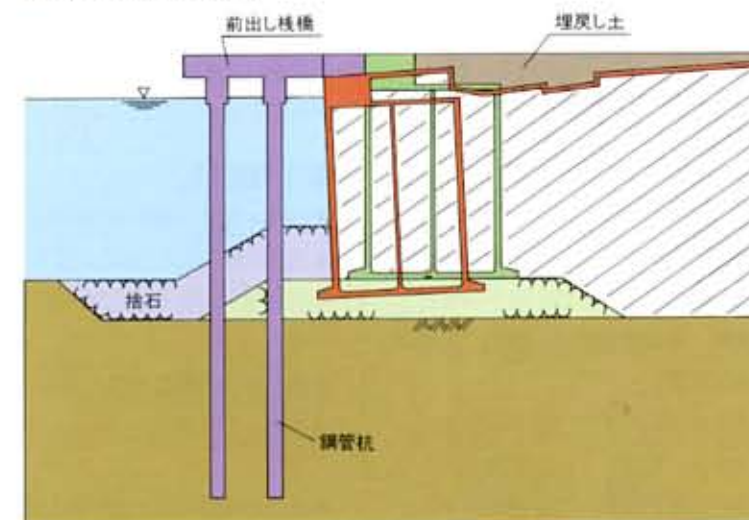
平成8年度末をメドにした 神戸港復旧計画

現在、神戸港の早期復興は神戸市・兵庫県の経済復興にとって非常に重要な課題となっています。平成8年度末完了をメドに策定された復旧工事計画では、耐震岸壁を現在の3カ所から14カ所に増設。一般岸壁も現行岸壁より設計震度を見直して設計を行う予定になっています。

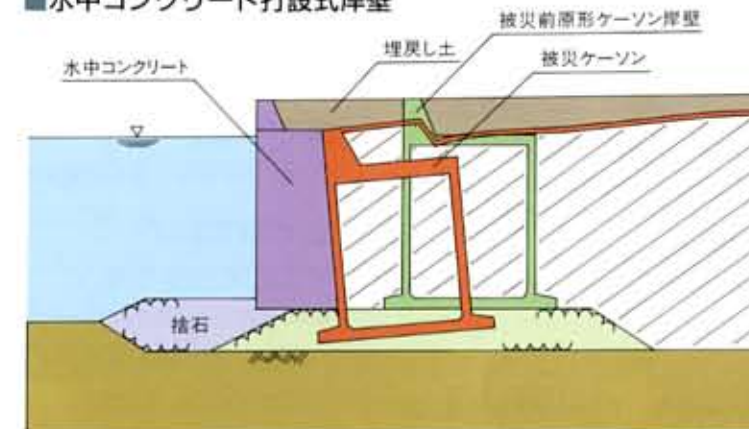
また、リニューアル神戸港をめざした港湾計画も改訂され、今後10年間で外貨機能の強化と臨海部の再開発を実現するとともに、耐震性の高い港湾施設の整備を行っていくことが決定されました。建設各社は、神戸港復興こそ被災した住民の方々への勇気づけになると信じて、神戸港復旧工事、それに続くリニューアル神戸港の復興に持てる力のすべてを結集して取り組んでいます。

岸壁復旧(例)

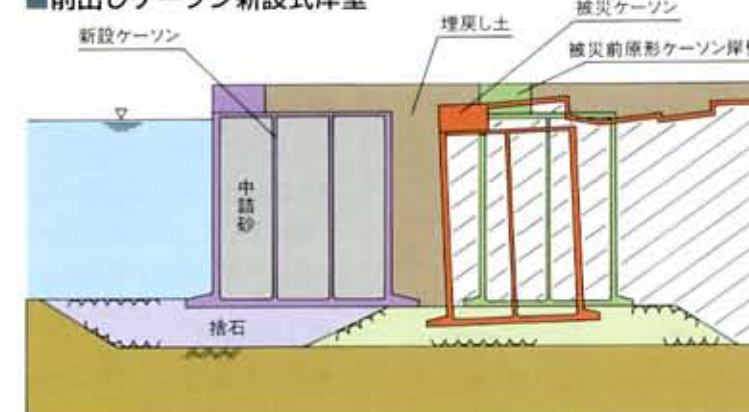
■前出し桟橋式岸壁



■水中コンクリート打設式岸壁



■前出しケーソン新設式岸壁



被災前原形
被災状況
復旧状況