



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

Corporate Report

2018

人をつなぐ、街を結ぶ、未来へ延びる。

社 是

「信用と技術」

経営理念

わが社は信用と技術を基本として
お客さまに喜んでいただける安全で良質な
社会基盤を創造することを通じて
社会の繁栄に貢献するとともに
持続的に成長し家族に誇れる
働きがいのある企業をめざします

目 次

鉄建建設グループのあゆみ	4
鉄建建設グループの概要	6
トップメッセージ	8
鉄建建設グループの成長戦略	10
鉄建建設グループのCSR	12

特集：明日を見すえた取り組み

1 JR渋谷駅改良工事	14
2 コトニアガーデン新川崎	16
3 常磐橋復旧工事	18
4 リニューアル技術	20

事業別成長戦略

企業活動指針の実践

◆ お客さま第一主義	26
◆ 社会への貢献	28
◆ 安全の追求	30
◆ ステークホルダーとのコミュニケーション	32
◆ 公正で健全な企業活動	34
◆ 地球環境の維持向上	36
◆ 人材育成と活力ある職場づくり	38

取締役・監査役	40
財務・非財務ハイライト	42

中部横断自動車道 新清水ジャンクション (静岡県)

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。2018年度版では、2017年度に事業活動を通じて、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

2017年4月1日～2018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 経営戦略室 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。

<http://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

直近のしゅん工物件など、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)
<http://www.tekken.co.jp/>



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



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。

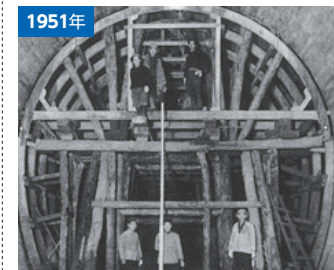
鉄建建設グループのあゆみ

鉄建建設グループは創立以来、鉄道をはじめとする交通インフラの建設を事業の中核に、鉄道工事のトップランナーとして技術力に磨きをかけ、一般土木や一般建築の分野でも多数の実績を重ねてきました。脈々と受け継がれてきた「特色ある技術」を大切に育てるとともに、50年以上の歴史を持つ海外事業にも積極的にチャレンジし、グローバルな社会基盤の創造に貢献しています。

1944～

産業基盤を支える鉄道・道路を建設

第二次世界大戦中に陸運輸送力の確保と増強を図る国策会社として設立。戦後は鉄道関連工事を主体とした社会基盤整備を行う会社として歩み始める。



1951年 信濃川水力発電所第3期隧道 (新潟県中魚沼郡)
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。

1951～

国鉄とともに社会基盤を確立

1949年6月、日本国有鉄道(国鉄)が公社化。国土総合開発構想に立ち鉄道・道路・港湾などの建設が相次ぐ中、奥羽本線をはじめ全国各地の鉄道整備を行い、全国の国鉄職員宿舎、鉄道病院などの建築を特命として受注した。



1953年 京都駅本屋 (京都市)
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1万3,000㎡におよぶ戦後最大の駅舎だった。



1957年 板橋共済アパート新築 (東京都板橋区)
国鉄共済組合の宿舎。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。



1958年～ 鉄道技術研究所20棟 (東京都国分寺市)
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～

東海道新幹線建設を中心に受注を伸ばし「鉄建建設」へ

オリンピック開催による空前の建設ブームの中、東海道新幹線建設では品川駅付近高架橋、浜名橋梁、京都駅付近高架橋など約80億の工事を受注し、技術の基礎を着実に固めていった。会社創立20周年の1964年に、社名を現在の「鉄建建設株式会社」へ変更。



1963年 品川駅付近高架橋/東京電車基地 (東京都港区・品川区)



1963年 浜名橋梁 (静岡県浜松市)
第1・2・3・4橋梁を含む総延長4.8km。



1970年 三河島下水処理場 (東京都荒川区)
1923年より運転を開始した東京で最も古い下水処理場。数度にわたる改修・増設が行われている。

1975～

省力化工法の深耕、再開発事業への参画により技術力を強化

第一次オイルショックの影響による資材の高騰と不足を省力化の新工法によって乗り越える。また、札幌や立川などの都市部の駅周辺再開発事業に多く参画し、建築部門の技術力を蓄積していく。



1978年 札幌ターミナルビル (札幌市中央区)



1982年 立川ターミナルビル (東京都立川市)
地下1階地上9階、延床面積66,645㎡の駅ビル型ショッピングセンター。現在のルミネ立川(当時WILL)。

1985～

企画開発・提案に取り組み経営の多角化に注力

創立40周年と国鉄の民営化を機に、国鉄依存の経営体質を見直し、総合建設業への足場を固めるため土木・建築両分野で積極的に企画提案を行い事業展開を図った。



1986年 青函トンネル・竜飛区 (青森県東津軽郡)
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年にわたりプロジェクトに携わった。

1989～

培ってきた技術を活かし、数々のビッグプロジェクトに着手

第二次建設ブームが到来。臨海副都心開発、みなとみらい21、東京湾横断道路など国家的プロジェクトに携わる。



1993年 レインボーブリッジ (東京都港区)

2000～

IT化の流れに対応した最新技術を次々に開発

バブル経済が崩壊。阪神淡路大震災の復興工事の発注がピークを迎えた1996年を境に日本の建設投資額は減少に転じたが、HEP&JES工法やSWORD工法など、革新的な技術を開発する。



2000年 松山自動車道東峰橋 (愛媛県伊予郡)
2000年に開通した四国縦貫自動車道。急峻な谷をまたぐRC逆ランガーアーチ橋をトラス張出し架設工法で施工。



2002年 東北新幹線八戸駅 (青森県八戸市)
盛岡～八戸間の東北新幹線延伸計画の終着駅。地元協力のもと、当社の技術を結集し造り上げた。



2003年 ホテルエドモント新館 (東京都千代田区)
飯田橋駅近くに建つ、地下2階地上14階、延床面積15,544㎡のシティホテル。



2012年 東京駅丸の内駅舎保存・復原 (東京都千代田区)
国の重要文化財である駅舎の復原工事。駅機能を維持しながら駅舎の免震化も実施。約5年4カ月を要した。



2016年 ハノイ～ホーチミン間 ベトナム国鉄23橋梁改修 (ベトナム)
戦争被害や老朽化により架け替えが必要となった10橋梁の改良工事。工事範囲の路線延長は230kmにもなった。

2011～

大規模自然災害に対する防災・応災に尽力

東日本大震災や、熊本地震など自然災害が相次いだ。被災地支援のための応急復旧から復興工事、除染など現在も継続。



2015年 中部横断自動車道大石川橋上部工事 (長野県佐久郡佐久穂町)

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、張出し架設工法を採用し、橋長295mのPC4径間連続ラーメン箱桁橋を架設。



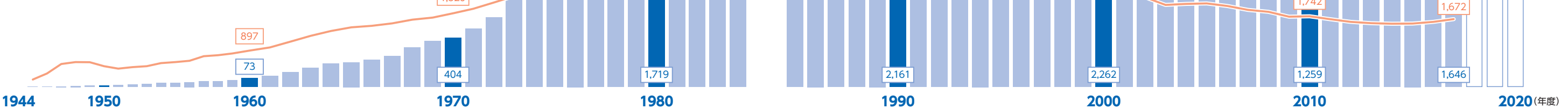
2016年 JR常磐線山下工区工事 (宮城県亘理郡山元町)

JR常磐線(駒ヶ嶺～浜吉田間)は、3つの駅舎を含む延長14.6kmを内陸側へ移設。山下駅を中心とする4.8km区間を施工した。



2017年 JR仙台駅 (宮城県仙台市)
線路上空に東西自由通路や駅ビル(エスパレ仙台 東館)、立体駐車場を、東口にはホテルメトロポリタン仙台イーストを建設。

◆ 完成工事高の推移 棒グラフ(単位:億円)
◆ 従業員数の推移 折れ線グラフ(単位:名)



◆ 沿革	1944年 東京都麹町区(現・千代田区)で鉄道建設興業株式会社創業 1956年 千代田共栄株式会社を設立	1961年 株式を東京証券取引所第2部に上場 1962年 株式を大阪証券取引所第2部に上場 1963年 株式を東京、大阪両証券取引所第1部に上場 1964年 商号を「鉄建建設株式会社」に変更	1972年 パレス不動産株式会社を設立	1989年 株式会社テックンスポーツを設立 1990年 千代田共栄株式会社とパレス不動産株式会社が合併し、テックン興産株式会社(現・連結子会社)とする 1998年 株式会社ジェイテック(現・連結子会社)を設立	2004年 テックン興産株式会社と株式会社テックンスポーツが合併し、テックン興産株式会社(現・連結子会社)とする 2007年 建設技術総合センターを開設	2010年 鉄建24時間情報センター開設 2015年 経営理念改定と同時に企業活動指針を制定 2017年 TK/パートナーズ株式会社(現・子会社)を設立
------	---	--	---------------------	--	---	--

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 1,672名 (2018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 (3) 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／
土木建築工事用資材の製造・販売・運搬／土木建築工事用機械の製造・販売・賃貸・修理

TKパートナーズ株式会社

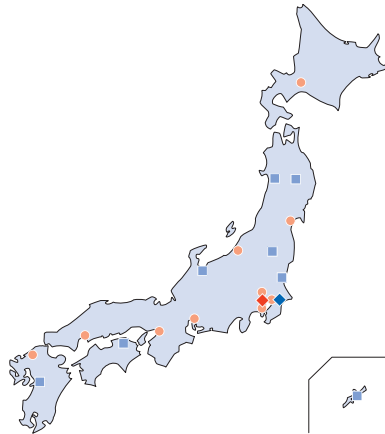
建築技術者の育成および教育／建築工事全般に関する業務支援／
出版物・印刷物・映像・デジタルコンテンツの企画・開発・制作・販売

事業所

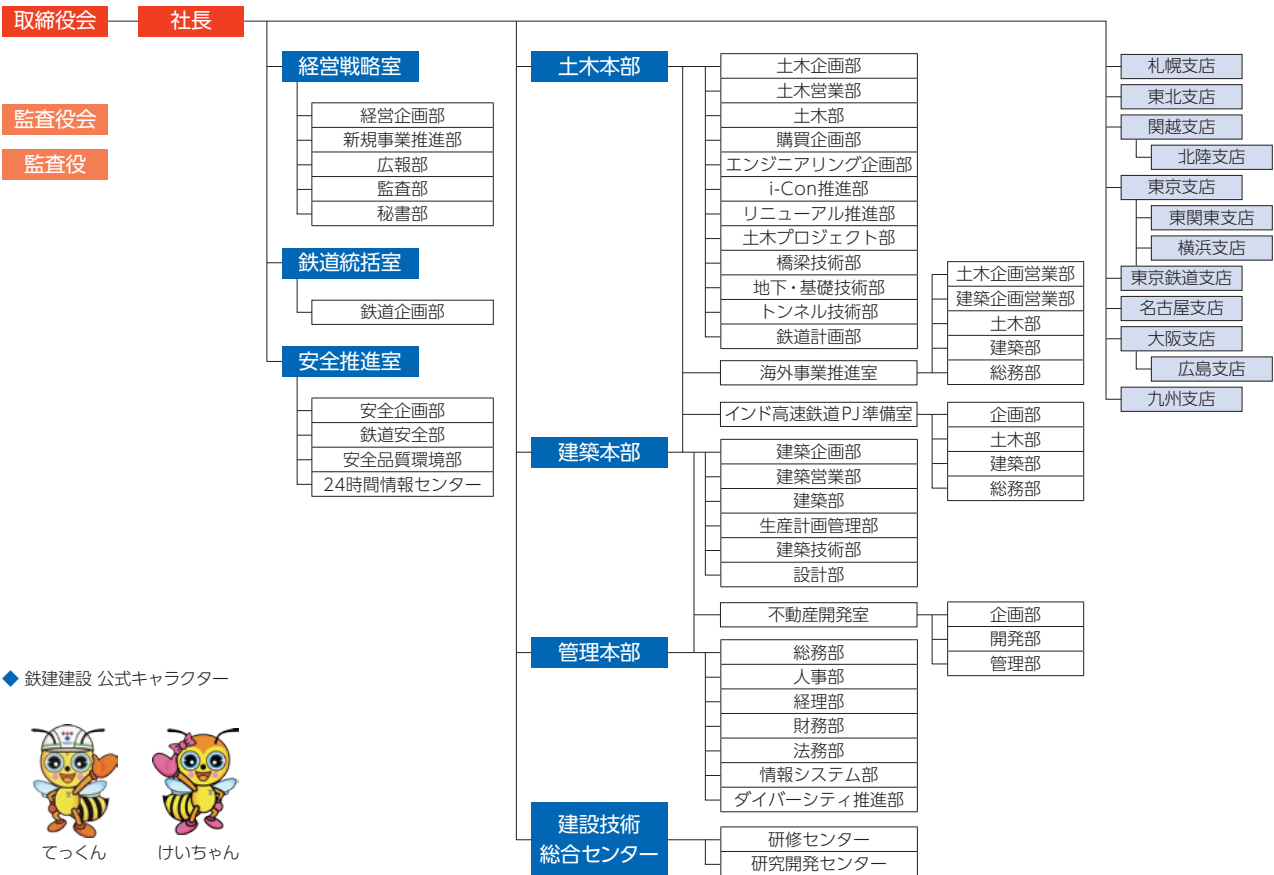
- ◆ 本社
- ◆ 建設技術総合センター
- 札幌支店
- 東北支店
- 関越支店
- 北陸支店
- 東京支店
- 東京鉄道支店
- 東関東支店
- 横浜支店
- 名古屋支店
- 大阪支店
- 広島支店
- 九州支店

■ 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



組織図 (2018年4月1日現在)



◆ 鉄建建設 公式キャラクター



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 42.3%

713億円

一般建築 373億円

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

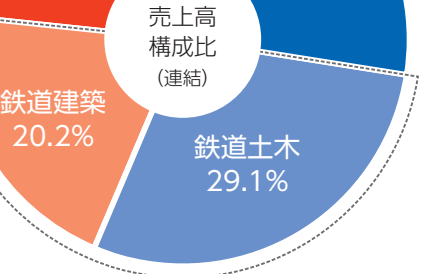


土木 56.6%

953億円

一般土木 462億円

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 340億円

駅舎や駅ビル、車両基地などを造る事業



鉄道土木 491億円

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 49.3%

832億円

主な外部表彰 (2017年8月～2018年7月)

日付	分野	表彰名および主催団体	受賞対象
2018年 7月 23日	土木	平成30年度 優良工事等施工者局長表彰 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
6月 22日	建築	安全表彰(東京支社長) 独立行政法人 鉄道施設・運輸施設整備支援機構	相鉄・JR直通線、羽沢駅新築 他
6月 8日	土木	安全表彰(大阪支社長) 独立行政法人 鉄道施設・運輸施設整備支援機構	北陸新幹線、武生トンネル 他
6月 5日	建築	第16回公共建築賞・優秀賞 一般社団法人 公共建築協会	東京駅丸の内駅舎保存・復原 JV
2017年 11月 20日	建築	ウッドデザイン賞2017 農林水産大臣賞 ウッドデザイン賞運営事務局	ノーザンステーションゲート 秋田プロジェクト
10月 13日	土木	鉄建建設協会賞 作品部門 特別賞 鉄建建設協会	千葉駅改良・駅ビル建替え
10月 5日	建築	労働災害防止活動優良賞 建設業労働災害防止協会	日本大学第二中学校
6月 27日	土木	全建賞 一般社団法人 全日本建設技術協会	南本牧はま道路整備事業



東京駅丸の内駅舎保存・復原 JV



北陸新幹線 九頭竜川橋りょう



ノーザンステーションゲート 秋田プロジェクト

「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。5つの方針のもと、新年度をスタートしました。



Q. 社長就任にあたってひとことお願いします。

6月28日に行われた株主総会、取締役会で代表取締役社長に就任しました。74年の伝統を有する鉄建建設のかじ取りを務めるにあたり、改めて責任を実感しています。当社は、創業以来、鉄道関連プロジェクトをはじめとした社会基盤の整備を担う総合建設業として社会に貢献してまいりました。安全で高品質な構造物を提供する会社としてさらなる発展をめざしたいと考えています。

Q. 不確実な時代、予測が難しい時代といわれていますが、こういった経営戦略をお持ちでしょうか？

近年の当社の業績は、国内建設市場の回復や生産性の向上を背景に上向き、財務体質の改善も順調に進み、前中期経営計画をおおむね達成できました。しかし、当社を巡る経営環境の変化は、想定を超える速さで進行しており、新たな課題も明らかになってきました。このような状況下で会社が成長していくためには、「変革」の意識を持ち続け、自ら考え、自ら行動することが重要です。ともすれば、業界の常識や過去の成功体験にとらわれがちですが、柔軟な思考で事業を遂行する必要があります。このため、将来どのような環境に置かれても力強く成長していけるよう、鉄道工事などの得意分野の技術革新や、将来の事業領域拡大につながり、第2、第3の柱となる新規事業への挑戦など、世の中のニーズを捉え、社会に貢献できる企業価値を生み出し、業績を向上させたいと考えます。

Q. 現在取り組んでいる「中期経営計画」について骨子をお聞かせください。

2018年3月に「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、5つの方針のもと新年度をスタートしました。

方針の第1は、安全・安心の追求です。重大事故対策の徹底と風化防止、また安心につながる品質の向上を行います。第2に、生産性向上によるコスト競争力の強化、安定的な利益の確保および強固な経営基盤を構築します。第3は、技術力を核とした現場力・企業力の飛躍的な向上です。お客さまのニーズに応える提案を行い、安定した受注を確保します。第4に人間尊重企業をめざします。「働き方改革」の推進によるいきいきとした職場環境の実現と、人材の育成を強化し将来を担う人づくりを行います。第5に、さらなる成長分野に挑戦します。これは海外事業の着実な推進と不動産事業の展開、そして新規事業へのチャレンジです。

Q. 2018年度、力を入れて取り組まれていることをお聞かせください。

まず大切なことは、信頼の礎として安全第一の施工と高品質な構造物を提供していくことです。次にお客さま（発注者さま）のニーズに応える提案力や設計力を身につけ、設計・施工案件を増やします。さらに、得意分野である鉄道工事に一層磨きをかけ、トップランナーとしてまい進するために、夜間工事における施工効率の向上をめざした構造部材のプレキャスト化や、営業線下での構造物の修繕方法の実用化などの技術開発に取り組めます。またこれらの実現には、いきいきとした職場の実現や世代交代に対応した人材確保と育成が必要です。特に「働き方改革」を積極的に進める必要があり、現場事務所4週8閉所のアクションプログラムを策定し、本年度は4週5閉所の完全実施をめざします。また新規部署を設けて、女性の活躍をはじめとするダイバーシティに取り組むとともに、BIMをはじめとするICT技術を積極的に活用し生産性向上をめざします。人材育成では、

成田にある建設技術総合センターの大規模実験設備の拡充や、新入社員研修をはじめとする研修の質の向上、OJTの充実を図ります。今後は、第2、第3の柱となる事業分野として海外事業の着実な推進や、再開発事業への参画などにも力を入れていきます。

Q. CSRへの取り組みについて教えてください。

近年までは、1989年に制定した社は「信用と技術」と経営理念を基にCSR活動を推進してきましたが、2015年の経営理念の改定と同時に、CSRの推進強化のため7項目の企業活動指針を新たに定め、鉄建建設が考えるCSRの枠組みとして整理し活動しています。さらに今後は、CSRを基本として、ESG（環境・社会・企業統治）の観点を意識して具体的な活動を推進していきます。

2017年度は、当社の建設技術総合センターを利用した駅施設体験学習会を、視覚障がい者を対象に行ったほか、海外からの視察や研修を積極的に受け入れました。また、将来の女性建設技術者育成の一助として、女子児童への現場見学会などにも力を入れました。

Q. 最後にステークホルダーの皆さまにメッセージをお願いします。

私たちは、社は「信用と技術」および当社の経営理念に基づき、企業活動を着実に実施します。また、交通インフラ建設をはじめとする「実績豊富な技術」をさらに磨き上げるとともに、将来にわたって成長するための新しい分野への挑戦を着実に進め「安全・安心と満足の提供」を実現していきます。当社が、社会に貢献し、社会から必要とされる企業であり続けるためには、施主・発注者などのお客さまはもちろんのこと、株主・協力会社・地域といった幅広いステークホルダーとの良好なコミュニケーションが不可欠です。ステークホルダーの皆さまにおかれましては、これまでと変わらぬご支援とご鞭撻をお願い申し上げます。

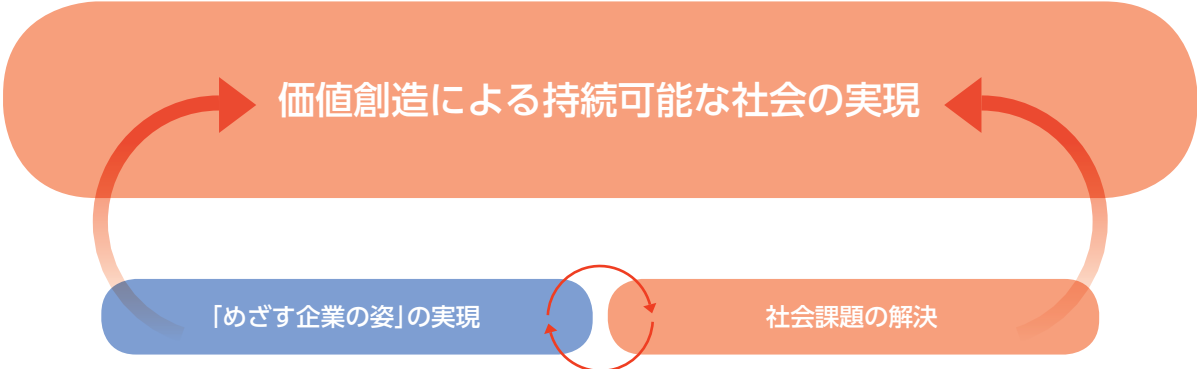
代表取締役社長

伊藤泰司

鉄建建設グループの成長戦略

鉄建建設グループは、2018年度から2020年度までの3カ年を対象とする「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。



社会・経済の動向

- 少子高齢化の進展
- 第4次産業革命がもたらす産業構造の変化（IoT・AIの活用）
- 「働き方改革」の実現（生産性向上、労働時間短縮、ダイバーシティ等）

鉄建建設グループは、さまざまなリスクや社会情勢の影響に対し、積極的に対応することで競争優位性の確立やビジネスチャンス獲得につながるという認識のもと、中期経営計画を策定しています。

建設業を取り巻く情勢

- 建設投資から維持修繕投資へのシフトチェンジ
- 世界的なインフラ需要の拡大
- 建設就業者数の減少、高齢化に伴う担い手不足
- 慢性的な長時間労働からの脱却
- 経営の多角化（建設請負業以外の拡大）

鉄建建設グループの事業活動

土木
P22

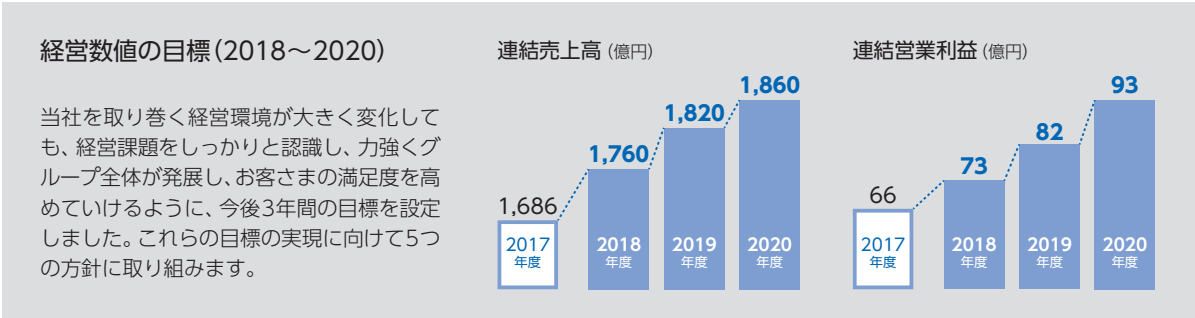
建築
P23

鉄道
P24

海外
P25

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

バランスのとれた事業構成
鉄建建設グループの事業活動 P7

鉄道工事トップランナーとしての実績
鉄建建設グループのあゆみ P4

高い技術力
特集●4 リニューアル技術 P20

鉄建建設グループのCSR

鉄建建設グループは、社は「信用と技術」および経営理念を理解し、実践するための具体的な指針として、2015年9月に「企業活動指針」を制定しました。当社グループでは、この企業活動指針の実践をCSR活動そのものと位置づけ、すべての役員・社員が高い倫理観のもとに、日々の業務を行い、「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」をめざしていきます。

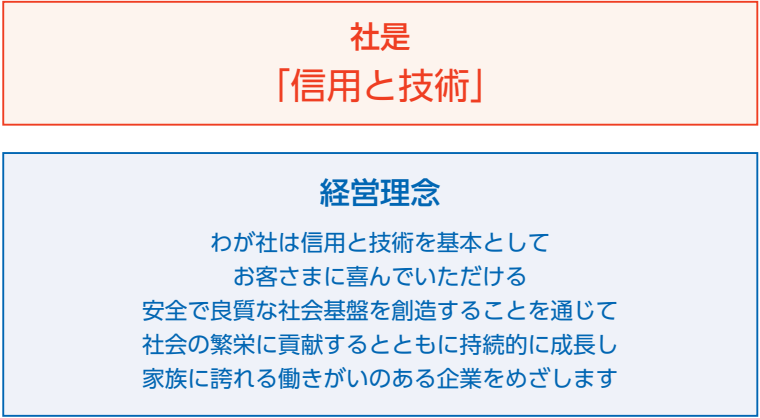
7つの企業活動指針（重要課題）特定のプロセス

STEP 1	検討すべき社会課題の把握、整理 鉄建建設を取り巻く社会課題を抽出。 抽出にあたっては、自社の方針に加え、ISO26000などの世界的な枠組みや、国内外の社会課題を加味し、特定。
STEP 2	優先順位付け・妥当性の確認 STEP1で抽出した課題項目を(1)社会（ステークホルダー）の関心、(2)鉄建建設の持続的成長のためのCSR課題の2軸で優先順位付けし、双方にとって重要度が高い7つのテーマを特定。
STEP 3	重要課題の特定 特定した7つのテーマは経営戦略会議にて妥当性を確認し、重要課題として特定。

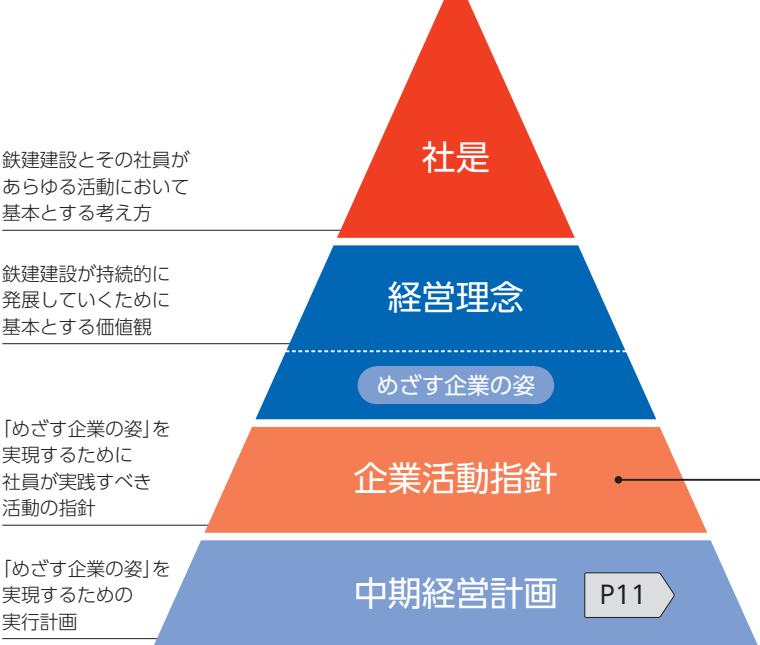
ESG：
E=Environment（環境）、S=Social（社会）、G=Governance（企業統治）の頭文字。この三つの要素に着目して企業を分析し、ESGに配慮した経営をしている企業に優先的に投資する「ESG投資」が拡大している。

ISO 26000：
先進国から発展途上国まで含めた国際的な場で複数のステークホルダーによって議論され、開発された国際規格。認証を目的としたマネジメント規格ではなく、組織が効果的に社会的責任を組織全体に統合するための手引き。

CSR活動の原点



鉄建建設グループのCSR体系図



CSR活動の指針

7つの企業活動指針（重要課題）		ESG分野	ISO 26000の中核課題						指針	主な取り組み	掲載ページ
			組織統治	人権	労働慣行	環境	公正な事業慣行	消費者課題	コミュニティへの参画		
1	お客さま第一主義	社会 (S)	○					○	●新たな価値の創造 ●お客さま満足の向上	●お客さまの視点に立った技術・サービスの提供 ●信頼性の高い商品を効率的に生産する	P26
2	社会への貢献		○			○		○	●安全で機能的な国土の形成 ●社会とともに存在する企業	●インフラ整備やまちづくりなど事業を通じた貢献 ●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 ●地域と連携・協調した発展・活性化への貢献	P28
3	安全の追求		○	○	○		○		●お客さま・地域・労働の安全確保	●部門一丸となった取り組み ●工事計画に実効性のある安全対策を盛り込む ●事故発生時の迅速かつ適切な対応 ●事故発生後の原因追及と再発防止	P30
4	ステークホルダーとのコミュニケーション		○		○		○	○	●経営の考え方や内容を正しく社会に開示することで社会からの信頼を得る	●法規制に基づく情報開示の遵守 ●必要な情報を公正公平かつ適時に積極的に開示する	P32
5	公正で健全な企業活動	企業統治 (G)		○				○	●自由に情報が行き交う組織を築き、間違いを未然に防止することで社会からの信頼を得る	●法令、社会規範、社内規程の遵守 ●基本的人権の尊重と公正で健全な企業活動の継続	P34
6	地球環境の維持向上	環境 (E)	○			○		○	●事業活動における環境負荷の低減 ●地球的視野に立った活動の継続	●省資源、省エネルギー、高リサイクル推進 ●廃棄物低減、有害物質削減 ●環境保全に役立つ技術開発とその実用化	P36
7	人材育成と活力ある職場づくり	社会 (S)	○	○	○				●従業員が主体性を発揮できる「自己実現企業」をめざす ●従業員がその能力を十分に発揮できる職場環境の実現	●適材適所の人材配置 ●プライバシーの尊重 ●個人情報の適正管理 ●公正で明るい職場づくり	P38

めざす企業の姿

お客さまに喜んでいただける企業

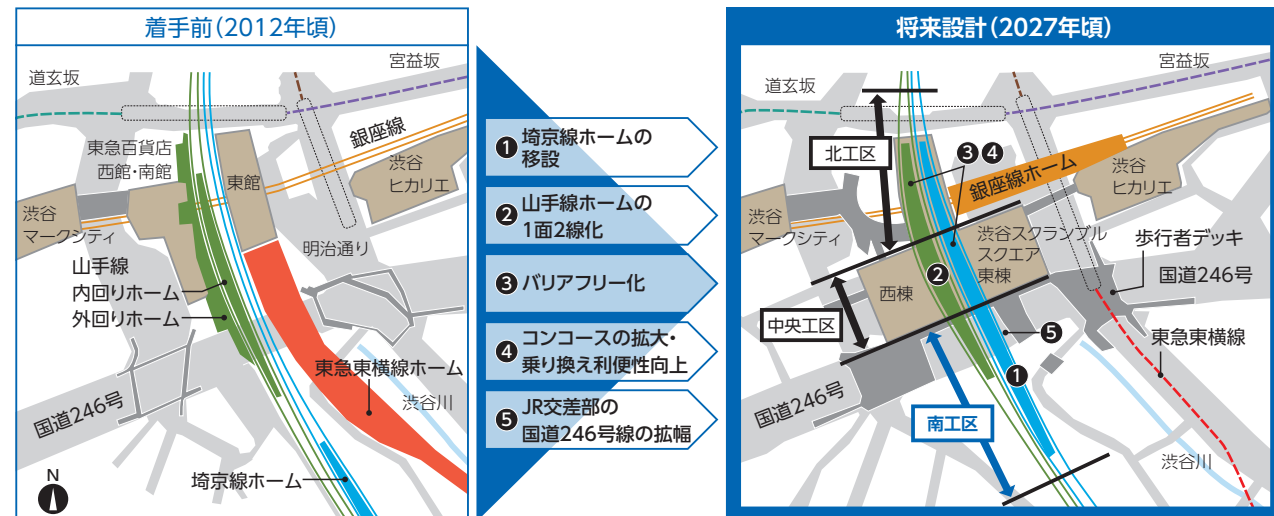
社会に貢献できる企業

家族に誇れる働きがいのある企業

巨大ターミナル駅をより安全、快適に 鉄道工事トップランナーの技術を活かす

100年に一度ともいわれる大規模な再開発が進む渋谷駅周辺。中でも困難を極めるのが「JR 渋谷駅改良事業」です。巨大ターミナル渋谷駅の機能を止めることなく、いかに安全に、工期内に完成させるか。鉄道工事の第一人者、鉄建建設が力を発揮しているプロジェクトです。

「JR 渋谷駅改良事業」の全体概要



施工場所 東京都渋谷区
工 期 2015年9月～(埼京線移設完了は2020年春予定)
発 注 者 東日本旅客鉄道(株)
工事概要 埼京線ホーム移設工事(ホーム高上げ・拡幅・延伸、連絡通路改良)、国道246号線拡幅

3工区に分けられた一大改良事業

JR 渋谷駅は老朽化や限られた敷地の中での度重なる増改築により、乗り換えが煩雑で、バリアフリー対策が不十分など、さまざまな問題を抱えてきました。これらの問題を解消し、乗降客の利便性を向上させるため、現在、「JR 渋谷駅改良事業」として未曾有の大規模な改良工事が進められています。工事は北工区・中央工区・南工区の3つに分けられ、それぞれ連携をとりながら進められており、鉄建建設は南工区を担当しています。この事業は、①埼京線ホームの移設、②山手線ホームの1面2線化、③バリアフリー化、④コンコースの拡大・乗り換え利便性向上、⑤JR交差部の国道246号線の拡幅の大きく5つの目的からなります。

第1回線路位置変更工事の様子



世界に誇る鉄道の安全・安定輸送を 経験と技術力で守る

終電後から工事を行い、何があっても始発までに線路や駅を使えるようにする。それは日本が世界に誇る鉄道の安全・安定輸送を守るため、鉄建建設に課された使命です。渋谷駅では2018年5月末から6月初旬にかけJR 埼京線を46時間運休し、大規模な線路切り換え工事を成功させました。これらの準備は1年以上前から行われ、施工方法の確認から分刻みのスケジュールの作成、工事中の不測の事態への対応方法など、発注者であるJR 東日本とさまざまな角度から検証を繰り返し、これまで培ってきた経験と技術力が試されました。全4回の線路切り換え工事のうち、まだ1回目が終わったばかりです。引き続き気を引き締め、渋谷の街を変えるこの一大プロジェクトを全力で進めていきます。



VOICE

鉄建建設株式会社
東京鉄道支店
JV 渋谷駅改良作業所 副所長
谷崎 英典



成功の鍵は「協力」「感動」「貢献」

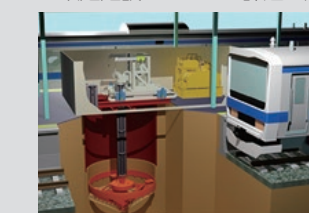
今回の渋谷駅改良工事では駅の特異性から、設計図面をもとに現場調査を行い施工計画を立て、発注者からの承諾をもらって施工するという一連の手順を、すでに150回以上繰り返しています。大勢の作業員や機械を効率的に差配し、鉄道工事のルールにのっとって全体を管理する、というのが私の最も重要な仕事です。

多くの建設会社が参画している巨大なプロジェクトですが、鉄道工事の実績とノウハウでは私たちがトップであるというプライドを持って臨んでいます。「協力」「感動」「貢献」の精神で少しでも社会に貢献したい。私はそれを誇りの3Kと呼んでいます。

技術コラム 超低空頭場所打ち杭工法

駅改良工事の中で最も困難な工事のひとつが、建物などの構造物を地中で支える「杭」の構築です。施工では土を掘削する杭打ち機の形状が大きいため、支障するホームの屋根や床を改修したり搬入経路を確保したり、杭工事の前の仮設工事に多くの工期と費用をかけていました。

鉄建建設はこれらの課題を解決するため、駅の構内で場所打ち杭を施工できる「超低空頭杭打ち機」を開発し、渋谷駅などで使用しています。従来機に比べ、非常にコンパクトな形状であるにもかかわらず高い削孔能力を有し、直径3.0mの大口径杭の施工が可能です。この画期的な杭打ち機により、さまざまな工事で大幅な工期短縮とコストダウンを実現しています。



施工実績 367本
(2018年3月時点)
第18回国土技術開発賞受賞

工法の特徴 ① 軽量・コンパクト(機械高1.8m、重量約4.0t)
② 大口径の施工が可能(削孔径φ0.8～3.0m)
③ 掘削管理・水位制御システムにより安全性向上

多世代交流を育むまちづくり 統括管理能力がプロジェクト成功に導く

ジェイアール東日本都市開発が取り組んできた多世代交流施設「COTONIOR(コトニア)」をまちづくりへと発展させた「コトニアガーデン新川崎」。「“ずっと住みたいまち”をつくらう！」をテーマに、地域の課題を解決し、多世代交流を実現するさまざまな機能を配置しています。この意欲的なまちづくりプロジェクトの設計・施工を鉄建建設が担当しました。



建設地 神奈川県川崎市
発注者 (株)ジェイアール東日本都市開発
設計者 鉄建建設(株)
工期 2017年2月～2018年5月
敷地面積 約11,600m²
延床面積 約12,000m²



パーゴラとベンチ



レールを埋め込んだ路面デザイン

多世代交流と地域のにぎわいを 実現する取り組み

ジェイアール東日本都市開発はJR東日本グループの「選ばれる沿線ブランドの確立」に向けた取り組みの一環として、JR東日本社宅跡地を活用した「コトニアガーデン新川崎」を川崎市幸区北加瀬に開発し、2018年4月21日に「まちびらき」を行いました。

敷地面積約11,600m²の中に、地域やまち、多世代の交流を育む広場(通り抜け通路)と、広場を取り囲む施設5棟を整備。内訳は若い夫婦、子育てファミリー、シニアなど幅広い層を対象とした賃貸住宅をはじめ、店舗2棟、高齢者福祉施設(介護付有料老人ホーム等)そして認可保育園です。地域に開かれたイベントを企画し、多世代が交流できる、地域に根ざし愛されるまちづくりをめざしています。



まちの全景(写真提供:日刊建設通信新聞社)

設計コンセプトを 各建物をつなぐ広場空間に集約

設計コンセプトは3つ。地域住民が自由に活用できる施設を擁した「地域に開かれた空間の創出」。子ども、親、シニア世代がシームレスに交流できるようにさまざまな機能が配置された「多世代交流型のまち」。そして参加型イベント等が実施できる空間を活用した「地域コミュニティ形成」。これらのコンセプトを集約するのが各建物をつなぐ広場空間です。

新川崎駅への近道になっている北のエントランスから南西の熊野台公園に抜ける敷地内の通路は、地域の住民が自由に行き来できるよう24時間開放されています。この通路に沿って、四季折々の花や樹木が植栽されたガーデンが連なり、子どもたちが遊び、大人もくつろげる芝生のひろば、イベントステージ、菜園、遊具施設、ウッドデッキテラス等を配置しています。ステージ、ベンチなどの各設備は子どもから高齢者まで目線の高さを意識したデザインを工夫。料理教室が開催できるキッチンを設置した集会室や高齢者と子どもたちとの直接交流が可能な地域交流室も設置し、すべての施設が地域全体を対象とした、幅広い層の交流の受け皿となっています。

さらにJR東日本のまちづくりにふさわしい「らしさ」の表現として、入口・出口の案内板や駐輪場の車止めなどに、加工された本物のレールを使用しています。

求められた鉄建建設の トータルプロデュース能力

「多世代交流型まちづくり」という大きなテーマに対し、妥協せず設計するためには、トータルなプロデュース能力が求められました。性格の異なる5つの建物は、地域に開かれた空間と程良い距離感でつながるように構成され、まちの景観を形成する建物外装と外構には、時間をかけて色彩計画や植栽計画を行い、品格と統一感を演出しています。さらに非常災害時に利用できるかまどやマンホールトイレを設置し、防災機能も有するなど、地域に根ざすための機能を散りばめています。お客さまにとってはじめての試みであるこのプロジェクトを実現させるため、多くの関係者の協力のもと、当社の統括管理能力が成功への大きな原動力になったと自負しています。

VOICE

株式会社ジェイアール東日本都市開発
施設管理本部 部長

津下 昌輝 様



魅力的なまちづくりと工期内完成に感謝

コトニアガーデン新川崎は「多世代交流型まちづくり」をテーマに掲げ、弊社がこれから力を入れる地域に根差したまちづくりの先鞭をつけるプロジェクトです。鉄建建設さんには設計・施工を一貫してお願いしました。設計では、敷地の南側にある加瀬山等の周辺環境に配慮しながら、多様な5つの施設を広場空間を軸に街並みとして大変魅力的に取りまとめていただき、施工にあたっては多岐にわたる調整事項をクリアして工期通りに完成していただきました。ありがとうございました。

鉄建建設株式会社
建築本部 設計部 意匠設計部長
意匠設計グループリーダー

堀内 琢磨



妥協を排して味わう達成感

基本設計の段階から参加し、大きなテーマに沿ってまちづくりをするという、私にとっても初めての経験をさせていただきました。これほど大きなプロジェクトでは、重要になるのはコミュニケーションの質と量です。毎週行われる定例会議においてさまざまな提案を繰り返し、お客さま・設計・デザイン・施工といった各分野からアイデアを出し合い、コミュニケーションを密にし、それらをまとめ上げていくというプロセスが最後まで繰り返されました。素晴らしいコンセプトを持つこのプロジェクトを、妥協なくやり遂げたという達成感は格別です。

どんな業種でもそうでしょうが、やはり地域や社会に貢献できる仕事というのはやりがいがあります。

先人の匠の技と現代技術の融合により 国指定史跡の石橋修復工事に挑む

明治初期、文明開化の頃に都内に架かった石造アーチ13橋のうち、唯一現存する国指定史跡常磐橋門跡にある常磐橋。東日本大震災により大きなダメージを受け、橋を管理する東京都千代田区は2013年修復に着手しました。当時の技術を保存しながら、次代へ残すための補強を加えてよみがえらせるという難事業に挑戦しています。



写真：大村 拓也

数々の試練を乗り越えた土木遺産

常磐橋は東京都心を流れる日本橋川に架かり、江戸城外郭の正門として栄えた常磐橋門の跡と、対岸の日本銀行本店をつなぐ地にあります。当初は1590年(天正18年)に、木造の橋として架橋されたと言われています。

その後、1877年(明治10年)に江戸城三十六見附の小石川門の枳形に使用されていた石材を転用して、西洋の近代的な意匠を取り入れた折衷様式の2連石造アーチ橋として改築されました。1923年の関東大震災で甚大な被害を受けましたが、保存運動により10年後に修復。さらに、第二次大戦中には金属供出により鉄製の手摺柵が撤去され、1964年の東京オリンピックまでには再設置されました。しかし、東日本大震災で再び大きな損傷を受けました。



明治時代の常磐橋 (提供 文化財保存計画協会)

調査で明らかになった構造上の問題

東日本大震災で被災した常磐橋は、アーチ状に組み上げられた輪石が約8cmずれ落ちるなど変形し、落橋する恐れもありました。そこで、翌2012年に橋を下から支える応急の仮設工事を開始。その後、石材をすべて撤去し、河川内を締め切って基礎を露出させる解体調査が実施されました。

調査では、石材は石垣の積石を転用したために、隣り合う輪石同士が力を伝えにくい不揃いな形状をしており、さらに、地震などが発生したときに石橋の動きを拘束する、本来あるべき反力石がないことが構造上の弱点であることが明らかになりました。また、関東大震災後に行われた「昭和の修理」で、輪石の形状を補完するため、輪石の背面にセメントペーストが充填され石と石が一体的になり、結果的に下面の目開きを誘因し、東日本大震災での変形の一因になったと考えられることなどもわかりました。これら解体に伴う調査と修復方針

が設計監理者である文化財保存計画協会により取りまとめられ、2016年より再び石を積み上げる修復工事が開始されました。



東日本大震災で変形した輪石を下から支える応急工事を行った

新旧の技術を融合させ建設当時の姿を再現

明治初期の姿に戻しながらも、長く後世に伝えられる橋として修復することが、すべての関係者に求められた命題でした。そのひとつの答えとして、不揃いな輪石同士に上手く力を伝達させるためのまったく新しい充填工法が提示されました。まず、ゲル状の和紙を輪石の背面から石の表面に吹き付け、その後に石と石の隙間に石と同じ圧縮強度で流動性が高い超高強度モルタルを充填するという工法です。隣り合った石材間の力の伝達は超高強度モルタルが担いながらも、和紙によって縁が切れるため、完成当初と同じ空石積みみの石橋が再現されます。

また常磐橋の基礎は、「地形杭」と呼ばれる松丸太による群杭が使われています。これは軟弱地盤が多い江戸独自の技法で、下部構造に江戸の地形杭、上部構造に九州の石橋技術が組み合わされた複合構造でした。調査の結果、地形杭は全体的に健全だったため、同種の松を増し杭することで補強しました。さらに将来、日本橋川の河床を掘削する計画であることから、基礎周辺地盤を補強するため、河川内の締め切りに使用した仮設の鋼製板の下部を本設として基礎を囲むように残し、その頭部はプレキャスト製の笠コンクリートで腐食防止をするなど、さまざまな現代技術が導入されました。

修復工事もあと少しとなりました。引き続き、設計・監理者と一致団結し、当社の高い技術力で、貴重な文化財の保存に取り組んでいきます。



▲手作業で超高強度モルタルを輪石の隙間に充填。削岩機による直線のノミ跡がある輪石は新材 (写真：大村 拓也)



◀常磐橋の基礎に使われていた「地形杭」と呼ぶ松丸太の群杭。杭を密に打ち込んで軟弱な地盤を圧密することで、地盤改良のような効果が得られる

解体時の施工の様子



6,000個以上の石材一石ごとに番付けして調書を作成

石材は保管場所へ台船で運ばれる

専用の仮置棚で管理・保管される石材

基礎周辺に圧入機で鋼製板を打ち込む

VOICE

株式会社小林石材工業 職長

諏訪 匡 様

変形を修正しながら
組み上げ直す難しさ



解体を行った際、地震による変形だけではなく、築造当初からの施工誤差によって、そのまま積み上げると不安定な形になることがわかりました。文化財の修復工事には、元の石を元の位置に、古い石を傷つけないなどのルールがあります。そこで、理想に近づけながらも、最小限の調整を加え、すべての石材を一つひとつついでいねいに、地道に確認しながら作業を進めました。

職人によって石の仕上がりや癖があったり、自分の腕を誇示するような仕事があったりと、解体工事の中から伝わってくる先人たちの苦労や思いも大変興味深いものでした。

鉄建建設株式会社 東京支店
常磐橋作業所 所長

森部 広邦

試行錯誤の中で
貴重な文化財を後世に残す



鉄建建設にとって石橋の修復工事は初めての経験であり、高難易度現場として、本社や支店の全面的なバックアップを受けながら工事を進めています。

文化財保存計画協会さんの技術監理のもと、失われた過去の技術を現代にどう再現するか、試験施工と検証の繰り返しです。なにしろ当時の記録や資料が何もないのです。

明治の石橋をこの様に基礎から修復するのは、これが最初で最後とも言われています。土木技術と建築技術が輻湊する大変な現場ですが、文化財としての価値を損ねず後世に残す仕事に携われるのは、とても貴重な経験です。

施工場所 東京都千代田区～中央区

発注者 東京都千代田区

設計者 文化財保存計画協会

工期 2013年12月(解体)～2018年12月(復旧1・2期)

社会の要請に高い技術力で応える 鉄建建設のリニューアル工事

高度経済成長期以降に整備された社会インフラは、建設後50年を経過して老朽化が進み、リニューアルや更新の時期を迎えようとしています。また建築物も、2013年の改正耐震改修促進法の施行を契機に耐震改修が進んでいます。鉄建建設は、これまで培ってきた技術でこれらのリニューアルや大規模更新にも活用し、さまざまな工事に取り組んでいます。

鉄道（橋梁・高架橋）

本州と四国を結ぶ瀬戸大橋線の耐震補強

本四備讃線単独1工区耐震補強工事

耐震補強を行う箇所のひとつ北浦港橋梁は、陸上と海上にある6カ所の橋脚で、地上から約20m上空のPC箱桁支承を免震積層ゴム支承に交換して耐震化を行い、橋梁全体の耐震性を高める計画です。支承は常時3,200t以上の橋桁の荷重を支えており、列車を走らせながら、これをジャッキアップで仮支えし、免震積層ゴム支承に置き換えます。列車運行の安全性を確保するために、軌道・橋脚変位計測、交換順序、ジャッキアップ方法など、高度な施工技術が要求されています。



JR四国 本四備讃線（瀬戸大橋線）の四国側阿津高梁橋と北浦港橋梁



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

橋脚の繊維巻立て補強と基礎補強

橋脚の鋼板巻立て補強（270本）

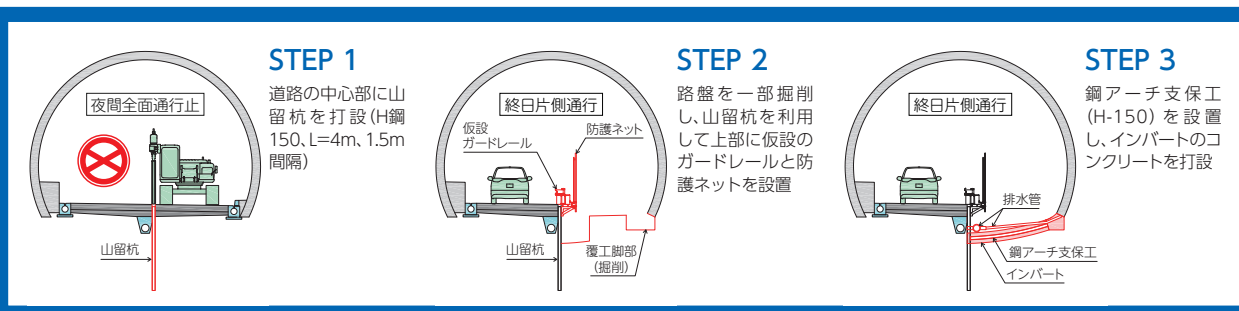
道路（トンネル）

車を走らせながらトンネルを補強

北陸自動車道 正善寺トンネル補強工事

路面隆起などの変状対策として、トンネルを補強する工事を行っています。車線を一時的に規制したのち、舗装面から掘削を行い、所定の位置にインバート※を構築、埋め戻し、仮舗装後、再度車線規制を変更し、残りの部分を掘削、インバート構築します。当社では本工事を参考に、さらに施工の安全性や効率性を高めたトンネル中央部非開削工法の技術開発も同時に行い、今後の同種工事への適用を図っていきます。

インバート設置によるトンネルの補強概要



※インバート
トンネル底面の逆アーチ形状をした覆工部分。トンネルの断面をリング状に併合することで、トンネルの変形を防止する。



建築物（大型ショッピングセンター）

築42年の大型ビルを全面リニューアル

秋田オーパ リファイニング工事

2017年10月、JR秋田駅の駅前広場に建つ大型ファッションビル「秋田オーパ（旧秋田フォーラス）」が開業しました。1974年完成の建物は、現行法では耐震性不足と見なされることから、当社が「リファイニング建築※（設計：青木茂建築工房）」として、耐震化と設備更新を同時に行う全面リニューアル工事を施工しました。耐震改修工事は、解体工事を行いながら見えてきた躯体の実態を調査し、状況に合わせて施工方法を決めるという難しさがあります。改修工事は8カ月を要しましたが、開業時には地元住民が列を作り、街ににぎわいをもたらす場所として再出発しました。

建築物（賃貸ビル）

東日本大震災で半壊の賃貸住宅を再生

仙台佐藤ビル リファイニング工事

仙台市内に建つ1969年完成の鉄筋コンクリート造5階建ての佐藤ビルは、東日本大震災で柱、梁、壁にひびが入るなど建物全体が損壊し、仙台市が発行した罹災証明書で「半壊」と認定されました。鉄建建設は、被災箇所の修復と耐震補強に加え、建物の価値向上を図るための内外装の改修、エレベーターの新設などの「リファイニング建築※（設計：青木茂建築工房）」工事を行い、2015年12月にしゅん工しました。またこの賃貸ビルは、工事中からしゅん工後も含めたCO₂排出量の削減をめざし、国土交通省の第2回省CO₂先導事業のモデル事業に採択されています。



▲ 改修後（南側）



改修前（南側）▶

※リファイニング建築

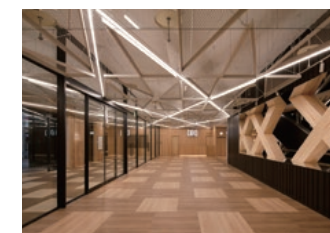
躯体の補強や軽量化により耐震性能を現行レベルまで向上するとともに、用途変更や設備更新を行い建物を長寿化すること。

青木茂建築工房代表 青木 茂 氏

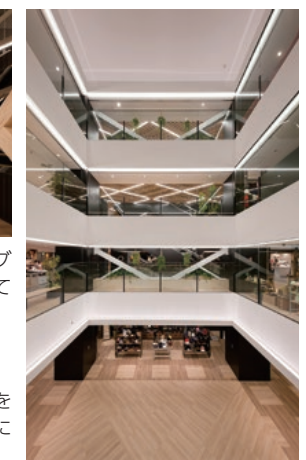
独自に再生建築の定義を確立した「リファイニング建築」の提唱者。日本建築学会賞業績賞をはじめ、BCS賞など受賞多数。2013年～2018年首都大学東京特任教授。



▲ 駅前広場側は、高さ6階分の連続する耐震壁を増設するとともに外壁を軽量化



▲ 1Fエントランス。右側のX型はブレース補強部分に意匠をほどこしてある



▶ 建物を軽量化するため、床スラブを撤去し1～4階の吹き抜けを新たに設置

VOICE

佐藤ビルオーナー
佐藤 明美 様



損壊した建物の再生を選択

この建物は父親が設計し、私たち家族にとっては愛着がありました。最初はどこに相談しても解体を勧められ、ただ月日だけが過ぎてしまいました。今回、再びリファイニング建築として復活できたことに、とても感謝しています。東日本大震災以降も、日本では各地で震災が続いています。損壊した建物を解体するだけでなく、この建物のように再生する選択肢があることを多くの人に知ってほしいと考えています。

土木

最盛期を迎えたオリ・パラ関連工事、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
高橋 昭宏



2017年度の振り返り

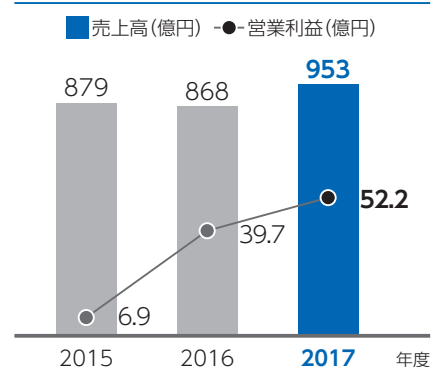
東京オリンピック・パラリンピック開催に向けて、首都圏では駅周辺の利便性を向上させるための改良工事が最盛期を迎えています。また、長崎・北陸・北海道の整備新幹線工事においては、地元からの早期開業の要望を受け、急ピッチで進めてきました。一方、今後到来するインフラの更新・長寿命化の時代に向けて、新たにトンネルの改修工事にも参入し、当社の技術力を駆使して最適な施工方法を提案しています。また、人材育成では研修センターにモックアップ（実物大模型）を設置し、実践的な研修を可能としました。「働き方改革」を受け、長時間労働の解消、休日取得率向上に向けてスタートを切った年でもありました。

中期経営計画実現に向けた戦略

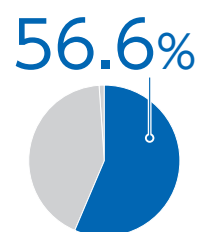
引き続き継続するオリ・パラ関連工事や、整備新幹線工事の施工を確実に進めるとともに、さらなる技術の向上を図り、新たな工事の受注をめざします。2018年度も発注が予定されている北海道新幹線や、脚光を浴びているリニア新幹線工事、トンネルや橋梁等の新設工事の他、昨年度に足掛かりを作ったインフラの更新・長寿命化工事などの継続受注に注力していきます。

また、多発する自然災害に対応した災害に強いまちづくりにも貢献していきます。「働き方改革」については深化の年でもあり、設計・施工へのICTやIoTの活用拡大、省力化技術の積極的な採用により生産性を向上させ、労働時間の短縮と完全週休2日の実現に向けてまい進していきます。

売上高・営業利益の推移（連結）



セグメントの売上高比率



2017年度受注高

969億円
(2016年度比 0.7%減)

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
専務執行役員
建築本部長
相越 信秀



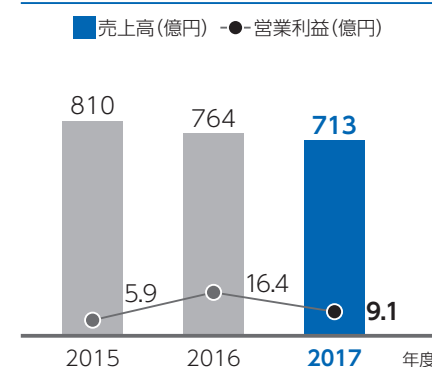
2017年度の振り返り

鉄道建築部門においては、JR原宿駅や船橋駅直結のショッピングセンターの大規模リニューアル工事などを新たに受注し、JR川崎駅をはじめ、JR品川新駅、鉄道博物館新館（さいたま市）など話題性の高い施設の施工も順調に進みました。一般建築部門では、旺盛な建築需要をホテルから医療福祉施設、各種製造工場までバランスよく受注することに努めるとともに、災害復旧工事や耐震改修工事にも積極的に取り組みました。施工では、先進のICT技術を活用して施工品質と生産性を向上し、高品質の建物を安全にお客さまへお届けできるように注力しました。

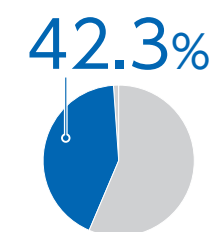
中期経営計画実現に向けた戦略

緩やかな回復基調が続く国内景気により、建設需要は引き続き高水準で推移すると見込まれる一方で、担い手不足がますます懸念されます。まず2018年度は、現在の堅調な受注に対する消化能力の向上を図るため、設計段階でBIMの適用拡大を図りながらフロントローディングによる検討・検証を実施し、施工時の負荷軽減を図ります。また施工段階でもBIMやICT・IoT技術の活用拡大、協力会社との連携強化により、生産性の向上と収益力の向上をめざします。担い手不足に対しては、社員の技術・技能の向上や人材確保、働き方改革を通じた労働環境の改善に取り組んでいきます。引き続き建築社員が一丸となった強固な施工体制と、細部まで行き届くお客さまへのフォロー体制の維持拡大に努め、環境に配慮した高品質な建物を提供できるよう全力を尽くします。

売上高・営業利益の推移（連結）



セグメントの売上高比率



2017年度受注高

740億円
(2016年度比 4.6%減)

PICK UP



牧港高架橋上部工

新田東佐味トンネル

東日本大震災に伴う JR 山田線の橋梁復旧工事

PICK UP



ホテルメトロポリタン仙台イースト

鉄道博物館

日本梱包運輸倉庫株式会社 苫小牧営業所 輪厚倉庫

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



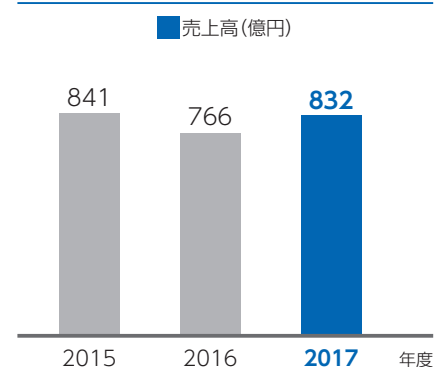
2017年度の振り返り

2017年度は、東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けた首都圏における駅改良工事と、引き続き行っている東日本大震災の復興工事などを中心に繁忙を極めました。またJR渋谷駅と、JR品川駅で行われる線路やホームの大規模な切り換え、JR新潟駅の在来線高架化第Ⅰ期工事の開業を見すえた準備期間でもありました。さらに長崎駅北部での連続立体交差化工事や、JR四国の本四備讃線（瀬戸大橋線）での耐震補強工事、JR西日本の奈良線での線路増設工事、北海道新幹線のスピードアップ対策工事など、全国で難工事が続きましたが、安全と品質管理に努め各鉄道事業者さまの期待にお応えできました。

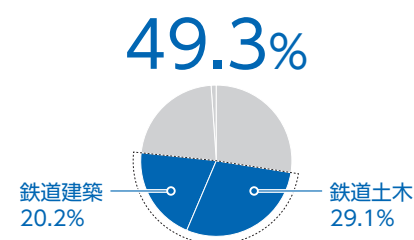
中期経営計画実現に向けた戦略

2018年度は東日本大震災で被災した鉄道網復旧工事の仕上げの年となり、運行再開を待ち望む地域住民のために最後まで着実に取り組んでいきます。また、オリ・パラに向けた各駅の改良工事や、九州・北陸・北海道の各整備新幹線関連の工事は安全第一に行い、事業の推進に貢献していきます。さらに、将来的に増加すると想定される鉄道施設の更新・修繕工事への取り組みも進めます。昼夜を通して作業を行っている鉄道工事においては、将来の担い手確保は大きな課題と認識しています。長時間労働は正と、休日取得へ向けて、適切な工期の確保や、プレキャスト工法などの省力化技術の適用拡大、ICT技術の活用、機械化施工等の技術開発により生産性向上を進め、厳しい労働環境を魅力ある職場へ変えていきます。

売上高の推移（連結）



セグメントの売上高比率



2017年度受注高

765億円
(2016年度比 16.7%減)

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。

常務執行役員
土木本部・建築本部
副本部長（海外担当）

中川 泰



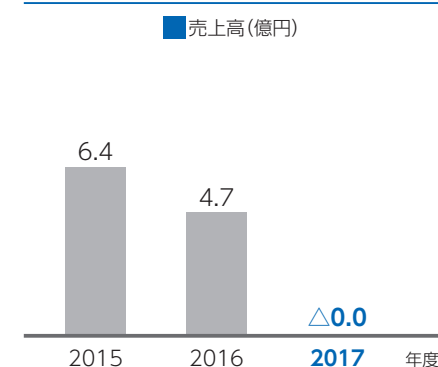
2017年度の振り返り

2017年度は旺盛なインフラ整備需要がある東南アジア、南アジアの日本政府開発援助（ODA）を中心に営業展開しました。土木事業では、カンボジアで2017年2月に着工した「国道5号線道路改良工事北工区CP1」の施工が本格化し、12月にはミャンマーで「ティラワ地区アクセス道路工事」が着工するなど徐々に成果が出てきました。その他インド、ミャンマー、カンボジア、バングラデシュで土木事業・建築事業を合わせて12件のプロジェクトに応札しています。また各国でローカル企業とのパートナーシップを構築するなど、事業基盤の強化に取り組みしました。

中期経営計画実現に向けた戦略

2018年度はこれまで取り組んできたプロジェクトの審査が終了する時期にあたり、新規工事の受注が期待されます。すでにバングラデシュで、ダッカ都市高速鉄道6号線CP5（橋梁および高架駅建設）と、国際幹線道路橋（カルナ橋）の契約がそれぞれ2018年4月と6月に行われました。またミャンマーではヤンゴン・マンドレー鉄道整備事業フェーズ1での契約交渉が完了しています。これら3件の鉄建建設の請負金額は合計200億円以上となり、2020年までに売上高の10%を海外事業であげるという目標の達成が見えてきました。今後は、海外活動拠点において、地域の情報収集のために営業ネットワークの構築を強化し、ローカル企業との連携をさらに積極的に進めるとともに、施工体制の強化を図るため、技術者や支援を行う専門家の確保・養成にも取り組んでいきます。

売上高の推移（連結）



2017年度受注高

36億円
(2016年度比 54.7%増)

PICK UP



JR 京王駅の内観

JR 長崎駅の新設されたコンコース

JR 新潟駅の高架化された在来線ホーム

PICK UP



カンボジア国道5号線道路改良工事北工区CP1
(カンボジア王国)

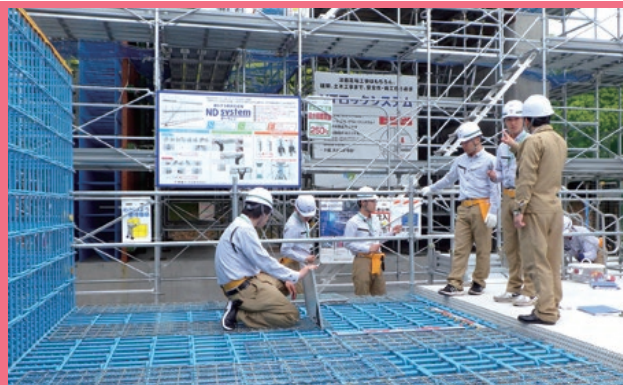
ティラワ地区インフラ開発事業フェーズ2
(アクセス道路工事) (ミャンマー連邦共和国)

高架橋完成イメージ
提供: ダッカ都市交通公社 DMTC・
日本工営JV

ダッカ都市鉄道整備事業6号線CP5
(バングラデシュ人民共和国)

お客さま第一主義

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。



実物大模型で配筋検査を学ぶ新入社員



施工中の JR 原宿駅



水上輸送される上平井水門のフローティングゲート

TOPICS 鉄道建築協会賞の特別賞を受賞



全面的に改修された千葉駅のコンコース

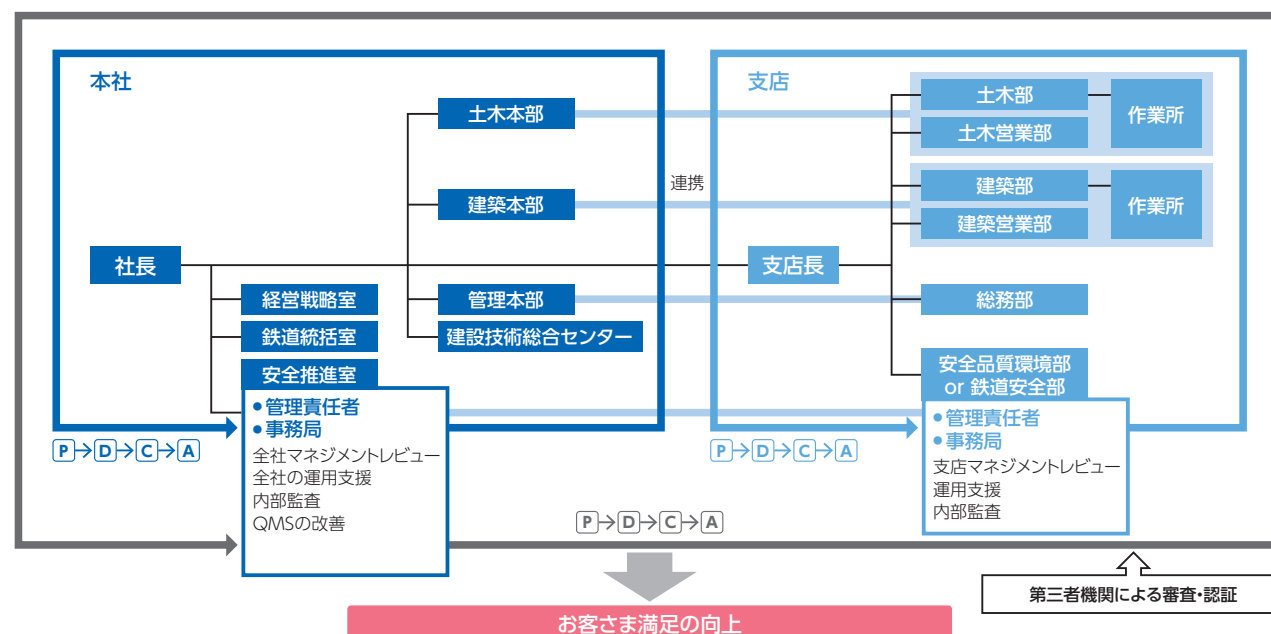
「千葉駅改良・駅ビル建替え」が2017年度鉄道建築協会賞の作品部門特別賞を受賞しました。当工事は鉄道高架橋の耐震補強に合わせて、駅舎と駅ビル延面積74,004m²を一体として建て替えを行うものです。このビッグプロジェクトで、鉄建建設は建物を地下で支える直径3mを越える大口径杭の計画と施工などを担当しました。乗降客がいるプラットフォームの下や、線路が2～3mに近接している困難な状況下で施工した鉄建建設の技術力が評価されました。

品質マネジメント

◆ 全部門で品質マネジメントシステムを運用

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、業界に先駆けて東京支店と設計部門がISO9001の認証を取得し、1999年からは対象を全社に拡大。現在は国内すべ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。

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地中土木構造物や、建物の躯体を4つの構造別に原寸大で再現されており、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。

お客さまと社会に貢献する技術

◆ 線路上空建物を構築するSWORD (ソード) 工法

鉄建建設は1日の乗降客数が40万人を超えるJR川崎駅で、線路上空に延床面積1万5千m²の建物を建設する大規模工事を2013年より行っています。施工では鉄道の安全・安定輸送の確保と早期完成を実現するため、鉄建建設が開発したSWORD (ソード) 工法が採用されました。この工法により、従来は終電後から始発までの夜間に行っていた鉄骨建方を、施工時間の長い昼間の作業にすることを可能とし、大幅な効率化と工期短縮を図りました。2018年2月、生まれ変わった川崎駅として供用を開始しています。



ソード工法はプラットフォームの上で躯体鉄骨をスライドさせる

SWORD工法の実際の様子は、動画でご覧いただけます。
http://www.tekken.co.jp/project/jv_kawasaki_sta/post_1.php

VOICE 工事管理者

ソード工法の採用はJR立川駅(エキュート)に続き2例目です。今回は躯体鉄骨を線路上空で67.3m押し出し、その鉄骨は最終的に約2,500tもの重量になりました。事前検討では施工中の地震などあらゆるリスクの対応方法を関係者と議論し、最大限安全に配慮しました。実際の施工では機器のトラブルなど予期せぬ事態に苦しみましたが、社員と協力会社が一丸となり、乗り越えることができました。



東京鉄道支店 JV川崎駅作業所 森山 福太郎

お客さまニーズに応える建設

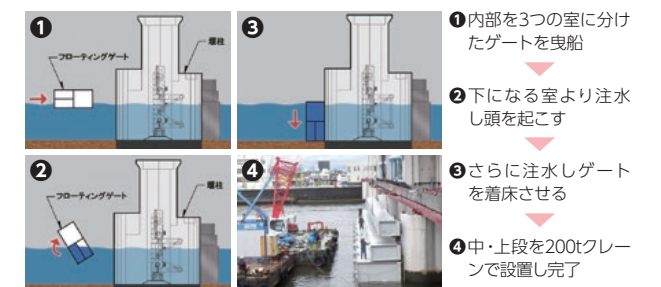
◆ 表舞台を裏で支える

鉄建建設は、東京オリンピック・パラリンピック開催に向けたさまざまな建設事業に携わっています。表舞台となる「オリンピックアクアティクスセンター(水泳)」「有明アリーナ(バレーボール)」などの競技会場の建設だけでなく、開催期間中は乗降客の増加が見込まれているJR原宿駅やJR渋谷駅をはじめとする鉄道駅で改札口やコンコースの拡張、バリアフリー設備の整備などを行っています。

◆ 川幅約140mの一級河川で水門を大規模改修

東京都は首都直下地震などに備え、津波などによる水害を防止するため「東部低地帯の河川施設整備計画」を2012年に策定しました。鉄建建設は、この計画にある13カ所の水門改修工事のひとつ上平井水門(東京都葛飾区)の耐震補強工事を行っています。工事は河川を締め切るための扉やそれを支える門柱の交換・補強工事をドライな環境で行うため、日本最大級のフローティングゲートを用いて河川の中に仮締め切りゲートを設置しています。このような大流量の河川では水門耐震補強の前例がほとんどなく、さまざまな工夫と技術で施工を進めています。

フローティングゲートによる仮締め切り工法



社会への貢献

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。



2017年度
海外からの
研修・見学受入人数

199名

2017年度
学生向け実習
受入人数

180名

2017年度
全国市民
現場見学会
参加人数

2,691名

除染作業のためいったん線路を撤去（JR常磐線復旧）

損壊した杭の代わりに鋼管杭を圧入（市営秋津団地）

屋外研修フィールドを見学するタイ王国運輸省職員の方々

小松市大領町内の花植えにたくさん参加

盲導犬とともに線路を歩く参加者

災害復興における取り組み

◆ 帰還困難地域でのJR常磐線復旧

鉄建建設は、東日本大震災で被災した鉄道橋梁や駅の復旧工事をはじめ、復興道路の整備、除染、学校の高台移転など、復興の一端を担ってきました。現在は大震災と東京電力福島第1原発事故の影響で不通が続くJR常磐線の富岡－浪江駅間（20.8km）の復旧プロジェクトで、帰還困難地域内の夜ノ森－双葉駅間（4.8km）の除染および土木構造物の復旧作業を行っています。JR常磐線の運行再開は、避難指示解除に向けた復興のシンボルとして、多くの地域住民に待ち望まれています。2016年6月より始まったこの工事も終盤に入り、2020年3月の全線開通をめざし工事が進んでいます。

◆ 熊本地震で被災した市営団地の復旧

熊本市にある市営秋津団地は、最大震度7を2度も観測した2016年の熊本地震により、全12棟（302世帯）のうち7棟の杭基礎に損傷が確認されました。鉄建建設では、東日本大

震災で同様に損壊した県営住宅再生の経験をもとに、被災した7棟の復旧工事を行っています。工事は建物が140mm沈下し傾斜が大きかった1棟を除き、居住者の方々がそのまま住み続けることが可能なアンダーピニング工法で実施しています。



建物下で杭を修復中の秋津団地

VOICE 市営団地復旧工事

1995年の阪神淡路大震災に続き、2度目の震災復旧工事に携わっています。2度とも私自身も被災しましたが、現在も元の生活に戻れない被災者の方々のご苦労は想像を超えるものと思っています。生活の基本である「衣食住」の「住」の再建に携わりながら、改めて社会に貢献できるこの仕事をしていてよかったと感じています。



九州支店 JV秋津作業所 所長 伊藤 健司

国際社会との関わり

◆ 研修センターでタイ国鉄の安全研修を実施

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験研修設備を活用し、海外への技術伝承と技術者育成を積極的に行っています。2017年10月には、タイ王国の運輸省職員など17名の1日安全研修を受け入れました。現在タイでは、新たな都市鉄道をつくるバンコク大量輸送網整備事業（レッドライン）が行われており、研修はその工事における労働災害や鉄道輸送障害をなくす取り組みの一環です。

当日は、駅のプラットフォームや線路など実際の鉄道施設を再現した「屋外研修フィールド」で、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紹介。緊急時に異常を知らせる「非常停止ボタン」や、踏切の「障害物検知器」の説明をすると、驚きの声とともに質問が相次ぎました。また、「屋内研修フィールド」では、鉄道工事におけるリスクアセスメントの講習を実施し、当社が過去に経験した事故を教訓として残すための「事故の情報展示館」も見学されました。

教育（次世代育成支援）

◆ 日大理工学部の課外実習

2018年7月、日本大学理工学部交通システム工学科の学生99名のための課外実習を、建設技術総合センターにて開催しました。この活動は2013年にはじまり、今回で5回目となります。実習では、机上では学べない鉄道工学に触れられるよう、実際の鉄道施設を再現した屋外研修施設を利用し、アンダーパスの構築工法や、軌道計測の方法、分岐器の仕組



屋外研修フィールドでの実習

みなどを体験してもらいました。教育機関と連携した活動を通し、建設業のこれからを担う人材育成の支援を積極的に行っています。

◆ 北海道新幹線の現場を北大生に公開

2017年9月、当社が施工する北海道新幹線（新函館北斗－札幌間）建設現場の昆布トンネル作業所で、北海道大学工学部土木系コース専攻の2年生と、大学教授ら約70名を招き、現場見学会を開催しました。昆布トンネルは2014年12月より新函館北斗駅側の坑口から4.8kmをNATM工法で掘削しています。見学会では、鉄建建設のトンネル施工技術・



施工中の昆布トンネルを見学する学生

工法の特徴、建設現場の魅力を紹介しました。また現在の北海道新幹線のプロジェクトについて説明し、新幹線事業への理解を深めてもらいました。

地域・社会との交流

◆ ホテルの建設現場に地元子ども会を招待

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、作業所での環境美化活動、地域イベントへの参加・協賛、現場見学会の開催などに注力しています。そのひとつとして2017年8月に大阪府高石市のホテルの建設現場へ地元の子どもの会をはじめ、保護者や自治会の方々



工事用エレベーターから下を覗き込む子どもたち

約30名を招待しました。「地域に根ざしたホテルにしたい」「子どもたちに近所の大きな建物をつくっているところを見せたい」というお客さまの思いも形にできました。

◆ 視覚障がい者と盲導犬の鉄道体験学習会

2017年7月、当社の建設技術総合センターにおいて、東京都盲人福祉協会の視覚障がい者の会員および介助者23名と盲導犬3頭が、鉄道施設に実際に触れて体験する学習会に参加されました。2011年よりこのような体験学習を受け入れており、今回初めて盲導犬と一緒に参加しました。

体験学習は、ホームからの転落事故などを防止するため、普段は触ることのできない線路やホーム、緊急時の列車停止ボタンなどに直接触れて体感し、駅や鉄道の仕組みを理解していただくことが目的です。当日は線路に降り、転落すると自力でホームへ登るのが難しいことを実感してもらい、転落した際の退避方法などを実践していただきました。障がいのある方々が安全に暮らせる社会を提供することも、鉄建建設の使命と考え、これからも続けていきます。

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。



安全マネジメントと鉄道工事安全システム

◆ 安全の方針と施策

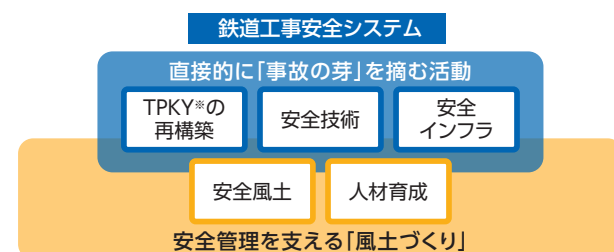
鉄建建設は、多くの利用者がある鉄道をはじめ、社会インフラの建設に携わる一員として、安全理念「全社一丸 安全優先」をかねて、「死亡・重大災害ゼロ」「重大な鉄道工事事故ゼロ」「第三者災害ゼロ」を目標にしています。2017年度は目標達成のため次の重点施策に取り組みました。

- これまで経験した重大事故・災害の対策の徹底と風化防止
- 本支店の安全部門の組織強化と施工管理部門との連携強化
- 協力会社も含めた安全を担う人材育成の充実
- 作業リスクの低減や鉄道工事のヒューマンエラーを防止する技術開発の取り組み

◆ 鉄道工事安全システム

「鉄道工事安全システム」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、確実に実施するための取り組みです。これは2006年に首都圏において重大な鉄道事故を3件発生させた反省から、安全の基本から考え直そうと構築したものであり、年度ごとに「鉄道工事安全重点施策」を定めて運用し、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

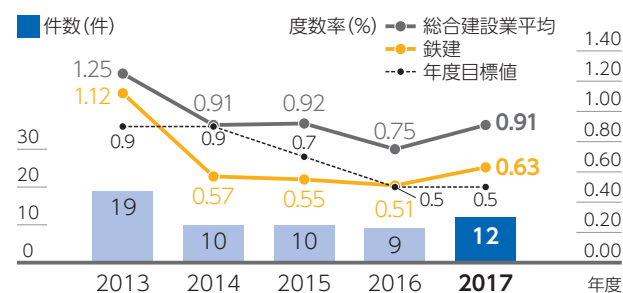
◆ 安全パトロール

建設現場の安全衛生管理状況を確認するパトロールを全現場で行っています。2017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。

◆ 類似災害撲滅のための「自現場への置き換え」運動

類似災害・事故・トラブルの撲滅を目的として、「自現場置き換え運動」を推進しています。これは他の現場で起きた災害を参考に、自らの現場に潜む危険を予想し、実際の工事に対策を反映するものです。事故の背後要因を分析し、原因をつきつめて考えていくことで、一人ひとりの危険予知の訓練にもなっています。具体的には鉄建建設の全現場が毎月1回、あるいは工事の状況が変化する時期に協力会社とともに話し合う場を設けています。

労働災害の発生状況



件数：休業4日以上の労働災害の死傷者数
度数率：100万のべ実労働時間当たりの労働災害による死傷者数

緊急時対応体制

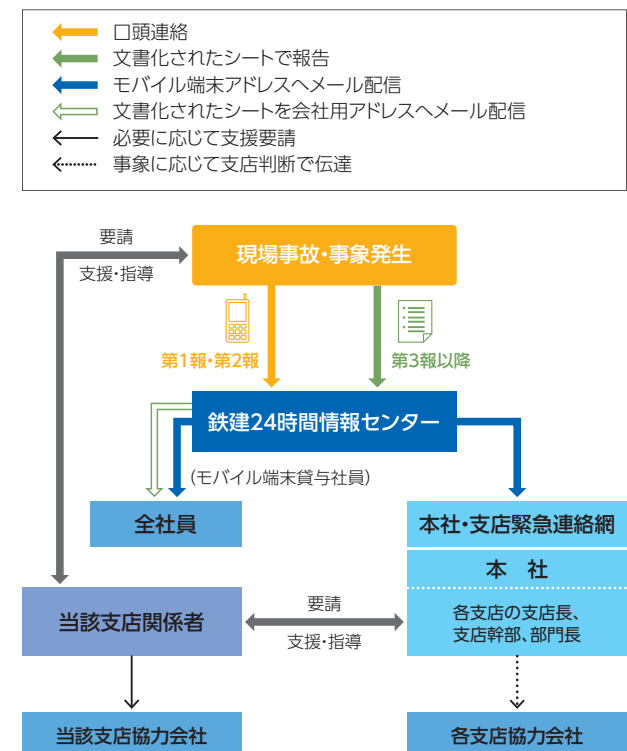
◆ 鉄建24時間情報センター

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確保を図るため、「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。鉄道工事は夜間作業も多いことから、365日24時間の常駐体制をとっています。近年は「何かあったらまず一報」という方針の徹底とともに、全社員に情報フラット化への意識が浸透してきており、2017年度の情報配信回数は、1,784件と増えています。また、昨年から全社員にタイムリーに情報が届くよう、登録されたモバイル端末へのメール配信も実施しています。

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
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）

情報の伝達フロー



安全教育

◆ 実体験型研修センター

成田市にある建設技術総合センターには、実体験型の研修・訓練により「安全」を徹底的に学ぶことができる研修センターがあります。敷地内には本物と同じ対面式の駅のホームをはじめ、約150mの本格的な複線軌道（実習線）や踏切、さらに工事状況再現エリア、軌道変状再現エリアなどが設けられています。社員はこれらの施設で、工事を安全に行うために必要なノウハウや、異常時の状況を体感することによって万が一に対応できる能力を磨いています。日々変化する現場の安全対策を習得できるよう、設備の改良も適宜行いながら工事の安全を追求できる施設として進化しています。



屋外研修フィールド(全景)

◆ 安全の重要性を伝える2つの展示館

これまでに鉄建建設が起こしたトラブルや事故を風化させることなく、また、得られた経験を今後活かすため「事故の情報展示館」を設置しています。パネルや再現模型により、事故の発生状況と被害状況、事故原因およびその対策が明確に伝わるよう展示されており、来館者は事故の教訓を学ぶことができます。また、2014年2月に当社が引き起こした川崎駅構内列車脱線事故を絶対に忘れないため、「川崎駅構内列車脱線事故の展示室」も開設しました。これらの常設展示を通じて、過去の事故を風化させることなく今に伝え、さらに技術者は安全に対する感性を磨いています。



事故の情報展示館

ステークホルダーとのコミュニケーション

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。



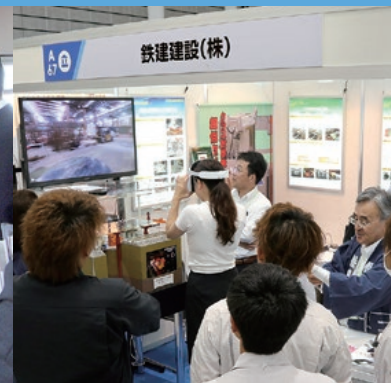
鉄和会全国協議会開催



2017年度の優良技能者功績表彰の様子



インフォメーションセンターを訪れた石井国土交通大臣



展示会でのVR施工体験デモンストレーション

「鉄和会」への
加入社数 **606社**
※各地区加入会社のべ数

「優良技能者」
累計認定数
(4年間) **128名**

2017年度
ホームページによる
IR・広報情報の発信 **85回**

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ており、約600社が加入する全国7地区の鉄和会と、各鉄和会をまとめ上げる全国的な組織として、鉄和会連合会が活動しています。また、鉄建建設と鉄和会連合会からなる「鉄和会全国協議会」を組織し、2017年度は「働き方改革」や「建設キャリアアップシステム」、将来の担い手確保、人材育成などの幅広い分野について、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。

◆ 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。これに対し鉄建建設では、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、当社工事へ一定期間以上従事し、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。2017年度は全国で48名を認定し、33名が功績表彰を受賞しました。

株主・投資家との関わり

◆ IR説明会の開催

鉄建建設はこれまで、株主さまや投資家さまからの対話（面談）の申し込みに対しては、電話取材やOne on oneミーティング等のIR取材を積極的に受け付け実施してきました。しかし、コーポレートガバナンス・コードやスチュワードシップ・コードの適用開始とともに、企業のIR活動が活発になり、企業に求められるIR関連の対応も多様化しています。

当社は、昨年に引き続き2018年6月に、株主さまや投資家さまと建設的な対話を行うことを目的に「決算説明会」を開催し、2017年度の決算概要や「中期経営計画2015-2017」の総括、また2018年3月に発表した「中期経営計画2018-2020」の内容について説明しました。今後も当社の業績や取り組みなどについての理解促進と企業認知度の向上を図っていきます。

◆ 株主総会

2017年6月29日、第76回定時株主総会を開催し、多くの株主の皆さまにご出席をいただきました。当社は株主総会を株主さまとの重要なコミュニケーションの場と位置づけ、社長による事業報告および説明、取締役による質疑応答などを通じて、株主さまとの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）やコーポレートサイトにより公表しています。

さまざまなステークホルダーとのコミュニケーション

◆ 建設現場にインフォメーションセンターを開設

佐賀県で有明海沿岸道路を建設中の早津江作業所は、どなたでも気軽に訪れ、工事の内容を理解できる施設として、インフォメーションセンターを開設しました。センターでは鉄建建設が施工する早津江川橋下部工工事をはじめ、事業全体の概要や地域にもたらす効果を広く理解していただけるよう、模型や動画を制作し展示しています。開設以来、地元の漁協関係者や婦人会、建設関係者、国土交通省や地方自治体の方々など、多方面から数多くの見学者を迎えています。

◆ 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。展示会への来場者は、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の方々があり、当社の技術開発への取り組みや独自技術の内容について、担当社員が個別に丁寧に対応しています。

展示にあたっては、わかりやすい技術紹介パネルや模型を製作し、さらに、バーチャルリアリティを使用し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。

2017年展示会実績

日程	展示会名称	開催場所
6月 8・9日	建設技術公開EE東北'17	みやぎ産業交流センター夢メッセみやぎ（宮城県仙台市宮城野区）
10月 18・19日	建設技術フェア2017in中部	名古屋市中小企業振興会館吹上ホール（愛知県名古屋市千種区）
10月 25・26日	建設技術展2017近畿	マイドーム大阪（大阪府大阪市中央区）
11月 1・2日	けんせつフェア北陸 in 新潟 2017	新潟市産業振興センター（新潟県新潟市）
11月 10・11日	建設技術フォーラム2017in広島	広島市中央公園（広島県広島市）
11月 21・22日	ハイウェイテクノフェア2017	東京ビッグサイト（東京都江東区）

◆ 経営層と社員の意見交換会

経営幹部が建設現場を訪れる特別安全パトロールに合わせ、2014年度より年4回、定期的に経営幹部と社員との意見交換会を実施しています。2018年7月までにのべ17回、231現場、約2,100名が参加しました。会では経営幹部が社員一人ひとりに向き合いながら、経営方針についての意見を聞き、また社員の課題認識の吸い上げを行っています。出



風通しの良い風土をつくる意見交換会

された意見は集約され、幹部が一堂にそろう会議で対応を議論し、全社員に回答を公開しています。

◆ 社内外への積極的な情報開示

鉄建建設は、法制度に基づく情報開示だけでなく、当社の経営方針や企業活動に伴うトピックス、および社会貢献活動などについても、積極的にかつ適時に情報開示しています。また、経営についての考え方や内容を正しく社会に開示することにより、社会の信頼を得よう努めています。



公式ブログ「てっけんPLUS+」

A large group of students in a modern classroom, many wearing yellow and green vests, engaged in various activities like standing, talking, and working at desks with laptops.

5件

0件

年3回

The diagram illustrates the Corporate Governance structure (株主総会) and its internal control systems. The hierarchy is as follows:

- 株主総会 (Shareholders' Meeting)** is the top authority, overseeing the **取締役会 (Board of Directors)** and the **監査役 (Auditor)**.
- The **取締役会 (Board of Directors)** is responsible for selecting and appointing/dismissing the **取締役 (Directors)** and the **監査役 (Auditor)**. It also provides basic policies to the **経営会議 (Management Meeting)**.
- The **監査役 (Auditor)** oversees the **会計監査人 (Accounting Auditor)** and the **コンプライアンスホットライン (内部通報制度) (Compliance Hotline (Internal Reporting System))**. The **監査役 (Auditor)** also oversees the **リスク管理委員会 (Risk Management Committee)** and the **監査部 (Audit Department)**.
- The **会計監査人 (Accounting Auditor)** performs **業務会計監査 (Business Accounting Audit)** and **会計監査 (Accounting Audit)** on the **取締役会 (Board of Directors)** and reports to the **監査役 (Auditor)**.
- The **コンプライアンスホットライン (内部通報制度) (Compliance Hotline (Internal Reporting System))** receives reports from the **リスク管理委員会 (Risk Management Committee)** and the **監査部 (Audit Department)** and reports to the **監査役 (Auditor)**.
- The **リスク管理委員会 (Risk Management Committee)** reports to the **取締役会 (Board of Directors)** and the **監査役 (Auditor)**. It also oversees the **コンプライアンスホットライン (内部通報制度) (Compliance Hotline (Internal Reporting System))** and the **監査部 (Audit Department)**.
- The **監査部 (Audit Department)** reports to the **監査役 (Auditor)** and the **リスク管理委員会 (Risk Management Committee)**. It also oversees the **コンプライアンスホットライン (内部通報制度) (Compliance Hotline (Internal Reporting System))**.
- The **経営会議 (Management Meeting)** oversees the **執行役員 (Executive Officers)** and reports to the **取締役会 (Board of Directors)**.
- The **執行役員 (Executive Officers)** are responsible for business execution and report to the **取締役会 (Board of Directors)** and the **経営会議 (Management Meeting)**.
- The **各本部・各支店・グループ会社 (All Departments, Branches, and Group Companies)** are the operational units at the bottom of the hierarchy.

[illegible]

情報セキュリティ eラーニング	3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	10回
標的型メール訓練	全社員

地球環境の維持向上

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、「環境行動指針」に沿った「環境目標」と「環境管理計画」を年度ごとに定め、環境経営を推進しています。また、2000年からはISO14001に準拠した環境マネジメントシステム (EMS) の第三者認証を受け、国内すべての部門で運用しています。

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
- 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CO₂の排出抑制
- 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
- 4 生物多様性の保全に配慮する。

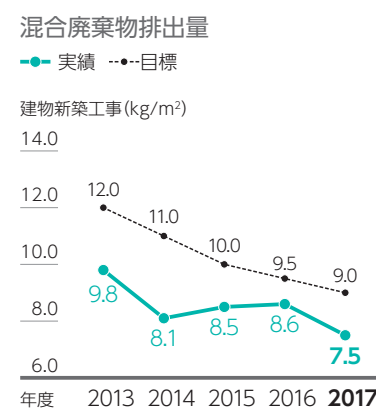
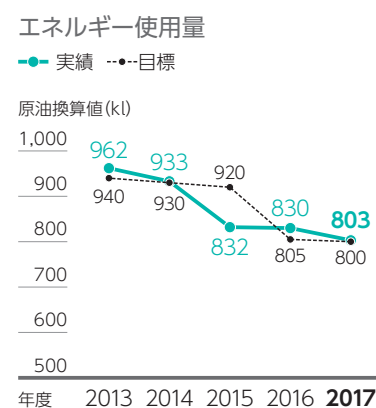
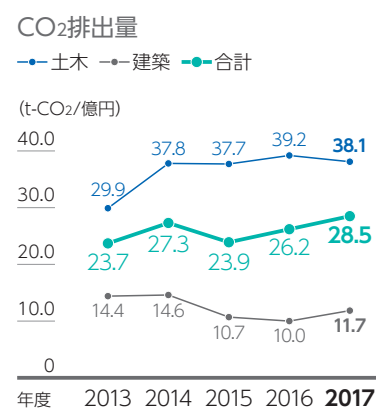
低炭素社会の実現

◆ 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建物すべてについて、「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。

◆ 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パトロール等で確認し、管理しています。また、各建設現場の事務所の電気・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。



循環型社会の構築

◆ 建設廃棄物の削減と適正処理

鉄建建設は、建設廃棄物の3R (発生抑制、再利用、再生利用) の推進と分別の徹底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を削減するため、建物の新築工事においては目標を設定し、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。

生物多様性保全

◆ 九頭竜川の自然環境を守る

北陸新幹線九頭竜川橋梁の建設場所周辺は、環境省の「絶滅危惧Ⅱ類」のアラレガコ生息地として、国の天然記念物に指定されています。このため、施工にあたってはさまざまな取り組みを行い、アラレガコや他の生物への影響ができるだけ少なくなるように配慮しています。



◀ 魚類遡上の経路を確保するために河川内に素掘りの水路を設置。渇水期にも流量が確保できる断面形状となっています。



◀ 護床の材料は九頭竜川の石を使用。

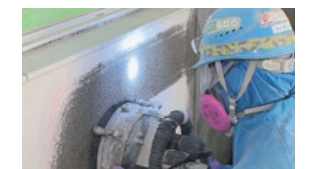


◀ 河床の掘削や工事用栈橋の設置により、アラレガコやその生息域の環境に影響が生じないように、濁水防止対策を実施しました。

環境汚染防止

◆ アスベストを安全に除去

福島県石川町の小学校リニューアル工事で、発じん性の高いレベル1の石綿 (アスベスト) が外壁の地下材から発見され、撤去工事を行いました。石綿の撤去範囲は約5,000m²と広範囲でかつ屋外にあり、工事時の飛散防止対策を確実にするため「ウォータージェット同時吸引式除去工法」を用い、適正な処理を実施しました。このような特殊な工法で施工する場合は、本社・支店から支援を行うとともに、社内見学会を実施するなど社員のレベルアップに努めています。



アスベストの除去作業

環境技術の開発

◆ バイオマス発電

NEXCO東日本の営業道路における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) は年間約10万m³に達し、その一部は堆肥やチップ材として再利用されています。この植物廃材をさらに再生可能エネルギーとして活用するため、鉄建建設は共同開発パートナーとしてバイオマス熱分解ガス化発電の開発を行っています。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。また、植物廃材を燃焼するのではなく外熱により熱分解しているため、CO₂の発生を抑制すると同時にダイオキシンも発生させません。



プラント全景

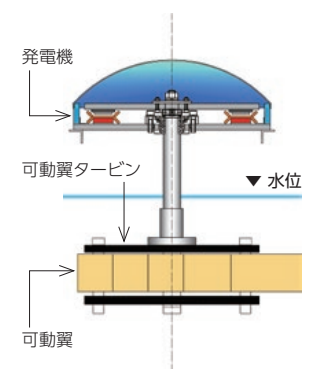
刈草・剪定枝等の植物廃材

◆ 小水力発電

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。毎秒0.02m³程度以上の水量と、毎秒1.5m程度の流速があれば水深10cmほどの浅い水路でも発電可能で、小水力における発電としては、他社に先駆けた開発となりました。現在、茨城県石岡市の農業用水路で試験運転を実施し、イノシシなどの侵入を防ぐ鳥獣被害対策用の電気柵2.2kmに電気を供給しています。この発電装置は、水流があれば電力を確保できるため、将来的には山間部や農村部において河川の水位計測データや、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。今後はシステムのユニット化等によるコストの低減と製品化を進めていきます。



茨城県石岡市で試験運転中の発電装置



発電装置全体の断面図

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。



女性技術者の活躍の場を拡大



2017年度の新入社員研修の様子



フィリピンでの海外短期留学の様子



男性社員には配偶者出産休暇の取得を奨励



ダイバーシティ

◆ 女性活躍推進

性別や国籍、年齢にとらわれずに多様な人材を受け入れ、さまざまな価値観を持つ社員が能力を発揮できる職場を実現するため、ダイバーシティへの取り組みを推進しており、その第一歩である女性活躍に力を入れています。2018年4月にはダイバーシティ推進部を新設するとともに、初の女性管理職（部長）も誕生し、女性活躍の場はますます広がっています。一方で「ダイバーシティは女性だけに限らない」という認識のもと、階層別研修などでダイバーシティ教育を実施し、社員の意識改革にも取り組んでいます。

〔2017年度までの主な施策〕

- **キャリアパスの設定**
女性特有のライフイベント（妊娠・出産・育児）を含めた働き方の道筋を具体的に示す
- **能力ある女性の管理職（課長以上）への積極登用**
- **両立支援制度の拡充**
- **女性活躍支援のための男性管理職研修**
女性を効果的に育成するための方法を学ぶ
- **女性に配慮した環境の整備**
現場のトイレや更衣室などの整備・拡充

VOICE ダイバーシティ推進部長

当社で初めての女性部長になり感じたことは「初という重み」と「感謝」です。社内の注目度の高さに、他の女性に対する見方にも影響しかねないというプレッシャーを感じています。一方で育児休業の経験者である私は周囲のサポートに対し仕事で恩返しをすることを意識してきました。今回さらにその恩返しの機会が与えられたと感謝しています。私らしく管理職として働いている姿を見て、後に続く女性が増えてくれることを願っています。



ダイバーシティ推進部長 野本 由美子

社員教育

◆ 人材育成制度の充実

経営資源である「人材」育成のため、特に若手社員の早期戦力化に注力し、2016年度に研修制度を見直し、2017年度はさらにブラッシュアップした新入社員研修を3カ月間実施しました。研修の前半は集合教育による共通課目と職種別専門課目を実施。後半は少人数グループで実務を体験する職場研修を行い、配属前に基礎的な知識、技能を習得できる実践的なプログラムです。また、入社5年目まで毎年行う集合研修や、キャリア入社社員に経営理念の理解や同期および役員との交流を目的とした登用時研修を行うなど、社員一人ひとりが安心して成長できる制度づくりに取り組んでいます。

◆ 新入社員トレーナー制度

仕事や職場に不慣れな新入社員に先輩社員が1年間つき、仕事に必要な知識・スキル・心構えをマンツーマンで丁寧な教育しています。また、身近な先輩社会人として不安や悩みの相談相手になるなど、新入社員の精神的成長を促し、社会人としての基礎力を高めることを目的としています。

VOICE 2017年度新入社員

研修センターなどでの新入社員研修を終え、現在はトレーナーの先輩社員から指導を受けながら施工現場で勤務しています。新入社員研修の3カ月間は同期の84名とともに過ごすことができ、いまは彼らの存在がとても大きいです。困ったときに相談しあえるということはもちろんですが、自分だけでできていないことなどがあると「もっと頑張らなくては」という気持ちに駆り立てられます。これから同期と切磋琢磨しながらもっと成長していきたいです。



東京支店 住吉建築作業所 酒部 亮佑

海外勤務者のための支援制度

◆ 継続的な語学学習環境の整備

海外事業の着実な推進のため、海外で活躍できる工事技術者の確保と養成が急務となっています。特に業務ツールであり、赴任時に不安を感じやすい語学の教育支援に力を入れています。赴任前の「海外短期留学制度」とそれに続く週1回の「オンライン英会話」の受講により継続的な学習環境を整備し、成果を上げています。また、赴任中の子女の教育支援、一時帰国制度などの待遇面を改善し、海外で働きやすい環境づくりを進めています。

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

鉄建建設では「人間尊重企業」をめざして長時間労働の是正や週休2日の確保など、全社を挙げて「働き方改革」を推進し、いきいきとした職場、働きやすい環境の実現をめざしています。

2016年度から出退勤時間や超勤申請などの労働実績をリアルタイムに把握できる「労働時間管理システム」を導入しました。これにより、2017年度も各社員の労働状況を踏まえた適正な人員配置と業務分担を実現しています。また、全社員に対して超勤時間と休日取得に対する具体的な目標を提示し、実効性を検証することで社員の意識改革も進み、「現場異動時休暇」「計画有給休暇」の取得率向上にもつながっています。

各作業所に対しては4週8閉所を実現するため「鉄建アクションプログラム」を制定し、段階的な目標を掲げ実現に

向け取り組んでいます。現在は、すべての作業所が毎月1回以上の土曜閉所、社員の週休2日の取得率向上など、過重労働の防止を進めています。

◆ 制度の充実

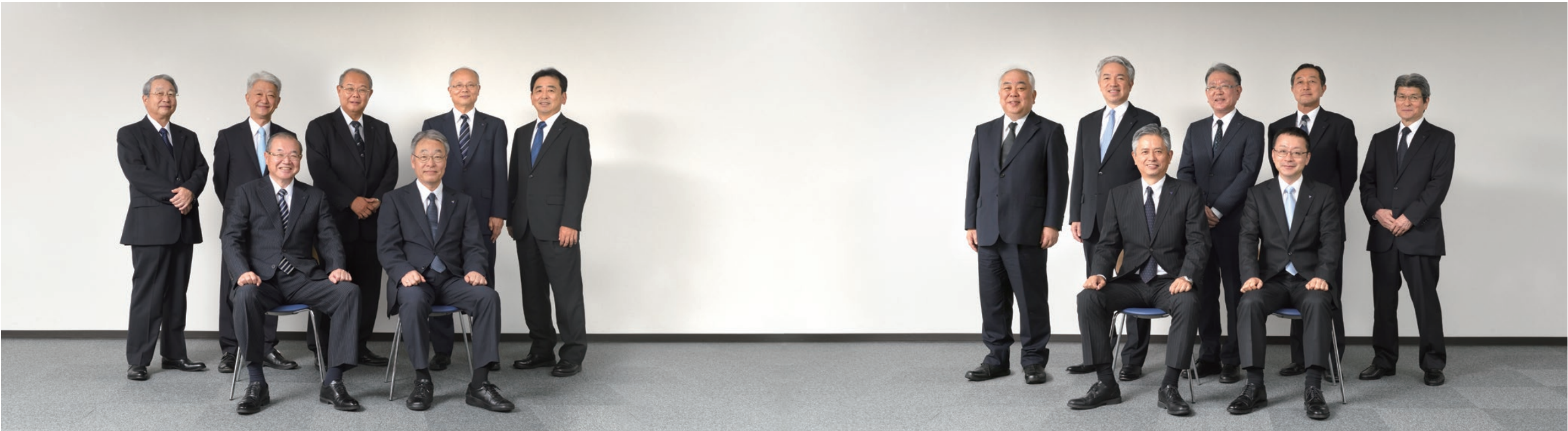
社員の心身のリフレッシュなどを目的に、2008年から「計画有給休暇制度」を導入し、利用を推進しています。これは、年度初に所属長に対して原則として5日間連続した有給休暇の取得希望日を申し出ることにより、まとまった休暇を計画的に取得しやすくするための制度です。

また、育児や介護と仕事が両立できるよう、法定を上回る水準で休業・休暇を定め、それぞれの社員がおかれている環境に柔軟に対応できる制度を整備しています。

両立支援制度の概要と2017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	1 (取得率100%)
女性の育児休業	2歳になるまで取得可能	2 (取得率100%)
勤務時間への配慮	3歳未満まで所定外労働時間を制限 小学3年の終わりまで1カ月24時間・ 1年150時間を超える時間外労働、 深夜労働(22時～翌5時)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(始業終業時刻調整)	2
子の看護休暇	小学3年の終わりまで年10日間 (半日取得可)	10
配偶者出産休暇	妻の出産前後に2日間まで	4 (取得率13%)
介護休業	対象家族1人に対して1要介護状態 ごとに3回(通算186日)まで	0
介護休暇	1年に10日まで(半日取得可)	19

取締役・監査役



代表取締役会長 林 康雄 1

2013年 6月 当社代表取締役執行役員副社長
2014年 6月 当社代表取締役社長執行役員社長
2018年 6月 当社代表取締役会長

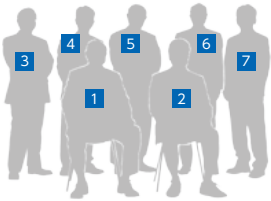
代表取締役社長 伊藤 泰司 2

2012年 6月 当社取締役常務執行役員鉄道統括室長兼
土木本部担当兼建築本部担当
2013年 4月 当社取締役専務執行役員鉄道統括室長兼
土木本部担当兼建築本部担当
2015年 6月 当社取締役執行役員副社長
2016年 6月 当社代表取締役執行役員副社長
2018年 6月 当社代表取締役社長執行役員社長

代表取締役 山崎 幹彦 3

2010年 6月 当社常務執行役員東京鉄道支店長
2012年 4月 当社常務執行役員経営戦略室長
6月 当社取締役常務執行役員経営戦略室長
2013年 6月 当社代表取締役執行役員副社長
経営戦略室長
2016年 4月 当社代表取締役執行役員副社長

P40



取締役 藤森 伸一 4

2013年 6月 当社社外取締役
2017年 6月 当社専務執行役員鉄道統括室担当兼
土木本部担当兼建築本部担当
2018年 6月 当社取締役執行役員副社長

取締役 柳下 哲 5

2011年 4月 当社執行役員管理本部副本部長兼
総務人事部長
2013年 4月 当社執行役員管理本部長
6月 当社取締役執行役員管理本部長
2015年 4月 当社取締役常務執行役員管理本部長
2017年 4月 当社取締役専務執行役員管理本部長

取締役 相越 信秀 6

2011年 4月 当社執行役員建築本部副本部長
2012年 4月 当社執行役員東北支店長
2013年 4月 当社執行役員建築本部長
6月 当社取締役執行役員建築本部長
2015年 4月 当社取締役常務執行役員建築本部長
2018年 4月 当社取締役専務執行役員建築本部長

取締役 熊井 和雄 7

2013年 4月 当社執行役員建築本部副本部長兼
建築企画部長
2014年 6月 当社執行役員関越支店長
2016年 4月 当社執行役員経営戦略室長
6月 当社取締役執行役員経営戦略室長
2017年 4月 当社取締役常務執行役員経営戦略室長

取締役 高橋 昭宏 8

2012年 4月 当社執行役員土木本部副本部長兼
土木部長
2013年 4月 当社執行役員東北支店長
2016年 4月 当社執行役員東京鉄道支店副支店長
2017年 4月 当社常務執行役員東京鉄道支店副支店長
2018年 4月 当社常務執行役員土木本部長
6月 当社取締役常務執行役員土木本部長

取締役(社外取締役) 大内 雅博 9

1993年 4月 東京電力株式会社入社
1997年10月 東京大学助手
2001年10月 高知工科大学助教授
2007年 4月 同大学准教授
2013年 8月 同大学教授(現任)
2016年 6月 当社取締役

取締役(社外取締役) 池田 克彦 10

1976年 4月 警察庁入庁
2010年 1月 警視總監
2012年 9月 原子力規制庁長官
2016年 6月 当社取締役
2017年 6月 公益財団法人日本道路交通情報センター理事長(現任)
株式会社テレビ朝日ホールディングス
取締役(監査等委員)(現任)
株式会社テレビ朝日監査役(現任)

取締役(社外取締役) 大西 精治 11

1985年 4月 日本国有鉄道入社
2015年 6月 東日本旅客鉄道株式会社東京工事事務所長
2016年 6月 同執行役員東京工事事務所長
2017年 6月 同執行役員鉄道事業本部信濃川発電所業務
改善推進部長・建設工事部長(現任)
当社取締役

常勤監査役 嶺村 功 12

2007年 4月 当社東京支店総務部長
2009年 6月 当社経営戦略室監査部長
2017年 6月 当社常勤監査役

常勤監査役(社外監査役) 浦野 正人 13

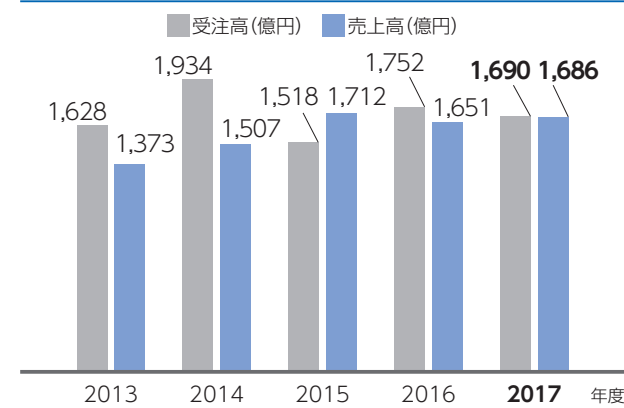
1978年 4月 東鉄工業株式会社入社
2011年10月 同環境本部環境事業部長
2014年 7月 同内部統制本部品質環境マネジメント部長
2017年 6月 当社常勤監査役

監査役(社外監査役) 青木 二郎 14

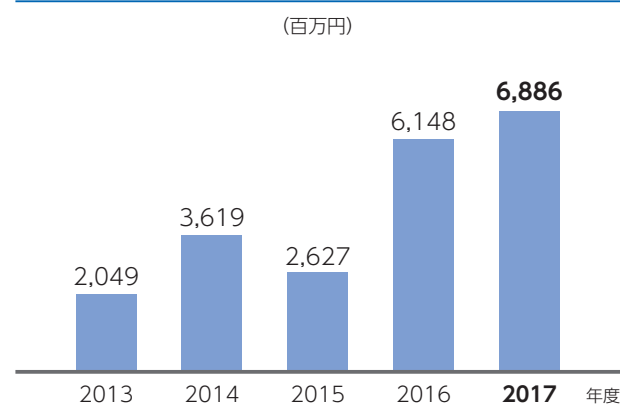
1972年 4月 弁護士登録
1982年 4月 青木二郎法律事務所
1999年 6月 内幸町総合法律事務所(現任)
2004年 6月 当社監査役

財務・非財務ハイライト

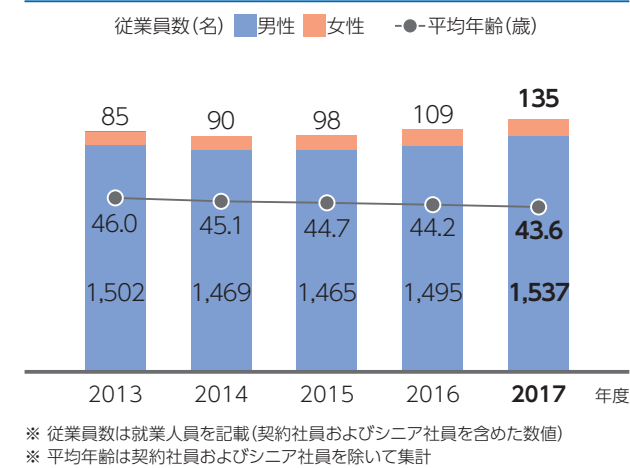
受注高 / 売上高



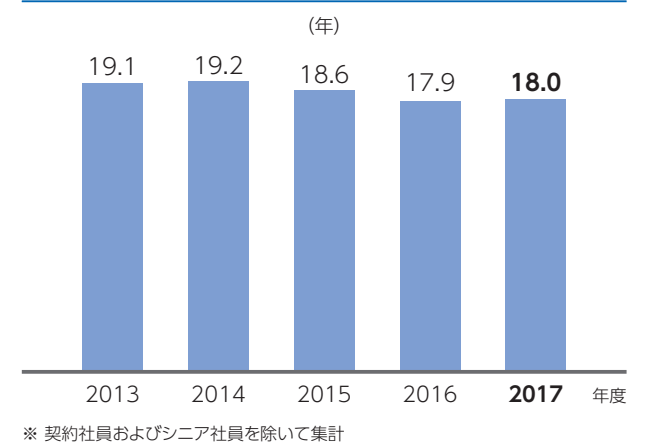
経常利益



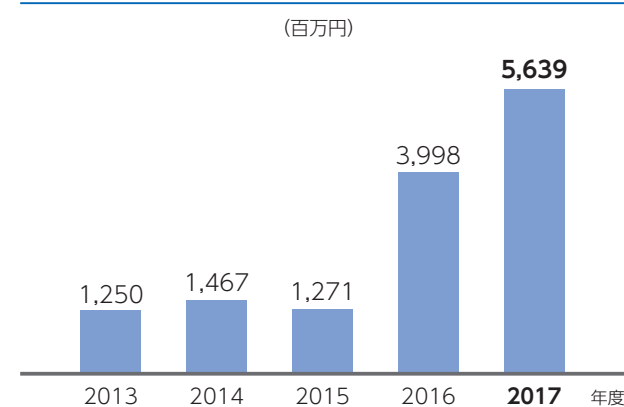
従業員数 / 平均年齢(単体)



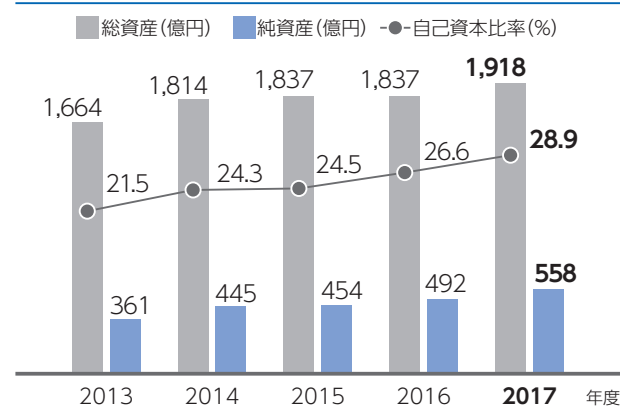
平均勤続年数(単体)



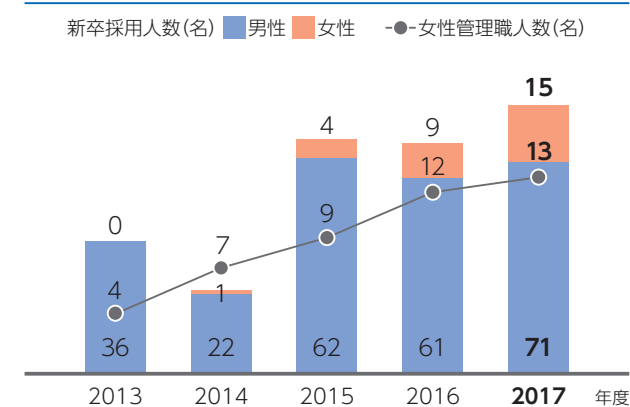
親会社株主に帰属する当期純利益



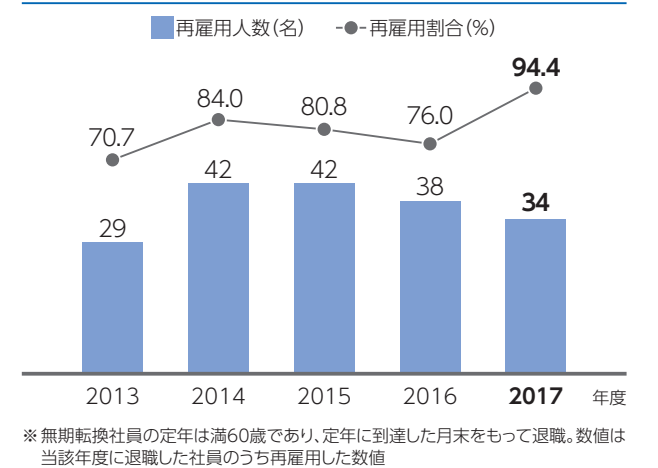
総資産 / 純資産 / 自己資本比率



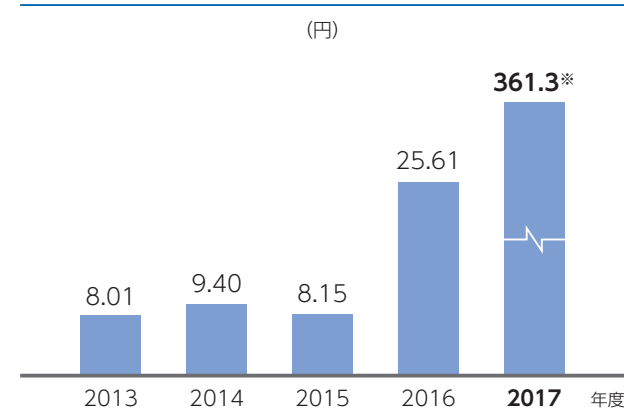
新卒採用人数 / 女性管理職人数(単体)



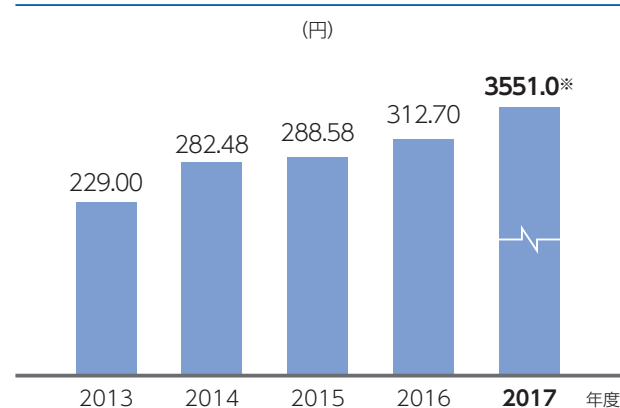
定年後の再雇用実績(単体)



1株当たり当期純利益



1株当たり純資産



資格保有者数(単体)

