



より簡単  
より効率的  
より安全

# 施工計画を思いのままに シミュレーション

クレーン施工計画Revit®アドイン型シミュレーションソフト  
K-D2 PLANNER®が多くの企業に選ばれる理由

理由 01 優れた機能と  
快適な操作性



理由 02 業務効率化や  
コスト削減が可能

<p>クレーン施工 検討時間</p> <p><b>20%減</b></p>	<p>移動式クレーンオペレーター付 賃貸料10ヵ月1台あたり</p> <p><b>400万円</b> 程度減</p>	<p>クレーンモデル作成・ 維持費57機種分</p> <p><b>1140万円</b> 程度減</p>
---	--	---

理由 03 豊富なクレーンモデルを  
標準搭載



**KOBELCO** コベルコ建機株式会社

橋梁分野での活用事例や無料体験版を  
特設HPにて公開中

その他商品に関するお問い合わせはこちら  
mail:kd2.support@kobelco.com



コベルコ建機 ニュース Jan.2026 Vol.271 新春号 〒141-8626 東京都品川区北品川5-5-15 コベルコ建設機械ニュース編集部 ☎03-5789-2112

www.kobelco-kenki.co.jp

コベルコ建機株式会社

**KOBELCO**

新春号

Jan.2026 Vol.271

# コベルコ建設機械ニュース



特集

コベルコ建機日本が追求する  
これからのユーザー現場主義

コベルコ建機  
公式SNSは  
こちらから





コベルコ建機グループにおいて、  
国内での販売・サービスを担うコベルコ建機日本。  
社会および市場環境が激変するなかで、お客様の要望によりスピーディーに応え、  
信頼を構築するための新たな一歩を踏み出した。  
本社を移転し新体制でお客様と向き合う姿勢、その具体的な取り組みをひもといた。

織田孝一＝取材・文 三浦泰章＝撮影  
text by Koichi Oda / photographs by Yasuaki Miura

# コベルコ建機日本が追求する これからのユーザー現場主義

## SPECIAL INTERVIEW

### 組織と事業を変革し、お客様に高い価値を提供する

コベルコ建機グループの基本的な経営理念は不変と言っている。真に価値ある商品、サービス、情報を提供することでお客様の満足に高めると共に、豊かな社会に貢献するために“ユーザー現場主義”を貫く。国内での販売とサービス提供を担うコベルコ建機日本もそこは変わらない。  
「大切にしているのはお客様の声、目線です。それを商品やサービスにスピーディーに反映させたい。もともとお客様との距離が近い会社ですが、それをさらに近づけていきたい」と、コベルコ建機日本・代表取締役社長の荒木治郎は語る。

コベルコ建機日本は2024年に中古車事業を、2025年4月にはクレーン事業を統合、10月には本社を千葉県・

市川から東京都・お台場に移転した。  
**ユーザー現場主義を貫き、変化に対応**  
これらの背景には市場環境の変化がある。それに対応するためにコベルコ建機日本では、「モノ」、「コト」、「ストック」という三本の柱で新機軸を打ち出している。

まず「モノ」で注目すべきは環境系建機ビジネスの強化だ。「コベルコ建機の強みの1つ、建物解体機、金属リサイクル機、産廃リサイクル機、林業機の四分野に注力します。工期短縮、安全性向上などに役立てていただき、差別化を図ります」。コベルコ建機の高度な技術が生み出し連綿と磨き上げた商品への自信が、販売を支える力に

なっている。  
お客様の課題を解決するサービス・ソリューションを意味する「コト」では、デジタル技術を駆使した新事業開拓に力を入れる。その代表格がK-DIVE®だ。

「市場環境の変化のなかでも顕著なのが労働力不足。いま現場では切実な問題となりつつあります。これを解決するには生産性向上が欠かせません」  
その解の1つがICTの活用だ。コベルコ建機ではホルナビをはじめ、ICT活用に積極的に取り組んできた。K-DIVE®はそうした流れの最先端に位置し、遠隔で建機を操作できるシステムだ。「生産性向上はもちろん、安全性向上、人材多様化など、建設業に多くのメリットをもたらします。現在、



荒木治郎

あらき・じろう  
コベルコ建機日本  
代表取締役社長

浸透活動に力を入れています。お客様からも多くの支持を得ています」。

そのために組織も再編し、K-DIVE®とICT建機が一体となった社長直轄の「DXソリューション部」を設置。「この部は、K-DIVE推進グループとホルナビ推進グループで構成されています。これにより、ICT建機に関するお客様からの意見や相談をさらに採り入れやすくなりました。またK-DIVE®とホルナビの連携もしやすくなったと

思います。K-DIVE®を迅速に普及させ、ICT施工の市場で先行することを目指しています」。

今後、K-DIVE®とICT建機を現場での必要性に応じて組み合わせ、その有効性を検証しつつさらに進化させていく予定だ。

稼働中の建機を基盤にした「ストック」では、特に中古車販売、整備サービスなどの拡充を目指す。「国内市場は成熟し伸びにくくなっている一方で、中古車ニーズは高まっています」。かつて中古車のほとんどは東南アジアをはじめとする海外に輸出されていたが、近年はまず国内で販売され、それから海外に送られる流れが定着しつつある。

中古車の国内市場では、品質が重要な要素だ。そこでコベルコ建機日本ではレンタル機を中心に整備や塗装に十分に手をかけ、高品質な中古車を揃える。その結果2025年7月に市川で開催した中古車フェアでは、高い成約率を得た。12月には神戸でも中古車フェアを実施した。「中古車ビジネスでは十分な量を仕入れることが重要。そのためにもレンタル企業や代理店との連携を強化したいと思っています」。

#### ショベルとクレーンの統合で 生まれる意識変革

コベルコ建機日本は2024年4月に、中古車販売を担うコベルコ建機インターナショナルトレーディングのショ



東京都江東区・お台場にあるコベルコ建機日本の新本社。最寄駅は東京テレポート（りんかい線）。旧本社があった市川（現・市川事業所）、コベルコ建機東京本社のある大崎の中間エリアにあり、新幹線や羽田空港も利用しやすい



ベル部門を統合、その後2025年4月には、コベルコ建機の国内クレーン販売・サービスも統合した。これにより新車販売から中古車買い取りまでの一貫した体制を構築した。

「私が入社した1990年頃、当社はショベルとクレーンの両方を1つの会社で販売していました。その後、ショベルとクレーンは別会社となりましたが、今回のクレーン事業の統合は、以前の形に戻ったとも言えるわけで、自然な流れだと感じます。また、歴史的に見るとコベルコ建機はクレーンがシェアもブランド力も高かったため、今回の統合はコベルコ建機日本のブランド力向上にも寄与すると思います。もちろんショベル事業にはショベル事業の良さがあり、双方を合わせてさらにブランド力を高めていくのはこれからです」

ショベル、クレーン両方を用いるお客様は少なくない。そうしたお客様に向け、荒木は営業の意識変革も期待する。

「これまではショベルとクレーンで営業が分かれていました。しかし今後、ショベル営業はクレーンを、クレーン営業はショベルを意識するようになる。どちらの営業も

クレーン販売部門を統合したことにより新車販売から中古車買い取りまで一貫した体制を構築



視野を広げ、これまで不足していた情報交換などにより、お客様の事業をより正確に理解し、必要な建機をご提案できるようになると思います」

すでにショベルとクレーンの同行営業もはじまり、長期的視野で見れば人のネットワークが広がる可能性も大きい。大規模プロジェクトでは、工事の過程で建物解体機、クローラクレーンなどさまざまな大型の建機を組み合わせる必要があるため、ご提案の機会が広がり、お客様にとっては課題解決につながる。新体制での営業としては腕の見せどころと言えよう。

サービス部門ではヤードを融通し合うなど、ショベルとクレーンの一貫した事業体制が構築されたことによって、業務をより柔軟に進められることもメリットだ。

### 拡大した組織に合わせて 本社を移転

新しい体制に伴い、コベルコ建機日本では、本社を千葉の市川から都内のお台場に移転した。「直接的な理由は本社が手狭になったためです。本社のスタッフ業務の部署新設や増員、中古車販売のショベル部門やコベルコ建機のクレーン事業統合、さらにDXソリューション部の新設も決まり、陣容が拡大するのに伴い移転を決定しま

した」。

移転先としては代理店やお客様にも気軽に立ち寄っていただけるように、都内を志向した。一方で市川にはカスタマーサポート、中古車部門、ホルナビ部門の一部などをサテライト拠点として残している。加えてコベルコ建機の本社が東京都・大崎にあるため、市川、大崎の両方から近いエリアで物件を探した結果お台場となった。

### 変化を恐れず、成長を目指す

このように、コベルコ建機日本は社会の激しい変化に対応し、お客様と時代の要請に対応する新体制を整えた。

「ユーザー現場主義」を忘れず、お客様の声を聞き、市場ニーズをとらえたい。スピードを大切にすることで、信頼を勝ち取り、良きパートナーを目指したい。さらに言えば、最前線で聞いたお客様の声を、コベルコ建機に的確に伝えることも、販売・サービス企業である当社の大切な役割と自負しています。それがより優れた商品開発にもつながると思います」

コベルコ建機日本の変革は人材の成長にもつながる。「組織も人も、変化しなくては成長できないところがあります。社員には変化を恐れるな、と激励しています」。



## FOCUS\_1

# さまざまな要素をコーディネートする力で、 K-DIVE®の普及を目指す

### 就業人口減少という課題への解

「建設業をとりまく国内外の経営環境が大きく変化しています。日本の場合、最も大きな変化の1つが就業人口の減少です。しかし、国内インフラの建設・維持管理、災害復旧などの必要性の高さは変わりません。こうなると従来のように現場で1人のオペレータが1台の重機を操作するやり方では追いつかない状況になります」と、DXソリューション部部長の小野朝浩は語る。

人口減少が続くなかで、今後、建設業はどうインフラを支え、社会に貢献するのか。その解の1つがK-DIVE®だ。

「これは場所に影響されにくい遠隔操作のシステム。しかも1つのコックピットで複数の建機を切り替え操作できます。現場に出向く必要もないため、効率的かつ安全性も高い。コベルコ建機グループは将来に備え、このシステムを先行して普及させようとしています」。しかしK-DIVE®の技術的な先進性だけではなかなか普及にはつながら

ない。代理店やお客様の共感を得て、新たなマーケットをつくる必要がある。「それには実際のサービスに落とし込むことが必要です。そうした特性から、コベルコ建機日本がコベルコ建機と共にこの事業を担うことになりました」。

K-DIVE®はすでに発売され、代理店にも認知が広がり、試乗だけでも2025年は1000件を超える。「試乗さ

れたお客様のほぼ全員が、このシステムに共感高く評価してくださっています。特に実搭乗に近い操作感は大きな魅力となっています」。

今後は試乗から積極的に導入提案を行っていく。

「就業人口は減少しているものの、多くの企業がまだ本当の危機に直面していないし、労務単価も極端には上がっていない。そのためコストをかけてでも導入する決断には至らないのかもしれません。しかし今後5年ほどで日本社会の状況はさらに変わるはず。K-DIVE®の導入は大きく進むと期待しています」

### コーディネート力が 「コト」事業を進化させる

コベルコ建機日本において、K-DIVE®の推進グループが属するのはDXソリューション部、ここには、ホルナビの推進グループも属している。ホルナビはICT建機の先駆けとなった技術で、3D設計データを活用



K-DIVE®は生産性向上に加えて安全性向上、人材多様化など多くのメリットをもたらす





人手不足という社会・業界課題解決においてICT建機活用は大きな可能性を秘める

し、マシンガイダンスやマシンコントロールを行えるものだ。

「K-DIVE®は、ホルナビよりあとに登場した技術やソリューションですが、ゆくゆくはホルナビと共に利用していくものです。さらに今後は、ここに自動運転技術も加わることになります。こうした連携も想定して、同じ部署に属す形になりました」

K-DIVE®の開発における大きな特色は、実際のお客様を事業パートナーに迎え、その要望を採り入れては改善し

てきたことである。「現場でお客様の意見を採り入れながら進めていく、アジャイル開発をしています。現在もそれは続いていて、K-DIVE®は常に進化しています」。実際の導入例においては、現段階では人手不足の危機を感じているお客様が先行して導入されており、それ以外のお客様からは国土交通省が推進する「i-Construction 2.0」への取り組み、作業環境の改善、多様な人材の活用につながる点が評価されている。

2025年度上期にK-DIVE®はスター

リンクをはじめ衛星通信を経由して遠隔操作できるようになった。従来に比べさらに場所を選ばず利用可能となり、土木分野などへと市場も広がった。

「今後を展望すると、技術面ではデータの蓄積と活用を、サービス面ではコーディネート力を強化していく必要があります」。小野はこの「データを活用したコーディネート力」が、K-DIVE®をはじめとした「コト」事業の推進にとって極めて重要であり、競合他社より先行して市場投入してきたコベルコ建機グループの強みでもあると考えている。

「K-DIVE®やホルナビ、将来は自動運転を現場に導入する場合、施工会社、システムベンダー、測量機器メーカー、通信事業者など関係するさまざまな企業や専門家が連携する仕組みをつくっていく必要があります。それには全体をコーディネートする力が不可欠。そこを強化することは、当社の優位性につながります」

K-DIVE®をはじめとした「コト」事業推進の鍵はコーディネート力をもつ人材をいかに育てるか、ということでもある。

## FOCUS\_2

# ストックビジネスでお客様と収益に貢献

コベルコ建機日本の中核事業の1つにストックビジネスがある。部品販売を含めたサービス事業、中古車事業などだ。

「そのなかでもサービス事業は確かな実績を上げてきました。近年では存在感も収益もさらに大きくなり、貢献度も高まったと感じています」と、取締役 カスタマーサポート本部長の有働拓二は振り返る。

これは新車の性能や価格以上に、購入後のトラブルのなさ、スムーズな稼働という面を重視するお客様が多いからだ。

そうしたニーズに応えつつ、コベルコ建機日本は、サービス事業でのトップを目指す。基本となるのは、1.マシンダウンさせないこと、2.ダウンした場合には一刻も早く復旧させること、の2つだ。

「1については、お客様に定期メンテナンスの重要性を理解していただくことが大切です。きちんと保守をすればトラブルは減ります。サービス担当者の丁寧な説明や対応も重要です。2については、建機が止まれば工事が止まります。特に大型機では簡単に代替機を用意することが困難なため、現場

でいかに迅速に修理し、復旧できるかが肝心です」

## 建機を止めないために手を尽くす

特にトラブル発生後の初動で、状況をいかに正確に把握できるか、原因がどこにあるかを素早く突きとめトラブルシューティングできるかが鍵になる。「現在の建機は電子制御が進んでおり、ソフトなどの目に見えない不具合を解決できる能力が必要。そのレベルを上げていきたいですね」

トラブルなどの連絡についてはFSR



## 有働拓二

うどう・たくじ

コベルコ建機日本 取締役  
カスタマーサポート本部長

(Field Service Report) という情報報告システムを導入した。「実運用はこれからですが、サービス担当者が機械のトラブル調査で確認した情報や画像を入力すると、関係部署に迅速に展開されるシステムです。調査の二度手間や情報の伝達漏れが減り、無駄なく迅速に一元管理できます」。

クレーン事業を統合したことはサービス面の拡充にもつながった。

「例えば、これまではクレーンの整備経験が浅いサービスマンが対応せざるを得ず、原因究明までに時間がかかるケースがあったと思います。それが経験豊富なクレーン専門サービスマンとより連携できるようになったことでスピードアップし、的確にお客様に対応

できるようになりました」

## 成長する国内市場の中古車販売

建機の中古車販売は、国内販売が増加し海外販売と同程度になっているのが現状。背景には新車の価格上昇、国内市場の成長鈍化などがある。「国内では多少高価でも良質な中古車を求める声が増えています。それに応じて当社ではこの数年、再塗装を施し消耗品などを新品に交換した『プレミアム中古』と呼ばれる中古車を創出し、それらを集めた即売フェアを開催しており、これは毎回好評を博しています」。

中古車事業においては、入口である商品調達と、出口である販売（再販）の両輪が必要だ。それによって新車と

のスムーズな循環が起こる。

「お客様にしてみれば、中古車が高く売れてこそ、新車を購入できる状況もあります。特に大型機や解体機の場合、新車販売促進のためにもその入替を成立させる中古車販売＝出口戦略が欠かせません。当社ではその事業戦略の構築にも取り組んでいます」

有働は今後ストックビジネスを拡大するために必要なのはお客様への対応力向上と考え、具体的には次の点を挙げた。「コベルコ建機日本の拠点は全国約50カ所にあります。今後は大型機に対応できるところを増やしていきたいと考えており、大型機を扱うのに十分な敷地と設備をもつ拠点を整備したいです。さらにサービス事業全体の取り組みとして、ICT、デジタル、AIなどの活用を進めること。トラブルシューティングにしても、事例やナレッジを大量に蓄積し、AIで分析・診断するといった手法がどんどん進化しているからです。それと同時に、これが最も重要ですが、“人の育成”です。このような取り組みを通して、建設機械のサービスマンという仕事を、若い人が魅力や誇りを感じることができるようになる。その結果、若いサービス担当が増え、育つことで設備やICTを最大限に活用できると思います」



トラブルを未然に防ぐ予防保全の発想は、お客様にとっての大きな価値につながる



消耗品を新しいものに交換し、塗装をし直した中古車の即売会は好評を博す



## 歴史的 建造物誕生の 秘密を探る！

北海道庁旧本庁舎〔北海道〕

# 北の大地の 歩みを刻む赤れんが

札幌駅や大通公園からほど近い市街地の一角に、赤いれんがの外壁と八角塔をいただく堂々たる建物がある。

1888(明治21)年に蝦夷地(北海道)の中核として誕生した北海道庁旧本庁舎、通称「赤れんが庁舎」だ。

2019(令和元)年から5年余りの大規模改修を経て、2025(令和7)年7月25日、開拓の記憶を宿したまま新たな役割を担う姿へと生まれ変わった。

この建物が北海道で果たしてきた役割を、あらためてたどってみたい。

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

## 行政都市札幌と 赤れんが庁舎の誕生

北海道庁旧本庁舎が生まれた背景をたどるには、北海道の成り立ちを知る必要がある。明治新政府が府県制度を整えた際、多くの地域は江戸時代の藩政を基盤に再編されたが、蝦夷地は事情が異なっていた。南西部こそ松前藩が治めていたものの、大半は幕府直轄で、統治を担った箱館奉行所も幕末の動乱で役割を終えたため、近代的な行政組織をゼロから整える必要があった。

そこで1869(明治2)年、旧箱館奉行所の機能を引き継ぐ中央官庁「開拓使」が設置され、このとき初めて「北海道」の名が与えられた。その本拠地として白羽の矢が立ったのが札幌だった。

札幌が選ばれたのは、その地形と位置が行政都市の建設に適していたからだ。防衛上安全な内陸にあり、交通の結節点として早くから機能していたため、行政都市の建設に適した土地だった。豊平川がつくった平坦な石狩平野が広がり、街路や行政施設を計画的に整える上でも恵まれた条件を備えていた。

開拓使は札幌を拠点に市街地の骨格づくりに着手し、1873(明治6)年には木造洋風の「開拓使札幌本庁舎」を建てた。白い下見板張りに寄棟屋根を載せた端正な庁舎を拠点に、道路・港湾・鉄道整備や産業育成、移民政策などが進み、北海道近代化の中心地が形成されていった。

しかし、その歩みは順風満帆とはいかなかった。1879(明治12)年に庁舎は火災で焼失し、1882(明治15)年には開拓使自体が廃止され、札幌・函館・根室の「三県一局」体制が敷かれたが、広大な北海道を三分割する方式はあまりに非効率だった。

1886(明治19)年に三県が統合され北海道庁が設置されると、開発の重点は

「開拓」から「拓地殖民」へ移り、道路を基準に土地を整然と区画する政策が本格化した。現在の直線道路や区画はこの時代に形づくられたものである。

そして1888(明治21)年、焼失した旧庁舎の隣地に、赤れんがづくりの「北海道庁本庁舎」が完成する。力強い外観を備えたこの建物こそ、札幌が道都として歩みはじめたことの象徴である。

## 火災から再建へ。 姿を変えた本庁舎

赤れんが庁舎の設計を主導したのは、平井晴二郎である。18歳で文部省派遣留学生として渡米し最新の工学・建築技術を学んだ。帰国後は北海道庁土木課に所属し、官庁建築の設計・監理を担った技術者だ。後に鉄道院副総裁として東京駅建設に関わり、建築家の辰野金吾の起用を後押ししたことでも知られる。

平井を中心に日本人が設計した赤れんが庁舎は、八角塔を備えたネオ・バロック様式で、左右対称の構成や装飾性の高い屋根など西洋近代建築の潮流を反映した意匠が随所に見られる。中央部を核に左右へ翼部を広げ、前身の木造庁舎の面影を残しつつ、より本格的な官庁建築に発展させた。

れんがは札幌近郊産が用いられ、庁舎の建設には約250万個のれんがが使われたといわれる。

創建途中の設計変更で追加された八角塔は構造上の不具合が生じ、1895(明治28)年頃に撤去された。外観デザインがなにを手本としたのかは明らかでないが、平井が留学中に見聞したアメリカの公共建築や、当時のパターンブック(建築図案集)を手掛かりにしたとみられている。

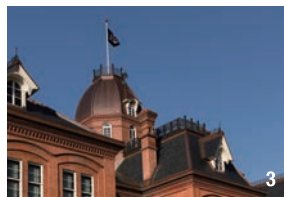
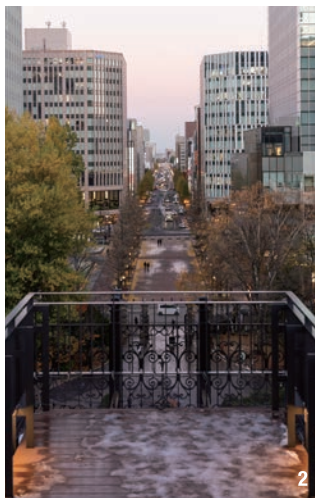
しかし、この堂々たる新本庁舎も長く安定していたわけではない。1909(明治42)年1月11日、赤れんが庁舎は火災に見舞われ、11時間におよぶ延焼

行政機能が集まる北3条通の突き当たりに立つ、赤れんがづくりの北海道庁旧本庁舎。赤れんがと八角塔が堂々とした風格を見せる札幌のランドマークだ





令和の大改修では、地下の史跡遺構を保護しながら、保存修理・耐震補強・ユニバーサルデザイン化が進められた



1.令和の大改修で新たに設置されたスロープ。文化財保存のため、建築物への影響が少ない工法が採用されている 2.令和の大改修によって、制限つきながら八角塔がある屋上バルコニーに出て、北3条通を望めるようになった 3.創建当初は「風で揺れた」と伝わる八角塔も、現在は厚い金属壁で揺れを抑えている

で内部と屋根をほぼ失った。焼け残った外壁を礎に、1911（明治44）年に庁舎は再建された。再建にあたっては、防火性と耐久性の強化が最優先された。その結果、天井にはメタルシーリングと呼ばれる薄い金属板に立体模様を施した鋼板を採用し、廊下には大鉄扉を備え、窓枠には三枚折り窓を内蔵する二重窓が設けられた。一方で、創建時の象徴だった八角塔や装飾的な屋根は復元されず、屋根は金属板葺きへとあらためられ、全体として意匠が抑えられた姿となった。

この簡素化の背景には、当時の札幌

が抱えていた不安定な状況があった。道都とはいえ、当時の札幌は人口も産業も小規模で、行政機能を札幌に置き続けるべきかの議論が絶えなかった。庁舎焼失後は旭川移転論も再燃し、「早急な復旧」が求められ、工事は半年余りで進められたとされる。

### 半世紀を経て挑んだ 令和の大改修

赤れんが庁舎にとって次の大きな節目は1968（昭和43）年。道庁機能が新庁舎に移ったことで“旧”本庁舎となり、北海道開拓100年を機に創建時の

姿へ復元する方針が示された。翌年には、建物の歴史的価値があらためて評価され、赤れんが庁舎は国の重要文化財に指定されている。復元作業は本格的に進められ、火災で失われた創建時の図面の代わりに、わずかな痕跡や古写真を手掛かりとした検討が重ねられた。とりわけ難航したのが、長く失われていた八角塔や換気塔など屋根意匠の再現である。古写真の拡大や部材寸法の推定といった地道な作業を積み重ね、少しずつ全体像が明らかになっていった。

時代は下り令和へ。昭和の復元から



1.木造洋風の開拓使札幌本庁舎 2.創建された翌年、1889（明治22）年の赤れんが庁舎 3.火災後に再建され、八角塔がない時代の赤れんが庁舎（1912年頃） 写真提供：北海道大学附属図書館



建物下部の色の濃い部分は「焼き過ぎれんが」。高温で焼成され、密度が高く吸水を抑える特性があるため、基礎まわりや湿気の多い部分を守るために用いられた



改修工事の間、赤れんが庁舎の正面北側には、令和の大改修の内容や建物の歴史を紹介する仮設見学施設が置かれ、保存修理のため一時移設された八角塔の作業を間近で見ることができた 写真提供：北海道



窓枠内には防寒対策の二重窓が備わり、内側は収納式の三枚折り窓となっている

半世紀が経ち、れんが壁や鉄骨の劣化、耐震強度不足が明らかとなり、大規模修理が不可避となった。改修方針は「外観は明治21年創建時」「内部は明治44年再建時」を踏襲するというもの。敷地全体が国の史跡であるため、地下の史跡層を損なわぬよう工事は慎重に進められた。

5年と3カ月におよぶ保存修理と耐震改修を経て、2025（令和7）年3月に工事が完了し、同年7月に赤れんが庁舎はリニューアルオープンを迎えた。新たな建物は、2階を歴史と文化、1階を観光情報と物販・飲食、地階を学びと



1.2階の「歴史と文化のフロア」には、北海道の遺産をはじめ、道内各地の文化や歴史を紹介する展示室が設けられている 2.れんが壁に縦穴を開け、銅棒を挿入して基礎に固定している様子が展示されている

### 歴史的 建築物誕生の 秘密を探る！

File.73

1・2階とも天井高は5m超で、開放的な空間が広がる。天井にはメタルシーリングの立体模様が施されている



交流・活動の場とする構成へ生まれ変わり、「行政の建物」から「公共にひらかれた施設」へと大きく役割を広げた。そんな赤れんが庁舎が北海道の歩みのなかで果たしてきた役割について、長年調査に携わってきた羽深久夫札幌市立大学名誉教授に伺った。

「赤れんが庁舎は、単なる文化財建造物ではありません。ここでは多くの職員が行政を担い、政策を実行し、北海道の都市づくりや産業形成を支えてきました。その背後には、松前藩による地域経営や江戸幕府の統治、さらには幕末期に北方防備にあたった東北諸藩

の活動など、長い時間をかけて培われた“北方を支える力”の積み重ねがあります。こうした土台を明治政府、そして後の行政組織が受け継ぎ、北海道の発展へとつなげていきました。赤れんが庁舎は、その長い営みを受け止め、北海道の歩みをけん引してきた象徴的な存在といえます」

北海道の行政、都市計画、産業政策の中心として積み重ねられた時間が、この建物には刻まれている。リニューアル後の姿は、その蓄積を受け継ぎながら、次の時代へ引き渡していくための新たな土台となっている。





## 経営のヒント

生産性向上編

長野県長野市  
株式会社小池組

# 生産性を高め、収益力強化と働きやすさを実現

今年創業70年を迎えた株式会社小池組は長野市西部で土木・防災工事などを手がけ、成長してきた。現・代表取締役の小池毅夫さんの代からは、経営方針を根本から見つめ直し、現場・技術、環境対応、従業員の健康を柱に掲げ、行政などからも高く評価されている。そんな同社を支える重要な役割を果たすのがコベルコ建機のラインナップだ。

織田孝一＝取材・文 三浦泰章＝撮影  
text by Koichi Oda / photographs by Yasuaki Miura

### 国道整備、防災、災害復旧などで地域に貢献

小池組の社屋の前にはトラック車両が展示されている。同社の歴史を象徴する1台だ。「創業者である祖父、小池基の時代、資材を運ぶために使われたものです」と、小池毅夫さんは語る。祖父のあとを市蔵さん（現・会長）が、3代目を挟みさらに毅夫さんが継承した。

小池組の事業は、一般土木や舗装、防災対策の工事が中心だ。加えて、道路の維持管理や除雪、災害復旧工事も

手がけ、地域の生活に貢献している。創業から地域での実績を着実に重ねていった小池組だが、2000年頃にさらなる発展のために舵を切ったのが、国土交通省の案件を中心としたインフラ工事に注力することだった。この選択は経営の安定化につながり、現在も同社の事業は約6割が国交省（関東地方整備局）の案件となっている。

「加えて祖父は生前、イギリスで建設現場を見た経験から、先進国での土木建設業は維持管理面の需要が拡大すると見ていました。そのため、ゆくゆく

は自社を維持管理に特化した会社になりたいという想いがありました」。そんな長期的視野もあって、小池組では維持管理の事業を増やしてきた。現在、国道19号線の舗装全般や防災対策を担っているのもその表れと言えるだろう。

### 経営理念の必要性を痛感

毅夫さんが3代目から代表取締役を引き継いだのは2014年、39歳のときである。「現場が好きだったし、会長もまだまだ現役の経営者として活躍していたから、代表取締役を引き継いでか



“労働環境の改善に力を尽くし、長野労働局から「令和6年度リーディングカンパニー」認定を受けました。これまでの建設業のイメージを変えていきたいですね”

代表取締役  
小池毅夫さん



●今回の訪問先は  
株式会社小池組  
所在地／長野県長野市信州新町里穂刈4-1  
☎026-262-2005  
https://koike-gumi-nagano.com

らも現場技術者としての仕事に熱中していました」。

しかし小池組の経営を支える重鎮だった取締役が急逝したことを機に、経営に力を注ぐようになる。

経営のことはなにも分からないまま最初に取り組んだのが組織の高齢化に対応した人材募集だった。「そこから経営理念の必要性を痛感しました。例えば除雪にしても災害時にも、真っ先に復旧に駆けつける会社でしたが、それを言葉の形にはしていなかった。そこでそうした姿勢を言語化し、経営理念として策定しました」。

その後も毅夫さんは、教育訓練制度の充実、労働時間の短縮、社員の健康

意識の向上、女性活躍の推進、働き方改革の支援、ICT活用などの施策を次々と打ち出し、同社をより魅力的な企業へと変えてきた。働きやすい環境をつくり、人が集まる会社になりたい、それが毅夫さんの想いである。

### 1台2役の建機で作業効率向上

令和になり、毅夫さんが本格的にコベルコ建機に注目したのはチルトローテータの存在が大きい。「コベルコ建機からチルトローテータのデモ機をお借りして試用してみると、その使い勝手の良さ、生産性の高さに驚きました。1週間の予定だった工事を2日で終えることができたからです。いつもは無口な若手オペレータが、あの機械をぜひ入れてほしいとわざわざ頼んできたことからその性能の高さが分かりました」。

最新のSK160BR（チルトローテータ装着機）は千葉での展示会で見て、即予約を入れた。現在、国道19号線の防災対策工事に投入されている。「バックホウでありながら足回りが強力で、大型の排土板を装着してブルドーザとしても機能する。これまで日本では珍しかった多機能型の建機を目指す発想だと思いました」。経営者としての視点から、特に生産性は大きな魅力だと語る。生産性向上で得た収益をICT化に投資すればさらに生産性は高まり、作業環境も向上すると考えている。

現場管理の責任者の1人、取締役工事部部長の北村義治さんも「管理面か



「大きい機械で大きな仕事がしたい」と思って小池組に入社しました」と語る佐當一行さん。工事部係長であり、広報担当でもある。機械についての豊富な知識・経験をもち、建設マスターの顔彩も受けた

ら見ても、バックホウとブルドーザの作業が1台で済むので運搬費、人件費などが削減でき、作業効率も上がります」と高く評価する。北村さんは、こうした最新機を、ベテランはもちろん、若手がどんどん使って、慣れてもらいたいと期待を語る。

実際に国道19号線の工事でSK160BRを操作していたベテランオペレータの佐當一行さんは、「SK160BRの排土板は押すだけでなく多様な状況に対応できます。アングルを付け、旋回しつつ走行もできるし、端部も見やすく、細かな作業も可能です。視野は広いし、操作もレバー1つで楽にできる。非常に自由度が高い機械だと実感しています」と語る。

現場での生産性を向上させれば、収益力は高まり、労働時間は短縮される。それは従業員の働きやすさ、労働環境の改善にもつながると毅夫さんは考える。その意味でSK160BRは、小池組の経営理念にとっても象徴的な建機と言えそうだ。

R6国道19号東広津地区外  
防災対策他工事で稼働中の  
SK160BR。護岸工事の現場  
に至る仮設道路をつくる  
ための作業が進んでいる。  
掘削、排土、整地などの作  
業が1台で可能になった



1. 取締役工事部部長の北村義治さん。現場での技能職の経歴が長かったが、小池組に入社後、管理面を学び、現場管理の責任者の1人として多くの工事に携わる 2. 大容量かつ角度調整も可能な大型の排土板と、ワンランク上の足回りをもっており、通常のバックホウとは基本性能も異なるSK160BR







線路を横断するバイパス新設工事で稼働するCK230SR。線路の高架化に向け、地面に鋼材を打ち込む基礎工事を、正確かつ力強く進めていた



## 経営のヒント

オンリーワン戦略編

神奈川県横浜市  
【恵比寿機工株式会社】

### 特殊条件下での杭打ち工事に特化

恵比寿機工の創業は1969年。クレーンによる揚重作業を請け負う会社としてスタートした。その後、時代の変化に合わせて基礎工事分野へと事業を拡大。1990年代には、いわゆる「開かずの踏切」が社会問題化した。これを背景に、踏切の問題解消と地域の利便性向上を目的とする鉄道の地下化・高架

# 鉄道工事という専門性を極め 唯一無二の基礎業者へ

恵比寿機工株式会社は、上空制限や狭隘地などの特殊条件下における杭打ち工事を得意とする専門業者。独自の技術と豊富な経験を活かし、多彩な設備を駆使して鉄道関連の現場で唯一無二の卓越した存在感を発揮し、高い信頼を獲得している。

山田高弘 = 取材・文 三浦泰章 = 撮影(P15)  
text by Takahiro Yamada / photographs by Yasuaki Miura

化などのインフラ整備が今後増えると思込み、同社は特殊重機を活用して鉄道工事分野へ参入。こうして、次第に特殊な条件下での工事へと事業の軸足を移していくこととなる。

鉄道関連の基礎工事は参入障壁が高く、価格競争になりにくい領域だと話すのは、恵比寿機工代表取締役の高橋健一さん。

「当社には、鉄道分野の多様な施工に挑戦し、特化してきた歴史がありま

す。鉄道工事は、上空制限や狭い作業スペース、終電から始発までの限られた時間で作業を完了させなければならないといった特殊条件が多く、独自の技術やノウハウ、専用設備が不可欠です。そのため、通常の基礎工事会社が簡単に参入できる分野ではなく、必然的に競合も少なくなります」

実際、鉄道軌道内など特殊条件下に特化して基礎工事を行う施工業者は、関東一円でも数少ない。そのうちの1



“鉄道関連の基礎工事において、  
現場条件に応じて工法や杭種を  
自在に使い分けられるのは当社ならではの”

代表取締役  
高橋健一さん



●今回の訪問先は

恵比寿機工株式会社

所在地／神奈川県横浜市旭区上白根3-36-3

☎045-459-5820

<https://www.ebisukikou.co.jp/>

社が恵比寿機工だ。特に、鉄道工事に必要な多種多様な重機・専用設備を自社で保有し、現場条件に応じて最適な工法・杭種を使い分けられる企業となると、その数はさらに限られる。鉄道関連の基礎工事においてここまで広範囲の工法に対応できる会社は、ほぼ恵比寿機工のみと言っても過言ではないだろう。

創業から半世紀以上、時代のニーズを敏感にとらえながら、チャレンジ精神と技術追求の姿勢を貫いてきた恵比寿機工。現在では、鉄道インフラ工事の現場には欠かせない専門性をもつ企業として、多くの元請企業や鉄道会社から厚い信頼を寄せられている。独自の技術、培ってきた経験のすべてが、恵比寿機工を「唯一無二の存在」へと押し上げている。

### 高橋代表の要望から生まれた CK230SRを相番機として導入

恵比寿機工では、他社某メーカーと共同開発した低空頭専用の杭打機を多数

導入しており、その相番機としてコベルコ建機製10tつり小型テレスコピッククローラークレーンのCK230SRを採用している。このCK230SRは「私の考えを形にしてくれた機械」と高橋さんは語る。

「2019年10月、大阪で行われた地中障害物撤去MRT工法※協会の現場見学会で、コベルコ建機社員との意見交換の際

に、後方超小旋回ショベルSK225SRのボディをベースとすれば、クローラ全幅は約3mになるものの後方張り出しを200mm程度に抑えられ、狭隘地で大きな威力を発揮すると提案しました」

また、クローラ全幅を2.5mにしても輸送はトレーラーである以上、

SK225SRベースで10tをつれる機体には確実な需要がある」と力説したという。このときの意見交換が、CK230SR誕生のきっかけの1つになった。

高橋さんは試乗して、さすがコベルコ建機だと感じたそう。動きの滑らかさや操作性は他社とは一線を画すと評価する。ボディがやや大きいた



CK230SRに搭乗するオペレータの鳴原利明さん。「相番機として10tクラスのクレーンが導入されたことで、重量物も余裕をもってつれるようになり、オペレータとしての負担が大きく軽減されました。従来の8tクラスと比べても安全性が格段に向上しています」

め当初は1台のみの導入だったが、使ってみると重量物がつれるし、動きがいいので現場の評判も良く、最終的に2台の増車を決めた。

工事部の職長であり、クレーンオペレーターでもある鳴原利明さんも、CK230SRを高く評価する1人である。

「CK230SRは10tクラスのなかでも最小サイズでありながら十分なパワー

があり、狭隘地や線路内での当社の仕事に最適です。8tクラスの他社機も保有していますが、設置スペースさえ確保できればオペレーターからの支持はCK230SRが圧倒的で、さらに2台の追加導入を2025年中に予定しています」(鳴原さん)

恵比寿機工は今後、鉄道工事で培ってきた高度な技術力と独自の設備をさらに活用し、鉄道以外の分野においても作業領域の拡大を図る方針である。特殊条件下での施工を強みとする同社が、これまで蓄積したノウハウを新たなフィールドへと展開していくことで、より一層オンリーワンな存在へ。さらなる飛躍が期待されている。

※狭隘地での地中障害物撤去を目的に研究開発された工法

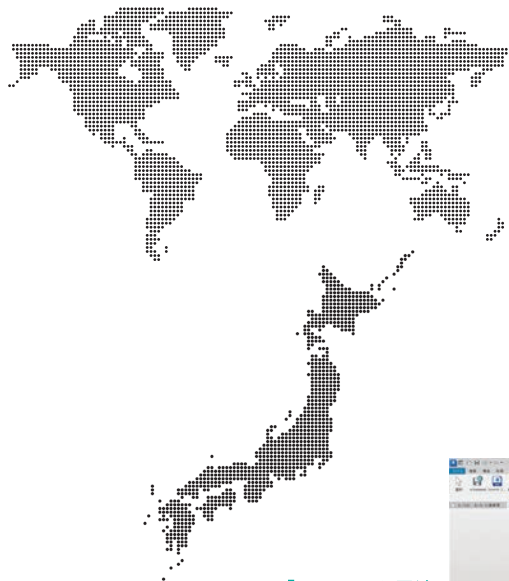




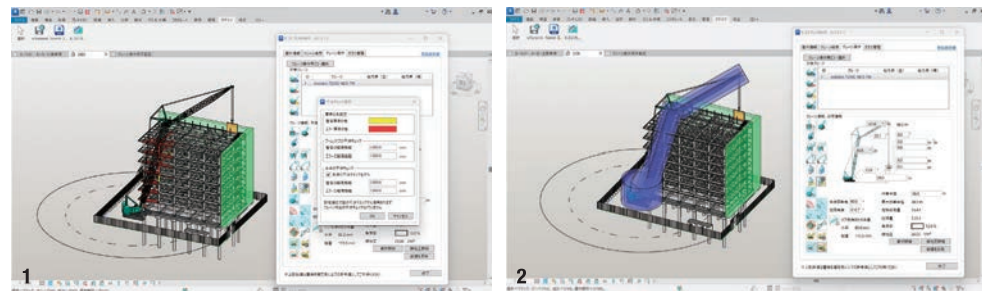


### 【コベルコの風】

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！



1. 「クレーンと干渉している資材」と「干渉警告範囲内の資材」を色分け表示
2. クレーン周囲の設定領域を表示



※1 Revit は Autodesk 社の登録商標です。  
※記載されている情報は発表時のもので、予告なく変更される場合があります。



最新バージョンについての  
情報はこちらから

## Wind 1 from コベルコ建機 Kobelco

### クレーン施工計画策定支援ソフト「K-D2 PLANNER®」に新機能を追加

3D-CAD (Autodesk社製「Revit」※1) のクレーン施工計画策定支援ソフト「K-D2 PLANNER®」の最新バージョン (ver.1.5) をリリースしました。

今回のアップデートでは、3D画面上で干渉チェックを簡単に行える機能を新搭載。従来も断面図での目視による干渉チェックは行えましたが、本機能を使えば干渉部分を立体的に表示できます。また、「干渉チェック」機能の利用時、3D画面上で検討したい資材をクリックするたびに「クレーンと干渉している資材」と「干渉警告範囲

内の資材」を色分け表示し、干渉領域をひと目で把握できます。本体とブーム・ジブごとに干渉領域の数値を任意で設定できるため、自社ルールにもとづいた確認も可能です。

クレーン周囲の設定領域や、干渉もしくは警告範囲内の資材など、干渉を確認したい箇所を部分的に可視化することで、より簡単に高精度な揚重検討を行えるようになります。

## Wind 3 from コベルコ建機 Kobelco

### 「SUPER GT Round8」にコベルコ建機が出展しました

2025年11月1～2日、モビリティリゾートもてぎで開催された「2025 AUTOBACS SUPER GT Round8 MOTEGI GT 300km RACE GRAND FINAL」に出展しました。

イベントには約5万人が来場し、神戸製鋼所がメインスポンサーを務める「TGR TEAM SARD」はシーズン総合3位を獲得しました。当社ブースでは油圧ショベルの展示・乗車体験を実施し、さらに監督やドライバー、



KOBELCO GIRLS によるトークや撮影会も開催しました。ブランド認知向上につながるイベントとなりました。

出展ブースの様子

## Wind 5 from 広島・岐阜 Hiroshima/Gifu

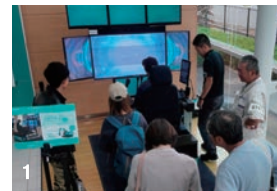
### 五日市、大垣でコベルコ建機感謝祭を開催しました

地域の皆様や従業員のご家族に対して日頃の感謝の気持ちを伝えることを目的として、生産工場がある広島・五日市工場と岐阜・大垣事業所にて、コベルコ建機感謝祭を開催しました。

どちらも建設機械の展示をはじめ、地元の高校生による和太鼓や吹奏楽の演奏、お子様が楽しめるさまざまなイベントを実施。多くの方にご来場いただき、大変楽しい感謝祭を開催することができました。

今後とも皆様とともに地域を盛り上げていけるよう、さまざまな取り組みを進めて参ります。

- 1.五日市工場で実施した「K-DIVE®」のシミュレーター体験
- 2.大垣事業所のイベント、ミニショベルでボールすくい



## Wind 4 from 千葉 Chiba

### 「コベルコ建機日本 秋の大展示会2025」を開催しました

2025年11月22～23日の2日間、秋の恒例行事となっている「コベルコ建機日本 秋の大展示会2025～ともに歩む、未知への挑戦～」を開催しました。

本展示会では新機種および新技術、ICTへの取り組みのご紹介、お客様とのコミュニケーションの活性化を目的に、130t級超大型建物解体専用機「SK1300DLC-11」、クローラクレーン「7120G-2A」などを展示。さらに「K-DIVE®」の遠隔操作体験や各機械のデモンストレーションなどを行い、特長ある製品を多くのお客様にご体感いただきました。



会場には2日間で約3000人のお客様にご来場いただきました

## Wind 6 from コベルコ建機 Kobelco

### 「第2回 KOBELCO Blue Green賞」の各賞を発表しました



金賞は「大久保事業所 昼飯改革プロジェクト～サラメシパワーアップ大作戦～」

コベルコ建機は2025年11月26日、東京本社で「第2回 KOBELCO Blue Green賞」を発表しました。本賞は、フィロソフィーにもとづく社内活動を共有し、理念浸透と魅力ある職場づくりを促進する制度で、24年の創立25周年を機に制定されました。

25年は海外現地法人も初参加しました。一次審査を通過した活動のプレゼンを社内配信し、従業員投票で受賞者を決定。働き方の多様化が進むなか、職場環境改善や働きがい向上を目指す取り組みが多く、金・銀・銅賞のうち2つが従業員の働きがい向上に関する活動でした。

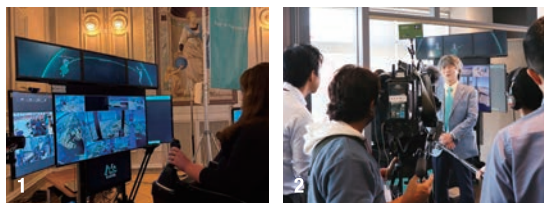
## Wind 2 from コベルコ建機 Kobelco

### 国交省主催「ウクライナにおける遠隔施工デモンストレーション」に参加しました

2025年10月9日、国土交通省主催の「ウクライナにおける遠隔施工デモンストレーション」が開催され、コベルコ建機は神戸テクニカルトレーニングセンターとウクライナのキエウ工科大学をオンラインでつなぎ、重機の遠隔操作システム「K-DIVE®」の実演を行いました。

ウクライナでは戦災による瓦礫撤去やインフラ再建の需要が高まる一方、人手不足が深刻化しています。こ

うした課題に対応するため、国交省は25年1月にインフラ復興支援を目的とした「日ウクライナ・国土交通インフラ復興に関する官民協議会 (JUPiTeR)」を設立しました。当社は「K-DIVE®」が安全性向上や人手不足解消などに貢献できると考え本協議会に参画し、今回のデモに参加しました。デモンストレーション当日は、ウ



1.女性操縦者がウクライナから神戸会場にある機械を操縦 (写真：国交省提供) 2.インタビュー取材を受ける山本明社長

クライナ政府関係者、地方自治体関係者などの方々に「K-DIVE®」の有用性を知っていただく良い機会となりました。



