



MONTH No.484 2025.9

Mitsuiwa

目次

『上期総括と下期の展望』	…庄田	P.1-4
『安全技術研修会の取り組み』	…菊池	P.4-5
『技術力を強化して品質に拘る』	…成田	P.5-6
『重機仕事は難しく面白い』	…川島	P.6-7
『定期点検の重要性と月次検査の拡充』	…石丸	P.7
『ベストモデル進捗状況』	…齋藤	P.8
『上期の反省と下期の工事』	…佐藤	P.9
『3年後…更に10年後を見据え』	…森	P.9-10
『確認そして確認』	…荒田	P.10-11
『「挑戦」の先に見える光明』	…大塚	P.11-12
『スキルアップを目指して』	…大宮	P.12
『次のステップへ向けて』	…木村	P.13
『ベストモデル3年目の進化』	…大野	P.13-14

上期総括と下期の展望

維新建設(株) 代表取締役社長 庄田 雅直

○安全成績について



9月に入ってもなお厳しい残暑が続くなか、社員の皆さんが安全を最優先に日々の業務へ取り組んでいただいていることに心から感謝を申し上げます。おかげさまで、2025年度上半期の安全成績も要注意事故ゼロを達成することが出来ました。一方で、発生レールを横に倒す時に回転バールを使用せず通常の線路バールにて試みたところ

バールがはじかれ近くに設置していた短絡器を破損させる事象や、図面の確認不足から分岐器基本レールの加工の失敗、さらに分岐器3点セット交換時に曲リードの寸法を軌工管とのコミュニケーションエラーにより誤って加工してしまい作業を遅延させています。いずれも、プロの軌道工としては大いに反省すべきことで、早急な技術力の向上へ取り組んでいかなければなりません。わが社は強い安全風土を社内に構築させるために、過去の事故情報や直近で発生したヒヤリハットから学び、現場の調査データを基に安全作業に対するリスクを想定させ、安全な設備や対策を施工計画に入れ SNS や電子黒板などで社員へ共有化を図っています。この取り組みは、言わずもがな“確固たる技術力・施工能力”が根底にあることとなります。このことから、安全が経営の礎であるわが社において技術力の強化も一層、取り組んでいくながら、年末・年度末と工事が輻輳する下期へ弾みをつけていきたいと思えます。

○業績について

5月から事業年度がスタートしていますが、8月(4ヵ月)までの売上高は前年比110%で推移しています。線路工事がメインとなる小山・宇都宮・館林の3事業所では前年比121%と毎年、顕著な売上の増加が見られています。これはJR様・東武鉄道様より修繕工事の発注単価

が増額となったことを受け、元請け会社であるユニオン建設(株)様、河本工業(株)様との契約単価においても見直されたことが大きな要因となっています。また、数年前から取り組んできた連接軌道踏切のブロック交換や扛上工事の受注増、古利根橋梁改修に伴う軌道移設や春日部駅高架化に伴う軌道移設などプロジェクト工事の継続受注、そして機械施工による老朽化 PC マクラギ交換の本数増加なども業績拡大の好材料となっています。一方で、JR 様の土木工事がメインの古河事業所は、昨年の下期から得意とする軌陸機械を使用した工事の計画が減少となり売上高は前年比 72%と厳しい状況で推移しています。

下期における業績予想として、JR 東日本様・東武鉄道様の好調な業績を背景に線路部門では多方面からの受注量を見込んでいることから、上期同様に売上高は前年比の 20%増で推移する予定です。また、土木部門においては 10 月から新規参入するホームドア新設工事を基軸に、引き続き新幹線の耐震化工事や線路内高所作業を見込んでおり、2025 年度の最終売上高は前年比 85%まで回復する予定です。従って、会社全体としては前年比 112%の 1620 百万円を予定しています。この業績予想を達成するために“安全はすべてに優先する”ことが前提条件であることは説明するまでもありませんが、**我々の生活を豊かにすることへ社員の皆さんと挑戦していきたいと考えています。**

○プロジェクト工事について

まず、お礼を兼ねた上期の振り返りとなります。

- ①古利根橋梁架け替え工事に伴う線路切替え…社報 5 月号で綴りましたが 5 月 4 日、全社員が GW 返上で切換え工事に臨み、無事に初列車を迎え入れることが出来ました
- ②JR 東北本線・小金井駅構内 第一結城街道踏切 連接ブロック交換…5 月 18 日から 4 週に渡り日曜日の拡大間合い(3.5h)を活用した施工を計画し、JR 東北本線小山・宇都宮管内において初の単独施工に成功しました→会社としては令和 5 年 9 月の JR 東北本線一関管のブロック交換は初
- ③東武・川俣駅構内 第 280 号踏切拡幅に伴う連接ブロック交換・新設…6 月 16 日から上下線併せて 6 日間の工程で「幅員 20 メートル、間合い 3.5h、1 晩 4 ブロック交換」という大規模な連接軌道新設工事の単独施工に成功しました→東武鉄道線での単独施工は令和 6 年 10 月の日光線・柳生駅構内が初
- ④JR 八高線・東福生駅構内 福生第 2 号踏切拡幅に伴う連接ブロック交換・増設…7 月 15 日から上下線併せて 4 日間の工程で「間合い 4.5h、旧ブロック 8 枚撤去、新ブロック 7 枚敷設」というタイトな一晩当たりの作業量を成功させました。なお、ブロック交換をわが社が施工し、軌道工事は八王子エリアの会社となりました
- ⑤東武・春日部駅高架化工事に伴う仮下り線切換え(1 回目)…昨年の 5 月仮上り線に続き今年 9 月 27 日に、維新建設 103 名、共立建設 15 名、高崎建設 10 名、ミツワ E G 4 名の 3 班体制で「延長 240m 移設、うち踏切 2 箇所、最大移動量約 2.3m 間合い 3.5h」の切換え工事を成功させる予定です

続いて、下期に予定しているプロジェクト工事です。

- ①東武・春日部駅高架化工事に伴う仮下り線切替え(第2回)…前述の1回目につき2回目の切替工事が10月4日に予定されています。維新建設103名、共立建設20名、高崎建設20名、ミツワEG6名の3班体制で、「延長288メートル移設、R500～600曲線、最大移動量約2.4m、間合い3.5h」といった切替内容となっています
- ②武蔵浦和駅ホームドア新設工事…10月よりホーム端部に機材留置スペースの設置工から着手して、本格的なホームドアの基礎工事がスタートします。工事管理者を含む1晩当たり15名ほどの古河事業所社員が、会社としても初めてとなるホームドア工事に取り組みます。新たな工法に加え、わが社が得意とする機械施工などの創意工夫にユニオン建設様やJR様から期待されている現場となります
- ③日光線・武子川橋梁改築工事…大雨による河川の氾濫を抑制するため川の流れを変更させる自治体のプロジェクトに伴い、現行のJR日光線・武子川橋梁を移設させる工事です。昨年度から準備工がスタートしており、10月から付帯する軌道部のレール交換やマクラギ交換に着手する予定です。そして、11月12日夜間に大型クレーンによる既設の橋梁を撤去させ工事桁を設置する切替工事が予定されています。すでに7月から宇都宮事業所が軌道監視を担当しており工事桁の架設、かんざし桁の設置、MTTによる軌道扛上などが今年度末までの予定となっています。なお、この現場は2030年度の竣工となっていますが2027年9月に弾性バラスト軌道を敷設して、同年10月に新橋梁のPRC桁(420t)を横取り架設後は日光線への影響が無くなるため、わが社の出番は終了となります
- ④TRTレール交換機による日光線レール交換…10月30日夜間から山越器を使用しないレール交換を目指して、英国スコットランドで活躍する自走式レール交換機TRTの導入を予定しています。今年の6月下旬から7月にかけてスコットランドのマカロック社より講師を招き操作技術の研修や異常時の訓練、定期メンテナンス方法などをご指導いただきました。また現在もなお自主トレーニングを重ね、10月30日夜の日光線レール交換で営業線デビューする予定です。この記念すべき初日を成功させ、省人化の観点からこれまでのレール交換が大きく変わることへ、JR東日本様、ユニオン建設様から大きな期待を寄せていただいていますから訓練や準備に力が入ります
- ⑤接続ブロック交換と連軌扛上…上期に引き続き、接続ブロック交換工事が2ヵ所予定されています。まず、10月14日と21日夜、春日部エリア126号踏切(幅員9m)を敷板からブロック新設に、また来年2月頃、わたらせ渓谷鉄道線・小中駅構内の重軌条化に伴う接続ブロック交換(幅員9m)を予定しています。次に連軌扛上の予定ですが、11月に宇都宮管内の宝積寺駅構内に介在する2ヵ所の接続踏切(幅員8m、10m)を扛上させる計画のほか、年度内にもう1ヵ所施工する予定となっています。また、小山管内でも年明けから3ヵ所の連軌扛上予定されています。昨年度に購入した接続扛上器具を有効活用しながら、ある意味で仕上りの精度も向上させ実績を積み上げていく予定です

〇まとめ

2022年9月号でも述べましたが、土木部門のなかでも線路・鉄道土木に特化したわが社を強くするために、“モノづくりの原点は人づくり”というゴールポストは動かしていません。この“強い会社”というゴールへチームが一丸となり向かっていくためには、より選手層を厚くする必要があると考え、人材育成の新たな体制を今年度から立ち上げました。いくつか紹介しますと、オペレーターの育成(操作・点検・修理)や軌道工の出直し教育、分岐器教育などカリキュラムに沿った技術指導を展開しています。また、前述のプロジェクト工事こそ強い会社づくりに有効なフィールドだと捉え、請け負った工事を成功させるために弱い技術面や必要な社員のスキルアップを洗い出し、ターゲットとする人材の強化スケジュールを策定するなど、現場の工期と伴走しながら会社全体で真剣に取り組んでいます。この人づくりに費やす時間と熱量こそが、実り多き未来への投資であるとし、下期も社員の皆さんと腕まくりしながら取り組み続けたいと考えています。

安全技術研修会の取り組み

維新建設(株) 担当部長 菊池 純一

2025年度より、安全技術研修会は年間安全衛生計画に則り、毎月の研修を継続的に実施しております。今年度の大きな変更点として、座学研修を新たに取り入れ開催致しました。

〇上期の実技訓練内容

2025年度上期の実技訓練では、「安全作業に特化した作業手順」をテーマに、4月：レール切断機の取り扱い時の安全手順、5月：除草作業時の追

い越し手順の確認、6月：緊張器の取り扱い安全手順を実施しました。「除草作業時の追い越し手順」については、過去に労災事故が発生していることから、各事業所の参加者に対して「片手挙げ・声かけ確認」が確実に行われているかを確認し、参加者全員が正しくできるまで繰り返し訓練を行いました。これにより、従来の曖昧な手順からメリハリのある明確な動作へと改善されました。

〇座学研修の実施内容

座学研修では、5月：熱中症勉強会、8月・9月：危険予知活動勉強会を開催しました。熱中症勉強会では、冒頭に理解度テストを実施し、2事業所で満点の社員が出ました。満点に至らなかった事業所も含め平均点は非常に高く、各事業所における熱中症への意識の高さを再認識する結果となりました。

〇下期の研修予定

下期は暑さも和らぐことが予想されるため、安全に特化した作業手順を中心に研修を進めてまいります。とくに11月に予定している「発生レールのガス切断研修」では、レール切断その

▶責任者らを集めKYT勉強会を開催



ものよりも、切断開始前と終了後の発煙防止に重点を置いた内容を計画しています。今年度、他社において発生レールガス切断後に木マクラギが発煙する事象が相次いで発生していて、単にレールを切断するだけではなく、いかにしてマクラギから発煙させないように作業を進めるかがプロとしての重要な責務となります。これを踏まえ、発煙防止手順を作成し、研修を進めてまいります。

○ミニ勉強会の開催

安全技術研修会とは別に、2025年10月より「ミニ勉強会」を毎月、各事業所にて1~2時間程度開催いたします。8月・9月に実施した危険予知活動の勉強会では理想とするレベルには達していないため、今後は軌作責クラスを対象に各事業所で時間を確保していただき、継続的に危険予知活動ミニ勉強会を実施します。引き続き、下半期も安全に特化した訓練と継続的な指導を通じて、安全な作業環境確立に努めていきますので宜しくお願い致します。

技術力を強化して品質に拘る

維新建設(株) 担当部長 成田 公治

▶ 分岐器作業の勉強会を開催



維新建設の皆さん、記録的猛暑のなか日々の作業お疲れ様です。朝から茹だるような暑さでも、心が折れること無く頑張り続ける皆さんには本当に感謝しています。おかげ様で2025年度の会社全体の売上も、2025年5月~7月までの3ヵ月累計で3億6千6百万と好調なスタートを切っています。これは2024年5月~7月の売上と比較すると117%となっています。しかし、担当部長の立場で振り返ると、古河事業所の営

業戦略を立てた受注や、外注を最小限に抑えた人員工程の調整、重機の稼働率など反省点も多くありました。今後は各所長との連携を強め情報を入手してからの初動を早めて、人も重機もフル稼働していく環境を作っていくことに尽力していきます。

次に技術面の話になりますが、2025年度に入り分岐器部分交換のレール加工で切断位置を間違えた事象を2件連続で発生させてしまいました。2件とも原因はコミュニケーションエラーですが、間違った情報に対して誰も疑問を持たなかったことが、原因の本質だと強く感じました。現在、「元請会社様と施工計画の協議」「夜間作業で実践教育」「訓練線を使用した教育」を技術向上教育の柱としていますが、2025年10月からは、施工フローごとの勘所に焦点を当てた教育にも取り組んでいきたいと考えています。各事業所が勘所を作成したら、「寸法を間違えないようにダブルチェック」「締結装置の確認」という内容ではないかと予想します。今後の教育では、「何故、その寸法になるのか?」「何故、この締結装置はこのような形状なのか?」という疑問を持たせ、調べさせながら学んでいく手法を用いていきます。軌道業界のレベルが下がっていると言われるなか、今一度、基礎から学び直し、元請会社様から頼られる会

社になっていくことが、生き残っていく道なのではないのでしょうか。

最後に、2025 年度下期の主体工事を紹介します。小山事業所は USP マクラギ交換を軸にした修繕工事、宇都宮事業所は USP マクラギ交換を軸としながら武子川橋りょう改築工事、古河事業所は武蔵浦和駅ホームドア工事、館林事業所は接続ブロック敷設が 2 現場と東武伊勢崎線ロングレール更換、上毛電鉄重軌条化 2 箇所などがあります。昨年度以上に過密な工程になると思われますが、技術力を強化し品質にとことん拘った現場を一緒に作っていきましょう。

重機仕事は難しく面白い

維新建設(株) 次長 川島 健路

社員の皆さん、暑さが続くなかで日々の安全作業お疲れ様です。前回の社報でも述べたとおり、維新建設の重機オペレーターを育成・技術力向上させるため、4月からこの間、現場や各事業所に協力をいただき、少しずつですが現場での指導や日中の訓練を進めています。未だその成果が目に見えるほど現れていない状況ですが、私なりの目標・・・機械化施工の現場

▶ (氏家) 訓練線にて TRT 機のレール交換研修



場が 2 箇所あっても事業所のオペレーターのみで完結する、施工量を一定にあげられる体制を構築すること。また各所で予定される、いわゆる『切替工事』に対してオペレーターの人選に悩むことなくバリエーション豊富な会社にすること。これらを実現するために、現状まだ長い工程に感じていますが、求められる機械化に応えるべく着実に強化していきます。

- ① 基本操作をマスターしているがスピードが上がらない
- ② 作業機からの距離感が定まらず、機械性能を有効に発揮できていない
- ③ 掘りすぎ＝掘削深さが定まらない

これらは直接作業時間のロスになること、また線路状態の低下・悪化に直結するので改善が必要です。時間があるときや作業開始前の準備体操でそれぞれを克服できるように、より細かな指導を加えてスキルアップしていこうと思います。下期からは、四頭 TT・PC マクラギ交換・道床交換に的を絞った育成計画を立てています。現場により多くのオペレーターが活躍できるように、丁寧かつスピーディーなオペレーターの教育・育成を推し進めます。また、既存オペレーターの技術向上も怠ることなく、この両輪を回していきます。

軌陸重機・オペレーターにここまで投資している軌道会社は他にありません。私はそこに誇りとありがたみを感じていて、社員の皆さんにも、この環境に恵まれた維新建設で将来のイメージや希望を膨らませながら仕事ができることに、喜びややりがいを感じていただき、自らの伸びしろを最大限開花して欲しいと思っています。今まで人力で行っていた仕事はどんどん機械化していきます。事業所所長や責任者の方々は、はっきり言って忙しく、技術の指導をする時間を多く費やせません。故に次のカードを切ることに行き詰まっています。重機に乗ること

や失敗を恐れず、所長や副所長を通じて是非、「乗ってみたい・早くなりたい」と、まずは声に出して私に教えてください。重機は会社にはいっぱいあり育てる環境も整っています。『多くの重機とオペレーターを抱える維新建設』で業界のトップランナーとなりましょう。

定期点検の重要性と月次検査の拡充

維新建設(株) 次長 石丸 隆人

すでに酷暑期も明けて本格的に重機作業も再開していますが、この酷暑期の中に維新建設は軌陸ダンプの油圧ホース全交換と重機アタッチメントの年次検査を実施しています。維新建設ルールとして軌陸ダンプは10年に一度油圧ホースの全交換を実施すると定めており、一部の軌陸ダンプを除き2回目の交換になります。アタッチメントの年次検査は2021

年から開始して今回で5回目になります。これらの作業は基本的にグループ会社のミツワエンジニアリング(株)に依頼して実施しています。

今回アタッチメントの年次検査で4頭タイタンパのメインベアリングにガタがあることが発覚し、まだ初期症状だったため事なきを得ました。そのまま気付かず使用していたらタンパケース内部に大きなダメージを受け、最悪の場合ケースASSY交換となり、修理金額を考慮すると修理をしないで廃棄になる可能性もありました。ただ、今回のベアリングの件で他にも問題があり、現在メーカーに確認しています。問題解決していれば次の機会に詳細が報告できると思います。

定期メンテナンスとして、維新建設は自社内で月次検査を実施しています。4月から軌陸バックホーだけでなく、事業所によって多少異なりますが軌陸クレーンと軌陸ダンプも自社内で本格的に開始している所もあります。難易度の高い軌陸バックホーから始めたため、軌陸クレーンや軌陸ダンプは思ったより早く実施できるようになっていて、まだ本格実施となっていない機種も前倒しで開始できそうです。さらに対象機種を拡大して、9月からは鉄道用トロの月次検査も実施しています。各機種点検に関してはスピードアップもしていて、1台を以前より早く終了できるようになっていますが、決して手を抜いているわけではなく、細かい事にも気付くようになっていきます。点検時に『こんな時は～』『こういった場合は～』などの質問も出てきて、点検だけでなく使用している時の使い方や異常発生時の対応なども考えるようになっていて、良い意味で点検に余裕が出てきていると感じます。

点検検査の経験値は上がっています。前にも触れましたが、不具合などを見たり触ったりする機会が殆どないため、その部分の補足をどのように実施するかを考えています。過去の事象の資料を基に説明するだけでなく、可能な限り再現して点検における確認や対処などの経験値の積み上げを実施しようと思います。



ベストモデル進捗状況

小山事業所 所長 齋藤 忍

毎日の天気予報で異常気象がアナウンスされ年々気温が上がっている猛暑のなか、毎日歯を食いしばり JR 東日本の鉄道をご利用されているお客様に「通常の毎日」を提供している社員の皆さんに感謝しています。

今回の社報では、事業所のベストモデル進捗状況についてお話をしようと思います。ベストモデルは3つの項目があり、「作業環境・品質・時間をとくに拘っていく」と目標を立てました。

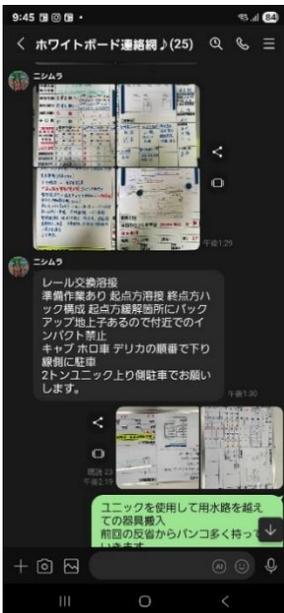
まず一つ目に、作業環境にどれだけ拘れたか考えて見ましょう。今年度、傷害事故はあったでしょうか？今のところ0件です。なぜ0件で推移出来たのか考えれば答えが出てきます。傷害事故を無くすために、私達はLINEアプリを活用して現場の状況、当夜のホワイトボードの配信、それと合わせて作責からの一言コメントを配信してきました。同時に、いかに現場を想像

させるか、想像した現場に対するKY活動を強化しました。振り返りシートも活用して、良い声かけや当夜の反省なども朝礼時で振り返ることにより、全員が一丸となって想像と反省を繰り返して傷害事故0件が推移出来ていると私は感じています。

次の目標は現場で抽出するKY活動のレベルアップです。今よりも具体的な対策を発言できるようになると、今よりも安全レベルが上がると考えています。私自身も菊池部長主催のKY勉強会に参加しますので一緒にレベルアップしていきましょう。

次に品質です。品質面での反省は分岐器部分交換での作業遅延が悔やまれます。品質に拘る！ですので、当然測り出しの数字にも拘らないといけません。責任者は「レールを切る」という行為に責任を持たなくてはなりません。測り出しの数字は自分の目で確認して遊間分を計算し、目印である白線の書き方にも魂を込めて書き、そして最後に切る！です。JR様の財産を切るのだから責任者はホワイトボードを書き、役割分担や現調を自分たちで行い、LINEで配信し、前段で書いた取り組みが『品質と時間に拘る』に繋がってくると思います。確かに責任者は取り組みなどが増えたように思いますが、現在私が作成している作業フローが完成すれば少しでも責任者達の負担を減らせたいと思います。この社報を読むころには幾つかの工種に対する作業フローを完成させますので是非使用してください。小山事業所は後戻り出来ない仕事、例えばレール交換や部分交換など短い時間のなかで作業をしている環境で、とくに拘りを持った取り組みで、段取り八分を目指して後戻りできない作業だからこそ維新小山に任せられる！と他の会社との差を付けましょう。作業遅延なんてしている場合じゃないです。責任者の後ろ姿を今の若い社員に見せつけよう！ベストモデル3ヵ年計画の最後の年です。今の目標を達成しないと次の目標を立てられません。来年はまた新たな目標になるように、作業環境・品質・時間に拘る事業所を皆で作っていきましょう。

▶ 軌作責から従事するメンバーへ作業ポイントを配信



上期の反省と下期の工事

▶
9/14
夜、
久しぶりの
300メ
ートルを
超える
レール
交換
(栗橋―古河間)



小山事業所 副所長 佐藤 卓弥
お疲れ様です。今回の社報は上期の反省と下期の主要工事について話したいと思います。小山事業所では上期に1件、『分岐の加工誤りによる作業遅延』の事象を起こしてしまいました。今回の事象は作業現場の環境整理や測り出し時の確認不足、加工時のユニオン建設社員様任せによる確認不足などが考えられました。準備作業を行い測

り出しや当て切り加工など施工前 MT 段階から明確すること、加工前の W チェックは責任者間で数字を確認し合うなど、一つひとつしっかり確認して今後の作業を進めていきます。また、小山事業所で独自の作業フローを作成して、施工前 MT や点呼時の役割分担、工程管理に使用していきます。今後も分岐三点セットなどの作業は行っていきます。同じ過ちを犯さないように段取り八分以上の状態で作業していきます。

次に 2025 年下期の主要工事を紹介します。これまでの小山事業所では酷暑期に分岐器枕木交換や合成化などの手交換を暑いなか頑張って施工してきましたが、働き方改革の一環で作業工程を調整して暑い時期に出来る重機作業などに変えました。例えば、分岐器 UC 道床交換、伸縮 PC 交換や USP 区間のレール交換などがあります。そして下期の涼しくなってきた時期に分岐枕木交換、合成化を行う予定です。今後も季節を考え、社員の負担を軽減するために工程管理はしっかり行っていきます。

その他にも約 40m の連続道床交換、USP マクラギ交換(約 1600 本)、維新建設だけで行う連続扛上などがあります。また、土木工事ではケーブル新設に伴う側溝新設、車輛センター内 5 線横断を行う横断管敷設とハンドホール敷設など年度末までたくさんの工事を予定しています。今後もしっかり体調管理を行い事故やケガを起こさないよう小山社員全員で協力して、まずは年末まで安全に作業していきます。

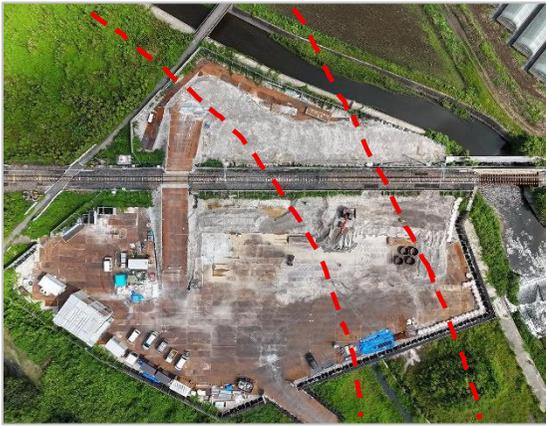
3 年後…更に 10 年後を見据え

宇都宮事業所 所長 森 和夫

皆さんお疲れ様です。私が宇都宮事業所の所長になり早半年が過ぎようとしています。おかげさまで売り上げは対前年比の 131% と順調に推移できています。しかし、この半年を振り返ると、6 月に発生した現場での自社車両同士の接触事故、7 月には分岐器部分交換略図の見間違いで加工誤りと、決して安全で品質の良い環境ではなかったと反省すべきところが多々ありました。

さて、今回の社報はベストモデル 3 カ年計画の 3 年目として進捗と今後の展開について述べたいと思います。宇都宮事業所は 3 年にわたり重機械施工にこだわり施工性を向上させる

▶ 2029
年春に赤点線
（計画）へ
河川の流れが変わる武子川
（JR日光線）



ことを目標にやってきました。3年前と比較するとオペレーターの人数が約2倍の8名になり、グリッパーまでとはいかないものの四頭やバケットなど増員することができ、今では多い日で一日3現場の重機作業を請け負うことができています。また、重機のトラブルにも早急に対応できるようになり、CK（軌陸クレーン）の油漏れの早期発見や軌陸BH（四頭）の油

漏れからの早期脱出についても、日々の訓練や月次点検などが十分に活かしていると自負しています。今後はさらに技術や知識を向上させるように訓練を重ね、少数精鋭であらゆるトラブルにも対応できるオペレーターの育成に力を入れること。また、継続して新規オペレーターの育成に励んでいきますので、宇都宮社員で密かに乗りたいなと思っている方は私にどんどん申し出てきて下さい。宇都宮事業所の幅をどんどん増やしていきましょう！

次に『もっともっとやってみませんか？』の活性化です。宇都宮事業所を成長させるために、安全大会で発表しましたが安全な環境作りとして、これも継続しているいろいろな案を皆で出し合い、皆でやり易いものを考え、少しでも楽ができ且つ安全なフィールドを作って行きたいと考えています。月1件以上は出せるように皆で知恵を絞り出しましょう。

最後になりますが、昨今、南越谷で発生した要注意事故をはじめ墜落、感電、待避誤りの事象など、鉄道で働く者が絶対に起こしてはならない事故が多発しています。このような事故を私たちは絶対に起こさないんだ！という強い信念と維新で決めたルールを愚直に守り、ユニオン建設(株)宇都宮出張所所長の下村様が会議で常におっしゃっている『明日は我が身』という言葉に胸に、まず12月末の長期休暇まで緊張感を持ち乗り越えていきましょう。

確認そして確認

▶ 氏家
訓練線に
て
グリッ
パーオ
ペの
育成
研修



宇都宮事業所 副所長 荒田 智弘

日々、記録的な猛暑のなか、安全作業で従事してもらいありがとうございます。ベストモデル3ヵ年計画の3年目について考えました。

ベストモデルに掲げた『施工性向上への挑戦』
～3年目～

●重機オペレーターの技術向上のため目標実績と時間管理にこだわって作業し終了後に振り返りを行う

⇒ベテランオペレーターが誘導員となり、誘導しながら技術指導を行っています

● “もっと²やってみませんか” へ積極的に参加する

⇒環境に応じて、作業しやすい治具を開発（ひと月の作成実績2件）

●月1回軌作責会議を開き月間工程を周知し前もって現場を把握していく

⇒手直しを含んだタイムスケジュール管理・異常時の対応、それに鑑みて中止（抑止）判断の時刻を紐付け、前回作業の実績などを反映させた施工前ミーティングを行う。責任者は安全に施工するのはもちろんのこと、利益を捻出するために作業時間が短くなってしまった場合、施工するのか、中止にして仕切り直すのかの判断も重要となりますので、施工前ミーティングにてしっかり打ち合わせしましょう。

さて、2025年度の事故・事象ですが、車両事故1件、レール加工誤り1件発生させてしまいました。車両事故に関しては、細かな作業指示、車両を移動させる際は必ず誘導員を配置します。そして、レール加工誤りを二度と発生させないための取り組みについてもしっかり検討し対策をたてました。現場の責任者は決めたことをしっかり守り同じ事象を発生させないという意識を持って取り組みましょう。

安全な現場を構築するには、みんなの『気づき声かけ』が必要です。暑い日がまだしばらく続きますが、今後も熱中症者をださないように、対策をしっかりと行い、そして現場で仲間を守る行動を全員でお願いします。これから繁忙期に入りほぼ毎日重機が稼働します。責任者はもちろんですが重機 OP・誘導員・保安要員は無事故・無災害で施工できるようそれぞれの役割をしっかりと果たし、元気に声を出していきましょう。よろしくお願いたします。

「挑戦」の先に見える光明

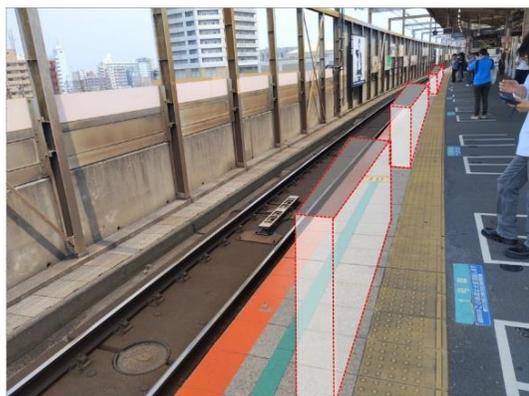
古河事業所 所長 大塚 健治

ベストモデル3ヵ年計画も3rd Stageに入り、残り6ヵ月でフィナーレを迎えます。“安全第一の専任体制を貫く“を掲げ、品質向上につなげる有資格者の増員と教育を行い「耐震補強工事」「橋梁改良工事」「深層工事」「剥落修繕」「ホームドア工事」の受注に繋がることが出来ました。工事管理者に至っては8人が在来線、新幹線に従事出来るようになり「仕上がり状態の向上」と4週6休に対応

できる休暇を確保できる体制になりつつあります。軌道工の長所を活かし、多種多様な施工を請け負うことで仕事の幅が広がりました。下請会社を使わず維新建設だけで施工が出来ることは、一人ひとりのスキルが向上している結果だと感じています。また、ユニオン建設株式会社と土木出張所工事担当者様も惜しみなくリスクアセスメントにご協力頂けたことが「事故の芽」を未然に防げたと感謝しております。保安要員についても目標の新規3人を増員し、ペアリング教育を行い今後の活躍に期待しています

今後の作業に於いては「武蔵浦和駅ホームドア工事」が始まります。笠石撤去・点字タイル

▶ 10月着手の武蔵浦和駅ホームドア完成イメージ図



設置・カボコーマ補強工を施工する事になります。お客様が毎日利用する場所のため、

1. 笠石（御影石）撤去、点字タイル敷設時の段差解消
2. ケーブル及び水道管等の埋設物確認
3. ホーム設置（ベンチ・自動販売機・看板等）器材の清掃
4. 舗装部分にある諸表復旧
5. ホーム開放時間までに施工完了（線路閉鎖解除時間より早いため）

以上の事柄を踏まえ、時間管理と品質管理を徹底して施工していきます。

社内でもホームドア工事の先駆けとして技術を会得し、社内で共有していきたいと考えています。また、数年後に新幹線大規模改修工事（土木）の予定があります。未だ全容はつかめていませんが、当然こちらにも加わっていく予定です。前段階の調査が10月より始まるため率先して参加し、情報をいち早く察知してスキルを会得し「年間計画の柱」に出来るよう布石を打ちます。私達なら必ず出来ます。自信なら経験で身に付きます。「挑戦」の先にある一筋の光明を目指し共に歩みましょう。

スキルアップを目指して

古河事業所 担当所長 大宮 勇司

9月も後半ですが、30度前後の高い気温が続いています。引き続き10月いっぱいまでは熱中症対策をしっかりと行い今年度も熱中症を完封しましょう。

安全面に関しましては何事もなくきていますが、お盆明けから他の会社において事故・事象が多発しています。気を緩めることなくルールをしっかりと守り安全作業に努めて無事故を継続させて

いきましょう。

売上について今のところ前年度を下回り厳しい数字となっております。8月末から始まる予定だったホームドア工事も予定が遅れ、いまだに着工していないのが現状です。何とか10月からの下期で巻き返していかなければなりません。それにはホームドア工事のほかに、新規工事を受注するためにベストモデルのサブテーマの「安全で仕上がり良好な現場を目指す施工体制を築く」でもあるように、各役職者が施工計画・安全計画・安全管理・品質管理において更なるレベルアップが必要となってきます。もちろん重機・高所作業車の異常時対応ができるオペレーターの育成も重要課題になってきます。現在受注している耐震補強工事におきましてもメンバーが固定されつつあるので全員が作業に従事できるように取り組んでいかなければなりません。2025年度も残すところ6ヵ月ほどになりましたが、古河事業所全員がしっかりと目標を持ちスキルアップしていくことで必ず道は開けてくると私は信じています。今後も大塚所長を中心に「強く、正しく、美しい会社」の構築に努めていきましょう。



次のステップへ向けて

▶ユニオン建設様の会社見学会にて
高所作業車の作業を実演（古河）



古河事業所 副所長 木村 高征

古河事業所での上半期は、耐震補強、新幹線防音壁や接合目地部の修繕工事を中心に施工してまいりましたが全体的に受注量が少なく、結果的に後手に回ってしまいました。これから下期を迎えるにあたり、案件の獲得、事業所の成長・発展には、新規分野の知識・技術の習得の重要性が高いと感じています。

今後予定されている新幹線の大規模改

修工事では、防水工事や断面修復工事が多く発注されると予想しておりますが、多くの社員は経験が浅い分野となります。繰り返し経験することはもとより、自身でよく考え、過去を思い返して応用する、“アクティブリコール”を念頭に置いた共育の取り組みを行い、余裕をもって改修工事を迎えられるよう進めていきます。また10月より、度々スケジュール延期をしていたホームドア工事もいよいよ始まります。こちらの施工は新工法にて行われ、古河事業所としても新規の領域に一步踏み出す形となります。本工事はお客様が日々利用するホーム設備に対して加工を行いますので、お客様の不便が無きよう原則段差を作らないなど、普段以上に細かくシビアな仕上がりが求められます。加えて、清潔な環境で始発列車のお客様を迎え入れられるよう毎作業後は飛散も考慮し、椅子等の設備を含め清掃を行うなど留意してまいります。

段取り八分の心構えで、確実な現場調査を行い、支障物や注意箇所は事前に確認・対策を協議し、事前に従事員に対する周知会・勉強会で細やかな手順や注意点の洗い出しを確実にを行い、万全の態勢で施工に臨む所存です。妥協することなくプロとしてのプライドを持った、安全で確実な施工を信念に頑張ります。

ベストモデル3年目の進化

▶9/27 夜、春日部駅高架化工事の
仮下り線切換え口（1班）



館林事業所 所長 大野 周平

3年前に掲げたベストモデル『大規模工事で信頼される事業所』は今年が集大成となります。館林事業所では3つの柱を立てました。

①5名の作業指揮者は元請け会社様と施工計画を立案し協議できるようになる

⇒現調に力を入れてきました。元請け会社様と担当の作業指揮者と私が一緒に現場を見て施工計画を立案してきま

した。一緒に行ってきたことで担当指揮者は現調の重要性が理解できたようで、出発点呼では従事員に分かりやすく作業の流れや勘所を説明できるようになりました。

②大規模工事や重機を複数台使用する作業で施工方法の幅を広げ元請け会社様とともに機械化を進める⇒3年前と比較すると飛躍的に重機作業が多くなり、機械化が進んだことが分かります。手搦きから四頭を導入した軌道整備、人力作業からグリッパーでの枕木更換、また道床更換ではキャリアダンプを導入し、BH2台、軌陸クレーンと重機を増やしたことで、一晩当たりの施工量を延ばすことができるようになりました。

③重機オペレーターの育成と人数を増員する⇒四頭オペレーターから掘削のオペレーターへ、また、作業員から四頭のオペレーターへステップアップしました。

3年前の館林事業所と比べると、だいぶ成長した事業所になったと思います。しかし、もっと高みを目指していくには、作業指揮者は私がいなくても元請け会社様と現調をし、iPadを活用して電子黒板で現場の画像を見せながら出発点呼ができるようになってほしいと考えています。よりイメージした状態で社員が現場に従事できるよう、今後は出発点呼の進化を目指していきましょう。また、重機オペレーターは、状況にあったアタッチメントを使いこなせるようになることで色々な施工方法を検討できるようになります。バケット、四頭、グリッパーの他にグラップリング、ブレーカーなどありますので勉強していきましょう。

事業所の新たな取り組みとして、6月から毎月2名ずつ『KYKリーダー』と『声かけリーダー』を私が任命しています。現場での声かけと終了点呼での振り返りの活性化が目的です。取り組み前と比較すると現場全体的に声かけがよくなり、終了点呼では意見が多く出るようになったと感じています。もう少し言わせてもらえば、意見を言う人が毎回同じなので若年者の社員も「もっと活発に意見を言える」そんな現場が理想です。

9月27日、10月4日に、春日部駅付近高架化工事があります。今回の切替工事は、各班長を館林事業所の指揮者にしました。切替工事を班長として迎えるのは初めての指揮者もいるので、しっかりと準備とイメージをして臨んでください。切替えの班長を経験することで、自分自身の成長に繋がります。館林事業所と維新建設全てが一致団結して、春日部駅の切替工事を無事に成功させましょう。よろしくお願いいたします。



連絡欄

.....

.....

.....

.....

.....

