

# かけだしの頃

今だから話せるゲンバの失敗

入社3年目の出来事です。私は、国道の電線共同溝工事の現場担当として、作業の指揮をとる立場にありました。電線共同溝工事というのは、主に歩道を幅1.2m、深さ1.5mほど掘り、そこに東京電力とNTTの線を通すための管を埋める工事です。未経験の工事内容だったため、どれくらいの時間で工事が完成できるのか、どれくらいの数量をこなせるのか、すべてが未知数だったのですが、「とにかくやってみよう」と工事を始めてしまったのが間違いでした。失敗に気づいたのは、午後3時のこと。朝9時から作業を始め順調に掘り続けてきたのですが、ふと、掘った分をいつ埋めるのだ、ということに気づいたのです。警察から許可をもらっていた片側交互通行規制は、午前9時から午後5時の間なので、規制解除まではあと2時間しかない。5時間かけて掘ってきたところが、残り2時間で

埋まるわけがないですよ。そのことに気づいた瞬間に、自分が青ざめるのがわかりました。

しかし、起こってしまったことは仕方がないので、すぐに上司に状況を報告し、上司から協力会社の社長に連絡してもらい、作業員と職員総出で埋め戻しの作業を始めました。たまたまその時の現場は歩道が広く、作業を続けるのに十分なスペースがあったため、車道の規制は解除できたのですが、それでも狭いスペースでの作業で効率は落ち、結局工事が終わったのは夜の11時でした。

さすがにその日はそのまま解散しましたが、次の日は思い切って工事を中止し、1日かけて反省会を行いました。作業の日数は1日減りましたが、これはよい決断だったと思います。なぜなら、単純に埋める時間を考え掘る時間を減らすのではなく全行

フジタ道路株式会社  
首都圏支店 工事課長

## 帯川 靖洋

平成7年(1995年)フジタ道路株式会社に入社。以来、電線共同溝や道路改良工事、道路補修工事等を経て現在に至る。



程を再検討することができたからです。

機材編成を見直し、ダンプの数や待機場所を増やすことにより時間を有効活用した結果、一般的には1日に10m強くらい施工するのが限界だろうと言われていたところを、以降は1日に20mくらいずつ施工していくことができました。

この失敗から学んだことは、準備は大事だということ。土木は経験工学なので、やってみなければわからないという話もあります。まず少し作業をしてみても、それからサイクルタイムを計算してみるとか、経験者に聞いてみるとか、とれる対策はあったのではないかと思います。

若い人たちに伝えたいメッセージは、確認は大事だということ、計画をしっかり練れるような経験を積んでください、ということ。何事も経験しないと始まらない。私も、いまま勉強中です。