

国際戦略総合特別区域指定申請書

平成23年9月30日

内閣総理大臣殿

愛知県知事 大村 秀章

岐阜県知事 古田 肇

名古屋市長 河村 たかし

半田市市長 榑原 純夫

春日井市長 伊藤 太

常滑市長 片岡 憲彦

小 牧 市 長 山 下 史 守 朗

弥 富 市 長 服 部 彰 文

豊 山 町 長 鈴 木 幸 育

飛 島 村 長 久 野 時 男

各 務 原 市 長 森 真

名古屋港管理組合管理者 大 村 秀 章

総合特別区域法第8条第1項の規定に基づき、国際戦略総合特別区域について指定を申請します。

◇指定を申請する国際戦略総合特別区域の名称

アジアNo.1 航空宇宙産業クラスター形成特区

① 指定申請に係る区域の範囲

i) 総合特区として見込む区域の範囲

(三菱重工業㈱大江工場周辺地区)

- ・愛知県名古屋市の区域のうち名鉄常滑線、山崎川、名古屋港、大江川で囲まれた区域

(三菱重工業㈱飛島工場地区)

- ・愛知県海部郡飛島村金岡 5 を代表する地番とする三菱重工業株式会社名古屋航空宇宙システム製作所飛島工場敷地区域

(三菱重工業㈱名古屋誘導推進システム製作所地区)

- ・愛知県小牧市大字東田中1200を代表する地番とする三菱重工業株式会社名古屋誘導推進システム製作所敷地区域

(川崎重工業㈱名古屋第一工場地区)

- ・愛知県弥富市楠 3 丁目11番地を代表する地番とする川崎重工業株式会社名古屋第一工場敷地区域

(川崎重工業㈱名古屋第二工場地区)

- ・愛知県海部郡飛島村金岡 7 番地 4 を代表する地番とする川崎重工業株式会社名古屋第二工場敷地区域

(川崎重工業㈱岐阜工場周辺地区)

- ・岐阜県各務原市川崎町 1 番地を代表する地番とする川崎重工業株式会社岐阜工場敷地区域
- ・岐阜県各務原市蘇原興亜町 1－17－1 を地番とする川崎岐阜協同組合敷地区域
- ・岐阜県各務原市テクノプラザ 2－25、2－31、2－32、3－1－5、3－1－7、3－21－1

(富士重工業㈱半田・半田西工場地区)

- ・愛知県半田市潮干町 1 番地の27を代表する地番とする富士重工業株式会社半田工場敷地区域及び半田市潮干町 1 番地の31の一部区域
- ・愛知県半田市上浜町102番地を代表する地番とする富士重工業株式会社半田西工場敷地区域

(中部臨空都市「臨空生産ゾーン」地区)

- ・愛知県常滑市セントレア4丁目24-2、24-3、24-4、5丁目5-2、7-1、8-2、10-1、10-2、10-3、12-1、12-2、12-3

(県営名古屋空港周辺地区)

- ・愛知県名古屋飛行場区域
- ・愛知県西春日井郡豊山町大字豊場1を代表する地番とする三菱重工業株式会社名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場敷地区域
- ・愛知県西春日井郡豊山町大字青山字乗房4520番4を代表する地番とする愛知県飛行研究センター敷地区域

(名古屋大学地区)

- ・愛知県名古屋市千種区不老町の国立大学法人名古屋大学東山キャンパス敷地区域

ii) i) の区域のうち、個別の規制の特例措置等の適用を想定している区域

○工場立地に係る緑地規制の特例（工場立地法及び地域産業集積形成法の特例）【法第23条】

- ・愛知県名古屋市の区域のうち名鉄常滑線、山崎川、名古屋港、大江川で囲まれた区域
- ・愛知県弥富市楠3丁目11番地を代表する地番とする川崎重工業株式会社名古屋第一工場敷地区域
- ・岐阜県各務原市川崎町1番地を代表する地番とする川崎重工業株式会社岐阜工場敷地区域
- ・岐阜県各務原市蘇原興亜町1-17-1を地番とする川崎岐阜協同組合敷地区域
- ・岐阜県各務原市テクノプラザ2-25、2-31、2-32、3-1-5、3-1-7、3-21-1
- ・愛知県半田市潮干町1番地の27を代表する地番とする富士重工業株式会社半田工場敷地区域及び半田市潮干町1番地の31の一部区域
- ・愛知県半田市上浜町102番地を代表する地番とする富士重工業株式会社半田西工場敷地区域
- ・愛知県常滑市セントレア4丁目24-2、24-3、24-4、5丁目5-2、7-1、8-2、10-1、10-2、10-3、12-1、12-2、12-3

○国際戦略総合特区設備等投資促進税制【法第26条】

- ・愛知県名古屋市港区大江町の三菱重工業株式会社名古屋航空宇宙システム製作所大江工場敷地区域
愛知県名古屋市港区大江町2-5、2-6、2-7、2-14、2-15、7、7-2、7-6、7-8、7-9、7-11、7-15、7-18、7-19、10-1、10-2、10-3、10-4、10-5、10-7、10-10、10-11、10-12、10-24、10-29、10-30、10-31

- ・愛知県名古屋市港区大江町及び愛知県名古屋市港区本星崎町の東レ株式会社名古屋事業場敷地区域

愛知県名古屋市港区大江町 9-1、9-2、9-20、9-21、9-37、11、12-1、12-2、12-3、12-4、13-4、13-5、14、15、15-3、15-4

愛知県名古屋市港区本星崎町 3804-1、3804-3、3804-4、3804-5、3804-6、3804-9、3804-17、3804-18、3804-19、3836-3、3836-4、3836-6、3836-7、3998、3998-1、3998-4、3998-5、3998-6、3998-8、3999-1、3999-2、4047-8、4133、4134、4135-3

- ・愛知県名古屋市港区大江町 1-5、1-6 を代表する地番とする東海農政局大江政府倉庫敷地及び周辺区域

- ・工場アパート整備予定敷地

愛知県名古屋市南区加福町 1 丁目 2、2-1、3、4、5、6、7-1、7-2、7-3、7-4、7-5、7-6、7-7、7-8、7-9、7-10、7-11、7-12、7-13、7-14、8-1、8-2

愛知県名古屋市南区加福町 2 丁目 1、1-1、1-2、1-3、2-1、2-2、3-1、3-2、3-3、4-1、4-2、4-3、4-4、5-1、5-2、5-3、5-4、5-5、5-6、6

- ・愛知県弥富市楠 3 丁目 11 番地を代表する地番とする川崎重工業株式会社名古屋第一工場敷地区域

- ・岐阜県各務原市川崎町 1 番地を代表する地番とする川崎重工業株式会社岐阜工場敷地区域

- ・岐阜県各務原市蘇原興亜町 1-17-1 を地番とする川崎岐阜協同組合敷地区域

- ・岐阜県各務原市テクノプラザ 2-25、2-31、2-32、3-1-5、3-1-7、3-21-1

- ・愛知県半田市潮干町 1 番地の 27 を代表する地番とする富士重工業株式会社半田工場敷地区域及び半田市潮干町 1 番地の 31 の一部区域

- ・愛知県半田市上浜町 102 番地を代表する地番とする富士重工業株式会社半田西工場敷地区域

- ・愛知県常滑市セントレア 4 丁目 24-2、24-3、24-4、5 丁目 5-2、7-1、8-2、10-1、10-2、10-3、12-1、12-2、12-3

- ・愛知県西春日井郡豊山町大字豊場 1 を代表する地番とする三菱重工業株式会社名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場敷地区域

○国際戦略総合特区事業環境整備税制【法第 27 条】

- ・愛知県常滑市セントレア 4 丁目 24-2、24-3、24-4、5 丁目 5-2、7-1、8-2、10-1、10-2、10-3、12-1、12-2、12-3

iii) 区域設定の根拠

「三菱重工業(株)大江工場周辺地区」、「川崎重工業(株)名古屋第一工場地区」、「富士重工業(株)半田・半田西工場地区」は、米ボーイング社の最新中型旅客機 787 の開発・製造を行っている拠点工場が、「三菱重工業(株)飛島工場地区」、「川崎重工業(株)名古屋第二工場地区」は、ボーイング 767・777 胴体パネルの製造を行っている拠点工場が、「川崎重工業(株)岐阜工場周辺地区」は、ボーイング 767・777・787 前部胴体等の設計・製造、ブラジル・エンブラエル社との共同開発によるエンブラエル 170/190 シリーズやドイツ・ユーロコプター社との共同開発による BK117 等の設計・製造等を行っている拠点工場が立地している区域。

「三菱重工業(株)名古屋誘導推進システム製作所地区」は、我が国初の国産ジェット機となる MRJ（三菱リージョナルジェット）に搭載が予定されている米プラット・アンド・ホイットニー社が中心となった国際共同開発エンジンの分担製造を行う拠点工場が立地している区域。

「中部臨空都市『臨空生産ゾーン』地区」は、中部国際空港隣接地において、航空宇宙関連の企業誘致を図る区域。

「県営名古屋空港周辺地区」は、MRJ の最終組立が予定されている三菱重工業(株)の名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場や技術試験場が立地しているとともに、「愛知県飛行研究センター」に入居する(独)宇宙航空研究開発機構の「JAXA名古屋空港飛行研究拠点」をベースに飛行実証が行われる予定であるなど、小型航空機の開発・生産・運航・整備の一大拠点となることが期待されている区域。

「名古屋大学地区」は、航空宇宙に関する研究・人材育成の拠点であり、複合材の成形加工技術における国際競争力の強化を目指したナショナルコンポジットセンターが整備される区域。

② 指定申請に係る区域における産業の国際競争力の強化に関する目標及びその達成のために取り組むべき政策課題

i) 総合特区により実現を図る目標

ア) 定性的な目標

アジア最大・最強の航空宇宙産業クラスターを形成する

アジアをはじめとする世界的な航空旅客需要の拡大が見込まれる中で、日本の航空機・部品生産額の約 5 割、航空機体部品では 7 割以上を生産している中部地域では、航空宇宙関連産業の一大集積地の形成を図り、米ボーイング社の最新中型旅客機 787 「ドリームライナー」の量産化への対応や、YS-11 以来 40 年ぶりに国産旅客機としての事業化が決定された MRJ（三菱リージョナルジェット）の生産・販売の拡大などにより、航空宇宙産業の世界シェアの

拡大を目指している。

一方で、新興国であるアジア各国において、韓国で、慶尚南道をコア拠点に、国内数カ所に有望拠点を定め、インフラ造成事業等関係企業のさらなる国際競争力確保に資する政策支援を行い、集積促進を進めており、また、台湾では、北部、中部、南部の3地域で集積形成を図り、企業競争力に資する集中的な政策資源の投入を実施している。また、中国においては、天津にエアバス社の小型旅客機320の最終組立工場が立ち上がったほか、欧米エンジン、装備品メーカーとの共同開発、部品製造拠点が各地に整備されるなど、海外企業の積極的な取り込みと自国企業の高度化を後押しする政策支援が行われており、国・地域を挙げた航空宇宙関連産業の振興、シェア拡大に取り組んでいる。

こうした状況下、産・学・官を挙げた「航空宇宙産業フォーラム」をはじめとするこれまでの地域の取組を基盤に、アジア等新興国の追随を許さない欧米先進地域と肩を並べるような航空宇宙関連産業の一大集積地の形成を図るため、今回、総合特別区域法により「特定国際戦略事業」の一つとして位置づけられている「複合材料からなる航空機の機体の研究開発又は製造に関する事業」を展開する地区について総合特区としての指定を受け、関税のフリーゾーン化及び輸出規制の緩和を進め、機体メーカー及びそれらを支える関連中小部品メーカー等の国際競争力を確保し、市場拡大の後押しを行う。

また、機体メーカーが、今後、国際共同開発事業において主導的地位を確立するため、立地・新規設備投資がしやすい環境を整備し、加えて我が国主導の民間機開発を進めるとともに、中小企業が協働し、航空機部品の一貫生産を可能とする我が国初の工場アパートを整備、多工程をワンストップで行う新たなビジネスモデルを構築、高付加価値の部品供給を可能とし、海外からの直接受注の道を開くとともに、サプライチェーン全体の高度化、国際競争力の強化を図り、地域の総合的なものづくり力の強化につなげる。

さらに、航空宇宙関連産業のシェア拡大、利益率の高いMRO（Maintenance Repair and Overhaul：保守・点検、修理・整備、重整備）サービスまで展開するため、材料を含む研究開発から、設計・開発、飛行試験、製造・販売、保守管理までの一貫したソリューションを提供する体制が整備されたアジア最大・最強の航空宇宙産業クラスターの形成に向け、研究開発拠点の整備等に係る取組を加速・先導する。そして、多くの部品製造を担う、他産業を含めた優れた中小企業の新規参入や販路開拓を促進し、産業を支える人材の育成・確保等、厚みを持った総合的な取組を行うことにより、これまでの日本の強みであった“モノづくり”の頂点に立つ先端技術集約型産業である「航空宇宙産業」の振興により、自動車に続く次世代産業として育成し、「技術立国・日本」の成長・発展を牽引していく。

【解説】

（航空機産業は中長期的に確実に拡大する成長産業）

- 航空旅客輸送量は、今後20年間に於いて、世界全体で約2.7倍に拡大（年平均5.1%の

伸び)、特にアジア・太平洋地域では、年平均6%を超える大きな伸びが見込まれ、世界最大の市場に成長することが見込まれている。また、こうした航空旅客需要の伸びに従い、今後20年間で、世界の航空機(ジェット機)需要は2倍以上(新規に約3万1,000機、約300兆円の市場規模)、アジア・太平洋地域では、約3倍となる見込みである。また、そのうち、MRJが参入を目指すリージョナルジェット機市場は、今後20年間、世界で約5,000機の新規需要が見込まれている((財)日本航空機開発協会「平成22年度 民間輸送機に関する調査研究」)。

- このように、世界的に航空機需要の拡大が見込まれる中で、我が国の航空機産業の生産額は約1.2兆円、GDPに対する比率では航空機先進国の5分の1程度にとどまっており、逆に見れば、我が国の航空機産業が伸びる余地は大きい。

(航空宇宙産業は日本の強みを発揮でき、国際競争の最前線で伍していける分野)

- 米ボーイング社の航空機国際共同開発において、日本の生産分担比率は、15%(ボーイング767)、21%(777)と着実に拡大し、最新中型旅客機787では35%(すべて愛知・岐阜地域で生産)と、ボーイング社と同率となるまで高まっている。同機は、初飛行前の段階ですでに800機以上という史上最大の大量受注を獲得しているが、愛知・岐阜地域に製造拠点を有する日本の企業が、その高い技術力によって売上げの増大に大きく寄与している。
- また、機体の軽量化や燃費の向上のため、複合材の使用範囲が拡大しており、その主なものがCFRP(carbon fiber reinforced plastics:炭素繊維複合材)である。例えば、ボーイング787では、主翼や尾翼、胴体がCFRP製で、使用比率は約50%に達している。このCFRPをボーイング社に独占的に供給しているのが東レ㈱である。また、日本の航空機エンジンメーカーは国際共同開発に参画して重要部位を担当し、装備品などでも日本企業は優れた技術を保有している。
- さらに、国産初の小型ジェット旅客機として事業化が決定されたMRJは、平成24年の初飛行、平成26年の初号機納入を目指して、試作機の生産が進められている。これを機に、我が国の航空機に係る総合システム産業としての発展が期待されている。

(航空宇宙産業は、裾野が広く、技術波及効果が大きい先端技術集約型産業)

- 航空機の部品点数は、自動車の100倍以上(自動車1台当たり2~3万点に対し、航空機1機は300万点)であり、大手重工メーカーの一次下請けが約1,200社、従業員約2万人に上るなど、航空宇宙産業は、裾野が広く、機械・電気・部品・素材など広範多岐にわたる産業分野を集約する総合産業である。
- 構成部品や素材に対して、信頼性・安全性・軽量化・高性能化等の観点から、非常に厳しい技術的要求(例えば、低温・高温等の極限環境でも自動車の100分の1の故障率など)がなされ、それにより、多くの産業の技術進歩が促進されてきた。また、航空機産業の技

術波及効果は、自動車の3倍、産業波及効果の9倍と言われるなど、航空機産業で培われた技術は、幅広い産業に波及することとなる。当地域かつ我が国の主要産業でもある自動車、機械、素材産業との関係で具体的な例を挙げれば、自動車産業におけるエンジンの電子制御、ターボチャージャー、ディスクブレーキ、機械産業における難切削材の加工技術、アクチュエーター技術、素材産業における軽量・高強度複合材料、軽量、耐熱合金等があり、航空宇宙産業の振興は、当地域における他の主要産業の活性化につながっている。

- このように航空宇宙産業は、国の全産業の頂点に立つ技術先端型産業であり、国の経済社会の活力の向上や持続的発展に大きく寄与するものである。先進国における工業力の象徴として、アメリカ、ヨーロッパなどでは、国策として、その振興に力が入れられており、近年、小型・中型ジェット旅客機に関しては、日本だけでなく、中国やロシアも国家事業として市場参入を目指している。

(航空輸送システムの根幹を海外に大きく依存すべきではない)

- 我が国の航空輸送規模は世界的にも上位に位置しながら、そのシステムの根幹を我が国の技術・産業が提供しておらず、海外の巨大企業に独占されることは国家安全保障上も問題となる。

以上のような様々な理由から、「航空宇宙産業」を我が国経済の成長エンジンとなる産業と位置づけ、重要な国家戦略として、その振興に取り組むことが必要となっている。経済産業省（産業構造審議会産業競争力部会）が平成22年3月に公表した「産業構造ビジョン2010」では、特に有望な10の先端分野の中に「航空機」、「宇宙」を掲げ、積極的に支援していくことが提言されているが、とりわけ、我が国企業が、従来の欧米メーカーからの受託生産から自立した完成機メーカーとして脱皮する重要な段階を迎えている今、省庁横断的な支援・協力体制を構築し、国を挙げた取組が求められる。

そうした中で、我が国最大の航空宇宙産業集積地である愛知・岐阜地域が、国際戦略総合特区に指定されることにより、航空機産業に関する生産機能（とりわけマザー工場）を維持・強化するとともに、先進的な航空輸送システムの研究開発が行われる一大拠点として、我が国の産業構造の転換・高度化に向けた中核的・先導的役割を果たし、また、日本の総合技術システム産業の国際的地位の向上にも大きく貢献することにより、日本全体の成長・発展につなげていく。

イ) 評価指標及び数値目標

評価指標（1）：我が国（中部地域（愛知県・岐阜県を中心とした5県））の航空宇宙産業の国際市場シェア

数値目標（１）：３％（１．５％）（平成２２年）→４％（２％）（平成２７年）

評価指標（２）：中部地域における航空宇宙産業の生産高

数値目標（２）：０．７兆円（平成２２年）→０．９兆円（平成２７年）

評価指標（３）：中部地域における航空宇宙産業雇用者数

数値目標（３）：１５千人（平成２２年）→２０千人（平成２７年）

評価指標（４）：中部地域における航空宇宙関連輸出額

数値目標（４）：１８百億円（平成２２年）→２４百億円（平成２７年）

評価指標（５）：愛知・岐阜地域における航空宇宙関連の工場等の新增設件数

数値目標（５）：平成２４年から平成２７年までの４年間で２０件

ウ）数値目標の設定の考え方

○数値目標（１）～（４）

性能面のみならずコスト面にも対応した研究開発機能の強化や効率的な部品供給体制の構築などにより、国際競争力の向上を図り、ボーイング７８７をはじめとする国際共同開発機やMRJ、さらには、それらに次ぐ次世代航空機に係る生産を拡大するなどして、年率５％以上の生産高の増加とそれによる国際市場におけるシェア拡大を目指す。また、この生産高の増加に伴う雇用者数や輸出額の増加を見込む。

なお、数値目標（２）の中部地域の生産高０．９兆円は、世界最大の航空機産業の集積地の一つであるフランス・ツールーズ地域の売上高約１兆円に肩を並べる水準にまで引き上げることを目指すものである。

これら数値目標の目標達成に寄与する事業としては、「③ 目標を達成するために実施し又はその実施を促進しようとする事業の内容」に掲げたすべての事業を想定している。

現時点で想定する各事業の概ねの寄与度は以下のとおり。

- ・ボーイング７８７等量産事業：概ね６０％程度
- ・MRJプロジェクト事業：概ね１０％程度
- ・その他の１０事業：概ね１０％程度

（なお、残り２０％は、宇宙産業分野における別途の事業による。）

○数値目標（５）

「航空宇宙産業フォーラム」（系列にとらわれない航空機部品産業の結集・育成、他産業か

らの新規参入を積極的に推進する場として産学官連携により平成20年4月発足)に参加している企業約200社のうち、平成22年度に工場の新増設を実施した企業は、把握できているもので3社であったことを踏まえ、4年間で20件(毎年5件程度)の工場等の新増設を目指す。

この数値目標の目標達成に寄与する事業としては、「ボーイング787等量産事業」、「MRJプロジェクト事業」、「関連中小企業の効率的な生産・供給体制構築事業」、「中部臨空都市『臨空生産ゾーン』への航空宇宙関連企業誘致事業」、「未利用国有地を活用した航空宇宙関連産業集積強化事業」、「次世代複合材技術確立支援センター整備事業」であり、現時点で想定する各事業の寄与度は以下のとおり。

- ・ボーイング787等量産事業及びMRJプロジェクト事業：概ね45%程度
- ・関連中小企業の効率的な生産・供給体制構築事業：概ね25%程度
- ・中部臨空都市「臨空生産ゾーン」への航空宇宙関連企業誘致事業：概ね20%程度
- ・未利用国有地を活用した航空宇宙関連産業集積強化事業：概ね5%程度
- ・次世代複合材技術確立支援センター整備事業：概ね5%程度

ii) 包括的・戦略的な政策課題と解決策

ア) 政策課題

アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大

【解説】

航空機産業は、素材開発から部品加工、完成機の開発・試験、型式証明、製造、さらには整備保守・修理といった非常に長い経路、期間を担う産業であり、産業としての総合力が競争力の大きな源泉となる。このため、航空機の開発、飛行試験、生産等の各過程が同一地域に集約され、しかも航空機の開発・事業化に関して、その地域で機能が完結できるかが重要なポイントとなる。このことによって、航空機の継続的・連続的な開発と販売体制の確立が可能になり、航空機産業の発展継続性の確保に資することになる。また、こうした「完結性」としての強みを発揮するには、単なる関連産業の集積地から、地域の企業群、大学、研究機関、行政などが有機的に連携し、一体となって開発から製造・販売、保守管理までの取組が可能となるクラスター化（拠点化）を進めていくことが必要である。このためには、航空宇宙産業発展の妨げとなっている規制の緩和はもちろんのこと、ソフト・ハード両面の取組を後押しする、税制・金融・財政上の措置をパッケージした総合的な支援が必要となる。とりわけ、世界の代表的な航空宇宙産業クラスターである米国のシアトル、フランスのツールー

ズに匹敵するようなクラスターの形成に向けては、国の関係省庁や地域、企業などオールジャパン体制による戦略的な取組が重要である。

（国際競争力の強化）

今後予想される世界的な民間航空機の市場拡大をしっかりと取り込み、我が国の成長に結びつけていくためには、我が国航空機産業の国際共同開発における役割を一層拡大しながら、MRJをはじめとする全機インテグレーション能力を養い、トータルでのソリューションの提供を実現するとともに、部品・素材等を含め、航空機の開発・製造が将来に亘って、国内を中心に行われることが必要である。

現在、我が国の製造業は、円高など様々な課題に直面し、国内での製造が困難な状況となってきたが、とりわけ、いずれの先進工業国においても一国の産業高度化を先導する重要産業の一つに位置づけられている航空機産業の生産機能が海外に流出すれば、技術立国・日本の基盤が大きく揺らぐことになる。賃金水準等が低いアジア諸国に対して、企業の国際競争力をいかに向上させるかが大きな課題である。

現状では、航空機製造において、設計製造のスペックは海外の航空機メーカーによって定められており、国内の素材・部品メーカーがすべてを供給できる状況にはない（輸入品の占有率は、素材・部品のうち5割程度）。このため、国内機体メーカーがインテグレーターとして価格競争力のある機体を製造するためには、海外からの部品調達コストを下げる大きな課題となっている。

また、人件費が安いアジア等新興国の技術の追い上げなどにより、国際的なコスト競争が激化する中、我が国航空機関連産業の世界シェアの拡大を図るには、効率的な部品供給（生産・物流）体制の構築も必要である。

航空機は、1機あたり300万点もの部品で構成されているとも言われるが、航空機部品は、多品種少量生産が基本であり、一品生産もありうる上に、巨額の設備投資を必要とすることが特徴である。部品生産は、非常に厳しい品質保証が求められることとも相まって、機体メーカーは協力企業（部品製造を請け負う地域の中小企業）に材料を支給し、協力企業は加工のみを行う加工外注（賃加工）という体制が主流である。このため、一つの工程が完了すると発注部品はいったん機体メーカーに返され、品質検査を受け、その後、次の工程を受け持つ協力企業に引き渡される、いわゆる“鋸歯型受注形態”となっているが、膨大な種類の航空機部品がこの流れで繰り返され、機体メーカーに納入されることになり、部品のコストアップ、ひいては航空機のコストアップの要因の一つとなっている。このような生産・物流工程の非効率によるコストアップは海外企業との競争に遅れをとることになる。一方、ボーイング、エアバス等、欧米の主要メーカーは、世界規模での最適調達を進めており、ある程度の一貫生産体制がないと、海外から受注することが難しくなっているが、アジア等新興国を含め、世界的には、サプライヤーである中小企業の一貫生産体制の構築が進展しており、こうした非効率な生産体制の改善は喫緊の課題となっており、部品供給の効率化に向け、機体メー

カーと関連中小企業が協力して改善に取り組むことが必要である。

（生産能力の抜本的拡充）

これまで、愛知・岐阜県内に立地する企業を中心に我が国の航空機産業は、国際共同開発で重要な地位を高めてきたが、ボーイング787をはじめとして、今後、民間機の生産拡大が見込まれる中で、アジアNo.1の航空宇宙産業クラスターを形成するためには、その基幹的な役割を果たす生産機能、とりわけマザー工場としての機能を維持・強化していくことが不可欠である。

当面、ボーイング787の生産フル稼働（月産10機以上）に対応できるよう、生産能力の増強を図ることが必要であるが、そのためには、設備投資を回収するのに長期間を要するという航空機産業の特性を踏まえたインセンティブを付与することや、敷地の拡張の余地が少ない都市部に立地している航空機メーカーの既存工場において、限られた敷地を有効活用するなどして、生産性の向上を図る必要がある。

（我が国主導の民間機開発の実現）

我が国の強みである部品・素材技術を活かした機体の全機開発を我が国メーカーが行うことは、我が国として全機インテグレーション技術を獲得するとともに、国内航空機メーカーが最新の技術に関する必要なデータを蓄積しつつ、型式証明を取得するプロセスを経験することによって、将来の国際共同開発等に参加するに当たっての競争力を身につけることや、我が国部品・素材メーカーが部品・素材の採用等を通じて技術的競争力や信頼性を獲得し、我が国部品・素材産業の国際的役割を維持・拡大することにもつながるなど、大きな意義を有する。

こうした中で、国産初のジェット旅客機の開発として、現在進められているMRJプロジェクトを、我が国におけるジェット旅客機的全機開発の礎とすべく、当面、平成26年の初号機納入に向けて着実に開発・製造を進めるとともに、カスタマー・サポート、メンテナンス等の販売後のアフターサービス体制づくりを進める必要がある。

とりわけ、小型ジェット機市場において2強と言われるボンバルディア社（カナダ）、エンブラエル社（ブラジル）に加え、新規参入を目指すスホーイ（ロシア）、中国商用飛機有限公司（COMAC）（中国）といった競合国・メーカーとの厳しい競争に打ち勝ち、MRJが世界的に普及し、我が国航空機産業が世界的な信頼を得るためには、今後、販売面の強化を行っていくことが必要である。

我が国の航空機企業は高い技術力を有しているが、完成機メーカーとしての販売実績は乏しく、厳しい国際市場の中では、楽観できない。単価の高い航空機においては、販売量の多寡がコスト競争にも大きな影響を及ぼし、さらには、次なる航空機開発の帰趨を決することにもなる。MRJの需要拡大のための国内外への積極的な働きかけを含め、プロジェクトの成功に向けて、産・学・官挙げて全力で取り組むことが必要である。

（航空機産業の裾野拡大）

航空機産業に係る世界シェアの拡大を図るには、多くの部品製造を担う中小企業の既存事業者の高度化とともに、革新的な技術を有する他産業からの新規参入を促進しつつ、海外市場からの直接受注を獲得することにつながる販路開拓支援等により、裾野拡大を図ることが必要である。

新規参入を促進するためには、中小企業にとって新規参入の障壁となっている原因や制度を認識し、中小企業が克服できるような取組支援をすることが必要である。

航空機産業は、その特性から高度の信頼性と安全性が求められ、それを担保するための航空機固有の認証制度として、Nadcap（National Aerospace and Defense Contractors Accreditation Program）やJISQ9100があるが、進出する中小企業にとっては、その認証取得が大きな参入障壁となっている。このため、中小企業がこれらの認証をスムーズに取得できるような認証取得支援を行うほか、情報提供や技術支援などを通じて、中小企業の参入障壁の軽減を図っていくことが必要である。

※Nadcap…航空機の主要メーカーが参画して設立した特殊工程（溶接、表面処理等）の認証機関（P R I : Performance Review Institute）が作った航空機産業における特殊工程認証システム

※JISQ9100…品質規格 IS09001 に航空宇宙産業の要求事項を追加した品質規格

また、地域で共同開催している航空宇宙シンポジウムや国際的なイベント等を通じて、参入意欲のある中小企業に航空機産業における最新技術等の情報提供を行い、新規参入への足掛かりとしていくことや、各種展示・商談会の開催による国内外の参入機会を確保するなど、販路開拓に向けた継続的な取組が必要である。

さらに、現在、航空機の機体整備に関しては、国内エアラインはコスト削減のため、大部分を海外MRO拠点に外注しているが、今後、民間航空機需要の拡大に伴い、機材販売後のアフターマーケットが拡大することが見込まれる中で、我が国企業においても、プロダクトサポート分野であるPMA部品（Parts Manufacturer Approval：承認された交換部品）やMROビジネスに進出することも課題となっている。

（人材の育成・確保）

航空機産業は、グローバルな市場を対象とする先端産業であるとともに、製造面では、労働集約型産業である特性を持っている。製品・部品の設計から加工、機体の組立に至るまで、人的要素が大きなウェイトを占めており、材料、構造、電気・電子などの要素技術の専門人材、試験、解析、検査を担う技術者をはじめ、CAD／CAM技術者、部品加工を担う技能者など幅広い人材を必要とする。国内の労働力人口の減少や熟練技術者の高齢化等の問題に直面する中で、産業の裾野拡大を目指すには、人材の育成・確保が大きな課題となっている。

(航空宇宙分野に係る研究開発機能の強化)

アジアNo.1の航空宇宙産業クラスターの形成には、機体メーカー及びそれらを支える中小サプライヤーの高度化等に資する環境整備のほか、先進的な研究開発を担い、新たな開発案件に対応できるようなソフト・ハード両面でのインフラ整備を推進することが必要である。

県営名古屋空港周辺において現在整備が進められている(独)宇宙航空研究開発機構の「JAXA名古屋空港飛行研究拠点」をベースに行われる飛行実験機による飛行実証を、高品質な航空機装備品の開発に活用することや、我が国の先進的な航空輸送システムの開発に大きな役割を果たせるよう、充実していく必要がある。

また、我が国の強みであるCFRP(炭素繊維複合材)など複合材料の技術分野では、素材技術、成形プロセス技術、組立技術等を統合した総合力による技術競争の時代に突入しており、欧米では、国主導で、大規模な産・学・官連携による総合的な複合材料技術開発体制を構築している。我が国においても、複合材料に係る研究開発機能を強化し、世界に先駆けた評価方法を確立するとともに、材料の性能を最大限に活かした設計技術や装備品を含めたモジュール単位での設計・開発、販売後の維持整備等を行える体制づくりが必要である。

さらに、エアラインに完成機を販売するには型式証明という承認を得る必要があるが、現在、型式証明に係る評価のほとんどを海外に依存しており、そのことによって、航空機に搭載する部品を日本製に変更することに多大の労力が費やされている。このため、日本から提案できるような技術データを円滑に取得できるようにする必要がある。また、完成機開発ともなれば、機体の構造試験、飛行試験や型式証明の取得など膨大なデータが必要になり、型式証明取得に必要な設備など、国内で完成機製造を完結させる体制を構築することが必要である。

以上のように、産業クラスターの形成によって、航空宇宙産業を発展させていくためには、克服しなければならない課題も数多くあり、その解決に当たっては、国・地域を挙げて取り組んでいくことが必要である。

◇対象とする政策分野：n) 企業集積

イ) 解決策

(関税フリーゾーン化、一貫受注・生産システム構築等による競争力アップ)

現在は、機体メーカーが海外から多く調達している航空機部品に係る関税のフリーゾーン化等を図り、輸入した航空機部分品を加工・製造し、完成した製品を外国に輸出する場合、関税や消費税を賦課せず、また、指定区域等の間での保税効果が保たれたネットワーク型の保税地域を創設、これにより、海外からの部品調達コストを下げ、国内機体メーカーが航空機のイン

テグレーターとして国際競争力のある機体製造に寄与する。

また、税制上の優遇措置の適用や、資金貸付、補助金等の支援により、機体メーカーを支える中小企業の集団化・共同化による部品の一貫生産・供給体制の構築を促進し、中小企業（サプライヤー）が協働して、航空機の部品加工に係る多工程をワンストップで行い、一貫受注・生産が可能な工場アパートを整備、我が国初の新しいビジネスモデルを構築することにより、製造コストの低減、ひいては国際競争力強化につなげ、国内機体メーカーのみならず、海外メーカーからの直接受注獲得にも寄与する。

（企業が新規立地・設備投資しやすい環境整備）

初期投資が膨大で、回収に時間を要するとともに、製品が大きく、生産・保管等の施設整備に広大な用地を必要とするという航空宇宙産業の特性を踏まえ、都市部に立地する既存工場敷地を最大限活用することも含め、総合特別区域法に定められた規制の特例措置（工場立地に係る緑地規制の特例）や課税の特例（国際戦略総合特区設備等投資促進税制）等の活用、自治体による既存の補助金等に加えた新たな立地優遇策の創設など、関連企業が新規立地・設備投資しやすい環境整備を図る。

（産・学・官挙げたMR J プロジェクトの成功に向けた取組の推進）

MR J については、愛知県が整備した飛行研究センターに入居する(独)宇宙航空研究開発機構の「JAXA名古屋空港飛行研究拠点」における飛行実験機を用いた研究（飛行実証）の円滑な実施や型式証明取得に向けた技術支援など、当面、平成 26 年の初号機納入に向けて着実に開発・製造を進めるとともに、メンテナンス等の販売後のアフターサービス体制づくり、さらには、政府専用機としての採用や官民一体となったトップセールスを含めた販売促進など、国内外へのMR J の普及拡大策の推進、リージョナルジェット運航への支援などを図る。

（中小企業の新規参入・販路開拓支援）

航空機産業への大きな参入障壁となっている航空機固有の認証の取得を計画している中小企業に、専門家の派遣などの支援を実施することにより、認証取得の促進を図るなど、優れた技術力を有する企業の新規参入支援を促進する。

また、航空宇宙関連の国際イベントを活用して、地元企業の高度な技術等を海外等に発信するとともに、海外市場から直接受注を獲得するための海外企業とのマッチングを図るなど、販路開拓を促進する。

さらに、今後の民間航空機需要の拡大に伴うアフターマーケットの拡大をにらみ、MROビジネスへの参入について、平成 22 年度に引き続き、産・学・官による「MRO研究会」において検討を進める。

（専門的人材の育成・確保の推進）

名古屋大学と産業界との連携によるDBT（Design Buildup Team）に参加できる国際的リーダー人材を養成する講座の実施など、実践的開発専門人材をはじめ、航空機開発・設計、生産技術・技能、生産管理等に関わる人材育成を、地域の産・学・官の役割分担と連携により総合的に推進していく。

※DBT…関連機体メーカー、パートナー、サプライヤーが一堂に会して、製品仕様・重量・コスト・スケジュール等のプラン設計を行う開発チーム

（航空機イノベーション拠点の整備）

既存の航空機関連企業や研究機関等の集積に加え、アジアNo.1の航空宇宙産業クラスター形成に不可欠な、先進的な研究開発を担い、新たな開発案件に対応できるような“航空機イノベーション拠点”（ナショナルコンポジットセンター、大型風洞施設等の次世代航空機の開発に必要な研究開発施設）を、国や自治体が補助金等による支援を行いながら、整備・拡充していく。

iii) 取組の実現を支える地域資源等の概要

① 地域の歴史や文化

愛知・岐阜を中心とする中部地域は、航空機産業のメッカであるが、そうなった背景としては、当地域が木材の集積地であったことや軍用機の開発が行われたことなどがあげられる。

黎明期の航空機はその部材の多くが木製であったため、各種木材が容易に入手でき、家具、楽器、時計などの木材の精密加工に熟達した職人が多数存在することは、当時の航空機産業にとって魅力的であった。

また、当初航空機の開発は、軍用機が主であり、航空機の機体やエンジンに関する最先端の設計・製造技術は軍にあったため、航空機の生産には軍からの資料提供・生産指導が不可欠であった。大正6年に岐阜県各務原市に旧陸軍が埼玉県所沢に次ぐ2番目の飛行場を開設した。フランスから専門家を招き、航空機の製造・運用・整備について指導を受け、技術面での向上が図られるとともに、同年には名古屋市内で航空機エンジンの製造も始まるなど、航空機産業の立地基盤が整備されていった。

こうした立地基盤の整備に伴って、大正9年には三菱内燃機製造(株)名古屋工場（現三菱重工業(株)）の航空機工場が名古屋市内大江地区に、大正12年には岐阜県各務原に(株)川崎造船所（現川崎重工業(株)）の航空機工場が作られ、この地域の航空機産業の集積が始まり、愛知・岐阜地域は航空機産業の黎明期から我が国の航空機産業の中心となっていった。

第二次大戦後、この地域の航空機産業は壊滅的な打撃を受け、その後進駐軍の指令による7年間の航空機産業空白の期間もあり、低迷するところとなったが、関係者の努力により修理やライセンス生産で技術力を蓄え、国産初の旅客機YS-11を製作するに至った。その初飛行が昭和37年、名古屋空港で行われ、この地域は再び航空機生産のメッカとしての地位を取り戻し

ていった。YS-11は、昭和45年に生産打ち切りとなったが、平成20年3月、三菱重工業㈱は、国産旅客機としてはYS-11以来40年ぶりであり、国産ジェット旅客機としては初となるMRJの事業化決定を行い、完成機メーカーとしての歩みを再び開始した。

同年4月1日には、MRJの設計と、型式証明取得、調達、販売、カスタマー・サポートなどを担う「三菱航空機㈱」を立ち上げた（出資者：三菱重工業、三菱商事、トヨタ自動車、住友商事、三井物産など）。本社は、三菱重工業名古屋航空宇宙システム製作所大江工場内の「時計台事務館」に置かれた。往年の技術者たちが「零戦」の設計に没頭したゆかりのビルである。

② 地理的条件

愛知・岐阜地域は、地理的に日本列島の中心、東京と大阪の間に位置し、三大都市圏の一角を占めている。名古屋駅は、日本の東西交通の大動脈である東海道新幹線の主要駅であり、東京へ約1時間40分、大阪へは約50分で行くことができる。また、日本の中央という地理的な位置と下記のような優れた交通インフラにより、日本各地とのアクセスは非常に便利であり、日本の物流・人流ネットワークの中核を担っている。

③ 社会資本の現状

愛知・岐阜地域には、航空宇宙分野をはじめとして、世界最先端の産業技術を有する製造業の集積を物流・人流面から支える優れた交通インフラが整備されている（東名・名神高速道路や中央自動車道、東海北陸自動車道、東海環状自動車道等の高速道路網、JR東海道新幹線等の鉄道網、中部国際空港と県営名古屋空港（コピューター航空やビジネス機などの小型機の拠点空港）という機能の異なる2つの空港、物流・生産機能を備えた名古屋港等）。

とりわけ、中部地域最大の空の玄関である中部国際空港は、航空機機体部品の物流面でも大きな役割を果たしており、すでに、ボーイング787の部品輸送では、「シー・アンド・エアー」（航空機部品を臨海部に立地した機体メーカー工場から中部国際空港まで海上輸送し、中部国際空港から専用輸送機により米国のボーイング社の組立工場に輸送）という新たな輸送形態が生まれている。

また、海の玄関である名古屋港は、貿易額合計および総取扱貨物量は国内1位で、世界約150の国や地域と貿易で結ばれている。

④ 地域独自の技術の存在

米ボーイング社の最新中型旅客機787に採用され、機体の軽量化や燃費の向上に大きく貢献しているCFRP（炭素繊維複合材）の製造は、日本発の技術であり、ボーイング社にその製品を独占的に供給しているのが、愛知県内に主要な研究開発施設を有する東レ㈱である。この地域には、CFRPの主要な生産メーカーとして、東レのほかに三菱レイヨン㈱（愛知県豊橋市）と東邦テナックス㈱（岐阜県安八郡神戸町）があり、3社で世界シェアの7割を占め、

この地域はCFRPの一大開発・生産拠点となっている。

また、日本の機体メーカーはCFRP加工技術を武器に国際共同開発参画の分担比率を拡大している。ボーイング787では胴体部分に加え、より高度な技術力を必要とする主翼の製造も担っており、これらの製造はすべて当地域において行われている。

さらに、MRJにおいては、東レと三菱重工業の共同開発による、オートクレーブを使用しない革新的真空成形技術により創生された部材を、世界で初めて航空機用一次構造部材（尾翼）に適用している。

このように、当地域におけるCFRP技術の優位性は、国際的にも非常に高い。

航空機の中でも特にリスクが高い分野であるジェット旅客機用の完成機エンジンでは、海外の3強メーカーの寡占状態となっているが、国際共同開発の中で国内メーカー、当地域のメーカーが圧縮機やエンジンシャフトなどの装置・部品分野の製造を担っている。

また、航空宇宙産業部品は、複雑な形状に加えて、精密な加工を要求されるため、5軸のマシニングセンタをはじめとする高度な工作機械が愛知県内に立地する我が国を代表する主要な工作機械メーカーにより開発されている。こうした5軸加工機や3次元CAD技術は、航空機産業から他の産業分野に広まり、広く地域産業を支えている。

⑤ 地域の産業を支える企業の集積等

愛知・岐阜地域には、我が国の主要機体メーカーである三菱重工業、川崎重工業、富士重工業の航空機等の生産拠点が立地している（三菱重工業名古屋航空宇宙システム製作所、名古屋誘導推進システム製作所、川崎重工業名古屋第一・第二工場、岐阜工場、富士重工業半田・半田西工場）。

また、航空機の機体軽量化のキーテクノロジーであるCFRPに強みを持つ東レなどの素材メーカーも多く立地している。東レは、平成20年10月にはオートモーティブセンターを、翌年4月にはアドバンスド・コンポジットセンターを開設し、名古屋事業場でのCFRP事業の研究開発機能の強化を図ってきている。

そのほか、制御装置では世界6強の一つで岐阜県内に工場を有するナブテスコ㈱、中部航空宇宙部品生産協同組合に参加している㈱和田製作所や㈱光製作所、㈱西村製作所、㈱小池製作所、川崎岐阜協同組合に参加する今井航空機器工業㈱や天龍エアロコンポーネント㈱、徳田工業㈱などの航空機関連部品メーカー、さらには、ヤマザキマザック㈱、㈱森精機製作所をはじめとする工作機械メーカーなどのサポーターインダストリーも多数集積している。

また、こうした生産面の集積のみでなく、研究面においても、「航空宇宙工学専攻」を持つ名古屋大学や素材研究を担う大学、研究機関が立地している。

さらに、県営名古屋空港には、航空機の開発に不可欠な型式証明（Type Certification）を行う国土交通省の航空機技術審査センター（TCセンター）が設置されており、空港周辺には、航空機特有の品質保証制度（Nadcap、JISQ9100）の認証を行うPRI（Performance Review Institute）日本事務所が立地している。

また、空港隣接地では、地域を挙げた誘致活動の結果、進出が決定した(独)宇宙航空研究開発機構の研究拠点「JAXA名古屋空港飛行研究拠点」が入居する「愛知県飛行研究センター」を整備済み(平成23年3月竣工)である。また、MRJの最終組立・整備を行う三菱重工業名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場に隣接する形で、三菱重工業がMRJの開発に必要な「技術試験場」の建設を進めている(県有地を借用：平成23年度供用開始予定)。

⑥ 人材、NPO等の地域の担い手の存在等

名古屋大学には、全国でも数少ない「航空宇宙工学専攻」や、航空宇宙工学など専攻横断的な組織として「複合材工学研究センター」が設置されているほか、傾斜機能材料研究所を設置した名古屋工業大学や(独)産業技術総合研究所中部センターなど、素材研究を行っている大学・研究機関が立地しており、それら機関に在籍する研究者(名古屋大学大学院工学研究科航空宇宙工学専攻：佐宗章弘教授、複合材工学研究センター：上田哲彦センター長など)が航空宇宙に関する研究活動や人材育成を行っている。

また、中日本航空専門学校(岐阜県関市)では、航空機メーカーや空港など同様のスペックの設備・機材を所有し、航空機業界で即戦力となる技術者の養成を行っており、開校以来1万3千名余りの技術者を輩出している。さらに、ボーイング787、MRJなどの次世代航空機に対応できる人材を育成するため、CFRPの成形設備であるオートクレーブ等を導入し、加工実習を開始したところである。

⑦ 地域内外の人材・企業等のネットワーク

平成5年9月に設立された(社)中部航空宇宙技術センターには、中部地域の広域経済団体である(社)中部経済連合会や愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市といった自治体とそうした広域的な地域に立地する企業等が参画しており、航空宇宙分野における研究調査や情報提供、地域・企業の連携・ネットワークづくりを行っている。

また、平成20年4月には、中部3県1市をはじめとして、地域の産・学・官による国内航空宇宙産業の振興に向けて、系列にとらわれない航空機部品産業の結集・育成、他産業からの新規参入を積極的に推進する場として、「航空宇宙産業フォーラム」が発足した。平成22年2月には、同フォーラムの理念を踏まえて、中部3県が「中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン」(企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化のための連携に関する基本合意)を策定し、企業立地促進法に基づく広域事業に取り組んでいる。

さらに、名古屋大学では、平成20年7月に、JAXAと連携・協力協定を結び、JAXA職員を同大学の客員教授等として迎えた連携講座の開催など、人材育成・人材交流のための連携や共同研究(次期X線国際天文衛星や次世代高解像度赤外線観測衛星の開発(大学院理学研究科)、複合材に関する共同・受託研究(複合材工学研究センター))を実施している。

また、航空機イノベーション拠点の整備については、「次世代航空機技術検討委員会」を設置し、座長に、東京大学航空宇宙工学専攻の鈴木真二教授を招聘、日本の産・学・官の関係者

が集結し、検討を進めているほか、「航空宇宙産業フォーラム」については、平成 23 年度から、東京大学や J A X A 等の関係者を加え、地域を越えた全国レベルの広がりを持って活動を展開しているなど、地域内外の人材・企業等との強固なネットワークを形成している。

⑧ その他の地域の蓄積

愛知県においては、次世代モノづくり技術の創造・発信に向けた最先端研究開発拠点として「知の拠点」の整備を進めている。これは、産・学・行政の連携による共同研究の場となる「先導的中核施設」（平成 23 年度供用開始）とナノテク研究に不可欠な高度計測分析装置を備えた「中部シンクロトロン光利用施設」（平成 24 年度供用開始）から成るものである。平成 24 年度から先導的中核施設で実施する重点研究プロジェクトの本格研究の一つとして、航空宇宙産業にも関連の深い「低環境負荷型次世代ナノ・マイクロ加工技術の開発プロジェクト」を今年度から開始している。

また、名古屋市では、当地域における先端技術の研究開発拠点として「なごやサイエンスパーク」の整備を進めており、航空機等に使用される C F R P やチタン材などの難加工材を切削する超硬工具の研究など産・学・行政が連携する研究開発プロジェクトを実施しているほか、当地域で行われたナノテク研究（知的クラスター創成事業）の成果を産業界へ波及させることを目指す「プラズマ技術産業応用センター」が稼働中である。

さらに、岐阜県では、本年 5 月、関市に、地域産学官共同研究拠点「ぎふ技術革新センター」をオープンした。これは、航空機や次世代自動車、環境調和型製品、高度医療機器などを対象分野とする共同研究などの産学官連携活動を行う拠点である。中小企業が行う航空機向け軽量強化部材の低コスト化や高速化に対応した新たな加工技術の研究開発等を支援するため、C F R P などの成形・加工機器や、表面分析・非破壊検査等の高度な品質評価試験や航空機の部材認証に必要な規格等に準拠した試験が可能な機器を備えている。

以上のように、愛知・岐阜地域には、航空宇宙産業に関して、他地域にはない地域特性を備えており、今後も、航空宇宙産業振興に向けて総合力を発揮できる発展可能性を有している。

③ 目標を達成するために実施し又はその実施を促進しようとする事業の内容

i) 行おうとする事業の内容

●輸入航空機部品等の関税フリーゾーン化（「国際戦略総合特区特別保税地域」（仮称）の創設）

ア) 事業内容

国際戦略総合特区の指定区域内において、「特定国際戦略事業」として法人が行う「複合材

料からなる航空機の機体の製造に関する事業」を行うために輸入した航空機部分品を加工・製造し、完成した製品（例えば、MR J など）を外国に輸出する場合、関税や消費税を賦課せず、また、指定区域等の間での保税効果が保たれたネットワーク型の「国際戦略総合特区特別保税地域」（仮称）を創設する。これにより、海外からの部品調達コストを下げ、国内機体メーカーが航空機のインテグレーターとして価格競争力のある機体を製造することに寄与する。

【地域指定候補地】

- ・三菱重工業(株)名古屋航空宇宙システム製作所大江工場
- ・三菱重工業(株)名古屋航空宇宙システム製作所飛島工場
- ・三菱重工業(株)名古屋誘導推進システム製作所
- ・川崎重工業(株)名古屋第一工場
- ・川崎重工業(株)名古屋第二工場
- ・川崎重工業(株)岐阜工場
- ・富士重工業(株)半田工場
- ・富士重工業(株)半田西工場

イ) 想定している事業実施主体

経済産業省、財務省関税局

ウ) 当該事業の先駆性

航空機の製造に必要な部品・素材については、国内でも一部国産メーカーがあるものの、基礎となる設計製作・製造の各段階で欧米の航空機製造会社の認定品・同スペック品に頼らざるを得ない状況にある（輸入品の占有率は、部品・素材のうち5割程度）。こうした輸入部品・素材には有税物品が多く、主に関税暫定措置法第4条による免税措置を受けているが、免税申請に係る諸手続、免税書類、物品管理等に係る負担が大きい（※同条において、部品については、部品毎に書類の作成、諸手続等を行う必要があるが、航空機関連部品は、300万点にも及ぶともいわれており、非常に負担が大きい。また、素材については、国内で調達できないことを証明する必要があり、こちらについても、非常に負担が大きい。）などの課題がある。

世界各国・地域では、貿易の拡大・促進を図るため、関税上の特典や金融上の支援措置等を行うフリー・トレード・ゾーン（free trade zone／自由貿易地域または指定保税地域）を設定しており、国や地域経済に重要な役割を果たしている（我が国においては、沖縄県那覇市の一部が「自由貿易地域那覇地区」として指定されている）。また、我が国では、5種類の保税地域がある（中部国際空港の空港島の一部が「総合保税地域」に指定されている）が、「国際戦略総合特区特別保税地域」（仮称）は、国際戦略総合特区の指定により、国家戦略産業として位置づけられた「航空機産業」に業種を限定して、これまでの保税地域にはない、

ネットワーク型で、かつ、手続が大幅に簡素化された新しい仕組みを提案するものである。

エ) 関係者の合意の状況

特別保税地域の指定を希望する3重工（三菱・川崎・富士）は、愛知県が設置した法に基づく地域協議会「アジアNo.1 航空宇宙産業クラスター形成特区推進協議会」に参画し、当事業を提案することについて、合意済み。3重工は当提案による特例措置を強く希望している。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

特になし

●関連中小企業の効率的な生産・供給体制構築事業

（航空宇宙部品の一貫受注システムの構築、工場アパートの整備）

ア) 事業内容

中国や韓国、東南アジア諸国等低労務費国の航空宇宙産業への参入が進んでいる中、我が国中小企業の高度な技術力・品質の強みを連結させ、国際競争力の強化を図るため、平成23年1月に三菱名航協力会（三菱重工業名古屋航空宇宙システム製作所のサプライヤーで構成）の役員企業4社が設立した「中部航空宇宙部品生産協同組合」を中心として、中小企業の集団化・共同化（工場アパートの整備）やネットワーク化を推進し、複数工程の一貫受発注（ユニット型受発注）に対応できる効率的な生産・供給体制の構築を促進する。

また、川崎岐阜協同組合では、共同受注・決済体制を他に先駆けて構築していることから、本事業では、これまでに同組合が蓄積してきた共同受注、共同決済に関するノウハウを活用した共同受注・納期等管理システムを川崎岐阜協同組合内に構築する。

なお、本事業を通じて得られたノウハウ等は地域内で共有し、愛知・岐阜地域の関連企業において普及・活用を図る。

イ) 想定している事業実施主体

中部航空宇宙部品生産協同組合、航空宇宙関連企業、航空宇宙産業への新規参入企業、愛知県、名古屋市、川崎岐阜協同組合、岐阜県

ウ) 当該事業の先駆性

三菱名航協力会の役員企業4社が中小企業等協同組合法に基づく協同組合を設立し、一貫受注システムや工場アパートの整備を目指した取組は全国的にも先進的である。

また、川崎岐阜協同組合では、共同受注・決済体制を他に先駆けて構築している。

エ) 関係者の合意の状況

愛知県が平成 22 年 7 月に立ち上げた工程改善研究会において、協同組合の設立に向けた検討を行い、平成 23 年 1 月 18 日に、中部航空宇宙部品生産協同組合が発足した（㈱和田製作所（代表）、㈱光製作所、㈱西村製作所、㈱小池製作所）。

工場アパートの整備については、愛知県、名古屋市、組合関連企業、整備候補地土地所有者と意見交換を継続している。

川崎岐阜協同組合では、組合内に設置された生産委員会において、共同受発注システムの構築や一貫生産体制の整備といった項目について、平成 23 年度から検討を進めている。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

中部航空宇宙部品生産協同組合では、平成 23 年度内を目途に、ユニット型受発注に適応した情報共有システムなど、一貫受注システムの仕様検討を進めている。

●ボーイング 787 等量産事業

ア) 事業内容

総合特別区域法に定められた工場立地に係る緑地規制の特例（市町による「国際戦略総合特区緑地面積率等条例」の制定）や「国際戦略総合特区設備等投資促進税制」の活用などにより、すでに 800 機以上の受注を抱え、今後、月産 10 機以上の量産が見込まれるボーイング 787 をはじめとする国際共同開発航空機の生産に対応できる体制を、三菱重工業、川崎重工業、富士重工業、東レといった大手メーカーや関連中小企業等において整備し、生産活動を展開する。

また、国際競争が益々厳しいものとなり、我が国の航空機産業がグローバルな価格競争に対応できる企業体質、量産体制を構築する必要に迫られていることを踏まえ、川崎岐阜協同組合においてボーイング 787 等の生産に携わる組合員で構成されるプロジェクトチームを組織し、各企業の優れた人的資源や機能を岐阜県各務原市の 21 世紀型モノづくりの世界的拠点「テクノプラザ」に集約、実証を重ねることを視野に入れながら、新たな量産体制の構築を目指す。

当事業を的確かつ確実に進めることにより、我が国航空機産業の信頼を高め、今後の国際共同開発事業への主導的地位やさらなる分担率の拡大を目指す。

【事業実施地区】

（ボーイング 787 関係）

- ・三菱重工業㈱名古屋航空宇宙システム製作所大江工場
- ・川崎重工業㈱名古屋第一工場
- ・川崎重工業㈱岐阜工場及びその周辺

- ・ 富士重工業(株)半田工場
 - ・ 富士重工業(株)半田西工場
 - ・ 東レ(株)名古屋事業場
- (ボーイング 7 6 7 ・ 7 7 7 関係)
- ・ 三菱重工業(株)名古屋航空宇宙システム製作所飛島工場
 - ・ 川崎重工業(株)名古屋第一工場
 - ・ 川崎重工業(株)名古屋第二工場
 - ・ 川崎重工業(株)岐阜工場及びその周辺
- (エンブラエル 170/190 シリーズ ・ B K 1 1 7 等関係)
- ・ 川崎重工業(株)岐阜工場及びその周辺

イ) 想定している事業実施主体

三菱重工業、川崎重工業、富士重工業、東レ、その他航空宇宙関連企業

ウ) 当該事業の先駆性

ボーイング 7 8 7 は構造重量の約 5 割を C F R P（炭素繊維複合材）が占め、従来機と比較して燃費効率を約 20% 向上させる次世代型の航空機であり、機体の約 35% を日本企業が分担するが、その機体生産を担う三菱重工業（主翼）、川崎重工業（前胴部位、主脚格納部、主翼固定後縁）、富士重工業（中央翼及び中央翼と主脚格納部とのインテグレーション）や素材生産（機能性微粒子）を担う東レは愛知県内に拠点工場を整備し、C F R P の素材生産や加工技術など、最先端の技術や設備を用いて生産活動を行っている。

また、愛知県内の各機体メーカーの工場からアメリカのボーイング 7 8 7 最終組立工場への製品輸送については、中部国際空港と連携した新しい輸送形態である「シー・アンド・エアー」を採用している。

エ) 関係者の合意の状況

三菱重工業、川崎重工業、富士重工業とそれらの関連企業や東レは、生産体制整備のため、県や地元市町村と調整を行い、各種支援策（地域産業集積形成法に基づく条例による緑地面積率の緩和（豊山町、飛島村）、産業立地促進補助金等）を活用しながら事業を展開している。

「国際戦略総合特区緑地面積率等条例」の制定は、関係市議会の審議・議決等を通じて関係者の合意を得る予定。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

ボーイング 7 8 7 は、全日本空輸(株)が世界に先駆けて導入し、本年 9 月に初号機が納入、11 月 1 日から国内線に就航する。三菱重工業、川崎重工業、富士重工業、東レ等は、愛知・岐阜地域内の各工場において一定の開発・生産体制を整備し、月産 2 ～ 3 機程度の生産活動

を行っている。さらに、今後、ボーイング社からさらなる増産要請があった場合には、それに対応できる生産設備の整備を各社において図ることとしている。

●中部臨空都市「臨空生産ゾーン」への航空宇宙関連企業誘致事業

ア) 事業内容

愛知県企業庁が造成し、分譲する中部臨空都市・空港島の「臨空生産ゾーン」(28.4ha)において、「国際戦略総合特区緑地面積率等条例」の制定(常滑市)による緑地面積率の緩和や産業立地促進のための高度先端産業立地促進補助金・不動産取得税の軽減(愛知県)などの支援策を講じながら、航空宇宙関連企業の新規立地を図る。

※「中部臨空都市」…新東京国際空港と関西国際空港と並ぶ我が国の24時間型国際拠点空港である中部国際空港に隣接、あるいは近接した地区を対象に、国際空港との隣接性や産業資源への近接性を最大限に生かした、次世代型産業拠点としての整備を目指すもの

イ) 想定している事業実施主体

愛知県企業庁、愛知県、常滑市

ウ) 当該事業の先駆性

国際空港隣接地において、空港というインフラを活用し、航空宇宙関連に特化した企業の誘致を図る取組は、国内において先進的な取組である。

具体的には、空港施設及び港湾施設に隣接しているため、原材料及び製品を、一般道を使わずに搬入・搬出することができ、機動的で効率的な「シー・アンド・エアー」による貨物搬送が可能である(現状、港湾に到着したボーイング787の部品は「臨空生産ゾーン」を通過して空港に運ばれ、超大型の貨物専用機ボーイング747「ドリームリフター」で米国に空輸されている)。

また、国際空港に隣接していることから、テストフライトなど航空機及び部品の実地検査が生産拠点の隣で実施可能である上、海外企業とのビジネスに適している。

さらに、空港島は、国内の空港の中で唯一の総合保税地域となっており、その機能を十分発揮することができる。

※「総合保税地域」…海外から到着した貨物の荷揚げ、荷さばき、保管、流通加工などを保税状態のまま処理することができる。このため、税関への手続が簡素化されるほか、納期が短縮でき、コストの削減につながる。また、貨物が施設を出るまでの間は、関税、国内消費税の支払いが留保され、多様な物流サービスが可能となる。

エ) 関係者の合意の状況

中部臨空都市は、愛知県企業庁が実施する事業であり、「臨空生産ゾーン」は、「中部臨空都市推進計画」（平成 14 年 9 月策定）に位置づけられている。同ゾーンに航空宇宙関連企業を誘致することは、国、関係地方公共団体、地元経済界などの合意に基づくものである。

「国際戦略総合特区緑地面積率等条例」の制定は、常滑市議会の審議・議決等を通じて関係者の合意を得る予定。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

平成 17 年度に竣工認可を告示し、今年度、地盤改良工事を完了する予定（平成 24 年度から一部分譲開始予定）。

●未利用国有地を活用した航空宇宙関連産業集積強化事業（契約方式の特例）

ア) 事業内容

総合特区として想定している区域内に、三菱重工業㈱名古屋航空宇宙システム製作所大江工場に近接する形で存在する未利用国有地（東海農政局大江政府倉庫：敷地面積 31,427 m²）を航空宇宙関連企業が優先的に取得できるような方式（航空宇宙産業に限定した随意契約または二段階一般競争入札）を採用することにより、航空宇宙産業の戦略的な集積強化を図る。

イ) 想定している事業実施主体

航空宇宙関連企業（未利用国有地の取得、設備投資等）

農林水産省東海農政局、財務省東海財務局（契約方式の特例の採用）

愛知県・名古屋市（関係者との調整）

ウ) 当該事業の先駆性

未利用国有地を売却する場合、地方公共団体等から取得要望等がない場合には、原則として速やかに一般競争入札により売り払うものとされているが、総合特区の指定により国際競争力の強化を図るとした航空機産業の集積を戦略的に図るための仕組みを提案するものである。

エ) 関係者の合意の状況

未利用国有地（東海農政局大江政府倉庫）の活用については、愛知県・名古屋市が東海農政局に要望し、現在、東海農政局等と取扱いを協議中。

未利用国有地を含む総合特区区域内の将来像については、今後、関係者との調整を進める。

オ) その他当該事業の熱度を示す事項

東海農政局大江政府倉庫の周辺には、ボーイング 787 の機体の量産やMR J の部品製造を開始した三菱重工業(株)やCFRPに強みを持つ東レ(株)などの素材メーカーが立地している。

●MR Jプロジェクト事業

ア) 事業内容

我が国初の国産ジェット旅客機であるMR J（三菱リージョナルジェット）の開発を着実に進めるとともに、飛行試験、製造・販売、保守管理などを行う拠点の整備に取り組み、国内外にMR Jの普及拡大を図る。

イ) 想定している事業実施主体

三菱重工業(株)（MR Jの試作・製造）

＊部品製造：名古屋航空宇宙システム製作所大江工場→構造組立：飛島工場→最終組立：小牧南工場

＊エンジンの分担製造：名古屋誘導推進システム製作所

三菱航空機(株)（MR Jの設計、飛行試験、型式証明取得、資材調達、販売、カスタマー・サポート等）

東レ(株)（MR Jの尾翼に使用されるCFRP部品の製造）

その他航空宇宙関連企業（部品・装備品等の製造）

ウ) 当該事業の先駆性

MR JはYS-11以来ほぼ40年ぶりの国産開発機であるとともに、我が国初の国産ジェット旅客機であり、その開発は国家プロジェクトとして進められてきた。

MR Jは、世界最高レベルの運航経済性と客室快適性を兼ね備えた70～90席クラスの次世代リージョナルジェット機であり、世界最先端の空力設計技術、騒音解析技術などの適用と、最新鋭エンジンの採用により、大幅な燃費低減と騒音・排出ガスの削減を目指す。

エ) 関係者の合意の状況

MR Jは、経済産業省が平成15年度に立ち上げた「環境適応型高性能小型航空機研究開発プロジェクト」に、三菱重工業(株)が幹事会社、富士重工業(株)、(財)日本航空機開発協会が共同研究者として選定されたことに始まったものであり、(独)宇宙航空研究開発機構(JAXA)の協力を得ながら進められている。

当地域では、JAXAの飛行研究拠点の誘致に愛知県や経済界など地域を挙げて取り組み、愛知県が整備した「飛行研究センター」内への入居が決まるなど、三菱重工業及び東レ等

元企業や愛知県、地元市町と協力関係を築きながら、事業を推進している。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

MR J は平成 20 年 3 月に事業化が決定、平成 22 年 9 月 30 日には部品製造が開始され、設計の段階から製造の段階に移行している。さらに平成 23 年 4 月には構造組立が開始され、平成 24 年の初飛行、平成 26 年の初号機納入に向け、プロジェクトが進められている。

三菱航空機(株)は、アメリカ・テキサス州アディソン市に米国販売会社を設立（平成 20 年 11 月より営業開始）、MR J の訓練プログラムの開発・実施に関する契約を C A E 社（本社：カナダ）と締結（平成 22 年 7 月）、オランダ・アムステルダムに欧州販売会社を設立（平成 23 年 5 月より営業開始）、ボーイング社と MR J のカスタマー・サポートに関する契約を締結（平成 23 年 6 月）など、カスタマー・サポート、販売面での取組を進めている。

なお、現時点で、全日本空輸(株)から 25 機、米国トランス・ステーツ・ホールディングス社から 100 機、AN I グループ・ホールディングス社から 5 機の合計 130 機の受注を受けている。

●中小企業の認証取得支援事業

ア) 事業内容

航空機産業への新規参入に当たって重要な要素となる航空機産業特有の品質認証制度（JISQ9100、Nadcap）による認証を、中小企業が取得することは人材や資金などの面から難しい実情があるため、助言や指導を行う専門家の派遣を行うことにより円滑な認証取得の支援を行う。

イ) 想定している事業実施主体

愛知県、岐阜県、(社)中部航空宇宙技術センター

ウ) 当該事業の先駆性

当事業は愛知県が他県に先駆けて実施しているものであり、具体的には専門家を派遣し、認証取得を検討している企業に対してコンサルティング等を行う認証取得支援事業（平成 21・22 年度支援企業数：22 社）や認証取得の受審を計画している企業に対して受審を支援する認証取得モデル事業（平成 22 年度支援企業数：2 社）を実施している。また、当事業の実施に当たっては、国内唯一の P R I 事務所を有する事業者を活用している。

加えて岐阜県では、平成 23 年度に文部科学省「地域イノベーション戦略支援プログラム」の採択を受け、総合調整機関である（財）岐阜県研究開発財団内に航空機メーカー（川崎重工業）で長年にわたり航空機の製造及び品質管理に携わった技術者 2 名をコーディネータと

して配置しており、認証取得についても豊富な経験に基づく助言・指導を行う体制を整えている。

エ) 関係者の合意の状況

当地域では、地域の産・学・官が結集して航空宇宙産業の振興に取り組むため、平成 20 年 4 月、「航空宇宙産業フォーラム」を立ち上げており、関係者間で課題を共有し、当事業をはじめとして、課題解決に取り組んでいる。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

愛知県においては当該事業を平成 21 年度から継続して実施しており、平成 22 年度までの 2 年間で 24 社（うち 2 社は認証受審までをサポートする認証取得モデル事業）を対象に事業を実施している。

また、(社)中部航空宇宙技術センターにおいても、専門家派遣制度を創設し、認証取得を目指す企業に対して専門家派遣による支援を実施している。

●国際イベントを活用した販路開拓等推進事業

ア) 事業内容

平成 24 年の「2012 年国際航空宇宙展（ジャパン エアロスペース 2012/JA2012）」（主催：(社)日本航空宇宙工業会、開催地：名古屋市内及び常滑市内）、平成 25 年の「宇宙技術および科学の国際シンポジウム（ISTS）」（主催：ISTS 組織委員会、開催地：名古屋市内）と、2 年連続で大規模な国際イベントが開催される。このイベントには海外の関連企業・団体や研究者などが参加するため、この機会を活用して、以下のような内容で海外販路開拓支援を行う。

- ・愛知・岐阜地域に立地する地元企業と海外企業とのマッチング
- ・製品の出展等により技術力のアピール
- ・関連企業に勤務する外国人講師等による海外営業実習講座等の開催

イ) 想定している事業実施主体

愛知県、岐阜県、名古屋市、(社)中部航空宇宙技術センター

ウ) 当該事業の先駆性

「国際航空宇宙展」は、4 年に 1 度開催される国内最大規模の国際エアショーであり、「JA2012」では、これまでと比べて特に企業間同士の商談（B to B）を強く意識した新たな内容で開催される予定（目標商談件数 5,000 件）である。

「宇宙技術および科学の国際シンポジウム」は、アジア最大規模、世界で2番目に大きい宇宙分野の学術会議であり、平成25年の開催は、第29回に当たる。

中部地域では、愛知県や岐阜県、名古屋市等も参画し、中部航空宇宙技術センターが中心となって、平成21年及び23年のパリ・エアショー、平成22年のファンボロー・エアショーと3年連続して、中部地域を中心とした国内航空機関連の中堅・中小企業の出展支援を実施し、中小企業による海外企業からの直接受注契約の成立という成果を挙げるなど、海外販路開拓についても全国に先駆けた取組を行ってきている。「J A 2 0 1 2」等では、これまでの取組の集大成として、さらなる海外販路の拡大に取り組む。

エ) 関係者の合意の状況

「J A 2 0 1 2」は、地元の支援組織である「J A 2012 開催支援準備会議」(構成員：愛知県、名古屋市、常滑市、中部経済連合会、名古屋商工会議所、中部航空宇宙技術センター、名古屋産業振興公社、名古屋観光コンベンションビューロー)を設置し、支援内容の検討・調整を行っていると同時に、毎年実施している「航空宇宙産業シンポジウム」(主催：航空宇宙シンポジウム実行委員会(構成員：愛知県、名古屋市、中部航空宇宙技術センター、あいち産業振興機構、名古屋産業振興公社))を併催し、地元中小企業のPRや商談会等を実施することとしている。

「I S T S」は、愛知県、名古屋市が中心となり、関係団体と連携して誘致に取り組んできた。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

「J A 2 0 1 2」の名古屋開催は、主催者である(社)日本航空宇宙工業会の平成21年5月の総会で決定された。

平成25年の「I S T S」名古屋開催は、平成23年6月10日に沖縄県で開催された第28回I S T S閉幕式で正式に決定された。平成23年度内には、I S T S事務局及び愛知県、名古屋市で開催計画の検討に着手することとなっている。

●人材育成・確保推進事業

ア) 事業内容

航空機の開発・設計、生産技術・技能、生産管理のサポート人材や国際共同開発に携わるリーダーの育成を、各実施主体が適切に役割分担しながら、計画的に実施する。

- ・航空機開発DBTリーダーシップ養成講座(名古屋大学等)
- ・航空宇宙技術者育成研修(CATIA、5軸加工等)(愛知県)
- ・航空機部材研究会加工技術研修(岐阜県)

- ・航空宇宙生産技術中核人材育成研修(㈱VRテクノセンター(岐阜県内の第三セクター))
- ・航空宇宙関連産業「製造職人」後継者育成塾(同上)
- ・「テクノプラザCADセミナー」(航空機業界向けCATIA V5 コース等)(同上)
- ・高度航空機設計技術者養成講座((社)中部航空宇宙技術センター等) など

イ) 想定している事業実施主体

名古屋大学等地域の大学、愛知県、岐阜県、㈱VRテクノセンター、(社)中部航空宇宙技術センター

ウ) 当該事業の先駆性

名古屋大学等の大学が高度な人材、愛知県が初級者向けの人材、岐阜県が生産技術者向けの人材育成を行うなど、各実施主体が適切な役割分担を行い、体系的に効果的・効率的な人材育成を実施することは先駆的な取組であり、これだけの総合性を備えた人材育成策は他地域にはない。

エ) 関係者の合意の状況

地域の産・学・官で構成される「航空宇宙産業フォーラム」において関係者が情報を共有しながら、体系的な人材育成事業を適切な役割分担の下に実施している。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

人材育成事業については、各実施主体が連携しながら、継続的に実施しており、受講者は、下記の数に上り、事業が定着しつつあるなど、効果を上げてきている。

- ・名古屋大学DBTリーダーシップ養成講座受講者数：17名(平成22年度)
- ・愛知県航空宇宙技術者研修受講者数：90名(平成21年度～22年度)
- ・岐阜県航空機部材研究会加工技術研修受講者数：218名(平成20～22年度)
- ・VRテクノセンター航空宇宙生産技術中核人材育成研修受講者数：51名(平成21～22年度)
- ・VRテクノセンター航空宇宙関連産業「製造職人」後継者育成塾受講者数：32名(平成22年度)
- ・VRテクノセンター「テクノプラザCADセミナー」受講者数：295名(平成22年度)
- ・中部航空宇宙技術センター高度航空機設計技術者養成講座受講者数：136名(平成21年度～22年度)

●次世代複合材技術確立支援センター(ナショナルコンポジットセンター)整備事業

ア) 事業内容

複合材の成形加工技術における国際競争力の強化を図るため、全国の複合材先端研究拠点とのネットワークを構築しつつ、我が国初となる複合材製造技術の実証・評価を行う研究開発拠点を整備する。

本拠点の整備により、これまで海外（ドイツ、フランス等）でしか実施できなかった実物大の大型部材成形の試作・評価が国内で可能となるほか、耐雷、耐火・耐炎の試験評価・標準化等をパッケージにした拠点は世界でも類がなく、複合材のユーザーとなる航空機をはじめ、自動車、鉄道など、我が国モノづくり産業の国際競争力強化に寄与することとなる。

イ) 想定している事業実施主体

名古屋大学

ウ) 当該事業の先駆性

耐雷、耐火・耐炎をパッケージにした拠点は世界でも類がなく、我が国初となるCFRP製造技術の実証・評価を行う研究開発拠点である。

エ) 関係者の合意の状況

平成22年度に、東京大学、名古屋大学等の大学、三菱重工業、川崎重工業、富士重工業、東レ、トヨタ自動車等の企業、宇宙航空研究開発機構（JAXA）、産業技術総合研究所等の公設研究機関等、全国規模の主要な産・学・官が結集して当センターのあり方等を検討し、整備することについて合意した。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

国の「イノベーション拠点立地支援事業」（先端技術実証・評価設備整備費等補助金）（平成22年度補正予算）に採択（平成23年7月）。今年度、施設整備に着手する。

●次世代航空機開発促進事業

ア) 事業内容

産・学・官が連携し、「地域新成長産業創出促進事業費補助金」や「先端技術実証・評価設備整備費等補助金」の活用などにより、大型風洞施設など次世代航空機の開発に必要な研究開発施設の整備を図る。

また、安全性確保の面から実機による飛行実証が不可欠な航空機に搭載する装備品や運航システム等について、愛知県が整備した「愛知県飛行研究センター」に入居する「JAXA名古屋空港飛行研究拠点」に配備されるジェット飛行実験機を活用して各種の飛行実証を行

い、産・学・官が連携した研究開発を推進する。

イ) 想定している事業実施主体

航空宇宙関連企業や経済団体等の産業界、大学・公設試験研究機関等の学界、国・地方公共団体等の行政機関

ウ) 当該事業の先駆性

付加価値の高い航空機や宇宙機器等の開発を促進するために、現在、我が国に整備されていない最先端の研究開発施設の整備を図るものである。

また、「JAXA名古屋空港飛行研究拠点」に配備されるジェット飛行実験機は日本に初めて導入されるものである。

エ) 関係者の合意の状況

今年度、(社)中部航空宇宙技術センターが事務局となり、全国の主要な航空宇宙関連企業や大学、公設試験研究機関などが参画する「次世代航空機イノベーション有識者会議」を立ち上げ(10月予定)、今後整備すべき研究開発施設の検討を行う。

また、愛知県とJAXAとの間で、連携協力協定の締結に向けた調整を進めている。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

当地域では、同様の手法により、上記の「ナショナルコンポジットセンター」の整備を進めており、ノウハウを有している。

また、「JAXA名古屋空港飛行研究拠点」に配備されるジェット飛行実験機は、平成23年8月5日に日本に飛来し、厚木飛行場隣接地において、本格運用に向けた改造が実施されている。

●地域発！国際戦略総合特区支援事業

ア) 事業内容

認定国際戦略総合特区計画に位置づけられた民間企業等が行う事業やそれに関連する事業について、国の支援制度に加え、地域独自の新たな支援制度により、当地域の立地競争力の向上を図りながら、企業の生産・研究開発機能を強化するなど、国際戦略事業の推進を加速するとともに、当地域の目指す「アジアNo.1航空宇宙産業クラスターの形成」を図る。

- ・国際戦略総合特区計画に位置づけられた事業やそれに関連する事業に対する財政的支援制度の検討・創設
- ・岐阜県企業立地促進事業補助金の拡充

- ・国際戦略総合特区緑地面積率等条例の検討・制定

イ) 想定している事業実施主体

- ・財政的支援制度：愛知県、名古屋市
- ・岐阜県企業立地促進事業補助金の拡充：岐阜県
- ・国際戦略総合特区緑地面積率等条例：名古屋市、半田市、常滑市、弥富市、各務原市

ウ) 当該事業の先駆性

国の総合特区制度の創設に合わせて、地域において、特に国際戦略総合特区をターゲットにした新しい制度の創設や既存制度の拡充等により、国の支援策とのマッチングや補完を行い、国際戦略事業の実行性を一層高める。

エ) 関係者の合意の状況

愛知県が設置した法に基づく地域協議会「アジアNo.1 航空宇宙産業クラスター形成特区推進協議会」において、各事業実施主体が上記の措置を図ることについて合意済み。

オ) その他当該事業の熱度を示す事項

特になし

ii) 地域の責任ある関与の概要

ア) 地域において講ずる措置

α) 地域独自の税制・財政・金融上の支援措置

【地方税の減免】

○産業立地促進税制（愛知県／平成14年度から／平成22年度減収額：287百万円）

- ・企業が事業の用に供するために、新たに取得等した土地・家屋に係る不動産取得税を軽減

○法人市民税の10%減税を実施(名古屋市／平成22年4月1日から平成23年3月31日まで
に終了する事業年度分／平成22年度減収額：2,559百万円)

○法人市民税の10%減税の実施に向けた条例案を9月議会に提案(名古屋市／平成24年4月
1日以後に終了する事業年度分／平成24年度減収見込み額：現時点では不明)

【補助金・助成措置】

- 国際戦略総合特区計画に位置づけられた事業やそれに関連する事業に対する財政的支援制度の検討・創設（愛知県、名古屋市／平成 24 年度以降）
 - 高度先端産業立地促進補助金（愛知県／平成 11 年度から／平成 23 年度予算額：1,356 百万円）
 - ・愛知県内に航空宇宙関連分野など高度かつ先端的な技術を利用する製品の製造又は研究を行う工場等を新增設する場合に補助金を交付
 - 産業立地促進補助金（名古屋市／平成 17 年度から／平成 23 年度予算額：278 百万円）
 - ・名古屋市内に航空宇宙関連含む先端分野産業等に該当する企業が工場や研究施設等を新增設した場合に補助金を交付。
 - 春日井市高度先端産業立地促進事業助成金（春日井市／平成 21 年度から／平成 23 年度予算額：補正対応）
 - ・春日井市内に航空宇宙関連分野など高度かつ先端的な技術を利用する製品の製造又は研究を行う工場等を新增設する場合に助成金を交付
 - 春日井市企業立地奨励事業助成金（春日井市／平成 22 年度から／平成 23 年度予算額：82 百万円）
 - ・高度先端産業立地促進事業等の助成対象企業に対し、課税された事業所税相当額を助成
 - 常滑市高度先端産業立地促進条例に基づく奨励措置（平成 22 年度から／平成 23 年度予算：25 百万円）
 - ・常滑市内に高度先端産業に係る工場等を新增設する中小企業者の固定資産取得費用に対して奨励金を交付
 - 小牧市高度先端産業立地促進補助金（平成 22 年度から／平成 23 年度予算：補正対応）
 - ・小牧市内に高度先端産業に係る工場等を新增設する中小企業者の固定資産取得費用に対して補助金を交付
 - 小牧市企業立地促進補助金（平成 23 年 9 月から／平成 24 年度予算から対応）
 - ・小牧市内に物品の製造又はその研究開発の事業にかかる一定規模以上の工場等を新增設した事業者及び一定規模以上の既存工場等に入居した事業者の固定資産取得費用に対して補助金を交付
 - 弥富市企業立地の促進に関する条例に基づく奨励措置（平成 16 年度から／平成 23 年度予算：391 百万円）
 - ・弥富市内の指定地域に 3,000 平方メートル以上の事業所を新設または増設した場合に奨励金を交付
 - 岐阜県企業立地促進事業補助金（岐阜県／平成 17 年度から／平成 23 年度予算額：1,743 百万円）
 - ・岐阜県内で航空宇宙関連を含む高度な技術を有する企業が土地、建物及び償却資産を取得した場合に補助金を交付
- ※ なお、現在は新規立地企業のみを補助対象としているが、平成 24 年度以降は、既に

立地している企業が敷地内に建物を新設、償却資産を取得した場合についても、航空宇宙関連企業に限り、補助金交付の対象とするよう拡充予定

- 各務原市企業立地助成金（各務原市／平成7年度から／平成23年度予算額：47百万円）
 - ・各務原市内工業団地での新規操業にかかる固定資産税（土地、建物、償却資産）相当額の2分の1を上限に3年間助成

【融資制度】

- パワーアップ資金「企業立地」貸付制度（愛知県／平成8年度から／平成22年度までの累計融資額：27億39百万円）
 - ・工場適地等に工場等を立地しようとする製造業等を営む中小企業者に対し、工場等の立地に必要な設備資金及び運転資金を貸付
- 産業活性化資金貸付制度（岐阜県／平成18年度から／平成22年度までの累計融資額：76億21百万円）
 - ・航空機関連などのハイテク産業が生産の増強、事業拡大、研究開発を行う場合に必要となる設備資金及び運転資金を貸付

b) 地方公共団体の権限の範囲内での規制の緩和や地域の独自ルールの設定

- 地域産業集積形成法に基づく条例による緑地面積率の緩和（20%→5%：豊山町）
- 地域産業集積形成法に基づく条例による緑地面積率の緩和（20%→10%：飛島村）
- 国際戦略総合特区緑地面積率等条例の検討・制定（名古屋市、半田市、常滑市、弥富市、各務原市／いずれも平成24年度以降）
- 中部国際空港島内での超大型貨物輸送に係る許可手続について、複数の許可権者が連携した手続の合理化・期間の短縮化等（愛知県、愛知県企業庁、常滑市、中部国際空港㈱等）

c) 地方公共団体等における体制の強化

- 「国際戦略総合特区」庁内ワーキンググループ（愛知県／平成22年12月設置／庁内関係9課室の職員）
- 総合特区等に関する研究会（平成22年6月設置／人員5名：県、名古屋市、中部経済連合会、名古屋商工会議所、名古屋大学）
 - ※研究会の下に、ワーキンググループを設置

d) その他の地域の責任ある関与として講ずる措置

特になし

イ) 目標に対する評価の実施体制

a) 数値目標の評価の計画

目標年の翌年に当たる平成 28 年度に評価実施予定

(これに加え、毎年度、単年度ごとの実績(生産額)と数値目標までのトレンドとの乖離を把握、国際戦略総合特別区域計画に位置づけた事業等の進捗状況と併せて愛知県のホームページ上で公開予定)

b) 評価における地域協議会の意見の反映方法

数値目標に対する達成度のほか、国際戦略総合特別区域計画に位置づけた事業等の進捗状況や効果の評価を地域協議会の構成員全員で共有し、今後の課題と取組の方向性等について協議を行う。

c) 評価における地域住民の意見の反映方法

b) の地域協議会における協議に先立ち、数値目標に対する達成度、国際戦略総合特別区域計画に位置づけた事業等の進捗状況等を愛知県のホームページ上で公開し、県民の意見聴取(パブリック・コメント)を実施する。聴取した県民からの意見は、県ホームページ上で公開するとともに、地域協議会の構成員全員で共有し、今後の取組の方向性等についての協議の際に参考とする。

iii) 事業全体の概ねのスケジュール

ア) 事業全体のスケジュール

●輸入航空機部品等の関税フリーゾーン化

平成 23 年度 国へ提案

●関連中小企業の効率的な生産・供給体制構築事業

平成 23 年度～25 年度 一貫受注システムの構築

平成 26 年度以降 工場アパートの検討・整備

●ボーイング 787 等量産事業

平成 23 年度以降 ボーイング 787 等の量産(各生産拠点等において量産設備を追加整備)
次期国際共同開発航空機の開発が実施される場合に必要な開発・製造施設を整備

●中部臨空都市「臨空生産ゾーン」への航空宇宙関連企業誘致事業

平成 23 年度 用地造成(地盤改良工事)完了

平成 24 年度 北地区（16.6ha）の分譲開始

平成 26 年度 南地区（11.8ha）の分譲開始

●未利用国有地を活用した航空宇宙関連産業集積強化事業

平成 22 年度 愛知県・名古屋市が東海農政局に要望

現在、東海農政局等と取扱いを協議中

●MR J プロジェクト事業

平成 23 年度～26 年度 試作機の開発製造（必要に応じて設備を追加整備）

平成 24 年度～26 年度 飛行試験

平成 26 年度以降 量産（三菱重工業の生産拠点等において設備を整備）

●中小企業の認証取得支援事業

平成 23 年度 愛知県・中部航空宇宙技術センターによる認証取得支援事業を実施

（財）岐阜県研究開発財団内に航空機分野のコーディネータ 2 名を配置

平成 24 年度以降 愛知県・中部航空宇宙技術センター、岐阜県による認証取得支援事業を継続実施予定

●国際イベントを活用した販路開拓等推進事業

平成 23 年度 パリ・エアショーにおける販路開拓支援事業を実施

平成 24 年度 「2012 年国際航空宇宙展」の開催

平成 25 年度 「宇宙技術および科学の国際シンポジウム」の開催

平成 24 年度以降 ファンボロー・エアショー、パリ・エアショー等の国際イベントにおける販路開拓支援事業の実施検討

●人材育成・確保推進事業

平成 23 年度 愛知県航空宇宙技術者研修、名古屋大学 DBT リーダーシップ養成講座、岐阜県航空機部材研究会加工技術研修、VR テクノセンター航空宇宙生産技術中核人材育成研修、VR テクノセンター航空宇宙関連産業「製造職人」後継者育成塾、VR テクノセンター「テクノプラザ CAD セミナー」、中部航空宇宙技術センター高度航空機設計技術者養成講座を実施

平成 24 年度以降 上記事業を継続実施予定

●次世代複合材技術確立支援センター（ナショナルコンポジットセンター）整備事業

平成 23 年度～24 年度 施設整備

平成 25 年度以降 研究開発事業の実施（実物大レベルでの成形技術、耐火・耐炎に係る試験

技術、電撃に係わる耐雷技術等)

●次世代航空機開発促進事業

平成 23 年度 「次世代航空機イノベーション有識者会議」における今後整備すべき研究開発
施設の検討

平成 24 年度以降 整備手法等の検討（諸条件が整った場合には施設を整備）

●地域発！国際戦略総合特区支援事業

平成 24 年度以降 国際戦略総合特区計画に位置づけられた事業やそれに関連する事業に対
する財政的支援制度の検討・創設

岐阜県企業立地促進事業補助金の拡充

国際戦略総合特区緑地面積率等条例の検討・制定

イ) 地域協議会の活動状況

平成22年 6 月 25 日：協議会の母体となる「総合特区等に関する研究会」を設立、第 1 回会議
を開催

・構 成 員：愛知県知事政策局長、名古屋市総務局企画調整監、(社)中部経済連合会調査
部長、名古屋商工会議所企画振興部グループ長、国立大学法人名古屋大学総
長

・設立目的：現在国において検討されている総合特区をはじめ、新成長戦略の推進に関わ
る事項に関し、地域の産・学・行政の連携の下、知恵を結集し、共通の認識
をもって対応していくために、情報交換・意見交換等を行う。

平成22年 7 月 21 日：「総合特区等に関する研究会ワーキンググループ」第 1 回会議を開催

・構 成 員：愛知県知事政策局企画課長、名古屋市総務局企画部企画課長、(社)中部経済
連合会調査部長、名古屋商工会議所企画振興部グループ長、国立大学法人名
古屋大学総長補佐

平成22年 8 月 3 日：「総合特区等に関する研究会ワーキンググループ」第 2 回会議を開催

平成22年 8 月 26 日：「総合特区等に関する研究会ワーキンググループ」第 3 回会議を開催

平成22年 9 月 15 日：「総合特区等に関する研究会」第 2 回会議を開催

平成22年11月16日：「総合特区等に関する研究会ワーキンググループ」第 4 回会議を開催

平成22年12月 8 日：「国際戦略総合特区」庁内ワーキンググループ会議を開催

平成23年 8 月 26 日：「アジアNo.1 航空宇宙産業クラスター形成特区推進協議会」の下に設置す
る「プロジェクトチーム」準備会（企業部門）を開催

平成23年 9 月 6 日：「プロジェクトチーム」準備会（行政部門）を開催

平成23年9月9日：地域協議会を設立・第1回会議を開催

- ・「総合特区等に関する研究会」を母体に、航空宇宙産業の振興に関わる関係者を加え、総合特別区域法に基づく地域協議会として発足
- ・名 称：アジアNo.1 航空宇宙産業クラスター形成特区推進協議会
- ・会 長：愛知県知事
- ・構成員：愛知県知事、名古屋市長、半田市長、常滑市長、弥富市長、豊山町長
三菱重工業㈱代表取締役常務執行役員航空宇宙事業本部長、川崎重工業㈱代表取締役航空宇宙カンパニープレジデント、富士重工業㈱常務執行役員航空宇宙カンパニープレジデント、東レ㈱常務取締役複合材料事業本部長、中部航空宇宙部品生産協同組合代表理事
(社)中部経済連合会会長、(社)中部航空宇宙技術センター会長、名古屋商工会議所会頭、国立大学法人名古屋大学総長
- ・事務局：愛知県知事政策局企画課

平成23年9月13日：「プロジェクトチーム」を開催

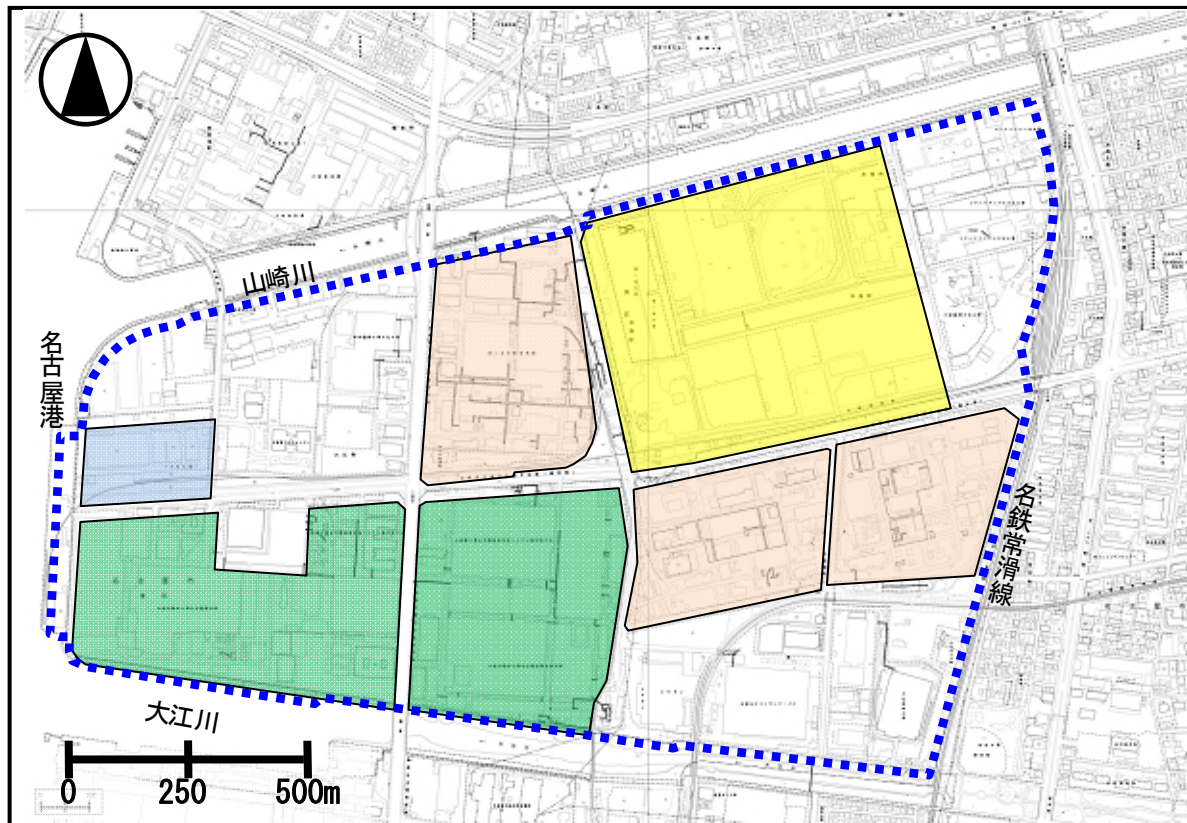
平成23年9月22日：地域協議会第2回会議を開催

- ・構成員として新たに、岐阜県知事、各務原市長、春日井市長、小牧市長、飛島村長、名古屋港管理組合管理者、中部国際空港㈱取締役執行役員が参画。
- ・申請書等（案）について概ね合意（今後、事務局において検討・調整を行い、指定申請していく）。

平成23年9月28日：申請書等の内容について地域協議会で最終合意（ICTの活用による）

縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図（その１）

三菱重工業(株) 大江工場周辺地区



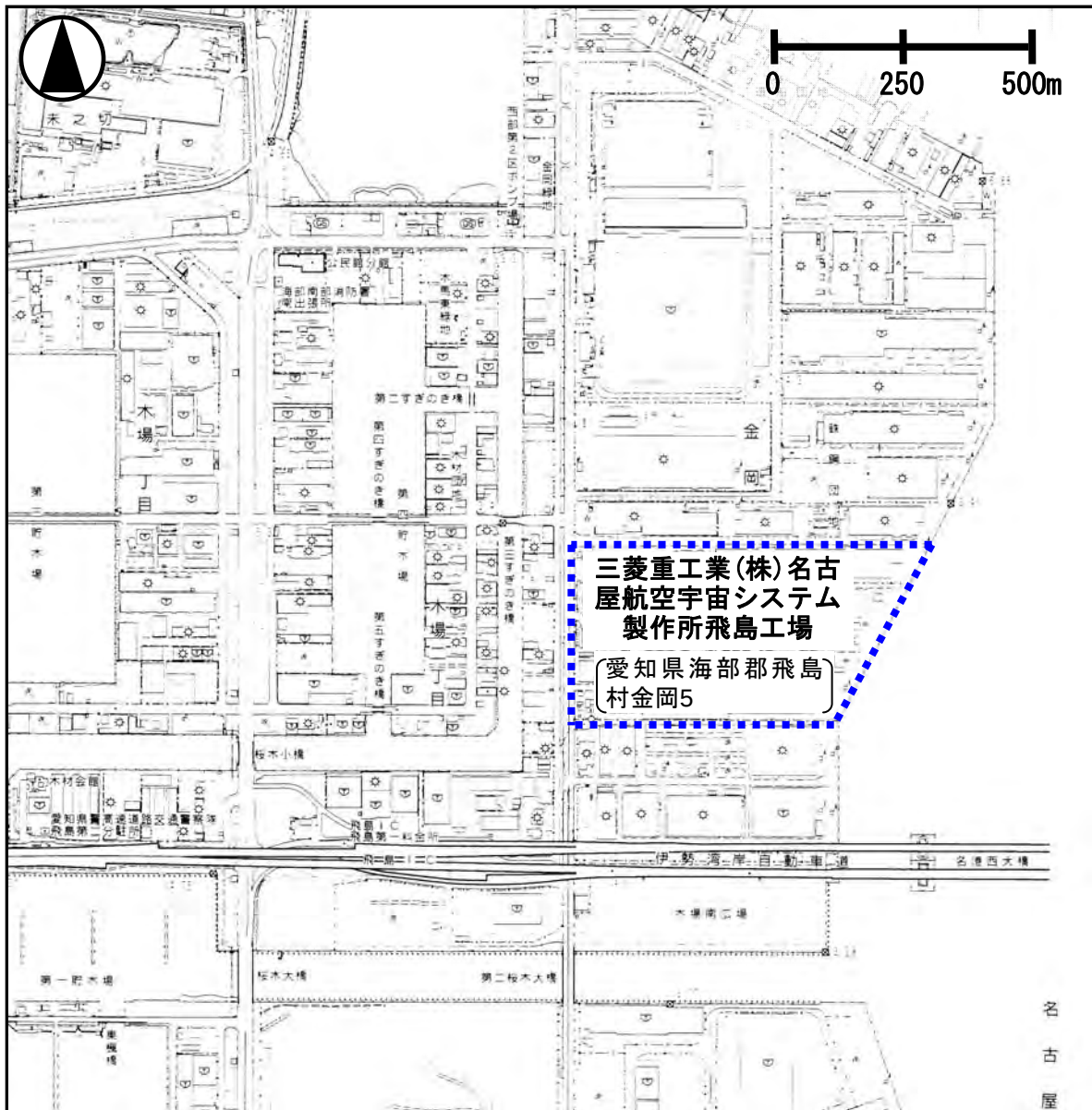
[国際戦略総合特区設備等投資促進税制を想定しているエリア]

- 愛知県名古屋市港区大江町の三菱重工業株式会社名古屋航空宇宙システム製作所大江工場敷地区域
- 愛知県名古屋市港区大江町及び愛知県名古屋市港区本星崎町の東レ株式会社名古屋事業場敷地区域
- 愛知県名古屋市港区大江町1－5、1－6を代表する地番とする東海農政局大江政府倉庫敷地及び周辺区域
- 工場アパート整備予定敷地

アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区

縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図（その2）

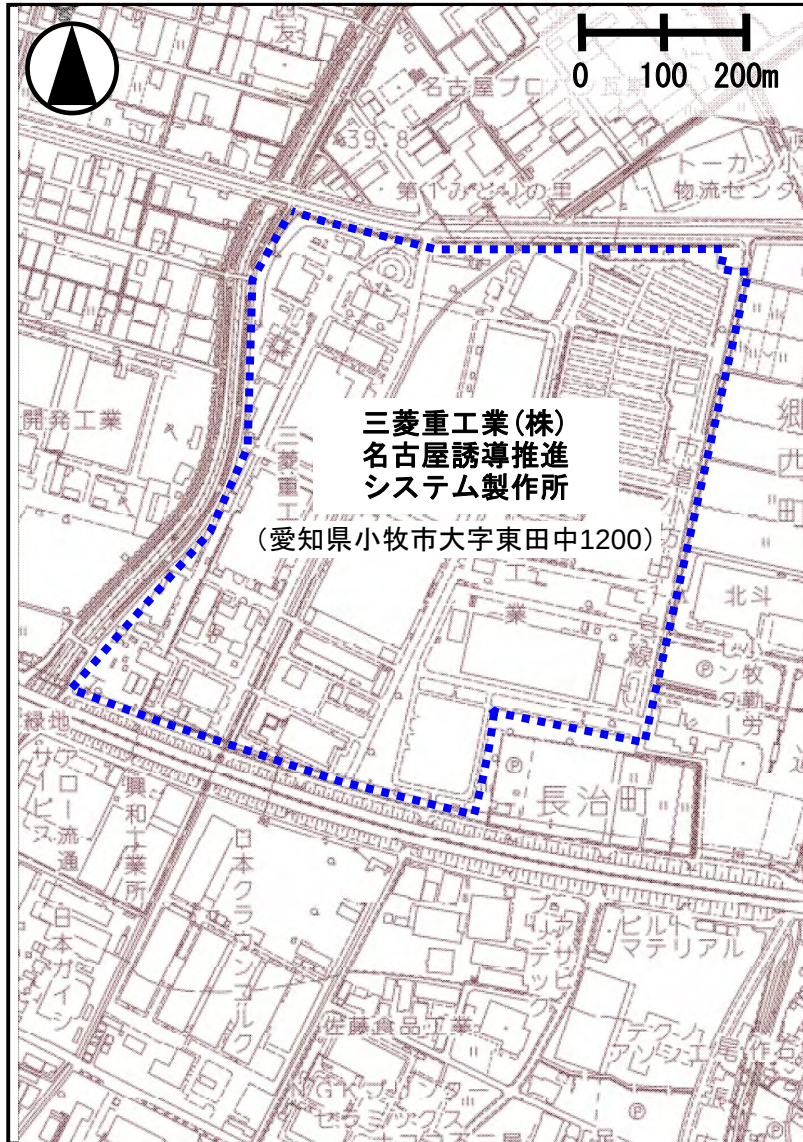
三菱重工業(株)飛島工場地区



アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区

縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図（その３）

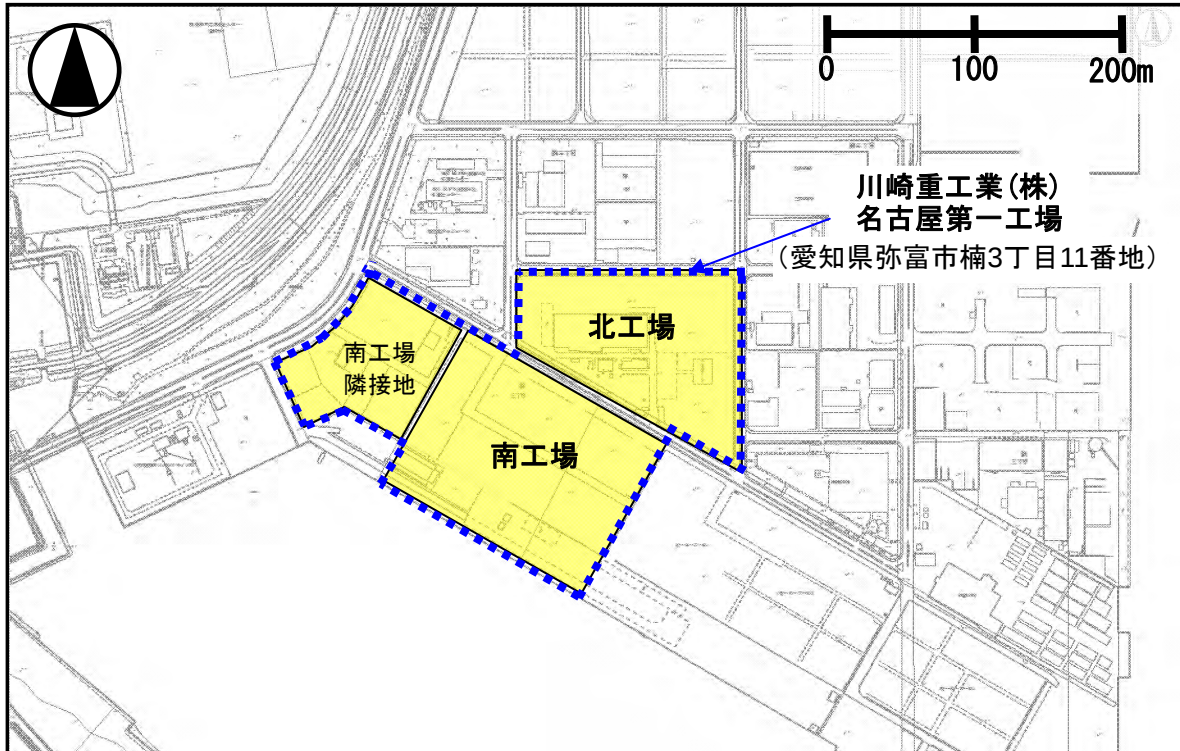
三菱重工業(株)名古屋誘導推進システム製作所地区



アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区

縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図（その4）

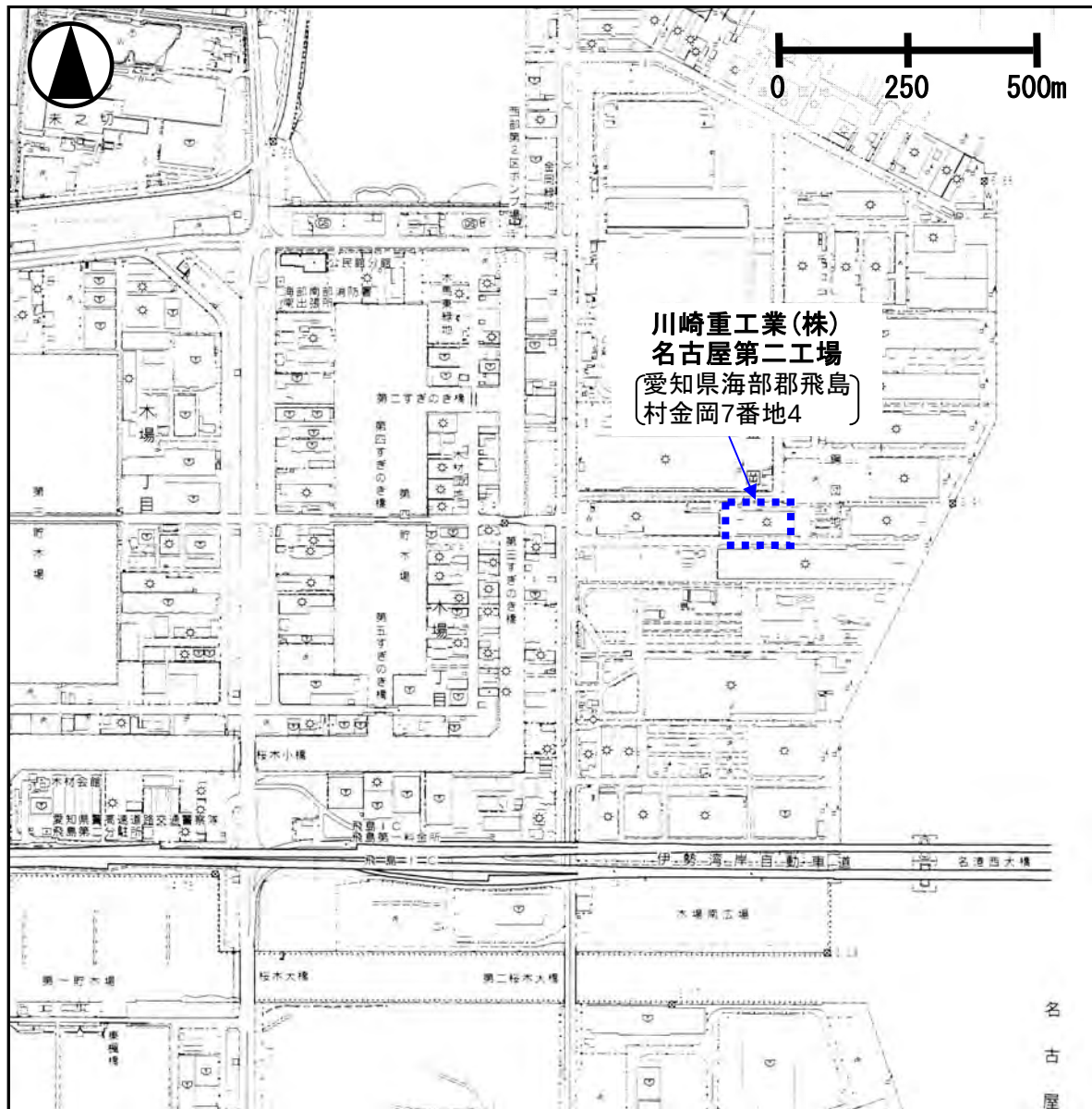
川崎重工業(株)名古屋第一工場地区



アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区

縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図（その5）

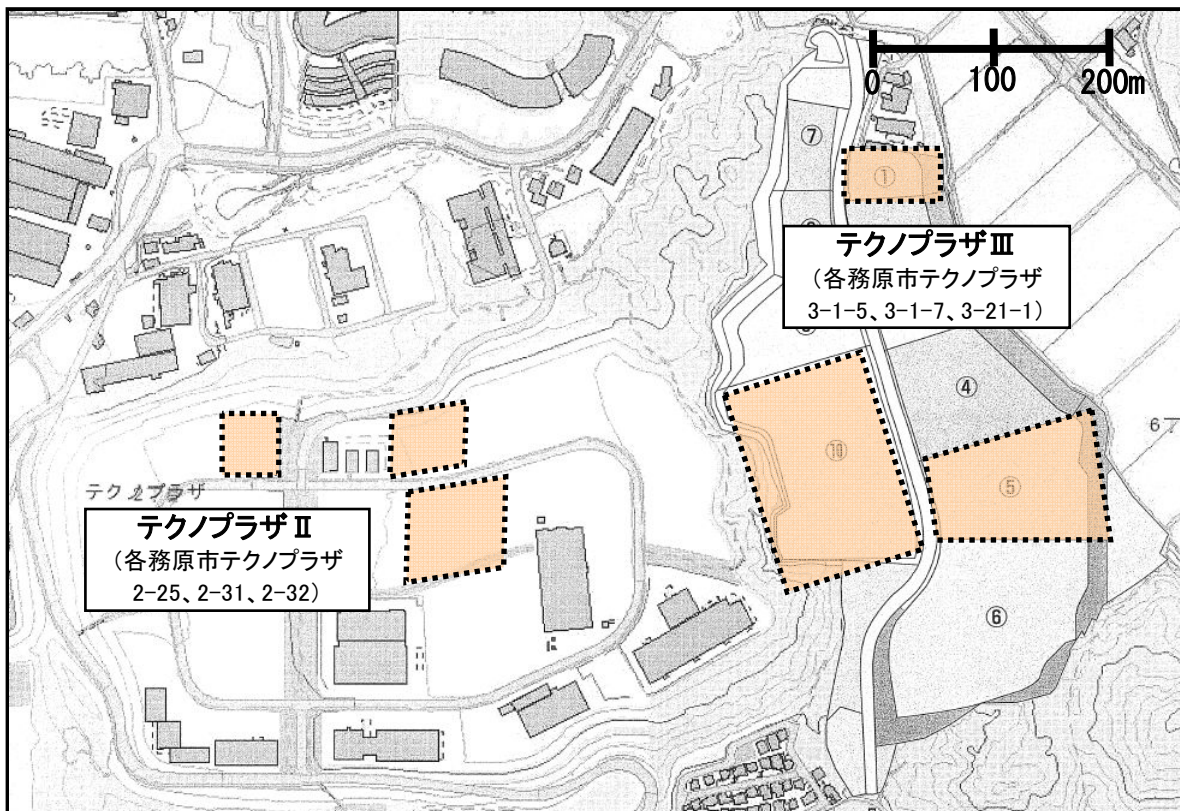
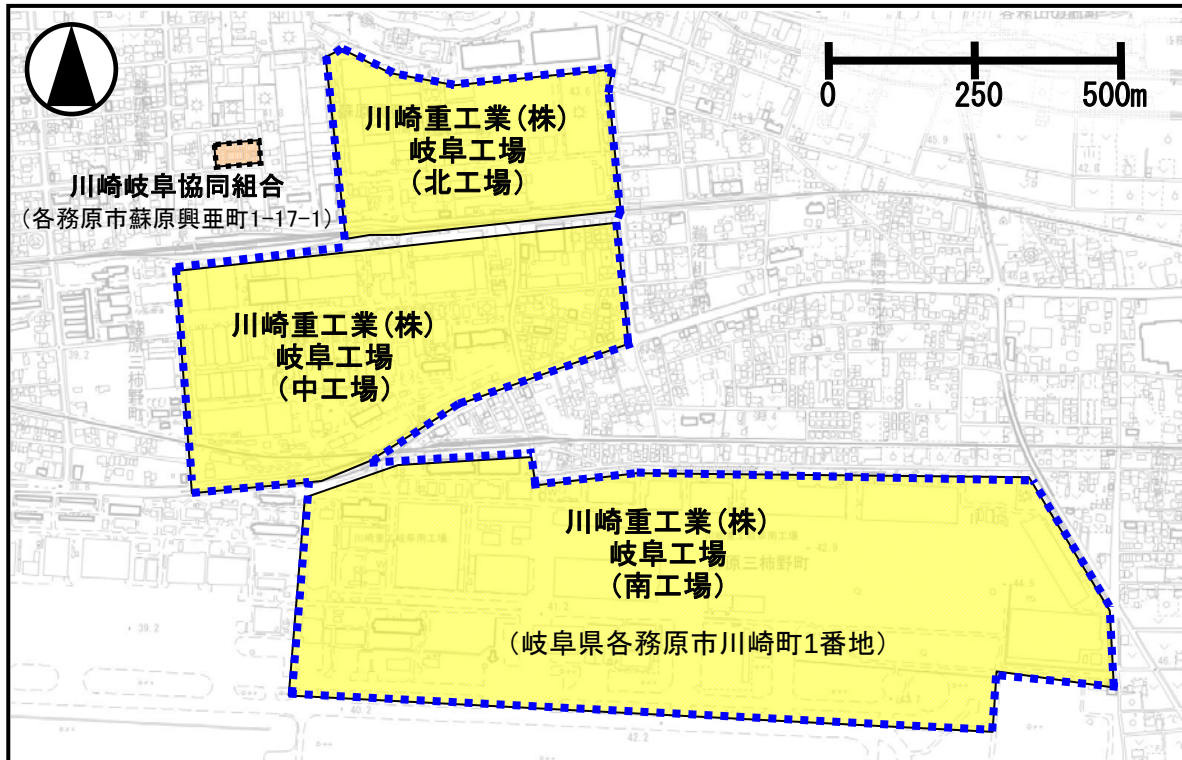
川崎重工業(株)名古屋第二工場地区



アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区

縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図（その6）

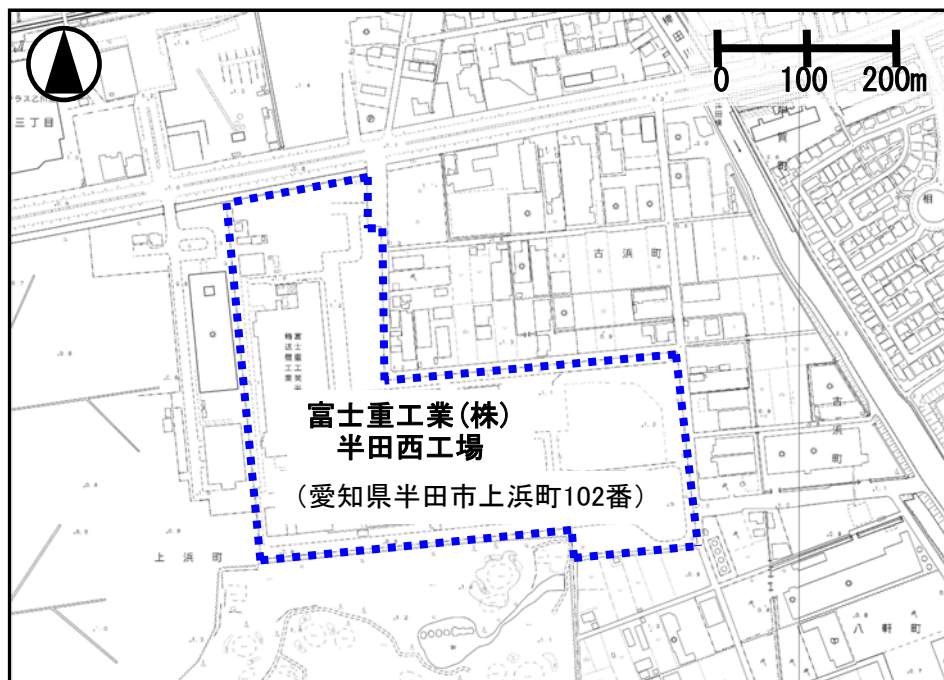
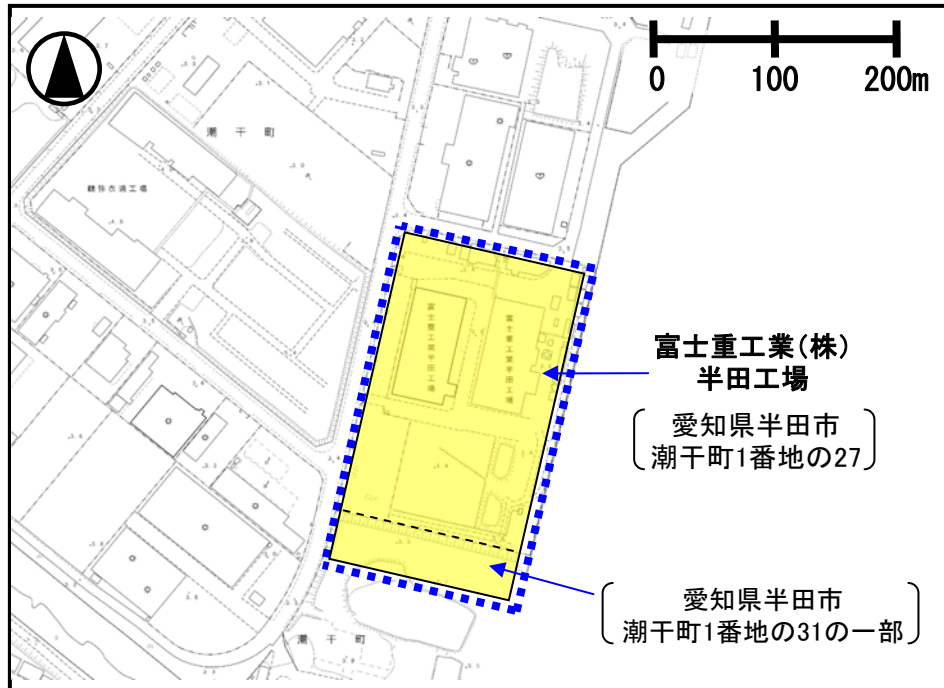
川崎重工業(株)岐阜工場周辺地区



アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区

縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図（その7）

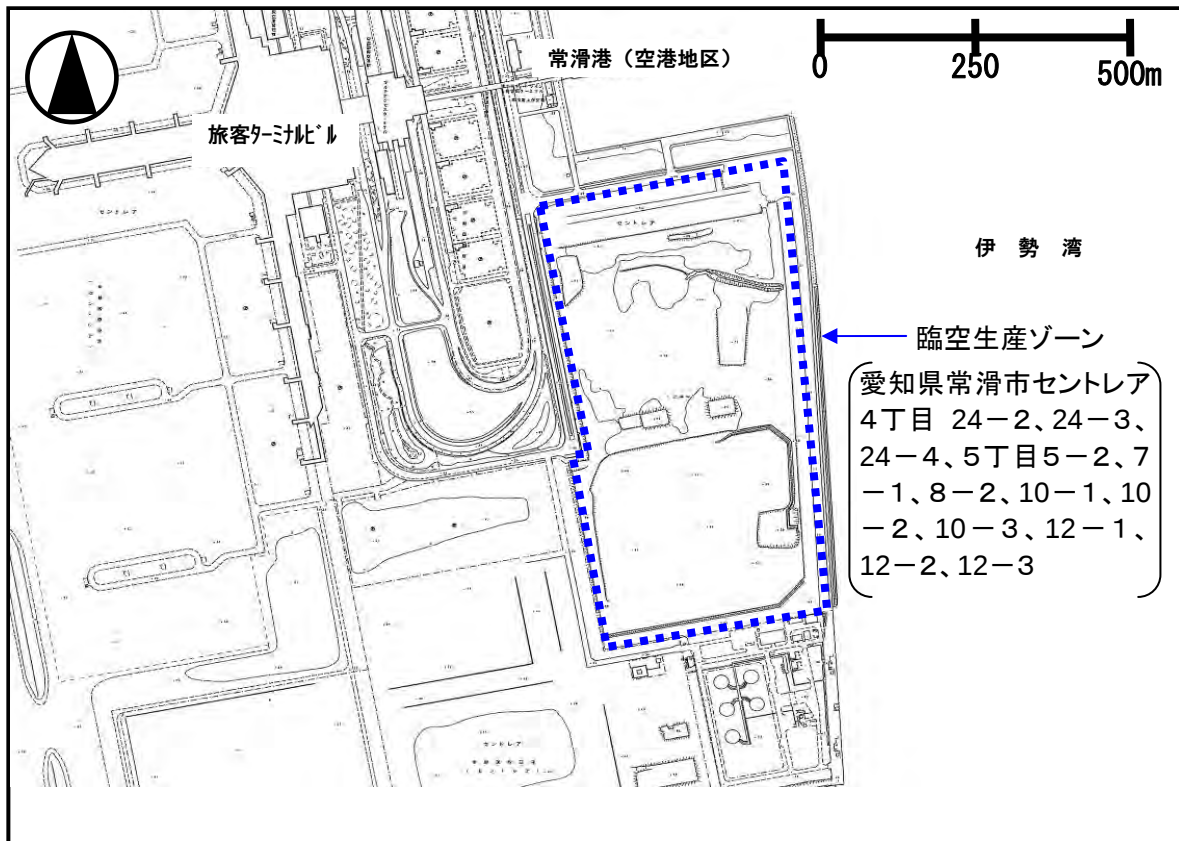
富士重工業(株)半田・半田西工場地区



アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区

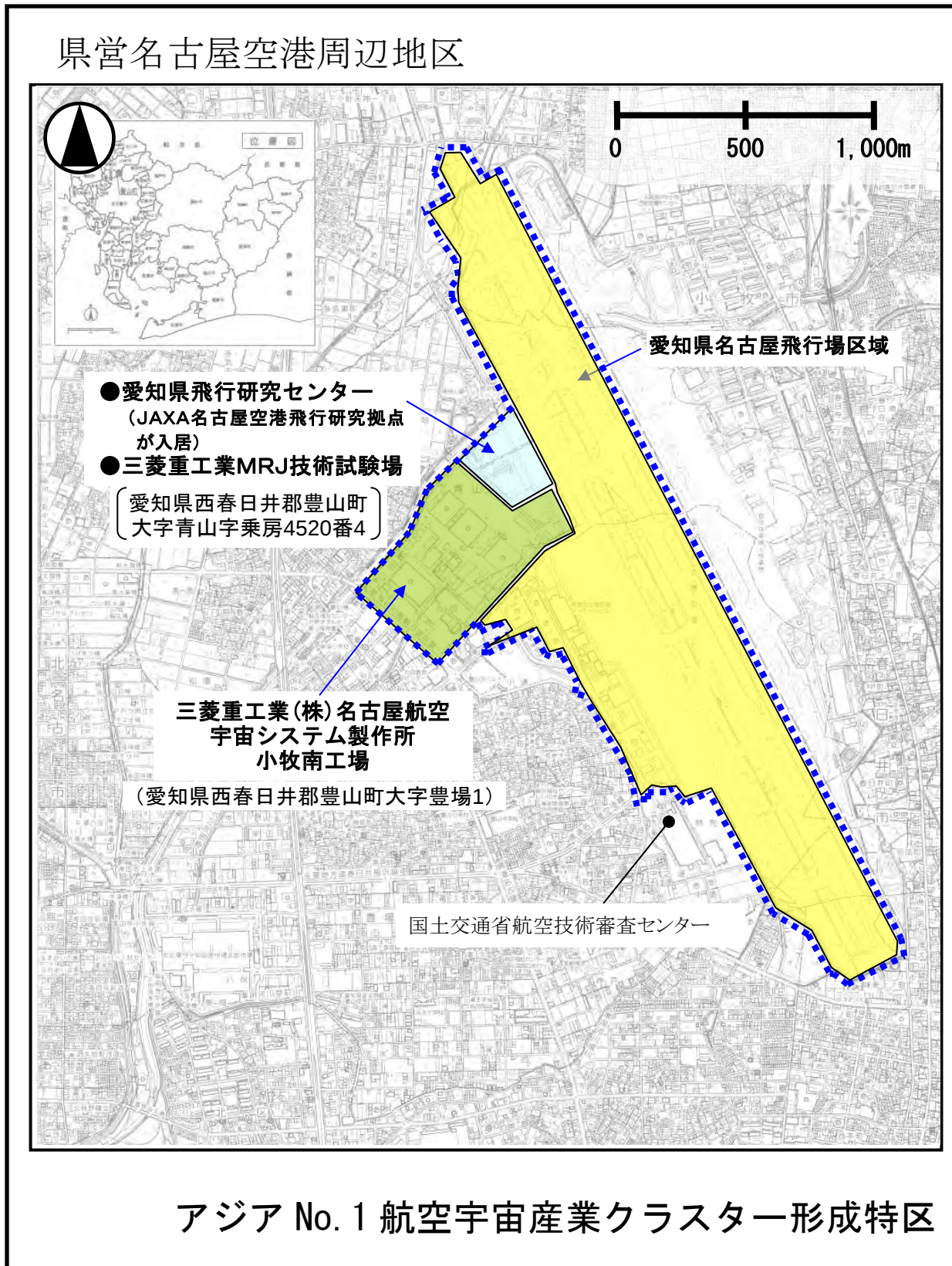
縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図（その８）

中部臨空都市「臨空生産ゾーン」地区



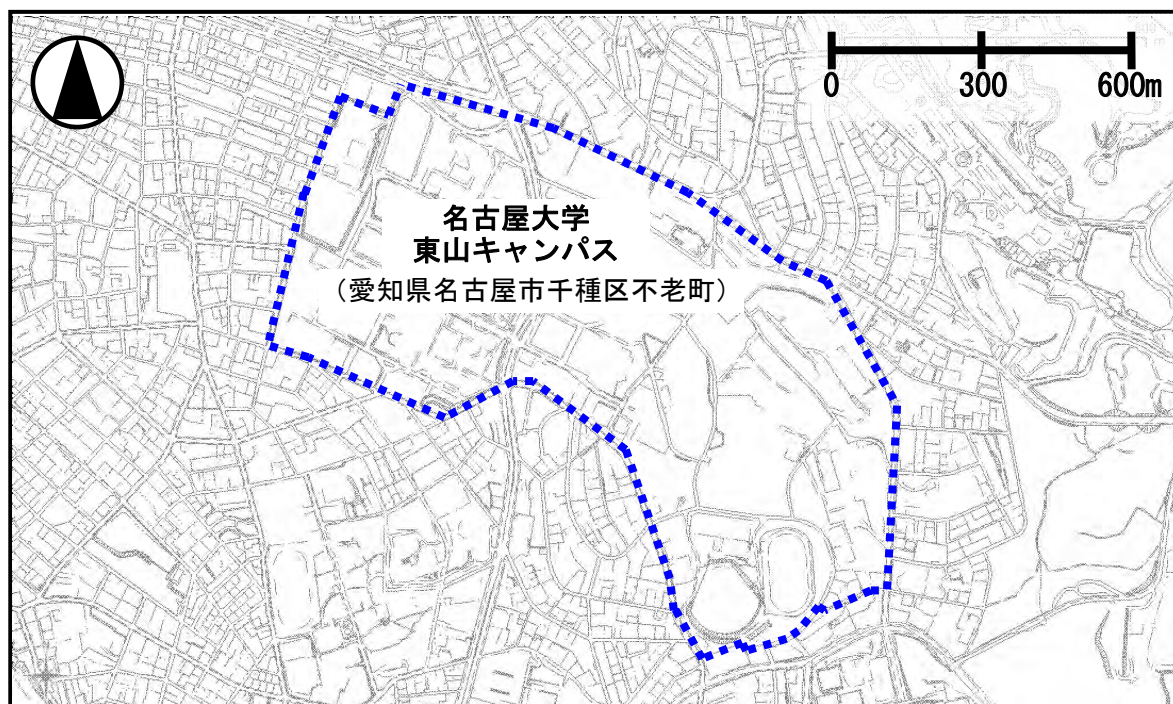
アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区

縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図（その9）



縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図（その 10）

名古屋大学地区



アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区

国際戦略総合特別区域の指定申請に伴う新たな規制の特例措置等の提案書

平成23年9月30日

内閣総理大臣 殿

愛知県知事 大村 秀章

岐阜県知事 古田 肇

名古屋市市長 河村 たかし

半田市市長 榑原 純夫

春日井市長 伊藤 太

常滑市長 片岡 憲彦

小 牧 市 長 山 下 史 守 朗

弥 富 市 長 服 部 彰 文

豊 山 町 長 鈴 木 幸 育

飛 島 村 長 久 野 時 男

各 務 原 市 長 森 真

名古屋港管理組合管理者 大 村 秀 章

総合特別区域法第10条第1項の規定に基づき、国際戦略総合特別区域の指定申請に伴い、新たな規制の特例措置その他の特別の措置として、別紙提案書の通り提案します。

規制の特例措置等の提案書

1 提案団体名

愛知県、岐阜県、名古屋市、半田市、春日井市、常滑市、小牧市、弥富市、豊山町、飛島村、各務原市、名古屋港管理組合

2 提案内容

別表のとおり

別表 規制の特例措置等の提案書

提案団体名:愛知県、岐阜県、名古屋市、半田市、春日井市、常滑市、小牧市、弥富市、豊山町、飛島村、各務原市、名古屋港管理組合

提案事項管理番号 ※ 事務局入力欄	提案事項名	現行の規制・制度の概要と問題点	改善提案の具体的内容	提案理由	政策課題・解決策との関係		根拠法令等	現行の規制・制度の所管・関係官庁	区分				
					政策課題	解決策			規制	税制	財政	金融	その他
	航空機製造に係る輸入品の関税のフリーゾーン化	航空機の製造に必要な部品・素材については、国内でも一部国産メーカーがあるものの、基礎となる設計製作・製造の各段階で欧米の航空機製造会社の認定品・同スペック品を使用せざるを得ず、輸入品に頼らざるを得ない状況にある(輸入品の占有率は、部品・素材のうち5割程度)。こうした輸入部品・素材には有税物品が多く、主に、関税暫定措置法第4条による免税措置を受けているが、免税申請に係る諸手続、免税書類、物品管理等に係る負担が大きい。また、航空機製造に係る部品等については、飛行体として免税が適用されているが、開発・試験用に用いる部品等(例えば、MRJ開発等において航空機製造に不可欠な試験機に使用する物品)は、現行制度では、免税措置が適用できないこととされている。	国際戦略総合特区の指定区域内において、「特定国際戦略事業」として法人が航空機の製造に関する事業を行うために輸入した航空機部品を加工・製造し、完成した製品を外国に輸出する場合、関税や消費税を賦課しない。 また、各指定区域の間あるいは指定区域から加工外注を依頼する協力企業の間は外国貨物のままで輸送できることとする。 さらに、開発・試験用に用いる部品等に関しては、完成した製品の輸出の有無に関わらず、関税を免除する。 なお、当措置を講じるに当たり、許可手数料等を徴収することはしないこととし、手続面でのできる限りの簡素化を図る。	航空機製造において、海外からの輸入品に依存する割合が少なくない現状において、国内機体メーカーがインテグレーターとして価格競争力のある機体を製造するためには、海外からの部品調達コストを下げる 것이 大きな課題である。また、関税に関する手続の簡素化を図り、企業の事務負担の軽減を図ることも必要である。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大(国際競争力の強化)	関税フリーゾーン化、一貫受注・生産システム構築等による競争力アップ	関税法 関税暫定措置法第4条等 関税法基本通達	経済産業省、財務省	○	○			
	航空機関係の輸出規制の緩和	我が国の安全保障の観点から、特定国に対する特定の貨物の輸出や特定技術の提供については、経済産業大臣の許可を受けることとなっている(安全保障貿易管理)。その許可の対象となる貨物・技術は、「リスト規制」と「キャッチオール規制」の両方の観点から、確認を行う必要があるとされている。 ボーイング787については、原則として部品全件について航空機メーカーによる社内審査が行われているが、ボーイング787に使用している部品のほとんどはキャッチオール規制品目・技術であり、社内審査手続に多大な労力と時間を要し、負担となっている。	設計・製造能力を有するカスタマーへの貨物輸出やサプライヤーへの返品、及びこれらに関連する技術提供についての大幅な輸出規制の緩和を行う。 ボーイング787について、例えば、特定の仕向先に対してのみ、ボーイング787用であるかどうかの該非判定手続の簡素化及び輸出許可・役務取引許可不要の特例を設ける。	ボーイング787については、米ボーイング社側に設計権があり、かつ製造能力を有するため、同社へのボーイング787関係貨物の輸出は我が国の安全保障に影響を与えるものではない。 また、ボーイング787用の購入部品については、サプライヤーへの不具合品等の返品も、もともと当該部品の製造メーカーに対するものであり、返品による安全保障への影響はない。 したがって、これらについては通常の輸出と同様な厳格な輸出管理が必要とは考えられないが、現状では、新規輸出品の発生の都度、他製品と同様、詳細な社内審査を実施している。ボーイング787の該非判定対象部品は数万点に及ぶ見通しであり、規制対応に係わるコストは少なくとも、事業活動の阻害要因となっている。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大(国際競争力の強化)	関税フリーゾーン化、一貫受注・生産システム構築等による競争力アップ	外国為替及び外国貿易法 ・第25条(役務取引等) ・第25条の2(制裁等) ・第48条(輸出の許可等) ・第53条(制裁) 輸出貿易管理令 ・第1条(輸出の許可) ・別表第一 外国為替令 ・第17条(役務取引の許可等) ・別表	経済産業省	○				

提案事項管理番号 ※ 事務局入力欄	提案事項名	現行の規制・制度の概要と問題点	改善提案の具体的内容	提案理由	政策課題・解決策との関係		根拠法令等	現行の規制・制度の所管・関係官庁	区分				
					政策課題	解決策			規制	税制	財政	金融	その他
	航空機関連中小企業が共同して行う部品の一貫受注システム構築に対する支援	現在、「中部航空宇宙部品生産協同組合」が、ユニット型受発注に適応した情報共有システムなど一貫受注システムの構築に向けた検討を進めているが、こうした情報共有システムに対する適切な補助制度が現行では見当たらない(以前は、経済産業省の補助金として、中小企業者の利活用に配慮された電子データ交換(EDI)システムの開発・導入等に対して補助する「中小企業戦略的IT化促進事業」があったが、現在は廃止されている)。航空機産業は受注の波が大きい、中小協力企業は合理化や生産増強のための思い切った設備投資に二の足を踏むこととなっており、資金面で限界のある中小企業、とりわけ複数の関連企業による効率的なシステムづくりを支援していく必要がある。	航空機関連の中小企業が共同して行う部品の一貫受注システムの構築に向けた情報共有システムの導入・開発事業など、ソフト面での補助制度を創設する。	「現行の規制・制度の概要と問題点」に同じ。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大(国際競争力の強化)	関税フリーゾーン化、一貫受注・生産システム構築等による競争力アップ	—	経済産業省			○		
	「成長産業・企業立地促進等施設整備費補助事業」の要件緩和等	企業立地促進法に基づき、貸工場や貸事業場等を整備する事業に対する助成制度(「成長産業・企業立地促進等施設整備費補助金」)では、補助対象事業者や補助事業が限定されており、指定区域内で特定国際戦略事業の多様な集積パターンに対応しにくい状況となっている。	「成長産業・企業立地促進等施設整備費補助事業」の補助対象事業者の「その他経済産業局長が認める法人」の例示に「事業協同組合」を追加するとともに、補助事業に「工場」、「事業所」を追加する。また、補助率のかさ上げを図る。	航空宇宙産業において、品質管理を含む一貫受注は、航空宇宙関連中小企業にとっては競争力強化のために大きな課題と認識されており、中小企業が事業協同組合を組織し、共同工場を建設するための施設整備を行うこと、また事業協同組合自体が事業主体になる場合についても当該補助対象とし、事業の多様化に対応するとともに、競争力の強化を図る必要がある。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大(国際競争力の強化)	関税フリーゾーン化、一貫受注・生産システム構築等による競争力アップ	地域企業立地促進等共用施設整備費補助金交付要綱	経済産業省				○	○
	工場立地法における重複緑地の算入率拡大及び壁面緑化の面積の算定制限の撤廃	工場立地法により、屋上緑化等の重複緑地については、緑地としてカウントできる算入率が25%(地域準則条例を制定すれば50%)と規定されているとともに、壁面緑化については、緑地面積の算定が「水平延長×1メートル」となっているが、限られた敷地内で緑地面積が十分確保できず、企業の投資に対する足かせとなっている。	重複緑地については、緑地面積に全面算入するとともに、壁面緑化についても、緑化した部分すべてを緑地面積として算定可能とする。	航空機産業は、生産品の規模が大きいという特殊性により、敷地内における相應の移動空間が必要となるため、通常のルールによる緑地面積の確保が難しいといった面がある。重複緑地の算入率の拡大等を図ることによって、航空機関連メーカーの既存工場敷地内あるいはそれに隣接した地区といった限られた敷地を最大限有効活用して生産能力の増強や関連機能の集中立地が可能となるなど、効率的な配置により、生産性の向上を図ることが必要である。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大(生産能力の抜本的拡充)	企業が新規立地・設備投資しやすい環境整備	工場立地法第4条 工場立地に関する準則第2条 緑地面積率等に関する区域の区分ごとの基準(平成10年1月12日 大蔵省、厚生省、農林水産省、通商産業省、運輸省告示第二号) 工場立地法運用例規集1-4-4-8	経済産業省	○				

提案事項管理 番号 ※ 事務局入 力欄	提案事項名	現行の規制・制度の概要と 問題点	改善提案の具体的内容	提案理由	政策課題・解決策との関係		根拠法令等	現行の規制・制度の所管・関 係官庁	区分				
					政策課題	解決策			規制	税制	財政	金融	その他
	既存工場増築に関わ る建築規制の緩和	既存不適格建屋の増築に おいて、法律上は明文化さ れていないが、実態として、 増築面積が全体の50%以上 の場合には全体の建替えが 必要となっており、既存のス トック(工場)を有効に活用す ることができない。	増築を予定している工場に 係る個別具体的なケースに おいて、建物の安全性の確 保が立証できた場合には、 左記措置を適用しない。	効率的生産が可能となるレ イアウト(工場拡張)が低価 格で実現でき、事業性の改 善を図ることができる。	アジア最大・最強のクラスター形 成による航空宇宙産業の国際競 争力の強化と世界シェアの拡大 (生産能力の抜本的拡充)	企業が新規立地・設備投資しや すい環境整備	建築基準法第86条の7	国土交通省	○				
	投資費用に対する低 金利の長期貸付制度 の創設	航空機の製造に関しては、 リスクを伴う巨額の研究開発 費及び製造に関する設備投 資が必要となり、また、航空 機の製造は20年以上に亘 り、当該投資の回収は10年 スパンで行われるが、こう した航空機産業の特性に応じ た融資メニューは現在のとこ ろ用意されていない。	航空機の研究開発及び製 造に係る投資費用(治工具 整備費用を含む)に対する 低金利の長期貸付制度を新 たに創設する。	例えば、ボーイング787に ついては、今後、大幅な増産 及び派生型の生産が見込ま れるため、継続的な設備投 資が必要と考えられるが、設 備投資を回収するのに長期 間を要するという航空機産 業の特性を踏まえた、初期 投資による経営へのインパ クトの低減を図る措置(長期 かつ低金利の融資)が必要 である。	アジア最大・最強のクラスター形 成による航空宇宙産業の国際競 争力の強化と世界シェアの拡大 (生産能力の抜本的拡充)	企業が新規立地・設備投資しや すい環境整備	—	経済産業省				○	
	航空機関連中小企業 の投資促進税制の拡 充・恒久化	当地域では、ボーイング7 87の本格製造など、新規設 備投資の必要性が増大して おり、また、航空機産業を支 える中小企業の生産性の向 上や成長力の確保を図るこ とが重要な課題となってい る。このため、中小企業の前 向きな設備投資を後押しす る観点から、税制面での措 置を図ることが重要である。	今年度末まで認められて いる中小企業の投資促進税 制について、以下の措置の 拡充を図るとともに、恒久化 する。 ・対象資産の拡充(中古設 備、器具備品(検査機器や 測定機器等)など) ・特別償却割合や税額控除 割合の引き上げ ・税額控除における法人税 額20%限度要件の引き上げ ・繰越年数の延長	航空機産業を支える中小 企業が技術開発・研究開発・ 設備投資等の積極的な促進 に向けた取組を税制面から も支援していくことが重要で ある。	アジア最大・最強のクラスター形 成による航空宇宙産業の国際競 争力の強化と世界シェアの拡大 (国際競争力の強化) (生産能力の抜本的拡充)	関税フリーゾーン化、一貫受注・ 生産システム構築等による競争 力アップ 企業が新規立地・設備投資しや すい環境整備	租税特別措置法第42条の6	経済産業省、財務省	○				
	指定区域内での航空 宇宙産業に限定した 随意契約の実施	三菱重工業㈱名古屋航空 宇宙システム製作所大江工 場に近接する未利用国有地 (東海農政局大江政府倉庫) は、航空宇宙関連産業の集 積を目指す当地区に残され た貴重な未利用地である。 一方、食料安定供給特別 会計においては、随意契約 に該当する案件について、 「予算決算及び会計令第102 条の4の規定に基づく協議 について」(通達)で定められ ているが、その範囲が狭く特 定の産業集積に対するハー ドルが高く、戦略的な機能集 積の足かせになっている。	「財務省所管一般会計所 属普通財産の管理及び処分 を行う場合において指名競 争に付し又は随意契約によ ることについての財務大臣と の包括協議について」では、 一般会計の普通財産につい ては、予算決算及び会計令 第99条第20号に該当する事 項について定めており、これ に準じて、食料安定供給特 別会計についても、第20号 「産業又は開拓事業の保護 奨励のため、必要な物件を 売り払い若しくは貸し付け、 又は生産者から直接にその 生産に係る物品を買い入れ るとき」を規定し、該当する ケースとして、「総合特別区 域法(平成23年法律第81号) 第12条に規定する国際戦略 総合特別区域計画に定める ところにより、総合特別区域 において工場を新増設する 場合」を認める。	指定区域内の未利用国有 地(東海農政局大江政府倉 庫)の処分にあたり、航空宇 宙関連企業との随意契約を 行うことで、航空宇宙産業の 集積を確実なものとするこ とができるため。	アジア最大・最強のクラスター形 成による航空宇宙産業の国際競 争力の強化と世界シェアの拡大 (生産能力の抜本的拡充)	企業が新規立地・設備投資しや すい環境整備	予算決算及び会計令第99条 第20号 財務省所管一般会計所属普 通財産の管理及び処分を行 う場合において指名競争に 付し又は随意契約によるこ とについての財務大臣との包 括協議について(平成13年 10月29日財理第3660号) 予算決算及び会計令第102 条の4の規定に基づく協議に ついて(平成19年7月6日19 経第558号)	財務省、農林水産省				○	

提案事項管理番号 ※ 事務局入力欄	提案事項名	現行の規制・制度の概要と問題点	改善提案の具体的内容	提案理由	政策課題・解決策との関係		根拠法令等	現行の規制・制度の所管・関係官庁	区分				
					政策課題	解決策			規制	税制	財政	金融	その他
	指定区域内での航空宇宙産業に限定した二段階一般競争入札の実施	未利用国有地の売却手続の明確化に係る基本方針として、地方公共団体等から取得要望等がない場合には原則として速やかに一般競争入札により売り払いするものとされているが、二段階一般競争入札が適用されるかどうか不明である。	国際戦略総合特区の指定区域内において未利用国有地を売却する場合で、一般競争入札を行う際には、航空宇宙関連企業に限定した二段階一般競争入札を行う。	指定区域内の未利用国有地（東海農政局大江政府倉庫）の処分にあたり、航空宇宙関連企業に限定した一般競争入札方式を可能にし、航空宇宙関連産業の集積を図ることが可能となるため。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大（生産能力の抜本的拡充）	企業が新規立地・設備投資しやすい環境整備	未利用国有地等の管理処分方針について（平成23年5月23日財理第2199号）	財務省、農林水産省					○
	航空機製造事業法に定める特定設備に関する規制の全廃	航空機製造事業法では、国内の事業所で完成機体を製造するための特定設備は許認可の対象とされているが、海外機体メーカーの下請事業や分担生産に係る設備については、許認可の対象外とされている。製造会社としては、完成機体製造も分担品製造も同じ事業として設備をそろえるのが効率的な運用につながるが、法律はこれらを別個に捉えているため、企業の効率的な経済活動が阻害されている。	航空機製造事業法に定める特定設備に関する規制を全廃する。	特定設備については、過去にも見直しがなされてきているが、以下の理由から、その規制の全廃を求めるものである。 ①現状のリストにある工作及び検査のための設備は最先端の設備ではなく、国が関与するまでもなく、企業の自主的な努力により、各々適正な規模・水準を維持しようと考えられる。 ②同じ製造事業に供する設備が、完成機体の製造に使用される場合と分担生産品製造に使用される場合とで法の適用が違うことは、企業の効率的な設備投資計画にとって大きなマイナス要因であり、成長の阻害要因となっている。 ③特定設備の全廃により、各企業は自らの事業全体を考慮した設備計画を展開することが可能となり、これにより、各企業の競争力が向上し、航空機産業の成長が見込める。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大（生産能力の抜本的拡充）	企業が新規立地・設備投資しやすい環境整備	航空機製造事業法第2条の2、第2条の3第1項第3号 航空機製造事業法施行規則第7条	経済産業省	○				
	制限外積載申請を受ける車両の申請期間の短縮	航空機用大型部品を搬送する制限外積載の許可を受ける場合、申請から許可まで、行政機関の休日を含め10日間程度の期間を要するのが実態である。このため、工場の組立ラインで緊急に部品供給が必要となった場合、対応できない可能性があり、製造日程に支障をきたす恐れがある。	制限外積載の許可について、申請から許可証の交付まで、「3日間（行政庁の休日を除く）ほどかかる」とされている標準処理期間をできるだけ短縮するとともに、緊急を要する場合は、申請翌日の許可を行うなど、柔軟に対応できるよう、徹底する。	炭素繊維を用いた航空機用部品は、近年大型化する傾向にある。また、ジャスト・イン・タイムの製造日程になってきているため、製造工程上の都合により、突発的に部品輸送が発生した場合、申請から許可まで実質10日間を要する現在の処理期間では、今後、増産が見込まれるボーイング787の部品の輸送に支障をきたす恐れがある。航空機用大型部品の輸送に関しては、輸送ルート、輸送方法と実施すべき対策等がほぼ定型化しており、審査に要する時間も短縮化が可能と考えられる。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大（生産能力の抜本的拡充）	企業が新規立地・設備投資しやすい環境整備	道路法第47条第1項 車両制限令第3条 道路交通法第56条 道路交通法施行規則第8条	警察庁	○				

提案事項管理番号 ※ 事務局入力欄	提案事項名	現行の規制・制度の概要と問題点	改善提案の具体的内容	提案理由	政策課題・解決策との関係		根拠法令等	現行の規制・制度の所管・関係官庁	区分				
					政策課題	解決策			規制	税制	財政	金融	その他
	飛行試験等における航空機燃料税の減免	航空機燃料税法に基づき航空機に積み込まれた航空機用燃料に対し、1キロリットル当たり26,000円の航空機燃料税(国税)が課せられている。この場合の「航空機」とは、人が乗って航空の用に供することができる飛行機等を指し、飛行試験段階での燃料についても課せられている。	航空機開発・製造に係る飛行試験等で使用する燃料については、航空機燃料税を減免する。	我が国の航空機燃料税は、例えば、米国の11ドル(約1,000円)／キロリットルなど諸外国に比べて高く、旅客輸送等と異なり、有償飛行ではない飛行試験にも課せられ、そのコストは最終的に機体価格に反映されることになる。飛行試験段階での航空機燃料税を減免することにより、我が国初の国産ジェット旅客機であるMRJの製造原価の削減、製品競争力の強化につながり、プロジェクトの成功に寄与することになる。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大(我が国主導の民間機開発の実現)	産・学・官挙げたMRJプロジェクトの成功に向けた取組の推進	航空機燃料税法	財務省		○			
	MRJのリース会社の設立検討(国の支援の在り方を含む)	我が国初の国産ジェット旅客機であるMRJプロジェクトの成功の可否は、それがよく売れるかどうかであり、需要拡大に向けて様々な仕組みを考えていく必要がある。 近年、航空輸送において、「大型機、大型空港等を活用したハブ・アンド・スポーク運航」から、「小型機、地方空港等を活用したPoint to Point輸送(直行便やオンデマンド／チャーター方式)」へと運航モデルが変化する中で、各国の国内線や近距離国際線を運航する格安航空会社(LCC)の参入が進んでいる。 こうした動向を見据え、まずは、日本の国内線において、LCCが活用しやすい形でMRJの普及促進策を検討することが必要である。	国が音頭を取って、国内エアライン(特に小規模なエアライン)にMRJをリースする会社を設立するための検討を行う。	MRJの需要拡大に大きく貢献し、プロジェクトの成功に寄与することになる。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大(我が国主導の民間機開発の実現)	産・学・官挙げたMRJプロジェクトの成功に向けた取組の推進	—	経済産業省					○
	MRJの国内外への販売促進活動の強化(政府専用機としての採用や官民一体となったトップセールスの展開など)	日本の新幹線の技術等については、すでに官民を挙げて海外への売り込みが行われているが、MRJについては、現在のところ、三菱航空機機が販売促進活動を行っている。 現在、MRJは全日空などから合計130機の受注を受けているが、我が国が国産機開発においても世界の中で一定のステータスを勝ち取るためには、さらなる受注を獲得していく必要がある。	政府専用機としての採用や官民によるトップセールスなど、国内外への販売促進活動を強化する。	小型ジェット機市場において、カナダ、ブラジル、中国など競合国との厳しい競争に打ち勝ち、MRJが世界的に普及し、我が国の航空機産業が世界的な信頼を得るためには、販売面でも、国・地域・企業が一丸となって取り組む必要がある。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大(我が国主導の民間機開発の実現)	産・学・官挙げたMRJプロジェクトの成功に向けた取組の推進	—	経済産業省					○

提案事項管理 番号 ※ 事務局入 力欄	提案事項名	現行の規制・制度の概要と 問題点	改善提案の具体的内容	提案理由	政策課題・解決策との関係		根拠法令等	現行の規制・制度の所管・関 係官庁	区分				
					政策課題	解決策			規制	税制	財政	金融	その他
	大学における航空機 開発高度人材育成プ ログラムへの継続的 な支援	名古屋大学では、全国でも 数少ない「航空宇宙工学専 攻」が設置されており、平成 21年度から「航空機開発DB Tリーダーシップ養成講座」 を実施している。平成22年度 までは、国（経済産業省）の 委託事業（「産学人材育成 パートナーシップ事業」）と して実施し、国の事業が廃止 された今年度からは名古屋 大学の自立事業として実施 しているが、国の事業費が 支給されなくなったため、教 材費（高価な材料を含む）ひ いては学生（社会人等）の授 業料が高くなっており、大学 側の努力だけでは如何とも しがたい状況にある。今後の 日本の産業が進めていくべ き技術の高度化や高付加価 値化を先導する航空機産業 に関わる高度人材の育成シ ステムを、持続的かつ幅広く 受け入れられる形で構築し ていく必要がある。	名古屋大学で実施している 「航空機開発DBTリーダー シップ養成講座」をはじめ、 大学で行われる航空機の開 発に関する高度人材を育成 するプログラムへの継続的 な支援（教材費や授業料経 減のための補助金の充当な ど）を行う。	「現行の規制・制度の概要 と問題点」に同じ。	アジア最大・最強のクラスター形 成による航空宇宙産業の国際競 争力の強化と世界シェアの拡大 （人材の育成・確保）	専門的人材の育成・確保の推進	-	経済産業省				○	
	先進複合材関係職業 教育の在り方の検討	先進複合材料（CFRP）の 成型加工には高度のスキル が要求されるが、これに対 する公的職業訓練は皆無で あり、現状は各企業において 人材育成を行っている。 しかしながら、必要な知識・ 技能が多岐にわたり、また、 訓練にも高価な材料が必要 であるなど、その育成には、 費用を含めて負担が大き い。 また、「強化プラスチック成 型 手積み積層成型作業」 については国家検定資格が あるが、ガラスマット／ポリ エステル樹脂のウェット積層 という旧来材料を対象とした ものであり、先進複合材料に は対応していない。	例えば「先進複合材料成 型加工作業」などの国家検 定資格制度の創設の検討を 行うとともに、国際戦略総合 特区として指定された区域 を含む愛知県内での先進複合 材関係の職業訓練施設の新 設あるいは既存施設（例 えば中部日本プラスチック職業 訓練校）における学科新設 の検討を行う。	先進複合材料の加工技術 に関する研究については、 愛知県の「知の拠点」や名古 屋市の「なごやサイエンス パーク」、名古屋大学に設置 される「ナショナルコンポジ ットセンター」で実施または 実施予定であるが、そうした 研究成果を実際に使いこな せる人材の育成が今後、課題 となる。 こうした人材の育成に企業 単独で取り組むには負担が 大きく、また、国家戦略産業 に関する人材育成は、国等 の公共が関与し、市場変動 に大きな影響を受けない形 で育成していく必要がある。 また、先進複合材料成型 加工に係わる国家検定資格 を創設することにより、熟練 作業者のモチベーション向 上を図るとともに、国際的に 極めて高い評価を受けてい る我が国の先進複合材料製 品の品質を維持・発展させ ながら、資格取得者数など により、定量的にも広く世界に アピールすることができる。	アジア最大・最強のクラスター形 成による航空宇宙産業の国際競 争力の強化と世界シェアの拡大 （人材の育成・確保）	専門的人材の育成・確保の推進	-	厚生労働省、経済産業省					○

提案事項管理 番号 ※ 事務局入 力欄	提案事項名	現行の規制・制度の概要と 問題点	改善提案の具体的内容	提案理由	政策課題・解決策との関係		根拠法令等	現行の規制・制度の所管・関 係官庁	区分				
					政策課題	解決策			規制	税制	財政	金融	その他
	航空機関連の生産職 人材の育成・雇用支 援	航空機産業は、他業種と 比較して、工程が多かつス キルレベルが高度である。し かしながら、少量多品種生 産のため、生産現場では手 作業が多く、多数の生産職 が必要となる。 高度な技能や特殊工程に ついての知識・技能を持つ 生産職の採用は、日本を代 表する航空機メーカーにお いても容易ではなく、人材の 確保・育成に慢性的に苦慮 している。また、ボーイング7 87は、今後、増産が見込ま れており、生産職の確保に ついて、さらに懸念される状 況にある。	航空機産業の生産職に係 る教育訓練への支援や雇用 奨励金など雇用への支援を 充実する。	「現行の規制・制度の概要 と問題点」に同じ。	アジア最大・最強のクラスター形 成による航空宇宙産業の国際競 争力の強化と世界シェアの拡大 (人材の育成・確保)	専門的人材の育成・確保の推進	—	厚生労働省、経済産業省			○		○
	航空機関連業務に従 事する高齢者の雇用 に対する補助金の増 額	ベテラン高齢者は、自ら生 産活動等に従事する労働力 としてだけでなく、若手労働 者への技能継承面でも重要 な役割を果たす。 現在、定年延長や再雇用 制度により、高齢者を継続 雇用している場合、その労働 者は「高齢雇用継続給付 金」を受給できるが、受給で きる金額の問題から、モチ ベーションの低下を招いた り、60歳で退職する労働者も 多いと考えられる。 このような状況は雇用する 企業にとって、技術レベルの 低下等、望ましくない状況を 生むことが懸念される。	航空機関連企業に雇用さ れる高齢者に対する給付金 の増額など、高齢者雇用に 対する補助金を増額する。	高齢者雇用に対する補助 金を増額することで、高度な 技能を持った「ベテラン」が 現役で働く期間を少しでも長 くすれば、若手社員への技 能伝承が、よりスムーズにな るとともに、企業や地域にお ける「技能の底上げ」が期待 できる。また、地域の雇用の 確保にも有効と考えられる。	アジア最大・最強のクラスター形 成による航空宇宙産業の国際競 争力の強化と世界シェアの拡大 (人材の育成・確保)	専門的人材の育成・確保の推進	雇用保険法第61条	厚生労働省			○		
	航空機産業に従事す る予定の学生に対す る奨学金制度の創設	航空宇宙分野は、他の分 野に比して専門学科を有す る大学は少数であることに 加え、一般的には、国民や 青少年に、「航空宇宙産業」 が将来的に発展可能な産業 であること、夢のある産業で あることが十分認識されてお らず、航空宇宙産業を就職 先の選択股とする学生は多 いとは言えず、航空機メー カー等において、優秀な人 材の確保が課題となっている。	航空宇宙分野の専門学科 を経た学生をはじめとして、 優秀な学生に対し、航空機 産業への従事等を条件とし た奨学金制度や、返還金の 減免等の制度を創設し、人 材の確保を図る。	近年、青少年の理科離れ、 科学技術やものづくりへの 関心度が低くなっていると 指摘されている中で、国際戦 略総合特区として当地域が 指定された場合には、国家 戦略産業として育成する航 空機産業に優秀な人材を集 めていく必要がある。あ る。奨学金の創設は、国が航 空機産業人材の育成に対す る姿勢を示す象徴ともなる ものであり、次代を担う青年 に対して航空宇宙への関心 を引き出し、航空機産業界 に数多く参画していこうとす る契機になると考えられる。	アジア最大・最強のクラスター形 成による航空宇宙産業の国際競 争力の強化と世界シェアの拡大 (人材の育成・確保)	専門的人材の育成・確保の推進	—	文部科学省			○		○

提案事項管理番号 ※ 事務局入力欄	提案事項名	現行の規制・制度の概要と問題点	改善提案の具体的内容	提案理由	政策課題・解決策との関係		根拠法令等	現行の規制・制度の所管・関係官庁	区分				
					政策課題	解決策			規制	税制	財政	金融	その他
	次世代航空機の開発に必要な研究開発施設整備への支援	主要国が航空機産業を戦略産業として積極的に育成している中で、今後、我が国がポストMRJなど国産旅客機の開発・事業化を確立するためには、大型風洞施設などの研究開発施設を整備し、国内で完成機製造を完結できる体制が必要である。こうした大型の研究開発施設の整備には、国の積極的な関与が必要である。	大型風洞施設など次世代航空機の開発に必要な研究開発施設の整備を図るため、国による重点的投資を講じる。	「現行の規制・制度の概要と問題点」に同じ。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大（航空宇宙分野に係る研究開発機能の強化）	航空機イノベーション拠点の整備	－	経済産業省			○		
	臨時民間試験空域の設定	民間の試験・訓練空域は極めて低い高度帯に設定されているため、過方の自衛隊訓練空域を借りて、試験を実施している。そのため、全飛行時間のうち、実際の試験に割ける時間が限られている。また、飛行試験のために費消する燃料・時間が増大し、効率的な飛行試験の阻害要因となっている。	岐阜、名古屋から離陸した試験機が効率的に試験を実施できるよう、臨時で試験空域を設定できるよう、規制緩和と支援を行う。 例えば、セントレアレーダーの覆域上空5万フィートまでのある高度帯について使用できるようにするとともに、東京ACC（航空交通管制部）とセントレアレーダーの支援を行う。	「現行の規制・制度の概要と問題点」に同じ。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大（航空宇宙分野に係る研究開発機能の強化）	航空機イノベーション拠点の整備	航空法第91条、第92条 航空法施行規則第197条の3、第198条	国土交通省	○				
	経済産業局単位で、認定国際戦略事業を推進するための補助制度の創設	国際戦略総合特区に指定された地域において、国の成長をけん引する戦略の実効性を高めるためには、政策資源（特に財政）をさらに集中していく必要がある。「総合特区推進調整費」や既存の省庁の予算とは別に、財政状況が厳しい中で可能な支援策、例えば、当該地域の取組の中から関係者の合意と地域の実情に詳しい国の地方支分部局（特に、産業政策を担う経済産業局）との協議を経て選定された1点に対する財政的支援を検討していく必要がある。	全国5か所と言われる国際戦略総合特区の指定地域を管轄する経済産業局ごとに、認定国際戦略総合特別区域計画に位置づけられたプロジェクトのうち、地域の産・学・官が連携・協力して取り組むものを支援する補助制度（「地域一押し国際戦略事業推進補助金」（仮称））を創設する。 当地域においては、例えば、複数の中小企業による工場アパート整備事業や次世代複合材技術確立支援センター（ナショナルコンポジットセンター）整備事業に対する補助金を交付することが想定される。	「現行の規制・制度の概要と問題点」に同じ。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大	（全般）	－	経済産業省			○		
	国による航空政策に関する総合的な国家戦略（当地域の将来ビジョン含む）の策定	我が国の航空に関しては、経済産業省、文部科学省、国土交通省、防衛省がそれぞれ所掌する範囲で独自の政策を行っているが、我が国の航空政策全般を統括する国の組織が存在しないと言える。世界的な視野を持った我が国の国家戦略として、各府省の連携をさらに密にし、府省横断による総合的な政策立案を行う必要があり、その中で、我が国の航空宇宙産業の一大集積地である当地域の位置づけ、将来像を国と地域が一体となって検討していく必要がある。	国として、航空関連府省を統括する仕組みを構築し、国としての航空政策を統合して立案し、当地域の将来像を含む総合的な国家ビジョンを策定する。	「現行の規制・制度の概要と問題点」に同じ。	アジア最大・最強のクラスター形成による航空宇宙産業の国際競争力の強化と世界シェアの拡大	（全般）	－	内閣官房、経済産業省、文部科学省、国土交通省、防衛省ほか					○

地域協議会の協議の概要

地域協議会の名称	アジアNo.1 航空宇宙産業クラスター形成特区推進協議会
地域協議会の設置日	平成23年9月9日
地域協議会の構成員	愛知県知事、岐阜県知事、名古屋市長、半田市長、春日井市長、常滑市長、小牧市長、弥富市長、豊山町長、飛島村長、各務原市長、名古屋港管理組合管理者、三菱重工業㈱代表取締役常務執行役員航空宇宙事業本部長、川崎重工業㈱代表取締役航空宇宙カンパニープレジデント、富士重工業㈱常務執行役員航空宇宙カンパニープレジデント、東レ㈱常務取締役複合材料事業本部長、中部航空宇宙部品生産協同組合代表理事、(社)中部経済連合会会長、(社)中部航空宇宙技術センター会長、名古屋商工会議所会頭、国立大学法人名古屋大学総長、中部国際空港㈱取締役執行役員
協議を行った日	平成23年9月9日、9月22日、9月28日
協議の方法	協議会を開催（9月9日、22日） ICTの活用による最終合意（9月28日）
協議会の意見の概要	1. 愛知県内だけでなく、岐阜県にも拠点工場を持っており、名古屋の工場と一体となって生産を行っている。岐阜県も対象にできないか。 2. 航空宇宙産業を支える中小企業はどうなるのか。中小企業ともどもこの制度を活用できないか検討すべき。 3. この地域全体をどうしていくのか、その実現に向けて、産・学・官がどういう役割を担っていくのかを申請書では見せていくことが必要。
意見に対する対応	1. については、意見を踏まえ、川崎重工業岐阜工場を総合特区として見込む区域に追加するとともに、岐阜県及び各務原市を関係地方公共団体として、協議会の構成員に追加した。 2. については、すべての中小企業を特区として見込む区域とするには、国の総合特区の区域の考え方から難しいが、指定申請書等に中小企業に関する事業や提案に係る記述を追加した。 3. については、指定申請書に、各主体の役割分担をできるだけ明らかにしながら、当地域が目指す姿・目標を地域全体で共有できるよう、できるだけわかりやすく記述することに努めた。

指定申請書に記載した事業で、併せて提案した規制の特例措置等の適用を見込む事業の一覧（参考資料）

事業名	適用を見込む規制の特例措置等	新たな提案
輸入航空機部品等の関税フリーゾーン化	・航空機製造に係る輸入品の関税のフリーゾーン化（規制の特例措置） ・税制上の支援措置）	○
関連中小企業の効率的な生産・供給体制構築事業	・航空機関連中小企業の投資促進税制の拡充・恒久化（税制上の支援措置） ・航空機関連中小企業が共同して行う部品の一貫受注システム、共同受注・納期等管理システム構築に対する支援（財政上の支援措置） ・「成長産業・企業立地促進等施設整備費補助事業」の要件緩和等（財政上の支援措置・その他の支援措置）	○ ○ ○
ボーイング787等量産事業	・工場立地に係る緑地規制の特例（規制の特例措置） ・工場立地法における重複緑地の算入率拡大及び壁面緑化の面積の算定制限の撤廃（規制の特例措置） ・既存工場増築に関わる建築規制の緩和（規制の特例措置） ・航空機製造事業法に定める特定設備に関する規制の全廃（規制の特例措置） ・航空機関係の輸出規制の緩和（規制の特例措置） ・航空機製造に係る輸入品の関税のフリーゾーン化（規制の特例措置・税制上の支援措置） ・制限外積載申請を受ける車両の申請期間の短縮（規制の特例措置） ・国際戦略総合特区設備等投資促進税制（税制上の支援措置） ・航空機関連中小企業の投資促進税制の拡充・恒久化（税制上の支援措置） ・投資費用に対する低金利の長期貸付制度の創設（金融上の支援措置） ・「成長産業・企業立地促進等施設整備費補助事業」の要件緩和等（財政上の支援措置・その他の支援措置） ・指定区域内での航空宇宙産業に限定した随意契約又は二段階一般競争入札の実施（その他の支援措置）	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
中部臨空都市「臨空生産ゾーン」への航空宇宙関連企業誘致事業	・工場立地に係る緑地規制の特例（規制の特例措置） ・工場立地法における重複緑地の算入率拡大及び壁面緑化の面積の算定制限の撤廃（規制の特例措置） ・国際戦略総合特区設備等投資促進税制（税制上の支援措置） ・国際戦略総合特区事業環境整備税制（税制上の支援措置）	○

未利用国有地を活用した航空宇宙関連産業集積強化事業	・ 指定区域内での航空宇宙産業に限定した随意契約又は二段階一般競争入札の実施（その他の支援措置）	○
MR J プロジェクト事業	・ 工場立地に係る緑地規制の特例（規制の特例措置） ・ 工場立地法における重複緑地の算入率拡大及び壁面緑化の面積の算定制限の撤廃（規制の特例措置） ・ 既存工場増築に関わる建築規制の緩和（規制の特例措置） ・ 航空機製造に係る輸入品の関税のフリーゾーン化（規制の特例措置・税制上の支援措置） ・ 国際戦略総合特区設備等投資促進税制（税制上の支援措置） ・ 飛行試験等における航空機燃料税の減免（税制上の支援措置） ・ 投資費用に対する低金利の長期貸付制度の創設（金融上の支援措置） ・ MR J のリース会社の設立検討（その他の支援措置） ・ MR J の国内外への販売促進活動の強化（その他の支援措置）	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
人材育成・確保推進事業	・ 大学における航空機開発高度人材育成プログラムへの継続的な支援（財政上の支援措置） ・ 航空宇宙関連業務に従事する高齢者の雇用に対する補助金の増額（財政上の支援措置） ・ 航空宇宙関連の生産職人材の育成・雇用支援（財政上の支援措置・その他の支援措置） ・ 航空宇宙産業に従事する予定の学生に対する奨学金制度の創設（財政上の支援措置・その他の支援措置） ・ 先進複合材関係職業教育の在り方の検討（その他の支援措置）	○ ○ ○ ○ ○
次世代航空機開発促進事業	・ 臨時民間試験空域の設定（規制の特例措置） ・ 次世代航空機の開発に必要な研究開発施設整備への支援（財政上の支援措置）	○ ○

地方公共団体に関する情報	地方公共団体名	愛知県	担当部署名	知事政策局企画課	担当者名		電話番号		E-Mail	
総合特別区域の名称	アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区			国際・地域の別	国際	対象地域	愛知県・岐阜県の一部		計画期間	平成 24 年度 ～ 平成 27 年度 （ 4 年間）

事業 番号	事業名	事業内容	実施主体	所管省庁名	国の制度名	新規 拡充	新規・拡充内容	総事業費 (単位:千円)	年度別 事業費(上段)・国費(下段) (単位:千円)				
									H24	H25	H26	H27	
1	関連中小企業の効率的な生産・供給体制構築事業	航空機部品加工に係る一貫受注に適応した情報共有システム及び共同受注・納期等管理システムを構築する。	中部航空宇宙部品生産協同組合 川崎岐阜協同組合	経済産業省		新規	情報共有システムに対する適切な補助制度が現行では見当たらない(以前は、経済産業省の補助金として、中小企業者の利活用に配慮された電子データ交換(EDI)システムの開発・導入等に対して補助する「中小企業戦略的IT化促進事業」があったが、現在は廃止されている)。航空機産業は受注の波が大きい。ため、中小協力企業は合理化や生産増強のための思い切った設備投資に二の足を踏むこととなっており、資金面で限界のある中小企業、とりわけ複数の関連企業による効率的なシステムづくりを支援していく必要がある。	180,000	40,000	90,000	50,000		
								180,000	40,000	90,000	50,000		
2	関連中小企業の効率的な生産・供給体制構築事業	航空機部品加工に係る一貫受注・生産が可能な工場アパートを整備する。	中部航空宇宙部品生産協同組合	経済産業省	「成長産業・企業立地促進等施設整備費補助金」	拡充	事業協同組合自体が「事業主体になる場合など事業の多様化に対応するとともに、中小企業の競争力の強化を図るため、補助金の対象事業者」に「事業協同組合」を、補助事業に「工場、事業所」を追加し、補助率のかさ上げを図る。	1,000,000				1,000,000	
								1,000,000				1,000,000	
3	人材育成・確保推進事業	名古屋大学において、航空機の開発に関する高度人材を育成する「航空機開発DBTリーダーシップ養成講座」を実施する。	名古屋大学	経済産業省		新規	当該養成講座については、平成22年度までは、国(経済産業省)の委託事業(「産学人材育成パートナーシップ事業」)として実施し、国の事業が廃止された今年度からは名古屋大学の自事業として実施しているが、国の事業費が支給されなくなったため、教材費(高価な材料を含む)ひいては学生(社会人等)の授業料が高くなっており、大学側の努力だけでは如何ともしがたい状況にある。 今後の日本の産業が進めていくべき技術の高度化や高付加価値化を先導する航空機産業に関わる高度人材の育成システムを、持続的かつ幅広く受け入れられる形で構築していく必要がある。	28,000	7,000	7,000	7,000	7,000	
								28,000	7,000	7,000	7,000	7,000	
4	次世代航空機開発促進事業	大型風洞施設など次世代航空機の開発に必要な研究開発施設の整備を図る。	航空宇宙関連企業や経済団体等の産業界、大学・公設試験研究機関等の学界、国・地方公共団体等の行政機関	経済産業省	「地域新成長産業創出促進事業費補助金」、「先端技術実証・評価設備整備費等補助金」	拡充	主要国が航空機産業を戦略産業として積極的に育成している中で、今後、我が国がポストMRJなど国産旅客機の開発・事業化を確立するためには、大型風洞施設などの研究開発施設を整備し、国内で完成機製造を完結できる体制が必要である。こうした大型の研究開発施設の整備には、国の積極的な関与が必要である。	20,010,000	10,000	20,000,000	←H25・26年2 カ年予算		
								20,010,000	10,000	20,000,000	←H25・26年2 カ年予算		

5	人材育成・確保推進事業	航空機関連企業において若手労働者への技能継承面でも重要な役割を果たすベテラン労働者(高齢者)の継続的な雇用を図る。	航空機関連企業(雇用主)	厚生労働省	「高年齢雇用継続給付金」	拡充	現在、定年延長や再雇用制度により、高齢者を継続雇用している場合、その労働者は「高年齢雇用継続給付金」を受給できるが、受給できる金額の問題から、モチベーションの低下を招いたり、60歳で退職する労働者も多い。高齢者雇用に対する補助金を増額することで、高度な技能を持った「ベテラン」が現役で働く期間を少しでも長くすれば、若手社員への技能伝承が、よりスムーズになるとともに、企業や地域における「技能の底上げ」が期待できる。また、地域の雇用の確保にも有効と考えられる。	5,032,800	1,258,200	1,258,200	1,258,200	1,258,200	
								3,170,664	792,666	792,666	792,666	792,666	
6	人材育成・確保推進事業	高度な技能や特殊工程についての知識・技能を持つ航空機関連の生産職人材の育成・雇用を図る。	航空機関連企業(雇用主)	厚生労働省、経済産業省	教育訓練に対する補助金 雇用奨励金 など	拡充	航空機産業は、他業種と比較して、工程が多かつスキルレベルが高度である。しかしながら、少量多品種生産のため、生産現場では手作業が多く、多数の生産職が必要となる。高度な技能や特殊工程についての知識・技能を持つ生産職の採用は、日本を代表する航空機メーカーにおいても容易ではなく、人材の確保・育成に慢性的に苦慮している。また、ボーイング787は、今後、増産が見込まれており、生産職の確保について、さらに懸念される状況にある。こうした生産職人材の育成・雇用に対する支援を行う必要がある。	1,400,000	350,000	350,000	350,000	350,000	
								1,400,000	350,000	350,000	350,000	350,000	
7	人材育成・確保推進事業	航空宇宙分野の専門学科を経た学生をはじめとして、優秀な学生を航空機産業に誘導し、人材の確保を図る。	航空機関連企業(雇用主)	文部科学省		新規	航空機産業への従事等を条件とした奨学金制度や、返還金の減免等の制度を創設する。近年、青少年の理科離れ、科学技術やものづくりへの関心度が低くなっていると指摘されている中で、国際戦略総合特区として当地域が指定された場合には、国家戦略産業として育成する航空機産業に優秀な人材を集めていくことが必要である。奨学金の創設は、国が航空機産業人材の育成に対する姿勢を示す象徴ともなるものであり、次代を担う青少年に対して航空宇宙分野への関心を引き出し、航空機産業界に数多く参画していくとする契機になると考えられる。	120,000	30,000	30,000	30,000	30,000	
								120,000	30,000	30,000	30,000	30,000	
8	地域発！国際戦略総合特区支援事業	経済産業局単位で、認定国際戦略事業を推進するための補助制度を創設する。	中部経済産業局	経済産業省		新規	国際戦略総合特区に指定された地域において、国の成長をけん引する戦略の実効性を高めるためには、政策資源(特に財政)をさらに集中していく必要がある。「総合特区推進調整費」や既存の省庁の予算とは別に、財政状況が厳しい中で可能な支援策、例えば、当該地域の取組の中から関係者の合意と地域の実情に詳しい国の地方支分部局(特に、産業政策を担う経済産業局)との協議を経て選定された1点に対する財政的支援を検討していく必要がある。	80,000	20,000	20,000	20,000	20,000	
								80,000	20,000	20,000	20,000	20,000	

9	ボーイング787等量産事業	ボーイング787等の生産に携わる組合員で構成されるプロジェクトチームを組織し、各企業の優れた人的資源や機能を「テクノプラザ」に集約、実証を重ねることを視野に入れながら、新たな量産体制の構築を目指す。	川崎岐阜協同組合員で構成されるプロジェクトチーム	経済産業省	「成長産業・企業立地促進等施設整備費補助金」	拡充	事業協同組合自体が事業主体になる場合など事業の多様化に対応するとともに、中小企業の競争力の強化を図るため、補助金の対象事業者に「事業協同組合」を、補助事業に「工場、事業所」を追加し、補助率のかさ上げを図る。	1,000,000				1,000,000	
								1,000,000				1,000,000	