

□ 航空貨物輸送のセキュリティ管理強化にどう対応するか？

(質問)

2025年3月から始まった航空貨物の保安検査の強化で、全カートン確認検査が義務付けられました。新たなセキュリティレベルの強化は輸出入業者にとって、手続きの煩雑化やコスト増につながります。その概要や対応策について教えてください。

(回答)

保安検査制度改正の概要

従来の航空貨物発送前の保安検査は、X線検査装置、爆発物検査機、開梱検査などによって行われていましたが、今回の制度改正で、従来の外装検査から、全てのカートンを対象とした検査に変更されました。このため検査費用の大幅増が見込まれます。例えばシュリンクラップされた60カートン積1パレットの爆発物検査料は、従来1パレット600円だったものが、60カートン分36,000円になります。更にシュリンクラップの解体と再ラップ作業料金も荷主負担です。この制度改正で検査対象個数が大幅に増加するので、運送事業者は検査体制や検査設備の強化、検査時間や作業員の増強等コストが増えることとなります。そして荷主側はコストアップに加え、リードタイムが長くなり発送遅延や、開梱(開披)検査後の再梱包不良等のリスクが高まります。更に、2026年1月からは、外装検査からカートンの中身の検査が施行されます。

荷主側の対応策としては、フォワーダー(RA)が認定する特定優良荷主(KS)の認定を受けることにより、爆発物検査が原則免除されます。(国際旅客便を除く、国際/国内貨物便に限定され検査免除となる)

Regulated Agent (RA) / Known Shipper (KS) 制度:

RAとは特定航空貨物利用運送事業者の中で、適切な保安措置を講じるフォワーダーや上屋オペレーターを指し、国土交通省が審査し認定します。

そしてKSとは適切な安全対策を施した荷主として認定される仕組みです。RAが審査し認定した荷主に対して、特定荷主認定書が交付されます。KS(保安体制に優れている特定荷主)として認定されると、爆発物検査が原則免除されるなどのメリットがあります。

国土交通省は、荷主をKS荷主・非KS荷主に分類し、自主管理を徹底するKS荷主に対しては検査基準を緩和する一方、非KS荷主には検査を厳しく行います。後者は検査料やリードタイムの増加が懸念されます。

KS認定を取得して対応

KS荷主として認定されることで、検査の多くが免除され、検査に関わるコスト削減が可能です。申請手順としては、国土交通省からRA認定を受けたフォワーダーに依頼し、認定を受ける条件としてのガイドラインに沿った社内規程を整備して、RAフォワーダーと合意書を締結して、特定荷主RA認定書が発行されます。ただし認定後もガイドラインの遵守が求められ、不断の保安管理体制の整備や教育訓練が必要です。

KS認定にはメリットが大きいのは確かですが、比較的小規模の輸出企業としては、KS認定を受け維持するには想定以上のコストが掛かることも考慮する必要があります。慎重に判断すべきです。

KS認定を受けるための条件としては、

- ・航空貨物を取扱う職員の保安技能管理
- ・航空貨物の保安措置及び保安管理
- ・航空保安教育訓練
- ・社内マニュアルの制定と自主監査の実施

を恒常的に行うことが求められ、これらのコストに見合うだけの輸出規模でなければ、採算が取れなくなる可能性があります。認定の是非の検討材料として、KS認定・維持費用と、非KS企業のままの爆発物検査に要する追加費用との比較が判断の基準となります。

非KS荷主としての対応策

非KS荷主に留まったままでの輸送を前提に、追加コストやリードタイムの増加を最小限に抑える方法を、関係先と連携して模索する。

- ・輸送計画の見直しと代替手段の検討。
- ・フォワーダーとの連携強化。
- ・バラカートンで搬入し、梱包前に爆発物検査を行う。
- ・梱包指示書に爆発物検査要と明記し注意喚起。
- ・トライウォール段ボールの使用(1パレットで1ユニットと看做され検査費用が低減される可能性大)。などで知恵を絞る必要があります。