

コロナ後における航空宇宙部品の展開  
—日本と台湾—  
中間報告

令和 7 年 3 月

一般財団法人 機械振興協会 経済研究所

令和 6 年度調査研究事業 (24-4)  
航空宇宙部品産業委員会委員名簿

【委員】

(学識者)

法政大学経済学部教授 近藤章夫氏 (経済地理学) ※委員長  
福岡大学商学部教授 大石恵氏 (台湾航空産業研究)

(実務者)

株式会社スガサワ監査役 長谷川俊明氏 (山形県、航空機部品製造)  
ひびき精機株式会社専務取締役 松山功氏 (山口県、宇宙部品製造)

【事務局】

一般財団法人機械振興協会経済研究所特任研究員 兼 成城大学社会イノベーション学部  
政策イノベーション学科教授 山本匡毅 (PL\*)  
一般財団法人機械振興協会経済研究所リサーチアシスタント 田邊潤一郎

\*プロジェクトリーダー  
所属、肩書は 2025 年 3 月末現在

※本報告書は委員会合意ではなく、経済研究所にてとりまとめたものです。文責も当研究所にあります。なお執筆担当は、以下の通りです。

<執筆分担>

1～4、6～7：山本匡毅

5：田邊潤一郎

## 目 次

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| 1. はじめに .....                       | 1  |
| 2. 日本における航空宇宙部品の構造 .....            | 2  |
| (1) 航空機部品産業 .....                   | 2  |
| (2) 宇宙部品産業 .....                    | 3  |
| 3. 航空機部品産業と宇宙部品産業への注目 .....         | 4  |
| (1) 航空機部品産業への注目 .....               | 4  |
| (2) 宇宙部品産業への注目 .....                | 5  |
| (3) 航空宇宙部品産業への関心の高まり .....          | 7  |
| 4. 航空機部品産業の空間的展開と中小企業 .....         | 9  |
| (1) 2010 年における航空機部品産業の空間的展開 .....   | 9  |
| (2) 2019 年における航空機部品産業の空間的展開 .....   | 12 |
| (3) 2022 年における航空機部品産業の空間的展開 .....   | 15 |
| 5. 宇宙部品産業の展開：宇宙ベンチャーの展開を中心として ..... | 19 |
| 6. 台湾における航空機部品産業の展開 .....           | 25 |
| 7. おわりに .....                       | 29 |

## 1. はじめに

日本の航空宇宙部品産業は、自衛隊向けの防衛機部品と JAXA（国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構。以下、JAXA）向けの宇宙部品では国内メーカーへの需要があるものの、官需依存となっている。他方で需要の大きい民間航空機部品は、国内に国産旅客機メーカーがないが故に、自衛隊機の需要があるとしても、実際には海外航空機メーカーに依存する構造となっている。

国内市場の小さい航空宇宙部品産業は、航空機分野ではグローバルな機体メーカーの需要に規定され、宇宙分野では JAXA を中心とした官需に依存した特性を有する。日本には宇宙機器メーカー（ロケット、人工衛星）や防衛機メーカーはあるものの、世界的なポジションを得ているとは言い難い。特に宇宙機器メーカーは、近年では欧米、中国のみならず、インドなどの競合国が台頭してきており、競争が激化している。また民間航空機では、MRJ（Mitsubishi Regional Jet。以下、MRJ）の開発中止から、当面、国産旅客機が出る可能性はなく、海外から如何に受注を拡大するかが課題となっている。

すなわち、今後、日本の航空宇宙部品産業を発展させるためには、航空宇宙部品の取引関係を正確に把握し、その上で国内外の航空機、人工衛星、ロケットの各メーカーへ販路を拡大することが求められている。そこで本研究は日本における航空宇宙部品産業の発展に向けて、現状分析をした上で、必要な戦略を明らかにすることを目的とする。調査研究としては、①日本における民間機部品の取引関係と販路開拓、②日本における宇宙部品の取引関係と販路開拓、③アジア諸国における航空機部品の取引関係と販路開拓に焦点を当てる<sup>1</sup>。

本調査研究は、日本における航空宇宙部品産業の取引関係と販路開拓について、同産業で実践している企業からも参画をして頂き、学問と実践を融合しつつ、現状と課題を浮き彫りにする。その上で、販路拡大において、産業特性からグローバル取引になっていることから、日本企業の取引先となっているアジア諸国の航空宇宙部品産業の取引関係と販路開拓の調査も行い、日本への示唆を得る。今年度は、1990 年代からボーイング向けの部品生産を行ってきた台湾での航空機部品産業の実態を調査した。

このように本調査研究は、日本の航空宇宙部品産業の取引について精緻に分析しつつ、国際比較を通じて、アジア諸国における航空機部品産業の取引と販路開拓からも示唆を得ることとする。最終的には、日本における航空宇宙部品産業の発展に向けた戦略を明らかにしたい。本年度はかかる目的を目指した中間報告として取りまとめたものである。

---

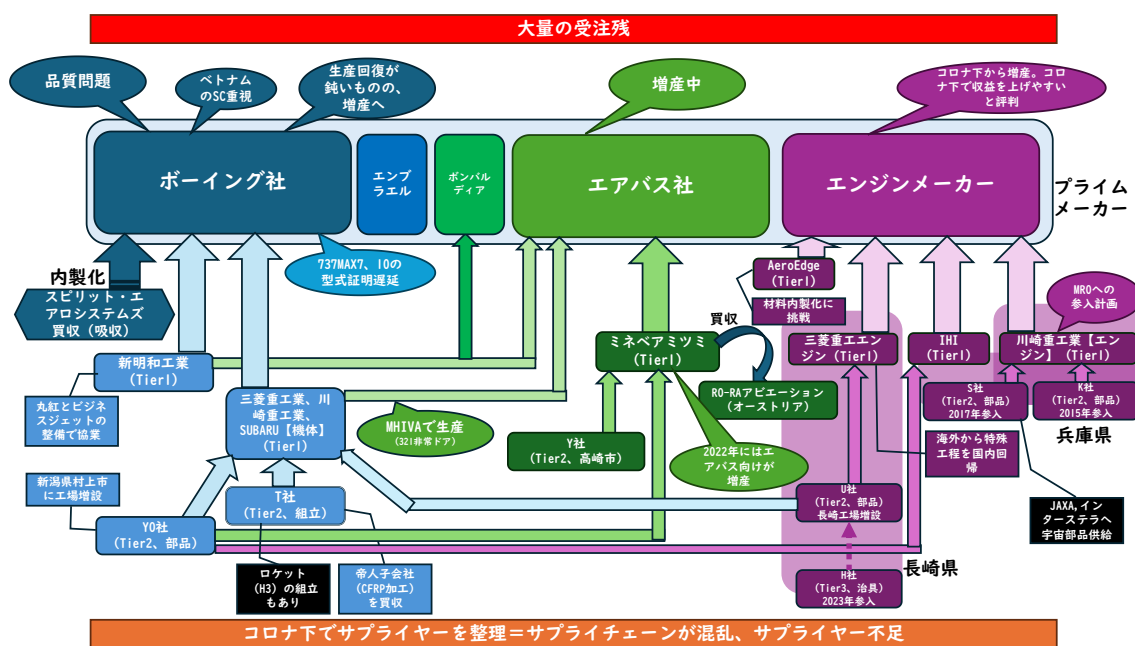
<sup>1</sup> アジア諸国とは、台湾、フィリピン、マレーシア、シンガポールを想定している。

## 2. 日本における航空宇宙部品の構造

### (1) 航空機部品産業

日本の民間航空機産業は、図表 1 に見られるように、欧米の航空機メーカーの生産状況に左右される生産構造を有している<sup>2</sup>。日本の航空部品産業に対して影響を与えるのは、機体メーカーでは主にボーイング社（米国）とエアバス社（EU）であり、エンジンメーカーではロールスロイス社（イギリス）、プラット&ホイットニー社（米国）、ゼネラルエレクトリック社（米国）である。かかる要因は、日本が国産旅客機を持っておらず、さらにボーイング社を中心に、国際共同開発に日本企業が参画しており、一定の生産分担を得ていることがある。MRJ の開発が中止となり、当面は国産旅客機が出てこない状況の下では、欧米の航空機メーカーに依存する構造は残存することになる。

図表 1 最近の航空機産業の動き



出所：新聞記事、ヒアリング調査より筆者作成。

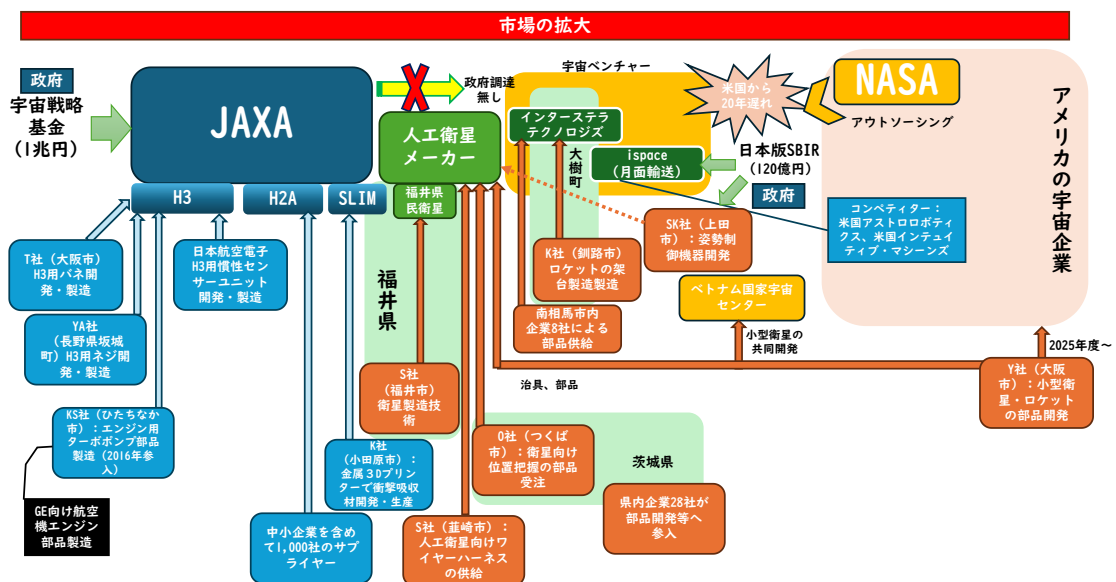
日本の航空機部品サプライヤーは、歴史的な経緯から機体メーカーとしてボーイング社に依存する傾向がある。この点は、コロナ後の現在においても変わらない。しかしながら、コロナ下からエアバス社との取引も、僅かながら、徐々に増えてきた。またエンジンメーカーとの取引は拡大しており、Tier1 としての手重工業メーカーを経由して、中小部品サプライヤーが受注をしている傾向が浮かび上がった。

<sup>2</sup> この航空機メーカーの中には、機体メーカー、装備品メーカー、エンジンメーカーを含んでいる。

## (2) 宇宙部品産業

日本の宇宙産業は、図表 2 のように、長く JAXA の研究開発動向に左右されてきた。その意味では市場競争ではなく、官製市場の下で宇宙産業が発展してきた。しかしながら、H3 ロケットでは大幅なコストダウンを図るとともに、事業主体を三菱重工への移管を進めている。さらに国内の宇宙ベンチャーも誕生し、インターステラテクノロジズ（北海道大樹町）や ispace（東京都中央区）は、ビジネス化に向けた実証実験の過程で、様々な部品の発注主体となっている。加えて、自治体の中には行政主導の人工衛星を打ち上げたところがあり、その場合には、行政がインテグレータとなって、地域の中小企業が宇宙産業へ参入しているところも散見される。

図表 2 最近の宇宙産業の動き



出所：新聞記事、ヒアリング調査より筆者作成。

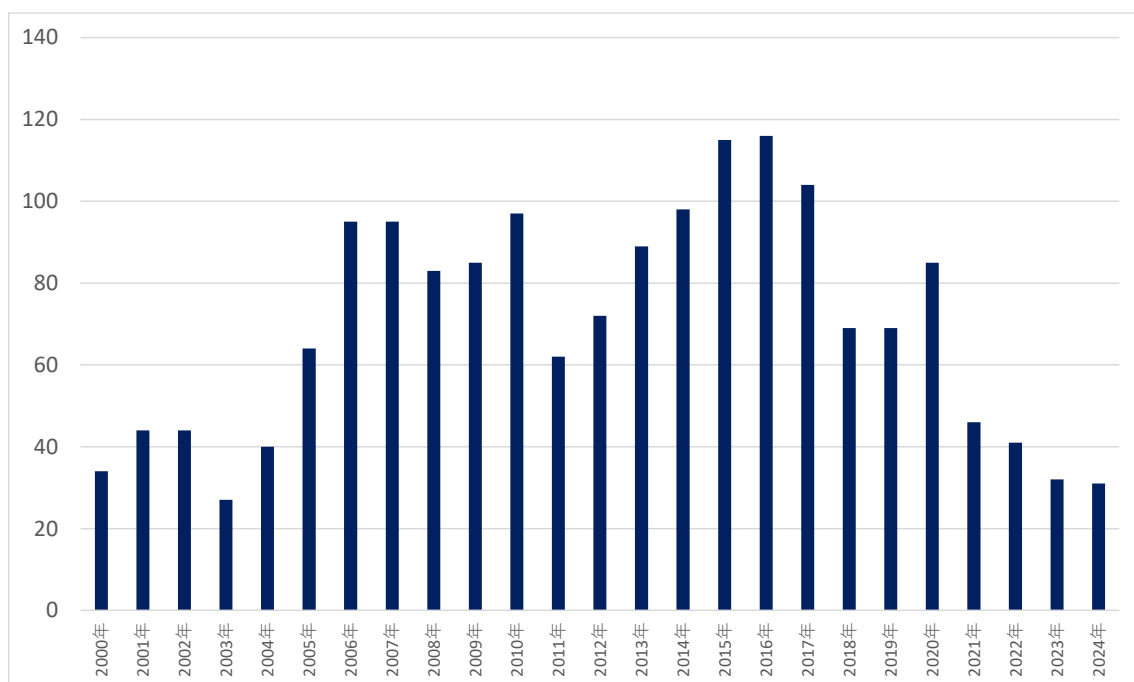
他方でごく僅かではあるものの、アメリカの宇宙関連企業と直接取引する事例も見られるようになってきた。宇宙部品産業は、JAXA、宇宙ベンチャー、海外宇宙関連企業の 3 つの方向へのアプローチを進めていることが考えられる。

### 3. 航空機部品産業と宇宙部品産業への注目

#### (1) 航空機部品産業への注目

航空機産業への注目が集まったのは、リーマンショック後の 2010 年頃であると考えられている<sup>3</sup>。当時、三菱航空機による MRJ の開発が進み、サプライヤーの選定も行われていた。加えて、日本の生産分担が機体で 35%を占めているボーイング 787 型機の量産が始まり、国内のサプライヤーは増産体制に入っていた。

図表 3 航空機部品産業の新聞記事掲載数の変化<sup>4</sup>



出所：日経テレコンより筆者作成。

この傾向は新聞記事掲載件数からも見る事ができる。図表 3 は、2000 年から 2024 年に日本経済新聞に掲載された航空機部品産業関連の記事の件数を示したものである。2004 年までは概ね 30 件から 40 件程度であった掲載件数は、2005 年から増加し、2006 年から 2010 年までは、途中にリーマンショック（2008 年）が発生したにも関わらず、若干の増減はあるものの、年間 100 件程度の記事が掲載された。このことは航空機産業への注目が高かったことを示している。

<sup>3</sup> 山本匡毅（2011）「日本における航空機産業の動向と新規参入に向けた展開―地域レベルでの動きを中心として―」『機械経済研究』第 42 号、p.44.

<sup>4</sup> 図表 3、図表 5 の新聞記事は、日本経済新聞朝刊、同夕刊、同地域経済欄を対象として、日経テレコンを用いて検索したものである。図表 3 では「航空機部品」をキーワードとして検索した。

2011 年に入ると、東日本大震災の発生もあり、新聞記事の掲載件数が落ち着いたものの、2013 年から 2017 年にかけて、年間 120 件近い掲載が続いた。結果として、この時期が新聞方法では航空機部品産業への注目が最も高かった時期となる。2018 年から新聞記事掲載は減少し、2021 年になると、新型コロナウイルス感染症の発生により、航空機産業の受注が急減していたことも相まって、注目は大幅に減った。その後、2024 年に至っても注目は回復していない状況である。

この背景には、新型コロナウイルス感染症により世界の航空輸送が激減したため、エアラインからの機体の発注が止まり、航空機メーカーは減産を余儀なくされていたことが挙げられる。その影響はサプライヤーにも拡大し、一部の国内航空機サプライヤーは他産業への転換を余儀なくされていた。例えば、愛知県の機械加工を主力とする A 社は、中核事業であった航空機部品を残しつつ、洋上風力発電や鉄道の部品へ参入するために、新たな設備投資を行った<sup>5</sup>。また愛知県の機体組立を主力とする B 社は、新型コロナウイルス感染症の感染予防や防災製品の開発に取り組んだ<sup>6</sup>。

さらに 2023 年には三菱航空機が進めていた MRJ（2023 年時点では MSJ : Mitsubishi Space Jet）の開発中止が正式に決定し<sup>7</sup>、民間航空機の開発機運が縮小したことがあった。MRJ の開発では、プライムメーカーである三菱航空機がサプライチェーンを組み、サプライヤーの一部は先行投資をしていたため、設備の活用面でも工夫が必要となり、新型コロナウイルス感染症と相まって、航空機部品サプライヤーは苦勞をする時期であった。かかる経営環境が航空機産業への関心の低下を促進した側面もあるものと考えられる。

## （２）宇宙部品産業への注目

宇宙部品産業は、幅広い領域を扱う産業である。それには金属部品もあれば、電子部品も含まれる。例えば、C 社（山形県）は、JAXA 向けの宇宙関連の電子部品を製造している。同社は H3 ロケットに搭載された基盤の約 90%を同社が製造しているとする<sup>8</sup>。

このように宇宙部品は、多様な部品で構成されている。そこで本稿では宇宙部品産業について、金属、電子、プラスチック等の材料、加工手法を問わず、ロケット部品、人工衛星部品を主たる構成部品として扱っていく。

宇宙産業は、国の成長産業として注目を集めている。経済産業省によると、宇宙基本計画（2023 年 6 月改定）では「2020 年に 4.0 兆円となっている市場規模を、2030 年代の早期に 2 倍の 8.0 兆円に拡大していくことを目標とする」という政府目標を定めている。このことを示したものが図表 4 である。

---

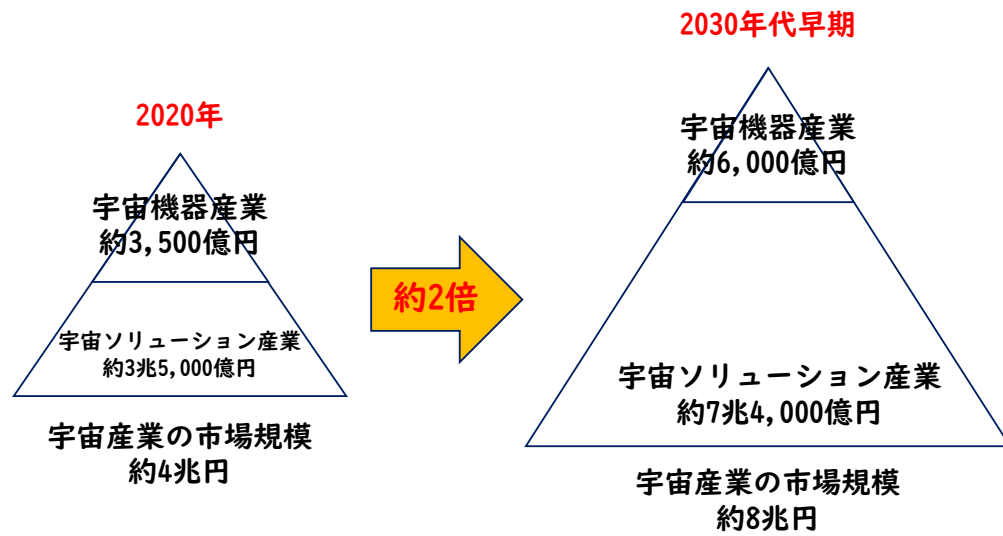
<sup>5</sup> 「日本経済新聞」2021 年 7 月 22 日。

<sup>6</sup> 「日経産業新聞」2021 年 7 月 27 日。

<sup>7</sup> 2023 年 2 月 7 日に三菱重工業が記者会見で公表した。（「日刊工業新聞」2023 年 2 月 8 日）

<sup>8</sup> 「日刊工業新聞」2025 年 4 月 25 日。

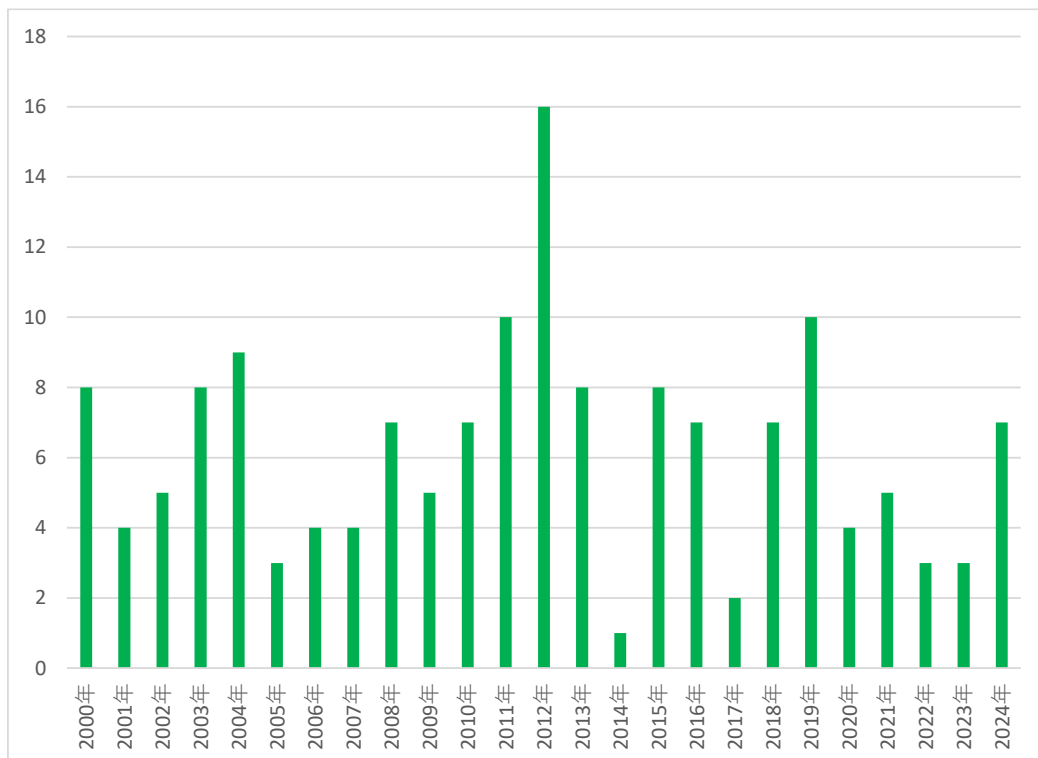
図表 4 日本における宇宙産業の現状と将来



出所：経済産業省ホームページ

([https://www.meti.go.jp/policy/mono\\_info\\_service/mono/space\\_industry/index.html](https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/space_industry/index.html)) より作成。

図表 5 宇宙部品産業の新聞記事掲載数の変化



出所：日経テレコンより筆者作成。

2020 年時点で日本の宇宙産業の市場は、約 4 兆円であり、そのうち宇宙部品産業に当たる宇宙機器産業に市場は 3,500 億円であった。これに対し、国としては、2030 年代早期の時点で、日本の宇宙産業の市場を約 8 兆円に拡大し、そのうち宇宙機器産業が約 6,000 億円になることを見込んでいる。

このように宇宙産業の成長において、市場規模が大きく伸びるのはソフトウェアやデータ利用などの宇宙ソリューション産業である。宇宙ソリューション産業の伸び率が 210%であるのに対し、宇宙機器産業の伸び率は 58.3%に過ぎない。その点から、宇宙部品産業は、成長産業としての宇宙産業というイメージほどの成長が予想されていない点に注意が必要である。

宇宙部品産業について、新聞記事掲載件数の推移を見たものが図表 5 である<sup>9</sup>。図表 5 を見ると明らかなように、航空機部品と比べて、記事の件数が圧倒的に少ない。2000 年から 2024 年にかけて、概ね 10 件程度の掲載に過ぎなかった。このことは、国や自治体の成長産業としての宇宙産業への注目とは裏腹に、宇宙部品というキーワードは、メディアでの注目がそれほど高まっていないことを示しているものと考えられる。

### （３）航空宇宙部品産業への関心の高まり

本章で概観したように、メディア掲載を分析すると、航空機部品は 2015 年、2016 年をピークとして注目が高まっていた。この時期は MRJ の開発も進み、国も経済産業省を中心に成長産業としての航空機産業の成長を目指していた時期であった。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機として、航空機産業への期待は縮小し、航空機部品への注目も減じた。

一方で宇宙産業は、永らく成長産業としての期待があったが、民間ロケットの打ち上げや人工衛星の上市が続いたことで注目が高まっている。ところが宇宙部品に視点を転じると、その注目度は高まっていない。その背景には、宇宙産業の成長余地が、宇宙ソリューション産業を基軸としており、宇宙部品を用いる宇宙機器産業の拡大が量的に多くないこともある。

しかし、宇宙機器産業の拡大において、日本の宇宙部品サプライヤーの役割は大きい。例えば、山口県ではやまぐち産業振興財団が事務局となり、県内中小企業 6 社で山口県航空宇宙クラスターを形成していた<sup>10</sup>。このクラスターのメンバーを示したものが図表 6 である。同クラスターは、元々、航空機産業を研究していたが、2014 年頃から宇宙産業へシフトした<sup>11</sup>。その結果、現在では有名な宇宙ベンチャー、大学の開発案件を複数受注している。

---

<sup>9</sup> ここで宇宙部品産業として取り扱ったキーワードは、宇宙部品、ロケット部品、人工衛星部品である。

<sup>10</sup> 山口県の調査は、2025 年 2 月 4 日に実施した。

<sup>11</sup> ただし、同クラスターは航空機産業の受注を諦めたわけではないという。

図表 6 山口県航空宇宙クラスター参画企業<sup>12</sup>

| 企業名               | 所在地    | 分野      | 認証資格・取得年月        |
|-------------------|--------|---------|------------------|
| 株式会社ひびき精機         | 下関市    | 機械加工    | JISQ9100 2013年9月 |
| 株式会社アクシス          | 下関市    | 板金・溶接   | AS9100 2017年4月   |
| 株式会社オーネックス 山口工場   | 山陽小野田市 | 熱処理     | JISQ9100 2018年3月 |
| 株式会社黒磯製作所         | 下松市    | 機械加工    | AS9100 2017年7月   |
| 株式会社伸和製作所         | 宇部市    | 機械加工・AM | AS9100 2018年2月   |
| 富士高圧フレキシブルホース株式会社 | 光市     | 機械加工    | JISQ9100 2021年2月 |

出所：やまぐち産業振興財団提供資料をもとに筆者作成。

このように航空機部品産業と宇宙部品産業は、質的に異なる市場であることを認識しなければならない。期待が小さくなった航空機産業と、期待が高まっている宇宙産業を正確に理解し、その展開を見ていくことが求められている。

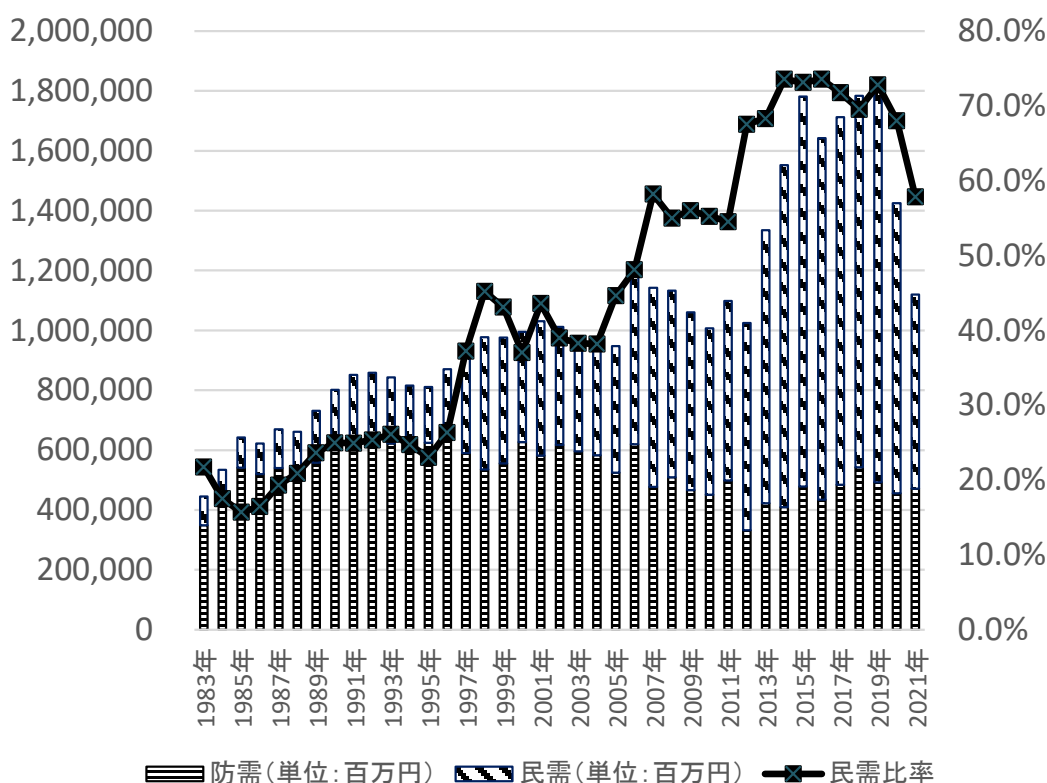
<sup>12</sup> クラスター参画企業の中に AS9100 を取得している企業がある。これは、やまぐち産業振興財団によると、日本の JISQ9100 の認証機関が 1 年待ちになっていたため、AS9100 で取得したものであった。この場合、コスト面では 100 万円くらい高くなる。なおアクシスは、ISO9001 を持っていなかったが、AS9100 を取得したとのことである。

## 4. 航空機部品産業の空間的展開と中小企業

### (1) 2010 年における航空機部品産業の空間的展開

日本における航空機産業は、2000 年代から成長が始まり、2010 年代から民間航空機を中心として、急成長を遂げた（図表 7）。2010 年は、民需比率が 60%に達し、日本の航空機産業の成長が進んでいた時期に当たる。

図表 7 日本の航空機生産金額（1983 年～2021 年）



出所：一般財団法人日本航空機開発協会「令和 4 年度版民間航空機関連データ集」より筆者作成。

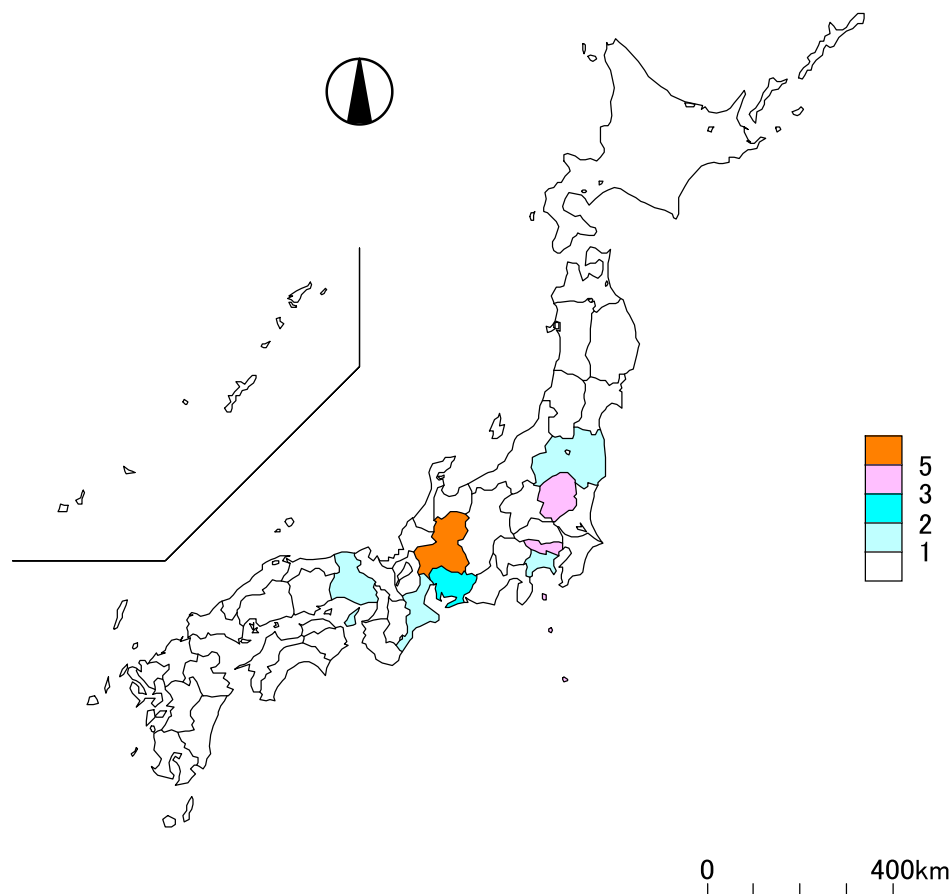
2010 年当時までの日本の航空機産業は、大手重工メーカーの立地に依存する大都市集中型立地であり、首都圏、中京圏、関西圏に集積する立地形態であった。このことを示すために、2010 年における都道府県別の航空機部品産業従業員数別の分布について、特化係数を用いて分析を行った。特化係数は次式から算出している<sup>13</sup>。

<sup>13</sup> 特化係数の算出において、航空機産業には工業統計表及び経済構造実態調査における航空機製造業、航空機用原動機製造業、その他の航空機部分品・補助装置製造業を合算している。なお特化係数は、1 を超えると当該地域にその産業が集積しており、1 を下回ると当該地域にその産業が集積していないと考えられる。

$$\text{特化係数} = \frac{\text{都道府県別の航空機産業従業者数} / \text{都道府県別の製造業従業者数}}{\text{全国における航空機産業従業者数} / \text{全国における製造業従業者数}}$$

2010 年における都道府県別の航空機部品産業従業員数に関する特化係数を示したものが図表 8 である。これを見ると明らかなように、従業員ベースで航空機部品産業が集積しているのは、東京都、神奈川県、栃木県、愛知県、岐阜県、三重県、兵庫県であった。これらの地域には、ほとんどにおいて大手重工メーカーの工場が立地しており、関連するサプライヤーも集積している。そのため、特に岐阜県、東京都、栃木県では特化係数が 3 を超えていた。なお例外として福島県があるが、これは IHI 相馬工場と関連サプライヤーが同県に立地しているためである。

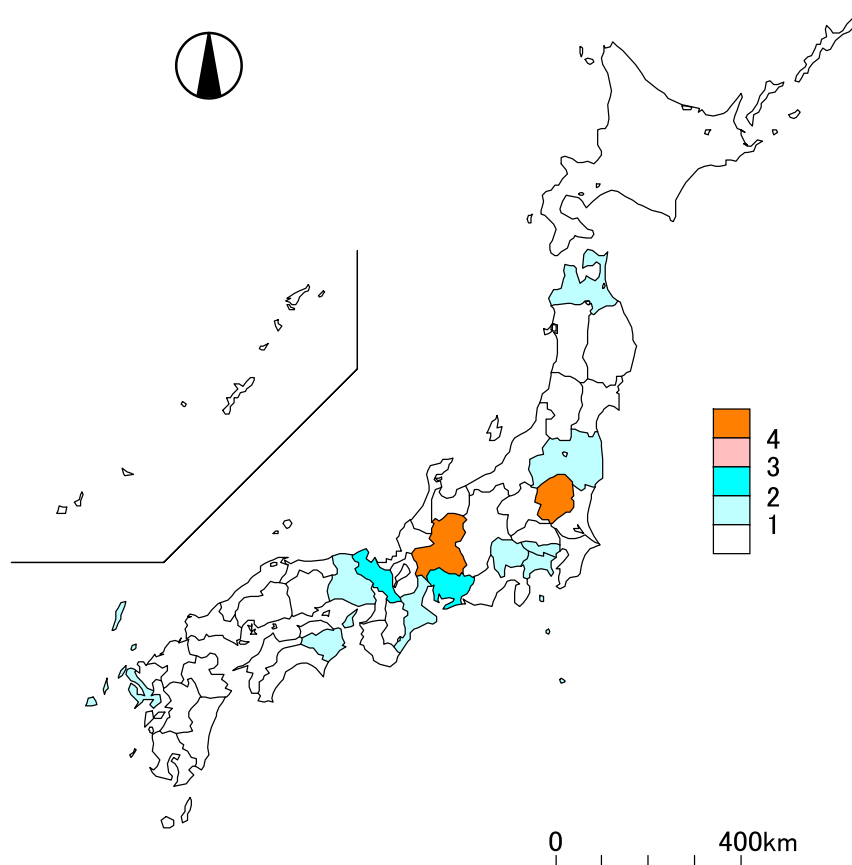
図表 8 2010 年における都道府県別航空機部品産業従業者数の特化係数



出所：「工業統計表」より筆者作成。

次に 2010 年における都道府県別航空機産業事業所数の特化係数を確認する。これを示したものが図表 9 である。図表 9 を確認すると、航空機部品産業が集積している地域として、東京都、神奈川県、栃木県、愛知県、岐阜県、三重県、京都府、兵庫県、福島県があった。これらは従業員数ベースも示されたように、大手重工メーカーの影響である。それに加えて、事業所数ベースでは、青森県、山梨県、徳島県、長崎県が追加されている。これらは、地方圏において航空機部品サプライヤーが立地し始めていることを示唆している。ここでは長崎県と青森県を事例として、若干の検討を行っていく。

図表 9 2010 年における都道府県別航空機部品産業事業所数の特化係数



出所：「工業統計表」より筆者作成。

長崎県は、伝統的に石炭産業、漁業、造船業が中核産業としていた<sup>14</sup>。それゆえ、製造業が強いわけではなかった。その中で、**2006**年に航空機部品を加工していた**D**社が首都圏から長崎県へ進出した。その理由は、首都圏では人材を獲得できないため、長崎県で県外に就職していた人材を獲得することを目的としていた。**D**社は、長崎県の補助金を得ながら、航空機部品工場を立ち上げた。この**D**社長崎工場では、**2015**年まで航空機部品の加工に特化

<sup>14</sup> 長崎県に関連したヒアリング調査は、2025年2月13日に実施した。

していた。かかる地方への航空機部品サプライヤーの進出が、2010 年における長崎県における航空機産業事業所数の特化係数が 1 を超え、集積傾向を示したものと考えられる。

また、青森県でも航空機産業の集積が見られた。これは、同時期に国内大手航空機サプライヤーである住友精密工業のサプライチェーンである JAN (Japan Aero Network) が国内に構築され<sup>15</sup>、そのメンバーに青森県内企業が参画したことによって、集積が形成されたものと考えられる。

このように 2010 年には、伝統的な首都圏、中京圏、関西圏への航空機産業の集積が見れつつ、航空機産業の成長に伴って、事業所ベースでは地方圏への立地も進み始めていた。この背景には、大都市圏の航空機部品サプライヤーの地方圏への立地や、地方圏中小企業の航空機産業への新規参入が要因としてあったといえる。

## (2) 2019 年における航空機部品産業の空間的展開

日本の航空機産業は、2018 年をピークとして成長してきた。日本の航空機産業がピークであった同時期に航空機部品産業の立地がどうであったか、確認する。

新型コロナウイルス感染症の拡大する前である、2019 年時点の都道府県別の航空機部品産業従業員数に関する特化係数を示したものが、図表 10 である。図表 10 から、従来通り東京都、栃木県、福島県といった首都圏とその近隣地域、愛知県、岐阜県といった中京圏、関西圏としての兵庫県では特化係数が高かった。しかしながら、従来は従業者ベースの特化係数が 1 を超えていた神奈川県、三重県、京都府では集積度が低下していた。他方で、新たに広島県、宮崎県では従業者ベースの特化係数が 1 を超え、航空機産業集積の形成が確認された。

この要因として、航空機メーカーの立地が影響している。広島県は、従来から三菱重工業の工場が立地していた。それに加えて、航空機増産の中で、三菱重工業は広島製作所江場工場にボーイング 777 型機の生産工程を中部圏から移管していた。さらに三菱重工業名古屋航空宇宙システム製作所の承認済みサプライヤーも広島県では増加していた<sup>16</sup>。

宮崎県では、大手航空機サプライヤーである日機装の子会社、宮崎日機装の工場が 2018 年 10 月に新設された。同工場では CFRP (炭素繊維強化プラスチック) を材料とした逆噴射装置用部品であるカスケードの製造を行っている<sup>17</sup>。これに加えて、大手航空機内装品メ

---

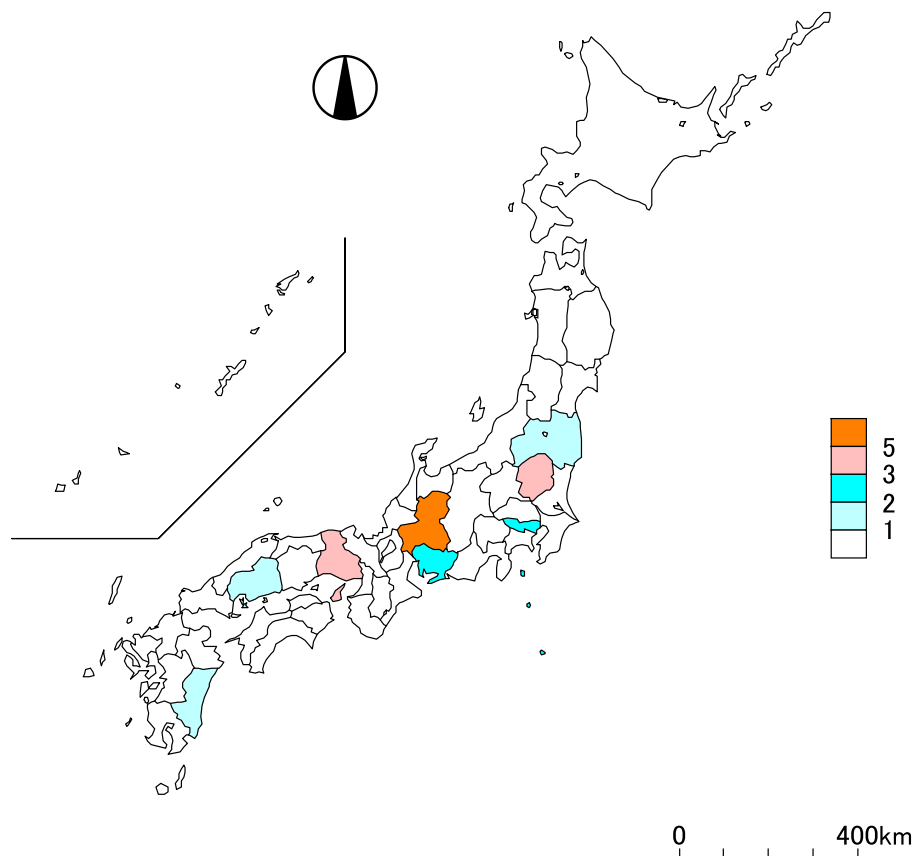
<sup>15</sup> 住友精密工業のサプライチェーンについては、山本匡毅 (2012) 「航空機産業における中堅・中小企業の新産業展開と公的支援」『戦略経営ジャーナル』第 2 巻第 1 号、pp.37-55 を参照のこと。

<sup>16</sup> 三菱重工業の航空機部門に関する立地行動については、山本匡毅 (2018) 「民間航空機の生産立地と航空機産業集積の空間的拡大—中部地域を事例として—」『産業学会研究年報』第 33 号、pp.21-37 を参照のこと。

<sup>17</sup> 「日本経済新聞」2018 年 10 月 16 日。

ーカーであるジャムコの子会社、宮崎ジャムコが宮崎県に立地している。同社は、航空機シートと航空機内装品の製造を宮崎県で行っている<sup>18</sup>。これらの航空機産業集積が、広島県、宮崎県における従業者ベースの特化係数を押し上げていたと考えられる。

図表 10 2019 年における都道府県別航空機部品産業従業者数の特化係数

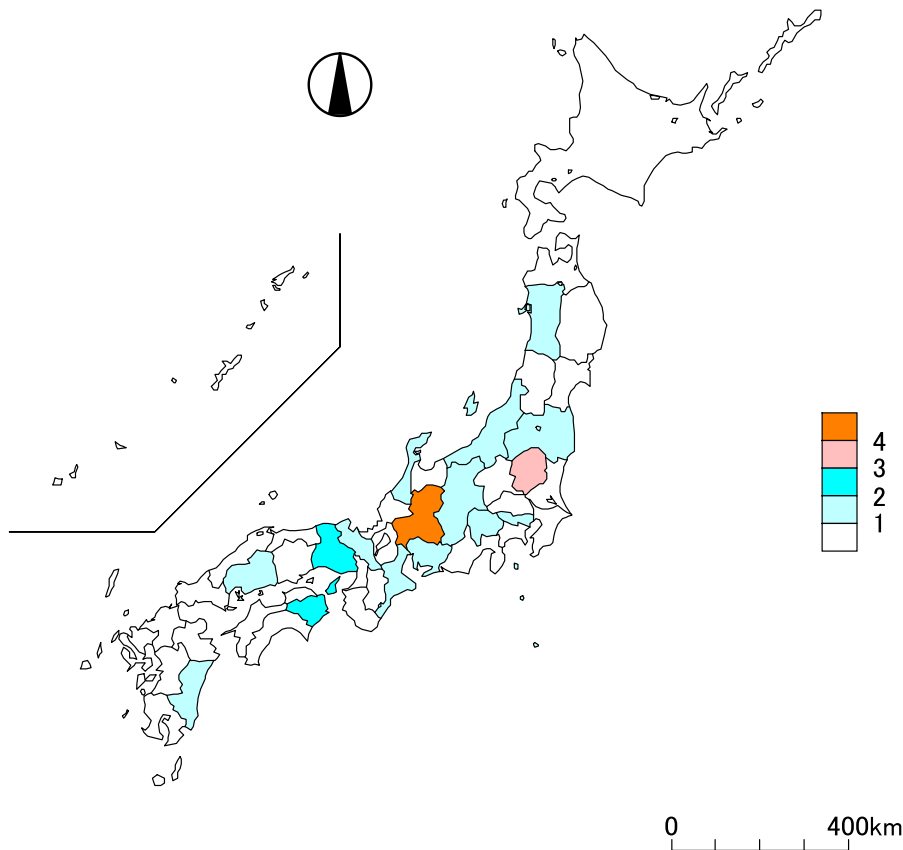


出所：「工業統計表」より筆者作成。

2019 年は国内における航空機生産がピークであったことから、事業所ベースの特化係数に変化があった。それを示したものが図表 11 である。図表 11 から、従来は航空機産業集積がなかった地方圏に立地が進んだことが示されている。具体的には、東京都、栃木県、福島県、山梨県といった首都圏及び近隣地域、愛知県、岐阜県、三重県といった中京圏、京都府、兵庫県、徳島県という関西圏及び近隣地域に集積が形成された他、広島県、宮崎県といった従業者数でも特化係数が 1 を超えていた地域が含まれている。さらに秋田県、新潟県、長野県、石川県において新たに特化係数が 1 を超え、航空機産業集積の形成があったことを示していた。

<sup>18</sup> 宮崎ジャムコは 1990 年 11 月に工場を開設し（「日経産業新聞」1990 年 11 月 15 日）、2011 年に工場を増設し、内装品生産を拡充した（「日本経済新聞」2011 年 8 月 20 日）。その後、2015 年にはコスト面の優位性から、航空機シートの生産が東京都内から宮崎県へ移管された（「日経産業新聞」2015 年 11 月 30 日）。

図表 11 2019 年における都道府県別航空機部品産業事業所数の特化係数



出所：「工業統計表」より筆者作成。

このうち、石川県と秋田県は、先述の住友精密工業のサプライチェーンに参加している企業が立地しており、一貫生産を推進してきた<sup>19</sup>。このうち、石川県の中小企業は、2011 年から地場の機械加工、表面処理のメーカーが新規参入を進めていた。また、秋田県の中小企業は、2000 年代から航空機クラスターである「秋田輸送機コンソーシアム」を形成し、新規参入を進め、一貫生産体制を構築していた<sup>20</sup>。併せて、新潟県では、新潟市が特に航空機産業に注力しており、2007 年から「Niigata Sky Project」を推進してきた。新潟市内には共同一貫工場が 2 ヶ所新設され、市内には複数の航空機部品サプライヤーが集積していた<sup>21</sup>。

このような航空機生産の拡大に伴って、地方圏に新たな航空機産業集積を生み出してきた。この時期に航空機産業へ参入しようとした自治体が、北海道室蘭市である<sup>22</sup>。室蘭市は、

<sup>19</sup> 「日本経済新聞」2011 年 1 月 21 日。

<sup>20</sup> 山本匡毅（2020）「広域連携による航空機産業振興の展開と課題―東北航空宇宙産業研究会を事例として―」『日本都市学会年報』第 54 号、pp. 135-142。

<sup>21</sup> 「日本経済新聞」200 年 6 月 27 日。

<sup>22</sup> 室蘭市の調査は、2025 年 3 月 4 日に実施した。

市内大手企業が 2017 年に航空機産業への参入を表明したことを受けて、航空機産業振興を進めた。2018 年 11 月 20 日には「飛び立て！北海道のものづくり」と題した航空機産業セミナーを開催した。このセミナーには、市内中小企業 E 社社長、経済産業省課長、室蘭工業大学教授が登壇した。これを契機として、室蘭市の中小企業による航空宇宙クラスターである MAS-NET が結成された。MAS-NET の参画企業の中には JISQ9100 取得企業もあり、航空機産業への新規参入を進めた。

かかる動きから、全国的な航空機生産と航空機産業への新規参入がピークを迎えていたことが浮き彫りにされている。しかしボーイング社の生産動向を受けて、日本では新型コロナウイルス感染症の拡大前である 2019 年から減産傾向に入っていた。このトレンドの先に新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う航空機生産の停滞に突入したことになる。

### （３）2022 年における航空機部品産業の空間的展開

新型コロナウイルス感染症は 2020 年から世界的に拡大した。新型コロナウイルス感染症の感染拡大は、国際的な移動に制限を掛けることになった。その結果、世界の国際航空路線はほとんどが運航休止を余儀なくされ、国内航空路線も減便となった。かかる航空路線の減便は、航空機需要の縮小をもたらした。既に発注されていた機体は、納入が延期された。また、機体の納入停止に伴い、機体メーカーは機体製造を中断せざるを得なくなった。その影響から、航空機部品サプライヤーは大幅な減産あるいは生産の中止を行った。例えば、山形県の Tier2 の航空機部品サプライヤーである F 社は、2020 年から 2022 年にかけて、3 勤 4 休とし、半導体産業への新規参入を試みながら<sup>23</sup>、事業継続を図った。この時の F 社のコアとなった収入は、ヘリコプターや防衛機の部品であった。この点は、航空機部品産業の展開において、民間航空機への依存にリスクがあることを示唆している。

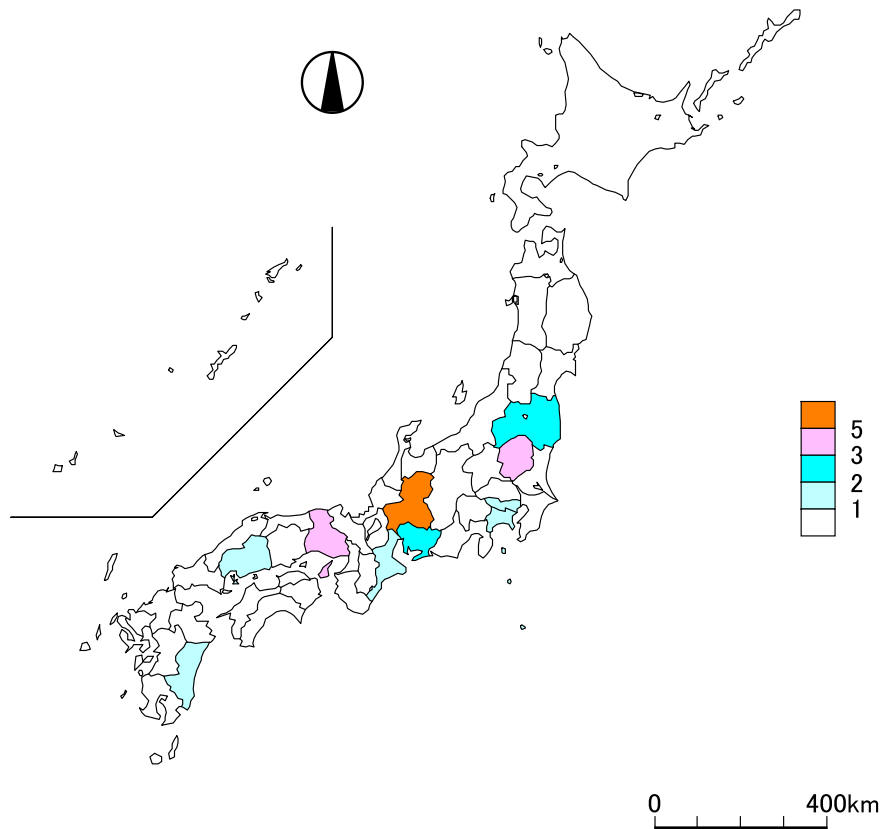
このような航空機需要の大幅な減少は、国内の航空機部品産業の立地にも影響を与えた。図表 12 は、2022 年時点の都道府県別の航空機部品産業従業員数に関する特化係数の分布を示したものである。2022 年はウィズコロナが提起され、ポストコロナを見据え、航空機の受注再開、特に航空機エンジンの復調が見られた時期である。図表 12 からは、神奈川県における航空機部品産業の集積が復活した。他方で、新型コロナウイルス感染症が拡大し、航空機部品の需要が激減したにも関わらず、地方圏に立地する宮崎県と広島県の特化係数が 1 を切ることはなかった。加えて、東京都、神奈川県、栃木県、福島県という首都圏及び近隣地域、愛知県、岐阜県、三重県といった中部圏、兵庫県に代表される関西圏の航空機産業集積は変化がなかった。

このような従業者数の傾向から、日本の航空機産業は新型コロナウイルス感染症の拡大で大きな影響を受けたものの、従業者数が減少したが、その分布そのものに大きな変化をもたらすことは無かったと考えられる。

---

<sup>23</sup> 「日本経済新聞」2022 年 6 月 9 日。

図表 12 2022 年における都道府県別航空機部品産業従業者数の特化係数

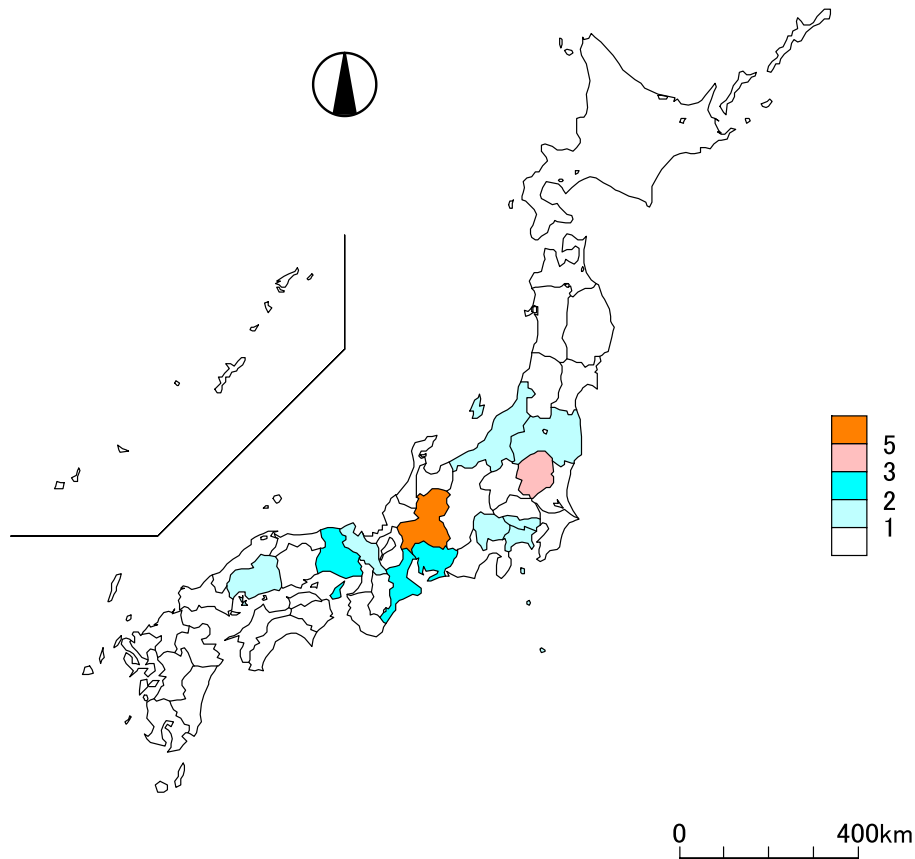


出所：「2023 年経済構造実態調査 製造業事業所調査」より筆者作成。

日本の航空機産業は、2022 年の従業者ベースでは集積の度合いに大きな変化がなかった。それに対して、事業所ベースでは航空機産業集積に大きな変化があった。それを示したものが図表 13 である。図表 13 は、2022 年における日本の都道府県別航空機部品産業事業所数の特化係数を示したものである。

図表 13 を図表 11 と比較してみると、2019 年には特化係数が 1 を超えていた、地方圏である秋田県、新潟県、長野県、石川県、広島県、宮崎県のうち、秋田県、長野県、石川県、宮崎県の航空機部品産業の特化係数が 1 を割っており、集積が無くなったことが示されていた。このことは、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う民間航空機の生産停止に伴い、航空機部品サプライヤーが事業転換を行ったり、別分野の新規参入を進めた結果、航空機部品の受注を止めた可能性を示している。

図表 13 2022 年における都道府県別航空機部品産業事業所数の特化係数



出所：「2023 年経済構造実態調査 製造業事業所調査」より筆者作成。

実際に秋田県の中核的な航空機部品サプライヤーである G 社は、新型コロナウイルス感染症の影響で航空機部品生産から撤退した<sup>24</sup>。また、その他の秋田県内の航空機部品サプライヤーは、航空機産業のウェイトを下げ、他産業のウェイトを上げることで、コロナ禍の受注減に対応していた。例えば、秋田県の航空機部品サプライヤー H 社は、コロナ禍の中で大手装備品メーカーとの取引を止めていた。

かかる検討から、新型コロナウイルス感染症の拡大以降、地方圏の航空機部品サプライヤーは打撃を受け、縮小をしていたことが明らかになった。これが全体のトレンドではあるものの、ミクロには別の動きをしていたケースも存在していた。それが群馬県の航空機部品サプライヤーである I 社である。

<sup>24</sup> 秋田県産業技術センターへのヒアリング調査（2024 年 6 月 25 日実施）による。

群馬県 I 社は、主力事業としてベアリング部品の加工を行ってきた<sup>25</sup>。その中で Tier2 の航空機部品サプライヤーとして、部品を供給している。同社はボーイング向けとエアバス向けの両方の航空機部品の加工しており、ボーイング向けでは B737 型機、エアバス向けでは A320 型機の航空機部品の製造している。いずれもコロナ後の 2025 年には一定量の受注量が存在していた。

同様の傾向は、長崎県の航空機部品サプライヤーである D 社でも見られた。D 社は長崎県で主にボーイング社の B787 型機向けの機体部品約 100 点、エアバス社の A320neo 向けの航空機エンジン部品約 200 点を製造している。D 社はコロナ禍において、半導体製造装置の部品生産で急場をしのいだ。その後、航空機生産の回復に伴い、増産を進めていた。

これらのことは、コロナを経て、航空機部品産業は新たなフェーズに入っていることを示唆している。すなわち、2019 年と比べて、2022 年の航空機部品サプライヤーの事業所数は縮小したことを示していた。しかしながら、個別企業ベースで見ると、2024 年から 2025 年には増産への対応をしている航空機部品サプライヤーも少なくなかった。そのことから、今後、機体の増産に呼応する形で、航空機部品産業の集積度も地方圏への拡大が再開する可能性を含んでいることが明らかになった。

---

<sup>25</sup> 群馬県 I 社への調査は、2025 年 1 月 28 日に実施した。

## 5. 宇宙部品産業の展開：宇宙ベンチャーの展開を中心として

日本国内には、宇宙部品産業に積極的に取り組んでいる地域が複数存在する。その中でもとりわけ、福島県では航空宇宙産業振興策を活発に行われ、複数の宇宙ベンチャーが誕生している。本節では、2024 年 11 月 29 日から 30 日にかけて福島県で実施された航空宇宙産業の展示会「ロボット・航空宇宙フェスタふくしま 2024」<sup>26</sup>の事例から、宇宙ベンチャーの傾向を考察する。

図表 14 は、ロボット・航空宇宙フェスタふくしま 2024 の出展企業一覧である。出展企業の内訳は、大企業 5 社、中小企業 12 社、ベンチャー企業 13 社、グループ子会社 2 社となっており<sup>27</sup>、中小企業及びベンチャー企業の出展が目立ったことが確認できる。

図表 14 ロボット・航空宇宙フェスタふくしま 2024 の出展企業一覧

[illegible]

出所：日本大学工学部校友会ホームページ

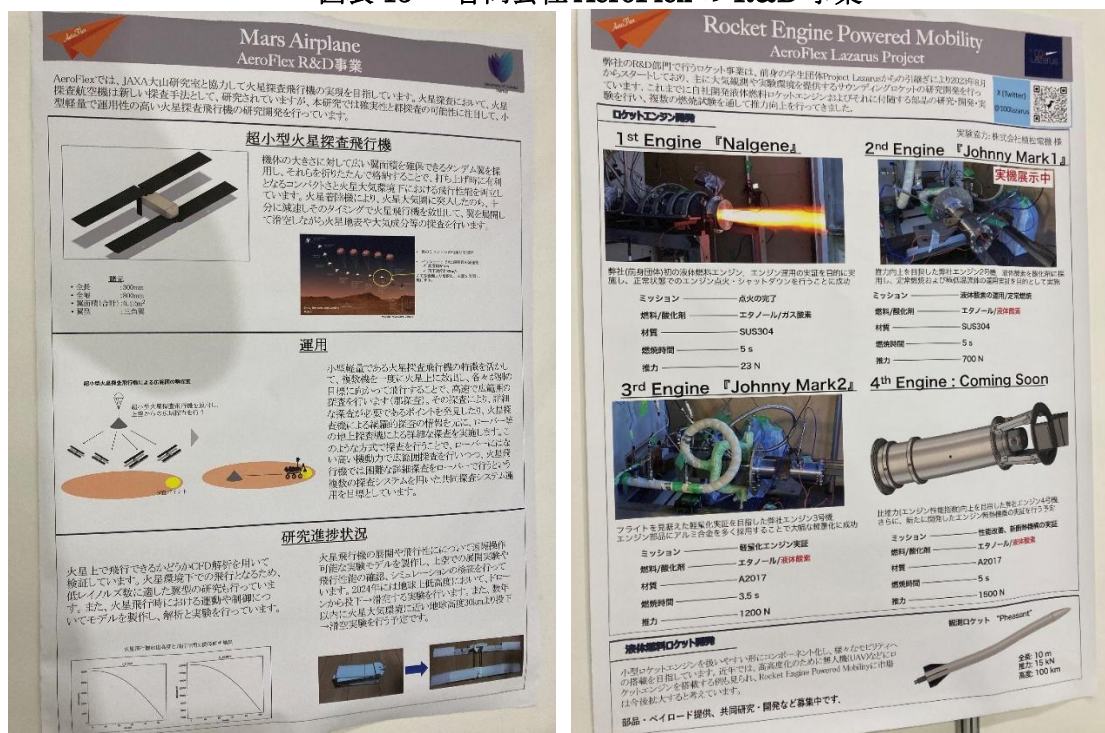
([https://www.nichidai-ce-koyukai.com/news/241108\\_robot-festafukushima2024.html](https://www.nichidai-ce-koyukai.com/news/241108_robot-festafukushima2024.html)).

<sup>26</sup> ロボット・航空宇宙フェスタふくしま 2024 の調査は、2024 年 11 月 30 日（土）10：00～16：00 に実施した。

27 各社ホームページを閲覧し、筆者が集計した。なお、中小企業は設立年数 20 年以上の未上場企業とし、ベンチャー企業は設立年数 20 年未満の未上場企業としている。

ただし、同じベンチャーであっても、その成り立ちや事業の進め方は企業毎に異なっている。例えば、大学発ベンチャーとして、筑波大学に拠点を持つ“合同会社 AeroFlex”<sup>28)</sup>は、ドローン事業やロボット事業に加え、R&D 事業として宇宙関連分野における共同研究及び社内研究を展開している。共同研究では、JAXA と連携し、火星の地表や成分の探索等を目的とした超小型火星探査飛行機の開発を進めている他、ロケット事業では、主に大気観測や実験環境の提供を目的としたサウンディングロケットの開発に取り組んでおり、これまでに複数回燃焼実験を行っている（図表 15）。このように、収益性の高いドローン事業等を基盤としつつ、収益化が困難な R&D 事業も並行して行うという事業構成は、R&D 事業に要する費用をドローン事業等からの売上で補うことを可能にする。これは、新規投資に過度に依存せずに研究開発を継続可能とする新たな大学発ベンチャーのビジネスモデルとして期待される。

図表 15 合同会社 AeroFlex の R&D 事業



出所：筆者撮影。

また、大学発ではなく独自のルートで起業されたベンチャー企業も見受けられる。その1例が“株式会社ダイモン”<sup>29)</sup>である。同社は、自動車エンジニアであった中島紳一郎氏により2012年に東京都内で設立された企業であり、月面探査車「YAOKI」（図表 16）の開発を手掛けている。YAOKI は、2022年2月米国の宇宙企業 Intuitive Machines 社の月着陸機ア

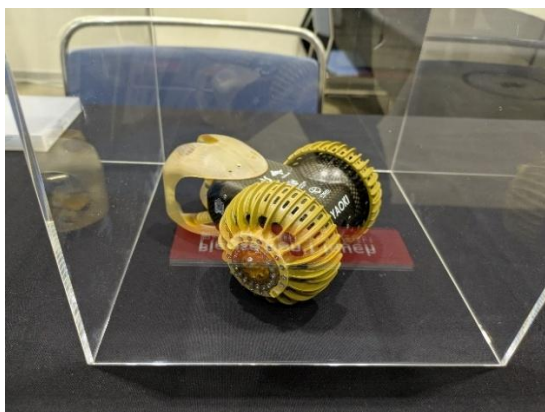
<sup>28)</sup> 合同会社 AeroFlex ホームページ (<https://www.aeroflexllc.com/>) を参照。

<sup>29)</sup> 以下、日刊工業新聞 2025年3月14日の記事 (<https://www.nikkan.co.jp/articles/view/00743036>) を参照。

テナに搭載され、スペースXのロケットにより打ち上げられている。翌 3 月には月の撮影に成功しており、今後の打ち上げで月面を探索しながら撮影し、“月面版グーグルマップ”の作成を目指している。

さらに、ベンチャー企業ではないものの、東北大学や慶應義塾大学などの学生が参画する“ARES Project”<sup>30</sup>のように、次世代の火星探査機を設計・開発に取り組む学生チームも出展しており、宇宙産業に関わる主体の多様性がうかがえる。

図表 16 株式会社ダイモンの「YAOKI」



出所：筆者撮影。

図表 17 ARES Project の陸上ロボット



出所：筆者撮影。

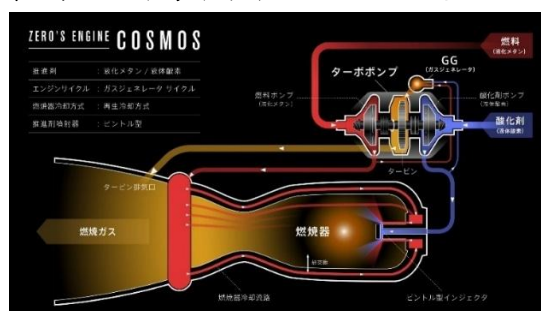
加えて、同じ宇宙関連分野に属する企業であっても、その組み方には違いも見られる。例えば、いずれもロケット開発に取り組む著名な宇宙ベンチャー企業である“インターステラテクノロジズ株式会社”と“AstroX 株式会社”は、共通してロケット開発に注力しているものの、そのコンセプトや打ち上げ方式にはそれぞれ独自の特徴がある。

ロケットは、真空状態でも推進力が得られるように、推進剤（燃料）と酸化剤を自ら搭載している。そのため、使用する推進剤及び酸化剤の組み合わせによって、ロケットは市種類がわかれており、推進剤及び酸化剤に液体又は固体を使用する「液体ロケット」と「固体ロケット」、液体と固体の両方を搭載する「ハイブリットロケット」がある。

<sup>30</sup> ARES Project ホームページ (<https://www.arespjt.jp/ja/team>) を参照。

インターステラテクノロジズ株式会社は、北海道大樹町に本社を構える企業であり、低価格かつ利便性の高い宇宙輸送サービスの提供を通じ、「誰もが宇宙に手が届く未来の実現」を目指している<sup>31</sup>。同社<sup>32</sup>では、小型の人工衛星用ロケット“ZERO”、中型の観測用ロケット“MONO”、大型ロケット“DECA”の3種類のロケット開発を進めている。このうち、ZERO 及び MONO は、液体ロケットの仕様を採用しており、酸化剤に液体酸素、推進剤にそれぞれ液化メタン及びエタノールを使用している。これらの推進剤と酸化剤はターボポンプを用いてエンジン内に送られ、燃焼されることで、推進力を得る構造になっている（図表 18、図表 19）<sup>33</sup>。なお、ZERO のエンジン用ターボポンプの設計（図表 18 の右上の部分）に関しては、2019 年より室蘭工業大学及び、2021 年よりポンプ製造国内最大手の株式会社荏原製作所による共同で研究開発を進めている<sup>34</sup>。

図表 18 インターステラテクノロジズ“ZERO” のエンジン構造



出所：インターステラテクノロジズ株式会社ホームページ  
(<https://www.istellartech.com/news/press/9123>)。

図表 19 インターステラテクノロジズのエンジン模型<sup>35</sup>



出所：筆者撮影。

<sup>31</sup> Hama Tech Channel2023 年 3 月 27 日記事(<https://www.fipo.or.jp/htc/4/22671>)を参照。

<sup>32</sup> 以下、インターステラテクノロジズのロケットの説明は同社ホームページを参照。

<sup>33</sup> DECA の仕様は、同社ホームページ内に記載がなかった。

<sup>34</sup> インターステラテクノロジズ株式会社 2024 年 8 月 23 日プレスリリース  
(<https://www.istellartech.com/news/press/9123>) を参照。

<sup>35</sup> 写真中にある専門用語として、LOX は液体酸素、LCH4 は液化メタン、CNG は圧縮天然ガスの略称である。

これに対して、AstroX 株式会社は、「宇宙開発で“Japan as No.1”を取り戻す」をビジョンに衛星用ロケットを手掛け、福島県南相馬市に本社を持つ企業である。同社のロケットの打ち上げ方法<sup>36</sup>は、気球でロケットを成層圏まで運び、そこからロケットの空中発射を行う「Rockoon（ロックーン）方式」を採用している。これにより、ロケットに搭載する燃料を削減できる他、省エネルギー化や低コスト化、射場に依存しない柔軟な打ち上げが可能となる。また、同社が開発するロケットは、固体燃料と液体酸化剤（亜酸化窒素）を使用するハイブリッドロケットとなっており、液体燃料を使用するインターステラテクノロジズ株式会社の方式とは異なる（図表 20）。

図表 20 AsrtoX“FOX 1 号機”の構造



出所：TECH+ 2024 年 11 月 16 日記事  
 (<https://news.mynavi.jp/techplus/article/20241116-3065535/>)。

さらに、千葉工業大学の和田豊教授が同社の最高技術責任者(CTO)を務めており、同大学と連携しながらロケット開発を推進している。他にも、気球からの発射時におけるロケットの姿勢制御については、大手建設会社である株式会社大林組と共同研究を行っており<sup>37</sup>、異業種との連携を積極的に進めている。

このように宇宙ベンチャー企業は、その設立経路や事業展開、技術選択において、それぞれ異なる特徴を持っている。一方で、共通点としては、大学や非宇宙関連企業などと連携し、宇宙関連技術や部品の共同開発を進めている点が挙げられる。宇宙関連分野では多

<sup>36</sup> AstroX 株式会社の打ち上げ方式については、日刊工業新聞 2024 年 11 月 6 日の記事 (<https://www.nikkan.co.jp/articles/view/00730183>) を参照した。

<sup>37</sup> PRTimes 2024 年 3 月 4 日の記事 (<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000010.000101722.html>) を参照。

岐にわたる専門的なノウハウが求められるため、宇宙ベンチャー企業が単独で技術開発を完遂することは難しく、今後もこのような産学・異業種連携の重要性は一層高まっていくものと考えられる。

## 6. 台湾における航空機部品産業の展開

台湾は、民間航空機産業のグローバルサプライチェーンの一角を占めている。そのため、地域内に航空機産業のエコシステムがある。このエコシステムは、1990年代から形成されてきたが、日本における航空機産業のエコシステムとは異なる。

台湾における航空機産業の中核企業は、AIDC（漢翔航空工業股份有限公司）である<sup>38</sup>。AIDCは、プライムメーカーとも直接取引がある企業であり、受注アイテムによって、Tier1またはTier2のポジションを獲得している。同社の製造アイテムは、787型機水平安定板、737型機主脚扉、胴体エアステアの格納扉、A320の垂直尾翼スキン、翼胴フェアリング、A321後胴の一部（セクション16A）などである。日本企業との関係では、SUBARU、IHI、三菱重工業、川崎重工業の一次サプライヤーとなっている。

図表 21 AIDCの生産した航空機の変化



出所：筆者撮影。

AIDCが持つ航空機産業の競争力は、国内に5工場あり、機械加工だけでなく、CFRP積層（オートクレーブ）、機体艀装、エンジンの全工程、ワイヤーハーネス、表面処理、高度なテストも自社内で可能な点である。AIDCの売上比率は、民間4、軍用5、その他1とな

<sup>38</sup> AIDCの現地調査は、2024年9月5日（木）13:00～15:00に実施した。

っている。同社は 1995 年以降に民間航空機へ参入し、グローバル化に対応してきた。その中で、外注方針として、基本的に技術的に低いものを出しており、技術が高いものは内製をしているという。

図表 22 AIDC が受注したボーイングの機種



出所：筆者撮影。

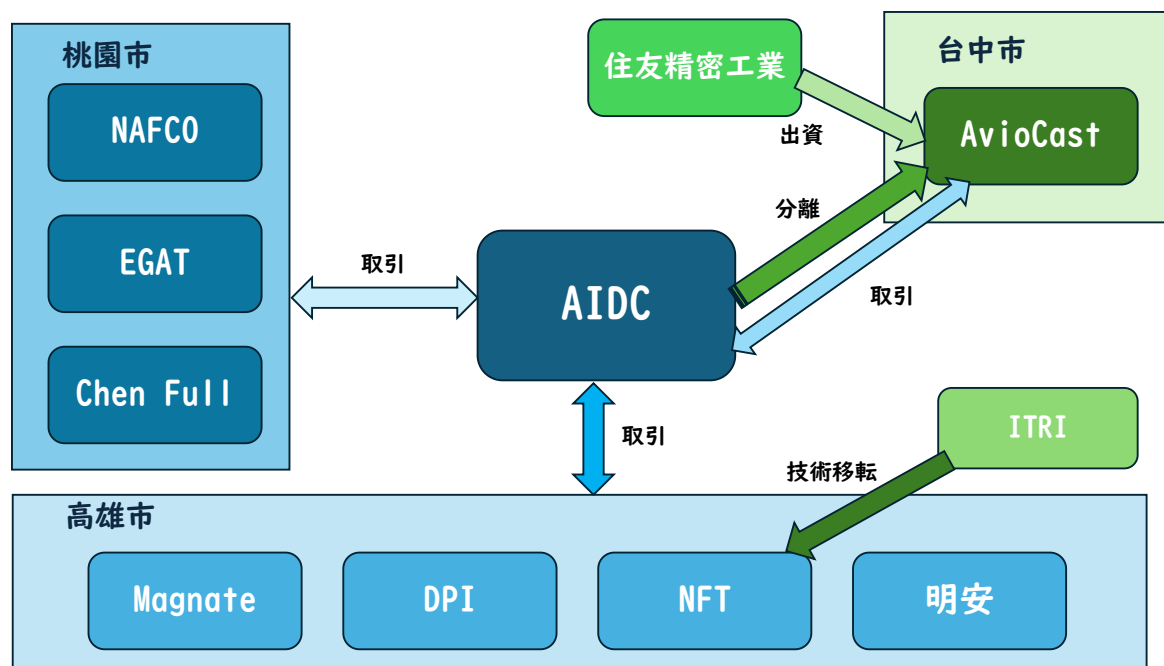
図表 23 AIDC が受注したエアバスの機種



出所：筆者撮影。

台湾の航空機産業は、AIDC を中心に発展してきたことは間違いない。その中で、台湾地域内には、航空機産業の多様なサプライヤー群が生成されてきた。これらの企業は、元々は AIDC の仕事が契機であるが、今では小さい企業であっても海外との直接取引が中心となっている点が特徴である。

図表 24 台湾における航空機産業のエコシステム



出所：ヒアリング調査、ホームページをもとに筆者作成。

台湾の主な航空機部品サプライヤーは次の通りである<sup>39</sup>。

- (a) Magnate Technology Co Ltd (晟田科技工業股份有限公司、高雄市)：この企業は機械加工の企業で、SAFRAN の委託でマシニングセンタを導入し、今は上場している。
- (b) DPI (駐龍精密機械、高雄市)：DPI は航空機の機体、エンジンの部品加工、治具の製造を行っている。Spirit、SAFRAN と直接取引をしており、地域内の AIDC にも納入している。既に上場済みである。
- (c) NAFCO (豊達科技公司、桃園市)：同社は小さいボルト加工をしている。この企業は、CFM56 にねじを供給している。既に上場済みである。
- (d) EGAT (長栄航太科技、桃園市)：EGAT は、台湾で最大の MRO であり、それとは別にエンジンや複合構造部品の保守・修理にも参入している。
- (e) Chen Full International Co Ltd (千付実業股份有限公司、桃園市)：同社は、機械加工とアセンブリを担っている上場企業である。

<sup>39</sup> 以下の企業概要は、台湾航空機部品サプライヤー X 社へのヒアリング調査、インターネット調査をもとにまとめたものである。

(f) NFT（高雄市）：この企業は 2001 年に設立され、ITRI（工業技術研究院）から技術移転を受け、精密鑄造部品及び砂型鑄造部品を生産してきた。2007 年に AS9100、NADCAP を取得し、航空宇宙産業向けのアルミ精密鑄造に営業転換した。営業転換後から 2014 年まで取引先は当初の 13 社にまで拡大し、成長している。

(g) 明安国際企業股份有限公司（高雄市）：同社はゴルフクラブの OEM をしており、世界の 5 割から 6 割を加工している。その中で航空機の鑄物も加工している。

(h) AvioCast（天陽航太科技股彬有限公司、台中市）：従業員数 240 人。住友精密工業の出資を得て、設立。アルミの精密鑄造を行っており、2006 年に Nadcap を取得した。同社は、航空機部品を鑄造、機械加工（外注あり）、表面処理（アノダイズ）、組立、塗装の一貫加工が可能であり、かかる一貫生産が競争力となっている。

台湾の航空機産業を簡単にまとめたものが図表 24 である。台湾の航空機産業の中心は、AIDC であることが窺える。当委員会委員の大石恵教授（福岡大学）の調査によれば、台湾の航空機産業を育成してきたのは、AIDC であるという。図表 22 においても、航空機部品サプライヤーは何らかの形で AIDC と関連を持っていることが示唆されている。その点で、台湾の航空機産業は、競争力の源泉として AIDC が位置付けられていると考えられる。

## 7. おわりに

本調査では、日本と台湾の航空宇宙部品産業について実態把握を行った。第2章では、新聞記事を基礎として既存情報を整理し、日本の航空機産業と宇宙産業の構造を明らかにした。従来から考えられているように、航空機産業ではボーイング社依存、宇宙産業では JAXA 依存という構造が浮き彫りになった。他方で、航空機産業においてはエアバス社やエンジンメーカーとのつながりが一定程度あることも指摘された。また宇宙産業においては、日本の宇宙ベンチャーやアメリカの宇宙企業が発注元として存在感を示していることも示唆された。この点は、従来の航空宇宙産業研究にはない指摘である。

第3章は、航空機部品産業と宇宙部品産業への注目について、日経テレコンの記事件数をベースとして検討した。2000年代から航空機部品産業は全国的に注目を集めていたと言われるが、新聞記事の件数でみても、2005年頃から注目度が高まっていた。その中で2015年から2016年が注目度の最も高い時期であった。それに対して宇宙部品産業は、国の成長戦略に関わらず、メディアの注目度は総じて高くなかった。それでも、一部の航空宇宙クラスターは、宇宙部品の製造、開発で重要な役割を占めつつあった。

第4章は、日本における航空機部品産業の空間的展開と中小企業の関係について、集積度を対象に考察した。本章では集積度について、特化係数を用いて測定した。航空機部品産業は2005年頃から生産金額が増えていたことから、まず2010年時点での都道府県別の航空機部品産業の特化係数を測った。その結果、従業者ベースでは首都圏、中京圏、関西圏という、伝統的に航空機産業のグローバルサプライヤーとなっている大手重工メーカーの立地点に集積していた。この点について事業所ベースでも大都市圏への集積が見られた。これに加えて、近隣地域であり、大手重工メーカーの立地する福島県でも特化係数が1を超えていた。コロナ前の2019年には、従業者ベースでの変化は少なかったが、事業所ベースでは地方圏における航空機部品産業の集積が見られるようになった。かかる点は、大手重工メーカーや大手航空機部品サプライヤーの地方展開や、地方圏における中小企業による航空機産業への新規参入が影響していた。しかしながら、コロナ禍である2022年には、航空機生産の大幅減産の中で、2010年に近い集積構造に戻っていた。この中には地方圏における中小企業の航空機部品事業からの撤退、縮小も含まれていた。ただし、コロナ禍でも航空機部品の生産に積極的であったサプライヤーがあったことも指摘した。

第5章は、宇宙部品産業の展開について、宇宙ベンチャーの取り組みを軸としつつ、検討した。ここではロボット・航空宇宙フェスタふくしま2024に出展した企業、団体を見ている。対象事例には、メディアでも注目された宇宙ベンチャーも含まれている。すなわち、起業・団体によって事業のフェーズが異なっている点が特徴的であった。また宇宙ベンチャーは様々なアクターとのネットワークを組んでいる点も印象的である。他方で、ヒアリング調査を通じて、宇宙ベンチャーはものづくりができる中小企業をあまり知らないという点も明らかになった。この点は、ものづくり中小企業が宇宙部品産業へ展開する時のポイントと

言えるものと考えられる。

第6章は、台湾における航空機部品産業の展開について、現地調査を踏まえて概観した。台湾はAIDCを中心とした航空機部品のエコシステムを有している。また、AIDC以外の航空機部品サプライヤーであっても海外メーカーのTier1のポジションを獲得していた。すなわち、台湾の航空機部品サプライヤーのポジションは、日本と比べて決して低くなく、むしろ高いポジションを獲得している部分もあると考えられる。

台湾の航空機部品サプライヤーには、日系の航空機部品サプライヤーもあった。この企業は、グローバル航空機部品サプライヤーとなっていた。同社は元々、商社から出発していたが、海外の機体メーカー、エンジンメーカーのニーズに着実に応え、成長をしていた。同社は日系企業ではあるものの、国内の伝統的なものづくり企業とは異なる展開をしたことが、成長に結実していた。

本報告書は、日本における航空宇宙部品産業の取引関係と販路開拓について、アジア諸国と比較しながら、明らかにしようとしたものである。現時点では産業構造、時系列の集積の変化、事例研究に留まっており、中間報告に過ぎない。次年度は、当研究を踏まえつつ、追加の調査を行い、外国と比較しながら、日本における航空宇宙部品産業の取引と販路開拓の全体像を明らかにしていきたい。

(禁無断転載)

24-4

コロナ後における航空宇宙部品の展開—日本と台湾—  
中間報告

令和 7 年 3 月

一般財団法人 機械振興協会 経済研究所

〒105-0011 東京都港区芝公園 3 丁目 5 番 8 号

TEL: 03-3434-8251

<http://www.jspmi.or.jp/>