

西武鉄道 仕事紹介

going

SEIBU RAILWAY



going

SEIBU RAILWAY

西武鉄道では、西武グループの『グループビジョン』のスローガン
「でかける人を、ほほえむ人へ。」のもと、鉄道事業を中心に
“お客様の行動と感動を創りだす”サービスを展開しています。
安全で快適な電車運行を通じて、お客様の行動を広げ、
お客様のほほえみをつくるのが私たちの最大の喜びです。

CONTENTS

ご挨拶	1
会社概要/仕事紹介	3
運輸部	5
電気部	9
車両部	13
工務部・建設部	17
キャリアステップ	21
教育制度	23
福利厚生施設・制度	25

西武鉄道にご興味をお持ちいただき、ありがとうございます。

西武鉄道は、東京の中心である池袋・新宿を起点に東京都西部及び埼玉県南西部を走る176.6kmの路線を展開しています。沿線には、歴史を感じさせる名所を始め、自然を満喫できる観光地、楽しいレジャー施設など、魅力あふれるエリアが広がっています。

通勤や通学のために沿線を行き来するお客さまはもちろん、観光に訪れる方など、たくさんのお客さまを乗せ、安全で快適な電車の運行を支えているのが鉄道事業です。

安全・安心な電車運行のため、そしてお客さまのご要望に細やかに応えるために当社ではさまざまな分野で社員が活躍しています。駅でお客さまをお迎えする駅係員やスムーズな電車の運行でお客さまを目的地までお連れする乗務員が所属する運輸部、鉄道に欠かせない電力・信号設備などを管理する電気部、日々電車の点検に努める車両部、快適な線路や駅づくりを目指す工務部・建設部。

社員一人ひとりが、「でかける人を、ほほえむ人へ。」のスローガンを実現するため、サービスや技術の向上を目指し、毎日の仕事に取り組んでいます。

going

社会人としての新たな「出発」をイメージして、本誌のテーマを“going”としました。
また、入社した新しい社員の仕事や生活が順調に運ぶように思いを込めました。

[会社概要]

西武鉄道では12路線176.6km、全線92駅で多くのお客さまにご利用いただいています。

[路線数] **12** 路線

[旅客営業キロ] **176.6** km

[駅数] **92** 駅

東京都心と
埼玉県南部を結ぶ
鉄道ネットワーク



川越エリア

川越は江戸の昔から交通の要衝として知られた城下町です。蔵造りの街並みや350年余りの歴史を有する川越まつりなど、江戸情緒が息づくこの街は「小江戸」と呼ばれ、多くの観光客に親しまれています。



西武園エリア

西武園エリアは狭山湖やトトロの森を中心とした豊かな自然とペルーナドーム・西武園ゆうえんち・西武園ゴルフ場などレジャー施設があります。自然散策やウォーキング、野球観戦など、たくさんの方々に楽しめます。

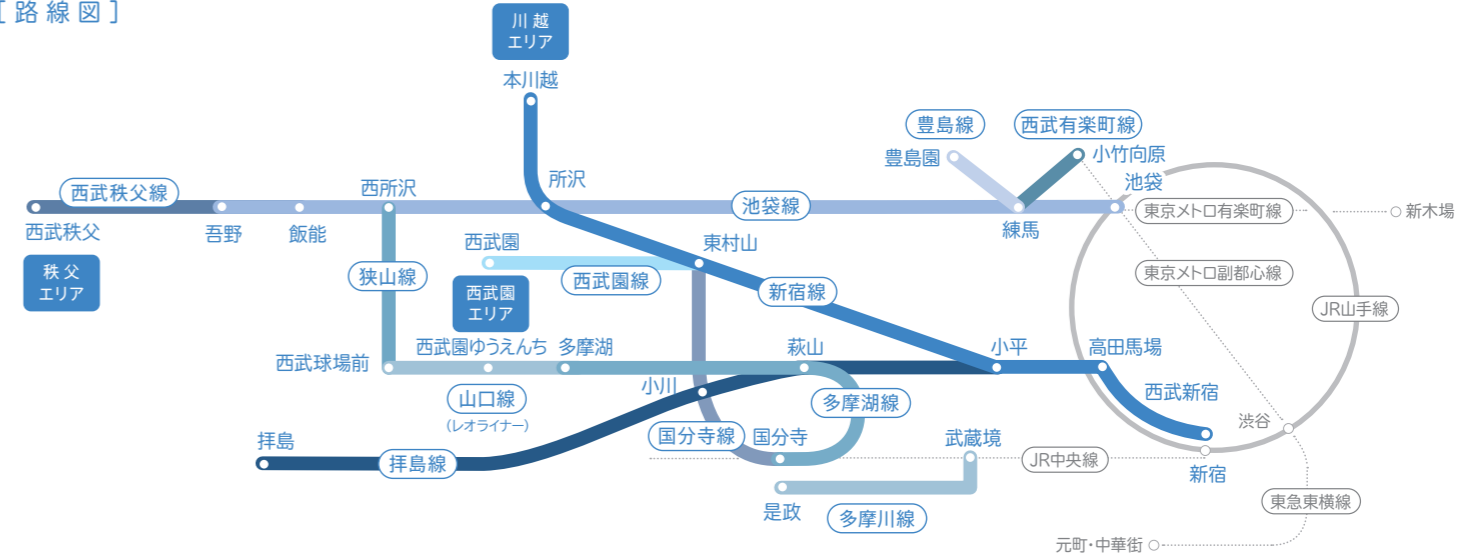


秩父エリア

美しい山野と緑に恵まれた秩父エリア。大自然の中で生まれ、脈々と受け継がれてきた伝統と民俗文化が最大の魅力です。懐かしさを感じるような、ゆったりとした時間と自然を満喫できます。



[路線図]

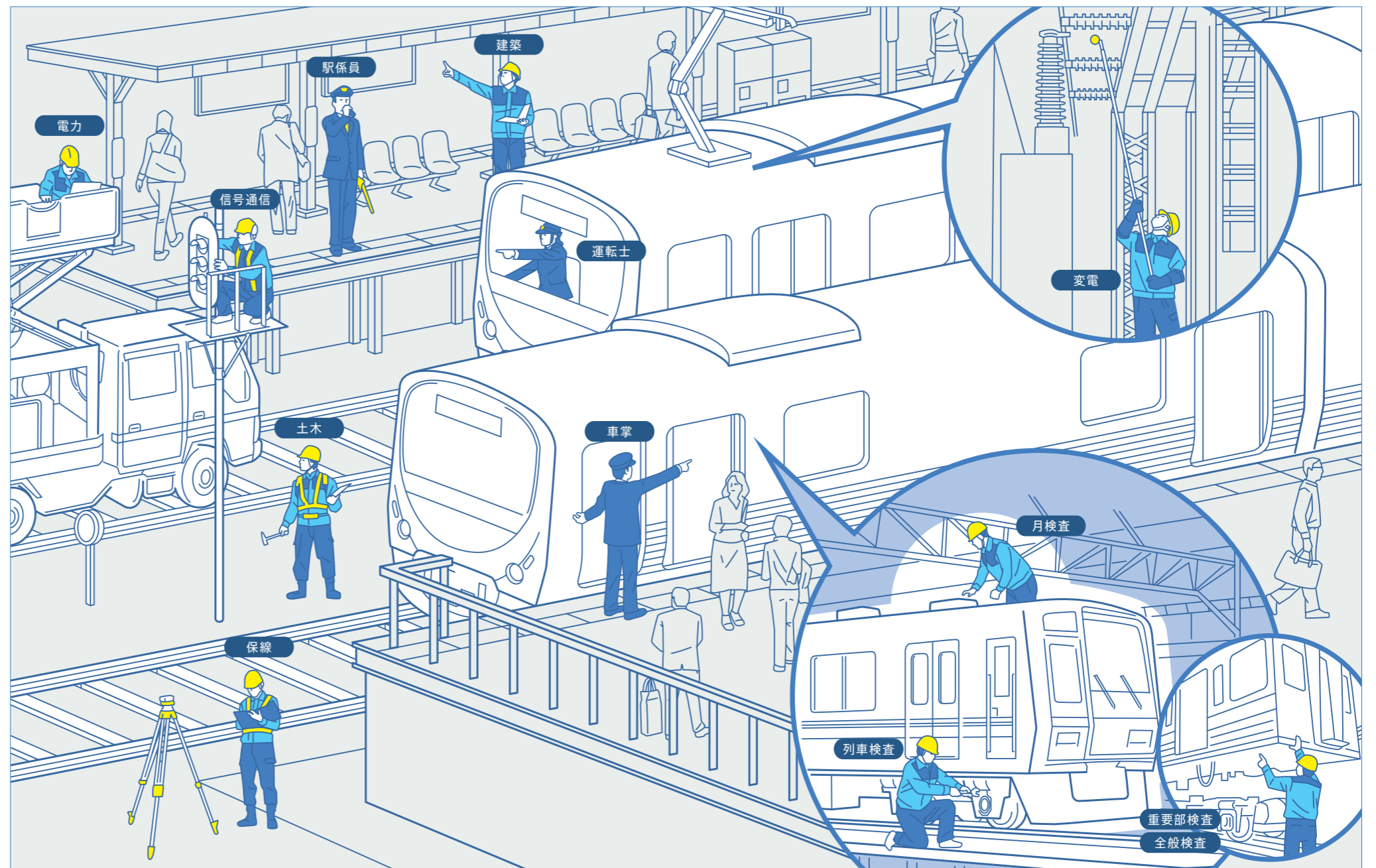
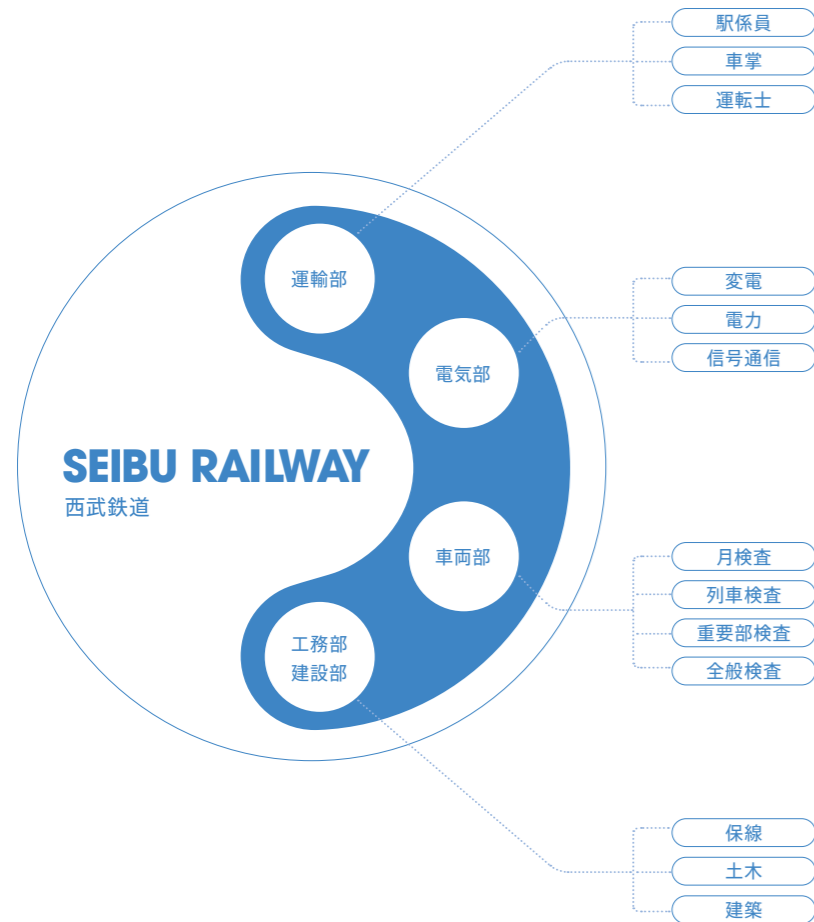


[仕事紹介]

電車や駅を安心してご利用いただくために、お客さまに接する駅係員や乗務員を始め、お客さまから見えな

場所でも、多くの社員が昼夜を問わず働いています。

“西武鉄道を支える部門”





駅係員：特急券の販売

車掌：出発時の安全確認

運転士：運転業務

TRANSPORT
DEPARTMENT

運輸部

【駅係員】——西武線にある全線92駅すべてにおいて、お客さまがよりスムーズに駅・電車を利用できるよう、さまざまな業務でサポートすることが駅係員の仕事です。

〔改札業務〕

改札口でお客さまのご案内・乗り越し精算・払い戻し等のご案内をします。自動改札機の券づまりなどトラブルの対応、車内のお忘れ物対応などさまざまな業務をこなし、お身体の不自由なお客さまも快適にご利用いただけるようサポートいたします。

〔ホーム業務〕

ホームに立ってお客さまの乗降確認、ご案内、電車（車掌）への合図を行います。

〔出札業務〕

自動券売機や自動精算機、窓口処理機などの締切業務を行います。収入の集計や社内端末へのデータ入力、自動券売機の釣銭の補充などを行います。

【車掌】——電車の出発時に、ホームの安全を確かめてドアを閉め、運転士にブザーで合図を送ります。走行中は、すべてのお客さまにわかりやすく聞こえるように配慮しながら車内へ案内放送を行います。また、停車駅・到着ホームの確認などを、車内の連絡装置を使って運転士と確認することもあります。確実なドア扱いとともに、適切な空調の管理などにも気を配りつつ、最後尾から安全運行をサポートします。

【運転士】——乗務する車両によって、ハンドルの形ひとつ取っても多様で、それぞれ個性的。天気やお客さまの人数、電圧の高低などで生じる微妙な変化にも対応しながら、信号の現示を声に出して確認する「信号換呼」を行い、踏切などを含め前方に注意して安全で快適な運転を行います。

INTERVIEW

【運輸部】

01 駅係員

飯能駅管区 営業係 | 原 修平

ONE DAY [駅係員のある1日]

START

- 1 9:00 出勤・始業点呼引き継ぎ
- 2 10:00 自動券売機裏で締切業務。前日の売上を計算します。
- 3 11:15 休憩（昼食）



乗降確認をし、車掌へドア閉めの合図を送ります。

- 4 12:15 ホーム上でお客さまに分かりやすいアナウンスをします。

- 5 14:05 休憩
- 6 14:50 改札業務

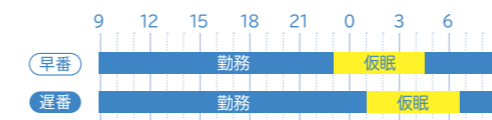
- 7 17:00 休憩（夕食）
- 8 18:00 ホーム業務
- 9 20:45 休憩
- 10 21:15 改札業務

- 11 1:00 (遅番) 業務終了/仮眠
- 12 6:30 起床 / (遅番)業務開始
- 13 9:00 終業

この日は遅番なので、終電後、エスカレーターなど各設備の電源を切り、業務を終了します。

GOAL

1日の勤務形態



1週間の出勤形態



駅係員は、改札口での各対応、ホームでの乗降確認、券売機の精算業務など、駅構内におけるお客さまのご案内を中心に、日々さまざまな業務を行っています。また、通常の業務に加え、輸送障害が発生した時には、振替輸送のご案内や遅延証明書の発行作業などが発生することもあります。どの業務においても駅係員は「いわば駅顔」。そのため、老若男女誰にでも笑顔で明るく接するように心掛けています。そんななか先日、駅に落とし物を取りに来られたお客さまの対応をしたところ、満面の笑みで「ありがとうございます」と言っていた機会がありました。その瞬間、この仕事をやっていて良かったと改めて感じました。入社前は鉄道の仕事にどこか固いイメージをもっていたのですが、想像以上にお客さまや職場の同僚とのコミュニケーションが多く、今は毎日楽しく働いています。

PROFILE
素直な性格で周囲からも好印象。旅行とカメラが趣味で、旅先で見つけたお気に入りの風景をフレームに収めるのが、お決まりの楽しみ方。将来運転士になることをめざし、現在は勉強の毎日。

※所属部署、役職などは取材当時のものです。



迎える
「お客さまを常に笑顔でお迎える。」

02 車掌

小手指乗務所 車掌 | 菅原大輔

ONE DAY [車掌のある1日]

START

1 14:30 乗務20分前 出勤・始業点呼



2 14:40 乗務前打ち合わせ。今日1日ペアを組む運転士と乗務に対する共通認識を持ちます。



3 14:50 乗務開始。ホームの安全を確認しドアを開め、運転士に合図を送ります。



4 16:30 休憩

5 17:00 乗務開始

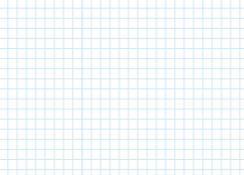


6 18:30 休憩(夕食)

7 19:30 乗務開始。すべてのお客さまに分かりやすく車内への案内放送。

8 21:00 休憩

9 21:30 乗務開始。車内の室温を確認し、空調を管理します。



10 23:30 乗務終了/仮眠

11 5:00 起床/乗務開始

12 7:30 休憩(朝食)

13 8:30 乗務開始

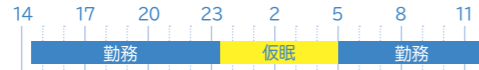
14 10:30 休憩

15 11:00 乗務開始

16 12:00 終業

GOAL

1日の勤務形態



※乗務開始時間により、出退勤時間が異なります。

1週間の出勤形態



※標準的な勤務例です。

届ける

「運転士としてもお客様を安全に目的地まで届ける。」



「人の役に立つ仕事がしたい」という思いで西武鉄道に入社しました。地元の学校の先輩が西武鉄道に就職していたことも大きかったですね。今では私が車掌として、その先輩が運転士として、ともに乗務することもあるんです。地元ではほとんど電車に乗る機会もなかった私ですが、駅係員経験を経て車掌となり、数多くのお客さまの安全をお預かりするという責任とやりがいを持って働いています。特に、電車のドアの開け閉めにはいつも緊張感が伴いますね。乗務所には経験豊富なベテランの先輩も多く、仕事で不安なことがあるときでも温かくフォローしていただけるので心強いです。ともに支え合って仕事をするという職場環境に感謝して、自身も貢献していきたいと思います。今後も車掌として安全に列車を運行させ、勉強を重ねて運転士を目指します。

PROFILE

秋田県出身。高校時代は野球部で、ライオンズファンだったことも西武入社の決め手。現在は乗務所の野球部に所属し、キャッチャーとしてチームを盛り上げ、職場の大会での優勝を目指している。

※所属部署、役職などは取材当時のものです。

03 運転士

新所沢乗務所 運転士 | 榎並知美

ONE DAY [運転士のある1日]

START

1 12:30 乗務20分前 出勤・始業点呼



2 12:40 乗務前打ち合わせ。同乗する車掌と当日の指示、伝達事項、注意点などを確認。



3 14:50 休憩 体を休めてリラックス。



4 12:50 安全確認を徹底! 気を引き締めて乗務開始。



5 15:30 乗務開始

6 17:30 休憩(夕食)

7 18:30 乗務開始

8 21:00 休憩

9 21:30 乗務開始

10 23:30 乗務終了/仮眠

11 5:00 起床/乗務開始

12 7:00 休憩(朝食)

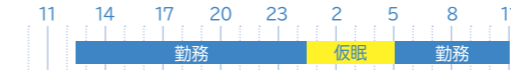
13 9:00 乗務開始

14 11:00 乗務終了

15 12:00 終業

GOAL

1日の勤務形態



※乗務開始時間により、出退勤時間が異なります。

1週間の出勤形態



※標準的な勤務例です。

安全運行

「安全運行への知識・技能を磨き、安全・正確に電車を走らせる。」



学生の頃、西武線沿線に住んでおり、乗車中によく見ていた運転士の姿に憧れて西武鉄道の運転士を目指すようになりました。私たちの仕事は一見シンプルなものに思えますが、安全運行を確実に行うためには、さまざまな知識や高度な技術が必要となります。たとえば同じ型式の車両でも、乗車人数や天候、車両のクセなどによってスピードの出方やブレーキの効き方が違います。運転士は乗車前から当日の運転状況を確認し、乗り心地の良い運転をしなければなりません。また、乗車前の車両点検や緊急時の応急処理も運転士の役割。運転技術だけでなく、車両についての知識も求められます。運転士は、夢を叶えるまでの道のりや職責の重さなど大変なことも多い仕事です。しかしその分、鉄道会社の顔として自分に誇りを持てる職業だと感じています。

PROFILE

目標は生涯ずっと現役でいること。「電車は色々な部署に支えられて走っている」ということを念頭に置いて仕事に取り組んでいる。プライベートでは下町散策や温泉巡りが趣味。お気に入りの温泉は万座温泉。

※所属部署、役職などは取材当時のものです。



変電：経電点検

電力：低圧線設備点検

信号通信：信号機点検

ELECTRIC
DEPARTMENT

電気部

【変電】 電車を安全で正確に動かす源である電気を使用形態に合わせ、各施設に送り出しているのが変電所です。その変電所内の変圧器・整流器・遮断器など各機器の定期点検、変電所内の巡回検査や、変電所に関連する工事の施工管理などを担当。6万6,000ボルトもの高電圧が走る場所での作業もあるため、安全第一で業務に取り組んでいます。

【電力】 電車をスムーズに運行するためには、変電所から受けた電気を、電車を始め、駅の券売機やエスカレーター、照明などあらゆる電気設備に送り届けなければいけません。常に安定的に電気を供給できるよう、昼夜を問わず、電気関連設備の保守・点検、施工管理などを実施しています。電気を扱う装置は、すべてデリケート。どんな些細な不調も見逃さないように、細やかに点検します。また停電状態での作業は夜間となり、終電車後から初電車までに行います。

【信号通信】 電車の安全運行を確保するために重要な設備である信号機、踏切、電気転てつ機、運行管理システム、ATS（自動列車停止装置）などの保守・点検や工事を行います。信号機はもちろん、踏切や転てつ機などにもさまざまな信号機器が凝縮されているため、作業には細心の注意が必要。転てつ機の点検作業などは列車間合いでの点検も行うので、触車災害など作業時の安全への配慮も欠かせません。

INTERVIEW

04

【電気部】

変電

飯能電気所 電気技術係

山崎佑希

ONE DAY [変電のある1日]

START

1 8:30 出勤・始業点呼



作業予定の確認と危険予測



2 10:00 変電所の機器点検。変電所へ移動して、架線へ供給する電力の点検。高電圧が走る場所での作業であるため、安全第一で取り組みます。



3 12:00 休憩（昼食）緊張感をやわらげる仲間達とのひとときです。



4 13:00 変電所の機器点検および継電器点検。異常がないか確認します。



5 16:00 事務所へ移動。デスクワーク

GOAL

6 17:15 終業

1日の勤務形態



※電気技術係は作業の状況により、交代で夜間作業を担当します。

1週間の出勤形態



※標準的な勤務例です。

沿線一帯の電車を動かす電力供給や、施設点検・保全を中心に担当しています。定期的な巡回や作業で小さな異変や故障の予兆を感じ取りトラブルを未然に防ぎます。鉄道に興味を持ったきっかけは幼い頃両親に連れられて訪れた鉄道博物館。学生時代は電気工作物に関心があり、学んだ電気の知識を活かして多くの人に必要とされる仕事をしたいと思い鉄道会社への就職を考えました。西武鉄道は施工管理のみならず、直営作業も多く自ら手を動かして作業ができる点、お客さま目線で様々な挑戦をしている点に魅力を感じました。目に見えない電気が相手の仕事は難しさもあり、特に夜間作業時は、終電車から初電車までの限られた時間の中で点検・清掃・取替等を行わなければならない、大変な部分もありますが、作業後に異常なく初電車が運行しているところを見ると、やりがいを感じます。

PROFILE

プライベートは趣味の旅行や、テニスをするなどアクティブに過ごす。他にも、プログラミングの勉強に時間を忘れて没頭することも。何事にも積極的に向き合うことで、公私ともに充実した毎日を送っている。

※所属部署、役職などは取材当時のものです。



保つ

変電所の機能を点検・保全し、沿線一体に電力を供給する。

05 電力

保谷電気所 電気技術係 | 志賀史隆

ONE DAY [電力のある1日]

START

1 8:30 出勤・始業点呼



作業予定の確認と危険予測



2 9:15 高圧線設備点検。駅内に送り届ける電気の設備点検です。



3 12:00 休憩(昼食)



4 13:00 架線設備を巡回して点検します。少しの異変も見逃さないようしっかりと確認します。

5 16:00 夜間作業のために軌陸車の点検。

6 17:15 業務終了/仮眠

7 22:00 夜間作業

8 6:45 終業

GOAL



1日の勤務形態



※電気技術係は作業の状況により、交代で夜間作業を担当します。

1週間の出勤形態



※標準的な勤務例です。

動かす

365日、電車と駅に電気を届け、動かし続ける。



電車の生命線である架線や、照明を始めとした駅構内の電気設備の保守、点検、施工管理が、現在私が所属している職場の仕事です。架線の断線や電力供給機器の故障は、即電車の停止に繋がってしまうため、取り組む作業は重要なものがほとんど。どんな不調も見逃さない集中力が求められます。私はまだ技術も知識も勉強中なのですが、先輩社員たちは皆、職人という呼び方が似合うスペシャリストばかり。専門的な作業はもちろん、工具の使い方など基礎からしっかりと教わっています。入社当初は「分からないことが分からない」状態だったのですが、入社後にしっかりと現場で学ぶことができたため、最近では先のことを考えながら動けるようになってきました。これからも先輩たちの技術を吸収し、技術者としてひとり立ちできるようになりたいと思っています。

PROFILE

「西武鉄道の魅力は仕事もプライベートも充実できる点」と挙げるように、最近結婚もして公私ともに順風満帆。座右の銘は、かつて先輩に言われた「因果応報」。良い行いも悪い行いも自分に返ってくるつもりで仕事に取り組んでいる。

※所属部署、役職などは取材当時のものです。

06 信号通信

保谷電気所 電気部 | 清水嵩弘

ONE DAY [信号通信のある1日]

START

1 8:30 出勤・始業点呼



作業予定の確認と危険予測



2 9:15 信号機の点検。正常に通電しているか確認します。



4 13:00 踏切の設備点検。



3 12:00 休憩(昼食)



5 15:00 事務所へ戻り上長への作業報告。



6 16:00 報告書作成

7 17:15 終業

GOAL

1日の勤務形態



※電気技術係は作業の状況により、交代で夜間作業を担当します。

1週間の出勤形態



※標準的な勤務例です。

守る

自動列車停止装置や信号機などを正しく稼働させ、安全を守る。



私が西武鉄道に惹かれたのは「回生電力吸収装置」の導入など、鉄道業界のなかでも先進的な取り組みに挑戦しているからでした。現在は信号通信を担当し、列車間隔や速度を制御するATS-ATCをはじめ、信号機、踏切、ホーム上の行先表示器などの保守・工事管理を行なっています。お客様の安全を守るという使命感と社会インフラを支えているという大きな充実感があります。あるとき新旧設備の切り替えを夜勤で担当したことがありました。無事に任務を終え、朝、列車が安全に運行している様子を確認したときは、この仕事は目立たないけれど社会にとって非常に大切な仕事であると感じ、感動したのを覚えています。これからは学生時代に培ってきた知見も活かしながら、次世代の信号システムの導入に挑戦していきたいです。

PROFILE

幼い頃から沿線で過ごしてきた西武線の「申し子」。趣味は写真や旅。ひとたび電車に乗れば、他社線も含めできるだけ最前部に向かい、各種設備の異常の有無を意識せずとも確認してしまう「保守のプロ」でもある。

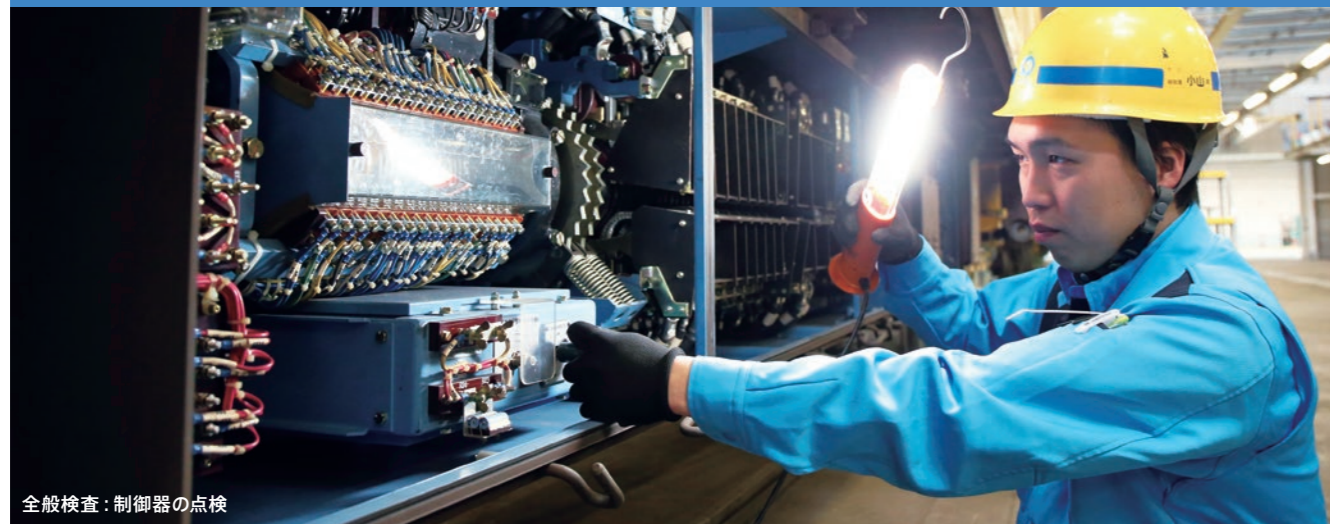
※所属部署、役職などは取材当時のものです。



月検査：連結器の点検・整備



列車検査：パンタグラフの点検



全般検査：制御器の点検

RAILWAY
VEHICLE
DEPARTMENT

車両部

【月検査】—— 車両の使用状況に応じて3カ月を超えない期間ごとに行う検査です。制御装置、空調装置、保安装置など各装置の状態及び機能について行う定期検査をいいます。

【列車検査】—— 列車の運転状況に応じて、少なくとも10日に1回行う検査です。主にブレーキ装置や照明装置、パンタグラフなどを検査します。

【重要部検査】—— 車両の使用状況に応じて、4年又は走行距離が600,000kmを超えない期間のいずれか短い期間において行う検査です。車両の重要な装置の主要部分について行う定期検査をいいます。

【全般検査】—— 車両の使用状況に応じて、8年ごとに行う検査です。定期検査としては最も大掛かりで、車両の制御装置、走行装置、ブレーキ装置など主要部分を取り外して総合的に検査を行います。

INTERVIEW

【車両部】

07 月検査

池袋線車両所 小手指車両基地 車両技術係

齋藤紀允

ONE DAY [月検査のある1日]

START

1 8:45 出勤・始業点呼・現場点呼



作業予定の確認と危険予測



4 12:30 休憩(昼食)



5 13:30 仕上がり試験。全ての検査が終了したら電源を入れて動作確認をします。



2 9:30 制御器の点検・整備。



3 11:00 連結器の点検・整備。

6 17:30 終業

GOAL

1日の勤務形態



1週間の出勤形態



※標準的な勤務例です。

さまざまな装置の点検や動作確認を、車両ごとに3カ月を超えない期間に1度の割合で行うのが月検査の仕事です。検査項目は列車検査班と近いのですが、私たちは検査頻度が少ない分より細かく点検や清掃、消耗品の交換などを行います。特に連結器や制御装置といった金属同士が触れて通電させることで動作している箇所は、埃や汚れに対して非常にデリケートなので、ブラシなどによる念入りな手入れ、点検が必要です。各検査が終われば、最後に実際の全体動作確認を行う「仕上がり試験」を実施し、1編成の検査は完了。お客さまの安全のため、常に正しい作業を行うためには、正しい知識が必要となります。日頃から、自らが学び、経験を積むことの大切さを感じています。また、自分が検査した車両が走っている姿を見ると嬉しく思うとともに、責任感とやりがいを感じます。

PROFILE

社内のサッカーチームに所属し、休日にはプレイヤーとして汗を流す。社内行事にも積極的に参加することで、部署や職場を越え、多くの人との繋がりを築き、充実した社会人生活を送っている。

※所属部署、役職などは取材当時のものです。



防
ぐ

徹底した検査・修繕で、事故や故障を未然に防ぐ。

08 列車検査

池袋線車両所 小手指車両基地 車両技術係 | 齋藤稜太

ONE DAY [列車検査のある1日]

START

1 8:45 出勤・始業点呼



作業予定の確認と危険予測



2 9:15 検査・修繕。パンタグラフの圧力や動作を点検。



3 11:00 検査・修繕。ブレーキ装置の点検。適正な状態に調整します。



4 12:30 休憩(昼食)

5 13:30 検査・修繕

6 17:30 休憩(夕食)

7 18:30 構内作業

8 22:20 初電前の作業に備えて仮眠。

9 3:50 出庫作業。



10 8:45 終業

GOAL

おやすみなさい

1日の勤務形態



※勤務形態は、日勤のみの担当者と宿泊のみの担当者にわかれます。また、宿泊勤務には夜間作業があり、早番と遅番にわかれます。

1週間の出勤形態



※標準的な勤務例です。

調べる

隅々まで車両を調査し、日々の安全に寄与する。



各車両において、10日を超えない期間に1度実施される定期検査を担当します。その検査内容は幅広く、ブレーキ装置の調整、パンタグラフの圧力や動作の確認、ドアの点検、異音のチェック、各装置の故障対応などさまざま。また、運行中の車両で異常が発生した際に、すぐさま現場に急行し修理を担当する業務も行っています。24時間体制の肉体労働、かつお客さまの安全を担うという神経を使う仕事は大変な面も多いですが、その分のやりがいもあります。学生時代、普段何気なく乗ってきた電車が「こんな仕組みで動いていたのか」という発見が多く、電車をより深く知ることができることに喜びを感じています。個人的には先日、構内運転士の資格を取得し、現在車両基地と駅間の車両運転を担当しているので、より責任感をもって日々業務にあたっています。

PROFILE

休日にはバイクにまたがりツーリングに出かけるというアクティブな一面をもつ。他にもスキーボードやカメラなど多彩な趣味で休日を充実させている。

※所属部署、役職などは取材当時のものです。

09 重要部検査・全般検査

武蔵丘車両検修場 車両技術係 | 小山夏樹

ONE DAY [重要部検査・全般検査のある1日]

START

1 8:30 出勤・始業点呼



整備・修理が必要な車両の報告と故障車両などの情報共有。

2 8:50 現場点呼



各セクションに分かれ、作業予定の確認と危険予測。



3 9:00 検査・修繕。制御器の点検。車両から取り外した制御器を入念に点検。



4 12:30 休憩(昼食)



5 13:30 検査・修繕。スイッチの修繕・交換。

6 17:15 終業

GOAL

1日の勤務形態



1週間の出勤形態



※標準的な勤務例です。

見定める

どんな小さな故障も見逃さず、電車を再び蘇らせる。



3カ月以内に1度の月検査や日々の日常検査により、車両は常に正常な状態を維持しています。しかし、時間的・作業範囲的に制約のあるそれらの検査だけではすべての箇所はチェックできません。現在私が働いている車両検修場で行うのは、車両の各部品にまで及び徹底的なオーバーホール。8年に1回の「全般検査」と呼ばれる作業では、部品のほとんどを車体から外し、点検、修理、交換を行います。その中で私は制御器班に所属し、電車のスピードをコントロールする制御器の検査や修理を担当しています。制御器はいわば電車の心臓部。営業中に故障してしまうと運行に遅延が発生するだけでなく、最悪の場合事故に繋がることも考えられます。それだけに作業には深い知識と集中力が必要不可欠。決められた検査基準をシビアに判断し、より完璧な車両づくりに取り組んでいます。

PROFILE

興味のあることには積極的に挑戦するタイプで、休日はスキーボードやフットサル、筋トレ、登山などで汗を流す。また会社の上司に誘われたバンドでエレキギターを弾くことも。

※所属部署、役職などは取材当時のものです。



保線：探傷機での点検



保線：線路の掘き固め



土木：土木工事の施工管理



建築：設計会議

ENGINEERING
DEPARTMENT

工務部

CONSTRUCTION
DEPARTMENT

建設部

※連続立体交差事業に関する業務を行う部門です。

【保線】—— 西武鉄道が有する線路は、お客さまを乗せて電車が走行する部分だけで176.6km。それらの線路を、いつも適正な状態に保つため、定期的に保守・点検作業を実施。電車の安全で快適な運行を足元から強力にバックアップしています。

【土木】—— 西武鉄道は、高架橋や橋梁、トンネルなど線路に関するさまざまな土木構造物を有しています。立体交差化などの計画を含め、それらの土木構造物に関する工事の設計や積算、施工管理を担当し、定期的な保守や点検、補修の計画・管理も行います。沿線風景の一部となるものを造るダイナミックな仕事でありながら、日々の細やかなメンテナンスで安全輸送を支える責任のある大切な仕事です。

【建築】—— 西武鉄道では、より安全で快適なサービスをお客さまに提供するため、駅舎などのリニューアル工事やメンテナンスを実施しています。建築の担当者は、それらの計画や設計、積算、施工管理を担当しており、地域のみなさまに親しまれ、ご利用いただくお客さまに使いやすく、長く愛され続ける鉄道の施設づくりを目指しています。

INTERVIEW

【工務部】

10 保線

上石神井保線所 技術員 | 坂井孝弘

ONE DAY [保線のある1日]

START

1 8:30 出勤・始業点呼



作業予定の確認と危険予測



2 9:00 測量。
レールの状態を確認します。



4 13:00 ホーム測定



5 15:00 工事の積算や設計などのデスクワーク。

6 17:15 業務終了/仮眠

7 22:00 夜間作業

8 6:45 終業



GOAL

3 12:00 休憩(昼食)
同僚との楽しいひとときです。

1日の勤務形態



※保線技術係は作業の状況により、夜間作業を担当します。

1週間の出勤形態



※標準的な勤務例です。

入社から約5年間、保線区係員として実際に線路の保守・点検業務に従事し、その後保線所に配属になりました。現在の私の仕事は、管理業務担当として保線工事に関わる設計・積算・施工管理などを行うことです。自らの手を動かして線路を直す保線業務に対し、管理業務は工事全体をコントロールすることが主な役割。自分の判断ミスで電車の運行や工事のスケジュールに遅れが発生してしまうこともあるため責任は重大です。時にはプレッシャーを受けることもあります。ダイナミックな仕事の高揚感や、大規模な工事をやり遂げたときの達成感はこちらでしか得られないものだと感じています。また、管理業務は運輸部や電気部など他部署との打ち合わせが多いことも特徴です。さまざまな人と協力し合いながら作業を進めていくため、チームで仕事をしているという一体感が得られる職場でもあります。

PROFILE

西武鉄道に入社が決まり福岡から上京。休日はソフトボールやスノーボードなどをして過ごすことが多い。仕事終わりに行く会社の仲間たちとの飲み会も楽しみのひとつ。今後の目標は、仕事の精度をさらにあげていくこと。

※所属部署、役職などは取材当時のものです。



繋ぐ
「」

工事全体をコントロールし、電車の生命線である線路を維持する。

11 土木

ONE DAY [土木のある1日]

START

1 8:30 出勤・始業点呼



2 10:00 建造物の点検。ハンマーによる打音検査で、コンクリートの剥離がないか確認します。



3 12:00 休憩(昼食)



4 13:00 点検結果のまとめ。



5 15:00 今後の工事について打ち合わせ



6 17:15 終業

GOAL

1日の勤務形態



※建設事務所では作業の状況により、夜間作業を担当します。

1週間の出勤形態

日	月	火	水	木	金	土
公休	日勤	日勤	非番	日勤	日勤	公休

夜間作業

※標準的な勤務例です。

続ける

確認・修繕を続け、安全運行の土台作りを担う。



私の部署は、鉄道に関する橋やトンネル等の土木構造物の建造・補修・維持・管理などを行い、工事を安全かつ迅速に進行させる役割を担っています。現在の担当は、コンクリートのひび割れ箇所の定点観測、点検ハンマーによる打音検査、橋の支点の目視確認などさまざま。また、施工管理担当として現場で働く方たちへの安全指導や進捗状況の確認も行いますし、工事の工程表やCADで図面を作成し、自ら管理します。各作業は派手ではありませんが、線路を支える土木構造物を造るという規模の大きな仕事です。そのため、工事が完了し、初電車が走る瞬間には大きな達成感があります。土木の仕事は幅が広く、もちろん入社当時は、右も左もわからないという状態でした。それでも「わからないことは何でも聞いてくれ」と言ってくれる上司が多いので、今では新しい知識を得ることが仕事の楽しみのひとつになっています。

PROFILE

保線の仕事を数年経験した後、現在の土木部門に異動。社内は野球好きが多いなか、大のサッカー好きとして有名。月2~3回ほどのプレーはもちろん、海外サッカーのTV観戦にも夢中。

※所属部署、役職などは取材当時のものです。

12 建築

ONE DAY [建築のある1日]

START

1 8:30 出勤・始業点呼



2 9:30 上長に工事計画の相談。

4 12:00 休憩(昼食)



3 10:30 設計会議。工事の内容・進捗について擦り合わせをします。



5 13:00 積算業務



6 14:30 施工現場で状況の確認・点検



7 16:00 設計図面を確認。工事の進捗を再度チェックします。

8 17:15 終業

GOAL

1日の勤務形態



※建設事務所では作業の状況により、夜間作業を担当します。

1週間の出勤形態

日	月	火	水	木	金	土
公休	日勤	日勤	非番	日勤	日勤	公休

夜間作業

※標準的な勤務例です。

造る

専門知識で、人と街に愛され続ける駅を生み出す。

電車の乗降場所としてはもちろん、街のシンボルとしての役割も担う駅。そんな駅の建設・改修計画の立案や施工管理を行うのが、鉄道会社における建築部門の仕事です。私は昨年まで本社の施設課に所属し、駅のリニューアルなどを手がけていました。その後、建設事務所に異動となり、現在は施設管理班として待合室やトイレなどの施設の点検、修繕を担当しています。数多くの人が365日使用する駅は損耗が激しく、日常的なメンテナンスが欠かせません。また、老若男女さまざまな人が利用されるため、わずかな床の段差や壁のひび割れも、転倒や擦過傷などに繋がってしまう恐れがあります。私たちの使命は、人に優しい駅を生み出し、そして駅を長持ちさせること。建築という専門知識を駆使して、人々のより豊かな生活に貢献したいと思っています。

PROFILE

仕事上の目標は、一級建築士や施工管理技士などの資格を取得すること。趣味は世界各国の置物や陶器のコレクション・観賞で、休日は都内の民芸品店や展示会を巡っている。共通の趣味の話ができる同年代が見つからないのが悩み。

※所属部署、役職などは取材当時のものです。



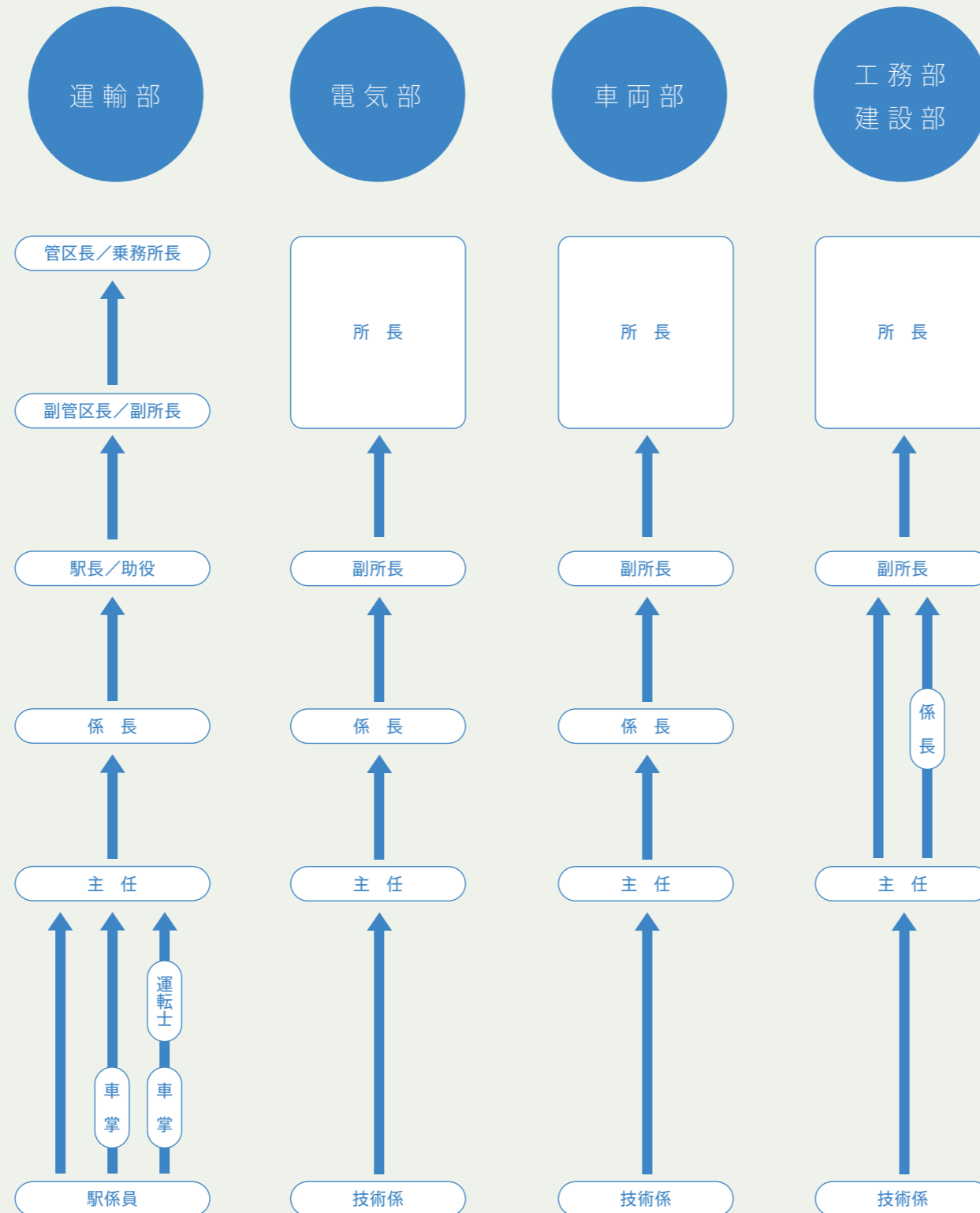
CAREER STEP

キャリアステップ

入社後どのように成長していけるのか、各部署ごとのキャリアステップ例をご紹介します。

入社後のキャリアステップ例

※ステップアップには、それぞれ試験が実施されます。



管理職の仕事とは?

運輸部 池袋駅管区 高田 徹

駅の責任者として、お客さまからの意見のとりまとめや各種報告書の確認などを行っています。また、トラブル時には直接お客さま対応をすることも。現場の係員ひとりに対応しきれない事案の場合に、現場に急行します。その際、お客さまの話を丁寧に聞き、毅然とした態度で臨むことでその場を治めます。上に立つ者としてまず大事なのは部下に信頼してもらうこと。そのため、何かあれば即行動することを心掛けています。部下のマネジメントは、個人に合わせた対応が大切なので、ひとりひとりに寄り添って、日々業務に励んでいます。



運輸部 運転司令 田中 光樹

駅係員・車掌・運転士を経て運転司令に配属になり、現在は運転司令係主任を務めています。司令員の役割は、電車の運行を管理することです。通常、信号や転つ器は自動制御されていますが、輸送障害などが発生した場合には司令員が運転順序や折り返し駅などを任意で変更しなければなりません。「トラブルが活躍の場」とも言える仕事のため、緊迫した状況の中での作業を迫られることも多々あります。そんな時でも念頭においているのが、お客さまの安全をいかに守るかということ。常に冷静な判断を心がけ、ダイヤを迅速に正常運行に戻すことを心がけています。



運輸部 小手指乗務所 猪口 祐基

駅係員・車掌・運転士を経て、現在は自身の乗務と並行して運転士の指導・教育に当たっています。現場での実践を通して運転士をマンツーマンで育成するのが私の役割。ひとつひとつの動作の基本が守られているか、万一ミスをした場合にはいかにして再発防止を図るのかを厳しくチェックします。人によって効果的な指導方法が異なり、その分苦労もありますが、後輩が一人前になってひとりでの運転している姿を見ることは大きな喜び。お客さまの安全を守る責任と誇りを、これからも多くの運転士候補に伝えていきたいと思っています。



電気部 電気事務所 新井 義則

管理職という立場になり、自分の裁量でできる仕事が増えた印象です。例えば、池袋駅のリニューアル工事の際に導入した新しい電気設備は、私が主導して設計をし、現場のスタッフに使用方法などを指導させていただきました。仕事に対して受身ではなく、自らの意思を反映できているため、毎日が本当に充実しています。いずれ後輩も増えていくと思いますので、その全員にコミュニケーションの大切さを伝えていきたいですね。どんな仕事も人と人との関係で成り立っているため、日々感謝を忘れないような部下をこれから育てていきたいなと思います。



車両部 武蔵丘車両検修場 武石 啓一

一度分解された車両を再び営業路線に戻すためには、組み立て後の徹底的な検査が欠かせません。私の仕事は検査班の副所長として、検査の工程や所属員の作業などを管理することです。ひとえに所属員といっても、ベテランと新人では技術力に差があります。大切なのは彼らの能力をきちんと把握し、適材適所に配置すること。簡単すぎる仕事だけでは成長できませんし、能力を過剰に超えた作業ではケガや事故などに繋がってしまいます。マネジメントには正解がないため、日々試行錯誤しながらよりよい体制づくりに取り組んでいます。



工務部建設部 連続立体交差化事務所 岩瀧 巧

私の事務所では、鉄道の高架化や地下化といった立体交差工事の主幹部としての業務を行っています。現在はプレイングマネージャーという役割で、自治体や協力会社とのやりとりから現場の施工管理まで、幅広く業務を担当中。そんななかでも部下に対しては、常にモチベーションを高められるような接し方を心掛けています。毎日やりがいを感じながら働くことが、高いパフォーマンスの発揮につながるためです。どの業務も「電車が普通に動く」ことにつながる重要な仕事。チームワークを大切に、今日もお客さまの安全のために皆で全力を尽くしています。



※所属部署、役職などは取材当時のものです。

未来を描こう。

EDUCATION 教育制度



西武研修センター

入社後に社員の訓練・教育を行う研修施設です。100インチのプロジェクターや、3面マルチスクリーンの運転シミュレーターなどを使って、車掌・運転士を養成します。



電車運転用シミュレーター

1号館	2号館	3号館
<ul style="list-style-type: none"> ● 教室5室 (各40人収容) ● 事故情報展示室 (40人収容) ● 視聴覚室 (108人収容) ● 調整室 (ビデオ編集他) ● CAI教室 (40人収容) ● 図書室 ● 信号教材室 ● 線路教材室 ● 駅務機器室 ● シミュレーター教室 	<ul style="list-style-type: none"> ● 研修室5室 (各40人収容) ● 和室 (95畳) ● 食堂 ● 談話室 	<ul style="list-style-type: none"> ● 和室 (12畳: 7室) ● 洋室 (ベッド2: 36室) ● 浴室 ● シャワー室
<ul style="list-style-type: none"> ● 屋外教材 ● 保線・信号・電力各教材 		<ul style="list-style-type: none"> ● グラウンド ● サッカー場1面



○敷地面積2万2639.19㎡ ○延床面積5,251.08㎡ ○鉄骨鉄筋構造3階建

社員の技術向上を目指した取り組み (一例)

[駅務競技会] 各駅管区での営業知識・接客が優秀な駅係員が代表に選出され、最優秀賞を目指して、そのスキルを競い合います。駅係員のトップである最優秀賞受賞を目指すために、日々の業務に真剣に取り組むと共に、お客さま対応力のスキルアップを目指します。



[総合復旧訓練] 地震等の大規模災害による事故を想定し、万が一の大災害が発生したとき、お客さまの安全を最優先に確保し、早期に復旧できるよう毎年実施している実践的な訓練です。乗客役の一般の方を実際に誘導訓練します。



他にもさまざまな取り組みをしています。

車掌、運転士になるまでの流れをご紹介します。車掌は約3カ月間、運転士は約8カ月間の学科講習や

技能・実務講習を受講します。



支える。

社員の皆さまの生活を現在、将来にわたりサポートいたします。

SUPPORT

福利厚生施設・制度

- 独身寮・世帯用住宅 独身寮は、所沢・萩山・東村山の3カ所にあります。また、新狭山には世帯用住宅があります。
- 体育施設 沿線に柔道場が1カ所、西武ドームテニスコートを1面、社員向けに開放しています。
- 個人積立年金 社員の財産形成並びに退職後の生活の安定を目的とした積立年金制度です。
- 財形制度 在職中の資金づくりを目的とした財形貯蓄と退職後の老後生活をより豊かにすることを目的とした財形年金貯蓄、住宅の取得を目的とした財形住宅貯蓄の3種類があります。
- 各種社員優待 西武グループ各施設・サービス（埼玉西武ライオンズ試合観戦、プリンスホテル、スキー場、ゴルフ場など）が社員優待価格で利用できます。
- 住宅手当 試用期間終了後、支給されます。
- その他 互助会制度・社員持株会・グループ保険制度があります。



ベルーナドーム
©SEIBU Lions



大磯ロングビーチ



苗場プリンスホテル
苗場スキー場

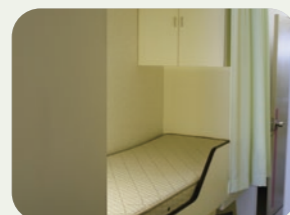
【独身寮概要】



所沢寮 (男性寮)
埼玉県所沢市上安松1272-2

萩山寮 (男性寮)
東京都東村山市萩山町1-1-7

東村山寮 (男性寮・女性寮)
東京都東村山市諏訪町1-8-3



上記いずれかの独身寮への入寮となります。 ※入寮先は弊社が決定します。

- 設備 トイレ、洗面所、洗濯機、乾燥機 (共用)
 ・風呂 (共用)
 ・食堂 (予約制/朝・昼・夕/食券精算)
 朝食 : 6:30 ~ 8:30 (180円)
 昼食 : 11:00 ~ 12:30 (250円)
 夕食 : 17:30 ~ 20:00 (300円)

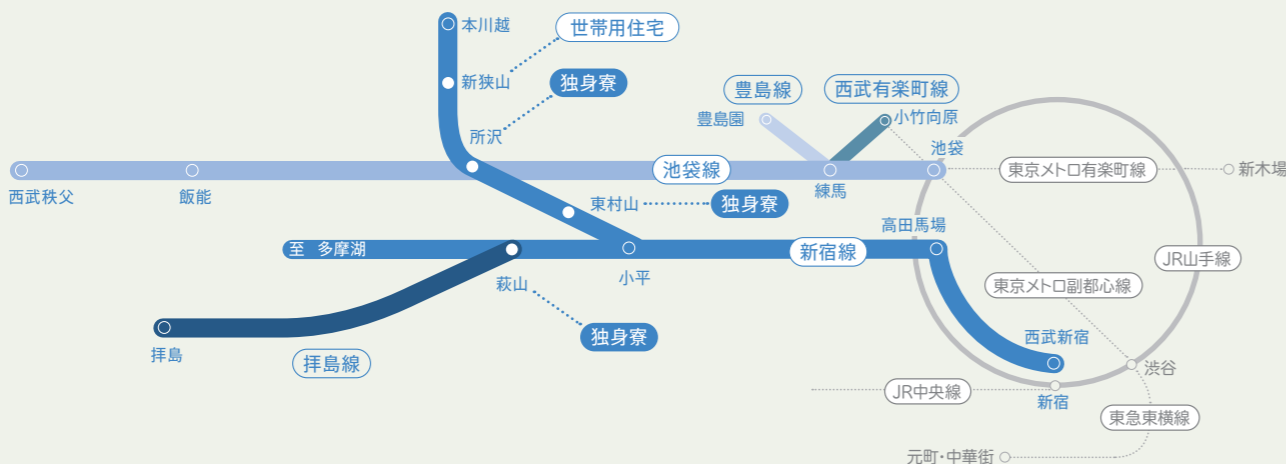
管理体制 各寮3名の寮長が24時間交代で常に管理しています。

門限 原則23:00が門限となります。

寮費 2人部屋使用 : 月額2,500円 / 1人部屋使用 : 月額3,000円
 ※入社後一定期間は2人部屋になります。(大卒を除く。)
 ※上記は2022年3月現在のものです。



寮内観写真



西武鉄道 仕事紹介

going
SEIBU RAILWAY