

KOBELCO

秋季号

Oct.2016 Vol.234

# コベルコ建設機械ニュース

File.37

## 山居倉庫

歴史的建造物誕生の  
秘密を探る！



酒田の歴史を今に伝える  
米どころ庄内のシンボル

卷之三

# 心受け継ぎ 120年

砂山幹博 = 取材・文 田中勝明 =撮影  
text by Mikihiro Sunayama / photographs by Katsuaki Tanaka

北に秀峰鳥海山。その裾野には最上川が庄内平野を貫き、穀倉地帯を潤しながら酒田で日本海に注ぐ。河口に開けた酒田港を少し遡ると、同じ形

が10数棟、軒を連ねる光景が目にに入る。建物の名は山居倉庫。  
1893年に建てられた今も現役の米の保管倉庫だ。NHK  
朝の連続テレビ小説「おしん」  
のロケーション舞台にもな(→)

江戸に光を！  
航路が開いた未来

古代より出羽国の中心地で、最上川河口の船着き場として発展してきた酒田が、さらに東北随一の商業都市へと発展するため、「米」はなくてはならない

また、古くから開けていた最上川水運の利もあり、流域の天領（幕府直轄地）や奥羽諸藩でとれた米を保管する倉庫が河口の酒田に数多く建てられた。こうして酒田は米の積出港として知られるようになる。ただ、大消費地である京都や大阪（現在の大阪）、江戸への海上運搬は、わかさき（現在の福井県西

（南朝）までが限度だった。その後は積み替えて陸路を運送するか、川運や海路で何度も荷を積み替える必要があった。途方もない労力と日数を費やしたため、米の傷みも相当だつた。



ない「鳥またぎ米」といわれるほどにまで品質が悪化した。この状況を憂慮した酒田の米商人は、米を円滑かつ敏速に流

1897年には15棟の倉庫規模となつてゐる。

建設地には、市の東南を流れる新井田川の対岸で、以前は最上川の中洲であった山居島が選ばれた。ここは最上川との合流地であるとともに、酒田港に隣接するという便利な場所で、船による米の大量輸送には最適だった。1893年に7棟が建設され、後に何度も増設があり、1897年には15棟の倉庫規模となっている。

## 「馬鹿がま」 呼ばれた受難の時代

元朝文忠公集卷之二

る西廻り航路が開かれたことで、輸送時間と費用が大幅に軽減されることとなつた。こうして大動脈の西廻り航路と最上川航路が交わる海運ターミナルとして酒田は大きく繁栄した。

して酒田は大きく繁榮し

府が打ち出したのが天領でそれ  
た米を酒田港から海運で江戸に  
直送するルートの開拓だった。  
酒田から日本海沿岸を回り下関  
を経由し、瀬戸内海から大坂、  
紀州沖、遠州灘えんしょだなを経て江戸に入  
る西廻り航路が開かれたこと  
で、輸送時間と費用が大幅に軽  
減されることとなつた。こうし  
て大動脈の西廻り航路と最上川  
航路が交つる毎運ターミナルと

内米の基盤を構築し稻作を奨励。品質の維持に余念がなかつ

る建物で、米どころ庄内を象徴するなど、米どころの歴史を深く物語る存在でもある。

最上川と新井田川、2つの水路に囲まれた山居倉庫は、船からの米の積み下ろしに便利な場所に建っている

この地でしか味わえない、その場所だから 楽しめる情報を届けします。	<b>かわれば</b>
庄内編	

## ワンタンメン

満月 酒田本店

0234-22-0166

ラーメン店の自家製麺  
比率が高い酒田で「ワンタンメン」の名店といえ、筆頭に挙がるのがこちらのお店。お客様のはほとんどが注文するというワンタンメンは、数種類の煮干しと鶏ガラをベースにしたあっさり醤油味。向こう側が透けて見えるほどのワンタンは極薄ながら箸で持ち上げても切れないほどコシが特徴だ。モチモチとした歯ごたえの麺とこのワンタン、どちらにもシルクが練り込まれているので舌触りはなめらか。ぜひお試しあれ。(ワンタンメン／730円・税込み)



## 山形庄内 プリンセスエール

和洋酒 うめかわ

0234-42-2466



山形のブランド米「つや姫」を原料に使ったクラフトビールは、フルーティーな味わいの中に感じる米の甘みが魅力。米のビールは特徴が出しにくいといわれていたが、米らしさを「おこげ」の香ばしさとどえ、つや姫の米ぬかを焙煎。試行錯誤の末、ほんのり米の香りと甘みを感じる飲みやすいビールに仕上がった。毎月約600本の限定製造のために売り切れる場合も。見つけたら手に入れておきたい1本だ。(310ml入り／507円・税込み)



山居倉庫から新井田川を遡ると、正面に現れる鳥海山の雄姿



## 湊町・酒田クルーズ「屋形船みづき」



酒田湊観光企画(有)

0234-21-8015

古き良き時代の面影を残す酒田の町巡りには屋形船がオススメ。山居倉庫前を出発し、遠くに鳥海山を眺めながら新井田川を抜け酒田港へと至る60分のクルーズは、情緒あふれる酒田の町並みをいつもの違う目線から楽しめると評判。お弁当やおやつ、ビールなど飲食物のお持ち込みも可能。2名からの運航も受け付けているので気軽に足を運べる。(大人1,960円、小人980円)

※完全予約制

現在12棟ある倉庫のうち10棟をJJA全農山形が所有する。近代的な倉庫の保管機能と比べても遜色のない能力を發揮するところ、築120年以上経つた今でも9棟が現役で使われ、庄内の米の品質を支えている。

調整(混合量替え)のおかげで、同一種類同一等級のものであれば、山居倉庫の米はいつ引き出しても同じ品質が保証され、

市場で山居米というブランドを確立することができた。かつて米の価値は見事に回復を遂げたのである。

現在12棟ある倉庫のうち10棟をJJA全農山形が所有する。近代的な倉庫の保管機能と比べても遜色のない能力を發揮するところ、築120年以上経つた今でも9棟が現役で使われ、庄内の米の品質を支えている。

歴史的  
建物誕生の  
秘密を探る!



1.山居倉庫への米の搬入の様子（大正末期）  
2.倉入りされた米を下屋で混合して均質化する託納調整。この作業が全国に山居米ブランドを広げることとなった



1



1.内部の湿気を防ぐため屋根は二重。強い西日や季節風を防ぐために倉庫の背後にはケヤキ並木が配されるなど、自然を利用した先人の知恵が生かされている 2.3.山居倉庫は今も現役の米保管倉庫として使用されている



2

3

倉庫一棟の大きさは間口が13.6m、奥行29.1m、広さが39.6m<sup>2</sup>。俵を天井に届くほど積み上げると、1棟に約2万俵を収容できた。江戸時代に一般的だった倉庫と比較しても桁だけ。倒壊を免れたのはこの丸太杭があつたからともいわれる。

以上での盛土をして地盤を固めた。地面には3・6mの丸太を打ち込み、その上に礎石を置いて倉庫を建てている。竣工翌年の1894年に町全体が壊滅的な被害を受けた庄内大地震の際も、山居倉庫はびくともしなだれ落ちた。丸太杭があつたからともいわれた。倒壊を免れたのはこの丸太杭があつたからともいわれる。

12棟ある倉庫のうちの3棟は、ミュージアム兼観光物産館（写真上）と資料館（写真下）に改裝されている（撮影協力：酒田夢の俱楽、庄内米歴史資料館）



4





# SK200H-10のイノベーション

1

## 発電電動機の大型化

20tクラスでトップレベルの電動機出力を実現。これにより、ハイブリッドではない従来機と同等の作業能力を保持することに成功した。

2

## 旋回駆動の電動化

旋回電動モータを搭載し、従来旋回に使用していたエネルギーを掘削などの作業に回すことでき生産能力が向上。チューニングにもこだわり、標準機と同等の旋回操作性を実現した。

3

## リチウムイオンバッテリの採用

蓄電した電気を維持することができるため、維持したエネルギーをエンジンの負荷領域に応じてアシストし、エンジン出力を抑えることが可能になった。



ついでに、さらに、北海道から九州に至る全国のお客様の協力を得て、試作機によるモニタ稼働を実施。マシンの各ポイントにセンサを設置してデータ収集を図り、現場の声による改善提案とともに開発部門へと還元。ブランドアップを重ねた。

今回の機械は、旋回電動モータを搭載している。度重なるテストとモニタの声を反映したことで、違和感のないスマートなチューニングを実現。また、大型の発電電動機がエンジンをアシストするため、エンジンの回転数を下げる必要性を確

保することが可能に。同時に、エンジン回転数の低下は騒音の軽減もたらし、オペレータの作業環境の改善にも成功した。「瞬時にトルクを生む機動力や加速感は、現行機以上だと思います。とりわけ、旋回しながらアタッチメント操作をするなど複合的な動きでは、それを強く実感していただけだと自負しています」（小畠井）

「モニタ稼働の段階で『このままで現場で使いたいので売ってほしい』というお客様や、徹底し

てきました方や、ほかのハイブリット機の性能に満足できなかつた方にこそ、ぜひ試していただきたい——。それが、自信に満ちあふれたエンジニアたちからのメッセージだ。

ていった。

た（笑）」（山下）

こうして、数多の品質確認をクリアして、SK200H-10は完成した。

「まずは実際に乗って操作していただければ、今までのハイブリッドショベルの概念が一変す

るはずです」（佐伯）

これまで、操作性やパワーリソースがあるというイメージ



前身の油谷時代から受け継がれる技術を結集し、従来のハイブリッドショベルの概念を覆す機械を生み出した開発メンバー

## SL16000J/SL16000J-H

開発ストーリー

国産機ならではの環境対応とサービス体制も実現！

# 国内最大級のつり能力と輸送性能を誇る、次世代超大型クレーンの出発点

織田信孝 □取材・文 川浦伸一 □撮影  
text by Nobutaka Oda / photographs by Shinichi Mura



●今回のストーリーは  
**SL16000J/SL16000J-H**  
※本文中ではSL16000と表記

高いつり能力と輸送性能を両立した、国内最大級の超大型クローラクレーン。SL16000Jは1000t、SL16000J-Hは1250tの最大つり上げ能力を誇る（写真はSHLラッピングジブ仕様）

2016年5月に国内向けに販売が開始されたSL16000Jは、最大つり上げ能力1250tを誇る国内最大級のクローラクレーンである。コベルコが最大つり上げ能力1000t以上の超大型クレーンの開発に動き出したのは、08～09年にかけてのこと。1990年代初頭にSL13000（800tクラス）を発表したが、以降はこれを超えるクラスの新機種を送り出して

いなかつた。国内の他メーカーも同様で、超大型機の需要は海外メーカーが満たしていた。  
**海外メーカー機に対抗できる超大型クレーンを目指す**

時は2010年。東京本社で商品企画を担当していた柳堂隆介は、国内市場における国産の超大型機の必要性を感じていた。今後の橋梁や発電所建設などの大規模工事需要を考えれば、作業が効率化できる超大型

機は有利である。国内のお客様からも、海外メーカーよりサービスや部品調達スピードなどが圧倒的に優れている国産機を望む声は多かった。

「ただ、売れるかどうかは未知数。まずはコスト面を摸索することから始めました」と、超大型機開発の指揮をとった黒津仁史は振り返る。

それでも、徐々に目指す製品のイメージは固まっていた。たどり着いたのは、海外機と同等の性能を持ち、なおかつ輸送もしやすい超大型クレーンである。営業担当の権田直樹は、「国内の輸送規制に適応し、負担なく運搬できることは、お客様の大大きなメリットになると考えました」と語る。



サービスや製造の意見を取り入れながら開発を先導

## 黒津仁史

クレーン事業本部  
開発本部 クレーン開発部長

1985年入社。「糸余曲折ありましたが、海外機に対抗できる価値のある機械を開発できました。それをお客様に高く評価していただけたのは、大きな喜びです」



長期にわたる超大型クレーン開発を成功へと導く

実はこうした構想が具現化し、SL16000の設計のベースとなつたのは、輸送性能を高

## 超大型機に不可欠な強さを身に付ける

購入を検討する大手ユーティリティ、本格的な開発が始まつた。

階だつたコベルコ製超大型機の購入を検討する大手ユーティリティが現れ、本格的な開発が始まつた。そこで、クレーンの支柱には従来にない大口径で肉厚の高張力鋼板を新採用。ワイヤロープも強度を高めた特別仕様のものを使い、万全を期した。また、通常クレーンでは1台だった工

エンジンも、同機では2台積む構成にした（エンジンはオフロード

法2011年基準に適合)。

「超大型機では、エンジントラブルの際、すぐに代替機を用意できません。そこで、エンジンを2台にして、1台を予備使用できるようにしました」(権田)

**強度をキープしつつ輸送性能アップを試みる**

今回の開発の最重要課題は、海外機にはない独自のメリット

SL16000の開発期間は構想から数えて約8年、総勢100名を超えるスタッフが携わった一大プロジェクトだった。完成に至るまでの数々の苦難を、このメンバーを中心に乗り越えた

開発担当の村田朝彦は、「強度アップをしながら、各部品の幅などは小さくする。その両立には苦労しました」と語る。機体を支えるカウンタウエイトの重さも、1個9tにすることで3個まで一般のトレーラーで運べるよう、輸送に対する配慮がなされた。超大型機では、汎用機よりも多くのウエイトが必要になる。そのため本体部分に積むものとは別に、500tまで搭載可能な自走式のカウンタウエイト台車も用意(本体は最大281t搭載)。この台車も7つに分解できる構造にした。

「当社でカウンタウエイト台車を作るのは20年ぶり。当時の技術者があらす、手探りで行う部分もありました」(村田)

そんな事情もあり、台車の分解・組立は設計図と現実ではかなりのギャップがあったという。サービス担当の中塙屋弘(→)

である輸送性能の向上だった。そのため試みたのが、機械の各ユニットのコンパクト化だ。たとえば、長いブームはトレーラで運びやすくするため約10mごとに分解できるようにして、本体も国内の輸送許可申請がしやすくなる32tに抑えられた。本体も国内の輸送許可申請

アップをしながら、各部品の幅などは小さくする。その両立には苦労しました」と語る。機体を支えるカウンタウエイトの重さも、1個9tにすることで3個まで一般のトレーラーで運べるよう、輸送に対する配慮がなされた。超大型機では、汎用機よりも多くのウエイトが必要になる。そのため本体部分に積むものとは別に、500tまで搭載可能な自走式のカウンタウエイト台車も用意(本体は最大281t搭載)。この台車も7つに分解できる構造にした。

「当社でカウンタウエイト台車を作るのは20年ぶり。当時の技術者があらす、手探りで行う部分もありました」(村田)

そんな事情もあり、台車の分解・組立は設計図と現実ではかなりのギャップがあったという。サービス担当の中塙屋弘(→)

は、「実際に組み立て、作業性や安全性を確認しましたが、修正と検証を繰り返していくうちに、当初とは大きく異なる組立方法になつてきました」と苦笑する。

## 中塙屋 弘

クレーン事業本部  
営業CS本部 国内サービス部  
サービス業務グループ

1996年入社。「経験則が定量化されていない新しい機械なので、サービス部門では今後のデータ収集によって、優れたパックアップ体制を整備していきます」



## お客様からの要望を開発陣にフィードバック

### 権田直樹

クレーン事業本部  
営業CS本部 国内営業部  
西日本営業グループ長

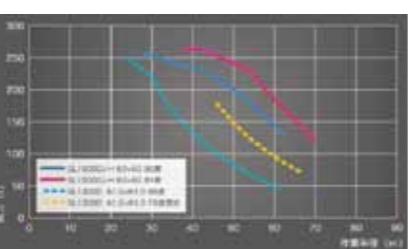
1993年入社。「効率的な作業で工期短縮を実現するなど、超大型機のメリットは数多くあります。今後は650~800tクラスでも海外機に勝る機械を送り出したいですね」



こうして14年に入り、社内テストをクリアしたSL16000の試作機が完成した。しかし、この段階でまた一つ、乗り越えるべき問題が発生する。検証を重ねながらも関わらず、試作機が目標能力を発揮できなかつた。理由はブームのたわみだつた。クレーンがたわむとつた荷が目標にまつすぐ降りず、作

### 最後の壁を乗り越えて 一大プロジェクトが完結

こうして14年に入り、社内テストをクリアしたSL16000の試作機が完成した。しかし、この段階でまた一つ、乗り越えるべき問題が発生する。検証を重ねながらも関わらず、試作機が目標能力を発揮できなかつた。理由はブームのたわみだつた。クレーンがたわむとつた荷が目標にまつすぐ降りず、作



従来機のSL13000 (800tクラス) と比較したクレーン性能。SL16000は、国産機最高水準のつり能力と作業範囲を持つ

海外メーカーの動向を把握し、開発の先鞭をつける

業がしにくく危険も伴つ。「ブームやジブが長いときの、たわみに対する推測が甘かったのです」(黒津)

る構造にしたため、解決には従来のノウハウが活かせず、試行錯誤を繰り返すことになった。

「結果的に、輸送質量や輸送寸法をキープしつつ、剛性を上げるよう本体の強度をアップし、ブーム構成を最適化して解決しました」(黒津)

最後の問題が生じてから1年後、改良されたSL16000は、無事に実機テストをクリア。お客様からも高い評価を獲得できたという。構

想から8年、人員総勢100名を超える一大プロジェクトはこ

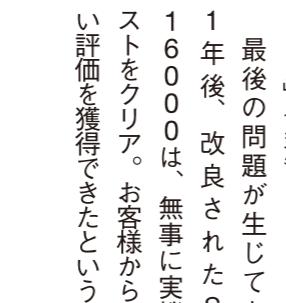
うして完結した。今後は、人手不足などの建設業界全体が抱える問題もあり、現場の効率化を図るため、ますます機械の大型化が進むと考えられる。そうした状況下において、今回の開発プロジェクトは、次世代の大型クレーン開発の道を切り拓いたという意義もある。

「数々の苦難を乗り越えて生み出したことのクレーンには、お客様からの大きな期待を感じます。今回蓄積された経験や技術は、今後の開発にも活かされます。これをお機に、超大型機に対する稼働を止めないサービスやメンテナンスのノウハウも精



**柳堂 隆介**  
フランクフルト事務所  
マネージャー  
2002年入社。「SL16000の開発を経て、現在は競合メーカーの本拠地があるドイツで、さまざまな情報を収集中です。それを今後の開発に還元していきます」

2006年入社。「今回の開発では、初期段階で油圧系技術に関わり、その後は品質保証を担当。設計と現場の双方を手がけたことは貴重な経験になりました」



設計と現場の両面に携わり、完成に向けて力を尽くす



**近藤 大雄**  
品質保証部  
大久保開発試験室  
2006年入社。「今回の開発では、初期段階で油圧系技術に関わり、その後は品質保証を担当。設計と現場の双方を手がけたことは貴重な経験になりました」



キャブの幅は1.8mにして、広い視界を確保。オペレータの快適な作業環境を実現するための設計にもこだわっている



**谷 洋二郎**  
生産本部 製造部  
高砂製造室  
2009年入社。「大型機の組み立てや試運転など、初めて経験する仕事が多く、非常に勉強になりました。今回の経験を糧に今後の仕事に取り組みたいと思います」

想から8年、人員総勢100名を超える一大プロジェクトはこ

うして完結した。今後は、人手不足などの建設業界全体が抱える問題もあり、現場の効率化を図るため、ますます機械の大型化が進むと考えられる。そうした状況下において、今回の開発プロジェクトは、次世代の大型クレーン開発の道を切り拓いたという意義もある。

「数々の苦難を乗り越えて生み出したことのクレーンには、お客様からの大きな期待を感じます。今回蓄積された経験や技術は、今後の開発にも活かされます。これをお機に、超大型機に対する稼働を止めないサービスやメンテナンスのノウハウも精

度を高めていくはずだ。「SL16000は、未来のクレーン開発の起点になつた——」。そう確信する日は必ず訪れることがある。

顧客満足度アップに欠かせないサービスを構築



SL16000の開発期間は構想から数えて約8年、総勢100名を超えるスタッフが携わった一大プロジェクトだった。完成に至るまでの数々の苦難を、このメンバーを中心に乗り越えた

強度をキープしつつ輸送性能アップを試みる

今回の開発の最重要課題は、海外機にはない独自のメリット

開発担当の村田朝彦は、「強度

アップをしながら、各部品の幅などは小さくする。その両立には苦労しました」と語る。

機体を支えるカウンタウエイ

トの重さも、1個9tにするこ

とで3個まで一般のトレーラーで運べるよう、輸送に対する配慮がなされた。超大型機では、汎用機よりも多くのウエイトが必要になる。そのため本体部分に積むものとは別に、500tまで搭載可能な自走式のカウンタウエイト台車も用意(本体は最大281t搭載)。この台車も7つに分解できる構造にした。

「当社でカウンタウエイト台車を作るのは20年ぶり。当時の技術者があらす、手探りで行う部分もありました」(村田)

そんな事情もあり、台車の分解・組立は設計図と現実ではかなりのギャップがあったという。サービス担当の中塙屋弘(→)

は、「実際に組み立て、作業性や安全

性を確認しました

が、修正と検証を繰り返していくうちに、当初とは大きく異なる組立方法になつてきました」と苦笑する。

クレーン本体にも同様のギャ

ップは生じた。出荷準備や組立に携わり、製造部門との連携役を担つた谷洋二郎は、當時をこう振り返る。

「機械の旋回スピードが速過ぎるなど、動かして初めて発覚する問題があり、それを地道に調整していました」

さらに、2台搭載したエンジ

ン部分も課題に直面した。2つ

が循環せず、動力が十分に発揮できなかったのである。

品質保証を担当した近藤大雄

は、「輸送性能を重視した分解・組立構造を前提に、油圧システムを構築したので、配線や配管に負担がかかつたのが一つの原因でした」と分析。基本的なレイアウトまで遡り、細かい検証と修正を繰り返して解決していく

た。

こうして14年に入り、社内テス

トをクリアしたSL16000の試作機が完成した。しかし、この段階でまた一つ、乗り越えるべき問題が発生する。検証を重ねたにも関わらず、試作機が目標能力を発揮できなかつた。理由はブームのたわみだつた。クレーンがたわむとつた荷が目標にまつすぐ降りず、作

業がしにくく危険も伴つ。

「ブームやジブが長いときの、たわみに対する推測が甘かつたのです」(黒津)

かつてないほど小さく分解す

る構造にしたため、解決には従

来のノウハウが活かせず、試行

錯誤を繰り返すことになった。

「結果的に、輸送質量や輸送寸

法をキープしつつ、剛性を上げ

るよう本体の強度をアップし、

ブーム構成を最適化して解決し

ました」(黒津)

最後の問題が生じてから1年後、改良されたSL16000は、無事に実機テストをクリア。お客様からも高い評価を獲得できたという。構

は、「実際に組み立て、作業性や安全

性を確認しました

が、修正と検証を繰り返していくうちに、当初とは大きく異なる組立方法になつてきました」と苦笑する。

クレーン本体にも同様のギャ

ップは生じた。出荷準備や組立に携わり、製造部門との連携役を担つた谷洋二郎は、當時をこう振り返る。

「機械の旋回スピードが速過ぎるなど、動かして初めて発覚する問題があり、それを地道に調整していました」

さらに、2台搭載したエンジ

ン部分も課題に直面した。2つ

が循環せず、動力が十分に発揮できなかったのである。

品質保証を担当した近藤大雄

は、「輸送性能を重視した分解・組立構造を前提に、油圧システムを構築したので、配線や配管に負担がかかつたのが一つの原因でした」と分析。基本的なレイアウトまで遡り、細かい検証と修正を繰り返して解決していく

た。

こうして14年に入り、社内テス

トをクリアしたSL16000の試作機が完成した。しかし、この段階でまた一つ、乗り越えるべき問題が発生する。検証を重ねたにも関わらず、試作機が目標能力を発揮できなかつた。理由はブームのたわみだつた。クレーンがたわむとつた荷が目標にまつすぐ降りず、作

業がしにくく危険も伴つ。

「ブームやジブが長いときの、たわみに対する推測が甘かつたのです」(黒津)

かつてないほど小さく分解す

る構造にしたため、解決には従

来のノウハウが活かせず、試行

錯誤を繰り返すことになった。

「結果的に、輸送質量や輸送寸

法をキープしつつ、剛性を上げ

るよう本体の強度をアップし、

ブーム構成を最適化して解決し

ました」(黒津)

最後の問題が生じてから1年後、改良されたSL16000は、無事に実機テストをクリア。お客様からも高い評価を獲得できたという。構

は、「実際に組み立て、作業性や安全

性を確認しました

が、修正と検証を繰り返していくうちに、当初とは大きく異なる組立方法になつてきました」と苦笑する。

クレーン本体にも同様のギャ

ップは生じた。出荷準備や組

Wind 4 from  
鳥取  
Tottori

## 鳥取県国有林で、コベルコ林業機ユーザによる実演会を開催！

コベルコの林業機ユーザである岡山県の森林施設会社、(株)三謙様が、2016年7月8・9日に鳥取県倉吉市の国有林内で「高性能林業機械実演見学会」を開催されました。

当時は、「山陰地区の林業は機械化が遅れており、高性能林業機械を知ってもらうことで山陰地区的林業活性化、地域発展に繋がれば」という、三謙の母里社長の想いに賛同した西尾レンタルオール(株)様、(株)山陰リース様の協賛のもと、各社保有のコベルコ林業機が集結。伐倒から造材、集材、搬出に至る一連の林業作業を実演しました。

イベントには行政・林業関係者など、2日間で約250人が来場し、盛況を博しました。



コベルコ機が集結した実演見学会の様子

Wind 6 from  
千葉  
Chiba

## 恒例の秋の大展示会が開催決定！

今年も東日本コベルコ建機市川センターにて、秋の大展示会を開催いたします。ホルナビ搭載機、最新型ハイブリッド、eマグ搭載機をはじめとした多数の実機展示や、デモンストレーションなど、見応えのある企画をご用意しています。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：2016年11月5日(土) 10:00～16:00  
11月6日(日) 9:30～15:30  
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  
TEL：047-328-7111

Wind 3 from  
新潟  
Niigata

## 新潟リニューアル大展示会を開催！

2016年7月22・23日の2日間、東日本コベルコ建機信越支社新潟営業所で展示会「コベルコ大感謝祭～ありがとう、これからもお客様と共に」を開催しました。

当展示会ではSK200ホルナビ搭載機、eマグ搭載SK260DLC、iNDLを展示。来場者の注目を大いに集めました。2日間で507社、1,000人の方々にお越しいただき、大成功を収めました。



Wind 5 from  
コベルコ教習所  
Kobelco Training Services

## コベルコ教習所のWebサイトが受賞！

第37回「2016日本BtoB広告賞」の入賞作品が決定。13部門合計375点（うちWebサイト部門83点）のなかから、一般サイト部門で「コベルコ教習所 Webサイトリニューアル」が特別賞に選ばれました。

建設機械の資格取得に関する必要情報が見やすいだけではなく、各コンテンツが探しやすく編集されている点において、コンテンツマガジンとしても利用しやすいことが高く評価されての受賞となりました。皆様もぜひ、コベルコ教習所のWebサイトをご覧ください！



QRコード  
コベルコ教習所  
Webサイト

Wind 1 from  
三重  
Mie



重機の展示でひときわ目立つコベルコブース

## 今年も人気レース「SUPER GT第6戦」にショベルを出展！

大好評を得た2015年に引き続き、今年も8月27・28日の2日間、三重県の鈴鹿サーキットで開催された「2016 AUTOBACS SUPER GT Round6 45th International SUZUKA 1000km」に、コベルコ建機と西日本コベルコ建機が、共同でブースを出展しました。

ブースには、SK10SR、SK200ホルナビ搭載機の2台の実機を展示。普段はなかなか見られない重機を目の前にし、多くの方がその迫力に圧倒されました。ブースではショベルの乗車体験やグッズ販売、今年からの新企画であるSNSを用いたイベントを開催。また、このほかにも神戸製鋼所が協賛するレーシングチーム「LEXUS TEAM SARD」のドライバーとの記念撮影やじゃんけん大会、レースクイーンのサイン即売会など、盛りだくさんのイベント企画を実施しました。

人気の高い鈴鹿開催ということもあり、レースには



1. 建機の試乗にお子様は大喜び！ 2. ドライバーを招いたじゃんけん大会の様子 3. ショベルに試乗するコベルコガールズの皆さん



[コベルコの風]

日本全国、そして世界各国での  
コベルコの活動をリポート！



2日間で約6万人が来場。コベルコブースもファミリー層を中心に大盛況。お客様に楽しみながらコベルコ建機を知っていただけた、すばらしいイベントとなりました。



1. KOBELCOロゴとエヴァンゲリオンコラボのカラーリングが目をひくマシン 2. ライダーの皆さんといっしょに。右端はTRICK STARの鶴田竜二社長

Wind 2 from  
三重  
Mie

## 鈴鹿8時間耐久ロードレースに協賛！

2016年7月28～31日の4日間、三重県の鈴鹿サーキットで、FIM世界耐久選手権シリーズ第3戦の「鈴鹿8時間耐久ロードレース」が開催されました。

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ロゴの入ったバイクが、鈴鹿サーキットを疾走しました。

TRICK STAR RACINGチームは、3人のライダーが交互に出場し、最終日のレースでは最高順位を

4位まで上げる活躍。最終的には7位でゴールしたものの、世界耐久シリーズにレギュラー参加しているチームの中では、実質トップの成績を収め、大きな手応えを感じるレースとなりました。