

皆さんへ

土木工程师(Civil Engineer) 福島知行

1950年11月3日、秀吉と同じ、尾張は中村で生まれました。

名古屋市立柳小学校、豊国中学校、愛知県立旭ヶ丘高等学校を卒業、

1969年に名古屋工業大学工学部土木工学科に入学、1973年に卒業。

同年、日本国土開発株式会社 (JDC Corporation)に入社、名古屋支

店管轄の現場であった、中央高速道路飯田、名古屋市地下鉄広路通、

岐阜県蜂屋調整池ダム、名古屋市地下鉄岩塚駅などの工事を経験し、

1983年よりマレーシア・シンガポールの勤務となり、浄水場、道路

橋、火力発電所、ゴミ焼却炉、病院基礎工事等を、インドネシアの

日系工場、ブルネイ、タイの工事積算を1992年まで経験しました。

原子力環境整備センターに出向し、放射性廃棄物処分の研究でアメ

リカ、カナダに4回出張し、国際会議にも参加しました。(1992-1995)

1999年からパシフィックコンサルタンツインターナショナル(PCI)

に移籍し、ベトナムやバングラデシュの道路工事施工監理を担当し、

100以上の橋梁と沈埋トンネル (IMT)工事も経験しました。

2008年8月に現在のオリエンタルコンサルタンツに転籍してからは、

2009年6月までイスタンブールの鉄道沈埋トンネル (IMT)を担当し、

現在は、バングラデシュで道路工事監理を担当しています。

○沈埋トンネル工事について

オリエンタルコンサルタンツが最も得意とする土木工事です。

最近の日本では、衣浦港、那覇港、大阪夢洲(ゆめしま)などで活躍しています。海外でも韓国、ベトナム、トルコなどで施工中です。

この工法は、別の場所で製作した函体を現地に運び設置するため、

1. 船舶に与える影響が少なく、工期的に有利
2. シールドよりも浅い位置に設置でき、延長が短く有利
3. 製作ヤードを用いるので、品質管理等にも有利

などの特徴があります。

当初は標準的な鉄筋コンクリート構造が主体であったこの工法は、防水や耐久性に対する考慮から工夫を重ね、現在では、鉄板とコンクリートの合成構造であるサンドイッチ方式も採用されるようになってきました。また、延長も2 km以下の実績がほとんどである現状を打破して、20 kmにも及ぶ沈埋トンネル、しかも道路と鉄道の両方の機能を備えたものを、建設しようとする計画も、海外を中心に広がっています。中には、国と国を結ぶトンネルもあり、経済的なつながりばかりでなく、人々の相互理解に助けとなる「平和隧道」となることが期待されています。