



夏には北海道に3台配置されているスケルカーの前で

2016年11月に福岡市の博多駅前で起きた道路陥没事故。通常であれば復旧までに1カ月はかかると言われていましたが、1週間ほどで道路通行が再開され、日本の建設業の底力を実感させてくれました。この復旧作業には、路面下の空洞化調査を手がけているジオ・サーチ(株)の技術が活かされていました。本社は東京にあります。2012年6月に北海道事務所が開設され、道内の路面下の空洞化調査に奔走しています。

本社勤務を経て、昨年4月に期待の若手として北海道事務所に配属されたのが、西村拓人さん(26歳)です。路面下の空洞を探查する特殊車「スケルカー」に乗り込み、道内各地で現場を指揮する西村さんに会いに行ってきました。

社長も「さん」で呼び合うアットホームな社風

ジオ・サーチは安全な社会づくりに貢献しようとして1989年に設立され、創業以来、道路や港湾、空港施設などの路面下に発生した空洞や橋梁などのコンクリー

ト構造物の劣化箇所など、インフラの内部にある見えない危険な部分を独自開発した「スケルカ(透ける化)」技術で探知し、メンテナンスのアドバイスをしています。

西村さんは、都内の大学の理工学部で土木を専攻し、ジオ・サーチに入社しました。「入社きっかけは、テレビでジオ・サーチを知ったことです。ずっと記憶に残っていたので、就職活動のときにホームページを検索したら『スケルカー』が出ていて、格好いいと思って入社試験を受けました」。スケルカ技術は海外の地雷除去にも活用されており、世界的な社会貢献活動にも積極的に取り組んできたことから、マスコミで紹介される機会が多かったのです。その一方で「第一印象はアットホームな会社でした。今もそれは変わりません」と言います。社内では役職を付けず、富田洋社長とみ たひろしのことも全社員が「富田さん」と呼びかけるそうで、そんな社風が背景にあるようです。

「オールラウンダーを目指して」

西村さんの仕事は、スケルカーに乗り込んで路面にマイクロ波を照射してデータを入手し、解析して報告書を仕上げるところまで。発注先との折衝、ドライバーとナビゲーターの監督役、さらにデータを取り込むオペレーターを兼務します。「現場の責任者ですが、まだまだ経験不足なので、先輩とコミュニケーションを図ることに気を配っています。調査前に発注者から現場を任される上で、どれだけ必要な情報を引き出せるのかも責任のある仕事。口下手なので、現場の管理だけでなく、いろいろな人とのコミュニケーションを深めていくことが課題です」と西村さん。北海道は冬に調査ができないため夏に現場が集中します。「夏場は率先して『そろそろ休憩を取りませんか』と声をかけています。僕よりタフな先輩が多いのですが、安全に配慮して早めの休憩を意識しています」としっかりした一面をのぞかせます。

業務量の多さなどから、本社では調査と解析を分業で進めていますが、協力会社を含めて20人弱体制の北海道事務所では営業、調査、解析と何でもこなさなければなりません。「異動になったばかりのころは、やったことのない仕事が多くて戸惑いました。でも、今は何でもできるようになってちょっとした優越感があります」と笑います。渡邊岳史副所長も「しっかり業務を担ってくれて非常に助かっています。本社では先輩社員と一緒に国土交通省関東地方整備局関東技術事務所の仕事を担当し、経験豊富なので、その経歴が認められて北海道に**ぼってき**抜擢されたのだと思います」と期待しています。

西村さんは「まだまだ所長や副所長に頼ることが多いのですが、オールラウンダーを目指し、先輩たちと肩を並べられるようになりたい」と、北海道勤務の経験がキャリアアップにつながっていくことを実感しているようです。



スケルカーのオペレーター席でデータを取り込む西村さん

路面空洞化が引き起こす道路陥没への認識が高まる

「以前は建設業のイメージは“土木の人”というひとくくりで見えていました。でも、作業着を着て、ヘルメットをかぶって汗をかいている姿って、全然格好悪くないと思うようになりました」と言う西村さん。福岡の事故以降、「福岡の件もあるからね」という声をよく聞くようになったそうで、「以前より路面下の空洞が道路陥没を引き起こす危険性への認識は高まったと思います」と改めて仕事の意義を実感しているようです。

路面下のデータを入手した後はデータを解析し、空洞の有無と位置、大きさ、深さを特定します。その後、実際の空洞の有無と厚さを確認するために、スコープで二次調査を行います。「スコープ画像で解析した位置の空洞を確認すると“やはりそうか、見つけたぞ！”とうれしくなります」と手応えを感じるそうです。解析はレントゲン写真から病魔を見つけるようなもので、解析者は「インフラの内科医」のようなもの。データに現れる特異な信号の判別や地域特性の知識など、解析者の個性が反映されます。「解析者としてはまだまだ足を踏み入れたばかりで、がむしゃらにやるだけ。社内で複数の解析者がチェックする判定会と決定会があるので、そこで先輩の指導を受けながら解析技術を高めていきたい」と、経験を積んでいます。北海道、そして日本の安全安心な道路を実現するために、これからの健闘に期待したい存在です。