

調査レポート

沖縄県内の空港グランドハンドリングの現状と課題

～現状の那覇空港では 24 時間稼働は不可能、官民連携によるグランドハンドリング業務の支援が必要～

《要旨》

- ・ 沖縄県の入域観光客数はコロナ禍の落ち込みを経て急激に増加し、2023 年度には 2019 年度比の約 90.1%まで回復した。足元においても国内外からの旺盛な観光需要が継続しており、2024 年度は 2019 年度を超える見通しである。観光客の約 9 割は空路を利用しており、空港機能が沖縄観光の発展に大きく寄与している。
- ・ 沖縄県内の主要空港（那覇空港、新石垣空港、宮古空港）の 2023 年度の旅客数は、2019 年度比で那覇空港は約 94.7%、宮古空港は約 99.8%まで回復、新石垣空港では約 101.5%となり過去最高となった。那覇空港の貨物取扱量は、貨物便の減便やコロナ禍の運休の影響から減少しているものの、2023 年度の県内主要空港の国内貨物取扱量はいずれも全国の上位 10 位以内に入っており、沖縄は空輸の需要が他県と比較して高い水準にある。また那覇空港の 2023 年度の旅客数は全国 6 位であり、ターミナルビル 1 m²あたりの旅客数は旅客数上位 7 空港の中で最も高くなり、那覇空港の混雑具合は国内空港の中でも特に高いことが推測される。
- ・ グランドハンドリング業務は、空港において航空機運航の地上支援を行う仕事の総称を指す。国土交通省の公表資料によると、航空業界はコロナ禍の航空需要の減少によりグランドハンドリングを担う従業員の離職が相次ぎ、人材不足が深刻な問題となっている。その背景として、業界のイメージダウンのほか、満足な休憩スペースや更衣室が無いなどの過酷な労働環境がある事が示されている。また人材不足により外国航空等の需要変動リスクへの対応も課題となっている。こうした状況を受け、2023 年に「持続的な発展に向けた空港業務の在り方検討会」（国土交通省）や民間事業者による「空港グランドハンドリング協会」が立ち上がり、人材確保等のグランドハンドリングの発展に向けた取組みが行われている。
- ・ 県内主要空港においてもコロナ禍にて中堅層の離職があり人材確保が課題となっている。コロナ禍後に新卒採用を強化した結果、2024 年 4 月時点のグランドハンドリングの従業員数は、2019 年 4 月比で約 8～9 割程度回復したが、20 代の若年層が増えていることから人材育成と定着が課題となっている。各空港を視察したところ「執務スペースや休憩室が手狭」「従業員駐車場が足りない」などの過酷な労働環境や様々な空港課題があることを確認した。
- ・ 増加する観光需要を受け入れるためにはグランドハンドリングの体制強化が欠かせない。グランドハンドリング従業員の労働環境改善に向け、「官民連携による機動的な協議体制の整備」「補助金等の行政支援の拡充」の 2 点を提言する。

目次

1.	はじめに.....	1
2.	沖縄観光と空港の状況	1
	(1) 沖縄県の入域観光客数の推移.....	1
	(2) 沖縄県内の空港の利用状況	2
	① 旅客数	2
	② 貨物取扱量	3
	③ 那覇空港と国内空港との旅客数比較	4
3.	グランドハンドリング業務の内容.....	7
	(1) 旅客ハンドリング	8
	① カウンター業務.....	8
	② トラフィック業務	8
	③ デスク業務.....	8
	④ ラウンジ業務.....	9
	(2) ランプハンドリング	9
	① 誘導業務.....	9
	② 手荷物業務	10
	③ 搭降載業務	10
	④ 客室清掃業務	10
	(3) 貨物ハンドリング	11
	(4) オペレーション	11
4.	グランドハンドリング業界の課題と取組み.....	12
	(1) グランドハンドリング業界の課題.....	12
	① コロナ禍の影響による人材不足.....	12
	② 過酷な労働環境.....	13
	③ 需要変動リスクへの対応	14
	(2) グランドハンドリングの発展に向けた取組み	15
	① 持続的な発展に向けた空港業務の在り方検討会	15
	② 空港グランドハンドリング協会	16
	③ 取組みの成果と今後の課題	16
5.	沖縄県内のグランドハンドリングの現状と課題(県内主要空港).....	17
	(1) グランドハンドリング従業員の現状.....	18
	① 従業員数の推移.....	18
	② 年代構成.....	18
	(2) 空港別の現状と課題	19
	① 那覇空港.....	19
	② 新石垣空港	20
	③ 宮古空港.....	22
	(3) グランドハンドリング従業員の労働環境の改善等に最優先に取り組むべき.....	24
6.	沖縄県のグランドハンドリングの発展に向けた提言	25
	(1) 官民連携による機動的な協議体制の整備.....	25
	(2) 補助金等の行政支援の拡充	25
7.	最後に	27

1. はじめに

沖縄県の入域観光客数は、コロナ禍の落ち込みを経て急速に回復している。足元においても国内外からの旺盛な観光需要が継続しており、今後も観光客数の更なる増加が予想される。

沖縄は空路による入域が大半を占めることから、増加する観光客を受け入れるためには「空港機能の強化」が欠かせない。入域観光客数の増加に伴い、那覇空港ではこれまで新国際線旅客ターミナルビルや第2滑走路の供用など、ハード面を中心に整備がなされてきた。しかし、ソフト面である空港業務（グランドハンドリング等）や、そこに従事する人材の確保についての議論はほとんどなされていない。

グランドハンドリングとは、空港において航空機運航の地上支援を行う仕事の総称であり、空港機能の維持のために必要不可欠な業務である。航空業界はコロナ禍の航空需要の減少によりグランドハンドリングを担う従業員の離職が相次ぎ、人材不足が全国的な問題となっている。

このような状況を踏まえ、本レポートでは空港のグランドハンドリング業務に焦点をあて、沖縄県内の主要空港（那覇空港、新石垣空港、宮古空港）の現状を調査した。また航空会社や空港関連事業者等へのヒアリングをもとに、空港機能の強化に向けた課題を整理し、グランドハンドリングの発展に向けた提言をまとめた。

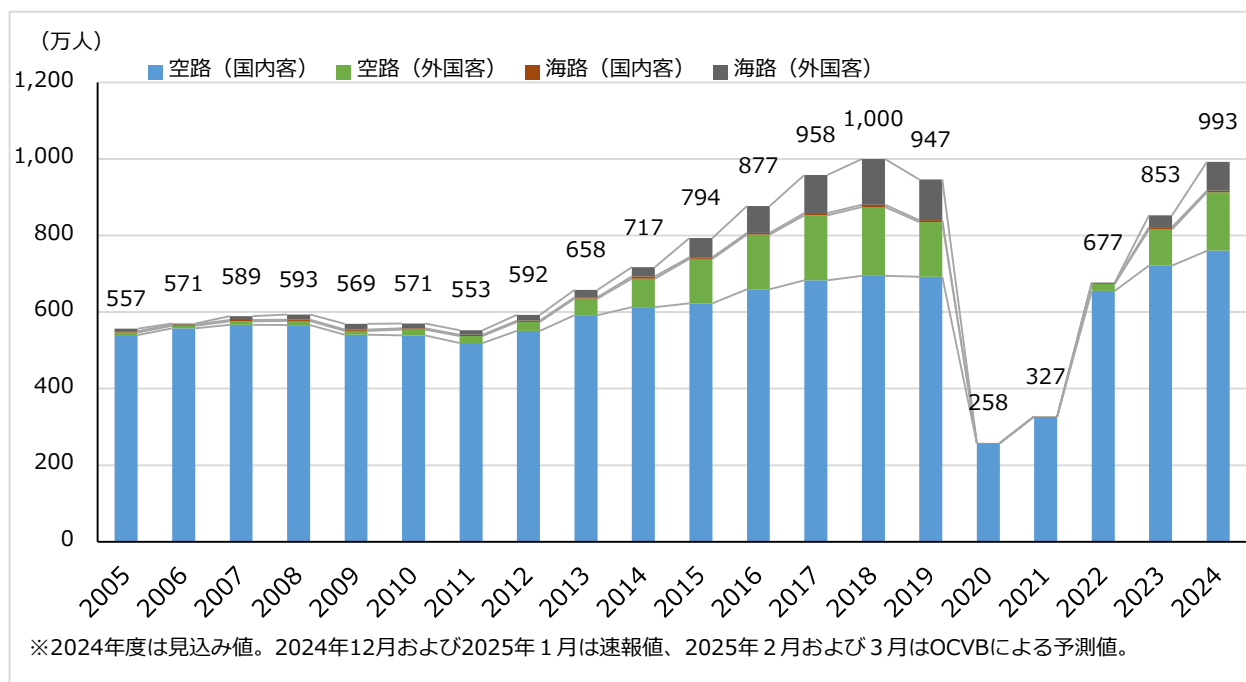
2. 沖縄観光と空港の状況

(1) 沖縄県の入域観光客数の推移

沖縄県の入域観光客数は2018年度に初の1,000万人を超えた（図表1）。その後、新型コロナウイルス感染症の拡大により大きく落ち込むも、2022年度以降は行動制限の緩和により増加し、2023年度は2019年度比の約90.1%まで回復した。足元においても国内外からの旺盛な観光需要が継続しており、2024年度の入域観光客数は2019年度を超える見通しである。

コロナ禍以降の入域観光客数の推移を国籍別に見ると、国内客の根強い観光需要が下支えし、外国客も徐々に増加している。2025年には大型テーマパーク「ジャングリア」の開業が予定されていることなどもあり、2024年度以降も観光客の増加が予想される。また、観光客の約9割が空路を利用しており、空港機能が沖縄観光の発展に大きく寄与していることがわかる。

図表1 沖縄県の入域観光客数の推移(年度)



出所：沖縄県「入域観光客統計概況」、沖縄観光コンベンションビューロー（OCVB）「入域観光客数見通し」より、
りゅうぎん総合研究所作成

(2) 沖縄県内の空港の利用状況

① 旅客数

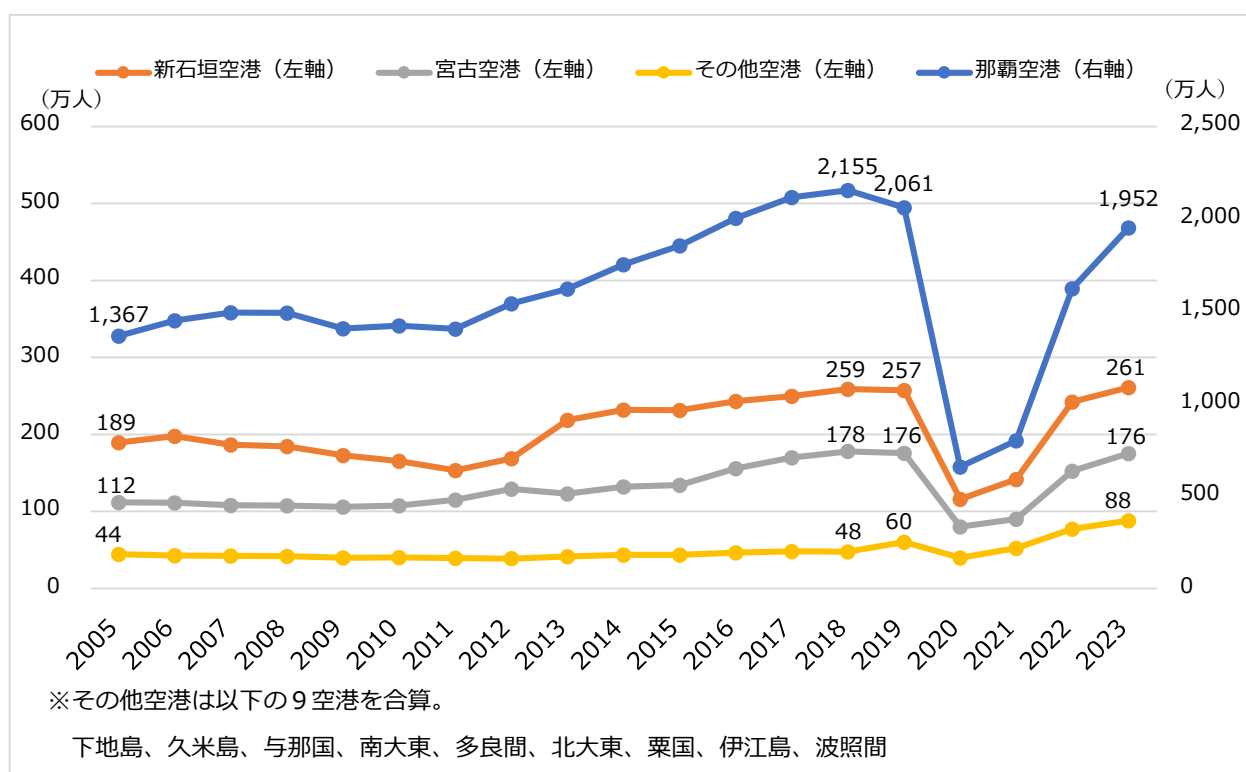
まず初めに、国土交通省航空局が公表している「空港管理状況調書」をもとに、空港における乗降客数を旅客数と定義し、沖縄県内の空港の旅客数を見ていく。

コロナ禍前の県内主要空港（那覇空港、新石垣空港、宮古空港）の旅客数は、2018年度に最多となり、合わせて約2,640万人となった（図表2）。前節の入域観光客数の推移と比較すると、同様の動きとなっている事がわかる。

コロナ禍後の旅客数も入域観光客数と同様に急速に増加している。2023年度の旅客数を空港別に見ると、2019年度比で那覇空港は約94.7%、宮古空港は約99.8%まで回復している。一方、新石垣空港では2019年度比で約101.5%となり、コロナ禍前を上回り過去最高となった。

その他空港の旅客数も新石垣空港と同様に2023年度が過去最高となったが、これは2019年に開港した「下地島空港」の旅客数増加がけん引している。

図表 2 沖縄県内の空港別の旅客数の推移(年度)



出所：国土交通省航空局「空港管理状況調書」より、りゅうぎん総合研究所作成

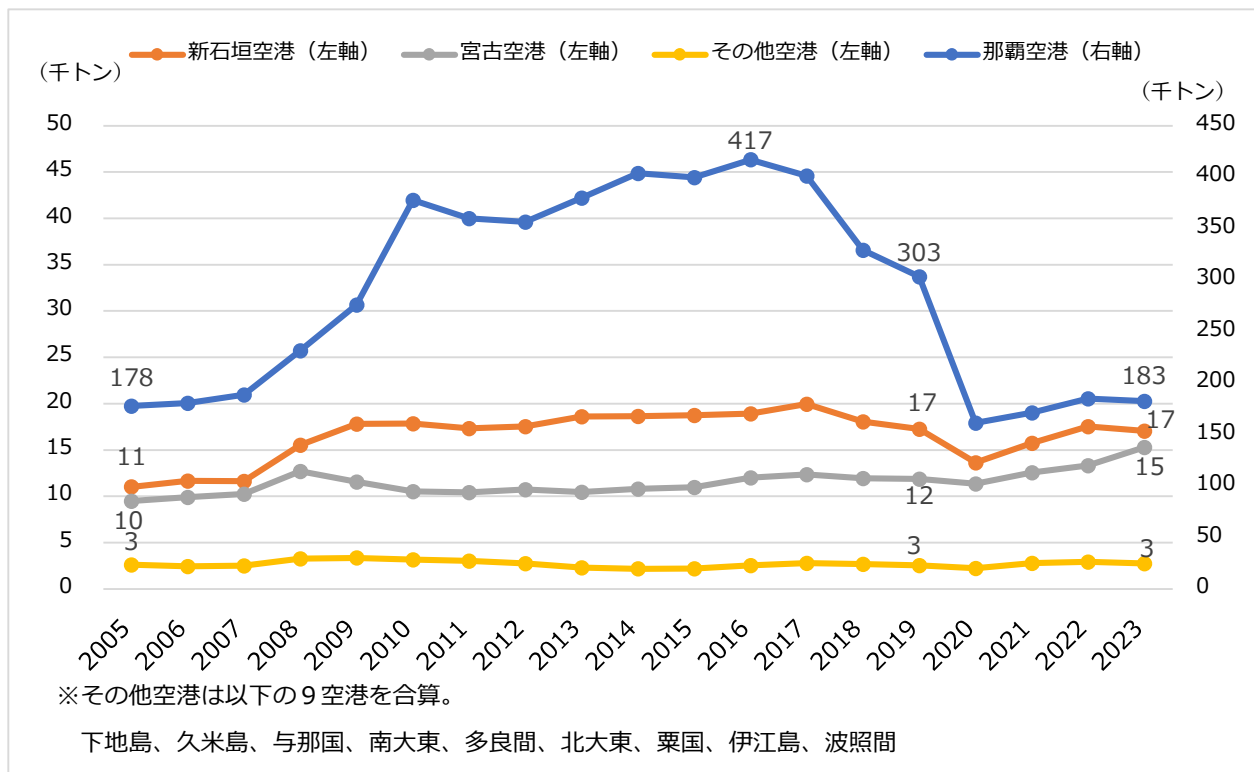
② 貨物取扱量

次に、貨物取扱量について見ていく。那覇空港の貨物取扱量は2009年10月より開始した沖縄県と全日本空輸株式会社（以下、ANA）による「沖縄国際物流ハブ事業」により、国際貨物がけん引し、大きく増加した（図表3）。しかし、2017年度以降はANAの貨物便減便等の影響から取扱量は減少の一途を辿った。また2020年度には新型コロナウイルス感染症拡大の影響から貨物便が全面運休となり、取扱量は大きく落ち込んだ。足元では回復に至っていないものの、2021年には沖縄県とANAが国際物流ハブの新たなモデルとして旅客便の貨物スペースの有効活用等を公表し、2024年には物流大手のヤマトホールディングスが貨物専用機の運航を開始したこと等から、今後の展開が注目される。

離島空港については、生活物資や商品・季節の特産品などの取扱いが主であり、貨物取扱量は那覇空港に比べると各空港とも安定して推移している。宮古空港については2020年度以降、取扱量は増加傾向にあり、観光客の増加やそれに伴う宿泊施設等の増加が一因と推測する。

また、県内空港の貨物取扱量は全国と比較しても高く、2023年度の国内貨物取扱量は、那覇空港、新石垣空港、宮古空港の3空港ともに上位10位以内に入っている（図表4）。島しょ県である沖縄は空輸の需要が他県と比較しても高い水準にあることがわかる。

図表3 沖縄県内の空港別の貨物取扱量の推移(年度)



出所：国土交通省航空局「空港管理状況調書」より、りゅうぎん総合研究所作成

図表4 国内空港の貨物取扱量ランキング(2023年度) ※上位20空港のみ記載

順位	貨物取扱量	うち国内貨物	うち国際貨物	順位	貨物取扱量	うち国内貨物	うち国際貨物
1	成田国際	羽田	成田国際	11	宮古	熊本	広島
2	羽田	那覇	関西国際	12	北九州	広島	岡山
3	関西国際	新千歳	羽田	13	熊本	長崎	長崎
4	那覇	福岡	中部国際	14	広島	松山	新潟
5	福岡	伊丹	福岡	15	小松	宮崎	仙台
6	新千歳	新石垣	北九州	16	長崎	旭川	高松
7	中部国際	鹿児島	新千歳	17	松山	大分	
8	伊丹	宮古	小松	18	宮崎	函館	
9	新石垣	中部国際	那覇	19	旭川	岡山	
10	鹿児島	関西国際	鹿児島	20	大分	高松	

出所：国土交通省航空局「空港管理状況調書」より、りゅうぎん総合研究所作成

③ 那覇空港と国内空港との旅客数比較

ここでは沖縄県の玄関口となる那覇空港に焦点を当て、旅客数を国内空港と比較する。2023年度の那覇空港の旅客数は国内線がけん引し、全国で6番目の多さとなった(図表5)。なおコロナ禍前の2019年度も同様に位置しており、安定した空港需要がある事がうかがえる。また、島しょ県である沖縄においては、県民が他県や離島に行く際の足として飛行機を利用することが多く、他県と比較して旅客数が多い要因の一つと考えられる。

また、2023年度の旅客数が1,000万人超となる上位7空港を比較すると、いずれの空港も2018

年度に最多となり、その後コロナ禍に落ち込むも 2022 年度以降は急速に回復し、2023 年度は 2019 年度比で 9 割以上の回復を見せている（図表 6）。

この 2023 年度の各空港の旅客数を、旅客ターミナルビルの延床面積で除した「1 m²あたりの旅客数」を比較したところ、那覇空港が最も高い結果となった（図表 7）。旅客ターミナルビルには旅客が利用できるスペースのほか、航空会社や空港ターミナル会社などの専用スペースがある点に留意する必要はあるが、那覇空港の混雑具合は国内空港の中でも特に高いことが推測される。

図表5 国内空港の旅客数ランキング ※上位10空港のみ記載

2019年度（コロナ禍前）

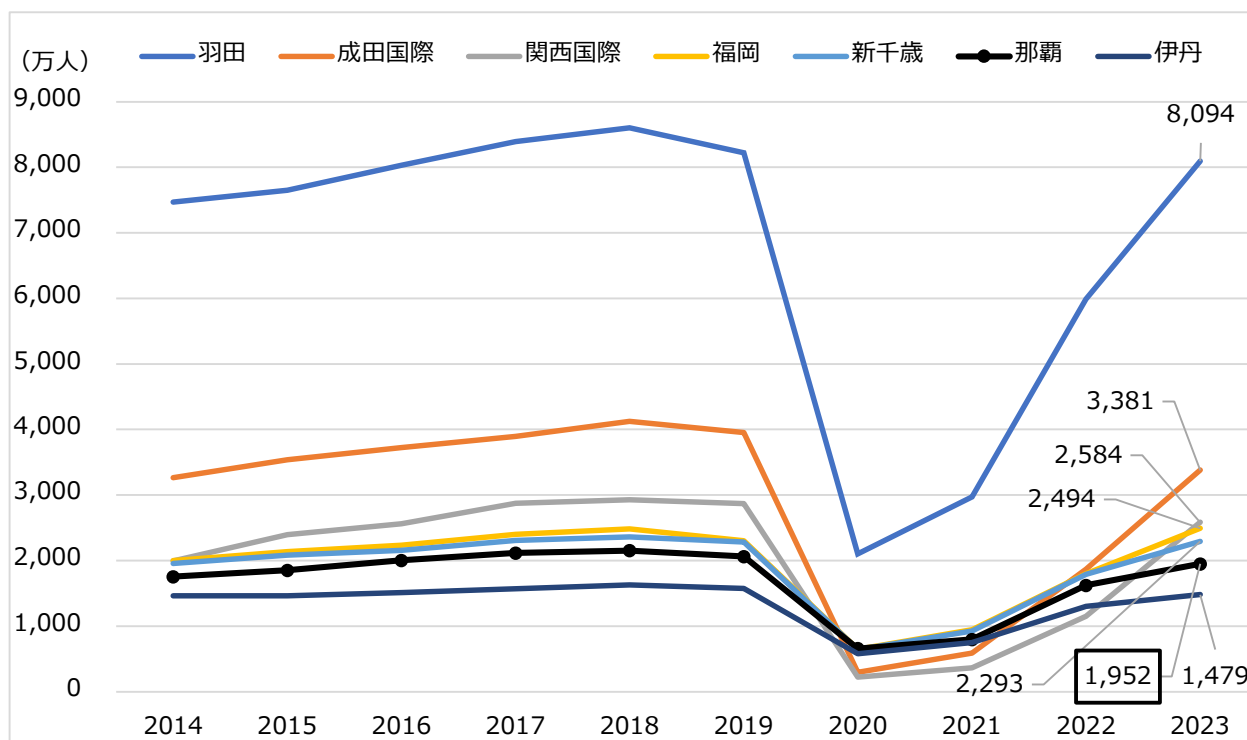
順位	旅客数	うち国内線	うち国際線
1	羽田	羽田	成田国際
2	成田国際	新千歳	関西国際
3	関西国際	福岡	羽田
4	福岡	那覇	中部国際
5	新千歳	伊丹	福岡
6	那覇	成田国際	新千歳
7	伊丹	関西国際	那覇
8	中部国際	中部国際	仙台
9	鹿児島	鹿児島	鹿児島
10	仙台	仙台	広島

2023年度（コロナ禍後）

順位	旅客数	うち国内線	うち国際線
1	羽田	羽田	成田国際
2	成田国際	新千歳	羽田
3	関西国際	福岡	関西国際
4	福岡	那覇	福岡
5	新千歳	伊丹	中部国際
6	那覇	成田国際	新千歳
7	伊丹	関西国際	那覇
8	中部国際	中部国際	仙台
9	鹿児島	鹿児島	高松
10	仙台	神戸	熊本

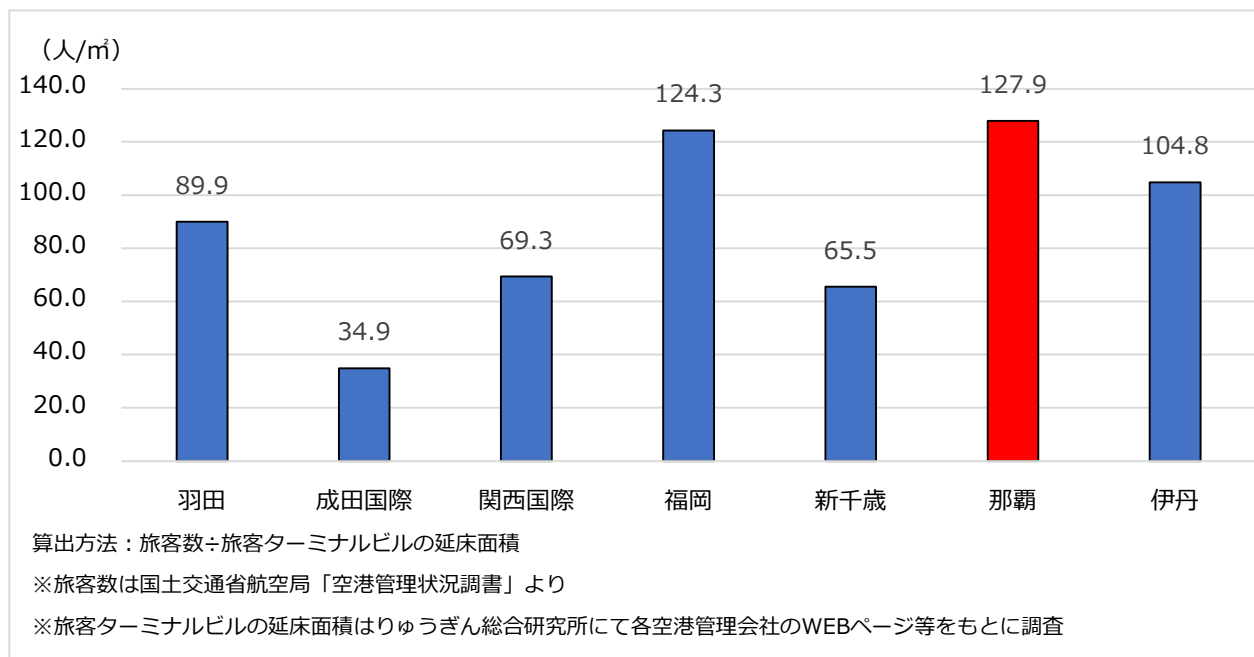
出所：国土交通省航空局「空港管理状況調書」より、りゅうぎん総合研究所作成

図表6 国内空港別の旅客数の推移(年度) ※旅客数上位7空港を比較



出所：国土交通省航空局「空港管理状況調書」より、りゅうぎん総合研究所作成

図表7 国内空港旅客ターミナル1㎡あたりの旅客数(2023 年度) ※旅客数上位7空港を比較

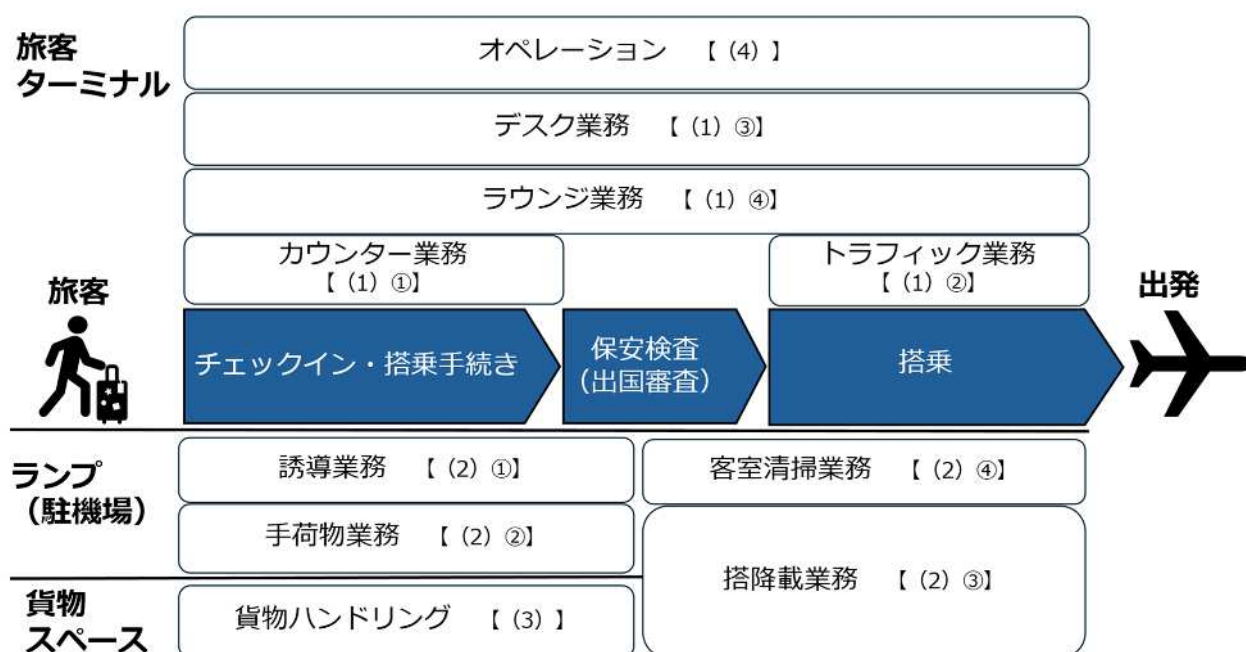


出所：りゅうぎん総合研究所

3. グランドハンドリング業務の内容

前章において、沖縄県内の観光需要や空港の利用状況について全国と比較して見てきた。本章では空港におけるグランドハンドリング業務について紹介する。一般社団法人空港グランドハンドリング協会¹によると、グランドハンドリング（以下、グラハン）とは空港において航空機運航の地上支援を行う仕事の総称を指し、「旅客ハンドリング」「ランプハンドリング」「貨物ハンドリング」「オペレーション」に分けられる。グラハンを担う会社は航空会社のグループ会社のほか、独立系の会社もある。ここではグラハン業務を上記の4つに大別し、それぞれの業務を紹介する。なお、各業務の名称や分類・内容については当研究所が独自の調査に基づき整理しており、業務の主体となるグラハン会社によって違いがある点に留意が必要である。図表8に全体像をまとめた。

図表8 グランドハンドリング業務の全体像



※【 】内は本章の該当箇所

出所：りゅうぎん総合研究所

¹ 2023年8月25日に設立された、グランドハンドリング業務を担う事業者により構成される民間団体。会員事業者が連携し、グランドハンドリング業界の共通課題の解決を通じ事業者の経営基盤の強化を図り、航空産業におけるグランドハンドリング業界の持続的発展および日本経済の発展に資することを目的とする。

(1) 旅客ハンドリング

旅客ハンドリングは旅客ターミナル内にて行われる業務であり、旅客の搭乗などをサポートする。

① カウンター業務

カウンター業務は、旅客のチェックインや航空券の予約・発券、手荷物受託等の搭乗手続きを行う業務である。窓口対応のほか、ロビーでの案内や特別な援助が必要な旅客のサポート等もおこない、旅客のスムーズな搭乗に向けた「空港の顔」としての役割を担う。



出所：日本トランスオーシャン航空株式会社（左）、ANA 沖縄空港株式会社（右）

② トラフィック業務

トラフィック業務は、保安検査場を通過した旅客を搭乗口から機内へ案内するほか、到着・乗り継ぎの旅客への案内を行う業務である。搭乗案内のほか、出発時刻間近になっても搭乗口にいない旅客の搜索などを各セクションと連携しながら行い、旅客ターミナルと航空機をつなぐ役割を担う。



出所：ANA 沖縄空港株式会社（左）、日本トランスオーシャン航空株式会社（右）

③ デスク業務

運航、整備、旅客等に関わる情報を総合的に集約して管理する業務である。様々な情報をもとに判断し、現場のスタッフに迅速かつ的確に指示を出すことが求められる。



出所：日本トランスオーシャン航空株式会社

④ ラウンジ業務

空港内のラウンジでは旅客等が快適な時間を過ごせるよう飲食、Wi-Fi 等のサービスを提供している。ラウンジ業務は受付にてラウンジの利用資格の確認や座席案内等を行い、利用客が快適に過ごせるようサポートを行う。



出所：日本トランスオーシャン航空株式会社

(2) ランプハンドリング

ランプハンドリングは駐機場で行われる業務であり、航空機の誘導や手荷物搭降載などを行う。

① 誘導業務

誘導業務は航空機が到着・出発する際に機体の誘導を行う。主な業務は以下の通り。

マーシャリング(写真左)

到着した航空機を定められた駐機位置（スポット）まで誘導する。マーシャラーと呼ばれる誘導員が合図によりパイロットに指示を出し、航空機同士の接触等がないよう的確かつ安全に誘導する。

プッシュバック(写真右)

出発する航空機を誘導路まで移動させる。航空機は自力では後退できないため、トーイングカーと呼ばれる空港車両を機体の前輪へ連結し、その車両を操縦して機体を定位置まで後退させる。高度な操縦技術を要し、運転免許のほか社内資格や長期間の訓練を要する。

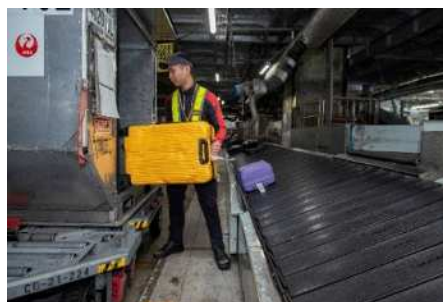
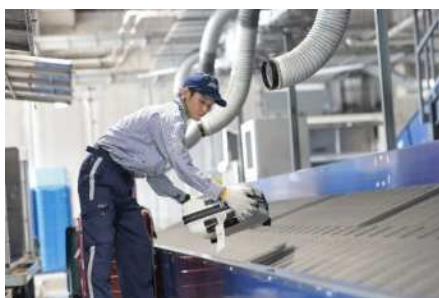


出所：ANA 沖縄空港株式会社（左）、日本トランスオーシャン航空株式会社（右）

② 手荷物業務

手荷物業務は、カウンターで預けられた旅客の受託手荷物を取り扱う業務である。出発便ごとに受託手荷物を仕分け（ソーティング）、コンテナに積込む。また、到着便から降載した手荷物を手荷物受取所のレーンに乗せる作業を行う。

受託手荷物は旅客カウンターから専用レーンにて流れてくるが、レーンに載せられない大型な手荷物を受託した際は、人力でソーティング場まで運ぶ場合がある。また、カウンターと連携し、誤って別の機体に搭載することが無いよう細心の注意が求められる。



出所：ANA 沖縄空港株式会社（左）、日本トランスオーシャン航空株式会社（右）

③ 搭降載業務

搭降載業務は受託手荷物や貨物、郵便物を航空機へ搭降載する業務である。コンテナを空港車両に連結して航空機まで運び、機内と連携して搭降載作業を行う。航空機の離発着の間の短時間での迅速な作業が求められる。



出所：日本トランスオーシャン航空株式会社（左）、ANA 沖縄空港株式会社（右）

④ 客室清掃業務

客室清掃業務は到着した航空機の機内清掃や点検、備品の補充や整理をする業務である。旅客が降機した直後に機内に入って作業を開始し、搭降載と並行して出発までの短時間での迅速な作業が求められる。



出所：日本トランスオーシャン航空株式会社

(3) 貨物ハンドリング

貨物ハンドリングは航空機に貨物を積むための調整を行う業務である。専用の貨物スペースにて貨物や郵便物を預かり、計量後、搭載指示に基づき行先ごとにコンテナに仕分ける。また法令に基づき危険物の確認や、機体のバランスを考慮した搭載プランの作成も行う。貨物スペースには複数の貨物代理店が併設しており、代理店経由で貨物を預かるほか、ペットなど直接荷主から預かる事もある。



出所：日本トランスオーシャン航空株式会社（左）、ANA 沖縄空港株式会社（右）

(4) オペレーション

オペレーションは旅客ターミナル内にて行われている業務であり、安全な運航や離発着の定時性向上に向け、運航の管理や援助を行う業務である。天候や使用する駐機場の状況を運航中のパイロットへ伝達するほか、到着する航空機の着陸順位や時間等を各セクションへ伝達する。また、航空機の着陸予定時刻を常にチェックしており、使用するスポットの決定も行っている。その他、出発までのグランドハンドリング作業工程の作成や、荷物等の重量・搭載位置から航空機の重心位置を把握し、安全な運航に向け各セクションと調整等を行う。



出所：日本トランスオーシャン航空株式会社

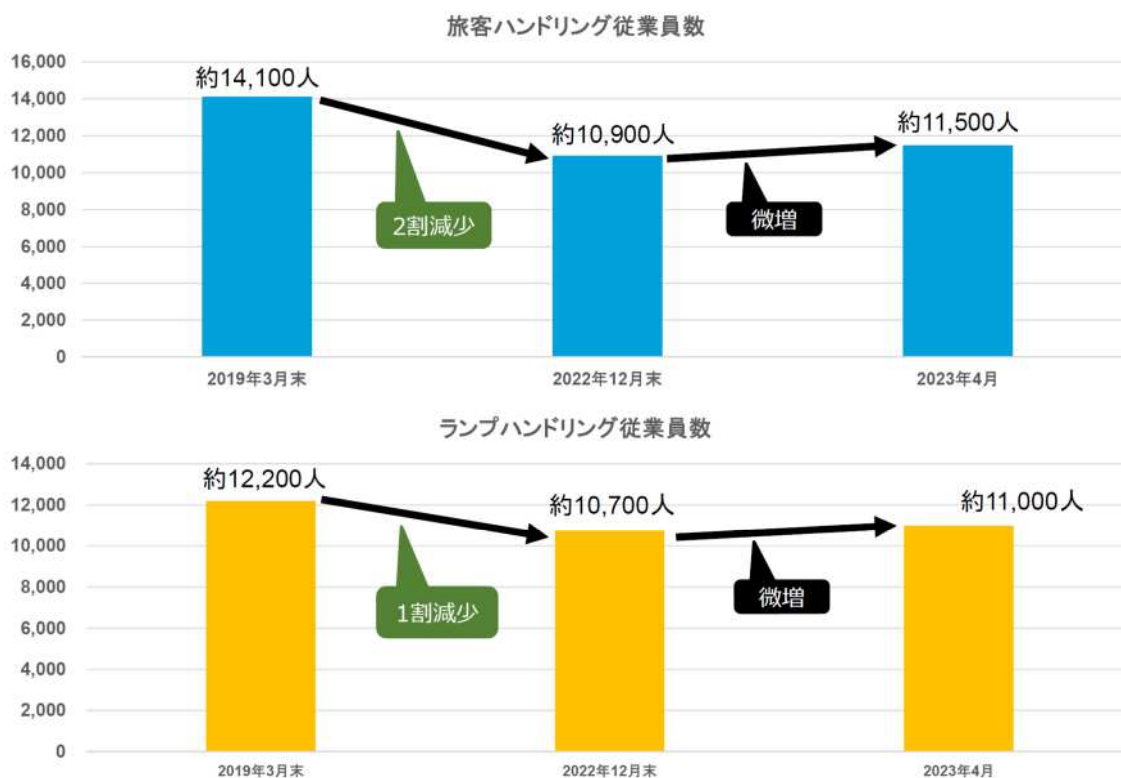
4. グランドハンドリング業界の課題と取組み

(1) グランドハンドリング業界の課題

① コロナ禍の影響による人材不足

国内の航空業界は新型コロナウイルス感染症拡大により多大な影響を受けた。航空需要の減少に伴い、外部環境の影響を受けやすい不安定な業界であるというイメージが定着し、グラハンを担う従業員の離職が相次ぎ、人材不足が深刻な問題となった。国土交通省の 2023 年 6 月の公表資料によると、2022 年 12 月末のグラハン従業員数はコロナ禍前の 2019 年 3 月末と比較して、旅客ハンドリングでは 2 割、ランプハンドリングでは 1 割減少した（図表 9）。

図表9 グランドハンドリング従業員数の推移(国内主要 61 社から聞き取り)

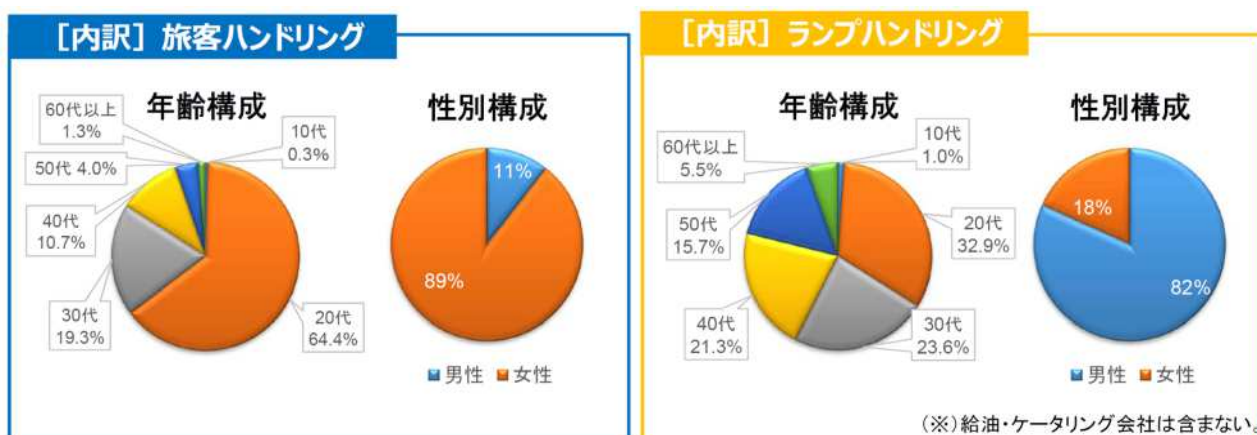


出所：国土交通省「空港業務の持続的発展に向けたビジョン中間とりまとめ参考資料」（2023 年 6 月）

② 過酷な労働環境

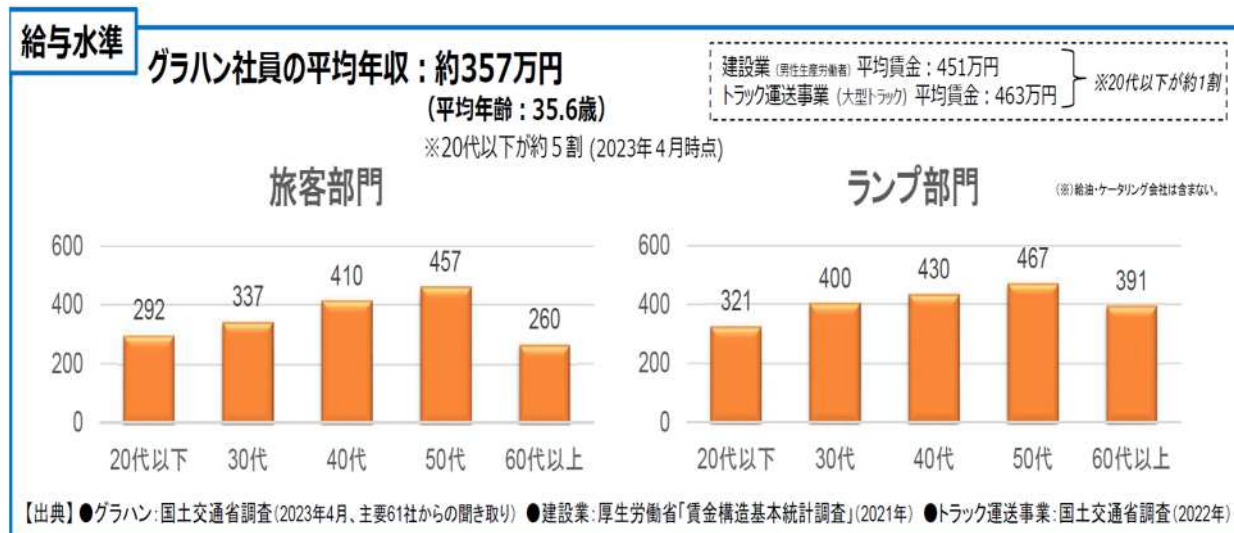
人材不足の背景として、業界のイメージダウンのほか、グラハンの労働環境の過酷さもその一因と指摘される。同公表資料によると、2023 年 4 月時点のグラハン従業員は 20 代以下の若年層が多く、そのような背景等から類似業種と比較して給与水準が低いことが示されている（図表 10、11）。また、職場は空港施設に属しており、「休憩室が屋外」、「休憩スペースと更衣室が一緒」、「専用の女子更衣室がない」などの厳しい労働環境があることが示されている（図表 12）。

図表 10 グランドハンドリング従業員数の年代別構成(国内主要 61 社から聞き取り、2023 年4月)



出所：国土交通省「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参考資料」（2023 年 6 月）

図表 11 グランドハンドリング従業員の平均年収(国内主要 61 社から聞き取り、2023 年4月)



出所：国土交通省「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参考資料」（2023 年 6 月）

図表 12 グランドハンドリング従業員の労働環境

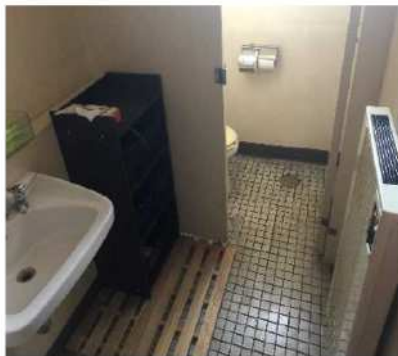
●休憩室が屋外



●休憩スペースと更衣室が一緒



●専用の女子更衣室がない
(トイレの中に簡易的に設置)



●従業員トイレが和式



出所：国土交通省「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参考資料」（2023 年 6 月）

③ 需要変動リスクへの対応

人材不足により需要変動への対応も課題となっている。年間では夏休みやお正月シーズンに航空需要が高くなり、また、1 日単位では朝や夕方の便に需要が集中することが多い。そのような需要変動に対応して適正にグラハン従業員等を配置する必要があるが、人材不足により調整が難航化している。また、外国航空（以下、外航）から就航の要請があった際は、事前にグラハン体制を整えて受け入れる必要があるが、万が一就航がキャンセルされた場合、人員調整や配置にかかるコスト負担等のリスクを国内の航空会社やグラハン会社が被ることになるため、人材不足により外航との受託調整が長期化・難航化している。

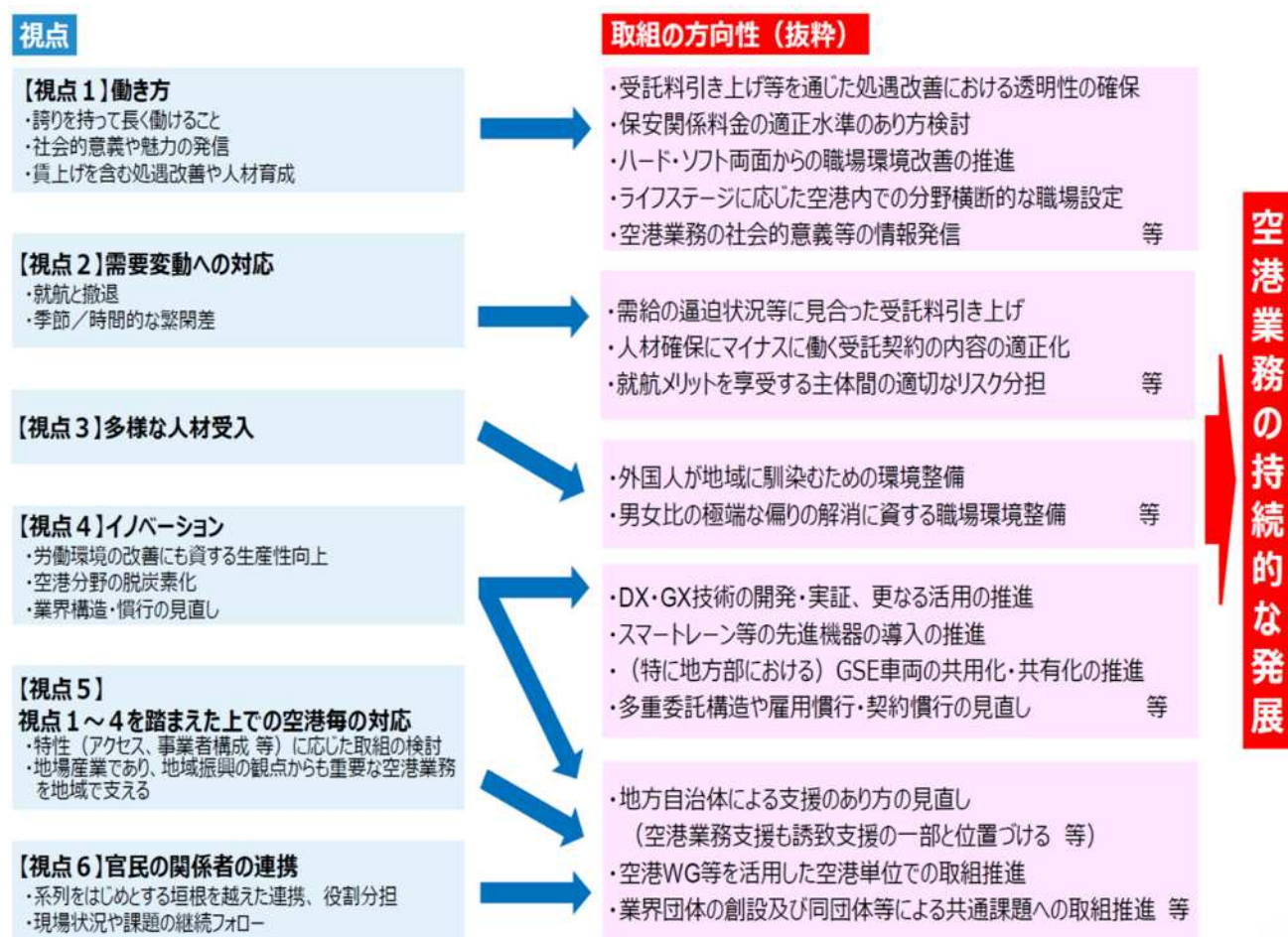
(2) グランドハンドリングの発展に向けた取組み

① 持続的な発展に向けた空港業務の在り方検討会

2023年2月に国土交通省航空局は「持続的な発展に向けた空港業務の在り方検討会」を設置した。同検討会は「航空機の運航に不可欠な空港業務（グラハン、保安検査）の持続的な発展に向け、官民の空港関係者が連携して人材確保やDX化等の取組みを推進することを目的」としている。国土交通省航空局のほか、大学教授等の有識者や業界関係者により構成されており、2023年2月から2024年までに10回開催された。

7回目の検討会（2023年6月）では、中間取りまとめとして、「空港業務の持続的な発展に向けたビジョン」を公表した。同ビジョンでは、働き方や需要変動への対応、官民の関係者の連携などの6つの視点をもとに取組むべき事項が示されている（図表13）。以降の検討会では同ビジョンの取組事項の進捗確認やフォローアップ等が行われている。

図表13 空港業務の持続的な発展に向けたビジョン(2023年5月公表)



出所：国土交通省「空港業務における現状と取組状況」（2024年4月）

② 空港グランドハンドリング協会

2023 年 8 月、グラハン関係の事業者により構成される民間事業者団体「空港グランドハンドリング協会」が設立された。同協会は「会員事業者が連携し、業界共通課題の解決を通じ事業者の経営基盤の強化を図り、航空産業におけるグラハン業界の持続的発展および日本経済の発展に資することを目的」に設立され、2025 年 3 月 1 日時点の会員数は 117 社²である。また、同協会は前述の「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」の委員となっており、同検討会と連携しながらグラハン業界の発展に資する取組みを行っている。

2023 年の第 1 期アクションプランでは「人手を増やす」「人手を減らさない」「人手を減らす」の 3 つの視点から、グラハンの認知度向上、処遇・職場環境の改善、省力化の推進などに取り組んだ（図表 14）。2024 年（第 2 期）以降はこの 3 つの視点を継続するとともに、カスタマーハラスメント対策ガイドラインの策定や労働条件調査、女性活躍推進に向けた実態調査など、より実効性を高める活動に取り組んでいる。

図表 14 空港グランドハンドリング協会第1期アクションプラン(2023年)

活動に重要な視点	第1期アクションプラン(抜粋)
人手を増やす (雇用を増やす)	・処遇改善につながる活動(調査含) ・グラハンの認知度向上 ・産学連携 ・外国人活躍
人手を減らさない (離職を減らす)	・処遇改善につながる活動(調査含) ・カスハラ対策推進 ・職場環境改善
人手を減らす (省力化・省人化)	・省力/省人化の推進 ・業界ルールの見直し
会員拡大・産業内労使関係構築	

出所：一般社団法人空港グランドハンドリング協会「空港グランドハンドリング協会の活動報告」（2024 年 4 月）

③ 取組みの成果と今後の課題

これらの取組み等により足元では一定の成果が出てきている。航空会社は業界のイメージアップや新卒採用を強化した結果、グラハン従業員数は回復している。国土交通省の公表資料によると 2025 年 1 月時点の従業員数はコロナ禍前の 2019 年 3 月と比較して、旅客ハンドリングでは 95%、ランプハンドリングでは 103%まで回復・増加した（図表 15）。また、平均年収についても受託契約の見直しによる賃上げ等の取組みから上昇したことが示されている（図表 16）。

一方、従業員の定着率は向上しつつあるも、離職者数は一定程度推移していることから、新卒採用層の育成や定着が引き続き課題となっている（図表 17）。今後も議論や取組みを進める見通しである。

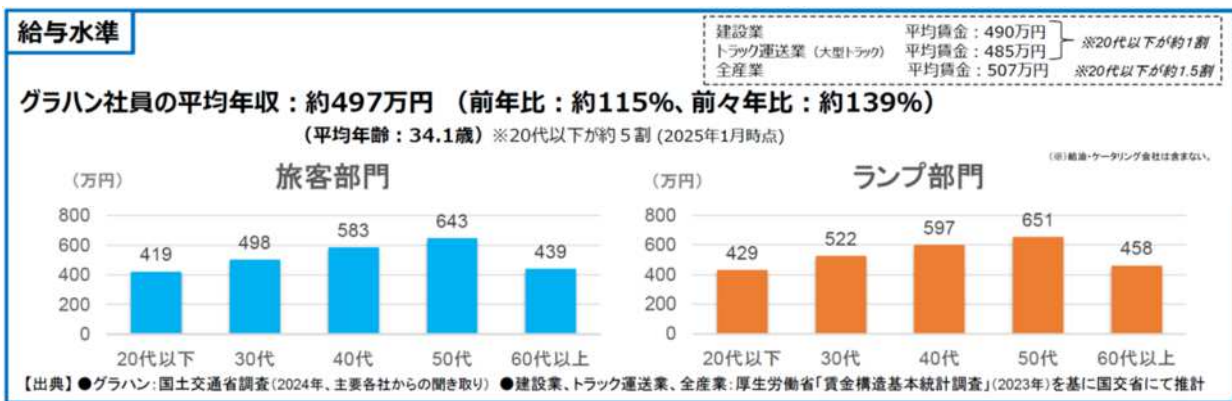
² 空港グランドハンドリング協会ホームページ（<https://agha.jp/>）より

図表 15 グランドハンドリング従業員数の推移(国内主要各社から聞き取り)



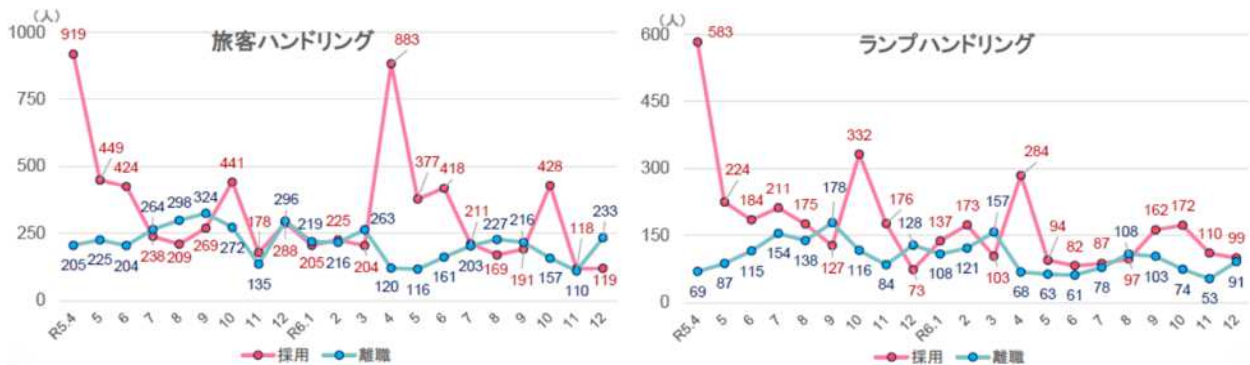
出所：国土交通省「空港業務における現状と取組状況」(2025年3月)

図表 16 グランドハンドリング従業員の平均年収(国内主要各社から聞き取り、2025年1月)



出所：国土交通省「空港業務における現状と取組状況」(2025年3月)

図表 17 グランドハンドリング従業員数の採用・離職者数の推移(国内主要各社から聞き取り)



出所：国土交通省「空港業務における現状と取組状況」(2025年3月)

5. 沖縄県内のグランドハンドリングの現状と課題(県内主要空港)

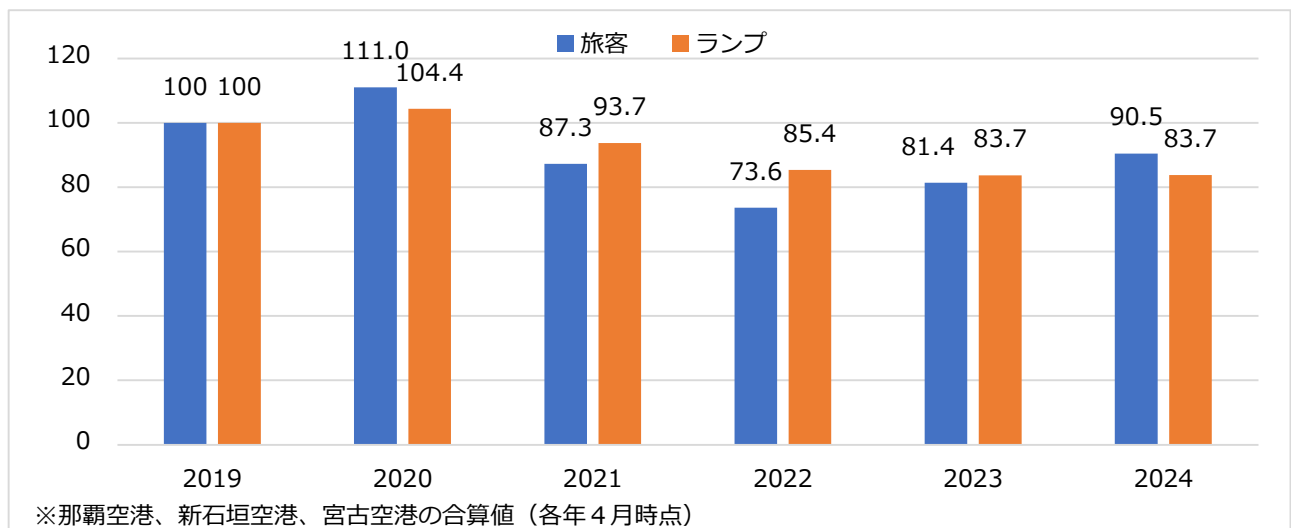
当研究所は2024年11月から2025年3月の間に、沖縄県内の主要空港(那覇空港、新石垣空港、宮古空港)へ訪問し、グランドハンドリング業務を視察し現状を調査した。また、航空会社や空港ターミナル会社等の空港関連事業者へヒアリングを実施し、グランドハンドリングやその他の空港課題について確認した。

(1) グランドハンドリング従業員の現状

① 従業員数の推移

沖縄県内の主要空港の従業員数は、全国と同様、コロナ禍にて離職が相次ぎ、2～3割減少した。2024年4月時点の従業員数を部門別に見ると、旅客ハンドリングではコロナ禍前の2019年4月比で90.5%まで回復しているものの、ランプハンドリングでは83.7%に留まっている（図表18）。

図表18 グランドハンドリング従業員数の推移(2019年=100として指数化)

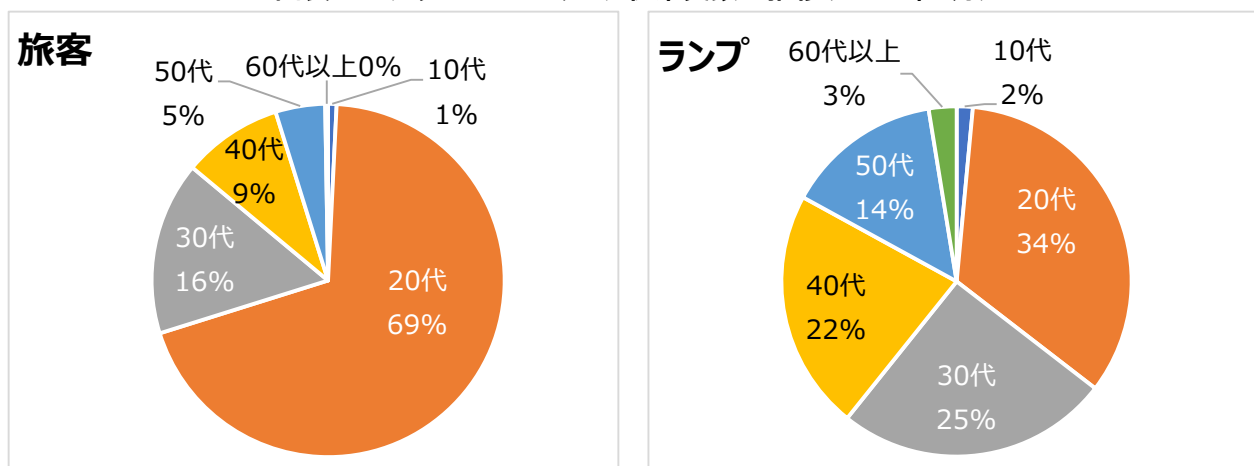


出所：主要航空会社よりヒアリングし、りゅうぎん総合研究所作成

② 年代構成

2024年4月時点のグラハン従業員数を年代別に見てみると、旅客ハンドリングでは「20代」が約7割、ランプハンドリングでは「20代」「30代」が約6割となり、全国とほぼ同様の構成割合であることがわかった（図表19）。旅客ハンドリングはコロナ禍の中堅層の離職とコロナ禍後の新卒採用の強化により20代の割合が増えており、全国と同様に人材育成と定着が課題となっている。一方、ランプハンドリングは旅客に比べて採用予定数に対しての応募者が少なく、人材不足が継続している。

図表19 グランドハンドリング従業員数の推移(2024年4月)



出所：主要航空会社よりヒアリングし、りゅうぎん総合研究所作成

(2) 空港別の現状と課題

① 那覇空港

那覇空港は沖縄の玄関口となる国管理空港である。1999 年より 1,240 万人の旅客数を想定し現在の旅客ターミナルの供用を開始したが、2023 年度の旅客数は 1,952 万人となっており、想定の約 1.5 倍もの旅客数となっている。その間、旅客数の増加を見込んで国際線ターミナルや連結ターミナル等の整備がなされたが、グラハン従業員の執務スペースや休憩室等の拡張や整備は不十分となっており、旅客数の増加と人材不足の影響から労働環境は過酷さを増している。特に夏場のランプハンドリングは猛暑での長時間労働から、熱中症のリスク等がある。

視察やヒアリングを通して、人材不足により従業員の適正配置が困難なケースがあることや、執務スペースや休憩室が手狭であることを確認した（図表 20）。また、従業員駐車場が不足しており、遠方の有料駐車場から公共交通機関へ乗り換えて出勤するケースもあり、特に早朝や夜間勤務の従業員の勤務体制に影響があることを確認した。その他、脱炭素の取組み推進や空港周辺の交通整備なども課題となっている（図表 21）。

図表 20 那覇空港のグラウンドハンドリングの労働環境

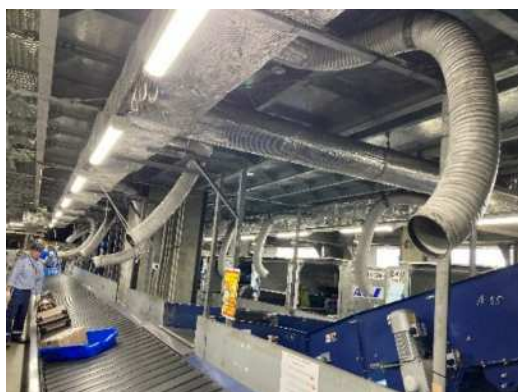
・執務スペースは手狭



・休憩室について、同時に 100 名程利用ニーズがあるも手狭で数も少ない



・手荷物や貨物業務は夏場の猛暑で熱中症リスクが高まる



出所：筆者撮影（2025 年 1 月）および航空会社より提供

図表 21 那覇空港の主な課題

1. グランドハンドリングの課題

- 人材確保と若年層の育成
- 労働環境の改善や福利厚生の充実
→ 休憩室の拡充、駐車場の拡充、従業員食堂や医療機関の設置など
- 労働生産性の向上（先進設備機器の導入、DXによる業務の自動化）

2. その他の空港課題

- 脱炭素化推進に向けた空港設備の整備（電源設備等）
- 空港周辺道路の整備（交通渋滞の緩和）
- 空港周辺の草木伐採等の鳥獣対策強化（バードストライク等の対策）

② 新石垣空港

新石垣空港は県管理の地方空港であり、2013 年に現空港が開港した。当初の旅客数は 260 万人を想定していたが、2023 年度の旅客数は 261 万人となっており、想定の旅客数を突破した。那覇空港や後述する宮古空港と比べて施設自体は新しいが、来航する航空機の大型化等の影響からピーク時間の保安検査場や搭乗待合室の混雑が見られるほか、G S E³車両置き場の確保等も課題となっている。

視察やヒアリングを通して、グラハン従業員数は那覇空港からの補充等もありコロナ禍前後で大きな変動はないが、休憩室が手狭であること、従業員向けに有効活用が検討できそうなスペースがあること等が確認できた。また、那覇や宮古と違い従業員駐車場の利用時間が 22 時までとなっており、至急の業務等の際に不便を感じるとの声もあった（図表 22、23）

³ 地上支援装置（Ground Support Equipment）の略称。航空機の運航を地上でサポートするための特殊な車両や機械を指す。

図表 22 新石垣空港のグランドハンドリングの労働環境

・休憩室について、同時に40名程の利用ニーズがあるも手狭



・従業員向けに有効活用できそうな空港内スペース



・従業員駐車場が足りず、利用時間に制限あり



出所：筆者撮影（2024 年 12 月、2025 年 2 月）、航空会社より提供

図表 23 新石垣空港の主な課題

1. グランドハンドリングの課題

- 労働環境の改善や福利厚生の充実
→ 休憩室の拡充、駐車場の拡充・駐車可能時間帯の拡大、飲食店の誘致など
- 労働生産性の向上（先進設備機器の導入、DXによる業務の自動化）

2. その他の空港課題

- ターミナルビルの拡張（保安検査場および搭乗待合室の混雑緩和）
- GSE車両置き場の拡張
- 空港周辺の草木伐採等の鳥獣対策強化（バードストライク等の対策）
- 保安検査場へのスマートレーン（※）の導入

※最新技術を活用した保安検査設備を指す。複数人が同時に検査準備を進めることができ、ノートパソコンや液体物を鞆等から取り出す必要が無く、検査時間の短縮や省人化による労働生産性の向上を図ることができる。

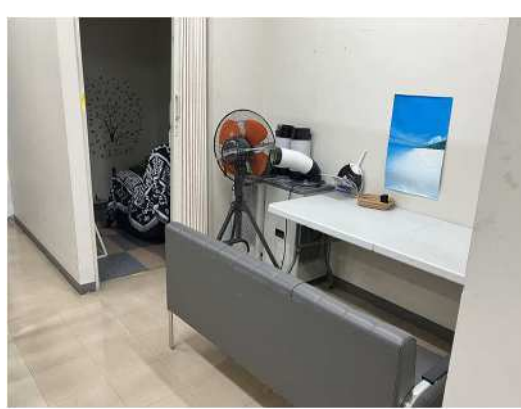
③ 宮古空港

宮古空港は県管理の地方空港であり、1997年に現空港が開港した。当初の旅客数は100万人を想定していたが、2023年度の旅客数は176万人となっており、想定約1.7倍もの旅客数となっている。2020年に搭乗待合室等の拡張工事を行うも、その後の急激な旅客数の伸びから既に手狭な状態となっている。また保安検査場は2階にあるが、建物の構造上の問題から、ピーク時は1階まで待機列が続くほど混雑し、旅客業務の負担が大きい。混雑緩和策として、スマートレーンの導入が有効であるが、建物自体が築28年と古く、導入するには耐荷重を強化する工事が必要になる。また、新石垣空港と同様に、航空機の大型化が見られ、GSE車両置き場の設置、駐機場の整備や平行誘導路⁴の設置等も課題となっている。

視察やヒアリングではグラハン従業員数は那覇空港からの補充等もありコロナ禍前後で大きな変動はないが、休憩室や貨物エリアが手狭であること等が確認できた。また、家賃高騰による従業員の住居の確保が難しい点も課題となっている（図表24、25）。

図表 24 宮古空港のグランドハンドリングの労働環境

・休憩室について、同時に40名程の利用ニーズがあるも手狭、一部は休憩室がターミナル内に確保できず、貨物代理店のスペースを借用しているケースもあり

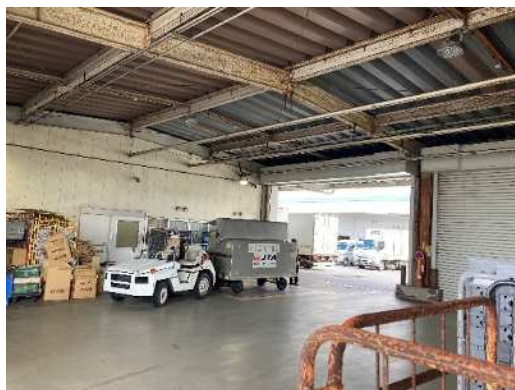


⁴ 滑走路と平行に設置される誘導路を指し、航空機が着陸後に滑走路から平行誘導路へ離脱することにより、他の航空機が離着陸する際の待機時間の短縮を図ることができる。

- ・手荷物業務のスペースは空調設備が設置されておらず、夏場は保冷剤や送風機を使用



- ・貨物取扱量に対し、貨物スペースは手狭



- ・混雑する保安検査場



出所：筆者撮影（2024 年 11 月、2025 年 3 月）、航空会社より提供

図表 25 宮古空港の主な課題

1. グランドハンドリングの課題

- 労働環境の改善や福利厚生の充実
→ 休憩室の拡充、駐車場の拡充、手荷物業務スペースへの空調設備導入、住居の確保など
- 労働生産性の向上（先進設備機器の導入、DXによる業務の自動化）
- 貨物エリアの拡充（貨物取扱量は全国でも上位だが、作業スペースが同規模空港に比べ手狭）

2. その他の空港課題

- ターミナルビルの拡張（保安検査場および搭乗待合室の混雑緩和）
- GSE車両置き場の拡張
- 駐機場の整備（駐機スポットの増設、エプロンの拡張）
- 平行誘導路の設置（到着時間が重なるとスポット近くで待機できず時間的なロスが発生）
- 空港周辺の草木伐採等の鳥獣対策強化（バードストライク等の対策）
- 保安検査場の耐荷重強化とスマートレーンの導入

(3) グランドハンドリング従業員の労働環境の改善等に最優先に取り組むべき

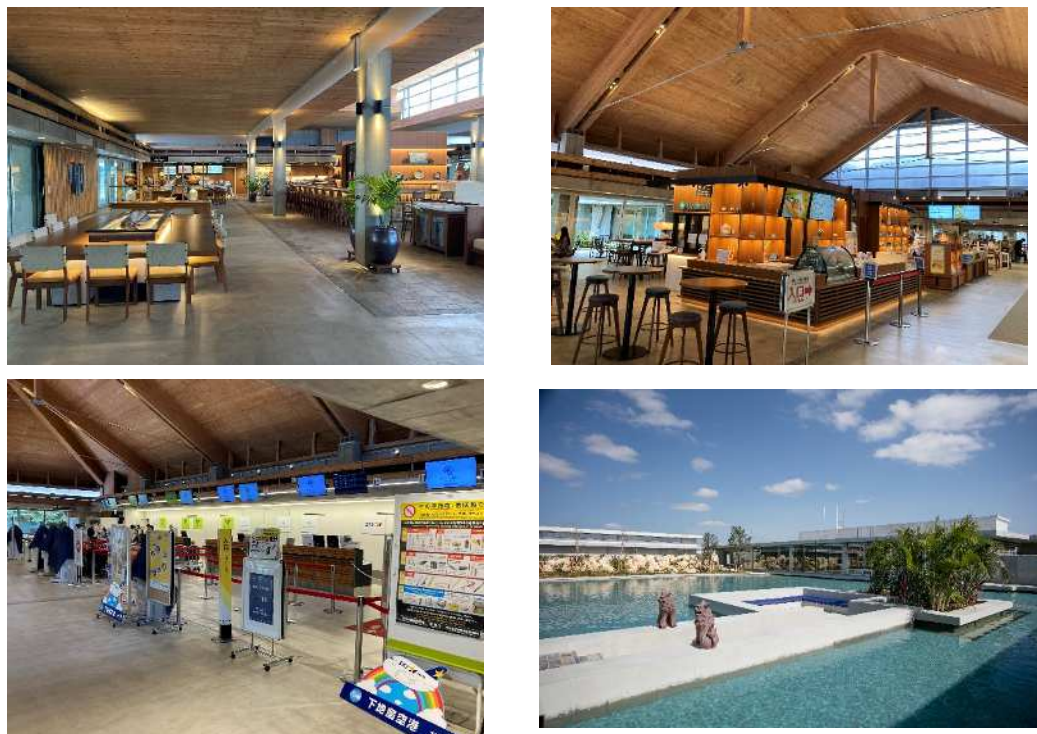
空港視察やヒアリングを通して、主要空港3港ともグラハン従業員の労働環境は過酷であることがわかった。空港機能の強化に向け、労働環境の改善等に最優先に取り組む必要があると考える。

グラハン従業員の狭隘（きょうあい）な執務スペースや休憩室の改善に向けた空港内施設の利用状況を見直し、必要に応じて増改築などを検討すべきである。

また、従業員駐車場については空港従業員のほか空港内テナントの従業員等も利用しており、全体的に不足している状況にある。旅客向けの一般駐車場も不足しているが、その拡充に加えて、特に車通勤を余儀なくされる夜間や早朝勤務の従業員駐車スペースも優先的に確保できるよう検討すべきであるとする。

宮古空港については、建物の築年数が古いことや構造上の問題もあり、旅客数は空港機能に対して大幅にキャパシティーオーバーとなっている。そのため、新たな空港ターミナルビルの建設を検討する必要があると考える。建設場所は滑走路の反対側にある旧空港跡地の活用し、建設中の航空需要の増加に対しては、下地島空港と一体運用することも選択肢の一つであろう。2019年に開港した下地島空港は、沖縄県内の他空港と違い、民間企業によって運営されている。空港施設は開放的なリゾート感が感じられ、その先進的で洗練されたデザインから、宮古島・下地島の新たな玄関口として国内外からの航空需要が高まっている（図表26）。

図表 26 下地島空港



出所：筆者撮影（2025年3月）、下地島エアポートマネジメント株式会社より提供（右下）

このようにグラハン従業員の労働環境の改善等に向け、様々な観点から支援を検討する必要があるが、行政や各空港ターミナル会社において抜本的な支援策は具体化していない。この状況下において、那覇空港の24時間稼働は不可能であり、石垣島、宮古島の観光振興も限界があるとする。

6. 沖縄県のグランドハンドリングの発展に向けた提言

前述の課題等を踏まえ、本県のグランドハンドリングの発展に向け、下記を提言する。

図表 27 沖縄県のグランドハンドリングの発展に向けた提言

- | |
|---|
| <p>(1) 官民連携による機動的な協議体制の整備</p> <p>(2) 補助金等の行政支援の拡充</p> |
|---|

(1) 官民連携による機動的な協議体制の整備

空港の視察やヒアリングを通して、空港が抱える様々な課題があることがわかった。その中でも特にグラハン従業員の労働環境の改善等に取り組む必要がある。

現在、空港の利便性や機能の向上に向け、宮古空港と新石垣空港では行政（県・市）、航空会社、空港ターミナル会社等で構成される「空港活性化協議会」、那覇空港ではこれらに大阪航空局や交通関連団体等を加えた「那覇空港利用者利便向上協議会」が設置されるも、いずれも年に数回程度の開催実績であり、機動性が低い。また、協議内容も駐機場や滑走路、保安検査場といったハード面の整備が主であり、グラハン従業員の労働環境改善については議論が進んでいない。

もちろん労働環境については、雇用主である航空会社等が主体となって改善に取り組んでいるものの、職場が空港施設内にある以上、施設面の制約を受ける形になるため、ターミナルの運営主体である空港ターミナル会社との協議を要する。そして増加する航空需要のもと、受入体制の強化につながるグラハン従業員の労働環境改善は必須であり、観光施策との連携も必要になってくる。

そこで、グランドハンドリングに関する議論を活発に行う場として、行政（観光部門、運輸部門）、沖縄観光コンベンションビューロー、空港ターミナル会社、航空会社等による機動的な協議体制の整備が必要と考える。常設の協議会を設置し、協議内容を公開して県民全体で空港の課題に向き合う事が重要である。

(2) 補助金等の行政支援の拡充

前述のとおり、グラハン従業員の人材確保や労働環境の改善等は、全国的な課題となっている。採用活動や育成、DX化による労働生産性向上には多額の投資が必要になるが、そこで活用できる補助金を2つ紹介する。

① 地方空港等受入環境整備費補助金（国土交通省）

地方空港等受入環境整備費補助金は空港業務の体制強化を図ることを目的とした国土交通省の「空港受入体制強化事業（人材確保・業務効率化の推進）」による補助金である（図表 28）。人材確保・育成のほか、業務効率化の推進、職場環境の改善など、多角的な観点で活用できる補助金である。

図表 28 地方空港等受入環境整備費補助金の概要

補助対象事業者	申請期間	補助対象経費		補助率
・ 本邦航空運送事業者 ・ 航空旅客ターミナル施設を設置し又は管理する者 ・ 空港において地上取扱業務に関連する者 ・ 協議会（促進協、空港WG等を含む） ・ 航空整備士関連の業界団体	令和 7 年 3 月 5 日 ～令和 7 年 4 月 23 日	人材確保・育成	・ 航空・空港関連事業者等による人材の確保等に向けた情報発信・プロモーションに要する経費 ・ 航空・空港関連事業者等による航空・空港人材の育成等に向けた教育訓練に要する経費 （航空整備士関連の業界団体は除く）	1/ 2 以下
		業務の効率化の推進	空港内における業務の効率化に資する先進機器等の整備に要する経費 （航空整備士関連の業界団体は除く）	
		職場環境改善等	保育施設、休憩所等の職場環境改善の整備に要する経費	
・ 地方公共団体 ・ 空港運営権者 （コンセッション空港に限る） ・ 協議会その他会議体（空港法14条）		資機材の共有化等推進等	車両共有化に伴う設備投資（車両導入等）に要する経費、車両共用化に伴う教育・訓練に要する経費	
		需要変動リスクに対応した支援	応援派遣、業務委託に要する経費、車両等資機材のレンタルに要する経費	

出所：国土交通省「地方空港等受入環境整備費補助金 制度詳細」より、りゅうぎん総合研究所作成

② 那覇空港地上業務省人化等支援事業補助金（沖縄県）

那覇空港地上業務省人化等支援事業補助金は物価高騰等の影響を受けた空港関連事業者に対し、地上支援業務等の省人化・省力化を支援するとともに、空港利用者の公共交通利用の促進や空港の混雑解消を図ることを目的とした沖縄県の補助金であり、那覇空港のみが対象となる。

なお、同補助金は予算の範囲内での対応となり、補助対象期間は令和 7 年 2 月で終了しているため、今後の継続は不透明である（図表 29）。

図表 29 那覇空港地上業務省人化等支援事業補助金の概要

補助対象事業者	補助対象期間	主な補助対象経費	補助率
那覇空港においてグランドハンドリング業務を行う事業者	令和 5 年 12 月 ～令和 7 年 2 月	グランドハンドリング業務の省人化・省力化に資する経費及びその導入に関連して必要となる経費	1/4
那覇空港において空港を管理する事業を行うものとして指定されているもの		空港内セキュリティシステムの設備等の導入に要する経費及びその導入に際して必要となる関連経費	3/4
その他知事が認めるもの		那覇空港の公共交通利用促進や混雑解消に係る設備等の導入に要する経費及びその導入に際して必要となる関連経費	

出所：沖縄県「那覇空港地上業務省人化等支援事業補助金 応募要領」より、りゅうぎん総合研究所作成

これらの補助金は空港現場の状況に応じて、補助内容の見直しや継続の検討が求められる。また、沖縄県の補助金については現行の制度設計では那覇空港のみを対象としているため、観光需要が高い新石垣空港や宮古空港へも対象を拡充する必要がある。

その他にも、グランドハンドリング体制の強化が観光発展にとっては必須であり、積極的な行政支援を検討する必要があると考える。

7. 最後に

本レポートでは本県の空港利用の状況やグランドハンドリングの現状について確認した。各空港の調査を通して、航空機の安全で快適な運航は現場のグランドハンドリング業務に支えられていること、そして、そこには過酷な労働環境があることを確認した。

現在、本県では「世界に開かれたゲートウェイ」としての発展を目指し、行政や経済団体、民間企業等で構成される「GW2050 PROJECTS 推進協議会」が設立され、2050 年をターゲットとして那覇空港の機能強化等が議論されている。空港機能の現状を把握し、その大部分を占めるグランドハンドリング業務の支援を、長期的な計画の第一歩として検討する事が必要ではないだろうか。

現場で従事するグラハン従業員の方々は「誇り」を持ちながら業務にあたっており、口をそろえて「グランドハンドリングの魅力を広く伝えたい」と話していた事が印象的だった。

本レポートがグランドハンドリング業務に対する理解の醸成、労働環境の改善による魅力度向上、ひいては沖縄観光の更なる発展に寄与することを期待したい。

りゅうぎん総合研究所 上席研究員 我謝 和紀