

地崎道路株式会社 50年史





発刊のご挨拶



地崎道路株式会社
代表取締役社長 渡邊 誠司



私ども地崎道路はおかげさまで平成30（2018）年4月3日、50周年という佳節の日を迎えました。

ここに50年史を発刊することとなりましたので、半世紀にわたる当社成長の記録としてご高覧いただければ幸甚でございます。

顧みますと当社の半世紀にわたる歴史は、三代目地崎宇三郎社主が昭和43（1968）年に株式会社地崎組の舗装部門を分離独立させたところから始まりました。三代目地崎宇三郎社主は卓越した先見性と高い見識を持ち合わせた実業家であっただけでなく、北海道をこよなく愛し我が国の将来を憂えて20年にわたり国政に尽力し、北海道政界を牽引した政治家でもありました。

この三代目宇三郎氏の先々代である、初代宇三郎氏の時代から受け継がれた“皆様のおかげで生かされている”“常に感謝の心を忘れてはならない”

といった相互扶助や共生の精神に根ざした経営哲学は、当社の社是『和・責任・礼』につながり、基本精神となって今なお継承されております。

現在、当社が加わっておりますICグループも、『総親和』を基本理念としており『和を以て尊しとなす』という姿勢はより強調され、グループ結束力の源泉ともなっております。

当社はこの半世紀の間、幾度となく危機や苦難を経験いたしました。その都度役員および社員全員が決して屈することなく、心を一つにして乗り越えてまいりました。とくに平成9（1997）年の北海道拓殖銀行の経営破綻による資金面での危機や、その後の業績悪化など、時に会社存亡の危機にも直面いたしました。

このような局面を打開する上で、その支えとなったのは、設立以来培われた『我が国の社会イ

ンフラを支え、広く社会に貢献する』という社会の公器としての強い使命感であったと認識しております。それは昭和44（1969）年4月、初めて北海道開発庁函館開発建設部より「一般国道227号函館市港町舗装工事」を受注したときに芽生え、現在に至るまで“チザキスピリット”として脈々と受け継がれてきた不撓不屈の精神ともいえるものでございます。

もちろん、幾多の経営危機にあたっては、当社の自助努力だけで乗り越えることは極めて難しく、その困難を克服することができましたのは、株主様をはじめ、主要金融機関、お取引先様、そして協力会社の皆様からの温かいご支援・ご協力の賜物でございます。また、これまで当社が手がけてきた数多くの事業は、雄偉なる先輩方の多大なご苦勞と、当社を支持していただいた関係者各位の

お力添えなくしては成し得ることができなかったものでございます。

このたび当社は50年という半世紀の歴史を刻むこととなりましたが、未だ企業としてはさまざまな点で未熟であると考えております。この50周年は、当社にとって過去と未来を結ぶ重要な中継点として位置づけられるとともに、未来に向けて壮途に就き、決意を新たに会社一丸となって新たな目標に立ち向かう契機であり、改めて私はもとより社員一人ひとりが歴史を振り返って総括し、それぞれの立場で責任をしっかりと自覚することが、今後の発展に繋がっていくものと確信いたしております。

最後となりましたが、今後とも当社への一層のご指導・ご鞭撻をお願い申し上げ、発刊のご挨拶とさせていただきます。

平成30（2018）年9月吉日

経営理念

考えたいのは、地球の未来です。

地崎道路は、命の宿る、水と緑の美しい惑星「地球」を舞台に、
地球市民の一人として理想的な都市と
かけがえのない環境との共生を実現します。

社 是

和

互に人格を尊重し敬愛の情を以て相扶け合う。

責任

自己の義務を誠実に遂行する。

礼

職場規律の発揚に努める。



CIの由来

CHIZAKIマークは、存在意義や経営姿勢など、企業の思想を視覚的に表現したものです。

このCHIZAKIマークは地球に対するいたわりや、優しさをイメージした円みのある3つの『C』から構成され、地崎(CHIZAKI)が目指す自然との共生空間の創造(CREATION)と、企業目標を成し遂げるための挑戦(CHALLENGE)を表しています。当社が行う視覚的コミュニケーション活動において、象徴し際立たせるために、特定の色を設定し、固有色として使用する色がコーポレートカラー(企業色)です。

CHIZAKIブルー(深みのある青)は、情報力・技術力・企画力を核とする知性を、CHIZAKIレッドは、自己革新とさらなる成長を成し遂げる情熱を表しています。

高速道路・高規格道路

我が国の道路網の中核を担う社会インフラである“高速道路”の建設



一般道路

交通施設・収容空間・都市形成そして環境保全の役割も期待される道路の建設



空港・基地

民間航空機および自衛隊機の離着陸に必要な設備である滑走路・着陸帯・誘導路の建設

空港施設維持

航空機の安全運航を追求し、除雪をはじめとする高度な技術を駆使

環境事業

油汚染対策ガイドラインに対応し、安全性が確認された微生物による油汚染土壌・地下水の浄化



航空機着陸拘束装置(バリア)事業

戦闘機の運用に必要不可欠な緊急時の着陸拘束装置の器材輸入および設置



役員紹介 (平成30<2018>年4月現在)

前列左より、

千葉立美 取締役常務執行役員(内部統制統括・管理部管掌)

渡邊誠司 代表取締役社長、執行役員社長

丹野義明 取締役会長

後列左より、

山口潔秀 監査役

高橋勝之 取締役執行役員(北海道支店長)

西岡敬昭 取締役執行役員(本州統轄事業部長・管理部長・コンプライアンス担当)

川口 保 取締役(非常勤)





会社設立50周年 記念式典・記念祝賀会 東京会場

品川プリンスホテルメインタワー宴会場 2018(平成30)年4月13日



参議院議長 伊達 忠一 様



公益社団法人日本道路協会会長
谷口 博昭 様



一般社団法人日本道路建設業協会会長
増永 修平 様



株式会社ICホールディングス・
岩田地崎建設株式会社代表取締役社長 岩田 圭剛 様



代表取締役社長 渡邊 誠司



取締役会長 丹野 義明



北海道議会議員 千葉 英守 様



地崎道路株式会社本州統轄事業部共栄会会長
山本 浩史 様



最前列左より、森 通 様(OB)、山口明夫 様(OB)、井上晴視 様(OB)、平永 博 様(OB)、山口潔秀、高橋勝之、千葉立美、渡邊誠司、丹野義明、岩田圭剛 様、西岡敬昭、川口 保、河原惟臣 様(OB)、降旗 茂 様(OB)、平田勝巳
前2列左より、勝 直規、石川洋平、葛西大輔、領家辰美、大内貴志、中村嘉則、佐藤 各、八木正輝、高野昭雄、橋爪啓介、武田秀行、朝比奈和徳、水野靖史、河合 大、森田豊史
前3列左より、富井 誠、前田克久、印牧克訓、山本 章、諏訪部昌之、畑中義昭、佐藤雄一、渡辺宏栄、成瀬博夫、森末稔文、岡本勇次、清水 学、堀江 仁、向出洋平、岡倉清人、阪口富三
最後列左より、服部 綾、中山佳子、金子幸代、海老原 徹、石岡 晃、白井俊弥、鈴木宏章、古川 亨、管家基樹、満尾寿一、加藤忠義、石津こずえ、坂野友哉、柿沼和樹、高島智大、立石祐輔



会社設立50周年 記念式典・記念祝賀会 札幌会場

札幌ビューホテル大通公園ピアリッジホール 2018(平成30)年4月20日



衆議院議員 和田 義明 様



株式会社北洋銀行取締役頭取
安田 光春 様



北海道建設業信用保証株式会社代表取締役社長
吉田 義一 様



株式会社ICホールディングス・
岩田地崎建設株式会社代表取締役社長 岩田 圭剛 様



代表取締役社長 渡邊 誠司



取締役会長 丹野 義明



一般社団法人日本道路建設業協会北海道支部
支部長 中田 隆博 様



地崎道路株式会社北海道支店共栄会会長
平山 久好 様



最前列左より、後藤 悟、寺田吉孝、橋本世紀、本間幸貴、山下幸夫、田畑博敏 様(OB)、太田勝敏 様(OB)、山口潔秀、高橋勝之、千葉立美、渡邊誠司、丹野義明、岩田圭剛 様、山本隆幸 様、西岡敬昭、川口 保、黒田重徳 様(OB)、佐藤 勉、滝本 豊、西村正人、小隅孝行

前2列左より、佐藤 信、南 孝広、大塚貴広、光野勝博、荒川 勇、田中秀典、笹島智貴、田中 正、渡會 覚、吉田尚彦、坂東祐次、樋口聖志、平田貴幸、渡部 綾、仲村裕美、砂川 郁、高木一成、河端 誠、山中 崇、高橋友樹、谷 繁樹、岩田哲幸

前3列左より、武田綾人、塩田浩太、伊藤丈一郎、加賀谷剛史、畠山 修、永井 周、上條秀樹、川瀬勝也、高橋信幸、石山直樹、山田雄一、今井啓貴、中村竜兵、池邊良弥、水島信一、澤田大地、及川敦也、押野太紀、鈴木慎也、木村有冴、中山佳子、但野風斗

最後列左より、大田 功、佐々木常介、大西章人、佐藤孝弘、京谷哲也、山越統仁、佐久間慎也、石川英明、武田裕美、大河原寿則、檜崎盛正、千葉秀昭、井樫孝司、今野 勤、小西清美、小原 厚、中里美由紀、斉藤あゆみ、新谷直樹 (欠席) 萩原久美子





東京会場



札幌会場



発刊のご挨拶	2
経営理念／社是	4
CIの由来	5
事業紹介	
高速道路・高規格道路／一般道路	6
空港・基地／空港施設維持	7
環境事業／航空機着陸拘束装置(バリア)事業	8
役員紹介	9
会社設立50周年記念式典・記念祝賀会	
東京会場	10
札幌会場	12

歴史編

① 前20年史	
序章 創業の時代	18
第一章 工事受注の経緯と発展期	19
第二章 低成長時代への対応	24
第三章 明るさを取り戻す経済	26
② 近30年史	
第一章 活況を呈する建設業界	28
第二章 メインバンクを失う	34
第三章 長引く景気低迷	44
第四章 体制強化と新時代へ向けて	54

③ 近30年を振り返って

対談 経営危機を乗り越え、次の50年への確かな歩み 平永博 元相談役×丹野義明 取締役会長	64
--	----

技術編

地崎道路の建設技術	72
コンクリート舗装	73
アスファルト舗装	74
特殊工法／情報化施工	76
空港除雪／航空機着陸拘束装置(バリア)設置／ バイオレメディエーション技術	77

資料編

会社概要	78
拠点一覧	79
歴代社長	80
現行組織図	81
歴代役員任期一覧	82
社員数の推移	85
売上高／受注高の推移	86
経常利益／純利益の推移	87
表彰一覧	88
主要工事一覧	92
年表	98
編集後記	105

凡例・本書は原則として平成30(2018)年7月までの出来事を記載した。
 ・用字用語は、原則として常用漢字、現代仮名遣いを用いた。
 ・会社名・団体名は原則として当時の名称を用い、後に変更された場合は括弧内に付記した。
 ・法人名称は原則として各章初出のみ正式名を記載し、以降を略称とした。
 ・人名は敬称を省略した。
 ・年号は和暦を基本とし、西暦を補記した。

序章 創業の時代

会社設立

昭和40年代前半、我が国は高度経済成長の時代に入り、国民総生産でアメリカ合衆国、ソビエト社会主義共和国連邦に続く世界第3位となった。電化製品が普及し、生活環境が変わり、そしてモータリゼーションが到来した。

そのような中、地崎道路株式会社は誕生する。昭和43(1968)年1月、株式会社地崎組(昭和48(1973)年、株式会社地崎工業へ商号変更。平成19(2007)年、岩田建設株式会社との合併を経て、現 岩田地崎建設株式会社)東京本社新社屋移転の際に三代目地崎宇三郎社主より以下の発表が行われたのである。

「昭和43年4月1日を目指して、地崎道路株式会社を設立する予定であります。最近10年間の国民の自動車所有台数は約20倍に伸びております。しかしながら、それに比べると道路は2倍半にしか伸びておりません。現在日本の自動車は道路延長6mに1台という状況であります。そのようなことを考えると、今後の道路状況は悪化するでしょう。道路建設は財政硬直化であろうが、どうしてもこれは開発していかなくてはなりません。現実に最近の地方の状況を見ると、道路開発の進んだ所は必ず産業が盛んであり、経済動向も活発であります。このことから考えても道路建設は今後非常に伸びることが予

想されます」。

この発表を受け、昭和43(1968)年4月3日、(株)地崎組の舗装部門を分離する形で当社が設立されたのである。資本金5,000万円、営業目的は、舗装工事、アスファルト工事およびその他諸工事の請負、ならびにこれに関連する工事材料の製造加工・販売とされた。

本社	東京都港区西新橋2-23-1 (株)地崎組 東京支店(当時)内
札幌支店	北海道札幌市中央区南4条西7-6 (株)地崎組 本社(当時)内
建設業登録	(昭和43年10月8日) 建設大臣登録(ワ)5282号
役員構成	取締役会長 菊池 明 取締役社長 地崎 宇三郎 取締役 小山内了介 齊藤 正一 畑奈 基一 岡田 正勝 縣 博 宮部 正治 森田 義育
監査役	菅原 与城 山口 日出夫



三代目地崎宇三郎 社主



地崎道路株式会社設立の意向を発表する三代目地崎宇三郎 社主

第一章 工事受注の経緯と発展期 (昭和43(1968)年~55(1980)年)

受注第一号工事

会社設立当初、役員および社員は株式会社地崎組の人々が兼務していたが、間もなく先崎盛一取締役が専従となり、昭和46(1971)年5月には、実質的な経営にあたる畑奈基一代表取締役副社長が専従として就任するなど、次第に経営体制は充実を増していった。

同年7月には、畑奈代表取締役副社長から東京本社および札幌支店の組織が発表され、同時に全国各地に営業所を開設する計画が発表された。営業活動は活発化し、当社は(株)地崎組からの実質的な独立を目指して着実に歩みを進めていったのだった。

念願の第一号工事を受注したのは、会社設立から1年後の昭和44(1969)年4月である。発注元は北海道開発局(現 国土交通省北海道開発局)函館開発建設部で、工事名は「一般国道227号函館市港町舗装工事」。受注額は7,475万3,000円であった。これを契機に、北海道各地の工事を次々と受注するようになり、当社は、札幌・釧路・千歳・美幌、そして防衛施設局などの各地で本格的な施工体制を構築していくことになる。

本州地区における受注第一号は、昭和46(1971)年7月の埼玉県発注「新座市地内舗装新設工事」である。受注額は5,226万円だった。本州においては、まだ技術者不足の問題があり、施工は(株)地崎組社員の出向に頼ることになったが、誕生間もない当社にとっては大きな朗報となった。

取締役会長、代表取締役副社長、相次いで逝去

しかし、これからという時期に不幸な出来事が相次いで起こった。畑奈基一代表取締役副社長(昭和47(1972)年2月8日)、菊池明取締役会長(昭和48(1973)年8月2日)の逝去である。

畑奈は、昭和30(1955)年当時、本州で事業実績のない(株)地崎組が暗中模索を続けていたとき、「防衛庁浜松航空基地建設工事」において起死回生の働きによって、(株)地崎組の本州事業進展の礎を築いた人物である。代表取締役副社長に就任してからは、実質的経営最高

責任者として、その優れた経営手腕を発揮していた。

菊池は、内務省(昭和22(1947)年廃止)・建設省などで要職を歴任し、昭和31(1956)年に日本道路公団(平成17(2005)年、道路関係4公団民営化関係法令公布によって解散)が発足すると、理事に就任した人物である。この間、土木行政、とくに道路行政の体系を確立したほか、公団技術陣の最高リーダーとして、昭和38(1963)年7月に開通した日本初の高速道路である名神高速道路も手がけている。

菊池は、昭和35(1960)年に(株)地崎組取締役副社長に就任、昭和43(1968)年の当社設立にあたり取締役会長に就任した。その間、公益社団法人日本道路協会会長、日本学術会議議員、公益社団法人土木学会会長なども歴任した。



畑奈基一 代表取締役副社長



菊池 明 取締役会長

中島武が代表取締役社長に就任

取締役会長・代表取締役副社長が次々に逝去し、当社にとって難局とわかっていい時期を迎えることとなったが、昭和48(1973)年11月に、中島武が代表取締役社長に就任し、社員の不安は一掃された。中島は、茨城県庁・建設省近畿地方建設局(現 国土交通省近畿地方整備局)・建設省中部地方建設局(現 国土交通省中部地方整備局)局長・建設省関東地方建設局(現 国土交通省関東地方整備局)局長・首都高速道路公団(現 首都高速道路株式会社)初代理事を務め、公団退職後、横河工事株式会社(現 株式会社横河ブリッジ)を経て、当社の代表取締役社長に就任した。

中島は、昭和31(1956)年に橋梁学で工学博士号

を取得し、橋梁の権威として知られていたが、中部地方建設局時代（昭和31（1956）年）には、コンクリート舗装全盛の中、アスファルト舗装には優れた点が多く、我が国の国土に適していると力説。これがアスファルト舗装普及の大きな要因となったとされる。

ほかにも、近畿地方建設局工務部長の際には、今では一般的となったコンクリート舗装のウエルド・メッシュを率先して使用し、全国的な広がりをもたらすなど、我が国の道路建設技術に大きな影響を与えた人物である。



中島 武 代表取締役社長

オイルショック

中島代表取締役社長の就任間もない昭和48（1973）年、我が国経済にとって一大転換期になる事件が起こった。第1次オイルショックである。

同年10月に勃発した第4次中東戦争を契機として、石油輸出国機構（OPEC）加盟産油国の内、ペルシャ湾岸の6カ国が原油価格の引き上げを決定。翌日には、アラブ石油輸出国機構（OAPEC）が原油生産の段階的削減を決定した。その後も石油輸出国機構の原油価格引き上げなどが続き、世界的な原油不足・価格高騰を招いたのである。

西欧諸国は経済的混乱をきたし、約10年間、毎年10%程度の経済成長を記録していた我が国も、一転、深刻な不況に突入することになった。その後、不況が深刻化するにつれ、多くの企業はその出口を外需へ求めるようになっていくのだが、建設業界は外国進出を果たすことは容易ではなく、長い低迷期に入ることになるのである。

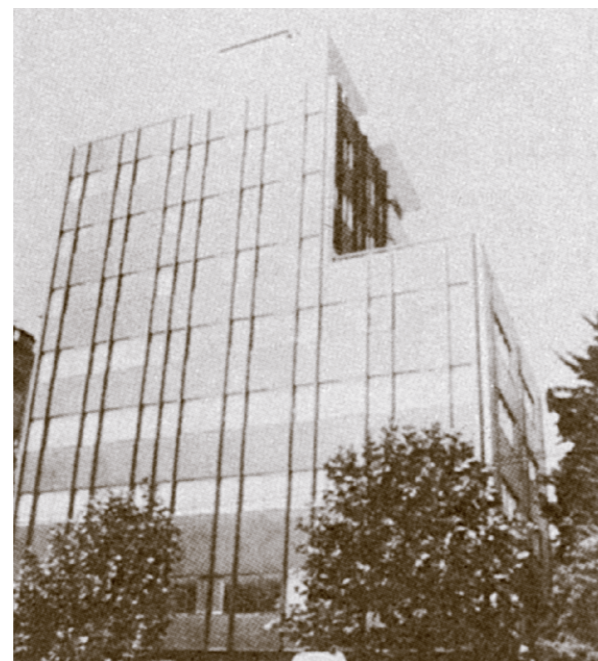
もちろん、当社も例外ではない。まだその足場を固めるまでに至っていなかった当社にとっては大変な危機だった。

しかし、昭和47（1972）年1月に、1億円に増資した資本金を、翌年12月に2億円に再び増資。営業面においても後退することなく、昭和49（1974）年1月には、千葉営業所と大阪営業所を開設。さらに、同月には名古屋営業所も開設するなど、不況下においても営業活動を広げていったのである。

東京においては、営業活動開始以来3年間の努力が報われ、昭和48（1973）年12月には、東京都から「昭和48年度大井埠頭食品パース背面第三次道路工事」を、京浜外貿埠頭公団から「大井埠頭第5パース舗装（その5）」および「第8パース舗装（表層）工事」を、東京都下水道局から「品川区大井埠頭地内配水小管新設工事」を受注、翌年5月に竣工した。

また、昭和49（1974）年4月には、今後の工事数および人員数の増加を考慮し、本社社屋を移転（東京都港区芝愛宕1-34ニューアタゴビル）。さらに全社的な施工体制の整備も進め、北海道においてはアスファルトプラント・舗装用転圧機械・アスファルトフィニッシャ等の機器の移動が、昭和48（1973）年頃には目標に近づいた。

㈱地崎組本社社屋の一隅を借りてスタートした札幌支店も、昭和46（1971）年11月に移転（北海道札幌市中央区南4条西7-5国策ビル）。



ニューアタゴビル

札幌市中央区南4条西7-5国策ビル）。翌年1月には、初代支店長であった森田義育以下、㈱地崎組の土木・事務部門社員40名が当社に出向し、独立は一段と進んだ。

一方、東京でも、昭和48（1973）年から当社独自の社員採用を開始し、昭和50（1975）年4月には、社員数が151名（札幌支店82名）に達し、当社の100億円完工体制の整備も整ってきた。ただし、新しい会社がスムーズに受注を獲得できるのか、施工能力と利益率は大丈夫かといった懸念も多く、まだまだ㈱地崎組の直接・間接の援助が必要な状態ではあった。

オイルショックにより他社の受注がダウンする中、北海道内の舗装事業協会加盟47社中、8位にランクされていた札幌支店は、昭和48（1973）年6月に、防衛施設庁札幌防衛施設局（現 防衛省北海道防衛局）から「千歳誘導路舗装その他土木工事」を受注した。本案件は防衛庁から受注した第一号工事であり、竣工は同年11月、受注額は2億9,700万円だった。

それまでは、㈱地崎組が受注した工事を当社が下請する形だったが、本案件では直接受注することができ、利益率や施工能力などの懸念も薄れていった。また、この工事を受注したことが、他の地域での受注数を大きく伸ばす契機となったことを考えると、非常に意義のある受注であったといえる。

やがて、関東地域においても、都道府県・防衛庁・北海道開発局からの受注実績が評価されるようになる。昭和49（1974）年5月には、建設省関東地方建設局（現 国土交通省関東地方整備局）から「埼玉県大宮市・上江橋護岸工事（国道16号線）」を受注した。受注額は557万円であり、建設省から受注した第一号工事となった。これを契機として、当社は関東地域はもとより、名古屋地域・大阪地域でも受注を伸ばし、全国業者として歩み出すことになるのである。

社内体制の整備、確立

会社という一つの組織内にあって、経営者と社員は、ともに良い会社に育て上げ、次の世代の人々に引き継ぐという考えと、また、一つの“家族”として共存共栄していくという考えのもと、昭和49（1974）年4月に社業推進懇談会が発足した。これにより、選ばれた委員と経営者が、今後の方針や社員の待遇などを遠慮なく話し合うことができるようになり、会社は活性化し、その将来は一段と明るいものになってきた。



第1回社業推進懇談会

中島武代表取締役社長が勲三等瑞宝章受ける

昭和51（1976）年11月に、当社代表取締役社長であった中島武が、建設省において建設大臣より勲記・勲章を受けた。このことは、社員一同にとっても大変喜ばしいことであり、社長自ら「今後も会社発展のため力を尽くす」との言葉があり、社員一同改めて一層の社業発展に力を注ぐ決意をした。

営業の強化

昭和49（1974）年1月に、当社は以下4つの営業所を開設する。

- ・仙台営業所（宮城県仙台市本町2-16-3小西ビル）
- ・千葉営業所（千葉県千葉市新千葉2-6大宗ビル）
- ・名古屋営業所（愛知県名古屋市中村区泥江町2-8東海ビル）
- ・大阪営業所（大阪府大阪市東区島町1-20三和ビル）

不況下でありながらも営業所の開設を続けてきた当社は、その後も組織の充実を図っていく。昭和52（1977）年3月には沖縄営業所（沖縄県那覇市前島2-21-8沖縄ふそうビル）、同年6月には横浜営業所（神奈川県横浜市中区大田町6-82第二須賀ビル）、昭和53（1978）年5月には新潟営業所（新潟県新潟市弁天2-1-1（㈱地崎工業東京支店新潟営業所内））、昭和55（1980）年5月には広島営業所（広島県広島市中央区大手町3-7-3トミタビル（㈱地崎工業広島支店内））を開設した。

また、それまで日本道路公団発注の工事に関しては、昭和47（1972）年10月に受注した「箱根新道舗装



創立10周年記念祝賀会（ニューアタゴビル）

（オーバーレイ）工事」（同年11月竣工、受注額1,474万円）を第一号工事として、その後、小規模工事の受注を続けて実績を積んできたが、昭和52（1977）年9月に、初めて大型新設工事を受注する。日本道路公団東京第一建設局（現 東日本高速道路株式会社関東支社）から受注した「千葉県東金道路東京舗装工事」は、大成道路株式会社（現 大成ロテック株式会社）とのJVで、竣工は翌年3月、当社の受注額は3億6,720万円だった。

この工事によって当社は本格的に高速道路舗装工事への参入を果たすこととなり、昭和53（1978）年7月には日本道路公団より舗装工事における入札参加資格がAランクに格付けされた。そして、昭和54（1979）年2月には、日本道路公団から「関越自動車道本庄舗装工事」を受注。本案件は日本舗道株式会社（現 株式会社NIPPO）とのJVで、竣工は翌年3月、当社の受注額は5億2,606万円だった。

とはいえ、当社はまだ社歴が浅く、現場をこなす技術者が十分に育っていなかった。また、機械類の整備が進んでいないことが利益率低下の原因となっていた。

中でも、技術者の育成が大きな課題だったことから、昭和52（1977）年6月に社外より舗装業界に精通していた遠藤男昭を常務取締役として招聘。翌年11月には、市原機材センター内に道路試験所を開設。品質管理・施工管理など、技術的側面を強化し、あわせて、研修を通じた技術者育成が可能となったのである。

創立10周年

実績ゼロからスタートした当社は、昭和52年度（第10期）、ついに受注高60億円を突破するまで成長した。オイルショックとその後の不況に対しても全社一丸となって立ち向かい、舗装会社として着実な歩みを進めていた。

昭和53（1978）年4月3日に、当社は10周年を迎え、本社において記念祝賀会を開催した。10周年を迎えた当社について、中島武代表取締役社長は次のように語っている。

「この会社を少しでも早く安定した良い会社に育て上げ、皆さんに引き継ぎたいというのが私の希望です。私が就任した当時は20億円程度の完工高だったのが、今は70億円に手が届くまでになってきました。最近の傾向を見ると、北海道は利益率が落ちております。本州においては低い利益率であったのが少しずつ上向きつつありますが、アスファルトおよび生コンクリートプラントは1基もなく、毎年渡り鳥のような受注であり、思うようには利益が出ませんが、年々改善されてきています。将来のためにも、今のうちに本州の基盤を固めていけば希望が持てると思います」。

「生コン JIS工場」誕生と独身寮完成

昭和53（1978）年4月、当社は千歳工事事務所の移転を機に、コンクリートプラントの更新を計画、「JIS表示工場」とすることを決定した。これは新千歳空港工事をはじめ、大型工事が見込まれるためであった。

翌年8月、待望であった規格合格通知が届き、札幌通産局長（現 北海道経済産業局長）より許可書を受領。こうして「JIS表示工場」が誕生したのである。方針決定から許可まで1年半にわたる長い道程だったが、経営者をはじめ担当者の熱意と努力がようやく実ったのだった。

また、昭和54（1979）年12月には、札幌支店の独身寮が完成した（北海道札幌市白石区厚別町小野幌）。敷地面積約390坪に鉄筋コンクリート2階建の近代的な設備で、洋・和室の居住スペースのほか、娯楽室・管理入室・浴室を完備。当社の将来を担う若い独身社員たちが待望していた札幌寮は、一日の仕事の汗を流し、疲れを癒す憩いの場となった。



千歳工事事務所内に誕生した生コン JIS工場



札幌支店独身寮



第1回中央安全衛生委員会

中央安全衛生委員会発足

昭和53（1978）年4月には、中央安全衛生委員会が発足した。大事故の発生は、会社の存続に多大な悪影響を与えかねない危険は常に潜在している、との認識をもって、未然に事故を防ぎ明るい職場環境をつくる目的であった。

中島武代表取締役社長の逝去

昭和55（1980）年12月10日、中島武代表取締役社長が逝去した（享年74）。中島は、代表取締役社長に就任してから苦勞をいとわず、社員と一丸となって創立まだ日の浅い当社の発展に大きな貢献を果たした。もし、中島がいなければ、少なくとも本州地域での基盤づくりには、もっと長い年月を要したことだろう。

昭和55年度（第13期）の当社売上高は、87億7,790万円だった。売上高100億円を目標にしていた中島にとっては、志半ばでの旅立ちとなった。

第二章

低成長時代への対応 (昭和55(1980)年～昭和60(1985)年)

難波隼象が代表取締役社長に就任

中島武代表取締役社長の逝去により、昭和55(1980)年12月に臨時株主総会が開かれ、株式会社地崎工業の取締役副社長であった難波隼象を、当社の新しい代表取締役社長とすることが決定した。

大学・建設省(現国土交通省)とも、中島前代表取締役社長の後輩であった難波は、その遺志を継いで当社の発展を期することを表明し、

「我社を取り巻く環境はまことに厳しい。公共事業の伸びはなく、その中におかれても発展を続けるためには、より良い仕事をしなければこれから先の発展は望めず、そのためには、社内においては社是の『和・責任・礼』に、なお一層の努力を必要とする」。

と就任の言葉を述べた。

難波は、海軍施設本部、神奈川県、埼玉県、愛知県の土木部、建設省道路局、東京都建設局長を歴任し、(株)地崎工業取締役副社長となり、(株)地崎工業との兼務で、当社の代表取締役社長に就任した。

そのほかにも、全国下水道管路維持技術協会会長も務めており、昭和62(1987)年8月に協会が発展的解消を行い、下水道管路維持技術協会(現公益社団法人日本下水道管路管理業協会)となつてからは副会長に就任した。



難波隼象 代表取締役社長

スポーツ施設工事への第一歩

当社は創業以来、道路工事をメインに事業を拡大してきたが、この時期、その技術を応用して違う分野への進出を果たしている。神奈川県横須賀市野比の全天候型テニスコート工事がそれである。

当時すでに、企業が手持ちの土地に何らかの設備投資を行い、収益を上げるということが行われはじめていた。この施設も企業直営のテニスコートとして造られたものである。

当時のテニスブームは爆発的でテニスコートの工事完成前に会員数が満員となり受付を締め切るほどだった。

工事は短い工期と施主の多岐にわたる要望があったものの、昭和56(1981)年9月、見事に完成した。この工事で当社はテニスコートの実績をつくることができ、その後のスポーツ施設部門進出のきっかけとなった。

東京支店開設と事業所体制のスタート

昭和55年度(第13期)における当社の受注高は、目標としていた100億円を突破した(104億6,000万円)。しかし、今までの20～30億円体制から100億円体制への移行と、将来の目標である300億円体制への移行とは大きな違いがあり、技術者・施工機械の



神奈川県・横須賀市野比のテニスコート

不足以上に社内の体制整備が必要とされ、総務・営業・工事各部において、一層緊密な連携が求められることとなった。

そのような背景もあり、会社設立からちょうど15年目の昭和58(1983)年4月に、本社内に東京支店を開設した。それまでは、札幌支店が北海道を、本社が本州をという2つの管理組織で運営していたが、青森県から沖縄県に至る広範囲を本社が一括的管理することは困難であった。そのため、東京支店を開設することで本社の足元である関東地域の受注・施工を独立させ、円滑な運営を図るのが狙いであった。

また、それに先立つ昭和56(1981)年5月には、多摩事業所が開設され、あわせて九州の拠点として福岡営業所も開設された。

当時、当社の受注比率は、民間に対して官公庁の占める割合が大きく、経済の低成長期を乗り越えるためには官公庁の受注はもとより、何としても民間の受注を増加させることが急務であった。

北海道においては、すでに工事事務所として昭和47(1972)年に函館・札幌・千歳・釧路・美幌を開設していた。また、本州においても、昭和54(1979)年から昭和57(1982)年にかけて、以下の工事事務所を続々と開設していた。

- ・東京工事事務所
- ・多摩工事事務所
- ・神奈川工事事務所
- ・仙台工事事務所
- ・名古屋工事事務所
- ・大阪北部工事事務所
- ・三沢工事事務所
- ・沖縄工事事務所

ただし、これらは官公庁工事を目的としたものであり、受注の重点を民間企業へ移行させるためには全社的に営業力を強化する必要があると、それが当時当社の課題だった。

長期建設不況と相次ぐ支店開設

オイルショック以来、我が国の経済は低成長が続き、財政赤字削減のため公共事業の伸び率ゼロという年度が続く中、当社は何とか昭和50年代後半を乗り切ろうとしていた。しかし当社を取り巻く状況は厳しく、徹底した合理化を進め、厳しい経済環境に耐え抜く体

質づくりが必要だった。

また、重厚長大産業から軽薄短小産業へ、ハード優先産業からサービス情報産業へと変化した高度情報化社会に対応する努力も必要とされた。

そのような経営環境を踏まえ、「人」が会社の礎であり、成長・発展の基盤であるという基本的な考えのもと、社是である「和・責任・礼」の原点に立ち戻り、社員全員が一丸となり頑張ろうという方針が発せられた。

昭和60(1985)年4月には、仙台営業所・名古屋営業所・大阪営業所が、業務内容の向上と施工部門の充実を図るため、それぞれ支店に昇格。これらの昇格は、発注先への好影響をもたらし、社内にあつては社員の士気向上にもつながり、以後、各地において当社の評価をさらに高めていくことになる。

中央自動車道松本舗装工事(昭和63(1988)年5月竣工)



第三章

明るさを取り戻す経済

(昭和60(1985)年~昭和62(1987)年)

地崎宇三郎社主の逝去

当社の創始者であり、北海道の発展と国内政財界に多大なる足跡を残した三代目地崎宇三郎社主が昭和62(1987)年11月11日、逝去した(享年68)。

地崎社主は、昭和26(1951)年6月、二代目宇三郎急逝の跡を継ぎ、株式会社地崎組代表取締役社長に就任、不況にあった会社の再建に尽力し、(株)地崎組の東京進出などの英断をもって今日の基礎を築いた。その一方で、昭和42(1967)年12月には、社団法人全国建設業協会会長に推されるなど、業界のまとめ役としても手腕を振るった。

昭和43(1968)年4月に、当社・地崎道路株式会社を創立。昭和50(1975)年11月には、藍綬褒章を受章した。また、昭和38(1963)年11月、第30回衆議院議員総選挙において北海道第1区から初出馬、見事トップ当選を果たし、以来7期連続20年間自由民主党代議士を務めた。

この間、昭和50(1975)年に衆議院通信委員長、昭和51(1976)年に衆議院地方行政委員長を歴任し、昭和54(1979)年11月には第二次大平内閣において運輸大臣に就任している。さらに昭和56(1981)年には党財務局長も務めた。

道内にあっては、昭和34(1959)年自由民主党北海道連副会長に就任し、昭和56(1981)年から59(1984)年まで同会長を務め、昭和59(1984)年には道連最高顧問となった。

地崎社主はまた、教育・福祉・スポーツ振興にも熱心に取り組み、昭和40(1965)年に公益財団法人北海道体育協会会長、昭和42(1967)年に北海道社会福祉総連合会会長、昭和47(1972)年に北海道身体障害者雇用促進協会会長、昭和59(1984)年に札幌大学理事長を歴任するなど、札幌オリンピック成功の陰の立役者としても知られた。昭和61(1986)年には北海道スポーツ賞を受賞するなど、政治・経済・文化の多方面に活躍した人物であり、当社にとって、その逝去は大きな打撃であった。



運輸大臣当時の三代目地崎宇三郎社主(運輸省大臣室にて)



国務大臣任命証(昭和54(1979)年11月)

急激な収益回復

オイルショック以降、長く低迷を続けていた我が国の経済だったが、昭和60(1985)年あたりから、政府の経済政策で景気は上向いていった。当社も努力を重ね、昭和62年度(第20期)には創立以来最高の収益をあげることができた。このことにより経済不況で沈滞していた雰囲気は一掃され、以後の発展の契機となったのである。

本四架橋・青函トンネル完成

昭和63(1988)年3月に青函トンネルが、同年4月には世界的大土木事業である本州四国連絡橋(児島・坂出ルート)が、相次いで完成した。これは世界を驚かせ我が国の土木技術の高さを示すものとなった。

これにより、ついに北海道・本州・四国・九州が陸続きとなり、そのほかにも北陸自動車道の全線開通があり、その後の国内交通体系や物流を大きく変えることになるのである。

当社も、昭和61(1986)年12月に、本州四国連絡橋公団から「一般国道30号粒江舗装工事」を受注。本案件は、常盤工業株式会社・株式会社小田組とのJVで、竣工は昭和63(1988)年4月、受注額はJV全体で5億8,843万円、当社は2億595万円だった。

この頃から我が国の経済はいわゆる“バブル景気”へ向かい、世の中は明るさを取り戻していくことになるのである。



一般国道30号粒江舗装工事(昭和63(1988)年4月竣工)



当時の千歳空港と除雪風景



第一章

活況を呈する建設業界

(昭和63(1988)年～平成6(1994)年)



新千歳空港エプロン新設その5工事(昭和63(1988)年11月竣工)

膨らむバブル、弾けるバブル

昭和61(1986)年、後に“バブル景気”と呼ばれるようになる好景気が始まった。その経緯は以下のようなものである。

1980年代、大幅な貿易赤字を抱えていたのがアメリカだった。アメリカの景気悪化は世界に波及する危険がある。そこで、アメリカの貿易赤字を削減すべく、昭和60(1985)年9月、アメリカ・イギリス・西ドイツ・フランス・日本の間で結ばれたのがプラザ合意である。以降、先進5カ国は協調してドル安を誘導することになった。

言うまでもなく、ドルが安くなるということは円が高くなることを意味する。プラザ合意を結んだ以上それは容認せざるを得ないとしても、問題はスピードだった。

ドル売り・円買いが予想を超えるスピードで進み、急激な円高が国内経済に悪影響をおよぼすと判断した

日本銀行は、公定歩合を大幅に下げることとなる。

公定歩合が下がれば、企業の資金調達が楽になる。個人も気軽に銀行から借入れをすることができる。そして市場に溢れた資金の向かった先が不動産だった。

当時、「地価は上がり続ける」と信じられており、この土地神話が数多くの不動産投資家を生み出した。低金利で借りた資金を不動産に投資し、取得した土地を担保にまた資金を借り、さらにまた土地を買う……これらが繰り返され、地価は急激に上昇しはじめた。土地だけではなく市場に溢れた資金は株へも向かい、大きな利益を得る企業や人が増え、実体経済とはかけ離れた好景気に我が国は沸騰することになる。

平成2(1990)年3月、異常に加熱する経済を鎮静化させるため、大蔵省(現 財務省)は不動産業・建設業・ノンバンクに対する不動産融資総量規制を打ち出し、日本銀行は公定歩合を大きく引き上げた。これによってバブル景気は終焉を迎えることになった。しかし、急激な変化は経済を安定化させるどころか、むしろ悪化させた。

る悪化させた。

地価は下落し、あとには不良債権の山が残った。回収困難な債権を数多く抱えた銀行は融資を控え(貸し渋り)、すでに融資している債権の回収を急いだ(貸し剥がし)。その結果、資金調達が困難になった企業の倒産が相次ぎ、株価も下落の一途をたどった。この後、我が国経済が平静を取り戻すまでに、10年におよぶ長い年月を要することとなる。

バブル景気の間、とくに活況を呈したのが不動産業界や証券業界、そして建設業界だった。ただ当社のような公共事業を主体とする道路会社は、総合建設業(ゼネコン)とは異なり、急激な受注増加はなく、その恩恵も大きくはなかった。一方で、バブル景気の終焉による影響も少なく、道路会社の倒産は他の業界に比べて少なかった。ただし、当社に限っていえば、メインバンクを失うという大変な苦境に立たされることにつながっていくのである(第二章参照)。

コーポレートアイデンティティー(CI)導入と新技術に向けた取り組み

昭和63(1988)年5月、当社は社団法人日本下水道管路維持技術協会(現 公益社団法人日本下水道管路管理業協会)が企画した「北米下水道維持管理事情調査団」に参加、松本正憲技術部長を調査員として派遣した。当時、国内の景気動向は好調で、とくに懸念される材料はなかったが、このような時期だからこそ、新しい事業分野について研究する必要があると判断したからである。

期間は5月12日から23日までの12日間、アメリカのニューヨーク州バッファロー・オハイオ州シンシナティ・ミズーリ州セントルイス・カリフォルニア州ロサンゼルス、カナダのオンタリオ州トロント、メキシコのメキシコシティなど、各都市を巡回し、北米の下水道維持管理の現状をつぶさに調査した。この調査の成果は、その後水道管敷設・メンテナンス事業への進出として実を結ぶことになり、同事業は当社の重要な事業として発展していくことになる。

ただし、平成元(1989)年5月に、当社は中期事業計画を策定するも、業績が著しく悪化。同計画を白紙に戻すとともに、株式会社地崎工業の常務取締役であった大春茂美が当社の取締役副社長に就任。経営体制を一新するとともに、事業の立て直しを図ることとなった。

平成3(1991)年10月には、(株)地崎工業が創業100周年を迎えたことを契機としてCIを導入、グループの一員として当社の社章も同時に変更した。

新しいシンボルマークは、優しさをイメージした円みのある3つの“C”を組み合わせたもので、「地崎(CHIZAKI)が目指す自然との共生空間の創造(CREATION)」と、企業目標を成し遂げるための挑戦(CHALLENGE)を表している。また、コーポレートカラーである鮮やかな赤(CHIZAKI-RED)は自己革新とさらなる成長を、深みのある青(CHIZAKI-BLUE)は情報力と技術力を、そして企画力を核とする知性を表したものである。

新しいシンボルマークは、以降、社名看板や社名プレート・名刺・封筒・ユニフォーム・ヘルメットなど、さまざまなものに採用され、当社のイメージの浸透・向上に一役買うことになる。

また、平成6(1994)年4月には、日本スリップフォーム工法協会へ入会、高速化対応型コンクリート製防護柵の開発に関する共同研究に参加した。

当時、車両の大型化・高速化が進む最中であり、中央分離帯を越えたり、路外へ転落したりする等の重大事故発生の可能性が日増しに高まっていた。コンクリート製防護柵は、車両の突破を防ぐ効果が高いばかりでなく、その形状から、ドライバーに対して元の車線に誘導することができるという利点もあった。さらに、車両が接触してもほとんど補修作業を必要としないことから、メンテナンス費用の軽減も期待できた。

これらの特徴は、今後、高速道路工事の受注が増加することが見込まれていた当社にとっても魅力的であり、将来に向けた技術力蓄積の目的から、研究費用を拠出したものである。



スリップフォーム工法にて施工・平成6年度名神高速道路関ヶ原地区中分防護柵改良工事(平成7(1995)年7月竣工)



設立20周年記念式典(昭和63(1988)年4月・虎ノ門パストラル)

求められる効率化

平成30(2018)年6月現在、労働基準法の定める労働時間は週40時間である。これは昭和62(1987)年の労働基準法改正によるもので、それ以前は週48時間だった。急激な時間短縮は困難との判断から、猶予措置が設けられ、週40時間への移行が完了したのは平成9(1997)年である。

こうした背景には、日本の貿易黒字の増加があった。日本の工業製品が世界市場を席捲する一方で、日本国内の労働環境は国際水準を逸脱しており、海外から不公正競争であるとの批判が高まっていた。日本政府が、労働時間の短縮を推進する上で、具体的な目標として掲げたのが年間労働時間1,800時間である。これは1日8時間、週休2日、年次有給休暇の完全取得によって達成できる計算だった。

当社では、昭和63(1988)年1月より、本社部門において、試験的に第1・第3土曜日の休日化を実施した。これは本社社員の通勤所要時間が、平均して往復3時間20分を要していたため、土曜日の勤務時間3時間を平日分に振り分けて、土曜日休暇を実施するというものだったが、以後、法改正に合わせて労働時間短縮の取り組みが継続されることとなる。平成元(1989)年11月には、定年を57歳から60歳に引き上げ、雇用の安定を図るとともに、基幹労働力の確保を目指した。

その一方で、業務の効率化も推進した。平成5(1993)年1月には、財務会計システムに手形管理シ

ステムを追加、手形発行処理をコンピュータで行えるようにし、業務の効率化・時間の短縮化を実現させた。

また、OA機器の導入も一層本格化させ、すでに札幌支店ではパーソナルコンピュータによる業務軽減化を実現させていたが、平成5年(1993)年4月には、先に導入していた美幌事業所に加え、札幌事業所・釧路事業所にも順次導入し、受注集計・入金状況・固定資産台帳・出来高集計・工事台帳など、多くの業務に活用していった。

同年4月には、給与制度の見直しも実施した。それまで本俸と加給で構成されていた一般社員の基本給を、職能給と年齢給へ分け、技能社員については、基本給を第1基本給(職能給または技能給)+第2基本給(年齢給)へ変更した。給与制度の中に職能資格制度の考え方を取り入れ、一般社員・技能社員ともに年功序列的な要素を残しつつ、能力による評価を加えた給与体系へと変更したのである。

進む事業体制の改善

この時期、増加する受注に対応した効率化を図るため、さまざまな面で事業体制の改善も進められた。

平成2(1990)年6月には、現場管理等の経費節減を目的に、神奈川事業所を移転させ(神奈川県横須賀市荻野18-11)、労務費などの圧縮も図った。

平成3(1991)年1月には、新千歳空港除雪工事における除雪車両の運転手不足への対応を目的に、札幌支店所属の土木社員に大型車両、大型特殊車両の免許取得を支援。免許取得の希望者に対して、取得費用の半分を会社で負担した。

新千歳空港除雪工事については、工期が12月から3月という制約もあり、必要人員を確保することが例年の課題となっていた。支援初年度は、社員20人が免許を取得した。

同年3月には、大春茂美代表取締役副社長が退任。代わって(株)地崎工業の取締役九州支店長であった山科栄二が、当社取締役副社長に就任した。

当社の受注件数は増え、組織が巨大化・複雑化してきたため、全社的な業務の調整や予算管理を担当する部署の必要性が高まってきた。そうした背景から、平成4(1992)年4月には、本社に業務管理部が新設された。具体的な業務は、

- ・経営資料の収集・調査・分析や運営方針に基づく

事業計画の調査

- ・本店・支店の予算作成とその審査・管理
- ・目標管理といった管理業務
- ・年度予算、設備投資計画の立案
- ・工事用機器類および資機材についての管理

等である。また同時に、札幌支店に総務部業務課と工務部工務課を置き、道南営業所を新設。業務を円滑に処理するための体制の整備が進んだ。

同年5月には、現在の品川NSSビル(東京都港区港南2-13-31)へ本社および東京支店を移転、平成6(1994)年3月には、大阪支店も移転した(大阪府大阪市西区靱本町2-5-14)。

またこの時期は、さまざまな設備投資も積極的に行っていた。平成4(1992)年10月には、老朽化していた千葉県市原市の独身寮と試験所・機材センターを7,300万円を投じて新築し、福利厚生の実施と試験設備・機材管理体制の充実を図った。また、平成6(1994)年6月には、美幌町に事務所およびアスファルトプラント用地3,025坪を取得し(北海道網走郡美幌町稲見225-1)、同年8月に総額1億200万円を投じ、美幌事業所の事務所とプラント設備の新築・移転を行った。

平成6(1994)年2月には、ソフトウェア情報株式会社が提供する土木積算システムを導入。また同年4

月、釧路事業所で使用していたアスファルトフィニッシャの老朽化が著しくなってきたため、株式会社新潟鉄工所製のNF6W-TVDMを取得。さらに、同年7月には地崎商事よりアスファルトフィニッシャAGB TITAN355V型を取得し、増加する工事に対応できる体制を整えた。

平成5(1993)年には、1月15日に発生した釧路沖地震によって、釧路事業所のアスファルトプラントが被災したが、修復を急ぎ早期の事業再開に努めた。

平永博が代表取締役社長に就任

平成6(1994)年12月、地崎昭宇代表取締役会長兼社長の後任として、平永博が当社の代表取締役社長に就任。受注拡大に向けての体制づくりを強化していった。

平永は、熊本大学工学部卒業後、昭和32(1957)年に日本道路公団に入社。その後、札幌建設局(現 東日本高速道路株式会社北海道支社)局長・北陸道路エンジニア株式会社(現 中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋株式会社)代表取締役社長・名古屋道路エンジニア株式会社(現 中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋株式会社)代表取締役社長等を歴任。その他、一般社団法人日本道路建設業協会運営委員会委員・公益財団法人高速道路調査会道路技術研究部会



本社(品川NSSビル)



平永 博代表取締役社長(当時)

委員、道路維持管理研究委員会委員長・財団法人高速道路技術センター『高速道路初めて事典』編集分科会長・日本道路公団道友会幹事・ハイウェイ倶楽部理事等の要職も歴任していた。

この後、平成21(2009)年6月に社長を退任し相談役に就任するまで、長きにわたりそのリーダーシップを発揮することになる。

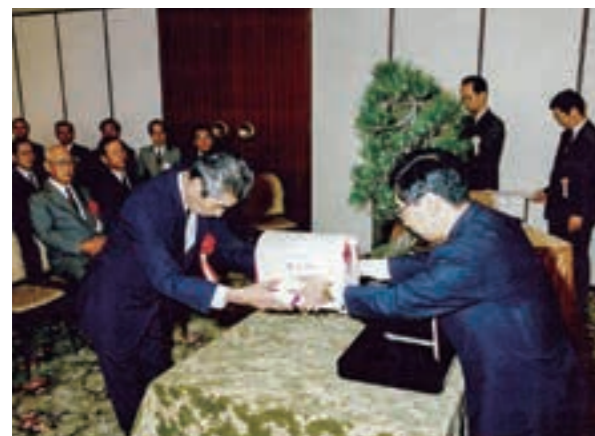
建設業界初の表彰を受ける

平成4(1992)年10月、新千歳空港の除雪業務において、厳しい環境の下で定期便の定時性確保に寄与しその功績は顕著で他の模範になるとして、運輸省(現国土交通省)東京航空局より局長表彰を受けた。

千歳空港の除雪作業は、昭和38(1963)年より(株)地崎工業が請け負っていたが、昭和43(1968)年の設立以降は当社が引き継ぎ、北海道の空の玄関を守り続けている。



建設業界初となる東京航空局長表彰



表彰式の様子(平成4(1992)年10月・KKR東京竹橋会館)

平成4(1992)年は民間航空再開から40周年、地方航空局(東京・大阪)が設置されてから25周年の節目の年であり、従来は航空業界において功労があった個人の表彰が主であった局長表彰が、同年より団体も表彰対象となり、当社が建設業界で初の表彰となった。

昭和63(1988)年7月に開港した新千歳空港は、昭和40年代の民間航空の急激な需要の伸びを受けて、それまで航空自衛隊と共用していた千歳空港(現千歳飛行場)に代わる民間航空専用の空港として、昭和50(1975)年11月に起工式が挙行された。当社は、同空港のエプロン(駐機場)・誘導路・滑走路の各舗装工事をはじめとして、さまざまな建設事業に関わってきた。中には技術的に難しい工事もあったが、専門家や協力業者などの意見も聞き、検討を重ねて施工していった。

新千歳空港の建設には13年余りの月日を要しただけに、多くの社員にとって、昭和63(1988)年7月20日午前9時40分東京行き一番機が飛び立った瞬間は感慨深いものとなった。

開港後も工事は続き、平成元(1989)年7月には、ターミナルビルがオープンする。総工費600億円、北海道最大の建築物は、日本を代表する大手建設会社をはじめとする9社のJVによって建設されたが、JVを代表したのは(株)地崎工業であった。

新ターミナルビルは地下1階、地上4階建(一部5階建)の延床面積約4万6,370坪のスケールは、当時国内では新東京国際空港(現成田国際空港)に次ぐものだった。

今や、新千歳空港の利用客は年間約2,100万人。国内便は東京・大阪・名古屋・福岡など26路線、国際定期便は17路線が就航しており、アジア圏からの観光客も急増している。北の玄関口として、北海道はもとより、国内の産業や観光を支える存在なのが新千歳空港である。

その機能を維持するためにはなくてはならない除雪事業は、突発的な降雪や大雪にも対応すべく、常に人員と機材を待機させておかなければならない。ひとたび降雪があると、安全確保のために細心の注意が必要なのはもちろんのこと、運航遅延を生じさせないよう迅速な対応も求められるという、まさに空港を陰から支える重要な事業である。これらの業務を請け負い、高い評価を受けてきたことは、当社にとって名誉であり、誇りとするものである。



新千歳空港

第二章 メインバンクを失う

(平成7(1995)年～平成14(2002)年)



東名高速道路(改築)中井舗装工事(平成7(1995)年3月竣工)

社会貢献活動の取り組み

平成7(1995)年1月17日、淡路島北部沖・深さ16kmの明石海峡を震源とする大地震が発生した。阪神・淡路大震災(兵庫県南部地震)である。マグニチュードは7.3と推定され、兵庫県を中心に大阪府・京都府など広い範囲が被害を受けた。

とくに震源に近い神戸市内の被害は大きく、高速道路が横倒しになった映像などは、我が国だけでなく世界に衝撃を与えた。

当社を含めたチザキグループは、被災地である兵庫県に義援金を贈るとともに、災害復旧工事を通じて支援活動を行った。また、この大震災を受けて当社は災害・事故対策要領(危機管理マニュアル)を制定して、このような震災に備える危機管理体制づくりに取り組むこととした。

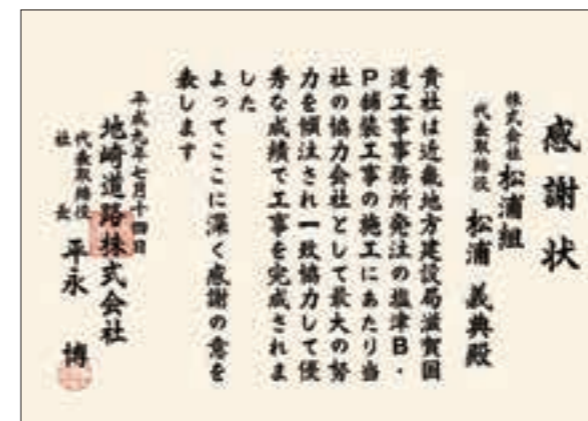
事業分野を拡大

この頃、日本経済は株価・地価ともに下落が続く、企業の倒産が増加するなど、バブル崩壊の影響は収まるどころか、さらに深刻化していた。たとえば「平成28年度国民経済計算年次推計」(内閣府経済社会総合研究所)によると、日本の土地資産は平成2(1990)年末の2,477兆4,000億円をピークに、平成18(2006)年末には1,268兆6,000億円となり、16年間で約1,200兆円の資産価値が失われたと推定されている。土地神話を背景に、実態経済を無視して拡大を続けた文字どおりのバブルだったわけである。

しかし、公共事業が中心であり、バブル景気の恩恵をさほど受けなかった当社は、その分バブル崩壊の影響も少なかった。そのため、平成6年度(第27期)では過去最高の経常利益3億7,580万円を計上、平成7年度(第28期)には受注高が200億円を突破するなど、事業は順調に拡大を続けていた。



建設省近畿地方建設局長表彰(平成9(1997)年7月)



株式会社松浦組へ贈った感謝状(平成9(1997)年7月)

平成9(1997)年7月には「塩津バイパス舗装工事(平成8(1996)年11月竣工)」が幾多の困難を克服して優良な成績で工事を完成させたことを評価され、建設省近畿地方建設局(現 国土交通省近畿地方整備局)より局長表彰を受けた。これを受けて、当社は協力会社として現地での施工を担当した株式会社松浦組に対して感謝状および記念品を贈呈した。

大規模工事が増え設計・施工の一貫発注方式が増える見通しとなったことから、事業分野の拡大にも取り組んだ。平成7(1995)年9月に、建設コンサルタント登録(道路部門)が認可され、これに伴い同年10月には職制規程を一部改訂し、本社に調査設計部調査設計課を設置した。また、平成9(1997)年4月には札幌支店を「北海道支店」、仙台支店を「東北支店」へと名称を変更。福岡営業所は「九州支店」に昇格・移転した(福岡県福岡市博多区博多駅東2-5)。さらに同年4月には多摩営業所を閉鎖し、新たに「西東京営業所」を新設した。

こうして当社は、道路工事・舗装工事等の調査・企

画・設計・管理ならびにこれらのコンサルタント業務を開始することになったのである。

平成9(1997)年8月には、電気工事の建設業許可も申請。道路と並行して通信ケーブルや送電ケーブルを引いた共同溝を設置するケースが増えてきたためである。以降、当社はこれらの工事も積極的に手がけるようになっていく。

また、事業の拡大傾向に合わせてスムーズな業務を実現するため、支店・事務所の新設や移転も相次いだ。

平成7(1995)年12月には、名古屋支店事務所を移転(愛知県名古屋市中区丸の内1-17-19名古屋長銀ビル)、平成8(1996)年1月には、東京事業所を移転した(千葉県市川市田尻3-1048、1049)。同年4月には、震災復旧工事の需要に 대응するため「神戸営業所」を新設した(神戸市東灘区青木5-4-21)。

平成11(1999)年12月には、航空機の着陸拘束装置(バリア)に関して機械・機器・部品・材料の輸入および国内販売などの事業種目を追加するため、臨時取締役会において定款の一部変更を決議した。

着陸拘束装置とは、何らかの異常が発生した戦闘機が着陸する際、滑走路をオーバーランしないように地上に設置したケーブルに機体後部にあるフックを引っ掛け減速させる設備のことであり、戦闘機を運用する航空自衛隊基地で設置が義務づけられている。

それまでは商社が機械・機器などを輸入し、当社は商社からの依頼により設置工事を請け負う形態を取っていたが、輸入業務から設置工事、以降のメンテナンス業務までを一貫して発注する方式に変更され、施工能力のある当社が請け負うことになったのである。

これ以降、当社は全国各地の航空自衛隊基地における機械・機器の設置工事やメンテナンス業務を事業の柱の1つに育てていくことになる。

機械・施設・設備等の充実

好調な業績を背景に、機械・施設・設備への投資も進んだ。

昭和53(1978)年に開設した函館事業所および宿舎は老朽化が進み、業務にも生活にも支障が出ていた。そこで、函館事業所の事務所および宿舎の新築工事を開始、平成9(1997)年7月に竣工した。

平成7(1995)年12月には、前年10月4日に発生した北海道東方沖地震(マグニチュード8.2)により被

災した釧路事業所・アスファルトプラントの基礎復旧工事を「パイルネット工法」で施工した。ちなみにパイルネット工法とは、昭和50(1975)年8月に発生した石狩川の大洪水をきっかけに開発された軟弱地盤上の盛土安定工法のことで、以来、河川堤防や道路、鉄道などの盛土や路盤工事で用いられ、現在も高い評価を得ている。

また平成9(1997)年4月には、全指名工事の見積積算に対応することを目的として、株式会社ピーイングより土木積算システム「Gaia EX」を導入した。「Gaia EX」は従来の積算ソフトに比べて官庁・民間工事に対応する多数の機能を備えており、北海道支店、東北支店・名古屋支店・大阪支店で運用された。

同年5月には中道機械株式会社より、アスファルトフィニッシャー(株式会社新潟鐵工所製 NF6W-TV)を取得。これは千歳事業所のアスファルトフィニッシャー(住友建機株式会社製 HA45C-5-TV)が、取得後10年を経過し、年々整備費が嵩むことで機械の更新が必要となっていたためであった。

同時期には不動産の取得も続いた。

平成7年(1995)3月には株式会社ちざき本社より妙蓮寺社宅(横浜市港北区篠原1-1742-8、1-1746-5)を2億1,300万円で、平成9(1997)年3月には株式会社地崎工業より大船社宅・寮(横浜市栄区公田町字中谷)をそれぞれ取得した。妙蓮寺社宅は総敷地面積が約80坪で2階建、大船社宅は約1,160坪で鉄筋コンクリート造4階建の建物2棟が建つ大型物件であった。これらは社員向けの福利厚生施設として利用されていくこととなった。

平成8(1996)年8月には、多摩事業所(後の西東京事業所)の移転用地として約200坪の土地(埼玉県入間市三ツ木西金子184-5)を1億300万円で取得。



西東京事業所(当時)

平成13(2001)年10月には、それまで賃借をしていた千歳生コンクリートプラント用地2万坪(苫小牧市字美沢157-2)を4,000万円で取得した。このプラント用地は新千歳空港・千歳基地に隣接しており、以降生コンの製造拠点としてこれらの空港・基地の建設工事の大口需要に対応することで、当社に大きな収益もたらすことになる。

新规定・新制度の整備

この時期、社内規程や制度なども見直され、平成8(1996)年1月には、業務執行に関する各職位の責任と権限を明確にし、業務執行の効率化・円滑化を図る新たな規程が設けられる。

また、平成9(1997)年1月には、安全運転優良表彰規程(SDカード制度)の導入を決定、同年4月から実施した。当社社員の交通事故撲滅を目的に、

- ・現場に勤務する正社員
- ・業務上、社有車両(個人借り上げ車両を含む)を運転する者
- ・業務上、営業活動のために運転する営業部員

以上、すべてにSDカード携帯を義務化するものであった。また、運転記録証明書申請管理、車両運行記録の徹底管理などを行い、個人別・事業所別に優良賞を設け、1年間の無事故・無違反の延べ運転距離などを評価し、報奨金を支給することにした。

また平成10(1998)年4月に、当社は創立30周年を迎えたことを機に、福利厚生の一環として創立記念日休暇を制定。毎年6月第1金曜日を特別休暇扱いとした。

平成11(1999)年4月には、財務部と工務部工務課を新設。また、安全部を「安全環境部」に名称変更し、職制規程の一部を改訂した。さらに同年6月には、株式会社大和銀行カード(現りそなカード株式会社)の協力を得て、役員および社員向けに「社員証付JCBダイワビジネスカード」を導入。年会費を会社が負担し、ゴールドカードの特典を提供した。さらに、同年6月には女性社員の制服のデザインも一新させた。新しい制服は濃紺に白のストライプのベスト、紺の無地のスカート、ブルーとピンクが日替わりで選べるブラウスに赤茶のリボンというもので、「銀行員かフライトアテンダントのような感じ」と社内で評判になった。



北海道拓殖銀行本店(平成18(2006)年2月10日 ©時事通信社)



北洋銀行本店(平成7(1995)年1月12日 ©北海道新聞社/時事通信フォト)

株式会社北海道拓殖銀行の経営破綻、衝撃走る

平成9(1997)年4月、当社は新中期事業計画「中期2000計画(1997年~2000年)」を策定した。平成8年度(第29期)で売上が過去最高額の約197億円に達するなど事業は順調だったが、我が国の経済が低成長時代に入ったことは確実であり、公共投資の減少も予想されることから今後の方針を定めたものである。

しかしこの年、当社は予想を超える事態に直面することになる。メインバンクの株式会社北海道拓殖銀行(以下、拓銀)が経営破綻したのである。

平成元(1989)年12月に3万8,915円87銭を付けた日経平均株価は、以降バブル景気の終焉によって下落に転じ、平成2(1990)年9月に2万983円50銭をつけるなど、わずか10カ月間で半値近い水準にまで急落した。

景気後退は企業の経営を悪化させ、融資をしていた金融機関の経営も圧迫した。こうして、いわゆる不良債権が増加していくことになる。

当初、大手金融機関は破綻させないという方針を取っていた日本政府だが、平成7(1995)年頃より、不良債権の査定を厳しくするなどして、経営状態の悪い金融機関は「市場から退場させる」方針に転じた。その結果、アジア通貨危機とも重なった平成9(1997)年から平成10(1998)年にかけて、大手証券会社・

銀行の経営破綻が相次ぐこととなった。この間に破綻した金融機関は、株式会社日本長期信用銀行・株式会社日本債券信用銀行・山一證券株式会社・三洋証券株式会社などで、その中に拓銀があった。

拓銀は、地価上昇を見越して過大な融資を行っていたことなどが要因で不良債権が膨らみ、平成9(1997)年11月、自主再建を断念、経営破綻した。

同行の破綻が北海道経済に大きな影響を与えたことは言うまでもないが、チザキグループの中核企業である(株)地崎工業が大規模な土地開発事業を手がけていたこともあり、メインバンクを失ったことで、グループ全体が深刻な経営危機を迎えることになった。もちろん当社も運転資金の面などで厳しい経営を強いられることになる。

拓銀の経営破綻から1年後の平成10(1998)年11月より、北海道地域は株式会社北洋銀行へ、本州地域は中央信託銀行株式会社へそれぞれ営業譲渡されることとなった。これによって、同年10月時点で、当社は拓銀を窓口としている業務について支障をきたす恐れが生じ、北海道地域分は(株)北洋銀行へ、本州地域分は株式会社大和銀行(現株式会社りそな銀行)へ順次移管することを決定した。だが同年11月に、(株)北洋銀行の支援了解を得て、(株)北洋銀行と株式会社北海道銀行の2行で拓銀からの債権債務を承継することが最終決定した。

資金調達が可能になった当社は、平成11(1999)年2月と3月に、(株)北洋銀行東京支店および(株)北海道銀行東京支店から、計6億円の長期資金を得ることができた。この背景には、平成9(1997)年3月、大船社宅取得により発生した資金需要があった。取得金額の内、約6億円を短期借入金として継続処理していたが、これを長期借入金に借り換えし、各事業年度の純利益を返済原資として計画的に弁済していくことが、当社の財務会計上および資金計画上、最も有効な手段と判断。両行に本主旨を説明したところ、了解を得ることができたためである。

平成12(2000)年6月には、定款の一部を変更して監査役の報酬限度額を年額1,000万円にするとともに、発行株式総数を80万株から120万株にし、同年8月には役職員を引受人とする第三者割当増資を実施して、資本金を2億5,000万円とした。

また、同年6月には、役職員の相互扶助等を目的とする地崎道路厚生会を設立している。地崎道路厚生会は、平成19(2007)年2月に地崎親和会の解散に伴い、基本財産を承継することとなった。

平成13(2001)年2月には、当社は1億円の無担保社債(私募債)を発行した。

私募債とは、株式会社や公共団体が発行する債券の一つで、少数特定の投資家に向けて発行する債券で、資金調達の多様化を図り、資本市場からの事業資金調達を円滑に進めることを目的としたものである。この私募債は、(株)北洋銀行と東京信用保証協会が共同保証したもので、東京信用保証協会取り扱いの私募債としては北海道で初の事例となり、注目を集めた。

今後を見据えた中期事業計画を策定

平成10(1998)6月、当社は「中期事業計画(平成10年度～平成12年度)」を策定、発表した。メインバンクを失った影響は大きく、第一目標は経常利益の確保として、全社を挙げてさらなる受注の増加、厳正な施工管理、労災事故の絶滅、一般管理費ならびに原価管理費の削減に努力することとした。

社内報創刊

平成10(1998)年9月には、社内報を創刊した。当時の平永博代表取締役社長による「社内報の創刊に

寄せて」には、

「“貧しいながらも楽しい会社”をモットーに、全社員が一つ心になって仕事をするためには、常に的確な情報に基づく共通な認識を持つことからスタートすることが必要だと思います。

各社員が会社の動きを把握し、社員相互の意思の疎通を図り、仲間意識を高めるための“社内かわら版”として大いに活用されることを期待しております。」と書かれている。厳しい状況の中、社員の気持ちを1つにするために社内報が果たした役割は大きかった。

社外への情報発信に積極的に取り組みはじめたのもこの頃だ。インターネットが一般にも普及しはじめたことから、当社もドメイン(<http://chizakiroad.co.jp>)を取得。平成11(1999)年12月には自社ホームページを開設した。ただし、当初は情報量が少なく、十分にアピールしているとは言い難かったため、システムインテグレーターのNECネクサソリューションズ株式会社へ制作を委託、平成13(2001)年8月にリニューアルした。

道路公団からの受注相次ぐ

この時期、運転資金の面などで厳しい経営を強いられたものの、事業自体が悪化したわけではなかった。また、拓銀の債権債務を承継した(株)北洋銀行・(株)北海道銀行との取引が始まったこともあり、先行きには明るさも見えはじめていた。実際、受注は好調で、とくに日本道路公団(現 東日本、中日本、西日本高速道路株式会社)からの受注・竣工が相次いだ。

平成9(1997)年3月には、日本道路公団静岡建設局(現 中日本高速道路(株)東京支社)から「東名高速道路(改築)日本坂トンネル舗装工事」を受注。本案件は日本舗道株式会社(現 株式会社NIPPO)とのJVで、竣工は平成10(1998)年8月、受注額はJV全体で20億9,713万9,000円、当社は8億3,885万円だった。

平成10(1998)年7月には、日本道路公団北海道支社(現 東日本高速道路(株)北海道支社)から「北海道横断自動車道千歳西舗装工事」を受注。本案件は道路建設株式会社とのJVで、千歳市上長都から長都まで総延長7,470mを施工する工事であった。同年10月には隣接の千歳東工事と合同で安全祈願祭を実施。日本道路公団ははじめ両工事の関係者約60名が参列し、



北海道横断自動車道千歳西舗装工事(平成11(1999)年11月竣工)



北海道縦貫自動車道国縫舗装工事(平成14(2002)年1月竣工)

神事の後、平永社長をはじめとする6名の手により、アスファルトプラントの「火入れ」が行われた。

工事竣工は平成11(1999)年11月、受注額はJV全体で14億8,140万円、当社は9億6,291万円だった。

平成12(2000)年7月には、日本道路公団北海道支社(現 東日本高速道路(株)北海道支社)から「北海道縦貫自動車道国縫舗装工事」を受注。本案件はフドウ道路株式会社とのJVで、竣工は平成14(2002)年1月、受注額はJV全体で7億2,000万円、当社は3億9,600万円だった。

空港工事で実績

受注は道路だけではない。平成12(2000)年3月には、新東京国際空港公団(現 成田国際空港株式会社)から「T・U誘導路舗装改修工事」を受注し、空港工事での実績を上げた。竣工は平成13(2001)年3月、受注額は3億9,000万円だった。

防衛施設庁からの受注続く

この時期、防衛施設庁(現 防衛省)発注の工事も増えていた。

平成11(1999)年1月には、防衛施設庁横浜防衛施設局(現 防衛省南関東防衛局)から「相模米軍倉庫土木工事」を受注。竣工は平成12(2000)年3月、受注額は3億1,400万円だった。相模米軍倉庫とは、アジア地域における米軍の再利用品の回収・分別、そして各方面への再利用販売を目的とした倉庫であり、当社は屋内コンクリート約2,530坪と大型スクラッ



在日米陸軍・第9戦域陸軍地域コマンドからの感謝状(平成10(1998)年12月)

プの置き場である屋外保管場約3,850坪を担当した。この工事については、在日米陸軍・第9戦域陸軍地域コマンドおよび米国防省防衛再利用販売事務局より、感謝状が授与されている。

航空自衛隊基地の工事受注も相次いだ。着陸拘束装置以外にも、平成14(2002)年3月には、防衛施設庁札幌防衛施設局(現 防衛省北海道防衛局)から「千歳飛行場整備工事」を受注。本工事は日本舗道(株)とのJVで、竣工は平成15(2003)年9月、受注額はJV全体で11億8,000万円、当社は4億7,200万円だった。

技術の研鑽と研究への取り組み

当社にとって厳しい時期ではあったが、技術研究の取り組みはむしろ加速した。低成長時代に入り競争が激化するのには確実であり、そのような中で他社と差別化を図るためには、高い技術力が必要だったからである。

平成10(1998)年1月、「施工技術発表会」を定期開催することを決定し、同年6月に第1回を東京都品



第1回施工技術発表会(平成10(1998)年6月・人事労務会館)



円山川日高上流地区情報管路設置工事(平成14(2002)年3月竣工)

川区の人事労務会館で開催した。これは社員間の技術交流を活発化させて技術力向上意欲を高め、技術開発への積極的な参画を促進することにより、当社の技術力向上を図ることを目的としたものであった。北海道・東北・東京・名古屋・大阪各支店から10名の社員が集まり論文を発表し、各発表者には表彰盾が授与されたほか、最優秀賞(1件)に5万円、優秀賞(2件)に3万円の副賞が贈呈された。

大学との共同研究も活発化した。

平成12(2000)年4月から、東北工業大学と「薄層ホワイトトッピング工法」に関する共同研究を開始。その成果は平成13(2001)年3月に行われた土木学会東北支部技術研究発表会で共同研究論文「ホワイトトッピング舗装の境界付着性試験」として発表され、平成14(2002)年7月に千歳航空自衛隊基地でオーバーレイの試験施工も実施した。

平成13(2001)年9月には、室蘭工業大学との共同研究を開始。「産業副産物を有効利用したセメント安定処理土の強度、変形特性に関する研究」をテーマとして、建設副産物の再資源化を目的に平成15(2003)年3月まで当該研究は続けられた。

当社の技術、高い評価を受ける

前項のような取り組みが功を奏し、当社の施工技術は高く評価され、平成11(1999)年~平成14(2002)年にかけて、さまざまな表彰につながっていった。

平成11(1999)年7月には、「盛岡舗装修繕工事(平成10(1998)年7月竣工)が、優秀な成績を挙げたとして、第51回国土建設週間表彰式において、建設省東北地方建設局(現 国土交通省東北地方整備局)より局長表彰を受けた。

また、平成12(2000)年6月には、「一般国道158号油坂峠道路整備事業(平成10(1998)年9月竣工、当社は油坂第二トンネルの改良舗装工事を担当)」が、卓越した着想のもと精励努力し、多くの困難を克服して工事を完成させたことが高く評価され、第47回全建賞[道路部門]を受賞した(一般社団法人全日本建設技術協会主催)。

全建賞とは、我が国の良質な社会資本整備の推進と建設技術の発展を促進するため、昭和28(1953)年度に設置された伝統ある賞である。第47回は9部門55事業が選定された。

平成14(2002)年7月には、「円山川日高上流地区情報管路設置工事(平成14(2002)年3月竣工)」が、安全対策に特段の配慮がなされたことを高く評価され、国土交通省近畿地方整備局より局長表彰を受けた。

ISO 認証取得

この頃、品質管理や品質保証といった考え方が広く社会に普及する中、これらの取り組みを制度として整備する動きが活発化し、国際標準化機構(ISO)による品質マネジメントシステム(ISO9000)を取得する企業が増えていた。道路建設業界でもAクラス業者の半数が取得していたため、当社でも審査登録に向けて活動を開始した。当初はISOとは何かといった基本的な情報の収集からスタートし、外部の講習会への参加、(株)地崎工業からの支援・指導などを経て具体的な計画を作成、平成11(1999)年7月に第1回の取得委員会を開催した。その後、委員会事務局が中心となり、全体のシステム構築、必要な文書の作成、社内への説明・周知、内部監査の実施、事前審査などを経て、同年11月に、まず東京支店がISO9002の認証を取得、平成12(2000)年9月に、続いて北海



東京支店 品質マネジメントシステム (ISO9002 認証) を取得 (平成11 (1999) 年11月)



現行の ISO9001 登録証

道支店が認証を取得するに至った。

ISOの取得には他社との差別化、顧客からの信頼性向上などのメリットもあるが、何より、社員がこれまで以上に品質確保に向けて高い意識を持ち、取り組むようになったことが大きかった。

事業体制の充実

経営は厳しい状態が続いていたものの、老朽化が著しい機械や施設、また事業において必要なコンピュータシステムなどの更新投資は行っていった。

平成10 (1998) 年3月には、住友セメントシステム開発株式会社より、生コンクリート品質管理システム「スーパー XL-Q」と、同システム対応のハード機

器を導入した。それは、同年4月からレディーミキストコンクリートのJISが改正となり、それまで使用していたシステムでは対応できなくなったためであった。また、同年5月には、釧路事業所・千歳事業所のアスファルトプラント計量制御盤と再生設備を最新型にリニューアルした。

平成11年 (1999) 年9月には、北海道川重建機株式会社 (現 北海道川崎建機株式会社) より、コンクリートフィニッシャ (川崎重工株式会社製 KF85A) を5,600万円で取得。平成12 (2000) 年9月にもコンクリートレベラ (川崎重工 (株) 製 KL85A) とコンクリートスプレッダ (川崎重工 (株) 製 KS85A) を5,900万円でそれぞれ取得。2年にわたってコンクリート舗装機械の刷新を図り、大型舗装工事の需要に備えた。

また、名古屋事業所の事務所と宿舍は老朽化に加えて現有社員を収容しきれない状況になっていたため、平成13 (2001) 年2月、愛知郡東郷町に2,500万円を投じ、寮を併設した新事務所を新設した。

厳しい状況の中、中期事業計画を策定

メインバンクを失うという危機的状況に直面した当社は、北洋銀行・北海道銀行と取引を開始、準メインの (株) 大和銀行に金融支援を要請するなどして乗り越えつつあったが、チザキグループとして見た場合には、まだまだ混乱の渦中にあった。

平成12 (2000) 年3月には、(株) ちざき本社が清算され、当社の全株式が (株) 地崎工業に譲渡された。こ



新設された名古屋事業所 (平成13 (2001) 年2月)



女満別空港整備エプロン及び誘導路舗装工事 (平成27 (2015) 年12月竣工・コンクリートスプレッダ KS85A、コンクリートフィニッシャ KF85A、コンクリートレベラ KL85A を使用して施工)

れにより当社は持株基準 (形式基準) による連結会社となり、連結財務諸表の作成が義務づけられることとなった。

平成13 (2001) 年4月、当社は来る建設産業の変革に対処するため、「中期事業計画 (新世紀3カ年事業計画 H13~H15)」を策定、発表した。同計画では事業計画管理を厳密に行い適正利益を確保、一方で、新技術の開発を促進し積極的な営業展開を図ることが施策として織り込まれた。

また、平成13 (2001) 年6月には、専務取締役であった井上晴視が代表取締役副社長に就任し、新たに太田勝敏・栄森裕が取締役に就任。また、常務取締役であった星野嘉宏が顧問に就任し、新たな一歩を踏み出した。

しかし、以降本格化する公共事業費の削減が収益を圧迫するようになるなど (第三章参照)、当社を取り巻く経営環境はむしろ厳しさを増していく。

このため、平成14 (2002) 年3月には、神奈川事業所、神戸営業所をそれぞれ閉鎖。また、同年6月に

取締役会にて承認された平成14年度 (第35期) の事業計画も、

- 役員の報酬カットの継続
- 役職手当カットの継続
- 賞与支給率の見直し
- 昇給停止
- 本支店事務所家賃の見直し
- 本店の乗用車経費の見直し

など経費削減の徹底を求める内容であった。

そのような中、中村直衛元代表取締役社長が逝去した (平成14年9月13日、享年78)。中村は、日本道路公団札幌建設局 (現 東日本高速道路 (株) 北海道支社) 局長・新潟建設局 (現 中日本高速道路 (株) 金沢支社) 局長を歴任し、昭和53 (1978) 年に (株) 地崎工業に常務取締役として入社、同時に当社の取締役に就任した。その後、取締役副社長を経て、平成2 (1990) 年3月、代表取締役社長に就任。平成6 (1994) 年6月に退任するまで、当社の発展に多大な貢献を果たした。

第三章 長引く景気低迷

(平成7(1995)年～平成14(2002)年)



第二号神高速道路土山地区舗装工事(平成20(2008)年3月竣工)

失われた10年

バブル期の過剰な貸し出しは不良債権となり金融機関の経営を圧迫し、市場への資金の流れを阻害した。企業の設備投資も冷え込み、我が国の経済は、後に「失われた10年」あるいは「失われた20年」と言われる長期低迷期に入る。

中央省庁の効率化も進み、平成13(2001)年1月には、建設省・運輸省・北海道開発庁・国土庁の4省庁が統合し、国土交通省が発足した。また、同年2月に施行された公共工事適正化法の厳格運用や中小建設会社の保護政策により、とくに地方において県外業者の排除傾向が強まり、中央業者を取り巻く環境は年々厳しさを増していった。平成12(2000)年3月には、建設業許可業者は60万社を超えたが、景気低迷の中で過当競争に陥り、以降その数を減らしていくことになる。

道路業界を取り巻く環境も悪化した。国や地方自治体のひっ迫した財政状況を背景に、減少する公共投資

を反映して、道路投資も一般道路事業・有料道路事業・地方単独事業のいずれも減少傾向を辿る。

再生へ向けた歩み始まる

当社は、平成14年度(第35期)の売上高で100億円を割り込み、平成15年度(第36期)において、3億7,700万円という過去最大の営業損失を計上するに至った。これらは、一部大型工事において発生した多額の工事損失の計上と、首都圏を中心とした急激な工事採算の低下が原因である。また再生計画を進める株式会社地崎工業が、グループ会社の厚生年金基金である「地崎工業厚生年金基金」の解散を決定したことに伴い、退職給付費用の負担増が生じ、損失の増大に拍車をかけた。

(株)地崎工業の再生計画は、株式会社整理回収機構と株式会社北洋銀行とが中心となり、岩田建設株式会社の協力を得る方向で協議が続けられていた。平成

15(2003)年10月の社長メッセージにおいて、以下の内容が当社社員に通知され、親会社および当社の再生へ向けた方向性が示された。

- 平成16(2004)年4月に岩田建設(株)が設立する持株会社(後の株式会社ICホールディングス)に(株)地崎工業も加わり、両社がその傘下に入り当社も合流する。
- 当社が合流する条件は、以下2点である。
- 厳しい受注環境の見通しに基づく中期事業計画を策定する。
- 一時的に(株)地崎工業が当社の発行済み株式のすべてを取得し100%子会社にする。

このため、当社はプライスウォーターハウスクーパース・フィナンシャル・アドバイザー・サービス株式会社(現PwCアドバイザー合同会社)をファイナンシャルアドバイザーとして、平成15(2003)年9月に「中期事業計画(平成16年度～平成18年度)」を策定した。

計画の骨子は以下のとおりである。

- 受注高・売上高の合理的策定
- 市場規模縮小に耐えられる経営体質
- 有利子負債の削減による財務体質の強化

平成15(2003)年11月から、満50歳以上の社員を対象とした早期退職者の募集(20名)を開始。翌年5月には、地崎工業厚生年金基金の解散に伴い、確定拠出年金制度(日本版401k)を導入した。

また、平成16(2004)年3月より、本州における給与振込・公共工事代金の入金指定口座、約束手形の支払銀行など、主な銀行取引業務を、株式会社りそな銀行(旧株式会社大和銀行)虎ノ門支店から(株)北洋銀行東京支店に移管したほか、平成17(2005)年2月には、普通株式10万株を消却し、資本金を2億円に減資した。また、平成18(2006)年7月には、(株)地崎工業の本店ビル売却に伴い、北海道支店を移転させた(北海道札幌市中央区南三条西10-1001-5)。

さらに、不動産の売却や支店・営業所の統廃合などの事業再構築を推進。

不動産の売却については、平成16(2004)年10月に妙蓮寺社宅・寮(神奈川県横浜市港北区篠原1-1742-8,1746-5)を売却、さらに翌年3月に大船社宅・寮(神奈川県横浜市栄区岡田町仲谷932-3、932-10、935-11～13、936-2)を売却した。

支店・営業所の統廃合については、平成15(2003)

年3月に横浜営業所と千葉営業所を、同年6月に広島営業所をそれぞれ廃止。平成17(2005)年3月には、西東京営業所の土地・建物(埼玉県入間市三ツ木西金子184-5)を売却し、同営業所を閉鎖した。

また、平成16(2004)年4月の取締役会において、北海道の営業所の再編が議決され、以下の体制づくりが本格化した。

- 釧路営業所(平成16(2004)年12月)と道南営業所(平成19(2007)年3月)を新設し、建設業法上の営業所所在地を釧路・函館事業所とする。
- 旧道央営業所を日胆営業所に名称変更し(平成18(2006)年1月)、所在地を千歳市美々(千歳事業所)から苫小牧市美沢(千歳工場)へ変更する。それに伴い、苫小牧出張所を閉鎖する。
- 網走営業所、小樽営業所を閉鎖する(平成17(2005)年8月)。

以上、不動産売却損(3億9,100万円)と厚生年金基金の解散に伴う退職給付費用の損失(5億1,100万円)によって、6億7,000万円という過去最大の最終損失を計上し、自己資本は4億1,100万円まで著しく低下した。しかし、これらは再生に向けて必要な措置だった。

参考までに、吸収による合併が主であった建設業界にあって、持株会社化による合併は極めて異例のケースであった。

その後、平成19(2007)年4月に、岩田建設(株)と



「地崎道路株式会社企業型年金規約承認通知書」(平成16(2004)年4月)

(株)地崎工業が合併して岩田地崎建設株式会社が発足。翌年3月には、当社の株式は岩田地崎建設(株)から(株)ICホールディングスへ譲渡されることになる。

また、平成16(2004)年9月より、(株)ICホールディングス・岩田建設(株)・大同舗道株式会社が、キャッシュマネジメント システム (CMS) の導入調査を開始、翌年4月より本稼働させた。本システムは、株式会社三菱東京UFJ銀行(現 株式会社三菱UFJ銀行)が提供するソフトウェアを用いてICグループ各社の資金を包括管理するというもので、(株)ICホールディングスを資金統括会社として余剰資金の効率運用を図り、金融機関からの借入金の圧縮や支払利息の削減など目的に導入された。当社も平成18(2006)年8月より導入し、運用を開始している。

経営の効率化を図るために

この時期の当社にとって経営の効率化が何より最優先課題であり、そのための取り組みは「中期事業計画(平成16年度~平成18年度)」の策定前から進んでいた。

平成15(2003)年4月には、新しい会計システム「建設奉行21」(株式会社オービックビジネスコンサルタント)と「JDL出納帳」(株式会社日本デジタル研究)を順次導入。それまでは、平成3(1991)年に導入した会計システムを使用しており、記憶容量が限界に近づくなど運用面で支障が出はじめていた。また、近年の財務・税務・連結会計への対応が不十分であり、幅広いデータを活用することができず、大量の伝票入力作業にも時間を要していた。

会計システムの刷新によって、本社で全社的な処理をすることが可能となり、北海道支店の事務コストを軽減することができた。また、OCR機能の活用によって請求書入力処理の短縮などを実現することができた。

さらに、平成17(2005)年7月には、公共工事実績管理システム「かんたん工事実績 ASP版」を導入。技術社員の工事実績をPCソフトで一元管理することが可能となり、受注時の技術資料作成のための検索精度が向上、業務の効率化を図ることができた。

システム同様に、体制面での効率化も進む。経営に関する意思決定と業務執行を分離し、意思決定の迅速化と責任の明確化を図るため、平成17(2005)年4月に、当社は執行役員制度を導入。7名の執行役員が選任され、同年6月に就任した。

製販分野においては、単独操業から共同操業へとシフトさせていくことで、市場競争力の強化を図っていった。

公共事業の抑制によって道路投資の減少が続き、市場が縮小化していくのに相まって、原油高に伴うアスファルト合材のコスト上昇は、製販事業の収益だけでなく工事収益にも深刻な影響を与えはじめていた。単独操業による更新投資も困難な状況の中、道路各社はプラントの協業化をはじめとする多用な連携を推し進めていった。

当社と千歳建設株式会社で設立した千歳アスコンが、平成17(2005)年4月に完成。また、翌年6月には、株式会社ニレミックスとの共同事業である千歳生コン工場が竣工した。

千歳生コン工場は、当社が主にプラント用地(平成13<2001>年10月取得)を、(株)ニレミックスが主にプラント設備を提供して操業し、以後、新千歳空港の拡張工事などで、大きな収益をもたらすことになる。



千歳アスコン火入式(平成17<2005>年7月)



千歳生コン工場(平成18<2006>年6月)



東北自動車道盛岡管内舗装補修工事(平成21<2009>年11月竣工)

新設工事から補修工事へ受注シフト

先に触れたように、道路建設特定財源の見直しの議論が進むにつれて道路政策に変化が見られ、当社の受注も新設工事から大型補修工事に受注をシフトしていくことになった。この頃、第二名神高速道路の土山区間の新設舗装工事として平成18(2006)年3月に、中日本高速道路株式会社から「第二名神高速道路土山区間舗装工事」を受注。本工事は株式会社ガイアートT・K(現 株式会社ガイアート)とのJVで、竣工は平成19(2007)年11月、受注額はJV全体で19億6,661万円、当社は7億8,666万円だった。

そして大型補修工事としては、平成19(2007)年4月に東日本高速道路株式会社東北支社から「東北自動車道盛岡管内舗装補修工事」を受注。竣工は平成21(2009)年11月、受注額は14億5,000万円だった。この受注を契機に、当社は大型補修工事の受注を目指していくこととなった。

相次ぐ表彰

再生に向けた歩みを加速させつつあるとはいえ、まだまだ厳しい事業環境が続く中、この時期も表彰が相次いだ。これらの表彰は社員を大いに勇気づけるものとなった。

平成16年(2004)年7月には、3件の表彰を受けた。まず、平永博代表取締役社長が、長年にわたる協会運営への尽力と道路建設業界への貢献を高く評価され、一般社団法人日本道路建設業協会より協会功労者表彰を、また「171号西宮維持管内舗装修繕工事(平成16<2004>年3月竣工)」が、幾多の困難を克服して優良な成績で工事を完成させたことが評価され、国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所から所長表彰を受けた。さらに、「平成15年度23号飛鳥舗装修繕工事(平成16<2004>年3月竣工)」が、工事の施工にあたり困難な現場条件を克服し、工事を完遂させたことが評価され、国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所

から所長表彰を受けた。

同年11月には、「大平舗装修繕工事(平成15(2003)年11月竣工)」が、安全管理の重要性を深く認識し積極的に事故防止に努めた功績を称えられ、現場代理人であった日詰竜太郎が国土交通省東北地方整備局から局長安全表彰を受けた。

表彰はさらに続く。

平成17(2005)年7月には、2件の表彰を受けた。まず「平成15年度東京国際空港東側ターミナル地区エプロン舗装工事・その8(平成16(2004)年11月竣工、大成ロテック株式会社とのJV)」が、厳しい工程管理が必要な状況下において工事の円滑な進捗に尽力し、沖合展開事業の推進への貢



大平舗装修繕工事(平成15(2003)年11月竣工)



平成15年度東京国際空港東側ターミナル地区エプロン舗装工事・その8(平成16(2004)年11月竣工)



小松地区他舗装修繕工事(平成17(2005)年6月竣工)



東北地方整備局より平成18年度・平成19年度、2年連続で認定を受けた「工事成績優秀企業認定書」

献と無事故・無災害で完成させた功績が評価され、国土交通省関東地方整備局から局長表彰を、また「大峠山舗装維持修繕工事(平成16(2004)年8月竣工)」が、卓越した技術力と施工管理をもって工事の完成に尽力したことを評価され、国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所から所長表彰を受けた。

平成18(2006)年7月にも、2件の表彰を受けた。まず東北支社が受注した「小松地区他舗装修繕工事(平成17(2005)年6月竣工)」が、技術力・施工管理が評価され他の模範となる優秀な結果を収めたとして、国土交通省東北地方整備局より局長表彰を、また「成瀬舗装工事(平成18(2006)年3月竣工)」が、無事故で優良な工事を完成したことを評価され、国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所より所長表彰を受けた。

平成19(2007)年7月には、土木工事の施工にあたり優秀な成績を収めたとして、国土交通省東北地方整備局より「工事成績優秀企業」を2年連続で認定された。ちなみに、この年度の対象企業282社の内、認定企業は5社であり、2年連続で認定を受けたのは当社のみであった。当社の技術・施工管理能力が高い水準にあることを示し、社内は大いに活気づいた。

平成19(2007)年7月には、新潟県中越沖地震において被災した高速道路の応急復旧作業をいち早く行い、早期開通に大きく貢献したとして、東日本高速道路(株)新潟支社長より感謝状を授与された。

さらに同年8月には、「路面補修工事(3の1)及び歩道改善工事(平成19(2007)年2月竣工)」が、困難な条件の中で終始熱意と努力をもって施工し優良な成績で完成させたことを評価され、東京都建設局第三建設事務所長より感謝状を授与された。



実物大の空港施設を用いた液状化実験(石狩湾新港)(平成19(2007)年12月実施)

「新潟県中越沖地震復旧作業」に関しては、当該事業の推進に尽力し、その成果が他の模範となるものと認められ、平成20(2008)年6月に第55回全建賞[道路部門]も受賞している。

全建賞とは、一般社団法人全日本建設技術協会が、我が国の良質な社会資本整備の推進と建設技術の発展を促進することを目的に、昭和28年(1953)年に設けた権威ある賞であり、これまで日本の社会経済活動を支える根幹的なインフラ整備や、その時々々の国民ニーズに沿った幾多の取り組みに与えられてきた。

さらに、「新名神高速道路亀山JCT~草津田上IC建設事業(平成20(2008)年3月竣工)」が[道路部門]において、また、「実物大の空港施設を用いた液状化実験(石狩湾新港)(平成19(2007)年12月実施)」が[港湾部門]において、それぞれ同賞を受賞。7部門52事業の中で、3事業を当社が同時に受賞するという栄誉は、道路という極めて重要なインフラの建設・整備に携わる企業として大きな励みとなった。

再生に向けた事業再編進む

平成19(2007)年2月には、「中期事業計画(平成16年度~平成18年度)」が終了したことに伴い、当社は新たに「中期事業計画(平成19年度~平成21年度)」

を策定した。厳しい事業環境が続く中、収益確保のために思い切った措置が必要とされ、執行役員会ならびに臨時取締役会において、以下の施策が決議された。

- 退職金の過去勤務債務の削減(現在の残高の30%をカット)
- 早期退職者の募集(満50歳以上の社員を対象に10人以内の募集)
- 一部年俸制の導入(早期退職者以外の満50歳以上の社員が対象)
- 社員の賞与・給与のカット
- 役員報酬カット継続
- 役員退職慰労金の廃止

以降、当社は急ピッチで事業再編を進めることとなる。まず、平成19(2007)年2月には、札幌事業所および厚別寮の土地・建物(北海道札幌市厚別区厚別東四条6)を売却。また、平成19(2007)年9月には、安定した受注が見込めないとの判断から、沖縄営業所を閉鎖。翌年5月には広島営業所を、平成21(2009)年3月には九州支店を、それぞれ閉鎖した。

営業拠点の規模縮小と徹底した固定費削減のため、平成22(2010)年4月には、名古屋支店も移転した(愛知県名古屋市東区泉1-1-27パークサイド村本ビル)。

「中期事業計画(平成19年度~平成21年度)」では、体制の見直しも具体的な施策として盛り込まれたことから、同計画に基づき、平成19(2007)年10月に「組織機構改革検討準備委員会」が設置された。

同委員会では現状の業務組織について個々に分析し、その課題を洗い出すなど、業務組織の根幹からの議論が進められた。その結果、

- 建設業界の経営環境が厳しさを増す中、従来の「支店」組織での独立採算制の維持が困難となったこと
- 本州の支店組織における職制(部門)が一部形骸化し、その機能性を失いつつあること
- 受注活動において総合的かつ全社的な判断を必要とする場合が多くみられること
- 経営環境や建設市場の急速な変化に対応する柔軟な組織の構築が必要とされていること
- 人材などの限られた経営資源を重点的に配置するなど、組織機構においても一層の合理化、効率化を図る必要があること
- 厳しい価格競争において、全社的に受注を選別する必要があること

以上の分析がなされ、大胆な組織機構改革を行うこととなった。その内容は、以下7項目である。

- ・取締役および執行役員による「経営推進会議」の設置
- ・本社に管理・営業・工務それぞれの機能を統括する部門として本部制の導入
- ・工事を工務部へ名称変更して、技術部・調査設計部・品質管理部を課として工務部へ再編（工務本部のみ安全環境部を組み入れる）
- ・総務部を管理部へ名称変更して、その下に総務課・管理課を設置する
- ・国内事業を北海道と本州との2地域に区分し、北海道は支店として、本州は本州統轄事業部として、所管事業を統轄し、必要な機構を設置する
- ・事業所を営業所に名称変更するとともに営業拠点と位置づける
- ・本州の支店をすべて営業機能に特化させるため「営業支店（新設）」とする

これを受けて平成20（2008）年4月、事業を北海道と本州とに区分した管理体制の見直しを図り、本部制度を採用した。その他の項目についても実行に移された。

しかし、運用面において組織が複雑化し、一部指揮命令系統にも混乱が生じているため、後述する新体制の経営方針にしたがい、翌年7月に本部制を廃止。それに伴って「諸規程の改廃について」を通知している。

また平成20（2008）年5月には、以下取締役会の決議事項について社員に通知をした。

- ・平成19年度の事業実績（決算）について
- ・平成20年度の事業計画の修正について
- ・平成20年度の昇給および賞与手当について
- ・諸規程等の一部改訂および廃止について
- ・給与および人事制度の改革にあたっての検討委員会の設置について

当社を取り巻く経営環境が依然として厳しく、事業計画も下方修正せざるを得ない状況を包み隠さず伝える内容であった。

さらに状況は悪化し、同年11月には、「業績の見通しと経営責任及び業務執行体制の見直し並びに年末賞与の支給について」を社員に通知。同じく当社は給与・賞与を見直さざるを得ない状況にあり、それについて社員の理解を求めることが大きな目的だった。

平成20（2008）年6月には、建設業法で許可を得ていた電気工事業と建設コンサルタント（道路部門）

登録について、廃業の届出を提出した。これもいわば体制の見直しの一環であり、事業のリソースを集中させるためである。

新規事業スタート

既存事業・体制の再編を進める一方で、今後成長が見込める新規事業への進出も果たした。以前から進めていたバイオテクノロジーを利用した環境浄化・汚染物質除去—バイオレメディエーションがそれである。

これは土中の油成分を微生物に付着させて、分解・除去するという画期的なもので、環境負荷が少なく、コンビナート、ガソリンスタンドなど多方面での需要が期待できた。

平成19（2007）年2月、当社は各種バイオ製剤の開発・販売などを手がける株式会社バイオ・ジェネシス・テクノロジー・ジャパン（以下、Bio-G.T.J.社）と業務委託契約を締結。北海道地域における業務委託会社として、同社が米国バイオ・グリーンプラネット社から独占的に供給を受けている環境浄化・汚染物質除去機能を持つバクテリア製剤と付帯機器、およびBio-G.T.J.社が日本国内で開発した商品の供給を受



「環境広場さっぽろ2010」展示ブース（平成22（2010）年7月）

ける権利を獲得した。これにより当社は、バイオレメディエーション事業を本格的に始動することになる。

さらに翌年2月には、Bio-G.T.J.社と日本国内におけるバイオ製品販売に関する代理店契約を締結、販売権も取得した。

平成21（2009）年4月には、本社内に環境事業部を設置。以後、バイオレメディエーション事業の拡大に注力していくことになる。

札幌営業所では環境事業部の油汚染浄化グループが同居するようになったため事務所が手狭となり、平成22（2010）年3月に移転した（北海道札幌市東区北41条東8-2-10）。

平成22（2010）年7月には、札幌市で開催された未来の地球とエネルギーを考える総合環境イベント「環境広場さっぽろ2010」の環境技術／コンサルティングゾーンに出展。パネル展示やデモンストレーションを通じて、バイオレメディエーションが与える環境負荷の低さをアピールした。

以降も、同事業に対する理解を広める活動を続け、この新規事業は当社の収益源の一つに育っていくことになるのである。

新技術の採用と新基準対応型の建設機械の導入

経営環境が厳しさを増す中であっても、当社は技術開発への取り組みを怠らなかった。平成17（2005）年4月には、保水性舗装技術研究会に、同年11月には、遮熱性舗装技術研究会にそれぞれ入会した。これらはヒートアイランド現象の対策技術として必要性が高まる分野であり、当社も以前から研究開発に取り組んでいた分野であった。

ただし、当社が研究開発に取り組んできた遮熱性舗装技術については、特許権を先行取得されてしまった。そこで、施工する遮熱性舗装工事において特許権侵害が生じないよう、平成22（2010）年10月に、特許の専用実施権者である遮熱塗料・断熱塗料販売を手掛ける株式会社ミラクルと「太陽熱遮断性舗装体」に関する通常実施権の許諾契約を締結した。独自の技術とはならなかったものの、この契約によって幅広いニーズに対応できるようになった。

また、平成20（2008）年1月には、「ゴムラテックスモルタル鋼床版」およびその施工方法に関する技術



フェーゲル社製アスファルトフィニッシャー S1603-2/AB500-2TV（平成20（2008）年2月、東北自動車道盛岡管内舗装補修工事から現場投入）

について、権利者である川崎重工業株式会社・株式会社竹中道路・太平洋マテリアル株式会社との間で、実施許諾契約を締結した。

「ゴムラテックス鋼床版」とは、鋼床版デッキプレート上面に、従来のグースアスファルトに替えてゴムラテックスを混入したモルタルを敷設した床版である。ゴムラテックスモルタルは付着性能が高いため、デッキプレートと一体化して複合版となる。そのため、グースアスファルトに比べると曲げ剛性が大幅に向上し、鋼床版を厚くすることなく、低コストで高い疲労耐久性を保つことが可能になる。この契約も当社にとってプラスになるものだった。

平成20（2008）年2月には、フェーゲル社製アスファルトフィニッシャー S1603-2/AB500-2TVを、ヴィルトゲンジャパン株式会社より取得。東日本高速道路(株)東北支社から受注した「東北自動車道盛岡管内舗装補修工事（平成21（2009）年11月竣工）」から、現場に投入された。

これは、平成3年から建設省（現国土交通省）が排出ガス基準値を満たした建設機材を「排出ガス対策型建設機械」として指定する制度が実施されていたためである。基準値は第1次・第2次・第3次の3段階設定されており、平成8（1996）年から同省発注の工事については、基準を満たした機械の使用が原則化されていた。「東北自動車道盛岡管内舗装補修工事」では、第2次基準対応の建設機械を使用する必要があったが、当社は第1次基準を満たす2台しかなかったため、新規導入するに至った。

百里基地バリア工事

平成20(2008)年3月には、日本飛行機株式会社から「百里基地バリア移設工事」を3億8,000万円で受注した。竣工は同年12月であった。

当社の航空機着陸拘束装置(バリア)事業は、双日エアロスペース株式会社と日本飛行機株式会社の3社が相互に連携を図ることで国内においてその優位性を発揮している事業である。当該工事のように装置整備業務を担当している日本飛行機(株)から当社が受注することは数少ないが、このような移設工事の受注経緯は当該事業のスキームが確立されていることを強く示すこととなった。

ちなみに平成20(2008)年1月には、現在の茨城空港開港の準備工事として、防衛省北関東防衛局から「百里供用化(19)誘導路舗装工事・その2)」を2億8,700万円で受注。同年10月の竣工であった。

再建に向けた歩み続く

平成20(2008)年、再生に向けた取り組みを続けてきたにもかかわらず、当社は多額の営業赤字(2億8,700万円)を計上、さらに係争関係の和解損失や繰延税金資産の取り崩しなどによって、平成20年度(第41期)において、最終赤字4億3,600万円を計上した。安定した経営基盤の維持を図り、与信面での取引先への影響を抑えることが経営上重要であるとの判断から、株主である(株)ICホールディングスに新株を発行する株主割当増資を行うことを決定。平成21(2009)年3月に(株)ICホールディングスに3億円の資本支援を要請し、1億5,000万円を資本準備金へ充てるとともに、1億5,000万円を資本金に加算し、新たに資本金を3億5,000万円とした。また「再建計画及び取締役会の決議事項について」の文書を社員に発信して周知徹底を図った。

ますます厳しさを増す経営環境に対して、平成21(2009)年3月、当社は「地崎道路再建計画(中期3カ年事業計画 平成21年度～平成23年度)」策定し、実行に移すこととした。基本方針を「建設事業の再構築」として、

- 北海道、関東圏を基盤とし、近畿・中国・東北地区を重点に営業を特化する
- 受注高、売上高が減少傾向においても利益確保が

可能な収益構造とする

- 本州事業における利益管理体制の強化

以上3項を掲げ、具体的な施策として以下5点が盛り込まれた。

- 不採算の事業拠点の廃止
- 営業拠点の規模縮小と徹底した固定費削減
- 役員の減員と役員報酬の追加削減
- 正規社員および非正規社員の人員削減
- 本州事業における利益管理体制の強化

同年6月には、「役員人事及び組織機構改革等について」の文書を通知するとともに、経営体制の一新を図った。平永博代表取締役社長・河原惟臣取締役副社長・工藤益久専務取締役・原孝裕取締役が退任し、岩田地崎建設(株)の取締役常務執行役員であった丹野義明が、当社の代表取締役社長に就任。また、大同舗道(株)の執行役員工事部部長であった佐々木信人が、当社の執行役員本州統轄事業部部長に就任した。なお、長年当社の経営トップとしてその手腕を発揮してきた平永前社長は相談役に就任した。



日刊建設工業新聞(平成21(2009)年7月16日)

ISO/IEC27001の認証取得、事業継続計画(BCP)策定

平成21(2009)年1月、当社は情報セキュリティマネジメントシステム(ISMS)ISO/IEC27001を取得した。これは当社が航空機着陸拘束装置の設置工事や自衛隊基地関連の建設工事を発注する防衛省からの受注によって、業務を通じて機密性の高い情報を入手することが多く、自社において情報セキュリティ対策を講じる必要があると判断したためであった。

土木建設業界でISO/IEC27001を取得している企業はほとんどないが、社会的にも情報セキュリティ体制の重要性が求められる中、同業他社との差別化を図るとともに、発注者からも高く評価されることが期待された。平成24(2012)年9月には北海道支店に拡大し、全社での認証取得となった。

また平成20(2008)年12月には、BCPを策定した。BCP(Business Continuity Plan; 事業継続計画)とは、災害や事故被害などが発生した際に事業活動が中断した際でも、目標復旧時間内に重要機能を再開させ、業務中断に伴うリスクを最低限に留めるため、平時から事業継続について準備しておく計画である。当社も「事業継続計画書」がまとめられ、関連文書が整備されたことを受け、正式に同計画が取締役会において承認された。

その後、これらのBCPは国土交通省関東地方整備局ならびに近畿地方整備局において認定を受けることとなった。



現行のISO/IEC27001
マネジメントシステム登録証
(平成29(2017)年7月)



国土交通省関東地方整備局から
受けたBCP認定証
(平成22(2010)年3月)

相次ぐ重大事故の発生

平成19(2007)年から平成20(2008)年にかけて重大事故が相次いで起こった。

平成19(2007)年2月19日、上信越道佐久管内舗装補修工事において、当社が管理する小型発電機を大型貨物自動車巻き込み、当該車両および積載物が全焼するという事故が発生した。

さらに、同年11月27日には、首都高速4号新宿線・外苑出入口間の下り追越車線において、車両衝突事故(死亡事故)が発生した。散水車の運転手がサイドブレーキの引きが甘いまま据え切り措置・車止めなどの安全管理措置をせずに車両を停車させたため、車両が後退し規制帯の外に出てしまったところに一般車が衝突、運転者が死亡するという痛ましい事故だった。その後、散水車の運転手は自動車運転過失致死傷罪に問われ、当社も発注者から元請会社として厳しく責任を問われマスコミ等で当社の名が全国で公表され、企業として社会的信頼と信用が失墜した。

平成20(2008)年1月22日には、桜台電線共同溝工事において光ケーブル損傷事故が発生。発注者および通信会社5社に対して、当社は多額の賠償金を支払うこととなった。

平成19(2007)年12月に、平永社長は社長メッセージ「首都高速の工事における事故の発生について」を社員へ向けて発信。同書の末尾は、次のような文章で結ばれた。

「……そして今回の事故を社員全員の貴重な反省材料として心に刻み付け、折角現場作業で苦勞してもらっている社員の皆さんが、再び今回のような事故の発生によって惨めな思いをされることがないようにしたいと願っています。

どうぞこれから先は常に事故と縁の無い現場管理を徹底的に実現し、いつも明るい笑顔で立派な仕事をして、世間からも評価される会社になることを皆さんと共に誓い合おうではありませんか。社員の皆さんの細心の注意と一層の頑張りを期待させていただきます」。

当社はこれらの事故の教訓を生かし、災害事故防止の取り組みを一層強化していった。

第四章 体制強化と新時代へ向けて

(平成23(2011)~平成30(2018)年)



「一般国道336号えりも町黒トンネル舗装工事」(平成24(2012)年2月竣工) 現場見学会

東北地方太平洋沖地震が発生

平成23(2011)年3月11日、宮城県沖130kmを震源とする巨大地震が発生した。東北地方太平洋沖地震(以下、東日本大震災)である。地震の規模はマグニチュード9.0で、この地震により発生した津波は、場所によって最大波9mを超え、東北地方と関東地方の太平洋沿岸地域に甚大な被害をおよぼした。津波以外にも震動による液状化現象や地盤沈下などの被害が発生し、北海道南岸から東京湾を含む関東南部に至る広い範囲でインフラが分断された。

津波被害によって非常用電源を喪失した東京電力福島第1原子力発電所は、原子炉の冷却機能を失い、炉心溶融(メルトダウン)が発生。大量の放射性物質が周囲に拡散するという重大な原子力事故へ発展した。これによって、一部住民は長期間の避難を余儀なくさ

れた。また、地震と津波によって発電所・送電設備に大きな被害が発生し、電力供給量が著しく低下したため、東京都23区を除く関東地方の東京電力株式会社(現 東京電力ホールディングス株式会社)管内において、輪番停電(計画停電)が実施された。

当社においては、丹野義明代表取締役社長から役員向けに「お見舞いとお知らせ」のメッセージを発信。被災地の社員およびその家族に対して、2度にわたって生活必需品を中心とする救援物資を輸送したほか、一般社団法人日本道路建設業協会を通じて、被災者向け生活必需品の無償提供を実施したことが通知された。また、同年6月には、宮城県東松島市建設業協会の熊谷清則副会長(熊谷建業株式会社 代表取締役社長)、ならびに木村浩一監査役(株式会社木村土建 代表取締役社長)へ電化製品9品、家具17品、事務備品64品の合計90品を寄贈した。



北関東自動車道水戸管内舗装災害復旧工事(平成25(2013)年3月竣工)

震災復旧事業

震災による道路被害に関しては、太平洋沿岸を中心に、津波による冠水やガレキ堆積のほか段差や亀裂、小規模崩壊などの損傷が多数発生。通行止め被害は、高速道路15路線、直轄国道69区間、都道府県管理国道102区間、都道府県道539区間におよんだ(『Traffic & Business SUMMER 2011 No.97』「東日本大震災の道路の被害状況と復旧への対応」参照/一般財団法人道路新産業開発機構)。道路という極めて重要なインフラに関わる当社は、震災後の復旧・復興事業に積極的に参加した。

主な実績としては、平成23(2011)年12月に東日本高速道路株式会社関東支社より受注した「北関東自動車道水戸管内舗装災害復旧工事(受注額14億8,000万円、平成25(2013)年3月竣工)」等があげられる。

また、大きな被害を受けた航空自衛隊松島基地につ



大きな被害を受けた航空自衛隊松島基地のバリア



ESCO社への表敬訪問(平成24(2012)年10月)

いては、バリア復旧工事に際して、平成24(2012)年3月に防衛省装備施設本部より、「ネット式着陸拘束装置及び基礎据付調整工事」など3件を受注。同年4月には、双日エアロスペース株式会社の現地法人である双日エアロスペース・アメリカ社へ、米国エンジニアード・アレスティング・システムズ社(以下、ESCO)製の航空機着陸拘束装置(BAK-12、BAK-12/14、BAK12/15)を発注し、設置工事を平成26(2014)年2月に完成した。

航空自衛隊松島基地は、アクロバット飛行を披露する専門チーム「ブルーインパルス」が配属されている基地である。復旧工事が完了し、他基地に避難していた同チームが帰還したときは、地元の人々が多いに沸き復興の象徴とされた。

ちなみに、ESCO製の航空機着陸拘束装置は、平成20(2008)年9月に航空自衛隊小牧基地・春日基地、平成21(2009)年3月に航空自衛隊千歳基地において、それぞれ防衛省装備施設本部より受注・施工する実績を積んでおり体制が整っていた。また、米国ESCO社を表敬訪問するなど、親密な関係も構築していた。

新規事業、その後の展開

第三章で触れたように、当社は油汚染土壌浄化(バイオレメディエーション)を中心とする環境事業に本格的に参入を果たしたが、平成23(2011)年5月、この事業に関する「微生物によるバイオレメディエーション利用指針」が経済産業省ならびに環境省から安全性指針に適合していると確認された。



油汚染浄化センター開設(平成27(2015)年5月)

これにより、当社は環境事業をさらに拡大すべく翌年7月に環境事業部を、本社機構から北海道支店および本州統轄事業部の組織機構に編入し、各拠点において受注・販売・施工までを一貫して対応できる体制を整えた。

また、それまでは日本における独占販売権を得ていたBio-G.T.J.社と、代理店契約を結ぶという形をとっていた当社だったが、平成25(2013)年2月に、当社を日本国内における一般代理店としてBio-G.T.J.社と合意。その上で、米国Bio-Green Planet社(以下、BIO-GP社)と、同社グループ企業であるPhase III社、双方と一般販売店契約を締結した。

さらに、平成26(2014)年6月には、現行定款第2条(目的)に「産業廃棄物収集運搬及び処理処分事業」「廃油収集運搬及び処理処分事業」を追加し、翌年5月に北海道より廃棄物処理業の許可を取得。北海道苫小牧市に油汚染土壌処理の中間処理施設「油汚染浄化センター」を開設した。

同センターの敷地面積は約210坪で、持ち込まれた油汚染土壌は、微生物の油分解能力を利用して、同施設において浄化できることとなった。それまでの汚染土壌作業は、現地で行われることが多かったこともあり、同センターが産業廃棄物業の許可業者として北海道内初の油汚染土中間処理施設となった。

環境マネジメントシステム認証取得

平成24(2012)年3月、一般社団法人日本規格協会より、環境マネジメントシステム(EMS)の認証を

全社統一で取得。その後、同年10月に第1回定期維持審査が行われ、「登録継続」も承認された。同システムの活用によって、環境と調和した持続可能な循環型社会を目指した活動を推進していくこととなる。

労働安全衛生マネジメントシステム認証取得

企業の社会的責任(CSR)の一環として、自らの労働安全の維持・向上に向けた取り組みが、公共工事の発注機関で評価される傾向にあることから、平成28(2016)年5月、労働安全衛生マネジメントシステム(OHSAS18001)の認証を取得した。

新中期経営計画「積極的な自立」

事業構造および収益体質を抜本的に改革し、再建を果たすことを最大の目的として策定した「地崎道路再建計画(中期3カ年事業計画)」は、平成21(2009)年8月の第45回衆議院議員総選挙で「コンクリートから人へ」を掲げて圧勝した民主党政権下でスタートすることとなった。

公共投資政策の見直しが進み、逆風が強まる中での計画推進となったわけだが、建設業界に対する社会的評価が一変した。東日本大震災による広範囲、かつ壊滅的な被害に対して、社会的使命観から速やかな初動対応をとり、その後の復旧・復興事業に中心的な役割を果たした建設業界に対して、一転して大きな期待が寄せられるようになったのである。東日本大震災による災害復旧・復興事業はその後の巨大地震に対応するための国土強靱化政策につながっていくが、東日本大震災による建設需要が業界におよぼした影響は大きかった。

一方で、この「特需」が一巡した後の反動減が予想され、建設市場の縮小傾向に対する懸念は依然として解消されていなかった。また、コスト削減と透明性の確保を目的に、複数年度契約入札の導入が進むことによる競争のさらなる激化、発注工事の多額化・大型化が進んでいた。さらに、一部の発注機関では地元業者への優遇策が強化されていくなど、当社の経営に懸念を与える要因はいくつもあった。

当社はこのような経営環境を踏まえて、平成24(2012)年4月に、「積極的な自立」をテーマとして、



仙台湾南部海岸蒲崎工区復旧工事(平成27(2015)年3月竣工)

新たな「新中期経営計画 2012年」を策定。繰越欠損金を縮小させることを最大の経営目標とし、その達成に向けて以下6項を設定した。

- 東北地方の復興需要に対応するための事業拠点の設置
- 総合評価落札方式における品質確保に関する評価項目への対応推進
- 東京都水道局発注工事の受注強化を図るための安定的な施工体制の確保
- 航空自衛隊基地の既設バリアの改修工事とEMAS事業の両面の営業活動推進
- 土壌汚染浄化事業の本州地域での受注活動の強化と施工体制構築
- コンクリート舗装の積極活用に対応

また、人材投資においても、技能社員の中途採用を再開し、水道工事における専門技術者の中途採用も強化。さらに、空港工事施設の維持管理業務の複数年度契約への移行に関する情報収集や、バリア・EMAS事業の営業活動の推進・強化を目的に、官庁出身者の人材を刷新させる方針を固めた。

同年5月には、「平成23年度の事業実績(決算)並びに新中期経営計画の策定について」の社長通達が出され、平成23年度(第44期)決算において、受注高70億2,400万円(前期比4億2,600万円増)、売上高60億8,000万円(前期比4億2,700万円増)、純利益9億4,700万円(前期比5,800万円増)の増収増益となり、業績見込みを大きく上方修正したことが通知され、以後全社を挙げて計画実現に努力することとなった。

空港関連の受注が増加

平成23(2011)年以降、当社は空港関連の受注が相次いだ。主要な実績は以下のとおりである。

平成25(2013)4月には、国土交通省東京航空局から「平成25年度新千歳空港土木施設維持修繕工事」を受注。

新千歳空港の除雪事業については、これまで主に6カ月間の工期で受注してきたが、空港施設の維持・修繕も含めた工事内容へ発注規模が拡大、工期も1年間へ延長されていた。これは、発注工事を大型化・多額化することで他社の参入を促し、一般入札制度を活性化させる目的が背景にあった。

本案件から工期設定は3年間(ただし、1年ごとの精算)となり、受注額は17億2,054万円、竣工は平成28(2016)年3月であった。

平成28(2016)年4月には、国土交通省東京航空局から「新千歳空港土木施設維持修繕工事」を19億2,300万円で受注。引き続き、3年間の工期設定となり、竣工は平成31(2019)年3月であった。

平成29(2017)年1月には、国土交通省関東地方整備局から「東京国際空港国際線地区構内道路舗装等工事」を5億4,680万円で受注。竣工は翌年3月であった。

また、平成29(2017)年4月には、国土交通省東京航空局から「東京国際空港給水管布設工事」を3億1,400万円で受注。竣工は翌年3月であった。



東京国際空港国際線地区構内道路舗装等工事(平成30(2018)年3月竣工)



入間(28)格納庫新設舗装工事(平成30(2018)年3月竣工)

基地関連の受注

基地関連についても受注は堅調だった。

航空機着陸拘束装置(バリア)以外の主要な実績は、以下のとおりである。

平成26(2014)年8月には、防衛省南関東防衛局から「相模米軍倉庫新設舗装工事(翌年6月竣工)」を3億4,800万円で受注。竣工は翌年6月であった。

また、平成28(2016)年10月には、防衛省北関東防衛局から「入間(28)格納庫新設舗装工事」を7億5,500万円で受注。竣工は翌年3月であった。なお、本案件は、C1輸送機の後継機となる大型のC2輸送機の格納庫新設を目的とされ、機体重量が現行機の3倍となることから、当社の技術力が大きく期待された工事であった。

高速道路の受注相次ぐ

高速道路の受注についても堅調に推移した。

平成24(2012)年4月には、東日本高速道路(株)東北支社より「東北自動車道花巻～安代間舗装補修工事」を7億9,400万円で受注。竣工は平成26(2014)年1月であった。

平成24(2012)年7月には、東日本高速道路(株)北海道支社から「道央自動車道新千歳空港インターチェンジ舗装工事」を4億3,300万円で受注。竣工は翌年11月であった。

平成27(2015)年7月には、東日本高速道路(株)関

東支社から「館山自動車道市原管理事務所管内舗装補修工事」を7億3,680万円で受注。竣工は平成29(2017)年9月竣工であった。

平成28(2016)年12月には、西日本高速道路株式会社中国支社から「山陽自動車道(特定更新等)広島高速道路事務所管内舗装補修工事」を12億円で受注。竣工はその後の工期変更を経て平成30(2018)年12月の予定とされた。

また、平成28(2016)年4月には、国土交通省北海道開発局帯広開発建設部から「北海道横断自動車道陸別町利上北舗装工事」を1億1,847万円で受注。竣工は同年12月であった。ちなみに、同年8月に北海道へ相次いで台風が上陸し、甚大な被害をおよぼした。本工事地域も災害救助法が適用されており、同年10月に当社は、足寄郡陸別町へ義援金を贈っている。

空港関連・基地関連とあわせて、建設分野の業績は順調な伸びを見せ、当社は安定した成長軌道に入ったといえる。



東北自動車道花巻～安代間舗装補修工事(平成26(2014)年1月竣工)



北海道横断自動車道陸別町利上北舗装工事(平成28(2016)年12月竣工)

ただし、高速道路の補修工事に関しては、先にも触れたように、入札改革の一環として複数年度契約の導入による工事の大型化・多額化が進み、北海道では北海道開発局発注工事において地元業者の優遇政策も強化される等、受注環境は不透明かつ厳しい状況に置かれていた。

表彰続く

経営環境がまだまだ不透明であったものの、この時期にも表彰が相次いだ。

平成24(2012)年10月に北海道支店工務部の千葉秀昭主任が、さらに翌年10月に北海道支店工務部の池邊良弥主任が、それぞれ優秀施工者国土交通大臣顕彰(建設マスター)を受けた。

建設マスター(被顕彰者)とは、建設産業に従事している現役の技術者の中で、第一線の現場作業に従事し、卓越した技能・技術を有している「ものづくり名人」である。

- 技能・技術が優秀であること
- 工事施工の合理化等に貢献していること
- 更新の指導育成に努めていること
- 安全・衛生の向上に貢献していること
- 他の建設現場従事者の模範となっていること

を基準として、平成4(1992)年より実施されてきた。平成24(2012)年4月には、「道央自動車道帯広管内舗装補修工事(平成23(2011)年12月竣工)」が大型機械を用いた事前の安全訓練や現場の安全対策に創意工夫をもって取り組み、無事故・無災害で工事を完成したとして、発注者の東日本高速道路(株)北海道支社長より安全管理等優秀工事表彰を受けた。

また、平成26(2014)年5月には、「道央自動車道新千歳空港インターチェンジ舗装工事(平成25(2013)年11月竣工)」が、工種が多岐にわたり開通時期を設定していたため工期に制約がある中、競合工事との調整を図りながら施工するという難易度の高い工事を創意工夫により安全と品質の確保に努め、開通工程に支障を与えることなく完成させたと高く評価され、東日本高速道路(株)北海道支社長より優秀工事表彰を、さらに同年6月には、「東北自動車道花巻～安代間舗装補修工事(平成26(2014)年1月竣工)」(前述)が、東北支社管内で初めてのハイブリッド舗装の施工であったが、当社が培った施工技術を提案するこ

とで、発注者の舗装技術の研究や向上に貢献するとともに、その施工技術が優れており出来ばえが良好であったことが高く評価され、東日本高速道路(株)東北支社長より優秀工事表彰をそれぞれ受けた。

さらに、平成28(2016)年10月には、「新千歳空港土木施設維持修繕工事(3年間の工期が設定され、同年3月竣工)」が、卓越した技術と旺盛な責任感をもってよく工事を完遂し、空港整備事業の推進と技術の向上に貢献したとして、国土交通省東京航空局長より優秀工事等施工者表彰を受けた。

技術開発と設備の充実

平成23(2011)年以降、当社は技術開発や設備の充実にも積極的に取り組んだ。日本ファステム株式会社との「完全無水切断穿孔工法」の共同開発がその一つだ。

これはマイナス20℃の冷気を防音集塵カバー内に送り込み、カッターブレード(刃)を冷却しながらアスファルトやコンクリートを切断する工法で、切断時に発生する粉塵はバキューム集塵する。そのため、完全無水・無粉塵が実現でき動力は電動モーターのため低騒音も期待できるというものである。

これらの特長は、都市部での夜間作業のアスファルト切断工事のほか、空港でのコンクリートの目地切断などで、今後大いに活用が見込まれるほか、独自技術としての展開も考えられた。そこで、平成22(2010)年11月に開発中の同工法について、日本ファステム(株)と共同開発の基本合意書を交わすこととなった。



道央自動車道新千歳空港インターチェンジ舗装工事(平成25(2013)年11月竣工)



モータグレーダ
左：[ボルボ建設機械社製 G930] 右：[コマツ社製 GD655-3YO]
(平成26(2014)年12月取得)

平成25(2013)年5月には、情報化施工の技術を推進するため、株式会社岩崎より、トータルステーション(TS)とマシンコントロール(MC)の機材一式を取得。

情報化施工とは、設計から竣工に至るまでの作業において、必要となる施工管理情報を統合的に作成・取得・管理・利用することで、施工管理や監督検査の大幅な効率化を図る建設工事のことである。平成25(2013)年度から、TSによる出来形観測管理(TSを使い、丁張・出来形・監督検査、各観測を行うこと)に使用する機器が「一般技術」となり、モータグレーダMCが「一般化推進技術」となったことから、当社もそれに対応すべく導入を決めた。最新技術への対応を進めることで、より効率的な施工が可能になった。

なお、モータグレーダMCについては、前年12月にオリックス株式会社から取得していたコマツ社製GD655-3YOに、MCのみを取りつけることで、TSを用いて排土板の高さ勾配を自動制御できるようになった。平成26(2014)年12月には、ボルボ社製G930を取得した。

また、平成25(2013)年7月、市原機材センター・寮(千葉県市原市五所字神明1751-1外、約930坪)の土地・建物を売却、9月に引渡した。これを原資として、北海道千歳市清流への営業所・宿舍・独身寮建設への設備投資につなげた。

また、平成28(2016)年3月には、千歳生コン工場を共同事業者であった株式会社ニレミックスからプラント設備を買収、当社単独の事業とし確立させた。

多方面からの受注、相次ぐ

受注は堅調に推移した。主要な工事実績は以下のとおりである。

平成25(2013)年6月には、国土交通省北海道開発局釧路開発建設部から「北海道横断自動車道白糠町大曲東舗装工事」を2億4,948万円で受注。竣工は平成27(2015)年11月であった。

平成27(2015)年6月には、東京都水道局から「世田谷区成城二丁目28番地先から同区喜多見七丁目33番地先外1か所排水小管布設替工事」を3億8,894万円で受注。翌年9月竣工であった。

平成29(2017)年3月には、国土交通省北海道開発局室蘭開発建設部から「日高自動車道日高町旭町東舗装工事」を2億8,105万円で受注。竣工は翌年3月であった。



北海道横断自動車道白糠町大曲東舗装工事
(平成27(2015)年11月竣工)



日高自動車道日高町旭町東舗装工事
(平成30(2018)年3月竣工)

新中長期経営計画を策定、 テーマは「継続的な成長」

平成27(2015)年3月、当社は第2回無担保社債(北洋銀行保証付き、および適格機関投資家限定)「北洋エコボンド」1億円を発行した。償還期間は7年間で、受託・引受は株式会社北洋銀行である。これによって得た資金は設備投資にあてた。

平成27(2015)年4月に、当社は「新中期経営計画2015」を策定。計画期間は平成29年(2017)年までの3年間に設定され、基本方針として掲げられたのは「未来に向けた『継続的な成長』を支える新たな事業基盤の構築」であった。

前中期計画の基本方針「積極的な自立」では、繰越欠損金を縮小させ、財政基盤の健全化を図ることが目標の1つだったが、業績は計画を大きく上回り、平成25年度(第46期)には繰越欠損金をすべて解消し、株主配当についても初年度から復配するなど、計画を大きく前倒しすることができた。また、同計画に盛り込まれていた人材および機械・設備などに対する投資戦略も着実に実行することができ、事業基盤の整備・向上が進んだ。

平成26(2014)年は、主要建設会社40社すべてが黒字を確保し、道路舗装上場7社も高速道路会社や地方自治体からの受注が堅調に推移。緩やかな回復基調にある民間設備投資もあり、各社とも前年並みの水準を維持していた。ただし、高止まりしている労務費や資材・機材の価格、不安定な原油価格やストレートアスファルトの価格動向などの懸念材料もあった。

このような状況を踏まえ、経営目標として掲げられたのは以下4項目である。

- ・ 財務の健全性の向上
- ・ 社員の処遇改善
- ・ コンプライアンス体制の再構築
- ・ 生産整備などの投資推進

翌年4月には、社長通達「『中期経営計画2015』における業績目標[平成28年度～平成29年度]の設定および社員の処遇改善実施(年収改善、定昇等)について」を出し、「中期経営計画2015」の経営目標にある「社員の処遇改善」を進めるため、賃金ならびに年収改善に本格的に取り組むこととし、

- ・ 安定的な賃上げを実施するとともに、年俸制を除くすべての正社員の年間賞与支給月数を引き上げる

- ・ 初任給を改定して新卒採用における競争力確保に努める

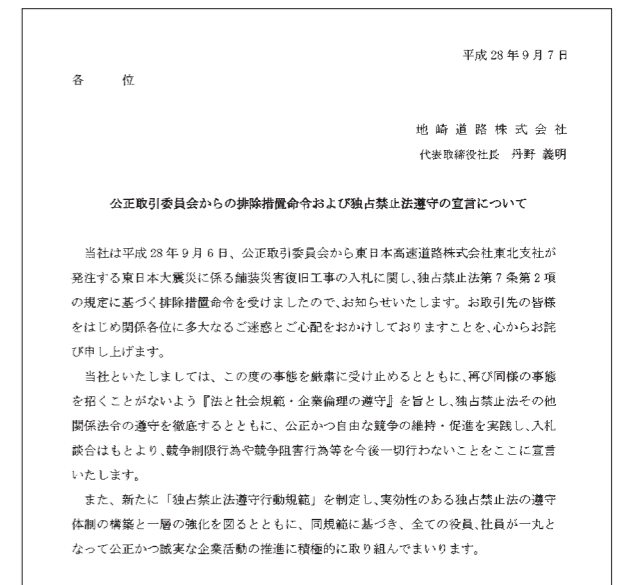
などを社員へ通知したほか、計画開始年度には見送っていた平成28年度(第49期)、平成29年度(第50期)の業績目標値も通知された。

独占禁止法違反、 建設業法違反に問われる

前項目の経営目標において、「コンプライアンス体制の再構築」を掲げたのには理由がある。東日本高速道路(株)東北支社、および国土交通省東北地方整備局が発注した工事に関して、入札談合に關与した独占禁止法違反の疑いがあるとして、平成27(2015)年1月に公正取引委員会の強制調査を受けたのである。

同年3月にも、東日本高速道路(株)関東支社が発注する震災復旧工事に関して公正取引委員会の任意立ち入り調査を受けた。

これらの調査の結果、翌年9月6日に東日本高速道路(株)東北支社が発注した東日本大震災に係る舗装災害復旧工事において、独占禁止法違反が認定され、当社は公正取引委員会より排除措置命令を受命した。翌日、いち早く「公正取引委員会からの排除措置命令および独占禁止法遵守の宣言について」を当社ホームページに掲載し、同年11月には独占禁止法遵守行動規範を制定した。



「公正取引委員会からの排除措置命令および独占禁止法遵守の宣言について(部分)」(平成28(2016)年9月7日)

平成29(2017)年5月には、国土交通省関東地方整備局より、建設業法に基づく監督処分(全国における舗装工事業に関する営業のうち、公共工事に係るものについて30日間の営業停止)を受けることとなり、「建設業法に基づく営業停止処分について」の書面もホームページ上に掲載した。

WEB会議システム採用とコーポレートサイト刷新

当時、すでにインターネットは、企業のみならず家庭でも当たり前利用されるようになっていた。さらにスマートフォンの普及で、外出先でもメールのやり取り、サイトの閲覧などが簡単にできるようになり、情報化社会は一段と進展した。

そのような状況を踏まえ、平成26(2014)年9月、当社はクラウド型テレビ会議システム『TeleOffice』(シャープ株式会社製)を導入した。これによって重要な会議等において遠隔地の多拠点でWEB中継で結び、効率的な会議運用が可能となった。

また、平成28(2016)年10月には、コーポレートサイトのリニューアルを株式会社ディスコへ依頼、翌年1月よりオープンした。

リニューアル後はスマートフォンやタブレット等の携帯端末からの閲覧へも対応し、一部英語版ページを設定することで海外顧客への対応も考慮するなど、広報ツールとして活用できるような機能面での強化が図られた。



リニューアルしたコーポレートサイト(平成29(2017)年1月完成)

新卒採用活動を強化

日本は少子高齢化が進み、人口減少社会に突入した。工業高校や大学の土木系学科の学生数が減少する中で、今後ますます難しくなることが予想される人材の確保も、企業の発展のためには欠かせない要素であることは言うまでもない。

コーポレートサイトのリニューアルには、イメージアップによるリクルート活動における優位性向上の狙いもあり、会社案内等紙媒体との親和性も考慮して制作された。

また、新卒採用活動において、平成19(2007)年7月から大手就職サイトを採用、平成26(2014)年には、全国規模の現地見学会を実施。また、平成28(2016)年には、10日以上インターンシップを開催するなど、新卒採用に積極的に取り組んでいる。

平成27(2015)年11月には、千歳営業所・宿舍・独身寮が完成した。中でも千歳独身寮は、鉄筋コンクリート2階建て防犯カメラ・指紋認証によるオートロックシステムを備えた全20室の完全個室である。



千歳営業所・宿舍・独身寮(平成27(2015)年11月完成)



内定者とその家族を対象にした宿泊体験・会社見学会(平成28(2016)年1月)

しかも、各室内にはテレビ・冷蔵庫・電子レンジ・ベッド・クローゼット等が完備されており、隣接する食堂では3食が提供される。

翌年1月に内定者とその家族を対象に開催した宿泊体験・会社見学会の記事が地元専門紙に掲載され、これから就職を視野に入れる学生のほか、高専・大学など学校関連へもアピールすることができた。

新しい時代に向けて

平成29(2017)年6月の定時株主総会において、丹野義明・千葉立美・西岡敬昭・川口保が取締役に再任され、新たに、渡邊誠司と高橋勝之が取締役に選任された。また、監査役の森通が退任し、山口潔秀が就任。同月に社長通達「役員業務分掌について」において社員に通知された。

さらに、平成30(2018)年3月に、丹野義明が代表取締役社長を退任し、同年4月に渡邊誠司が代表取締役社長に就任、丹野は取締役会長に就任した。

こうして、当社は新しい体制で設立50周年を迎えることとなった。

平成9(1997)年には、メインバンクであった拓銀が経営破綻、平成14(2002)年には、当社の売上高は100億円割り込み、平成15(2003)年には、過去最大の営業赤字計上と、一時は会社存続の危機に陥った。しかし、その後、市場環境の変化もあったが、何より再建計画に沿って社員一丸となって努力した結果、安定成長とっていい状態に入ることができた。

また、当社は新たな事業展開に向けた基盤づくりにも余念がない。平成30(2018)年5月より、アスファルト混合物から石油アスファルトを抽出し、再利用する技術の確立と実用化を目指す学術研究支援を決定、当社50周年の記念事業として位置づけた。

アスファルト舗装の際、建設副産物と分類されるアスファルトコンクリート発生材(アスファルトコンクリート塊)は、その99%が再資源化され、循環資源として広く普及しているものの、石油アスファルトを抽出し、再利用する技術は未だ確立されていない。今後、排水性舗装の発生材であるポーラスアスファルト混合物の増加も見込まれていることから、旧アスファルトの再材料化技術の確立は急務となっている。

現在、この抽出技術の基礎研究を進めている秋葉正一教授・加納陽輔専任講師(日本大学生産工学部土木



北海道札幌工業高等学校での体験型学習(平成30(2018)年4月)



設立50周年記念式典(平成30(2018)年4月・品川プリンスホテル)

工学科)研究室の実用化に向けた研究を、大成ロテック株式会社技術研究所などと協力し今後、研究成果を論文として発表しその特許権取得を目指す。

また、建設事業の収益を補完するため、本州でのアスファルト合材製造販売に向けた事業展開を新たな中期経営計画において目指した。

さらに、次世代育成の取り組みとして北海道札幌工業高等学校では実際に学生がグレーダーに乗車し、同校グラウンドの一部整備を行うなど、体験型の学習機会を提供した。

当社は半世紀におよぶ激動の歴史の中で、高度な土木・舗装技術をもとにして、空へ続く道、都市と都市をつなぐ道を造りつづけてきた。地崎道路が造りつづけてきた道は、我が国の重要な社会資本整備の一つの歴史を担ってきたといえる。

豊富な実績の中で培った技術力は、いま情報化施工など最新技術と融合し、一層洗練された品質へと結びついている。油汚染浄化技術などの新規事業を道の辺に育みつつ、自然との調和へとつながる地崎道路の道づくりは終わらない。

地崎道路の道は地崎道路にしか造れない。

そして、その道はすでにその先の未来へと続いている。

対談

経営危機を乗り越え、次の50年へ確かな歩み

平永博 元相談役×丹野義明 取締役会長

平永元社長と丹野前社長—当社が経営危機に直面した頃、会社の舵取りを任されていたお二人に、当時のお話を率直に語っていただいた。



地崎道路の第一印象は真面目な社員が多いこと

—平永さんは、平成21(2009)年6月に当社代表取締役を退任、相談役に就任され、その後、丹野さんが社長を引き継がれましたが、お互いにどのような印象をお持ちでしたか？

平永元相談役(以下、平永) メインバンクの北海道拓殖銀行(以下、拓銀)が破綻し、チザグループが苦境に立たされ、その後も地崎道路は大変厳しい経営状況に陥ることもありましたが、丹野さんに後を引き

受けていただき、立派に再生できました、感謝しています。

丹野取締役会長(以下、丹野) 岩田建設(現 岩田地崎建設)の取締役だった頃、平永さんに名刺を頂いたことがありました。その後、地崎道路の社長になり、お話するようになったわけですが、社長室の壁にご自身で書かれた経営方針やスローガン等が貼ってあり、きちんとした方だなと思いました。

平永 きちんとしているわけではなくて、おせっかいな性格なので、つつい余計なことまでしてしまうんですよ(笑)。

それにしても、若い人と話し合い、納得させて力を引

き出す丹野さんのやり方には、感心されたものです。
丹野 私こそ、平永さんにお会いできてよかったと思っています。平永さんは道路公団ご出身ということもあって、いろいろなところへ気軽に出かけて行かれますよね。平永さんのお供で、NEXCOの社長や副社長等、いろいろな方に会わせていただきました。

—日本道路公団時代に培われた人脈を活用されたわけですか？

平永 道路公団時代には、北海道から沖縄県まで、2年から3年間隔で転勤がありました。どこかに落ち着くというようなことはなかなか少ない。確かにその分人脈は広がりますね。

丹野 私はそれまで北海道の会社にいたということもあって、全国規模の企業の社長にお会いする機会はほとんどありませんでした。そもそも、前職は土木の責任者ですからね。どのように他社の社長とお会いして、社員とどう接すればいいのか、またどのような視点で物事を考えればいいのかなど、社長職について大変勉強させていただきました。

ただ、平永さんはお話が大好きで、3時間くらいはすぐ経ってしまう(笑)。

平永 話し出したら止まらない(笑)。

丹野 しかも、お酒をおのみにならない。のみながらであれば、全然構わないんですが(笑)。

—お二人とも外部の企業から当社の社長に就任されたわけですが、当社の第一印象はいかがでしたか？

平永 道路公団時代には、「我が生涯に悔いなし」と思えるほど、存分に働かせていただきました。道路公団退職後は、2社の社長を務めさせていただいた後、地崎道路の社長就任の要請を受けました。

地崎道路の社員は、皆さんが仲間という感じで、実に一生懸命にやっているという第一印象でした。就任当時、私は65歳でしたが、また一緒に汗を流したいと思いましたね。

丹野 私も同じです。真面目な社員が多く、皆さん頑張っているという印象でした。

メインバンクを失い資金調達に奔走

—メインバンクである拓銀の破綻、その後の売上低下による経営危機、持株会社方式での経営統合への移行など、お二人は当社が最も苦しい時期に舵を取られたことになるわけですが、当時の状況はどのようなものだったのでしょうか。

平永 社長就任から3年間は、大きく業績が伸びました、何の心配もない頃ですから。しかし、間もなく大変なことが起こりまして、その後しばらくの間は、もっぱら銀行回りでした。あれだけ銀行に出入りしたのは、私の生涯の中でほかにないでしょう。

—メインバンクを失ったわけですからね。

平永 そのときは、拓銀頭取のところへ行って「大変ですね」と慰めてはいたものの、内心では困ったな……と。他の銀行から融資を受けなければならないわけですが、当然なかなか貸してくれません。



左：北海道通信(日刊通信版)(平成16(2004)年1月27日)
右：北海道建設新聞(平成15(2003)年11月28日)



それで思い出したのが、東海銀行(現三菱UFJ銀行)のある支店長の言葉です。以前、名古屋の会社で社長を務めていたときに、東海銀行と取引がありました。そのときの支店長が「御社には不満があります」と言ってきた。「なぜですか？」と伺ったら、「お金は間違いなく預けてくれるのですが、借りてくれない……」と。

ところが、拓銀が破綻して銀行を回っていたときには、借りたいといっても貸してもらえないわけです。その支店長とは今も付き合いがあるのですが、当時「銀行というのは、借りたいときに借りられず、利子ばかり支払わされる」なんて、彼に愚痴をこぼしたことがありました。怒るかと思ったら、「確かに、銀行というのはそういうところかもしれませんね」と慰められましたね。

——なかなか融資が受けられない中でも、平永さんには「会社は大丈夫」という自信のようなものがあつたのでしょうか？

平永 「これはもう駄目だ……」と悲観した社員もいたと思います。私も社員が次々と辞めていたら、駄目だと思ったかもしれません。しかし、厳しい状況の中でも、社員の皆さんは頑張ってくれました。

そのような折、銀行から「家屋敷を持っておられま

すね。その権利を抵当に入れていただけますか？ そうすれば融資に応じます」という話が出たんです。皆さんの頑張っている姿を見たら、とても「嫌です」とは言えず、抵当に入れました。実は、そのことを家内には伝えていなかったのです。数年後、抵当権が解除されたところで説明したら「こんな大事なことを何も言わないなんて！」と大変怒られました(笑)。

その後、チザキグループが持株会社方式の経営体制へ移行するという方向性が見えてきたところで、丹野さんに社長を引き継いでいただき、私は相談役に就任しましたが、社長在任中は、どうか会社が潰れずに済みました。社員の皆さんに頑張ってもらったおかげだと思っています。

丹野さんは社長に就任後、きちんとした中期経営計画を立てて一步一步、地崎道路を再建された。これは大きな功績です。当時の私には、中期経営計画を立てる余裕すらありませんでした。

受注は多いのに赤字になることに疑問

——丹野さんはその後を引き継がれたわけですが、不安はなかったのでしょうか？

丹野 それまでは、岩田建設で土木事業の責任者と取締役を7、8年ほど経験させていただきました。ですので、当然地崎道路のこともよく知っていたのですが、岩田建設と地崎工業の合併は、ほんとうに急な話でした。

確か平成19(2007)年1月に、岩田建設の岩田圭剛社長が社員一同を急に集め、3月末で合併すると発表したと記憶しています。その際、ホールディングス体制へ移行するという説明もありましたが、私は土木の責任者でしたので、経営統合に伴うホールディングス体制のことは正直よく分かりませんでした。

実は、その前年の11月に、岩田社長と出張する機会がありまして、地崎道路が大変だという話は聞いていました。その時点では、自分が社長になるということとはまったく知らされていませんでしたから、「そうなんですか」程度の会話だったと思います。

ところが3月になって、「地崎道路へ社長として出

向して頑張ってくれ」という話がありまして……。

——それは驚かれたでしょう。

丹野 いいえ、驚きはしませんでした、ビジネスマンとしての育ち方なんでしょうね。それまで岩田建設では、「来月からダム建設のために〇〇へ行ってこい」とか、「工事責任者として〇〇へ行ってこい」と言われるのが当たり前でしたから。

——しかし「社長」となると、また違うのではないかと思うのですが……。

丹野 社長の話をいただいたとき、「地崎道路はどのくらいの規模の会社なんですか？」と質問しました。売上規模で60億~70億円ということで当時、岩田建設の土木責任者として、年間120億~130億円の仕事をしていましたので、何とかなるだろうと思いました。

それで地崎道路に移ってきたわけですが、最初に驚いたのは、「仕事をしているのに赤字」ということです。受注高の10%くらいの利益を出すことが当たり前、という感覚でやってきましたので、どうしても理解できませんでした。政権が民主党に代わり、公共事業に対する風当たりが非常に強くなって、厳しい状況



であったことは確かでした。しかし、そのような中でも受注はあるわけです。「これだけの数の工事を受注して、これだけ完工しているのに、なぜ赤字なんだ？」ということです。

そこで、一つひとつの工事を分析しました。どういう現場でどうして赤字になるのか——、受注段階の見直しから始めました。



平成22年度安全大会(平成22(2010)年6月)



第14回施工技術発表会(平成23(2011)年7月)

経営危機を脱し 着実な成長軌道へ

—— そのような分析結果を踏まえて、再建計画を立てたわけですね。

丹野 再建計画を立てること自体は、岩田建設と地崎工業が合併する際の条件となっていました。私もまだ状況をよく分かっていなかったの、最低目標だけを考えて3年計画を立てました。つまりまずは、「赤字からの脱却」です。

当社は非常に官公庁の工事が多く、それは前職の岩田建設と大して変わりません。そのため、どういう点が弱点でどういう点が強いのかといったことは、ある程度掴んでいました。

赤字を脱却するために、一番の問題となったのは、「手戻り」の多さでした。つまり、工事が終わった後に、手直しをしなければならない部分が非常に多いということです。

それと工事を受注するという“執念”ですかね。その頃には、ほとんどが一般競争入札になっていましたので、どのような提案をするのか、逐一チェックしま

した。皆さんご存知かと思いますが、入札は金額だけでは決まりません。たとえば、使う機械を替えるといったことで、環境に優しい工事にすることもできます。それで受注することもできるわけです。役所のOBの方も何人かいらっしやっただので、その方々にも見てもらい、より良い提案を心がけました。

結局、当時は「手戻りをなくす」、「利益率の高い工事に集中する」——この2点を心がけました。それと、当然、常に考えていなくてはならない「事故をなくす」もそうですね。とはいえ、会社が軌道に乗るまで3年はかかるだろうなと思っていました。

実際、再建計画実施後2年目ぐらいまでは、利益はそれほど上がらなかったのですが、社内への周知徹底も進み、3年目ぐらいから黒字に転じはじめました。

—— そこで次の中期計画を立てたわけですね。

丹野 他の舗装会社を見ると、ほとんどが大手ゼネコンの子会社です。つまり、ゼネコンの舗装部門として、他の土木工事・建設工事と一括して受注できるわけです。しかし、当社はもともと公共工事がメインで、親会社からの受注は多くありません。しかし、その分親会社から制約されることは少ない。だからこそ、自分たちの力でしっかりやっていこうということで、次の中期計画のテーマは「積極的な自立」としました。

私が幸運だったのは、先ほど平永さんがおっしゃったような財務上の苦勞が、ほとんど無かったということです。ホールディングス体制になって以降は、持株会社が一括して銀行から融資を受け、そこから当社が借り受けるという形式になっていました。自宅を抵当に入れて融資を受けるなんて、私には到底できません、離婚届も同時に受け取るはめになってしまいますから(笑)。

とにかく資金を貯める、そして自分たちのグループの内のポジションを上げる——それを新しい再建計画のテーマにしたのです。

—— そして、さらに次の中期計画ですね。

丹野 利益が出ない期間が非常に長かったため、社員の皆さんには我慢してもらっていました。福利厚生や

平永 博(ひらなが・ひろし)

昭和4(1929)年6月生まれ
昭和28(1953)年3月 熊本大学工学部卒業
昭和32(1957)年2月 日本道路公団入社
昭和56(1981)年7月 日本道路公団札幌建設局局長就任
(現 東日本高速道路(株)北海道支社)
昭和60(1985)年4月 北陸道路エンジニア(株)代表取締役社長就任
(現 中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋(株))
昭和63(1988)年12月 名古屋道路エンジニア(株)代表取締役社長就任
(現 中日本ハイウェイ・エンジニアリング名古屋(株))
平成6(1994)年12月 地崎道路(株)代表取締役社長就任
平成21(2009)年6月 地崎道路(株)相談役就任
平成24(2012)年3月 地崎道路(株)相談役退任



待遇が異常とっていいほど良くなかった。もともと地崎工業は名門企業です。次の世代につないでいくには、やはり社員たちの待遇改善が必要です。それによって、名門企業の社員としてのプライドを持って欲しかった。

そこで3回目の中期計画は、社員の処遇改善をテーマに取り組みました。ここまで一歩一歩進んでこられたのは、社員の皆さんの生真面目さ、技術レベルの高さがあればこそでしたからね。

—— ところで、その中期計画の最終年に、東日本大震災が発生しました。どのような影響があったのでしょうか？

丹野 私が社長に就任してから、一番影響が大きかったのは、民主党政権に代わったことでした。「コンクリートから人へ」というスローガンが掲げられ、公共事業不要論まで叫ばれるようになりました。実際、公共事業は1年間で18%も減りました。

もちろん、震災からの復興事業で仕事が増えたのは事実です。ただし、東日本大震災が起きたときには、すでに当社の体質改善がなされて、業績は回復しつつあったのです。

—— 震災時には、いろいろと社会貢献活動もされたそうですね？

丹野 当時、東北地方で重点的に仕事をしていましたが、協力業者の中には震災の影響を受けたところもあり、いろいろと支援活動を行いました。災害発生当初は、燃料や食料品の運搬をしましたね。当社の社員の中には、カップラーメン等の非常食を個人的に仕入れて大量の食料を運搬したりする人もいました。

また、津波による甚大な被害をこうむった宮城県東松島市に対しては、航空自衛隊松島基地の復旧工事ばかりではなく、地元建設業協会へ家具や事務用品を寄贈しました。とはいえ、特別な支援ということではなく、やれることをやったという感じですね。

そもそも、建設会社というのは災害となれば、行かなければならないものなのです。頼むと言われると、できませんとは言えない体質なのです。

社長時代に 心がけていたこと

—— 話は変わりますが、社長として心がけていたことは何でしょうか？

平永 私の場合は、「できるだけ話し合う」ということです。話があるという人に対しては、どこにでも何



平永氏作成の「社員の心得」(平成13(2001)年11月)



丹野 義明(たんの・よしあき)

昭和24(1949)年11月生まれ
 昭和51(1976)年 3月 北海道大学農学部農業工学科卒業
 昭和53(1978)年 3月 北海道大学大学院博士前期課程修了
 昭和53(1978)年 4月 岩田建設(株)入社
 平成3(1991)年 アメリカ合衆国オレゴン州立大学留学
 平成11(1999)年 4月 岩田建設(株)土木部長就任
 平成12(2000)年 6月 岩田建設(株)取締役土木部長就任
 平成16(2004)年 6月 岩田建設(株)常務取締役就任
 平成18(2006)年 6月 岩田建設(株)取締役常務執行役員就任
 平成19(2007)年 4月 岩田地崎建設(株)常務執行役員就任
 平成21(2009)年 4月 地崎道路(株)顧問就任
 平成21(2009)年 6月 地崎道路(株)代表取締役社長、
 (株)ICホールディングス取締役就任
 平成30(2018)年 4月 地崎道路(株)取締役会長就任

度でも行きました。これは道路公団流のやり方といっ
 ていいかもしれません。

私が道路公団に在籍していた頃、田中角栄元首相の
 実家付近の工事を担当した者がいて、協議がまとまる
 までに130回も現地へ行って交渉・説明をしたとい
 うのです。その交渉・説明記録をすべてコピーして「こ
 れが先輩のやり方だよ」と、よく若い社員に見せたも
 のです。そのくらいしなければ、高速道路の建設なん



現場パトロールをする丹野社長(当時)

て到底できるものではないのです。

同じように地崎道路でも、社内外に直接出向いて
 行って話をするという心を心がけていました。

丹野 私も同じですね。平永さんのようにはいきませ
 んが、できるだけ話をし、理解を得るように心掛け
 てきました。

社員の力をつないで 次の50年へ

— 平永さんは運転時の注意点等、平易な文書で書
 かれた社長メッセージを度々出されていらっしゃるま
 す。こういったものを拝見しますと、社員との距離は
 極めて近かったのではないかと思います。

平永 「居眠り」と「無理な追い越し」が無ければ、
 交通事故の90%以上は無くなるというのが私の持論
 です。それを「社長からのお願い」という文書にして
 出していました。当たり前ですが、事故なんて起こさ
 ないでほしいですからね。実は道路公団時代に大きな
 事故がありまして、その事後処理を担当したことがあ
 りました。その時、道路を造る者は、造って終わり
 ではなく、その道路を利用する人のことを常に考えてい
 なくてはならないと強く思いました。それで営業へ出
 向いた際にも「ウチの社員向けに書いた運転の心得で
 す」と、配って回ったのです。

— 今後、当社がさらに発展していくためにはどの
 ようなことが大切なのか、あるいは、現在どのような
 課題があるとお考えなのか、お聞きかせください。

平永 地崎道路の社員の皆さんはほんとうによくやっ
 ていると思っています。

たとえば、新千歳空港に通称“地崎口”という通用
 口があります。あくまで通称なのですが、この通用口
 から当社の社員が滑走路に出て、除雪作業を行います。
 こういった名称をいただくということは、空港関係者
 から信頼される仕事をしつづけてきたという一つの証
 だと思えます。

発注者もこちらの立場が分かるし、こちらが発注者
 の立場が分かる — 一心同体になって仕事ができる
 というのが、何より幸せなことだと思います。そうい
 う関係を構築できるように、今後も心掛けて業務にあ
 たってほしいと思います。

丹野 当社は舗装工事をメインでやっているわけですが、
 これだけでは食べていけないということは、私が
 社長に就任した当初から漠然と考えていました。そこ
 で、航空機着陸拘束装置(バリア)やバイオレメディ
 エーションによる油汚染土壌の浄化技術等、新規事業
 をスタートさせ、現在それぞれ育ってきています。

事業というものは、陸上競技の400mリレーに似
 ていると思うのです。平成28(2016)年のリオデ
 ジャネイロ五輪では、日本代表が銀メダルを獲得しま
 したが、一人の力ではメダルに届かないかもしれな
 い。けれど、それぞれのメンバーが力を合わせれば、
 100mを10秒で走破するメンバーを揃えたチームに
 も勝つことができる。

重要なのは、「つないでいく力」なのです。「つな
 いでいく力」とは、異なる事業同士ばかりではなく、
 受注した工事を次につないでいくということでもあり
 ます。年次計画を立て、社員の配置を考えたり、タイ
 ミングを考えたりしながら、つないでいく力を高めて
 いくことです。

一歩一歩しか前に進めませんが、皆さんが「つない
 でいく」という意識を持って、日々仕事をしていれば
 大丈夫だと思います。

— 最後に社員の方へ向けて、メッセージをお願い
 します。

平永 実は、ずっとお礼を言いたいと思っていたこと
 があります。品川駅から本社までの区間の清掃作業に
 ついてです。社員の皆さんと相談して始めたこと
 ですが、年に1回の実施で提案したら、社員の皆さんから
 「毎週やりましょう」という話が出て、結局、月に1
 回実施することになりました。北海道支店でも、千歳
 駅前の花壇に花を植える活動が続いています。このよ
 うな素晴らしい活動を、今日まで続けてくださり、ほ
 んとうにありがとうございます。

— 地域貢献活動というものは、一方的に会社から
 命じられただけでは続きません。会社が好きで、その
 会社がある地域が好きな社員が多いからこそ続いている
 のでしょうね。本日はありがとうございました。

(平成29(2017)年11月22日、TKPガーデンシ
 ティ品川にて収録)





コンクリート舗装

コンクリート舗装

コンクリート舗装は、路床・路盤・コンクリート版で構成され、コンクリート舗装は剛性舗装と呼ばれることもある。骨材をセメントモルタルで結合してつくったコンクリート版を持つ舗装。現在、我が国では舗装道路のほとんどがアスファルト舗装で占められており、コンクリート舗装は極めて少ない状況である。

しかし、近年ではコンクリート舗装の特長である長寿命・ライフサイクルコスト・環境面での優位性が再評価されつつあり、今後施工する機会が増加する可能性が見込まれる技術である。

会社設立以来、全国各地の空港・航空自衛隊基地で数多くの実績を積み重ねてきた当社が誇る技術である。



施工例

新千歳空港貨物エプロン新設外一連工事（工期：平成22（2010）年7月～平成22（2010）年12月）



施工例

一般国道275号深川市カモイルベシュベ舗装工事（工期：平成22（2010）年7月～平成22（2010）年12月）



施工例

小牧（24）補給倉庫新設土木工事（工期：平成25（2013）年3月～平成27（2015）年3月）

技術編

地崎道路の建設技術

当社は会社設立以来、全国各地で道路や空港など

重要な社会インフラの建設とその保全に取り組んできました。

これまでに培った建設技術は高い評価をいただき、

社会の基盤づくりに幅広く活用されています。

これからも、新たな技術の開発を積極的に進めるとともに、

技術の研鑽を積み重ね、人と地球の豊かな未来へ向けて尽力してまいります。



連続鉄筋コンクリート舗装

連続鉄筋コンクリート舗装とは、コンクリート版に縦方向鉄筋を連続的に配置し、その拘束によってコンクリート版に生じる横方向のひび割れの開きを短い間隔に分散させ、個々のひび割れも小さくなるように制御し、コンクリート版の横目地をまったく設けないコンクリート舗装で、コンクリート版と路盤で構成されている。

転圧コンクリート舗装

転圧コンクリート舗装とは、従来の舗装用コンクリートよりも著しく水量を減らした硬練りのコンクリートを、路盤上にアスファルトフィニッシャーで敷均し、振動ローラ・タイヤローラで転圧して締固めるコンクリート舗装である。



施工例

北海道大演習場（28）道路整備工事（工期：平成29（2017）年1月～平成29（2017）年11月）

プレキャストコンクリート版舗装

プレキャストコンクリート版舗装とは、あらかじめ工場内あるいは現場において作成したプレキャストのコンクリート版を、敷き並べて舗装する工法である。工期短縮あるいは急速施工を必要とする補修工事に採用されている。



施工例

千歳（61）滑走路改修舗装工事（工期：昭和61（1986）年11月～昭和62（1987）年12月）

アスファルト舗装

遮熱性舗装

アスファルトの道路は、昼間の太陽熱射により深層まで高温となる。このアスファルトの内部に蓄積された熱が、夜間に放出される現象が「ヒートアイランド現象」の一つであるといわれている。

遮熱性舗装とは、舗装の表面に太陽光の内で赤外線域を反射する特殊樹脂を塗布することによって、夜間におけるアスファルト舗装体の滞熱による路面温度の上昇を抑制する環境に優しい舗装技術である。

遮熱性舗装は日本で開発された技術であり、ヒートアイランド現象の解決策の一つとして、世界へ向けて発信している。東京オリンピック(2020年)のマラソンコースに塗布することが決定しており、いま注目されている技術である。



施工例

路面補修工事(24-の4・遮熱性舗装)
(工期:平成24(2012)年8月~平成25(2013)年1月)



施工例

路面補修工事(25-の2・遮熱性舗装)
(工期:平成25(2013)年10月~平成26(2014)年3月)

保水性舗装

保水性舗装とは、アスファルト舗装の内部に雨水等の水分を吸収する保水材を充填し、その水分が蒸発することによって発生する気化熱によって、舗装上部および舗装面の温度上昇を抑制することができる環境に優しい舗装技術である。一般の舗装よりも路面温度の上昇を抑制するため、歩行者空間や沿道の熱環境の改善などが期待されている。



施工例

路面補修工事(26三の14・保水性舗装)
(工期:平成26(2014)年12月~平成27(2015)年3月)

透水性舗装

透水性舗装とは、粘性度の高い改質アスファルト合材を使用して、粗骨材の割合を多くし、空隙率を高めることによって、路面に降った雨水を地中へ戻すことのできる環境に優しい舗装技術である。

全国的(特に非積雪地域)の歩道の全域で舗装されている技術である。



施工例

路面補修工事(3の7)
(工期:平成19(2007)年9月~平成20(2008)年2月)

排水性舗装(高性能I型舗装)

排水性舗装とは、空隙率を(20%前後)高くして、連続空隙という排水路を舗装体内に確保することで、舗装自体が排水機能を有する舗装である。特長は下記のとおりである。

- ・雨天時におけるハイドロプレーニング現象の防止
- ・水ハネおよびスモーク現象の防止
- ・夜間走行車両のヘッドライトによる路面反射の抑制
- ・夜間雨天時の路面表示の視認性の向上
- ・車両交通騒音の低減



施工例

東北自動車道花巻~安代間舗装補修工事
(平成24(2012)年4月~平成26(2014)年1月)

ハイブリッド舗装(高性能II型舗装)

ハイブリッド舗装とは、表面に高性能舗装が有する高い排水機能と滑り抵抗性を有し、内部に砕石マチックアスファルト(SMA)の有する水密性を兼ね備えた舗装で、2つの機能を有するため今まで二層舗装していたところが一層で済み、コスト削減にもつながる舗装である。

また、高性能舗装と比較して骨材飛散抵抗性(チェーンによる磨耗抵抗性)に優れることから、積雪寒冷地域やトンネルにおいて適用されている技術である。



施工例

東北自動車道松尾八幡平~安代間舗装補修工事
(平成26(2014)年4月~平成28(2016)年1月)

ポスマック(POSMAC)舗装

遮水性排水性舗装(Porus Surface MAstic Course 略してPOSMAC)は、乳剤散布装置付アスファルトフィニッシャーを使用し、高濃度改質アスファルト乳剤(カチオンGS-C)を多量に散布させ、高性能舗装の下部に遮水効果を付与させることで、水密性の層を設ける二層構造とすることなく、一層で高性能舗装と水密性に優れた不透水層を構築でき、費用対効果に優れた技術である。



施工例

東京湾アクアライン連絡道アクア管内舗装補修工事
(工期:平成27(2015)年3月~平成28(2016)年3月)

半たわみ性舗装

半たわみ性舗装とは、空隙の大きな開粒度タイプの混合物に、浸透用セメントミルクを浸透させた舗装である。セメントミルクをアスファルト混合物の全層に浸透させる全浸透型と、半分浸透させる半浸透型があり、一般に車道では着色可能な全浸透型が用いられている。



施工例

東京国際空港構内道路舗装補修その他工事(工期:平成28(2016)年3月~平成28(2016)年11月)

特殊工法

路上再生路盤工法 (CFA工法)

路上再生路盤工法 (CFA工法) とは、既設アスファルト安定処理路盤材上にセメント (無粉塵タイプ) を散布し、既設アスファルト安定処理路盤材と既設粒状路盤材をフォームドアスファルトを添加しながら攪拌混合を行い、路盤を再生する工法である。



施工例

上信越自動車道佐久管理事務所管内舗装補修工事 (工期: 平成21 (2009) 年3月~平成23 (2011) 年2月)

スリップフォーム工法

スリップフォーム工法とは、型枠を設置せずに敷均し、締固め・成型・表面仕上等の機能を備えた一連の機械を使用して、コンクリートを打設する工法である。

コンクリート舗装・円形側溝・ロードガッター等、多種多様な工種に適用でき、主に高速道路工事において需要の多い工法である。



施工例

平成6年度名神高速道路関ヶ原地区中分防護さく改良工事 (平成7 (1995) 年4月~平成7 (1995) 年7月)

情報化施工 ~生産性と施工品質の向上に貢献

近年、道路舗装の施工において ICT (情報通信技術) を駆使した「情報化施工」とよばれる施工方法が利用されている。この方法の導入により、出来形精度や生産性を大幅に向上させることができる。当社では平成23 (2011) 年度から導入を図り、現在は自社機械を利用した情報化施工によって、高い施工品質と生産性の向上を実現している。



施工例

旭川紋別自動車道遠軽町若咲内舗装工事 (平成27 (2015) 年3月~平成28 (2016) 年3月)



施工手順-1

トータルステーション (TS) は無線送信の障害のない場所で無線送信距離が200m以内の場所に、備え付ける。できればモーターグレーダよりも高い位置に備え付ける。あらかじめ設けていた基準点XYZの三次元座標より位置情報を取得。ここまで終了すれば、後は操作する必要はなく、TSがモーターグレーダを自動追尾する。

施工手順-2

路盤を締固める作業で舗装工事の精度にも影響を与える重要な工程だが、ここでは全地球航法衛星システム (GNSS) を利用した転圧管理システムを採用している。この転圧管理システムは、GNSSより機械の位置情報を取得し、施工範囲をメッシュ状に区分した各ブロックの締固め回数をカウントして、車載モニターで踏み残しや規定回数を色分け表示する。この表示によって施工範囲を均一に締固めることができる。

施工手順-3

出来上がった路盤は、工種ごとに高さや幅、厚さなどの出来形測定を行う。これまではレベルや巻尺などの計測器を使用して出来形測定を行っていたが、施工管理データを TS により、3次元座標値としての計測と設定との比較が瞬時にできるようになった。計測したデータはパソコンに出力によって出来形帳票を自動作成するなど、業務の効率化に大きく寄与している。また、当社が導入した TS は測量手元等を必要としないワンマン観測仕様であり、測定点側のプリズムを自動追尾するので、遠隔からの操作での計測が可能になった。

空港除雪技術

北海道の空の玄関である新千歳空港。冬期間はウィンタースポーツを楽しむ観光客など多くの旅行客が利用する。航空機運航の安全を裏方として支えているのが、当社の空港除雪技術である。11月中旬から翌年3月末まで社員とスタッフの総勢150名が、滑走路・誘導路・エプロン・ターミナル周辺・関連道路と、空港施設全域の除雪作業を行っている。

スノープラウ・スノースーパー (自走式・牽引式)・ロータリー・大型散水車など、空港除雪に特化して開発された90台以上の除雪車両を使って、チームワークを活かしながら空港機能とその安全を長年守り続けている。



施工例

新千歳空港土木施設維持修繕工事 (工期: 平成28 (2016) 年4月~平成31 (2019) 年3月)

航空機着陸拘束装置 (バリア) 設置技術

航空自衛隊基地における戦闘機のオーバーランを防止するための装置である BAK-12 システムの国内の設置工事を、当社が一手に担い技術を積み重ねてきた。

システムの種類には、BAK-12 (ワイヤー式)、BAK-12/14 (ワイヤー格納式)、BAK12/15 (ネット式) の3種類があり、滑走路の設置位置によって使い分けられている。パイロットの操縦ミスや戦闘機の故障などの緊急時に戦闘機を強制的に拘束する装置として必要不可欠であり、その設置技術は当社が全国各地で積み重ねてきた施工実績の中で培った、他に類を見ない独自の技術である。



BAK-12 (ワイヤー式)



BAK-12/14 (ワイヤー格納式)



BAK-12/15 (ネット式)

バイオレメディエーション技術

当社の油汚染浄化技術は、安全性が確認された微生物を活用し、微生物が持つ油分解能力を利用して浄化する新たなバイオレメディエーション技術である。バイオレメディエーションは、油を焼却することなく微生物による分解浄化を行うため、CO₂を大幅に削減した地球環境に優しい技術である。

バイオフィーミング工法

バイオレメディエーションとして最も一般的な工法で汚染土壌を掘削し、専用の浄化施設 (同一敷地内に仮設する方法、または産業廃棄物中間処理施設への排出) を利用して、バクテリア (バイオ) の働きによって汚染を浄化する。浄化工法として信頼性が高く通常2~3カ月で清浄な土壌に浄化し、その土壌は再利用または元の採掘した場所に埋め戻すことができる。



バイオインジェクト工法

土地の使用状況や汚染部位の深度が大きいなど、容易に掘削ができない場合に地表からパイプを打ち込み、そのパイプを通して微生物製剤・栄養剤・酸素などを送り込むことにより地下汚染を取り除く工法で稼働中の工場やガソリンスタンドの浄化に効果的である。



会社概要

商号 地崎道路株式会社
英文社名 CHIZAKIDORO Co., Ltd.
代表者 渡邊 誠司
本社所在地 〒108-0075 東京都港区港南2-13-31 品川NSSビル6階
設立 昭和43(1968)年4月3日
資本金 3億5,000万円(平成30(2018)年3月末現在)
建設業許可 国土交通大臣許可(特-28)第507号
 土木工事業
 舗装工事業
 水道施設工事業
 造園工事業
 とび・土工工事業

事業内容

- (1) 道路・施設舗装工事(高速道路・一般国道・主要地方道・空港施設)
- (2) 一般土木工事(道路補修・改修)
- (3) 生活関連工事(駐車場・水道施設・外溝・造園)
- (4) 航空機着陸拘束(バリア)機械・機器・部品・材料輸入および国内販売、製作および設置工事
- (5) 空港メンテナンス工事(施設維持・除雪)
- (6) 油汚染浄化事業(バイオレメディエーション、バイオ製剤輸入および販売)
- (7) 工事資材製造販売(アスファルト混合物、レディーミストコンクリート)
- (8) 産業廃棄物・廃油収集運搬および処理処分

主要取引先

国土交通省、防衛省、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、自治体、その他官公庁、ゼネコン等

支店・営業所

- | | | |
|----------|-----------|----------------------------------|
| ① 北海道支店 | 〒060-0063 | 北海道札幌市中央区南3条西10-1001-5 福山南三条ビル8階 |
| ② 千歳営業所 | 〒066-0081 | 北海道千歳市清流2-3-5 |
| ③ 日胆出張所 | 〒059-1361 | 北海道苫小牧市字美沢157-2 |
| ④ 札幌営業所 | 〒005-0841 | 北海道札幌市南区石山1条1-81-36 |
| ⑤ 釧路営業所 | 〒085-0841 | 北海道釧路市南大通4-1-1071 ハーバーレジデンス南大通7階 |
| ⑥ 美幌営業所 | 〒092-0027 | 北海道網走郡美幌町字稲美225-7 |
| ⑦ 道南営業所 | 〒040-0061 | 北海道函館市海岸町14-5 |
| ⑧ 道路試験所 | 〒059-1361 | 北海道苫小牧市字美沢157-2 |
| ⑨ 東北支店 | 〒980-0802 | 宮城県仙台市青葉区二日町12-30 日本生命仙台勾当台西ビル5階 |
| ⑩ 東京支店 | 〒108-0075 | 東京都港区港南2-13-31 品川NSSビル6階 |
| ⑪ 名古屋支店 | 〒460-0003 | 愛知県名古屋市中区錦1-18-24 いちご伏見ビル6階 |
| ⑫ 名古屋事務所 | 〒470-0152 | 愛知県愛知郡東郷町北山台1-12-11 |
| ⑬ 西日本支店 | 〒540-0031 | 大阪府大阪市中央区北浜東2-19 橋本センタービル3階 |

環境事業

- | | | |
|-------------|-----------|---------------------|
| ① 環境事業所 | 〒005-0841 | 北海道札幌市南区石山1条1-81-36 |
| ② 油汚染浄化センター | 〒059-1361 | 北海道苫小牧市字美沢157-2 |

製販事業 (工場・アスコン)

- | | | |
|-------------|-----------|-------------------|
| ① 製販事業所 | 〒059-1361 | 北海道苫小牧市字美沢157-2 |
| ② 千歳生コン工場 | 〒059-1361 | 北海道苫小牧市字美沢157-2 |
| ③ 美幌アスコン | 〒092-0027 | 北海道網走郡美幌町字稲美203-5 |
| ④ 丹頂アスコン | 〒084-0925 | 北海道釧路市新野24-1049 |
| ⑤ ライラックアスコン | 〒062-0039 | 北海道札幌市豊平区西岡521 |
| ⑥ 苫小牧アスコン | 〒059-1365 | 北海道苫小牧市植苗219-2 |
| ⑦ 石狩アスコン | 〒061-3242 | 北海道石狩市新港中央2-757-4 |
| ⑧ 函館アスコン | 〒049-0121 | 北海道北斗市久根別5-95-1 |
| ⑨ 知床アスコン | 〒099-4133 | 北海道斜里郡斜里町三井96 |
| ⑩ 多賀城工場 | 〒985-0833 | 宮城県多賀城市栄2-217-6 |
| ⑪ 岩沼工場 | 〒989-2421 | 宮城県岩沼市下野郷字西原1 |

拠点一覧

The map shows the following locations with corresponding photos:

- ① 北海道支店 (Hokkaido Branch Office)
- ② 千歳営業所 (Chitose Office)
- ② 千歳生コン工場 (Chitose Ready-Mix Concrete Plant)
- ② 油汚染浄化センター (Oil Pollution Purification Center)
- ③ 日胆出張所 (Nichikani Branch Office)
- ④ 札幌営業所 (Sapporo Office)
- ⑤ 釧路営業所 (Kushiro Office)
- ⑥ 美幌営業所 (Miho Office)
- ⑦ 道南営業所 (Dohnan Office)
- ⑧ 道路試験所 (Road Test Center)
- ⑨ 東北支店 (Tohoku Branch Office)
- ⑩ 東京支店 (Tokyo Branch Office)
- ⑪ 名古屋支店 (Nagoya Branch Office)
- ⑫ 名古屋事務所 (Nagoya Office)
- ⑬ 西日本支店 (West Japan Branch Office)
- ⑬ 美幌営業所 (Miho Office)
- ⑬ 本社・東京支店 (Head Office / Tokyo Branch Office)



地崎宇三郎
昭和43(1968)年4月～
昭和48(1973)年11月



中島武
昭和48(1973)年11月～
昭和55(1980)年12月



難波隼象
昭和55(1980)年12月～
平成2(1990)年3月



中村直衛
平成2(1990)年3月～
平成6(1994)年6月



地崎昭宇
平成6(1994)年6月～
平成6(1994)年12月



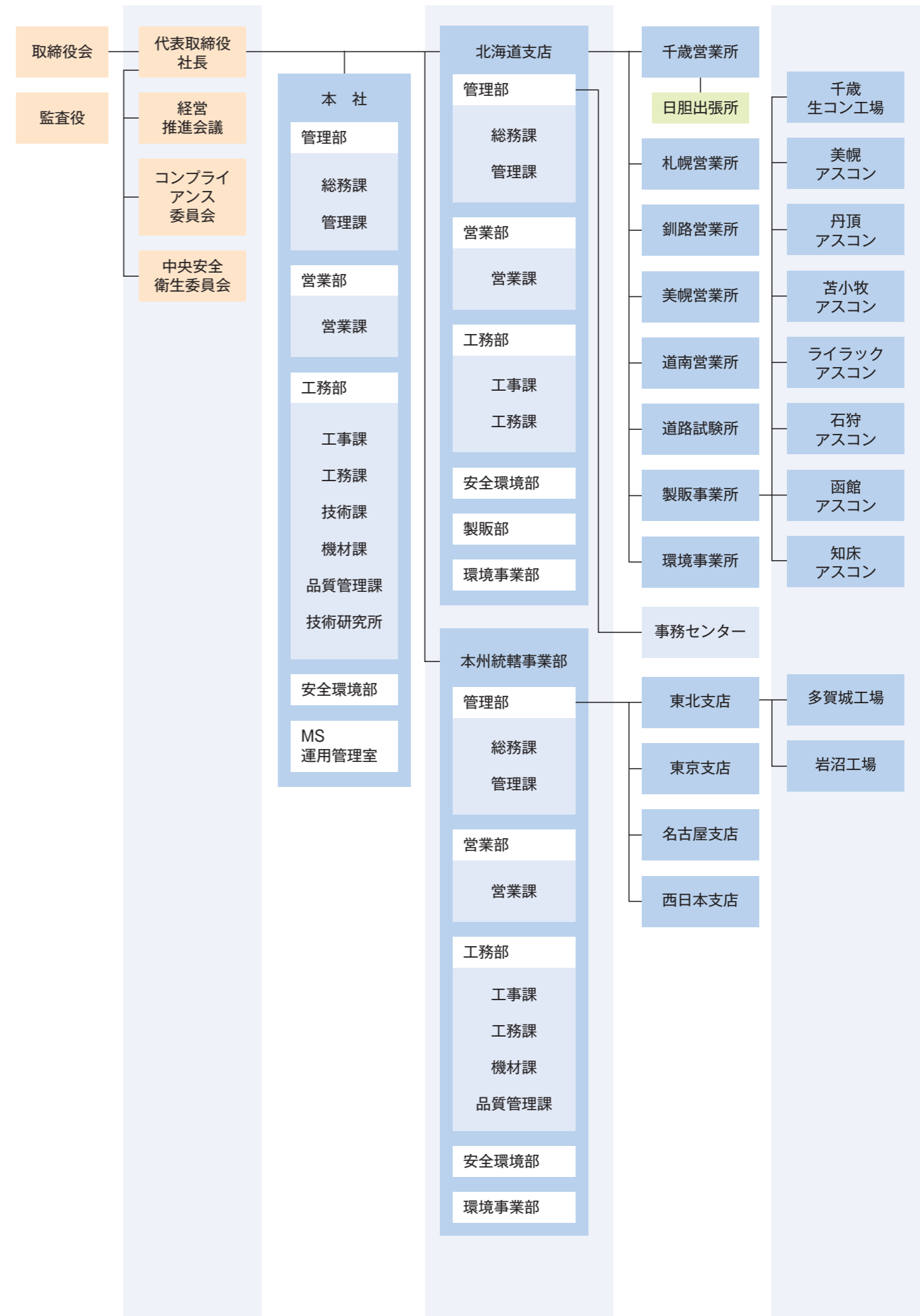
平永博
平成6(1994)年12月～
平成21(2009)年6月



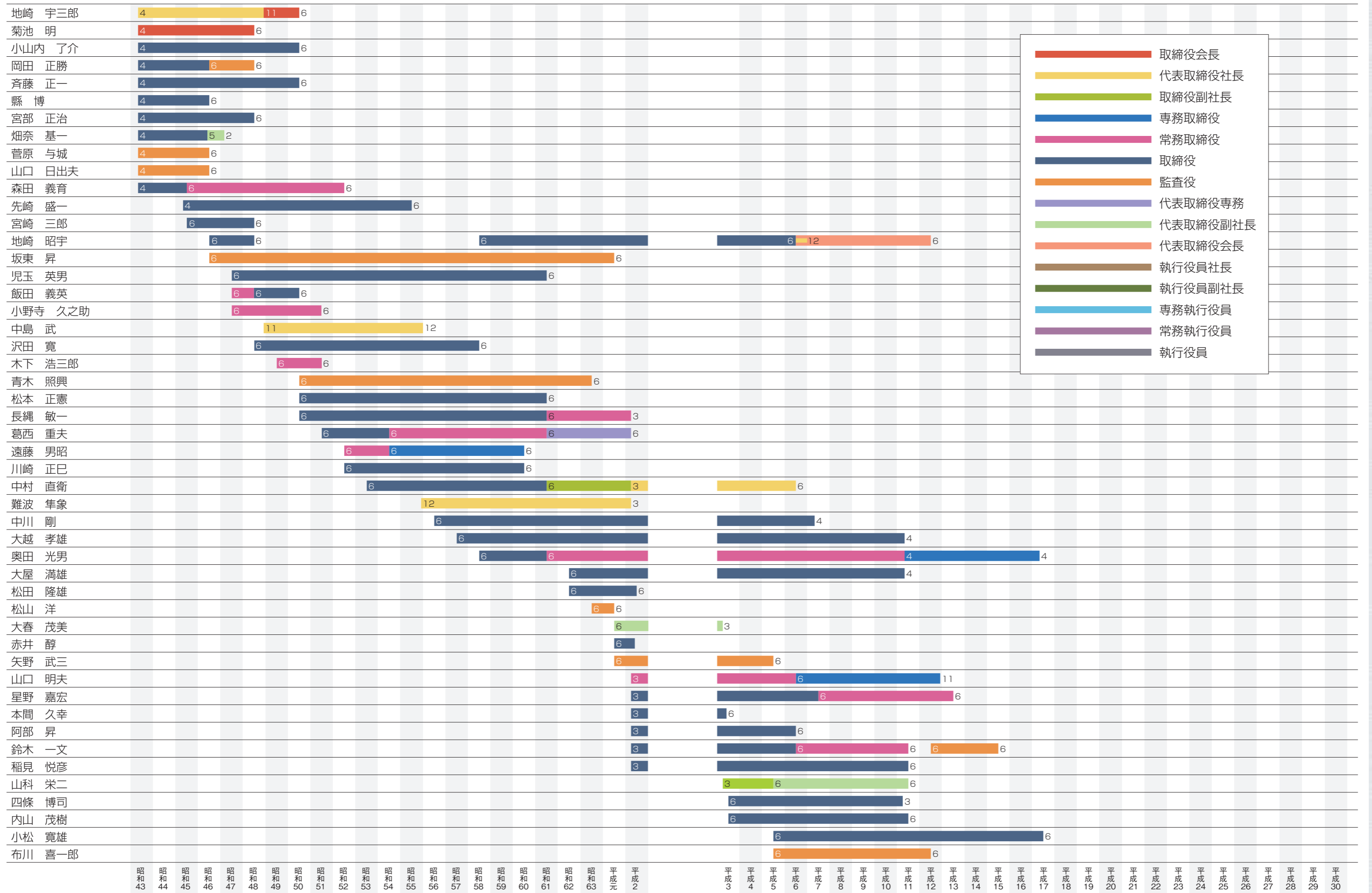
丹野義明
平成21(2009)年6月～
平成30(2018)年3月



渡邊誠司
平成30(2018)年4月～

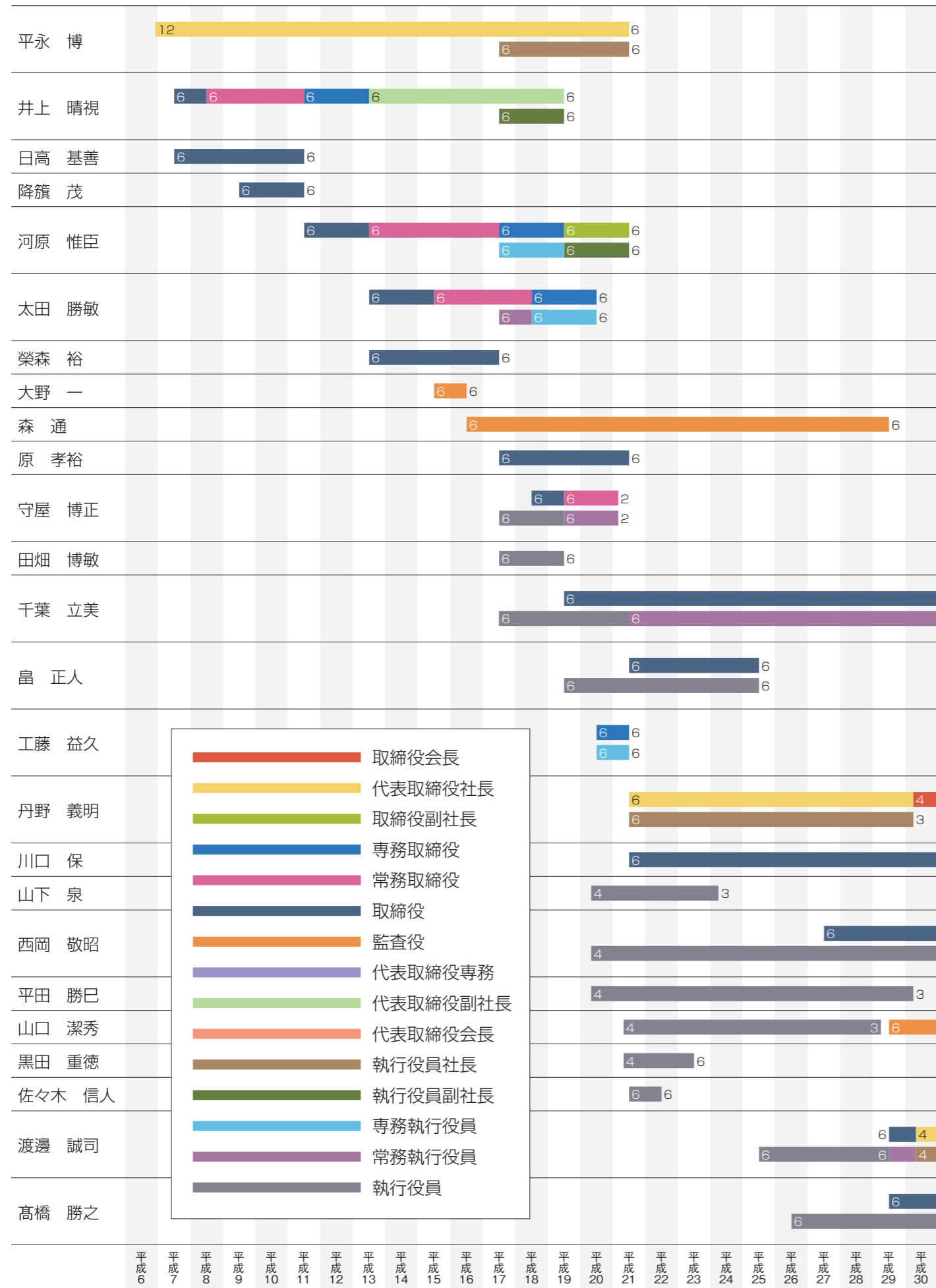


歴代役員任期一覧

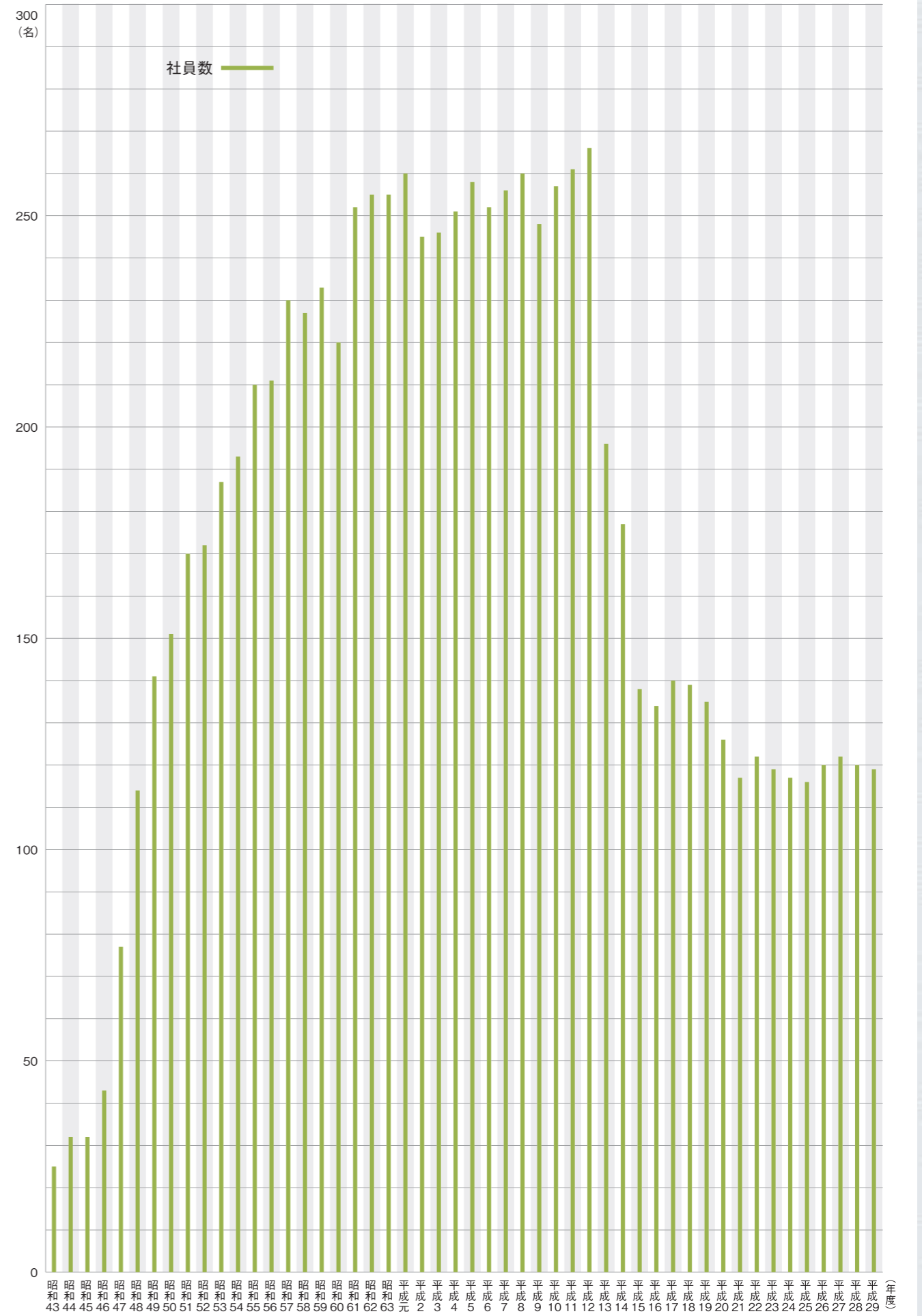


- 取締役会長
- 代表取締役社長
- 取締役副社長
- 専務取締役
- 常務取締役
- 取締役
- 監査役
- 代表取締役専務
- 代表取締役副社長
- 代表取締役会長
- 執行役員社長
- 執行役員副社長
- 専務執行役員
- 常務執行役員
- 執行役員

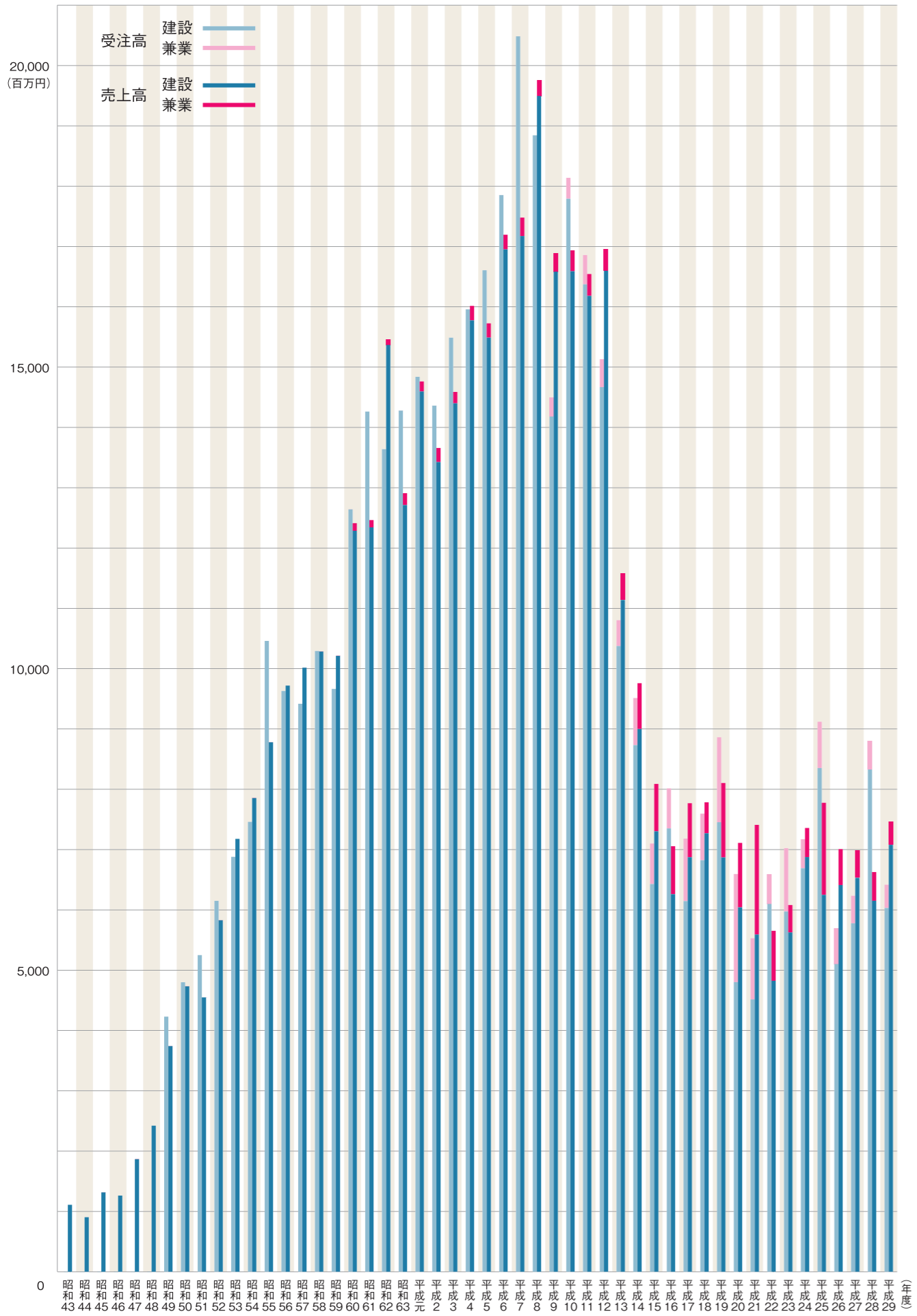
歴代役員任期一覧



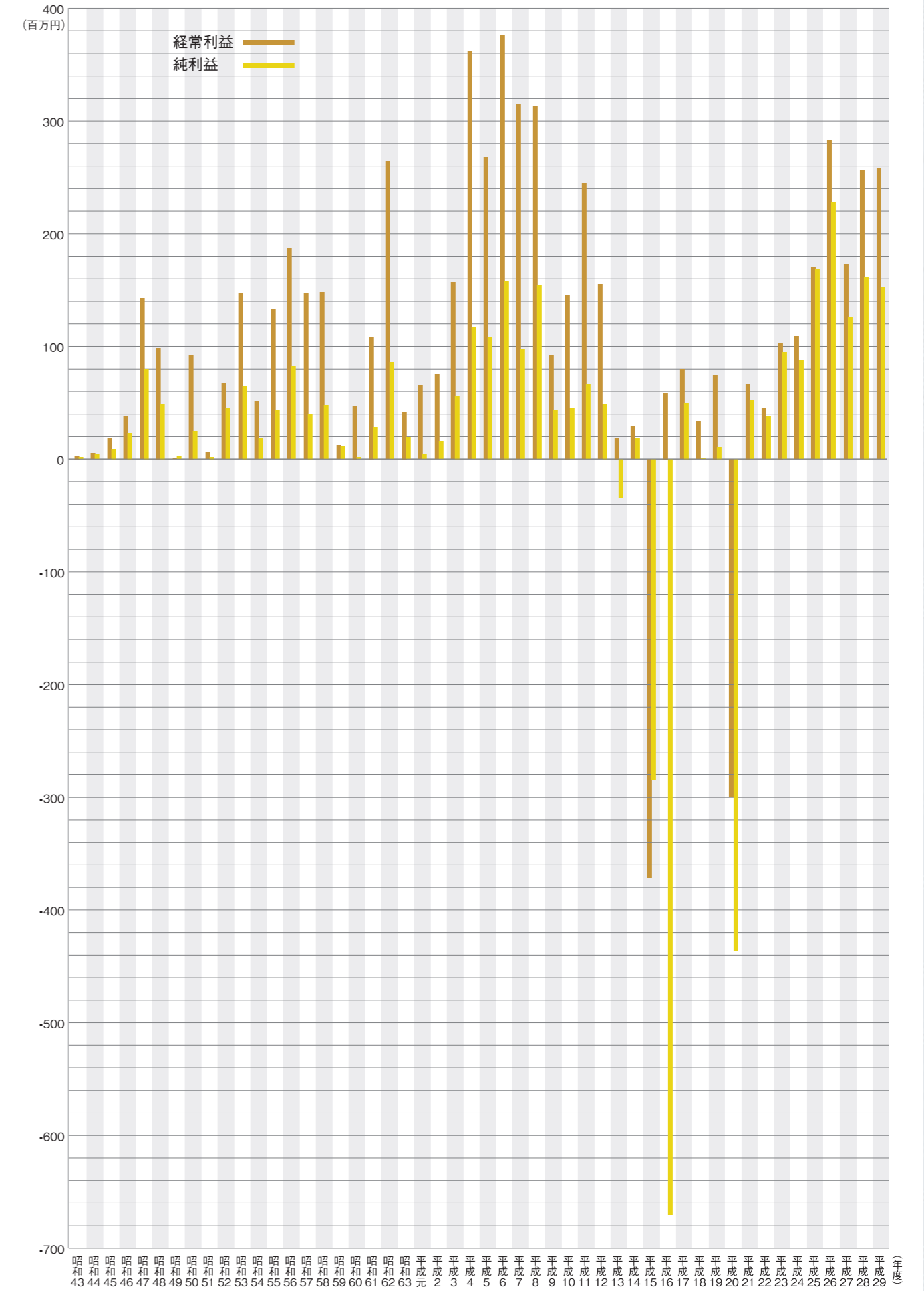
社員数の推移



売上高／受注高の推移



経常利益／純利益の推移





中部開発庁沖縄総合事務所長表彰
(昭和60年7月11日)



中部地方建設局長表彰
(平成4年7月13日)



関東地方建設局長表彰
(平成4年7月13日)



東京航空局長表彰
(平成4年10月1日)



近畿地方建設局長表彰
(平成9年7月14日)



東北地方建設局長表彰
(平成11年7月14日)

日付	支店名	区分	表彰機関	工事名称／表彰対象
昭和60年7月11日	九州支店	局長表彰	沖縄開発庁沖縄総合事務所	潮平修繕及び歩道整備設置工事
昭和63年3月5日	東京支店	事務所長感謝状	関東地方建設局 大宮国道工事事務所	持田舗装その2工事
平成元年10月16日	東京支店	局長感謝状	第二港湾建設局 海のパビリオン出展委員会	第二港湾建設局による横浜博覧会「海のパビリオン」出展協力
平成元年11月16日	九州支店	局長感謝状	第三港湾建設局	新高松空港整備事業場周道路新設工事
平成2年4月18日	東京支店	事務所長感謝状	関東地方建設局 首都国道工事事務所	舞浜大橋新設工事
平成2年6月29日	大阪支店	理事長感謝状	阪神高速道路公団	阪神高速道路北神戸線(布施畑)
平成3年4月16日	東京支店	事務所長感謝状	日本道路公団東京第一建設局 松田工事事務所	東名高速道路(改築)中井舗装工事
平成3年5月17日	東京支店	群司令感謝状	海上自衛隊第五航空群	航空機洗機場及び格納庫建設
平成4年7月13日	名古屋支店	局長表彰	中部地方建設局	平成3年度23号岡崎BP舗装その2工事
平成4年7月13日	東京支店	局長表彰	関東地方建設局	鶴巻舗装修繕工事
平成4年10月1日	北海道支店	局長表彰	東京航空局	新千歳空港除雪業務
平成5年8月2日	東京支店	局長感謝状	第二港湾建設局	東京国際空港エプロン舗装工事(その4)
平成6年7月14日	名古屋支店	事務所長表彰	中部地方建設局 岐阜国道工事事務所	平成5年度21号太田舗装修繕工事
平成7年3月31日	東京支店	局長感謝状	首都高速道路公団神奈川建設局	BY411工区～BY413工区舗装工事(西行)
平成7年4月16日	東京支店	局長感謝状	日本道路公団東京第一建設局	東名高速道路(改築)中井舗装工事
平成7年7月12日	名古屋支店	事務所長表彰	中部地方整備局 名古屋国道工事事務所	平成5年度北崎外1件舗装修繕工事(成瀬博夫)
平成7年9月14日	東京支店	群司令感謝状	海上自衛隊第五航空群	厚木基地第3格納庫建設
平成8年2月9日	東京支店	基地司令感謝状	在日米海軍厚木航空基地	厚木米海軍航空基地内航空機整備格納庫建設工事
平成8年4月16日	東京支店	局長感謝状	日本道路公団東京第三管理局	関越自動車道高崎舗装工事
平成8年4月26日	九州支店	基地司令感謝状	航空自衛隊芦屋基地	芦屋基地着陸拘束装置受入施設整備
平成8年5月8日	東京支店	駐屯地司令感謝状	陸上自衛隊宇都宮駐屯地	宇都宮駐屯地施設整備道路舗装工事
平成8年7月31日	東京支店	事務所長感謝状	東京都第二建設事務所	港区画街路第1号線街路築造工事(その4)
平成8年11月12日	東京支店	局長感謝状	第二港湾建設局	東京国際空港滑走路及び誘導路舗装等工事
平成8年12月6日	東京支店	事務所長感謝状	日本道路公団金沢管理局 上越管理事務所	大型車両積荷散乱事故
平成9年2月27日	九州支店	市長感謝状	直方市	直方勤労者総合スポーツ施設テニスコート工事
平成9年3月13日	東京支店	駐屯地司令感謝状	陸上自衛隊朝霞駐屯地	朝霞地区(5)第2回土木工事
平成9年6月5日	大阪支店	建設部長感謝状	阪神高速道路公団 大阪第二建設部	阪神高速道路16号大阪港線阿波座拡幅工事
平成9年7月14日	大阪支店	局長表彰	近畿地方建設局	塩津B・P舗装工事

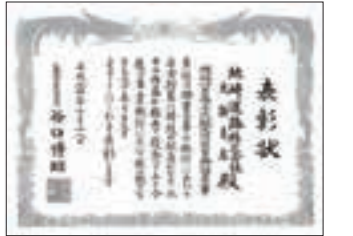
日付	支店名	区分	表彰機関	工事名称／表彰対象
平成10年12月4日	東京支店	基地司令感謝状	在日米陸軍第九戦域支援コマンド	米軍(8)(9)倉庫(A・B・C工区)土木工事
平成11年7月14日	東北支店	局長表彰	東北地方建設局	盛岡舗装修繕工事
平成11年7月14日	名古屋支店	事務所長表彰	中部地方建設局 静岡国道工事事務所	平成10年度1号岡部坂下舗装工事
平成11年7月14日	名古屋支店	事務所長表彰	中部地方建設局 静岡国道工事事務所	平成10年度1号岡部坂下舗装工事(成瀬博夫)
平成12年1月24日	東京支店	局長感謝状	第二港湾建設局	東京国際空港沖合展開事業新B滑走路舗装工事
平成12年6月30日	大阪支店	全建賞	(社)全日本建設技術協会	一般国道158号油坂峠道路整備事業
平成12年7月14日	名古屋支店	事務所長表彰	中部地方建設局 名古屋国道工事事務所	平成10年度41号犬山舗装修繕工事
平成12年7月27日	東京支店	事務所長表彰	関東地方建設局 常陸国道工事事務所	井野～遠山間情報BOX設置工事
平成12年9月24日	東京支店	基地司令感謝状	陸上自衛隊小平駐屯地	小平駐屯地内道路整備工事
平成12年11月28日	東京支店	基地司令感謝状	在日米陸軍第九戦域支援コマンド	相模米軍(10)倉庫土木工事
平成13年6月14日	名古屋支店	事務所長感謝状	日本道路公団中部支社	東名高速道路音羽蒲郡IC～岡崎IC間舗装改良工事
平成13年7月18日	名古屋支店	事務所長表彰	中部地方整備局	平成11年度25号拓植舗装修繕工事
平成13年7月19日	大阪支店	事務所長表彰	近畿地方整備局	桜宮幅天満橋改良工事
平成13年11月22日	東京支店	総裁感謝状	新東京国際空港公団	暫定平行滑走路建設工事
平成14年4月16日	大阪支店	事務所長感謝状	日本道路公団中国支社 津山工事事務所	米子自動車道四車線化舗装工事
平成14年7月1日	東京支店	司令表彰	在日米陸軍建設技術本部	横田(12)滑走路改修(1工区)土木工事 横田(13)滑走路改修(1工区)土木追加工事
平成14年7月18日	大阪支店	局長表彰	近畿地方整備局	円山川日高上流地区情報管理路設置工事
平成14年7月25日	東京支店	事務所長表彰	関東地方整備局 宇都宮国道工事事務所	下岡本舗装修繕工事
平成14年7月29日	東京支店	事務所長表彰	関東地方整備局大宮国道事務所	常盤電線共同溝その3工事
平成15年4月16日	東京支店	支社長感謝状	日本道路公団北陸支社	東北自動車道豊栄西舗装工事
平成16年5月25日	北海道支店	局長感謝状	札幌市建設局	3・4・18北18条通(東4丁目線～東5丁目線間)道路舗装改良工事
平成16年7月21日	名古屋支店	事務所長表彰	中部地方整備局 名古屋国道事務所	平成15年度23号飛鳥舗装修繕工事
平成16年7月21日	大阪支店	事務所長表彰	近畿地方整備局兵庫国道事務所	171号西宮維持管内舗装修繕工事
平成16年10月20日	大阪支店	群司令感謝状	小月教育航空群	第201教育航空隊新庁舎第1格納庫建設
平成16年11月9日	東北支店	局長表彰	東北地方整備局	大平舗装維持修繕工事
平成16年12月15日	東京支店	局長感謝状	関東地方整備局	東京国際空港沖合展開事業東旅客ターミナル地区関連土木工事
平成17年5月24日	北海道支店	局長感謝状	札幌市建設局	一般国道230号～9丁目線間電線共同溝新設工事
平成17年5月31日	名古屋支店	支社長感謝状	日本道路公団中部支社	東海環状自動車道豊田北舗装工事



新東京国際空港公団総裁感謝状
(平成13年11月22日)



在日米軍陸軍建設技術本部司令表彰
(平成14年7月1日)



近畿地方整備局長表彰
(平成14年7月18日)



札幌市建設局長感謝状
(平成16年5月25日)



東北地方整備局長表彰
(平成16年11月9日)



関東地方整備局長表彰
(平成17年7月11日)



東北地方整備局長表彰
(平成18年7月19日)



東日本高速道路(株)関東支社長表彰
(平成19年10月1日)



(独法) 港湾空港技術研究所理事長感謝状
(平成19年12月22日)



航空自衛隊補給本部長感謝状
(平成20年11月5日)



東京都水道局長表彰
(平成21年3月18日)



北海道開発局室蘭開発建設部長表彰
(平成24年7月19日)

日付	支店名	区分	表彰機関	工事名称 / 表彰対象
平成17年6月30日	名古屋支店	全建賞	(社)全日本建設技術協会	東海環状自動車道豊田北舗装工事
平成17年7月11日	東京支店	局長表彰	関東地方整備局	平成15年度東京国際空港側ターミナル地区エプロン舗装工事(その8)
平成17年7月26日	東北支店	事務所長表彰	東北地方整備局 仙台河川国道事務所	大崎山舗装維持修繕工事
平成18年4月24日	東京支店	社長感謝状	成田国際空港(株)	第一旅客ターミナルビル 周辺カーブサイド整備工事
平成18年7月19日	東北支店	局長表彰	東北地方整備局	小松地区他舗装修繕工事
平成18年7月21日	東京支店	事務所長表彰	関東地方整備局横浜国道事務所	成瀬舗装工事
平成18年12月1日	東北支店	局長認定書	東北地方整備局	平成18年度工事成績優秀企業
平成19年4月26日	北海道支店	優良事業所表彰	東日本高速道路(株)北海道支社	北海道縦貫自動車道豊野舗装工事
平成19年4月26日	北海道支店	優良事業所表彰	東日本高速道路(株)北海道支社	道央自動車道恵庭～札幌間舗装補修工事
平成19年7月20日	東北支店	局長認定書	東北地方整備局	平成19年度工事成績優秀企業
平成19年8月1日	東京支店	事務所長感謝状	東京都建設局第三建設事務所	路面補修工事(3の1)及び歩道改善
平成19年10月1日	東京支店	支社長表彰	東日本高速道路(株)関東支社	首都圏中央連絡自動車道牛久舗装工事
平成19年10月1日	東京支店	支社長感謝状	東日本高速道路(株)新潟支社	新潟県中越沖地震応急復旧作業
平成19年12月22日	北海道支店	理事長感謝状	(独法)港湾空港技術研究所	石狩新港における液状化実験
平成20年6月30日	北海道支店	全建賞	(社)全日本建設技術協会	実物大の空港施設を用いた液状化実験
平成20年6月30日	東京支店	全建賞	(社)全日本建設技術協会	新潟県中越沖地震復旧作業
平成20年6月30日	名古屋支店	全建賞	(社)全日本建設技術協会	新名神高速道路亀山JCT～草津田上IC建設事業
平成20年10月1日	北海道支店	局長感謝状	東京航空局	新千歳空港除雪体制十二列雁行による全幅一方向除雪体制への確立
平成20年11月3日	北海道支店	町長感謝状	亀田郡七飯町	一般国道5号七飯町藤城歩道補修工事
平成20年11月5日	本社	本部長感謝状	航空自衛隊補給本部	着陸拘束装置供給会社としての補給本部の任務遂行への寄与
平成21年3月18日	東京支店	局長表彰	東京都水道局	港区海岸三丁目1番地先から同区海岸二丁目4番地先間配水本管(800mm)布設替及び日の出橋専用橋架替工事
平成21年7月31日	北海道支店	部長表彰	北海道開発局札幌開発建設部	一般国道12号江別市江別歩道改良外一連工事
平成22年8月1日	東京支店	事務所長感謝状	東京都建設局第六建設事務所	寛永寺陸橋補修工事(橋面舗装)
平成23年6月23日	東京支店	事務所長表彰	東日本高速道路(株)関東支社 佐久管理事務所	上信越自動車道佐久管理事務所管内舗装補修工事
平成23年10月3日	北海道支店	支社長感謝状	東日本高速道路(株)北海道支社	道央自動車道苫小牧管内舗装補修工事
平成23年12月2日	北海道支店	町長感謝状	十勝郡浦幌町	北海道横断自動車道浦幌町炭山第1トンネル舗装外工事
平成24年3月6日	北海道支店	町長感謝状	幌泉郡えりも町	一般国道336号えりも町目黒トンネル舗装工事
平成24年4月20日	北海道支店	支社長表彰	東日本高速道路(株)北海道支社	道央自動車道帯広管内舗装補修工事

日付	支店名	区分	表彰機関	工事名称 / 表彰対象
平成24年7月19日	北海道支店	部長表彰	北海道開発局釧路開発建設部	釧路中標津道路標茶町阿層内舗装工事
平成24年7月19日	北海道支店	部長表彰	北海道開発局室蘭開発建設部	一般国道336号えりも町目黒トンネル舗装工事
平成24年7月20日	東京支店	事務所長表彰	関東地方整備局東京国道事務所	国道4号北千住電線共同溝歩道復旧工事
平成24年8月24日	北海道支店	町長感謝状	十勝郡浦幌町	北海道横断自動車道浦幌町炭山トンネル舗装工事
平成24年10月1日	北海道支店	事務所長感謝状	東日本高速道路(株)北海道支社 苫小牧管理事務所	道央自動車道苫小牧管内舗装補修工事
平成25年5月27日	北海道支店	支社長表彰	東日本高速道路(株)北海道支社	道央自動車道苫小牧管内舗装補修工事
平成25年7月19日	北海道支店	部長表彰	北海道開発局網走開発建設部	一般国道334号斜里町ウト口舗装外一連工事
平成25年10月18日	本社	区長表彰	東京都港区	港区アドプト活動
平成25年10月31日	北海道支店	町長感謝状	十勝郡浦幌町	北海道横断自動車道浦幌町炭山舗装工事
平成25年11月28日	北海道支店	町長感謝状	沙流郡日高町	一般国道274号日高町千栄南中央帯設置工事
平成25年12月10日	北海道支店	町長感謝状	白糠郡白糠町	北海道横断自動車道白糠町縫別西舗装工事
平成26年5月13日	北海道支店	支社長表彰	東日本高速道路(株)北海道支社	道央自動車道新千歳空港インターチェンジ舗装工事
平成26年6月10日	東北支店	支社長表彰	東日本高速道路(株)東北支社	東北自動車道花巻～安代間舗装補修工事
平成26年6月10日	北海道支店	市長表彰	北広島市	北広島市立すずらん保育園土壌浄化工事
平成26年6月25日	北海道支店	部長顕彰	北海道防衛局調達部	東千歳(23)構内道路整備工事
平成26年7月17日	北海道支店	町長感謝状	十勝郡浦幌町	北海道横断自動車道浦幌町釧路トンネル舗装工事
平成27年7月14日	東京支店	局長表彰	関東地方整備局	アスファルト舗装工事(過去3カ年)安全管理優良受注者
平成27年7月17日	東京支店	事務所長表彰	関東地方整備局 北首都国道事務所	圏央道幸手地区側道舗装その1工事
平成27年7月30日	東京支店	事務所長表彰	東日本高速道路(株)関東支社 佐久管理事務所	上信越自動車道佐久管内舗装補修工事
平成28年6月13日	東京支店	事務所長表彰	東日本高速道路(株)関東支社 アクアライン管理事務所	東京湾アクアライン連絡道アクアライン管内舗装補修工事
平成28年7月22日	東京支店	局長表彰	関東地方整備局	アスファルト舗装工事(過去3カ年)安全管理優良受注者
平成28年7月27日	東京支店	事務所長表彰	関東地方整備局大宮国道事務所	H26川越市小仙波地区歩道整備工事
平成28年10月3日	北海道支店	局長表彰	東京航空局	平成25～27年度新千歳空港土木施設維持修繕工事
平成29年7月7日	北海道支店	部長顕彰	北海道防衛局調達部	上富良野(27)整備場新設等土木工事
平成30年7月4日	東京支店	事務所長表彰	東日本高速道路(株)関東支社 市原管理事務所	館山自動車道市原管理事務所管内舗装補修工事
平成30年7月18日	東京支店	事務所長表彰	関東地方整備局相武国道事務所	16号福生市熊川電線共同溝工事
平成30年7月20日	東京支店	事務所長表彰	関東地方整備局横浜国道事務所	16号追浜電線共同溝路面復旧他工事
平成30年7月24日	北海道支店	部長顕彰	北海道防衛局調達部	北海道大演習場(28)道路整備工事



東日本高速道路(株)北海道支社長表彰
(平成26年5月13日)



東日本高速道路(株)東北支社長表彰
(平成26年6月10日)



北広島市長表彰
(平成26年6月10日)



関東地方整備局長表彰
(平成28年7月22日)



東京航空局長表彰
(平成28年10月3日)



北海道防衛局調達部長顕彰
(平成29年7月7日)

主要工事一覧

竣工年度	発注者名	工事名称	工事場所	請負金額 (円・税抜)	工期
平成3年度	那覇防衛施設局	那覇地区(2)駐機場新設土木工事	沖縄県	219,200,000	平成 3(1991)年 3月～平成 4(1992)年 3月
平成4年度	東北地方建設局	鶴岡舗装第3工事	山形県	210,194,000	平成 4(1992)年 3月～平成 4(1992)年 7月
平成4年度	関東地方建設局	小島田拡幅舗装修繕工事	群馬県	422,000,000	平成 4(1992)年 5月～平成 5(1993)年 2月
平成4年度	横浜防衛施設局	厚木(3)駐機場整備工事	神奈川県	214,944,000	平成 4(1992)年 2月～平成 5(1993)年 3月
平成5年度	第二港湾建設局	東京国際空港エプロン舗装工事(その4)	東京都	567,420,000	平成 4(1992)年 4月～平成 5(1993)年 6月
平成5年度	関西国際空港	滑走路・誘導路舗装等工事(その3)	大阪府	507,100,000	平成 4(1992)年 6月～平成 5(1993)年12月
平成5年度	中部地方建設局	平成4年度302号猪子石改良舗装その1工事	愛知県	465,000,000	平成 5(1993)年 2月～平成 6(1994)年 1月
平成6年度	阪神高速道路公団	湾岸線南進部2期(その2)舗装工事	大阪府	176,261,000	平成 4(1992)年 1月～平成 6(1994)年 4月
平成6年度	札幌開発建設部	新千歳空港B滑走路新設一連その2工事	北海道	837,300,000	平成 6(1994)年 5月～平成 7(1995)年 1月
平成6年度	日本道路公団東京建設局	東名高速道路(改築)中井舗装工事	神奈川県	903,205,000	平成 5(1993)年 3月～平成 7(1995)年 3月
平成6年度	東京防衛施設局	横田(5)駐機場改修工事(土)	東京都	495,600,000	平成 6(1994)年 4月～平成 7(1995)年 3月
平成7年度	日本道路公団福岡建設局	大分自動車道玖珠舗装工事	大分県	848,393,398	平成 6(1994)年 3月～平成 7(1995)年 6月
平成7年度	関東地方建設局 高崎河川国道工事事務所	上豊岡舗装工事	群馬県	249,000,000	平成 6(1994)年 8月～平成 7(1995)年 7月
平成7年度	日本道路公団金沢管理局	関越自動車道堀之内インターチェンジ舗装工事	新潟県	697,699,029	平成 6(1994)年 9月～平成 7(1995)年 9月
平成7年度	日本道路公団仙台建設局	秋田自動車道山内舗装工事	秋田県	794,086,990	平成 6(1994)年 6月～平成 7(1995)年12月
平成7年度	第二港湾建設局	東京国際空港エプロン舗装等工事(その10)	東京都	573,000,000	平成 7(1995)年 1月～平成 8(1996)年 3月
平成8年度	近畿地方建設局	171号伊丹地区震災緊急路面復旧工事	大阪府	401,500,000	平成 7(1995)年 7月～平成 8(1996)年 6月
平成8年度	横浜防衛施設局	厚木(7)滑走路整備工事	神奈川県	859,500,000	平成 7(1995)年12月～平成 9(1997)年 2月
平成8年度	中部地方建設局	平成7年度1号音羽舗装修繕工事	愛知県	353,000,000	平成 8(1996)年 3月～平成 9(1997)年 2月
平成8年度	日本道路公団 東京第二管理局	東関東自動車道湾岸市川IC～成田IC間 舗装改良工事	千葉県	330,709,709	平成 8(1996)年 9月～平成 9(1997)年 3月
平成9年度	広島防衛施設局	岩国(7)格納庫改修工事	山口県	187,360,952	平成 8(1996)年 3月～平成 9(1997)年 5月
平成9年度	日本道路公団大阪管理局	中国自動車道赤松パーキングエリア舗装工事	兵庫県	418,800,000	平成 8(1996)年11月～平成 9(1997)年 8月
平成9年度	日本道路公団北海道支社	北海道縦貫自動車道長万部舗装工事	北海道	750,178,286	平成 8(1996)年 7月～平成 9(1997)年12月
平成9年度	横浜防衛施設局	航空自衛隊浜松基地 浜松(8)滑走路整備(1工区)工事	静岡県	545,275,000	平成 9(1997)年 3月～平成 10(1998)年 3月
平成10年度	日本道路公団名古屋建設局	東名高速道路(改築)日本坂トンネル舗装工事	静岡県	943,712,571	平成 9(1997)年 3月～平成 10(1998)年 8月
平成10年度	日本道路公団北陸支社	北陸自動車道朝日舗装工事	富山県	426,511,619	平成 9(1997)年 9月～平成 11(1999)年 1月
平成10年度	釧路開発建設部	一般国道38号釧路市大楽毛情報ボックス設置工事	北海道	198,381,905	平成 10(1998)年 9月～平成 11(1999)年 3月
平成10年度	横浜防衛施設局	厚木(9)誘導路(1工区)整備土木工事	神奈川県	389,500,000	平成 10(1998)年 3月～平成 11(1999)年 3月
平成10年度	日本道路公団九州支社	九州自動車道熊本空港インターチェンジ舗装工事	熊本県	376,061,905	平成 10(1998)年 3月～平成 11(1999)年 3月
平成11年度	仙台防衛施設局	松島(9)誘導路整備工事	宮城県	352,700,000	平成 10(1998)年 3月～平成 11(1999)年 7月
平成11年度	日本道路公団北海道支社	北海道横断自動車道千歳西舗装工事	北海道	962,910,000	平成 10(1998)年 7月～平成 11(1999)年11月
平成11年度	内閣府沖縄総合事務局 南部国道事務所	真志喜・牧港橋舗装工事	沖縄県	230,000,000	平成 11(1999)年10月～平成 12(2000)年 3月
平成12年度	日本道路公団東京建設局	北関東自動車道上三川舗装工事	栃木県	616,373,395	平成 11(1999)年 6月～平成 12(2000)年11月
平成12年度	日本道路公団中国支社	山陽自動車道福山管内舗装改良工事	岡山県	304,416,600	平成 12(2000)年 3月～平成 12(2000)年11月
平成12年度	新東京国際空港公団	T・U誘導路舗装改修工事	千葉県	397,000,000	平成 12(2000)年 3月～平成 13(2001)年 3月
平成13年度	新東京国際空港公団	県道成田小見川線付替道路舗装工事(その2)	千葉県	219,500,000	平成 13(2001)年 4月～平成 13(2001)年12月
平成13年度	日本道路公団北海道支社	北海道縦貫自動車道国縫舗装工事	北海道	467,559,312	平成 12(2000)年 7月～平成 14(2002)年 1月
平成13年度	中部地方整備局 岐阜国道事務所	平成12年度21号大垣情報BOX設置工事	岐阜県	277,000,000	平成 13(2001)年 3月～平成 14(2002)年 3月
平成14年度	東京防衛施設局	横田(12)滑走路改修(1工区)土木工事	東京都	800,000,000	平成 13(2001)年 3月～平成 14(2002)年 7月
平成14年度	札幌防衛施設局	千歳(12)飛行場整備工事	北海道	602,460,000	平成 12(2000)年12月～平成 14(2002)年 7月

竣工年度	発注者名	工事名称	工事場所	請負金額 (円・税抜)	工期
平成14年度	日本道路公団北陸支社	日本海沿岸東北自動車道豊栄西舗装工事	新潟県	681,244,262	平成 13(2001)年 3月～平成 14(2002)年 8月
平成14年度	関東地方整備局 常陸工事事務所	50号千波町電線共同溝工事	茨城県	282,800,000	平成 13(2001)年11月～平成 15(2003)年 3月
平成14年度	内閣府沖縄総合事務局 南部国道事務所	久茂地地区舗装工事	沖縄県	208,000,000	平成 14(2002)年 3月～平成 15(2003)年 3月
平成15年度	日本道路公団中部支社	名神高速道路羽島管内舗装改良工事	愛知県	292,598,693	平成 15(2003)年 3月～平成 15(2003)年 8月
平成15年度	網走開発建設部	一般国道244号網走市網走情報ボックス設置外 一連工事	北海道	319,800,000	平成 15(2003)年 3月～平成 15(2003)年11月
平成15年度	近畿地方整備局 兵庫国道事務所	171号西宮維持管内舗装修繕工事	兵庫県	180,300,000	平成 15(2003)年10月～平成 16(2004)年 3月
平成16年度	福岡防衛施設局	芦屋(14)滑走路改修等工事	福岡県	446,700,000	平成 15(2003)年 3月～平成 16(2004)年 9月
平成16年度	日本道路公団東北支社	八戸自動車道九戸～南郷間舗装改良工事	岩手県	154,598,035	平成 16(2004)年 3月～平成 16(2004)年 9月
平成16年度	札幌開発建設部	一般国道36号札幌市月寒電線共同溝設置工事	北海道	275,200,000	平成 16(2004)年 6月～平成 17(2005)年 3月
平成16年度	近畿地方整備局 京都国道事務所	1号横大路地区舗装修繕工事	京都府	226,800,000	平成 16(2004)年10月～平成 17(2005)年 3月
平成17年度	日本道路公団中部支社	東海環状自動車道 豊田北舗装工事	愛知県	523,265,917	平成 15(2003)年 7月～平成 17(2005)年 5月
平成17年度	東北地方整備局	小松地区他舗装修繕工事	秋田県	146,500,000	平成 16(2004)年10月～平成 17(2005)年 6月
平成17年度	札幌防衛施設局	技本東千歳(15)車両試験施設舗装工事	北海道	322,920,000	平成 16(2004)年 3月～平成 17(2005)年11月
平成17年度	関東地方整備局 千葉国道事務所	北柏台電線共同溝工事	千葉県	349,500,000	平成 17(2005)年 3月～平成 18(2006)年 3月
平成18年度	東北地方整備局 秋田河川国道事務所	矢立道路舗装工事	秋田県	160,000,000	平成 18(2006)年 8月～平成 18(2006)年12月
平成18年度	西日本高速道路(株) 九州支社	九州自動車道八女～益城間舗装補修工事	福岡県	126,884,940	平成 18(2006)年 7月～平成 19(2007)年 2月
平成18年度	東日本高速道路(株) 関東支社	東関東自動車道湾岸習志野～大栄間舗装補修工事	千葉県	322,480,739	平成 18(2006)年10月～平成 19(2007)年 3月
平成19年度	首都高速道路(株) 西東京管理局	(修)舗装改良工事18-1-3	東京都	190,400,000	平成 18(2006)年11月～平成 20(2008)年 3月
平成19年度	近畿地方整備局 滋賀国道事務所	1号大津地区他沿道環境改善工事	滋賀県	208,500,000	平成 19(2007)年10月～平成 20(2008)年 3月
平成19年度	中日本高速道路(株) 名古屋支社	第二名神高速道路土山地区舗装工事	滋賀県	1,009,629,143	平成 18(2006)年 3月～平成 20(2008)年 3月
平成20年度	北関東防衛局	百里共用化(19)誘導路舗装工事(その2)	茨城県	287,880,000	平成 20(2008)年 1月～平成 20(2008)年10月
平成20年度	中部地方整備局 名古屋国道事務所	平成18年度153号一本松電線共同溝元植田工事	愛知県	252,400,000	平成 19(2007)年 2月～平成 20(2008)年12月
平成20年度	東京航空局	平成20年度新千歳空港土木施設維持修繕工事	北海道	647,650,000	平成 20(2008)年 4月～平成 21(2009)年 3月
平成21年度	東日本高速道路(株) 東北支社	東北自動車道盛岡管内舗装補修工事	岩手県	1,816,215,758	平成 19(2007)年 4月～平成 21(2009)年11月
平成21年度	札幌開発建設部	新千歳空港貨物エプロン新設外一連工事	北海道	505,900,000	平成 21(2009)年 6月～平成 22(2010)年 2月



東海環状自動車道 豊田北舗装工事(平成17年度)



九州自動車道 八女～益城間舗装補修工事(平成18年度)



盛岡地区舗装修繕工事(平成24年度)

主要工事一覧

竣工年度	発注者名	工事名称	工事場所	請負金額 (円・税抜)	工期
平成21年度	大阪市建設局	東工管所管内道路維持修繕その他工事-4	大阪府	180,630,000	平成21(2009)年 3月~平成22(2010)年 2月
平成22年度	東北地方整備局 青森河川国道事務所	石川道路舗装工事	青森県	141,800,000	平成22(2010)年 7月~平成23(2011)年 1月
平成22年度	東日本高速道路(株) 関東支社	上信越自動車道 佐久管理事務所管内舗装補修工事	群馬県	593,450,000	平成21(2009)年 3月~平成23(2011)年 2月
平成22年度	関東地方整備局	東京国際空港A滑走路平行誘導路舗装等工事	東京都	399,500,000	平成22(2010)年 7月~平成23(2011)年 3月
平成23年度	中部地方整備局 名古屋国道事務所	平成20年度22号枇杷島電線共同溝児玉東工事	愛知県	267,000,000	平成21(2009)年 3月~平成23(2011)年 5月
平成23年度	西日本高速道路(株) 関西支社和歌山管理事務所	阪和自動車道泉佐野~印南間舗装補修工事	大阪府	182,456,410	平成22(2010)年 7月~平成23(2011)年 6月
平成23年度	東日本高速道路(株) 北海道支社帯広管理事務所	道東自動車道帯広管内舗装補修工事	北海道	310,014,770	平成23(2011)年 2月~平成23(2011)年12月
平成23年度	東京航空局	平成23年度新千歳空港土木施設維持修繕工事	北海道	761,500,000	平成23(2011)年 4月~平成24(2012)年 3月
平成24年度	東京都水道局	江戸川区西葛西三丁目22番地先から同区 西葛西五丁目6番地先間配水小管布設替工事	東京都	294,370,000	平成23(2011)年 6月~平成24(2012)年 7月
平成24年度	東北地方整備局 岩手河川国道事務所	盛岡地区舗装修繕工事	岩手県	187,000,000	平成24(2012)年 2月~平成24(2012)年10月
平成24年度	東日本高速道路(株) 北海道支社苫小牧管理事務所	道央自動車道苫小牧管内舗装補修工事	北海道	817,548,048	平成23(2011)年 3月~平成24(2012)年12月
平成24年度	東日本高速道路(株) 関東支社	北関東自動車道水戸管内舗装災害復旧工事	茨城県	1,738,100,000	平成23(2011)年12月~平成25(2013)年 3月
平成25年度	東日本高速道路(株) 北海道支社札幌管理事務所	道央自動車道新千歳空港インターチェンジ舗装工事	北海道	473,585,870	平成24(2012)年 7月~平成25(2013)年11月
平成25年度	大阪市建設局	大阪中央環状線外3舗装新設工事-2	大阪府	131,670,000	平成24(2012)年11月~平成25(2013)年11月
平成25年度	東日本高速道路(株) 東北支社	東北自動車道花巻~安代間舗装補修工事	岩手県	1,203,132,164	平成24(2012)年 4月~平成26(2014)年 1月
平成25年度	近畿中部防衛局 東海防衛支局	豊川(23震災関連)倉庫新設等土木工事	愛知県	169,200,000	平成24(2012)年 2月~平成26(2014)年 3月
平成25年度	東北地方整備局 岩手河川国道事務所	水沢国道管内舗装修繕工事	岩手県	197,900,000	平成25(2013)年 6月~平成26(2014)年 3月
平成26年度	中部地方整備局 名古屋国道事務所	平成24年度153号豊田陣中電線共同溝陣中工事	愛知県	236,540,000	平成24(2012)年 8月~平成26(2014)年 6月
平成26年度	帯広開発建設部	北海道横断自動車道浦幌町釧勝トンネル舗装工事	北海道	479,800,000	平成26(2014)年 3月~平成27(2015)年 1月
平成26年度	網走開発建設部	北海道横断自動車道訓子府町緑丘舗装工事	北海道	312,800,000	平成26(2014)年 3月~平成27(2015)年 1月
平成26年度	東日本高速道路(株) 関東支社	上信越自動車道佐久管内舗装補修工事	群馬県	908,321,379	平成25(2013)年 1月~平成27(2015)年 2月
平成26年度	東京都水道局	大田区大森東二丁目2番地先から同区大森東四丁目 6番地先間配水小管布設替工事	東京都	336,966,667	平成25(2013)年 7月~平成27(2015)年 2月
平成26年度	近畿中部防衛局 東海防衛支局	小牧(24)補給倉庫新設土木工事	愛知県	221,822,222	平成25(2013)年 3月~平成27(2015)年 3月
平成26年度	北海道防衛局	千歳外(25)駐機場整備等土木工事	北海道	274,050,000	平成26(2014)年 2月~平成27(2015)年 3月
平成26年度	関東地方整備局 北首都国道事務所	圏央道幸手地区側道舗装その1工事	埼玉県	312,250,000	平成26(2014)年 5月~平成27(2015)年 3月
平成26年度	東北地方整備局 仙台河川国道事務所	仙台湾南部海岸蒲崎工区復旧工事	宮城県	165,700,000	平成26(2014)年10月~平成27(2015)年 3月
平成26年度	東京航空局	東京国際空港構内道路舗装等補修工事	東京都	183,500,000	平成26(2014)年11月~平成27(2015)年 3月
平成27年度	近畿地方整備局 姫路河川国道事務所	相生有年道路上松・野々地区下り舗装工事	兵庫県	125,750,000	平成26(2014)年12月~平成27(2015)年 6月
平成27年度	東京都道路整備保全公社	港区港南三・四丁目地内歩道整備等工事(その7)	東京都	171,963,000	平成27(2015)年 7月~平成28(2016)年 3月
平成27年度	東北地方整備局 仙台河川国道事務所	仙台西管内歩道他工事	宮城県	158,500,000	平成27(2015)年 9月~平成28(2016)年 3月

竣工年度	発注者名	工事名称	工事場所	請負金額 (円・税抜)	工期
平成27年度	東京都水道局	中野区弥生町四丁目6番地先から同区弥生町一丁目 38番地先間配水小管布設替工事	東京都	402,370,000	平成26(2014)年 4月~平成27(2015)年11月
平成27年度	網走開発建設部	北海道横断自動車道北見市北見西IC舗装工事	北海道	378,000,000	平成27(2015)年 3月~平成27(2015)年11月
平成27年度	東日本高速道路(株) 東北支社	東北自動車道松尾八幡平~安代間舗装補修工事	岩手県	1,800,924,548	平成26(2014)年 4月~平成28(2016)年 1月
平成27年度	網走開発建設部	旭川紋別自動車道遠軽町若咲内舗装工事	北海道	443,100,000	平成27(2015)年 3月~平成28(2016)年 1月
平成27年度	東京航空局	新千歳空港土木施設維持修繕工事	北海道	2,087,696,753	平成25(2013)年 4月~平成28(2016)年 3月
平成27年度	東北防衛局	松島(25)駐機場新設舗装工事	宮城県	521,542,000	平成26(2014)年 3月~平成28(2016)年 3月
平成27年度	東日本高速道路(株) 関東支社	東京湾アクアライン連絡道アクア管内舗装補修工事	千葉県	394,023,825	平成27(2015)年 3月~平成28(2016)年 3月
平成28年度	東日本高速道路(株) 北海道支社	道央自動車道苫小牧管内立入防止柵工事	北海道	238,839,070	平成28(2016)年 3月~平成29(2017)年 1月
平成28年度	網走開発建設部	北海道横断自動車道訓子府町三豊舗装工事	北海道	411,900,000	平成28(2016)年 4月~平成29(2017)年 1月
平成28年度	南関東防衛局	相模米軍(26)倉庫(0502)新設舗装工事	神奈川県	503,700,000	平成26(2014)年 8月~平成29(2017)年 1月
平成28年度	近畿地方整備局 兵庫国道事務所	国道2号明石西新町地区舗装工事	兵庫県	260,400,000	平成27(2015)年 8月~平成29(2017)年 3月
平成29年度	東京都建設局第五建設事務所	路面補修工事(27五の14・歩道改善)	東京都	236,636,000	平成28(2016)年 3月~平成29(2017)年 5月
平成29年度	近畿地方整備局 奈良国道事務所	大和御所道路天理東地区舗装改良工事	奈良県	165,100,000	平成28(2016)年 5月~平成29(2017)年 6月
平成29年度	関東地方整備局 相武国道事務所	16号福生市熊川電線共同溝工事	東京都	158,600,000	平成28(2016)年10月~平成29(2017)年 9月
平成29年度	網走開発建設部	北海道横断自動車道訓子府町常盤西舗装工事	北海道	149,240,000	平成29(2017)年 3月~平成29(2017)年10月
平成29年度	東日本高速道路(株) 関東支社	館山自動車道市原管理事務所管内舗装補修工事	千葉県	904,119,638	平成27(2015)年 7月~平成29(2017)年11月
平成29年度	東京都都市整備局 第一市街地整備事務所	街路築造工事及び電線共同溝設置工事(28瑞西-5)	東京都	214,912,000	平成28(2016)年 7月~平成29(2017)年12月
平成29年度	東京航空局	東京国際空港給水配管布設工事	東京都	417,900,000	平成29(2017)年 4月~平成30(2018)年 2月
平成29年度	北関東防衛局	入間(28)格納庫新設舗装工事	埼玉県	1,110,500,000	平成28(2016)年10月~平成30(2018)年 3月
平成29年度	室蘭開発建設部	日高自動車道日高町旭町東舗装工事	北海道	327,450,000	平成29(2017)年 3月~平成30(2018)年 3月
平成29年度	札幌開発建設部	新千歳空港エプロン舗装外工事	北海道	678,060,000	平成29(2017)年 2月~平成30(2018)年 3月
平成29年度	関東地方整備局 東京空港整備事務所	東京国際空港国際線地区構内道路舗装等工事	東京都	796,800,000	平成29(2017)年 1月~平成30(2018)年 3月
平成29年度	東京航空局	新千歳空港土木施設維持修繕工事	北海道	2,548,831,155	平成28(2016)年 4月~平成31(2019)年 3月



北海道横断自動車道訓子府町三豊舗装工事
(平成28年度)



相模米軍(26)倉庫(0502)新設舗装工事
(平成28年度)



大和御所道路天理東地区改良工事
(平成29年度)

	地崎道路の歴史	建設業界／大型プロジェクト	一般事項
昭和43年 1968	4 ㈱地崎組の舗装部門を分離し、地崎道路(株)を設立 資本金：5,000万円 取締役会長：菊池明 取締役社長：地崎宇三郎 本社：東京都港区西新橋2-23-1 (㈱地崎組東京支店内) 札幌支店:北海道札幌市中央区南4条西7-6 (㈱地崎組本社内) 10 建設業登録が認可される 登録番号：建設大臣登録 (ワ) 5282号	3 第5次道路整備5カ年計画が閣議決定、総額6兆6,000億円 4 建設省が下請契約の適正化を推進 6 都市計画法が公布	1 アラブ石油輸出国機構 (OPEC) 結成 6 小笠原諸島が日本に復帰 10 夏季オリンピックがメキシコシティで開催 10 川端康成がノーベル文学賞受賞 - 日本の国民総生産 (GNP) が西独を抜き世界第2位となる
昭和44年 1969	4 函館開発建設部より、「一般国道227号函館市港町舗装工事」を受注、第一号工事 4 泰地茂夫が技術顧問として入社 (札幌支店)	3 建設省「土木施工管理技術検定制度」の決定 5 東名高速道路が全線開通 5 新全国総合開発計画が閣議決定 6 都市計画法施行令が公布	2 日本の外貨準備高が30億ドルを突破 (30億8,500ドル) 7 米・アポロ11号が人類初の月面着陸に成功
昭和45年 1970	4 先崎盛一が当社専従の取締役に就任	5 地方道路公社が公布 7 本州四国連絡橋公団が設立 10 道路構造令が公布	3 日本万国博覧会が開催 12 公害対策基本法の改正など公害関係14法が公布
昭和46年 1971	5 畑奈基一が当社専従の代表取締役副社長に就任 7 埼玉県より「新座市地内舗装新設工事」を受注 (本州地区第一号工事) 11 札幌支店を移転 (北海道札幌市中央区南4条西7-5 国策ビル)	3 第6次道路整備5カ年計画が閣議決定、総額10兆3,500億円 4 建設業法が改正 (登録制度から許可制度へ変更)	6 沖縄返還協定に調印 8 米政府、ドル防衛策を発表 (ドルショック)、変動為替相場制へ移行
昭和47年 1972	1 資本金を増資 (1億円) 1 ㈱地崎組の土木・事務部門40名が当社へ出向 2 畑奈基一 代表取締役副社長が逝去 4 本社を移転 (東京都港区新橋3-3-14 田村町ビル3階) 函館工事事務所・札幌工事事務所・千歳工事事務所・釧路工事事務所・美幌工事事務所を開設	3 日本道路公団が中央高速道路沿いの地すべりのため、相模湖一ヶ月間の半年間閉鎖を発表 4 筑波学園都市で土木研究所道路関連施設工事に着手	2 冬季オリンピックが札幌で開催 5 沖縄県が発足 7 第1次田中角栄内閣が発足、日本列島改造問題懇談会を設置 9 日中共同声明に調印、日中国交を樹立
昭和48年 1973	1 ㈱地崎組が㈱地崎工業へ商号変更 4 社員採用を開始 6 防衛施設庁札幌防衛施設局より「千歳誘導路舗装その他土木工事」を受注 (防衛庁からの受注第一号工事) 8 菊池明 取締役会長が逝去 8 機材センター用地として、千葉県市原市の土地1,002坪を取得 11 中島武が代表取締役社長に就任 12 プラント用地として、北海道苫小牧市の土地2,315坪を取得 12 資本金を増資 (2億円) 12 社員総数が100名を超える	6 第7次道路整備5カ年計画が閣議決定、総額19兆5,000億円 11 関門大橋が開通	2 円変動相場制に移行、円急騰 3 日本政府、新国土総合開発法案を決定 10 第4次中東戦争が勃発 10 エクソン・シェル両社が原油価格30%値上げを日本に通告 (第1次オイルショック) 10 江崎玲於奈がノーベル物理学賞受賞
昭和49年 1974	1 仙台営業所を開設 (宮城県仙台市本町2-16-3 小西ビル) 1 千葉営業所を開設 (千葉県千葉市新千葉2-6 大宗ビル) 1 名古屋営業所を開設 (愛知県名古屋市中村区泥江町2-8 東海ビル) 1 大阪営業所を開設 (大阪府大阪市東区島町1-20 三和ビル) 4 本社を移転 (東京都港区芝愛宕3-1-34 ニューアタコビル) 4 社業推進懇談会が発足 5 建設省関東地方建設局より「埼玉県大宮市・上江橋護岸工事 (国道16号線)」を受注、建設省からの受注第一号工事 12 千葉営業所を閉鎖	1 建設省がスライド制に新基準を設定 1 建設省が建設資材対策委員会を設置	1 日中貿易協定に調印 6 国土利用計画法が公布、国土庁を設置 8 ニクソン米大統領がウォーターゲート事件で辞任 10 佐藤栄作がノーベル平和賞受賞 - 日本の経済実質成長率が-0.5%を記録、戦後初のマイナス成長
昭和50年 1975	3 名古屋営業所を移転 (愛知県名古屋市中区錦1-3-4 三栄ビル) 9 札幌支店を移転 (北海道札幌市中央区大通西9-1-1 丸菱ビル) 11 三代目地崎宇三郎 社長が藍綬褒章を受章	2 建設省が中小企業者救済に大型工事分割発注を決定 11 新千歳空港の建設が着工 12 本四架橋第1号の大三島橋が起工	3 山陽新幹線、岡山駅ー博多駅間が開業 7 沖縄国際海洋博覧会が開催
昭和51年 1976	4 静岡出張所を開設 (静岡県静岡市紺屋町4-3 マルゼン中央ビル) 9 札幌支店独身寮の用地として、北海道札幌市白石区の土地423坪を取得 11 中島武 代表取締役社長が勲三等瑞宝章を受章	3 低入札価格調査制度を新設 5 建設労働者の雇用改善法が公布 6 振動規制法が公布 10 建設省が国土建設構想をまとめる	7 ロッキード事件で田中角栄を逮捕 7 ベトナム社会主義共和国が成立 9 中国共産党主席の毛沢東が死去 11 天皇在位50年式典が開催
昭和52年 1977	3 沖縄営業所を開設 (沖縄県那覇市前島2-21-8 沖縄ふそうビル) 4 市原機材センター内に独身寮を開設 6 横浜営業所を開設 (神奈川県横浜市中央区大田町6-82 第二須賀ビル) 6 遠藤男昭を常務取締役として招聘 9 日本道路公団東京第一建設局より「千葉県東金道路東京舗装工事」を受注 (初の大型新設工事)	4 中央建設審議会が下請契約約款を決定 10 第8回 IRF (国際道路連盟) 世界道路会議が東京で開催	7 日本初の静止気象衛星ひまわり1号打ち上げ成功 8 北海道の有珠山が32年ぶり噴火 9 巨人軍・王貞治選手が756本の本塁打世界記録を樹立、国民栄誉賞第1号を受賞 11 大蔵省が外貨準備高を195億7,700万ドルと発表

	地崎道路の歴史	建設業界／大型プロジェクト	一般事項
昭和53年 1978	1 本社の住居表示が変更 (東京都港区愛宕2-4-9) 2 仙台営業所を移転 (宮城県仙台市中央4-8-3 宮城食糧会館) 4 創立10周年記念祝賀会を開催 (ニューアタコビル) 4 中央安全衛生委員会が発足 5 新潟営業所を開設 (新潟県新潟市弁天2-1-1 ㈱地崎工業東京支店新潟営業所内) 6 沖縄営業所を移転 (沖縄県中頭郡北谷村字浜川原178) 7 日本道路公団より舗装工事における入札参加資格がAランクに格付けされる 9 市原寮を増築、社員収容増に伴い、2階建18坪増築 11 市原機材センター内に道路試験所を開設	1 建設省が公共事業施行対策本部を設置 5 第8次道路整備5カ年計画を閣議決定、総額28兆5,000億円 5 新東京国際空港が開港 11 建設省が下請指導要綱を決定	3 公定歩合を4.25%から3.50%へ引き下げ (戦後最低) 6 宮城県沖地震が発生 (M7.5) 8 日中平和友好条約を締結 10 東京外為市場、1ドル=175円50銭を記録 11 日米安全保障協議委員会が「日米防衛協力のための指針」を決定 12 米中国交正常化を発表 12 イラン・テヘランで大規模な反国王デモが発生、原油生産全面停止
昭和54年 1979	2 大阪北部工事事務所を開設 4 市原機材センター事務所を開設 8 生コン JIS工場を開設 (北海道千歳市美々1292) 11 三代目地崎宇三郎 社長が運輸大臣に就任 (第2次大平正芳内閣) 12 札幌市内に独身寮が完成 (北海道札幌市白石区厚別町小野幌)	1 上越新幹線、清水トンネルが貫通 (22.2km世界最長の山岳トンネル)	1 国際石油資本が、対日原油供給の削減を通告 (第2次オイルショック) 5 英保守党・サッチャー党首が首相に就任 (先進国初の女性首相) 6 第5回先進国首脳会議が東京で開催 (東京サミット)
昭和55年 1980	5 広島営業所を開設 (広島県広島市中央区大手町3-7-3 トミタビル ㈱地崎工業広島支店内) 12 中島武 代表取締役社長が逝去、難波隼象が代表取締役社長に就任 - 受注高が100億円を突破	9 経済対策閣僚会議が公共事業契約目標額の増加など経済総合対策を決定	4 中国が国際通貨基金 (IMF) に加盟 4 日本政府、夏季オリンピック・モスクワ大会への不参加を決定 6 大平正芳首相が急死、翌月 鈴木善幸内閣が発足
昭和56年 1981	1 仙台工事事務所を開設 5 多摩事業所を開設 (東京都西多摩郡瑞穂町箱根ヶ崎西松原25-7) 5 福岡営業所を開設 (福岡県福岡市中央区薬院1-4-8) 9 横須賀市野比に全天候型テニスコート工事が完成	10 日本住宅公団・宅地開発公団を統合、住宅都市整備公団が発足	2 レーガン米大統領が経済再建計画を発表 (レーガノミクス) 3 神戸ポートアイランド博覧会 (ポートピア '81) が開催 10 福井謙一がノーベル化学賞受賞
昭和57年 1982	4 APG協会 (北海道支部) に加入 4 東京事業所・神奈川事業所・名古屋事業所・沖縄事業所を開設 6 大越孝雄が取締役に就任 9 青森事業所・三沢工事事務所を開設	8 第9次道路整備5カ年計画が閣議決定、総額38兆2,000億円	6 東北新幹線、大宮駅ー盛岡駅間が開業 8 公職選挙法改正案が可決成立、比例代表制の導入が決定 11 上越新幹線、大宮駅ー新潟駅間が開業
昭和58年 1983	3 市原機材センター用地内の国有地 (旧水路) 31.29坪の払い下げ 4 東京支店を開設 (本社社屋内)	3 中国自動車道、吹田ー下関間が開通	10 田中角栄被告に懲役4年、追徴金5億円の実刑判決
昭和59年 1984	4 斉藤正一 元取締役 (㈱地崎工業副会長) が逝去 5 小野寺久之助 元常務取締役が逝去		3 江崎グリコ社長誘拐事件が発生 11 日本銀行が15年ぶりに新札を発行
昭和60年 1985	4 仙台営業所・名古屋営業所・大阪営業所を支店に昇格 5 仙台支店を移転 (宮城県仙台市本町1-2-20) 11 本社ならびに各支店へFAX計9台を導入 12 川崎正巳 顧問が逝去		3 国際科学技術博覧会 (つくば '85) が開催 9 日・米・英・仏・西独でプラザ合意
昭和61年 1986	3 チザキ機工 (株) が設立 4 チザキビーエス (株) が設立	7 東北自動車道、浦和ー青森間が開通	4 男女雇用機会均等法が施行 11 伊豆大島三原山が噴火
昭和62年 1987	5 経費節減のため、札幌支店社屋の一部 (22.45坪) を返還 6 各支店へワープロ計8台を導入 8 仙台支店・市原道路試験所へFAXを導入 11 三代目地崎宇三郎 社長が逝去	9 首都高速葛飾川口線が開通、青森ー八代間2,000kmの高速自動車道が連結	4 国鉄が分割民営化、JR11法人と国鉄清算事業団で再発足 10 米・ニューヨーク株式市場で史上最大の暴落
昭和63年 1988	1 本社部門において第1・第3土曜日の休日化を試験的に実施 4 設立20周年記念式典を開催 (虎ノ門バストラル) 5 ㈱日本下水道管路維持技術協会主催「北米下水道維持管理事情調査団」に松本正憲 技術部長を派遣	3 世界最長の青函トンネル (53.85km) が開業 3 東京ドームが完成 4 瀬戸大橋が開業、道路と鉄道の併用橋 7 北陸自動車道が全線開通 7 新千歳空港が開港 - 第10次道路整備5カ年計画策定、総額53兆円	2 冬季オリンピックがカルガリーで開催 4 国土庁が地価公示、東京の地価が史上最高の上昇率
昭和64年 平成元年 1989	5 中期事業計画 (平成元年〜平成5年) を策定 6 大春茂美が代表取締役副社長に就任 11 定年を57歳から60歳へ引き上げ - 社員数が260名に達する	9 横浜ベイブリッジが供用開始	1 昭和天皇が崩御、新元号が平成に決定 4 消費税 (3%) が開始 11 ベルリンの壁が崩壊

	地崎道路の歴史	建設業界／大型プロジェクト	一般事項
平成2年 1990	6 神奈川事業所を移転（神奈川県横須賀市荻野 18-11） 7 大阪事業所の建物建替 11 プラント用地として、北海道美幌町の土地を取得	1 軽自動車の規格改定、排気量が550ccから660ccに変更	3 ソ連が大統領制を導入、初代大統領にゴルバチョフが就任 10 東西ドイツ統一
平成3年 1991	1 除雪車両の免許取得の支援実施 3 ㈱ちざき本社から㈱シーティーケーへ株主異動 3 大春茂美が代表取締役副社長を退任、山科栄二が取締役副社長に就任 10 ㈱地崎工業が創業 100周年、チザキグループが CI を導入	3 広島新交通システム橋桁落下事故が発生 4 東京都庁舎が完成 5 信楽高原鐵道列車衝突事故が発生 10 リサイクル法施行 <p>- 建設省が公共事業における入札・契約制度を指名競争入札から一般競争入札に転換</p>	1 ベルシャ湾岸の多国籍軍がイラク軍へ攻撃を開始 6 長崎県雲仙普賢岳で大火砕流が発生 11 宮沢喜一内閣が発足
平成4年 1992	4 本社に業務管理部を新設 4 札幌支店に総務部業務課・工事部工務課を設置 4 道南営業所を開設 5 本社を移転（東京都港区港南2-13-31 品川 NSSビル） 6 山科栄二 取締役副社長が代表取締役副社長に昇任 10 市原機材センター・寮施設を刷新	5 第11 次道路整備 5 力年計画が策定、総額 76兆円 6 自動車 Nox・PM法が施行 <p>- 道路事業費のうち舗装新設費・補修費減少傾向に転じ、舗装補修費が新設費を上回る</p> <p>- 本年度、建設投資は84兆円（GDPの16％）、建設従業者は650万人に達する</p>	2 冬季オリンピックがアルペールビルで開催 6 環境と開発に関する国連会議（地球サミット）がリオデジャネイロで開催 7 夏季オリンピックがバルセロナで開催 9 米・スペースシャトル・エンデバー打ち上げ成功、日本人初の宇宙飛行士として毛利衛が搭乗
平成5年 1993	1 財務会計システムを更新 2 小島田工事で死亡事故が発生 4 新人事制度を採用、チザキグループ全体で人事制度を共通化 4 札幌事業所・釧路事業所にパーソナルコンピュータを導入 4 給与制度の見直し（能力評価を加えた給与体系へ変更）	4 道の駅制度が発足 7 横浜ランドマークタワーが完成 8 レインボーブリッジが開通 9 羽田空港新国内線ターミナルビル（ビッグバード）が供用開始 9 建設省直轄工事で一般競争入札を試験導入 12 揮発油税が48.6円/ℓへ引き上げ <p>- 建設業の労働生産性が全産業を下回り推移する</p>	1 釧路沖地震が発生（M7.5） 5 改正道路交通法が施行 5 日本国内初のプロサッカーリーグJリーグが開幕 7 北海道南西沖地震が発生（M7.8） 8 細川護国連立内閣が発足 9 イスラエルとパレスチナの間で暫定自治で正式調印
平成6年 1994	2 土木積算システムを導入 3 大阪支店を移転（大阪府大阪市西区靱本町 2-5-14） 4 日本スリップフォーム工法協会へ入会 4 アスファルトプラント用地として、北海道美幌町の土地 3,025坪を取得 7 アスファルトフィニッシャー AGB TITAN355V型を取得 8 美幌事務所を移転、プラント設備を新築・移転 10 新千歳空港の除雪業務に関して運輸省東京航空局長表彰を受ける（建設業界で初の表彰） 12 平永博が代表取締役社長に就任	3 徳島自動車道が開通 6 新千歳空港が国内初の24時間運用となる 9 関西国際空港が開港 12 首都高速湾岸線が開通 <p>- 建設業労働者の年間賃金総支給額がピークを迎える（443万9,000円）</p>	2 冬季オリンピックがリレハンメルで開催 5 英仏間のユーロ・トンネルが開通（全長50km） 6 村山富一連立内閣が発足 7 米・スペースシャトル・コロンビア打ち上げ、向井千秋が日本人女性初の宇宙飛行士として搭乗 10 北海道東方沖地震が発生（M8.2） 12 三陸はるか沖地震が発生（M7.5）
平成7年 1995	2 釧路事業所・アスファルトプラントの基礎復旧工事を「ハイネットワーク工法」で施工 3 平成6年度決算で過去最高の経常利益を計上 3 ㈱ちざき本社より妙蓮寺社宅を2億1,300万円で購入 3 土木積算システムを導入（札幌支店） 9 建設コンサルタント許可を取得 12 名古屋支店を移転（愛知県名古屋市中区丸の内 1-17-19名古屋長銀ビル）	1 阪神・淡路大震災により阪神高速道路の橋脚倒壊 3 新東名高速道路・新名神高速道路が起工 3 電線共同溝の整備等に関する特別措置法が公布 7 九州縦貫自動車道が全線開通	1 世界貿易機関（WTO）が発足 1 阪神・淡路大震災が発生（M7.3） 3 地下鉄サリン事件が発生 4 東京外為市場、1ドル＝79.75円の史上最高値を記録 11 アジア太平洋経済協力会議（APEC）が大阪で開催
平成8年 1996	1 東京事業所を移転（千葉県市川市田尻 3-1048、1049） 1 業務執行に関する各職位の責任と権限を明確化、業務執行の効率化・円滑化を図る規程を制定 3 平成7年度受注高が200億円を突破 4 神戸営業所を開設（兵庫県神戸市東灘区青木 5-4-21） 8 多摩事業所の移転用地として、埼玉県入間市の土地200坪を取得 9 仙台支店を移転（宮城県仙台市青葉区五橋 1-4-30五橋東急ビル） 11 福岡営業所を移転（福岡県福岡市博多区博多駅東 2-5） 12 エフエムノースウェーブ株式を取得	2 豊浜トンネル岩盤崩落事故が発生 2 ITS・VICSの導入による情報化が推進 3 東京ビッグサイト（東京国際展示場）が開場 4 舗装施工管理技術者の登録証を交付 11 大分自動車道が開通 <p>- 建設省が履行保証制度を導入</p>	1 第1次橋本龍太郎内閣が発足 3 東京臨海高速鉄道りんかい線、新木場駅－東京テレポート駅間が開業 6 住専法等6法案が可決、公布 7 夏季オリンピックがアトランタで開催 12 ヘルー日本大使館公安部人質占拠事件が発生
平成9年 1997	3 平成8年度決算で売上高が過去最大額となる197億円を計上 3 ㈱地崎工業より大船社宅・寮を8億300万円で購入 4 安全運転優良表彰規程（SDカード制度）を制定 4 札幌支店を北海道支店、仙台支店を東北支店へ名称変更 4 福岡営業所を支店へ昇格、九州支店に改称 4 多摩営業所を西東京営業所に改称 4 新中期事業計画「中期2000計画（1997年～2000年）」を策定 4 土木積算システム「Gaia EX」を導入 5 アスファルトフィニッシャー NF6W-TV を取得	10 長野新幹線、東京駅－長野駅間が開業 <p>- 建設業の就業者数ピークを迎える（685万人）</p>	1 ナホトカ号重油流出事故が発生 3 茨城県東海村の核燃料再処理工場内で爆発事故が発生 4 消費税が3％から5％へ引き上げ 7 香港が英国から中国へ返還 7 タイ・パーツが暴落、東南アジア各国通貨暴落（アジア通貨危機） 11 北海道拓殖銀行が経営破綻

	地崎道路の歴史	建設業界／大型プロジェクト	一般事項
平成9年 1997	5 大阪支店を移転（大阪府大阪市中央区天満橋京町 3-8 MA天満橋ビル） 7 塩津 BP 舗装工事が近畿地方建設局長表彰を受ける 7 函館事業所・宿舍の改修完了 8 電気工事の建設業許可を申請 11 拓銀の破綻により、チザキグループが経営危機を迎える		11 山一證券が自主廃業、三洋証券が倒産 12 地球温暖化防止国際会議が京都で開催
平成10年 1998	3 生コンクリート品質管理システム「スーパー XL-Q」を導入 6 第1 回施工技術発表会を開催（品川区人事労務会館） 6 「中期事業計画（平成10年度～平成12年度）」を策定 9 社内報を創刊 12 北海道支店を移転（北海道札幌市中央区南4条西 7-6 チザキビル）	3 伊勢湾岸自動車道名古屋南－東海間が開通 3 21世紀の国土のグランドデザインが閣議決定 4 明石海峡大橋が開通 5 新道路5カ年計画を策定 12 全産業廃棄物に対するマニフェスト制度適用	2 冬季オリンピックが長野で開催 6 FIFAワールドカップ・フランス大会が開催（日本代表初出場） 6 金融監督庁が発足 7 小淵恵三内閣が発足 10 日本長期信用銀行が一時国有化 10 北海道拓殖銀行を北洋銀行、中央信託銀行が承継
平成11年 1999	4 創立30周年記念として、6月第1金曜日を創立記念日休暇に制定 4 財務部・工事部工務課を設置 6 社員証付 JCB ダイワビジネスカードを導入 7 盛岡舗装修繕工事が建設省東北地方建設局長表彰を受ける 9 コンクリートフィニッシャー KF85A を取得 11 東京支店が ISO9002 認証を取得 12 自社ホームページを開設 12 航空機着陸拘束装置（バリア）輸入・販売のため定款変更	5 瀬戸内しまなみ海道、尾道－今治間が開通 6 環境影響評価法（環境アセスメント法）が完全施行 7 PFI（民間資金等の活用による公共施設等の整備促進に関する法律）が施行 10 上信越自動車道が全線開通	1 欧州連合（EU）の単一通貨「ユーロ」を加盟国が導入 4 改正男女雇用機会均等法、改正労働基準法が施行 8 トルコ西部大地震が発生（M7.4） 8 改正住民基本台帳法が成立 9 台湾中部大地震が発生（M7.7） 12 マカオがポルトガルから中国へ返還
平成12年 2000	3 ㈱ちざき本社が清算、株主が㈱地崎工業へ異動 3 税効果会計を適用 3 連結決算を開始 4 東北工業大学と「薄層ホワイトトッピング工法」の共同研究を開始 6 資本金を増資（2億5,000万円） 6 一般国道158号油坂峠道路整備事業（油坂第二トンネルの改良舗装工事）が第47回全建賞・道路部門を受賞 6 地崎道路厚生会を設立 9 北海道支店が ISO9002 認証を取得 9 コンクリートレベラ KL85A・コンクリートスプレッダ KS85A を取得	3 建設業許可業者数ピークを迎える（60万業者） 3 四国縦貫自動車道が全線開通 4 都営地下鉄大江戸線が開通 9 建設省が総合評価落札方式の実施についての通達 11 バリアフリー法が施行 <p>- アスファルト・コンクリート塊のリサイクル率が9割を超え、循環型社会への対応が進む（再生舗装技術の向上）</p> <p>- 建設業就業者の高齢化始まる</p>	4 民事再生法が施行 7 日本銀行が二千円札を発行、翌月 新五百円硬貨を発行 7 第26回先進国首脳会議が沖縄で開催 8 夏季オリンピックがシドニーで開催 10 鳥取西部地震が発生（M7.3） 10 白川英樹がノーベル化学賞受賞
平成13年 2001	2 第1 回社債を発行（1億円） 2 名古屋事業所・寮を開設（愛知県愛知郡東郷町北山台 1-12-11） 3 退職給付会計を適用 3 21号坂祝地区舗装修繕工事にて光ケーブル損傷事故が発生 3 「ホワイトトッピング舗装の境界付着性試験」の論文を土木学会で発表 4 中期事業計画「新世紀3カ年事業計画 H13～H15」を策定 6 積算ソフト「GAIA」を東京支店・3事業所に導入 6 井上晴視 代表取締役専務が代表取締役副社長に昇任、新たに 太田勝敏・榮森裕が取締役に就任、星野嘉宏が取締役を退任、顧問に就任 9 「産業副産物を有効利用したセメント安定処理土の強度、変形特性に関する研究」について室蘭工業大学との共同研究を開始 10 千歳生コンクリートプラント用地として、北海道苫小牧市の土地1,850坪を取得	1 中央省庁再編、建設省・運輸省・北海道開発庁・国土庁が統合し国土交通省が発足 2 公共工事適正化法が施行 「デフレ」発生を政府が認定 3 ETC（自動料金収受システム）サービス開始	2 宇和島水産高等学校実習船「えひめ丸」が米原子力潜水艦と衝突、沈没 4 第1次小泉純一郎内閣が発足 5 ハンセン病訴訟、国に賠償金支払い命令 6 確定拠出年金（日本版401k）法が成立 9 日本国内で初めてBSE（狂牛病）感染牛を発見 9 米同時多発テロ事件が発生 12 中国が世界貿易機構（WTO）に正式加盟
平成14年 2002	3 神奈川事業所・神戸営業所を閉鎖 7 円山川日高上流地区情報管路設置工事が国土交通省近畿地方整備局長表彰を受ける 7 「ホワイトトッピング工法」オーバレイの試験施工を実施（千歳航空自衛隊基地） 7 大阪支店を移転（大阪府大阪市中央区北浜東 2-19 橋本センタービル） 9 中村直衛 元代表取締役社長が逝去 9 東北支店を移転（宮城県仙台市若林区清水小路 6-1 明治生命 仙台五橋ビル）	5 建設リサイクル法が施行 <p>- ヒートアイランド対策となる保水性舗装、遮熱性舗装の普及</p>	1 欧州単一通貨「ユーロ」が流通開始 2 冬季オリンピックがソルトレークシティで開催 5 FIFAワールドカップ・日韓大会が開催 10 北朝鮮拉致被害者5名が帰国 10 小柴昌俊がノーベル物理学賞、田中耕一がノーベル化学賞受賞

	地崎道路の歴史	建設業界／大型プロジェクト	一般事項
平成15年 2003	<ul style="list-style-type: none"> 3 横浜営業所を閉鎖 3 千葉営業所を閉鎖 4 基幹システム(財務会計・給与)を刷新、「建設奉行21」「JDL出納帳」「給与奉行21」を導入 6 広島営業所を閉鎖 8 山科栄二 元代表取締役副社長が逝去 9 プライスウォーターハウスコーパス・フィナンシャル・アドバイザリー・サービス(株)をFAに「中期事業計画(再生計画 H16~H18)」を策定 11 早期退職者募集(20名) 	<ul style="list-style-type: none"> 3 高松自動車道が全線開通 4 国土交通省が電子入札の全面実施を通達 8 京滋バイパスが全線開通 10 東京都でディーゼル車の排ガス規制 10 東海道新幹線品川駅が開業 10 社会資本整備重点計画法施行に基づく社会資本整備事業5カ年計画を策定 	<ul style="list-style-type: none"> 1 北朝鮮が核拡散防止条約(NPT)から脱退 2 米・スペースシャトル・コロンビア、空中分解事故が発生 3 米・英軍がイラク攻撃を開始 4 日本郵政公社が発足 4 産業再生機構が設立 5 個人情報保護関連5法が成立 7 イラク復興支援特別措置法が成立 7 宮城県北部地震が発生(M6.4)
平成16年 2004	<ul style="list-style-type: none"> 2 少数株主を対象として、資本金を2億円に減資 3 主要取引銀行をりそな銀行から北洋銀行へ移管 4 (株)ICホールディングスの傘下となる 5 地崎工業厚生年金基金が解散、確定拠出年金制度(日本版401k)を導入 6 うちなアスコン(沖縄)に出資 7 平永博 代表取締役社長が(株)日本道路建設業協会より協会功労者表彰を受ける 7 171号西宮維持管内舗装修繕工事が国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所長表彰を受ける 7 平成15年度23号飛島舗装修繕工事が国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所長表彰を受ける 10 妙蓮寺社宅・寮を売却 11 災害・事故対策マニュアルを策定 11 大平舗装修繕工事の現場代理人・日詰電太郎が国土交通省東北地方整備局長安全表彰を受ける 12 釧路営業所を開設(北海道釧路市鶴丘9線119) 	<ul style="list-style-type: none"> 3 長崎自動車道が全線開通 12 伊勢湾岸自動車道、豊田JCT-四日市JCT間が開通(名神高速道路と並び、東海・近畿連絡の新たな交通ルートとなる) 12 羽田空港第二旅客ターミナルビルが供用開始 	<ul style="list-style-type: none"> 3 スペイン・マドリードで列車爆破テロ事件が発生 4 イラクで日本人3名が武装組織に拘束される 5 裁判員制度法が成立 6 道路公団民営化関連4法が成立 6 年金改革関連法が成立 8 夏季オリンピックがアテネで開催 10 新潟県中越地震が発生(M6.8) 11 日本銀行が20年ぶりに新札を発行 12 インドネシア・スマトラ島沖で地震が発生(M9.0)
平成17年 2005	<ul style="list-style-type: none"> 3 大船社宅・寮を売却 3 西東京営業所の土地・建物を売却 4 執行役員制度を導入、7名の執行役員を選任 4 千歳共同プラントとして千歳アスコンが完成 4 保水性舗装技術研究会に入会 7 公共事業実績管理システム「かんだん工事実績ASP版」を導入 7 羽田空港東側ターミナル地区エプロン舗装工事その8が国土交通省関東地方整備局長表彰を受ける 7 大峠山舗装維持修繕工事が国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所長表彰を受ける 8 網走営業所・小樽営業所を閉鎖 11 遮熱性舗装技術研究会に入会 	<ul style="list-style-type: none"> 2 中部国際空港が開港 6 道路4公団民営化(日本道路公団・本州四国連絡橋公団・首都高速道路公団・阪神高速道路公団) 11 耐震強度偽装問題が発覚 - 前年度から実施の産業廃棄物のリサイクル率が50%を超える 	<ul style="list-style-type: none"> 2 京都議定書が発効 3 日本国際博覧会(愛・地球博)が開催 4 JR福知山線脱線事故が発生 7 英・ロンドン同時爆破事件が発生 10 パキスタン地震が発生(M7.6) 10 郵政民営化法が成立
平成18年 2006	<ul style="list-style-type: none"> 1 日昭営業所を開設、苫小牧出張所を閉鎖 6 (株)レミックスとの共同事業による千歳生コン工場が竣工 7 北海道支店を移転(北海道札幌市中央区南三条西10-1001-5 福山南三条ビル) 7 小松地区他舗装修繕工事が国土交通省東北地方整備局長表彰を受ける 7 成瀬舗装工事が国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所長表彰を受ける 7 東北地方整備局より工事成績優秀企業の認定 8 キャッシュ マネジメント システム(CMS)を導入 9 北見工業大学からインターンシップを受け入れる 12 東東京事業所を移転(千葉県市原市五所1751-1) 	<ul style="list-style-type: none"> 1 防衛施設庁入札談合事件が発覚 2 神戸空港が開港 	<ul style="list-style-type: none"> 1 日本郵政株式会社が発足 2 冬季オリンピックがトリノで開催 3 第1回WBC(ワールド・ベースボール・クラシック)で日本が優勝 5 会社法が施行 6 FIFAワールドカップ・ドイツ大会が開催 9 第1次安倍晋三内閣が発足
平成19年 2007	<ul style="list-style-type: none"> 2 上信越道佐久管内舗装補修工事において車両火災事故が発生 2 (株)バイオ・ジェネシス・テクノロジー・ジャパン(Bio-G.T.J.社)と業務委託契約を締結 2 「中期事業計画(H19~H21)」を策定 2 札幌事業所・厚別寮を売却 2 地崎親和会の基本財産を地崎道路厚生会へ移管 3 役員退職慰労金制度を廃止 4 岩田建設(株)と(株)地崎工業が合併、岩田地崎建設(株)が発足 6 東北支店を移転(宮城県仙台市青葉区上杉2-3-7 K2小田急ビル) 7 東北地方整備局より2年連続で工事成績優秀企業の認定 7 東日本高速道路(株)新潟支社長より感謝状を受ける 8 路面補修工事(3の1)及び舗道改善工事が東京都建設局第三建設事務所長より感謝状を受ける 9 沖縄営業所を閉鎖 10 組織機構改革検討準備委員会を設置 	<ul style="list-style-type: none"> 5 東名高速道路・豊橋本線料金所と北陸自動車道・米原本線料金所が廃止 5 長寿命化修繕計画の策定 	<ul style="list-style-type: none"> 1 改正祝日法が施行、4/29を昭和の日・5/4をみどりの日に制定 1 防衛省が発足 2 第1回東京マラソンが開催 3 旧防衛庁跡地に東京ミッドタウンが開業 3 能登半島地震が発生(M6.9) 5 国民投票法が成立 7 新潟県中越沖地震が発生(M6.8)

	地崎道路の歴史	建設業界／大型プロジェクト	一般事項
平成19年 2007	<ul style="list-style-type: none"> 11 首都高速4号新宿線工事にて車両衝突・死亡事故が発生 12 道南営業所を開設(北海道北斗市七重浜7-5-1) 	<ul style="list-style-type: none"> 7 東海北陸自動車道が全線開通 7 社会資本整備重点計画 	<ul style="list-style-type: none"> 4 後期高齢者医療制度が開始 5 中国四川省で大地震が発生(M8.0) 6 岩手・宮城内陸地震が発生(M7.2) 8 夏季オリンピックが北京で開催 9 米・投資銀行リーマン・ブラザーズが破綻 9 麻生太郎内閣が発足 10 南部陽一郎・益川敏英・小林誠がノーベル物理学賞、下村脩がノーベル化学賞受賞 12 第34回主要国首脳会議が北海道で開催(北海道洞爺湖サミット)
平成20年 2008	<ul style="list-style-type: none"> 1 川崎重工(株)・(株)竹中道路・太平洋マテリアル(株)との間で、ゴムラテックスモルタル工法の実施許諾契約書に調印 2 アスファルトフィニッシュS1603-2/AB500-2TVを取得 2 Bio-G.T.J.社と日本国内におけるパイオ製品販売に関する代理店契約を締結 3 株主が(株)ICホールディングスへ異動 4 組織機構改革(本社・北海道支店・本州統轄事業部) 5 広島営業所を閉鎖 6 「新潟県中越沖地震復旧作業」「新名神高速道路亀山JCT~草津田上IC建設事業」「空港施設を用いた液状化実験」で、第55回全建賞を同時受賞 6 女性社員の制服一新 6 電気工事業・建設コンサルタント(道路部門)の廃業届を提出 12 BCP事業計画を策定 	<ul style="list-style-type: none"> 2 新名神高速道路、亀山JCT-草津JCTが開通(ガイアートTK・地崎道路JVで「土山区間」を受注) 	
平成21年 2009	<ul style="list-style-type: none"> 1 情報セキュリティマネジメントシステムISO/IEC27001の認証を取得 3 (株)ICホールディングスに3億円の資本支援要請、資本金を3億5,000万円に増資 3 九州支店を閉鎖 3 「地崎道路再建計画(中期3カ年事業計画 平成21年度~平成23年度)」を策定 3 株主割当増資、資本金を3億5,000万円に増資 4 環境事業部を設置 6 役付取締役を廃止 6 平永博が代表取締役社長を退任、相談役に就任 12 東京都より優先指名業者を通知される 	<ul style="list-style-type: none"> 4 道路特定財源の一般財源化 9 民主党・前原国土交通大臣が『コンクリートから人へ』の基本姿勢からハッ場ダム(群馬県)の本体工事中止と公共事業の新規投資削減を明言 	<ul style="list-style-type: none"> 3 第2回WBC(ワールド・ベースボール・クラシック)で日本が連覇 5 新型インフルエンザが日本国内で初感染を確認 7 46年ぶりに日本国内で皆既日食を観測 9 鳩山由紀夫内閣が発足 9 消費者庁が発足 11 行政刷新会議が「事業仕分け」を実施
平成22年 2010	<ul style="list-style-type: none"> 3 札幌営業所を移転(北海道札幌市東区北41条東8-2-10) 4 名古屋支店を移転(愛知県名古屋市中区泉1-1-27パークサイド村本ビル) 7 「環境広場さっぽろ2010」に出展 10 (株)ミラクルと「太陽熱遮断性舗装体」に関する通常実施権の許諾契約を締結 11 日本ファステム(株)と完全無水切断穿孔工法の共同開発の基本合意書を交わす 	<ul style="list-style-type: none"> 3 第二京阪道路が全線開通 10 東京国際空港新国際線ターミナルが開港 10 東京国際空港D滑走路の供用開始 - 20~24歳の人口の2.4%、15万5,000人が建設業に入職(過去30年で最低水準、ピーク時から6割低下) 	<ul style="list-style-type: none"> 1 日本年金機構が発足 2 冬季オリンピックがバンクーバーで開催 5 宮崎県で口蹄疫(家畜伝染病)が発生 6 菅直人内閣が発足 6 高速道路無料化の社会実験を実施 11 アジア太平洋経済協力会議(AP EC)が横浜で開催
平成23年 2011	<ul style="list-style-type: none"> 3 品質マネジメントシステムの全社認証を取得 3 千歳アスコンのJVを解散 4 (一社)日本道路建設業協会および日本赤十字社北海道支部を通じて震災被災地へ義援金を贈呈する 5 経済産業省・環境省より「微生物によるバイオレメディエーション利用指針」が安全性指針の適合確認を受ける 6 東日本大震災の被災地となった(一社)東松島市建設業協会に事務備品等を寄贈 	<ul style="list-style-type: none"> 3 北関東自動車道が全線開通 3 東名阪自動車道南東部開通に合わせ、一部路線を名古屋第二環状自動車道へ名称変更 12 ハッ場ダムの「事業継続」方針を決定 	<ul style="list-style-type: none"> 1 中国の国内総生産(GDP)が日本を抜き世界第2位に 3 東北新幹線で最速列車「はやぶさ」が運行開始 3 東日本大震災が発生(M9.0) 3 九州新幹線、博多駅-鹿児島中央駅間で開通 9 野田佳彦内閣が発足
平成24年 2012	<ul style="list-style-type: none"> 3 環境マネジメントシステム(EMS)認証を全社統一で取得 3 平永博が相談役を退任 4 「新中期経営計画2012年」を策定、テーマは「積極的な自立」 4 道央自動車道帯広管内舗装補修工事が東日本高速道路(株)北海道支社長より安全管理等優秀工事表彰を受ける 7 環境事業部を北海道支店および本州統轄事業部へ編入 7 阿歴内舗装工事が釧路開発建設部長表彰を受ける 7 目黒トンネル舗装工事が空蘭開発建設部長表彰を受ける 9 情報セキュリティマネジメントシステムISO/IEC27001を北海道支店が認証取得、全社認証 10 千葉秀昭が優秀施工者(建設マスター)として国土交通大臣から顕彰される 10 大阪支店が近畿地方整備局よりBCPの認定を受ける 12 モータグレーダGD655-3YOを取得 	<ul style="list-style-type: none"> 4 新東名高速道路、御殿場JCT-三ヶ日間が開通 10 東京駅の復元工事が完成 12 中央自動車道・笹子トンネル上り線で崩落、9人死亡 	<ul style="list-style-type: none"> 5 25年ぶりに日本国内で金環日食を観測 5 東京スカイツリーが開業 7 夏季オリンピックがロンドンで開催 10 山中伸弥がノーベル生理学・医学賞受賞 12 第2次安倍晋三内閣が発足
平成25年 2013	<ul style="list-style-type: none"> 2 バイオ製品の販売代理権を米国のBio-Green Planet社、PhaseⅢ社の2社より取得 3 フェーゲル社製アスファルトフィニッシュを取得 5 情報化施工推進のためトータルステーション・マシンコントロールを取得 7 市原機材センター・寮の土地建物を売却 	<ul style="list-style-type: none"> 3 松江自動車道が全線開通 3 新石垣空港(石垣島東部)が開港 3 公共工事設計労務単価を改定 	<ul style="list-style-type: none"> 4 米・ボストンマラソンで爆弾テロ事件が発生 6 富士山が世界文化遺産に登録される 9 2020年夏季オリンピックの開催地が東京に決定 12 和食がユネスコ無形文化遺産に登録

	地崎道路の歴史	建設業界／大型プロジェクト	一般事項
平成25年 2013	10 池邊良弥が優秀施工者（建設マスター）として国土交通大臣から顕彰される		12 特定秘密保護法が成立
平成26年 2014	5 道央自動車道千歳空港インターチェンジ舗装工事が東日本高速道路(株)北海道支社長より優秀工事表彰を受ける 6 定款に産廃収集処分等の事業を追加 6 東北自動車道花巻～安代間舗装補修工事が東日本高速道路(株)東北支社長より優秀工事表彰を受ける 9 クラウド型テレビ会議システム「TeleOffice」を導入 12 モータグレーダ G930を取得	1 アセットマネジメントシステム ISO55001 を発行 6 改正品確法が施行 6 担い手三法（品確法・建設業法・入契法）が成立 6 建設業法改正、業種区分の見直し（解体工事業を独立させ29業種に増加）	2 冬季オリンピックがソチで開催 3 あべのハルカスが完成 4 消費税が5%から8%へ引き上げ 6 FIFAワールドカップ・ブラジル大会が開催 9 第3次安倍晋三内閣が発足 9 御嶽山が7年ぶりに噴火 10 赤崎勇・天野浩・中村修二がノーベル物理学賞受賞
平成27年 2015	1 公正取引委員会の立ち入り調査（東日本高速道路(株)東北支社、国土交通省東北地方整備局発注工事）を受ける 3 過去最高利益を更新（2億2,700万円） 3 第2回無担保社債を発行（1億円） 4 「新中期経営計画2015」を策定、テーマは「継続的な成長」 5 油汚染浄化センターを開設 11 千歳営業所・宿舍・寮を移転・新築（北海道千歳市清流2-3-5）	3 首都高速中央環状線が全線開通 3 常磐自動車道が全線開通 4 日建連が建設業の長期ビジョン『再生と進化に向けて』を発行 4 国土交通省が土木工事積算基準を改定（20年ぶりに一般管理費等率改定） 5 日本道路建設業協会が設立70周年『道路建設業中期ビジョン2015』発行 5 公共工事の入札契約方式の適用に関するガイドライン策定 6 女性活躍企業の優遇措置導入 - 東日本・中日本・西日本・阪神高速の高速道路更新事業が事業実施の許可を受け、本格的に始動	3 北陸新幹線、長野駅－金沢駅間で開業 6 公職選挙法等の一部改正、選挙権を満18歳以上へ引き上げ 7 アメリカとキューバが54年ぶりに国交を回復 8 女性活躍推進法が成立 9 安全保障関連法が成立 10 マイナンバー制度が始動 10 大村智がノーベル生理学・医学賞、梶田隆章がノーベル物理学賞受賞 11 フランス、パリ同時多発テロ事件が発生
平成28年 2016	3 公正取引委員会の立ち入り調査（東日本高速道路(株)関東支社） 3 ㈱ニレミックスからプラント設備を買収、千歳生コン工場を単独運営 4 東京航空局発注の新千歳空港土木施設維持修繕工事を過去最高額で落札する（19億2,300万円、工期3年） 5 労働安全衛生マネジメントシステム（OHSAS18001）の認証を取得 9 東日本高速道路(株)東北支社から受注した災害復旧工事が独占禁止法違反の認定、公正取引委員会より排除措置命令。翌日、「公正取引委員会からの排除措置命令および独占禁止法遵守の宣言について」をホームページに掲載 10 新千歳空港土木施設維持修繕工事が国土交通省東京航空局長より優秀工事等施工者表彰を受ける 11 独占禁止法遵守行動規範を制定	1 リニア中央新幹線品川駅建設工事が着工される（全線開業は2027年目標） 2 新東名高速道路、浜松いなさ－豊田東間が開通 3 東日本大震災の集中復興期間が終了し、「復興・創生期間」に移行 12 2020年夏季オリンピックのメインスタジアムとなる新国立競技場の建設工事が着工	2 環太平洋経済連携協定（TPP）に参加12カ国が署名 2 北海道新幹線、新青森駅－新函館北斗駅間で開業 4 熊本地震が発生（M7.3） 5 第42回先進国首脳会議が三重県で開催（伊勢志摩サミット） 5 オバマ米大統領が広島平和記念公園を訪問（現職として初） 6 英国、EU離脱を問う国民投票で離脱決定 8 夏季オリンピックがリオデジャネイロで開催
平成29年 2017	1 スマートフォン等の携帯端末対応のコーポレートサイトをリニューアル 4 高橋勝之 執行役員が北海道支店長に就任 5 国土交通省関東地方整備局より、建設業法に基づく監督処分（舗装工事業に関する営業のうち、公共工事に係るものについて30日間の営業停止）を受命。「建設業法に基づく営業停止処分について」をホームページに掲載	9 首都高速道路の大規模更新事業の第一弾として1号羽田線「東品川棧橋・鮫洲埋立部」迂回路に切り替え	3 朴槿恵 韓国大統領が罷免により失職・逮捕 6 退位特例法が成立 6 改正組織犯罪処罰法が成立
平成30年 2018	4 丹野義明が代表取締役社長を退任、取締役会長に就任。渡邊誠司 取締役常務執行役員が代表取締役社長に就任 4 大阪支店を西日本支店に改称 4 設立50周年式典・祝賀会を開催（東京・品川プリンスホテル、札幌・札幌ビューホテル大通公園） 5 アスファルト混合物から石油アスファルトを抽出し再利用する技術確立・実用化を目指す研究事業を開始 7 西日本豪雨の被災地・広島呉道路において、災害応急復旧活動を実施 7 日本赤十字社広島県支部を通じて、西日本豪雨被災地へ義援金を贈呈する		2 冬季オリンピックがピョンチャンで開催 6 米朝首脳会談がシンガポールで開催 7 FIFAワールドカップ・ロシア大会が開催

編集後記

当社は、本年4月に会社設立50周年を迎え、記念事業としてこの社史編纂のほか、記念式典・祝賀会の開催、歴史映像の制作、そして社会貢献活動として将来建設業を担う次世代への教育機会の提供と、大学との共同による分別再材料化技術の研究に取り組みました（共同研究は継続中です）。これらの記念事業の中で最も時間を要したものが、半世紀の歴史を綴ったこの社史編纂です。当社では昭和63（1988）年に20年史として『二十年のあゆみ』を発刊しましたが、その後は激動の時代を辿ったこともあり、遺憾ながら各節目において社史を編纂することは叶いませんでした。

「歴史は繰り返す (History repeats itself)」という諺があるように、これからの新たな歴史において経験するであろう事象は、実は過去の歴史の繰り返しに過ぎないのかもしれない。このたび会社の草創期あるいは会社再建の厳しい時期において、先輩諸氏が粒粒辛苦を重ね乗り越えてきた記録を、編纂することができたことは万感胸に迫る思いです。会社にとって社史は、過去の出来事を記録し後世に伝えるという意義だけでなく、過去と現在、そして未来をつなぐ存在として、何物にも代え難い貴重な財産であると考えております。

社史の編纂作業においては、当時の資料や写真などの収集に苦労いたしました。事務所の移転・廃止によって散逸しているものも多くあり、歴史を忠実に伝えることの難しさを痛感するとともに、保存方法など文書管理において課題があったことを深く考えさせられました。また、会社設立から現在までの多数の施工実績や発注者より受賞した数々の表彰の記録については、本来であれば現場で苦勞された社員に報いる意味ですべてを掲載したいと思いましたが、限られた誌面の中で取捨選択しなければならず、残念ながら代表的なものに留めることとなりました。

編纂にあたっては、資料のご提供やインタビューなど、多くの皆様のご協力・ご支援をいただき、委員一同、感謝に堪えません。同時に、当社の現在までの足跡を皆様にお伝えする役割を担えたことは大変光栄なことでありました。

これからも地崎道路は、この足跡を決して忘れることなく引き継ぎ、未来永劫、我が国のインフラ整備を支え地域社会へ貢献しつづける企業として成長し、新しい時代を切り拓いてまいる所存でございます。

今後とも、当社への一層のご指導・ご鞭撻のほど、宜しくお願い申し上げます。

平成30年9月
50周年記念誌制作委員会

地崎道路株式会社50年史

2018年9月発行

発行 地崎道路株式会社
〒108-0075
東京都港区港南2-13-31
品川NSSビル6階
TEL 03-5460-1031
<http://www.chizakiroad.co.jp>

編集・制作 株式会社出版文化社・東京本部
〒101-0051
東京都千代田区神田神保町2-20-2
ワカヤギビル2階
大阪本部・名古屋支社

印刷・製本 株式会社アイワード
〒060-0033
北海道札幌市中央区北3条東5

©2018 CHIZAKIDORO Co., Ltd. Printed in Japan