



株式会社本間組
土木事業本部 機電部長
渋谷 雄司 さん
しぶや ゆうじ

1982年本間組入社。本社の港湾部、土木部に在籍して海上、陸上双方の工事に従事した後、東北、東京、佐渡、九州など各支店に勤務。2020年から現職。新潟県出身、63歳。

あの頃、 思い出の現場

「新潟港(西港地区)仮置場、斜路、浚渫工事」

25歳の現場代理人 として孤軍奮闘

長岡工業高等専門学校(新潟県長岡市)の土木工学科を卒業し、20歳の時に本間組に入社したのは、担任の先生からの紹介でした。陸上工事を含めた現場を経験した後、運輸省(現国土交通省)が1987年に発注した「新潟港(西港地区)仮置場、斜路、浚渫工事」に現場代理人として配属されました。入社5年

目、まだ1級土木施工管理技士の資格取得に向けて勉強している中、現場代理人としての挑戦が始まりました。経験が浅く、港湾工事についてもほとんど知らないに等しい、特記仕様書の重要性も理解できていない状態でした。

当社は、新潟港の東港区と西港区に工事事務所があり、近隣で行われている工事に勤務する職員の働く拠点となっています。その工事事務所で最初に取り組んだのは、施工に向けて海上保安部に提出する工事許可の申請書と発注者に提出する施工計画書の作成です。工事事務所に保管されている類似事例



当時、新潟港の工事事務所で

を参考にしながら、分からないことは工事事務所にいる諸先輩方に教えてもらい、何とか仕上げ提出しました。

次に待っているのが施工会議です。提出した施工計画書について、発注者の質問に答えなければなりません。しっかり準備して臨めようと考えていましたが、計画書を持参した際に突然始まりました。会議の相手は、当時の第一港湾建設局の新潟港工事事務所に在籍する監督官です。25歳の若い現場代理人の経験不足を見透かされていたのでしょうか。有義波高、最大波高の違いすら分からない状況で「作業中止基準は？」との問いにも四苦八苦しながら回答しました。今思い返せば、経験の浅い若い現場代理人を一人前に育ててくれようという親心だったので、当時はそのように考えられる余裕はありませんでした。緊張する中でも必死に受け答え、何とか乗り切ったことを鮮明に覚えています。

発注者との施工会議が終わると、次は事前測量です。浚渫作業を行うためには、海底の現況を音響測深機で計っておく必要がありますが、見たこともなければ、触ったこともありません。こちらも工事事務所の先輩に教えてもらいながら行うほかありませんでした。

グラブ浚渫船で行う浚渫作業では、海底からすくった土砂を土運船で運んで、沖合の所定位置に投入します。今なら衛星利用測位システム(GPS)で位置出しも簡単にできますが、これも使うのが初めてだった六分儀で土砂の投入位置を特定して土運船に指示を出さなければなりませんでした。

現場での作業が終わった後には、再び音響測深機を使った事後測量を行い、出来形を記録した用紙に解析結果を書き込んでいきます。土量計算のために2日間一心不乱に作業に没頭したことを記憶しています。その後、監督官による完了検査時はドキドキ

しながら対応していましたが、何とか終わることができてほっとしました。

小規模な工事ではありましたが、試行錯誤しながら何とか一つの現場を終わらせることができました。そのことは、以降に続く港湾工事における自信につながったのではないかと今では思っています。

その後、無事に1級施工管理技士に合格してからは、東北から沖縄まで全国各地の港湾工事に従事しました。

特に思い出深いのは沖縄での防波堤築造工事です。台風の影響で12mくらいの高波が押し寄せてくるような環境下での施工でした。施工中のケーソンが動いてしまうような強烈な海象で、陸揚げした船を下ろす間もなく次の台風が襲来するなど、満足に仕事が進められない、天候に苦しめられた工事でした。

その他にも、これまで何度も厳しい局面での仕事を経験してきました。それを乗り越えて来られたのは、小さな浚渫工事が原点にあるからだ、この取材を通じ改めて感じています。

現在は、本社の機電部長という立場で当社が保有する起重機船、フローティングドック、ポンプ式浚渫船、コンクリートミキサー船などの年間を通じた稼働管理と整備、調整を統括しています。

なかなか当時の現場での思い出を話す機会はありませんが、孤軍奮闘の中から学んだことは、人と人とのつながりでしょうか。何も分からない状態から脱するには、先輩に尋ねて教えてもらうなど、自ら率先してコミュニケーションを取ることが大切です。現場での経験の中から学べたことは、その後の自分の成長にも活かされています。



機電部長として建造に携わった中継ポンプ船「越後 9000」

全長56m、全幅20m、排水トン数1,980t、出力9,000PS級のポンプを搭載。特長として運転作業中の余剰電力を充電し、夜間停泊時等に利用するための大型蓄電池を装備し、その大型蓄電池の補助として、夜間停泊時等のCO₂排出ゼロを実現する水素を燃料とするFCモジュールを導入している。