



協会ニュース

第31号

平成22年8月31日発行

編集発行人／宮川 俊介 〒150-0031 東京都渋谷区桜丘町15-17(日本基礎技術株式会社内) TEL(03)3476-5721 FAX(03)5489-7281
[ホームページURL] <http://www7.ocn.ne.jp/~rta/>



見波会長 挨拶



総会風景



懇談会 回答をされる国土交通省建設施工企画課長 渡辺 和弘 様



懇談会 要望具申の梅田理事

平成22年度通常総会

1. 総会

平成22年6月10日午前11時からKKRホテル東京において、平成22年度通常総会が開催され、下記の議案について満場一致で可決いたしました。

- 第1号議案 平成21年度事業報告に関する件
- 第2号議案 平成21年度収支決算報告に関する件
- 第3号議案 平成22年度・平成23年度役員改選の件
- 第4号議案 平成22年度事業計画(案)承認の件
- 第5号議案 平成22年度収支予算(案)承認の件
- 事務局報告 新規入会・退会に関する件、他

2. 懇談会

総会後に、今後の活動に向け更なるご指導を賜るため、国土交通省建設施工企画課長の渡辺和弘様にご来駕賜り、岩盤削孔技術協会の会長・副会長・理事・会員と懇談会を開催いたしました。

理 事 会

平成22年1月15日

- ・平成21年度予算費消現況報告、他

平成22年6月10日

- ・平成22年度通常総会資料、他

委 員 会 活 動 報 告

1. 運営委員会 2回(継続)

- 平成22年2月4日～5月20日
- ・平成21年4月から平成22年3月までの4工法施工実績表の作成、発刊
- ・協会ニュースの審議
- ・ホームページの審議
- ・リーダー式ケーシング回転掘削工法積算の審議
- ・大口径岩盤掘削工法・施工機械技術資料の審議
- ・見学会の審議、開催

- ・総会の開催、運営
- ・予算の審議

2. 協会ニュース分科会 1回

- 平成22年5月20日
- ・協会ニュース編集計画決定
- ・協会ニュース執筆担当者決定

3. ホームページ分科会 1回(継続)

- 平成22年5月20日
- ・内容の審議
- ・ホームページ改訂箇所の報告

4. 大口径岩盤削孔工法・施工機械技術資料改訂分科会 1回(継続)

- 平成22年5月20日
- ・大口径岩盤削孔工法・施工機械技術資料第7版の審議

5.(社)日本建設機械化協会技術委員会参加 3回(継続)

- 平成22年4月14日～8月4日
- ・大口径岩盤削孔工法の積算(平成22年度版)改定審議
- 平成22年2月4日 1回

6.(社)日本建設機械化協会主催

講習会「大口径岩盤削孔の施工技術と積算」

平成22年6月14日から平成22年7月7日まで、仙台・東京・名古屋・広島・福岡・大阪にて、当協会派遣講師により、大口径岩盤削孔施工技術の普及を行った。

成 果 品

平成21年4月から平成22年3月までの4工法施工実績表の発刊(平成22年6月10日)

広 報 活 動

協会ニュース 1回 第30号(平成22年1月30日)

工法・新製品紹介

最大級の全回転チュービング装置 RT-320H

1.はじめに

当社のオールケーシング掘削機は、昭和61年(1986年)に開発した最大掘削口径:φ1500の揺動式タイプ「TJ-150」を皮切りに、続けて、翌62年(1987年)には全回転式タイプの「RT-150」を世に送り出しました。これまでの20数年間に総数320機を越える出荷台数を数え(2010年6月現在)、あらゆる方面で幅広く高い評価を得、多くの現場で活躍しております。

現行モデルとしては、掘削口径:φ800~1500mmを持つ小型サイズのRT-150AⅡから、最大掘削口径:φ3000mmを擁する大型サイズのRT-300Ⅱまでを生産しております。(※注.RT-300Ⅱは平成21年(2009年)9月にて生産を中止し、現在後継モデルとしてRT-300Ⅲを開発生産中。次号以降でお知らせの予定。) 標準モデルの他、低空頭モデルの「Lタイプ」や回転トルクをアップさせた「H(ハイパワー)タイプ」も取り揃えております。

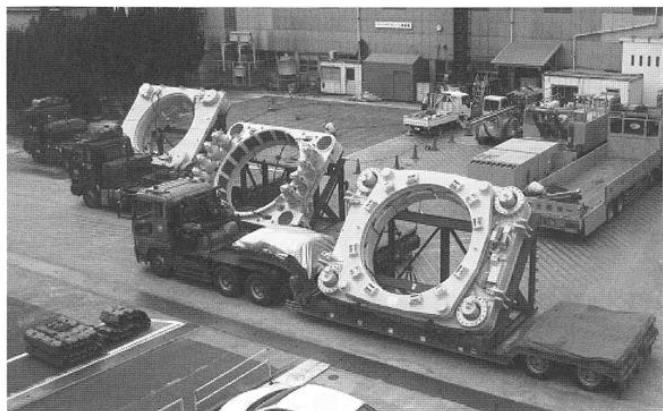
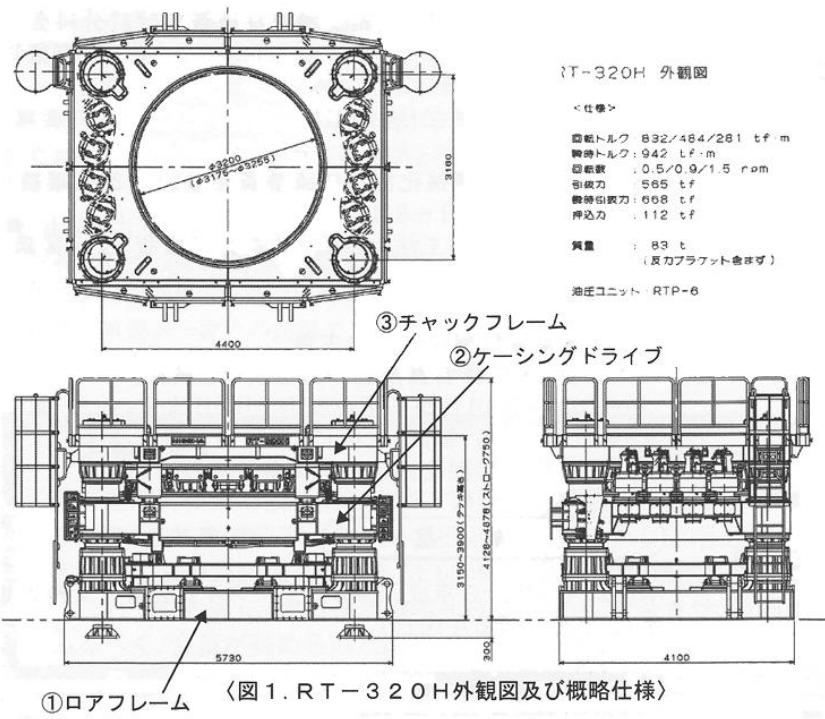
2.最大級モデル:RT-320Hの開発

「Hタイプ」には、主力のRT-200Hと大型のRT-260Hをラインアップしており、特殊モデルとしてRT-300Hを香港向けを中心として、国内にも出荷した実績があります。

香港ではその地形・地質上、硬い支持岩盤が深いため、大深度掘削施工となることが多く、深度1000m級の場所打ち杭も珍しくはありません。掘削時のケーシング外周抵抗を減らして施工するため、1次掘削→2次掘削の二段階掘削を行う場合もあります。さらに、最終掘削深度での杭径をφ3000mmとする傾向があり、2次掘削施工を考慮すると、掘削口径:φ3200mmを擁するRT-320Hの開発が望まれました。

3.概要

図1に、RT-320Hの外観図と概略仕様を示します。従来のRT機と同様に、①ロアフレーム、②ケーシングドライブ、③チャックフレームの基本三部構成とし、単一フレームを分割せずに国内輸送が可能なサイズとしました。



〈写真1. 各フレームの国内輸送用分割スタイル〉

高トルクに耐えうる強度を保ちつつ、各部材の薄肉化を実現し、前モデルのRT-300Hと同質量(83ton)としました。また、回転駆動系を最適化し、RTシリーズ内での部品互換性を持たせました。写真1に、国内輸送用の分割状況を示します。

4.おわりに

RT-320Hは香港の施工条件の厳しい現場で、持てる能力を十分に発揮しており、ユーザからも高い評価を頂いております。写真2、3に香港にて施工中の当該機を示します。

今後も、時代とユーザが求める機能・性能をもつ製品をタイムリーに開発・生産していく所存です。



〈写真2. 施工中のRT-320H〉



〈写真3. 施工中のRT-320H〉

User Interview

(株)角藤土木・基礎工事部長 勝野 宜由氏

今回は硬質地盤における場所打杭工、土留・仮縫切工、法面工等において長野を基点に広く全国展開を図られている(株)角藤の土木・基礎工事部長・勝野氏を訪ねてインタビューを行いました。

記者：貴社の岩盤削孔技術の概要をお聞かせください。
勝野：土木工事の多様化と性能評価に伴う土木・基礎工事のご要望に、弊社は地形・地質・気象条件の異なる多様な現場状況に適合する低コスト・短工期・安全性・環境保全を実現する多彩な工法でお応えしています。

自社開発のALEX工法を中心に、オールケーシング工法、ダウンザホールハンマーエ法、硬質地盤対応型鋼矢板圧入工法、硬質地盤対応型鋼管矢板圧入工法、鋼管杭自走式回転圧入工法等を手掛けています。

また、全国でも有数の地すべり地帯を持つ長野県の特性を活かし、傾斜地に抑止杭、山留杭を施工する専用のダウンザホール機を用いてその施工に当たっています。

記者：貴社の独自工法についてお聞かせください。
勝野：硬質地盤を対象に大型掘削機を用いて各工法の施工実績を重ねてきました。

様々な地域・地形・地盤で得た経験とお客様のニーズにより、それらの大型機械では対応できなかつた狭隘地、山間地用に小型の硬質地盤対応アースオーダー「ALEX工法」を開発し普及に取り組んでいます。同工法は小型(6.84×3.05m)低空頭(最短7.95m)高トルク(16t/m)の掘削機で中硬岩までの削孔が可能であり、更に「圧密板付特殊スクリュー」の装着により掘削土を減少させ、その圧密効果により孔壁の自立性を高め

る機能を兼ね備えています。掘削工法及び圧密板付オーダースクリューは特許を取得済みです。

04年10月に発生した新潟県中越地震の復旧工事においてはその特性を十分に發揮し、災害地の非常に厳しい作業環境の中で地すべり抑止杭、山留杭等の施工をこなしてきました。また各官庁工事においても好評を頂いています。NETIS、大口径岩盤掘削工法の積算書等にてご覧いただければ幸いです。

記者：貴社の施工管理体制についてお聞かせください。
勝野：当社では営業・設計・工事が三位一体となり、工法の提案・計画・施工を行っています。着手に当たっては関係者が一同に介して現場状況の確認や施工上の問題点、その予防処置の検討、自社の品質目標の設定等々を話し合う着前検討会を工事現場ごとに行っていまます。工事完了後は自分たちの目標に対する達成度の検証は勿論のこと、お客様より「工事評価表」をご記入いただき、その要望を次期工事に展開出来るように検討会を実施しています。

記者：今後の展望をお聞かせください。
勝野：昨年度より新たに首都圏地域を中心に「鋼管杭自走式回転圧入工法」を手掛けています。AREX工法を中心とした施工技術の向上は勿論のこと時代のニーズにお応えできる新しい工法に積極的に取り組み、提案と確実な施工により社会に貢献していくよう社員一同が一丸となり努力して行こうと考えています。

記者：貴社のますますのご活躍をお祈りいたします。
本日はお忙しいところありがとうございました。



勝野 宜由氏

(㈱角藤堀昭広)

官公庁関係情報

～平成22年度 国土交通省関係予算の概要～

()内の比率は前年度比を示す。
(皆増)は今年度の予算が0で、来年度の予算が増額の場合を示す。

■ I. 安全・安心

1 災害等から国民の命を守る取組

<災害による命への危険を予防する>

◆ゲリラ豪雨等による水害・土砂災害への緊急的対応の強化 [418億円(1.04)]

◆公共交通インフラや住宅・建築物の地震対策

[84億円(0.77)]

<発災時の実態把握や緊急対応のための初動対応力を高める>

◆大規模災害時の危機管理体制の強化

[122億円(1.36)]

<海上における人命・財産の保護と治安の維持を図る>

◆海上保安体制の充実・強化

[378億円(1.06)]

2 日常生活における安全・安心対策の強化

<誰もが安心して住宅を借り、建て、住み続けられるようにする>

◆高齢者・子育て世帯等に対応した住宅セーフティネットの充実

[399億円(1.40)]

◆民間住宅の賃貸や建設・リフォームをめぐるトラブルの予防・対策の強化

[8億円(1.67)]

<今ある社会基盤を大事に長く使い続ける>

◆社会資本ストックの戦略的維持管理による安全・安心の確保と長寿命化・ライフサイクルコストの縮減

[2,189億円(1.18)]

<運輸安全の向上を図る>

◆運輸分野の安全対策の強化

[69億円(1.19)]

■ II. 暮らし・環境

3 生活者の豊かな暮らしの実現

<既存住宅をきちんと手入れして、長く大切に使う>

◆既存住宅の流通円滑化とリフォーム市場の整備

[74億円(皆増)]

<徒歩や自転車で暮らせるコンパクトなまちをつくる>

◆歩行者や自転車に配慮した道路空間に再構築

[358億円(0.92)]

<誰にとっても安心で快適な公共交通機関をつくる>

◆公共交通機関のバリアフリー化の推進

[54億円(0.86)]

4 地球環境対策・低炭素社会の実現

<CO₂排出が少なく環境に優しい取組を行う>

◆住宅・建築物の省CO₂対策・長寿命化

[270億円(皆増)]

◆エコカーの需要拡大と運輸分野の環境負荷の軽減

[120億円(0.93)]

■ III. 活力・成長力

5 地域の自立・活性化

<高速道路を原則無料化して、地域経済を活性化する>

- ◆高速道路の原則無料化に向けた取組

[1,000億円(皆増)]

<地域の自立的な活動を支える基盤をつくる>

- ◆広域ブロックの自立・成長に向けたプロジェクトの支援

- ◆「生活の足」となる地域公共交通の活性化・再生の支援

[231億円(0.91)]

- ◆整備新幹線の着実な整備

[706億円(1.00)]

- ◆地域を支える建設産業の活力回復

[11億円(1.30)]

6 成長力・国際競争力の強化

<国際競争に不可欠なヒトやモノの流れを活性化する>

- ◆首都圏空港(羽田・成田)の機能強化、関西空港・中部空港のフル活用

[450億円(0.91)]

- ◆空港アクセスなど都市鉄道ネットワークの改善

[234億円(0.84)]

- ◆スーパー中枢港湾の充実・深化と戦略物資を取扱う港湾施設の機能強化

[604億円(0.97)]

- ◆成長力強化のための幹線道路網の整備

[6,027億円(0.80)]

- ◆世界に誇る観光大国の実現に向けた取組の強化

[152億円(1.66)]

<我が国の優れた技術を海外展開する>

- ◆我が国の高速鉄道システム等の海外展開

[2億円(皆増)]

- ◆建設業の海外展開支援

[0.4億円(2.45)]

<海洋の有効な開発、利用、保全を図り、持続的な発展を目指す>

- ◆海洋立国の推進

[19億円(1.49)]

(国土交通省 平成22年1月発表資料より)

岩盤削孔工事施工事例の紹介

全周回転掘削機併用ロータリ掘削工法による橋脚基礎杭工

1. 工事概要

ロシア極東ウラジオストックとルースキー島間の東ボスボラス海峡を跨ぐ現在建設中の橋脚の基礎杭工事である。最大支間長1,104mで斜張橋では世界一の規模となる予定です。

2012年にロシアで初めてのAPECがウラジオストックで開催される予定(2012年ロシアAPEC)で、その会場となるルースキー島へのアクセス改善のための連絡橋となる。

施工箇所はウラジオストックのムラヴィヨフ・アムールスキーハー半島の先端、水深15mの海底を砂岩ズリで埋め立て、杭打設箇所を鋼矢板で締め切った、人工の岬である。

今回の場所打杭工事は2009年、日ロ両政府が合意の上、日本の大手重機メーカーが掘削機などの建設機械の供給などを通じて技術協力を行った一環である。

(1)工事名: 東ボスボラス大橋建設工事
(別名: ルースキー島連絡橋)

(2)工法: 全周回転掘削併用ロータリ掘削工法
(工法は弊社提案による)

(3)施工数量: Φ2000×60~75m×120本

(4)工期: 4月~9月

(5)施工機械: 1)全周回転掘削機一式弊社が提供
RT-300、ケーシングΦ2200、
ハンマグラブ他

2)ロータリ掘削機は弊社で1台、
日本の大手重機メーカーが3台、
それぞれ東南アジアより調達した。

(6)弊社人員: 全周回転掘削機の操作及びロータリ掘削の指導

2. 地盤条件

GL±0~-15mは砂岩ズリ、-15~-30mは堆積土、-30~-60m(又は-75m)は砂岩・泥岩。

砂岩・泥岩は約20°ほど傾斜している。

3. 施工方法

GL±0~-30mは全周回転掘削機でスタンドパイプを建込み、-30m以深をロータリで掘削した。ロータリ掘削は



施工状況写真

ローラビット掘削エアリフト方式とした。

また、杭1本当たりの施工日数が6日(昼夜)と長期となるため、スタンドパイプの周面摩擦抵抗による引抜き回収困難が想定されたため、次のような措置をし施工方法の提案をした。

(1)スタンドパイプ長は、L≤30m(Φ2200二重ケーシング)
(ケーシングの引抜検討書添付)

(2)掘削機設置箇所の地盤強度を確保し、かつ現地調達可能な鉄筋コンクリート板と専用鉄板を併用する。

(3)地盤強度の確保は全工期に渡り行い、途中強度不足が認められた場合、地盤の補強を行う。

(4)ケーシングの鉛直精度(1/500)を確保する。

幸いしっかりと埋土(15m)と、海底への根入が少なくて済んだことなどもあり、掘削機(スーパートップ RT-300)の能力以内で施工することが出来た。また心配されたスタンドパイプの回収不能という事態は経験することなく、又工期も予定内の6ヶ月(ロータリ掘削機昼夜4セット)で無事故で終了することが出来た。

(丸泰土木㈱ 竹園利彦)



私の履歴書

(有)マルイ基礎 代表取締役社長

辻 清二



辻 清二 (つじ きよじ)

昭和16年11月16日山形県生まれ

昭和49年(有)マルイ基礎設立

代表取締役社長就任

建設の山形県新庄市、陸羽東線(南新庄～長沢)区間の国鉄工事Φ300×7m=52本(現在バイパス13号線)その時は二本子のドロップ、2tモンケンで有り、クレーンもユンボもない時代で、線路を横断する時に、二本子(二股の丸太の柱)を一つに纏め固定し、線路の脇に立て、上からワイヤーを両側(線路の手前側と向かう側)に張り、手前側のワイヤーを緩めて、柱を倒すことで、柱から吊り下げたワイヤー、2tモンケンも横断する事が出来た時の事は今でも忘れる事が出来ません。

■会社の歴史

弊社は昭和49年6月1日に(有)マルイ基礎として法人としました。昭和59年8月30日に天童市東長岡に移転し、現在に至っています。平成4年5月31日に、MTT工法により岩盤削孔技術協会に入会させて戴きました。

平成 7年10月23日 明石海峡大橋架橋、舞子トンネル北工事

平成 8年11月26日 東海道北陸自動車道、城端トンネル掘削工事

平成11年11月26日 「板倉地区」排水トンネル換気立杭掘削工事

平成13年 3月20日 第二東名高速道路中河内川橋下部工工事

■郷里・学生時代

私は山形県寒河江市大字高屋に、農家の次男として生れました。父は戦争に行き病気になり、私が小学校一年生の時に亡くなりました。その為祖母と母が、大変苦労して兄弟三人を、育ててくれました。

今の仕事が出来るのも、祖母や母のお陰と思っています。

学生時代は柔道に取り組み、体を鍛えることが出来ました。

■社会に出て

私は子供の時から、物を作る事が好きで、最初の杭打工事は、深川木場の舟ヤグラ、静岡県焼津市大同パイプの沢田組の現場です。自分で始めて請負って工事をしたのは、昭和36年二十歳の時で、大成

建設の山形県新庄市、陸羽東線(南新庄～長沢)区間の国鉄工事Φ300×7m=52本(現在バイパス13号線)その時は二本子のドロップ、2tモンケンで有り、クレーンもユンボもない時代で、線路を横断する時に、二本子(二股の丸太の柱)を一つに纏め固定し、線路の脇に立て、上からワイヤーを両側(線路の手前側と向かう側)に張り、手前側のワイヤーを緩めて、柱を倒すことで、柱から吊り下げたワイヤー、2tモンケンも横断する事が出来た時の事は今でも忘れる事が出来ません。

■会社の歴史

弊社は昭和49年6月1日に(有)マルイ基礎として法人としました。昭和59年8月30日に天童市東長岡に移転し、現在に至っています。平成4年5月31日に、MTT工法により岩盤削孔技術協会に入会させて戴きました。

平成 7年10月23日 明石海峡大橋架橋、舞子トンネル北工事

平成 8年11月26日 東海道北陸自動車道、城端トンネル掘削工事

平成11年11月26日 「板倉地区」排水トンネル換気立杭掘削工事

平成13年 3月20日 第二東名高速道路中河内川橋下部工工事

平成14年10月10日 新神戸、鉄道・道路立体交差工事

平成15年10月16日 第二東名高速道路富士川橋工事及び鎧田沢橋下部工事

平成16年10月20日 秩父湖東湖岸、麻生地すべり対策工事

など日本の最先端の技術を、間近に見学し貴重な体験をさせて戴き、弊社の技術を開発する上で、大変参考になりました。

■経営

弊社はこれまで昭和54年MTT工法(狭い所でもコンパクト機種にて施工可能な工法)

平成11年10月MSスクリュー工法(杭工事における残土及び産業廃棄物の低減工法)

平成12年 7月(アレボーリング式杭埋設方法及びそれに使用される掘削ロット)

平成14年 7月(外堀工法における既成杭沈設装置)

平成17年 7月(複合コンクリート柱)

平成18年12月(掘削作業機における長尺部材立ち上げセット装置)

平成20年 4月(杭破碎ヘッド) 平成21年12月(建設用ホッパー)

平成21年12月(バケット構造体) 平成22年1月泥水分離装置などを考案し碎石杭工法もしております。

■社員とのコミュニケーション

毎月給料日に、社員が事務所に集まり、食事をしながら現場での出来事や、今後の工程の打合せ、作業の能率を上げるための、それぞれの意見を述べます。

また加入している協会や、組合の社員教育や、表彰などにも参加しております。

■趣味

美術館に行って絵を鑑賞したり、書いたりするのが好きです。

また温泉に入るのが好きで、休日には出来るだけ朝から行き、ゆったりと日頃の疲れを取ります。明日のための活力になります。

■今後の展望

今後の方針としまして特に、環境問題を重点的に感覚現場内のリサイクルが、出来るように力を入れている所です。(発注者、元請、施工業者)三者が共により良い工事が出来る事が、業界の発展にも繋がると思っております。

((有)マルイ基礎 辻 清二)

MY TOWN

見どころ食べ処

— 静岡編 —

静岡の景観と料理



白糸の滝



音止めの滝

以前、静岡の名産として「桜えび」、「しらす」、「塩ゆで落花生」の紹介がありました。今は富士宮の観光と富士宮やきそばを紹介します。

富士宮市は静岡県東部に位置し、北に富士山がそびえ立ち、西には南アルプス、南には駿河湾が広がり、気候も穏やかなところであります。一年中富士山を眺めて生活しておりますが、特に晩秋の夕暮れ時には、短時間ですが赤富士を見る事ができます。

富士宮市の観光地は、富士山の湧き水で年中水が流れ出ている白糸の滝と音止めの滝があり、夏には涼を求めて多くの観光客が訪れます。また近くには田貫湖があり、ここから4月20日前後と8月20日前後の約1週間、富士山頂から朝日が昇り、光り輝く富士山「ダイヤモンド富士」を求めて多くのカメラマンが

集まって来ます。

その他、富士宮浅間神社のお祭り(5月)では神社内で流鏑馬が行われ、夏祭り(8月)の富士山御神火祭りでは神輿が神田川

を昇ります。夏には多くの富士登山客が訪れます。

富士宮といえば、B級グルメのB-1グランプリで第1回(青森)と第2回(富士宮)で優勝した「富士宮やきそば」があります。富士宮やきそばは昔から独徳の味がありましたが、麺は堅く、噛み応えがあり、麺以外に麺に掛ける削る粉(かつおの削り粉)、油粕、紅刻み生姜があり、味を一段と引き立てています。

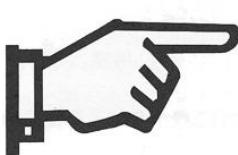
市内には富士宮やきそば学会もあり、富士宮やきそばマップも作られております。市内には約30店あり、それぞれ富士宮やきそばの昇りを立てておりますが、富士宮浅間神社前のお宮横丁でも富士宮やきそばを味合うことができます。

最近は、おみやげ品として新幹線の新富士駅や市内スーパーで販売されるようになりました。また東京駅などでも販売しておりますが機会があれば一度富士宮に来て富士山を眺めながら味わってみてください。



富士宮やきそば

((社)日本建設機械化協会 落合 富士男)



ここにこんな人が わたしの履歴書

日本車輌製造㈱ 機電本部営業統括部次長 深谷 康生



深谷 康生(ふかや やすお)
昭和26年5月15日愛知県生まれ
昭和45年日本車輌製造(株)入社
平成 3年フロント工事長
平成19年営業統括部次長に就任

■郷里・幼年時代・学生時代

歴史的には徳川家康の生母、於大(おだい)の方で有名な愛知県刈谷市で昭和26年に生まれ育ちました。愛知県を尾張の国と三河の国を分けている境川と田園の中を流れる逢妻川に挟まれた長閑な田園地帯です。近くには織田信長と今川義元との戦で有名な桶狭間の古戦場があり、小学校低学年に遠足で行った思い出があります。この刈谷市は今では自動車の街でトヨタの他、多くの自動車産業の企業が工場を連ね、介護施設、病院、市内循環無料バスなど福祉も

充実した街であり、新幹線、JR本線、私鉄、国道1号線が横断しておりアクセスもたいへん便利で住みやすい町です。子供のころは絵を描くことが好きで、小学4年のころに登場した名鉄パノラマカーの絵をたくさん描いた記憶があります。中学時代からはテニス部に入り、学生時代は毎日テニスの日々であり、社会に出てからもテニスで多くの仲間と出会いました。

■社会に出て

昭和45年、高度成長真の時代であり、大阪万博が開催された年に父親が勤めていた関係もあり日本車輌に入社しました。もともと車両メーカーとの認識で入社ましたが産業機械や建設

機械の管理部門に配属され、輸送関連の仕事に携わりました。昭和48年のオイルショック以前は産業機械(大型キャリア、トレーラ、特殊トラック等)が主流であったが、昭和50年以降は主力製品である基礎機械に特化して、杭打機やクレーンの開発製造が進められ、それらの輸送に従事しました。昭和58年より営業部隊として東京に単身赴任をして、ものを売るとの難しさを実感しました。販売を通しての人のつながりは今でも大切にしています。昭和63年よりバブル景気で工場がフル生産となり、名古屋に戻り製造部門に配属。平成3年にフロント工場長に任命され、生産部門での工程管理、安全衛生、工場5S活動を通じ、生産システムや製造の仕組みを学びました。平成11年に販売部門(日熊工機)を吸収し、製販一体化した年に営業統括部に配属され、現在に至っています。

■趣味・信条

趣味は子供のころからの釣り。特に海釣りが主で、今では会社と町内の釣りの会に所属しており、最近は静岡御前崎への釣り紀行で仲間との釣り談義を毎回楽しみにしています。10年ほど前から地元刈谷市の無形民族文化財である『奴のねり』(大行列の先導役として槍や籠を扱い、独特な掛け声とともに練り歩く)の会に入り、年に数回の披露をして地域との交流も楽しんでいます。

信条は元々気取るほどのものはありません。最近は「ゆっくり楽しく」を心がけ、仕事も生活も趣味も基本マイペースでいきたいと考えています。

■今後の展望

わが社は創立110周年を超えるました。平成20年にJR東海殿の子会社となり、今後車両メーカとしても飛躍とともに、建機部門においても、三点支持杭打機や全回転チービング装置のさらなる開発を続け、基礎施工や岩盤施工に携わる皆様の発展に寄与したく邁進していきたいと思います。

(日本車輌製造㈱ 深谷康生)

【お知らせ】

◆岩盤削孔技術協会の活動も各方面からご評価をいただき、岩盤削孔工法も広く利用されるようになって参りました。これまでのアースオーガ掘削工法・ロータリ掘削工法・パーカッション掘削工法・ケーシング回転掘削工法4工法の累計工事件数も23,000件を超え、累計掘削長も約2,700万mに至りました。

これもひとえに、大口径岩盤削孔技術を磨き、普及させ、信頼性の高い工事を実施することで顧客の期待に応えるべく、会員が努められた成果でございます。