

第5回 持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会 実態ヒヤリング資料

外国航空会社に関する応需状況について

2023年4月11日

日本航空株式会社



JAPAN AIRLINES

全日本空輸株式会社



1. JALグループ/ANAグループの空港グランドハンドリング会社
2. 空港グランドハンドリング会社における人員推移
3. 空港グランドハンドリング会社における離職状況例
4. 受託便数の見通し
5. 地方空港の現状（外国航空会社の就航比率）
6. 地方空港の現状（自治体等による支援例）
7. まとめ

1. JALグループ/ANAグループの空港グランドハンドリング会社

- 国内97空港のうち、JALグループ/ANAグループが就航するのは下記に記載した国内76空港。
- このうち、JALグループ空港グランドハンドリング会社は21空港、同ANAグループは14空港に展開。

空港名	新千歳	稚内	釧路	函館	旭川	帯広	利尻	奥尻	中標津	紋別	女満別	丘珠
旅客	両社グループ 両社グループ ANAグループ			JALグループ								JALグループ
ランブ	両社グループ											

両社グループ自営
 ANAグループ自営
 JALグループ自営

空港名	仙台	秋田	山形	青森	花巻	大館能代	庄内	福島	三沢
旅客	JALグループ							ANAグループ	
ランブ								ANAグループ	

空港名	成田国際	東京国際	八丈島
旅客	両社グループ	両社グループ	
ランブ	両社グループ	両社グループ	

空港名	中部国際	新潟	松本	静岡	富山	能登	小松	小牧
旅客	ANAグループ						JALグループ	
ランブ	ANAグループ						JALグループ	

空港名	関西国際	大阪国際	神戸	南紀白浜	但馬
旅客	ANAグループ	両社グループ	ANAグループ		
ランブ	ANAグループ	両社グループ	ANAグループ		

空港名	広島	高松	松山	高知	山口宇部	鳥取	隠岐	出雲	石見	岡山	岩国	徳島
旅客			ANAグループ									
ランブ			ANAグループ									

空港名	福岡	北九州	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	佐賀	天草	対馬	福江	壱岐	種子島	屋久島	奄美	喜界	徳之島	沖永良部	与論	
旅客	両社グループ		JALグループ	JALグループ	JALグループ	JALグループ		ANAグループ												
ランブ	両社グループ		JALグループ	JALグループ	JALグループ	JALグループ		ANAグループ												

空港名	那覇	久米島	南大東	北大東	宮古	多良間	新石垣	与那国
旅客	両社グループ	JALグループ	JALグループ	JALグループ	両社グループ	JALグループ	両社グループ	JALグループ
ランブ	両社グループ	JALグループ	JALグループ	JALグループ	両社グループ	JALグループ	両社グループ	JALグループ

【JALグループ（計11社）】

JALスカイ札幌
 JALスカイ仙台
 JALスカイ金沢
 JALスカイ
 JALスカイ大阪
 JALスカイ九州
 JALグランドサービス札幌
 JALグランドサービス
 JALグランドサービス大阪
 JALグランドサービス九州
 JALスカイエアポート沖縄

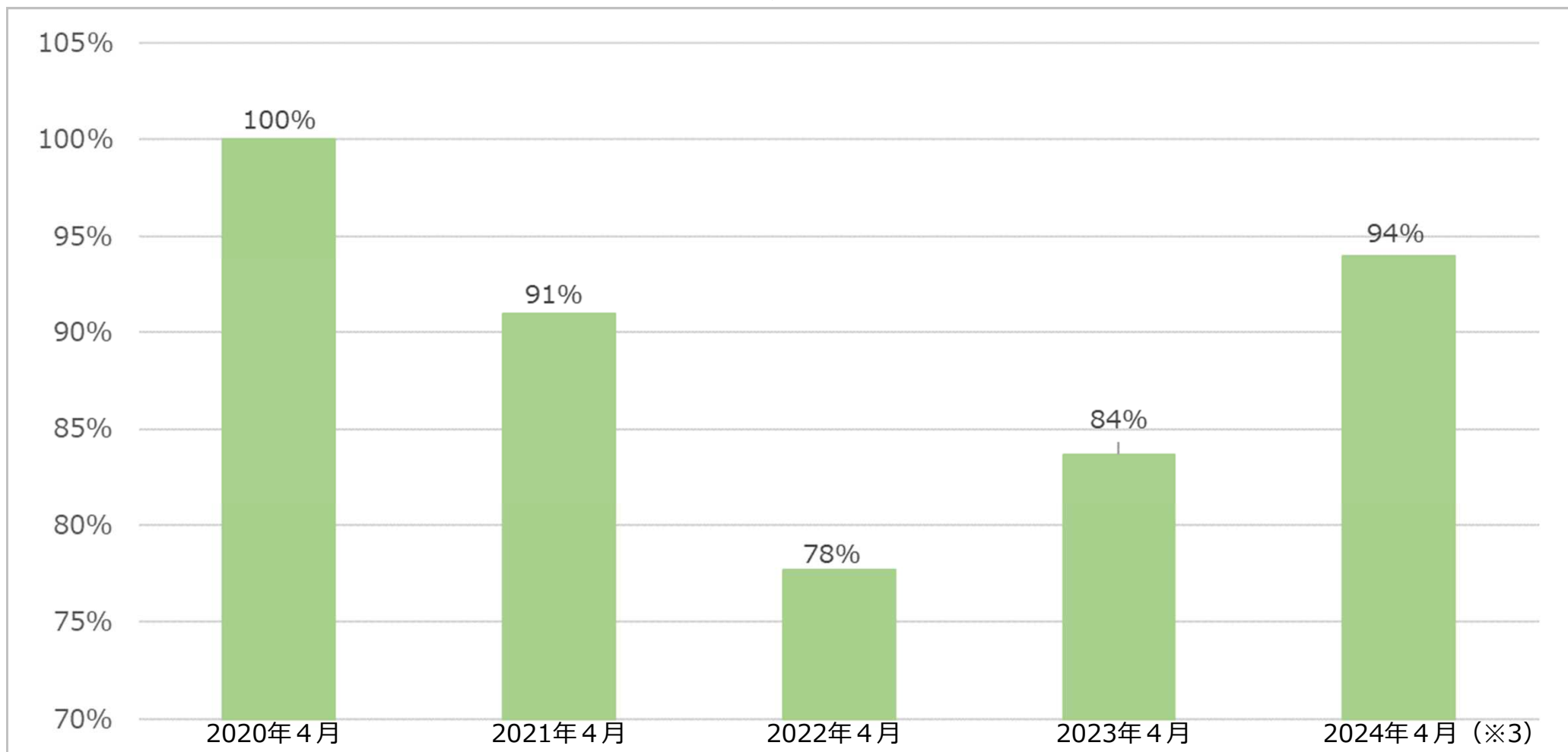
【ANAグループ（計11社）】

ANA新千歳空港
 ANAエアサービス福島
 ANA成田エアポートサービス
 ANAエアポートサービス
 ANA中部空港
 ANA大阪空港
 ANA関西空港
 ANAエアサービス松山
 ANA福岡空港
 ANAエアサービス佐賀
 ANA沖縄空港

2. 空港グランドハンドリング会社における人員推移

- 東京オリンピック・パラリンピック開催（当時）に向け、20年度が人員数のピーク。コロナ禍での急激な需要減により、助成金を活用して雇用を維持しつつも、新規採用は難しく、22年度にかけて人員数は▲22%。
- 今後の復便に向け、22年度期中より過去2年間の採用空白を取り戻すべく採用活動を実施。23年度期首時点で、20年度4月比で約84%まで回復する見通し。その後も採用を継続しコロナ前水準の人員確保を目指す。採用活動が順調に進むかは不透明な状況。なお、首都圏に比して地方の採用はより困難化。

〔JALグループ・ANAグループ 空港グランドハンドリング会社 計22社人員数の推移（2020年4月を100とした）〕



※1 旅客ハンドリングには、ステーションオペレーション業務を含む

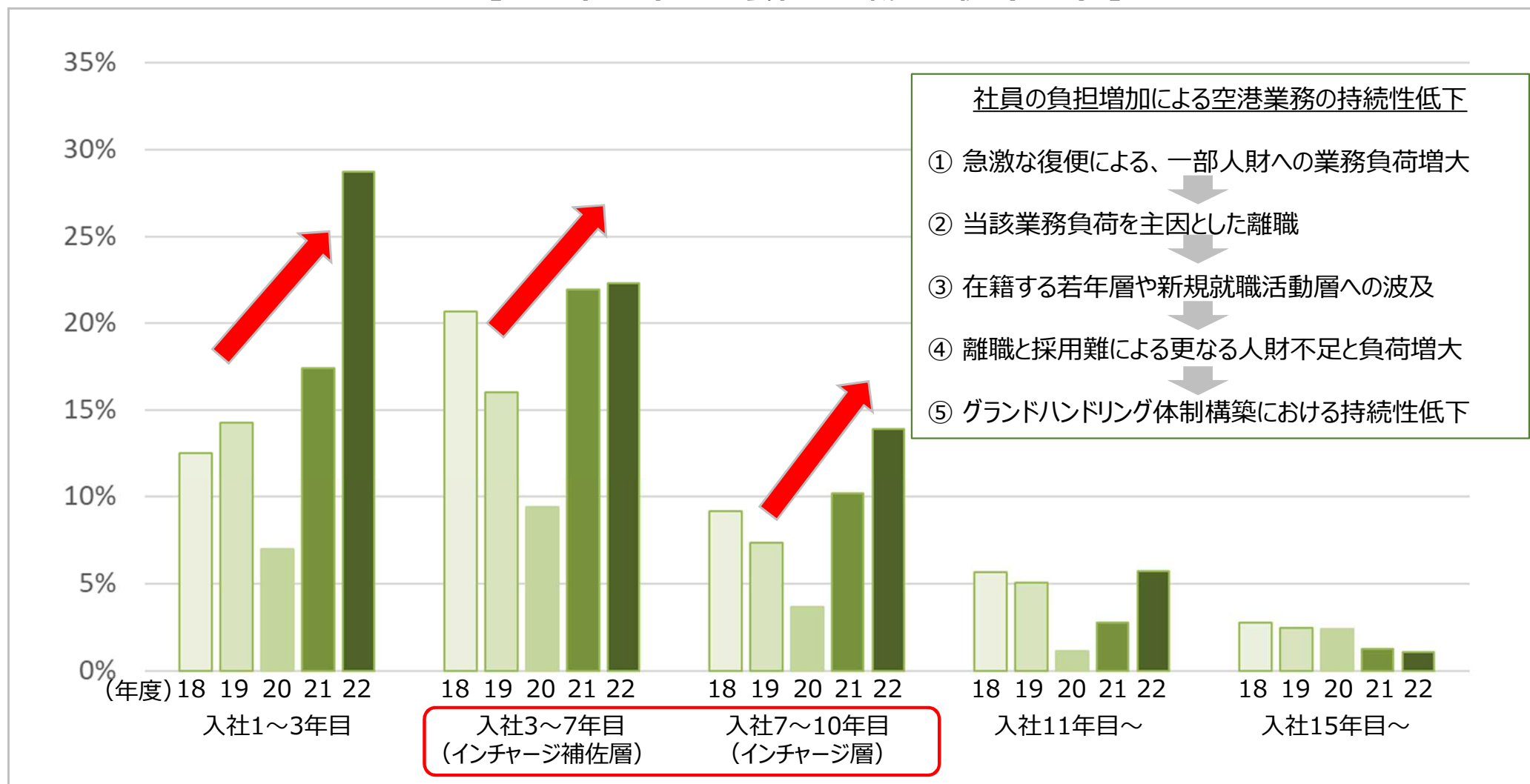
※2 ランプハンドリング業務には一部貨物業務も含む

※3 現時点での見込み値である

3. 空港グランドハンドリング会社における離職状況

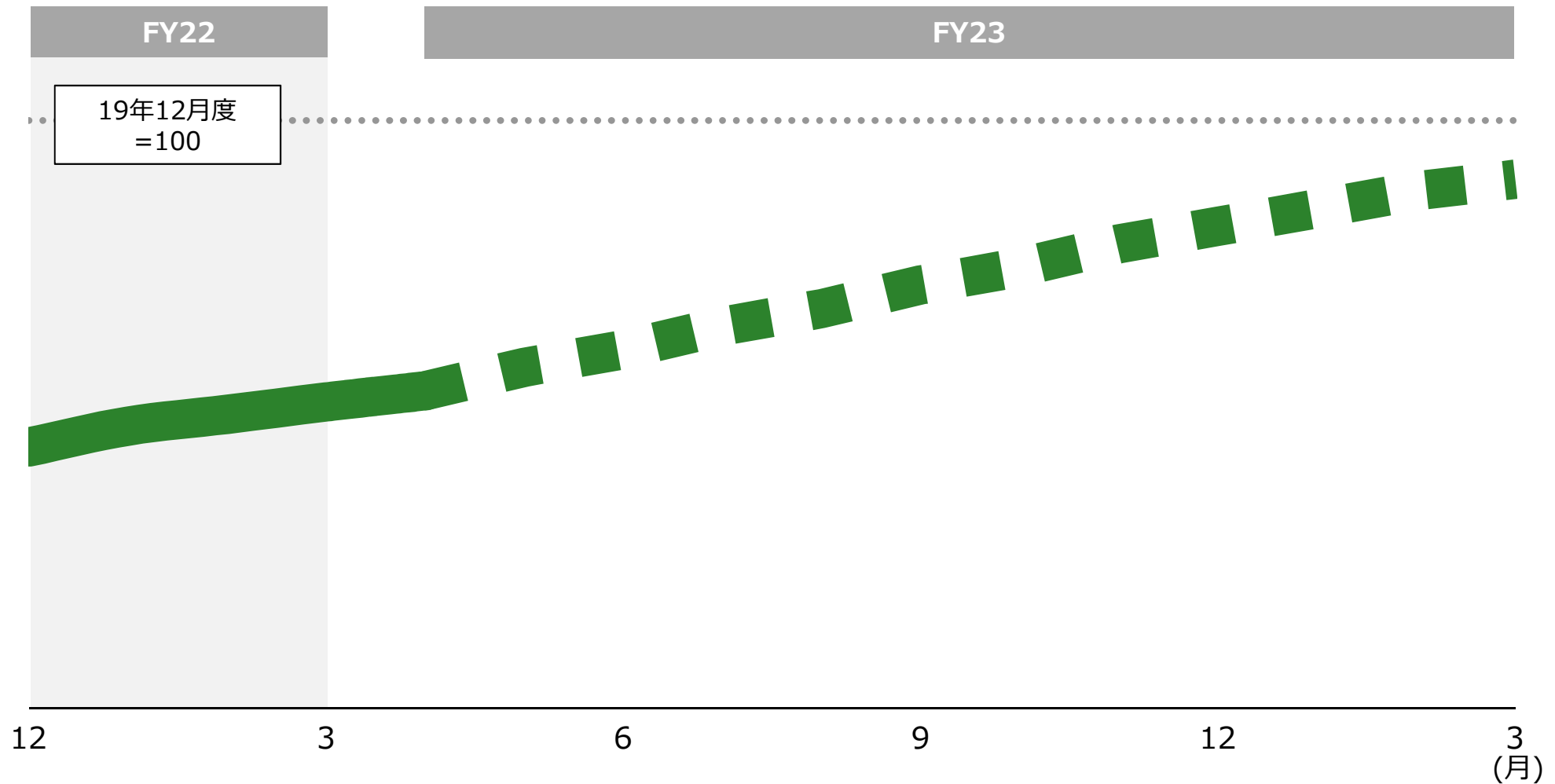
- グランドハンドリング業務は、各便に対して6～8名程度のチームを編成。各チームはインチャージ（入社7～10年目）や同補佐（入社3～7年目）がマネジメントして業務を遂行。
- 至近の急激な復便により、若年層に加え、業務負荷が集中するインチャージや同補佐層の離職率が増加。離職低減に向けた取組（賃金・休日数改善等）を進めつつ、更なる負担増加を回避すべく業務量を考慮。

【グランドハンドリング会社の離職率推移（実例）】



- 首都圏から復便が進むと想定される中、23年度末には19年12月の水準に近い体制を整えられるよう、人材の確保・育成や生産性向上等に取り組む。なお、これらの推進に際しては、主として、都市部の空港では人材育成が、地方の空港では人材確保が、それぞれ課題となる。
- 各空港の実情に即した外国航空会社の受入れ体制の構築を進めるためには、新人やこれまで教育機会が限られていたインチャージ・同補佐層を、業務負荷に十分配慮した上で育成する必要がある。

〔外国航空会社の受託便数見通しイメージ（19年12月を100として表示）〕

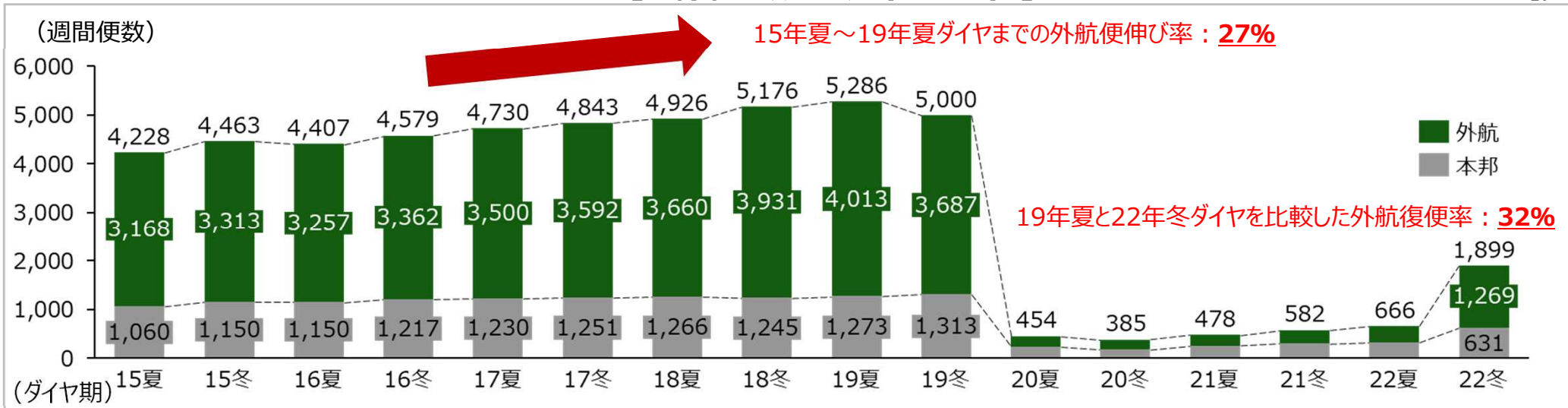


5. 地方空港の現状（外国航空会社の就航比率）

- 19年夏ダイヤ時点で、羽田/成田/中部/関西以外に就航する国際線の96%が外国航空会社であり、その事業計画に対応する必要がある。一方で、一部地方グラハン会社では、採用が計画通りに進んでいない。
- 地方グラハン会社や外国航空会社との契約条件改善を継続すると共に、地域経済を支える観点からも、自治体等と地方グラハン会社の間で、需要変動リスクを分担する仕組みの導入等を検討する必要がある。

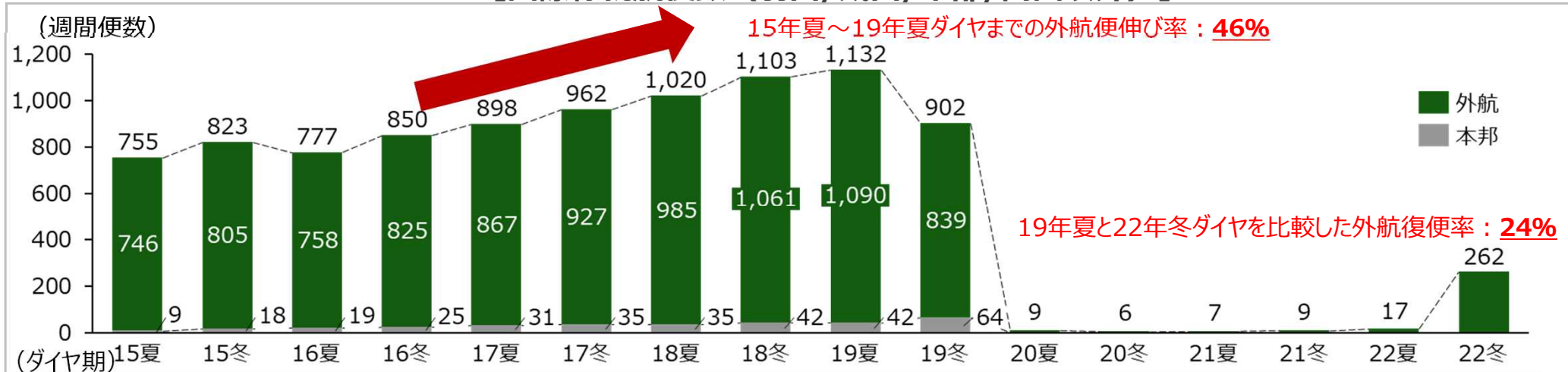
【国際線就航便数（全空港）】

（出典：国土交通省「国際線就航状況」）



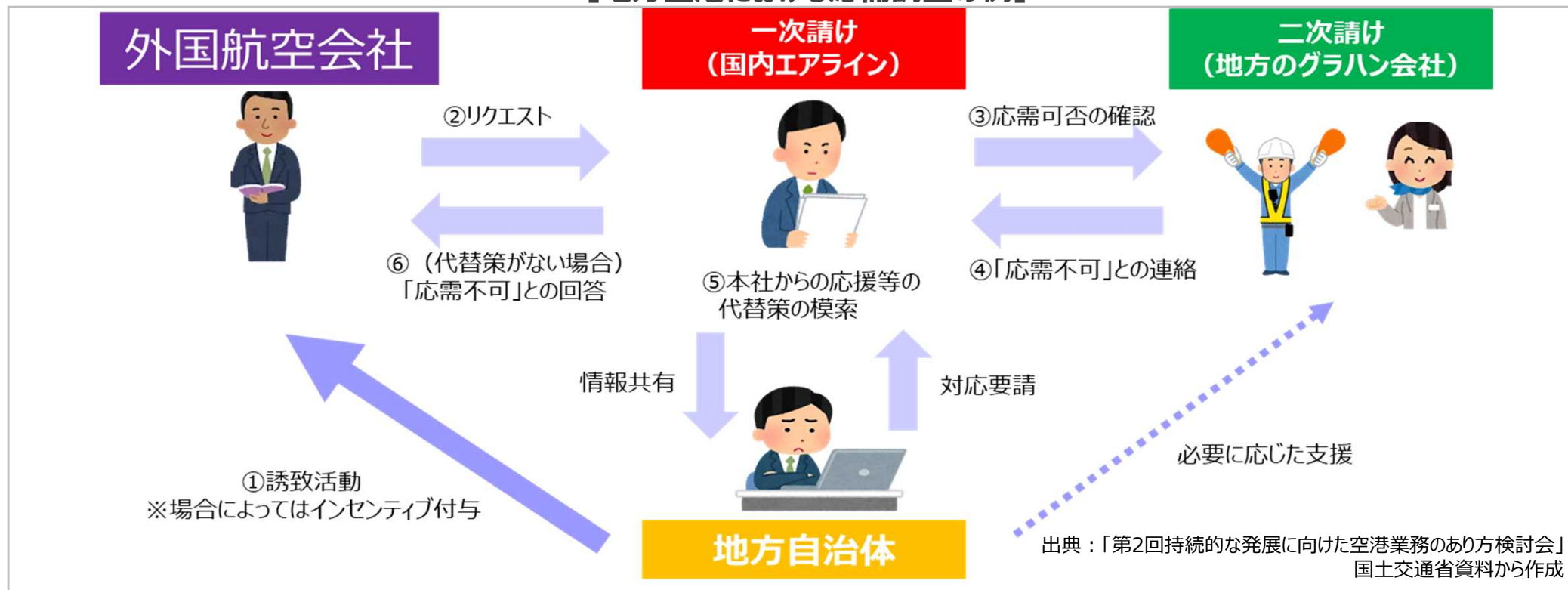
【国際線就航便数（羽田/成田/中部/関西以外）】

（出典：同上）



- JALグループ/ANAグループ会社が無い多くの地方空港では、JAL/ANAはエージェント的な役割を果たしており、実際の空港グランドハンドリング対応は、国内エアラインから委託を受けた地元会社が実施。
- 一部自治体では、自空港のハンドリングを担う地元グラハン会社に対する支援を早期に行っており、これらの空港では、外国航空会社による全国の平均復便率（コロナ前比約60%）を上回る復便を実現。

〔地方空港における応需調整の例〕



〔自治体等による支援の実例〕

＜国際線再開に向けた自治体の課題認識＞

- ① 国際線の運休が続いており、スキル保有者が枯渇
- ② 全国的な人材不足が想定され、採用競争が激化
- ③ グラハン人材の育成には、半年以上の時間が必要

自治体等の関係者が一体となって自空港の地元グラハン会社を支援

＜自空港のグラハン事業者支援策（例）＞

- ① 人財を早期に獲得するための支出
- ② 採用活動を強化するための支出
- ③ 訓練教育を受講するための支出

現状

- 外国航空会社の復便規模に対応できるよう23年度末に向けた体制構築を進める上で、十分な空港人材の確保・育成が現時点の課題である
- 外国航空会社の復便は首都圏・近畿圏から戻っている傾向がある
- グラハン体制構築の鍵を握る入社3年目以上の中堅社員の離職が増えている

1. JALグループ/ANAグループで主体的に取り組むこと

- JALグループ/ANAグループ会社がグラハンを担う各空港での採用活動継続と受託体制構築
- 持続的なグラハン体制構築に向けた、外国航空会社との契約条件改善、ならびに 地方グラハン会社との契約における反映（受託料・委託料の引上げ等）
- 地方グラハン会社の運営効率性を高めるための両社協調領域における施策検討の継続
- 業界認知度調査の両社共同実施

2. 自治体や地域によるご協力と推進をお願いしたいこと

- JAL/ANAがエージェント的な役割を担う地方空港における、自治体や地域が一体となった、地方グラハン会社の人材確保や需要変動リスクの分担

3. 持続的なグラハン体制構築に向けてご理解を頂きたいこと

- 全国的な人材確保までの間、比較的人材確保ができる空港（首都圏・近畿圏）から外航を受入れ、国内線ネットワークと組み合わせるなど、現有人員で可能な受け入れの工夫を行うこと
- 新入社員の多さや、従来の運休に伴う既存社員の教育機会減少に伴い、グラハン社員の育成教育に時間を要すること
- 急激な復便対応によって、現状でも、インチャージや同補佐層など、グラハン会社の一部社員に過度な負荷がかかっており、更なる負荷の増加は避ける必要があること