

3月爆検拡大、来年からX線検査

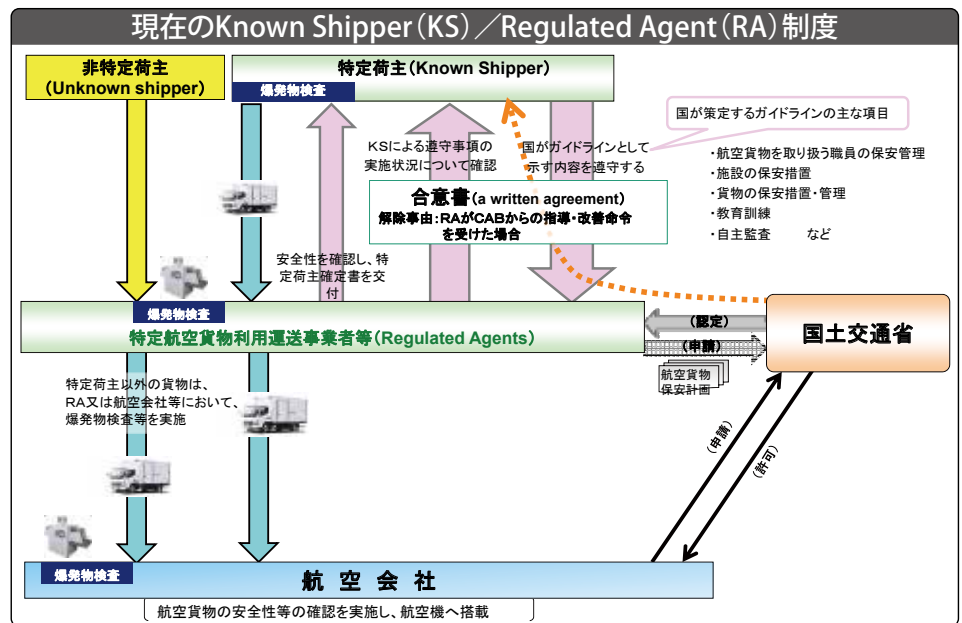
■航空貨物保安KS/RA 制度が厳格化

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プパー（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）制度での貨物検査が厳格化する。安全性が確認されているKS以外の貨物は、フォワーダーを中心としたRAまたは航空会社・上屋会社などが爆発物検査を行っているが、今年3月から検査対象がカートン単位に拡大するほか来年1月からは貨物の「中身」の安全確認まで求められる。現在は外装で爆検を行っている。全量開披での安全確認は現実的ではなく、X線検査装置での爆検が求められる。荷主は非KSが大半を占めており、業界全体での対応が課題になる。

国が昨年末、RAなどに対して案内を出した。すでに、安全性が確保されている特定貨物とそれ以外の非特定貨物を3メートル以上離して蔵置することや、特定貨物への不正干渉防止のために監視員配置やCCTVによる監視が行われるようになった。

KS/RA制度では、国が適切な保安措置を取っている主にフォワーダーをRAとして認定し、RAが自社の顧客のうち保安体制に優れた荷主をKSとして認めている。昨年12月1日時点でのRA認定企業（特定航空貨物利用運送事業者、特定航空運送代理店業者）は163社。KSの貨物は爆検が免除される一方、非KSの貨物は、X線検査装置、爆発物検査機および開披のいずれかの手法での爆検実施が義務づけられている。費用面や作業面も考慮して大半は爆発物検査機器で爆検を行っている。専用の拭き取り紙（シート）で貨物の外装を拭き取って危険物質を検知する機器などが利用されている。

これまでは、包装資材のシュリンクラップで各カートンをまとめ、くみ上げられた混載全体の外装を拭き取る爆検だったが、3月からは全カートン



の爆検が求められる。非KS貨物の全カートンの外装を拭き取り、爆検を行うため、作業人員や爆発物検査機器の増強、爆検を行うスペース確保や施設への貨物搬入時間の前倒し、非KSへの説明などが求められる。

こうした「外装」での爆検から来年1月以降は「中身」の安全確認が必要になる。全量開披確認は現実的ではないため、非KSのKS移行促進やX線検査装置による爆検が求められるものの、いずれもハードルは高い。爆発物検査機器は1台700～800万円がおおむねの相場のようにだが、X線検査装置は数千万円となり、

また、専門の保安検査員を育成する必要もある。X線検査装置のサイズは爆発物検査機器よりも大きく、限られた空港内外の施設内で設置スペースを確保することの難しさもある。さらに、爆発物検査機器の場合、発注から受領までに半年近くかかる中、メーカー自体が限られるX線検査装置を来年1月までに受領できるかという課題もあるようだ。日本企業の国際競争力やグローバルレベルでのセキュリティに係る問題でもあり、国、荷主、航空貨物業界全体での議論や対応が求められる。