

# 夢のあるプロ集団の、働きがいのある企業づくり



株式会社 峰 製作所  
代表取締役社長 峰 敏晃氏

峰製作所(東京都千代田区)は鉄道関連製品・機器やレール溶接事業などを展開する。創業した1925年(大正14年)以来、鉄道の安全を支えてきた。日刊工業新聞社の井水治博が同社の峰敏晃社長に、数多くの新技術や新製品を開発、なぜイノベーションを起こすことができたのかについて聞いた。

**井水** 今年、創業100周年おめでとうございます。これまで実現してきたさまざまな技術革新や、それを成し遂げた力などをお聞きしたいと思っています。実は御社と日刊工業新聞社がご縁がありまして、1945年の東京大空襲で峰製作所は創業者の郷里の福岡県糸島郡に疎開したそうですが、戦後の日刊工業新聞社を復刊し、立ち上げた増田頭邦氏は糸島郡の出身なんです。

**峰** 実は増田頭邦氏と、おそらく初代の嘉六社長から2代目の貫一社長が同郷ということで、福岡県人会などでずっとつながりがあったようです。糸島に増田氏が小学校を作った話など、いろんな話を聞いています。

**井水** 思わぬ縁でおつきあいが続いてきたんですね。100年続いてきた御社ですが、大変な苦労を乗り越えてこられました。もともとは創業者の嘉六氏が1925年に東京・深川で創業された。兄弟で力を合わせて1933年には合資会社を設立。ところが戦災で深川の鉄工所が焼失。糸島に疎開するなど苦労をされて戦後に生産を再開し、1947年に株式会社社に改組されました。その後、信号機から鉄道分岐器、レール溶接とどんどん新しい技術を導入してこられました。

**井水** 創業した当初は、従業員十数人ほどの零細企業でした。運転資金も乏しく、苦しい中で嘉六社長自ら現場監督として陣頭指揮を振るつたそうです。戦後は経済復興で創業期から手がける機械式の鉄道信号装置の復興需要が増加していった。これが電気式に切り替わることを見込み、信号装置と関連性が高い、線路を分岐させて列車の進行方向を変える鉄道分岐器の製造販売を始めました。1947年に当時の官営八幡製鉄所(現日本製鉄)から初受注し、これに続いて戦時中に海軍に所属し戦後に国鉄が引き継いだ福岡県の志免鉱業所から受注し、順調に事業を進めました。

の状況にあったテルミット溶剤と関連機材を開発しました。1964年の東京オリンピックに合わせて建設が進められた東海道新幹線にも採用され、信号機、分岐器に続く新事業として確立しました。1979年にはエレクトロ・テルミット社と提携し、極めて高品質の「短時間余熱による迅速溶接工法(SkV)」を日本の鉄道に適合させた「ゴールドサミット溶接」の名称で展開を始めました。ドイツと日本とは求められる品質が異なり、いかに日本に合わせるか、エレクトロ・テルミット社と協力して十分な品質を確保できるようにするまで相当に苦労しました。このゴールドサミット溶接は2022年に開業した西九州新幹線にも採用されています。



日刊工業新聞社  
代表取締役社長 井水 治博

と。不断の革新を繰り返してきたこと。商品ブランドや企業のアイデンティティを大切に、従業員を大切に、長期雇用を基本とすることなど。御社が実践されていることですね。前社長は「夢のあるプロ集団の、働きがいのある企業づくり」と仰っています。会社と組織の結束、つながりの強さが力の源泉ではないかと思えます。御社は安全・安定輸送という公共的使命がある、その思いがあればこそ、皆が一つになつて頑張っているのではないですか。

**井水** 2009年に父の経営を引き継いで4代目社長につき、「夢のあるプロ集団の、働きがいのある企業づくり」との基本理念を踏襲して取り組んできました。例えば鉄道というのは動いて当たり前、時間通りで当たり前と思われていたが、トラブルが起きて初めて、鉄道インフラの重要性に気付きます。溶接の現場はおおよそ深夜1時から朝の5時くらいまでが勝負で、失敗したら電車が遅れ多くの人足に影響します。1988年に開業した青函トンネルでは、当時世界最長のロングレールを作る溶接工事の過半を受け持ちました。しかし鉄道は建設して終わりではありません。定期的にレールの状態をチェックし、傷んでいる箇所があればその部分を交換して溶接する必要があります。青函トンネルは貨物の大動脈で止めることはできないので、現在でも1週間に1回、2時間から3時間ほどのわずかな時間にレールを溶接しています。大変な作業です。社長に就任した際に社員一人一人に面談しましたが、やっぱりきちんとやるべきことをやるという使命感はあるのだと感じました。

でまいます。井水 次から次へ、100年にわたつて新しい技術革新を続けてこられた要因はなんでしょうか。

**峰** 必要に応じて、時代のニーズに合わせる体制、それを実現する実力や素養、技術があったという意識で、運やタイミングに助けられた部分もあると思います。経営において必要なタイミングでどうすべきか、などという正解はありません。やはりお客さまに密着して、今のニーズは何なのか、自分たちはシーズとして何を待たなければならないか、ということに常にアンテナを高くしておくことなんじゃないかな。当社は国内のみならず、台湾、ベトナム、インドネシアなど海外も含めて鉄道の安全・安定輸送に携わってきました。今もレール頭頂面の損傷箇所をガス切断し、溶鋼を流し込んで補修するTHR(テルミット頭部補修)溶接の普及に取り組んでいます。レールを丸ごと交換するのではなく、損傷箇所のみを除去することでコストを抑えることができる新しい技術です。いま世の中ではデジタル変革(DX)が盛んに叫ばれています。しかし、どんなに高度なシステムを導入しても、そこにいるのは「人」です。お客さまに寄り添い、使命感を持つて物事に取り組む気持ちを継承する中で、新たな技術に取り組んでいくことだと思います。

**井水** 日刊工業新聞社は「100年経営の会」を立ち上げています。これは「長寿経営」を理論・体系化し、国内外に発信するのが狙いです。長寿経営は日本の戦後復興から経済大国になる原動力になりました。アジアの新興国がモデルにした原動力となった長寿企業はいくつかの共通点があります。長期的な経営視点を持っていること

と。不断の革新を繰り返してきたこと。商品ブランドや企業のアイデンティティを大切に、従業員を大切に、長期雇用を基本とすることなど。御社が実践されていることですね。前社長は「夢のあるプロ集団の、働きがいのある企業づくり」と仰っています。会社と組織の結束、つながりの強さが力の源泉ではないかと思えます。御社は安全・安定輸送という公共的使命がある、その思いがあればこそ、皆が一つになつて頑張っているのではないですか。



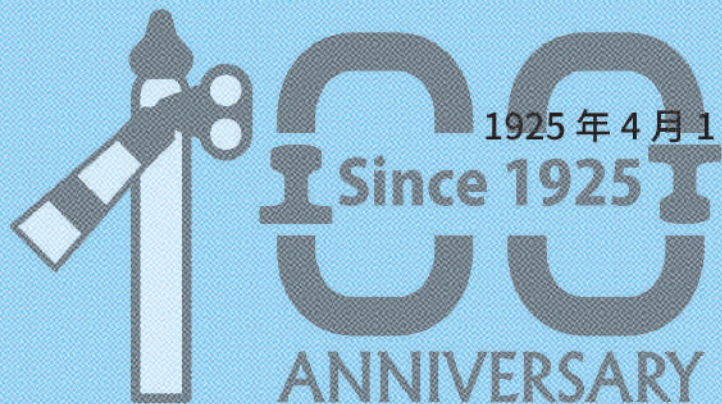
**井水** 2009年に父の経営を引き継いで4代目社長につき、「夢のあるプロ集団の、働きがいのある企業づくり」との基本理念を踏襲して取り組んできました。例えば鉄道というのは動いて当たり前、時間通りで当たり前と思われていたが、トラブルが起きて初めて、鉄道インフラの重要性に気付きます。溶接の現場はおおよそ深夜1時から朝の5時くらいまでが勝負で、失敗したら電車が遅れ多くの人足に影響します。1988年に開業した青函トンネルでは、当時世界最長のロングレールを作る溶接工事の過半を受け持ちました。しかし鉄道は建設して終わりではありません。定期的にレールの状態をチェックし、傷んでいる箇所があればその部分を交換して溶接する必要があります。青函トンネルは貨物の大動脈で止めることはできないので、現在でも1週間に1回、2時間から3時間ほどのわずかな時間にレールを溶接しています。大変な作業です。社長に就任した際に社員一人一人に面談しましたが、やっぱりきちんとやるべきことをやるという使命感はあるのだと感じました。

## The 100th Anniversary 未来へ、出発進行。

1925年4月1日、鉄道機械信号装置の製造と現場取付工事として出発した峰製作所は2025年、創立100周年を迎えました。

創立100周年は、1つの区切りであると同時に、新たなスタートでもあります。

これからの未来に向けて、社員一丸となり、さらなる発展を目指し邁進してまいります。



株式会社 峰 製作所

<https://www.mine-s.co.jp/100th/index.html>

〒101-0045

東京都千代田区神田鍛冶町3丁目3番地12

TEL 03-3256-5551

