

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

- 国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ます
 - 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。