



創造技術を磨き、 無から有を生み出し続ける

国内初の水陸両用バス、消防車、レントゲン車、電源車と、さまざまな特種自動車を製造してきたコーワテック。その技術力を生かし、建設機械を遠隔操作するロボットの開発にも成功している。

小栗裕治氏 コーワテック株式会社
代表取締役

もらえればいいと思います。

——特種自動車はどのような流れでつくられるのですか？

小栗社長 オーダーをくれた会社の専門のチームと、共同作業でつくっていくケースがほとんどですね。

たとえば、テレビの中継車でしたら、中継機材のチームに来てもらい、当社の製造部や設計部と「電源をどれくらい欲しい」「機械を車内のここに置きたい」といった打ち合わせを綿密に行います。

あとはシステムの会社も加わって、車両をつくり込んでいく。つまり、コーワテックが持っている

「世界に1台」からつくります

——水陸両用バス、VR体験車と御社がつくる自動車には子供心をくすぐられます。

小栗社長 ありがとうございます。われわれがつくっているのは特種自動車と呼ばれるものです。これだけ多様な種類の特種自動車を製造して

いるのは、いまは日本でコーワテックだけでしょ。

よく字が違う特殊自動車と間違えられるのですが、特殊はダンプカーやタンクローリーのように構造や形態が通常と異なり、作業などに使われる車両で、工場に製造ラインがあつて中量生産されているものがほとんどです。

一方、当社がやっている特種の方は、使用目的が特別なもので本当に

少ない台数しか製造しないので、ライン生産ではなく職人が1台1台つくり込んでいく自動車です。競走馬を運搬するバスは2台でしたし、世界に1台しかない牽引車もつくりました。要はオーダーメイドで、自動車をつくっていると考えると



特種自動車に限らず、何でもつくれる可能性がある

「アクティブロボSAM」

ロボットの開発しました。隔操作できるようにする

小栗社長 建設機械を遠隔操作できるようにする

「アクティブロボSAM」

3・11がきっかけでロボット開発

——ロボットもつくっていませんか？

小栗社長 建設機械を遠隔操作できるようにする

「アクティブロボSAM」

るようになりました。「7年は技術の習得が早まったね」と、社内では話しています。

私は「創造技術で世界に貢献する」と言っているのですが、自分たちの技術力で生み出したもので世の中に貢献することを、コーワテックはメインに考えてやってきました。

無から有を生み出すことを繰り返しているのです。そこで蓄積してきた技術力や発想があれば特種自動車に限らず、何でもつくれる可能性があると思っています。

——ほかに現場で活躍しているのですか？

実際、福島第2原子力発電所の屋上ガレキ撤去作業にはSAMが使われました。いまでも数機動いています。

——ほかに現場で活躍しているのですか？

実際、福島第2原子力発電所の屋上ガレキ撤去作業にはSAMが使われました。いまでも数機動いています。

——ほかに現場で活躍しているのですか？

実際、福島第2原子力発電所の屋上ガレキ撤去作業にはSAMが使われました。いまでも数機動いています。

という名称で、人の代わりにSAMが建機を操縦するというイメージです。

いま建設機械はDXが進んでいて、遠隔操作できるタイプの専用機はすでに販売されていますが、高価ですし、建設機械を買い替える必要があります。

しかし、いま所有している建機もSAMを乗せれば、遠隔操作できるようになるのです。

SAMをつかったのは、東日本大地震がきっかけでした。コーワテックの技術で、この有事で困っている人たちのために何かの役に立ちたい、と思いました。

そこで、遠隔操作でロボットが作業できれば、危険なところに人間が行かないですむだろうと考えて、SAMの開発をスタートしたのです。



SAMを使えば建機を遠隔操作できるので、危険な場所でも作業ができる。女性や車いすの方なども工事現場への進出が可能。



上/VR防災体験車 下/競走馬運搬車



箱根・芦ノ湖エリアで活躍する水陸両用バス「NINJA BUS / WATER SPIDER」

東海大学の海洋学部の教授に「水陸両用バスをつくりたい」と相談すると、船舶工学が専門の教授を紹介してくれて、産学連携で進めることになったのです。

うちの技術者は大学に半年間通いました。徹底的に船の設計をたたき込んで、ほかにもあらゆる面で力を貸してくれた東海大学には感謝しています。

るのは、オーダーに最適なボディをつくったり、的確な配線をしたり、塗装をしたりといった特種車両をつくる技術とノウハウで、中身については専門家がつくるわけです。中継車を1から10まで当社の技術者だけでつくるのは、ちょっと難しい。

——日本で初めて水陸両用バスを製造したのが、コーワテックと聞きましたか？

小栗社長 そうです。水陸両用バスは大変でした。水の上にバスを浮かせるので船についての知識が必要ですが、誰も何もわからない状態からスタートでした。

ただ、特種自動車をつくるには職人的な高い技術力が必要で、それを養ってもらうために入社1〜3年目の社員を対象とした「板金学校」というものを開講しています。定年退職した70歳過ぎの職人さんに先生になってもらって、技術を教える社員教育の場ですね。

当社は公共事業関連の仕事が多いため年度の後半が忙しい一方、4〜6月は比較的時間がとれるので、こ

——毎回、全く違う特徴の車両をつくるのは、とても大変ですよ？

小栗社長 苦労もありますが、社員は毎回新しいプラモデルをつくるように飽きないと言っています。いつもつくる製品が違うという工場は、あまりないのではないのでしょうか。扱う分野はVRだの船だの千差万別ですから、油圧や電気系統だけでなく、幅広い知識も身につきます。大変と思うよりも楽しみのほうが大きいのかなと感じています。



板金学校では「打ち出し板金」という高度な技術も身につけることができる。

「見て覚える」方式でやっていた頃は、現場で活躍できるまでに10年近くかかったのが、板金学校でしっかりと教えるようになってから、早い人なら3年である程度のものをつくれ

——積極的な技術の継承ですね。

小栗社長 これが他社とは違う当社が一番の強みだと思います。技術力を上げるために、これだけコストと時間をかけているという話はなかなか聞きませんから。

小栗社長 林業で使われていますよ。

山間部は傾斜がすごく急で、しょっちゅう建機がひっくり返る事故があるそうです。そこでSAMを使えば、万一建機が倒れても人は乗っていませんから怪我や死亡はありません。また、作業者の高齢化も進んでいますから、遠隔操作で肉体的な負担が減るという理由からも使われています。

新しい技術を広めたい

——ロボット開発に続く、今後の戦略は？

小栗社長 コーワテックのほかに、「日本の叡智^{えいち}を世界に広める」をコンセプトに、ネクストイノベーションという会社を経営しています。日本には変わった技術を開発している人たちがたくさんいて、そういう技術の製品化を手伝う会社です。

コーワテックで、新たな特種車両をつくったり、ロボット開発をした

弱点を補うより、強みをより強化した方が会社は伸びる

り、新しい分野に挑戦するのは若い人たちに任せて、新しい技術を持つた人や会社を支えて事業化するのが私の最後の仕事だと思っています。——すごいバイタリティですね。小栗社長が経営をする上で大切にできたことを教えてください。

小栗社長 自分たちの強みをより強くしていくことで

すね。よく聞く話ですが、これしかない。弱点を補うことに力を注ぐよりも、強みをもっと強化した方が、会社は伸びると思います。

営業に関しては、「あるパイプは太く、ないパイプはつくれ」と社員によく伝えていきます。既存のお客さまを大切に、まずその

の取引を大きくする。必要であれば

新しいパイプをつくっていく。何もしなければお客さまは減っていくし、業績は落ちていく。少なくとも上げ

る努力をしておかないと落ちていくのは確実です。



コーワテック株式会社

【本社】東京都港区西新橋1-9-1 【TEL】03-6206-6161 【創業】1966年6月 【設立】2001年12月 【資本金】3,500万円 【事業内容】特種車の製造販売／ロボットの設計開発・製造・販売ほか
きらぼし銀行 海老名支店会員