私達の職場 22

真夜中の OSA モグラ

都市というものは初めてその土地を訪ねた人にでも地図さえあれば目的とする所にたどりつけるもの，しかし東京は違う．地図があってもそこゆく人びとに聞いてもそれはそれは難解な所，簡単にはたどりつけはしない．ましてこれが都心を離れ多摩地区へ入るとそこは『ミクロの決死圏』，新旧雑多に交差する道路はそのほとんどが相互に関連性がなく，まるで好き勝手に伸びては止る．そこえ加えてシンボルマーク不在のこの平野は，地図と首っぴきでも歩くに不自由，そんな武蔵野の猥雑な道路網が少々拡散しはじめた所，そこに奥村組東電新座工事所がある．国道 254 号線・川越街道の真下を OSA 工法により掘り進むこの特命工事をとりしきる現場をお訪ねしてみた．

80 ホン——耳を覆いたくなるような車の騒音，地元の人びとがバイパスと呼ぶ川越街道，緑なす埼玉の農村地帯の中に伸びるこの無機質な動脈が武蔵野線新座駅と交わる所から東京側へ歩いて数分の道路際に工事所を持つ洞道建設工事，そこでは最近とみに少なくなってきた夜間工事が日に夜を継いで行われているという．

「ものすごい騒音ですね」

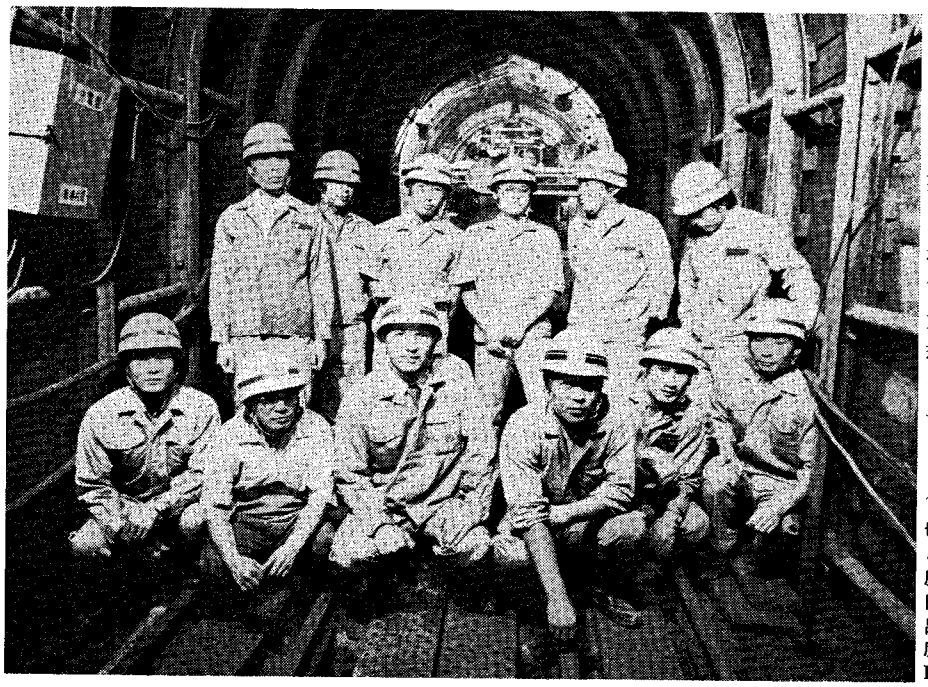
「私どもなれましたので……」と苦笑する土屋富造所長，竹内伸一工事主任は，田中秀和の三氏に種々お聞きしてみる．

「この工事は，東京電力さんが北武蔵野変電所から練馬にある変電所を結ぶために必要な洞道をつくるためのものでして，16 社が分担して施工中です．工事はご覧のとおり川越街道の直下を掘り進みまして右折，千川通りへと抜けるものでして，1 社平均 500～600 m のうち私どもは 1 165.5 m を担当しております」．鬢にかすかに見える白毛がかえって若さを引き締めて清潔感を強調する土屋所長，おおよそ土と闘う前線指令官とは思えないさわやかな風貌の中に言葉は厳しく作業を追う．

「OSA 工法ですか．これは＜オクムラ・スライディング・アーマー＞の略称です」

「他社のアーマー工法とは関係ないのですか．私ども最近××工法とか○○工法とかいろいろ耳にするのですが，結局の所どこがどう違うのかよくわからない類似のものがないでもない．この点いかがでしょうか」

「この工法は，自社製ながら良くできていると思います．簡単にいえば，メッセル工法とシールド工法の合の子です．高さ，3.85 m，幅 3 m，長さ 4.2 m（矢板の長さは 6 m），自重 38 t の自走式の掘進機でして，特長としては，自走式であることのほかに本体をもって反力をとることなどをあげることができます」．



切羽を背に前列左から 甲斐・黒川・土屋・竹内・八杉・平田，後列左から 小出・福岡・田中・川原・国分・和田の C. E 諸君．

本年 3 月 10 日に受注，4 月 23 日の起工式，シールド発進は 7 月 24 日，ここへきて作業は軌道に乗ったとの由．みるから逞しい闘将の雰囲気，竹内伸一工事主任が図面を手に現場説明，陽の落ちた川越街道には下り方向に渋滞による車の赤いテールの列，上り方向

は猛烈な爆音で通りすぎる重車両の群．その中に，眠ったように静かな一角があり，そこから切羽への階段が降りている．事務所から約 50 m ほど東側である．

全面舗装の構内，そこにはコンプレッサー音が響きわたるほかに夜の帳(とばり)を破るものはなく，静寂の世界．おおよそ 24 時間フル稼動中の兵站基地とは思えない．

「この現場ですか，土木6，機械2，電気2，事務2，運転手1，計 13 名の陣容です．これに加えて直営黒川班の作業員が 22 名加わり，交替制で切羽をからにしないようにしております．また，この現場は 6 m の土かぶりですが，上のほう 5.2 m が関東ローム，その下が砂礫層（0～50 mm 径）で安定しており，水も毎分 6 l ぐらい，比較的良い条件といえます」．

夜間工事現場特有の物憂い空気，その中で 19 時の交替時間を迎え現場マンが事務所に集ってくる．夜間工事には常々職員2人があたるよう施主指定があるとのこと．

「真夜中でヒマなときは居眠りなどをする？」

「作業員が仕事をしているので，われわれは何もすることがないとお考えですね．残念ですがそんなことはない．2人とも時間内のほとんどを坑内で送ります．測量とか作業員への指示，そのほか休むひまのないくらいです．ご存知のように坑内は夜も昼もない所ですので，夜間作業といっても中にいる限りでは実感がありませんし1週間サイクルの昼番と夜番の交替時にも，皆様が心配なさるほど体調に影響は出ません」

「若さですか」

「ノ」．

世相につれて，また東電側のきつい指示もあって環境・住民対策には大変気を使っておられる様子．例えば，杭打ちや掘削時にはすべて騒音等を測定のうえ記録に残し，近所の人びとにはご迷惑をお掛けしないとのこと，またスキップもここ独自の 30 m^3 大として夜間のダンプ出入りを自粛させ，車両洗浄装置を設けるなど万全の策を講じているという．ちなみに，工事騒音は，すべて道路騒音内に収まっており，近傍の方々からはただの1回も苦言はないという．近時工事の進め方に一つの方法論が確立したとはいえ，発注者・施工者側の気の使いようは 10 年前では想像もできなかったぐらいであり，その変容が現場においては，ほとんど気付かれないほどに日常化している．そういえば，この現場でも，その昔のつくれつくれの時代を知っている技術者はほんの二，三人だろうし，世代替わりは激しく，すでに工事の中核は 40 年代卒の若者の手にあると見た．

「夜間工事とのことですが，田中さん残業はどのくらいですか」

「われわれの世代で，世間なみという所でしょうね．「オイルショック以来合理化の要求が高まりましてね，それ以来の努力の成果が上がり残業も少なくなってきております」．

夜の仕事もいとわないと語る若者，しかし，夜間手当 25% アップの魅力はこの世代には通じない現実，金のためにしゃにむに働いた過ぎし日の残影は皆無である．所長と主任以外は夜間工事に順次あたるシステム，8時 30 分から 17 時の勤務時間は比較的よく守られており，日曜日は切羽も止めて全休となる．

この工事には 18 社が加わっているという．メッセルが 1/3，残る 2/3 がシールド工法である．この 18 社が4グループに分かれ日を定めて週1回東電側と技術打合せ会を行い工事を順調に進展させている．ここのチームは毎週金曜日，9時から 10 時 30 分にかけて所長・主任・担当者1の計3名が出掛け，東電側の所長・副長・担当者の計4氏と会議を持つとの話であった．

「所員の割に車が少ないようですが…」

「私どもは通勤に車を使うことを禁止されております．これは，車を使うことによる事故を未然に防ぐこと，運転に伴う疲労が仕事に悪影響を及ぼすことを防ぐことなどでして，そのため事務所には専属の車が付くようになっています．どうしても個人的に必要な場合は申請して許可を受けることになるのですが，まずは許可されないでしょう」

少数精鋭主義とのことで，交通事故などにより人材が欠けることを極度に恐れている様子，それにしても辺地勤務が多い第一線ではつらかろう．和田・福岡・川原・国分の独身組は，浦和の独身寮から電車通勤，残る家族組は板橋の社宅からかよってこられるとのこと，ここでも，建設畑のサラリーマン化現象が定着してきていることに気付く．

「若者としての意見ですか，それは仕事が楽しいことにつきますね．まず心して良い技術者になることですよ．その点，土木の仕事は現場現場がチャレンジ，そのときどきによってつくる物が違う，条件が異なる，おもしろいの一言につきます」

「同じことが二度とないですしね」

1秒と同じ仕事をしたくない，3秒あとに同じ仕事をしたくない――．完成への楽しみがますます希薄になってゆく現実にあって，ひとつの物を完成させてゆく歓びにひたれる数少ないこの男の世界．ここでは，今日も無公害エネルギーの道を喧噪の街・東京へと静かに掘り進められている．良い仕事をするのだと自分にいいきかせつつ．

（文と写真・河村忠男）