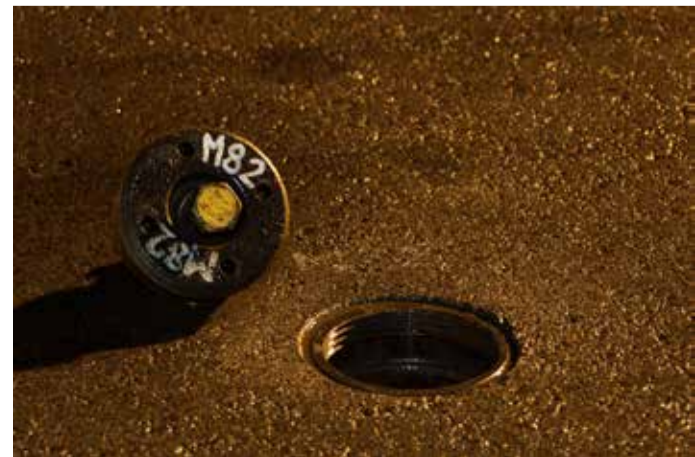


# さすがが 根性が違う



緊張感が、男の美の骨格をつくるのだろうか。投光車の強い光を受けた男たちの横顔は、誰もがハンサムである。ここは新潟空港 B 滑走路。月のない空の下、50 人ほどの技術者たちが一心に働いている。2011 年の東日本大震災をきっかけに、全国的にインフラの耐震化が加速し、新潟空港も地震による液状化を防ぐために、滑走路の地盤改良工事が進行している。現場は一見、お伽の国のように軽やかに弾んで見えたが、空港を供用しながらの施工は、なかなか苛酷。施工期間も長く、作業量も膨大だ。地球の計り知れないエネルギーに対し、男たちの果てしないトライが続いていた。





午後9時30分。滑走路での作業ができる時間になるとゲートが開けられ、投光車を先頭にさまざまな工事用車両が続々と続き、施工現場に向かう。車の台数は40台におよんだ。

## 絶対厳守のルール

滑走路に行く前に、現場の総責任者の話を聞く。

「地盤改良の施工そのものは、それほど難しいものではありません。ただ私どもは空港管理者から運用時間外の敷地を借りて工事をする立場ですから、作業日報などの届け出義務や制限区域内ならではの作業条件を守りながらの施工になり、非常に気を使う現場です。敷地内への入退出の時間は絶対厳守です。どんなことがあっても午前7時には、退場しなくてはなりません。また立ち入り禁止エリアがあり、それに近づかないよう工事車両の通路が厳格に決められ、指定された進路以外への誤侵入や、通路上での一時停止は禁止されています。さらに作業エリア内に埋設されている滑走路灯を壊さないよう、カラーコーンなどで囲むなど、さまざまな目配りと対策が要求されます」。

なかでも、いちばん神経を尖らせるのが、作業後の忘れ物チェックだという。「現場は滑走路のど真ん中。翌朝には、そこをジェット機が離着陸しますから、工具を忘れたり、落とし物があることは許されません。ですから作業が終わると必ず工具の数を確認したり、服装や持ち物を確認しています。そして工事車両が退場した後、工事関係機関の責任者が横一列に隊列を組み、その日の作業エリア内を目視で念入りに落とし物チェックを行います。最終的に発注者から確認をしてもらい、ようやく一日が終わります。点検開始から清掃終了まで約1時間。広いエリア内を隅々まで調べるのは気苦労ですが、飛行機の運行に影響することなので、時間をかけて念入りにチェックします」。

## 眠れない夜

現場を担当して2年になるという総責任者は、作業のない日中、現場事務所につめ、関係機関との連絡調整役の仕事を担当。現場作業が行われている夜は、自宅にいるが眠れないという。「工事期間中は、24時間追いこまれているという感じ。現場では何が起こるかわかりません。技術員たちの士気は高く、みんなを信頼してますが緊張感はそうそう持続できません。急な降雪や強風が吹くこともあり、工事のために飛行機の運行や除雪作業に支障が出た時の、社会的影響を想像すると、私の立場としては身体を横にしても、神経が休まることはありません。この現場に来てから、飲み会に参加する機会が減ったのが辛いですね」。年間100万人を超える利用客がある新潟空港を供用しながらの工事。その現場の特殊性は、ある意味で苛酷である。そんな環境で仕事をこなす男たちの胸の内が、ひしひしと伝わり、一気に緊張した。



いつもなら滑走路灯が消え、真っ暗になる時刻にもかかわらず、この日はいつまでも点灯されていて、めったに見られない光景だと説明を受ける。一生に一度っきりの幸運な光景に酔いしれた。



## 滑走路の中心にて

腕章をつけ、反射板ベストを着用し、いよいよ案内人のライトバンに乗込む。発電機と注入材をつくるプラントを積み込んだトレーラーの後を追ひ、車はゆっくりゆっくりゲートを通り施工現場に近づいていく。数十台も連なる工事車両の列は、一本の光の帯になり蛇のように身をくねらせ移動する。それは、まるで勇者の行進。これから始まる作業への闘志がみなぎり、胸が高鳴る。すべてが初めての飛行場内をキョロキョロ見回している間に、作業エリアに到着。心して一步を踏み出す。凄い。かつて無名の男たちの心血を注いだ巨大な構造物が、どこまでも伸びている。全長 2,500m の B 滑走路。新潟空港を離着陸する、旅客機がここを使用する、空港の心臓部だ。ジェット機の轟音と、重量のある機体の衝撃にひたすら耐える滑走路が、いまは工作機械の作動音と人のざわめきを子守り唄にしている。遠くのエプロンでは 2 機の旅客機が翼を休めていた。



## 歴史になる仕事

新潟空港は阿賀野川の左岸の河口部にあり、日本海側では早い時期に開場した空港である。今から 86 年前の秋、この空の向こうから待望の一番機が舞い降り、市民の熱狂的な歓迎を受けた。しかし開場当初の飛行場は、海沿いの砂丘と陸側の砂丘にはさまれた狭い敷地で、冬期間の飛砂で滑走路が埋まるなど施設は十分とは言えなかった。が、時代時代の要請を受け、さまざまな整備が重ねられて今日に至っている。

この地盤改良工事も地味だけど空港の歴史の 1 ページに記される重要な整備。今年度の改良範囲は、滑走路本体の幅 45m、長さ 172m の面積。このエリアに、外径 73 mm、長さ約 16m の孔（あな）を掘り、そこに流動性の低い注入材を注入し、そのまわりの地盤を地固めするのである。注入ヶ所は 1688 本。一日あたり平均 12ヶ所のペースで施工し、最終的に改良面をアスファルトで覆い、現況に復旧させるのだ。一本一本の施工は、こじんまりとしているが、おなじ作業の繰返しが暑い日も寒い日も天候に関係なく延々と続き、工事の規模と作業量は膨大。なかなか根気のいる仕事である。



## チーム

街は寝静まっているのに、そんなことを気にかける様子もなく、現場は昼間のように活気に満ちていた。この日は、7カ所の孔（あな）に注入材を注入するという。削孔から注入、散水まで一連の工程をこなせる工事機材を3セット、現場に搬入し、それぞれの場所でチームごとに、それぞれの作業が進んでいた。3軒の移動式工場が、空港の運用が終わると現れ、作業が終わると何の痕跡も残さずに消え去る、というイメージ。とにかく全員が真剣に、自分の仕事にひたすら専念している。

孔（あな）の表面を覆う保護キャップを開栓する人。ボーリングマシンで注入用の孔（あな）を掘る人たち。ボーリングで湧き出てくる砂を含んだ水から、水分だけ抽出する機械につながるホースを見つめる人。注入材を入れる人と注入管を引上げる人。注入されている地中の状態をモニターで確認する人。それらの様子を測量する人などさまざまで、それぞれ作業に集中している。ただ陸上でもっとも広大な空港のなかでは、工事車両も男たちも、その巨大さに呑み込まれたように、一人ひとりが孤独に見えた。夜の気配が作用したのか、あれこれ感傷にふけていると、緊迫した動きをする人が目に飛び込んできた。

なにか問題が起きたのだろうか。若い技術者が汗だくで注入管と格闘している。しばらくの間、その作業が続き、やがて静かな動きに変わった。ひと段落すると年配の技術者が、若い技術者に手本を示しながら説明を始めた。そのまわりに人が集まり様子を見ている。経験を積んだ熟練の先輩から、若い世代へ技術の伝承がされていく瞬間だ。それぞれに孤独な時を過ごしているように見えて、ほんとうはチームだったのだ。

こうした夜が繰り返されて、大きな工事が終わる。この男たちの汗と忍耐の結晶は、地中に埋もれ、いつの日か大地が揺れて、ようやくその努力が実証される。それが何年後になるか、わたしたち人間には到底わからない。でも子孫に渡す遺産であることは間違いない。いずれにしても、どんな壮大なプロジェクトも現場でモノづくりをする、忍耐強く根性のある普通の男たちがいてこそ完成することを、強く思った。

