

2017.12.12

今回お伺いしたのは、大成建設副社長・田中茂義さん(昭和54年・コンクリート研究室卒業)。これまで、設計、施工、マネジメントの立場から多くの重要プロジェクトに従事されてきました。今回は新宿にある大成建設本社にて、これまでのご経験や今後の展望を伺いました。

～田中さんの略歴～

- ・1979年 入社
- ・1981年～ 南北備讃瀬戸大橋下部工工事(約2年間)
- ・1992年～ 十勝大橋架け替え工事(約3年半)
- ・1997年以降、名古屋の地で所長として第二名神、愛知万博、第二東名の各プロジェクトに従事
- ・2017年～ 副社長(現任)



都心に隣接する本社ビルの応接室からは、東京西部から富士山までを一望できました。

密度の濃かった若手時代

設計部でのスタート

入社後の最初の2年は橋梁の設計に関わりました。激動の時代で、印象深い出来事が多くあります。例えば、新幹線の現場でのプレストレスコンクリートの施工管理に単身派遣されたことがあります。知識も経験もない状況で上司にいきなり分厚い本を渡され、「これで勉強して行ってこい」と。現場に行けばプレストレスのプロという目で見られるわけなので、死に物狂いで勉強したのを覚えています。不安でしたが、現場に行った2日目頃からは、誰にどう指示を出せば上手く進むのかがわかってきました。今思えば、よくこんなことを新人にやらせたなと思います。今の若手には絶対やらせないようなことです。当時は必死だったから気がつきませんでした。もちろん失敗も見越して、その上司も先にいろいろな手を打っていてくれたことと思います。

このように、駆け出しの頃は試行錯誤の連続でした。当時の設計はかなりの割合で手計算をし、図面も自分たちで描いていましたが、初めは上手く行かないことも多く、現場からも色々な注文を受けました。ただこの経験をしたことで、設計段階でどう気をつければ現場が上手く動くかという想像力が身についたことは大きいと思います。

本四架橋と十勝大橋の現場

設計部での仕事を経験した後、建設現場に配属されました。初めて従事したのは本四架橋現場のうちの1つです。橋脚の気中部分にコンクリートを打設するため、軽量コンクリートのバージにプラントを乗せて広島から坂出まで運ぶことになり、そのバージを造る工程に関わりました。自分が一番の若手だったので、多くの先輩から可愛がってもらい、仕事に対する哲学を教わりました。

時々、坂出の基地へ赴くこともありました。激務だったにも関わらず勤務時間外は遊びに出かけ、夜の勤務に寝過ぎて遅刻したというエピソードも。現場に駆けつけたら、所長が棧橋で仁王立ちで待っていて、それはそれは冷や汗ものでした(笑)。軽量コンクリートのバージは、計算上は浮くことがわかっていたものの、いざ完成して実際に水中に浮かぶ様子を見た時には、ホッと胸を撫で下ろしました。みんなでシャンパンを開けて、「My Way」(フランク シナトラのヒットソング)を流しながら盛大にお祝いしましたね。

その次の現場、十勝大橋の架け替え工事では、3度の地震に影響を受けたことが印象的です。1回目は釧路沖地震、2回目は北海道東方沖地震、3回目は阪神淡路大震災です。釧路沖地震では橋脚が沈み込む被害がありましたが、コンクリート打設前だったのが幸いでした。また北海道東方沖地震ではタワークレーンが折損する被害を受けました。地震が起こった夜、現場に慌てて駆けつけると、「クレーンがなくなってる」という報告を受けたんです。「なくなっているわけないだろう」と思って見に行くと見事に折損しており、クレーンが復旧するまでに約2ヶ月もの時間を要しました。阪神淡路大震災では、伊丹の工場に注文していたPC鋼棒の納入が遅れ、「北海道の現場が神戸の震災の影響を受けた」と当時のニュースにもなりました。地震の被害に加え技術的にも難しい工事でしたが、人々の協力で乗り切ることができ、ここでの3年半の経験はその後の自分のキャリアを方向付けたと思います。

2017.12.12

名古屋での所長時代

大きな責任と新しい挑戦

1997年には名古屋で所長を拝命し、第二名神、愛知万博、第二東名という、技術的な難易度が高い大きなプロジェクトに連続して関わりました。特に大成建設では、所長に絶大な権限と責任が与えられます。しかしプレッシャーを感じるというよりは精神的に高揚しており、毎日が充実していました。

加えて、当時プレキャスト分野でグローバルな実績を有するフランスのBouygues社を下請けで使ったことが新しい取り組みでした。きっかけは、名古屋に移る前に1年の期間を与えられ、世界中を視察したことです。視察の目的は、海外の会社はどんな技術を持っているのか、自分たちが先例のないプロジェクトを始める時に知恵を借りる先はないのかを知ることになりました。その中でBouygues社と出会い、名古屋のプロジェクトで彼らとタッグを組むことに決めたのです。相手方はなにせ自己主張が強くて、一緒に仕事をする中で、机をひっくり返すほどの激しい喧嘩を何度もしました。会社側には心配されましたが(笑)、所長として自分が先頭に立ってやってやるぞという意気込みがそれだけ強かったのです。この時出会った人々との縁は今も続いていて、つい最近も、一緒にプロジェクトをやろうという話が持ち上がっています。

これからの土木業界

土木の価値を社会の人に認めてもらうこと

土木の今後の繁栄のためには、社会からその価値を認めてもらうことに総力をあげて取り組まなければならないと思っています。

その取り組みのひとつが大型の海外事業への参画であり、近年は政府からも推奨されてます。国内では人口減少もあって長期的に見ると仕事は増えないわけですから、高い技術を継承する意味でも、また私達の成果を海外の人にも知ってもらおう意味でも重要だと言えるでしょう。

また、PPP、コンセッションなどを通じて、資源のストックに関わる事業を展開することも考えられます。大成建設は例えば病院事業にも関わっていますし、空港に関しては国内外での豊富な施工実績をもとにコンセッション事業などにチャレンジしているところです。とはいえ、経営に関して私達はまだまだ素人なわけですから、もっと勉強しなければならない。それと同時に、私達の強みはあくまで技術ですから、そこを疎かにしてはいけません。

最近、ゼネコンの仕事は面白いぞと改めて思っています。設計、施工、マネジメントという異なる経験をしてきましたが、それぞれ別の醍醐味があります。

設計は制約条件の中で最適解を出す点に面白さがありますね。反対に施工は問題解決の手法が多岐に渡り、柔軟に頭を使って解決策を考えて、会社の利益を確保することにやり甲斐があります。またマネジメントにおいては、この人の言うことなら信頼できると思わせるような人間力が重要です。

私は、学生時代はどちらかというと人と群れなかった方ですが、会社に入って見事に変わってしまいました(笑)。この仕事のやり甲斐を、ぜひ若い人にも感じて欲しいと思います。
(修士1年 森田智美)



バックの記念像は、銀座線新橋―浅草間全通のお祝いに、東京地下鉄（現東京メトロ）の根津嘉一郎社長から大成建設に寄贈されたものです。