

持続可能な形での空港機能維持に向けた 資機材のリース事業導入可能性調査 (GSE車両等編)

国土交通省 航空局

航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課

令和7年7月

背景

- コロナ禍を経て、我が国の国際線の航空需要が急速に回復している中、今後もインバウンドの受入れを円滑に実施していくためには、**持続可能な形で空港機能を維持**していくことが不可欠である。
- 空港機能の維持に向けた課題の一つとして、特に地方空港では国際線の就航における**需要変動が著しく**、GSE車両の調達・維持等、事業者に係る**設備投資の負担が大きい**ことがある。
- そのような中、現在グランドハンドリング業界において、社内資格の統一化、GSE車両・施設等の仕様の統一化に向けた検討が進められているほか、上記課題の解決策として**GSE車両のリースの活用事例**が出てきている。

目的

- 本実証は、こうしたグラハン業務改革の一環に位置付けられ、**リースによる車両調達及び運用による効果測定**、グラハン業務への**適応確認**、リース事業の普及に当たっての**課題整理**とその**対応策検討**を目的として実施するものである。
- 実証対象のモデル空港において、GSE車両を**第三者が保有し、使用者に貸し出すスキーム**での車両運用を試行導入することで、**リース事業の導入可能性**及び**生産性向上**について検証する。
- リースによる車両調達から運用までのプロセスを共有するとともに、効果測定を踏まえた**リース事業の評価(効果・課題等)**を明らかにすることで、全国の空港における**リース事業の普及を促進**する。

実施事項

- 本調査は、①GSE車両利用者のニーズ・課題等に係るユーザー調査及びリース会社の課題・参入意欲等に係るプロバイダー等調査、②GSEリースによる実証調査、③空港管理者主導によるGSEリースの導入・共同使用におけるロードマップ及びガイドライン作成、の3段階に分けて実施した。

- 空港グランドハンドリング協会・航空会社、全国の空港管理者等の実務関係者により構成する「**リース事業導入検討委員会**」を設置。
- 本委員会に加え、実証調査を行う新千歳空港の作業部会として、新千歳空港の実務関係者により構成する「**リース事業導入検討WG**」を設置。

リース事業導入検討委員会

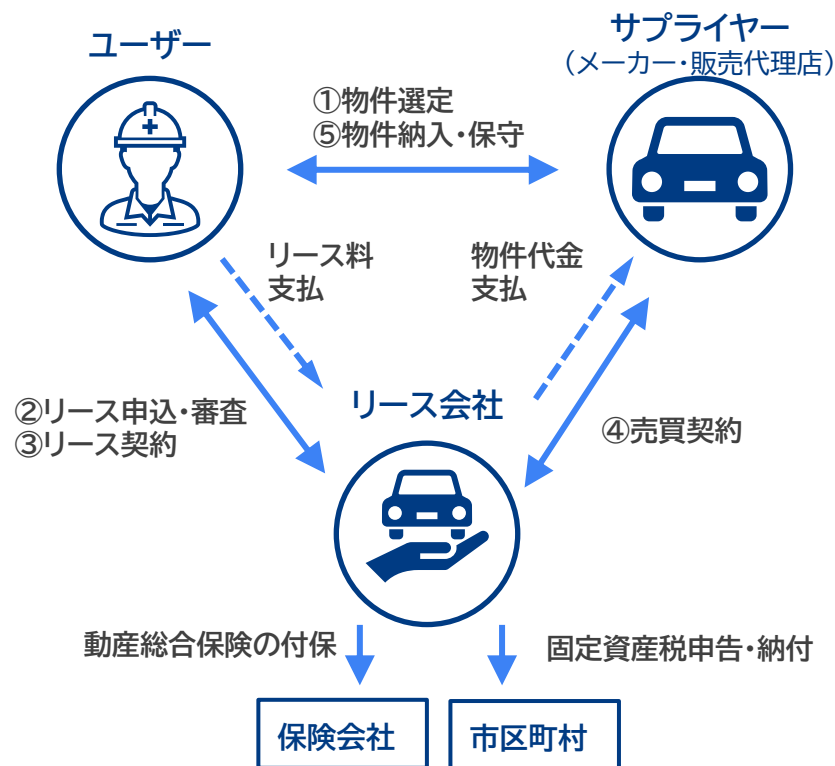
【構成員】	新関西国際空港株式会社
《業界団体》	広島国際空港株式会社
空港グランドハンドリング協会	高松空港株式会社
	福岡国際空港株式会社
	熊本国際空港株式会社
《航空会社》	
全日本空輸株式会社	
日本航空株式会社	《事務局》
スカイマーク株式会社	国土交通省航空局
	株式会社三菱総合研究所
《空港会社・空ビル会社》	(オブザーバー)
北海道エアポート株式会社	第一実業株式会社
仙台国際空港株式会社	
成田国際空港株式会社	
日本空港ビルデング株式会社	
東京国際空港ターミナル株式会社	
富士山静岡空港株式会社	
中部国際空港株式会社	
関西エアポート株式会社	

リース事業導入検討WG

【構成員】
《グラハン会社・航空会社》
全日本空輸株式会社
ANA新千歳空港株式会社
日本航空株式会社
株式会社JALグランドサービス
株式会社JALグランドサービス札幌
株式会社エスエーエス
北海道空港株式会社
《空港会社》
北海道エアポート株式会社
《事務局》
国土交通省航空局
株式会社三菱総合研究所
(オブザーバー)
第一実業株式会社

- リースとは、ユーザー、サプライヤー（メーカー・販売代理店）、リース会社の3者によるビジネス形態である。
- ある物件を入手したいユーザーが、サプライヤーから一括購入しない/できない場合に、ユーザーの代わりにリース会社がサプライヤーから物件を一括購入し、ユーザーはリース会社に一定期間にわたってリース代金を支払いながらその物件を借り受けるもの。
- リースの種類はファイナンス・リースとオペレーティング・リースの二つに分けられる。

■ リース契約の仕組み



■ リースの種類

ファイナンス・リース	以下の二つの条件のいずれにも該当するリース取引で日本のリース契約の大半を占める。さらに「所有権移転ファイナンス・リース」と「所有権移転外ファイナンス・リース」に分けられ、前者はリース契約上の諸条件に照らしてリース物件の所有権がユーザーに移転すると認められるもの、後者はそれ以外とされる。ユーザーが購入資金の借り入れをして対象物件を購入した場合に近い性質を有する。 ・ 条件1 中途解約不可(ノン・キャンセラブル) リース期間の途中で契約を解除できないこと ・ 条件2 全額回収(フル・ペイアウト) リース料金の総額がリースする物件と同額(正確には現在価格の90%を上回る)であること
オペレーティング・リース	ファイナンス・リース以外のすべてのリース取引。残存価額が残り、リース会社にとってはリスクになるため中古品や再リースで回収する必要がある。

- ユーザーのメリットは、資金調達の多様化や事務負担の軽減等。
- サプライヤーのメリットは、効果的な販売促進やユーザーとの長期的な関係維持等。

■ ユーザーのメリット

資金調達の多様化
(借入金の温存)



減価償却費の
平準化・加速化



オフバランス効果※

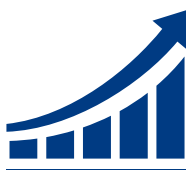


事務負担の軽減
(アウトソーシング)



■ サプライヤー(メーカー・販売代理店)のメリット

効果的な
販売促進手段



与信リスク軽減



製品ライフサイクルの
コントロール



ユーザーとの
長期的な関係維持



※オフバランス効果:リースは、中小企業では賃貸借処理(オフバランス)が可能。上場企業等でも、重要性が乏しい1件3百万円以下のリース取引等は賃貸借処理が可能。
出所:三井住友ファイナンス・リース社ウェブサイト:“販売金融”、<https://www.smfl.co.jp/service/lease/sales-finance/>, 2025.3.28取得を基に作成

- GSE車両利用者のニーズ・課題等に係る**ユーザー調査**、リース会社の課題・参入意欲等に係る**プロバイダー等調査**を実施した。
 - ユーザー調査 | ユーザー抽出アンケート、エアライン・グラハンアンケート及び空港管理者ヒアリング
 - プロバイダー等調査 | デスクリサーチ、リース会社等及びメーカー・販売代理店へのヒアリング
- これらの調査結果に基づきGSE車両のリースによる調達**の現状と課題、ニーズ**等を把握した。

ユーザー調査

ユーザー抽出アンケート

対象:空港管理者95空港(うち回収80空港)
方法:WEBアンケート調査
期間:2024/11/6~12/4

エアライン・グラハンアンケート

対象:グラハン・エアライン67社(うち40社回答)
方法:WEBアンケート調査
期間:2024/12/23~2025/1/21

空港管理者ヒアリング

対象:空港管理者7社
方法:対面・オンラインヒアリング
期間:2025/1/16~2/26

プロバイダー等調査

デスクリサーチ

対象:一般的なリース市場動向、GSEリースの実態等
方法:WEB・文献調査
期間:2024/10/3~12/18

リース会社等ヒアリング

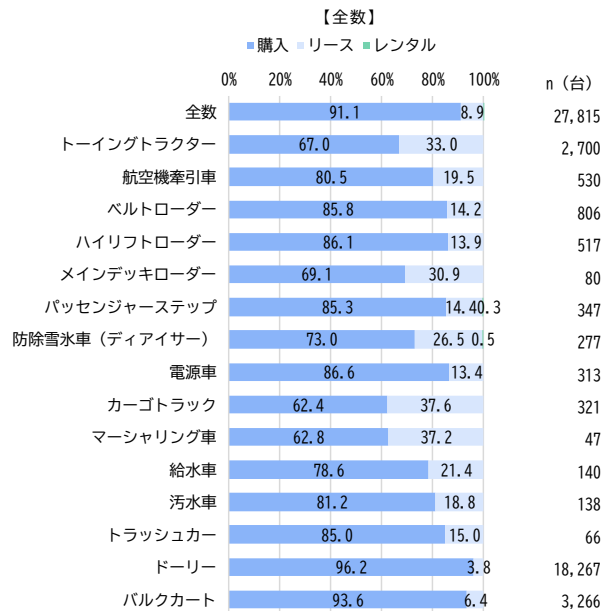
対象:リース会社3社・レンタル会社2社
方法:オンラインヒアリング
期間:2024/12/19~2025/3/4

メーカー・販売代理店ヒアリング

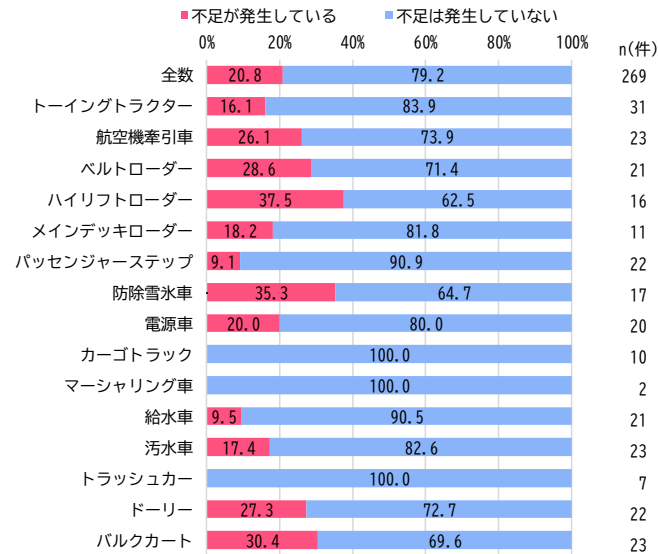
対象:メーカー1社・販売代理店1社
方法:オンラインヒアリング
期間:2024/12/13~12/24

- リースによる調達割合は、全車種平均で**9%**(うちエアライン**9%**、グラハン会社**11%**)
 - 自走車両に限ると**25%**(うちエアライン**25%**、グラハン会社**22%**)
- GSE不足は、全車種平均で**21%**発生(うちエアライン**10%**、グラハン会社**26%**)
 - 車種別では、特にハイリフトローダー**38%**、防除雪氷車**35%**で不足が発生
- 第三者(空港管理者等)が提供するGSEレンタルの利用意向は、利用したい**38%**、状況次第**60%**、両者を合わせると**98%**

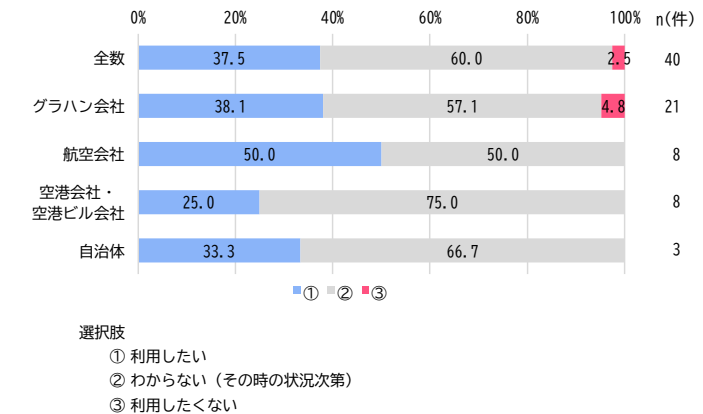
■ 車種別調達割合《全体》



■ GSEの不足感《全体》

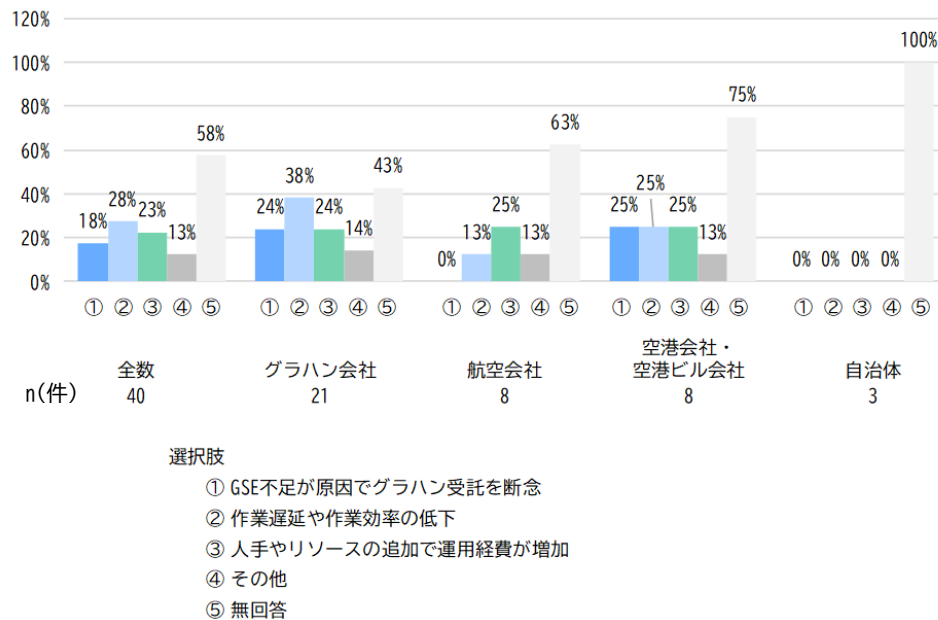


■ 第三者提供GSEレンタルの利用意向



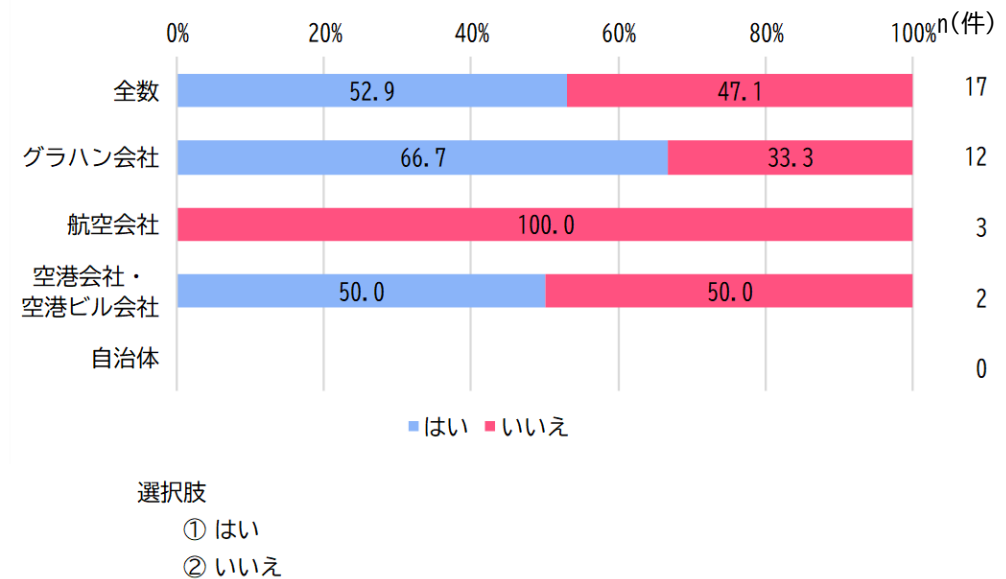
- GSE不足時に「①受託を断念」した割合は全体で**18%**(うちエアライン**0%**、グラハン会社**24%**)
- GSE不足で追加受託できない状況の発生は全体で**53%**(うちエアライン**0%**、グラハン会社**67%**)と、受託ができない状況が発生している。

■ GSE不足による影響



出所:エアライン・グラハンアンケート(2024-25)

■ GSE不足による受託拒否発生状況



■ ユーザーの期待と課題

青字:期待 赤字:課題

GSEリース

- リースについて、故障時の部品調達や代替機材、補償範囲、サポート体制等の課題・不安が多い
- 第三者(空港管理者等)がリース等で保有しグラハン会社にレンタルで貸し出すスキームへの期待や課題も多い

GSEレンタル

- GSE不足時(故障・不具合発生時等)や使用頻度が低いGSEの一時的なレンタルを希望する事業者が多い
- 実現に当たっては、利用希望に応じて確実にレンタルできる種類・台数の配備等が課題

■ 空港管理者ヒアリング結果

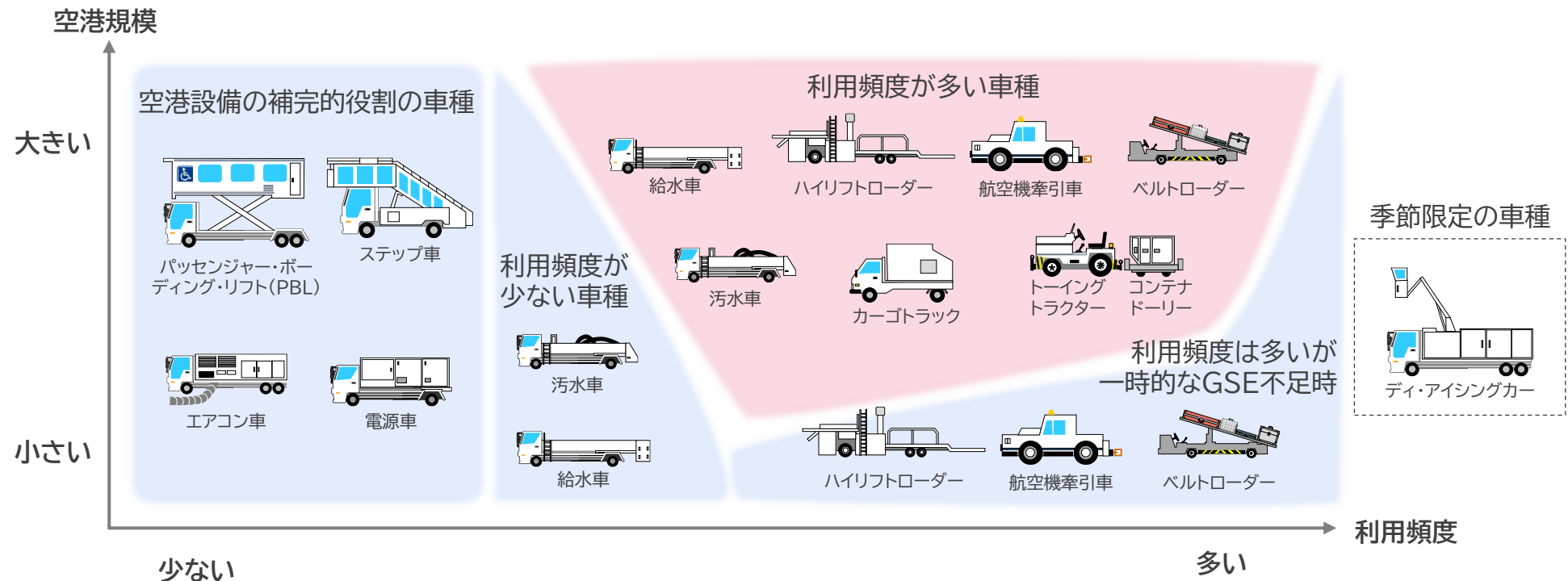
- 空港管理者が車両を調達し、グラハン会社へ貸し出すスキームは3者で導入実績あり
- 当該スキームへのニーズが高いのは、使用頻度の低い車種(例:ディアイサー、汚水車、給水車)
- 当該スキームの普及には、共同使用のための運用ルールの策定や車両仕様の共通化等が課題

■ プロバイダーヒアリング結果(リース会社/メーカー・販売代理店)

- 回答事業者7社のうち5社がリース提供実績あり、3社がレンタル提供実績あり ※重複含む
- ユーザーのリースへのニーズは、比較的安価な車種や、仕様が共通的な車種で高い
- リース事業の課題は、在庫リスクや中古市場規模の小ささ、整備会社の少なさ等

- 一時的なレンタルや共同使用のニーズが高い車種として、**空港設備の補完的役割の車種**(例: ステップ車、PBL等)や**利用頻度が少ない車種**(例: 汚水車・給水車等)、利用頻度は多いが一時的なGSE不足時(例: 車両故障時、チャーター便受託時等)、**スポット周りで固定的に使用する車種一式**(例: 航空機牽引車、ベルトローダー、ハイリフトローダー等)等が挙げられた。
- 稼働率が低くなりやすい(遊休化しやすい)車種・状況を、**空港全体で分散化**することが期待されている。

一時的なレンタルや共同使用のニーズが高い車種



- GSEの調達スキームには、購入、リース、レンタル、第三者(空港管理者)所有によるレンタルが存在。
- GSE不足時(故障時等)や使用頻度の低いGSEのレンタルニーズは高く、GSE遊休リスクの分散化のため第三者(空港管理者等)調達・所有、使用者(グラハン会社)への転貸借による共同使用ニーズが一定数存在。
- 使用者(グラハン会社)によるリースだけでなく、第三者(空港管理者等)によるリースの可能性検討が必要。

調達スキーム

現状シェア

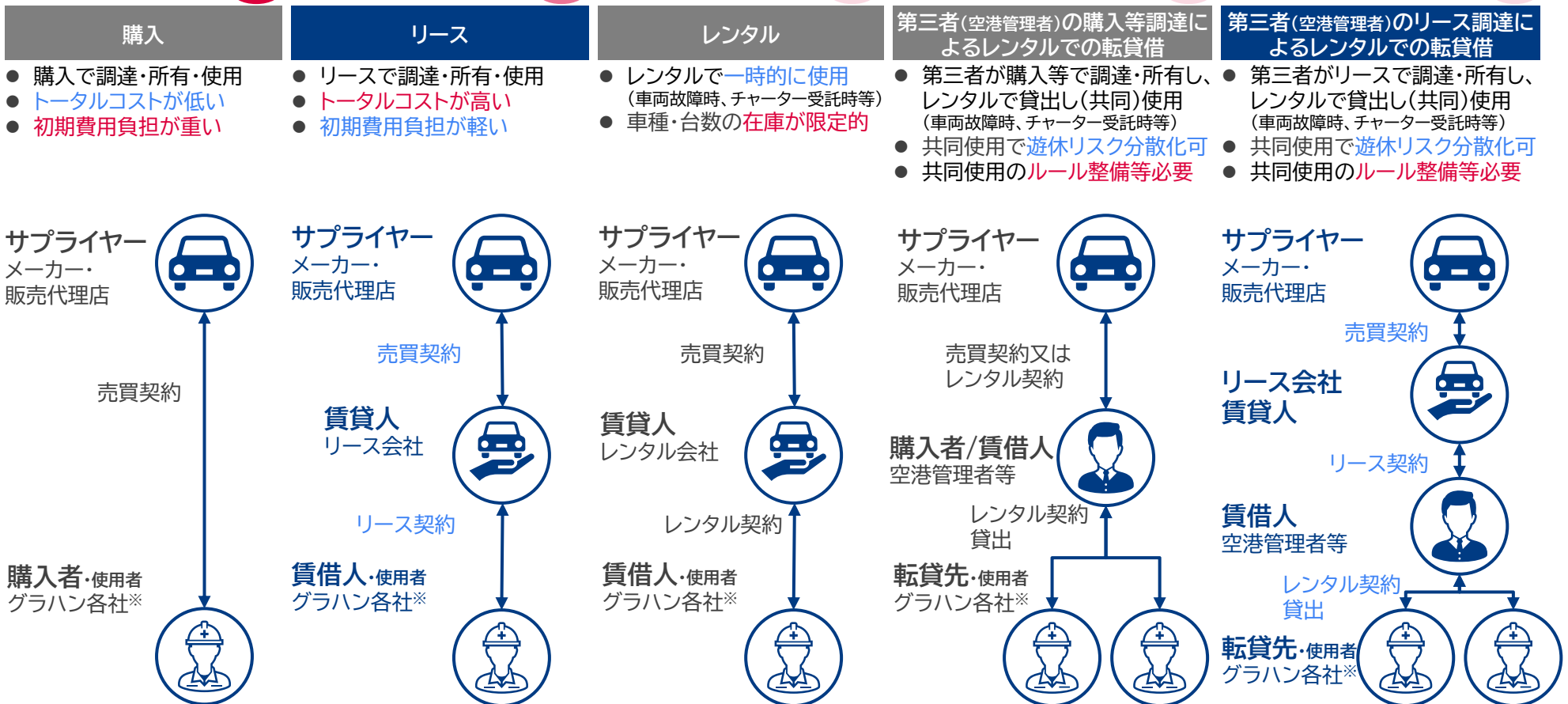
91%

9%

1%未満

1%未満

1%未満



※: 大手エアラインの場合、親会社のエアラインが車両を調達・所有し、系列のグラハン会社が使用していることもあるが、ここでは便宜的に同一主体として整理している

- ①第三者(空港管理者)のリース(レンタルで代替)による車両調達・保有と転貸借による使用者(グラハン会社)への貸出スキームの適応確認及び契約事務等に係る課題抽出、②複数のグラハン会社によるGSE共同使用に係る課題抽出と効果測定、を目的として実証調査を実施した。
- 新千歳空港にてレンタル車両3台を用いて2025年3月～6月末にかけて訓練及び実証を実施した。

参加事業者

- 貸與人(貸主) 第一実業(DJK)
- 賃借人(借主) 北海道エアポート(HAP)
- 転貸先(再借主) JALグランドサービス札幌(JGSS)、エスエーエス(SAS)、北海道空港(HKK)

使用する機材

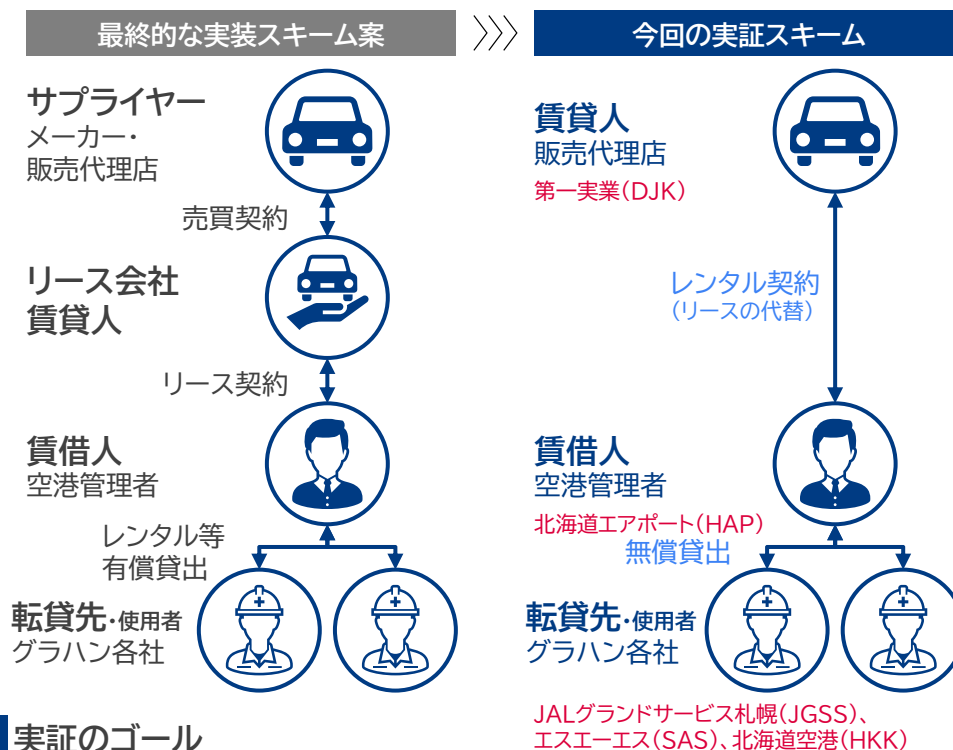
- 航空機牽引車 (製品名:Challenger150)
 - バルトローダー (製品名:Rollertrack conveyor)
 - ステップ車 (製品名:Freeway2438Pe)
- ※ 選定理由:使用頻度が高く、複数グラハン会社で共同使用すると稼働率を高められ、導入効果が高いと考えられる車種



対象車種と期間

- 航空機牽引車 :2025年3月7日 訓練開始～6月末(4カ月弱)
- バルトローダー :2025年3月18日訓練開始～6月末(3カ月強)
- ステップ車 :2025年4月17日訓練開始～6月末(3カ月弱)

実証スキーム



実証のゴール

- 本実証スキーム・運用における課題抽出。
- 本実証スキーム・運用における定性・定量的効果測定。

- 車両使用に当たっては**事前予約制(空港管理者指定+フリー使用枠は希望制)**とした。

使用前

事前予約

WEB上のスケジュール管理表で車両使用スポット・便(時間帯)・事業者をHAPが指定。
その他の空き時間帯は、フリー使用枠として、スポット・時間帯問わず使用可能であり、事業者は使用希望があればWEB上のスケジュール管理表に使用スポット・便・事業者名を記入。

スケジュール確認

WEB上のスケジュール管理表で当日の車両使用予定スポットを確認。

使用時

車両受取り

当日最初の利用者 → 車庫A棟横GSE置場
最初でない場合 → 当該スポット

事前点検

日常点検: 毎回実施
週次点検: 毎週月曜日の最初の利用者にて実施

車両使用

安全に注意しながら車両使用のこと。
※ 車両故障等発生の場合はHAP事務局まで連絡すること。
※ 制限区域内事故・オイルリーク等の事案発生の場合は、所定の報告を優先し、その後HAP事務局まで連絡すること。

使用後点検

- ・主電源・エンジン・ライト等のOFFの確認、等通常の点検を実施すること。
- ・車載の「運行記録表」に実績を記載すること。

車両返却

- ・当日、以降の予約がある場合は、対象スポットに車両を返却すること。
- ・当日、最終利用者の場合は、②車庫A棟横GSE置場に返却すること。

- GSEの第三社保有・転貸借・共有化の効果を確認するためにアンケート調査・定量評価を実施。
- 実証結果等を踏まえ、「空港管理者主導によるGSEリースの導入・共同使用ガイドライン」を作成。

GSEリースの導入・共同使用の効果(仮説)

効果検証方法

効果主体

- 1 空港から借り受けることで急な増便や短期的な増便にも対応可能(保有リスクの低減)
- 2 新しい技術に対応した資機材の導入が容易になる
- 3 複数社で利用することにより車両の稼働率向上(費用回収)
- 4 (副次的効果)オンスタンド運用によるCO2削減

グラ
ハン

空港

グラ
ハン

空港

空港

アンケートに基づく定性評価

- ・ 実証実験を通して判明した空港会社・グラハン会社から見たレンタル(リース)による調達の特長・デメリット全般
- ・ 短期的な借受に利用できそうか(運用面、金額面、その他の面で)
- ・ 電動車両や自動運転等新技術導入に係る初期費用の負担感がリースを通じて解消されるか

データに基づく定量評価

定量評価①

- ・ 1社による通常購入と空港会社主体の転貸借による短期的な借受費用を比較し、レンタル(リース)した場合の費用が上回る条件を試算
- ・ 年間の需要変動を整理

定量評価②

定量評価③

- ・ 電動車両や自動運転等新技術導入に係る費用を概算し、負担を明らかにする

定量評価④

- ・ 実証の利用実績から評価

定量評価⑤

- ・ 通常の車両と実証で使用した車両の給油量/便を比較

- GSEの第三社保有・転貸借・共有化の効果を確認するためにアンケート調査・定量評価を実施。
- 実証結果等を踏まえ、「空港管理者主導によるGSEリースの導入・共同使用ガイドライン」を作成。

GSEリースの導入・共同使用の効果(仮説)

効果	効果主体	アンケートに基づく定性評価	データに基づく定量評価
1 空港から借り受けることで急な増便や短期的な増便にも対応可能(保有リスクの低減)	グラハン 空港	● 実証実験を通して判明した空港会社・グラハン会社から見たレンタル(リース)による調達の特長・デメリット全般 ● 短期的な借受に利用できそうか(運用面、金額面、その他の面で)	定量評価① ● 1社による通常購入と空港会社主体の転貸借による短期的な借受費用を比較し、レンタル(リース)した場合の費用が上回る条件を試算 定量評価② ● 年間の需要変動を整理
2 新しい技術に対応した資機材の導入が容易になる	グラハン	● 電動車両や自動運転等新技術導入に係る初期費用の負担感がリースを通じて解消されるか	定量評価③ ● 電動車両や自動運転等新技術導入に係る費用を概算し、負担を明らかにする
3 複数社で利用することにより車両の稼働率向上(費用回収)	空港	—	定量評価④ ● 実証の利用実績から評価
4 (副次的効果)オンスタンド運用によるCO2削減	空港	—	定量評価⑤ ● 通常の車両と実証で使用した車両の給油量/便を比較

実証全体/実証に向けた各種調整について

- 実証全体としての満足度は「どちらとも言えない」という回答が多かったが、実運用を見据えた際に、調整項目や車両の訓練期間の確保、訓練時期等、**課題点の洗い出しの場として活用**できた。
- 車両調達や機材ごとの訓練期間調整には時間を要するため**前広なスケジュールで導入**することが望ましい。また、**車両不具合対応に伴う調整は負荷が大きかった**。

教育・訓練/運用全体について

- 教育・訓練の内容は概ね問題なく実施された。
- 運用全体のうち不具合対応について、特に問題はなかった。
- 本実証では事前に指定した便で車両を使用いただく形でスケジュール調整を行ったが、**他便との兼合いや車両の特性により当初予定通りに使用できなかったケースがあった**。本運用に当たってはグランドハンドリング事業者側のニーズに合わせて実施されるためスポット調整は負荷が下がると考えられる。
- 日替わりオンスタンド運用について、**本実証中では自社車両に追加しての作業が必要となる等、あまり業務改善の効果は感じられなかったとの意見が複数あったため、車両の取り回しは協議を重ねていくことが良いと考えられる**。

WGでの意見

- 実証時期は、繁忙期(冬期)で実施できれば、より意義があった。
- 車種選定は、利用想定事業者のニーズに合致したものを丁寧に選定することが重要である。
- 実証実験を行ったことで、実際に運用してみないと分からない課題が明らかになった。

運用方式について

- 本実証において全車種共通で設定した運用方法や車両装備品・保険等は、**車両装備品以外は問題なかった**。車両装備品は航空機牽引車に配備されていた**チョークのサイズ**が大きく自社のチョークにて対応した事業者があった。
- 本実証の運用方式が各機材で短期借受の実運用に使えるかは、「**利用できる**」と「**どちらとも言えない**」が半数ずつの項目が多かった。「利用できない」理由は、ベルトローダーでは**機材操作の難易度**、ステップ車では**積雪時の対応と車いすリフト未装備**の点等、**機材面が挙げられた**ため、実導入の際には機材選定には丁寧な対応が求められる。

懸念点・改善点

- 空港会社が借り上げ、グランドハンドリング会社に車両を貸し出す方式のGSE導入(以下「貸出GSE」と記載)を実運用する場合の懸念点・改善点として特に多くの事業者から挙げられたのは「**公平性の確保**」に関する内容であった。

今後への期待

- 「貸出GSE」導入に当たり、すべての条件が整った場合には「**急な増便依頼への対応**」「**短期的な増便への対応**」はグラハン4事業者中3事業者が**メリットあり**と回答しており、**重視する条件は「貸出方式」と「運用」の観点**であった。
- 「貸出GSE」導入を実運用する場合の期待としては、**ステップ車や車いすリフター等の空港設備の補完的役割を持つGSE車両が有用**という意見や、**ステップ車+通路常設によるPBB投資の削減及びPSFC徴収の検討**という意見等が挙げられた。

効果①:コストメリット

- 共同使用による車両の使用回数増加率が、買取に対するリース&レンタルのコスト増加率を上回ればコストメリットが発現可能となる。

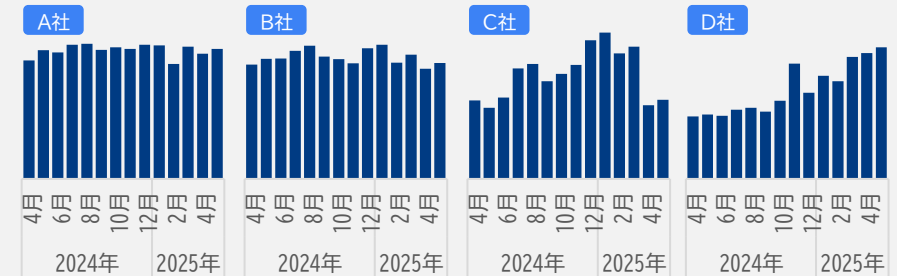
コストメリットの発現条件

$$\left(\frac{\text{共同使用による年間稼働回数}}{\text{1社使用による年間稼働回数}} \right) > \left(\frac{\text{リースに要する年間総コスト}}{\text{買取に要する年間総コスト}} \right)$$

効果②:需要平準化

- グラハン会社によって季節変動等ピーク・オフピークの時期が異なる場合、車両の共同使用をすることで空港全体での需要の平準化・分散化が可能となる。

ハンドリング便数の月別変動(グラハン会社別)



効果③:新技術対応

- 新技術に対応した車両は価格が高額となりやすく、一例として、環境負荷軽減に対応した電動車両は通常車両の約1.4～1.7倍、生産性向上等に対応した自動運転車両は通常車両の約5倍の価格水準が見込まれる。
- 新技術の導入時点で仕様共通化を図ることで、その後の共同使用が容易となり、購入時の負担軽減が可能となる。

オンスタンド方式による車両1台あたり平均非稼働時間の変化

	通常使用時 (1社使用)	今回の実証時 (オンスタンド方式・ 共同使用)	比 (=今回/通常-1)
全車種平均	6.4時間/台	4.8時間/台	▲25%減

効果④⑤:オンスタンド運用方式による稼働率向上・CO2削減

- オンスタンド方式を採用した今回の実証時の利用実績に基づく車両の非稼働時間は平均4.8時間、仮に1社単独利用とすると平均6.4時間で、約25%の稼働率向上と試算された。
- 過年度調査でも複数社による共同使用で車両の総台数を約24～25%程度削減できる可能性も試算されている。
- CO2排出量は、通常よりも今回の実証時は約半減と試算された。

オンスタンド方式によるCO2排出量の変化

	通常使用時 (1社使用)	今回の実証時 (オンスタンド方式・ 共同使用)	比 (=今回/通常-1)
航空機牽引車	約33kg-CO2	約14kg-CO2	▲58%減
ベルトローダー	約8.8kg-CO2	約3.2kg-CO2	▲64%減

- 空港主導のGSEリース導入の効果として、**空港から借り受けることで急な増便や短期的な増便にも対応可能**なことが確認された。実際に、新千歳空港では特に**国際線需要における季節変動**が大きい。財務的には、共同使用による**車両の使用回数増加率が、買取に対するリース&レンタルのコスト増加率を上回ればコストメリットが発現可能**と評価される。
- 空港主導のGSEリース導入によって**新しい技術に対応した資機材の導入が容易**になる効果の実感
は本実証中には半数程度であった。
- 一方で、電動車両・自動運転車両の導入には費用面の負担感が懸念されており、複数事業者で空港
主導のGSEリース資機材を利用する事で**車両の稼働率が向上**し、グラハン事業者1社あたりの費用
を抑えられる可能性がある。
- 空港主導のGSEリースを実運用で導入する際には、ニーズが高い車種として以下が挙げられた。
 - **空港設備の補完的役割の車種**(例:ステップ車、PBL等)
 - **利用頻度が少ない車種**(例:汚水車・給水車等)
 - 利用頻度は多いが**一時的なGSE不足時**(例:車両故障時、チャーター便受託時等)
 - **スポット周りで固定的に使用する車種一式**(例:航空機牽引車、ベルトローダー、ハイリフトローダー等)
- 稼働率が低くなりやすい(遊休化しやすい)車種・状況を、空港全体で**分散・平準化**することが期待さ
れている。
- なお、GSE車両はグランドハンドリング事業の競争領域でもあるため、空港主導のGSEリースを導
入することで競争環境に大きな影響を与えないよう、**対象事業者の選定や、貸出期間等の運用には
注意が必要**である。

- 空港管理者主導によるGSEリースの導入・共同使用の事業化に当たっては、関連する関係者の合意形成や財務・運用面の詳細な検討を通じた意思決定が必要である。
- 意思決定後は、導入から運用、終了時に至る各プロセス(車両調達時／運用準備時／運用時／終了時)に応じた検討・調整事項について、関係者間の協力と合意形成を通じて実施する必要がある。

第三者(空港管理者)のリース調達によるレンタルでの転貸借

- 第三者がリースで調達・所有し、レンタルで貸出し(共同)使用(車両故障時、チャーター受託時等)
- 共同使用で遊休リスク分散化可
- 共同使用のルール整備等必要

サプライヤー
メーカー・
販売代理店

リース会社
賃貸人

賃借人
空港管理者等

転貸先・使用者
グラハン各社



数か月～数年	数か月	数年～十数年	数日
車両調達時	運用準備時	運用時	終了時
● 調達車種・台数決定 ● 車両整備方針 ● 相見積取得 ● リース会社選定 ● リース契約条件確認・締結 ● 車両運搬・納入 ● 車両置場確保 ● 空港車両登録	● AOC報告・調整 ● レンタル料金設定 ● レンタル契約条件確認・締結 ● 保険契約条件確認・締結 ● 運用・予約・精算等ルール設定 ● 車両訓練	● 予約 ● 鍵受取り・返却 ● 車両受取り ● 日常点検・週次点検 ● 車両使用 ● 給油 ● 使用後点検・運行記録 ● 車両返却 ● 故障時・緊急時対応 ● 定期点検委託 ● 監査対応	● リース契約終了手続き ● 車両返却

- 空港管理者主導によるGSEリースの導入・共同使用を検討する際に、空港管理者及びグランドハンドリング事業者が基本的な考え方や手順、留意事項等を理解し、スムーズに導入できることを目的としてガイドラインを作成した。

空港管理者主導による GSE リースの 導入・共同使用ガイドライン

令和 7 年 7 月

国土交通省 航空局 航空ネットワーク部
航空ネットワーク企画課

目次

1. 本ガイドラインの目的と位置付け	1
1.1 目的	1
1.2 位置付け	1
2. 空港管理者主導による GSE リースの意義・必要性	2
2.1 意義・必要性	2
2.2 仕組み	2
2.3 導入効果	3
3. リース及び転賃借契約の基礎知識	4
3.1 リースの仕組み	4
3.1.1 リースとは	4
3.1.2 リースの種類	5
3.1.3 リースの特徴	8
3.1.4 リース料金	14
3.2 転賃借の仕組み	16
4. GSE リースの導入・共同使用事業の意思決定	18
4.1 事業コンセプトの明確化	18
4.2 運営スキームの設計	18
4.3 市場調査と調達計画	18
4.4 財務計画の策定	19
4.5 技術仕様と整備運用の方針	19
4.6 協議体制の構築(関係者合意形成)	19
4.7 リスク管理の策定	19
4.8 実行スケジュールの立案	20
4.9 承認プロセス	20
5. GSE リースの導入・共同使用事業における検討・調整事項	21
5.1 車両調達時	22
5.1.1 調達車種・台数決定	22
5.1.2 車両整備方針	23

i

5.1.3 相見積取得	24
5.1.4 リース会社選定	24
5.1.5 リース契約条件確認・締結	24
5.1.6 車両運搬・納入	25
5.1.7 車両置場確保	25
5.1.8 空港車両登録	25
5.2 運用準備時	26
5.2.1 AOC 報告・調整	26
5.2.2 レンタル料金設定	27
5.2.3 レンタル契約条件確認・締結	34
5.2.4 保険契約条件確認・締結	34
5.2.5 運用・予約・精算ルール設定	36
5.2.6 車両訓練	36
5.3 運用時	38
5.3.1 予約	39
5.3.2 鍵受取り・返却	39
5.3.3 車両受取り	40
5.3.4 日常点検・週次点検	40
5.3.5 車両使用	40
5.3.6 給油	41
5.3.7 使用後点検・運行記録	41
5.3.8 車両返却	41
5.3.9 故障時・緊急時対応	41
5.3.10 定期点検委託	42
5.3.11 監査対応	42
5.4 終了時	43
5.4.1 リース契約終了手続き	43
5.4.2 車両返却	43
6. おわりに ～持続可能な空港運営を目指して～	44

ii