

# The Road of CHIZAKI

地崎道路株式会社 [会社案内]



新名神高速道路土山  
サービスエリア付近(滋賀県)

# 人と地球の、新たな未来を。

風わたる大地に伸びた“希望の道”。

憧れと夢を運ぶ“滑走路”。

それらは人とモノの新しい流れを生み出し、

やがて素晴らしい都市を誕生させる未来への礎となるのです。

私たち地崎道路は、約半世紀にわたって

北海道から沖縄まで、全国各地で道路や空港など

公共施設の建設とその保全に全力で取り組んできました。

さらに、そこで培われた高度な土木技術を駆使し、

宅地造成や公園建設など幅広い分野で社会の基盤づくりに貢献しています。

そして今、私たちが考えているのは人の未来とともに地球の未来です。

土地の特性に配慮し、自然との調和を考え、

地球に優しい生活圏の確立を目指しています。

広い大地をキャンバスに、人と地球の未来を描く。

壮大なロマンを胸に、私たちは新たな社会資本を開拓していきます。

## Contents

### I Works

空へ続く道 P4  
空港・滑走路・コンクリート舗装

都市をつなぐ P6  
一般道、高速道路

北海道の空の玄関を守る P8  
空港除雪事業

バリア（航空機着陸拘束装置）事業 P10

受賞・表彰実績 P11

品質と施工技術の追求 P12  
道路試験所、バイオ工法

### II People

私の使命 P14  
社員紹介

地崎道路の歩み P18  
設立から現在に至るまで

人こそ最大の経営資産 P19  
人材育成・研修制度

1	2
3	4

- 1 岐阜基地
- 2 芦屋基地
- 3 釧路空港
- 4 羽田空港



## 空へ続く道

### 空港・滑走路・コンクリート舗装

国家の大プロジェクト、「空港建設」。  
それを支えているのが私たちの技術です。

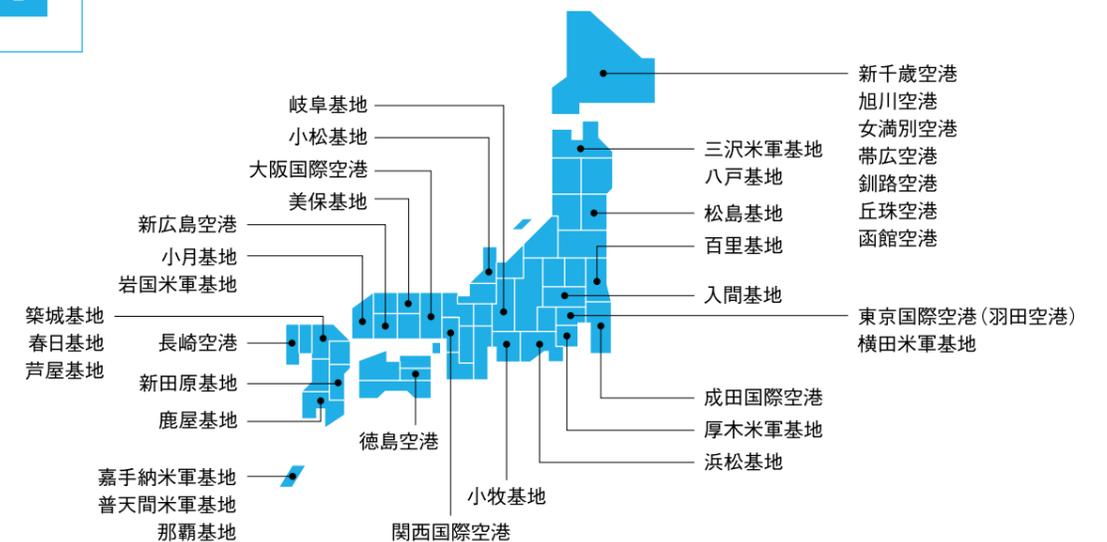
現在、日本全国の空港・飛行場に到着する航空機は、国際線、国内線あわせて年間延べ100万機近くに達し、乗降客数も年間2億5,600万人を超えています。グローバル化がすすむ今日、航空交通の役割はますます大きくなっていくとともに、航空機が離発着する滑走路の整備は、安全を守るうえで欠かせないものとなっています。私たち地崎道路では、創業当時から各種空港施設や民航ならびに自衛隊などで使用される滑走路やエプロンなどの新設・維持補修工事など、さまざまな工事を請け負ってきました。これまでに、北海道の空の玄関である新千歳空港をはじめ、日本の玄関口である成田国際空港、さらにビッグバードの愛称とともに生まれ変わった羽田空港、大阪湾泉州沖に建設された関西国際空港など、日本各地の空港建設に携わってきました。完成後のクオリティはもちろんのこと、飛行機の運航を妨げないスケジュール管理や、あらゆる施工環境に対応する柔軟性は、多くの発注者より高い評価をいただいています。



小牧基地

### CHIZAKIの技術力

#### 空港および基地工事実績



1	2
3	5
4	

- 1 国道246号成瀬舗装(神奈川県)
- 2 五條道路IC舗装(奈良県)
- 3 九州自動車道八女舗装(福岡県)
- 4 矢立道路舗装(秋田県)
- 5 北海道縦貫自動車道豊野舗装(北海道)



## 都市をつなぐ

### 一般道、高速道路

走りやすさと造形美を追求した道路の建設と補修工事では、全国の発注者から高い評価をいただいています。



東北自動車道盛岡管内舗装

一般道や高速道路は、都市と都市を結ぶ交通の大動脈です。道路の整備を抜きにして産業の発展は語れないといってもよいでしょう。

このように社会インフラとして大きな意義を持つ道路は、単に「モノを動かす」という機能性だけでなく、「都市の顔」としての美しさを備えていることが重要です。碁盤の目のように整備された道路や放射線状に延びた道路からは、その都市ならではの風格を感じます。また、たとえば緻密に計算された幾何学模様の美しいインターチェンジは、そこに住む人々に感動と誇りを与えることにつながるものと信じております。

私たちはこれまで40年以上にわたって全国各地で道路工事に携わり、国土交通省、NEXCO(旧・日本道路公団)、防衛省をはじめ、各地方自治体等、全国各地の発注者から高い信頼を獲得しています。その事業の原点にあるのが、「考えたいのは、地球の未来です」という経営理念です。これからも人々の豊かな生活を支える、理想的な都市とかけがえのない環境との共生を目指します。

### CHIZAKIの技術力

#### 都市部のヒートアイランド現象の緩和につながる舗装技術

都市部の気温がその周辺と比べて高くなってしまふことを、「ヒートアイランド現象」といいます。この原因のひとつに挙げられているのが太陽光による道路の蓄熱です。そこで地崎道路では、ヒートアイランド現象の緩和につながるさまざまな舗装工法を実施し、地球温暖化の防止に貢献しています。

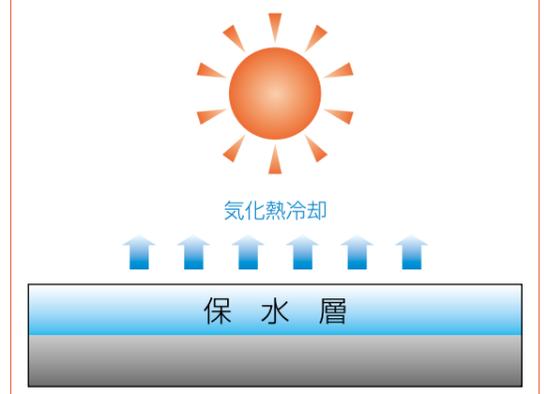
**遮熱性舗装**・・・太陽光の赤外線域を反射することで、アスファルト舗装の路面温度上昇を抑制し、舗装体内の蓄熱量を減少させることで、夜間の放熱量を押しさえる工法

**保水性舗装**・・・吸水・保水効果を持った「保水材」をアスファルト混合物の空隙に充填し、水分が蒸発する際の気化熱により路面温度の上昇を抑制する工法

#### ゴムラテックスモルタル工法

鋼床版上の舗装を従来のグースアスファルトに替えて舗装し鋼床版自体の耐久性とともに橋面舗装の耐久性をも向上させる新工法

#### 【保水性舗装のイメージ】



1	
2	3
4	5

- 1 新千歳空港
- 2 安全大会
- 3 除雪車両操作訓練
- 4 除雪作業
- 5 雁行作業



## 北海道の空の玄関を守る 空港除雪事業

総数90台以上にのぼる特殊車輛を駆使して、千歳空港の除雪事業を行っています。

北海道千歳市にある新千歳空港。東京～札幌の二都市間を結ぶ単一路線の利用客数は世界一を誇り、冬はウインタースポーツを楽しむ人や帰省客など、多くの旅行客が利用しています。この空港で、安全で快適な空の旅を陰で支えているのが地崎道路の空港除雪事業です。作業期間は、空港が雪に覆われる11月の中旬から翌年3月末ごろまで。社員と外部スタッフ（地元出身）あわせて総勢約150人がこの事業に従事しています。

除雪作業の範囲は、航空機運行の安全を図ることを目的に、滑走路除雪、誘導路除雪、エプロン除雪、ターミナル周辺除雪、道路除雪など、空港施設全域におよびます。また、地崎道路が取り扱う除雪車輛は合計90台以

上にのぼり、なかでもスノーブラウ除雪車、自走式スノースイーパー除雪車、牽引式スノースイーパー除雪車、ロータリー除雪車、大型散布車は新千歳空港の除雪のために開発された、国内最先端の技術を搭載した除雪車輛です。これらによって除雪時間の大幅な短縮を実現しました。

冬の北海道では、航空機が着陸できないような悪天候が続くことがしばしばあります。除雪作業後、無事航空機が着陸しエンジン音を間近に聞いた瞬間は、スタッフ全員、大きな安堵感に包まれます。北海道の公共交通機関の一翼を担う新千歳空港がいつも無事故でいられるよう、安全運航に必要な体制を確立するため、従事する職員の技術の向上に努め、空港除雪のスペシャリストとして、中核的な役割を果たしています。

### CHIZAKIの 技術力

#### チームワークを生かした新千歳空港の除雪作業

滑走路の除雪作業は短時間で広大な区域の雪を除去しなければならず、通常の除雪技術にプラスαのスキルが求められます。地崎道路では、滑走路除雪のプロフェッショナルチームを編成し、空港の機能と安全を守っています。

#### 1. 指令

情報官運用室から監督官とオペレータが控える除雪センターへ指令が出されます。

#### 2. 出動

各除雪車輛が目的区域へ一斉に出動します。

#### 3. 中心線の掻き出し

先頭のスノースイーパー除雪車が、ブラシとエアによって雪で隠れた滑走路の中心線を掻き出します。

#### 4. 雪堤の積み上げ

スノーブラウ除雪車が路面上の雪を掻き出し、連結した牽引式スノースイーパー除雪車がブラシをかけて雪を完全除去。これを雁行作業※1（8頁写真5）で行うことで、雪堤を築きます。

#### 5. 雪を滑走路の外へ飛散

積み上げられた雪堤を、ロータリー除雪車を使って滑走路の外へ飛ばします。

#### 6. 凍結防止剤の散布

必要に応じて、作業済みの路面に大型薬剤散布車で凍結防止剤の散布を行います。

#### 7. 路面状況の測定

除雪作業が済んだ後、雪氷調査車による路面状況測定の結果、航空機の離着陸の安全が確保されると一連の除雪作業が完了となります。

#### 8. 終業点検

帰庫後は除雪車輛に付着した氷雪を取り除いて次の作業に備えた整備を行い、必要があれば修理をします。

※1 編隊を組んで作業を行うこと

## I Works

### バリア(航空機着陸拘束装置)事業



- 1 松島基地
- 2 松島基地
- 3 松島基地
- 4 築城基地

BAK-12/15システムは、主にT4中等練習機向けに各基地の滑走路オーバーランエリアに設置されています。緊急時には、3秒以内に拘束可能角度までネットが立ち上がり、航空機を拘束します。



BAK-12/15システムを横から見た写真



航空自衛隊第8航空団に配備されているF-2戦闘機を使ってBAK-12/14システムは、拘束テストのち完成となります。国内には松島基地に続いて2番目の導入となりました。



写真は航空自衛隊第4航空団松島基地に設置されているBAK-12/14システムの拘束ワイヤー部分。このシステムは滑走路に溝を作って拘束ワイヤーを格納します。



## 受賞実績

地崎道路では長年経験してきたノウハウを生かし、人々の暮らしやすい街づくりのために尽力してきました。ここでは、これまで評価されてきた数々の実績の一部をご紹介します。

1999年7月14日(平成11年) 東北地方整備局長より東北支店「盛岡舗装修繕工事」が局長表彰を受ける。

2001年7月19日(平成13年) 近畿地方整備局大阪国道事務所長より大阪支店「桜宮拡幅天満橋改良工事」が所長表彰を受ける。

2002年7月18日(平成14年) 近畿地方整備局長より大阪支店「円山川日高上流地区情報管路設置工事」が局長表彰を受ける。

2004年7月21日(平成16年) 近畿地方整備局兵庫国道事務所長より大阪支店「171号西宮管内維持補修修繕工事」が所長表彰を受ける。

2005年6月30日(平成17年) 名古屋支店「東海環状自動車道豊田北舗装工事」が全建賞を受賞する。

2005年7月11日(平成17年) 関東地方整備局長より東京支店「羽田TAエプロンJV」が局長表彰を受ける。

2005年7月26日(平成17年) 東北地方整備局仙台河川国道事務所長より東北支店「大峠山舗装維持修繕工事」が所長表彰を受ける。

2006年7月19日(平成18年) 東北地方整備局長より東北支店「小松地区他舗装修繕工事」が局長表彰を受ける。

2006年7月21日(平成18年) 関東地方整備局横浜国道事務所長より東京支店「成瀬舗装工事」が所長表彰を受ける。

2006年12月1日(平成18年) 東北支店が東北地方整備局より「工事成績優秀企業」の認定を受ける。(対象企業203社のうち認定企業は5社)

2007年4月24日(平成19年) 東京都知事より東京支店「路面補修工事(3の1)及び歩道改善」が優良工事とされ、施工者として優先指名の通知を受ける。

2007年7月20日(平成19年) 東北支店が2年連続して東北地方整備局より「工事成績優秀企業」の認定を受ける。(対象企業282社のうち認定企業は5社、2年連続は当社のみ)

2007年10月1日(平成19年) 東日本高速道路(株)関東支社長より東京支店「首都圏中央連絡自動車道牛久舗装工事」が優秀工事請負者として表彰を受ける。

2008年7月24日(平成20年) 東北地方整備局青森河川国道事務所長より「七戸道路改良舗装工事」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として表彰を受ける。

2008年11月5日(平成20年) 航空自衛隊補給本部長より着陸拘束装置の供給会社として補給本部の任務遂行に大きく寄与し、自衛隊の発展に貢献したとして感謝状を受ける。

2009年7月31日(平成21年) 札幌開発建設部長より北海道支店「一般国道12号江別市江別歩道改良外一連工事」が優良工事として表彰を受ける。

2010年8月27日(平成22年) 東京都建設局第六建設事務所長より東京支店「寛永寺陸橋補修工事(橋面舗装)」が優良工事として表彰を受ける。

2011年6月23日(平成23年) 東日本高速道路(株)関東支社長より東京支店「上信越自動車道佐久管理事務所管内舗装補修工事」が優良工事として表彰を受ける。

2012年7月19日(平成24年) 室蘭開発建設部長より北海道支店「一般国道336号えりも町目黒トンネル舗装工事」が優良工事として表彰を受ける。

2012年7月19日(平成24年) 釧路開発建設部長より北海道支店「釧路中標津道路標茶町阿歴内舗装工事」が優良工事として表彰を受ける。

2012年7月20日(平成24年) 関東地方整備局東京国道事務所長より東京支店「国道4号北千住電線共同溝歩道復旧工事」が難工事功労表彰を受ける。

2013年6月21日(平成25年) 東日本高速道路(株)北海道支社長より「道央自動車道苫小牧管内舗装補修工事」が安全管理優良工事として表彰を受ける。

2013年7月19日(平成25年) 網走開発建設部長より北海道支店「一般国道334号斜里町ウト口舗装外一連工事」が優良工事として表彰を受ける。

2014年5月13日(平成26年) 東日本高速道路(株)より北海道支店「道央自動車・新千歳インターチェンジ舗装工事」が優秀工事として北海道支社長表彰を受ける。

2014年6月10日(平成26年) 東日本高速道路(株)より「東北自動車道・花巻～安代間舗装補修工事」が優秀工事として東北支社長表彰を受ける。

# 品質と施工技術の追求

## 道路試験所、バイオ工法



当社が誇る自社コンクリートプラント

### アスファルト、コンクリート双方の試験を実施しています。

新千歳空港に隣接する道路試験所では、工事現場での経験豊富なプロフェッショナルが、骨材の物性試験、生コンクリートの性状および強度試験、アスファルト混合物の配合および性状試験などを行っています。試験はアスファルトまたはコンクリートに関する規格要求事項に対しそれらが適合しているかどうか、現場代理人、企業それぞれから依頼があり、その内容に応じて、「コンクリート圧縮強度試験」「各種ふるい分け試験」「マーシャル試験」「針入度試験」「抽出試験(ソックスレー法)」「低温カンタブロー試験」「各種密度試験」など、幅広い試験を実施しています。特にコンクリートに関しては、北海道内の舗装会社で自社コンクリートプラント(日本工業規格JIS認定工場)を持つ唯一の企業として、良質な製品を提供しております。

#### 道路試験所プロフィール

〒059-1361 北海道苫小牧市字美沢157-2  
TEL.0123-23-7123

主な試験内容：アスファルトおよびコンクリートの性状試験など

主な装置：コンクリート圧縮試験機、ロサンゼルス試験機、単位水量迅速推定システム、アスファルト回収・針入度試験機、ソックスレーアスファルト抽出試験機



生コンクリート製造・出荷操作盤



コンクリート強度試験



アスファルトプラント製造・出荷操作盤

### 環境にやさしい「バイオレメディエーション」の開発に取り組んでいます。

地崎道路は「考えたいのは、地球の未来です」という経営理念のもと、地球にやさしい技術、工法を積極的に取り入れてきました。その一例が、土壌や地下水汚染を浄化する「バイオレメディエーション」技術です。油汚染浄化技術は、条件(周辺状況・環境・油質)ごとに新たな工法が次々と



#### バイオレメディエーションとは

汚染された土壌には、化学物質を分解する能力を持ったバクテリア(分解微生物)が生息しています。これらバクテリアの作用によって、土壌や地下水の汚染物質を分解し、環境の修復をはかる技術をバイオレメディエーション(Bio remediation)といいます。

#### 使用範囲

油漏れなどによって汚染された土壌を効果的に浄化できる方法として、原位置浄化も含めた大規模、大深度での油汚染土壌や操業中の工場敷地、建物下の油汚染土壌など、さまざまな区域で対応が可能です。

#### 微生物の安全性

使用する微生物は、人体や環境への影響を評価する国立感染症研究所のバイオセーフティーレベル-1に属する微生物を使用しています。

#### バイオレメディエーションの特徴

- ・従来の工法(機械、化学薬品、焼却など)に比べて環境への負荷が軽減
- ・汚染の原因となる油を、水や二酸化炭素などに分解して自然に還元
- ・浄化コストが安価
- ・汚染が他の区域に広がらない
- ・人体への影響がほとんどない

#### 環境省油汚染対策ガイドラインに対応する

#### 地崎道路の油汚染浄化技術

- ・緊急時に即対応、油流出事故の常備品(バイオ製剤)販売
- ・バイオレメディエーション(微生物による土壌・地下水等の浄化工事)

開発されており、技術の進歩が著しいのが特徴です。地崎道路でもこれまで「バイオパイル工法」「バイオファーム工法」「バイオパイプ工法」やVOC(揮発性有機化合物)の浄化技術などの開発を手掛けてきました。特に、私たちのVOC(揮発性有機化合物)を用いた独自の技術は油質の浄化に優れ、微生物が汚染土壌を浄化し元の土壌に戻すという人間と地球にやさしい新しい技術です。これら最先端の技術を開発、実用化するためにも、土木工学と化学の技術を融合できる人材の育成に取り組んでいます。

### 生産性と施工品質の向上に貢献する「情報化施工」



近年、道路舗装の施工では、ICT(情報通信技術)を駆使した「情報化施工」と呼ばれる施工方法が注目を集めています。これは、施工のプロセスにおいてICTの活用により得られた電子データを用いて、高効率・高精度な施工を実現するもの。また、得られた電子データを別の施工で活用することで、建設工事全体の生産性の向上や品質の確保を図ることができます。地崎道路では早くからこの施工方法に注目し、現在は、自社機器を利用した情報化施工を行っています。

従来の道路の舗装工事では、機械を操作する熟練工の技術によって、路盤の高低差をミリ単位の誤差で仕上げていました。しかし熟練工の高齢化や、技術の習得に時間を要するなど、数多くの課題を抱えています。「情報化施工」の導入により、高い精度の施工が実現できるほか、従来の工法の2倍近い生産性が可能となり、安全面の確保もやすくなるなど、現場での心強い武器となっています。

タイヤローラーで路盤を固める転圧作業(上)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。機械の位置情報を取得し、施工範囲を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(下)で踏み残しや規定回数を色分け表示する。この表示により施工範囲を均一に締固めることができる。

## 終わった後、頭に浮かぶのは完成までのプロセス。 毎日の小さな積み重ねが、大きな達成感になる。

物をつくりたいという夢が、  
『町をつくる』原動力へ。

小さな頃から物づくりが好きな少年だった。自分の手によって新たな物を生み出す面白さ。その思いを持ち続けてたどり着いた答えが『道をつくり、町をつくる』仕事だ。いくつかの工事を経験し、本格的に配属された現場は南恵庭演習場の整備工事だった。木が伐採されたばかりの林に道路を一本つくる仕事。主に測量担当だったが、何もない一からのスタートは自身にとって初めてで、すべてが新鮮に映ったという。工事の基礎となる測量は、数センチの違いが仕上がりを大きく左右する重要な作業。主任として現場の指示にあたっている今も、ことのほか着工前の段取りや測量の正確さにはこだわりを持って取り組んでいる。「ほんの少しの誤差も、積み重なると大きくなっていく。小さなミスが原因でその日の作業がすべてダメになることもあるから、取りかかる前は特に気を使います」。完成すればよしではなく、できあがるまでのプロセスを大事にする、石山らしい考え方だ。

10人いれば10の考えがある。  
会話の中からベストを導き出す。

現場を担当している期間は、家族というよりも同じプロジェクトに携わるスタッフと過ごす時間のほうが長い。家族同然ともいえるメンバーと、円滑に仕事を進めるための毎朝のミーティングは、大事なコミュニケーションの場であり貴重な学びの場でもある。「自分よりも経験豊かな年配の作業員が多いので、こちらの考えを押しつけるのではなく“次の工程はどうするのが一番良いか？”など、会話を通して最適な方法を選ぶようにしています」。職場に戻ってからも社員同士、問題点などについて意見を交わす。それぞれの現場をサポートし合える体制ができているのも心強い支え、と石山は語る。

道路工事だけでなく、冬の新千歳空港の除雪作業も北海道支店の重要な業務だ。夏場と比べ拘束時間は短いですが、深夜から早朝にかけての作業が多く、極寒の屋外での苦労は想像に難くない。しかし北海道の玄関口である重要な空港の機能に一役を担い、街では見ることがない巨大な

除雪機が一齐に稼働する迫力は、北海道でしか味わうことのできない仕事の醍醐味のひとつでもある。まだまだ学ぶことばかりと話す石山の表情には、常に新しい知識を吸収したいという意欲がにじむ。一級土木施工管理技士取得のほか、最先端の現場を訪れるなどして、より新しい工法、技術を追求したいと考えている。自分自身で測量し、たくさんの過程を経て完成した道路や建物を、自分の足で歩いたときの達成感。より高いステージをめざし、ものづくりへの探求心はいつまでも尽きない。



### 石山直樹

Ishiyama Naoki

平成15年入社。大学では海洋土木工学を学ぶ。出身は千葉県だが、以前より北海道の地にあこがれを持ち就職。現在は陸上自衛隊部内の整備場新設土木工事に工事主任として携わり、アスファルトやコンクリート舗装工事のほか、雨水の排水工事なども担当している。

忘れられないプロジェクト

真髓に触れた東千歳の整備場新設工事

今でも思い出深いのが、入社2年目にかかわった東千歳の陸上自衛隊部内における整備場新設土木工事。それまで道路工事の経験しかなかったが、給水、排水などの構造物にまつわる工事もこの現場で初めて経験できた。「まさなら土地に建物ができ、1日ごとに現場の風景が変わっていく。完成したときは本当につくったんだ、という実感がありました」と当時を振り返る。

## 何年経験を積んでもひとつとして『同じ』はない。 現場に入るときはいつも、新入社員の気持ち。

現場が終わるころには、  
次の現場が待ち遠しくなる。

15年間、常に現場で経験を積んできた笹島は、すでにベテランと呼ばれる域に入っている。しかしどんなにキャリアを重ねても、毎回新しい現場に入るとき姿勢は変わらない。「小さな工事でも同じ現場というのはひとつありません。だから新しい現場に入る瞬間は、新入社員と同じ気持ちです」。むしろ経験が増えるたびに恐さを知る、と笹島は言う。慣れないのではない。“慣れてはいけない”という緊張感こそが、起こりうるトラブルを防ぐために最も有効だと知っているからだ。

現場の指揮を執るという仕事は、人とかかわりが多い反面、孤独な立場である。発注者の意図を汲み、限られたスケジュールの中で効率を上げるために、ブレのない判断と的確な指示が求められる。「現場ごとに働く人の顔ぶれが違うので、最初は作業にかかわる全員が別々の方向を見ているわけです。まず同じ方向を見るまでが大変。でも毎回うまく軌道修正されていって、気づくと全員がひとつの方向を見ている。そうすると面白くなってきて、道路が完成する頃には“またやりたい”と思ってしまうですよ」と笑う。デスクワークにはないドキドキ感、全員で協力してものづくりに向かう一体感。笹島はこの仕事で得られる充足感にあふれた毎日を送っている。

信頼して任せてくれる環境が  
自分を成長させてくれた。

休日も車を走らせるのが好きだという。特に自分が手掛けた道路を走って、その乗り心地に満足したときは、ついうれしくなり会社の仲間自慢したくなる。高校を出て土木工学を学んだが、地崎道路に入社するまで仕事に前向きなタイプではなかった。道内の現場を渡り歩く中で、自分が成長したというよりも“会社が自分を成長させてくれた”と感じている。「ひとつ山を乗り越えて次は楽勝だなと思うと、うまい具合に会社が一段上の仕事を与えてくれる。徐々に難易度も上がるし責任も増すけれど、任せてもらっているという気持ちがあるから仕事が面白くなっていくんですよ」と笹島は話す。



### 笹島智貴

Sasajima Tomoki

平成4年入社。高校卒業後、専門学校に進学し土木工学を学び、一番身近に感じていた道路建設に興味を持つ。現在は北海道支店工務部工事課係長。妻、娘、犬(メス)の女性に囲まれながら、休日はもっぱら家族サービス。家族の笑顔が仕事の原動力になっている。

忘れられないプロジェクト

先輩の言葉を痛感した現場での初管理

現場を任せられたのは、入社して3年目。旧・上磯町(現・北斗市)の道路工事で、作業規模自体は大きくなかったが、今までの現場経験では先輩のサポートを受けての業務がほとんどだったので、管理する立場になって初めて先輩の言葉が理解できたと話す。「立場が変わると、こんなに見方が変わるのかと。下にいたときは“何でこんなこと言うんだろう”と思っていたことが、管理する立場になると自分も同じことを後輩に言っている(苦笑)。教えることによって、教わることの多さを実感しました」

会社が現場責任者を信頼し自由に任せる。任された責任者は自分の現場を守る。信頼という名のバトンは責任者から作業にかかわる人へ渡り、高い精度のものをつくるモチベーションにつながっていく。係長として上に立つ今、かつての自分がそうだったように、手を差し伸べてほしいときに支えられる存在でいたいと願っている。

『地崎道路ならではの提案をしていきたい』と語るように、そのためのプラスαをいつも探している。16年目のベテランにとっても、一番の教材はやはり現場なのだ。

## 控え目な少年だった自分が、今ではリーダーに。 この仕事が、自分を変えてくれた。

### 現場のリーダーとして プロジェクト全体を指揮する。

“行ったことがない支店はない”そう言いきるほど、清水はこれまで全国各地を渡り歩いてきた。入社して3年間は、地元北海道の道路試験所で道路の基礎を学び、その後は北海道、東京、秋田、青森、滋賀、兵庫、岩手、そして現在の茨城と、さまざまな現場を担当してきた。工事内容も道路だけにとどまらず、宅地造成、公園、駐車場、など幅広い。彼は現在、『現場代理人』または、『監理技術者』として働いており、仕事内容は多岐にわたる。現場に入ってまず行うのが、プロジェクト全体のスケジュール作成。受注額内で適正な利益を確保しながら、品質の高い工事を納期内に終わらせるにはどうすればいいか。ときには布団に入った後も頭の中でシミュレーションが続くことがあるという。工事が始まった後は、作業員とともに現場に入り、安全、かつ正確に工事が進められるよう指導する。彼らと協力しながら計画通りに工事が完了し、誰も通ったことのない道路の上を歩く瞬間は、何ものにも替え難い感動が味わえるという。

### 大変なときこそ現場に出る。 だから人がついてきてくれる。

学生時代の清水は、どちらかといえばおとなしい性格で、決して人前に立つような人間ではなかった。20代のころは、何十人もの作業員を指揮することに不安もあったという。そんな彼が常日頃心掛けたのは、信頼関係の構築。発注者の要望、そして自分の描いたプランを、わかりやすく伝える。もちろん自分の意見を言うだけではない。常に現場の先頭に立ち、必要とあらば土砂降りの雨が降ろうが、真夜中であろうが作業員とともに現場に出て、戦う。『全国各地でこのような経験を積んでいく中で、自分の性格はガラリと変わった』と彼は振り返る。

彼の成長に欠かせないもうひとつの要素、それは仲間の存在だ。地崎道路には全国各地の現場で働いているスペシャリストが大勢いる。自分にとって初めての工事であっても、事前に彼らと密に情報交換をすることで、ある程度のリスクを洗い出し、全体の青写真を描くことができる。優秀な仲間がいるから、新しいことにも臆せずチャレンジできるのだ。



**清水 学**  
Shimizu Manabu

平成2年入社。形に残る仕事に従事したいと、高校卒業後は専門学校で土木工学を学ぶ。その中でも「道路」にひかれたのは、ダムなどの長期にわたる工事とは異なり、比較的短いサイクルでプロジェクトが終了するため、多くの達成感を味わえると思ったからである。

#### 忘れられないプロジェクト

##### 羽田空港での貯水槽タンクの設置工事

道路とは違い、工事のために飛行機の運行をずらすことはできない。そのため、1日の作業時間は、飛行機が利用する合間のたった3時間。しかも工期はわずか1か月足らず。誰もが不可能だと思った。しかし清水は、大型の機械を投入し、その台数を通常よりも増やすなど、さまざまな創意工夫で、無事工事を完成させた。『リーダーは、どんなときもあきらめてはいけない』『マイナス要素を言い出す前に、やれる方法を模索する』。この仕事から清水はさまざまなことを学んだ。

実は、清水のホームタウンである函館には、妻と幼い二人の子どもがいる。単身赴任生活もそろそろ一区切りつけ、家族そろって暮らせる部署への異動も考えなくてはならない時期かもしれない。が、まだひとつやり残したことがある。それは、これだけ多くの工事に携わったにもかかわらず、なぜか一度も経験したことがない市街地での道路工事だ。騒音対策や限られた時間内での作業など、郊外での工事とは異なるハードルが控えているが、難易度が高いほど、やる気がわいてくるのだ。未知の達成感を求めて、清水の挑戦は続く。

## 道路整備の現場で『コミュニケーション』が これほど大切とは思わなかった。

### 住民との対話から、 この仕事はスタートする。

富井がこの業界をめざしたのは、トンネル工事に携わっていた父親の影響が大きい。多くの人たちと汗を流してトンネルを完成させる苦労と喜びを、幼少のころより彼は父から聞いていた。だから、ある程度の仕事の流れは知っていたつもりだった。

ところが現場に出ると、当初自分が抱いていたイメージとのギャップに、富井は驚かされる。とりわけ印象的だったのは、付近の住民たちとのコミュニケーションが予想以上に多いこと。いくら技術が進歩したとはいえ、まったく騒音を出さずに工事することは不可能である。また交通事情を踏まえ、夜間に工事をしなければならぬケースもある。だから工事着工にあたっては、事前に工事の主旨や工期について、一軒一軒訪問して詳しく説明する。工事以外にこんな地味な仕事があるとは、思いもよらなかった。けれどもこのような取り組みが、住民からの『がんばってね』『暑いのに大変だね、ご苦労さん』という励ましの声につながる。住民の理解がなければ、道路の舗装工事は決して進めることができないのだ。

### プロの自覚があってこそ、 さまざまなことを学べる。

現在の業務は工事現場の監理がメインだが、当初の計画に修正があれば、自ら設計図を書き直すこともある。設計に関しては『大学時代よりも、ここで学んだことのほうが圧倒的に多い』と富井は語る。例えば道路に関する法令について。いくら設計の知識を習得していても、国や自治体が定めた基準を知らずに設計すれば、致命傷につながる危険もある。もちろん道路に関する法令については、学生時代に一応は学んでいた。しかしそれがビジネスの大前提であることまでを十分自覚してはいなかった。現在では、設計をするにあたっては何よりも法令の遵守を第一に考えている。先輩社員はもちろん、作業員の方々からも多くのことを教わった。経験豊富な作業員は、年次の若い富井が見落としがちなかチェック箇所を丁寧に教えてくれた。富井は今、道路工事のプロフェッショナルとしてさまざまなことを貪欲に学び、成長を続けている。

プロジェクトは長くても1年。完了すれば富井たち地崎道路の社員は、新たな別の現場に配属になる。だからこそ富井は、自分にとっても地域の人々にとっても、納得できる道路をつくるために、一期一会の精神で、作業員、そして住民とのふれ合いを大切にしたいと考えている。誰に対しても明るく、礼儀正しく接する。そして、相手のことを深く知り、自分を正しく知ってもらう。それが彼の仕事の流儀なのだ。



**富井 誠**  
Tomii Makoto

平成16年入社。大学では土木工学を専攻。仕事を通じて全国各地をめぐり、そこでさまざまな人に出会えることに魅力を感じて、地崎道路への入社を決意した。寮生活にも慣れ、休日は先輩とドライブを楽しんでもいる。

#### 忘れられないプロジェクト

##### 厳冬期の富良野でのバリアフリー工事

バリアフリーの舗装路を手掛けるために、北海道に渡ったのが秋のこと。すぐに現場を視察して設計図づくりに取りかかったのだが、国道と市道がぶつかる地点では、それぞれに勾配の基準が異なるため調整するのに苦戦を強いられた。ようやく着工できたころには、季節は冬に。極寒の大地に降り立ち、アイスバーンと化した路面をバーナーで溶かしながらの作業は、想像以上に厳しかったが、『マニュアルには載っていない寒冷地ならではのノウハウを、肌を通して学べた』と振り返る。

# 地崎道路の歩み ～設立から現在に至るまで～

昭和43年の設立以来、舗装の仕事を通じて社会に貢献してまいりました。  
これからも、すべての顧客に満足していただける製品を提供してまいります。

1968年	4月3日 (昭和43年)	(株)地崎組(現岩田地崎建設)の舗装部門を分離し、資本金5千万円にて舗装工事、道路工事、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する工事材料の製造加工、販売を目的として設立する。初代社長は地崎宇三郎氏、会長は菊池明氏。 本社:東京都港区西新橋2-23-1 (株)地崎組東京支店(当時)内に設置 10月8日 (昭和43年) 建設業大臣登録許可を受ける。
1972年	1月22日 (昭和47年)	資本金1億円に増資する。
1973年	12月19日 (昭和48年)	資本金2億円に増資する。
1974年	4月26日 (昭和49年)	本社を東京都港区愛宕に移転する。
1992年	5月6日 (平成4年)	本社および東京支店を港区港南2-13-31に移転する。
1998年	6月19日 (平成10年)	技術の研鑽を目的として施工技術発表会を開催する。(第1回)
1999年	12月1日 (平成11年)	当社ホームページを開設する。URL: <a href="http://www.chizakiroad.co.jp">http://www.chizakiroad.co.jp</a>
	12月24日 (平成11年)	新規事業として「航空機の着陸拘束装置の機械等の輸入および国内販売」を追加する。(定款変更)
2000年	6月22日 (平成12年)	第三者割当増資により資本金を2億5千万円とする。
	7月31日 (平成12年)	コンクリート舗装機械(フィニッシャー、レベラー、スプレッダー)新規投資を実行する。
	11月1日 (平成12年)	東京支店ならびに北海道支店がISO9002の認証登録を行う。
2001年	2月2日 (平成13年)	第1回無担保社債(1億円)を発行し、資金調達を行う。
2003年	11月5日 (平成15年)	新退職金制度として確定拠出年金制度(日本版401k)を導入する。
2004年	4月1日 (平成16年)	地崎工業と岩田建設が持株会社により経営を統合する。 持株会社(株)ICホールディングスが発足し、当社も傘下に入る。
2005年	4月1日 (平成17年)	執行役員制度を導入する。 北海道内(美幌、釧路)のアスファルトプラントを協業化する。
	7月1日 (平成17年)	全社においてISO9001:2000の認証登録を行う。
2006年	6月2日 (平成18年)	札幌市豊平区に共同プラント(ライラックアスコン 道路工業・ガイアートTK・地崎道路・岡本工業)が完成する。
	6月20日 (平成18年)	千歳生コン工場が竣工する。
2007年	2月28日 (平成19年)	環境浄化、汚染物質の除去などバイオ事業に本格的に参入する。
	4月1日 (平成19年)	岩田建設と地崎工業が合併し、岩田地崎建設が発足する。
2008年	4月1日 (平成20年)	組織機構改革により、国内事業を北海道と本州の二地域に区分し、北海道は支店として、本州は本州統轄事業部として所管業務を統轄する管理体制を構築する。
	10月1日 (平成20年)	事業継続計画(BCP)を策定する。
2009年	1月1日 (平成21年)	コンプライアンス規範を制定する。
	1月13日 (平成21年)	情報セキュリティマネジメントシステム(ISMS)についてISO27001の認証を取得する。
	3月27日 (平成21年)	資本金を3億5千万円に増資する。
2011年	5月6日 (平成23年)	当社の環境事業において採用している「微生物によるバイオレメディエーション利用指針(9社連合)」が経済産業省並びに環境省から安全性指針に適合しているとの確認がされる。
2012年	3月5日 (平成24年)	環境マネジメントシステム(EMS)についてISO14001の認証を取得する。
2013年	3月27日 (平成25年)	アスファルトフィニッシャーの新規投資を実行する。
2015年	3月18日 (平成27年)	設備投資を目的に、第1回無担保社債(1億円)を発行する。
2015年	11月25日 (平成27年)	千歳市清流において千歳営業所・寮等の施設を新築する。

# 人こそ最大の経営資産

## 人材育成・研修制度

### 人こそ最大の経営資産 ～地崎道路を志望する皆様へ～

地崎道路は昭和43年に設立され、約半世紀の歴史を積み重ねてまいりました。これまでの歴史の中で、われわれは北海道から沖縄に至る全国において、それぞれ異なる気候や風土のもと、主に道路や空港などの建設や整備事業に携わり、社会資本整備を通じて、国土の発展に寄与するとともに地域社会への貢献に尽くしてまいりました。

これらの事業は、発注者、受注者を問わずすべての工事関係者の弛まぬ努力と地元の人びとの温かい協力がなければ成し遂げることはできません。そこには、人と人との出逢いを大切にする地崎道路の基本精神が生きています。

このような基本精神を培うこと、これが地崎道路の最初の教育です。

人材の育成においては、入社直後に行う研修に加え、技術者として必要な国家資格の取得に向けたカリキュラムを組んだ入社1年次・3年次・5年次を対象としたフォロー研修制度があります。さらに、施工技術の向上を目的とした「施工技術発表会」を毎年開催し、技術力を競い合うなど、技術の研鑽にも積極的に取り組んでいます。

当社では最大の経営資産を「人(ヒト)」と考えていることから、求める人材像としては「理想を高く持ち、自分自身が実現したい姿、ビジョンを描くことによって、自分が今、何をなすべきかを考え、それに向かって果敢に挑戦する意欲があり、人として相手を思いやる気持ちや優しさを持つ人」を望んでいます。

“高い技術力と組織の効率的な活動で全ての顧客が満足する製品を提供する”これは地崎道路が掲げる品質方針です。

われわれと共に歩み、地崎道路の将来を担う人材を心よりお待ちしております。

### 社員研修・インターンシップ・施行技術発表会





## 地崎道路株式会社

〒108-0075 東京都港区港南2-13-31 品川INSSビル6F  
TEL.03-5460-1031(代表) URL.<http://www.chizakiroad.co.jp/>