

震災復興への継続的な貢献

被災地において復興に向けた取り組みが続く中、当社は建設事業に携わる企業として、さまざまな場面での貢献を継続していきます。

より安全・安心な社会づくりへと、取り組み続ける

復旧、そして復興へと被災地の皆様の取り組みが続く中、当社は事業の現場を通じ、被災地の皆様に寄り添った貢献活動を継続することが重要であると考えます。除染事業に従事していた当社の元社員2名が2017年9月に詐欺罪の容疑で東京地方検察庁より起訴され、2018年3月に刑事処分を受けました件で、皆様にご迷惑とご心配をおかけしました。当社は皆様からの信頼回復に向けてコンプライアンス意識のさらなる向上を図るとともに、被災地の一日も早い復興に向け、引き続き活動を展開していきます。

被災地の皆様の困難を風化させず、より安全な社会の実現へと活かすこと、また残念ながら各地で相次ぐ自然災害に対して、教訓を活かし復旧作業に最善を尽くすことも、私たちの被災地に対する責任です。日本のより良い未来に向け、復興に向けた取り組みの経験を活かしたものづくりを、グループ全員で心がけています。

東北復興に向けた取り組み

大槌川河口に津波対策の水門を2基同時に施工中

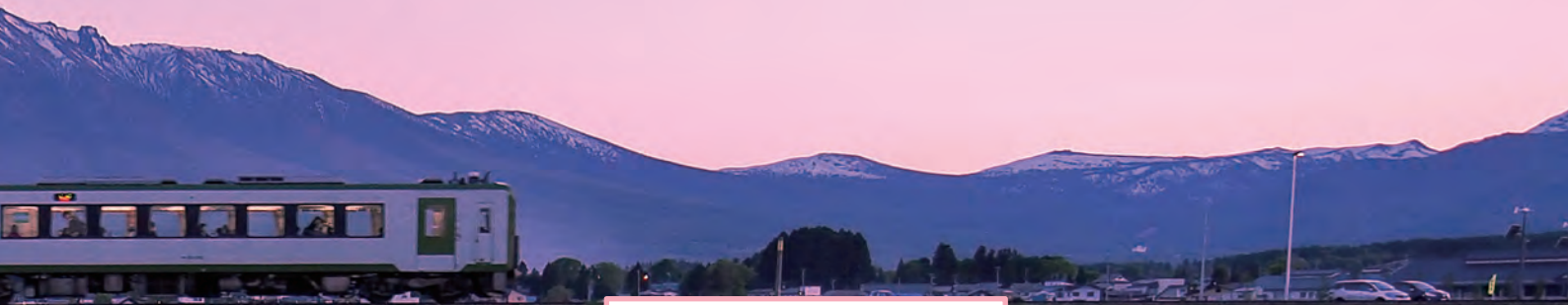
2011年の東日本大震災で発生した大津波は、岩手県大槌町に甚大な被害をもたらしました。当工事は、大震災からの復興を進めるための計画「岩手県東日本大震災津波復興計画」をもとに、大槌川河口での水門の新設、小槌川水門の再築および津波防潮堤を復旧・新設する工事です。工事場所は、大槌川河口の大槌川と小槌川の二つの川が合流する位置にあり、それぞれの川の水門工事を同時に施工しています。大槌川、小槌川の水門の長さはそれぞれ173mと110.5mであり、高さはいずれも14.5mです。

当工事の特徴は、工期短縮の観点から二つの河川の合流部に両水門を同時に構築することです。また、通常行われる川を半分ずつ締め切って交互に施工する半川締切工法ではなく、川を一旦迂回させて水門を一気に構築した後、川のルートを元に戻す工法を採用しています。そのため、二つの河川に挟まれた位置に両工事共通の仮堤防を構築して工事中の河道を確保しています。また、水門本体を支える2,230本にもものぼる鋼管杭の施工では、CCDカメラ付自動トータルステーションを使った遠隔TV監視システム等の精度を上げるための工夫により、軟弱地盤における水門の安定性を確保しています。さらに、津波を受け止める堰柱や床版においてはコンクリートのひび割れ防止や長期耐久性を向上させるための新技術を採用して、品質確保に細心の注意を払っています。

現在、2020年3月の完成を目指して、大槌町の一日も早い復興を実現するため、町の安全な暮らしの基盤となる水門の施工を順調に進めています。



完成イメージ(上：市街地側から望む/下：海側から望む)



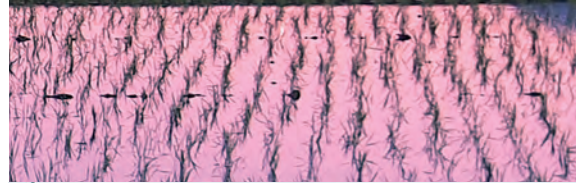
東北復興に向けた取り組み

福島県における復興に向けた取り組み

浪江町において、廃棄物の減容化や被災した建物の解体撤去の実施、2017年3月末には避難指示区域の面的除染を完了させるなど、浪江町における避難指示の解除に貢献し、その後も継続して復興事業に取り組んでいます。また、共同企業体の安全課員を中心に交通安全・防犯パトロール隊を結成し、町内の安全・安心を守る活動も行っています。

大熊町では、福島県下の仮置場から除染作業で発生した除染土壌等のフレキシブルコンテナ(フレコン)を受け入れるために、保管場の建設、仮置場からフレコンの輸送、受入、定置を行いました。フレコン輸送では厳密な管理が求められますが、これまでの除染工事などで培った管理技術により、安全で確実な輸送を実現しました。

双葉町では、中間貯蔵施設の土壌貯蔵施設工事に2018年度から着手しています。当社は福島県内の震災復興関連工事に対して、真摯に取り組む、国、地方公共団体、地域住民、協力会社などと連携して業務にあたることで一日も早い復興に貢献していきます。



交通安全・防犯パトロール隊の結成

熊本地震の復興に向けた取り組み

一日も早い復興を目指して、二重峠トンネル工事を施工

2016年熊本地震により国道57号線が通行不能となり、その復旧事業として「国道57号北側復旧ルート」が整備されています。その主要な構造物として全長約3.7kmの二重峠トンネルの建設が進められており、当社は東側2.0kmの阿蘇工区を施工しています。

当工事は、一日も早い復旧に向け、設計段階から施工者独自のノウハウを取り入れる発注方式である「技術提案・交渉方式(技術協力・施工(ECI)タイプ)」が採用されました。これにより、地震からわずか1年以内の2017年4月に工事を着工することができました。工期短縮のために、施工段階においてさまざまな工夫がなされています。通常は本坑の切羽は1ヵ所ですが、避難坑と本坑を横坑でつなぎ、切羽を3ヵ所に増やして掘削を進めていきます。そのために、避難坑の断面を大きくして大型の重機が通行できるようにしています。また、大容量・低粉塵の高強度吹付けコンクリートの採用や高耐力ロックボルトの採用により、吹付けやロックボルトの施工時間を短縮しています。そのほか、鋼製支保工の建込みと吹付けコンクリートの施工を1台で行えるエレクター一体型吹付け機を採用し、切羽での機械の入れ替え作業を省いたり、ずり積みのホイールローダやダンプトラックを大型化することで、ずり運搬作業時間の短縮を図っています。

このように、設計段階から施工段階における一連の工程において、工期短縮に関わる工夫を行うことで、一日も早い復旧ルートの開通を目指しています。



二重峠トンネルの建設現場