

かけだしの頃

今だから話せるゲンバの失敗

忘れもしない入社七年目のゴールデンウィーク、みなさんご存知の東京湾アクアラインの木更津人工島工事に、主任として現場に携わっていたときのことです。

人工島の埋立てをするには、まず、地盤沈下を防ぐために良好な土砂を入れる必要があるのですが、その前準備として、三隻の非自航式グラブ浚渫船で浮泥の床掘りをする工事を施工していました。

大規模工事の中の現場の一つということもあり、後工程との兼ね合いで少し工期が厳しくなっていました。

そこで、ゴールデンウィーク中に休みを返上して少しでも作業を進めようと思い、浚渫船には港に戻らず現場に残ってもらおうように伝えていたところ、私がいいた袖ヶ浦の事務所に船長から「天候が急変した。海が荒れて作業どころじゃない！」と連絡が入ったんです。

もちろん海の工事ですから、半日に一回

は天候情報を確認していましたが、実際に港から海を見ても、防波堤があるとはいえ、そんなに荒れている様子はありませんでした。それなのに船長の連絡では強風で走錨してしまつて操縦がきかない、さらに錨を巻き上げて逃げたくても、三隻の浚渫船がぶつかつてしまうのでそれもできない。

もしアンカーチェーンが切れてしまえば、非自航式の船ですから波風に揺られて工事エリア外へもつていかれ、遭難になつてしまいます。さらに現場はなんとつても東京湾、当然周囲は航路になつていて船がたくさん航行していますから、万が一ぶつかれば重大災害になつてしまうのはいまでもありません。

結局、船長がアンカーチェーンの長さをうまく調整して耐えてくれたおかげで、遭難・衝突という最悪の事態は避けられました。

あおみ建設株式会社
大阪支店 志高作業所 主任

藤田 泰美

昭和58（1983）年に国土総合建設株式会社（現あおみ建設株式会社）に入社、岸壁工事・港湾造成工事などを経て現職。



だが、天候が回復するまでのあいだは何の作業もできませんでした。本来は休みだったはずのゴールデンウィーク五日間をまるまる無駄にすることになってしまい、船員たちからの信頼を大きく失うことになってしまいました。

今思えば、「現場が五〜六km沖合にあるとはいえ、東京湾は外海じゃないから作業を進めるには問題ないだろう」という甘い考えや思いこみがあったことは否めません。本来ならもっと慎重に気象データを調べて、少しでも天候が悪化する可能性を感じたら、作業船を避難させておくくらいの余裕を持つておくべきでした。

今でも強風などで東京湾アクアラインに交通規制が出されているときや、毎年のゴールデンウィークには、当時のことを思い出して、悔しい気持ちになりますね。