

国際戦略総合特別区域新計画案

作成主体の名称：愛知県、岐阜県、三重県、長野県、静岡県、名古屋市、豊橋市、岡崎市、一宮市、半田市、春日井市、津島市、安城市、西尾市、犬山市、常滑市、江南市、小牧市、稲沢市、新城市、東海市、大府市、知多市、尾張旭市、豊明市、愛西市、清須市、北名古屋市、弥富市、みよし市、あま市、豊山町、大口町、蟹江町、飛島村、岐阜市、大垣市、関市、中津川市、美濃市、瑞浪市、恵那市、美濃加茂市、各務原市、可児市、郡上市、海津市、笠松町、垂井町、神戸町、輪之内町、安八町、大野町、坂祝町、川辺町、御嵩町、津市、伊勢市、松阪市、桑名市、鈴鹿市、いなべ市、木曾岬町、東員町、飯田市、松川町、高森町、喬木村、豊丘村、浜松市、名古屋港管理組合、三菱重工業株式会社、川崎重工業株式会社、富士重工業株式会社、東レ株式会社、中部航空宇宙部品生産協同組合、川崎岐阜協同組合、天龍エアロコンポーネント株式会社、アイコクアルファ株式会社、愛知海運株式会社、株式会社青山製作所、曙工業株式会社、旭精機工業株式会社、熱田起業株式会社、株式会社石川精工、イズテック株式会社、株式会社磯村製作所、伊藤鉄工株式会社、株式会社エアリス・エンタープライズ、株式会社エアロ、大羽精研株式会社、大見工業株式会社、尾張精機株式会社、株式会社カマタ製作所、木下精密工業株式会社、株式会社銀星、株式会社グローバル・アシスト、株式会社小池製作所、株式会社弘和鉄工所、株式会社小坂鉄工所、株式会社近藤機械製作所、株式会社最新レーザ技術研究センター、株式会社三技、株式会社三光製作所、三友工業株式会社、三洋機工株式会社、株式会社真功社、シンフォニアテクノロジー株式会社、株式会社杉浦機械、株式会社関山、株式会社高木化学研究所、高木工業株式会社、高砂電気工業株式会社、高須工業株式会社、玉川工業株式会社、株式会社タマリ工業、中部日本マルコ株式会社、株式会社TEKNI A、株式会社テックササキ、東南精機株式会社、東陽工業株式会社、東洋航空電子株式会社、東レハイブリッドコード株式会社、トーカロ株式会社、中村鉄工株式会社、株式会社中村鉄工所、南天工業株式会社、株式会社西村製作所、ピーピージー・ジャパン株式会社、株式会社フジワラ、株式会社放電精密加工研究所、株式会社松浦、株式会社松江鉄工所、マツダ化工株式会社、株式会社松原製作所、株式会社瑞木製作所、三菱レイヨン株式会社、明光工業株式会社、株式会社名光精機、株式会社山下工作所、輸送機工業株式会社、株式会社吉見製作所、菱輝金型工業株式会社、株式会社和田製作所、渡辺精密工業株式会社、アイギ工業株式会社、葵工機株式会社、旭金属工業株式会社、株式会社天野工業、今井航空機器工業株式会社、岩戸工業株式会社、イワキ工業株式会社、APCエアロスペシャルティ株式会社、恵那機器株式会社、榎本ビーエー株式会社、株式会社オイダ製作所、株式会社大橋鉄工所、有限会社大堀研磨工業所、偕行産業株式会社、株式会社加藤製作所、株式会社加藤製作所、株式会社郡上螺子、有限会社ケーテクニカ、

近藤技研株式会社、株式会社佐々木製作所、株式会社信立、有限会社角野製作所、誠和工業株式会社、株式会社太平洋久世製作所、榎屋ティスコ株式会社、天龍コンポジット株式会社、東邦テナックス株式会社、徳田工業株式会社、鳥羽工産株式会社、有限会社名古屋鉄工所、ナブテスコ株式会社、株式会社ナベヤ精機、日本プレス工業株式会社、株式会社服部精工、早川工業株式会社、早川精機工業株式会社、株式会社光製作所、有限会社フジワテック、株式会社マルケン工業、瑞浪精機株式会社、株式会社水野鉄工所、株式会社瑞穂製作所、名北工業株式会社、メイラ株式会社、株式会社ヤシマ、ヨシテック工業株式会社、株式会社和興、伊勢金型工業株式会社、NTN株式会社、エバ工業株式会社、キクカワエンタープライズ株式会社、航空機部品生産協同組合、真和工業株式会社、大起産業株式会社、東洋精鋼株式会社、株式会社トピア、株式会社南条製作所、株式会社光機械製作所、扶桑工機株式会社、三重樹脂株式会社、有限会社愛光電子、アイビーテクノクリエーション株式会社、株式会社アップルハイテック、飯田精機株式会社、飯田精密株式会社、有限会社大島電子、加賀ワークス株式会社、株式会社乾光精機製作所、株式会社協電社、株式会社協和精工、クロダ精機株式会社、コーエー精機株式会社、山京インテック株式会社、三洋工具株式会社、三和ロボティクス株式会社、株式会社JMC、株式会社しなの工業、株式会社タカモリ、多摩川航空電装機器株式会社、多摩川精機株式会社、多摩川テクノクリエーション株式会社、多摩川パーツマニュファクチャリング株式会社、多摩川マイクロテック株式会社、株式会社ティーエー・システム、株式会社NEXAS、有限会社野中製作所、株式会社浜島精機、株式会社林精機、株式会社ピーエーイー、株式会社マルヒ、株式会社丸宝計器、有限会社森脇精機、有限会社矢崎製作所、有限会社ユーズテック、株式会社ヨシカズ、アイティーオー株式会社、株式会社オリオン工具製作所、株式会社桜井製作所、庄田鉄工株式会社、富士工業株式会社、株式会社ブローチ研削工業所、株式会社平安コーポレーション、マシン・テック・ヤマシタ有限会社、株式会社みずほ銀行、株式会社三菱東京UFJ銀行、株式会社三井住友銀行、株式会社八十二銀行、株式会社静岡銀行、株式会社清水銀行、株式会社大垣共立銀行、株式会社十六銀行、株式会社三重銀行、株式会社百五銀行、株式会社京都銀行、株式会社長野銀行、株式会社愛知銀行、株式会社名古屋銀行、株式会社中京銀行、株式会社第三銀行、飯田信用金庫、アルプス中央信用金庫、浜松信用金庫、岐阜信用金庫、大垣信用金庫、東濃信用金庫、関信用金庫、岡崎信用金庫、瀬戸信用金庫、知多信用金庫、碧海信用金庫、西尾信用金庫、中日信用金庫、桑名信用金庫、株式会社商工組合中央金庫、長野県信用組合、株式会社日本政策投資銀行、一般社団法人中部経済連合会、一般社団法人中部航空宇宙産業技術センター、中部国際空港株式会社、名古屋商工会議所、国立大学法人名古屋大学

1 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

2 国際戦略総合特別区域計画の実施が国際戦略総合特別区域に及ぼす経済的社会的効果

① 総合特区の目指す目標

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5割以上、航空機体部品では約8割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の増産、次世代大型旅客機777Xの生産開始への対応や、YS-11以来半世紀ぶりの国産旅客機MRJ（三菱リージョナルジェット）の生産などにより、航空宇宙産業のより一層の生産高の増加を目指している。

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A320の最終組立工場が稼動し、ボーイング社の小型旅客機737の顧客引渡施設も計画されるほか、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、総合特別区域法により「特定国際戦略事業」に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」等を展開する地区について総合特区としての指定を受け、機体（構造・機器）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。

我が国の航空機メーカーが、引き続き国際共同開発事業において主導的地位を維持するため、新規立地・設備投資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、中小企業の集団化・共同化による部品の一貫生産・供給体制の構築などにより製造コストの低減を図り、国際競争力の強化、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推進する。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 2.5 倍に拡大(年率 4.7%の伸び)、特にアジア・太平洋地域では、年率 6.1%と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)需要は約 1.9 倍、アジア・太平洋地域では、約 2.7 倍となる見込みである。また、そのうち、MR J が参入を目指すリージョナルジェット機市場は、今後 20 年間で、世界で約 3,500 機の新規需要が見込まれている((一財)日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測 2015-2034」)。
- 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 1.4 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た。同機は、世界的なベストセラー機となっているが、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(株)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 MR J は、平成 27 年 11 月に初飛行に成功し、今後、型式証明を取得し量産初号機をローンチカスタマーである ANA に納入することとなってい

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。

- 加えて、宇宙産業の分野でも、当地域で開発・最終組立が行われているH-II Bロケットが、平成27年8月に国際宇宙ステーションへの補給機「こうのとり」の打ち上げに成功し国際プロジェクトに貢献したほか、H-II Aロケットが、平成27年11月に国産ロケットとして初の商業衛星の打ち上げに成功しており、平成27年1月に宇宙開発戦略本部が決定した「宇宙基本計画」において、これらの後継となるH3ロケットの開発推進、我が国の宇宙産業の基幹的部品の安定供給、民間需要の新規開拓及び国外受注の獲得等に取り組むとされるなど、産業基盤の維持・強化が期待されている。

(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。また、内閣官房の基幹産業化に向けた航空ビジネス戦略に関する関係省庁会議が平成 27 年 12 月に決定した「航空産業ビジョン」では、政府として、今後、完成機、エンジン、装備品等様々な分野で国産比率を高め、自動車に続く我が国の基幹製造産業として発展させることを目指すとされるなど、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・三重・長野・静岡地域において、国際戦略総合特区の支援措置を活用しつつ、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を形成し、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。

② 評価指標及び数値目標

評価指標（1）：中部地域における航空宇宙産業の生産高

数値目標（1）：8.7 千億円（平成 25 年度）→ 11.8 千億円（平成 32 年度）

評価指標（2）：中部地域における航空機・部品の生産高

数値目標（2）：5.8 千億円（平成 25 年）→ 8.2 千億円（平成 32 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）：18.6 千人（平成 25 年度）→ 25 千人（平成 32 年度）

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）：3.5 千億円（平成 25 年度）→ 6.8 千億円（平成 32 年度）

評価指標（5）：中部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 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間で 40 件

3 特定国際戦略事業の名称

アジア最大・最強の航空宇宙産業クラスターを形成し、先端技術集約型産業である「航空宇宙産業」

を振興するとともに、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・発展を牽引するため、規制の特例措置や税制・財政・金融上の支援措置等を活用しながら、製造コスト低減による国際競争力アップ、企業が新規立地・設備投資しやすい環境整備、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、中小企業の新規参入・販路開拓支援、専門的人材の育成・確保の推進、航空機イノベーション拠点の整備に係る取組を行っていく。

- ① ボーイング787等量産事業（規制の特例措置（工場等新增設促進事業）、別紙1-1）
- ② ボーイング787等量産事業（国際戦略総合特区設備等投資促進税制、別紙1-2）
- ③ 関連中小企業の効率的な生産・供給体制構築事業（国際戦略総合特区設備等投資促進税制、別紙1-2）
- ④ MR Jプロジェクト事業（国際戦略総合特区設備等投資促進税制、別紙1-2）
- ⑤ ボーイング777X開発・量産事業（国際戦略総合特区設備等投資促進税制、別紙1-2）
- ⑥ ボーイング787等量産事業（国際戦略総合特区支援利子補給金、別紙1-5）
- ⑦ 関連中小企業の効率的な生産・供給体制構築事業（国際戦略総合特区支援利子補給金、別紙1-5）
- ⑧ MR Jプロジェクト事業（国際戦略総合特区支援利子補給金、別紙1-5）
- ⑨ ボーイング777X開発・量産事業（国際戦略総合特区支援利子補給金、別紙1-5）
- ⑩ 宇宙機器等開発・供給事業（国際戦略総合特区支援利子補給金、別紙1-5）

4 その他国際戦略総合特区における産業の国際競争力の強化のために必要な事項

i) 一般国際戦略事業について

総合特区の目指す目標を達成するため、特定国際戦略総合特区事業とも連携しながら、以下の取組を行っていく。

- ① <<次世代航空機開発促進事業>>、<<地域発！国際戦略総合特区支援事業>>（<<地域新産業戦略推進事業（地域新産業集積戦略推進事業）>>、別紙1-4）

ii) その他必要な事項

ア) 地域において講ずる措置（別紙1-9）

イ) 国との協議の結果、現時点で実現可能なことが明らかとなった措置

- ・航空機の部分品等の免税（関税暫定措置法第4条）手続きの事務負担の軽減を図るため、免税手続きに必要となる「減免税物品に関する帳簿」について、関税暫定措置法基本通達に定める様式（P-1000）にかかわらず、関税暫定措置法施行令で求めている事項が記載された社内帳簿等の利用を可能とする措置について平成24年6月29日付けで関税暫定措置法基本通達が改正された。

- ・生産能力の抜本的拡充を図るため、増築部分が現行基準に適合し、既存部分が新耐震基準に適合する場合に、既存不適格建築物のまま増築可能な部分の既存部分に対する比率の上限である1/2を超えて増築可能となるとする措置について平成24年9月20日付けで建築基準法施行令が改正された。
- ・国との協議の結果、国際戦略総合特区計画の中に盛り込むことにより認定市町村が条例で重複緑地の算入率を独自に定めることや、地方公共団体が個別に規則等を制定することにより、壁面緑地の面積算定方法を独自に定めることが実現可能であることを確認できたことから、名古屋市、半田市及び各務原市において条例で重複緑地の算入率を独自に定めるとともに、名古屋市において個別に規則等を制定することにより、壁面緑地の面積算定方法を独自に定めた。

iii) 目標に対する評価の実施体制

毎年度、単年度ごとの実績（生産高等）と数値目標までのトレンドとの乖離を把握し、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する。

また、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。

(以下、別紙及び別添省略)