

交通政策分野

Transportation Planning



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、四国、九州、沖縄
海外拠点：シンガポール支店、ジャカルタ支店、マニラ支店



社会を動かすモビリティをデザインする

交通政策分野では
交通という切り口から社会課題の解決に取り組み、
未来のモビリティを創り出しています。

データと技術で未来を創る

AIなどの技術の進展により、交通政策は大きな変革期を迎えています。自動運転や空飛ぶ自動車など新たなモビリティの実現に向け、需要予測、交通シミュレーション、ビッグデータ解析といった技術を活かし、分析・計画から社会実装まで一貫して関わることで、未来の交通を具体的に形にしています。

社会を動かす交通政策

地域の移動手段の確保、都市の渋滞対策、再開発に伴う交通計画、高速道路の交通運用の最適化など、私たちの仕事は多様な社会課題と直結しています。国や高速道路会社、自治体、民間企業と連携しながら、交通を通じてまちや暮らしの仕組みそのものを設計していく点に大きな特徴があります。

分野を越えて成長できるフィールド

道路交通、都市開発、公共交通など多様な領域を横断しながら、各地のプロジェクトや専門分野と連携して取り組みが進められています。大規模かつ複合的な案件に関わる中で、専門性と広い視野の両方を高めながら、自らの成長につなげていくことができます。
モビリティは社会の基盤であり、そのあり方は人々の生活や都市の未来に大きな影響を与え、社会を動かしていくことにつながります。
その担い手として、皆さんとともに未来のモビリティを創っていけることを楽しみにしています。

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



社会イノベーション事業本部
交通政策部長

和田 裕行 わだ ひろゆき

2002年入社
交通計画のみならず、各種インフラの事業評価及び
政策評価に従事。2025年10月より現職。
インフラストック効果最大化に向け
国土交通省の産学官連携インフラ戦略推進
プラットフォーム(SPIVE)のインフラ戦略
推進サポーターとして活動(2026年6月時点)。



渋谷 プロジェクト

渋谷駅再編に伴う
「100年に1度」の都市基盤の再編・整備プロジェクト

エンジニア



社会イノベーション事業本部
交通政策部 都市モビリティ室

齋藤 紗代 さいとう さよ

2012年中途入社、東京オフィス配属。
都市基盤や交通施設に係る検討・都市計画手続き・関係機関協議・調整や、
道路空間再編にむけた計画検討・実証実験等、
国・自治体・民間のコンサルティングに従事。

エンジニアからの一言

当社は行政・交通事業者・民間開発事業者・道路管理者等と連携しながら、約20年にわたり渋谷のまちづくりに携わっています。
都市計画決定事業が一部竣工し、インバウンド観光客も増え、渋谷はさらなるにぎわいを見せていますが、未来においても安全・快適に移動・滞在できるまちを目指し、渋谷らしい公共空間・道路空間のあり方を日々模索しています。



自動運転バス 実装 プロジェクト

仙台市において最先端の自動運転技術を活用した
路線バスの実装を目指すプロジェクトを主導

エンジニア



東北社会イノベーション事業部
交通政策室

加藤 良彦 かとう よしひこ

1997年入社、東北支社配属。
道路部門で設計等の経験を積み、
2002年に交通政策部門へ異動、
以降、道路・交通計画全般の業務やプロジェクトに携わる。

エンジニアからの一言

仙台市では、運転手不足等による路線バスの減便・運休への対応として、自動運転バスの社会実装に向けた取り組みを推進しています。
当社は、企画・計画から、実証実験運営、調査・検証等の中心的な役割を担い、多様な企業と連携しながら実現を目指しています。



出典：小倉井市

地域公共交通の検討

対象：
東京都・小倉井市

地域公共交通のマスタープランである地域公共交通計画の策定を行い
市内コミュニティバスCoCoバスの運行再編も実施

エンジニア



社会イノベーション事業本部
交通政策部 交通計画推進室

徳永 桜子 とくなが さくらこ

2014年入社、東北支社配属。

2020年より現職。

主として道路の事業評価、地方公共団体での公共交通・自転車関連計画策定、
自動運転や自動物流道路の導入検討に携わる。

エンジニアからの一言

路線バス・コミュニティバスが一体となって地域の移動手段を確保し、まちの中の移動をより活発にするため、自治体担当者だけでなく、公共交通事業者や地域住民の方々と議論を重ねながら計画を作成しています。検討結果が人々の生活に大きく影響する部分もあるため、責任感と緊張感を持って取り組む必要がありますが、その分、地域への貢献をダイレクトに感じることができる業務です。



首都高速道路の交通円滑化施策の検討

首都高速道路の渋滞施策の1つとして
混雑時の料金施策等により渋滞緩和を目指す施策の検討

エンジニア



社会イノベーション事業本部
交通政策部 交通戦略室

島崎 雅博 しまざき まさひろ

1990年入社、道路部配属。

入社時の道路部門から2004年に社会基盤情報部に異動し

IT技術を活用した交通施策の検討に携わり、

2012年から現職にて首都高速道路を中心とした交通施策業務に携わる

エンジニアからの一言

首都高速道路では、1日当たり約110万台が利用する中、慢性的な渋滞が発生しています。本取り組みでは、大規模国際スポーツイベント開催時に実施された交通運用施策を応用し、混雑時の料金施策による需要調整を通じて渋滞緩和を目指しています。交通データ分析と交通シミュレーションによる効果検証を行い、首都圏の交通円滑化に向けた最適な対策を検討しています。

02 分野の仕事

地域交通の 将来を描く

総合交通計画における需要予測

総合交通計画の策定や各種交通施策の検討において、代替案の比較評価や施策効果を評価するため、将来交通需要の予測（地域間の交通量、各交通手段の交通量、施策による交通手段分担の変化等）を行います。予測に当たっては、人の動きを捉えるための調査（パーソントリップ調査）や交通手段選択を把握するためのアンケート調査等をもとに、交通需要予測モデルを構築します。

民間鉄道の需要予測

民間鉄道事業者の考える各種構想や戦略について、鉄道需要予測の技術を用いて施策の有効性を評価し、事業判断に資する検討を行います。各種統計データや人流データを活用し、対象地域の移動状況を踏まえながら構築する需要予測モデルを活用し、事業を実施した場合の交通流動の変化を予測します。

公共交通計画

都市の目指す姿の実現に向けて、交通事業者や地域のニーズ、日々の移動で感じている課題を丁寧にくみ取りながら、持続可能で使いやすい公共交通ネットワークの姿を描いていきます。アンケートやワークショップを通じて幅広い声を集め、バス路線の見直しや利便性向上の工夫などを検討し、地域に寄り添った実効性のある計画づくりを進めています。



自転車政策

交通計画や都市計画に関する専門知識を活かし、自転車や徒歩、公共交通などの都市交通が最適に機能するよう地域に合わせた計画を立案します。安全で快適な通行空間や駐輪場、シェアモビリティ、交通ルール・マナーやサイクルツーリズムなど、自転車に関わる総合的な分野を扱っており、国の計画策定の業務なども行っています。



快適な交通空間を 創出する

道路空間再編・ウォークابل

これまで車中心だった道路空間を、歩行者が安全・安心に歩き、滞在し、活動できる人中心の空間へ再編する業務です。行政や警察、地域と連携し、社会実験等を通じて安全性や利用実態、交通流を検証します。そのうえで、歩道空間や滞留空間の整備に加え、イベント等のにぎわい活動も組み合わせ、持続的ににぎわいづくりにつなげる空間のあり方を提案します。



交通結節点・バスタ

複数の交通手段をつなぐ交通結節点について、駅前空間、バスターミナル（バスタ）、モビリティハブなど多様な結節機能を対象に計画・検討を行う業務です。誰もが安全・円滑に移動できる環境づくりに加え、周辺のまちづくりとの関係も踏まえ、移動の拠点であると同時に地域の活動やにぎわいを支える拠点となる交通結節点の実現を関係機関と連携しながら推進します。

民間開発

渋谷や新宿、築地などの民間による大規模再開発において、交通影響検証を行います。具体的には、再開発に伴う歩行者・自動車の流れの変化を踏まえ、車の交通量を予測し、歩行者通路やデッキ、道路などの空間・施設計画に反映します。また、社内のさまざまな部門と連携しながら、事業者、行政、警察、地域など多様な関係者との調整を重ね、計画の実現に向けて事業を推進します。

自動車・歩行者シミュレーション

自動車・歩行者の動きを動的なシミュレーションで可視化し、施設計画の安全性や円滑性を検証します。ターミナル駅の改良や駅前広場再編、大規模開発などの空間整備、国際的なスポーツ大会や展示会等を対象に、将来想定される混雑や危険箇所をシミュレーションにより明らかにし、施設の計画・設計へ反映するとともに、行政・地域など関係者へのわかりやすい説明に活用します。

円滑で安全な 交通を支える

大規模更新・道路リニューアル

老朽化が進み修繕の必要性に迫られている高速道路について、計画的に修繕だけでなく、渋滞緩和や走行安全性の向上など、道路の機能を強化してリニューアルする大規模更新事業を支援する業務です。機能強化検討のほか、更新工事に伴う交通影響を最小化するための対策を検討し、最適な更新事業を総合的に推進します。

交通渋滞対策

交通集中による高速道路や一般道路の渋滞を解消するために、各種交通データをもとに、交通工学・統計・AIや交通シミュレーションを活用して渋滞要因を分析し、ボトルネック対策から道路ネットワーク全体の改善まで、道路の交通容量と交通需要の両面から最適な対策を提案する業務です。

交通安全対策

交通事故の削減に向け、多様な交通データのほか、ドライビングシミュレーターやアイマークカメラを使用して取得した詳細なデータをもとに、事故多発地点の特定や運転挙動・走行環境の調査・分析を行い、標識の改善や速度抑制、交差点改良など、事故要因に対して最適な対策を検討する業務です。

道路整備効果検討

道路整備による交通事故の減少や渋滞緩和といった直接効果や経済成長・地域生活の利便性向上などの波及効果について、統計データやビッグデータ、アンケート調査、経済モデルなどを活用して調査・分析を行っています。道路整備の効果をさまざまな視点から把握し、事業の価値をわかりやすく示すことで、事業評価や将来計画の検討を支援する業務です。

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の立案や評価、自動運転を活用した地域公共交通サービスの導入検討、運転手不足や高齢化の進行などの社会課題への対応方策の検討、地域特性に応じた運行形態や走行環境の検討、住民や利用者ニーズ・社会受容性の評価など、持続可能な移動手段の確保に資する施策検討を行っています。

道路網計画

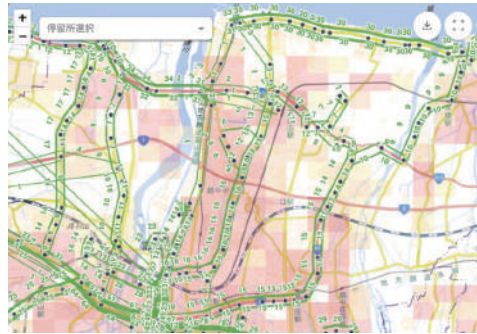
それぞれの地域における交通実態や地域特性、道路ネットワークの役割・機能、将来動向を踏まえた上で、評価項目や評価指標の設定による課題分析や交通量推計を通じて、問題・課題箇所や必要性を整理し、道路整備のあり方や整備方針、整備優先順位、将来の想定ルート案、整備効果などを総合的かつ多角的に検討・立案する業務です。

03 ホットトピックス

国の先進的な政策・プロジェクトに関わる仕事

地域交通DX推進プロジェクトCOMmmmONS(コモンズ)

国土交通省が進める地域交通DX推進プロジェクトCOMmmmONSの一環として、「公共交通計画策定支援ツール開発プロジェクト」の技術実証に取り組んでいます。GTFSなどのオープンデータを活用し、交通の状況や需要を可視化するとともに、路線変更や運行本数の調整を直感的にシミュレーションできるのが特徴です。自治体が自ら分析・検討できる環境を整え、データに基づく交通政策の高度化を目指しています。



出典：国土交通省 地域交通DX推進プロジェクトCOMmmmONS HP

大規模・複合的な再開発プロジェクトへの参画

渋谷プロジェクト

複雑な乗換動線や混雑、滞留空間の不足といった課題に対して、立体的な歩行者ネットワーク計画や人流予測を通じて、人が安全・円滑に移動し、滞在できる環境の実現に取り組んでいます。

新宿プロジェクト

世界一の乗降客数を有する新宿駅周辺において、交通量推計・検証を通じ、駅前を横断する自動車動線の廃止や地下駐車場出入口の移設を行い、歩行者優先の駅前広場化を実現する交通計画に取り組んでいます。

最新技術を活かした分析・シミュレーションの開発

交通ビッグデータ・交通工学・交通シミュレーション技術・AI技術を融合し、高度な交通解析によるソリューションを展開しております。また、大学・有識者の協力や社内の研究開発制度を活用しながら、リアルタイム交通状況予測シミュレーションの開発やAIによる所要時間予測モデルの構築に挑戦しています。これらの取り組みや成果については、国内・海外の学会で多数発表しています。



出典：PTV社Youtube (<https://www.youtube.com/watch?v=ob1f-mfG0Hc>)

インフラ戦略推進サポーター

国土交通省が推進する「産学官連携インフラ戦略推進プラットフォーム」において、当社交通政策分野のエンジニア3名がインフラ戦略推進サポーター（分析支援サポーター）に選任されています。インフラ整備によるストック効果の分析や効果最大化に向けた取り組みに対し、人材育成や技術的助言を通じて支援を行っています。（2026年5月時点）



出典：©築地まちづくり株式会社 ※2025年8月時点でのイメージバースであり、今後変更となる可能性があります



2012年入社



栗栖 高

勤務場所	東京オフィス
分野	都市・交通計画、自転車政策

- 社会イノベーション事業本部 交通政策部 交通計画推進室
- 北見工業大学大学院 土木開発工学専攻 修了

趣味

趣味も仕事も「自転車」

学生時代から続けている自転車ロードレースでは、国内プロチームに所属し、アマチュア世界選手権への出場経験も。仕事でも自転車政策や政府の「第3次自転車活用推進計画」の策定に携わりました。競技者として培った知見を政策立案にも活かせることに、大きなやりがいを感じています。



1日のスケジュール

5:30 起床・準備

6:00 自転車通勤

趣味のサイクリングとトレーニングを兼ねて、自転車で通勤しています。気持ちよく走っていると、仕事のアイデアがふと浮かぶこともあります。会社の近くでシャワーを浴びてリフレッシュしてから、オフィスへ向かいます。

8:00 出社

自転車で通勤した日は気分もスッキリ。朝から集中して仕事に取り組みます。まずは社内外から届いたメールやチャットを確認し、チームがスムーズに動けるよう、必要な返信や確認事項を済ませておきます。そして、メンバーと一緒に進捗や相談事項を確認しながら、仕事を進めていきます。部内は役職や年次に関係なく気軽に相談しやすい雰囲気があり、ちょっとした雑談も楽しみの一つです。

11:00 定例会議

毎週の定例会議では、所属部門や関係部門のメンバーとともに、部内・室内の情報共有や今後の進め方について確認します。

12:00 昼食・昼休み

午前中の仕事を一区切りさせ、午後の予定を確認してから昼食へ。しっかりリフレッシュして午後の仕事に備えます。

13:00 社内や社外での打ち合わせ

管理業務のほか、複数のプロジェクトを並行して担当しているため、毎日のように社内外との打ち合わせがあります。打ち合わせでは、チームメンバーそれぞれが役割を持って参加し、終了後は振り返りやフォローアップを行います。出張の機会も多く、現地では視察を通して先進事例や地域の課題を直接確認します。もちろん、その土地ならではの名物や名所を楽しむことも大切にしています。現地でしか得られない気づきや学びを仕事に活かせることも、この仕事の魅力の一つです。

16:30 翌日以降の段取り

数週間先までのスケジュールを見据えながら、チーム全体の進捗や作業状況を確認し、翌日以降の段取りや自分の業務を整理します。

18:30 退社

退社後は自転車で帰宅し、夕食を楽しみます。妻と帰宅時間が合う日は外食に出かけることも。ゆっくりとした時間を過ごして、一日を終えます。

2019年入社



吉村 飛実

勤務場所	東京オフィス
分野	再開発交通計画・道路空間再編

- 社会イノベーション事業本部 交通政策部 都市モビリティ室
- 関西大学 環境都市工学部 建築学科 卒業

趣味

スキー

家族とのスキーがきっかけで今も続いています。スキーシーズンは繁忙期と重なりますが、大会や検定に挑戦しながら両立しています。最近は子どもと一緒に雪遊びやスキーを楽しんでいます。



1日のスケジュール

5:30 起床・準備

子育てとフルタイム勤務を両立するため、登園は夫・お迎えは私と役割を分担しています。夕方のお迎えに向け、早めに業務を開始します。

7:30 出社・業務開始 メールチェックとその日の業務の確認

出社後はまずメールやチャットをチェック。関係者からの連絡を確認し、その日の業務内容と優先順位を整理します。複数のプロジェクトを効率よく進めるための大切な時間です。

8:30 作業指示

作業メモや手順書を作成し、アシスタントへ業務を依頼します。図の作成やデータ入力、資料整理などをチームで分担し、スピーディーに業務を進めます。コミュニケーションの取りやすさも当社の魅力です。

9:30 移動

移動時間は上司や同僚と業務の相談をしたり、雑談をしたり。チームの関係性を深める貴重な時間です。

10:00 協議・打ち合わせ

日によって時間はさまざまですが、発注者や協議先と打ち合わせを行います。行政やディベロッパーなど多様な関係者と関わる機会があり、プロジェクトごとに異なる課題や考え方に触れられるのがこの仕事の面白さです。

12:00 帰社・昼食

オフィス周辺は飲食店が充実しており、同僚を誘って話題のお店に行くことも。オンとオフを切り替える大切な時間です。

13:00 資料作成・進捗確認

午前中の協議・打ち合わせ内容をもとに議事録や資料を作成。今後の対応方針を整理するとともに、アシスタントに依頼した業務の進捗確認や追加指示も行います。

14:30 相談

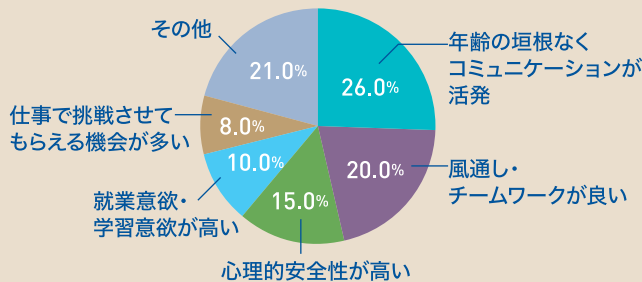
資料の内容や業務上の課題について先輩社員へ相談。専門性の高い知見や経験をもとにアドバイスをもらいながら、自身のスキルアップと成果物の質向上につなげます。

16:00 退社

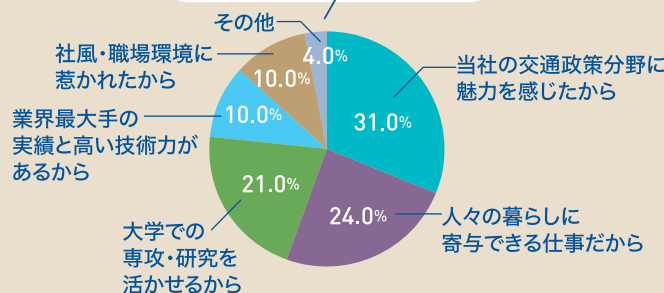
翌日のスケジュールを確認して業務終了。子どもが待つ保育園へ向かいます。

若手社員アンケート

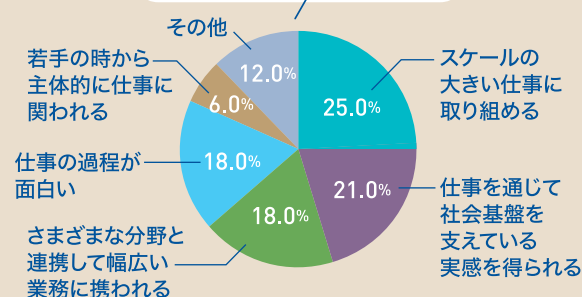
一言で表すとどんな職場？



交通政策分野を選んだ理由は？

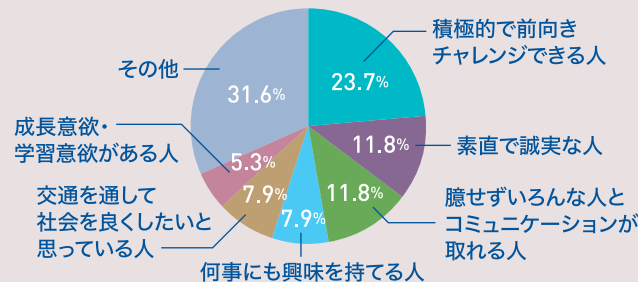


交通政策分野の魅力は？



社員アンケート

どんな人を求めていますか？



パシフィックコンサルタンツの良さは何ですか

大塚 やりがいや誇りを持って仕事をしている人が周りにたくさんいることです。社会課題の解決に向けて、計画構想から実装、運用まで、あらゆる業務領域の専門技術者が、お互いの立場を尊重しながらプロジェクトを進めています。また、やりたいと言えば若手でも大型プロジェクトにアサインされる懐の深さも、当社らしい魅力だと思います。

立澤 多様な分野の専門家が集結する恵まれた環境だと思います。まちづくりや道路設計、環境など、他分野の技術者と協力し合う機会が多く、自分の専門性を突き詰められます。多くの技術者と関わり、視野を広げながら成長できています。

山川 上下関係や他分野との壁がないところも自慢ですね。上司は役職ではなく名前で呼びますし、自分の専門外の領域についても「この分野に詳しくかったですよね」と気軽に相談できる雰囲気があります。人との距離が近いんです。

中山 私も、さまざまな技術者が揃っている点が魅力だと感じます。みなさん尊敬できるすごい技術者ばかりなのですが、若手の意見にもきちんと耳を傾けてくれます。いい意見は採用してもらえ、ダメならなぜダメなのかを丁寧に説明してくれる風通しのいい環境です。

交通政策分野を志望した理由を教えてください

立澤 学生時代は土木に関係のない、金融政策や経済モデルのシミュレーションを勉強しており、現象や経済効果を分析する仕事に興味がありました。しかし当社でのアルバイトを通じて土木の世界に初めて出会い、面白いことができそうだと感じたことが、この分野を志したきっかけです。経済モデルの世界は作法が厳しく、自分自身の思想はあまり反映できないのが一般的です。一方で、交通政策の仕事ではそれぞれの考えを反映しながらモデルをアレンジしていて、その自由度にも魅力を感じました。

山川 オーストラリア留学中に日本では見ない都市の構造や交通の形態に触れ、とても面白いと感じ、土木の仕事は「社会」という大きな存在を相手にする仕事だと実感しました。もともと社会貢献度の高い仕事に就きたいという思いがあり、都市の構造や交通のあり方そのものに関われるこの分野を志望しました。

中山 大学院で「グリーンスローモビリティ」を研究し、誰もが安心して安全に移動できる仕組みを社会に実装できる仕事がしたいと考えていました。土木系企業の説明会やインターンを通じて、上流から下流まで携われる建設コンサルタントに可能性を感じ、道路分野でトップクラスの当社を選びました。

実際に入社して、入社前のイメージと違ったところがありますか

大塚 人や物、交通の流れを通じてより良い都市空間や地域づくりに貢献したいと入社したので、期待通りです。しかし入社後、対人調整力や工程管理力、交渉力といったコンサルティングスキルの重要性を痛感しました。若手も果敢にチャレンジさせてもらえる風土のおかげで、バランス良くスキルが磨けています。

立澤 想像以上に活発に議論する風土に驚きました。年次に関係なく意見を求められますし、経験豊富なベテランの技術者とも気軽に議論ができます。とても刺激的な環境です。

仕事を通して達成感を感じられたことは何ですか

大塚 自分が関わった計画が、将来、地域に反映され、利用する人の安全や移動のしやすさにつながっていく。そう考えると、この仕事の意義を実感します。社会インフラを相手にしているので、計画が社会やまちに現れるまでにとっても時間がかかります。長く苦労した分、その喜びもひとしおです。

立澤 渋滞予測などモデルで出した数字が事業の効果として表に出たり、お客さまの意思決定につながったときは嬉しいですね。分析した結果が資料で終わらず、社会を動かす判断材料になる。そこに達成感があります。

中山 インフラの仕事をしていると、自分が関わった取り組みがSNSに投稿されることがあります。利用者の声を実際に目にするとても嬉しく思います。自分の仕事が見ず知らずの誰かの役に立っていると実感したときが、やってよかったと思う瞬間です。

発注者との信頼関係の築き方を教えてください

大塚 真摯な対応の継続です。コミュニケーションを丁寧に取る。約束や締め切りを守る。間違った情報を伝えない。当たり前のことですが、一度のミスで信頼は簡単に失われると肝に銘じています。

中山 お客さまの声にしっかり耳を傾ける姿勢を大切にしています。この仕事は関わる人や機関が多いので、どこかで難色を示されることも少なくありません。そんな時も相手の考えを丁寧に聞き取って、落としどころを探していきます。ピンチのときの対応こそが、信頼されるために大事だと思います。

ワークライフバランス向上のために取り組んでいることはありますか

大塚 コンサルタントの仕事はいくらでも突き詰められるので、時間を忘れて取り組んでしまいがちです。だからこそ、意識して優先順位を決めたり、効率化できるところは効率化して、「ここまでやったら今日は帰る」とメリハリをつけています。休みの日は旅行やフェスなど、出かけることが多いですね。いい仕事を続けるためにも、オフの時間を大切にしています。

立澤 効率化は交通政策部全体で取り組んでいる課題です。私も限られた時間の中で成果を出すことをいつも意識していて、プログラムを作成して作業を自動化するなど、極力手作業を減らしています。そしてオフは頭をちゃんと切り替える。これが一番大事です(笑)。

山川 仕事は自分の裁量で進められますし、休みも取りやすいので、ワークライフバランスは取れていると思います。心がけていることは、仕事を頭の中に入れたままにしないことです。帰宅してもつい仕事のことを考えてしまうので、あえてすべてを「明日の自分に託して帰る」ようにしています。

就職活動中の人にメッセージをお願いします

大塚 私は自分がワクワクすること、やってみたいこと、こんな人と働きたいなど、気持ちに正直に就活しました。まちづくりや社会インフラに関わる仕事は、コンサル以外にも鉄道や建設業界など、いろいろあります。多くの企業を見られるのは就活生の特権。説明会やインターンをたくさん経験して、自分に合う環境を探してほしいと思います。その中で当社を選んでもらえれば嬉しいです。

立澤 学生時代はやりたいことがはっきりせず、就活でも辛い時期がありました。ご縁があって入社させていただき、実際に働く中で「こういう形で社会の役に立っていきたい」と思えるようになり、生き方が見えてきました。就活時にはっきりした目標がなくても、挑戦心と粘り強く取り組む姿勢があれば大丈夫。後から興味が広がったり、得意分野が見つかったりすることもありますよ。

山川 就活では自己分析にかなり力を入れました。自分の強み、何がやりたいのか、なぜこの会社を選ぶのか。そこで得た答えは入社後も必ず自分を支えてくれます。自己分析はおすすめです。

中山 就活は、自分がどう生きていきたいかを考える絶好の機会です。地域や社会に対して自分なりの意見や問題意識を持っている人は、ぜひその思いを大切に挑戦してください。

06 人材育成

	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		
	コーチ制度				
国際性		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			
		海外プロジェクト研修			
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		
				高度専門学習支援制度	
				キャリアアップ休暇制度	

交通政策系 全国会議

全国の交通政策系の技術者約150人が一堂に会する全国会議を定期的に開催しています。

この場では、配属先や年次の枠を越えたチームで企画提案からプレゼンまでを実践的に取り組み、実務に直結した研修を通じて提案力を磨く機会となっています。

また、会議は毎年開催地を変えており、周辺の先進的なまちづくりや交通施策を現地で視察し、現場の状況や工夫を直接確認することを重視した学びの機会となっています。



全国連携 ワーキング活動

交通政策分野では、若手社員を中心に全国からメンバーを募り、分野横断のワーキング活動を行っています。

テーマは、生成AIの活用による生産性向上や、業務に必要な知識・ノウハウの整理、分野のブランディングなど多岐にわたります。これらの活動を通じて、専門性を高めるだけでなく、全国の仲間とつながりを築き、人脈を広げる機会にもなっています。

07 支社紹介

東北

過疎地域を多く抱えているからこそ「課題先進地区」として、地域を支え、盛り上げるための道路・交通とは何かを考えながら日々業務に従事しています。自動運転サービス導入を目指した社会実験・各種検討や、まちづくりや拠点整備と一体となった交通施策の検討など幅広く取り組んでいます。

北海道

「食」「観光」「再生可能エネルギー」など北海道のポテンシャルの維持・向上に向け、道路交通分野を中心とした交通政策業務に幅広く取り組んでいます。サイクルツーリズムや物流効率化、自動運転サービスの導入に向けた課題や支援策の検討に加え、積雪寒冷地の特性を活かした技術検証にも取り組んでいます。

中部

道路交通計画を軸に、AIやビッグデータを活用した渋滞対策や道路網検討、情報提供高度化、自動運転導入支援などを展開。多数の実績と高い技術力とチーム力で、中部エリアを拠点としながら、全国初の社会実験や重要プロジェクトに挑み実績を重ね、社会課題の解決と新たな交通政策の創出に挑んでいるチームです。

東京

約60名規模の組織で、公共交通、道路交通、自動運転、自転車、交通結節点、ウォークابل、民間開発など、交通に関わる幅広い領域において、政策立案・計画・予測・事業化支援等に取り組んでいます。首都圏ならではの先進的なプロジェクトや国家的な案件に携わるとともに、各支社と連携し沖縄など全国の業務にも幅広く関わっています。また、フリーアドレスの環境を活かし、若手からベテランまで日常的にコミュニケーションが取りやすい風土があり、分野や年次を越えて学び合いながら成長できる職場です。

九州

九州はとても住みやすく、働きやすい、魅力あふれる地域です。職場は博多駅前に立地し、九州全域・沖縄へのアクセスも良好。東アジアの玄関口として、豊かな自然に育まれた観光資源や豊富な農畜産品を有する九州の発展に向けた道路網整備と、人流・物流に伴う交通課題の解決に取り組んでいます。

大阪

道路や公共交通、再開発の交通計画の検討や、大規模国際イベントや自動運転などの先進プロジェクトまで、全交通政策分野を一室で担っており技術領域が最も広い室です。近畿を中心に、中四国など西日本全体が業務対象です。また、全本部が揃う地域本社としてワンストップで業務ができることから他部門連携も活発です。