

## エッセイ

## 新橋界隈の変遷③

瀬崎 明 (会員)

東京オリンピックが目前に迫っている。前回の1964年東京オリンピックでは、代々木に国立競技場が新設されるとともに道路などのインフラ整備も内陸側に集中した。2回目となる今回は、湾岸地区に競技場や施設が多く配置され、そこをつなぐ交通網の整備が未だに完成せず

に慌ただしく進められている。その中に虎ノ門方向から協会ビル近くを抜け、昨年末に完成した築地大橋で隅田川を渡り豊洲に向かう道路がある。新国立競技場と選手村やMPC(メイプレッセンター)などを結ぶこのルートの整備は、築地市場の豊洲市場への移転が大幅にずれ込んだことで、地下トンネルのオリンピック開催前開通を断念し、地上の暫定道路でオリ

ンピックを迎えることになった。

環状2号線と呼ばれるこの幹線道路は、JR秋葉原駅周辺と江東区有明地区を結ぶ全長約14kmの都道である。遅れを取り戻そうと槌音が響く工事現場は、協会から指呼の間にある築地市場跡地である。工事中の新橋(豊洲間(3・4km)が完成すると全区間が開通する。ここを利

用する選手、大会関係者、メディア関係者などを輸送する車両は、毎日約6000台と予想されている。臨海部と都心を結び、晴海の選手村と新国立競技場の間は10分、他の都内の競技場のほとんどのところも20分以内でつなぐと期待されていた。しかし、通行が可能となっても、オリンピック開催時は片側2車線の一部に未完成部が残り暫定1車線



環状2号線の中央部で沿岸に位置する新橋は、輸送での重要な役割を担っている。新橋に集まる鉄道の数は明治初期に新橋中央駅の機能を奪った東京中央駅の比ではなく、JR線、東京メトロ地下鉄銀座線、都営地下鉄浅草線、ゆりかもめ線があり、都営地下鉄三田線の内幸町駅、日比谷を抜ける都営新宿線や東京メトロ日比谷線の銀座駅も近いところにあって他を圧倒している。

都市整備では残念なことにJ

R新橋駅周辺の再開発が遅れている。しかし、沿岸の汐留周辺では40階を超える高層ビルが高さを競って、地下には周辺の駅を結ぶ地下道が網の目のように張られている。

鉄道網とは別に道路利用のバス路線の整備も図られている。環状2号線を利用した道路通行では、築地市場跡地をバスターミナルとして活用して虎ノ門ヒルズの地下と新国立競技場を結ぶ路線が新設される。運用に当たっては連結型の最新バス車両の投入が予定されている。

海上交通は大量輸送とはなりにくいが、優雅な交通手段である。水域での開催を生かした水上バスを利用すると、その眺めは他の交通機関と一味違う景色である。特に日が落ちた海上からの夜景は、多彩なビルの明かりが水面に映り赤や青に輝く別世界に身を委ねることができる。水上バスの発車駅は一昔前に將軍慶喜が鳥羽伏見の戦いに敗れ軍艦で戻った浜離宮近くに設置される。