

空港グラウンドハンドリング領域に おける適正取引に関する課題認識

2025年4月18日
航 空 連 合

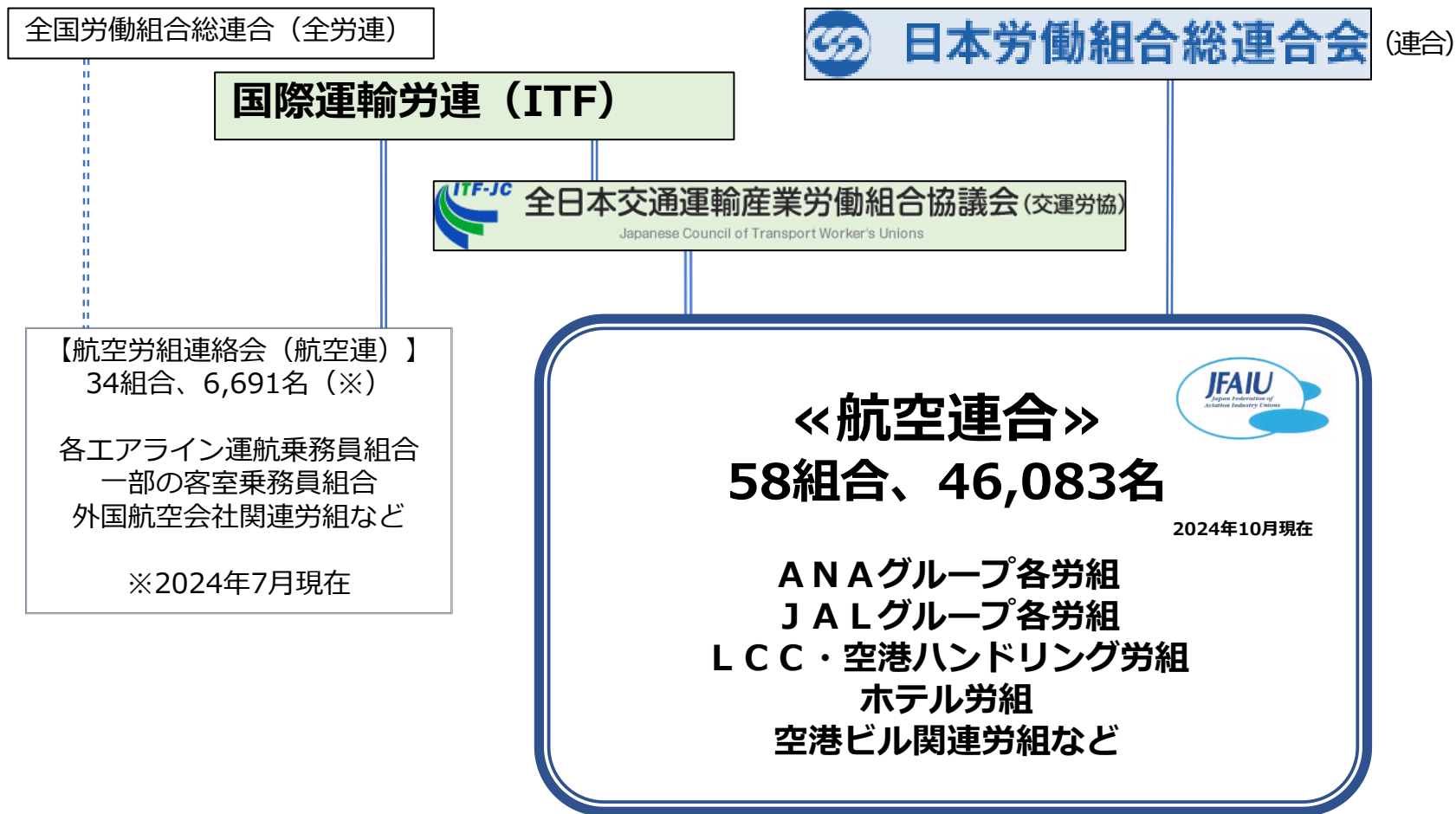


航空連合ビジョン

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

航空連合の概況（１）

- 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。
- 58の企業別組合の46,083人（うち空港グランドハンドリング従事者は約15,000人）で構成され、ナショナル・センター「連合」に加盟しています。



航空連合の概況（２）

- 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。

福岡

組織名	組合員数
ANA福岡空港労働組合	806
JALグランドサービス九州労働組合	226
スターフライヤーユニオン	222
ANAエアサービス佐賀労働組合	81

長崎(本部直轄)

組織名	組合員数
SPP長崎エンジニアリング労働組合	67

松山(本部直轄)

組織名	組合員数
ANAエアサービス松山労働組合	189

沖縄

組織名	組合員数
ANA沖縄空港労働組合	865
日本トランスオーシャン航空労働組合	565
JALスカイエアポート沖縄労働組合	537
MRO Japan Workers Union	244
ダブルツリーヒルトン那覇首里城労働組合	136
ホテルアリビラ労働組合	135
沖縄NXエアカーゴサービス労働組合	62
那覇空港ビルディング労働組合	54
アートホテル石垣島労働組合	52
下地島空港施設労働組合	41
琉球エア・コミュニティー労働組合	39
JAL JTAセールス労働組合	35
JTAインフォコム労働組合	10
大栄空輸労働組合	2
(オブ) 宮古島東急ホテル&リゾート労働組合	73

北海道

組織名	組合員数
ANA新千歳空港労働組合	780
ユニオン エア・ドゥ	679
JALグランドサービス札幌労働組合	225

成田

組織名	組合員数
ANA成田エアポートサービス労働組合	1,789
ANAケータリングサービス労働組合	1,026
日本貨物航空労働組合	199
ジェットスター・ジャパン労働組合	46
成田日航ホテル労働組合	25
TFK民主労働組合	14

東京

組織名	組合員数
ANA労働組合	11,859
JAL労働組合	9,014
ANAエアポートサービス労働組合	2,682
JALエンジニアリング労働組合	2,062
JALグランドサービス労働組合	2,019
ANAラインメンテナンステクニクス労働組合	709
ジャムコ労働組合	695
ANAベースメンテナンステクニクス労働組合	669
ANA Cargo労働組合	480
ANA X労働組合	452
ANAあきんど労働組合	320
ジャルバック労働組合	301
JALUX UNION	281
ANAエアロサプライシステム労働組合	275
羽田空港グランドサービス労働組合	214
OCS労働組合	185
ソラシディア労働組合	145
JALエアテック民主労働組合	131
ANAエンジンテクニクス労働組合	120
ANAコンポーネントテクニクス労働組合	97
全日空モーターサービス労働組合	81
(オブ) 近鉄エクスプレス労働組合	792

愛知

組織名	組合員数
ANA中部空港労働組合	733
中部スカイサポート労働組合	301

大阪

組織名	組合員数
ANAウイングス労働組合	909
ANA関西空港労働組合	886
ANA大阪空港労働組合	558
Kグランドサービス労働組合	421
JALグランドサービス大阪労働組合	191
日航関西エアカーゴ・システム労働組合	142

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
グラハン計
20組合 14,570名

適正取引の推進に向けたこの間の取り組み

- 航空連合として、空港グランドハンドリング業界の取引慣行に関わる課題認識を踏まえ、コロナ禍初期の**2020年から独自の「適正取引ガイドライン」策定に着手**。
- 2023年2月に設置された「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」において、従業員の処遇改善の前提となる業界の収益構造改善の観点から、**産業内の「ガイドライン」策定の必要性を強く主張**。
- 2025年1月に独自の「ガイドライン」を組織決定し、**2025春闘において加盟組合の活用を促進**するとともに、関係省庁に対して**国としての「ガイドライン」策定を強く働きかけ**。

航空連合としての策定目的とめざすもの

- 産業の基盤である安全を堅持し、持続可能な成長の実現により社会に貢献
- 安全を支えるすべての働く人を、安定的・計画的に確保・育成できる産業構造を確立

- ✓ 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、**5つの観点（以下参照）から独自のガイドライン**として策定
- ✓ 働く者の視点から、**労働組合の有無に関わらず**、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**自ら主体的に点検**することで、**持続可能な産業構造を構築**

①契約内容・料金 ②働き方 ③ハラスメント
④人材育成 ⑤職場の環境改善



2023年3月 第3回「あり方検討会」
2024年10月 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」などでガイドラインの必要性を主張



1月10日 矢田首相補佐官（当時）（初）



1月30日 公正取引委員会 藤本事務総長（初）



1月30日 中小企業庁 山下長官（初）



1月30日 航空局 蔵持次長

下請法に基づく適正取引ガイドライン（21業種）の類型と 空港グランドハンドリング業の特徴

1. 主に「製造委託」「修理委託」が取引対象と考えられるもの

(1)素形材、(2)自動車、(3)産業機械・航空機等、(4)繊維、(5)情報通信機器、(9)建材・住宅設備産業、
(12)金属、(13)化学、(14)紙・加工品、(15)印刷、(17)食品製造業、(18)水産物・水産加工品、(20)造船業、
(21) 防衛産業（※ R7.3.24公表）

2. 主に「情報成果物」が取引対象と考えられるもの

(6)情報サービス・ソフトウェア、(7)広告、(11)放送コンテンツ、(16)アニメーション制作業

3. 主に「役務提供」が取引対象と考えられるもの

・・・「事業者が業として行う提供の目的たる役務の提供の行為の全部
又は一部を他の事業者に委託すること」

(8)建設業（※ 建設業法令）、(10)トラック運送業、(19)養殖業

➡ **空港グランドハンドリング業**の取引対象は「役務提供」と考えられる



さらなる特徴として

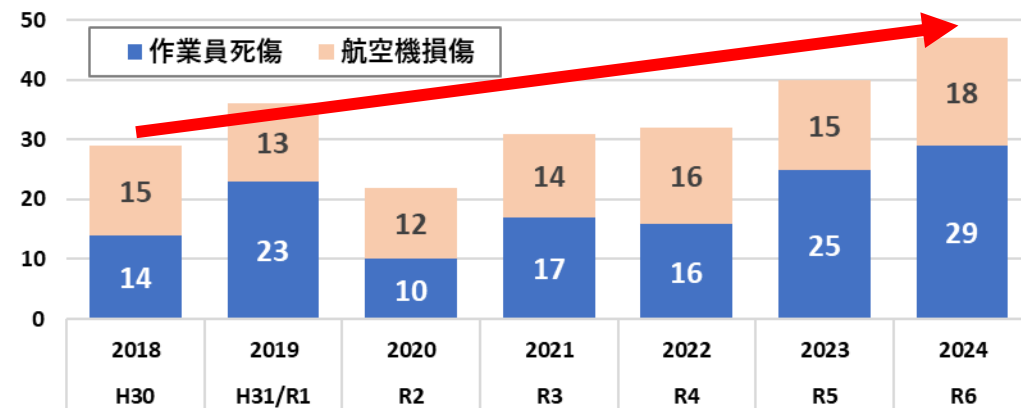
- ・ **労働集約型**である（各事業者は一定数以上の従業員を雇用）
- ・ **航空機の運航に直結**する（**作業安全**が極めて重要）
- ・ **今後の需要増大**が見込まれる（**採用数増、新規参入増**の可能性）
- ・ **多様な業務が存在**する（高度な専門性の習熟に一定期間）

➡ 他業種ガイドラインの内容を参照しつつ、実効性あるものとするためには**独自の観点の検討も必要**ではないか

安全に関する現状

- ✓ コロナ禍からの需要および運航便数の回復に連動し、**制限区域内（≡ランプ内）の事故が増加し、過去最多**の状況。
- ✓ ランプハンドリングについては、人員数は全国的にコロナ禍前を超過する水準を確保しているが、採用後3年未満の従業員が約4割と**若年化が著しい**。
- ✓ 他方、特定技能制度による在留外国人も全国で1,300人を超過するなど、**バックグラウンドの多様化も**進んでいる。

制限区域内事故件数推移



出典：国土交通省

背景

- ✓ 生産体制の急拡大
- ✓ タイムプレッシャー
- ✓ 手順追加による煩雑さ
- ✓ 資格者・ハイスキラーの繁忙
- ✓ 危険軽視・注意力散漫
- ✓ 雇用の多様化

原因

- ✓ ペダル踏み間違い
- ✓ 停止線間違い
- ✓ ながら作業
- ✓ ミスコミュニケーション
- ✓ 手順不履行 など

不安全事象の発生

- (例)
- ✓ 車両接触事故
 - ✓ 高所からの転落
 - ✓ 機材で手足を挟み骨折 など

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

今年1～3月に加盟組合から報告された各空港における不安全事象例

→ 総じて減少傾向にあるとは認識されていない

- ・ ULD（貨物コンテナ）関連のイレギュラー、**アッパーデッキ乗降時のラダーからの転落事故**が多い。（成田）
- ・ メインデッキローダーからのパレット落下、**作業者がドローリーと接触して靭帯損傷**など不安全事象は多い。（成田）
- ・ **ドローリー接触事故が複数発生**しており、いずれも狭隘な米軍郵便引き渡し場所。（那覇）
- ・ 貨物上屋における輸出入業務とともに**事故・イレギュラーが頻発**。主な要因は委託先の人員不足による無理な作業。（関西）
- ・ 軽微な事象も含め、**思い込み、確認不足、知識不足、手順不履行による不具合事象**が続いている。（福岡）
- ・ **車両損傷が多発**しており勢いが止まらない。**外国人客の大型手荷物**の増加に伴うケガも複数名発生。（新千歳）

労働条件に関する現状

データ詳細は非公開

現状分析をふまえた航空連合の課題認識（１）

<安全に関連する課題>

- 賃金水準が低い、賃金の上昇率が低い、資格手当や時間外手当を前提とした生活設計となっていることから、**安定的に人材の確保・育成・定着が進まない状況。**
- シフト勤務や早朝勤務・深夜勤務などの変則勤務が主となっており、**ワークライフバランスが保てず、長期に働き続けることが困難。**
- 遅延や欠航などの**イレギュラーが日常的に発生し、労働時間が長くなる傾向**があり、体力的負担が大。
- 生産体制の拡大に伴う繁忙や定時運航へのタイムプレッシャーにより、**エラーチェーンが切れない状態。**

⇒ **人材・資格の両面で不足が生じており、安全品質の確保・向上が難しい状況にあるのではないか。**

<現場視点から見た契約の課題>

- 新規に就航するエアラインとの契約において、**契約締結前に就航が取りやめになる場合**があり、その期間の**準備にかかる費用（生産体制の確保、資格者の育成）**は請求していない、またはできていないことを懸念。
- 新規就航、または既存就航路線においても、**機材拡大や運航便数増加に伴う生産体制の確保と資格者の育成にかかる期間と価格が反映されていない**ことを懸念。
- 物価や人件費上昇を踏まえた価格の再設定がされておらず、**タイムリーに労務費の転嫁ができていない**ことを懸念。
- 日常的に遅延・欠航などのイレギュラーや契約外の対応が発生するが、**現場が契約内容のことを把握しておらず、エキストラ費用の請求ができていない**ことを懸念。

⇒ **受託側がリスクを負う傾向にあり、労働条件の維持・改善につながりづらい商習慣・契約慣行になっていないか。**

現状分析をふまえた航空連合の課題認識（２）

【課題認識の背景にある産業構造】

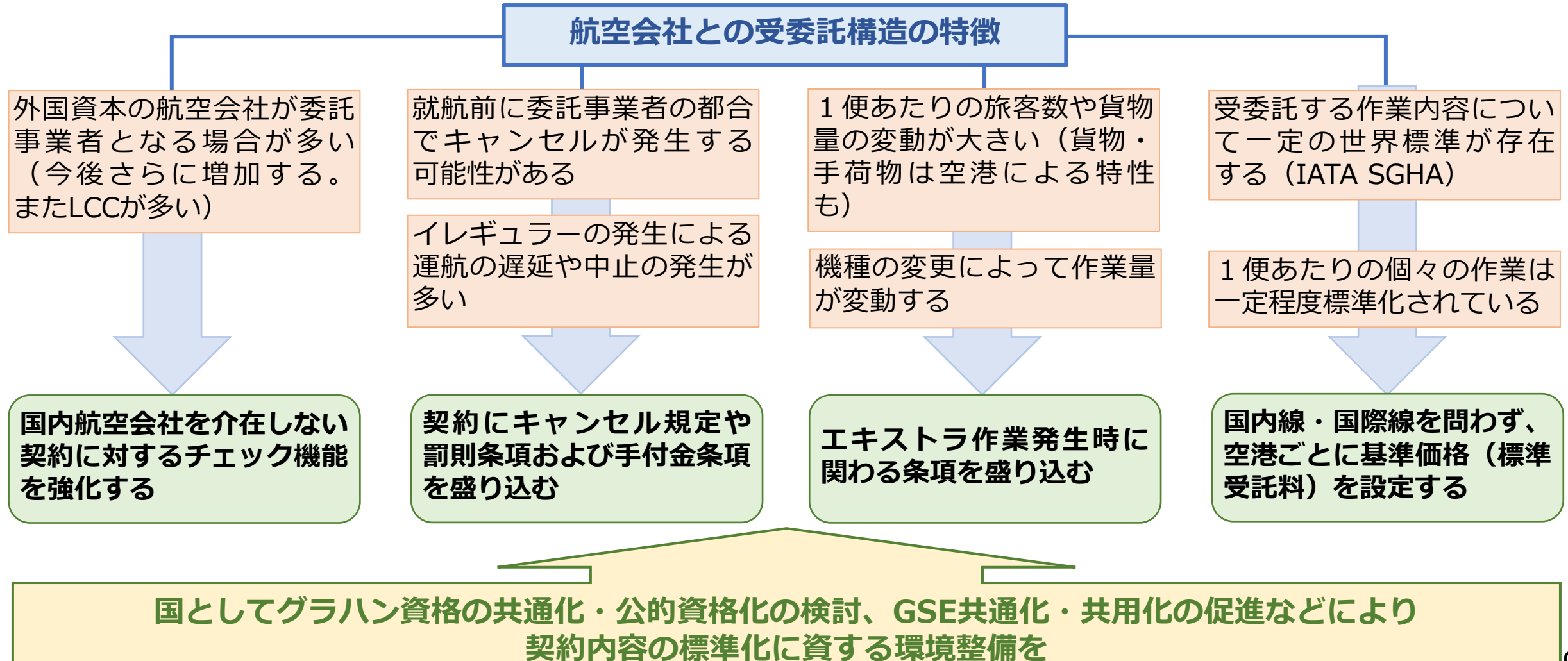
- ・委託側が収益を確保する上で、**委託費用はコストの側面**
- ・航空会社は**人件費上昇分を運賃に転嫁しづらく**、委託側の航空会社やハンドリング会社で負担
- ・**受委託内容のほとんどが役務の提供**であり、契約内容が労働条件に直接大きく影響
 - **受託側の労働条件（賃金・労働時間など）が抜本的には改善しにくい**
- ・要員数・資格者数などの面で**十分な準備体制を構築する以前に、ハンドリングの受託開始**を迫られることも
- ・天候影響などによる**運航便（貨物便を含む）の遅延・欠航が前提**のビジネスモデル
 - 生産計画を安定的に遂行することが難しく、受託側の**ハンドリング会社がイレギュラー時のリスクを負いやすい**

- ・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**が、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、受託する企業が労働関連法令などを遵守し、働く者の視点で問題が生じていないか**、産業構造の特徴をふまえた点検をおこなうための環境を整備する必要がある。
- ・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つ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安全を支えるすべての働く人を安定的・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。

産業構造や環境認識をふまえれば、**外資系も含めた民間同士が円滑かつ適正に契約を締結**できるよう、**行政が実効性のあるガイドラインを策定し、事業者が遵守する環境を早期に整備**する必要がある。

国のガイドライン策定に向けて（１）

航空会社との受委託構造の特徴を踏まえたものとする必要がある



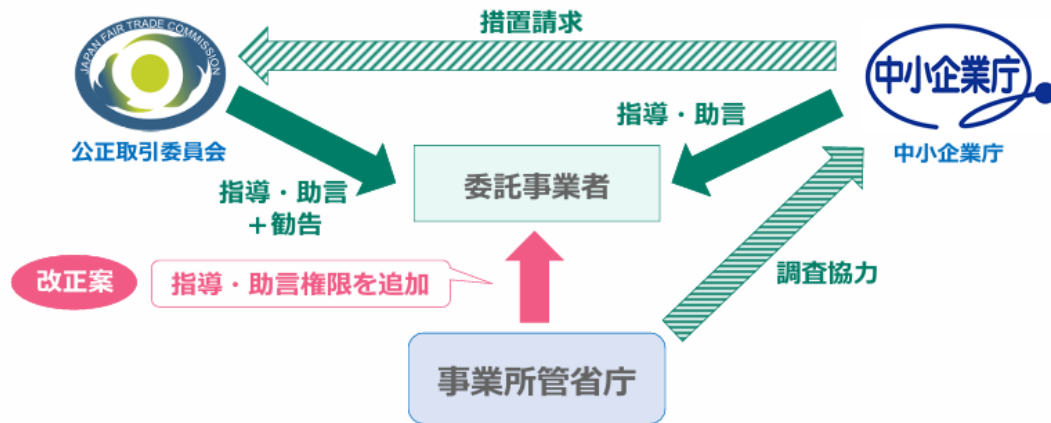
国のガイドライン策定に向けて（２）

外資系も含めて航空会社が遵守する制度・仕組みとする必要がある

① 改正下請法「面的執行の強化」による国土交通省航空局の指導・助言権限の強化

改正内容

- ◆ 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。
- ◆ 中小受託事業者が申告しやすい環境を確保すべく、「報復措置の禁止」の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。



「下請法・下請振興法改正法案の概要」（令和 7 年 3 月 公正取引委員会・中小企業庁）より抜粋

② 下請振興法に基づく業界団体（※）における「自主行動計画」の策定

- 「下請法に基づく適正取引ガイドライン」既存 21 業種の多く（18 業種）で、経済産業大臣が定める「振興基準」に基づき業界団体が「自主行動計画」を策定（14 ページ参照）
- 「振興基準」に関して所管大臣から事業者への指導・助言を実施
- 価格交渉・転嫁の状況を調査し、「企業リスト」を社名入りで公表
- 下請企業と親企業が協力して作成する「振興事業計画」について金融支援

- ✓ 改正下請振興法により、2 以上の取引段階にある事業者による「振興事業計画」に承認・支援の実施が可能に
- ✓ また下請Gメンによる調査に基づき主務大臣が事業者に対して指導・助言ができるが、同改正により、改善が乏しい事業者に対して、より具体の措置を示し、実施を勧奨することが可能に

（※）定期航空協会、（一社）空港グランドハンドリング協会、および在日航空会社代表者協議会（BOAR）を想定

国・業界団体・事業者（航空会社・グラハン会社）が連携し、相手国や地方自治体にも理解を得ながら、法改正内容も踏まえて実効性のある取り組みを推進すべき

国のガイドライン策定に向けて（３）

持続的な賃上げの実現に加えて、総合的な働く環境整備の視点を反映する必要がある

下請法改正の目的

- 「物価上昇を上回る賃上げ」 実現のための、事業者における賃上げ原資の確保
- サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現
- 価格転嫁を阻害し、受注者に負担を押しつける商慣習の一掃

賃金

低

＜例＞ 労務費単価が地域別最低賃金の伸び率や物価上昇率に連動して毎年、自動的にエスカレーションする条項（基準）

業界で働く魅力向上に資する労働条件の持続的な改善

休日

少

＜例＞ 年間公休数の増加をめざして採用を積極的におこなうとともに、離職抑制に資する制度整備を促進する条項（基準）

総実

長

＜例＞ 有休の取得を図る取り組みや勤務間インターバル協定の締結を促進する条項（基準）

残業

多

＜例＞ 36協定の締結を大前提に、時間外労働時間の削減のための取り組みが盛り込まれている条項（基準）

作業安全の向上に資する商慣習の改善

- 受注者の身体的・精神的負担となりうる要素を排除し、安心して業務に従事できる体制の整備を促進する条項（基準）

＜例＞

- ・ 教育時間（Off-JTおよびOJT）の十分な確保と1人立ち時の丁寧な見極め
- ・ 休憩時間・休憩室の確保、食事環境の改善
- ・ BtoBのカスタマーハラスメントの抑制（契約事項やSLA（※）等の振り返り・認識合わせ）

（※） Service Level Agreement：提供すべきサービスに関する基準

さらなる環境整備に資する国としての検討事項

- 特定産業別最低賃金の導入
- 「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）の導入

【参考】「取引適正化」と「付加価値向上」に向けた「自主行動計画」

中小企業庁は各業界団体に対して、サプライチェーン全体での「取引適正化」と「付加価値向上」に向けた「自主行動計画」の策定と着実な実行を要請しており、2025年4月時点で29業種79団体が策定。

業種	計画数	業種	計画数	業種	計画数
自動車	4	金属産業	6	造船業（※）	2
素形材	1	化学産業	2	住宅業（※）	2
機械製造業	9	トラック運送業（※）	1	広告業	1
航空宇宙工業	2	建設業（※）	2	電力業	1
繊維（2団体連盟）	2	警備業（※）	1	食品製造業（※）	2
電気・情報通信機器	9	通信業（※）	1	食品卸業（※）	6
情報サービス・ソフトウェア	2	放送コンテンツ業（※）	1	飲食業（※）	1
流通業	6	商社	1	不動産管理業	2
家具・建材・住宅設備業	7	金属業	1	その他のサービス業	1
紙・紙加工業	4	印刷業	2		

（※）は関係省庁からの要請による