

グラハンWGで議論した 制度的措置の方向性(報告)

令和6年12月23日

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の設置

- 羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会における中間取りまとめでは、グラハン事業者に対する安全監督体制の強化に向けた制度的措置の必要性について提言。

羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会における中間取りまとめ（令和6年6月24日）

V. 具体的な滑走路誤進入対策

4. 滑走路の安全に係る推進体制の強化

(2) 安全監督体制の強化

（略）特に、昨今、航空需要が回復する中で、空港の制限区域内における事故の発生件数が増加しており、グランドハンドリング業務に関連する事案が多数を占めている。また、グランドハンドリング業務で使用される車両は、滑走路に進入する機会も多いことから、グランドハンドリング事業者に対する安全監督体制を強化するための制度的措置も検討すべきである。

- 具体的な制度的措置を検討するため、有識者や関係団体からなる「**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**」を、「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」の下に設置し、制度的措置の方向性をとりまとめ。

WG委員

◎委員長

<有識者> ◎西藤 真一 桃山学院大学経営学部 教授
 平井 彩 三浦法律事務所 パートナー
 福手 勤 東洋大学 名誉教授
 佐藤 泰弘 (公財)航空輸送技術研究センター 常務理事

<関係団体> 空港グランドハンドリング協会
 全国空港給油事業協会
 定期航空協会
 航空連合

<航空局> 安全部長
 大臣官房参事官（安全企画）
 大臣官房参事官（航空安全推進）
 航空ネットワーク部長
 航空ネットワーク企画課長
 航空事業課長
 国際航空課長

開催スケジュール

第1回WG 令和6年10月29日

- ・グランドハンドリング事業の現状
- ・空港分野の安全情報及び国際動向
- ・業界における安全に係る現状・課題説明

第2回WG 令和6年12月3日

- ・第1回WGにおけるご意見・ご要望への回答
- ・制度的措置の方向性

第10回あり方検討会 令和6年12月23日

- ・制度的措置の方向性を報告

1. グラハン事業者及びその事業実態の把握

国(航空局。以下同じ。)によるグラハン事業者に対する監督は、限定的かつ間接的となっている。また、グラハン業務の受委託形態は、一次請け、二次請けといった多層構造で複雑化しており、まずはその事業実態を把握することが必要である。以上のことから、グラハン事業者の事務負担も考慮しつつ、グラハン事業者から国が直接情報提供を受ける制度創設を検討する。

また、当該制度の実施に当たっては、グラハン事業者を含む関係者が準備を必要とすることに配慮し、対象となる業種の範囲やその内容などその詳細についての十分な周知期間等を設ける。

なお、今回創設を検討する制度は、グラハン業務の事業実態を国が直接情報提供を受けることで把握するためのものであることから、航空運送事業者によるグラハン業務の外部委託時の監督責任はこれまで通り、航空運送事業者にあるものとする。また、航空運送事業者及び空港管理者からの不安全事故の義務報告制度は有効に機能していることから、これを継続することとする。

2. 重大事案等発生時の国の対応

空港の制限区域内における事故の発生件数が増加傾向であり、グラハン業務に関連する事案が多数を占めていることから、重大な事案等が起こった際などに国が直ちに対応できるよう、上記制度の創設に併せてグラハン事業者に直接調査や聞き取り等が行える仕組みを検討する。

3. 安全確保に関する国の活動

今回の制度創設を機に、不安全事故の原因や対応策について共有する現在の仕組みについて、グラハン事業者も直接情報を入手して、安全対策が講じられるよう、その充実を図る。また、国がグラハン業務の安全確保に関する取り組みの実態把握やその推進を図るため、グラハン事業者との意見交換を行うことなどを検討する。

参考資料

グランドハンドリング業務の現状について

- 訪日外国人旅行者の日本への入国は、**基本的には空路（令和5年：98%）**であるところ、**航空機の運航に不可欠な空港業務（グラハン・保安検査）**は、**厳しい労働環境等により、コロナ前から人手不足が懸念**されていた。
- その後、コロナによって航空需要が激減したことで、「**脆弱な業界**」というイメージが定着。また、以前から懸念されていた、**厳しい労働環境等の根本的課題は解決していない**こともあり、**若者等から敬遠されて、離職者の増加、採用競争力の低下**という課題に直面している。
- **地方空港等においても国際線を円滑に復便、増便していくためには、これまで以上に人材確保・育成や職場環境の改善、生産性向上を推進することが必要。**

人手不足の現状

【グラウンドハンドリング作業員】

- ・コロナの影響で、一時は作業員数が**約1～2割減少**したが、**足元ではコロナ禍前の水準まで回復**している。
- ・地方部のランプ部門と旅客部門の人員はいずれもコロナ禍前を超えたが、都市部の旅客部門の人員はコロナ禍前比で**約1割減少**となっている。

【保安検査員】

- ・コロナの影響で、一時は検査員数が**約2割減少**していたが、**足元では9割程度まで回復**している。

【参考】グラウンドハンドリング業務の例



ランプ



(航空機を駐機場に誘導)

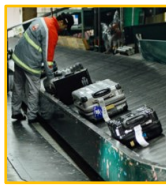


(フロア清掃)

旅客ターミナル



(手荷物の預り等)



(受託手荷物の仕分け作業)

空港給油



(航空機への燃料給油)



(貯蔵タンクの定期点検)

貨物ターミナル



(航空機までの貨物の搬送)



(貨物室への積み降ろし)

【参考】保安検査業務の例



(手荷物検査)



(金属探知機による検査)

航空旅客取扱施設 (空港ターミナルビル)



旅客の搭乗のための
役務提供
預入手荷物受取り



旅客の搬送
(ランプバス)



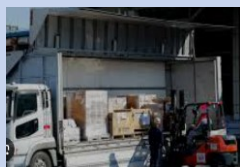
預入手荷物のコンテナ等
への積付け

旅客の流れ

預入手荷物の流れ

航空貨物取扱施設 (貨物上屋)

貨物の流れ



貨物受取り



貨物の積付け



航空機プッシュバック
(車両等を用いて航空機を後方に
押し出すこと)



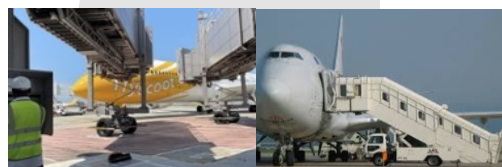
マーシャリング
(航空機をエプロンの所定の位置
まで誘導すること)



航空機トローイング
(車両等を用いて航空機
を牽引すること)



旅客の誘導



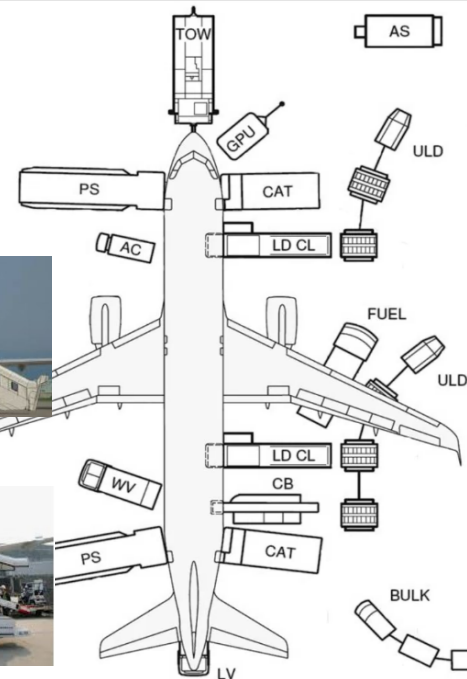
旅客搭乗橋・旅客搭乗車の接続



貨物・預入手荷物の搭降載



貨物・預入手荷物の運搬
(トイングトラクター)



充電、圧縮空気・冷暖房
の供給、給水



機内食等の物品の
積み込み・取卸し



給油

航空機側 (ランプ)



防除雪氷

(雪氷を除去し、雪氷の付着を予防
するため薬剤を散布すること)

- 受託にあたり資機材（GSE車両・システム等）の保有が前提であり、また価格交渉力等の調整ノウハウを要することから、外国エアラインと直接対応している事業者は、ANA、JAL、スイスポート等の一部の事業者に限られる。
- グループ系列店がない地方空港において、各社はエージェント的な役割を果たしており、実際の現場対応は各社から委託を受けた地元企業が行っている。

【概略】地方部におけるグランドハンドリングの委託構造



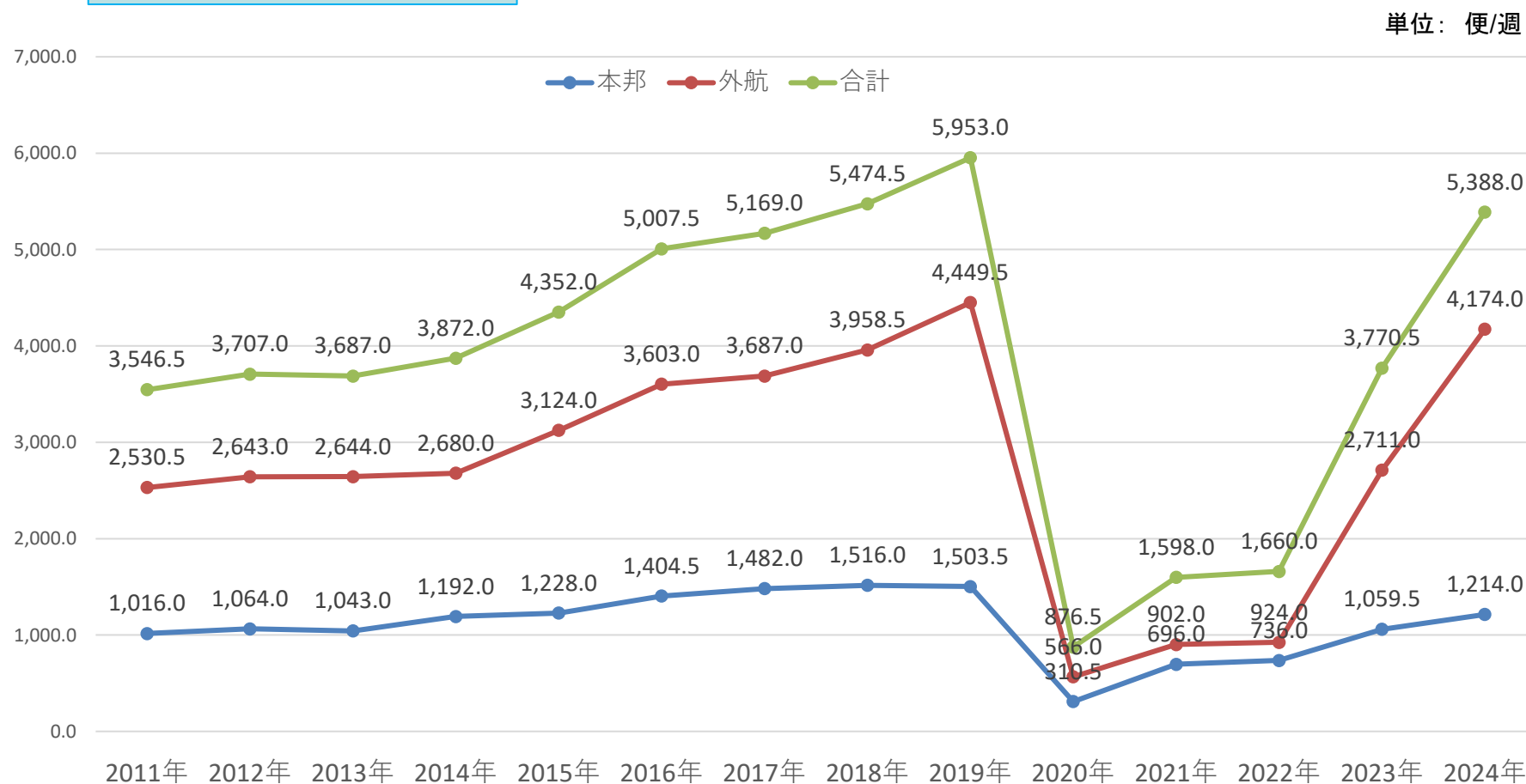
地元企業の職員が各エアラインの制服を着て作業

※ 同じ地元企業が受託している場合、職員が制服を着替えた上で、各々の業務に従事しているケースもある。

国際定期便運航便数の推移(本邦・外航別)

- 国際定期便運航便数は長期的に増加傾向にあり、コロナ禍で一時減少したものの、直近ではコロナ前とほぼ同程度に回復している。
- 本邦社と比較して、外航社の国際定期便運航便数の方が伸び率が高くなっている。

夏期スケジュール推移



※往復を1便としてカウント

主なグランドハンドリング事業者

- グラハン事業者は、二次、三次委託の事業者を含め、**全国に約400社存在**。（国土交通省による把握）
- 全国展開をするANAグループやJALグループのほか、特定の地域を中心に展開する会社、地元の交通会社等、その規模は多種多様となっている。

ANAグループ

ANA新千歳空港（新千歳）	ANA成田エアポートサービス（成田）
ANAエアポートサービス（羽田）	ANA中部空港（中部）
ANA大阪空港（伊丹・神戸）	ANA関西空港（関空）
ANA福岡空港（福岡）	ANA沖縄空港（那覇・宮古・新石垣）
ANAエアサービス福島（福島）	ANAエアサービス松山（松山）
ANAエアサービス佐賀（佐賀）	ANAケータリングサービス（羽田・成田）

JALグループ

JALスカイ（羽田・成田）	JALロイヤルケータリング（羽田・成田）
JALスカイ仙台（仙台）	JALグランドサービス（札幌・成田・羽田・大阪・九州）
JALスカイ大阪（伊丹）	JALスカイ札幌（新千歳・函館）
JALスカイ金沢（小松）	JALスカイ九州（福岡・長崎・熊本・宮崎・大分）
	JALスカイエアポート沖縄 （那覇・新石垣・宮古・久米島・与那国・南大東）

ANA、JAL以外

鴻池系列

Kグランドサービス（関空・羽田）	Kグランドエキスパート（関空）
コウノイケ・エアポートサービス （関空・羽田・成田・福岡・伊丹）	日本空港サービス（成田）
コウノイケ・スカイサポート（関空・羽田）	空港ターミナルサービス（成田）
Kスカイ（関空・羽田）	エア・エクスプレス（那覇）
	エヌエービー（成田）

独立系

スイスポートジャパン
（成田・羽田・関空 等） ほか

その他

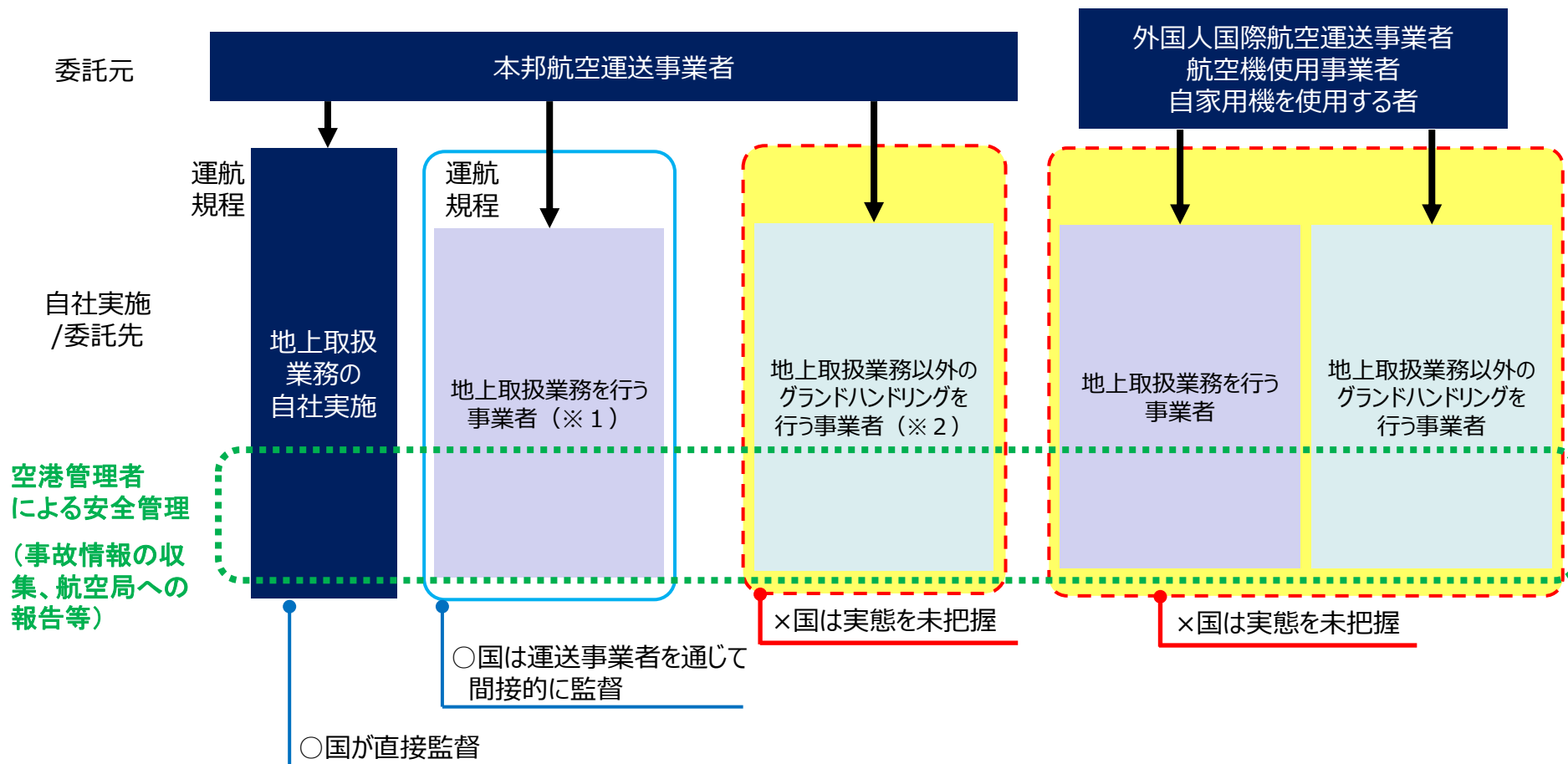
日本通運 （旭川・花巻・南紀白浜 等）	広電エアサポート（広島）	中部スカイサポート（中部）
道北航空サービス（帯広・旭川）	秋北航空サービス（青森・大館能代）	CKTS（関空・羽田）
アサイ（丘珠）	羽田タートルサービス（羽田・成田・関空 等）	SAS（名古屋・静岡 等）
秋田中央交通（秋田）	キャスト（新千歳）	西鉄エアサービス（松山・熊本・北九州 等）
新潟航空サービス（新潟）	三ツ輪エアサービス（釧路・女満別）	南国交通（鹿児島）
	函館エアサービス（函館）	ほか

参考資料

グラハン安全規制の現行制度について

日本におけるグラハン安全規制の現行制度

日本の現行制度



※1：ランプ部門（大半のランプ業務）、旅客部門（搭乗旅客数の確認等）、貨物部門（貨物の受取等）

※2：ランプ部門（機体洗浄、トーイングトラクターでの預入手荷物の運搬）、旅客部門（搭乗券の発行等、ランプバスでの旅客の運送）、貨物部門（トーイングトラクターでの貨物の運搬）

預入手荷物が飛行機に搭載されるまでの一連の流れ



旅客部門 (地上取扱業務)※ 1

ランプ部門 (地上取扱業務)

ランプ部門 (地上取扱業務以外の グランドハンドリング)※ 2

ランプ部門 (地上取扱業務)

**旅客の搭乗のための役務提供
預入手荷物受取り**

業務内容

- ・旅客のチェックイン時にカウンターで手荷物を旅客から受け取り
- ・手荷物を空港ターミナルビル内の仕分け場へ移動させる

**預入手荷物のコンテナ
への積付け**

業務内容

- ・手荷物仕分け場において、指定されたフライト便ごとのコンテナに手荷物を積付け

預入手荷物の運搬

トーイングトラクター

業務内容

- ・手荷物仕分け場で積付けたコンテナをトーイングトラクターを用いて航空機まで運搬

預入手荷物の搭載

ハイリフトローダー
(コンテナを航空機の貨物室に積込む車両)

業務内容

- ・貨物室内の搭載計画等に基づき、コンテナをハイリフトローダーで貨物室に搭載

委託関係(例)

- ・本邦航空運送事業者
→1次請け、2次+a請け
- ・外国航空運送事業者 (委託元)
→現行では把握できていない

委託関係(例)

- ・本邦航空運送事業者
→1次請け、2次+a請け
- ・外国航空運送事業者 (委託元)
→現行では把握できていない

委託関係(例)

- ・本邦航空運送事業者
→現行では把握できていない
- ・外国航空運送事業者 (委託元)
→現行では把握できていない

委託関係(例)

- ・本邦航空運送事業者
→1次請け、2次+a請け
- ・外国航空運送事業者 (委託元)
→現行では把握できていない

※ 1 「地上取扱業務」とは、グランドハンドリングのうち、航空機の運航の安全に影響を及ぼすものとして、現行の運航規程に定めている業務
 ※ 2 「グランドハンドリング」とは、実務上の概念を用いるもので、地上取扱業務よりも広義

(大規模空港における委託関係の例)

空港管理者に求める義務報告の対象

(1) 空港の施設又は運用に起因する又は起因して発生したおそれのある「航空事故」、「重大インシデント」

(2) 空港において発生した安全上の支障を及ぼす事態

① 作業又は工事に従事する者が死亡・重傷を負った事態（作業員の負傷）

② 旅客が負傷した事態（旅客の負傷）

③ 地上作業により航空機が損傷した事態（航空機の損傷）

「制限区域内事故」（総称）

(3) 誤った操作、運用により安全上の支障を及ぼす事態

- ・ 人や車両が、許可が必要な区域に無許可で進入した事態（無許可進入）
- ・ 閉鎖区域に航空機が誤って進入した事態（誤進入）
- ・ 安全基準を逸脱した事態（基準逸脱）

(4) その他 空港施設の破損等

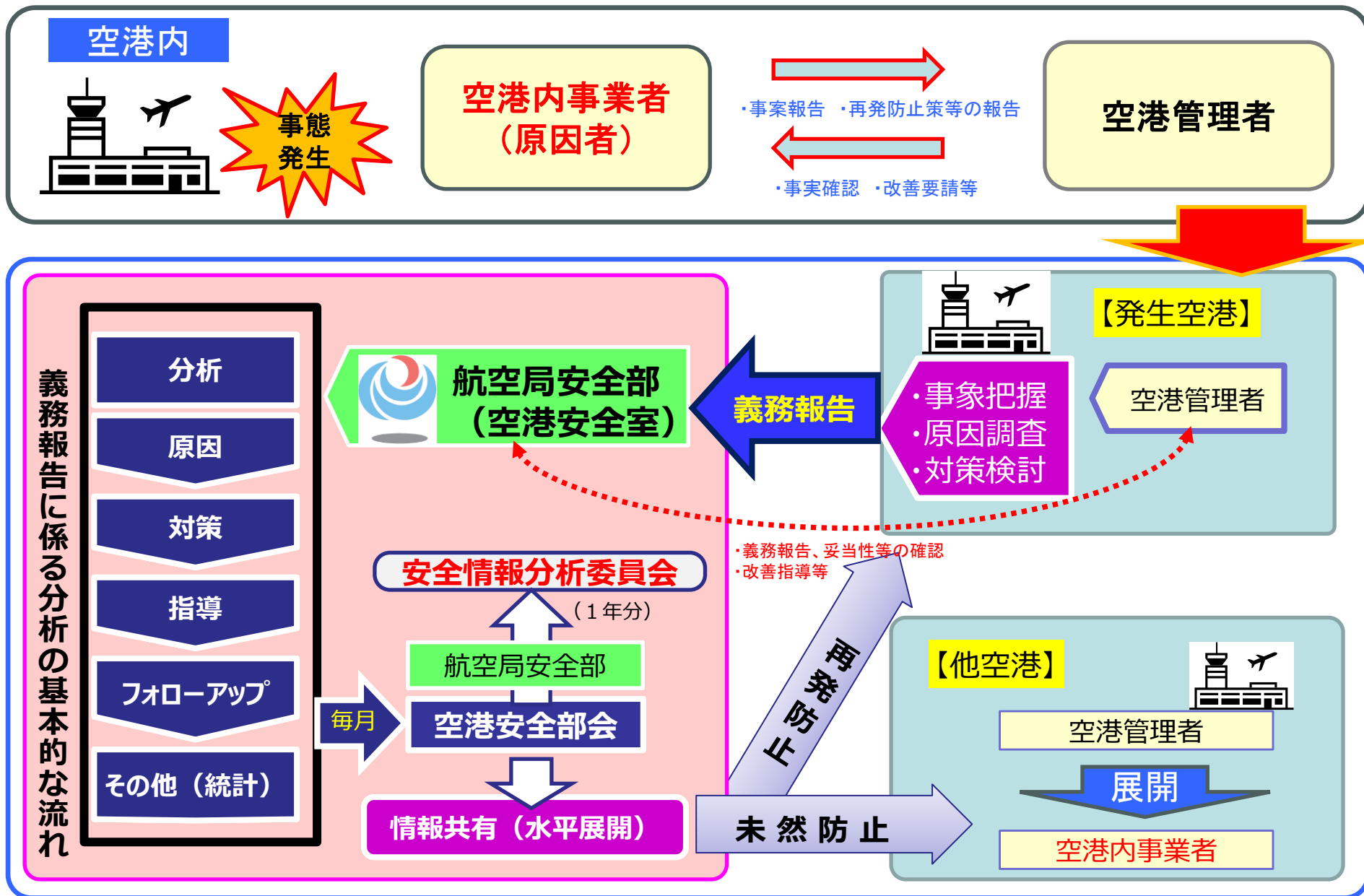


表1 制限区域内事故(件数)

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
作業員の負傷	18	15	13	11	21	16	13	14	17	29
旅客の負傷	4	5	10	1	10	3	0	2	1	9
航空機の損傷	14	15	11	18	18	8	17	16	13	18
計	36	35	34	30	49	27	30	32	31	56

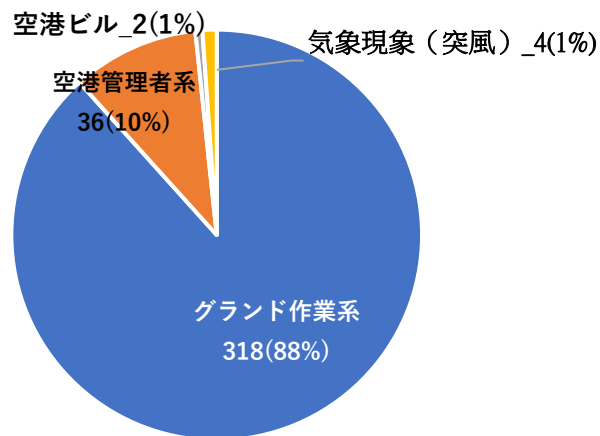


図1 制限区域内事故(原因者別割合)

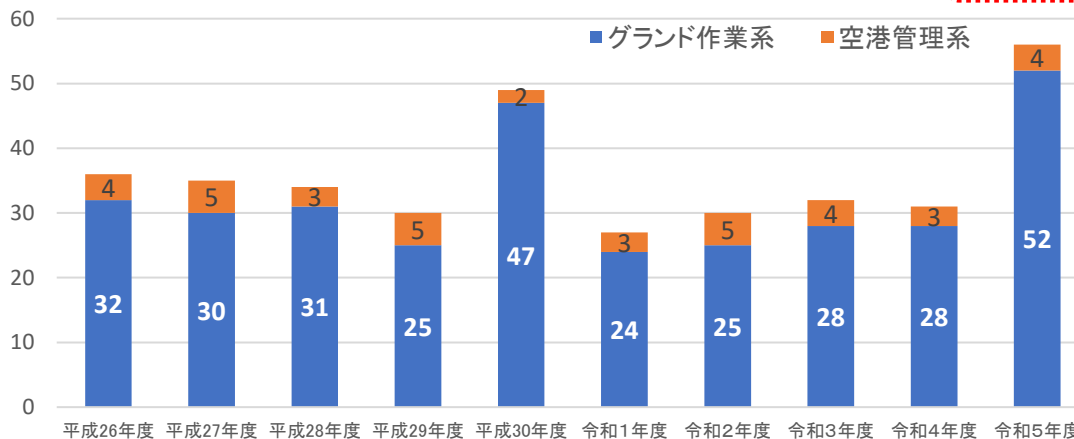


図2 年度別発生件数(原因者別)

毎年度、グランド系作業が8割を超え発生

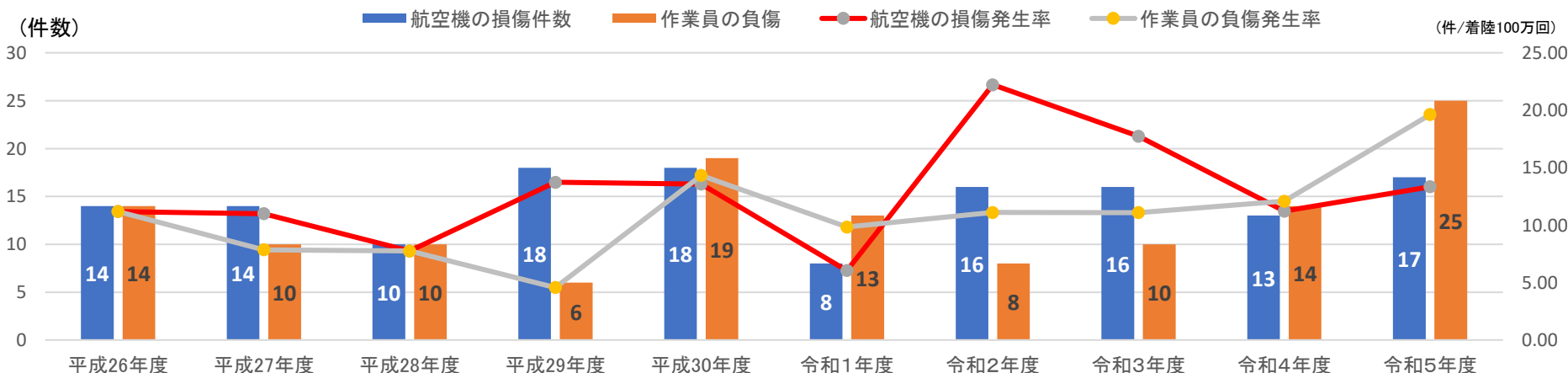


図3 グランド作業系における年度別発生率

「作業員の負傷」は増加傾向にあり、「航空機の損傷」は減少がみられない。