

Pacific
Consultants

Producing
The Future™

道路分野

ROAD & HIGHWAY



パシフィックコンサルタンツ株式会社
PACIFIC CONSULTANTS CO.,LTD.

〒101-8462 東京都千代田区神田錦町三丁目22番地
地域本社・支社：首都圏、北海道、東北、北陸、中部、大阪、中国、九州、沖縄
海外拠点：シンガポール支店、ジャカルタ支店、マニラ駐在員事務所



未来をプロデュースする

道路を創る

道路は地域をつなぎ、人とモノをつなぐ。社会生活のペースとなるインフラの基本中の基本だ。どのような道路が必要なのか、高速道路のインターチェンジをどこに設け、道路ネットワークをどう構築するか——その検討は交通基盤整備の骨格を形づくる。基本構想や具体的な整備計画の検討、概略・予備・詳細設計、事業監理などを行う道路部の業務は国づくりの根幹に携わるやりがいの大きな仕事だ。

道路を使う

ただハードウェアとして通すだけが道路づくりではない。渋滞は起きていないか、事故多発地点はないか、自転車や歩行者の安全は確保されているか——使われ方をチェックし改善していく必要がある。さらに今、自動運転のための道路環境の整備や、道路空間に物流専用スペースを設け、無人化・自動化された輸送手段によって貨物を運ぶ自動物流道路の検討も本格化している。道路をいかに使いこなすか、それは未来を探る仕事だ。

道路をアップデートする

高度経済成長を背景に急速に整備された国内の幹線道路網と高速道路。老朽化が進んでいるだけでなく、自動車中心の整備が現代の生活や交通事情に合わなくなってきている面がある。自転車通行空間や歩道を充実させたり、駅前空間の見直し、川を覆うように走る都市の高速道路の地下化、更には賑わいのある道路空間の構築など、新たな道路のあり方が模索され、アップデートが求められている。

道路を守る

災害発生時の避難のため、あるいは応援部隊や救援物資の緊急輸送などのために、災害発生時にも道路交通が安定して維持されることは欠かせない。道路は創るだけでなく守られることが必要だ。橋梁やトンネルの日常の点検や維持管理、計画的な補修や更新も道路ネットワークの維持に欠かせない。家も仕事先も一歩出ればそこには道路が走る。道路に関わる仕事は社会を支える。

CONTENTS

- 01 事業紹介
- 02 分野の仕事
- 03 ホットピックス
- 04 社員の日常
- 05 技術者インタビュー
- 06 人材育成
- 07 支社紹介



パシフィックコンサルタンツ株式会社
交通基盤事業本部 道路部長

市東 哲也

1997年入社
中部支社に14年、道路部に10年を勤務の後、
2020年に中部交通基盤事業部長、2024年より現職。
新設道路の計画・設計を中心に、
交通安全対策、維持管理計画、道路事業監理などの
幅広い業務に従事。

道路を創る



©国土交通省 中部地方整備局 愛知県道事務所

名古屋 環状2号線 整備事業

名古屋市周辺の10km圏に位置する延長66.2kmの環状道路。
自動車専用部は2021年5月1日に全線が開通。

エンジニアからの一言

名古屋環状2号線は自動車専用部と一般国道から構成されています。1971年の着手から半世紀にわたる巨大プロジェクトでその最終工区の設計を担当しました。名古屋都市圏の交通渋滞緩和や地域の連携、物流の効率化などに大きな役割を果たしています。

エンジニア



大阪交通基盤事業部 道路室長

富田 雄一 とみた ゆういち

2007年入社
29才で地元コンサルから転職し中部支社に配属。
2021年より現職。
新設道路の計画・設計に加え、
「道路を賢く使う」をテーマに日々奮闘中。

道路を使う



※自動運転車両のイメージ図

自動運転バス 実証実験

栃木県栃木市で行った道の駅を拠点にした
自動運転による移動サービス実用化に向けた実証実験。

エンジニアからの一言

高齢社会を迎え移動に不便を感じている人は少なくありません。国は自動運転車の普及を検討。栃木市は道の駅「にしかた」を拠点に実証実験を行いました。実際に地域の人に乗ってもらうことで実用化に向けた課題の確認や社会的受容性向上を目指しました。

エンジニア



東北交通基盤事業部 道路室長

江種 基 えぐさ もと

2002年入社
東北支社入社後、南三陸現場事務所への勤務地変更、
道路部、道路新産業開発機構への出向、道路部への帰任を経て2024年より現職。
新設道路の計画・設計を中心に、復興事業等のプロジェクト支援業務、
自動運転車両の社会実装支援業務などに従事。

道路をアップデートする



首都高速 日本橋区間 地下化事業

地域再開発計画と連携した日本橋区間の地下化プロジェクト
神田橋JCTから江戸橋JCT間を地下ルートで整備



エンジニアからの一言

開通から60年以上を経た首都高速道路の大規模更新が進められています。中でも話題を呼んでいるのが日本橋区間の地下化。2016年から線形設計に着手しました。地下埋設物の多い都心でいかに地下化を実現するか、線形の確定が大きなポイントです。

エンジニア



交通基盤事業本部
道路部 道路プロジェクト室

榎 計志 えのき かずし

1990年大阪本社入社
大阪支社を皮切りに
道路部や広島支社など全国の道路計画に携わる。
主に首都高速道路の道路設計に従事中。

道路を守る



奥能登の 国道249号 復旧

能登地震で深刻な被害を受けた国道249号。
延長50kmのうち最も復旧が難しい11.5kmを担当

エンジニアからの一言

七尾市を起点とし能登半島を周回して金沢市に至る国道249号は奥能登の街を結ぶ幹線道路ですが、地震による土砂崩れなどで通行止めになりました。迅速な復旧が求められたことから、海岸にトンネルを回する仮復旧道路を設計、全線開通に寄与しました。

エンジニア



交通基盤事業本部 道路部
道路プロジェクト室 エグゼクティブコンサルタント

利田 哲朗 としだ てつろう

1993年入社
道路部入社後、千葉支社や中部支社等に勤務。
これまでに国道の新設バイパスの計画・設計を中心に維持管理計画・交通安全対策・事業監理などの業務に従事。
2024年は能登復興対応に管理技術者として携わる。

02 分野の仕事

道路を創る

交通量調査

道路交通にかかわる施設の計画や設計、適切な管理・運用を行うための基礎資料に活用するため、自動車・歩行者等による道路の利用状況や交通の流れについて調査を行う業務です。

道路整備計画

道路の新設・改良・維持管理に関して、地域の交通需要や安全性、環境への配慮を踏まえた総合的な計画を立てる業務です。現況交通量や地域状況の調査、将来交通需要予測、道路ネットワークの計画、事業の整備効果分析を実施します。

道路概略設計

道路を新しく建設する際に、最適なルートを選定するための最初の段階の設計です。複数のルート候補を比較検討し、地形や地質、交通量、環境影響などを考慮して、最も適切なルートを決定します。

道路予備設計

道路概略設計によって決定されたルートに基づき、施工性、経済性、安全性、環境などを総合的に検討し最適な道路形状を決定します。また、地元住民や関係する機関（例えば、警察や接続している道路管理者など）とも協議を行い、設計内容を調整しつつ業務を行います。

道路詳細設計

道路予備設計によって決定された道路構造に基づき、工事に必要な詳細な図面（構造物図、舗装構成図、排水設計図など）の作成や詳細な工事費用を算出するために必要な数量計算書を作成します。

施工計画

設計成果や事業計画に基づいて、建設工事を安全かつ計画的に進めるための計画を立案します。具体的には、工事の順序、工法、資材、人員、安全対策、工程、品質、コストなどを検討し、設計図書に基づいて具体的な施工方法や手順を決定します。近年では、ECI方式（アーリー・コントラクター・インボルブメント方式）と呼ばれる、建設プロジェクトの設計段階から施工者が参画し、その技術力やノウハウを設計に反映させる発注方式が取り入れられ、施工業者と協働する機会も増えています。



羽田アクセス線施工に伴う施工検討

道路を使う

無電柱化

「無電柱化」とは、道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などを整備したり（電線類地中化）、表通りからみえないように配線する迂回配線などを行うことなどにより、道路上から電柱・電線をなくす政策です。近年は、「防災」、「安全・円滑な交通確保」、「景観形成・観光振興」の観点から各地で無電柱化を推進しており、国の計画策定等の業務を行っています。

自転車

交通計画や都市計画に関する専門知識を活かし、地域の特性やニーズに合わせた最適な計画を立案します。具体的には、自転車専用道路やレーンの整備、駐輪場の設置、交通ルールの周知、自転車利用者のマナー向上など、自転車が安全で快適に利用できる環境を整備するための計画を指します。

自動運転

自動運転社会の実現に向けて、自動運転に関する政策立案や評価、自動運転に対応した走行空間に関する施策検討、自動運転サービスの導入支援等を行う業務を行っています。



自動運転車両の社会実験（当社ロゴ入り）

道路空間

社会・経済情勢の変化に応じて、自動車の安全かつ円滑な通行が主目的であった道路空間の利活用へのニーズも変化しています。多様なニーズに応える道路空間の実現、道路空間の利活用の更なる高度化、良好な道路景観の形成、及び民間団体等との連携による価値・魅力の向上を図るものであり、具体的には、道路空間の再配分による自転車通行空間や歩行者空間の確保、賑わい空間の創出など、多岐にわたる業務が含まれます。



能登震災における緊急復旧道路設計

道路を守る・アップデートする

交通安全対策

交通事故の発生要因を分析し、その結果に基づいて適切な対策を提案・実施します。具体的には、過去の事故データや走行速度データなどを分析し、事故のパターンや原因を特定します。その上で、交通規制、道路改良、運転行動の改善など、さまざまな対策を検討・実施します。

渋滞対策

交通シミュレーションや交通量調査、そしてハード・ソフト両面からの対策を組み合わせることで、交通の円滑化を図ることを目指します。具体的には、道路の拡幅や交差点改良などのハード対策に加え、交通情報提供や交通管制システムの導入、さらには公共交通機関の利用促進などのソフト対策を組み合わせることで、より効果的な渋滞緩和を実現します。

道路防災・減災

災害（地震、豪雨、土砂崩れなど）から道路を守り道路利用者の安全を確保するため、道路の計画、設計、維持管理の段階で、災害による被害を最小限に抑えるための対策を講じます。具体的には、道路構造物の点検、災害発生時の避難支援、道路啓開計画の作成、災害復旧設計など、多岐にわたる業務を行います。

事業監理PPP

事業促進を図るため、官民がパートナーシップを組み、官民双方の技術者が有する多様な知識・豊富な経験を融合させながら、事業全体計画の整理、測量・調査・設計業務の指導・調整、地元及び関係行政機関との協議、事業管理、施工管理、BIM/CIM活用支援等のマネジメントを実施する業務です。

災害復旧・復興支援

災害時、特に大規模な地震などで道路が寸断された際に、緊急車両が通行できるように被災状況を把握した上で、早期に通行可能な応急道路を設計します。道路管理者や施工業者と一緒に取り組めます。応急道路（仮設道路）の開通後は、被災地の本格的な復旧、復興のために必要となる道路整備や道路付属施設等の調査、設計等を行います。道路

は地域生活にとって最も重要で基礎的なインフラであり、関係する技術分野の技術者とともにタスクチームを結成して対応します。

03 ホットトピックス

統合ソリューションサービスを社会に提供

パシフィックコンサルタンツは、建設コンサルタントのリーディング・カンパニーとして多くの技術分野を有しています。なかでも道路部門の売上高は、10年連続で業界No.1を誇っています。



国際社会への貢献

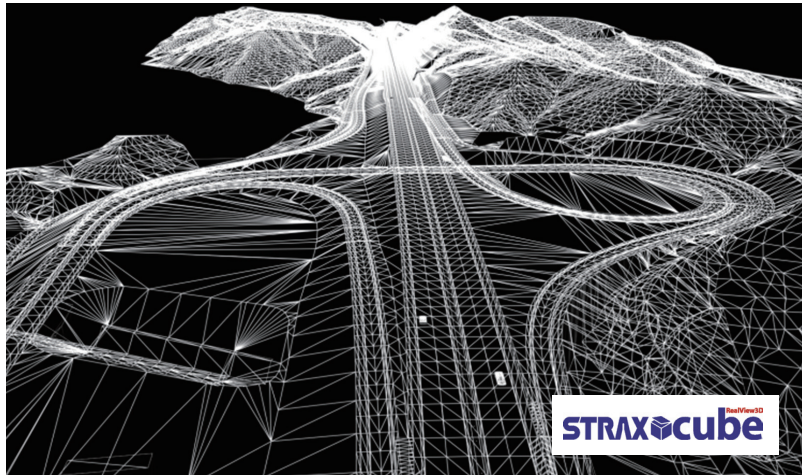
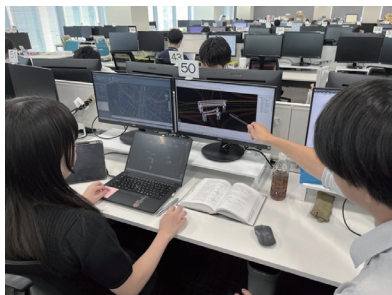
海外の道路プロジェクトでは、日本がこれまで築き上げた技術を活かして海外のインフラ整備に貢献しています。調査計画～設計～施工～維持管理～災害対応まで幅広い活躍の場があり、日本よりもスケールが大きいものや海外ならではの環境で仕事ができるのが魅力です。アジアやアフリカなどの途上国の開発支援に取り組んでいます。また、他コンサルタントとのJVや現地スタッフと連携しながらプロフェッショナルとして幅広い課題にえています。



道路のデザインの進化

高性能3次元道路CADソフト「STRAXcube」※により、高度かつ精密な道路設計を効率的に行っています。

※STRAXcubeは、パシフィックコンサルタンツグループの株式会社三英技研が開発・販売する道路設計専用のCADのトータルシステムです。開発に当たっては、当社道路分野の技術者も参画しています。



STRAXcube

データ出典：日経コンストラクション（2025.4）

※（）の数字は、会社売上ランキング

2023年入社



しおざわ まゆ
塩澤 麻友

勤務場所 東京本社
分野 道路設計

- 交通基盤事業本部 道路部
- 早稲田大学 創造理工学部 社会環境工学科卒業

趣味

旅行

昨年はタイに、今年は韓国に行ってきました。

日本と海外の街並みの違いを発見するののも一つの楽しみです。

次は、リフレッシュ休暇を取ってヨーロッパ圏に行きたいなと思っています。



1日のスケジュール

- 7:00 起床・準備**
8時には家を出る。通勤は1時間くらいかかります。
- 9:00 出社、メールチェックとその日の業務の確認**
現在は国の業務で千葉県に新規開設する道路の設計や成田空港の拡張に伴う道路整備、自治体の道路整備などを担当しているので、それぞれ今日やるべきことを確認します。
- 9:30 会議**
社内で資料作成に当たることが多いのですが、今日は午後から国道事務所で打ち合わせ。計画中の道路の地元検討会で使用する資料の検討がテーマです。
- 10:30 資料作成**
資料では道路新設の効果を分かりやすくまとめる必要があります。交通政策部を訪ねて、移動時間の短縮や渋滞解消など、道路開設の効果をどうまとめれば分かりやすいか、どのくらいの精度の資料が用意できるかヒアリング。午後の提案資料に組み込みました。
- 11:30 報告**
国道事務所に同行してもらう上司に、提出する資料と打ち合わせ内容について報告しました。
- 12:00 昼食・昼休み**
今日は噂は聞いていたけれど行ったことがない中華屋さんに同期の友人と行く約束。神保町はカレー屋さんが多いことで有名ですが中華屋さんも多いんです。
- 13:00 移動**
おいしかった！ 気分を仕事モードに戻して上司と千葉に。
- 14:00 打ち合わせ**
国道事務所で打ち合わせ。検討会用に準備予定の資料を説明し、了承を得ました。渋滞解消などのシミュレーションには期待が高いことが伝わってきました。当社ならではのものであり、しっかり準備したいです。
- 16:30 帰社**
上司に、次の打ち合わせ内容を相談。
- 17:00 勉強会**
私はぜひ近いうちに交通技術資格者（TOP）試験を受験しようと考えています。道路交通技術に関わる基礎的な専門知識が問われるもので、自分の今の力を知りたいと思うからです。部内での勉強会もあり、先輩がいろいろ指導してくれるのですが今日はその勉強会の日です。
- 18:30 退社**
勉強会を終え、明日の業務を確認して退社。今日は始めて1年ほど経つピラティスのレッスンがあるので、それに出てから家路につきます。

2019年入社



みずしま ひろひと
水島 弘人

勤務場所 北海道支社
分野 道路計画、設計

- 北海道交通基盤事業部 道路室
- 北見工業大学大学院 工学研究科 社会環境工学専攻修了

趣味

家族との時間／釣り

休日は家族と過ごす時間を大切にしています。2歳児男子を連れて、次はどこに行こうかな？と考えるのが最近の趣味になりつつあります。

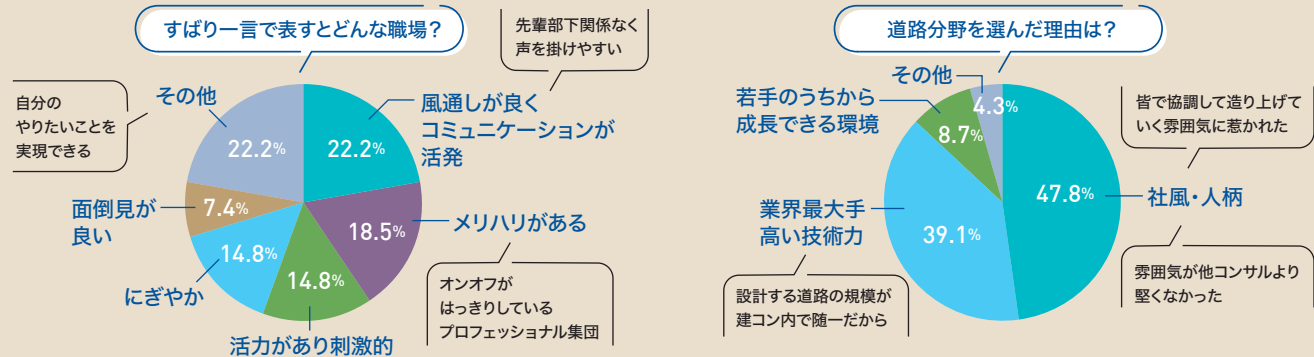
たまに先輩などと釣りに行き北海道の大自然を感じてリフレッシュしています。



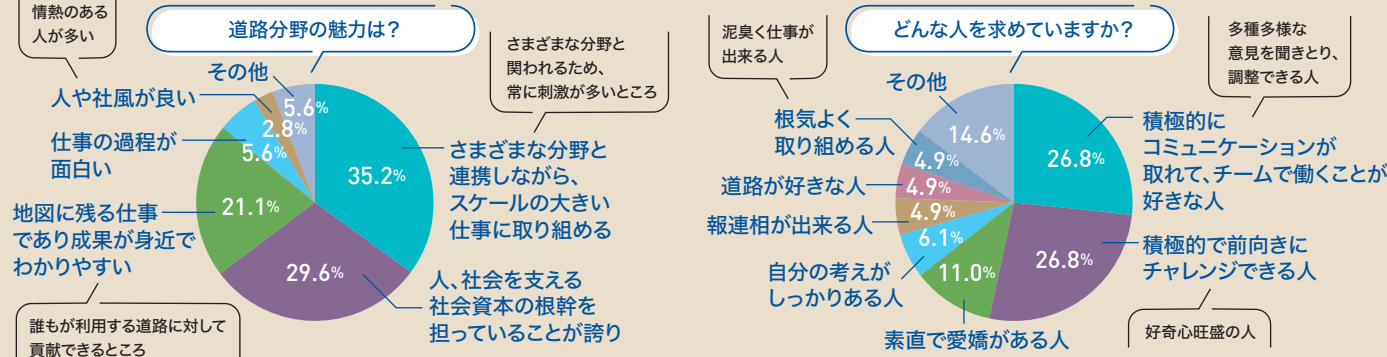
1日のスケジュール

- 7:00 起床・準備**
- 8:30 保育園への送迎**
毎朝、特に遠方への出張などがなければ子どもの送りは私の仕事で、迎えは妻、と分担しています。
- 9:30 出社**
メールチェック、発注者などから問い合わせが来ていれば、回答します。高規格道路の施工現場で現地踏査の予定なので、懸案事項がないかチェックします。供用開始予定に間に合うかどうか、その最終確認も今日のテーマです。道路開通で人々の生活が大きく変わる道路計画や道路設計は、大きなやりがいのある仕事です。
- 10:00 現地確認事項の最終チェック**
北海道では移動に時間がかかるので業務の効率化は大きなテーマです。私の着任当初は年に10回くらい出かけていましたが今はドローンで撮影した写真を送ってもらうことで極力現地に行く回数を減らしています。もちろん現地に行くからこそ見えてくるものもあり、やはり現地踏査は欠かせません。
- 10:30 現地に向けて出発**
今日の現場は近い方ですが、それでも車で2時間ほどかかるので10:30には出ます。発注者に渡す資料を基に、現場のチェックポイントを最終確認して、予定通り出発。
- 12:00 昼食**
いつも立ち寄るカレー屋さんでスープカレーを注文。やっぱりおいしい！
- 13:00 現地踏査**
現地の工事事務所で発注者と待ち合わせ、施工現場を回りました。冬期は休止していた工事ですが、再開後は順調で、特に問題はありませんでした。目標としている供用開始年度は変更なく達成できそうです。地元の期待の大きな道路でもあり、このまま進めたいと思います。
- 15:00 踏査を終えて会社に向けて現地を出発**
仕事終わりはたまに飲み会もあります。同じ室の先輩・後輩と月に2回は飲みに行き、コミュニケーションを図っています。
- 17:00 帰社**
不在中にもらっていたメールや電話に返信しました。入社1年目の社員に依頼しておいたチェック資料の注意点をいくつか指摘。そもそも道路設計はどう進めるのか、道路設計の技術的な基本事項について話をしました。
- 18:30 退社**

若手社員アンケート



若手社員アンケート



パシフィックコンサルタンツの良さは何ですか

吉井 最先端のインフラづくりや維持管理を担うことができる点だと思います。道路の役割は時代とともに変わります。ただ自動車を走らせればよいという時代ではありません。歩行者や自転車にとって快適であること、つくる際の住民の合意や環境影響評価も重要になってきています。そういう最先端の取り組みを国や自治体とともに進める仕事に携わることができます。

逸見 災害が頻発し、被害も大きくなっているなかで、道路についても防災や災害時の道路啓開計画などが重要になっています。単なる新設だけではなく、道路に関する総合的な取り組みができるところは当社道路部の大きな魅力です。

長崎 確かにまだ新規に通さなければならない道もありますが、これからは自動運転への対応とか自動物流道路とか歩行者優先の道路や駅前広場の考え方といったことが大きなテーマになってきます。それを総合的に扱えるのが道路部門の魅力だと思います。

仕事を通して達成感を 感じられたことは何ですか

伊藤 自分が計画や設計に携わった道路が実際に施工されて供用されるようになった時は大きな達成感や感動がありますね。

逸見 入社2年目くらいに交通安全対策業務を任されました。直進車と右折車の衝突事故が多発している場所です。右折車から

見た視認性の向上や直進車のスピード抑制など、道路の線形も変えながらその現場ならではの改善計画を立てて実施しました。その結果、事故件数は大きく減少しました。Googleマップでも私が計画した線形が分かるので少し誇らしい気持ちです。

吉井 今、ETC搭載車だけが通行できるスマートインターチェンジが増えていますが、これが登場した頃にある地域で担当しました。具体的にどこに出入口を設けるか、その調査検討から始めて計画、設計まですべて担当しました。住民の暮らしに直結する仕事であり、大きな達成感がありましたね。

長崎 私も最近初めて経験しましたが、やはり自分が設計した道路が実際に工事に入ると感動しますね。

当社道路部門を志望した理由を 教えてください

吉井 元々は道路部門志望ではなかったのですが、街も暮らしも、すべては道路がなければ成り立ちません。道路は社会インフラの中で最も基本的なものです。その計画から設計に携わることができるのは仕事の大きな魅力でした。

長崎 私も学生時代は橋梁の構造などを研究していましたが橋もトンネルも道路とともにあるものです。一番基本となる道路に関わりたと思いました。

伊藤 道路は自分の一番身近な存在だったからです。道路分野だけでなく構造・都市計画・河川などの分野と連携してプロジェクトを推進できるところも魅力だと思いました。

道路部門の楽しみ方を教えてください

吉井 伊藤さんが言うように、道路は連携が必要な仕事です。橋があれば構造系と連携し、川をまたげば河川系、海沿いなら港湾系、トンネルもあり、環境影響を把握するために環境の部署とも連携を取ります。多方面の分野と連携するのでいろいろな知識や考え方に触れられる。それは道路部門の面白さのひとつです。

長崎 全国からメンバーが集まっているいろいろなプロジェクトチームをつくっています。「車優先の道路空間の見直し」や「道の駅の防災強化」などさまざまなテーマで最新事例を共有しながら自主的に研究を進めるものです。全員が何か一つのチームに入るようにしていますが、直接の業務を離れたところで研究や研鑽を深めているところは道路部門の魅力だと思います。私もBIM/CIMの検討チームに入っています。今後、設計はもちろん施工や維持管理でも重要になってくるツールなので率先して学んで自分のスキルとして身に付けたいと思っています。「BIM/CIMのことは長崎に聞け」となるようにしたいです。もちろんその前に、道路設計がきちんとできるようにならなければいけないのですが。

逸見 私も何か自分ならではの突出したものを持ちたいと思っています。さまざまなプロジェクトチームがあることもそうですが、技術士など、資格の取得に向けて部内でいろいろなサポートが受けられるのも魅力ですね。ぜひこの環境を自分の成長につなげたいです。

発注者との信頼関係の築き方を 教えてください

吉井 指示されたことをこなすのではなくて、相手が何が求めているのか、どこで困っているのか、それをしっかりと受け止めることです。私たちはコンサルタントです。その自覚を持って接することが大事だと思う。コンサルタントとして何ができるのか、常に考えていきたいですね。

逸見 当たり前ですが相手の求めていることをきちんと理解することです。相手も一人の人間ですからメールだけではなくて電話や対面も意識的に織り交ぜてコミュニケーションを取ることが大事と思っています。

伊藤 対面や電話で相手の感情も含めて理解することは大切ですよ。

ワークライフバランスで 取り組んでいることはありますか

逸見 仕事と完全に切り離れた時間を取ることを意識しています。最近は育児もあるので、効率よく仕事を終わらせて時間をつくるようにしています。

吉井 有給休暇をきちんと取ること。それが当たり前の文化があるので取りやすいです。

オフはどう過ごしていますか

長崎 お天気が良いときなど、家族でピクニックに行きます。疲れも吹き飛びますね。

吉井 私も子どもの試合を家族で見に行ったりして、オフは子どもと過ごす時間を最優先にしています。

就職活動をする人へ メッセージをお願いします。

長崎 働いていく上で人間関係はとても大事です。この会社の雰囲気は自分に合うか、この人と働きたいと思える人がいるか、しっかり見極めてほしいです。

逸見 選択肢はたくさんあると思いますが、肌で感じることも大事です。自分に合いそうな会社を選んでほしいと思います。

伊藤 建設コンサルタント会社を目指す人は、ぜひ会社ごとの社風の違いをインターンシップや説明会を通じて肌で感じてほしいですね。パシフィックコンサルタンツと他の会社との違いや自分との相性が見えてくるはずですよ。

吉井 その会社の雰囲気を感じたり見極めたりしながら、同時に自分にはどういう能力があり、どんな価値が提供できる人間なのか、自分を理解して積極的にPRしてほしいと思います。自分のプロデューサーであってもらいたいですね。この会社はやりたいことがあればそのチャンスを与える会社です。自分にはこれができる、これをやりたいという強い思いを持って就職活動に臨んでほしいですね。



2008年入社

吉井 宏輔

九州支社九州交通基盤事業部
道路室 技術課長

九州支社にて、道路計画、道路設計業務を担当。2013～2016年中部支社に異動し道路設計業務を担当したのち、九州支社に異動。道路に関連する幅広い業務経験を有する。



2017年入社

逸見 啓輔

交通基盤事業本部 道路部
道路プロジェクト室 技術主任

中国支社にて道路計画、渋滞・事故対策検討などの業務を担当。東京本社移動後、道路計画、道路設計業務に携わる。



2019年入社

長崎 亜弥美

交通基盤事業本部 道路部
道路整備室 技術主任

東京本社にて、道路設計業務を担当。概略設計～詳細設計まで設計業務全般に携わる。



2013年入社

伊藤 大智

中部支社中部交通基盤事業部
道路室 技術課長補佐

中部支社にて、道路計画、道路設計、事故対策検討、施工検討など幅広い業務に従事。

育成方針

- 道路分野配属時より、道路設計系・計画系業務を経験し、幅広い技術・知識を習得する
- 配属室において担当業務にバラツキが生じる場合は、他室の業務に参加することによって経験する

	新入社員	3年目	10年目	管理職	職位者
階層別研修	新入社員研修	3年目研修	上級職研修	管理職研修	職位者研修
技術力・専門性	分野別新入社員研修	マイスター制度			
	OJT ※On-the-Job Trainingの略称				
	技術士等受験指導				
	分野別研修(技術研修・現場見学・出向・技術勉強会など)				
コミュニケーション 部下・後輩育成	1on1				
	コーチ研修				
国際性	若手海外プロジェクト研修(大型プロジェクトへの参画)				
	英語力強化研修(学習支援・プレゼン力向上)				
	グローバル事業勉強会				
	海外研修(フィリピン・マニラ)				
公募型・選抜型	次世代リーダー育成(ビジネススクール)			経営人材育成	
自己研鑽サポート	TOEIC受験補助				
	実務・資格取得講座受講補助				
	外国語講座受講補助				
	資格取得祝い金・更新補助				
	社会人博士課程入学支援制度				
	社外留学休職制度				

支社

東北

アットホームな雰囲気が特徴の支社です。良い意味でお節介な人が多く、しかし適度な距離感も心得ているので働きやすい環境があります。地域がらトンネルや橋梁の建設も多く、また田んぼの中を通るので道路排水処理の配慮も欠かせません。日頃の連携を活かして各部署で力を合わせて取り組んでいます。

中国

全国の中では比較的規模の小さな支社ですが、全員がお互いの顔を知っている距離の近さを強みにして、国道関係を中心に多彩な業務を展開しています。中国地区は高規格道路網の整備は比較的進んでいることから、近年は頻発する豪雨災害を念頭に、道路防災や被災時の道路啓開といったテーマに積極的に取り組んでいます。

北海道

札幌を中心に函館、小樽、帯広、釧路、網走、稚内など道内全域を対象に活動しています。北海道は風力や地熱など再生可能エネルギーのポテンシャルが大きい地域であり、それに係る道路設計業務などの機会が増えています。サイクルツーリズムの振興に向けた検討なども、当地らしい新たな業務の一つです。

東京

現在、道路推進室、道路整備室、道路プロジェクト室の3室体制で、約40人規模(社員/契約社員)の組織です。関東及び北陸の道路業務を中心に行っており、首都圏ならではの先進的業務や国家的プロジェクトにも従事しています。フリーアドレスの環境下で、若手から中堅、ベテラン社員のコミュニケーションも活発な職場です。

大阪

西の拠点である大阪本社は、本社同様に全事業分野・部門を網羅した組織体制を備え、横の連携も密にしながらさまざまな事業に取り組んでいます。また、若手から中堅、ベテラン社員まで年齢構成のバランスも良いのが特徴です。全員が1フロアに集結し、フリーアドレスで切磋琢磨しながら業務に励んでいます。

中部

静岡県、愛知県、岐阜県、三重県を対象に国土交通省関係の道路業務を中心に行っています。2020年6月に名古屋駅直結の現在のオフィスに移転、最新の執務環境で100人以上が業務に励んでいます。また最近ではBBQ大会や運動会などの社内行事にも力を入れ、従業員と家族が親睦を深めています。

九州

博多駅の真横に隣接して建つビルの最上階にオフィスがあります。非常に便利で、従業員はもちろん外部から訪ねてくる人にも好評です。九州でも近年は地震や洪水など自然災害が激甚化しており、道路の防災は大きなテーマです。災害時の緊急輸送道路の確保や道の駅のBCP対策などにも積極的に取り組んでいます。

