

民間航空機 MRO 戦略産業クラスター計画（千葉県成田空港周辺地域）

1. 戦略産業クラスター計画の概要

(1) 当該地域において当該産業分野を特定した理由

成田国際空港（以下「成田空港」という。）は、我が国の国際線の基幹空港として世界 119 都市（国内 18 都市）と結ばれ、世界中からヒト・モノ・投資が集まる場所である。また、輸出額・輸入額はともに全国 1 位、輸出入総額は全国の約 18% を占める我が国最大の貿易港である。さらに、現在、現行の年間発着容量 34 万回から 50 万回への拡大に向けた滑走路の新設等（更なる機能強化）が進行しており、今後、同空港を利用する航空機の増加が見込まれる。これにより、MRO 産業の対象となる航空機やその部品がこれまで以上に成田空港に多く集まることとなり、整備需要の取り込み機会が拡大することとなる。

また、成田空港は、航空機整備地区（以下「整備地区」という。）に、航空機の機体整備及びエンジン・装備品等の整備を実施する株式会社 JAL エンジニアリング（以下「JAL エンジニアリング」という。）の整備拠点が立地するなど、国内最大級の MRO 拠点である。同社では、空港の機能強化も見据え、拡大する整備需要を取り込むべく整備事業の更なる強化を図るため、整備地区の施設の再編を検討している。

こうした中、JAL エンジニアリング、株式会社 IHI（以下「IHI」という。）、全日本空輸株式会社（以下「ANA」という。）の 3 社において、国の脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金（次期航空機開発等支援事業）を活用し、国内初の航空機大型エンジン試運転施設の設置に係る基本設計を進めるなど、整備地区への同施設の設置に向けた検討が進んでいる。

さらに、整備地区については、成田国際空港株式会社（以下「NAA」という。）において、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の機能維持向上・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。

加えて、成田空港の航空ネットワークや、令和 8 年度に全線開通が予定されている首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）や東関東自動車道水戸線などの成田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、成田空港及び同空港周辺地域は、国外拠点及び MRO 関連企業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。

このほか、千葉県では、地域未来投資促進法を活用し、MRO 産業等の航空宇宙分野をはじめとする、成田空港の特徴や強みを生かせる 6 つの産業の民間投資の促進を図っている。とりわけ、MRO 産業をはじめとする航空機産業の集積に向けては、空港内の整備地区に近接し、航空機産業の集積に適している芝山町岩山地区における産業用地整備に取り組むとともに、航空整備の人材確保が課題となっている中、空港周辺地域に新たに立地する、MRO 関連企業等による従業員の奨学金返済を支援する取組に対する補助を実施している。また、芝山町等では、成田空港に近接する芝山町千代田地区にて、航空機産業を含む航空宇宙産業に係る教育機能や情報発信機能等を含む一体的な拠点整備に向けた検討が進められている。特に、航空機のエンジンや装備品分野の MRO 産業においては、高度技術人材の安定的な確保が産業競争力の根幹をなすことから、航空整備士等の専門人材を育成する教育機関の誘致や、産業界と連携した実践的教育環境の整備に併せて取り組むことで、航空機産業の集積及びそれを支える人材育成が一体となった持続的な産業エコシステムの構築が可能となる。さらに、同地区における人材育成機能は、成田空港周辺の航空宇宙

産業に従事する人材の育成にとどまらず、成田空港・羽田空港をはじめとする首都圏空港、ひいては我が国の航空ネットワークを支える航空人材の育成拠点としての役割を担うことも期待される。

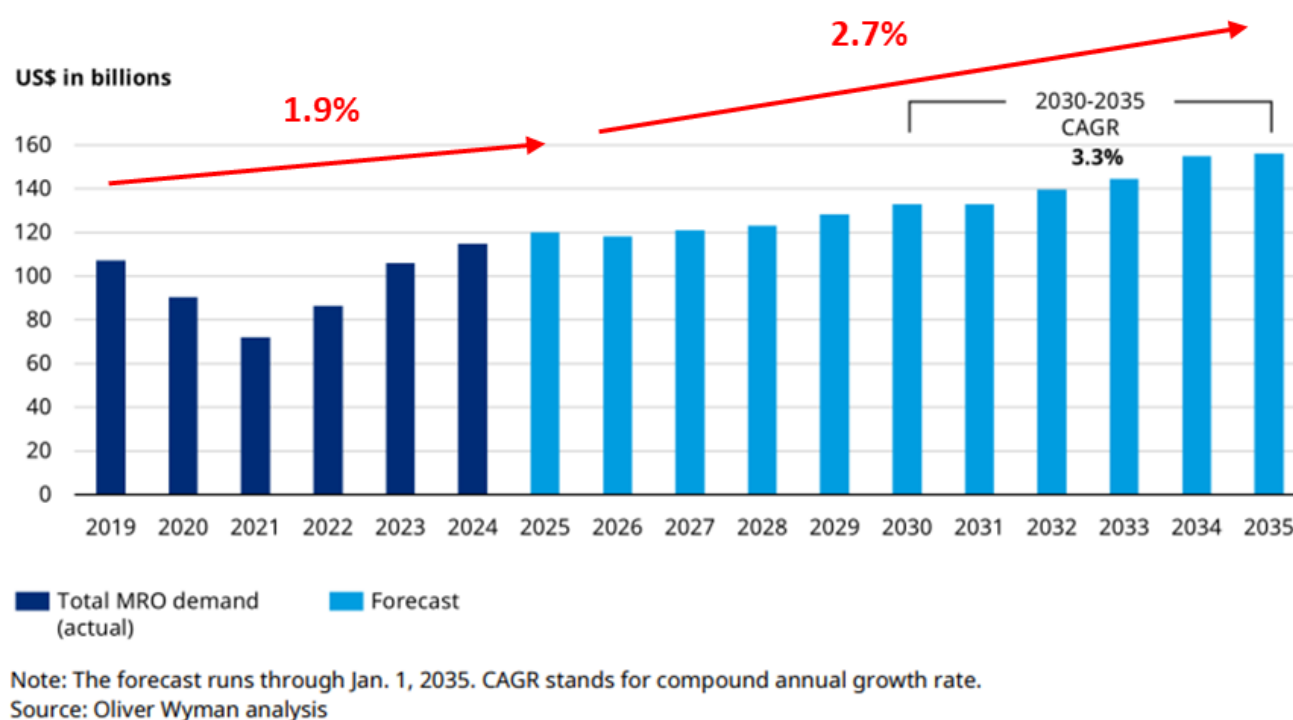
これらを踏まえ、成田空港周辺地域は、航空機エンジン・装備品等の MRO 産業の集積拠点としての高いポテンシャルを有し、我が国有数の MRO 産業クラスター適地といえる。

(2) 計画の構想【目標】

【航空機 MRO 産業の現状と課題】

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¹。

図 1. MRO 需要（2019 年～2035 年）

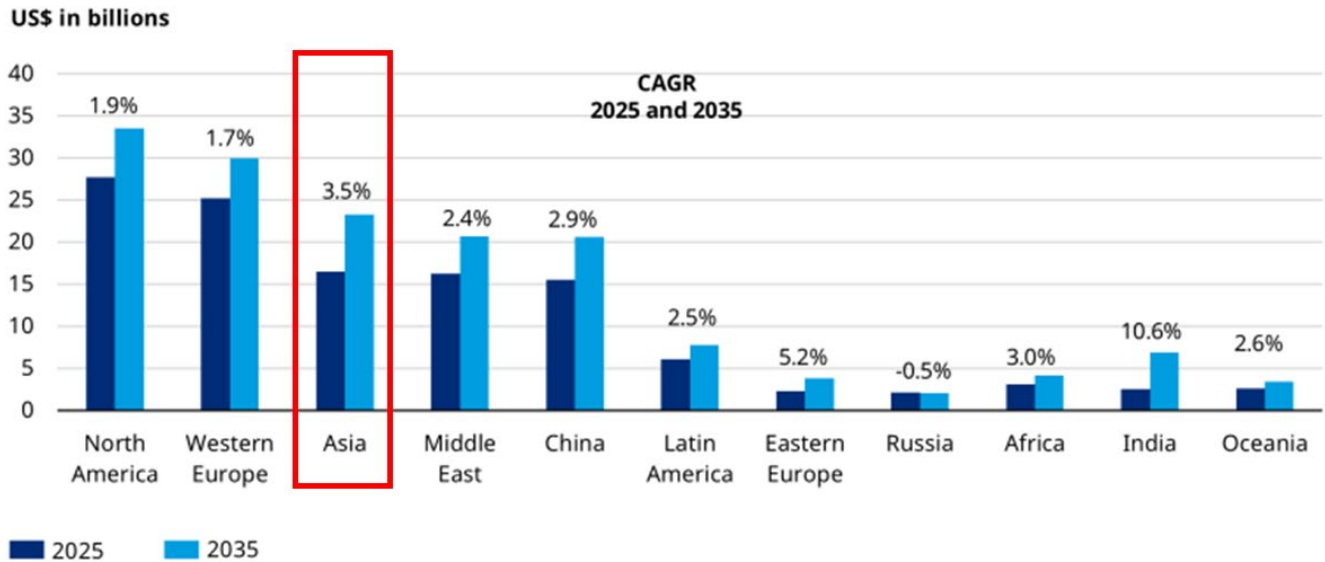


（出典：Oliver Wyman「Global Fleet And MRO Market Forecast 2025-2035」（2025 年 2 月）より作成）

また、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ている。

¹ <https://www.oliverwyman.com/content/dam/oliver-wyman/v2/publications/2025/march/global-fleet-and-mro-market-forecast-2025-2035.pdf> (P36)

図 2. 地域別 MRO 市場の成長予測 (2025 年および 2035 年)



Note: CAGR stands for compound annual growth rate
Source: Oliver Wyman analysis

(出典: Oliver Wyman 「Global Fleet And MRO Market Forecast 2025-2035」 (2025 年 2 月) より作成)

一方、世界的にはキャパシティ不足、整備従事者の不足、地政学リスク等が顕在化している。こうした中、拡大する MRO 需要を国内に効率的に取り込んでいくことは、①収益基盤の構築、②整備と開発の連携によるインテグレーション能力の向上といった観点で我が国の航空機産業の発展に寄与するのみならず、我が国の航空輸送の安定的運用、持続的発展の観点からも意義がある²。

しかし、国内の MRO 産業においても、世界と同様、整備キャパシティ不足等のため、多くの MRO 需要への対応を海外に依存している状況である。そのため、国内において、航空機大型エンジン試運転施設の整備を含め、海外需要の獲得も見据えた能力拡大などが官民投資で進めるべき取組とされている³。

【成田空港周辺地域の現状】

成田空港は、豊富な国際線ネットワークを有する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であり、現在、年間発着容量 50 万回への拡大に向けた滑走路の新設・延伸等が進められている。空港内の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の機能維持向上・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。

また、成田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している。加えて、成田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。

このように成田空港周辺地域は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

² https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/seizo_sangyo/kokuki_uhu/pdf/20240409_1.pdf (P27)

³ https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/seizo_sangyo/kokuki_uhu/pdf/2024_001_03_00.pdf (P12)

ルを有するエリアである。

【成田空港周辺地域の課題】

こうした中で、成田空港周辺において MRO 産業をはじめとする航空機産業の集積を図り、国内 MRO 産業が需要を獲得するためには、以下の解決すべき課題が存在する。

まず、空港周辺の工業団地には空き区画がなく、MRO 産業をはじめとする航空機産業の受け皿となる産業用地が不足していること、工業用水をはじめとする関連インフラ整備が不十分であること、成田空港周辺の人流・物流を支える周辺道路の慢性的な渋滞が重なっていることなどから、こうした課題が企業参入や投資の判断を鈍らせてしまっている。

また、現場の作業が労働集約的であり、膨大な整備記録が依然として紙ベースで残っているなどのデジタル移行が遅れている。

さらに、成田空港の発着容量拡大に伴い増加する MRO 需要に対して、国内には大型試運転設備が存在しないため、現状は海外に依存せざるを得ない構造になっている。

加えて、即戦力となる航空整備士や特殊規格を熟知した専門人材をはじめとする人材が不足している。

【取組内容】

まず、産業用地の確保のため、千葉県が成田空港の整備地区に近接する岩山地区において産業用地の整備を進める。加えて、周辺道路の慢性的な渋滞の解消のため、令和 8 年度内に全線開通を予定している圏央道の千葉県区間に接続する近隣道路の整備を千葉県が進める。

また、JAL エンジニアリングが整備地区の自社設備の老朽化対策として自社設備及び他社協業領域の整備施設に係る投資や、運用レガシーの課題解決策としての DX 投資などを検討する。

加えて、成田空港の機能強化に伴い、国内 MRO 需要の取り込みと海外需要の獲得を見据え、共通基盤の整備として、民間 MRO 事業者 3 社（JAL エンジニアリング、IHI、ANA）が連携し、投資額 200 億円規模を見込む国内初の「航空機大型エンジン試運転施設」の基本設計を国の脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金（次期航空機開発等支援事業）を活用しながら推進し、2030 年代前半からの段階的稼働を目指す。

さらに、人材確保の一環として、千葉県が従業員の奨学金返済を支援する取組に対する補助を実施しており、芝山町等が成田空港に近接する芝山町千代田地区において航空宇宙産業に係る教育と情報発信等を一体化した拠点整備を検討しており、高度技術人材の安定的な確保のために航空整備士等の専門人材を育成する専門教育機関を誘致することや産業界と連携した実践的な人材育成プログラムの構築などを同時に推進する。

【目指すべきクラスターの姿】

前述の取組内容を通じて、従来は海外に依存していた整備需要を国内に取り込み、成田空港の発着容量拡大に伴い増加する MRO 需要に対応するための確固たる国内一貫の整備体制とサプライチェーンを確立することを目指す。具体的には、MRO 産業をはじめとする航空機産業が立地可能な産業用地の整備を行うとともに、成田空港周辺の道路等のインフラを整備することにより、航空機産業の集積を推進する。加えて、国内初の航空機大型エンジン試運転施設を整備するなど、官民設備投資額 235 億円以上を目指す。

また、航空機大型エンジン試運転施設の設置や岩山地区における航空機産業の関連投資を実現し、競争力のある整備体制を構築する。年間最大 110 台以上⁴のエンジン MRO に対応するなど、エンジンをはじめとする MRO 市場において、現在、海外に流出している整備需要に加え、今後拡大が見込まれる海外を含めた整備需要の取り込みなどにより、付加価値額を約 790 億円増加することを目指す。

これら MRO 産業の取り込みを通じて得た技術・知見が、総合的な事業としてのインテグレーション能力の向上に繋がり、MRO 産業を起点に、その技術・知見がエンジン等の開発に還元されることで、開発事業への参画をはじめとする他の航空機産業への広がりも期待できる。

加えて、芝山町千代田地区に誘致する教育機関と産業界が緊密に連携することで、成田空港や羽田空港をはじめとする日本の航空ネットワークを支える専門人材が地域で途切れなく育ち、持続可能な人材育成のエコシステムが構築されることを通じて、産業人材育成数約 330 人（航空専門学校就職実績に基づき経済産業省にて試算）を目指す。

【KGI の効果検証方法】

計画の実行に当たっては、5. (1) のとおり KGI (2040 年目標) を設定することとし、5. (2) の KPI の進捗状況を確認するとともに、自治体・事業者等からのヒアリングを実施するなど、定期的・多角的に評価を行う。

(3) 17 の戦略分野の「官民投資ロードマップ」との関係性

航空・宇宙のロードマップにおいて、我が国として構築すべき機能として、「我が国が有する強みを更に磨くため、(略) 修理/整備等アフターマーケット市場獲得に向けた設備等を含めた、“航空機産業成長基盤”の構築」と記載があるところ、本計画は、これまで海外に依存していた修理/整備等アフターマーケット市場を国内に取り込み、確固たる国内一貫の整備体制とサプライチェーンを確立することを志向するものであり、整合的である。

加えて、投資内容として、「国内の航空機産業成長基盤（(略)、アフターマーケット等）の構築/強化に向けた投資」と記載があるところ、本計画は、成田空港周辺地域において 2030 年代前半からの段階的稼働を目指して、投資額 200 億円規模を見込む国内初の「航空機大型エンジン試運転施設」の基本設計を推進しているものであり、整合的である。

(4) 国際的な競争優位性

成田空港は、国際航空貨物の輸送量シェア 23.4%を占める主要な輸送レーンであるアジアと北米の結節点に位置しており、主要な MRO 拠点が立地する競合空港が多く存在するアジアにおいて、地理的優位性を有するとともに、世界第 10 位の国際航空貨物取扱量（2024 年）を誇る国際航空物流拠点である。

また、成田空港内の整備地区への設置の検討が進んでいる航空機大型エンジン試運転施設は、今後需要が見込まれる一方で、現在は整備工程や試運転工程を海外に依存しているエンジンについて、国内での試運転工程実施を可能にするものである。

さらに、岩山地区は、成田空港及び整備地区との近接性を生かした整備リードタイムの短縮等

⁴ 脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金（次期航空機開発等支援事業）の公募要領において、仕様設計として定められた「年間最大 110 台以上」の整備能力

により、競争力のある整備体制の構築を可能とする立地優位性を有している。

加えて、千代田地区における人材育成機能は、成田空港周辺の航空宇宙産業に従事する人材の育成にとどまらず、成田空港・羽田空港をはじめとする首都圏空港、ひいては我が国の航空ネットワークを支える航空人材の育成拠点としての役割を担うことも期待される。

こうしたアジアにおける成田空港の優位性に加え、航空機大型エンジン試運転施設の設置や岩山地区における航空機産業の関連投資が実現し、競争力のある整備体制を構築することで、年間最大 110 台以上のエンジン MR0 に対応するなど、エンジンをはじめとする MR0 市場において、現在、海外に流出している整備需要に加え、今後拡大が見込まれる海外を含めた整備需要の取り込みにおける国際的な競争力を発揮するとともに、国内で一貫した整備能力を獲得することが期待される。

(5) 計画の素案との整合性

関東地域における戦略産業クラスター計画の素案には、日本航空株式会社による再編に向けた検討や、航空機大型エンジン試運転施設の設置の検討が進んでいる成田空港内の整備地区を中心に、成田空港の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などのポテンシャルを活かし、周辺地域に日本最大の航空機整備産業の集積拠点を形成すると記載されており、整合している。

2. 戦略産業クラスター計画の対象区域

(1) 対象区域

千葉県成田市、多古町及び芝山町

(2) 特定の理由

千葉県は、現在、地域未来投資促進法に基づく「成田新産業特別促進区域基本計画」を策定し、成田空港周辺 9 市町（成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町及び横芝光町）において、成田空港の特徴や強みを生かせる分野の 1 つである航空宇宙産業の集積に取り組んでいる。

また、成田空港周辺 9 市町のうち、成田空港が立地する空港至近の市町であり、航空法に基づく認定事業場の集積が見られるなど、整備地区との近接性を生かした更なる産業集積が期待されることから、成田市、多古町及び芝山町を特にクラスター形成の核となる区域として特定した。

3. 核となる大規模投資案件【道筋】

(1) 投資概要

【成田空港内の整備地区再編】

第一の案件として、JAL エンジニアリングによる成田空港内の整備地区の再編がある。JAL エンジニアリングは、整備地区の自社設備の老朽化の現状を踏まえ、自社の整備施設、他社協業領域の整備施設及び人材育成に関する取組に係る投資について検討を行うこととしている。

なお、本投資案件については、同社から千葉県のプロジェクト提案に記載することの了承を取

得している。

【航空機大型エンジン試運転施設】

第二の案件として、成田空港内の整備地区への国内初の航空機大型エンジン試運転施設の設置がある。現在、JAL エンジニアリング、IHI 及び ANA の 3 社は、当該試運転施設の設置検討に向けて基本設計を進めている。

※経済産業省「脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金（次期航空機開発等支援事業）」（経済産業省航空機武器産業課）

(2) 地域経済への波及・相乗効果

我が国の主要な国際拠点空港である成田空港においては、航空需要のさらなる拡大や空港機能強化を見据え、空港敷地を最大限に活用するための整備地区の再編・DX 等による機能高度化が不可欠となっている。本投資は、空港インフラとしての基盤を再構築し、我が国の航空輸送の安定的運用、持続的発展に寄与するとともに、我が国の航空機産業の発展の観点からも意義のあるものである。

具体的には、基盤となる空港内の整備地区の再編投資を進めるとともに、中核事業として航空機大型エンジン試運転施設の設置等を段階的に進める。この一連の投資により、現状は海外の整備拠点を利用せざるを得ないエンジンをはじめとする MRO について、国内における確固たるサプライチェーンの構築に資するとともに、今後拡大する整備需要の国内への取り込みにも繋がるものである。

さらに、これらの投資案件を核として、岩山地区等の空港周辺地域への航空機産業の関連投資が誘発されることが期待される。こうした関連投資も通じて、現状においても我が国最大級の MRO 拠点である成田空港が、周辺地域と一体となって、我が国最大の航空機整備産業の集積拠点へ発展することが見込まれる。

千葉県内には、装備品整備事業者に加えて、難削材の加工を担う事業者等が拠点を構えることから、一連の投資を通じて航空機 MRO 需要が拡大することは、多くの既存事業者にとっても裨益するものである。なお、成田空港の機能強化に関連する建設投資による千葉県への経済波及効果は、3.4 兆円と試算されている。加えて、空港周辺での新たな産業用地整備による千葉県への経済波及効果は 0.2 兆円。稼働後の企業の生産活動に伴う経済波及効果は、年間 0.2 兆円と試算されている⁵。

(3) 投資時期・稼働開始時期

いずれも検討段階にあり未定であるが、両案件は官民投資ロードマップにて「アフターマーケット市場において、外需獲得に向け、地域未来戦略と連携しながら、成田国際空港周辺における産業集積/立地等に資する取組を支援」と記載しており、かつ、【航空機大型エンジン試運転施設】は、設置検討に向けた基本設計が進んでいることから、投資確度が今後高まっていくものと考え、核となる投資案件として採用する。

なお、航空機大型エンジン試運転施設の設置については、2030 年代前半から段階的な稼働を目指して検討を進めている。

⁵ <https://www.crinet.co.jp/WordPress/wp-content/uploads/2026/03/20260324.pdf>

(4) 投資総額

「JAL グループ経営ビジョン 2035」（令和 8 年 3 月 2 日公表）において、経年化施設の維持更新に加え、DX 等へも投資を行い、生産性の向上を図ることを検討しているところであるが、JAL エンジニアリング（JAL グループ）による整備地区に係る投資の具体的な内容については、現在、検討段階にあることから、総額は未定である。

航空機大型エンジン試運転施設の設置に係る投資総額については、現在、進められている基本設計において、施設の仕様等を踏まえた概算額が算出される予定である。なお、過去の類似事例を基に現状の建設価格等を考慮すると、一般的に同種施設の設置に係る投資額は、200 億円程度と見込まれる。

(5) 関連する投資案件

※ （別表）参照。

現在、補助金の採択を受けた具体的な投資案件は存在しないが、成田空港周辺地域において、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を生かし、同空港の整備地区に近接した地域を中心に、整備地区を核とした MRO サプライチェーンの構築に資する MRO 関連企業の集積が期待される。

4. 計画実現に向けた課題と解決に向けて講じるべき対策【道筋】

(1) 産業集積に向けた課題

成田空港周辺において MRO 産業をはじめとする航空機産業の集積を図り、国内 MRO 産業が需要を獲得するためには、以下の解決すべき課題が存在する。

成田空港周辺の工業団地には空き区画がなく、MRO 産業をはじめとする航空機産業の受け皿となる一定規模以上の産業用地が不足していることが喫緊の課題となっている。また、成田空港周辺における工業用水道事業は、地下水を水源としていることから、給水区域が既存の工業団地に限定されている。また、産業活動において発生する汚水等の放流先を確保することも重要であるが、成田市及び芝山町の一部地区のみ下水道が整備されている状況であり、その他の地域では整備がなされていない。産業用の水の確保や排水先の確保は企業の立地に当たって重要な判断要素となることから、企業参入や投資の判断を鈍らせてしまっているという関連インフラ整備の課題がある。

加えて、成田空港周辺の人流・物流を支える周辺道路において慢性的な渋滞が重なっているなど、広域道路ネットワークを活用した拠点間の効率的な連携や輸送、従業員の円滑なアクセスに影響が生じている。特に、MRO 関連企業が集積する羽田空港をはじめとする県外の拠点との連携に当たっては、広域的な連携において特に重要となる圏央道多古インターチェンジ（令和 8 年度開通予定）から岩山地区を結ぶ国道 296 号や、同インターチェンジから整備地区を結ぶ県道八日市場佐倉線における渋滞がボトルネックとなっている。また、クラスターの核となる整備地区と岩山地区間及び両地区と輸出入の拠点となる新貨物地区間においては、今後、相当量の航空機エンジンや部品等の輸送が想定され、これらの効率的かつ円滑な輸送が重要となるところ、これら 3 地区を効率的に結ぶ動線が存在しないことが課題である。

さらに、現場の作業が労働集約的であり、膨大な整備記録が依然として紙ベースで残っている

などのデジタル移行が遅れている。こうした状況が、生産性向上のボトルネックとなるなど、運用レガシーの課題となっている。

また、成田空港の発着容量拡大に伴い増加する MRO 需要に対しては、国内には大型試運転設備が存在しないため、現状は海外に依存せざるを得ない構造になっているという設備の課題がある。空港内への設置の検討が進められている航空機大型エンジン試運転施設については、年間最大 110 台以上の大型エンジンの整備需要の取り込みを計画していることから、現状、同数程度の需要を逃しているといえる。

即戦力となる航空整備士や特殊規格を熟知した専門人材については、企業における人材確保や地域における人材育成が困難であること等に起因する人材不足の課題がある。今後の拡大する航空需要を支えるためには、2030 年に向けて国内の整備士数は 2023 年比で約 20%（約 1,400 人）増となる人員の確保が必要とされている。

(2) 課題解決に向けたステークホルダーの取組

産業用地確保の課題への対応としては、千葉県が航空機産業の集積に適している芝山町岩山地区に産業用地を整備するため、令和 8 年度から、約 49 ヘクタールを対象とする測量等の各種調査に着手している。また、長期的な観点から、NAA において、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の機能維持向上・効率化や労働環境向上等に向けた検討を進めることとしている。また、関連インフラ整備の課題への対応としては、令和 8 年度から、千葉県が工業用水道事業の導入に向けた検討を進めるとともに、周辺市町が実施する地下水利用可能量の把握を目的とした試掘調査に対する補助制度を創設したところであり、こうした取組を通じて、企業の立地において重要な判断要素となる産業用の水の確保に取り組む。併せて、企業の汚水等の放流先を確保するため、下水道の整備に向けた検討も進める。

道路ネットワーク・交通アクセス面の課題への対応としては、国及び千葉県が、広域道路や空港周辺道路の整備・検討を進めることで、道路ネットワークの強化を図る。

具体的には、国が、広域的な連携に伴う整備等のため、成田空港と埼玉県南部や茨城県東部・南部を繋ぐ東関東自動車道水戸線や圏央道を整備する。また、圏央道多古インターチェンジから岩山地区を結ぶ国道 296 号の 4 車線化、同インターチェンジから整備地区を結ぶ県道八日市場佐倉線の道路改良、整備地区と岩山地区間及び両地区と新貨物地区間における輸送に対応したリードタイム短縮に資する効率的かつ円滑な動線の確保に向けた、岩山地区から整備地区までを A 滑走路を東西に横断して結ぶ道路の整備、整備地区から新貨物地区までを結ぶ「県道成田松尾線及び（仮称）滑走路横断道路」の整備等が重要であることから、千葉県が令和 8 年度当初予算で調査事業を措置するなど、これらの事業実施に向けた検討を進めている。

加えて、千葉県が、令和 8 年度から、拠点と空港をシームレスに結ぶ機能的な道路・公共交通ネットワークの構築に係る検討を進めている。加えて、国・NAA・関係鉄道事業者・関係自治体において、国の「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」での検討を踏まえ、成田空港の鉄道アクセス強化について関係者間で協議が進められている。

運用レガシーの課題への対応としては、JAL エンジニアリングが、運用レガシーの課題解決策としての DX 投資などを検討している。

海外の MRO 需要の取り込みに向けた設備の課題への対応としては、千葉県・NAA 等が、国内初

の航空機大型エンジン試運転施設の成田空港内への設置及び 2030 年代前半から段階的な稼働に向けた関係事業者の取組を後押しするため、必要な協力を実施する。

人材不足の課題への対応としては、千葉県が、MRO 関連企業等による従業員の奨学金返済を支援する取組に対する補助制度を令和 8 年度から創設したところであり、こうした取組を通じて、企業の人材確保の取組を後押しする。また、NAA や芝山町等が、千代田地区において、航空機産業を含む航空宇宙産業に係る教育機能や情報発信機能等を含む一体的な拠点整備に向けた検討を進めている。成田空港・羽田空港等の首都圏空港機能を支える航空人材の育成拠点としての役割を踏まえた、教育機関の誘致及び人材育成プログラムの構築に向けて取り組むことで、地域における人材育成を推進する。

このほか、これらの課題に対応するとともに、更なる投資を促進する観点から、千葉県が、令和 8 年度から、産業クラスターの形成にあたって重要となる、民間活力を誘導する都市再生緊急整備地域などの制度の活用に係る検討や産業クラスターの機能を効果的に発揮するための、土地利用などに関する都市計画に係る検討を進めている。

(3) インフラ・分野特有の拠点整備案件

【道路整備】

(東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）)

- ① 事業実施主体：国、東日本高速道路(株)
- ② 事業概要：成田空港周辺の高規格道路では、今後、広域的な連携に伴う整備や試運転に係る航空機エンジン等の輸送により、大型車両の往来の増加が想定される。成田空港と茨城県東部・南部の物流倉庫や物流企業、鹿島港や茨城空港との連携を図るため、東関東自動車道（潮来～鉾田）を整備する。
- ③ 総事業費：約 1,729 億円（うち令和 8 年度事業費：約 72 億円）
- ④ 事業実施期間：平成 21 年度～令和 8 年度

(北千葉道路)

- ① 事業実施主体：国、千葉県
- ② 事業概要：成田空港周辺の高規格道路では、今後、広域的な連携に伴う整備や試運転に係る航空機エンジン等の輸送により、大型車両の往来の増加が想定される。航空機エンジン等の輸送は、都市部の環状道路である外環道を経由することが想定され、成田空港と外環道、東京都市部を直結する、北千葉道路を整備する。
- ③ 総事業費：約 1,129 億円（うち令和 8 年度事業費：約 37 億円）
- ④ 事業実施期間：平成 17 年度～令和 8 年度

(圏央道（川島～横芝）)

- ① 事業実施主体：国、東日本高速道路(株)
- ② 事業概要：成田空港周辺の高規格道路では、今後、広域的な連携に伴う整備や試運転に係る航空機エンジン等の輸送により、大型車両の往来の増加が想定される。成田空港と埼玉県南部や茨城県南部の物流倉庫や物流企業、圏央道沿線の物流企業、京葉臨海工業地帯と

の連携を図るため、圏央道や直結 IC を整備する。

- ③ 総事業費：約 8,758 億円（うち令和 8 年度事業費：約 133 億円）
- ④ 事業実施期間：平成 3 年度～令和 8 年度

（国道 408 号 押畑拡幅）

- ① 事業実施主体：千葉県
- ② 事業概要：成田空港周辺の高規格道路では、今後、広域的な連携に伴う整備や試運転に係る航空機エンジン等の輸送により、大型車両の往来の増加が想定される。成田空港と茨城県南部や成田市北部の物流倉庫や物流企業との連携を図るため、国道 408 号 押畑拡幅を整備する。
- ③ 総事業費：非公開
- ④ 事業実施期間：平成 8 年度～令和 8 年度

（県道成田安食線整備事業 成田市押畑）

- ① 事業実施主体：千葉県
- ② 事業概要：成田空港周辺の高規格道路では、今後、広域的な連携に伴う整備や試運転に係る航空機エンジン等の輸送により、大型車両の往来の増加が想定される。成田空港と成田市下福田に整備中の物流倉庫や物流企業との連携を図るため、県道成田安食線（成田市押畑）の拡幅整備を進める。
- ③ 総事業費：非公開
- ④ 事業実施期間：平成 27 年度～令和 8 年度

（県道成田小見川鹿島港線 成田市取香～川上）

- ① 事業実施主体：千葉県
- ② 事業概要：成田空港周辺の高規格道路では、今後、広域的な連携に伴う整備や試運転に係る航空機エンジン等の輸送により、大型車両の往来の増加が想定される。成田空港と埼玉県南部や茨城県南部の物流倉庫や物流企業、圏央道沿線の物流企業、京葉臨海工業地帯との連携を図るため、圏央道の圏央成田 IC から成田空港までの県道成田小見川鹿島港線（成田市取香～川上）の 4 車線化整備を進める。
- ③ 総事業費：非公開
- ④ 事業実施期間：平成 7 年度～令和 8 年度

（国道 409 号 富里拡幅）

- ① 事業実施主体：千葉県
- ② 事業概要：成田空港周辺の高規格道路では、今後、広域的な連携に伴う整備や試運転に係る航空機エンジン等の輸送により、大型車両の往来の増加が想定される。成田空港と富里市内の物流倉庫や物流企業との連携を図るため、国道 409 号 富里拡幅を整備する。
- ③ 総事業費：非公開
- ④ 事業実施期間：平成 11 年度～令和 8 年度

(国道 356 号 篠原拡幅)

- ① 事業実施主体：千葉県
- ② 事業概要：成田空港周辺の高規格道路では、今後、広域的な連携に伴う整備や試運転に係る航空機エンジン等の輸送により、大型車両の往来の増加が想定される。成田空港と香取市内の物流倉庫や物流企業との連携を図るため、国道 356 号 篠原拡幅を整備する。
- ③ 総事業費：非公開
- ④ 事業実施期間：平成 16 年度～令和 8 年度

(国道 296 号 大里拡幅)

- ① 事業実施主体：千葉県
- ② 事業概要：成田空港周辺の高規格道路では、今後、広域的な連携に伴う整備や試運転に係る航空機エンジン等の輸送により、大型車両の往来の増加が想定される。東京湾アクアラインを経由して、成田空港と東海地方や神奈川県物流倉庫や物流企業、圏央道沿線の物流企業との連携を図るため、圏央道の多古 IC から成田空港までの国道 296 号 大里拡幅を整備する。
- ③ 総事業費：非公開
- ④ 事業実施期間：平成 26 年度～令和 8 年度

(成田空港周辺インターチェンジ（仮称）)

- ① 事業実施主体：千葉県、東日本高速道路（株）
- ② 事業概要：成田空港周辺の高規格道路では、今後、広域的な連携に伴う整備や試運転に係る航空機エンジン等の輸送により、大型車両の往来の増加が想定される。成田空港と埼玉県南部や茨城県南部の物流倉庫や物流企業、圏央道沿線の物流企業、京葉臨海工業地帯との連携を図るため、圏央道や直結 IC を整備する。
- ③ 総事業費：非公開
- ④ 事業実施期間：令和 8 年度～

【芝山町岩山地区における産業用地整備事業】

- ① 事業実施主体：千葉県
- ② 事業概要：成田空港内の整備地区に近接する芝山町岩山地区において、産業用地の造成を行う。本産業用地は、整備地区との近接性を生かし、整備リードタイムの短縮が可能となる MRO 産業のほか、MRO を起点とし、その他の航空機産業の集積を図る適地と考えられる。
- ③ 総事業費：非公開
- ④ 事業実施期間：令和 8 年度～

(4) 「候補プロジェクト提案」に記載された国の政策的対応のニーズ

- ① インフラ：自治体等による産業用地整備を促進するため、工業用水道等の関連インフラの整備や、クラスター形成に当たって重要となる空港周辺の道路等の整備に対する予算措置を検討する必要がある。

- ② DX 化：整備作業に加え、物流等も含むサプライチェーン全体における自動化等の取組を後押しする必要がある。
- ③ 分野特有のインフラ：航空機大型エンジン試運転施設の整備に対する予算措置をはじめ、個別企業では保有困難な「分野特有のインフラ」をシェアリングする仕組みの構築を後押しする必要がある。
- ④ 人材確保・育成：航空整備士を育成する教育機関と航空会社等の産官学連携による教育システムの構築を推進する必要がある。

5. 計画の KGI および KPI

(1) KGI（2040 年目標）

- ① 官民設備投資額 235 億円以上（2040 年までの累積額）
- ② 付加価値増加額約 790 億円（2040 年までの累積額）
- ③ 産業人材育成数約 330 人（2040 年までの累積数）

(2) KPI（KGI の達成に向けた政策手段の進捗管理を行うための目標）

KGI 達成に向けた政策手段の進捗状況を確認するため、以下の通り KPI を設定する。なお、1 年ごとに KPI に係る進捗を確認し、その状況に応じて、必要な改善や計画の高度化等に努めることとする。

①官民設備投資額 KPI

2030 年時点での累積投資額：100 億円

2030 年時点での累積投資件数：1 件

※航空機大型エンジン試運転施設が 2030 年代前半から段階的に稼働する予定のため

②付加価値増加額 KPI

2030 年時点での累積額：約 260 億円

③産業人材育成数 KPI

航空専門学校 2 校（成田国際航空専門学校、国際航空専門学校）における卒業生数：維持（100 名程度）

（参考）

成田国際航空専門学校：卒業生数 35 人（令和 6 年度） 2 か年平均 34 人／年

国際航空専門学校：卒業生数 70 人（令和 6 年度） 2 か年平均 72 人／年

6. 計画実行にあたり活用が想定される施策【政策手段】

内閣官房地域未来戦略本部事務局および経済産業省経済産業政策局を中心に、17 分野・62 技術の担当課室、経済産業省地方局、関係省庁と連携しながら、施策の実行・PDCA を実施していく。

成長資金への対応	—
クラスターを構成する企業の設備投資促進	・航空機 MRO 需要に対して、国内に大型エンジン試運転施設が存在せず、海外に依存している課題を解決するため、当該試運転

	施設の整備に対する予算等の施策 ※経済産業省「脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金（次期航空機開発等支援事業）」（経済産業省航空機武器産業課）
関連するインフラ及び拠点整備	成田空港周辺の工業団地には空き区画がなく、MRO 産業をはじめとする航空機産業の受け皿となる一定規模以上の産業用地が不足していることが喫緊の課題となっており、自治体等による産業用地整備及び工業用水道等の関連インフラ整備や、クラスター形成に当たって重要となる空港周辺の道路等の整備に対する予算等の施策
規制・制度改革	—
産業人材育成	今後の拡大する航空需要を支えるための国内航空整備士の人材不足の課題を解決するため、航空整備士を育成する教育機関と航空会社等の産官学連携による教育システムの構築を推進する施策

以上

<別表>戦略産業クラスターに集積する投資案件（補助金既採択案件に限定）

企業名	住所	投資案件概要	事業実施期間