



鉄 建

受け継がれた技術、これからの未来へ



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。



2014

Corporate Report
コーポレートレポート

平成26年9月発行



鉄建は昭和19年2月1日に鐵道建設興業株式会社として設立され、
鐵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、「信用と技術」を基本としてお客さまをはじめとした
ステークホルダーとの信頼関係を築いています。
今後もトータルな技術力を基盤とした経営を推進し、お客さまの信頼にこたえてまいります。

経営理念

わが社は信用と技術を基本として
安全で機能的な人間味あふれる環境を提供し
会社の成長と従業員の福祉の増進をはかり
社会の繁栄に貢献する

めざす企業の姿

私たちは

- ◎お客さまに喜んでいただける企業をめざします
- ◎社会に貢献できる企業をめざします
- ◎家族に誇れる働きがいのある企業をめざします

当社は、平成26年2月1日に創立70周年を迎えました。これもひとえに、
株主さま、お客さま、協力会社の方々をはじめ多くの皆さまからのご支援
とご愛顧の賜物と厚く御礼を申し上げます。



創立70周年を記念して記念ロゴマークを作成しました

当社は、社章にもある青色と赤色が会社のイメージカラーとなっておりますので、ロゴマーク全体を青色と赤色で構成しました。
また全体的な構成は「企業価値の創造、さらなる広がり」をイメージして作成し、さらに70の「0」は水の波紋をイメージしており、これからの広がり、やさしさ、環境保全などが感じられるように作成してあります。

編集方針

当社はこれまで「会社案内」と、企業活動が社会に与える影響やどのように社会的責任を果たしているかという観点で「CSR報告書」をそれぞれ発行してまいりましたが、平成25年度より、当社の事業活動全体をステークホルダーの皆さまにご理解いただくために、「会社案内」と「CSR報告書」を統合し、「コーポレートレポート」として発行しています。
「コーポレートレポート」の構成は、当社が「めざす企業の姿」に向けた力強いトップメッセージを皮切りに、当社が担当している建設プロジェクトを、「現場のチカラ」と題した特集の中でご紹介しています。

後半では、当社の「めざす企業の姿」である「お客さまに喜んでいただける企業」「社会に貢献できる企業」「家族に誇れる働きがいのある企業」をキーワードに活動内容を整理し、当社の取組内容をわかり易く説明しています。

本レポートを通じて、ステークホルダーの皆さまに、当社の事業活動を幅広くお伝えしていくとともに、今後もさらに充実した事業活動を行なっていくよう努めてまいります。皆さまからの貴重なご意見・ご感想をいただければ幸いです。

コーポレートレポートの内容

本レポートは、平成25年4月1日から平成26年3月31日までの活動内容について記載しています。ただし、一部の記事については、対象期間外の情報も含まれています。

記述の対象部門

当社の全部門を中心に記載しています。ただし、経営成績等の一部の記事については、グループ企業であるテックン興産株式会社と株式会社ジェイテックの情報も含まれています。

お問い合わせ

鉄建建設株式会社 管理本部 総務人事部
TEL 03-3221-2152 FAX 03-3264-2913
E-Mailの場合は、下記ホームページからお願いします。
<http://www.tekken.co.jp/>

表紙について

当社施工のJR新橋駅「大屋根新設」の様子を撮影しました。

INDEX 鉄建コーポレートレポート2014

1 めざす企業の姿
編集方針
表紙について

3 トップメッセージ
社会に貢献する企業で
ありつづけるために

5 財務ハイライト

特集 現場のチカラ

受け継がれた技術、これからの未来へ

7 01 鉄道 新橋駅改良
JR新橋駅の全面改良工事を施工
現代的な駅へと生まれ変わります

9 02 土木 福島ジャンクション
地域再生に貢献
難局を乗り越え、復興への絆をつなぐ

11 03 建築 YOKOSUKA Liberty Cove House
地上17階、地下1階のSRC造を
JRトンネル直上に建設

13 作品紹介 —鉄道・土木・建築— /鉄建建設70年の軌跡

17 コーポレート・ガバナンス

19 労働安全衛生マネジメント

めざす企業の姿の実現のために

お客さまに喜んでいただける
企業をめざして

- 21 「お客さま第一主義」に徹した事業活動
- 23 市場のニーズを捉えた技術開発

社会に貢献できる
企業をめざして

- 25 環境問題に深く関わる建設業の社会的責任
- 27 社会との双方向コミュニケーションを大切に

家族に誇れる働きがいのある
企業をめざして

- 29 働きやすい職場づくりをめざして
- 31 次世代を担う人材育成への取組

33 鉄建グループについて

34 会社のあゆみ

社会に貢献する企業で ありつづけるために —CSRを推進しています—



代表取締役 社長

林 康雄

建設業界を取り巻く環境は、公共建設投資が震災復興関連を中心に増加傾向にあり、消費等内需を中心とした景気回復の動きと併せ、東京オリンピックが開催される2020年ごろまでは、比較的好環境が続くものと思われます。しかしながら、建設資機材の高騰、建設労働者不足といった懸念材料も顕在化しております。

当社は創立以来、鉄道をはじめとする交通インフラを中核として、全国で様々なプロジェクトに取り組み、社会に貢献してまいりました。

当社の経営成績は、おかげさまでステークホルダーの皆さまからの厚い信頼と全社員懸命の努力により、一昨年度の赤字から一転、昨年度は黒字への回復を果たすことができました。今後当社としては、再び到来するであろう、国内の厳しい建設業界の環境にあっても耐え抜いていけるように様々な課題の解決を図り、企業としての基礎体力を養っておく必要があります。当社は、

**わが社は信用と技術を基本として
安全で機能的な人間味あふれる環境を提供し
会社の成長と従業員の福祉の増進をはかり
社会の繁栄に貢献する**

を経営理念に掲げ、その実現のために、安全、品質、環境への取組を通じて社会に貢献する企業であり続けてまいります。

おかげさまで、本年2月に当社は創立70周年を迎えることができました。これからも、「信用と技術」を基本として、未来に向かって、積極的にチャレンジ精神をもって社業の発展に努めてまいり所存です。

Q 「中期経営計画」 最終年度に向けて

A 当社は、平成24年3月に「中期経営計画 2012～2014—変革への挑戦—」を策定し、

- 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

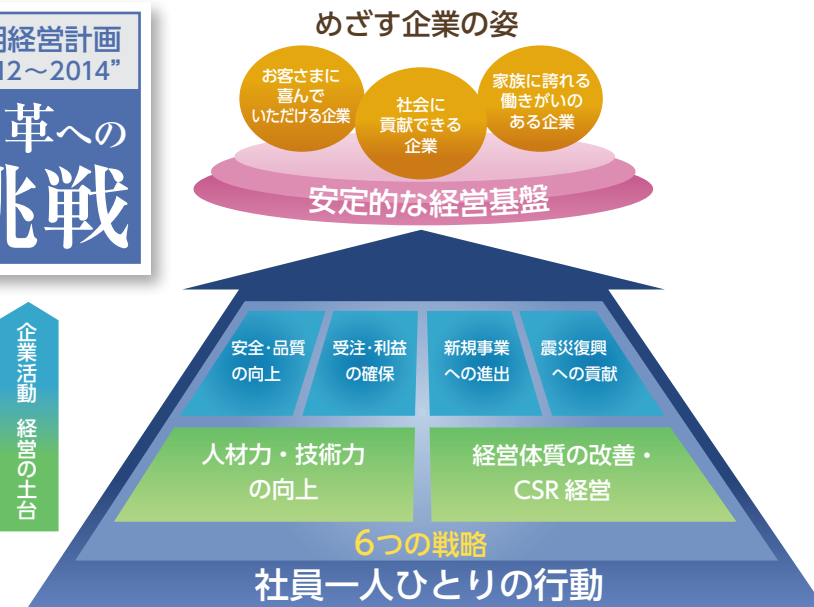
を「めざす企業の姿」として掲げ、その実現のために6つの戦略を具体化し、様々な取組を実施しています。今年度は、世の中の潮流の変化に対応しつつ、その最

終年度として「安定的な経営基盤の確立」をめざし、次年度以降への新たな飛躍に向けた転換点として次の4つの施策を重点に推進してまいります。

- 1) 川崎事故を教訓にした安全対策に全社を挙げて取り組むとともに、重大事故・事象の再発防止の取組を強化し、お客さまの信頼を回復する
- 2) 工事利益を確保し、会社の財務体質を強化する
- 3) 鉄建グループ全体で人材力を向上させるとともに、技術力の向上に向けたたゆみない努力を継続する
- 4) 仕事の見直しと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

中期経営計画
“2012～2014”
変革への
挑戦

企業活動
経営の土台



Q 安全の見直しについて

A 当社が、安定的な経営基盤を構築し、社会に貢献する企業であり続けるためには、あらゆるステークホルダーの皆さまからの信頼が第一です。

しかしながら、本年2月23日に、当社の中核を担う鉄道建設分野である川崎駅改良工事におきまして、列車の脱線事故を発生させてしまいました。お怪我をされた方、発注元であるJR東日本さまはもとより、鉄道をご利用の多くのお客さまに多大なご迷惑をお掛け致しました。深くお詫び申し上げます。今後、このような重大事故を二度と発生させないよう、安全に対する取組を抜本的に見直し、安全度のさらなる向上に向け全力で取り組みます。

具体的には、川崎事故における問題点を踏まえ、鉄道工事における手続きやルールを徹底すること、そして鉄道安全に関する体制を強化します。また、労災事故や第三者災害など繰り返してはならない事象の再発防止を徹底し、事故によって損なわれた皆さま方からの信頼の回復に努めてまいります。

Q 業績向上に向けた 施策について

A 当社を取り巻く経営環境、特に建設業界の動向は、ここしばらくは比較的好環境が続くものと思われます。しかしながら、建設資機材の高騰、

建設技術者・建設労働者の不足といった懸念材料も顕在化してきており、今後の事業計画の障害となるおそれがあります。このような中、当社は鉄道会社との連携をさらに深め、新たな分野・新たな顧客の開拓に向け営業力を強化します。それには、しっかりと原価算出を基に積極的選別受注を浸透させ、資材集中購買の拡大や協力業者との連携により購買力・価格競争力をより一層強化することが必要であり、その結果として、工事利益の確保に総力を結集してまいります。

Q 技術戦略について

A 当社は、「技術開発力」や技術による「現場支援力」の向上を大切な施策と位置づけ、エンジニアリング力を強化してまいります。また、HEP&JES工法や超低空頭場所打ち杭工法等、鉄道分野の得意技術に磨きをかけ、さらに施設維持管理への補修補強技術、耐震改修技術である「あと施工部分スリット工法」等、保有技術を活かした事業への取組も今後、一層推進します。

人材力の強化として、教育研修の見直し・強化を図り、若手社員の登用、人材育成を重点的に推進し、建設会社の根幹である技術力の向上に努めてまいります。

また、長期的展望の下に、技術力を背景に海外事業も積極的に展開してまいります。

平成26年9月

財務ハイライト

連結経営成績

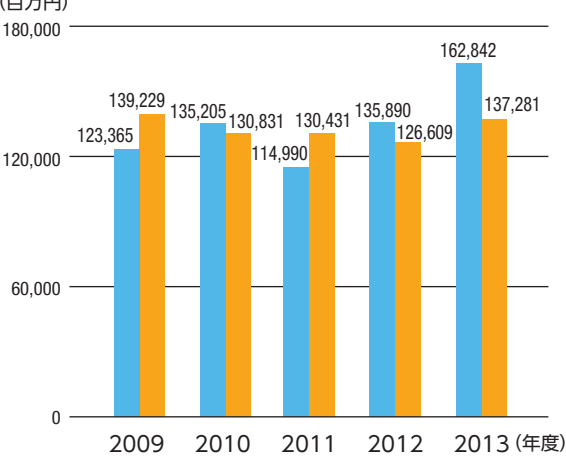
	2009年度 第69期	2010年度 第70期	2011年度 第71期	2012年度 第72期	2013年度 第73期
受注高	123,365	135,205	114,990	135,890	162,842
売上高	139,229	130,831	130,431	126,609	137,281
営業利益	2,158	2,063	1,323	△640	2,512
売上高営業利益率(%)	1.6	1.6	1.0	△0.5	1.8
経常利益	1,843	1,938	1,393	△871	2,049
当期純利益	1,083	1,486	△110	△1,234	1,250
総資産	154,527	152,763	150,614	162,082	166,426
純資産	30,914	30,501	31,339	34,580	36,138
自己資本比率(%)	19.8	19.7	20.6	21.1	21.5
1株当たり当期純利益(円)	6.94	9.52	△0.71	△7.91	8.01
1株当たり純資産額(円)	195.96	193.17	198.46	219.17	229.00
営業活動によるキャッシュ・フロー	2,642	△834	6,120	△7,982	1,876
投資活動によるキャッシュ・フロー	△622	329	251	△387	△319
財務活動によるキャッシュ・フロー	△2,163	△2,559	△3,007	2,193	△310

セグメント別売上高(連結)

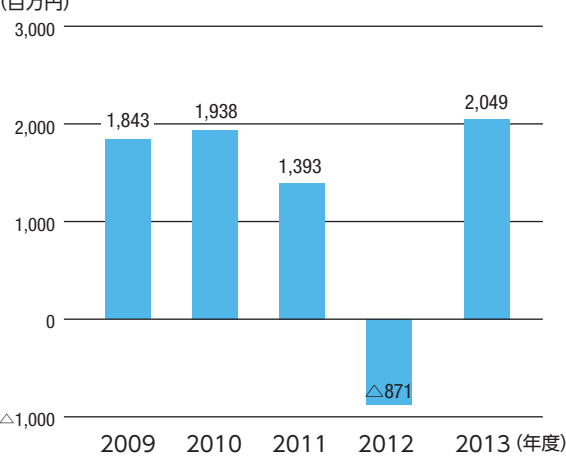
	2009年度 第69期	2010年度* 第70期	2011年度 第71期	2012年度 第72期	2013年度 第73期
土木事業	72,331	68,449	64,957	58,146	65,974
建築事業	63,871	59,441	63,132	66,662	68,865
不動産事業	—	2,131	1,695	1,148	1,459
兼業事業	2,020	—	—	—	—
その他	1,006	809	646	652	983
合計	139,229	130,831	130,431	126,609	137,281

※第70期より報告セグメントを変更しました。また、セグメント間の取引については相殺消去しています。

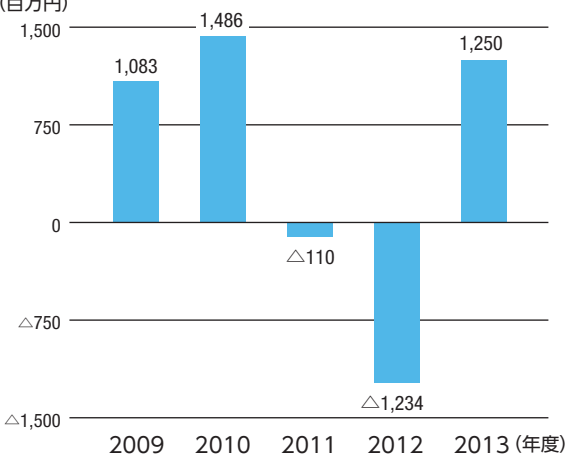
受注高 売上高



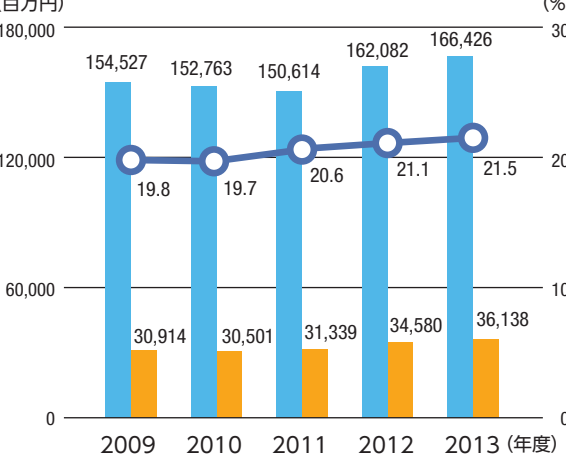
経常利益



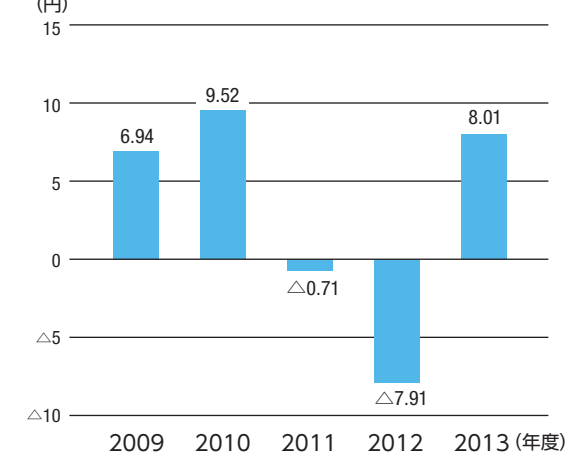
当期純利益



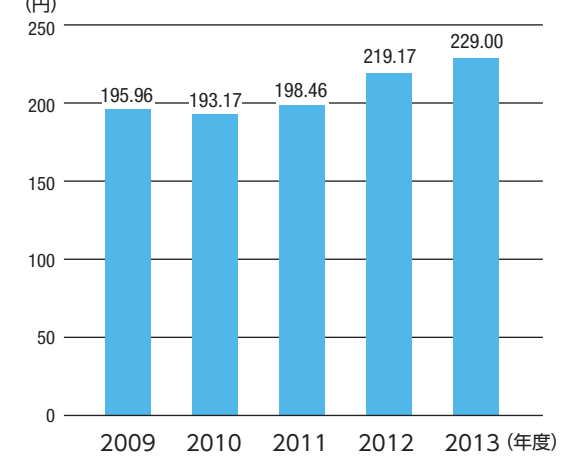
総資産 純資産 自己資本比率



1株当たり当期純利益



1株当たり純資産額



JR新橋駅の全面改良工事を施工 現代的な駅へと生まれ変わります

鉄道発祥の駅をより魅力的な駅に

新橋駅改良

その1～その3(土木・建築)

新橋はサラリーマンの街として知られ、朝と夕方にはあふれんばかりの人に圧倒されます。その中心であるJR新橋駅は鉄道発祥の駅でもあり、1日の乗降客は約25万人と、JR東日本を代表する駅のひとつです。

しかしながら、駅構造物の老朽化が進んでおり、例えば、レンガアーチ高架橋(烏森町高架橋)は明治41年～大正3年頃に施工されたもので約100年が経過。これを今回当社の施工により全面改良します。また、東海道線鉄筋コンクリート高架橋についても、昭和11年～17年頃に施工されたもので約70年が経過し、鋼板巻き立て補強により耐震性能を確保します。その他、コンコース改良、上野東京ライン開業に合わせての東海道線ホームの拡幅工事、システムトラスの大屋根新設等を行い、現代的な駅へと生まれ変わります。

プロジェクト
の歩み

その1

平成22.7～平成26.1
東海道線ホーム拡幅、
耐震補強 他

その2

平成22.12～平成33.1
大屋根下部工、
高架下駅本屋 他

その3

平成24.1～平成33.1
レンガアーチ高架橋
撤去、改良 他



南北コンコースの 一体化と拡張

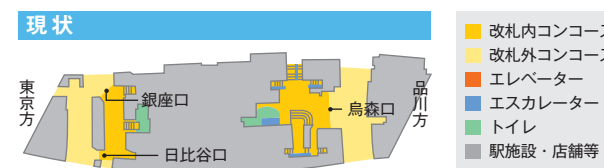
商業店舗、駅施設がコンコース中央に配置されて、南北間の行き来ができない状態でしたが、店舗撤去及び駅施設の移転を行い、さらにレンガアーチ高架橋をSRC高架橋に改築することで、南北コンコースの一体化及び拡張を行います。



レンガアーチ高架橋撤去



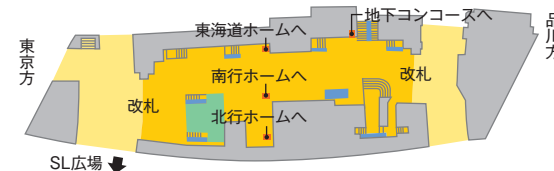
SRC高架橋改築



改良計画

南北のコンコースを一体化し拡張すると共に、各ホーム・コンコース及び地上・地下を結ぶエレベーターを整備します。また、合わせて高架橋の耐震対策を行います。

※上記以外に、地下コンコースと横須賀ホームを結ぶエレベーターを整備します。



上家改築

老朽化した各ホーム上の上家の改築を行います。既存の上家より高い位置に、新橋駅の3ホームすべてを覆う大上家を設置します。



大上家設置前



大上家設置後

現場レポート

土建融合の体制づくり



昭和40年代当時の資料

当現場は土建融合であり、「土木」と「建築」が協力しなければ工事が円滑に進まないため、現場事務所もワンフロアにして互いの情報の風通しを良くするよう日頃から心がけています。新橋駅と鉄建との歴史は長く、昭和40年代にまでさかのぼります。これまでに数多くの諸先輩方が新橋駅の工事に携わってきましたが、全面的な改修は今回が初めてとなります。本工事のような大屋根の施策は珍しく、発注者から「難易度の高い施工」と位置づけられ、スライド施工の際には工事区の方が必ず立会いに来られます。他にも当社のインターンシップや新入社員研修において見学に来たり等、社外・社内を問わず見学会の多い現場となっています。



昭和40年代当時の現場



東京鉄道支店
新橋駅作業所

所長

長橋 潤

東京鉄道支店
新橋駅建築作業所

所長

山根 典生

地域再生に貢献 難局を乗り越え、復興への絆をつなぐ

福島再生への歩み

福島ジャンクション

交通規制を最小限に抑えた施工方法を採用

「福島ジャンクション」は、東北自動車道と現在整備を進めている東北中央自動車道を福島市内で接続する工事で、東北自動車道福島西インターチェンジと福島飯坂インターチェンジの間に位置しています。

これにより、南東北における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替及び迂回等のネットワーク機能の強化を担う路線となります。

また、1日の交通量は約50,000台であり、工事施工時には東北自動車道本線の車線規制を伴うため、『利用するお客さまの交通の安全を確保する』という大きな使命があります。



安全・安心をめざして 施工を行っています

東北縦貫自動車道本線近接施工

本線近接の土留め工事は交通を阻害する規制を行わず、走行車両への影響がない施工方法を駆使して『安全第一』を最優先に施工を行いました。



本線近接工事状況



本線近接工事全景

防塵対策

施工場所は、冬から春にかけて吾妻連峰からの『吾妻おろし』という季節風が吹くため、盛土施工時の砂塵の飛散防止を目的として、全施工区域に亘り防塵ネットを設置しました。



防塵ネット設置状況

地域の皆さまとの コミュニケーションを 大切にしています

コミュニケーション看板の設置

地域の皆さまのご意見・ご要望をいただくため、現場入口にホワイトボードを設置して、様々な書きこみや、激励をいただいています。



看板設置状況



コミュニケーション看板

現場レポート

現場見学会を開催

地域の皆さま、福島市の技術系若手職員、福島県内の高校生などからご要望をいただき、現場見学会を随時開催しました。コンセプトは『建設現場を見て体験できる見学会』で、品質管理などを体験していただきました。未来の技術者となる工業高校の皆さんには、実際の構造物・計測器を使って「鉄筋のかぶり検査」を実演してもらいました。



鉄筋かぶり測定体験



地元見学会

『人との出会い・絆』を大切にしています

福島ジャンクション工事は、東日本大震災発生の半年後に発注され、空間線量が懸念される中でスタートしました。福島市・東日本高速道路㈱のご指導のもと除染類似作業から着手し、地元の皆さまの工事に対する「不安」が徐々に「信用」へと変わり、本体工事への着手となりました。福島全域で実施されている除染作業、東北における復興工事増大による技能労働者・資機材の不足など社会情勢に翻弄されていますが、「人との出会い・絆」の大切さを痛感し、皆さまに支えられながら工事を進めています。所員一同、地元の皆さまへの感謝の気持ちを込め、末永く使っていただける構造物を構築しています。

プロジェクトの歩み	平成23.10	平成24.3	平成24.4	平成24.11	平成25.5	平成26.8
	着手	除染作業開始	側道工事開始	構造物構築工事開始	本線拡幅工事開始	竣工予定

東北支店
福島JCT作業所

所長 須志田 藤雄

地上17階、地下1階のSRC造を JRトンネル直上に建設

JRトンネルの上部に建設する大型共同住宅

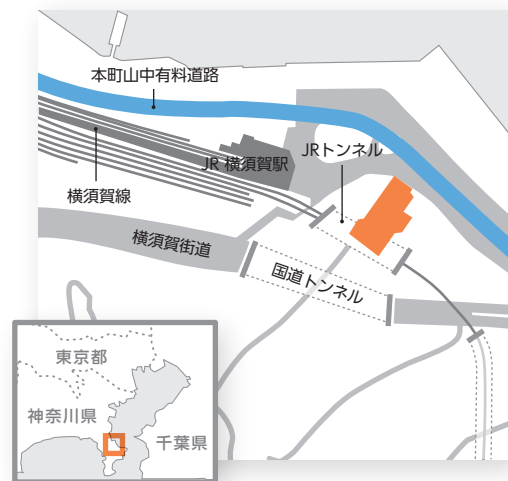
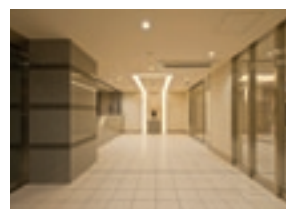
YOKOSUKA Liberty Cove House

急峻な傾斜、トンネル上部に建設する特殊工法の採用

当物件は、神奈川県横須賀市の横須賀港に面した景観豊かな場所にありながら、JR横須賀駅から徒歩1分という利便性にも恵まれた立地となっています。

しかしながら施工に関しては、急傾斜な山の造成、狭隘な敷地、隣接する民家、鉄道トンネルの上部、残された多数の防空壕など、非常に難易度の高い工事となりました。しかも、戦前に施工されたトンネルは老朽化も進み、随時補修が行われているような状況でした。

今回の施工にあたっては、トンネルへの影響を最大限配慮し、全工事期間中、トンネル内部に沈下・傾斜・ひずみ計を設置し、また、トンネル横での地下工事においては、山留にも自動計測器を設置し、細心の注意を払い施工を行いました。



土・建一体の取組

敷地は急傾斜のため、当初予定していた機械搬入ができず、工法の変更が必要でした。それに伴う技術的な検討において、本・支店土木部の協力のもと、ソイルネイリング工法を採用し、1ヶ月の工期短縮及びコストダウンにつなげました。また、急傾斜の造成、多数ある開発擁壁施工に対しても、土木社員の配置等、土木部の協力を得て工事にあたりました。



急傾斜の造成



JRトンネル



大型共同住宅をJRトンネル上部に施工

特殊工法による施工

この建物は、急峻な傾斜に建設する地上17階建ての高層建築物なので、偏土圧に加え、地震による大きな水平力を負担する設計となっています。構造体は土圧を受けるため、35mmの鉄筋を100mmピッチで4列配筋し、さらに60Nの高強度コンクリートで、厚さ2,000mmの壁や900mmのスラブを施工するなど、土木構造物のようなスケールとなっています。また、JR横須賀線のトンネル上部には、転倒防止用の永久地盤アンカーを打設する特殊構造となっています。



鉄筋圧接状況



コンクリート打設



施工外観



杭施工状況

現場レポート

夜間工事による 工期短縮を実現

工期途中で東日本大震災が発生し、その後の労務事情の悪化等により、工期が大きな影響を受けました。そのため、鉄骨建方工事を夜間に行うことにより、工期短縮を図りました。



夜間鉄骨建方施工状況



東京支店
横須賀建築作業所

所長 春田 力

<h2 style="margin: 0;">作品紹介</h2> <p style="color: white; margin-top: 10px;">受け継がれた技術、これからの未来へ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道敷設 ●鉄道橋梁 ●鉄道トンネル ●駅 ●駅ビル ●テナントビル
<h1 style="font-size: 100px; margin: 0;">鉄道</h1>	
<h2 style="margin: 0;">Railroad Construction</h2>	

<h2 style="margin: 0;">作品紹介</h2> <p style="color: white; margin-top: 10px;">受け継がれた技術、これからの未来へ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道敷設 ●鉄道橋梁 ●鉄道トンネル ●駅 ●駅ビル ●テナントビル
<h1 style="font-size: 100px; margin: 0;">鉄道</h1>	
<h2 style="margin: 0;">Railroad Construction</h2>	

<h2 style="margin: 0;">作品紹介</h2> <p style="color: white; margin-top: 10px;">受け継がれた技術、これからの未来へ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道敷設 ●鉄道橋梁 ●鉄道トンネル ●駅 ●駅ビル ●テナントビル
<h1 style="font-size: 100px; margin: 0;">鉄道</h1>	
<h2 style="margin: 0;">Railroad Construction</h2>	

<h2 style="margin: 0;">作品紹介</h2> <p style="color: white; margin-top: 10px;">受け継がれた技術、これからの未来へ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道敷設 ●鉄道橋梁 ●鉄道トンネル ●駅 ●駅ビル ●テナントビル
<h1 style="font-size: 100px; margin: 0;">鉄道</h1>	
<h2 style="margin: 0;">Railroad Construction</h2>	

- | | |
|---|--|
| <h2 style="margin: 0;">作品紹介</h2> <p style="color: white; margin-top: 10px;">受け継がれた技術、これからの未来へ</p> | <ul style="list-style-type: none"> ●鉄道敷設 ●鉄道橋梁 ●鉄道トンネル ●駅 ●駅ビル ●テナントビル |
| <h1 style="font-size: 100px; margin: 0;">鉄道</h1> | |
| <h2 style="margin: 0;">Railroad Construction</h2> | |

01


作品紹介

受け継がれた技術、これからの未来へ

鉄道

Railroad Construction

- 鉄道敷設
- 鉄道橋梁
- 鉄道トンネル
- 駅
- 駅ビル
- テナントビル




作品紹介

受け継がれた技術、これからの未来へ

土木

Civil Engineering

- 橋梁
- 高速道・自動車道
- 道路トンネル
- ダム
- 宅地造成




作品紹介

受け継がれた技術、これからの未来へ

土木

Civil Engineering

- 橋梁
- 高速道・自動車道
- 道路トンネル
- ダム
- 宅地造成




作品紹介

受け継がれた技術、これからの未来へ

土木

Civil Engineering

- 橋梁
- 高速道・自動車道
- 道路トンネル
- ダム
- 宅地造成




作品紹介

受け継がれた技術、これからの未来へ

土木

Civil Engineering

- 橋梁
- 高速道・自動車道
- 道路トンネル
- ダム
- 宅地造成

- 

作品紹介

受け継がれた技術、これからの未来へ

土木

Civil Engineering

- 橋梁
 - 高速道・自動車道
 - 道路トンネル
 - ダム
 - 宅地造成

01

作品介绍

受け継がれた技術、これからの未来へ

土木

Civil Engineering

- 橋梁
- 高速道・自動車道
- 道路トンネル
- ダム
- 宅地造成

01

東京駅八重洲開発

本工事は、JR東京駅八重洲口の「グラントウキョウサウスタワー」と「グラントウキョウノースタワー」をつなぐ架け橋として機能する歩行者デッキ「グランルーフ」及び駅前広場を建設しました。

02

JR中央線 東小金井駅高架下開発

本工事は、駅・エキナカ・駅間の約9キロに亘って一体的な施

01

東京駅八重洲開発

本工事は、JR東京駅八重洲口の「グラントウキョウサウスタワー」と「グラントウキョウノースタワー」をつなぐ架け橋として機能する歩行者デッキ「グランルーフ」及び駅前広場を建設しました。

02

JR中央線 東小金井駅高架下開発

本工事は、駅・エキナカ・駅間の約9キロに亘って一体的な施

02 JR中央線 東小金井駅高架下開発

本工事は、駅・エキナカ・駅間の約9キロに亘って一体的な施設をコーディネートし、『高架下のイメージを変えるまちづくり』をコンセプトにした中央ラインモールプロジェクトの一環です。中央線高架化事業により構築された高架下に、店舗及び改札を新築しました。

**03 JR南武線 稲城長沼駅～南多摩駅間
高架化工事**

本工事は、JR南武線稲城長沼駅付近の高架化により、踏切

02 JR中央線 東小金井駅高架下開発

本工事は、駅・エキナカ・駅間の約9キロに亘って一体的な施設をコーディネートし、『高架下のイメージを変えるまちづくり』をコンセプトにした中央ラインモールプロジェクトの一環です。中央線高架化事業により構築された高架下に、店舗及び改札を新築しました。

**03 JR南武線 稲城長沼駅～南多摩駅間
高架化工事**

本工事は、JR南武線稲城長沼駅付近の高架化により、踏切

03 JR南武線 稲城長沼駅～南多摩駅間 高架化工事

03 JR南武線 稲城長沼駅～南多摩駅間 高架化工事

01

北海道道235号上幌内早来停車場線 2号トンネル

本工事は、北海道勇払郡厚真町幌内に位置する厚幌ダム付替道路の一部となる山岳トンネルをNATM工法にて施工しました。

02

東広島・呉道路 馬木高架橋

本工事は、広島県東広島市西条町馬木地内に位置する東広島・呉道路のうち馬木高架橋。橋長291m、幅員約12mの

01

北海道道235号上幌内早来停車場線 2号トンネル

本工事は、北海道勇払郡厚真町幌内に位置する厚幌ダム付替道路の一部となる山岳トンネルをNATM工法にて施工しました。

02

東広島・呉道路 馬木高架橋

本工事は、広島県東広島市西条町馬木地内に位置する東広島・呉道路のうち馬木高架橋。橋長291m、幅員約12mの

02

東広島・呉道路 馬木高架橋

本工事は、広島県東広島市西条町馬木地内に位置する東広島・呉道路のうち馬木高架橋、橋長291m、幅員約12mの4径間連続PCラーメン桁箱橋を張出架設工法にて施工したものです。また、本工事は発注者である国土交通省中国地方整備局広島国道事務所長より優良工事施工団体表彰を受賞しました。

03

国道52号 二本木橋災害復旧工事

02

東広島・呉道路 馬木高架橋

本工事は、広島県東広島市西条町馬木地内に位置する東広島・呉道路のうち馬木高架橋、橋長291m、幅員約12mの4径間連続PCラーメン桁箱橋を張出架設工法にて施工したものです。また、本工事は発注者である国土交通省中国地方整備局広島国道事務所長より優良工事施工団体表彰を受賞しました。

03

国道52号 二本木橋災害復旧工事

03 国道252号 二本木橋災害復旧工事

03 国道252号 二本木橋災害復旧工事

A large concrete bridge spanning a valley, with a green box containing the number 02 in the top right corner.

作品介绍

受け継がれた技術、これからの未来へ

建築

Architecture

- オフィスビル
- 住宅
- 商業施設
- 教育施設
- ホテル
- 病院
- スポーツ施設
- レジャー施設
- 実験・研究施設

01



01 国立病院機構 あきた病院

当施設は、眼下に日本海が広がり、男鹿半島が望める丘に立地しています。国立病院の地域医療に貢献するという基本理念のもと、病院の主要施設である病棟・外来管理治療棟の建替となりました。隣接の既存病棟を稼働させながらの新築工事で細心の注意を払い施工しました。

02 ウィルローズー之江

当マンションは、境川親水公園の美しい緑とせせらぎの中にあり、若いご夫婦を中心に入居されています。全戸南向きの明るく爽やかな光溢れる物件で、ワイドスパンも入居者さまからご好評をいただきました。

03 新・京都地方合同庁舎

国の保有資産活用の一環で、京都市中心部に点在していた庁舎を集結させるため、京都地方気象台の南側に新しい合同庁舎を建設しました。工事は気象観測場を移転することから始まり、歴史ある京都という土地柄、大変難易度の高い工事となりました。



02



03



鉄建建設70年の軌跡

受け継がれた技術、
これからの未来へ

草創期

1944~1949

1944

整備期

1950~1954

拡大期

1955~1960

成長期

1961~1966

飛躍期

1967~1974

成熟期

1975~1984

挑戦期-1

1985~1988

挑戦期-2

1989~



信濃川水力発電所第3期隧道



飯田線中部天竜・大嵐間線路付替



門司鉄道病院新築



鉄道技術研究所



営団丸ノ内線四ツ谷駅



東名高速道路・袖師工区



山陽新幹線加古川橋梁



札幌ターミナルビル



浮上式鉄道実験線



県営総合農地開発事業・落谷ダム



営団有楽町線水川台工区



上越新幹線中山トンネル・小野上南工区



青函トンネル・竜飛工区



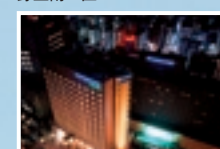
東京港横断道（レインボーブリッジ）



シンガポール・マクリッチ高架橋



松山自動車道東峰橋



ホテルエドモント新館



大宮駅コスモスプラン



パークハウス仙台五橋タワー



日暮里駅総合改善事業に係る第2工区土木



ジェフユナイテッド市原・千葉クラブハウス他



台湾電力萬大発電所拡充他



東京駅丸の内駅舎保存・復元



北陸新幹線富山稲荷千歳高架橋

2014

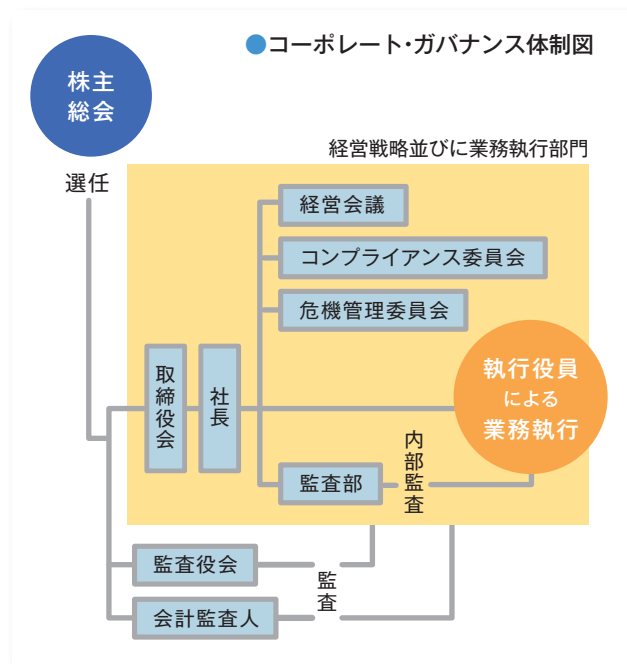
コーポレート・ガバナンス

当社では、株主・お客さま・取引先など関係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。



「コンプライアンス宣言」と「鉄建行動基準」

経営環境が大きく変化するなか、企業倫理に関わる社会からの要求も大きく変化しています。

山積する社会問題に、企業がどう対応するのかという社会からの要請に応え、「信頼」を得る企業活動を進めていくために、平成15年4月に「コンプライアンス宣言」を行い、当社で働くすべての役員と従業員の具体的な行動の方向を示すための「鉄建行動基準」を制定しました。

以来、「コンプライアンス宣言」と「鉄建行動基準」の定着が持続的なCSR活動へつながると考え、社内にて定着させる活動を計画的に行っています。



鉄建行動基準 私たちは、

- 1 「お客さま第一主義」に徹します。
- 2 全社一丸となって品質の向上に取り組みます。
- 3 工事に伴う災害ゼロをめざし、お客さまの安全、地域の安全、労働の安全を確保します。
- 4 法令と社会規範を遵守し、公正で健全な企業活動を行います。
- 5 ステークホルダーと公正かつ誠実な信頼関係の形成・維持に努めます。
- 6 地域社会に貢献する良き企業市民たることをめざします。
- 7 企業活動が地球全体の環境にできる限り負荷を与えないよう努めます。
- 8 基本的人権を尊重します。
- 9 反社会的勢力との関係を遮断し、不法・不当な要求には一切応じません。
- 10 快適で働き甲斐のある「鉄建」を作り上げます。

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、リスク予防、リスク対応、再発防止等を行うことをリスク管理規程に定めています。その一環として、地震や新型インフルエンザ発生時に社会及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。



平成25年10月2日：全社一斉防災訓練

「災害時の基礎的事業継続力」認定証

ガバナンスのチェック&アクション

受けて良かった「内部監査」へ

内部統制の監査業務を担当している嶺村部長に取組について聴きました



本社 経営戦略室
監査部長 嶺村 功
昭和53年入社
支店総務部長などを経て現職

経営環境が大きく変化する中、企業倫理に関わるステークホルダーからの要求も一層増しています

企業に求められるコンプライアンス施策は、個人情報保護法対応、J-SOXと呼ばれる金融商品取引法対応、ハラスメント対応、公益通報者保護法対応、独占禁止法対応、反社会的勢力対応、コーポレート・ガバナンス対応等様々ありますが、当社もこれらの施策に積極的に取り組み、適切な運用に努めています。

適切なコーポレート・ガバナンスを通じて、企業価値の向上に継続的に取り組む必要があります

監査部は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、業務監査及び改善指導を実施しています。

監査部門というと、TVドラマなんかでは「取り調べ機関」という感じもありますが？

監査というと、監査部門と被監査部門との対立の構図になりがちです。当社も以前は対立がありましたが、「内部監査は業務改善の道具である」ということの周知に努め、内部監査実施にあたっては、ただ問題指摘を重ねるような監査ではなく、原因を分析し「では、どうしたら改善できるか」ということに発想を転換し、改善提案・監査意見に反映するよう心がけています。

5年間担当されて改善提案型監査の成果はいかがですか？

一緒に問題を解決し、リスクをつぶす姿勢で取り組み、最近では「内部監査を受けて良かった」という声も聞こえてくるようになりました。また、監査情報は監査役のみならず随時会計監査人とも情報交換を行い、相互の連携を高めています。

内部監査部門としての目標をどこにおいていますか？

高い企業倫理感を持った企業風土を確立することで、ステークホルダーにとっても「安心して任せられる企業」という信頼を確保できることにつながります。監査業務を通じて、すべてのステークホルダーから信頼される価値ある鉄建グループの実現をめざしています。

労働安全衛生マネジメント

当社は、建設業労働安全衛生マネジメントシステム(COHSMS)に準拠して、安全衛生活動を積極的に展開しています。

仕組と目的

このマネジメントシステムは、安全衛生方針を基本として、定められたP(計画)D(実施)C(評価)A(改善)のサイクルを廻すことにより

- 店社と作業所が一体となって、労働者の協力のもとに自主的な安全衛生活動を継続的に促進し
- 作業所における労働災害や工事事故の潜在的な危険性を低減するとともに、労働者の健康の増進と快適な職場形成の促進を図り
- 当社の安全衛生水準の向上に資することを目的とした建設業の安全衛生管理の仕組です。

安全衛生方針

- 「全社一丸・安全優先」の安全理念に基づき、すべての部門及び協力会社が一丸となって安全管理を徹底し、労働災害・第三者災害・工事事故ゼロをめざします。
- 鉄道事故においては、過去の教訓に真摯に学び、基本動作とルールを守って輸送障害ゼロをめざします。
- 心と体の健康を確保し、快適で潤いのある職場を形成します。

当社の安全成績について

当社の過去5年間の安全成績について、労働災害の発生件数と度数率で表しています。労働災害の発生件数については、休業4日以上の労働災害の死傷者数を計算し、グラフ化しています。度数率とは、年度ごとの労働災害による死傷者数を当該年度の延労働時間で除した数値です。100万延労働時間当たりの労働災害による死傷者数をもって災害の頻度を表した指標であり、業界他社との比較をする際の目安となります。当社の数値は右のグラフのとおりですが、総合建設業の平均値と比較すると、年度ごとに多少の増減が発生しますが、概ね平均値以下で推移しています。平成25年度の度数率は「1.12」であり、当該年度は目標を達成することはできませんでした。

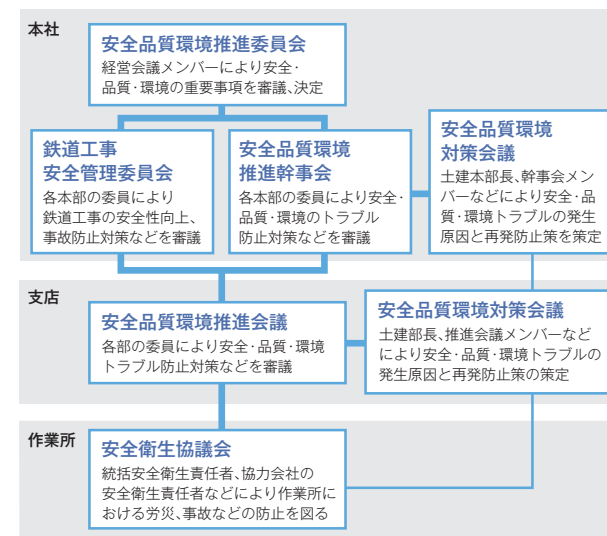
川崎駅の列車脱線事故について

平成26年2月23日に、京浜東北線川崎駅構内で、回送電車が当社の建設用車両と衝突し、前2両が脱線しました。この事故によって列車運転士と車掌が負傷し、列車の運休により24万3500人の乗客に影響を与えました。

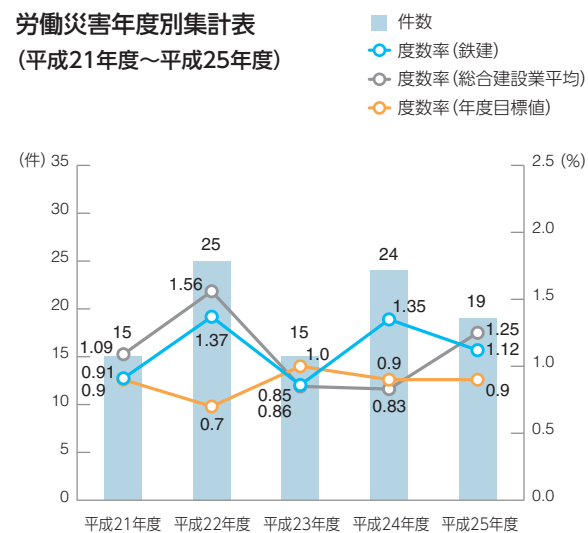
当社は、二度とこのような重大事故を起こさぬように

労働安全衛生に取り組む会議の構成

労働安全衛生マネジメントシステムは、本社、支店、作業所が一体となって運用しますが、それを推進する会議の構成は以下です。



労働災害年度別集計表
(平成21年度～平成25年度)



安全への取組報告

「自現場置き換え運動」により類似災害・事故・トラブルを防止

自現場置き換え運動とは

類似災害・事故・トラブルの撲滅を目的として、他現場で発生した災害・トラブルを自現場に置き換えて考え、自現場で発生するおそれのある類似事象を予防する運動です。従来、他現場で発生した事故事例について原因・安全対策などを検討していた際は、自現場の施工条件と異なるために掘り下げた原因・対策とならず、再発防止に直結しない面もありました。当社はこれを一歩すすめて、発生した事象の直接の原因のみにとらわれず、発想を拡大して自現場に置き換えて再発防止を考える運動として、すべての作業所で実施しています。

東京支店外環堀之内作業所における取組例



他現場の「事故事例」の検討

他現場で発生したトラブルを自現場に置き換えると何が考えられるか、作業所員、協力会社員によりブレインストーミングを実施。

「事故事例」を反映した計画立案

自現場で考えられる類似災害・トラブルをホワイトボードに整理し、必要な対策・処置を実施する。

計画通りの施工かどうかを確認

実施状況は、パトロール・監査などでフォローアップする。

無災害記録を更新中

当作業所は、現在整備中の東京外環自動車道(千葉県区間)のうち千葉県市川市の北部堀之内地区において掘割スリット構造物を地下に構築する工事を行っています。構造物は内空幅30.8m～40m、内空高さ7.4m～9.0mと非常に大きな地下構造物となっています。当作業所では、『現場の声掛け運動を積極的に推進し、社員及び作業員末端までが安全に対して、自発的に取り組む環境を整備するとともに、創意工夫を凝らした計画指導を行うことにより災害の芽を早期に排除し、事故防止に努める。』をスローガンに現場での安全管理を進めています。現場では、重機災害・墜落災害・飛来落下災害等、重大事故につながりかねない作業を日々実施する中、社内外を問わず事故情報をより早く配信し自現場置き換え運動による対策検討を行うことで類似災害防止に努めています。

現場着工以来現在まで、無災害記録を更新できているのも社員・職長・作業員が事故防止について前向きに対応する意識を持っているからだと思います。今後も竣工に向けて、全工期無災害記録を達成できるよう全員で協力して安全管理に努めます。



東京支店
外環堀之内作業所

所長 嶋崎 義行



お客さまに喜んでいただける企業をめざして

「お客さま第一主義」に 徹した事業活動

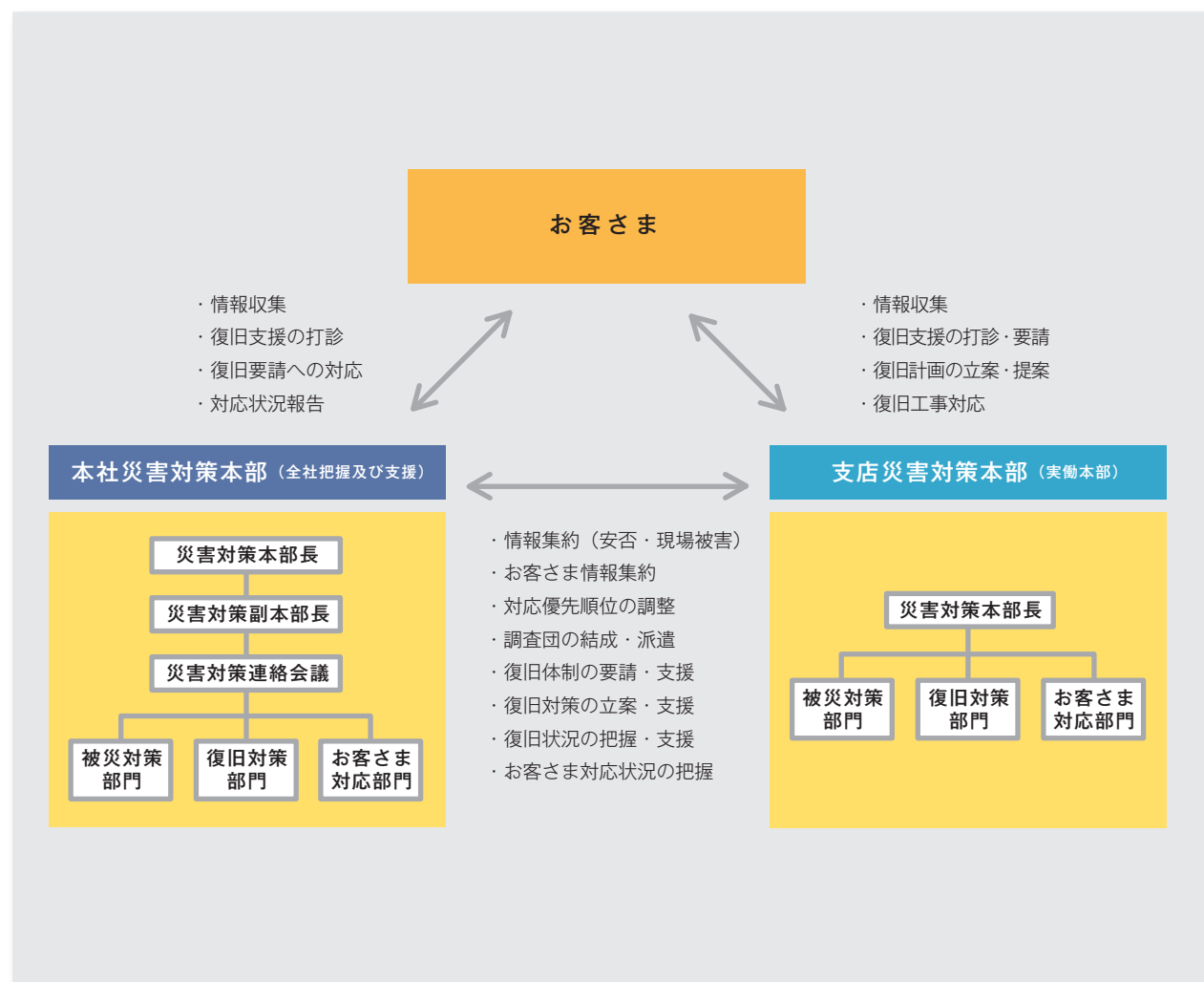
お客さまの最も信頼できる相談相手となれるかを念頭に、お客さまのニーズを
お客さまの立場で考え、お客さまの視点に立ったサービスで即応し、
全社一丸となって、お客さまの新たな価値創造をめざします。

お客さまに安全・安心を提供できる 緊急体制の整備

平成23年に発生した東日本大震災を契機に、日本全国で地震・台風・水害などの被害想定の見直しが進められています。いかなる災害発生時にも、鉄道・道路をはじめとした「インフラ復旧工事」に積極的に協力することが当社の社会的使命です。

そのために「社員・家族等の安全確認」を速やかに行い、「復旧支援体制の早期構築」を図ることが必要です。当社は「鉄建事業継続計画(BCP)」のなかで、災害発生時の一刻を争う復旧対応について時間軸を定めて運用しています。

本社・支店災害対策本部とお客さまとの関係



鉄建24時間情報センター

設立の経緯

平成18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、平成18年4月に「東京情報センター」を設立しました。

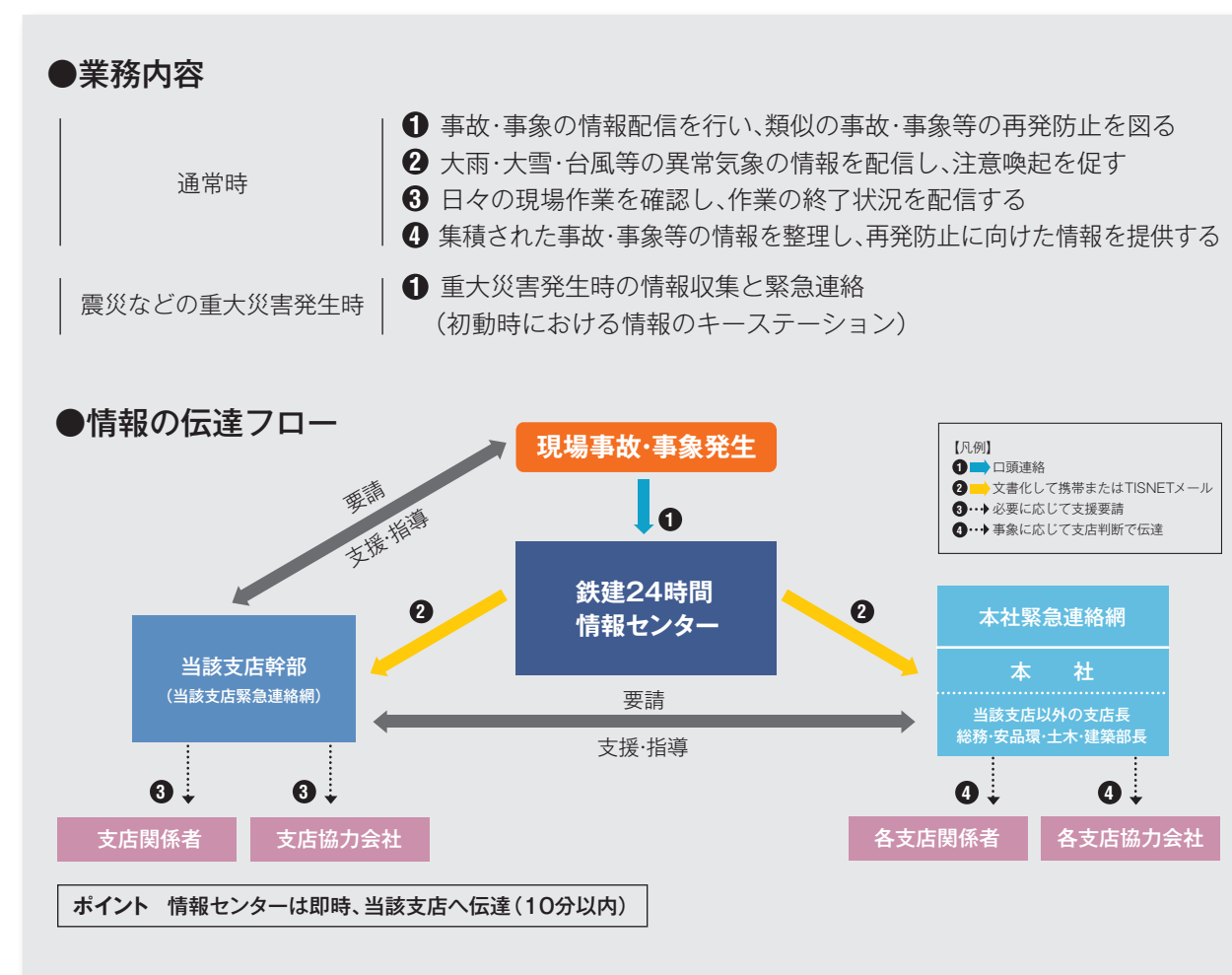
当初は、24時間365日・昼夜2交代の常駐体制のもと関東3支店（東京鉄道支店、東京支店、関越支店）の全現場を対象範囲として情報の受配信をしていましたが、平成20年度よりJR東日本さまの営業エリアに合わせて、東北支店まで対象範囲を拡大しました。



現在は、平成22年8月より「鉄建24時間情報センター」として対象範囲を全国8支店に拡大し、鉄道工事のみならず一般土木・建築工事についても事故・事象情報の受配信をしております。

今日では、社員の情報のフラット化への意識改革が浸透しており、協力会社を含めて『何かあったらまず一報』の理念のもと、躊躇ない情報伝達が行われております。

情報センターの役割



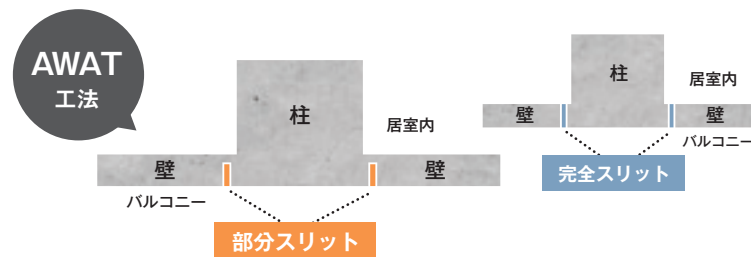


お客さまに喜んでいただける企業をめざして

市場のニーズを捉えた 技術開発

研究開発部門では、市場のニーズをにらんだ技術商品の開発及び総合評価案件における技術提案にも対応しています。

AWAT(あわっと)工法 —あと施工部分スリット工法—



ウォールソー工法 コアドリル工法

既存建築物の耐震補強工法として、非構造壁と柱との間に構造スリットを設け、構造的に縁切りをすることで柱の変形性能を向上させて、既存建築物の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、壁を残さない“完全スリット”の2種類がありますが、当社が開発した「あと施工部分スリット工法(AWAT工法)」は、腰壁・たれ壁については、あと施工の部分スリットが完全スリットと同等の耐震性能を有していること、さらに袖壁についても部分スリットの評価

法を確立できることを構造実験により証明し、一般評定(評定番号CBL RC007-12号)を平成26年2月に一般財団法人ベターリビングより取得いたしました。

「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、内部への漏水が防止され、切断汚泥の排出も少なく、さらに騒音・振動・粉塵も低減されます。既存技術に対し、環境とコストにおいて優位性が見込まれますので、今後、耐震改修分野への営業展開を積極的に図っていきます。

居住しながら耐震補強が可能になりました

本工法の開発は、耐震改修工事で問題となる騒音・振動・粉塵を解決し、住まいながらも施工可能な耐震補強方法を開発コンセプトに行ってきました。

そこで着目した工法が、あと施工によって壁を貫通させない部分スリットを形成する工法でした。本工法によって形成された部分スリットが完全スリットと同等であると公的に評価されること、さらに従来の切削技術の騒音・振動・粉塵の発生を極力抑えることを目標として、泡を用いたり、スリットの形状を工夫したりと、従来技術を応用して技術開発を行いました。

建築本部
建築部 上原 誠

超低空頭場所打ち杭工法

駅改良工事などの狭く低空頭の施工箇所で杭工事をおこなう場合、これまでの工法では掘削機械が大きく、仮設工事にかかる工期・コストが大きくなる傾向にありました。

また、駅ビルには商業施設を併設するなど利用目的が多様化しており、駅ビルの大型化により、その杭径は大口径のものが増えています。

そこで、これらのニーズに応えられる超低空頭場所打ち杭工法を開発しました。

実績事例 東日本旅客鉄道(株)
千葉駅改良工事・駅ビル立替工事ほか10件



狭陰部掘削状況



ホーム上での施工イメージ

お客さまに
喜んでいただける
企業をめざして社会に
貢献できる
企業をめざして家族に誇れる
働きがいのある
企業をめざして

工法の長所

- 1 軽量・小型の掘削機** 駆動方法の見直しなど、杭打ち機の設計を一から見直し、機械高さ1.8m、重さ約4 tを実現しました。
- 2 高い施工能力** 軽量・小型ながら、杭径3mまで掘削が可能です。
- 3 高い安全性** 掘削データをリアルタイムに計測し記録する掘削管理システム、孔内水位の変動を抑え、異常時には警報を発することができる孔内水位管理システム等を搭載しています。

開発者からの声

超低空頭場所打ち杭工法の施工実績は既に140本を超えており、本工法の優位性が認知されてきております。鉄道工事だけではなく、道路の改良・改築や建築物の耐震工事などにも、広く採用されることを期待しています。

混雑するホームに設置された仮囲いが邪魔だと鉄道利用者の一人として、感じていました。超低空頭場所打ち杭工法の採用により、駅を利用されるお客さまへの影響を最小限にとどめ、速やかに快適な空間へ変える努力を今後とも図っていきたいと考えています。

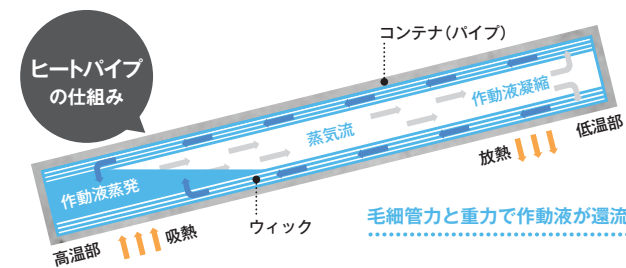
土木本部
エンジニアリング部

竹田 茂嗣

ヒートパイプを用いたコンクリートクーリング工法

マスコンクリートの温度制御工法には、低熱セメント・冷水の使用や、冷却水を循環させるパイプクーリングが用いられています。しかし、前者は製造プラントの設備面で適用できない場合があり、後者は冷却水の循環管理を行う装置が必要なために作業ヤードが狭い場合等では施工性や経済性に課題がありました。本工法は、熱移動量の大きなヒートパイプをマスコンクリート内に設置し、高温になる内部熱を外部に放出させる方法で、冷却水の循環が無い簡便な工法を実現しています。

尚、この工法は2014年7月に開催された第36回コンクリート工学講演会において「年次論文奨励賞」を受賞しました。



工法の長所

- 1** シース管を介し、ヒートパイプをコンクリート内に埋め込むだけのシンプルな工法です。
- 2** ヒートパイプは転用が可能であり、パイプクーリングのコストが削減できます。
- 3** 冷却水循環タイプに比べ水を循環させるランニングコストやタンク等の設備が不要です。
- 4** 国土交通省の実績があり、他社に施工例がないため、発注者にアピールできる工法です。

開発者からの声

ヒートパイプはパイプ内に冷媒液が密封されたもので、その熱移動スピードは銅棒の約100倍の熱伝導率に相当します。この優れた材料を建設工事にうまく活用できないかということで、今回の開発が始まりました。開発当初は、ヒートパイプの性能を十分引き出せず想定していた効果が得られなかったのですが、放熱方法に工夫を重ねるとともに、コンセプトを明確にすることで、技術商品として形にすることができました。また、実際に現場で使いやすいように、シンプルな工法にすることに心がけました。この工法が、多くの現場で活用され、発注者から高い評価を得られることを期待しています。

土木本部
エンジニアリング部

伊吹 真一



社会に貢献できる企業をめざして

環境問題に深く関わる 建設業の社会的責任

当社は、環境保全を経営の「最優先課題の一つ」と位置づけて、
建設現場においても、環境に配慮した様々な取組を行っています。



未来につなぐ信頼の道

新名神高速道路 道場生野工事

新名神高速道路道場生野工事は、延長
2,024mの新設の高速道路を築造するも
のです。周辺環境保全に考慮し、施工段階
において様々な取組を行いました。

工事内容

工事名	新名神高速道路道場生野工事
工期	自)平成24年6月6日 至)平成27年9月18日
工事数量	切盛土工:822,000m ³ のり面工:58,654m ² 用排水工:10,784m 橋脚工:4基 橋台工:3基 基礎くい工(φ2.5~10.5m): 長さ計195.5m
発注者	西日本高速道路(株)関西支社



現場全景 大阪側を望む



橋脚構築状況



ダンプ運搬状況



一丸となって環境に配慮

当作業所は、神戸市北区の山間2kmに展開する大規模土工を
主とする工事で、平成24年6月の着工から今日まで無事故無災
害を継続中です。

地球環境に配慮した取組としては、CO₂や黒煙など環境負荷
物質の発生抑制や太陽光発電、ゴミの徹底分別によるゼロエミ
活動に加え、油吸着剤の常備などの油漏れ対策を行っています。

当作業所のスローガンである“心に残る仕事 百万一心 みんな
の力で”をモットーに、全員一丸となって環境に配慮しつつ、高
品質な道路を安全に施工する所存です。皆さまのさらなるご理解
ご協力のほど、何卒よろしくお願い申し上げます。



大阪支店
道場生野作業所 所長 木場 康幸

環境に配慮した取組

ハイブリッド型建設機械を使用して CO₂排出量を削減

バッテリー駆動併用型パッ
クホウ(0.8m³)を使用するこ
とで、燃料消費量を25%低減
させ、窒素酸化物や、CO₂排出
量を削減しています。



太陽光発電を使用し CO₂排出量を削減

現場事務所の屋根に太陽光
発電(最大出力3.7kW)を設置
することで節電し、CO₂排出量
を削減しています。



エコドライブシステムを採用し、 環境にやさしい運転でCO₂排出量を削減

走行環境、走行性能、運転の
仕方などから科学的に判定し、
ドライバーに必要な情報をガ
イダンスすることで、エコドラ
イブを支援しCO₂排出量を削
減しています。



黒煙浄化装置を使用し 環境負荷を低減

黒煙浄化装置により生コン
車からの排気ガスを浄化する
ことで、黒煙や窒素酸化物を約
11%除去しています。



鉄建環境 行動指針

I 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

II 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CO₂の排出抑制

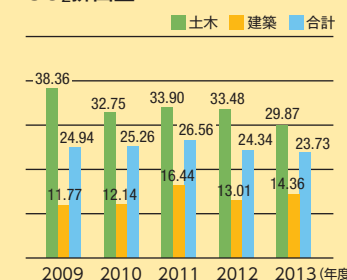
III 建設副産物対策を徹底する。

- 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

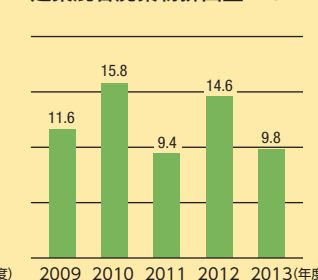
IV 生物多様性の保全に 配慮する。

環境データ

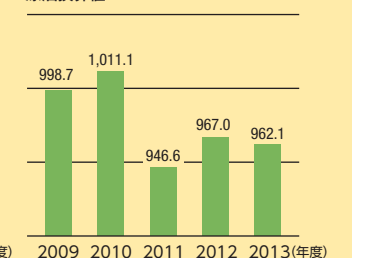
CO₂排出量 (t-CO₂/億円)



建築混合廃棄物排出量 (kg/m²)



エネルギー使用量 (kl) 原油換算値





社会に貢献できる企業をめざして

社会との双方向 コミュニケーションを大切に

当社は、『安全で機能的な人間味あふれる環境を提供する』という経営理念のもと、安全で快適な社会基盤と生活環境の整備を通じて社会に貢献し、持続的に発展することをめざして、「建設業の特性を活かした鉄建らしい社会貢献活動の推進」を行っています。

建設業の特性を活かした社会貢献活動

大阪支店 東広島P C作業所現場見学会

地元子ども会の子どもたちと保護者の皆さん総勢70名が参加した現場見学会を開催しました。「橋の中はどんなふうになっているの? どうやってつくっているの?」と、やじろべえ式に橋を伸ばしていく馬木高架橋の工事に皆さん興味津々でした。

橋の上までエレベータで昇って地元の風景を見たり、現場クイズを楽しんでいただくなど地元の皆さんとの交流を深めることができました。最後に登場した鉄建のキャラクター「てっくん」も子どもたちに大人気でした。

山陽新幹線の車窓から見える
東広島・呉道路 馬木高架橋
PC上部工事の総延長は300m



1 橋ができるまでをクイズ形式で説明しました。

2 工事で利用するスパーサーに願いごとを書きました。

3 大人気の鉄建キャラクター「てっくん」と子どもたち。

4 鉄筋(6×7m)のクリスマスツリーを作って柱頭部に設置しました。

5 参加者70名全員で記念撮影をしました。

建設技術総合センターの活用

人材育成と研究開発の中核を担う施設が、千葉県成田市にある建設技術総合センターです。

建設技術総合センターは屋外研修、屋内研修、そして研究開発の3つのフィールドで構成されており、交通インフラ工事を中心とする建設工事に必要な安全や品質に関する知識、高度な技術を身につけることができます。

また各フィールドには様々な実体験型の研修施設を設置し、実践的で効果的な研修を可能にしています。



研修施設棟及び管理棟



屋外フィールドエリア(全景)

社会からの要請に応えて

千葉県より職業訓練校の認定を取得し、本格的に社外利用の促進に取り組んで3年。また、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受け、研修のより一層の充実を図っています。研修施設の開設以来、受講者は延べ11,000名を超えました。その内、社外からのご利用が半数以上となっています。

また、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・海外等からの見学依頼などにも対応しています。



屋外訓練(列車待避訓練)



玉掛け技能講習



ホームエリア



ホーム上での屋外研修

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。これらの事故情報の展示を通して、安全の重要性及び技術者としての感性を磨くことができます。



事故の情報展示館



家族に誇れる働きがいのある企業をめざして

働きやすい 職場づくりをめざして

社会環境の変化に対応し、事業を通じて社会に持続的な価値を提供していくため、社員が働きがいを実感できる環境整備と、次世代を担う人材の育成やワークライフバランスの推進など多様性を重視した施策を進めています。

ワークライフバランス

連続5日間の計画有給休暇の取得を推進中

「計画有給休暇制度」は、社員の心身をリフレッシュし、健康を保ち、家族と過ごす時間や地域活動に参加する時間、また自己啓発のための時間を増やすことを目的とし、「まとまった休暇」で、「気兼ねなく」取得しやすい休暇として、平成20年8月よりスタートしました。勤続1年未満の社員以外の全社員が対象となり、保有する有給休暇のうち原則として5日間連続して計画的に取得すること

計画有給休暇制度の利用率の推移

	平成23年度	平成24年度	平成25年度
外勤部門	47%	55%	56%
内勤部門	78%	70%	78%
合計	56%	59%	61%

計画有給休暇制度が始まり、6年が経過しました。平成25年度に本制度を利用し休暇を取得した社員は、全体の61%となり昨年度より利用率が上がりました。1人でも利用が増えるように、本制度を推進していきます。

としています。毎年4月に当該年度の計画有給休暇の取得希望日を所属長に事前申請することにより、計画的に取得できるようにしています。現場に少しでも余裕をつくり、社員が家族とともに幸せな生活を分かち合える環境を創出できるように、5日間連続の計画有給休暇の取得を推進しています。

計画有給休暇制度利用者の平均取得日数の推移

	平成23年度	平成24年度	平成25年度
外勤部門	3.4日	3.5日	3.4日
内勤部門	3.1日	3.6日	3.8日
合計	3.3日	3.5日	3.6日

5日間ある計画有給休暇に対して、平均で3.6日の取得となっています。
※通常の有給休暇取得日数は含まない。

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、サッカー、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、社員間相互の親睦、融和、健康の維持増進及び教養の向上を図っています。



野球部



テニス部



札幌支店ランニングクラブ



ハイキングクラブ



お客さまに
喜んでいただける
企業をめざして



社会に
貢献できる
企業をめざして



家族に誇れる
働きがいのある
企業をめざして

心の健康と労働安全衛生への配慮

メンタルヘルスについて

社員の心の健康は、社員とその家族の幸福な生活のために、また生産性及び活気のある職場づくりのために重要な課題であり、メンタルヘルスカケアだけでなく、職場でのコミュニケーションの活性化などを含めた広い意味での心の健康づくりに取り組んでいます。

当社は、厚生労働省の「労働者の心の健康の増進のための指針(メンタルヘルズ指針・H18.3策定)」に基づいた「心の健康づくり計画」を策定し、社員一人ひとりの“心とからだの健康”を支援する体制を整備しています。

全社員に対して産業医によるきめ細かな健康指導やメンタル面でのフォロー、安全衛生委員会、職員組合、総務人事部等が中心になっての、心の健康問題について正しい知識を共有できる風土づくり、心身ともに健康で安心して働ける快適な職場づくりに取り組み、継続的・計画的に改善を行っています。



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、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、社

員が働きやすい環境を整えています。

育児・介護に関する休業や短時間勤務制度の利用者は年々増加しています。

育児支援・介護支援制度の概要

	制度の概要
産前産後休暇	産前6週間、産後8週間取得でき、休暇中の給与は全額補償。
育児休暇	子が満1歳になるまで取得可能。
育児短時間勤務	始業時刻及び終業時刻を1時間45分までの範囲で短縮できる制度。子が3歳になるまで利用可能。
介護休暇	介護の対象となる家族1人につき、93日以内の休暇取得可能。



家族に誇れる働きがいのある企業をめざして

次世代を担う 人材育成への取組

会社にとって「社員」は重要な経営資源であり、また「社員」にとって「会社」は自己実現を図っていくためのフィールドでもあります。このため、職場の上司と本・支店の人事管理部門が連携をとりながら、社員一人ひとりの育成に力を注いでいます。

女性社員の活躍

お客さまからの賛辞がうれしい

入社以来10年間、建築現場で設備を担当。
昨年度から東京支店見積・生産計画部に勤務。
現場キャリアが豊富な柏木さんに話を聴きました。



東京支店 見積・生産計画部
見積グループ
柏木 志穂
平成14年入社
大学では建築工学部で音響を研究

Q 現在の仕事内容を教えてください。

建築工事計画に基づき、設備工事の見積りを数社に依頼し、見積書内容のチェックと価格協議を経て発注先候補を選定しています。

Q 現在の仕事に就くまで、どのような仕事をされてきましたか？

入社以来10年間、ずっと作業服で仕事をしてきました。マンションや老人保健施設、駅工事、事務所ビルなど多様な工事を経験させていただきました。その経験のお陰で、現在の仕事を任せていただいていると思います。

Q 現場担当での苦労は？

設備職ですので、数件の現場を兼務することになります。女性ですから、「作業服で電車移動」というのは抵抗があります。働く女性は男性よりバッグの中身は多いものですが、私の場合、それに加えて作業服と安全靴などを詰め込みますから、重たくてかさばります。着いた先ではまた着替えと、作業服で移動する男性社員に比べて身だしなみでは苦労します。特に、土木現場と比較すると建築現場の事務所は狭いものですから。

Q 女性専用の着替え場所がないとか？

更衣室はありますが、常駐でないと女性専用の更衣室はない場合が多いです。まだまだ、どのゼネコン各社も現場の女性社員比率は低いですから。

Q 柏木さんの「仕事のやりがい」は为什么呢？

単純かもしれませんが、建物が完成して発注者の方から賛辞をいただいた時です。「よくできている、ありがとう」と言ってくれただけだと、本当にうれしいんです。もう本当に。ひとつの工事をみんなで作り上げてきた、その一員として。ですから、職場のコミュニケーションがとても大事だと思います。アフター5の付き合いというのではなく、相談し合える職場環境ですね。

Q 仕事のやりがいとコミュニケーションですか。なにか印象的なことがありましたか？

一番最初の配属先の上司に、とてもうまくコミュニケーションを取っていただきました。男社会に飛び込んだつもりの私でしたから、最初がダメなら続かなかったと思います。物理的な環境以外に、人間関係も仕事にはとても重要な要素だと思います。

新入社員トレーナー制度で社員の成長を支援

新入社員トレーナー制度とは、建設業の仕事と職場に不慣れな新入社員を、先輩社員が指導者として1年間指導・育成する制度です。この制度を通して、新入社員の業務習得、人間関係の構築、早期の自立を支援し、併せて指導する先輩社員の自己啓発により職場の活性化を図る

ことを目的としています。トレーナーである先輩社員は、新入社員への指導内容、業務習熟度や体調などを毎月人事管理部門へ報告し、情報を共有することで多面的に新入社員を支援できる体制となっています。



お客さまに
喜んでいただける
企業をめざして



社会に
貢献できる
企業をめざして



家族に誇れる
働きがいのある
企業をめざして

先輩トレーナーから ひとこと

教えることで 私自身も成長

「ものづくりはおもしろい」、そこに意欲を持ってこの建設業界に入ってきた新入社員に、本当にそうだと感じてもらうために何をすべきか。それを念頭に置きながら、1年間トレーナーを務めました。どういうことにおもしろ味があったか、どういうことにやりがいを感じたか、自分もこれまでのことを思い出しながら教えました。その中で、教えることの難しさや、自分の足りない部分を知ることができ、私自身も成長することができました。年代



の近い先輩と後輩という間柄でお互い親近感も湧くため、どちらにとっても良い経験になると感じました。

東京鉄道支店
JV第一戸塚作業所

久保井 公彦

新入社員から ひとこと

トレーナー制度を通した 作業員とのふれあい

入社して間もない頃は不安ばかりの毎日でしたが、トレーナー制度を通して作業員とふれあうきっかけができました。現場の施工管理は、知識や経験が必要ではありますが、人と人との協力してものづくりをすることからコミュニケーションを取ることが大事な仕事であるとトレーナーから教えていただき、様々な人に出会い、その中で、経験しなければわからない技術や知識を学び、成長できた1年であったと感じました。



東京鉄道支店
JV第一戸塚作業所

赤平 翔

先輩トレーナーから ひとこと

仕事を奪って 成長しろ

新入社員のトレーナーを任命され、はじめは教えることの難しさに戸惑いを感じていました。しかし、日々現場で共に施工管理を行い教育していく中で、成長していく後輩を見て、自らも次のステップへ成長しなくてはいけないと考えさせられました。

「先輩の仕事を奪って成長しろ」と自分自身もOJTで教わり、この教えを後輩に伝えていこうと思います。



東京支店
与野建築作業所

奥津 昂

新入社員から ひとこと

仕事に対する 姿勢を学ぶ1年間

社会人生活、現場での業務、身の回りの状況が一変する中で、入社当初トレーナーの後ろについて歩くことで周りの環境に慣れることができました。あらゆる物事が初めてな私に対し優しく指導していただき、そして徐々に仕事を覚え始めた頃、厳しく指導していただいたことを覚えています。トレーナーの先輩には公私共にお世話になり、入社後の1年間は仕事に対する知識や技術をはじめ、仕事に対する姿勢を学んだ1年であったと思います。



東京支店
与野建築作業所

鈴木 雄哉

私たちも女性の感性を生かして活躍中です

東北支店 仙台駅ステーション
ルネッサンス作業所
主任 **高橋 ふさ子**



東京鉄道支店
新橋駅作業所
今野 夏実



東京支店 土木営業部
柴野 由香里

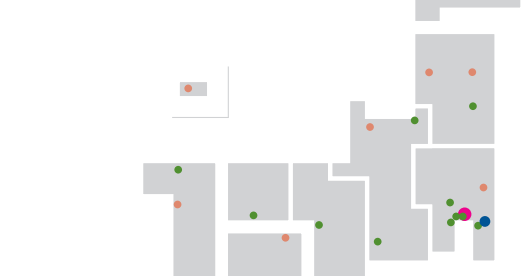


鉄建グループについて

会社概要

商号	鉄建建設株式会社	TEKKEN CORPORATION	●本社	〒101-8366 東京都千代田区三崎町2-5-3 Tel.03-3221-2152
本社所在地	東京都千代田区三崎町二丁目5番3号		●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
設立	昭和19年2月1日		●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
資本金	182億9,370万円		●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
従業員数	1,572名(平成26年3月31日現在)		●関越支店	〒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
登録	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(2)-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		●北陸支店	〒950-0903 新潟県新潟市中央区春日町6-5 Tel.025-245-2291
上場株式取引所	東京証券取引所(第1部)		●東京支店	〒101-8366 東京都千代田区三崎町2-5-3 Tel.03-3221-2235
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		●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	〒260-0028 千葉県千葉市中央区新町1-17 JPR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

事業所



グループ会社紹介

テッケン興産株式会社

弊社は昭和31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、平成2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。平成16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亘る企業活動を行っております。今後ともお客さまから「信頼され」、弊社もその「信頼に応える」ことをさらに突き詰めて、鉄建グループとともに歩んでまいりたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。



<http://tkousan.com/>

株式会社ジェイテック

弊社は、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及び東鉄工業の共同出資の下、平成10年6月に設立されました。HEP&JES工法に対する事業主体は現在、JR東日本、JR東海、JR北海道、JR九州、JR西日本、国土交通省、NEXCO各社、船橋市、福岡県、京成電鉄及び銀河鉄道など全国展開を進展させていただいております。施工範囲は鉄道下、高速道路や幹線道路下を横断する車道、歩道、水路と多岐に亘っており、HEP&JES工法を中核として、公共用地の高度利用・都市基盤整備・交通渋滞緩和のインフラ整備、歩行者(高齢者・学童)などの安全確保に向け、安全に高品質で経済的に路線下横断構造物を提供する独自の歩みを続けております。弊社のコア技術であるHEP&JES工法の改善・改良並びにコストダウンを推進し、安全で高品質な社会インフラの構築に、参画して参りたいと存じます。皆さまから愛され、信頼される企業となるべく、全力で取り組んで参りますので引き続きご支援・愛顧を賜りますようお願い申し上げます。



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

会社のあゆみ

昭和19年2月	鐵道建設興業株式会社を設立、営業種目を「鉄道工事の施工、測量、設計、監理」とする
昭和19年5月	大阪支店、札幌支店開設
昭和20年1月	福岡支店開設(平成2年4月 九州支店と改称)
昭和21年4月	盛岡支店開設(昭和42年10月 仙台支店、平成2年4月 東北支店と改称)
昭和22年10月	名古屋支店開設
昭和22年11月	東京支店開設
昭和24年10月	建設業法による建設大臣登録(イ) 第365号の登録完了(以後2年ごとに登録更新)
昭和28年5月	営業種目を「土木建築工事の施工並びに測量、設計、監理」及び「工事用資材の製造、販売及び運搬」と改める
昭和31年3月	千代田共栄株式会社を設立
昭和36年10月	株式を東京証券取引所第2部に上場
昭和37年12月	株式を大阪証券取引所第2部に上場
昭和38年5月	営業種目に「土地、建物の売買、あっせん、賃貸」を加える
昭和38年8月	株式を東京、大阪両証券取引所第1部に上場(平成15年 大阪証券取引所上場廃止)
昭和39年2月	商号を「鉄建建設株式会社」に変更、広島支店開設
昭和39年6月	建築支店開設(平成元年6月 東京支店と合併)
昭和47年2月	パレス不動産株式会社を設立
昭和48年6月	建設業法改正に伴い、建設大臣許可(第一48)第1220号の許可を受ける(以後3年ごとに許可更新・平成9年より5年ごとに許可更新)
昭和48年9月	宅地建物取引業法による 建設大臣免許(1)第1658号を取得(以後3年ごとに免許更新・平成9年より5年ごとに許可更新)
昭和50年8月	横浜支店、北陸支店開設
昭和61年2月	建設コンサルタント登録規程による建設大臣登録建61第3841号の登録を受ける(以後3年ごとに登録更新、平成9年より5年ごとに登録更新)
昭和62年2月	四国支店開設(平成20年4月 四国営業所と改称)
平成元年1月	株式会社テッケンスポーツを設立
平成元年6月	事業規模の拡大と事業の多角化を図るため、営業種目の追加、整備を行う
平成2年10月	千代田共栄株式会社とパレス不動産株式会社が合併し、テッケン興産株式会社(現・連結子会社)とする
平成9年4月	北関東支店(平成19年4月 関越支店と改称)、東関東支店開設
平成10年6月	株式会社ジェイテック(現・連結子会社)を設立
平成11年10月	本社ビル免震化工事の完成
平成14年3月	海外統括支店を土木本部海外事業部へ組織改編
平成16年7月	テッケン興産株式会社と株式会社テッケンスポーツが合併し、テッケン興産株式会社(現・連結子会社)とする
平成17年6月	今後の事業展開とグループ経営の推進に備えるため、営業種目の追加及び変更を行う
平成18年4月	東京情報センター設立(平成22年8月 鉄建24時間情報センターと改称)
平成19年4月	東京鉄道支店開設
平成19年11月	建設技術総合センター開設

冊子やWEBなどを利用して、当社の「今」をお伝えしています。



ホームページ
<http://www.tekken.co.jp/>



てっけんブログ
<http://www.tekken.co.jp/blog/>



t-mail(株主通信)



http://www.tekken.co.jp/cms/whats/20140203_154550A3kn.pdf