

「港の外は、入港待ちのコンテナ船であふれかえっていた。あれでは、日本はとても敵かたいつこない」。昨年末、撮影で訪れたシンガポールの様子を私の師匠がこう教えてくれた。

それもそのはず、今やシンガポールの港はコンテナ取扱量において、中国・上海港と世界で1位、2位を争う物流の拠点だ。その規模は、過去30年間で約28倍に増加した。古来より東南アジアの交通の要衝であつ

た地の利を生かし、港湾の利便性を向上したことが功を奏したという。

一方、日本は、東京港と横浜港のそれを足し合わせても、シンガポールの港の4分の1程度に過ぎない。このままでは、大型コンテナ船の主要なルートから日本の港が外されてしまう。貨物が他国を経由することによつて、所要時間や物流コストが増加することが懸念されている。

事態を改善すべく、東京港では現在、岸壁や航路の水深16m化、コンテナターミナルの拡張など港湾施設の高規格化が進められている。来年の夏には、コンテナターミナル周辺の交通渋滞を緩和するために東京港臨海道路が開通する予定だ。

交通インフラ再整備は、港湾だけではない。東京港に隣接する羽田空港では、10月末から新たに4本目の滑走路と国際線ターミナルを供用し、国際線定期便の乗り入れを始める。今、東京を中心とした国の命運を賭けたプロジェクトから目が離せない。



おおむら・たくや

1982年生まれ。写真家。大学で土木を専攻。卒業後、写真撮影に針路をとる。大学4年間で苦勞して修めた構造力学の知識を生かして、雑誌取材を中心に土木の施工を撮影している。

【撮影地】東京都江戸川区 葛西臨海公園
「ダイヤと花の大観覧車」

© OMURA Takuya

「文・写真」 大村拓也