

第1回 グランドハンドリングにおける 安全監督体制の強化に向けたWG

～職場の現状と課題・空港の安全に関する今後に向けた提言～

2024年10月29日
航 空 連 合



航空連合ビジョン

いつの時代も社会から必要とされ、働く仲間がやりがいを感じ、誇りをもって働ける産業

1. 航空連合とは

航空連合は、航空関連産業で働く仲間・労働組合が大同団結し、産業の魅力向上や基盤強化に向けて1999年10月に結成された、航空労働界を代表する最大の産業別労働組合です。

全国労働組合総連合（全労連）

 **日本労働組合総連合会**（連合）

国際運輸労連（ITF）

 **全日本交通運輸産業労働組合協議会（交運労協）**
Japanese Council of Transport Worker's Unions

【航空労組連絡会（航空連）】
34組合、6,691名（※）

各エアライン運航乗務員組合
一部の客室乗務員組合
外国航空会社関連労組など

※2024年7月現在



＜＜航空連合＞＞
58組合、46,083名

2024年10月現在

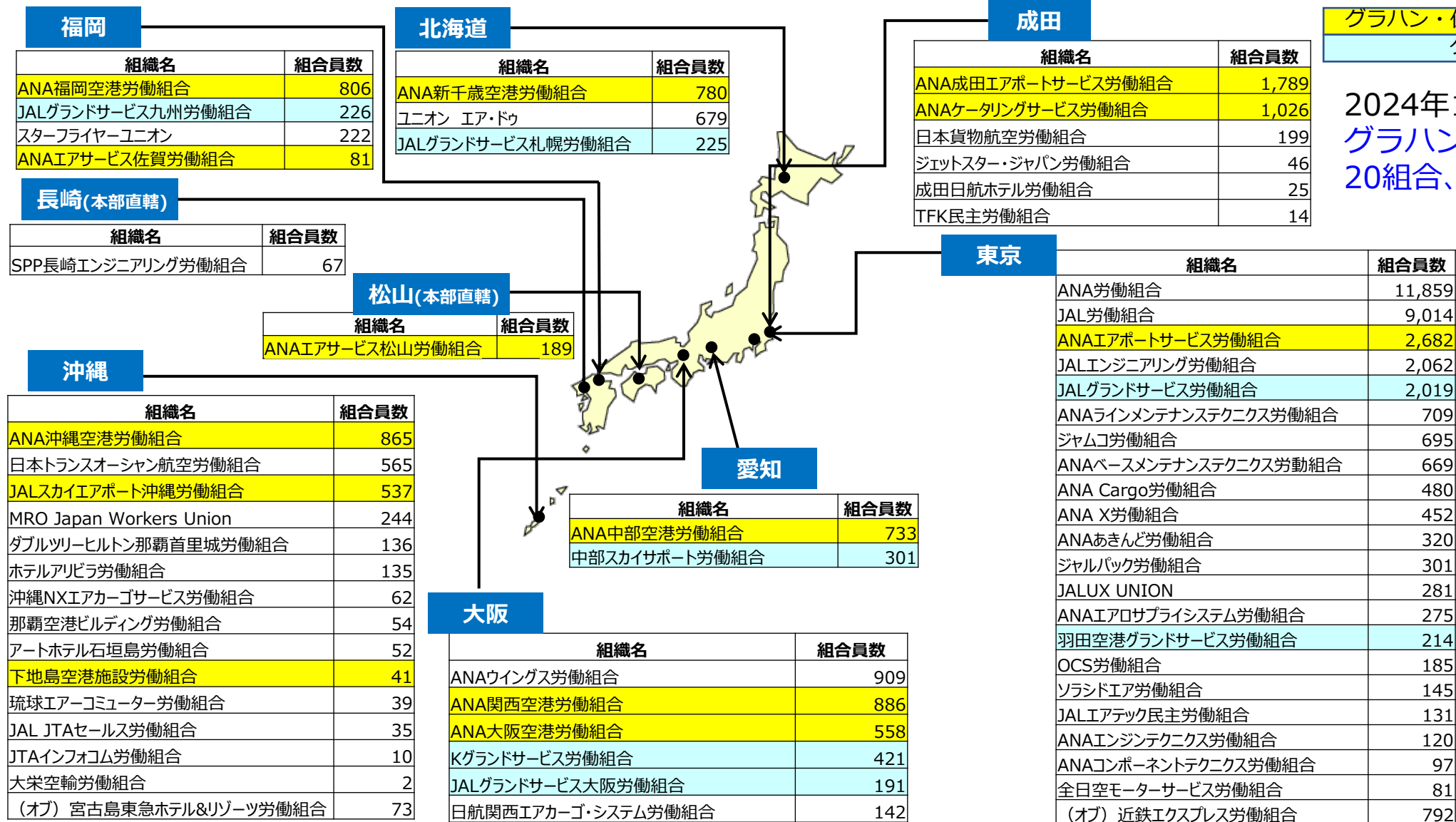
A N Aグループ各労組
J A Lグループ各労組
L C C・空港ハンドリング労組
ホテル労組
空港ビル関連労組など



航空連合ビジョン

いつの時代も社会から必要とされ、働く仲間がやりがいを感じ、誇りをもって働ける産業

1. 航空連合とは



グラハン・保安を含む空港サービス業
グラハン業のみ

2024年10月現在
グラハン
20組合、14,570名

主要空港を中心に組織化していますが、その他の地方空港のハンドリングは航空会社が地場企業に業務委託しているケースが多く、そのうち他の産業別労働組合に加盟している労働組合とは課題共有などで連携しています。

2. グラハン業務の実態

人材不足・生産体制の現状

- ✓ コロナ禍を経て高い専門性を有した中堅層・ベテラン層や指導層が一定程度、離職したことや、コロナ禍後に新規採用者を増やしているものの、計画通りに人材を確保することに苦慮していることなどから、急激に回復する航空需要に対して、職場では人数、資格の両面から人材不足に陥っている。
- ✓ これまでもエアラインから直接、空港ハンドリングを受託している一社だけでは十分な生産体制を構築することが難しく、業務領域に応じて業務を委託する受委託構造のもとでハンドリングをおこなうことが一般的であるが、そうした業務を受託する会社においても、日本全体の労働力不足に加えて、コロナによる産業イメージの毀損も相まって、人材を確保することに非常に苦慮している。
- ✓ 航空産業・空港の安全を支えているのは、職場の最前線で働く一人ひとりであり、産業全体で安定的に人材を確保し、育成していかなければ、安全を守ることは難しいと言わざるを得ない。

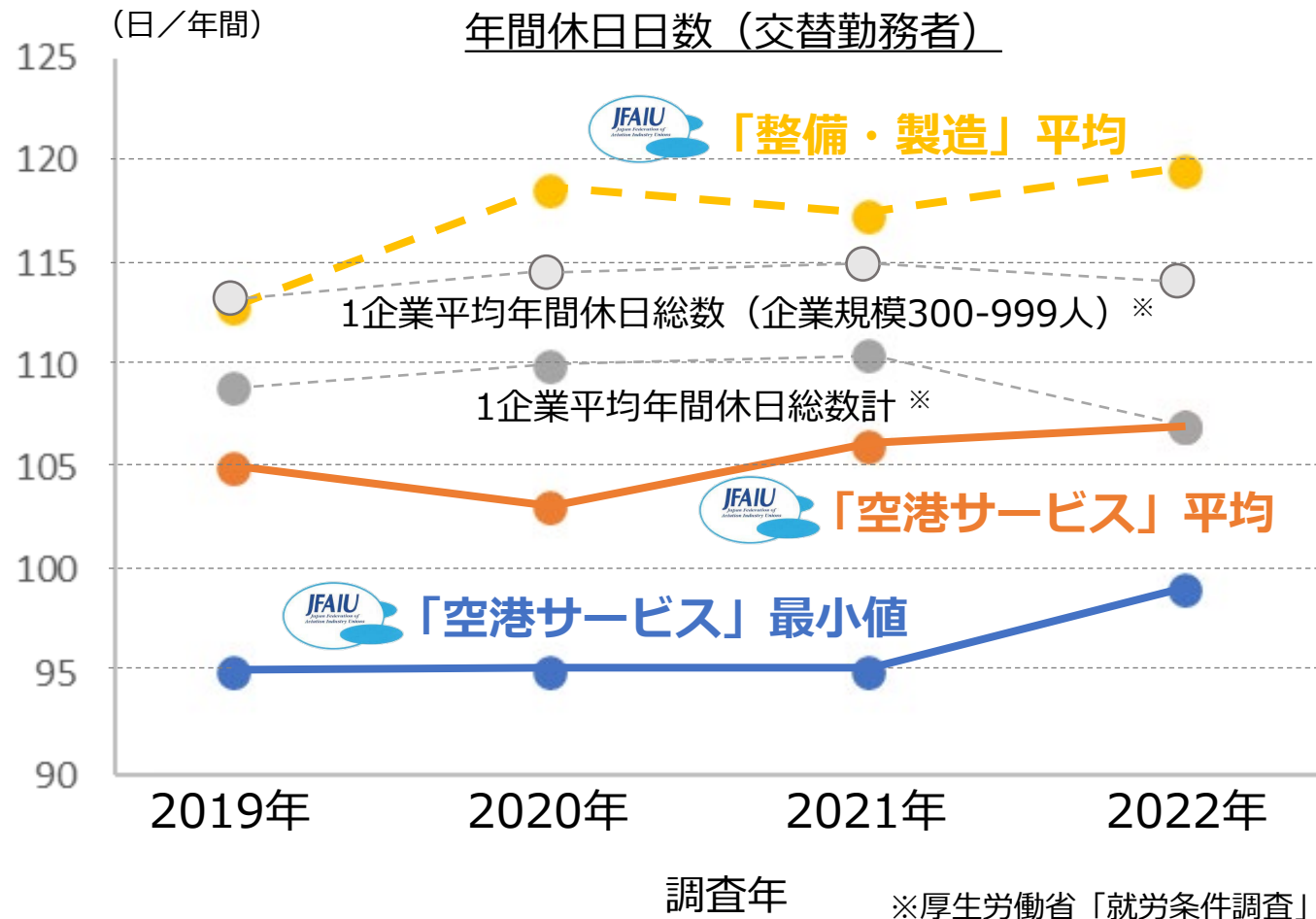
業界の受委託構造

- ✓ 委託元であるエアラインからは、空港ハンドリングに関する委託費用は、収益を確保するうえでは、コストとしての側面が強く、同様にエアラインから先の多重の受委託構造においても、企業間取引においては、委託する観点からはできるだけ委託費用を抑制しようとする、あるいは受託する観点からは高いコスト競争力を背景に仕事を受注しようとする傾向にあるが、受委託内容のほとんどが役務の提供であることから、契約内容が働く人の労働条件、具体的には賃金や労働時間などの働き方に直接大きく影響する特徴がある。

2. グラハン業務の実態

働き方の現状

グランドハンドリング職を含む「空港サービス」の労働時間や時間外労働、公休数などの労働条件は著しく厳しいものではないが、繁忙感が高まる中、有給休暇の確実な取得や、通勤時間も考慮した勤務間のインターバル確保など、改善を求める声は多い。



「空港サービス」の労働条件における特徴

- 旅客ハンドリング・グランドハンドリング共通
 - ・ 特に大規模空港の国際線業務では**24時間シフト制**で**生活サイクルが不規則**に。
 - ・ 適正な必要人員数に対して余裕がなく、**希望日の有休が取得しづらい**。
 - ・ 勤務間のインターバル時間が十分でなく**疲労回復が容易ではない**。
 - ・ 職場の多様性が乏しく（男女比が極端など）、若年層の有休取得がしづらい風土が残る。
- グランドハンドリング特有
 - ・ 屋外での業務が多く、厳しい天候に晒されることも少なくない。
 - ・ 新技術導入が限定的で、生産性向上が実感しづらい。

第3回持続的発展に向けた空港業務のあり方検討会
ヒアリング資料（2023.3.29）より引用

3. 安全に関する現状・課題

不安全事象の発生

車両接触事故

ペダル踏み間違い・
停止線間違い

「ながら作業」

転落事故・
手足を挟むなどの骨折

ミスコミュニケーション

手順不履行・作業の失念

想定される要因・背景

中堅・若年層の品質意識

タイムプレッシャーからの
基本手順の逸脱

生産体制の急拡大・雇用形態
の多様化

若手の訓練重視のため、現役
世代のキャリア形成に不安

不具合対応の手順追加による
煩雑さ

資格者・ハイスキラーの
業務繁忙

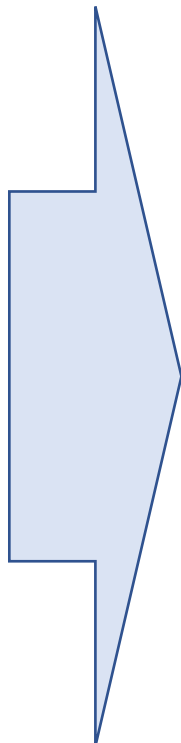
危険軽視・注意力の散漫

人材不足の中、若年層の経験不足を起因とする事例や、中堅層の長時間労働による疲労蓄積と集中力の欠如を起因とする事例が発生していると分析。

4. 安全確保のための取り組み

各社の取り組み例

- ✓ 朝礼などによる注意喚起
- ✓ グループ単位での安全ディスカッション
- ✓ 指差呼称の徹底・軍手などハード面の工夫
- ✓ 過去の同時期に起きた事例の共有（カレンダー）
- ✓ アサーション・確認会話の徹底
- ✓ 事例動画の共有
- ✓ 復唱確認の徹底
- ✓ メンタル相談員の配置
- ✓ 委託元と要員補充や品質管理について協議
- ✓ 管理職による巡視
- ✓ 職場のフォロー体制の強化
- ✓ 確認手順の構築



職場で様々な対策を講じながら必死に安全を守っている状況。

一方で、手順の煩雑化や管理部門の業務負荷の増加など、不安全事故を止めるために、さらに繁忙になるというジレンマも。

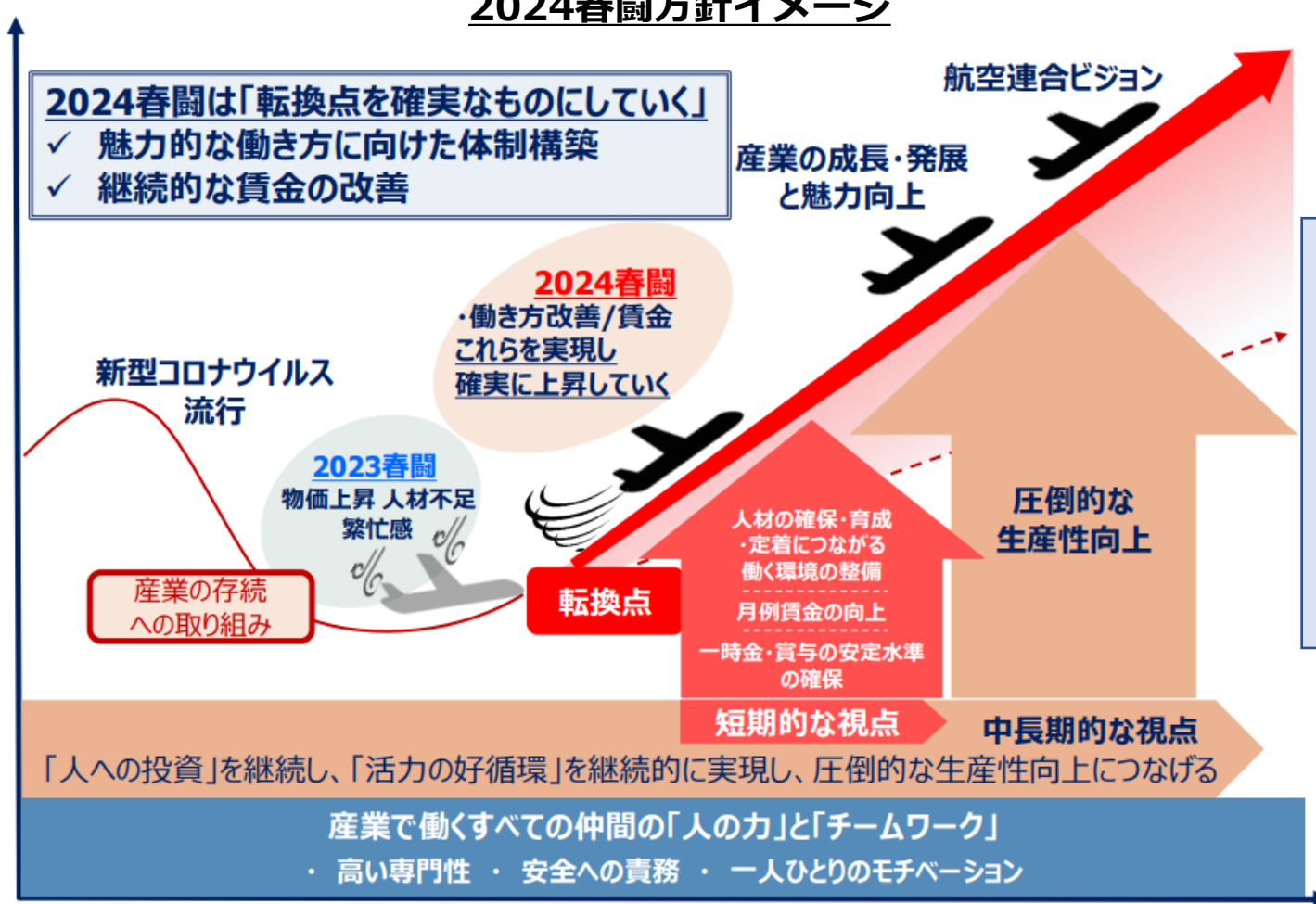
短期的な視点だけに陥ることなく、人材不足、要員体制の課題など、抜本的な対策を講じることで、一人ひとりの繁忙感を解消していくことが持続性の観点からは極めて重要。

4. 安全確保のための取り組み

航空連合の取り組み①

- ✦ 2024春闘では「**産業の転換点**」を**確実なもの**にすることをめざし、賃金改善に加えて「働き方の改善」を重点項目に掲げて取り組んだ。

2024春闘方針イメージ



勤務間インターバル協定の締結

全ての加盟組合が**11時間のインターバル協定の締結**を目指す。

グラハン13労組が関連する要求をおこない、5労組が前進回答を獲得。(グラハン10労組が所定・実働も含めて勤務間インターバル協定を締結済み)

今後も産業全体でよりよい労働環境を目指して労使の取り組みを継続する。加えて、業界共通ルールとしての取り組みも検討。

4. 安全確保のための取り組み

航空連合の取り組み②

グラウンドハンドリングに携わる組合員の安全意識の高揚を図り、安全作業の確立と労災防止の推進を目的に、業務で運転するフォークリフトの技術を競う**フォークリフト競技会**を2003年から開催し、これまで通算20回開催。その他にも**航空安全委員会（年4回）**や**航空安全シンポジウム（毎年7月開催）**など、安全意識の醸成に取り組んでいる。



4. 安全確保のための取り組み

航空連合の取り組み③

「航空連合 適正取引ガイドライン（仮）」の策定（2025年1月成案予定）

～産業全体で安全を守るために、すべての働く人が安心して働くことができる職場環境を確立するための適正な業務受委託・取引の徹底に向けて～

- 航空関連産業では複数の企業間取引によるサプライチェーンが存在するにもかかわらず、中小企業庁の下請適正取引推進のためのガイドラインの業種には指定されておらず、業務を発注するなど「強い」立場にある企業が、法令違反となる取引行為をおこなっていないか、あるいは下請法の違反行為に該当していても、受託する企業が労働関連法令を順守し、働く者の視点で問題が生じていないか、といったことについて産業全体で点検することができていない。
- 島国であり、人口減少が進む日本において、観光立国を国の成長戦略の柱に据え、今後、国内外の人流・物流を支える航空関連産業への期待がいっそう高まることが予想されるなか、産業の基盤である安全を堅持し、持続可能な成長を実現することで社会に貢献していくためには、**産業のサプライチェーン全体における適正な企業間取引を推進し、安全を支えるすべての働く人が安定的、計画的に確保・育成できる産業構造を確立することが極めて重要**である。
- 航空連合は、働く者の視点から、同じ空港で働く仲間の職場や、業務上、受委託の関係で接点がある職場を自ら点検し、適正な企業間取引を推進するための基準となる考え方をガイドラインとして策定し、行政や事業者働きかけをおこなうことで、ガイドライン順守の必要性の理解促進を図り、行政としてのかわりの強化や、法的な枠組みによる適正取引推進のための環境整備を求めていく。

5. 航空連合からの要望・意見

空港の安全を堅持するためには、安全管理体制の強化を基軸に以下の具体的な枠組みの構築、環境整備を図ることが必要。

- **「空港安全情報分析委員会」の体制を強化し、さらなる活用を検討すべき。**
 - 年1回開催されている同委員会の開催頻度の見直し
 - 出席者に現場の実務を担っている働く者の代表（労働組合）とグラハン事業者団体を加えることを検討
- **グラハン従事者における勤務間インターバル協定の締結など、労働時間等の労働条件の向上を図るための業界ルールについて検討すべき。**
 - トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の運転者に適用されている「**自動車運転者の労働時間等の改善のための基準**」（厚生労働大臣告示）を参考に、労働者自身の健康確保と、国民の安全確保の観点から、グラハンへの適用を検討
- **産業内の適正取引を推進するためのガイドラインを検討すべき。**
 - 中小企業庁が策定する「**下請適正取引等の推進のためのガイドライン**」の20業種に、空港ハンドリング業務の追加を検討