

# 2017 第380号 MONTHLY Mitsuwa

## 1

### 終焉と始まりの年

『酉』 果実が極限まで熟した状態

『丁』 安定するということの意味

# 丁酉

干支暦(ひのととり)



### 目次

■1~3P	『高く翔る成長と進化』	…庄田
■4P	上『継続的な団結の1年』	…菊池
■4P	下『勤務のあり方を改善』	…人見
■5P	中『プラスチャレンジの年に』	…齋藤
■6P	『震災はゼロ災に至らない』	…川島
■7P	『番割りボードから安全を発信』	…森
■8P	上『情報の共有化』で意識統一』	…大塚
■8P	中『土曜どうでしょう』	…大野
■9P	上『軌道工の今昔物語』	…瀧野瀬
■9P	下『復興の最終年にあたり』	…大宮
■10P	上『山田線復興を遂げ一人前』	…佐藤
■10P	下『新雪を踏み締め厳寒に挑む』	…小野

## 高く翔る成長と進化

維新建設(株) 専務取締役 庄田 雅直

### 〇年頭所感



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、あけましておめでとうございます。維新建設においては年末年始休暇中の緊急要請はなく、さらには天候にも恵まれ社員の皆さんは各々の場所で穏やかな新年を迎えることができましたと思います。先ずは新年にあたり、社員の皆さまへの御礼とご

協力をいただいていますご家族さまへの感謝を申し上げます。

さて、維新建設の平成 28 年を振り返ると、平成 28 年 4 月決算(H27.5-H28.4)においては売上高 13.4 億、対前年 5%増という好調な業績を収めることができました。これは 4 事業所のメインである取引先からの受注において一部の契約単価が改定されたことに加え、平成 27 年 4 月から着工・継続中の JR 常磐線復興工事、同じく平成 27 年 4 月から 11 月まで施工した JR 北海道支援工事、そして昨年 1 月から着工している JR 山田線復興工事が追い風となって業績アップとなりました。続いて、安全成績では平成 25 年から 4 年連続して 10 件以上となる 11 件の事故・トラブルが発生しました。その内訳は、工事管理者が列車見張員を配置せずに「はなれ駒」の状態除草作業を実施して進来する列車から汽笛を受けた重大な保安体制違反が 1 件、未熟な操作と過信した知識で軌陸 BH を横転させた操作誤りが 1 件、レール交換でレール転倒防止装置の設置不足により内方変位を起こすといった未熟な施工不良が 2 件、保安機器を撤去失念した跡確認不良が 1 件、飲酒運転による事故・速度超過による交差点衝突事故・後進時の誘導不足による路駐車両への接触事

故といった交通事故が4件、レール取り扱い時の傷害事故といった軽微な労災事故が2件でした。好調な業績の一方で、4年連続して事故・トラブルの発生件数を減らすことが出来ていないことは、さすがに看過できず「安全安心な職場の上に経営が成り立ち、そして我々の生活が成り立っている」ことを全社員が肝に銘じ、毎日の事故防止に取り組んでいかなければなりません。そこで、

## ○維新建設 2017 の経営計画

### ①健全経営により社会より信用・信頼される会社を目指す

- ・売上高2%増の1,370百万(税抜)、営業(ABC)利益200百万を目指す→2017.4期
- ・既存取引先との受注強化、新規取引先の受注確保
- ・プロジェクト工事への管理強化…山田線復興、常磐線復興、青梅線河辺駅12両化

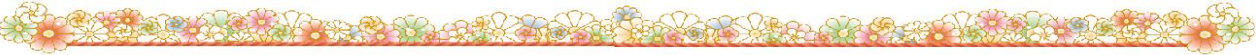
### ②安全の先取りにより事故を起こさせない環境を構築する

- ・鉄道運転事故、重大な労災・交通事故、起こしてはいけない事故の発生0件を目指す
- ・上記以外の事故・トラブル発生が5件以内を目指す
- ・事業所間での現場パトロール強化と定着→全社員が必ず1回/年以上は参加する
- ・現場調査への取組み強化→調査や振り返りの情報をハザードマップに反映して管轄エリア内のリスクを「見える化」させ、取引先との協議場へ問題点、対策を提案する
- ・線路近接の昼作業では朝と昼の作業着手前に点呼と列車見張員を配置した待避訓練を必ず実施して「うっかりぼんやりの保安体制違反」を撲滅する
- ・作業性の良い器具へ変更、繰り返し発生する器具の取扱い誤りは改良にて撲滅する
- ・居眠り・スピード超過運転を撲滅するためドライブレコーダーのチェックと事業所防災協でのドライバー教育に活用する
- ・良かった声かけ、気づきによるリスク回避、緊急対応、器具改良・作成のアイデアなどの実績に対して所長より表彰、ならびに貢献度に応じて報奨金を支給する

### ③会社の成長を高めるために人財力を高める

- ・社員数を増やす→宇都宮32、小山41、館林24、古河18計115名を目指す
- ・月間勤務表の周知を定着させる→2017.12までに
- ・定期休暇の取得を義務化する→事業所は長期休暇月を除く月を対象として希望する休暇日を全社員から吸い上げる。また、閑散期の有給休暇取得に努める
- ・個人面談の充実→所長もしくは副所長が8月～9月に実施している個人面談を3月～4月に変更して社員一人ひとりと建設的な意見交換をマンツーマンで行う
- ・再雇用制度の拡充→専門知識を持ったベテラン社員が現場を退いても、会社が認定した指導者として技術パトロールや、新入社員への指導に活躍できる土壌をつくる
- ・福利厚生の実質→安定した退職金制度の運用、勤続褒章の充実、食事の充実、社員寮の見直し、事務所・現場・車両内の分煙化、健康相談、地元医療機関との提携強化

### ④当社を使おうと言わせる高い技術力と品質管理

- 
- ・社員のスキルアップを支援する→社員一人ひとりが目標を持って仕事を進めるために必要な資格取得を支援し目標達成への評価、未達成への課題をベースにした個人面談を実施する。この積み重ねで技術社員の層を厚くする
  - ・様々な役職のプロフェッショナルを育成する→軌工管、作業指揮者、軌作責、重機オペレーター、列車見張員に特化したプロを育成する。プロフェッショナル社員とし認定すれば、列車見張員でも軌工管や軌作責クラスの高い賃金を査定する
  - ・重機械の老朽化に備えメンテナンス管理も出来るオペレーターの育成訓練と実践強化
  - ・マンツーマンによる雇入れ教育の充実→新入社員を1ヵ月間、マンツーマン研修できるトレーナーを事業所内で選出して、座学、実技、ミツワマン育成の研修を行う

#### ⑤夢と希望を持ち次世代を担う組織づくり

- ・ベストモデルの進化で自慢できる事業所→事業所の目標と、その目標を掲げたコンセプトを策定して、全員が持続可能な取り組む施策を盛り込み推進する
- ・小集団グループに「改善グループ」の設置→全社員、とくにキャリアが浅い社員が安心して働ける会社になるため、ケガをしない道具、持ち運びやすい道具・車両への改良や作業しやすい現場環境への工夫など、若手社員らが様々なアイデアや発想を出し合いながら行動に移すグループを設置して活動の予算をつける

#### ○安全の進化こそが会社の成長と心得る

昨今の時代の流れは、IT化がきっかけとなり情報伝達スピードの向上に伴って、我々を取り巻く環境の変化が年々早く感じています。鉄道の使命は「早く、正確に、安心して目的地まで人や物を移動させる」であることから、その一旦を担う我々にはより高い精度の安全作業と線路の仕上がりを要求されてきます。国鉄が衰退したのも、社会の変化に国鉄職員の意識が変われず時代の流れに取り残されたからだと聞いています。我々は国鉄のように一敗地に塗れてしまうわけにはいけません。従って、時代の流れや変化に対応できる会社、組織をつくり続けなければなりません。ただし、最新の機械や器具、OA機器や車両を投資しただけでは時代の流れに沿っているとは言えません。どんなに機械が優れても操作する人が安全や性能に対してポンコツだと、その機械による会社の成長とは言えません。やはり会社の成長とは安全の進化と言え、安全の進化とは人の進化となります。では、その安全と人の進化についてですが、過去に自社他社で起きた事故は、重大さの優劣はあれども、必ず原因と対策があります。そして我々が安心して働くことができるように守るべきルールがあります。この決められたルールのなかで施工計画を立て、点呼で繰り返し仲間へ周知して、全員がルールに守られながら仕事を進めることが時代の流れについていけるプロフェッショナルな軌道工としての最低条件です。維新建設はもとより、ミツワグループ全社員が安全で正確な仕事を進めるプロであってほしい、これがミツワグループで進めている強い組織となり“期待される会社づくり”の理由です。社会から取引先から社員や家族からも期待される会社づくりに社員全員で取り組んでいきましょう。

# 継続的な団結の1年に

小山事業所 所長 菊池 純一



小山事業所の平成 28 年は飯田踏切の拡幅工事から始まりました。小山事業所では久しぶりの大型工事でしたが、大きな事故ケガもなく無事に完遂させ、JR 東日本様からは感謝のお言葉を頂きました。そんな飯田踏切の工事も一段落したなか、踏切遮断棒の折損を小山事業所の社員が発見し、すぐさま車に載せてあった安全ロープで踏切にロープを張り、交通対応することができました。

それ以外にも踏切内で車がトリコになっていたのを発見し、すぐ列車防護をして未然に列車との衝撃事故を防ぎました。これと同じ事象が東武野田線に除草作業に行った時にも発生し、東武鉄道様から感謝状も頂きました。

このように平成 28 年の小山事業所は線路の中では事故ケガもなく、JR 東日本様や東武鉄道様から感謝されることも多い 1 年となりましたが、線路外では小山事業所始まって以来の大きな交通事故を発生させてしまいました。本当に運が良いことに運転手、助手席共々シートベルトをしていたお蔭で死亡事故にはならず、運転手は軽傷、助手席にいた社員はギブスなしの骨折ですみました。感謝されることもありましたが、平成 28 年を総括して思うことは「脇が甘い！」そんな 1 年だったと思いました。

平成 29 年は「見ざる言わざる聞かざる」をなくす取り組みを引き続き取り組みたいと思います。昨年この取り組みを 1 年間取り組んだ結果かどうかはともかく、傷害事故、起こしてはいけない事故（小さい事故も含め）は 1 件も発生せず 1 年を終わることが出来ました。これは社員一人ひとりが「見ざる言わざる聞かざる」をなくす取り組みを多少でも行ってくれた結果だと思います。そして、普段からあまり事務所に顔を出さない社員にはこちらから声を掛けマンツーマン共育を行い、軌工管、軌作責、一般作業員と一致団結をして事故ケガはもちろんのこと、他事業所から色々な指摘を受けないように今年 1 年が本当の意味での無事故となるようにして行きたいと思います。

# 勤務のあり方を改善

小山事業所 副所長 人見 博之

今年の個人目標は月間勤務表を作成することです。と言うのもいつ休みなのか分からない状態で仕事をするのは、家庭がある人に限らず全ての社員にとって予定が組めず精神的・体力的にもよくないと思うからです。これまで月間勤務表に手を出せなかった理由は、どうしてもユニオン建設様の勤務が確定し日々の作業を行っていくなかで変更していく部分があり、その週になって急に作業が追加されることが多々あり勤務表を作り切れないということがありました。しかし、そんなことを言っているだけではいつまでたっても先

送りになるだけなので、50%の出来でもいから作成し、年内には80%の完成度を目指していきたいと思います。ですが、維新建設だけで勝手に作成できるものでもないのでユニオン建設小山(出)様から早めに情報を頂き、各担当者と打合せをし、毎月28日ごろには翌月分の勤務確定を目指し勤務表作成に取り掛かり極力変更がないようにして、社員とご家族様にいつ休みだ

よと伝えられるような環境に変え、来年の今頃は、月間勤務表が当たり前のように出せるよう出勤表作成を一番の課題として取り組んでいきたいと思っています。

## プラスチャレンジの年に 小山事業所 副所長 齋藤 忍



昨年1月号の社報で私は、「安全面・経営・社員の健康に配慮」を目標としました。

【安全】周囲に対する声掛けや、私が出た現場では毎回5分でも10分でも必ず振り返りを行うことができました。冷静に考える時間を作ることで、作業の気づきの感覚を養えたと思います。

【経営】細かい所は相変わらず考えることができませんでした。

【社員の健康】私から健康診断で数字が悪かった社員に対し、体調は悪くないか、病院に通っているかなど聞くことができましたが、自分自身の管理をおろそかにしていました。

【29年目標】とくに安全！安全はすべてに優先するの意味を理解し、その現場の軌工管ほどではないにしても、一歩引いて現場を見ていきたいと思っています。小山管内はもちろんですが、館林・宇都宮・古河事業所と事業所間の壁を越え、同じ制服を着ている仲間としてアドバイスやいいところを吸収していきたいです。

小山事業所の出張工事先である釜石作業所では、BH関係の事故が1年間で2度起きてしまいました。1度目のBH転倒を機に、私が中心となりオペレーターのプロ意識を高める勉強会を開いてきましたが、今回の事故は非常に衝撃的で悲しいです。緊張感を持ってユニオン建設様と一丸となって作業していたはずなのに…。心の隙間はあり、その隙間から事故はやってきます。緊張感の持続はベテランでも難しいです。難しいからこそ、これからも立ち向かっていかななくてはいけないのが責任者であり、それが私たちの仕事だと思っています。前を向き、あきらめないで、思い出し日々の安全を守っていきましょう。

私の立ち位置は、現場責任者や社員全員のサポーターだと思っています。社員の意見を吸い上げ、必要と感じた道具の検討購入・作業の仕組みの変更・建設的な意見などは

どんどん採用し、少しでも楽に安全に日々の作業を完遂できるように支援していきたいと考えています。しかし、道具の購入など資金が必要です。安全は基礎にあり、すべての信用は受注の原点です。そこに効率化をプラスしていきます。交換本数や交換Mがいきなり増えなくとも、体が楽になれば、より安全に作業できます。時間の制限はありますが、仮に10の案にチャレンジして以前より1本多く交換出来た、さらに1M交換出来たなど、実績が上がればいいと思います。より安全に、体を楽に、そして効率化に小山事業所全体でプラスチャレンジの年にしていきたいです。

## 零災はゼロ災に至らない 宇都宮事業所 所長 川島 健路



昨年、残念だったことが2年連続で保安体制を犯してしまったことです。①工事管理者が単独離れ駒の状態で見逃し列車に汽笛吹鳴を受けた②跡確認手順の不備により軌道短絡器の撤去を失念し線閉を解除してしまったことです。昨年の年初には「基本ルールを守る」「不安全行動が無いかしっかりみていく」と目標をたてました。しかし、細かいことも含め事故・事象が無くなら

ないのは①安全ルールの軽視②『だろう・よかろう』が招く事故の怖さを知らない③意識の込められていない危険意識等々、知識として持っているにも関わらず守られていない、または保たれない意識にあるのだと思います。安全祈願で1年の安全を祈っても、危険予知活動で『勝手に線路に近づかない』と行動目標をたてても、結果として各社員が『今日も絶対にケガをしない・事故を起こさない』という意識を持たないことには根本的に何も解決されず、次に起きる事故の日を待つばかり。今一度、本当に安全か？現場の器具は整理整頓されているか、もう一つ重要なのは『声をかけ合って作業しているか？』です。ゼロ災のゼロが零でない意味を考えたことがありますか？『全員参加で、ゼロ災害!!』これが出来れば明るい1年になるでしょう。私も本気で頑張ります。

今年の目標はこのゼロ災害に拘って行動することと、事業所としては人を増やすことです。人を増やした分、仕事をこなせるようになるのは勿論ですが、社員の休暇をしっかりとらせることが本当の目的です。維新建設の経営計画の1つでもあります。宇都宮事業所の長年の悩みは休みの少ないことです。月間勤務表を立てさせるにも人がカツカツではそれも実現できないので、意識的に人員の確保に努めたいと思います。必要な休暇がとれば社員の心にゆとりも生まれ、つまらない事故やケガも起こる前に気づけるようになると思います。また、新しい工法や効率アップにつながる工具の発案など、考える時間も出来るのでは？と考えます。トップの考える方針が末端まで浸透し実現させるには、事故防止同様に各社員レベルでの理解や賛同、意識が必要になります。『ルールを守る』『まず気

づく・気づいた時に一声かける』『心にゆとりをもって仕事する』これが今年の誓いと目標です。「事故を起こさない、ケガをしない…」これは目標が達成されれば自ずとついてきますから。

## 番割りボードから安全を発信

宇都宮事業所 副所長 森 和太



今年はユニオン建設様の安全 3 本柱でもある【安全声かけあい運動】を最重要課題として私個人の目標としていきます。なぜかと言うと宇都宮事業所の大半の事故や事象はたった一言の声かけがあれば防げていたからです。過去の事故事象を振り返っても声かけしていれば防げたものばかりなのです。とても悔しくありませんか？私も事故の一報を聞くたびに、「言っておけばよかった」と

後悔し「言わなくても分かっているだろう」と勝手に思い込み、その結果、事故が起きています。恐らくその私の安易な考えをしてしまった時にはすでに事故は起きているのではと思います。もう一つの理由が、宇都宮事業所の社員は声かけができる事業所だと思っています。日々の作業終了後の振り返りでも分かるように先輩だろうが後輩だろうが、たとえ所長・副所長であっても注意したり声をかけられたり反省したりと素直にできる社員が揃っています。現在も日々の声かけはできているのは知っていますが、私的にあと一步、あと一言です。それを継続することで宇都宮事業所から小さな事象も減っていくでしょう。

そのために今年の私の取り組みとして…

- ①番割のホワイトボードを活用し日々の現場ごとに注意点、要注意箇所、過去のトラブルなどをペーパーに記載して目で見て伝える声かけを行うこと。それを見た社員は「こういうこともあるのか」「ここが危険だね」と感じ類似する工種や施工方法があった場合には社員の方から率先して出る声かけに繋がり、『気づき』の能力向上が見込めると思います。
- ②朝礼で前夜の振り返りに対しての評価や当日昼の施工方法の聞き出しや注意点の再周知を行い、気づいた事柄や危険と思われることについてはその都度指導する。
- ③週間工程表提示後に各軌工管・軌作責・単体での役職者は全ての現場を個別に、施工方法の聞き出しで改善点が無いか確認する。また、保安打ち合わせ表作成時、提出前の最終チェックを行いこれも改善点が無いか確認し、計画段階からのリスク管理を行っていく。

この3点に要点を絞り、日々の声かけは当たり前のこととして、「現場での声かけ」「計画段階の声かけ」「目で見て伝える声かけ」を発信し、この私の取り組みで宇都宮事業所からどんなに小さくて些細でつまらない事故でも撲滅できるように、声かけのキーマンになっていきます。

## 「情報の共有化」で意識統一

古河事業所 副所長 大塚 健治



寒さ未だ厳しい折から、日々の作業お疲れ様です。昨年を振り返りますと、「コミュニケーションエラー」や「確認不足」がもとで交通事故・怪我・トラブルが頻発してしまいました。とくに作業開始前・終了後のトラブルが目立ち、ヒューマンエラーによるものがほとんどを占めています。

「A点呼」「C点呼」の重要性を再認識させられました。これらは、「確認会話」でお互いの認識を

改め、次のステップに移る「変化点」を意識していれば防げたものばかりです。そこで今年度は3つの推進項目で無事故を継続させていきたいと考えております。①新人社員や出張工事メンバー「マイ・ハット」「声掛けシート」情報の共有化を図っていきます。②事象・事故情報を活用して異常時における対応の誤認識を改め「正しい判断」を共有していきます。③昨年末より掲示を始めた月間勤務表による適正な休暇で過労事故撲滅を目指していきます。現在、圧倒的人材不足を打破するためにも「仲間」を大切に、新人社員に「マンツーマン共育」出来る人材を増やすために一丸となって行動します。

## 土曜どうでしょう

館林事業所 所長 大野 周平



昨年を振り返ってみると反省すべきことがありました。まず、新車で買っていただいたデリカのオイル交換をしていなかったため、エンジンをダメにしてしまったことです。小集団では誰も疑問に感じずオイルの不足確認だけでした。小集団の活動に意味がなかったのです。私は今年から小集団を意味のあるグループにするために、毎週土曜日にリーダーを集めて討議を行っていきます。

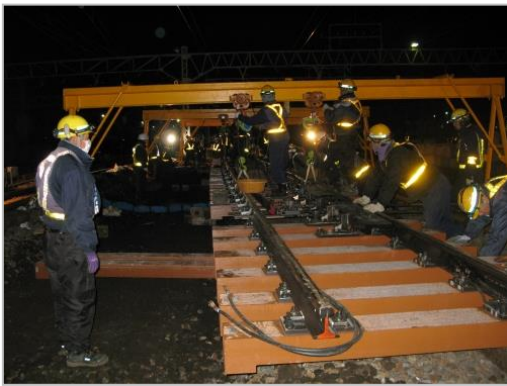
そこでグループの方向性を決めて実行し、従業員会議で発表・報告をしていきます。そのなかでリーダーが育ち現場責任者あるいは副所長へといければ良いと思います。

次に、施工についてです。厳寒期のロングレール交換にてガイドローラーの間隔を適切に配置せず、レールの内方変位という施工不良を起こしてしまいました。一番やってはいけない安全よりも出来高を優先してしまいました。私の何の根拠もない大丈夫だろうという判断を反省しています。これらを踏まえて平成29年は、「小集団の活性化」「技術力・専門知識力の向上」「異常時対応訓練の強化」この3本柱を軸に館林事業所そして私自身をスキルアップさせ、発注者様、元請け会社様より信頼される事業所になります。

# 軌道工の今昔物語

館林事業所 副所長 瀧野瀬 達也

▶ 門型横どりの方式を採用した  
外方分岐器（10号）全交換



この時期に社報を書きますと私が入社した頃を思い出します。忘れもしない19年前の大雪の後に入社しました。その頃に比べると会社も私も大きくなったと感じます。教育に関しても今とは比べられないくらい変わりました。昔は、まず点呼そのものがなく書き物もしないで現場に行き、いきなり仕事が始まり何をすることも自分で考え、必要以上に教わることもなく間違えたら怒鳴ら

れ、褒められるようなことをしても当たり前な環境でした。ここには書けないようなことなどもしていました。現在では朝礼から始まり、現場点呼、作業手順など詳しく話し、終礼にて振り返りを行っています。だからなのでしょう自分で考え、工夫する社員が少なくなった気がします。簡単にたとえを書きますとジャッキ穴を掘る際は場所条件によつてですがジャッキ棒で？ガンづめで？熊手で？ビターで？また、釘を打つ際もどんな打ち方が自分に合っていて楽にやれる？など熊手で軌間外を整理するにしても横に引っ張るもしくは、斜めに引っ張るなどやり方は様々です。

どんな仕事でも少し角度を変え自分のやり方を研究し成長しましょう。また、仕事の手順を頭でイメージするのも良いと思います。私もやっていますが上手くいけばスムーズにいけます。参考にして頂いて今年1年事故もなく頑張っていきましょう。

## 復興の最終年にあたり

部長兼常磐作業所 所長 大宮 勇司



JR 常磐線復興工事も早いものでもうすぐ2年になります。私が常磐線復興工事に従事して2月で1年になろうとしています。工事も順調に進み、昨年12月に相馬～浜吉田間が新たに運転を再開し、今年3月には、昨年12月まで従事していた浪江～小高間が運転再開を予定しております。そして、昨年末から滝田～富岡間の工事に入り、こちらも今年の7月頃には運転再開を予定し

ており、急ピッチで工事を進めております。この滝田～富岡間が開通しますと、残す区間は現在もまだ帰還困難区域である富岡～浪江間のみとなります。この区間はまだ放射線量も高く着工していませんが、今年中には大部分の施工を完了させる計画になっているそうです。少ない人数ではありますが、しっかりと安全作業で仕事に臨み少しでもJR常磐線の早期復旧に貢献したいと思います。

## 山田線復興を遂げ一人前 釜石作業所 工事責任者 佐藤 卓弥



新年を迎え、昨年1月よりスタートしたJR山田線復興工事も2年目に入りました。

9月社報で紹介した、浪板海岸駅の軌道敷設工事も昨年末に検査が完了、現在は4月にかけて新たに鶴住居駅周辺の軌道敷設(約2k)の他に、修繕工事として道床入替(約500m)などを施工しています。さらに、今後は鶴住居駅構内の軌道敷設工事として基地線の新設、入替線、それに

伴う分岐器の敷設など、かなりハードな計画になっています。

休み明け初日に労災事故を引き起こしてしまい、釜石作業所は大変苦しい1年になると思います。しかし、自分達で起こしたことは自分達で乗り越えなければなりません。一つひとつの課題を全員で解決して一歩ずつ前進したいと思います。

## 新雪を踏み締め厳寒に挑む 北上作業所 工事責任者 小野 哲也



昨年の4月から始まったU型EBパッド交換(可変パッド注入)ですが、当初は若干ショート気味でのスタートでしたが、現段階では予定数量と実績数量が何ら変わらずに順調に推移しています。今後は冬期間ということもあり作業量が落ちるか想定されます。また、降雪・凍結による資機材の埋もれ(紛失)等が懸念されるので、ブルーシートを活用して置き忘れ防止対策を実施してい

ますが、まだまだ色々皆で知恵出しと工夫が必要となります。これから寒さが一段と厳しくなり、作業環境がさらに悪化します。まずは、体調管理を万全にして現場に穴を空けないように臨みます。

## 連絡欄

---

---

---

---

---