



NPO 法人

首都東京みなと創り研究会

東京都練馬区西大泉3丁目13番44号

理事長 小倉健男

<http://members3.jcom.home.ne.jp/mtport>

「意見交換会」の開催

首都東京みなと創り研究会と都港湾局港湾整備部等との意見交換会

平成20年9月4日都庁第2庁舎において、飯尾技監・前田港湾整備部長・広瀬計画担当部長・石山部長ほか25名の都職員、小倉理事長ほか23名のNPO法人の会員が参加のもと意見交換会を開催しました。

意見交換に先立ち、港湾局原計画課長から港湾審議会の答申である「東京港の今後の港

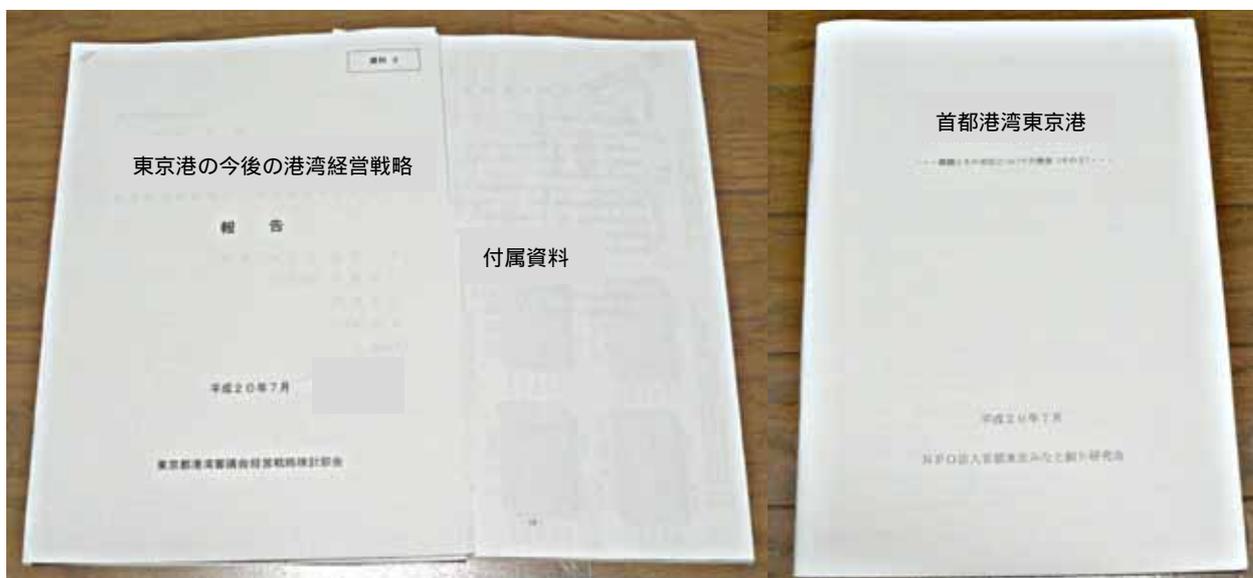
湾経営戦略」が資料により説明がありました。当NPO法人からは、19年度のNPO法人の活動成果である「首都港湾東京港・・・課題とその対応について(その2)・・・」について、その概要を冊子により説明しました。

その後、意見交換に入り、次のような主な意見・質疑がありました。

日本の港湾で今重要なことは、港湾の生産性を増大させ効率化すること。空バンのオフドック化などにより効率化を図る。荷役効率を上げるには、大水深ばかりでなくヤード内や関連道路の環境整備も重要。南本牧は50万TEU、大井は35万TEUの取扱量で、せめて大井は42万TEUまで上げることが必要。そのためには、ターミナルがシステムティックに作動できる態勢にすることが不可欠。ボトルネックがどこなのかを定量的に把握する、やはり道路か？背後道路の立体化は、沿道利用や工事中の対策を検討する必要がある。三港連携については事務局が出来ている、横浜埠頭公社の民営化は合併の可能性がある。木材関連は7次改訂では触れなかったが今後考えていく必要はある。鉄鋼スラグについては、藻場の創出やそれにとまなう水質浄化が期待できる。スラグ混合物の安全性については検証済みである。

意見・質疑が活発にあり、和気藹々のうちに継続的開催を約し、終了しました。

今後も、港湾経営部や東京港埠頭会社等と意見交換会を開催する予定です。(大野記)

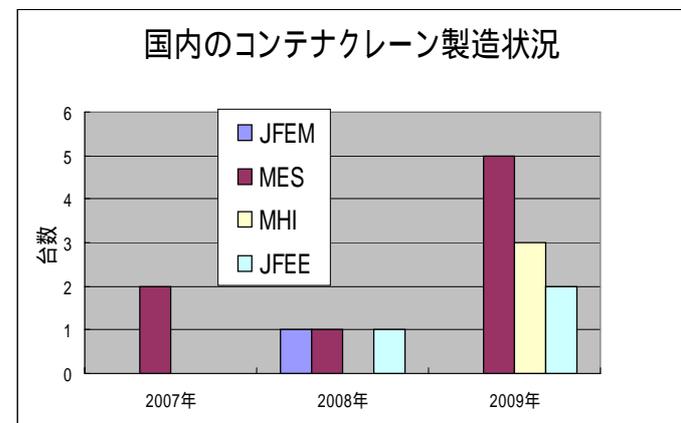
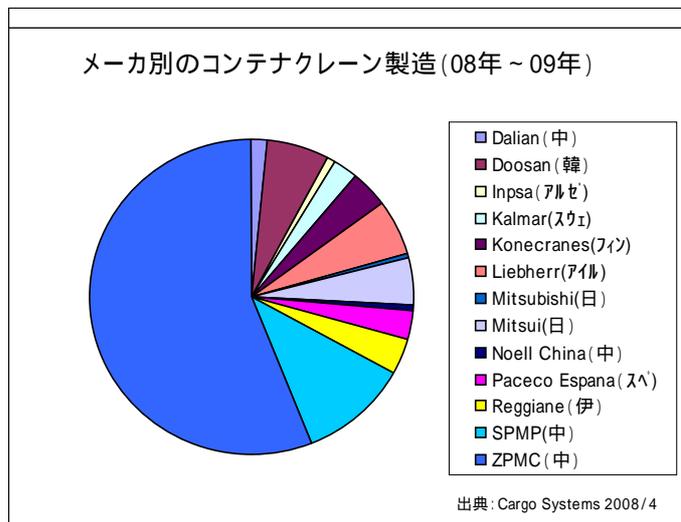
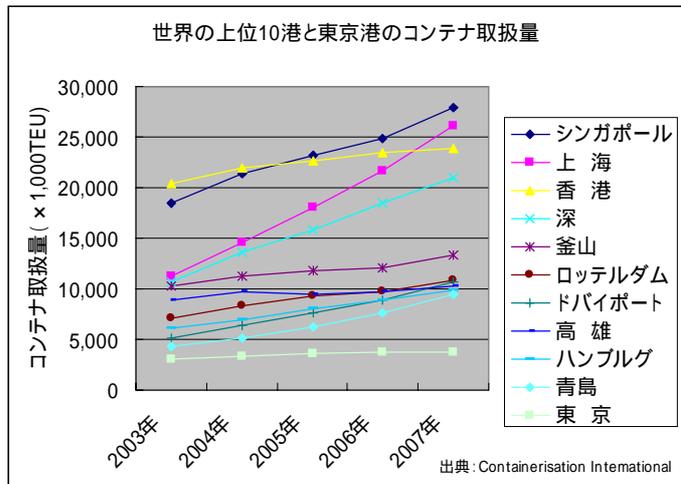


昨今のコンテナクレーン製造状況

2007 年末現在、世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング 10 位以内に上海、香港、深 と青島の 4 港が入っている。更に 20 位以内には、寧波、広州及び天津が入り、上海港が 26,150 千 TEU、天津港でさえ 7,100 千 TEU のコンテナを取扱っている。一方、日本で一番コンテナの取扱量が多い東京港は天津港の約 50%程度の 3,720 千 TEU である。(株)商船三井の 2006 年の「世界のコンテナ荷動き」資料によると、世界のコンテナの荷動き 92,687 千 TEU の内、48.5%が、東アジア航路に集中している。如何に中華人民共和国(以下、中国と記述する。)が世界の工場であるかを物語っている。

コンテナクレーンの製造台数もコンテナ取扱量に比例し、右表に示すとおり、2008 年から 2009 年の 2 ヶ年間で製造されるコンテナクレーンの台数は 430 台である。その内、241 台を中国のクレーンメーカーである ZPMC(Zhenhua Port Machinery Company)によって製造され、第二位には 47 台のクレーンを製造する中国のクレーンメーカー SPMP(Shinghai Port Machinery Plant)である。最近のニュースによると SPMP は ZPMC に吸収されることから 2008 年から 2009 年の 2 ヶ年間で製造されるコンテナクレーンの 2/3 が ZPMC によって製造される状況である。

一方、国内に目を転じてみると右表の通りこの 3 年間で 15 台しかコンテナクレーンが製造されていない状況である。上記表に記載されている三菱重工業(株)の 3 台、三井造船(株)の 8 台のほか JFE メカニカル(株)の 1 台と JFE エンジニアリング(株)の 3 台と 4 社によって細々とコンテナクレーンが製造されている状況である。



JFEM: JFE メカニカル(株)・JFEE: JFE エンジニアリング(株)

20年度に入って最初の調査を9月5日に実施

今回は鹿島建設㈱の柵瀬氏の参加を得て、これまで以上に有意義な調査となった

NPOの参加者は大野、高野、清水、中野、林の5名

東側海岸

一部に出現している葦原について、その場所の高さのほかに土質と塩分濃度が関係しているとの指摘が柵瀬氏からあった。

まず土質について、土丹堤中央部に脆い石が多くみられ、それが崩れて泥状になり陸側に寄せられたところに葦が生えてきたと見られる。また土丹堤の海側先端部が高くなっていることから、陸側を塩分濃度の低い河川水が流れていることも予想される。舐めてみると海側の方が確かに塩辛いと感じるが、濃度計で測定してみる必要がある。

カニの生息状況について、土丹堤の中央から陸側に弁慶ガニ系、海側にイソガニ系が生息していることが確認された。

土丹岩の上からでもカニの生息状況は推測でき、カニが好んで住んでいる石の上には多くの糞が見られる。

葦原の状態は新しい芽も見られ、範囲も海側の部分が少し大きくなってきている。

カニの生息数は増えてきているように思われる。



黒ずんだ石は土丹岩で水分を含む

小さな点々は蟹の糞

南側海岸

若洲橋際のワンドにはハゼがたくさん寄ってきており、相変わらずよく釣れている。

南側海岸は全体に波打ち際が大量の牡蠣殻で覆われており、中央部のワンドは大量の牡蠣殻で様相が変わっていた。このワンドの牡蠣殻の下細かい砂の部分には、アサリの生息が確認された。（高野記）



若洲橋際ワンドはハゼが良く釣れる
トビハゼも確認できた



中央部ワンド 牡蠣ガラで覆われている



中央部ワンドはアサリ

『つかの間の帰還を振り返って』

安間 謙臣

さる八月一日付で(株)ゆりかもめを退社しました。総務課長を最後に局を離れ、そのまま都を退職し、退職後は(財)自治体国際化協会という畑違いの職場に勤務することになったため、もう港湾局との縁は切れたなと観念しました。

ところが協会へ行って3年近く経った時、当時の横山副知事から(株)ゆりかもめへの転進を告げられたのです。

古巣の港湾局への復帰はとても嬉しいことでしたが、鉄道会社という全く未経験の仕事であること、前任者の下で数ヶ月前に大きな事故が起きていること、いわゆる持株会社構想実現の渦中での就任であることなどを考え、気の重いことでした。

会社への初出勤の日、有楽町線の豊洲駅から階段を上り地上へ出た時のことは忘れられません。四十二年前に東京都に採用されて最初に配属されたのが当時豊洲にあった東京港高潮対策事務所であり、しかも事務所のあった場所に建設された豊洲駅を含め、豊洲四丁目交差点周辺の余りの変貌、発展振りを目の当たりにし、まさに感無量でした。

ここで社長在任中の約2年間、社員とりわけ固有社員に一貫して訴えてきたことをご紹介しましょう。

第一は、鉄道会社ですから、何よりも先ずお客様に安全、確実、快適なサービスを提供し続けることです。

しかもそのことは、経営トップは勿論、現場を預かる社員の全てに徹底されていなければなりません。第二は、株式会社ですから、利益を計上して株主の期待と利用者のニーズにしっかりと応えることです。無謀にも、株主への配当や利用者の要望の強い運賃値下げが出来るだけの経営体質を作りたいと考えていました。第三は、ゆりかもめが臨海副都心における最も重要な公共交通手段であることを常に忘れずに仕事をする事です。臨海副都心の発展なくしてゆりかもめの発展なし、その逆も同様だからです。

最後に、新しい職場の(社)地方税電子化協議会では、来年度から開始される公的年金からの住民税の特別徴収の一翼を担うことになったため、現在事務局挙げてその準備に追われており、しばらくはまた皆さんにご迷惑をおかけすることになりそうです。ご容赦下さい。

ゆりかもめ歴代車両



事務局から

事務局長 大野 皓一郎 090-6018-1013
事務局 清水 武雄 090-3427-0370



金木犀の香りが町に漂う季節となりました。遅れていましたが、当NPOの19年度活動をまとめた「首都港湾東京港・・・課題とその対応についての提言(その2)・・・」が7月に出来上がり、会員及び関係機関には配布しました。まだ、若干余部がありますので、興味のある方は事務局に御一報ください。

また、本号の記事にあります14号地の水辺調査は、意外な景観や生物に出会える楽しい調査です。読者の皆さんの参加も歓迎しますので参加希望者は事務局まで御連絡ください。