



# 鉄建

受け継がれた技術、これからの未来へ

## 2015 CORPORATE REPORT

### TEKKEN



### TEKKEN

モチーフは社名の「T」と「建造物」。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を、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こめています。





鉄建は1944年2月1日に鉄道建設興業株式会社として設立され、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ました。以来、お客さまをはじめとしたステークホルダーの皆さまとの信頼関係を築き、技術力を基盤とした経営を推進し、総合建設業へと成長してまいりました。

今後も、社是である「信用と技術」を基本として、チャレンジ精神をもって新分野に積極的に挑戦し、社会の繁栄に貢献してまいります。

## 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

## INDEX

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 社是と経営理念                  | 1  |
| トップメッセージ                 | 3  |
| 未来を創り社会に貢献する企業でありつづけるために |    |
| <b>■企業活動指針の実践</b>        |    |
| 鉄建が考えるCSRの枠組み            | 5  |
| ●7項目の企業活動指針              |    |
| お客さま第一主義                 | 7  |
| 社会への貢献                   | 9  |
| 安全の追求                    | 11 |
| ステークホルダーとのコミュニケーション      | 12 |
| 公正で健全な企業活動               | 13 |
| 地球環境の維持向上                | 14 |
| 人材育成と活力ある職場づくり           | 15 |
| <b>■私たちの仕事</b>           |    |
| ●クローズアップ                 |    |
| 北陸新幹線                    | 21 |
| 北陸新幹線にかける長年の思い           |    |
| 震災復興                     | 23 |
| いち早い復興を合言葉に、地域再生へ向けて一致団結 |    |
| 歴史保存                     | 25 |
| 日本の歴史を後世に残す              |    |
| 技術                       | 27 |
| たゆみない技術改良で適用範囲の拡大をめざす    |    |
| 完成作品ギャラリー                | 29 |
| 財務ハイライト(連結)              | 31 |
| 取締役・監査役紹介                | 33 |
| 鉄建グループについて               | 34 |

# 未来を創り社会に貢献する企業で ありつづけるために

## はじめに

当社はこれまで、工事の安全・品質の確保、人材力・技術力の向上、受注競争力の向上、確実な利益の確保など、安定した経営基盤を確立すべく取り組みを進めてきた結果、2013年度・2014年度で業績の回復を果たし、今後の経営の礎を築くことができました。

そして、最近の当社を取り巻く情勢を見てみますと、震災復興事業が最盛期を迎えていることなどもあって官民ともに堅調に推移しており、今後2020年東京オリンピック・パラリンピックまでの間は、全体としては追い風の経営環境が続くと想定されます。一方、建設業は「担い手三法」改正等により大転換期に入るとも言われ、人材不足、人材育成、労務費の上昇、入札契約方式の多様化への対応など多くの課題も抱えている状況です。

このような状況の中、当社は今年創立71年目の新たなスタートを切りました。これを契機に『経営理念』などの経営や企業活動の基本的な方針を見つめ直し、CSR活動の枠組みと合わせて改定をいたしました。また、2015年3月には「中期経営計画2015～2017」を策定し、業績の飛躍的な向上に向けた取り組みを力強くスタートしております。

## 経営理念も新たに、 7項目の「企業活動指針」を制定

～企業活動指針の実践がCSR活動～

当社は「信用と技術」を『社是』とし、『経営理念』に基づいてCSR活動を推進してきました。しかし、この『経営理念』は制定から既に26年が経過しており、根本的な考え方に変わりはないものの現時点では表現的にわかりにくい部分もあったため、この度、時代の変化に合わせた改定を行いました。

また、当社は、2003年の「コンプライアンス宣言」に伴い、役員・社員の具体的な行動の方向を示すものとして「鉄建行動基準」を定めていましたが、この度、『経営理念』の改定に合わせて、より前向きで未来志向の内容・表現を盛り込んで名称を変更し、新たに7

項目の『企業活動指針』を制定いたしました。この『企業活動指針』を実践していくことが当社のCSR活動そのものである、と位置付けております。

## 飛躍への新たなスタート、中期経営計画2015～2017

～信用と技術を基本に 業績の飛躍的な向上をめざす～

「中期経営計画2015～2017」では、「信用と技術を基本に業績の飛躍的な向上をめざす」を経営目標とし、これを達成するための方針として、「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3本柱を掲げております。

### 【基礎体力】の強化

工事を行う上でもっとも重要な安全の飛躍的なレベルアップを図ることを基本に、品質の確保・向上、適正利益の確保、財務体質の改善といった建設会社としての基本的な部分の実力をしっかりと強化していきます。

### 【技術力を核とした企業力】の強化

社員はもちろん協力会社も含めた現場力の強化と合わせて、エンジニアリング力や技術開発力を強化するとともに、これらを基盤にした営業力の向上など、総合的な企業力の向上に取り組んでいきます。

### 【人材力】の強化

採用活動や人材育成により一層力を入れるとともに、若手社員や女性社員、シニア社員を含めて、当社のすべての社員がいきいきと活躍できる環境をつくります。

### 業績の飛躍的な向上をめざす

この3本柱への取り組みにより、当社が今後どのような経営環境に置かれても力強く成長していけるよう、技術力・企業力を強化するとともに、お客さま

の信頼度を向上させたいと考えております。そして、日本経済の追い風をしっかり受け止め、今後3ヵ年で業績を飛躍的に向上させてまいります。



## 結びに

当社は、新たな『経営理念』と『企業活動指針』のもと、「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、役員・社員一丸となって全力をあげて取り組んでまいりますので、株主さまやお客さまの今後の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。

2015年9月



代表取締役 社長

林 康雄

# 鉄建が考えるCSRの枠組み

当社は社是「信用と技術」と新たに定めた経営理念（2015年9月1日改定）を基にCSR活動を推進しています。また、経営理念の改定と同時に7項目の企業活動指針（2015年9月1日制定）を新たに定め、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、鉄建が考えるCSRの枠組みとして整理しました。



## 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 <sup>(※1)</sup> |    |      |    |         |       |            |
|---------------------|---|--|---------------------------|----|------|----|---------|-------|------------|
|                     |   |  | 組織統治                      | 人権 | 労働慣行 | 環境 | 公正な事業環境 | 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、社会が真に必要としている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ともに、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生かし、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。

私たちが考える「お客さま第一主義」は、工事を発注する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ていくという姿勢と、目的物である交通インフラや建物などを利用されるお客さまの安全や利便性など、すべての方々が笑顔で生活できる環境を提供するというものです。

## お客さまの新たな価値を創造し、駅利用者にも笑顔を 信越線新潟駅付近高架化駅東工区 1・2

JV新潟駅作業所



新潟市の玄関口、JR新潟駅において駅周辺整備事業が展開されています。その主軸となる「JR信越線新潟駅付近連続立体交差事業」では、駅周辺2.5km区間の在来線を高架化し、踏切除去、渋滞緩和、通行の安全性確保等により、これまで分断されていた南北市街地の一体化をめざしています。

新幹線高架橋と現在運行中の在来線の間に、新たな高架橋を建設する工事は、限られた場所での施工となり、工法や建設機械の選定次第で、工程に大きな影響を与える可能性があります。当社は駅東工区を担当し、列車や駅利用者の方々に近接した限られた箇所で、工事を進めています。



お客さまの利用するホームと工事エリアは背中合わせ

駅は常に稼動しており、駅利用者の安全確保が大前提となっています。このため、当社では節目ごとの施工検討会に、支店の工事経験者や、本社技術部門が積極的に参加し、「お客さまの優先されるものは何か」、「お客さまのニーズはどこにあるか」を常に追求することで、期待に応えています。

また、新幹線高架橋の下には移動できない施設や店舗などもあり、資機材の搬入ルートが限定され、バス

ロータリーを縦断するルートとなるなどJR・新潟市、警察、バス会社などの関係機関と協議を重ねています。加えて、乗り換え通路やホームへの階段なども切り替えが何度も必要となり、駅利用者であるお客さまに対しても細心の注意を払い工事を進めています。

2021年度の全面開業に向けて、お客さまにとってこの事業が新たな価値となり、利用するお客さまの利便性が向上し、豊かな生活へと結びつくことを目標に、全社一丸となって工事に取り組んでいます。



既存ホームと立ち並ぶ新設の柱

### VOICE 現場の声



工事管理者  
柴崎 佑典

当現場の高架橋の上層スラブは営業線直上に張り出す構造となっており、通常の型枠支保工では施工できません。そのため、完成した中層梁を利用した仮設構台を営業線直上に張り出し架設し、これをスラブコンクリート打設時の支保工受けとします。この構台は列車の運行が終了した夜間に架設しなければならず、現在鋭意施工中です。

駅を利用されるお客さまからの関心度も非常に高く、駅構内から丸見えの現場環境となっていることから、常に「見られている意識」を持って、列車やお客さまの流れを止めることなく、安全を最優先した現場管理を行っています。

## 設計と施工が一体となって築くお客さまとの信頼関係 東京精密八王子工場第六工場新築工事

八王子建築作業所

### 設計施工の取り組み

設計施工案件は、当社の設計部門と施工部門が一体となって工事に取り組むことができるため、効率性やコストのみならず品質面や環境面でも優れた取り組みが可能となります。現在当社で取り組んでいる東京精密八王子工場第六工場新築工事では、設計にBIMを利用し、当社の保有技術であるレンズ型制震ダンパーを採用するなど、当社保有技術を投入し、お客さまに満足していただける建物を提供できるよう取り組んでいます。



BIMで作成した東京精密八王子工場第六工場完成予想図

### 当社のBIMへの取り組み

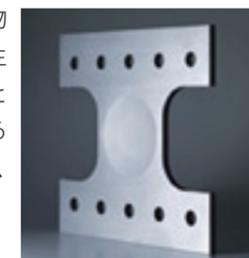
現在、建設業では、建築物の図面情報やコスト、管理情報を一括管理するBIMに取り組む企業が増えています。当社設計部においても、BIMへの取り組みを行っています。本工場の設計でもBIMを使用しており、3Dモデルの建物内部を自由に見られるウォークスルー機能等を企画・基本設計段階などで使用しています。また、経験の浅い若手の社員もこれらの3Dデータを確

認することで建物への理解を深めることにも役立っています。他の案件では、設計段階からBIMによる3Dモデルを使用した設計打合せを行っており意思決定支援ツールとして利用することでお客さまの要望をより確かな形で確認することに役立っています。

### 大切な窓を遮らない制震システム

レンズ型制震ダンパーは、大きな伸び性能を備えた低降伏点鋼材(LY材)をレンズ形状に加工したエネルギー吸収能力の高い制震部材です。間柱型に配置することにより、窓からの採光や景観を極力損なわない配置が可能であると同時に意匠性にも優れています。

大地震に対する備えと建物の長寿命化のため、工場の生産ラインに影響を及ぼすことなく耐震性を向上させられる当社保有技術の提案を行い、採用していただきました。



レンズ型制震ダンパー (鉄建建設・飛島建設・日本鑄造共同開発)

### VOICE 設計者の声



建築本部 設計部(意匠)  
宮崎 俊介

本建物は1・4・5階を機械製作工場、2・3階を事務所とした複合用途の建物です。1階に約3,000㎡のインダストリアルグリーンルーム、4階には特殊な薬剤を利用する工場があるなど、様々な種類が混在した技術要求度の高い建物です。設計においては、お客さまと共に、生産ラインと使用条件などを細部にわたり検討し、約1年の歳月を費やしました。また以前より引き合いをいただいているお客さまで、生産状況の変化などで改修の多い工場でしたので、将来性を考慮した設計としているところも特徴の一つです。



建築本部 設計部(構造)  
和田 郁子

本物件は構造設計グループ配属後、初めて携わった建物でした。構造設計担当者的上司の指導の下、設計業務の中で主に構造図の作成を行いました。鉄骨造など何もかも初めての中、このように大規模な建物の設計に携われたこと、またやりとげられたことに深い達成感を感じています。

現在は工事施工中で、監理業務にもたずさわることができ、机上で描いていた図面が現場に行くたびに立体的に建ち上がっていくことに日々感動しています。

# 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。

## 人々の暮らしのために

### 豪雨により被災したJR山口線を工期短縮して復旧 山口線第6阿武川B災害復旧

#### 山口線第6阿武川作業所

2013年7月28日に山口県北部と島根県西部を襲った集中豪雨により、JR山口線は橋りょう流出等の甚大な災害が発生し、地福～津和野間(19.0km)が不通となりました。

当社は、第6阿武川橋りょうの復旧を担当し、被災した橋脚を撤去した後に、新たに橋台2基、橋脚1基を施工して橋桁の架設を行いました。新設した橋りょうの下部は、水やガレキの抵抗を受けにくくするため、これまで4つあった橋脚を1つに減らし、円柱形だった形状が小判型に変わりました。上部(延長約80m)は、河川の中に立てた仮設柱の上にクレーンで橋桁を載せ、ボルトで桁を連結する「クレーン架設工法」で施工しています。



4基あった橋脚が根元から折れて橋桁が落下



架設された橋桁

早期再開に向けて多くの問題が山積みでしたが、関係各所との連携と様々な工夫により、当初の14ヶ月の復旧期間を約1ヶ月短縮し、2014年8月23日に全線運転再開を果たすことができました。運転再開当日は、山口線を走る名物列車、SL「やまぐち」号が第6阿武川橋りょうを通過



近隣のりんご農家の方々や横断幕を持ってSLをお見送り

する際に、地元の皆さまやJR関係者および弊社社員で列車に手を振って見送るイベントを行い、一緒に再開を祝しました。運転手が返礼として鳴らしてくれた汽笛は、まるで獅子の咆哮(ほうこう)のようで、今でも強く印象に残っています。



全線再開の日、地元の皆さまと一緒にSLに手を振る

### 海外におけるインフラ建設 ベトナム国鉄改修工事

#### 海外事業部

ベトナム南北統一鉄道の橋梁は、フランス統治下の約100年前につくられ、ベトナム戦争で大半がダメージを受けていました。終戦後に改修が行われましたが、そのほとんどが古い構造物の再利用で、既設橋梁を補強しながら使用されているため、高速で列車が走行できず、社会生活や経済活動に影響を及ぼしています。

当社では2010年2月よりハノイ～ホーチミン間を結ぶ1,730kmの老朽化した44橋梁のうち、23橋梁の改修工事を行ってきました。2015年6月に最後の橋梁の改修が終了し、30時間以上かかっていたハノイ～ホーチミン間の列車運行時間が6時間短縮されます。長年にわたる国内鉄道工事で培った技術を武器に、海外においても当社が得意とする交通インフラ分野の建設を通じて、新興国の発展に貢献しています。



ベトナム、ダナン市において開催された完工式(2012年10月)

## 地域社会とのつながり

### 地域とのふれあいを大切に 中部横断自動車道 大石川橋上部工事

#### 佐久穂PC作業所

佐久穂PC作業所では、地域の皆さまとのふれあいを大切にしようと、工事着手時から工事完成に向け、様々なイベントを企画しました。夏休みに開かれた中部横断自動車道全体の親子見学会では、橋の学習ペーパークラフトを考案し、子供たちに橋梁工事に興味を持ってもらうことを企画しました。

また、工事期間中には地域の方々を招き、現場見学会を開催。工事の説明にも工夫を凝らし、橋梁の模型やパネルを使って詳しく説明しました。完成すれば上がることのできない橋梁に昇っていただき、良い記念になったと大変喜んでいただきました。工事完成時にはこれまでの作業所の取り組みに対して、「佐久穂PC作業所が地域コミュニティ形成の基点となった」と地元の区長さまより感謝状をいただきました。



春先に開催された橋の上からのお花見見学会



工事説明に使用した橋梁構造の模型 親子見学会での橋の学習ペーパークラフト



工事完成時のお別れ会では区長様から感謝状をいただきました

### 鉄道工学で学んだ内容を体験 大学生の実習授業

#### 建設技術総合センター

日本大学は4年前より、課外授業の一環として当社の研修センターを利用されています。今年度は約120名の学生が来所され、施設を利用した講義が行われました。学生は三班に分かれ、ホーム、線路、踏切について休憩を交えながらそれぞれ交代で学びました。普段は触れることのできない鉄道の施設や設備を前に、皆さん熱心に説明を聞いていました。



線路幅の測定方法を学ぶ学生

### もっと建設業を理解してもらう 仙台駅東西自由通路拡幅・東口駅ビル新築工事

#### 仙台ステーションルネッサンス作業所

建設業志望の学生に対して、ゼネコンとはどのようなものであるのか、どのような業務を行っているのかを実際の建設現場を体験し、知ってもらう取り組みを行っています。工事中の建設現場を巡回し、施工現場における一日のサイクルやゼネコンの役割、当社の概要などを説明します。またそこで働いている社員とのコミュニケーションの時間を取ることで、実際の施工管理という仕事に対する理解を深めてもらいます。



作業所の施工現場で説明を聞くインターンシップの学生

仮設足場の上で実際の現場を体験

# 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。

## 実体験型の施設を備える、建設技術総合センター

### 本格的な実習線や足場を使用し安全を学ぶ

建設技術総合センター(千葉県成田市)には「研究開発センター」と「研修センター」の2つの機能が集約されています。敷地内には各種研究設備のほか、延長約130mの本格的な複線線路(実習線)や本格的な仮設足場や立坑などの設備を備えており、鉄道をはじめとする交通インフラ周辺での新技術の開発や工事の安全設備を実体験できる体制が整っています。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安全を追求できる施設として進化しています。



施設の踏切と線路

時における関係連絡先への速やかな報告や列車防護など、本物の鉄道施設内で実体験することで、技術者は生きた経験を得ることができます。

また、外部の方々に対しても施設を利用していただくため、千葉県より職業訓練校の認定を取得し、厚生労働省千葉労働局より「玉掛け技能講習」の登録教習機関としての認定を得るなど、社外利用の促進に取り組んでいます。安全研修などの通常の研修だけでなく、土木学会教育機関、大学等の見学依頼などにも対応しています。

### 事故の情報展示館

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に活かすため「事故の情報展示館」を設置しています。室内のパネルには、事故の発生状況と被害状況、事故原因およびその対策がまとめられており、来館者は事故の教訓を学ぶことができます。これら事故情報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、また、技術者は安全の重要性および感性を磨きます。



過去の事故が展示された室内

### 実体験することで身につく安全

センター内の鉄道施設では、万が一の事故の際でも冷静に対応するための訓練を行っています。被害を最小限に食い止めるため、事故発生



列車防護訓練の様子

### 「防災デー」全国一斉安全点検

1970年4月8日、当社が施工していた大阪市営地下鉄の工事現場内にてガス爆発事故が発生し、多数の死傷者を出しました。この事故の重大性に鑑みて、当社はこの日を「防災デー」と定め、二度とこのような事故を起こさないと誓いを新たにしております。

当日は、現場所長が現場の安全管理体制と設備の見直しや安全活動のマンネリ化を防ぎ、工事の安全確保を図ることを目的に全国一斉に総点検を行っています。本支店幹部も全国各地で現場パトロールを実施しています。

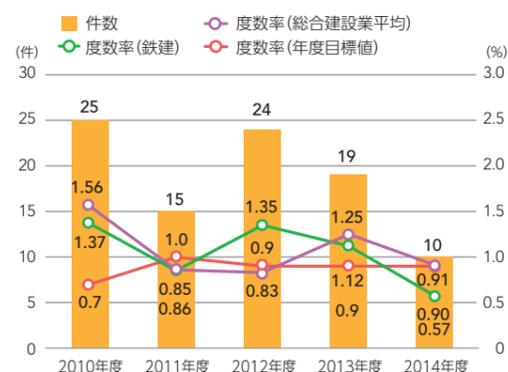
### 鉄道工事安全の日

当社は、2014年2月23日にJR東日本川崎駅構内にて工事起因による脱線転覆事故が発生させました。回送列車であったため、乗務員2名の方も軽傷で済んだ事故でしたが、もし営業運転中の列車であったら大変

な事故になっていた可能性もありました。

鉄道工事において二度とこのような事故を発生させないよう、この日を「鉄道工事安全の日」と定め、全鉄道工事従業者が事故再現DVDを視聴し、本支店幹部が夜間の現場パトロールを実施するなど、事故の風化防止に努めています。

### 労働災害年度別集計表 (2010年度～2014年度)



# 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。

## 当社の「今」を伝える 社内外への積極的な情報開示

当社は、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。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、社会の信頼を得ることに努めます。以下に示した冊子やWEBなどを利用して、当社の「今」をお伝えするよう努めています。



HP-Top

t-mail

中期経営計画

## 協力会社とのコミュニケーション

〔優良技能者制度・功績表彰について〕

近年、建設技術者の高齢化、新規入職者の不足や定着率の低下などにより熟練技能者が不足し、このままでは近い将来、建設業は立ち行かなくなるとの危機感から、2009年に日建連(日本建設業連合会)において「建設技能者の人材確保・育成に関する提言」が取りまとめられ、当社もこの実現に向け取り組んでいます。

その取り組みの一つとして、2014年度より特に優秀と認められた職長を「優良技能者」として認定し、表彰する制度を始めました。

当社工事に従事する優秀な技能者(職長)を認定し、表彰することにより、当社工事に従事する技能者全体のモチベーションの向上を図るとともに、当社工事の品質の向上、工程遵守、環境保全に資することを目的にしています。これが鉄建の「優良技能者制度」です。2014年度に全国で22名を認定しました。優良技能者認定後、当社工事に一定期間以上従事し、功績が認められれば「功績表彰」を受けることができます。2015年度は11名がこの功績表彰を受賞しました。

## 2015年4月に広報部を新設

2015年4月、広報部が当社に新たに設置されました。これまで支店や現場で個別に行ってきた広報業務を集約し活動の質を高めることで、これまで以上に自社の活動をより広く社会に知ってもらうことが目的です。広報部では今後、当社の様々な施工実績のご紹介や、情報公開を通じて、ステークホルダーの皆さまからよりいっそうの安心と信頼の得られる企業となるよう活動を行っていきます。



2015年度の関東地区優良技能認定者



6名体制でスタート



決意を新たにする優良技能者

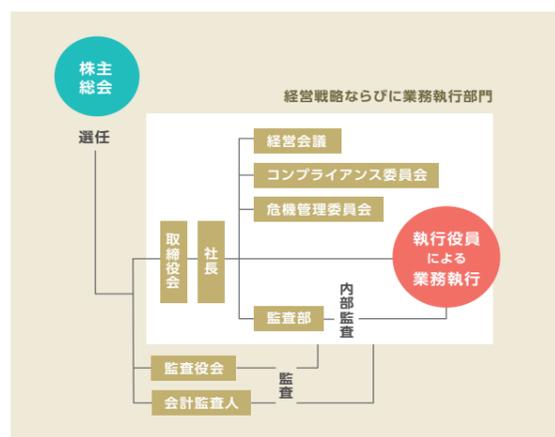
# 公正で健全な企業活動

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、執行役員制度を採用しており、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」を明確にしています。また、執行方針を確立するため、社長を補佐する審議機関として経営会議があります。

なお、コンプライアンス体制を監視する機関として「コンプライアンス委員会」、企業リスクに対応する機関として「危機管理委員会」を設置しています。



### 取締役会

取締役会は、取締役15名以内により構成しており、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。

### 監査役会

監査役会は、監査役5名以内により構成しており、取締役から独立した立場で、取締役の職務の執行(取締役の指示で行う従業員の職務執行を含む)が法令・定款を遵守して行われているかどうかを監査するとともに、株主総会に提出される計算書類等の適正性を確保するために、会計監査を実施しています。

### 経営会議

経営会議は、取締役会の決定した経営の基本方針に基づき、経営に関する事項を審議、決定し、業務執行の効率化と全般的統制を行うことを目的として、毎週開催しています。

### 執行役員

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。

### 監査部

当社の内部監査部門として、内部監査規程・内部監査計画に従い、経営方針や経営管理の諸規程・諸制度に基づき業務全般の調査を行い、業務監査および改善指導を実施しています。

## リスクマネジメント

諸種のリスクに迅速かつ適切に対処するため、リスク管理関連規程に基づき、リスク予防、リスク対応、再発防止等を行うことを定めています。その一環として、地震や新型インフルエンザなどの発生時に社会および業績への影響を極小化するための体制整備(鉄建事業継続計画-Business Continuity Plan)を定め、全社員でこれに取り組んでいます。

さらに計画だけではなく、毎年、震度6弱以上の地震が東京で発生したことを想定し、BCPに基づく訓練を実施し、自社の事業継続とともに、社会インフラの早期復旧体制の整備に向けた訓練を継続して行っています。

このような計画と活動実績に対する審査を経て、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」の認定を受けています。

## 内部通報制度

企業の組織に潜む違法行為等の問題(不祥事)に関する情報を早期に吸い上げ、企業が自ら率先して是正対応することで問題の拡大を防止し、従業員や社会の信用を確保することを目的として、当社グループおよび取引先のすべての役員・社員を対象とする内部通報制度を運用し、コンプライアンス経営の強化を図っています。今後さらに、制度の実行性を高めるための具体的な施策として、匿名通報受入れや社外窓口の設置、不利益扱いの防止徹底および処分の規程化などを実施していきます。

## 情報セキュリティ教育

不正アクセスやウイルス被害によるお客さまの個人情報や情報資産の漏洩は当社の信用を大きく損なうばかりでなく、事業の存続すら脅かすリスクとなります。これらの対策は、組織全体で取り組むものであり、社員一人ひとりへの意識共有が重要です。

当社では、e-ラーニングを通じて全社員にこれら情報セキュリティに対する理解を確かなものとする取り組みを行なっています。また、セキュリティ対策として社内外におけるデータのやりとりは当社指定のUSBメモリのみ使用することと



セキュリティ対策の施されたUSBメモリ

# 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しています。

## バイオマスガス発電技術への取り組み

東日本大震災以降、電力供給不足や地球温暖化に対する懸念から自然エネルギーや再生可能エネルギーにより一層注目が集まっています。2011年に東北自動車道的那須高原サービスエリアに、高速道路沿線で発生する刈草、剪定枝を原料とするバイオマスガス発電実験プラントを建設し、NEXCO東日本さまと共同研究開発を進めています。実験によりシステムの有効性を確認し本格運用するための省力化、自動化などを目的とした改良工事を行っています。



設備の増強が行われているバイオマスガス発電プラント

### 設備仕様

- 熱分解炉 : 外熱式水平回転円筒炉
- 処理能力 : 200kg/時間(5t/日)
- 発電機 : デュアルフェュエルエンジン発電機
- 発電量 : 100kW

## CO<sub>2</sub>削減への取り組み

トンネル延長や様々な施工条件にもよりますが、トンネル工事ではこれまでトンネル内で掘削した土砂をダンプトラックにて坑外へ運搬することが主流でした。

「北海道新幹線、昆布トンネル(桂台)他工事」を施工する昆布トンネル作業所では、トンネル内全線にわたり、ベルトコンベアーを設置し、ダンプトラック使用量を削減することで、CO<sub>2</sub>の発生抑制に努めています。ダンプ走行による粉塵等の削減効果もあり、坑内環境の改善にも役立っています。



坑内左側に設置されたベルトコンベアー

## 当社の環境保全活動状況

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。

### 鉄建環境行動指針

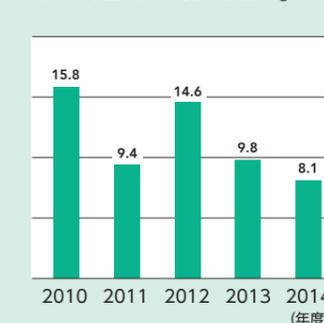
- 環境経営を充実する。**
  - 1 環境経営の充実に向けた活動の展開
  - 2 新築工事における化学物質対策
  - 3 環境保全技術の整備と活用の促進
- 低炭素社会に向けてライフサイクル二酸化炭素を削減する。**
  - 1 環境配慮設計の促進
  - 2 施工段階におけるCO<sub>2</sub>の排出抑制
- 建設副産物対策を徹底する。**
  - 1 建設廃棄物の対策
  - 2 建設発生土の対策
  - 3 有害廃棄物の対策
- 生物多様性の保全に配慮する。**

## 環境データ

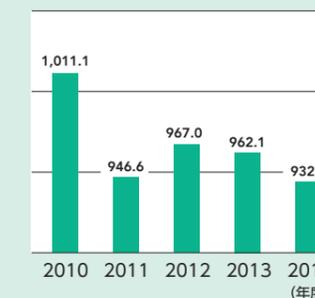
### CO<sub>2</sub>排出量 (t-CO<sub>2</sub>/億円)



### 建築混合廃棄物排出量 (kg/m)



### エネルギー使用量 (kl) 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。

## すべての社員が生き生きと働ける職場づくり

### ダイバーシティ推進ワーキングの設置

現在、企業において盛んにダイバーシティを推進していこうという動きがあります。これは社員一人ひとりが持つ様々な違いを尊重して受け入れ、この違いを活かすことで組織力を高めていこうという取り組みです。建設業界においてもこの流れを受け、女性や外国籍の人材の活躍が期待されており、当社においても「ダイバーシティ推進ワーキング」を発足しました。



ダイバーシティ推進ワーキングの様子



#### 当社で活躍する「けんせつ小町」

東北支店 仙台ステーション  
ルネッサンス作業所  
高橋 ふさ子

2年前から東北の正面玄関、仙台駅のステーションルネッサンス作業所に所属しています。当工事は仙台市から受託した「自由通路の拡幅」と在来線の線路上空に「東口駅ビル」を新築する大規模開発です。厳しい施工条件も多く毎日が大変ですが、作った建物は年間何百万人もの方々に利用していただける、本当にやりがいのある仕事です。

同僚や職人さん達と一緒に作り上げる建設現場は、他にはないダイナミックな職場です。もちろん、時には、体力面でつらく感じたり、まだまだ力不足だと思うこともあります。長い目で見ながら気負わず頑張っていきたいと思っています。建設会社の仕事が、多くの女性にとって選択肢の一つになって欲しいと思います。

### 育児支援・介護支援制度

当社では、ワークライフバランスを実現し、社員一人ひとりが「家族に誇れる働きがいのある企業」をめざし、社員が働きやすい環境を整えています。

仕事と育児・介護の両立支援として、産前産後休暇、育児休暇、育児短時間勤務、介護休暇などの制度を導入し、女性特有のライフイベントや家庭の事情等によりキャリアが中断されないよう、適宜規程を見直すなど制度面の充実を図っています。



#### 育児休暇制度を利用して

土木本部 土木部  
加藤 晶子

私には現在、わんぱく盛りの3人の子どもがいます。最初の出産では出産を機に仕事を辞める知人が多く非常に悩みましたが、育児支援制度を利用しながら子育てをする会社の先輩の姿を見て、育児と仕事の両立に挑戦することを決めました。

長期間職場を離れることについては不安もありましたが、3人目出産後の現在も出産前と同じ部門で元気に働いています。未っ子がまだ2才と小さいのですが、会社の育児支援や看護休暇、有給休暇などを利用しながら、育児と仕事を両立できています。これも職場の理解と協力のおかげと感謝しています。これからも子どもたちの日々の成長を見守りながら、会社の一員として社会に役立つ仕事をしていきたいと思っています。

### トレーナー制度

仕事と職場に不慣れな新入社員を、先輩社員が1年間付き添い指導・育成する新入社員トレーナー制度を導入しています。



東京支店 JV羽沢作業所  
新入社員  
パイバンカオ (国籍:ベトナム)

「1日も早く仕事を覚え、一人前の技術者として認められたい」という意欲を持って臨んだ1年間でした。トレーナーは、業務だけでなく社会人としてのルールやマナーなどを含めて指導・助言してくれます。技術習得のための週間スケジュールを立て、進捗をみながらサポートをしてもらったおかげで、大きく成長することができました。



東京支店 JV羽沢作業所  
先輩トレーナー  
大木 徹憲

新入社員と日々の業務を行う中で、伝えることの難しさや大切さを感じました。指導をする立場になることで、自らに足りない部分やこれまで自覚していなかったことが見えてくることもあり、自分の知識や技術を深める良い機会になりました。年齢の近い後輩との仕事はお互いにとって良い刺激になると思います。

### 幹部との意見交換会

#### ～社員の意見を一つひとつ検討～

2014年度より、年4回数ヶ所で行う経営幹部による安全パトロールにあわせ、パトロール終了後に経営幹部と現場社員との意見交換会を開催しています。風通しの良い職場と活発なコミュニケーションを通じて、現場第一線の社員から、経営トップまで一枚岩のように結束した鉄建建設を作り上げたいという社長の考えから、開催しています。

意見はすべて本社に集約され、幹部が一堂にそろう会議にて共有し、対応できることはすぐに対応し、検討すべきことはすぐに検討を開始しています。また、回答が必要なものについては、各現場に届けています。



社員の意見について議論する経営幹部

### 活発なコミュニケーションを推進するクラブ活動

当社では、活発なコミュニケーションによって働きがいのある仕事・職場づくりを推進するため、社内のクラブ活動を支援しています。

野球、テニス、ランニング、スキー、ハイキング、華道などのクラブが活動を行っており、活動費の一部を会社が補助しています。

様々なクラブ活動を通じて、社員間の親睦、融和、健康の維持増進および教養の向上を図っています。



スキークラブ



ハイキングクラブ

| 主な活動クラブ             |
|---------------------|
| チャリダークラブ(自転車)       |
| 野球部                 |
| スキークラブ              |
| いけばなクラブ             |
| ウクレレ&プラス クラブ        |
| 倶楽部 太公望(釣り)         |
| 硬式庭球クラブ             |
| 大阪歩行会(大阪支店ハイキングクラブ) |
| ランニングクラブ            |
| ハイキングクラブ            |

## 将来を担う人材を育成する

### 人材育成制度

会社にとって「社員」は最も重要な経営財産であり、企業価値の継続的な向上を図っていくためには、社員の質的な向上が不可欠です。このため、職場の上司と本・支店の人事管理箇所が連携を取りながら、社員一人ひとりの育成に力を注いでいます。

|       |   |
|-------|---|
| 階層別研修 | 職種・専門を問わず、各階層ごとに会社の現況やマネジメントの知識能力の向上を図ります。      |
| 専門研修  | 職種・専門ごとに職務に必要な知識・技術を身につけます。                     |
| 目的別研修 | 鉄道工事に必要な資格や海外勤務に備えた語学研修など、個別の目的別に知識や技能の向上を図ります。 |

### 業務改善活動

「今の仕事をより安全に、より効率的に、よりわかりやすくするにはどうしたらいいだろうか？」

当社では業務改善のため本支店や現場において、チームを組んで定期的に業務改善のためのワークショップを行っています。まずグループで業務改善の議題を決め、そのことについて議論を行います。これを何度か行い、最終的にグループの意見をまとめ、本支店に報告します。それらの中で特に優れたものは発表を行い、社員に周知します。こうして、自らの業務を改めて見直す機会を設け、改善や省力化のアイデアを共有することで業務の効率化と生産性向上につなげます。



発表会の様子

### 多様でタイムリーな表彰制度

当社では、「無事故・無災害で竣工を迎えた」「お客さまに品質で満足していただけた」など、安全活動、品質管理、社会貢献に関する様々な功労に対する多様な表彰制度を設けています。

また、本年より定期的な表彰だけでなく、速やかに称揚すべき功労に対し、随時に表彰する制度も導入しました。このような多様でタイムリーな表彰により、優れた企業活動や取り組みを見本とし、他の社員の意欲向上や企業力のレベルアップを図っています。



表彰式の様子

# 鉄道



執行役員  
鉄道統括室長

笠井 高志

担当役員に聞きました

大規模プロジェクトや駅改良工事に高い技術力で取り組む。

2014年度の概況・実績

2015年3月に東北縦貫線(上野東京ライン)が開業しました。本工事は、商店街・オフィス・住宅が密集している地域に位置し、新幹線等の営業線にも接しており、さらに幹線道路が交差する上空にあるという都内でも前例のない難工事でした。万が一にも線路や道路に物を落とすことのないよう細心の注意を払い、環境に最大限の配慮をした施工を心がけ、工事を完成させる事ができました。

また、首都直下地震に備えた盛土の補強や高架橋柱の耐震補強等の耐震補強対策工事も前年度に引続き施工しています。今後も「災害に強い鉄道づくり」の一翼を担い、社会に貢献してまいります。

2015年度の取り組みについて

2020年に東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定しました。駅周辺にも関連施設が整備され、多くの方が鉄道を利用するようになります。これに伴い、会場最寄駅・臨海部乗換駅・羽田空港アクセス駅を中心とした駅改良工事が今後見込まれるものと思われます。すでに臨海部乗換駅工事の一環である新橋駅改良工事については当社も携わっており、大屋根新設・ホーム拡幅・南北コンコースの一体化等の全面改良工事を行っています。

また、中央新幹線(リニア)工事につきましても、これまでの鉄道工事施工で培った技術と当社保有の技術開発商品・鉄道工事安全システム等をアピールし、積極的に営業活動を実施しています。

# 土木



取締役専務執行役員  
土木本部長

大和 修二

担当役員に聞きました

総合的企業力をステップアップさせ、安全と品質を確保する。

2014年度の概況・実績

2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、首都圏を中心に様々な関連工事が進行中です。当社におきましては、得意分野である交通インフラ整備関係として、東京外かく環状関連工事3件を施工しています。

また、2014年度は受注量が大幅に増加しました。これは建設業を取り巻く受注環境が改善したことも大きな要因の一つですが、当社の「技術提案力や積算力の向上」の取り組みが実を結んだ結果でもありと考えています。主な受注工事としては、北陸新幹線や九州新幹線、高速道路新設等の大規模プロジェクトや自治体の大型案件などがあります。

2015年度の取り組みについて

2015年度の目標達成のためには、安全や品質を確保しながら生産性を向上させることが急務となっています。

今年度は、社員や協力業者の育成に注力し、品質管理や安全管理等の技術力を向上させることを重要な取り組みの一つとしています。さらに、「情報化施工」の取り組みも進め、北海道新幹線のトンネル工事や国土交通省の橋梁下部工工事に3Dモデルを活用し、建設生産システムの効率化・高度化を行います。また、本支店の管理部門が現場の生産性を確認し、全社的に適正な人員配置を行うことにより、生産性の向上を図ります。

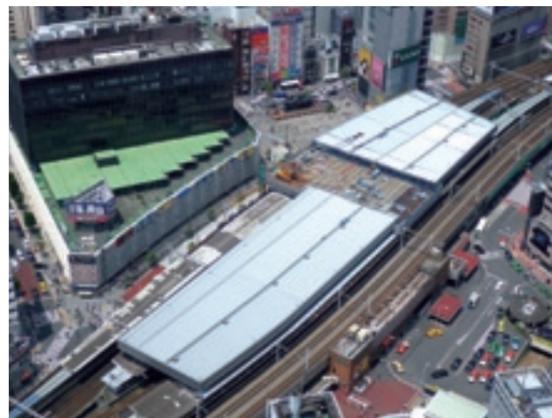
以上の取り組み等により、総合的企業力をステップアップさせ、厳しい建設環境の中、全社一丸となって年度目標を達成させるとともに旺盛な市場ニーズに応えられるよう全力を尽くします。

東北縦貫線(上野東京ライン)北部工区



東京～上野間の線路改良・高架橋新設によって、東北・高崎・常磐線を東海道線との直通輸送とし、乗り換え解消、混雑率緩和が図られました。

新橋駅改良工事



大屋根新設、ホーム拡幅、耐震補強、レンガアーチ高架橋改築などにより、鉄道発祥の新橋駅が現代的な駅へと生まれ変わります。

北海道新幹線 昆布トンネル(桂台)他工事



建設が進む北海道新幹線の長大トンネル工事です。トンネル延長4,800m、2022年3月竣工予定で、現在掘削作業が進んでいます。

近畿自動車道紀勢線と深川第一橋工事



近畿自動車道紀勢線 南紀田辺IC～すさみIC(仮称)間で橋長142m、PC2径間連続ラーメン箱桁橋を片持架設工法にて施工しました。

Architecture  
建築



取締役常務執行役員  
建築本部長

相越 信秀

担当役員に聞きました

お客さまに喜んでいただける建物を  
全力施工でお届けします。

2014年度の概況・実績

2014年度は、高品質の建築物を安全にお客さまへお届けできるよう、鉄道部門においては、仙台駅、長野駅、川崎駅などの大型工事の施工に全力を尽くすとともに、官公庁や民間部門においては、「お客さまに喜んでいただける建物」を合言葉に、建築社員が一丸となって全力施工に励んできました。その結果、国立大学の研修施設やタワー型分譲マンション、そして震災復興のベースキャンプとなる復興ホテルシリーズなど、多数の素晴らしいプロジェクトの一翼を担わせていただき、お客さまやユーザーの皆さまの笑顔があふれる建築物をご提供することができました。

2015年度の取り組みについて

2015年度は、景気回復の足取りも確かなものとなり、建築業界においても追い風が吹きつつあります。建築の分野では、この追い風をしっかりと受け止め、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、持ちうる技術の維持・向上に努めるとともに、環境に配慮した高品質な建築物をご提供することに、引き続き全力を尽くしてまいります。

震災復興へより一層の貢献、全国的な防災対策推進への協力、本格化しつつある東京オリンピック関連事業への参画、お客さまの各種設備投資計画への提言などについて、当社が保有する「あと施工部分スリット工法(AWAT工法)」などの防災・耐震技術や、設計・施工の高品質化と効率化を実現する「BIM(Building Information Modeling)」などの最新技術を駆使して、より多くのお客さまからの笑顔をいただけるよう努力してまいります。

グランドメゾン丸の内



名古屋市の都心に位置する最新設備のタワー型分譲マンション(鉄筋コンクリート造、地上18階地下1階)です。

京都大学教育研修施設



社会の要請に応える未来のリーダー育成を目的とする5年制大学院(総合生存学館)の教育研究施設です。

Overseas  
海外



執行役員  
土木本部・建築本部 海外事業部長

中川 泰

担当役員に聞きました

海外事業に積極的にチャレンジし、  
実績を積み競争力を高める。

2014年度の概況・実績

2014年度は得意とする鉄道分野を中心にベトナムで橋梁の改修工事を進めてまいりましたが、2015年6月に最後の23橋目の架け替えを行い、無事プロジェクトは節目を迎えました。この事業を通じて交通インフラの改修で貢献できたことを誇りに思うとともに、ベトナムにおける当社の信用を築く第一歩となったと確信しています。一方、着実に海外工事ノウハウの蓄積も進んでおり、海外OJTにより社員も育ってきています。外国籍社員の採用も実施し、海外を身近に感じる社員も増えてきています。

ミャンマーにヤンゴン事務所を開設し、拠点が5つとなりました。アジアを中心に営業展開し、視野を広げつつターゲットを絞った営業展開を進めています。

2015年度の取り組みについて

これまで海外工事は土木中心でしたが、建築部門も積極的にチャレンジしていきます。現地事務所の活動や本社支援機能の拡充によって営業力の強化にも取り組み始め、2015年5月に16年ぶりとなる海外建築工事を新事務所の所在地であるミャンマーで受注しました。

今後は現地スタッフの国内研修なども検討しており、多国籍なスタッフの人材力強化にも注力する方針です。

土木においては鉄道などの交通インフラ工事を中心に、また建築工事は病院や学校など、新興国への貢献を中心に取り組み、国境を越えた社会基盤の整備を行うことで、世界の人々が豊かに暮らせる環境づくりの一翼を担っていきたくと考えます。

ベトナム国鉄橋梁改修工事



約100年前に建設された老朽化した橋梁を、順次新しいものに架け替えています。延長230kmに点在する44橋梁の4分の3にあたる23橋梁を施工しています。

ラーショー総合病院整備工事



当社にとってミャンマーで初めての工事で、ミャンマー東部シャン州北部における唯一の総合病院の建替工事です。  
出典: JICAホームページ



鉄建×北陸新幹線

# 北陸新幹線にかける長年の思い

東京と富山・金沢を最速2時間28分で結ぶ北陸新幹線が開業しました。この歴史的なプロジェクトに当社は数多く携わっています。工事においては数々の困難もありましたが、北陸新幹線にかける長年の思いを胸に、当社の技術力を結集して一つひとつ乗り越えてきました。



## 北陸新幹線(長野～金沢)主な施工実績

当社がはじめに北陸新幹線プロジェクトに携わったのは、1994年の金沢BL(東)他工事です。2015年の開業まで実に21年間の月日が経過しました。この間、数多くの社員が工事に従事し、トンネル・高架橋・橋りょう・駅・車両基地など北陸新幹線プロジェクトを支えてきました。ここでは主な施工実績を地図に表記しまとめています。



## 工事場所は斜面の上、測量方法にも工夫を凝らし難工事に挑む

### 北陸新幹線、糸魚川トンネル防護設備他 糸魚川作業所(※P.21地図⑫)

当現場は北陸新幹線開業に向けて、糸魚川市内30km間の新幹線構造物の調査・補修・清掃・設備追加とトンネル坑口部13箇所において斜面对策工事(落石防護柵・法面補強・保守点検設備追加)、線路防護柵工事・用地侵害防除柵工事を行うものです。工事には資材運搬用のモノレールを4箇所(最長800m)、ケーブルクレーン2箇所(斜長110m)設置しました。また、50mの高所作業車を使用した作業や高速道路の道路占用など施工のバリエーションに富んだ工事です。2015年3月の開業後も追加工事を継続して施工しています。



作業箇所であるトンネルの坑口は斜度40度以上



所長 平田 惣一

### 3Dレーザースキャナーで急峻な斜面を安全かつ効率的に測量

トンネル坑口法面は斜度が40~45度もあります。この上部約50m地点に鋼製の落石防護柵や梯子・階段を設置しました。設置場所までの工事用道路などは当然ありません。草木を掻き分けひたすら山を登って施工箇所まで辿り着きましたが、急峻すぎて足場を組まない限り現地実測など到底できない状況でした。そこで活躍したのが3Dレーザースキャナーです。安全な場所からレーザーを飛ばし、複雑な法面全体を一気にデータ化し、これを基に様々な計画を立てました。開業までの限られた時間の中で効率的に工事を進めることに注力しました。

NAGANO STATION

## 北陸新幹線開業に向け、同時に進むプロジェクト 信州の玄関口JR長野駅を一新

### 長野駅新駅ビル新築他工事 JV長野駅新駅ビル作業所(※P.21地図⑳)

長野駅の新駅ビル工事は、北陸新幹線金沢延伸に合わせ行われたプロジェクトです。駅前広場整備に合わせ行われるこの建物は善光寺の門をイメージした柱を採用し、長野駅の魅力をよりいっそう引き立てるものとなっています。工事は地中の障害物により着手が2ヶ月遅れましたが、北陸新幹線の開業に間に合わせるために工期を短縮するべく関係者が一丸となって取り組みました。躯体工事では現場作業量を削減するため鉄筋トラス付きデッキの採用や下部作業が同時に施工可能なクイックデッキの使用、最終仕上げ工事では作業員の増強などの工夫により、無事に工期内の竣工を迎えることができました。



善光寺の門をイメージした柱が特徴の長野駅



所長 河合 和彦

### システム式吊り作業フロア『クイックデッキ』を採用

吊り下げ式の仮設作業床であるクイックデッキにより、作業性の向上や同時作業による工期短縮および高所作業時の落下物防止等、安全性の向上を図りました。



鉄建×震災復興

# いち早い復興を合言葉に 地域再生へ向けて一致団結

東日本大震災の影響は多大であり鉄道網は大きな被害を受けました。いち早い復興を合言葉に、東北地方で高台などに鉄道新ルートを建設するプロジェクトを手がけています。また、復興に欠かせない宿泊施設の建設や除染でも数多く実績をあげました。

## 仙石線 復旧 既存高架橋を再利用し、 早期開業をめざす

東北地方太平洋沖地震に伴う災害復旧(仙石線野蒜工区)  
仙石線野蒜作業所



本工事は、JR仙石線陸前大塚～陸前小野間について、東名・野蒜の両駅を含めて、高台にルートを変更し復旧する工事です。既設高架橋は、比較的新しい構造物で、震災による被害も無かったことから、高架橋を切断、かさ上げさせ、勾配を変更して、再利用する工法で行いました。地元からの早期開業の期待に応えることができるよう、1日でも早い完成をめざしました。



工事係  
助川 竜也

既設高架橋の改築は、施工例がほとんど無く、特に勾配を変更することによる接続等、検討項目が多く苦労しましたが、無事完成し達成感を感じています。



既設高架橋の改築施工状況

## 常磐線 復旧 高架橋からトンネルまで、 様々な工種を同時に施工する

東北地方太平洋沖地震に伴う災害復旧(常磐線山下工区1)他  
常磐線山下作業所



本工事は工事区間延長が約4.8km(移設区間の総延長は14.6km)もあり、高架橋区間・明かり区間・トンネル区間と様々な工種が混在し、多種多様な資材・機材の調達など多くの調整が必要です。また、いち早い復旧をめざし、昼夜作業はもちろん厳冬期も適切な養生を行ないながらコンクリート打設作業を続けました。地域の期待に応えるべく開通に向けて鋭意施工中です。



工事係  
北村 智

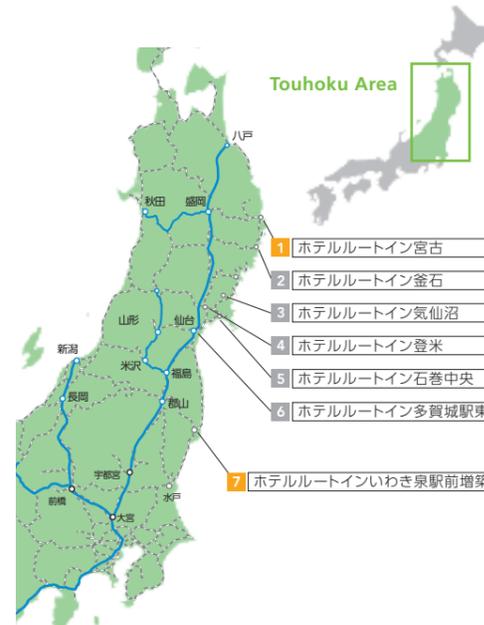
土被りが少なく未固結地山であり施工条件は厳しいものでしたが、トラブルなく貫通することができました。貫通式では達成感を覚え所員で喜びを分かち合いました。



戸花山第2トンネル貫通式

## ホテル新設

# ホテルがなければ復興が遅れる、 東北復興支援ホテル建設プロジェクト



国内外でホテルを運営展開するルートイングループが、震災復興支援事業従事者の宿泊施設不足を解消するため立ち上げたのが復興支援ホテル建設プロジェクトです。当社はそのプロジェクトのほとんどの建築工事を担当させていただきました。被災地域では建設資材、労務者の不足が深刻な状況にあるばかりでなく、被災地域の復興計画も定まらない困難な状況にありました。当社は地元自治体との折衝や計画土地の取りまとめ、および設計に関する様々な提案などの協力をさせていただき、2013年4月に岩手県宮古市での工事着手を皮切りに、2年間で7棟1,320客室を完成させました。



1 ホテルルートイン宮古



7 ホテルルートインいわき駅前増築

## VOICE プロジェクトチームが語る

施工場所が被災中心部の現場が多く、現地に乗り込んだ時は宿泊場所を探すのにも大変苦労しました。工事に着手してからも十分な資材・機材・作業員の確保が難しく、中部や近畿方面から鉄骨材、内装材を取り寄せたり、専門業者や作業員を全国各地から呼び寄せ、仮設の宿泊施設を整備したりと、「いち早い復興」を合言葉に各ホテルの早期完成をめざしてきました。今後も数棟の「復興支援ホテル」が計画されており、まず「(仮称)ホテルルートイン岩沼新築工事(宮城県名取市)」を2015年5月に着工しました。



復興支援プロジェクトチーム

## 除染

# 福島の人々に一刻も早い安心を

郡山市除染委託工事 郡山除染作業所

当社では、2011年3月に発生した福島第一原子力発電所事故に伴う放射線物質汚染地域の除染活動を積極的に行っています。除染作業は、そこに暮らす一人ひとりがお客さまであり、それぞれのご要望に即した対応が必要です。お客さまから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、多くの感謝の言葉をいただきました。



雨樋は高所作業車等を使い、拭き取り作業を行います



住民の方からいただいたお礼の言葉です

## VOICE 現場の声

郡山市の方々には、現在も東日本大震災と原発事故の影響を受けながら、日々の生活を送られています。郡山市の住宅除染は、今年度で最終段階を迎え、現在、当現場では約200名の作業員が除染に当たっています。多くの住民の方々と接するなかで、「誤解のないように確実に伝える」「正しくできているかを確認する」など、コミュニケーションの基本の大切さを感じています。「鉄建さんに除染してもらってよかった」「これで安心して生活できます」と感謝の言葉をいただいた時、地域の方々の役に立っていることを実感しています。



次長 葛谷 靖

# 日本の歴史を後世に残す

歴史的建造物の修復や文化遺産の保存は、永く将来の世代へその姿を継承していくための重要な事業です。当社も保有する技術を投入し全力で挑んでいます。

## 国指定史跡「常磐橋」の修復に挑む

国指定史跡常盤橋門跡常磐橋復旧工事 常磐橋作業所

江戸時代の常磐橋は、奥州街道とつながる江戸城正門付近に位置し、大手門外郭の正面に架かる木橋でした。その後、文明開化期の1877年(明治10年)に、江戸の軟弱な地盤に対する基礎技術と九州の石工の技術を継承した石工によって架け替えられ、大理石の八角形の親柱、唐草の意匠が施された鉄の手摺欄の装飾、日本橋川に架かる2連のアーチなどの印象的なつくりで、近代的石造橋の先駆けとなりました。常磐橋は、都内に現存する最古の石橋(ただし、庭園の石橋は除く)であり、1928年(昭和3年)に国指定史跡常盤橋門跡の一部として文化財指定されました。同時期の建造物には後年世界遺産となった姫路城や、国宝の松本城があります。



1877年当時の常磐橋。奥に見えるのは日本銀行(出典:文化財保存計画協会)

2011年に発生した東日本大震災の影響は都内の史跡へもおよびました。常磐橋も、アーチ状に組み上げられた輪石が天端付近で約30センチ、右岸方向に20センチ変形し、約8センチずれ落ちた輪石もあり、大規模な修理を行うことになりましたが、落橋のおそれもあったことから、最初に橋を下から支える工事を行いました。



修復工事着手前の常磐橋



輪石を支えるためにアーチ状に組み立てられる支保工

次に、解体工事の過程で、6,000個以上の石材の1つ1つを記録することで石橋の現存状態を把握し、それらのデータから復旧に必要な構造上の解析を行った後に、復旧工事を行います。

現在は、解体工事の段階ですが、解体する1石ごとに管理番号をつけ、調書に1石の寸法・特徴を記録した上で、専用の保管場所に保管しています。さらに段階ごとに3次元測量・写真測量を行い、構築当初の状態が復元できるようデータの収集を行いながら解体工事を進めています。

今後も、設計および監理を行う文化財保存計画協会と協議を行いながら、最適な解体と復旧方法を検討し、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。



解体作業が進み輪石だけとなった常磐橋



解体後、管理・保管される石

### 現場の声

国指定史跡である文化財「常磐橋」を解体するにあたり、現存状態への復旧を第一の目的に考え、橋の実態を調査しながら工事を行わなければなりません。石材の1つ1つを丁寧にデータ化しながらの解体作業は根気のいる仕事ですが、石造橋「常磐橋」140年の歴史に汚点を残すことなく、鉄建の名を後世に残せるよう頑張る所存です。



次長 松本 弘

## 古代日本の文化を後世に伝えるキトラ古墳体験学習館

キトラ古墳周辺地区体験学習館新築工事 飛鳥作業所

キトラ古墳は西暦700年頃作られた直径14.5m、高さ約3mの円墳です。被葬者はわかっていませんが、かなりの有力者が埋葬されたと考えられています。内部石室の壁には古代中国の思想に由来する四方の角を司る四神と、獣の頭に人の体を持つ十二支像が描かれており、四神すべてが現存しているものは国内初です。また、その天井には古代中国の夜空と思われる天文図が描かれており、これは東アジア最古の現存例とされています。1983年探査で古墳内部の壁画が発見され、2000年に国の特別史跡に指定されました。



石室内部の玄武像(出典:明日香村教育委員会)

### 明日香村の拠点となる体験学習館

古代飛鳥の中心舞台である明日香村では地区全体を体験的歴史学習の場とし、飛鳥の起点とする計画が進められています。当社が施工中の体験学習館はその中心となるもので、文化財を収め展示する本館と体験学習や飲食施設のある別館で構成されます。建物は周囲の環境に調和するように地下部に建物の機能を集約させ、それぞれの建物は地下の通路で結ばれる構造になっています。



周辺環境と調和した建築施設と屋外施設



本館地下に広がる大空間

### 文化財を水から守る、防水への取り組み

よしず葺き屋根の仮設事務所に透明のパネルを使用した仮囲い、緑色のフェンスなど、作業は景観を損なわないよう配慮しながら進められています。新設する建物は貴重な文化財を後世にわたって保存するため、確実な防水性能が求められます。コンクリートの品質もその一つで、コンクリートを流し込む型枠は合成樹脂でできた透明の型枠を使用し、流し込んだコンクリートが隙間なく充填されている事を確認します。打設後はコンクリートが十分固まるまで、保水材付きのマットで覆い乾燥を防ぎ、十分な湿潤養生を行います。また、漏水の発生しやすいコンクリートの水平打ち継ぎ部には止水板を使用し、打設後の水張り試験で打ち継ぎ部からの漏水がないことを確認しています。



緑化された地上と地下の大空間で構成される別館



景観に配慮されたデザインの本館



透明の型枠でコンクリートの充填を確認



コンクリートの乾燥を防ぐ養生シート

### 現場の声

本工事は飛鳥時代(7世紀末頃)に造営されたと考えられるキトラ古墳のたもとに位置し、完成後は古墳に関する資料や模型を見学できるだけでなく、古墳内にあった壁画を保存・展示します。壁画は国宝級であり、それを後世に残すために収める建物として強固で、保存環境に配慮したものでなくてはなりません。建物の骨格ともいえる躯体の品質は最も重要な管理項目の一つであり、特に保存においての大敵は湿気であるため、地下外壁からの漏水防止対策には細部まで入念な検討を行い施工に努めています。また、この建物は地域と自然に調和するよう屋根や外壁にもこだわりを持って建設しています。



所長 折田 新吾

# たゆみない技術改良で 適用範囲の拡大をめざす

## 超低空頭場所打ち杭工法

### 鉄道駅の改良工事で開発された技術を道路橋の耐震補強工事へ

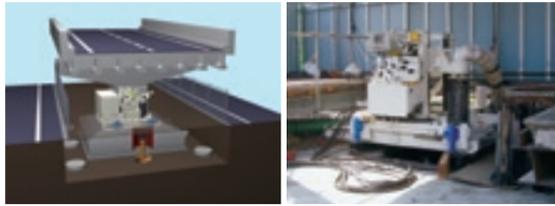
駅改良工事では、狭隘な箇所、商業施設を併設した大型化した駅ビル建設のために、コンパクトで、大口径を施工できる杭掘削機械が求められています。そこで、これらのニーズに応えられるよう開発したのが、超低空頭場所打ち杭工法（以下C-JET18）です。この工法は、当社・東日本旅客鉄道・東亜利根ボーリングの3社による共同開発により、よりコンパクトに大口径杭が施工できるよう技術の粋を集め、営業中のホームの下などから直径3.0mまでの大口径杭の施工を可能としました。

さらに、「C-JET18」の特長を活かし、道路橋の耐震補強等への適用拡大が計画されています。道路高架橋のアプローチ区間は、桁下空頭が小さく、フーチングの拡大に伴う増し杭の施工が困難であり、土留め掘削により施工スペースを確保するなどの余分な仮設工事が必要でした。このような場合にも、「C-JET18」を使用することにより、

桁下空頭が2.5m程度あれば、現在の地盤面からの杭施工が可能となり、余分な仮設工事を省略できます。

#### 工法の特徴

- 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までの大口径施工が可能
- ③ 掘削管理をシステム化
- ④ 信頼の施工実績、鉄道工事で100本以上



道路橋下部への適用事例

施工箇所にコンパクトに収まるマシン

### 開発者の声 適用範囲拡大へ向けて

本工法は機械が非常に軽量・小型でホーム下等でも施工可能でありながら、大口径掘削が可能であるといった特長を有し、駅改良工事を中心に実績を重ねてきました。また、現場の施工ニーズに対応するため、周辺技術の開発も進め、安全かつ高品質な杭施工を実現しています。今後は、道路橋や送電鉄塔などの重要構造物の耐震補強工事への適応分野の拡大を図るために、本工法の特長を積極的にアピールしていきたいと思っております。



土木本部 土木技術部 高山 真揮

## 地盤切削JES工法

### 実績のあるアンダーパス工法のさらなる改良による安全性の追求

当社が開発した非開削のアンダーパス工法であるHEP&JES工法は、導入から13年余りが経過し、全国各所で130件の実績を積み重ねてきました。しかし、上部交通を確保しながらその直下で施工する非開削工法では、エレメント掘進中に出現する支障物等が路面に影響を与えることが懸念されます。そのため、鉄道であれば、列車が運行しない夜間時間帯に施工を行うことが一般的でした。

地盤切削JES工法は、エレメント先端の刃口上面に設置した地盤切削ワイヤーにより、支障物が混在する地盤を切

削しながら、刃口を土中に入入していきます。これにより地盤の沈下を抑制しながら、また支障物が出現した場合もワイヤで必要部分を切断し、刃口内部で撤去することで、路面に影響を与えることなく、エレメントを掘進することを可

#### 工法の特徴

- ① 支障物をワイヤーで切削し、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

能にしました。

圏央道（首都圏中央連絡自動車道）とJR高崎線の交差箇所である桶川・北本間二ツ家ご道橋では、この地盤切削JES工法を採用し、線路下の土被り約1.4mの上床版の施工を当初計画の10ヶ月から5ヶ月に短縮し、工法の有効性を実証しました。



桶川・北本間二ツ家ご道橋での施工状況

地盤切削ワイヤーで切断された転石施工状況

### 開発者の声 工法改良への取り組み

この工法は、多くの実績があるHEP&JES工法の改良ということで、開発当初より、従来の施工実績を細かく分析し、課題・問題点の抽出から、対策案を立案・検討し、要素試験や実証試験を繰り返し、現在の切削機構を開発しました。二ツ家ご道橋での初めての施工適用においても、施工中の課題に対応しながら、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ました。今後は、実施工を積み重ねる中でより施工時の安全性を向上できるよう、取り組んでいきます。



土木本部 土木技術部 岩沢 理恵

## AWAT(あわっと)工法

### —あと施工部分スリット工法—

既存建築物の耐震補強工法として、地震時に建物全体が破壊されないよう壁と柱との間に隙間（構造スリット）を設けることで耐震性能を改善する方法があります。

構造スリットの形状には、壁の一部を残す“部分スリット”と、壁を貫通させる“完全スリット”の2種類があります。当社が開発した「あと施工部分スリット工法（AWAT工法）」は、窓まわり下の腰壁・窓まわり上の垂れ壁についても耐震性能が認められ、公的機関の評価を受けました。

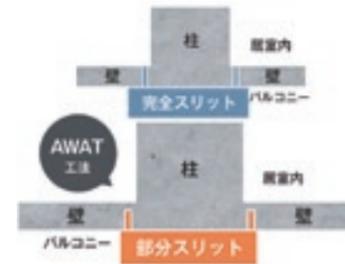
「AWAT工法」の特長は、水の代わりにあわ（泡溶液）を用い、壁に部分スリットを形成する点です。あわ（泡溶液）を用いることで、切断の際に発生する排水も少なく、さらに

騒音・振動・粉塵も低減されます。また、部分スリットとすることで、内部への漏水が防止されます。

現在、「AWAT工法研究会」を立ち上げ、官公庁・民間に問わず、耐震改修工事への施工実績を上げております。

#### 工法の特徴

- ① 部分スリットで完全スリットと同等の耐震性能
- ② 泡の使用で漏水・騒音・振動・粉塵を抑制
- ③ 住まいながらでも施工可能



コアドリル工法

ウォールソー工法

### 開発者の声 実績と改良を積み重ねて

本工法は、耐震改修工事の問題となる騒音・振動・粉塵を解決し、住まいながらでも施工可能な耐震補強方法として開発されました。本工法が一般評定を取得した後にご採用いただいたお客さまからは、住まいながらの漏水・振動・粉塵等のクレームも無く、高い評価が得られ、開発者として自信を深めております。今後も、従来の切削技術に改良を加え、さらに有効な工法となるように技術開発を継続していきます。



建築本部 建築技術部 上原 誠

Civil Engineering  
土木

|        |       |        |      |      |
|--------|-------|--------|------|------|
| 鉄道     | 新幹線   | 橋梁・高架橋 | トンネル | シールド |
| アンダーパス | 耐震・防災 | 維持管理   | ダム   | 宅地造成 |



北海道新幹線、  
第2外黒山トンネル

北海道新幹線新青森～新函館北斗間のうち、青森県外ヶ浜町のトンネル818mを含む工事延長L=1,840m区間を施工しました。積雪の多い寒冷地で厳しい工期でした。



能越道 城山高架橋上部その2工事

能越自動車道を構成する七尾氷見道路の七尾城山IC付近で橋長654.0mの高架橋上部工事のうち345.5mを施工しました。



那智勝浦道路 湯川第三トンネル工事

新宮市および那智勝浦町における交通混雑解消、災害時の代替機能確保が目的の那智勝浦道路のうち、湯川第三トンネルL=102mを含む266m区間を施工しました。



広島・横川間新駅新設他工事

JR山陽本線広島駅～横川間に新交通システム(アストラムライン)に連結する新駅を設置することにより広島市中心部へのアクセス・利便性の向上が図られました。



常磐自動車道 新地工事

常磐自動車道の工区延長4,250m、切盛土工約790,000㎡におよぶ大規模土工工事です。JR常磐線が震災により不通となっている区間で早期開通が期待されていました。

Architecture  
建築

|          |        |      |        |      |
|----------|--------|------|--------|------|
| 駅舎・駅改良   | 公共施設   | 学校   | 医療福祉施設 | 住宅   |
| ホテル・宿泊施設 | オフィスビル | 商業施設 | スポーツ施設 | 研究施設 |



淑徳与野高校校舎  
建設工事

高等学校の新校舎建設工事です。地中熱を利用した冷暖房システムを採用し、生徒にとって優しく学びやすい環境を提供できるよう様々な工夫を施しています。



千葉ビル新築工事

民間企業発注の事務所兼研修所の建物です。意匠性と機能性を兼ね備えたビルとなっています。



岡山運輸支局建築工事

岡山リサーチパーク(県営工業団地)内への移転新築です。県内の運輸事務手続きを行う庁舎棟と自動車検査(車検)を行う検査場の建設工事です。



船橋市習志野台1丁目計画新築工事

土地の有効活用として計画された介護付有料老人ホームです。ご入居者の方に安心してお住まいいただけるように数多くの工夫がなされています。



JR吉祥寺駅改良工事

住みたい街ナンバーワンの吉祥寺。乗降客も多い既存のターミナル駅をそのまま利用しながら行われた吉祥寺駅舎の改良工事です。

# 財務ハイライト(連結)

## 経営成績

単位:百万円

|                  | 2010年度<br>第70期 | 2011年度<br>第71期 | 2012年度<br>第72期 | 2013年度<br>第73期 | 2014年度<br>第74期 |
|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 受注高              | 135,205        | 114,990        | 135,890        | 162,842        | 193,353        |
| 売上高              | 130,831        | 130,431        | 126,609        | 137,281        | 150,672        |
| 営業利益             | 2,063          | 1,323          | △640           | 2,512          | 2,770          |
| 売上高営業利益率(%)      | 1.6            | 1.0            | △0.5           | 1.8            | 1.8            |
| 経常利益             | 1,938          | 1,393          | △871           | 2,049          | 3,619          |
| 当期純利益            | 1,486          | △110           | △1,234         | 1,250          | 1,467          |
| 総資産              | 152,763        | 150,614        | 162,082        | 166,426        | 181,367        |
| 純資産              | 30,501         | 31,339         | 34,580         | 36,138         | 44,505         |
| 自己資本比率(%)        | 19.7           | 20.6           | 21.1           | 21.5           | 24.3           |
| 1株当たり当期純利益(円)    | 9.52           | △0.71          | △7.91          | 8.01           | 9.40           |
| 1株当たり純資産額(円)     | 193.17         | 198.46         | 219.17         | 229.00         | 282.48         |
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | △834           | 6,120          | △7,982         | 1,876          | △1,648         |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | 329            | 251            | △387           | △319           | △3,503         |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | △2,559         | △3,007         | 2,193          | △310           | 1,394          |

## セグメント別売上高

単位:百万円

|       | 2010年度<br>第70期 | 2011年度<br>第71期 | 2012年度<br>第72期 | 2013年度<br>第73期 | 2014年度<br>第74期 |
|-------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 土木事業  | 68,449         | 64,957         | 58,146         | 65,974         | 81,401         |
| 建築事業  | 59,441         | 63,132         | 66,662         | 68,865         | 66,913         |
| 不動産事業 | 2,131          | 1,695          | 1,148          | 1,459          | 1,093          |
| その他   | 809            | 646            | 652            | 983            | 1,262          |
| 合計    | 130,831        | 130,431        | 126,609        | 137,281        | 150,672        |

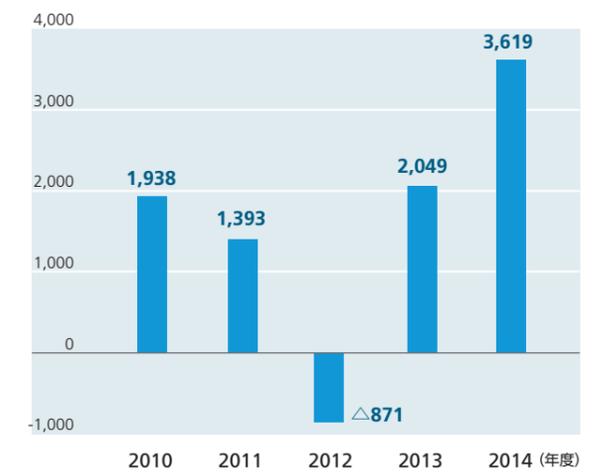
## 受注高/売上高

(億円)



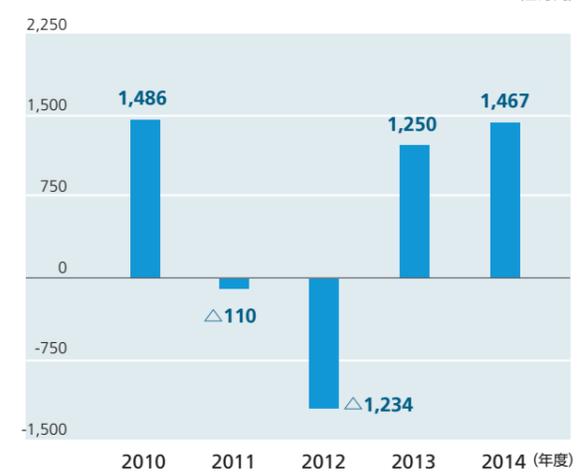
## 経常利益

(百万円)



## 当期純利益

(百万円)



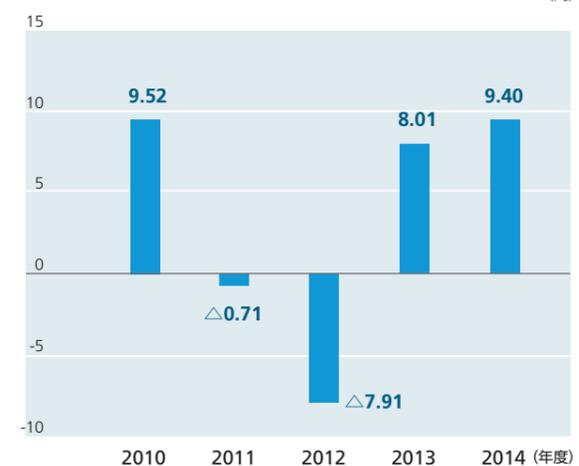
## 総資産/純資産/自己資本比率

(百万円/%)



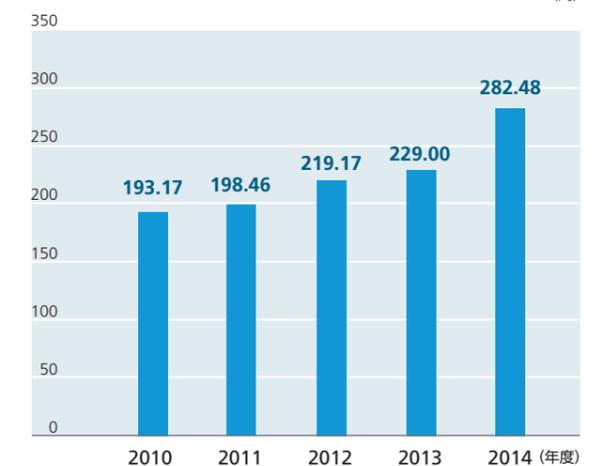
## 1株当たり当期純利益

(円)



## 1株当たり純資産額

(円)



## 取締役・監査役紹介



代表取締役会長 橋口 誠之

2008年6月 当社代表取締役社長  
2014年6月 当社代表取締役会長



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



代表取締役 山崎 幹彦

2008年6月 当社執行役員経営戦略室副室長兼  
経営企画部長兼内部統制部長  
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  
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



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



取締役 大和 修二

2006年6月 当社執行役員土木本部副本部長(全般)兼  
土木企画部長  
2011年4月 当社常務執行役員東北支店長  
2013年6月 当社取締役常務執行役員土木本部長  
2015年4月 当社取締役専務執行役員土木本部長



取締役 相越 信秀

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 柳下 哲

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  
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



取締役(非常勤) 浅見 郁樹

1982年4月 日本国有鉄道入社  
2014年6月 東日本旅客鉄道株式会社  
執行役員大宮支社長  
2015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  
現在に至る  
2015年6月 当社取締役



常勤監査役 小林 仁

1976年4月 当社入社  
2006年6月 当社管理本部人事部長  
2010年4月 当社管理本部経理部長  
2013年6月 当社常勤監査役



常勤監査役 長村 雅美

1976年4月 東鉄工業株式会社入社  
2001年4月 同 横浜支店品質管理部長  
2008年10月 同 内部統制本部品質環境マネジメント部長  
2013年6月 当社常勤監査役



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  
2004年6月 当社監査役

## 鉄建グループについて

### 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 1,559名(2015年3月31日現在)  
建設業許可: 国土交通大臣許可(特24)第1220号  
測量: 国土交通大臣登録(3)-29134号  
登録 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 〒101-8366 東京都千代田区三崎町2-5-3  
Tel.03-3221-2152
- 建設技術総合センター 〒286-0825 千葉県成田市新泉9-1  
Tel.0476-36-2371
- 札幌支店 〒060-0005 北海道札幌市中央区北5条西2-5  
JRタワーオフィスプラザさっぽろ  
Tel.011-222-6211
- 東北支店 〒980-0014 宮城県仙台市青葉区本町1-12-7 三共仙台ビル  
Tel.022-264-1322
- 関東支店 〒330-0854 埼玉県さいたま市大宮区桜木町1-11-7 東通ビル  
Tel.048-647-6311
- 北陸支店 〒950-0903 新潟県新潟市中央区春日町6-5  
Tel.025-245-2291
- 東京支店 〒101-8366 東京都千代田区三崎町2-5-3  
Tel.03-3221-2235
- 東京鉄道支店 〒101-8366 東京都千代田区三崎町2-5-3  
Tel.03-3221-2365
- 東関東支店 〒260-0031 千葉県千葉市中央区新千葉1-7-3 CSB新千葉ビル  
Tel.043-243-3111
- 横浜支店 〒231-8577 神奈川県横浜市中区不老町2-9-2 DPM不老町ビル  
Tel.045-664-2211
- 名古屋支店 〒450-6036 愛知県名古屋市中村区名駅1-1-4  
JRセントラルタワーズ  
Tel.052-581-9225
- 大阪支店 〒530-0003 大阪府大阪市北区堂島1-5-17 堂島グランドビル  
Tel.06-6343-5581
- 広島支店 〒732-0057 広島県広島市東区二葉の里1-1-68 広島パレスビル  
Tel.082-262-0141
- 九州支店 〒810-0062 福岡県福岡市中央区荒戸2-1-5 大濠公園ビル  
Tel.092-736-5115
- 営業所 盛岡・秋田・水戸・富山・四国・熊本・沖縄
- 海外事務所 ジャカルタ・台北・タイ・ハノイ・ヤンゴン

### グループ会社紹介

#### テッケン興産株式会社

当社は、1956年「千代田共栄株式会社」の社名にて建設資機材の販売・布団の賃貸・保険の代理店業務を行う商社として設立され、1990年に「パレス不動産株式会社」との合併を機に社名を「テッケン興産株式会社」としました。2004年に「株式会社テッケンスポーツ」を吸収合併し、現在、建設資機材の販売をはじめ、不動産賃貸管理、保険代理店業、警備業、人材派遣業(鉄道技術者・一般人材)、スポーツ施設運営と多岐にわたる企業活動を行っています。今後ともお客さまから「信頼され」、当社もその「信頼にこたえる」ことをさらに突き詰めて、鉄建グループの一員として歩んでいきます。



<http://tkusan.com/>

#### 株式会社ジェイテック

当社は、アンダーパス工法であるHEP&JES工法の専門工事会社として鉄建建設、ジェイアール東日本コンサルタンツ、東鉄工業の共同出資の下、1998年6月に設立されました。本工法の施工範囲は鉄道下、高速道路や歩道、水路と多岐にわたっており、路線下横断構造物を安全、高品質、経済的に提供する独自の歩みを続けています。また、小断面アンダーパス工法のCOMPASS工法は、多くの要求に対応できるパリエーションを兼ね備えています。当社では、中核事業のアンダーパス工事以外にも、先端プレロード場所打ち杭工法、エコリチャージといった工法も保有しており、ニーズに対応しています。これからも新たな技術にチャレンジし、継続的な成長をめざしていきます。



<http://www.j-t-e-c.co.jp/>

#### コーポレートレポートの内容と記述対象部門

当社のコーポレートレポートは、事業活動をわかりやすくお伝えするとともに、重要なコミュニケーションツールとなることを目標に編集しています。本レポートは2014年4月1日から2015年3月31日の活動内容を中心に記載しています。ただし、一部前後の活動内容を含めて記載しています。また、記述対象部門は海外事業部を含む本社および国内各支店での活動、グループ会社を対象としています。

#### 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ます。

<http://www.tekken.co.jp/>