

## 「あの頃、思い出の現場」

昭和57年卒業

松尾 史朗



### 「土木屋としての誇りを築くために」

私は1982年の入社以来、28年間現場に従事し、その中でも外洋での海上工事を多く経験しました。思い出の現場は、入社当初より従事した福島県の相馬港防波堤および岸壁工事です。

#### ◇相馬港防波堤

相馬港は入社当初より思い出が多く、入社1年目の相馬港沖防波堤工事では、最初に築造された相馬港沖防波堤工事の捨石工事を担当し、その後ケーソン据付工事を行いました。

相馬港は港湾ランクで6という海象条件が悪い地区となっており、防波堤築造はケーソン据付、中詰砂投入、蓋コンクリートおよび根固ブロック据付の、一連作業として最低3日間を要し、一連作業の途中で時化になると安全性、品質確保、手戻りなど非常に影響が大きい工事となっています。

我々の業界は、工事を安全に施工すること、築造する防波堤が将来も安定した機能を維持し続けることが求められますが、海上工事では、特に施工前の天気予報に細心の注意を払いました。当時は、今と違い気象衛星のデータ等は無く、各観測地点の音声データから天気図を作成し海象の予測を行っていました。朝と夕方は気象情報のラジオを聴いて天気図を作成し自分で予測する毎日でした。1年間天気図を取り続けると季節ごとの海象傾向が判かるようになり、台風の予想進路も判断していました。

現場では、ケーソンの据付を安全に行うためウィンチ、ワイヤー、金車及びシャックルを使用しますが、ウィンチのけん引能力を一番低くするとワイヤーがはねないことも経験して覚えました。

直接現場に従事しない人たちとの関わりでは、地元漁師さんとコミュニケーションをとることで「あの磯に波が上がると明日は時化してくる」など、その港の特徴も貴重な情報源でした。

また、外洋でのケーソン据付作業は、作業員 50 名程で行います。日の出とともに作業を行いますので、据付作業の際には寮のおばちゃんが徹夜でおにぎりを 100 個以上も作ってくれたことが記憶に残ります。しかし、朝 3 時に現場の海象条件を確認して据付の最終判断をしますが、なかなか一回では決まらず延期も多く、その日の作業が中止になると作業員の方は来ないため、徹夜で作ってくれたおにぎりを無駄にしないよう 2 日間食べ続けたこともありました。ひとつの工事を完成させるためには多くの方々の協力・支えがあったからこそ完成できたと今では懐かしい思い出となっています。

### ◇岸壁工事

岸壁工事では、外洋での鋼管矢板打設を当時としては珍しい、セップ台船を用いて施工しました。これは、波浪の影響による作業を少しでも低減させるために採用した工法です。

鋼管矢板の打設では、泥岩のN値が 50 をゆうに超える硬い地盤で、当時の施工方法は、当社のロックジェットパイル工法でしたが、1 本の打設に 2 時間以上も要していました。地盤が硬くて困っているとき技術・設計の先輩職員から「泥岩と鉄とでは鉄が硬いので必ず打てます」と言われジェットを 2 本から 4 本に増やして打設した事（物事を単純に言う）が印象に残っています。

土木屋の喜びは、「構造物が出来上がったとき」「竣工を迎えた時」など工事が終了した時のことをよく言われますが、私も同感です。しかし、私はそれ以上に日々の作業で作業員、機械をどのようにして効率的に働いてもらうかそれを考えることが好きでした。1 日の終わりには必ず翌日の作業をイメージし作業に合わせてクレーン等を移動させていました。そうすると翌日の朝、作業員が手間取ることなく作業に取り掛かる段取りも覚えました。

このように身を持って経験した相馬港の工事では、海上土木の基礎を築くことができ、当時の先輩方々に今も感謝しております





#### ◇経験から学んだこと

経験から学んだこととして、防波堤上部工でコンクリート打設のため型枠を組立後、翌日の朝からコンクリート打設を予定していました。午後から海象状況が微妙に変化しているのは判っていましたが、そのまま続け夜に大時化となり組立てた型枠を全部波に持って行かれたことがありました。「なぜ、あの時作業を止められなかったのか」と考えました。作業を続けることより途中でやめることは勇気がいります。現場の第一線で活躍している技術者には外洋工事では作業を途中で止める勇気を持っていただきたいと思います。

#### ◇最後に

2011年東北大地震で相馬港は壊滅的被害を受け、私も現地を見に行き、呆然としたことを覚えています。家内は相馬の出身ということもあり、地元の方と話しをしたら、「沖防波堤は壊れるまでがんばった。防波堤が無ければ被害はもっと大きくなっていたと思う」と聞いたとき、土木屋として胸にこみ上げてくるものがあり、誇りさえ感じました。