関東地域における戦略産業クラスター計画の素案

2026年5月

目次

１．関東地域の経済及び産業の状況と戦略産業クラスターの形成に向けた考え方 ----- 33

１－１．関東地域の経済及び産業の状況 ----- 34

１－２．戦略産業クラスターの形成に向けて ----- 35

２．関東地域の戦略産業クラスター候補｜航空機産業 ----- 36

２－１．航空機産業の概況 ----- 37

２－２．関東地域における整備地域としての特徴 ----- 41

３．戦略産業クラスター計画素案 ----- 42

３－１．地域・分野の設定 ----- 43

３－２．クラスター形成に向けた政策的課題 ----- 46

３－３．核となる投資案件 ----- 47

巻末：関東域内の地域産業ポテンシャル ----- 48 ~

１．関東地域の経済及び産業の状況と戦略産業クラスターの形成に向けた考え方

１－１．関東地域の経済及び産業の状況

- 2020年度の関東地域（※）における域内総生産は256.3兆円であり、国別比較に当てはめると8位相当の経済規模である。また、人口、事業所数、製造品出荷額などの指標を含め、関東地域の経済は我が国の４割程度である。
- 関東地域は、高度経済成長期に第１次産業の比率が低下し、第２次産業及び第３次産業が発展した。第２次産業については、東京湾沿岸部などで石油化学工業をはじめとする重化学工業が発展しつつ、交通インフラの整備に伴い、北関東など首都圏の周辺に工場が集積してきた。2020年度時点においても、一都三県は第３次産業、一都三県以外では第２次産業、とりわけ製造業の割合が高い。さらに製造業に特化してみると、茨城県及び千葉県は化学工業、山梨県は生産用機械、長野県は情報通信機械、埼玉県及び新潟県は食料品が比較的割合が高く、その他の都県では輸送機械が高い。
- 東京圏には、東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港、京浜港など我が国を代表する広域物流拠点が存在し、高速道路の整備と合わせ、広域関東圏の貿易の要所となっている。また、羽田・成田両空港及び横浜港等の港湾が、ゲートウェイとして国内外の人流の要となっており、2022年の我が国への入国者数の6割以上を占めている。
- 関東は、人口と産業の集積を背景に電力・燃料を含むエネルギー需要が極めて大きく、再エネや原子力などの脱炭素電源を含む電力の供給やLNG等の化石燃料を管外及び臨海部の受入拠点に依存する構造にある。そのため沿岸部では、コンビナートを中心に発電、鉄鋼、化学等エネルギー多消費産業が集積している。
- 関東には、大学や研究機関など「知」の集積、東京圏には株式市場や金融機関の本店をはじめとした「金融」の中枢的な機能、そして、我が国人口の約4割を占める「人材」の層の厚さが国内での相対的な強みとなっている。

（※）関東経済産業局が所管する、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、山梨県、長野県及び静岡県の一都十県を指す。

１－２．戦略産業クラスターの形成に向けて

■ 地域未来戦略本部（令和7年11月閣議決定により設置）での決定事項に基づき、国は、「戦略産業クラスター計画」を策定することとなっており、その作成のプロセスは以下の通りである。

- ✓ 地方経済産業局が中心となり、地域の経済や産業のポテンシャル及びその成長等の観点から、クラスター形成が望まれる地域及び分野について記載された「戦略産業クラスター計画素案」を作成する。
- ✓ 日本成長戦略本部の下で、17の戦略分野個別の観点から勝ち筋となる製品・技術等を特定しつつ、立地競争力の観点からインフラや拠点の整備、産業人材育成の課題について記載された「官民投資ロードマップ」を策定する。
- ✓ 一定の大規模投資の見込みがあること、インフラや拠点の整備が含まれる開発であることなど、国が個別に設定した基準に合致する「プロジェクト提案」が都道府県から提案される。
- ✓ 上記の３つ（素案、ロードマップ、プロジェクト提案）が整合している場合に、国が「戦略産業クラスター計画」を策定する。

■ 戦略産業クラスター計画が、17の戦略分野に関連する企業の大規模投資を中心に形成されるものであることから、その前提の一つとなり関東経済産業局が中心に作成する「戦略産業クラスター計画素案」は、以下の種々の観点から検討を行い作成するものとする。

- ✓ 関東地域の経済や産業のポテンシャルを踏まえ、世界的にリードしていける、若しくは世界で戦える案件であるか
- ✓ 当該分野が、「官民投資ロードマップ」と整合する可能性があるか
- ✓ 企業等による一定の大規模投資、インフラや拠点の整備など、国、自治体、企業（産業界）などが連携することが期待できるか　等

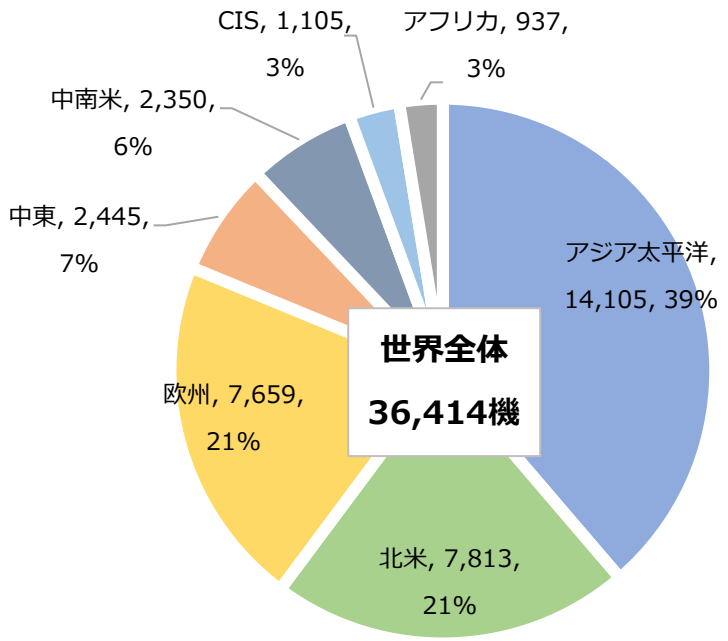
２．関東地域の戦略産業クラスター候補
｜航空機産業

2－1．航空機産業の概況｜民間航空機市場

■ 民間航空機市場は、**新興国の成長を背景にアジア地域内での旅客需要が増加**していくこと、LCC等の利用がさらに拡大していくこと、航空機の性能向上に伴い中小型の航空機の適用可能航路が増える中、そうした航空機の高頻度運航によりエアラインの資本効率が高まる（ハブ＆スポークからポイントtoポイントへの移行）こと等から、**単通路機需要が大きく拡大していくことが見込まれる**。

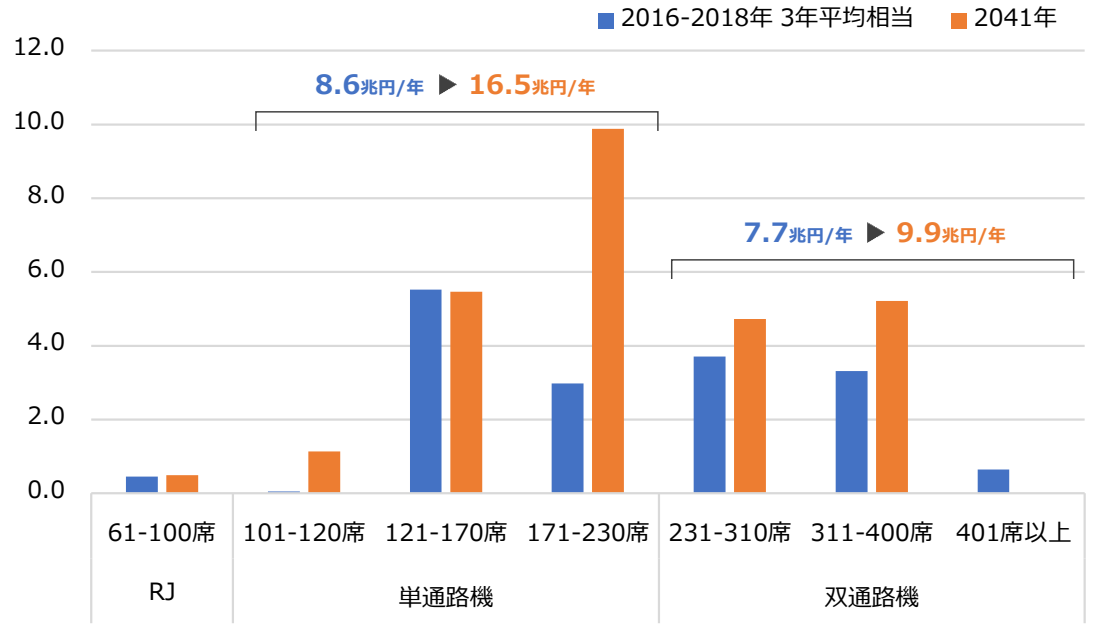
■ 他方、現状、**我が国は双通路機のサプライヤーとして確かな地位を確立**してきた一方で、**単通路機市場への参画は限定的**。海外OEMより、燃費性能の良い軽量な**炭素繊維複合材が全面適用される次期単通路機**プロジェクトにおいて、**日本のサプライチェーンは不可欠**との期待あり。

地域別新造旅客機需要見込み



出典：一般財団法人日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測2025–2044」

世界の民間航空機生産額の将来動向予測



注１）コロナ、737MAX出荷停止等による影響を排除し、年ごとの増減を平準化するため、2016-2018年の３年平均の納入機数実績を基に推計
注２）メーカーHP掲載のリスト価格からの割引率が50%と仮定して推計
注３）インフレによる価格上昇の影響は考慮していない

出典：一般財団法人日本航空機開発協会「民間航空機関連データ集」より経済産業省推計

2－1．航空機産業の概況｜航空機産業戦略

■ 我が国航空機産業の現状と、航空機産業を取り巻く環境変化を踏まえ、我が国航空機産業の更なる成長に向けた方針について、**2024年4月に「航空機産業戦略」を策定**。

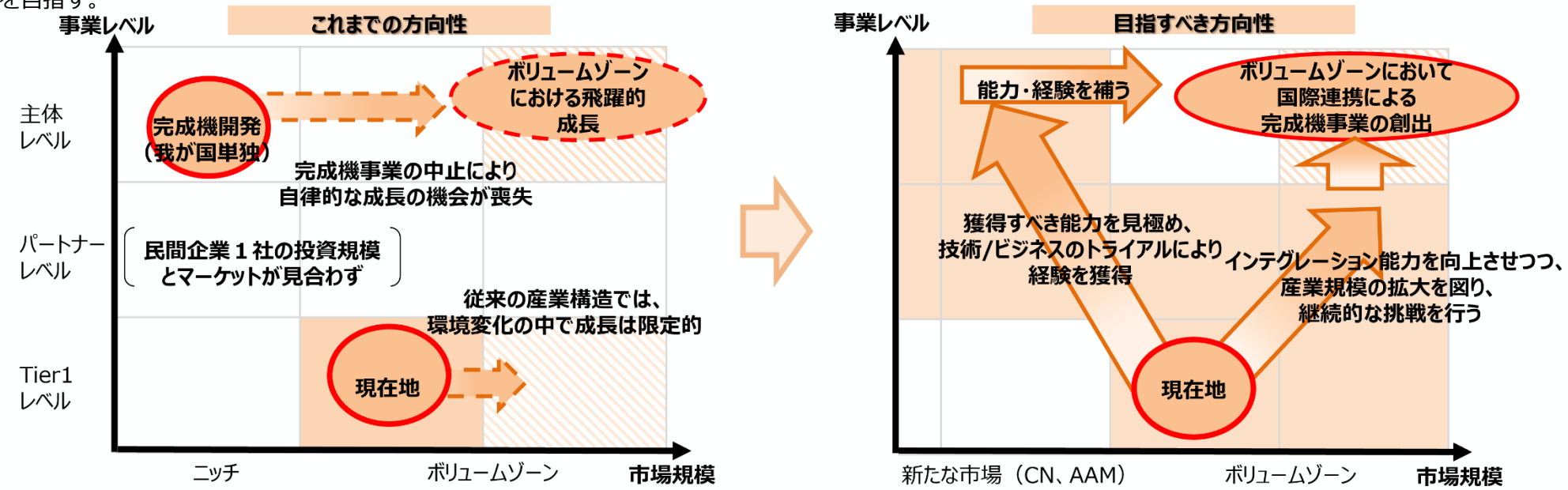
我が国の航空機産業戦略

(1) 戦略の要点

- 収益性が高く規模の大きい市場で、**海外主要OEMとの連携**の中で、**上流工程でのプログラム参画を継続的に追求。規模の大きい事業を支える事業基盤を含めたインテグレーション能力**を獲得。
- 小型機の脱炭素化やAAM等の新たな市場で、他産業も含めた技術的強みをテコに**主導的な立場で開発・事業を実施し、海外主要OEMとの連携では得がたい全機／主要系統等のインテグレーション能力**を獲得。
- 2035年頃までにこれらの2つのアプローチで能力と事業基盤を飛躍的に成長させ、以降のボリュームゾーン市場において、**海外OEMと伍する立場としての国際連携による完成機事業の創出**を目指す。

(2) 航空機産業戦略を踏まえた政策の方向性

- 航空機産業は巨額の先行投資・長期の開発期間を要し、また開発の高度化・安全認証の厳格化が進む一方で、従来の政策は主に要素技術開発や国際共同開発支援といった、Tier1サプライヤー支援に留まっていた。
- 今後は、「ボリュームゾーン市場」「CN等の新たな市場」で並行して成長し、完成機事業も見据えたインテグレーション能力を獲得するべく、**設計等の上流域から、ものづくり基盤としてのサプライチェーン強靭化、MRO等の下流域にわたり、航空機ライフサイクル全体のバリューチェーンを戦略的に取り込む形で政策を複合的に展開し、航空機産業基盤を強化**する。



出典：経済産業省　「「航空機産業戦略」の実行状況について」

2－1．航空機産業の概況｜課題

■ 民間航空機産業の課題のうち、エンジン事業やMRO事業においては以下のような課題がある。

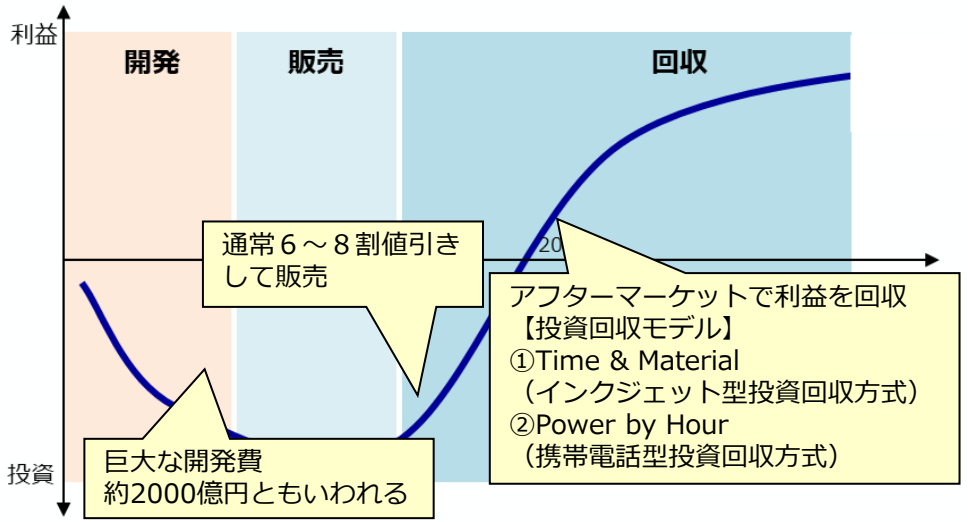
【エンジン事業】

- 単通路機/双通路機向けエンジン双方の開発プログラムに参画し、低圧系を中心に確かに地位を確立してきたが、高温・高圧部（高付加価値の領域）への参画が限定的。
- エンジン事業は開発、販売時における大きな投資を経て、**アフターマーケットにおいて利益を回収するビジネスモデル**。国際共同開発への参画において、**参画部位の設計製造だけではなく、エンジン整備能力や部品修理能力の重要性が増大**。

【MRO事業】

- 世界市場において増加する航空機に比例して整備需要が拡大する中で、**世界的にはキャパシティ不足が課題**。国内運航事業者、部品製造事業者等のステークホルダーにおいて連携し、**外需獲得を目指し、分業・協業すべき箇所を特定した上で、設備投資やリソースの集約等の取組が必要**。

典型的なエンジン事業ビジネスモデル



国内MRO実施事業者

IHI　三菱重工航空エンジン　JAL JAPAN AIRLINES　ANA

各社の拠点で、航空機エンジンの整備・修理等を実施
IHI：埼玉県鶴ヶ島市、東京都瑞穂町
MHIAEL：愛知県名古屋市
JAL：成田空港、ANA：羽田空港

MRO Japan

沖縄・那覇空港拠点で国内外航空会社や官公庁の航空機の整備・修理・塗装などを実施

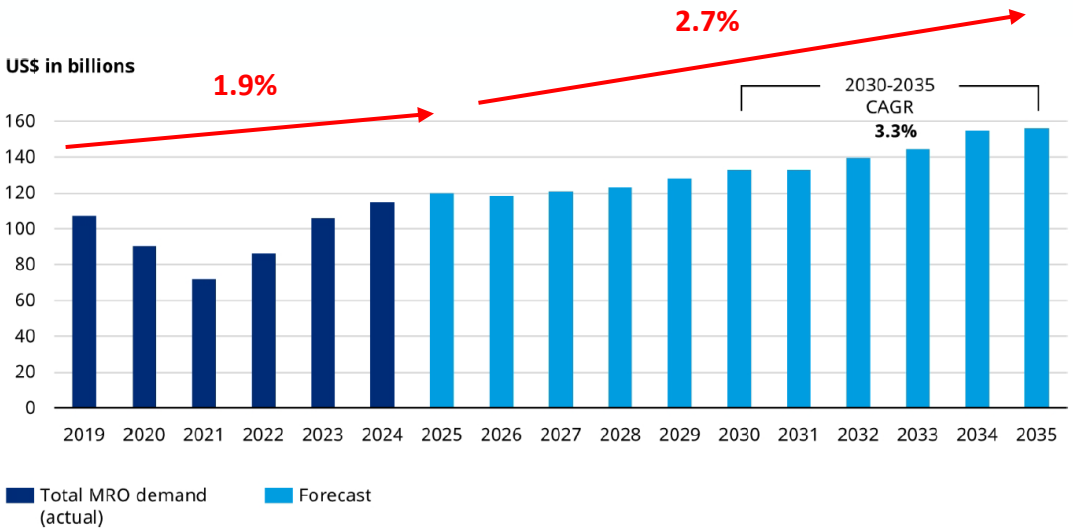
出典：経済産業省　「航空分野の今後の方向性について」

2－1．航空機産業の概況｜MRO事業市場

■ 今後の世界市場において増加する航空機に比例して、MROを行う事業がますます存在感を増しつつある中、**世界的なキャパシティ不足、整備従事者の不足等が顕在化。**

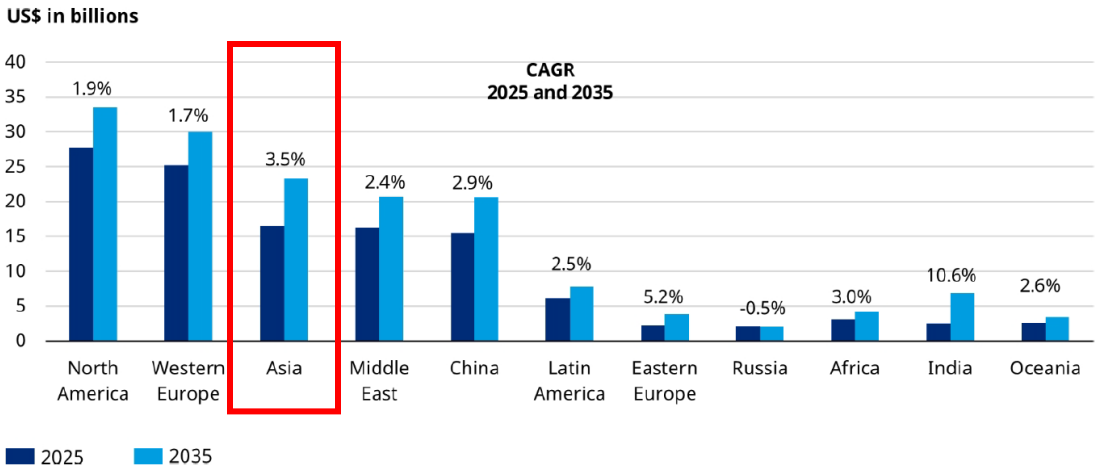
2019年から2035年のMRO需要

世界のMRO市場は、2019年から2025年までの成長率がわずか1.9%であったのに対し、**2025年から2035年初頭にかけては年平均成長率（CAGR）2.7%で拡大**すると予想されている。



地域別のMRO動向

今後10年で、いくつかの地域において世界MRO市場におけるシェアに変化が見られると予想されている。インド及び**アジアは、世界市場のシェアを大幅に拡大**し、2025年と比較して2035年までに市場規模の拡大が見込まれる。



出典：OliverWyman（https://www.oliverwyman.com/content/dam/oliver-wyman/v2/publications/2025/march/global-fleet-and-mro-market-forecast-2025-2035.pdf）

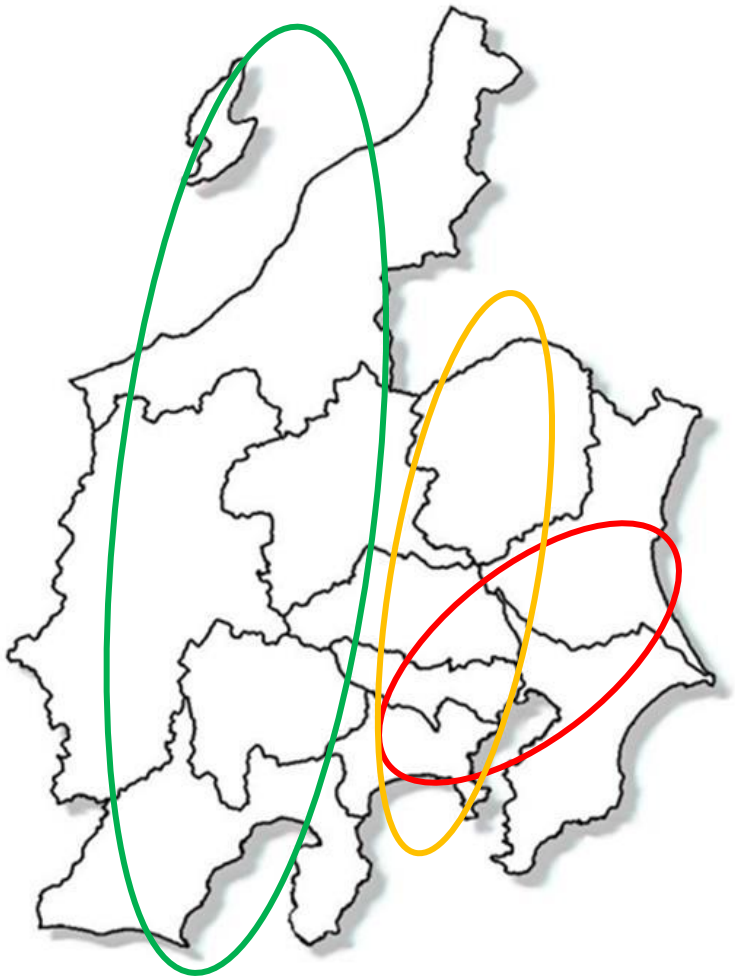
2－2．関東地域における整備地域としての特徴

■ 航空機ライフサイクルの心臓部としての役割を担い、国内有数の航空機MROクラスターとしてのポテンシャルを有する。

航空機MROクラスターとしてのポテンシャル

【コンポーネント供給網】

機体の性能と快適性を支える「装備品」や「内装品」の製造・修理において、数多くの企業群が控えている。高いシェアを持つ内装品に加え、アビオニクスや計測技術が高度な運用を支えている。また、機体制御、環境制御、着陸装置、精密センサーといった重要システムの供給体制を整える。難削材の加工技術を有する中小企業も多く、これら高度な技術が修理サイクルを支える上で不可欠な存在。



【ライフサイクル開発・統合】

運航・整備・内装改修の最前線で得られる膨大な「故障データ」や「摩耗状況」、「旅客ニーズ」を、都市部の設計・本社部門が吸い上げ、次世代機の開発に反映させる循環構造を有している。機体組立拠点と連携し、単なる「製造」に留まらず、整備現場のフィードバックから将来の維持コスト低減や信頼性向上を設計段階から織り込む「ライフサイクル全体での付加価値」を創出。

【運航・整備ハブ】

成田・羽田というアジア屈指のハブ空港を核に、機体の「日常点検」から大規模な「重整備」までを完結させる世界的な拠点群。空港内には基幹工場が立ち並び、近隣にはエンジンのフルオーバーホールを担う拠点もある。さらに、機体の安全な離着陸を支える「自動着陸・誘導システム」や「航空管制システム」関連の企業も立地。民間小型機やヘリコプターの整備大手もこのエリアに拠点を構える。近接地域内に、機体・エンジン・地上保安システムなどが凝縮されているエリア。

３．戦略産業クラスター計画素案

３－１．分野・地域の設定｜分野

戦略産業クラスター計画について

■ 「戦略産業クラスター」は、熊本県のTSMCや北海道のラピダスを支えるクラスターのように、17の戦略分野に関する検討が主導する形で、企業の大規模投資を中心に形成されるものである。分野別に、対象領域、課題等を戦略的に絞り込み、官民投資を促進するために策定される 「官民投資ロードマップ」の内容を踏まえ、勝ち筋として地域を特定した産業クラスターの戦略的な形成が必要とされる分野では、「戦略産業クラスター計画」を策定。この中で、クラスターの形成に向けた障壁となる課題（インフラ整備や分野特有の拠点整備等）を特定し、必要な政策手段を明確化する。

MRO事業について

■ 先述のとおり、今後も旅客需要は増加すると見込まれている。また、航空機産業戦略にもあるように**完成機事業のみならず航空機ライフサイクル全体で航空機産業を更に発展させていくことが重要**である。

■ 航空機ライフサイクルの中でも、MROビジネスは航空需要の増大に伴い圧倒的な成長性が期待できる。特に、機体構造・エンジン・装備品等の各領域において、日本企業が参画可能な市場規模には大きな拡大余地が残されており、**我が国の航空機産業にとってMROは今後の産業基盤を底上げする極めて有望な成長エンジン**である。

■ また、MROの重要性は、昨今の中東・ウクライナ情勢や緊迫する東アジア情勢等の**地政学的リスク**を鑑みれば、自国インフラとして強固なMRO基盤を保持することは、持続的な航空ネットワークを維持するための生命線。**不測の事態においても航空輸送機能を麻痺させない体制を構築することは、日本の経済安全保障における最重要課題の一つ**であり、国内における**MRO産業の集積はその戦略的根幹をなす**ものである。

３－１．分野・地域の設定｜地域（成田国際空港周辺地域のポテンシャル）

成田国際空港を核とした航空機産業（成田国際空港周辺地域）

■ 成田国際空港は、**豊富な国際線ネットワークを有する国際線の基幹空港**であるとともに、金額ベースで**我が国最大の貿易港**。現在、第２の開港プロジェクトとして、**年間発着容量の50万回への拡大に向けた滑走路の新設・延伸等（更なる機能強化）**が進められており、**空港内の航空機整備地区については、新貨物地区への集約による南貨物地区跡地を取り込みながら、引き続き航空会社の整備拠点として機能維持向上・ 効率化や労働環境向上等に向けた検討の進展**が見込まれる。

■ 成田国際空港は、エアライン系のMRO事業者が空港内に整備拠点を設ける**国内最大級のMRO拠点**であるとともに、空港周辺にも装備品整備事業者が立地。また、成田国際空港を支える広域道路ネットワークの整備の進展により、メンテナンス事業者や装備品事業者が集積する**羽田空港をはじめとする県内外の各エリアとの広域的な連携**が可能となる。

⇒航空機産業の集積の観点からは、成田国際空港周辺地域は、今後の発着容量の拡大による**整備需要の取り込み機会の拡大**や、航空機・装備品等の整備対象の**効率的な取り込みが可能な空港を核とした整備拠点機能**に加え、**国内外の拠点との連携を可能とする航空ネットワークや広域道路ネットワーク**が相まって、**日本最大の航空機整備産業の集積拠点に発展するポテンシャルを有する**エリアである。

成田国際空港の更なる機能強化

A滑走路の夜間飛行制限の緩和

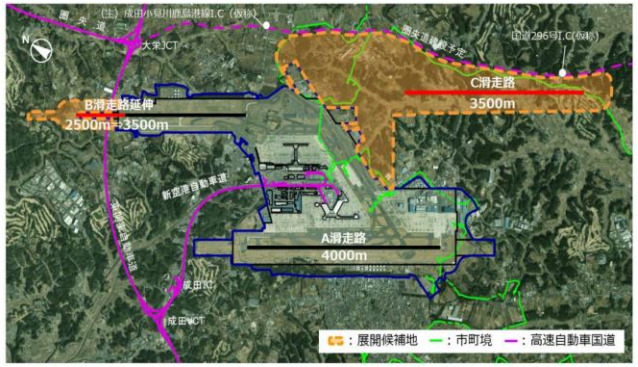
- 2019年冬ダイヤ(10月27日)より、A滑走路の運用時間を6-23時から6-24時に延長

*新B・C滑走路の供用開始まで

B滑走路の延伸
(2500m→3500m)

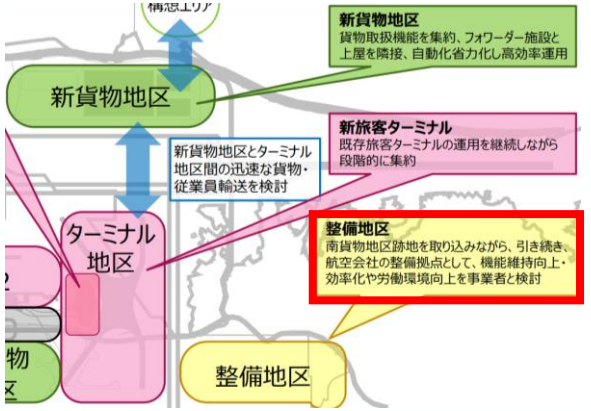
C滑走路の新設
(3500m)

→年間発着容量50万回を実現



出典：第1回　今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会（国土交通省説明資料）

空港施設全体のゾーニングイメージ



出典：『新しい成田空港』構想検討会「『新しい成田空港』構想とりまとめ2.0概要」（令和6年7月）（一部加工）

道路網・鉄道網の整備

【道路網の整備】

圏央道や東関道水戸線の開通により東海圏・神奈川や東北・北関東など広域的なアクセスが向上。
成田空港の拡張事業の効果を全国的に波及させる広域道路ネットワークの整備や機能強化を促進し、空港周辺においては、首都圏と空港を直達する北千葉道路の整備や、湾岸地域の人流・物流の機能強化に資する新湾岸道路の計画の具体化を促進。

【鉄道網の整備】

京成電鉄(株)が、成田空港周辺（成田湯川駅～成田空港駅）の単線区間の複線化に合わせ、スカイライナーおよび新型有料特急専用の成田スカイアクセス新線整備（複々線化）計画について検討に着手。

３－１．分野・地域の設定｜地域（千葉県による取組）

千葉県による航空機産業の集積に向けた取組

■ 地域未来投資促進法を活用し、**航空機産業等の航空宇宙分野をはじめとする、成田国際空港の特徴や強みを生かせる６つの産業の民間投資を促進**。既に物流分野において、２件の大型国際航空物流施設の開発が表明。

■ 成田国際空港周辺の開発が期待される地域のうち、**特にスピード感等が必要となるケースについて、千葉県が産業用地を直接整備する**こととしており、その具体的な対応として、**空港内の航空機整備地区に近接し、航空機産業の集積に適している芝山町岩山地区の整備に向けた事業費を令和８年度当初予算に計上**。

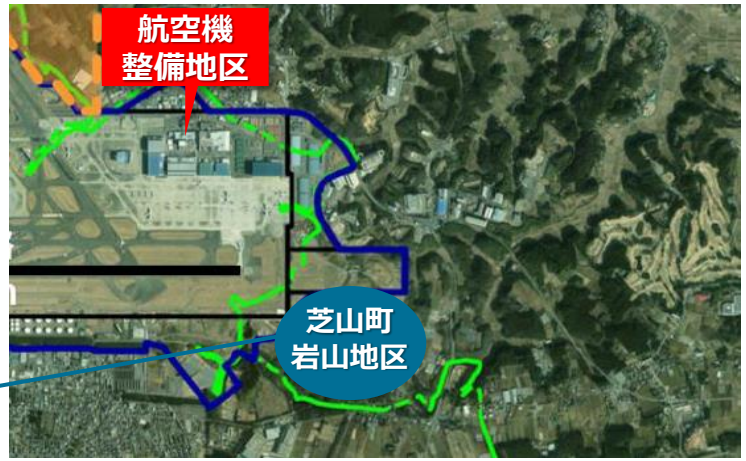
■ 航空整備の人材確保が課題となっている中、**成田国際空港周辺地域への航空機整備関連企業の立地を促進するため、空港周辺地域に新たに立地する航空機整備関連企業等による、従業員（航空整備に従事する者）の奨学金返済を支援する取組に対し、補助を実施**。

航空宇宙等の産業の民間投資を促進

成田新産業特別促進区域において「集積を目指す産業」

新 戦略的な企業誘致を図るため、令和6年12月に基本計画の「集積を目指す産業」に追加した産業

千葉県による産業用地整備



このエリアの一部について、整備に向けた事業費を予算に計上

航空機整備関連企業の立地支援事業

出典：国土交通省「成田空港の機能強化について」（令和2年1月31日）（一部加工）

3－2．クラスター形成に向けた政策的課題

■ 航空機MROクラスターの形成に向けた構造的課題は、**「DX化・デジタルの遅れ」**、**「認証・インフラ不足に伴う投資ハードル」**、**「専門人材の育成と技能承継」**、**「需要/市場開拓に向けた戦略不足」**及び**「サプライチェーン網の脆弱性」**に集約。

MRO産業の基盤構築に向けた課題

DX化・デジタル移行の遅れ

- MRO産業は依然として労働集約的な側面が強く、アナログな作業プロセスが生産性向上を阻む大きなボトルネックとなっている。空港内の整備現場では、膨大な紙の整備記録といったレガシーな運用が残っているなど改善が急務。

高い投資ハードルとインフラ不足

- JISQ9100やAS9110、Nadcap等のコスト負担が収益を圧迫。
- 非破壊検査装置やエンジン試運転場といった個別の企業では保有が困難なインフラの不足も深刻。
- 周辺企業にとっても、ロジスティクス拠点の確保が難しく、物理的なインフラの欠如が参入判断を鈍らせる要因となる。共同受注体制の整備や個別の企業では保有が困難なインフラをシェアリングする仕組みの構築が重要。

需要/市場開拓に向けた戦略不足

- 民間旅客機の貨物機等への改造（P2F：Passenger To Freighter）や、リース機が返却される際の大規模整備等の需要を取り込むことが重要。
- MRO事業で獲得した不具合データや整備記録等を設計部門へフィードバックし、次世代機の設計・製造へ結びつけることで、航空機産業全体の付加価値を高めなければならない。

専門人材の不足と技能承継

- 航空整備士（国家資格）の取得には長期の実務経験と訓練を要し即戦力化が極めて難しい。
- ベテラン整備士の勘・経験に依存してきた高度な技能の継承や、NAS410及びEN4179等の認証制度下でOJTや実務経験を積んだ人材の育成・獲得が課題。
- 周辺企業が自社の精密加工技術を航空分野へ転用しようとする際、航空特有の規格を熟知した専門人材が求められるなど、産学官連携による教育システムの構築が重要。

サプライチェーン網が脆弱

- 千葉県内だけでなく、近隣県や主要な製造拠点を含めた広域的な航空機サプライチェーンを構築することが、MRO産業の強固な基盤整備には不可欠。
- アジア地域において、成田空港及び成田空港周辺地域をはじめ日本がMRO産業の集積地として存在感を発揮するためには、有力なMRO関連事業者等の誘致を促進することが重要。
- インベントリ（部品在庫）を担う倉庫事業者が空港周辺に立地することが、ターンアラウンドタイム（TAT）短縮の観点から求められる。

3－3．核となる投資案件

■ 関東地域の国際空港における民間投資としては、運送事業者、製造事業者、MRO事業者等で連携の上課題を特定し、「航空機大型エンジンの試運転施設」の設置検討も踏まえ、戦略的な取組を実施。

航空機大型エンジンの試運転施設設置

エアラインを代表とする航空機エンジン所有者にとって、高額な航空機エンジンの投資効果向上のため、エンジン稼働率を向上させることは重要な観点である。そのために、試運転施設も含めた航空エンジンMROとして、輸送を含めたエンジン整備工期全体の短縮が、競争優位性発揮の観点で重要な要件の一つとなる。

安全運航、国内運用の航空機用エンジンの国内整備比率を高め、かつ能力を維持するために国際競争力を獲得する施策を関係者で議論

株式会社JALエンジニアリング、株式会社IHI及び全日本空輸株式会社の3社は、経済産業省の令和7年度「次期航空機開発等支援事業（国内エンジンMRO拠点強化支援）」を活用し、成田空港内の航空機整備地区への航空機大型エンジン試運転施設設置検討に向けて基本設計を行う方針。

成田空港内の整備地区再編及び周辺の産業集積

成田空港整備地区では老朽化した施設の改修が課題となっている。例えば日本航空株式会社では、DX等の自社の整備施設の高度化にとどめず、施設を他社と共同利用することも視野に、今後の投資を検討。

また、整備分野における人材不足という業界共通の課題解決に向けて、整備士を養成する教育機関と航空会社が共同利用可能な訓練施設等を整備するなど産学官が連携し、地域全体の「教育・訓練エコシステム」を構築する取組を構想。

先端投資と人材育成基盤の構築という両輪が機能することで、成田空港周辺に多様な航空関連企業やテクノロジー企業が連鎖的に集積し、国際競争力のある強靭な産業クラスターが形成される。

今後、成田空港内の整備施設、他社協業領域の整備施設への投資及び人材育成に関して、今後の経済動向を勘案し、引き続き検討を進める方針。

巻末：関東域内の地域産業ポテンシャル

関東域内の地域産業ポテンシャル｜リスト（1/5）

No.	エリア	分野	概要
①	茨城県 全域	AI・半導体	半導体や次世代自動車など成長産業を中心とした戦略的な企業誘致により、生産拠点や本社機能の県内立地が着実に進んでいる。
②	茨城県 全域	航空・宇宙	JAXA等の研究機関の集積を活かし、県が「いばらき宇宙ビジネス創造拠点プロジェクト」を立ち上げ、宇宙ビジネス分野の産業拠点形成を推進。県内の複数のベンチャー企業等が宇宙戦略基金に採択。
③	茨城県 県北・県央地域	フュージョンエネルギー	量子科学技術研究開発機構（QST）などの関連研究機関の集積に加え、これらを支える高度な技術力を有する企業も多数立地。県もフュージョンエネルギーなど最先端技術の産業化を推進。
④	茨城県 常陸那珂・鹿島地区	資源・エネルギー 安全保障・GX	茨城港・鹿島港を中心に、クリーンエネルギーのサプライチェーンやグリーンケミカルの供給拠点など、カーボンニュートラル産業拠点の創出に向けた取組を推進。三菱ケミカルがケミカルリサイクル実証プラントを建設。
⑤	栃木県 全域	航空・宇宙 防衛産業	県内に、完成機メーカーから加工、組立、部材供給を行うサプライヤーまでの多くの企業が集積。民間機及び防衛省向け機の製造に関する大型投資が見込まれる。
⑥	栃木県 全域	自動車	県内に自動車メーカー及び関連サプライヤーが集積。自動車産業の変革（電動化、自動運転、SDV等）を見据えた投資が見込まれる。
⑦	栃木県 全域	医療福祉機器	県内に医療機器メーカー・サプライヤーが集積しており、多様化する医療需要に対応するための投資が見込まれる。
⑧	栃木県 全域	半導体・光	露光装置用の光源メーカー、半導体装置・材料メーカーの工場が集積しているため、半導体製造の主要な生産拠点・技術開発のハブとなっており、半導体需要の急増を受けた投資が見込まれる。
⑨	栃木県 全域	フードテック	豊かな農産物、豊富で良質な水などを背景に、食品関連企業が数多く集積しており、新たな商品・サービスを生み出す技術開発や、スマート農林業などに関する投資が見込まれる
⑩	群馬県 東毛地域	自動車	県内に完成車メーカーが立地し、関連サプライヤーが集積している。「自動車サプライヤー支援センター」など時代に即した支援体制が充実しており、電動化時代を見据えた製造や技術開発に関する投資が見込まれる。

注釈：県庁より情報提供のあった案件を関東経済産業局でまとめたもの

関東域内の地域産業ポテンシャル｜リスト（2/5）

No.	エリア	分野	概要
⑪	群馬県 全域	半導体	県内に、半導体材料や製造装置関連の企業が集積。半導体製造工程（前工程）で不可欠な素材製造に関する投資が見込まれる。
⑫	群馬県 全域	バイオ医薬品等	大手医薬品メーカーによるバイオ医薬品への投資が進んでいる。全国有数の医学・医療に関する教育研究拠点の大学や病院も立地しており、将来にわたり先端的な生産体制の整備及び関連産業の集積が期待される。
⑬	群馬県 全域	航空・宇宙 防衛産業	県は「ぐんま航空宇宙産業振興協議会'Hizuru'」を設立し、航空宇宙産業への参入を目指す企業を支援。また、防衛関連企業の集積が進み、部材供給から加工、組立までのサプライチェーンも構築されており、新たな投資が見込まれる。
⑭	埼玉県 全域	モビリティ	県内には完成車メーカーが所在するほか、部品メーカー等の自動車産業の裾野が広く、また物流機能にも優れ、サプライチェーンの構築に最適な環境である。航空産業においても県内に新たな投資が期待できる。
⑮	埼玉県 全域	医療・医薬品・化粧品	医薬品や化粧品が属する「化学工業」の製造品出荷額等は県内3位、全国8位。県の委託調査では、本県に立地した企業の売上高成長性は「医薬品・化粧品製造業」最も高い。超高齢化社会やアジアの購買力を背景に、堅調な成長分野である。
⑯	埼玉県 全域	フードテック・アグリテック	本県は食の生産に大きな強みを有するほか、食品製造業から発生する廃棄素材を再生利用するアップサイクル食品の生産拠点としても、優位性がある。農業従事者の減少下においても生産水準を確保するスマート農業への転換が課題であり、県として後押しが必要である。
⑰	埼玉県 全域	ロボット・ＤＸ産業	「情報通信機械器具製造業」の製造品出荷額等は全国3位、2018年から2023年の間で本県の製造品出荷額等は＋53.6%と最も高成長。県はデジタルトランスフォーメーション推進計画に基づきＤＸ化を推進するとともに、各産業分野等におけるＤＸ導入支援を行っている。また、SAITAMAロボティクスセンターの整備などにより、産業ロボット分野の参入・開発支援を進めている。
⑱	千葉県 京葉臨海地域	資源・エネルギー安全保障・GX	日本最大級のコンビナートである京葉臨海コンビナートには、鉄鋼、石油精製、石油化学、電力、ガス等の企業が集積。化成品・燃料及び鉄鋼の製造プロセスや資源循環分野等において、GX関連の大型投資が見込まれる。
⑲	千葉県 東葛地域 （柏の葉）	創薬・先端医療	TX沿線に広がる国内有数の研究開発拠点の集積を背景に、産官学連携による再生医療等製品の受託開発製造(CDMO)に係る研究拠点の立地が加速しつつある。また、海外資本の参入も進むなど更なる投資が見込まれ、アジア市場における研究開発拠点としての地位確立を目指す。
⑳	千葉県 千葉・かずさ地域	バイオ・ 創薬・先端医療	研究開発施設や各種製造工場が集積するサイエンスパークであるかずさアカデミアパークを中心に、植物・免疫医療等の最先端ゲノム研究やバイオものづくり等の研究開発、放射性医薬品の製造等に係る投資が見込まれる。

注釈：県庁より情報提供のあった案件を関東経済産業局でまとめたもの

関東域内の地域産業ポテンシャル｜リスト（3/5）

No.	エリア	分野	概要
㉑	千葉県 東総地域他	AI・半導体	県内に半導体材料を製造する企業が集積。最先端半導体材料に係る研究開発や試験設備・生産ラインの整備等に関する大型投資が見込まれる。
㉒	千葉県 印旛地域他	情報通信等	県内に光ケーブルや送電ケーブルを製造する企業が集積。光ファイバーケーブルや高圧直流送電ケーブルに係る生産ラインの整備等に関する大型投資が見込まれる。
㉓	神奈川県	航空・宇宙（人工衛星・サービス）	衛星の開発製造拠点が多数立地しているという特性を活かし、衛星・サービス産業の更なる集積や産業エコシステムの構築を目指す。エコシステムの拠点整備に係る投資が見込まれる。
㉔	神奈川県 川崎臨海部	ＧＸ・マテリアル・バイオ等	川崎臨海部全体のGX化に向けて、立地企業のGX新事業創出を推進するとともに、JFEスチール敷地の大規模土地利用転換に伴う産業拠点整備等により、GX・マテリアル・バイオをはじめとした成長産業の集積、社会実装を目指す。これらに大きな投資が見込まれる。
㉕	神奈川県 横浜市	物流／賑わい／交通	横浜市における物流拠点、テーマパーク、交通インフラの整備。
㉖	新潟県 全域	GX	LNG基地や新潟東港工業用地など、エネルギー・立地基盤を有し、化学等の素材企業が集積。県が水素等関連企業の立地と供給網の形成を主導し、脱炭素投資拠点の発展が見込まれる。
㉗	新潟県 全域	フードテック等	民間主体のフードテック推進や培養肉研究の動き、県による産学連携推進など、新市場進出やスタートアップ創出等によるフードテック産業集積が見込まれる。
㉘	新潟県 全域	防災産業	「にいがた防災産業展」開催を通じ、企業・自治体・研究機関の交流基盤を形成。県が連携と実証を主導し、関連企業の集積と製品化が見込まれる。
㉙	新潟県 全域	酒	酒造技術とブランド力を有し、県が酒蔵ツーリズムや輸出拡大を主導し、高付加価値で海外販路を拡大が見込まれる。
㉚	新潟県 全域	コンテンツ	産学官金による連携の取組や成長基盤を有し、IP創出と産業集積が見込まれる。

注釈：県庁より情報提供のあった案件を関東経済産業局でまとめたもの

関東域内の地域産業ポテンシャル｜リスト（4/5）

No.	エリア	分野	概要
㉛	山梨県 全域	半導体	県内に、半導体製造装置の製造を支える精密加工、制御機器、材料・部材関連企業が集積。
㉜	山梨県 全域	産業用ロボット (フィジカルAI)	県内に、産業用ロボットの製造・高度化を支える精密加工、制御機器関連企業が集積。
㉝	山梨県 全域	医療機器	県が「メディカル・デバイス・コリドー推進計画」を策定し、医療機器関連産業の集積を推進。
㉞	山梨県 全域	資源・エネルギー 安全保障・GX	山梨県庁及び公的研究機関が主導して、再エネ由来水素の導入及びサプライチェーン構築、燃料電池の普及を推進中。水電解装置製造に関する大型投資が見込まれる。
㉟	山梨県 全域	航空・宇宙 防衛産業	県が「やまなし航空・宇宙・防衛産業支援窓口」を設置し、新規参入の促進とクラスター形成を推進中。
㊱	長野県 全域	航空・宇宙	県が「長野県航空・宇宙機器産業振興戦略」を策定し、航空・宇宙機器産業の集積を推進。航空機のシステムやエンジン部品、衛星のコンポーネント等の製造に関する投資が見込まれる。
㊲	長野県 全域	合成生物学・バイオ、フードテック	試験研究機関の機能強化とネットワーク化による発酵食品産業の競争力強化。世界的に高い競争力を持つ複数の発酵産業関連企業の投資が見込まれる。
㊳	長野県 全域	防災・国土強靭化	防災・インフラ整備のニーズを掘り起こし、自動・自立型機械・計測機器等を開発・実証するネットワークを形成する。世界的に高い競争力を持つセンサー等の製造業、建設業などの投資が見込まれる。
㊴	静岡県 駿河湾 周辺地域	海洋（データ、ロボティクス、バイオ等）	県及び市が、清水港・駿河湾を拠点に、海洋関連技術開発・実証の拠点形成を推進。
㊵	静岡県 浜松周辺地域	光・電子	平成14年にフォトンバレープロジェクトを立ち上げ、光産業の世界的リーディングカンパニーをはじめとした企業や大学、金融機関等と連携し、光・電子技術を活用した県内産業の競争力強化や関連産業の集積を推進。

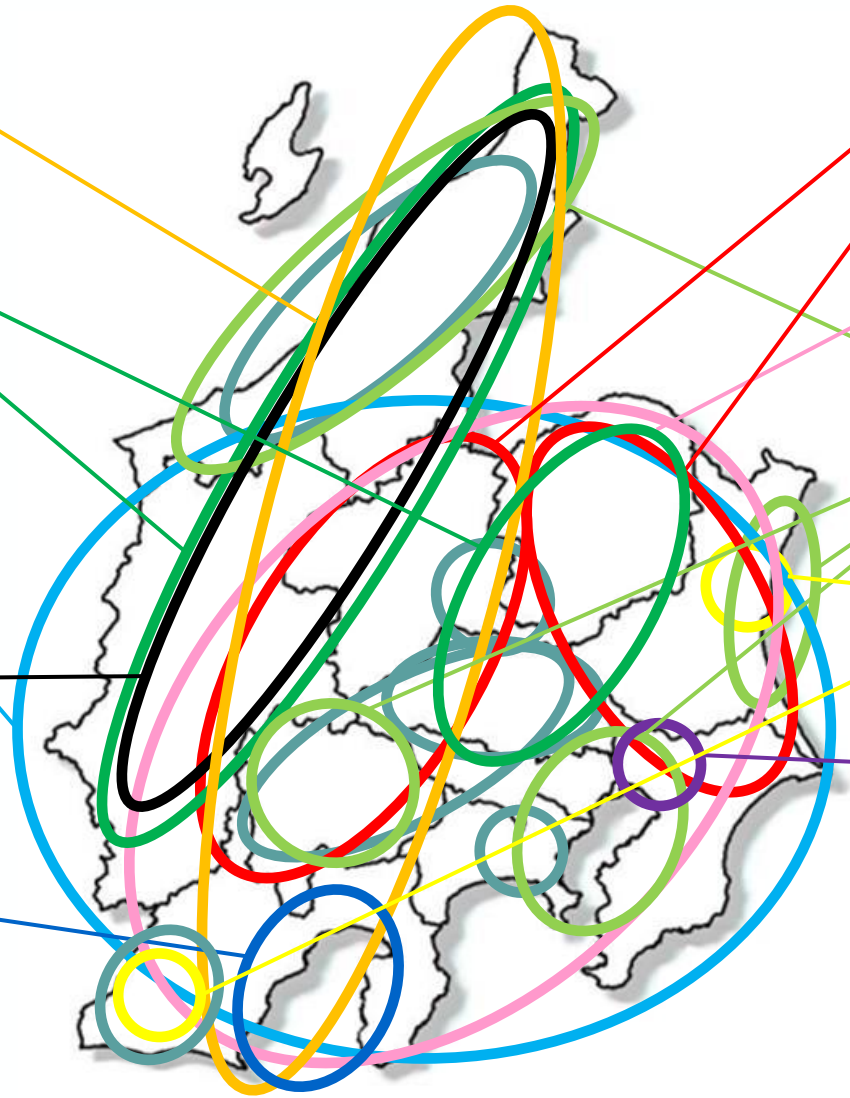
注釈：県庁より情報提供のあった案件を関東経済産業局でまとめたもの

関東域内の地域産業ポテンシャル｜リスト（5/5）

No.	エリア	分野	概要
㊶	静岡県 浜松周辺地域	フュージョンエネルギー	本地域が誇る優良なものづくり企業群を活かした地域密着型のレーザーフュージョン拠点形成を推進。
㊷	静岡県 全域	航空・宇宙	航空・宇宙企業14社による協同組合が共同受注体を形成するなど、関連産業の集積を進んでいる。また、次世代エアモビリティ分野においても、空飛ぶクルマの製造拠点が、県西部に設置されるとともに、「静岡県次世代エアモビリティ導入促進ロードマップ」を策定し、「ユースケース別社会実装の促進」と「関連産業の振興」の両輪で取組を実施
㊸	静岡県 全域	医療健康	医薬品・医療機器合計生産金額は8年連続1兆円超と全国トップクラスであり、山梨県と構成するふじのくに先端医療総合特区の取組等により、医療健康関連産業の集積を目指し、官民が連携して医療城下町の形成を推進。
㊹	静岡県 全域	コンテンツ	県内３市が「コンテンツ地方創生拠点」に選定されるとともに、官民連携によるコンソーシアムを立ち上げ、プラモデル産業、アニメを中心にしたコンテンツ産業の振興・誘致などを推進。

注釈：県庁より情報提供のあった案件を関東経済産業局でまとめたもの

関東域内の地域産業ポテンシャル｜マップ



コンテンツ分野
㉚ ㊹

フードテック分野
⑨ ⑯ ㉗ ㊲

航空・宇宙分野
防衛産業分野
② ⑤ ⑬ ㉓ ㉟ ㊱ ㊷

防災・国土強靱化分野
㉘ ㊳

海洋分野
㊴

AI・半導体分野
① ⑧ ⑪ ㉑ ㉛

創薬・先端医療
合成生物学・バイオ分野
⑦ ⑫ ⑮ ⑲ ⑳ ㉝ ㊸

資源・エネルギー安全保障・GX分野
④ ⑱ ㉔ ㉖ ㉞

フュージョンエネルギー分野
③ ㊶

情報通信分野
㉒

その他
（自動車、物流等、酒、産業用ロボット、光・電子）
⑥ ⑩ ⑭ ⑰ ㉕ ㉙ ㉜ ㊵