

国際コンテナ x 国内貨物輸送の必要性

全世界のコンテナ取扱本数は約 8.5 億本
その陸上のほぼ全量が片荷輸送 (=空コンテナ)

NPO ESCOT は 1997 年从这个課題解決に取り組んできました。

解決策として輸出入、拠点間の過不足調整で必ず発生する空コンテナ回送情報の配信事業を開始しました。

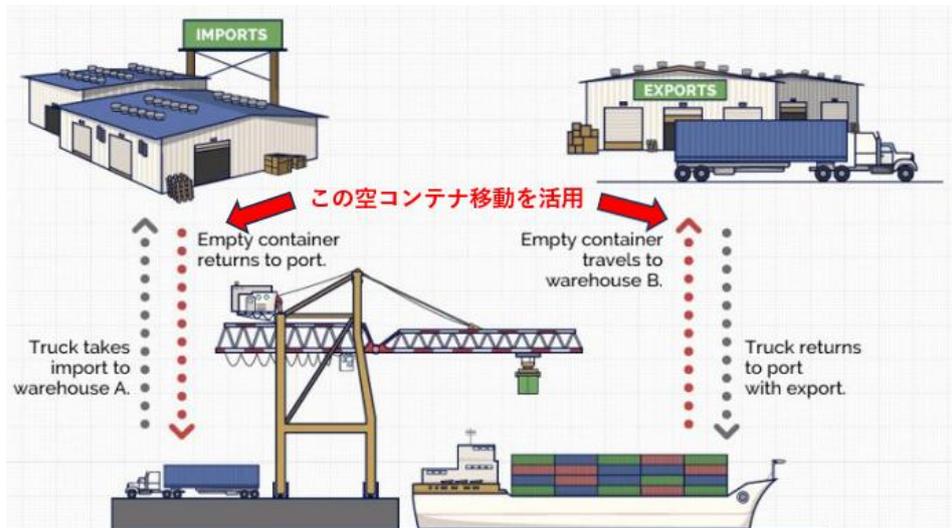
内貨転用プラットフォーム「[Kashikari Inland](https://kashikari.rent/inland-empty/)」 <https://kashikari.rent/inland-empty/>



内貨転用（ないかてんよう）とは？

- 輸出入に伴い必ず発生する空コンテナの陸上回送を対象とする
- 空回送という既定の移動を前提にする
- その回送に国内貨物輸送を組み合わせる
- 実入り輸送へ転換し、物流効率を向上させる
- CO₂排出・コスト・ドライバー負担を削減する
- 空コンテナの「貸し借り」ではなく、物流最適化の手法

世界中でのコンテナ輸送共通課題 = 片荷輸送



輸入後の港返却、輸出前の空コンテナ引き取り。

輸出入物流では、**実入り貨物を伴わない空コンテナ移動**が必ず発生します。

これらの移動は、

- 燃料消費
- ドライバー負担
- CO₂排出
- 物流コスト増

といった社会的・経済的ロスを生み出しています。

しかしこの問題は、個社努力だけでは解決が困難な**構造的課題**です。

世界の海上コンテナ取扱量（概算）

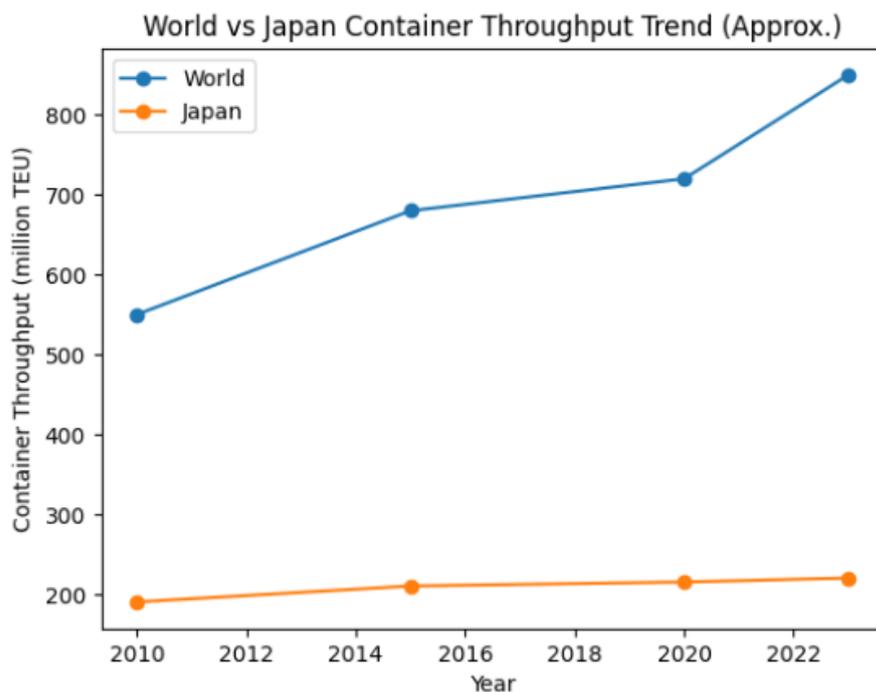
- 世界全体の年間コンテナ取扱量：約 8,5418 万 TEU（約 8.5 億 TEU）

世界と日本のコンテナ取扱数と推移（概算）

世界全体で約 8.5 億 TEU もの海上コンテナがほぼ片荷輸送されています。

指標	数値	備考
世界全体	約 850 million TEU	世界の全港湾合計（2022/23）
日本全体	約 22 million TEU	2023～2024 年水準（外貿＋内貿）
比率	約 2.6%	日本の取扱量 ÷ 世界合計（概算）

TEU（Twenty-foot Equivalent Unit）とは 20 フィートコンテナ換算での取扱量指標です。



Kashikari Inland の目的と考え方

貿易に欠かすことの出来ないが未利用輸送スペースの有効活用サイトの構築です。

Kashikari Inland は、この空コンテナ回送に国内貨物輸送ニーズを組み合わせることで、物流全体の最適化を図ります。

内貨転用＝必ず動く空コンテナ回送 × 国内貨物輸送のマッチング

仕組み（概要）

1. 輸出入に伴い発生する空コンテナ移動情報
2. 国内貨物の輸送ニーズ
3. 返却期限・ルート・制約条件の整理
4. 条件に合致する組み合わせを調整・提案

Kashikari Inland は、特定事業者には偏らない**中立的な調整役**として運用されます。

対象とする利用者

この取り組みは、物流に関わる皆さまのためのものです。

- 運送事業者
- フォワーダー・海貨業者
- 国内荷主・輸出入荷主

- 港湾・内陸物流拠点
- 自治体・研究機関

登録画面：https://kashikari.rent/inland-empty-new/

空コン案件の登録（承認後に一覧へ掲載）

空コンテナの送付情報を登録してください。掲載には承認が必要です。
承認後、登録者ご本人が修正・削除できる専用URLをメールでお送りします。

1) 空回送の発生原因

- 輸入貨物取り出し後の港への返却のための空回送
- 輸出用空コンテナの港からの引き取りのための空回送
- コンテナ拠点間での過不足調整のための空回送
- その他

2) 発地

都道府県を選択

市町村（例：石巻市）

3) 着地

都道府県を選択

市町村（例：坂東市）

4) サイズと月間本数

20フィート

40フィート

40フィート両面

その他

その他補足

5) 補足説明

標準テンプレートを挿入する（編集可）

【標題について】
〇〇万円/コンテナ
※総送料・貨物内容・条件により正式なお見積りとなります。

【作業条件（荷入/荷出）】
- 原則として荷主様側での荷役をお願ひしています。
- フォークリフト等の設備がない場合は事前にご相談ください。

【運行経路・待機時間】
- 基本は「発地 → 着地」の直行回送となります。
- 仕向の振数が多い場合は事前にご相談ください。

※チェックを付すと詳細になります（必須の場合は記入）。

6) 連絡先（問い合わせ受信用）

メールアドレス

電話番号（任意）

担当者（任意）

企業名（任意）

登録内容は承認後に一覧へ表示されます。承認後、修正・削除URLをメールでお送りします。

※ 効果指標は実証・PoC を通じて定量化していきます。

①内貨転用の法的根拠と Q&A

法的根拠について

本サービスにおける「内貨転用（復路利用）」は、

「**コンテナに関する通関条約（1972年）**」第9条に基づき実施されています。

同条約では、国際輸送に用いられ**一時輸入（temporary admission）されたコンテナについて、

締約国内における国内輸送（internal traffic） **への使用を、一定の条件のもとで認めています。

これにより、輸入後に空となる海上コンテナを、

同一国内で発生する貨物輸送（内貨輸送）に活用することが可能となります。

制度のポイント

- 国際輸送後の海上コンテナを、**関税・輸入税を課すことなく**国内輸送に使用可能
- 条約で定められた条件を満たすことを前提に、**復路での有効活用**が認められる
- 空コンテナ回送の削減、物流効率化、CO₂排出削減に資する国際的に承認された制度

※ 実際の運用にあたっては、税関手続、道路運送法、車両制限令等の**国内法令の遵守**が必要です。

② Q&A | 違法にならない条件／できないケース

Q1. 海上コンテナを国内輸送に使うことは違法ではないのですか？

A. 条件を満たせば違法ではありません。

「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**国内輸送での使用（internal traffic）**は、

締約国において明確に認められています。

Q2. 違法にならないための主な条件は何ですか？

A. 主に以下の条件を満たす必要があります。

- コンテナが**一時輸入扱い**であること
 - 所定の期間内に**再輸出（港への返却等）**されること
 - 税関、道路交通、運送事業に関する**国内法令を遵守**していること
-

Q3. どのような場合に「できない」「違法になる」可能性がありますか？

A. 次のようなケースでは認められません。

- コンテナを**国内で販売・譲渡・長期保管**する場合
- 再輸出の意思がなく、事実上**国内流通資産として使用**する場合

- 車両制限・運送許可等の**国内法規に違反する運用**

Q4. 内貨転用は「カボタージュ規制」に抵触しませんか？

A. 原則として抵触しません。

内貨転用は**コンテナ（輸送用機器）の使用**に関する制度であり、輸送主体（運送事業者）やその国籍を問題とする
いわゆるカボタージュ（国内運送規制）とは制度上別次元です。

Q5. なぜ日本ではあまり使われてこなかったのですか？

A. 主な理由は以下です。

- 制度の存在が十分に周知されていなかった
- 空コンテナ回送が慣行として固定化していた
- 国内貨物と国際コンテナをマッチングする仕組みがなかった

kashikari.rent は、この「制度 × マッチング不在」のギャップを埋めるための仕組みです。

Q6. 行政・企業が導入するメリットは？

A.

- 輸送コスト・CO₂排出量の低減
- 港湾・内陸物流の双方の効率化
- サーキュラーエコノミー／GX 政策との高い親和性

=====

補足資料（重要）：

① 財務省税関の公式資料

免税コンテナの税関手続変更（平成 24 年改正）

[免税コンテナの税関手続が平成 24 年 4 月から変わりました（税関リーフレット）](#)

https://www.customs.go.jp/hozei/m_container/leaflet_24-04.pdf?utm_source=chatgpt.com

この税関資料は、免税コンテナの国内使用条件を大きく緩和したことを説明しています。

主な規制緩和内容

改正前 → 改正後

- 再輸出期限
 - 3 か月以内 → 1 年以内に延長
- 空コンテナの国内運送利用

- 不可 → 制限なし
- 国内運送の経路制限
 - 制限あり → 制限なし
- 国内運送の使用回数
 - 1回のみ → 制限なし
- 事前申請
 - 必要 → 不要

「輸入された免税コンテナを国内輸送に使う制約を大幅に撤廃」した制度改正です。

② 政策検討資料（税関・物流会議資料）

免税コンテナの国内運送への使用に係る条件等の緩和

（神戸税関・物流戦略会議資料）

主な論点：

- 空コンテナの国内輸送利用を認める
- 国内輸送回数制限撤廃
- 国内輸送経路制限撤廃
- 事前申請廃止
- 再輸出期限延長（3ヶ月 → 1年）

これは産業界からの要望を受けて規制を緩めた検討資料です。

③ 制度の背景（なぜ規制緩和されたか）

- コンテナ回送の増大（空コン問題）
- 港湾競争力強化
- 国内物流効率化

当時、産業界から

- コンテナ回送コスト削減
- 国内物流への活用

を求める声が強く、免税コンテナの国内運送利用条件が緩和されたとされています。

④ 実務上の制約

例

- 船社または輸入荷主の協力（マーケティング戦略上の容認/許可/許容）
- フリータイム内返却
- コンテナ汚損責任

つまり制度上は緩和されたが、運用上は船社ルールが強い

★免税コンテナの税関手続について★
～ お知らせ ～

免税コンテナ^(※)の税関手続が、
平成24年4月1日から変わっています。

主 な 変 更 点

♪ 再輸出期間を延長しました。

改正前	改正後
3か月以内	1年以内

♪ 国内運送する際の条件を撤廃しました。

	改正前	改正後
空コンテナの使用	不可	制限なし
経路	制限あり	制限なし
使用回数	1回限定	制限なし
事前申請	必要	不要

(注) 管理者変更の通知等の諸手続については、変更ありません。

※ 免税コンテナとは・・・
コンテナに関する通関条約の規定に基づき、関税・消費税の
免除を受けて一時輸入したコンテナ

ご不明な点は、お近くの税関の保稅担当部門へ
お問い合わせください

— お問い合わせ先 —

函館税関 監視部 保稅地域監督官 統括監視官(取締部門)	電話：0138-40-4275 電話：0138-40-4244
東京税関 監視部 保稅地域監督官(保稅総括部門) 統括監視官(保稅取締部門)	電話：03-3599-6422 電話：03-3599-6424
横浜税関 監視部 保稅地域監督官(保稅総括部門) 統括監視官(保稅取締部門)	電話：045-212-6120 電話：045-212-6126
名古屋税関 監視部 保稅地域監督官(保稅総括許可部門) 統括監視官(保稅取締部門)	電話：052-654-4092 電話：052-654-4094
大阪税関 監視部 保稅地域監督官(保稅総括部門) 統括監視官(保稅取締第1部門)	電話：06-6576-3226 電話：06-6576-3222
神戸税関 監視部 保稅地域監督官(保稅総括部門) 統括監視官(保稅取締部門)	電話：078-333-3075 電話：078-333-3125
門司税関 監視部 保稅地域監督官 統括監視官(保稅部門)	電話：050-3530-8387 電話：050-3530-8388
長崎税関 監視部 保稅地域監督官 統括監視官(検査部門)	電話：095-828-8655 電話：095-828-8672
沖縄地区税関 監視部 保稅地域監督官 統括監視官(監視総括部門)	電話：098-862-9814 電話：098-862-8317

以上

資料作成：

NPO 法人エスコット

〒277-0011 千葉県柏市東上町 4-17

mobile：+81-80-4365-0861

ser.kashiwa@gmail.com

<https://www.npo-escot.org>

<https://kashikari.rent/>