

成長のキセキ／チーム力向上委員会  
新たな仲間たちの紹介

私とシゴト

海外プロジェクトの軌跡と展望

特集

# 情熱とやりがい

若手技術者が創造する  
我が社の将来ビジョン

情熱座談会 「若手 × 若手」



第3号 2014年10月発行 株式会社オリエンタルコンサルタンツ 本社 〒151-0071 東京都渋谷区本町3丁目12番1号 住友不動産西新宿ビル6号館 TEL:03-6311-7551(代) FAX:03-6311-8011

## 編集後記

たくさんの方にご協力いただきました。ありがとうございました。

- |  |   |   |   |  |
|--|---|---|---|--|
| <br>OC 東北支店<br>技術部 技術主査<br>宮内 健さん ▶05ページ<br>取材を受けたことで、過去の自分の思いを確認できました。                                       | <br>OCグローバル プランニング事業部<br>交通計画部 技師<br>岡山 久美 ▶05ページ<br>座談会では、OCの仕事の話も聞けて非常に楽しかったです。                        | <br>OC 関東支店<br>地下構造部 次長<br>倉田 雅人さん ▶11ページ<br>今度の休みはどこ行く？ いろんなところ行ってみよう！ 見るんですよ！ えーまたー？     | <br>OC 九州支店<br>技術部 主査<br>津崎 博美さん ▶14ページ<br>振り返ると失敗ばかりが思い出され、それが財産になっているように思えます。                | <br>OCグローバル 営業本部<br>マニラ事務所 所長<br>浅野 雄司さん ▶18ページ<br>明るく楽しく前進するのが。                                  |
| <br>OCグローバル 総合開発事業部<br>港湾部 プロジェクト部長<br>折下 定夫さん ▶21ページ<br>本誌で紹介の「ジャカルタ漁港物語」の他に、掲示板の私のコンサルタント人生記録「虹の設計」もご覧ください。 | <br>OCグローバル 執行役員<br>軌道交通事業部 事業部長<br>中村 信也さん ▶23ページ<br>新卒時の写真です。「世界に役立つ仕事したい」初心を忘れず、これからも真っ直ぐに前進していきたいです。 | <br>OC 関東支店<br>都市デザイン部 技師<br>石川 敏華さん ▶25ページ<br>これからも毎日楽しく仕事ができるよう、心がけていきます！                | <br>OC 九州支店<br>技術部 副主査<br>大森 貴行さん ▶25ページ<br>「失敗」は熱意と技術と元気でカバー！ 失敗の度に「熱意」も「技術」も成長中です(笑)。        | <br>OCグローバル プランニング事業部<br>地球環境部 技師<br>菅原 史緒さん ▶25ページ<br>森林がすぎて、動物が好きで、たどりついた会社で素敵な上司・先輩と仕事出来ます。感謝！ |
| <br>OC 関東支店<br>構造部 技術主査<br>伊藤 雪さん ▶25ページ<br>仕事は楽しく、要領良く！  | <br>OCグローバル 総合開発事業部<br>建築開発部 技師<br>渡辺 大洋さん ▶25ページ<br>夢を堂々と宣言してしまいました。なので前進あるのみです!!                       | <br>OC 関東支店<br>環境部 技師<br>小西 麻祐子さん ▶25ページ<br>入社当時の目標を忘れず...仕事も私生活も充実させながら、楽しく頑張っています。       | <br>OCグローバル 道路交通事業部<br>道路技術部 技師<br>ハウスワルド・フレデリックさん ▶25ページ<br>差しボードで示した将来ビジョンを目指して頑張りたいと思っています。 | <br>OC 関西支店<br>保全技術部 技師<br>植野 惣さん ▶25ページ<br>これからも自分のやりたいことにドンドン挑戦していきたいと思っています。                   |
| <br>OC 関西支店<br>保全技術部長<br>森崎 静一さん ▶25ページ<br>どんな仕事でも考え次第で楽しくチャレンジできる。要は自分次第なんや...と思って頑張ろう！                    | <br>OC 中部支店<br>技術部 技師<br>森本 清誠さん ▶25ページ<br>仕事に対する情熱は誰にも負けません!これから頑張っていきます!                             | <br>OC 中部支店<br>技術部 技師<br>田中 誠さん ▶26ページ<br>毎日楽しくお仕事してます!!                                 | <br>OC 東北支店<br>技術部 技師<br>富田 毅さん ▶26ページ<br>新入社員で毎日分からないことばかりですが、元気に頑張っていきたいと思っています。           | <br>OC 関西支店<br>事業企画部 主事<br>宮田 智恵さん ▶26ページ<br>私の持った紙にはなんて書かれるのだろう。「何でも楽しむ」って、文字があると嬉しい。          |
| <br>OC 関東支店<br>交通技術部 技師<br>金子 太郎さん ▶26ページ<br>交通のスペシャリストになれるよう、日々精進していきます！                                   | <br>OC 東北支店<br>技術部 理事<br>中谷 秀信さん ▶27ページ<br>入社約40年、今回の取材で昔の楽しい思い出をいっぱい思い出しました、ありがとうございました。              | <br>OC 九州支店<br>技術部 技師<br>加藤 慎也さん ▶27ページ<br>「やりがい」と手を挙げればやらせてくれる社風なので、これからも色々チャレンジしていきます！ | <br>OC 中部支店<br>技術部 副主査<br>立松 秀樹さん ▶29ページ<br>これからも楽しい仕事を探してきます。家族に私の記事を自慢したいと思っています。          | <br>OC 関西支店<br>副支店長<br>浅田 淳さん ▶29ページ<br>「情熱」は、仕事はもちろん、人生において必要不可欠なエネルギーだ！                       |





## 情熱座談会

[若手 × 若手]

# 若手技術者が創造する 我が社の将来ビジョン

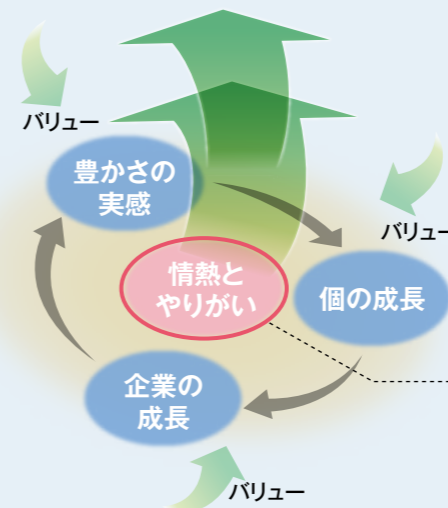
今号の座談会では5名の社員に加え、海外に滞在中の1名の社員がWeb会議で参加。

将来の会社の中核を担う若手社員から見た我が社の魅力や課題、さらには総合コンサルタントとして飛躍するための、目標やビジョンについてお話しいただきました。

## 『情熱とやりがいプロジェクト』とは？

我が社では、真に魅力ある企業へ成長するための原動力である役職員一人一人の“情熱とやりがい”をさらに高めるために、『情熱とやりがいプロジェクト』として、8つの経営施策を総合的に実践しています。

真に魅力ある企業へ  
【さらなる社員満足、顧客満足、社会貢献】



### 8つの経営施策

- ① 社員数の増員
- ② 就業環境の改善
- ③ 品質の確保
- ④ 業務処理の効率化
- ⑤ やりがいづくり・見える化
- ⑥ 人材育成の強化
- ⑦ チームづくり
- ⑧ 処遇の改善

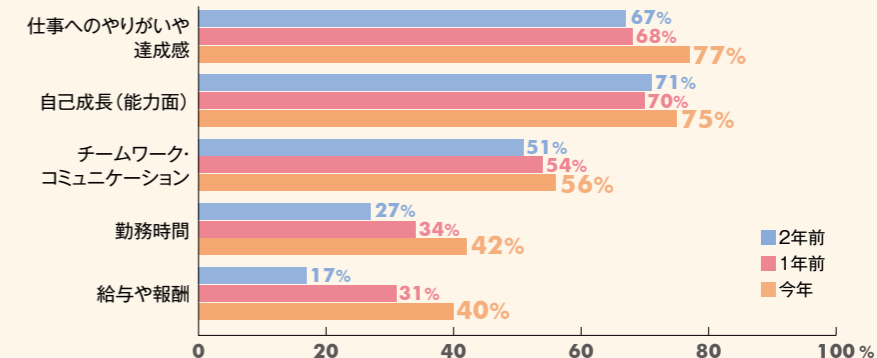
## アンケート結果

平成26年6月調査

### 情熱とやりがいPJの推進による効果

- 情熱とやりがいPJの目標は、『社員満足の上昇』。
- 我が社では、毎年1回社員満足度調査を実施し、モニタリングを行っている。
- 調査結果では、多くの経営指標で過去3年連続UPしており、社員満足は向上中!!

#### ■ 社員満足度の推移



## Contents

### 情熱座談会 [若手×若手]

02 若手技術者が創造する我が社の将来ビジョン

### 09 私とシゴト

- 11 ①【都市再生】渋谷駅周辺整備事業歩行者施設等検討業務[東京都]
- 12 ②【道路】時間軸を考慮したCIMによる道路設計[愛知県]
- 13 ③【橋梁】由利橋詳細設計[秋田県]
- 14 ④【橋梁】高知南国道路 連続高架橋設計業務[高知県]
- 15 ⑤【他分野】国土交通省の事務所発注業務における連続特定[高知県]
- 16 ⑥【道路】幹線道路整備計画[アフガニスタン国] / 東西道路[アルジェリア国]
- 17 ⑦【道路・橋梁】ナイル架橋建設計画[ウガンダ国]
- 18 ⑧【鉄道】ハノイ都市鉄道建設事業(2号線)[ベトナム国]

### 特集

19 海外プロジェクトの軌跡と展望

25 私たちの“将来ビジョン”

### 成長のキセキ

- 27 ①ベテラン技術者による技術伝承
- ②“会社の顔”としての喜びと苦悩を実感
- ③小学生“出前講座”を通し、仕事の価値を再認識
- 28 ④業務調整として参加した大規模プロジェクト
- ⑤国内の若手技術者に海外経験を
- ⑥“ガバナンス”という新分野の開拓と事業拡大

### チーム力向上委員会

- 29 大学や他社と共同で業務や研究を発表する合宿
- 支店メンバーが一丸となり力を注ぐCSR活動
- 30 営業総括と受注戦略のため海外事務所長会議を開催
- スリランカ人と交流を深めるお正月の儀式

### 新たな仲間たちの紹介

- 31 オリエンタルコンサルタンツの新たな仲間たちの紹介[子会社]
- 33 オリエンタルコンサルタンツグローバルの新たな仲間たちの紹介[海外現地法人]

#### 本冊子中の略語の解説

ACKG: 純粋持ち株会社の株式会社ACKグループの略。当社はACKグループの基幹企業。  
OC : 株式会社オリエンタルコンサルタンツの略。

OCグローバル: 株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバルの略。



我が社(OC及びOCグローバルのこと)の実態を把握するため、さまざまな角度からデータを収集しました。  
みなさんはこの数字を見てどんな感想を持ちますか?

523人

技術士の資格を取得している総人数です。資格取得に向けた想定問答集の配布や、上司による模擬面接などを実施し、全社を挙げた支援体制で取り組んでいます。

236億円

2013年9月期の売上高は、過去最高の236億円に到達しました。ACKグループ全体の売上高も327億円と過去最高を記録。中期経営計画ACKG2013では、2020年の売上高500億円を目標としており、OC及びOCグローバルは基幹企業としての責務を果たすため、現状に満足することなく成長していきます。

12%

全役職員のうち、女性は128人で全体の約12%。国内の建設コンサルタント会社の中では、平均以上でしょうか。ACKグループではダイバーシティ実現に向け、2020年を目標に女性幹部職を20人以上増員する数値目標も掲げています。

44.7歳

これはOC及びOCグローバルの全役職員の平均年齢です。東京商工リサーチによれば、上場企業約2,300社の社員の平均年齢は40.2歳(2013年3月期)。やや高めの数値となりました。ちなみに内訳は20代149人、30代211人、40代318人、50代207人、60代152人です。

52 拠点  
10 拠点

国内52拠点、海外10拠点で事業を展開。海外では150ヶ国以上でプロジェクト実績があり、国内外の幅広い地域で活動しています。

57年

OCの創立は1957年12月24日。これまで半世紀以上にわたって、社会インフラ全般に関わる技術サービスを提供してきました。そして2014年10月、海外事業を担ってきたGC事業本部を分社独立し、OCグローバルを設立。それぞれが国内・海外市場のリーディングカンパニーを目指し、より一層成長を加速させます。

1037人

OC及びOCグローバルの全役職員の数。1957年の創立時は29名からスタートし、事業規模の拡大に伴い第10期には143人、第50期には738人います。ACKグループ全体では2020年までに、500人以上の増員を目指しています。

26歳

技術士取得の最年少記録は26歳。この社員はJABEE認定で大学院を修了後、入社2年間の実務経験を経て取得しました。つまり技術士の最短の資格要件で取得したことになります。技術士は難易度の高い資格ですが、技術者として自立し一人前になるために必要不可欠な資格です。自らの意志と努力により、早期取得を目指しましょう。

41歳

OCの子会社の最年少社長の年齢は41歳で、(株)オリエンタル群馬の社長として精力的に活動しています。今後も若手社員に成長機会を与え、自ら考えて行動する組織づくりを目指しています。

124号

最新技術の共有を目的として、1972年から発行してきた「技術報」は、通算124号を迎えました。他の社内刊行物としては、「ティータイム」が1990年から発行し通算98号。そして本誌「情熱とやりがい」は今号で3号目となります。

8社(国内4社/海外4社)

OCの子会社は4社。(株)中央設計技術研究所は下水道分野、(株)ジェイエステックは河川分野に強みを持っています。(株)オリエンタル群馬と(株)トータルフリートサービスは、事業経営に特化したベンチャー企業として活動しています。

またOCグローバルの海外現地法人はインドネシア、ミャンマー、インド、カタールに4社あり、現地政府などとの関係強化と案件獲得を推進しています。

4位

国内に約4,000社あるといわれる建設コンサルタントにおいて、売上高は国内では第4位。海外部門では第2位とトップレベルの総合コンサルタントです。国内の分野別順位では、道路・交通部門1位、トンネル部門1位、鋼構造・コンクリート部門3位、都市及び地域計画部門6位となっています(日経コンストラクション2014年6月9日号)。

8代目

野崎秀則は、OCの8代目代表取締役社長。このたび分社化するOCグローバルの初代社長に就任する廣谷彰彦は、OCの7代目代表取締役社長です。



# 情熱座談会

[若手×若手]

## 国内・海外のコンサルとして 達成感と成長を実感する日々。

—ご担当の仕事内容と、コンサルを目指して入社された理由をお聞かせください。

**宮内** 土木分野のスケールの大きさに魅了されたのが、この業界へ入るきっかけ。東北支店に配属され入社8年目となりますが、ずっと構造分野を担当しています。現在は主に橋梁の補修などに携わっています。

**金野** 入社4年目で、主に土木構造物のデザインに関する業務を担当しています。実は元々別の業界を目指していたのですが、たまたま就職活動時にOCのインターンシップに参加。当時入社5年目の先輩が、心から楽しそうに仕事している姿を見て、こういう会社で働くのもいいかな、と(笑)。

**添田** 入社後は環境分野で大気・自然・動植物などへの、環境影響評価に関する仕事をしてきました。同

私のビジョン  
設計が形になるのは何よりの喜び。  
問題解決力の高い技術者として  
コンサルタントの地位向上に貢献したい。



**宮内 健**  
(みやうち たけし)  
OC 東北支店  
技術部 技術主査  
埼玉大学大学院了

入社後に東北支店へ配属され、主に構造分野に携わる。現在は構造物の設計以外にも、橋梁の補修・補強など、インフラ保全や長寿命化に関する業務を担当している。

じモノづくりでも設計図通りに造るのではなく、ゼロベースで検討・計画する上流工程から関わりたいと考え、コンサルタントを選びました。発注者から相談を受けるというコンサルタントの立場は、自分に合っていたと感じます。

**岡山** 海外の交通マスタープランのFSなど調査、なかでも経済効果について分析する仕事で、エジプトやインドネシアの高速道路などのプランニングに携わっています。私は文系出身ですが、文化や習慣の異なる海外の国で、学生時代に学んだことを活かせる仕事を探っていてOCにたどり着きました。

**川口** 2004年入社で10年目。ずっと交通計画を担当してきました。開発途上で現場の仕事がしたいと考えた時、公務員という選択肢

私のビジョン  
一つひとつの業務で信頼を築き上げ、  
会社と個人のブランド力を強化し  
世界トップクラスの総合コンサルへ。



**川口 裕久**  
(かわぐち ひろひさ)  
OCグローバル  
プランニング事業部  
交通計画部 技師  
大阪大学大学院了

インドネシアやスリランカを中心に、都市・地域交通計画に従事。公共交通経営、行政組織、交通経済、都市計画、道路計画、ITSなど幅広い分野をカバー。近年は学術論文の執筆も多数。

もありました。しかし計画の前に実務をやらなければ机上の空論になるという思いが芽生え、コンサルという仕事を選択しました。

**山内** 営業部、事業戦略室に所属した後、2012年に地球環境部へ異動。プロジェクトの環境破壊配慮業務、環境影響評価などに従事しています。国際機関やNGOという進路もありましたが、民間企業を選んだのは現場に近いと感じたから。社会人としての基礎を築く意味でも、間違いではなかったと考えています。

—実際の業務の中で、やりがいやご苦労はありますか。

**金野** 熊本県の河川における遊歩道や階段などのデザインを担当しました。工期が短く多くの作業を

機会がありました。コンセプトをなかなか理解してもらえず、政府高官の前で罵倒されたことも…。何度も折衝した後、最終的には理解を得られ、大統領府の下部組織から支援を得られたのは自信につながりました。

**宮内** 構造物の設計では、図面通りのものが実際に完成した時に実感がわきます。自分の設計したものが今後、地域や風景の一部となっていくのはコンサル冥利に尽きますね。

## 新たな社会ニーズを 的確にキャッチアップ。

—国内・海外ともに、事業環境が大きく変化しています。お考えをお聞かせください。

**添田** 国内ではこれまで当たり前

にあった仕事が増えていると感じています。例えば、騒音状況を毎年調査する業務では、騒音問題が少なくなってきました。そもそも大気汚染や水質汚染などの公害も環境基準が定まっておき、大きな問題ではなくなっています。

そこで、大きな環境問題に関心がなくなった分、より良い豊かな生活を求めるため、住民は小さな環境問題にも敏感になってきているのではないかと思います。そのため、あらゆる分野の環境問題に対応できるように柔軟に技術を身につける必要があると感じています。

**山内** 海外ではODAが売上の9割を占めます。現状認識として、今後ODAには頼れないと頭では分かっていますが、変革に向けた推進力、具体性、スピードが不足している。変わるんだ、という覚悟も社員一人ひとりに求められていると感じます。

**川口** 海外の主要顧客はJICAなのですが、成果を求められる時代になってきています。例えばこれまででは、調査して計画を作って報告書を書いて…という一定の様式がありました。ところがこれからは書類が積まれるだけで、何も成果を生みません。地域の方の意向をできるだけ反映し、プランを理





私のビジョン

ノルマを達成するための仕事ではなく、プロとして最高のサービスを社会に提供できるよう自分をレベルアップしたい。



金野 拓朗

(こんのたくろう)

OC 関東支店  
都市デザイン部 技師  
東京大学大学院了

入社後、関東支店において都市計画や震災復興、土木構造物の計画やデザインに関する業務に従事する。現在は橋梁や河川空間の計画やデザインなど幅広く担当する。

岡山 海外は日本よりだいぶ遅れて発展しているため、最新技術を活用できないことがあります。長年蓄積された経験や人脈こそ、活かされる気がします。  
金野 コンサル順位が4位なのは、悔しいですね。あくまで売上高での比較ですが。  
川口 平均年齢を47歳まで引き上げているのは、海外に60代の社員が多いからじゃないでしょうか。昔から海外では40代は若手と言われたものです(笑)。海外では経験を売ってくれるところがあるので、むしろ60代を迎えてからが本番みたいなの。  
岡山 海外は日本よりだいぶ遅れて発展しているため、最新技術を活用できないことがあります。長年蓄積された経験や人脈こそ、活かされる気がします。

川口 コンサルの売上は頭数に比例するところがあるので、ACKグループ全体で現在の327億円から500億円まで成長するためには、人数を増やすことを想定していると思います。2020年には東京オリンピックも開催されますので、国内は短期的には盛り上がりそうですが、その後はどうか。海外でも安倍政権が積極外交を推進していますが、今後のODAは不透明な状況。民間を含め、事業領域の拡大が急務です。  
実績・品質と戦略的PRで総合コンサルのブランド強化。  
ご自身、会社における今後の取り組みをお聞かせください。  
添田 効果的に行政の予算を使えるよう、政策面でアドバイスできるように、興味があっても、本社にいる海外分野の方々と関わりが少ないうちもつと接点を増やす工夫が必要かと思っています。  
川口 海外は、個人の能力が評価される場所があります。しかし今は国内の最新技術など、付加価値の高い技術と連携する必要があります。現在スリランカで、コロンボ都市圏のマスタープランと並行して、モノレールのFSを実施しています。その調査で交通量カウントを実施するのですが、現地担当者から「大学生のアルバイトが数えた数字は信用できない」とクレームがありました。そこで国内の交通分野で経験を積んだ社員を急きょアサインし、画像で交通量をカウントする技術で対応しました。このように、国

個人を尊重する社風に加え、技術・知見の連携を強化。  
今後さらに、OCが成長するために、必要なことは何でしょうか。  
岡山 プロジェクト実績の幅広さやプロ意識の高さは、OCの大きな強みだと思います。また上司と部下がお互いに意見を尊重し合える点で、若手でも活躍の場を広げるチャンスが多いと思います。一方、横つまずき部署間のつながりが希薄なことが心配です。今後大きく飛躍するためには、社内ネットワークの活用が不可欠。コミュニケーションが良くなれば、成果の向上が期待できます。  
宮内 若手の意見でも、積極的に手を挙げれば意外に通ってしまうという社風。野崎社長はよく支店を訪問されるのですが、新人社員でも社長に意見できるのは、風通しがいいと思います。最近、「現場の作業着が統一されていないくて格好悪い」という話をする、あっさりと言葉が通って作業着統一の検討が進められていたり

私のビジョン

ODAに頼る現状からの転換期。経営ビジョンと社員が持つ知見を共有し、顧客ニーズや要望の変化に対応。



山内 寛人

(やまうちひろと)

OCグローバル  
プランニング事業部  
地球環境部 技師  
オーストラリア大学  
大学院了

営業部、事業戦略室を経て、2012年より地球環境部へ。現在はアジア、アフリカ、中東、南米、東欧各国で、プロジェクトの環境社会配慮業務や環境管理案件に従事する。

（笑）。ただ、支店にいると海外に興味があっても、本社にいる海外分野の方々と関わりが少ないうちもつと接点を増やす工夫が必要かと思っています。  
川口 海外は、個人の能力が評価される場所があります。しかし今は国内の最新技術など、付加価値の高い技術と連携する必要があります。現在スリランカで、コロンボ都市圏のマスタープランと並行して、モノレールのFSを実施しています。その調査で交通量カウントを実施するのですが、現地担当者から「大学生のアルバイトが数えた数字は信用できない」とクレームがありました。そこで国内の交通分野で経験を積んだ社員を急きょアサインし、画像で交通量をカウントする技術で対応しました。このように、国

るコンサルタントを目指したい。津波対策として防潮堤を作る提案がなされても、地域の人が必要ないと言えれば予算はなくなりそうです。そうではなく、本当に地域の方にとって必要なプランを考えて、予算化できると思います。国ではできなくても自治体くらいの規模なら、ハードからソフトまでワンストップで提案できるはず。いろんな自治体ごとに事業経営する子会社があるような会社になれば、面白いと思います。  
宮内 受動的な仕事が多いので、海外に比べて日本のコンサルタントは発注者より立場が低いのだと思います。コンサルタントの地位向上のためには、やはりニーズを先回りした付加価値の高い提案力が必要。「OCに頼んだからこそ、ここまでやってくれた」と言われるようになりたいですね。  
金野 民間分野の拡大には、知名度アップが大切です。ゼネコンでも商社でも民間企業が困ったとき、OCの名が最初に出てくるかどうか。知人に「OCに勤めています」と言っても、知らない人が多くて非常に悲しい(笑)。デザイン賞に応募するなど、認知度アップの機会を増やそうと考えています。  
岡山 私も同感で、会社のプラン

私のビジョン

社内と海外のネットワークを広く活用。発注者のニーズを先回りし、創造性と付加価値の高い提案を推進。



岡山 久美

(おかやまくみ)

OCグローバル  
プランニング事業部  
交通計画部 技師  
パース大学大学院了

海外の交通マスタープランやフィジビリティ調査などにおける、経済・財務分析に従事する。近年では民間資金を活用した、PPPインフラ事業の計画などに携わる。

内の高度技術を応用する案件も増加すると思います。まずは社内での連携を強化していかねばなりません。  
金野 国内でも、満足な連携がとれている状況ではありません。例えば都市デザイン部から見ても、構造や河川など他分野が行った景観・デザイン検討は、不十分だと感じることもあります。構造物は10年、30年、50年と地域に残る仕事です。後世に美しいものを遺す気持ちで大切に、積極的に多分野と連携することで、付加価値を生み出していきたいですね。  
山内 現在担当している、ミャンマーの運輸交通マスタープランはメンバーが60人もいる大きなプロジェクト。日本・ローカルのJVD、基本的にグループ内のコミュニケーションがしっかりとれている。

私のビジョン

設計図ありきのものづくりではなく、計画から関わられるコンサル業界へ。受け身でなく提案型の業務へとシフト。



添田 信行

(そえだのぶゆき)

OC 関東支店  
環境部 技師  
早稲田大学大学院了

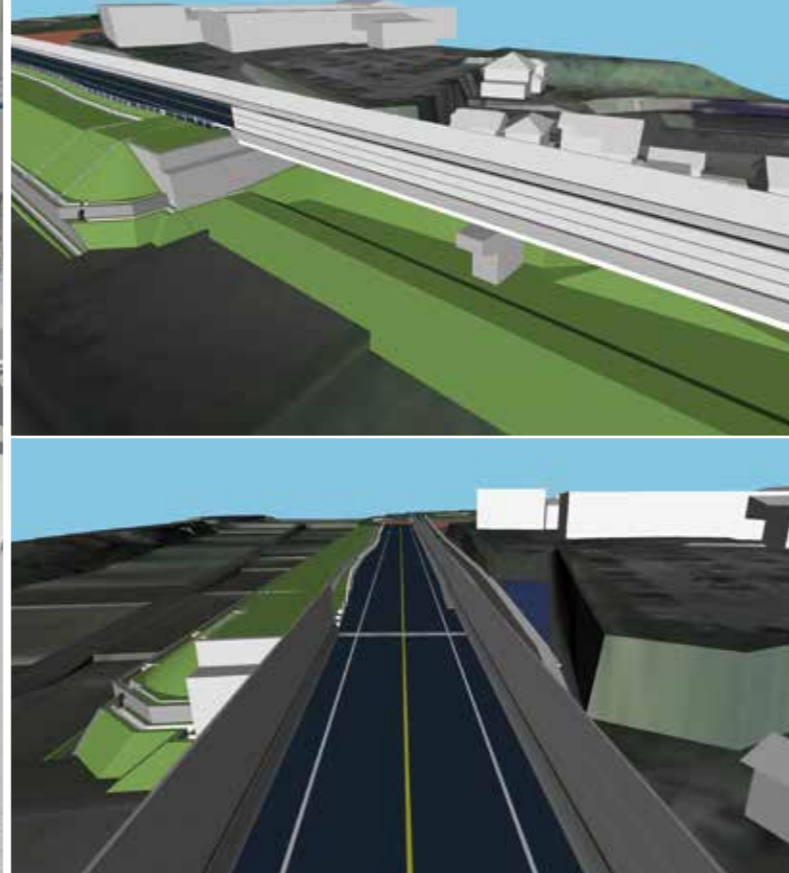
構造部で半年間の研修後、環境部に配属される。環境影響評価に関する業務を中心に、大気質・騒音・振動などの生活環境や、動物・植物・生態系などの自然環境保全を担当。

配布した資料「数値で見る我が社の姿」3〜4P参照 をご覧になって、感想をお聞かせください。  
岡山 女性の割合が12%。以前より増えてきていると思いますが、メーカーなどでは女性を活用する会社が最近多くなってきていると聞きます。  
宮内 海外の企業ではどうなのですか？  
岡山 海外は比較的女性が働きや

ドを海外に広めたい。その方が仕事をしやすくなるし、何より会社へのロイヤリティが高まります。  
川口 ブランドは重要ですが。海外で「オリエンタル」という社名を使うと、いまだに中国の会社だと思われがちです。ブランドだけでなく、世界トップクラスの同業他社と比べると、世界レベルの知名度のある人材、プレゼンテーション能力、管理体制、人材ネットワーク、語学力、コスト競争力など、まだまだ敵わないと感じることが多い。決して技術的が劣っているわけではないと感ずかれます。  
山内 ODA中心の状況から転換するため、現地のローカルネットワークを強化・活用する。例えば

事業運営への参画や、開発途上国に進出したと考える先進国企業の支援など、これまで培ったノウハウを活用できるビジネスチャンスは多岐にわたります。そんな経営者のビジョンが、社員の多くと共有されています。海外の社員は現地に滞在していることが多く、Web会議とするなど工夫しているものの、時間惜しみに参加する方が少ないのが現状です。こうした無関心は社員の問題。一方で経営陣も、売上目標に対する具体的な背景や理由を十分に説明できていないと感じます。中期目標は簡単に達成できるものではないので、達成に向けた道筋を全体で共有する必要があると思います。  
本日、ありがとうございました。





# 私とシゴト

Project Story

国内・海外で活躍するコンサルタントには、それぞれプロジェクトの中で達成感を感じた瞬間があります。ここでは8つのプロジェクト・ストーリーを紹介し、社員の“情熱”と仕事の“やりがい”に迫ります。

- 1 【都市再生】渋谷駅周辺整備事業歩行者施設等検討業務【東京都】 11p
- 2 【道路】時間軸を考慮したCIMによる道路設計【愛知県】 12p
- 3 【橋梁】由利橋詳細設計【秋田県】 13p
- 4 【橋梁】高知南国道路 連続高架橋設計業務【高知県】 14p
- 5 【他分野】国土交通省の事務所発注業務における連続特定【高知県】 15p
- 6 【道路】幹線道路整備計画【アフガニスタン国】／東西道路【アルジェリア国】 16p
- 7 【道路・橋梁】ナイル架橋建設計画【ウガンダ国】 17p
- 8 【鉄道】ハノイ都市鉄道建設事業(2号線)【ベトナム国】 18p

1	2	3	4
---	---	---	---

5	6	7
		8





1 都市再生

渋谷駅周辺整備事業歩行者施設等検討業務「東京都」

# 渋谷駅周辺再開発を歩行者目線で総合プロデュース。様々な利害関係者との調整の中で、人間力の大切さを再認識。



一部完成した東口地下出入口。渋谷周辺では見られる関係性を重視。渋谷駅周辺では、東京オリンピックを一つの目標としつつ、平成38年頃まで工事が行われる。

**渋谷駅の再開発を歩行者の視点で提案。施設の計画から詳細設計まで幅広く対応。**

渋谷駅はJRや私鉄、地下鉄など多くの路線が乗り入れる巨大ターミナル。乗降客が多いだけでなく多くの商業施設が複雑に配置されるなど、歩行者や利用者にとって課題が山積している。副都心線の新設や東横線の地下化などが先行しているが、駅周辺全体の再開発はこれから本番だ。

「国道246号に関わる歩行者施設の検討と、山手線下の幅員を30mから50mへと拡張する計画などに携わっています。東横線が地下化されその上に新たに地下広場ができませんが、歩道橋も老朽化しているため架け替える必要があります。副都心線・東横線の駅が地下で、JRや私鉄・銀座線の駅は地上。人の発・終点が地下と地上に分かれるため、地下・地上・デッキ階の立体的空間全体でネットワークができる形にします。ビルの再開発と同時進行で、民間施設と共同で公共の動線を効率化するというのも

のです」  
プロジェクトの管理技術者として、道路・景観・交通・橋梁など10名近いメンバーをまとめる倉田は、どのような構想を描いているのだろうか。

「渋谷駅周辺は商業施設が多く、公共だけでなく民間の意見を反映する必要があると思います。例えば歩行者の立場では分かりやすい動線でも、ビル側としてはお客様に利用してほしいというのが本音。特に渋谷駅は周辺開発街区の意見が強く、望ましい形に調整するのはひと苦労ですね」

プロポーザル方式で受注した理由は、こういった視点が評価されたためかも知れない。

倉田はハードを「造る」という面だけでなく、「維持管理」の面で発注者が継続して収益を得るモデルを提案した。



**倉田 雅人**  
(くらた・まさひと)  
OC 関東支店  
地下構造部 次長  
日本大学卒

入社後は橋梁設計や施工管理、環境・景観業務に従事。その後、日本橋地下歩道の設計などを行う。保全業務の増加を見据え、橋梁調査会に出向した経験を持つ。

またた視点が必要です。公共スペースを利用して広告収入を得るなど、発注者側でも検討されています。公共と民間が、共にwin-winの関係になれるような提案ができるかがポイントですね」

最後に管理技術者として成長できた点を伺った。

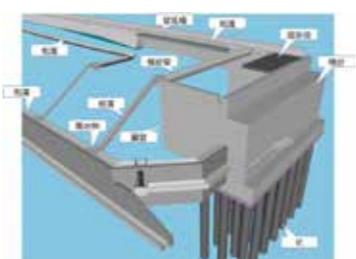
「これまでのハードだけ、ソフトだけという案件と異なり、たくさんの方の協議相手の意見を聞き調整する難しさがあります。深い知識よりも、浅くても幅広い知識が必要。ソフトとハードをつなぐ役割でしたが、異分野を含むさまざまな人の立場を理解することは勉強になります。技術力に加え人間力も大切です」

発注者だけでなく、民間事業者を含めた利害関係者の理解を得るといふ困難な状況下で、一つずつ課題をつぶしていくことがやりがいだと言う倉田。このプロジェクトで、さらに人間力に磨きがかかるにちがいない。

2 道路

時間軸を考慮したCIMによる道路設計「愛知県」

# 建設生産システムの効率化に寄与する画期的チャレンジ。プロジェクトを通じ、ICTを活用した次世代型道路設計の第一人者に。



OCが実施したCIM試行業務のうち、橋台付近の様々な施設（橋台、擁壁、排水構造物、踏掛版等）が存在する箇所の三次元データ。設計者、施工者が輻輳する箇所であるため、計画の不整合を解消することが可能。その他、施工ステップ、地盤の地質情報などの三次元化も実施。

**蒲郡バイパスの道路詳細設計を試行業務とし、時間軸を考慮した四次元モデリングに挑戦。**

CIM※1とはICTを活用し、調査・設計段階から三次元モデルを導入。施工・維持管理まで連携・発展させ、建設生産システムを一元化し効率を図るもの。国交省では建築分野におけるBIM※2の思想を取り入れ、土木建設分野全般に運用するため、CIMの導入を検討してきた。

「試行業務の対象区間は、蒲郡バイパスの一部。橋梁と土工の区間がそれぞれ半分ずつ、近所に住宅地や工場があり、施工時に問題のある場所を選定しました。今回は三次元モデリングに加え、時間軸を考慮した四次元モデリングを実施。施工のプロセスがアニメーションで分かりやすく表現でき、画期的な成果物となりました」

笑顔でそう語る水野だが、完成までは決して楽な道ではなかった。四次元モデリングは今回が全国初の試みだったのだ。「モデリングにあたり、PCのスペックや



使用ソフトの検討など、周辺環境の整備からスタートしました。使用ソフトのCivil3Dは、汎用性こそ高いものの道路専用のソフトではないため、自動設計ではなくほとんど手動で作成。ICTのメリットを全く感じない状況でした（苦笑）。しかも全国的な試行業務で、国交省

や国総研などからの問合せや締切に追われる日々。その甲斐あって完成した時には、それまでの苦労が吹き飛びました」

試行業務とはいえプロジェクトの注目度は高く、雑誌や新聞の取材を数回受けたと言う。

**CIMのメリットと課題を具体的に検証。中部エリアの第一人者として問合せに対応。**

試行業務の効果検証において水野は、CIMのメリットと同時に数多くの課題を語った。

「CIMの導入メリットとして、施工手順がアニメーションで表現でき分かりやすい点があります。また橋台と擁壁との整合確認など、設計・施工の不整合が生じやすい箇所のミスが削減できるのではないでしょう。不可視部分まで三次元化できるため、維持管理の段階でデータを活用できると思います。一方、CIMを本格的に導入するためには専用ソフトの開発や、基幹・

制度を含めた建設生産システム全体の見直しが必要になります。敷地が制約された建築物では、三次元・四次元への移行は比較的容易です。しかし土木では施工エリアが広い上、地形や地質に左右されやすいところがあります。今回は地形・地質も一から作つたため、手間がかかったというのが正直な感想。まだまだ工夫する余地があると感じました」

今後は調査・計画・設計・用地取得・積算・施工・維持管理という、事業全体を網羅した一元管理を実施するため、CIMに期待が寄せられている。本プロジェクトを終えて、中部エリアではCIMの第一人者となった水野。問合せや講師依頼に対応する忙しい日々を送っている。

**水野 耕治**  
(みずの・こうじ)  
OC 中部支店  
技術部 次長  
愛知工業大学卒

入社後10年間、道路全般・トンネルの設計に従事。現場における施工管理も経験する。現在は道路の維持管理業務など幅広く携わる。

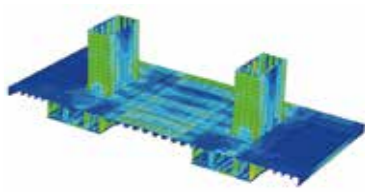
※1 CIM…Construction Information Modelingの略。  
※2 BIM…Building Information Modelingの略。



3 橋梁

由利橋詳細設計「秋田県」

# 景観に配慮したシンボリックな存在としてPRしたい 地域の要望を実現するために、高度な技術力を発揮。



地震時の構造解析には3次元の非線形動的解析を、塔の付根や塔-桁のケーブル定着部等の複雑な応力が作用する部分には3次元のFEM解析を適用し、部材設計を実施した。上図は塔付根部の3次元FEM解析の結果出力例。

**旧橋撤去から新橋詳細設計まで全般に関与。管理技術者として業務・設計などを統括管理。**

地元住民にとってなくてはならない存在の「旧由利橋」は老朽化が著しい上、大型車両が通れる幅員基準を満たしていない、歩道がないなど現行基準の性能を満たしていないため、これを撤去して橋の架替えを

実施することとなった。「旧由利橋の検討業務や補修設計を当社が担当しており、10年以上にわたり架替えに向けて調査や予備検討を実施。国や自治体、大学の先生などによる検討委員会があり、ここにも関与してきました。その経緯もあって、当社は旧橋の撤去から新橋詳細設計まで事業全般に関与することができました」

そう語る熊坂は、詳細設計の段階から管理技術者として、業務全般の工程管理や品質管理のほか、多岐にわたる設計技術者を統括してきた。

「この地域はレガッタのレースが盛んで、河川を大会や練習コースとして利用したい。また、景観や見た目に配慮したシンボリックな存在としてPRしたいという、市の要望もありました。架替えの検討、予備設計、詳細設計、工事の段階で検討委員会に設計者の立場で参画し、思想や考えなどを伝え、意見を調整してきました。苦勞の甲斐あって、2013年2月に開通式を迎えた時は市から感謝状をいただくなど、

感慨深いものがありました」橋の架替えは簡単な事業ではない。しかも構造・景観両面で方針を固めるのには、苦難の連続だったと言っ。

**構造・景観など、全社の知見を結集して特殊橋梁の美しいプロポジションを実現。**

河川をできるだけ広く利用するためには、橋脚は多く設置できない。そのため、斜張橋という特殊な橋梁形式が採用された。

「通常、斜張橋では支間割が左右対称だとバランスがとれます。しかし今回は河川の幅を広くとるため、支間割を55.25mと135.25mとし、非常にアンバランスなものとなりました。ケーブルの太さや張力などを考え、柱が安定できるよう設計するのは非常に困難でした。さらに景観に配慮し、桁高は1.2mと非常に薄いのも特徴です。プロポジションは美しいのですが、実現するには高い技術力が必要でした」熊坂はこの困難な事業にどう立ち向かっていったのだろうか。

「桁を吊るケーブルの張力バランスをとるため、短径側面の桁内にはコンクリートを充填した上で何十ケースものトライアルを繰り返し、ケーブルの太さや張力を決定しました。難しい事業は一支店で解決するのは困難です。ですから関東・中部支店など全社のスペシャリストの知恵を拝借しました。このときほどOCの「底力」を実感したことはありません。新由利橋は、地元で非常に注目されたプロジェクト。歴史に残る構造物に携わった喜びを感じています」困難な問題は個人や一支店でなく、全社を挙げて対応するのが近道だと言っ熊坂。OCの強みやチームワークを実感する貴重な経験となった。

**熊坂 徹也**  
(くまさか・てつや)  
OC 関東支店  
構造部長  
東京都立大学卒

約12年間のゼネコン設計部勤務を経て、2003年入社。関東支店で橋梁の計画・設計に携わる。2008年より東北支店技術部長として交通・道路・構造・河川の各分野を統括する。2014年春より関東支店構造部長。

4 橋梁

高知南国道路 連続高架橋設計業務「高知県」

# 大規模地震・津波を想定した四国高知県の高架橋設計。 発注者の信頼を獲得し、その後の継続受注に寄与。



高知南国道路のうち、高知美術館前の橋梁です。設計コンセプトは、「美術館入口のリズムも持ったゲート性」とし、鋼3径間連続ラーメン開断面箱桁橋を連続させ(3連)、上下部剛結構造による梁レス、円柱橋脚により、リズム感、ゲート性を演出。

**地震・津波に強い高架橋がコンセプト。幹事会社として他社の詳細設計を管理。**

高知南国道路のうち、高知JCT(高知南ICまでの全長6km超の連続高架橋)の予備・詳細設計を受注。その管理・照査技術者に任命されたのが津崎だった。

「元々の予備設計は東日本大震災が起こる前のもの。そのため液状化や津波の影響などを考慮していませんでした。そこで南海トラフ大規模地震の被害を想定し、地震・津波に強い高架橋を設計コンセプトとして設計し直しました。詳細設計において、OCは幹事会社として他社の設計をとりまとめる役目。私が作った予備設計のコンセプトや考え方を伝え、浸透させる必要がありました。アドバイス・指導・合同会議など、あらゆる機会を活用しましたが、全体をまとめるのは非常に困難でした。そのため発注者を巻き込んだチーム体制を構築。結果的にチームが良くまとまりました」

実は当時、四国支店では仕事が取れず、

技術者がすべて引き上げるなど厳しい状況だった。

「営業の浜田さんの発案を元に、稲留さん、小嶋さんと共に類似業務で応募したのですが一次選定は10社中最下位。ところが技術提案により逆転受注したのです。この業務は180mの高架橋の詳細設計でしたが、この業務で発注者からの信頼を勝ち取り、本件の業務につながりました。四国で一矢報いたい。何とか1つでも受注したいという思いが結実しただけに、感無量でしたね」

180mの案件が6kmの案件につながる。改めて、信頼獲得の重要性を実感した瞬間だった。

**予備設計は初期投資のようなもの。その後の詳細設計の継続受注に寄与。**

今回の案件で得たことは津崎にとって大きかった。目先の大きな受注よりも、2〜3年後を見越した継続受注の大切さに気付いたのだ。

「予備設計には予算が付きにくい面があり



ます。一方、橋梁など構造物では詳細設計に予算が付きやすい。ところがこれを一本釣りしようとすると、競争も激しく勝率が悪い。だから面倒でも予備設計をしつかりと受注し、発注者との信頼関係を築き、その後の詳細設計を受注しやすくする方が効果的です。四国のように狭い地域では担当者の人脈や評判が大きい。技術や品質だけでなく、客先にこまめに顔を出すなど信頼を築く工夫も必要だと思います」

**津崎 博美**  
(つさき・ひろみ)

OC 九州支店  
技術二部 主監  
八代工業高等専門学校卒

ゼネコンで現場経験を9年、コンサル会社で橋梁の新設・補修設計を経験しOCへ入社。入社後は九州・沖縄・四国の業務に携わる。

コンサルタントとして経験豊富な津崎に、若手社員へのメッセージを伺った。「情熱とやりがい。は声高に言うものではなく、目の前の仕事に全力を傾け、仕事を通じて出来るような気がする。失敗を恐れずに進んで試行錯誤を行い、技術力を身に付けて欲しいと思います。専門コンサルタント会社は一人ひとりの技術力向上が会社の強みですから。ただし、人生は長い(笑)。自分のペースを保ちつつ着実に成長すれば、明るい未来が待っていると思います」

企業の力＝人材の力。いくつかの会社を渡り歩いてきた津崎だからこそ、断言できる言葉かも知れない。



## 『答えは、現場』にある』が信念。 技術と営業の二人三脚で、案件の特定連続記録を樹立。

技術との二人三脚で受注を促進。公示された業務を的確にフオリ。

案件形成を中心とした浜田の仕事は技術とは異なり、営業という側面が強い。公示



された業務に対してどうアプローチし、契約に結び付けているのかを伺った。「業務の多くは官庁から公示された案件に対してエントリーします。通常10社くらいが手を挙げて、書類選考で5社くらいに絞られ、技術者が資料を作成して提案します。そのため、当社が技術的に得意なものを判断して参加を検討します」

技術の人間なら自分の得意分野を深めることが重要だ。しかし営業の場合は幅広い知識を網羅する必要があると言う。「営業には深い知識は必要ありません。しかし発注者と一緒に業務分野が異なるため、最低限の知識を持っていないと信頼関係は築けません。そのため社内の技術者とネットワークを持ち、最新の技術や知見を把握することが大切です。発注者の窓口は私なので、ヒアリングした内容から、業務を特定するポイント、を技術者にフィードバックします。案件によりタッグを組む技術者はバラバラ。時には関西支店以外の社員力を借りることもあります」

技術者の提案を無駄にしないためにも、発注者の窓口となる浜田の責任は重大だ。「答えは現場にある」が信念。

2013年から2014年にかけて、浜田は9連続特定という記録を樹立した。総合コンサルや地元密着型コンサルがしのぎを削る中、どうやってこの偉業を達成したのだろうか。

「1つは地域特性への理解。例えば高知は雨が多い地域で、他県からは想像できないくらいの雨が降る年があります。2つ目は発注者のニーズをつかむこと。案件ごとにヒアリングするのはもちろん重要ですが、現場の方と普段から人間関係を構築することが大切です。一方的に「情報をください」ではだめで、ギブ&テイクの関係を作ること。勉強熱心なお客様ほど、他県の成功事例や最新情報を伝えると喜ばれます。自画自賛となりますが、通常の特定率は30%くらいなので、9連続特定はあり得ないな、と(笑)。自分自身、驚いています」

ところが10連勝を目指し、「特定間違いなし！」と万全の体制で臨んだ案件が非特定となる。

「提案自体は素晴らしいものですが、結果的には独りよがりの提案でした。美術館のわきの橋梁の設計で、景観という当社の得意分野がテーマだっただけに、慢心していたと思います。現場に耳を傾けるという原点を忘れていました。また改めて仕切り直しです」

発注者のニーズを把握する。技術と連携し的確なアウトプットを提案する。技術力で勝負する会社だからこそ、営業の重要性は増している。連続記録に甘んじることなく、浜田の挑戦は続く。

### 浜田 学

(はまだ・まなぶ)  
OC 四国支店  
事業企画部 主監  
東海大学卒

コンサルタント会社などで営業経験を積み重ねた後、OCに入社。主に四国支店管内での営業活動に従事している。



資源が豊富でポテンシャルの高いパキスタン国での、さらなる援助プロジェクトの実施を期待しています。

### 6 道路

幹線道路整備計画「アフガニスタン国」／東西道路「アルジェリア国」

## 国の経済成長を支えるアルジェリア東西道路業務。 幾多のトラブルを乗り越え、地域住民のくらしに貢献。

コンサルデビューはアフガニスタンの道路。トラブルに遭遇するも全線114kmが完成。

国際会議の席上で日本政府が資金援助を表明し、2004年に工事が始まったものの、治安悪化のため二度の外国人国外退去命令により、2006年に契約は破棄。しかし外務省の強い要望により再入札が行われ、2007年に工事が再開された。その後、幾多のトラブルを乗り越え、2009年5月に全線114kmの工事が完了した。

「2006年に前任者とともに、零下10℃という酷暑のカブールに到着。交渉などすべて初めての体験でした。その後チームリーダーとして、JICS※職員らと首都カブールに滞在。現場監理者として5人のパキスタン技術者を、現地カンダハールに派遣しました。施工監理プロジェクトとしては初の、遠隔操作による画期的なプロジェクトでした」

これが高橋の海外コンサルデビューとなる。高橋にとって記憶に残るプロジェクト



中央右が現地を訪問した運輸大臣、私を挟んで左が道路総局担当GM(現場責任者)。

となった。

基本設計と詳細設計を同時進行し、短納期と戦ったアルジェリア東西道路の業務。

アルジェリアの東西を結ぶ全長1200kmの高速道路のうち、日本のゼネコン連合が約400kmを現地政府から受注。当初の総工費6000億円は、海外

における日本企業最大規模の工事だった。「400kmのうち123kmの調査・基本設計・詳細設計などを請け負いました。工期は40ヶ月で時間との戦いに。基本設計ができて施主の承認を待たず、施工を開始するための詳細設計は同時進行。そのため修正や手戻りの連続でした。人員を増やさざるを得ず、最多の時は日本人40名、フィリピン人30名、さらに現地スタッフを抱える大所帯となりました。当時は治安が悪く、夜の外出禁止、昼も外出が制約され、宿舎と事務所を往復するだけの毎日でした。しかし2ヶ月間の追加設計業務をこなすし、ようやく業務が終了した時は感無量でしたね」

コンサルとして2つのプロジェクトに携わった4年間が、現在の礎になったと言う高橋。現場で何が起きている、何が課題なのか。自分の頭で考えて結果を出すプロセスを学んだ。

「前職のゼネコンでは、コントラクターという1つの立場で関わっていました。ところが

コンサルは施主(発注者)を含む多くのステークホルダーと多角的に関わる必要があります。適時判断し、意見調整できるようにするのが一番の成長です。土木の現場に同じものはふたつとありません。国や地域、周辺環境、季節により大きく変化します。唯一の解答はなく、現場で臨機応変に判断する洞察力が求められます。さらに技術や感性をつねに磨く必要があると思います」

世界中のあらゆる国で、文化・歴史・習慣にふれていたいと言う高橋。常に相手を意識しながら、ニーズに応じたアウトプットを実現することがコンサルの宿命だと語る。その真剣な表情には強い闘志がみなぎっていた。

### 高橋 佳久

(たかはし・よしひさ)  
OCグローバル  
道路交通事業部  
道路技術部 プロジェクト部長  
大阪大学卒

ゼネコンで業務を経験後、コンサルタント会社へ。道路関連の施工監理を中心にアフガニスタン、アルジェリア、スリランカを経て現在はパキスタンへ赴任。

※JICS…Japan International Cooperation Systemの略。日本国際協力システム。ODAや各種途上国支援において、調達業務および監理業務などを行う専門機関のこと。



7 道路・橋梁

ナイル架橋建設計画「ウガンダ国」

# 世界中の貿易拠点、ナイル川の架橋建設に従事。

## 日本が世界に誇る土木技術力をPRし、今後もアフリカ諸国の発展に尽力。

ナイル川に架かる新橋の建設により、北部回廊の整備と経済発展を支援。

ウガンダでは主に、隣国ケニアのモンバサ港を通じて輸出入が行われている。そのため首都カンバラからモンバサ港へ通じる北部回廊は、ウガンダの物流を担う重要な道路だ。ところがその北部回廊の途中、ナイル川に架かる橋が老朽化。また橋幅が狭いため、内陸に物資を届ける輸送経路のボトルネックとなっていた。そこで新たな橋とアクセス道路を建設し、輸送能力の強化や、安全で円滑な交通を確保するための計画がスタートした。

「1954年に建設された橋が老朽化し、物流の障害となっていました。これを解消するためのプロジェクトが、ナイル架橋建設計画です。調査・計画・設計・施工管理まで、継続的に関与してきました」  
道路エンジニアの井澤にプロジェクトへの想いを聞いてみた。  
「サブサハラアフリカ初の長大斜張橋で



現地政府関係者へプロジェクトの進捗を報告。タンザニア国マクユニ・ゴゴ道路改良プロジェクト。

が、施工は日本と韓国のJVが担当。現在は技術者として、現場の施工管理をサポートしています。橋ができれば貿易や物流への影響が大きく、完成が楽しみです」  
井澤はウガンダの道路分野において、多くのプロジェクトに関与してきた。同国道路関連ワーキンググループに参画し、積極的に活動を継続。政府機関のインフラ担当者、道路交通の専門家などがメンバーで、定期的に意見交換を行っている。

架橋位置の検討や利害関係者との意見調整。さまざまな課題を乗り越え、計画を推進。

もちろん万事スムーズに計画が進行したわけではない。これまでに、どのような課題があったのだろうか。

「1つは架橋位置の検討です。コスト面では用地取得面積が少ない方が良いのですが、今後の都市開発誘導などをふまえ、3つのプランから総合的な観点で決定しました。2つ目は利害関係者が少ないこと。水力発電所のダムへの影響、民間工場への対



2014年1月28日に行われた起工式の模様。ウガンダ国側からムセベニ大統領が、日本側からJICA田中明彦理事長が参加した。

策など意見調整が難航しました。社会的インパクトが大きく、これらを無視して計画は遂行できません。いろんな立場の人を説得する苦労がありました」  
2001年以降、アフリカ諸国の道路交通プロジェクトに関わってきた井澤。その経験から得たことは何だろうか。

「アフリカでは内戦によるケリラも多く、危険な地域もありました。その後の復旧・復興支援を経験しましたが、課題が多く、ポテンシャルも大きい。これからも技術力をPRして事業拡大につなげたいですね」  
現在はコートジボワールで、安倍総理がコミットしたプロジェクトにあたる井澤。今後もアフリカ諸国の発展に尽力する。

**井澤 徹郎**  
(いざわてつろう)  
OCグローバル  
道路交通事業部  
道路計画部 課長  
法政大学卒  
工業住宅団地計画など面開発に携わった後、アフリカ諸国の道路交通プロジェクトに参画する。2013年にOC入社後、現職となる。



2013年11月8日レイテ・サマール島各地に大きな被害をもたらした台風ヨランダ。現在OC Globalでは、同台風災害緊急復旧復興支援プロジェクト(開発調査・無償協力)を実施中。

### 8 鉄道 ハノイ都市鉄道建設事業(2号線)「ベトナム国」

## 7社JVを統括する事務責任者として、常にリスクを想定した慎重な対応で、プロジェクトの円滑な遂行を支援。

大規模地下鉄プロジェクトのアドミナジェーターとして事務全体を統括。

ベトナムの首都ハノイは人口増加や経済発展に伴い、交通渋滞の緩和や安全性・利便性向上などが課題となっていた。駅周辺の都市開発とともに、定時性の高い便利で安全な交通サービスの提供を可能とする、UMRT\*と呼ばれる都市鉄道とバスの複合型公共交通システムが計画されてきた。ハノイ都市鉄道2号線はホータイ(西湖)西部の開発地域と旧市街地を結ぶ都市鉄道としての役割を担う重要路線の1つだ。

対応など幅広い業務を担当しました」

そう語る浅野にとって、最も苦労したのはお金の請求管理だったと言う。

「財務・会計などお金に関する仕事の中に、出来高承認の折衝・打合せがあります。人件費、航空チケットなどの経費、外注との契約などをふまえ報告書を作成。発注先のハノイ地下鉄局に提出します。これは入金していただくための重要な業務。入金が遅るとJVすべての会社に迷惑がかかります。信用問題にもつながるため、非常に責任が重大なのです」

開発途上国では契約や金銭面でのトラブルも少なくない。実は浅野にもピンチに見舞われた経験があった。

タイムリーな承認手続きを得るため、最悪の可能性を想定しながら慎重に対応。

ベトナムの役所担当者は、自分の承認で手続きが進行されるのを極度に嫌う。問題が発覚した場合、自分が批判を浴びることになるからだ。



マニラ事務所のスタッフと共に。フィリピン人はいつもにぎやか、陽気な明るい人ばかり。

「ある年度末のこと。入金手続き書類の締切が近づいていました。役所には支払期限ぎりぎりまで説明、修正をくり返し何とか書類ができたものの、最終サインをもらわず

**浅野 雄司**  
(あさのゆうじ)  
OCグローバル  
営業本部  
マニラ事務所 所長  
拓殖大学卒  
15年間のゼネコン時代にシンガポール空港地下鉄、台北101階金融センター等の現場で財務・事務・契約管理などを担当。入社後はハノイ地下鉄などに携わった後に現職。

\*UMRT…Urban Mass Rapid Transitの略。都市大量高速輸送機関のこと。





**Part-1**

**海外プロジェクトの主な実績**

都市計画、道路、交通、港湾、鉄道、空港、環境、防災、建築、観光など事業領域は多岐にわたり、地域に根ざしたプロジェクトを幅広く推進。また近年は、PFI・PPPなど民間資金を活用した新たな事業も展開している。

**8 モザンビーク国**

**ナカラ回廊送電系統強化計画  
準備調査**

プロジェクト期間：2014年4月10日～2015年2月27日  
ナカラ回廊周辺地域への適切な電力供給を目的とした新規変電所建設等に係る協力準備調査。



建設予定地の現地調査状況(2014年4月)。

**7 ボツワナ国**

**国家森林モニタリングシステム  
強化プロジェクト**

プロジェクト期間：2013年7月～2016年6月  
森林リモートセンシングによる森林分布図作成、森林GISデータベース構築、国家森林インベントリーの計画策定等を通じ、国家森林モニタリング計画の開発・運用を目指す。



森林局職員的能力向上に向けた森林インベントリー調査研修の様子。

**6 エクアドル共和国**

**「太陽光を活用したクリーンエネルギー  
導入計画」詳細設計調査**

プロジェクト期間：2011年5月～2016年1月(予定)  
“ガラバゴス化石燃料ゼロ戦略プログラム”を支援する太陽光発電とハイブリッド産業電池システムの導入を推進。



風力・太陽光発電の出力変動抑制、負荷平準化を実現する。

**5 ケニヤ国**

**モンバサ港ターミナルオペレータ  
選定支援業務**

プロジェクト期間：2013年5月～2016年6月  
日本ODAでモンバサ港に近代的なコンテナターミナルを整備中。民間オペレータを国際入札で選定する支援を行うものである。



埋立てて新ターミナルを建設。手前に見えるのが、既存のコンテナ岸壁。

**4 フィリピン国**

**台風ヨランダ災害緊急  
復旧復興支援プロジェクト**

(開発調査型技術協力)  
(ファストトラック制度適用案件)  
プロジェクト期間：2014年1月31日～2015年5月29日  
2013年11月に襲った台風による甚大な被害からの復旧・復興支援に向け、我が国が持つ東日本大震災での経験・教訓や各種技術・サービスを提供しています。



台風により倒壊した家屋など。

**3 クウェート国**

**第5環状線周辺改良工事 施工監理3工区  
RA211, RA212, RA213**

プロジェクト期間：2013年5月～2018年1月  
Kuwait市郊外の環状5号線周辺における立体交差及び高架道路への改良工事。プロジェクト118の4工区の施工監理の内、3工区を業務実施中。



交差道路の地下化、幹線道路の高架化へ向けた工事の様子。

**1 バングラデシュ国**

**The Kanchpur, Meghna and Gumiti  
2nd Bridges Construction and Existing  
Bridges Rehabilitation Project**

プロジェクト期間：2014年2月～2021年10月(予定)  
国道1号線上の3橋梁の既存橋耐震補強および併設第2橋梁の建設、コンサルタント契約額は約45億円。



1995年に日本の無償援助で建設された既存グムティ橋。

**2 インド国**

**デリー地下鉄フェーズ3監理業務**

プロジェクト期間：2012年8月～2016年8月  
デリーの交通渋滞緩和及び公害対策とした高速輸送システムの構築を図るもので、コンサルタント契約金額は11億円。



地下部41km、高架部76kmのメトロシステム。

**特集 ADVANCE TO GLOBAL BUSINESS 海外プロジェクトの軌跡と展望**

グローバル・コンサルタントとして海外事業をスタートして45年間で、アジアプロジェクトを推進してきた。そして2014年10月、OCから海外部門が分業を推進してきたPMなどキーマンに登場してもらい、これまでの事業をふ

ア・中東・アフリカなど開発途上国を中心に、世界150ヶ国にわたり数多くの社化し、OCGlobalとして新たなスタートを切る。今回の特集では、海外事業振り返るとともに、今後のビジョンについて語っていただいた。



▶トルコ共和国  
ボスポラス海峡横断地下鉄整備計画

1時間以上の横断時間が4分に短縮され、交通渋滞緩和に貢献。

Before

ヨーロッパとアジアを分断するボスポラス海峡を横断する交通手段は、気象の影響を受けやすい2つの長大橋とフェリーのみ。渋滞時には横断に1時間以上を要していた。短時間に大量輸送が可能な海峡横断鉄道の早期開通が、市民から望まれていた。

After

「海流の速いボスポラス海峡に沈埋函\*を設置する難しさがありました。この海峡は黒海とマルマラ海からの海流があるのですが、上層部と下層部で流れの向きが異なります。施工前にゼネコンが気象条件などをデータ観測し、GPSや超音波など最新技術を駆使して設置したと聞いています。最も深い部分で60mあり、これは世界最深です」

OCを幹事会社としてプロジェクトが開始したのが2002年。錦織は2012年11月、海峡横断区間のBC1パッケージのPMとして施工監理に携わることとなる。

「赴任した時は、ヨーロッパ側のイスタンブール旧市街にあるシルケジ駅の施工途中で、私が5代目のPMです。インフラの担当は我々ですが、信号・電気などシステムを担当するのはスペインの会社。工事ではどちらを優先するかなど、工程の調整に苦労しました」

鉄道は開通したものの本来の10両編成ではなく、現在はまだ5両編成だ。しかし今回の開通により定時の大量輸送を可能にした。しかも渋滞時に1時間以上かかっていた横断時間が、なんと4分に短縮できるようになったのだ。トルコの急速な経済発展により、ずっと悩みの種だった交通渋滞が大幅に改善され、経済発展への貢献が大いに期待されている。



発掘された遺跡のアートが飾られているヨーロッパ側イエニカプ駅。



**トルコ共和国**  
人口は約7,500万人、アジアとヨーロッパの2つの州にまたがる国で、中東の中心国。最大の都市はイスタンブール。産業は農業と工業が中心だが、鉱物資源も豊富で今後の成長が期待されている。

\*沈埋函…コンクリートまたは鋼製の箱で、ケーソンともいう。海洋工事や港湾工事で用いられ、海底の支持層に沈めて橋梁の基礎とする。

**錦織 敦** (にしこおひ・あつし)  
OCグローバル  
軌道交通事業部 軌道交通技術部 次長  
鳥取大学大学院了  
準大手ゼネコンで20年間勤務の後、コンサルタント会社へ。2008年入社後はプロジェクト開発部を経て、軌道交通事業部へ異動。円借款鉄道プロジェクトを中心に従事している。

▶インドネシア国  
ジャカルタ漁港プロジェクト  
数万人の雇用を生み、毎日1億円外

Before

1970年代はODAの黎明期。ジャカルタに漁港を造るための調査が始まった。インドネシアは有数の海洋国家だが、当時魚を食べる習慣はあまりなかった。1978年に調査を始めた当時、海岸には何も無い状態。ここから35年以上にわたるプロジェクトがスタートした。

After

「1978年の立ち上げから36年間、開発プロジェクトに携わってきました。これほど長期間、関与するのはめずらしいと思います。海岸の埋め立てに始まり、1984年に念願の漁港が完成。インド洋にはマグロが多く、これを港に持ち帰り日本へ輸出する。お互いのニーズに合致していたことも奏功しました。その後、水産加工、卸売市場、沿岸レクリエーション施設など拡充し、非常に活気ある漁港となった。



ジャカルタ市内および山々を背景に、定期便から見える漁港の全景。



貨を稼ぐ理想的な円借款事業へ。

りました。今では陸地面積が80ヘクタール、1,200隻の漁船が登録する「一大漁業センター」に成長しました」

そう語る折下だが、最近のコンサルタントの仕事の進め方に一言。

「コンサルの仕事はレポートを提出して終わりではなく、事業実施に結び付け、かつ現場にいてこそ価値がある。工事を進めるうちに不具合を見つけて改善するなど、計画・設計段階で50~60点だったとしても、施工の現場を通じて80~90点の水準に引き上げるのが腕の見せどころです」

2011年の水産物取扱高は18.7万トン。ジャカルタ漁港は同国の水産物において、中核的な役割を果たしている。マグロ、エビ、イカなどの魚介類は日本をはじめ各国に輸出され、数万人の雇用を生み、毎日1億円の外貨を稼ぐ理想的な円借款事業へと大きく変貌を遂げた。



インドネシア

東西に長く、赤道をまたぐ大小多数の島で国土が構成されている。人口は2億4,000万人で世界第4位。ASEANの中心国で、首都はジャカルタ。農業・鉱業などが盛んで、親日的な国として日系企業も多数進出している。

折下 定夫 (おりしも・さだお)

OCグローバル  
総合開発事業部 港湾部 プロジェクト部長  
東京都立大学卒  
開発コンサルタントとして、漁港や港湾の業務に40年余り従事。なかでもジャカルタ漁港は35年以上関与する。マルチでは人工ビーチの創造など護岸プロジェクトに携わる。

著書の紹介



**ジャカルタ漁港物語**  
ともに歩んだ40年  
佐伯印刷出版事業部  
JICAの推薦で出版。インドネシアのODA事業で、漁港の建設から漁業の発展へとつながり、雇用拡大など大きなインパクトを生んだ。その開発の記録と考察を1冊にまとめた著作。

▶ミャンマー国  
全国運輸交通マスタープラン

黎明期の全国運輸交通計画—新たな方向へ。

Before

1988年に発足した国家法秩序回復評議会が全権を掌握していた時代には、少数民族との和解や国境警備に必要と考えられた地方道路、鉄道の地方延伸に優先的に予算配分がなされていた。一方、幹線道路、幹線鉄道網、大水深港、内陸水運、空港などのインフラ整備や維持・管理には十分な予算配分がなされず、民間企業による自由な経済活動や外国資本の参入の機会も限られていた。

2011年3月のテインセイン政権の発足以後、まずは国際関係の改革に取り組み、2012年からは経済改革に重点をおいた政策を進めるミャンマーの成長ポテンシャルは大きい。順調に経済改革が進み、諸外国からの投資が伸びれば、2030年までに1人当たりGDPは2,000ドル、中所得国レベルに達すると予想されている。

After

「今、ミャンマーは遅れてきた黎明期であると認識されている。アジアのラストフロンティアとも言われ、投資機会をうかがうファンド、民間企業の注目を集めつつある。2014年には国全体の開発政策 National Comprehensive Development Plan (NCDP) をドラフトし、このNCDPを具体化するために各セクターで対応する計画づくりが求められている。これに呼応して、JICAは

ミャンマー国全国運輸交通マスターの策定にかかる技術支援についてミャンマー政府と合意し、2012年12月にオリエンタルコンサルタンツを幹事会社とする共同企業体にマスタープラン策定業務を委託した」

このマスタープランにはいくつか重要なメッセージが込められている。

「一つ目は、できる限り統計的なデータを用いて数量的に説明できる計画とすること。そのために、立ち入り困難場所を除いて、また特に幹線経路に重点をおいて交通量調査、交通施設調査を行った。二つ目は、各交通モードが連携のとれた計画とすること。これまで交通関連三省、すなわち建設省(道路・橋梁)、鉄道省(鉄道・バス・トラック)、運輸省(港湾・内陸水運・航空)がそれぞれ独自に整備計画を立てていたが、それらが相乗効果を持つようにプログラムしたこと。三つ目は国土空間開発(経済回廊、都市化、工業団地配置等)と整合性のとれた交通インフラ整備であること。ミャンマーにおいて認識される10の経済回廊に着目し、それぞれの回廊開発に必要な交通インフラ整備プログラムを提案したことである」

柴田は30名からなる調査団の総括としてこの調査を取りまとめた。2014年4月に交通関連三省の大臣に最終報告を行い、その後、必要な修正を経て、10月には閣議にてミャンマー全国運輸交通マスタープラン(略称: MYT-Plan)として承認される予定である。



2014年4月24日に行われたミャンマー国全国運輸交通マスタープランの最終説明。運輸省、鉄道省、建設省大臣ご臨席を賜り、マスタープランの概要を説明した様子。



ミャンマー

1989年までの名称はビルマ。共和制の多民族国家で旧首都はヤンゴン。現在の首都はネピド。約20年に渡る軍事政権から民主化へ舵をきった。人口約5100万人(2014年センサス)で、今後実質7%以上の経済成長が期待される。



柴田 純治 (しばた・じゅんじ)

OCグローバル  
執行役員 グローバルソリューションズ事業部 事業部長  
東京工業大学大学院了

交通プランナーとしてバンコク、クアラルンプール、ジャカルタ、ダルエスサラームなどアジア、アフリカの大都市の交通計画に参画。また、全国開発プランナーとしてミャンマー全国運輸交通マスタープラン、カタルール全国総合開発などに従事。現在は事業部長として新たなコンサルティングサービス開発に取り組むと同時に後進の育成に力を注いでいる。

Part-2

海外事業の社会的インパクト Before&After

開発プロジェクトの推進には、PM\*を中心としたコンサルタントの役割が重要だ。相手国政府や発注者に代わり、調査・計画・設計・施工監理などの業務を担い、ODA・円借款事業を中心に、開発途上国の発展に貢献している。

\*PM…プロジェクトマネージャー。



交通渋滞や環境悪化など、運輸交通は  
OCの総合力が特に発揮できる分野。

——中村さんご自身の経験もふまえて、海外事業とコンサルの魅力について伺えますか。  
自分の専門性を活かして世界に貢献したい、そう思ったのがコンサルを目指したきっかけです。私の専門である軌道交通というのは一般鉄道、高速鉄道、地下鉄、それに路面電車なども含まれますが土木だけでなく建築、電気、ITなどいろいろな要素技術が含まれます。また駅ができる駅周辺の開発が必要となり、地域住民の暮らしに貢献できるという喜びがあります。

開発途上の交通渋滞は深刻で、都市鉄道や幹線道路の整備など、経済損失や環境悪化の課題を速やかに解決する必要があります。また道路、港湾、空港など物流インフラは経済発展に不可欠で、諸外国からの投資条件にもなっています。まさに総合コンサルであるOCの力を発揮できる分野です。

——PMとしてさまざまな事業に携わっていますが、思い深いエピソードはありますか。

デリーの空港線プロジェクトです。空港からデリーへの23kmくらいのアクセス鉄道建設に関わるもので、設計・入札管理・施工管理をPMとして担当しました。コムンウェルスゲームというイベントに間に合わせるため、非常に短い工期で完成しなきゃいけない。当時のインドはアバウトなところがあつて、その中で品質安全を確保しながら工期を短縮するのは大変でした。ただ完成した時には、大

きな達成感がありましたね。

海外市場の地域とニーズの変化をとらえ、ハード・ソフトを含め事業領域を拡大。

——長く海外事業に従事し、海外市場も変化していると思います。ご意見を伺えますか。

1点目は国や地域の変化です。かつては東南アジアが事業の多くを占めていた時期がありました。旧ソ連崩壊後に中央アジア、その後は中東、アフリカへと拡大しています。今一番ホットなのが南アジアでインド、パキスタン、バングラディシュ、スリランカ、インドだけでも人口は12億人いて、2030年には中国を抜くと言われています。パキスタンに2億、バングラディシュに1.5億、この地域の人口が世界の20〜25%位を占めていて、さらに拡大することが予想されており、大きなビジネスチャンスがあると思います。この地域ではすでに多くの実績があり、OCブランドで仕事がしやすいポジションにあります。人口が増えているにも関わらず、運輸交通インフラは十分ではありません。鉄道や空港の建設だけでなく、電力開発などは経済発展に直結します。農業用水など水資源、教育施設の建設や整備など、OCが関与するポテンシャルは無数にあります。

一方、中東やアフリカは欧米に比べ日本企業の認知度は低いのですが、JICAと協力して上流の調査から関わるなど下地作りをしているところ。JICAもアフリカを重点地域としているため、積極的に事業展開していきます。アフリカは円借款もつくので、中東に比べると金銭面でのリスクは小さい。ただし

——新会社のOCグローバルについて伺えますか。

ケ所。当社の出張所である海外拠点は10ヶ所ですが、今後さらに増設する予定です。現在はJICA主導での案件形成ですが、将来的には現地政府から直接仕事を受注できるように体制を整えたいと思います。

——最後に目標をお聞かせください。

海外事業の拡大には、やはり現地との信頼構築が肝心。品質の高い仕事をして、多くの優れた実績を作るに限ると思います。発注者やステークホルダーとの良い人間関係を作り、「OCなら安心だ」とリピーターになっていただくことで自然と仕事が増えると思います。同時にOCブランドを高め、新規事業に対して声をかけていただけるような関係を構築したいですね。

——本日はありがとうございました。

\*O&M…Operation & Maintenanceの略。施設の持ち主に代わって運転・維持管理を支援する事業のこと。

# 丁寧かつ的確な仕事で信頼関係とブランド力を強化。 コンサル一人ひとりの熱意で、新たな分野を開拓する。



インドの鉄道技術者と協働して実施したガーナ鉄道技術協力セミナー。



右上) 鉄道の上で生活しているジャカルタの人々。事業実施には住民移転が大きな問題となる。  
左下) 先端技術満載された鉄道車両の調達。世界の鉄道ビジネスの市場は20兆円。



## Part-3

### 海外トレンドの変化と今後の展開

アジアから中東・アフリカなどへ事業を拡大するため、新たに現地法人を設立。ODAなど公共事業から、現地企業や商社と連携した民間主導型事業も視野に入れ、政府が推進するインフラ輸出や事業運営など、新たなビジネスモデルを展開する。

中村 信也 (なかむら-しんや)

OCグローバル  
執行役員 軌道交通事業部 事業部長  
横浜国立大学大学院

初仕事はパキスタンの道路調査。その後インドネシアの鉄道施工管理を皮切りに、鉄道整備業務に27年間従事。その傍ら、母校の横浜国大で非常勤講師として講義を行う。







# 私たちの“将来ビジョン”

各支店で活躍する社員みなさんに、  
今後の夢や目標を表現していただきました。  
さあ、みなさんの“将来ビジョン”は何ですか？





## 1 ベテラン技術者による技術伝承

### 業務の2人体制やチーム交流で成長を加速。

ベテランが部下を教育し、部下が技術を吸収できる環境の整備は、組織活性化につながります。業務担当を2人制にする、作業分担当や業務の問題点を確認するなど、特に経験の浅い社員が孤立しないよう努めています。かつて携わった瀬戸大橋の施工管理から本社に戻り、私用で機上から瀬戸内の島々を結ぶ橋を見た時は感無量でした。若手社員が成長し、そんな感動の瞬間を味わえることを願っています。(中谷)

道路計画を専門とし、円弧定規などを用いて航測地形図を元に線形バランスを見つづ、何度も線を描き直すという時代に育ちました。現在は道路線形ソフトを用いて便利な反面、狭いパソコン画面で線形を検討するため、大局的な観点で見られないという欠点もあります。また施工管理の経験は、設計と現場の両面から理解するのに役立っています。今後は技術の継承を含め、人材育成に力を入れたいですね。(大江)



**大江 龍二**  
(おおえ・りゅうじ)  
OC 東北支店  
技術部 理事  
米沢工業高校卒

1971年入社後、本社道路部で高速道路の道路設計に携わり、その後NEXCOの施工管理を10年経験し、1985年より東北支店で道路設計に従事。



**中谷 秀信**  
(なかたに・ひでのぶ)  
OC 東北支店  
技術部 理事  
芝浦工業大学卒

1975年入社後、本中でPC橋梁の設計に従事。横浜ベイブリッジ、本四架橋の児島坂出ルート(瀬戸大橋)の施工管理などを担当。1989年から東北支店で橋梁設計に従事。

## 2 会社の顔としての喜びと苦悩を実感

### 交通技術者を目指し、計画・設計の両面を鍛える。

交通事故対策など道路の運用や改良の提案に携わっています。3年目までは管理技術者の下、作業全般を担当。4年目に初めて窓口となり、お客様と協議する立場となりました。お客様の求めるものを把握し、自分で解釈する難しさを実感しています。提示する資料の責任は自分にあるので、成果を出すプレッシャーを感じるとともに、苦労して作った提案が受け入れられるのは大きな喜びです。また、毎年地方整備局ごとに優秀な業務が表彰されます。自身が担当した業務が表彰されるなど評価を受けることは励みになります。

今後は、交通分野の業務に幅広く携わるとともに、道路の設計についても技術を身につけ、地域社会に貢献していきたいですね。



交通事故対策業務において設置を検討した「横断者感知式注意喚起システム」。現在、高知県で2箇所に設置している。



**村井 宏徳**(むらい・ひろのり)  
OC 関西支店  
総合計画部 技師  
徳島大学大学院

2009年入社後、関西支店に配属され交通分野を担当する。交通事故対策、交通渋滞予測業務などの業務に携わる。

## 3 小学生、出前講座を通し、仕事の価値を再認識

### コンサルの仕事を分かりやすくプレゼンテーション。

福岡県筑紫野市の原田小学校にて、「出前講座」を初めて実施しました。総合学習の時間を使い、小学校4年生50人を対象に、インフラ整備の意義・コンサルの役割について解説。「インフラって何？」から始まり、道路が完成するまでの調査から設計の流れについてお話ししました。児童が相手のため、分かりやすく興味を持ってもらえるよう工夫。また実際に地図を使い、ある地域の出発地点から目的地までの道路を計画してもらいました。「ここには橋が必要だ」「施設があるから迂回しよう」などの意見を交わり、1人の児童が発表。専門誌等に取組みが掲載されるなど、CSR活動としても有意義な機会となりました。「自分も将来コンサルタントになりたい」という児童もいて感動する場面も。今後このような活動を継続していきたいと思っています。



出前講座に参加した小学生から頂いた感想文。「インフラの大切さがよく分かり、とても面白い授業だった」など嬉しい感想も多く見受けられた。



**加藤 慎也**(かとう・しんや)  
OC 九州支店  
技術一部 技師  
日本大学大学院

2011年入社後、九州支店に配属される。その後は同支店において、主に道路交通計画に関する業務に従事。

# 成長のキセキ

自身がコンサルタントとして成長を実感した出来事や、後輩への指導で力を入れていることなど、このコーナーでは、社員の「成長」や「育成」に関するエピソードをご紹介します。

## 4 業務調整として参加した大規模プロジェクト

### 5社JV、約40名のメンバーを支援する貴重な経験。

モザンビーク北部の「ナカラ港」から内陸のザンビアまで通じる道路を建設し、経済発展を目的とした「ナカラ回廊」プロジェクト。当社を含め5社JV・37名(その後46名に増加)という大規模案件に、業務調整という立場で参画しました。宿泊の予約やフライト手配で一杯の日、うっかり空港への出迎えを失念。また、予約したホテルが急にキャンセルされ、泣きながらホテルを探し回ることも…。メンバーの動きを把握して、的確な指示を出すのは、簡単ではありませんでした。しかし自分が余裕を持たねばと考え直し、スケジュールを共有する仕組みや、スタッフごとのToDoリストを作るなど工夫し、業務がスムーズに運営できるようになりました。業務調整の仕事はPMになるための修業。今後は技術も磨き、世界の地域に貢献したいです。



現地でのワークショップにて。カウンターパート機関である投資促進局の能力強化の方法を議論するため、この機関の強みや弱み、今後のステップについて、カウンターパートと参加型ワークショップを実施した。



**松井 梓**(まつい・あき)  
OCグローバル  
プランニング事業部 都市地域開発部 技師  
東京大学大学院

パキスタン、インドネシアでの防災案件、モザンビークでの地域計画案件などに携わる。プロジェクト実施のための管理業務をしながら技術を学んでいる。

## 5 国内の若手技術者に海外経験を

### 自分で考え、失敗に学んだ初めての海外業務。

1985年から1987年の3年間、「ジャカルタ首都圏幹線道路網整備計画調査」に参加したのが初めての海外業務。200名以上の現地スタッフが参加したパーソナルリサーチ調査を実施している際、言つことを聞いてもらえずカッとなって喧嘩になりそうなる時…。上司が間に入ってくれ仲直りすることができましたが、国内と海外の習慣や考え方のちがいに気づくよい機会となりました。プロジェクトが終わり、多くの日本人メンバーが帰国した後、私を含め2名が現地に残り、調査・計画を継続。自分なりに調査方法や計画内容を考え、自身の成長につながったと感じます。多くの開発途上国ではマニュアルの整備が不十分で、基本に立ち返って考えなければならぬことがよくあります。しかしその分得るところも多く、国内勤務の方にご海外業務を経験してもらいたいと思います。



ダッカ都市交通MPのカウンターパートの友人の山形ダツカ友好病院の院長Ekhlasur Rahaman先生が、典型的なバン格拉デシュ料理を食べさせてあげると自宅に招待してくれた。



**輪千 智一**(わち・ともかず)  
OCグローバル  
プランニング事業部 技師長  
京都大学大学院了/コーネル大学大学院  
博士課程コースワーク修了

交通計画業務を中心に、ジャカルタ、クアラランブル、コロンボなどの都市交通マスタープランに従事。最近ではダッカの都市交通計画の見直しを支援している。

## 6 ガバナンスという新分野の開拓と事業拡大

### 組織力向上や人材育成などソフト面から地方行政を強化。

2003年から10年間、バン格拉デシュの首都ダツカ市役所で廃棄物の仕事に携わりました。施設をただ作るだけでなく、市役所に廃棄物管理局という新たな組織を構築。住民のごみの排出から、収集・運搬、衛生的な処分まで、市役所が総合的な廃棄物管理を行うための組織づくりを行いました。これがガバナンスに興味を持ったきっかけです。ところがOCではガバナンスの実績がなく、なかなか受注に至らず苦労しました。今回のコートジボワール案件では、運良事前調査の仕事に関与でき、その結果、地方行政に関わる業務を引き続き受注。自治体が自立する力をつけることを目的に、学校の建設や井戸のポンプ建設を通して、ソフト面・ハード面から支援する業務です。まだ立ち上がったばかりですが、ガバナンスという新たな分野で実績を作り、展開していきたいですね。



州レベルのテクニカルワーキンググループ会議の後、プロジェクトチームのメンバーと共に記念撮影。10人を超えるナショナルスタッフの熱意にいつも励まされながら仕事をしている。



**岡本 純子**(おかもと・じゅんこ)  
OCグローバル  
プランニング事業部 都市地域開発部 課長  
東京工業大学大学院

バン格拉デシュ、モザンビーク、アフガニスタン等で住民参加、コミュニティ開発、人材・組織開発に従事。現在はコートジボワールで地方行政強化に取り組んでいる。



# チーム力向上委員会

国内外の支店や拠点、そして有志のグループでは、チームワークを高める、あるいは知見の共有のため、さまざまな取り組みを行っています。ここではいくつかの事例をお伝えします。

営業総括と受注戦略のため  
海外事務所長会議を開催

## 今後大きな役割を担う海外拠点を強化するため、知見や問題意識を共有。

海外事務所は個別で活動しているため、事務所同士の連携が希薄です。そこで年1回、事務所長全員が集まる会議を実施。技術や知見はもちろん、営業の成功事例やクレーム処理の方法などを共有し、能力強化を図っています。毎年テーマを決めて全員がプレゼンするのですが、今回は地域戦略と分社化を意図して行いました。近年は国だけでなく、地域エリア全体で考える必要があります。また現地に根ざした活動も重視されます。そのため各事務所の問題意識を共有し、ローカル人材の育成や受注拡大に向けた施策を共有。海外拠点のサポートを推進しています。



左) 熱心に聞き入る参加者。  
右) 発表者の説明を真剣に聞く参加者。



**福岡 裕一** (ふくおか・ゆういち)  
OCグローバル  
取締役 常務役員 営業本部長  
メルボルン大学大学院卒

主に従事してきた円借款事業における豊富なプロジェクトマネージメントの経験を活かし、近年は完成施設の運営・維持管理計画、観光開発計画などのソフト分野の調査業務を担当。

大学や他社と共同で  
業務や研究を発表する合宿

## 1泊2日の合同合宿で成果を発表し、情報や知見を共有。

平成26年6月の合宿は昨年に引き続き2回目。名工大と(株)キクテック、さらに今年は秋田大が加わり、OCの10名を合わせて22名の参加となりました。発表は4つのセッションに分かれ、安全対策や渋滞対策、海外出向、道路ネットワークなど幅広いテーマを網羅。ほぼ全員が発表する時間を持ち、学生・社会人という立場を超えて熱気ある時間を共有しました。大学や他企業とのつながりを持つのは非常に重要です。また、秋田大の方で、東北支店も巻き込んで企画しようという意見があり、平成26年8月に秋田で合同合宿が開催されました。つながりの輪が広がっています。



左) 参加者全員での記念撮影。来年も楽しみにしています。  
右) 合宿での発表の様子。発表者は山岸弘明。



**立松 秀樹** (たてまつ・ひでき)  
OC 中部支店  
技術部 副主幹  
名古屋大学卒

2001年入社後、東北支店に配属される。都市計画・交通計画に従事し、中部支店に異動後も引き続き交通関連の業務を担当。

スリランカ人と交流を深める  
お正月の儀式

## セレモニーを共有し、ローカル社員の能力強化を推進。

スリランカ人は人口の70%が仏教徒の国です。仏教に由来するセレモニーをととても大切にします。4月は正月にあたりますが、縁起の良いミルクライスを必ず食べ、ろうそくに灯をともし、新しい年をお祝いします。このセレモニーは正月に限らずたくさんありますが、外国人であってもセレモニーに参加することは信頼関係を築く上で大切なことだと感じています。仕事は英語を介して行うため、お互いうまく伝わっているかどうか不安もあります。日本式の細かい確認作業を伝えるには根気よく指導するとともに、こうした仕事以外のイベントを通してコミュニケーションを大切に、スタッフのモチベーション向上に努めています。



左上) 会計、税金、ビザ、発券作業など様々な業務を担当するローカルスタッフ。  
左下) コロンボ市はインフラ整備が急速に進んでいます。  
右下) 毎年4月はシンハラ正月をお祝いします。



**北澤 昇** (きたざわ・のぼる)  
OCグローバル  
営業本部 コロンボ事務所 事務所長  
国際基督教大学卒

本社営業企画部から国内営業に異動し、茨城・東京・広島エリアを担当。2010年よりGC事業本部の営業へ異動となり、現在はコロンボでスリランカに携わっている。

支店メンバーが丸となり  
力を注ぐCSR活動

## 「淀川「わんど」\*」クリーン大作戦」の清掃活動が、真夏の行事として定着。

この清掃活動は毎年夏、私どものお客様である国交省が、「河川愛護月間(7月)」の行事として主催しているイベント。今年で28年目の歴史があり、関西支店では7回目となります。毎年、支店長から新入社員まで約20名が清掃活動に参加。朝10時に集合して昼までに終わるので、決して重労働というわけではありません。真夏の炎天下にたくさん汗をかいて、川をきれいにした後にみんなで囲むBBQとキンキンに冷えたビールは最高です。清掃活動は年1回ですが、今後は地域に根ざした活動も行いたいですね。



左) 「わんど」の清掃状況です。ポリ袋がゴミで一杯になるまで汗を流して頑張ります。  
右) 清掃終了。記念写真の後は、待ちに待ったBBQ!



**浅田 淳** (あさだ・じゅん)  
OC 関西支店  
副支店長  
都島工業高校卒

設計・施工管理などの経験を経て営業部門へ転身。関西・四国・関東での営業統括を歴任した後、現在は関西支店と中国支店の受注、全社CM業務・プロポーザル管理を担当。

\*わんど…川の本流とつながって入り江のような流れのない溜まりのような場所。イタセンバラという国の天然記念物が生息し、魚類や水生生物の安定した住処となっている。



# ナンバーワン・オンリーワン技術サービスを有するスペシャリスト集団

我が社のパートナーは、各企業それぞれが特定分野でナンバーワン・オンリーワンの技術サービスを有するスペシャリスト集団です。  
こうした強い個がさらに成長し、かつ有機的に連携することで、2020年ビジョン“社会インフラ創造企業～自らが社会を創造する担い手になる～”を目指しています。

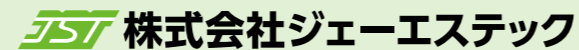
地域社会への貢献はお任せください。  
住民への安心と安全を保障します。



代表者 中辻 英二  
設立 1962年8月25日  
資本金 3,000万円  
住所 石川県金沢市広岡3丁目3番77号 JR金沢駅西第一NKビル  
社員数 136名(2014年9月現在)

- 上下水道の調査・計画・設計コンサルタント部門は、全国で10位
- 東京都下水道局への貢献度は、全国で2位
- 地域社会の顧客満足度85%以上を常に維持

関東地域を中心に、  
高品質のコンサルティングを展開中!!



代表者 崎本 繁治  
設立 1993年7月2日  
資本金 3,100万円  
住所 埼玉県さいたま市中央区新中里四丁目14番17号  
社員数 36名(2014年9月現在)

- 河川・道路・上下水道設計のスペシャリスト集団
- 地域に密着した細やかなコンサルティング
- 経歴多彩な社員によるオープンな雰囲気

公園運営・管理から  
地域の活性化へ!!



代表者 中埜 智親  
設立 2013年3月15日  
資本金 300万円  
住所 群馬県前橋市千代田町二丁目12番1 シェアフラット馬場川1F  
社員数 8名(2014年9月現在)

- 群馬県立敷島公園から、県内の3つ公園の運営・管理へと拡大
- 市街地に点在する公共施設再生に向けた官民連携事業を展開
- 地域の強みを活かし、農業・商業を繋げた地域活性化事業の展開

交通リスク、ゼロ社会へ  
企業等の交通事故削減のためのコンサルティングを実施



代表者 大西 康弘  
設立 2014年4月1日  
資本金 1,200万円  
住所 東京都渋谷区本町4-12-7 泉西新宿ビル7F  
社員数 5名(2014年9月現在)

- 事故削減・安全運転分析支援サービス【車録】
- 企業、自治体等の安全運転の推進
- 交通事故の削減を実現するサービスを展開

## 会社の魅力と仕事のやりがいとは?

我が社の魅力は、古都金沢を拠点に、全国を飛び回るエネルギー豊富な社員にあり。若さと情熱を武器に、高度で革新的なサービスを、迅速に顧客に提供できる社員が勢ぞろいしています。コンサルタントという仕事は、顧客からの高度な要求に応えなければならず、それは時につらく、困難であります。しかし、その苦難を柔軟な発想や行動力で乗り切り、顧客満足を得たときは、最高の達成感「やりがい」があります。

中川 嘉文(なかがわ・よしふみ)  
本社 施設部 課長補佐  
北海道大学大学院



## 会社の魅力と仕事のやりがいとは?

当社は大手コンサルタント出身の多彩な経歴を持った社員が多いため、年齢や役職に関係なく、ざっくばらんに意見できる雰囲気があります。また、各人の知見が融合することで総合技術力を高めています。設計業務は少人数で行うことが多いですが、一個人の能力のみで最高の成果を求めるには限界があります。みんなで知恵を出し合っ課題を解決できたとき、やりがいを感じる瞬間であり、新たな仕事に向かう原動力となります。

戸来 啓(へらい・たく)  
春日部支社 技術部 第2部 技師  
秋田大学卒



## 会社の魅力と仕事のやりがいとは?

4社の共同事業体として、約30人程度が従事している群馬県立敷島公園の副園長として、公園全体の運営・管理全般のマネジメントを担っています。日々の現場では、迅速かつ的確に対応することが求められます。このため、マネジメント力はもちろん、現場力、実行力、判断力などの総合的なスキル向上に努めています。プロ野球公式戦の開催準備全般の中心的な役割を担当し、自己成長を実感しています。また、仕事へのやりがいにつながっています。

平野 曜伯(ひらの・あきのり)  
OC 事業本部付 (株)オリエンタル群馬出向  
千葉大学大学院



## 会社の魅力と仕事のやりがいとは?

トータルフリートサービスは、グループ初の社内ベンチャー企業だと思っています。自らのアイデアが認められ、一からサービスをつくり、必要なリソースを揃え、初めての顧客を獲得した後、子会社を設立することになりました。産みの苦しみはありましたが、立ち上がったばかりの会社を軌道に乗せるのは大変なことですが、苦勞を上回るやりがいがあります。

大西 康弘(おおにし・やすひろ)  
代表取締役社長 兼 OC 関東支店  
プロジェクト開発部 次長  
近畿大学大学院





# 拠点ごとの強みを活かして前進します

海外拠点、現地法人等の強化により、非ODA・非コンサルタント業務を含む新たなグローバルビジネスにも挑戦します。

## カタール現地法人

代表者 郡司 勇  
 資本金 20万カタール・リヤル  
 住 所 Blue Salon, Suhaim bin Hamad Street,  
 Doha, State of Qatar

### 活動内容と将来ビジョン

**石井 亮平**  
 (いしいりょうへい)  
 OCグローバル  
 営業本部  
 タッカ事務所 所長  
 日本大学卒

カタールナショナルマスタープラン (QNMP) およびその派生業務の完了によりドーハ事務所を閉鎖後、FIFA2020に向けてインフラ整備が進むドーハに現地パートナー (Abuisa Holding) と共同出資で設立したもの。パートナー他からの引合に対し、受注・営業活動の方向性を模索中。

## インド現地法人

代表者 阿部 玲子  
 資本金 50万インドルピー  
 住 所 1007-1009, 10th Floor, Narain Manzil, 23,  
 Barakhamba Road, New Delhi 110001, India

### 活動内容と将来ビジョン

**橋本 泰典**  
 (はしもとやすのり)  
 OCグローバル  
 営業本部 営業部 課長  
 国立呉工業高等専門学校卒

主に軌道分野の大型案件が複数進行中のインド市場において、受注案件でのローカルリソースの必要性、および能力の高いインド人人材を活用することを目指して設立。9期後半に受注したデリー〜ムンバイ貨物鉄道 (DFC) 第1期工事への関与を皮切りに、継続する同地軌道案件と併せ他国市場案件への人材供給を目指す。

## ミャンマー現地法人

代表者 宮越 一郎  
 資本金 5万ドル (注:30万チャット相当)  
 住 所 Building No.44, Room No. 607, Sein Gay Har Shopping Condo,  
 Pyay Road,Dagon Township, Yangon, Myanmar

### 活動内容と将来ビジョン

**郡司 勇**  
 (ぐんじいさむ)  
 OCグローバル  
 上席理事 社長補佐  
 国際基督教大学卒

ODA再開後のミャンマーに於いて、複数の計画調査系業務、特に大型MPを実施して来ており、今後数年間で具体的に複数事業のODAによる実施 (Implementation) が予想されている。既に円借款供与が締結したヤンゴン・マンダレー鉄道改修事業の詳細設計業務をJICAより受注しており、これら事業の実施に向けた設計・施工監理業務を視野に、経済封鎖中に枯渇した現地のエンジニアリング基盤をどう受注業務に活用するかも含め、現地法人を核に取り組み。

## インドネシア現地法人

代表者 郡司 勇  
 資本金 30万ドル相当インドネシアルピー  
 住 所 Mid Plaza 2 Building, 4th Floor, JL. Jend.  
 Sudirman Kav. 10-11, Jakarta 10220, Indonesia

### 活動内容と将来ビジョン

**脇田 雄一**  
 (わきたゆういち)  
 OCグローバル  
 道路交通事業部  
 道路技術部 プロジェクト部長  
 スタンフォード大学大学院了

長きに亘り弊社の主要市場で有るインドネシアにおいては、ここ10年比較的堅調なGDPの伸びを示すなど、国内経済の安定を果たしてきており、公共インフラ整備事業も従来の対外援助依存から自国資金による実施に軸足が移ってきた。このような市場環境から、これまでの業務実績・事業成果をベースに、現地資金事業や本邦民間投資事業へより積極的に関与すべく、現地法人を設立した。今後、弊社が実施したODA事業からの派生業務や、PPPを始めとする民間投資に関する業務の受注を目指している。

## 海外市場におけるリーディングカンパニーとして更なる成長を目指す!!

株式会社 **オリエンタルコンサルタンツグローバル**

代表者 廣谷 彰彦  
 設 立 2014年6月2日  
 資本金 4億9,000万円  
 住 所 東京都渋谷区本町3丁目12番1号 住友不動産西新宿ビル6号館  
 社員数 330名 (2014年10月現在)

OCグローバルは、更なる成長を目指し、海外市場のリーディングカンパニーとして開発コンサルタント業務の拡大と強化を図るためオリエンタルコンサルタンツより独立 (分社化) し、事業を運営する運びとなった。今後は、多大な海外業務経歴と豊富な経験・人脈を活かし、また人材育成を始めとする制度を拡充して、世界のあらゆる社会基盤施設に関与できる能力を保持する社員の集団を目指していく。

