

第37回航空政策セミナー討論資料

グラウンドハンドリングの働き方 改革

過重労働を見直し安全で働きやすい職場に変えよう

1

報告 島田 聡

<<今日の報告内容>>

▶グランドハンドリングの概要

到着から出発までのグランドハンドリングの概要

▶現状認識

・グラハン会社の動向～2020年に向けた中期計画の特徴

▶職場の現状（JGS、ANAAS）

・両社の作業量、下請化の現状、人員状況、勤務実態

▶安全をめぐる状況

・後を絶たない事故トラブル、安全を脅かす要因

▶抑制される賃金

・JGS、ANAAS、2次下請けの実態

▶魅力ある希望のもてるグランドハンドリングを目指して

・私たちの働き方改革、当面目指す労働条件の具体的目標

はじめに

「グランドハンドリング」とは何か。私たちはこう位置づけています。

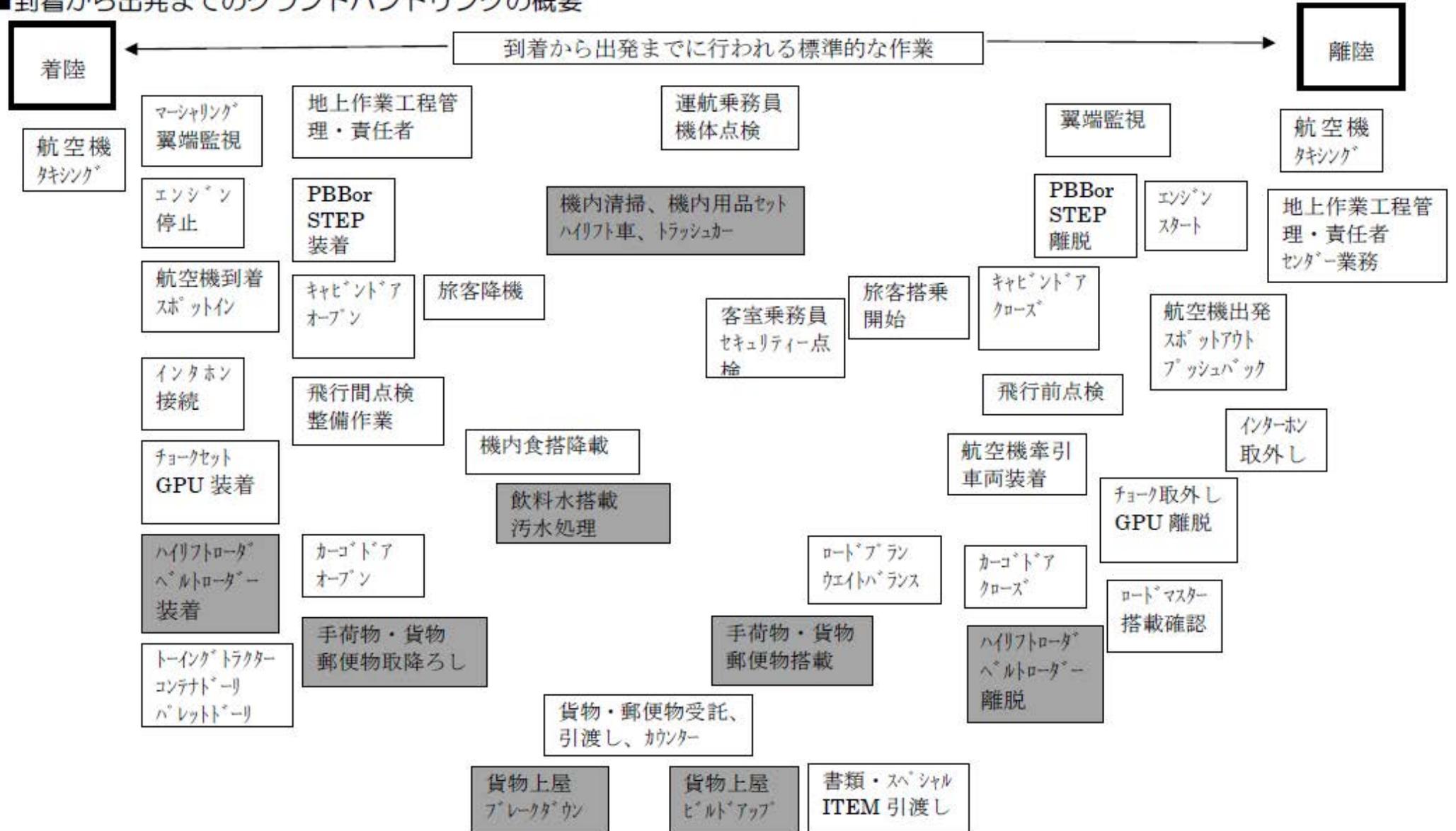
航空機が到着してから出発するまでの間には、航空機の誘導、乗客の乗降用ステップ・ボーディングブリッジ装着離脱、貨物・手荷物の取り降ろしや受け渡し、機内清掃、機内用品（マガジン・イヤホンなど）のセッティングなどをはじめさまざまな地上準備作業が行われます。近年では出発便で整備士が行っていた機体の外周点検やコックピットの交信などの整備業務やブロックインからブロックアウトまでの工程管理や出発便責任者の運航管理など幅広い業務も実施しており、これらの地上での作業を総称して「グランドハンドリング（グラハン）」（地上支援業務）と位置づけています。また、「グラハン会社が行っている業務をグランドハンドリング」と考えている人もいます。グラハン作業は、安全且つ迅速に行われることが求められ、この業務なしに航空機の運航は考えられないといえます。「航空機の安全運航を第一に、定時性、快適性など運航の基本要件を満たすために、グランドハンドリングには質の高い作業」（日本航空技術協会）が要求されます。

3

国際航空運送協会（IATA）では、外国の空港において、他の航空会社のグランドハンドリング業務を委託する場合の契約内容を作成していますが、それによれば、航空機整備や保安業務までグランドハンドリングに含まれています。

1. グランドハンドリングの概要

■到着から出発までのグランドハンドリングの概要



機側で取り扱う特殊車両



2. 現状認識

(1) グラハン各社の動向

2020年に向けた中期計画の特徴

【2020年羽田空港】 ●年間発着枠3.9万回増⇒1日52発着増加

【2020年成田空港】 ●年間発着枠4万回増⇒1日54発着増加

【オリンピック期間（7/24～9/6）】 ●訪日旅客1010万人⇒1日92万人

①JGSグループ（JGS・JGS札幌・JGS大阪・JGS九州）

部門別採算性の推進「各社・各部門の時間当たり採算を2017年度目標対比20%向上」とともに、ユニットコストの更なる低減。自動化の推進、IT活用による省力化

※時間当たり採算性 = $\text{収入} - \text{費用（人件費除く）} / \text{総労働時間}$

②ANAAS

持続的な成長・発展の基本的な考え方 収入 - 利益 = 費用

※費用内訳 <人件費/57%、外注費/28%、その他費用（交通費等）15%>

2020年に向けた人員体制は2019年に構築

ANAASの収支と取扱便数予想					
	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
営業収入	325億円	349億円	358億円	—	395億円
営業費用 人件費	317億円	347億円 197億円	375億円 210億円	—	394億円 221億円
営業損益	7億円	2億円	▲17億円	—	1億円
国内線便数	239便	236便	—	—	236便
国際線便数	56便	63便	—	—	89便
必要人員	2541名	2900名	3100名	3200名	3200名

③OSAAP

「空港運営」から収支を意識した「空港経営」へ。業務の外注化・委託業務の拡大
2019年人事制度の見直し⇒賃金制度？

7

④コウノイケグループ

2017年5月、成田のJASCOなど4社（NKSグループ）を買収。グラハンの人員規模4100名に（NKSグループ1500名、KGS560名、Kスカイ615名、KGE330名、KPS200名、KAPS870名）。2018年3月決算予想、空港業務売上200億円

3. 職場の現状（JGS・ANAAS）

（1）作業量（取扱便数）

作業量（1日の取扱便数＝出発便）					※グラハン連調べ
	JAL/ANA		他社		
	DOM	INT	DOM	INT	合計
JGS	193	21	3	20	237
ANAAS	188	25	75	23	311

※他社DOMは、JGSはJTA便、ANAASはANAコードシェア便

8

- ANAASの取扱便数はJGSの1.3倍
- ANA国内線の約3割はコードシェア便（ADO・SNA・SFJ）
- ANAASでは、コードシェア便に合わせた作業資格・作業方法

(2) 両社の下請化の現状 (羽田空港)

①JGS ・グラテック (GRT : 国内線 / 荷物仕分け・搬送)

5社 ・サンコーエアセルテック (SAS : 機体外部クリーニング、整備補助業務)

・Kグランドサービス (KGS : 国内線 / 貨物郵便搬送)

・東京ビル管理 (TBK : 国際線 / 手荷物仕分け)

・ケーピーエス (KPS : 国際線 / 機内清掃)

②ANAAS ・コウノイケエアポートサービス (KAPS : 国際線 / 貨物上屋・搬送)

9社

・羽田空港サービス (HAS : 国際線 / 手荷物仕分け・搬送)

・羽田タートルサービス (HTS : 国際線 / 旅客補助)

・東京オペレーションパートナーズ (TOP : 内際機内清掃・飲料水搭載・汚水処理)

・メイワサポートサービス (MSS : 国内線 / 貨物搬送)

・羽田空港グランドサービス (HGS : 機体外部クリーニング、国内貨物上屋・手荷物搬送)

・サンヨウエアポートサービス (SAS : 国内線 / 手荷物仕分け)

・ANAスカイビルサービス (ASB : 羽田ラウンジ乗継案内)

・フライトマネージメントグループ (FMG : 外航旅客案内)

(3) 人員をめぐる状況

① JGSの人員状況

- 東京支店 1400名（社員1215名＋有期185名）＋協力会社5社
- 1日の計画出面1122名（社員708名＋協力会社288名＋有期126）
- 計画出面に占める社員以外の割合37%
- 有期社員 6職場／185名、平均勤続年数2年11ヵ月
4月～11月退職者70名、入社65名
- 協力会社 5社430名
A社＝社員1割、有期（派遣含）9割。有期の5割は外国人

10

年度	退職者	採用	差異
2011～16	590	141	▲449
2017	※34	86	

※2017年度上期実績

職場の人員は足りていますか？

(JGS東京労組年末アンケート)

	15年末	16年末	17年末
不足している	92.2%	83.8%	86.6%
足りている	5%	6.8%	4.0%
わからない	2.8%	9.4%	9.4%

②ANAASの人員状況

2017年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
計画人員	2779	2891	2993	3060	3033	2996	2957
実績	2771	2884	2983	3045	3017	2988	2934
差	▲8	▲7	▲10	▲15	▲16	▲8	▲17

- ANAの事業計画に基づき大量採用

2017年度530名 = 旅客部門365名、ライン部門106名

この2年間で1200名を超える採用、2018年度500名採用予定

- 2019年度には3200名体制へ

- 一方、毎年200名超が退職

- 社員の約40%は入社2年未満、これが不安全の背景要因に

- 機内清掃の現場では多くの外国人労働者（過去には11カ国）

(4) 勤務実態

① JGSの状況

① 搭降載業務 Aさんの勤務と作業

		0:00~	1:00~	2:00~	3:00~	4:00~	5:00~	6:00~	7:00~	8:00~	9:00~	10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~	19:00~	20:00~	21:00~	22:00~	23:00~
		起床	通勤時間	ミーティング・作業準備	作業スタンバイ	残業																			
1日目	13:40~21:45	起床														JL236/JL237	JL480/189	JL224/JL295	休憩	JL556/JL639	JL326	JL296			
																JL236/JL237	JL480/189	JL224/JL295	休憩	JL556/JL639	応援	JL326	JL296	休憩	
2日目	公休																								
3日目	06:00~14:35	起床				JL991	JL687	休憩	JL302/JL313	JL184/JL913	JL664/JL917	JL434/JL495													
						JL991	JL687	休憩	JL302/JL313	応援	JL184/JL913	JL664/JL917	JL434/JL495	残業											
4日目	05:30~14:35	起床				NU71	JL585	JL907	JL662/JL689	休憩	JL292/JL435	他便応援	JL321	残業											
5日目	05:00~13:45	起床				JL303	JL605	JL903応援	休憩	JL182/JL493	給油	JL502/JL513	JL690/JL225	残業											
						JL303	JL605	JL903応援	休憩	JL182/JL493	給油	JL502/JL513	JL690/JL225	応援	残業										
6日目	14:10~23:30	起床														JL510/JL521	JL908/	JL525	JL240/JL287	JL438/JL241	休憩	JL486	JL544		
																JL510/JL521	JL908/	JL525	JL240/JL287	JL438/JL241	休憩	JL486	JL544		
7日目	公休																								
8日目	公休																								
9日目	06:00~15:15	起床				JL305	JL220/JL155	休憩	JL900/JL553	JL432/JL457	応援	JL310	応援	JL904/JL919											
						JL305	JL220/JL155	休憩	JL900/JL553	JL432	JL317	JL310/	応援/JL321	JL610/JL165	残業										
10日目	05:00~13:45	起床				JL501	JL103	JL505	JL182/JL493	休憩	JL476/JL479	JL552/JL145													
						JL501	JL103	JL505	JL182/JL493	休憩	JL476/JL479	JL552/JL145	応援	残業											
11日目	06:00~14:35	起床				JL991	JL605	休憩	JL102/JL311	JL302/JL313	JL502/JL513	JL904	JL506	休憩	NU70/NU73										
						JL991	JL605	休憩	JL102/JL311	JL302/JL313	JL502/JL513	休憩	JL154/JL145	NU70/NU73											
12日目	13:40~21:45	起床														JL236/JL237	JL480/JL189	JL224/JL295	休憩	JL166/JL167	JL242/JL379	JL524			
																JL236/JL237	JL480/JL189	JL224/JL295	休憩	JL166/JL167	応援	JL242/JL379	JL918		

② トレーニング業務 Bさんの勤務と作業

		0:00~	1:00~	2:00~	3:00~	4:00~	5:00~	6:00~	7:00~	8:00~	9:00~	10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~	19:00~	20:00~	21:00~	22:00~	23:00~	
		起床	通勤時間	ミーティング・作業準備	作業スタンバイ																					
1日目	04:00~14:25	起床				始発便 作業	777	737	給油	休憩	767	777	767	コントロール業務 応援												
2日目	15:05~01:30																		737	737	休憩	ERJ	ERJ	737	737	767
3日目	20:30~08:15	737																					767	767	737	737
4日目	夜勤明け	事務 作業	767	事務 作業	737	器材 点検	始発便 作業	777	737	737																
5日目	公休																									

●削られる休憩時間

<Aさん例> 14日間で休憩時間確保7日間

日付	勤務時間	休憩設定時間	実休憩時間①	実休憩時間②	残業処理
9月20日	06:00~14:35	09:30~10:30	09:35~10:20		×
9月21日	05:00~12:50	08:30~09:30	08:30~09:20	10:40~10:50	
9月22日	05:00~12:50	09:35~10:35	09:45~10:25		○
9月23日	06:30~15:30	10:30~11:30	10:30~11:30		
9月25日	14:30~21:15	18:30~19:30	18:00~18:30	18:45~19:00	×
9月26日	13:40~21:45	15:30~16:30	15:35~16:30		×
9月27日	15:05~24:00	20:00~21:00	20:20~21:00	22:40~23:00	
9月28日	14:00~21:45	19:20~20:20	19:25~20:25		
10月5日	06:00~15:00	11:20~12:20	11:30~12:30		
10月7日	15:05~23:30	17:45~18:45	18:00~18:40	20:00~20:20	
10月8日	15:05~24:00	20:00~21:00	20:10~20:50		×
10月11日	05:00~14:20	10:40~11:40	10:45~11:45		
10月12日	15:55~00:30	20:45~21:45	20:45~21:35		×
10月13日	14:00~23:30	16:20~17:20	16:20~17:10		×

②ANAASの状況

①ランプサービス業務 Cさんの勤務と作業

		0:00~	1:00~	2:00~	3:00~	4:00~	5:00~	6:00~	7:00~	8:00~	9:00~	10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~	19:00~	20:00~	21:00~	22:00~	23:00~
	勤務時間																								
1日目	06:00~15:00																								
2日目	08:30~17:00																								
3日目	16:30~24:00																								
4日目	00:00~09:30																								
5日目	公休																								
6日目	公休																								
7日目	06:00~15:00																								
8日目	13:30~22:30																								
9日目	14:30~23:30																								
10日目	13:30~22:00																								
11日目	公休																								
12日目	公休																								

14

- 新FO⇒2017年4月から本格運用
ブロックインからブロックアウトまでの工程管理・出発便責任者も実施
- 年々高まる過重労働、この1年間で3名のベテラン社員（50代）が職場で倒れる
1名死亡、1名意識不明、1名がようやく退院
- 職場から有休・休憩問題で労基署に申告。2017年2月、労基署が是正勧告

4. 安全をめぐる状況

(1) 後を絶たない事故トラブル

①JGS（羽田空港）

	災害事故	IRR	合計
2014年度	43件	61件	104件
15年度	47件	48件	95件
16年度	53件	47件	100件
※17年度	44件	32件	76件

※12月31日現在。前年同月75件（事故37件、IRR38件）

15

- 増加傾向にある災害事故、なかでも人身事故が目立つ

- 直近の事例：

12月29日、トーイングトラクター・給水車・ライトバン・PBBがからむ多重事故。

1月22日、コンクリート壁面に車両衝突。運転者はろっ骨6本骨折。

②ANAAS

区分	重大不具合	不安全事象	不適切事象	合計
2015年度	14	67	27	108
16年度	11	66	36	113
※17年度	10 (8)	28 (35)	52 (45)	90

※4月-11月の実績、カッコ内は年度目標

- 重大不具合件数が年度目標を超過。

会社から「危機的な状態に陥っている」との文書が2度発信される。

- ライン職場：4月～12月の事故・トラブル162件（前年実績136件）

人身事故10件、航空機損傷事故4件

ある部長は「何をやっても歯止めがかからない」とあきらめ感

- 旅客部門：搭乗旅客不一致⇒6月3件、11月2件

11/5 ドアクローズ後、機内に座席のない旅客1名搭乗。搭乗手続き未実施

11/10 ドアクローズ後、PBB内に1名の搭乗旅客が残っていた

(2) 安全を脅かす要因

JGS : ①人員不足

②休憩時間が確保されない、ゆとりのない作業環境

③機械的な人事ローテーションによるスキル低下

④機材の小型機化による労働負荷

バルクロード (貨物・手荷物のバラ積)

1日 : 737・E170 = 101便

(ANA : 737 = 89便)

●健康破壊と企業責任

AGS (JGSの前身)

東京オリンピック (1964年当時) による

急激な業務量増加、長時間過密労働、その後の機材の大型化

腰痛多発⇒腰痛を苦に4人の労働者が自殺。

健康破壊・腰痛多発を繰り返すことは許されない



- ANAAS : ①急激な事業拡大に追いつかない教育訓練
②大量採用によるスキル低下
③プロパー、出向者、有期社員など複雑な雇用環境による
コミュニケーション不足

事業計画達成に邁進するANA
ついていけないANAASの現状。
「今、そこにある危機」への
抜本的な対応が求められる。



5. 抑制される賃金

(1) JGS

グローバルエキスパート（総合職）とエキスパート（地域限定）

●エキスパート職（現業）

28歳扶養2名

残業10時間/月

Aさん（28歳）の生活実態	
扶養2（妻、子供1人）	
月収	280,000円
支出	
家賃	85,000円
食費等	118,000円
保険・教育費	46,000円
交通費	32,000円
その他	30,000円

収入－支出＝▲31,000円

19

●2次下請けの例

35歳 残業100時間/月 手取り28万円

(2) ANAAS

■旧IAU社員は10年間で3度の賃金制度見直し

基準給の最高額が約7万円ダウン。ベテラン社員は制度見直しによって段階的に賃金ダウン、影響は2015年以降も続く

50代後半のCさん、年収約100万円ダウン（2006年ー2013年）

■二次下請の賃金

・Iさん、30代（扶養3人） 契約採用/基本給165,000円

出勤日数24日、夜勤5回、残業44時間/月 支給総額294,000円

2年後 正社員/基本給165,500円

出勤日数24日、夜勤5回、残業45時間/月 支給総額297,000円

6. 魅力ある希望のもてる

グランドハンドリングを目指して

私たちの求める「働き方改革」

その1. 人材確保と定着化に向けて

最低賃金の確立、賃金を始めとした労働条件の引上げ
残業に頼らず、8時間働いて暮らせる賃金保障

その2. 業務負荷の軽減に向けて

時間短縮、休日増、人員不足の解消、身体負荷の軽減措置

その3. 安全な職場、作業品質向上に向けて

- ・作業量に見合った人員・器材の適正な配備と生産体制の構築
- ・教育・訓練システムの拡充

■ 当面目指す労働条件の具体的目標

- 1 同一労働同一賃金の原則。
- 2 現行基本賃金の引き上げ。
- 3 最低賃金の確立、時間単価1500円以上。
- 4 年間公休日数/120日、月間10日。原則公休は連休とする。
- 5 変則勤務（シフト勤務）は、6日サイクルを基本とする。
- 6 時間外労働の規制。1日2時間、月間20時間、年間120時間以内。
- 7 法定3手当（時間外・休日・深夜）の割増率引き上げ。
（先進国では50%以上）
- 8 00:00以降の退勤は、原則時間外労働の禁止。
- 9 勤務インターバルの保障（12時間）。
インターバル時間が次勤務に割り込んだ場合はみなし労働とする。
- 10 深夜時間帯（22:00～05:00）を含む勤務の休憩時間は、
法定休憩時間に1.25を乗じた休憩時間以上とする。
- 11 有給休暇/年間20日（初年度より）とし、完全消化の保障。
- 12 生理休暇は有給とする。
- 13 病欠休暇（有給）を設ける。
- 14 育児・介護休職時の賃金保障
- 15 子育て支援策としてシフト勤務除外などの勤務制限を設ける。



ご清聴ありがとうございました。