

新幹線の安全を守る人たち

新幹線総合車両センターでは、様々な検査やメンテナンスが行われ、新幹線の安全が守られています

- 1 新幹線車両の下で左右の車輪の間隔を計測する齋藤悠介さん。伸縮可能な測定器具「棒ゲージ」をそれぞれの車輪の内側に当て計測する
- 2 先頭車両にある運転台で、各装置の状態をチェックする。先頭車両の検査は、経験豊富な検査員が担当する
- 3 車両の床下にあるブレーキを制御する装置を点検する。損傷や不具合がないか、検査員が目視で確認する
- 4 台車から外されメンテナンスを待つ輪軸。更に車輪と車軸などに解体され、損傷部分の修繕や車輪の削正などが行われる



正常が確認されないと次の検査に移ることができません。チームのみなさんに迷惑をかけないように、集中して作業を進めています」と齋藤さんは話した。

**多種多様な点検整備で
運行中の故障やトラブルを未然に防ぐ**

2日に1回行われる「仕業検査」、車輪やブレーキなどが取り付けられている台車をまるごと検査する「台車検査」、車両の主要部分や機器類をすべて取り外し、細部まで検査や修繕を行う「全般検査」。運行中の事故・故障などを未然に防ぐため、新幹線の車両には、国の指針に基づいた様々な検査が義務付けられている。

齋藤さんが携わる交番検査では、車両の分解は行わず、車体や台車、パンタグラフなどに取り付けられた機器類の状態や動作の確認のほか、車軸の探傷検査などが行われる。

「運行中のトラブルで、新幹線が止まってしまったり遅れてしまったりすると、多くの人たちの仕事や生活に影響を及ぼしてしまいます。安全な運行は、自分たちが支えるという気持ちで毎日仕事をしています」と齋藤さんは話した。

検査場には、交番検査を行う東北新幹線「はやぶさ」「はやて」「やまびこ」のほか、秋田新幹線「こまち」や山形新幹線「つばさ」なども緊急メンテナンスで入線する。

齋藤さんは、「ずっと憧れだった新幹線に

毎日触れることができる、とてもやりがいのある仕事。家族や友人からもうらやましがられているんですよ」と顔を赤らめた。

**再燃した新幹線への憧れ
新人研修で高まる現場への期待感**

初めて新幹線の魅力にひかれたのは小学生の頃。鉄道が大好きで影響を受けたという兄と一緒に、同センターの「新幹線車両基地まつり」に参加したことがきっかけだった。間近で見ると新幹線の迫力に圧倒され、「かっこいいな。大人になったら運転士になって、新幹線に乗ってみたい」と思ったという。

その後はものづくりに興味を持ち工業高

企業情報

東日本旅客鉄道株式会社

所在地 / 東京都渋谷区代々木 2-2-2
HP <http://www.jreast.co.jp/>

代表取締役 / 富田 哲郎

資本金 / 2,000 億円

設立 / 1987 年 4 月

従業員数 / 56,450 人 (2017 年 4 月現在)

事業内容 / 運輸業、駅スペース活用事業、ショッピングセンター・オフィス事業、その他



東日本旅客鉄道株式会社 新幹線総合車両センター

所在地 / 宮城県利府町利府字新谷地脇
TEL 022-356-5223
FAX 022-356-5228



世界に誇る高速鉄道 新幹線の安全を陰で支える

鉄道車両検査

齋藤 悠介さん (21 歳)

東日本旅客鉄道株式会社 新幹線総合車両センター (利府町)

**新幹線の交番検査を担当
車両の状態や機能を確認する**

夏のある日の昼下がり、ここは東日本旅客鉄道株式会社の新幹線総合車両センターにある検査場。「ときわグリーン」と「飛雲ホワイト」のコントラストが美しい新幹線 E5 系電車の下に降り、齋藤悠介さんは左右の車輪の間隔を計測していた。

「棒ゲージ」と呼ばれる専用の計測器具の両端を両輪の内側に当て、真剣な表情で正確に目盛りを読み取る。左右のレール間の距離は 1435 ミリメートル。その上に乗る車輪の間隔は、既定の値より 1 ミリ以上ずれてはならないという。

「数ミリのずれが、乗り心地に影響を及ぼすことがありますし、最悪の場合、脱線につながることも想定されます。それだけに車輪の測定は重要な検査なんです」と齋藤さんは話した。

同センターでは、主に東北新幹線で運用される車両の日常的な点検整備を行っている。また、山形、秋田、上越、北陸新幹線なども含む同社が保有する新幹線車両について、新製車両の搬入や大掛かりな整備、廃車両の解体などが行われる。

入社 3 年目の齋藤さんは、走行距離 6 万キロ、およそ 1 カ月ごとに行う「交番検査」の検査員である。2 両の中間車両について、主に乗降ドアの周辺や床下部分の検査などを担当している。

「検査はチームで行い、すべての車両で



お客さまの命を預かる責任を胸に
鋭く目を光らせる



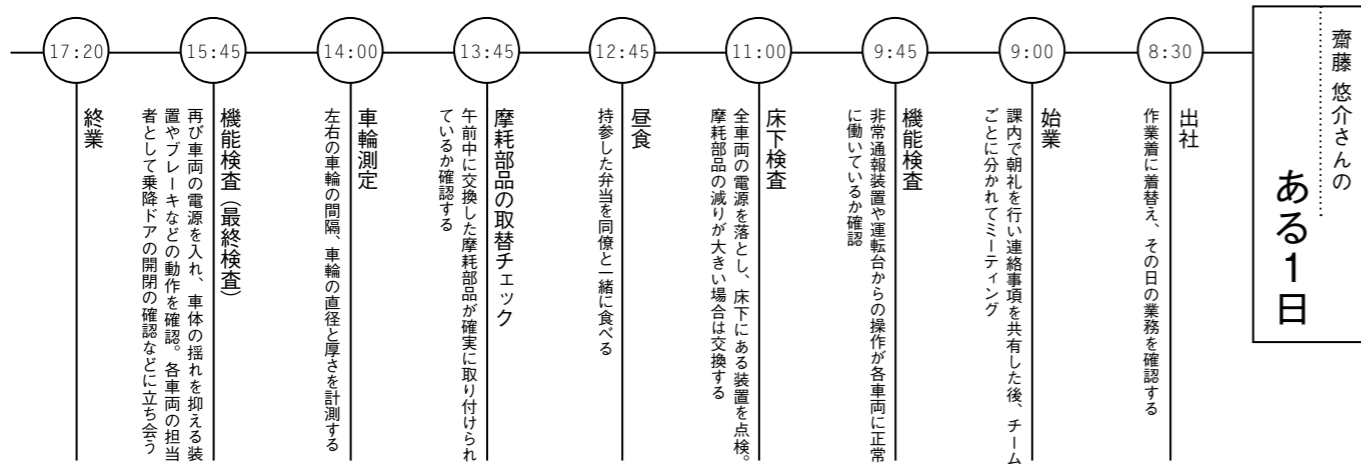
場内には検査のため新幹線が入線する。安全確保のために指さし確認は欠かせない



ボルトのゆるみがないか一つ一つハンマーで打検する



車両の様々な設備に電気を送る配電盤に異常がないか確認する



17両編成の新幹線まで入線できる検査場の構内はとても広いので、自転車で移動することがある



車輪の厚さを特殊な測定器具を使って計測し、ゆがみなどがいないか確かめる



交換部品を取り付けた後は、見落としが無いように2人の検査員が目目チェックする

上司に聞く



検査課 助役
高原 章悟さん

明るくまじめな性格がチームの連携に生きる 溶接技術を磨き活躍の場を広げると期待

齋藤君は明るく誰に対してもオープンに接することができる人材です。普段はお調子者でも、仕事前で見せる真剣な表情から、根はとてもまじめな性格だと分かります。新幹線車両の検査では、検査員同士の連携プレーが重要なため、コミュニケーションを取ることが得意な彼の持ち味が、様々な場面で発揮されています。これからも若手のホープとして、様々な技術を身に付けて、新幹線の安全な運行を支える人物になってほしいと思っています。

特に期待しているのは、溶接技術です。車体の修繕には欠かせない溶接作業について、現在ベテラン社員から若手への技術継承が必要とされています。工業高校で溶接を基礎から学んできた齋藤君は、貴重な存在。先輩から技術を継承して、更に活躍の領域を広げてくれればと思います。

校の機械科に進学した齋藤さんは、就職を控えた3年生の夏、ふと目にした同社の新幹線検査員の求人票に心が揺さぶられた。「検査員の仕事でも新幹線に乗れるかもしれない!」。小学生の時の思い出と感動がよみがえり、迷わず入社試験に応募した。

入社1年目は、同センターで車両の構造や組み立て方、装置や部品の仕組みなどを学んだ。また、車両の検査場や組み立て工場、塗装工場などで行われている実際の作業を見学することもできた。車両の随所に隠された世界最高峰の技術の数々を目の当たりにした齋藤さんは、就職を控えて驚きでいっぱいだった。早く現場に出て、もっと新幹線に触れたいと高ぶる気持ちが抑えられませんでした。「と振り返った。」

緊張と不安を乗り越え
更なる高みを目指して技術を磨く

1年間の教育期間を経て、検査員としてデビューしたが、最初のうちは一時も気の抜けない緊張の連続だったという。「車両には小さい部品がたくさんあり、

取扱いに神経を使いました。定期的に交換する摩耗部品は思いのほか重量があり、一つ取り換えるだけでも時間がかかってしまいました」

車両の下に潜りこんで行う作業では、つらい体勢を強いられることもあった。交番検査は1日1編成をチーム全体で行っているため、自分が遅れてしまえば、全車両の検査の進行に影響する。そんなプレッシャーと闘う毎日が続いた。

「仕事が終わった後も落ち着くことができず、固執した心配で、布団に入ってからなかなか寝つけない夜もありました」

日々のプレッシャーや不安に苦しみながら経験を重ね、徐々に自信をつけていった齋藤さんは、1年半が経った今では、ほどよい緊張感の中、自分のペースで作業ができるようになったという。

「将来は、先頭車両を任されて運転台の検査をしてみたいし、交番検査全体の指揮を執れるようになりたい」と夢を語る齋藤さん。更なるスキルアップを目指して努力を続ける。

旅行に出かけたある日、たまたま数日前に担当した新幹線に乗車した。座席から車内でお客さまが快適な時間を過ごす様子を見たという齋藤さんは、「この上ない喜びに浸ることができました」と笑顔で話した。新幹線の高速運転と安全を支えるという使命感を抱き、これからも確実な検査に汗を流す。

**未来のACEへ
アドバイス**

先輩からの

鉄道や飛行機、車など、乗り物に関わる仕事は、常に人の命を預かっているという責任を肝に銘じて、緊張感をもって臨まなければいけません。そうすることで、安全な運行を守るだけではなく、作業中のけがなどから自分自身を守ることもできます。

私は、高校生の時に野球部に所属していました。そこで、チームワークや先輩へのハキハキとしたあいさつ、礼儀の大切さを学び、今の仕事にも生きています。

みなさんも、社会に出る前に様々なことに積極的に挑戦してみてください。勉強はもちろん、部活や委員会活動、学校外の活動、何でも構いません。私のように、社会人になって思わぬところで生かされることもありますし、自分の世界が広がることで就職先の選択にもつながるはずです。



同センターでは、新幹線の軌道・電気設備・信号設備を検査する「East-i」の交番検査も行。東海道・山陽新幹線で活躍する「ドクターイエロー」同様、めったに見ることのできない車両である

仕事図鑑 CASE 01

世界に誇る高速鉄道 新幹線の安全を陰で支える

鉄道車両検査
齋藤 悠介さん (21歳)

東日本旅客鉄道株式会社 新幹線総合車両センター (利府町)

リトレッドタイヤの製造工程（プレキュア方式）

リトレッドタイヤは、あらかじめ溝の加工を施したトレッドゴムを装着する「プレキュア方式」と、生ゴムを貼り付けた後に金型に入れて溝を付ける「リ・モールド方式」があり、同社ではプレキュア方式を採用しています。

再生したタイヤは、厳しい検査を通過した後に、再び車の安全な走行を守ります。



①台タイヤの検査

目視による穴や損傷の確認をした後、特殊な検査機でタイヤに電気を通して、目に見えない小さな穴も見逃さないようにする



②研磨

台タイヤの表面のゴムを機械で削り取り、タイヤのバランスを取りながら一定のサイズと形状に整える



③貼付け

同社で独自開発した貼付け機（オートマチックビルダー）を使って、台タイヤにトレッドゴムを巻き付ける



④加硫

タイヤを圧力釜に入れ、99℃の温度で台タイヤにトレッドゴムを装着させる。釜の圧力や温度は自動でコントロールされ、均一な加硫が可能



⑤最終検査

熟練の技術者の目で製品の外観・品質をチェック。空気が充填され耐久テストをクリアすれば、高品質のリトレッドタイヤが完成する



感性を働かせながら
絶妙な巻き加減を見極める

台タイヤに新しいトレッドゴムを巻く佐々木浩治さん

企業情報

弘進リトレッド株式会社

所在地 仙台市宮城野区中野字掃沼 69
TEL 022-387-2166
FAX 022-387-2167

代表取締役社長 西井 英正
資本金 4,000万円
創業 1974年5月
従業員数 28人（仙台工場：2017年8月現在）
事業内容 プレキュア式及びHOT式更生タイヤの製造・販売、
その他新品タイヤ・中古タイヤの販売
企業理念 私たちは新しい価値の創造で豊かな暮らしを実現します

事業用トラックのタイヤを再生 スタッフレスタイヤが主力製品

同社は、仙台市にある本社工場のほか、埼玉県、千葉県の自社工場と秋田県の協力工場で、年間20万本以上のリトレッドタイヤを生産している。主に宅配業や運送業で活躍する事業用トラックで使用するタイヤを手掛け、地域の物流を支えている。お客様や専門業者を通じて集めた台タイヤは、表面のゴムを削って形状とバランスを整えた後、独自に開発した溝が施されたトレッドゴムが巻かれる。間には、シート状の生ゴムをはさみ、これを圧力釜で加熱し溶かすことで、トレッドゴムを台タイヤ

経済面と環境面に優れた 再生タイヤの貼付け工程を担う

リトレッドタイヤとは、走行により路面に接するトレッドゴムの溝が摩耗したタイヤに、新しいゴムを貼り付けて再利用するものである。

新品に交換するよりも、低コストでタイヤの機能を復元することが可能となるうえ、タイヤをリサイクルすることで、ゴムの原料である石油などの資源節約や製造の際に排出する二酸化炭素の削減、廃タイヤの削減など環境面におけるメリットもある。こうした点から、リトレッドタイヤは多くのバスやトラック、建設車両などに使われている。

物流の拠点として多くのトラックが行き交う仙台港の近くに、弘進リトレッド株式会社の本社工場は建つ。製造部門の佐々木浩治さんは、ゴムが摩耗し一旦寿命を終えた「台タイヤ」に新しいトレッドゴムを貼り付ける工程を担当している。

「台タイヤに巻くゴムのつなぎ目を合わせる作業が一番難しいですね。後の工程で圧力釜の中でゴムを装着させるのですが、その際の熱でゴムが収縮することも考慮しないといけません」

きつく巻き過ぎると、収縮したゴムがつなぎ目から離れやすくなり、ゆる過ぎると台タイヤから剥がれやすくなる。トレッドゴムを巻く加減は、「作業者の経験と勘が頼りです」と佐々木さんは説明する。

に装着させる。

「トレッドゴムの溝のパターンは、燃費向上や雪道走行など、用途や目的に応じた数種類から構成されています。事業用トラックで特にニーズが高いのは、スタッドレスタイヤです」と佐々木さんは話す。

東北地方で運用している事業用トラックの多くは、雪が解けても夏タイヤへの履き替えを行わず、スタッドレスタイヤを1年で履きつぶしている。そのため、スタッドレスタイヤの交換シーズンを迎える直前の9月から11月にかけて、工場はとても忙しくなるという。

「この時期は、設備も人員もフル稼働でタイヤの製造が行われます。私はまだ、みなさんのように早く作業をすることができませんが、慎重かつ正確な仕事で貢献するため日々精進しています」

初めて経験するものづくり 苦勞を重ねて技術を磨く

佐々木さんは、震災直後の2011年夏に同社へ入社した。津波の被害から復旧した本社工場が、操業を再開したタイミングだった。

ゴムを貼り付けた台タイヤを圧力釜に入れる前に、タイヤの形状を保持する部品などを装着する「リム組み」と呼ばれる作業や、完成した製品をトラックでお客様のところへ配送する作業に携わった佐々木さんは、一昨年の春に貼付け工程を担当することに



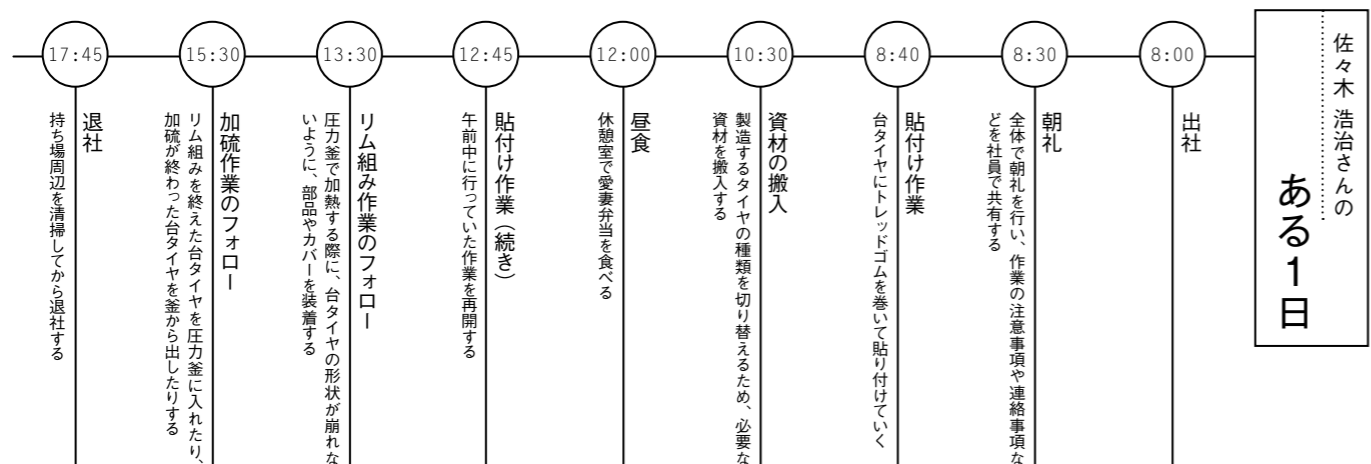
トレッドゴムの表面を保護するために、透明なシートをかぶせて、貼付け工程の作業は完了する



溝のパターンがずれないようにゴムのつなぎ目を貼り合わせる。熱による収縮を考慮して少し余裕を持たせる



台タイヤとトレッドゴムの接着面には、あらかじめ接着剤が吹き付けてある。貼付け工程では、加熱前の仮止めが行われる



フォークリフトを使って製品を運搬する。完成品は、名取市内にある倉庫に運び保管する



加熱した製品を圧力釜から取り出す。このように、製造をスムーズに進めるため、後工程を手伝うこともある



重いタイヤの持ち上げや移動には、器具や装置を使用するが、それでも体力が必要な作業である

**未来のACEへ
先輩からの
アドバイス**

この会社の求人を見つけたとき、私はこれまで未経験だったものづくりの職種に就くことに少し不安でした。しかし、「とにかくやってみよう!」とチャレンジする気持ちで就職を決めました。それから6年が経ち、当時の選択が間違っていないかと実感しています。

これから就職を考えるみなさんの中には、自分が希望する職種の企業と巡り合うことができなかったり、就職してから「思っていたイメージが違った」と感じたりする人もいます。

もちろん、最初から理想の仕事に就けることがベストとは思いますが、そうでなくても前向きな気持ちで仕事に打ち込み、スキルを磨いていくことが大切です。その経験が、後になってプラスに働くことがきっとあるはずですから。

上司に聞く

仙台工場 課長 高橋 将志さん

焦らずマイペースで成長してほしい 経験生かしオールマイティな活躍に期待

佐々木君はとても真面目で、黙々と仕事に取り組み姿勢を評価しています。時にはその真面目さがあだとなつて、作業が遅れているときに焦ってしまうことがあるので、その点は注意してほしいですね。

焦ることで作業がおろそかになり、製品の品質低下につながるかもしれません。どんな時でも冷静な気持ちをもち、正確な作業を心掛けることが大切です。もっと仲間や先輩に甘えても良いので、自分自身のペースで着実に技術を磨いてください。

入社以来、貼付け工程や後工程のフォローなど様々なポジションを経験している佐々木君には、更にキャリアを積んで、どんな工程でも安心して任すことができるような人材に成長してくれると期待しています。まずは、6年間のキャリアを生かして、先輩の指導・育成にも参加してほしいと思っています。

「この職業に就いてからは、自分が作った製品が使われていないか気になっています」と話す佐々木さんは、町で宅配トラックなどを見かけると、ついタイヤに目が向いてしまうという。

「今では、リトレッドタイヤかどうか、瞬時に分かるようになりました。溝の形状まで確認できれば、自社製品かどうかわかるんですよ」

こうして実際にリトレッドタイヤを履いているトラックを見かけたとき、仕事に対する達成感と充実感を抱くという。佐々木さんは、「世の中の物流の安全を支えているという責任感で身の引き締まる思いです」と続けた。

「リトレッドタイヤは、一般にはまだまだ知られていません。環境に優しいタイヤとして知名度が上がリ、更に普及してくればうれしいと思っています」と語る佐々木さん。リトレッドタイヤの可能性と未来に思いをはせながら、これからもひたむきにタイヤへ新たな命を吹き込んでいく。

なった。製品の品質に直結する重要な工程を任された佐々木さんは、初めて経験する貼付け作業に戸惑いの連続だったという。「小さなゴミであっても、接着面に付着するとゴムが剥がれてしまう原因になることがあります。効率よく作業を進めながら、ちよつとした異変も見逃さない正確な作業が求められます」

同社が手掛けるリトレッドタイヤは大きなもので、一本数十キロになるものもある。これまで、自衛官やトラックドライバーなどを経験し、体力に自信があった佐々木さんが求められます」

不安と焦りに駆られた佐々木さんは、上司や先輩から「私たちがカバーするから、焦らずに自分のペースで巻けばいい」と声を掛けられた。その心遣いが励みとなって、自身の成長を後押ししたという。

現在は貼付け工程のほか、忙しい時期に

は、リム組み作業や圧力釜からタイヤを出し入れする作業といった後工程のフォローに回ることもある。

「様々な作業を経験させてもらい、ものづくりの醍醐味を日々感じています」と佐々木さんは笑顔で話した。

地域で目にする製品に感激 仕事への達成感と責任感を抱く

CASE 02

仕事 図鑑

高品質の再生タイヤで 地域の交通と物流に貢献する

製造 佐々木 浩治さん (39歳)
弘進リトレッド株式会社 (仙台市)

ここがACEポイント!

交通インフラに関連するものづくりや点検整備の仕事では、乗り物の運転者や乗客など人の命を守るため、厳しい検査基準のもとで作業が行われている。それゆえ、より慎重で正確な仕事求められる。

製品の不良が、重大な事故につながるかねないタイヤ製造を担う佐々木さんも、安全で高品質な製品を作るため、一つ一つの作業を慎重に行うように心掛けています。

機体の安全を守る 航空整備のスペシャリスト

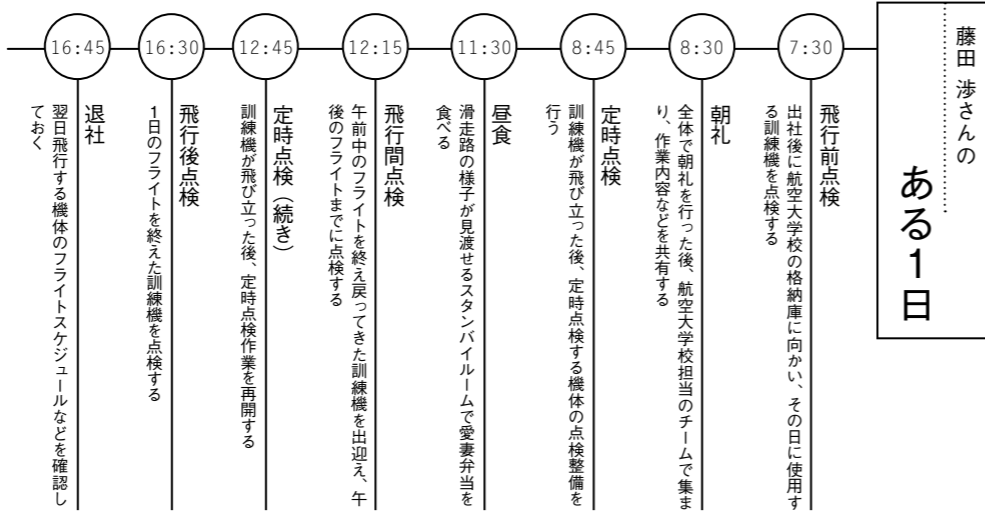
航空機整備 藤田 渉さん (45歳)
株式会社ジャムコ 航空機整備事業部 機体整備工場 (岩沼市)

飛行訓練機の整備一筋
パイロットの育成を陰で支える

「この機体は、エアラインパイロットを養成する航空大学校で、訓練機として使われています。将来、国内外で活躍するパイロットの卵たちが、安心して飛行訓練を行う姿を思い描いて、日々のメンテナンスにも力を入れています」
コックピットに乗り込み、航空整備士の藤田渉さんはこう語った。
仙台空港に隣接する航空大学校仙台分校では、エアラインパイロットになるための最終の飛行訓練が行われている。株式会社



プロペラを動かすエンジンを覆うカバーを外して、エンジンの状態を点検する



若手整備士に点検整備の注意点を伝える。後進の育成も藤田さんの役割である



車輪の取り付け部分をライトで照らし、目視で状態を点検する



始業前にチームで集まり、作業内容や注意点について情報を共有する



- 1 航空大学校仙台分校で使用する訓練機のコックピットに乗り、点検作業する藤田渉さん
- 2 訓練機は、飛行や操縦に関わる様々な情報をディスプレイに集約表示した「グラスコックピット」を搭載。エアラインで運行する旅客機とほぼ同じ機能を備え、実践同様の飛行訓練が可能だ
- 3 航空機の定時点検は、複数の機体を分担して行う。藤田さんはチームのリーダーとして整備士たちをまとめる



ベストコンディションで送り出し
フライトの無事を祈る

企業情報

株式会社ジャムコ

所在地 本社：東京都立川市高松町 1-100
航空機整備事業部 機体整備工場：
岩沼市下野郷字新拓 70 (仙台空港内)
TEL 0223-22-2126 FAX 0223-22-6009
<https://www.jamco.co.jp/>

代表取締役社長 大喜多 治年
資本金 53.6 億円
設立 1955 年 9 月
従業員数 167 人 (機体整備工場：2017 年 8 月現在)
事業内容 航空機内装品製造・航空機シート製造・航空機器製造事業・航空機整備

経営理念 技術のジャムコは、士魂の気概をもって
一、夢の実現にむけて挑戦しつづけます。
一、お客様の喜びと社員の幸せを求めていきます。
一、自然との共生をはかり、豊かな社会づくりに貢献します。



と藤田さんは話した。
訓練機が飛び立った後は、50 時間点検や 100 時間点検など飛行時間ごとに実施する定時点検を行う。機体内部の装置やエンジンに異常がないか、飛行に必要な機能が正常に作動するかどうかを確認する。
「機体の不具合は、様々な要因が複合して起こることが多いです。若い頃は、専門学校で学んできた知識だけでは解決できないトラブルを数多く経験しました」
こう振り返る藤田さんは、点検作業の注意点や不具合の対処法をレポートにまとめ、社内でも共有しているという。
「これまで培った技術と経験を若手に伝え、一人前の航空整備士として育てていきたい」と語る藤田さん。今日も訓練機のメンテナンスと後進の育成に力を注ぐ。



未来の ACE へ
先輩からの
アドバイス

航空整備士として働くには、航空機のしくみや構造をはじめ、航空機の点検・整備・補修に関する様々な知識と技術が求められるため、国家資格である「航空整備士」を取得する必要があります。まずは私のように、航空専門学校に進学して、知識や技術を学びながら二等航空整備士の取得を目指すのが通常です。
その後、航空会社や航空整備会社などに就職して、機体の整備の経験を積み、一等航空整備士の資格取得に挑戦します。一等航空整備士になると、エアラインで活躍している大型機の整備もすることがあります。
航空専門学校は、宮城県内にもあります。航空機や航空整備士に興味を持っている人は、是非チャレンジしてください。そして、将来私たちと共に安全なフライトを支えていきましょう！

ジャムコで働く藤田さんは、入社以来 25 年近く、航空大学校の訓練機の点検整備を手掛けてきた経験豊富な航空整備士だ。
「私は教官ではありませんが、訓練生とは日々の会話や整備に関する質問への対応を通して信頼関係を築き、これまでたくさんの訓練生の卒業を見送ってきました」と藤田さんは目を細めた。
同社は、航空機の総合企業として、航空機整備、航空機器製造、航空機内装品製造、航空機シート製造の 4 分野で事業を展開している。中でも、航空機整備事業は、創業以来 60 年以上続く歴史のある分野で、旅客機のほか、警察や海上保安庁、自衛隊の飛行機やヘリコプターといった航空機の安全な飛行を支えてきた。
求められる迅速かつ正確な点検整備
長年のキャリアを人材育成に生かす

訓練機の日常点検は、1 日 3 回。朝一番に行う「飛行前点検」、午前中の飛行訓練から戻ってきた機体をチェックする「飛行間点検」、そして 1 日の最後に行う「飛行後点検」がある。機体に損傷がないか、燃料が補給されているかなどについて、チェックシートに従って点検項目を確認していく。「フライトのスケジュールは決まっているので、各点検は決められた時間内に終わらせなくてはなりません。機体のわずかな変化も見逃すことなく、いかに素早く点検するか。とても集中力の必要な作業です」

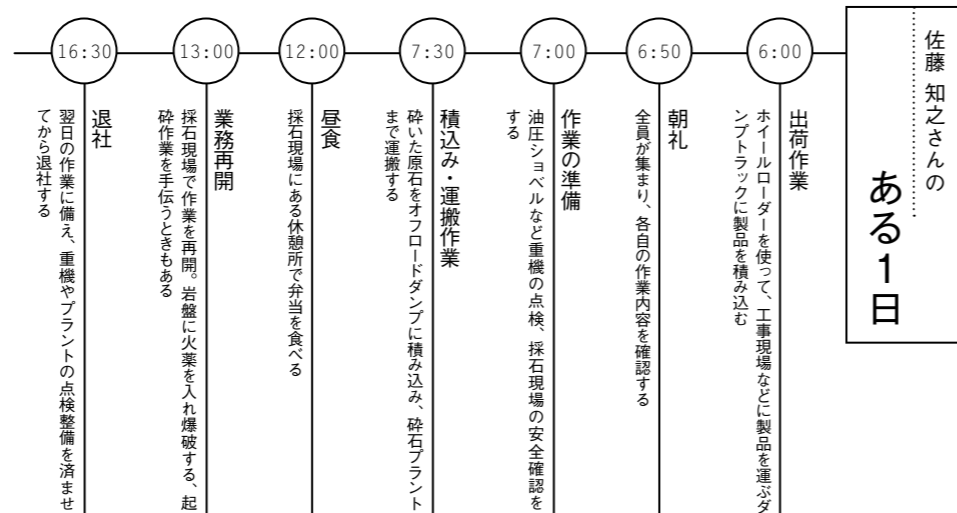
東京石灰工業株式会社

所在地 本社：東京都中央区日本橋茅場町 2-2-1
丸森工場：伊具郡丸森町宇川田島 14-1
TEL 0224-72-2571 FAX 0224-72-2353

https://toseki.com/
代表取締役社長 菊池 宏行
資本金 3,000 万円
設立 1941 年 8 月
従業員数 11 人 (丸森工場：2017 年 4 月現在)
事業内容 鉱業・砕石業及び土石採取業、砕石・その他建設資材の製造販売業、各種石灰の製造販売 他
経営理念 一、企業は社会の公器として事業を通し社会に貢献し、適正な利益を享受する。
一、企業はすべての関係先との共存共栄を考慮することで持続的な発展を遂げることができる。
一、企業は働く者が私心を捨て打ち込むことで成長することができる。
一、企業の最大の目的は社会に選ばれ続けることである。
一、企業経営は「持続性」の追求である。



同社が所有する移動式破砕機は、メーカーと共同開発した世界に1台しかない特注品だ



工場長(右)と打合せ。作業の状況を確認するため、現場で行われることが多い



油圧ショベルを使って、同僚が運転するダンプに原石を積み込む作業を行う



原石の積み込みを見守る。ダンプ同様、油圧ショベルも巨大である



未来の ACE へ
先輩からの
アドバイス

岩石を採掘する仕事は、様々な重機の運転免許のほかに、岩盤を爆破する際に必要な資格や、採石現場の事業管理に必要な資格など様々な資格が必要です。これらの資格は、会社に就職してからキャリアに応じて取得することになるので、自分自身のスキルアップや成長を感じ、仕事のモチベーションの向上につながる事ができます。

私は、子どものころからなりたかった職種の仕事に地元で就くことができました。たまたま、知り合いに会社のことを教えてもらい、就職につながる事ができました。

みなさんの中にも、地元で就職したい人がいると思います。両親や親類、先輩などから地元企業について、日ごろからたくさん情報を集めておくと、思わぬ地元企業と巡り合うことができるかもしれませんよ。

仕事 CASE 04

交通インフラの礎を築く 良質な砕石を生産

製造 佐藤 知之さん (35 歳)
東京石灰工業株式会社 丸森工場 (丸森町)

福島県境にほど近い次郎太郎山の南側に、東京石灰工業株式会社の丸森工場がある。同社は、関東や東北にある拠点で、鉱物や砕石などを生産し、丸森工場では年間約60万トンの砕石を生産している。玄武岩由来の硬質で良質な砕石は、道路の舗装や生コンクリート用骨材、線路の下に敷くパラストなどに使われている。

ある夏の日、およそ55万平方メートルの広大な敷地で、数台のオフロードダンプトラックが、採石現場と砕石プラントの間を往復していた。タイヤの直径が180センチメートル以上もある、大型ダンプから降りてきたのは佐藤知之さんだ。

大型重機を自在に操作して 砕石の採掘や出荷を手掛ける

「小学生のとき、巨大なオフロードダンプが走る姿をテレビで見えて以来、自分も乗ってみたいと思っていました。夢がかない、毎日楽しく仕事をしています」と話し、軽やかな足取りで再び運転席に乗り込んだ。佐藤さんの仕事は、早朝の出荷作業から始まる。毎日数百台のダンプトラックが、道路工事や建設工事で使用する砕石を運ぶため、宮城県内や福島県内から次々と工場にやってくる。佐藤さんはホイールローダーを操作して、ダンプトラックの荷台上に砕石を順番に積み込んでいくという。

「工事の開始時刻に砕石を間に合わせるため、出荷作業は朝早くから行います。たくさんの砕石を積み込み、それぞれの現場に向かうダンプトラックを見送った後、原石の採掘が始まります」



1 40トンオフロードダンプトラックに乗り込む佐藤知之さん
2 死角が多い大型オフロードダンプで安全に走行するため、常に緊張感をもって運転する
3 道路工事に使う主力製品。同工場では、粒の大きさや品質が異なる十数種類の砕石を生産し、お客様の多様なニーズに応えている

採掘作業の現場責任者
被災地の復旧復興にやりがいを感じる

丸森町出身の佐藤さんは、地元の高校を卒業後に同社に入社。まずは、採掘した原石を運搬するため、オフロードダンプの運転技術を学んだ。ハンドルを握り夢の実現に感激した佐藤さんであったが、大型車の操作は想像以上に難しかったという。

「大型の重機は死角が多く、右左折や後退するときにはぶつかりそうになりました。助手席に座る先輩から、数を乗って体で感覚をつかむしかない」とアドバイスを受け、必死に練習しました」

その後も、砕石の出荷や原石の積み込み作業を通して様々な重機を扱えるようになった佐藤さん。入社17年目の現在は、現場責



まちの未来を思い描いて 安全な操業を心掛ける