

# 海上コンテナの内貨転用（復路利用）

## — 空コンテナ再配置コスト削減 × 荷主 ESG 価値向上 —

### ■ 概要

本提案は、船会社所有の海上コンテナを、国際輸送後・返却までの区間で国内貨物輸送に活用する取り組みです。これは国際条約に基づき認められた制度であり、空コンテナ回送の削減と、サプライチェーン全体の効率化を目的とします。

---

### ■ 法的根拠（国際的に承認された制度）

- コンテナに関する通関条約（1972 年）第 9 条
    - 一時輸入されたコンテナは、条件付きで国内輸送（internal traffic）に使用可能
  - 税関・道路・運送関連の国内法令を遵守した上で運用
- 

### ■ 船社にとっての主なメリット

- 空コンテナ再配置コストの削減
    - 不足拠点への計画的返却が可能
  - 主要荷主の物流コスト安定化
    - 国内輸送効率向上 → 荷主満足度向上
  - ESG／脱炭素評価への貢献
    - 空回送削減による CO<sub>2</sub>削減を CSR・ESG 開示に活用可能
  - 貿易・産業摩擦の緩和
    - 国内物流への正の波及効果
- 

### ■ 運用の基本原則（船社リスクを抑える設計）

- フリータイム内完結
  - 使用後は清掃・原状回復した状態で返却
  - 返却先は船社指定の空コンテナ不足拠点
  - コンテナ本体を含む保険付保を必須
- 

### ■ 導入方法（スモールスタート）

- 特定荷主・特定ルートでの実証運用（PoC）
- 問題なければ段階的に拡大

内貨転用は

\*\*「船社の資産価値を毀損せず、再配置コストを下げ、荷主の ESG 価値を高める施策」\*\*  
です。

---

## ② 船社 法務・オペ部門向け Q&A（実務対応版）

---

### Q1. 海上コンテナを国内貨物輸送に使うことは合法ですか？

A. はい。

コンテナに関する通関条約（1972 年）第 9 条により、  
一時輸入されたコンテナの国内輸送使用は、条件付きで明確に認められています。

---

### Q2. 船社が法的責任を負うことはありませんか？

A. 原則としてありません。

国内輸送の実施主体が、

- 貨物
- コンテナ本体

の双方について責任と保険を負担します。

船社は通常の貸出コンテナ管理と同等の立場です。

---

### Q3. コンテナの破損・汚損リスクは？

A. 以下を必須条件とします。

- 使用後の清掃・原状回復
- ダメージ発生時の補修・補償ルール明確化
- コンテナ本体を含む損害保険付保

→ 船社側の追加リスクは最小化されます。

---

### Q4. フリータイム超過や返却遅延の懸念は？

A.

- 通常のフリータイム内で完結させることを原則とします。
  - 超過時は、通常のデマレージ／ディテンションルールを適用可能。
- 

### Q5. 国内の重量・車両規制は問題になりませんか？

A. 問題になります。

そのため、

- 国内貨物としての積載量規制
- 通行経路指定（特に 40ft）

を国内輸送事業者が遵守する前提で運用します。

---

Q6. カボタージュ規制に抵触しませんか？

A. 抵触しません。

本件は「輸送機器（コンテナ）の使用」に関する制度であり、輸送主体の国籍を規制するカボタージュとは別次元です。

---

Q7. 船社にとって導入するインセンティブは？

A.

- 空コンテナ再配置費の削減
  - 荷主との関係強化（ESG・脱炭素対応）
  - 自社保有資産（コンテナ）の稼働率向上
- 

Q8. まず何から始めるのが現実的ですか？

A.

- 特定荷主
- 特定港湾～内陸拠点
- 期間限定

での\*\*実証運用（PoC）\*\*が最適です。