

作業船との係わりと思い

小倉勝利

東洋建設株式会社

執行役員 土木事業本部 土木技術部長



海上工事を得意とする会社に入社して30数年の中で、その節目、節目での作業船との係わりについて話をさせていただきます。

新入社員としての赴任地は、福島県いわき市の小名浜港近くにある事務所でした。当時は、船舶職の方が5名、特務職（クレーンオペレーター）の方が5名、所有船舶機械として台船が2隻、土運船が3隻、押船が1隻、交通船が1隻、クローラクレーンが3台の陣容でした。鋼製の交通船は足が遅いのですが、荒天時も防波堤に安心して接岸することが出来ました。これら船舶機械が複数の工事を掛け持ちし、その工程作りが私の仕事の一部でした。お正月休みの前には、少しでも休みを長く取れるように、船舶の稼働工程計画に知恵を絞りました。入社2年目で陸上製作ヤードの斜路から進水したケーソンの曳航、仮置時の作業船への指示を任されました。沖防波堤用のケーソンなので結構大型で本船用引船1隻と押船2隻で操函するのですが、船長の方々の指示前の絶妙な操船で大きなトラブル無く施工する事が出来ました。

次の作業船との係わりは、羽田D滑走路建設工事です。弊社を含む構成員からなるJVで埋立工区延長約2,000mの内の500mを担当しました。当工事では10数隻の地盤改良船が活躍しました。弊社所有作業船は、護岸概成後に揚土船が就役し、主に千葉県産の山砂を日々2～2.5万m³を揚土しました。揚土工終盤では、施工数量の違いもあり当工区は遅れ気味でした。しかし、天候に恵まれたこともありましたが終盤2ヶ月間は故障すること無く揚土船は順調に稼働し、他工区を含めた揚土工を終えることができました。当工事の作業船は、既設空港に隣接していることもあり、不測の事態に備えて荒天が予想される場合には事前に避難港に退避していました。弊社の揚土船は係留力が高いことも有り、ある荒天時に工事区域に1隻だけポツンと現地係留で荒天を凌いでいたことがありました。荒天が去った後は大型土運船がすぐに接舷し、何事も無かったように揚土を再開していました。揚土工では4

隻の揚土船が活躍していましたが、揚土船の揚土量と同じペースで捌いていく大型パイロダーや重ダンプの能力にも驚かされました。

次に係わりがあったのは、私が東北支店に勤務していた頃の、東日本大震災後の啓開作業や復旧工事です。当時まだ津波で被災した貨物船が岸壁に乗り上げたままになっていた発災後間もない頃、弊社と協力会社の押船と揚船が応援に駆けつけてくれました。基地港となる石巻港へ迎えに行きましたが、各船が港に入ってきた際は頼もしく感じました。押船や揚船は、海上保安部からの連絡を受けて津波による漂流船の回収、曳航を担ってくれました。回収船の所有者の方が弊社支店に来店されお礼の言葉を頂いたことがありました。啓開作業を担当していた職員は被災後間もない頃は移動や食事に苦勞していましたが、押船で温かい昼食のお世話になっていたようです。復旧工事では、グラブ浚渫船が被災ケーソンの撤去に活躍しました。グラブバケットによる掴み撤去は本来の使用目的ではないかもしれませんが、グラブ浚渫船の高い破碎、浚渫能力が無かったら、復旧工事が順調に進むことは無かったと思います。

これからの作業船についても話をさせていただきます。弊社の自航式多目的船を例に挙げると、1,000m³の燃料を搭載し、数ヶ月連続稼働できます。既存の地盤改良船も同様に独立した動力で長期間稼働できます。これは作業船の優れているところで、今後の電動化やカーボンニュートラルが進んだとしても確保すべき性能と考えます。また標準的な労働時間内は作業船と人で、その後の労働時間外は自動化を進めた作業船のみで稼働が出来れば、時間外労働の削減と生産性向上に作業船が寄与できるものと考えます。

最後に、このような機会を頂きありがとうございます。入社から30数年が経ち、小名浜港でお世話になった船舶職の方々には既に亡くなった方もいますが、この機会に今までの作業船との係わりを振り返ることが出来たことを感謝致します。