



2012 第320号 1 MONTHLY Mitsuwa

維新建設株式会社

(北九州) [ishin-1f@xqh.biglobe.ne.jp]

(指 扇) [sashiogi@ishin-a.co.jp]

(宇都宮) [utsunomiya2@ishin-a.co.jp]

(小 山) [oyama@ishin-a.co.jp]

(古 河) [ishin.koga@sweet.ocn.ne.jp]

(館 林) [tatebayashi@ishin-a.co.jp]

かい 隼より始める年とする



維新建設(株) 専務取締役 庄田 雅直

維新建設の 2011 年を振り返り、私の率直な感想は「非常に慌ただしい」のひと言に尽きる。世間では 2011 年を表す漢字に希望を込めて「絆」と選んでいたが、私は現実を踏まえて「慌」（音読み：コウ）の漢字を一番に選ぶ。その慌ただしい理由の第 1 に、前年の 2010 年と同じ 16 件の事故・トラブルが発生してしまい、うち 10 件の対応に時間を大きく割いたこと。第 2 に、日本中が

震撼した東日本大震災の発生により、鉄道の復旧工事対応に時間を割いたこと。第 3 に、些細なトラブルから、会社の就労システムを大きく見直し、改善してトラブル対応に時間を割いたこと。以上の 3 点が「慌」を代表する理由として挙げられる。この 3 点のうち、第 2 の理由である東日本大震災は予測不可能な天災という観点に立ち、私を含め全社員が貴重な経験を積み、鉄道の早期復旧工事という社会インフラの復旧に少しでも貢献することが出来た。この経験は会社の実力度を押し上げ、発注者より多くの感謝状を貰うより、会社の成長に費やした時間を補うだけの達成感や充足感があった。また第 3 の理由も、労務管理において、これまで不備だった点を修正して、法令遵守と言えはやや大袈裟だが、変則な勤務時間が常である軌道業界に身を置く企業として、しっかりとした労務管理システムを構築するために議論を重ね費やした時間だった。結果として、第 2 と第 3 の理由にあたる「慌ただしい時間」は、振り返ってみると会社の成長に繋がった時間となった。問題は第 1 の理由である 16 件の事故・トラブルのうち、10 件のトラブル対処に費やした時間だ。私が対処した 10 件の内訳は、労働災害：4 件、鉄道設備損傷：3 件、列車運転の影響の無い線閉超過：1 件、交通事故：1 件、社員の私傷病による死亡：1 件である。いずれ

も過去に前例のある 10 件だったため、会社として再発防止に昨年も取組み失敗だと言われても仕方がない。つまり、これまで事故・トラブルに対処した時間が会社として全く財産となっていなかったことに、いい加減気づかなければならない。これは私を始め、長を司るリーダー、現場の責任者、そして一般社員ら全社員が深く反省しなければ、今年も誰かが現場で怪我をし、鉄道設備を誰かが“ウッカリ”で壊し、誰かが交通事故で大惨事を引き起こしてしまうことになる。そんな会社に安心して勤めたいと誰が思うのか、そんな会社で未来を語り、笑顔で夢を語れるのか。そう思えば思うほど、新たな年に不安と不穏な空気を感じずにはいられない。

そこで、同じ時間を使うのなら有意義な時間を使い、会社として実り多き 1 年にするため、私が最も力を入れるプロジェクトは、

- ① 事業所運営委員会の設立により、停滞しているベストモデル、小集団活動に焦点を当て、事業所組織の在り方を根本から作り直す
- ② 声かけ合い運動で活気ある現場にしていき、“ウッカリ”ミスを防ぐ。そのため私が現場パトロールの際に活気ある声かけが出来ているか、責任者のみならず全ての社員を積極的に監査する。また所長、副所長もこの視点で現場をよく観察してもらいたい。ちなみに監査するということは、人事評価に移行するということである
- ③ 1 週間の出勤スケジュール(番割り)の定着化を各事業所の番割者に徹底させ、事業所の労務管理力を鍛え向上させる。この 1 週間スケジュールを定着させる狙いは、社員へ休暇日を事前に告知することで公私のメリハリと私生活の充実化を図り、業務にプライベートな問題を持ち込ませないことと、過労による事故の誘発を防止することや、1 週間の現場作業の流れを人員まで確定させることにより、行き当たりばったりの施工計画や昼間の段取り作業の無駄を省くことである

以上の 3 点に私は軸足を置いて指導に力を入れ、限られた時間が有意義な 1 年となるようにしていきたいと年頭に思っている。

元旦から大規模工事に挑む

宇都宮事業所 次長 大宮 勇司

ミツワグループ社員の皆さんは正月中はゆっくり休まれたでしょうか。宇都宮事業所では、年明け 1 月 1 日・2 日・3 日と JR 宇都宮貨物ターミナル駅構内の SC 分岐(50N8#鉄マクラギ)全交換工事を施工しました。維新建設・大鉄軌道・永岡建設の 3 社合同で 1 月 1 日・2 日の人員は 75 人、1 月 3 日は 30 人の体制で施工しました。交換場所が貨物の主要経路であることと、施工箇所

▶ SC 部の挿入を指揮する
大宮次長(中央)



が狭隘で難作業であるため、どうしてもこの3日間しか線閉がとれず正月三が日の施工となりました。しかし、日程的には若干余裕があり昼間だけの施工であったのでいくらか救われました。11月末に材料を取り卸し、仮組立、解体、運搬、組立と進めましたが、12月は各社多忙となり、空いている人数をかき集めての作業が多く、PKY・施工検討会も段取り不足で、最終的に12月27日に最後の施工検討会が行われ準備不足が否めない状態で交換初日を迎えることとなりました。

初日は旧分岐器の撤去、旧道床のすきとりと作業が進み若干、通路仮設・段取りなどで手間取った作業はあったものの、時間的には計画より早めで順調に進みました。すきとりが終了し、5分割で組んだ分岐をSC部から順番に横取りが始まり、ここでも多少手間取ったもののなんとか18時頃までには、挿入まで終了し初日が終わりました。2日目は中継レール等の加工接続、碎石投入、軌道整備とほぼ順調に進み、結果3日目を残し片付けが少し残った程度で全ての工程を終了することができました。これも参加いただいた皆様のおかげであると深く感謝しております。とくに遠方より応援していただいた共立建設の本村常務さんや石松所長さんら共立建設の皆さんと、ミツワEG五丁台(事)より千田所長さんら整備士の皆さんは、正月中にもかかわらず来ていただき大変感謝しております。準備不足・打合せ不足での交換作業で何とかケガ人もなく無事に工事を終えることが出来て本当によかったと思います。今後は準備・打合せ共に万全な状態で工事に臨めるよう努力していきたいと思います。皆様、本当にありがとうございました。

安全を譲り合っても良い仕事はできない

宇都宮事業所 所長 川島 健路



今年の4月で私は所長として1年が過ぎますので、今回は昨年の振り返りと近況について考えていることを書かせて頂きます。東日本大震災があり、3月末から4月…GWと各所へ災害復旧工事や応援工事に出向き、あれよあれよと日が過ぎましたが、その分、鉄道工事への影響(材料や工事の変更)が大きなウェイトを締めたのも事実でありました。数カ月は間合い不確定

で日々、当夜の作業を行うのか分からない状態、材料も入るかどうか分からないなど～盆休み後は作業をどの程度残せるのか、旅客の売り上げによっては…と不安が次々と押し寄せたことが記憶に残っております。下期には工事単価の5%引き下げとの話もあり、より一層今後のことについて考えさせられました。しかし、年末・年始休暇明けのJR東日本・柳下常務の仰る通り、世間から鉄道の早期復旧に対する期待はとて大きく、その分、私達の担う責任も非常に大きいことを知った年でもありました。線路の復旧を心待ちにして

いた人々の映像をニュースで見るたびに己の背筋が少し正される思いでした。

世の中の状態に人が一丸となり団結する傾向にあるなか、仕事が忙しいとはいえ私の事業所も含め気になる事象が相次いでいるのも近況のひとつで、「誰かが気付くはず」、「見ていないから大丈夫」、「いつも大丈夫だから何も起きない」など、元請様や発注者様からの信頼が危うくなる事象は起こしてはなりません。しかし起きています。これは計画段階の段取り不足や声掛け合いの不徹底、物事の考え方の過信、ルールの無視など簡単に言うと「質が低下」しているのでは？と考えます。他で起きた事故を自所に置き換え「自分たちならこうして防ぐ」、「気付いたら声を掛ける」、「見て見ぬふりで作業を進めるとどうなるか」など、個人々々の考え方そのものを変革していく必要があると思います。最近よく耳にする「プロ」と言う言葉に多くの社員が賛同してくれるか、今年はこれに拘って行きます。

事故を起こすとももちろんペナルティがあります。そこに視点を置くのではなく「〇〇をして事故や危険は未然に防ぐ」、「相手が誰でも気付いたら言う」といった風土を創り、誰々任せ…の無いように様々な視野で水平展開して、この年度末そしてまた年末…と目標を次に次にと継続できるよう、この一年を事業所の安定の年にしていきたいと思います。仕事は謙虚に、志はやや高めに、ルールは絶対に破らない事業所の運営を目標に掲げ年初の挨拶とさせていただきます。

今年こそ“無事故365”達成へ

小山事業所 所長 里村 寿広

昨年は、小山事業所・宇都宮事業所・他社と事故を非常に多く発生させてしまいました。

皆さんは、どうお考えですか？「俺がやったわけじゃないし、今仕事があるからいいんじゃない！」と

思っている人はいませんか？小山事業所の社員、維新建設社員の皆さんは上の文章のような考えをもっている人は絶対にいないと信じています。他山の石と考えてはいけません！

今、ユニオン建設・維新建設は、首の皮一枚だと思ってください。“**何か事故を起こすとエリア・ショバを無くす！**”一人ひとり何をすべきか考えてみてください。私も、今後皆さんに、声かけ・問いかけをしていきます。

月間・週間打ち合わせ、施工前ミーティングをもっと密に行っていきます。不安要素などがあったら話し合いをしていきます。

皆さんにお願いです「**自分は、大丈夫！**」と思わないでください。

「作業の始めと終わりは気をつける」「絶対に虚偽やウソをつかない」を頭に叩き込み今後の作業に取り組んでいきたいと思います。

最後に・・・社員心をひとつにして事故の根を紡いで行きましょう！

そして健康に注意してがんばろう！！

力を合わせ築く新鉄路

上越作業所 所長 遠藤 哲也



新年明けまして、今年も新潟は上越から近況報告にて失礼致します。上越に来て早いもので1年が過ぎ去りました。全長 13.9K の工区も少しずつですが道先が見えて来ています。今年も積雪が半端でなく社用車を運転する人は、とくに神経を使っています。元々雪国の人だらけで慣れたものですが、、、さて、昨年下半年からいよいよ本工事メー

ーンのレール面整正の工事工程となり昨年の12月より上り線の一部区間で試し注入を施工しました。先行・高低・水準・軌間・通り・可変パット注入班と6班に分かれ一連の流れ作業となり、現在の在籍・21名で本番へ向けて耽々と準備を進めています。さらに1月16日からは13名の助勤者が増え、上越作業所では総勢34名体制で大所帯になります。この13名の助勤をいただく会社は地元の道路工事を専門とする本間道路㈱さんです。昨年まで当該工区にてスラブの注入工事をユニオン建設さんより請負っていた東亜道路㈱さんの1次下請さんなので、同じ工区内で顔も現場状況も知っているため、何も知らない業者さんよりは比較的共に作業がしやすいと思います。いつもなのですが、この度も助勤者の段取り等に奔走していただきました庄田専務には厚く御礼申し上げます。そして冬期間で一旦は戻られましたが、分岐器とEJの搬入作業が終了した館林事業所の大野副所長を始めとする上越に来ていただいた皆様もまた春先から何卒宜しく御願致します。それと、作業員の増加と共に搬送車両として小山事業所から10人乗りの社用車2台を借り受けましたこと誠にありがとうございます。大事に使わせていただきます。

さて、レール面整正の話に戻ります。おおまかにですが、

- 先行：これは3人で標準ゲージを用いて油圧ジャッキを使用し整正ピース・ライナーで良い所まで水準と高低を決めます
- 高低：5人で油圧ジャッキ使用で20m系25mmコマで微調整を行っていきます
- 水準：5人でこれも油圧ジャッキを使い20m系25mmコマで微調整です
- 軌間：4人でインパクト・パールを用いて微調整をかけながら行います

■ 通り :5 人でインパクト 20m 系 25 mm コマ、バール使用で決めていきます。出戻りの無い様に慎重かつ正確・スピーディーが望まれる所です

注入準備はレール面整正が本施工になったら、軌道パットを一度取り外して注入式可変パットを挿入していきます。レール面整正は人間の手が終えたらトラックマスターを走らせデータの悪い所(必ず出ます、、、)を手直ししてそれから本注入作業です。そして一度注入が始まれば昼食も交代制となり目が離せません。時間を置くとガチガチになり手がつけられない状態になります。使用した器具類はアセトンで洗浄します。アセトンも臭いですが注入用の薬品は具合が悪くなる程の臭いがします。とは言ってもトンネル内は逃げる所が無いので扇風機か何か手段を考えて対処していきたいです。試し注入(トンネルの外・明かり区間)では難なく仕上げる事が出来ましたが先は長いので気は抜けません。有機溶剤を扱うので2名が資格を取得しました。無資格で指摘されることもありません。注入後は固まっていますので、注入翌日の作業として可変パットの耳切り、整正ピース、ライナーの撤去、集積、運搬配布になります。

上越作業所では皆がゼロからのスタートです。やってみなければ、やらなければ先へは進みません。何事も経験することが重要ですので、軌道経験の浅い人でも全員に責任感を持たせ各担当作業へ就くようになります。良い機会にもなるし、安全意識の向上や人、現場、品質のレベルアップにもつながることと思います。漠然と1日出て個人の稼ぎが幾らではなく、1日良い成果物を出して幾らと考え、その中で安全意識の徹底化を課題とし、常に己との闘いの中で様々なことを経験し、学び進んで行く所存です。

スカイツリー効果に期待



館林事業所 所長 小野 勇三

館林事業所の昨年を振り返りますと、業績において非常に厳しい1年となりました。元請会社の河本工業さんも維新建設にとってもメインの発注者である東武鉄道様の受注量が年々減少するなか、さらに工事単価のダウンが追い打ちをかける形となり、頭が痛い状況が続きました。一昨年の12月で東武・新伊勢崎駅の高架化工事にお

ける“仮線工事”も無事に終了して、昨年1年間はプロジェクト工事が1件も無く、東武鉄道様の保守工事以外に、わたらせ渓谷鉄道・上毛電鉄様など、遠方の現場でも分岐全交換やマクラギ交換など頂ける仕事は喜んで出掛け、さらに11月からは北陸新幹線の新線工事へ大野副所長を始め6名の社員を2ヵ月派遣しましたが、昨年実績より30%ダウンという大幅に下回る結果となりました。

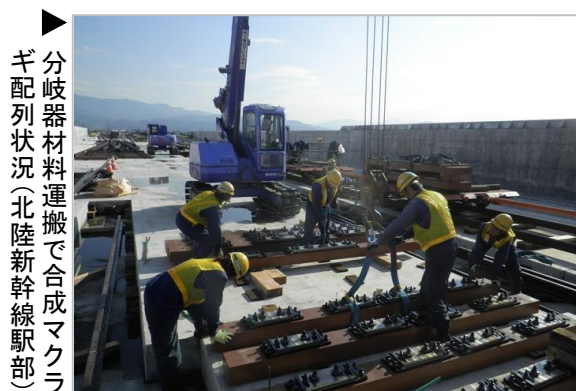
今年は？といっても1度下がった工事単価が上がるわけがないので、これまでより原価

管理を厳しく指導していきたいと考えています。また本年のメイン工事として見込んでいます「伊勢崎駅高架化工事の本体工事である“弾性バラスト軌道新設工事”」が、いよいよ秋頃より着工します。仮線においては新伊勢崎駅構内のみの施工でしたが、高架化区間の全線である伊勢崎－新伊勢崎駅間の一括施工が決まれば、かなりロングスパンの工事となるため期待が膨らみます。また、東武鉄道様の一大プロジェクトである“東京スカイツリー”のグランドオープンが5月22日となっており、当然ながら東武鉄道様の旅客収入が増えてくれば、我々の線路保守工事にも良い影響が出るのではと、これまた期待しています。

いずれにせよ、掲げたベストモデルも仕事があつてのことなので、事業所を活気づけるために、今年は工事量と若い人財を多く確保して、東京スカイツリーの誕生ムードのような活気ある事業所にしていきたいと考えています。

現場で安全と人を育てる

館林事業所 副所長 大野 周平



▶ 分岐器材運搬で合成マクラギ配列状況（北陸新幹線駅部）

今年の抱負の前に、少し北陸新幹線の話をしたと思います。私は昨年11月7日から年末の12月27日まで北陸新幹線の新設工事に行ってきました。館林事業所はSC分岐(60kg16#)1組を代表とするその他6組の分岐器(18#5台、12#1台)と伸縮継目を12組の運搬・仮配列を担当しました。最初にこの話がきたときは、新幹線なんてやったことがないので戸惑いましたが、自分のレベルアップを考え、やろうと思いました。これまでの軌道工事の経験を活かして、作業的にはスムーズにいったのですが、一番苦労したのが雪でした。12月15日あたりから雪が降り出し、あっという間に1mも積もり、朝の作業は雪かきから始まる毎日でした。何とか無事に終わり、今年の4月から仮配置した分岐・伸縮の本組作業が再開しますが、頑張ってやっていこうと思います。

さて、今年の抱負ということで館林事業所では今年度のベストモデル“妥協のない安全と品質”を掲げていますが、昨年の7月8日に、東武線の除草作業において、草刈り機でアース線切断という事故を発生させてしまいました。幸いなことに列車影響はなかったのですが、今年は“妥協のない安全”をもっと追い求めて無事故・無災害で作業を指揮したいと考えています。また、現場点呼での見える化として昨年から導入した「ホワイトボード」をマンネリ化させず、進化させていきたいと思っています。それと東武・作業指揮者の資格を取得した若い社員が数名いるので、1人前の作業指揮者として教育をしていき、現場を任せられるくらいに育てていきたいと考えています。

信頼される会社(集団)を目指して

古河事業所 所長 成田 公治



昨年の平成 22 年 12 月 17 日に、吉川新駅工事・軌道整備作業で、跡確認不良が原因と思われる「レール上の碎石による初列車停止」事象から、ようやく 1 年が過ぎました。私が古河事業所に来てから自分達のミスで列車を止めるということは初めてで、結果的に原因不明の「報告を要する事象」扱いになったのですが、私自身、非常に重く受け止め危機感を感じました。「今までのやり

方じゃもう駄目だ」と思い、今年度のベストモデル「熱のある全員一丸の現場作り」を掲げています。タイトルをただけでは少しわかりづらいのですが、これは全員が強い責任感を持ち、現場を活性化させていこうという意味です。内容を簡潔に区分けすると、

1. 日々の作業の振り返り(マイ・ヒット)に力を入れ弱点や問題点をその日に洗い出していく
2. 役職者(特に作責)を増員し、安全に対して強い責任感を持たせるよう強化していく

この 2 つになります。作業の振り返りについては、日々少しずつ成果が出ているのか、社員の安全レベルが向上しているように感じています。しかし、役職者の強化に関しては反省点が多く、工事管理者の施工不良で元請会社から信用を失ったりして、新規の役職者の前に既存の役職者を指導する必要があります。その他を振り返ると、事業所内の管理体制の不備(作業日報・時間管理)、従業員同士のトラブルで退職者を出してしまったりなど、私自身の許容範囲の狭さから反省と後悔することが多かった年でした。これらの反省点を踏まえ今年の抱負として、

1. 事業所運営委員会による管理体制の強化(複数管理体制)
2. 平成 24 年 6 月 30 日を目標に 1 年間無事故達成
3. 受注を増やし、売り上げと ABC ランクの目標達成

この 3 つを遂行していきます。具体的な内容は事業所運営委員会や従業員会議、小集団活動で話し合いを重ね、来年度のベストモデルに直結できればと考えています。

連絡欄

