

2013 第336号 5 MONTHLY Mitsuiwa

目次

■1,2,3P	『1 万分のゼロにする確認と声かけ』	…庄田
■3P 中	『安全と工事の受注で増収を図る』	…大宮
■4P	『やっぱり安全は基本から』	…川島
■5P	『GW中の分岐器部分交換』	…糸瀬
■5P 下	『宇都宮の弱点見えたGW』	…森
■6P 中	『維新はいつやるの!?今でしょう』	…里村
■7P	『小山の復活と再生』	…菊池
■8P	『何事も実践と継続で』	…人見
■8P 下	『見聞を広め他現場へ』	…齋藤
■9P	『軌陸高所作業へ挑戦』	…成田
■10P	『実績から効率を図る』	…大塚
■10P 中	『伊勢崎新線工事も終盤へ』	…大野

指扇事務所の軒下に巣ができ
先日、巣立っていきました



1万分のゼロにする確認と声かけ

東武鉄道「保線関係従事員安全作業心得」より

「安全の道しるべ」

人はだれでも不幸を望むものではありません。だれもが幸福な生活を望んでいます。健康でありたい、長生きがしたい、平和に暮らしたい、そして幸福でありたいと望んでいるのです。これらの望みをかなえるために、我々は働くのです。ところがその幸福を求めるために働いているはずの我々が、現実には往々にして職場で災害を被り不幸を背負うことがあります。これは人間生活の大きな矛盾ではないでしょうか。その上災害を起こした職場では有能な働き手を失って、作業能率を著しく低下させることになります。それゆえに安全は我々が幸福を得るためばかりではなく、作業能率の向上を図るためにも、絶対に必要なものです。

我々は職場の安全を維持する責任があります。まず自分の安全を守ると共に、仲間の安全を守らなければなりません。

また、一度事故や災害が起こると、これまで培ってきた社会からの信頼を失墜させるばかりでなく、社会的な影響が大きくなることは、ご存知のとおりです。

これらの規定は、作業を安全に行うために必要なことが示されていますが、過去の事故や災害の反省に立って形となっているものです。したがって、安全を守るために知らなければいけないことがらについて示したもので、安全を守るために確実に実行する必要があることがらについて示したものです。おりにふれこれを読むことで認識を新たにしていくための安全の道しるべとなるものであります。

維新建設(株) 専務取締役 庄田 雅直

いよいよ6月から全国安全週間(本週間7月1日～7日)の準備月間に入る。

今年のスローガンは『高めよう一人ひとりの安全意識 みんなの力でゼロ災害』となっている。維新建設も毎年、6月の準備月間中に全社員が集い、取引先より来賓を招いて安全推進大会を開催している。日程は6月22日(土)の開催としており、大会の趣旨は、1日現場作業から離れ参加者全員で『安全』について各々が振り返り、反省すべき点は反省して、この大会を機に、「安全な職場」を自らの手で作り出し始める。もしくはつくり直す日としている。平成18年度から始めた安全推進大会も今年度で8回を数え、第1回開催からみると、「継続は力なり」で維新建設社員の“安全”に対する知識、意識、技術が取引先様からの指導もあって、少な

からず向上していると思うが、残念なことにエラーが現場で時折、発生している。もちろんエラーにも度合いがあり、ハインリッヒの法則に置き換えて言えば、1:29:300、すなわち1件の重大事故の背後には29件の軽微な事故があり、さらにその背景には300件の

ヒヤリハットが存在するわけだが、ここから言えることは1件の重大事故と29件の軽微な事故を維新建設で発生させてしまう“エラー”とすれば、300件のヒヤリハットを無視するわけにはいかない。従って、日々現場で起きているヒヤリハット対策へ軸足を置いた取組みが、時折、発生させてしまうエラーを“ゼロ”にする鍵となるだろう。



前段より、我々が取組む課題の表現を変え「**1万回の作業でも1回の事故を起こさないようにするには?**」としてみる。では1万分のゼロへの具体策だが、少し話を昨年の7月に移す。7月4日(水)昼、ある私鉄の沿線上で溶接作業をしていた方が、列車と触車してしまい重大な労災事故が発生してしまった。奇しくも安全週間の本週間中に発生してしまったことと、同じ線路で工事を施工する業者として強い衝撃が走ったことを良く覚えている。原因は**定められた保守体制を作業する側で勝手に変更し、現場責任者もそのことを黙認していたこと**だった。この重大災害より私鉄発注者様から出た再発防止のキーワードが「作業ルーチン」であった。これは一般的に言うルーチンワークと言われ、仕事における決まって行う動作や作業・業務のことを言う。さらに噛み砕いて言えば、毎回仕事に入る前、仕事中、仕事を終える時に同じ動作を身に付けておけば、普段と違う事象・異常が早期に発見しやすくなり、簡単に言うと、ちょっとした違和感を覚えることでトラブルや事故防止となる大切な動作である。この作業ルーチンは私にとって「目から鱗」となり、両手を挙げて賛成だった。鉄道の安全・安定輸送に寄与する我々のルーチンワークは、鉄道マンの基本中の基本である「指差確認」である。さらに声を出しながらの「指差確認」はルーチンワーク代表であり、とりわけ“確認”の2文字にルーチンワークが集約されている。つまり、**確認文化**を会社全体に、そして全社員に植えつけることが300件のヒヤリハットを限りなくゼロに近づけ、さらに1万回に1回の事故をゼロにすると私は思っている。昨年の7月4日に他社で起きた触車災害からもうすぐ1年。次は我社で起きるのでは、と思えば大きな不安を感じる。意を強くして指導していきたいと思っている。

確認の具体例を挙げると、施工検討会も施工前ミーティングも確認。出発前点呼、現場点呼も確認。保安体制の確保、線路内立入りも確認。作業中の流れ、作業終了時の仕上りや跡確認も確認。終了点呼や当該工事の振り返りも次回への確認動作であり、これは全て集団作業な故に確認しているわけである。さらに個々の確認動作に対して、周囲の者や作業チームや会社組織がチェックを入れることが“声かけあい”となる。まとめると、個人の確認もあれば相手との確認・声かけあいもあり、自分で、あるいは相手へ声を出すことが確認文化の第1歩となるだろう。このような声かけあい運動は元請け様より指導を受け責任者らを中心に行っているが、まだまだ確認不足や指示した言葉が不足して時折、エラーを起こしている現場がある。現場だから突発な事象も発生するだろうし、段取り変えを決断しなければならぬシーンが多々あると思うが、その時こそ責任者一人で処理をせず、周囲の仲間へ報告、相談、確認が必要となる。打ち合わせ内容の変化点、作業ルーチンの

変化点こそ事故・トラブルの発生シグナルと考え、どんなに面倒でも皆で確認し合うこと、声を出すことを実践して欲しい。事実、過去の事故の大半は思い込み、確認不足、指示不足から発生している。

最後に、日本人は恥の文化だからとか、男は黙して語らずとか誤った美学を語る前に、自分達の身を置く鉄道業界での基本・原点である“**声を出して指差確認**”を正しく実践できる一流の鉄道マンになって欲しい。誤った美学を言い訳にしている者は列車の運転手、車掌が背筋を伸ばし肩から真っすぐ伸ばした腕と手と指で目標物を定め、声を出して確認コールを行っているシーンを見て、このコールを“カッコ悪い”もしくは“恥かしい”と思うのか。列車を利用されている多くのお客様は当然のコールとして受け入れているだろうし、その確認コールが安心して鉄道を利用できる理由となりお客様の目には安全という映像として映っているはず。であるならば同じく線路を守っている我々が指差確認による確認動作を省略してしまうことは、自分達の身の安全のみならず列車を利用されているお客様の安全をも冒してしまうことになる。このことを社員全員が頭に入れて平成 25 年度は維新建設内に確認文化の定着を目指す。



安全と工事の受注で増収を図る

維新建設(株) 次長 大宮 勇司

▶ H
27
年
春
開
業
が
待
た
れ
る
北
陸
新
幹
線
上
越
S
T



平成 25 年も新年度に入り 2 ヶ月になります
が、保守用車逸走・軌陸ダンプの追突・保守用
車の分岐器割出し・墜落等、事故が多発してい
ます。事故は決して他人ごとではありません。
いつ自分達に降りかかってくるかわかりませ
ん。しかし、自分 1 人だけでは事故は防げるも
のではありません。事故は組織で防いでいかな
ければならないのです。そのために徹底したリ

スクスの低減を図るための施工前ミーティング・施工検討会であり、そして、そのリスクに
対する対策をしっかりと周知することが大事です。宇都宮事業所も昨年度の電灯ボックス
損傷・バイク接触事故・MTTの異常こう上を含め、起こした事故を今一度振り返り同種
事故を 2 度と起こさないために、しっかりとした対策で臨んでいきたいと思ひます。

話は変わって、昨年度の売上を振り返ってみると上期は売上目標の 60%と好調でした
が下期に予算の関係で落ち込み、何とか売上目標をクリア出来たものの苦しい状況が続き
ました。今年度も同様に、上期にロングレール交換が集中していることから下期の予算が
心配されるところであります。今年は昨年度まで続いていた北陸新幹線が終わり、新たに
北海道新幹線が始まります。昨年度のようなことにならないように、今年は長期的に仕事
量を見極めてアンテナを高くし、安全と工事の受注で売上の確保に努力していきます。

やっぱり安全は基本から

宇都宮事業所 所長 川島 健路

5/14
(夜)
脱線させたキャビン台車



皆さんの事業所に無言で活気の無い現場はありませんか？挨拶やモラルの無い人はいませんか？悪いことや気付いていることを問いただし解決する。また、少し視点を変えて気付く意識が無ければ安全で安定した職場は維持されません。『面倒・人任せ・言われた職務だけは全うします』ではいい職場と言えないことは誰でもわかると思います。先日『挨拶・身だしなみ・立ち入りのケジメ』等々、社内のパト

ロールで指摘がありました。また、くわえタバコやコードの被覆の切れた配線をそのまま使っている危険意識の甘さなど、『俺って駄できてないなあ』と自分を責める結果になりましたが、その反面『変える』きっかけにも繋がりました。『割れ窓理論』すなわち、壊れた器具や潰れた車をそのまま放置すると数人が「それで良いんだ」と感じ始め職場や人付き合いが煩雑になり、その修繕に多数が手を出さなくなる。最悪の場合はルールを無視・過信して重大事故を引き起こす結果となるのです。『直す・気付く・聞き返す』と言う習慣を身につけると職場の雰囲気や人との関わり、物や仕事への執着に結びつきそれが安全確保への糸口になるのだと確信しています。あなたが発注者のトップだったらよく気づき謙虚で安全にスピーディーに仕事をしてくれる会社に仕事を任せるはず。常に引き金に手を掛けているような信頼関係で安全な仕事が出来るとはでしょうか？

偉そうなことを書き並べましたが今回、私はMCの回送を行う際、オペとして従事し脱線させるという大きな事故を起こしました。事故速報や壁新聞をよく見て他山の石を宝にして下さい。この事故は馴れ合いなんかではなく『いつもと違う・この現場は二回目』で起きた事故です。直接的な原因は保車責が車止め撤去を失念したことによる事故ですが、要の『確認会話』が不十分であったために脱線に繋がりました。JR大宮支社保線課長様に「何が根拠で移動したの？」と聞かれて、当然撤去されていると思って…としか答えようもありませんでしたが、「確認の返答が無いからもう一度聞いとけばよかった」と後悔が残ります。問いかけたら返答があるのが『会話』です。何を理解したのか復唱して確認するのが『確認会話』ですから、とくに『いつもと違う・この仕事は初めて』という時は要注意！『あれはあいつが積んだよなあ』の次の朝には会社が無くなります。また、「立場・言葉遣い・作業統制はしっかりしているのか？」と私に問いかけて下さった方も居ます。社会は私たちを『JRの人』、JRの人は『元請の一員』、元請の人は『維新(ミツワグループ)の一員』の目で見えています。一人ひとりがこの会社の看板を背負って仕事をしていることに責任と誇りをもって臨みましょう。『明日は我が身』です。ご安全に！！



GW中の分岐器部分交換

トランプ上に仮置したグラインダー直下には道路があり車両が通過している



宇都宮事業所 副所長 糸瀬 正

宇都宮事業所は、GW中の5月4日夜に特認作業で宇都宮駅構内分岐器部分交換を行いました。事前にJRさん・ユニオン建設さんとのPKY・検討会・周知会・施工前ミーティングを重ね5月4日夜に挑みました。JR科長他2名・ユニオン所長他8名・維新24名・助勤13名。全体点呼・班点呼・準備作業・上り線線閉着手後、まず下り線に支障

のない箇所での付帯レール交換・下り線の前線閉でレール交換箇所のレール横移動・縦移動を行う。上・下線ラップ間合で基本・トング・リードの3点セットを150分の間合予定から信通作業の時間30分から40分みて約110分で交換・ボンド・銅テルまで終わらせないといけなかったので、全員の役割を明確にし、締結班・継目班・ボンド班で良く打合せを行い、気合いを入れて作業開始。順調に進み交換時は各責任者が大きな声で作業指示を行い、どうにか時間内に交換が終了しました。

＜安パトにいられていた庄田専務・里村次長・からの指摘事項＞

庄田専務:①器具準備中のくわえタバコをきつく注意された。②員数チェックに時間がかかり過ぎる(良く確認しながら積込むように)。③水戸街道BV上の作業・道具の置き場所に問題アリ。すぐ下を車等が走行している。

里村次長:①レールを倒す時にレールホークがあるのに使用してなかった。②各責任者が作業指示を大きな声でしていた。



宇都宮の弱点見えたGW

5/4
(夜)
特認作業での分岐部分交換



宇都宮事業所 副所長 森 和太

平成25年度を迎え、ユニオン建設(株)様の今年度の目標、『起こしてはいけない事故3件以内』と掲げていますが、残念なことにユニオン建設全体で4月に2件も起こしてしまっているなか、GWの作業規制中にリスクの高い作業をやるのは気合いと根性だけではこの現場をやりきれぬ訳もなく、ただならぬ緊張感を感じたのは私だけではなく、軌工管・軌作責をはじめ、

ひしひしと伝わってくる雰囲気でした。

さて、そんなことも言っていられず…。私がいたB班も準備作業開始となり、新レール

の配列・締結装置の一部撤去等々、淡々と時間が過ぎ、また、ラップ間合いまで絶対に終了させなくてはならないC班の付帯レール交換も無事に終了し、一安心。そしてついに線閉着手となり、交換開始。締結・継目解体までは順調に行ったものの、レール交換のあやとりに多少のロスを感じた。原因は??責任者だけが声を出している状態で、作業員からの受け声・掛け声がまったくと言っていいほどでていない。まあ自分の指示ミスもありましたけど…。助勤者も交じっていたので声をかけづらいのか?それならば、まだまだ宇都宮の未熟さが見えた瞬間でした。

なんだかんだで無事に線閉内に作業も終了したのですが、また問題発生。員数が合わない!!またこれかと思いつつも、別の班に確認してみると不足分が発見できたのでホッとしましたが、数年前の事を思い出しました。自分が吉川新駅工事に従事しているとき、大型工事を行うたびに、『作業はすばらしいけど、維新は締めが悪い』と言われたのを思い出しました。そして、終了点呼時の振り返りでは多々作業あたって意見が出ましたが、私が見ていてここ最近の宇都宮の現場を見ると全箇所ではないですが『だらしなさ』、『けじめの無さ』が浮き彫りになってきている状態です。このような状態がこの先続くならば、冒頭で書いた『起こしてはいけない事故』の3件目を宇都宮で発生させてしまうかもしれません。この状態を打開するために、まずは自分ができること、①技術パトロールに出向き悪い癖を直させる。②率先して皆に声を掛ける。③自分が出た現場では絶対にルールの無視は許さない。この3点を継続して行っていくことで、少しずつでも宇都宮の社員が共感し変化してくれるように今更ですがもう一度考え直していきたいと思います。



維新はいつやるの!?今でしょう

維新建設(株) 次長 里村 寿広

まず 3.1 の事故以来無事故で推移しています。これもひとえに社員が安全に対し考え方、行動、言動が進化している結果だと思っています。ただ、10月に起こしてしまった交通事故!ひとつ間違えると死亡事故につながることで、十分気を引き締めて指導していきたいと思っています。小山事業所も新体制になり、これから更なる進化をしていかなければならない

と思います。菊池所長も大変だと思いますが自分の信念を社員に伝え、話し合い進むべき道を切り開いていって下さい。

維新建設では6月より北海道新幹線工事に行きます。1年半と短期間ですが、上越で経験したことをフルに発揮して安全に施工し、その中でも効率よく利益を上げ頑張ってきます。JR東日本管内の新幹線新設工事はこれが最後と聞いていますので、維新建設の底力



▶ 雪害対策の開床式高架橋
(北海道新幹線)

を見せてきます。6月は10人体制、8月からは15人体制、盆明けから地元の助勢を入れて30人体制で本格的に施工します。社員一人ひとりが考え、行動してもらいたいです。

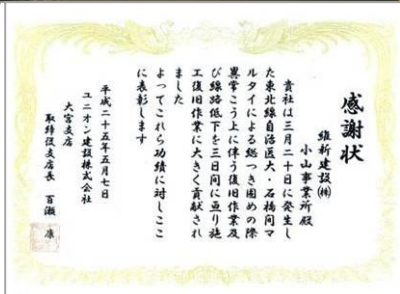
維新建設が今やるべきこと！施工検討会、施工前ミーティングを確実に行う、互いに声かけ合うことです、いつやるの？今でしょう！他の会社に遅れを取らないように、社員の皆さんと頑張って行きましょう。

小山の復活と再生

小山事業所 所長 菊池 純一



緊急の線路低下工事で点呼
を執行する菊池所長(上)
当該工事での感謝状(下)



平成25年4月に小山事業所の所長になり約1ヵ月になりました。世間では日経平均株価が1万5千円を超え、円も101円と円安に振れ、トヨタ自動車では5年ぶりに黒字となり、トヨタ以外でも輸出業関連の会社では、この円安が追い風になっている状況です。鉄道業界でもJR東日本は運輸収入増で5期ぶり増収と言うニュースが紙面に載っておりました。これだけを見るとアベノミクス効果？で景気が上向きになり各会社も業績アップ？のように思われがちですが、少なくとも私の周りでは、いまだ実感がないのが現状で実際に25年度の工事費もかなり削減されていると聞きます。平成24年3月1日、BHと軌陸車の衝突事故は小山事業所では、か

なり衝撃的な事故でした。そこからの復活(ある意味マイナスからのスタート)は社員達も大変な事だったかと思います。初めてやる事としましては、要注意メッセージと決意表明の作成と発表、ルールシートの活用、朝の朝礼での振り返りなど慣れないことも多々あったかと思いますが、それでも社員の協力でなんとか24年度は無事故で終わりました。

24年度は事故からの復活、そして25年度は再生の年と考えております。年頭の挨拶でも述べましたが、25年度は「仕事+ α 」で行きたいと考えています。具体的には仕事は出来て当たり前、JR様には線路を良い物にしてお返しをする・・・これは仕事を請け負う会社としては当たり前のことだと思いますが、これに+ α で「挨拶、服装、言葉遣い」です。いくら仕事が出来ても服装はだらしく、人と会っても挨拶はしない、話をしてもタメ口もしくはお友達言葉・・・これでは仕事が出来ても、最悪の場合、会社の信用も落としかねない事態にもなるかと思います。そうなる前に、私を含め社員一同この+ α を実践してもらい、誰が見ても小山事業所は良い事業所だねと言われるようにしたいと思っています。



何事も実践と継続で

▶ 昨年の3/1事故より続けている
重機の脱出訓練・連結搬送状況



小山事業所 副所長 人見 博之

25年度が始まりました。昨年度、小山事業所はおかげさまで起こしてはいけない事故は0件でした。これは3月1日に起こしてしまった軌陸車とBHの衝撃事故以来、従業員の皆が緊張感を持ち、毎日の作業をしてくれた結果だと思っています。これを引き続き継続させるにはどうすればよいのか、あれから1年がたち徐々に緊張感が薄れてきてしまわない

か、どうすれば緊張感を持続できるのか考えたところ、やはり事故後の対策として始まった要注意メッセージと決意表明をもう少し変化させマンネリ化防止をしていかないといけないのではないかと思います、25年度のベストモデルは「要注意メッセージと決意表明の進化で安全安心な職場No. 1」に決まりました。事業所運営委員会であれこれ考えましたが、なかなかいい案が出なく進化させるのに時間がかかってしまいましたが、何とかかたちになってきてこれからは新バージョンでやっていきたいと思っています。

JALの稲盛会長が社長退任の会見で「よく言う者あれど、よく為す者は少なし よく為す者あれど、それを久しくする者は少なし 久しくする者あれど、敬意を受ける者はさらに少なし」と言われていました意味は、大口をたたく人は多いがそれを実践させる人は少ない、実践する人はいるがそれを継続させる人は少なく、継続はしているが皆から尊敬される人は少ないと言う意味です。これは会社経営者に向けた言葉でしたが、すべての人に当てはまる気がします。何事も口だけではなく実践し継続させ尊敬されるように日々、自分に与えられた仕事をしていきたいと思っています。皆さんも個人目標に向かって邁進していきましょう。



見聞を広め他現場へ

小山事業所 副所長 齋藤 忍

小山事業所は4月に新体制になり、いろんな意味で生き生きしていると思います。自分の子供も新一年生になり、毎日が新鮮な体験をしていると思います。

さて私も新副所長。毎日慣れないパソコンや請求書、苦手な電卓、現場の単価計算、とにかく今までの仕事+@で何とも言えない疲れと、それとは反対に充実感が確かにあります。そして仕事の意欲が以前にも増してあります。自分はこれまで小山の現場以外を知りません。自社ではなく、他社の作業方法にとっても興味があります。そこには小山事業所をさらに成長させるヒントが隠されているのではないのだろうか？一人単価を上げられる新たな施工方法が無いのか勉強させてもらいたいです。初めに共立建設さんの現場へお邪魔

したいと思っています。その際は邪魔でしょうがよろしくお願いします。

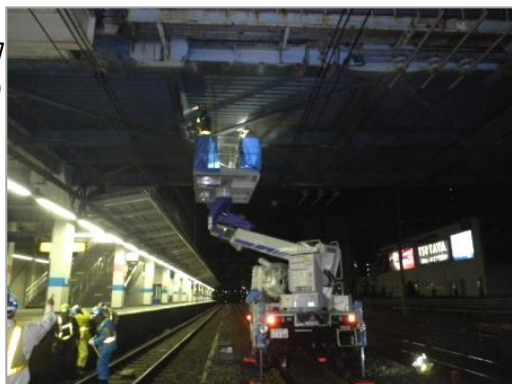
今年度は仕事量が減り、作業単価も減り、収入は間違いなく減り、その裏腹で新しい設備投資にお金をかけ、スキルアップした人財には給料を上げたいし、課題は山ほどあります。でも我々は結局のところ、安全に作業を終え、その現場からしかお金は生まれません。いかに安全で効率の良いアイデアを発信するかが事業所運営の鍵だと思います。



軌陸高所作業へ挑戦

古河事業所 所長 成田 公治

▶ 5/17
(夜)
蕨駅構内での修繕工事



平成 25 年度、古河事業所の新たな取り組みの 1 つとして、軌陸高所作業車を使用した作業があります。これはユニオン建設(株)浦和土木出張所様より蕨駅構内こ線橋修繕工事を受注しておりまして、内容としては平成 25 年 5 月 16 日～6 月末の期間で、7 線横断している蕨駅通路部の下回りに塗料を塗るという作業です。当然のことですが、こ線橋というのは架線の上に

あるわけですから、線路から約 6m 以上の高さに存在しています。工程としては、軌陸高所作業車 1 台を使用して 1 線 3 日（予備日含む）×7 線＝21 日間での施工予定になっています。ただし塗料を塗るのは別業者で、維新建設としては、マル保 1 名、高作車オペ 1 名、誘導員 1 名で、あくまでも重機械使用に携わる役職者を配置するといった内容です。

そこで、ニッケン松戸営業所に行き軌陸高所作業車のレクチャーを受けてきました。ここで軌陸高所作業車のことを少し紹介しますが、軌陸高所作業車は現在 4 種類のタイプがあり、今回は実際に借用予定である最新型だけを訓練してきました。参考までにこの機械をリースした場合、定価で 1 日 158,000 円という通常線路で使用している軌陸 B H や軌陸ダンプとは桁違いの料金がかかります。これまで汎用の高所作業車（10m 以上）は経験があり、軌陸 B H、軌陸ダンプにも精通した者をレクチャーさせたのですが、一言で言うと非常に難しいです。操作だけをするのであれば大丈夫だと思いますが、異常時対応が新たに覚えることが多すぎて、「とてもじゃないが、これで線路に入れる訳にはいかない」と思いました。そこで 5 月 13 日にもう 1 度、訓練するように段取り、また使用開始日より 3 日早く貸出してもらい（リース料は含まない）五丁台事業所に入庫して、異常時取扱マニュアルの簡素化したものを共同で作成し、お互いに勉強しました。

今後、平成 26 年度からは武蔵野線、東北本線の J R 蕨保技セ管内すべての高架橋修繕を 1～2 年の期間で施工していく予定であり、軌陸高所作業車の手配と運転操作については維新建設で受注しています。今回の仕事は古河事業所の将来を見据えた上で、非常に重要な第一歩になると思いますので、妥協せず勉強していきたいと思っています。



実績から効率を図る

古河事業所 副所長 大塚 健治

若葉の美しい季節となり、新年度を迎えることが出来ました。これも昨年度の「橋マクラギ交換工事」において、高所作業で、なおかつ重量物を扱う危険な作業にも関わらず「無事故」で完遂できたおかげです。そして、助勤者の方々によるお力添えの結果でもあります。その節は、ありがとうございました。おかげさまで今年度は、前年度を大きく上回る「橋マクラギ交換工事」の受注が想定されています。他社で墜落事故が相次ぐなか、古河事業所としても「他山の石」にはできません。一瞬の惰性が、すべての努力を無駄にしていまいます。昨年の「マイ・ヒヤット」「安全対策」を事業所運営委員会で再検討し、従事員を交え施工検討して「安全作業」を徹底します。同時に「作業性を向上」させるため、逆算思考で効率的な行動を生み出し時間短縮を図っていきます。そのハードルをクリアするために、目下、人財育成に心血を注いでいます。

もうひとつの目標は、事業所の売り上げ目標達成。古河事業所は常に新しい仕事を探して軌道土木にシェアを拡大してきました。今後は一層、ユニオン建設様の土木工事に積極的に参戦できるように、「今できる自分のすべて」で今まで築き上げてきた信用を損なわないようにしていきます。



伊勢崎新線工事も終盤へ

館林事業所 副所長 大野 周平

伊勢崎～新伊勢崎駅間・高架工事の軌道新設に着手してから1年以上が経過し、作業も終盤を迎えています。約2k600mの軌きょう組立て、分岐16#2台、10#1台、EJ4台、IJ4箇所が順調に終わり、現在は消音バラスト(豆碎石)を敷設しているところです。続いて6月に設定替えを行い、切替えが10月18日に行う予定です。その時は助勢をグループ各所へお願いすると思いますが、宜しくお願いします。

新伊勢崎駅構内で新たに敷設した分岐器P尻の通り直し



連絡欄

