

空港グランドハンドリング協会の活動について

—空港受入環境の整備にむけて—



2024年11月5日
(一社) 空港グランドハンドリング協会

1. 空港グランドハンドリング協会の概要
2. 空港グランドハンドリング協会設立の経緯
3. グランドハンドリング業務の現状
4. 空港グランドハンドリング協会の活動について
5. 空港関係者の皆様にご理解いただきたいこと
6. グランドハンドリング業界の今後の主な論点
7. 参考資料

1. 空港グランドハンドリング協会の概要

(1) 名称

一般社団法人 空港グランドハンドリング協会（略称「空ハン協」）

（英語名 Airport Ground Handling Association/AGHA）

※空港での航空機地上支援業務（ランプ業務／航空貨物上屋業務／旅客サービス業務／運航支援業務等）を担うグランドハンドリング事業者等が対象。

(2) 目的

会員事業者が連携し業界共通課題の解決に取り組み、事業者の経営基盤の強化につなげ、空港グランドハンドリング業界の持続的発展および日本経済の発展に資することを目的とする。

(3) 事業

当協会は、目的の実現に向け、以下の事業を行う。

- 1) 業界の共通課題の定義とその解決に向けた事業
- 2) 会員企業の事業基盤強化のための事業
- 3) 働く人にとって魅力ある業界づくりのための事業
- 4) その他、本会の目的を達成するために必要な事業



設立総会の各社制服セッション

(4) 会員（参考①参照）

グラハン連絡会12社をベースに協会を設立し、**2024年11月1日時点で103社が入会**

正会員従業員数合計 40,448名

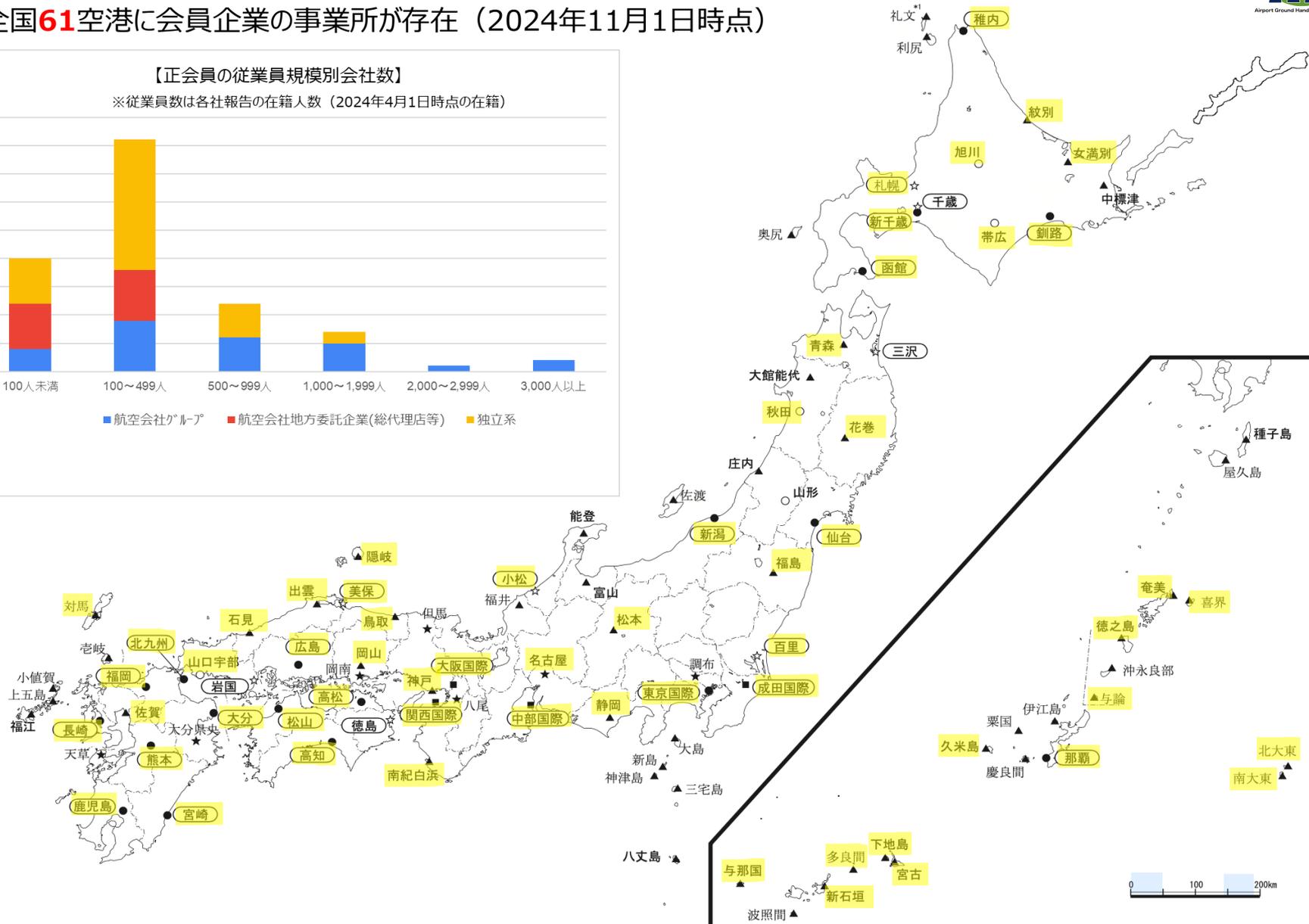
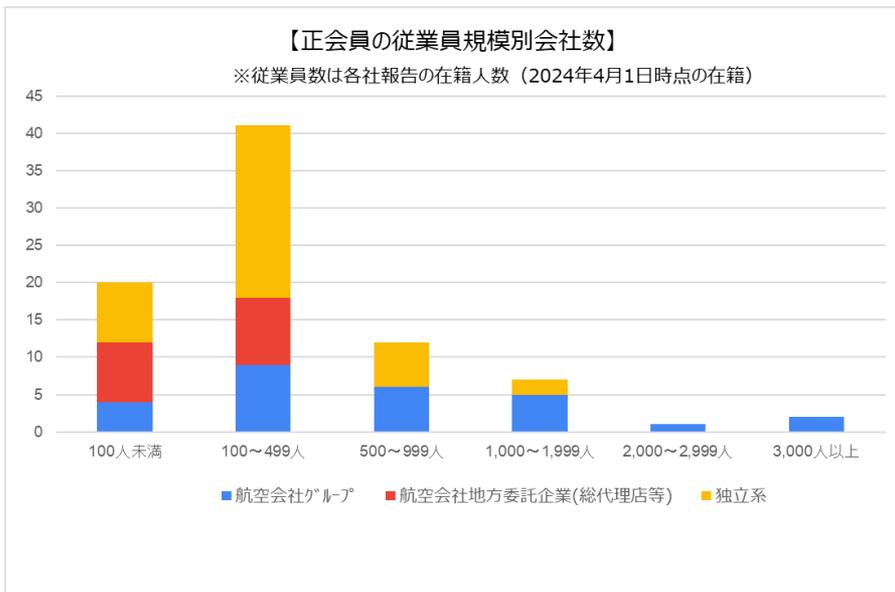
会員種別	会員となる資格	協会における役割
正会員（85社）	グランドハンドリング事業者	代表理事、執行理事、監事、事務局
特別会員（7社）	エアライン事業者等	執行理事、事務局
賛助会員（11社）	団体活動に賛同する事業者	協会役職は担わない

1. 空港グランドハンドリング協会の概要

- 全国**61**空港に会員企業の事業所が存在（2024年11月1日時点）

【正会員の従業員規模別会社数】

※従業員数は各社報告の在籍人数（2024年4月1日時点の在籍）



※地図は国土交通省「空港分布図」（令和3年4月1日現在）

2. 空港グランドハンドリング協会設立の経緯

コロナ前

- グラハン業界を束ねる業界団体は存在せず、情報交流等は企業グループ内や取引関係内にとどまってきた。
- 2019年にグラハン人員不足によって外航就航に影響を及ぼす状況が発生し、航空局が2020年1月に「グランドハンドリング アクションプラン」を策定。直後にコロナに突入。

コロナで直面した業界共通の問題

経営基盤の毀損 (航空需要の変動リスクを事業者が全かぶり)

従業員の離職による人員不足

業界イメージ・認知度の低下による採用難

労働条件や働く環境の劣後 (委託費、空港施設の問題等)

生産性向上がしにくい事業環境 (GSE*、共用施設、空港施設の制約等)

*Ground Support Equipment(航空機地上支援資機材)

空ハン協創設の経緯

- コロナ禍後、グラハン各社は航空需要回復の過程で、毀損した経営基盤の立て直しや人材不足の問題に直面し、各社個別では解決できない業界共通の問題の存在がクローズアップ。
- 航空局は2022年11月にグラハン事業者等を対象とした「国際線の受入再開に向けた受入環境高度化等への支援補助(航空・空港人材確保に向けた緊急対策)」を創設。
- これらの業界共通の問題に対応するべく、2022年11月28日に有志12社で「グランドハンドリング連絡会」を立ち上げ、補助金に関する情報交換や問題の解決に向けた議論を開始。
- 2023年2月に創設された航空局主催の「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」に連絡会として参画し、共通問題の解決に取り組む。そのなかで、業界としてさらなる問題解決能力の強化の必要性を痛感。
- 連絡会を業界団体にステップアップさせる方針を2023年5月に確認し、2023年8月25日に「空港グランドハンドリング協会」を設立した。

協会創設の目的 (2023年5月11日に開催したグランドハンドリング連絡会幹事会の資料より)

観光立国(訪日6,000万人)の実現にむけて、航空分野における空港ハンドリング業界の重要性に着目されているなか、ビジネスチャンスを実に掴み、**魅力ある業界を自分たちの手で創りあげていくためにも、空港ハンドリング分野における業界団体を設立し、事業者共通課題の解決に取り組む。**

3. グランドハンドリング業務の現状

※人数は都市部空港における国際線バラ積み航空機のイメージ
(航空機・空港・事業者により作業人数は異なります)



3. グランドハンドリング業務の現状

ランプ業務



作業開始前の役割分担確認の様子



コンテナでの貨物・手荷物搭降載



バラ積み荷物搭降載



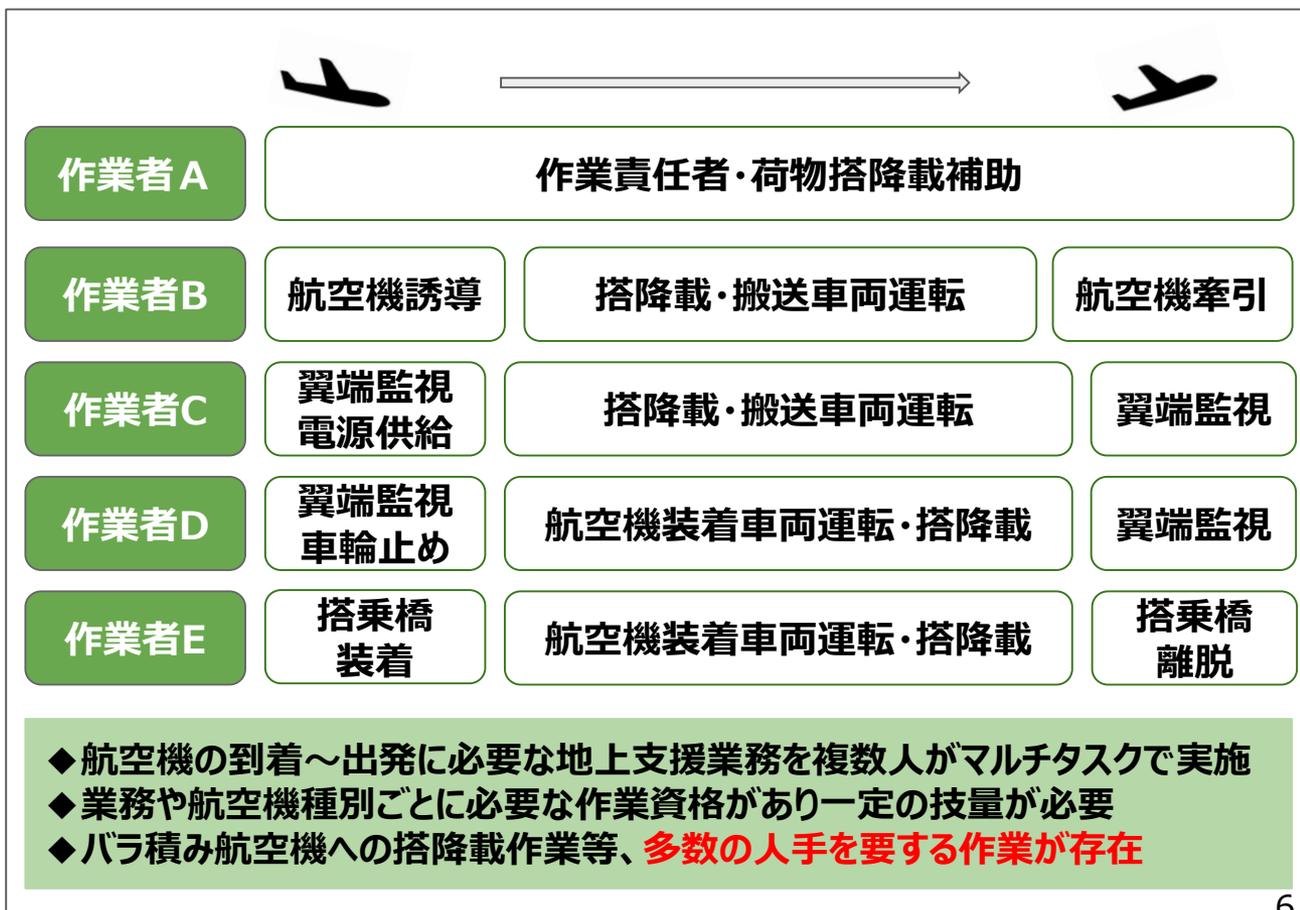
搭乗橋装着・離脱



搬送車両運転



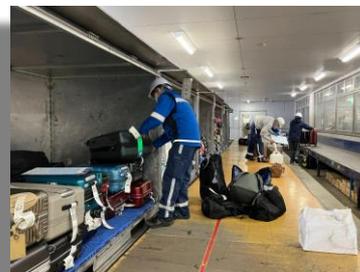
航空機誘導・牽引



3. グランドハンドリング業務の現状

手荷物業務

- ◆ 手荷物の積み付け・取り卸しは手作業で実施
- ◆ 手荷物の素材や形状に応じて積み付け順を作業者が判断
- ◆ 取り扱う手荷物の量は1便あたり最大約400個
- ◆ 航空機までの手荷物搬送には搬送車両ドライバーが必要



貨物上屋業務

- ◆ トラック到着時間に合わせ貨物を受託・上屋にて保管
- ◆ フォークリフトによる貨物積み降ろし・搬送にはドライバーが必要
- ◆ Eコマース等の小型貨物の取扱いは多数の作業者が手作業で実施
- ◆ 航空機までの貨物搬送には搬送車両ドライバーが必要



機内清掃業務

- ◆ 便到着～出発の限られた時間内で機内清掃を多数の作業員で実施
- ◆ 座席や通路等のスペースは広くなく手作業にて作業を実施



旅客業務

- ◆ 外国航空会社チェックイン作業では有人カウンターが現在も主流
- ◆ 国際線を中心にチケット・乗継・渡航書類等の各種確認が必要
- ◆ インバウンド増加による有人カウンターでの外国人旅客の対応



4. 空港グランドハンドリング協会の活動について

現地現物、とりわけ地方の声を重視するとともに、会員の参画拡大と相互連携を深めつつ、以下のアクションに取り組んでいる。

活動に重要な視点	第2期アクションプラン	具体的な取り組み内容（例）
経営基盤の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・公正取引の実現 ・政策活動 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 委託費の適正な引上げの実現に向け、委託元に対して「パートナーシップ構築宣言」の履行を求める等、公正取引の実現に向けた取り組み ・ 観光立国実現に向けた補助金・税制等の要望実現
人手を増やす (雇用を増やす)	<ul style="list-style-type: none"> ・採用競争力強化に向けた活動 ・グラハンの認知度向上 ・外国人活躍に向けた活動 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方空港での学生・保護者向け採用イベントの開催 ・ 産学連携による認知度向上と人材確保に向けた取り組み ・ 賛助会員や先行会員の外国人活躍に関する事例紹介等のセミナーの実施（6月）
人手を減らさない (離職を減らす)	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員の処遇改善 ・カスハラ対策推進 ・職場環境改善 ・作業安全に関する活動 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 賃金を含む業界初の労働条件実態調査の実施（調査を踏まえ、公正取引や政策活動を通じた改善につなげる） ・ カスハラガイドラインの策定／利用者・取引先への周知 ・ 空港内の共用施設（休憩室、更衣室、食事環境、託児施設等）の改善 ・ 実態調査の実施／研修会の実施
人手を減らす (省力化・省人化)	<ul style="list-style-type: none"> ・業界ルールの見直し ・省力/省人化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 効率的な業務を実現するために必要な業界ルールの見直し ・ 先進技術の開発・実装を通じた空港業務の生産性向上 (先進資機材や施設改修等による生産性の向上)

- 会員拡大／産業内労使関係構築
- 専門委員会の設置（会員参画機会の拡大／問題解決機能の充実）
- 空港・地域別幹事会の実施（地方を中心に空港ごとの問題解決機能の充実）
- 政策活動の充実

第2期の具体的な取り組み例 ①認知度向上と人材確保に向けた産学連携

- グラハン業界は、ランプハンドリングを中心に多くの人材を輩出してきた航空専門学校との連携強化は重要な課題と認識。一方で専門学校側は、コロナ禍で学生の志望者数を大きく減らし、学生が定員の半分程度となった学校も多く、双方連携することで一致。
- これまで学生は授業で大型・けん引等の特殊な運転免許等の資格取得やGSEの操作、メンテナンスの技術を習得しているものの、グラハン会社に入社すると一般学校と同列で取り扱われる等メリットがなかったことを踏まえ、専門学校時に学んだ資格等を入社時に認証する等の取り組みを業界に期待。
- 合わせて、学生への業界認知度向上の取り組みも実施しており、賛助会員である峯徳学園を中心に、学生向け見学会や会員事業者による出張授業などを実施。
- 10月に北海道エアポート(株)と共催で、新千歳空港にて地元高校生と保護者の方を対象とした空港見学会を開催し、60名が参加。

エアライン業界



旅客グランドスタッフ・
ランプハンドリングスタッフ等、
航空業界・空港内で働く
多様な業務を目指すことができます。

「空港グランドハンドリング協会」と連携しました！
本学の就職活動支援の一環として、「空港グランドハンドリング協会」と連携を開始いたしました。全国の大学で初の試みに、主要ハンドリング業務や空港内の各種業務における就職機会の拡大を目指して取り組んでいきます。学生の夢の実現に向けて、有意義なサポートを行ってまいります。



川口短期大学の入学パンフレットより



埼玉学園大学・川口短期大学の空港見学会



空港のおしごと見学ツアー in新千歳空港の様子

第2期の具体的な取り組み例 ② 業界の改善を図るための調査の実施

- 第1期は、政策活動や空ハン協研修会のバックデータとなる項目を中心に6つの調査を実施。
- 第2期は前期の調査を踏まえ、新たな調査を含め以下の6つの調査を検討。
- 調査結果を分析し、業界問題の解決に向けた活動に活かす。

調査種別

計画調査

通年で実施する調査を年度当初に確定させ、計画的に調査を実施、公表する（計画調査は原則公表）。

臨時調査

緊急的に調査が必要な事象が発生した場合は、理事会承認を前提に、臨時的に調査を実施する。（臨時調査は都度、公表方法を検討）。

第2期計画調査

※赤字 新規調査

従業員数調査	第2期を迎えるにあたり、正会員の従業員数把握を実施。コロナ前2020.4比も同時に調査
処遇改善・委託費引上状況調査	新年度を迎えるにあたり、各社の委託費の値上げ状況及び処遇改善の実施有無を調査
労働条件調査	調査会社に依頼をし、各社の労働条件を調査し、業界水準も調査（ローデータは非開示前提）
政策要望調査	政策要望を作成するにあたり、専門委員会が中心となり各社の要望を調査
安全調査	安全状況の推移を見るために、継続的に状況を調査
外国人雇用関連調査	外国人雇用の推移をみるために、継続的に状況を調査

第2期の具体的な取り組み例 ③カスタマーハラスメント対策の実施

目的： 会員事業者内において、カスハラ（カスタマーハラスメント）の定義、発生時の対応等、業界統一的な考え方の共有化を図ることで、カスハラへの対応力および従業員の心理的安全性の向上につなげる。

検討体制： 会員各社から希望制で委員を募り、日本カスタマーハラスメント対応協会と提携して検討

内容（イメージ）：

- ① カスハラ対策に取り組む目的（心理的安全性を高め、離職を抑制する等）
- ② 空港業務におけるカスハラ（相手・内容等）
- ③ 空港でカスハラが起きる背景・行動心理
- ④ カスハラ発生時の対応内容（従業員・組織双方の視点）
- ⑤ ガイドラインの活用方法（現場周知、対外周知等）



カスハラガイドライン作成委員会の光景（NHK取材あり）

【空ハン協調査】

カスハラ対策に企業として取り組むにあたって課題となると考えている点

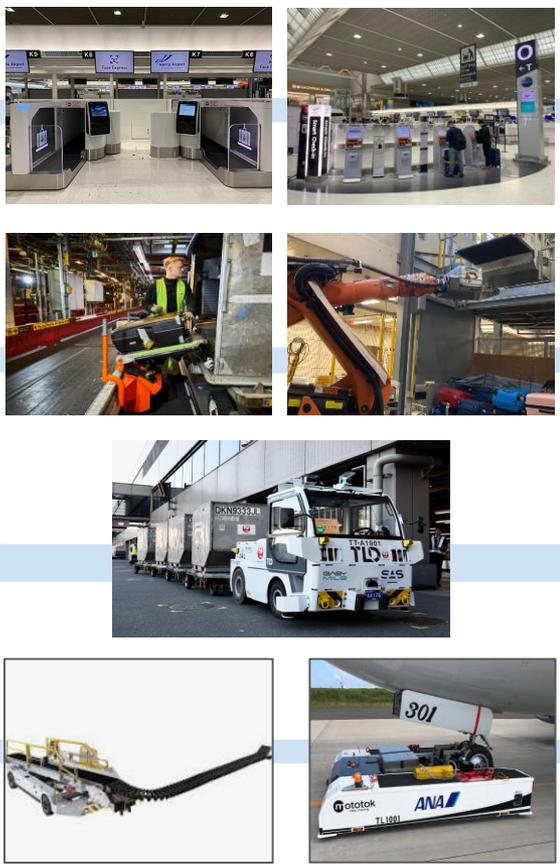
課題点	回答数	割合
客観的な判断指標の持ち方 （正当なクレームや犯罪行為以外との明確な線引き）	34	66.7%
会社全体でカスハラ対応に取り組む必要性の理解	31	60.8%
現場への分かり易い周知	23	45.1%
相談体制の構築（メンタルケアの方法等）	17	33.3%
事案発生部署との情報の共有体制	11	21.6%

【空ハン協調査】

今後カスタマーハラスメント対策に業界として取り組むにあたって必要だと思うこと

必要な取り組み	回答数	割合
共通ガイドラインの整備	39	76.5%
業界取り組みの対外的な発信	28	54.9%
法整備への働きかけ	23	45.1%
セミナー開催	22	43.1%
他社取り組み事例の共有	19	37.3%

第2期の具体的な取り組み例 ④ 先進資機材や施設改修等による生産性の向上



空港施設の改修や環境整備が必要なもの

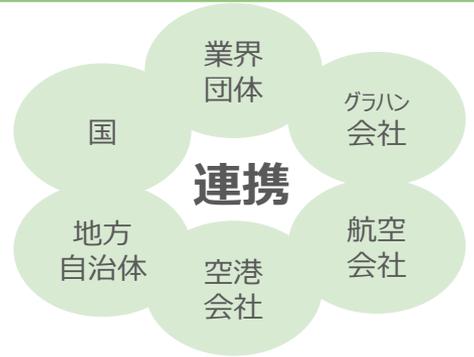
- ・既存の空港施設にどのように技術導入していくか
- ・新築される空港施設にはゼロから考え技術導入
- ・旅客/手荷物/ランプ等で技術分断しないような工夫
- ・真の業務効率を目指し関係各所にてシミュレーション

既存技術と検証中の技術

- ・既存技術は導入主体を整理し、地方空港等への導入促進
- ・検証中技術の早期実現に向け、技術や環境整備支援等が必要
- ・外国航空会社作業への利用促進ができる環境整備

国の検討会や空港WG、政策要望等を通じて積極的に発信。

**空港業務の生産性向上の実現には、
接点業務等を含め、空港関係主体が連携して
取り組みを進めることが必要。** (参考②参照)

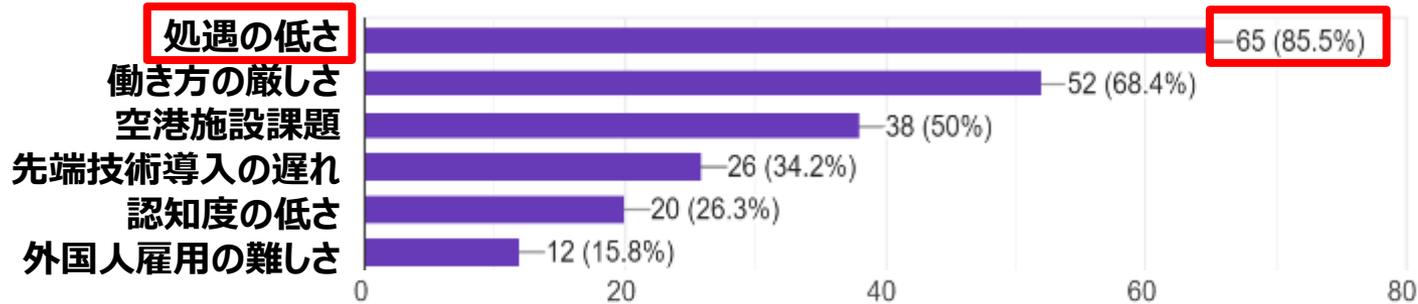


5. 空港関係者の皆様にご理解いただきたいこと

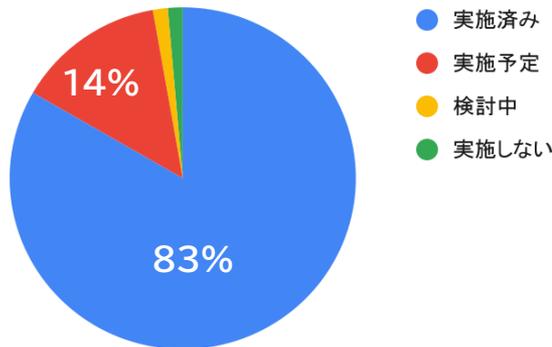
① 委託費の適正な引上げの実現

- 処遇改善は「人手を増やす」、「人手を減らさない」ためにも重要な検討項目であり、空港業務の持続的発展に向けたビジョンでもその必要性が掲げられている。
- 空ハン協活動のニーズ調査において、回答した85%の事業者が人材不足に対し「処遇の低さ」を問題視しているなか、2024年度の処遇改善実施調査においては、回答した97%の事業者が前年度に続き、賃金や休日数の改善に着手・検討している事が分かった。
- こうした処遇改善を継続的に実施していくためにも、生産性向上を図りつつ、関係各所に労務費の適切な価格転嫁に向けた理解を得ていくことが重要。

【会員ニーズ調査】グラハン業界の人材不足に対し、特に問題視しているもの（23年10月調査）



【処遇改善実施調査】2024年度処遇改善状況（24年6月調査）



改善内容（23年度調査項目比）	実施社数		
	23年10月	24年1月	24年6月
ベースアップ	34社	52社	69社
賃金制度改定（初任給改定等）	24社	34社	50社
賞与の増額	14社	27社	19社
諸手当	12社	18社	26社
休日数（実施予定も含む）	10社	12社	31社

5. 空港関係者の皆様にご理解いただきたいこと

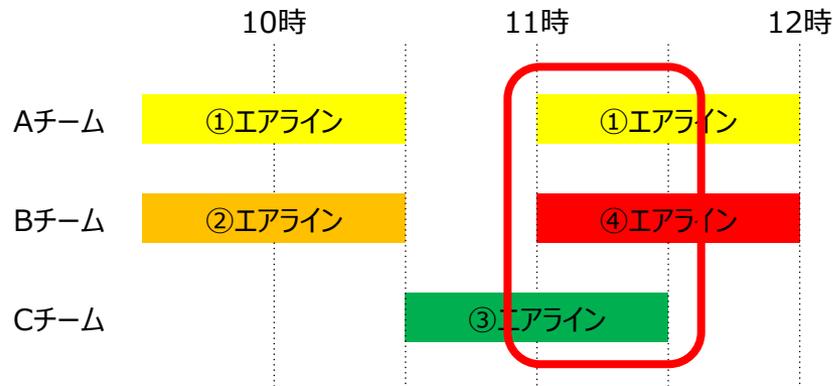
② 適切な業務量調整による高負荷の抑制

- 高まる訪日需要に対し、各社がアサインの工夫や、先進資機材の導入等に取り組みながら、間接部門等の他部署からの支援や外部リソース（アルバイト、派遣社員等）での補充を実施し、体制強化に取り組んでいる。
- その一方で、グラハン事業者だけの努力による対応にも限界があり、対外的な協力要請として、外航スタッフの支援や就航時間の見直し要請等を通じ、高負荷の抑制を図っている。
- 就航時間の見直しが実現すると、下図等のような要員の効率化が図られることとなるため、今後の外航誘致の際には重要な視点となる。

【参考事例】

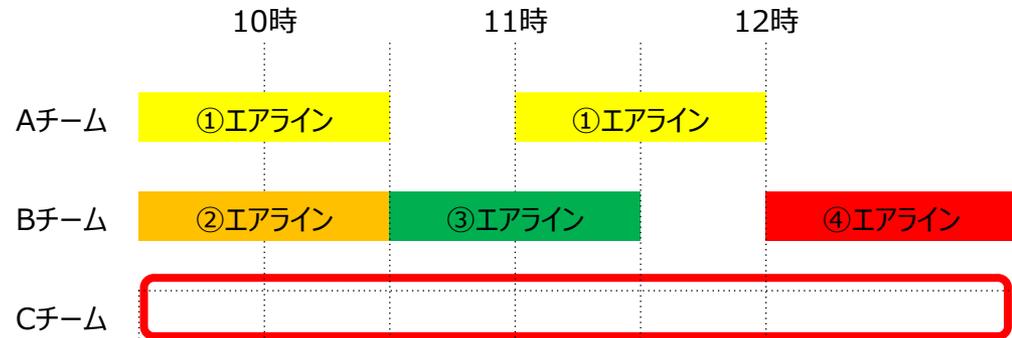
会員X社における就航時間の見直し要請

要請前



最大3チームのアサインが必要となるため、**④エアラインの就航時間見直しを要請。**

要請後



1チームのアサインを削減することが可能となる。

5. 空港関係者の皆様にご理解いただきたいこと

③ 先進資機材や施設改修等による生産性の向上

- 外航受託のさらなる拡充に向けては、今まで以上に作業負担の軽減や必要作業人数の削減につながるイノベーション（先進資機材の開発・導入等）を進めていく必要があり、現状、各社が検討・実施しているが、個別事業者だけの開発・導入には限界がある。
- 現在、グラハンで使用している資機材（GSEや端末等）も非常に高額なものが多く、使用頻度が限られる資機材であっても、各グラハン事業者が所有しており、こうした所にもコストがかかっている。
- 省力・省人化に向けた先進資機材の導入および共有化については、空港インフラとして空港管理者および空港会社等の理解・協力が不可欠。



アプリ強化・セルフ化・共通化



省力・省人化



自動運転車両

5. 空港関係者の皆様にご理解いただきたいこと

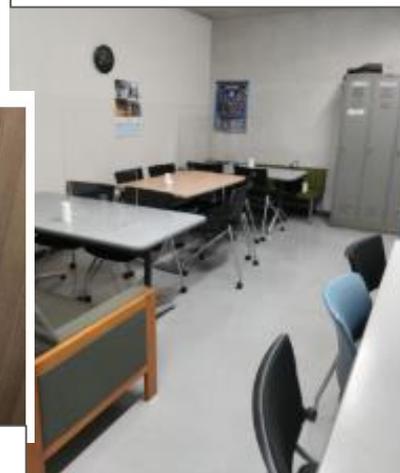
④ 働きやすい職場環境整備に向けた取り組み

- 多くの空港施設が狭隘となっており、新たな事務所や空港従業員向けの休憩所等のスペースを確保できないケースがある。
- ランプサイドの女性用化粧室の数が不足している空港がある等、女性活躍を妨げている事例もある。
- 空港のルール等により委託元会社から事務所等を転貸されるケースが多く、委託先自社で休憩スペース等の設置、改善ができない場合がある。
- ランプ内や貨物上屋内での熱中症対策や、被雷被害等の防止対策なども踏まえた職場環境改善は重要であり、街中から離れた場所にある空港においては、ランプサイドのみならず、貨物地区における食事環境の充実などが重要。
- お客様の利便性の観点でも空港へのアクセスは重要であり、空港従業員が働く時間のアクセス面についても事業者が連携し、充実を図っていく必要がある。

休憩室を準備するスペースが無い



狭隘となっている休憩室



お手洗いが和式

(競合) 物流施設における共用休憩室



引用先：(株) 乃村工藝社ホームページ

5. 空港関係者の皆様にご理解いただきたいこと

- 令和6年に公表された「空港業務の持続的な発展に向けたビジョン」を契機に、骨太の方針（経済財政運営と改革の基本方針）においても、持続可能な観光立国の実現に向け、グラハンにおける人材確保・育成に向けた取組や、空港業務DX推進の必要性が示されている。（参考③参照）
- こうした流れを踏まえ、ここ数年、空港受入環境の整備に向け、国による支援に加え、空港や自治体独自の支援事業等、各空港の関係者が一丸となった取り組みが推進されている状況にある。（参考④参照）

国や地方自治体におけるグラハン事業者支援事業の一例（航空局ホームページ資料抜粋）

(1) 航空・空港関係事業者の人材確保・育成等、生産性向上に資する取組の推進

空港ごとの合同説明会の開催、教育訓練等の取組、空港業務人材の処遇改善、空港における資機材の共有化等の生産性向上に資する取組の推進に要する経費等の一部を補助

- 持続可能な形で空港機能の維持・発展に向けた人材確保・育成等への補助



空港ごとに開催する合同就職説明会

教育訓練

- 持続可能な形で空港機能の維持・発展に向けた人材の処遇改善等への補助



※イメージ

共用休憩室



共有化されているGSE車両

- 補助対象空港：全ての空港
- 補助対象事業者：航空・空港関係事業者、地方公共団体等
- 補助率：1/2以内

グラハン車両の貸与

国際線誘致に伴うグランドハンドリング事業者の受入体制を確保するため、地方自治体においてGSE車両を整備し、事業者に貸与を実施。

青森県



パッセンジャーステップ

茨城県



パッセンジャーステップ



ベルトローダー



ハイリフトローダー



トイニングカー

和歌山県



パッセンジャーステップ



トイニングトラクター



デアイサー



カーゴトラック

グラハン人材確保の支援

高知県

国際チャーター便の受入体制強化を図るため、高知空港におけるグランドハンドリング事業者を対象に、グランドハンドリング人材の受入れに必要な経費について支援を実施。



(参考) 各空港関係者の空港業務に係るベストプラクティス：<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001736308.pdf>

(参考) 持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会資料：<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001736182.pdf>

6. グランドハンドリング業界の今後の主な論点

2030年、訪日6,000万人達成の空港ごとの道筋

- 空港ごとの受入旅客数とそれを踏まえた人的リソース、空港施設、イノベーションの導入の検討

航空機地上支援資機材（GSE）のあり方

- GSEを自社保有する事業者は限定的
- 官民での共用・共有化検討の動き
- 世界的なGSE需要の逼迫 & 納車期間が1年以上も
- イノベーション実装によるGSEのソフトウェア化

外国人材の活躍のあり方

- 事業者の理解促進
- 地方空港を含む受入環境・就労環境の改善

魅力ある業界像の設定

- 目指すべき姿を明確にし、さらなる業界構造改革に取り組む

ご清聴ありがとうございました



(一社) 空港グランドハンドリング協会

參考資料



(参考①) 会員企業一覧 (2024年11月1日時点) ※特別会員

ANA グループ	1	全日本空輸 ※	鴻池グループ	30	鴻池エア－ホールディング ※
	2	ANAエアポートサービス		31	コウノイケ・エアポートサービス
	3	ANA成田エアポートサービス		32	コウノイケ・スカイサポート
	4	ANA新千歳空港		33	Kスカイ
	5	ANA中部空港		34	Kグランドサービス
	6	ANA関西空港		35	Kグランドエキスパート
	7	ANA大阪空港		36	日本空港サービス
	8	ANA福岡空港		37	空港ターミナルサービス
	9	ANA沖縄空港		38	エア－エキスプレス
	10	ANAエアサービス福島		39	スイスポ－トジャパン
	11	ANAエアサービス松山		40	エスエーエス
	12	ANAエアサービス佐賀		41	鈴与エアポートサービス
	13	ANA Cargo		42	鈴与スカイホールディングス ※
JAL グループ	14	日本航空 ※	43	ドリームスカイ名古屋	
	15	JALスカイ札幌	44	中部スカイサポート	
	16	JALスカイ仙台	関西エアポート グループ	45	CKTS
	17	JALスカイ金沢		46	羽田タートルサービス
	18	JALスカイ	IACTグループ	47	北海道空港
	19	JALスカイ大阪		48	国際空港上屋
	20	JALスカイ九州		49	スカイポートサービス
	21	JALグランドサービス札幌	日本空港ビルデング グループ	50	ジャパン・エアポート・グランドハンドリング
	22	JALグランドサービス		51	JAPAN AVIATION SERVICE ※
	23	JALグランドサービス大阪	TSUCHIYAグループ	52	ワールドエンタプライズ
	24	JALグランドサービス九州		53	FMG
	25	JALスカイエアポート沖縄	ヒト・コミュニケーションズグ ループ		
	26	JALカーゴサービス			
	27	JALカーゴハンドリング			
	28	JALカーゴ サービス九州			
	29	日航関西エアカーゴ・システム			

(参考①) 会員企業一覧 (2024年11月1日時点)

※特別会員

	54	シンプティア
	55	スカイカーゴビジネス
西鉄グループ	56	西鉄エアサービス
	57	サンエアカーゴサービス
	58	アサイ
	59	高松商運
	60	対馬空港ターミナルビル
四国電力グループ	61	四国航空 ※
NXグループ	62	日本通運
	63	グラテック
	64	福岡ティー・エイ・エス
	65	函館エアサービス
大阪運輸倉庫グループ	66	OUS sanmi
三井物産グループ	67	東京国際エアカーゴターミナル
日ノ丸グループ	68	日ノ丸自動車
南国交通グループ	69	南国交通
広電グループ	70	広電エアサポート
JTBグループ	71	中国ターミナルサービス
	72	スカイマーク ※
	73	和光ビルサービス
	74	Bisouエアポートグランドサービス
	75	エコパートナーズ
ACSグループ	76	エアポートカーゴサービス
	77	ショウトク
一畑グループ	78	一畑トラベルサービス
両備グループ	79	両備ホールディングス
とさでん交通グループ	80	とさでん交通
	81	空港協力事業
	82	ヒラノ・スカイ・サポート

	83	大分航空ターミナル
九州産業交通 ホールディングス	84	九州産交ツーリズム
新潟交通グループ	85	新潟航空サービス
	86	紋別観光振興公社
クロヒジグループ	87	トラジャルフレール
	88	AKSグランドハンドリング
マルエーグループ	89	奄美航空
	90	福岡エアカーゴサービス
徳島新聞社グループ	91	徳島航空サービス
	92	石見エアサービス

賛助会員

1	第一実業
2	PERSOL Global Workforce
3	成田空港ビジネス
4	双日
5	花岡車輜
6	学校法人峯徳学園 埼玉学園大学・川口短期大学
7	レンタルのニッケン
8	いすゞ自動車
9	全日空モーターサービス
10	三井物産エアロスペース
11	関東テック協同組合

正会員 : 85社

特別会員 : 7社

賛助会員 : 11社

計 : 103社

正会員従業員数合計

40,448名

(2024年4月1日時点の各社従業員数)

(参考②) 生産性や労働環境を改善する先進資機材等の事例

ランプ業務

PowerStow

ベルトコンベアが貨物室で延伸することで、バラ積み航空機の搭降載作業の省人省力化



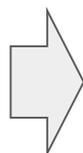
既存技術

【課題】

- ・航空機別による使い分けが必要
- ・導入主体の整理と地方空港等への導入促進

mototok

航空機牽引車をリモコンで操作することにより、経験年数の少ない社員でも資格取得が可



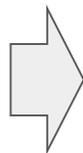
既存技術

【課題】

- ・航空機別による使い分けが必要
- ・導入主体の整理と地方空港等への導入促進

自動運転

貨物・手荷物の空港内搬送に必要不可欠な搬送車両ドライバーの省人化



検証中技術

【課題】

- ・空港交通事情の考慮や施設改修が一部必要
- ・導入実現に向けた技術の向上

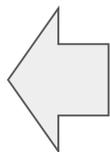
(参考②) 生産性や労働環境を改善する先進資機材等の事例

手荷物業務

自動積み付け



出発手荷物を機械が自動的にコンテナに積み付けることで、積み付け作業の省人省力化



要検討技術

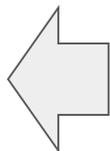
【課題】

- ・空港施設側の改修が必要（既存施設/新築施設により異なる）
- ・共用施設という観点での関係各所との連携

Transfer Belt



到着手荷物を返却ベルトへ流す作業を機械がアシストすることで、省力化と作業早期化



要検討技術

【課題】

- ・共用施設という観点での関係各所との連携

手荷物/旅客の先進技術導入の差により、処理能力や作業負担の偏りの可能性
(例) 早期チェックインによる、手荷物ソーティングでの手荷物滞留
(例) 到着手荷物返却ベルトで、お客様の引取りが追いつかず手荷物滞留 等



旅客業務

自動手荷物預入



セルフチェックイン



チェックインや手荷物預けの自動化による省人省力化



既存技術

(参考③) 空港業務の持続的発展に向けたビジョン

空港業務の持続的発展に向けたビジョン 中間とりまとめ概要

空港業務の位置付け

- グランドハンドリング（旅客、ランプ等）や保安検査をはじめとする空港業務は、前者が航空会社との間の契約に基づいて実施され、後者が法律に基づいて実施されるという性格の違いはあるものの、いずれも空港において、航空機の機体や旅客、貨物・燃料等の搭載物の取扱等に関わる、航空機の運航に不可欠な業務である。
- 空港業務は、公共交通や貨物輸送により国民生活や社会経済活動を支える航空ネットワークの根幹であり、インバウンドの推進等を通じた地域振興を実現するための拠点でもある、「空港」の機能を維持していく上で、極めて重要な役割を果たしている。
- この業務を持続可能なものにしていくためには、需要の動向を見据えつつ、空港業務を支える担い手を安定的に確保してイノベーションを推進することが重要であり、地方自治体を含む官民の空港関係者が連携して取り組む必要がある。

空港業務の持続的な発展に向けて

視点

【視点1】働き方

- ・誇りを持って長く働けること
- ・賃上げを含む処遇改善や人材育成
- ・社会的意義や魅力の発信

【視点2】需要変動への対応

- ・就航と撤退
- ・季節/時間的な繋関差

【視点3】多様な人材受入

- ・特定技能制度の活用、特定技能制度合格者とグラハン会社のマッチング
- ・男女比の極端な偏り

【視点4】イノベーション

- ・労働環境の改善にも資する生産性向上
- ・空港分野の脱炭素化
- ・業界構造・慣行の見直し

【視点5】

- 視点1～4を踏まえた上での空港毎の対応
- ・特性（アクセス、事業者構成等）に応じた取組の検討
 - ・地場産業であり、地域振興の観点からも重要な空港業務を地域で支える

【視点6】官民の関係者の連携

- ・系列をはじめとする垣根を越えた連携、役割分担
- ・現場状況や課題の継続フォロー

課題

- ・職責に見合った賃金になっていない
- ・長時間の労働・拘束など、子育て世代が仕事を続けにくい
- ・業界の不安定なイメージ（業界ブランド力の低下）等

- ・外航の撤退リスク等はグラハン会社へ集中
- ・部門間の人員、資機材に関する融通が限定的等

- ・特定技能制度の活用、特定技能制度合格者とグラハン会社のマッチング
- ・男女比の極端な偏り等

- ・生産性向上に資する先進技術の導入
- ・GSE車両等への設備投資のあり方、初期投資の負担軽減
- ・処遇改善の支障になり得る多重委託や雇用慣行・契約慣行が存在等

- ・地方自治体による支援が誘致等に偏重
- ・社内資格が各社ごとに細かく設定
- ・設備投資や人材確保に係る空港会社等の関与
- ・業界関係者のより一層の連携等

取組の方向性

- ・受託料引き上げ等を通じた処遇改善における透明性の確保
- ・保安関係料金の適正水準のあり方検討
- ・ハード・ソフト両面からの職場環境改善の推進
- ・ライフステージに応じた空港内での分野横断的な職場設定（キャリアパスの提示等）
- ・中堅職員の負担軽減やモチベーション向上
- ・カスタマーハラスメント対策の推進
- ・空港業務の社会的意義等の情報発信等

- ・需給の逼迫状況等に見合った受託料引き上げ
- ・人材確保にマイナスに働く受託契約の内容の適正化
- ・就航メリットを享受する主体間の適切なリスク分担
- ・各部門の人員、資機材に関する現状の正確な把握・部門間調整等によるマルチタスク化等

- ・特定技能の他業種に遜色ない待遇の実現
- ・外国人が地域に馴染むための環境整備
- ・男女比の極端な偏りの解消に資する職場環境整備等

- ・DX・GX技術の開発・実証、更なる活用の推進
- ・スマートレーン等の先進機器の導入の推進
- ・（特に地方部における）GSE車両の共用化・共有化の推進
- ・多重委託構造や雇用慣行・契約慣行の見直し等

- ・地方自治体による支援のあり方の見直し（空港業務支援も誘致支援の一部と位置づける等）
- ・空港WG等を活用した空港単位での取組推進
- ・サプライチェーン等を意識した効率的な設備配置
- ・業界団体の創設及び同団体等による共通課題への取組推進（系列ごとに異なる資格に関する業界ルールの整備等）
- ・上記を前提とした、効率的な人材育成環境の構築（専門学校との連携、共同訓練の推進等）等

空港業務の持続的な発展

(参考③) 空港業務の持続的発展に向けたビジョン

時間軸を意識して具体的に取るべき事項

短期 (令和5年秋頃まで)

- 需要回復の進捗状況に応じた戦略的な人材配置や育成を進め、できる限りの国際航空需要を取り込んでいく
※この際、現場職員（特に中堅職員）に無理をさせると、受入体制の更なる毀損に繋がりがねないことに重々留意

【取り組むべき事項の例】

- < 個社 > ○賃上げを含む処遇改善に不可欠な受託料の引き上げ ○人材確保にマイナスに働く受託契約の内容の適正化（キャンセル料の設定等）
○職員負担の集中を回避するための正確な現状把握 ○適切な業務量調整による高負荷の抑制
- < 業界 > ○グラハンの業界団体の設立と実効性のある運営 ○空港業務の社会的意義等に関する情報発信の強化 ○カスタマー・ハラスメント対策の推進（啓蒙活動の推進等）
- < 空港会社等 > ○空港内の労働環境の改善 ○空港の知名度を生かした採用活動 ○マルチタスクを担うことができる空港人材の育成に向けた研修 ○空港WGの活用推進
- < 地方自治体 > ○地元グラハン会社・検査会社とのコミュニケーション強化 ○空港業務は地域の雇用を支える地場産業であるという観点から、部局横断的な連携の下での取組の実施
○空港業務支援も誘致支援の一部と位置づけた上での関係部局（観光、産業振興等）と連携した支援の実施
- < 国 > ○各地の空港におけるベストプラクティスの横展開（事例収集、整理等） ○生産性向上・業務効率化の実現に向けた取組支援 ○各主体による取組の重要性の発信

中期 (令和5年度末まで)

- 令和5年度中にコロナ禍前に近い水準の体制を整備できるよう、個社や新たに設立される業界団体が中心となり、人材確保・育成、業務効率化を着実に進めていく
- また、地方空港の早期回復の命運を握っている地元グラハン会社・検査会社の体制整備に向け、地方自治体をはじめとする関係者一丸となった取組を進めていく

【取り組むべき事項の例（短期の取組に加えて）】

- < 個社 > ○長期に誇りを持って勤められるキャリアパスの整備 ○ハード・ソフトの両面からの職場環境改善の推進 ○特定技能制度の積極的な活用
- < 業界 > ○系列ごとに異なる資格や車両仕様等の見直し・業界ルールの整備 ○空港見学会への協力を通じたグラハンや保安検査を目指す若者の裾野拡大
○男女比の極端な偏りの解消に向けた取組推進（「旅客は女性」等のイメージの払拭、更衣室等の施設整備等）
- < 空港会社等 > ○（特に地方部における）GSE車両の共用化・共有化の推進
- < 地方自治体 > ○地方経済を支える空港業務の担い手が真に求めている支援措置の検討（空港アクセスの不便等を考慮した住居支援、通勤支援等）
○特定技能の在留資格を有する外国人が地域に馴染むための環境整備
- < 国 > ○空港DXの導入促進に向けた実証実験 ○更なる支援措置等の検討（人材確保・育成、業務効率化、GX/DX等）

長期 (令和6年度以降)

- コロナ禍前を更に上回る需要にも無理なく対応できる持続可能な体制整備に向けた見直しを推進する（需要変動リスクの適切な分担等）

【取り組むべき事項の例（短期・中期の取組に加えて）】

- < 個社 > ○短時間労働やマルチタスク化を含む多様な働き方の実現 ○業務内容や技術に応じた賃金の設定
○人件費圧縮競争を防止する観点からの多重委託構造や雇用慣行・契約慣行の見直し
- < 業界 > ○労使間の対話の推進 ○就航メリットを享受する主体間のリスク分担の実現 ○特定技能制度の継続的なフォローアップ及び活用に向けた取組の推進
○系列を超えた生産性の向上 ○業界ルール整備を前提とした、専門学校との連携強化や共同訓練の推進 ○空港業務に関する基礎的データの収集・整理
- < 空港会社等 > ○スマートレーン等の先進機器の導入 ○サプライチェーン等を意識した効率的な設備配置に向けた調整
- < 地方自治体 > ○持続可能な観点からの戦略的な路線誘致（交通部局と観光部局との緊密な連携） ○地方経済を支える空港業務の担い手が真に求めている支援措置の充実
- < 国 > ○先進技術等の開発・実証、更なる活用の推進 ○処遇改善・業務効率化等に必要の保安関係料金の適正水準のあり方の検討 ○必要に応じた制度的見直し

(参考③) 空港業務の持続的発展に向けたビジョン

空港規模や立地を意識して具体的に取り組む事項

都市部

課題

- ・航空需要の回復が相対的に早いことに加え、忙しい状況が常態化し、業務量が膨大となっている。
- ・十分な教育期間を与えられずに業務に従事せざるを得ないため、職員の不安や不満につながり、離職してしまうケースが多発。
- ・現場業務と人材育成の両方に中核的役割を果たす中堅職員に過度な負担が集中し、この層の離職者が増えている。

取り組むべき事項の例

- <個社> ○職員負担の集中を回避するための正確な現状把握 ○適切な業務量調整による高負荷の抑制
- 教育期間の短縮に向けた工夫（実践技術に特化した訓練等） ○需要回復の進捗状況に応じた、限られたリソースの集中的な投入

地方部

課題

- ・生産年齢人口の減少幅が大きいことに加え、空港へのアクセスが不便であり、空港業務会社の数が限定的な空港もある。
- ・曜日や時間帯によって運航便数の差が大きいことから、人材や資機材の配置に工夫が必要になっている。
- ・地方自治体と空港業務会社との連携・協体制度の程度によって、空港間で受入体制の整備の進捗に差があるため、復便の実現に影響が出てきている。
- ・各社が詳細な資格等を設定しているため、二次請先の地元グラハンでは、各社ごとの対応人材を育成し、人事異動にも制約があるなど、非効率な状況がある。
- ・検査会社等は採用を強化しているが、応募者も少なく、都市部等から要員を派遣する必要がある。

取り組むべき事項の例

- <業界> ○系列ごとに異なる資格や車両仕様等の見直し・業界ルール整備
- <空港会社等> ○マルチタスクを担うことができる空港人材の育成に向けた研修 ○GSE車両の共用化・共有化の推進
- <地方自治体> ○地元グラハン会社・検査会社とのコミュニケーション強化（人員体制等の正確な現状把握等） ○持続可能な観点からの戦略的な路線誘致
- 空港業務は地域の雇用を支える地場産業であるという観点から、部局横断的な連携の下での取組の実施
- 空港業務支援も誘致支援の一部と位置づけた上での関係部局（観光、産業振興等）と連携した支援の実施
- 地方経済を支える空港業務の担い手が真に求めている支援措置の検討・充実（空港アクセスの不便さを考慮した住居支援、通勤支援等）
- 特定技能の在留資格を有する外国人が地域に馴染むための環境整備

共通

取り組むべき事項の例

- <個社> ○賃上げを含む処遇改善に不可欠な受託料の引き上げ ○人材確保にマイナスに働く受託契約の内容の適正化（キャンセル料の設定等）
- 長期に誇りを持って勤められるキャリアパスの整備 ○人件費圧縮競争を防止する観点からの多重委託構造や雇用慣行・契約慣行の見直し
- <業界> ○グラハンの業界団体の設立と実効性のある運営 ○空港業務の社会的意義等に関する情報発信の強化
- カスタマーハラスメント対策の推進（啓蒙活動の推進等） ○労使間の対話の推進
- 就航メリットを享受する主体間のリスク分担の実現 ○系列を超えた生産性の向上
- <空港会社等> ○空港内の労働環境の改善 ○空港の知名度を生かした採用活動 ○スマートレーン等の先進機器の導入
- <国> ○支援措置等の検討（人材確保・育成、業務効率化、GX/DX等） ○保安関係料金の適正水準のあり方検討 ○必要に応じた制度的見直し

(参考④) 具体的なグラハン事業者支援について (空港会社・自治体・国)

短期・中期目標への対応 (空港会社等)

短期目標における取組むべき事項

○ 空港内の労働環境の改善

(R5.10) 17空港 → (R6.4) 22空港で実施



休憩室のリニューアルおよび無人コンビニ店舗の設置 (成田国際空港(株))

○ 空港の知名度を生かした採用活動

(空港単位の合同説明会 等)

(R5.10) 21空港 → (R6.4) 25空港で実施



合同説明会の様子 (中部国際空港(株))

中期目標における取組むべき事項

○ GSE車両の共用化・共有化の推進

4空港 / 48空港で実施

具体例

- GSE車両の共用化
- 共用使用のためのGSE車両の導入



他社機材を用いたハンドリング (福岡国際空港(株))



共用するために導入したGSE車両 (中部国際空港(株))

○ 男女比の極端な偏りの解消に向けた取組推進

(「旅客は女性」等のイメージの払拭、更衣室等の施設整備 等)

3空港 / 48空港で実施

具体例

- トイレの改修 (和式→洋式)



トイレ改修イメージ (改修中のため)

(参考④) 具体的なグラハン事業者支援について (空港会社・自治体・国)

短期・中期目標への対応 (地方自治体)

短期目標における取組むべき事項

○地元グラハン会社・検査会社とのコミュニケーション強化

(R5.10) 24空港 → (R6.4)31空港で実施

○空港業務は地域の雇用を支える地場産業であるという観点から部局横断的な連携の下での取組の実施

(R5.10) 16空港 → (R6.4)22空港で実施

中期目標における取組むべき事項

○地方経済を支える空港業務の担い手が真に求めている支援措置の検討

9空港 / 48空港

具体例

- 空港関連事業者の人材確保や職場環境整備に向けた支援 (愛媛県、鹿児島県等)



松山空港合同採用HP作成
(提供: 愛媛県)

○特定技能の在留資格を有する外国人が地域に馴染むための環境整備

3空港 / 48空港

具体例

- 事業者向けの外国人材採用支援セミナーの開催 (千歳市)
- 外国人材の確保、生活に関する相談等の支援を行う「外国人材支援センター」の創設 (茨城県)



事業者向けセミナー
(提供: 千歳市)

(参考④) 具体的なグラハン事業者支援について (空港会社・自治体・国)

短期・中期目標への対応 (国)

取組むべき事項

○更なる支援措置等の検討 (人材確保・育成、業務効率化、GX/DX 等)

空港業務に関連した取組を加速度的に推進するため、令和5年度補正予算および令和6年度予算案において以下を計上

●インバウンド需要回復への対応に必要な 空港業務の体制強化等の受入環境整備	R 6	3.3 億円
	R 5 補正	10.5 億円
・航空・空港関係事業者の人材確保・育成等、生産性向上に資する取組の推進		
・国際線の受入環境高度化の推進		
※機器の共用化・共有化に対する支援メニューあり		
●保安検査の量的・質的向上の推進	R 6	13.5 億円
・国管理空港等における保安料の所要の引き上げ		
・保安検査員の処遇改善に関する支援		
・先進的な検査機器の導入促進 等		
●空港におけるFAST TRAVELの推進 (観光庁予算)	R 6	15.6 億円
	R 5 補正	5.9 億円
・自動化機器の導入による搭乗手続きの円滑化 等		
●特定技能外国人の受入促進に向けた取組の推進	R 5 補正	0.2 億円
・特定技能外国人の受入に係る実態調査 等		

※令和6年4月より「グランドハンドリング戦略企画調整官」等を配置し、空港業務に係る体制強化を実施。