



株式会社不動テトラ

取締役常務執行役員
ブロック環境事業本部長

新山 千尋 氏

にいやま・ちひろ

1984年鹿児島大学工学部海洋土木工学科卒、日本テトラポッド(現不動テトラ)入社。土木事業本部工事部担当部長、経営企画部長、執行役員ブロック環境事業本部長、常務執行役員などを経て、2022年6月から現職。鹿児島県出身、60歳。

あの頃、 思い出の現場

平成元年度 羽田埋立地護岸L型擁壁工及びその他工事

制約が多く
創意工夫で課題をクリア

1984年4月に入社し、その5年後に青森県八戸営業所の現場から東京に異動となりました。日本がまさにバブル経済の真っただ中にあるところです。東京臨海部のプロジェクトも羽田の沖合展開や臨海副都心開発などとても賑やかでした。

異動後、東京都発注の「平成元年度羽田埋立地護岸L型擁壁工及びその他工事」に主任技術者として従事します。現場代理人は1年先輩の29歳、私が27歳。他工区の方々と比べても非常に若いコンビでした。

工事内容は基礎捨石投入均し、場所打ちL型擁壁、裏込石投入均し、被覆石投入均し、消波ブロック据付といずれも特別な作業ではありませんでした。しかし、旧B滑走路のすぐ前面に位置する工事のため、通常の作業方法では高度制限を越えてしまいます。航空機に影響がないよう作業は夜間

に限られ、しかも23時～5時という短時間しか作業を行えません。いかに夜間作業を減らすかが大きな課題でした。

この対策として、まずは昼間と夜間のそれぞれにできるもの、できないものをはっきり区分けして工程を組んでいきました。例えば捨石等石材投



新入社員時代の現場研修で(前列右から2人目)

入はクレーンブームが高度制限を越えてしまうために夜間作業とし、昼間に潜水士が均しを実施。起重機船を使う消波ブロック据付も夜間に行いました。場所打ちL型擁壁は夜間に鉄筋を搬入し、昼間に組み立てを行いました。レール上を移動するスライド型枠の採用により、クレーンが不要となって昼間の施工を可能とし、さらにコンクリートの施工もコンクリートポンプ車で延長300メートルほど圧送して昼間に実施するなどしました。

他にも現場でさまざまな創意工夫を凝らし、夜間作業を極力減らして無事故で完工できました。若かった私たちを隣接工区や協力会社の方々もいろいろと助けてくださり、今でも大変お世話になったと感謝しています。

現場ではこんなこともありました。滑走路へ降下してきた飛行機がそのまま着陸せず、いきなりまた機首を上げて離陸する、いわゆるタッチアンドゴーを間近に見たのです。私たちは細心の注意を払って施工していましたが、飛行に何らかの形で工事が影響を及ぼしたのではないかと焦り、急いで確認しました。すると工事はまったく関係のないことが分かり、胸をなでおろしたものです。それだけ一般的な工事とは異なる制約の中での施工でした。



1980年代後半頃の羽田空港

当時、現場周辺は羽田の沖合展開に伴う埋立工事のため、毎日のように仮設道路が変更になっていました。夜間の真っ暗な中でライトバンを走らせていると、昨日までは通れた道が行き止まりになっていて、現場になかなかとどり着けないこともよくありました。また場内には野良犬が何匹もいて、車のクラクションを鳴らして追い払うのですが、闇夜に光る目がとても恐かったのを覚えています。そして夜勤明けの朝に、通勤客が通る平和島駅前の居酒屋で飲んだビール。あのうまさは忘れられません。

この現場には着工から完工まで携わることができました。ここでのさまざまな経験が、技術者としてやっていく自信につながったと思っています。

