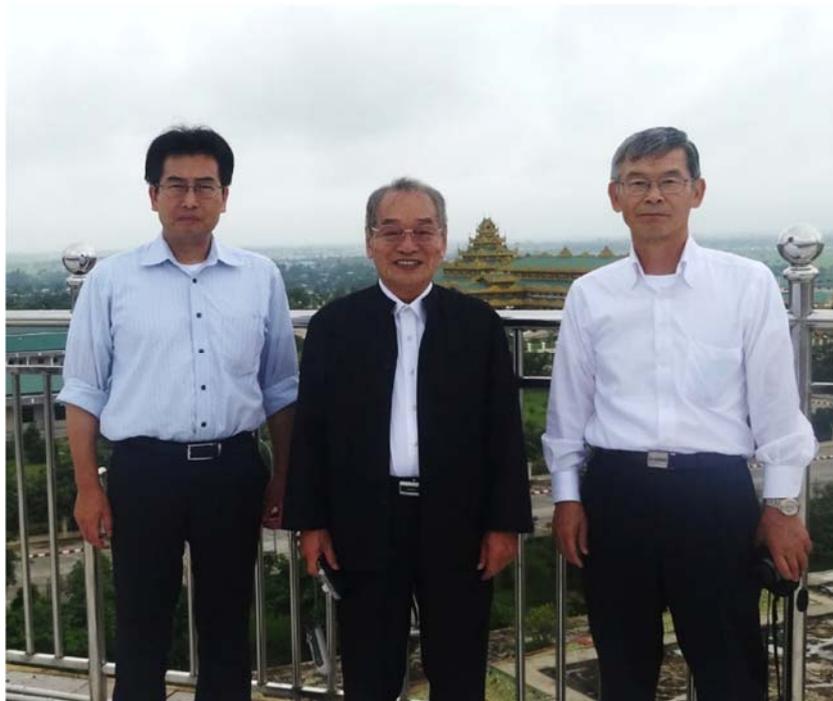


建設コンサルタントへのお誘い……学生の方々へ

昭和47年卒 猪口 豪



児島（H4） 当社OB（小野元顧問） 猪口（S47）

（当校卒業生ではありません）

ミャンマ出張時（2013.8撮影）

私は、土木工学科コンクリート研究室 昭和47年卒の猪口です。卒業後、PCカンチレバ一橋の普及を目的に昭和37年設立された(株)千代田コンサルタント（社員数291名、平成29年4月現在）に入社しました。

平成10年12月から、当社の代表取締役社長を務め会社経営に携わってきたところです。社長就任時は、公共事業の在り方を見直す社会の動きや、東日本大震災直後の復興の動きと重なり、厳しい時期や多忙な時期を経験してまいりました。今はある程度、落ち着きを取り戻し、私も昨年に会社経営の立場を退いたところです。

今日の建設コンサルタントを取り巻く状況は、時代や社会の潮流の変化とともに様々な課題が顕在化していますが、景気や業績は比較的安定していると感じています。このような状況の下、コンサルタント共通の悩みが人材不足です。多くのコンサルタントで担い手の確保と人材教育が経営課題になっています。学生の方々の認知度が低く、就職希望が少ないことが気になっています。

建設コンサルタントの魅力は、その専門性にあります。自治体等では行政判断の担い手が求められ、技術を評価することが主な仕事です。そこでは主に広く概念的な技術力が必要とされ、技術を生かせる場合は管轄内の地域に概ね限られます。一方でコンサルタントは、課題解決のための具体の計画、調査、設計、解析、維持管理等に係わる深い専門性に根ざした高い技術を提供するとともに、分かり易く説明することで行政判断を支援していく仕事です。技術を生かせる場合は、国内外を含め支援する国の機関や自治体の数だけあり、やりがいのある職業です。



建設コンサルタントの仕事のイメージ

ここからは私の業務経歴を紹介します。私は、武蔵工業大学土木工学科を卒業後、(株)千代田コンサルタントに入社し、終始橋の設計に携わってきました。

■昭和54年頃は、関越自動車道の渋川～水上間に山岳部に長大橋が数多く計画された時期であり、橋脚高が当時日本一の永井川橋（上部工）や大峰橋でPCカンチレバー橋の設計に携わりました。いずれも20代後半～30代前半に担当した業務で、体力、気力ともに充実していた時期でもあり、がむしゃらに取り組んだように思います。

■昭和61年頃は、JR青森駅構内を横断する臨港道路の青森ベイブリッジの設計に従事しました。青森ベイブリッジは、一面吊りの中央径間240mの3径間連続PC斜張橋で、斜材定着部の模型実験に挑戦するなどして楽しみながら検討を行った業務です。

■平成4年頃には、北陸新幹線の軽井沢～長野間の第2千曲川橋を担当しました。川を約40度で渡るスパン134mのPC2径間連続斜張橋で、日本で唯一の鉄道橋のマルチケーブル斜材配置の斜張橋です。新幹線の橋梁は高いレベルの「走行安定性」「乗り心地」が求められ、厳しい設計条件の下で最新の注意を払って設計した思い出深い業務です。

■平成7年からは、沖縄の古宇利大橋の業務に従事しました。本島から2km先の古宇利島に掛けた橋梁です。ここでは自然との調和を考慮して橋梁形式や桁の形状の見え方をCGや模型を製作して検討するなど、機能重視の土木構造物にあって景観的要素を加えた印象深い業務です。苦勞した甲斐あってか「自然を満喫、歩いて渡れる絶景の橋 ベスト10 NIKKEI プラス1 何でもランキング」で1位を獲得することができました。



古宇利大橋（道路橋）

■平成16年には、東北新幹線の三内丸山架道橋を担当しました。最大スパン150mのPC4径間連続エクストラドーズド橋で、交差条件から我が国最大級のコンクリート鉄道橋です。平成20年度に土木学会田中賞をいただいた業務で、個人的にも自信作です。



三内丸高架道橋（鉄道橋）

現在、相談役として引き続き勤務しております。高度な専門性が求められる鉄道橋の設計場面（北陸新幹線）などでは技術者として現場に出ています。

このやりがいある経験を、皆さまと共有できる日が訪れることを楽しみに期待しています。是非、建設コンサルタントの門をたたいてください。ちなみに我が社には橋梁の他に道路、都市、交通、トンネル、下水道・河川、環境、景観を専門とする部署があります。

詳しくは、<https://www.chiyoda-ec.co.jp/>