

## 爆発物検査結果をタグに記入

今年三月、成田空港で「手ぶら旅行」の実証実験がスタートした。この実験は国土交通省が推進している空港IT化プロジェクト「eエアポート構想」の一環。航空キャリアや宅配便会社、情報システムベンダーなどがメンバーとなっている「次世代空港システム技術研究組合（ASTREC）」が母体となって展開している。

「手ぶら旅行」とはスーツケースなどの手荷物を出発前に宅配便会社に預けてしまえば、あとは海外の到着空港で受け取るだけという仕組み。このサービスを利用すれば、旅行者は成田空港に向かう道中、重い荷物を運ばなくてもいい。さらに空港でのセキュリティ検査などに時間を取られることもない。一方、航空会社は事前に手荷物を受け取ることができ、手荷物検査作業の平準化が可能になる。

宅配便会社への手荷物の引き渡しから到着空港で荷受けするまでの流れを簡単に説明しよう。まず利用者は宅配便会社（佐川急便もしくは福山通運）に、日本航空（JAL）利用の場合は出発日の前日の正午までに、全日空（ANA）利用の場合は二日前までに手荷物を渡す。宅配便会社はICタグを埋め込んだ送り状を発行する。ICタグには利用者の搭乗便名と出発日を事前に書き込んでおく。

宅配便会社は預かった手荷物を空港まで運ぶ。その後、手荷物はEDS（爆発物検知装置）での検査に向かう。検査をパスした手荷物のICタグには「検査合格」という情報を書き込む。そして航空会社は検査済みの手荷物を出発日まで専用スペースで一時的保管する。

その後のフローはこれまでと変わらない。航空会社

### 第3部 バブルに釘刺す現場からの報告

## 成田空港——タグありきの実証実験

「手ぶら旅行」の実証実験にICタグが使用されている。タグには荷物検査の結果などが書き込まれている。国土交通省が音頭をとり、システムベンダーなど約20社が参画する大規模プロジェクトだが、実験参加者からは「わざわざ高価なICタグを使用する意図が分からない」といった声も上がっている。（刈屋大輔）

は利用者がチェックイン後、預かっていた検査済みの手荷物を搭乗航空機別に仕分けるBHS（手荷物移動装置）に搬送する。専用コンテナへの格納、機体への搬入を経て航空機は目的地に向かって出発。最後に利用者は到着空港、もしくは滞在场所（ホテル）で手荷物を受け取る（次ページ写真参照）。

「手ぶら旅行」の実証実験は今年八月まで行われる予定だ。今年二月下旬からは航空会社のホームページなどを通じて実験モニターを募集した。対象となるのはJALとANAの成田とニューヨーク、バンクーバー（JALのみ）、香港、フランクフルトを結ぶ各路線。実験期間中に合計五万個の取り扱いを目指している。

「ある調査によると、成田空港利用者の空港到着時間は航空機への搭乗の一六〇分前という結果が出ている。カウンターでのチェックインや出国検査に時間が掛かることを見越して、早めに空港入りしているというのが実情だ。このサービスを利用すれば、その時間を大幅に短縮できる」と空港関係者は「手ぶら旅行」の浸透に大きな期待を寄せている。

前述したほかにも「手ぶら旅行」には様々なメリットがある。例えば、「9・11」以降各国が警戒を強めている航空機を狙ったテロへの対策としての効果も謳われている。ASTRECでは航空手荷物の所持者を迅速かつ確実に特定できるため、セキュリティの確保につながるとしている。

手荷物紛失（ロストバゲージ）の発生も防げる。国際航空運送協会（IATA）が公表したデータ（九八年度分）によると、ロストバゲージが発生する割合は一〇〇〇人当たり五・八三個（一時紛失を含む）。ロストバゲージへの対応に要した費用は一個当たり三五〇米ドルに達していた。しかし今後は発生件数とコストを大幅に減らすことができると見ている。

## バーコードでも対応可能

もつとも、その一方でICタグの導入が今回のプロジェクトに本当に必要だったのか。その判断を疑問視する声も出始めている。三月中旬、成田空港では報道陣を集めて「手ぶら旅行」のデモンストレーションが実施された。それに参画したある航空関係者は「この程度の仕組みならバーコードでも十分対応できるのではないか。ICタグを採り入れる目的がはっきりしていない」と指摘する。

ICタグの代表的な特徴として「情報の読み書きが自由」な点が挙げられる。実証実験ではバーコードが持たないこの機能を利用して、爆発物検査の結果がタグに書き込まれている。しかしタグには、リーダーをあてれば、対象の手荷物の検査結果が分かるもの、目視ではそれが判別できないという弱点がある。そのため、手荷物にはこれまで通り「セキュリティチェック済み」であることを知らせるシールの貼り付ける必要がある。

BHSでの方面別仕分けでも同じことが言える。手荷物のICタグにはあらかじめ搭乗便や出発日などのデータが書き込まれている。本来はこの情報を読み取れば方面別仕分けは可能だ。しかし実験では到着空港と便名が記載されている従来のバーコードタグを併用している。ICタグが読み取られなかったり、途中で損傷してしまった場合、目視できるタグがないと、手荷物の行き先が分からなくなってしまう。それを回避するためだ。

下の写真は今回の実証実験がICタグありきで企画されており、なぜICタグを使用するのか、その目的が曖昧だったことを物語っている。ICタグはバーコードの何倍もの情報量を蓄積できる。その機能を活



ICタグの採用でスーツケースはタグやシールだらけに



バーコードを読み取る際と変わらない距離でICタグを読んでいる

「手ぶら旅行」で使用されているICタグ

爆発物検査の結果がタグに書き込まれる



かせば、これまで用途別に用意してきた各種タグをICタグに一本化できるはずだ。ところが写真でも明らかのように、実験では一本化どころか、タグやシールの数は従来よりもむしろ増えてしまっている。情報を目視できないというタグの弱みを補おうとした結果だ。今回の実験に先立つかたちで二〇〇一年に実施された実証実験ではICタグの読み書きの精度が九七〜九八%にとどまった。それが現在では技術革新によって九九%台にまで向上している。とはいえ、まだまだ決して満足できる水準にあるとは言えない。

結局、ICタグの技術はバーコードを凌駕していない。ICタグの読み書き精度の改善がなかなか進まないため、今回の実験ではICタグとバーコードの併用を余儀なくされている。ANAの上田圭一オペレーション統括室旅客サービス部主任は「個人的には『手ぶら旅行』のオペレーションはバーコードのみでも運用上、何ら問題はないと思う。しかし今回のプロジェクトはあくまでも実証実験。ICタグを使うとどんなことができそうなのか。それを探るという意味合いがあるのではないか」と説明する。

ICタグを採り入れないと「手ぶら旅行」は実現できない——。ICタグの普及に躍起になっている推進派はそう喧伝しているが、その言葉を鵜呑みにすることはできない。バーコードなど既存の技術を用いれば、十分対応できるにもかかわらず、わざわざICタグを取り込んで仕組みを複雑にしている。何か違った目的がありそうだ。

一部では「成田空港を利用する旅行者たちの利便性向上を謳っているが、今回の実証実験の真の狙いはICタグを使った個人認証でテロリストたちの密入国・出国者を水際で食い止めることなのではないか」（航空関係者）という見方も出始めている。