

社会基盤の整備に 貢献する「浚渫」への 情熱と誇り

安田さんは、河床や港湾の海底の土砂をすくい取って、社会基盤の整備に貢献する浚渫の仕事に従事しています。お話からは一般にはあまりなじみがないながら、社会に欠くことができない仕事に対する情熱と誇りがうかがえます。

浚渫現場監督 安田 純さん



やすだ・じゅん ●1981年、岐阜県生まれ。岐阜工業高等専門学校環境都市工学科卒業後、「海の土木」である浚渫の仕事に魅力を感じ、株式会社小島組に入社。先輩社員にOJT形式で仕事を学び、現場監督となる。現場監督として浚渫船に乗り、国内各地で河川や港湾の浚渫事業の指揮をとっている。

「海の土木」の壮大さに惹かれて
浚渫の仕事へ

——「浚渫」という仕事に就かれるまでの経緯を教えてください。

安田 わたしは高専時代に、環境都市工学科で社会基盤整備や国土を守る防災などを学んでいたのですが、将来は土木や建築関係の会社就職しようかなと考えていました。それも漠然としたもので、正直なところ、将来についてしっかりとした目標を持っていたわけではありませんでした。

そんなときに先生から「こんな選択肢もあるよ」と教えていただいたのが「海の土木」と呼ばれる浚渫という仕事でした。そこには自分が土木という仕事に抱いていたイメージとは全く違う世界があるように思ったのです。何かとても壮大な感じがして、人とは違う

仕事ができるのではないかと、そんな思いがだんだん強くなって、浚渫を事業の大きな柱としている小島組に入社したわけです。高専時代の同級生で浚渫の仕事に就いた人は、ほかにいなかったと記憶しています。

——実際に仕事に就かれて、自分の抱いていたイメージとのギャップのようなものは感じませんでしたか。

安田 最初に思ったのは、学校で勉強したこととはほとんど関係がないということでした。それは驚きとともに、ある意味新鮮でしたね。はじめての仕事は河川の浚渫で、最初に浚渫船に乗ったときはとても緊張しました。また仕事には学生時代には感じなかった大きな責任があるのだなと思いましたね。

河床や海底の土砂をすくい上げ
治水や流通の円滑化に貢献

——「浚渫」は、一般にはあまりなじみがないように思います。仕事の内容について簡単に説明ください。

安田 浚渫をひと言でいうと浚渫船を使って河床や海底に堆積した土砂を取り除く仕事です。浚渫船には種類によって、土砂を取り除くためのショベルや海底を掘る掘削機、土砂を吸い上げるポンプなどが装備されています。

河床の土砂を取り除く主な目的は治水対策です。河床を掘り下げて水位を低くし、洪水が発生しても氾濫しないように安全に下流に流すようにするわけです。

海底の土砂を取り除くのは、船がスムーズに航行できるように、港湾の安全を確保することを目的としています。船の停泊地や岸壁の整備と維持管理も広い意味で浚渫といえるでしょう。海で行う浚渫をひと言でいえば、港を守ることで物流の円滑化に貢献する仕事です。発注者となるお客様は、国や自治体など河川や港湾の管理者が多いですね。

——どのように仕事を覚えていくのですか。

安田 仕事は先輩である現場監督からOJT形式で教えてもらうのですが、独り立ちして現場で監督の仕事ができるようになるまで、3〜4年ほどかかりますね。

また専門性の高い仕事をこなすには、土木施工管理技士などの国家資格が必要になります。土木施工管理技士の資格は1級と2級に分かれ、1級の資格を持っていると監理技術者として、施工計画の作成、工程管理、品質管理、技術管理などの職務を担うことができます。

4000万円以上の仕事を請け負う場合には、監理技術者を配置しなければならぬので、1級の土木施工管理技士を配置できれば、より大きな金額の仕事を受注できます。

——独り立ちしてご自分が現場監督となったときはいかがでしたか。

安田 自分のひと言ひと言で船が動き、作業が行われるわけです。それだけにそれまでとは全く違う責任の重さを痛感しましたし、大きなプレッ



▲浚渫作業



◀船上での測量作業



▲小島組特注世界最大のグラブ浚渫船「五祥」

シャーもありました。でもその仕事を終えたあとには、確かな自信が生まれたと思います。

——浚渫船にもさまざまな種類があるようですね。

安田 ええ。主に河川や水路などの浚渫に使われるのがバックホウ浚渫船です。わたしが初めて乗ったのがこのバックホウ浚渫船でした。また二枚貝のように開閉して土砂をすくい上げるグラブバケットを持ったグラブ浚渫船もあります。当社には世界最大のグラブバケット容量を持つグラブ浚渫船「五祥」があります。

それに加えて当社は所有していませんが、浚渫地と埋立地をパイプラインで結ぶポンプ浚渫船もあります。これはカッターで海底を掘削し、その土砂をパイプラインに流して埋立地に運ぶというものです。わたしはバックホウ浚渫船とグラブ浚渫船の現場監督の経験があります。

——それぞれの浚渫船によって、仕事を遂行するうえでのポイントに違いはあるのでしょうか。

安田 どの浚渫船にも共通しているのは、あまり深くならないようにきれいに掘って土砂をすくい取るといふ点です。しかし、船の種類によって仕組みが違いますし、当然仕事のポイントも違ってきます。

例えば浅瀬で作業することが多いバックホウ浚渫船は座礁しないように十分注意することが必要ですし、グラブ浚渫船の場合は安全のために、波に気をつけなければなりません。

——仕事で心がけていらっしゃるのどんなことでしょうか。

安田 まず発注者様にはできるだけ早くレスポンスをするということですね。相手から求められた以上の対応をすることが、信頼をいただくことにつながるからです。また自分が采配する以上、チームのみんなが気持ちよく仕事ができるように心がけています。

社会基盤づくりの一翼を担っているという自負

——「浚渫」のどんなところにやりがいを感じていらっしゃいますか。

安田 人々が安心して生活できるようにするための、社会基盤づくりの一翼を担っているんだという大きな自負があります。また仕事を間違えずに円滑に進めるためには、発注者や同じ作業をするチームのメンバーとのコミュニケーションは欠かせません。そうしたコミュニケーションを取りながら、一体感を醸成し、自分の采配で船が動いていくときに感じる高揚感は格別です。一つの現場が終わったあとの達成感、何ものにも代えがたいですね。

とくに元請の仕事は、顧客からの評価に直結します。高い評価を得たときはやはりうれいんですね。

——仕事の厳しさはどんなところにありますか。

安田 もちろん仕事を進めるためには大きな責任が伴います。しかし、いまはそれを重圧ではなく、ほどよい緊張感ととらえるようにしています。

浚渫の仕事でどうしても避けることができないのは、気象などの自然条件にかかわる制約です。止むを得ないことではありますが、気象によってやりたいことができない、というもどかしさを感じることもあります。例えば海上での仕事は、波が高くなれば中断せざるを得ません。また浚渫船も種類によって比較的素早く移動ができるものもあれば、時間がかかる船もあります。

そうしたことを踏まえ、このときにはどんな天候になるか、あるいは気象はどう変化するかには十分な注意を払い、仕事にかななければなりません。

さらに港湾によって、波が高くなりやすかったり、それほどでもなかったりなど、それぞれ特色があります。そうした港湾の特性を把握しておくことも大切です。

——浚渫の仕事について、若い人たちに伝えたいことはありますか。

安田 浚渫は、自分の考えをしっかり持っていれば、先頭に立ってやれる仕事だと思っています。自分でやり方を工夫し、より確かな方向性をつくりあげていくという面白さがあります。またわたしたちの業界もICT（情報通信技術）の重要性が叫ばれていて、若い人たちの力がますます重要になってきています。

浚渫という仕事には社会基盤を整備するという重要な役割があり、社会にとつてなくてはならない仕事です。日本は海洋国家であり、河川もたくさんあります。だから浚渫の仕事は尽きることはないのです。