

ニュース

# 地域経済の気になる話題

## 熊本港に待望のガントリークレーン

県、「営業部隊」新設し、外貿コンテナ航路の週2便化に照準



▲熊本港大橋から熊本港フェリーターミナル越しに望むガントリークレーン。ブームを立てた状態で高さ76mのガントリークレーンは熊本港のランドマーク的存在

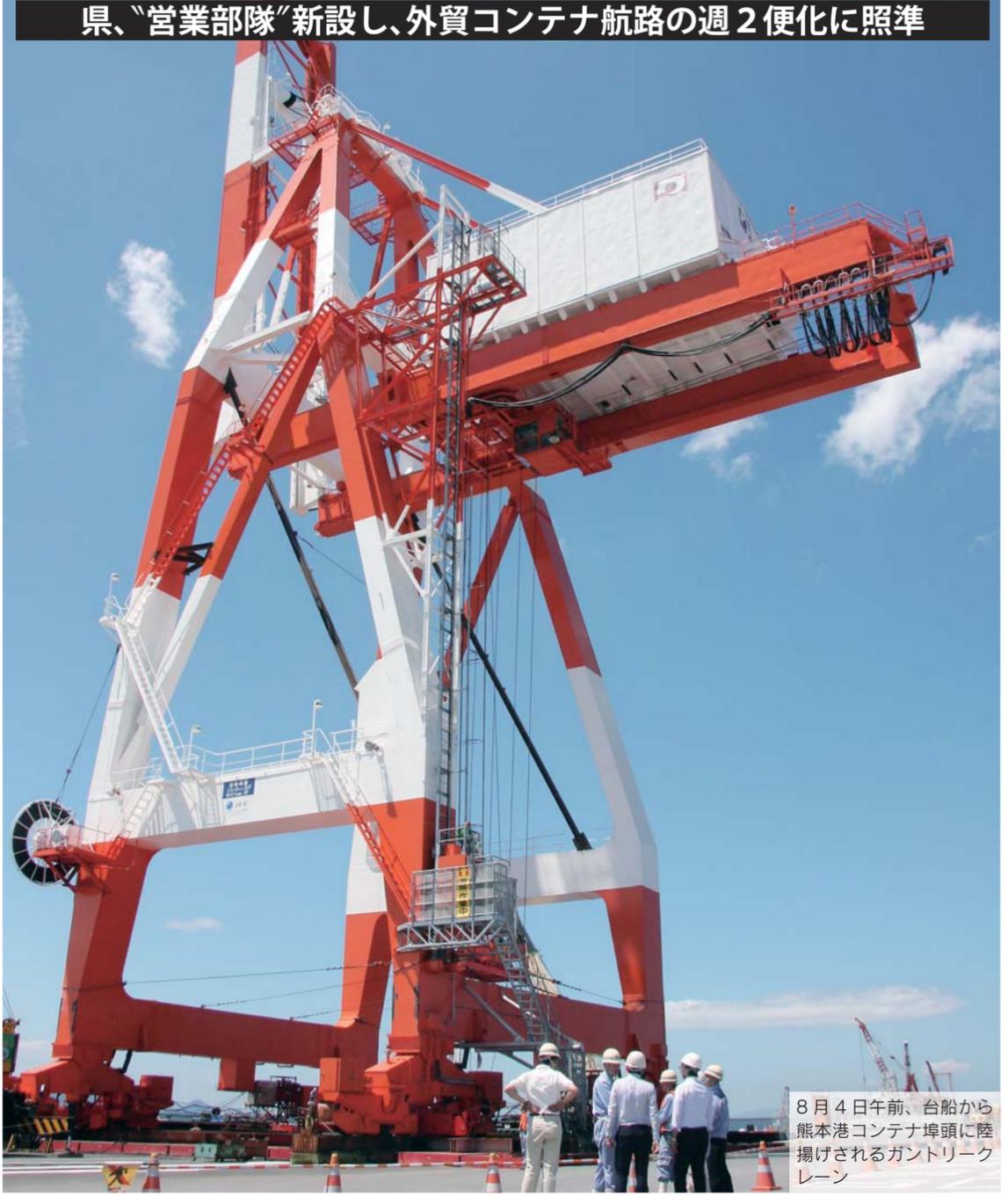
▶7月31日午後、静岡県清水港から熊本港に着いたガントリークレーン。手前右側は現在、コンテナの荷役作業に使用しているジブクレーン。ガントリークレーン導入で荷役作業時間が大幅に短縮され、ジブクレーンと比べ荷役作業時にコンテナが傾く可能性もないという



7月31日午後、静岡県の清水港から第二の活躍の場となる熊本港へ、ガントリークレーンは台船に乗せられその巨大な姿を現した。静岡県の厚意で熊本県への譲渡価格は100万円に消費税。清水港に設置されたのが73年という中古品だが、熊本港関係者にとっては待望のガントリー設置実現。「熊本都市圏の荷を集める最低限のインフラが整った」と、熊本港の国際コンテナターミナル業務を請け負う指定管理会社くまもとファズ（熊本市区新港2丁目）の牛島浩社長。

後背に都市圏100万の人口を擁する熊本港だが、コンテナ貨物の9割以上が博多港などの県外港に流れているといわれる。その理由が、港湾機能の未整備と、それによる週1便というコンテナ定期便数の少なさ。現在、荷役作業に使用しているジブクレーンは作業中にコンテナが傾く可能性がある。精密機械などには不向きと言われ作業効率も悪かった。ガントリークレーンはそれがなく作業効率も格段にいい。

県では今年度から熊本、八代両港の営業部隊となる課内室、「ポートセールス推進室」を企業立地課に新設。岡村郷司室長は、「熊本港は今年が勝負の年。4年をメドに年間コンテナ取扱量を現在の2倍の3万TEUに拡大、週2便化につなげたい」と意欲を見せる。



8月4日午前、台船から熊本港コンテナ埠頭に陸揚げされるガントリークレーン

## 総重量1千tのトンネル掘進機が完成

日立造船有明工場 香港の高速鉄道工事向けに



完成した香港の広深港高速鉄道工事に使用されるシールドマシン（掘進機）。超合金の刃（カッタービット）が一面に配された円筒状のマシン先端の掘削面（写真の赤い部分）が回転しながら地中を掘り進む

日立造船有明工場（長洲町有明）が香港の高速鉄道工事向けに受注していたシールド掘進機（くつしん）機が、このほど完成した。シールド掘進機とは、トンネルを掘りながら、セグメントというコンクリート壁を組み進む大型の装置で、香港の広深港高速鉄道工事を請け負う前田建設工業（東京都千代田区）JVから受注していたもの。全長約70m（本体約10m、後方台車約60m）、外径9・22m、総重量（後方台車含む）約1千t。最大掘進速度は1分間に4・5cm。有明工場では船用エンジンなどの

原動機やプロセス機器、使用済み核燃料輸送・貯蔵容器を中心に製造していたが、アジアの新興国を中心にシールド掘進機の受注が好調なため昨年3月から同工場での製造を始めていた。今回完成したシールド掘進機は同工場では昨年8月に完成したものに続いて2号機目。1号機も今回同様に香港の高速鉄道工事向けに製作されたもので、同設計。同社では米国、香港、台湾、インドなどで同機を受注しており、製造設備の揃っている堺工場（大阪府堺市）と有明との2工場体制で製造していく。