



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。



人をつなぐ、街を結ぶ、未来へ延びる。

2017
CORPORATE
REPORT

表紙の写真



- ① JR常磐線山下工区(東日本大震災復旧工事)
- ② 首都高速道路横浜北線生麦ジャンクション
- ③ 鎌倉市立大船中学校

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

鉄建建設コーポレートレポート2017 INDEX

3	鉄建建設のあゆみ	21	お客さま第一主義
5	トップメッセージ	23	社会への貢献
7	事業別概況	24	安全の追求
11	特集1 東日本大震災の復興を共にあゆむ	26	ステークホルダーとのコミュニケーション
13	特集2 来るべき時に備えて災害に強い街づくりを	27	公正で健全な企業活動
15	特集3 社会からの要請に高い技術力で応える	28	地球環境の維持向上
17	外部からの評価・表彰	29	人材育成と活力ある職場づくり
18	COLUMN トンネル工事の生産性向上	31	財務ハイライト
19	企業活動指針の実践	33	会社概要

編集方針

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。2017年度版のレポートでは、事業活動を通じた社会への貢献をさらに推進させるために、当社が実践しているさまざまな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。

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記事については、グループ会社の情報も含まれています。

報告対象期間

2016年4月1日～2017年3月31日(一部、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
TEL:03-3221-2297
メールでのお問い合わせは、下記ホーム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 **TEKKEN News Letter** t-mail



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。



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。



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。

ホームページ



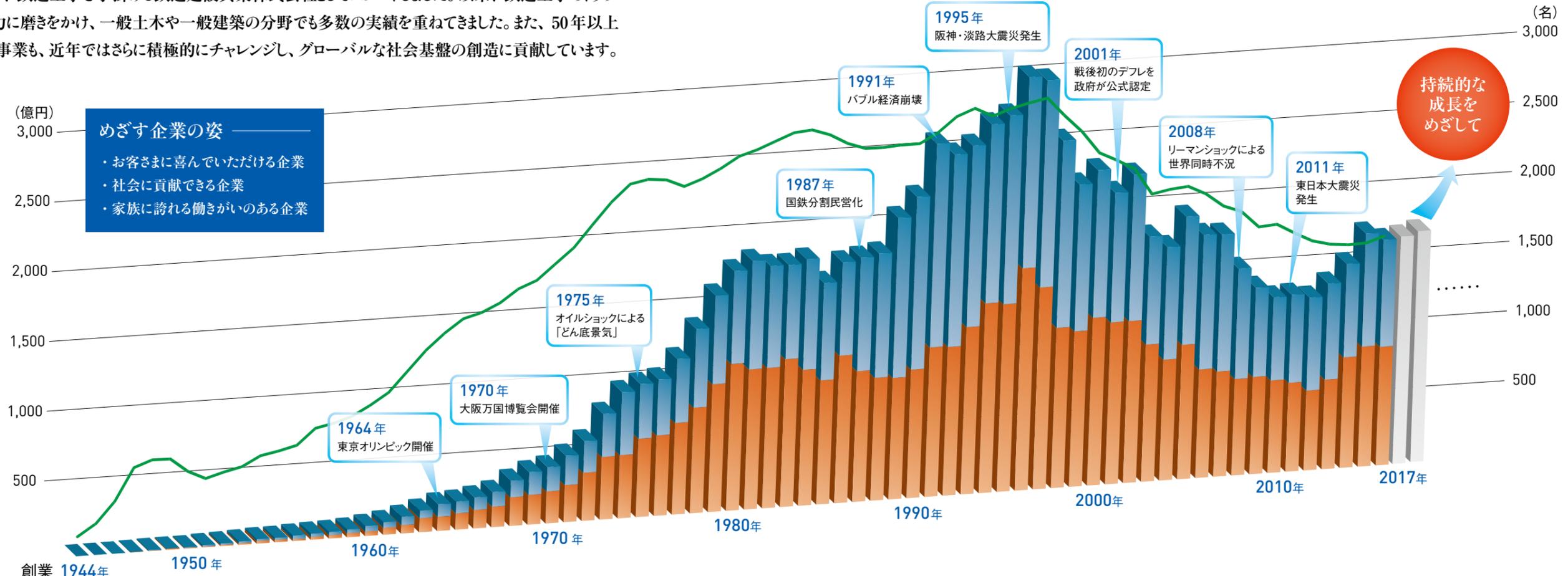
報告書ではお伝えしきれない詳細情報を開示しています。
・コーポレートサイト(非財務)
<http://www.tekken.co.jp/>
・IRサイト(財務)
<http://www.tekken.co.jp/ir/>

鉄建建設のあゆみ

鉄建建設は1944年、鉄道工事を手掛ける鉄道建設興業株式会社としてスタートしました。以来、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。また、50年以上の歴史を持つ海外事業も、近年ではさらに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。

完成工事高
 ■ 土木事業
 ■ 建築事業
 ● 従業員数

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



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
- 1946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 ハレス不動産株式会社を設立
- 1975年 オイルショックによる「どん底景気」
- 1970年 大阪万国博覧会開催
- 1964年 東京オリンピック開催
- 1987年 国鉄分割民営化
- 1991年 バブル経済崩壊
- 1995年 阪神・淡路大震災発生
- 2001年 戦後初のデフレを政府が公式認定
- 2008年 リーマンショックによる世界同時不況
- 2011年 東日本大震災発生
- 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ハ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
- 2017年 TKパートナーズ株式会社(現・子会社)を設立

主な施工実績



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、当時としては一大工事であった。



1963年 浜名橋梁 (静岡県浜松市)
 東海道新幹線建設は国家プロジェクトと呼ばれ、浜名橋梁をはじめ京都駅高架化など多くの工事を施工した。



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66,422㎡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)。



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。急峻な谷を跨ぐRC逆ランガーアーチ橋をトラス張出し架設工法で施工。



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 ハノイ〜ホーチミン間ベトナム国鉄橋梁改修工事 (ダナン近郊)
 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。



1957年 板橋共済アパート新築 (東京都板橋区)
 創立初期は国鉄職員宿舎を数多く施工。池袋では国内初のディーゼルハイルハンマーによる杭打設を行った。



1980年 浮上式鉄道実験線 (宮崎県日向市)
 磁気浮上式鉄道の初めての実験線(全長7.0km)。ここで当時の世界最高記録517km/hが達成された。



1986年 青函トンネル・竜飛工区 (青森県東津軽郡)
 本州と北海道を海底で結ぶ53.9km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。



2002年 東北新幹線八戸駅 (青森県八戸市)
 2002年に開業した盛岡〜八戸間の東北新幹線延伸計画の終着駅。地元とともに当社の技術を結集し作り上げた。



2012年 東京駅丸の内駅舎 (東京都中央区)
 国の重要文化財である駅舎の復元工事。駅機能を維持しつつ、お客さまの安全を確保し、約5年4ヵ月を要した。



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(エスパル東館)、立体駐車場を、東口にはメトロポリタン仙台イーストを施工。



代表取締役 社長

林 康雄

「信用と技術」で社会に貢献する 企業であり続けるために

Q 鉄建建設を取り巻く環境と
中期経営計画の進捗状況を
教えてくださいませんか？

当社は、1944年の創業以来、社会基盤整備を行う会社として、鉄道関連プロジェクトをはじめ、道路・河川工事や住宅・病院・学校の建築などを手掛け、加えて海外プロジェクトにも携わり、総合建設業として社会に貢献してまいりました。

現在の当社を取り巻く情勢は、政府の経済対策の推進等により、経済の好循環が進展する中で、民需を中心とし

た景気対策とデフレ脱却に向けた前進が見込まれています。また、建設投資についても堅調な推移が見込まれており、建設業界全体としても引き続き追い風を受けている状況が続いております。

このような中、2016年度は「中期経営計画2015～2017」の2年目として、目標期間の中間地点で目に見える成果をあげるべく、安全マネジメントのレベルアップやエンジニアリング部門の体制強化などの取り組みをスタートさせ、今後のさらなる成長に向けた条件を整えることができました。また、社員の待遇改善を確実に実施しつつ、「働き方改革」についても、積極的な取り組みを始めています。

Q 中期経営計画の最終年度です。
今年度の取り組み内容について
教えてください。

今年度は、「中期経営計画2015～2017」の最終年度であることを踏まえ、経営目標として「中期経営計画の取り組みの総仕上げを行い、次代の成長に向けた土台を築く」を掲げ、本計画の3本柱である「『基礎体力』の強化」「『技術力を核とした企業力』の強化」「『人材力』の強化」の取り組みの総仕上げを行って計画目標を確実に達成していくとともに、「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、次代に向けた力強い企業体質を作り上げ、さらに成長するための土台を築いてまいります。

Q 3本柱である「『基礎体力』の強化」
「『技術力を核とした企業力』の強化」
「『人材力』の強化」について、詳しく教えてください。

「『基礎体力』の強化」については、お客さまからの信頼をさらに高め、力強い企業体質を上げるため、安全のより一層のレベルアップと確かな品質の確保を行います。また、工事利益率のさらなる向上や財務体質改善への取り組みを強化いたします。

「『技術力を核とした企業力』の強化」については、ICT

(情報通信技術)等を活用した生産性の向上と、協力会社と一体となった現場力の向上を行います。また、将来を見据えたエンジニアリング力と技術開発力の強化を進めるとともに、技術力を核とした営業体制の再構築を行います。

「『人材力』の強化」については、労働時間の短縮をはじめとする働き方改革とさらなる待遇改善を行い、女性社員、若手社員、シニア社員を含めた当社すべての社員が生き生きと活躍できる企業をめざします。また、新入社員研修や階層別研修のさらなる拡充を通じて、社員の成長を実現してまいります。

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。

当社は、「信用と技術」を社是とし、経営理念のもと当社のCSRを具現化した企業活動指針を着実に実施し、社会に貢献する企業をめざして全社一丸となって邁進いたします。また、脈々と受け継がれてきた鉄道・交通をはじめとする「特色ある技術」を、さらに磨き上げていくとともに、新分野にも積極的に挑戦し、社会的使命である「安全と安心と満足の提供」を実現してまいります。ステークホルダーの皆さまにおかれましては、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。

経営数値の目標と実績 (中期経営計画2015～2017)



土木

道路やトンネル、橋梁などの社会基盤を整備する土木事業。施工期間が長期におよぶことも多く、作業の安全管理はもちろん、関係機関との綿密な連携を図りプロジェクトを進めています。

取締役専務執行役員
土木本部長
菊地 眞



建築

ビルやマンション、学校など人々が快適で豊かな日常生活を送るための空間を造る建築事業。多くの協力会社とともに、使い勝手はもちろん、機能性やデザインにも優れた建築物を提供しています。

取締役常務執行役員
建築本部長
相越 信秀



セグメントの概況

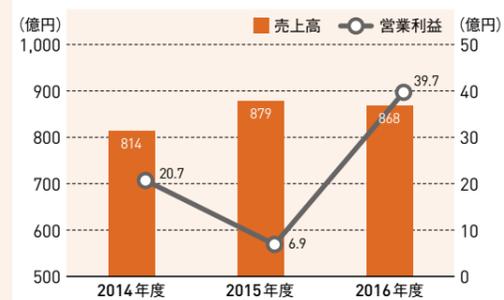
■ 売上比率



■ 受注額

976 億円 (前年度比 21.7% 増)

■ 売上高・営業利益の推移(連結)



2016年度を振り返って

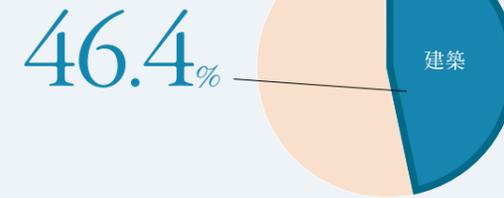
4月の熊本地震、8月の北海道水害と災害の多い一年であり、当社は鉄道をはじめとする交通インフラの復旧に貢献しました。東日本大震災の復興工事は終盤を迎え、新たに2工区が加わった北陸新幹線のほか、北海道新幹線、長崎新幹線の大型工事、東京オリンピック・パラリンピックに向けた首都圏のインフラ整備、豪雨対策工事などを順調に施工しました。また、首都圏の空間、時間的制約の多い工事が増加する中、2016年度よりICT技術を本格的に活用することによって現場の生産性を向上させ、目標を達成することができました。

2017年度の展望

引き続き手持工事の施工促進を図るとともに、国交省他官庁、新幹線、首都圏の整備工事などの受注をめざします。また、来るべき維持管理の時代に向け、2016年度に設置したりリニューアル推進部を核として、道路、鉄道の大規模維持更新工事のシェア拡大を図ります。最盛期を迎える高速道路新清水ジャンクションのPC橋や、解体・復旧を経て再度姿を現す国指定史跡常磐橋などが注目する現場です。2017年度は工事量が増加しますので、多方面からの施策により、現場の生産性向上、働き方改革を進めながら年度計画達成に向け全力で取り組みます。

セグメントの概況

■ 売上比率



■ 受注額

776 億円 (前年度比 8.4% 増)

■ 売上高・営業利益の推移(連結)



2016年度を振り返って

鉄道建築部門においては、品川新駅新設、船橋ショッピングセンター、鉄道博物館増築、高崎支社ビル新築などを受注し、鉄道関連施設や駅ビル施設等の手持工事も順調に施工が進みました。一般建築部門においては、得意としている学校、医療福祉施設、ホテル、共同住宅のほか、倉庫、工場、事務所、店舗など多様な用途の建設プロジェクトに参画し、BIM（ビルディング・インフォメーション・モデリング）などの先進技術を駆使して、高品質の建築物を安全にお客さまへお届けできるよう励んできました。

2017年度の展望

緩やかな回復基調が続いている国内景気により、建設需要も依然として旺盛な中、建築業界においては今後ますます人手不足が深刻化するとされています。技術の革新と施工の効率化をさらに推進し、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を整え、環境に配慮した高品質な建築物を提供することに引き続き全力を尽くします。また、頻発する地震などに備えるため、AWAT工法やレンズダンパーなどの耐震・防災対策技術にさらに磨きをかけ、より多くのお客さまに安全と安心をお届けできるよう、引き続き努力をしていきます。

Pick Up



新宿区市谷本村町、千代田区五番町付近外濠流域合流改善貯留施設坑内設置工事(東京都新宿区、千代田区)
雨天時に合流式下水道から河川や海へ放流される下水の汚濁負荷量を削減するため、江戸城外濠流域に初期雨水を一時貯留する施設を設置しました。



中部横断自動車道新清水ジャンクションHランプ橋他4橋(PC上部工)工事(静岡県静岡市)
中部横断自動車道と新東名高速道路をつなぐランプ橋5橋を張出し架設工法と固定支保工架設工法で施工しています。2018年度の開通をめざしています。

Pick Up



日本大学第二学園新校舎建替等工事(東京都杉並区)
地下1階地上4階建、延床面積7,558㎡。学園の創立90周年校舎建設記念事業として、中学校校舎、学園記念ホールと学園図書館の建て替え新築工事を行いました。



船橋市西図書館建替工事(千葉県船橋市)
鉄道に近接する図書館のため、高い静寂性を実現する精度の高い防音技術が求められました。

鉄道

鉄道の立体交差やトンネル、橋梁などを整備する鉄道土木、駅舎や駅ビルなどを造る鉄道建築の2つの分野を持つ鉄道事業。作業効率と安全性の両面に配慮し、利用されるお客さまの利便性向上をめざします。

常務執行役員
鉄道統括室長
笠井 高志



海外

鉄建建設の海外事業は、日本の政府開発援助（ODA）案件を中心に展開しています。日本の鉄道をはじめとする高品質インフラを海外に輸出することで、当事国の地域発展に貢献しています。

執行役員
土木本部・建築本部
海外事業部長
中川 泰



セグメントの概況

■ 売上比率



■ 受注額

919 億円 (前年度比36.5%増)

■ 売上高の推移(連結)



2016年度を振り返って

首都圏における大規模駅改良工事（原宿・飯田橋・上野駅）に着手し、東京オリンピック・パラリンピックの開催に向け始動しました。また、九州新幹線（西九州ルート）と併設する長崎駅周辺の高架化工事にも着手しました。北海道新幹線のスピードアップ対策工事は、引き続き継続しています。東日本大震災で被害を受けたJR常磐線は常磐線山下工区を完成させ、現在浜吉田～小高駅まで開通しました。さらに津波で全壊した大船渡市立赤崎中学校の移転・新築工事を無事しゅん工させ、地域の復興に貢献することができました。東北のJR仙台駅では東西自由通路の拡幅改良に続き、仙台東口ホテルが2017年春に開業を迎えました。

2017年度の展望

2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けて、大規模駅改良工事が本格化します。新宿・渋谷・原宿・飯田橋・品川新駅など、諸外国を含め多くのお客さまが利用する駅の利便性向上に向け、工事の安全を第一に取り組んでいきます。東日本大震災で被害を受けた沿岸部においては、JR気仙沼線のBRT工事、JR山田線の橋梁工事やJR常磐線の除染工事など、復旧・復興に一層努力していきます。また、当社の保有技術を積極的にPRし、新幹線大規模補修や羽田アクセス線などへの営業活動を展開していきます。

海外向けの情報発信を充実

「海外で鉄建建設を知ってほしい」——そのため情報発信を基本から見直し、2016年度には鉄建建設のさまざまな事業をわかりやすく掲載した「会社案内（英語版）」の発刊と、国内外の施工実績を豊富な写真で見ることができる「英語版のコーポレートサイト（Globalサイト）」を開発しました。従来のwebサイトに比べ、海外からのアクセスが格段に増加しています。今後は、近年増加傾向にある海外からの視察を積極的に受け入れるため、体制の構築や支援ツールの充実を図っていきます。



会社案内（英語版）▶



◀ 公式ホームページ(Globalサイト)

2016年度を振り返って

中期経営計画2015～2017では、海外工事の実力を高めていくことを目標としており、アジアを中心とした新興国に営業展開しました。土木では、カンボジア国道5号線道路改良工事北工区CP1を2016年12月に受注、2017年2月に着工しました。建築では、ミャンマーのラーショー総合病院無償工事を全工期無事故・無災害でしゅん工、2016年9月に引き渡し完了しました。その他ベトナム、カンボジア、ミャンマー、バングラデシュで、10件の案件に入札対応しています。

2017年度の展望

国際鉄道連合（UIC）の資料によると、アジアで計画中の高速鉄道プロジェクトは、2014年時点の世界の総計画距離の過半を占めています。現在、タイやインドネシア、インド、ベトナムで高速鉄道の建設が構想されており、当社もこのような国家プロジェクトの一端を担うべく、体制を整え取り組んでいます。それには海外要員の確保が不可欠であり、海外工事従事者の待遇改善や英語力の強化など、海外で働きやすい環境づくりを行い、海外工事比率を会社全体の10%とする目標の早期達成に向けて努力していきます。

Pick Up



JR日光駅・駅舎改良工事（栃木県日光市）
大正元年建設の現・日光駅は、ネオ・ルネサンス様式の当時の姿を今に伝える歴史的に貴重な建造物です。駅舎完成以来初となる大規模修繕工事を行いました。



JR信越線・新潟駅付近高架化工事（新潟県新潟市）
駅周辺整備事業の一環として行われている、駅を含む2.5km区間の在来線の高架化事業。踏切などで分断されている南北市街地の一体化をめざし、2021年度に全面開業予定です。

Pick Up



ラーショー総合病院改修工事（ミャンマー）
2016年9月、無事故・無災害でしゅん工。現在は地域の中核病院として、住民への医療サービスの向上、健康の改善に寄与し、多くの人々の命を救っています。



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）
カンボジア首都・プノンペンとタイ国境を結ぶメコン地域の大動脈。パタンバン～シンソンの一部（延長46.27km）を受注し、2017年2月より着工しています。出典：JICA

東日本大震災の復興を共にあゆむ

東日本大震災の津波により甚大な被害を受けた沿岸部では、在来線の駅舎や軌道、橋梁が流失するなど深刻な被害を受け、地域をつなぐ鉄道ネットワークは分断されてしまいました。大動脈である新幹線も無傷ではありませんでした。あれから7年目、鉄建建設は一刻も早い復興を合言葉に、鉄道橋梁や駅の復旧工事をはじめ、復興道路の整備、除染、さらには宿泊施設の建設や学校の高台移転など、復興の一端を担ってきました。当社の復興工事の軌跡をたどります。

全社一丸で取り組んだ震災復興

2011年3月11日の地震発生日、鉄建建設ではBCP（事業継続計画）に則り、橋口社長（当時）をトップとする対策本部を本社に設置し、稼働していた現場の安全確認や、社員とその家族の安否確認にはじまり、本支店の連絡を緊密に取りながら、被災したお客さまのもとへ伺い、緊急復旧を行いました。

その後は混乱の中、首都圏から東北支店への社員と物資の独自の輸送ルートを確認し、岩手県陸前高田市と宮城県七ヶ浜町などでボランティア活動を行いました。また、東北から首都圏の広い範囲にわたり、構造物や建物の被災状況調査と診断を迅速に行いました。徐々に復旧工事がはじまると、全国から社員と作業員が東北に集まりはじめましたが、被災地を目にした社員は、想像以上である東北の被災状況と住民の方々の大変さを痛感し、まさしく寝食を忘れて奮闘していました。



津波で全壊した校舎の高台移転を完了 大船渡市立赤崎中学校移転・改築工事

高さ20mの高台に新たに造成された建設地に、木の香りにあふれる教室や床暖房付のアリーナ（体育館）を備えた新校舎、交流の場となる中庭やグラウンドを整備しました。

着工当初は、造成工事と新築工事が同時並行して施工されたため、工事手順・工程管理が複雑でした。また、技能工の確保やその宿泊先を探すのも大変でしたが、関係者が一丸となって取り組み、全工期無事故・無災害で、目標の品質の建物を引き渡しました。

2017年3月には新校舎で初めての卒業式が行われ、その時の大船渡の皆さまの笑顔と涙は、当社にとって何ものにも代えがたい宝物となりました。



3棟で三角形の中庭を取り囲むように構成された安全・安心な校舎



避難施設としての機能も備えたアリーナで執り行われた卒業式



中庭を介して人の動きを感じることができ、学校全体に活気生まれる

復興工事の軌跡

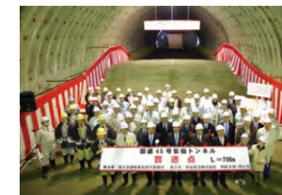
復興庁の資料によると岩手、宮城、福島県の3県で被災した路線の総延長は2,350.9kmとあります。現在は、2019年度末までに全線再開をめざすJR常磐線の竜田～浪江間27.7kmと、当社も一部工事を担当しているJR山田線の宮古～釜石間55.4kmを残すところとなりました。

この6年間に鉄建建設は、運転再開のためにいくつかの大きな使命を担いました。約3.5kmの区間を山側ヘルト変更したJR仙石線陸前大塚～陸前小野間では野蒜駅を含めた2.2kmを施工し、2015年5月、4年2ヵ月ぶりの全線運転再開を果たしました。この工事は地元の大きな期待を背に、厳しい工程と逼迫する労務・資材不足の中、全国から人を集めて必死の体制で臨んだ工事でした。また、津波により壊滅的な被害を受けた山下・坂本・新地の3つの駅舎を含む延長14.6kmを内陸側へ移したJR常磐線では、山下駅を中心とする4.8km区間を施工しました。工事区間の長さもさることながら、高架橋からトンネルまでさまざま

な工事を同時に施工しつつ、一刻も早い運転再開をめざして、昼夜作業を続けました。BRT（バス高速輸送システム）での本格復旧が選択されたJR気仙沼線柳津～気仙沼間や、JR大船渡線気仙沼～盛間の駅舎や専用レーンの整備では、すべての工事に当社が関わっています。

鉄建建設では「福島の人々に一刻も早い安心を」を合言葉に、放射線物質汚染地域の除染活動も積極的に行ってきました。除染作業はそこに暮らす人々がお客さまでもあり、それぞれのご要望に即した対応が必要です。郡山市除染委託工事では、寄せられたご意見の一つひとつを真摯に受け止め改善に取り組んだ結果、多くの方々から「鉄建建設さんでよかった」と感謝の言葉をいただきました。

東北の復興も鉄道の全路線再開はまだ終わってはいません。これからも東北の人々のために、早期の工事完成をめざして努力していきます。



震災復興のリーディングプロジェクトである三陸沿岸道路「唐桑高田道路」では、陸前高田市にある延長706mの気仙トンネルを1年で貫通



国内外でホテルを運営展開するルートイングループが立ち上げた復興支援ホテル建設プロジェクトでは、2年間で7棟1,320客室を建設



東北沿岸では早い時期に本格的な震災復旧工事に着手できたJR仙石線野蒜区。工事の計画段階から緻密な協議を行い、迅速な施工を実現した



BRT志津川駅。鉄道敷を道路に変えることは初めての経験だった。関係者間でさまざまな議論を重ね、手探りでプロジェクトを進めた

来るべき時に備えて災害に強い街づくりを

東日本大震災は被害想定を大きく超え、日本に未曾有の被害をおよぼしました。一方で、私たちが近い将来直面するであろう「南海トラフ地震」や「首都直下地震」は、30年以内の発生確率が70%と発表されています。「人命を守る」「財産を守る」「社会を守る」、そのために建設業界が果たすべき役割はとて大きいものと考えます。我々がいま行っていることをご紹介します。



建築における耐震補強の実績

■ レンズダンパー

建物の耐震補強に用いる制振装置「レンズ型せん断パネルダンパー」を日本 Casting、飛鳥建設と共同開発しました。このレンズダンパーは、通常使用されている鋼材より変形能力に優れた低降伏点鋼材(LY材)を採用するとともに、パネル中央部に凹型レンズ状の球面加工を施しています。この特長により地震エネルギーの吸収能力に優れ、東北地方太平洋沖地震のような長時間地震動などの繰り返しの地震動にも優れた耐久性を発揮する弾塑性ダンパーとなっています。この技術は現在、主に精密工場のBCP向上を目的として採用されています。



東京精密八王子工場第六工場新築工事

■ AWAT 工法 (後施工部分スリット工法)

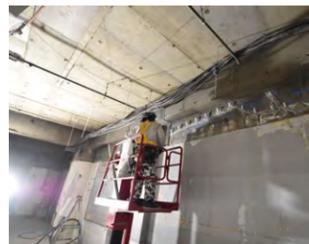
腰壁や垂れ壁と柱の間にスリットを設置することで、柱の変形性能を向上させる耐震スリットが注目されています。しかし、これまでの耐震スリット工事は使用中の建物に施工するため、サッシを取り外したり、騒音や粉塵が発生するなど、大掛かりな工事になる場合がほとんどでした。AWAT (あわっと) 工法はこれらの問題を解決すると同時に、完全スリットと同等の耐震性能として耐震改修設計が可能です。



切削に用いるのは水ではなく泡

■ リファイニング建築工事

リファイニング建築[※]は、単純なリニューアルとは違い、既存構造物の耐震性能を軽量化や補強によって現行法に適合させる手法です。使い勝手が悪く取り壊しが検討される建物などでも、建て替える場合の60~70%の費用で大幅な用途変更や設備更新を行い、建物の長寿命化を図ることができます。当社では設計事務所である青木茂建築工房のもと、これまで3件の改修工事を行っています。



秋田フォーラス (駅前百貨店) リファイニング工事

※ 青木茂建築工房 商標登録第4981412号

千葉支社管内盛土耐震補強工事(第3工区) JV市川耐震作業所

この工事は、将来想定される首都直下地震対策に向けた耐震補強工事で、JR総武線小岩~市川間の盛土部で軟弱地盤対策と盛土補強を施工しました。利用者数が約42万人/日の鉄道直下の工事であるため、「お客さまの安全」「鉄道の安定輸送」が最大の使命です。また、施工場所は一級河川・江戸川を挟んだ両側の狭隘な住宅地でもあるため、近隣住民のご理解を得ることも重要です。軟弱地盤対策工事では、「自動注入制御システム」により鉄道の安全安定輸送の確保と工期の短縮を行いました。また、騒音・振動にも細心の注意を払いながら工事を進め、無事に完了させることができました。



JV 市川耐震作業所 所長 山本 幸彦



軟弱地盤対策として、少ない薬液量で盛土地盤を改良できる脈状注入を夜間に施工した



既設擁壁補強として小径の棒状補強材を盛土内に打ち込み、擁壁と一体化させた

VOICE お客さまの声

JR東日本ではグループ経営構想Vの中で「災害に強い鉄道づくり」を掲げ、耐震補強対策を進めています。東日本大震災以降の対策を含めて、2016年度末時点で計画数量の8割を完了しました。現在は残りの高架橋柱や橋脚、レンガアーチ高架橋(新橋など)、落橋防止工、駅舎耐震補強および首都圏の一部線区の高さ6m以上の盛土の補強工事などを行っています。JV市川耐震作業所では、千葉支社の重要線区であるJR総武線直下の盛土部で、さまざまな補強工事を行っています。中でも軟弱地盤対策工事では、改良材

注入機を軌道監視装置に連動させ、万一軌道に変位が確認された際には自動的に注入作業を中止させるシステムを導入し、リスク管理を徹底してもらい、トラブルなく工事を完了していただきました。引き続き、安全で質の高い工事施工で、鉄道構造物のさらなる安全性向上に貢献していただくことを期待しています。



JR 東日本 千葉支社 設備部工事課 工事課長 長澤 徹 さま

首都直下地震に備えた盛土・切取耐震補強工事 西大井耐震作業所

JR東日本が「災害に強い鉄道づくり」を目標に掲げ、大規模地震への対応として耐震補強対策を進めている中、西大井耐震作業所では、東海道横須賀線西大井~新川崎間における棒状補強工による約2kmの盛土耐震補強工事を施工しました。現在、当作業所は盛土耐震補強工事に続き、JR東海道線品川~大井町間外の切取耐震補強工事(大井町工区他合計3工区)を列車の安全運行と品質を常に配慮しながら鋭意施工中です。来るべき日に備えて「1本でも多く、1日でも早く、かつ安全作業」を実践していきます。



西大井耐震作業所 所長 田中 好伸



施工中の切取耐震補強工事(品川工区)。線路脇のため、さまざまな制約条件の中での施工となる



施工が完了した切取耐震補強工事(大井町工区)。補強した盛土の上で桜が満開に咲いた

その他の耐震補強の実績

鋼板巻き立て工法

■ 実績
JR本四備讃線鉄道単独部耐震補強



瀬戸大橋から鉄道単独部に分岐する箇所等特殊な形状の橋脚を補強

複合法 (RB工法+アラミド繊維巻き立て工法)

■ 実績
JR湖西線京都支社管内耐震補強



せん断補強はRB工法で、鉄筋段落とし部はアラミド繊維巻き立て工法で補強

落橋防止工

■ 実績
国道24号管我高架橋他耐震補強



本工事は平成26年度近畿地方整備局長表彰を受賞

RC巻き工法

■ 実績
山陽新幹線岡幹線単柱橋脚耐震補強



岡山市内の旭川橋梁の橋脚をRC巻き工法で施工

社会からの要請に高い技術力で応える

鉄建建設は、利便性向上を目的とした交通インフラの整備や、安全性を担保させるための耐震改修工事などにおいて、多くの技術と実績を持っています。これらの技術は、社会やお客さまのニーズの一つひとつ答えを出していくことで培ってきました。そしてこれからもまた、たゆみない技術改良で適用範囲の拡大をめざし、新たな需要の発掘をしていきます。

アンダーパス工法のさらなる改良による安全性の追求 地盤切削JES工法

都市部の渋滞の緩和や踏切の廃止を目的とした鉄道・道路などの立体交差化が進められています。鉄道工事においては、列車が運行されない夜間に施工を行うことが一般的ですが、夜間工事の増加や工期の長期化が課題となっていました。そこで鉄建建設では、これまでに実績のある「HEP&JES工法」の改良を進め、「地盤切削JES工法」を開発しました。エレメント先端で支障物が混在する地盤を切削しながら刃口を土中へ貫入することで、地盤の沈下を抑制し、路面に影響を与えることのない、より安全性を高めた工法として、列車が運行される昼間の施工を可能にしました。

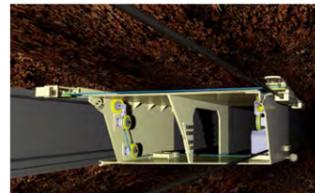
本工法が採用された首都圏中央連絡自動車道とJR高崎線の交差点箇所である桶川～北本間二ツ家道橋では、線路下の土被り約1.4mの上床版の施工を当初計画の10ヵ月から5ヵ月に短縮し、その有効性を実証しました。その後も、困難な施工条件のアンダーパス工事に採用され、実績を積み重ねています。

■ 工法の特長

- ① 支障物をワイヤで切削し、エレメントを掘進
- ② 玉石やコンクリート片も切削可能
- ③ 刃口のルーフを先行して挿入し、切羽を安定化



桶川～北本間二ツ家道橋での施工状況



エレメント先端の刃口部CG

VOICE

工法改良への取り組み

この工法では、安全性の飛躍的な向上のため、従来の施工実績を細かく分析し、課題・問題点の抽出から、いくつもの対策案を立案・検討し、要素試験や実証試験を繰り返して現在の工法を開発しました。初めての適用にあたっては、課題に対して対応を図りながら、路面に影響を与えることなく無事に施工を完了することができ、その実績により「平成27年度土木学会賞技術賞」を受賞しました。今後もより高い安全性が確保できるよう取り組んでいきます。

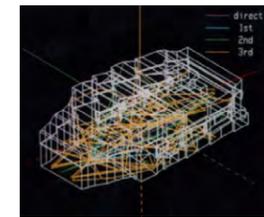
土木本部 土木部 岩沢 理恵



お客さまからの多様な音響ニーズに応える 鉄建建設音響設計システム(TADシステム)

「鉄建建設音響設計システム (TEKKEN Acoustic Design System)」は、残響時間やエコータイムパターンなどの室内音響特性を、設計図書に基づき専用のワークステーションを用いて予測し、建物しゅん工時に聴けるであろう音色を、設計段階で確認しながら、目的にあった音空間を創出することができる総合音響設計支援システムです。

このTADシステムは、施工途中の性能確認をはじめ、しゅん工時の性能調査、アフターケアにいたるまで一貫した管理を行えることで、低コストで効率の良い設計支援を実現します。主にコンサートホールなど地域の文化施設で活用されており、地域コミュニティの発展に寄与しています。



室内音響シミュレーション実施例



種町文化会館 (838席) にて導入

■ 工法の特長

- ① 設計図書を基に、短期間での予測が可能
- ② 設計変更にも迅速に対応
- ③ 予測結果を視覚化・聴覚化することで高いプレゼンテーション能力を発揮
- ④ 設計段階で試聴・体感が可能
- ⑤ 低コストで効率的な音響設計が可能

VOICE

より良い音響空間の創造に向けて

本システムの最大の魅力は、設計図に基づいて建物しゅん工時の室内音響特性を正確に再現できることです。音響的な不具合の有無を早期にチェックするとともに、しゅん工時に聴けるであろう音を設計段階でお客さまに試聴・確認していただき、音のイメージを共有して理想的な音空間の実現をめざします。より良い音響空間の創造に向けて、本システムを積極的に活用しています。

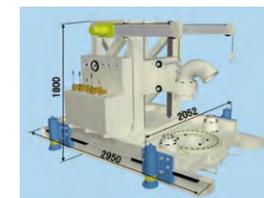
研究開発センター 環境グループ 主席研究員
富澤 秀夫



鉄道駅の困難な環境での施工を可能とする 超低空頭場所打ち杭工法

近年、混雑の緩和やバリアフリー、利便性の向上を目的とした駅改良工事が多く行われています。こうした狭隘な箇所でも基礎杭工事を行う場合、駅を利用されるお客さまの妨げにならないよう、できるだけ作業スペースを小さくすることが求められます。そこで鉄建建設では、従来の施工機械から飛躍的にダウンサイジングを図った「超低空頭場所打ち杭工法」(掘削機名:コンパクトリバースJET18)を開発しました。この工法は、従来の半分以下のスペースで、より大きな径の場所打ち杭を施工することが可能です。

今後、東京オリンピック・パラリンピックに向けて急ピッチで進む主要駅の改良工事においては、より困難な条件での施工が求められます。そのような時こそ本工法が真価を発揮し、困難を可能へと変えていく施工計画の提案が可能になるものと考えています。



コンパクトリバースJET18



鉄道高架下での施工状況

■ 工法の特長

- ① 軽量・コンパクト、機械高1.8m、機体重量約4.0t
- ② 高い施工能力φ0.8m～3.0mまでの大口径杭施工が可能
- ③ 掘削管理をシステム化
- ④ 信頼の施工実績 (301本)

VOICE

適応範囲の拡大に向けて

本工法は、駅改良工事をはじめとする鉄道工事を中心に実績を重ねてきました。現場の施工ニーズに対応するため、孔内水位管理システムや機能追加型リフター(鉄筋かご建込機)など周辺技術の開発を進め、安全かつ高品質な杭施工を実現しています。その新規性から、2016年度「第18回国土技術開発賞」に入賞することができました。今後も適応範囲をさらに拡大させ、実績を重ねていきたいと思っています。

土木本部 地下・基礎技術部
山内 真也



外部からの評価・表彰

■ 主な外部表彰

表彰名	主催団体	受賞対象
土木学会デザイン賞 「優秀賞」	公益社団法人土木学会景観デザイン委員会	東京支店 代官山東横線上部開発計画
平成27年度局長表彰 「優良工事」	国土交通省関東地方整備局	東京支店 中部横断自動車道 大石川橋上部工事
平成27年度局長表彰 「優良工事等施工者」	国土交通省近畿地方整備局	大阪支店 キトラ古墳周辺地区体験学習館新築工事
平成27年度局長表彰 「優良工事等施工者」	国土交通省近畿地方整備局	大阪支店 福井地方検察庁武生支部新築工事
平成27年度局長表彰 「優秀建設技術者」	国土交通省近畿地方整備局	大阪支店 松井 久雄
第58回 BCS賞	一般社団法人日本建設業連合会	東京鉄道支店 東京駅八重洲口開発 グランルーフ他
第60回神奈川建築コンクール 一般建築物部門 優秀賞	神奈川県知事他	東京支店 川崎市立川崎高等学校及び川崎市立川崎高等学校附属中学校、 川崎市南部地域療育センター
平成29年度優秀工事支社長表彰	東日本高速道路株式会社	東京支店 横浜環状南線 釜利谷地区整備工事
感謝状(大船渡市長)	大船渡市	東北支店 大船渡市立赤崎中学校移転・改築工事
感謝状(代表取締役社長)	東日本旅客鉄道株式会社	東京鉄道支店 東京鉄道支店大壘作業所
感謝状(代表取締役社長)	東日本旅客鉄道株式会社	東京鉄道支店 新宿駅新南口整備事業工事

※ 2016年8月～2017年7月に受けた主な表彰



「代官山東横線上部開発計画」

東急東横線の狭隘な線路跡地が、緑豊かな散策路とお洒落な店舗5棟が配された魅力的な空間になりました



「東京駅八重洲口開発 グランルーフ他」

一連の開発が対象で、当社はグラントウキョウノースター、サウスタワー、グランルーフの工事に携わりました



「東京鉄道支店大壘作業所」

茨城県日立市のBRT専用道路と常磐線の交差点に2つの道路橋を構築。北こ線道路橋は7回の桁送り出し後、設置完了



「中部横断自動車道 大石川橋上部工事」

水点下18℃にもなる冬季では、綿密な養生管理を行い品質を確保。工事評価点80点を獲得しました



「横浜環状南線 釜利谷地区整備工事」

既設ずい道内面補強工事を、当社のREDEEM工法を使用して、実物実験などを行いながら施工しました



「新宿駅新南口整備事業工事」

バスタ新宿は10年3か月の歳月をかけ、16本の線路の上空に約1.5ヘクタールの巨大人工地盤を設置しました

COLUMN

トンネル工事の生産性向上

ICTを活用した施工管理システム

鉄建建設では、ICT技術を活用して建設現場の生産性の向上を図る「i-Construction」を推進しています。その取り組みのひとつが、トンネル工事でのICTを活用した施工管理システムの構築です。

トンネル工事では、掘削に伴い日々延伸していくトンネル内の状況変化に対して、適切な対応をすることが求められます。今回構築したシステムは、坑内および詰所、現場事務所間にインターネット環境を整備した上で、坑内先端で設計上の掘削位置をレーザーで指し示す切羽マーキングシステム、トンネル覆工の挙動を計測する天端沈下・内空変位測定を、

全自動トータルステーションで行います。また、webカメラを設置して、常時坑内状況を監視します。

さらに、これらのデータをリアルタイムに社員のタブレット、詰所・現場事務所のパソコンに送信し、どこにいても結果を皆で共有し、確認することができます。

また、トンネル工事は山中で電波状況の悪い箇所もあり、時には衛星電話システムを設置し、通信環境を確保することもあります。

このように、ICT技術を活用することで、現場の社員の作業を軽減し、生産性の向上に努めています。



パソコンでの切羽マーキングシステム設定画面



全自動トータルステーションによる内空変位計測



webカメラを用いたタブレットによる坑内状況確認

写真測量技術を活用したトンネル切羽の3次元データ化

トンネル工事を安全に進めるために、調査により得られた地質構造から前方地山の予測を行い、掘削計画を立てます。また、掘削中は切羽の状況観察によって詳しい情報を入手し、掘削計画を修正していきますが、そこで得られるものは2次元の情報に過ぎず、複雑な地質構造や地質の変化に富むトンネルでは、切羽が変化する状況を把握し理解することが難しい場合があります。

本技術は、写真測量技術を活用し、複数の切羽写真から切羽面の幾何学特性を3次元データ化することが可能です。

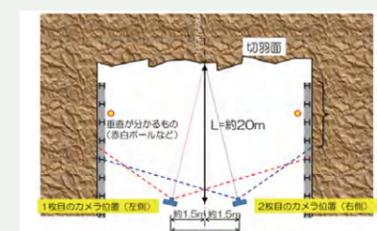
切羽における写真撮影作業は施工サイクルに影響を与えることなく、日常的に行われる切羽観察と同時に実施できます。

得られた3次元データから、出現する地質の変化点や亀裂面などの岩盤形状、切羽状況を再現し、詳細な切羽評価を行うことを可能としました。

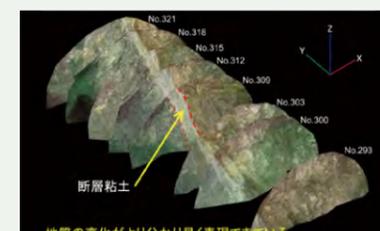
さらに、個々の切羽面の3次元データを連続的に扱うことにより、地質の変化の様子を立体的に可視化でき、その状況から地質構造の把握の精度を高め、前方の地質状況の予測を図ることが可能です。

今後の適用性と活用方法

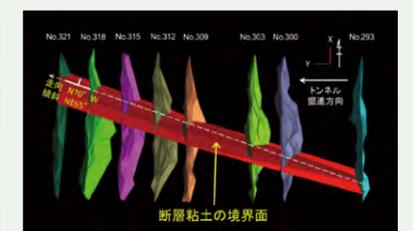
- ① 切羽における写真撮影作業は施工サイクルに影響を与えることなく、日常的に実施可能である。
- ② 切羽面形状、地質の変化点等の切羽面の幾何学特性を再現でき、3次元データ化できる。
- ③ 3次元データ化した切羽面を連続的に表示することにより、切羽状況の変化を立体的に可視化できる。
- ④ 連続的に表示したものをを用いることにより、切羽前方の地質状況の予測が可能であり、それを踏まえた対策工や施工方法の検討に活用できる。
- ⑤ 地質構造の解釈や日常的に行う切羽観察の補助ツールとしての活用が考えられる。



撮影方法 (SL位置での平面図)



3次元データ化した切羽の連続表示



トンネル掘進方向と断層粘土境界面の方向性

企業活動指針の実践

鉄建建設が考えるCSRの枠組み

当社は社是「信用と技術」と経営理念(2015年9月1日改定)を基にCSR活動を推進しています。また、7項目の企業活動指針(2015年9月1日制定)を定め、これを実践していくことがCSR活動そのものであると位置づけるとともに、企業活動指針の中に含まれる要素をキーワードとして抽出し、鉄建建設が考えるCSRの枠組みとして整理しています。



7項目の企業活動指針と具体的な取り組み

キーワード	企業活動指針	取り組み解説	ISO 26000*1						
			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
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。	私たちは、どうしたらお客さまの最も信頼できる相談相手になれるかを念頭に、お客さまのニーズをお客さまの立場で考え、お客さまの視点に立った技術とサービスで即応し、全社一丸となり、お客さまの新たな価値創造をめざします。また、社会が真に必要な品質とは何かを考え、信頼性の高い商品をより効率的に生産することにより、お客さま満足度の向上をめざします。	●					●	
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。	私たちは、基幹インフラ整備や街づくりなどの建設事業を通じて、より安全で機能的な国土の形成をめざすと同時に、災害発生時には経営資源を有効に活用して、復旧・復興に取り組みます。また、自らが地域社会の一員であることを認識し、密接な連携・協調を図り、地域の発展・活性化に積極的に関与し、社会とともに存在する企業をめざします。	●			●		●	●
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。	私たちは、安全の基本は技術にあるとの信念に基づき、すべての部門が一丸となって、実効性のある安全対策を盛り込んだ工事計画に取り組み、お客さま・地域・労働の安全を確保します。万一事故が発生した場合には、速やかに適切な対応を実施し、その原因を追及して再発防止に全力を尽くします。	●	●	●			●	●
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。	私たちは、株主・お客さま・取引先など関係のある方々に対して、法制度に基づく情報開示だけでなく、当社の経営理念、経営方針、企業活動および社会貢献活動などの社会との関わりに関する情報についても、積極的に、公正公平に、かつ適時に開示します。私たちは、当社の経営の考え方や内容を正しく社会に明らかにすることにより、社会の信頼を得ることに努めます。	●		●			●	●
公正で健全な企業活動	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、国の内外を問わず、業務のあらゆる場面で、法令と社会規範、ならびに自ら定めた社内規程を遵守し、基本的人権を尊重し、公正で健全な企業活動を継続していきます。それが会社存立の大前提であるとともに経営の根幹です。そのために、私たちは自由に情報が行き交う組織を築き、全員で問題点を共有することにより間違いを未然に防ぎ、社会から信頼される存在であり続けます。	●	●				●	●
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を行います。	私たちは、建設活動を通じて環境に与える負荷を極力低減するために、省資源・省エネルギー・高リサイクル推進・廃棄物低減・有害物質削減を積極的に進めます。また、環境保全に役立つ新技術開発の実用化に積極的に取り組み、地球環境をよりよき状態で次世代に引き継ぐための地球的視野に立った活動を継続的かつ着実に進めます。	●			●		●	●
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。	私たちは、適材適所の人材配置により、一人ひとりの従業員が適性をいかし、主体性を発揮できる「自己実現企業」をめざし、豊かで幸福な家庭生活が築けるよう努めます。私たちは、一人ひとりのプライバシーを尊重し、個人情報の適正管理や公正で明るい職場づくりに努め、従業員それぞれの能力を十分に発揮できる環境を実現します。	●	●	●				●

*1 ISO26000:先進国から発展途上国までを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。



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。

利用されるすべてのお客さまを笑顔に

地域の文化を守りながら 新たな価値を創造する

九州支店 牧港高架橋上部工工事

沖縄本島の南西に位置する浦添市では、主要幹線である国道58号線の交通渋滞解消や那覇港・那覇空港へのアクセス向上などを目的に、バイパスとなる浦添北道路の整備が急ピッチで進められています。「牧港高架橋」は、この事業の一環で建設される橋梁であり、宜野湾市と浦添市を、両市に跨る牧港漁港の上空で結ぶ海上橋です。

毎日新鮮な魚が水揚げされ、沖縄名産「海ぶどう」の養殖も盛んに行われている牧港漁港は、那覇港にその役割を譲るまで、14世紀から続く沖縄最古の貿易港であり、地域にとつての古くからの生活基盤であると言えます。



牧港高架橋工事の様子



このような場所で工事を行うには、漁業関係者をはじめとする地域の方々のご理解とご協力を得ることが不可欠です。今回の工事では、工事排水の海への流出を防ぐような施工側で考えられる環境保全対策を実施するだけでなく、魚港に蓄積されていた膨大な漂流物の回収処理や船着場の清掃、破損している水道施設の修理、街灯の修繕、魚業組合の事務所入口への鉄板敷設など、地域の方々の目線に立って、ニーズをひとつずつ拾い上げながら対応していくことに心掛けて工事を進めています。

この度、浦添宜野湾漁業共同組合から、地域の環境保全に対する当社の活動に対して感謝状をいただきました。漁業関係者をはじめとする地域の方々に、当社が施工業者で良かったと思っただけのことが、お客さまである発注者のニーズに応えることにもつながると考え、最後まで所員一丸となり工事に取り組みます。



浦添宜野湾漁業協同組合からいただいた感謝状

お客さま同士の信頼関係を構築し、時代のニーズに応える

オーナー、介護事業者、入居者をつなぐ 品質の高い有料老人ホームを提供

年々増加する要介護者の人数に、施設の整備が追いつかない状況が続いており、現在では、特別養護老人ホームの入居待機者数が37万人を超えたとされています。その要因のひとつとして、公的な施設では用地の取得や予算の確保が困難であることがあげられます。

この慢性的な施設不足の緩和の一助となるため、当社では15年以上前から、民間の「土地所有者＝建物発注者

(オーナー)”のお客さまと、施設を運営する“介護事業者”のお客さまをマッチングして施設開発を促進し、“入居者”のお客さまに安心して暮らしていただける品質の高い有料老人ホームを提供できるよう建設活動を続けています。

オーナー、介護事業者、入居者というそれぞれのお客さま同士の信頼関係を基礎とし、豊富な経験と実績に基づいた設計と施工のノウハウにBIM(ビルディング・インフォメーション・モデリング)などの最新技術も取り入れ、すべてのお客さまにより一層ご満足いただけるよう努めています。

ニチイホーム碑文谷(介護付有料老人ホーム) オーナー：芙蓉総合リース株式会社 運営：株式会社ニチイケアパレス

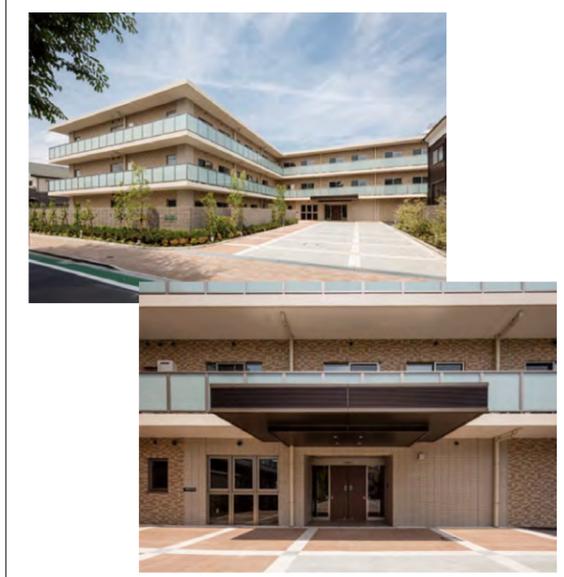


VOICE
少子高齢化が進む中、介護施設の需要は増すばかりです。当社においては、2000年の介護保険制度の導入以前から多くの施設開発に携わり経験と実績を重ねてまいりました。そこで得たノウハウを駆使してこれからもすべてのお客さまに喜んでいただけるご提案を心掛けてまいります。



建築本部 建築営業部 担当部長
野崎 昌弘

グランダ井の頭公園(住宅型有料老人ホーム) オーナー：片倉工業株式会社 運営：株式会社ベネッセスタイルケア



VOICE
井の頭公園ほど近くの閑静な住宅街に「緑に囲まれた文化人の隠れ家」をテーマに計画された有料老人ホームです。街になじむ「存在感」のある意匠、外との「一体感」を感じさせる上質な内部空間、井の頭公園との「つながり」と季節を感じさせる豊かな緑の実現をめざして計画しました。安定感のある柱型デザイン、軽やかなガラス手摺の水平ライン、明るさと深みを感じさせる外装材、訪れる人に寄り添うアプローチの壁面によって、時代に流されず「存在感」を示し続けるファサードデザインを実現しています。



建築本部 設計部 課長
宮崎 智敬



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。

地域社会のためのさまざまな取り組み

名古屋支店 JV 九頭竜作業所

■ 九頭竜川の自然環境を守る

2015年3月、北陸新幹線が金沢駅まで開業し、現在はさらに2023年春の開業をめざして金沢～敦賀間の工事が進められています。当社はいくつかの工区を施工していますが、中でも幹川流路延長116kmを有し、北陸地方屈指の大河川である九頭竜川に架ける長さ414mの新しい橋は難工事のひとつとされています。

新しい橋の周辺は「アラレゴコ生息地」として国の天然記念物に指定され、また鮎やサクラマスが泳ぐ豊かな川として、多くの釣り人に大切にされている場所でもあります。この豊かな自然環境を守るため、施工にあたっては河道を変えないように仮橋・仮設構台を設置したり、遡上のための水路を設置したり、定期的なモニタリングを行うなどの工夫を行っています。



地元の皆さまに工事を紹介するパンフレット

■ 現場見学会 17回、視察を含めると約30回実施

地元の小・中学生の生徒の皆さんをはじめ、建設業の将来を担う大学生、そして地元の住民の方々を現場に招待し、



地元中学生の見学会

着工以来この2年間で17回の現場見学会を開催しました。将来新幹線が走る高架橋の上までおそるおそる上ったり、橋がど

のように作られるのかという説明に興味深く聞いていただきました。

■ 社会へ伝えることを大切に ～わかりやすい資料の製作と公開～

工事のことをよりわかりやすく伝えたいという想いから、説明の仕方にも工夫を凝らしました。図面や写真では説明しにくい特殊工法は、アニメーション映像と実際の施工映像を製作してわかりやすくし、パンフレットもイラストを多用して作りました。これらの取り組みは、行政や地元の方々から高い評価を受け、地元の新聞やテレビでも多く取り上げられています。



動画でみるプロジェクト
http://www.tekken.co.jp/project/hokuriku_shinkansen/post_3.php

札幌支店 佐幌災害復旧作業所

2016年夏に連続して発生した台風の影響により、JR北海道の各線は甚大な被害を受けました。その中で災害復旧工事として当社は、JR根室線の第一佐幌川橋梁の災害復旧工事を行いました。

本工事は、災害発生から3ヵ月足らずの短期間で被害を受けた旧橋の撤去を行い、橋台2基・橋脚1基を新設し、本設の鋼桁2連を新たに架設したものです。施工開始前にPC桁による復旧等さまざまな検討を重ね、発注者が保有の工事桁4連のうち、2連を本設仕様に変更し架設することで復旧期間を短縮しました。そして、本支店一丸となり迅速に施工を行い、無事12月22日の運転再開に貢献できました。



第一佐幌川橋梁復旧工事の様子



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。

事故情報等を社内外にいち早く伝える 鉄建24時間情報センター

2006年に当社が発生させた鉄道輸送障害事故を教訓に、事故情報等を迅速かつ正確に発信し、速やかに初動体制の確保を図るため、同年4月に「東京情報センター」を設立しました。24時間・昼夜2交代の常駐体制のもとで事故・事象情報の受配信を行っています。現在は対象範囲を全国8支店に拡大し、「鉄建24時間情報センター」に改名して、鉄道工事のみならず一般工事についても情報の受配信を行っています。今日では、「何かあったらまず一報」の理念のもと、全社員・災害防止協力会役員に情報を配信し、社員および協力会社の情報のフラット化への意識改革が浸透しています。

■ 鉄建24時間情報センターの役割

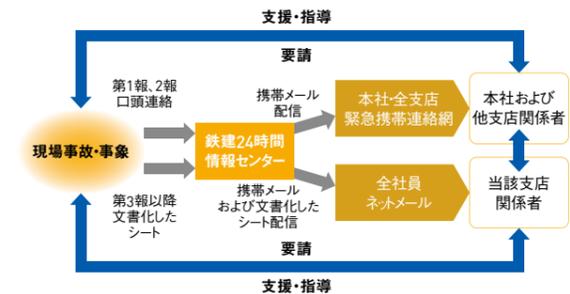
【通常時】

- ① 事故・事象の情報配信を行い、早期に事故対応体制を整え類似の事故・事象等の再発防止を図る
- ② 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
- ③ 日々の現場作業を確認し、作業の終了状況を配信する
- ④ 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
(初動時における情報のキーステーション)

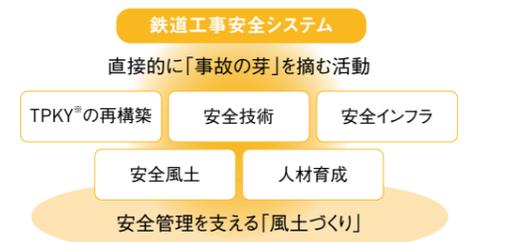
■ 情報の伝達フロー



鉄道工事安全システムと 安全マネジメントの運用

「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、PDCAサイクルで運用しています。

■ 安全マネジメント体制図

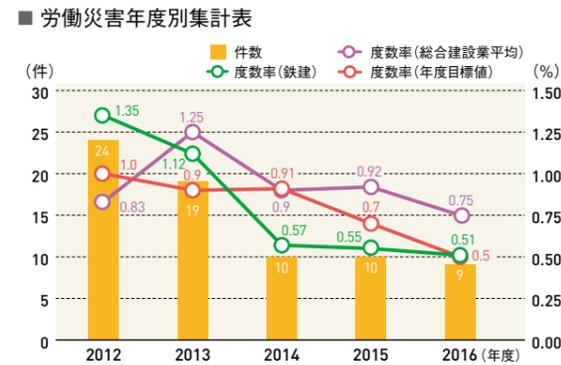


■ 川崎駅構内列車脱線事故の再発防止へ向けて

2014年2月23日に当社が引き起こした川崎駅構内列車脱線事故を二度と起こさない取り組みとして、建設技術総合センター内の研修センターでは、事故の再発防止対策を研修内容に盛り込んでいます。列車防護訓練の内容強化や、複線を3複線へ施設改修を行っての線路内立入研修、SBS(衝突防止支援)無線の取り扱い研修などの教育を行っています。また、事故の風化防止対策として、「川崎駅構内列車脱線事故の展示室」を開設しました。今年度中には全社員が見学することになっており、今後も折に触れて展示室を利用し再発防止を図っていきます。

当社の安全成績

右図は当社の過去5年間の安全成績について、労働災害件数と度数率で表しています（労働災害の発生件数は、休業4日以上労働災害の死傷者数）。度数率とは、「100万延べ実労働時間当たりの労働災害による死傷者数」のことで、災害発生の頻度を表します。2015年度、2016年度の直近2年度は目標をほぼ達成、また、総合建設業の平均よりも良い数値となっています。



建設技術総合センター・研修センターについて

本格的な実習線や足場を使用し安全を学ぶ

当社の建設技術総合センター（千葉県成田市）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ホームをはじめとして、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てあります。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。日々変化する現場や安全対策を実体験により習得できるよう、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。



屋外フィールドエリア（全景）



屋外研修（軌道変状確認）

安全の重要性を伝える2つの展示館

これまでに当社が発生させたトラブルや、工事での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の重要性および感性を磨いています。



事故の情報展示館

社会からの要請に応えて

2010年に職業訓練校の認定を取得し、社外利用の促進にも取り組んでいます。2016年度の利用者数約3,000人のうち、社外からのご利用が半数を超えています。建設業の次世代を担う大学生の実習授業、ホームからの転落事故を防止するための視覚障がい者の方や盲導犬の体験学習会、日本の技術を海外に普及するための海外からの視察受け入れなど、さまざまな取り組みを積極的に行っています。



視覚障がい者の方の体験学習会（避難方法の確認）



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。

安全大会、優良技能者功績表彰

当社では、技能者全体のモチベーションの向上を図り、安全・品質の向上、工程遵守、環境保全に寄与することを目的として、2014年度より協力会社の優秀な技能者を認定し表彰しています。2017年度は33名の優良技能者を認定し、各支店の安全大会で認定証授与式を行いました。また、認定された優良技能者の中から、安全・品質・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る功績者33名を選出し、ホテルメトロポリタンエドモントで表彰しました。



2017年度の功績表彰受賞者と当社役員

植樹ボランティア活動

当社では環境に配慮した事業を推進していますが、さらに一歩踏み込み、土地本来の在来種を植えて森を再生する活動に賛同し「ふるさとの森づくり（JR東日本主催）」に参加しています。日本の豊かな環境を守り、子どもたちに継承することにもつながると考えています。



2016年9月10日、宮城県大崎市での植樹の様子

IR活動（決算説明会の開催）

当社はこれまで、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。

そのような中、当社では2017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、初めて「決算説明会」を開催しました。2016年度決算の概要や、中期経営計画2015～2017の進捗状況および次期中期経営計画作成に向けての課題等について説明を行い、当社の事業内容や特徴等について理解を促進し、企業認知度の向上を図りました。



2017年度のIR説明会場

多くの人とのつながりを大切に

情報発信をより積極的に行うため、2017年2月にホームページをリニューアルし、3月にはFacebookの企業ページを開設しました。多くの方にタイムリーに、当社のさまざまな事業活動を伝えられるよう、動画も使用しながら、鮮度の高い情報を順次発信しています。



リクルートwebサイト



Facebookの企業ページ



公正で健全な企業活動

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。

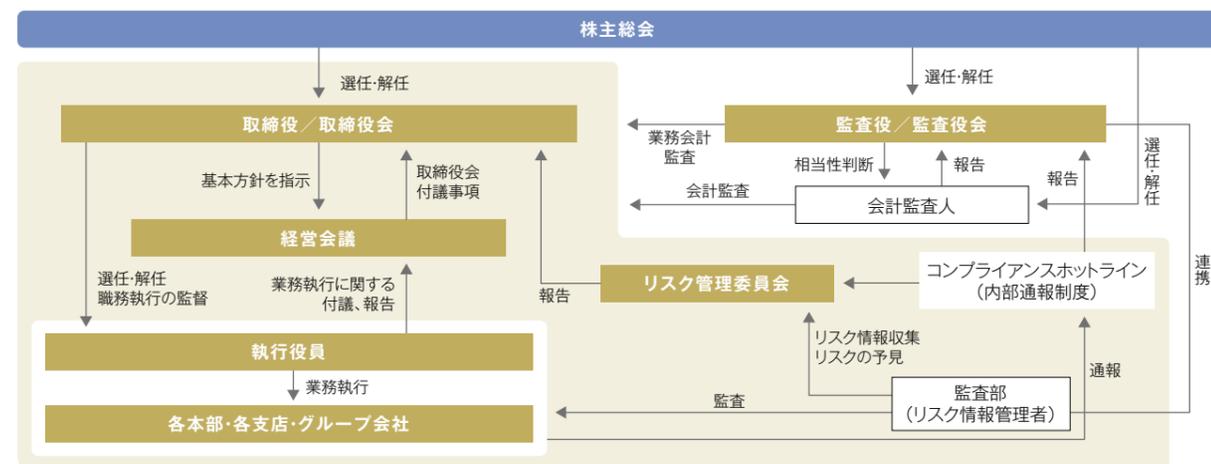
コーポレート・ガバナンス体制

当社は、株主・お客さま・取引先など関係のあるすべてのステークホルダーからの信頼をより高めるため、ま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。

コーポレート・ガバナンスの基本的な仕組みとして、当社は執行役員制度を導入しており、経営戦略部門である取締役会が、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については、執行役員が業務執行担当として、迅速な意思決定を行っています。

また、経営の監督機能の充実、専門的な知識や豊富な経験の中長期的な企業価値向上に活かすため、複数の社外取締役を置いています。なお、取締役会の決定した経営の基本方針に基づき、社長を補佐する審議機関として経営会議を設置しており、原則として毎週1回開催しています。経営会議は、全般的執行方針を確立することを目的とし、

■ ガバナンス体制図



執行役員等に業務執行に関する指示を行っています。

また、当社は監査役設置会社であり、社外監査役2名を含む3名の監査役は、取締役会や経営会議などの重要な会議に参加して、取締役の職務執行を監査しています。なお、コンプライアンス体制を監視する機関および企業リスクに対応する機関として、取締役会の下にリスク管理委員会を設置しています。

情報セキュリティ教育

標的型攻撃による情報漏えいや、新種のコンピュータウイルスによる情報の喪失など、事業継続性を脅かすような情報セキュリティに関する問題が日々多発しています。特に昨今ではこれらの攻撃がビジネス化しており、組織としての対応体制の確立が重要となっています。

当社では、教育や訓練による役員・社員の情報リテラシーの向上、システムによる被害の予防、そして万が一被害を受けた後の対策など、本社・支店のICT担当者が中心となり全社をあげて取り組んでいます。



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を行います。

鉄建環境行動指針

当社は、建設活動によって発生する環境負荷を極力低減し、地球環境の汚染を予防するために、環境保全活動を実施しています。

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。

本社ビルリニューアルによる節電

2015年10月に本社ビルの照明器具や空調設備などのリニューアル工事を開始し、2016年2月に完成しました。リニューアル工事においては、照明器具約1,200台を蛍光灯からLEDに変更し、また空調機を省エネ効果の高いものに変更することなどにより、2016年度の本社ビルの電気使用量は、2009～2014年度平均の64%に大きく減少しました。

■ 電気使用量の比較(本社ビル)



バイオマスガス発電プラント稼働開始

NEXCO 東日本の営業道路の維持管理で発生する刈草・剪定枝(バイオマス)の量は、年間で約10万m³にも達しており、それらは堆肥やチップ材にして道路建設現場などで活用されてきました。しかし、道路建設事業の縮小から、新たなバイオマスの利活用手段として、バイオマスガス発電技術の開発が求められる中、当社はその共同研究者として、プラント建設から実証実験、改良工事まで携わってきました。2016年4月からは那須高原SAへの電力供給が始まりました。また、2017年度からはさらなる運用の効率化に向けた共同研究を進めており、今後も環境の維持向上に貢献していきます。

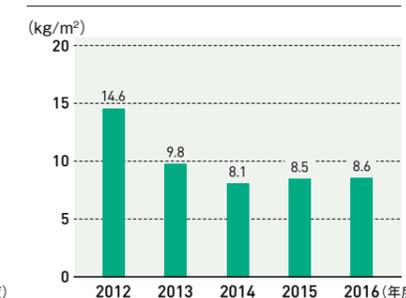


エネルギー資源である道路脇の刈草・剪定枝

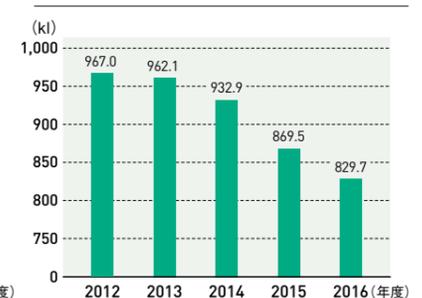
■ CO₂排出量



■ 建築混合廃棄物排出量



■ エネルギー使用量(原油換算値)





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。

働き方改革

労働時間管理システムの導入など 過重労働の防止を推進

人口の減少、少子高齢化の進展による労働人口の減少は、建設業界においても深刻な問題となっています。このような中で、当社が安定した雇用を確保するためにも、魅力ある企業へと脱皮することが必要とされています。特に、長時間労働の是正や週休2日の確保など、働き方改革に向けた取り組みを最重要事項と位置づけています。当社では2016年度から、出退勤時間や日々の超勤申請・労働実績の確認をオンラインシステムを使用してリアルタイムで把握する「労働時間管理システム」を導入しました。本人と箇所長が共に労働時間管理を行うことで、各人の労働状況を踏まえた仕事の割り振りやフォローが可能になります。また、各職場、個人の労働時間を把握して厳格に管理することで、適正な人員配置と業務分担も可能となります。このように、それぞれの職場の状況に応じた柔軟で多様な勤務体系を認めることで業務の効率化を図り、長時間労働をなくし、社員の「ゆとり」を創出します。2017年度からは5年程度で週休2日の定着を目指し、毎月1回以上の現場の土曜閉所、4週8休の確実な取得など、全社をあげて過重労働防止の取り組みを進めています。

ムで把握する「労働時間管理システム」を導入しました。本人と箇所長が共に労働時間管理を行うことで、各人の労働状況を踏まえた仕事の割り振りやフォローが可能になります。また、各職場、個人の労働時間を把握して厳格に管理することで、適正な人員配置と業務分担も可能となります。このように、それぞれの職場の状況に応じた柔軟で多様な勤務体系を認めることで業務の効率化を図り、長時間労働をなくし、社員の「ゆとり」を創出します。2017年度からは5年程度で週休2日の定着を目指し、毎月1回以上の現場の土曜閉所、4週8休の確実な取得など、全社をあげて過重労働防止の取り組みを進めています。

将来を担う人材育成

研修のブラッシュアップ (新入社員研修、年次・階層別研修)

中期経営計画2015～2017の柱のひとつである「『人材力』の強化」を達成し、会社にとって最重要の経営資源である社員を育成するため、人材育成所管部門を中心に研修改善ワーキングを立ち上げました。若手社員対象の研修を増設するなど、若手社員の早期戦力化に取り組んでいます。今年度の新入社員研修では、期間や内容の強化を行い、従来の集合教育による全社員共通・職種別の研修期間を拡大するとともに、仮配属による職場研修を取り入れ、実際に各職場で1日のサイクルや実務を体験することで、知識・技能・経験による実践的な研修を実施しました。また、新入社員と社員によるハイキングクラブとの合同レクリエーションの実施や、各研修に役員や経営幹部との交流時間を設けるなど、社員同士のコミュニケーション深化にも取り組んでいます。



筑波山レクリエーションの様子



グループワーク研修の様子

すべての社員が生き生きと働ける職場づくり

ワークライフバランスへの取り組み

社員の心身のリフレッシュなどを目的に、2008年から「計画的有給休暇制度」の利用を推進しています。これは、年度当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。この制度により、社員の健康増進や家族と過ごす時間の増加を図ることで、仕事と私生活の両立を支援しています。また、育児・介護と仕事と両立できるよう、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取り入れています。

■ 計画的有給休暇制度の取得率推移

	2014年度	2015年度	2016年度
外勤部門	32%	46%	50%
内勤部門	60%	63%	54%
合計	39%	50%	51%

■ 両立支援制度の概要

制度	出産	1歳	2歳	3歳	小学3年終	内容
産前産後休暇	←→					● 産前6週間産後8週間 給与100%支給
育児休業		←→	←→			● 2歳になるまで取得可能
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ヵ月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)を免除
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)
看護休暇		←→	←→	←→		● 小学校3年の終わりまで年10日間(半日取得可)
配偶者出産休暇	←→					● 妻の出産前後に2日間まで
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
介護休暇						1年に10日まで(半日取得可)

ダイバーシティ推進ワーキングの活動

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發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います。特に「女性が働きやすい職場は男性にも優しい職場」との考えのもと、国や業界団体と共に女性活躍について力を入れており、出産や育児で職場を離れてもキャリアアップができる仕組みづくりなどを進めています。また、年次ごとに行われる社員研修において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。



誰もが働きやすい職場をめざし、さまざまな活動を展開

財務ハイライト

経営成績 (連結)

単位:百万円

	2012年度 第72期	2013年度 第73期	2014年度 第74期	2015年度 第75期	2016年度 第76期
受注高	135,890	162,842	193,353	151,756	175,195
売上高	126,609	137,281	150,672	171,243	165,053
営業利益	△ 640	2,512	2,770	1,785	6,107
営業利益率(%)	△ 0.5	1.8	1.8	1.0	3.7
経常利益	△ 871	2,049	3,619	2,627	6,148
親会社株主に帰属する当期純利益	△ 1,234	1,250	1,467	1,271	3,998
総資産	162,082	166,426	181,367	183,672	183,730
純資産	34,580	36,138	44,505	45,448	49,220
自己資本比率(%)	21.1	21.5	24.3	24.5	26.6
1株当たり当期純利益(円)	△ 7.91	8.01	9.40	8.15	25.61
1株当たり純資産額(円)	219.17	229.00	282.48	288.58	312.70

セグメント別売上高 (連結)

単位:百万円

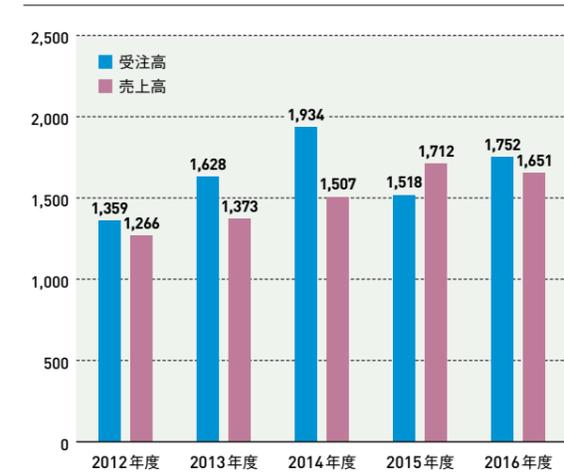
	2012年度 第72期	2013年度 第73期	2014年度 第74期	2015年度 第75期	2016年度 第76期
土木事業	58,146	65,974	81,401	87,918	86,863
建築事業	66,662	68,865	66,913	81,021	76,479
不動産事業	1,148	1,459	1,093	805	757
その他	652	983	1,262	1,496	953
合計	126,609	137,281	150,672	171,243	165,053

従業員データ(単体)

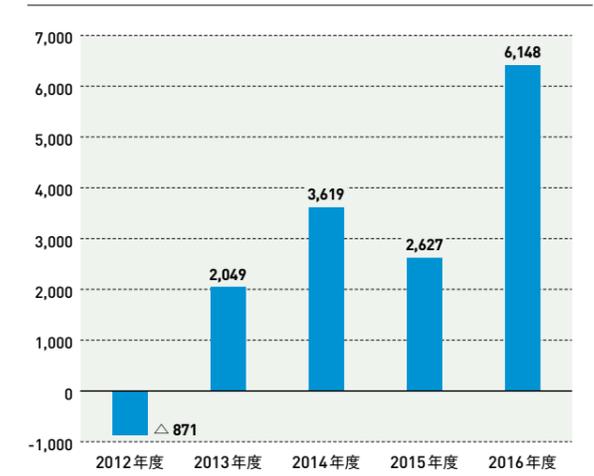
	2012年度 第72期	2013年度 第73期	2014年度 第74期	2015年度 第75期	2016年度 第76期
従業員数	1,605名	1,587名	1,559名	1,563名	1,604名
従業員数(男性)	1,516名	1,502名	1,469名	1,465名	1,495名
従業員数(女性)	89名	85名	90名	98名	109名
平均年齢	45.3歳	46.0歳	45.1歳	44.7歳	44.2歳
平均勤続年数	18.7年	19.1年	19.2年	18.6年	17.9年

※ 従業員データの集計基準は有価証券報告書と同じですが、2017年3月31日時点の人員にて集計しています。
● 従業員数は就業人員を記載し契約社員およびシニア社員を含めて集計
● 平均年齢、平均勤続年数は契約社員およびシニア社員を除いて集計

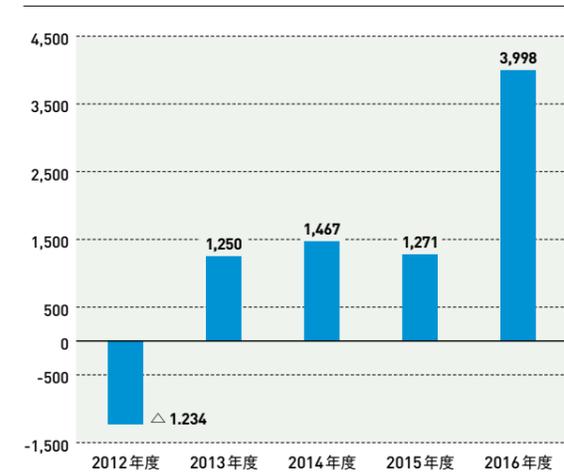
■ 受注高/売上高 (億円)



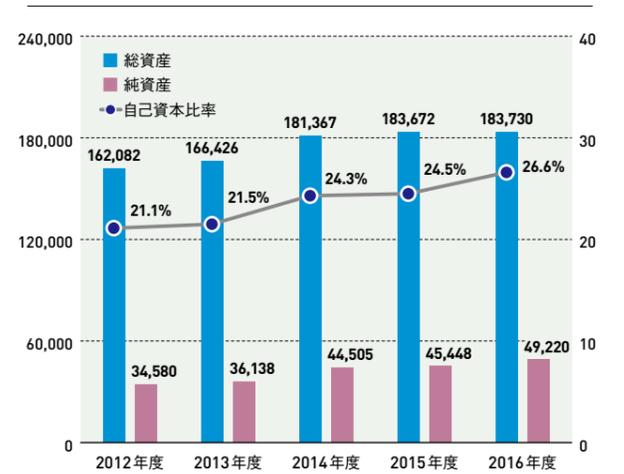
■ 経常利益 (百万円)



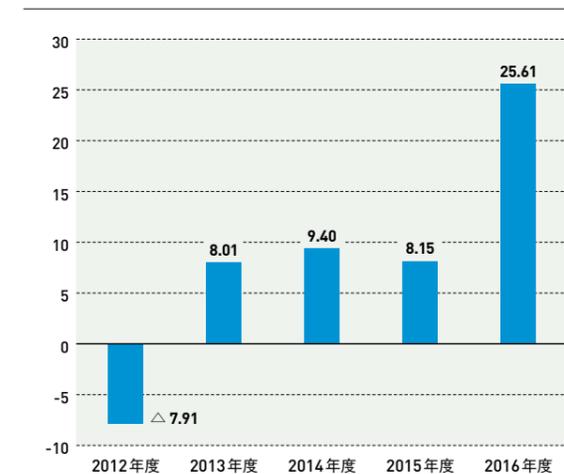
■ 親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)



■ 総資産/純資産/自己資本比率 (百万円/%)



■ 1株当たり当期純利益 (円)



■ 1株当たり純資産額 (円)



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 1,604名(2017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(12)第1658号
建設コンサルタント:国土交通大臣登録 建24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、三菱東京UFJ銀行、三井住友銀行、みずほ信託銀行

事業所

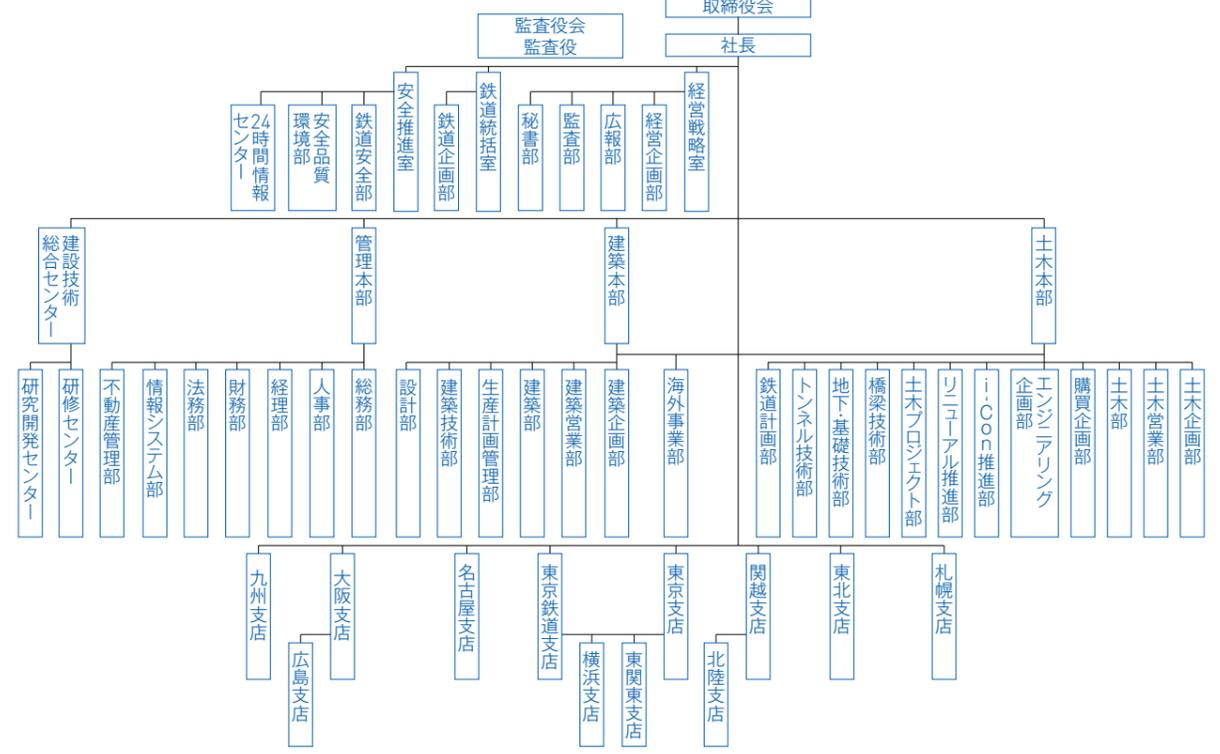
- 本社
- 札幌支店
- 東北支店
- 関東支店
- 北陸支店
- 東京支店
- 東京鉄道支店
- 東関東支店
- 横浜支店
- 名古屋支店
- 大阪支店
- 広島支店
- 九州支店
- 営業所:盛岡、秋田、郡山、水戸、富山、四国、熊本、沖縄
- 海外事務所:ハノイ、ヤンゴン、プノンペン
- 建設技術総合センター

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並びに技術指導、土木建築工事の企画およびコンサルティング業務、土木建築工事事業用資材および機械の製造・販売並びに運搬、土木建築工事事業用機械の賃貸および修理)
- 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・映像およびデジタルコンテンツの企画・開発・制作および販売)



組織図 (2017年4月1日現在)



取締役・監査役

	取締役会長 橋口 誠之 2008年6月 当社代表取締役社長執行役員社長 2014年6月 当社代表取締役会長 2016年6月 当社取締役会長		代表取締役社長 林 康雄 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
	代表取締役 山崎 幹彦 2010年6月 当社常務執行役員東京支店長 2012年4月 当社常務執行役員経営戦略室長 2012年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		代表取締役 伊藤 泰司 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 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
	取締役 菊地 眞 2007年6月 当社執行役員エンジニアリング本部長 2013年4月 当社常務執行役員土木本部本部長兼土木企画部長 2015年4月 当社常務執行役員土木本部本部長(統括)兼土木企画部長 2016年4月 当社専務執行役員土木本部長 2016年6月 当社取締役専務執行役員土木本部長		取締役 柳下 哲 2011年4月 当社執行役員管理本部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 2013年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 2011年4月 当社執行役員建築本部本部長 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 2013年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		取締役 熊井 和雄 2013年4月 当社執行役員建築本部本部長兼建築企画部長 2014年6月 当社執行役員関東支店長 2016年4月 当社執行役員経営戦略室長 2016年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(社外取締役) 池田 克彦 1976年4月 警察庁入庁 2010年1月 警視総監 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) 大内 雅博 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) 大西 精治 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 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 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 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

執行役員

執行役員社長 林 康雄	常務執行役員 相越 信秀	常務執行役員 高橋 昭宏	執行役員 村井 明	執行役員 瀬下 耕司
執行役員副社長 山崎 幹彦	常務執行役員 熊井 和雄	常務執行役員 城本 政雄	執行役員 田中 智晴	執行役員 魚谷 和亮
執行役員副社長 伊藤 泰司	常務執行役員 外山 勉	常務執行役員 酒井 喜市郎	執行役員 大沢 悟	執行役員 荒川 栄佐夫
専務執行役員 菊地 眞	常務執行役員 森澤 吉男	常務執行役員 鈴木 辰夫	執行役員 谷口 和善	執行役員 飯塚 博之
専務執行役員 柳下 哲	常務執行役員 藤井 義久	執行役員 橋本 謙	執行役員 石丸 和也	執行役員 尾形 直樹
専務執行役員 田中 健二	常務執行役員 高見 勝則	執行役員 中川 泰	執行役員 山内 哲裕	
専務執行役員 松隈 宣明	常務執行役員 大塚 一史	執行役員 荒明 浩登	執行役員 塩畑 泰典	
専務執行役員 藤森 伸一	常務執行役員 笠井 高志	執行役員 松岡 茂	執行役員 小西 伸博	