



第4回
持続的発展に向けた空港業務のあり方検討会
実態ヒアリング資料

2023年4月4日

広島国際空港株式会社

Hiroshima International Airport Co., Ltd.

目次

1. 会社概要
2. 国内線・国際線の旅客推移
3. グランドハンドリング、保安検査各社の人材不足の現状
4. 弊社の課題認識とそれに対する解決策
5. その他の広島空港の施策
6. 課題解決に向けたご提案

会社概要

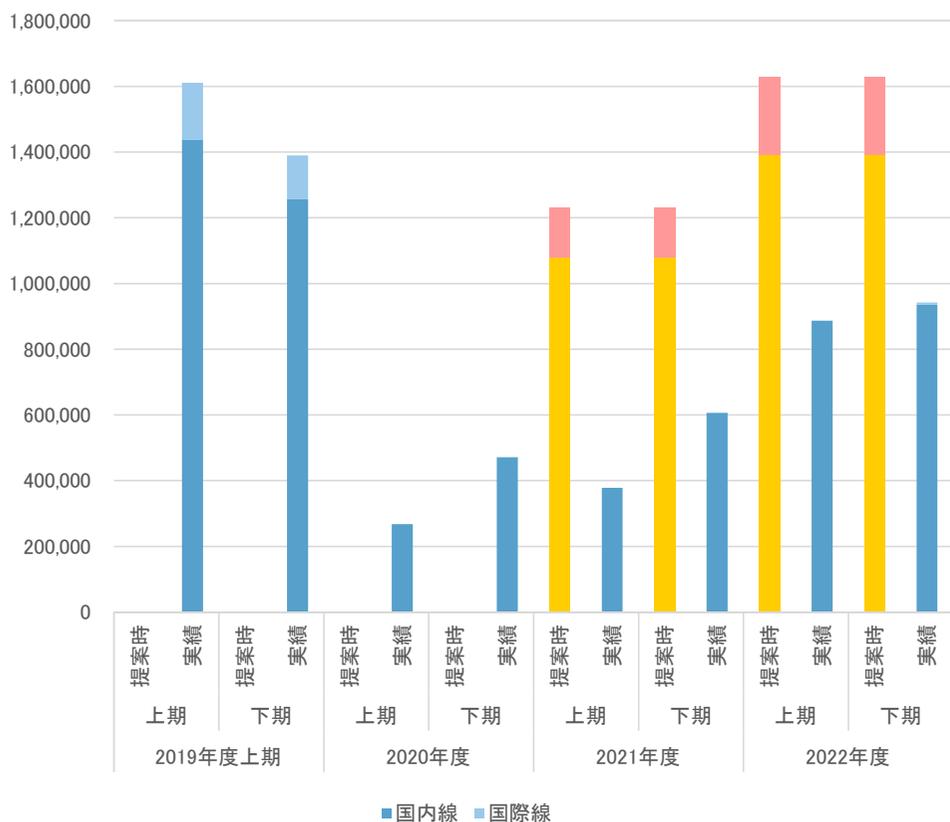
商号	広島国際空港株式会社 Hiroshima International Airport Co., Ltd. (HIAP)		
設立年月日	2020年11月18日	資本金	9,250百万円
代表者	代表取締役社長 中村 康浩	住所	三原市本郷町善入寺64番地31
株主	三井不動産株式会社 東急株式会社 株式会社広島銀行 ひろぎんキャピタルパートナーズ株式会社 広島電鉄株式会社 九州電力株式会社 中国電力株式会社 株式会社中電工	株式会社エネルギア・コミュニケーションズ マツダ株式会社 福山通運株式会社 株式会社広島マツダ 広島ガス株式会社 住友商事株式会社 東急建設株式会社 株式会社東急コミュニティー	
従業員数	120名(2023年4月現在)		
関連会社	株式会社広島エアポートホテル (フォレストヒルズガーデン(広島県保有)の指定管理)		
アクセス	広島市(40分)、松山道後温泉(2時間30分)、高松駅(2時間)、米子(2時間半)、島根県浜田(2時間) ⇒瀬戸内・山陰の中心に位置		

グランドハンドリング	ANA系 中国ターミナルサービス株式会社(CTS)	従業員数:156名	株主:株式会社JTB(100%)
	JAL系 広電エアサポート株式会社(HAS)	従業員数:102名	株主:広島電鉄株式会社ほか広電グループ
保安検査	株式会社全日警		
給油	株式会社KAFCO、マイナミ空港サービス株式会社		

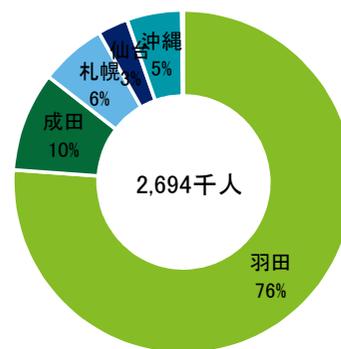
国内線・国際線の旅客推移

- 旅客数は提案時の想定から大幅に下降して推移。
- コロナ前後で国内線の構成は大きな変化なし、国際線は台北線のみ復便。

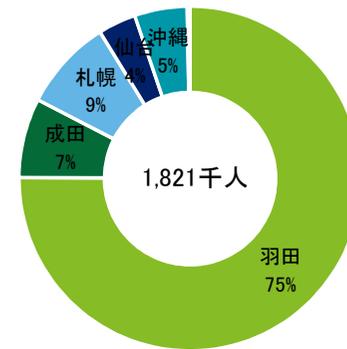
国内線・国際線の旅客推移



2019年度国内線

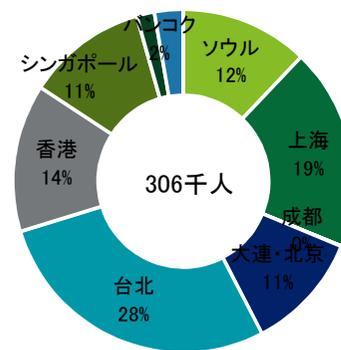


2022年度国内線
(2023年3月分を含まず)

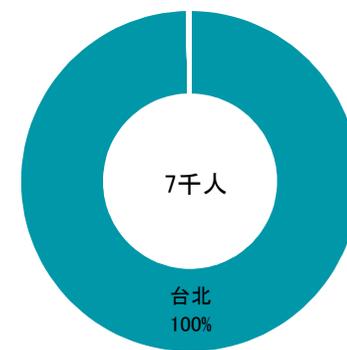


32%減

2019年度国際線



2022年度国際線
(2023年3月分を含まず)



98%減

■ グランドハンドリング、保安検査各社の人材不足の現状

<コロナ前と比較した要員数の状況(令和5年4月現在)>

■ グランドハンドリング ■

ランプ	+4名
旅客	▲18名
貨物	▲5名
合計	▲19名

※国際線復便を見据えると、27名程度の増員が必要

■ 保安検査 ■

▲11名

※国際線復便を見据えると、13名程度の増員が必要

(参考)採用難の実態(令和5年1月)

「保安の職業」 有効求人倍率(除くパート) 7.15倍(全国)
同 上 13.21倍(広島)
(参考)有効求人倍率 2.34倍(広島)

弊社の課題認識とそれに対する解決策

基本構想 請負個社のカンパニー 이슈からエアポート 이슈へ格上げし、空港としてソリューションを出す。



HIAP 設立時

- ①採用センター機能を総務人事部に割当
- ②グラハン室を航空営業部の傘下に配置

1次請けエアラインに任せず、航空営業担当自らが顧客であるエアラインをサポートし、ヒト・モノの調達・調整に関与。ただし、実態はディビジョン 이슈に留まってしまったため、広島空港のエアポート 이슈として捉え直し、『**グラハン・保安検査戦略会議**』（経営会議メンバー）設置、対策を講じ、実施まで実効性のある体制に変更。

▼幼少期からの刷り込みと即戦力人材とのタッチポイント
 >>> 空港おしごとミュージアムの設置(補助金活用)



▼空港全体のスケールメリット・空港(で働く)バリュー・魅力を訴求
 >>> 広島空港合同求人サイト



>>> 合同企業説明会(昨年度2回実施)



2022.9.10 ± 9:30~15:00 参加無料

2023年2月25日 ± 9:30~15:00 参加無料

弊社の課題認識とそれに対する解決策

▼ 空港従業者 (ES) 向上、モチベーションアップ

>>> 休憩時間の寛ぎ空港の創出・リニューアル等



空港従業員休憩室



空港従業員休憩室



広島空港オペレーションセンター



HIAPコミュニケーションルーム

▼ ① 保安検査員のモチベーション向上、モラルアップ、② 切磋琢磨によるスキルアップを通じた航空保安強化・検査品質の向上

>>> 保安検査員コンテスト、褒賞旅行として熊本空港視察



検査責任者・警察官を呼ぶ様子



体調不良のお客様対応



表彰式

弊社の課題認識とそれに対する解決策

▼清掃業務の効率化と人力では困難な除菌場所へ対応

>>>国内空港初、自律走行型UV除菌ロボット導入(補助金活用)



▼国際線受入環境の迅速な対応

>>>国際線抗原検査場設置(令和3年6月)

CIQ、県との協議(早い段階からの復便準備)



▼人材不足、熟達度によらない操作、人為的ミスの排除

>>>自動接機機能付きPBB導入(会社設立から現5機導入済)



▼快適性の向上“空港従業員もお客様”

>>>サーカディアンリズム照明の導入

たちまち横丁(フードコートリニューアル)、

たちまちコンビニ(ファミマ徹底後、直営店の開業)



その他の広島空港の施策

▼各社の取組みから学び、空港としてのベストプラクティス導出

>>> 広島空港委員会※での各事業所の取組紹介(安全管理手法、研修・訓練、ヒヤリハットの共有など)

※広島空港委員会:エアサイドの事業者で構成され、安全に関する情報の共有化を図ることによって、空港内の安全運用を確保することを目的に四半期に1回開催。

▼“安全はすべてに優先する”空港運営を維持し続ける態勢

>>> A2-BCP対策 空港従業員通勤路の迂回路マップの作成

および当該マップを活用した通勤訓練の実施

空港アクセス迂回路マップ
(抜粋)

2022年11月
安全・保安推進室

山陽道除く)

号～県道73号空港線
(別)～高屋中学校、高屋LC付近～白市駅～県道59号線～

更局前) 国道361号～国道432号～県道73号空港線

東詰) 県道33号～県道82号～県道73号空港線
号～県道82号～県道73号空港線

緊急道路、迂回路

急傾斜・土砂災害リスク
洪水リスク 広島空港

上砂流入、冠水リスクが高い。
に道路冠水していることと、白市駅を越えた小谷地区でも河
水は増減されている。
リスクは少ない。
市内LC方面へ右折すると次郎丸/ス停付近で道路冠水リスク
長行し空港へ抜ける方が道路の被災リスクはない。
があったが、比較的リスクが少なく通行できる。

11月11日：発災後3日経過、東広島方面)

【凡例】
⊗: 災害による通行止め箇所
---: 主な通行可能区間
---: 高速自動車道等通行止区間

西高屋駅前

小谷地区入野川

上流水

課題解決に向けたご提案

○グラハンの運用現場

(現 状) モノの融通は比較的可能だが、ヒトの融通はできない。

(課 題) 各社基準の資格に基づき運用されているため、ヒトの最適運用する際のボトルネックとなっている。

(ご提案) 各航空会社間のグランドハンドリング社内資格の規格統一

○グラハン・保安検査員の人員確保

(課 題) コロナ禍による需要の戻り、戻っても外航撤退リスクを勘案すると、需要に先行して積極的に人材を採用しにくい。

(ご提案) 雇用の受け皿となる会社の創設

○グラハン等補助金の拡充

(課 題) 人材採用面において、入社後、雇用を維持するために必要な政策投資や費用を確保できない。

(ご提案) ・適用範囲の拡大

住宅関係費(寮・社宅建設費・維持費、住居手当等)、深夜・早朝通勤手当等

・空港としてのシェアサービス(住宅、通勤関係等)への支援

○自治体による支援

(課 題) 空港所在県の地域産業の拠点となる空港への継続的支援

(ご提案) 空港所在県による受入環境整備等への補助金等創設

○保安検査員の人材像

(課 題) キャリアパスが単線であり、キャリアビジョンを描きにくい。

(ご提案) 空港保安業務のネガティブなイメージを払拭し、インストラクター、マネジメント、出向、他空港勤務など、複数の選択肢を提示できる環境に変える。

hiap

ご清聴ありがとうございました。