



ロゴマークのモチーフは、社名の「T」と「建造物」。
上の三つの四角形は左から「未来」「人と愛」「宇宙」、
下の大きな四角形は「大地」、赤色は「決意と情熱」、
青色は「創造力」を表現。人間性豊かな環境づくり
をめざす、鉄建の意欲をマークに込めています。

鉄建建設 公式キャラクター



てっくん けいちゃん



Corporate Report

2019

人をつなぐ、街を結ぶ、未来へ延びる。

安全で安心な社会をつくる。

目次

鉄建建設グループ価値創造のあゆみ	4
鉄建建設グループの概要	6
財務・非財務ハイライト	8
トップメッセージ	10
鉄建建設グループの価値創造プロセス	12
鉄建建設グループのCSR	14
特集 1 震災復興への貢献 三陸沿岸部の鉄道復旧工事を担い、 震災からの復興に寄与	16
特集 2 地域振興への貢献 新たな鉄路がもたらす地域振興 北陸地方の大動脈建設に貢献	18
特集 3 首都圏駅の利便性向上 土木・建築一体型の施工体制で 国家的イベントを支える	20
特集 4 建物再生による地域創生への貢献 地域に賑わいを創出し、まちの記憶を未来につなぐ 鉄建建設の建物再生	22
特集 5 海外インフラ整備による経済発展への貢献 東南・南アジア地域のインフラ事業に参画し パートナー企業とアライアンスを構築	24
事業別成長戦略 土木事業	26
建築事業	28
鉄道事業	30
海外事業	31
CSR活動の実践 ◆ 持続可能な地球環境の実現	32
◆ お客さま志向の品質と技術の向上	34
◆ 持続可能な社会の実現	36
◆ 安全の追求	38
◆ ステークホルダーとのパートナーシップの強化	40
◆ 人材育成と活力ある職場づくり	42
◆ 公正で健全な企業活動の推進	44
取締役・監査役	46

写真：JR飯田橋駅改良工事（撮影 大村拓也）

編集方針

本レポートは、鉄建建設グループの事業活動をわかりやすくお伝えするとともに、ステークホルダーの皆さまとの重要なコミュニケーションツールとなることを目的に編集しています。2019年度版では、2018年度の事業活動を通じて、当社グループが実践してきたさまざまなCSR活動の中から特徴的な取り組みをピックアップして紹介しています。

報告対象組織

鉄建建設株式会社の全部門を中心に報告しています。ただし、経営成績などの一部の内容については、グループ会社の情報も含まれています。

報告対象期間

2018年4月1日～2019年3月31日（一部、対象期間前後の情報を含みます）

お問い合わせ

鉄建建設株式会社 経営企画本部 広報部

お問い合わせは、下記サイトのお問い合わせページからお願いします。

<https://www.tekken.co.jp/inquiry/>

情報開示媒体



コーポレートレポート

当社の事業活動やCSR活動への取り組みをまとめた年次報告書です。



TEKKEN News Letter

直近の施工実績など、最新情報をタイムリーにお届けしています。



t-mail

当社の財務・業績に関する情報をお伝えする年次報告書です。

コーポレートサイト（非財務）
<https://www.tekken.co.jp/>



ホームページ

報告書ではお伝えしきれない詳細情報を開示しています。

IRサイト（財務）
<https://www.tekken.co.jp/ir/>



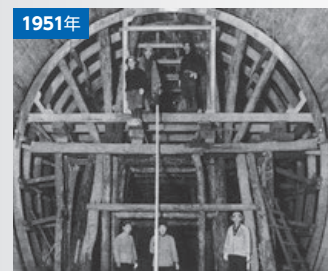
鉄建建設グループ価値創造のあゆみ

鉄建建設グループの歴史は、1944年に日本の陸運輸送力の確保と増強のため、鉄道建設専門の国策会社として創立されたことがはじまりです。以来、全国交通網の構築、地域振興、人々の住みやすい街づくりに貢献しながら、事業を拡大してきました。これからも、鉄道工事のトップランナーとして技術力に磨きをかけるとともに、地域・社会、そしてステークホルダーの皆さまのニーズに応え、新たな価値を創造し続ける企業グループをめざします。

1944～1960年

国策会社として産声をあげ、
国鉄とともに戦後復興を担う

第二次世界大戦中、陸運輸送力の確保と増強のため、鉄道建設専門の国策会社として、運輸通信省（後の国土交通省・国鉄）の共済組合や当時の有力建設会社が出資し創立しました。戦後は、鉄道関連の土木・建築工事を主体とした会社として、全国各地の鉄道整備や鉄道病院、国鉄宿舎、住宅公団団地などを建設し、復興の一翼を担いました。



信濃川水力発電所第3期隧道

当社初のトンネル工事は延長2,000m、請負金額2億8,000万円で、当時としては大工事だった。



京都駅本屋

現在の駅舎ができるまで使用されていた3代目駅舎。延床面積が1万3,000m²におよぶ戦後有効の駅舎だった。



板橋共済アパート新築

国鉄共済組合の宿舎を多数施工。1959年の池袋4丁目アパート（東京都豊島区）では、国内初のディーゼルハンマーによる杭打設を行った。



鉄道技術研究所20棟

東京都国分寺市にあり、現在も（公財）鉄道総合技術研究所として使用されている。

1961～1974年

日本の高度経済成長を支えた
交通大動脈の建設に貢献

東海道新幹線をはじめ、日本初の高速道路となる名神高速道路や東名高速道路、首都高速道路など、現在の日本の大量輸送を支える交通インフラ建設に貢献しました。東京オリンピックの年に創立20周年を迎え、新たな飛躍を誓って、社名を現在の「鉄建建設株式会社」に変更しました。



東海道新幹線品川駅付近高架橋/東京電車基地



東京メトロ日比谷線長谷戸工区

日比谷線（旧営団2号線）の中目黒駅乗り入れ工事。東急東横線の下を横断する難工事だった。



東名高速道路・袖師工区

約350kmの東名高速は7年の歳月をかけ完成した。



山陽新幹線加古川橋梁

鉄道橋では、日本初となるプレスター方式によるPCプレキャストブロック・張出し工法で施工。



久慈線大沢橋梁

V字型渓谷にかかる日本初の逆ランガー式の鉄筋コンクリート橋。

1975～1994年

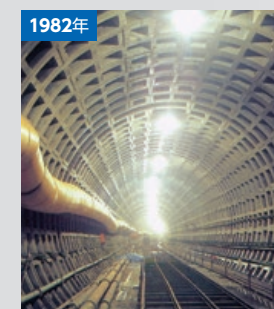
トンネル工事の
技術革新をけん引し、

都市部のトンネル工事において、業界に先駆け中央自動制御方式による泥水加圧式シールド工法を開発。1987年には、当時世界最大規模を誇ったシールドマシンで、現在の有楽町線氷川台工区を掘進。さらに独自開発を進めた「TEK-ECL工法」で平成元年の土木学会賞を受賞しました。



磁気浮上式鉄道実験線

日本で初めて超伝導リニアの実験用線路を宮崎県に建設。全線は7.0km。



東京メトロ有楽町線氷川台工区

独自開発の泥水加圧式シールド工法で掘進。外径10.0m、全長8.3mのシールドマシンは、当時世界最大規模だった。



青函トンネル・竜飛工区

本州と北海道を海底で結ぶ53.85kmの鉄道トンネル。着工から完成まで14年にわたるプロジェクトに携わった。

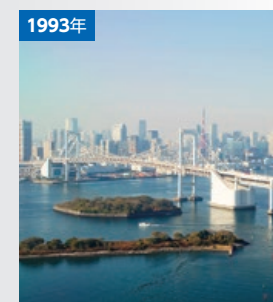
同時に、
国家的プロジェクト
に参画

また同時に、培ってきた技術を活かし、青函トンネル、みなとみらい21開発、東京湾横断道路など国家的プロジェクトに携わりました。



国際平和会議場
(パシフィコ横浜)

ヨットの帆の形状をした建物は、横浜のシンボルとなった。高さは約140m。日本初の日米共同企業体で施工した。



レインボーブリッジ
(東京湾連絡橋)

芝浦側のアンカーレイジ（橋台）を建設した。

1995～2010年

鉄道工事の技術開発を進め
都市の快適性・利便性の
向上に貢献

踏切による渋滞を解消するため、全国で道路と鉄道の立体交差化工事を施工。同時に、市街地の分断を解消するため、駅周辺の高架化工事や、自由通路新設に伴う駅舎橋上化工事の多くに携わりました。この頃、これら公共工事のコスト縮減につながる技術として「HEP&JES工法」を開発。また、線路上空での駅拡張をより短い工期で施工する鉄骨建方工事として、ソード工法を実現化しました。



県道・JR上越線交差部
塩沼ご道橋（HEP&JES工法）

HEP&JES工法は、鉄道の直下に道路を通す工事を中心に、現在までに146か所で施工。公共工事の工期短縮とコスト縮減を実現している。



2003年

ホテルメトロポリタンエドモント新館

飯田橋駅近くに建つ、地下2階地上14階、延床面積15,544m²のシティホテル。



2008年

エキュート立川（ソード工法）

4ホーム8線の上空に3層の駅・駅ビルを建設。当初27か月だった工期を、ソード工法により6か月短縮した。



2009年

中央線連続立体交差化事業（西9工区）

本事業で18か所の踏切を解消。鉄建建設は、立川駅付近の約1kmと東小金井駅を高架化。

2011～2019年

東日本大震災の復興と、
日本の国土強靱化に尽力

東日本大震災からの一刻も早い復興を合言葉に、この8年間、鉄建建設は、鉄道橋梁や駅舎の復旧工事をはじめ、復興道路の整備、避難指示区域の除染、さらには学校の高台移転など復興の一端を担い続けてきました。また、震災や気象災害発生直後の初動対応と、その後の本格復旧を行ってきたこれまでの経験を基に、建設業に期待される応災力の向上を図るとともに、防災・減災のためのインフラメンテナンス工事などの国土強靱化に携わっています。



2013年

東日本大震災復興
JR仙石線野蒜工区



2014年

ホテルルートイン釜石

東北では東日本大震災後の約3年間で8棟1,560室のホテルを建設。復興の現場で働く人や観光客の重要な受け皿になっている。



2015年

中部横断自動車道
大石川橋上部工事

静岡、山梨、長野の3県を南北に結ぶ国土開発幹線自動車道の長野県区間において、橋長295mのPC4径間連続ラーメン箱桁橋を架設。



2016年

東日本大震災復興
JR常磐線山下工区

JR常磐線（駒ヶ嶺～浜吉田間）の山下駅を中心とする4.8km区間を内陸側へ移設した。



2017年

JR仙台駅

線路上空に東西自由通路や駅・駅ビル・立体駐車場を、東口駅前にはホテルを建設。

鉄建建設グループの概要

会社概要

商 号 鉄建建設株式会社 (TEKKEN CORPORATION)
本社所在地 東京都千代田区神田三崎町二丁目5番3号
設 立 1944年2月1日
資 本 金 182億9,370万円
従 業 員 数 1,743名(2019年3月31日現在)
登 録 建設業許可:国土交通大臣許可(特-28)第1220号
測量:国土交通大臣登録第(4)29134号
1級建築士事務所:本社、大阪
宅地建物取引業者:国土交通大臣免許(13)第1658号
建設コンサルタント:国土交通大臣登録 建29第3841号
上場株式取引所 東京証券取引所(第1部)
主要取引銀行 みずほ銀行、三菱UFJ銀行、三井住友銀行、みずほ信託銀行

グループ会社
テッケン興産株式会社
建設資機材販売/不動産業/損害保険代理店業/警備業/機械類
賃貸業/スポーツ事業/人材派遣業
株式会社ジェイテック
土木建築工事の施工・技術指導/土木建築工事の企画・コンサル
ティング業務/土木建築工用資材の製造・販売・運搬/土木建築
工用機械の製造・販売・賃貸・修理
TKパートナーズ株式会社
建築技術者の育成および教育/建築工事全般に関する業務支援/
出版物・印刷物・映像・デジタルコンテンツの企画・開発・制作・販売
株式会社ファーム ティー・エス
観光農園事業

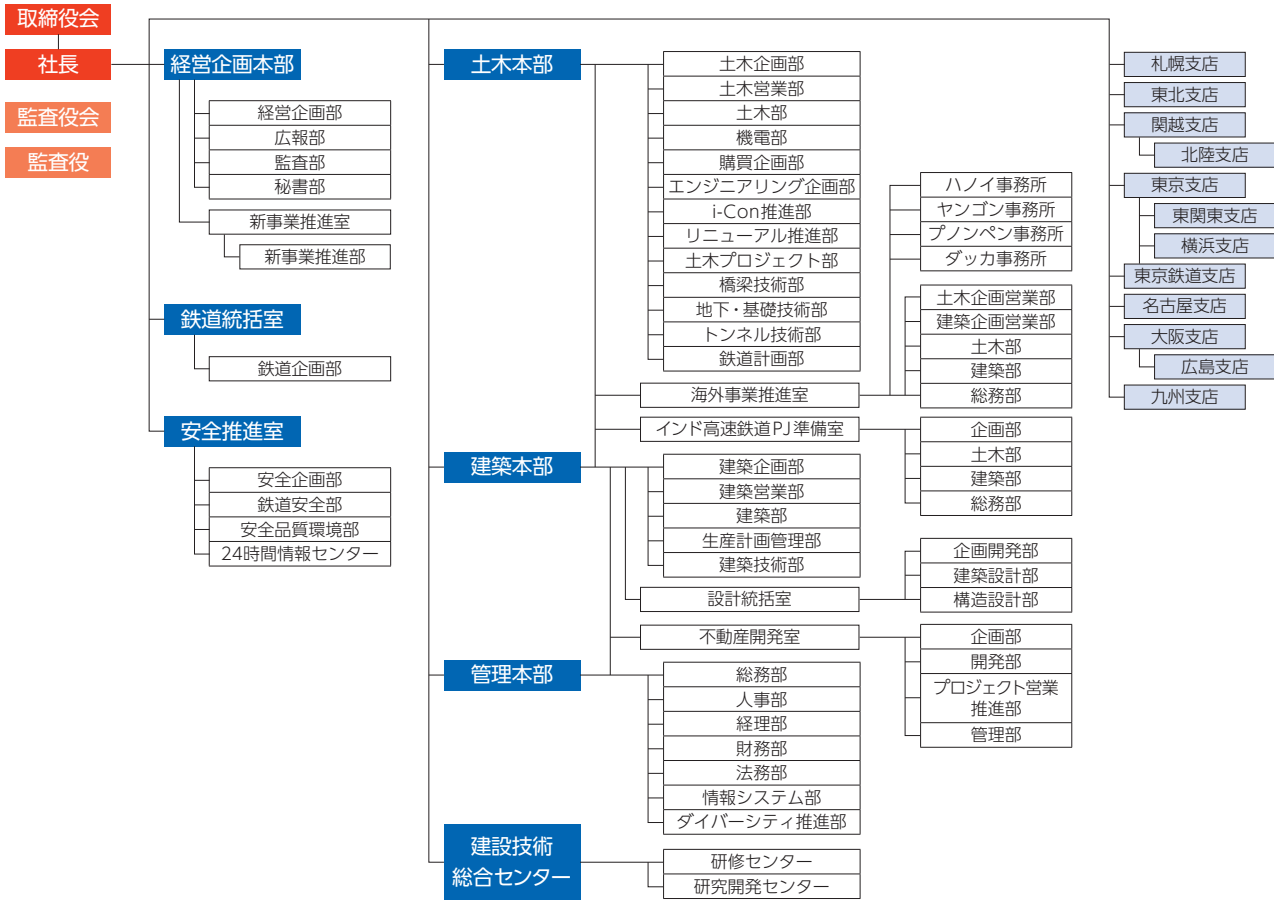
事業所

- ◆ 本社
- ◆ 建設技術総合センター
- 札幌支店
- 東北支店
- 関越支店
- 北陸支店
- 東京支店
- 東京鉄道支店
- 東関東支店
- 横浜支店
- 名古屋支店
- 大阪支店
- 広島支店
- 九州支店

- 営業所
盛岡、秋田、郡山、水戸、富山、四国、熊本、沖縄
- 海外事務所
ハノイ、ヤンゴン、プノンペン、ダッカ



組織図 (2019年4月1日現在)



鉄建建設グループの事業活動

鉄建建設は、道路、トンネル、橋梁などの土木事業と、集合住宅や商業施設などの建築事業を中心に、国内外で事業を展開しています。
また、創業以来の強みである鉄道分野においても着実に実績を積み重ねています。

建築
42.7%



一般建築 484億円

ビルやマンション、学校、医療福祉施設など、人々が快適で豊かな日常生活を送るための建築物を提供する事業



土木
56.1%



一般土木 472億円

道路、トンネル、橋梁、上下水道、河川護岸など、人々の暮らしを支える社会基盤「インフラ」を整備する事業



鉄道建築 262億円

駅舎や駅ビル、車両基地などを造る事業



鉄道土木 509億円

鉄道の立体交差やトンネル、橋梁、盛土などを整備する事業



鉄道
44.1%



771億円

主な外部表彰 (2018年7月～2019年6月)

日付	分野	表彰名および主催団体	受賞対象
2019年	土木	平成30年度土木学会賞 公益社団法人 土木学会	論文賞 継手を有する鋼製角形エレメント掘進工法における姿勢制御方法に関する実験的研究
			技術賞 千葉駅改良・駅ビル建替工事 渋谷駅改良(南)工事 新潟駅付近連続立体交差事業
			田中賞 新名神高速道路生野大橋
2018年	土木	安全管理優良工事表彰(新潟支社長) 東日本高速道路株式会社	北陸自動車道、正善寺トンネル補強工事
	建築	第16回公共建築賞(国土交通大臣表彰) 一般社団法人 公共建築協会	東京駅丸の内駅舎保存・復原
			鎌倉市立大船中学校
	建築	第63回 鉄道建築協会賞 一般社団法人 鉄道建築協会	特別賞 川崎駅北口自由通路・駅改良 入選 銚子駅本屋新築他工事
	土木	平成30年度 優良工事等施工者表彰 国土交通省 近畿地方整備局	大和御所道路新田東佐味トンネル工事
			平成29年度 国土交通行政関係功労者表彰 国土交通省 東北地方整備局



新潟駅付近連続立体交差事業

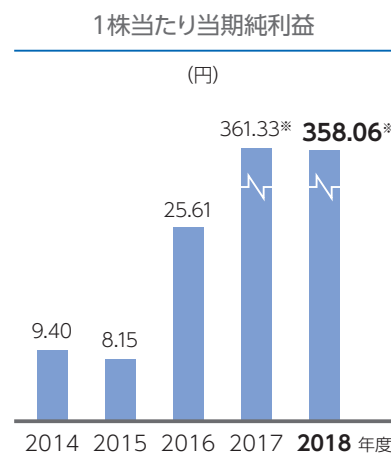
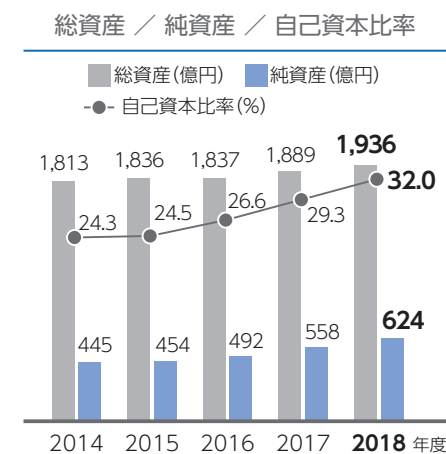
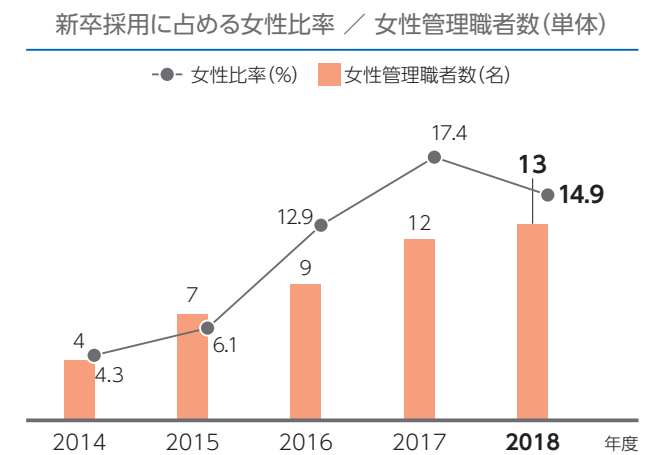
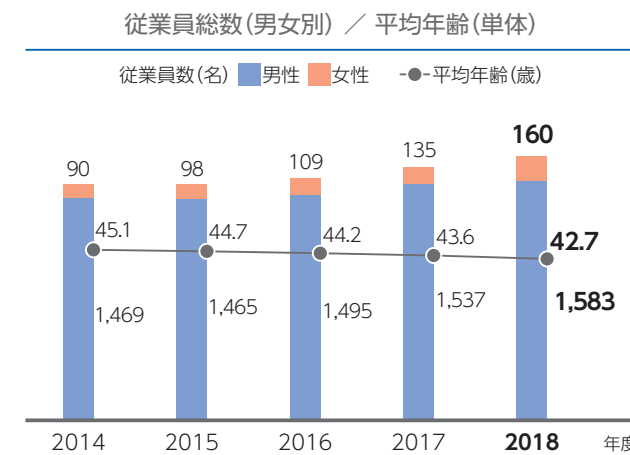
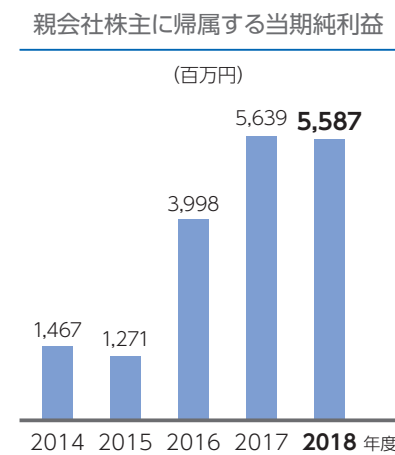
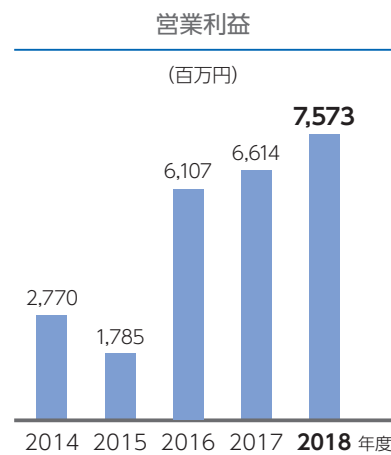
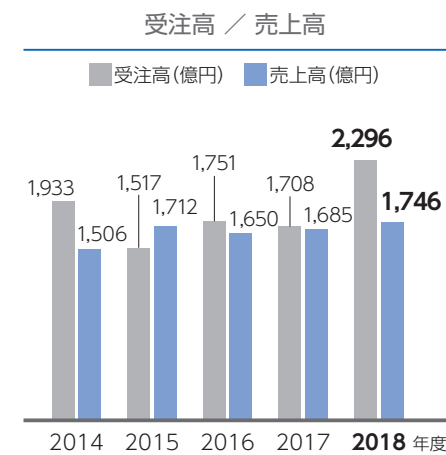


東京駅丸の内駅舎保存・復原

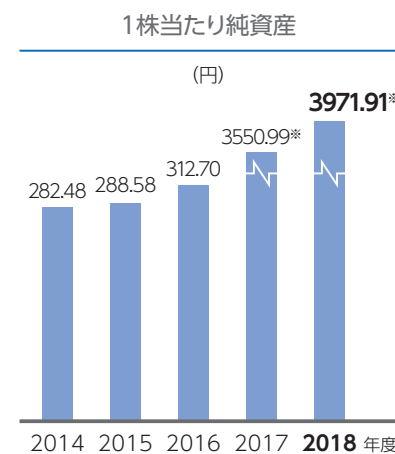


鎌倉市立大船中学校

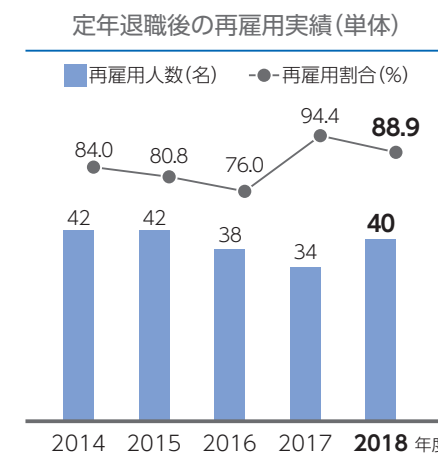
財務・非財務ハイライト



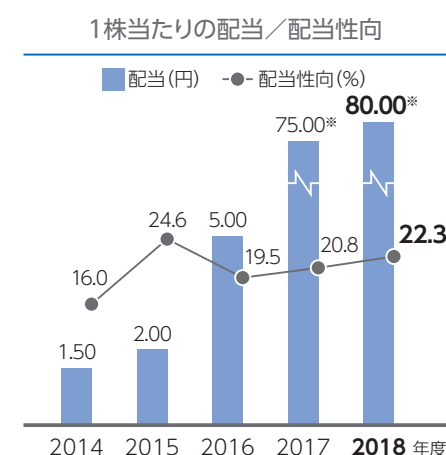
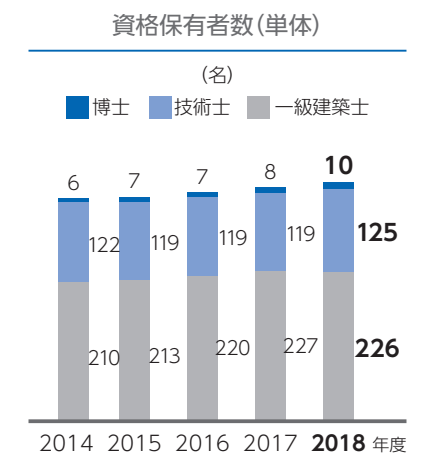
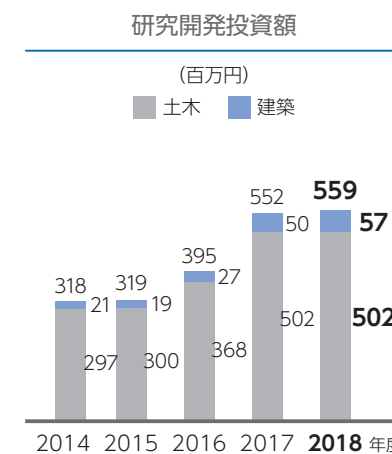
※ 2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施しています



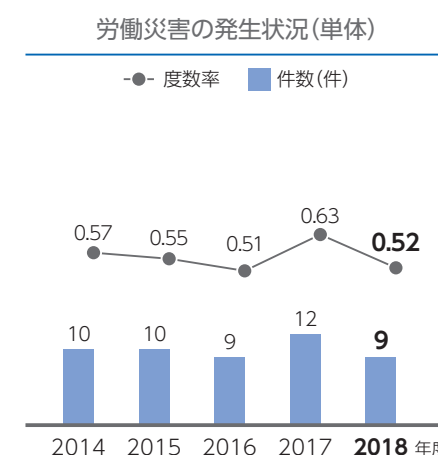
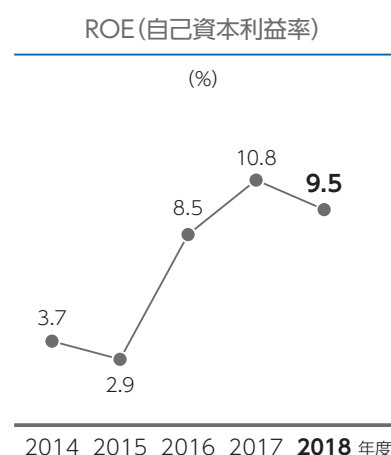
※ 2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施しています



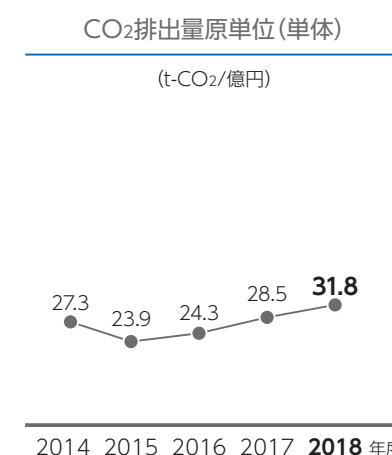
※ 無期転換社員の定年は満60歳であり、定年に到達した月末をもって退職。数値は当該年度に退職した従業員のうち再雇用した数値



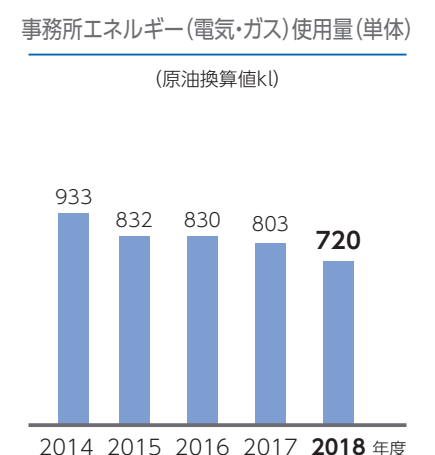
※ 2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を実施しています



※ 件数は4日以上の労働災害の死傷者数
※ 度数率は100万のべ実労働時間当たりの労働災害の死傷者数



※ CO₂排出量は施工時における数値



ESG経営をさらに進展させ、社会から信頼され、

必要とされる企業として長期的な成長をめざします。

市場環境と課題認識

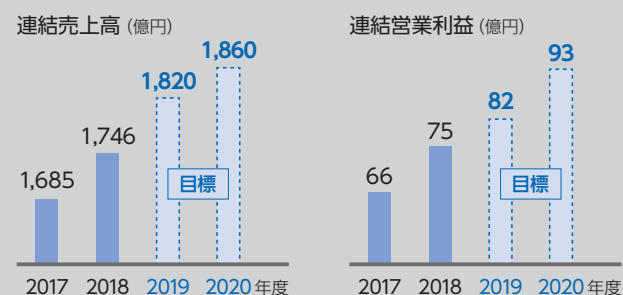
国内の建設市場は、旺盛な需要をもたらした東京オリンピック・パラリンピックや、民間設備投資の回復により堅調に推移しています。また2020年以降も、自然災害の頻発・激甚化への対策として進められている政府の「国土強靱化」施策やインフラの更新・メンテナンスなどによる需要が続き、今後も堅調に推移すると考えています。しかし一方で、日本の人口減少による影響は、建設需要や建設業の担い手確保に影を落とすことは確実であり、このような社会の変化に柔軟に対応できる企業体質に転換させ、経営計画を確実に進めることが大変重要になっています。2018年度はこのような課題認識の下、新しい中期経営計画をスタートさせました。

中期経営計画の進捗

「中期経営計画2018～2020」では、経営目標の達成に向け5つの方針を定めました。2018年度特に成果があった事項は、「さらなる成長への挑戦」とした収益基盤の拡大です。海外事業では、アジアを中心とした鉄道や道路などのインフラ整備事業に積極的に取り組んだ結果、前年の8倍以上となる306億円の受注高を達成しました。さらに、農業分野への新規参入を果たすと同時に、組織体制を強化した不動産事業では、保有不動産を有効活用した賃貸事業の拡大とマンション開発プロジェクトの事業化を進めています。

中期経営計画2018～2020の数値目標

当社を取り巻く経営環境が大きく変化しても、力強くグループ全体が発展し、お客さまの満足度を高めていけるように、経営課題をしっかりと認識し、2020年度までの目標を設定しています。



また、当社の資産を有効活用し収益力を高める「筋肉質な経営の推進」では、受注から施工までの一貫した原価管理と出来高管理の徹底により、重要指標としていた工事利益率の改善と有利子負債の削減を達成しました。さらに、鉄建建設グループ全体の発展のため、グループ会社との連携強化を図るとともに、協力会社に対しても安全・品質に関する研修を実施するなど、人材育成支援と責任施工分野拡大の支援をはじめました。

その結果として、2018年度の売上高（連結）は、前年度比3.6%増の1,746億円、営業利益（連結）は計画を上回る前年度比14.5%増の75億円を達成することができました。

ポスト2020へ向けて

今期は、ポスト2020に向けて着実に成果を挙げる年と考えており、「建設業を取り巻く環境の変化に対応し、当社の強みをさらに磨き上げるとともに、新たな分野での能力を高める」を経営目標に掲げています。

まず海外事業では、昨年度に受注した工事を確実に進めながら、過去の踏きの反省を踏まえて、確実に利益を創出できる管理手法や、より規模の大きな工事の施工に対応できる体制強化を図ります。国内の土木では、特にトンネルや橋梁のインフラメンテナンスに対応した技術開発を進めながら受注に結びつけ、実施工で得られた経験とノウハウをさらなる技術向上につなげます。建築は、将来の布石のため超高層建築の受注を実現させることが命題です。超高層建築の生産プロセスを経験することによって、組織としての現場力・技術力がワンステップ向上すると期待しています。また、これらの受注機会を創出するため、研究開発費を増やし、先行投資していきます。

週休2日の定着へ向けて

建設業界は、他産業と比較して休日が少なく長時間労働が常態化しており、新規就労者にとっての魅力や、社員の働きがいを押し下げています。これに対し、将来にわたり安定して優秀な人材を確保・育成するための行動が求められています。鉄建建設では、「人材は企業の最も大事な資産」とあるという考えに基づき、週休2日（原則4週8閉所）の定着を中心

とする「働き方改革」を実現するため、2021年度末の達成を目標としたロードマップを作成しています。また、取り組みに当たっては、省力化・自動化工法の開発や、建設プロセス全体へのICTの導入とプロセス自体の見直し、効率的なワークスタイルへの変革、ダイバーシティの推進など役員・社員一人ひとりが、生産性向上に向けた努力を全力で行っています。将来的には、これらが人口減少期における労働者数の減少を補うだけの高い生産性を持った建設システムの実現につながり、当社が持続的に成長していくための基盤になると考えています。

CSR活動の指針を見直し

国連で採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」や「パリ協定」などを受け、当社も総合建設業として社会的課題に対して何ができるかを考え、2015年に定めたCSR活動の指針を見直しました。見直しに当たっては、重要なESG課題であるマテリアリティを特定すると同時に、土木・建築・鉄道という当社の中核事業を通して課題の解決を図るために、それぞれのマテリアリティに対し事業における「機会とリスク」という観点を取り入れ、これまで以上にESG経営を進展させるための指針を策定しました。

私たちは、人々の生活基盤や交通インフラの整備を担う企業であり、持続可能な社会を実現する責任と役割を果たしてこそ、社会から信頼され、必要とされる企業として長期的に成長することができると考えています。またそれは、私たちの経営理念である「お客さまに喜んでいただける企業」「社会に貢献できる企業」「家族に誇れる働きがいのある企業」に通じるものであると確信しています。

いま、建設業は大きな変革の渦のなかにあります。この経営環境の変化を成長のチャンスに変えていくため、これまで以上に役員・社員一丸となって取り組んでまいります。ステークホルダーの皆さまには、今後とも一層のご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

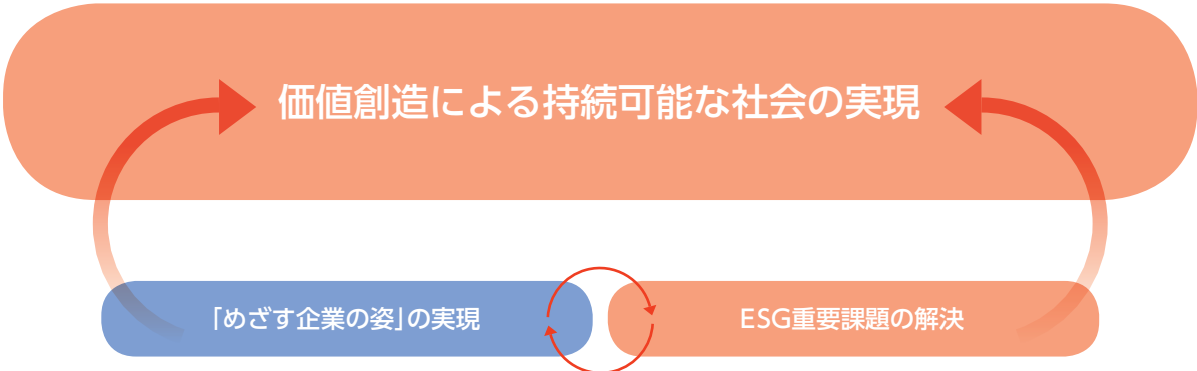
代表取締役社長

伊藤泰司

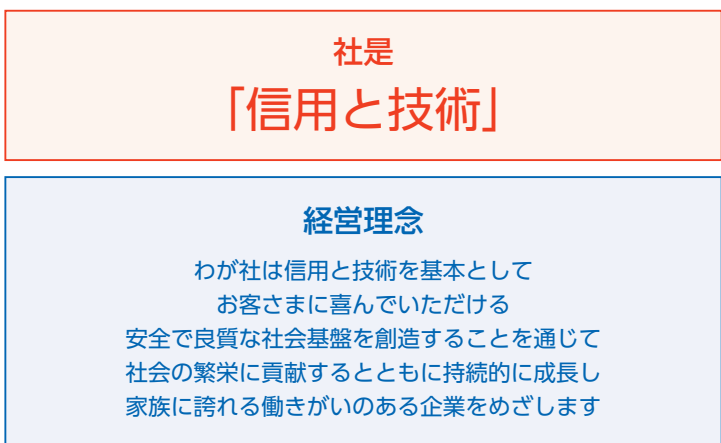
鉄建建設グループの価値創造プロセス

鉄建建設グループは、2018年度から2020年度までの3か年を対象とする「中期経営計画（2018～2020）－変革に挑戦し、企業価値を高め、業績の飛躍的な向上をめざす－」を策定しました。

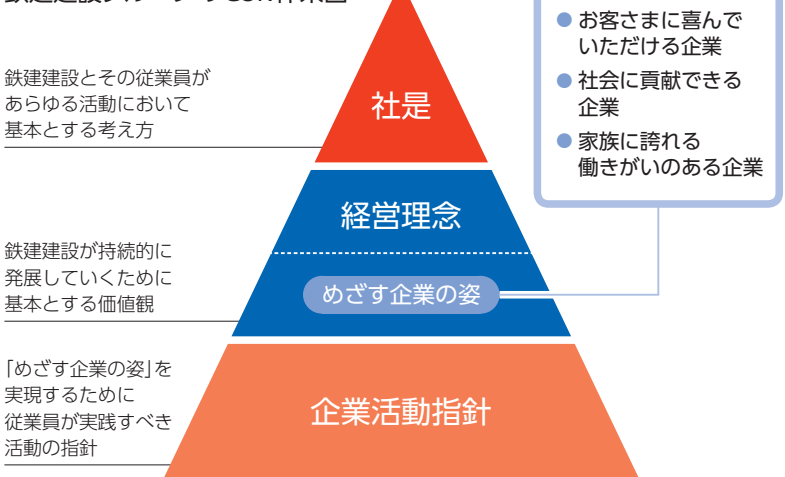
いま建設業は、「働き方改革」の推進、ICT技術を活用した生産性の向上、増加し続ける維持修繕工事やグローバル化への対応が求められるなど、経営環境は厳しさを増しています。こうした中、当社グループは経営課題をしっかりと認識したうえで、中期経営計画の取り組みを通じて企業価値を高め、持続可能な社会の実現に貢献していきます。



事業活動の原点



鉄建建設グループのCSR体系図



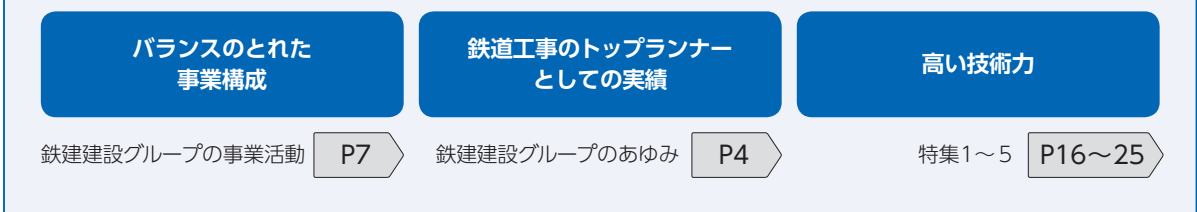
鉄建建設グループの事業活動



中期経営計画（2018～2020）

経営目標 変革に挑戦し、企業価値を高め、業績の飛躍的な向上をめざす		
経営目標達成に向けた5つの方針		戦略（要旨）
1	安全・安心の追求	「安全最優先の企業体質」を強化 - 品質管理のさらなる徹底と顧客満足度の向上 - 地球環境保全を重視した経営
2	筋肉質な経営の推進	- コスト競争力を高める - 業務の省力化・効率化 - 強固な経営基盤を構築 - 鉄建建設グループとしてのさらなる発展
3	技術力を核とした現場力・企業力の飛躍的向上	- 提案力・営業力・設計力の強化 - 技術競争力を高める - 鉄道工事のトップランナーとしてまい進する
4	人間尊重企業をめざして	「働き方改革」の推進 - 人材確保と育成の強化 - 社会への貢献により企業ブランドを高める
5	さらなる成長への挑戦	- 海外事業の拡大と体制の強化 - 不動産事業の積極的な展開と収益の向上 - 新たな企業価値の創造

鉄建建設の強み



企業活動指針

- ◆ 私たちは、「お客さま第一主義」に徹し、全社一丸となって品質と技術の向上に取り組み、常に新たな分野に挑戦していきます。
- ◆ 私たちは、建設事業を通じて社会の継続的な発展に貢献するとともに、地域社会の活性化に寄与していく企業市民をめざします。
- ◆ 私たちは、事業活動に伴う災害ゼロをめざして、お客さまの安全、地域の安全、労働の安全を確保します。
- ◆ 私たちは、経営の透明性を高め、ステークホルダーと幅広いコミュニケーションを展開し、誠実な信頼関係を築きます。
- ◆ 私たちは、基本的人権を尊重するとともに、法令・社会規範・社内規程を遵守し、公正で健全な企業活動を通じて、社会から信頼される存在であり続けます。
- ◆ 私たちは、地球環境をよりよき状態で次世代に引き継ぐために、地球的視野に立った活動を継続的に行います。
- ◆ 私たちは、創造性が豊かで、革新性のある多様な人材を育成し、快適で働きがいのある「鉄建」を作り上げます。

鉄建建設グループのCSR

ステークホルダーの皆さまから信頼され、必要とされる企業として持続的に成長していくために、2019年上期に改めてCSR活動の指針を見直しました。見直しに当たっては、まず、最新の社会情勢に目を向け社会的課題を把握・整理し、その中から当社の事業に影響を与える課題を抽出。そして、中期経営計画や事業環境認識（機会とリスク）、ステークホルダーの要望から、7つの鉄建建設グループにとってのESG重要課題（マテリアリティ）を特定しました。さらに、2018年度の取り組み状況を踏まえ、KPI（重要業績評価指標）を設定しました。

ESG重要課題（マテリアリティ）選定プロセス

STEP1 検討すべき社会的課題の把握、整理

鉄建建設の事業に中長期的に影響を与える社会的課題を抽出。抽出にあたっては、ESGやSDGsなどの世界的な枠組みや、ガイドラインを加味。

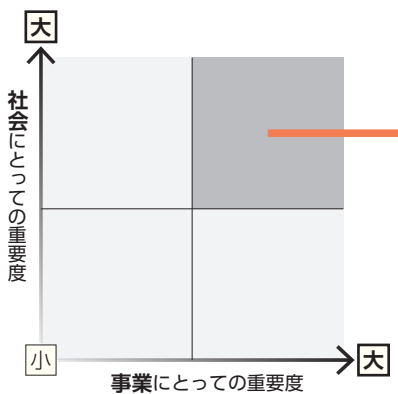
STEP2 優先順位づけ・重要課題の特定

STEP1で抽出した社会的課題から「社会にとっての重要度」と「当社にとっての重要度」の2軸で優先順位づけし、双方にとっての重要度が高い5つの社会的課題を抽出。さらに中期経営計画や事業環境認識、事業を通して得られたステークホルダーのご要望・期待などにより評価し、特に取り組むべき7つのESG重要課題（マテリアリティ）を特定。

STEP3 重要課題の妥当性の確認

特定した7つのESG重要課題（マテリアリティ）は、経営会議にて妥当性を確認し、承認。

重要度が高い課題の抽出



5つの社会的課題

持続可能な都市と地域の社会基盤整備

- 地方創生
- 社会インフラの延命化
- 防災・減災
- インフラメンテナンス技術の開発
- 東日本大震災からの復興
- レジリエンスな社会の構築

持続可能な地球環境の実現

- 低炭素社会の実現
- エネルギー資源の枯渇
- 産業廃棄物の削減
- サステナブル建築の推進
- 生物多様性の減少

建設業の付加価値創造能力の強化

- 農林漁業の6次産業化
- 生産性の向上
- PPP/PFI
- 建設プロセスへのICT技術導入

建設技術者の育成と担い手確保

- ワークライフバランス
- 多様な人材の活用
- 介護問題
- 女性の活躍推進
- 建設業の担い手不足
- 建設技術者の労働環境改善

公正で包摂的な社会※1の構築

- 汚職・談合の排除
- 公正な調達

ESG重要課題と取り組み

重要度が高い 5つの社会的課題	ESG 分野	ESG重要課題 (マテリアリティ)	SDGs カテゴリー	事業における機会・リスク		主な取り組み (機会への対応／リスクへの備え)		2019年度 KPI (重要業績評価指標)		2018年度 実績値	掲載 ページ
 持続可能な 都市と地域の 社会基盤整備	E (環境)	持続可能な 地球環境の実現	  	機会	- 再生可能エネルギーの需要拡大 - 環境関連技術の開発による事業拡大機会の増加	- 事業活動における環境負荷の低減 (低炭素、有害物質、生物多様性) - 環境保全に役立つ技術開発とその実用化	重大な環境トラブルの発生	0件	2件	P32	
				リスク	- 資材・電力不足による工事中断・コスト増大 - 規制強化による生産コスト増大		建設廃棄物のリサイクル率	97.0%以上	98.0%		
 持続可能な 地球環境の実現	S (社会)	お客さま志向の 品質と技術の向上	 	機会	生産性向上による価格競争力の強化	- 品質管理体制の強化と人材育成 - 建設ICT等の技術革新による生産性の向上	重大な品質トラブルの発生	0件	2件		P34
				リスク	品質トラブルによる 社会的信用・受注機会の喪失、費用の増大		生産性(売上高/従業員数)	125 ※6	97.6		
持続可能な社会の実現		 	機会	- 社会インフラの更新・メンテナンス市場の拡大 - PPP/PFI事業の拡大 - 災害に強い構造物の需要拡大	- インフラ整備やまちづくり事業を通じた 持続可能な社会基盤整備の実現 - 市場の変化に対応した技術開発 - 災害発生時の経営資源の有効活用 - 災害発生後の復旧・復興への貢献 - 地域や社会と連携・協調し、発展・活性化に貢献	特許出願件数	10件	8件	P36		
			リスク	- 日本経済の停滞による設備投資額の減少 - 災害の発生による事業中断		社会貢献活動	130回	118回			
建設業の付加価値 創造能力の強化		安全の追求	 	機会	- 安全な施工技術の向上による他社との差別化 - 安全で快適な職場環境の実現による生産性向上	- 労働安全衛生管理の徹底 - 鉄道事故や第三者災害の事故・事象の防止 - 鉄道事故や第三者災害の事故・事象発生後の 迅速かつ適切な対応 - 工事の安全性を向上させるための 教育機会の提供と技術開発	度数率	0.50以下	0.52	P38	
				リスク	労働災害や鉄道事故、第三者災害による 信用低下、受注機会の喪失		死亡・重大災害	0件	0件		
建設技術者の育成と 担い手確保		ステークホルダー ※2 とのパートナーシップ の強化	 	機会	- お客さまの事業継続・拡大による受注機会の創出 - 良質な協力会社の確保による競争力の強化	- お客さまの視点に立った ソリューションサービス ※3の提供 - 公正公平かつ適時で積極的な情報開示 - サプライチェーン ※4との協働強化 - 次世代育成支援	重大な鉄道工事事故	0件	0件		
				リスク	- ステークホルダーとの対話不足による事業機会の毀損 - 協力会社の担い手不足による工事の遅延、コストの増大		第三者災害	0件	0件		
公正で包摂的な社会 ※1 の構築	人材育成と 活力ある職場づくり	 	機会	- 優秀な人材の確保・育成による組織力向上 - ダイバーシティの推進により、多様化する 市場ニーズ・リスクへの対応力強化	- 従業員が能力を向上させ、発揮できる環境の実現 - 従業員が働きがいを感じられる環境の実現	研修センターでの 安全研修	社外 800名 社内 1,500名	883名 1,532名	P40		
			リスク	従業員の会社に対する「愛着心」や「思い入れ」の 低下による離職率の増加		お客さま満足度	土木・建築 100	—			
公正で健全な 企業活動の推進	公正で健全な 企業活動の推進		機会	適切なリスク管理による事業の継続、受注機会の創出	- コーポレートガバナンスの強化 - コンプライアンスの推進 - リスクマネジメントの強化	建設キャリアアップシステム現場登録率	100%	—		P42	
			リスク	法令違反等による社会的信用・受注機会の喪失		協力会社との意見交換会	16回	—			
						資格保有者	技術士 一級建築士 一級建設業経理士	5名増 9名増 4名増	125名 226名 28名		P44
						女性管理職者数	20名 ※7	13名			
						建設現場の閉所日数	4週 6閉所 4週 7閉所	100% 80%	— —		
						従業員研修	40時間/名	34時間/名			
						重大な法令違反件数	0件	0件	P44		
						コンプライアンスホットライン対応率	100%	100%			
						BCP訓練参加率	100%	100%			
						重大な情報セキュリティ事故件数	0件	0件			

※1 社会的に弱い立場にある人々をも含め一人ひとりを、排除や摩擦、孤独や孤立から援護し、社会（地域社会）の一員として取り込み、支え合う社会のこと
※2 鉄建建設グループにとってのステークホルダーは「株主・投資家」「お客さま」「従業員」「協力会社（取引先）」「地域・社会」「次世代（大学生など）」と捉えています

※3 企業（お客さま）の課題や要求を包括的に解決していくこと
※4 当社の場合は、企画・設計・材料調達・物流・施工・維持管理・解体までを「供給の連鎖（サプライチェーン）」と捉えています
※5 2030年度末の目標値（2013年度比26%減）

※6 2017年度を100とした場合の2028年度目標値
※7 2023年度末の目標値

三陸沿岸部の 鉄道復旧工事を担い、 震災からの復興に寄与

2011年の東日本大震災で被災した鉄道は、全国で76路線にのぼります。その多くは、震災1年後までに復旧しましたが、津波による甚大な被害を受けた8路線は長期運休を余儀なくされました。鉄建建設は、このうち5路線において復旧・整備を担っており、震災からの復興に寄与しています。ここでは2018年度の状況についてお伝えします。

JR山田線の全線復旧に貢献

岩手県沿岸のJR山田線（宮古－釜石間55.4km）は、東日本大震災の津波によって約8.5kmの線路が流失し、被災した7駅のうち5駅は駅舎が全壊、橋梁も7か所被害を受けました。JR東日本は、地元との協議を経て2015年3月から復旧工事に着手。そのうち鉄建建設は、橋梁の復旧、駅舎の復旧・新設、鉄道を跨ぐ橋梁の新設などを担いました。山田線沿線では、市街地や集落も壊滅的な被害を受けたことから、復旧工事は、自治体などの地域別に進む復興まちづくり事業との緻密な調整を図りながら進められました。2019年3月、山田線は、地元の三陸鉄道が運営を引き継ぎ、同社の南・北リアス線を統合し、第三セクターの路線としては日本一の長さを誇る「リアス線」（盛久慈間163.0km）として8年振りの運行再開を果たしました。



2019年3月23日三陸鉄道リアス線開通を喜ぶ人々（写真提供：共同通信）

シートパイル基礎工法で工期を短縮

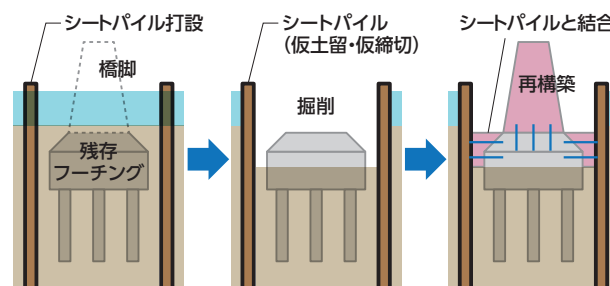
JR山田線復旧工事のうち鉄建建設が担当した大槌川橋梁（全長375m）は、橋桁23連が全て流れ、さらに橋脚24基のうち10基が倒壊、2基が傾斜という大きな被害を受けました。このうち橋脚については、全ての健全度を判定した結果、倒壊した河川内橋脚5基の基礎の再構築が必要となりました。



ところが大槌川では、漁業が盛んであることから河川内で工事ができる期間に限られ、従来の工法では運行再開予定に間に合わないことが懸念されました。そこで鉄建建設は、シートパイル基礎工法*を採用。これにより地元漁業への影響を最小限にとどめながら、新たな杭の打設やフーチングの撤去新設が不要となり、大幅な工期短縮を実現しました。



* シートパイル基礎工法
（鉄道ACT研究会）
通常は仮土留・仮締切にのみ使用するシートパイルを、残存フーチング基礎に結合させ本設利用することで、支持力向上や耐震補強を図る工法



BRTによる本格復旧

JR気仙沼線（柳津－気仙沼間）とJR大船渡線（気仙沼－盛岡間）は、BRT（バス高速輸送システム）による復旧が選択されました。被害を免れた鉄道敷はバス専用道路に整備し、復旧が難しい範囲は一般道を走行します。気仙沼線は2012年12月、大船渡線は2013年3月からBRTによる運行が開始されましたが、引き続き現在も、一層の利便性と速達性向上



2018年7月に供用開始した専用道（柳津－陸前戸倉間）12kmを施工。写真は沼田橋梁



専用道の駅として2019年6月供用開始された清水浜駅



専用道路の建設が進む沼田川橋梁（2019年度中に供用開始予定）

VOICE

東日本旅客鉄道株式会社
執行役員
総合企画本部 復興企画部長



大口 豊様

津波で被災した各路線は、地域の実情も踏まえて多様な方策で復旧に取り組んでいます。JR山田線（宮古－釜石間）は、地元関係者の合意のもと当社による復旧後、三陸鉄道に運営を移管しました。地元自治体の協力や鉄建建設をはじめとした工事関係者のご尽力により、復興まちづくりとの工程調整等の課題を克服し、三陸鉄道リアス線一貫運行開始を迎えたことは本当に感慨深いものでした。改めて皆さまに感謝申し上げます。地域振興に、生活の基盤となる鉄道や道路等のインフラ整備は不可欠です。これらを実現する建設業の皆さまには、多くの課題や困難を技術力と情熱で乗り越え、今後も強靱な国土づくりに活躍いただけるよう願っています。

三陸鉄道株式会社
代表取締役社長



中村 一郎様

JR山田線が第三セクターの三陸鉄道リアス線として復活した過程には、地元の人々の「想い」と「期待」、そして全国からの温かい「支援」がありました。この8年間で沿線人口の減少とモータリゼーションは一層進みましたが、2019年3月23日の運行再開時には、地元の人々が全ての駅と沿線に立ち、手を振ってくださるのを目の当たりにし、新生リアス線が被災した沿岸地域のまちづくりと地域経済において重要な役割を担う存在でありたいという気持ちを一層強くしました。日本中、世界中の人にぜひ岩手県沿岸を訪れてもらい、三陸地方の自然・文化・食を楽しんでもらえるよう沿線の人々とともに頑張ります。そして、ぜひリアス線の車窓から岩手の復興を見届けてください。

のため、地域のまちづくりの進展にあわせた運行ルートの変更工事や駅の新設・移設、専用道化する整備工事を続けています。鉄建建設は、これらBRTに関するほぼ全ての工事を請負っており、復興の一翼を担い続けています。

なお、気仙沼線／大船渡線BRTは、地域の足となる公共交通を維持していくための選択肢を示した意義が大きいとして、2016年度グッドデザイン金賞を受賞しています。

新たな鉄路がもたらす地域振興 北陸地方の大動脈建設に貢献

2015年3月、東京駅と金沢駅を結ぶ北陸新幹線が開業しました。1972年に基本計画が決定されてから現在まで半世紀に及ぶ歴史的なこのプロジェクトに、鉄建建設は施工会社として数多くの調査や工事に携わってきました。そして今、さらなる延伸工事を進めています。

延伸工事の8%を鉄建建設が担当

北陸新幹線は整備新幹線5路線のひとつで、東京－大阪間を上信越・北陸地方を經由して結ぶ新幹線として計画されており、現在は金沢－敦賀間114.6kmで延伸工事が進んでいます。このうち鉄建建設は、福井県内で最大の難所と言われている「九頭竜川橋りょう他」工事や、延伸区間で最も長い施工延長となる「梯川橋りょう他」工事をはじめとして、総延長の約8%となる6現場約10kmの施工に携わっています。

北陸新幹線東京－金沢間の開業以来、富山県と石川県では観光客が増加するなど、新たな鉄路が地域振興の役割を担っています。鉄建建設はこの北陸地方の大動脈建設を安全第一に進め、2023年春の開業に貢献します。

「梯川橋りょう他」工事

137万時間を無事故・無災害

石川県小松市の市街地を通り、施工延長2,912mと、金沢－敦賀間の延伸工事の中で最も長い区間です。主要構造物は、T桁橋を支える58基の橋脚、24連の高架橋、梯川をまたぐPC箱桁橋などで、場所打ち杭は673本、総延長で約30kmにもなります。安全対策では、漫画や地元方言（金沢弁）を使った安全看板を設置し、視覚言語を活用した安全教育に取り組み、着工から延べ就労人員168,000名、延べ137万時間を無事故・無災害で進めています。



金沢弁を話す歌舞伎役者が安全の重要性を説明するインパクトのあるマンガ看板



「小松木場潟（北）高架橋」工事

日本で初めて鉄道工事に斜杭を採用

加賀三湖のひとつである木場潟に面した区間を含む長さ2,289mを施工する工事です。工区の一部が漏跡地の軟弱地盤であることから、鋼管杭271本のうち118本を斜角4度の斜杭として施工。新幹線本線構造物への斜杭の採用は、今回の北陸新幹線延伸事業が全国初となります。また、同工事は市街地に近接するため、地域住民とのコミュニケーションを重視し、側溝清掃や夏祭りなど地域行事に積極的に参加するなど、工事への理解促進を図っています。



斜杭により水平剛性を確保

「武生トンネル他」工事

配水池沈下対策に細心の注意を払う

福井県越前市で長さ2,470mの武生トンネルを含む2,560mを施工しています。トンネルは、坑口から860m付近で越前市の3分の1を担う上水タンクの近くを通り、出口の敦賀方では、北陸自動車道に隣接するため、それらの沈下対策が必要でした。鉄建建設は、タンクに計測器を取り付けて、



24時間常時観測を行いながら慎重に工事を進め、最大沈下量8.5mm（許容範囲30mm以内）で掘削することができました。



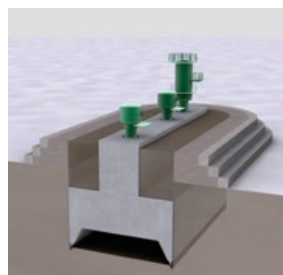
九頭竜川橋梁の全景（2019年2月撮影）

「九頭竜川橋りょう他」工事

日本初、新幹線・道路の一体橋の建設

福井市で施工中の「九頭竜川橋りょう他」工事は、施工延長が1,495mあり、九頭竜川に架かる橋梁414mと高架橋区間1,081mで構成されています。九頭竜川は、6～9月が増水しやすい出水期にあたり、河川内での作業が制限されるため、非出水期の工事が過密になります。このため橋脚基礎建設に、ニューマチックケーソンという特殊な工法を採用するなどして工期短縮を図っています。

九頭竜川橋梁は、福井県内で最初に着工した工事であり、また、日本初の新幹線・道路一体型の橋梁としても注目されてきました。そこで同工事では、2016年11月から継続して現場見学会を開催し、2018年10月には見学者数が1,000名を超えました。特に地元の小・中・高校生が多く、245名が参加しています。新幹線が開通すると、軌道内に立ち入る機会はほとんどないため、見学者からは「貴重な体験だった」との声が数多く寄せられています。



（左）幅34mの巨大な橋脚基礎はニューマチックケーソン工法を採用



（右）完成イメージ。日本初の新幹線、自動車道路、歩道が併走する橋となる

環境影響を最小限に抑えて工事

九頭竜川は、北陸を代表する河川のひとつで、建設地は国の天然記念物「アラレガコ（カジカ科の魚類）の生息地」であり、また鮎やサクラマスなどが遡上する豊かな漁場でもあります。工事では、環境への影響を最小限に抑えるため、河道を変えないように仮橋・仮設構台を設置するとともに、濁水の防止、遡上のための水路確保、定期的なモニタリングなど、さまざまな対策を行っています。



アラレガコや他の生物への影響を最小限にするため、護床の材料は九頭竜川の石を使用

VOICE

JV九頭竜川作業所
所長

平田 惣一

福井県内で一番の難所と言われた九頭竜川橋梁工事は、足掛け4年を経て2019年4月に最後のコンクリート打設を行い橋がつながりました。北陸新幹線工事が最盛期を迎える中で、人手不足、生コンクリート不足、クレーン不足と現場を取り巻く環境は厳しいものがありましたが、なんとか終わりが見えてきました。この現場は、工事期間を通して多くの見学者や報道取材を受け入れました。それは地元の人々と一緒になって新しい新幹線をつくりたいという気持ちからです。工事は残り1年となりましたが、最後まで気を引き締めて進めていきます。



土木・建築一体型の 施工体制で 国家的イベントを支える

原宿駅の駅舎を建て替え 混雑緩和と利便性を向上

JR山手線・原宿駅は、東京2020オリンピック・パラリンピックの会場である国立代々木競技場の最寄り駅となり、乗降客数の増加が見込まれています。また同駅は、老朽化に加えて、ホームや改札内のコンコースが狭く、休日や周辺での大規模イベント時には、入場を規制せざるを得ないほどの混雑が課題となっていました。そこで、2020年に向けた駅の混雑緩和や利便性の向上などを目的とした全面改良を図ることとなり、そのプロジェクトを鉄建建設が担っています。

工事では、普段は使用していなかった臨時ホームを山手線外回り専用ホームとして造り直して、内回りと外回りのホームを分離します。また、線路上空に駅舎を新設して、コンコースや改札口、トイレを拡張します。地下通路を延伸し、新ホームから竹下口改札へも接続します。工事は既存の駅舎を使用しながら、かつ、列車の安定・安全輸送を守るため、厳しい施工条件の中で緻密な施工管理が求められています。

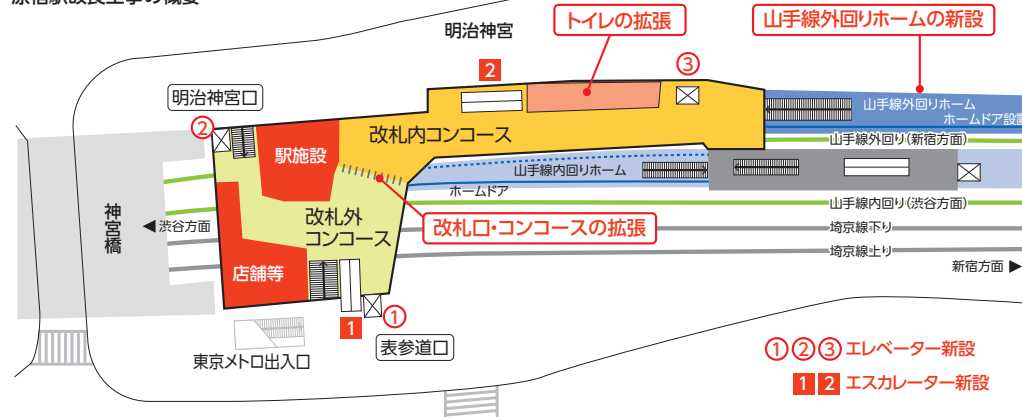
原宿駅ならではの工事環境に対応

隣接する明治神宮の初詣者数は日本一と言われており、原宿駅は、正月三が日に多くの参拝客が降車します（原宿駅・代々木駅合わせて約32万人）。この対応のため、現在、山手線外回り専用ホームとして改築中の臨時ホームが、年末年始のみ使用されてきました。しかし東京オリンピック・パラリンピックまでに新駅舎の使用開始を間に合わせるためには、2019年の正月は、臨時ホームの使用を中止して工事を進める必要があり、この期間の旅客動線の確保が課題となりました。そこで、JR東日本と協議・検討し、既存ホームと降車専用の臨時改札口（明治神宮側）を結び仮通路（跨線橋）を一時的に設置することで、臨時ホームの使用を回避しました。さらに安全対策として、工事で一時撤去していたホームドアを再設置するとともに案内誘導を強化しました。

2020年東京五輪まで1年。大会の輸送運営計画では「鉄道をはじめとする高密度かつ信頼性の高い東京の交通網を十分に活用する」とあり、観客やスタッフの移動を担う鉄道の整備が急ピッチで進められています。鉄建建設も多くの駅の改良工事に携っており、その中から、原宿駅と飯田橋駅の取り組みをご紹介します。（概要図・パース提供：JR東日本）



原宿駅改良工事の概要



2019年の年始3日間のために仮通路を設置

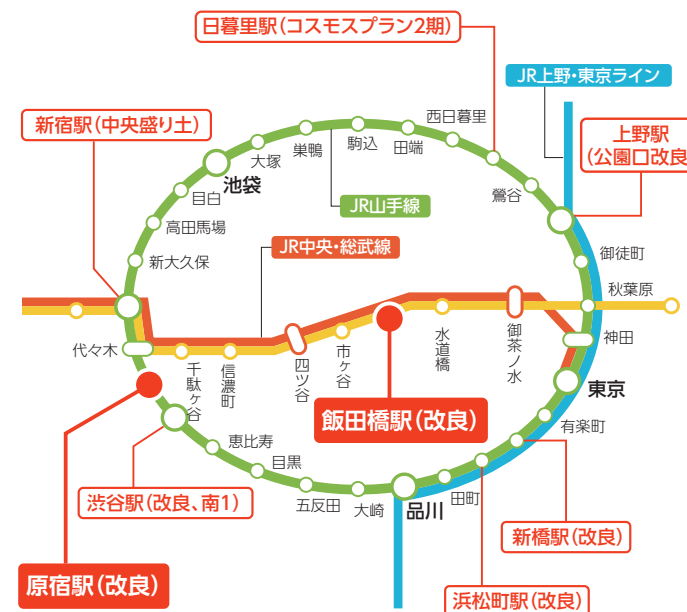


正月時のみ使用していた臨時ホームを山手線外回り専用ホームへ改築



仮通路は約半年をかけて設置した

鉄建建設が担う
東京オリンピック・パラリンピック関連工事



新しい原宿駅の完成イメージ

VOICE

鉄建建設株式会社
東京鉄道支店
原宿駅作業所 所長
小野 玄治(右)

原宿駅建築作業所 所長
佐々木 大資(左)



ホームの撤去・新設と駅舎新設の2つの工事を鉄建建設が施工しています。これら土木工事で建築工事を1社で行うことは、限られた工期の中で全体の工程管理がしやすいなど、大きなメリットがありますし、土木・建築を一体施工できることが鉄建建設の大きな強みだと思っています。当工事の使命は、東京オリンピック・パラリンピックを成功させるために、この駅を快適でより安全にすること。資材の置き場にも困るほど工事ヤードが狭く、工程も厳しいですが、土木・建築双方の社員が、コミュニケーション良く連携して進めています。2020年に必ず間に合わせるとの意気込みで頑張っている社員に感謝しています。

飯田橋駅のホームを移設し 乗降時の安全性を 格段に向上



JR総武線・飯田橋駅のホームは急曲線区間にあるため、列車とホームの間に最大33cmの隙間があり、乗降時の危険性から改善が求められてきました。しかしながら、非常に困難なプロジェクトであり計画は長期におよびました。現在、この計画を実現させるため、鉄建建設は、ホームを新宿側の直線区間に約200m移設し、併せて西口駅舎の建て替え・駅前広場の整備を行う駅改良工事を土木・建築一体で進めています。これらの工事により、東京オリンピック・パラリンピックまでに安全性の向上等が図られる予定です。

飯田橋駅改良工事の最大の特徴は、ホームの移設箇所が急勾配であるため、軌道を最大528mm低下させ勾配を緩やかにすることです。上下線合わせて約60回に分けて段階的に軌道を下げ、同時に現在のホームも使用しながら8段階に分けて下げています。これらの工事を鉄道の安全確保を最優先に行っています。



新設ホームは急勾配の箇所に移設するため、線路縦断勾配を緩やかに改良



工事が完了すると列車とホームの間の「隙間」と「段差」が解消



新しい西口駅舎の完成イメージ（※実際の駅舎は一部形状が変更となります）
小規模店舗やバリアフリー設備を導入し、駅前広場も設置

地域に賑わいを創出し、 まちの記憶を未来につなぐ 鉄建建設の建物再生

文教福祉複合施設「モトガッコ」

旧小学校を 魅力ある地域の拠点に リノベーション

Interview



福島県石川町役場
地域づくり推進課 課長
首藤 剛太郎様

福島県石川町役場
産業振興課 商工観光係 係長
南條 貴之様



改築によって地域のまちづくり拠点「モトガッコ」として生まれ変わった福島県石川町の旧石川小学校

図書館、子育て支援の3つの機能を持つ世代を超えて「集い・遊び・学ぶ」プラットフォームをつくることになりました。

― リノベーションに至った経緯とは

福島県石川町では、人口減少や中心市街地の求心力低下などを背景に、2014年「まちなか再生行動計画」を策定し、町の賑わいの創出と公共施設の再配置および有効活用を進めました。その一環として町内の小学校、中学校の統合を行った結果、7つの空き校舎が生まれました。旧石川小学校もそのひとつですが、立地条件が良いことから地域の活力向上が図れ、住民にとって魅力的な多機能生活拠点にするため、文教福祉複合施設へ大規模改修することになりました。個々にあった公民館や図書室を移設し、屋内遊び場や児童クラブなどの子育て支援施設を新たに追加することで、生涯学習、



北側入口
「モトガッコ」名称は公募で選ばれ、
英文ロゴは「MOTTO GACCO」をデザイン化

図書館、子育て支援の3つの機能を持つ世代を超えて「集い・遊び・学ぶ」プラットフォームをつくることになりました。

― 減築を選択した理由は

旧石川小学校はもともと3階建てで、中央の塔屋を挟み東西に分かれており、当初は東校舎を残し、西校舎は解体する計画でした。ところが、それでは耐震補強やバリアフリー上の問題で、3つの機能を十分に発揮できないことがわかり設計変更しました。東校舎は2階建て、西校舎は1階建てに減築することで耐震性能が向上し、壁を取り払った大空間ができ、結果的には開放的で地域に開かれた複合施設の素地がつけられました。

― 大きな試練があったと聞きました

実は、工事前の建物調査で外壁からアスベストが検出され、その対処に半年を費やしました。その後、法令に従って安全・確実に除去しましたが、半年間、鉄建建設さんには撤去方法の計画や含有範囲の調査などで骨折りました。また、既存改修ですので、工事を進める中で出てくる問題もあり、その都度最善の方法をアドバイスしていただき本当に助けられました。

建物再生をまちづくりや地域の活性化につなげる自治体等が増えています。特集4では鉄建建設が手掛けた2つの事例、福島県石川町における廃校小学校の文教福祉複合施設への改築と、福岡県糟屋郡志免町の重要文化財「旧志免鉱業所竪坑櫓」の保存修理工事についてご紹介します。



15階建てビルに相当する高さ47.6mの竪坑櫓。現存する国内最大級の石炭産業遺産として国の重要文化財に指定

旧志免鉱業所竪坑櫓

文化遺産を後世に残し、 まちの記憶を未来へつなぐ



鉄筋コンクリート造りの櫓
建造から75年が経過し、劣化したコンクリートがはがれ中の鉄筋が露出



櫓の内部
ワイヤでかごをつり下げ、地下430mからエレベーターのように石炭と作業員を上げ下げした

福岡県糟屋郡志免町にある「旧志免鉱業所竪坑櫓」は、艦船などで使用する石炭の採掘施設として旧海軍によって1943年（昭和18年）に建造されました。櫓の中で最も発達したワインディングタワーと呼ばれる形式で、櫓に据え付けられた巻上機で、竪坑で働く作業員の昇降や石炭の搬出を行っていました。同型で現存しているのは、世界でも志免炭鉱のほか2か所しかなく、また、国が経営してきた唯一の石炭産業遺産であることなどから、2009年に国の重要文化財に指定されました。

現在、この貴重な文化遺産の保存事業を志免町が進めており、その工事を鉄建建設が担っています。建設から75年以上が経過し劣化が進んだコンクリートや鉄筋を適切に補修し健全な状態に戻すことで、竪坑櫓の崩壊を防ぎます。鉄建建設の品質と技術で、まちのシンボルタワーを後世に残し、炭鉱の記憶を未来につなぎます。

― リノベーションへの地域の方々の反応は

減築により建物は左右非対称ですし、天井や壁などの仕上げは敢えてせず、コンクリート面をそのまま露出させています。これらが地域の方々に受け入れられるか正直不安でした。でも皆さん「リノベって、こういうもの」と理解していただいた。2階に残した教室の名残を見て「記憶の継承」だと喜んでくれた方々もあり、地域拠点施設にとって愛着があるのは大事なことだと気がつきました。

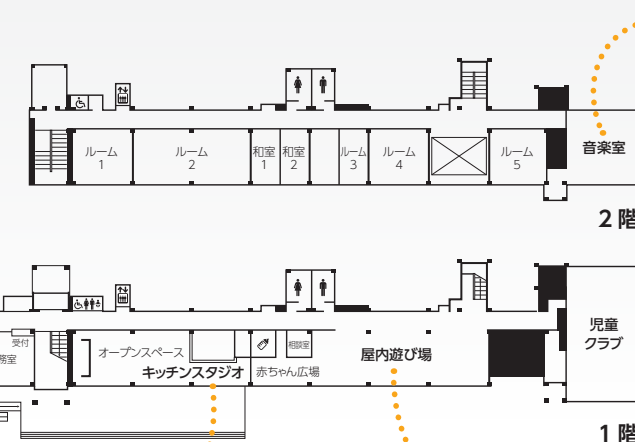
― プロジェクトを終えて

石川町にとって新しい試みと言えるこの整備事業には、鉄建建設さんをはじめ多くの方が親身になって関わっていただきました。そのおかげで2019年4月「モトガッコ」は無事オープンすることができ、本当に感謝しています。今後は地域活性化の拠点としての機能をより発揮できるように、運営などソフト面に力を入れていきたいと思っています。



図書館
かつての図書室は減築によって出現した大空間を生かして図書館へと拡充

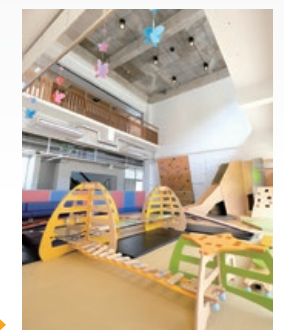
「モトガッコ」フロアマップ



キッチンスタジオ
“交流”を生むしかけ



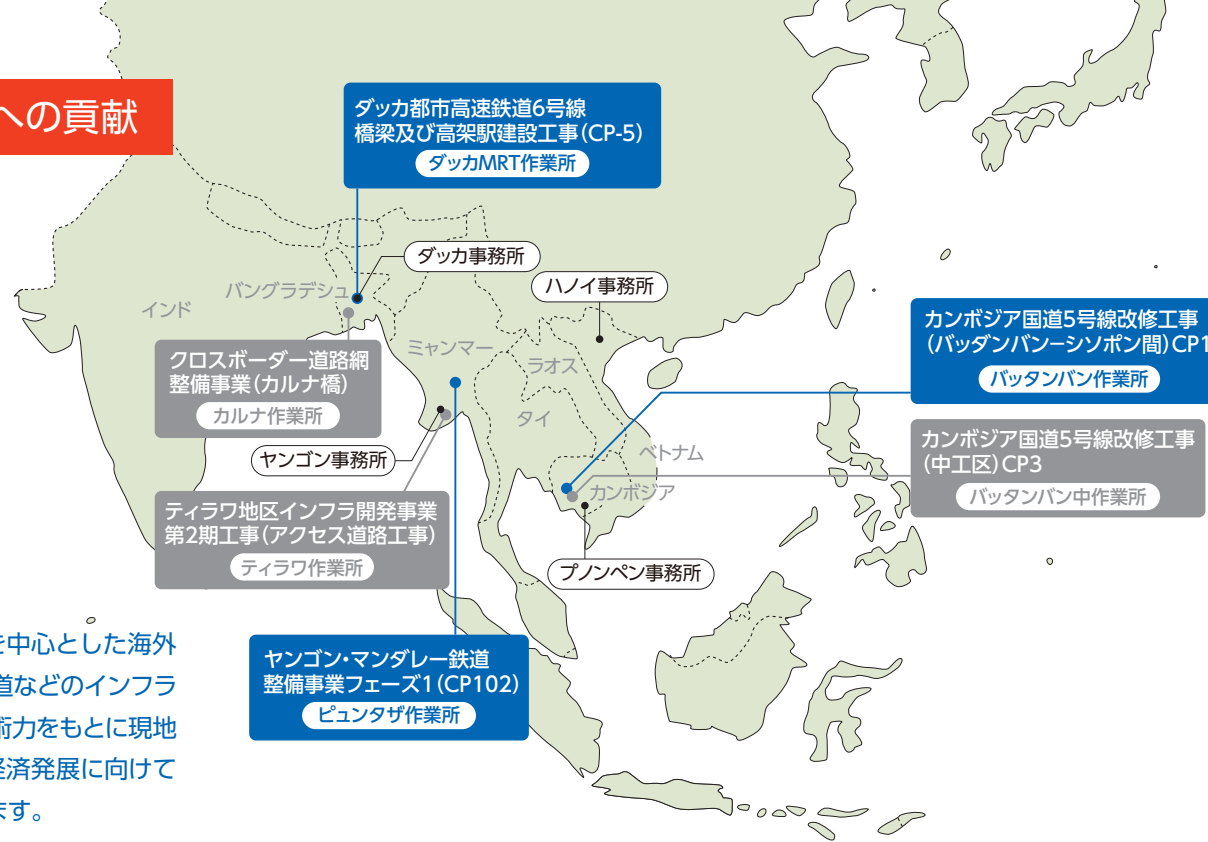
音楽室
防音仕様で周囲を気にせず活動できる



屋内遊び場
2階を吹き抜けた開放的なスペース

東南・南アジア地域の インフラ事業に参画し パートナー企業と アライアンスを構築

鉄建建設は「中期経営計画 2018-2020」で、東南・南アジアを中心とした海外事業の拡大と体制の強化を掲げ、同地域の鉄道・道路・上下水道などのインフラ事業へ積極的に参画。その一方で私たちが国内で培ってきた技術力をもとに現地技術者を育てることで現地企業への技術移転を進め、各国の経済発展に向けてともに共生できるパートナー企業とアライアンスを構築しています。



カンボジア国道5号線改修工事 (バタンバン-シンボン間) CP1

カンボジアで国際幹線国道を 大規模改修



地平線まで続くバイパス区間 (約24km)

鉄建建設は、カンボジアの首都プノンペンから隣国タイまで延びる国道5号線で、2つの工区合せて90.37kmの大規模改修工事を2017年、2019年より行っています。この事業により、平均交通量は約2.3倍になると想定され、メコン地域の産業大動脈として機能することが期待されています。

工事では、現況2車線の簡易舗装道路を改修すると同時に4車線へ拡幅し、さらに同国第3の都市バタンバンを迂回するバイパス道路を整備しています。カンボジアでは、アスファルト舗装は一部都市を除きいまだ一般的ではないため、本工事ではアスファルトプラントを建設し、製造技術とともに供与する予定です。

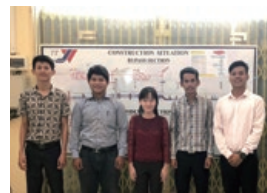


長さ128mの橋を新設するサンカー川は年間水位差が7m

TOPICS バタンバン作業所

大学生を研修生として受け入れ

カンボジアの平均年齢は27歳と若く、技術者も少ないのが現状です。当社では、これまで11名の工学系大学生を受け入れ、教育支援を行っています。



建設後90年以上経つ橋梁。健全度診断を行いできる限り既存を活かす

TOPICS ピュンタザ作業所

日本の職人による施工トレーニング

現地職人の技術力向上のため、作業ヤード内に実物模型を設けて日本の職人が直接指導する研修を3か月間実施しました。



TOPICS ヤンゴン事務所

早朝の日本語研修を実施

国際的に活躍できる人材を育成するため、希望者には週3日2時間ずつ日本語教室を開催しています。



ヤンゴン・マンダレー鉄道整備事業フェーズ1 (CP102)

ミャンマーでもっとも重要な 幹線鉄道を近代化



工事のための資材置き場と引き込み線

ミャンマーの鉄道は、長年にわたり軌道や橋梁などの保守整備が十分に行われてこなかったため、その多くが列車の速度を上げることができず、脱線などの列車事故も発生しています。現在、国を挙げてその安全性と輸送能力の向上を図るため、同国の最重要路線「ヤンゴン・マンダレー鉄道改修事業」が、日本政府開発援助事業 (ODA) のもとに進められています。鉄建建設は、初弾事業であるフェーズ1のうち全長の30%にあたる約80kmの区間で、軌道・橋梁・駅の改修工事、信号設備の近代化工事を行い、2023年の完成をめざしています。

この事業では、ヤンゴン-マンダレー間の所要時間を約6時間短縮することを目標としています。沿線地域には、ミャンマー国全人口の37%が居住しており、鉄道輸送量の増加により、同国の経済の発展と国民生活の質の向上に大きく貢献できると考えています。

ダッカ都市高速鉄道6号線 橋梁及び高架駅建設工事 (CP-5)

バングラデシュ初の 都市高速鉄道を新設



MRT6号線の駅の完成イメージ (提供：ダッカ都市交通公社)



中央分離帯付近にMRTを建設。当社は最も交通量の多い地区を担当

鉄建建設は、バングラデシュの首都ダッカにおいて、同国では初となる総延長20kmのダッカ都市高速鉄道6号線 (以下、MRT) で3つの駅を含む全長3.2kmの高架橋建設に携わっています。

ダッカ市とその周辺地域は、世界13位の人口と東京の8.7倍もの人口密度*を擁する巨大都市圏ですが、その交通需要に対応できるインフラが整備されておらず、人の移動や物流が集中する道路の渋滞が慢性化し、排ガスや騒音等の公害も深刻化しています。6号線は、新たな公共交通手段を提供することで、渋滞緩和による都市利便性の向上や経済活動の活性化、交通公害の削減に資すると期待されています。

* 出所：Demographia World Urban Areas

土木

最盛期を迎えた東京五輪関連工事、早期開通が望まれる新幹線工事、海外発展途上国のインフラ整備などに注力します。また、近年、多発する大規模自然災害対策への対応を強化し、安全・安心の国土形成にも貢献します。

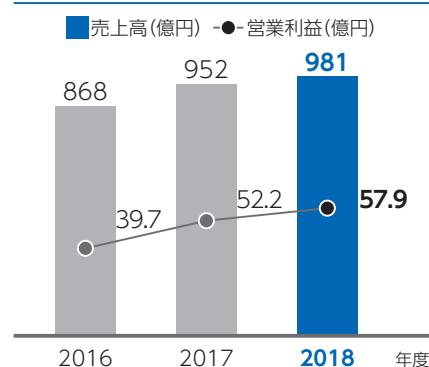
取締役
常務執行役員
土木本部長
谷口 和善



2018年度の振り返り

2018年度の売上高は、東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた首都圏駅の改良・整備工事（P20-21参照）や、長崎・北陸・北海道新幹線の建設工事（P18-19参照）に注力し、前年度比3.0%増となりました。また受注高は、経年で取り組んできた海外工事に成果が出たこと、および国内官公庁の受注増加により前年度比33.2%増を達成し、手持ち工事高も約1.2倍と伸長しています。今後は、これらを確実に施工していくための生産能力の向上が課題となっています。

売上高・営業利益の推移（連結）

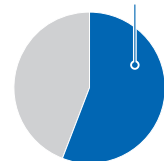


主な事業戦略

- 高水準の手持ち工事量を確実に施工するため、安全と品質を追及しながら施工の効率化を高めることを目標として、社員個々が成長しその能力を発揮できるよう「社員一人ひとりが主役」を部門スローガンとして取り組んでいきます。
- 中期経営計画の「技術力を核とした現場力・企業力の飛躍的向上」に基づき、ポスト2020の大阪万博関連工事や羽田空港アクセス線工事、インフラの維持・更新工事などの受注をめざし、技術開発力や提案力の強化を重点的に行っていきます。
- 「働き方改革」では、2019年度の目標である建設現場の4週6閉所や、2019年度から導入するフレックスタイム制による自立的な時間管理、ICTを活用した労働時間の短縮、増加している女性技術職社員の働きやすい建設現場づくりなどを進めていきます。

セグメントの売上高比率

56.1%



2018年度受注高

1,290億円

2018年度の実績



中部横断自動車道 新清水ジャンクション



ハツ場ダム



東北本線桑折線橋(伊達-桑折間)

過去の施工実績

道路(土工)



新名神高速道路 道場生野 兵庫県神戸市

道路(トンネル)



大和御所道路 新田東佐味トンネル 奈良県御所市

道路(橋梁)



牧港高架橋 沖縄県浦添市

治山・治水施設



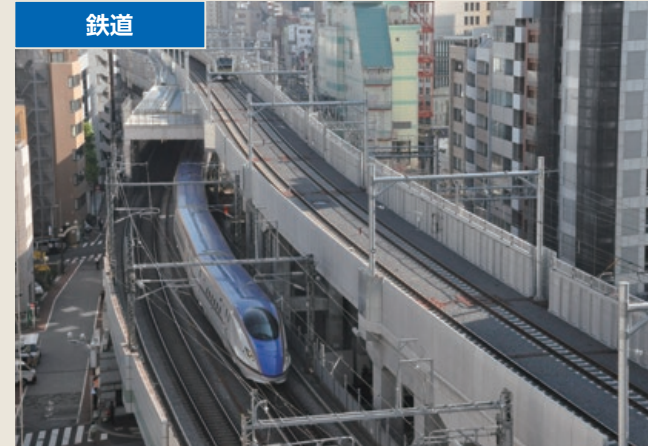
世増ダム 青森県八戸市(旧三戸郡南郷村)

上下水道施設



第二田柄川幹線 東京都板橋区・練馬区

鉄道



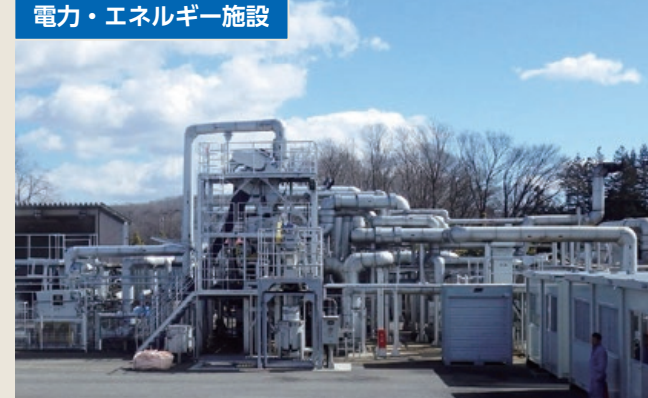
JR上野東京ライン 北部工区 東京都千代田区

維持・更新



本四備讃線鉄道単独部 耐震補強 岡山県倉敷市

電力・エネルギー施設



NEXCO東日本 那須バイオマスガス発電プラント 栃木県那須郡那須町

建築

快適で豊かな日常生活を提供することが建築事業の使命です。技術の革新と施工の効率化を推進し、より強固な施工体制と、お客さまへの万全なフォロー体制で、環境に配慮した高品質な建物を提供していきます。

取締役
常務執行役員
建築本部長
瀬下 耕司



2018年度の振り返り

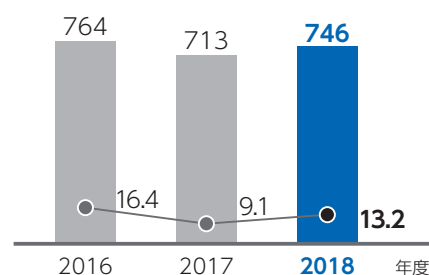
2018年度の売上高は、一般・鉄道ともに東京オリンピック・パラリンピック開催に合わせた工事（P20-21参照）が進捗し、前年度比4.5%の増加となりました。受注高は、大型工事の受注が重なったことや、消費税増税前の民間設備投資の一時的な増加により、一般・鉄道とも大幅に伸長し前年度比36%、265億円の増加を達成しました。また、これまで受注比率が少なかった「事務所・庁舎」「工場・倉庫」の受注にも積極的に取り組んだ結果、目標を超える成果が出ました。

主な事業戦略

- 中期経営計画に掲げた「筋肉質な経営の推進」に基づき、ポスト2020の景気変動や価格競争に対応できる生産性の向上と収益力の強化をめざします。特に、会社全体の意識改革を含めたあきらめない業務効率化、ICT・IoT技術の導入とそれを活用できる人材の育成により、現場管理能力の向上を図ります。
- 設計・施工一括受注比率の拡大を図り、企画・設計から施工まで一貫してお客さまのニーズに応える提案・ソリューションサービスの提供をめざします。これにより、コストと工程の合理化や施工品質を見据えた設計が可能となり、結果として信頼され選ばれるパートナーとなることが継続的な受注の獲得につながると考えています。
- 「さらなる成長への挑戦」として、不動産事業における賃貸事業と開発・バリューアッド事業の拡大に取り組めます。

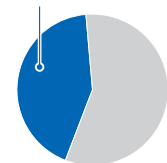
売上高・営業利益の推移（連結）

■ 売上高（億円） ● 営業利益（億円）



セグメントの売上高比率

42.7%



2018年度受注高

1,005億円

2018年度の実績



JR東日本横浜現業事務所



グランヴィリオホテル奈良・和蔵-



知立駅北地区第一種市街地再開発事業（エキタス知立）

過去の施工実績

宿泊施設



ホテルメトロポリタン仙台イースト 宮城県仙台市

事務所・庁舎



京都地方合同庁舎 京都府京都市中京区

商業施設



ログロード代官山 東京都渋谷区

教育施設



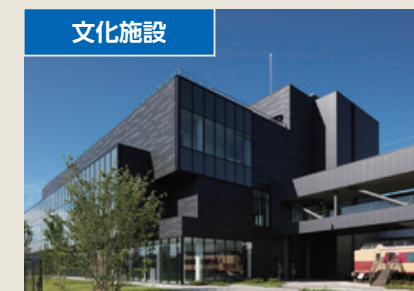
日本大学第二中・高等学校 東京都杉並区

生産施設



東京精密 八王子工場内 第6工場 東京都八王子市

文化施設



鉄道博物館 本館・南館 埼玉県さいたま市

交通施設



パスタ新宿（新宿駅新南口） 東京都渋谷区

医療・福祉施設



国立病院機構あきた病院 秋田県由利本荘市

医療・福祉施設



AIP勝どき駅前ビル（複合型高齢者施設） 東京都港区

鉄道

鉄道工事は列車の安全・安定輸送が第一です。今後もステークホルダーの要求に応え続けるため、独自の技術開発と技術力の向上を推進し、鉄道工事トップランナーの地位を揺るぎないものにします。

常務執行役員
鉄道統括室長

笠井 高志



2018年度の振り返り

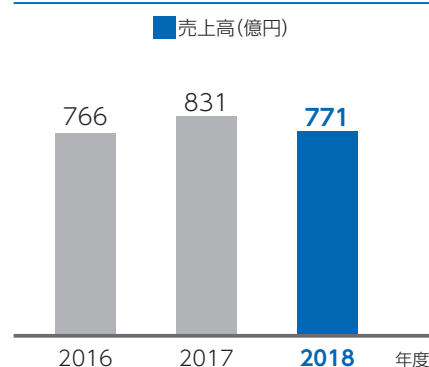
2018年度は、8年前の東日本大震災で被災した鉄道網復旧工事の仕上げの年でした。2019年3月には、津波で流された橋梁や駅などの復旧を行ったJR山田線が、三陸鉄道リアス線として運行を開始し、また2020年3月までに再開を予定しているJR常磐線の富岡－浪江駅間は、土木工事をほぼ終えました（P16-17参照）。

全体としては、首都圏の大規模駅改良工事や、各整備新幹線工事で繁忙を極めましたが、JR渋谷駅・品川駅・川崎駅における線路切り換え工事などの難易度の高い工事を予定通り完遂しました。なお、受注高の大幅な増加は、鉄道建築によるもので、高架下ショッピングセンターの大規模リニューアルをはじめとする大規模更新・修繕工事の増加が主因です。

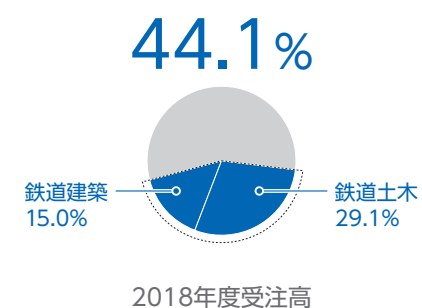
主な事業戦略

- 売上高の多くを占める首都圏の大規模駅改良工事は、将来的には減少することが予想されており、2019年度はこれに替わる布石を打つ年と考えています。その一つとして、近年、増加傾向にある大規模更新・修繕工事や、今後予定されている「品川開発プロジェクト」や「羽田空港アクセス線」などの大型プロジェクトを確実に受注に結びつけるため、技術提案や技術開発を積極的に行っていきます。
- 鉄道工事にとっても担い手確保は大変重要な課題です。長時間労働の是正と休日取得へ向けた「働き方改革」と、省力化・自動化工法などによる生産性向上を両輪に、魅力的な職場づくりをめざしていきます。

売上高の推移(連結)



セグメントの売上高比率



2018年度受注高

940億円(国内)

海外

海外事業体制の強化を図り、アジアを中心とした、鉄道や道路などのインフラ整備事業に積極的に参加し、当該国の発展に寄与していきます。2020年までに、売上高の10%を海外工事とする目標を掲げています。

執行役員
土木本部・建築本部
海外事業推進室長

小室 好孝



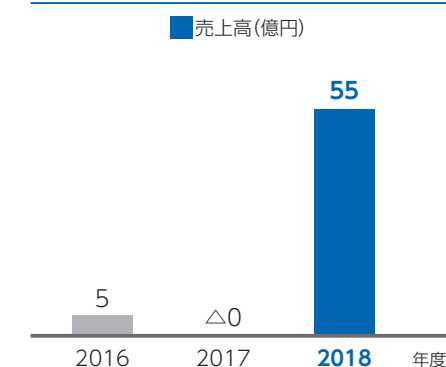
2018年度の振り返り

2018年度は、これまでの東南アジアの3拠点に加えて、南アジアであるバングラデシュの首都ダッカに事務所を開設し、日本国政府開発援助事業(以下ODA)による交通インフラ整備事業の受注と施工体制の構築にあたりました。また新たに4件の大型プロジェクト「カンボジアの国道改修工事」「ミャンマー鉄道の改修工事」、そして「バングラデシュの大量高速輸送鉄道」と、「国際幹線道路新設工事」を受注し、東南・南アジアを中心に6件の工事が同時進行しています。中期経営計画の初年度として、良いスタートが切れたと考えています。

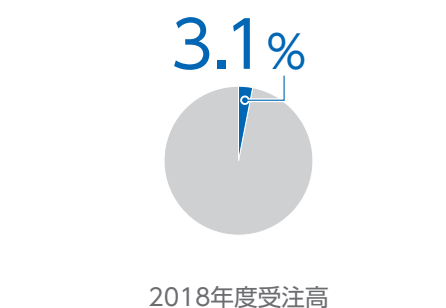
主な事業戦略

- 売上高の10%を海外事業であげるという経営計画の目標達成のため、最優先の課題は体制の強化と考えています。国内事業からの人材と新規採用人材の育成、そして現地パートナー会社の確保・育成を推進し、海外事業の基礎を確実なものにしていきます。
- 当社が強みとしている鉄道工事は、改修・新設ともに実績を重ねながら各国におけるノウハウを蓄積し、海外においてもトップランナーをめざしていきます。また今年度は、ODAによるインフラ整備として鉄道、道路に加えて下水道事業にも挑戦したいと考えています。
- 将来的に事業の安定性を高めるため、ODA以外の建築民間案件や、現地国資金案件にも挑戦し、受注先にバランスと幅を持たせることも重要と考え、一步一步堅実に進めていきます。

売上高の推移(連結)



セグメントの売上高比率



2018年度受注高

306億円

2018年度の実績



品川車両基地整備・高輪ゲートウェイ駅新設



相鉄・JR直通線 羽沢横浜国大駅



おおさか東線 西吹田駅・高架橋

2018年度の実績



国道5号線改修CP1(カンボジア)



ティラワ地区アクセス道路改修(ミャンマー)



ダッカ事務所の様子(バングラデシュ)

持続可能な地球環境の実現

私たちは、地球環境をよりよき状態で次世代に引き継ぐために、地球的視野に立った活動を継続的に行います。

環境マネジメント

鉄建建設は、事業活動に伴い発生する環境負荷を低減し、地球環境の維持保全に努めるため、「環境方針」とそれに基づく「環境行動指針」を定め環境経営を推進しています。年度ごとには「環境目標」と「環境管理計画」を策定し、年2回のレビューを実施。2000年からは、これら環境マネジメントシステムにISO14001の認証を受けています。

環境行動指針

- | | |
|--|--|
| 1 環境経営を充実する。
(1) 環境経営の充実に向けた活動の展開
(2) 環境保全技術の整備と活用の促進 | 3 建設副産物対策を徹底する。
(1) 建設廃棄物の対策
(2) 建設発生土の対策
(3) 有害廃棄物の対策 |
| 2 低炭素社会に向けてLCCO₂を削減する。
(1) 環境配慮設計の促進
(2) 施工段階におけるCO ₂ の排出抑制 | 4 生物多様性の保全に配慮する。 |

WEB 環境方針 鉄建建設 > 会社案内 > 経営理念・企業活動指針 > 安全衛生・品質・環境方針

低炭素社会の実現

設計段階での環境配慮への取り組み

鉄建建設は、環境配慮設計への取り組みのひとつとして、設計から施工までを一貫して行う全ての建物について、「CASBEE（建築環境総合性能評価システム）」による自己評価を行っています。当該建物の評価点向上を図るとともに、

評価データの蓄積・集計・分析により、高評価を得るための設計手法を次の設計へフィードバックしています。

2018年度
CASBEEの評価件数 **5件**

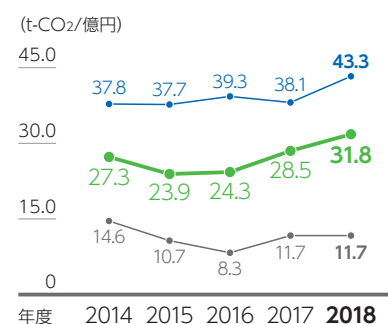
建設段階のCO₂の排出量抑制

建設中のCO₂排出量を削減するため、工事の初期段階において「建設機械・車両の省燃費運転」や、「低炭素材料の使用」「LED照明の導入」などの実情に即したCO₂削減計画を各建設現場ごとに策定しています。この削減計画は品質

環境計画書に記載し、建設中はその実施状況を内部監査等で確認し、管理しています。また、各建設現場の事務所の照明・空調についても省電力事務機器や人感センサーなどにより、エネルギー使用量の削減に努めています。

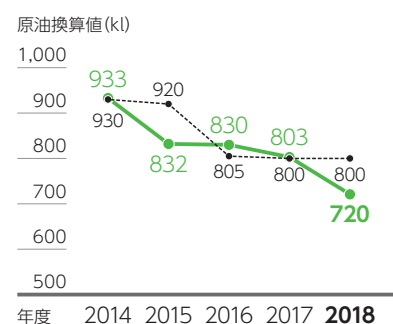
CO₂排出量原単位

—●—土木 —●—建築 —●—合計



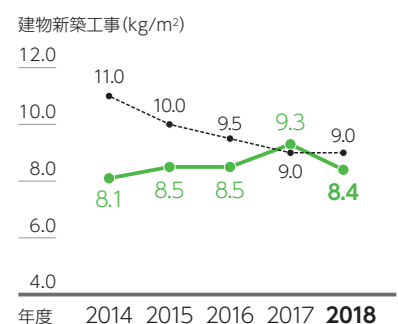
事務所エネルギー(電気・ガス)使用量

—●—実績 —●—目標



混合廃棄物*排出量

—●—実績 —●—目標



※ 建設廃棄物のうち、木くず、ガラス、コンクリートなどが分別されずに混ざり合っており、再資源化が難しい廃棄物

循環型社会の構築

建設副産物対策を徹底

鉄建建設は、建設廃棄物の3R（発生抑制、再利用、再生利用）の推進により循環型社会の構築に努めています。特にリサイクル率が低い混合廃棄物は、建物の新築工事における目標を設定し、分別の徹底に取り組んでいます。また、廃棄物の不適正処理防止のため、電子マニフェストの使用率向上を掲げ、2020年度には使用率100%をめざしています。

建設廃棄物管理の基本

- (ア) 産業廃棄物の発生を抑制する(Reduce)方策を実施する。
- (イ) 産業廃棄物を再利用する(Reuse)方策を実施する。
- (ウ) 産業廃棄物を再生利用する(Recycle)ための方策を実施する。
- (エ) 建設廃棄物の発生の少ない工法・技術の採用および発注者への提案。
- (オ) 上記の努力によっても発生した産業廃棄物は、法に基づき適正処理をする。

2018年度
建設廃棄物の
リサイクル率

98.0%

2018年度
電子マニフェスト
使用率

91.0%

生物多様性保全

粗朶沈床(そだちんしょう)工法による護岸整備

北陸新幹線の梯川橋梁工事では、河川内橋梁施工後の河床保護にコンクリート製のブロック工法ではなく、明治時代オランダの治水技術者によって日本に伝えられた「粗朶沈床工法」を採用しています。これは粗朶をいかだのように組み、石を載せて川底に沈める工法で、材料となる粗朶は落葉広葉樹の幹や枝であり、雑木林の伐採木の有効利用となります。また、梯川のように河床が軟弱で大きな氾濫が起こる河

川には有効な工法であると同時に、川底の粗朶は生物が繁殖しやすい生息地となり、多様な生態系の保護に寄与します。



粗朶沈床の下格子組み立て



河床に沈める前の粗朶沈床

環境技術の開発

バイオマスガス発電

鉄建建設は、NEXCO東日本の共同開発パートナーとして、高速道路の維持管理で発生する剪定枝や刈草などの植物廃材(バイオマス)を利用したバイオマス熱分解ガス化発電の開発を2009年度から進めています。開発した発電プラントは、草と木を同時に原料とすることができ、さらにその形状や水分含有量に対する制約を無くしたことが特徴です。2018年度は、事業化の資料となる運転データ取得のため連続運転試験を実施しました。

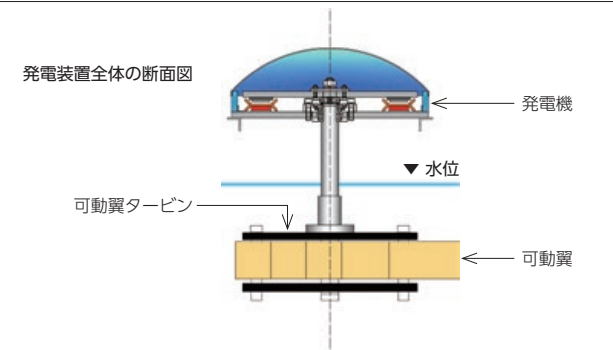


プラント全景

刈草・剪定枝等の植物廃材

新型小水力発電装置

小さな農業用水路や、トンネル湧水を排出する中央排水溝など、水量の少ない場所に適した小水力発電装置を開発しました。将来的には、電力インフラのない山間部や農村部において、河川の水位計測・雨量計測装置を稼働させるといった防災用設備の電源となることが考えられます。試作機完成の社外発表後、各方面より多くのお問い合わせをいただきおり、今後は製品化に向けて開発を進めていきます。



お客さま志向の品質と技術の向上

私たちは、「お客さま第一主義」に徹し、全社一丸となって品質と技術の向上に取り組み、常に新たな分野に挑戦していきます。

品質マネジメント

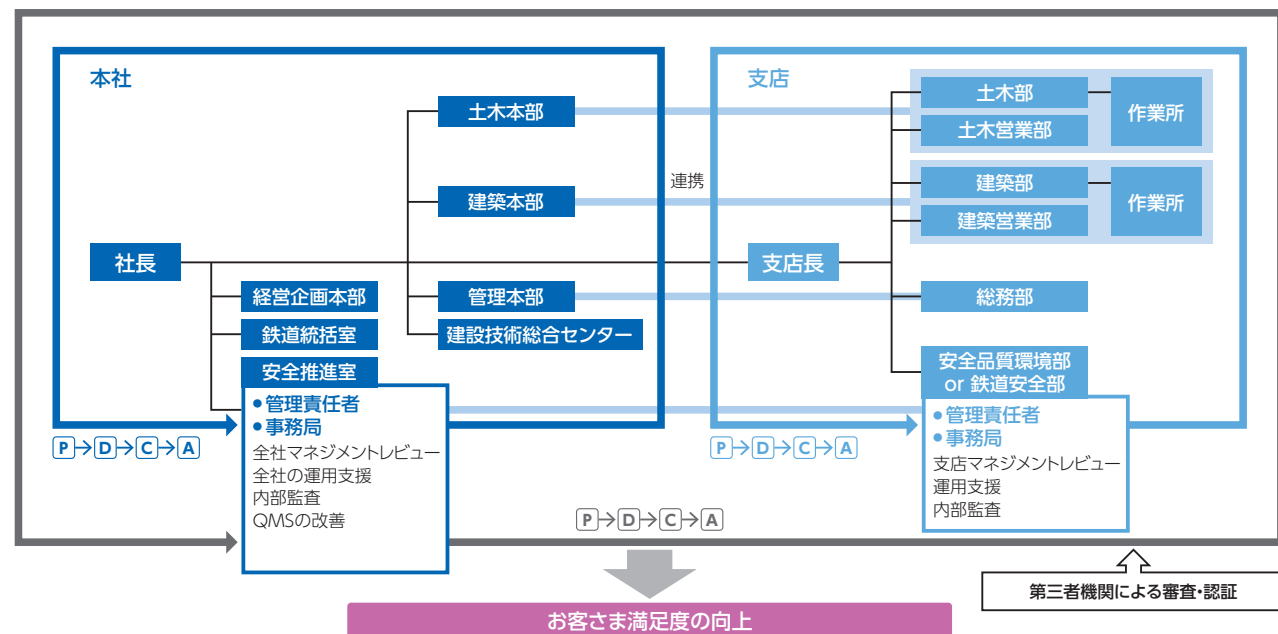
品質マネジメントシステムを全部門で運用

鉄建建設は、「安全と品質は生命線」という認識のもと、「安全衛生・品質・環境方針」を策定し、その方針に基づいて企業活動を行っています。1997年には、業界に先駆けてISO9001の認証を取得し、1999年からは国内全ての部門で品質マネジメントシステムを運用しています。その運用体制は本社、各支店の安全品質環境部が中心となり、品質管理基準や手順の

周知、徹底を図ると同時に、定期的に内部監査を実施し、部門ごとにPDCAサイクルを回し、継続的に改善しています。

2018年8月24日には、ISO審査認証機関の(株) マネジメントシステム評価センター (MSA) から、品質マネジメントシステムを20年間にわたり運用し続け認証制度の発展に貢献したとして感謝状を授与されました。

品質マネジメントシステム(QMS)の運用体制



品質を支える人材の育成

研修施設の充実

社内研修を実施する建設技術総合センターに、実際の工事状況を再現した大型模型を製作し、2018年度より使用を開始しました。模型は道路や水路建設に採用される箱型の中土木構造物や、建物の躯体を4つの構造別に原寸大で再現しており、施工中の状況を実際に確認しながら学ぶことができます。4月からの新入社員研修では、これまで机上で行ってきた品質研修や安全研修のカリキュラムをこの施設で実施しました。

VOICE 2018年度新入社員

新入社員研修を終え、施工現場に配属されてから約1年が経過しました。配属前の3か月間に研修センターで実務を経験できたことが、今とても役に立っていると感じています。特に、センターにある作業用足場の模型を参考に、実際に自分で組み立てる研修は、作業をする際に何が大変なのかや、安全や製品規格などの細かい知識について学ぶことができ、現在の施工計画や現場管理を行う基礎になっています。

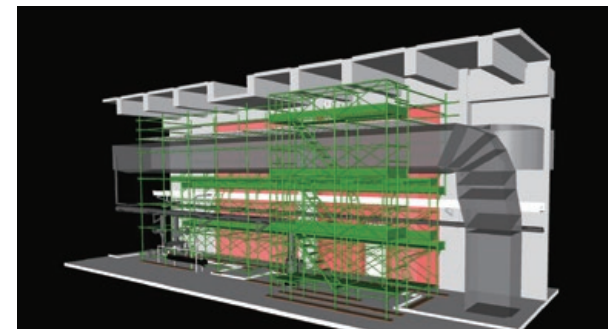


東京鉄道支店 渋谷駅改良作業所 前田 英作

ICTによる実効性のある生産性向上

工場の改修工事における3次元測量の活用

既存建物の改修工事では、建物図面の電子データがなかったり実状と違う場合も多く、施工段階で測量を行い図面を作成する作業が必要でした。今回、工場の耐震改修工事においてICTによる効率化を図るため、3次元測量を行い、得られた3次元点群データから3次元デジタルモデル(BIM)を作成し、足場などの仮設計画を行いました。これにより、図面の作成作業を低減するだけでなく、配管等の既存設備も反映できる高い再現性により支障物の移設・撤去等を含めた正確な工事量の把握と数量算出が可能となりました。



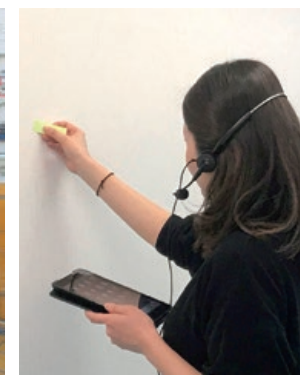
BIMによる既存建物の仮設計画(緑色の部分が足場)

品質記録フローと完成時検査フローを大幅に効率化

建築部門では、施工管理に従事する社員にiPadを支給し、若年層を中心に研修を行いながら、建設現場への浸透と具体的な業務の効率化を進めています。例えば、日常業務の中で作業頻度の高い工事写真管理を省力化するため、管理ソフトを導入すると同時にグループ会社のTKパートナーズと連携し、撮影前の図面整理やデータ格納ファイル等の準備を分業化し一層の効率化を図っています。また、建物完成時の検査業務も、指摘事項を音声入力するだけでリスト作成と担当協力会社ごとの整理が行われるシステムを導入し、大幅な効率化となっています。



iPadによる工事写真撮影

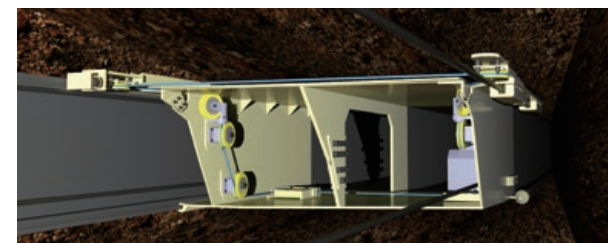


検査時、iPadで指摘事項と位置を入力

お客さまニーズに応える技術開発

地盤切削JES工法

開発技術である「地盤切削JES工法」は、供用中の鉄道や道路の直下を掘削し、立体交差する道路を建設する工事で使用します。上部の線路や路面までの土被りが少ない場合でも、その変位等の影響をできる限り小さくできる工法です。



地盤切削JES工法の刀口部(イメージ)

超低空頭場所打ち杭工法

従来工法に比べ驚くほどコンパクトな「超低空頭場所打ち杭工法」は、駅改良工事などで、ホーム上から構築する駅ビル等の基礎となる場所打ち杭を施工するために開発されました。この工法により、ホーム上の仮囲いを小さくすることができ、旅客がホームから転落したり、運転手がホームの状況が見えづらいということを低減することができます。



ホーム上仮囲い内での施工状況

持続可能な社会の実現

私たちは、建設事業を通じて社会の継続的な発展に貢献するとともに、地域社会の活性化に寄与していく企業市民をめざします。

災害への備え（インフラ老朽化対策）

瀬戸大橋線を耐震補強し長期不通を予防

鉄建建設は、南海トラフ地震等の発生に備え、瀬戸大橋線の耐震性能を向上させることで長期不通の防止を図るため、同線の耐震補強を施工しています。工事では、鉄道橋最大級

スパンの北浦港橋梁の支承を免震化したり、大束川橋梁の橋脚基礎部の補強を実施するため、それぞれの箇所で行っていることや経済性を考慮した最善の耐震補強を行っています。



営業線に近接した橋脚も補強



橋脚の落橋防止を海上で施工



29tの鋼製支承をゴム支承に交換

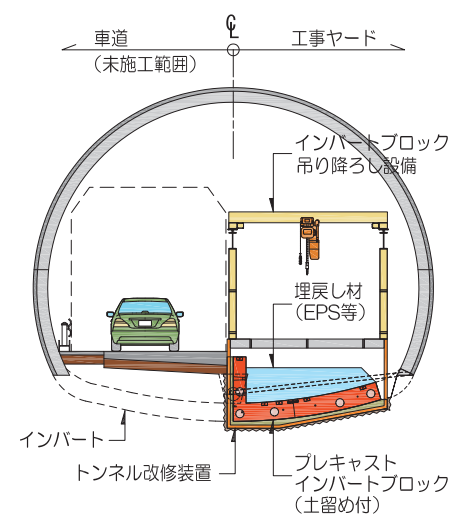


橋脚の繊維巻き立て補強と基礎補強

「山岳トンネルインバートの急速改修工法」を開発

近年、山岳トンネルの大規模修繕工事として増加しているインバート*設置工事において、工期短縮を実現する工法を開発し、2018年度に特許を申請しました。この工法は、従来現場打設していたコンクリート部を、プレキャストコンクリートブロック化し、さらに土留め杭を不要としており、施工速度は概ね3倍早くなると想定されています。これにより、供用中のトンネル修繕工事において実施される車線規制期間を短縮し、安全性も向上します。

* インバート
トンネルの側壁と側壁を底部でつなぐ逆アーチ状の部分。トンネルの断面をリング状に閉合することで、耐力が増加する



地方創生への取り組み

観光農園事業による農業の6次産業化

建設業以外の新たな収益基盤を開拓するため、2019年4月、農業分野でのビジネスノウハウの取得をめざし、いちご観光農園を運営する農業法人を設立しました。鉄建建設は、新規事業への参入にあたってESGの観点も判断指標のひとつとしており、観光農園事業は、地産地消による地域活性化や、観光化による地域間交流の促進も期待できる農業の6次産業化と考えています。



2019年12月開園に向け準備が進むいちご観光農園

災害からの復興支援

西日本豪雨災害からの復旧

2018年7月の西日本豪雨では、崖崩れなどが発生したJR呉線も約44kmが不通となりました。鉄建建設は、このうちかるが浜～矢野間の10kmで仮復旧箇所を本格復旧する工事を行っています。約5か月後となる12月には全線が再開し、現在は通常ダイヤによる運行となっているため、列車運行に支障のないよう安全作業を第一としつつ、地域の大切な足の一刻も早い完全復旧をめざしています。



線路脇で崩落法面に吹付法枠を設置

帰宅困難地域の隣接地区にホテルを建設

福島県双葉郡富岡町は、東日本大震災で被災した福島第一原子力発電所から半径10Km圏内に位置し、町の一部はいまだ帰還困難区域に指定されています。鉄建建設は、同町小浜地区に、7階建て195室のビジネスホテルを設計・施工にて建設しました。現在同ホテルは、一時帰還者をはじめ、原発の廃炉や復興工事の関係者が利用できる施設として、復興の拠点としての役割を担っています。



2019年5月に開業したホテル蓬人館

地域・社会との共生

さまざまな体験学習会・見学会を開催

鉄建建設は、社会貢献活動を通して地域社会との良好な関係を築くため、作業所での周辺環境の美化や地域イベントへの参加・協賛・主催をはじめ、現場見学会の開催を積極的に行っています。また、実物と同じ鉄道施設がある当社の研修センターでは、視覚障がい者の方や支援者・団体に向けた鉄道施設体験学習会を実施しており、2018年度は6回

計113名の方が来所されました。誰もが安心して暮らせる社会を構築することも、鉄建建設の使命と考え、これからも続けていきます。

2018年度
全国市民現場見学会参加人数

1,203名



千葉県立千葉盲学校の体験学習会ではホームから転落した際の退避法などを実習



京都工学院高等学校の社会見学研修では鉄道工事を学習



JR越前本線の平木田駅構内で行われた「新しい鉄道林」の植樹に参加

安全の追求

私たちは、事業活動に伴う災害ゼロをめざして、お客さまの安全、地域の安全、労働の安全を確保します。

安全マネジメント

安全の方針と施策

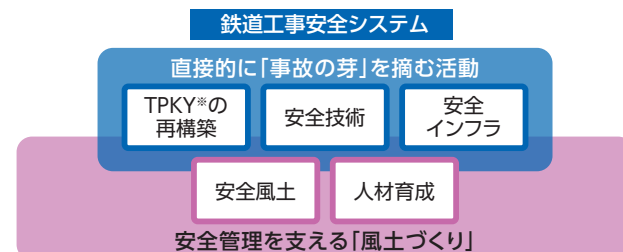
鉄建建設は、安全は、社員が日頃より培った技術力を活かし、経験から築き上げてきたルールを着実に守ることから形成されるという考えを基に、「技術の錬磨から究極の安全へ」を安全理念として掲げています。また2018年度は、安全重点施策である「墜落災害の防止」「重機・クレーン災害の防止」「第三者災害の防止」「鉄道工事事故の防止」「交通事故の防止」「埋設管・ケーブル損傷事故の防止」に取り組みました。



鉄道工事安全システム

鉄建建設は、鉄道工事におけるリーディングカンパニーであり続けるために「鉄道工事安全システム」を運用しています。これは当社の「鉄道工事安全方針」に則り、鉄道工事の安全性向上と事故防止のための施策を、確実に実施する取り組みです。具体的には、年度ごとに過去の事故の再発防止施策も取り込んだ「鉄道工事安全重点施策」を定め、PDCAサイクルを回しています。

安全マネジメント体制



※ 鉄建式計画時危険要因予知活動

安全パトロール

建設現場の安全衛生管理状況を確認・指導するパトロールを全現場で行っています。2018年度は、日常的に実施するパトロールとは別に、安全週間、衛生週間、年末年始の繁忙期などに5回、本支店幹部による特別パトロールを実施しました。また同時に、「誰もが安心して働ける快適な活気ある職場づくり」をめざして、現場社員と本支店幹部の意見交換会を開催し、現場の意見や要望をくみ上げ、改善に取り組んでいます。



伊藤社長による現場パトロール

工事の安全性向上に資する技術開発

2018年度は、工事の安全性向上のために「重機災害を無くす」「墜落災害を無くす」「未線路閉鎖区間*への進入防止」の3テーマの技術開発に着手しました。「重機災害を無くす」というテーマでは、運転手に周囲の状況を伝えるため、自動車業界の技術を応用してリース重機に着脱可能な360度3Dモニターシステムの開発を進めており、2019年度中の完成をめざしています。

* 線路閉鎖区間
工事などのために列車が入らない措置をした区間のこと



「未線路閉鎖区間への進入防止」では画像解析技術を使用したシステムを開発予定

緊急時対応体制

鉄建24時間情報センター

事故や災害の情報を迅速かつ正確に社内へ発信し、速やかに初動体制の構築を図るため、365日24時間対応する「鉄建24時間情報センター」を2006年より本社内に設置しています。現場からは「何かあったらまず一報」という方針に基づき、たとえ深夜であっても、またほんの些細な事象で

あっても、事故・事象の発生直後にセンターに電話で報告されます。同センターでは、この情報を速やかにまとめ全社員に知らせるため社内ネットワークへの配信や、登録されたモバイル端末へのメール配信を行っています。

鉄建24時間情報センターの役割

- | 通常時 |
|--------------------------------------|
| ● 事故・事象の情報配信を行い、類似の事故・事象等の再発防止を図る |
| ● 大雨・大雪・台風等の異常気象の情報を配信し、注意喚起を促す |
| ● 日々の現場作業を確認し、作業の終了状況を配信する |
| ● 集積された事故・事象等の情報を整理し、再発防止に向けた情報を提供する |



本社内に設置されている「鉄建24時間情報センター」

震災などの重大災害発生時

- 重大災害発生時の情報収集と緊急連絡を行う（初動時における情報のキーステーション）

2018年度
鉄建24時間情報センター
情報配信回数 **1,712回**

安全教育

建設技術総合センター

千葉県成田市にある建設技術総合センターに、研修センターを設置し社員らの安全教育を行っています。敷地内には、建設会社としては前例のない約150mの複線軌道（実習線）や、対面式の駅のホーム、踏切、さらに工事状況再現エリア、軌道変状再現エリアなど本物と同じ鉄道設備を設置しています。受講者は実際の鉄道施設と同じもので研修・訓練を行うことにより、机上の知識だけでは得られない安全のノウハウを習得し、万が一の際に対応できる能力を磨いています。2018年度には、ホームドアや模擬人工地盤、新幹線軌道を増設するなど、一層の拡充を図りました。また屋内研修設備として、鉄建建設がこれまでに起こした事故の経験を風化させることなく、次代へ引き継ぐために、「事故の情報展示館」と「川崎駅構内列車脱線事故の展示館」を設置しています。



実物を使用した屋外研修設備



首都圏で増加しているホームドアを新設

さまざまな安全研修

鉄建建設は、安全を担う人材育成の充実をめざし、さまざまな安全研修を実施しています。建設現場に配属されている社員には、現場で守るべき法令をまとめた冊子「安全必携」を配布し、これをテキストにした労働安全衛生法および規則の研修を実施し約9割の社員が受講しています。また、協力会社の職長を対象に安全衛生責任者の能力向上を目的とする研修を実施しています。2018年度は、2019年2月より義務化された「フルハーネス型墜落制止用器具特別教育」も適切に実施しています。当社の研修センターでは、鉄道工事に不可欠な「工事管理者」「工事安全専任管理者」「線路責任者」「列車見張員」等の資格ごとの教育プログラムも実施しています。



体感して学ぶフルハーネス特別教育の様子

ステークホルダーとのパートナーシップの強化

私たちは、経営の透明性を高め、ステークホルダーと幅広いコミュニケーションを展開し、誠実な信頼関係を築きます。

協力会社との協働（サプライチェーン）

鉄和会との連携

「鉄和会」は、鉄建建設の基幹的な協力会社で組織され、全国7地区の鉄和会に約600社が加入しています。また、7地区の鉄和会を束ねる全国組織として、「鉄和会連合会」があります。さらに鉄建建設と鉄和会連合会は、結束を強めるとともに、対等の立場で協議することにより、双方の発展に寄与することを目的として、「鉄和会全国協議会」を設けて活動しています。2018年度は、鉄和会各組織において、働き方改革や建設キャリアアップシステムへの対応などについて、元請会社と協力会社が連携して課題解決に取り組みました。



建設的な協議を行う鉄和会協力会社

「鉄和会」への
加入社数
※各地区加入会社のべ数

635社

優良技能者制度・功績表彰

建設技能労働者の高齢化や新規入職者の減少、定着率の低下などにより、熟練した技能者が不足し、近い将来建設業は立ち行かなくなるとの危機感から、国土交通省や日本建設業連合会が主導し、さまざまな施策が行われています。この対策として鉄建建設では、2014年度より「優良技能者認定制度」を開始しました。当社工事に従事する特に優秀な技能者を「優良技能者」として認定し、その後、当社の工事に一定期間以上従事して、安全・品質・工程・環境管理において卓越したリーダーシップを発揮し、円滑な現場運営に尽力したと認められた優良技能者が「功績表彰」として選出されます。2018年度は全国で79名を認定し、58名が功績表彰を授賞しました。



2018年度の優良技能者功績表彰の様子

「優良技能者」
累計認定数(5年間)

207名

株主・投資家との関わり

IR説明会の開催

鉄建建設は、適時・適切な情報開示を行うと同時に、株主・投資家の皆さまとの個別面談や、電話取材、株主総会を通して建設的な対話促進を図っています。また、2019年6月には「決算説明会」を開催し、2018年度の決算概要や「中期経営

計画2018～2020」の進捗状況などについて説明しました。今後も、鉄建建設の業績や取り組みなどへの理解促進と企業認知度の向上に取り組んでいきます。

株主総会

2019年6月27日、第78回定時株主総会を開催し、多くの株主さまにご出席をいただきました。鉄建建設は株主総会を重要なコミュニケーションの場と位置づけ、事業報告や計算書類等の説明、取締役による質疑応答などを通じて、建設的な対話を図っています。また、株主さまが適切に議決権を行使できるよう、株主総会の招集通知を開催日の3週間以上前までに発送するとともに、TDnet（東京証券取引所が運

営する適時開示情報伝達システム）や鉄建建設のコーポレートサイトでも公表しています。

また、今回の定時株主総会より、株主さま向けの議決権の電子行使制度や機関投資家さま向けの議決権電子行使プラットフォーム制度を導入し、株主さまとの対話の確保に努めています。

さまざまなステークホルダーとのコミュニケーション

各種展示会への出展

日本各地で開催される技術展示会に積極的に参加し、保有技術の展示を行っています。来場者には、発注者や同業者から学生までさまざまなステークホルダーがあり、当社の保有技術について丁寧に説明し、事業機会の創出と認知度の向上

を図っています。展示は、わかりやすい解説パネルや模型を製作するとともに、バーチャルリアリティによって実際の施工を疑似体験できるデモンストレーションを行うなど、技術の特徴を十分にご理解いただけるよう努めています。

2018年展示会実績

日程		展示会名称
6月	6・7日	建設技術公開EE東北'18
7月	12・13日	JR東日本技術成果発表会2018
10月	9・10日	九州建設技術フォーラム2018
10月	17・18日	建設技術フェア2018in中部

日程		展示会名称
10月	19・20日	建設フェア四国2018 in 高松
10月	24・25日	建設技術展2018近畿
11月	1・2日	建設技術フォーラム2018in広島
11月	28・29日	ハイウェイテクノフェア2018

研修センターでインド鉄道省の訪日研修

鉄建建設は、建設技術総合センターにある鉄道工事の実体研修設備を活用し、パートナーシップの構築を目的に海外への技術移転と技術者育成を積極的に行っています。2018年10月には、高速鉄道が計画されているインド共和国の鉄道省・高速鉄道公社職員の方々14名が来訪されました。当日は、列車運行や鉄道工事で使用されている多様な安全設備を見学され、実際に見て、触って体験できる施設は、とてもわかりやすいと大変好評でした。



来訪されたインド鉄道省の皆さん

建設用仮設資材の供給会社と交流

女性同士の交流会をきっかけに、仮設資材リース会社である日建リース工業静岡支店の方々と事業理解を深める交流を継続的に行いました。建設時に必要な足場や支保工などの仮設資材は、多くがリースによるもので、その供給会社は建設会社にとって重要なパートナーです。交流会では実際にリースされた仮設資材の使用状況や、資材の整備・保管工場などを見学し、双方の会社の課題などについて意見交換しています。



第2回交流会の参加者

社内外への積極的な情報発信

鉄建建設は、事業活動や建設業への理解促進のため、多面的な広報活動を展開しています。公式ブログ「てっけんPLUS+」やSNSでは、動画も交えて情報をタイムリーに発信すると同時に、マスメディアへの積極的なプレスリ

リース配信や、現地取材、記者会見などを実施しています。また、大学での講演や土木学会初の試みであるラジオ番組「ドボクのラジオ（ドボラジ）」に社員が出演するなど社外活動も認めています。



当社の社員が第2・3回のドボラジに出演



北陸新幹線の現場を取材する記者の方々



石灰石鉱業協会で、新型小水力発電について講演

人材育成と活力ある職場づくり

私たちは、創造性が豊かで、革新性のある多様な人材を育成し、快適で働きがいのある「鉄建」を作り上げます。

ダイバーシティ

女性活躍推進

鉄建建設は、多様な人材が能力を発揮し活躍できる職場をめざし、その第一歩である女性活躍に力を入れています。2018年度は、女性が活躍するためのキーパーソンとなる男性管理職に向けた研修を全国で実施しました。また女性同士の交流会や意見交換会を通して、悩みや課題を共有できる女性同士のネットワーク構築にも努めています。さらに階層別研修では、違いを認め合う相互理解のためのダイバーシティ推進研修を実施しています。

〔2018年度の主な施策〕

- 女性活躍支援のための男性管理職研修
女性の特性を知り、効果的な育成方法を学ぶ
- 女性役職者向け育成研修
女性のキャリア意識向上（女性役職者とその上司）
- 女性に配慮した職場環境の整備
建設現場のトイレや更衣室などの整備・拡充
- ダイバーシティ推進研修
違いを認め合う相互理解のための取り組み

外国籍社員支援

2019年6月現在、鉄建建設では、外国籍社員が23名在籍しています。外国籍社員が、一人ひとりの能力を発揮し活躍するためには、彼らの多様な価値観や視点を生かすだけでなく、周囲の社員の理解が必要であると考えています。2018年度は、外国籍社員同士が互いの悩みを共有するとともに、職場環境に関する課題を抽出するため「外国籍社員意見交換会」を開催しました。抽出された課題は、今後の取り組みにつなげていきます。



外国籍社員には女性も多い

社員教育

鉄建の未来を築く人材育成

2017年度に期間・内容を刷新した新入社員研修をはじめ、全ての研修で研修効果を高めるために、常にプログラムの改善を行っています。近年は、特にマネジメントを学ぶプログラムに力を入れ、管理職候補社員である主席層社員の研修から段階的に取り入れています。新任管理職研修では、部門管理職としてのマネジメントと合わせ、「鉄建の未来」を築くリーダーとしてどう行動していくべきかを学び、考えます。研修の最後には、受講者一人ひとりが経営幹部に対して新任管理職としての決意を表明します。重要な経営資源である「人財」育成のために、全ての社員が「鉄建の未来」を見据えながら、共に成長できる環境づくりに取り組んでいます。



新入社員は寝食を共にする3か月間の研修で絆を深める

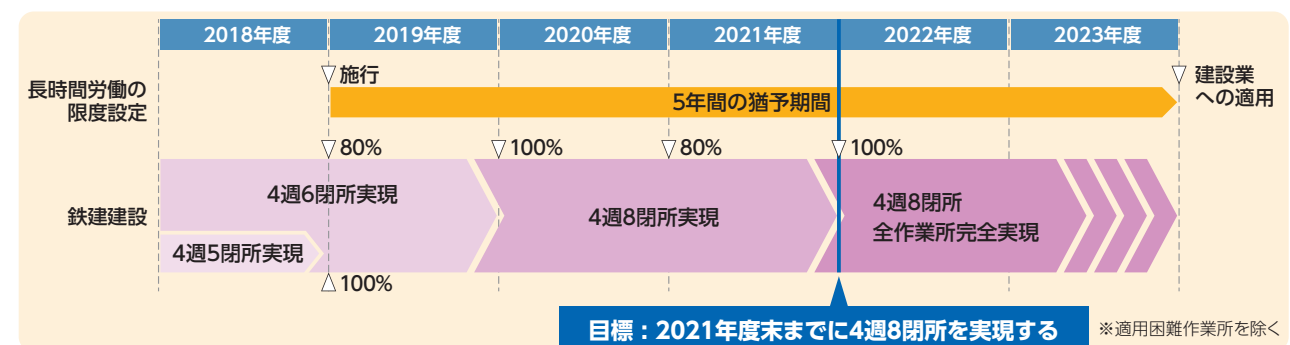
ワークライフバランス(働き方改革)

人間尊重企業をめざした取り組み

鉄建建設は、「人間尊重企業」を掲げ全社を挙げて「働き方改革」を推進し、社員がいきいきと働ける企業をめざしています。長時間労働の是正については、全社員に超勤時間と休日取得に対する具体的な目標を提示し、毎月レビューを行うことで社員の意識改革を進め、「現場異動時休暇」「計画有給休暇」の取得率を向上させています。建設作業所に対

しては4週8閉所^{*}を実現するためのアクションプログラムを策定し、段階的な目標を掲げて取り組んでいます。2018年度は、目標を上回る96%の作業所が4週6閉所を実現しました（適用困難作業所を除く）。

^{*} 4週間で8回建設作業所を休業すること



両立支援制度の取得促進と風土づくり

社員のワークライフバランス実現のために、育児や介護を担う期間も安心して働き続けることができるよう、法定を上回る制度を整備しています。2018年9月には両立支援制度の内容や申請方法を1冊の本にまとめた「ワークライフバランスハンドブック」を発行しました。こうした社員への情報周知、制度の拡充や取得促進などさまざまな取り組みを行うことにより、男性社員も積極的に育児関連の制度を利用し、育児に関わる姿が見られるようになりました。今後も利用者の声に耳を傾けながら、さらに利用しやすい制度と風土づくりを進めていきます。

VOICE 男性育児休業取得者



2018年秋に1か月の休業を取得しました。親戚やご近所などから反響がある中、一番喜んでくれたのは妻でした。休業中は保育園の送迎や参観、親子遠足へ参加し、子どもの様子や成長を間近で見ることができました。職場では全員が快く受入れてくれ、支店のフォローもあり、安心して休業できました。今後は経験者として、育児休業を取得しやすい仕組みや風土づくりに協力していきたいと思っています。

東京鉄道支店 市川ISC建築作業所 鬼塚 信行

両立支援制度の概要と2018年度の実績

制度の概要			利用者(名)
産前産後 休暇	産前6週間／産後8週間 給与100%支給		2 (取得率100%)
育児休業	最大2年間 (取得から1か月間は給与支給)		8 (うち男性5)
勤務時間 への配慮	「所定外労働」「時間外労働」 「深夜労働」の免除		0
短時間勤務 制度	小学3年の終わりまで勤務時間を 6時間に短縮(始業時刻調整可)		2
子の 看護休暇	小学3年の終わりまで年間10日 (半日取得可)		37 (うち男性29)
配偶者出産 休暇	妻の出産前後に2日間まで		23 (取得率62%)
介護休業	対象家族1名に対して1要介護状態 ごとに3回(通算186日)まで		0
介護休暇	年間10日(半日取得可)		24



ワークライフバランス
ハンドブックを
全社員に配布

1か月あたりの
平均残業時間 **37.7 時間**
※労働基準法36条に基づく労働協定締結社員の平均

女性の
育児休業後復職率 **100%**

公正で健全な企業活動の推進

私たちは、基本的人権を尊重するとともに、法令・社会規範・社内規程を遵守し、公正で健全な企業活動を通じて、社会から信頼される存在であり続けます。

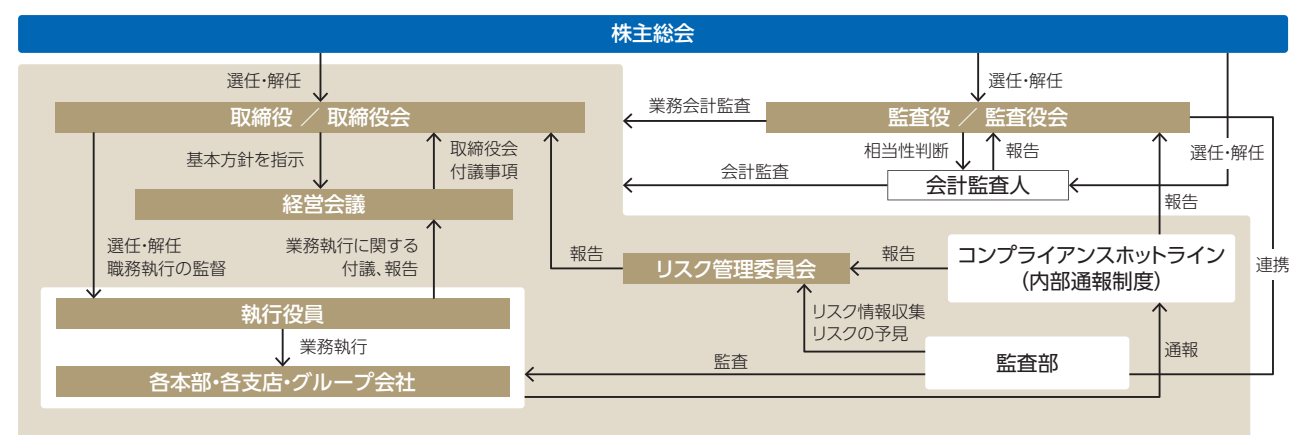
コーポレート・ガバナンス

基本的な考え方と体制

鉄建建設は、株主さま・お客さま・取引先など関係ある全てのステークホルダーからの信頼をより高めるため、まいた的確かつ迅速な意思決定により経営の基本方針を実現してい

くために、効率的で透明性の高い経営体制を確立することをコーポレート・ガバナンスの基本としています。

ガバナンス体制図



取締役会および執行役員制度

コーポレート・ガバナンスの基本的な仕組みとして執行役員制度を導入しており、取締役会の「経営戦略機能」と執行役員による「業務執行機能」を明確に分けています。取締役会は、経営の基本方針や重要事項を決定するとともに、執行役員の職務の執行を監督しています。日常的な業務の執行は、執行役員が管掌業務の迅速な意思決定を行っています。

経営会議

取締役会の決定した経営基本方針に基づき、経営に関する事項を審議、決定し、業務の効率化と全般的な統制を行う

ことを目的とし、社長を補佐する審議機関として経営会議を設置しています。原則として毎週1回開催しています。

経営の監督機能（社外取締役、監査役会）

経営の監督機能の実効性を確保し、また専門的な知識や豊富な経験を中長期的な企業価値向上に活かすため、3名の社外取締役を置いています。また監査役会を設置し、社外監査役2名を含む3名の監査役は、取締役会や業務執行部門から独立した機関として、取締役の職務執行とそれらが法令、定款を遵守して行われているかを監査するとともに、株主総会に提出される計算書類の適正性を確保するため、会計監査を実施しています。

リスクマネジメント

リスク管理推進体制

鉄建建設は、想定される危機の防止と、危機発生時に迅速かつ適切に対応するため、「リスク管理基本規程」を定め、リスクマネジメントを実施しています。

具体的には、鉄建建設グループ全体のリスク管理総括責任者（社長）が、リスク管理推進に係る業務、および危機発生時の対応を統括し、リスク管理推進責任者（各本部長・室長・支店長）が、リスクの顕在化防止と危機発生時における損失

の最小化に努めています。また、社長を委員長とするリスク管理委員会を設置し、リスク管理の具体的方針や施策の策定、教育研修計画などについて審議しています。さらに、危機発生時には、リスク管理委員会で総括的な審議を行うとともに、危機の特性に応じて社長が対策本部を設置し、迅速かつ適切な対応をとれる体制を構築しています。

事業継続計画（BCP）への取り組み

鉄建建設は、地震をはじめ、台風や津波等の自然災害に備え、「鉄建事業継続計画（BCP：Business Continuity Plan）」を策定し、国土交通省関東地方整備局より、「災害時の基礎的事業継続力」の認定を取得しています。災害発生時には、「会社機能の速やかな回復」および「復旧支援体制の早期構築」「社員、家族等の安全確保」により自社の事業継続を図るとともに、被災地支援に不可欠な鉄道や道路の応急復旧など、総合建設会社としての社会的責任を果たすことをめざしています。

2018年度は、首都直下型地震の発生を想定した防災訓練を実施し、グループ会社も含め約2,000名が参加しました。



BCPに基づく訓練の対策本部

情報セキュリティ教育

情報セキュリティは、ポリシー（ルール）、システム（技術）、人（教育）のバランスに配慮した対策の実施が重要だと考えています。そのため鉄建建設では、時代とともに変化・増大する情報セキュリティの脅威に対し、システム面での対策やポリシーの改定はもちろん、情報システムを利用する社員の教育にも力を入れ、研修や訓練などを実施して全体のセキュリティレベル向上に取り組んでいます。

2018年度情報セキュリティ教育実績

情報セキュリティ教育(含グループ会社)	5回
TISNETマガジン(IT情報配信メール)	4回
不審なメール攻撃の随時注意喚起	12回
標的型メール訓練	全社員・役員

2018年度
重大な情報セキュリティ
事故件数 0件

コンプライアンス

方針と体制

鉄建建設は、役員・社員一人ひとりの高い倫理観に基づく誠実な行動により、法令・社会規範・会社諸規程に準拠した事業活動を行い、社会から信頼される存在として発展し続けることをめざしています。コンプライアンスの取り組み

に関する重要事項は、取締役会で決定し、コンプライアンスに関する事前予防措置・監視・見直し、およびその他重要な事項の通知・指示や、違反があった場合の原因の究明・再発防止策は、リスク管理委員会が協議・決定しています。

内部通報制度 ～コンプライアンスホットラインの整備・運用～

鉄建建設は、法令や企業倫理に反する行為についての通報・相談制度として、鉄建建設グループと取引先の役員・社員を対象とする「内部通報制度」を整備し、コンプライアンス経営の強化を図っています。これは、企業内に潜む不正行為などの情報を早期に吸い上げ、自ら率先して是正対応することで、問題の拡大や顕在化の防止と損失の最小化を図り、社会や社員からの信用を確保することを目的としています。内部通報の窓口となる「コンプライアンスホットライン」

は、社内と社外（外部コンサルティング機関）に設置され、寄せられた情報は公益通報者保護法に基づき厳重に管理され、通報を理由とした不利益な取り扱いも禁止しています。また、匿名による通報も受け付けており、問題の早期収拾と安心して通報ができる環境の整備に努めています。

2018年度
公益通報件数 5件

技術者倫理教育

鉄建建設は、若年層の階層別研修において、技術者倫理教育を実施しています。これは、「建設業を担う技術者が将来にわたり広く社会の信頼を得て、誇りを持って仕事ができる

ように」という考えからです。具体的には、建設業における品質トラブル事例をもとに、原因と対策をグループごとに討議することで、当事者意識、倫理観の醸成を図っています。



後列左から

社外取締役 今井 政人	社外取締役 池田 克彦	社外取締役 大内 雅博	取締役 瀬下 耕司 常務執行役員 建築本部長	取締役 熊井 和雄 常務執行役員 経営企画本部長兼 建設技術総合センター所長	取締役 橋本 謙 常務執行役員 管理本部長	取締役 谷口 和善 常務執行役員 土木本部長	常勤監査役 嶺村 功	常勤監査役 (社外監査役) 浦野 正人	監査役 (社外監査役) 青木 二郎
----------------	----------------	----------------	---------------------------------	--	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------------------------	-------------------------

前列左から

代表取締役 高橋 昭宏 執行役員副社長	代表取締役会長 林 康雄	代表取締役社長 伊藤 泰司	取締役 藤森 伸一 執行役員副社長
---------------------------	-----------------	------------------	-------------------------