

# 空港業務における現状と取組状況

---

令和6年12月23日

- 空港業務が直面する人材不足等の課題に対応していくため、空港ごとに、空港管理者、地方自治体、グラハン会社、保安検査会社、航空会社、空港ビル会社等の地域の関係者で構成されるWGの設置が進んでいる。
- こうした枠組等を契機として、関係者間の情報共有や連携した取組が少しずつ広がっている。

## 空港WG

### 空港管理者

(空港会社、空港事務所等)

グラハン会社 保安検査会社

給油会社 航空会社

空港ビル会社 地方公共団体 等

【空港WGを設置している空港(2024年7月時点)】 ※1・・・グラハンWGのみ ※2・・・保安WGのみ

### 国管理空港

東京国際空港
新千歳空港
稚内空港
釧路空港 ※2
函館空港
仙台空港
新潟空港
広島空港
高松空港
松山空港 ※1

高知空港
福岡空港
北九州空港 ※1
長崎空港
熊本空港 ※1
大分空港
宮崎空港
鹿児島空港
那覇空港 ※1

### 会社管理空港

成田国際空港
中部国際空港 ※1
関西国際空港

### 特定地方管理空港

旭川空港
帯広空港 ※1
秋田空港
山形空港 ※1
山口宇部空港

### 地方管理空港

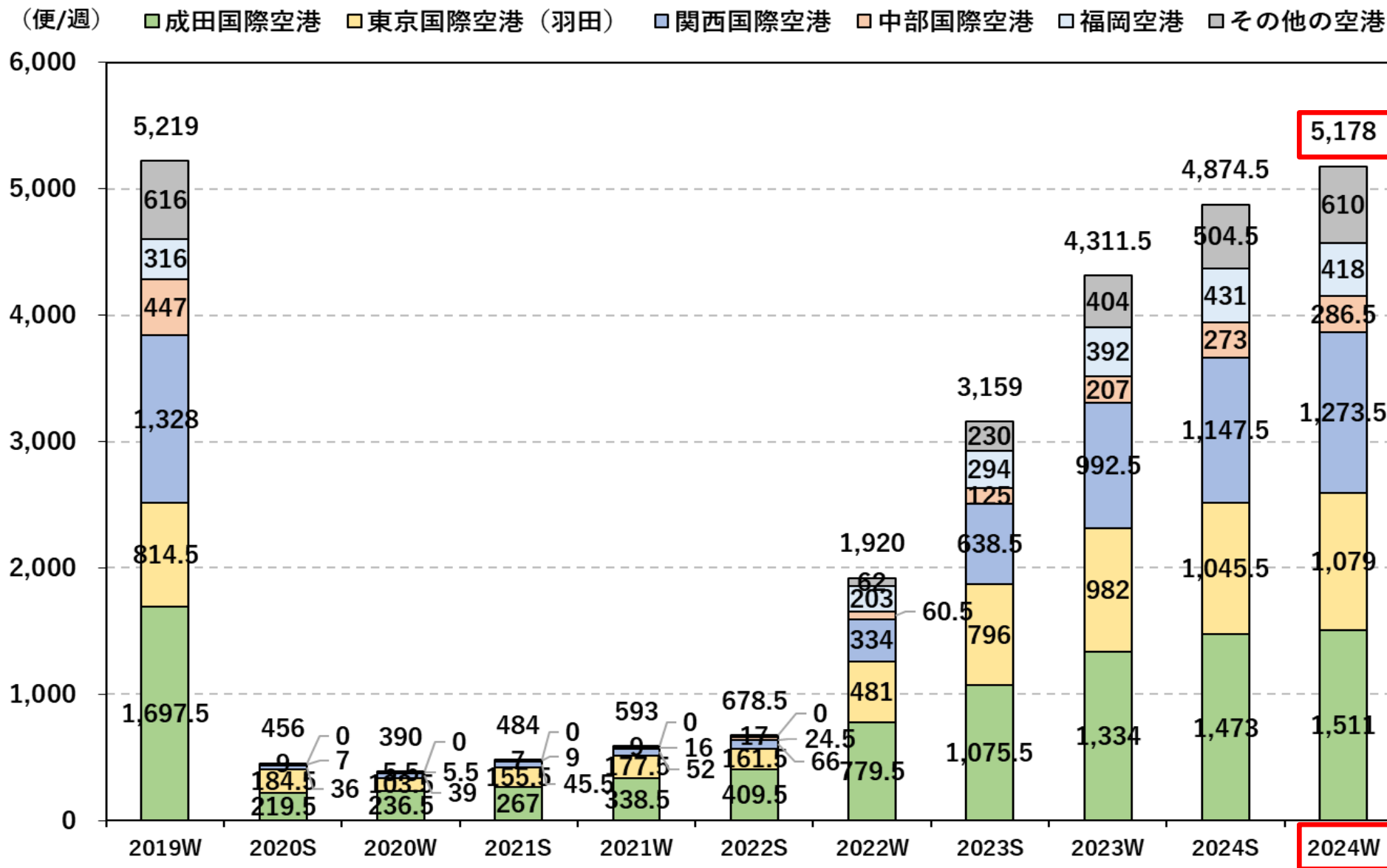
女満別空港 ※2
青森空港
花巻空港
大館能代空港※2
庄内空港
福島空港
富山空港 ※1
静岡空港
鳥取空港

### 共用飛行場

出雲空港 ※1
岡山空港 ※1
佐賀空港
福江空港 ※2
下地島空港
新石垣空港 ※1
札幌飛行場
百里飛行場
小松飛行場 ※1
美保飛行場
徳島飛行場
岩国飛行場 ※1

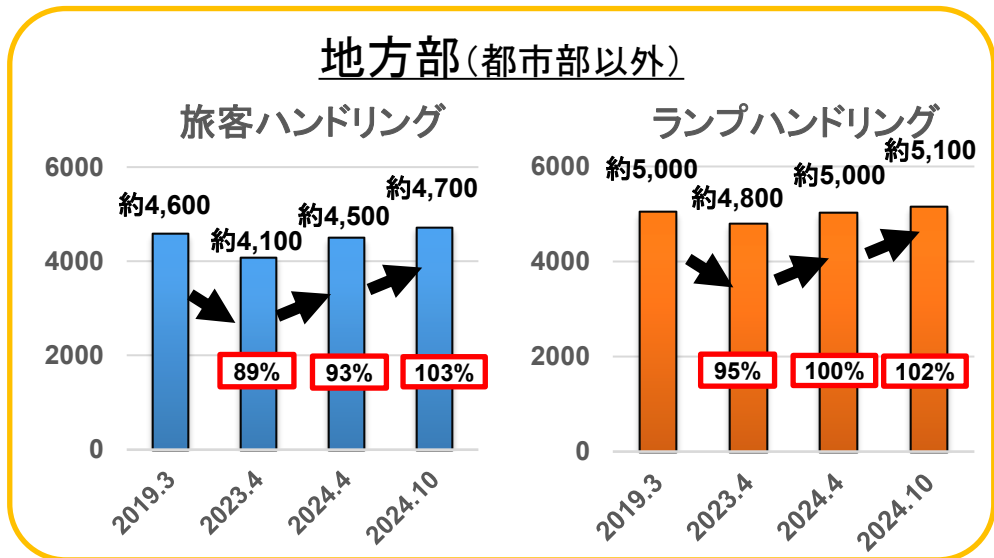
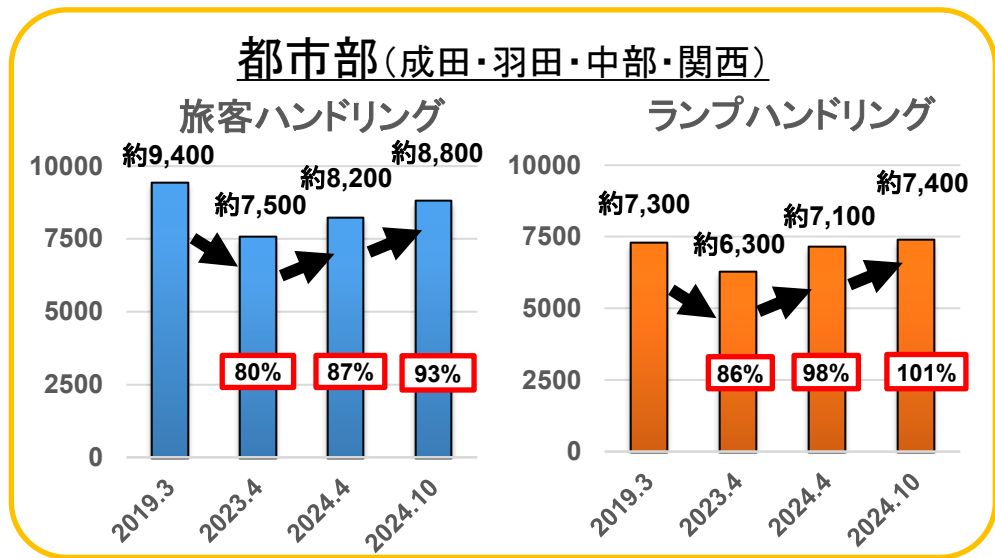
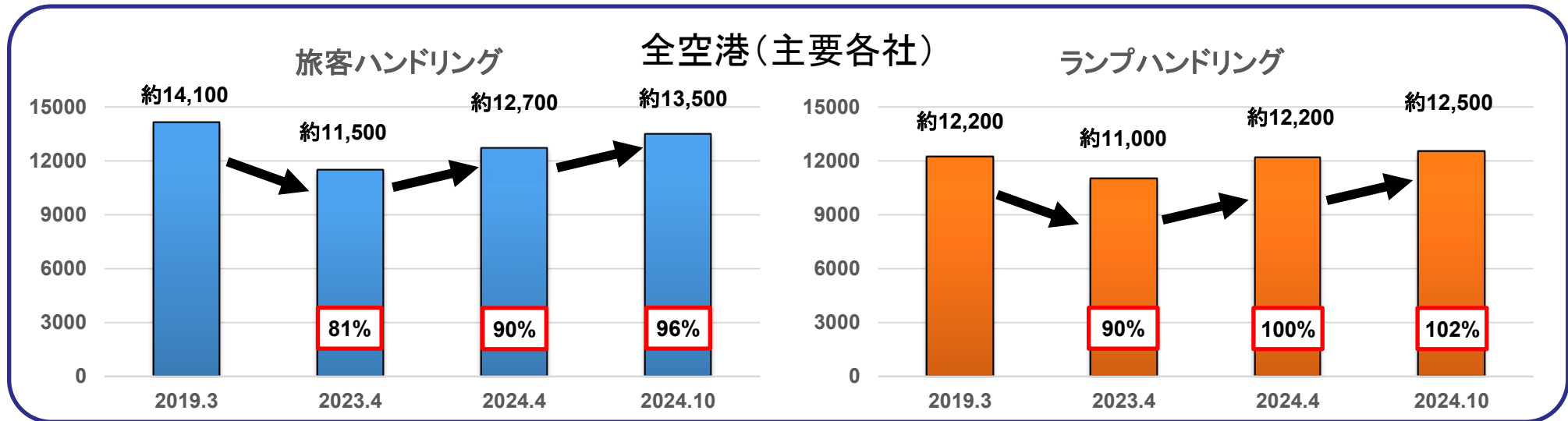
**合計 48 空港**

# 空港別の国際旅客定期便の便数の推移



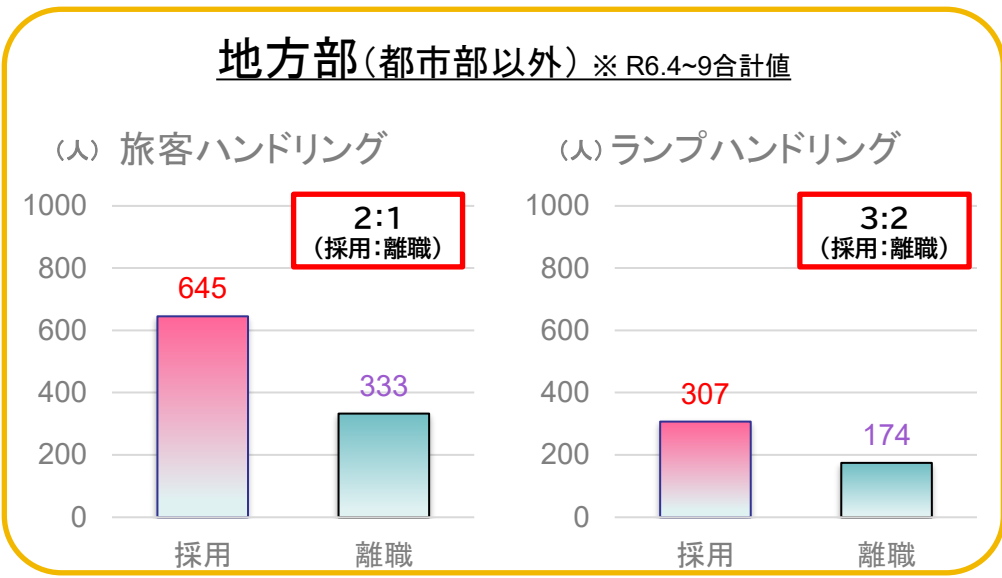
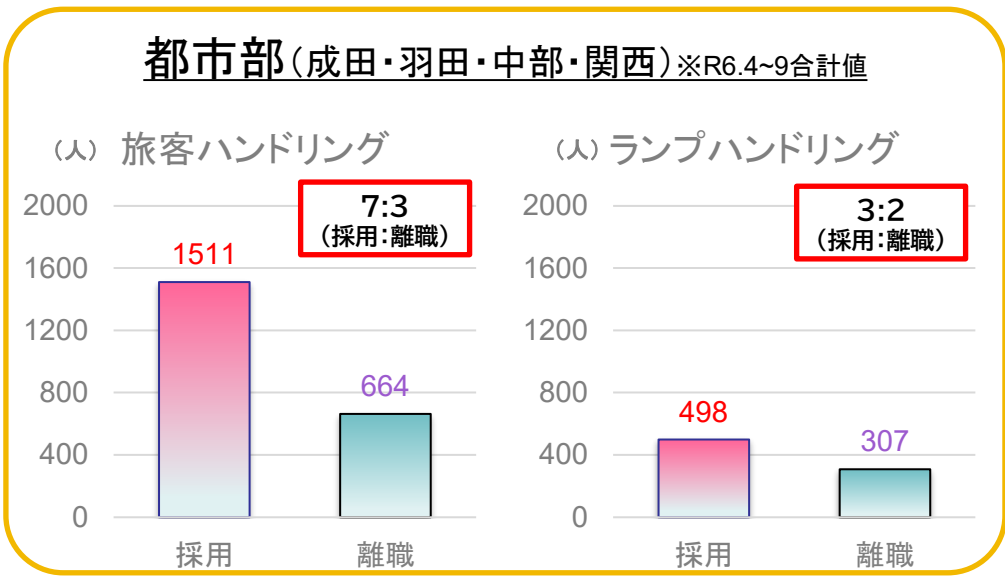
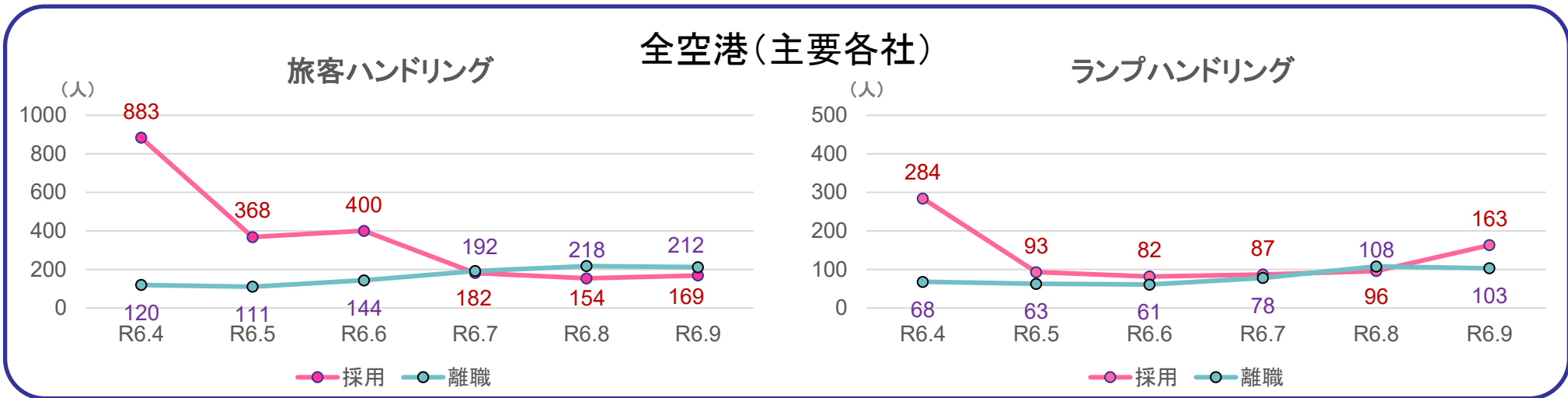
※いずれも各期の当初時点での第1週目の計画便数の値。

- 職員数については、ランプ部門はコロナ前の水準に回復し、旅客部門も近い水準まで回復してきている。
- 職員構成として、採用後3年未満の職員が約4割となっており、引き続き育成と定着が課題となっている。



内はコロナ前(2019.3)比 ※空港給油業・ケータリング業は除く。

- 多忙等を理由として、一定数の退職者が生じているものの、前年と比較すると減少に転じており、定着率が向上しつつある。
- 一方で、採用数も減少している影響もあり、採用と離職の割合(2:1)は依然として変化が生じていないため、引き続き定着率の向上に資する取組を推進する必要がある。



※空港給油業・ケータリング業は除く。

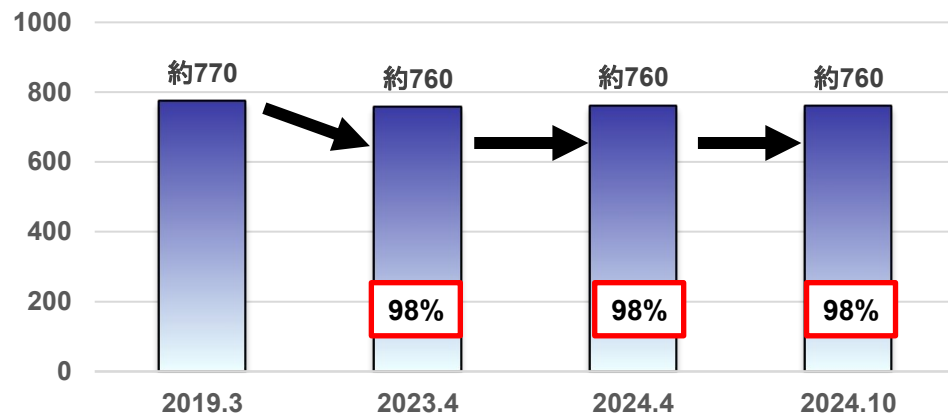
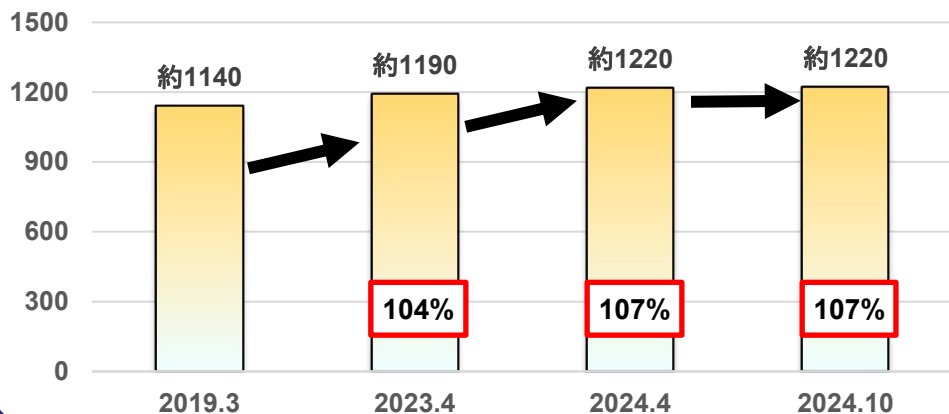
# 空港給油業務の体制(主要各社の従業員数)

- 職員数は、コロナ禍による人員の減少はみられたものの、現状としてコロナ前の水準まで回復している。
- 地方部の人員は、戻りが好調である一方、都市部の人員は、微増・微減傾向である。

給油業務

全空港(主要各社)

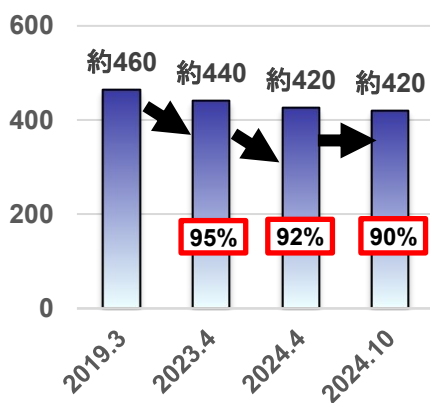
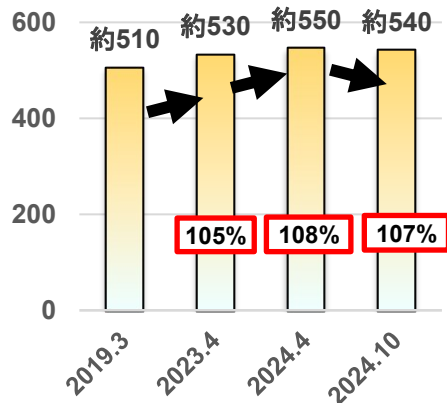
給油施設管理業務



都市部(成田・羽田・中部・関西)

給油業務

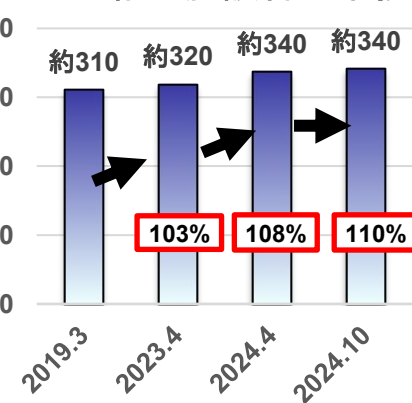
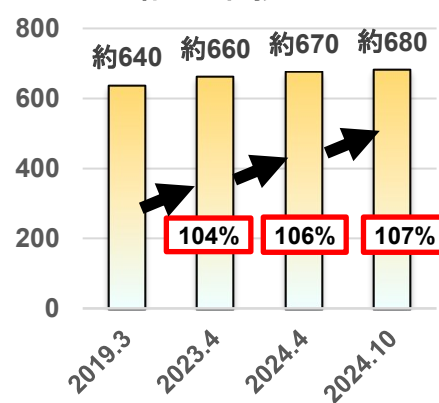
給油施設管理業務



地方部(都市部以外)

給油業務

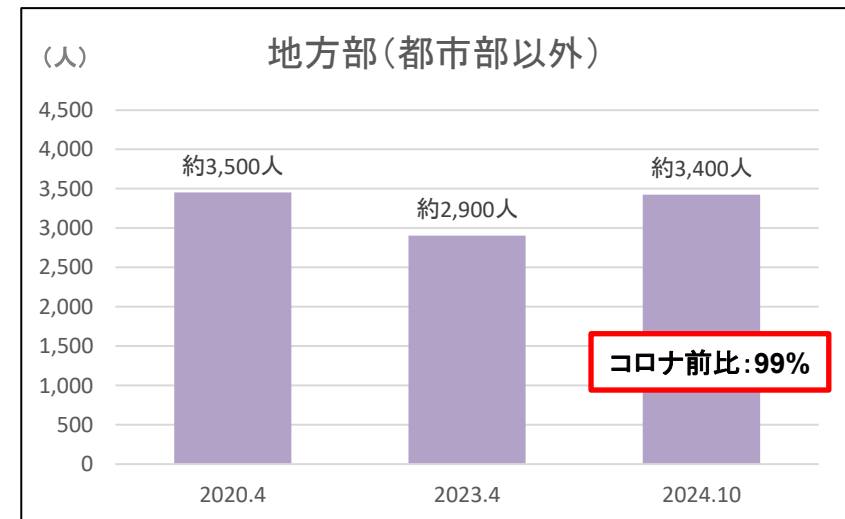
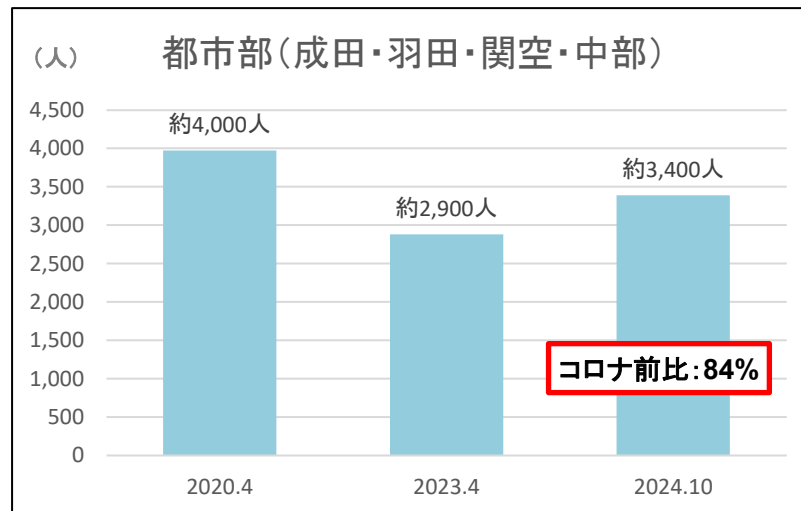
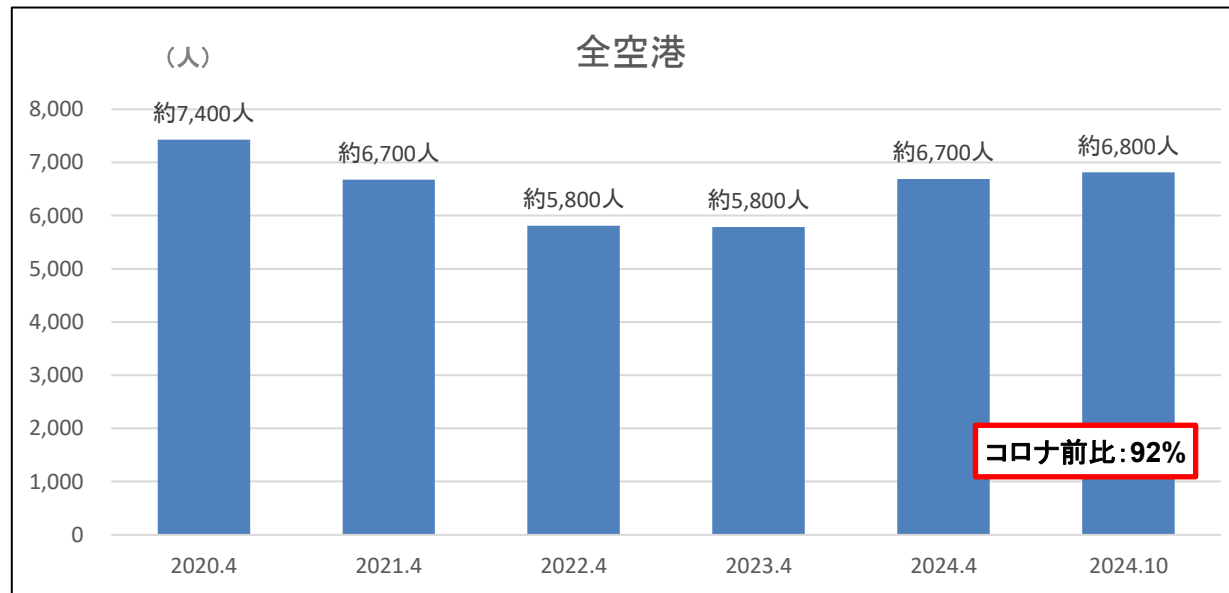
給油施設管理業務



内はコロナ前(2019.3)比

※給油業務・給油施設管理業務をそれぞれ兼務している場合、両方に計上

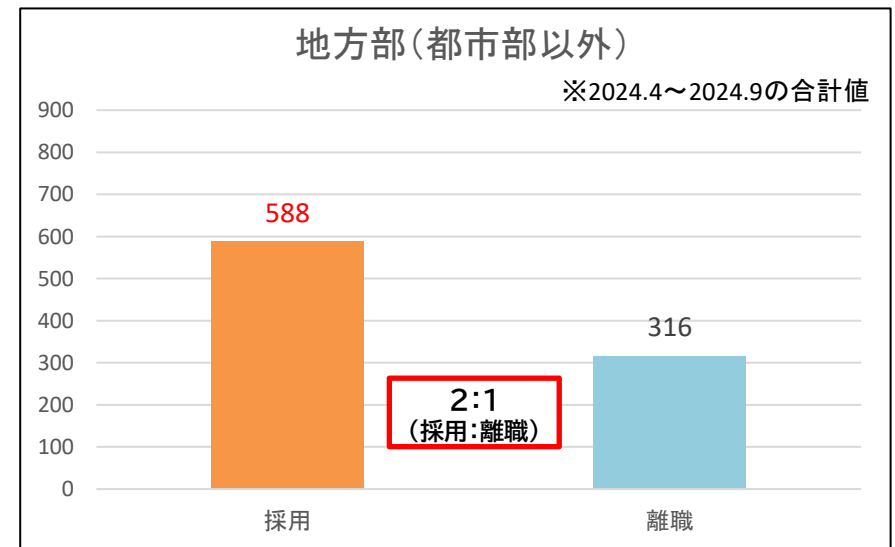
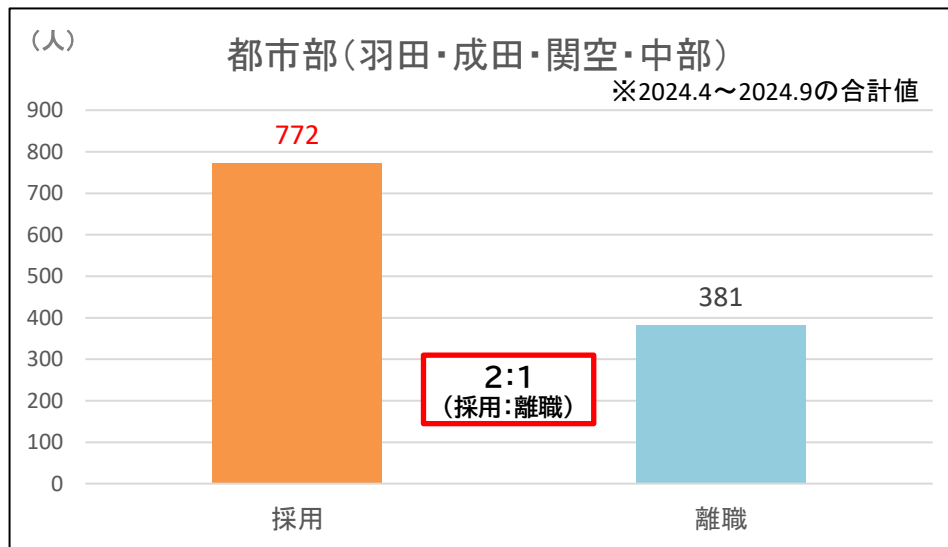
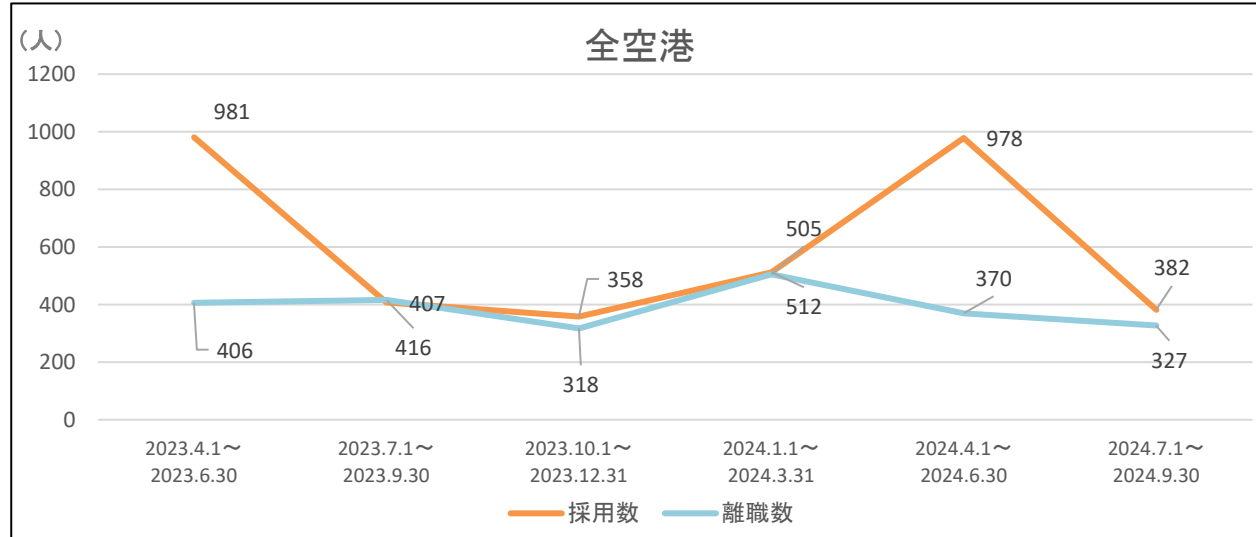
- 保安検査員数については、コロナ前から約2割減少していたが、足元では回復の途上にある。



(※) 全国の空港で旅客及び機内持込手荷物の検査、従業員検査、預入手荷物検査を行っている保安検査員の人数。(他業務との兼務者を含む/2024.10.1時点)

# 保安検査員の体制（採用・離職の状況）

- 積極的な採用活動を行うことにより、採用数については着実に増加している。
- その一方、多忙等を理由として、一定数の退職者が生じている。



(※) 全国の保安検査会社における採用・離職状況 (2024.10.1時点)



○今後の航空需要の回復・増大に対応するため、旅客の利便性向上を図りつつ、多数の旅客に対し確実かつ効率的に検査を実施できるよう、保安検査の量・質をともに向上させていくことが極めて重要。

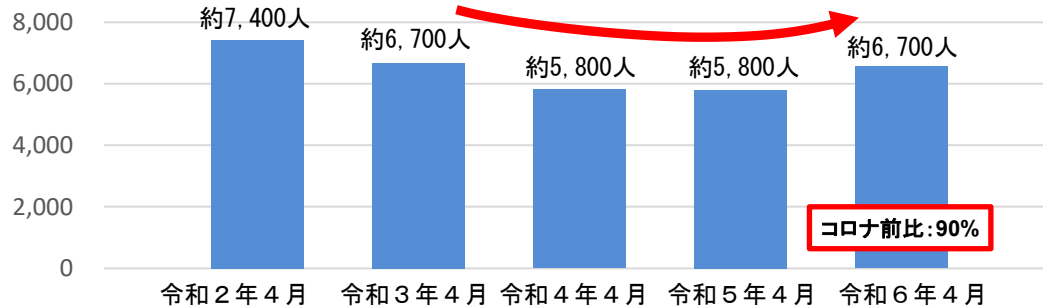
このため、保安検査員の処遇改善に関する支援やスマートレーン等の先進的な検査機器の導入促進など、必要な取組を推進する。

○これに伴い、国管理空港※及び共用空港における保安料を、有償旅客一人あたり **105円から250円に引き上げ**。

※コンセッション空港を除く。

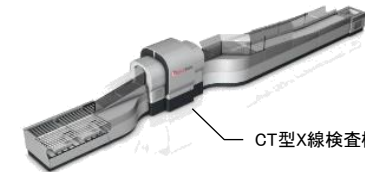
## 保安検査員数の推移(全国)(※)

(※) 全国の空港で、旅客及び機内持込手荷物の検査、従業員検査、預入手荷物検査を行っている保安検査員の人数。各年度4月1日時点



## 高度な保安検査機器

スマートレーン



CT型X線検査機

自動で手荷物の仕分け、搬送が可能なレーン(CT型X検査機との組合せによりノートPCや液体物を取り出すことなく検査することも可能)

ボディースキャナー



現行の接触検査に代わるものとして、自動的に非接触で人体表面の異物を検知する装置

高性能X線検査装置

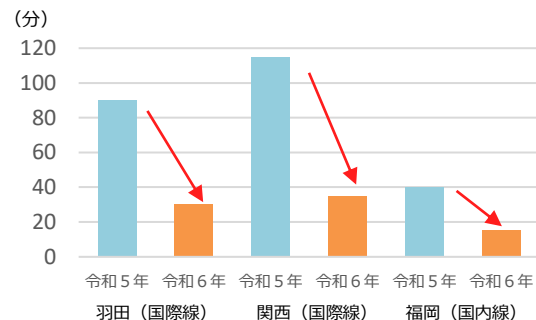


預入手荷物に爆発物が含まれていないか自動的に検知するシステム

検査精度(セキュリティレベル)の向上、保安検査員の負担軽減、旅客利便性の向上が期待

## 保安検査場の混雑状況

主要空港における保安検査場の最大待ち時間の状況(例)



保安検査場の混雑状況は、保安検査員数の回復やスマートレーンの導入拡大により、昨年に比べて大幅に改善。しかし、2030年の訪日外国人旅行者数6000万人という政府目標を踏まえると、人材の確保や勤務環境の改善に関し、一層の取り組みが必要。

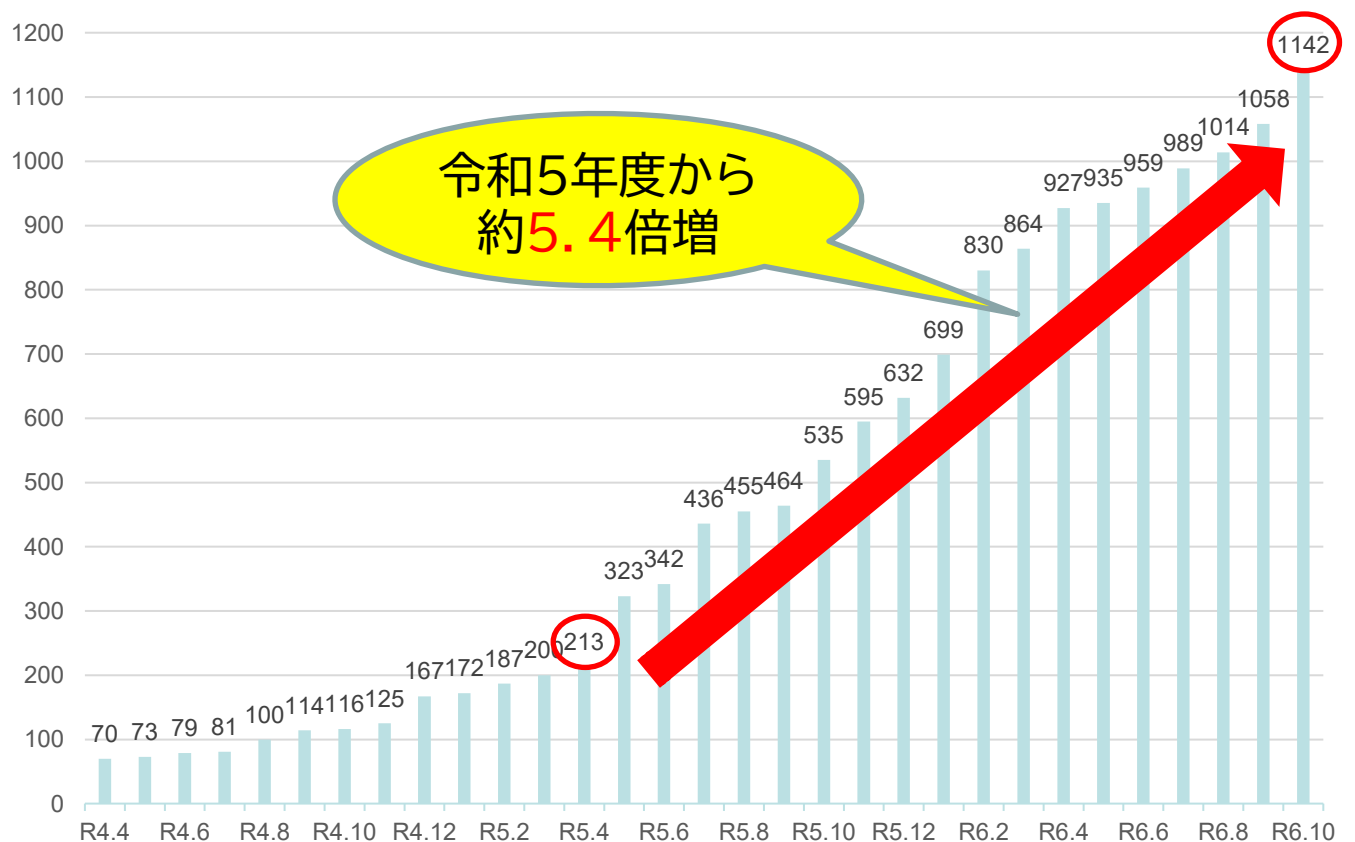


保安検査場の混雑の様子(令和4年年末頃)

# グランドハンドリングにおける外国人材の活用

○ コロナ禍の影響により、航空分野における特定技能の活用は限定的であったが、令和5年度に入り、航空需要の急激な回復もあり、特定技能外国人を積極的に受け入れている。

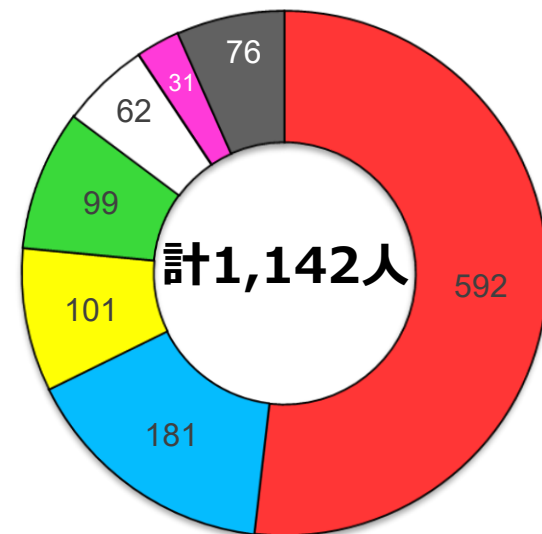
## ○特定技能1号 在留外国人数(航空分野)



令和5年度から  
約5.4倍増

## ○国籍別内訳

在留外国人数 1,142人  
 グラハン 1,129人  
 整備 13人



- フィリピン
- ベトナム
- ネパール
- インドネシア
- ミャンマー
- モンゴル
- その他

※制度開始 H31(2019)年4月～

令和6年10月末現在(速報値)

# 地方空港等受入環境整備事業費補助金の状況

- 急速なインバウンド需要の増加に対応し、空港機能が持続可能な形で維持・発展できるよう、航空機の運航に不可欠な空港業務の体制強化を推進するとともに、**今後の航空需要を支える航空整備士の確保**に向けた取組についても支援する。

補助内容

新規拡充要求範囲

### 航空・空港関係事業者の人材確保・育成等、生産性向上に資する取組の推進

空港ごとの合同説明会の開催、教育訓練等の取組、空港業務人材の処遇改善、空港における資機材の共有化等の生産性向上に資する取組の推進に要する経費等の一部を補助

- 持続可能な形で空港機能の維持・発展に向けた人材確保・育成等への補助



空港ごとに開催する合同就職説明会



航空整備士の効果的な広報活動



教育訓練



業務効率化

- 補助対象空港：全ての空港
- 補助対象事業者：航空・空港関係事業者 等
- 補助率：1/2以下

- 持続可能な形で空港機能の維持・発展に向けた人材の処遇改善等への補助



共用休憩室 ※イメージ



共用化されているGSE車両



応援派遣・一部業務委託



資機材のレンタル

- 補助対象空港：全ての空港
- 補助対象事業者：地方公共団体 等
- 補助率：1/2以下

# 地方空港等受入環境整備事業費補助金活用状況

	予算額	執行率	人材確保・育成等 執行割合	処遇改善等 執行割合
令和5年度補正予算	6.94億円	91.6%	79.2%	12.3%
令和6年度当初予算	3.30億円	84.9%	61.3%	23.6%
合計	10.24億円	89.4%	73.5%	15.9%

※執行率・執行割合は、交付決定済み（事業実施中）の案件も含む

- 人材確保・育成等においては、執行割合が73.5%となっており、多数の事業者により活用されるとともに、各事業者における賃上げ等の取組により、空港業務の人員体制については、直近の一年間（R5d-R6d）で約12%増加しており、効果が表れているものと認識。
- 処遇改善等においては、執行割合としては15.9%となっている。これは予算措置や関係者間の調整に時間を要したこと等が主な要因であるが、公募回数を重ねるごとに活用する事例は増加しており、ニーズ調査においても希望する事業者が一定数存在することから、引き続き活用されることが望まれる。

## 今後の活用に向けた課題

- グラハン職員数はコロナ前と同水準に回復してきているものの、依然として一定数の離職者がおり、定着率や生産性の向上に向けた取組みが重要。
- 各事業者において、職場環境の改善による従業員の満足度向上や、生産性の向上に資する取組による従業員の負担軽減等を図る処遇改善等の事業を積極的に活用されることが望まれる。
- 処遇改善等の事業は、空港業務を担う人材等のニーズについて、関係事業者からの提案を踏まえ、事業主体となり得る地方公共団体や空港ビル会社等が適切に把握したうえで、関係者間の合意形成を図ることが重要となっている。
- そのため、関係事業者における従業員へのアンケートや空港WG等の会議体を積極的に活用した議論により、意思統一を図ったうえで事業実現を目指すことが望ましい。

# 人材確保推進事業の取組事例

## 【より効果的な採用HPの作成】

### ○事例：居住促進と連携した採用HP構築

空港関係事業者の採用情報・魅力発信等に特化するだけでなく、周辺地域の生産労働人口の減少等も踏まえ、周辺地域の情報発信等による居住促進も合わせたHPとすることで、人材確保の裾野拡大を図るもの。

### ○実施主体：成田国際空港株式会社

※国による補助事業を活用



## 【外国人材の活用に資する事業】

### ○事例：外国人向けマッチングセミナーや採用サイトの多言語化

国内の生産労働人口の減少により人材の確保が難しくなる中、特定技能外国人を始めとした外国人材の受入促進を目的として、外国人に向けた多言語化された採用HPの作成や、外国人材と企業の相互理解を高める機会を創出するマッチングセミナー等を実施するもの。



## 【資格保持者等即戦力の人材確保】

### ○事例：退役予定自衛官を対象としたインターン事業

ランプハンドリング作業を行うにあたり、大型特殊車両の資格取得や訓練が必要不可欠であるが、当該車両の取扱経験等を有する自衛官を定年退職後に即戦力として確保するため、自衛官向けのインターンシップや説明会を開催し、受入体制の強化を図るもの。



これらの他、多様な人材の確保を目的とした男女構成比の均等化に資する事業等の活用についても期待される。

**【作業員確保に資する資格取得経費】**

## ○事例：給油作業員における資格取得経費

空港給油業務を行う作業員においては、基本的な教育訓練に時間を要することや、作業するための公的資格の取得が必須となっており、採用後から単独で作業が行えるまで1年以上要する。

加えて、人材の確保においても他事業者との競合により難しくなっており、即戦力となる作業員が不足していることから、公的資格の取得経費を支援することで、作業員の早期資格取得を促し、現場作業員の確保を図るもの。

## ○実施主体：複数事業者において実績あり。

※国による補助事業を活用

**【教育訓練用シミュレーターの導入】**

## ○事例：グラウンドハンドリング訓練用シュミレーター導入費用

訓練用シミュレーターでは、実際のグラウンドハンドリング業務に即した模擬訓練や、実習訓練では学べない安全面・危険予知に関する訓練を実施することが可能。

時間・場所・機材等の制約を受けずに効率的に訓練を実施することが可能となるため、導入費用の補助を行うことで人材育成の促進を図るもの。

## ○実施主体：複数事業者において実績あり。

※国による補助事業を活用



これらの他、空港保安警備業務講習の受講事業等の活用についても期待される。

# 業務効率化推進事業の取組事例

## 【業務効率化に資する資機材の導入】

### ○事例①：リモコン式航空機洗浄機

軽量のワイヤレスリモコンにより、作業員1名で簡単かつ安全に操作することが出来、作業員の怪我が削減され、安全性が高まる。

従来の手作業に比べ、作業人数、作業時間を手作業の1/3程度とすることが可能。



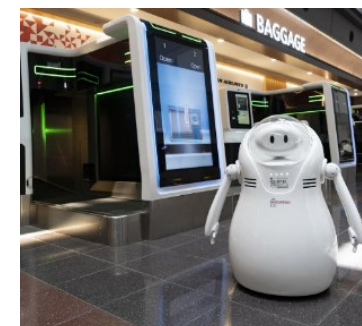
### ○事例②：給油業務ソリューションシステム

空港給油業務の作業計画（人・車両のアサイン）と作業実績を一元管理することで、リアルタイムで情報共有され、給油作業の安全性や効率性が向上する。



### ○事例③：AIロボット

旅客対応をAI機能等を有したロボットにより対応することで、省人化・省力化につなげている。また、遠隔操作等により、バックヤードで勤務する従業員が対応するなど、勤務体制の柔軟化へも寄与。



### ○事例④：協働運搬ロボット

機用品等を航空機に積載する場合において、倉庫内から車両への搭降載を人力での運搬によるものを、自動で搬送するロボットを導入することで、搬送回数の削減に繋がり、作業員の負担軽減及び省人化を行う。

実施主体：複数事業者において実績あり。※国による補助事業を活用



これらの他、多言語対応による省人化・省力化資する事業や、多様な人材の確保を目的とした男女構成比の均等化に資する事業等の活用についても期待される。



**【制限区域内における職場環境改善】**

## ○事例：ランプサイド休憩所整備

ランプサイド（制限区域内）においては、屋外の作業が主であり、天候の影響等によりその勤務環境は厳しいものとなっている。

特にターミナルビルから離れた位置にあるオープンスポットでの作業においては、容易に休憩や悪天候時の避難が行えないことから、当該スポット付近に簡易的な休憩所を整備することにより、職員の満足度向上・負担軽減を図るもの。

## ○実施主体：福岡国際空港株式会社

※国による補助事業を活用



※イメージ

**【空港内保育施設の整備】**

## ○事例：空港内保育施設の整備

空港業務に従事する従業員においては、航空機の運航時間に合わせた勤務体制となっているため、一般的な保育施設の受入時間に対応できず、やむを得ず離職する事例が生じている。

そのため、空港内において、空港の運用時間に対応した保育施設を整備することにより、育児を要する従業員の柔軟な働き方を取り入れることで、育児を契機とした離職抑制を図るもの。



## 【GSE車両共用化事業】

### ○事例：e-GSE車両導入を契機とした共用化

昨今の脱炭素化の取組推進により、空港におけるCO<sub>2</sub>削減への取組が求められる中、各事業者が所有している既存GSE車両等もEV化への転換を進める必要がある一方、投資規模が大きいことや、付帯設備の整備を伴うことから、事業者単体で進めることへの課題も多い。

また、GSE車両の共用化においては、空港運用の生産性向上に効果が期待されるものの、各事業者における既存GSE車両の状況や管理・運営に係る課題等が生じている。

そのため、空港ビル会社等が一体的に管理・運営することを前提に、EV化車両及び付帯設備を整備することで、事業者に生じる課題も解決し、共用化及び脱炭素化の取組推進を図るもの。



## 【空港の特性に応じた資機材のレンタル】

### ○事例：ディアイシングカーのレンタル

冬期の空港運用にあたり、ディアイシングカーは必要不可欠であるが、急増する外航需要により、既存車両での対応が逼迫している。

更なる外航応需が見込まれる中、ディアイシングカー不足により、外航受託ができない恐れがあるため、冬期間のみレンタルし、かつ複数事業者による共同利用とすることで、効率的な空港運用を実現し、空港全体の生産性向上を図るもの。

### ○実施主体：北海道エアポート（株）

※国による補助事業を活用



**事業目的**

- **世界最高水準の空港利用者サービスを提供**するため、先端技術の活用等により、旅客が行う諸手続きや**空港内の動線を**一気通貫で高度化することにより、手続きを迅速化する。
- 訪日外国人旅行者6000万人、訪日外国人旅行消費額15兆円の実現に向けて、出入国手続き時間短縮による**ストレスフリーで快適な旅行環境を提供**することで、我が国空港の国際競争力を強化する。

**事業内容**



**①搭乗関連手続きの円滑化**

ストレスフリーで快適な旅行環境実現に向け、顔認証技術を活用した本人確認システムの導入、自動手荷物預入機や自動走行トローイングトラクター等の自動化機器の導入により旅客の待ち時間短縮や手続きの非接触・非対面化等の実現を促進。

R6補正拡充項目

<p><b>チェックイン</b></p>  <p>自動チェックイン機</p>	<p><b>手荷物預入</b></p>  <p>自動手荷物預入機</p>	<p><b>保安検査場</b></p>  <p>自動ゲート</p>  <p>スマートレーン X線検査機器</p>	<p><b>搭乗</b></p>  <p>自動搭乗ゲート</p>
--	---	--	---

チェックイン→搭乗までの自動化機器を顔認証システムで一元化 (One ID化)  
 (手荷物・旅客輸送の迅速化)

 <p>自動走行トローイングトラクター</p>	 <p>手荷物搭降載補助機材</p>	 <p>自動ハイリフトローダー</p>	 <p>高速バゲージハンドリングシステム</p>	 <p>自動走行バス</p>	 <p>自動航空機牽引機</p>	 <p>搭乗橋装置の自動化、遠隔化</p>
---	---	--	---	---	--	--

**②旅客動線の合理化・高度化**

地方空港において、ビジネスジェットの受入環境整備、チェックインカウンターの共用化等、空港内の旅客動線を短縮することで、国際線利用者の混雑・待ち時間を改善し、国際線の受入を促進。



BJ受入環境整備



空港ビル施設の配置適正化



チェックインカウンター共用化



インラインシステム化

**事業スキーム**

- ◆事業形態：直接補助事業（補助率 1/2）
- ◆補助対象：空港ビル会社、空港会社等

# インバウンド2030年6000万人に向けた取組

## 長期（令和6年度以降）

○コロナ禍前を更に上回る需要にも無理なく対応できる持続可能な体制整備に向けた見直しを推進する需要変動リスクの適切な分担 等)

【取り組むべき事項の例（短期・中期の取組に加えて）】

- < 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
  - 業務内容や技術に応じた賃金の設定
  - 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
- < 業界 >
  - 労使間の対話の推進
  - 就航メリットを享受する主体間のリスク分担の実現
  - 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
  - 系列を超えた生産性の向上
  - 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
  - 空港業務に関する基礎的データの収集・整理
- < 空港会社等 >
  - スマートレーン等の先進機器の導入
  - 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
- < 地方自治体 >
  - 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
- < 国 >
  - 先進技術等の開発・実証、更なる活用の推進
  - 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
  - 必要に応じた制度的見直し

- 「空港業務の持続的発展に向けたビジョン 中間とりまとめ」（R5.6策定）に基づき、各実施主体において取組が進められているところ。
- グラハンの人員体制については、コロナ前と同水準まで回復してきており、待遇改善の一環である賃上げについても、前年比約120%（R5/R4比：年収）と改善が進んでいる。
- 国際定期便の就航状況については、2024Wダイヤ時点でコロナ前比（2019W）と同水準（99.2%）まで回復し、今年のインバウンドが過去最多を更新すると見込まれており、来年以降も更なる増加が見込まれている。
- そのため、各実施主体においては、ビジョンの短期・中期取組事項を継続していくとともに、長期取組事項についても適切に実施する必要がある。

**引き続き、各空港における受入環境整備に注視しつつ、短期・中期・長期取組事項についてフォローアップを実施していくこととしている。**

# 【参考】時間軸を意識して具体的に取り組む事項

## 短期（令和5年秋頃まで）

- 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、現場職員（特に中堅職員）に無理をさせてしまうと、受入体制の更なる毀損に繋がりがかねないことに重々留意

### 【取り組むべき事項の例】

- < 個社 >
  - 賃上げを含む処遇改善に不可欠な受託料の引き上げ
  - 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）
  - 職員負担の集中を回避するための正確な現状把握
  - 適切な業務量調整による高負荷の抑制
- < 業界 >
  - グラハンの業界団体の設立と実効性のある運営
  - 空港業務の社会的意義等に関する情報発信の強化
  - カスタマーハラスメント対策の推進（啓蒙活動の推進等）
- < 空港会社等 >
  - 空港内の労働環境の改善
  - 空港の知名度を生かした採用活動
  - 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
  - 空港WGの活用推進
- < 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
  - 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
  - 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
- < 国 >
  - 各地の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）
  - 生産性向上・業務効率化の実現に向けた取組支援
  - 各主体による取組の重要性の発信

## 中期（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

### 【取り組むべき事項の例（短期の取組に加えて）】

- < 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
  - ハード・ソフトの両面からの職場環境改善の推進
  - 特定技能制度の積極的な活用
- < 業界 >
  - 系列ごとに異なる資格や車両仕様等の見直し・業界ルール整備
  - 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
  - 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）
- < 空港会社等 >
  - （特に地方部における）GSE車両の共用化・共有化の推進
- < 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）
  - 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
- < 国 >
  - 空港DXの導入促進に向けた実証実験
  - 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）

## 長期（令和6年度以降）

- コロナ禍前を更に上回る需要にも無理なく対応できる持続可能な体制整備に向けた見直しを推進する（需要変動リスクの適切な分担等）

### 【取り組むべき事項の例（短期・中期の取組に加えて）】

- < 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
  - 業務内容や技術に応じた賃金の設定
  - 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
- < 業界 >
  - 労使間の対話の推進
  - 就航メリットを享受する主体間のリスク分担の実現
  - 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
  - 系列を超えた生産性の向上
  - 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
  - 空港業務に関する基礎的データの収集・整理
- < 空港会社等 >
  - スマートレーン等の先進機器の導入
  - 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
- < 地方自治体 >
  - 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
- < 国 >
  - 先進技術等の開発・実証、更なる活用の推進
  - 処遇改善・業務効率化等に必要となる保安関係料金の適正水準のあり方の検討
  - 必要に応じた制度的見直し