

秋田港のコンテナ貿易の窓口となっている日本通運(株)と秋田海陸運送(株)のかたに、お話をうかがいました。

## 輸送は おまかせ



日本通運(株)秋田海運支店  
吉谷勝博さん

釜山航路は、自社2便、他社2便の週4便体制。秋田港の取扱量は、輸入が木材、輸出が製紙と、決まった商品に特化している一極型になっています。その商品の取り引きいかんでコンテナの運航が左右されてしまう危険性があります。また、輸出の取扱量が少ないのも課題です。秋田の場合、工場はあるんですが、本社機能が中央にある会社が多いので、独自にはなかなか輸出できないのが現状。本社への利用呼びかけも課題です。海のコンテナ化は進んでいます。主要港や酒田、八戸、新潟など地方港との競合も視野に入れて、秋田が物流の拠点になるよう取り組んでいきます。

### 便数の安定と増加が課題。 地方港との競合も視野に



秋田海陸運送(株)  
西宮公平さん

釜山航路の秋田港代理店のほか、ロシア・ポシエツト航路の日本総代理店です。ポシエツト航路は、対岸に近いという秋田の利点を最大限に生かし、大陸と二日間ですべて日本最短のルートです。ポシエツト港に隣接する中国吉林省は、農産物の一大産地。国連開発計画の対象地域でもあり、今後の開発と発展が見込まれます。また近い将来、シベリア横断鉄道を活用できるようにすれば、ヨーロッパとの貿易も可能になります。秋田港の競争相手は、日本だけでなく、世界の港です。地元秋田の発展のために、秋田港の競争力を上げるよう努力していきます。

### 大陸と最短で結ぶポシエツト 航路の将来性に期待



東北製紙サービス(株)  
緑川昭平さん

### 必要なとき、必要なだけ 取り引きができます

クラフトライナー(ダンボール原紙)を中国、マレーシア、インドネシア、ベトナムなどに、コート紙(上質紙)を香港に輸出しています。クラフトライナーは、向こうの国で製造されるさまざまな商品を詰めるダンボール箱に加工されるものです。

コンテナ貿易は平成7年11月に秋田港で始まって以来ずっと利用。それまでは一般の貨物船を使っていたのですが、1,000トンぐらいの大量の取り引きがないと輸出できなかったのが難点でした。しかしコンテナになってからは、コンテナ1本、25トンぐらいの少ない単位でも輸出できるようになり、相手が必要なとき、必要なだけ取り引きができるようになりました。

一番遠いマレーシアまででも注文を受けてから12~13日あれば届けられます。横浜港から輸出していたときよりも、陸送の面での運送コストはかなり安くなりました。



40フィートコンテナにクラフトライナーを積み込む