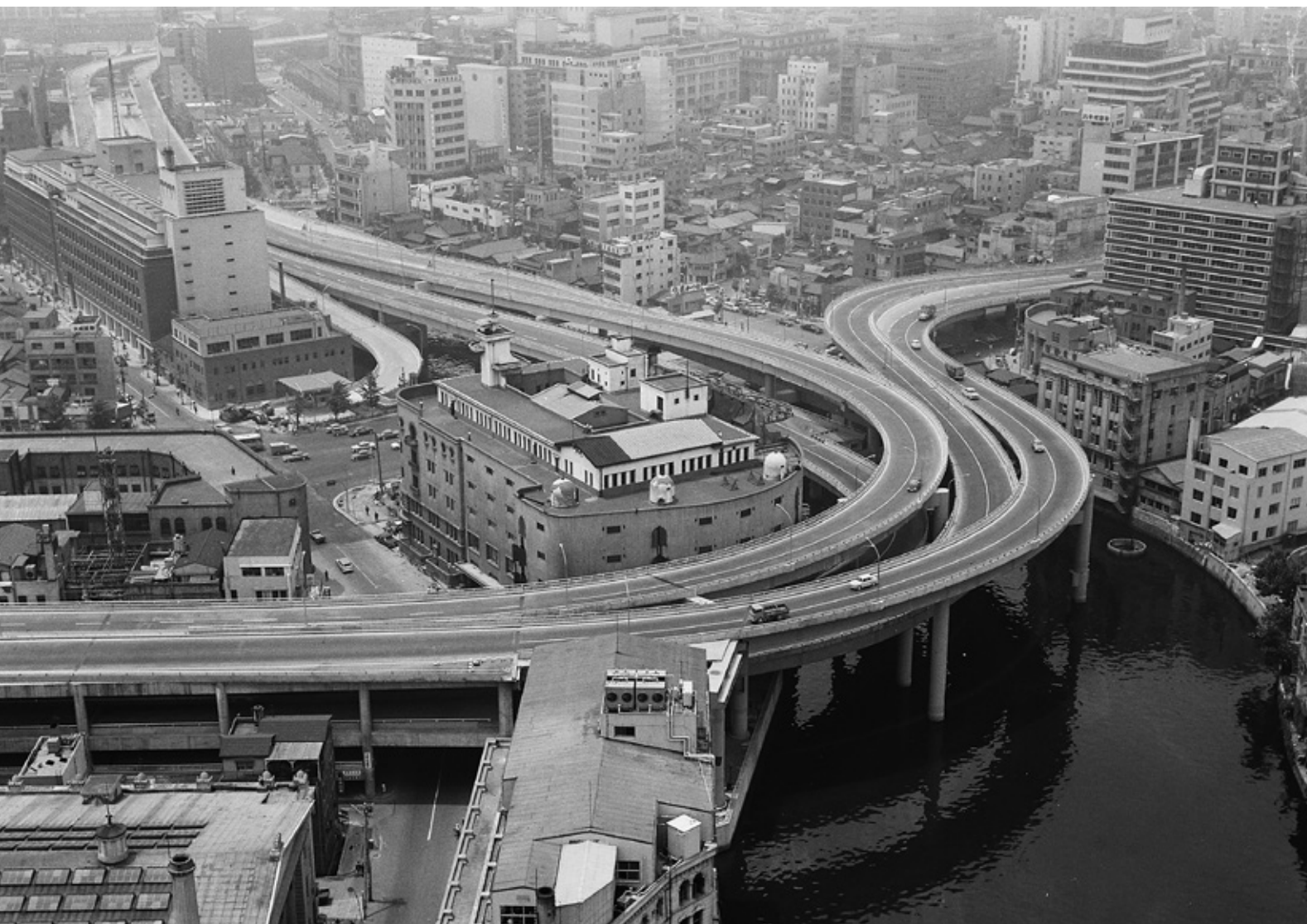




宮地エンジニアリンググループ 創業115周年／設立20周年 記念誌



宮地エンジニアリンググループ
MIYAJI ENGINEERING GROUP, INC.

創業115周年
設立20周年

記念誌



<https://www.miyaji-eng.com>

江戸橋JCTは1963年12月21日
に供用を開始した首都高初の
ジャンクションである。

 宮地エンジニアリンググループ株式会社

〒103-0006 東京都中央区日本橋富沢町9番19号
TEL 03-5649-0111

宮地エンジニアリンググループ
115 創業
設立 **20**th

創

MIYAJI ENGINEERING GROUP, INC.

東京タワー



東京ゲートブリッジ

経営理念

「橋梁、建築、沿岸構造物等の
社会インフラの建設、維持・補修の事業を通じ、
豊かな国土と明るい社会創りに貢献する」

日本のインフラを 創り上げる決意。

私たちは、明治、大正、昭和、平成、
そして令和へと日本の発展に
欠かすことのできない国内インフラの
重要な担い手であり続けてきました。
社会の近代化に始まり、戦禍や幾たびもの
災害からの復興など大規模高難度の工事を
数多く成功させ、守り続けてきました。
そしてさらなる未来社会の構築に向け、
最先端の技術と創業以来変わらぬ決意を
持って事業を展開していきます。



明石海峡大橋

結

MIYAJI ENGINEERING GROUP, INC.

街を結び、人を結ぶ。
日本を結ぶちから。

四方を海に囲まれ、起伏に富んだ地形を持つ島国、日本。それがゆえに困難であった人やモノの交流や流通は時代の先端技術の進歩と、関わった工事関係者のゆるがめ情熱により、長い年月をかけ一つひとつが結ばれてきました。新しく結ばれ、堅牢に保守される橋梁では人やモノ、情報が行き交い、人々の生活をより豊かなものへと変えながら日本は進化していきます。

東京ゲートブリッジ中央部分の大型FCによる一括架設



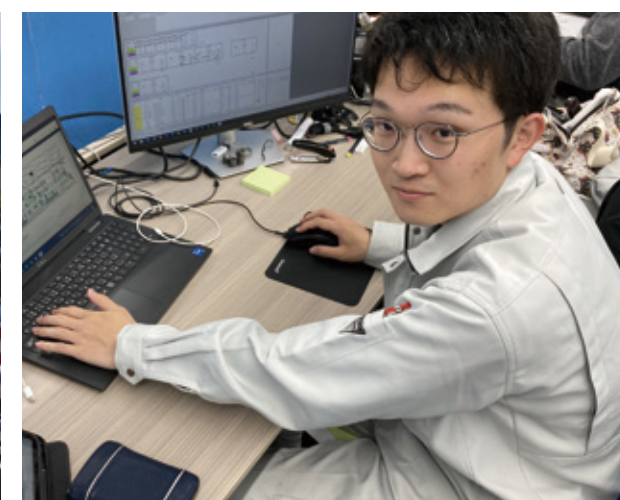
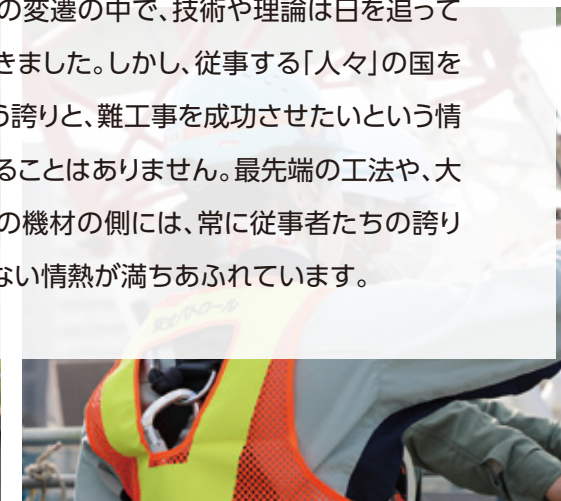
誇

MIYAJI ENGINEERING GROUP, INC.



歴史を支えるのは、
誇りとあふれる情熱。

長い時代の変遷の中で、技術や理論は日を追って
進歩してきました。しかし、従事する「人々」の国を
創るという誇りと、難工事を成功させたいという情
熱が変わることはありません。最先端の工法や、大
型で最新の機材の側には、常に従事者たちの誇り
とゆるぎない情熱が満ちあふれています。



宮地エンジニアリンググループ
創業115周年・設立20周年記念に寄せて



城西大学 学長
東京大学名誉教授
横浜国立大学名誉教授
元宮地エンジニアリング技術顧問

藤野 陽三

橋が満たすべき3つのE

いろいろな経緯の中で橋を専門するようになって40年余りが経ちました。初対面の方から「ご専門は?」と聞かれたとき、「橋です」と答えると、皆さん、橋にはいろいろな思いがあるようで話が進みます。橋はそれだけ多くの方に親しまれているのでしょう。橋を専門として本当によかったと思います。

構造形態学を専門とされるプリンストン大学のD.P.ビントン教授を1989年に東大にお招きして講演をいただいたとき、橋や塔など多くの人から見える構造物が満たすべき条件は3つのEではじまることばで説明できるのだというお話を聞きました。その答えは、Efficiency, Economicalそして3つ目のEはElegantなものでした。この3つのEということばが強烈な印象として私の頭の中に残っています。

宮地鐵工所は古くから呉服橋、白鬚橋、お茶の水橋など、歴史に残る数々の名橋の施工を手がけてきた会社です。それを引き継ぐ「宮地エンジニアリンググループ(MEG)」の作った橋は間違いなく3つのEを満たす橋です。これからも3つのEを満たす橋を作り、そして架け続けていただくことを期待して、MEG創業115周年、設立20周年のお祝いの言葉とさせていただきます。



CONTENTS

イントロダクション

『創』日本のインフラを創り上げる決意。	1
『結』街を結び、人を結ぶ。日本を結ぶちから。	3
『誇』歴史を支えるのは、誇りとあふれる情熱。	5

記念寄稿

元宮地エンジニアリング技術顧問 藤野 陽三	7
目次	8

Top Message

宮地エンジニアリンググループ(株)代表取締役社長 青田 重利	9
--------------------------------	---

Message

宮地エンジニアリング(株)代表取締役社長 上原 正	15
エム・エム ブリッジ(株)取締役社長 池浦 正裕	17

共に歩む仲間の存在

	19
--	----

『歩』歴史紹介

誕生秘話	22
工場の歴史	25
歴史に残る建築物 技術への飽くなき挑戦	27
経営努力の限界を超えた危機	34
その他の大きな危機	35
社会貢献	36

『誉』MEGの源流

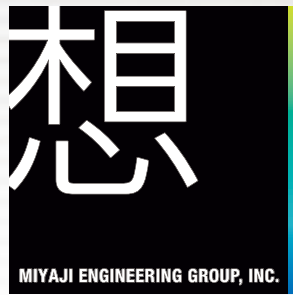
	38
--	----

Data Section

社長在任一覧	39
宮地エンジニアリンググループ(株)役員任期一覧	41
売上高の推移	43
沿革	45

おわりに

	48
--	----



宮地エンジニアリンググループ株式会社
代表取締役社長

青田 重利

“ 仕事に誇りと情熱を持って、

他社より一歩先を行く会社にするために

協力会社、事業会社が「共に歩み」「共に成長する」企業

として社会に貢献し建設業界のど真ん中で

咲き誇れるグループを創っていこう ”

はじめに

宮地エンジニアリンググループ(MEG)は、1908年(明治41年)に宮地栄治郎が創業して115周年を迎え、持株会社である宮地エンジニアリンググループ株式会社を設立して20周年を迎えることができました。グループを代表して皆様にご挨拶申し上げます。

まず初めに、当社の特別社友である澤井廣之氏が今年5月にご逝去されましたことを、謹んでご報告申し上げます。

宮地鐵工所の第5代社長であった澤井特別社友は、宮地鐵工所と宮地建設工業の工事部の一元化、本社社屋の購入、マニラ支店開設など海外事業への参画、そして業界初のホールディング会社設立など、当社グループの飛躍的な成長への礎を築かれた慧眼の経営者であられました。

エム・エムブリッジ(MMB)とのアライアンス(戦略的提携)もホールディング会社の設立がなければ実現しませんでした。引退後も何かと会社の行く先を案じて連絡を賜った澤井特別社友には衷心より感謝を申し上げ、心よりご冥福をお祈り申し上げます。

当社グループの歴史と

アライアンスに至るまでの苦難の歩みについて

私が入社した1970年(昭和45年)の宮地グループ(宮地鐵工所)は、日本における吊橋の黎明期の関門橋を宮地・三菱・横河の共同企業体で受注し、営業も、技術においても橋梁業界のリーディングカンパニーでした。その後も明石海峡大橋など、多くの長大橋の共同企業体の代表として業界をリードしてきました。

一方、MMBも我が国初の鉄の橋「くろがね橋」を1868年(慶応4年)に建設した長崎製鉄所をルーツとし、その後は三菱重工業の橋梁部門として、国内外で多くの吊橋・斜張橋を手がけるなど、橋梁業界でトップクラスの会社として活躍し、両社共に社会インフラ建設を通して国民の安全・安心に多大な貢献をしてまいりました。

MEGは、その前身となる宮地鐵工所からの115年の歴史の中で、幾多の経営努力の限界を超えた大きな危機を乗り越えてきました。

1つ目の危機は、本州四国連絡橋建設計画に備え広島県福山市に岸壁を有する新工場建設着手後の1974年(昭和49年)でした。第一次オイルショックにより、本州四国連絡橋建設計画が無期限の延期となり、新工場建設を断念せざるを得なくなりました。1,500人の従業員のうち約500人もの従業員を一瞬にして失うという構造改革を余儀なくされたことを忘れることはできません。

2つ目の大きな危機は、時の政権によるコンクリートから人へのスローガンのもと、10兆円近くあった公共事業費が5兆円以下にまで大幅削減され、当時76社であった一般社団法人日本橋梁建設協会の加盟会社のうちの45社が撤退または倒産などにより、31社にまで激減するという経営努力の限界を超える事業環境となったことです。

当社グループも例外なく厳しい状況に追い込まれ、発注量の激減に対応するため、2007年(平成19年)には宮地鐵工所の本社ビルを売却、さらには60年の歴史を持つ松本工場の閉鎖などの構造改革を進めました。このような辛い経験は、今も忘れることができません。

MMBにおいても例外ではなく、旧三菱重工鉄構エンジニア

Top Message

リング時代には工場運営に苦戦し、宮地グループとのアライアンスを合意する直前の3年間は毎年度大幅な赤字を計上する経営体質に陥り、基幹工場である広島工場を閉鎖し、橋梁事業からの撤退も検討されるなどの苦難の歴史を歩んでいました。

持続的成長への経営改革の歩みについて

そのような厳しい事業環境の中、当社グループは企業価値の向上と持続的成長のため、経営資源の一元化による経営効率の向上を図り、2003年(平成15年)には業界初の持株会社「宮地エンジニアリンググループ」を設立、さらに、2011年(平成23年)には業界に先駆けて、ファブリケーターの宮地鐵工所とエンジニアリングの宮地建設工業を合併し「宮地エンジニアリング」(MEC)を誕生させました。

さらに、2015年(平成27年)には、当時、三菱重工業の100%子会社であった三菱重工鉄構エンジニアリングの株式51%を取得し、社名をエム・エムブリッジに改めグループ化するに至りました。

MMBは、このアライアンスでの相互補完、役割分担により大幅な経営体制の強化を実現し、アライアンス直後の決算から約2億円、次年度約5億円、それ以降は10~25億円と安定的に営業利益を計上できる会社へ経営体質を変えることができ、社員の幸せな生活に貢献していることは周知のとおりです。

一方、MECはMMBとの相互理解に基づく相互補完、役割分担を前提としたアライアンス体制の構築により適正な生産量の確保が可能となる体制としましたが、その実効性には課題が山積しています。今こそ! 両社が、社員一人ひとりが、アライアンスに感謝し、アライアンスがなかったら今の幸せはない、との事実に向き合い、MMB設立記念式典での私の挨拶、「両社の『相互理解』に基づく『相互補完』と『役割分担』により業界トップクラスを目指そう」とのアライアンスの本質・原点に立ち返ろうではありませんか。

合併、アライアンスの効果=社員の幸せと感謝について

MEGは、宮地鐵工所・宮地建設工業の合併、ならびにMMBのグループ化などの効果により、順調に業績を向上

株主・社員・成長投資などへのバランスの良い利益の配分について

我々の業界は、前述のとおり新規参入が容易ではありません。さらに、MEGは財務的に優れた特徴があります。すなわち、高い付加価値を提供し、売上に対し適正な利益を確保できる企業なのです。そのため、その確保した利益をどう配分するのかが、MEGの持続的成長を実現するにあたり、極めて重要なポイントとなります。そして、その中でも重要となるのは下記の4項目と考えています。

1つ目は、自己資本の充実です。

MEGには、政府の予算内に縛られる業態に起因するリスクが存在しています。過去には公共事業費の大幅削減という辛い経験もありました。さらには、勿論、あつてはならないことですが、最近でも同業他社において橋架架設中の悲しい事故もありました。だからこそ、リスクに備えた自己資本の充実は、社会的責任を果たしつつ企業を存続させるためには不可欠であると考えています。MEGではその目標として自己資本比率を55%程度と定めており、今後もこの水準を維持しつつ、バランスの良い資本政策を実施する考えです。

2つ目は、適正な株価水準維持に向けた取り組みです。

資本市場からの評価を適正なものとし、それに見合った株価を維持するためには、株主還元の強化も不可欠と考えています。実態より低い株価で売買されることは、株主の皆様との信頼関係にはこぼりが生じ、企業経営の不安定化をもたらすリスクがあります。適正な株価水準の維持・向上のために、株主還元にもしっかりと取り組んでいきたいと考えています。

3つ目は、人材への投資・還元です。

当社グループは高い付加価値を提供することができると申し上げました。では、MEGの付加価値の源泉はどこにあるのか。それは「人材」です。すなわち、人材への投資、利益還元を強化して行くことが、MEGの持続的成長にとって理に適った戦略でもあると考えています。

次期中期経営計画では売上高1千億円も視野に入れた計画を目指したいと考えています。そのためには、今期から人材の確保、育成に注力しなければなりません。例えば、配置技術者についても、役員や役員クラスの活用、非生産部門から生産部門へ異動しての活用、コリンズ資格取得の

道筋があることを示す具体的な4つのエビデンスについてお話ししたいと思います。

1つ目は、事業環境です。

MEGには今、売上与利益を大きく伸ばす絶好の機会が到来しています。10年先を見通すことさえ難しい現在の社会情勢の中において、少子高齢化ですべての業種が疲弊していく中でも、我々の業界は、改正道路整備特別措置法による2115年までの高速道路有料化を財源とした大規模更新工事などにより、市場は縮小することなく一定の規模の仕事量が継続されることへの見通しがたっております。

2つ目は、橋梁業界は参入障壁が高いことです。

我々の業界は、参入障壁が極めて高く、容易に新規参入できる業界ではありません。参入障壁を具体的に言えば、「配置技術者に求められる経験および工事实績が絶対の入札制度」と「詳細設計能力、架設立案能力、戦略機材の保持、協力会社との協働など、経営資源の質と量の総合力」と言えます。当社グループと同じ規模程度の経営資源を保有する企業は数社しか存在しないことは、これまでの受注実績などからも明らかかとおります。

3つ目は、企業間の差別化が進んでいることです。

同じ業界の中の競合企業間でも事業の収益力に差がつき始めています。MEGの2022年度連結営業利益率は8.5%でしたが、MEGに競合しうる企業、つまり本業において資本コストを意識し、投資家の期待に応えられるレベルで利益率を確保できる専門企業は数少ないのが現状です。

4つ目は、アライアンスの効果です。

MEGのアライアンスの効果として、MECとMMBの各々が得意とする異なる市場に対する営業効果が発揮され、これは他社にない営業的な強みとなっています。また、生産面においても同業他社にはない効率的なアセット構造が成り立っており、このアライアンス効果が当社グループにおける利益創出の強力なエンジンになっていると考えています。

MEGの受注残高は、1千億円規模と過去最高となり、売上高1千億円の達成に手が届くところまできました。事業環境も明るく飛躍できる環境です。今こそ仕事に誇りと情熱を持って、グループ社員がベクトルを一つにしてシェア拡大を図っていただくではありませんか。

分担のアライアンス体制の確実な構築がなければ、いつか来た道に逆戻りし、両社の固定費は膨れ上がり、利益水準は格段に下がるでしょう。

グループ社員の皆さん！

グループ社員の幸せのために、いつか来た道に逆戻りしないためにも、業界において他に類を見ない最良の組み合わせであるMECとMMBのアライアンスのさらなる深化、発展が不可欠です。我々の幸せの源であるアライアンスの効果をさらに強化し、発揮し続けていこうではありませんか。

MEGを取り巻く資本市場＝適正株価維持への努力について

現在、資本市場におけるMEGに対する評価は、2013年度(平成25年度)の20円の復配以降、40円、60円、80円、140円と増配を続け、今期(2023年度)は記念配当を含め180円の配当(配当性向35%)を計画するまで成長して、ステークホルダーの皆様からも一定の評価をいただくまでになりました。

自己資本についても、業態の特性、すなわち政府の予算の範囲内の仕事であることからくる突然の社会情勢の激変による発注量の減少や大きな事故に耐えられる資本を整える必要から、この10年間は自己資本比率55%を目標に努力してまいりました。

しかしながら、上場企業を取り巻く環境は、東京証券取引所が2023年(令和5年)3月31日に発表した「資本コストや株価を意識した経営の実現」の要請に沿った経営改革が求められる時代へと移り変わり、これまで以上に株価を意識した経営が求められる事業環境となっています。

具体的には、プライム市場では、客観的な経営指標であるROE(自己資本利益率)8%以上、PBR(株価純資産倍率)1倍以上が重要な評価基準となります。MEGの2023年3月期末のROEは8.9%、PBRは0.72倍ですので、今まで以上に資本コストと株価を意識した経営を進める必要があります。

この経営課題を十分にクリアできるMEGであることを、すなわち株主の皆様から評価いただける株価を維持し、さらに社員の皆さんにも利益還元できる企業へと成長する

させてきました。2011年(平成23年)の宮地鐵工所と宮地建設工業の合併時には売上179億円、営業利益4億円、受注残高231億円という危機的な出発でしたが、2022年3月期(令和4年)には売上580億円、営業利益58億円と驚異的な成長を遂げ、2023年3月末の受注残高も1,000億円超と過去最高となりました。

このような驚異的な成長は、当社グループと協力会社の皆さんによる献身的な努力の賜物であり、創立記念日にあたり、心より感謝申し上げます。あわせてMECにおいては、幾多の構造改革で辛い決断の対象となった多くの社員の存在を決して忘れることはできません。

また、いろいろな選択肢の中で、専門の宮地を選択していただいた、当時の三菱重工業の木村副社長にあらためて心からの感謝の想いをお伝えしなければなりません。木村副社長のご英断がなければ、今日のMMB社員の幸せはなかったといっても過言ではありません。

MECもアライアンスがなければ業界の底辺をさまよっていたかもしれません。この機会にMECもMMBも「アライアンスがなかったら・・・今の幸せはない」との事実と真摯に向き合うことが、MEGの持続的成長を担保する当社グループ共通の基本認識であることを確認しようではありませんか。

MECの皆さん! MMBの皆さん!

これからもMEGと「共に歩み」「共に成長」していこうではありませんか。あわせて、設立時の難しい舵取りをお願いしたMMBの逸見前社長、アライアンスの本質、原点を忘れず陣頭指揮をとっていただいているMECの上原社長とMMBの池浦社長をはじめとする役員・幹部の皆さん、そして社員の皆さん一人ひとりに、心より感謝申し上げます。

MEGがここまでたどり着くことができたのは、幾多の苦難を乗り越え取り組んできた数々の経営改革の積み重ねにほかなりません。中でも、不転退の覚悟で取り組み、成し遂げたアライアンスこそが、MECとMMBを驚異の成長へと導いた、MEGの持続的成長の礎であることを決して忘れてはなりません。MECとMMBとの相互理解に基づく相互補完、役割

アンスの原点を忘れることなく経営を担ってまいります。

次世代を担う経営幹部・グループ社員・新入社員内定の皆さん

今中期経営計画の必達で資本市場からの信頼を勝ち取り、積極的かつ効果的なIR戦略を活用しつつ、次期中期経営計画の絵姿に大いに期待していただけるようになれば、つまりMEGに対する中長期的な成長期待が確固たるものになれば、結果として株価は適切に維持され、株主還元の内在性も、より一層バランスがとれた、例えば総還元性向の開示のみといった、わかりやすいものとなると考えています。我々は、そこにたどり着くまで改革の火を灯し続けなくてはなりません。

MEGが持続的成長を続けて、社員の幸せを永続的なものとしていくためには、当社グループと協力会社の社員一人ひとりが、「共に歩み」「共に成長する」とのコンセプトの重要性を意識し、自らが考え行動するグループを創ることが必要だと考えています。

持続的成長への新たなコンセプトである「1千億円企業の達成」と「新たな事業ポートフォリオ」へ挑戦し、仕事に誇りとあふれんばかりの情熱を持って、他社よりも一歩先を行く会社とするために、グループ会社と協力会社が「共に歩み」「共に成長する」グループとして社会に貢献していこうではありませんか！

当社グループを「建設業界のど真ん中で咲き誇れるグループ」に創り上げていこうではありませんか！

それを実現するのはグループ会社および協力会社の一人ひとりの社員の皆さんであることをお話し申し上げ、皆さんの健康第一と工場、現場の安全第一を心より祈念申し上げ、宮地エンジニアリンググループ創業115周年・設立20周年記念日にあたってのご挨拶といたします。

(2023年10月1日)

宮地エンジニアリンググループ株式会社
代表取締役社長 青田 重利

当社グループの社員一人ひとりの幸せのため、私たちはグループの総力を挙げてそれらの工事への対応力を強化し、経営資源を新設橋梁と大規模更新工事、民間工事とにバランス良く配分するとともに、中期経営計画において開示している工場や機材センターを中心とした180億円から200億円の成長投資を、スピード感を持って進めてまいります。

IR体制強化の必要性＝社会への発信力強化について

MEGは、IR活動を企業価値の維持・向上を図るうえでの重要な戦略と位置づけ、IR体制強化を図ってまいります。成長戦略や株主還元、さらには社員に対する利益還元の方針など、MEGの取り組みをしっかりと発信し、投資家をはじめステークホルダーの皆様にはしっかりと届け、ご理解を得ることが、資本市場からの適切な評価につながるものと考えています。

適時開示に示したとおり「積極的なIR活動の実施」として、2022年度から経営計画の説明会や決算説明会を開催するとともに、機関投資家との対話も2022年度に25回、2023年度もすでに10数回実施してまいりました。さらに2023年(令和5年)4月にはホームページを大幅にリニューアルし、さらに初版となる「MEG統合報告書2023」も発行しました。

また、社外取締役が過半数を占める取締役会に、プロの厳しい世界を戦い抜いたアスリートの平瀬真由美氏をお迎えし、「女性活躍の推進」や「次世代育成支援推進」などの指導・監督の体制を強化しました。また、企業価値および企業ブランドの維持・向上には、投資家の皆様のみならず、広く社会に当社グループを知っていただく必要があると考えており、事業会社のMECにおいて、2023年(令和5年)1月にはチェリーヒルズゴルフクラブ所属の奥山友梨プロゴルファーとスポンサー契約を締結いたしました。さらに、MEG創業115周年・設立20周年記念に合わせて10月中旬には日本経済新聞紙への全面広告も掲載します。

今後ともIR体制を強化し、MEGの社会への貢献と合わせてMEGの強みや方向性を積極的に発信するとともに、「資本コストや株価を意識」した経営改革を推進し、アライ

持って日々仕事に取り組むことができます。そのようなMEGグループにしたいと考えています。

資本市場からの信頼獲得＝中期経営計画必達とさらなる企業価値の向上への挑戦＝新中計

MEGの2023年(令和5年)8月9日の適時開示では、中期経営計画期間中においては、総還元性向を60%、株式分割前1株当たり配当金を320円として、総還元性向と1株当たり配当金の両方をコミットしました。これは、株式市場においてもインパクトの強いコミットメントとなり、好感を得て株価が上がりました。

本来であれば、利益をバランス良く分配するという考えにおいては、総還元性向60%を開示するだけでもよいという考えもあると思います。しかし、私たちは、中期経営計画を確実に達成できるのか、利益は計画どおりに上がっていくのか、この点において株主の皆様への心配を解消し、株主の皆様から十分に信頼していただくためにも配当金額を示し、より一層の努力を重ねていくことを開示しました。

MEGがやるべきことは、今中期経営計画での、最終年度(2026年度)目標値の売上高750億円、営業利益75億円、親会社株主に帰属する当期純利益40億円の目標必達による資本市場からの信頼獲得です。そのためにIR体制を強化し、MEGの持続的成長の未来図を発信するとともに、それらを確実に実施し、MEGの企業価値を高めるためにグループが一丸となって取り組む必要があります。

その具体的な指針となるのが、2027年度を初年度とする「次期中期経営計画(2027～2031年度)」となります。これは、次世代を担う経営幹部の仕事であり、そのコンセプトは、1千億円を超えた受注残をベースとする売上高1千億円の達成と、事業ポートフォリオの多角化への挑戦です。

そして、それを担保できるだけの事業環境として、事業規模約7兆円の高速道路大規模更新工事のほか、大阪湾岸線のビッグプロジェクト、名神・阪神湾岸線連絡橋の斜張橋、第二関門橋などの大規模新設橋梁の発注が見込まれています。いずれも経営資源の量と質が問われる難易度の高い大型工事であり、当社グループにとってはさらなる飛躍への絶好の事業環境であると言えます。

ための現場への技術者複数配置、キャリア採用の強化など、従前の発想だけではなく、ゼロベースでの人材活用策を考えていく必要があります。

4つ目は、成長投資です。必要な設備投資、MEGの企業価値拡大に資するM&Aなど、成長に必要な投資を積極的に実施していく方針は不変です。一方でこれらの投資の中でも大規模なものは、頻繁に起こるものではありません。したがって、これらの成長投資を除いたベースに対するMEGとしての資本政策の考え方は、「売上規模拡大を図ると同時に自己資本比率55%程度を維持しつつ、株主および社員に還元すること」であると考えています。

具体的には、2023年(令和5年)8月9日に開催されたMEG取締役会では「資本コストや株価を意識した経営の実現」に向けた議論を重ね、総還元性向を35%から60%に引き上げ、1株当たり配当額を株式分割前のベースで180円から320円に引き上げることを決議し、開示しました。

その結果、翌8月10日時点の株価は705円高の5,160円でストップ高となり、PBRは0.98倍まで改善し、休日明けの8月14日の株価は530円高の5,690円でPBRも1.07倍となり、1倍を超えることができました。

そして、9月1日には6,000円を突破し、上場来高値となる6,100円となりました。

さらに社員への還元も、2022年度末の子育て、生活支援費の支給に続き、MEG設立20周年を迎えるにあたり、感謝の気持ちを込めて特別支給をしたいと考えています。今後は事業計画達成を一つの基準として、社員への還元も考えていきたいと思います。

MEGが目指すグループについて

このように、MEGは、自己資本と株主還元のバランスを保ちつつ、社員への還元もする企業へと成長していきます。

MEGの目指すグループ像とは、「株主の皆様だけでなく、社員の皆さんにも社会から評価される利益を還元することができるグループ」です。

そして、社員の皆さんが当社グループで働くことで幸せになり、グループで働くことに誇りを持ち、あふれる情熱を



当たり前でない今日の幸せに感謝し、 共に歩み共に成長しよう

宮地エンジニアリング株式会社
代表取締役社長

上原 正

私は今でも、東日本大震災で多くを失った、ある被災者の呟いた言葉「当たり前が幸せだった」が耳から離れません。私たちは、朝、目覚め、家族、上司や同僚らと平穏な一日を過ごし、夜、床に就くといった何気ない日常を送っていますが、これを当たり前のこととは思ってはいませんか。この疑問に答えるためには、決して順風満帆ではない当社の過去の歴史に触れる必要があります。

宮地エンジニアリング(MEC)のルーツは、宮地エンジニアリンググループ(MEG)のルーツと同じく、1908年創業の宮地鐵工所ですが、今日のMECに至るまでには、115年の時代の流れの中で、第一次オイルショックによる本州四国連絡橋建設計画の凍結、誠備グループによる株買い占め、鋼橋上部工事談合事件、公共投資大幅削減など、経営努力の限界を超える幾多の経営危機が襲いかかりま

した。しかしながら、先達の慧眼的な発想による経営判断と時に身を切る思いで下した構造改革などの苦渋の決断、そして会社の存続を何より優先し、自己犠牲の精神で会社を去った当時の従業員や協力会社の皆様の大きな支え、さらには2015年にMEGの傘下に入ったエム・エム ブリッジ(MMB)との強力なアライアンスにより、当社は存続・復活し、今やファブ(製作)とエンジ(技術)を両輪とする業界トップクラスの総合エンジニアリング会社を標榜するに至っています。その中でも特に、時代の先を読み、業界に先駆けホールディング会社を誕生させたMEG初代社長である澤井廣之特別社友の功績は大きく、澤井特別社友がいなかったら今のMECもMMBもなかったと言えましょう。

それゆえ、今こうしてMEGの一員として、平穏な日々を送っているという現実を決して当たり前ではなく、先達が慧眼的な発想で英知を絞り、窮地を脱し、後の我々にこのすばらしい会社のバトンをつないできてくれたことにほかなりません。

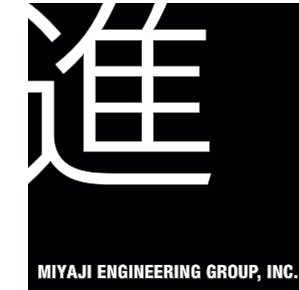
特に、ここ10年間(2014～2023年3月期)の収益については、受注金額は218億円から392億円(1.8倍)、売上高は218億円から361億円(1.7倍)、そして営業利益は14億円から31億円(2.2倍)と奇跡的な復活を遂げることができました。中でも特筆すべきは、この奇跡的な収益改善は、MMBとのアライアンスの翌年(2016年)に始まったということであり、赤字で苦しんでいたMMBの業績が急激に回復したのも宮地グループ傘下に入ってからでした。それゆえ、私たちはこの事実から、「アライアンスがあったからこそ今があり、未来につながる」というこ

とを心に刻み、深い感謝の念を抱く必要があります。そういった面で2023年10月1日の記念式典でMEGの事業会社(MEC、MMB、関連会社)が一堂に会し、場を共有し、あらためてアライアンスのありがたさを実感する機会となる記念式典には、大変大きな意味があります。

これからもMECとMMBは共にMEGを支え、国民の安全と安心を担保する事業会社として社会資本整備に貢献していきますが、その手法は単なる現在の延長ではなく、少子高齢化社会への対応、ICT・DXの推進、チャットGPTに代表される生成AIの活用など時代の劇的な変化をいち早く取り入れ、これまでにない新しい価値を創造し、他社との差別化を図る企業としてMEGの持続的成長につなげなくてはなりません。このような決意を持って2027年度を初年度とするMEGの次期中期経営計画(2027～2031年度)の策定に向け、その具体策を検討しているところですが、これなくして売上高1千億円への挑戦は成立しません。

MEGのコンセプト、それは「仕事に情熱と誇りを持って、他社より一歩先を行く会社を目指し、ステークホルダーの皆様と『共に歩み』『共に成長する』企業として社会に貢献する」ですが、最終的にこれを遂行するのはAIではなく、人であります。それゆえ、これからもMECとMMB、そして関連会社はMEGの一員として、何事にもゼロベースで現状打破を目指す人材の確保・育成に全身全霊で取り組んでいきます。

最後に、この良き日を迎え、あらためて皆様に問いたい「アライアンスがなかったら…」と。



仕事に誇りと情熱を持って 他社より一步先を行く企業を目指し 最大限の努力を惜しまず続けていく

エム・エムブリッジ株式会社
取締役社長
池浦 正裕

宮地エンジニアリンググループ創業115周年ならびに設立20周年を迎えるにあたり、創設者、先達のご労苦、ご尽力、ご貢献に心からの敬意を表します。皆様のおかげで、私たちは今日のMMBを築くことができました。

また、この特別な日に、従業員の皆様と協力会社の皆様にも感謝の意を捧げたいと思います。皆様の努力と献身によって、私たちは幾多の困難を乗り越え、成長を続けることができました。皆様の創意工夫と努力、知恵と情熱が私たちの会社を支えて

います。先日発行された統合報告書においても、幾度となく訪れた経営危機、試練に触れています。これらの危機を先人の慧眼的な経営と従業員、そして協力会社の団結で乗り越えてきました。

我々MMBは事業存続の危機に直面しましたが、2015年にMEGの一員となる機会を得て、MMBは復活に向けて大きく舵を切ることができました。MEGの一翼を担い、グループの利益および企業価値の最大化を最優先の課題として、高い目標を設定・共有しながら事業に取り組んでまいりました。その結果、経営体制の大幅な強化を実現し、従業員の意識も大きく変化し、MMBは危機を脱することができました。アライアンスがなければ今のMMBは存在し得ない、今のMMBがあるのはグループの中心に位置するMEGの支援ならびに慧眼的な発想による統率、そしてMECとのアライアンスのおかげであります。アライアンスに心から感謝申し上げます。

これからMEGは、東証プライム市場における資本コストや株価を意識した経営の実現、そしてさらなる企業価値向上が課題となります。株価純資産倍率(PBR)1.0倍以上、自己資本利益率(ROE)10%以上を目指し、資本戦略、成長戦略そしてIR戦略を軸とするグループの資本政策を今まで以上に共有し、グループの一員として企業価値向上に貢献していきます。また、現中期経営計画の達成を足掛かりとして、さらにその延長線上にある次期中

期経営計画の核となる「1千億円企業」への成長を見据え、その一翼を担ってまいります。近年、ステークホルダーからは、売上利益のみならず幅広い分野での社会貢献への期待も高まっています。我々も危機意識を持ち、グループの掲げる未来図を具現化し、ステークホルダー、そして広く社会のご期待に添うべく取り組んでまいります。

我々の前には、広大で変化に富んだ魅力的なマーケットが広がっています。道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律や国土強靱化などによりインフラ整備、メンテナンスの財源も確保されました。橋梁業界はマーケットの参入障壁も高く、長大橋、大規模・高難度技術工事に対応可能な大手橋梁会社数社の中には、MECとMMBの2社が名を連ねています。業界首位奪還も今や指呼の間にあります。さらに、我々には他社より厚い経営資源の層があります。洋々たる未来に向け、次期中期経営計画策定に向け、自らはしごを外し、ゼロベースで考え未来図を描くことこそ、我々の重要なテーマです。

MMBは、我々の常識は世間の非常識であることを常に戒めつつ、仕事に誇りと情熱を持ち他社より一步先を行く企業を目指して、ステークホルダーの皆様と「共に歩み」「共に成長する」企業として、これからの100年を歩んでまいります。MEGを守り、MEGのさらなる発展と成長を実現すべく、最大限の努力を惜しまず続けてまいります。

共に歩む仲間の存在



MEC災害防止協力会 会長
黒崎建設株式会社 代表取締役社長

黒崎 伸介

MEG創業115周年・設立20周年誠におめでとうございます。

貴社グループとのご縁は、私の祖父の静太が戦前に朝鮮宮地でお手伝いしていたことにさかのぼりますので、かれこれ80年以上のお付き合いということになります。その間、貴社グループは幾度となく経営の危機に直面されており、その都度困難な時期を乗り越えられておりましたが、「宮地」一筋であった弊社も当然その影響を大きく受け、何度も厳しい状況を経験しております。それでも一度も浮気することなく「宮地」一筋を貫いたことについて、青田社長がいつもお話しされている「共に歩み」「共に成長する」の精神を

実践し続けてきたのだという強い自負が、弊社にはあります。

貴社グループのおかげで東京タワー、明石海峡大橋など数多くのビッグプロジェクトに参加させていただいたことにより、弊社の今があるのだということについては疑いの余地もなく、感謝の念に堪えません。

現代の多様性の時代において、貴社はさらに一歩先へ踏み出そうとされていると感じております。貴社グループが持続的成長とさらなる飛躍を実現するため、微力ながら弊社も貢献していく所存であります。



MMB安全衛生品質協議会 副会長
植田建設工業株式会社 取締役会長

植田 順三

創業115周年・設立20周年を迎えられたMEGの皆様、誠におめでとうございます。貴社グループは、100年以上にわたる歴史の上にさらに積み上げられた20年間の社会インフラの建設、維持・補修の事業を通じ、豊かな国土と明るい社会創りに貢献されてきました。今後も、より一層の発展を祈念しております。

弊社は、MMBの前身である三菱重工工事時代からの協会社として、MMBのグループへの合流と合わせて、2015年4月から新たに貴社グループに参画させていただき、新設橋梁や大規模更新工事に尽力し、微力ながら貢献してまいりました。弊社が担当

させていただく現場においては、常に安全第一を心がけながら、「立ちはだかる壁から逃げないこと」「王道を歩むこと」「バランス良く対応すること」を合言葉に、日々努力し続けております。

青田社長に初めてお会いした時に「共に歩んで行きましょう」と言われたことが、今でも強く印象に残っております。「共に歩み」「共に成長する」との精神を忘れずに、今後も一層精進して、グループの発展に寄与していきたいと存じ上げます。



MEC千葉工場安全衛生協力会 会長
渡部鉄興株式会社 代表取締役

渡部 伸也

MEG創業115周年・設立20周年おめでとうございます。

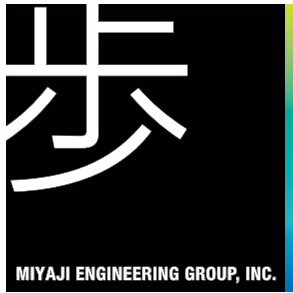
宮地エンジニアリングと弊社の付き合いは、父の陽二郎が昭和43年に宮地鐵工所から浦安橋に関するお仕事をいただいたことが始まりだと聞いております。その後、私がこの会社に入社した頃は本州四国連絡橋の製作の真最中でした。

しまなみ海道開通後にバスで実際にその長大橋を渡った時に、この製作に微力ながらも携われたことに大きな喜びと誇りを感じたことを、今でもはっきりと覚えております。

その後もさまざまなお仕事に関わらせていただきましたが、東京

ゲートブリッジの製作が始まった頃には、千葉工場の4ラインの一角をお借りして構内協力事業所として新たなスタートを切らせていただくことになりました。千葉工場の皆様には、橋梁製作に関わるたくさんの方の知識やさまざまな工夫と共に、努力することの大切さを教えていただきました。MEGの持続的成長に向け、今後も皆様と共にさまざまな困難に立ち向かい、微力ながらもお役に立つことを通じて少しでもご恩をお返しすることができればと考え、これからも仕事に精進していく所存です。





当社の誕生から現在に至るまでの
成長と苦難を乗り越えてきた歴史を、
MEG創業115周年・設立20周年に合わせ、
20個のエピソードに厳選し紹介します。



01	誕生秘話	1908-1949	宮地鐵工所創業から橋梁建設事業に参入、 宮地建設工業設立までの流れ	P.22
02		1972	沖縄営業所開設の経緯	P.23
03		2003	宮地エンジニアリンググループ(株)設立の経緯	P.23
04		2011	宮地エンジニアリング(株)誕生の経緯	P.24
05		2015	エム・エムブリッジ(株)合流の経緯	P.24
06	工場の歴史	1908-2023	主要工場の変遷	P.25
07		1945-2010	空襲による松本工場(波田工場)への 疎開から閉鎖までの歴史	P.26
08	歴史に残る 建築物 技術への飽くなき挑戦	1958-1964	戦後復興の象徴である東京タワー完成から 江戸橋JCT完成までの歴史	P.27
09		1967-1986	海峡横断吊橋の歴史 1967年の箱ヶ瀬橋から 1973年の関門橋、そして1986年の大鳴門橋完成	P.28
10		1988	世界最長の鉄道道路併用橋である瀬戸大橋開通	P.29
11		1994-1997	長大海上連絡橋の完成 関西空港連絡橋と東京湾横断道路橋	P.30
12		1998-1999	当時世界一の吊橋・斜張橋の完成 明石海峡大橋と多々羅大橋	P.31
13		2012	高難度工事である東京ゲートブリッジ開通	P.32
14	経営努力の 限界を 超えた危機	2021	東日本大震災復興の象徴である 気仙沼湾横断橋完成	P.33
15		1972	第一次オイルショックに伴う 福山工場移設計画頓挫	P.34
16		2001	時の政権下における公共事業費大幅縮減 による兵糧攻め	P.34
17	その他の 大きな危機	1979	誠備グループによる株買い占め事件	P.35
18		1984	六郷橋事故	P.35
19		2005	談合との決別	P.35
20	社会貢献	2011	自然災害発生時の緊急復旧対応 国民の安全・安心への貢献	P.36



誕生秘話

1908-1949

宮地鐵工所創業から橋梁建設事業に参入、
宮地建設工業設立までの流れ

宮地鐵工所は、1908年9月、宮地栄治郎が22歳の時に、個人経営の事業所として東京市本所区(現・東京都墨田区)で創業しました。義父が運営する矢部鉄工所を引き継ぎ、4〜5人の職工が手押しフィゴでボルトや鉄扉、鉄柵などを製造する小さな町工場からのスタートでした。また、現地施工においても、当初は鉚打ち専門の下請との位置づけでしたが、創業2年目の1909年に、小石川区(現・東京都文京区)関口台町のキリスト教会堂の鉄骨建築工事を初めて受注し、無事に竣工させました。さらに、1914年には大島組の下請で東北本線名取川橋梁の架設工事を初めて受注して完成させ、1916年には大丸組の下請で東北本線栗橋鉄橋を受注し、名取川橋梁において鉄道省が導入したニューマチックハンマーという圧搾空気による鉚打器を使いこなし、完成させました。1920年には、鉄道省東京鉄道局より新宿駅構内中央線ガード架設工事をはじめて元請として受注しました。その後、拡張のために移転した大島工場が関東大震災により焼失したものの、全従業員の懸命な再建工事により再開し、帝都復興のための道路橋・鉄道橋の工事を続々と受注し、それらをほとんど無事故で完工させ、信用と技術力をより一層高めることができました。ただ、その頃の鉄道橋、道路橋などの工事のほとんどが架設のみの工事でしたが、昭和初期に富士山麓電気鉄道(株)(現・富士急行(株))より受注した上路飯桁15連と京浜電気鉄道(株)(現・京浜急行電鉄(株))より受注した架道橋24連が、初めて製作から架設までを一貫して受注した工事となり、それ以降、徐々に橋梁製作の実績を積み上げていきました。金融恐慌、満州事変が発生し、やがて日中戦争、太平洋戦争へと時代は流れていきました。日中戦争が長期化する中、戦時体制下における資本と人的な強化を図るため、1923年10月に改組して合資会社としていたものを、1938年4月21日に改組して(株)宮地鐵工所が誕生しました。戦況が悪化する中、1930年末に完成した砂町工場は、1942年3月から横須賀海軍工廠の協力工場となり、終戦まで雑役船の建造を行いました。また、1944年4月には砂町工場の橋梁製



創業者 宮地栄治郎

作設備の一部を京城(現在の大韓民国ソウル特別市)近くの竜山の永頭浦に移し、熟練工を派遣して分工場として橋体の現地製作に取り組みました。東京大空襲により重要設備のほとんどを失ってしまった砂町工場は、終戦1カ月後の1945年9月15日の緊急役員会議において業務停止と閉鎖が決議されました。GHQの占領政策が具体化してきた1946年頃から、橋の手摺や農具などの製作から徐々に手を付け始め、1947年1月より組織を再編成して本格的な操業に着手しましたが、急激なインフレと物価高騰により、景気好転の兆しは一向に見られませんでした。しかし、政府の昭和24(1949)年度均衡予算をはじめとするインフレ防止政策の推進により、企業の経営合理化や操業の向上などが促進されることとなりました。厳しい経営が続いていた(株)宮地鐵工所は、経営を合理化し、支出の抑制と生産性の向上を図るため、工場生産と現場施工の両部門を分割することを決意しました。工場生産から現場施工までの一貫作業は兄弟会社の関係で継続し、1949年3月12日に宮地建設工業(株)を設立しました。



設立時の宮地建設工業

1972

沖縄営業所開設の経緯

沖縄本土復帰50周年の記念すべき年は、宮地エンジニアリング(株)の沖縄営業所も開設50周年の年でもありました。1972年5月15日に沖縄がアメリカ合衆国から日本に返還されたことをきっかけに、戦中戦後を通じた沖縄の苦難の歴史に思いをいたし、沖縄振興に貢献することが橋梁建設を通じた社会貢献を経営理念とする当社の使命であると考え、当時の宮地鐵工所にとって5番目の営業所として、沖縄営業所を開設しました。沖縄営業所の開設に際しては、右も左もわからぬ中、沖縄県土木部のご指導や復帰前よりご縁のあった金秀鉄工はじめ関係各位のご支援をいただき、1972年8月1日、壺川に「宮地鐵工所沖縄営業所」の看板を掲げることができました。開設以来、沖縄での初仕事となった「山下横断歩道橋」に始まり、国道、県道の改築、沖縄縦貫道の建設、離島架橋、那覇空港ターミナルデッキ、沖縄都市モノレール「ゆいレール」軌道桁の建設など、数多くの橋梁建設に携わらせていただき、その数は50をゆうに超えるまでになりました。そして、本土復帰40周年の年には最後の離島架橋といわれた「伊良部大橋」が、当社グループの千葉工場から2,000kmの長い、長い旅路を終えて宮古島に到着し架橋され、地元住民の長年の悲願であった伊良部島と宮古島は一本の道としてつながりました。



経営統合に関する覚書締結
中央左 宮地鐵工所 澤井廣之社長
中央右 宮地建設工業 宮地宣夫社長

2003

宮地エンジニアリンググループ(株) 設立の経緯

宮地鐵工所(MT)と宮地建設工業(MK)は、2002年10月10日に対等の精神と相互信頼のもとに「経営統合に関する覚書」を締結するとともに、株式移転による共同持株会社を設立する「経営統合準備委員会」を設置しました。10回にわたる委員会や毎月数回の同委員会幹事会や部会において協議を行い、予定どおり2003年9月29日に持株会社の「宮地エンジニアリンググループ株式会社」(MEG)を設立しました。設立当時、宮地エンジニアリンググループのイニシャルであるMEGには、恩恵を与える「恵」、芽を出す「芽ぐむ」、知恵を巡らす「巡らす」の意味があると初代社長の澤井廣之が就任挨拶の中で述べており、以下に記載する「経営統合の理念」は、業界として初めての持株会社を誕生させた慧眼的な発想に基づくもので、今日のMEGの躍進の礎となったものです。

経営統合の理念

MTとMKは経営統合を目指すにあたり、以下の理念を共有する。

1. 経営の効率化を図り、スリムで高収益な体質を備えた企業グループに変革して、海外も視野に入れた国内屈指の橋梁・鉄骨メーカー・工事会社集団を目指す。
2. 法令を遵守し、両社の自主運営および自助努力を尊重しつつも、長期的かつ安定的な利益を確保することにより、顧客・株主・従業員にとって存在価値のある企業グループを目指す。
3. グループの提案力、技術力を結集し顧客に信頼される製品・施工・サービスを提供する。
4. これまで培ってきた橋梁・鉄骨の設計・製作・工事施工・維持管理、大空間・タワーなどの建築物および鉄道関連分野などの実績・ブランド力を活かし、人材・ノウハウを集中して、複合構造物・PC・環境・都市開発・海外などの開発力を強化もしくは新規開拓する。
5. 近い将来、異分野・異業種を含む他企業との連携・提携を検討する。

2011

宮地エンジニアリング(株)誕生の経緯

2003年に共同持株会社であるMEGを設立し、宮地鐵工所(MT)と宮地建設工業(MK)の経営資源および事業ノウハウを集約して競争力を高めるとともに、経営の効率化を図り、企業価値の向上に努めていましたが、新設鋼橋需要はピーク時の90万t／年から3分の1の30万t／年まで縮小し、MEGを取り巻く事業環境は一層厳しさを増し、MEGとして生き残りをかけたさらなる戦略が必要な状況となりました。そして、その様な時代の中で生き残るためには、決して恐竜のように大きくて強いことではなく、進化論の教えのとおり、その時代、時代において柔軟に適應できることが重要であり、時代の急激な変化に即した経営判断として、MTとMKの経営資源を有機的かつ完全に統合することにより事業シナジーを極大化し、橋梁事業を中心とする総合エンジニアリング企業として一層の発展と企業価値の向上が期待できるとの考えに基づき、2011年1月14日にMTとMKの合併に関する基本合意書を取り交わしました。そして、その実現に向けて協議・検討を繰り返し、2011年3月31日にMKを事業承継会社として合併を行い、商号を「宮地エンジニアリング株式会社」(MEC)として、「持続的成長を続ける業界トップクラスの存在感のある総合エンジニアリング会社」を目指して新たな一歩を踏み出すこととなりました。そして、両社の重複部門削減により生まれた経営資源を活用して業績の回復に努めました。このような施策により、戦略分野である大規模更新関連事業やFRPなどの新規事業、鉄道関連や大空間特殊建築物などの民間事業に取り組み、MECは持続的な成長を実現することができました。



明石海峡大橋

2015

エム・エム ブリッジ(株) 合流の経緯

エム・エム ブリッジ(MMB)は、2006年に三菱重工業(MHI)の橋梁部門が、橋梁の現地施工を主体的に行うことを目的として設立された子会社の三菱重工工事を承継会社として独立・分社化した後、2015年にMEGの事業子会社となり商号を改めた、橋梁と沿岸構造物を主体とする事業会社です。国内の橋梁需要が最盛期の1/3に縮小する中で非常に厳しい経営状態に陥っていた三菱重工鉄構エンジニアリング(MMBの前身 / 2006年に三菱重工工事より商号変更 / MBE)はMHIと共に、共同企業体での施工などを通じて長年にわたり信頼、協力関係を築いてきたMEG・MECとの間で、今後の橋梁事業の持続的成長発展のためには、さらなる技術力の集積・向上、経営の合理化・効率化による収益力強化が必要との考えで一致し、2013年11月7日に4社で橋梁事業の業務提携に向けた基本合意書を締結し、さまざまな可能性について検討を進めました。その結果、2015年4月1日にMEGがMHIからMBEの株式の51%を取得することが決定し、MBEのかじ取りが専門のMEGに委ねられることとなりました。当時、両社内ではさまざまな意見がでしたが、MECとMBEがシナジー(相乗効果)を発揮すればMEGとして再び業界トップを狙えるとの強い信念と慧眼的な発想により、MMBの設立は実現しました。そして、新設橋梁のみならず大規模更新・保全関連工事が期待される事業環境において、グループの総合力を発揮してさらなる事業発展を図ったことにより、MMBは飛躍的な躍進を実現することができました。

工場の歴史

1908-2023

主要工場の変遷

1908年に東京市本所区南二葉町36番地(現・東京都墨田区亀沢3丁目14番)に個人経営の小さな工場としてスタートした宮地鐵工所は、創業後しばらくして橋梁架設工事にも進出し、第一次世界大戦による好景気とも合わさって南二葉町の町工場は多忙を極めたため、1919年に東京府南葛飾郡大島町(現・東京都江東区大島)1丁目に661m²あまりの用地を取得して、大島工場を新設しました。その後大島工場は関東大震災により焼失するも、全従業員の懸命な再建工事により復活し、帝都復興に貢献しました。また、清水組からの540tもの鉄骨製作の依頼を受けたことをきっかけに隣接する6,612m²の土地を借りて、1928年に大島工場を拡張しました。その大島工場も、昭和の初期には瞬く間に作業限界を超えたため、1930年末に敷地面積16,420m²の砂町工場を開設しました。また、1933年4月には敷地面積12,000m²の砂町第2工場の操業も開始しました。しかし、太平洋戦争末期の東京大空襲により砂町工場は大半を焼失



砂町第1・第2工場



砂町第3工場



千葉工場

し、業務を停止しなければならませんでした。その後、人も物も少しずつ復旧し、砂町工場は1947年1月より小規模ながらも本格的な操業に着手しました。厳しい経営状況が続いていましたが、1950年6月に朝鮮戦争が勃発したことによる朝鮮戦争特需は、砂町工場にも大きな恩恵をもたらしました。そして、1955年には設備合理化委員会を設置し、設備の合理化・近代化の具体的な方策の検討を進め、1958年から第1期、第2期、第3期と順次砂町工場の拡張工事を進めました。また、1960年と1961年には、受注量の増加と製品の大型化に対処すべく、工場の増設や拡充を進めました。さらに、1963年には敷地面積が15,752m²におよぶ第3工場を新設し、1966年にはさらに33,312m²へと拡張を果たしました。なお、砂町第1・第2・第3工場は、合わせて東京工場とも呼ばれていました。1960年代後半には東京工場の周りでは市街地化が進み、吹付塗装による塗料の飛散問題を解決するため、1974年1月に54,878m²の市川工場(千葉県市川市)の操業を始めました。それと同時に、後述する第一次オイルショックに伴う福山工場移設計画の頓挫により業績が著しく悪化したことから、合理化計画により砂町第1工場については1975年4月に閉鎖しました。また、市川工場の稼働により砂町第3工場については役目を終えたとして、1976年3月に閉鎖しました。砂町第2工場については製作の要であったことから、1976年11月に新砂工場に名称を改め、操業を続けました。しかし、市川工場は陸運面では優れていましたが、大ブロックの海運面では問題があり、凍結解除された本四架橋などのビッグプロジェクトへの取り組みを見据えて、早急に対策を講じる必要が生じました。そんな折、1982年7月に延長165mにおよぶ専用岸壁を有し、敷地面積が176,722m²もある千葉工場を居抜きで取得し、新砂工場と市川工場からの設備の移転・集約を進めて同年12月より操業を開始しました。それに伴い、1982年12月には市川工場を、1983年10月には新砂工場をそれぞれ閉鎖しています。

1945-2010

空襲による松本工場(波田工場)への疎開から閉鎖までの歴史

1945年3月の東京大空襲により、本社と砂町第1・第2工場の大半が焼失しましたが、海軍艦政本部第2部から潜水艦の部品製作のために工場の一部の疎開を要請され、それに応える形で残存していた機械設備を長野県波田村(現・長野県松本市)に移設したのが波田工場の始まりです。設備は移設したものの、同年8月15日にはボツダム宣言を受諾して終戦となったため、波田工場は潜水艦の部品製作に着手することはありませんでした。GHQの占領政策が具体化してきた1946年5月から、波田工場は操業を開始し、近隣農家を相手に鋤や鍬、脱穀機などの農機具を製造して急場をしのいでいました。1950年頃から大型工場の鉄骨や設備機械などを大量に受注し、日本国有鉄道からも鉄道橋の補修工事を受注するなど、徐々に事業を拡大し、これを機に工場設備の拡充などを行いました。やがて戦後に到来した神武景気により、橋梁や鉄骨の製作が増加して工場経営は波に乗り、1955年中頃に設備拡張計画を策定し、以降は毎年のように工場建屋の建設を進めることとなりました。そして1961年の6月には名称を松本工場に改め、本格的な重量物製作工場として歩み始めることとなりました。高度経済成長の時代を迎え、高層ビルの建築や、各メーカーの工場増設などが盛んになり、松本工場の受注量は急増して工場を拡張する必要が生じ、1967年5月に西工場の建設にも着手しました。また、建築業界では、生産量への対応はもちろんのこと、品質面も重視される時代となり、



1950年代の波田工場



波田工場での作業の様子

1984年6月1日には、社団法人鉄骨建設業協会が作業を進めていた生産工場認定制度において認定された71工場が発表され、松本工場は最も要求難易度が高いS類に認定されました。1993年3月には敷地面積が110,307m²ある近隣の朝日工場用地を取得し、松本工場の全面移転も視野に入れていましたが、当時は鉄骨市況の冷え込みが長引いており、新工場を建設しても採算がとれないと判断したため、売却して新工場移転計画は白紙に戻しました。鉄骨事業は民間需要が低迷を続け、都心部再開発プロジェクトなど大型物件の減少により総発注量が低迷し、その傾向がしばらく続くことが予想されたため、生産体制を抜本的に見直し、独立採算制を前提とした再構築を進めることとなりました。しかし、その後の受注競争激化、鋼材価格の上昇と発注単価の低下、さらに発注量自体も激減し、もはや事業継続は困難であるとの考えに至り、鉄骨からの撤退も視野にいれて、松本工場の橋梁工場化に着手しました。しかし、道路橋の発注量も大幅に減少していたことから、もはや会社として生産設備の縮小は不可避と判断して、松本工場の閉鎖を検討しました。そして、約60年におよぶ松本工場の歴史にピリオドを打つことを断腸の思いで決断し、2010年3月末をもって松本工場の操業を停止することとなりました。

歴史に残る建築物 技術への飽くなき挑戦

1958-1964

戦後復興の象徴である東京タワー完成から 江戸橋JCT完成までの歴史

1950年代半ばに高度経済成長期に入ると、テレビが徐々に家庭に普及し始めていましたが、当時東京地区では各テレビ局が独自に電波塔を建てて放送を行っていたため、視聴者はチャンネルを変えるたびにアンテナの向きをかえる必要がありました。そこで、当時の郵政省が各局の電波塔を統合した総合電波塔の建設を構想し、「どうせならパリのエッフェル塔を超える、戦後日本のシンボルとなるものを」というコンセプトのもと、東京タワー建設計画が始動しました。当時、全国各地で鉄塔の建設工事を手がけ多くの実績を有していた宮地建設工業(現・宮地エンジニアリング)が、高さ333mの日本電波塔の鉄骨建方の業者に選ばれ、この一大プロジェクトに関わることとなりました。現代のように便利な機材や工具などもない中での超高層鉄塔の鉄骨建方作業は困難を極めましたが、選び抜かれた技術者と技能者たち



東京タワー建築作業の様子

(黒崎建設(株)の鷹職人)は、幾多の危険作業と対峙しながら、積み重ねてきた豊富な経験と高度な匠の技を応用し、知恵を絞りだし、多くの課題に挑戦することにより新たな工法や建設機材の提案を行い、気概と情熱を持って取り組み、わずか1年半という短期間でこの仕事をやり遂げることができました。その技能者集団を引き連れて次に当社グループが取り組んだ一大プロジェクトが、1964年の東京オリンピックに向けて、急速な交通量の増大と道路整備の遅れによる交通渋滞の慢性化を解消するために進められていた首都高速道路整備事業の最難関工事でした。日本橋川の上空で曲線部が多く、狭隘かつ複雑な条件下、平面線形・縦断線形とも極度に制限された今までに類を見ない厳しい施工条件であった、現在の首都高速都心環状線「江戸橋ジャンクション」の建設工事でした。当時は、今では当たり前となっている高規格で多種多様な建設材料、設計・解析技術とそれを短時間で演算処理可能なコンピューター、溶接加工技術を中心とする工場製作技術などありませんでした。技術者たちは国内外を問わず過去の記録や文献をむさぼり、経験に基づく新技術や新工法の創出に寝食を忘れ没頭し、理論的な裏付けに奔走して取り組みました。そしてそこに東京タワー建設で活躍した技能者集団が加わり、この両者が車の両輪のように同調し、当時の最新技術と職人の経験則を融合させることで、世紀の国家プロジェクトを完成に導くまさに「技術」と「技能」が創出され、その事により安全かつ効率的に工事が進められ、大きな事故もなく目標工期内で江戸橋ジャンクションを完成させることができました。その施工に際して、当社が独自に開発した架設機材を用いて行った「フローティングクレーン(FC/起重機船)架設工法」「トラベラークレーン架設工法」「ケーブルクレーン架設工法」「手延べ式送り出し工法」などは、現在の架設技術の発展に寄与しています。このようなことから、江戸橋ジャンクションはまさに「橋梁技術の礎」を築いた工事であったと言えます。



建設中の江戸橋ジャンクション



1967-1986

海峡横断吊橋の歴史

1967年の箱ヶ瀬橋から1973年の関門橋、
そして1986年の大鳴門橋完成

当社の特別社友であり、初代社長でもある澤井廣之は、建設省(現・国土交通省)道路局地方道課に課長補佐として在籍していた1969年に、橋梁専門誌である「橋梁と基礎」において「海峡連絡橋の架設計画」と題した論文を執筆し、その後も精力的に長大橋架橋に関する調査研究成果を発表することで、鋼製橋梁の発展へ多大な貢献をしました。江戸橋ジャンクションをはじめとする首都高速道路の高難度工事を経て大きな自信と高度な技術と技能を身につけた当社グループは、今後到来する長大橋架橋時代に備えるため、次の2つの吊橋実験橋建設に参画しました。

箱ヶ瀬橋

1967年完成の箱ヶ瀬橋は、トラス式補剛桁を有する単径間吊橋で、当社グループは主塔、ケーブルおよび補剛桁の架設工事を担当しました。設計においては耐風安定性の検討を中心に細部構造の妥当性を検証し、ケーブル架設では従来のエアスピニング工法^{※1}を、補剛桁の架設ではトラッククレーンによる主塔からの単材張り出し架設を試行し、改良点を洗い出すことでその後の工事に備えました。

上吉野川橋

1970年完成の上吉野川橋は、箱ヶ瀬橋と同じくトラス式補剛桁を有する単径間吊橋です。本格的な長大橋架設を直後に控えていたことから、本橋では架設工法の研究を主目的とした実橋での施工実験を行い、当社はケーブルおよび補剛桁の架設工事を担当しましたが、特筆すべきは、上流側ケーブルを従来のエアスピニング工法で、下流側ケーブルをプレハブストランド工法^{※2}と異なる架設工法を試行し、両工法の特性を究明していたことです。補剛桁の架設はケーブルクレーンによる間詰めブロック張り出し工法を採用し、床版には軽量コンクリートを用いたプレキャスト床版を採用しました。



架設中の関門橋

関門橋

前述した2橋の架設工事の経験を踏まえて取り組んだのが、橋長1,068m、中央径間712m、桁下高さ61m、主塔高133.8m、総鋼重28,000tの我が国における初の本格的な長大橋である関門橋でした。箱ヶ瀬橋と上吉野川橋での経験や知見、特に試行錯誤を繰り返して実践したケーブルと補剛桁の架設から得られた技術や技能が、工事を担当した選ばれし技術者と技能者により、さらなる発展と深化を遂げました。補剛桁工事は、宮地鐵工所(現MEC)、三菱重工業(橋梁部門を現MMBに事業承継)、横河橋梁製作所(現・横河ブリッジ)の3社JVで担当し、宮地鐵工所がスポンサー企業として主導的な役割を果たし、業界における存在感を誇示していました。事実、補剛桁の架設に際しては、同社が独自に開発した解析プログラム「FLSUS-X」とパローズのコンピューターを活用して累積誤差に伴う架設応力の解明を行い、我が国固有の補剛桁架設技術である逐次剛結工法を開発しました。また、本工事は業界で初めて現場事務所にコンピューターを常設し、設計と現場のリアルタイムでの連携を実現し、当時としては画期的な取り組みを行った工事でもあり、現場事務所では技術者と技能者が互いの意地とプライドをかけ、日々、熱い議論が交わされていました。加えて、JV運営における発注者との事務的折衝などの業務は、営業マンを現場に常駐させ担当させることで、現場業務を担当する技術者が補剛桁架設工事に専念することを可能とした現場でもありました。当社グループは本工事を無事に完成させるとともに、本工事で得られた多くの技術的、そして技能上の経験や知見を、次なる長大橋建設へと引き継いでいきました。

※1 糸巻きの要領で、直径約5mmのワイヤを1本1本空中(エア)で糸を紡ぐ(スピニング)ようにして引き出し、この工程を繰り返し、両岸アンカレイジ(ケーブル端部定着用ブロック)に固定されたストランドシュールに巻きつけて1つのケーブルをつくる工法。

※2 工場製作され、大きなリールに巻き取られたプレハブ平行線ストランドを現場に搬送してリールから引き出し、両岸アンカレイジへ固定するという工程を繰り返し行い、複数のストランドを束ねて一つのケーブルをつくる工法。(PWS工法)

1988

世界最長の鉄道道路併用橋である 瀬戸大橋開通

瀬戸大橋は、岡山県倉敷市と香川県坂出市の間に位置する塩飽(しわく)諸島の、5つの島の間に架かる6つの橋梁とそれらを結ぶ4つの高架橋により構成される、全長が約13kmにもわたる橋の総称で、瀬戸内海を跨ぐ本州四国連絡橋の児島・坂出ルートにあたります。橋には道路と鉄道が通り、2015年には「世界一長い鉄道道路併用橋」としてギネス認定され、2017年には「日本の20世紀遺産」にも選定されています。1978年の着工から9年6カ月の歳月を経て、1988年4月10日に供用開始されました。当社グループは、岡山県側から下津井瀬戸大橋、櫃石島橋、与島橋、北備讃瀬戸大橋、南備讃瀬戸大橋、番の州高架橋の6橋の施工に関わっており、そのうち与島橋を除く5橋においては、当社グループが工事におけるJVの代表構成員を務め、その詳細設計から現場施工において中心的な役割を担いました。その内容は、以下のとおりです。

下津井瀬戸大橋

橋長1,400m、主径間940m、鋼重64,937tのトラス構造の補剛桁を有する単径間吊橋で、本州四国連絡橋のケーブル工事の中で唯一エアスピニング工法が取り入れられています。また、橋の背後(児島側)に位置する瀬戸内海国立公園の中の景勝地である鷺羽山山頂からの景観を損なわないため、児島側にトンネル式アンカーレイジ(メインケーブルのアンカー)が採用されていることも大きな特徴の一つです。当社グループはメインケーブルの架設と補剛桁の詳細設計・製作・現場施工において重要な役割を担いました。



架設中の下津井瀬戸大橋



北備讃瀬戸大橋(手前)・南備讃瀬戸大橋(奥)

櫃石島橋

橋長790m、主径間420m、鋼重36,505tの主構上弦材と上路鋼床版が合成された、当時世界最長の道路・鉄道併用斜張橋です。従来の研磨工法に代わるグラウト注入工法を採用した主塔基部の据え付け、当時国内最大の大ブロック(L=185m、W=6,150t)架設、大型計算機を現場でオンライン使用した施工管理システムの初採用など、当社グループは本橋の施工において中心的な役割を担いました。

北備讃瀬戸大橋・南備讃瀬戸大橋(双子吊橋)

同じトラス構造の補剛桁を有する3径間連続吊橋である南備讃瀬戸大橋(橋長1,648m、主径間1,100m、鋼重86,073t)と、北備讃瀬戸大橋(橋長1,538m、主径間990m、鋼重78,098t)が2連で連なる海外でもめずらしい双子吊橋です。2橋の間に位置するアンカレイジはメインケーブルが定着される共有アンカーとなるため、両サイドからそこに入るストランドを空中交差させて定着させる、海外でもあまり類例のない大規模で特殊な構造となっています。当社グループは主塔の詳細設計・製作・架設、ケーブルの架設、補剛桁の詳細設計・製作・架設のいずれにおいても重要な役割を担いました。

番の州高架橋(トラス部)

番の州高架橋は海峡部のトラス橋と陸上部の箱桁橋が連なる連続高架橋で、当社グループは橋長483m、主径間180m、鋼重18,400tの上路式の3径間連続曲線曲弦ワーレントラス橋の詳細設計・製作・現場施工において中心的な役割を担いました。

1994-1997

長大海上連絡橋の完成 関西空港連絡橋と東京湾横断道路橋

当社グループは日本を代表する2つの長大海上連絡橋である、関西国際空港連絡橋(スカイゲートブリッジR)と東京湾横断道路橋(東京湾アクアブリッジ)の施工にも大きく関わっています。

関西国際空港連絡橋

1993年に空港関係者に開放され、1994年の関西国際空港開港とあわせて一般供用された関西国際空港連絡橋は、支間150mの3径間連続トラス橋が6つ連なる世界最長(3,750m)の道路・鉄道併用トラス橋です。航空法による空域制限および船舶通航のための航路空間の確保などの必要から、上層に片側3車線の道路、下層に複線の電車専用線を配したダブルデッキ・トラス構造となっています。工程の短縮および通過船舶への影響をできるだけ少なくする必要性から、製作工場において大組立された大ブロックを、大型起重機船(大型FC)を用いて架設する大ブロック一括架設工法が採用されました。当社グループは、国際航路上で本橋における最初の大ブロック架設となったその1工区と空港島に接するその3工区においてJVの代表構成員を務め、全体の中心的な役割を担いました。



関西国際空港連絡橋(スカイゲートブリッジR)



大型FCによる大ブロック一括架設

東京湾横断道路橋

1997年に供用開始した日本一の長さを誇る東京湾横断道路橋(4,384.4m)の施工においても、当社グループは海ほたるパーキングエリア近くの最大工区であり、大型FCによる大ブロック架設を行った最大支間長240mもの大断面構造である9径間連続鋼床版箱桁と、木更津側で栈橋からのクローラークレーン架設を行った11径間連続鋼床版箱桁の双方において重要な役割を担いました。特に、下が航路として活用されている長支間大断面箱桁の施工に際しては、製作・現場施工のみならず、当社グループの持つ耐風・制振技術が最大限に発揮されており、その時の対策として設置された制振装置(TMD)は、現在も同橋の安全・安心に大きく貢献し続けています。

歴史に残る建築物

1998-1999

当時世界一の吊橋・斜張橋の完成

明石海峡大橋と多々羅大橋

1998年と1999年に、当時世界一の吊橋と斜張橋が国内に誕生しました。橋長3,911m、主径間1,991m、鋼重193,000tのトラス構造補剛桁を有する3径間2ヒンジ吊橋である明石海峡大橋と、橋長1,480m、主径間890m、鋼重31,888tの箱桁断面の主桁を有する3径間連続斜張橋である多々羅大橋です。当社グループは、この2つの橋梁の施工において中心的な役割を果たしています。

明石海峡大橋

東京タワーに匹敵する300mもの高さを誇る主塔は、風の流れにより振動する可能性があります。このため、1/86の模型を用いた風洞実験を実施し、断面を十字型にして振動が生じにくい形状とする工夫や、振動を抑えるための特殊な制振装置（TMD）を設置しています。架設時には架設用タワークレーンにTMDを取り付けるなど、十分な安全性を確保しました。工場製作においては、鉛直精度を確保するため主塔傾きが1/10,000以内になるよう精密に仕上げています。その開発、検討から施工に至るすべての過程において当社グループは中心的な役割を果たしています。メインケーブル架設においては、世界初のヘリコプターによるパイロットロープの渡海に始まり、ホーリングロープ、



明石海峡大橋補剛桁大ブロック架設

※3 歩行者・自転車・原動機付自転車のみが通行できる側道またはトラス内部の専用路



多々羅大橋

キャットウォークの架設、PWS工法によるストランド架設などの現場施工においても大きな役割を担いました。補剛桁の架設において、従来の長大吊橋では困難を極めた短ハンガー部の主構トラス架設としての安全性に優れた特殊天秤を開発、主構トラスの逐次剛結工法に伴い本橋で初採用された並行PWSハンガーロープの架設途中における張力の均等化を図るための油圧機構を用いた引き込み装置の開発、全長4kmにもわたる橋梁の形状管理のためのGPSを用いた測定システムの構築などの工夫が随所で行われていますが、これらの過程においても当社グループは中心的な役割を担いました。

多々羅大橋

明石海峡大橋における当社グループの貢献度は、多々羅大橋においても同様です。本橋も実施設計において架設系主塔風洞試験、原自歩道^{※3}設置時風洞試験、ケーブル制振風洞試験、架設時空気測定試験などが行われ、それらの結果を反映した耐風設計などが実施されていますが、ここでも当社グループは重要な役割を担っています。また、現場施工に関しては高さ220mの主塔架設をはじめ、大型起重機船（大型FC）による主桁大ブロック架設、主桁直下吊架設による450m近い張り出し架設などにおいても、当社グループは全体の取り纏めの役割を担いました。このように、当時世界一となった長大吊橋と長大斜張橋の施工において、当社グループはなくてはならない存在であったと言えます。

2012

高難度工事である

東京ゲートブリッジ開通

東京港臨海道路のⅡ期事業として建設された東京ゲートブリッジは、中央防波堤外側埋立地から若洲までの約4.6kmの臨港道路のうち、海域（海上）に位置しており、主橋梁部（鋼3径間連続トラス・ボックス複合橋）とアプローチ部（鋼3～8径間連続鋼床版箱桁橋）からなる橋長2,618m、主径間440m、鋼重36,000tの長大橋です。主橋梁部は、羽田空港と隣接していることによる高度（橋梁の高さ）制限と、国際航路を跨ぐことによる桁下高さ制限がある中で、環境への調和とランドマーク性が重視され、新技術を積極的に取り入れた近代的な構造が採用されています。当社グループは、主橋梁部で最も施工が難しい国際航路（東京港第三航路）上となる中央径間部と、東西の海上アプローチ橋（3+4径間連続鋼床版箱桁ラーメン橋）の製作・現場施工を行いました。これらの現場施工はすべて、難易度の高い大型起重機船（大型FC）による大ブロッケー括架設工法が採用されていますが、中でも特筆すべきは主橋梁中央径間部の

架設です。この中央径間のトラス構造部においては、国際航路を34.5時間部分閉鎖して大型FCによる吊り切りでの張り出し架設を行うという国内でも前例のない工法が採用され、中央径間部中央に位置する箱桁構造部においても、工事では初となる国際航路を14.5時間全面閉鎖して大型FCによる一括架設を行う工法が採用されており、極めて施工難易度の高い工事でした。当社グループは、関係各機関との事前の綿密な打ち合わせに加え、各種の架設計算（解析）結果に基づいた安全・安心で緻密な施工計画を立案しました。また架設当日には東京国際空港B滑走路延長進入表面下による高さ制限の厳守、東京東航路の船舶禁止区域内での工事作業の厳守と架設地点との平面相対位置の管理を確実にを行い、厳しい時間制限の中で無事に大ブロッケー括架設を終えることができました。東京ゲートブリッジは、当社グループが長年にわたり培ってきた技術力の高さをあらためて示した工事であると言えます。



東京ゲートブリッジ

経営努力の限界を超えた危機

1972

第一次オイルショックに伴う
福山工場移設計画頓挫

当社グループは、1908年の創業以来、関東大震災や太平洋戦争による工場の焼失など、幾度となく大きな危機に見舞われてきましたが、その中でも、現在の財務資本戦略を形成するうえで大きな影響を与えた経営努力の限界を超えた大きな危機が2つありました。その1つ目は、1970年代の第一次オイルショックに端を発した本州四国連絡橋架橋計画の無期限延期です。関門橋で長大橋技術の最先端を走っていた当社は、本州四国連絡橋の建設工事に向けて、広島県福山市に最新工場を建設すべく用地を取得し、岸壁整備も完了して、いよいよ工場建設に着手するというタイミングでの計画の無期限延期により、その莫大な投資を回収できる見通しがたたなくなったことで、それらすべてが不良債権となり、大きな負担となって会社へのしかかってきました。その大きな苦境の中で会社を存続させるため、全社員が一丸となって徹底した合理化などによるコスト縮減策に取り組んだものの、それだけでは損失を補うことができず、1975年には当時1,500人いた従業員のうち、やむなく500名もの人員削減を行うという合理化により再建を図る道を選択せざるを得ない結果となりました。この時の苦渋の決断によって、我々の仕事が時の政府の方針変更などにより突如として会社が倒産の危機に陥ることを学び、会社の土台をゆるがすような危機に際して会社を守ることができるのは、当社グループを愛する社員と協力会社の皆様による献身的な協力と強固な財務基盤のみであり、その2つを守ることの大切さを強く認識することとなりました。

2001

時の政権下における
公共事業費大幅縮減による兵糧攻め

2つ目の大きな危機は、時の政府の政策変更により2000年代に始まった公共事業費の大幅な縮減です。公共事業はバブル経済崩壊後の景気刺激策として大きな役割を果たしていましたが、その方針が突如として変更となり、10兆円近くあった公共事業費が大幅に縮減されていくこととなりました。この縮減の大きな流れは、その後の民主党政権下においても「コンクリートから人へ」のスローガンとともに継続され、公共事業費は縮減前から半減した5兆円以下にまで下げられました。公共事業費が半減しても、国や地方自治体などの発注機関の数やそこで働く人の数までが半減するわけではないため、予算から発注機関に必要な費用などを差し引いた工事を発注するための予算は、半減どころではない大きな影響を受ける結果となりました。発注量の大幅な縮減は、それだけでも公共事業を生業とする企業の会社経営に大きな影響を与えますが、その中でも10兆円の予算規模に対応できるだけの工場生産設備や現場施工体制を整えていた鋼製橋梁事業を主体とする企業にとっては、限られた発注量の中から工場の操業維持に必要な仕事量を確保しなければならない状況となり、その上ダンピング競争^{※4}なども頻発したため、当時76社あった一般社団法人日本橋梁建設協会の加盟会社の45社が撤退または倒産などにより退会して31社にまで激減するという、前代未聞の厳しい状況となりました。当社グループとしても例外ではなく、厳しい状況に追い込まれることとなり、発注量の激減などによる受注量の減少に対応するため、2007年には本社ビルを売却し、さらには前述したように2010年に60年以上の歴史を持つ松本工場を操業停止させることとなりました。

※4 国の指導により入札制度などが見直され、現在では不当なダンピングにより受注することはできなくなり、適正な価格で入札が行われています。

2021

東日本大震災復興の象徴である
気仙沼湾横断橋完成



大型FCによる主塔浜出し

「気仙沼湾横断橋」は、三陸沿岸道路(三陸縦貫自動車道)として新規事業化された気仙沼道路の気仙沼湾横断部に架橋される橋梁です。東日本大震災からの「復興道路」として位置づけられ、海上部の3径間連続鋼斜張橋と陸上部の連続桁橋によって構成される橋長1,344m、主径間360m、鋼重12,879tの橋梁で、「かなえおおはし」の愛称で親しまれています。当社グループは、その中でも最も難しい3径間連続斜張橋の小々汐地区の施工を担当しました。小々汐地区の主塔は多くのフェリーや漁船が往来する湾内に位置するため、短期間での現場施工を可能とし、航行する船舶への影響を最小限とする、非常に難易度の高い大型起重機船(大型FC)による大ブロッケー括架設工法が採用されました。当社グループの千葉工場で高さ65mの主塔下段部と高さ30mの主塔上段部に分けて組み立てられた主塔大ブロックを、3,000t吊FCを用いて浜出しを行い、大型台船により現地まで運搬した後、同じFCにより現地に一括架設を行いました。また、主桁についても、主塔近傍

は斜ベントを用いた600t吊FCによる大ブロック架設を行い、そこを架設起点として両側にエレクションガーターとダブルツインジャッキによる吊上げ張出架設(バランシング架設)を行い、端部の小々汐地区側陸上部では750t吊クローラレーンによる大ブロック架設を行うという、極めて施工難易度の高い工事でした。当社グループは関係各機関との綿密な協議を行うとともに、これまで培ってきた高い技術力により安全かつ確実な施工を行い、厳しい工程をクリアして多くの関係者が望む震災10年目までの開通に無事間に合わせることができました。さらに、発注者の協力を得て当社グループが所有する大型起重機を用いた実橋加振実験を自主的に実施し、従来知見からの推定が困難であった、主塔基部以外にボルト接合部のない全溶接構造であり、水平・鉛直各方向の免振支承が機能分離して設置されているという特徴を持つ本斜張橋における包括的な減衰性能の検証を行い、当社グループが得意とする耐風耐震技術のさらなる向上につなげることができました。



気仙沼湾横断橋(かなえおおはし)

その他の大きな危機

1979 誠備グループによる株買い占め事件

1979年11月に200円台であった宮地鐵工所の株価が、当時「兜町の風雲児」と呼ばれていた加藤嵩氏が率いる誠備グループが仕掛けた仕手戦により急騰し、1980年8月28日には最高値の2,950円を記録しました。彼らは日本経済新聞紙上で「宮地鐵工所株式を約70%持っている」と一方的に発表して株式引取りを要求してきましたが、当社側が断固として拒否したため、臨時株主総会を開催し、そこで役員の大規模な改選を行うことを求めてきました。しかし、高い技術力と営業力が求められる鋼製橋梁会社の経営までを取って代わることはできないため、最終的には当時の宮地武夫社長が続投のまま誠備グループが推薦する取締役2名だけを受け入れることで決着し、経営の主体性は守られることとなりました。その後、額面倍額増資を1981年1月の取締役会で決議し、1981年7月1日に発行済株式総数を3,000万株から6,000万株に増やす倍額増資を実施し、株式問題は一応の決着を見ましたが、この株式数増加の影響は長期間継続し、株主構成が仕手戦前の安定的な株主に戻るまでに5年もの月日を要することとなりました。

1984 六郷橋事故

技術的難易度の高い特殊工事を得意とする当社グループは、安全には細心の注意を払って施工を行っていますが、それでも事故とはまったく無縁であるとは言えません。そして、道路上や鉄道上などの技術的難易度の高い橋桁架設工事では、万一事故を起こせば社会的に大きな影響を与えることは必至です。社会インフラの建設を担う当社グループとして、今でも安全に対する戒めとしている自らの大きな事故は、国道15号の多摩川渡河部に架橋されていた六郷橋解体工事における事故です。1984年12月14日に、架け替えに伴い役目を終えた旧アーチ橋を、解体のために台船に載せて運搬していた際、それを支えていた架台が突然崩落して橋桁が落下し、5名もの作業員の方が亡くなり、13名の重軽傷者を出してしまいました。まさに安全管理の大切さを痛感した事故であり、それ以降は全社が一丸となった安全対策の徹底に努め、当社グループとして大きな事故は発生させていませんが、橋梁業界の中では大きな事故はなくなっています。わずかな油断が大きな事故につながりうることを決して忘れることなく、これからも当社グループは安全・安心な施工に努めてまいります。

2005 談合との決別

鋼製橋梁業界は、2004年10月5日に公正取引委員会による立入り検査を受け、2005年5月23日には独占禁止法違反容疑で検察庁に刑事告発されました。当社グループはこの様な事態に陥ったことを真摯に反省し、いち早く過去との決別を宣言するとともに、コンプライアンス管理体制の確立ならびにガバナンス重視の経営体制を再構築してまいりました。さらに、国土交通省をはじめとする発注者より1年近い指名停止措置を受けるとともに、建設業法に基づく45日間の営業停止処分を受けることとなり、この苦い経験を通してコンプライアンスの重要性を強く再認識した当社グループは、コンプライアンス・リスク管理基本規程を制定し、その管理体制の構築・整備、適切な運用と定着という目的を達成するため、当社社長を委員長とするコンプライアンス・リスク管理委員会を設置し、二度と同様の不祥事を発生させることがないように、厳しくグループ会社の指導・管理を行っています。

社会貢献

2011

自然災害発生時の緊急復旧対応 国民の安全・安心への貢献

当社グループは経営理念である「橋梁、建築、沿岸構造物などの社会インフラの建設、維持・補修の事業を通じ、豊かな国土と明るい社会創りに貢献する」ことで、グループの持続的な成長の実現・維持を目指すとともに、株主・投資家をはじめ取引先、従業員、地域社会などのすべてのステークホルダーの皆様に対し、企業としての社会的責任を全うできると考えています。災害発生時に損傷した社会インフラの緊急復旧工事に際しても、社会貢献の一環と捉え、長い年月をかけて培い蓄積された技術力と豊富な特殊機材を活かし、復旧支援を行っています。古くは1923年9月1日の関東大震災において、全従業員の懸命な作業により全焼した大島工場の再建を果たし、聖橋や白鬚橋など十数橋を建設したほか、国鉄からの絶大な信頼を得て、環状線（現在の山手線）、総武線とも全鉄道橋工事の90%を施工しており、帝都復興に多大な貢献を果たしました。また、橋梁の耐震基準を大きく見直す契機となった1995年1月17日に発生した阪神・淡路大震災においては、JR六甲道駅の復旧工事や阪神高速道路3号神戸線復旧工事など、鉄道や道路の早期復旧に大きく貢献することができました。そして、そのDNAは現在のMEGにも受け継がれています。ここではMEG設立後に取り組んだ緊急復旧工事の事例をいくつか紹介します。



東北新幹線 RC高架橋支柱緊急復旧対策



上越新幹線 RC高架橋支柱緊急復旧対策

地震により損傷した新幹線高架橋の緊急復旧工事

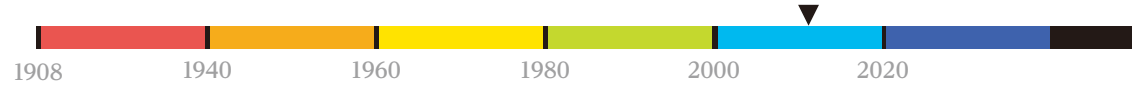
2004年10月23日に発生した新潟県中越地震においては、大きな揺れにより上越新幹線のRC高架橋支柱が損傷（座屈）したため、高架橋のさらなる倒壊を防ぐための仮受架台の緊急設置工事を行いました。また、2011年3月11日に発生した東日本大震災においては、大きく横ずれした東北新幹線花京院架道橋の復旧工事をわずか1か月半で完了させ、4月末の運転再開に間に合わせることができました。また、地震の影響により盛岡駅付近で損傷（座屈）した同新幹線のRC高架橋支柱においても、さらなる倒壊を防ぐための仮受架台の緊急設置も行っています。

山口・島根豪雨災害により被災した 第6阿武川橋りょうの復旧工事

2013年7月28日に発生した山口・島根豪雨災害により流失したJR山口線の第6阿武川橋りょうの復旧工事において、通常であれば2年以上の工期が必要とされるところを、早期復旧に向けて全社一丸となって取り組み、設計着手から架設完了までをわずか1年足らずで完了させました。



阿武川橋りょう



熊本地震で被災した歴史的遺産である熊本城再建
および第一白川橋りょう復旧への貢献



第一白川橋りょう

2016年4月14日に発生した熊本地震により倒壊の危機に瀕していた歴史的遺産である熊本城飯田丸五階櫓の倒壊防止緊急対策工事において設置された大掛かりな設備は、当社グループが所有する機材により、これ以上倒壊させないために細心の注意を払って計画・施工したものです。また、同じく地震により大きな被害を受けた第一白川橋りょうの復旧工事においては、同橋が南阿蘇鉄道における観光名所であることも考慮し、外観が旧橋と同一になるように設計・製作を行い、自社機材を用いた特殊工法により撤去・架設作業を行いました。



倒壊防止設備



ケーブルクレーン架設

九州北部豪雨災害により被災した
花月川橋りょうの復旧工事

2017年7月5日～6日にかけて発生した九州北部豪雨災害により流失したJR久大本線の花月川橋りょう復旧工事において、地域の皆様からの強い早期復旧のご期待に応えるべく、設計・製作・工事部門が一体となって取り組みました。その努力の結果、被災からわずか1年で全線復旧するという、驚異的な計画を実現し、地域社会および九州地区の交通インフラに貢献しました。



花月川橋りょう被災状況



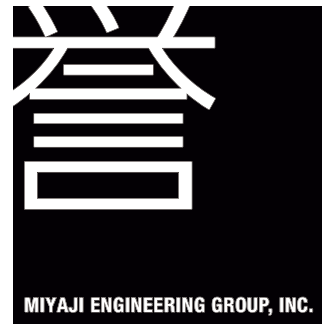
クローラークレーンによる一括架設

令和元年東日本台風により被災した
日野橋(東京都)の復旧工事

2019年10月12日に関東地方に上陸した令和元年東日本台風により橋脚が沈下して通行不能となった日野橋の復旧工事においては、通常であれば2年以上の工期がかかるところを、関係各部門が密接に連携して取り組み、設計・製作・架け替え作業までをわずか半年で完了し、通行再開を実現しました。



クローラークレーンによる撤去



MEGの源流

一世紀以上の長きにわたり
社会のインフラを支えてきたMEG。
その確固たる決意と信念は
今日まで脈々と受け継がれています。



宮地 栄治郎 みやじ えいじろう

宮地エンジニアリンググループの
創業者
(株)宮地鐵工所初代社長(1908～1961)

東京市本所区南二葉町にて個人経営の宮地鐵工所を創業。ボルト、鉄扉などの製作および建築鉄骨組立請負を開始。徐々に事業を拡大して1923年には合資会社に、1938年には株式会社に改組。



宮地 武夫 みやじ たけお

(株)宮地鐵工所2代目社長
(1961～1983)

高速道路、新幹線、超高層ビル建設など、社会資本の拡充期にいち早く対応して大型橋梁鉄骨工場を建設し、従業員を統率して我が国トップレベルの橋梁・鉄骨メーカーとしての礎を築く。



上前 行孝 うえまえ ゆきたか

(株)宮地鐵工所3代目社長
(1983～1989)

株式買占め事件により失った信頼を取り戻すべく、千葉工場への移転などの経営戦略の展開、営業活動、技術開発の指揮、あるいは生産活動の督励に獅子奮迅の活躍を見せ、イメージ回復を実現。



遠山 仁一 とおやま じんいち

(株)宮地鐵工所4代目社長
(1989～1995)

一丸となり社業にあたるべきと考え、諸規定・諸制度の整備・強化を実現。公共の利益に奉仕する使命感を堅持し、誠意と熱意と創意を推進力とし、技術革新と高品質の追求に絶え間なく挑戦。



澤井 廣之 さわい ひろゆき

(株)宮地鐵工所5代目社長(1995～2003)
宮地エンジニアリンググループ(株)
初代社長(2003～2005)

常に挑戦する姿勢が企業の持続的発展に不可欠であるとの信念のもと、慧眼的発想により宮地鐵工所と宮地建設工業の工事部一元化や持株会社MEGを設立するなど、今日の経営基盤の礎を構築。



縣 保佑 あがた やすつぐ

宮地エンジニアリンググループ(株)
2代目社長(2005～2011)

橋梁事業が公共事業費大幅縮減の影響を受ける中、その卓越した先見性からそれを予見し、コスト競争に勝ち抜くための組織再編や生産体制の刷新などに取り組み、経営基盤の強化に努める。



岩倉 健雄 いわくら たけお

宮地エンジニアリンググループ(株)
3代目社長(2011～2013)

社員の意識改革を進めて低迷していた宮地建設工業の業績を立て直すとともに、厳しい競争環境の中で生き残るために宮地鐵工所と宮地建設工業の合併を決断・実行し、MECの業績回復の道筋を描く。

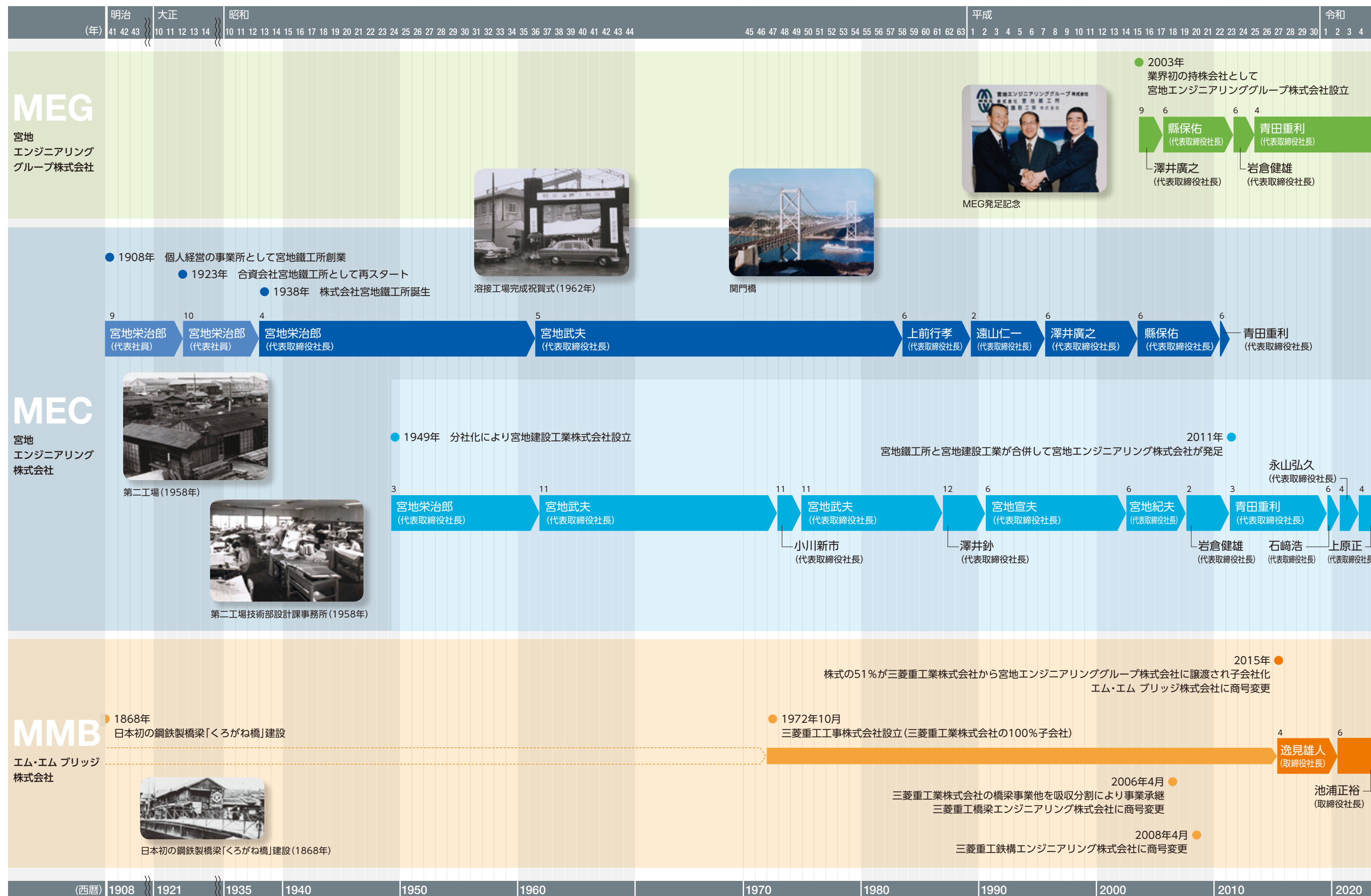


青田 重利 あおた しげとし

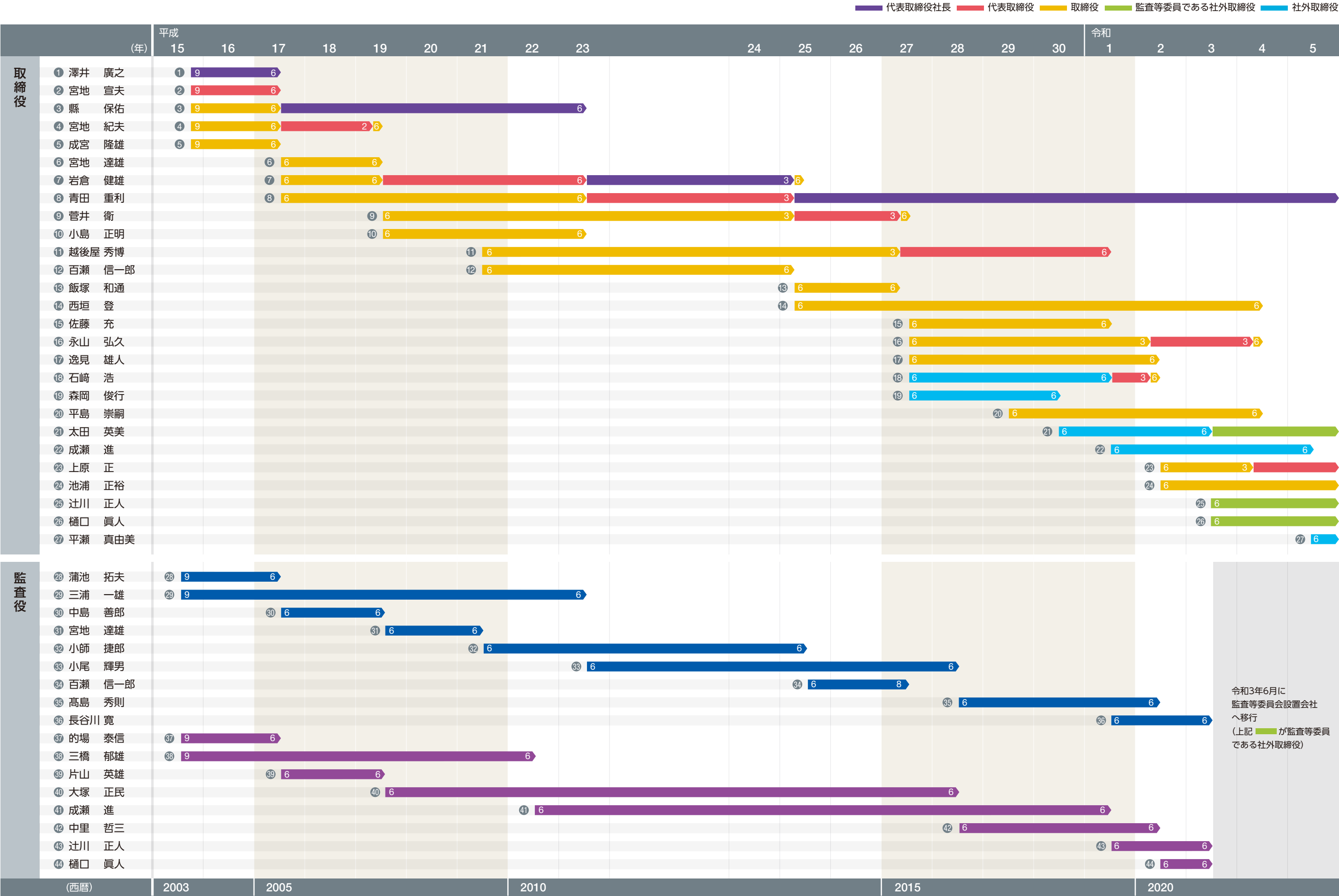
宮地エンジニアリンググループ(株)
4代目社長(2013～)

低迷していたMEC業績の立て直しに尽力するとともに、強い信念を持ってMMBのグループ化を主導・実現することによりアライアンスのシナジーを創出し、その後のMEGの飛躍的な成長を実現。

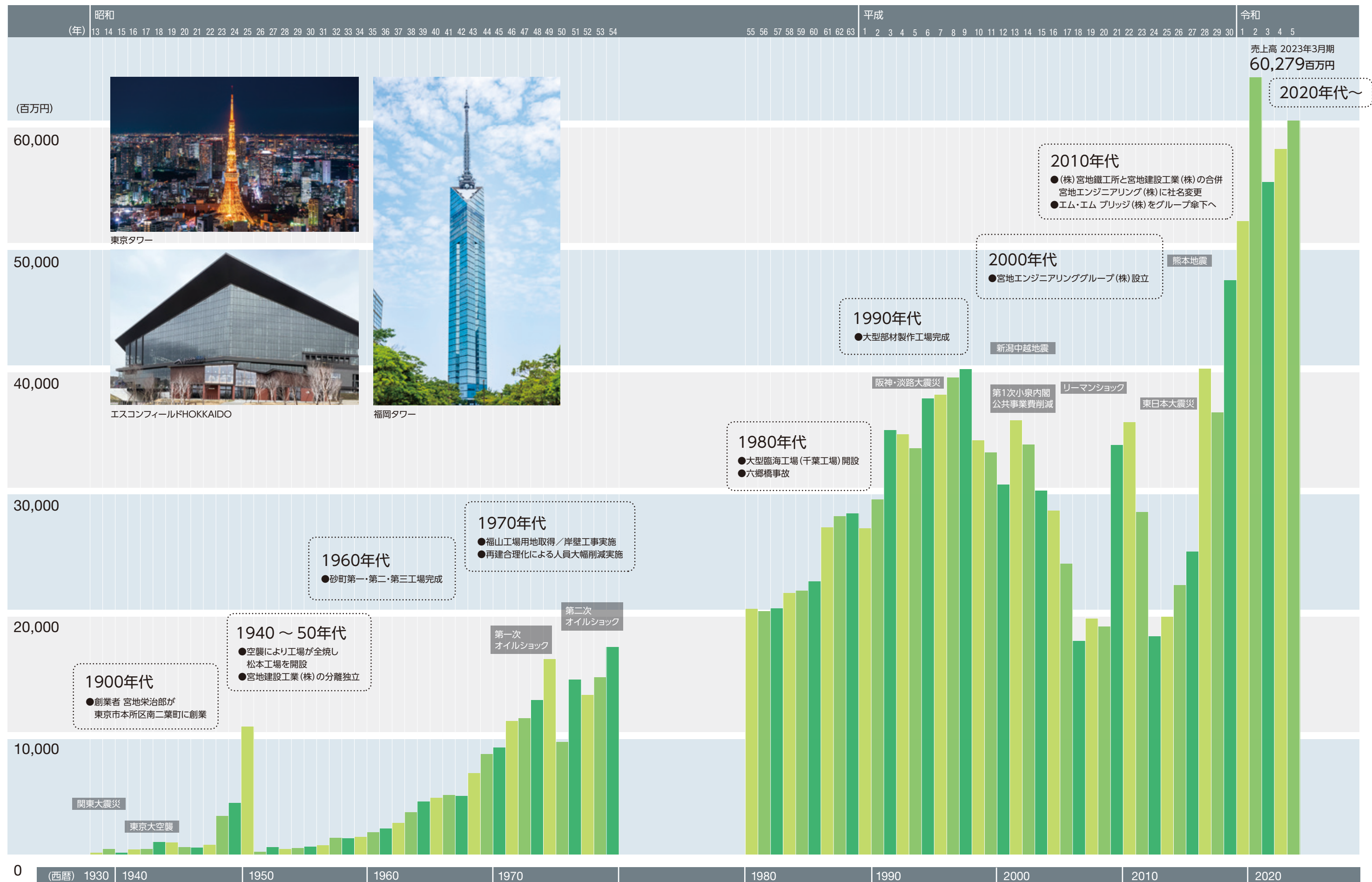
社長在任一覧



宮地エンジニアリンググループ(株)役員任期一覧



売上高の推移



沿革

社会の出来事

1908年(明41)	MEC 株式会社宮地鐵工所 宮地鐵工所創業 宮地栄治郎個人経営で東京市本所区南二葉町にて創業。ボルト、鉄扉などの製作および建築鉄骨組立工事請負を開始	
1919年(大 8)	MEC 株式会社宮地鐵工所 東京府南葛飾郡大島町に大島工場を新設し、翌年より橋梁架設工事を開始	
1923年(大12)	MEC 株式会社宮地鐵工所 南二葉町事務所・大島工場全焼、関東大震災を機に合資会社宮地鐵工所に改組、資本金5万円	関東大震災
1931年(昭 6)	MEC 株式会社宮地鐵工所 本社ならびに工場を城東区南砂町に新設、南二葉町事務所・大島工場閉鎖	
1938年(昭13)	MEC 株式会社宮地鐵工所 株式会社に改組、資本金50万円	
1942年(昭17)	MEC 株式会社宮地鐵工所 海軍管理工場指定を受ける、東京造船株式会社の創立参画	
1945年(昭20)	MEC 株式会社宮地鐵工所 松本工場(波田工場)開設 東京大空襲により工場が全焼、海軍艦政本部要請により長野県波田村に工場を一部移転し波田工場(松本工場)を開設(2014年12月完全操業停止)	東京大空襲 広島・長崎原爆投下 太平洋戦争終結
1949年(昭24)	MEC 宮地建設工業株式会社 宮地建設工業分離独立 株式会社宮地鐵工所の土木部門が分離独立して、東京都中央区に宮地建設工業株式会社を設立	
1952年(昭27)	MEC 株式会社宮地鐵工所 砂町第二工場(仮組立)稼動開始。高松宮殿下工場ご視察	
1958年(昭32)	MEC 株式会社宮地鐵工所 創業50周年	東京タワー完成
1961年(昭36)	MEC 株式会社宮地鐵工所 波田工場を松本工場に改称。株式を東京証券取引所市場第二部に上場	
1962年(昭37)	MEC 株式会社宮地鐵工所 株式を東京証券取引所市場第一部に上場(2003年9月上場廃止)	
1963年(昭38)	MEC 株式会社宮地鐵工所 砂町第一、第二工場完成。第二工場拡張／砂町第三工場完成	江戸橋ジャンクション 開通
1964年(昭39)	MEC 宮地建設工業株式会社 株式を東京証券取引所市場第二部に上場(2003年9月上場廃止)	東海道新幹線 東京-新大阪間開通
1972年(昭47)	MEC 株式会社宮地鐵工所 MMB 三菱重工業株式会社 広島県福山市に新工場建設用地を取得して岸壁工事に着手(のちに撤退) 三菱重工業株式会社の100%子会社として三菱重工工事株式会社設立	第一次 オイルショック
1973年(昭48)		関門橋開通
1974年(昭49)	MEC 株式会社宮地鐵工所 市川工場(仮組立・塗装専用工場)開設	
1975年(昭50)	MEC 株式会社宮地鐵工所 再建合理化による人員大幅削減実施 本社・東京工場企業再建合理化(従業員468名／事技職224名・技能職244名を削減) 第一工場閉鎖、全組織東京工場に編入	

社会の出来事

1976年(昭51)	MEC 株式会社宮地鐵工所 第三工場閉鎖、市川工場設備など増設、福山工場用地を広島県に返却	
1980年(昭55)	MEC 株式会社宮地鐵工所 誠備グループによる株式買占め(株価最高値2,950円)	
1982年(昭57)	MEC 株式会社宮地鐵工所 市川工場閉鎖	
1983年(昭58)	MEC 株式会社宮地鐵工所 大型臨海橋梁工場の千葉工場(市原市)に移転し全面操業開始 東京工場(砂町)を閉鎖	
1984年(昭59)	MEC 株式会社宮地鐵工所 MEC 宮地建設工業株式会社 松本工場鉄骨生産S類認定 六郷橋事故	
1986年(昭61)		大鳴門橋開通
1988年(昭63)	MEC 株式会社宮地鐵工所 創業80周年	瀬戸大橋開通
1989年(平 1)	MEC 宮地建設工業株式会社 株式会社成和建設の株式を取得 (現 エム・ケイ・エンジ株式会社 非連結子会社)	
1990年(平 2)	MEC 株式会社宮地鐵工所 株式会社ひまわり(現 株式会社エム・ジー・コーポレーション)設立	
1991年(平 3)		広島新交通システム 橋桁落下事故 バブル崩壊 (1991年～1993年)
1993年(平 5)	MEC 株式会社宮地鐵工所 大型(部材製作)工場完成 遠山社長「日本橋梁建設協会」会長就任(1993年6月～1997年6月)	
1995年(平 7)		阪神淡路大震災
1996年(平 8)	MEC 株式会社宮地鐵工所 松本工場50周年	
1997年(平 9)		アควアライン開通
1998年(平10)		明石海峡大橋開通
1999年(平11)	MEC 株式会社宮地鐵工所 工事部一元化	しまなみ海道開通 (多々羅大橋開通)
2000年(平12)	MEC 株式会社宮地鐵工所 東京都中央区大伝馬町に本社社屋購入、移転	
2001年(平13)		第1次小泉内閣 公共事業費削減
2003年(平15)	MEG 宮地エンジニアリンググループ株式会社 宮地エンジニアリンググループ株式会社設立 業界初の持株会社 東京証券取引所市場第一部上場 急激な公共投資額縮減への対応として株式会社宮地鐵工所と宮地建設工業株式会社を経営統合	

沿革

社会の出来事

2005年(平17)	MEC 株式会社宮地鐵工所 鋼橋談合事件で公正取引委員会から告発されその後勧告に応諾	
2006年(平18)	MMB 三菱重工橋梁エンジニアリング 三菱重工工業株式会社の橋梁／沿岸構造物事業を吸収分割により事業承継し、商号を三菱重工橋梁エンジニアリング株式会社に変更	
2007年(平19)	MEC 株式会社宮地鐵工所 本社ビル(中央区大伝馬町)売却 (土地645㎡建物5,732㎡ 売却額3,400百万円)	
2008年(平20)	MMB 三菱重工鉄構エンジニアリング 商号を三菱重工鉄構エンジニアリング株式会社に変更	リーマンショック
2009年(平21)	MMB 三菱重工鉄構エンジニアリング 千葉県富津市に千葉工場設立、暫定稼働開始	民主党政権 公共工事抑制政策 「コンクリートから人へ」
2010年(平22)	MEC 株式会社宮地鐵工所 景気低迷による建設需要の悪化を受け、鉄骨製造拠点の松本工場を閉鎖 MEC 宮地建設工業株式会社 エム・ケイ・ワークス株式会社を設立(現 非連結子会社)	
2011年(平23)	MEG 宮地エンジニアリンググループ株式会社 宮地技工株式会社(現株式会社エム・ジー・コーポレーション 非連結子会社)の株式を取得し完全子会社化 MEC 宮地エンジニアリング株式会社 株式会社宮地鐵工所と宮地建設工業株式会社が合併 商号を宮地エンジニアリング株式会社に変更(現 連結子会社)	東日本大震災
2012年(平24)		東京ゲートブリッジ開通 東京スカイツリー完成
2015年(平27)	MEG 宮地エンジニアリンググループ株式会社 三菱重工鉄構エンジニアリング株式会社(現 MMB)の株式を51%取得し子会社化 MEC 宮地エンジニアリング株式会社 宮地エンジニアリング松本発電所を長野県松本市に新設し、発電を開始 MMB エム・エム・ブリッジ株式会社 商号をエム・エム ブリッジ株式会社に変更(現 連結子会社)	
2016年(平28)	MMB エム・エム・ブリッジ株式会社 市原工場開所 富山事業所開所	
2017年(平29)	MEG 宮地エンジニアリンググループ株式会社 株式併合(10株を1株に併合)	
2018年(平30)	MMB エム・エム・ブリッジ株式会社 長崎事業所開所	
2021年(令 3)	MEG 宮地エンジニアリンググループ株式会社 監査等委員会設置会社へ移行	
2022年(令 4)	MEG 宮地エンジニアリンググループ株式会社 東京証券取引所市場第一部からプライム市場に移行 中期経営計画策定(2022年度～2026年度)	ロシアによる ウクライナ侵攻
2023年(令 5)	MEG 宮地エンジニアリンググループ株式会社 「資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について」を適時開示	

宮地エンジニアリンググループが持続的成長を続けるためには、

グループ各社と協力会社の社員一人ひとりが

自らが考え行動することができる

グループを創り上げていくことが必要と考えています。

我々はサステナブルな未来へ向けて、

「1千億円企業の達成」と「新たな事業ポートフォリオ」へ挑戦し、

社会インフラの安全・安心を担う会社として、

仕事に誇りとあふれんばかりの情熱を持って、

他社より一歩先を行く会社とするために、

ステークホルダーの皆様と

「共に歩み」「共に成長する」企業として社会に貢献し、

「建設業界のど真ん中で咲き誇れるグループ」を目指してまいります。

創業115周年・設立20周年 記念誌 制作委員会
MEGグループ企画管理本部 IR室
室長 瀬戸井 裕 次長 平岡 輝崇