

東京港にみる 社会インフラの変遷



二 羽 淳一郎*

はじめに

2014年の年頭にあたり、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。本年がPC工学会の会員皆様にとって、より良い一年となりますよう、衷心より祈念申し上げます。本年もどうぞPC工学会をよろしくお願ひ申し上げます。

さて、昨年11月に東工大と交流協定を結んでいるタイのカセサート大学と合同セミナーを行い、その翌日、東京都のご厚意で、新東京丸による東京港見学の機会を得ました。その際に見聞した事例を簡単に紹介し、社会インフラ整備の変遷に関しての私見を述べることにしたいと思います。

新東京丸による東京港の見学

定員60名の新東京丸は、東京都港湾局の所有であるが、予約すればどなたでも利用できる。東京港を約90分かけて巡回し、説明を受けることができる。新東京丸は、竹芝埠頭の小型船ターミナルから出港する。出港後、日の出埠頭、芝浦埠頭、品川埠頭を経て、東京湾トンネルの上を通過すると、両側にはガントリークレーンが林立する、大井コンテナ埠頭と青海コンテナ埠頭に至る。整然としており、また活気あふれる印象をもったが、東京都の説明者によれば、国内でこそコンテナ取扱量トップの東京港であるが、年間のコンテナ取扱量は475万TEU（20フィートコンテナ換算単位）で、世界の28位に過ぎないとのことであった。ちなみに、コンテナ取扱量世界1位は上海（3258万TEU）で、2位のシンガポール、5位の釜山、9位のドバイを除くと10位まではすべて中国の港である。コンテナ取扱量については東京港もこれ以上の飛躍的な発展は望めないものと思われるが、わが国の目指す方向は、量より質であろう。付加価値の高い製品を製造する能力を高めていけばよいと思われる。

新東京丸はさらに進んで、防波堤を過ぎ、臨海トンネルの上を通過し、東京湾に出る。次第に波が高くな

り、羽田空港が見えてくる。沖合のD滑走路や海側のC滑走路からの離陸機や、陸側のA滑走路への着陸機も見えてくる。実にダイナミックな印象を受ける。面的には小さな羽田空港であるが、4本の滑走路を機能的に運用していることが理解できる。このように都心から近い国際空港は世界でもそんなに多くはない。さらにE、Fというように沖合に滑走路を拡張して、利便性をさらに高め、アジアのハブ空港の座を奪回してほしい。

新東京丸は取り舵をとり、中央防波堤の外側埋立地、さらには新海面処分場埋立地を迂回し、東京ゲートブリッジの中央径間の下を通過する。この右側の若洲海浜公園には2020年東京オリンピックのヨット競技の施設が建設される。さらに中央防波堤の内側に至ると、進行右側に豊洲埠頭を望むことができる。かつては、電力、ガス、鉄鋼、石炭の専門埠頭として、戦後のわが国の復興を支えた豊洲埠頭であるが、現在はその役目を終えている。そして、住宅、ビジネス、レクリエーション、さらには新市場の町として生まれかわりつつある。

新東京丸はお台場を右に見て、レインボーブリッジの下を通過し、竹芝埠頭のターミナルに到着した。

おわりに

新東京丸による東京港の見学を終えてまず感じたことは、秩序ある発展ということである。インフラの整備、埠頭の整備等々、あらゆることが整然と、しかもダイナミックに行われていて、雑然とした感じがしない。これは全体の整備計画が一本化されているためであろう。豊洲埠頭の例を見てもわかるように、時間をかけるところでは、ゆっくりと長期的な整備が進められている。また、防災の面でも、高潮対策などの措置が図られており、東京ベイエリアの人気の高いことが納得できた。十分に自信をもって、東京ベイエリアで2020年の東京オリンピックを開催できるのではないかと感じた次第である。

* Junichiro NIWA : 東京工業大学大学院 土木工学専攻 教授
本工学会 会長