

第 15 回長野県産業イノベーション推進本部会議 要旨

日 時：平成 28 年 5 月 11 日（水）

10 時 45 分 ～ 11 時 35 分

場 所：長野県庁 本館棟 3 階 特別会議室

説明者：経済産業省製造産業局航空機武器宇宙産業課 吉瀬課長補佐（企画調整）

出席者：阿部知事、太田副知事、中島副知事、小林公営企業管理者、原山教育長、野池危機管理監兼危機管理部長、小岩企画振興部長、小林総務部長、青木県民文化部長、山本健康福祉部長、関環境部長、石原産業政策監兼産業労働部長、坂口雇用・就業支援担当部長、吉澤観光部長、北原農政部長、池田林務部長、奥村建設部長、門田経済産業省関東経済産業局地域経済部次世代産業課長、若杉経済産業省関東経済産業局地域経済部次世代産業課航空宇宙産業室係長、高田飯田市産業経済部長、内田産業政策課長、沖村ものづくり振興課長

<知事挨拶>

- ・産業イノベーション推進本部会議も 15 回目ということで、いろんな分野の産業の振興について着実に取組が進んできていることに、まずは感謝申し上げる。
- ・今日のテーマは、航空機産業の振興ということで、経済産業省から吉瀬航空機武器宇宙産業課の課長補佐にお越しをいただいている。航空宇宙産業、なんといっても国全体の取組が大変重要だと思っているので、是非、今日は、お話を聞かせていただけるのを楽しみにしている。よろしくお願ひしたい。
- ・そうした国の大きな方向性の中で、長野県としても、この航空宇宙産業、航空機産業、しっかりとしたポジションを確立していくということが、大変重要だと思っている。
- ・飯田、下伊那を中心に、特区の指定を受けている中で、経済界の方々も、この航空機産業の振興に向けてさまざまな取組を進めてきてもらっている。そういう中で、我々行政としても、しっかりとした方向付けをして、国の支援も受けながら、地域の企業と、しっかり取り組んでいくことが重要だと思っている。
- ・そういう観点で、今回、航空機産業振興ビジョンの案を取りまとめたところ。このビジョンに沿った取組を着実に今後進めることにより、世界の中でしっかりと地位を確立できるように、県としても取り組んでいきたい。
- ・産業労働部を中心に、取り組んできているが、是非、各部長も、問題意識を共有して取り組んでもらいたい。冒頭の私からの挨拶としたい。

<議事（国の航空産業ビジョンについて）>

（産業政策監兼産業労働部長）

- ・さっそく議事に入る。次第を御覧願う。本日は、知事からもお話があったが、新しい産業づくりということとして航空機産業について、議論をしたいと考えている。
- ・まず、昨年末にできた国の航空産業ビジョンを含め、国の現在の考え方について、経済産業

省製造産業局航空機武器宇宙産業課の吉瀬様よりお話をお願いします。

- その後、現在作成を進めている長野県の航空機産業のビジョンについて、当方から説明をし、併せて意見交換をと考えている。
- 早速ではあるが、吉瀬様、国の状況につきまして御報告、説明をいただきたい。
(経済産業省製造産業局航空機武器宇宙産業課 吉瀬課長補佐 (企画調整))
- 本日はこのような非常に重要な会議の場にお招きいただき、感謝。国としての施策の考え方ということの説明させていただく。まずは、我が国の航空機産業の歴史を少したどりながら、大きく概観したい。
- 戦後空白期間を経て、我が国の航空機産業は、米軍機の修理で再開をし始めたが、その後取り組んだYS-11については、開発をするものの180数機で生産を中止し頓挫した。その後、ボーイング、あるいは、海外のエンジンメーカーと国際共同開発にかじを切り、着実に成長を続けてきている。
- 直近では、だいたい防衛含め1.8兆円ぐらいの規模になってきており、資料（航空機産業の現状と課題）の1ページの近年のグラフを見ると、緑線が民間航空機の需要であり、赤線が防衛需要であるが、防衛予算が少し滞る中で、民間航空機の需要というものが、非常に伸びてきている。
- 今後航空機産業というのは、やはり、民間航空機を軸に成長をし、産業をけん引していくのは、民間航空機なのかなと思っているところ。2008年にローンチしたMRJ、数字を更新しそびれてはいるが、2018年に、初号機が納入予定であり、この完成機事業が飛躍することによって、更に大きな産業に発展していくことが可能なのではないかと思っている。
- 次ページ（2ページ）。大きく2つの要素で国際共同開発をしてきたところ。それは機体と、エンジンということであるが、この航空機の機体、外板の胴体であったり、翼であったりするわけであるが、ボーイングの767、777、787と、順次、日本の担当比率を増やしながら、成長を続けてきている。更には次の777Xにおいても777と同様の参加比率を得ているということで、非常に順調な成長を続けているということである。
- 一方エンジンであるが、これも大型機、小型機様々あるが、V2500という150席級のA320に搭載をしているエンジンについて、各国とのジョイントベンチャーで、IAE、インターナショナルエアロエンジンズという会社に日本としても参加をし、23パーセントを担当している。一方、大型機のG90であるとか、あるいはその787向けのトレント1000、GEnxについては、15パーセントほど担当するに至っているということで、この機体とエンジンについては、非常にこれまで、順調に成長してきたというところが見られる。
- 次ページ（3ページ）。したがって今後の航空機産業施策の大きな方向性として、今申し上げた機体構造、あるいはエンジンというところは、今後も着実に成長して行ってほしいと思っている。やはり、その航空機産業全体というものを見渡したとき、まだまだ、これから力を入れなければならない分野があると思っている。
- まずその第一は、あのMRJから始まる完成機ということだと思っている。完成機、要はその自動車で例えると、トヨタがおらずに下に連なるメーカーがいるということもないわけであり、やはり、完成品を作るという事が、まず成長の原動力ということだと思っているので、その部分の市場開拓をしていく必要があるということである。
- その機体構造とかエンジンっていう海外メーカーとの国際共同開発は着実に進んできているわけであるが、一方でこの装備品といわれる航空機のシステム関係の機器については、完成機のYS-11以降ずっと途絶えていたこともあり、なかなか国内に民間航空機で戦っているメーカーが育ってきていないというところに非常に我々としても問題意識を持っているとこ

ろである。

- MRJも新聞などでも報道されているが、まさに機体の構造の部分は国産であるけれども、エンジンは米国産で、装備品も大部分が米国産に依存している状況であり、全体としてみた場合に、非常に、そのいびつなかたちに今のところなっているという現状認識である。
- したがって、この装備品の部分をいかに強くしていけるかというところが、我々にとって、この完成機事業と同様にこれから重要なポイントになってくると思っているところ。
- 更には、その航空機の性能を左右するような材料分野や、あるいはその完成品を売っていく、あるいは装備品を売っていくといったときには、航空機は非常にメンテナンスが重要になっているので、MROと書いてあるのは、メンテナンスリペアアンドオーバーホール略であるが、こういった部分も、これまで完成機をやってきていないが故に、あるいはその装備品のTier1として事業を展開していないが故に、なかなかまだ市場を開拓できていなかった領域であり、こういったところにも展開をしていく必要がある。
- これまでのその機体構造のあるいはエンジンの国際共同開発だけに依存するような産業ではなく、この産業全体の総合力を高めていくことが、非常に重要なことと考えている次第である。
- 次ページ（4ページ）。繰り返しになるが、このMRJから始まる完成機事業が、やはり我が国の航空機産業が成長していく際、成長を続けていくために、必要不可欠だと思っている。ボーイングなりエアバスなりを想起しても分るように、単機種で事業続けていくことはできないので、複数の機種で異なる市場で持っていく必要がある。
- ただ、御承知のとおり航空機産業は、非常に初期投資が大きく、更にはその回収が非常に長いという性格があるので、先ほど、紹介したV2500というエンジンは非常にベストセラーなエンジンではあるが、投資回収には30年ほど要しているプログラムでもあるので、投資の時期と回収期というのをずらしながら継続していく必要がある。そうすると、正にYS-11は1機種で終わってしまったわけであり、MRJに続く次世代の完成機、更にその次に続く次々世代の完成機というものを常に構想しながら事業を進めていく必要があるということである。
- 繰り返しではあるが、このMRJでは、装備品については海外依存度が非常に高いわけであるけれども、次世代完成機あるいは次々世代に進むにつれて、国産の装備品をより多く搭載できるような産業に育てていく必要があると思っている次第である。
- 次ページ（5ページ）。取り分け本日の主旨に合わせ、装備品に特に注目して御説明をさせてもらうが、装備品は、機体、エンジンと比べ、全体として非常に大きな価値を担っている部分である。世界的には、ハネウェルとか、ロックウェルコリンズ、UTCのような巨大な装備品メーカーが生まれているが、日本においては、そういったメーカーと同じレベルで今競っている会社というのが、非常に少ないという状況である。
- このTier1という、要は、ボーイングに直接ものを納めるTier1の装備品メーカーが、非常に重要になってくるということ。右側に幾つかトピックスとして挙げてあるが、これは幾つかのTier1として入っている、あるいは入り始めている事例である。ナブテスコ、ジャムコといったような会社がアクチュエータだったり、内装で、少しずつ活躍を始めているところ。
- 次ページ（6ページ）。この右側のグラフをご覧くださいと、やはり規模感として非常に大きな差を感じる。なかなか、ハネウェル、UTC、ロックウェルコリンズといったところと競っていくというのは、非常に難しい競争になっていくことは間違いないが、他方で、こういった会社が大きいこともあり、ボーイングなどと話をしても、新たなプレイヤーの参入を非常に市場から望まれているという環境もある。そういった中でいかに市場を見出していくかということであるかと思う。
- これまで防衛向けが多かったわけであるが、これをいかに民間向けの事業というのを膨らま

- していけるか。そのためには、Tier2以下としての参入ではなく、Tier1の装備品メーカーとしての発展をいかに遂げていけるかというところが重要になってくるかと思っている。
- ・次ページ（7ページ）。ここは少し補論であるが、航空機の生産体制を整えていくのは、非常に初期投資がかかり、現在は国内メーカーというのも必ずしも大きくない企業もいるので、なかなか1社だけでやっていくということは大変な部分があるが、そういった中で個々の製品を作る時の工程ごとに、外注のかたちでサプライチェーンを組むのではなく、複数のメーカーが協力をする形で、ものづくりをネットワーク化することによって、一貫の生産体制を作っていくという取り組みも、昨今少しずつ進められており、経産省としてもそういう動きを、全国各地で支援しているところである。
 - ・次ページ（8ページ）。装備品のTier1に参入していくにあたっての課題と、対応の方向性について、紹介をさせていただく。
 - ・やはりTier2以下で参入する場合とTier1で参入する場合というのは、非常に参入のハードルというものは、異なる性質のものとなるかと思っている。なかなか厳しいハードルを越えていくためには、まず、企業の強固な主体性が重要になってくるし、それを、政府がしっかりとバックアップしていくということも必要になる。したがって、国、自治体、企業、地域といったものが、一体的なかたちで、取組を進めていくということが極めて重要ではないかと考えている。
 - ・左下に装備品Tier1への参入課題の、これで全てではないが、いくつかあげている。繰り返しになるが、ハイリスクな投資をしていく必要があるため、企業としての強い意志、あるいは主体性というものがどうしても不可欠になってくる。
 - ・技術領域としても、これまでTier1企業からの下請けとしてTier2で物を作るということであるのと、1つの機能を発揮するシステムのコンポーネントの1つの部品ということになるので、コンポーネントをどう動かすかというソフトウェア部分というのは必ずしも担当していないということがある訳であるが、そういったところまで含めそのシステムコンポーネント全体の責任を負う必要が出てくることになる。
 - ・更に、これまでTier2であれば、Tier1メーカーが実施していた認証取得についても、日本だけではなくアメリカのFAAといわれる航空局とか、欧州のEASAの認証を取得していく必要があるが、自ら責任を持って実施することが重要になってくる。
 - ・更には、Tier1メーカーがすべて社内で内製化できるわけではないので、サプライチェーンを構築していく必要があるが、彼らに対して、どういう品質保証を要求するかというような標準設定についても、対応していく必要がある。
 - ・4番目として、Tier1として事業をしていくということは、当然ながら自社製品をどういう性能のものをどういう価格でというかたちを自社で設定をしながら、マーケットの開拓をしていく必要がある。Tier2以下であれば基本的にはものづくりの技術であるとか、QCDが高ければ、それで参入できていたかもしれないが、やはりその性能、価格について、自社で設定をし、競争力を発揮する必要があるということである。
 - ・更に、そういう事業を、継続、拡大をしていくために、十分な人材の確保、育成というものが重要になってくる。こういった課題に対しての対応の方向性として、経済産業省として考えているのは、国、自治体、事業者、地域が一体となって取り組む必要があるかと思っている。
 - ・1つには、資金的な支援、投資に対する資金的支援であるとか、あるいはそのソリューションを持ち合わせている他分野も含めた企業間のマッチング。更にはその認証取得をしていくためには、非常にたくさんの様々な試験を実施して、ちゃんとそれが安全性を満たしているというものを証明していく必要がある。そのために必要になる試験や実証のインフラを整備

- していくことも海外メーカーも、もちろん自社で保有しているものもあるわけである。
- ・歴史的にアメリカなり欧州では、防衛向けというものも想定しながら、国が、あるいは公的な機関が整備を大分担っているというところもあるので、そういったところも進めていく必要があると思っている。また、ものづくりの競争力を発揮していくためのサプライチェーンの形成、支援であるとか、申し上げた人材の育成という面でも、国としても対応していかなければならないと思っている次第である。
 - ・以上、経産省としての課題認識を御説明させていただいたが、引き続き、航空産業ビジョンというものに沿って、国全体として今どう考えているかということについて、触れる。
 - ・(資料1) 表示させている航空産業ビジョン、昨年末12月に関係省庁で取りまとめたもの。これは経産省だけではなく、国土交通省であるとか、文部科学省、防衛省といった役所が入って決定されたものである。今まで述べた視点は、経産省としてはこの航空産業ビジョンに織り込んでいるところであるが、幾つか、主要な所を紹介させていただく。
 - ・7ページから方向性と施策というところでまとめているが、概観としては完成機事業の話であったり、装備品の話であったり、あるいはそのものづくりのサプライチェーンの話であったり、人材育成、技術開発といった、いわゆる全体的にオーバーオールにカバーをしている施策である。
 - ・10ページ、11ページでとりわけ装備品のところについて紹介をさせていただく。
 - ・この2ポツの装備品のところの冒頭に、これまで完成機事業がなく国際共同開発も機体、エンジン比べればなかなか機会がなかったために、参入自体、あるいはシステムレベルでのOEM化、このシステムレベルでのOEM化というのは、いわばTier1ということを目指しているわけであるが、装備品に見合う成長というのは必須であり、MRJのバージョンアップや次世代旅客機、自衛隊機、海外の新型機、あるいはその既存機のセカンドソース採用など、あらゆる機会を捉えて参入拡大をしていくということが必要であるとの認識を示している。
 - ・また認証への対応についても企業主導で行うべきところもあるが、海外の規制機関の認証対応を含めた国としての追加的な支援が必要というのが認識であることから、取り組むべき施策としては、まずは、その参入機会の創出であるとか、防衛で培った技術をいかに転用させるかというところ、あるいは、その次に示しているような、実際の市場を作っていくための実用化の開発に対する国としての支援、更には、試験、実証、インフラの整備といったものも国の航空産業ビジョンでも掲げているところである。
 - ・現在、装備品だけではなく完成機事業、エンジン事業も含め、その試験実証インフラとして、どういうものがどのぐらいの時間軸で必要になるかというものについては、NEDOや航空機産業の業界団体である日本航空宇宙工業会と協力しながら、ロードマップ作りを進めているところ。そこで、優先順位、あるいは、時間軸的な短中長期の取組を整理しながら計画的にインフラの整備を進めていく必要があると思っている。また、3ポツのところ、そのサプライチェーンという面で紹介を1点だけしたい。
 - ・12ページ。飯田市も参加をしているアジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区の直ちに取り組むべき施策というところで、国、自治体の連携のもとでの支援ということで掲げており、こういった特区ももちろん引き続き推進していくことに加え、それ以外の事業の活用も視野に入れながら国と自治体の連携のもと、事業者の産業発展の支援をしていくことを国の航空産業ビジョンでも示しているところ。
 - ・全てについて本日の場で紹介することはできないが、いずれにしても、このビジョンは関係省庁が共通認識として、航空産業の発展に向け統合的に取り組むための指針ということで定めたものであり、今後も定期的に状況変化を踏まえた改定などほしい。国としても関係省

庁一体となって施策を進めていきたいと考えているところ。私からの説明は以上とさせていただきます。

<議事（長野県航空機産業振興ビジョン（案）について）>

（産業政策監兼産業労働部長）

- それでは質問は全ての説明が終わった後、皆様方から頂戴することとする。
- それでは私の方から産業労働部が考えている長野県の航空機産業振興ビジョンの案について説明申し上げる。
- 資料の2-1のA3の資料、資料の2-2ビジョンの本文を使い説明する。
- まず資料の2-1の主旨のところを御覧いただきたい。このビジョンでは、国内、内外の航空市場、市場が拡大しているこの時期を捉え、これまで蓄積してきた長野県のものづくりの強みを活かしながら、長野県の新しい産業づくりとして航空機産業、特に航空機のシステムの拠点づくりを目指すものである。
- まず、今後の航空機の需要は、左側の上から2つ目の図を御覧いただきたいが、薄いオレンジの三角形で示すとおり、現在稼働している飛行機の入替わり部分を表している。その上にある濃い青い三角形が示すところは、新規の購入部分である。この2つを合合わせると世界では今後20年間に3万機を超える飛行機の需要が予想されている。特にアジア地域での新規需要が多いと言われている。
- この旺盛な需要を背景にして、航空機の部品を製造する国内企業も、近年、操業度が上昇しており、関係各所の業績も大変好調と聞いている。また、この状況は当分続くものと研究機関は発表している。
- 現在、日本企業が部品供給している割合は、国産ジェット三菱リージョナルジェットMRJでも全体の約3割前後とまだまだ低く、今後は日本の技術により、これまで海外の部品を使っていたところを日本製に置き換えていくことが期待されているところ。
- ここで簡単に、航空機の生産体制の特徴を確認したい。ローマ数字の2のところの三角形を御覧いただきたい。現在この航空機市場は、アメリカのボーイング社とヨーロッパのエアバス社、この2社によって大きく区別されているところ。この下に吉瀬様からも話があった部品やシステムを供給するパートナー企業、我々はTier1企業としているが、そこに書いてある、例えば三菱、川崎等々がある。その下請け、サプライヤー企業としてTier2企業がある。これらの企業は安全の確保のため大変高度な品質保持が求められている。国内規格で言うとJISQ9100、このほかに国際規格であるNadcapの認証が必須の条件となっているところ。しかし、この厳しい条件をクリアすると新興国との差別化を図ることができ、安定した市場を確保することができるので、高い技術力を持つ日本企業にとっては、優位性があると考えているところ。
- 資料の2-2の本文の9ページ。同じようなグラフ図があるが、上の方に今説明した三角形があるが、この下に、機体、エンジンそれから装備品というところがある。飛行機は大きく分けて3つに分けられる。1つは人間でいうならば骨格にあたる機体部分。これが一番左である。それから筋肉にあたるエンジン部分。そして内臓系のいわゆる航空機システム部分。ここでは装備品って書いてあるが、航空機システムとか、又は装備品といわれるところであり、この3つに分けられるというところである。この構成比は、機体が3、エンジンが2、システムが4となっており、航空機システムが一番大きなボリュームをもっているところ。
- 長野県の目指す部分は、この1番ボリュームの大きい航空機システム部分、ここでは装備品と書いてあるが、この部分である。その中でも県内企業が既に取組んでいる、または、国内

の競争相手がいない燃料システム、または、航空制御システム。ここの分野を大変有力視しているところ。この分野についてはこれまで長野県が蓄積してきた、電気、機械それから精密といった技術を活かすことができる。具体的には今後国や専門機関の指導を得ながら進めるかたちになっている。

- 11 ページ。先ほど吉瀬さんのお話があったが、最近この業界の特徴として、これまでは関係企業は、個別に、それから部品ごとに親メーカーから支給された部品を加工して納入するかたちで、上にあるのこぎり発注型、この生産方式が一般的であった。しかし、最近は親メーカーが協力会社に複数工程をまとめて発注する、下の一括生産方式が主流になっている。つまり、個々の企業に対し高い技術を求めるとともに、それを管理する能力も求めているということ。
- また航空機産業は大変裾野が広く、部品の点数でいうと、自動車の約 100 倍、300 万点ともいわれており、既に多くの日本の中堅企業、又は中小企業が参入を果たしている現状をみると、県内企業も十分可能性があるところと考えている。調査をしたところ、県内でも航空機関係の事業を進めている企業が現在 40 社ある。特に国の国際戦略総合特区アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区に指定されている下伊那地域においては、共同発注組織、エアロスペース飯田が平成 18 年に設立され、熱処理、表面処理、非破壊検査など、特殊工程を地域で一貫して生産できる体制づくりも進められている。そして現在、日本の大手重工 Tier1 企業に部品を供給していると状況である。既に先行している企業が県内にはあるということである。
- こうした中において、南信州広域連合から手狭になった地域産業センター等に移設拡充し、従来からの食品産業や、水引などの地域産業と新しい産業である航空機産業の振興の基盤となる検査機器等の充実、更には信州大学と連携した人づくり、これまでの地域の歩みを保存するアーカイブなどを含めた「知の拠点づくり構想」が提案されたところ。産業労働部としては、この地元からの提案の実現について検討を行うとともに、特に地域産業とこの航空機産業の振興については、その具体的な支援方法について検討を加えてきた。航空機産業については特に投資が大きく、それから回収にも時間が掛かるという特性があるので、公的な支援が必要と考えるところ。
- そこで県の考え方のバックボーンとなる基本的な考え方が大変重要と考え、このビジョンを作成したところ。また、このビジョンをつくる過程において、航空機産業づくりにおいては海外の事例も見ても、国の全面的な指導や支援が必要と考えている。今後経済産業省を始めとする関係省庁や JAXA、又は、産業技術総合研究所など関係機関、更には、航空機の研究を進めている県内外の大学との連携を深めることが必要と考えている。
- それでは次に、今後の航空機産業づくりに向けた具体的な取組について説明したい。A 3 の資料の 2-1 のローマ数字の IV と V を御覧いただきたい。新しい産業づくりのために 5 つの項目を設定した。
- まず 1 つ目は、航空機システムの総合的な試験、研究、開発の支援機能の構築である。これについては後ほど説明する。
- 2 つ目は、個々の企業の経営力や技術力それから品質の保証力の強化である。このために現在考えているのは国内外の認証を得るためのセミナーや専門家派遣等を考えている。
- 3 つ目は、航空機システムを中心とした企業誘致や他産業からの参入の促進である。例えば長野県にしかない国内唯一の検査機器などを、国などと協力して整備した場合、国内の関係企業は検査を行うため県内にやって来る可能性が高い。また、場合によっては長期滞在のための施設や研究施設を県内に誘致することが可能かと考えている。

- ・4つ目として、国内外の市場開拓をあげた。これは少し先のことであるけれども、出来た部品を海外の航空機メーカーやTier1企業への売り込みのため、商談会等への出店、支援などを考えている。
- ・最後に5番目として、国際戦略特区に入っている下伊那地域をハブとした県内企業のネットワークの構築をあげた。今後南信州を中心に、県内に点在している航空機関連企業のネットワークを図るとともに、国際戦略特区で認められている近県の企業とも連携して、現在県内40社といわれている航空関係企業を100社にすることを当面の数値目標に、長野県全体への波及効果を考えたい。
- ・(資料2-2)本文の18ページを御覧願う。このような新しい産業づくり、航空機産業づくりを行うためには、先ほど(説明を)飛ばした1つ目の航空機システムに係る総合的な試験、研究、開発の支援機能の施設の構築が大変重要と考えている。南信州広域連合では県の工業高校の跡地利用を提案しているが、産業労働部としては、この案を基本にして、地元はもちろん国や関係機関の専門的な御意見も伺いながら検討会的なものを早急に立ち上げて、整備すべき機能、それから利用方法を決定したいと考えている。
- ・具体的な案ができた段階で関係部局の皆様には提示し御指導、御協力をいただきたい。よろしくお願ひしたい。
- ・18ページの括弧2であるが、人材育成としては、既に信州大学が航空機システム共同研究講座の実現に向けて、県内企業の方々と具体的な取組をスタートさせている。11年後この地域にはリニア新幹線が開通し、新しい人の流れが創られる。将来を見据え県も参加する方向で検討したいと考えている。
- ・次に括弧3。研究開発支援機能の強化であるが、現在、支援機能については、JAXAや、国の産業技術総合研究所とも話し合いをスタートさせており、今後県の工業技術総合センターの関わり方が、重要となると考えている。産業労働部としては、工業技術総合センターの支所的なものの設置も想定しているが、これについても計画の詳細が見えてきたところで関係部局に協議を行う予定である。よろしくお願ひしたい。
- ・最後に括弧4番の検査機能の整備である。これについては、新しい地方創成の交付金など、国の制度を十分活用して進めたいと考えているところ。以上が、当面この新しい産業、航空機産業につまましての産業労働部の施策、考えます県の施策の方向性である。
- ・最後に、このビジョンの位置づけとして21ページを御覧願う。このビジョンは、ものづくり産業振興戦略プランの3つの柱、健康医療、環境エネルギー、次世代交通、この3本目の柱の下に位置するもの。プランをより深掘りし、県の具体的な考え方を示したものと考えている。今後このプランの見直しが予定されているが、現状では、この3本柱は今後も継続すべき柱と考えている。したがって、今後この各柱の下に深掘りをした具体的なビジョンを創り上げ、県内の新しい産業づくりを具体的に進めたいと考えているところ。
- ・誠に簡単ではあるが、我々が作った航空機関係のこのビジョンについて説明を終える。今後関係部局の皆様には、御協力をお願いするので、よろしくお願ひしたい。説明は以上である。
- ・それでは用意した、国のビジョンそれから県のビジョン、この二つについて、我々の方から誠に一方的ではあるが説明をさせていただいた。これから皆様から御意見を頂戴したいと考えている。そこで大変恐縮であるが、まずは経済産業省の吉瀬様、長野県のビジョンも含めましていかがか。御意見を頂戴したい。

(経済産業省製造産業局航空機武器宇宙産業課 吉瀬課長補佐(企画調整))

- ・今御説明があった、もはや私からいうまでもないかと思うが、国の考えている施策の方向性

と一致しており、先ほど御紹介し、これまで機体、あるいは、エンジンのところをこれまで国としても重点的にやってきたわけであるが、装備品はまだまだこれからという中で、非常に国内にも、例を見ない先駆的なビジョンだと考えている次第である。引き続き是非一緒に、進めていきたいと思っている。

(産業政策監兼産業労働部長)

- ・是非、御協力をお願いします。ほかの部局長で、何か御意見があるか。

(太田副知事)

- ・ご質問であるが、先ほどの御説明の資料の中で、全開発をしたYS-11について失敗という表現があったが、商業ベースに乗らなかったという意味であるか。

(経済産業省製造産業局航空機武器宇宙産業課 吉瀬課長補佐(企画調整))

- ・基本的には商業ベースに乗らなかったと、赤字のまま終わってしまったということである。

(太田副知事)

- ・180機というお話があったが、MRJの場合で、投資と回収ということであれば、どのくらいの規模、数量売ればペイする見通しがあるのか。

(経済産業省製造産業局航空機武器宇宙産業課 吉瀬課長補佐(企画調整))

- ・現在の受注が400機強というところであるが、ざっとした見積もりで、三菱航空機としての目標として掲げている2000機までいかなくても、ペイできなければいけない。やはり1000～2000の間の半ば以上というところを目指していく必要があるのではないかと思う。

(産業政策監兼産業労働部長)

- ・他に。

(危機管理監兼危機管理部長)

- ・新しい機体の需要がすごく伸びていて、その中で、例えば燃費、経済性、環境への配慮、機材選考の変化に対応することが大事だということで、全国各地が企業のしのぎを削っているという状況がわかった。そのような中で長野県の企業、あるいは、企業が有している技術の優位性は、お話の中でも言及されたかと思うが、その点もし、示唆するものがあったらお願いしたい。

(経済産業省製造産業局航空機武器宇宙産業課 吉瀬課長補佐(企画調整))

- ・長野県内の全体的な産業の状況というのをつぶさに存知していないが、今の取り組みの中核になっている多摩川精機さんについて申し上げると、主体性ある経営者としての覚悟を含めて、その積極性については、なかなかほかに例を見ない、非常に力強い企業だと見ているところ。

(産業政策監兼産業労働部長)

- ・他に何か。

(総務部長)

- ・一点お伺いしたいが、国の方の資料、ビジョンの12ページ。地方自治体の連携の下での支援は3の括弧1の①にあるかと思うが、こうした場合に、先ほど企業の覚悟が必要だというお話があったが、県や市町村の役割というのは、どういうことに、特に具体的に期待しているか、もしあたらご示唆いただきたい。

(経済産業省製造産業局航空機武器宇宙産業課 吉瀬課長補佐(企画調整))

- ・アジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区というのは、非常に良いモデルだと思う。例えば、国でも、経済産業省単体で提供できるリソースというのは、やはり一定の限りがあるという中で、内閣府とかその他省庁のリソースも糾合していく必要がある。
- ・さらに言えば、このアジア No. 1 航空宇宙産業クラスター形成特区は、国税の減免もあるが、

地方税の減免も織り込まれているし、緑地規制は自治体特有の規制緩和で、ある種総合的に導入する施策になっているので、そういった施策面での支援ももちろんであるが、あるいは、やはりその企業との距離間という意味では、やはり自治体が非常に近いところで、日々、意見交換なり情報交流していると思っているので、是非で我々としても、もちろんその地域の企業さんとできるだけコミュニケーションをとりたいと思うが、是非、連携ができればと思っている。

(産業政策監兼産業労働部長)

- ・総務部はじめ各部局には、大変これからお世話になると思うが、このビジョンに基づき進めていくのでよろしくお願ひしたい。産業労働部としては、新しい航空機産業をつくと同時に、波及効果として、航空機部品も作れる企業が長野県には集積しているということをし、しっかりとアピールできる機会にもなると考えている。技術の高度化により、新しい取引が生まれてくるのではないかと考えている。

よろしくお願ひしたい。

最後に知事、よろしくお願ひしたい。

(知事)

- ・吉瀬補佐には、大変貴重なお話をいただいた。経済産業省の皆様には、これまでも格別の御理解、御支援いただいているが、これからも航空機産業が長野県のものづくりの中核となるように取組を進めていきたいと思うので、是非、引き続きの御支援をよろしくお願ひしたい。
- ・航空機産業振興ビジョン、先ほど御評価いただいたように産業労働部が精力的にいいビジョンを取りまとめてもらえたと思っている。後は、これをいかに具現化するかということが課題だと思うので、経済界の皆様ともこのビジョンをしっかりと共有し、また、飯田市はじめ、地元の市町村、関係団体の皆様とも方向性を共有して、全庁あげて取組を進めていきたいと思うので、各部局長においては、この航空機産業、長野県のものづくりの1つの柱にしていこうという方向を是非共有し、いろんなところで情報の発信、あるいは、いろんな情報があれば、産業労働部で集約してもらえればと思うので、よろしくお願ひする。(決定)

<その他>

(産業政策監兼産業労働部長)

- ・それでは最後に資料の3を御覧いただきたい。今後のイノベーション推進本部のスケジュールである。今日15回の本部会議を行ったが、次回は11月に予定しているので、よろしくお願ひしたい。
- ・それでは、本日は吉瀬課長補佐、本当にありがとうございました。また、傍聴として、わざわざ、関東経済産業局の門田課長様、それから若杉係長様にもお越しいただいた。課長様、若杉様ありがとうございました。また、飯田市からは高田部長も来ていただいた。
- ・今後は、このビジョンに基づき、私ども新しい産業づくりを進めたいと思うので、是非とも皆様の御協力をよろしくお願ひしたい。
- ・以上で、第15回長野県産業イノベーション推進本部会議を閉会する。

<終了>