

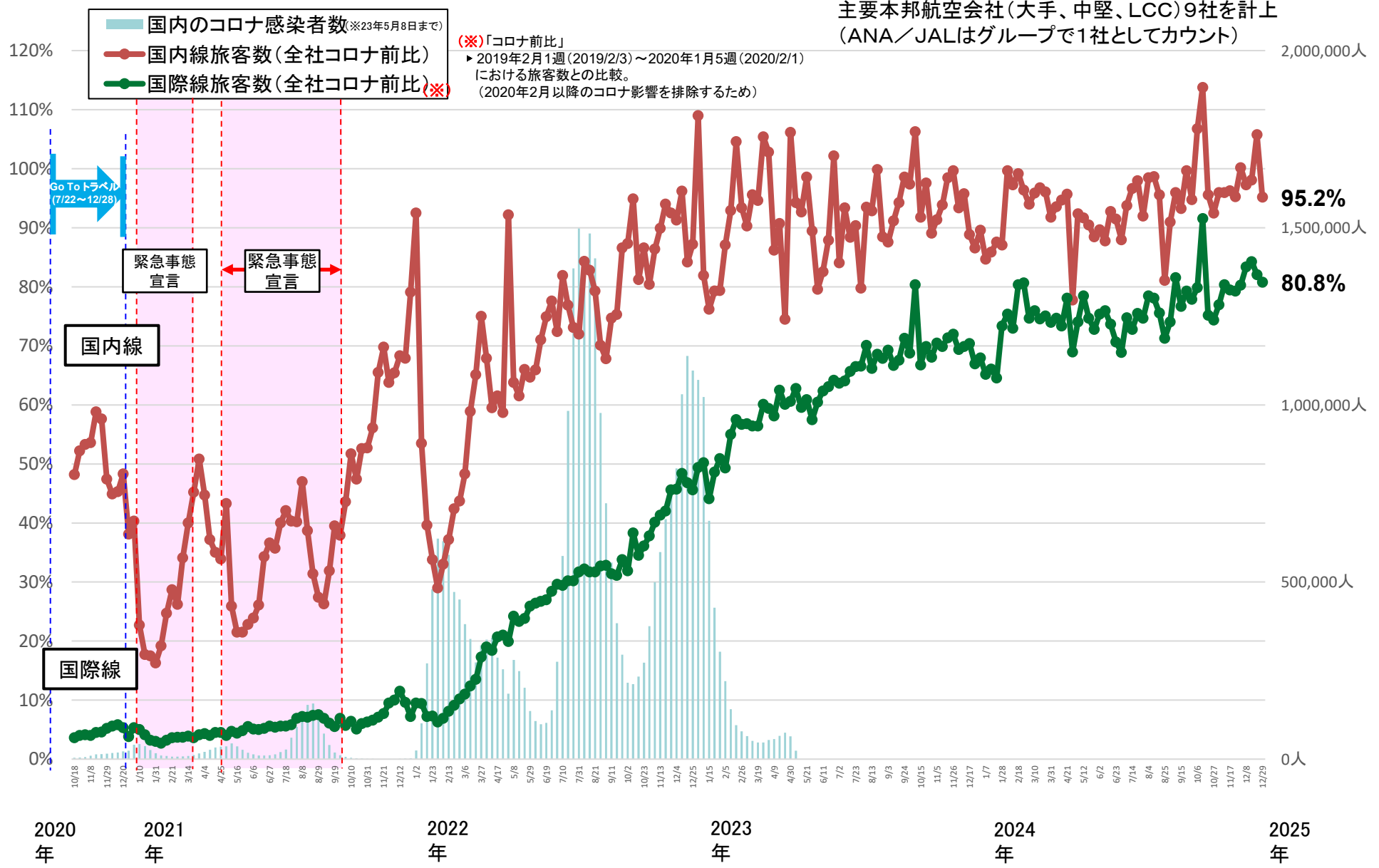
空港業務における現状と取組状況

令和7年3月24日

空港業務の現状

本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移

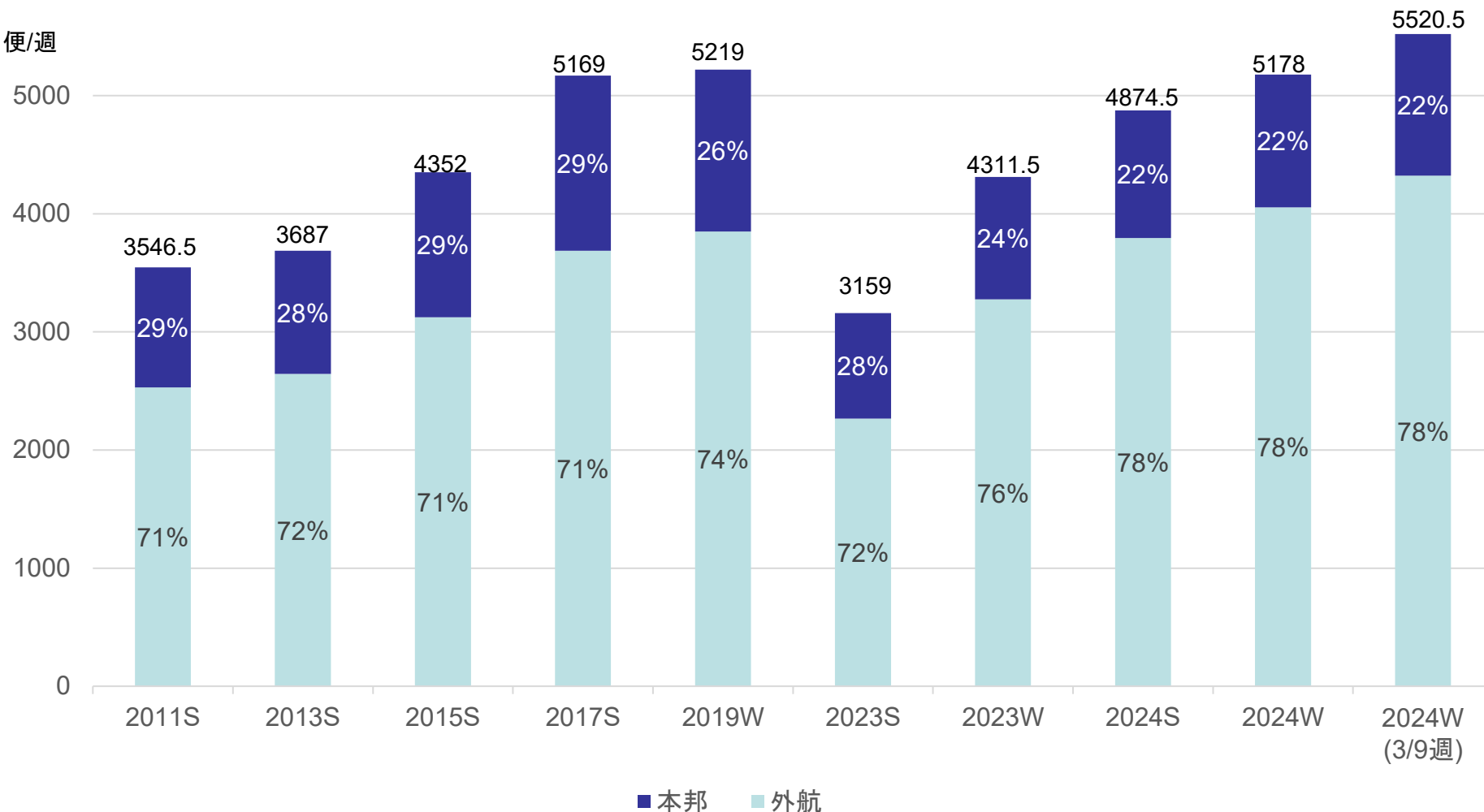
1/6時点



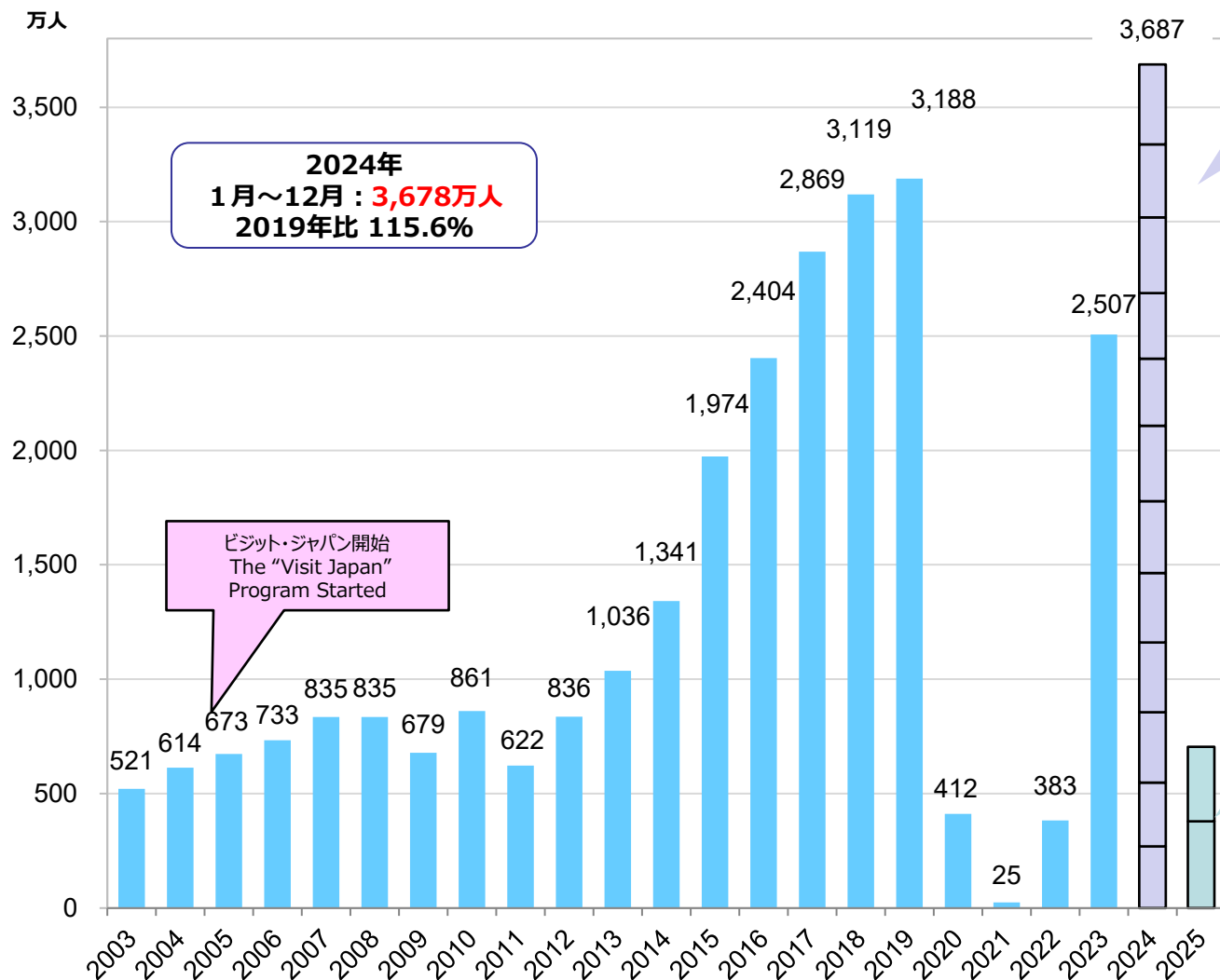
国際定期便運航便数の推移(本邦・外航別)

- 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、直近ではコロナ前を上回っている。
- 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。

単位：便/週



訪日外国人旅行者数の推移(インバウンドの状況)



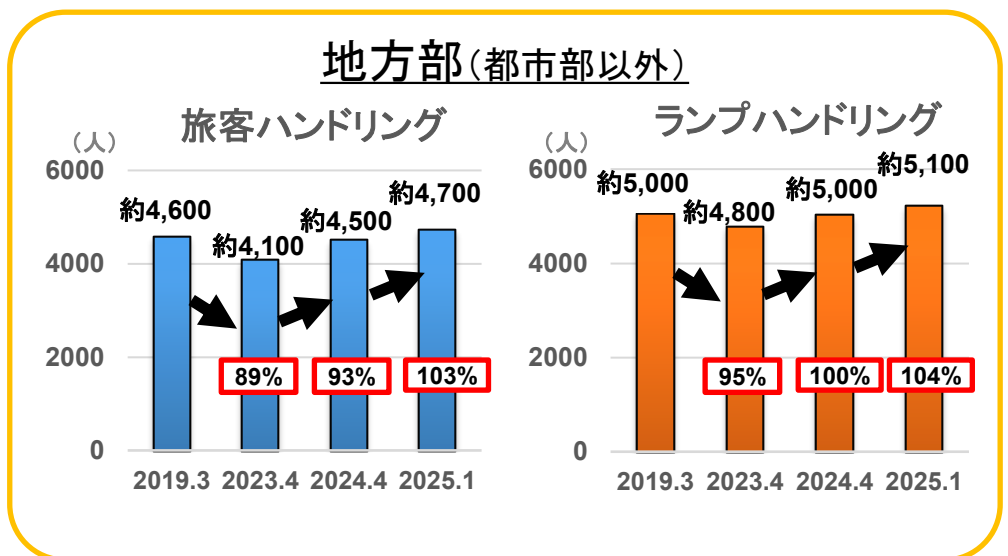
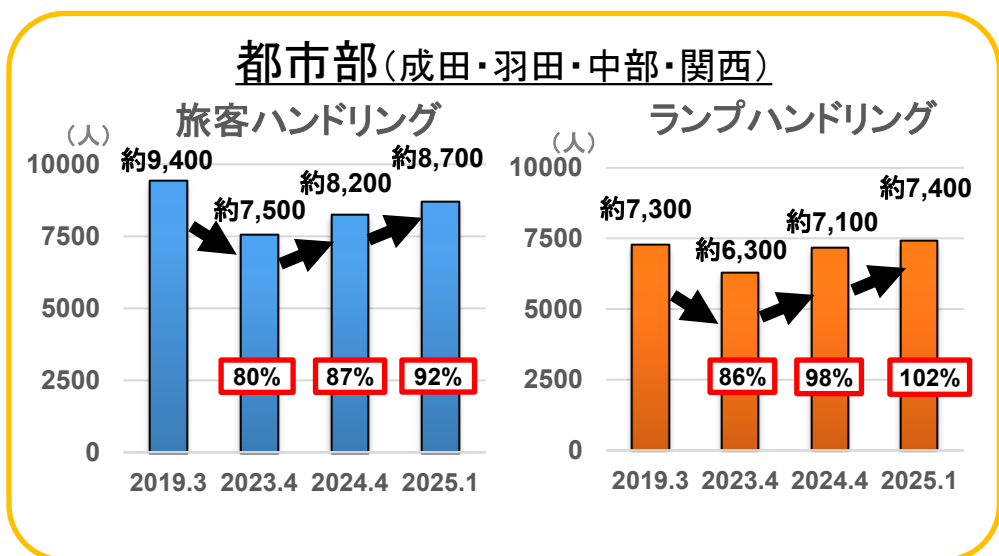
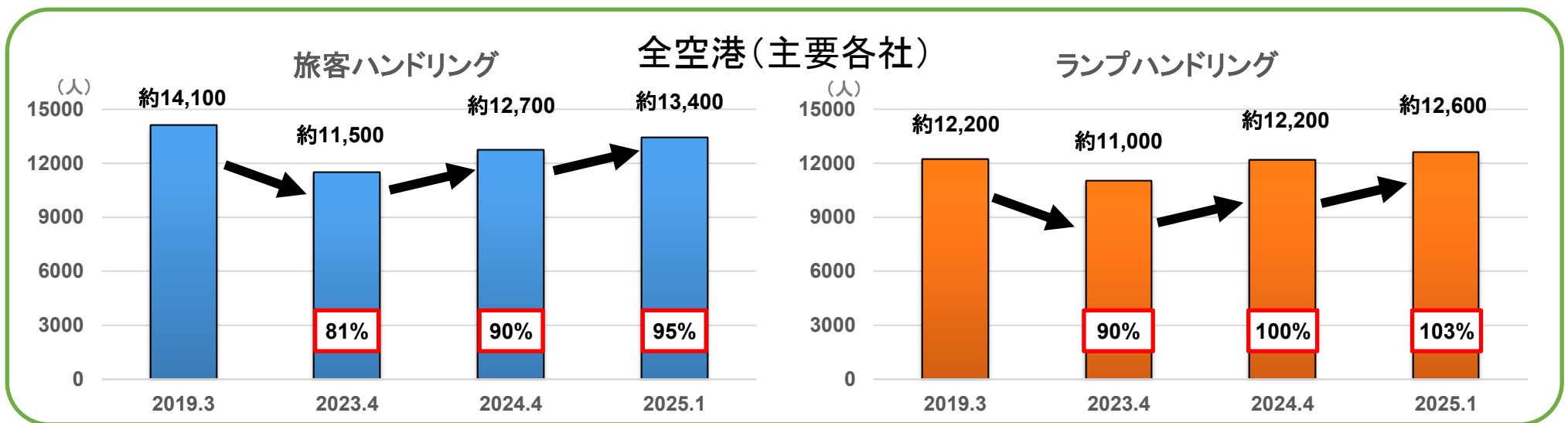
	2024年 (Jan.~Dec.)	2019年比
12月:	349.0 万人	138.1%
11月:	318.7 万人	130.5%
10月:	331.2 万人	132.7%
9月:	287.2 万人	126.4%
8月:	293.3 万人	116.4%
7月:	329.3 万人	110.1%
6月:	314.1 万人	109.0%
5月:	304.0 万人	109.6%
4月:	304.3 万人	104.0%
3月:	308.1 万人	111.6%
2月:	278.8 万人	107.1%
1月:	268.8 万人	100.0%

	2025年 (Jan.~Feb.)	2019年比
1月:	378.1 万人	140.6%
2月:	325.8 万人	125.1%

※ 2023年以前の値は確定値、2024年1月~11月の値は暫定値、2024年12月および2025年1月の値は推計値
出典：日本政府観光局（JNTO）公表資料

グランドハンドリングの体制(主要各社の従業員数)

- 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。
- 他方、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。

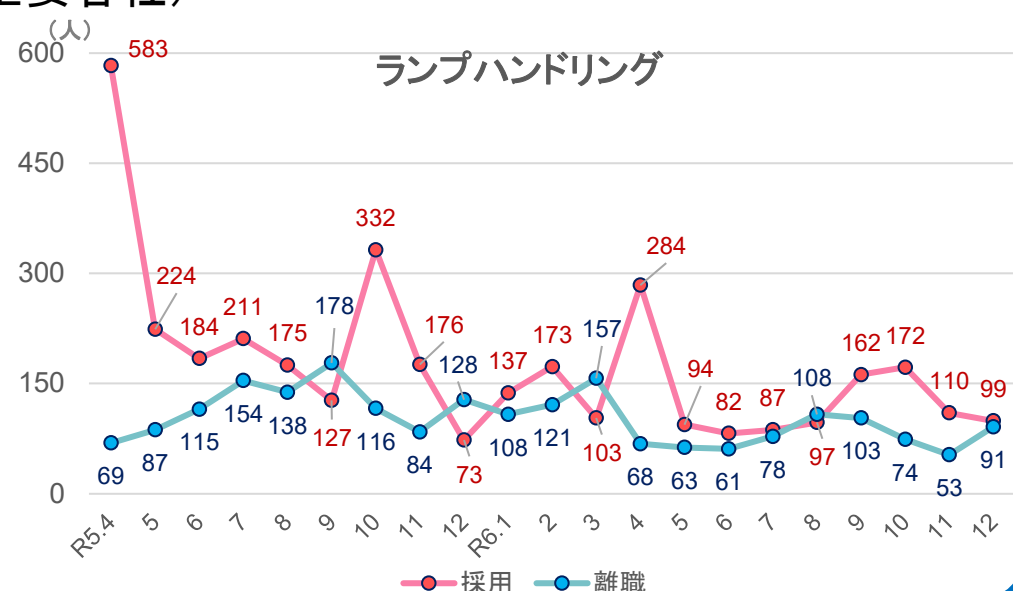
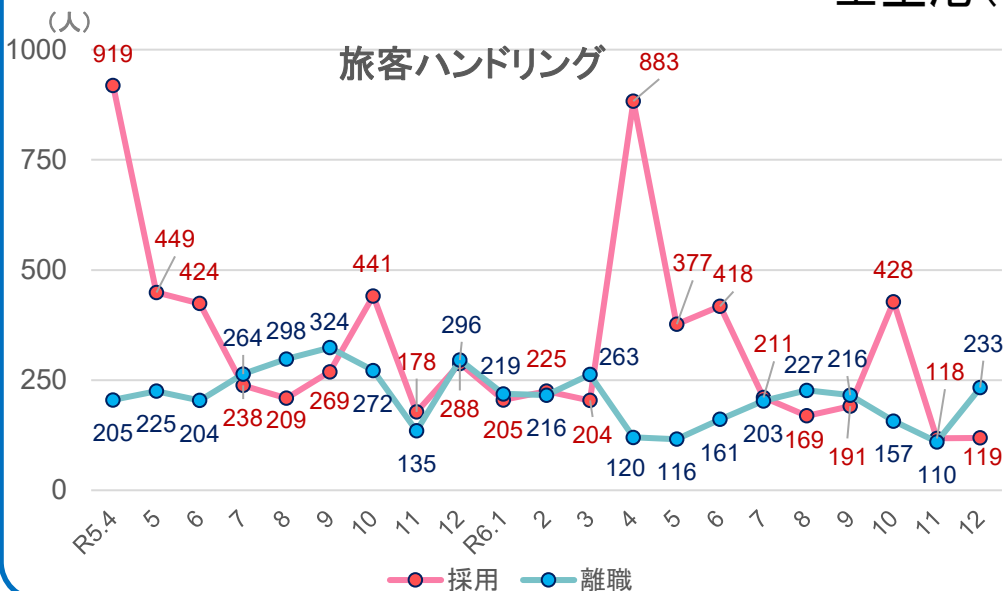


内はコロナ前(2019.3)比 ※空港給油業・ケータリング業は除く。

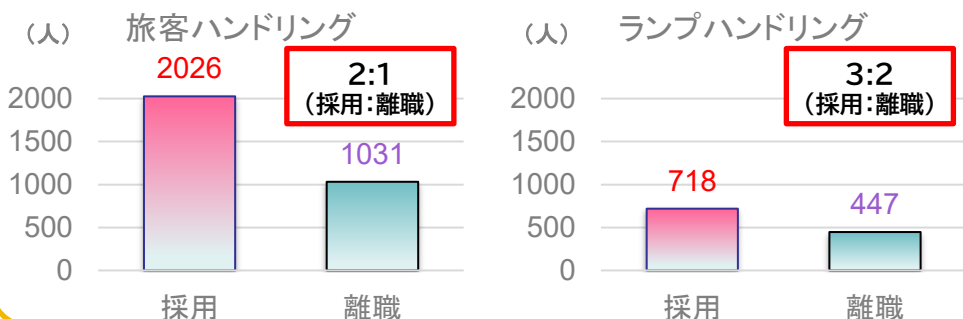
グランドハンドリングの体制(主要各社の採用・離職の状況)

- 前年(R5)に多数の人員を確保したことにより、本年(R6)は各社において育成面にも注力していることもあり、採用数は減少傾向にあるが、常に採用活動を行うことにより一定の人員の確保が継続されている。
- 業務過多や職場環境への不満(不規則な勤務形態、休憩室の未整備等)などを理由として、一定数の退職者が生じているものの、前年(R5)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。(R5:3292人→R6:2242人※4~12月合計値)

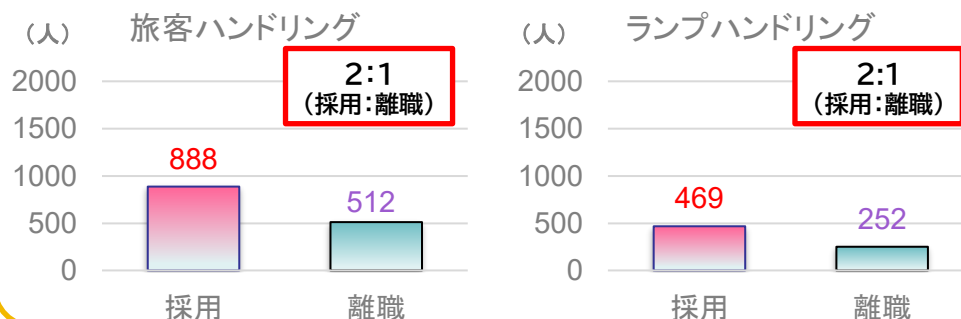
全空港(主要各社)



都市部(成田・羽田・中部・関西)※R6.4~R6.12合計値



地方部(都市部以外) ※R6.4~R6.12合計値



※空港給油業・ケータリング業は除く。

- 受託契約の見直しなど、各主体の取組の推進により、更なる賃上げが進んでおり、2024年は前年と比較し約15%上昇している。(2022年比:約39%上昇)
- また、初任給の改善も取り組まれており、前年と比較し、約6%上昇し、人材の確保に繋がっている。

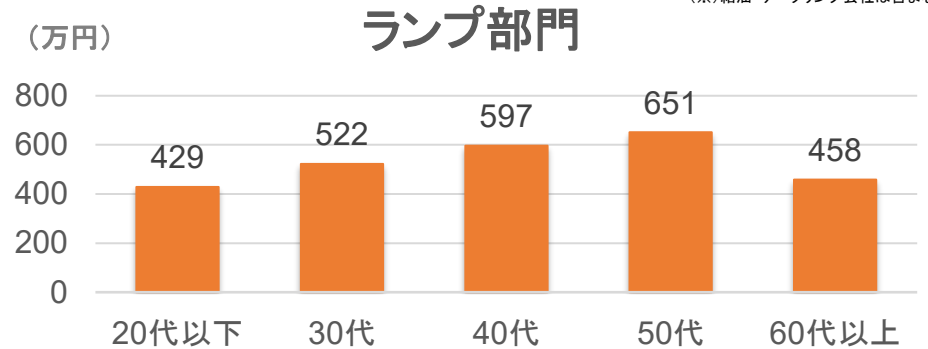
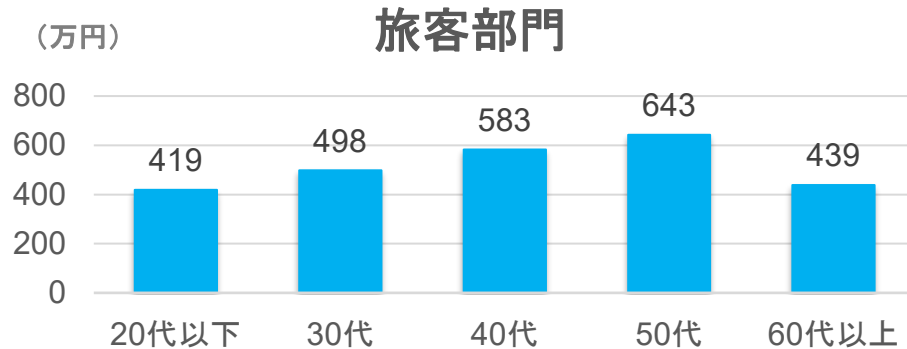
給与水準

建設業	平均賃金：490万円	※20代以下が約1割
トラック運送業（大型トラック）	平均賃金：485万円	
全産業	平均賃金：507万円	

グラハン社員の平均年収：約497万円（前年比：約115%、前々年比：約139%）

（平均年齢：34.1歳）※20代以下が約5割（2025年1月時点）

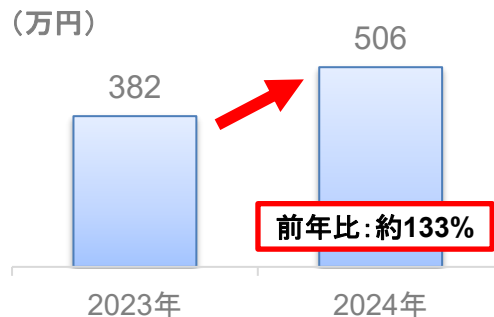
（※）給油・ケータリング会社は含まない。



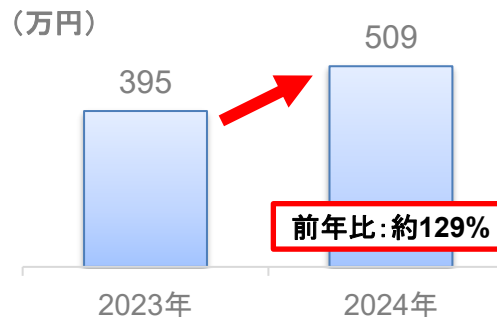
【出典】●グラハン:国土交通省調査(2024年、主要各社からの聞き取り) ●建設業、トラック運送業、全産業:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(2023年)を基に国交省にて推計

例：給与水準の改善が著しい事業者

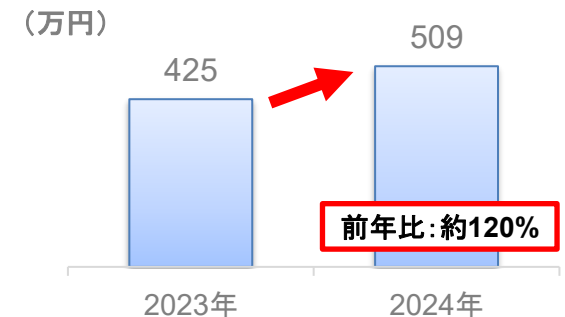
●A社（地方空港）



●B社（地方空港）



●C社（都市空港）

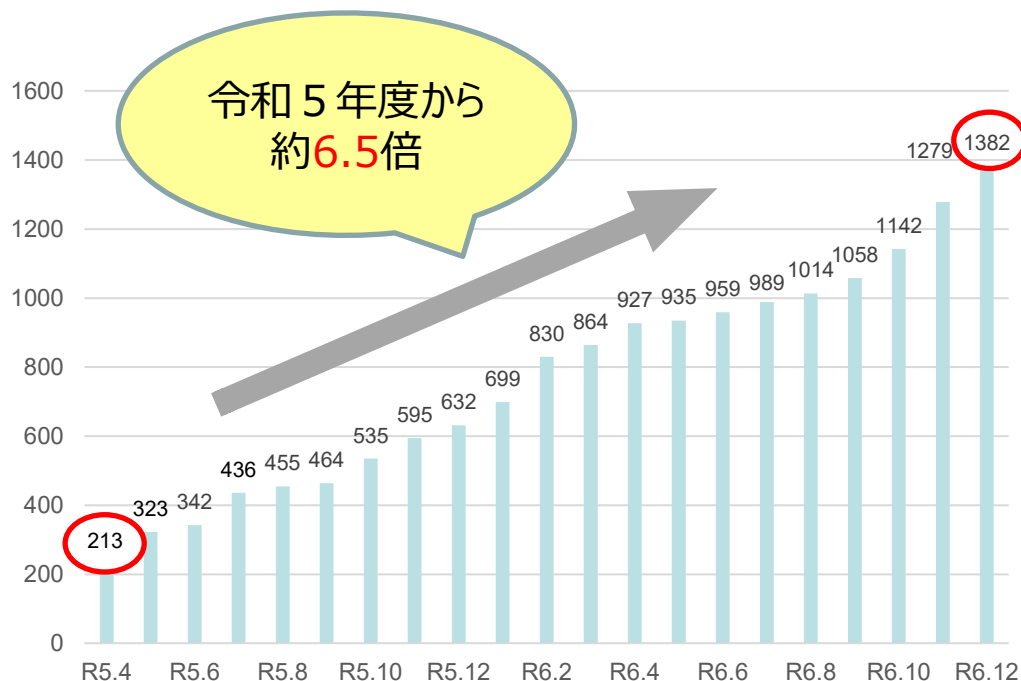


○ コロナ禍の影響により、航空分野における特定技能制度により航空分野で働く在留外国人は少なかったが、令和5年度以降、航空需要の急激な回復を受け、航空分野の特定技能在留外国人は増加している。

受入れ状況

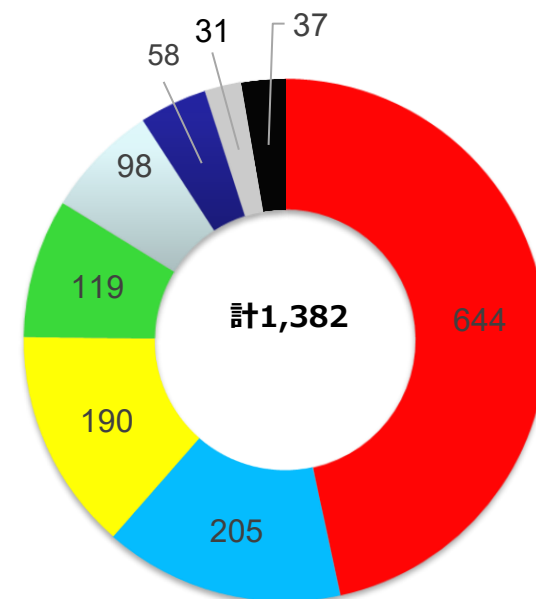
(出入国在留管理庁HPより 令和6年12月末現在)

○ 在留外国人人数 **1,382人** 【グラハン1,369・整備13】



○ 国籍別内訳

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



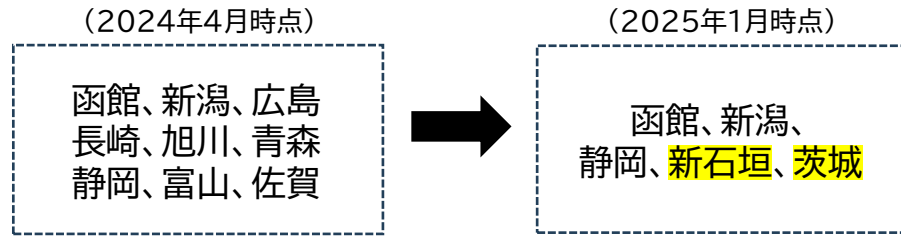
各空港の国際旅客定期便数とグラハン人員体制

- 国際旅客定期便数がコロナ禍前より回復している空港においては、グラハン人員体制もコロナ禍より回復しているところが多い(下表の右上象限の空港)
- 昨年間に、国際線需要が回復し、コロナ禍前を上回る便数に回復した空港(下表左側→右側)が増加した。また、人員体制がコロナ禍より回復した空港(下表下側→上側)も増加した。

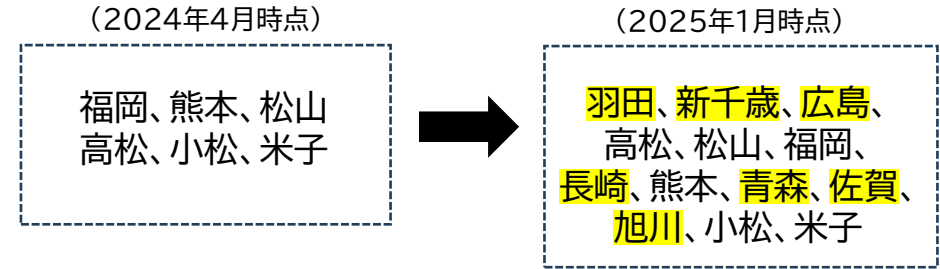
需要-・人員体制+

(グラハン人員体制の増加率)

需要+・人員体制+



⇒(必要な取組例)路線誘致先等の検討

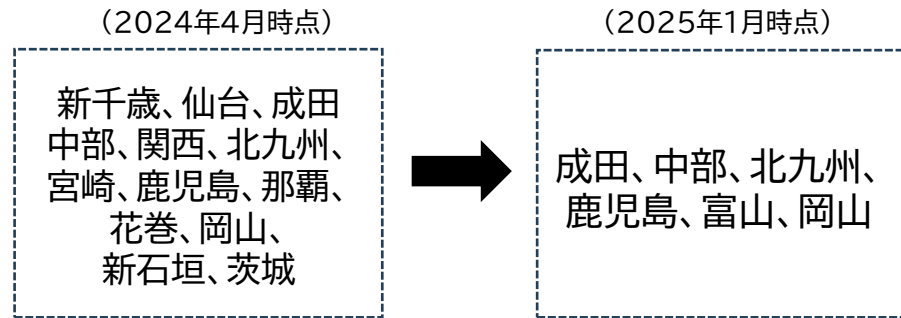


⇒(必要な取組例)更なる受入に向けたイノベーションの推進

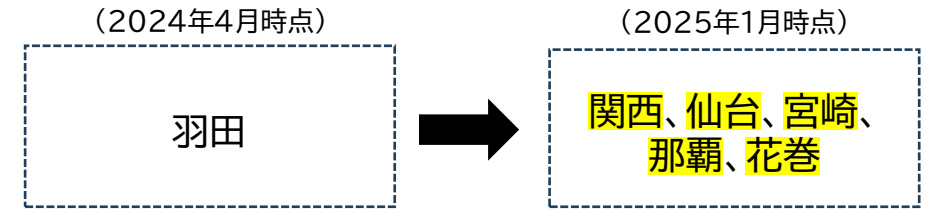
需要-・人員体制-

(国際旅客定期便数の増加率)

需要+・人員体制-



⇒(必要な取組例)他の分類で必要な取組すべて



⇒(必要な取組例)採用強化や、処遇改善等を通じた離職者の抑制

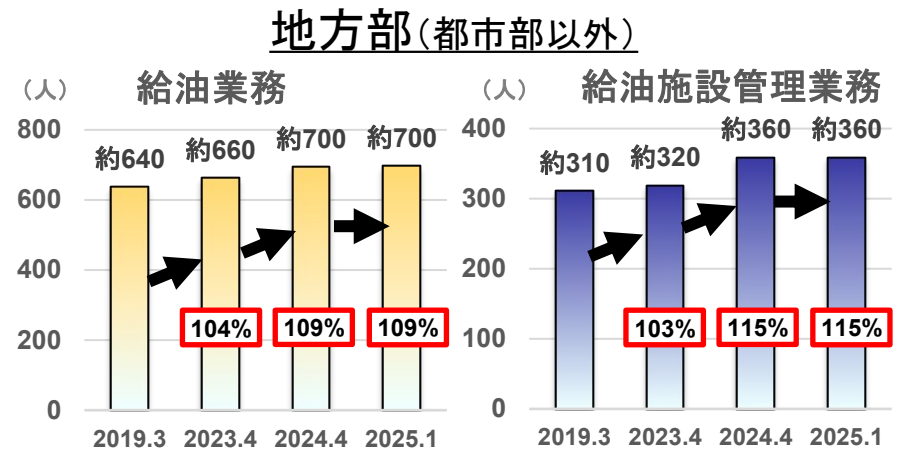
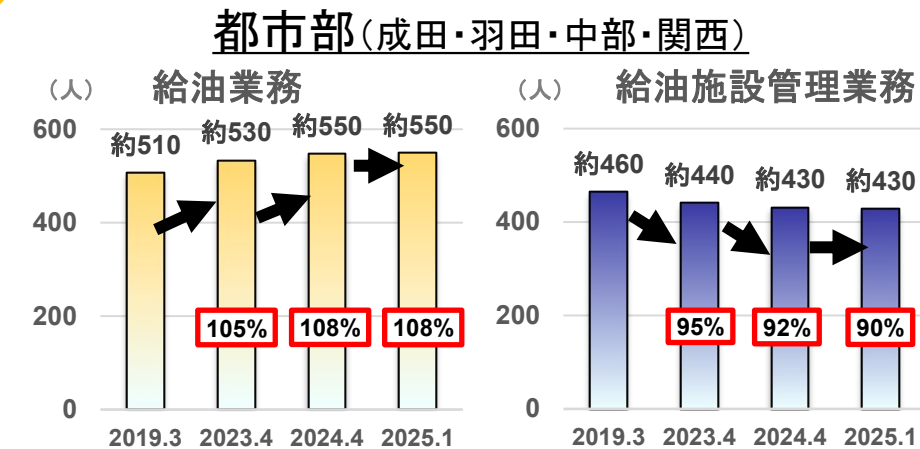
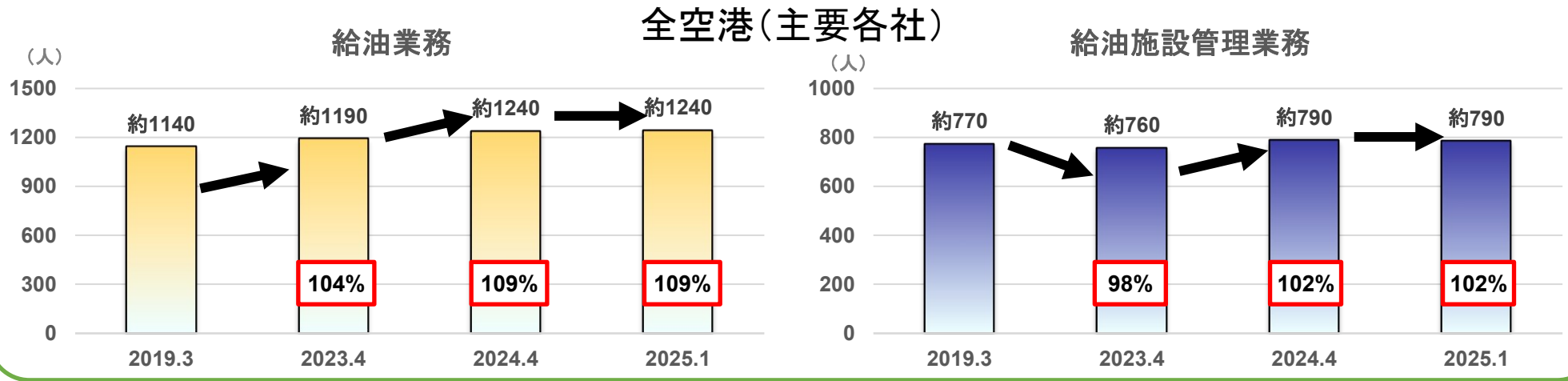
※1 コロナ前に国際旅客定期便が就航していた空港(29空港)を対象に、便数(需要)とグラハン人員体制が、コロナ前比で増加しているか又は減少しているか検証。

(コロナ前比100%以上の場合を+、100%未満の場合を-として分類)。人員体制は主要各社への調査を基に作成

※2 2024年4月時点と、2025年1月時点と比較して、右側(需要コロナ前を回復)、上側(人員体制コロナ前を回復)、右上(需要・人員体制双方がコロナ前比を回復)にシフトが見られた空港を黄色マーカーにて着色

空港給油人員の体制(主要各社の従業員数)

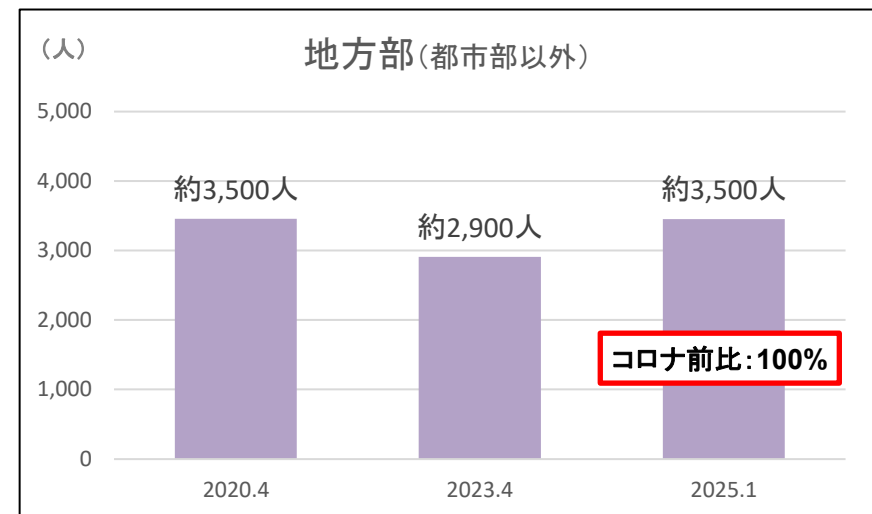
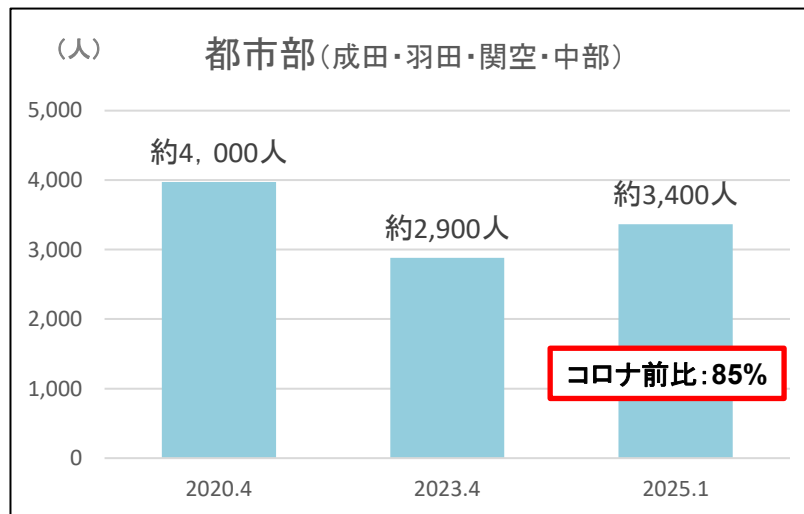
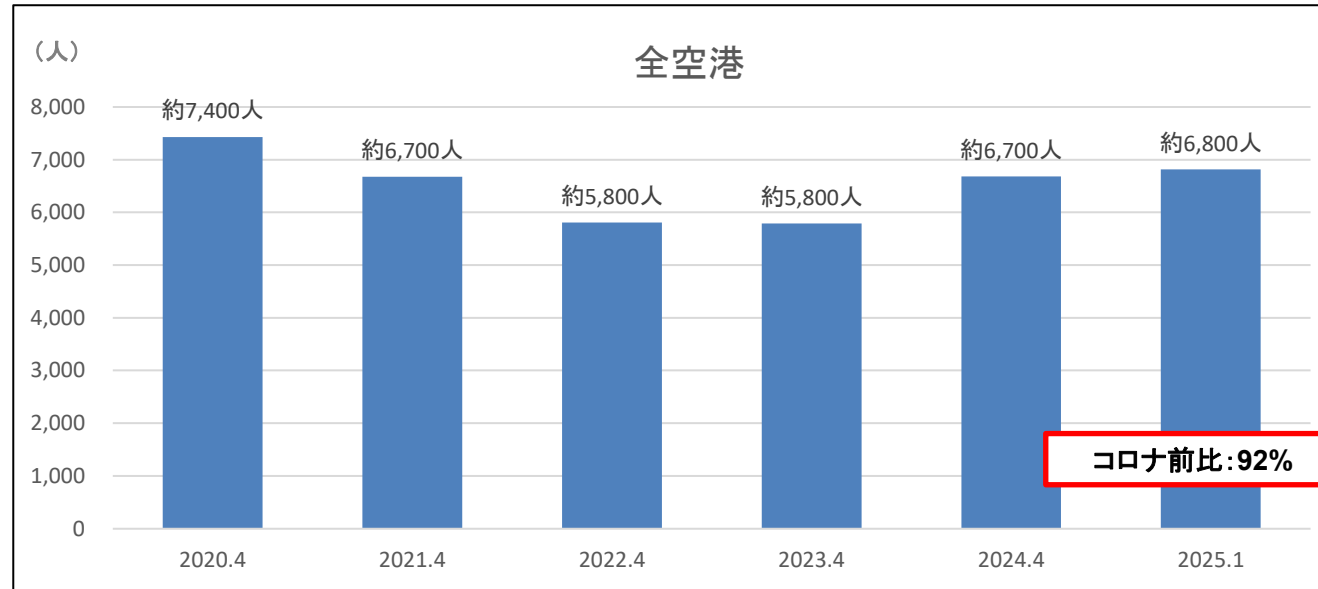
- 職員数は、コロナ禍においても人員の減少がみられず、横ばいで推移している。
- 一部空港では、コロナ禍の影響による人員の減少が回復に至っておらず、更なる取組の推進が引き続き必要となる。



 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

保安検査員の体制(全国の保安検査員数)

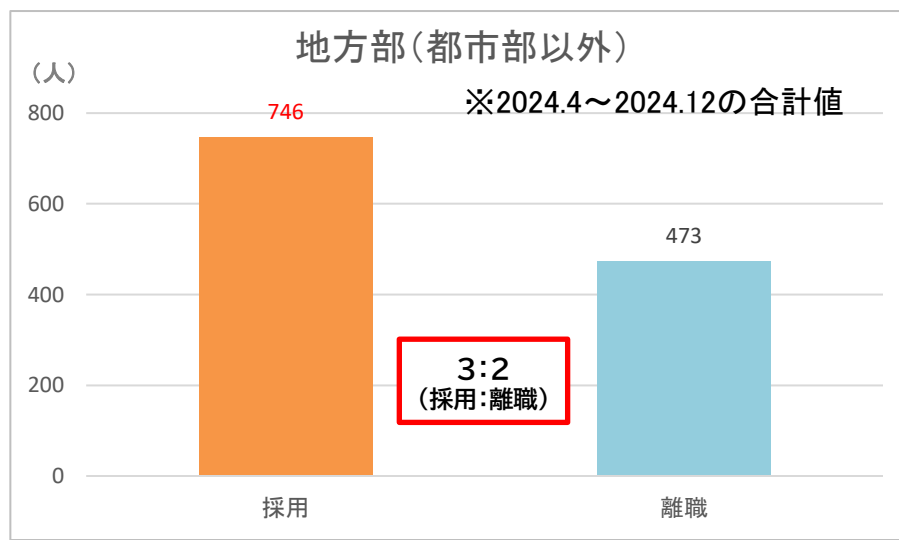
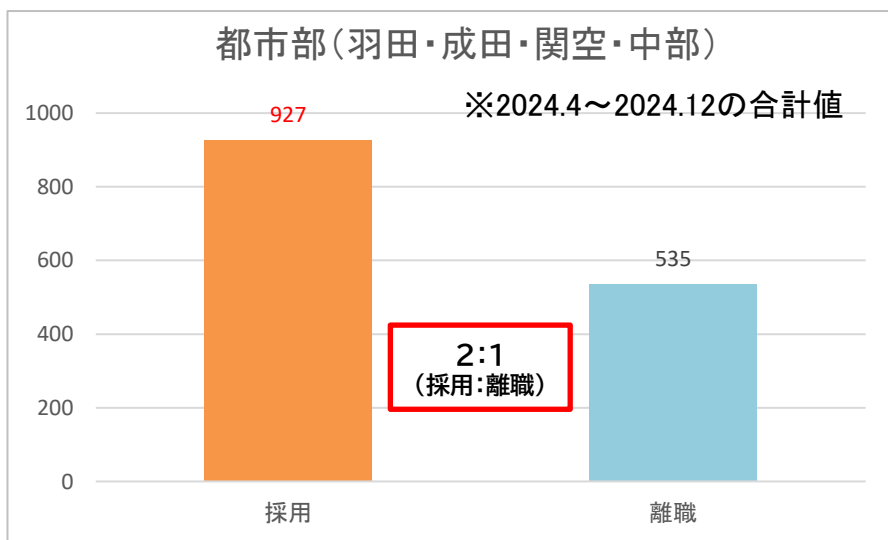
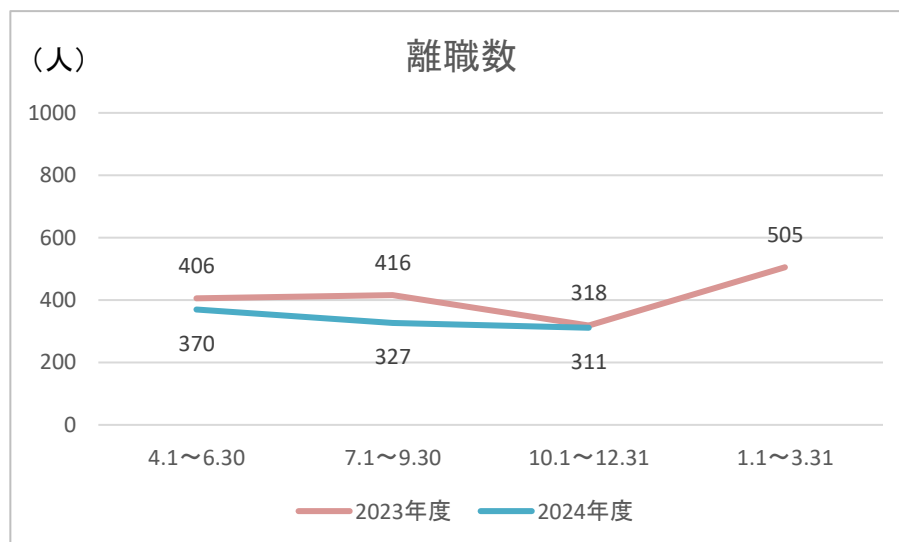
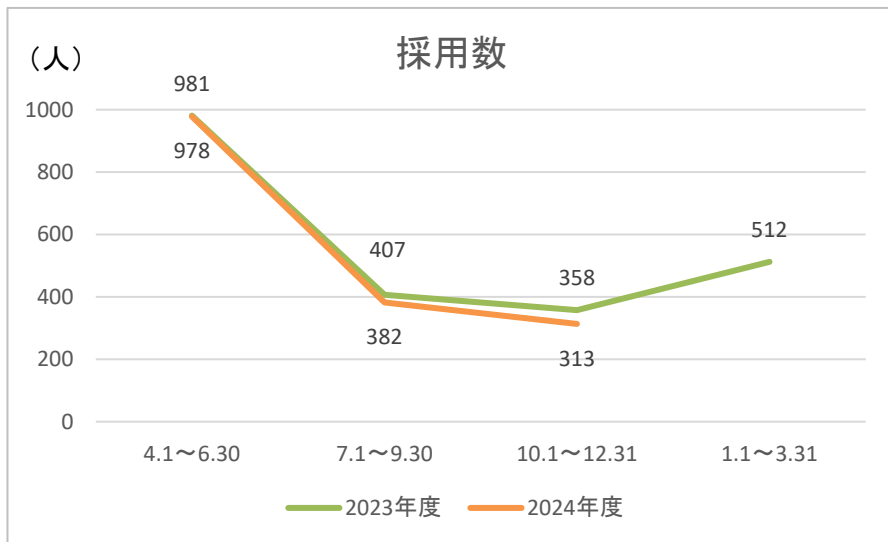
- 保安検査員数についてはコロナ前の9割程度まで回復している。
- この間、特に主要空港等ではスマートレーン等の先進機器の導入により、業務の効率化が図られている。



(※) 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/2025.1.1時点)

保安検査員の体制(採用・離職の状況)

- 積極的な採用活動が継続的に実施されているが、多忙等を理由として一定数の退職者が生じている。
- 前年度より離職者数は若干減少しているが、引き続き定着率向上に資する取り組みを推進する必要がある。



(※)全国の保安検査会社における採用・離職状況(2025.1.1時点)

保安検査員の給与水準(2024年)

- 保安検査員の平均年収は約423万円となっている。
- 保安検査員数の増加により、平均残業時間は減少しており、労働環境の改善が図られている。

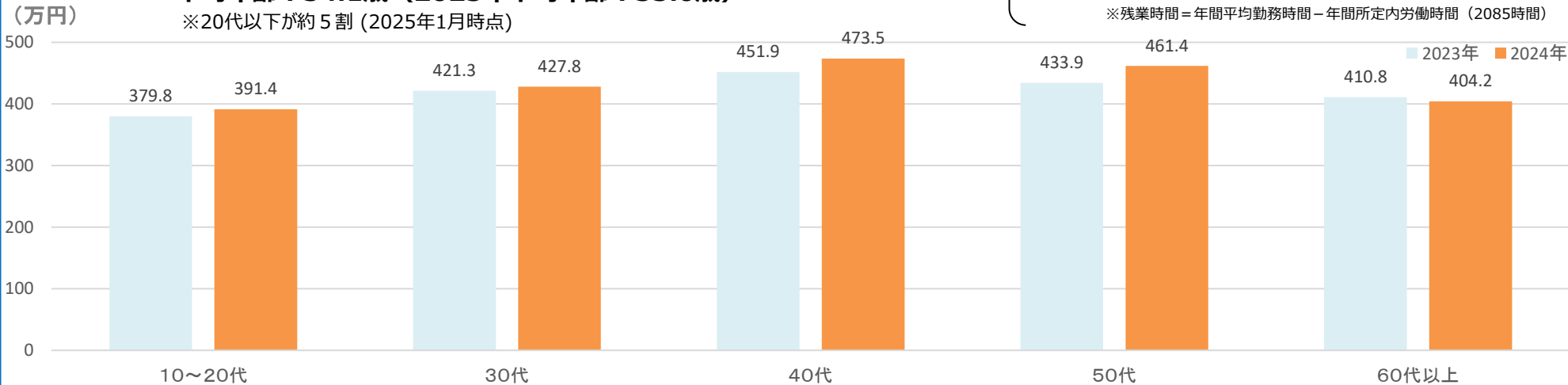
給与水準 平均年収：約423万円（2023年平均年収：約408万円）

平均年齢：34.1歳（2023年平均年齢：33.0歳）

※20代以下が約5割（2025年1月時点）

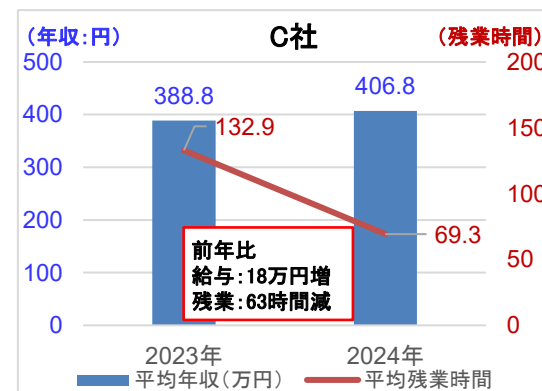
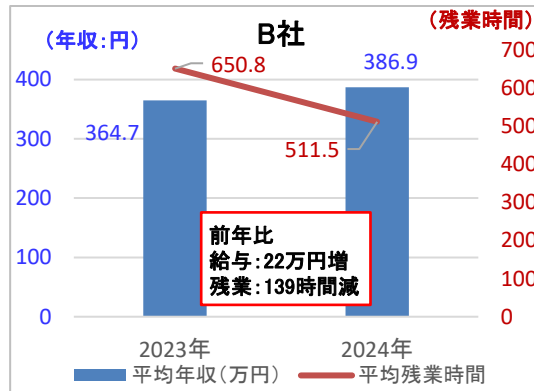
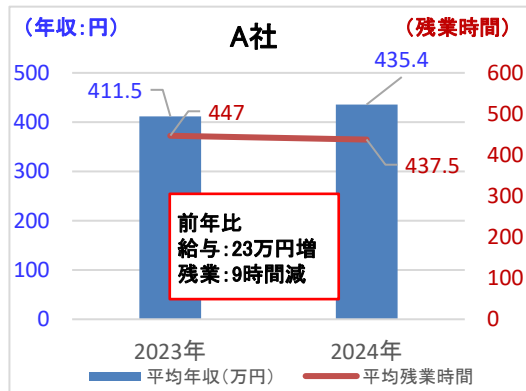
参考：2024年平均残業時間：約362時間
（2023年平均残業時間：約401時間）

※残業時間＝年間平均勤務時間－年間所定内労働時間（2085時間）



【出典】国土交通省調査(2024年、国内各社から聞き取り n= 3,977 / 正規職員 ※2023年: 国内主要6社から聞き取り n=2,448/ 正規職員)

給与水準及び残業時間の改善例



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

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

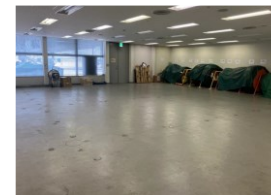
- 補助対象空港：全ての空港
- 補助対象事業者：地方公共団体 等
- 補助率：1/2以下

直近の補助事業採択事例

○ 直近の公募(R6.12.24.~R7.1.22)において、計19件(補助総額で約1.4億円)を採択

【職場環境改善等】

空港 : 関西国際空港
 申請者 : 関西エアポート(株)
 補助対象事業 : 従業員休憩室の整備
 事業概要 : 老朽化した休憩室の改修、ランプエリアや女性専用休憩室を増設することで、従業員の満足度向上や多様な人材の確保を推進する



【資機材の共有化等推進】

空港 : 仙台空港
 申請者 : 仙台国際空港(株)
 補助対象事業 : GSE車両共用化事業
 事業概要 : 空港運営会社として、事業者のニーズに応じたGSE車両を保有し、複数の利用者で共用することで空港運用の生産性向上を図るもの



【需要変動リスクに対応した支援】

空港 : 静岡空港
 申請者 : 静岡県
 補助対象事業 : グランドハンドリング業務委託事業
 事業概要 : グランドハンドリング事業者における既存人員の体制構築されるまでの間、時限的に派遣会社に業務委託することで外航の新規就航に対応するもの

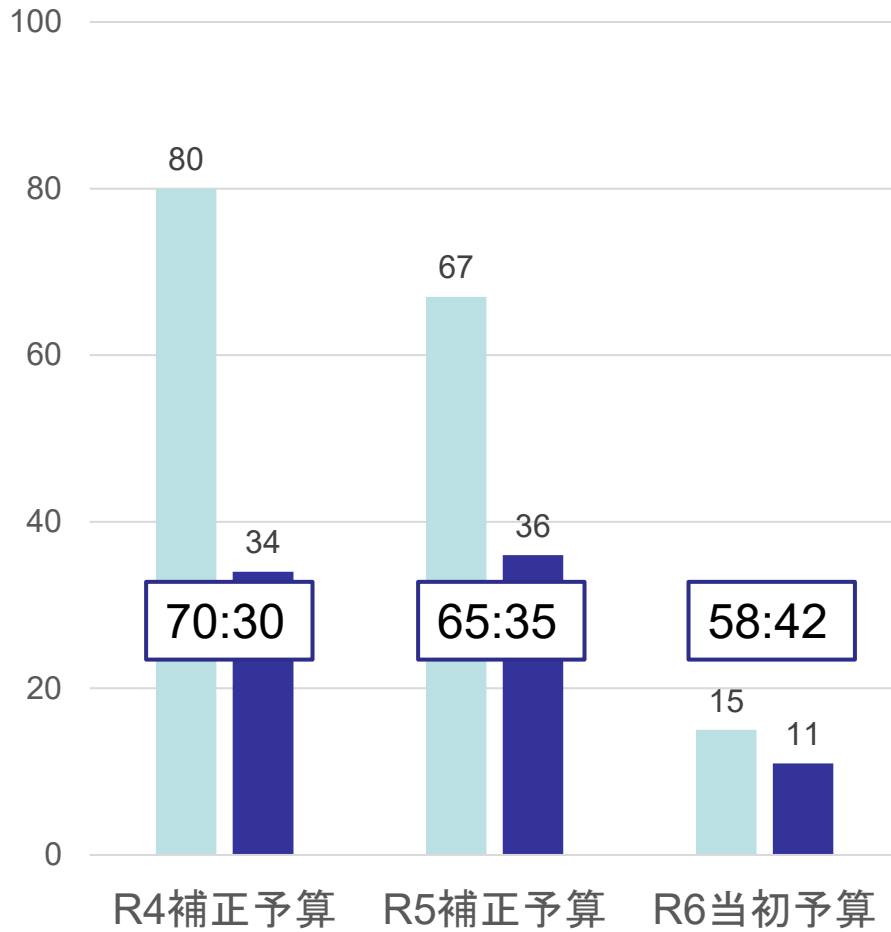


7大空港と地方空港における補助件数・金額の割合

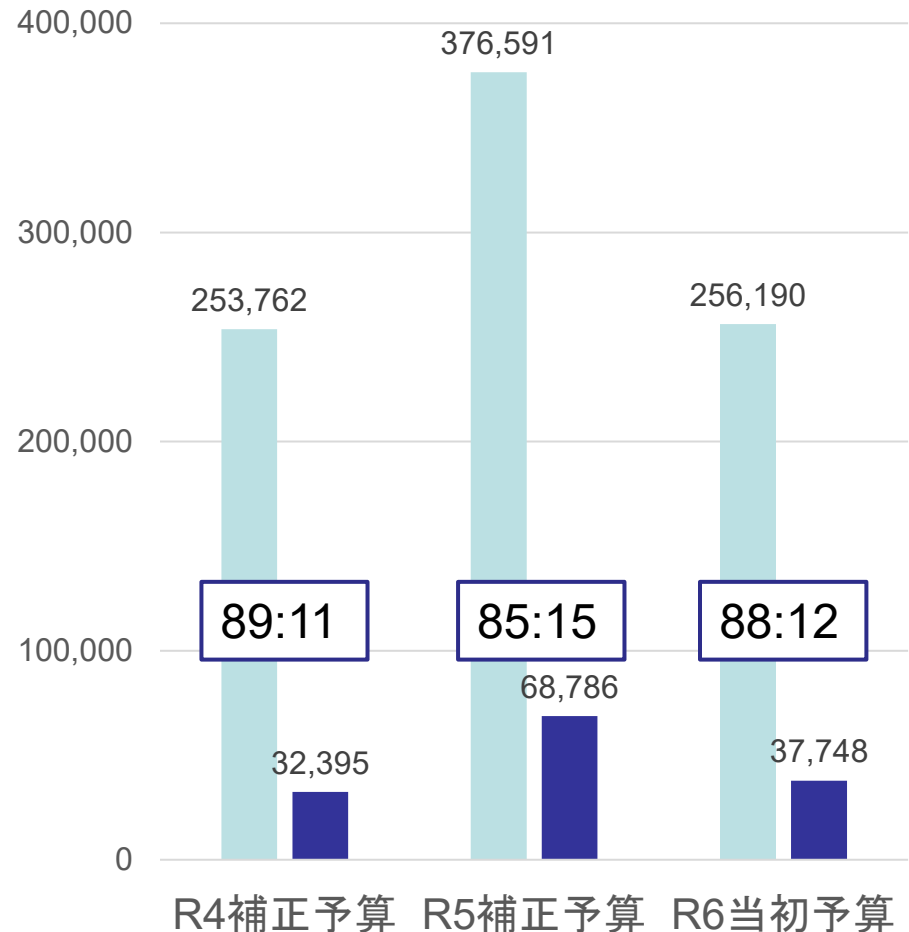
- 地方空港における補助件数は、7大空港（成田・羽田・新千歳・中部・関西・福岡・那覇）の半数程度である。
- 補助件数に占める地方空港の割合は増加傾向となっており、地方空港でも活用が進んでいる。

※人材育成を除く

補助件数（件） **67:33(累計)**



補助金額（千円） **87:13(累計)**



■ 7大空港 ■ 地方空港

■ 7大空港 ■ 地方空港

地方空港における補助事例

人材確保・業務効率化の推進

【採用情報の発信強化】

空港 : 大分空港
 申請者 : 大分空港利用促進期成会
 補助対象事業: 空港お仕事見学会の実施

【業務の効率化の推進】

空港 : 静岡空港
 申請者 : 富士山静岡空港(株)
 補助対象事業: リモコン式電動航空機牽引機材の導入

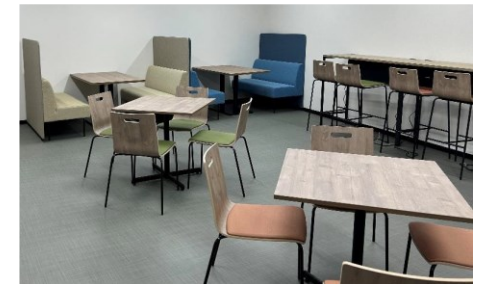
処遇改善・生産性向上に資する取組の推進

【職場環境改善等】

空港 : 福島空港
 申請者 : 福島県
 補助対象事業: 共同休憩室の整備

【需要変動リスクに対応した支援】

空港 : 高知空港
 申請者 : 高知県
 補助対象事業: PBL(パッセンジャーボーディングリフト)のレンタル



中間とりまとめを踏まえた取組状況

空港業務の持続的な発展に向けた視点・取組

視点

【視点1】働き方

- ・誇りを持って長く働けること
- ・社会的意義や魅力の発信
- ・賃上げを含む処遇改善や人材育成

【視点2】需要変動への対応

- ・就航と撤退
- ・季節／時間的な繁閑差

【視点3】多様な人材受入

【視点4】イノベーション

- ・労働環境の改善にも資する生産性向上
- ・空港分野の脱炭素化
- ・業界構造・慣行の見直し

【視点5】

視点1～4を踏まえた上での空港毎の対応

- ・特性（アクセス、事業者構成等）に応じた取組の検討
- ・地場産業であり、地域振興の観点からも重要な空港業務を地域で支える

【視点6】官民の関係者の連携

- ・系列をはじめとする垣根を越えた連携、役割分担
- ・現場状況や課題の継続フォロー

取組の方向性（抜粋）

- ・受託料引き上げ等を通じた処遇改善における透明性の確保
- ・保安関係料金の適正水準のあり方検討
- ・ハード・ソフト両面からの職場環境改善の推進
- ・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
- ・空港業務の社会的意義等の情報発信 等

- ・需給の逼迫状況等に見合った受託料引き上げ
- ・人材確保にマイナスに働く受託契約の内容の適正化
- ・就航メリットを享受する主体間の適切なりリスク分担 等

- ・外国人が地域に馴染むための環境整備
- ・男女比の極端な偏りの解消に資する職場環境整備 等

- ・DX・GX技術の開発・実証、更なる活用の推進
- ・スマートレーン等の先進機器の導入の推進
- ・（特に地方部における）GSE車両の共用化・共有化の推進
- ・多重委託構造や雇用慣行・契約慣行の見直し 等

- ・地方自治体による支援のあり方の見直し
（空港業務支援も誘致支援の一部と位置づける 等）
- ・空港WG等を活用した空港単位での取組推進
- ・業界団体の創設及び同団体等による共通課題への取組推進 等

空港業務の持続的な発展

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ねないことに重々留意

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

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

短期目標における取組むべき事項

○賃上げを含む処遇改善に不可欠な受託料の引上げ

(R5.10) **45空港** → (R6.4) **47空港**
→ (R7.3) **47空港** ※更なる引上げを実施

○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)

(R5.10) **45空港** → (R6.4) **46空港**
→ (R7.3) **45空港** ※更なる適正化を実施

中期目標における取組むべき事項

○ハード・ソフトの両面からの職場環境改善の推進

(R6.4) **35空港** → (R7.3) **44空港**

○特定技能制度の積極的な活用

(R6.4) **14空港** → (R7.3) **16空港** ※活用予定を含む

長期目標における取組むべき事項

○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 **20空港 / 47空港**

具体例

- 旅客・ランプ業務のマルチタスク化の推進
- 子育て世代の中心としたフレックス・時短勤務の活用



子育て世代の活躍
(提供：(株)鹿児島総合警備保障)

○就航メリットを享受する主体間のリスク分担の実現 **19空港 / 47空港**

具体例

- 空港ビル会社とグラハン会社間の人材交流によるリスク分担
- 就航キャンセルに伴うグラハン会社の人件費相当額の航空会社による補償



交流人材による業務
(提供：エスエーエス (株))

目標への対応（業界）

短期目標における取組むべき事項

○カスタマーハラスメント対策の推進（啓蒙活動の推進 等）

具体例

- 会員各社に対して実施した実態調査の結果と、専門家の知見を融合し、「空港グランドハンドリング カスタマーハラスメント対策ガイドライン」を策定（グラハン）
- カスタマーハラスメントに対する方針を策定し各社へ共有（保安検査）

中期目標における取組むべき事項

○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

具体例

- ANA・JAL2社が同一グラハン事業者[※]に委託している10空港において、ランプハンドリング作業に必要な社内資格の相互承認を行う仕組みを2024年4月より開始（グラハン）。2024年12月からは、JAC、HACにおいても、ANA・JALとの相互承認を開始。
※利尻、根室中標津、函館、秋田、仙台、新潟、岡山、徳島、高知、鹿児島
- 上記10空港のうち岡山空港では、旅客ハンドリング業務の協調トライアルも2025年2月下旬より実施（グラハン）

長期目標における取組むべき事項

○労使間（産業レベル/企業レベル）の対話の推進

具体例

- 空港グランドハンドリング協会と航空連合で産業内労使懇談会を開催し、魅力ある業界づくりに向けた意見交換を実施。（グラハン）



産業内労使懇談会の様子

○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

具体例

- 制度の理解促進に向け、空港グランドハンドリング協会の会員に対し2024年6月に研修会を開催。（グラハン）
- 空港グランドハンドリング協会において、外国人材関連の政策機能の強化を目的とし、外国人材雇用促進委員会を設置。（グラハン）



研修会の様子

目標への対応（空港会社等）

空港WG設置の47空港を対象にフォローアップ

短期目標における取組むべき事項

○ 空港内の労働環境の改善

(R5.10) **17空港** → (R6.4) **22空港**
→ (R7.3) **29空港**

○ 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)

(R5.10) **21空港** → (R6.4) **25空港** → (R7.3) **32空港**

中期目標における取組むべき事項

○ GSE車両の共用化・共有化の推進

(R6.4) **4空港** → (R7.3) **10空港**
※検討中も含む

○ 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)

(R6.4) **3空港** → (R7.3) **7空港**

長期目標における取組むべき事項

○ 就航メリットを享受する主体間のリスク分担の実現

7空港 / 47空港

具体例

● GSE資機材（ディアISINGカー）のレンタル

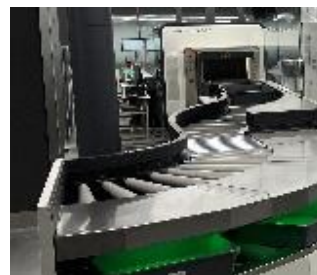


空港会社が調達した資機材をグラハン会社が共用
(提供：北海道エアポート(株))

○ スマートレーン等先進機器の導入 16空港 / 47空港

具体例

● 福岡空港国際線保安検査場へのスマートレーン導入



スマートレーン導入
(提供：福岡国際空港(株))

目標への対応 (地方自治体) 空港WG設置の47空港を対象にフォローアップ

短期目標における取組むべき事項

○ 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

(R5.10) **24空港** → (R6.4) **31空港** → (R7.3) **38空港**

○ 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

(R5.10) **16空港** → (R6.4) **22空港** → (R7.3) **25空港**

中期目標における取組むべき事項

○ 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

(R6.4) **9空港** → (R7.3) **14空港**

○ 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

(R6.4) **3空港** → (R7.3) **8空港**

長期目標における取組むべき事項

○ 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)

11空港 / 47空港

具体例

● 県庁内で部局横断的なチームを組織し、空港営業活動を実施



「TEAM100+」決起集会
(提供：佐賀県)

○ 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

10空港 / 47空港

具体例

● 空港関連事業者向けに人材確保・職場環境整備に関する支援の実施



【実施報告】空港ではたらく社員とWEB交流会＆企業説明会を開催



【実施報告】松山空港お仕事1dayツアーを開催しました

人材確保イベントの実施
(引用：松山空港採用HP)

目標への対応（国）

取組むべき事項

○先進技術等の開発・実証、更なる活用の推進

●空港制限区域内における自動走行の実現に向けた検討

空港制限区域内における自動運転レベル4の実現に向けて、令和6年度は、共通インフラガイドラインを策定した。

令和7年度は、令和7年内に空港制限区域内における自動運転レベル4を実現するとともに、国内空港への導入拡大に向けた検討や、共通インフラ及び運用ルールの改良・改善の検討を行う。

●空港グランドハンドリング作業の生産性向上に関する技術検討

令和6年度は各空港業務のうち施設制約や技術開発のハードルが高い手荷物分野から検討に着手した。

令和7年度は、手荷物積付作業の自動化に向けた技術開発を行う。手荷物取降作業は、自動化の実現可能性の検討を行う。加えて、空港ターミナルビルの手荷物ソーティング設備・施設自体の狭隘さや環境等の制約を踏まえて、施設改修も含めた課題・対応方針の検討を行う。

また、手荷物以外の作業については、各作業工程の整理を行い、ユーザーニーズを踏まえた検討優先度を反映した技術開発・実装に向けたロードマップ（案）の整理を行う。

●保安検査のDX化

保安検査のDX化を一層推進するべく、保安検査のリモート化に必要な機器への補助を令和7年度から実施予定。

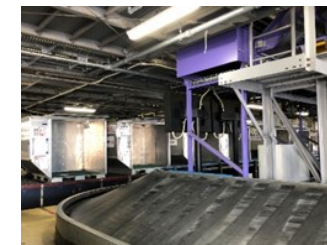
自動運転車両の主な設備



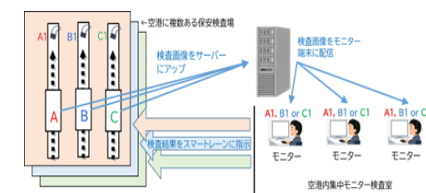
自動運転車両の実証調査



新たな技術開発（イメージ）



狭隘な空間



保安検査のリモート化（イメージ）

取組むべき事項

○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

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ため、令和6年3月から国管理空港(*)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)

目標に対する評価と今後の対応（1）

【個社】

（グラハン）

- 職員数はコロナ前の水準を概ね回復したほか、平均年収も2年間で約4割上昇するなど処遇の改善が見られ、離職者数も減少傾向にあるところ。

➡ さらに増大するインバウンド需要に対応するため、人員の確保・定着に向けた賃上げ等の処遇改善、職場環境の改善に資する取組を継続。

外国人材の活用や適正な企業間取引の実施、職場環境の改善など、個社単独では解決できない課題について、業界団体との検討・調整に積極的に協力するほか、他空港の優良事例を参考にしつつ空港関係者との連携を強化するなど、関係者一体となった取組を積極的に推進する。

（保安検査）

- 各社で「受託料の引上げ」や「ハード・ソフトの両面からの職場環境改善の推進」の取組が進められており、人員体制の回復や処遇改善につながっている。

➡ 「受託料の引上げ」や国の処遇改善に関する支援等が保安検査員の処遇改善や人員体制の定着に繋がるよう、継続した取組を実施。

目標に対する評価と今後の対応（2）

【業界】

（グラハン）

○ 業界団体（空港グランドハンドリング協会）の設立以降、個社の取組では限界があった諸課題に対して、例えば「カスタマーハラスメント対策ガイドライン」の策定など、業界全体としての取組が実施されてきた。

➔ さらに増大するインバウンド需要に対応すべく、空港グランドハンドリング業務を持続的に発展させていくためには、人員の確保・定着、ひいては魅力ある業界づくりが必要不可欠。

業界全体としての対応が求められる・外国人材の雇用促進に向けた関係施策の取組、・業界レベルでの教育機関との連携、・女性活躍などの個別テーマを含む業界の魅力向上に向けて引き続き取組を推進。

さらに、大手航空会社で進められてきた資格の相互承認など、人材育成や業務遂行の上で効率化に資する施策についても、業界全体での取組を継続・推進する。

（保安検査）

○ 「カスタマーハラスメント対策の推進」等の取組が着実に実施されている。

➔ 引き続き業界全体で協調した取組が進められるよう、警備会社、航空会社、空港会社等の各関係事業者と国が連携して取り組む。

目標に対する評価と今後の対応（3）

【空港会社等】

○ 就航便数増加などの空港の発展のためには、空港業務（グラハン・保安検査）体制を充実・強化することが不可欠との認識から、空港会社が主導する形での取組事例が広がっている。具体的には、空港ごとの就職説明会の開催をはじめ、従業員向け休憩施設の整備、スマートレーンの設置やGSE車両の共用化など、空港会社自らが企画・実施し、グラハン等個社と連携して効果的な取組につながる事例が見られる。

しかし、就職説明会の開催等については全国的な広がりが見られる一方で、休憩施設の整備やGSE車両の共用化、効率的な設備配置に向けた調整などに取り組む事例の広がりには、道半ばとなっている。

➡ 休憩施設の整備や、GSE車両の共用化など、職場環境の改善や業務の効率的な実施に必要な施設整備・設備導入に対して、費用負担も含め、関係事業者間の調整などの課題解決に向けた主体的役割を一層果たすよう促す。

【地方自治体】

○ 国の補助事業と協調した空港業務（グラハン・保安検査）への支援や、自治体独自の支援等に取り組む地方自治体が増えてきている。

➡ 引き続き、国の補助事業の活用のほか、他空港の優良事例を展開しつつ、空港関係者と地方自治体間の連携を促す等、官民一体となった取組を推進する。

国においても、引き続き、先進技術の開発・実証や、関係者の取組に対する財政上の支援をはじめ、関係諸施策を積極的に推進。

2030年訪日旅客数6000万人に向けて、継続して取組を推進

参考資料

保安検査の量的・質的向上の推進

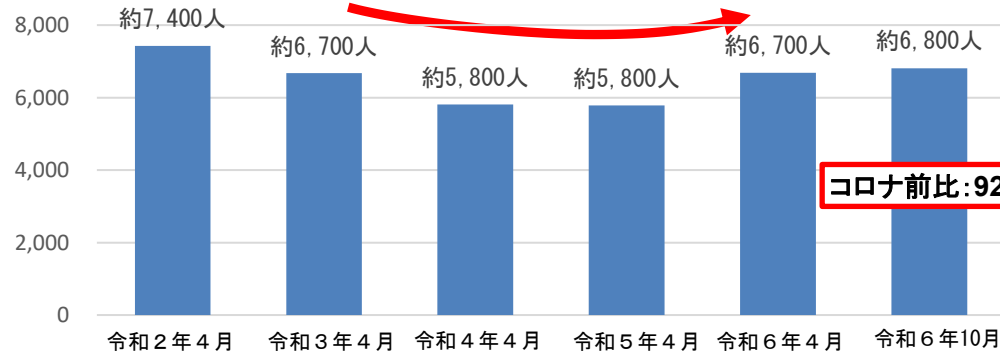
○今後の航空需要の回復・増大に対応するため、旅客の利便性向上を図りつつ、多数の旅客に対し確実かつ効率的に検査を実施できるよう、保安検査の量・質をともに向上させていくことが極めて重要。

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。

○また、新たに、スマートレーンの導入に伴い必要となるターミナル改修への補助や、保安検査のDX化を一層推進するべく、保安検査のリモート化に必要な機器への補助を実施する。

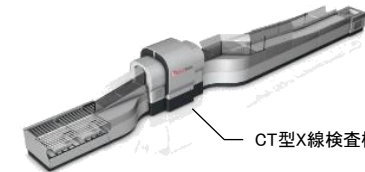
保安検査員数の推移(全国)(※)

(※) 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。



高度な保安検査機器

スマートレーン



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

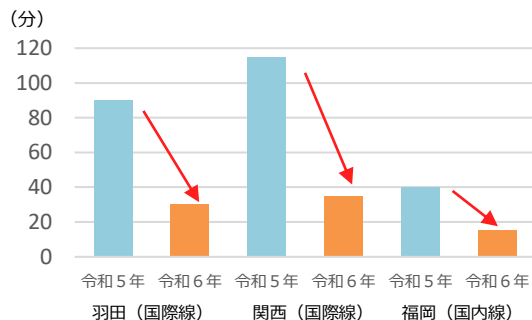


預入手荷物に爆発物が含まれていないか自動的に検知するシステム

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)

委員

有識者・その他業界関係者

加藤 一誠	慶應義塾大学 商学部 教授 (座長)	日巻 博文	(一社) 全国空港事業者協会 常務理事
戸崎 肇	桜美林大学 ビジネスマネジメント学群 教授	折田 康徳	(一社) 全国警備業協会 航空保安検討部会長
原 仁志	弁護士法人関西法律特許事務所	池之谷 潤	全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長
板橋 功	(公財) 公共政策調査会 研究センター長		

※新・旧 実施主体関係者

空港管理者等

名和 振平 成田国際空港 (株) 空港運用部門長
 北林 弘幹 関西エアポート (株) 副最高運用責任者
 塩田 昌弘 中部国際空港 (株) 空港運用本部長
 須田 浩 北海道エアポート (株) 保安防災部長
 小島 宏文 福岡国際空港 (株) 保安防災部長

航空会社

大塚 洋 定期航空協会 理事長
 徳永 威 全日本空輸 (株) 安全推進センター航空保安部 部長
 今井 義文 日本航空 (株) グローバルセキュリティ部部長

(オブザーバー)

仙台国際空港 (株)、広島国際空港 (株)、高松空港 (株)、熊本国際空港 (株)
 IATA、全国地域航空システム推進協議会
 日本空港ビルデング (株)、東京国際空港ターミナル (株)、那覇空港ビルディング (株)、東京海上日動火災保険 (株)、
 三井住友海上火災保険 (株)、損害保険ジャパン (株)、警察庁

令和6年度のスケジュール (案)

11月26日 第1回 (検討課題の提示、各委員からのコメント聴取)
 第2回 (各検討課題についての考え方の提示、議論)
 第3回 (とりまとめ案の提示、議論)
 全空港共通の課題についてとりまとめ

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



 新規拡充範囲

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。

 自動チェックイン機	 自動手荷物預入機	 自動ゲート	 スマートレーン X線検査機器	 自動搭乗ゲート
---	---	--	--	--

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)

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

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

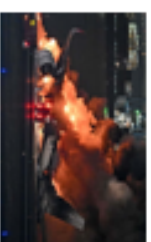
事業スキーム

- ◆ 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
- ◆ 事業期間：令和元年度～

● 航空法等の一部を改正する法律案

背景・必要性

- 令和6年1月2日に羽田空港において航空機衝突事故が発生。
- 滑走路における航空機等の衝突防止に向け、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会において、「中間取りまとめ」を公表。
 - 滑走路誤進入防止等の航空の安全の確保に関する措置を迅速に講じる必要がある。
- 同月1日に発生した能登半島地震により能登空港(地方管理空港)が被災するなど、空港運用に影響を与える自然災害等が多く発生している状況。
- 災害時においても地域の航空輸送を確保し、災害輸送拠点として機能するなど、空港が果たす役割は重要。
 - 災害時等において、空港の機能が適切に維持され、航空の安全が確保されるための措置を講じる必要がある。



羽田空港における航空機衝突事故



能登空港の被災状況

法案の概要

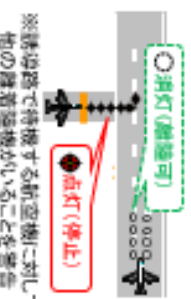
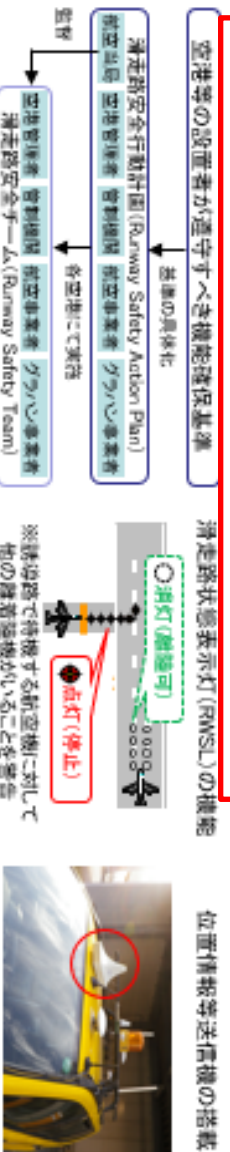
1. 羽田空港航空機衝突事故を踏まえた航空の安全の確保に関する措置【航空法】

① 空港における滑走路の安全対策の強化

- 空港設置者が遵守すべき機能確保基準に「滑走路誤進入防止措置に関する事項」を追加し、空港における航空機や車両の滑走路誤進入を防止するための安全対策の強化を図る(※)。

(※) 具体的な取組例

- (1) 主要空港(※1)における滑走路安全チームの設置
- (2) 滑走路状態表示灯(RWSL)等の適切な運用の確保
- (3) 滑走路進入車両に対する位置情報等送信機の搭載
- (4) **グラントハンドリング(※2)事業者に対する安全監督体制の強化**



- ② 操縦者へのCRM訓練(クルーリソース・マネジメント訓練)の義務付け
- 頻繁に離着陸が行われる、航空交通管制圏に係る空港等において離着陸を行う操縦者は、国土交通大臣の登録を受けた者が行う技能発揮訓練(CRM訓練(※))を修了していなければならないこととする。



(※) ヒューマンエラーの発生を防止するためのパイロット間のコミュニケーションを向上させる訓練。

2. 地方管理空港等の工事代行・権限代行制度の創設【空港法・航空法・関空伊丹法・民営空港運営法】

- 災害時における工事代行・権限代行制度の創設
 - ・ 国土交通大臣は、災害時に地方管理空港等の空港管理者から要請があった場合には、所定の要件を満たす災害復旧工事やエプロンの利用の調整等に関する業務を当該空港管理者に代わって行うことができることとする。
- 平時における工事代行制度の創設
 - ・ 国土交通大臣は、地方管理空港等の空港管理者から要請があった場合には、空港設置基準への不適合を回避するための高度な技術や機械力を要する工事を当該空港管理者に代わって行うことができることとする。



災害復旧工事の例

(※) 上記のほか、東日本震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律の平成23年制定時に手当てする必要があった同法第136条及び第137条第1項について規定の修正を行う。

【目標・効果】 航空機の航行の安全の確保

- (KPI) ○滑走路誤進入による事故：(2024年) 1件 → 0件
- 滑走路誤進入による重大インシデント：(2024年) 1件 → 0件

● 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 長期（短期・中期含む）で取り組む事項に係るフォローアップ結果

※その他、空港会社や地方自治体等の実施主体毎に作成し、空港単位で掲載

● 各空港関係者の空港業務に係るベストプラクティス

⇒ 近日中に最新情報に更新いたします。

URL : https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk5_000137.html

ランプ休憩所整備事業(福岡空港)



事業概要

- 主体
福岡国際空港株式会社
- 名称
東側ランプ休憩所
- 内容
オープンスポット（16番）付近に暑さ・寒さを凌げる場所、避雷所としてグラハン従事者が利用できる休憩所を整備
2025年1月24日供用開始

- 導入の背景
空港全従業員を対象としたESアンケートおよびグラハン事業者を中心にヒアリングを実施、職場環境の改善要望（共用休憩室の整備等）が高いことを把握。特にオープンスポットでのグラハン業務が、昨今の温暖化や異常気象により職場環境が悪化していることを把握、空港会社として整備するに至った

- 実績（波及効果）
 - ・供用後のアンケートで満足度は5段階評価で4.3
 - ・一日の利用者はのべ100人程度



△外観



△内観



△AED・ヘルメットラック

【参考情報】
 予算額：約1400万円（うち補助金利用対象額は約1230万円）
 担当部署・連絡先：福岡国際空港株式会社 経営企画本部 空港連携推進部 空港連携推進課 (Tel)092-623-0617

業界課題解消事業(空港グランドハンドリング協会)



取組事例：視点3

事業概要

- 主体
・(一社)空港グランドハンドリング協会（業界団体）
- 名称
・外国人雇用に関する調査の実施
・外国人材活用に関する研修会開催
・外国人材雇用促進委員会の設置
- 導入の背景
・業界における外国人材活用の促進
・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
- 実績（波及効果）
・外国人材活用状況と課題について把握
・約170名の研修会参加（WEB含む）

- 内容
外国人材雇用に関する調査を実施し、業界内の外国人材活用状況と課題について把握。活用にあたっての各種課題、及び基礎知識とハウツーを学ぶため、外国人材雇用実績のある会員事業者や、外国人材雇用を専門とする賛助会員の登壇による研修会を開催し理解促進を図った。また将来的な特定技能制度等の制度内容拡充や活用促進に向けた取り組みを強化するため、外国人雇用促進委員会を設置。

外国人材活用に関する研修会の様子



【参考情報】
 予算額：－
 関連URL：一般社団法人 空港グランドハンドリング協会ホームページ（<https://agha.jp/>）
 担当部署・連絡先：一般社団法人 空港グランドハンドリング協会 事務局 奥村（okumura@agha.jp）・川原（kawahara@agha.jp）