



東京湾をつなぐ次世代技術 (木更津港・東京湾アクアライン・横浜港)

3月のごあいさつ

山内公認会計士事務所
2020年3月1日(日)

1月に、沖縄経済同友会の「国際物流拠点の港湾視察」があつて、木更津港と横浜港の中古車輸出状況を見学した。沖縄で年間約1万台のレンタルアップ車(レンタカーの中古車)が、本土へ移出され、そのうち約4千台が海外へ輸出されるという。その数字から、沖縄からの間接輸出を直接輸出とする可能性を考えるという趣旨の港湾視察であつた。

木更津港は、寒さと小雨の中であつたが、数多くの中古車がニュージーランド向け等に駐車され、RORO船(車両輸出大型船)の那覇港寄港時の積込の機会も含めて議論した。また、翌日は、横浜市の港湾局の港務艇に、乗船し、参加者全員で、16名が、約1時間半、横浜港全体の海上視察を行った。

中華街での昼食後、前日、曇りで視界のきかなかつた東京湾アクアラインを見てみよう、と、タクシーを拾って木更津へ向かつた。トンネル内は照明が明るく、道路幅も広く、トンネル特有の圧迫感もなく、快適なドライブであつた。運転手の方から「お客さん、この辺は海底57mですよ。今まで3時間半もかかっていた距離を30分程度で行けるようになりました。」などと雑談をしながら、22年前に開通したトンネルを通り抜け、地上のアクアブリッジに出た。

東京湾アクアライン道路全体の総延長は15.1kmで、川崎側約9.5kmのトンネルと木更津側約4.4kmのアクアブリッジがある。建設当時、東京湾の海底は、ヘドロ層の軟弱な地盤であることに加え、地震も頻発する悪条件が重なっていた。その技術上の問題は、人類を初めて月面に到着させた「アポロ計画」になぞられて、技術者たちから「土木のアポロ計画」と呼ばれたそう。工事に用いた鋼材は約46万トン(おもろまちのツインビルが約1万トン)、セメントは約70万トンが使用され、総工費は約1兆4千億円にも達した。

開通時の利用は、通行料金の高いこともあつて、推定交通量を大幅に下回る1日平均1万台であつた。料金の設置については、数回の改訂を経て、普通車料金で開通当時は4,000円であつたものが、当時の建設大臣亀井静香の鶴の一声で、償還期間を30年から40年に延長して、3,000円に引下げられた。

2009年、森田健作が、ETC無線走行に限り、「普通車800円へ引き下げる」と千葉県知事選挙で公約し当選した。公約は麻生内閣との協議を経て実行された。社会実験による通行料金引き下げにより、交通量は増加、1日平均1万台だったものが、2019年には、4万8千台を超えた。千葉県による交通料金の引下げによる経済効果は、2年半で1,155億円だと推計されている。