

空港技術の海外展開方針（案）

国土交通省航空局空港技術課

令和○年○月

第1章 空港技術の海外展開に関する近年の動き

我が国のインフラの海外展開については、「インフラシステム海外展開戦略 2030」（令和 6 年 12 月 24 日経協インフラ戦略会議決定）において、世界のインフラ市場の今後の成長継続が見込まれる一方、国際社会における様々なリスクの増加、インフラシステムの海外展開を取り巻く環境の急速な変化といった課題に的確に対応する必要性が指摘されている。これを踏まえ、「相手国との共創を通じた我が国の「稼ぐ力」の向上と国際競争力強化」、「経済安全保障等の新たな社会的要請への迅速な対応と国益の確保」、「GX・DX等の社会変革をチャンスとして取り込む機動的対応」といった方針に基づき、「PPPを含めた案件形成の上流への積極的参画支援」、「GX、気候変動、環境関連の取組」、「防災分野」、「デジタル分野、DX関連の取組」、「新たな市場とルール整備の主導」等について、推進すべき具体的な取り組みが記載されている。

これを受け、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」（令和 7 年 6 月 27 日決定）では、グローバルサウス諸国の台頭や気候変動をはじめとする地球規模課題の深刻化など海外展開を取り巻く情勢が変化中、人口減少・少子高齢化の進行が見込まれる我が国において経済成長を持続するためには海外の旺盛なインフラ需要の取り込みが重要であることが謳われている。航空分野については、「我が国企業は低炭素化や資源循環等の環境配慮に優れた技術を数多く有しているほか、IoT や AI を活用した空港技術も、今後優位性を発揮することが見込まれる」とされる一方で、「価格、実績及び知名度、海外案件を推進できる人材等のリソース不足等の面から、外国企業との競合に苦戦」していると評価されている。

国土交通省航空局では、航空インフラの海外展開を推進するため、これまで ODA 等を活用した海外空港建設や、PPP 等を通じた海外空港運営に対する本邦企業の進出を様々な形で支援してきた。加えて、空港技術についても、本邦企業の有する優位性が発揮できる環境の整備を推進してきており、本邦企業が相手国政府関係者に空港技術を PR するセミナー等の場を設けるほか、本邦企業と連携して国内独自の認証システムによる顔認証技術を活用した旅客手続の円滑化（One ID）に関する生体認証精度について国際標準化を目指す取り組みや、国際展示会（Inter Airport Southeast Asia 2025）に試行的にジャパンパビリオンとして出展する取り組みなどを行ってきたところである。

しかしながら、上述した各種計画にも示されている通り、国際社会を取り巻く環境は急速に変化しており、AI をはじめとする技術開発の進展を背景に、海外空港においては先進的な空港技術の導入が一層加速している。こうした状況において、本邦企業による空港インフラ展開を効果的に進めるためには、海外空港における空港技術の導入に係る取組状況を適切に把握した上で、その分析を踏まえた戦略的な対応が不可欠となってきた。

このような中、空港分野における技術開発・実装の長期的な方針や計画を定めた「空港技術基本計画」（令和 8 年 1 月国土交通省航空局策定）では、空港技術の海外展開について「市場拡大や市場拡大に伴う技術開発・導入コストの低廉化などが期待」されているとした上で、「空港関連技術の海外展開に関する本邦企業の好事例について課題や成功要因等を整理したうえで、海外空港における先進技術の導入状況についても 情報収集を行うことで、海外展開の戦略検討を行う」必要がある旨明記された。

以上の背景を踏まえ、本方針では、これまでの取り組み、海外における空港技術の動向及び本

邦企業が抱える課題や支援ニーズを総合的に整理したうえで、今後の空港技術の海外展開に関する方針をとりまとめるものとする。

第2章 空港技術に関する海外動向

諸外国における空港技術導入の背景

2026年現在、コロナ禍から航空旅客需要はおおむね回復し、日本の国内空港においては、国際線旅客数がコロナ禍前を上回る状況となっている。こうしたコロナ禍からの需要回復傾向は日本に限らず各国の空港でも同様であり、ACI および ICAO は、世界の総旅客数は2030年に120億人、さらに2042年までに2024年の95億人から約2倍の195億人に達すると予測している。¹

このような航空需要の急増に対し、空港従業員の人手不足は深刻な課題となっている。加えて、アジア地域およびヨーロッパ地域においても我が国と同様に高齢化が進行しており、労働力不足への対応は喫緊の課題となっている。このため、中長期的な需要増加が見込まれる中で空港機能を維持・強化していくためには、省人化や業務効率性の向上が不可欠となっている。

さらに、旺盛な航空需要を取込むため、ハブ空港化を志向する空港間競争が一層激化している。航空業界の国際的な格付け機関である Skytrax の評価は、空港のブランド価値を示す指標としてのみならず、旅客の空港選択に大きな影響を与える要素として重要性を増している。このような状況の中、ストレスの少ない円滑な空港体験の提供を通じ、旅客満足度を向上させる取り組みが強く求められている。

こうした背景から、海外の主要空港においては、先進的な空港技術の導入が進められている。

空港技術に関する海外動向

上記の背景を踏まえ、国土交通省航空局では、2025年度に先進的な空港技術を導入している主要な海外空港²における導入状況等に関する調査を行った。以下では、その調査結果を踏まえ、空港技術に関する海外動向を概説する。

主要空港では、先進技術の活用による運用効率化を中長期的な事業戦略の中に位置づけ、それら技術の積極的な導入が進められている。特にAI及びロボティクスは、空港運営全体を支える分野横断的な中核技術として導入が拡大しており、空港関連分野における技術革新の世界的な潮流となっている。

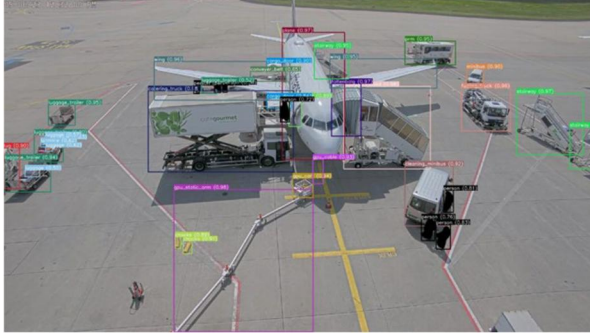
AIについては、飛行場面における航空機の運航管理や滑走路等の異物検知、旅客手荷物ハンドリング、保安検査や館内秩序維持といったセキュリティ分野、さらには、案内や清掃等の旅客サービス分野に至るまで、幅広い業務領域で活用が進展している。

一方、ロボティクスについては、セキュリティ分野、旅客サービス分野、施設維持管理、手荷物・貨物等のハンドリング業務等において、開発・導入が進んでいる。

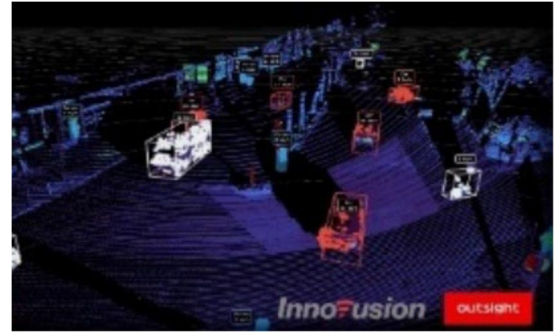
¹ ACI World, ICAO, 28, JAN, 2025, JOINT ACI WORLD-ICAO PASSENGER TRAFFIC REPORT, TRENDS, AND OUTLOOK (<https://aci.aero/2025/01/28/joint-aci-world-icao-passenger-traffic-report-trends-and-outlook/>)

² 調査対象空港は次の通り。先進技術の導入状況、主要・重要空港かどうか、空港規模、省人化が課題となりうる地域に位置するかどうかの観点から選定した。

仁川国際空港/ICN（韓国）、チャンギ国際空港/SIN（シンガポール）、イスタンブール国際空港/IST（トルコ）、香港国際空港/HKG（中国）、フィウミチーノ国際空港/FCO（イタリア）、ハマド国際空港/DOH（カタール）、フランクフルト国際空港/FRA（ドイツ）、マドリード国際空港/MAD（スペイン）、ミュンヘン国際空港/MUC（ドイツ）、ダラス・フォートワース国際空港/DFW（米国）、バルセロナ国際空港/BCN（スペイン）、マイアミ国際空港/MIA（米国）、ピアソン国際空港/YYZ（カナダ）、タコマ国際空港/SEA（米国）、ドバイ国際空港/DXB（UAE）、ヒースロー国際空港/LHR（英国）



例 （フランクフルト国際空港）
「zero G ターンアラウンド管理システム seer」³



例 （フィウミチーノ国際空港）
「Outsight-LiDAR（旅客フローモニタリング）」⁴



例 （マイアミ国際空港）
「移動式検査台・MIT: Mobile Inspection Tables」⁵



例 （チャンギ国際空港）
「清掃ロボット・RMF: Robotic Middleware Framework」⁶

AI やロボティクスのほかにも、飛行場面の管理、遺失物サービス、施設維持管理などにおいて、データを取得し統合データ基盤で一元管理する IoT・ICT を導入している空港も多い。

また、生体認証技術については、チェックインから搭乗、出入国手続きに至るまでの一連の旅客手続きの円滑化を目的として、既に多くの国で実用化が進んでいる。

このように AI 及びロボティクスをはじめ様々な技術が積極的に導入されているが、これらは各技術単独で活用されるにとどまらず、オペレーションセンター等を中心としたデータドリブな空港運営環境の実現に向け、データ基盤、AI、ロボティクス等を相互に連携させる取組みも一部空港で進められている。

さらに、多くの空港において、中長期的な成長戦略の柱として、包括的なイノベーションマスタープランが策定されている。これらの計画に共通する特徴としては、デジタル変革およびイノベーション技術を競争力の源泉と位置付け、テクノロジー主導型の空港運営への転換を明確に掲げている点が挙げられる。一部の空港では、組織内に次世代技術の開発、導入や運用を専門的に担う技術チームを配備し、市場における最新技術の動向の把握や、空港のニーズに適合するソリ

³ AI を用いたカメラソリューション。空港に設置されたカメラでスポットエリアのグラウンドハンドリング作業をリアルタイムに記録・タイムスタンプ化し、ターンアラウンドプロセスの透明性と定時性向上に寄与。

⁴ LiDAR を用いた旅客フローモニタリングシステム。旅客の動きや行動に関するパターンを追跡・分析し、空港における空間利用の最適化、群衆管理の改善、運用効率化等に寄与。

⁵ 追加検査が必要となった受託手荷物の自動搬送ロボット。検査済みの手荷物は自動で BHS に返送される。従来人力で行っていた業務を自動化し、省人化・省力化に寄与。

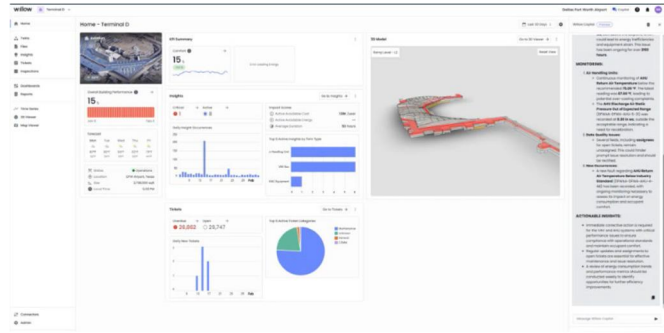
⁶ チャンギ空港では複数メーカーの清掃ロボットを導入しており、RMF により各ロボットの位置等の情報を一括管理し相互に連携させて運用。

ユーシヨンの選定、実証実験を通じた迅速な実装を目指す体制を構築している。また、こうした先進的な取り組みを積極的に対外発信することで、空港のブランド価値向上を図り、国際的な格付けや評価の向上につなげるブランディング戦略も展開されている。

今後は、以上のような空港技術に関する世界的な潮流や空港運営方針の変化を踏まえ、情報の展開等を通じて国内空港における空港技術の導入等を引き続き支援し、本邦企業の競争力強化を図ることにより、本邦技術の海外展開を推進していく必要がある。



例 （香港国際空港）
「顔認証搭乗手続き・Flight Token」⁷



例 （ダラス・フォートワース国際空港）
「Willow デジタルツイン」⁸

第3章 外国政府・業界団体等による自国企業への支援施策

各国では、自国企業の取り組みを支援するため、政府や業界団体等による支援施策が積極的に講じられている。前述の調査において、自国企業に対して積極的に支援を行っている4カ国（アメリカ、スイス、イギリス、ドイツ）⁹における事例を調査した。

以下に、4カ国の政府・業界団体等による自国企業への支援施策を概説する。支援施策は 研究開発資金支援、 実証実験環境整備、 規制・認証・国際連携、 自国の交通・産業政策の売り出し、 市場情報・展示会支援・販路拡大支援・商談機会の提供、 資金調達支援・信用保証、の6種類に大別される。本稿では、これらについて資金支援を伴う施策と伴わない施策に分けて記載する。

まず、資金支援を伴う施策に関して、 については、事業化調査や技術支援の助成[アメリカ]や国際共同研究プログラムを通じた国際パートナーとの研究開発支援[スイス]などが挙げられる。また、 においても、 の関係では官民共同での新しいシステムや認証制度の整備[アメリカ]、 の関係ではドローン開発や SAF 製造プラント開発のための財政支援[イギリス]、 の関係ではパビリオン等への出展費用に対する公的支援 [ドイツ]、 の関係では海外企業が自国製品を購入する際の海外企業への融資保証等提供[アメリカ]といった支援が行われている。

次に、資金支援を伴わない施策に関しては、調査対象国全てで見られたのは であり、販売代理店や製品ユーザーとのネットワーキング支援（関係者とのオンライン・オフラインの個別商談

⁷ 生体情報と航空券・パスポート情報を連携させ、手荷物の預入から搭乗までのプロセスを搭乗券・パスポート無しで実現。

⁸ BIM・GIS・リアルタイムセンサーからの情報を統合し、ターミナルとエアサイドの3Dモデルを作成。作業スタッフによるターミナル・エアサイドの活動のリアルタイム監視を可能にし、円滑かつタイムリーな資産の維持管理に寄与。また、スキャンデータにより、作業スタッフは現場に足を踏み入れることなく、現場作業計画を立案可能。

⁹ 調査対象国は第2章で採用されている技術を開発した国及びGIIランキングから算出。

や訪問商談の設定）[アメリカ]及びイベント支援や商談会の開催を通じた海外市場でのビジネスマッチング支援（企業間技術連携マッチング）[スイス]などが進められている。また、 についても多くの国で実施されており、業界団体が自国企業の国際発信の基盤となる展示会を主催 [ドイツ]、業界団体が声明を発出し海外プロジェクトへの参画を産業側の立場から支援 [イギリス]などが見られ、業界団体が主導して企業の後押しを行うことで販路拡大につなげようとしている状況がうかがえる。なお、展示会に関する支援は複数の国で確認されたが、各国の支援施策は人材派遣、出展費用補助、パビリオンによる出展機会の提供など様々であった。

については、海外の技術規格や認証動向に関する情報提供等を通じた空港機器やシステムの国際認証取得の支援[アメリカ]や、海外政府等に対する専門的アドバイザーや規制体系整備支援等の提供[イギリス]などが行われ、自国技術に有利な国際標準化や国際認証取得を後押しする施策が講じられている。さらに、実運用に近い環境において一時的に規制緩和や特例を認める「サンドボックス」型のプロジェクト支援[イギリス]なども行われている。

については、研究施設と研究者を提供し、民間企業と共同して技術実証等を行う取組[アメリカ]があるが、イギリスを除いた他の国では行われていない。

このように、各国では資金支援を伴う施策と伴わない施策の双方が講じられており、ビジネスマッチング支援やプロジェクト参画の後押し等の非資金的支援を行いつつ、企業側のさらなる対応促進のために資金支援を行っているケースが多い。

第4章 本邦企業の海外展開の際の成功要因、課題及び支援施策

本邦企業が海外展開を進める際には、国内事業とは性質を大きく異にする特殊な事業環境に直面する。海外市場では、関連法制度、技術基準、商習慣等が国や地域ごとに異なり、本邦企業にとって高い参入障壁となっている。前述の調査において、航空インフラ国際展開協議会¹⁰に加盟している企業等のうち、空港技術の海外展開実績および海外展開方針を有する企業を対象にアンケート調査を実施した。以下に、本邦企業の海外展開の成功要因、海外展開にあたっての課題および求められる支援施策を概説する。

本邦企業の海外展開した際の成功要因・課題

海外展開における成功要因については、技術力・機能性、価格競争力、現地パートナーとの連携、日本政府・関連機関の支援、マーケティング・販売戦略、組織体制・人材の6項目のうち、技術力・機能性が最も重要度の高い成功要因として挙げられ、日本政府・関連機関の支援及び現地パートナーとの連携がこれに続いた。

一方、課題については、市場参入障壁、資金・リスク、人材、情報・ネットワーク、競争環境の5項目のうち、市場参入障壁及び競争環境の2項目が困難度の高い課題として多く挙げられた。ただし、市場参入障壁については、情報入手の遅れや現地体制の不足といった情報・ネットワークの問題と関連づけられた回答が多く見られた。以下に海外展開にあたっての課題として寄せられた具体例を概説する。

まず、市場参入障壁については、多くの大規模海外空港案件における国際入札では、技術仕様

¹⁰ 官民連携により日本の航空インフラの国際展開を積極的に推進することを目的として2013年4月に設立。民間企業108社・関係機関14機関が加盟。（2025年9月時点）

や契約条件等が詳細に定められており、現地の技術関連規制や税関連規制等に関する入念な事前調査・確認が必要となる点が挙げられる。加えて、現地の商習慣や事情に精通した現地パートナーの存在が、事業の成否に大きく影響するケースも少なくない。さらに、技術導入後には、持続可能な運用体制の構築が求められ、現地技術者や運用者への技術移転、現地サポート体制の構築等ソフト面の対応も必要となる。

競争環境については、多くの国において、ジャパンプランドが信頼の証として機能する一方、国際競争入札では初期コストが重視される傾向が強く、品質・安全性・ライフサイクルコストといった本邦企業の強みが十分に評価されにくいケースがある。その結果、価格競争力で勝る海外競合企業に有利となることがある。

情報・ネットワークについては、海外空港案件に関する情報取得の難しさが課題である。海外空港案件では、案件情報の収集段階から国際的な競争が始まっており、要求仕様の策定段階等から早期に関与できるか否かが案件獲得の成否を左右する。しかしながら、空港というインフラの性質上、外国政府の政策動向や中長期の投資計画について情報は秘匿性が高いケースも多い。加えて、空港当局・空港運営会社・コンサル等の現地キーパーソンとのネットワーク構築が複雑かつ慣習的であるケースも多く、民間企業単独で案件情報を把握することには大きな制約がある。

資金・リスクについては、海外事業特有の事業リスクが挙げられる。海外空港案件では、為替変動、政情不安、法制度の変更、先行する関連工事の遅延等、企業側でコントロールが困難なリスクが複合的に存在する。さらに、空港案件は事業期間が長期に及ぶケースが多く、政権交代によるプロジェクト方針の大幅な変更や為替変動によるコストの増加等に対応するため、長期的なリスクマネジメントが求められる。加えて、国営・民営・PPP等の多様な空港運営形態により、意思決定プロセスや責任分担が複雑化し、合意形成や交渉に時間を要する場合もある。

最後に、人材面については、これらの課題に対応するために、国際契約・税務・国際入札制度への理解、契約交渉能力、多様なステークホルダーとの調整能力等が求められるが、語学力や国際契約に関する知識、高度な技術理解などを兼ね備えた人材を継続的に育成・確保することは容易ではない。また、参画を検討し得る海外空港案件が継続的に発生するとは限らないため、国内事業と並行して事業を展開する企業にとっては海外事業部門に安定して人的リソースを割くことが困難な場合も多い。

以上のように、海外展開にあたって企業は様々なリスクと課題を抱えており、その中には本邦企業単独では解決が困難な課題も含まれると考えられる。

本邦企業が求める海外展開支援施策

上述する本邦企業が抱える課題に対し、海外展開にあたり必要と考えられる支援について、日本政府との連携明示、情報提供、資金・融資支援、マッチング支援・ネットワーク構築、認証制度・標準化取得支援の5項目につき確認した。その結果、いずれの施策も一定の評価を得たものの、情報提供やマッチング支援・ネットワーク構築といった項目が比較的有效度の高い項目として挙げられた。以下に具体的な内容を記載する。

日本政府と連携した海外展開支援に関しては、多くの企業から個別企業・個別技術を超え、「日本の空港技術」として総合的に情報発信し、政府との連携を明示することで、海外市場における

競争優位性を高めることへの期待が示された。特に、国際展示会等へのナショナルパビリオン形式での出展支援は、政府公認としての信頼感醸成や商談機会創出等の観点から高いニーズがある。また、案件形成段階から政府が関与し、価格競争に移る前に政府間協議を通じて案件形成を進めることへの期待も大きい。

情報提供に関しては、海外空港案件に関する情報提供を通じた支援が最も多く要望として挙げられた。市場規模や需要予測が不透明な国も多く、ターゲット市場の選定に必要な情報が不足しているため、海外空港の整備計画、政策動向、入札予定情報などを早期に把握できる仕組みが求められている。

資金面での支援に関しては、ODA / JICA 支援の活用・拡大を求める回答が最も多かった。一部の国では政治・財政基盤が十分でなく支払い遅延や債権回収リスクが生じる場合もあり、ODA 案件を通じた事業展開や、JBIC・NEXI 等の公的融資や保険制度に対するニーズは高いといえる。

マッチング支援・ネットワーク構築にあたっては、現地ニーズをタイムリーに把握することが求められ、現地のキープレイヤーを紹介できるマッチングや、定期的な意見交換など継続的なネットワークを維持するための仕組みも求められている。

最後に、認証制度・標準化取得支援については、国際標準化に対する政策的な関与を通じた支援の重要性を指摘するコメントが多くみられた。

このように、本邦企業が求める支援は多岐にわたることから、企業の置かれた状況に応じて各種施策を幅広く講じていくことが重要だと考えられる。

第5章 本邦企業の空港技術海外展開に関する今後の展望

第4章で示したとおり、本邦企業への調査の結果、海外展開にあたり本邦企業単独では解決が困難と考えられる課題に対し、様々な側面から支援施策を講じていく必要であることが示唆された。

国土交通省航空局としては、今後、少子高齢化に伴う国内市場の縮小が懸念される中、本邦企業による空港技術の海外展開を一層促進するため、本邦企業が抱える課題や支援ニーズに対し、第2章及び第3章で把握した海外諸国の空港技術の導入状況や支援施策を踏まえ、的確な施策をとっていくことが望ましい。

このため、空港技術の海外展開にあたり今後検討することが望ましい施策について、第4章で提示した、本邦企業が求める支援策の柱（日本政府との連携明示、情報提供、資金・融資支援、マッチング支援・ネットワーク構築、認証制度・標準化取得支援）に沿って整理した。以下に、取り組み方針と施策例について示す。

日本政府との連携明示を進める取り組み

本邦空港技術が掲載されたパンフレットを国土交通省航空局が作成し、海外空港関係者や大使館等に共有することで、日本ブランドとしての本邦企業の技術を日本政府からPRする機会を増やしている。今後は、こうした日本政府と連携可能な取り組みを更に追求していく。

【施策例：展示会を通じたネットワーク創出の後押し】

- 本邦企業が「ジャパンパビリオン」など日本政府と連携した形で展示会に出展できるよう

支援を行う。なお、2025年3月に Inter Airport Southeast Asia 2025 に国が支援する形で試行的にジャパンパビリオンとして出展したところ、出展した企業からは、日本政府と連携した出展形態への訴求力が評価され、一定の効果が確認された。

この試行結果を踏まえ、今後の展示会への国の関与の仕方については、多様な分野の空港技術の海外展開を推進する観点から、費用助成に限らず様々な形での支援手法を模索する。

一案として、出展の際には、政府機関や関係団体と連携した、日本技術の特徴や強みを体系的に発信するための共通 PR コンテンツ（資料・映像等）の整備や、現地関係者とのネットワーキング機会の創出なども想定される。

情報提供を進める取り組み

本邦企業からは、具体の案件に関する情報の早期提供が求められていることから、海外展開の参考となる情報を幅広く取得・提供する取り組みを進めていく。なお、情報を早期に入手するため、大使館等関係機関と引き続き積極的に連携する。

【施策例：JICA 等と連携した情報の整理・体系化、情報提供】

- JICA 等の関係機関と連携し、主要国における国別情報等を整理・体系化することを検討する。この際、これらの情報をデータベース化および定期的な情報提供を行うとともに、特に市場情報については、国際空港における技術導入状況を踏まえた内容とすることが望ましい。

資金・融資支援を進める取り組み

海外空港案件におけるリスク管理の観点から、本邦企業からは政府機関と連携した資金調達に関する要望がある。このため、ODA を活用した空港案件につき JICA と連携しつつ本邦企業に対する情報共有を引き続き進めるとともに、より効果的なスキームについても検討を進める。

【施策例：JICA 等と連携した効率的なスキームの検討】

- ODA の迅速な審査、本邦企業の価格競争力を補完する的確な ODA 予算の活用、要件緩和等に関する本邦企業の要望があることを踏まえ、JICA 等関係機関との連携を強化していく。
- 先進技術導入に係る制度が未整備の国に対しては、相手国における制度設計や導入計画の策定等、上流段階からの資金・融資支援を検討していく。この際、案件形成の初期段階から本邦企業が関与できる仕組みを整備するとともに、相手国の政策課題と結び付けることで本邦企業の空港技術の導入効果の明確化を図ることにより、技術仕様や事業スキームに日本の強みを反映できる環境を構築することが望ましい。

マッチング支援及びネットワーク構築を進める取り組み

空港技術の海外展開を行う本邦企業からは、現地ニーズとのマッチング支援や、現地政府や空港当局等とのネットワーク構築が求められているところであり、引き続き、セミナー等を通じたマッチング及びネットワーク構築の取組を進める。また、過去案件の知見やノウハウの共有や、海外向け能力開発プログラムへの参画機会の提供等を通じ、海外展開を担う職員の育成

や、企業のプロジェクトマネジメント能力の向上に資する施策も検討を進める。

【施策例：相手国と本邦企業のニーズマッチング支援】

- 相手国に対する本邦技術の理解を促進するとともに、相手国が有する技術導入ニーズと、本邦企業が保有する技術・ソリューション及び海外展開ニーズとのマッチングを促進するため、両者の情報を集約し、適切なタイミングで共有・調整できるシステムの構築を検討する。

【施策例：本邦企業同士の協業のための情報収集整理・ネットワーク構築支援】

- 本邦企業が案件特性や自社の強みに応じて適切なパートナーを選定できる環境の整備を目的として、空港関連企業や協業可能な企業に関する調査を実施し、企業の役割（設計、施工、運用、保守等）や技術分野ごとに整理したデータベースの構築を検討する。この際、企業の基本情報に加え、実績や得意分野、想定される協業形態等を整理するとともに、継続的な情報更新を行うことに加え、上流段階からの本邦企業同士の協業も見据えた情報展開を推進することにより、現地ネットワークの構築を図ることが必要である。

【施策例：各種研修プログラムの実施を通じた能力開発、理解促進】

- 海外の空港当局や空港運営者を対象に、空港の専門領域に特化した日本式の訓練プログラムを整備し、現地人材の運用・保守能力の向上に向けた技術支援（技術移転）を進める。
この際、空港当局や運営会社等の関係者を日本へ招聘し、日本の空港における運用・保守の実務や技術導入事例を紹介することで理解促進を図るとともに、本邦企業による講義や、本邦企業の訪問等を通じて、本邦企業との信頼関係の構築を図っていく。

認証制度・標準化取得を進める取り組み

日本の技術・製品を国際標準化するための支援や、海外規制・認証取得のための支援については、本邦企業からのニーズも高く、特に、実際の国際標準化等を行う際に必要となる手続きを踏まえた施策が求められている。例えば、空港内自動運転の実用化など日本が世界の中でも先進的に取り組んでいる分野について標準化取得等に係る取組を進めることは、国際市場への導入を効果的に進める上で有効と考えられる。

【施策例：海外の技術基準整備状況調査・情報提供】

- 空港技術に係る技術基準の整備状況を調査し、結果を踏まえて適宜基準や制度が未整備の国に対して技術基準の策定や制度設計に係る技術支援を行うことを検討する。

【施策例：国際標準等の取得に向けた体制整備】

- 国際標準等の取得に向けて、申請要件に対する準備や求められるデータ整備に関して必要に応じて助言等を行うとともに、認証取得に関する調査や情報提供を行うことを検討する。また、例えば空港内自動運転等グランドハンドリング業務に関する本邦技術の優位性を海外で紹介するなど、本邦企業の空港技術の強みの発信を積極的に行っていく。さらに、実際の国際標準の取得事例の蓄積・共有を通じて、標準取得事例の横展開を推進する。

今後は、上記の取組方針にしたがって、本邦企業や関係機関と連携して空港技術の海外展開に取り組んでいく。その際、各施策を組み合わせることで、相乗効果の創出も期待される。また、具体的な施策は、本方針に記載されているものに限定されるものではなく、状況に応じて多様な取り組みを進めていく。

なお、本方針自体も固定的なものではなく、国際情勢や市場環境の変化に応じて柔軟に見直していく必要がある。

国土交通省航空局としては、引き続き、本邦企業に寄り添いながら、空港の整備から運営まで連続的・継続的に本邦企業が参画できるよう支援していくなど、本邦企業に広く裨益する形での海外展開が可能となるよう環境整備に取り組んでいく。海外展開は官民連携の下で進めることがとりわけ重要であり、関係者の皆さまにおかれては、引き続きのご協力をお願いしたい。