

DAITETSU

80years of archive

- 線路部門
- 土木部門
- 建築部門

創業

1943

大阪市北区茶屋町38番地の
本社で営業を開始

大阪・湊町・松阪・福知山・米子に
支店を開設

自前の施工能力不足で、工事すべて
株主(下請)へ回る構造

1945

本社社屋、大空襲で焼失、城東線高架下に移転(現在のエスト1番街)
戦後、鉄道当局が自由経済への転換をうたい、一手引き受けの特権を失う

1946

「大阪鉄道工業(株)」に改称、
湊町支店を天王寺支店に変更

1949

国鉄の公開入札で受注は半減
諸官庁、民間へ進出始まる

大鉄工業(株)と
商号復活変更

1951

一般建設業者として
世に処していく決意を表明

1945
城東線高架下の
本社(大阪府)



1950
福知山機関車庫(京都府)



1953
紀勢本線下中島川橋梁災害復旧
(和歌山県)

1953

社を挙げて風水害と戦う
不況下、売上高74%伸びる

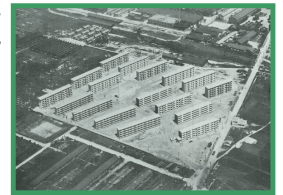
1954

官公庁から相次ぎ受注
公共土木のニーズ高まる

1955

日本住宅公団から大型受注
地方財政低迷、業績に響く

1955
住宅公団 枚方中宮第2団地
(大阪府)



1956 ~ 1959

国鉄の経営不振により苦悩 他分野で受注開拓
名古屋支店開設、松阪支店を津支店に変更

一時は非常措置(社有地の売却、役員報酬のカットなど)で
難局を切り抜けるも内外に問題を抱え、
高度成長時代をよそ目に苦難の時代が始まる
大阪共栄(株)(現:近畿共栄(株))を設立

1960

企業経営洗い直しの機運
経営診断受け、再建委が発足

1961

欠損を計上、業績は底に
「宮川第3発電所」工事が経営圧迫
大阪支店を鉄道部に変更

1962

受注を厳選し利益を確保、前途に光明、低迷脱皮へ
5年ぶりに配当復活、増資も

1963
東海道新幹線鳥飼基地
(大阪府)



1960
津電話局(三重県)

1963 ~ 1968

利益向上に的を絞った受注に努め、手堅く前進
東海道新幹線軌道工事が評価される
売上高50億円を突破
フロンテジャッキング工法の特許を得る

1969

四鉄工業(株)との合併実現
四国支店を開設
山陽新幹線に全力を傾注

1969
東海道本線
立花駅
(兵庫県)



1970
湖西線
堅田付近路盤
(滋賀県)



1970

工事、質量とも新段階に
湖西線堅田で路盤大工事

1972

売上高100億円の大台超す
スラブ軌道工事が本格化

1971

ドルショックにより受注競争激化
社を挙げて大型工事の獲得に



1971
阪神高速湾岸線
築港1工区
(大阪府)

1973

建設資材求めて
悪戦苦闘

会社創立 30 周年迎え
社業躍進に展望



1976 本社ビル(大阪府)

1976

念願の本社社屋が完成
(大阪市淀川区宮原 4 丁目)、
鉄道部を大阪支店に変更
高層住宅工事を相次ぎ受注

1974

大型鉄道工事相次ぎ完成

大阪軌道整備(株)を設立(現:(株)新神戸軌道)

1975

山陽新幹線博多開業に際し総裁表彰

発注少ない公共工事に苦闘

1977

好環境に恵まれ業績躍進

東北・上越新幹線工事に進出

1978

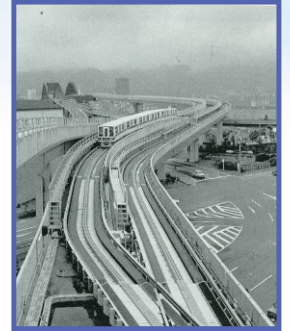
年度間受注 250 億円超える

安全・福利厚生施策定着
(四条畷社宅完成他)

1979

近畿自動車道を手掛けるなど
目立った新分野への進出

OB 親睦の爽友会が発足



1979
神戸新交通
ポートアイランド線
(兵庫県)

1980

資本金が 5 億円を突破
売上高も 300 億円の大台に

1981

イラン・イラク戦争、アフガン紛争が
泥沼化し不況色が強まる
上昇気運に手痛い打撃

1982 ~ 1984

国鉄の民営化を控えた新規投資の抑制で苦慮
受注開拓、社内整備の努力が実り始める
第 3 セクター 3 社へ出資
(三木鉄道(株)、北条鉄道(株)、日本テレコム(株))

1986

暗雲消えて将来に展望
関西新空港などのプロジェクトに対応した営業体制を発足

西日本旅客鉄道(株)が当社に資本参加、
JR 西日本グループの一員に

計画を大きく上回る受注高・工事高、停滞脱して業績躍進

1987

国鉄民営化(JRの発足)

新体制に向け組織体制を整備
(大阪支店を大阪本店に、建築部を建築支店に変更、
津支店廃止、名古屋支店に併合)

1988

年度後半に JR 西日本から大量発注を受けるも、
労務事情のひっ迫によりこなせず



1988
天王寺駅線路切換
(大阪府)

1989

北陸 4 県の営業圏を獲得
企画、提案する建設業めざす
(北陸支店開設)

建築部門の大型受注相次ぎ、
売上高 350 億円を達成



1992
大鉄京都ビル
(京都府)

1990

工事、質量とも新段階へ JR 西日本の出資 34%に
受注高は 29.6%増の 509 億円、売上高は 19.4%増の 418 億円を達成
JR 西日本グループの中核企業に

1991

受注、売上高、驚異の伸び
大阪本店を大阪支店に変更、天王寺支店を阪和支店に変更
嵯峨野トロッキ線を突貫工事で完成

1992

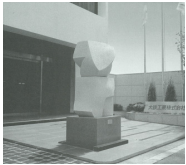
決意新たに躍進の 50 周年 繰越加え受注 1 千億円超す
全国建設業完工高ランキング 86 位に躍進
社有ビルの拡充
(大鉄京都ビル、大鉄米子ビルを建設、上野芝寮新設)

1993

会社創立 50 周年を迎える
新しいシンボルマーク、
コーポレートステートメント「真心と技術で創造
します」を制定



旧・新シンボルマーク



1993
本社玄関前
モニュメント



1993
大鉄
米子ビル
(鳥取県)

大型工事の受注が引き続き順調

(株)ジェイアール西日本ビルト・西日本機械保線(株)
〔現:(株)レールテック〕の2社が子会社に

1994

バブル崩壊による不況の長期化の中、
生き残りを賭けて新生大鉄工業がスタート
社内体制の整備を進める
(施工体制の再構築、営業体制の強化、厚生面の充実)

1995

阪神・淡路大震災へ社を挙げて対応
受注、売上とも過去最高
(受注 892 億円、売上 835 億円)
経営管理室を発足、神戸支店を開設



1995
六甲道駅付近被災状況(兵庫県)

1996

第6次長期経営計画スタート
(大阪支店を土木支店に、阪和支店を大阪支店に変更)
売上高は横ばい、受注は落ち込む
安全革新(SR)委員会発足



1997
京都駅(京都府)

1997

売上高 1,000 億円を突破
全国建設業完工高ランキング
50 位
ISO9001 の認証取得に動き出す
和歌山支店を開設

1999

ホームページを開設し、
情報化時代に対応する環境を整備
ISO9001 全社登録が完了
山陽新幹線で保守用車事故が発生、
組織や業務の見直しが進む
(神戸支店の施工体制見直し、線路部を線路本部に変更)



1999
大阪市中央公会堂(大阪府)

2000
大阪鉄道病院(大阪府)



鳥取県西部地震発生、復旧にあたる
一段の体質強化に向けて
〔「事故防止体制の強化策」を策定〕

2000

2002

安全理念の制定
受注と利益確保の取り組みを強化
全国建設業完工高ランキング 45 位
社内LANの運用開始



2002
九州新幹線
軌道新設(熊本県)

2003

会社創立 60 周年を迎える
執行役員制度を導入した新経営体制の発足
台湾新幹線軌道工事の技術支援



2005

福知山線列車事故で復旧活動
線路・土木・建築の
3 本部制スタート
ERP の稼働



2006
新神戸トンネル
有料道路(兵庫県)

2004

北陸・四国・神戸・福知山地区における豪雨災害の早期復旧に貢献
大阪駅改良プロジェクトが始動、工事へ参画
安全品質部・土木本部発足など組織改正を実施
線路業務管理システム導入・ERP 開発など IT 化の推進

2006

事業年度変更(2007 年度より 3 月決算に)
ISO14001 を全社取得

2007

大阪施設工業(株)と合併
組織改正を実施
(京都支店を開設、安全推進部・品質環境部を新設、建築本部に設計部を設立など)
北陸線路学園を新設
夏・冬作業服、女性の制服をリニューアル

2008

軌道作業責任者「匠」認定制度を導入
電子manifestoの導入と拡大

2009

新・安全理念の制定

触車事故防止強化アクションプランの制定と取り組みを開始

2010

2010

3年連続売上高 1,000 億円達成、4年連続受注高 1,000 億円達成
本社社屋を移転 (新社屋に本社・土木支店・建築支店を集約)
新幹線保守用車衝突事故防止アクションプラン制定
安全推進部・神戸支店に新幹線指導を新設



2010
本社ビル
(大阪市淀川区西中島)

東日本大震災での復旧工事支援
九州新幹線の全線開業
本社新社屋がグッドデザイン賞を受賞

2011

2012

BCPにおける基本事項および初動マニュアルを策定し、災害などの緊急事態への備えを強化

2013

会社創立70周年を迎える
山口県萩市豪雨災害での復旧工事支援

2014

JR西日本の連結子会社化 (グループ参入は 1988 年)
子会社を設立 (北陸軌道(株))
信楽高原鉄道運転再開に寄与
組織改正 (安全本部・安全統括部を新設他)

2016
技術研修センター
(兵庫県)



2011
大阪駅(大阪府)

2015

北陸新幹線の長野～金沢間開業
三田研修センター準備室を発足
北陸線路学園を廃止



2015
北陸新幹線軌道新設
(富山県)

2016

技術研修センターを開所

免震レトロフィット工法の実証実験を実施



2017

経営管理室を廃止⇒企画部・企画部情報システム室・総務部・人事部・経理部を設置
出退勤管理システムの本格稼働
ジェイアールウエスト倶楽部(福利厚生制度)の利用開始
BCS 賞受賞(敦賀駅交流施設「オルパーク」、太子町新庁舎「太子の環」)



2017
都市計画道路
大和川線シールド
(大阪府)

2018

西日本豪雨災害に伴い中国地方で災害復旧工事対応、台風 21 号による関西空港線の復旧工事に従事 (株)ミツテックを子会社化
新たなグループウェア(Office365)を導入、iPad の本格導入を開始、若年層サポート制度を導入

2019

おおさか東線の全線開業
2018年の西日本豪雨災害の復旧工事対応として、広島県(芸備線)にて災害復旧工事に従事
BCS 賞受賞(新山崎南北自由通路)
安全本部を安全品質環境本部に変更

2019
関西空港連絡橋
災害復旧(大阪府)



新型コロナウイルス感染症拡大に伴い 新しい業務形態を実施

新就業管理システム ALIVE の本格稼働



2020
奈良ホテル耐震化
(奈良県)

2022

米子支店エリアを移管(米子支店を廃止)
京橋ブリッジ(株)を子会社化
京都市交通局・神戸市交通局から初受注
どぼくカフェを開催

2023
大阪駅(うめきたエリア)
(大阪府)



2021

給与明細書 Web 化、本社ビルの Wi-Fi 化
大阪メトロから初受注
大雨によるえちぜん鉄道災害の復旧工事に従事

2023

奈良線複線化
大阪駅(うめきたエリア)・新線の開業

DAITETSU

80years of archive

大鉄工業 80年のあゆみ

戦時下で会社発足

1941年（昭和16）12月、日本軍がアメリカの海軍基地、ハワイの真珠湾を奇襲攻撃して太平洋戦争が勃発。大勝利に沸いたのも束の間、1942年（昭和17）6月のミッドウェー海戦では大敗を喫するなど戦局は悪化の一途をたどりました。そんな激動期に大鉄工業株式会社（以下「大鉄工業」という）は産声を上げました。

数ある工事会社が軍需を優先し、利のない鉄道の保守改良工事を敬遠する事態を乗り切ろうとする鉄道省は、各工事会社の持つ資材、機器、労働力を一元的に活用しようと、全国で鉄道局単位の企業統合を推進。その一つとして大阪鉄道局管内の指定請負工事各社が株式を持ち合って生まれたのが大鉄工業です。

新会社社長には、発起人40人の総代である奥村組社長 奥村太平氏が就任しました。

新会社は、鉄道工事の一手引き受けを要請されていたものの、寄り合い世帯で発足間もないため、施工能力はほとんどなく、受注した工事は自ずと株主である工事会社に回さざるを得ませんでした。まさに荒波に

向かう苦難の船出でありました。

さらに終戦後、未だまともな経営が覚束ない中で追い打ちをかけたのが、我が国の政策が統制経済から自由経済に移行したことでした。つまり独占禁止法の施行や公開入札制度の導入などにより、鉄道当局の特命発注はなくなり、一手引き受けの特権を失ったということです。

しかし、こうした経営の根幹を揺るがす危急存亡の事態に見舞われながらも、大鉄工業は真に自立の道を歩むべく、ひたすら事業推進に邁進してきました。会社のなすべきことは、施工力を高めるとともに営業力を強め、直営施工のノウハウを着実に積み上げることでした。要は諸官庁や民間への進出を図り、鉄道外工事を拡大することであったのは言うまでもありません。

こうして難波を極めた会社経営も、年を追うごとに鉄道工事と鉄道外工事が相半ばするほどに完工高を伸ばし、徐々にではありますが、いわば自立の領域にたどり着いたのです。

JR西日本とのパートナーシップを強める

1987年（昭和62）、国鉄は民営分割となり、西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という）が発足します。

そもそも国鉄と大鉄工業は、契約の額の大きさや内容からしてパートナーシップが確立されているともいえましたが、1988年（昭和63）のJR西日本の資本参加（出資率10%）によって両者の関係は名実相伴うも

のとなりました。

以後、1990年（平成2）にJR西日本は、さらなる連携強化を目指して出資比率を34%に高めました。また2014年（平成26）には、1500名を超える株主の整理を念頭に置いた大鉄工業としての自社株買いにより（この時点で株主は1000名以下に）、結果としてJR西日本の株式比率が51.55%の連結子会社になったのです。

こうした流れの中で大鉄工業は、JR西日本の多くのプロジェクト（PCまくらぎ化、高速化、新駅設置、複線化、停車場改良など）で、主たる施工会社としての役割を果たしてきました。日常の設備保守や膨大な安全対策に取り組むのはもちろん、災害などに見舞われた都度、例外なく先陣を切って復旧工事を遂行してきました。とりわけ1995年（平成7）の阪神・淡路大震災の復旧はその最たる事例であり、協力会社そしてJR西日本と一体となって実現した早期復旧は、JR西日本の鉄道が関西において確固たる地位を築く契機となりました。

その一方で、官庁や民間工事にも引き続き積極的に取り組んでいます。施工経験を積み重ねて実力を高め、近年では都市計画道路大和川線シールド工事、新名神

高速道路 高槻ジャンクション工事、太子町新庁舎建設工事などの官庁大型工事を請け負うに至っています。

JR西日本の出資目的には、メンテナンスを担う大鉄工業との連携強化という意味合いに加えて、建設業への事業拡大を大鉄工業というグループを通じて実現するという面があります。したがって、こうした鉄道外領域への進出は、JR西日本の資本政策の趣旨に一致するものであり、加えて大鉄工業自身が戦後の混迷した時代から目指してきた姿と重なるものです。親会社であるJR西日本の施工要請に応えつつ、公共や民間工事に積極的に進出し、その比率を高めて社会に貢献する企業へと成長・発展することを目指す。その結果として、JR西日本グループとしての事業拡大に貢献し、パートナーシップをより一層強化することとなるのです。

～進化への挑戦～ みんなの笑顔で明るい未来を

大鉄工業は建設業として創業以来、鉄道工事を軸に安全・品質・技術力を培ってまいりました。大鉄工業が形にしてきた構造物や建物は、街を造り長きにわたって人々の暮らしを支え続け、また鉄道施設を日夜メンテナンスすることにより、鉄道の安定輸送を実現し社会の日常的な当たり前を創り出しています。大鉄工業は、そしてそこで働く社員たち、協力会社の仲間たちは、そういう社会基盤の維持・創造にやりがいと使命感を感じています。

今後人口減少が確実に訪れることから、鉄道のご利用が徐々に減少していくことは自明の理でした。したがって、JR西日本グループのみならず、各鉄道事業者は、鉄道一本足打法からの脱却を図るため、多様な分野での事業拡大を徐々に展開しようとしていました。

ところがコロナ禍に見舞われ、10年後の社会が突如

として、しかも断層的变化でもって出現したのです。コロナ出現から2023年で3年が経過し、その間、手探りでの試行錯誤を重ねながら、徐々にコロナウイルスとのつき合い方が分かってきたように感じます。ウィズコロナ、アフターコロナに対応した行動変容は社会に馴染んできており、人々の行動様式がコロナ前の状況に戻ることはないと思っています。また、人口減少と相まって、特に建設業界では人手不足・担い手不足が深刻な課題となっています。

これらに対応するためには、施工のプロとしての実力を底上げし、安全にして高品質そして低コストを実現し続ける「構造改革」と「変化への対応」が必要です。その推進力は、技術力を背景とした質の高いマネジメントであり、不可逆的な行動様式となった時代に対応する際にも欠かせないものだと考えます。つまり、目前の課題に対し、施工屋としての工夫を重ねて（構造改革）、

現実的な解決策を見出していくこと（変化への対応）の積み重ねを大切にすることであると考えております。

そうした営みの象徴として、大鉄工業 80 周年を迎えた 2023 年 3 月 18 日は、奇しくも JR のダイヤ改正日であり、まさにその日に未来を予感させる大阪駅（うめきたエリア）が開業し、長きにわたり取り組んできた奈良線の複線化・輸送改善が完成しました。

この象徴的な 2 大プロジェクトに限らず、大鉄工業は創業以来の歴史のなかで、新線の敷設や新駅の建設などを数知れず成し遂げ、鉄道施設の修繕や更新、災害復旧はもとより、高速道路や商業施設、病院・学校・住宅・

マンションの建設など、社会基盤の維持・創造を担ってまいりました。

今後とも、親会社である JR 西日本の施工要請に可能な限り応えつつ、積極的に公共・民間工事に進出し、また近未来には社会インフラのマネジメント事業などにも参画したいと考えております。

これらを通じて、大鉄工業は持続的に成長・発展し、JR 西日本グループの収益にも貢献して、創業 100 周年、そしてさらにその先を迎えたい。そのためにも「進化への挑戦」を果敢に続け、「みんなの笑顔で明るい未来を」創り出すことを目指して前進していきます。

