

地方空港のX線装置導入で苦慮

■KS/RA 制度厳格化まで半年

2026年1月開始の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ウンシッパー（特定荷主=KS）/レギュレー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）制度の厳格化まで半年となった。RA、航空会社・上屋会社、梱包事業者などは、爆発物検査のためのX線検査装置導入について、決定、見送り、検討中と判断は分かれている。装置導入決定先の多くは輸出航空貨物量が集中する成田空港や関西空港内外の拠点であり、もともとRAの拠点が少ない地方空港の利用と検査体制のあり方について、各事業者とも検討に苦慮が見られる。地方での装置導入見送りの場合、輸出航空貨物がさらに成田や関西などに集中するとの見方も出ている。

KS/RA制度厳格化に伴い、輸出航空貨物の爆発物検査では来年1月からは貨物の「中身」の安全確認まで求められる。全量開披確認は現実的ではなく、非KSのKS移行促進やX線検査装置による爆検での対応が選択肢になる。基本的にRAの対応が求められるため、航空会社・上屋会社はRAの検討状況や判断も見ながら、装置導入について検討を進めてきた。輸出航空貨物を取り扱うインフラを担うという立場も踏まえたもので、装置導入に係る購入費、保守費、検査要員確保に関する費用、上屋内動線の見直し、提供している輸出手倉サービスでの対応および受託外国航空会社からの要望などを考慮。現時点で、航空会社では日本航空が装置を新たに購入することを決めた。そのうち2台は、JALカーゴサービス（JCG）が上屋を運営する、成田空港の第4貨物ビルと成田市場（成田市）にそれぞれ1台、また、1台は日航関西エアカーゴ・システム（JALKAS）の関西空港

のJAL 輸出貨物ターミナルにそれぞれ導入する。

ただ、現在でも装置導入の検討に苦慮している航空会社、上屋会社はあり、また、輸出手倉サービス自体の提供を止め、装置導入を見送ったケースもある。装置未導入で自社上屋を構える外国航空会社とともに、RAによる検査済み輸出航空貨物のみを受け付けるようだ。米系航空会社やインテグレーターは従来から装置は導入済みだ。

一方、地方空港の利用と検査体制については、RAの拠点自体が少ないこともあり、関係事業者は検討に苦慮している。もともと輸出航空貨物量が限られる地方でのオペレーションについて、フォワーダーは成田や関西に横持ちし、輸出混載を組んできた経緯もある。2017年10月の輸出入貨物の申告官署自由化では、通関拠点の集約も図るなど、効率的なオペレーション構築も図ってきた。

これまで地方でも爆発物検査機器

を置き、爆検は行ってきたが、装置の場合は購入費用が数倍の数千万円であり、サイズは大きい。地方に装置を設置可能な大型拠点を持つRAは限られており、導入が見送られた場合、非KSの受け皿が地方にはなくなる可能性もある。そのため、地元の空港会社や上屋会社などは輸出航空貨物を取り扱うインフラ維持の立場から検討を迫られることになり、一部は導入を決断し、一部は見送り、一部は現在でも検討中と判断は分かれるなど、地域差が出ている。

ただ、装置を導入したとしても、地方で導入を見送ったRAが成田や関西での検査体制に移行することも想定されるため、輸出航空貨物のさらなる流出や装置導入に係る費用回収面などで難しい局面に直面する可能性もある。受け皿の役割を担うため、RA指定の梱包会社の装置導入も見込まれ、実際に導入を決定しているケースもあるが、一部の地方に限られる。国は装置導入費用の一部をRAと航空会社に補助するが、梱包会社や上屋会社は対象外。地方に限らず、補助がない中、装置導入のために数千万円を投じ、その費用をRAに転嫁し、RAが非KSに負担を求めることができるかといった根本的な問題もある。「地方空港が最も影響を受ける」との声は多く、地方では、空港内外での装置導入台数を踏まえた航空輸出オペレーションが求められていきそうだ。