



現場は「生き物」 実際に目で見て 適切な対応を

あおみ建設株式会社 中国支店 呉港作業所所長
廣野 登史夫 氏

1981年に佐伯建設工業(現あおみ建設)に入社し、これまで現場一筋でやってきた。海上、陸上の両工事をこなし、その割合はほぼ半々という。ここ数年は名古屋港、那覇港など海上工事が多い。「総合評価方式では配置技術者の実績も評価されるので、海上工事での実績が増えると、どうしても海上工事ばかりになるのかもしれない」。

現在担当しているのは呉港阿賀地区道路(1号線) 栈橋部上部工事。呉港(広島県)の阿賀マリノポリス地区と阿賀豊栄地区を結ぶアクセス道路「臨港道路阿賀マリノポリス線」に計画されている(仮称)マリノ大橋の北側護岸から栈橋上部を構築するものだ。

具体的には下部工として設置されている鋼管杭の上に、場所打ちコンクリート桁を施工する。施工延長は133.1m。幅員は15.5m。コンクリート打設は2つの工区に分けて行う。「1工区目の支保工の設置(1月時点)を施工中だ。2月から1工区目の打設を開始し、4月

には2工区目に入る。工期は当初、3月下旬までだったが、他工区との調整などもあり、6月まで延長される見通しだ」。

施工現場には、すでに直径1600mmの鋼管杭(約60m)が約12m間隔で打ち込んである。栈橋部は緩やかな上り勾配となっているが、接続する道路が低位位置にあるため、陸上に近い栈橋の梁が満潮時には潮に浸かってしまうという。

「この辺りの潮位差は3.70mもある。梁が海水に浸かる可能性があるため、鉄筋はエポキシ樹脂塗装鉄筋を使用している。満潮時にはコンクリート打設ができないため、下がり潮の時間帯を調べ、そこから逆算して打設計画を立てている。満潮時に作業できない分、早出残業で対応するしかない」。

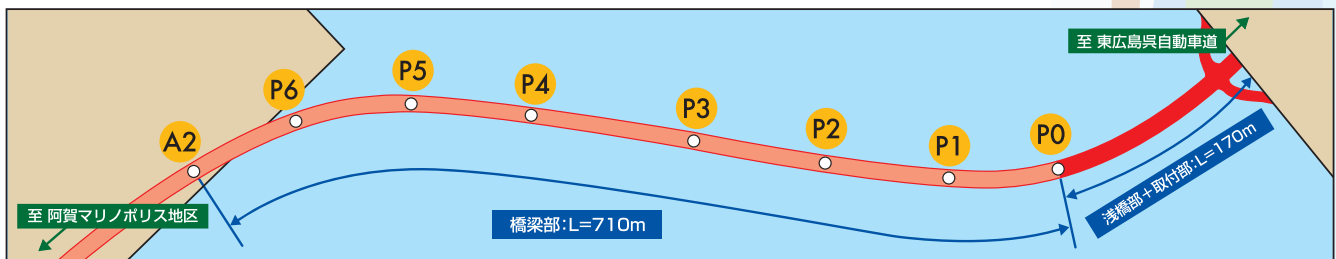
さらに、現場に設けられた作業構台は栈橋部の先で工事を進める橋脚工事(P0)と調整しながら活用しなければならないこと、現場海域にはカキの筏もあることなどから、他現場との作業工程の調整や環境対策などにも細心の注意を払わなければならない。

「安全や環境への対策はどこ現場でも最重点課題となる。現場は「生き物」、だから、とにかく毎日2回は見て回る。朝と夕方では天候や気象だけでなく、現場の景色も変わる。実際に現場を見ることで、適切な判断や指示ができれば良いと思っている」



潮位差が3.7mある建設現場

- 【工事名】 呉港阿賀地区道路(1号線) 栈橋部上部工事
- 【発注者】 国土交通省中国地方整備局広島港湾・空港整備事務所
- 【工事場所】 広島県呉市阿賀南2丁目地先
- 【工期】 2009年9月30日～2010年3月24日(6月まで延長を予定)
- 【工事概要】 (仮称)マリノ大橋(橋梁部延長710m)の北側の護岸から栈橋上部工を施工するもの。延長は133.1m、幅員は15.5m。



(仮称)マリノ大橋の概略図。栈橋部は、東広島県自動車道と連結する。