



東洋建設株式会社  
執行役員北陸支店長

地田 英樹 さん

ちだ・ひでき

1982年東洋建設入社。北陸支店工事部長、同営業部長を経て2023年北陸支店長、2024年執行役員。石川県出身、61歳。

# あの頃、 思い出の現場

「伏木富山港(新湊地区)道路(東西線)  
橋梁(P17、18、19)下部工事」

現場は  
作業員の皆さんに  
支えられている

入社して北陸支店に配属されました。最初に携  
わったのが七尾市にある、のとじま水族館の棧橋

工事でした。その後、七尾港での直轄岸壁工事、  
奥能登の漁港や七尾市の火力発電所の関連工事など  
数多くの現場に従事してきました。それぞれに  
苦労があり、思い出に残っています。中でも今回  
お話しする伏木富山港新湊地区の「臨港道路東西  
線」は忘れられない工事といえるでしょう。

主橋梁部と東西のアプローチ部を含めると総延  
長約3,600mとなる臨港道路東西線は当時、日本  
海側最大の斜張橋と言われ、国土交通省北陸地方

整備局で最大のプロジェクトでした。車道の下に  
全天候型自転車道を整備した2層構造であり、地  
域を結んだ街の活性化や、広域幹線道路との連結  
による物流の効率化が期待されました。開通後は  
「新湊大橋」と呼ばれ、今では観光名所の一つになっ  
ています。

当社は2004年から2007年の3年間で2件の橋梁  
下部工事を単独またはJVで施工しています。そ  
の両方に作業所長として携わりました。年齢でい  
うと41歳から44歳の時です。この工事を最後に  
北陸支店工事に配属されました。

当社を代表企業とする3社JVで施工した「伏  
木富山港(新湊地区)道路(東西線)橋梁(P17、18、  
19)下部工事」は、海の中に3本の橋脚を構築する  
ものでした。海上を二重に締め切り、その中で場  
所打ち杭、掘削、切梁、腹起し、床付け、橋脚  
を支えるフーチング部の整備と順を追って作業を  
進め、その上に高さ30mを超える橋脚を3本構築  
していきました。

工程上、3本の橋脚を立ち上げる作業は11月か  
ら2月にかけて行いました。冬季の日本海側は天  
候が荒れることが多く、強い風が吹きます。橋脚  
の立ち上げはクレーンを用いるため、風の影響を  
受けない日に行わないと安全を確保することも難  
しくなります。毎日の天気予報を見ながら作業の  
できる日を見定めて工程を組んでいきました。

安全面に加え、品質管理にも大変苦労しました。  
特にコンクリート打設後の養生は24時間体制で行  
わなければなりません。規定温度よりも下がった場  
合、夜間でも携帯電話にアラームが鳴るよう設定  
しておき、何かあればすぐに駆けつけられる体制を  
敷きました。幸いアラームが鳴ることはありません

でしたが、JV職員の皆さんも緊張の連続だったと  
思います。また、橋脚は上に行くほど風の影響を  
受け、厳しい寒さの中で作業を行わなければなりま  
せん。作業用足場を囲うように寒さ対策用のシー  
トを張り付け、横風だけでなく、下からも風が吹き  
込まないような環境を構築するなど腐心しました。

厳しい作業環境を乗り越えるために作業所長と  
して意識したのは、同じ目標に向かって職員や作  
業員の皆さんが一体感を持てるようにすること  
でした。その一環で夏場、新湊の花火大会が開催さ  
れる日程に合わせて土曜日の午後に作業員さんた  
ちのご家族を招待して現場見学会を行いました。  
子どもたちに、普段訪れることがないお父さんが  
働く現場を見てもらったのですが、事前にお父さん  
の似顔絵を描いてもらい、それを現場内の注意  
喚起用の看板などに採用しました。自分の絵が看  
板に採用されたのを見た子どもたちから「これ僕の  
絵だ！」などと喜びの声も上がっていました。作業  
員の皆さんとその家族に、とても良い機会を作る  
ことができ、一体感を醸成することにつながった  
と思っています。

建設会社にとっての使命の一つは「お客さまが望  
んでいるより良い品質の構造物を提供する」こと  
です。そのためには、現場に携わる各職種の作業員  
の皆さんに支えてもらわなければなりません。今  
回お話しした現場には100人ほどの作業員さんに従  
事してもらいましたが、今でもほぼ全員の名前と  
顔を覚えています。

現場の第一線で従事する人たちを大切にしながら、  
自分たちの使命を全うする。そのことを最後に携  
わった現場で改めて学んだことが、その後の  
仕事にも大変役立ちました。



施工当時の現場の様子



作業所での打ち合わせ(本人は中央)