



あおみ建設株式会社
常務執行役員土木事業本部長

大田 正俊 さん

おおた・まさとし

1989年佐賀大学農学部農業土木学科卒、佐伯建設工業(現あおみ建設)入社。大阪支店副支店長、執行役員東京支店長などを経て2025年4月から現職。兵庫県出身、60歳。

あの頃、 思い出の現場

「綾瀬川放水路南新設工事」

仮設計画や 連絡調整に奔走

佐伯建設工業(現あおみ建設)に入社し、最初に配属となったのは九州支店です。複数の現場で施工管理の仕事に従事しました。九州には海の現場も多く、海中を締め切って橋脚を構築する工事などに携わりました。陸上でも夜間作業を行う下水

道工事や橋梁工事を担当しました。当時の施工管理の仕事はきつく、常に夜間にまで及ぶ状況でした。ある現場に従事した時には工事期間中に体重が20kgも減るような大変な思いをしました。それでも振り返ってみれば、多くの貴重な経験を積むことができたと思っています。

5年間に及んだ九州支店勤務を経て、さらに経験を積ませたいという会社の意向もあって東京支店へと異動となりました。何件かの現場に従事した後に30歳で配属されたのが「綾瀬川放水路」の建設工事でした。1992年に和光IC～三郷JCTが開通した東京外環自動車道に沿って放水路を整備

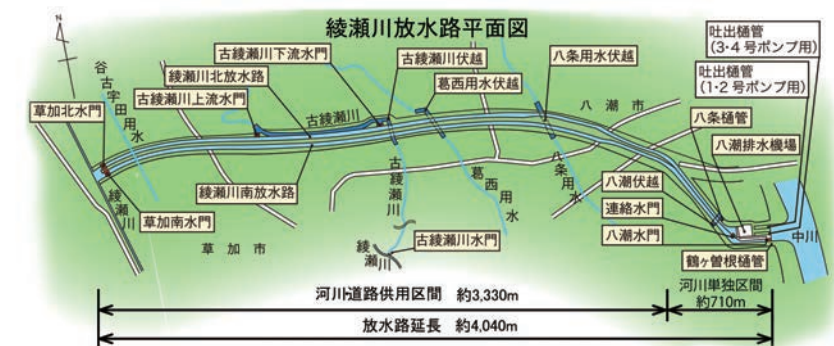
するものです。綾瀬川の洪水を中川に放流して浸水被害を軽減するために、建設省(現国土交通省)が工事を発注しました。

当社が担当したのは、埼玉県草加市内の約100mの区間です。幅13m、高さ15mの水路を建設する工事でしたが、他社施工の現場を含めて同時に複数の工区が稼働していました。外環道の直下ですぐに民地との境界がある余裕のない条件の中、1年がかりで大規模なコンクリート構造物を構築しました。

上司となる現場所長の下、現場代理人としての従事となり、まだ20代の若手2人と一緒に施工管理の仕事にまい進しました。現場の水路となる箇所を鋼矢板で締め切った状態にして掘削していくのですが、近隣には住宅も多くバックホウの振動でもすぐに苦情が寄せられてくるような環境でした。他工区に先駆けて着工していた当社は、施工各社で構成する安全協議会を取り仕切る立場で、近隣対応も調整して手掛けていました。

掘削後は覆工板を架けて作業スペースを作り出すことで、余裕の無い施工環境に対応することにしました。必要箇所だけをめくって鉄筋工や型枠大工などに現地に入ってもらい、コンクリート構造物を構築するための作業を進めていきました。1回の生コン打設量は800m³ほどでした。朝から晩まで掛かる作業には生コン車150台ほどを投入する必要があります。現場には待機車を含めて2台しか入れません。連続した打設作業が可能となるように、少し離れた場所で生コン車に待機してもらい、無線で連絡を取って効率的に現場に入っていけるようにする必要がありました。

スムーズな作業が可能となるよう、施工に合わせた仮設計画や連絡調整は、構造物を構築する上での品質管理とともに重要な作業となります。大



(関東地方整備局江戸川河川事務所資料から)



若手時代に現場の仲間たちと(中央が本人)

変な思いで取り組み、絶えずプレッシャーを感じながら乗り越えた時の達成感は格別なものがあります。竣工検査で「合格」が告げられた時は、それまでの大変な思いがこみ上げてきて胸がいっぱいになりました。

綾瀬川放水路の工事が終わり、何件かの現場に携わった後、最後に経験する現場となったのが横浜・磯子での港湾工事でした。火力発電所用に栈橋を建設するものです。JVサブの主任技術者の立場でしたが、海で行う全ての工事が経験できるような現場であり、多くのことを学ばせてもらいました。

現場での経験は10年ほどではありましたが、その中で培ったことは、その後に配属となる九州支店土木部での仕事にも生かされました。その時々で大変な思いをして乗り越えたことも、1年後には経験則からクリアできるという体験を何度もなく味わいました。現場でやり遂げる経験を積み重ねることによって、仕事の幅も広がっていきました。

「現場第一主義」で仕事をする中で感じたのは、円滑な施工のために協力会社とコミュニケーションを取り、良好な関係を築くことが欠かせないということです。働き方改革もあって今は夜遅くまで仕事することが許される状況にはありません。

現場作業だけでなく、書類作成などにもDXを活用するなどして、生産性を高める活動に当社も取り組んでいます。生産性向上で時間に余裕が生まれた分は、現場に自ら出向き、そこで「見て覚える」ことに力を注ぐよう指導しています。現場で経験を積み重ねることによって仕事の楽しさ、やりがいを実感できるようになってほしいと願っています。