

# スペース確保課題、「保管・荷役に影響も」

## ■KS/RA 制度厳格化でX線装置導入

国際航空貨物輸送のセキュリティ確保と物流円滑化を目的とするノンシッパー（特定荷主＝KS）/レギュレテッドエージェント（特定航空貨物利用運送事業者など＝RA）制度の要件変更で、来年1月から非KSの貨物の爆発物検査の対象が「中身」にまで拡大することから、フォワーダー・物流事業者はその対応としてX線検査装置の導入に向けた準備を進めている。ただ、検査装置の設置については、装置自体の大きさに加えて、作業場所や保管エリアなどの確保も必要であることから、事業者からは「すでに庫内の余裕はない中で作業している状態。貨物の一時保管に割り当てているエリアを縮小してスペースを捻出する必要がある」との声も出ている。限られた倉庫面積での、スペースの工面が課題となっている。

KS/RA制度で定められている爆発物検査では、非KSの貨物に対しては、X線検査装置、爆発物検査機（ETD）および開被のいずれかの手法での爆検実施が義務付けられている。同制度の要件変更で、来年1月からは貨物の「中身」までの安全確認が義務化されるが、梱包を解体して貨物一つひとつ検査することは現実的には難しく、RA各社はX線検査装置の活用を想定して対応を進めている。

要件変更の発表前からすでにX線検査装置を保有していた事業者もあったが、多くは新規に購入する。国の補助金制度の申請期限が4月だったことから、新たに装置を導入する会社のほとんどはすでにメーカーへの発注を済ませているようだ。早ければ今夏にも拠点に導入する予定の会社もあるが、11～12月ごろの設置を想定している会社も多い。

装置の導入に向けて、各事業者は倉庫面積の割り当ての見直しに着手している。X線検査装置は大型のもので高さ・幅がそれぞれ3メートル、長さ7メートル程度の大きさだが、検査前と検査後の貨物は3メートル以上離して置くなどの制限があることから、作業場所や保管エリアを含めたスペースはより広範囲が必要となる。

500平方メートル強の倉庫にX線検査装置1台を導入する予定の事業者は「少なくとも倉庫面積の4分の1を割り当てる必要がある」と試算している。拠点に複数台の装置を導入する予定の会社も多いため、台数によっては、必要スペースはさらに広範囲になると思われる。

ただ、フォワーダーの空港外拠点は通過型でスペースに余裕がない施設が多く、関係者は空間の捻出に頭を悩ませているようだ。成田空港周辺では保管・荷役への影響が懸念されており、地方空港では近隣の拠点ではなく遠方に置かざるをえないケースも見られる。「検査装置を置くと、庫内スペースが相当圧迫される。貨物の逃がし場所も考えなければならない」との声があるほか、「利便性のある空港近隣の拠点に置きたかったが、スペース確保は困難。やむを得ず、少し遠方の拠点に置くことを決めた」との声もある。耐荷重の関係から、倉庫の上層階に置く場合に制限がかかることもあり、スペースの捻出はシビアとなっている。ラックなどのマテハンも新たに導入し、保管・荷役スペースの確保に役立てる想定をする会社もある。

スペース面の課題に加えて、コス

ト面の負担も重くのしかかる。従来の検査で一般的だったETDは1台700～800万円が相場だったが、X線検査装置は1基で数千万円となっている。装置自体の購入金額に加えて、専門の検査員の確保やトレーニング、バックアップ体制の整備にかかる諸費用なども発生することから、国からの補助金を考慮しても高額のコストが発生する。これらの事情もあり、X線検査装置を余裕のある台数そろえられる事業者は限られると見られる。

検査装置の数によっては混雑時間帯に貨物が溢れる可能性もあり、カットオフの前倒しや搬入ピークの平準化などの取り組みが求められる。必要最小限の台数での対応を決めた事業者は、従来のETD検査との併用や、協力企業との連携といった手段も検討している。

X線検査装置の活用については、導入までの課題をクリアした後も、専門の保安検査員の確保のほか、検査装置のトンネルサイズを超過する大型貨物への対応などで問題が起きることが想定される。安定したオペレーションの構築に向けては、事業者に課された課題は山積みとなっている。