



工夫次第で効率上がる。 だから ——— 海の工事はおもしろい。

海^{うみ}

現場最前線

人^{ひと}

東京国際空港 D 滑走路建設外工事
羽田再拡張滑走路建設工事共同企業体
護岸・埋立工事(Ⅱ)工区
(東洋建設・清水建設・みらい建設工業)

高橋 武一 工区長 (東洋建設株式会社)

学生時代、恩師から「君はミリよりメートルだよ」といわれ、

土木の世界に入った。海が好きとか嫌いとかではない。先輩の後をがむしゃらに付いて回り、現場を経験し必死に技術を覚えた。気が付けば海上土木工事のエキスパートとなっていた。

羽田の現場は単身赴任。家族は神戸にいる。平成元年に関西に赴任してから約16年間、大阪、神戸での事業に携わった。東洋建設にとって大阪本店は主力店で大型工事が多かったこともあり、比較的工期の長い、大規模な現場を中心に携わってきた。羽田への赴任は本人曰く「タフだからかな・・・」。しかし、これまでの大規模現場での経験と実績が買われたことは間違いない。現場のマネジメントだけではなく、大規模ゆえに社内調整や対外折衝能力も問われるからだ。羽田再拡張工事に携わる各社の多くは、エース級の人材を送り込んでいる。

「この現場の難しい点は、まず供用中の空港における航空制限下であること。工事着手からわずか41カ月という急速施工であること。埋立事業は各工区の分担施工で、隣接工区との調整が必要となること」。高橋工区長は羽田再拡張工事の厳しさをこう指摘する。技術的な面では、長期の地盤沈下への対応が課題だ。「施工中の埋立部分は7～8m沈下する。護岸で2～3m。滑走路は来年10月の供用を目標としているが、完成後も残留沈下があり、不同沈下を抑えなければならない」。タイトな工程の中での沈下との戦い。「今のところシュミレーション通りにいっている」。

「海の工事はおもしろい」と高橋工区長。「自分の工夫次第で効率がグーンと上がる。これは嬉しい」。だから、若い技術者には「想像力を持って」と訴える。海上工事は海の中の仕事が多いから見えない。測量データをもとに、海の底が今どういう状況にあるかをイメージしなければならない。意識を持ち、経験を積むことで自分の工夫を「常識とする」ことが大事なのだという。



■工事概要

契約工事名：東京国際空港 D 滑走路建設外工事
発注者：国土交通省関東地方整備局
請負金額：〈当初〉JV 全体・5,700 億円（消費税抜き）
請負者：鹿島・あおみ・大林・五洋・清水・新日鉄
エンジ・JEF エンジ・大成・東亜・東洋・
西松・前田・三菱重工・みらい・若築異工
種建設工事共同企業体

工事内容：D 滑走路および連絡誘導路の新設
埋立部 全長 / 2,020m
構造 / 緩傾斜堤
埋立土量 / 約 3800 万 m³
栈橋部 栈橋部全長 / 1,100m
基礎杭 / 1,165 本
ジャケット / 198 基
(標準寸法 w63m×L45m×H31m)
連絡誘導路部 全長 620m
東京港第一航路移設
航路浚渫 183 万 m³

●護岸・埋立工事(Ⅱ)工区は埋立部をほぼ4分割し、右(東京湾側)から2番目の工区。

提供：羽田再拡張 D 滑走路 JV 鹿島・あおみ・大林・五洋・清水・新日鉄エンジ・JFE エンジ・大成
東亜・東洋・西松・前田・三菱重工・みらい・若築異工種建設工事共同企業体

Marine Voice21

マリンボイス 21 spring 2009 Vol.265 平成 21 年 5 月 11 日発行

社団法人日本埋立浚渫協会 東京都港区赤坂三丁目 3 番 5 号 (国際山王ビル 8 階) Tel.03-5549-7468 Fax.03-3588-7439

http://www.umeshunkyo.or.jp 編集発行人 榊 和夫