



Kirithi S. Senanayake
S45修卒
(スリランカ地盤工学会会長、
National Building Research
Organization 顧問*2)

私は大学院修了後、協和コンサルタンツ(KEC)に勤務し、プロジェクトの立案、計画、

施工を通じて土木工学、特に地盤工学の分野について幅広い実務経験を積んできました。卒業直後は母国に貢献したいという思いから、一時スリランカの企業に就職したのですが、当時のスリランカにはまだ自分の力を十分に発揮できるだけの土壌が無いように感じたのです。

NBRO((National Building Research Organization)が1984年に設立したとき、そこなら自分の仕事が最も活かされると考えて加入しました。そこでは年長の科学者として、後には地盤工学部門の責任者として、多くのスリランカの応用研究プロジェクトの立ち上げと実行に尽力しました。私はNBROが地盤研究、地盤コンサルタントの分野での第一の組織となったことを誇らしく思います。その後、運命の巡り合せによってNBROを離れて再びKECに勤めることになりましたが、そこでは湖沼の保全、環境マネジメントといった分野の多くの新しい機会に恵まれました。

KEC引退後、地盤工学の専門家たちの知識・活動を高めることが自分の責務であろうと感じ、現在はスリランカ地盤工学会の会長を務めております。今後は日本とスリランカの二国間の連携と協働をさらに推し進めていきたい、これが私の願いです。



一ノ瀬広樹
H10修卒
(㈱間組 技術・環境本部環境事業部環境技術課*2)

(写真は筆者が従事した中米・ホンジュラス国の橋梁プロジェクトの完成写真)

私は建設会社に入社10年目の本学の卒業生です。主に建設工事で、ビルや住居ではなく、橋梁や道路・上水道プラントなどの社会資本、いわゆる土木系の工事に従事し、特に5年間は海外建設工事の仕事をしてきました。そこで痛感するのは土木工学の成果・仕事と言うのは、社会貢献に直結していると言う点です。例えば、何も無い農村に道路が引かれたとしましょう。すると、それまで、田畑を持っている長男の家で肩身の狭い居候をしていた次男坊や三男坊も、農作物を持って町に出て、商売で身を立てる事もできるようになるわけです。地域一体が、その効果を享受出来るということで、本当に人々から喜ばれる事が実感できます。

大学生ともなれば一度は「どうして私はこんな勉強をしているのだろう」と悩む事がある方もあろうかとも思います。しかし、この土木工学科は他の学科と比べて、そういう悩みについては、比較的その必要性に薄いのではないかと感じています。

海外で働く



土屋正彦
S56卒
(大成建設㈱
国際事業本部
国際土木支店
ボスポラス海峡横断鉄道建設工事作業所設計所長*2)

私はいわゆるゼネコンに勤務して27年になりますが、そのほとんどを土木設計業務に従事してきました。現在はトルコ・イスタンブールの作業所で、ボスポラス海峡をくぐる鉄道トンネルの設計施工業務に就いています。私の役目は設計の監修です。設計が仕上がるそばから、仲間の施工陣がこれをうまい具合に形にしていけるのを間近に見るのは設計屋冥利につきますものです。ただし、反対に設計面での反省材料を突きつけられる事もあります。しかし、これもまた良し。

ゼネコンの土木部門と聞くと、施工監理ばかりが活躍の場と考えがちですが、設計陣のゼネコン土木の中での役割の重みは増しつつあります。特に海外での大型土木物件では、設計施工発注が増えています。ゼネコン土木業界が海外への進出に拍車をかけるなか、「私は施工監理よりも設計の方が・・・」あるいは「どちらもやりたい」という皆さんにも、土木の分野でこれを実践できる機会が確実に増えてきています。

現在、私はバンコクにある鹿島建設(株)東南アジア北部統括営業所に務めています。タイを拠点とし、ベトナム、インドなどで営業活動をしている事務所です。上司や先輩の指導の下で、営業、見積もり、現場の施工・管理、様々な仕事を携わることができ、充実した日々を送っています。会社の長年の経験・最先端および適切な技術の提供・安全第一の施工管理のみならず、積み重ねた営業活動によって築いた信頼関係も仕事の実現と成功に繋がるとわかりました。いろいろな国々に行ってみますと、インフラの必要最低条件にさえ達していないところもあり、これからの経済発展につながるインフラ建設ラッシュにあるところもあります。それぞれの国の必要性に合った技術や施工を提供して、皆にいいと言われるものを残す機会をつくっていきたいと思っています。先生から教わった土木基礎知識、研究で身につけた物事を合理的に考えること、大学生生活で学んだ人間関係の築き方、これらは決して将来に無駄にならないことだと思います。これからの土木の学生生活を充実したものにしたいと思っています。



Manakan Lertsamattiyakul H17博卒
(鹿島建設㈱東南アジア北部統括営業所 Marketing Manager*2)

*1 2003.10現在 *2 2007.10現在

土木・環境工学科 卒業生からのメッセージ

「卒業したら、どんな仕事につくだろう」「その仕事はどんなものだろう」学部時代には、こういう事が気になることもあるかと思います。ここでは、随分以前に卒業した大先輩から、つい先日卒業した若い先輩まで、様々な年代の、様々な職場からの「メッセージ」を集めてみました。

環境を守る

現在は、主に地盤環境に関する業務に携わっています。私は学生時代、「土木の仕事は通常、自然環境中にトンネル、橋、ダムを作るという無(ゼロ)から有(陽)を創造するものであり、汚染地盤や地下水の浄化という構造物の完成を見ない、負の遺産(陰)を取り除き無(ゼロ)に戻すような技術がビジネスになるのであろうか?」という疑問を持っていました。しかし、実際に実務に携わってみますと環境保全に関する行政指導や各企業の企業倫理が学生時代に考えていたよりも遥かに進んでいて地盤汚染の浄化や企業敷地内からの汚染拡散防止等の問い合わせが現場や企業から休みなく寄せられてきます。この様な問い合わせに対応していますと自分が大学で研究してきた内容を僅かながらでも社会に還元できていると実感する事ができ、それが仕事のやりがいにつながっていると思います。



小澤一喜
H13博卒
(鹿島建設㈱
技術研究所
地盤Gr.地盤
環境チーム
*1)

現在、大気環境課というところで、主に国内の大気環境を保全する仕事を行っています。

硫酸化物や窒素酸化物等の大気汚染物質は、今では十分な対策が講じられてきていますが、最近では、建築物解体工事からのアスベスト飛散や、大陸からの大気汚染物質の移流など、新しい問題が起こってきています。大気保全のあるべき姿について、専門の先生方と議論し、制度の枠組みを構築したり、企業への取り組み要請を具体化したり、僅かながら社会に貢献していることを実感しながら、日々頑張っています。

実は、私は新卒でゼネコンに就職し、4年半程働いてから現在の仕事に転職しました。学生時代には、環境の仕事に就くとは思っていませんでしたが、土木工学科で学んだ基本的なこと、土木で必要とされている広い視野でものごとを捉える姿勢は、今の環境の職場でも大きく役立っています。土木工学の勉強のみならず、幅広く社会勉強をしていただき、皆さんと一緒に仕事をする機会があることを楽しみにしています。

現在、私は大成建設エコロジー本部で土壌環境事業部長をしています。土壌環境事業は過去に薬剤や溶剤で汚染してしまった工場の土地や地下水を浄化技術で以前の健全な状態に修復する新しい仕事です。浄化技術は汚染物質の物性を利用して土の中から汚染物質だけを取り除いたり、薬剤を混ぜて無害化したり従来の土木技術だけでは対応できないので化学や機械の知見を取り入れた複合技術になります。

土木の仕事は古いとのイメージだけが先行しているところもありますが、以上に述べた通り土木工学はダムやトンネルをつくる社会基盤整備の分野から環境を保全する新しい分野に広がっています。挑戦することがたくさんありますので、元氣と希望を持って土木工学に飛び込んでください。



長藤哲夫
S47修卒
(大成建設㈱
エコロジー本部土壌環境事業部長*1)



(夜はエアコンが切れるので、団扇片手に仕事)

下平剛之 H12卒
(環境省 水・大気環境局大気環境課*2)

研究・分析に従事する



小川 淳
H9修卒
(鉄道・運輸機構新幹線第一課担当係長*2)

私は、平成9年に鉄道・運輸機構（当時は鉄道公団）に土木職で入社しました。土木職での業務は多岐に渡っていますが、一言でいいますと、鉄道新線の計画～建設～開業までの一連作業を整備主体としてプロジェクトを成功させる仕事です。

現在私が行っている仕事は、最近開業した新幹線（例えば東北新幹線の盛岡・八戸間など）が開業後、世の中に与えた影響はどのようなものかについて定量的、定性的に分析を行うといった内容です。新幹線が開業することによりこれまで旅行していなかった人が旅行したり、地域の経済に大きな影響を及ぼしたりといったことについて、様々な統計資料の分析や、旅行需要の計算などを行っています。そのような分析によって今後の新幹線の整備に向けた方向性や注意点を見出し、いければと思って日々業務を行っています。こんな仕事に興味がある方はぜひ土木の道を選択してみてください。

橋やダムなどのインフラをつくることも土木の魅力の1つですが、交通施設の基本構想や計画づくり、交通混雑や環境・安全問題への対策の検討、そのようなプランニングの仕事ができることも土木の大きな魅力です。

現在の職場の運輸政策研究所は、鉄道や航空など交通運輸全般や、関連する都市問題・環境問題また観光などに関わる政策課題について研究を行っています。現在私は羽田などの混雑空港の容量拡大方法について航空管制の面から研究をしています。滑走路を新たに作る他にも、管制の運用を工夫することで容量の拡大が可能で、そのような際にも土木工学、特に交通工学の方法論が活かされます。

東工大土木工学科では、国際的にハイレベルな学術研究はもちろんのこと、社会で実際に起きている問題への応用についても学生のうちから関与できる環境があり、非常に刺激的で楽しく学べ、そのような経験が卒業後も大いに役立っています。



平田 輝満
H17博卒
(（財）運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員*2)

国家公務員に従事する

正直な話、私は大学1年の頃は建築に進みたいと考えていました。しかし、図学が性に合わなかったこともあり、土木工学科に進む道を選びました。就職の時は、民間ゼネコンに行こうとも考えていましたが、指導教官からの誘いもあり、公務員を就職先として選びました。このような経緯で今に至るわけですが、これらの選択をしたことについて心から良かったと思っています。

企画～計画～設計～施工～管理というように、上流から下流までの幅広い分野を土木の世界は、有



しており、自分の資質を存分に生かすことができる仕事です。また、公務員に進んだことで、全ての分野の仕事に従事でき、大変良かったと思っています。

汗、知恵、涙があふれている職場です。我が国の日本を担う、意欲と情熱にあふれる若者は土木分野、特に公務員を志してみてもいいのではないでしょうか。

佐藤 直良 S52修卒
(国土交通省大臣官房技術審議官*2)

都市をつくる



笠原 勤 S56卒
(富山市副市長*2)

昭和56年に旧建設省に入省し、約25年間、都市計画、都市交通、都市開発などまち

づくりに関する行政に携わってきました。本省では、主にまちづくりに関する予算制度や法制度などの企画立案、地方勤務では、主に地方公共団体でまちづくりの第一線での仕事が任務となっています。2年前からは、富山市役所に出向し、副市長という立場で、我が国初の本格的LRT（次世代型路面電車）である富山ライトレールの計画・建設・経営や中心市街地の活性化に向けた都心部の再開発事業など、数多くのプロジェクトのマネジメントを行っています。まちづくりは、極めて身近な屋外広告物や景観の規制などから大規模な交通システムや再開発など建設プロジェクトまで幅が広く、とてもやり甲斐のある仕事と自負しています。国土交通省からは、本省での仕事に加え、数多くの同僚が副市長などの立場で地方公共団に出向し、まちづくりの第一線で大きな責任を担っています。



石井 宏明
H12修卒
(国土交通省・外環調査事務所*2)

私は平成12年に国土交通省に入省し8年目になります。現在、外環道の東京都区間（関越～東名間

）の調査・設計を担当する事務所で調査課長をしています。外環道は関越、東名などの放射方向の高速道路を連絡し首都圏の道路交通の骨格となる環状道路であり、経済界からも東京の国際競争力向上に資する社会基盤として期待されています。

事務所では、その外環道の早期整備に向けて、世界最大級のシールドトンネルとなる構造の検討や、首都圏の人物の移動の効率化などの整備効果の検討を行っています。さらに、地元の理解を得るため、環境対策の検討や市民参加型での計画検討を行っており、関係自治体、地元住民の方々と会議や調整を日夜行っています。多くの人々の生活、経済活動に大きな影響を与える仕事に大きな責任を感じるとともに、やりがいを感じています。

土木の主な仕事は、道路や空港などの社会基盤を整備していくことと思いますが、それは、人々の生活、経済活動、自然環境に広く、深く関わってきます。それだけ社会とのつながりが強く公共性が高いのが土木の特徴であり、魅力であると思います。

現在、私は東急電鉄鉄道事業本部で工務部統括部長をしています。工務部は鉄道事業に関する改良工事を統括する部署で、その業務内容は多岐にわたっています。都市部では、鉄道に寄せられる期待も高く、その鉄道施設の計画段階から設計・施工と一貫してプロジェクトに携われることが鉄道事業者の大きな魅力であると感じています。実際、改良工事の現場においては、駅、トンネル、橋梁、道路等の様々なインフラに接する機会があり、専門分野の技術を経験することができます。また、駅はまちの玄関であると同時にまちづくりの中心であり、渋谷駅やたまプラーザ駅をはじめ、駅を拠点とした多くのプロジェクトが推進されています。そのため、単なる技術者としての知識だけでなく、プロジェクトを立案・実行する交渉力やコミュニケーション能力が求められます。皆様にも、プロジェクトの醍醐味を共に感じ、施設づくりの一躍を担っていただけることを期待しております。



島村 祐司 S57卒
(東京急行電鉄(株)鉄道事業本部工務部統括部長*2)

私はこれまで鉄道会社にて、混雑緩和を目的とした田園都市線複々線化事業、利便性向上を目的とした東横線・みなとみらい線との相互直通運転事業、商業店舗開発と一体で行うたまプラーザ駅改良事業等の経験を積み、現在、緑が丘駅の改良計画を目黒区と共同で行っています。

事業関係者の多様な意見をとりまとめ、地域住民と調整し、周辺環境との調和を図ることは苦難の連続ですが、鉄道事業を通して“街”を改善できることに日々喜びを感じています。自分が携わった事業が完成したときは本当に感動ものです。

土木の事業をすすめるには大学で学ぶハード・ソフトの知識、様々な施工の知識、地域との連携、景観デザイン、さらには将来を見据える予測能力など多岐にわたる総合力が求められ、学びの多い刺激的な毎日を



送っています。

内田 智也
H13修卒
(東京急行電鉄(株)鉄道事業本部工務部土木課*2)