

ベトナム南北鉄道安全性向上事業CP4 ソン・ボ橋 張出架設



世界遺産 フエ阮朝王宮



コオロギのから揚げ 犬料理とウオッカ

ベトナム
ヒエン・シ村/
鉄道橋の架替工事



ドービー建設工業株式会社
生産統括部工事事務

九津見 昌宏

ベトナム・フエで鉄道橋を架ける

私は現在、ベトナム社会主義共和国の古都フエの中心部から北に約23kmにあるヒエン・シ村で、鉄道橋の架替工事に従事しています。

当現場は、北の首都ハノイから南の商都ホーチミン市を結ぶ南北統一鉄道のメイン路線（南北総延長1726km）の内、ハノイから約671kmの位置にあります（工事区間は2.1km）。1936年に開通し、その後ベトナム戦争や設備投資、資機材、補修不足の為に損傷で老朽化が進んでいました。現橋では列車の速度が30km以下に制限されており、早期の架け替えが必要とされています。工事範囲にはメインのソン・ボ橋（橋長142.1m、3径間鋼トラス橋）の架替工事とヒエン・シ橋（橋長21.9m、単純鋼桁橋）の支保取換工事があり、そのうちソン・ボ橋はPC単純1室箱桁3スパン（支間長32.0m、桁長33.3m×3スパン）とPC3径間連続1室箱桁橋（支間長31.35m+62.0m+31.35m、桁長126.0m）に架替されます。

当現場では日本人スタッフ2名、ベトナム人スタッフ20名と作業員70名で工事を行っています。私はPC上部工の技術者としてそれに関わる工事全般を担当しています。2人の日本人でベトナム人全員をコントロールすることは非常に神経を使います。日本人と初めて関

仕事場
拝見



全景写真



竹割土留め工



工用仮橋

大食会の様子



新名神高速道路
事業に携わって



大成建設株式会社
関西支店

八重樫 武寛

こんな場所で働いています！

私の職場は兵庫県宝塚市にある宝塚市である。気品と情緒に溢れる宝塚市で、そのイメージと逆に位置する、土とコンクリートが溢れる土木工事現場が多数存在している。その中に私が働いている橋梁現場、新名神高速道路坊川第三橋工事がある。坊川第三橋工事は、兵庫県宝塚市切畑〜同玉瀬間に位置する、橋長652mのPRC7径間連続ラーメン箱桁橋（上り線）、橋長629mのPRC6径間連続箱桁橋（下り線）の工事である。上下部工の一体工事であり、橋脚は全部で11橋脚、橋脚基礎は大口径深礎基礎を採用している。橋脚および基礎の土留めについては、地山の掘削量を最小限に抑えることができる、竹割土留め工を採用しているのも大きな特徴だ。またこの現場のもう一つの特徴は施工箇所全域にわ

こんなことをやっています！

私の仕事内容は、橋梁上部工の安全管理・品質管理・工程管理である。現在、上部工は合計4ヶ所で施工中である。その内2ヶ所は、柱頭部の施工が完了し引き続き進める張出施工の準備中であり、残りの2ヶ所は柱頭部の施工を進めている。来年早々には4ヶ所から7ヶ所へ施工箇所が増えることから、現在の工事を滞りなく進めるとともに、施工計画についても万全を期す必要がある。

最近注力していることは、作業ヤードが非常に狭いことから、工事に使用する資機材の搬入について”使う時に使う分だけ搬入する”ということだ。自分の中で作業工程を想定し、関連業者の方々と密に打ち合わせをしながら、資機材の搬入日時を決定している。そんな時に自分が現場を動かしているんだと実感する。また工用仮橋が隣接工区の土

運搬路にもなっていることから、毎日多くの車両の行き来を目の当たりにする。その車両の多さに新名神高速道路事業の大きさを実感するとともに、その事業に携われたことに高揚感を感じながら業務に従事している。

やはり『耐力』勝負！

朝から夜まで働き続けると、ストレッチは当然たまるし、お風呂の中で寝てしまいたい湯冷めと共に起きることも当然ある。やはり仕事は体力、モトイ、耐力が必要だ！そんな気持ちで共有できる者たちで結成されているのが”大食会”である。会員である私も関西地方に点在している大盛りメニューを食べ歩き、ストレッチ発散また耐力向上を定期的に図っている。

最後に

現在、発注者である、NEXCO西日本新名神兵庫事務所の方々に多くの御指導・御鞭撻を頂戴しながら施工を進めている。引き続き、無事故無災害で竣工を迎えることができるように日々精進したい。

と私の口に合いました。ちなみにコオロギはエビのような味です。

世界遺産 フエ阮朝王宮群

次に私の住んでいるフエの街を紹介したいと思います。

ベトナム中部に位置するフエは、第二次世界大戦が終わる1945年までベトナム最後の王朝、阮（グエン）朝の都だったところで、日本でいうと京都が奈良のようなところだ。街の中心部を流れるフオン川の北側には世界遺産に登録された阮朝王宮群があります。街の造りも基盤の目に整い、そこに広がる旧市街ではベトナムらしい景色が見られます。市内に点在する歴代の皇帝廟も見どころです。

また、街中心部には伝統的なフエ王宮料理や西洋料理のレストランも多く、食事もうろく楽しめます。少し割高ですが味も日本とそう変わりません。フエは田舎町で、のんびりとした雰囲気が入っています。

最後に、海外工事は、言葉、文化、宗教、習慣の違いがあり大変でもありますが、それ以上にいい刺激が得られると思いますので機会があればぜひ経験してみたいと思います。

#008 お天気雑記帳

春一番



冬、シベリアの寒気が強いときは、日本の南の太平洋上に前線（冷たい空気と暖かい空気の境）ができることが多いのですが、2月になると徐々に前線が北上し、この前線に沿って低気圧が日本海を東進するようになります。低気圧が日本海を通ると、低気圧に向かって南よりの風が吹き、急に暖かくなります。これが「春一番」です。

浮き立つような響きのあるこの言葉、特に中高年のキャンデーズ世代の人たちには、青春の想い出とともに記憶され、その印象が強いのではないのでしょうか。

気象庁の定義では「立春から春分までの間に、広い範囲で初めて吹く、暖かく（やや）強い南よりの風」となっています。地方によって判断の基準が異なり、風向きは「東南東から西南西」で全国同じなのですが、風速は、九州北部では「7m/s以上」、九州南部・近畿・関東などでは「8m/s以上」、中国地方では「10m/s以上」となっています。例年、2月下旬ころに吹くのですが、条件がきびしすぎるせいか、春一番が吹かない年もあります。

なお、北海道・東北では春一番を発表しません。低気圧の通過後、北よりの風とともに寒気が流れ込み、気温が下がり、大雪になることもあります。「春」という言葉が誤解を招くことが、その理由だそうです。また、沖縄でも春一番は発表しません。理由は言うまでもありません。

この「春一番」が一般に知られるようになったのは、昭和34年に発行された『俳句歳時記』（平凡社）に民俗学者・宮本常一の次の解説が登場し、マスコミで使用されるようになってからです。

春一番

〔解説〕 春一番で春に入り最初に吹く南風をいう。この風の吹きとおらぬ間は、漁夫たちは海上を恐れるという。

〔参考〕 二月末か三月初ごろ、内海地方ではまだ寒い日の続いているとき、南の風が雨をともなって吹くことがある。春をよぶ風としてハルイチバンと言っている。これで木々の芽がとけはじめるのである。この風が吹くと皆春を意識する。ついで桜花の咲くまえに、同様の雨をともなう南風が吹き、これをハルニバンという。これで花が咲きはじめるのである。

この解説は、春一番の郷土史家の方言の研究が基になっています。そのため、春一番は春一番で誕生した言葉だと思われています。著名な民俗学者の宮本常一が「春一番で吹く風」と紹介したのですから、この解説を読んだ人たちが「春一番が春一番で誕生した」と誤解しても不思議ではありません。春一番では、郷ノ浦港の近くの公園に船の帆をイメージした「春一番の塔」が設置され、毎年、春一番が吹くころに「春一番風のフェスタ」が行われるなど、春一番が地域おこしにも貢献しています。

元祖「春一番」の春一番のみなさんには申し訳ないのですが、私は、春一番はもともと瀬戸内あたりで使われ始めた言葉で、明治初期の漁業の激変の後に、春一番でこの言葉が使われるようになったのではないかと想像しています。

江戸時代、漁業権が複雑に入り組んだ瀬戸内海では、諸藩によって漁場・漁法・魚種が決められていたのですが、明治になり廃藩置県が行われると、従来の慣例をやぶって大型の網を使った漁が行われるようになり、漁場が荒れ、各地で紛争が起きました。漁獲量が急激に減少し、新たな漁場を求めて、対馬海峡や朝鮮・台湾近海まで進出するようになりました。漁業権を確保するために、出漁先に形式的に寄留・転籍するようになり、やがて、家族を呼び寄せて九州北部など各地に定住する人たちもでてきました。春一番にも瀬戸内の人たちが移り住んだという記録があります。

春一番では、春の嵐を、菜の花（カラシバナ）を吹き落とすという意味でカラシバナオトシとも呼んでおり、これが昔から使われていた言葉ではないかと考えています。明治初期に瀬戸内の人たちとともに春一番に持ち込まれた「春一番」が、その後、春一番の人たちにも広まったのではないのでしょうか。

気象予報士（株）富士ビー・エス顧問 **松嶋 憲昭**

黄色い梯子



オリエンタル白石株式会社
施工・技術本部 技術部

俵 綾子



木曾川橋 2001年



黄色い梯子（月夜野大橋）1982年

朝、外はまだ暗い。ほぼ眠ったままお弁当、朝ごはんを作り、男子二人を両脇に抱えて食卓に向かわせる。出発まであと1時間。そんな時に限って、お皿をひっくり返し、トイレに間に合わず床には水たまりができている。怒つちやいけなさい！時間がいないは彼らのせいではない！でもイライラ！空気を察した長男がお決まりの一言「まあまあ落ち着いて！」

事件の内容は日々面白いほどに変化するが、概ね同じ朝である。土木を仕事にして十数年、母になって4年、二児の母になって1年。大学を卒業しオトコ社会に飛び込んで、肩肘はつて、負けるもんかと無我夢中で仕事をしてきた二十代の自分には想像もつかなかったアラフォーである。

入社して配属されたのは、設計チーム。憧れの橋梁の世界だ。入社2年目の終わりに現場勤務の希望が叶う。第二名神高速道路木曾川橋東工事への配属が決まった。木曾川橋は、中央支間275mを有するPC・鋼複合5径間連続エクストラードロード箱桁橋である。当時、世界初の構造形式で、最先端の技術が集結されたプロジェクトであった。

私の担当は、主に施工を支援するための解析や計測で、内業が大半であった。しかし、熱望していた現場勤務、じっとしていられるわけがない。一日に何度も製作ヤードに向いては、鉄筋の組み立てを観察し、生コン

に触り、バイブレータを持った。橋桁が延びるたびに計測器を抱えて船で架橋現場に向き、施工中の橋体の計測を行うという毎日だった。

各工種のスケールがとにかく大きく、特殊な工法であふれていた。が、一つ一つの仕事の基本は同じで、特別なことからスタートするものは何一つないというのを教えてくれたのは、多くの経験を持つプロフェッショナルな先輩方だった。この2年間の経験が今も私の基礎となっていることは疑いようもない。

これまで、たくさんさんの橋と出会い、設計、施工、研究開発という分野で仕事に携わってきた。最近では、技術営業としての仕事も増えている。これまでの「生み出す」仕事に対して、「売り込む」仕事である。パンフレットや営業資料の作成、特許の調査など、どちらかと言えば裏方である。しかし、「雑用という仕事はない」。これまでの経験と新たな知識で世の中の要請に応えよう。

うことになる。今自分の目の前にある問題をどれだけ真剣に考え抜くことができるか、自分の思い描いたゴールにどんな辿り着き方をするのか、今はそんなあたりまえのことを大切にしたい。キャリアをとるか家族を取るかなどと大切なものを犠牲にすることなく、一所懸命になれる仕事がこの業界には溢れている。私が大好きな橋とずつとかかわってこられたのもそのおかげだと思っている。とにかくやってみて、しかる後状況に合わせる。どんな時も臨機応変に。そして、やめないうこと。継続を自信に変えていきたい。

保育園からの帰り道、長男は今日あった出来事をキラキラした目で報告してくれる。そして、最後に必ず「ママはお仕事どうだった？」と聞かれる。できるだけ事実をわかりやすく話すようにしている。「へえー、それかっこいいねー」とカタカナの工法名を妖怪召喚の呪文のように唱える息子に、自分の幼い頃を重ねる。

6歳のとき、単身赴任の父が従事していた橋梁の現場を訪れた。そこに横たわる巨大な黄色い梯子だと思っただけで、20年近くの時を経て青色になつて私の前に現れた。あの頃の思い出が記憶の片隅でくすぶり、職業を決めたかどうかはわからない。息子たちにも土木の魅力は：とは望まないが、一所懸命にやることの楽しさは伝えたい。彼らにとつての黄色い梯子がその姿の中に見つかるかもしれない。