

空港グランドハンドリング事業の概要と ガイドラインの策定について

令和 7 年 4 月 18 日
航空局航空ネットワーク部
航空ネットワーク企画課

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



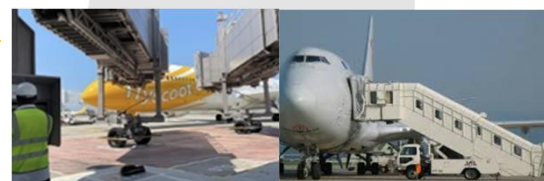
貨物・預入手荷物の運搬
(トイングトラクター)



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)



旅客の誘導



旅客搭乗橋・旅客搭乗車の接続



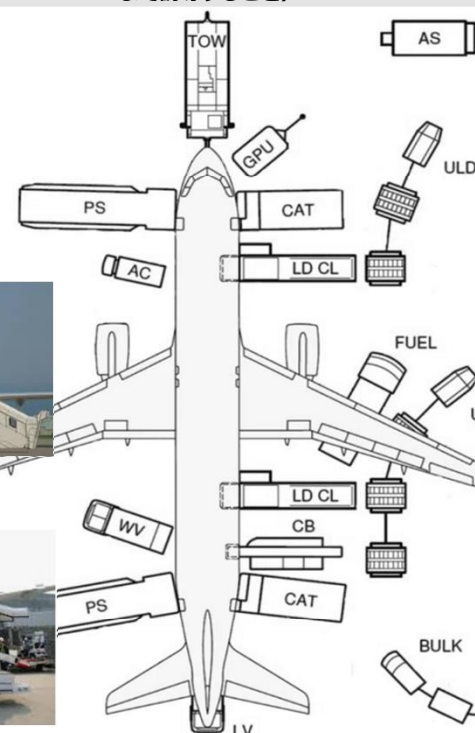
貨物・預入手荷物の搭降載



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)



航空機トーイング
(車両等を用いて航空機
を牽引すること)



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



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)

航空機側
(ランプ)

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）

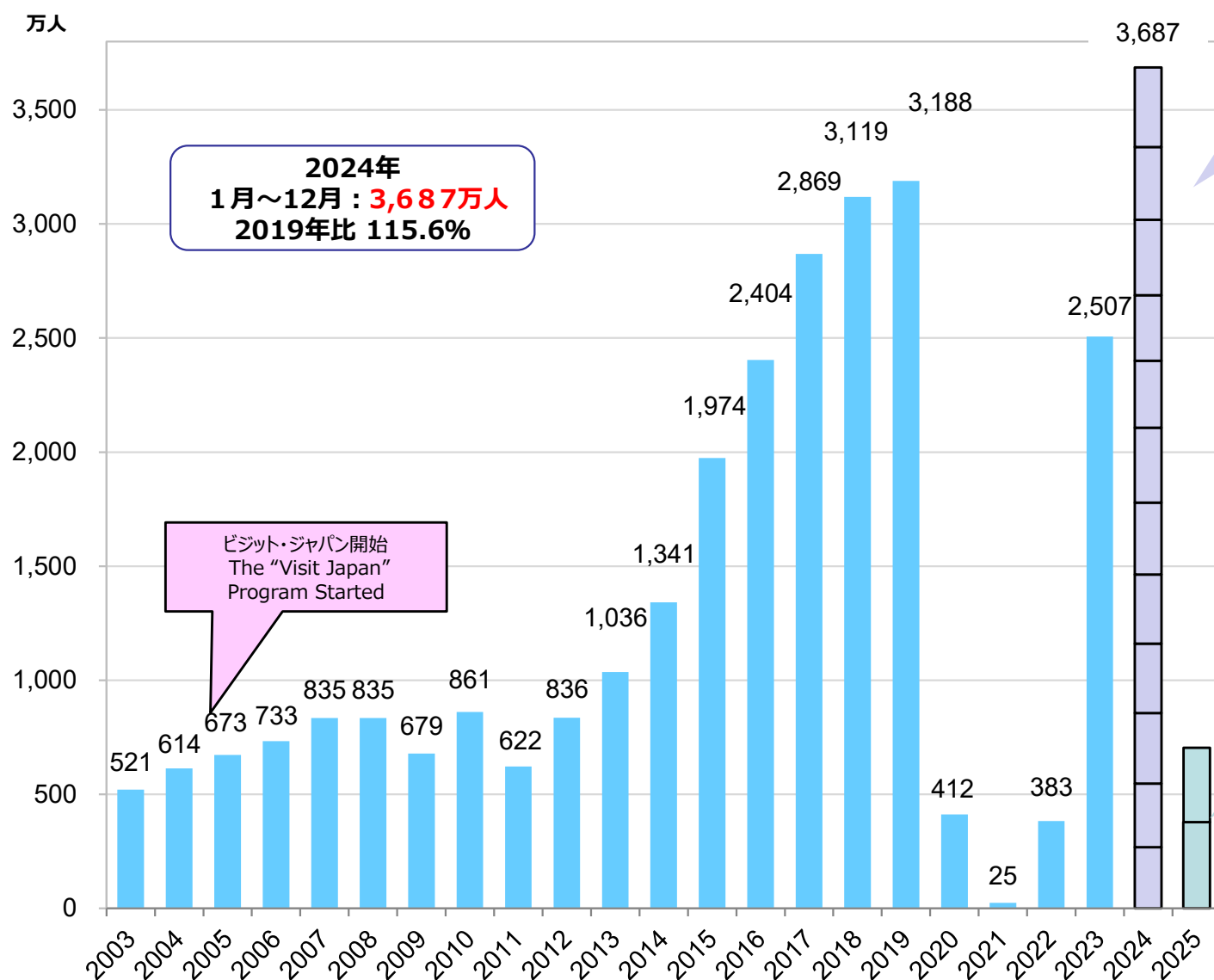
独立系

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）	三ッ輪エアサービス（釧路・女満別）	南国交通（鹿児島）
	函館エアサービス（函館）	JBS（成田）
		ほか

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%

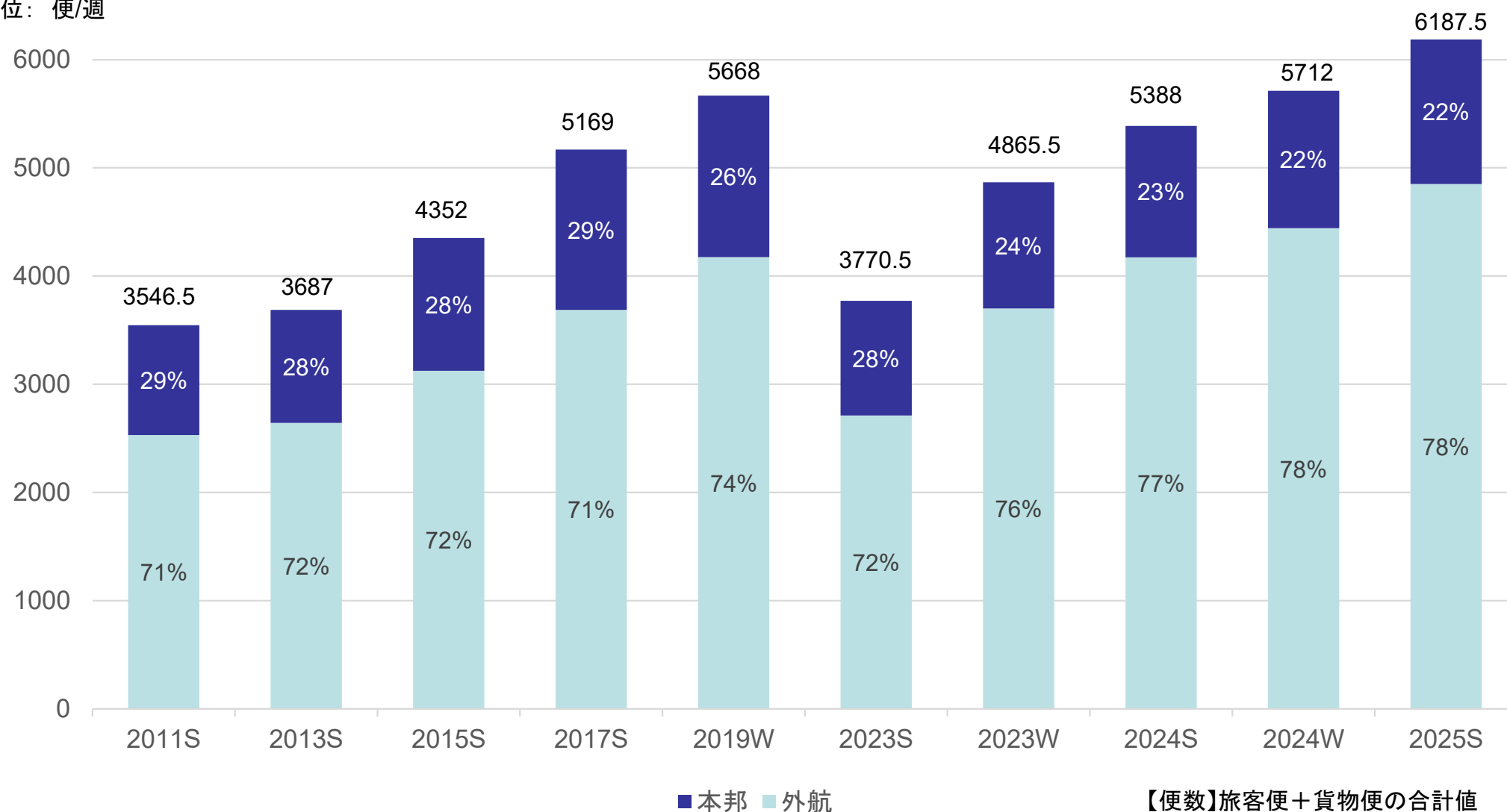
2025年 (Jan.~Feb.)		2019年比
1月:	378.1 万人	140.6%
2月:	325.8 万人	125.1%

※ 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（J N T O）公表資料

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コロナ禍で一時減少したものの、直近(2025S)ではコロナ前(2019W)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。

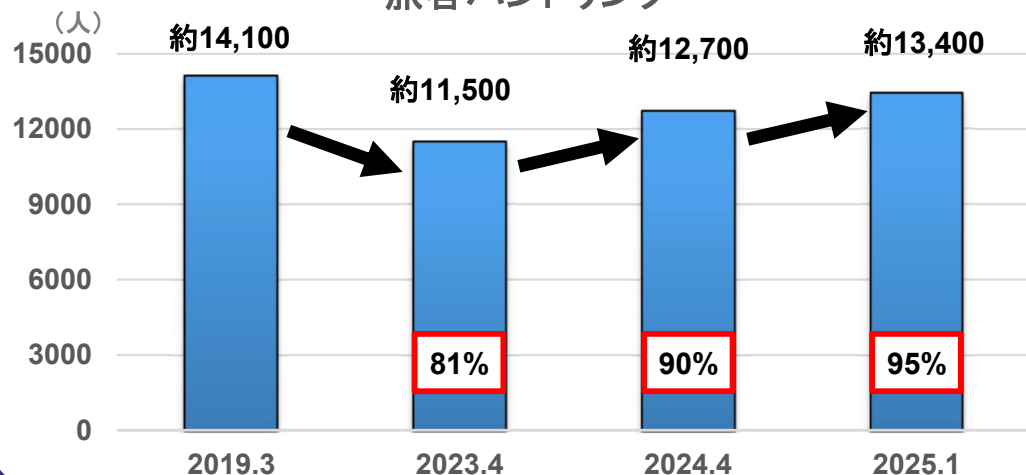
単位: 便/週



グランドハンドリングの体制(主要各社の従業員数)

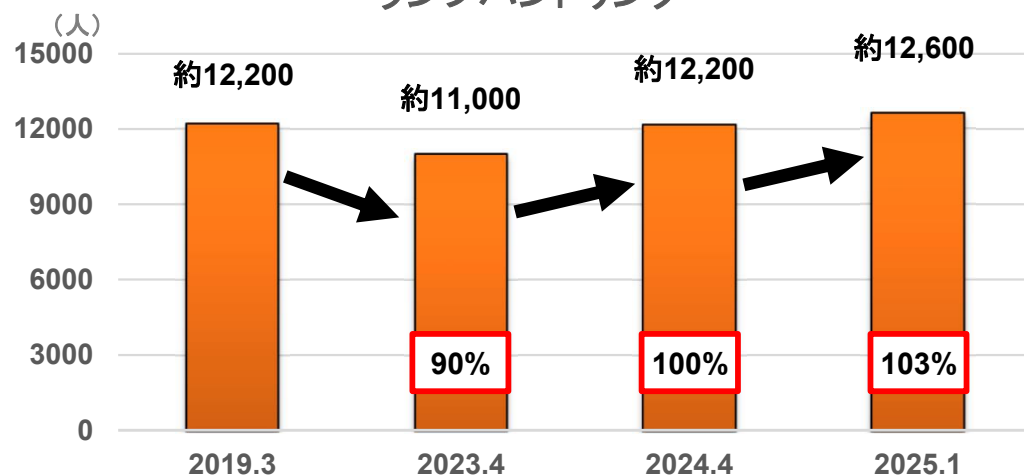
- 職員数については、ランプ部門はコロナ前の水準に回復し、旅客部門も近い水準まで回復してきている。
- 他方、職員構成として、採用後3年未満の職員が約4割となっており、引き続き育成と定着が課題となっている。

旅客ハンドリング

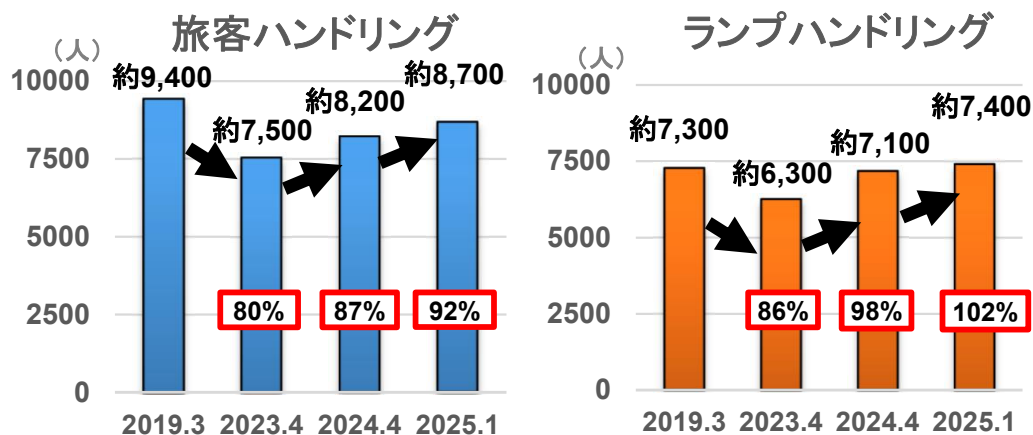


全空港(主要各社)

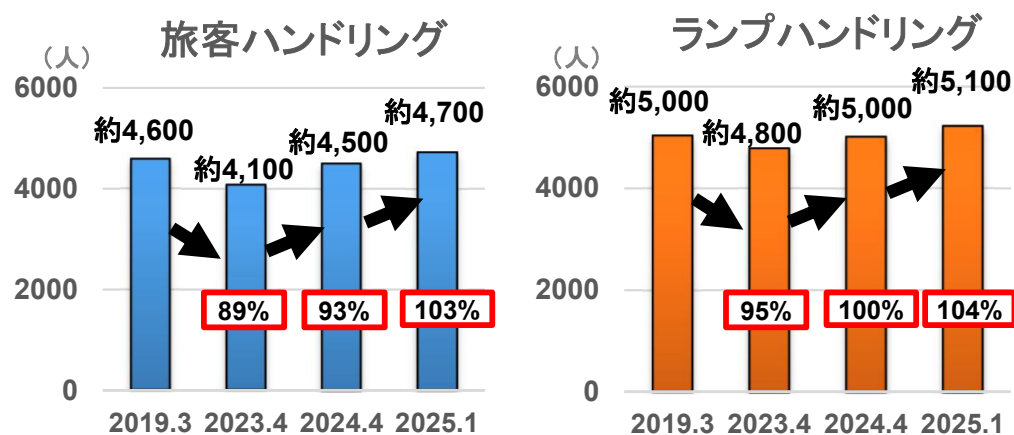
ランプハンドリング



都市部(成田・羽田・中部・関西)



地方部(都市部以外)



内はコロナ前(2019.3)比 ※空港給油業・ケータリング業は除く。

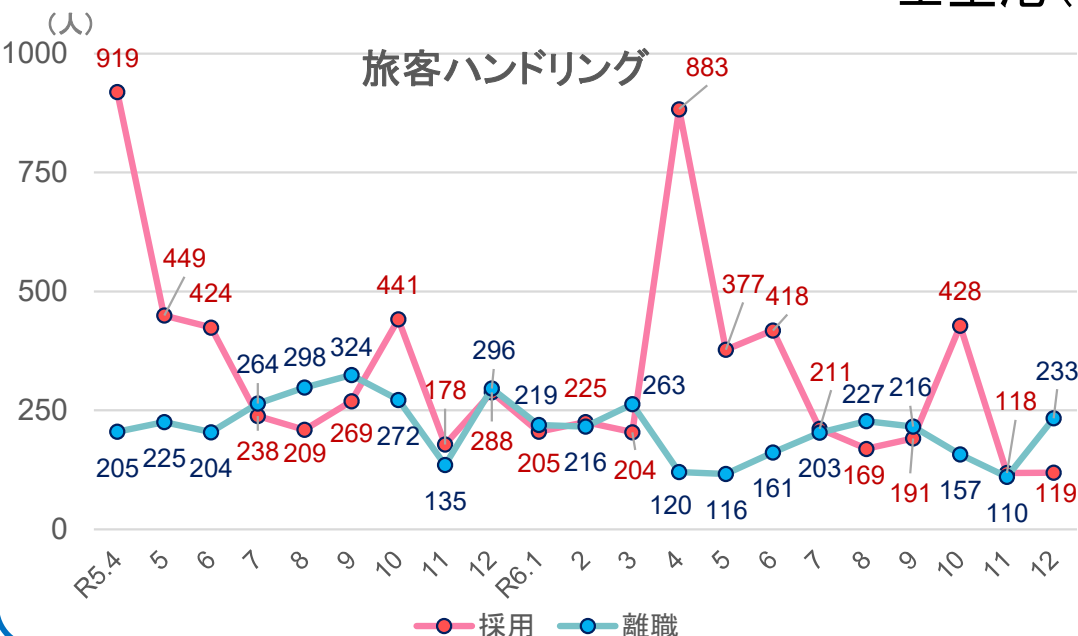
グランドハンドリングの体制(主要各社の採用・離職の状況)

○ 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。

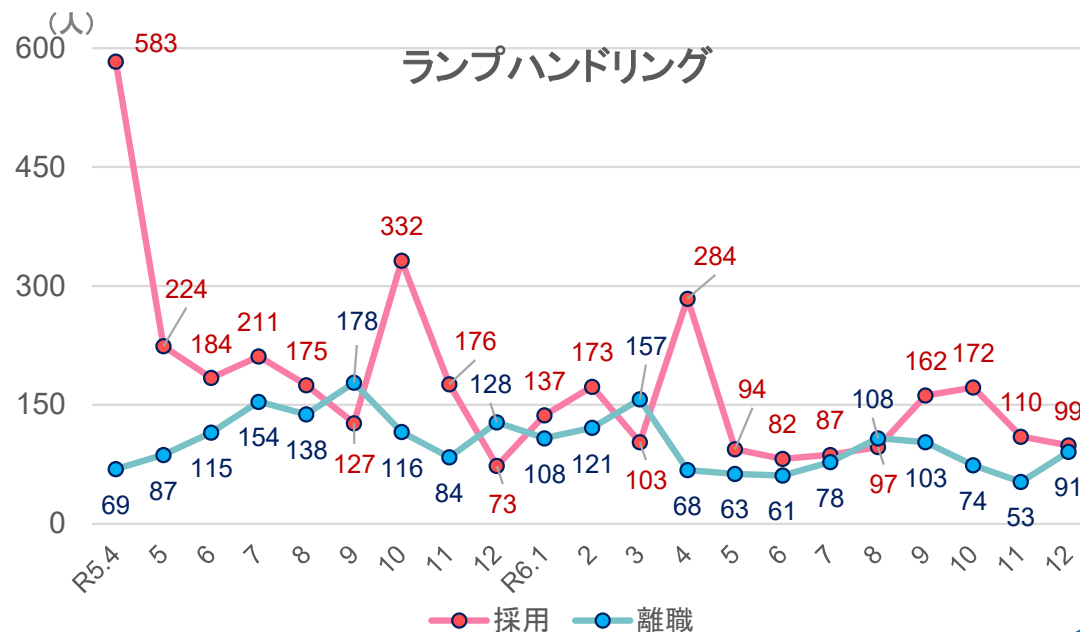
○ 業務過多や職場環境への不満(不規則な勤務形態、休憩室の未整備等)などを理由として、一定数の退職者が生じているものの、前年(R5)と比較すると減少に転じており、定着率が向上しつつある。(R5:3292人→R6:2242人※4~12月合計値)

全空港(主要各社)

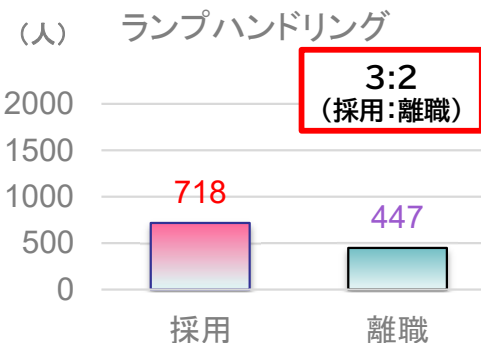
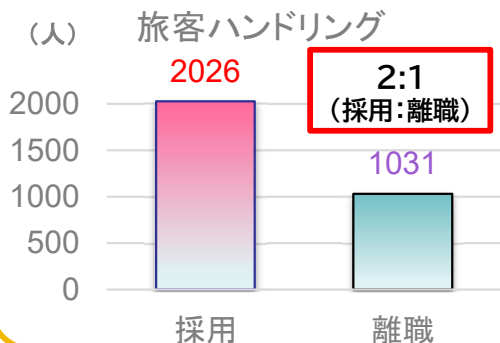
旅客ハンドリング



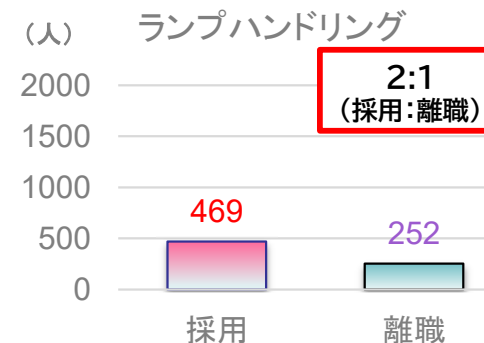
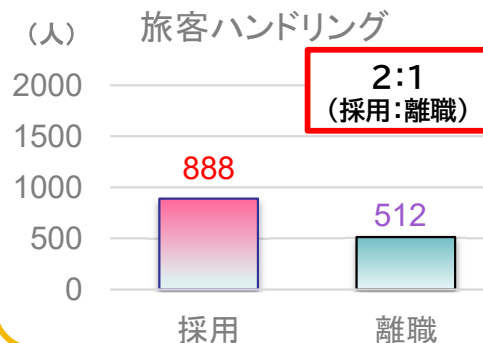
ランプハンドリング



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。

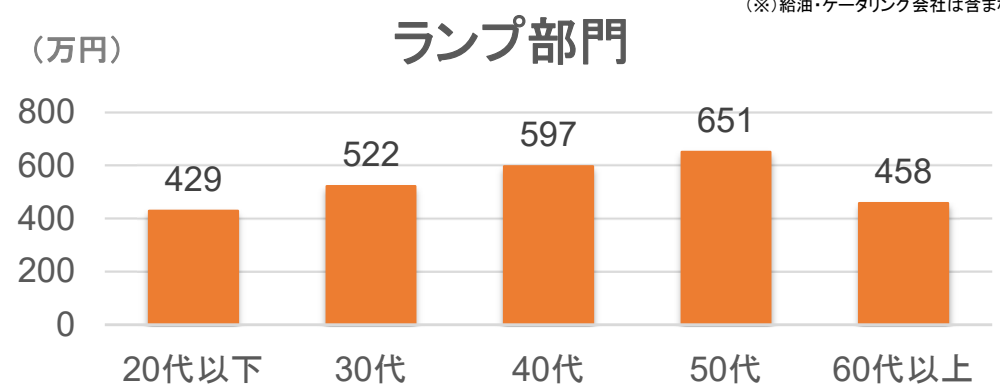
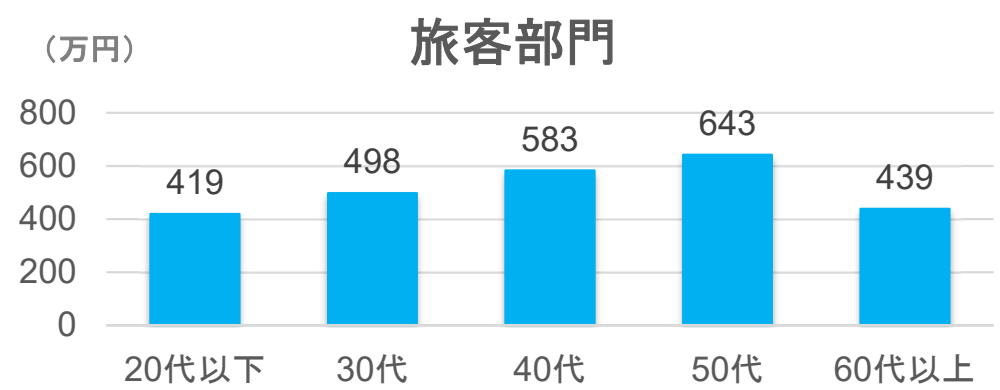
給与水準

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	

※20代以下が約1.5割

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）



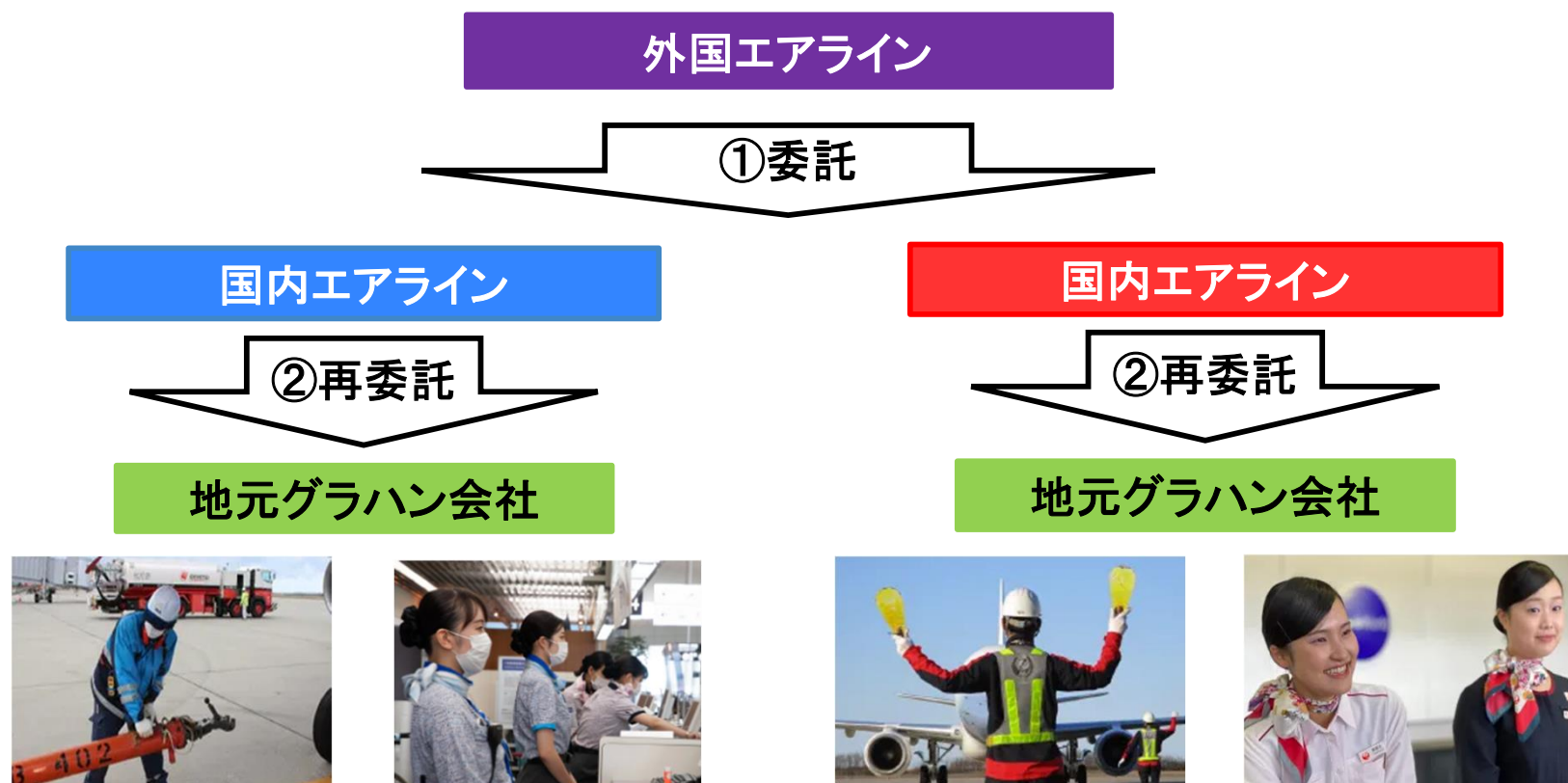
●C社（都市空港）



【イメージ】外航受入時のグランドハンドリング委託の構図

- 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。

【概要】持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会について

検討会の趣旨・目的

- 空港業務（グラハン・保安検査）については、航空機の離発着に不可欠な業務であるが、コロナ前から人員が減少するなど、人手不足等の問題に直面。
- このため、空港業務全体を対象とした初の有識者会議である「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を設置。空港業務の持続的な発展に向けた関係者一丸となった取組を進めていくための指針として、「空港業務の持続的な発展に向けたビジョン（仮称）」の策定に向けた検討を実施。

委員

（有識者等）（◎：座長、敬称略、五十音順）

- ◎ 加藤 一誠 慶應義塾大学商学部教授
- 西藤 真一 桃山学院大学経営学部教授
- 首藤 若菜 立教大学経済学部経済政策学科教授
- 手塚 広一郎 日本大学経済学部長
- 平井 彩 三浦法律事務所パートナー

（業界関係者）

- 一般社団法人 空港グランドハンドリング協会 執行理事
- 公益社団法人 日本航空技術協会 常務理事事務局長
- 一般社団法人 全国警備業協会 航空保安検討部会委員

（国土交通省）

- 航空局 航空ネットワーク部長
- 航空局 安全部長

開催スケジュール

- 第1回（令和5年2月24日）
＜空港業務（グラハン・保安検査）の現状説明＞
- 第2～5回（令和5年3月10日、3月29日、4月4日、4月11日）
＜実態ヒアリング＞
 - 【対象①】全日本空輸(株)、日本航空(株)、鴻池運輸(株)、スイスポーティングジャパン(株)
 - 【対象②】航空連合、(株)セノン、(株)にしけい
 - 【対象③】福岡国際空港(株)、広島国際空港(株)、学校法人日本航空学園、丸紅(株)
 - 【対象④】(一社)全国空港給油事業協会、全日本空輸(株)・日本航空(株)
- 第6回（令和5年5月11日）
＜中間とりまとめ骨子に盛り込むべき事項について＞
- 第7回（令和5年6月1日）
＜中間とりまとめ(案)について＞
- 「中間とりまとめ」公表（令和5年6月9日）
- 第8回（令和5年10月5日）
＜中間とりまとめを踏まえた取組状況等について（短期目標関係）＞
- 第9回（令和6年4月3日）
＜中間とりまとめを踏まえた取組状況等について（短期・中期目標関係）＞
- 第10回（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」で議論した制度的措置の方向性の報告、空港業務（グラハン・保安検査）の現状説明＞
- 第11回（令和7年3月24日）
＜中間とりまとめを踏まえた取組状況等について（短期・中期・長期目標関係）＞

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を見直し
（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

- 「下請適正取引等の推進のためのガイドライン」は、下請事業者と親事業者との間で、適正な下請取引が行われることにより、我が国産業の競争力の維持・向上（親事業者と下請事業者の“win-win”の取引関係の構築）が図られることを目指し、国が策定したガイドライン。
- 下請法等で問題となりうる行為の例示や、各業界の特性に応じたベストプラクティス事例の例示が主な内容。
- なお、適正取引等推進のためのガイドラインは、現時点で素形材や自動車等、21業種で策定されている。国交省関係では建設、トラック輸送、造船の3業種にて策定済。

参考：適正取引等推進のためのガイドラインが策定されている21業種（令和7年3月末時点）

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、⑥情報サービス・ソフトウェア、⑦広告、⑧建設、⑨建材・住宅設備、⑩トラック運送、⑪放送コンテンツ、⑫金属、⑬化学、⑭紙・加工品、⑮印刷、⑯アニメーション制作、⑰食品製造、⑱水産物・水産加工品、⑲養殖、⑳造船、㉑防衛産業

背景・目的

- 空港グランドハンドリング事業は、航空会社との契約に基づき、航空機の運航に必要な不可欠な各種サービスを提供しており、業界の持続可能性を高めていく必要がある一方で、賃金や労働時間・拘束時間をはじめとした処遇の改善を進めようとする際に、その支障となり得る多重委託構造や契約慣行が課題。
- このため、持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会でとりまとめられた「空港業務の持続的な発展に向けたビジョン」（中間とりまとめ）においても、多重委託構造や契約慣行の見直し等が求められているところ。
- 航空会社とグラハン事業者及びグラハン事業者間で交わされる取引において、どのような取引内容や行為等が下請代金支払遅延等防止法や独占禁止法に抵触するおそれがあるかを類型別に整理し、留意すべき点や求められる取引慣行及び望ましい取引実例（好事例）等を具体的に例示することで、不適切な取引や行為を防ぎ、委託者及び受託者の対等な関係の構築と公正かつ透明な取引の推進を図る。

WG設置・スケジュール

○持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会の下に「空港グランドハンドリング事業における適正取引等推進のためのガイドラインの策定に向けたワーキンググループ」を設置し、以下のスケジュールによる開催を想定。

開催時期	回数	議題
R7.4.18	第1回	<u>ヒアリング①(受託側)</u> ・空港グランドハンドリング協会、航空連合から取引構造や取引の課題、 好事例等をヒアリング
5月中	第2回	<u>ヒアリング②(委託側)</u> ・定期航空協会、国際航空運送協会から取引構造や取引の課題、好事例等をヒアリング
	第3回	<u>ガイドライン案の提示・意見とりまとめ</u> ・WGメンバーからの意見聴取
10月又は 11月を目途(P)	第4回	<u>ガイドラインの策定</u> ・ガイドラインとりまとめ(公表)