

コベルコ建設機械 ニュース

File.38

歴史的建造物誕生の
秘密を探る！
富士屋ホテル



箱根宮ノ下の富士屋ホテル
といえば、お正月の箱根駅伝
の中継にも登場する箱根のラ
ンドマークともいえる存在だ。
1878(明治11)年に日本で初
めての本格的なリゾートホテル
として創業して以来、一世紀以
上にわたって国内外の観光客を
魅了し続けている。

標高約420m、箱根山の中
腹に位置する宮ノ下は、箱根
七湯しちとうにも数えられる古くから開
かれていた温泉地の一つ。江戸
時代には大名が湯治に訪れる場
所であった。療養の地だった箱
根が本格的に観光地化されるの
は、明治の世になってから。富
士屋ホテルを避けては、その歴
史を語ることはできない。

牧畜業をあきらめ 外国人客専用ホテルを開業

富士屋ホテルの創業者である
山口仙之助が、留学先のアメリ
カで広大な牧場を目の当たりに
して牧畜業に感銘を受けたの
は、20歳になった1871(明
治4)年のこと。日本に牧畜業
を持ち込むべく、3年間で稼い
だ金をすべて投じて種牛7頭を
携えて帰国した。ところが、

「この地にあった老舗旅館を
買い取り、外国人を対象とした
ホテルを開業した。」

創業当時、外国人がおもに利
用していたのは同じ宮ノ下に
あった老舗旅館の奈良屋。外国
人客を激しく獲得し合うが、開
業して5年目の1883(明治
16)年に宮ノ下一帯が火事に見
舞われ、富士屋ホテルも奈良屋
も建物のすべてを焼失してしま
う。再建後もライバル同士、競
うように建物を増築していった
が、1893(明治26)年にこの
関係に終止符が打たれた。奈良
屋と富士屋ホテルとの間で宿泊
営業に関する協定が結ばれ、以
後1912(大正元)年まで、奈
良屋は日本人客専用の宿に、富
士屋ホテルは外国人客専用の宿
と取り決められたのだ。仙之助
の描いた、外国人専用のホテル
経営という夢はこうして叶うの
である。

駅伝コースがあるのも 富士屋ホテルのおかげ

富士屋ホテルが創業した頃の
箱根の道路事情は、想像を絶す
るものだったという。1873
(明治6)年、箱根塔之沢とうのさわに滞在
していた福沢諭吉も地元の新聞

明治・大正の面影を今に伝える
クラシックホテルの代名詞

「観光地箱根」を 作ったホテル

砂山幹博 ■取材文 田中勝明 ■撮影
text by Mitsuhiro Sawayama / photographs by Katsuki Tanaka

歴史的
建造物誕生の
秘密を探る！

File. 38

当時の日本は文明開化のシンボ
ルであった牛鍋がようやく広ま
り始めた頃。牛肉や牛乳の需要
も少なく、時期尚早と牧畜業を
断念した。再び学問を修めよう
と慶應義塾に入塾するが、塾長
の福沢諭吉から実業界への転身
を諭された。諭吉の勧めに従っ
た仙之助は、訪日外国人が増加
していることから国際観光の重
要性を感じ取り、外国人専用の
ホテル経営を目指すことに。

東京や横浜から近く、温泉が
湧く点から、外国人にとって魅
力的な場所であると、仙之助は
箱根宮ノ下に着目。江戸時代か

に苦言を呈している。「箱根山
に人力車を通せるように道路を
整備すれば温泉を目当てに多く
の人が訪れ、観光産業が興る。
地元の人々はみすみすチャンスを
逸している」と。さすがに地元
の人も黙ってはおらず、温泉
場の主人らが中心となり道路の
整備を進めた。最初に小田原か
ら箱根の玄関口にあたる湯本ま
で、次いで湯本から塔之沢まで
の約1kmが整備され人力車の通
行が可能となった。

塔之沢から富士屋ホテルのあ
る宮ノ下までの全長7km
におよぶ坂道を整備
したのは仙之助だ。
1887(明治20)年
に私財を投じて道を
広げ、ホテルまで荷車
が通れるように路面をきれ
いに整備した。それまでは毎日
使う食料などは横浜から馬車
便で小田原に運送し、湯本か
ら宮ノ下までは登り道を人が
担いで運んでいたというか
ら、道路が整備されたお
かげで運搬能力は格段
に向上した。

この後、宮ノ下か
らさらに上の道路
も整備され、人々



1891年に建築された本館。
120年余りの時を経て、今
でも富士屋ホテルの顔であ
り続けている

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

箱根編

自然薯料理

味

山薬(やまぐすり)
☎ 0460-82-1066

「箱根の美しい景色を眺めながら、
身体の中からきれいに」がコンセプトの
自然薯料理のお店。店名にもなっている
「山薬(さんやく)」とは自然薯の別名で、
さまざまな健康効果があるといわれる
栄養満点の食材だ。自然豊かな大山(お
おやま)山麓で栽培された自然薯のほ
か、お膳の料理に使われている食材の
ほぼすべてが地元神奈川産というこ
だわりよう。大きな窓から箱根の山
々の絶景を眺めつつ食事ができるス
ペースもあり、ぜひたくな気分を味
わえる。(麦飯とろろ膳1,922円・税
込み)



富士屋ホテル直営のベーカリー&スイーツ

買

ピコット本店
☎ 0460-82-5541



富士屋ホテルのレストランで長く
愛されてきた伝統のパンや、パ
ティシエ自慢のスイーツを買うこ
とができる。牛乳だけで練り上げ
た生地にたっぷりのレーズンが入
った「レーズンパン」(600円・ミニ
サイズ360円)や、創業当初から
のロングセラー「食パン」(1斤330
円)、レストランで提供しているカ
レーの味に限りなく近づけた「ク
ラシックカレーパン」(300円)など
が人気。スイーツも豊富で、なか
でも代々受け継がれてきたレシピ

で作る「アップルパイ」(550円)はぜひとも試しておきたい
至極の逸品だ。※価格はすべて消費税別

芸者さんの公開稽古

訪

箱根湯本見番

☎ 0460-85-5338 <http://www.geisha.co.jp/gyouji>

箱根湯本見番に所属する芸者さんは総勢150人。その多く
が毎日、踊りや三味線、長唄などの稽古のためにここへや
って来る。見番では、見学無料の公開稽古が実施されてい
る。唄や踊り、お座敷遊びなどさまざまなイベントが行わ
れている(不定期/HPで要確認)。芸者さんを宴席に呼ぶのは、少
し敷居が高いかもしれないが、こうした機会に芸妓遊びを体験し
てみてはいかがだろうか。



1. 建築中の富士屋ホテル(左)と
奈良屋(右)(1877年後半~78年
に撮影) 2. 山口仙之助によって
拡張された塔ノ沢溪谷付近の道
路(年代未詳) 3. 創業当時の
富士屋ホテル。写真の建物は5
年後の宮ノ下大火によって焼失
している
※1・2:長崎大学附属図書館所
蔵、3:富士屋ホテル所蔵



花御殿のスイートルーム。細部にまでお寺や神社の要素が散りばめられ、
各国の著名人から愛され続けてきた部屋だ



1936年に建てられた鉄筋コンクリート造りの宿泊棟「花御殿」。部屋番号の代わりに、43室すべてに異なる花の名前が付けられている



メインダイニングルーム「ザ・フジヤ」には、富士屋ホテル3代目社長の山口正造が愛した花をモチーフとした意匠が天井や柱に施されてる

歴史的建造物誕生の秘密を探る!



設計者は初代と3代目個性が際立つホテル建築
現在、富士屋ホテルには時代も意匠も異なる6棟の建物が敷地内に混在し、独特の雰囲気を出している。なかで
の流れる江戸時代にメインだった旧東海道からこの新しいルート、つまり現在、箱根駅伝のランナーが走る後の国道1号線へと移り変わった。仙之助は道路のほかにも火力・水力発電を導入したほか、乗合自動車を走らせ小田原からホテルまで客を送迎できるようにするなど、インフラを整備しながらホテルを拡大していった。
設計者は初代と3代目個性が際立つホテル建築

も最も古い建物が、エントランスやフロントのある本館だ。1891(明治24)年に、ロシアのニコライ皇太子を迎えるため仙之助によって建てられた。国賓が宿泊するとあって頑丈に作られ、1923(大正12)年の関東大震災でも窓ガラス1枚割れていない。壁まわりは洋風だが、社寺建築を思わせる瓦葺屋根や唐破風屋根が印象的で、明治から大正初期の面影をよく残している。和洋折衷と紹介されることも多いが、外国人の目から完全な和風建築に見えるそう。
外国人観光客を強く意識してか、「和」を強調した造りになっているのが昭和になってから建てられた宿泊棟の花御殿とメインのダイニングルームだ。建築を指揮したのは仙之助の娘婿で3代目社長の山口正造。建物の至るところに花をモチーフとした意匠が多いのは、日光金谷ホテル創業者の次男として生まれ育った正造が、すぐそばの日光東照宮の影響を受けたからだといわれている。

旅行先が箱根宮ノ下だった。その宮ノ下で、早くから外国人を中心におもてなしを行ってきたのが富士屋ホテル。豊かな自然、バラエティに富んだ東洋建築の造形美、そして温泉。ここで宿泊者が体験した出来事は帰国後に口コミで広がり、「観光地箱根」のイメージが形成され、それが現在にもつながっている。1年を通して国内外問わず多くの観光客でにぎわう箱根。明治頃からインフラ整備の一役を担ってきた富士屋ホテルは、昔も今も箱根観光をけん引する存在であることは間違いない。

明治初期、横浜港に降り立ち横濱の居留地で過ごす外国人にとって、最も身近で人気のある

油圧を介さない新発想のマグネットシステムを採用 作業量向上と省エネを両立。 金属ハンドリング作業に 大革新をもたらす「eマグ」

日本における金属リサイクルのニーズは今後も伸長が予想されており、そのためのマテリアルハンドリング（以下、マテハン）への期待は膨らみ続けている。拡大するであろうスクラップ量

の一方で、コスト意識の変化やそれに伴う機械の作業効率アップの要望、さらに作業者の高齢化や労働環境改善機運の高まりなど、業界は新たなターニングポイントに差しかかっている。

コベルコはそんな時代要請に応えるべく、作業量と効率を向上させ、燃費低減も実現した先進のマグネットシステム「eマグ」を搭載したマシンの開発を進め、従来の常識を覆す金属マテハン機を完成させた。

●今回のストーリーは
eマグ
エンジン直結型発電電動機およびインバータを利用し、マグネット出力の向上とエネルギー利用の効率化を実現。作業量アップをはじめとするさまざまなメリットをもたらした、まったく新しいマグネットシステム（写真はSK260DLCスクラップローダ仕様機）



油圧を使わずに磁力を生む 新たなシステムを採用

電気制御を中心に「eマグ」開発の全体統括を担った古賀信洋はこう語る。

「当社では、1960年代から鉄スクラップの処理作業に用いるリフティングマグネット機を

製造してきました。油圧の力を使ったマグネットシステムが開発されて以降は、長らくその進化は停滞。しかし、私たちエンジニアは一貫して『新しいマシンを作りた』という想いを抱き続けて、さまざまな改良や挑戦を重ねていました」

「そんななかコベルコは、2010年に油圧と電気を動力とするハイブリッド機を発表。『そこで、50年以上培ってきたリフティングマグネット機製造のノウハウと、ハイブリッド機の開発で得た発電技術を活かして、新たな機械を生み出すことを目指したのです』（古賀）

「eマグ」搭載機のベースとなったのは、10型のハイブリッド機。そのため、同機と同じく発電機は自社開発をした。また、マグネットのパワーや作業性を決定するインバータをいかに制御するかも重要なポイント。そこで楠本夏輝がインバータメー

カとの協業を進め、最適解を
探った。

さらにマグネットの制御にも改良を施した。従来機では、積放時の逆起電力を排熱として捨てていたが、柚本いわく、「今回はこのエネルギーロスにも着

目した」という。「今まで捨てていたエネルギーを、発電機を介してエンジンに戻そうとしたのです。本機ではコストを抑えるためにバッテリーを積んでいません。そこで、逆起電力を一旦コンデンサに返し、

最適なタイミングでエンジンに戻す工夫を図りました」（柚本）

このチューニングのために、マグネットの実機を模擬したテストベンチを用いて数多くの試験を繰り返し、想定値と実測値のすり合わせで最適化を行った。ここでは、荷離れのタイミングのように感覚的な操作性の数値化と調整も、同時に進められている。

当した田辺節男は、その苦労をこう振り返る。

「各部の干渉を避けるためには、最も強度が求められるフレームの高さを低くする必要がありました。しかし、強度を保つことも必須。全体のバランスを考慮しながら、レイアウトと強度設計を両立するという難題を解決する。まさに設計者冥利に尽きる仕事でした」

と、その省エネ性や作業量に驚かれ「すぐに買いたいからそのまま置いて行ってほしい」というお声もいただきました。

こうして完成した新しい金属ハンドリング機は、16年9月に25tクラスのSK260DLC・10が出荷を開始。35tクラスのSK350DLC・10も17年4月に上市予定だ。

直感的な操作性の実現を目指す



楠本夏輝
GEC要素開発部
制御システム系開発グループ
08年入社。「本体との通信コントローラといった、インタフェースにもこだわりました。実際に乗っていただければ、その使い勝手をご理解いただけたと思います」

エンジニアのプライドを懸けて難題に挑戦



田辺節男
GEC環境機械開発部
環境機械開発グループ
マネージャー
01年入社。「各分野の実装は難題でしたが、同時に非常にやりがいを感じるものもありました。今まで蓄積してきた開発者としての知見をフルに活かした開発でした」



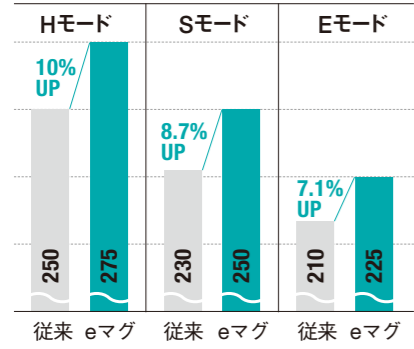
三嶋康平
営業促進部
環境マーケティンググループ
アシスタントマネージャー
97年入社。「市場ニーズにマッチする機械を生み出すために、コンセプト作りから参加しました。作業量アップと燃費低減の両立を、ぜひ体感していただきたいですね」

市場に受け入れられる 自信作として

従来機では外出しだったマグネット制御盤を筐体にスッキリと内蔵させた点も、「eマグ」搭載機の特徴だ。しかしその実装には、フレームと発電機の干渉など、機構やレイアウト面での努力が求められた。設計を担

「eマグ」のマグネット出力は従来機より20%増。そのため一度に吸着できるスクラップ量は増加し、荷離れのキレを向上させたことと相まって、作業量は7.1～10.0%アップしている。これは20tトラックに換算した場合、1日あたり6～10台分多く作業ができることになる

■時間当たりの作業量比較 (t/h)



「eマグ」のマグネット出力は従来機より20%増。そのため一度に吸着できるスクラップ量は増加し、荷離れのキレを向上させたことと相まって、作業量は7.1～10.0%アップしている。これは20tトラックに換算した場合、1日あたり6～10台分多く作業ができることになる

「一度乗っていただければ、今までのリフティングマグネット機にご満足いただけなかったお客様やコスト意識に厳しいお客様も、必ずコベルコファンになってくださると自負しています」。開発メンバーたちは、口を揃えてこう胸を張る。

古賀信洋

GEC環境機械開発部
環境機械開発グループ
マネージャー

90年入社。「電気制御などをコアとしながらも、開発全体を眺望する視点で臨みました。常々抱いていたエンジニアとしての欲求を満たす機械ができたと思います」



太田利之 = 取材・文 田中勝明 = 撮影
text by Toshiyuki Ota / photographs by Katsuaki Tanaka

廣澤允紀

GEC要素開発部
動力系開発グループ

04年入社。「エンジンと発電電動機のマッチングには苦勞しましたが、課題を乗り越えすばらしい機械が完成しました。コスト面にシビアな方にはどお薦めしたいですね」



発想の転換でマグネット機の革新を確信

伴う制御システムは高度化が必要ですが、これをクリアすることで、省エネやハイパワーといった多くのメリットが実現できると考えたのです」

「さまざまな工夫を結集

大局的な視野に立ち、プロジェクトを先導

G-2シリーズ 開発ストーリー

排出ガス2014年規制に対応、Gシリーズをフルモデルチェンジ 先進国市場を視野に、 高い環境性能を実現した クローラクレーン

国内だけではなく海外でも高い評価を得ている、コベルコのクローラクレーン「マスターテックGシリーズ」。排出ガス2011年規則（以下、11年規制）への適合をはじめ、輸送性や省エネ対応を織り込み、この次世代クレーンは開発された。「し

かし14年に新たな排ガス規制が実施予定だったため、12年にはすでにこの規制に合わせてGシリーズをフルモデルチェンジする構想に入っていました。こう振り返るのは、プロジェクト全体の指揮をとった木村宙士だ。現在、排ガス規制は日本、米

国、欧州で同水準の規制値が適用されている。「当然、先進国市場向けの製品は、14年規制に適合させる必要があります。加えて今回のモデルチェンジでは、Gシリーズで実装できなかった技術や利便性も盛り込もうと考えました」と、マーケティンググループの森田洋基は語る。

14年規制をクリアする鍵となったのはエンジンだった。NOxの大幅削減のためにエンジンメーカーが開発した新エンジンは、尿素SCRシステムという仕組みを採用。「エンジンからの排ガスに尿素水を噴射することで、NOxを無害な窒素と水に分解するというものです」と、油圧制御と動力制御の双方に携わった寺坂穰二は説明する。まずは新エンジンを載せた先行開発試験機を2台つくり、開発、検証を繰り返した。

「新エンジンを搭載した機械をお客様に使用してもらい、不具合などを1年間モニタリングし続けました。初のシステムということもあり、今までにない開発の進め方でしたね」（寺坂）

「外気温の影響を確認するた

れ、新しいセンサや装置も増えた。そのため、従来の開発では実施していなかった検証も必要になった。品質保証を担当した河嶋宏武は一切妥協せず、厳しい検証を続けたと語る。

●今回のストーリーは G-2シリーズ

環境性、輸送性、操作性に優れた次世代クローラクレーン「Gシリーズ」が進化。排出ガス2014年規制（文中では14年規制）への適合と、お客様のニーズの反映を両立させた新シリーズ（写真は7120G-2）



DPFがディーゼルエンジンからの排ガスに含まれるPMを除去し、SCRがNOxを無害化。これらの併用が排ガスをよりクリーンにする

め、真冬に、日本で一番寒い町、と呼ばれる北海道の陸別町に機械を持ち込んで試験。さらに冷凍車で尿素水を凍結させたテストも行いました。また、真夏に神戸市にあるポートアイランドのお客様の現場で先行開発試験

機を稼働させて検証したほか、大久保工場にある塗装用乾燥炉に装置を入れる試験も実施しました」

「新エンジンを搭載した機械をお客様に使用してもらい、不具合などを1年間モニタリングし続けました。初のシステムということもあり、今までにない開発の進め方でしたね」（寺坂）

「外気温の影響を確認するた

今後の開発につながる貴重なテスト経験を重ねる



河嶋宏武
品質保証部
大久保開発試験室

07年入社。「計画段階から携わることができ、貴重な経験になりました。エンジン関連の試験などは初めてだったので、他機種の試験にも活かしたいですね」



森田洋基

クレーン事業本部
マーケティンググループ
08年入社。「これほど多くの機械を一気に上市できたことは自信になりました。今後の評価に対してもしっかりとフォローアップしていきます」

変化するマーケットを見つめて、販売面を支える

クローラクレーン分野でコベルコの存在感を示す



高山 晃

KOBELCO CRANES SOUTH EAST ASIA PTE.LTD.
Marketing Manager
06年入社。「Gシリーズを14年規制に対応させ、ブラッシュアップしたG-2シリーズがお客様に支持していただけの事を確信しています」

新技術を取り入れる一方で、Gシリーズの機能を引き継ぎ、その利便性を向上させることにも注力した。その一例がDPF（ディーゼル微粒子捕集フィルター）の再生制御である。以前からエンジンにはDPFが使われており、ディーゼルエンジンから出る粒子状物質やスス（PM）をフィルタで集めて内部で燃焼、外部に出さない仕組みにしていた。ところがPM燃焼の際に、エンジン回転数が上がり、急に作業速度が変わることでオペレータの使い勝手が損なわれるという課題があったのだ。

「新エンジンを搭載した機械をお客様に使用してもらい、不具合などを1年間モニタリングし続けました。初のシステムということもあり、今までにない開発の進め方でしたね」（寺坂）

「外気温の影響を確認するた

木村宙士

クレーン事業本部 開発本部
クレーン開発部 部長
汎用クレーン開発グループ長
94年入社。「排ガス規制への対応を怠れば事業として機会損失になるため、この開発は必須でした。今後のお客様の要望を反映し、より良い機械にしたいですね」



織田信孝 = 取材・文 鈴木惟統 = 撮影
text by Nobutaka Oda / photographs by Yoshito Suzuki 16

電気制御を駆使し「使いやすい高機能」を実現

79年入社。「電気制御という表面には出ない部分で開発を支えることができました。Gシリーズで完遂し切れなかったことが実現できたことにも満足しています」



エンジンメーカーとの共同開発により技術の幅を広げる

寺坂穰二

クレーン事業本部
開発本部 要素開発部
油圧制御技術グループ 兼
動力技術グループマネージャー
05年入社。「専門は油圧技術ですが、今回は動力分野にも携わることができました。エンジンメーカーと連携した開発で得た知見は今後も活かせると思います」



「新エンジンを搭載した機械をお客様に使用してもらい、不具合などを1年間モニタリングし続けました。初のシステムということもあり、今までにない開発の進め方でしたね」（寺坂）

「外気温の影響を確認するた

これを解決するために、G-2シリーズでは、オペレータが作業の合間の停止させたいタイミングで、即座に自分の判断で停止できる仕様に変更している。また、エンジンが低回転時でもウインチを速く巻き上げることでできる「Gウインチ機能」もブラッシュアップ。ブーム旋回中や起伏中にも使えるように変え、操作性を格段に高めた。

「コベルコはクローラクレーンの分野で世界トップクラスのシェアを持つマーケットリーダー。その気概を持って前シリーズではドラステックなモデルチェンジを敢行しました。G-2シリーズはそれに14年規制対応という進化を加え、さらに磨きをかけられたと感じています」



Q2. 部下のワークライフバランスを支援する上司を何と呼ぶ?

- a. パパボス b. イクボス c. ママボス d. セワボス



平戸孝之=イラスト
Illustration by Takayuki Hirato

「長時間労働は当たり前」現場での力仕事も多い。そんな風土ゆえに、建設業界では女性の活躍が遅れがちだ。2015年の総務省労働力調査によれば、建設業界の就業者に占める女性の割合は全体の約15%。製造業が約30%、卸売・小売業が約50%、医療・福祉業が約75%であることに比べると、かなり低い割合にとどまっている。そんな建設業界で「部下のワークライフバランスを支援する『イクボス』」を育成する動き

が広がっている（日本経済新聞夕刊16年5月16日付記事より）という。「イクボス」とは何だろう。NPO法人ファザーリング・ジャパンの定義によれば「職場でも働く部下・スタッフのワークライフバランス（仕事と生活の両立）を考え、その人のキャリアや人生を応援しながら組織の業績にも結果を出しつつ、自らが仕事と生活を楽しむことができる上司」とのこと。一つの好例が戸田建設。埼玉

部下の仕事と生活の両立を目指す新時代のボスが会社を変える

県内の建設工事現場の作業所長が、女性社員が仕事と育児を両立できる環境をつくったイクボスとして日本建設業連合会から表彰された。この所長のイクボスデビューのきっかけは、育児休暇を終えた女性が部下として配属されたこと。技術職の女性社員が育児から現場復帰するのは同社では初めてのことであった。戸惑いつつも業務に正副2人の担当をつける「バイディ制」を採用し、不公平感をなくすために土日出勤した社員の代休取得も徹底。さらに、業務効率化も進めて平均残業時間を月44%削減した。こうした事例は建設・リフォーム業界で徐々に増えているようだ。清水建設は15年にイクボスを社内表彰する制度を設けた。またコベルコ建機では、16年4月に施行された女性活躍推進法に基づき、同年7月に第



日本経済新聞夕刊 2016年5月16日付

一次行動計画」を策定。自社の女性の活躍に関する状況・課題分析とそれを踏まえた行動計画で、「女性の継続雇用割合を6割にする」など、明確な数値目標を掲げている。イクボスは女性のためばかりではない。子育てに積極的に参加する男性を指す言葉、「イクメン」はよく知られているが、家庭では頑張っても職場では認められないケースはまだ多い。その理由の1つが「男が育児？」。「上司より先に定時退社か」といった管理職の旧意識や価値観だろう。ワークライフバランスに優れた職場は必ずや良い人材確保と企業の発展につながる。イクボスが会社を変える時代なのだ。

経済ジャーナリスト
和上 陽子

東京外国語大学卒業後、日本経済新聞社に入社。日経ホーム出版社（現在の日経BP社）月刊誌「日経マネー」の編集を経て、退社。独立後は、経済・金融の各種専門誌などに寄稿するなど、経済ジャーナリストとして活躍中



クイズを解けば
「いま」が分かる
この記事に
注目!

近頃気になる日経媒体の記事をピックアップ。その報道の背景にある「時代性」を探るコーナーです。まずはクイズに挑戦！答えは解説文中にあります。楽しみながら「現代を知るヒント」を探ってみませんか？

Q1. JR紀勢線「和佐駅」の新駅舎建築に使われた材料は?

- a. 再生プラスチック b. コルゲートパイプ c. 強化ガラス d. 流木

老朽駅舎の建て替えに意外な建材 無人駅時代のユニークな発想

2016年10月、大阪駅から南へ13.3km、JR紀勢線の和佐駅に新駅舎が完成した。その基本建材は「なんと鋼板製コルゲートパイプ」。巨大な灰色の円筒形がプラットホームに沿うように据えられた様子は何とも目をひく。コルゲートパイプといえはともと水路や水槽、護岸セルやトンネルカバーなどに使われてきたが、最近では建築外壁材としても注目されているという。「コルゲートパイプを採用したこと、外装材・内装材を省略できた。メンテナンス性も考慮しながら、コルゲートまる一本を駅舎に活用したのは和佐駅が初めて（JR西日本和歌山建築区の担当責任者「日経コンストラクション16年10月24日掲載より）」

という。パイプを地中に埋めて固定し、ベンチや集札箱、掲示板などの部品を設置するという簡易さだ。また老朽化した旧木造駅舎に比べ、必要なスペースは4分の1とコンパクト。旧駅舎の解体を待たず、空きスペースに設置した新駅舎を稼働した後に旧駅舎を解体するという段取りも可能になった。さらには、一般的な駅舎新設よりも、概算で約2割程度、建設費用を削減できたという話も。将来的な修繕が少なくなることも見込まれ、ランニングコスト低減も期待できるとい



日経コンストラクション
2016年10月24日掲載
http://kenplatz.nikkeibp.co.jp/atcl/cntnews/15/102000564/

JR西日本がこうしたユニークな試みを行った背景には、無人駅の急増がある。JR西日本のエリアでは無人駅の数が677駅で、有人駅の520駅を超える（16年4月時点）。JRが発足した1987年当時は有人駅が640駅あったが、30年間で120駅が消え去り、あるいは無人化した。利用者の減少などを理由に、老朽化した無人駅は今後も各地で増え続けていくだろう。「建て替えねばならない、かといってコストはかけられない」。運営者側にとっては頭の痛い問題なのである。今回登場した「コルゲートパイプ製の駅」は、時代を映す公共建築の新たな発想として、大いに注目されよう。

Wind 4 from
京都
Kyoto

環境機械の展示・実演会が大盛況!

2016年10月9・10日の2日間、京都府福知山市で40回目の全国育樹祭を記念した「2016森林・林業・環境機械実演会」が開催されました。

コベルコ建機は、13tクラスの車体に20tクラスの牽引力を持つ最新鋭林業専用機のSK165SR-3Fを筆頭に、SK55SR、SK75SR、SK135SRの各ラインアップと、20tクラスエンジン搭載の参考出展機、SK170-10の5機種計6台を出展しました。デモンストレーションでは、林業仕様機ならではのアタッチメントをフル稼働させた造材作業を実演。また、コベルコの独自開発技術であるiNDRの説明を実施しました。

当日は、当社ブースの過去最高の来場者数を記録。コベルコの林業機械を大いにアピールできました。



1.臨場感あふれるデモンストレーションを実施
2.参考出展したSK170-10 3.にぎわうコベルコブース



Wind 6 from
アメリカ
USA

「CONEXPO2017」への出展が決定!

コベルコ建機は、2017年3月7～11日にアメリカのラスベガスで開催される世界最大級の建機展、「CONEXPO-CON/AGG 2017」への出展を決定しました。イベントでは、コベルコの最新技術と最新機種を紹介予定。この様子は、後日レポートいたします。

Wind 8 from
北海道
Hokkaido

「2016北海道森林・林業・環境機械展示実演会」に参加

東日本コベルコ建機(株)は、2016年10月28・29日に北海道厚真町で開催された、「2016北海道森林・林業・環境機械展示実演会」に参加しました。

当日は、北海道のお客様の声を形に設計した林業専用機、SK165SR-3Fをはじめ4機種を出展。また、ハーベスタを搭載したSK135SR-3Fが、伐倒から造材まで迫力ある実演を行い、来場者から大きな注目を集めました。

SK135SR-3Fの実演の様子



Wind 1 from
千葉
Chiba



「建機の未来がここにある!」コベルコ秋の大展示会2016

2016年11月5・6日に、毎年恒例の東日本コベルコ建機(株)主催の秋の大展示会が開催されました。

「建機の未来がここにある!」をコンセプトに、新型ハイブリッド機SK200H、eマグSK260DLCなどの新機種を展示。また、情報化施工に関するセミナーの開催や「ホルナビ」をゲーム感覚で体感できるコーナーも設置して最新技術に触れていただきました。さらに、大型建物解体機やクレーンを展示。その迫力に、訪れた方は圧倒されていました。



1.注目を集めた新型ハイブリッド機SK200H 2.多くのお客様にご覧いただいたデモンストレーションは大盛況

デモンストレーションは、機械の性能が伝わりやすいよう演出。コベルコ建機が提供するソリューションをお客様に知っていただくことができました。2日間で4534名もの方々にご来場いただいた本展示会は、大盛況となりました。

Wind 3 from
栃木
Tochigi

「DENSO KOBELCO SARD RC F」悲願のシリーズチャンピオン獲得!

2016年11月13日、「SUPER GT」のシーズン最終戦が栃木県のツインリンクもてぎで開催され、神戸製鋼所が協賛しているLEXUS TEAM SARDが初のシリーズチャンピオンに輝きました。

皆様からのたくさんの温かい声援、ありがとうございました。コベルコは今後もLEXUS TEAM SARDを応援します。



Wind 2 from
タイ
Thailand

10年ぶりの新SKシリーズ「Generation 10」が東南アジアに上陸!

2016年9月13日、THAI KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY (TKCM) 工場、新シリーズであるSKシリーズ10型の上市会が開催されました。

当日イベントには東南アジア9カ国から13ディーラーが参加。10型のコンセプトや強みの紹介、またSK200従来機と新型機の比較展示を通して製理解を深めていただきました。

今後もコベルコ建機では、東南アジアにおける市場拡大を推進していきます。



新機種のコンセプトを説明した上市会の様子



【コベルコの風】

日本全国、そして世界各国でのコベルコの活動をレポート!

