

未来創造人

中部支店
名古屋営業所
きとう ゆうた
鬼頭 優太

今号の特集で紹介した東関東自動車道銚田舗装工事に、中部支店から長期応援として参加している鬼頭さん。これまで静岡県御殿場の高速道路など複数の工事現場に配属され、主に構造物班として現場の安全・品質・工程管理を行ってきました。

もともと高速道路に興味があったことから「自分も道路づくりに携わりたい」と志すようになり、大規模な施工を行っている鹿島道路に入社。分からないことは上司だけでなく現場の職人にも遠慮せず質問し、1つの工事の現場管理を最初から最後



高速道路が徐々に完成していく

“未来の創造”を間近で実感できる喜び

まで通して経験することによって「これなら今後もやっていける」と自信を得ることができました。工事現場は地域によって作業環境が全く異なるため、そのつど対応するのが大変なのだとか。それでも鬼頭さんはどんな現場においても安全を最優先に意識し、工程調整に努めています。

高速道路の新設工事は最初に路面以外の構造物を建設し、それから舗装を行っていきます。このように道路が完成していく過程を目の当たりにできることが構造物班ならではの醍醐味。実際に完成した道路を車が走っている姿を見ると“未来の創造”を実感するという鬼頭さんは、「今後はより責任の大きい役割を任されるようになりたい」と目を輝かせて自らの未来を見据えています。



きっと、未来に続く道

KIT PLUS

特集
後編

東関東自動車道銚田舗装工事

鹿島道路の総力を挙げて インフラを築く



THE PROJECT

東関東自動車道水戸線で

これまで未開通だった区間のうち

なめがた
行方ICと鉾田IC間の舗装工事が

いよいよ始まりました。

総延長約9kmにも及ぶ

高速道路新設の現場に迫ります。

特集
後編

東関東自動車道 鉾田舗装工事

戦略、技術、プラント、人。

鹿島道路の総力を挙げてインフラを築く

Phase4 Ibaraki Hokota City

信頼される工事を目標に
3支店と専門部署が
一致団結し
大型工事に挑む

今回の鉾田舗装工事は、関東支店・中部支店・東北支店から合計約20人の社員を集めて施工管理チームを編成し、工事現場を分担しています。

また、本工事では、アスファルトプラントを現場近くに仮設することが要件の一つでした。ここで

HIMA[※]を含む7～8種類のアスファルト合材を生産し、1日600～1,000トン进行现场に供給。生産時の品質に大きく影響する温度管理も、本店技術部、技術研究所などの支援を受け、適切に行っています。

他にも、温度低下を抑制して

アスファルト合材を高密度で締固められる加熱式振動タイヤローラなど、入札時の技術提案書に盛り込んだ機械を現場でスムーズに扱えるよう、機械部の社員が常駐して指導。部門間を横断して協力合っています。

※HIMA(高弾性上層路盤用混合物)
NEXCOが舗装の高耐久化を目的に開発した新たなアスファルト混合物。耐水性・疲労抵抗性・剛性に優れ、舗装の長期的な耐久性を確保することが期待されている。

Basic Data

東関東自動車道
鉾田舗装工事

延長:約9,130m
土工延長:約8,580m
橋梁延長:約550m
インターチェンジ:2カ所



施工

Construction

Our Leader

関東支店
東関東自動車道
鉾田舗装工事事務所
現場代理人

みずいで ゆうじ
水出 祐治



ものづくりは、必ずしも全てがうまくいくとは限りません。後々、振り返った時に良いものを創った!と思えるように仕事を進めています。

技術開発本部
技術開発総合センター
技術研究所

かとう つるぎ
加藤 剣



HIMAの配合試験では使用する骨材の相性が原因で要求性能を満たすことができず、配合設計の検討に難航しました。何度も試行錯誤した末に基準値を満たす配合を導き出すことに成功。その後の実機プラントでの試験練りや試験施工でも品質面において高評価を得ています。

延長約9kmの大型工事。 適切な手順を踏みながら工期内の完成を目指す

銚田舗装工事は高速道路の地盤にあたる路床が完成した状態で当社に引渡され、2024年7月から着工しました。

>> 管理基準の差異を解消

路床の施工は国土交通省とNEXCO東日本^{*1}が区間を分けて行いましたが、各々の管理基準が異なるため、強度やたわみ^{*2}に差があるエリアが多く存在します。その上、当初の設計図と実際の路床の仕上がりが異なっているケースも少なくありません。こうした問題が発覚するたびに現場を精査し、NEXCO東日本に対策を提案し調整しています。

>> 試験舗装と温度管理

今回の工事では3つの課題が

挙げられました。

- ① 運搬時と敷均し時におけるアスファルト混合物の適切な温度管理
- ② 耐久性を向上させるためのより高い締固めを目指した施工
- ③ 舗装の平坦性と走行性の向上

そのため、路床の引き渡し後に試験ヤードで舗装を行い、適切な作業手順を組んでから本施工に移行します。

ここで肝になるのが温度管理。アスファルト合材の温度が低く硬くならないようヒータを備えたアスファルトフィニッシャーで敷均しを行います。

さらに加熱式振動タイヤローラでしっかり締固めることで、当初の課題である、高速道路に必要な高い耐久性や強度を確保することが実現します。

技術開発本部
機械部
かみおか けんと
上岡 健人

>> 工期厳守と無事故の取り組み

また、通常は厚さ約7cmの路盤を2回敷くところ、15cmの上層路盤を1度で敷くことで、工期短縮を図っています。^{*3}

今後の目標は、予定の工期間に合わせることで、そして工事で最も大切な「無事故で終わらせる」こと。アスファルト合材の出荷内容を本店で一括管理できる新

たなシステムも活用し、当社の課題である社会的な信頼の再構築にも努めていきます。

^{*1} NEXCO東日本
東日本高速道路株式会社の略称

^{*2} たわみ
道路の下にある地盤に車両の荷重がかかった際に、地盤の表面が変形して沈み込む現象。

^{*3} 現場に隣接する試験ヤードで試験舗装を行い、さまざまな基準を満たすことを確認した上で、工期を短縮しています。

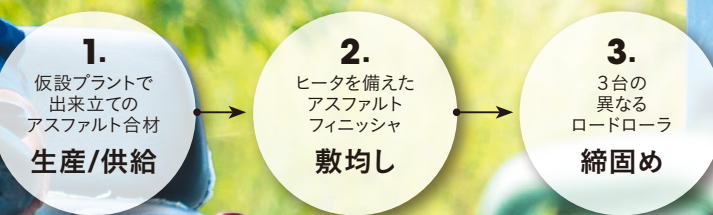


敷均し 現場で確認しながらパネル操作を行う



締固め 加熱式振動タイヤローラを含む連続した3台のローラ車で確実に締固める

施工フロー



今回銚田舗装工事の現場を訪れたのは、工事開始から1年以上たった2025年9月のこと。区間によっては未着手のエリアもありますが、構造物の建設を終えて道路の表層舗装まで進んでいる区間もありました。完成した道路の一部はすでに開通し、ランプ(高

速道路同士が立体交差するための傾斜路)やインターチェンジが完成しているエリアもあります。舗装現場には仮設プラントからやって来た運搬トラックが断続的に進入し、アスファルトフィニッシャーが地面にアスファルト合材を敷き詰めていく後方を、異なる種類の

ローラ3台が追いかけて、工期の終了予定である来年7月に向けて、すべての区間が開通して多くの車が行き交う未来が目に見えました。



現場で着々と進む工事 完成していく道路の先には車が行き交う 未来が見える

→ 首都圏連携で築く次世代の施工体制

所長として高速道路工事全体の安全と進行に目を配っていると、若い社員たちが貴重な経験を積んで成長しているなど頼もしく感じています。今後は日々の業務における実務指導だけでなく、マネジメントの継承にも努め、高速道路を造っていく次世代を育てていきたいと思っています。



東関東自動車道
銚田舗装工事事務所
所長
みぞかみ のぶゆき
溝上 信幸

Side Story Talk Session

東関東自動車道 銚田舗装工事プロジェクト

若手社員座談会

若手社員の皆さんに、現場での働き方ややりがい、成長について伺いました。その様子をご紹介します!

職場の雰囲気について



梶田 現場はすごく風通しが良いと思います。若手でも自分で考えて動く場面が多く、先輩たちも「まずやってみよう」と背中を押してくれます。現場を見ながら自分で判断することも増えてきて、責任ある仕事を任せてもらっている実感があります。



齋藤 私は技術・品質管理の立場ですが、現場の方とも気軽に話せる雰囲気です。立場が違って意見も言いやすく、コミュニケーションは取りやすいですね。



杉山 上下関係はもちろんありますが、意見は言いやすいです。上司や先輩とも距離

が近く、仕事の話だけでなく普段の会話も多い、アットホームな職場だと思います。



河内 先輩・後輩関係なく話せるので、分からないこともすぐ聞けます。現場全体に活気がありますね。

他部署との連携について



梶田 実際にアスファルトを敷くときに、どうしてその設定なのか、など機械部の方に聞きながら施工できるので大変勉強になります。



一同 うんうん、そうだね!
(笑顔でうなづく)



中部支店 舗装係
入社4年目
かわうち こうた
河内 公汰

中部支店 構造物係
入社6年目
すぎやま あん
杉山 杏

関東支店 品質管理係
入社3年目
さいとう けんた
齋藤 健太

関東支店 舗装係
入社2年目
つくだ かなね
梶田 神寧

仕事のやりがいや大変さについて

河内 舗装や構造物が完成して、何もなかった場所の景色が変わっていく瞬間が一番やりがいを感ずます。入社前は体力仕事のイメージが強かったですが、実際は段取りや原価管理など、考える仕事が多いと感じました。

杉山 自分のイメージした通りに現場を進められた時は達成感があります。その一方で、元請や下請業者さんとの調整は大変です。図面通りにいかない部分も多く、人と人とのすり合わせが重要だと日々感じています。

齋藤 品質管理として現場に常駐するのは初めてでしたが、社会インフラに直接関わっている実感があります。書類作成や試験、合材出荷の対応など大変なこともあります。先輩に教わりながら一つずつできることが増えていくのがやりがいです。

槻田 何をやるにも段取りが大事だと学びました。今は「次に何が必要か」を考えて動ける

ようになってきたと思います。女性ならではの大きさ、みたいなことも特に感じなくて、逆に私の気づかないところで色々と感じていただいているのかな(笑)。

河内 いや遣っていないです(一同笑)。

今後目指すキャリアについて

河内 **1級土木施工管理技士の資格に挑戦** して20代のうちに取得するのが目標。将来的には現場を任せられる立場を目指しています。

杉山 構造物係にも「スーパーマン」がいて、そういう方の持つ深い知識と経験に憧れます。将来は**専門性を深めて、後輩から頼られる存在**になりたいと思うようになりました。

齋藤 僕は宮城で東日本大震災を経験して、インフラの重要性に気づき、鹿島道路へ入社しました。品質管理をしっかり身につけた上で、将来は**現場監督にも挑戦**してみたいです。

杉山・河内 それはすごい！ 品質

管理の技術があった上で、現場に立てる人は強いですね。

学生さんへのメッセージ

槻田 現場ではコミュニケーションが本当に大切です。「報連相」の重要性を日々感じています。また会社は、若手従業員のために**住宅手当や帰省旅費支給などいろいろな福利厚生**を準備してくれていて、大切にされていると思います。

杉山 「**達成感を上回る大変さなし**」。どんなに大変なことも、仕事をやり遂げた時の達成感で乗り越えられます。

齋藤 社会インフラを支える仕事に直接関わられるのは、この会社ならではの魅力です。**やる気があれば、挑戦できる環境**があります。

河内 分からないことをそのままにせず、聞いて動けば必ず成長できます。**一緒に現場をつくっていただけたらうれしい**です。

Message

社長からのメッセージ



→ 総力結集のビッグプロジェクト

東関東自動車道銚田舗装工事は、施工計画の提案から実施・管理まで、当社の幅広い施工技術力が試される重要な工事です。鹿島港や成田国際空港、茨城空港へのアクセス向上につながり、地域社会の発展に大きく貢献できるプロジェクトでもあります。本工事は、入札検討段階から本店と支店、各部門が連携・協力して受注したものであり、今後のビッグプロジェクト対応のモデルケースとなるでしょう。新技術の活用や若手育成にも積極的に挑戦しながら、全員がOne Teamとなって、安全と品質を最優先課題に据え、最高の成果を地域に届けていきましょう。



01 デフテニスと仕事、 その両立に懸ける想い

親松直人さんは、鹿島道路に在籍しながらデフテニスプレーヤーとして競技活動を続けています。障がい者アスリート向けの転職サービスを通じて当社を知り、選考過程で競技活動と仕事の両立に対する理解や、会社全体でアスリートを支えようとする姿勢に強く惹かれ、入社を決意しました。2025年に開催されたデフリンピックでは、惜しくもメダル獲得には至らず、「悔しい」という思いが強く残ったといいます。支えてくれた社内の皆さんに結果で応えられず心残りである一方、多くの方が応援・観戦に駆けつけてくれたことは、大きな励みとなりました。

大会期間を通して特に印象に残ったのは、「共生社会」という大会テーマと現実とのギャップでした。試合が音声中心で進行される場面も多く、情報保障[※]の重要性や、より多様な視点を取り入れた運営の必要性を改めて実感したといいます。

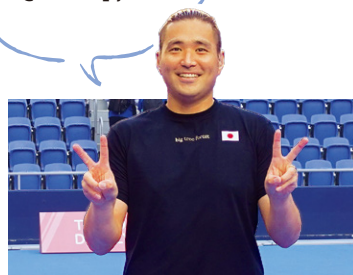
次回のデフリンピックはギリシャ・アテネでの開催が予定されています。未来の社会、そして今を生きる当事者のために、自分にできることを一つずつ積み重ねていく—その挑戦は、これからも続いていきます。

【これまでの活躍】

2023年	世界デフテニス選手権大会	男子ダブルス4位	ミックスダブルス3位
2025年	コゼルクデフテニスオープン大会	男子ダブルス準優勝	
現在	日本ランキング2位		

※情報保障：障がいがある人が、会話や連絡、案内などの情報を取り残されずに受け取れるようにする工夫や支援のこと。

Instagramでも
活動内容を発信しています!
@deaftennis_oyamatsu



管理本部人事部 **おやまつ なおと**
親松 直人

デフリンピックでは、部署や立場を超た応援を頂き、本当にありがとうございました！私の競技活動や普及活動が、少しでも社会を変えるきっかけになればうれしいです。また、何かお役に立てることがありましたら、お気軽にご連絡ください。



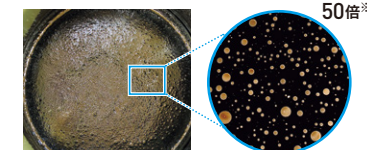
02 世界初! 水を使わないフォームド技術

鹿島道路は、水や添加剤を一切使用せず、空気のみでアスファルトを微細気泡化する世界初の新技術「エアフォームドアスファルト技術」を開発しました。本技術は、従来の水を添加するフォームド技術と比べ、100 μ m以下の非常に細かな気泡（ファインバブル）を安定的に生成できる点が特長です。気泡が消えにくいいため、ベアリング効果が長時間持続し、混合物の温度低減効果や施工性のさらなる向上を実現しました。この技術により、CO₂削減量は従来技術の約1.5倍が期待でき、低炭素社会の実現に貢献します。また、舗装施工時の養生時間短縮による日施工量の増加や、夏季現場における作業環境の改善など、生産性向上と働き方改革の両立にもつながります。

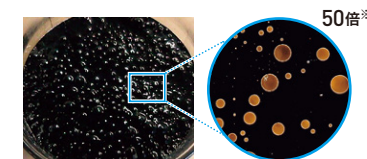
さらに、合材温度を30℃低下させた状態でも、2時間の運搬後に良好な作業性と締固め性能を維持できることが確認されました。これにより、運搬距離の拡大によるプラント空白地帯への合材供給や、被災地への復興支援、寒冷期施工時の品質確保など、幅広い現場条件への対応が可能となります。

本技術は、千葉県成田市の成田合材製造所にてすでに実用化されており、新規合材・再生合材・特殊合材あわせて約1,000tを出荷。施工者からも高い評価を得ています。鹿島道路は今後も、独自技術の開発と現場実装を通じて、持続可能で環境負荷の少ない道路インフラの実現に取り組んでいきます。

■泡の写真



開発技術(エアフォームドアスファルト)



従来技術

開発技術(エアフォームドアスファルト)の方が、従来の水を使用したフォームドアスファルトより気泡の粒径が小さく数が多い

※顕微鏡画像は倍率50倍



■成田合材製造所 コメント

成田合材製造所では、エアフォームドアスファルトを用いた合材を実際に出荷していますが、従来と比べて低温でもスコップへの附着が少なく、レーキワークが楽になるなど、作業性の向上を実感しています。寒冷期や遠方現場への出荷でも品質を安定して確保できる点は、製造側・施工側双方にとって大きなメリットです。