



株式会社アルメックVPI



ミャンマー国ヤンゴン市の中心部は交通混雑が著しい

設立：1971年
 資本金：7,000万円
 従業員：80人(2019年7月現在)
 本社：東京都新宿区
 事業分野：運輸交通計画、都市・地域開発計画、
 環境・気候変動、社会開発、民間セクター、
 ガバナンス・法制度など
 募集職種：開発コンサルタント(通年)
 募集人数：若干名
 住所：〒160-0022
 東京都新宿区新宿5-5-3(建成ビル)
 TEL：03-3353-3200(代)
 MAIL：hq@almec.co.jp/
 HP：http://www.almec.co.jp/

開発コンサルタント企業

都市開発・交通計画に
多くの実績

50年に近くわたり、運輸交通計画や都市・地域計画を中核としつつ、環境、社会基盤、社会開発など国内外でコンサルティングサービスの領域を広げているアルメックVPI。海外拠点としてフィリピン、ベトナム、モンゴルに事務所を構え、これらの国々を基軸として主に東南アジアで事業を展開。海外業務は国際協力機構(JICA)、アジア開発銀行、世界銀行、その他国際機関、外国政府、日本政府が主なクライアントだが、近年は民間企業にも対応する。代表的なJICA案件の一つベトナムの「ハノイ市総合都市開発計画調査」は、急成長する同市の社会経済、環境、交通住宅など多くの分野の開発計画をカバーした案件。この調査に基づいて、ベトナムの都市計画制度の改革、都市鉄道の建設が進められるなど都市開発のモデルとなっている。

実現させるための
方策を語る人

今後は従来の専門領域に留まらず、開発途上国でニーズが高まる経済開発や環境、観光計画などの取り組みを拡充していく方針だ。海外部門での新卒採用は修士課程か博士課程修了見込みの者が対象だ。中途採用は原則として運輸・交通計画や都市・地域計画などの経験者が対象となる。仕事に取り組むスタンスとして「できない理由」ではなく、実現する方策を語る人が評価される。現場で問題点を発見し、課題解決に向けた提言をする能力も必要だ。「この業界で重要なのは知性、人間力、専門性に加えて、他の人々・生活文化に好奇心を持ち、積極的に対話する意識。部活などでリーダーや世話人などを務め、人のために尽くす思いのある人にはうってつけです」と代表取締役・長山勝英さん。

社員の声

街の将来を形どる仕事にやりがい

JICA案件の「ミャンマー国ヤンゴン公共バスサービス改善プロジェクト」でバス路線のサービス向上に向けた技術協力をしています。業務調整と公共交通計画などを担当し、日本に戻ってもすぐ出張という、1年のほとんどを現地で過ごす日々。ヤンゴンのバスは300路線、100以上の事業者がありましたが、2017年1月、現地政府により「運行に関するルールを定める」「60路線に統合する」など、バス運行体制のリフォームを実施。まだまだ課題が多く、日本のバス事業に関するノウハウを活かして、サービス改善を目的に、2021年までこの仕事は続きます。ヤンゴンでは同じくJICA案件の都市鉄道整備計画や外環状道路整備計画で需要予測を担当しています。スタッフも同じなので仕事につながり、広がっていく感じ。今後は「大きな夢をかける」マスタープランの仕事がしたいです。



アルメックVPIに入社

横浜国立大学大学院を修了
(都市イノベーション学府)

神戸市立
工業高等専門学校を卒業

出張必須アイテム

「日本のシリアル」

海外にも売っていますが高価なので、日本から2箱ほど持っています。最初の1カ月くらいはもつので安心なんです。手軽に栄養を取れますね。



私のキャリアパス



現地の人からも お礼やコメントが来ます

開発コンサルタントの仕事をしたかったのは、大学院生のときです。修士1年時、インターンシップで当時のアルメックVPIの代表にお世話になり、フィリピン・マニラにて業務に帯同したことがきっかけで、開発コンサルタントとして途上国の都市計画の仕事をしたと決意し、入社しました。日本で都市計画をしようとしても大きなインフラ整備プロジェクトの数は少なくなっているの、大きな画を描けるとしたら開発途上国だと実感したのです。

現地の人や現地に住む日本人に「ここのバス良くなったよね」と直接言われたり、プロジェクトに関するフェイスブックページでコメントをもらえたりしたときに、市民の生活に直結する仕事をしていると実感します。また、この年齢でやれることにしては、とても大きな仕事ができていると感じています。

太瀬 隆敬さん
海外事業本部・交通計画部



株式会社アルメックVPI

社員インタビュー

- ミャンマー国タニンダーリ地域開発計画
にかける情報収集・確認調査 都市開発案件
- 現場のニーズに合った地域開発計画をつくるための調査
- 地域住民や行政担当者等、幅広い関係者からのヒアリング実施
- 自然豊かな地方部における情報収集調査 ミャンマー



代表からの一言!



代表取締役
長山 勝英 さん
Nagayama Katsuhide

我が社の「ビジョン」

人が幸福でいられる 社会の基盤づくり

当社は、個人個人が真に幸福でいられる社会の基盤づくりに最大限の貢献をすることをモットーとしています。人々が幸福に暮らしていける豊かで公正な社会の形成へ向けて、貢献していきましょう。

国際協力業界を「目指す人へ」

人のために尽くす 思いを大切に

この業界で重要なのは体力に加えて、他国の人々・生活文化に好奇心を持ち、積極的に対話する意識。部活などでリーダーや世話人などを勤め、何よりも人のために尽くす思いのある人にはうってつけです。

会社概要 Company Profile

都市と交通のプランニング 国内外で活躍

アルメックVPIは50年近くにわたり多くの実績を積み上げてきた。都市計画・開発、交通計画を中心としたプランニングが得意分野だ。国内業務と海外業務の部門を持ち、互いの情報交換や研究を目的としたR&Dセンターを設置して社内の経験を共有している。海外業務は国際協力機構(JICA)、アジア開発銀行、世界銀行、その他国際機関、外国政府、日本政府が主なクライアントだが、近年は民間企業の要望にも対応している。

設立：1971年 募集職種：社会開発、産業・経済開発、都市開発、
資本金：7,000万円 交通・運輸、環境分野に関連する
従業員：75人 プランニングを担う専門技術者及びエコミスト
本社：東京都新宿区 募集人数：若干名
海外拠点：マニラ、ハノイ、ウランバートル
事業分野：交通計画、都市開発、インフラ、環境・気候変動、民間セクター、
ガバナンス・法制度など



住所：〒160-0022 東京都新宿区新宿5-5-3 (建成新宿ビル)
Tel: 03-3353-3200 (代)
Mail: hq@almec.co.jp
HP: http://www.almec.co.jp/



Personality desired

求める人物像

他人を尊重し 公平・公正な広い視野を

人のために尽くすという高い志を持ち、プロフェッショナル・コンサルタントとしての自己実現に向けて努力をいとわない人を求めています。計画立案に関係する全ての人々を尊重し、その状況を正しく理解することに努め、公平・公正な広い視野を持った深い人間性を自ら育てていってください。



国際協力の分野に興味を持ったのは、途上国に低所得者層向けの住宅を建設したいという思いがきっかけでした。そのため、建築を専門分野に選び、大学、住宅メーカーで1級建築士として経験を積んできました。その後、青年海外協力隊の建築隊員としてバングラデシュの中央省庁で建築設計に関与。途上国における問題点と実態を把握し、国際協力の分野に打ち込むことを決意しました。

その一方で、建築という分野だけでは途上国に与える影響は限られており、都市計画と建築の両面から都市を考えることも大切だと、バングラデシュで痛感したのです。そこで転職を決意し、帰国後に大学院で都市計画を学びました。

修了後は都市計画や交通計画の実績を持つ当社へ。一昨年の入社以来、バングラデシュ都市交通整備事業準備調査をはじめ、ミャン

マー、フィリピン、ベトナムで、政府開発援助案件に取り組んでいます。コンサルタントという立場上、青年海外協力隊時代よりも現地住民との距離は遠く感じますが、今も現地の人との触れ合いが一番のモチベーションです。国際協力を目指す皆さんには、ぜひ現地の方々と深く知ることをご心掛けてほしいと思います。

私の「悲喜こもごも」な話

調査で漁師さんに話を聞きに行った時、「よく来たな」と歓迎され、刺身をふるまわれました。途上国で刺身が食べられるのかと感動したものの、その後、腹痛に。調査中の体調は芳しくありませんでした。

河野 洋一郎 さん

Kono Yoichiro
海外事業本部 総合計画部

キャリアパス

大学卒業後
住宅メーカーで設計に従事

ターニング
ポイント
★ 青年海外協力隊に
参加

帰国後、途上国における
都市計画を学ぶため
大学院へ入学

大学院在学中に
アルメックVPIに転職

主にアジア諸国の
JICA案件に従事



アルメックVPI

POINT

都市開発、交通計画に多くの実績

プランニング(計画)に特化

東南アジアに拠点をもち活動

企業・採用情報

設立	▶ 1971年	募集職種	▶ 社会、経済、都市、交通に関連するプランニングを担う専門技術者
資本金	▶ 7,000万円	従業員	▶ 75人
本社	▶ 東京都新宿区	海外拠点	▶ マニラ、ハノイ、ウランバートル
海外拠点	▶ マニラ、ハノイ、ウランバートル	募集人数	▶ 若干名
事業分野	▶ 国内および海外の都市計画、交通計画、地域開発計画、経済産業開発、環境計画などに関するコンサルティング、プランニング	募集人材	▶ 文系・理系 新卒・中途 修士・修士



ベトナムの交通渋滞の緩和に取り組む

都市開発・交通計画をリード

2013年4月、運輸・交通や都市開発分野に高度な専門性を持つアルメック、官民連携事業などに取り組んでいたバリュープランニング・インターナショナル(VPI)の2社が合併して現在のアルメックVPIとなった。運輸・交通計画や都市・地域計画を中核としつつ、環境、社会基盤、社会開発など国内外でコンサルティングサービスの領域を広げている。

海外拠点としてフィリピン、ベトナム、モンゴルに事務所を構え、これらの国々を基軸として主に東南アジアで事業を展開している。

同社が手掛けた代表的プロジェクトのひとつ、ベトナムの「ハノイ市総合都市開発計画調査」(国際協力機構JICA)は、急成長する同市の社会経済、環境、交通、住宅など多くの分野をカバーし

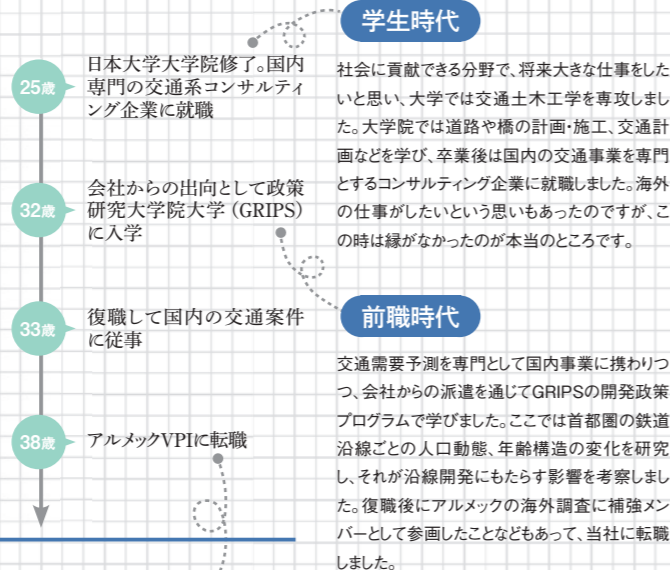
た案件だ。この調査に基づいて、ベトナムの都市計画制度の改革、都市鉄道の建設が進められるなど、都市開発のモデルとなっている。

今後は従来の専門領域に留まらず、開発途上国でニーズが高まる経済開発や環境、観光計画などの取り組みを拡充していく方針だ。

海外部門での新卒採用は修士課程、または博士課程修了見込みの者が対象だ。中途採用は原則として運輸・交通計画や都市・地域計画などの経験者が対象となる。

しっかりとした目標と専門性を高める意識を持ち、状況に臨機応変に対応できるフレキシビリティのある人材を同社は求めている。公共性・社会性への信念、開発コンサルタントとしてやり抜く覚悟、コミュニケーション能力や確かなスキルも欠かせない。

社員に聞きました!



現在

海外事業本部・交通計画部
シニアコンサルタント
(日本大学大学院・理工学研究科/
政策研究大学院大学・開発政策プログラム修了)

小田 崇徳 さん
Oda Takahiro

これまでの主な担当プロジェクト

- ベトナム・ハノイ公共交通改善プロジェクト
- フィリピン・マニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ作成支援調査
- インドネシア・JABODETABEK都市交通政策統合プロジェクト

経済成長著しいフィリピンのマニラ首都圏の持続的発展に向けた運輸交通ロードマップ作成支援として、都市鉄道や道路の需要予測に取り組んでいます。マニラはアジアでも最悪レベルの交通渋滞に悩まされており、交通インフラ整備は重要課題です。また、インドネシアのジャカルタ首都圏の案件では、副総括として都市交通政策の策定を手掛けています。

今日のTo Do!

- ✓ 交通需要予測の計算プログラム作成(国内)
- ✓ カウンターパートとの協議(海外)
- ✓ 交通調査の監督および現場視察(海外)

印象深いプロジェクトや業務は?

私にとって初めての海外案件だったベトナムの「ハノイ公共交通改善プロジェクト」は印象に残る仕事でした。首都ハノイでは人口増加に伴って乗用車やバイクが急増し、交通渋滞が深刻化しています。このプロジェクトは、ハノイ市が計画する都市鉄道が建設されるまでの渋滞緩和策として、バス交通の利用を促進する取り組みです。ハノイではバス利用率が低いため、サービス向上に向けた市交通の能力強化を通じて、利便性・快適性の改善を図りました。バス専用道路の整備、私的な交通手段の制限など総合的に対策を実施しており、効果を挙げつつあります。



この仕事を目指す読者へ一言

自分の強みになる専門性を持つことが大切であり、具体的には修士号や業務経験が求められます。仕事に取り組むスタンスとして「できない理由」ではなく、実現する方策を語れる人が評価されると思います。現場で問題点を発見し、課題解決に向けた提言をする能力も欠かせません。そのために日々の努力を惜みず、諦めない気持ち、そして確固たる目標を持って進んでほしいと思います。

Company Data



(株)アルメックVPI

代表者
代表取締役 長山勝英 / 石本潤

〒160-0022
東京都新宿区新宿5-5-3
建成新宿ビル

TEL 03-3353-3200(代)
Email hp@almec.co.jp



SDGsが示唆するものを見直せ

弱者に優しい都市づくりを日本の誇るべき知見に

(株)アルメックVPIの代表取締役を務める長山勝英氏は、政府開発援助(ODA)によるモンゴルの首都ウランバートルの都市開発プロジェクトなど、アジアを中心にさまざまな都市開発を手掛けてきた。ポスト・コロナ時代において、都市計画作りをはじめとするまちづくりは、どうあるべきなのか。長山氏の展望を聞いた。

劇的なパラダイム・シフトはない

新型コロナウイルスの感染拡大を受けても、国内外で日本勢が手掛ける都市開発に劇的なパラダイム・シフトが起こることはないだろう。と言うのも、東南アジア諸国は新型コロナの影響がそれほど深刻ではない。それに、日本人は失敗から教訓を得て、次に生かすことが苦手だ。日本は過去にもスペイン風邪などのパンデミックを経験し、39万人もの死者を出したが、日本の都市開発の在り方が大きく変わることはなかった。

しかし、コロナ禍を経験して、まちづくりの理念や価値観の置き方にある程度の変化は期待できる。重要なのは、持続可能な開発目標(SDGs)が示唆していることを今一度見直すことだ。SDGsでは

目標11で「住み続けられるまちづくりを」が掲げられており、その中には持続可能(サステナブル)、包摂的(インクルーシブ)、強靱(レジリエント)といった概念が散りばめられている。ここを出発点として、今後のまちづくりをどうしていくべきか、開発途上国とも一緒に考えていくべきだ。

途上国では「防疫」がより重要に

安全な快適都市の条件として「保健衛生」や「防疫」という概念が持ち込まれる場合が増えてくると思われるが、その際3つの視点を重視したい。1つ目の視点は、都市空間をどうするかである。都市には適正密度があり、「1ha当たり100人」が市街地の大体の目安になっている。これが東京の新宿になると1ha当たり300~400人になるが、こうした“高密度”は、都市の魅力の一つでもある。もちろん、パンデミックのような時には人と人との間の距離を2mあけるといった“防疫距離”を確保するのは必要だ。しかし、新

型コロナが終息した後もこうした傾向を続けるのは、都市計画に携わる立場から言えば好ましくはない。快適な生活を保証する人口密度にもっと注意が向けられる必要がある。

都市計画には緑地公園といった「オープンスペース」という考え方がある。在宅勤務をする中で自宅の周囲に多様なオープンスペースがあることに気付いた人も多いだろう。だが一人当たりの公園面積がバンクーバーで30m²、パリで12m²ある一方、東京23区は3m²と非常に狭い。今後、もっとオープンスペースを増やしてリラックスできる環境を作り、都市にゆとりを持たせようという傾向が強まってくるだろう。

2つ目の視点としては、交通のアクセシビリティがある。SDGsの目標11のターゲットの一つに挙げられているように、女性や子供、障害者などすべての人が公共サービスにアクセスできるようにする動きは、より重要なテーマになるだろう。緊急事態宣言において公共交通機関の利用自粛が呼び掛けられた結果、多くの人々が不便を負ったが、特に老人、病人、障害者といった交通弱者が容易に移



ゲル居住地区から高層アパート地区への変貌が急速に進む、モンゴル・ウランバートル市。長山氏が10年間にわたり携わってきた都市開発プロジェクトは、2019年に終了した=アルメックVPI提供(本誌70~71ページに関連記事)

動できない状況に追い込まれた。誰もが公共交通サービスを受けられるよう、包摂的なシステムをどう作るか検討する必要がある。感染症への対応は医療・保健分野に属する話ではあるが、医療機関への円滑なアクセス手段の構築などは都市計画の仕事であろう。

3つ目は、「防疫的環境」という視点だ。途上国では、より重視されていく可能性がある。例えば、マラリアやデング熱の原因となるウイルスは蚊が媒介するが、都市で放置されたゴミに溜まった水の中で蚊が繁殖するため、廃棄物処理システムの整備は防疫の一つになる。下水・排水施設なども含めた都市環境インフラの整備と維持管理に自治体がどう対応していくか、ガバナンスの観点も重要だ。

地域住民の視点も取り入れる

新しい価値観に支えられたまちづくりを達成するには、弱者を含めた住民や地方自治体の意見を吸い上げ、都市計画や政策に反映する、ボトムアップのアプローチを取り入れることが必要だ。

我々が主体となって実施している国際協力機構（JICA）の「タイ国未来型都市持続性推進プロジェクト」（2015年7月～現在）は、まさにボトムアップのアプローチによる地方の都市開発を目指したものだ。同プロジェクトでは6つのモデル都市を選定して、観光、教育、交通など各都市でテーマを選定し、将来の持続可能な都市計画を策定した。その際に、住

民やNGO、大学教授など、地域の各アクターたちと自治体が一緒に「自分たちのまちをどうするか」を議論し、将来ビジョンから具体的なアクションプランまで作成した。

この取り組みで私が重視したのは、現地の人たちが次の世代に「自分たちはこのように考えてまちづくりに参加した」と誇れる、“伝説”を作り上げることだ。私は、都市計画とは「こうした価値を大切に生活していきませんか」というのを、次の世代に引き継ぐ作業だと考えている。そのために「何が問題か」を問いかけつつ、解決策などを議論していく。そうした中で次の世代に「親達が作ったこのまちを大切にしたい」という意識が育まれて、まちは持続可能となると考えている。

このボトムアップ・アプローチは、ウランバートルでの都市計画マスタープランの策定でも取り入れた。ODAによる都市計画では、昨今、多くがこのアプローチを採用している。面白いことにフィリピンは、このアプローチの先駆者であり、我々が学ぶべき知見を多く持っている。同国では、民主的な地方自治法の下で、地方自治体が主体となった都市開発の制度が整っている。住民の声を地方自治体に届けるNGOの活動も活発だ。人々に法令順守の意識が低いことが課題であるが、法的枠組み自体はよく整備され、個々の能力は高く、地方自治の主体性はしっかり機能している。学ぶべき点は多い。



(株)アルメックVPI 代表取締役／
国際開発ジャーナル論説委員 **長山 勝英氏**

早稲田大学、米ペンシルベニア大学院を修了。都市経済学博士、技術士。(株)パシフィックコンサルタンツ・インターナショナル取締役を経て、2006年からバリュープランニング・インターナショナル(株)社長。13年から現職

本当の“スマート”とは

最後に、近年、都市開発分野でよく話題に上がるスマートシティに関して話したい。日本政府が掲げるスマートシティは、どうやら日本が持つ最先端の技術を活用した都市を意味しているようだが、やはり忘れてはならないのは弱者の包摂だ。我が国は、都市開発にユニバーサル・デザインを積極的に取り込むなど、障害者を含めたすべての人が暮らしやすい“優しい”都市づくりが進められてきた。

「質の高いインフラ」もいいが、日本はもっと、こうした温かみのある部分を価値として大切にしていすべきではないだろうか。そうすることでその価値をさらに磨いていこうという動きも出てくるし、海外に向けて「やってみてはどうですか」と発信していける。そういうことこそ“スマート”なのではないだろうか。本当のスマートとは何か、もっとみんなで議論をしていくべきだと思う。