

空港業務の持続的発展に向けたビジョン

「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」
中間とりまとめ

令和5年6月9日

目次

| | | |
|------|---------------------------------|----|
| 1. | はじめに | 1 |
| 2. | 空港業務の持続的発展に向けたビジョンにおける空港業務の位置付け | 2 |
| 3. | 航空業界及び空港業務の現状 | 3 |
| 3-1. | 航空業界の現状 | 3 |
| 3-2. | 空港業務の現状 | 3 |
| 4. | 空港業務の持続的な発展に向けて | 5 |
| 4-1. | 持続的な発展を考える上で重要な視点 | 5 |
| (1) | 働き方（以下、視点1） | 5 |
| (2) | 需要変動への対応（以下、視点2） | 5 |
| (3) | 多様な人材受入（以下、視点3） | 5 |
| (4) | イノベーション（以下、視点4） | 5 |
| (5) | 視点1～4を踏まえた上での、空港毎の対応（以下、視点5） | 6 |
| (6) | 官民の関係者の連携（以下、視点6） | 6 |
| 4-2. | それぞれの視点に関する課題・取組の方向性 | 6 |
| (1) | 視点1関係 | 6 |
| (2) | 視点2関係 | 7 |
| (3) | 視点3関係 | 7 |
| (4) | 視点4関係 | 7 |
| (5) | 視点5・6関係 | 8 |
| 5. | 今後の具体的な取組事項について | 9 |
| 5-1. | 各主体の役割 | 9 |
| 5-2. | 短期的な対策（～令和5年秋頃） | 10 |
| | 【具体的な取組事項】 | 10 |
| (1) | 個社 | 10 |
| (2) | 業界 | 10 |
| (3) | 空港会社等 | 11 |
| (4) | 地方自治体 | 11 |
| (5) | 国 | 11 |
| 5-3. | 中期的な対策（令和5年度末まで） | 11 |
| | 【具体的な取組事項】（※短期の取組に加えて） | 11 |
| (1) | 個社 | 11 |
| (2) | 業界 | 12 |
| (3) | 空港会社等 | 12 |
| (4) | 地方自治体 | 12 |
| (5) | 国 | 12 |
| 5-4. | 長期的な対策（令和6年度以降） | 12 |
| | 【具体的な取組事項】（※短期・中期の取組に加えて） | 12 |

| | |
|----------------------|-----------|
| (1) 個社..... | 12 |
| (2) 業界..... | 13 |
| (3) 空港会社等..... | 13 |
| (4) 地方自治体..... | 13 |
| (5) 国 | 13 |
| 6. おわりに | 14 |

1. はじめに

グランドハンドリング（以下、「グラハン」という。）、保安検査をはじめとする空港業務については、厳しい労働環境等によって、コロナ禍前から人手不足等の問題に直面していたが、新型コロナウイルス感染症（以下、「コロナ」という。）の影響の長期化によって、過去にない規模で航空需要が激減する状況が続いた結果、空港業務の必要量が大幅に低下し、採用抑制や離職者の増加等を余儀なくされた。

このように、想定を超える長い期間において非常に苦しい環境に置かれていたため、かつては高いブランド力を有していた航空業界は「脆弱な業界」というイメージが定着し、業界としての採用競争力も低下するといった新たな課題にも直面している。

昨年秋より、国際線の復便等が徐々に進み、我が国経済の起爆剤となりうるインバウンドの本格的な回復に対する期待が高まりつつあるが、航空機の運航に不可欠な空港業務に従事する人手不足が一つの要因となり、空港内における混雑等の課題が顕在化してしまっている。

さらに、ICAO においてグローバル目標として設定されたカーボンニュートラルの実現等の新たな社会課題に対応するため、空港業務の生産性向上に資するDX化・GX化などの取組を一層加速化させる必要にも迫られている。

このような、業界を取り巻く環境の大きな変化に対しては、空港業務会社、地方自治体、空港会社等の地域の関係者が一丸となって立ち向かっていくことが不可欠である。

このため、学識経験者や関係業界による「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」（以下、「本検討会」という。）を設立し、空港業務が持続的に発展していくために何をしていくべきかについて、4回にわたる実態ヒアリング等を実施し、忌憚なき議論を行ってきた。

この中で、空港業務を取り巻く構造的課題等が明らかになってきたことから、今般、これらを踏まえ、今後の取組の方向性について、中間とりまとめを行うものである。

2. 空港業務の持続的発展に向けたビジョンにおける空港業務の位置付け

空港業務には、様々な業務内容や意味合いを含む側面があるが、本検討会では、当該業務の内容や重要性について以下のような認識を共有した上で、その持続的発展に向けたビジョンを示すべく検討を行った。

- グラハン（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。

3. 航空業界及び空港業務の現状

3-1. 航空業界の現状

これまで堅調に推移していた航空需要は、2020年2月以降、コロナの影響により、国内・国際の旅客数は大幅に減少したが、足元では国内線がコロナ禍前9割程度、国際線がコロナ禍前6割程度まで回復してきている（2023年5月現在）。

その一方、コロナ禍を経て、空港業務の人手不足がより一層深刻化している。それにもかかわらず、我が国の生産年齢人口は年々減少しており、人手の確保はこれまで以上に難しくなってくるおそれがある。

さらに、航空分野の脱炭素化が待たなしの課題となっている。2030年度までに各空港の温室効果ガス排出量を2013年度比46%以上削減する等の野心的な目標の達成に向けては、空港施設・空港車両等のCO2排出量は年間30万トン削減すること等を目指す必要がある。

3-2. 空港業務の現状

地元企業によって支えられているケースも多い空港業務は、コロナ禍前から厳しい労働環境等により、毎年一定程度の離職者が存在していたが、「航空業界」という高いブランド力によって一定規模の就職希望者も存在していたため、体制を維持することができていた。

このような状況において、コロナの影響により航空需要が激減した。各社の採用抑制や、「脆弱な業界」というイメージが定着したことによって採用力が低下し、離職者が増加したため、コロナ禍前に比べて人員が約2割減少した。

足元の採用数は、航空需要回復の兆しが見えてきたことや、地域を挙げた対策、国の人材確保等に関する支援事業の活用等もあり、徐々に回復傾向にあるが、厳しい労働環境という根本的な課題は解決されておらず、現在も離職が続いているという課題がある。

加えて、直近の急激な航空需要の回復により、現場業務と人材育成の両方で中核的な役割を果たしている中堅職員に過度な負担が集中するという新たな課題も顕在化している。

これらによって、空港業務会社からは、「コロナ禍前の水準まで受入体制を回復させるには、一定の期間を要する」等の見解が示されている。

さらに、空港の規模やその立地（都市部／地方部）による違い等によって、需要回復のペースに差が生じていること等により、各空港が直面する課題に少しずつ違いが生じてきている。

<都市部における状況>

航空需要の回復が相対的に早いため、忙しい状況が常態化して中堅職員の負担が増大し、この層の離職が増えるという課題に直面している。

さらに、現場の多忙さゆえ、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状況が生じている。これが新規採用職員の不安や不満の原因となり、離職につながるケースが多発している。

<地方部における状況>

全国的に地方部においては、生産年齢人口の減少幅が大きいことに加え、職場としての空港へのアクセスが不便という立地的特性を有することから、人手の確保が難しいという課題に直面している。また、都市部と比べて、空港業務会社の数が限定的であることから、地域内の企業間で、処遇改善に関する競争が生まれにくいという市場環境もある。

さらに、曜日や時間帯によって運航便数の差が大きいことやエアライン各社がそれぞれ詳細な資格等を設定していることなどにより、人材や資機材の配置等が非効率となっている。特に、エアラインから業務委託されている二次請けの地元グラハン会社等からは「エアライン各社が詳細に定めた独自資格の取得が業務従事の要件にされていることが人材育成や人事異動の制約になっている」との意見がある。

加えて、保安検査会社等については、採用への応募者が少なく、都市部等から要員を派遣して、人手不足を補っている場合もある。

なお、地方自治体と空港業務会社との連携・協力体制が進んでいる地域とそうでない地域では、受入体制の整備に差が生じ、その結果として、各空港の復便の実現ペースに影響が出てきている。

4. 空港業務の持続的な発展に向けて

上述のとおり、グラハンや保安検査をはじめとする空港業務は、空港の機能維持の観点からも不可欠な役割を担っていることから、今後もこの業界を持続的なものとしていく必要がある。

そのためには、地域の関係者が一丸となった人手不足対策を進めていくとともに、処遇改善等による離職者の抑制にも対応するなど、両輪での取組を実施していかなければならない。

併せて、業界全体のイノベーションを推進し、コロナ禍前の水準以上に航空需要が回復してきても、持続可能なかたちで対応できる体制を構築していくことが極めて重要である。

そこで、以下では空港業務の持続的な発展を考える上で重要な視点を挙げ、それぞれの視点に関する現状の課題とその課題に対応した今後の取組の方向性について整理する。

4-1. 持続的な発展を考える上で重要な視点

(1) 働き方（以下、視点1）

大原則として、この業界において働きたい人が、誇りを持って長く働き続けられることが極めて重要である。

また、そのために必要な賃上げを含む処遇の改善や人材育成、空港業務の社会的意義や魅力の発信のあり方等を考えることが重要である。

(2) 需要変動への対応（以下、視点2）

特に外国のエアラインの就航にあたっては、当該エアラインの都合で突然就航がキャンセルされる等の大きな需要変動（ボラティリティ）のリスクがあるが、そのリスクがグラハン会社に集中しているという状況は是正すべきである。

また、1日や1か月という単位でも変動し得る需要にどのように対応していくのか、検討する必要がある。

(3) 多様な人材受入（以下、視点3）

空港業務の実施に必要な人材を確保していくためにも、男性や女性、特定技能制度を利用した外国人の就労者など、様々な属性の方々が空港業務に従事できるような環境整備について検討する必要がある。

(4) イノベーション（以下、視点4）

空港業務の持続可能性を高めていくためには、労働環境の改善にも資する生産性向上や脱炭素化等の環境負荷の軽減、業界構造・慣行の効率化等の観点から、業務に活用される技術や取引等の慣行を含む事業運営方法等について見直し、変革を図っていくことが重要である。

(5) 視点1～4を踏まえた上での、空港毎の対応（以下、視点5）

上述の視点1～4を踏まえた上で、空港への交通アクセス、空港業務会社の構成など、空港の特性に応じた取組を検討する必要がある。

また、空港業務は地域の雇用を支える地場産業であり、インバウンドの推進等を通じた地域振興という観点からも地域全体で空港業務を支えていくことが必要となる。

(6) 官民の関係者の連携（以下、視点6）

空港業務を持続可能なものとするためには、空港業務会社等のみならず、国・地方自治体の連携が不可欠である。そのため、系列をはじめとする関係者の垣根を超えた連携や役割分担について、また、現場の状況や課題の継続的なフォローについて、検討が必要となる。

4－2. それぞれの視点に関する課題・取組の方向性

(1) 視点1関係

【課題】

- ・ 職責に見合った賃金になっていないため、ライフステージの転換期等に離職してしまう
- ・ 長時間の労働・拘束が必要とされ、子育て世代の職員が仕事を続けにくい
- ・ 「不安定な業界」というイメージが定着してしまい、業界のブランドイメージが低下している

等

【取組の方向性】

採用力の強化と離職の防止という双方に効果的な処遇改善に対し、不退職の決意で取り組んでいく必要がある。

グラハンについては、受託料の引き上げ等によって必要な原資を確保した上で、他業種と比べて相対的に低くなっている賃金の見直し等を進めることが重要である¹。同時に、受託料の引き上げ相当分が着実に処遇改善につながるよう、透明性の確保にも留意しなければならない。

保安検査については、処遇改善・業務効率化等に必要な保安関係料金の適正な水準のあり方を検討する必要がある。

また、更衣室や休憩スペース等のハード面だけでなく、ワークライフバランス等のソフト面も含めた、ハード・ソフトの両面からの職場環境の改善を推進していく必要がある。

これらに加え、現場でグラハン業務に従事していた職員が子育て期にバックオフィス業務に従事するなど、職員の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、中堅職員の負担軽減やモチベーションの向上、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や魅力に関する情報発信等の取組を進めていく必要がある。

¹ 業種によっては、関係労使の申出に基づき、「特定最低賃金」を設定しているものもある。

(2) 視点2 関係

【課題】

- ・ 外国エアラインの就航予定が一転して無くなってしまった場合など、需要変動に伴うリスクが、グラハン会社へ集中してしまっている
- ・ ランプや旅客等の部門間の人員、資機材に関する融通が限定的であり、急な需要変動に対応できない

等

【取組の方向性】

需給の逼迫状況に見合った受託料の引き上げや、就航キャンセルに関するリスクが集中しているなどグラハン会社が人材確保を進めることにディスインセンティブが働いている受託契約内容の適正化（キャンセル料の設定 等）を進めていく必要がある。

また、エアラインの就航のメリットを享受する、空港業務会社、空港会社等や地方自治体などの主体間で適切なリスク分担を実現する体制を確立していく必要がある。

さらに、ランプや旅客等の各部門の人員、GSE 車両等の資機材の配置や使用状況等を正確に把握した上で、当該部門間での調整等によるマルチタスク化を推進していく。

これらを通じ、需要変動（ボラティリティ）のリスクにも適切に対応できる体制を整備していく必要がある。

(3) 視点3 関係

【課題】

- ・ 業界全体として特定技能制度の活用が進んでおらず、特定技能制度の合格者とグラハン会社のマッチングもうまく行っていない
- ・ グラハンでいえば「旅客は女性、ランプは男性」といった、ステレオタイプ等による職種毎の男女比の偏りが大きい

等

【取組の方向性】

特定技能の他業種に遜色のない待遇の実現や、特定技能制度を利用する外国人が地域に馴染むための環境整備を進めていく必要がある。また、「旅客は女性、ランプは男性」など合理性のない偏見を排していくため、旅客で働く男性、ランプで働く女性が、いきいきと活躍している様子をグラハン業界として社会にアピールしていくとともに、幅広い人材を活用できるよう、ハード・ソフトの両面で働きやすい職場環境を整備する必要がある。

(4) 視点4 関係

【課題】

- ・ 生産性向上に資する先進技術は、多額の初期投資が必要となるが、その投資に要する費用分担等に関する合意形成が進んでいない
- ・ 賃金や労働時間・拘束時間をはじめとした処遇の改善を進めようとする際に、その支障となり得る多重委託構造、雇用慣行や契約慣行が存在している

等

【取組の方向性】

労働環境の改善にも資する生産性向上を実現していくため、DX・GX 技術の開発・実証、更なる活用の推進や、スマートレーン等の先進機器の導入を推進する。

また、特に地方部においては、GSE 車両の共用化・共有化についても推進していく。

さらに、多重委託構造や雇用慣行、契約慣行についても、職員の処遇改善の観点から抜本的な見直しを行い、必要な取組を進めていく必要がある。特に、保安検査については、長い拘束時間が新規職員の採用やその定着等の支障となっていることから、見直しを行っていく必要がある。

（５）視点５・６関係

【課題】

- ・ 地方自治体によるインバウンド支援の多くが外航へのインセンティブ付与に偏重しており、空港業務支援を行っているところは限定的である
- ・ 業務の実施に必要な社内資格がエアライン各社ごとに細かく設定されているため、エアライン各社から業務を受託する地元グラハン会社（二次請け会社）における人材の効率的な育成・活用に支障が生じている
- ・ 設備投資や人材確保について、空港によって空港会社等の関与の程度に差がある
- ・ 共通課題について、業界関係者が連携して取組を進める上で、グラハンについては業界団体が存在しないなど、体制が不十分

等

【取組の方向性】

インバウンドの推進を実現していくためには、その拠点となる「空港」の機能維持が不可欠であることから、当該機能維持のために重要な役割を果たしている「空港業務」への支援を、誘致支援の一部として位置付けるよう、地方自治体による支援のあり方を見直していく必要がある。

また、空港会社等も主体的に関与しつつ、空港 WG 等を活用した空港単位での取組の推進、サプライチェーン等を意識した効率的な設備配置等を実現していく必要がある。

さらに、グラハンについては、業界団体を早期に創設し、同団体等による共通課題（系列ごとに異なる資格に関する業界ルールの整備等）に対する取組を推進していくとともに、専門学校との連携、共同訓練の推進など効率的な人材育成環境の構築を進めていく必要がある。

5. 今後の具体的な取組事項について

4－2. で示した取組の方向性に基づき、各主体の役割を整理した上で、短期・中期・長期といった時間軸を意識しながら、取組を進めていく必要がある。

また、先述のとおり、都市部、地方部の立地の違いによって、各空港が直面する課題にも違いが生じてきていることから、取組にあたっては、この点についても留意していく必要がある。

これらについて、具体的には、以下のとおり整理する。

5－1. 各主体の役割

【個社／業界】

- ・空港業務への対策を進めていくことは、業界全体、地域全体に大きく関わる問題であるという認識を共有する
- ・その上で、個社や系列の枠組を超えて、関係者が一丸となり、「航空業界」というブランドに過度に依存しない対応等を進めていく

【空港会社等】

- ・空港業務は、空港の機能を維持していく上で不可欠な業務であり、また空港会社等の業績に直結する問題でもあることから、その体制整備に、より主体的に取り組む必要があるという認識を共有する
- ・その上で、空港内の労働環境改善など、現場のニーズを踏まえた施設整備等を進めていく

【地方自治体】

- ・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、地方自治体において部局横断的な連携の下で対応していく必要があるという認識を共有する
- ・インバウンドの推進等を通じた地域振興の実現には、空港業務支援も誘致支援の一環と捉えた上で、対応していくことが必要であるという認識を共有する
- ・その上で、地方経済を支える空港業務会社が真に望んでいる支援策の検討等を進めていく

【国】

- ・空港業務は、インバウンドの推進等を通じた地域振興を実現する観点からも重要であるという認識を共有する
- ・その上で、多様な関係者による取組状況の継続的なフォローアップや、各種支援策の見直し等を進めていく

5-2. 短期的な対策（～令和5年秋頃）

国際航空需要は、まず、首都圏の大規模空港から戻り、その後、近畿圏・中部圏の大規模空港、地方部の大規模空港といった流れで段階的に回復していくことが見込まれる。

そのため、一定水準のスキルを身に着けている職員数が限られている中、首都圏から先行して回復していく国際航空需要に対応しつつ、人材育成を進めていかなければいけないという前提の下、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、人材育成等が十分に進む前に無理をして外航の受入を進めてしまうと、現場業務や人材育成の要となる中堅職員に過度な負担が集中し、当該職員の離職につながってしまうおそれがあり、仮にこのような事態を招いてしまうと、現場業務や人材育成に甚大な影響が生じ、結果として応需体制の回復が大幅に遅れてしまうおそれがあることについて、重々留意する必要がある。

【具体的な取組事項】

（1） 個社

- 賃上げを含む処遇改善のために不可欠な受託料の引き上げ【都市・地方】
- 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）【都市・地方】
- 職場環境改善に向けた取組の推進【都市・地方】
- 職員負担の集中を回避するための正確な現状把握【都市】
- 適切な業務量調整による高負荷の抑制【都市】
- 採用活動の推進（グラハン経験者採用の強化（Uターン・Iターンの活用） 等）【都市・地方】
- 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）【都市】
- 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【都市】

等

（2） 業界

- グラハンの業界団体の設立と実効性のある運営【都市・地方】
- 空港業務の社会的意義等に関する情報発信の強化【都市・地方】
- カスタマーハラスメント対策の推進（啓蒙活動の推進 等）【都市・地方】
- 賃上げを含む処遇改善のために不可欠な受託料の引き上げ【都市・地方】（再掲）
- 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）【都市・地方】（再掲）

等

(3) 空港会社等

- 空港内の労働環境の改善【都市・地方】
- 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）【都市・地方】
- 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【地方】
- 空港 WG の活用推進【都市・地方】

等

(4) 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）【地方】
- 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【地方】
- 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】
- 空港 WG の活用推進【都市・地方】（再掲）

等

(5) 国

- 各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）【都市・地方】
- 地域の意欲的な取組への積極的な協力（空港説明会への参画等）【都市・地方】
- 生産性向上・業務効率化の実現に向けた取組支援（先進機器の整備補助 等）【都市・地方】
- 各主体による取組の重要性の発信
- 空港WGの活用推進【都市・地方】（再掲）

等

5-3. 中期的な対策（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。

【具体的な取組事項】（※短期の取組に加えて）

(1) 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【都市・地方】
- ハード・ソフトの両面からの職場環境改善の推進【都市・地方】

- 特定技能制度の積極的な活用【都市・地方】

等

(2) 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【特に地方】
- 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【都市・地方】
- 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）【都市・地方】

等

(3) 空港会社等

- GSE 車両の共用化・共有化の推進【特に地方】
- 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）【都市・地方】（再掲）

等

(4) 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さ等を考慮した住居支援、通勤支援 等）【地方】
- 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【地方】

等

(5) 国

- 空港 DX の導入促進に向けた実証実験【都市・地方】
- 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）【都市・地方】

等

5-4. 長期的な対策（令和6年度以降）

コロナ禍をさらに上回る需要にも、無理なく対応できる持続可能な体制を整備できるよう、見直しを推進していく（需要変動リスクの適切な分担等）。

【具体的な取組事項】（※短期・中期の取組に加えて）

(1) 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【都市・地方】
- 業務内容や技術に応じた賃金の設定【都市・地方】
- 就航メリットを享受する主体間のリスク分担の実現【都市・地方】

- 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（保安検査における長い拘束時間の見直し 等）【都市・地方】

等

（２）業界

- 労使間（産業レベル／企業レベル）の対話の推進【都市・地方】
- 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（保安検査における長い拘束時間の見直し 等）【都市・地方】（再掲）
- 就航メリットを享受する主体間のリスク分担の実現【都市・地方】（再掲）
- 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【都市・地方】
- 系列を超えた生産性の向上【都市・地方】
- 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【都市・地方】
- 空港業務に関する基礎的データの収集・整理（職員数、年齢構成、年代別年収、離職率 等）【都市・地方】

等

（３）空港会社等

- 就航メリットを享受する主体間のリスク分担の実現【都市・地方】（再掲）
- スマートレーン等の先進機器の導入【都市・地方】
- 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【都市・地方】

等

（４）地方自治体

- 就航メリットを享受する主体間のリスク分担の実現【都市・地方】（再掲）
- 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】
- 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【地方】

等

（５）国

- 先進技術等の開発・実証、更なる活用の推進【都市・地方】
- 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【都市・地方】（再掲）
- 処遇改善・業務効率化等に必要な保安関係料金の適正水準のあり方の検討【都市・地方】
- 必要に応じた制度的見直し【都市・地方】
- 空港に関する基礎的データの収集・整理（職員数、年齢構成、年代別年収、離職率 等）【都市・地方】（再掲）

等

6. おわりに

以上のように、本検討会では、空港業務の持続的発展に向けて重要となる視点や取組の方向性について議論を行ってきた。

今後は、これらを踏まえ、官民の各々が総力を挙げた具体的な取組を進めていくことにより、空港業務を取り巻く構造的課題の解決等を図っていくことが重要である。容易とはいえないものの、賃上げを含む処遇改善等への対応は、待ったなしの課題である。「航空業界」というブランドや、現場で働く人の使命感などに甘え、「やりがい」の搾取を続けているような現状は、一刻も早く改善していかなければならない。

今後は、この検討会の枠組を活用し、各主体の具体的な取組の進捗やその改善状況について、フォローアップを実施していく。また、その過程で新たに明らかになった課題等があれば、その対応について議論し、必要に応じて見直しを行っていくこととする。

また、空港業務を取り巻く課題として指摘されている保安検査の実施主体及び費用負担のあり方の詳細については、別途設置されている「保安検査に関する有識者会議」等における議論に委ねることとする。関係主体には、この会議における議論を踏まえ、しっかりと取り組んでいくことを期待する。

空港業務の持続的発展を通じて、社会経済活動を支える航空ネットワークや、インバウンドの推進等を通じた地域振興だけでなく、空港業務に従事する一人一人が誇りをもって、笑顔で働き続けることができる未来についても実現されることを期待したい。

持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会

委員名簿

◎：座長（敬称略、五十音順）

【有識者等】

- ◎ 加藤 一誠 慶應義塾大学商学部教授
- 西藤 真一 桃山学院大学経営学部教授
- 首藤 若菜 立教大学経済学部経済政策学科教授
- 手塚広一郎 日本大学経済学部学部長
- 平井 彩 三浦法律事務所パートナー

【業界関係者】

- グランドハンドリング連絡会 事務局幹事
- 公益社団法人 日本航空技術協会 常務理事事務局長
- 一般社団法人 全国警備業協会 航空保安検討部会委員

【国土交通省】

- 航空局 航空ネットワーク部長
- 航空局 安全部長

持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会

国土交通省関係組織一覧

【航空局】

<航空ネットワーク部>

- ・ 航空ネットワーク企画課【事務局】
- ・ 国際航空課
- ・ 航空事業課
- ・ 空港計画課
- ・ 空港技術課
- ・ 首都圏空港課
- ・ 近畿圏・中部圏空港課
- ・ 参事官（航空戦略）

<安全部>

- ・ 安全政策課
- ・ 参事官（安全企画）

<その他>

- ・ 総務課企画室

【観光庁】

- ・ 国際観光課
- ・ 参事官（外客受入）

【その他】

- ・ グランドハンドリング連絡会
- ・ 公益社団法人 日本航空技術協会
- ・ 一般社団法人 全国警備業協会

持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会

開催実績

- 第1回（令和5年2月24日）
　　＜空港業務（グラハン・保安検査）の現状説明＞
- 第2回（令和5年3月10日）　＜実態ヒアリング①＞
　　【対象】全日本空輸（株）、日本航空（株）、鴻池運輸（株）、
　　スイスポートジャパン（株）
- 第3回（令和5年3月29日）　＜実態ヒアリング②＞
　　【対象】航空連合、（株）セノン、（株）にしけい
- 第4回（令和5年4月4日）　　＜実態ヒアリング③＞
　　【対象】福岡国際空港（株）、広島国際空港（株）、
　　学校法人日本航空学園、丸紅（株）
- 第5回（令和5年4月11日）　＜実態ヒアリング④＞
　　【対象】新潟航空サービス（株）、とさでん交通（株）、
　　（公社）日本航空技術協会、（一社）全国空港給油事業協会、
　　全日本空輸（株）・日本航空（株）
- 第6回（令和5年5月11日）
　　＜中間とりまとめ骨子に盛り込むべき事項について＞
- 第7回（令和5年6月1日）
　　＜中間とりまとめ（案）について＞