

海上コンテナの内貨転用

(船会社所有コンテナを国内貨物輸送に使用する場合)

1. 船社側のメリット（整理版）

① 船社の顧客（荷主）の総物流コスト低減に間接的に貢献

海上コンテナの国内輸送への転用による効率化は、

輸入・輸出荷主が利用する国内運送会社の輸送効率向上につながる。

その結果として、

- 国内輸送コストの削減
- インフレ環境下における運賃上昇の抑制
- サプライチェーン全体の持続可能性向上

が実現し、船社が直接取引する荷主企業のトータル物流コストの削減または安定化に間接的に寄与する。

実例

名古屋港で陸揚げされたイケアの輸入貨物は、弥富の物流センターでデバンニング後、

空となった海上コンテナを用いて全国店舗向けの国内配送に転用され、

その後、船社の空コンテナ不足拠点へ返却されている。

イケアの物流成功の背景には、

- 自社の環境配慮方針を明確にした上で
- 船社選定（入札）時に船社向け説明会を実施

するなど、環境価値を重視した船社選定プロセスがある。

② CO₂削減効果を CSR・ESG 評価に活用可能

内貨転用により、

- 空コンテナ回送の削減
- トラック走行距離・回数の削減

が実現し、CO₂排出量削減効果が生じる。

この削減効果は、

- 荷主・運送会社・船社間でのオフセットクレジット的整理
- 船社および荷主のCSR／ESG開示
- 脱炭素物流施策としての対外説明

に活用できる。

③ 貿易摩擦・産業摩擦の緩和要因

海運業は、その構造上、

- 国内輸送業者や国内産業の仕事を奪う
と見なされる場合がある。

しかし、寄港国において内貨転用を許容する仕組みは、

- 国内物流の効率化
- 国内輸送業者の稼働機会創出

につながり、貿易摩擦・産業摩擦の緩和要因となり得る。

2. デメリット・課題（整理版）

① 荷役方法の違いによる現場対応

- 國際輸送と国内貨物では
荷下ろし・荷積み方法が異なる場合があり
 - 現場での作業調整・ルール整備が必要
-

② 車両制限・通行規制への対応（特に40ft）

- 40ftコンテナでは
 - 通行経路指定
 - 交差点・狭隘道路の制約が発生する可能性がある。
-

③ 国内貨物としての積載量規制の適用

- 内貨転用時は国内貨物輸送としての重量規制が適用される
- ※国際輸送における「封印貨物の重量特例」は適用されない

→ 積載計画・貨物選定が必須。

④ 初回運用時の関係者合意形成コスト

- 船社
- 荷主
- 運送会社
- 倉庫・ヤード

間での事前合意・役割整理が初期段階では必要。

3. 実施ルール（明確化版）

【必須】

1. フリータイム内完結

- 通常のフリータイム内に国内輸送を完了

- 使用後は清掃された状態で
 - 船社指定の空コンテナ返却場所へ返却
2. 荷主の事前合意
 - 輸入コンテナを国内輸送に使用する場合
 - 荷主の事前同意または許可を取得すること
 3. 各国法令の遵守
 - 海上コンテナは免税扱いの輸送機器であるため
 - 各国の税関・通関・道路・運送関連法規に従うこと
 4. 保険の手配
 - 国内輸送実施者は
 - 貨物
 - コンテナ本体の双方に対する事故・損害責任を担保する保険を付保すること

【推奨】

5. 空コンテナ不足拠点への返却
 - 返却先は、可能な限り
船社の空コンテナ不足拠点とする。
 - これにより船社は
 - 空コンテナ回送費
 - 再配置コストを削減できる。