



あおみ建設株式会社

執行役員技術統括

阿部 哲志 氏

あべ・てつし

1987年九州工業大学工学部開発土木工学科卒、佐伯建設工業（現あおみ建設）入社。土木本部総合評価室長、同副本部長などを経て、2021年4月から現職。愛媛県出身、58歳。

あの頃、 思い出の現場

摩耶埠頭南東コンテナターミナル復旧工事

PCa化 提案し
工期短縮、品質・安全性
向上に寄与

入社後は大阪支店に配属され、近畿圏や四国で高速道路、河川、港湾などの現場を転々と回りました。6年目に土木部技術課に移り、現場支援や民間案件の設計業務を担当。数年後、阪神大震災に遭遇し、被災地の復旧に奔走することになります。

1995年1月17日未明、大阪の社宅で強い揺れを感じて飛び起きます。同日午後には運転再開した電車に乗って支店に何とかたどり着きましたが、多くの社員は出社できず、土木部では部長と私の二人だけ。建設省（現国土交通省）から淀川の堤防の応急復旧で出動要請が入り、協力会社に作業員と重機を直ちに手配してもらい、現場に駆けつけました。昼夜間施工の現場の責任者として1カ月ほど復旧作業に当たりました。

当時、30代前半の私は日本の土木構造物がこれほどの被害を受けるのかとショックを受けたの



南側

東側

復旧工事が完了した摩耶埠頭の南東コンテナターミナル

を覚えています。復旧事業での思い出の現場は、甚大な被害を受けた神戸港の摩耶埠頭南東コンテナターミナル復旧工事。運輸省（現国土交通省）の発注案件で、延長約600mの南側岸壁（工期95年3月～96年3月）、同約650mの東側岸壁（同95年12月～97年3月）で既設の重力式岸壁の前面に、新たに栈橋式岸壁を築造する工事となります。

復旧工事では工務主任として、発注者との設計変更対応、現場の仮設計画、神戸市港湾局との調整などを担当。震災直後は道路や電車などの交通網が麻痺していたため、埠頭用地に作業員宿舎を整備したり、大型の交通船で大阪から作業員を輸送したりするなど、労働力の確保に努めました。発注者との打ち合わせも交通船で通いました。

当初設計では栈橋上部工は現場打ちでしたが、工期短縮などの観点からプレキャスト（PCa）化を提案し、発注者にも認められました。

上部工1スパン50mの梁部を2分割した架設ブロック（1個当たり最大730t）を、大型起重機船で一括



南側での上部工PCaブロックの据付作業

架設します。本社技術部の協力を得て、細心の注意を払いながら施工計画を練りました。

PCa化により、ブロックの製作作業と鋼管杭の打設作業を同時並行で進め、大幅な工程短縮を実現。後半に着手した東側の工事では他作業との混乱を避けるため、ブロック製作を淡路島で行いました。

現場打ちに必要な支保工を省略でき、潮待ちによる夜間作業がなくなるほか、荒天や航跡波の影響による手戻りのリスク、作業の危険性などを除去。陸上でのブロック製作で塩害を防止し、品質向上にもつながりました。液状化対策の昼夜間施工など、さまざまな工程短縮方策も講じました。

現場には20人を超える当社職員がいましたが、所長と監理技術者以外は20代、30代で構成。発注者も含めて若い職員が中心でした。神戸港の早期復興を目指し、工期内の完工への強い使命感と一丸となった熱い思いが、総延長1,250mの大型コンテナバースを約2年という短工期で復旧させた原動力になったと思います。



東側での上部工PCaブロックの据付作業

苦楽を共にした現場関係者を慰労するため、竣工後に行われたゴルフ大会では、当時のベストスコアで優勝したのも思い出の一つです。

現在、国土交通省港湾局では、港湾工事への積極的なPCa化の導入が検討されています。復旧工事で確認したように栈橋上部工のPCa化には多くのメリットがありますので、港湾工事でのさらなる進展を期待したいと思います。

（現場写真はいずれも工事報告書から抜粋）