

2015/06/11

## 現場レポート

～東京港編～

### 1. 視察目的

今回は、若手職員育成の一環として、国際コンテナ戦略港湾施策について学ぶとともに、東京港のコンテナターミナル及び間接的に関係のある羽田D滑走路の視察が6月11日に行なわれ、これに参加しました。

### 2. 視察ルート

青海客船ターミナルを離発着地とし、下図のルートで視察しました。



### 3.東京港で行われている直轄事業

- ・国際海上コンテナターミナル整備事業（Y2）

- 基幹航路に就航する船舶の大型化に対応するためです。

- 岸壁（水深－16m）（耐震）

- 事業期間 2007年度～2016年度（予定）

- 延長 400m

- ・京浜港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業（Y3）

- 基幹航路に就航する船舶の大型化に対応するためです。

- 岸壁（水深－16m）（耐震）

- 事業期間 2013年度～2018年度（予定）

- 延長 400m

- ・臨港道路整備事業（南北線）（黒線箇所）

- 国際コンテナ戦略港湾である京浜港の一翼を担う東京港において、中央防波堤地区の開発に伴う将来交通量需要の増大に対応し、円滑な物流を確保するため、中央防波堤地区と有明側を結ぶ主動線として、臨港道路（南北線）を整備します。

- 事業期間 2014年度～2019年度（予定）

- 臨港道路 4車線、延長 約5,700m



← 国際コンテナターミナル整備事業（Y2）整備状況（上部工）

上部工の現場視察は初めてだったので貴重な体験ができた。今後の供用が楽しみです。



← 大井コンテナバース

日本に寄港する最大級のコンテナ船（NYK ALTAIR）

全長 332m

幅 45m

積載個 93,000TEU

全長が東京タワーと同じくらいあり迫力があります。

※TEU：Twenty-foot equivalent unit

20フィートコンテナ換算のこと



← 東京ゲートブリッジ

・整備期間 2002年度  
～2011年度

2002年度より設計開始

2003年10月 現地着工

2012年2月12日 開通

・構造諸元

橋長 2,618m

総重量 約36,000トン

(東京タワーの9倍)

夜はライトアップされているので  
夜景がきれいです。

#### 4.所感

東京港は、1998年以降17年連続で外貿コンテナ取扱個数1位となり、国際コンテナ港湾として日本経済を牽引していること、また、羽田空港が隣接しているため、ガントリークレーンなどの建造物の高さ制限といった制約があることを学ぶことができました。

今回の現場視察に参加し、当事務所との事業の違いなどを比較することにより、島国である日本にとって、港湾による物資輸送が必要不可欠であることを再認識するとともに、他事務所の事業を学ぶとても良い機会になりました。

今後も他事務所の現場視察の機会があれば積極的に参加し、港湾及び空港に対する知識をより深めていきたいです。



← 羽田空港のD滑走路

まるでパルテノン神殿の様  
です。

以 上