

# 神戸市における臨海工業地帯造成工事

## つるかばと 鶴甲山土砂採取工事現場

(神戸市埋立事業局 提供)

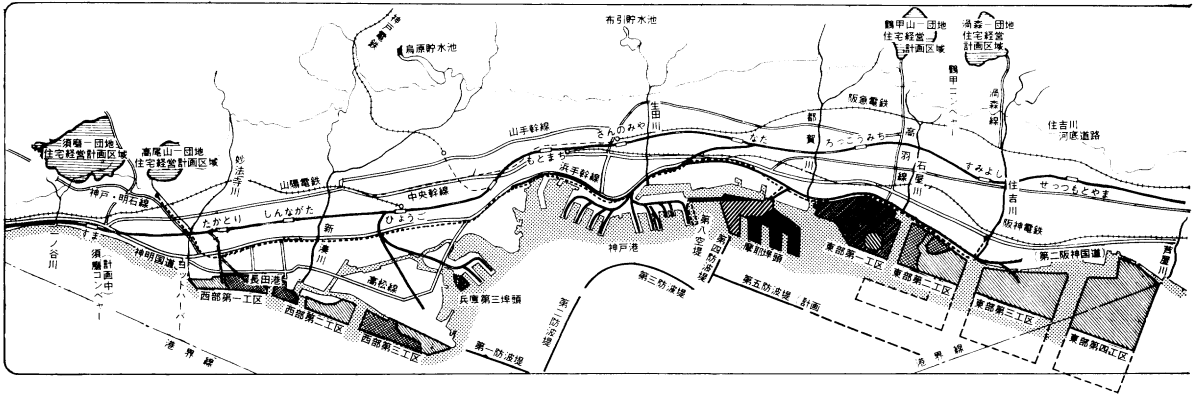


世界有数の貿易港として神戸港は年々増加の一途をたどる取扱貨物量に対応し港湾整備 10 ヵ年計画の一環として摩耶埠頭の建設をはじめ港湾施設の整備と臨海工業地帯の大規模な造成工事が急ピッチで進められている。

東部地区は約 150 万坪を 4 地区に分け、西部地区は約 35 万坪を 3 地区に分け各地区とも工区の間には船溜り、公共物揚場などの内貿港湾施設を併設する。これに必要な埋立土量は 8 500 万 m<sup>3</sup> (総工費 397 億円) におよび、地形上その大半を裏山の切取土砂に依存している。すなわち東部海面は鶴甲山、渦森、須磨 (高倉山)、西部海面は須磨 (多井畑)、高尾山の切取土砂を搬入、切り取り後は都市計画による宅地造成、住宅建設を予定している (総工費 382 億円)。そのため鶴甲山工区には地下にベルトコンベヤーを布設し大量土砂の輸送を計り (須磨の高倉山にも計画中)、住吉川には河底道路を新設して運搬専用道路にするなど、わが国はじめての施設をフルに稼動して非常な成果をおさめつつある。

輸出専用の摩耶埠頭 (4 突堤, 18 バース) は現在第 1 突堤が完成、第 5 防波堤 (延長 1 700 m) とともに 40 年度までに 3 突堤, 13 バースを予算 130 億円で直轄工事中、石炭専用の兵庫第 3 突堤 (2 バース) の計画もあり、34 年完成した神戸港第 8 突堤 (東側) をさらに西へ 1 バース建設する計画も進められている。鉄道網、道路網、電力、工業用水など必要施設の拡張計画と相まって昭和 40 年以後の神戸市の地図は大きくぬりかえられよう。

(本文ニュース参照)



↓ 渦森地区 総搬出計画 800 万 m<sup>3</sup> で 37 年度末までに 20 万 m<sup>3</sup> を搬出する。



↓ 高尾山地区

総搬出計画 400 万 m<sup>3</sup> で 37 年度末までに 162 万 m<sup>3</sup> を搬出する。



鶴甲山土砂採取現場

ベルトコンベヤー通路

鶴甲山で採取された土砂は立坑（グローリーホール）からエプロンフィーダーをへて暗きよ、トンネルの中に設けられたベルトコンベヤー（延長 3 743 m）へ落される。市街地の交通に何の障害もなくストックパイルへ貯蔵され待ちかまえたダンプトラックで海面へ運ばれる。取出口は 3 通路 6 車線で、12 のゲートもち、きわめて能率的である。1 500 万 m<sup>3</sup> のうち 570 万 m<sup>3</sup> の搬出を終っている。

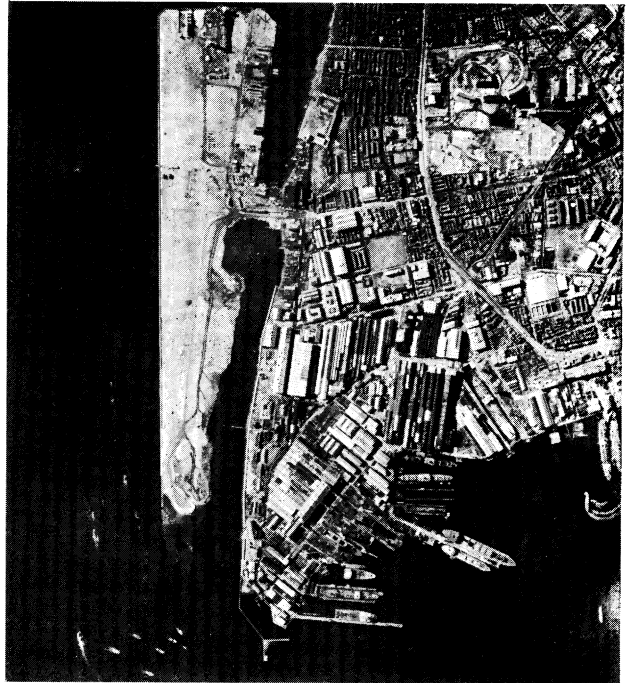


# 凡 例

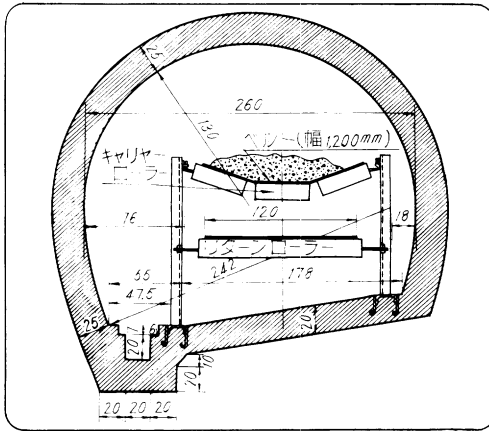
- 神戸市道高速道路一号線
- 神戸高速鉄道
- ==== 臨港鉄道計画線
- ==== 主要都市計画街路
- ▨ 臨海工業地帯計画区域
- ▨ 臨海工業地帯完成区域
- ▨ 商港計画完成区域
- ▨ 商港計画区域
- ▨ 山土採取計画区域

西部第3工区は計画面積 14 万坪で 35 年 6 月 1 日着工した。現在の進捗状況は 107 000 坪で 38 年度中に完成の予定である。総土量は 580 万 m<sup>3</sup> を要する。

西部第3工区

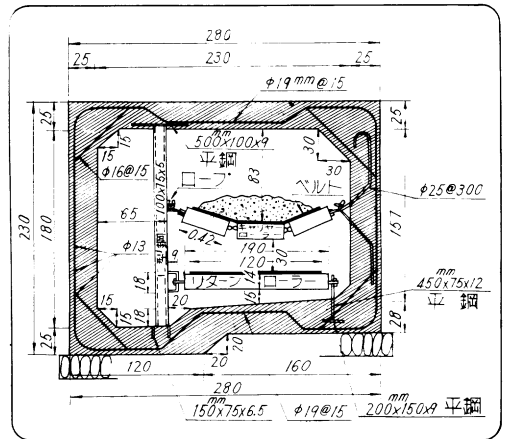


トンネル部断面

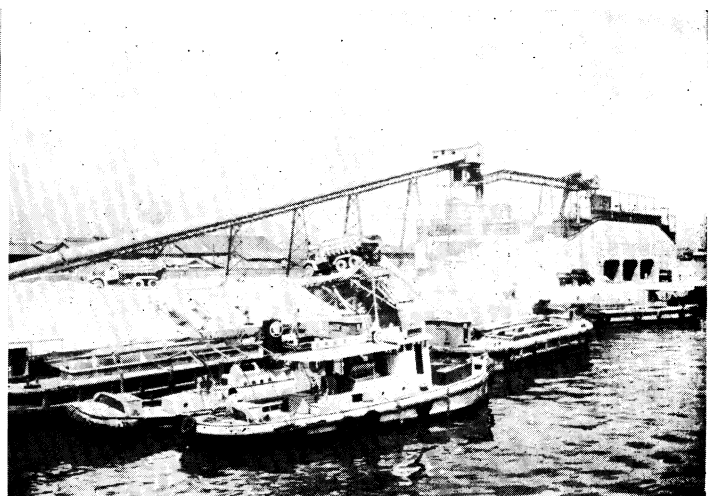


トンネル部 (上図参照)

暗きよ部断面



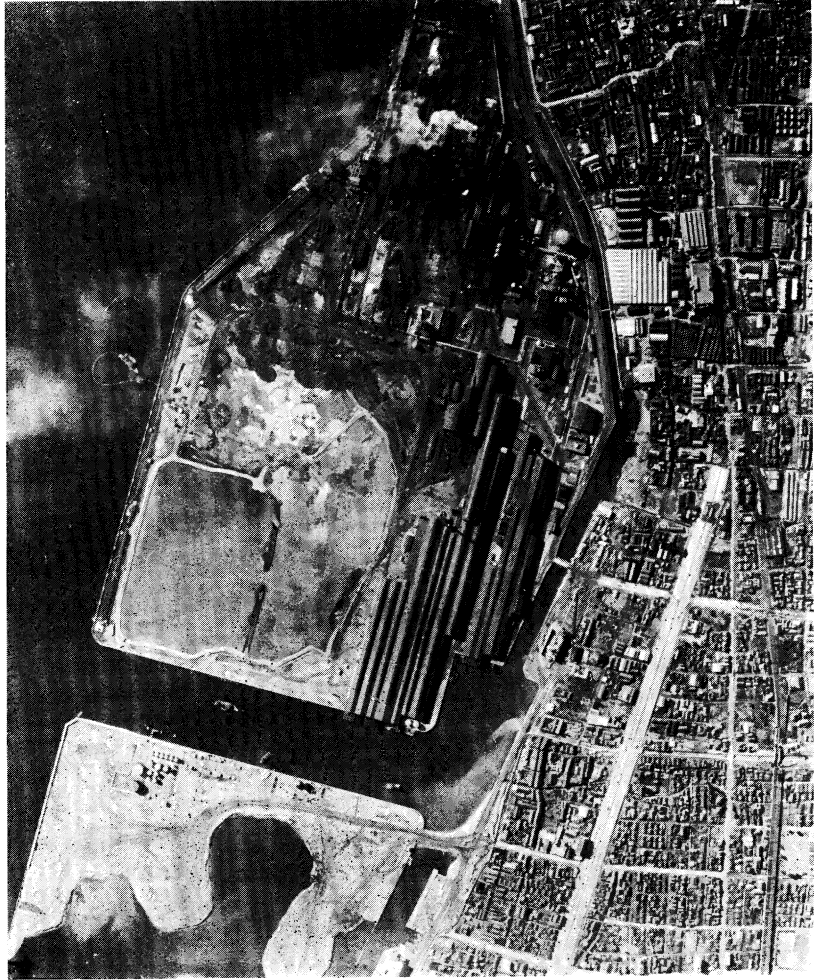
地上部ベルトコンベヤーの一部とストックパイル



### 東部第1および 第2工区の一部

東部第1工区は昭和28年に着工、昭和32年から本格的に施工し、すでに26万3000坪を造成した。神戸製鋼が操業中であり、38年度中に全事業を終る見込みである。

東部第2工区は写真左下に見られるごとく全体計画28万坪のうち約8万坪が完成した。総埋立土量は1350万 $m^3$ に達する見込みである。約30社の進出が決定している。



### 西部第1工区

32年より施工し37年3月31日をもって85800坪を完成、石油基地として活動中である。将来12万坪とするべく計画中で、埋立土量293万 $m^3$ を見込んでいる。

### 須磨地区土砂採取工事

4000万 $m^3$ のうち282万 $m^3$ を37年度までに終る見込み。

