

いい仕事してます。

＼ 知ってほしい! /

日本道路 のこと



瀬戸大橋



東北自動車道 応急復旧



新東名高速道路 富士東



羽田空港



成田空港



東雲スイミングクラブ



妙高高原 温泉トレーニングプール



愛知県豊田市 交通安全学習センター



青山学院大学グラウンド



多賀地区多目的運動場



松戸競輪場

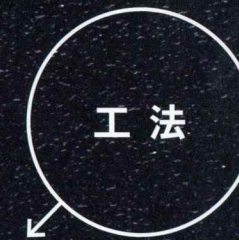


セパンサーキット



実績

こんなことしてます / 日本道路の仕事



工法

1929年(昭和4年)の創業より、全国各地で高速道路や空港の建設を始めとする多くのビッグプロジェクトに携わってきました。その間積み上げてきた技術力やノウハウを、テストコースやスポーツ関連施設の建設や運営などに生かしており、当社の活躍するフィールドはますます拡がり続けています。



レインボーファルト
(カラー半たわみ性舗装 島根・玉造温泉)



斜面舗装
(テストコース)



シャッドファルト
(遮熱性舗装)



クールファルト
(保水性舗装)



樹脂固定軌道
(鹿児島)



レインボーエコブロック Biz
(保水ブロック舗装 杏林大学)



リフレッシュミックス Mix
(薄層舗装)



スーパー Epo アスコン
(高耐久性舗装)



アメニウレタン
(凍結抑制舗装)



NDハイドロシステム
(雨水貯留槽舗装)



ND-IT 施工システム
(情報化施工)



DLペーブ
(2層同時舗装型舗装)

教えて先輩! / 日本道路の良いところは?

見習いたい憧れの先輩がいるところ



東京支店
神奈川統括営業所

細屋 賢吾さん

入社年次：2017年
出身学科：理工学科
学生時代の取り組み：フットサル

仕事のスケールもやりがいも大きいところ



東京支店
神奈川統括営業所

安田 佳弘さん

入社年次：2017年
出身学科：電気電子工学科
学生時代の取り組み：野球

非常にアットホームな会社です

中国支店
山口営業所

濱中 崇至さん

入社年次：2017年
出身学科：都市デザイン工学科
学生時代の取り組み：ボート部



失敗よりも自分で考え
挑戦することを尊重してくれる環境

東京支店
神奈川統括営業所

三浦 和樹さん

入社年次：2016年
出身学科：生産環境工学科
学生時代の取り組み：バンド



気軽に相談できるフランクな職場環境



中部支店
名古屋営業所

若林 瑠美さん

入社年次：2015年
出身学科：社会環境デザイン工学科
学生時代の取り組み：オーケストラ

人が優しいところ



人事部

高橋 聖明さん

入社年次：2017年
出身学科：経済学科
学生時代の取り組み：世界一周

1年目・2年目の早い段階から
いろいろと経験できるところ

東京支店
城東営業所

迎 拓実さん

入社年次：2016年
出身学科：史学科
学生時代の取り組み：アイスホッケー



若いうちから
仕事を任せてくれるところ

九州支店
宮崎営業所

若本 直哉さん

入社年次：2015年
出身学科：経営システム学科
学生時代の取り組み：ブレイクダンス



当たり前を、 もう一步前へ。

RECRUITING
INFORMATION
2019

日本道路株式会社





当たり前を、 もう一歩前へ。

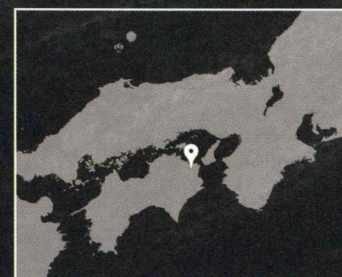
「道路は舗装されていて“当たり前”」。
誰もがそう思うように、インフラをつくる仕事は、
人々が不安なく毎日を送るための
“当たり前”をつくる仕事です。
でもちょっと考えてみてください。
10年前の“当たり前”と現在の“当たり前”は、
かなり違っているのではないのでしょうか。
日本道路が追いつけてきたのは、
その“当たり前”を一歩前へ進めること。
より安全で快適な道路をつくるため、
そしてよりなめらかで美しい道路をつくるため、
私たちは、自らの技術力を磨いてきました。
その根底にあるのは、道路建設の仕上げとなる
舗装工程を担う責任感とプライドです。
“当たり前”を“当たり前”で終わらせず、
人々の暮らしを支えるインフラを、
先進的な技術でより良いものへと変えていく。
日本道路には、社会にも、そして自分にも
誇れる仕事があります。

PROJECT STORY

高松自動車道 板野舗装工事 徳島県板野郡板野町川端～香川県東かがわ市黒羽

四国の大動脈。

近年さらなる発展を遂げている日本の高速道路は、物流や移動の重要なインフラとして、私たちの生活に欠かせないものとなっています。日本道路では、1962年に日本道路公団（現NEXCO）より「名神高速道路吹田茨木間舗装工事」を受注して以来、半世紀にわたり高速道路舗装の実績を積み重ねてきました。先の東日本大震災でも、復興事業に大きく貢献しています。その日本道路が現在手掛けているのが、高松自動車道の舗装工事。「技術の日本道路」として最新の技術も取り入れながら、一丸となって開通を目指すプロジェクトの全貌を紹介します。



PROJECT OVERVIEW

高松自動車道 板野舗装工事

場所	自 徳島県板野郡板野町川端 至 香川県東かがわ市黒羽
施工延長	10.508km
工期	契約締結日の翌日から750日間
請負金	186千万円（税抜）



予期せぬトラブルや制約を、 技術と経験で乗り越える

高松自動車道は、徳島県鳴門市から香川県を經由して愛媛県四国中央市へ至る、路線延長124.2kmの高速道路。四国を代表する道路の一つです。1987年より順次開通され、2003年には全線が開通しました。ただし一部区間は、現在も片側1車線の対面通行が続いており、当初の計画だった片側2車線、計4車線の開通が待ち望まれてきました。こうした歴史を経て、現在4車線への拡幅工事が進められているのが、鳴門ICから高松市境までの51.8kmの区間です。日本道路ではこの拡幅区間のうち、徳島県板野郡板野町川端から香川県東かがわ市黒羽までの10.508kmの舗装工事を行っています。

日本道路がこの工事を受注したのは2016年の11月。現場代理人（所長）の佃さんと、監理技術者（副所長）の渡邊さんは、板野舗装工事プロジェクトに立ち上げ当初から参加しました。所長である佃さんの役割は、発注者である西日本高速道路株式会社（NEXCO西日本）との折衝をはじめ、予算管理や全体の進捗管理など。監理技術者の渡邊さんは、同じくNEXCO西日本との折衝をはじめ、材料から道路の仕上がりにまで品質全般の管理を担っています。その後2017年4月に、舗装

施工全般の管理を担当する舗装主任の吉村さんや、雨水排水管やガードレールなどの構造物を手掛ける構造物主任の島内さんらが加わり、板野舗装工事のチームが誕生。現地でアスファルト合材などを生産する仮設プラントの建設や、設計図面による現地確認などの準備作業を進め、2017年7月に工事がスタートしました。

高速道路の工事は、まず構造物の設置から始まりますが、実はここで最初の難関が待ち構えています。「たとえば、雨水を排水するための縦排水溝の位置が違うなど、あるべき場所にもないといった事態が往々にしてあるんです」と語るのは構造物主任の島内さん。図面自体が道路の計画当初に描かれた古いものであり、実際に設置する場所に設置できず、違う場所に設置したケースが多々あるといいます。「高松自動車道の一期線ができたのは12年前ですので、時間が経っている分、さまざまなひずみが出てきます。こうした課題を発注者と協議しながら解決し、構造物の遅れが舗装に影響しないよう進めるのが私の役割です」。島内さんら構造物班は、こうしたトラブルにも的確に対処しながらバトンを舗装班につないでいきます。



四国支店
高松自動車道 板野舗装工事
現場代理人

佃 文彦

1998年入社。入社後は各地の高速道路やショッピングセンターなどの工事で経験を積み、2007年に名神高速道路の修繕工事で現場代理人（所長）に。豊洲新市場の外構工事などを経て、2016年より現職。



四国支店
高松自動車道 板野舗装工事
監理技術者

渡邊 誠也

1994年入社。入社後は九州支店に所属し、各地で国土交通省所管の国道や空港の工事に携わる。2003年に宮崎10号国道工事で現場代理人に。板野舗装工事には、監理技術者として立ち上げ当時より参加。

一方、舗装で注意しなければならないのが時間です。「セメントやアスファルトは硬化の反応が起こるまでの時間が決まっており、それまでに転圧し、作業を完了しなければなりません。まさに時間との闘いです」と、舗装主任の吉村さん。現場では、2時間以内という制約の中で作業を終えられるよう、作業を止めないさまざまな工夫がなされています。その一つがデータで機械をコントロールする情報化機械施工です。これはパソコンにあらかじめ位置情報となる座標とそのポイントでの施工の高さをインプットし、その情報をコンクリート路盤材やアスファルト合材を敷設する機械に無線で飛ばすというもの。情報を受信した機械は、データの高さ通りに自動で路盤材や合材を敷いていきます。「日本道路では、こうした最新の技術を積極的に取り入れ、作業性や仕上がりの精度の向上を図っています」と吉村さん。IoTなどの技術をいち早く取り入れているところも、業界で「技術の日本道路」と呼ばれているゆえなのです。

日本道路の 看板現場として、 次につながる仕事を

構造物や舗装それぞれに、さまざまな苦労のある高速道路ですが、仕上がりの精度に関しても、国道などの一般道よりもはるかに厳

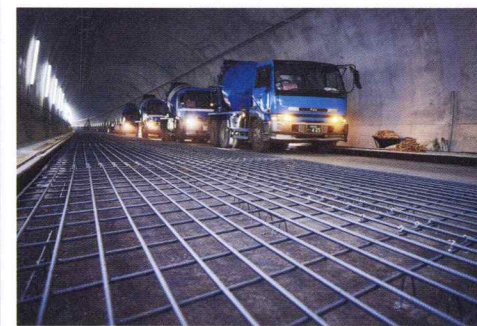
しいものが求められます。1日に数百トンという路盤材や合材を運ぶ、何十台という生コン車やダンプカーを効率よく運行させながら、さまざまなトラブルを乗り越え、厳格な規格に沿った路面を工期通りに完成させるためには、それぞれの作業班同士の連携は欠かせません。監理技術者の渡邊さんは品質面にも目を光らせながら、こうした作業の調整にも注意を払う一人です。「私たち管理する側

の指示一つで、作業の効率は大きく変わります。指示を間違えば、最悪な場合は開通の遅れや赤字にもつながりかねませんので、その辺は日々重責を感じますね」。みんなの仕事をうまく回すため「愚痴を聞くのも私の仕事です」と笑う渡邊さんですが、その責任感と細かな心配りが、現場をうまく動かし、確かな品質を生み出す原動力になっています。

着工から約半年が過ぎ、事故もなく工事が進む板野舗装工事。ただ、前段の他社による道路建設工事の遅れやトンネル内の通行止めなどの影響で、工事には若干の遅れが出ています。そんな中でも所長の佃さんは、工期内での完成に自信をのぞかせます。「予定よりスローペースになってはいますが、最終の開通に間に合わせるための体制は整えています。あとは工期に響くミスを起こさないよう、自分の経験をみんなに伝え、注意を促す

ことが私の役割だと思っています」と佃さん。万一の場合は、機械や人員について全面協力が可能な、日本道路のバックアップ体制も、こうした自信を裏付けています。

板野舗装工事は、現在進めている日本道路の工事の中では代表格といえる大きな現場。全社的に注目を集めるなかで、メンバーたちは、誇りと責任感を持って業務に取り組んでいます。「会社にとって大きな実績となる道路自体の仕上がりはもちろんですが、この現場に携わった人たちが、この経験を糧に成長し、また次の現場で活躍できる。そういう現場にしたいと思っています」と佃さん。2018年夏の一部開通をみんなが笑顔で迎えられるよう、メンバー一人ひとりが自分の役割を果たしながら、一丸となって工事を進めています。



四国支店
高松自動車道 板野舗装工事
舗装主任

吉村 聡

2001入社。北関東支店に配属され、主に民間工事を担当。2010年から高速道路工事に携わり、新東名の新設工事や常磐道での東日本大震災の復旧工事に参加。2017年5月から板野舗装工事の舗装主任を務める。



四国支店
高松自動車道 板野舗装工事
構造物主任

島内 英一郎

2009年入社。入社後は、鹿児島、熊本、長崎の空港滑走路の補修工事などに監理技術者として参加。熊本では現場代理人も務める。構造物の専門家であり、板野舗装工事では構造物主任を務める。



現場に見る伝承のかたち

日本道路の人材育成

現場で働く多くの人から
学ぶ姿勢が、成長を促す



安田 佳弘

YOSHIHIRO YASUDA

2017年4月入社
電気電子工学科卒

大久保 敬久

HIROHISA OKUBO

東京支店 神奈川統括営業所
工事課 係長
2004年4月入社
土木建設工学科卒

細屋 賢吾

KENGO HOSOYA

2017年4月入社
理工工学科卒

高速道路や飛行場など国家的なプロジェクトに携わることが多い日本道路。「道路というインフラを支えることで社会貢献をしたい」という想いを持って働くプロ集団である。現場は先輩から後輩へ、技術や知識だけでなくプロ意識を伝える実践の場だ。宅地造成という現場に配属された2人の新人とそれを指導する先輩に話を伺った。

大久保 2人とも現場に配属されて半年以上経つけれど、仕事には慣れた？

細屋 はい。大久保係長をはじめ皆さんに良くしてもらっています。

安田 最初は不安もあり、目の前の仕事をこなすだけで精いっぱいでしたが、少しは慣れてきました。

大久保 日本道路に就職したきっかけは。

細屋 学生時代に学んだ土木の知識や技術を活かしたいという気持ちがあったし、大学3年生のとき、当社の技術研究所でのインターンシップに参加したとき、何でも言い合えるアットホームな雰囲気を感じ、そこに魅かれたからです。

安田 私は電気電子工学科出身だったので、土木業界はあまり興味がありませんでした。道路舗装関係の仕事をしていた親戚に就職の相談をしたところ、日本道路を紹介され、調べてみると遊歩道から高速道路・空港など幅広く手掛けており、そのスケールの大きさに魅力を感じました。

大久保 会社としては、道路というインフラの保全を通じて、社会貢献をするという使命を負っているのだけれど、今は宅地造成という仕事をしている。当然、ギャップはあったと思うけれど、正直どう思っている？

安田 私は門外漢だったこともあり、道路だろうが宅地造成だろうが、一つひとつの仕事

を一生懸命やるだけという気持ちです。

細屋 宅地造成事業があるとは知っていましたが、自分が配属されるとは正直思いませんでしたが、やってみると地盤新設道路をつくったり、上下水道やガスなどライフラインを整備したりと、一つの街をつくっている感じなので、非常に魅力的な仕事です。

安田 昔、自分の家の近所でも宅地造成をしていて、農地だった所が宅地になり、そこに家が建っていくという光景を見ているので、子どものころに見ていたあの仕事を今、自分がしている、と思うと感慨深いです。

大久保 ところで、研修はどうだった？ 安田は電気電子工学科卒業だから大変だったと思うけれど。

安田 はい。導入研修の後の合宿研修が大変でした。測量をやるのも初めて、CADに触るのも初めてと、とにかく初めて尽くでした。

細屋 しかも、研修所が人里離れた所にあって、一番近くのコンビニに行くのも徒歩で1時間ぐらいかかった(笑)。

安田 そうそう。おかげで研修に打ち込めたと、同期との絆も深まったような気がします。

大久保 学生時代に学んだ知識や技術が、そのまま現場で通用するわけじゃない。大切なのは学ぼうとする姿勢があるかどうか。配属当初は、2人とも自分が何をしたいのか分からなくて、「自分は何をやればいいんですか」と私によく聞いていたよな。

細屋 はい。最初は何かから手をつければい



目標とする先輩が身近にいて学んで磨ける最高の環境。現場でしか学べないこともたくさんあります。



のか、全然分からなくて戸惑いました。

安田 そんなとき大久保係長から「いつまでもオレの指示を待っているようではダメだ。何か聞かなくても自分で考えた上で聞け」と言われたことがすごく印象に残っています。

細屋 私も同じです。「新人なりに自分で考えて行動しろ」とよく言われました。

大久保 自分で考えて行動することが身につかないと、いつまで経っても現場を任せられないからだ。これは私も先輩に言われたことだから、会社の教育の方針の一つ。

安田 また確認作業の大切さを教えてもらいました。自分が警備員を手配し忘れて、係長に謝罪したら「分かった」と一言だけ言って、すぐ別会社で手配してくれた。その姿を見て「これがプロだ」と思いました。

細屋 現場にはいろいろな方が働いており、皆さんの協力なしでは仕事が回らない。それだけに一つひとつ確認し、適切な指示を出す大久保係長の仕事ぶりは、憧れていますし、見習いたいと思っています。

大久保 お世辞を言っても何も出ないぞ(笑)。ウチは実力とやる気次第で高速道路や空港などの国家プロジェクトにも携われるし、そのチャンスも与える会社だ。これからいろいろな現場で経験し、そこで出会う多くの人から良いところを学んで、自分を成長させてほしい。

細屋・安田 はい。頑張ります。

2人の第一印象は？
2人とも元気がいいし、誰にでもしっかりあいさつしていたのが印象に残っています。現場ではそれが大事。

2人に教えたことは？
自分で考えて行動すること。放任主義に見えるかもしれないが、あえて手取り足取り指導することはしていません。

2人の良いところは？
学ぶ姿勢があることとコミュニケーション能力が高いこと。技術や知識よりもこの二つの要素が重要。

2人に望むことは？
お客様のことを常に考えて、一つひとつの仕事のクオリティを上げること。それが会社の信頼につながるから。



HIROHISA OKUBO



KENGO HOSOYA

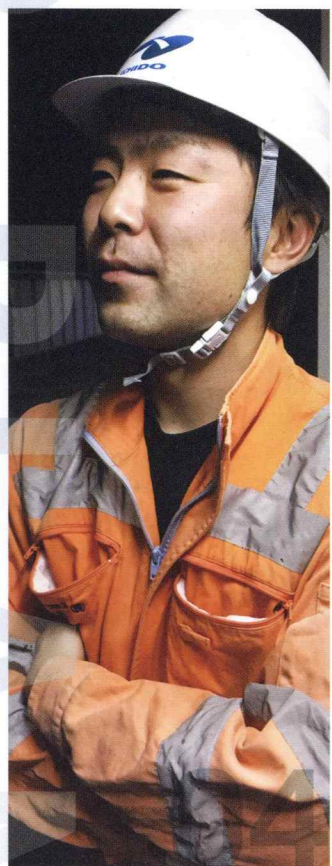
大久保係長はどんな人？
仕事のやり方もそうですが、仕事に取り組む姿勢がすごい。(細屋)
尊敬できる先輩です。身近に目標となる先輩がいるのがうれしい。(安田)

大久保係長から学んだこと
現場の仕事も書類などつくる事務系の仕事も確認作業を怠らないこと。(細屋)
どんなことでも、自分が考えた上で行動すること。(安田)

入社して良かったと思うことは？
作業が進むたびにモノづくりをしているという感覚が味わえること。(細屋)
面倒見がいい先輩が多くて、非常にアットホームなところ。(安田)

YOSHIHIRO YASUDA

先輩社員に聞く
日本道路のキャリアステップ



楽しみ、学びながら
次のスキルアップを目指す

01



工事

久永 健太

KENTA HISANAGA

北関東支店
群馬営業所

学生時代の専攻

農業土木を専攻。水利施設や道路、環境のあり方などについて学ぶ

学生時代に熱中したこと

バドミントンサークルに所属。現在も活動を続けており、市の大会などに参加することも

入社を決めた理由

当社と同じ研究室出身の先輩が2人いるという縁があった。また建築や土木なども検討したが、モノをつくるにあたって何かに特化した方がより面白いのではないかという思いもあった。道路というものを突き詰めてみたかった

— 現在の仕事内容について教えてください

2017年10月より、群馬営業所の工事課でH29管内交通安全工事を担当しています。私にとって初めての国交省の仕事ですが、交通事故が発生した現場で次に同じ事故を起こさないために区画線の整備や、標識を配備するなどしています。また交差点では舗装や側溝からやり直しています。担当地域は、高崎河川国道事務所管内に、沼田、碓井、桐生、前橋といった出張所があって、国道を全部でおよそ40工区ほど工事を行います。工事は今のところ2018年6月の完了を予定しています。

— 仕事の“やりがい”を教えてください

以前、茨城県の現場にいたころから、仕事の幅を広げるためにも早く国交省の仕事を経験したいと思っていました。4年目には一級土木施工管理技士の資格を取得し、当時の上司にも相談していました。あるとき「今回、

お前の名前で国交省の仕事を取ったから、群馬に行ってください」と言われて、今の現場を担当させてもらうことになりました。現場監督としてだけでなく、予算管理なども任せてもらえ、少しずつ効率的に回せるようになってきたことに、仕事のやりがいや面白さを感じています。まだまだ勉強が足りない部分もたくさんあります。さらなる資格取得も必要ですし、いろんなことを学び、吸収していきたいです。

— 職場の雰囲気はいかがですか？

職場は、とても個性的な面白い人たちの集団です。仕事ができる先輩も多くてときにヘコむこともありますが、チャンスもありますし、仮にできないときでもそれをカバーしてくれる寛容さもあります。また現場では、一緒に働く地元の作業員さんなどと、今でもたまに飲みに行くこともあります。楽しめる環境ですし、社員に優しい会社だと感じています。

道・街づくりに直接携わる 安全第一の現場管理



02

工事

若林 瑠美

RUMI WAKABAYASHI

中部支店
名古屋営業所

学生時代の専攻

工学部社会環境デザイン工学科で
環境と調和する建設土木を学ぶ

学生時代に熱中したこと

オーケストラのサークルで高校から
始めたコントラバスを担当

入社を決めた理由

ものづくりが好きで、建設関係の
職業を希望。地図上に残る「道路」
に着目し、道路建設会社として長い
歴史を誇る当社に的を絞った

— 現在の仕事内容について教えてください

工事の現場で、工程管理や施工管理を行っています。記録用の写真撮影や測量なども私の役割。現在は上司と2人で宅地造成という大規模な現場を担当していて、私はサブ的な立場ですが、アパートの外構工事といった小規模な現場の場合は一人で担当することもあります。道路建設のパイオニア的な会社でありながら事業内容が幅広く、工事期間もさまざま。新しい現場に行くたびに、初めて手掛けることや学ぶことが本当に多いです。

どの現場でも仕事をする上で最も大事なのは安全。職人さんがケガをしたり、地域の皆様が事故に遭ったりしないよう、動線や段差などには特に気を配るようにしています。

— 仕事の“やりがい”を教えてください

現場に携わる者として、やはり完成した場所を見る瞬間、一番充実感を覚えますね。あ

とは、まだできることが限られているため、小さなことでも上司に評価されるとうれしいです。

今後、国道や高速道路といった大きな「道路舗装」の現場を担当したいという目標があるのですが、そこでまた新たなやりがいを感じられるのではないかと考えています。

— 職場の雰囲気はいかがですか？

社内は“建設業”のイメージとはかけ離れていて、厳しさをあまり感じません。意外とフランクに話しながら仕事を進めています。休日は、同じ工事系の先輩女性とエステや食事に行ったりすることもあるんですよ。

一方、現場には年上の男性作業員さんが多く「これはこうしないと危ない」と厳しく言われることも。特に入社当時は、会社の先輩でも分からない細かな部分まで、丁寧に教えていただきました。仕事の先輩として指導してくださることに、とても感謝しています。

03

工事

三浦 和樹

KAZUKI MIURA

東京支店
神奈川統括営業所

学生時代の専攻

生産環境工学科で、コンクリート
工学を学ぶ

学生時代に熱中したこと

軽音楽でギターを担当。寮の部屋
にはマイギターが置いてある

入社を決めた理由

人の暮らしを支えている重要なイン
フラでもありながら、その重要
性に気付かれない「道」をつくるこ
とに魅力を感じ入社を決意

— 現在の仕事内容について教えてください

現在は桐蔭学園様のグラウンド工事を担当しています。最初は右も左も分からず、学生時代の勉強と現場での仕事の違いに戸惑いました。翌年の2月に上司から「お前、一人でやってみろ」と道路の新設工事を任せられたときも「無理です」と断ったくらいでした。それでも「失敗してもいいからやってみろ」という言葉に背中を押されて無我夢中にやり、完成して「よくやった」と声を掛けられたときの達成感は格別でした。

— 仕事の“やりがい”を教えてください

現場は自分より年齢も経験も豊富な職人さんが多く、最初は指示を出すのにも躊躇していましたが、自ら声を掛けて、仕事の手順などを教えてもらったりしているうちに、すごく可愛がってもらえるようになりました。全員で一つの目的に向かって取り組むというの

は面白いですし、完成したとき全員で喜びを分かち合えるのがいいですね。一言で道路の新設工事と言っても、同じ現場は一つもありません。作業員の技術力も違えば、土壌も違いますし、天候によって工程が左右されます。それらを全て計算してハンドリングするのは難しい反面やりがいもあります。

— 職場の雰囲気はいかがですか？

上下の風通しも良いですし、現場の職人さんも非常にフレンドリーです。「失敗してもいいから、自分で考えてやってみろ」という考えが浸透しているので、思い切って仕事に取り組みるところが、非常に気に入っています。自分の意見を通して、それで失敗することもあります。その経験を次の現場で活かせばいいという懐の深さを感じます。もちろん工期の遅れや工事の質に大きく影響しそうだというときには、しっかり先輩がフォローしてくれるので心強いです。



失敗してもいいから、
やってみろ。
その一言が成長のきっかけに

04



機械

神田 裕和

HIROKAZU KANDA

生産技術本部
機械部

学生時代の専攻

大学では理工学部で機械工学を専攻

学生時代に熱中したこと

昔から車やバイクが好きで、自分でいじって遊ぶ

入社を決めた理由

機械部の部長が大学の先輩で、直接お話を伺ったこと。仕事内容が興味深く、自分の働く姿をイメージできたことで決意

— 現在の仕事内容について教えてください

NEXCO西日本高松自動車道の現場で、路盤材やアスファルトを生産する仮設アスファルトプラントの責任者をしています。主な仕事は生産管理全般で、アスファルト合材などを規定の温度や粒度に沿って生産し、工事の進捗に合わせて適切な量を供給しています。生産のつまずきが工事の遅れにもつながるので、材料調達や出荷のコントロールにも気を使います。高速道路の新設は何度も経験してきましたが、現場での自分の役割が徐々に高まってきており、これまで以上に責任を感じています。

— 仕事の“やりがい”を教えてください

僕にとっては、まず大好きな機械にかかわれることです。ブルドーザーといった一般的なものから、街では見られない特殊な重機まで、多種多様な機械の運転や整備、調整、改造ができるのは楽しいですね。自社でも特殊

な機械をたくさん所有しており、それらの開発にも携わることができました。

建設業としては、やはり社会に貢献できる仕事であること。以前、関西の方で、申請から道路の完成までほぼ全てに携わったことがあるのですが、そのときは苦勞も多かった分、開通式で少し涙ぐんでしまいました。

— 職場の雰囲気はいかがですか？

僕の所属する機械部は、意見の言いやすい環境です。ただ現場に入れば、いろんな人がおり、開通へのプレッシャーもあるのでぶつかることも。でも同じゴールを目指す上での議論なので、後を引かないのは助かります。大変なことはたくさんありますが、僕はこの仕事が好きだし、機械部が好きです。将来子どもができたとき「この道はお父さんがつくったんだ」と言って、胸を張って一緒に走れる。そんな仕事をしていきたいと思っています。

好きな機械にかかわりながら
社会に貢献できる仕事を



念願の研究職として
未来につながる仕事を担う

05



研究

池田 茜

AKANE IKEDA

生産技術本部
技術研究所
研究員

学生時代の専攻

工学部社会建設工学科で
土木工学について学ぶ

学生時代に熱中したこと

大学のバドミントン部に所属
毎日、練習に明け暮れる日々

入社を決めた理由

大学で学んだ土木の世界。なかでも舗装の技術に惹かれて道路工事・舗装に関する研究職に魅力を感じ、入社を決意

— 現在の仕事内容について教えてください

現在は、耐久性があり、長く使い続けられる道路素材の研究・開発をチームとして行っています。

入社から4年間は関西や東京の建設現場にて、必要な材料や機械の手配など施工管理を行ってきました。活気あふれる現場の雰囲気も楽しかったのですが、今は念願だった研究職を任せられ、さまざまなことを学びながら成果を出していけたらと思っています。研究室では新しい材料を開発し、さまざまな機器で試験をしてデータを評価します。ときには期待どおりの結果が得られず落ち込むこともあります。研究職は一生学び続ける仕事。先輩や上司の方々にアドバイスをいただきながら、一步一步進んでいきたいと思っています。

— 仕事の“やりがい”を教えてください

研究において、すぐに結果が出るというこ

とはまずありません。早くて3年で結果が出たら良い方。本当に地道な仕事だからこそ、コツコツとデータを積み上げ、理想としていた結果を得られたときには達成感があります。

東京オリンピック開催に向けて、人が走りやすい舗装についても研究を行っているのですが、それをもとに今後、日本中の舗装をより良いものにできたらと考えています。そんな遠い未来を見据えながら行う研究という仕事に、大きなやりがいを感じています。

— 職場の雰囲気はいかがですか？

現在の職場は20名、個性的な研究員たちが集まっています。大学教授並みの知識を持っている方たちがそろい、日々研究に没頭する毎日。そのなかで女性は私を含めて2名しかいませんが、女性が建設現場に出たり、研究職として活躍できる環境が整っている会社は業界内でもまだまだ少ないので、今の職場環境にたいへん感謝しています。



お客様の営業窓口として 現場とともに高品質なものづくり

06

営業

加藤 寛之

HIROYUKI KATO

東京支店
城東営業所
営業課

学生時代の専攻

商学部経営学科で
ビジネス全般について学ぶ

学生時代に熟中したこと

長身を活かしバスケット部に所属
ポジションは無敵のセンター

入社を決めた理由

道路建設および舗装工事を行う企業として長い歴史を持つ当社なら、業界内で幅広く活躍できると入社を決意

— 現在の仕事内容について教えてください

入社5年目より営業担当を務めております。日々見積もりの提案や工事内容の確認、受注後の工事のフォローなどお客様からお客へと飛び回っています。工事の提案もただまとめるのではなく、工事を受け持つ現場と話し合いながら、当社ならではの提案をしています。入社後4年間は新潟や長野などで事務を担当していたのですが、高速道路の現場事務を担当したことをきっかけに、自らの力で案件を動かす仕事がしてみたいと、異動の希望を出しました。入社5年目で営業職となり、今では年間で3億円近い案件を担当させていただいています。

— 仕事の“やりがい”を教えてください

営業職というのは数字で結果を出さなければいけない仕事ですので、毎年4月に売上目標を決め、1年後にそれが達成できたかどうか

か振り返り、新たな戦略につなげます。

一方、数字面だけではなく、お客様からその完成度や対応に対してお褒めの言葉をいただくのは、本当にうれしくやりがいを感じる瞬間です。営業はお客様の窓口ですが、実際に工事を担当してくれるのは現場の方たち。だからこそ、常に現場とコミュニケーションをとりながら、みんなが仕事をしやすい状況やお客様との良い関係をつくっていくのが我々、営業マンの仕事だと考えています。

— 職場の雰囲気はいかがですか？

現在の職場は約20名で、みんな仲が良く、楽しい職場だと思います。誰もがイキイキと働き、よく食事会なども開いています。営業担当は私を含めて3名で、自分が一番若手なので、今はまだ先輩たちから育ててもらっている立場。いつかは「あいつに任せておけば大丈夫」といわれる、信頼されるような営業マンに成長するのが目標です。

07

事務

古川 政寛

MASASHIRO FURUKAWA

北関東支店
埼玉中央営業所

学生時代の専攻

政策科学部政策科学科で
社会学・環境問題について学ぶ

学生時代に熟中したこと

体育会の硬式野球部に所属
ポジションは鉄壁のショート

入社を決めた理由

東日本大震災時に、復旧のためには道路整備が欠かせないことを知る。社会に貢献できる仕事に引かれ、入社を決意

— 現在の仕事内容について教えてください

現在は事務責任者を務めています。事務方は、入金管理などの経理関係から工事にかかわる手続きまで、さまざまな業務があります。事務経験の長い方は、知識やスキルだけで淡々と仕事が進められますが、私はまだまだ半人前。分からないことは関係各所に素直に聞いて、たくさんの方に教わりながらなんとかやっています。幸い、もともと営業志望だったほど“人対人”のコミュニケーションは好きですし、得意な方です。学生時代は体育会野球部で鍛えた経験もあり、今まさに「体で仕事を覚えている」真っ最中です。

— 仕事の“やりがい”を教えてください

事務の仕事は「やって当たり前」のことが多く、大きな成功体験や失敗談もあまりありません。地味ですが、どうすればより効率的で、かつ正確な業務を行えるかを、自分で考

え工夫しながら進めていくことが一番のやりがいです。お取引先は官公庁から民間の会社まで幅広く、工事の進め方や発注内容もそれぞれです。事故なく完了させるため縁の下の力持ちとなり、業務にプライドを持って取り組んでいます。また、当社はワークライフバランス推進に積極的で、休暇が取りやすいので、プライベートの充実も次の仕事の原動力になっています。

— 職場の雰囲気はいかがですか？

現在の職場は総勢21名、和気あいあいと働いています。特に所長をはじめとした上職者が、所員へ気軽に声を掛けてくださり、人間関係は非常に良好です。私も今年から責任ある立場を任せられ、プレッシャーもありますが、上長たちが決して「放ったらかし」にせず親身になってくださるので、安心して仕事ができます。期待を裏切らないよう、これからも全力で邁進していきます！



縁の下の力持ちとして
効率よく確実な仕事を

日本道路の幅広い教育支援 [研修体系のご紹介]

当社では社員教育を第一に考え、さまざまな教育支援を行っています。

入社間もない新人からマネジメントにあたる管理職や役員まで、その立場に応じた幅広いサポートを実施しています。

新入社員研修(その1)



新入社員研修(その2)



新人舗装実習



グローバル選抜研修



ランク	全社共通		職能別教育	OJT	自己啓発
	階層別教育	その他			
役員					
部長クラス					
課長クラス	<p>目的：グローバル感覚のある次世代人材の育成 内容：海外洋上研修</p> <p>グローバル選抜研修</p> <p>考課者研修</p> <p>ミドルマネジメント研修</p>	<p>ライフプランセミナー</p> <p>海外事業要員教育</p> <p>海外留学</p> <p>eラーニング</p>	<p>目的：舗装技術に関する高度専門知識の習得 内容：他社と合同での技術専門研修</p> <p>合材センター所長研修</p>	<p>目標管理による個別指導</p>	<p>eラーニング</p> <p>通信教育講座・資格取得奨励</p> <p>各種セミナー・講習会・図書斡旋</p>
係長クラス	<p>目的：幹部候補としてリーダーシップと課題解決能力の向上 内容：マネジメント研修</p> <p>技術系7年目社員研修</p> <p>事務系5年目社員研修</p> <p>技術系3年目社員研修</p>		<p>目的：舗装技術に関する高度専門知識の習得 内容：他社と合同での技術専門研修</p> <p>営業マン研修</p> <p>道路技術専門研修</p> <p>事務社員研修</p> <p>研専技術</p>		
一般	<p>目的：4年間の基礎教育補完／独り立ちへの動機づけ 内容：経営陣とのディスカッション、内部統制講習</p> <p>技術系7年目社員研修</p> <p>事務系5年目社員研修</p> <p>技術系3年目社員研修</p> <p>新入社員研修</p> <p>目的：2年間の基礎教育補完／独り立ちへの動機づけ 内容：経営陣とのディスカッション、工事予算作成実習</p> <p>目的：企業人としての心構えの習得／基本的ビジネスマナーの習得／会社概要の理解 内容：ビジネスマナー、会社概要、先輩社員を交えたディスカッション</p>			<p>教育進捗チェックリスト (4年間)</p> <p>基礎教育標準表</p>	



NICHIDO

日本道路