

がら、自治振興助成事業により受益者負担の軽減・平準化措置を講じた。

流域下水道  
事業の進展

県による流域下水道の整備は順調な推移をみせ、平成十七年度末には流域全体で人口整備率九五・五％、幹線管きよ整備率九四・二％に達した。流域別にみると、この時期までに関係市町からの流入が完了していた猪名川、武庫川上流、武庫川下流の各流域下水道に続き、加古川上流流域下水道は平成七年に神戸市が、加古川下流流域下水道は八年に稲美町が、揖保川流域下水道は八年に新宮町（現たつの市）、その翌年に山崎町（現宍粟市）が流入開始したことで、全ての関係市町の流入が完了した。

また、水質汚濁を防止するため高度処理化が進められた。武庫川上流流域下水道は、当初から標準活性炭汚泥法に加えて急速ろ過処理を行っていたが、放流水の窒素削減を図るため、窒素も除去できる高度処理方法をとることになり、平成十一年に高度処理化が完了した。加古川上流流域下水道も平成十五年に高度処理化が完了した。また、猪名川流域下水道は平成八年度から、武庫川下流流域下水道は十五年度から高度処理化に取り組んでいる。

第五節 交通基盤の復興復旧と「関西三空港」時代の到来

兵庫県では「兵庫二〇〇一年計画」（平成元年三月策定）に基づいて、人や物流をはじめとする地域内外の活発な活動や円滑な交流を深めるための交通網の整備が、県内における地域整備の最も基本的かつ重要な課

題として位置づけられていた。このため、選択性や快適性に富む交通体系の確立や、高速性のニーズに応えて、高速道路や空港整備による「県内一時間高速交通圏」の確立を目指し、陸・海・空の総合的な交通網の整備をソフト・ハードの両面にわたって推進してきた。

このような中で、平成七（一九九五）年一月十七日の阪神・淡路大震災は交通インフラに大打撃を与えた。そのため、「兵庫二〇〇一年計画」のフォロアアップ作業における検討内容を踏まえ、被災地の速やかな復旧・復興を目指して、同年七月に「阪神・淡路震災復興計画」が策定された。被災した阪神・淡路地域の復興に当たり、復興計画の五つの基本目標の一つである「多核・ネットワーク型都市圏」を形成するために、陸・海・空にわたる災害に強い「多元・多重の総合交通体系の整備」が具体的な復興事業計画として位置づけられ、交通インフラの整備が進められることとなった。

平成七年十一月には、震災によりダメージを受けた都市機能を早期に回復し、災害に強い地域づくりを推進するために、「緊急インフラ整備三か年計画」が策定された。同計画により、交通インフラは戦略的基盤整備事業に位置づけられ、これに基づき創造的復興が進められた。

一方、「みんなで作る」「もっと使いやすく」「使い方を考える」の三つの視点を踏まえた「つくる」から「つかう」プログラムが打ち出されたことにより、渋滞交差点解消プログラムを策定して整備を進めるとともに、透水性舗装など公共事業による環境への負荷を極力抑制するゼロエミッションインフラの整備など、新たな取組を進めた時代でもある。

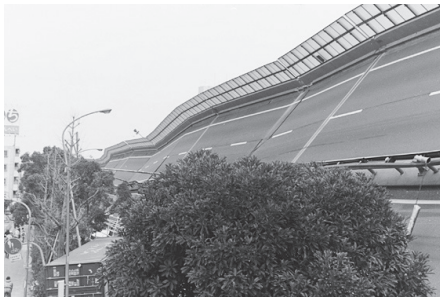


写真 116 阪神高速道路の被災状況（神戸市提供）

## 一 阪神・淡路大震災による交通インフラの被害と復旧

道路の被害と緊急輸送ルート等の確保

阪神・淡路大震災では、名神高速道路、中国縦貫自動車道路（中国自動車道）、山陽自動車道、阪神高速道路（以下、阪神高速）神戸線・湾岸線などの高速道路や、第二神明

道路、姫路バイパスなどが全線ストップしたのをはじめ、国道二号、国道四三号等の一般道も随所で不通となった。高速道路では、名神高速道路が西宮市瓦木高架橋の上り橋が落橋し、下を走る一般道が遮断されたのを筆頭に、武庫川橋、久寿川高架橋など二五橋で、中国自動車道が宝塚高架橋で橋脚にせん断破裂が生じるなど一三橋で、床板の沈下やコンクリート橋脚の破壊、ひび割れが発生した。そして、高速道路で最大の被害が出たのは阪神高速神戸線であり、武庫川―月見山間二七・七キロメートルに一一七五ある橋桁のうち

六三七橋が損傷、神戸市深江地区では鉄筋コンクリート単柱橋が六三五メートルにわたって北側へ倒壊した。阪神高速湾岸線でも、三六六の橋脚のうち五七橋が破損し、西宮港大橋では桁が落下、六甲アイランド大橋でも上り車線の橋桁が台座から外れてズリ落ち、東神戸大橋などでも損傷が出た。

一般道では、国道四三号は、その上を阪神高速神戸線が走っているため、高架橋の倒壊箇所周辺の数カ所でも上下線とも通行不能に陥ったのをはじめ、往復八車線の幹線道路が機能停止したため、阪神間の交通まひは極限に達した。国道二号も、同じく阪神高速の橋脚損傷による浜手バイパスの全面交通止めのほか、岩屋高架橋の落下や、ポートライナー線の橋桁落下などによる

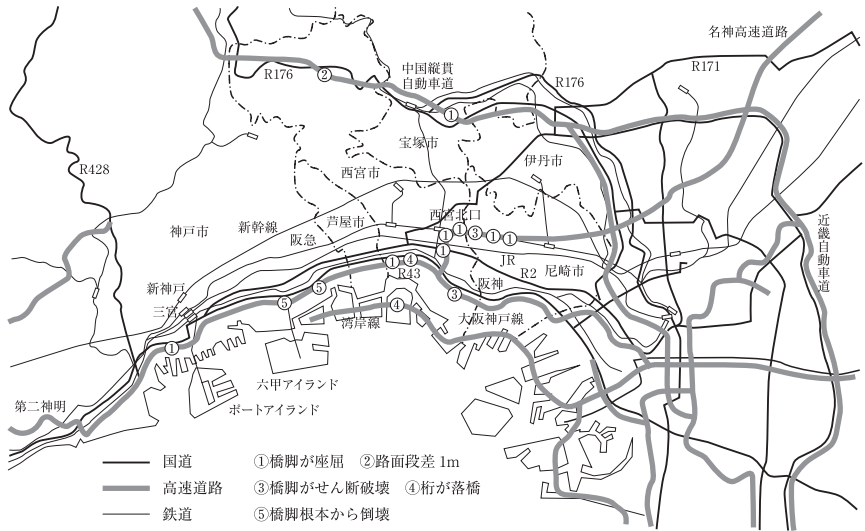


図 55 地震による高速道路の構造物の主な損傷箇所

(『阪神・淡路大震災復興誌』を参照して作成)

部分的な通行止めが実施された。その他の幹線街路でも、立体交差している鉄道や高速道路の倒壊による影響で不通箇所が出た。国道一七一号の阪急電鉄今津線をまたぐ門戸道路橋や国道四三号の国道二号を横切る岩屋高架橋が落橋し、国道二八号（大開通）は地下を走る神戸高速鉄道大開駅の損壊により、路面が大きく陥没したのをはじめ、JRや阪神電鉄の高架橋の落橋等により神戸市の東部、中部の南北幹線道路は各地で寸断された。その結果、阪神間における約二〇万台という交通量が国道二号に集中することになり、大渋滞を引き起こした。

翌一月十八日には、兵庫県警察本部は道路交通法に基づく交通規制を決め、山陽自動車道、尼崎―姫路の国道二号、神戸市道山手幹線、姫路バイパス、加古川バイパス等を災害対策基本法に基づく緊急輸送ルートに指定し、十九日には神戸市道山麓バイパス等も加え、全国の都道府県公安委員会が緊急輸送車両に交付した除外標章を掲示する車両以外の通行を全面禁止した。二十日には、国

道九号、国道一七六号や県道三木三田線を経由して、被災していなかった中国自動車道（西宮北IC以西）、近畿自動車道舞鶴線へのルートを確保し、一般車の誘導を始めた。迂回ルートの混雑は二十五日にピークを迎えたが、二十七日には中国自動車道の供用により国道一七三号、三七二号の渋滞箇所が解消され、中国自動車道の四車線が確保された二月十二日になると、ほぼ通常の交通量になった。

一方、一月二十六日には、JR西日本、阪急電鉄、阪神電鉄による三社合同の鉄道の代替直通バスの運行が決められ、二十八日から国道四三号でバス優先レーンの運用も始まった。

また、二月一日からは、国道四三号、国道二号、阪神高速北神戸線の一部を緊急輸送ルートとして被災地への一般車の流入を強力で抑制した。二十五日からは、復興物資輸送ルートとして、国道四三号、阪神高速湾岸線、名神高速道路が指定されるとともに、生活・復興物資関連輸送ルートとして、国道二号、第二神明道路、阪神高速北神戸線が指定されたが、交通規制は道路の復旧につれて区間、時間ともに短縮されていった。

**道路の** 道路については、緊急救援物資の輸送や物流交通の円滑化を図るため、被害の程度、緊急輸送ルー

**復旧** 復旧 ト、主要な迂回ルートを考慮しつつ、幹線道路の優先箇所を決め、通行止め区間の解消に努めた。

高速道路については、復旧は予想以上の早さで進み、一週間後には中国自動車道（神戸三田IC―吉川IC T）、名神高速道路（上り、吹田JCT―京都南IC）、阪神高速北神戸線（伊川谷IC―藍那IC）等が開放され、一月二十七日には中国自動車道（西宮北IC―府県境）、二十八日には第二神明道路（伊川谷―須磨）が全面通行可能となった。三十一日で落橋等大きな被害の残る区間を除いて高速道路の応急復旧はほぼ完了し、その

表 56 高速道路の復旧経過

道路名	復旧経過
中国自動車道	1月17日 東行 津山以西、西行 山崎以西 1月27日 全線応急復旧完了 2月12日 一部区間復旧完了 7月21日 全線復旧完了
名神高速道路	1月17日 京都南以东 4月20日 全線応急復旧完了 7月29日 全線復旧完了
山陽自動車道	1月17日 西行 山陽姫路東以西 1月20日 東行 山陽姫路東以西
第二神明道路	1月22日 西行 伊川谷～明石西 2月25日 全線復旧完了
阪神高速湾岸線	1月20日 天保山以南 9月 1日 全線復旧完了
阪神高速神戸線	2月25日 武庫川以东 8年9月末 全線復旧完了
阪神高速北神戸線	1月19日 西行 藍那～永井谷 2月25日 全線復旧完了
新神戸トンネル	1月17日 通行止め解除

〔「阪神・淡路大震災復興誌」を参照して作成〕

後も復旧は順調に進んだ。中国自動車道、名神高速道路、阪神高速湾岸線は七月、阪神高速神戸線は京橋―摩耶間（二月十九日）、柳原―京橋間（七月十七日）、摩耶―深江間（八月十日）、月見山―柳原間（八月三十一日）と徐々に復旧し、最後に残った深江―武庫川間が九月三十日に復旧を完了した。一方で、阪神高速神戸線に関しては、県内の学者・研究者による「ひょうご創生研究会」が海外の事例にもあるように高架道路の復旧は取り止めて、道路環境改善を図る必要があるという提言書を兵庫県、神戸市などに提出したが、阪神高速道路公団は従来通りの高架方式で復旧を進めることを決

定した。新聞各紙もクルマ優先社会のあり方に警鐘を鳴らしたものの、重い課題が残されたままの復旧・開通となった。

一般道路については、直轄国道では、主に国道二号、二八号、四三号、一七一号、一七五号、一七六号の六路線で、被災箇所は五五四カ所に上り、上下線全線通行止め一七カ所、一一カ所の一部交通規制を実施していた。このうち、国道二号は、ポートライナー線の桁落下箇所が平成七年七月三十一日に復旧し、橋脚損

傷した浜手バイパスが同年五月二日に復旧した。国道四三号は、倒壊した国道二号との交差部分である岩屋高架橋が平成八年二月十九日に復旧した。国道一七一号は、落橋した阪急今津線に架かる門戸高架橋が十一月二十八日に復旧した。また、震災当日の県の管理道路の通行規制状況は、全面通行止めが一五路線一八カ所、片側通行規制が一五路線二〇カ所で、翌十八日には全面通行止めが一八路線二三カ所、片側通行規制が一四路線一四カ所であった。緊急輸送ルート及び主要な迂回ルート上の幹線道路を中心に被災箇所が復旧に努め、震災一週間後の一月二十五日に、阪神間の道路交通の円滑化を図るため、幹線道路の交通規制箇所、現況道路幅員等の調査を行い、幹線道路網の応急復旧の優先箇所を決定した。震災一カ月後の二月十六日には、全面通行止め一二路線一三カ所、片側通行規制七路線一〇カ所となり、一年後には、神戸市内における全面通行止め一路線一カ所を残すのみまで復旧した。

**鉄道の被害** 阪神・淡路大震災は阪神間の鉄道網も壊滅させ、鉄道の不通区間は約六四〇キロメートルにも及んだ。被害は主に六甲山系の南部の海岸線沿いに集中し、JR西日本の東海道本線・山陽本線、

阪急電鉄神戸線・宝塚線、阪神電鉄本線、山陽電鉄、神戸電鉄、神戸市営地下鉄、神戸新交通システムなど、各路線では高架橋の倒壊や地下構造物の崩壊など致命的な被害が発生した。

大阪と神戸を結ぶJR、阪急電鉄、阪神電鉄が全て不通となったため、三線の合計交通量一日二〇〇万人、ラッシュ時最大一時間一二万人の通勤・通学をはじめとする人々の足は完全に奪われ、大阪・神戸間の鉄道交通は完全に麻痺状態となった。ただ、死者が六三〇〇人を超えた大災害の中で、乗客・旅客に死者が一人も出なかったのは不幸中の幸いであった。



写真 117 JR 六甲道駅の被災状況  
(神戸市提供)

地震でもっとも大きな被害を受けたのは、道路における被害と同様に橋梁であった。JR 山陽新幹線で八カ所、在来鉄道や新交通システムなどで二四カ所、計三二カ所の橋が落ちた。また、トンネルの被害は、神戸高速鉄道、神戸市営地下鉄が大きく、被災箇所は中柱や側壁の上・下端部に集中した。神戸周辺の鉄道は、ほとんどが明治・大正時代に建設された盛土や土留擁壁など土の構造物の上を走っていたため、これらの損壊も目立った。さらに、九つの駅で駅舎の破壊や大損傷の被害が出たほか、各地でホームの破壊や損傷があった。特に顕著だったのは、JR 西日本東海道本線六甲道駅、同山陽本線新長田駅、神戸高速鉄道大開駅、阪急電鉄伊丹線伊丹駅である。

近畿圏の鉄道は、各社とも地震の影響を受けたが、大阪以东及び姫路以西の損害は軽微で、震災当日中にはほとんどが運行を再開した。不通が続いた区間は、JR 西日本では山陽新幹線新大阪―岡山駅間、東海道・山陽線尼崎―姫路駅間、福知山線尼崎―広野駅間と和田岬線、阪急電鉄では神戸線、甲陽線、今津線、伊丹線と、宝塚線池田―宝塚駅間、阪神電鉄、山陽電鉄、神戸電鉄、神戸高速鉄道、神戸市営地下鉄、神戸新交通（ポートライナー、六甲ライナー）、北神急行電鉄、六甲摩耶鉄道（六甲ケーブル、摩耶ケーブル）のそれぞれ全線であった。

より具体的に鉄道会社ごとに被害状況を挙げると、JR 西日本では、高架橋部分の柱の大半がせん断損壊し、八カ所で落橋した。線路や駅舎の被害も大きく、住吉―灘駅間の高架橋や三宮―元町駅間高架橋の一部と加納町第一





写真 118 阪神石屋川・西灘駅付近の被災状況  
(神戸新聞社提供)

架道橋も損壊した。新長田駅付近では線路の一部が宙に浮いた状態になり、駅舎は全壊した。停車場施設は甲子園口駅から西明石駅までのほとんどの駅に被害が出たが、特に被害が大きかったのは、芦屋、住吉、六甲道、三ノ宮、新長田の五つの駅であった。六甲道駅では、桁式ホームが落下・倒壊するなど修復は不可能な状況であった。

阪急電鉄では、京都線を除く全ての路線で被害が出た。被害箇所は、橋梁七〇カ所をはじめ、停車場六四駅、軌道三一カ所、電気一九カ所で、被災車両は九二両に達した。最大の被害を受けたのが西宮北口―夙川駅間で、そのうち西宮高架橋では、五二本は完全に横倒しの状態で破壊された。駅舎では、「三宮のシンボル」と言われた神戸阪急ビル（阪急会館）が大きな被害を受け、全面撤去せざるを得なくなった。また、伊丹駅も駅付近の高架橋が被害を受け、全面撤去を余儀なくされた。

阪神電鉄は、阪神間の鉄道路線の中で最大の被害を受けた。高架橋、車両基地、軌道設備や、車両一二六両の全半壊など広範囲に及び、被害の最も大きかったのは御影―西灘駅間であった。架道橋が八カ所で落下し、高架橋は全区間で崩壊、損傷し、致命的な被害を受けた。線路もほとんどの区間で軌きょうが飴のように曲がり、落下した架道橋では梯子状になった。また、西灘駅東側の船寺陸橋―阪神国道陸橋と石屋川駅付近の中道陸橋―東明陸橋の土留擁壁が倒壊、傾斜するなどプラットホームや駅舎に大きな被害を与えた。石屋川駅付近では、留置線にあった三六両の車両が転落、

転倒した。

山陽電鉄では、明石より東側には大きな被害が出た。停車場二〇駅で被害があり、特に板宿、山陽須磨、山陽塩屋の三駅の被害は大きかった。板宿駅はホームが沈下傾斜し、駅舎などが倒壊して、駅設備は使用できなくなった。山陽須磨駅と山陽塩屋駅でも路盤が沈下し、駅舎などが壊れた。軌道も全区間で軌道狂いが発生した。

神戸電鉄でも広範囲に被害が出たが、なかでも有馬線の被害が大きかった。会下山踏切道付近では軌きょうだけの梯子状態になる箇所もあった。

神戸高速鉄道は、被害は高速長田―新開地駅間に集中し、特に大開駅では中間柱三五本のうち三一本が完全に破壊されるなど駅全体が大きく被災した。その結果、大開駅の真上を走る国道二八号が大きく陥没した。高速長田駅や西代―新開地駅間でも中間柱が破損した。

神戸市営地下鉄では、市街地の開削トンネルのうち、三宮、上沢、新長田の各駅周辺でコンクリート中柱の損壊が集中した。耐震性に優れていると思われていた地下構造物に被害が出たことは、大きな話題を呼ぶことになった。

神戸新交通でも、新交通システムのポートアイランド線、六甲アイランド線とも大きな被害に見舞われた。ポートアイランド線では、三宮の神戸



写真 119 神戸高速鉄道大開駅の被災状況 (神戸新聞社提供)

新聞会館前から貿易センタービルまでの国道二号上の橋脚の大半が座屈破壊され、ポートターミナル駅でも駅舎全体が傾斜した。六甲アイランド線では、住吉駅で軌道桁が落橋し、六甲大橋南側で上り線の軌道桁が落橋した。

**鉄道の** 通勤・通学の重要な足である鉄道は、地震発生と同時に広範囲にわたって運転の見合わせが行われ、

**復旧**

十七日は阪神間及び周辺地域の鉄道網はほぼ完全に止まったが、復旧は着々と進められた。

翌十八日には、ＪＲ山陽本線・福知山線、阪急電鉄神戸線・宝塚線、阪神電鉄本線、山陽電鉄、神戸市営地下鉄の一部区間で復旧し、北神急行電鉄は全線を開通させた。十九日には阪急電鉄宝塚線は全線で運転再開させた。神戸電鉄も一部区間を除く全線で運転を再開させた。二十日にはＪＲ東海道新幹線が新大阪駅以東を再開した。二十一日はＪＲ福知山線が全面開通するなど、鉄道の復旧は予想以上の速さで進んでいった。その後も、二十六日には阪神電鉄により大阪から初めて神戸市内に鉄道が通じ、阪神電鉄武庫川線も復旧した。三十日はＪＲ山陽本線が全線復旧した。

また、二月一日に阪神電鉄・神戸高速鉄道が地下線内に残された車両を利用して西側から三宮まで初の鉄道輸送が確保された。五日は阪急電鉄今津線の全線が開通した。二十日にはＪＲと阪急電鉄の駅を徒歩で乗り継げば、震災後初めて鉄道で大阪―神戸間を往復することが可能になった。この結果、ＪＲ、阪急電鉄、阪神電鉄の三社いずれかの定期券、回数券を持つ利用者は、どの線でも乗り継いで利用できる措置がとられた。

三月一日には阪急電鉄甲陽線全線の運転を再開した。四月一日、震災後七五目目にＪＲにより大阪―神戸

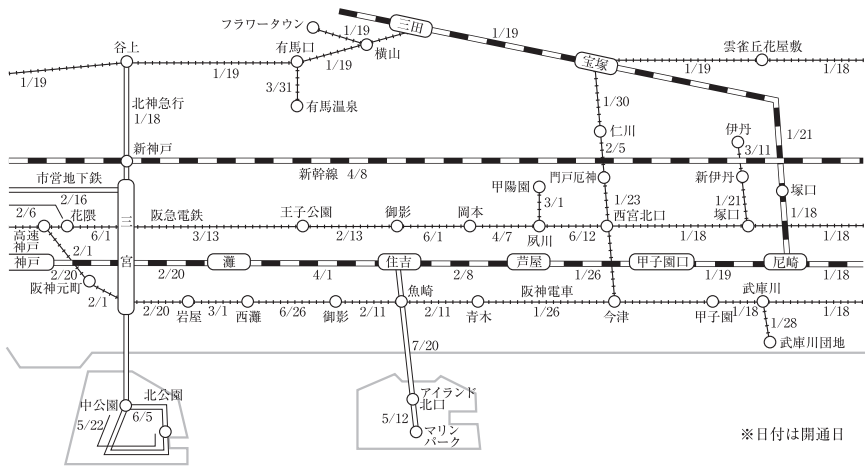
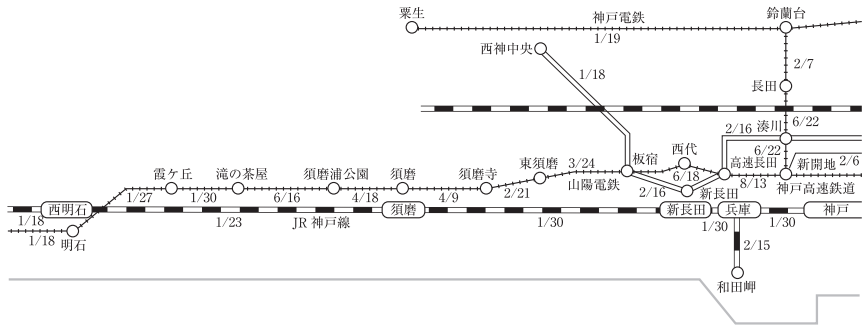


図 56 鉄道の復旧状況

(「創造的復興のあゆみ」を参照して作成)

間が鉄道で最初に直結することになった。六月一日、阪急電鉄はＪＲに遅れること二カ月、震災から一四六日目で全線が开通了。山陽電鉄は十八日に一五二日目にして全線を復旧させた。神戸電鉄も震災から一五六日目の二十二日に全線を復旧させた。また、二十六日には阪神電鉄が全線の運転を再開し、震災後一六〇日目で阪神間の鉄道三線は完全復旧した。神戸新交通は、七月二十日に六甲アイランド線が開通して阪神電鉄と結び、ポートアイランド線も三十一日に全てが开通了。八月二十三日には神戸新交通の残区間復旧により、阪神間の全ての鉄道が震災後、二一八日目で震災前の姿に戻ることとなった。なお、駅施設の被害が特に大きかった神戸高速大開駅が営業を再開したのは、震災からちょうど一年後の平成八年一月十七日であった。

このように、鉄道の復旧は被災地を走る鉄道事業者各社の社運をかけての戦いとなった。この中で、ＪＲ西日本は全国の協力会社のネットワークを駆使し、圧倒的な人的資源等を背景に、わずか三カ月後の四月一日に復旧させた。また、九



カ月後の十月一日には甲南山手駅を新たに開業させ、地域の利用者をいち早く確保した。並行する阪急電鉄も当初予定よりは二カ月早く復旧したものの、JRの復旧に比べ二カ月余り遅れた。阪神電鉄は、高架率の高さからさらに復旧に一月を要した。

#### 鉄道代替バスの運行 と迂回ルートの活用

震災直後から、代替交通が検討・実施されたが、特に急務だった大阪―神戸

間の代替バスは、国道二号が開通した二十三日から国道二号や山手幹線を使って運行が開始され、以後は鉄道の運転再開区間に合わせたルートの変更を行いながら、国道四三号にバス専用レーンを設置して輸送の円滑化を図った。

JR西日本は三宮―甲子園駅間、阪急は三宮―西宮北口駅間、阪神は三宮―甲子園駅間において、バスの前面に「代替バス輸送車」のステッカーを張り、停留所には最寄りの駅名を表示した。運賃はJR、阪急、阪神の乗車区間の定期券、回数券の所持者は、いずれのバスにも乗車できることとし、一般の利用者は、乗車区間の切符を購入して乗車した。二十

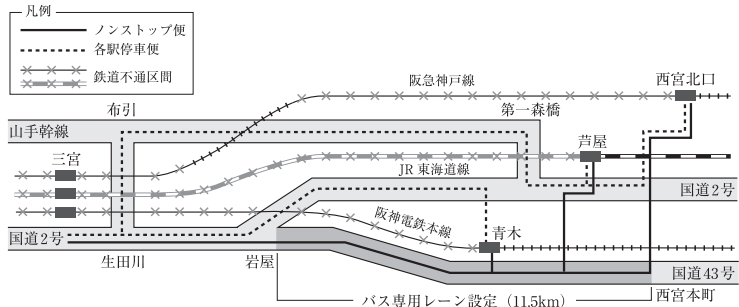


図 57 阪神間鉄道代替バス運行経路

(『阪神・淡路大震災復興誌』を参照して作成)

三日の初日早朝の運行は比較的順調だったが、国道二号の大渋滞が始まった午後になると、運行時間がJR、阪急で約二時間、阪神は三、四時間かかった。その後、JR西日本は二十五日から東海道本線が芦屋まで開通したことを受けて、代替バスの運行区間を芦屋―三宮駅間に、阪神も青木まで開通したことによって青木―三宮駅間に変更した。二十八日からは国道四三号が開通したため、西宮本町―岩屋間にバス専用レーンが設置され、従来の路線に加え、新たに国道四三号経由のノンストップ・シャトルバスが運行された。

また、西側からの代替バスは、三十日にJR西日本の山陽本線須磨―神戸駅間が開通したことから神戸―三宮駅間で運行し、阪急も高速神戸―三宮駅間でそれぞれ運行を始め、三十一日からは山陽電鉄が不通になっていた東垂水―西代駅間に代替バスを運行した。神戸新交通も二十四日からポートルライナー、六甲ライナーの代替バスの運行を開始し、ポートルライナーは神戸税関前―市民病院前駅間、六甲ライナーは御影本町三丁目剣菱酒造前―アイランド北口駅間で運行した。

阪神間におけるJR西日本、阪急、阪神による鉄道代替バスは、阪神が全線の運転を再開した震災発生後一六〇日目の六月二十六日で運行を終えた。一月二十三日の代替バスの運行開始から運行終了までの運行実

第五章 震災後のまちづくりと県土の交流基盤の形成

表 57 阪神間鉄道代替バス実施状況

区分	ノンストップ便			各駅停車便			合計 (従来1日平均)
	阪急電鉄	JR西日本	阪神電鉄	阪急電鉄	JR西日本	阪神電鉄	
路線	西宮北口 —三宮	芦屋 —三ノ宮	青木 —三宮	西宮北口 —三宮	芦屋 —三ノ宮	青木 —三宮	
距離	17.0km	12.7km	9.0km	18.0km	13.5km	9.0km	—
運転間隔 (目安)	3分 10分	3分 5分	3分 10分	10分 20分	5分 10分	10分 10分	
便数	約165便	約430便	約340便	約110便	約160便	約190便	約1,395便 (517便)
台数	55両	60両	27両	35両	23両	14両	214両 (150両)
所要時間 (見込み)	80分	60分	40分	110分	80分	60分	—

(注) 運転間隔の欄の上段は7:00～9:00、18:00～21:00を、下段はそれ以外の時間帯を表す。

(〔阪神・淡路大震災復興誌〕を参照して作成)

績は、三社累計の利用者が一四五万人、約二六万便に達し、最盛期の三月十九日には一日四〇〇〇便、約二三万人の乗客を運び、震災復興、市民の生活維持に大きな役割を果たした。

一方、地震発生以降不通となった山陽新幹線新大阪―姫路駅間の通過交通対策として、臨時列車の増発や臨時ダイヤでの運行が行われ、二十三日から福知山線―山陰線―播但線經由、福知山線―加古川線經由の二ルートを設置し、姫路―大阪、新大阪駅間を結んだ。混雑に備えて、山陰線―播但線ルートには新大阪から姫路まで一日一往復の直通快速を走らせるとともに、播但線姫路―和田山駅間にはノンストップ快速を運行し、和田山駅で特急、急行に接続させた。和田山駅と谷川駅には、全ての特急が臨時停車した。また、一月二十一日のJR福知山線の全通に伴い、大阪と神戸を結ぶ迂回輸送の交通手段として、JR福知山線、神戸電鉄、北神急行を經由するルートが着目され、利用者が急増した。三田駅、谷上駅で乗り換えて新神戸駅に至る迂回ルートとして機能した。二月十六日からは神戸市営地下鉄が全通したことから、更に利

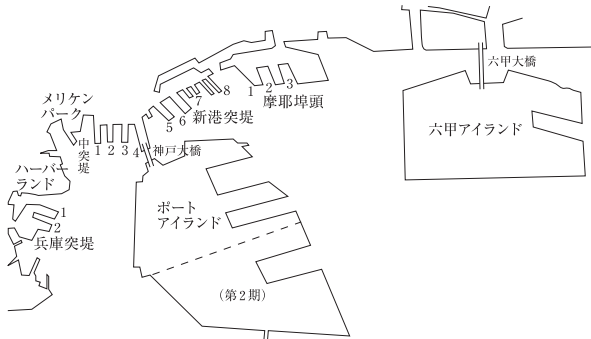


図 58 震災時の神戸港  
 (『神戸港復興記録』を参照して作成)

用者が増加し、三田駅と谷上駅では乗降客数が一日あたり二万人以上となり、混雑が続いた。

**港湾の被害と復旧**

港湾については、大きな被害は震源に近かった神戸港に集中した。神戸港の一・六キロメートルに及ぶ水際線の全てが被害を受け、一部は壊滅した。特にひどかったのは岸壁で、総延長二万六二九メートルの八〇％が陥没し、二三九バースのうち使用可能なのはわずかに九バースに過ぎなかった。物揚場も大半が岸壁の傾斜や沈下などで使用できなくなるなど、その背後にある上屋、野積場、荷役機

械、民間倉庫なども多くが使用不能になり、神戸港という物流の一大拠点は震災によって崩壊した。

具体的な被害としては、ポートアイランドでは、北・中・南の三つの埠頭が岸壁の滑動・沈下で傾斜し、背後のエプロンとヤードは液状化で陥没、荷役機械に大きな被害を受けた。六甲アイランドでは、コンテナヤードの護岸の大規模な側方流動が起こり、南端護岸では岸壁が二〇〇メートルにわたって深さ二メートル以上陥没し、クレーンが倒壊した。新港突堤では、第二突堤西側岸壁が滑動による被害を受け、第四突堤でも南端岸壁の海側への滑動が激しく、神戸大橋の橋脚を支える移動シユールが海側に五〇センチメートルほどずれた。ハーバーランドから第四突堤まで各突堤間の付け根の岸壁は崩れ落ちて海没した。兵庫突堤では、各突堤基部の護岸ブロックが完全に崩壊した。第一突堤・第二突堤



表 58 一般旅客航路の開設状況

航路	運行業者	運行期間	運行便数
神戸（メリケンパーク） ～神戸（KCAT）	早駒運輸	1月19日 ～2月28日	24.5便
神戸（メリケンパーク） ～神戸（ポートアイランド北公園）	神戸観光 汽船	1月20日 ～5月18日	60.5便
神戸（中突堤） ～神戸（ポートアイランド北公園）	神戸観光 汽船	1月20日 ～5月26日	121便
神戸（ハーバーランド） ～大阪（天保山）	共同汽船	1月20日 ～3月31日	24便

〔阪神・淡路大震災復興誌〕を参照して作成）

先端部のケーソン岸壁は海側に押し出されて沈下した。メリケンパークでは中突堤の西側付け根が崩壊し、客船着岸用のケーソン岸壁も滑動して背後が大きく陥没した。摩耶埠頭では、第一突堤東岸壁が破壊され、エプロン舗装は液状化で陥没、第二突堤でもエプロン陥没のためクレーンが陸側に傾斜する被害が出た。

震災直後の神戸港での使用可能バースはわずかしかなかく、貿易港としての機能のほか、震災救援の物資搬送の輸送船や自衛艦の係留、麻痺した陸上交通に代わる海上アクセスの確保などのためにも、一刻も早い岸壁復旧が必要とされた。このため、神戸市は被災が少ない箇所に応急措置で復旧を目指した。

その結果、震災一〇日後には三〇バースが使用可能となり、震災二カ月後には貨物用九三、旅客用一四の計一〇七バースが使用可能になった。三月中旬には、公共岸壁一五〇バース中一〇七バースが応急復旧し、約七〇%の施設が暫定使用可能になった。また、コンテナバースでは、三月二十日に大型のガントリークレーンによる荷役作業を再開した摩耶埠頭に続き、四月三十日にはポートアイランド及び六甲アイランドの二一のコンテナバース中、六バースを暫定供用開始し、六月末までに応急復旧により八バースが、九月末までには一〇バースが暫定供用された。八月からフェリーバースも七バース中二バースを供用開始した。さらに、震災前に五五基あったコンテナクレーンも二五基が稼働し、コンテナクレーンによる荷役が可能になった。暫定供

用バスを使いながら、隣接するバスの本格的復旧を行い、平成七年度中に全体の三分の一が完成した。

これらの暫定供用により、神戸港の定期航路は、震災前に二〇一あった外航定期航路のうち、八月十七日までに約一四〇航路で運航が再開され、外航船の入港は八月で前年同月比の約九〇%にまで回復した。外航コンテナ貨物の取扱量も六月で前年同月比の約五〇%まで回復した。フェリーも震災直後から運航していた高松航路が八月一日から神戸港最初の本格復旧終了施設である東神戸フェリー埠頭第四バスで運航を始め、川之江・新居浜航路も従来どおりの運航を再開した。また、六甲アイランドフェリー埠頭第一バスの暫定復旧により、新門司航路一便、大分・松山航路二便の運航が再開した。さらに、中国との国際航路は、天津航路が五月から、上海航路が七月から平常運航となった。

その後も神戸港の復旧工事は順調に行われた結果、震災から二年二カ月後の平成九年三月二十八日に全ての工事が完了した。復旧工事の総事業費は五七〇七億円であった。

**空港の被害と復旧** 空港及びヘリポートについては、施設そのものに大きな影響はなかった。開港間もない関西国際空港は、大阪国際空港とともに鉄道アクセスが途絶したものの、施設被害としては、誘導路

や整備エプロンにクラックが入り、海上アクセス船の岸壁にわずかのズレが生じた程度であった。地震発生後に安全確認のため、ただちに滑走路の点検を実施し、一時、航空機の離発着を止めたが、当日中に安全が確認されたため平常どおりの運航を行った。但馬空港、播磨ヘリポート、湯村温泉ヘリポートは施設、アクセス道路とも大きな被害はなかったが、震源に近かった神戸ヘリポートだけは、滑走路の一部ひび割れや液状化によりエプロンが泥水に浸かった。ヘリコプターの離発着に支障はなかったが、唯一のアクセスである

神戸大橋が緊急車両のみの通行となったため、利用者の足は奪われることとなった。

翌十八日には、陸上交通の途絶・渋滞による被災地への緊急物資輸送の遅れを防ぐため、自衛隊や民間ヘリコプターによる緊急輸送を実施することとした。県は大阪国際空港、大阪航空局と協議を行い、十九日には運輸省と調整し、民間ヘリコプターによる緊急物資輸送対策を二十日から始めた。二十一日には救援資材備蓄基地としてグリーンピア三木が、緊急物資を集積する臨時ヘリポートとして県消防学校、王子陸上競技場、西宮市民グラウンドなどが決まり、二十三日から運用を開始した。

県域通過対策としては、陸上交通から航空機への転換問題について運輸省などと検討し、大阪国際空港の運用時間を二一時以降一時間延長するとともに、二月七日から一カ月間、東京、広島、福岡への臨時便の運航も行った。時間延長、臨時便の運航は山陽新幹線の再開直後の四月十四日まで続けられ、この間一七九三便で五二万五五四〇人の旅客が利用した。

## 二 ひょうご二一世紀交通ビジョンの策定

道路、鉄道、港湾、空港など交通体系の基盤となる施設は、全国的にそれぞれの分野ごとに策定された計画などに基づき整備されてきた。兵庫県では、平成十三年を目標とする総合計画「兵庫二〇〇一年計画」と整合した総合的な交通計画として、昭和六十一（一九八六）年三月に「兵庫県総合交通計画」が策定されて以降、これに基づき陸・海・空の交通体系の基盤整備が進められていた。

県では平成四年度から三年間の時限組織として交通政策局が土木部に設置され、陸・海・空の総合的な交

通体系整備の指針として、二〇三〇年を目標年次とする「ひょうご二一世紀交通ビジョン」を策定することとなった。同じビジョンは、有識者等から構成される「ひょうご二一世紀交通ビジョン懇話会」を設置し、二

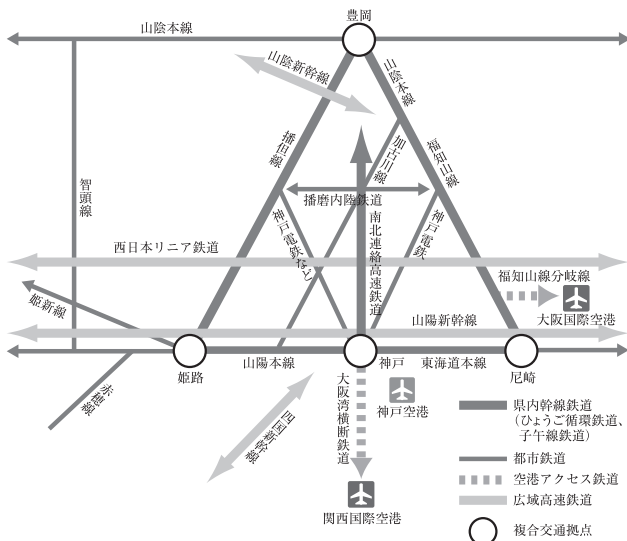


図 59 鉄道の整備パターン  
 (「ひょうご 21 世紀交通ビジョン」より引用)

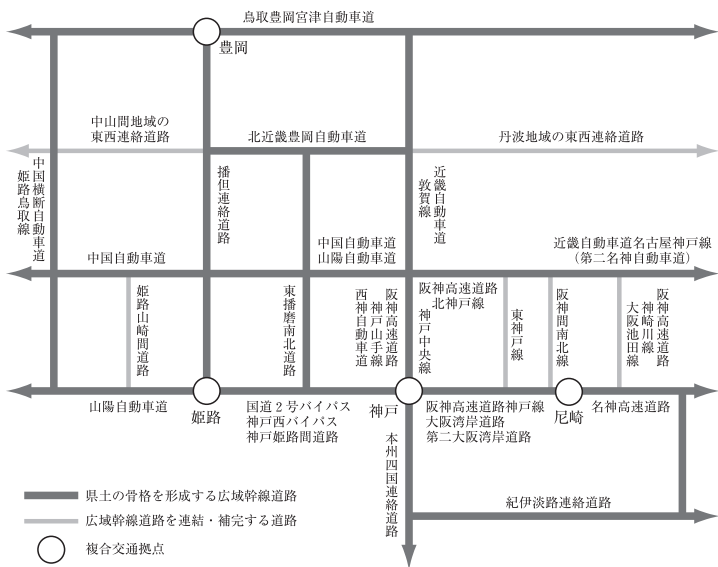


図 60 広域幹線道路網の整備パターン  
 (「ひょうご 21 世紀交通ビジョン」より引用)

年余りにわたって広く議論されたが、そのとりまとめ段階において阪神・淡路大震災が起こったため、安全・安心・防災などの観点から大震災の教訓も反映して、平成七年十月に策定された。

同ビジョンは、「生活の中に交通がとけ込み、交通を介して交流が広がり、交流を通じて地域が活きづく」を基本理念に、①ひょうごの拠点性を高め、国内外との交流を促進する交通体系の充実、②生活圏の広域化に対応した交通体系の拡充、③地域の活動を支援する交通体系の強化、④人と自然に配慮した交通の確立、⑤快適で多様な交通の創出という五つの基本目標を掲げ、鉄軌道、道路交通、航空、海上交通、複合交通拠点の分野ごとに、それぞれ総合交通体系を形成するための主要事業を示した。

### 三 総合交通体系の整備

復興を支えるとともに、災害が起きて都市生活や国土軸機能への影響を最小限にとどめるため、「格子型高規格道路網」の形成とこれらを補完する一般幹線道路網及び主要な街路の整備、鉄道の迂回ルートの整備を図り、道路・鉄道ネットワークの強化を目指した。併せて、空港や港湾においても、背後圏の経済活動を支えるための機能強化や交通ネットワークの充実を図ることにより、交通量の分散やモーダルシフトなど環境にも配慮し、耐震性が高く代替性を備えた陸・海・空の総合交通体系の整備を目指した。

具体的には、道路では、南北・東西の高速道六基幹軸などの整備に取り組む中、緊急時における交通の高速化と円滑な交通が確保できる代替性を備えた「格子型高規格道路網」を打ち出した。東西軸として中国自動車道、第二名神自動車道、阪神高速北神戸線、阪神高速神戸線、名神高速道路、阪神高速湾岸線等を南北

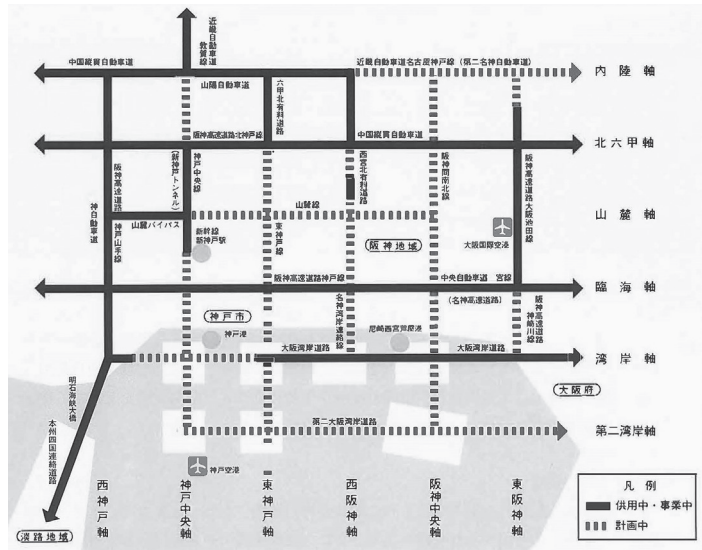


図 61 神戸・阪神地域における格子型高規格道路網の概念図  
 (「ひょうご21世紀交通ビジョン」より引用)

害時の交通拠点としても活用できる空港についても、播磨空港の早期事業化に向けた調査を実施し、さらに関西国際空港二期事業の早期実現に向けての支援も行い、着実な整備を進めることとした。

軸として、阪神高速大阪池田線、同神崎川線、阪神間南北線、西宮北有料道路、名神湾岸連絡線、六甲北有料道路、本州四国連絡道路等を位置づけ、整備を指すとともに、これらを補完する一般幹線道路網の形成を図り、災害に強い道路ネットワークを構築することとした。

鉄道では、迂回ルート強化するため、JR福知山線の複線化やJR播但線の電化・高速化などを促進、大阪国際空港へのアクセス鉄軌道構想の具体化を目指した。港湾では、神戸港や尼崎西宮芦屋港の耐震岸壁の増設、周辺緑地の整備を行い、非常時に救援や物資・人員輸送の基地となる防災拠点づくりを進めるとともに、神戸港と連携して、姫路港や尼崎西宮芦屋港などでコンテナ需要にも対応した機能拡充を目指した。災

#### 四 道路インフラの復興・整備推進

明石海峡大 復興計画に基づき、高速道六基幹軸「格子型高規格道路網」の整備が進められた。特に、平  
橋等の開通 成七年度から九年度までは、「緊急インフラ整備三か年計画」に基づいて、主要な道路の復興

や地域の将来像を踏まえた戦略的基盤整備事業の推進が行われた。

神戸淡路鳴門自動車道（本州四国連絡道路神戸・鳴門ルート）は、昭和六十二年十月に津名一宮IC―鳴門IC間が開通していたが、六十一年四月に着工した、吊り橋として世界最大規模を有する明石海峡大橋（愛称：パールブリッジ）全長三九一メートル、中央支間長一九九メートル）は、地震発生時に高さ約三〇〇メートルの二本の主塔を建設し、メインケーブルの架設がほぼ終わったところだった。大震災で中央支間長が約一メートル広がるなどの影響に見舞われたにもかかわらず、幾多の難工事を克服して、平成十年四月五日に完成した。同日に明石海峡大橋を含めた神戸淡路鳴門自動車道神戸西IC―鳴門IC間が全通したことにより、本州、淡路島、四国が初めて陸路で結ばれた。明石海峡大橋を管理する本州四国連絡橋公団では、開通初年度の交通量を一日約三万台と予測していたが、平成十年五月の大型連休には連日七万台を突破するなど好調であった。開通後六カ月間の平均交通量は、二万九〇〇台余りと公団の予想した水準をほぼ達成した。

山陽自動車道については、平成八年十一月十四日に神戸JCT―三木小野IC間が開通し、翌九年十二月十日に三木小野IC―山陽姫路東ICが開通したことにより、神戸市北区を起点として山口市で中国自動車道と連結する本線が全線開通し、災害・緊急時における中国自動車道との高速道路ネットワークの相互補完機能が向上した。また、明石海峡大橋とつながる三木JCT―神戸西IC間（西神自動車道）は、十年四月

五日に開通した。

阪神高速については、北神戸線は平成十年四月二日に箕谷ランプ―有馬口ランプ間及び有馬口JCT―柳谷JCT間が開通し、十五年四月二八日に有馬口ランプ―西宮山口JCT間の開通により全線が開通した。また、湾岸（垂水）線は平成十年四月五日に明石海峡大橋の開通と併せて大阪湾岸道路の名谷JCT―垂水JCTが開通した。さらに、神戸山手線（白川JCT―神戸長田ランプ）が、平成十五年八月二十六日に開通した。

平成十五年三月二十九日には播磨自動車道の播磨JCT―播磨新宮IC間一・八キロメートルが供用開始した。地域高規格道路では、鳥取豊岡宮津自動車道（香住道路）が十七年三月に供用開始するとともに、北近畿豊岡自動車道（春日和田山道路）は、同年四月十七日に供用を開始し、近畿自動車道舞鶴線と春日ICで接続した。

播但連絡道路は、平成十二年五月二十七日に生野北ランプ―和田山IC間の開通により全線が完成した。播但連絡道路では、平成十五年九月一日～十一月三十日に、高速道路のロードプライシング社会実験を実施し、その結果を受けて料金割引の見直しを行った。通勤通学に播但連絡道路を利用してもらうことにより、一般国道三一二号からの利用転換を促進し、国道の朝夕の渋滞緩和を図った。

このほか、平成六年三月一日に明石海峡大橋の関連事業として工事着手



写真 120 全線開通した播但連絡道路



表 59 第1期地域別渋滞交差点数

地域名	渋滞交差点数
阪神南	15
阪神北	16
東播磨	49
北播磨	37
中播磨	52
西播磨	23
但馬	10
丹波	11
淡路	10
県計	223

〔渋滞交差点解消プログラム〕を参照して作成)



写真 121 阪急川西能勢口駅付近連続立体交差事業

開始した。神戸西バイパスは、十年四月五日に明石海峡大橋の開通とともに、垂水JCT―永井谷JCT間が供用

生活道路の整備としては、各地で連続立体交差事業の推進を図った。阪急電鉄川西能勢口駅付近約一・九キロメートルが平成九年十一月十五日に事業完了したのをはじめ、JR姫路駅付近連続立体交差事業は、駅東部区間において同年四月十四日に下り線の高架切替、六月九日に上り線の高架切替が行われた。また、JR山陽本線等加古川駅付近は平成十五年五月十二日に下り線、五月二十六日に上り線の高架切替が完了し、翌十六年十二月十九日には加古川線の高架切替が行われて事業が完了し、事業区間にある六カ所の踏切が除却された。また、一般道路では、平成十五年十一月八日に国道四八二号の村岡道路蘇武トンネルが開通、同三七二号の天引道路天引トンネルも同年十一月二十二日に開通した。

**渋滞交差点解消プログラム** 平成十三年七月に貝原県政から井戸県政へと代わって、「交流を支える基盤づくり」として、

「みんなでつくる」「もっと使いやすく」「使い方を考える」の三つの視点を踏まえた「つくる」から「つかう」プログラムが打ち出された。すれ違い困難区間の解消を目指す「くらしの道」

緊急整備事業や渋滞交差点の解消・緩和を推進するための右折レーンの設置など、既存ストックを生かしながら、質の高い社会インフラの整備を目指すことになった。

具体的には、県は平成十四年三月に「渋滞交差点解消プログラム」を策定し、県管理道路に係る交差点のうち、二二三カ所を渋滞交差点と位置づけ、平成十四年度から二十年度を事業期間として、右折車線の設置、道路拡幅、バイパス整備、立体交差などの対策により渋滞の解消・緩和を目指す取組を始めた。

## 五 鉄道等公共交通インフラの復興・整備推進

迂回ルートとしてのJR加古川線、JR播但線の電化・高速化

「緊急インフラ整備三か年計画」に位置づけられた路線のうち、JR福知山線（新三田―篠山口駅間）の複線化事業は平成九年三月八日にJR東西線（片

福連絡線）の完成・開業と同時に完成供用し、JR播但線（姫路―寺前駅間）の電化・高速化事業は平成十年三月に完成供用された。また、JR加古川線（加古川―谷川駅間）の電化事業は、加古川駅の連続立体交差事業による高架切替に合わせて、平成十六年十二月十九日に完成供用した。

駅舎の改良、地下 駅舎改良工事では、平成十一年八月に着工した阪神電鉄岩屋駅が十四年三月に完成、供

鉄海岸線の開通 用開始した。国の「鉄道駅総合改善事業費補助」の適用第一号で、第三セクターの神戸

高速鉄道が事業主体となり、国、県、神戸市の補助を得て施行した事業であり、プラットホームの新設のほか、駅施設のバリアフリー化も行われた。同じく、平成十三年十一月からは、プラットホームが二・六メートルと狭く「日本一怖い駅」と呼ばれていた阪神電鉄春日野道駅でも駅舎改良工事に着手し、十六年九月二

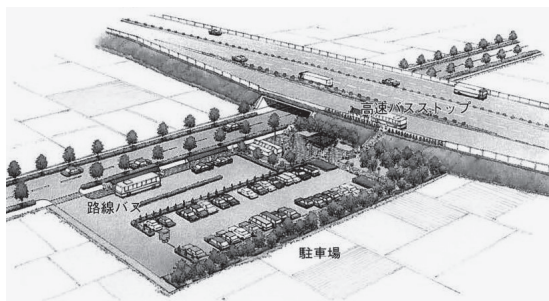


図62 パーク・アンド・バスライドのイメージ  
〔「ひょうご21世紀交通ビジョン」より引用〕

十五日に新ホームが完成し、供用開始した（事業全体は十八年三月末に完了）。

また、神戸市西部地区の活性化のために平成六年に建設が始まり、鉄輪式リニアモーターシステムを採用した神戸市営地下鉄海岸線（三宮・花時計前―新長田駅間約八キロメートル）は、復興事業の核として整備が進められ、平成十三年七月七日に開業した。

#### 淡路島への 高速バス開業

明石海峡大橋の関連区間の用地取得が開始された平成二年一月に、舞子を多元多重の交通結節点にするとともに、鉄道のない淡路島に利便性の高い高速バスを運行するために、県は建

設省や本州四国連絡橋公団と協議を進めていた。しかし、バス停による建設費の増加や、バスの運行によって交通量減少につながり有料道路の採算性に影響する可能性があるなどの理由により、賛成が得られなかった。それに対して、県として明石海峡大橋建設の意義や淡路島民にとって高速バスの果たす役割と必要性を強く訴えた結果、国・県・神戸市・公団・兵庫県バス協会による「明石海峡大橋関連地域高速バス交通計画調査委員会」が設置された。委員会での議論の結果、①鉄道とバスによるレール・アンド・バスライドを実現するために、高速舞子バス停（BS）とJR舞子駅、山陽舞子公園駅との連絡路を整備する、②淡路島側から運行された高速バスが舞子付近でUターンできるよう、垂水JCT内にUターン機能を追加する、③高速バス利用者の利便を図るため淡路島内BS周辺にはパーク・

表 60 5空港整備の方向性

空 港	位置づけ・方向性	就航都市
関西国際空港	国際ハブ空港	国際：世界の主要都市 国内：全国主要都市
大阪国際空港	国内線基幹空港（近畿圏の空港）	全国主要都市及び豊岡
神戸空港	地方空港（神戸とその周辺地域の空港） 兵庫県地域航空システムの母港	札幌、仙台、新潟、東京、 松山、福岡、鹿児島、那 覇など全国主要都市及び 豊岡
播磨空港	地方空港（播磨地域の空港） 国際ビジネス航空活動の拠点 ジェネラルアビエーションの基地	札幌、東京、鹿児島など 主要都市
但馬空港	通勤ター空港 日本海沿岸諸国との国際通勤ター便 などによる日本海交流の拠点 近畿北部におけるジェネラルアビエー ションの基地	大阪、神戸、東京、 名古屋、福岡などの都市

（「ひょうご21世紀交通ビジョン」より引用）

アンド・バスライド（P & B R）用の駐車場を整備する、④舞子―淡路間にはシャトルバス運行が必要となるため淡路島側作業基地跡地にバスターミナル機能を付加することが打ち出された。

明石海峡大橋が開通すると、高速バスは大好評で利用者は多く、島内のBSではP & B R用駐車場の整備が次々と進んだ。高速バスの便数も多かったことから、高速バスを利用した本州・淡路島間の通勤・通学が十分可能となり、多くの利用者が往来する交通機関となった。また、明石海峡大橋開業による旅客船航路の廃止や縮小による離職者対策として、高速バス事業は主に運転手の採用などで就職の受け皿となった。

#### 六 空港施設の復興・整備促進

ひょうご五空 「兵庫県総合交通計画」で兵庫五空港と港の整備方針として位置づけられた関西国際空港をはじめ

め、大阪国際空港、神戸空港、播磨空港、但馬空港の五つについては、平成七年十月策定のひょうご二一世紀交通ビジョンでも整備方針が引き継がれ、各空港の整備の

方向性が示された。

特に、各空港への交通アクセスの強化がうたわれ、神戸空港や山陽新幹線新神戸駅と関西国際空港を結ぶ大阪湾横断鉄道構想、大阪国際空港とＪＲ伊丹駅を結ぶ鉄道整備の推進が新たに位置づけられた。

なお、播磨空港計画については、平成十四年五月三十一日、知事が翌年度からの国の第八次空港整備計画における整備要望を見送ることを表明した。同日、県と地元市町等からなる播磨空港建設促進協議会の総会でこの方針が承認され、計画を断念することが決まった。

**神戸空** 阪神・淡路大震災の発生後、神戸空港は震災復興の重要なプロジェクトの一つになった。神戸空港開港

港はポートアイランド約三キロメートル沖の海面を埋め立て、幅六〇メートル、長さ二五〇〇メートル滑走路一本を建設し、神戸市が設置・管理する第三種空港である。平成元年に兵庫県・神戸市経済界で神戸空港建設促進協議会が設立され、三年の「第六次空港整備五箇年計画で初めて「予定事業」として記載され、条件付きで整備が認められることとなった。この時の条件とは、空港計画の熟度（位置、空域、環境保全等）、航空需要の確保の見通し、周辺開発の進展状況等に関する課題について、事業主体である神戸市の調査検討で課題解決の見通しが立った段階で新規事業として採択されるというものであった。

関西に関西国際空港、大阪国際空港という二つの空港がある中で神戸空港の必要性が問われた。神戸市の説明は、①日本の国内航空需要は首都圏、関西圏の二大都市圏に集中しており、今後増加が予想されるのに受け入れる二大都市圏の空港整備は遅れている、②関西圏は約二〇〇〇万人の人口と、カナダ一国に匹敵する経済規模を持っているのに比して、人口一〇〇万人当たりの滑走路の長さ比較では世界の大都市圏に著

表 61 神戸空港による経済効果

	人口増加数 (人)	雇用増加数 (人)	所得増加額 (億円)
神戸都市圏 (うち神戸市)	44,100 (28,200)	37,200 (22,500)	5,900 (4,000)
大阪都市圏	4,000	9,500	1,300
京都都市圏	1,000	6,500	500
合計	49,100	53,200	7,700

〔「神戸空港計画の概要」より引用〕

しく遅れている、③神戸都市圏から国内航空を利用する場合、関西国際空港はアクセスの時間と費用で、大阪国際空港は便数の制約などで、利用者の利便性が確保されていない、④増大する関西圏の国内航空需要に  
対し、国際ハブ空港の関西国際空港、国内の基幹空港としての大阪国際空港とともに、神戸都市圏の航空需  
要をまかなう都心型空港としての神戸空港の三空港が連携して対応していくことが期待されているというも

のであった。平成七年に策定された「神戸市復興計画」では、神戸空港は中長期的  
なまちづくりの視点から、今後の復興を支える基幹的なプロジェクトとして位置づ  
けられた。空港は活力ある神戸経済をつくる上の重要な都市基盤になり、ファッショ  
ン、観光、レジャーなどの都市型産業の振興が促進され、新しい雇用の機会も生ま  
れた。神戸空港建設による経済効果は、神戸都市圏で五九〇〇億円の所得増加及び  
三万七二〇〇人の雇用増加が見込まれた。神戸空港は平成十七年度開港で、旅客需  
要見込みは開港当初年間三四〇万人、二十二年度には四二〇万人に達すると予想さ  
れていた。

その後、空港の建設に向けて、平成十年には環境影響評価（環境アセスメント）が  
行われ「おおむね適切」と答申され、空港島の埋め立てに必要な公有水面埋立免許  
の取得手続きが進められた。一方、反対する市民から「空港建設の是非を問う住民  
投票条例」の制定を求める署名活動が展開され、三〇万七〇〇〇人余りの署名が集  
まったが、臨時の市議会で審議された結果、条例制定案は否決され、推進に対する

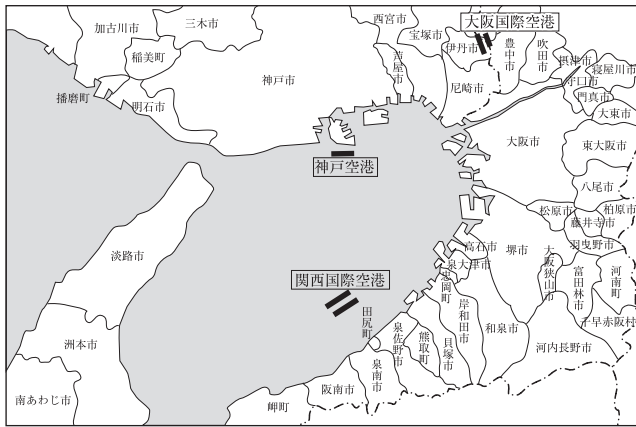


図 63 関西 3 空港の位置図  
 (第 5 回国土交通省成長戦略会議資料を参照して作成)

決議案が可決された。翌十一年には、反対運動が高まる中、環境庁は空港が震災復興の核として位置づけられることを考慮して埋立容認の意見書を運輸省に提出し、認可されたことから、同年九月に着工され、十月二十九日には空港起工式が開催された。平成十二年には空港と市街地を結ぶ交通アクセスとして神戸新交通ポートアイランド線（ポートルайナー）の延伸が決まり、全線高架方式で事業費が五九〇億円と発表された。

平成十四年には、神戸市、地元経済界が神戸空港ターミナル会社を発足したが、その後も反対運動が続く中、順調に工事は進み、就航する航空機や就航路線も徐々に決まっていき、当初の予定どおりに平成十八年二月十六日に神戸空港は開港した。

**関西三空港** 神戸空港が開港したことにより、関西国際空港、時代の到来 大阪国際空港とともに「関西三空港時代」が到来

した中で、比較的狭いエリアに三空港が共存することから、各空港の適切な役割分担や、三空港がトータルとして最適運用が図られることが求められた。これを踏まえ、関西の地元経済界及び自治体が関西三空港のあり方について議論する場として平成十五年に「関西三空港懇談会」が設置され、関西経済連合会の会長、大阪府知事、大阪市長、兵庫県知事、神戸市長がメンバーとなって、国土交通省参画の下で三カ年にわたり議論が行われた。



写真 122 神戸震災メモリアルパーク

その結果、国土交通省から平成十七年十一月に関西三空港時代における各空港のあり方について、関西国際空港を核としつつ、大阪国際空港、神戸空港の最適運用を図る方向性が示された。関西国際空港は国際拠点空港であり、関西圏の基幹空港と位置づけられ、国際線が就航する空港としては同空港に限定されることとされた。大阪国際空港は国内線の基幹空港と位置づけられ、環境と調和した都市型空港とするという観点から平成十六年に高騒音機材の就航禁止等空港の運用見直しが決定された。一方で、神戸空港は神戸市とその周辺の国内需要に対する地方空港と位置づけられ、運用時間は一五時間とし、発着回数一日六〇回、一年二万回程度が上限とされた。

## 七 港湾施設の復興

神戸港の復旧、震災メモリアルパーク完成

神戸港は、平成九年三月二十八日に全ての復旧工事が完了したが、七年に改訂された「神戸港長期計画」に基づき、将来計画が進められた。市街地復興の先導的なプロジェクトである神戸東部新都心計画の防災拠点の役割を担うウォーターフロント空間として、平成九年度には水際広場や物揚場、ハーバーウォークの整備が行われた。また、震災で崩壊した神戸メリケン波止場の一部を、震災当時のままに「神戸震災メモリアルパーク」として保存する工事も平成九年七月に完成した。これは、震災のすさまじさを後世に残そうとするもので、延長約六〇メートル



団が訪問した。さらには、大学の進出も増加するなど、神戸港の活性化につながっていった。

港湾事業では、平成十六年七月に国土交通省から、大阪港、東京港、横浜港などとともに、国際競争力を強化するための「スーパー中枢港湾」に指定され、予算の重点配分によりターミナルの大規模化や規制緩和などで支援を受けられることとなった。また、港湾でのコンテナの搬出入手続きを電子化するために、日本物流情報ネットワーク「JCLnet」が平成十七年三月から稼働し始めた。

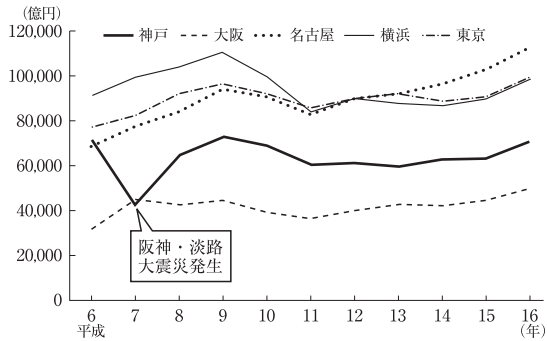


図 64 主要港の外国貿易額(通関額)の推移  
〔「阪神・淡路大震災復興誌」を参照して作成〕

ル、幅一五メートルの区間を総工費二億五〇〇〇万円を整備したものである。

図 64 をみると、震災後は神戸港が使用できない間に貨物輸送が国内外の港にシフトし、神戸港は港湾機能が復旧したにもかかわらず、震災以前の水準に回復するのに約一〇年も要した。

その間、神戸港は着々と復興の歩みを続け、国内外の都市間競争も激化する中ではあったが、国際都市神戸の新しい飛躍の礎づくりと二世紀の新たな港づくり、災害に強い都市づくりの実現に取り組んだ。

一方、平成十五年四月には政府の構造改革特区に神戸市の「先端医療産業特区」と「国際みなと経済特区」の二件が内定したことから、ポータアイランドには医療関連産業が数多く立地し、海外からも多くの視察

