

大阪エリア視察レポート 2026年5月14-15日

今年度の貿易専門委員会は、2026年1月から実施されている航空貨物保安体制への強化が航空施設の現場でどのように実施されているかを確認する目的で、関西空港インフラの視察、ならびに大阪港湾エリアの視察を実施した。

5月14日（木）12時30分に新大阪駅に集合し、大阪港湾エリアの中心である南港へ向かい、NX 大阪国際輸送支店南港国際事業所 CFS エリア /L-7倉庫を訪問した。



大阪港のコンテナ取扱量は2024年 TEU ベースで231万 TEU であり、国内の港では5位（1位東京港は470万 TEU）、グローバルでは87位（1位は上海港5,150万 TEU）となっ

ている。CFS 倉庫では、月間1,200FEU の輸出貨物のバンニングをこなしており、岸壁に隣接する L-7上屋では大型貨物の荷受け / 梱包（NX 商事）/ 韓国・中国への国際フェリー等接続が可能であるなど、利便性の高さを確認することができた（現在、フェリーの運航は日中関係の影響もあり旅客運航が中止され貨物みの運航となっている）。

続いて、南港 C-9三菱コンテナターミナルへ移動し、コンテナヤードの荷扱いを視察した。大阪港では大型外港コンテナ船の出入りはこの南港（咲洲）C-8/9ターミナルと北港（夢洲）C-10/11/12ターミナルが中心となる。港大橋（阪神高速道路で大阪港に架かる赤い橋）の高さが大型船の通過の制約となることがその理由である。



当日は本船のコンテナ積み下ろしが行われており、ガントリークレーンでのコンテナ荷役、ターミナル内の荷役の様子を目の当たりに見ることができた。またターミナルを運営する三菱倉庫様の説明で、ターミナルへの実入り / 空コンテナの搬入 / 搬出オペレーション、コンテナのダメージ / セキュリティーチェックの様子を説明いただき、基本的に時間外は一切受け付けない厳格な運用がされていることが確認され、我々荷主の立場でも厳格な時間管理が求められることを実感した。今回ターミナル内を車で案内していただいたことで現場を間近で見ることができ、現場作業理解の非常に良い機会となった。



翌15日（金）は関西空港、国際貨物上屋エリアを視察し、まずNX 大阪航空支店の航空上屋（KIX ハイスピードロジスティクスハブ、11,000㎡）を見学した。関西空港の貨物の取扱量は年間概算6万トンで羽田空港と同等、トップは成田空港の18万トン、中部国際空港は1万トンとのことである。



当該施設は滑走路に面した空港内フォワーダー倉庫としては国内唯一の施設であり、航空会社に代わって個々の貨物をULD（Unit Load Devices: 航空機の貨物室に搭載するための用具の総称）に積み付けし、ダイレクトに航空会社へ引き渡すことで輸出リードタイム削減を可能としている（輸入貨物はその逆のフローで対応している）。



施設内では、爆発物に対する航空貨物保安体制としてX線検査機が稼働しており、倉庫へ搬入された貨物はまずこの検査装置を通過したのち、ラベリング／仕分け／ULD積み付けが行われる。

航空会社とダイレクトにULDを受け渡しすることで、輸出／輸入ともに他社比で半日の配送リードタイムの短縮を実現している。またULDの積み付けに際しては、コーナーガード、フォーク爪刺しガード等の補強を行うことで、自社ビルドアップによる輸送品質の向上サービスに繋がっていることも特徴的であった。

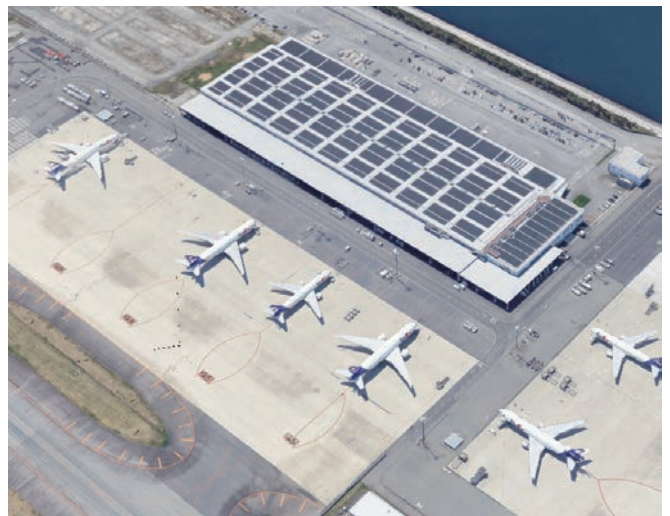
次に、キャリア上屋の関西エアポートアビエーションサー

ビス株式会社（旧：CKTS）を見学した。Cathay Pacific 航空の取り扱い中心のキャリア上屋で、目の前がランプサイドとなっており、当日は Air Hong Kong の機材が目の前に駐機していた。NX 上屋のように ULD を昇降・積み付けするのではなく、ドーリーに ULD を載せた状態でカートン貨物の積み付けを行っており、航空機搭載時間の約2時間前になると搭載貨物がまとまって入庫し、慌ただしくビルドアップ作業が行われるということだった。当該倉庫には、爆発物検査用の X 線検査装置はなく、フォワーダー倉庫で既に検査済の貨物がキャリア上屋に入庫されるというフローを確認することができた。



最後に、FedEx 社の国際貨物上屋である「FedEx 北太平洋地区ハブ」を見学した。西日本最大のインテグレーター（国際航空貨物分野で、キャリアとフォワーダー両方の機能を併せ持つ運送会社）拠点である当該施設では、関西、中国、九州エリアの輸出入貨物、および中国－関空－北米の日本経由貨物の取り扱いを行っており、敷地面積はカートン貨物、スキッド貨物のエリアを合わせて約30,000㎡となっている。

施設内は大型のソートマシン、仕分けコンベアーがあり、国内で集荷された貨物の着荷、仕分け、通関、ULD 積み付け、機材搭載を約90分で行うというフローが確立されていた。輸入貨物取扱時にはコンベアーが逆回転する流れとなり同じく90分での処理となるが、輸入の場合は税関検査になる場合もあり、そういった場合は施設内での税関職員による検査体制が整えられており、処理時間短縮に寄与している。



大型のスキッド貨物に関しては上記ソーターを利用せず、フラットエリアでの荷扱いになるが、着荷時には X 線検査機、自動ディメンション計測器、自動重量計測器を使用して作業効率向上が図られている。温調保管エリアも施設内にあり、プライオリティーサービスの一段の上のサービスとして半導体製造装置の国際輸送サービスを強化していくという話を伺い、今後の利用オプションとして有効であると認識した。



今回の視察をアレンジ、引率してくださった NIPPON EXPRESS、日本通運様をはじめ、現地でお世話になった皆様にこの場を借りて感謝申し上げます。

（貿易専門委員会 浦野 尚／岸 哲也）