

2024.1 No.464 1 MONTHLY MITSUWA

目次

『年頭所感』	…庄田	P.1-4
『甲辰(きのえたつ)に思うこと』	…菊池	P.4-6
『強く、正しく、美しく』	…野佐根	P.6-8
『勢いよく昇竜になれ！』	…齋藤	P.9-10
『鬼に金棒・維新建設』	…川島	P.10-11
『プロは成長し続けるべきと考える』	…森	P.11-12
『機械に強い事業所』	…荒田	P.12-13
『今年にかける思い』	…大宮	P.13-14
『「継続」ではなく「進化」を求めて』	…大塚	P.14-15
『個々の意識改革を』	…大野	P.15
『「Web 調整会議」と「総力戦」』	…成田	P.16
『トランスフォーメーション』	…戸塚	P.16-17
『デジタル化に向けて』	…人見	P.17
『2024年 機械化へ前進』	…石丸	P.18

干支暦 甲辰

(きのえたつ)

「甲」草木の成長を表し植物が成長する勢いを増していく
 「辰」発芽した植物がしっかりとした形になる、活力が旺盛になる勢いと大きな力と成長

春の日差しがあまねく成長を助く、
 春の暖かい日差しが大地すべてのものに
 平等に降り注ぎ急速な成長と変化を誘う年
 努力してきたことが実を結んで成就する年

年頭所感

維新建設(株) 代表取締役 庄田 雅直

維新建設社員の皆さん、ならびにミツワグループ社員の皆さん、そして、ご家族の皆様、謹んで新年のお慶びを申し上げます。また、元日に発生した「能登半島地震」により被災された方々におかれましては、心からお見舞いを申し上げ一日も早い復興をお祈り申し上げます。思えば、元日の1月1日は、4年間苦しめられたコ

1/6

会社幹部らと小山須賀神社にて
新年の安全を祈願



ロナ禍が明け日本中のどこもかしこも新年を迎えた祝賀ムードに包まれていた気がします。ところが、この慶事を楽しんでいた夕刻16時10分頃、石川県能登半島を中心とする最大震度7の大地震が発生すると、メディア各社は一斉に緊急報道へ切り替えたため祝賀ムードが一変して日本中が震撼する正月となりました。さらに、気象庁からの大津波警報が発令されるとメディア各社は一斉に高台への避難を強い口調で繰り返し繰り返しの呼びかけに、遠く離れた私ですら危機感の高まりを覚えたことは強く記憶に残っています。この日から1ヵ月が経過しようとしています。復興の第一歩である道路の復旧作業においては能登半島全体で地形の隆起が見られ、土砂崩れ箇所も多く存在していることから円滑な物流の確保にかなり苦戦を強いられているようです。さらには、震災で大切な家族を失い多くの倒壊した家屋や生活に欠かせない水道・電気・ガスといったライフラインの復旧にめどがつかないなど、被災された方々の避難生活は被災した経験のない私にとって想像するに余りあるものだと受け止めています。

わが社は、東日本大震災で被災した栃木県の東北本線・福島県の常磐線・岩手県釜石市の山田線の復興工事を通じて社会に貢献しようと、2011年3月から2018年8月までの7年6ヵ月に渡り取り組んできました。2024年能登半島地震でも震災復興に向けて国内全体で支援の輪を拡大していこうといった状況にあります。今回も鉄道会社様より応援要請があれば真っ先に

手を挙げ復興に貢献していきたいと考えていますが、そのような要請が無くとも我々の得意とする分野で復興に貢献出来ることが無いか。あるいは生活必需品の支援など、どのような形で復興に寄与するべきかを考え行動に移したいと思います。

さて、新年にあたり今期の業績と2024年の経営計画を一部紹介したいと思います。

■経営方針：「強く、正しく、美しく」

○売上と営業利益について

・売上：2023年12月期(8ヵ月累計)

①会社合計：866,854千円 前年同月 927,306千円 ※2021年同月 851,452千円

前年比：93.4% 6.6%減 ※2021年比 101.8% 1.8%増

②事業所前年比：1)宇都宮 100.8 2)古河 91.6 3)小山 90.6 4)館林 90.2

③最終見込み：10～15%減、1,360,440千円～1,284,860千円

→2022年度実績「1,511,600千円」

④営業利益(上期6ヵ月)：前年比65%で推移 35%の減益となる

→「安全な現場に“やり直し”と“無駄”は無し」：事故発生が大きな損失！

→「これまでの概念を変える」…例えば、①通勤車両の削減②重機のアイドルング削減

③道具の取り扱いと不調の早め報告④会議資料のデータ化でスクリーンへ

・2024年度(2024年4月～2025年3月)の動向

①JR東日本様：保技セ→発注単価は増額、工事量は減少傾向→2023年度の水準？

土技セ→新幹線橋脚の耐震補強、のり面補強、ホームドア、橋梁撤去有道化、軌陸高所作業車などのこ線橋点検・補修業務など土木工事量は増加傾向

②東武鉄道様：杉戸・館林・野田・栃木など受注エリアが拡大傾向

③大規模プロジェクト工事や新規参入工事に総力戦体制で取り組む

→1)春日部高架化5/11切替 2)古利根橋梁4/28切替 3)土木受託工事・耐震補強・ホームドア・橋梁撤去 4)接続軌道工事 5)休泊川橋梁架け替え工事

6)武子川橋梁架け替え工事 7)北海道新幹線札幌延伸？

→所長・副所長はプロジェクト現場のパトロールに参加して気づきを報告

→有資格者・重機・軌陸車・大型車・器材などWeb調整会議を新設…成田担当所長

④機械に強い会社づくり：オペレーターの増員、月次点検と異常時対応力を強化

1)オペレーターの育成・増員→最低でも所有機械数×2人は操作者が必要

→とくに小山事業所はオペレーター不足が顕著に…特殊アタッチメントも含めたオペレーターの育成と増員は必須

2)社員の機械整備スキルアップ→月次点検と軽微な修理は事業所対応が当たり前

→BHは月次点検が定着しつつあるが、軌陸クレーン・軌陸ダンプの月次点検が定着する年に

3)グラブリングバケット、跳ね上げ式4頭TT、道床カッター、LHV、大割機、

ブレーカーなど特殊アタッチメントを活用した施工提案

4) 10・3tトロ、くるくるダンプ5t、フォークリフトを活用した施工提案

5) 重機の投資…5月：2.2t軌陸ダンプ(転車台付) 7月：PC78-10

○安全について

①2023年に続き「管理者は元請け会社、作業の責任者は協力会社」しかし、現場数が確保出来ないの、協力会社の軌工管・工管のプロフェッショナル化と専任化がこれまで以上に求められる。また線閉責任者の育成も求められる→小山1名実績あり

- 1) 作業責任者のレベルアップがまずは重要である。現場の調査で「保安体制、施工方法、工程、仕上り不安要素、メンバー・機械の選定」など、責任者らのミニ施工検討会により画像・動画・ハザードマップのデータを活用しながら想像力を鍛え、責任者個人や事業所の技術レベルを追求する
- 2) 軌工管・工管は「施工計画、安全計画、安全管理、品質管理」の最高責任者であることを発注者様は求めているので更なる勉強と経験が必要となるため専任化へ軌工管・工管が経験の浅い作業責任者の業務をフォローする状況を改善したい
- 3) 打合せや施工計画書と異なる状況となった場合に、ただちに作業を中断・中止の判断ができる責任者を育成する

②見逃さない現場調査と施工計画書の作成が出来る責任者を増やす

- 1) 現場調査の映像化と想像力の強化→所長・副所長と担当者らのミニ施工検討会
- 2) エリアマップを事業所の財産にする→社員のスマホでエリアデータを閲覧可能に
- 3) 事業所内の共有フォルダを活用して施工計画書のイン・アウトプット化が可能に
- 4) 維新ドックの施工動画を増やす(指扇・事業所)。施工方法の想像ヒントに活用する
- 5) 電子黒板を活用した出発点呼の回数、対象現場を増やす

③仮設・安全設備に拘り働く社員を守る

- 1) 開口部廻りの対策、昇降設備の設置、ガードマン、工事看板、電飾表示灯、照明
- 2) 現場調査時に支障物や構造物の撤去および明示化にひと手間かける
- 3) 防護カバー、メガネ、マスク、チェーンソーや草刈り機など回転への防護措置
- 4) 暑さ対策おけるテント、冷やす取り組みや厳寒期のヒーターなど現場環境を改善

○技術力の継承と向上および開発の取組み

①各事業所の社員数を現行より5名増やす→現在は96名 ※去年は103名

②平均年齢を40歳未満とする→現在は45.4歳 ※去年は44.3歳

③定期的に様々なテーマの技術研修を事業所で実践する…菊池次長、大塚副所長
→新人社員研修、技術研修会(出直し教育)、リスクリング(主に土木分野)

④オペレーター育成へ様々な操作訓練を集中実践…石丸課長・川島所長・齋藤所長

⑤工具の開発や新しい施工方法を多くの閃きと検証に取り組む…大野所長、成田担当所長
→脱トンパック、バッテリー工具、鉄道技術展をテーマに取り組む

○コンプライアンス・その他の取り組みについて

- ①引き続き、働き方改革として有給休暇の取得および4週6休に取り組む
- ②勤務指定表の進化にて超勤時間：月45時間/年360時間以内の労働時間で管理する
- ③勤務指定表、給与明細のデジタル化により社員がスマートフォンで情報収集できるよう新たなシステムの導入に取り組む
- ④所長、副所長が主導する現行の従業員会議(月1回)を、若手社員らが主導権を持って企画

開催する会議へ変更するなど、新たな会議スタイルとリーダーの掘り起こしに取り組む以上が私の考えている2024年経営計画の一部となります。昨年もこの社報の新年号で述べた通り、わが国の経済状況は食料品などの生活必需品をはじめ電気代や光熱費の値上がりが続いています。私たちの事業活動においても光熱費の高騰はもちろんのこと、機械化に必要な燃料費や車両・機械のメンテナンス費用に係る部品代、さらには車両や重機、工具の購入価格も値上がりに歯止めがかからない状況が続いています。また、軌道工事の受注高および完工高は前段で報告したように昨年よりも少し苦戦した成績で推移しています。このような状況ではありますが、今年の経営計画も根幹は昨年と変わらず**会社を支える社員への投資に軸足を置いて企業価値の指針となる「強く、正しく、美しく」を高める**計画にしており、これが将来へ向けた会社の成長戦略だと考えています。この企業価値を高めることへさらに加速させる年にしていきたいと考えています。多くの優秀な人材と機械力が集う建設会社が鉄道という重要な社会インフラの整備に必要とされることは言うまでもなく、作業が機械施工中心へと変わっても企業価値の本質は働く社員であり簡単に値下がりすることはありません。古くから「**健全な精神は健全な肉体に宿る**」という言い伝えがあります。新年明けの事故防止会議や安全祈願ならびに賀詞交歓会にて社員らの元氣な挨拶や談笑する姿をみていると、会社コミュニティの中いきいきとした社員が集い、その結集したエネルギーを正しい方向へと進めながら社会活動が健全に行えることの大切さを元日の震災報道に触れつくづく実感いたしております。社員の皆さん、暗いニュースが続いていますが心だけは豊かに今年も頑張っていきましょう。

甲辰(きのえたつ)の年に思うこと

維新建設(株) 次長 菊池 純一

維新建設社員の皆様、新年あけましておめでとうございます。年末年始の長期休みでは日頃の疲れを癒されたのではないかと思います。そんな長期休みの真っ只中、1月1日能登半島地震、2日には羽田空港にて日航機(JAL)と海上保安庁所属の航空機が衝突するという、誰しもが思いもよらないことが正月の2日間立て続けに発生しました。私は2018年に能登半島を訪れており、テレビ画面から日々流れてくる地震の被害状況が映し出される度に楽しかった日々が思い起こされ余計に悲しみが胸に込み上げる2024年の幕開けとなりました。その能登半島地震の翌日1月2日に発生した羽田空港での日航機と海保機が衝突炎上した事故が発生し SNS



も含め様々な情報が駆け巡るなか、川崎駅構内で発生した軌陸運搬車と回送列車が衝突し列車が横転した事故を思い出しました。川崎の事故では重機安全指揮者と軌陸車運転者との線閉着手のやり取りで「ここまでいいよ…」という一言で軌陸車運転者は京浜東北線（北行）が線閉になったと思ひ込み軌陸運搬車を載線させてしまった結果、進入してきた回送列車が衝突し横転するという事故でありまし

た。今回の羽田空港での衝突炎上事故も現時点（1/10 現在）で複数の報道によれば、ヒューマンエラーが重なったことが原因だと言われています。理由として、海保機はすでに能登半島へのフライトを2回行っており、そのすべてが海保機を優先したフライトを行っていたので、今回も優先してもらえたと解釈したのではないかと考えられます。このことは管制官とのやり取りの中で「1 番目ありがとう」と言う言葉からも“優先してもらえた”と理解していたと考える方が自然だからです。つまり、海保機側（機長・副機長・整備士の3者）の思ひ込みが結果的に事故を起こしたのではないのか、まだ調査中ではありますが複数ある要因の一つだと思っています。その一方で日航機では衝突後炎上する中、わずか18分で乗員乗客379人全員が脱出し、しかもCAの約半数が2023年の春に入社したばかりの新人だったことが分かり、今回の脱出劇はまさしく厳しい訓練の賜物であり今回の事故でいかに訓練の重要性が大事なのが証明された事故であると感じました。

“訓練の重要性”と“思ひ込み”というところでは、私自身にも思ひ出深い事象が2件あります。1件目は27年前、最終列車が通過したと思ひ込み線路の中に入り作業を進めていたら、列車の灯りが近づいてくるのを確認し危うく列車に轢かれ死にそうになりました（その時の軌工管曰く、完璧に触車したと思ったそうです）。この経験から、出来るだけ物事を客観的に見て様々な情報を得て現場に臨むように心がけています。そして2件目は分岐マクラギ交換の現場にて緊急事態が発生し、私自身が列車を止めるため緊急信号発光器（ヘスパ）を持って約600m走り、貨物列車の運転手と現場の状況も含め説明したことがありました。年一回ではありましたが列車防護訓練と通告訓練をやっていたおかげで慌てず貨物列車の運転手とのやり取りが上手くできたことはまさに訓練の賜物だと感じました。

そして、現在は安全パトロールや技術向上研修会を日々行っておりますが、自分のやり方こそが一番正しい、今までこれでやってきたから大丈夫、問題ないと思ひ込んで指導を行うと必ず痛い目に合うと思うので「段取り8分」ではありませんが、事前に調べ上げた上で（安全パトロールでは保安3点セットや作業内容と現場の環境など）現場に赴き自分の成功体験に惑わされないように客観的に現場をチェックし事故やケガが発生しないようにしていきます。技術向上研修会（出直し教育、訓練）では軌道工事標準仕様書や軌道工事ポイント集などを活用

し、年間を通じて一部研修内容が同じになることもあります、その繰り返し訓練を行うこと
によって事故やケガを防ぎ、ひいては技術力の継承に繋がればと思います。

最後になりますが 2024 年は甲辰（きのえたつ）の年となります。

甲（きのえ）とは物事の始まりととらえることができ、辰（たつ）は発芽した植物がしっかりと
とした形になる、勢いと大きな力、成功ととらえることができるなどと言われています。この
二つが合わさる甲辰（きのえたつ）は新しいことを始めて成功する、今まで準備してきたこと
や努力してきたことが形となる、実を結んで成就するといった縁起のよい年になると考えられ
ています。そして、私自身は軌道工歴 30 年目の節目の年となります。今年甲辰の年、節目
の年ということ念頭に置き良い成果が得られる年になればと思います。

— 強く、正しく、美しく —

維新建設(株) アドバイザー 野佐根 昭彦



維新建設の皆様、ミツワグループ社員の皆様、新玉の年
を迎えられ誠にありがとうございます。今年末年始は JR
様の特認工事ありませんでしたので一段とリフレッシュ
できたことと思います。しかしながら 1 月 1 日に能登
半島地震が発生、時間の経過と共に被災状況が拡大しま
したが、実は前年 5 月にも能登半島沖を震源とした M6.5
の地震発生していました。翌日 1 月 2 日には羽田空港で
航空機同士が衝突・炎上しました。我々の業務に置きかえ

ますと、ソフト面では線路閉鎖手続き時等における確認会話や声かけそして W チェックの確
実な実施、ハード的には停止線のシステム化への改良に当たると考えます。何れにしても尊い
人命が失われ多くの方が被災されましたこと、心よりお悔みとお見舞いを申し上げます。

少し昨年を振り返ってみますと、ロシアのウクライナ進行の長期化、中東の武力衝突、台風
等による全国各地で記録的大雨土砂災害、B 社保険金不正請求、海外経由での凶悪強盗事件、
政治資金収支報告書不記載、広島 G7 サミット開催、新型コロナウイルス感染症の 5 類への移
行、福島第一原発処理水放出が目立ったニュースかと思います。また、WBC での日本代表の優
勝、MLB で大谷選手が日本人初のホームラン王に輝いたことは多くの方が勇気づけられたこと
ではないでしょうか。

ここで建設業界など関連業界の動向や現状にふれますと、働き方改革関連法案が 5 年間の
猶予期間を終え本年 4 月より本実施となります。国の施策の大きな柱は「働き方改革」、「生産
性向上」、「良質な建設サービスの提供」、「地域力の強化」となっています。鉄道業界では JR
東日本様では既に策定されていました「メンテナンス 2027」、「MOT2023」のほか、「グループ安
全計画 2028」を策定され、「本質をふまえ、想定外も想像して安全を先取る」をテーマとして
掲げられており、想定外の事態や過去の事態を超える事態を想定して安全を先取することに挑戦

し安全を高め、究極の安全を追求して行かれます。参考ではありますがバス業界では既に貸し切りバスの運転手不足解消を目的に、貸し切りバス料金を大幅にUPし給与ほか労働条件の向上を図られています。これは各業界に共通することとなりますが、今後、一層の少子高齢化の進展により我が国の総人口が大きく減少すると共に、働き手の高齢化が進み多くの方が引退するとみられ、中長期的な担い手の確保が必須ではないでしょうか。

次に弊社における状況となりますが、昨年、純然たる技術力不足による作業遅延、保安体制違反等に係る重大事象は発生しておらず、僅かながら確実に安全のレベルアップがなされた証ではないでしょうか。これは JR 東日本様、ユニオン建設様、河本工業様をはじめ、関係各所様のご指導と社員みなさんの努力の成果であります。しかし社内会議で報告議論しました、安全パトロールでは器具を持った線路横断、LED 作業における OK カード取り扱い、線路立入、軌陸バックホーのレール直下使用での高さ制限等の確認、跡確認及び限界確認時の各役割者の配置に関して、本来あるべき姿でなかった点がありましたこと及び、交通事故が多かったことは反省と注意が必要ですので、各事業所で策定した対策を含め確実に実施して参りましょう。

さて、今年目標等となりますが、1月6日の新年賀詞交歓会において庄田社長から今年の経営方針、「強く、正しく、美しく」が発表されました。これを受け各事業所で目標設定、それらを踏まえ全員が自分の目標を持ち取組むことが組織の姿でもありますが、やはり第1番目は安全です。JR 東日本様、ユニオン建設様のトッププライオリティーである「安全」、ユニオン建設様の安全合言葉である「安全はすべてに優先する」、「定められたことを正しく行う」が大前提となります。また、労安法、労基法、安衛則、建設業法など国の法律は当然ながら、JR 東日本大宮支社様の触車事故防止手引、ユニオン建設様の安全マネジメント及び、安全の3本柱+2(特に主要3ルール)の遵守が重要であることは言うまでもありません。

次に今年の私の目標となります。

- ▶会社全体の売上と営業収入は発注者様、元請様の状況により不透明な所はありますが、経費節減として身近な事からとなりますが、余分な経費を発生させないこと、必要最低限の事務用品他の購入、不必要な蛍光灯のこまめな消灯、保安3点セット整合性確認の様式出力時(1週間分出力で30枚~80枚)におけるコピー用紙の裏側使用を継続する。
- ▶プロジェクト大規模工事のパトロールの実施と気づきの共有化を行い、安全と施工のレベルアップを図る。
- ▶安全パトロールの強化として小山事業所、宇都宮事業所に留まらず他事業所も実施し、推奨点と改善点及び本来あるべきルールの共有化を行い安全のレベルアップを図る。
- ▶安全パトロール時にA点呼で電子黒板活用状況を確認すると共に活用を推奨し促す。
- ▶安全パトロール、保安3点セット整合性確認の集約結果を社内会議での共有を行う。
- ▶保安3点セット整合性確認を継続して行い、修正が必要な内容を先取りし関係者に進言し、現場に行く前から事故が起きている状態を防止する。また、2023年の整合性確認タイミングは承諾前、打合せ前状態が60%以上であつが、その後、承諾済となった状態で整合性の

再確認を行う。

- 一昨年 12 月から導入されたメーブルでの保安打合せ票、跡確認記録表等作製に伴い、保安打合せ票の作業場所、作業内容、線路閉鎖間合等の入力行数などについて、システム改修できるかユニオン建設様や JR 様と意見交換し、可能な点の改修を試みる。
- 計画段階でリスクとその具体的対策を正しく進言できる社員拡大と育成を図り、現場で施工計画書や保安打合せ票の内容と相違があった場合、仕切り直しや中止判断と進言ができ、ルール逸脱を見かけたら直ちに声の出せる社員の拡大と育成を図る。
- 小山事業所及び宇都宮事業所管内、東北線、水戸線、両毛線、日光線、烏山線の気掛かり箇所、危険個所の抽出を継続して行い、状況により関係するユニオン建設出張所様、JR 保線技術センター様に進言する。昨年は 1 踏切で 3 回の護輪ラバーずれによる隙間(目測 150mm)、締結装置弛緩による踏切プラパン浮き上がり、コンクリート敷踏切のブロック間隙間(目測 50mm)について危険な状態を認めたため、関係するユニオン建設出張所様、または JR 保線技術センター様に進言し、関係個所で即修を実施されました。今年も仕事をさせて頂いているエリアの安全安定輸送、お客様や沿線住民の方にご迷惑にならない線路づくりや沿線環境づくりに貢献しつつ、会社の信頼向上に努める。
- 昨年、国連事務総長が発地球温暖化時代から地球沸騰の時代と言及されましたが、夏季における熱中症予防対策の実施状況を安全パトロール等で確認すると共に注意喚起を行い、状況により現場を引き揚げさせることを継続する。
- 若手社員、新入社員への技術継承を目的として安全をはじめとした資料を社内会議等に提出し社員教育に貢献する。また、危険と感じたら列車を止める、列車防護を行う意識と方法の醸成に貢献する。
- 各事業所の従業員会議に多く出席しコミュニケーションを図る。
- JR 東日本様、ユニオン建設様にご迷惑になる事のないよう、業務内容や関係映像等の SNS 流失をさせないよう社内会議、朝礼時に周知を行い。また、ユニオン建設様より借用しているパソコンのパスワード等は第三者が知徳できないよう管理方法を指導する。

現在は世の中の動向がコロナ禍以前に近づきつつも、コロナ禍で変わってしまったライフスタイル、働き方の多様化が元に戻ることに考え難く、社会情勢は厳しい状況が続くことが予想されます。弊社を取巻く環境は前述した少子高齢化、物価高騰等を含め不透明な状況下といえますが、このような状況だからこそ社会のインフラを担っているという自信と誇りを持って、事故、輸送障害を起こし発注者様、元請者様、お客様にご迷惑をお掛けしない、仕事を止めないこと、変化する環境に適応することがプロフェッショナルです。将来的には鉄道事業のメンテナンス部門においても更なる機械化、DX 化、IT 化が進む新しい時代となりますが、会社の発展によっては海外インフラも一考察かと思えます。

皆様とご家族の幸せと一層の維新建設の発展のため、一步先を見据え足元を見つめつつ邁進してまいります。

勢いよく昇竜になれ！

1/9
仕事初めの小山メンバー



小山事業所 所長 齋藤 忍

ミツワグループの皆様あけましておめでとうございます。今年もよろしく願いいたします。

昨年は「いつもの施工+α」と「1本でも多く 1mでも多く」を年間目標に設定し、実績の面で話をしますと、防草土工事では初めて草の

根切に耕うん機を使用し、防草土搬入運搬と残土処理にフォークリフトや小型不整地運搬車を使用し施工することで、工期短縮は勿論のこと、1人単価もアップすることが出来ました。USP 枕木交換連続工事では事前運搬や後日回収を行い全体の工期の短縮に繋がりました。このUSP 枕木交換工事に対しては計画段階から運搬できる立地の選定や重機 2 台体制など、事前の打ち合わせが重要と感じました。簡単ですが実績の報告とさせていただきます。

新年になり早速ではありますが、防草シート工事にも着目しています。着目ポイントは防草シートに打ち込むピンを如何に早く打ち込むかで工期が左右されます。ピンを打ち込む自社製の工具を作成改良しつつ早期に終了できるように一工夫を行っていきます。続いて今年の抱負をご紹介します。「振り返りの強化」と「重機オペ・誘導員の増員強化」、「線閉責任者の取得」の3つを目標にします。

「振り返りの強化」について

現在は振り返り時の弱い所として道具器材の不良報告がメインとなっています。この現状を変えたいと思っています。確かに器材の不良報告は重要ですが、現状よりもさらに突っ込んだ施工の内容に対しての反省や良かった点等の振り返りに重点を置いて振り返りを行いましょう。反省点からの改善や良かった点を改良することで必ず事業所全体のレベルアップになります。とくに良かった点などを朝礼時の報告等でタイムリーに全員が共有することでモチベーションアップにも繋がります。

「重機オペレーター・誘導員の増員強化」について

この課題は今年の最重要課題と言っていいかと思います。現在の小山事業所では、2台のBHとクレーンが配備されており、1台につき2人のオペレーターと考えると6名の熟練オペレーターが欲しいと考えます。ところが現場で活躍しているオペレーターは半分の3名です。そこを今年度+2人増員の5名を目指します。それとは別に人数もさることながら特殊アタッチメントの操作技術の向上も行っていきます。特殊アタッチメントですから現場で操作する機会が少ないために不慣れな一面があり、将来の事業所を想像した時に不安がよぎります。そこを今年度は強化していきましょう。同時に誘導員の強化にも力を入れていきたいと考えています。

「線閉責任者の取得」について

昨年、1人の線閉責任者が現場デビューしました。今年はさらに2名以上の線閉責任者を選出したいと考えています。今後、軌道の作業量は恐らく減少傾向と予想しています。今までは根性や知恵で一本でも多く1mでも多くを行っていましたが、これからは役職者の増員が不可欠です。作業量で補えない所を役職者で補っていく考えです。この課題もこれからの事業所を考えていく上での大きな柱になりますので是非実行していきたいと思ひます。

「振り返りの強化」「重機オペ・誘導員の増員強化」「線閉責任者の取得」と3つの目標を定め、辰年らしく「鯉が滝を上り、龍になる」そのような事業所を目指し今年もご協力お願いします。

最後に…今年の4月28日に我々維新建設がホストとなる古利根橋梁切替工事があります。作業規制初日の大規模工事ですので、社員の皆様には何とか予定を組んでいただいて、ユニオン建設様からの信用を勝ち取るように一致団結して綺麗な成果物を提供しましょう。宜しくお願いします。

鬼に金棒・維新建設

宇都宮事業所 所長 川島 健路

▶ 1/9 仕事初めの宇都宮メンバー



3・11を思い出す出来事で始まった2024年、求められるものは何か？に絞って考えたいと思ひます。元日、夕方からのニュースは能登半島の地震情報一色でした。ある女性アナウンサーからの「東日本大震災を思い出して！』『今すぐ高台に逃げること!!』と叫び掛けるかのような呼びかけが印象的で、率直に「あの時とは違うなあ」と感じ、現代人は皆、あの震災で多くを学んだのだと再認識しました。これを我々の仕事に例えたときに「あの頃の維新とは違う」と思わせるために、どうすべきなのでしょう？ベストモデル

▶ メディア各社は地震発生後に津波からの避難を呼びかける



「あの頃の維新とは違う」と思わせるために、どうすべきなのでしょう？ベストモデル

「施工性向上への挑戦」①作業の機械化、安全で効率的なフィールドの提案 ②工事計画の共有とリスクの共有化 今は機械が増えたから、会議をやり始めたからあの頃とは違う。確かに間違っははませんが、本質的に「違う」と思わせるためには、オペレーターの増員・増強、訓練や試験施工の充実、あらゆる仕事の仕方に躊躇わずに取り組み、また結果を出すこと。年頭所感、庄田社長から『どうか元気に、この一年を乗り切っていきたい』とのお言葉がありました。経営方針は「強い会社・正しい会社・美しい会社」です。

企業にとって当然、利益が必要となりますがここで言う利益とは…いつも言われるとおり、安全な仕事・安定した仕事を疎かにして利益は見込めないと言う反面を持っています。質の良い仕事をして高いお金でも買ってもらえる企業を目指します。赤字を出し、社会から認められない会社にならぬよう、仕事への謙虚さや車両・工具にいたるメンテナンスやリカバリーを適宜行い、認められる組織づくりを進めます。それにはまず、仕事をする楽しさが必要であり「やっつけ仕事」や「やらされ感」では美しい組織は創り上げられません。

維新建設は今後も、任せていただいている大きな仕事が多々あります。これを会社全体で「ONE TEAM」で乗り切るべく、皆さんの見えないところで維新建設の屋台骨が日々、他社には無い結束力で、与えられた工事を無事完遂しようと取り組んでいます。我々はそれに応える形でさらに会社を盛り立てていきましょう。

今後もさらに、限られた資源で（車両・重機・資格取得等）最大限の設備の投資が成されます。しかし、全てに人財が不足しています。私も、今後は微力ながら持ち得た技能や知識を、次世代の皆さんに振り蒔いて少しずつではなく、大きな一歩で底上げして行きたいと思っています。とくに軌陸重機械には長年携わってきましたので、基本操作やメンテナンスはもとより、各現場にもお邪魔して「こうした方がいいよ！もっと安全で効率的だよ！」と、アドバイスできればいいと考えています。少数精鋭では無く、人財が多い会社の特性を活かし、維新建設一丸となって「昔の維新とは、層の厚さが全然違うな！！」「何処を切っても成長している」と認められる組織を目指していきましょう。

プロは成長し続けるべきと考える

宇都宮事業所 副所長 森 和夫

▶ 軌作責以上による工程会議の様子



皆さん明けましておめでとうございます。本年もどうぞよろしくお願いいたします。年末年始の宇都宮事業所は特任作業や緊急要請も入らず、非常に長い正月休みを満喫できたかと思えます。

さて昨年を振り返りますと、レール交換後のハック継目箇所

でボンド取り付け不良によるあわや運転事故やレール交換時に継目板忘れによる作業中止、最後には重大な交通事故を発生させ、いずれも大事には至らなかったものの軌道のプロもしくは社会人にとってあってはならない事象を発生させてしまい、関係各所や他事業所には大変ご迷惑をおかけいたしました。これに対して一緒になって対策や今後のあるべき姿を考え、実行して頂いたことを大変心強く感謝の言葉だけでは足りないほどです。

さて、2024年の年頭所感ということで庄田社長よりお話がありましたが、そのなかでも私なりに出来ることや実行に強く共感したことを述べさせていただきます。

●『安全な現場に“やり直し”と“無駄”は無し』ということ

上記でも述べたように昨年の事象を見てみると、取付け不良や作業中止、交通事故での車両破損といったものは重大な損害や信頼が失われることを身に染みて勉強いたしました。今よりもより一層やることや確認すべきこと、早く出勤して出発しなければならないことなど、皆さんにとっては非常に窮屈で億劫になるときもあるでしょう。しかし、これらを日々コツコツと行うことで、何事もなく無事に現場を終了して帰社し、また翌日は出勤して通常通り会社で仕事ができるのです。このことを肝に銘じて日々を過ごしましょう。

●維新建設社員の更なるプロフェッショナル化と社員の育成

現在東北線の作業は軌工管(維新)、線閉責任者(ユニオン様)、軌作責(維新)の体制で現場をこなしているが、働き方改革による勤務時間の削減により、ユニオン建設社員様は勤務日数などが制限され、それによって一定の現場数以上を超えて作業が組めず、人員が余ってしまう場合が稀にあり、非常に無駄で残念な気持ちがあります。ここで今年度から来年度にかけては当社で『線閉責任者』を取得し、仕上りの含まない軽度な作業は維新建設のみで作業できる体制を構築したいと考えています。現在も日光線においては軌工管兼線路作業手続者と軌作責を維新建設で従事していますが、これも定着しているので今年はその次のステップを踏み、ユニオン建設様に頼らず自らが考え行動できる社員作りを強化していきたいと考えています。

上記で2点述べた事柄を今年も目標として行っていますが、この他にも売上目標の達成や仕事の確保、オペレーターの育成や技術の継承、新たな施工スタイルの提案など、やりたいことはここに書ききれないほどあります。今年もコツコツとこなし、来年のこの社報では、宇都宮事業所はこのように成長することができた!!こんなこともできるようになった!!と他社に自慢できる組織づくりに貢献していきます。

機械に強い事業所へ

宇都宮事業所 副所長 荒田 智弘

▶ 軌陸BHを複数台使用して行った
鳥山線LRT工事



新年あけましておめでとうございます。本年も何卒宜しくお願い致します。

新年早々大変な出来事がありました。1月1日能登半島地震、1月2日航空機事故がありました。その中でも航空機事故に関しまして、ヒューマンエラー、確認会話不足により取り返しのつかない事故が発生し、尊い命が失われました。失った命はどれだけ後悔しても戻ってきません。いつも言われている仲間の命、お客様の命

を守る、そして列車を安全にかつ安定輸送に貢献することが私たちに課せられた使命です。職場で死亡労働災害を起こさないためにも今一度、Wチェック、確認会話の徹底で事故撲滅に取り組む必要性を感じました。

2024 年社長の年頭所感にありました作業責任者のレベルアップです。保安体制の確保、施工方法の選定、工程、仕上り不安要素などを検討し責任者個人や事業所の技術レベルのアップにつなげ、軌工管・工管は【施工計画・安全管理・品質管理】の最高責任者であることを再認識し更なる勉強と経験を積み上げます。そして打ち合わせと異なる状況になった場合上司に報告・相談し解決策を見出すことも大切です。

昨年も掲げていましたが、今年も引き続き「訓練と教育」に力を入れていきます。やはり今年も重機作業がメインになります。オペレーターの育成は重機×2人を目標に進めていきます。そして、問題なく現場を施工している時はいいのですが、異常時の対応能力が会社の存在価値につながると思いますので、色々な場面を想定して訓練を行っていくことで想定外を想定内にする力となります。異常時対応の能力向上に一丸となって取り組んでいきますのでよろしくお願いいたします。まず年度末まで『安全声かけあい運動』でヒューマンエラーを防止し安全に現場を施工していきましょう。

今年にかける思い

古河事業所 所長 大宮 勇司

1/9
仕事初めの古河メンバ―



今年は元日から能登半島地震があり 2 日には日航機と海上保安庁の航空機の事故が起こり大変な 2024 年の幕開けとなりました。昨年を振り返ると、安全面では交通事故を 1 件起こしてしまいましたがそれ以外は大きな事故事象もなくまずまずの 1 年でしたが、売上が 5 月～12 月まで

■
蔵駅近くの橋梁浚渫工事



の 8 ヶ月で前年比 91.6%と落ち込んでしまいました。まずは決算月の 4 月まで何とか売上目標に少しでも近づけるよう全員で努力していき 2024 年度はしっかり数字を残せるよう頑張っていきたいと思います。

それでは今年目標に入りますが、やはり社長の経営方針である「強く、正しく、美しい会社」の構築に全力で取り組んでいきたいと思ひます。今年度

のベストモデルのテーマである「安全第一の専任体制を貫く」でもあるように、まずは安全を最優先に考え仕上がりによって現場作業に取り組んでいかなければなりません。それにはやはり各役職者のレベルアップが重要課題となってきます。工事管理者は施工計画・安全計画・安全管理・品質管理とすべての最高責任者であることが求められているため、さらなる勉強と経験が必要であることは言うまでもなく、作業責任者も管理者任せではなく施工検討会や現場調査などで保安体制・施工方法・工程・仕上りなどをしっかり考えレベルアップしていく

ことが必要になってきます。今年も引き続き耐震補強工事・橋梁撤去有道床化・軌陸高所作業車作業に加えホームドア工事も始まる予定になっていますので今まで実施してきた工事管理者ミーティングに作業責任者も加えお互いのレベルアップと情報共有に取り組んでいきたいと思えます。

次に重機オペレーターの育成ですが、高所作業車は順調に進んでいるものの BH・クレーンのオペレーターに関しては現場数が少ないということもあり、あまり進んでいないのが実情です。今年是有道床化工事もあるので2名ほど育てていきたいと考えています。月次点検でも BHは何とか定着しつつあるので軌陸クレーン・軌陸車もできるようにしていければと思います。その他、社員数を増やすことや働き方改革などやらなければならないことがたくさんあるので皆さんの協力なしではできません。一人ひとりしっかりとした目標を立て、この仕事にプライドを持ち1年後に成長を感じられる年にしていきましょう。

「継続」ではなく「進化」を求めて

古河事業所 副所長 大塚 健治



高さ10M以上の耐震補強工事に挑む

変革する時は「今」

昨年を振り返ると「売り上げ」「受注量」が低迷し、人員数も20名を下回っている現状が心苦しいところです。入社まで至っても、1ヵ月続かず「定着」させることの難しさを痛感しています。「昼夜の仕事」に納得して入社はするもの、現実は無理のようです。「さて、どうしたものか…」と所長に相談して検討したところ「古河事業所単体で施工出

来ないのであれば、他の事業所に任せるのも有りではないか」と結論づけました。実際、浦和管内の軌道会社は軌道仕事が減少傾向のため「経験のない土木工事」に参加してきており、順番で作業する機会も増えてきております。そこで昨年の10月頃から小山事業所へ打診し「浦和管内」土木工事を受注出来る体制に整えて頂くことになりました。一見は古河のメリットが無いように見えますが、小山事業所で「受注」できていれば人員のやり取りは社内で出来ます。利益の共有が出来るのです。今までと異なる「協力体制」が見えてきました。

会社が成長をするのは「人」の成長が不可欠

今年は「一致団結」をモットーに事業所の垣根を取り払っていきます。今までは「資格取得」などの人材育成や「工事施工」など古河事業所だけ特化していけば生き抜いて行けると固執していました。工事受注も10人居れば施工出来ていました。今後は「極小橋梁撤去」「埼京線ホームドア設置」など40~50人居なければ施工できない工事を受注していくつもりです。そのためには何としても「維新建設」全体の力が必要です。会社を巻き込む大きな求心力が必要で

す。そして烏合の衆ではなく、他社より優れた「特化集団」になる必要があります。

出し惜しみは「無し」だ…

小山事業所だけでなく、宇都宮・館林事業所と共に「土木工事」受注量増大に向けて動く時が来たようです。2009年4月に発刊された「人材を人財に」の古河事業所の目標は「軌道土木チームとしてやり貫く」でした。その後、私と同僚たちは「古河事業所の種」として植えられ育ち・花を咲かすに至りました。今後は他の事業所にも「種」を植え付ける時のようです。出し惜しみは「無し」だ！全力で行かせてもらいます。

個々の意識改革を

館林事業所 所長 大野 周平

▶ 1/9
仕事初めの館林メンバー

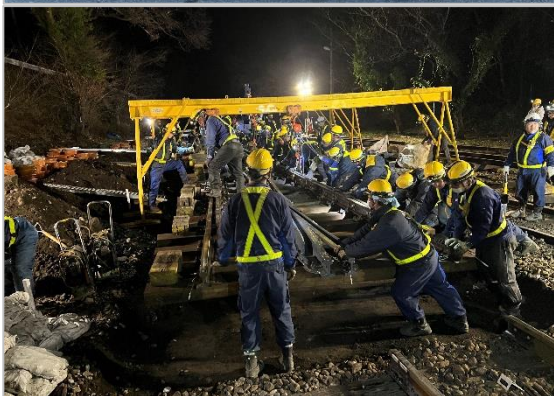


昨年のわたらせ渓谷鉄道様の分岐器交換、遠方の六実駅覆工板撤去など無事に施工して頂きありがとうございました。今年もよろしくお願いいたします。

私が昨年掲げていた『3つの柱』
①重機オペレーター育成・増員②
技術力強化で信頼③声掛け確認に

ついて、昨年の現場から振り返ってみると作業指揮者の技術力不足が大きく目立った年でした。大勢の軌道工が集まった現場では声が出ない、作業員を上手く使えないなど経験の差が出ていました。2本線を被っている以上、積極的に声を出していくことが、この先の館林事業所を大きく変える要素だと思います。

▶ 12/18
に行われた「わたらせ渓谷鉄道
神戸駅」での分岐器全交換



重機オペレーターでは、4名ほど東武鉄道様、河本工業様から信頼できるオペレーターになりましたが、残り3名はまだまです。何回か現場で実践しましたが、お客様から大丈夫ですか？と言われ施工途中で交代せざるを得ない時がありました。訓練線では十分に訓練をしていますが、やはり訓練線と営業線では緊張感が全く別のように、もっと簡単な重機作業から経験を踏ませていきたいと思えます。また機械に強い事業所を目指していきます。重機オペレーターだけではなく、機械整備も力を入れていきます。BHの月次点検、異常時対応力、軌陸クレーン、軌陸ダンプと安心して線路内で使用できるようにしていきましょう。

今年も春日部付近高架化切替工事、古利根切替工事、休泊川橋梁改修切替工事と大きな現場が控えています。館林事業所だけではなく、宇都宮事業所、小山事業所、古河事業所の力をお借りします。何か気づきがありましたら遠慮なくご指導のほどよろしくお願いいたします。

「Web調整会議」と「総力戦」

館林事業所 担当所長 成田 公治

終了点呼で振り返りと交通KYを
執行する成田担当所長と館林社員



2023年度のベストモデルで「大規模
工事で信頼される事業所」と掲げ、①
施工計画を立案できる作業責任者の
育成②人的負担の軽減を目的とした
工具の改良③作業の効率性を追求し
た機械化促進に取り組んできました。
その集大成になるのが2024年4月28
日に予定している東北本線鷲宮～栗
橋間「古利根橋りょう切替工事」と、

2024年5月11日に予定している東武野田線「春日部駅構内高架化切替工事」になります。5月のゴールデンウィークを挟んで2週間以内に2箇所の切替工事をするのは過去に例が無く、不退転の覚悟で臨む決意でいます。また、1月～4月まで河本工業様から受注している大型工事は、1月に上毛電鉄江木～大胡間重軌条化、2月に上毛電鉄越越～北原間重軌条化、3月にわたらせ溪谷鉄道通洞～足尾間重軌条化、4月に東武野田線東岩槻～岩槻間ロングレール更换になってます。このハードスケジュールのなか、2箇所の切替工事に向けて着々と準備して切替工事を成功させるには、館林事業所だけではなく維新建設として総力戦で臨まなければなりません。

そのために必要なのは計画性と情報力になってきます。数年前から毎月各事業所の計画担当が集まり翌月の工程表を照らし合わせながら人員や機械の調整をしてきましたが、昨年11月からはWeb調整会議を新設し、2ヵ月先の人員工程と重機の調整をしています。今後は先々の受注を見据えた有資格者の増員、大型回送車や器材の調整も取り入れ、Web調整会議の精度を上げていくことで利益の確保に繋がってくる重要な会議になってくると確信しています。各事業所の計画担当者様、忙しくも頭を悩ます役割だと思いますが頑張ってください。

最後になりますが、今年のキーワードは「Web調整会議」と「総力戦」になります。維新建設全体で精度を上げた工程計画を共有し、各事業所の垣根を無くし総力を上げていきますので、御協力宜しくお願いします。

トランスフォーメーション

課長(経理担当) 戸塚 孝一

昨年も触れたと思いますが、2023年5月より維新建設の本社が北九州市→さいたま市へ移転しました。北九州時代は、データでの保存を多少なりともしていましたが、大半は紙類にて保存していました。時代は徐々にデジタル化へ進んでいます。テレビを見ているでもクラウド帳簿サービスのCMを多々見受けられます。維新建設も時代に乗り遅れるわけにはいきません。昨年、デジタル化に向けて私が取り組んだことは、①給料計算書資料…各事業所からきた出



勤簿を元に基本給・手当・労働時間などを入力し総支給額を算出。さらに、各種保険料、所得税、住民税などの支出を入力し手取りを算出する。これらを紙面上で行うのではなく PC 上にて計算+保存 ②有給休暇管理シート・勤怠管理シートの作成+運用 ③賃金台帳の作成となっています。この3点においては他

者には閲覧されないよう、ID とパスワードを入力しないと見られない場所に保管されています。

さて、社長の年頭所感において、コンプライアンス・その他の取り組み欄でも触れていますが「給料明細のデジタル化」を今年の目標とします。0からのスタートなので構想が固まらないのが現状ですが、大まかな流れとしては、社員が持っているスマートフォンから ID とパスワードを打ち込むと、給料明細と有給残日数を閲覧できるなどです。今年中には最低でも試験運用をしていきたいです。

デジタル化に向けて

課長 人見 博之



来なくなりますので皆さん注意してください。

埼玉県ではデジタル化の一環として今年の1月より収入証紙を廃止しキャッシュレス化に移行しました。身近な手続きで言いますと、運転免許の更新時に窓口で現金支払いが出

維新建設でも世の中の情勢を踏まえ、デジタル化を進めていかなければいけないと感じています。まずは2024年問題への取り組みとして、勤務指定表の強化を進めていきたいと考えています。昨年7月から取り組みを始めましたが、各事業所の番割担当者ややり取りを踏まえ当初よりは使いやすくなったかと思いますが取り組みが遅れている事業所もありますので、4月に向けてしっかりとフォローをして労働時間の管理に努めていきたいと思っています。あわせて、ペーパーレス化の観点から勤務指定表や番割の配信を行っていきたくと思っています。自分ができることを行っていき、今あるツールのLINEやSNS等で良いのか、または新たにアプリを作成するほうが良いのか、社員が使いやすいツールを探していきペーパーレス化を進めていきたいと思っています。さらにデジタル化の観点からも現場の見える化で大型工事の動画を作成しています。現在編集が滞っている状態ですので今年度中に終わらせられるように作業を進めていき、作成した動画を各事業所で水平展開することで同種作業の施工方法や施工手順の参考になればと進めていきます。まだまだ新しい作業が出てきますが、その都度、動画を作成し維新建設の財産として残していきたいと思っています。

2024 年 機械化へ前進

工務担当課長 石丸 隆人

▶ 軌陸ダンプの月次点検を実施する
大場リーダーと石丸課長



これまで軌陸重機や積載型移動式クレーンの異常に対応訓練を行ってきました。2022年4月より開始した自社内での重機月次点検も確実にレベルアップしており、2023年からはメンバーも増員され、バックホーは問題なく実施できるレベルになっています。そこで、昨年からクレーンとダンプの点検の研修も行い、2024年度から自社内で月次点検が出来る様に準備しています。

月次点検を実施していると基本的なメンテナンスとして、燃料タンクの水抜きやフィルターの確認等をおこないますが、数ヵ月経過してくると水やゴミなどが出てきます。同じように定期的に発生するトラブルとして4頭タイタンパのモーターオイルシールトラブルがあります。そういうものを実際に目にする事で、機械はメンテナンスフリーではないと実感し、オペレーターたちが普段から使用する前の始業点検時や使用後でも確認するようになりました。また、点検だけでなく、アタッチメントの油圧ホースや枕木グリッパーのゴムパットやその他消耗品など、出来ることは自分たちで実施するようにもなっています。さらに、点検項目に予備エンジン・手動ポンプ操作があるため、緊急時の基本操作もしっかりと身につけています。

2024年は基本的な緊急対応だけでなく、電気系・燃料系・油圧系などピンポイントなトラブルに対応できるように月次点検と重機訓練で研修を行い、機械化における様々な事態に対応できる人財を育成していきます。

連絡欄

