

KOBELCO

秋季号

Oct.2017 Vol.238

# コベルコ建設機械ニュース



File.41

歴史的建造物誕生の  
秘密を探る!

## 小樽運河

ガス灯ゆらめく港町小樽の象徴

# 時代に翻弄された 激動の運河

砂山幹博＝取材・文 田中勝明＝撮影  
text by Michiro Sumitama / photographs by Katsuki Tanaka

歴史的  
建造物誕生の  
秘密を探る！  
File.41

年間約800万人を集客する北海道を代表する観光地「小樽運河」。もしかしたら、この風景は残されていなかったかもしれない。激動の時代を経て、今私たちの前にその姿を現す運河の歴史を遡る。

埠頭になりかけるも  
一発逆転で小樽「運河」に

海岸までの水深が浅いとき、大量の荷物を積んだ船が（、）

展。小樽港からは国内外に向けて、石炭をはじめ木材や農産物などの物資が大量に積み出された。港は船で混み合い、倉庫も貨物であふれ、海岸線での荷捌きも滞った。大型船が直接接岸して貨物の出し入れができる「埠頭」の建設が計画されたのは自然の流れだった。

ところが、欧米視察から戻った小樽築港事務所長の鶴の一声で計画が一変。沖を埋め立てて細長い島を造り、海岸線と埋め立て地の間にできた水路を運河にする「埋め立て式運河」が採用されたのだ。「埠頭にするには時期尚早」というのが変更の理由だが、当時の小樽の実情をよく表していた。埠頭にするよ、小樽に千人以上いた船の積み卸しに携わる労働者の仕事が奪われてしまう。小樽ではまだまだ主流だった労働者の雇用が優先されたことで、小樽「運河」は誕生した。

1914（大正3）年に着工し、9年後の1923（大正12）年に完成した運河は、全長1314m、幅40m。船のつく

陸に荷を下ろすにはどうするか。根本的に解決するためにはまず、陸地や海底を掘り込んだり、沖に向かって埠頭を伸ばしたりして船を接岸させる方法がある。ほかにも最近では見かけなくなったが、船と呼ばれる小型の運搬船に荷物を載せ替えて運ぶ方法もある。この船による荷役作業が主流だった時代、船のために建設されたのが小樽運河だ。

場所が大幅に増え、埋め立て地には倉庫も新設されて貨物の収容力もアップした。完成の翌年には、小樽港に入港した船が6248隻とこれまでの最高を記録。第一次世界大戦で被害を受けたヨーロッパ諸国への物資輸送などで、小樽運河は早くも黄金期を迎えた。

繁栄に陰り  
小樽運河の衰退

小樽運河が稼働すると街は大いに繁栄した。目抜き通りには銀行や商社の社屋が並び、人口も増加。1920年頃までは札幌よりも人口が多く、北海道経済の中心として機能するも、絶頂期は大正末期から昭和初期にかけての実質20年と短かった。

衰退のきっかけは足下で起きていた。運河建設中も、入港する船や貨物の取扱量は増える一方で、実際は貨物の荷役をすべて船で行うには効率が悪くなっていた。対応を急ぐため、埠頭の建設にも取りかかり、1940（昭和15）年に完成させた。その後も二号、三号と立

「坂のまち」と呼ばれるだけあり、海岸線の背後に山が迫る小樽の街は平地が少ない。陸地を掘り込む余地がない分、沖に向かって海岸線を埋め立てて港が造られ、明治時代には北海道開拓の本拠地として、また北海道各地で採掘された石炭の積出港として利用された。

1900年代に入ると、ヨーロッパで産業革命が起こった影響で日本国内の経済が急速に発

て続けに埠頭ができると、船と運河の役割は急速に低下していった。

衰退を決定づけたもう一つの理由は、太平洋側の苦小牧港の整備だ。日本海に面する小樽港が衰退していく一方で、太平洋

運河沿いの散策路には63基のガス灯が設置されている。日が暮れると辺りはガス灯の暖かい色に包まれる

この地でしか味わえない、その場所だから  
楽しめる情報をお届けします。

と  
ころ  
か  
わ  
れ  
ば

小樽市編

わがまま井

味

北のどんぶり屋 たきなみ 滝波食堂  
☎ 0134-23-1426

JR小樽駅すぐそばの三角市場は、地元の人や観光客でにぎわう小樽の名物市場。ここでぜひとも食べておきたいのが「わがまま井」だ。ウニ、イクラ、ボタンエビ、カニなど11種類のネタから3品または4品選ぶと、海鮮丼にしてくれるうれしいメニューだ。鮮魚店直営の食堂ということもあって、極力冷凍物は使わず、いけすにいるものは注文してからさばくというこだわりよう。名物のハツカクの刺身や焼き物といったサブメニューにも定評がある。(ご飯小サイズ ネタ3品 税抜き 1,800円～)



ぱんじゅう

買

正福屋

☎ 0134-26-6910

ドーム型に焼き上げた薄皮にあんこを包み込んだ今川焼にも似た小樽発祥のソウルフード。昭和30年代後半は小樽市内に16ものぱんじゅうを扱う店があったという。1個80円(税込み)という破格の安さも魅力で、数十個単位で買って行く地元客も多い。カリッとサクサクに焼きあげられた皮の中には、高品質の北海道産の小豆で炊きあげたほどよい甘さのこしあんや粒あんをはじめ、クリームやごまくるみ、秋にはカボチャや栗も登場する。小腹が空いたときや食べ歩きにぴったりのスイーツだ。



おたる水族館

訪

おたる水族館  
☎ 0134-33-1400

年間35万人が訪れる北海道最大の水族館。大小70基余りの水槽には、北方系から暖かい海に棲む魚など250種類5000点もの生きものを展示している。見どころはなんとと言っても海獣ショー。イルカにアザラシ、ペンギンなど主役の顔ぶれが多彩。なかでも最大6頭のトドたちが同時に飛び込むトドショーは必見だ。遊園地も併設されているので、家族みんなで楽しむことができる。(入館料 大人1,400円、小中学生530円、3歳以上210円)

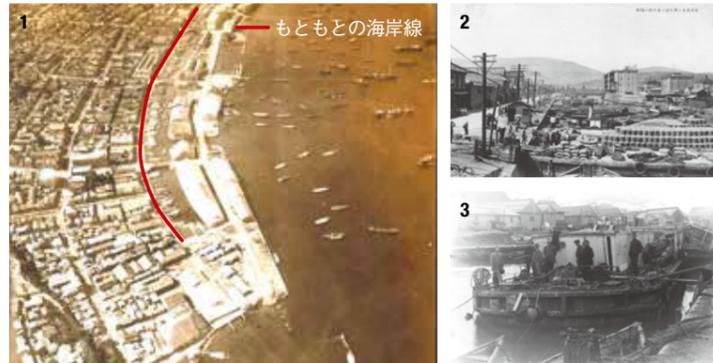


歴史的  
建造物誕生の  
秘密を探る！

1.小樽運河沿いにある小樽市総合博物館 運河館は、今では少なくなった明治期の建物 2埋め立て前の姿を残す北運河。写真中央に係留されているのが現役を退いた船



1.1926 (大正15) 年の小樽運河。もともとの海岸線の形状に沿って運河が造られたので、緩やかに湾曲しているのが特徴 2.荷が積まれた船が運河に着岸している様子 (昭和初期) 3.沖に停泊している船と運河の間を船が往復した (昭和初期) すべて小樽市総合博物館所蔵



小樽運河の歩みは、まさに激動の歴史でした。水路に沿って散策路やガス灯などが整備され、小樽観光の中心的な役割を果たしている現在の小樽運河。観光客は絶好の撮影ポイントがある南側に集中するが、「反対側にある『北運河』にも足を運んでほしい」と菅原さん。埋め立てて工事を逃れた昔ながらの40m幅の水路がそのまま今も使われていて、片隅には役目を終えた船が一艘だけひっそりと係留されている。小樽運河の原風景はこの場所にだけ残っている。



海側に並ぶ雰囲気のある建物群は、運河が完成した当時の大正末期から昭和初期にかけてのものが多い



山が海に迫り平地の少ない小樽は「坂のまち」。そのため陸を掘り込まず、沖に島を造ってその間を運河とした

側海運ルートが強化され、小樽港に物資が入ってくることはほとんどなくなってしまう。経済基盤の揺るぎから多くの銀行や商社が撤退。活況を呈していた倉庫も扉を閉ざし、運河周辺はいっしょにゴーストタウンのようになっていた。

開発か保存か  
全国に発展した一大論争

役目を失った運河には、ゴ

ミヤヘドロが溜まり悪臭が漂うようになっていた。市民からも「小樽斜陽化のシンボル」と揶揄されるように。そして1966 (昭和41) 年には、増えてきた交通量に対応する手段として、小樽市が小樽運河を埋め立てて道路にする方針を打ち出した。工事が始まり、運河周辺の石造りの倉庫が次々に取り壊されていくと、小樽市民はようやく事の重大さに気がついた。無用ならうとも悪臭を放とうとも、小樽運河や石造りの倉庫は守るべき大切な財産だという想いは小樽市民の心につかりと根付いていたのだ。その後、小樽運河をすべて埋め立てて道路にする案を主張する小樽市に対し、全面保存を求める市民が対立。全国紙でも報じられる大論争へと発展した。

最終的には運河の南側を埋め立てて道路にすることで決着。小樽市総合博物館の学芸員の菅原慶郎さんは、運河が辿ってきた歴史をこう話す。

「埠頭になりかけながらも運河として生まれ、埋め立ての憂き目に遭いつつも大半を存続……。現在の小樽の象徴である

3Dデータを基盤に  
「設計く施工く検査」を貫く  
円滑な情報施工の流れを創出

ホルナビ3Dマシンガイダンス  
搭載SK350LC-9 / SK235SR-3

大田利之＝取材・文 三浦泰幸＝撮影  
Text by Yoshiyuki Ota / photographs by Yasuaki Mura



ホルナビを搭載したSK350LC-9が、パワフルに河底を掘削していく



ICTで精度とスピードがさらにアップしました!

●今回の訪問先は  
マルフジ後藤重建  
所在地／静岡県掛川市 大池128-1  
☎0537-24-4510  
創業／1971年  
事業内容／機械土木造成業  
従業員数／20名

「ホルナビ」を導入  
一步先の土木造成業へ

マルフジ後藤重建は、1971年、代表の後藤義隆さんが23歳で創業。コベルコとの関係は、83年にYS1200を導入してから30年以上続いている。ポーカーなどの多数保有しているが、11台ある油圧ショベルはすべてコベルコ製だ。

同社では今回、ホルナビ3Dマシンガイダンス(以下、ホルナビ)を搭載したSK350LC-9とSK235SR-3を現場に投入した。

「4～5年先の業界変革を見据え、来るべき時代を先取りするための投資として英断しました。設計の上流段階から施工、管理に至る一連の流れのなかで、同一の3Dデータを持ち回ることによって精度と効率、スピードアップの三位一体の実現を目指しています」(後藤さん)



代表 後藤義隆さん

ICTの活用で  
作業効率が大幅に向上

ホルナビ搭載機の見下ろしの活用現場は、静岡県袋井市と磐田市の境界付近。県西部を流れる太田川と原野谷川の合流地点の「二級河川太田川広域河川改修事業」だ。これは、地震による津波や大雨等による洪水被害への備えとして、三角州状に堆積した太田川の土砂を掘削し、河道を築くものである。

自慢の技術力とICTで  
次代の施工文化を創造

この現場の当初の掘削量は、8000m<sup>3</sup>の予定だったが、ドローンなどによる詳細調査の結果、2.5倍の2万m<sup>3</sup>の工事となることが判明した。一方、大型連休を挟む40日間という工期は至上命令。後藤さんは、そんな厳しい条件下でも、やれます、と即答したという。

「設計の掘削指示を3Dでナビゲーションする『ホルナビ』は、現場を熟知し水深の変化などにも臨機応変に対応しながら、常に最終的な出来形をイメージできる技術者が使ってこそ、本来の力を発揮するのです。だからこそ、私たちならできる」と確信しました(後藤さん)

また各自が仕事に誇りを持ち、機械を大切に持つ気持ちも育むために、以前から各マシンをオペレーター一人ひとりに紐付けた「1人1台体制」を徹底。ただ、「ICTは優れた技術者が活用してこそ意義がある」という考えから、ホルナビ搭載機はベテランの活用を中心とした共同利用を図っている。「実は3Dナビゲーションによ



統括 夏目 勝さん

る掘削は、『将来を見据えて、ともに情報化施工を進めましょう』と私たちから元請け会社に逆提案したのです(夏目さん) 提案を受けた石川建設株式会社社の現場所長・岩田雅和さんは、その経緯をこう振り返る。

「提案により、私たちが上流の設計工程から3D化を推進。施工後の出来高検査も3D計測を用いるプロセスへ変更を進め、本工事をICT活用のモデルケースにすることを決定しました」

その結果、40日間の短い工期予定をさらに数日前倒しして施工完了できたという。「この成果を基盤に、情報化施工を次の防潮堤工事でも積極的に活用し、技術力とICTを融合させた新しい施工文化を築いていきます。また、そのなかで技術を継承する若手の採用などを含めた陣容拡大を続けていきたいですね」(後藤さん) 「ホルナビ」導入を機に、新たな意欲を燃やしている。



3.石川建設・現場所長の岩田雅和さん。「今回の施工でICT活用の先鞭が切れたと自負しています」



2



1.ホルナビ搭載機種では、後方に設置したアンテナで衛星情報を受信している  
2.河床は掘削した先から埋まっていくので、作業後に最適値になるよう指示値よりやや深めに掘る。そのため、画面上は赤色表示となるが、その加減がベテランの技だという



4

4.オペレータの長濱和利さん。「ホルナビを初めて活用しましたが、丁張りなどを気にすることなく、安全と正確性の両立が実現しました」  
5.オペレータの石原隆寛さん。「ホルナビは図面に基づくガイダンスに沿って作業するので、若手や女性の活躍にも貢献できると思います」



6

6.ホルナビ搭載機をはじめ、多くのコベルコ機の活躍により河道切削工事をスピーディに実行することができた



1.2再開発が急ピッチで進む渋谷駅一帯の稼働現場。JR、私鉄、地下鉄の6駅8路線が集中する巨大なターミナルで、列車運行を止めずに工事を進めるのは、世界的に見ても極めて高度なプロジェクトだという



4.日本的なモチーフを組み合わせてデザインしたマスターテック7070G。筆文字の「JAPAN」は、書道家・龍玄氏の手によるもの 5泰成重機は、千葉県野田市に同社機械センターを保有している(同社スタッフ。マスターテック7070Gの前にて)



5

3.マスターテック7070Gのオペレータ、平山久美さん。泰成重機では男女問わずに門戸を開き、オペレータを育成。平山さん以外の女性オペレータも活躍中だ



3

## コベルコ現場最前線 REPORT

織田信孝＝取材・文 三浦泰章＝撮影  
Text by Nobutaka Oda / photographs by Yasuaki Mura

### 力強いデザインのクレーンで 現場〈渋谷〉から 日本の技術力を世界へ！ マスターテック7070G(7070G-2)

が進行中。そのなかで泰成重機が担っているのが、東京メトロ銀座線渋谷駅の移設工事だ。現状、建物の3階にある東京メトロ銀座線のホームを、東に130m、フロアは2階へと移設する。また、線路の両側に2つのホームがある方式から、ホームを中心に線路が両側に通る島式型へと変更する計画だ。しかし、銀座線渋谷駅は利用客が1日平均22万人という規模。ゆえに地下鉄を運休しての工事はできない。取締役の横山さんは、「作業ができる時間は、終電後の深夜から始発前までに限られます。ミスがあれば何万人もの足に影響するので、緊張感を持って取り組んでい

目にも留まるラッピングで  
建設業の魅力をPR

泰成重機のマスターテック7070Gには、個性的なデザインが施されている。富士山、日の丸、侍、浮世絵風の波に、「JAPAN」の筆文字——。このデザインについて理恵さんは、こう説明する。

「社長には以前から、「建設現場のイメージをポジティブにしたい」という熱く深い思いがありました。そんななかで渋谷合

「建設業のイメージを変える」という熱い思いも感じられた。

る」と、現場の難しさを語る。現場では、コベルコのマスターテック7070Gが1台と、マスターテック7090Gが2台稼働。おもに、工事桁や銀座線のレールを運んでいる。マスターテック7070Gのオペレータの平山久美さんは、「現場周辺は歩行者や車が非常に多いので、通常の現場より神経質になる」と語る。

さらに、作業構台の重量制限の関係で、クレーンのカウンタウエイトを減らしていることも、作業を難しくしている。「通常より機体が軽い分、ブームの傾きや操作には注意して作業しています」(平山さん)

現場を手がけることに。そこで、明治維新をモチーフにした人目を引くデザインのクレーンを稼働させ、日本の若者に建設業の「すばらしさ」「たくましさ」「かっこよさ」を伝えて発信することを着想しました」

渋谷には外国人観光客も多く、このクレーンには日本の優れた建設技術を世界にPRすると同時に、インバウンドに貢献する狙いもある。実際、渋谷の空にそびえるクレーンを撮影した写真はSNS上でも好評で、新たなデザイン機も検討中だという。



専務取締役  
横山理恵さん



代表取締役  
横山良一さん

有限会社泰成重機は、埼玉県川口市に1983年に本社を構え創業。現在はオペレータ付きのクレーンリース業を中心に事業を展開している。今回は、東京・渋谷駅前の再開発工事現場を訪ね、そこで稼働するマスターテック7070Gの活躍をレポートする。

緊張感のある現場で光る  
泰成品質の確かな技術力

2017年現在、東京の渋谷駅一帯では大規模な再開発事業



今回、泰成重機のロゴを手がけた書道家の龍玄氏



◆今回の訪問先は  
有限会社泰成重機  
所在地/埼玉県川口市戸塚東  
2-12-6-102  
☎048-295-7290  
創業/1983年  
事業内容/クローラクレーンのオペレータ付き賃貸(リース)業  
従業員数/36名

### コベルコ製クレーン 1台を携えて創業

泰成重機は、代表取締役の横山良一さんが、コベルコ製クレーン1台を購入して創業した。横山さんの長女で、専務取締役を務める横山理恵さんは、「創業当時、父はクレーンとともに地方の現場へも赴き、母も配送業で経営を支えるなど、子どもの頃から額に汗して働く両親の姿を見て育ちました」と、当時を振り返る。

こうした苦労や努力が結果し、今ではゼネコンによる建設工事を中心に手がけるほどの企業へと成長。保有するクレーンも34台にまで増加した。創業時から慣れ親しんだコベルコ製クレーンを継続的に購入しており、保有機の8割はコベルコ製。横山さんのクレーンに関する知識と経験の豊富さから、コベルコの開発部門からしばしば提言を求められ、勉強会を開くこともあるという。



東急JVによる東京メトロ銀座線渋谷駅の移設工事で稼働するマスターテック7070G。この日は仮設線路用の6.2tある工事桁を、高架上へ引き上げる作業に従事していた

## TK750G / TK750GFS 開発ストーリー

# 排出ガス2014年規制適合の新TKシリーズが誕生！ 高いつり能力と堅牢性に 輸送性向上を。プラスした 基礎土木現場の雄

### 青石孝義

企画本部 企画管理部  
クレーン事業グループ  
マネージャー

2005年入社。「従来機から改善すべき要件を吟味し、時代を先読みした複数のシナリオを策定。科学的なデータから車幅変更の必要性を訴え、周囲の理解を促しました」



太田利之 = 取材・文 三浦伸一 = 撮影  
text by Toshiyuki Ota / photographs by Shinichi Miura 16

2017年6月に販売を開始したTK750G / TK750GFS(以下、TK750G)は、基礎土木を中心とした厳しい現場環境下でのハードな作業で活躍し、高い評価を受け続けてきたTKシリーズの新モデル。堅牢な構造や作業性、高いつり能

力など従来の魅力はそのままに、新たに業界待望の「輸送幅3m未満」という条件を満たした画期的なニューモデルだ。従来の魅力を継承しつつさらなるスリム化を目指す

高評価を得ていた従来のTKシリーズ。だが、排出ガス2014年規制への準備が焦眉の課題となっていた。マーケティング戦略を担った青石孝義はこう語る。

●今回のストーリーは  
TK750G / TK750GFS  
頑丈な構造と高いつり能力を武器に、ハードな基礎土木の現場で活躍するTKシリーズの新モデル。従来の性能に「輸送性向上」「排出ガス2014年規制適合」などの新たなメリットを追加



「Toughteles」はウインチ配置と高強度構造による、コンパクトで頑丈なTKシリーズの独自技術を表しています。

「当初、評価が定着しているTK750の新モデル開発は、コストや時間がかかる大幅な変更よりも、排出ガス2014年規制に適合したエンジンに載せ替える程度の変更に止めるほうが得策だと考えられていました」しかし、クローラクレーンをと

れらで輸送するには、その力など従来の魅力はそのままに、新たに業界待望の「輸送幅3m未満」という条件を満たした画期的なニューモデルだ。従来の魅力を継承しつつさらなるスリム化を目指す

「お客様メリットを考慮すると、クレーンの手配や申請手続きの簡素化と許可取得までの期間圧縮ができたほうがいい。そのため、クローラを外した最小輸送幅はなんと3m未満に抑えたいと思っていました」(青石)

「お客様目線を買きブラッシュアップ」TK750Gでは、従来機でお客様からの評価が高かった性能も引き続き保持している。「さまざまな設計変更をしつつも、最短ブーム長を10.0mに抑え、ウインチの配置を工夫してコンパクトな後端旋回を維持。全高制限のある場所での高いつり能力と、狭所現場における作業性という従来機のお客様メリットを踏襲しました」(笹岡)

### 花本貴博

GEC 開発本部 クレーン開発部  
特機開発グループ グループ長

1990年入社。プロジェクトマネージャーとして開発を牽引。「技術者の総力を挙げて、市場のニーズと開発思想の双方を実現した。魅力ある機械ができました」



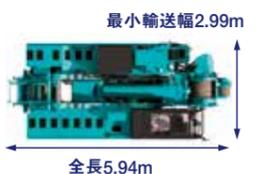
### 樋口正明

マーケティング事業本部  
クレーン営業本部  
国内営業部 東日本営業グループ  
マネージャー

2006年入社。「TK750Gにはすでに引き合いが殺到。車幅や重量などに対する要件が高まる時代背景のなかで、この機械への期待を日々実感しています」



リアルな市場と開発部隊の架け橋に



最小輸送幅2.99mのコンパクトレイアウトを実現。新たにオプションでブーム脱着装置とクローラ自力脱着装置も搭載し、輸送性が格段に向上した

「長期的に見れば、ある程度のコストと時間をかけても車幅変更にはトライしたほうが、売上や収益性、市場占有率や影響力などのメリットが大きいことを証明しました。その結果、経営陣

からも賛同を得ることができました」(青石)

一方、システム開発を担った笹岡哲は、エンジン周辺の温度を一定に保つことに苦労したと語る。



### お客様メリットを確かなカタチに結実



### 笹岡 佳雄

GEC 開発本部 クレーン開発部  
特機開発グループ

2010年入社。設計全体を主管する立場で開発に参画。「コンパクトな機体内のレイアウトに苦心しましたが、今までの知見で従来機能を堅持した設計を達成できました」

### 常に安定した稼働と生産性を支える



### 岡田 哲

GEC 開発本部 要素開発部  
電気制御系開発グループ

2015年入社。電気回路や制御を司るソフトウェアなどの構築を担当。「過酷な基礎土木の現場でも止まらない安定稼働と、マシンを見守り状態を表示する機能にも注力しました」

### お客様目線を買き試験を追求



### 宮村 虎弥

品質保証部  
クレーン開発試験グループ

2015年入社。「オペレータの方に寄り添う気持ちを重視して、安全性はもちろん、操作性や快適性などの面からもマシンのあるべき姿を追求しました」

「限られたスペースでの排気管の設置など、難題は複数ありました。しかし、結果として基礎土木最前線で活躍するタフさという従来機のメリットを継承する機械ができました」(笹岡)

またエンジンには、ダイムラー社製の「OM936LA (MTU6R1000)」を採用した。これは排ガス後処理装置として「尿素SCR」を搭載し、PM(粒子状物質)やNOx(窒素化合物)の排出量を削減。さらに、低騒音型建設機械の基準値もクリアするものだ。

「過酷な現場を想定した試験はもちろん、レバーの間隔や位置、レスポンスなど、オペレータの



Wind 3 from  
**三重**  
Mie

### 鈴鹿8時間耐久ロードレース

2017年7月27～30日の4日間、三重県の鈴鹿サーキットでFIM世界耐久選手権（EWC）最終戦・鈴鹿8時間耐久レースが行われました。コベルコ建機は、インドネシアのクレーンユーザであるGTA様とともに、TRICK STAR RACING様に協賛。KOBELCO、GTA様ロゴの入ったバイクが、鈴鹿サーキットを疾走しました。

30日に行われた決勝戦では、TRICK STAR RACING チームは14位でゴール（68チーム参戦）と、少し悔しさの残る結果に。EWCランキングでは10位となりましたが、チームには新たなチャレンジに向けた準備と戦いが待っています。



1.ギャラリーの注目を集めたのが、『新世紀エヴァンゲリオン』とコラボレーションしたカラーのマシン。前輪近くには「KOBELCO」「GTA」のロゴが光る  
2.目にも止まらぬ速さで疾走するTRICK STAR RACINGの勇姿

Wind 5 from  
**千葉**  
Chiba

### 市川で秋の展示会が開催決定！

今年も東日本コベルコ建機市川本社で秋の展示会が開催されます。新商品をはじめとした多数の実機展示や見ごたえのあるデモンストレーションなど、これまで以上にお楽しみいただける企画を多数ご用意しております。皆様のご来場を心よりお待ちしております。

【開催概要】  
日時：2017年10月28日(土)、29日(日)  
会場：東日本コベルコ建機（株）市川センター  
千葉県市川市二俣新町17番地 ☎047-328-7111

Wind 6 from  
**香川**  
Kagawa

### 林業展示会への参加が決定！

「2017森林・林業・環境機械展示・実演会」が開催されることとなりました。本展示会にはコベルコ建機も出展し、オフロード法2014年基準適合の新型林業仕様機をはじめとした多数の展示を予定。皆様楽しんでいただけるブースとなるよう、現在準備を進めております。皆様のご来場を心よりお待ちしております。

【開催概要】  
日時：2017年11月19日(日)、20日(月)  
場所：香川県坂出市 番の州臨海工業団地県有地

Wind 4 from  
**福岡**  
Fukuoka

### 北九州クレーン協会が 高等学校でクレーン体験学習を実施

2017年9月6日、北九州クレーン協会が福岡県立八幡工業高等学校にて、生徒向けの体験学習を開催。コベルコ建機は、その講師を務めました。

体験学習では、参加した40名の生徒に対し、クレーン業界に関わる職業や業種を説明。生徒の方々は熱心に耳を傾けていました。また、ラフテレーンクレーンと高所作業車の実機を用いた操作体験も実施。初めて操作するクレーンに緊張した様子でしたが、指導員の説明を受けながら操作をしていくうちに、参加者の顔にも笑顔が見られるようになりました。

昨今、人手不足が課題となっている建設業界。若者が興味・関心を持つきっかけとなった今回の体験学習は、非常に有意義な催しとなりました。

クレーンの運転操作を説明する様子。当日はテレビ局の取材も



Wind 1 from  
**愛知**  
Aichi



デモンストレーションで披露された3Dマシンコントロール搭載のSK200-9

### 中部支社で展示会を開催

2017年9月9・10日に西日本コベルコ建機中部支社にて、「新しい風を起こせ NEW Generation コベルコ秋の大展示会2017」が開催されました。

本展示会では、発表後初のお披露目となった「K-EYE PRO（衝突軽減システム）」搭載のSK200-10、ニコン・トリブル社製3Dマシンコントロール搭載のSK200-9の2機種の試乗コーナーを設置しました。また、オフロード法2014年基準適合の新型機であるSK200-10とSK135SR-5、木造家屋解体専用機SK30UR-6などを展示。さらに、新型機によるデモンストレーションや特選中古機の展示販売など、さま



2日間とも晴天のなかで展示会を開催することができました

ざまなメニューを実施しました。とりわけにぎわいを見せたのが、「K-EYE PRO」の試乗コーナー。その操作感には、来場者の方々から大きな反響をいただきました。

イベントには2日間で2,000名以上がご来場。大成功を収めました。



Wind 2 from  
**コベルコ**  
Kobelco

### 「ホルナビ+PLUS」の販売を開始！

コベルコ建機では、ホルナビ2D、3Dマシンガイダンスの新たなオプション設定として、3Dマシンコントロール機能「ホルナビ+PLUS（ホルナビ・プラス）」の販売を開始しました。これは、1つのレバー操作でブームとバケットを自動制御し、設計面に沿った仕上げが可能となるシステム。熟練オペレータと同等の作業スピードで、現場の生産性向上に貢献する機能です。

この「ホルナビ+PLUS」は、ホルナビ・ジョブサイトにて試乗することができます。詳細は各営業担当者へご相談ください。

