



筆者は、平成6年6月29日から翌年6月23日まで...

たのめかと思案投首の毎...

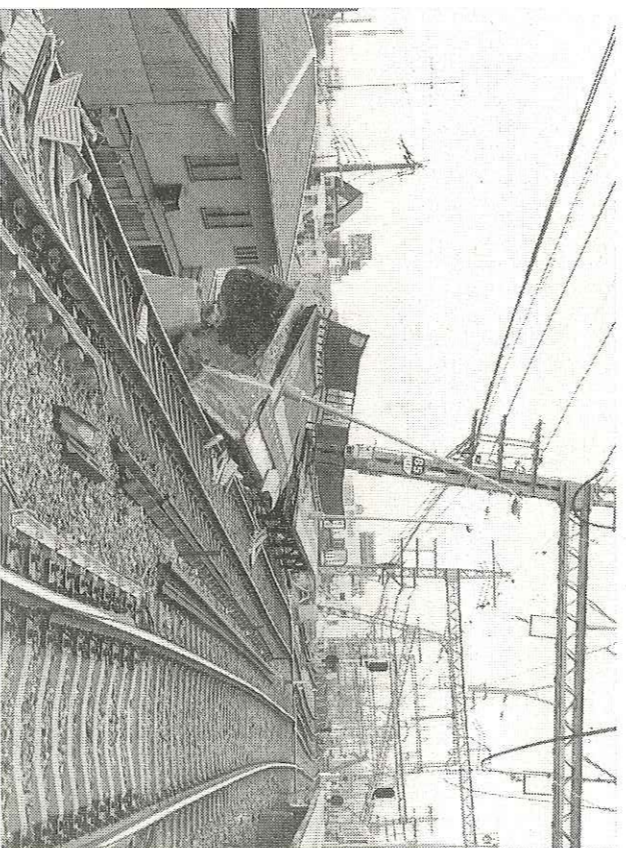
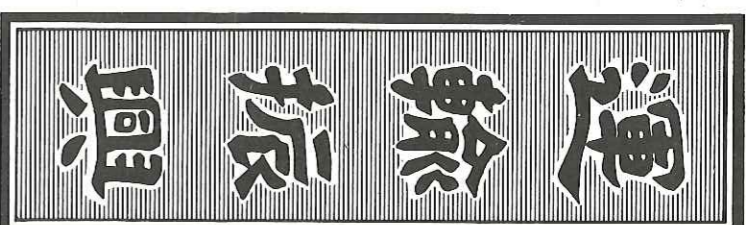
阪神・淡路大震災と被災した鉄道の復旧

戸矢 博道

平成23年3月11日(金) 地震への備えが必要と言われ...

大震災時における鉄道行政

発行人 運輸振興協会...



阪神電気鉄道(株)提供

乗つた3月20日 且には異日本震災が起...

いる。火事は 東日本震災ではこの教訓...

テレビ映像を 見ると、東日本震災から...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

助成 The Nippon Foundation 当協会の運営については、競艇交付金による助成を受けております。

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

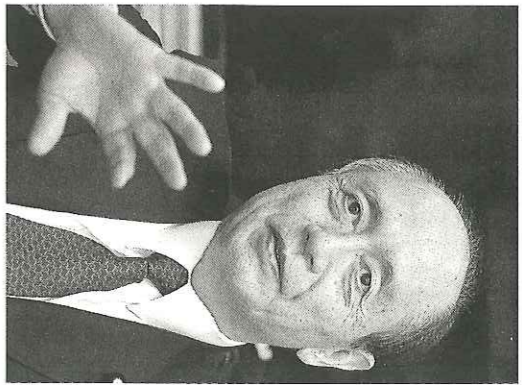
10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...

10年間で3兆円...



国土交通大臣に 前田武志氏が就任

野田内閣は9月2日に 発足し、国土交通大臣・海 洋政策担当に前田武志氏 (参・比例 奈良県出身) が就任されました。

以下、9月9日付で次 副大臣、大臣政務官に 及び北海道開発関係策の 閣僚を除く。)並びに国際 関係を除く。)並びに鉄道、 策(鉄道、自動車及び観光

松原 仁 (衆・東3区)

奥田 建 (衆・石1区)

国土交通大臣 奥田 建 (衆・石1区) 国土政策、水管理・国土 防災対策関係策、土地

津川 祥吾 (再任)

室井 邦彦 (参・比例)

国土交通大臣政務官 津川 祥吾 (再任) 国土政策、水管理・国土 防災対策関係策、土地

国土交通大臣政務官

津島 恭一 (衆・比例東北)

国土交通大臣政務官 津島 恭一 (衆・比例東北) 国土政策、水管理・国土 防災対策関係策、土地

国土交通省総合政策局に 「公共交通政策部」を新設

総合政策局公共交通政策部長 渡邊一洋

国土交通省は平成27年7月、総合政策局に「公共交通政策部」を新設しました。公共交通は経済活動・国民生活の基盤ですが、自家用自動車が増加し、その依存度が高まった結果、特に地方において厳しい状況となっています。しかし、少子高齢化などにより再び公共交通の必要性が高まり、地域の事情に応じた対応が社会的に求められています。また、我々も豊かな生活を目指中で、そのニーズが安全・快適・交流また環境の観点から一部を公共交通機関の利用に徐々にシフトする必要があると見えています。そのような背景の中、「公共交通政策部」は交通運輸行政として重要な部門であり国民の期待の大きい部署として新設されました。

公共交通政策部設置の背景

交通は、人物の交流・だが、少子高齢化・人口減増・国際競争の激化など、010年時点でわが国の高にシフトし、我が国は人口の存在感が希薄化することが懸念されているところで、23%を占めているところで、

す。

以下、渡邊一洋初代部長にその組織新設の背景を含め主要施策について紹介いたします。

総合政策局公共交通政策部長 渡邊一洋

国土交通省総合政策局に 「公共交通政策部」を新設

発行所 協栄運輸振興協会 法人番号 102-0083 千代田区麹町4-5 TEL 03-3921-8431 FAX 03-3921-8433 事務所 東京都千代田区麹町4-5 TEL 03-3921-8431 FAX 03-3921-8433 代表取締役 渡邊一洋

が、2030年には32%、2050年には40%に達する予測されており、国内だけでなく、我が国の経済的および環境への影響が懸念されています。公共交通政策部は、公共交通政策の企画、立案、推進、実施に係る業務を担います。公共交通政策部は、公共交通政策の企画、立案、推進、実施に係る業務を担います。

以下、渡邊一洋初代部長にその組織新設の背景を含め主要施策について紹介いたします。

国土交通大臣政務官

津川 祥吾 (再任)

国土交通大臣政務官 津川 祥吾 (再任) 国土政策、水管理・国土 防災対策関係策、土地

運輸振興

国土交通省は平成27年7月、総合政策局に「公共交通政策部」を新設しました。公共交通は経済活動・国民生活の基盤ですが、自家用自動車が増加し、その依存度が高まった結果、特に地方において厳しい状況となっています。しかし、少子高齢化などにより再び公共交通の必要性が高まり、地域の事情に応じた対応が社会的に求められています。また、我々も豊かな生活を目指中で、そのニーズが安全・快適・交流また環境の観点から一部を公共交通機関の利用に徐々にシフトする必要があると見えています。そのような背景の中、「公共交通政策部」は交通運輸行政として重要な部門であり国民の期待の大きい部署として新設されました。以下、渡邊一洋初代部長にその組織新設の背景を含め主要施策について紹介いたします。

国土交通省は平成27年7月、総合政策局に「公共交通政策部」を新設しました。公共交通は経済活動・国民生活の基盤ですが、自家用自動車が増加し、その依存度が高まった結果、特に地方において厳しい状況となっています。しかし、少子高齢化などにより再び公共交通の必要性が高まり、地域の事情に応じた対応が社会的に求められています。また、我々も豊かな生活を目指中で、そのニーズが安全・快適・交流また環境の観点から一部を公共交通機関の利用に徐々にシフトする必要があると見えています。そのような背景の中、「公共交通政策部」は交通運輸行政として重要な部門であり国民の期待の大きい部署として新設されました。

国土交通省は平成27年7月、総合政策局に「公共交通政策部」を新設しました。公共交通は経済活動・国民生活の基盤ですが、自家用自動車が増加し、その依存度が高まった結果、特に地方において厳しい状況となっています。しかし、少子高齢化などにより再び公共交通の必要性が高まり、地域の事情に応じた対応が社会的に求められています。また、我々も豊かな生活を目指中で、そのニーズが安全・快適・交流また環境の観点から一部を公共交通機関の利用に徐々にシフトする必要があると見えています。そのような背景の中、「公共交通政策部」は交通運輸行政として重要な部門であり国民の期待の大きい部署として新設されました。

日本財団

当協会の運営については、 当協会の運営については、 当協会の運営については、

遊歩道

家族の絆を 引き裂いた東 日本大震災から 早くも半年 余り、9月は じめ、新しい 政権が発足した。生き残った ために社会の人々がともに力

を大切に推し進めてほしい。 解のある人と人との会話を

国際競争力強化目指す海事行政

平成23年版海事レポート

運輸振興

発行所
 会 運輸振興協会
 〒102-0083 千代田区麹町4-5
 TEL 03-5221-8431
 FAX 03-5221-8433
 ホール
 http://www.transport-j.or.jp
 Eメール transport@bih-home.jp
 〒100-8208 千代田区千代田1-1
 TEL 03-5221-8431
 FAX 03-5221-8433
 〒1200101 東京都東区東1-2-614

国土交通省海事局は7月15日、「平成23年版海事レポート」を公表しました。海運・造船など海事産業は、我が国の国民生活や産業活動を支える重要な役割を担っており、我が国の発展にとって極めて重要な産業です。しかし、近年の景気低迷の影響で激しい競争にさらされ、少子高齢化の問題にも直面しています。世界経済のグローバル化とアジアの経済成長を積極的に取り込むべく、抜本的改革が求められています。我が国が引き続き海事分野で世界の一流国であり続けるため、種々の課題に取り組んでいます。まず第一に、日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化が重要で、諸外国と比べ、負担の重い外航海運税制の抜本的強化も重要で、昨今の世界経済動向や大型船舶向けに韓中の競合状況は、今後一層激しさを増すと予想され、具体的方策について議論を進めています。さらに、内航海運代替建造対策をはじめ、フレキシブルな活性化や難島航路の維持、海運の次世代を担う優秀な船員の確保・育成、環境負荷の低い船舶の開発・普及と部を通じ海事行政の幅広い分野について各種データと現状分析を踏まえ、直面する政策課題への対応をまとめていきます。その概要は―。

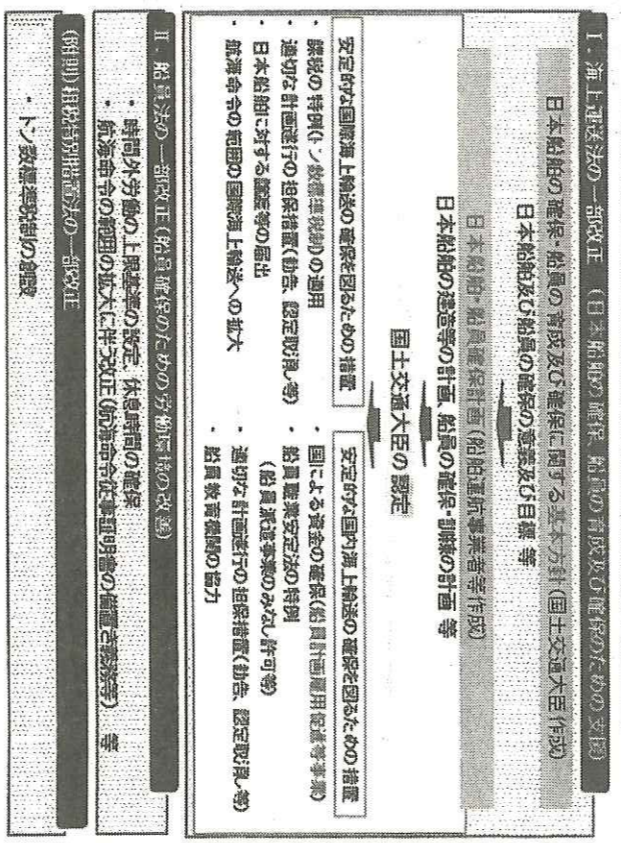
【日本籍船・日本人船員の確保の目標】
 日本籍船の船舶職員を全船員で配するも、最低限必要日本籍船約45隻、これらを運航するのには必要日本人船員は約500人とされた。現状で保計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合は、これらの必要規模を短期間に達成するのは困難な状況である。

海事行政における重要課題

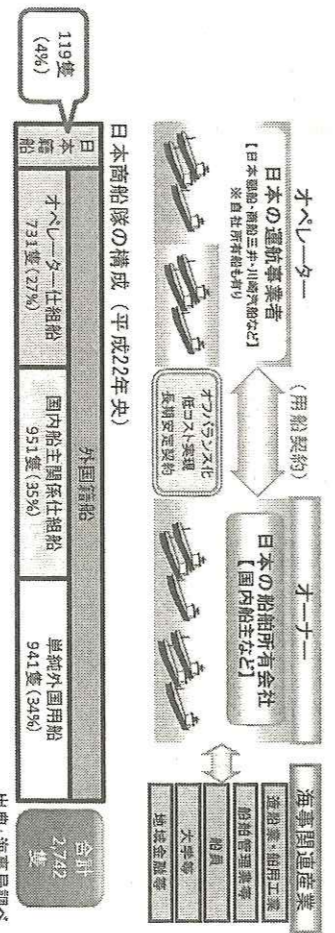
安定的な国際海上輸送の確保

日本の要から、安定的な国際海上輸送の核となるべき日本籍船は、最も多かっから、92隻（平成19年）、た1580隻（昭和47年）事業者に対するトナリ船員で1.5倍増加させることを目指している。

海上運送法及び船員法の一部を改正する法律



我が国商船隊の構成



助成
 The Nippon Foundation
日本財団
 当協会の運営については、
 当協会の運営に
 助成金を提供し、
 協会の活動の発展に
 貢献しております。

東日本大震災への対応等
 平成23年3月1日に発生した東日本震災は、船舶・物の支援を長期継続して、復興に導く方策だ。

崩壊以降20年間低迷を続けない。このような厳しい局面を迎えている我が国において、社会保障や財政を維持し、暮らしの豊かさを向上させるため、「強じん」を推進する必要がある。トナリ船員確保の推進は、我が国の発展に大きく貢献している。被災地を支援するため、トナリ船員確保の推進は、我が国の発展に大きく貢献している。被災地を支援するため、トナリ船員確保の推進は、我が国の発展に大きく貢献している。

遊歩道
 本全国から
 医師の派遣や
 物資の供給など
 多くの緊急
 支援が行われた。トナリ船員確保の推進は、我が国の発展に大きく貢献している。被災地を支援するため、トナリ船員確保の推進は、我が国の発展に大きく貢献している。

運輸振興

発行人 所
 社団法人 運輸振興協会
 〒102-0083 千代田区麹町1-5
 TEL 03-3221-8431
 FAX 03-3221-8433
 ホムページ
<http://www.transport-plor.jp>
 Eメール N771717
 transport@ht-hoane.jp
 印刷 毎月10日発行
 定価 1部200円(税込)
 1,200円(税込)
 東京 1-24344

東日本大震災

釜石港被災過程の検証 航海訓練所練習船活動

平成23年3月11日発生した東日本大震災は未だに発生しています。また、大規模な余震も続事故と広範囲に甚大な影響を与えています。その被害の全貌が掴めていない。特に、今回の大地震は観測史上最大の規模の地震として、大津波による被害の検証が急務とされています。本誌は、この大震災に関する検証結果を、本誌を通じて紹介いたします。また、大規模な余震も続事故と広範囲に甚大な影響を与えています。その被害の全貌が掴めていない。特に、今回の大地震は観測史上最大の規模の地震として、大津波による被害の検証が急務とされています。本誌は、この大震災に関する検証結果を、本誌を通じて紹介いたします。

釜石港における津波による被災過程を検証

2 津波防波堤の効果

上記数値計算より、釜石港において「津波防波堤」がなかった場合の想定津波高及び浸水状況等を算出。上記の「防波堤がある」場合と比較した結果、釜石港の津波防波堤は大きな被害を受けたものの、一定の減災効果を発揮したと考えられる。

1 津波による浸水高の再現

国土交通省港湾局は、数値計算(数値シミュレーション)により被災過程を再現しました。独立行政法人港湾空港技術研究所及び国土総合技術研究所の協力を得て、東北地方太平洋沿岸・津波による港湾施設の被災原因等の調査を進めています。今、釜石港のGPS波浪計による調査結果と、現地の観測結果とを比較して、おおよそ一致しております。

国土交通省港湾局 (独)港湾空港技術研究所

平成23年4月1日発表

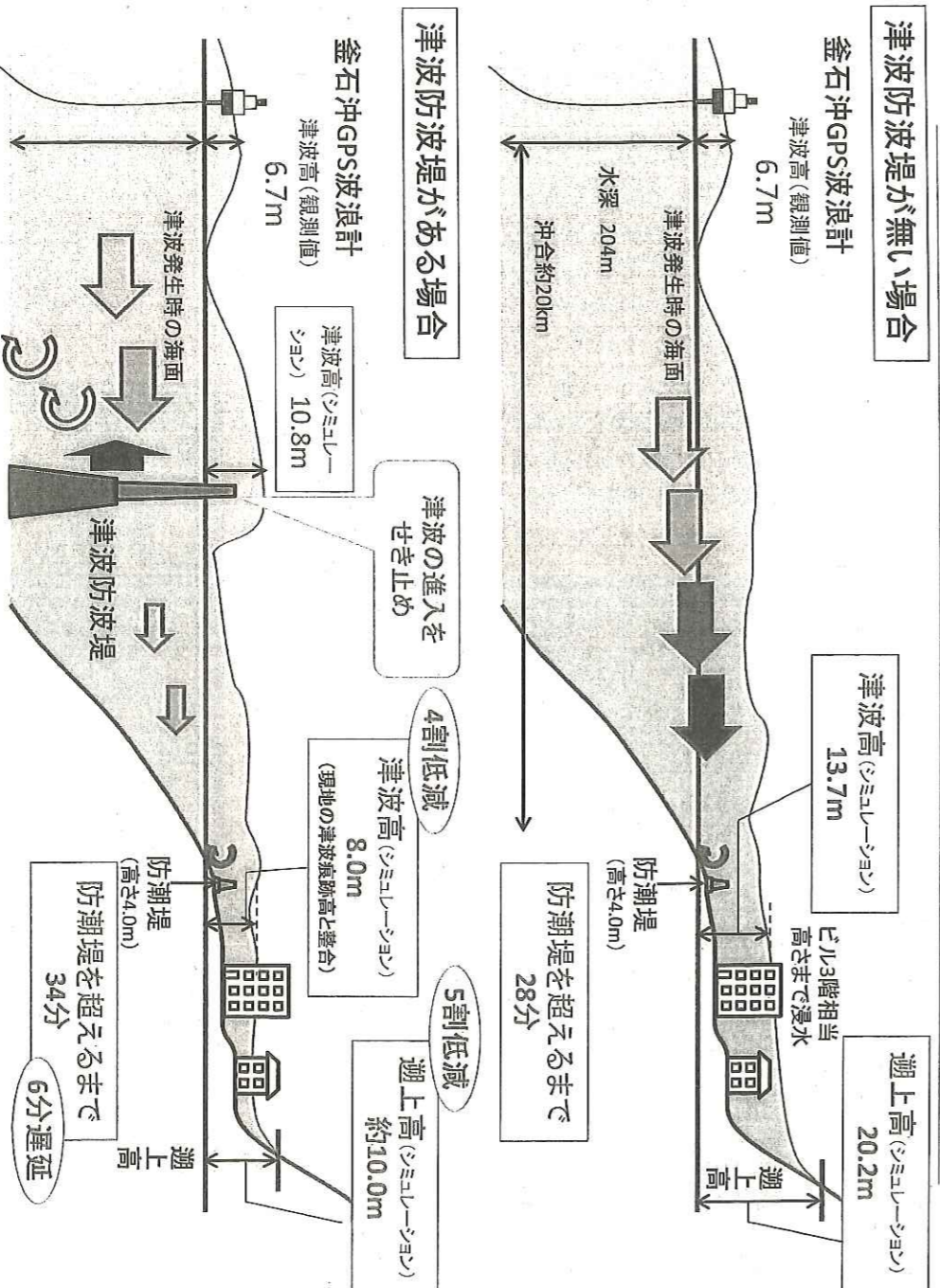
1 津波による浸水高の再現

国土交通省港湾局は、数値計算(数値シミュレーション)により被災過程を再現しました。独立行政法人港湾空港技術研究所及び国土総合技術研究所の協力を得て、東北地方太平洋沿岸・津波による港湾施設の被災原因等の調査を進めています。今、釜石港のGPS波浪計による調査結果と、現地の観測結果とを比較して、おおよそ一致しております。

八戸港で防波堤内で6.4m、防波堤外で8.4mとなり、大船渡港、釜石港の津波防波堤をはじめ防波堤に甚大な被害が生じ、岸壁、荷役機械等にも多くの被害が生じました。

言ってもなく、大規模な自然災害はハードウェアで備えるものではありません。昭和53年から建設着手し平成20年度に完成した防波堤である釜石港湾口防波堤は、4月1日現地調査入り、4月1日技術研究所から発表された被災過程を検証した釜石港における津波被害の概要として、大津波による被害の検証が急務とされています。本誌は、この大震災に関する検証結果を、本誌を通じて紹介いたします。

釜石港における津波防波堤の効果(シミュレーション結果)



3 津波防波堤の被災過程
 今回の計算結果を基に、①第1波は、約20分後に釜石港に到達。②防波堤が津波をせき止めた結果、防波堤外側の水深が10.8mに増大し、地(陸側)には強い水流が発生。これにより基礎が破壊。③水位差により港の入口や防波堤ゲートの間の目的の損傷であったが、第2波以降は、この損傷は徐々に拡大。

①水位差により港の入口や防波堤ゲートの間の目的の損傷であったが、第2波以降は、この損傷は徐々に拡大。

助成
日本財団
 The Nippon Foundation
 当協会の運営については、競艇交付金による助成を受けております。

3月1日の大地震発生から、約1ヶ月が経った。世界最大規模の地震と、津波の映像は何度も見ても思わす息をのむ光景だ。これに続く東電福島第一原発の事故は、原発の安全神話を覆し、身体と食の放射能汚染の不安をもたらし、ひとの生活の在り方を変えた。

遊歩道
 大地震発生から約1ヶ月が経った。世界最大規模の地震と、津波の映像は何度も見ても思わす息をのむ光景だ。これに続く東電福島第一原発の事故は、原発の安全神話を覆し、身体と食の放射能汚染の不安をもたらし、ひとの生活の在り方を変えた。

東日本大震災の死者・不明者合わせて2万5千人、避難者は12万人、さらに原発事故の避難者が増え、被災地などからの報道は、被災地から今後の復興の課題へと移ってきた。

東日本大震災の死者・不明者合わせて2万5千人、避難者は12万人、さらに原発事故の避難者が増え、被災地などからの報道は、被災地から今後の復興の課題へと移ってきた。

東日本大震災の死者・不明者合わせて2万5千人、避難者は12万人、さらに原発事故の避難者が増え、被災地などからの報道は、被災地から今後の復興の課題へと移ってきた。