

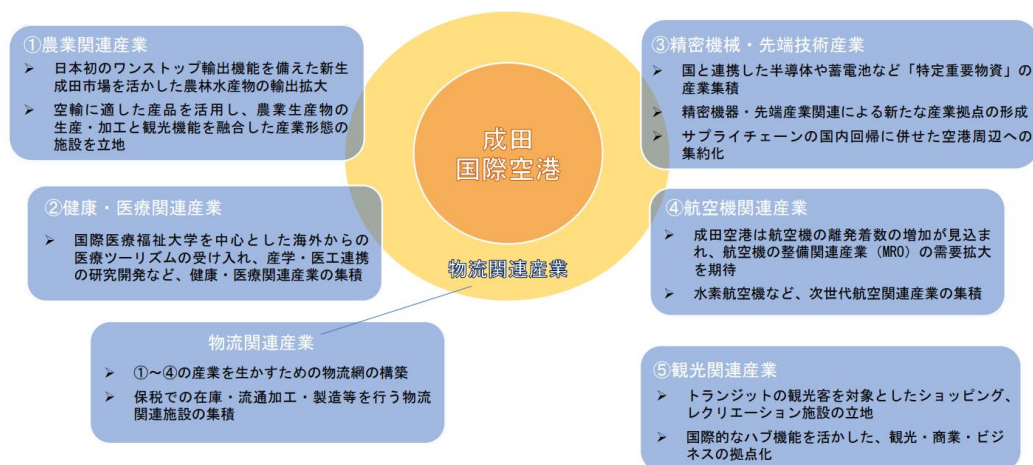
成田空港周辺地域における産業拠点 形成強化のための海外都市のベンチ マーク調査 最終報告書

日本貿易振興機構（ジェトロ）
イノベーション部エコシステム課
2026年3月31日

1 背景：成田空港周辺地域が目指す姿

- 成田空港周辺では「第2の開港プロジェクト」に基づき、空港の機能強化と連動し、航空物流・国際ビジネス・次世代技術等を含む産業クラスターの形成に向けた重点6項目の取り組みが進められている。
- 空港関連の物流拠点形成や先端産業技術の集積を志向する工業団地形成は、近年新たに生じた発想ではなく、地域の産業開発構想として長年にわたり検討されてきたものであり、その源流は1980年代の千葉県新産業三角構想にまで遡る。
- 2025年に発足した高市内閣も産業クラスター形成に積極姿勢を示しており、改めて注目が高まるとともに、今後更なる投融資、成長が期待される。

産業クラスター形成に向けた重点6項目



高市内閣所信表明演説本文（抜粋）

（地域未来戦略）

「事を論ずるには、当（まさ）に己れの地、己れの身より見（けん）を起こすべし、乃（すなわ）ち着実と為す」
吉田松陰先生の言葉のとおり、地方の活力は、すなわち日本の活力であることを、身をもって知っております。地方が持つ伸び代をいかし、そこに暮らす住民の皆様の暮らしと安全を守ってまいります。

国による一歩前に出た支援の結果、TSMCが進出した熊本県、ラピダスが立地した北海道では、関連する投資が誘発され、様々な経済効果が現れ始めています。こうした事例を、全国各地に次々と生み出していこうではありませんか。

地域を超えたビジネス展開を図る中堅企業を支援し、大胆な投資促進策とインフラ整備を一体的に講ずることで、地方に大規模な投資を呼び込み、地域ごとに産業クラスターを戦略的に形成していくことで、「地域未来戦略」を推進します。

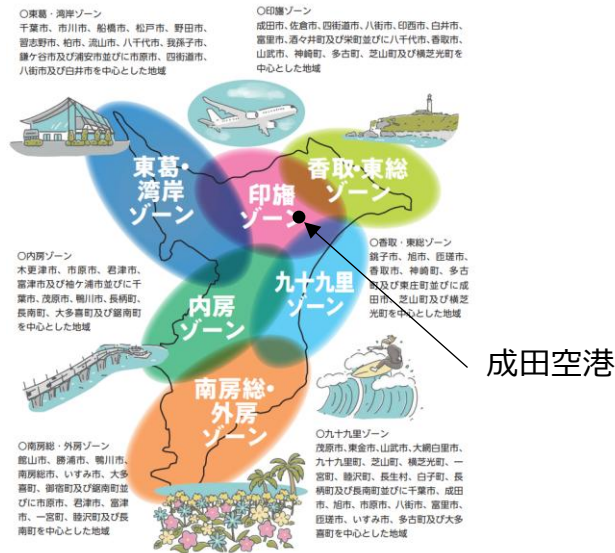
テクノロジーや地域資源を活用した付加価値の創出・地域外へのビジネス展開支援、二地域居住を含む関係人口創出、稼げる農林水産業の創出等を通じて、農山漁村・中山間地域を始め地方に活力を取り戻します。

また、若者や女性を含めて、地方に住み続けられるようにします。そのためには、質の高い教育を始め、必要な行政サービスを受けられるようにする必要があります。税源の偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系の構築に向けて取り組みます。

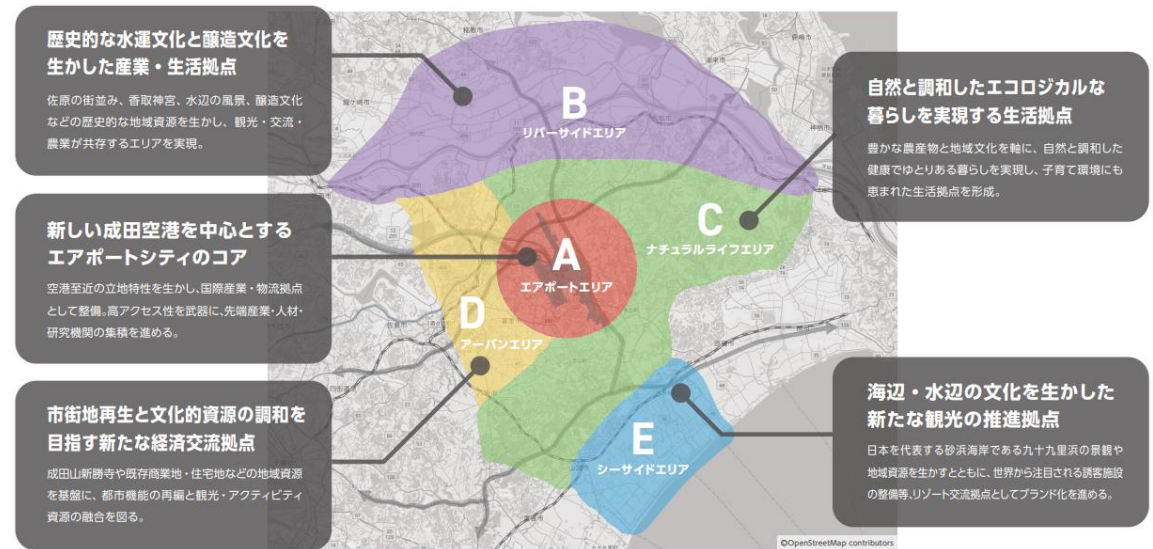
1 背景：千葉県における成田空港の位置づけ

- 千葉県総合計画においては、成田空港は印旛ゾーンの核となる施設として位置づけられており、隣接する2つのゾーンでも成田空港への言及があり、県内におけるその影響力の大きさが分かる。
- また、2025年6月に成田エリアデザインセンター（以下、「NADC」と言う。）が策定した「SORATO NRTエアポートシティ構想」では、成田空港第2の開港プロジェクトによる効果を空港のみならず、周辺地域にも最大限波及させるとともに、国際的な産業拠点の形成やそれを支える地域づくりの取組により、更なる航空需要の創出や我が国の経済発展、国際競争力の強化に寄与することを目指しており、その対象エリア内では、より詳細に各ゾーンで求められる役割を設定している。
- 成田空港周辺が有するポテンシャル及び求められる役割は複層的であることが分かる。

千葉県総合計画におけるゾーニング図



SORATO NRTエアポートシティ構想ゾーニング図

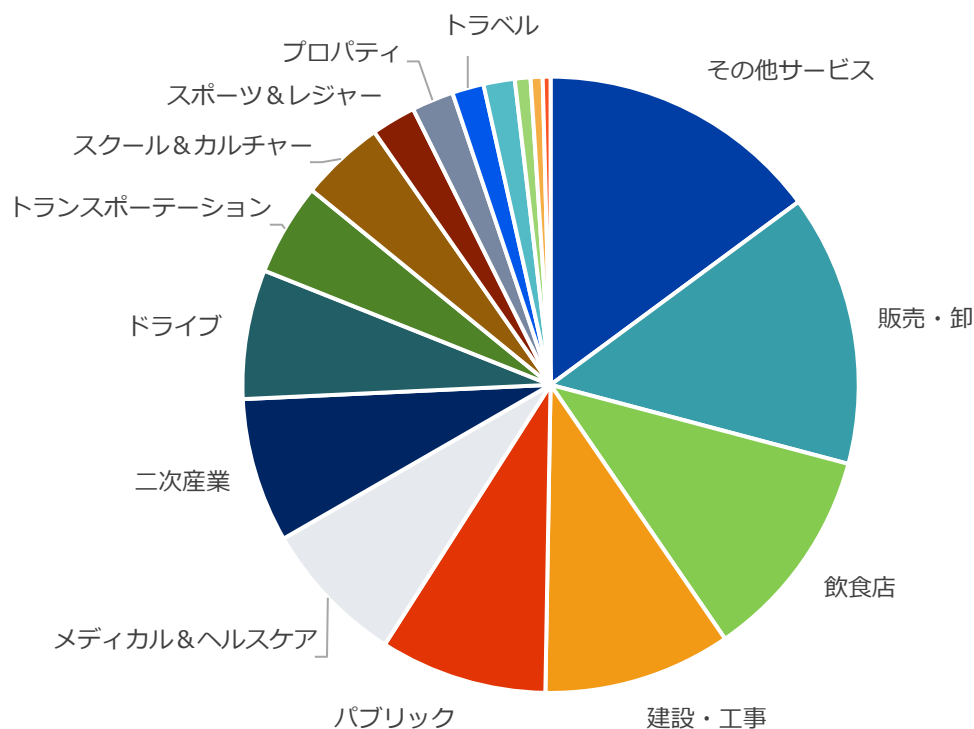


2 産業集積状況：事業所立地状況

- 10km圏ではその他サービス(約15%)、販売・卸(約14%)、飲食店(約11%)、建設・工事(約10%)で事業所数の50%を占める。
- 10km圏に比べ、5km圏では「トランスポートーション」「トラベル」「ドライブ」の集中度が特に高いことから、成田空港利用者の陸上移動需要が大きく、空港依存型の経済構造であることが伺える。

成田空港10km圏内の産業ごとの事業所数と割合

項目	総数
パブリック	406
ライフライン	29
マネー&ファイナンス	76
トランスポートーション	224
メディカル&ヘルスケア	354
プロパティ	102
スクール&カルチャー	205
トラベル	77
飲食店	523
スポーツ&レジャー	108
ドライブ	314
販売・卸	660
その他サービス	689
出版・印刷	19
建設・工事	456
一次産業	38
二次産業	351



各圏域での産業割合（各業種の項目は後添リストを参照）

	5km圏	10km圏	20km圏	10km圏に比べた 5km圏の集積割合	20km圏に比べた 10km圏の集積割合
パブリック	9.00%	8.77%	9.85%	102.6%	89.0%
ライフライン	1.01%	0.63%	0.57%	160.3%	110.5%
マネー&ファイナンス	0.76%	1.64%	1.30%	46.3%	126.2%
トランスポートーション	13.69%	4.84%	3.31%	282.9%	146.2%
メディカル&ヘルスケア	3.17%	7.64%	7.23%	41.5%	105.7%
プロパティ	1.90%	2.20%	1.70%	86.4%	129.4%
スクール&カルチャー	2.28%	4.43%	4.66%	51.5%	95.1%
トラベル	2.92%	1.66%	0.96%	175.9%	172.9%
飲食店	6.59%	11.29%	8.88%	58.4%	127.1%
スポーツ&レジャー	1.52%	2.33%	2.11%	65.2%	110.4%
ドライブ	10.90%	6.78%	7.09%	160.8%	95.6%
販売・卸	13.31%	14.25%	14.13%	93.4%	100.8%
その他サービス	13.43%	14.88%	14.95%	90.3%	99.5%
出版・印刷	0.51%	0.41%	0.35%	124.4%	117.1%
建設・工事	9.51%	9.85%	12.00%	96.5%	82.1%
一次産業	0.89%	0.82%	1.17%	108.5%	70.1%
二次産業	8.62%	7.58%	9.74%	113.7%	77.8%

3 国内他空港との特徴比較

- 航空・先端産業では、名古屋圏（機体製造）を背後に抱える中部国際空港、MROを核とするクラスター形成を計画する那覇空港の取組が特徴的。ジェットエンジンの整備は羽田よりも一貫体制の成田がメイン。
- ライフサイエンス産業では、成田空港と関西国際空港の医薬品取扱量が多く、コールドチェーンの充実に特徴。羽田空港は、国内製薬企業やバイオ関連企業との近接性を活かした産業集積を狙っている。

成田空港と国内他主要空港との比較

	NRT（成田空港） 会社管理空港 （成田国際空港株式会社）	HND（東京国際空港） 国管理空港	KIX（関西国際空港） 会社管理空港 （新関西国際空港株式会社）	NGO（中部国際空港） 会社管理空港 （中部国際空港株式会社）	OKA（那覇空港） 国管理空港
設置者	会社管理空港 （成田国際空港株式会社）	国管理空港	会社管理空港 （新関西国際空港株式会社）	会社管理空港 （中部国際空港株式会社）	国管理空港
貨物取扱量（国際/ 国内）（千トン）	国際1,946/国内25	国際701/国内477	国際746/国内11	国際128/国内10	国際2/国内178
輸出入額（輸出/輸 入）（10億円）	輸出17,511/輸入19,408	輸出547/輸入1,430	輸出6,811/輸入4,653	輸出1,313/輸入1,307	輸出42/輸入304
主要取扱品目（輸 出/輸入）（価格 ベース）	輸出：半導体製造装置、半導 体等電子部品 輸入：医薬品、通信機	輸出：医薬品、科学光学機器 輸入：航空機類、バッグ類	輸出：半導体等電子部品、半 導体等製造装置 輸入：医薬品、通信機	輸出：半導体電子部品、電気 計測機器 輸入：航空機用内燃機機、半 導体電子部品	輸出：一般機械、石油製品 輸入：原油及び粗油、石油製 品
空港及び周辺の特 徴	<ul style="list-style-type: none"> 国内最大の貿易港、既存施 設の容量に限界があり、空 港隣接地との一体運用によ る物流拠点の形成を計画 エアラインによる航空機自 社整備を実施しているが、 関連産業の集積は限定的 	<ul style="list-style-type: none"> 東京国際エアカーゴターミ ナルを通じた24h/365日 国内輸送への橋渡しを実施 HICity、キングスカイフロ ントで先端医療研究センタ ーを含む企業集積を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> 完全24h空港、2014年に はフェデックスの北太平洋 ハブを誘致する等、国際貨 物が好調 リチウム・太陽電池関連、 医薬品関連産業等の工場群 が背後地に集積 	<ul style="list-style-type: none"> 24h空港、Sea&Air輸送に 対応。港湾→航空機の流通 ルートが整備され、大型・ 重量貨物を取扱可能 川崎重工・三菱重工の工場 が背後地に立地しており、 航空機関連部品を輸出 	<ul style="list-style-type: none"> ベリー便を主とする小口・ 多頻度・多仕向地の物流拠 点化を図る。製造業の集積 は限定的 整備事業を中心とする航空 関連産業クラスター形成を 計画
特徴的な施策	<ul style="list-style-type: none"> 新貨物地区整備 CEIV Pharma（医薬品輸 送）パートナーエアポート 	<ul style="list-style-type: none"> 250㎡の医薬品取扱スペ ース整備・生鮮棟の整備等 	<ul style="list-style-type: none"> 日本初の医薬品専用共同定 温庫の整備・保温ドーリー の運用 CEIV Pharma（医薬品輸 送）パートナーエアポート 	<ul style="list-style-type: none"> 総合保税地域の指定 	<ul style="list-style-type: none"> 国際物流拠点産業集積地域 の適用を通じて、航空機部 品関連企業に対して税制・ 関税面の優遇措置

4 成田空港周辺における産業集積の現状と検討のポイント

- 前段までの内容を踏まえ、成田空港周辺における両産業の集積状況と今後の検討のポイントを整理した。

現状

【概況】

- 多くの工業団地が整備されている。
- イノベーションを促すためのソフト施策の検討が不十分。
- 羽田空港や中部国際空港に比べて、販売・卸、その他サービス、ドライブ関連が高水準であり、物流・商流・業務移動を支える機能が充実している。

【航空・先端産業】

- JALのエンジンメンテナンスセンターを中心とした、エンジン整備体制が整っているほか、今後は従来外注に頼っていた大型ジェットエンジン（Trent XWB・GE9X）のテストセル設置に係る検討がJAL、ANA、IHIの三者で進められている。

【ライフサイエンス】

- ライフサイエンスのサプライチェーンが一通りで構築されていることが推測されるが、R&D事業者は見られない。
- コールドチェーンの充実により成田国際空港は国内でも有数の医薬品取り扱い量を誇る。
- 企業間のイノベーションに資する取り組みについては十分ではない。

仮説・検討のポイント

- 現在も多くの入居企業により多大な価値が生まれているが、この環境資源を最大限利用すること（工業団地内への企業誘致、産業支援施設の整備など）が検討できる。
- 工業団地の環境に適する業種を選定し、重点的に誘致することで、現在より多様な業種の集積を効率的に実現できる可能性がある。
- 現在の入居企業がその立地を選定した理由や今後の利用意向を調査することで、産業誘致の加速に求められる工業団地に必要な環境の在り方などを検討していくことも重要である。
- イノベーション誘発のためのハブ組織や人材育成機能、実証を促し、評価する仕組みづくりといったソフト施策も合わせて検討していく必要がある。

- MRO事業の促進により精密加工メーカーや、航空機部品メーカーの集積が更に見込まれるため、周辺用地の確保や誘導に係る取組が必要と認識。
- 「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」においては、税制優遇等のみならず、設備投資支援やJIS9100等の取得支援を実施。特に加工事業者、汎用部品を扱う中小事業者にとって、認証取得はハードルと認識しており、取得支援施策は効果的であると推察。

- 諸外国では、R&Dと製造業を近接させ開発・製造・更なる成長を促すライフサイエンス事業戦略を取ることでクラスター形成を推進。
- イノベーションを見据えたクラスターを形成する場合には、アンカーとなるR&D拠点、公共研究機関の設置が求められるが、国立がん研究センター研究拠点やAMED（日本医療研究開発機構）実証拠点なども候補になる可能性がある。
- その他、多様な主体が交流しイノベーションを目指す産業支援施設・仕組みの整備などによりクラスター形成を図る方策も検討できる。

1 産業・ビジネス環境の概観：航空・先端産業

- 限られた欧米系OEMを頂点とする階層構造となっており、開発に係る初期投資の大きさ・認証制度が特徴。
- 本調査で着目するMRO事業の地域別の市場規模は、アジア地域、ヨーロッパ、北アメリカで8割を占める。

航空機関連産業の主なプレイヤー

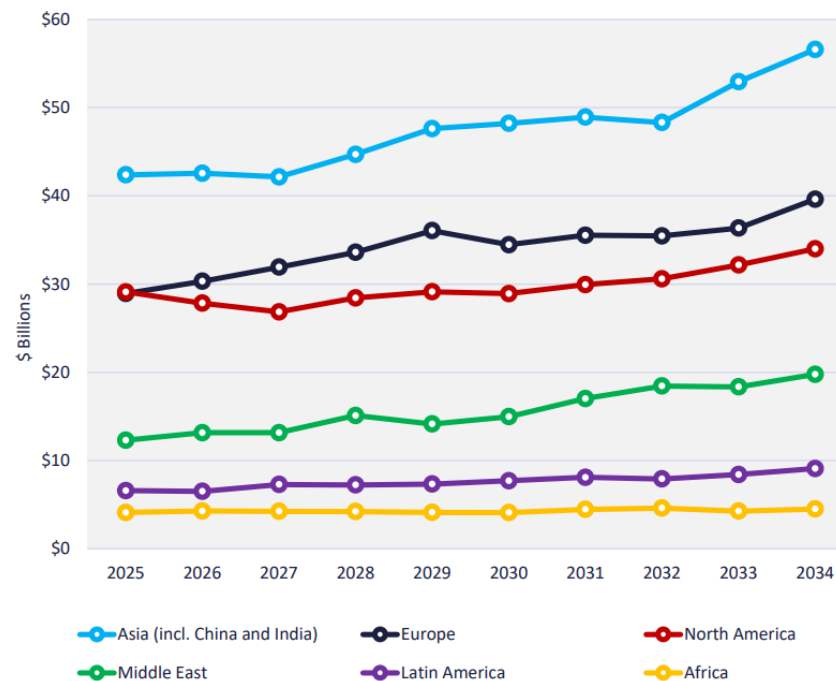
- 機体・エンジンのOEMは初回販売時にリスト価格よりも大幅な値下げを行う一方、アフターマーケットにおいて投資回収するビジネスモデルを確立。

Suppliers	Airframers	Owners and Operators	MRO
Tier1 機体構造・主要部品 • Rolls Royce • Collins	• Boeing • Airbus • COMAC • MHIRJ • Embraer • ATR • DHC	エアライン（旅客機） • ANA • JAL	OEM系 • Rolls Royce • GE • CFM
Tier2 部品・部品組み立て • Magellan • Karman		エアライン（貨物機） • FedEx Express • UPS Air	エアライン系 • Lufthansa • Techink
Tier3 詳細パーツ等 • Cadence Aero • Korry		リース会社 • AerCap • AVOLON	独立系 • SR • Technics • MRO Japan
Tier4 素材等 • ATI • Doncasters			JV • STAECO • Evergreen Aviation

出所：OliverWyman・IATA「Reviving the Commercial Aircraft Supply Chain What's holding back the commercial aircraft supply chain」
<https://www.iata.org/contentassets/85b59d951fc04c1c83fa2aab47824300/reviving-the-commercial-aircraft-supply-chain.pdf>（最終閲覧：2025/12/17）等をもとにMRI作成

MRO事業の市場規模（2035年予測）

- 各地域における旅客機保有機材のトレンドと機体整備需要は概ね一致。特にアジア地域（中国・インド含む）の市場規模の伸びが顕著。



3地域
で8割
占める

出所：AVIATION WEEK「COMMERCIAL 2025 MARKET SUMMARY REPORT」
<https://aviationweek.com/sites/default/files/2024-11/2025%20Commercial%20Fleet%20and%20MRO%20Market%20Summary%20Report.pdf>
 Copyright © 2025 JETRO. All rights reserved.
 ジェトロ作成。無断転載・転用を禁ず
 （最終閲覧：2025/12/17）MRI加筆

1 産業・ビジネス環境の概観：航空・先端産業

- 成田空港のMRO格納庫規模（6棟）は、調査対象都市（香港、シンガポール、仁川）に引けを取らない整備キャパシティーである。
- 他地域をみると、付加価値の高いエンジンMROを含む一貫体制を構築しており、高付加価値MRO事業への裾野の広がりが重要と認識。

調査対象都市の主なMRO事業者

※1 MROは人工ビジネスであるため、キャパシティーは工数（≒従業員数）又は格納庫数と概ね相関。

※2公開情報が確認できていないため、地図から確認。

	HAECO Hong Kong (独立系)	China Aircraft Services (JV系)	Korean Air Maintenance and Engineering Division(エアライン系)	ST Engineering Aerospace
国・空港	香港・香港国際空港	香港・香港国際空港	韓国・仁川国際空港	シンガポール・セクタエアロスペースパーク
設立年	1950年	1995年	1976年	1975年
従業員数※1	15,000名 (HAECO全体)	800名	N/A	N/A
整備地区面積	23,000㎡	20,000㎡	N/a	10,000㎡※2
格納庫数※1	3棟	N/A	5棟	2棟
収容基数	広胴機10機、狭胴機1機	N/A	広胴機：8機、狭胴機：2機	狭胴機：11機
主な整備能力	<ul style="list-style-type: none"> ライン整備・重整備 装備品MRO (エンジン、ランディングギア) 機体塗装 キャビン改造 	<ul style="list-style-type: none"> ライン整備・重整備 装備品MRO (エンジン、ランディングギア、アビオニクス) 客室改造 機体塗装 非破壊試験 	<ul style="list-style-type: none"> ライン整備・重整備 装備品MRO (エンジン、アビオニクス、内装、ホイールタイヤ等) 再塗装 複合材補修 	<ul style="list-style-type: none"> ライン整備・重整備 P2F (貨物機改修) 装備品MRO (エンジン)
その他	<ul style="list-style-type: none"> HKCAD、CAAC、EASA指定の承認済み訓練機関 型式訓練(Airbus : A320、A330、A350) 提供等 	<ul style="list-style-type: none"> 航空機パーツセンター (入出庫物流対応、保管サービス) 型式訓練 (Boeing:B737メカニカル・アビオニクス、Airbus:A319メカニカル、アビオニクス) 	<ul style="list-style-type: none"> 型式訓練 (Boeing:B737メカニカル・アビオニクス、Airbus:A319メカニカル、アビオニクス) 	<ul style="list-style-type: none"> 航空機パーツセンター 「スマートMRO」を標榜し、デジタル化、ロボティクス、積層技術、データ分析に注力

1 産業・ビジネス環境の概観：ライフサイエンス

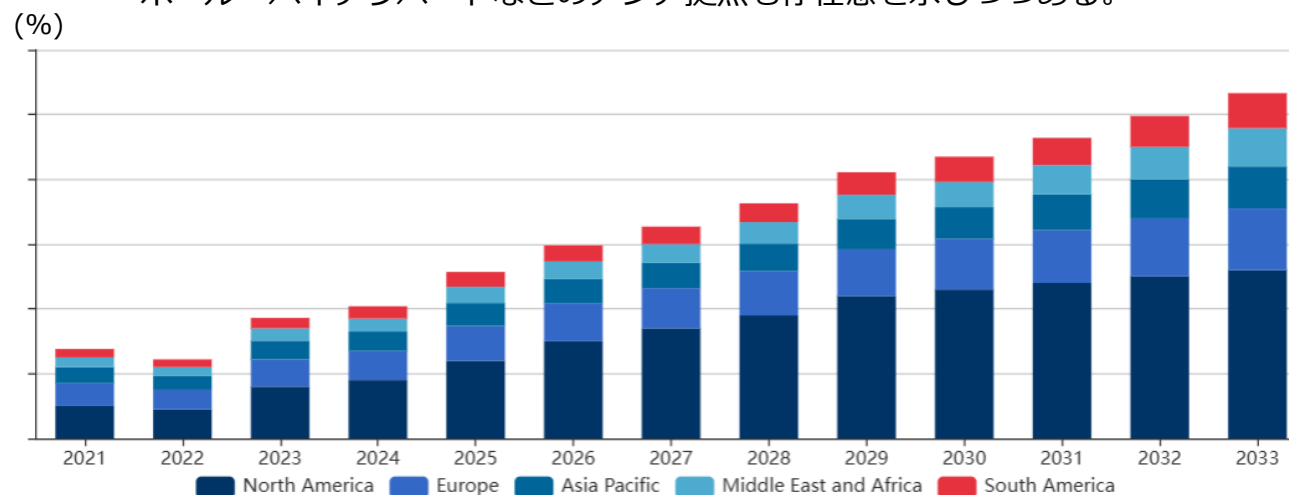
- 世界的な「高齢化×技術革新×健康ニーズ増大」傾向により、ライフサイエンスの需要は拡大している。
- 2023年の市場規模は157億ドルだが、2032年には316億ドルまで成長する予想。（平均成長率8.2%/年）
- 2024年以降では、北米が世界収益の40%以上、ヨーロッパが30%以上を占める見込み。

ライフサイエンスの主な領域

領域	内容
医薬品	従来型小分子薬からバイオ医薬・抗体薬等まで広く含まれる。ライフサイエンスの中核市場。
バイオテック	遺伝子治療・細胞治療・免疫療法など。
医療機器（MedTech）	画像診断機器・インプラント・モニタリング機器など。多くの市場で安定成長の中核セグメントとされる。
デジタルヘルス・AI	AI創薬・診断支援・遠隔医療・データ解析など。AI×ライフサイエンス市場は、創薬の高速化・個別化医療への貢献が期待され、急成長領域とされる。
再生医療・細胞・遺伝子治療（Advanced Therapies）	多くのレポートで将来の収益ドライバーと位置づけられており、規制への対応が求められる。

ライフサイエンス市場シェア（地域別）

- 北米、ヨーロッパが圧倒的なシェアを誇る。これは、市場規模（人口数）の大きさだけでなく、大手製薬会社本社の立地や、VCとの関係性、また医薬品の規制制度である米国FDA・欧州EMAの評価が厳格で国際的に信頼されていることも要因として挙げられる。
- ジェネリック・原薬・バイオ製造領域では、中国・インド・韓国・シンガポール・ハイデラバードなどのアジア拠点も存在感を示しつつある。



1 産業・ビジネス環境の概観：ライフサイエンス

調査対象都市におけるライフサイエンス産業の方向性と課題

項目	香港	シンガポール	仁川
国としてのライフサイエンスの位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> アジア最大級のバイオテクノロジー資金提供拠点。先進的な医療サービスにより、世界で最も高い平均寿命を誇る。 医療研究におけるトップクラスの大学や機関が立地（特に香港大学や中文大学は生命科学や医学の研究に強みを持つ）。 2018年よりChapter18A制度を開始し、バイオテクノロジー企業の上場を促進。 	<ul style="list-style-type: none"> ライフサイエンス産業を国家戦略産業と位置づけ、2000年代以降、巨額の国家投資を継続（累計数兆円規模）。 医薬品航空物流の品質を保證するPharma@Changiプログラムにより、官民で医薬品サプライチェーンを強化。 国際標準への整合（ICH）、柔軟な治験制度、スタートアップSG（政府系ファンド）など、研究から事業化までを総合的に支援。 	<ul style="list-style-type: none"> バイオヘルス産業を「次世代の国家成長エンジン」と位置づけ、2019年・2023年にヘルスケア関連施策を相次いで策定し、医療・バイオ輸出2000億ドル規模を目標とする。 仁川・松島を国家バイオクラスターに指定し、大学・企業・製造・薬事支援施設を集積。 物流・税関・規制サポートの高速化により、海外向け輸出が容易に。
今後の施策	<ul style="list-style-type: none"> 2026年に「香港薬品および医療機器監督管理センター」を設立するほか、医療機器の規制に関する法案を提出。国際的に認められた医療製品の規制機関として同センターの確立をできる限り早く目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> 製造と研究を連携させた「統合型バイオメディカル拠点」の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 合成生物学振興法の施行を2026年に予定しており、先端バイオ産業の国家戦略技術化と規制革新・迅速審査の基盤を整備
今後の課題	<ul style="list-style-type: none"> 製造用地の不足・コストの高騰 生産拠点の中国本土（深圳・広州）へのアウトソーシングの拡大（品質管理、マーケティング、研究開発、設計、資材・設備調達は香港にて実施） 	<ul style="list-style-type: none"> 国土の制約により、超大型の製造工場は建設できない 	<ul style="list-style-type: none"> 製造が中心であり、研究（R&D）が劣後

2 海外競合都市の産業集積に係る計画の特徴

調査対象都市の特徴比較

項目	Airport city (香港)	セクタエアロスペースパーク (シンガポール)	仁川経済自由区域 (韓国)
空港内・周辺開発計画 (右図はイメージ・縮尺は未考慮)	 <p>■ Airport City Vision 2040</p> <p>■ OPZs</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画が定めるゾーニング以外に特区等は存在しない。 	 <p>— 空港</p> <p>■ セクタエアロスペースパーク</p> <ul style="list-style-type: none"> JTCが主導し賃借等を通して、MRO関連企業に特化したエコシステムを形成。 	 <p>■ 仁川国際空港中長期発展MP</p> <p>■ IFEZ</p> <ul style="list-style-type: none"> 仁川経済自由区域(仁川経済自由区域庁)に空港が包含(仁川国際空港公社)。
重点領域	<ul style="list-style-type: none"> 物流・サプライチェーン 商業/ MICE/観光 	<ul style="list-style-type: none"> 航空・先端産業(MRO) 	<ul style="list-style-type: none"> バイオ・ヘルスケア 航空・物流/スマート製造 知識・観光サービス
計画の特徴	<ul style="list-style-type: none"> Greater Bay Areaとの連携が目指されており、本土との関係を意識した計画。「SKYTOPIA」では、GBAからの旅行客や家族をターゲットに、新たにホテル、ベイマリーナ、スキー場、アート関連施設等を整備。 今後、eコマース需要への対応、高付加価値貨物への集中、地域内貨物サービスの強化を重点領域としており、関連施設を整備予定。 	<ul style="list-style-type: none"> 2000年代初頭に、航空関連産業の製造部分の弱みを抱えていた同国が計画したエアロスペースパーク。 製造業、MRO事業者、ビジネスジェット事業者、人材教育・附帯関連事業に大別され、現在機体OEMを含む約70社が拠点を構える。 エンジンOEMの立地をきっかけに、地元部品メーカーも対象地に立地。 	<ul style="list-style-type: none"> 仁川国際空港公社が策定するビジョンにおいても、後背地への波及が意識されている。 Songdo(ビジネスIT・BT)、Yeongjong(物流・観光)、Cheongna(金融・レジャー)の各3地域ごとに異なる分野・開発方針。 空港敷地では、3つの国際ビジネスセンターのほか、ホテル、レジャー施設(ゴルフ場・カジノ等)を具備する計画。
立地企業のメリット	<ul style="list-style-type: none"> 空港周辺に特化した立地政策・優遇制度は確認されず、香港一般に適用される税率等の恩恵を受けることが可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 製造業に特化した優遇税率、イノベーションに係る支出に対する100%の税額控除。 公有地の貸借・賃料の免除、整備済み施設のリース。 	<ul style="list-style-type: none"> 製造・医療・R&Dを中心に関連企業の取得税免除や充実した助成金(移転費補助など) 外国人専用医療施設の設置許可・永住権の付与等、外国人就労環境の厚遇。
空港の関与	<ul style="list-style-type: none"> 香港特別行政区が100%出資する空港管理局がビジョン策定。 	<ul style="list-style-type: none"> 政府系機関であるEDBとJTCが主導しており、空港の関与は限定的か。 	<ul style="list-style-type: none"> 仁川国際空港公社が空港のマスタープラン策定。広域市の計画と整合・連動か。

3 香港：立地企業のメリット

- 空港周辺への立地による特別なメリットは確認できないが、一国二制度のもと、低率な税制度が大前提。
- フリーポートであり業種・品目ごとの税制の差はないが、企業向け補助金が充実しており、近年はライフサイエンス、人工知能、データサイエンス、先端材料等に注力している。

香港における立地企業のメリット

税額控除

- 事業所取得税（200万香港ドルまで：8.25%、200万香港ドル超：16.5%）
- 原則関税なし
- 付加価値税、消費税、配当金、利子源泉課税、相続税なし
- 優遇税制（航空機リース：8.25%）
- 研究開発費の税額控除（200万香港ドルまで：300%、200万ドル超：200%）

ビジネス環境支援

- 戦略的新興産業（生命・健康技術含む）に対する100億香港ドル規模のファンド（2024年発表）
- 70以上の企業向け補助金があり、ライフサイエンス・人工知能・データサイエンス、先端産業分野が充実
- 北部の重点企業誘致オフィスの開発が進行
- 今後、次世代航空モビリティに特化した法整備を検討（1km以下の空域を対象にモビリティ産業の育成を目指しており、安全規定や運用指針を明確化。香港での実証実験を容易に行う環境の整備）

就労支援

- 高収入者・高学歴者（Top Talent Pass Scheme）や香港で研究開発業務に従事する技術者（Technology Talent Admission Scheme, Quality Migrant Admission Scheme）等のビザ
- 3,000万香港ドル以上の資産を保有する投資移民に対するビザ

4 シンガポール：立地企業のメリット

- シンガポールにおいては、外資企業（本社機能）誘致による国内の雇用創出・製造業の支援による高付加価値化に主眼があり、当該分野に対する税額控除が充実。熟練技能者であれば海外からの進出も歓迎。
- セレタ周辺では、個別企業の発展状況や市場ニーズを踏まえたプリセット区画の整備等もJTCが実施。

シンガポール（セレタ周辺）における立地企業のメリット

□国全体でのメリットと考えられるもの ■空港周辺のメリットと考えられるもの

税額控除※抜粋

- 法人税率は17%、実効税率では日本の半分以下。
- 2025年度の課税年度において、1名の現地従業員がいれば現金給付（最低約21.6万円）を実施。
- 2024年予算において、返金可能投資クレジット（RIC）が発表され、重要セクターや新興分野における設備投資や人件費等の支出に対し、最大50%の税額控除がなされ未払法人税と相殺可能
- パイオニア製品の製造により得られる収入に対する法人税の免除※適用要件有
- シンガポールにおける製造活動から得られる収入を対象に、5%、10%、15%いずれかの優遇税率を適用※適用要件有
- 航空機リース会社、ビジネストラスト、リース関連業務を行う法人に対して、当該活動からの収益に対して、8%又は10%の優遇税率を適用。航空機やエンジン購入ローンに係る利子・関連支払の源泉徴収税免除。航空機の減価償却期間を5～20年で選択可能
- 土地集約化控除
- イノベーション活動に関する支出に対して、100%の税額控除
- 自己株式や発行済株式の従業員への譲渡時の税額控除

ビジネス環境支援

- 低所得労働者の昇給に対する政府負担率を2025年には30%→40%に引き上げ
- AIや量子コンピュータ等の領域における国家生産性基金を（約3,240億円）拠出
- 40歳以上の国民向けのリスクリング・再就職に係る経済支援
- 労働力変革に向けた取り組みを行う企業の自己負担費用の相殺

- 未使用の国有不動産用地の貸借等。
- セレタでは、滑走路延長上の敷地は高さ制限のため、大企業向けの土地貸借が向かないことから、中小事業者向けの低層の施設をJTCが整備

就労支援

- 高度人材（Foreign Talent）と労働者（Foreign Workers）でビザや居住プログラムの充実度が明確に異なり、後者については、自動化による人員削減対象になりつつある。
- Tech.Passでは、起業家・経営者・専門家等の技術系人材に対する有効期限2年の就労パスを設け、シンガポール内の複数企業に従事することを可能としている。

手続き簡素化

- EDBが窓口となり、海外企業に対する支援制度を個別にカスタマイズして提案。施設入居時の水道光熱費等の契約斡旋等も一部担う。
- 関連する業界への情報提供を行った上で、インセンティブを付与する二段構えで支援実施。

5 韓国：立地企業のメリット

- 製造・観光・物流を中心とした税額控除以外に、居住地支援・移住支援などの積極的な誘致政策が特徴。
- 仁川経済自由区域における投資額は、2010年の4.9億米ドルから2025年時点で累計157億米ドルに。

韓国（IFEZ内）における立地企業のメリット（経済自由区域に共通）

税額控除	ビジネス環境支援	就労支援	規制緩和	手続き簡素化	移住支援
<ul style="list-style-type: none"> • 輸入税に対する関税の5年間免除 • 製造・観光・物流・情報・クリエイティブサービス・医療・R&D分野に係る企業の取得税免除（最初の10年間100%、次の3年間50%免除） ※適用条件あり • 15年以上の貯蓄投資額に対する資産税免除（最初の10年間100%、次の3年間50%免除） • 航空機部品の関税は現在適用除外※今後1年毎に免税率を20%ずつ削減していく議論もあり 	<ul style="list-style-type: none"> • 国有地及び公有地を50年間賃貸可能。個別契約に基づく売却 • 賃料免除（投資総額、フルタイム従業員数総生産に占める輸出割合、国産原材料の調達金額によって50%、75%、100%免除の適用条件有） • 土地・施設整備助成金 • 地元企業相当の財政支援 • 移転助成金 • 雇用助成金 • 社内教育・雇用助成金（韓国人の雇用者数に関する適用条件有） 	<ul style="list-style-type: none"> • 外国語での公文書発行、外国文書の発行請求の処理 • 海外教育機関の設立・運営許可、建物購入・施設整備・学校運営に係る資金提供、地元学生の受け入れ支援 • 外国人専用の医療機関・薬局の設置及び運営許可、医療施設（医療用温浴施設など）の設置許可 • 外国人専用カジノの設置許可、外国ケーブル放送チャンネルの拡大・運用支援 • 外国人専用賃貸住宅の供給 	<ul style="list-style-type: none"> • 退役軍人、障害者、高齢者の雇用義務免除 • 臨時労働時間及び一部の労働規制の免除 • 無給休暇等の承認 • 「Metropolitan Area Maintenance Planning Act」の適用除外（混在規制地域に関する活動の制限、混雑課税、人口集中施設に関する総量規制、外国投資企業の大規模開発プロジェクト規制等） • 外国為替取引自由化 	<ul style="list-style-type: none"> • 特定項目の設立・計画の承認（都市開発ゾーンの指定・計画承認、観光施設やコンプレックスの指定等） • 経済自由区域に係る実施計画承認通知を受けた場合、草原法、山岳逐管理法、農地法、その他の39の個別法が通知対象とみなされる 	<ul style="list-style-type: none"> • IFEZにおいて、10億ウォン以上（≒1.1億円）のリゾート、一般及び住宅用宿泊施設、観光型コンベンション等の整備に係る投資を行うと、居住ビザ（2～3年）・永住権の付与※個別審査

6 産業集積における成田空港周辺の強みと課題（現時点仮説）

- 産業集積における成田空港及び成田空港周辺地域の強み・課題を以下にSWOT分析に整理した。
- 航空・先端産業やライフサイエンス産業の市場自体の成長力や成田空港周辺の拡張性・拡張余地が強みとなる一方、イノベーションを創出する仕組みや競合との差別化に課題。

机上調査等を踏まえた成田空港周辺における産業集積SWOT分析

	プラス要因	マイナス要因
内部環境	<ul style="list-style-type: none"> 国際貨物取扱量が国内トップ、アジアでもトップクラス 長距離国際線ネットワークが豊富 LCC路線が充実している 滑走路の拡張・延伸に伴う輸送能力の増強 認証取得、体制強化などにより医薬品輸送に優位性 周辺敷地の活用、拡張余力を有する 周辺敷地の用途制限が厳しくない 工業団地が複数立地している 国内で先行してエンジンMROの素地を有する 空港物流の優位性を背景に大手企業の立地が認められる 	<ul style="list-style-type: none"> 都心からのアクセス性が羽田空港に劣る 国内線ネットワークが羽田空港に劣る 夜間飛行制限により深夜・早朝便が国内他空港に劣後 イノベーション創出に資するR&D拠点やイノベーション支援施設の立地不足 大手企業グループの立地が認められる一方で、周辺産業の集積やイノベーション創出は限定的 工業団地の入居企業の方向性、戦略性が定まっていない 他国に比べて特区・税制優遇などの施策のダイナミックさに欠ける
外部環境	<ul style="list-style-type: none"> 航空貨物輸送需要の堅調維持 上記に伴うMROビジネスの世界的な需要の増加。特にアジアでの伸びが顕著。 ライフサイエンス産業の市場規模が拡大傾向 政治的リスクなど安全保障面で日本は海外に比べて優位 国際観光のコロナ禍からの回復 航空関連業界の技術革新（DX、自動化、次世代航空機、SAFなど）によるビジネスチャンスの拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 同アジア圏にチャンギ、仁川、香港、ドバイなどのハブ空港同士の競争激化 同アジア圏に競合となる一大MRO拠点（シンガポール）が立地 ビジネス利用での優位性が低い可能性がある 環境規制の強化（脱炭素、静粛性など） 人材不足、コスト

1 ヒアリング調査対象とヒアリング項目：空港及び公的機関

- 香港、シンガポール、仁川の3都市について、空港へのヒアリング調査を実施した。
- また、空港周辺地域で広域経済圏を創生している仁川においては、空港会社・公社のみならず、政府の関与が大きいことから、公的機関へのヒアリング調査を実施した。

調査対象（空港及び公的機関）とヒアリング項目

対象	主なヒアリング項目
空港	<ul style="list-style-type: none"> • 具体の事業内容 • 空港敷地内及び空港周辺立地における産業集積に関する当該機関の役割 • 現時点の空港周辺立地の産業集積状況に関する自己評価 • 空港周辺立地の今後の産業集積ロードマップ、在るべき姿 • 空港周辺立地の産業集積に必要な要素、課題 • 産業集積によるイノベーション創出の事例と効果
公的機関	<ul style="list-style-type: none"> • 産業振興、企業誘致における当該機関の役割 • 当該国における航空・先端産業及びライフサイエンス産業の位置づけ（重要度）と今後の動向 • 空港周辺産業集積のロードマップと現在地点（在るべき姿（アウトカム）に対する達成度） • 空港周辺産業集積に関する具体の施策とその成果 • 産業集積に有効だったインセンティブ（税制優遇、規制緩和等）の具体内容 • 日本（成田）の空港周辺産業集積に関する評価や期待、連携可能性 • 日本（成田）の空港周辺産業集積に関するアイデア

1 ヒアリング調査対象とヒアリング項目：空港周辺立地企業

- 香港、シンガポール、仁川の3都市について、空港周辺に立地する企業（各都市3社）へのヒアリング調査を行った。
- 中小企業・スタートアップの当該地域への進出理由としては、「大手事業者との連携」が多い。そのため、核となる大手事業者（機体OEMや世界的医薬品製造会社）へのヒアリングを行い立地の理由等を深掘することが重要との仮説を下に、ヒアリングを実施した。

調査対象（空港周辺立地企業）とヒアリング項目

対象	香港	シンガポール	仁川	主なヒアリング項目
航空・先端		<ul style="list-style-type: none"> • 航空・先端企業3社 	<ul style="list-style-type: none"> • 航空・先端企業2社 	<ul style="list-style-type: none"> • 調査対象企業におけるアジア・太平洋地域及び対象都市の事業戦略上の位置付けと具体的な役割、事業内容 • 空港周辺に立地するに至った経緯 • 立地するにあたり、政府機関・エアライン・空港等との交渉が生じた事項 • 空港周辺へ立地することのメリット • 空港周辺へ立地するにあたり政府から受けた支援内容（税制優遇、補助金、人材育成支援、土地賃貸など）と、特に効果的だと感じた施策 • 空港公社から受けている支援や、メリット • 空港周辺立地に関する課題 • 今後の事業の方向性（成田への進出可能性、進出時の必要な制度・支援等）
ライフサイエンス	<ul style="list-style-type: none"> • ライフサイエンス企業3社 		<ul style="list-style-type: none"> • ライフサイエンス企業2社 	

1 ヒアリング調査対象とヒアリング項目：その他進出意向把握

- その他、調査対象3都市に限らず、外国企業に対し、日本国内への進出意向を把握するためのヒアリング調査を実施した。
- 航空・先端産業については前述のとおり、クラスター形成に重要な役割を担う大手OEM企業などを主な対象とした。
- ライフサイエンス産業やその他一部企業については、政府主導により航空・先端産業やライフサイエンス産業の集積を実現させているカナダ・ケベック州政府と連携し、対象企業についてご紹介を受けた。

調査対象（その他外国企業）とヒアリング項目

企業	特徴	主なヒアリング項目
<ul style="list-style-type: none"> • 航空・先端企業（シンガポール） 	<ul style="list-style-type: none"> • 世界的に展開を行う大手OEM企業やエンジンメーカ等より選定 	<ul style="list-style-type: none"> • 現在の事業ポートフォリオと今後の成長・注力分野 • 海外進出検討の条件 • 日本（成田）の空港周辺への進出意向 • 日本（成田）の空港周辺へ進出する際に具体的に必要な制度や支援 • マッチングを希望する業種、業態、具体企業 • 日本への進出意向の強い産業分野・企業の特徴、傾向 • 日本、特に成田空港周辺に進出が想定される産業分野・企業のニーズ • 日本への進出を検討する際に必要となる公的支援、優遇措置のアイデア（日本の行政への要望）
<ul style="list-style-type: none"> • 航空・先端企業（カナダ） 	<ul style="list-style-type: none"> • 日本・アジア市場に関心の高い未進出企業を中心に選定 	
<ul style="list-style-type: none"> • ライフサイエンス企業（カナダ） • ライフサイエンス企業（台湾） • ライフサイエンス企業（台湾） 	<ul style="list-style-type: none"> • 日本・アジア市場に関心の高い未進出企業を中心に選定 • バイオテクノロジーにフォーカスした歴史あるイベント Bio Japanへの参加経験あり 	

2 | ヒアリング結果（香港）： 各インセンティブ等に対する立地企業・空港管理局の評価

- 香港では、計26者（うちライフサイエンス系事業者24者）に対してヒアリングを打診した。しかし、特に製薬企業からは、立地戦略は機密事項にあたるとして協力の承諾を得られなかった。空港周辺には戦略的に立地しているライフサイエンス企業が他にも多数存在すると考えられる。
- 香港は、制度優位性×国際物流ハブ×GBA市場 を基盤とする構造的優位性を有することが確認できた。

インセンティブ	概要	ライフサイエンス産業・医療機関メーカー (外国企業①)	ライフサイエンス産業・医療機関メーカー (外国企業②)	ライフサイエンス産業・医薬品等物流会社 (外国企業③)
立地	GBA（約8,700万人）を背後市場とする広域接続拠点。	× 都市中心部に立地。	× 香港はコンパクトであるため、空港近接立地は必須ではない。	◎ 空港隣接倉庫は好立地と評価。
制度・規制環境	自由貿易港（関税ゼロ・通関迅速）。規制透明性が高く、グローバル標準が適用。	◎ 中国本土より制度の予見可能性が高い。	◎ 規制透明性とグローバル標準適用を高評価。	◎ IATA等国际基準が適用され、欧米企業が利用しやすい。
空港機能	世界有数の貨物取扱量を誇る国際ハブ。コールドチェーン等高付加価値貨物に強み。	◎ 温度管理品・高額機器・緊急品で航空輸送を活用。	× ビジネス上の利用は限定的。	◎ コールドチェーン等の高付加価値貨物で競争力。
市場アクセス	GBA政策により香港登録製品の域内利用が拡大。本土側へ物流機能を拡張。	◎ 任意登録制度を活用しGBA医療機関へ展開。	× 制度安定性は評価するがGBA活用は限定的。	◎ 東莞ロジスティクスパークにより本土側へ機能を拡張。
都市基盤	英語環境、金融・法律・専門サービスが集積する国際都市。ヒト・モノ・カネ・情報が集中。	○ 湾仔立地により顧客・行政アクセスを確保。	◎ 人材の質、英語環境を高評価。	◎ エアラインとの情報集積地として機能。
コスト・構造課題	人件費・賃料は中国本土比で高水準。直接補助は限定的。	× 直接補助は特段なし。	× 補助制度の対象外。	× 人件費・賃料は中国本土比で高水準。

出所：インタビューよりMRI作成

凡例：◎高い評価 ○提供を受けている ×課題と感じている・提供を受けていない

3 ヒアリング結果（シンガポール）： 空港周辺の開発内容・クラスター形成のポイント

- セレタ空港及び周辺立地企業3社へのヒアリング等から得られた示唆は下記のとおり。
- 政府によるリーダーシップのもと、航空関連に特化した企業の誘致、航空関連企業に見合ったインフラ整備を実施。「アジアNo.1」の集積地といった象徴性・ネットワーキングの拠点的位置づけが強いと想定。

主なトピック	内容
空港周辺における開発内容	<ul style="list-style-type: none"> • 航空関連企業を同一エリアに集積させることを狙いとして、2006年に空軍基地であるセレタ空港を拠点にパークの開発を決定し、空港敷地160haを除く、約160haの用地を新規開発。 • 空港の発着回数のうち訓練飛行が約60%、ビジネスフライトが約15%、定期商業便が約10%、MROが約4%。MROの比率は決して大きくないが、Rolls-Royce、GE、Airbus等が、シンガポールへの追加投資を発表しており、MRO関連のフライトは今後も拡大する見込み。
提供しているインセンティブ	<ul style="list-style-type: none"> • シンガポール全体での低廉な法人税、EDBによる外国企業誘致活動等の他、セレタエアロスペースパークの管理運営者であるJTCによるインフラ整備、中小企業向けの入居区画整備、国有地の貸借等の取組が見られる。
注目産業と指定の経緯	<ul style="list-style-type: none"> • 1990年頃、重要産業に航空宇宙産業が指定され、振興対象として位置付けられる。
クラスター形成の成功ポイント	<ul style="list-style-type: none"> • 主要OEMであるRolls-Royceの立地を契機として、エンジンスタンド等の関連企業やその下請け・顧客が立地する流れができています。 • チャンギ空港まで車で30分ほどと、国土が狭く、物流はチャンギ空港を使用し、製造・整備・ネットワーキング等の拠点としてセレタ空港を活用する、といった一体での運用が可能。また、隣国マレーシアとも近く、製造はマレーシアで実施する等、サプライチェーンを近隣諸国で補完する様子も見られる。 • 航空産業向けに特化した教育機関がシンガポールには多数立地しており、外国企業にとって現地で即戦力となる労働者を雇うことができる点もメリット。
空港公社との連携	<ul style="list-style-type: none"> • 航空当局、空港運営者（チャンギエアポートグループ）、外資系企業の誘致・コンサルティングを担うEDB、セレタエアロスペースパークの管理・運営を担うJTCの4社の役割分担が比較的明確。 • 協議会等（3回/年）での情報交換はありながらも空港運営者側が直接企業の誘致やインセンティブ付与を行うことはない。
直近の動き	<ul style="list-style-type: none"> • 当初の開発エリアはほぼ満床となり、過去3年間で滑走路末端の別エリアを開発済み。

3 | ヒアリング結果（シンガポール）： 各インセンティブ等に対する立地企業の評価

- ビジネス航空を対象とする企業を除き、セレタ空港を利用・メリットを享受している企業は限定的※であり、顧客との近接性が最重要視されている。主要OEMにつられて顧客・下請けが自然と集積している。
- 一時的なインセンティブのみならず、政府等とのパートナーシップが中長期的な投資を可能にしている。

セレタエアロスペースパークに立地

インセンティブ	概要	航空先端産業（外国企業①）	航空先端産業（外国企業②）	航空先端産業（外国企業③）
立地	セレタ空港の周辺や約160haを航空関連産業に特化して開発	× 空港を利用していない 企業の施設集約によるところが大きい	× 空港を利用していない 顧客との近接性によるところが大きい	◎ ビジネス航空機の離発着が多く顧客との近接性が高いことでセレタに必然的に立地
空港からの支援	空港へのアクセス権付き物件への入居者に対するライセンス発行等	× 空港をビジネスで使用していない	× 空港をビジネスで使用していない	×
税額減免	低廉な法人税 製造活動に係る収益に対する優遇等	◎ 表面的な利率のみならず、当局との対話によって、予見可能性が高く、中長期的投資が可能	○	× 投資規模が大きいはなくメリットとして感じていない
用地・施設	未使用の国有不動産用地の貸付 中小企業向け低層施設の整備	◎ 土地は賃貸、建物は自社で整備	◎ 新規開発地であり、事業に必要な天高を確保可能	× 自社がMROを委託するOEMのオフィスを間借りしておりOEMからの支援はあるが政府からの支援はない
経営支援	高度人材に対するビザ（Tech. Pass） 研修時の支援プログラムの提供等	◎ シンガポール人の従業員が欧州で研修を受ける際の支援など、人材育成プログラムを受ける	○	×
その他	EDB・JTCによる手続きの簡素化・管理 その他	◎ EDBとの長期的・緊密なパートナーシップ	◎ 国家としての後押しが強く感じられ、JTCによる管理・手続きのプロトコルには秩序が感じられる	× 空港周辺で社宅や住宅補助などが魅力的に提供できる場合、採用・定着の観点で非常に有利に働く
インフラ整備	パーク内におけるインフラ（電気容量・ソーラーパネル等）の整備	○	◎ MROビジネスを想定したインフラが計画されている	×

出所：インタビューよりMRI作成
※本インタビューの対象とはならなかったが、セレタ空港にてMROを実施する企業にとっては空港の近接性は必須条件と考えられる。

凡例：◎高い評価 ○提供を受けている ×課題と感じている・提供を受けていない

4 ヒアリング結果（仁川）： 空港周辺の開発内容・クラスター形成のポイント

- 仁川国際空港、仁川広域市・経済自由区域庁等の行政団体に対するヒアリングから得られた示唆は下記。
- IFEZは外国資本を韓国国内に呼び込むことに主眼があり、新規開発地故の柔軟なゾーニング、新規開発向けの十分な用地の確保等もポイントの一つとして挙げられる。

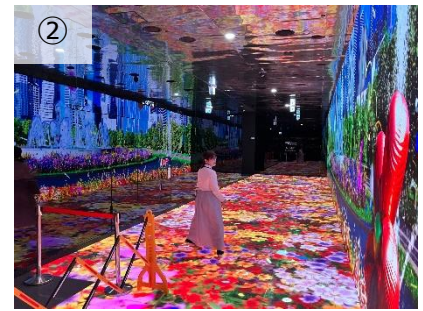
主なトピック

内容

空港周辺における開発内容	<ul style="list-style-type: none"> 2002年に仁川国際空港周辺の永宗、青羅、松島の3地域を、仁川経済自由区域（IFEZ）に指定。一度の延期を経た2030年までを目途にプロジェクトの完遂を目標としており、完遂後、IFEZの資産・土地・人材はすべて広域市に帰属する計画。 空港敷地内も、かつてIFEZの区域内であったが、旅客ターミナル・滑走路、航空整備基地の一部は範囲から除外している。 航空整備基地において、新たに貨物機改修事業を開始しており、それに合わせて自由貿易区域の指定をしている。
提供しているインセンティブ	<ul style="list-style-type: none"> 経済自由区域法に基づき、外国企業に対して各種優遇・支援を提供しており、内容は国内の他の経済自由区域と共通。 優遇措置は外国企業に対するものであり、国内企業の場合も一定程度、外国資本で構成されていることが条件となる。一方で、立地企業との近接目的で、IFEZに入居する国内企業もみられる。 外国企業誘致のための予算は仁川市が国・政府に要請・許可を得て獲得しており、不動産等の開発資金は区域庁が独立採算によって賄う。
注目産業と指定の経緯	<ul style="list-style-type: none"> 空港に近い永宗は航空・貨物関連、松島はバイオ関連、青羅は空港とソウルの間位置することから金融、を主なターゲット産業として開発計画・土地利用計画を策定。 一方で、立地条件によって、最終的に企業側がIFEZを選定したと捉えることが自然であり、IFEZとしては、新しい外国企業が用途変更を要請した際に柔軟に用途変更に応じていることで対応していることが特徴。
クラスター形成の成功ポイント	<ul style="list-style-type: none"> ターゲット・トリガーとなる企業（バイオ関連の場合はセルトリオン、空港の場合は大韓航空の整備部隊）の誘致・当該企業の意向に「できるだけ」沿った形での対応
仁川経済自由区域庁と仁川市の関係	<ul style="list-style-type: none"> 開庁後は、仁川市の傘下に独立採算の組織として、仁川経済自由区域庁が設けられ、仁川市の職員も一部出向。
空港公社との連携	<ul style="list-style-type: none"> 仁川市・区域庁・空港により協議会を開発当初から発足し、空港における許認可・開発・営業の観点で連携。 仁川市としては、「空港経済圏」という概念のもと、空港敷地外でも、空港がメリットを受ける場合は事業参画・費用負担を求める。 一方で、空港公社としての「背後地」はあくまでターミナルや滑走路外の空港所有の敷地を指し、「空港はIFEZの道具の一部」という発言もあるなど、思惑・関与度にはばらつきも見られる。
直近の動き	<ul style="list-style-type: none"> 民間側の要望（工場敷地拡大に係る用地増、電力の逼迫等）を盛り込んだものとして、松島を含む地域を新たに国家先端戦略産業特区（メガバイオクラスター）に指定。インフラ整備等に係る支援地域の拡大、という意味合いが大きい。 2025年7月に永宗（空港が立地する島）が「区」に格上げ予定。影響は未知数であるが、空港を中心とした経済・社会構造にならざるを得ない。

4 ヒアリング結果（仁川）： 空港周辺の開発内容・クラスター形成のポイント

- セントラルパークや日本のポートアイランドをモデルとした都市開発によって、産業のみならず住環境の整備にも力を入れており、外資系企業のみならず国内企業の移転も見られるとのことである。
- 仁川広域市は空港公社とも連携し、乗り継ぎ客を対象にしたプロモーション活動を実施。まずはソウルを含めた韓国について認知をしてもらった上で、仁川を認知してもらうことが重要とのこと。



- ① IFEZの立地企業・パートナー企業
- ② IFEZの広報エリアの様子
- ③ IFEZ開発に係る進捗状況のダッシュボード
- ④ 松島中心部、高層ビルの中央に公園が整備



松島の様子（Central Park駅周辺に行政機能。2駅離れたBIT Zoneから海側にかけて産業団地が広がり、ライフサイエンス系企業が集積）



MRI撮影

500 m / 2000 ft
OpenStreetMapよりMRI作成

4 ヒアリング結果（仁川）：各インセンティブ等に対する立地企業の評価

- ・ ライフサイエンス関連では、クラスターのトリガー企業に対する賃料免除・用地拡張のための柔軟な用途変更等が高い評価を得ている。
- ・ 空港敷地が新たに自由貿易区域としての指定を受け、改造事業に適したメリットを享受している。

インセンティブ	概要	仁川経済自由区域（IFEZ） 国家先端戦略産業特区（バイオメガクラスター）に立地		自由貿易区域内に立地
		ライフサイエンス（韓国企業※）	ライフサイエンス（日本企業）	航空先端産業（外資と業務提携）
立地	仁川国際空港から松島まで車で約40分程度の立地	◎ 仁川国際空港とのシナジー効果を期待して立地 ソウルまで1時間以内であり通勤もしやすい	○ 取扱製品の特性上、空輸に向かない 研究会の開催等でメリットは感じる	◎ （空港敷地内にて整備を実施）
空港からの支援	空港敷地内の開発（土地リース・BOO方式等）及び物流倉庫等の整備	◎ 運送ルートの簡略化等、ソフト面での便宜を受ける	× 空港を利用していないため特になし	◎ 外資誘致に際して計画策定段階から関与・協力 格納庫はBOO方式にて整備
税額減免	輸入資本財に対する関税免除 取得税・財産税の最長15年間減免	○	◎ 海外投資企業に対する税制優遇をメリットとして認識	◎ 自由貿易区域として無関税
用地・施設	国有地・公有地50年間賃貸 賃料50~100%免除	◎ 約3万坪の敷地を10年間無料賃貸 工場用地拡張のために用途変更の協力を得る	× 費用対効果の観点で、工場用地を購入し、 自社で建屋整備	◎ 空港敷地において格納庫をBOO方式で整備
経営支援	工場・研究施設設置費支援 雇用補助金 教育訓練補助金	○ (雇用支援については国内企業であり 得に求めている様子)	× 工場のランニングコストに関する支援、 人材雇用に係る支援があると望ましい	× IFEZに立地していない
その他	労働規制緩和 首都圏整備計画法の適用除外 無申告為替取引等	○	◎ 就労ビザの容易な取得をメリットとして認識 広域市市長からの歓迎・韓国語講座の提供等	× IFEZに立地していない
インフラ整備 ※国家先端戦略産業特区のメリット	インフラ整備の国費支援比率増 工場設立・稼働に係る許認可迅速化等	◎ 電力網が松島は課題となっており、バイオメガクラスター としての指定を受け、電力を新たに調達	○	× 国家先端戦略産業特区に立地していない

出所：インタビューよりMRI作成 ※仁川経済自由区域のメリットを受けるために17%程度外資資本が入る

凡例：◎高い評価 ○提供を受けている ×課題と感じている・提供を受けていない

5 | ヒアリング調査結果：その他企業

- シンガポール、カナダ、台湾と異なる国から、アジア・太平洋地域及び日本への興味関心を有する航空関連企業2社、ライフサイエンス企業3社にヒアリング調査を実施した。
- アジア・太平洋地域の立地戦略や日本、特に成田に関する評価、進出に必要な要素等について以下に整理した。

調査結果の概要（一部抜粋）

主なトピック	内容（MRO）	内容（ライフサイエンス）
アジア・太平洋地域の将来性	<ul style="list-style-type: none"> 機体数の増加数は欧米のそれよりも大きいと想定されており、産業の成長に期待 一方で地域内の競争が激化 	<ul style="list-style-type: none"> 市場が相応に大きいと認識
空港周辺立地の必要性	<ul style="list-style-type: none"> 航空関連企業としては空港周辺立地がマスト ヘリコプターなど周辺産業としては空港周辺立地が望ましいが、マストではない 	<ul style="list-style-type: none"> 製造目的でなければ空港周辺立地はマストではない 一般的なビジネス上のメリット（自国との行き来など）に留まる
空港周辺立地以外の集積要因	<ul style="list-style-type: none"> ビジネスを確保するため、主要OEMや航空機関に近接していることが重要（≒自ずと空港周辺立地となる） 	<ul style="list-style-type: none"> 同分野の他企業などとの近接によるイノベーションに期待
日本・成田の評価	<ul style="list-style-type: none"> 具体成田への進出検討は進んでいない（評価不明） 	<ul style="list-style-type: none"> 羽田、大阪などの国内他ライフサイエンスクラスターとの比較検討において成田は劣後 成田をライフサイエンスで押し上げるためにはMICEの実施やアピールも必要
日本・成田への進出要件	<ul style="list-style-type: none"> アセット、インフラの整備によるお迎えに期待 日本の複雑なルール・税制などを正確に理解するためのサポートが必要 	<ul style="list-style-type: none"> 成田周辺に立地するためには従業員向けの快適な生活環境が整っている必要がある 製品の保存・保管場所を保税地に設ける必要がある
その他産業ごとのトピック	<ul style="list-style-type: none"> ワールドスタンダードの機体整備認証（EASA、FAA）と日本独自の認証・基準との整理が必要 海外進出において機体整備士の雇用・教育が課題 	<ul style="list-style-type: none"> 日本製であることの評価は高く、日本を製造拠点とすることも検討

1 提言① 空港周辺におけるクラスター形成【航空・先端】

- ・ 机上調査と航空・先端関連企業に対するヒアリング調査（6者）より、以下の示唆を得た。
- ・ MRO事業者にとっては、空港周辺立地はメリットではなく必要不可欠な条件だと言える。

航空・先端関連企業が空港周辺に立地・集積するメリット（1/2）

メリット	概要（机上調査より）		企業の評価（ヒアリング調査より）
空港・滑走路へのアクセス	香港	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港島内にMRO施設を配置し、貨物機・旅客機双方に迅速対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・ MROを行うのであれば空港周辺立地は必須 ・ AOG対応のため空港から2時間以内が拠点の目安
	シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港内または隣接地に格納庫を整備し、AOG（Aircraft on Ground）に即応可能な体制を構築 	
	仁川	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港北西部に新たに航空団地を整備し、貨物機改修専用格納庫を含む大型ハンガーを整備 	
拡張可能な物理空間	香港	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国内の拠点統合に際して、用地の確保が可能であったセレタを選択 ・ 試験・点検が実施可能な十分な土地の確保が必要
	シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> ・ セレタ空港周辺は新規開発地であり160haの新規開発が可能であった 	
	仁川	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港島は新規開発地であり開発可能な空港敷地が潤沢 	
天高・電気容量等のユーティリティの充実	香港	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 試験・点検等を実施するために十分な天高等の確保が必要
	シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空関連に特化した電気容量等のインフラ整備 	
	仁川	—	

1 提言① 空港周辺におけるクラスター形成【航空・先端】

- 特にシンガポールでは、主要OEMをはじめとするアンカー企業の存在が、呼び水となり空港周辺への立地が必然ではない関連企業の集積につながっている。
- 一次的なメリット付与のみならず、長期的な関係構築がアンカー企業の中長期的な投資の面で重要。

航空・先端関連企業が空港周辺に立地・集積するメリット (2/2)

要素	概要 (机上調査より)	企業の評価 (ヒアリング調査より)
アンカー企業 (OEM等) の存在	香港	—
	シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> Rolls-Royce、Safran、Bombardier等が集積 キャンパス型配置で相互連携を促す
	仁川	<ul style="list-style-type: none"> 長年のパートナーシップにより、外資系企業との業務提携を進める。
専門人材の確保	香港	—
	シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> 航空関連学術機関が周辺に集積しており、人材確保の点で有利 英語話者人材が充実
	仁川	—
部品・エンジン物流ネットワークへのアクセス	香港	<ul style="list-style-type: none"> 世界有数の航空貨物拠点 フリーポート制度により通関迅速
	シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> 物流戦略上、シンガポールがアジア内で有利
	仁川	<ul style="list-style-type: none"> 貨物機改修専用格納庫は自由貿易区域に指定されており、製造・整備・輸出を一体展開
		<ul style="list-style-type: none"> Rolls-Royce近接が立地の最大理由 航空宇宙企業の集積は関係構築上有利。当局との長期的なパートナーシップによる税制の予見可能性が、中長期的な投資を可能にしている。 OEM近接は確実なビジネス確保に直結
		<ul style="list-style-type: none"> 専門整備士の確保が重要 パイロット・整備士不足が課題 英語話者人材が国際ビジネスで必要
		<ul style="list-style-type: none"> 素早い部品供給が顧客満足度を左右 空港周辺では物流ネットワーク構築に有利で、ツール・物流共有が可能 迅速な部品供給が顧客満足度を左右 空港近辺は物流共有により効率向上

1 提言① 空港周辺におけるクラスター形成【ライフサイエンス】

- ・ 机上調査とライフサイエンス関連企業に対するヒアリング調査（7者）より、以下の示唆を得た。
- ・ 温度管理が重要な医薬品を扱う事業者が特に空港近接立地のメリットを享受している。

ライフサイエンス企業が空港周辺に立地・集積するメリット（1/5）

メリット		概要（机上調査より）	企業の評価（ヒアリング調査より）
国際アクセス・移動時間短縮 （時間価値の最大化）	香港	<ul style="list-style-type: none"> ・ アジア国際ハブ空港として多都市と直結し、GBA（約8,700万人）を背後市場とする広域接続拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海外顧客・投資家の来訪が容易 ・ 海外企業にとって移動時間短縮は重要 ・ 迅速な対応・相談が可能 ・ 空港近接は相互訪問に有利
	シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> ・ チャンギ空港はアジア・欧米主要都市と高頻度で接続し、国際ビジネス拠点として機能 	
	仁川	<ul style="list-style-type: none"> ・ ソウル首都圏と直結し、東アジア主要都市へのアクセス性が高い 	
航空輸送・高付加価値物流の 利便性	香港	<ul style="list-style-type: none"> ・ 世界有数の貨物取扱量を誇り、医薬品・高付加価値貨物の航空輸送拠点として機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 製薬会社は原料輸送が盛んで空港とのシナジーを期待している ・ 温度管理・迅速輸送が最重要であり、空港公社と定期的に協議している ・ 香港はフリーポートで通関が不要で、スピード優位の点がメリット ・ 温度管理品・高額機器・緊急品は航空輸送が重要
	シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> ・ Pharma@Changiプログラムにより医薬品航空物流の品質保証体制を整備 	
	仁川	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港経済自由区域内で製造型バイオ産業を展開し、原材料・製品輸送と近接 	
物流プレイヤー・情報の集積	香港	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際金融・貿易ハブとして関連サービスが集積 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港周辺にクーリエ・フォワーダーが集積 ・ エアラインとの情報集積地 ・ クラスター近接により業務速度が向上
	シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港周辺に医薬品物流・コールドチェーン事業者が集積し、官民連携で物流機能を高度化 	
	仁川	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港経済自由区域内で製造拠点を集積 	

1 提言① 空港周辺におけるクラスター形成【ライフサイエンス】

- 机上調査・ヒアリング調査より、ライフサイエンス企業の集積に必要な要素を以下のとおり整理した。

ライフサイエンス企業のクラスター形成のために必要な要素（2/5）

要素	概要（机上調査より）	企業の評価（ヒアリング調査より）
アンカー企業・顧客の存在	香港 <ul style="list-style-type: none"> 国家戦略として大手バイオ製薬企業を誘致 	<ul style="list-style-type: none"> 税制よりも顧客・コラボ相手の存在が重要。既存顧客がいるエリアであれば投資家への説明が容易になる。 海外展開には顧客・投資家・パートナーが必要
	シンガポール <ul style="list-style-type: none"> 政府主導で多国籍製薬企業を集積 	
	仁川 <ul style="list-style-type: none"> Celltrion等を核として、国家戦略として製造型バイオ企業を誘致 	
物流事業者・関連プレイヤーの集積	香港 <ul style="list-style-type: none"> 国際貿易・金融ハブ機能を背景に、空港周辺にも物流・専門サービスが集積 GBAとの連携により広域物流ネットワークを形成 	<ul style="list-style-type: none"> 近接で迅速な相談が可能 IFEZでは潜在顧客との近接が利点 対面交流の重要性 クラスターは業務速度に良い影響がある。電話一本で実験サンプルが届く。 空港周辺には多数のクーリエ・フォワーダーが集積し、迅速・高信頼の輸送体制が構築されている エアラインとの情報集積地として機能
	シンガポール <ul style="list-style-type: none"> 空港周辺にフォワーダー・3PLが集積 	
	仁川 <ul style="list-style-type: none"> IFEZ内に製造型バイオ企業を集積し、空港経済圏を形成 松島バイオクラスター周辺に製造・物流機能を集積 	
産業横断の統合プラットフォーム・イベントの実施	香港 <ul style="list-style-type: none"> InnoHK（Innovation Hong Kong）を通じた海外研究機関との共同研究拠点形成 サイエンスパークを中心にスタートアップ支援を展開 	<ul style="list-style-type: none"> Bio-Québecがクラスター成功の鍵であった。対面イベントが重要 医師ネットワーク（腫瘍内科）との接続や学会・イベント経由での関係形成、継続的ネットワーキングが必要
	シンガポール <ul style="list-style-type: none"> Biopolisを中心に研究機関・企業を集積 	
	仁川 <ul style="list-style-type: none"> IFEZを国家戦略クラスターとして制度的に位置付け 松島バイオクラスターとして製造・研究機能を集積 	

1 提言① 空港周辺におけるクラスター形成【ライフサイエンス】

- 机上調査・ヒアリング調査より、ライフサイエンス企業の集積に必要な要素を以下のとおり整理した。

ライフサイエンス企業のクラスター形成のために必要な要素（3/5）

要素	概要（机上調査より）	企業の評価（ヒアリング調査より）
ワンストップの制度設計/補助金支援などの行政支援	香港 <ul style="list-style-type: none"> InvestHKが対内投資支援を一元的に実施 サイエンスパーク等でスタートアップ支援プログラムを展 	<ul style="list-style-type: none"> IFEZが契約等を手厚く支援しており、ビザ取得が容易である 用地を10年間、無償賃貸+税減免がある 用途変更に区域庁が協力している 補助金情報が分かりにくい 外資との共同研究に活用可能な研究費スキーム整備が必要 スタートアップビザ支援の明確化が重要 英語対応ワンストップ窓口の整備 銀行口座開設・携帯契約・住宅確保の伴走支援が重要
	シンガポール <ul style="list-style-type: none"> EDBが投資誘致を一元管理し、研究から製造まで支援 EnterpriseSG等が補助金・資金支援を実施 ビザ制度を通じ高度人材受入を推進 	
	仁川 <ul style="list-style-type: none"> IFEZが土地・税制・許認可を一体的に支援 法人税・関税減免等のインセンティブ制度を整備 外国人投資企業向けの行政支援窓口を設置 	
高度物流・保税機能	香港 <ul style="list-style-type: none"> フリーポート制度により通関迅速、GBA連携で物流機能を拡張 航空貨物ハブとして医薬品輸送に対応 	<ul style="list-style-type: none"> 温度管理・迅速輸送が最重要 フリーポートで通関不要 保税地区が望ましい
	シンガポール <ul style="list-style-type: none"> Pharma@Changiにより医薬品航空物流の品質保証体制を整備 チャンギ空港を中核に医薬品コールドチェーン物流を高度化 通関迅速化・保税制度を整備 	
	仁川 <ul style="list-style-type: none"> 保税区内で製造・輸出モデルを展開 空港と産業団地を一体設計 	
広大で拡張可能な用地	香港 <ul style="list-style-type: none"> 空港周辺用地は限定的だが、サイエンスパーク拡張計画を推進 GBA連携により域外用地活用を補完 	<ul style="list-style-type: none"> ソウルは用地不足だが、松島は広大な敷地確保が可能である
	シンガポール <ul style="list-style-type: none"> Tuas Biomedical Park等で製造用地を確保 政府主導で段階的に産業団地を拡張 	
	仁川 <ul style="list-style-type: none"> IFEZ内に広大な産業用地を確保 松島を段階的に拡張しバイオ製造拠点を形成 	

1 提言① 空港周辺におけるクラスター形成【ライフサイエンス】

- 机上調査・ヒアリング調査より、ライフサイエンス企業の集積に必要な要素を以下のとおり整理した。

ライフサイエンス企業のクラスター形成のために必要な要素（4/5）

要素	概要（机上調査より）	企業の評価（ヒアリング調査より）
交通機能	香港	<ul style="list-style-type: none"> 空港近接と同時に鉄道等の公共交通接続が鍵 空港－研究拠点－住宅の動線設計が重要 車不要で生活可能な都市構造が望ましい
	シンガポール	
	仁川	
電力・ユーティリティ確保	香港	<ul style="list-style-type: none"> 松島では電力網が課題だった ラボ用途を想定した安定電力供給と将来拡張性が重要
	シンガポール	
	仁川	
生活都市機能（住居・医療・教育・娯楽）	香港	<ul style="list-style-type: none"> マンション整備、高度医療病院、有名インターナショナルスクールの立地が重要 ホテル・レストラン等、夜間も生活できる基盤が必要 外国人社員帯同を前提とした生活設計が必要 英語対応医療機関の存在が重要
	シンガポール	
	仁川	

1 提言① 空港周辺におけるクラスター形成【ライフサイエンス】

- 机上調査・ヒアリング調査より、ライフサイエンス企業の集積に必要な要素を以下のとおり整理した。

ライフサイエンス企業のクラスター形成のために必要な要素（5/5）

要素	概要（机上調査より）	企業の評価（ヒアリング調査より）
重点分野を明確にした誘致戦略	香港 <ul style="list-style-type: none"> 医療機器・医薬品登録ハブ機能の強化を政策目標に掲げ、GBA連携を推進 精密医療・再生医療等を重点分野に位置付け 	<ul style="list-style-type: none"> ITやバイオなど分野特化が必要
	シンガポール <ul style="list-style-type: none"> バイオメディカル産業を国家戦略産業と位置付け、長期的に研究・製造を支援 研究から商業化まで一貫支援体制を構築 	
	仁川 <ul style="list-style-type: none"> ヘルスケアを国家成長エンジンと位置付け、IFEZ内で製造型バイオ産業を重点誘致 IFEZ内で製造型バイオ産業を重点誘致 	
長期スパンでの計画	香港 <ul style="list-style-type: none"> GBA連携を軸に制度整備を段階的に推進 	<ul style="list-style-type: none"> 松島も当初は閑散としていた。成田空港周辺において同様の施策を実施したとして、一足飛びに韓国の現在の集積状況にはなりえない。
	シンガポール <ul style="list-style-type: none"> バイオメディカル産業を20年以上国家戦略として継続支援 	
	仁川 <ul style="list-style-type: none"> IFEZを国家成長戦略として長期推進 松島を段階的に拡張し現在の集積を形成 	

2 提言②成田空港を中心とした広域経済圏創出【立地】

- 立地の観点から成田空港周辺への適用について以下のとおり整理した。

ビジネスの特徴	<ul style="list-style-type: none"> MROは顧客やビジネスパートナーの近接性、設備・人材の共通化による効率化が明確に働く産業であり、空港周辺立地の重要性が明確。 ライフサイエンス産業は必ずしも空港近接という条件のみで集積が生まれるとは限らない。
クラスター形成の成功地（シンガポール）からの示唆	<ul style="list-style-type: none"> シンガポールにおけるチャンギ空港周辺とセレタ空港周辺はそれぞれに主要OEM、Tier1メーカーが立地し、それらに紐づく取引企業の集積によりクラスター形成がなされている。 旅客・貨物を中心とするチャンギ空港に対し、ビジネス航空、飛行訓練を担うセレタ空港と、役割分担を行うことで、立地的に劣るセレタ空港周辺においても企業集積が進んでいる。 セレタでは、立地劣後をカバーするため比較的安価な地代設定や政府主導によるオフィスアセットの整備、住居・飲食店など生活環境の充実などのインセンティブにより企業集積を推進することで、限りある国土を有効的に活用している。
成田への適用	<ul style="list-style-type: none"> 成田においても、単なる立地優位に依拠するのではなく、アンカー企業の誘致、広域での機能分担、制度・生活基盤を含む支援策を組み合わせた総合戦略として集積を設計する必要がある。 成田空港近隣において、大規模な産業用地が枯渇していることから、上記を踏まえ、空港内及び空港近隣のみならず、チャンギ⇄セレタのような一定の距離感を有しているエリアとも連携・連動することで広域経済圏を創出する取り組みが可能と認識。

シンガポールにおけるチャンギとセレタの位置関係

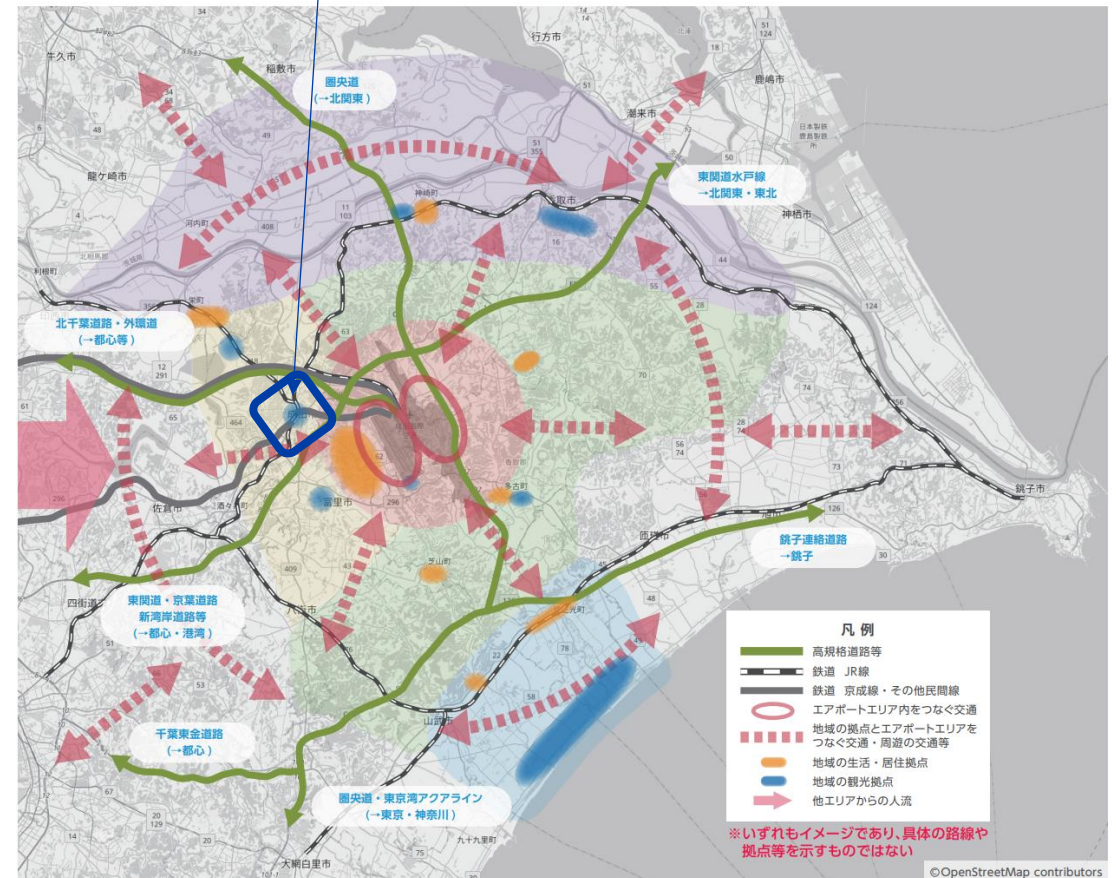


2 提言②成田空港を中心とした広域経済圏創出【立地】

- 立地に関連したまちづくり、ゾーニングの考え方について、以下のとおり整理、仮説設定を行った。

- エアポートシティ構想のゾーニングでは、成田空港を中心に各エリアと放射状に連携する構造が想定されている。しかし、特定分野における高度な連携を志向する場合には、「エアポートコリドー」の概念を導入し、線的な接続強化を重視する視点も必要。あわせて、交通ネットワークの追加整備についても検討対象とすべき。
- 現在は同心円状、すなわち「エアロトロポリス」の考え方を前提としているが、その結果、例えば居住地ゾーニングと実態との間に齟齬が生じている可能性がある。
- 実際、成田駅周辺では居住者が多い一方、当該地域は「観光拠点」に位置付けられており、居住地としてのゾーニングが明確ではない。また、成田駅周辺では住宅開発も進行しており、計画と実態の乖離が見られる。
- 空港周辺9市町において公平性を担保した居住地ゾーニングを行うことは重要であるが、成田市とその他自治体との居住ニーズの差異も踏まえ、実態に即したゾーニング設計へ見直すことが求められる。

成田駅周辺エリア
周辺に比べると人口密度が高い



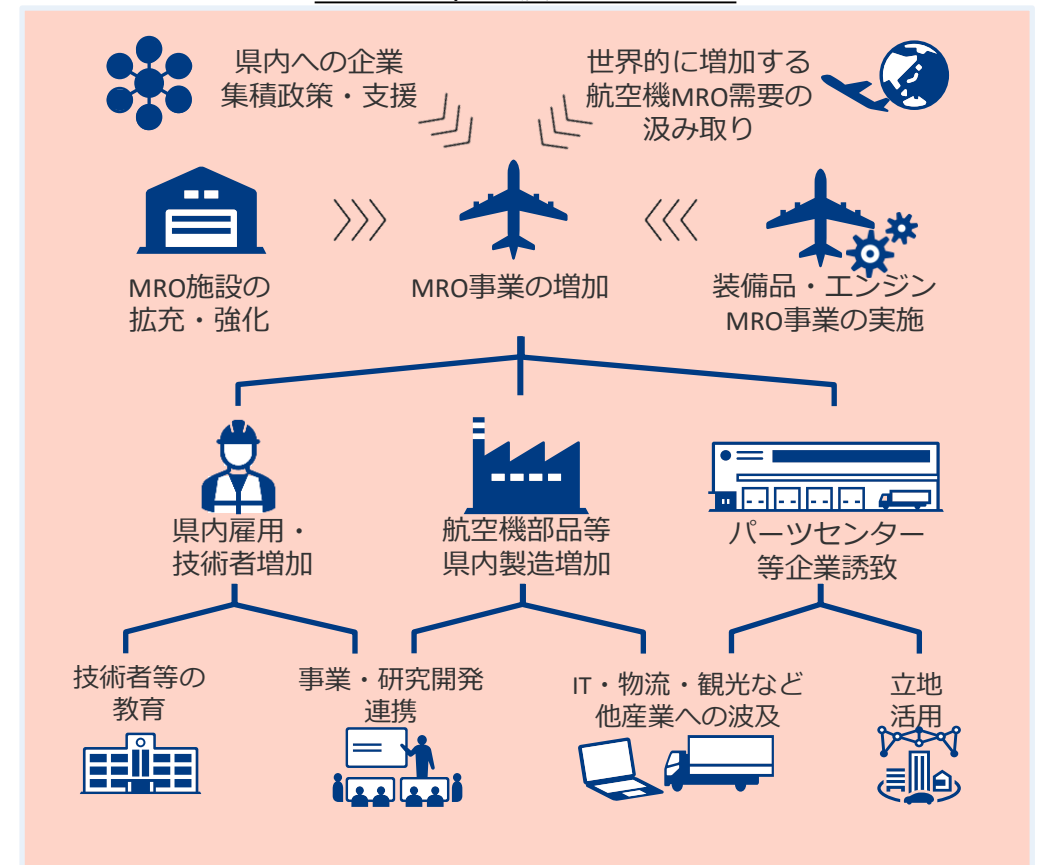
出所：NRTエリアデザインセンター、「SORATO NRTエアポートシティ構想」（最終閲覧：2026/4/20）

2 提言②成田空港を中心とした広域経済圏創出【MRO】

- MROビジネス独自の観点から、成田空港周辺への適用について以下のとおり整理した。

<p>ビジネスの特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> • MROに関しては注力分野（機体整備、エンジンMRO、装備品MRO、次世代航空機MRO…など）を見定め、中心企業（Tier1、OEM）を空港近隣に立地させることで、MROのコア事業を作る必要がある。 • 併せて、付加価値事業をその周辺に、波及する関連事業を更にその周辺に立地させていくことで、広域経済圏を創出することが期待される（右図イメージ参照） • 例えば本調査でヒアリングを行ったヘリコプターMROは現時点ではそのビジネスボリュームからコア産業とはなり難いが、技術者や治具・パーツなどの共通化・共有によるメリットを期待して関連産業として誘致させやすい。
<p>成田への適用</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 既にエアラインのエンジン整備施設が立地するなど、エンジンMROのポテンシャルを有しており、国内他地域との差別化の観点で、注力分野の候補となり得る。 • アジア・太平洋地域におけるMRO産業の競争は激化しており、通常のMRO事業に加え、次世代航空機やドローン、空飛ぶクルマなど、新たな技術やサービスにチャレンジすることも成田独自の高付加価値化の要素となり得る。 • 成田の限りある用地を踏まえると、その他既存教育機関との連携や新規機関の誘致などによる人材育成・研究開発、物流網の整備など、新規企業誘致に留まらず県内既存企業の参画を促すエコシステムが広域経済圏創出に繋がるものとする。 • 技術力や認証のハードルはあるが、既存の県内製造企業などのMRO事業への参画なども広域経済圏創出の1つの方法である。

MRO産業の波及イメージ

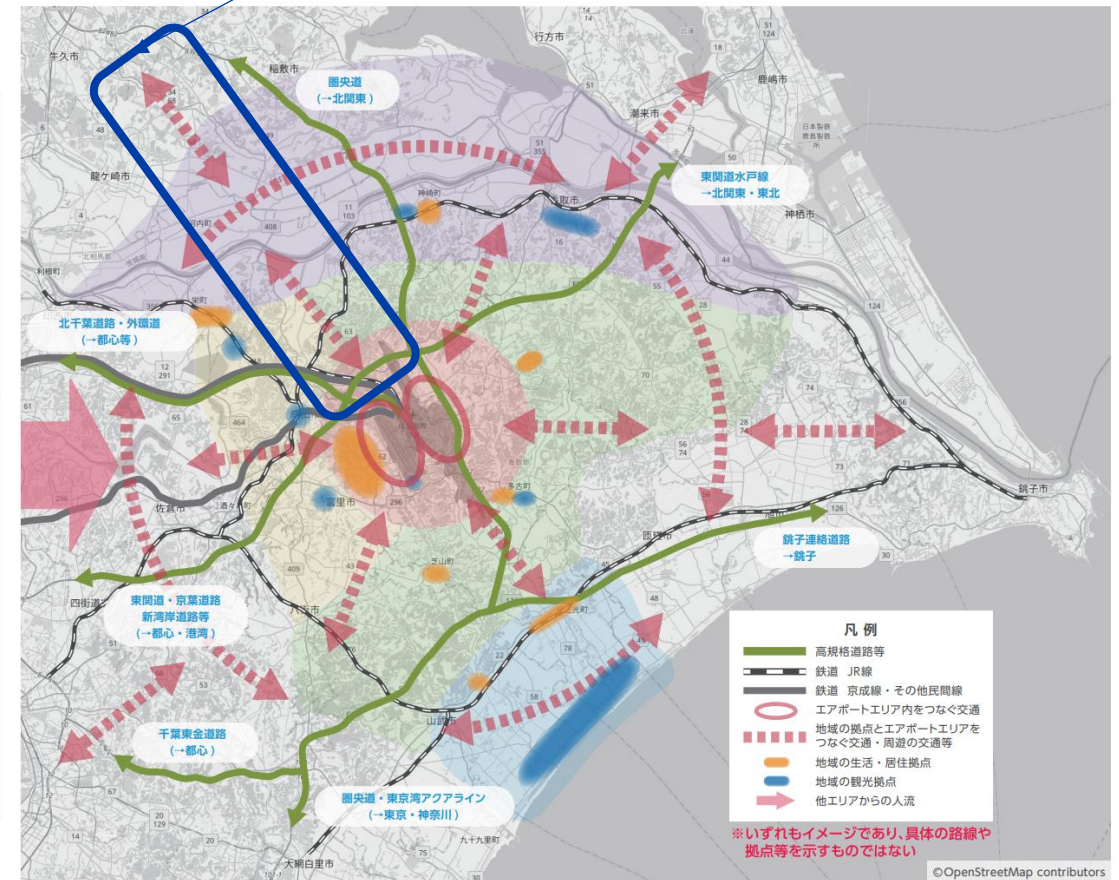


2 提言②成田空港を中心とした広域経済圏創出【ライフサイエンス】

- ライフサイエンス産業独自の観点から、成田空港周辺への適用について以下のとおり整理した。

<p>ビジネスの特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> ライフサイエンス事業者の立地戦略は機密性が高く、個別企業独自の立地要件は本業務（ヒアリング）では明らかになり得なかった。 今後は空港近接を戦略的に選択する企業が一定程度存在するとの前提に立ち、需要の可視化とトリガー企業起点の柔軟な政策設計を進めることが重要である。
<p>成田への適用</p>	<ul style="list-style-type: none"> 柏の葉エリアには、国立がん研究センターや東京大学、千葉大学など、ライフサイエンス分野の研究シーズが集積している。 ライフサイエンス分野における地域間連携を検討する際は、物流網よりも研究者や専門人材の往来といった「人の移動」を重視するケースが多い。そのため、連携可能性を評価するにあたっては、鉄道ネットワークの利便性が重要な検討要素となるが、柏の葉エリアと成田エリアを直接結ぶ鉄道ネットワークは十分とは言えない。 そこで他エリアとの連携を検討すると、ライフサイエンス分野においては人材の往来を前提とした物理的接続性が重要であることから、国道408号や業務核都市間の既存連携基盤を有するつくばエリアとの連携が、成田空港を中心とした広域連携の観点では現実的な選択肢となると考えられる。

国道408（つくば方面）業務核都市同士をつなぐ際に整備された動線



出所：NRTエリアデザインセンター、「SORATO NRTエアポートシティ構想」（最終閲覧：2026/4/20）

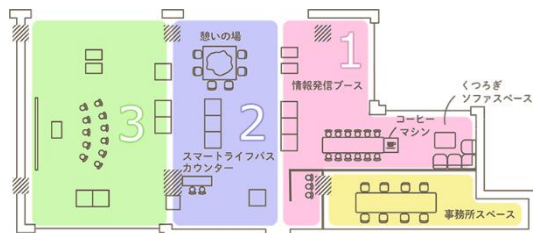
2 提言②成田空港を中心とした広域経済圏創出【ライフサイエンス】

- ライフサイエンス産業に関して、柏の葉エリアを中心とした周辺エリアとの連携方策について、以下に整理を行った。

- ライフサイエンスにおいて多くのシーズを有する柏の葉エリアだが、連携する際には、物理的な接続強化よりも産学官連携の枠組みやスタートアップ支援など、制度設計・エコシステム形成といったソフト面の仕組み、つまり「地域を実証基盤とする構造」そのものを成田圏域に展開する視点が重要である。
- 柏の葉では、研究機関の集積に加え、まち全体を実証フィールドとして活用してきた点に強みがある。生活空間の中でライフサイエンス分野の技術やサービスの実証を重ねることで、研究開発にとどまらない社会実装を実現してきた。
- その背景には、企業・大学と住民をつなぐ中間支援組織（UDCK）の存在がある。地域との対話と合意形成を前提とした運営体制が、住民データの活用や継続的な実証を可能にした。また、健康・医療は住民にとって身近に関心が高く、スマートシティ施策との親和性も高かったことが、社会受容性を高める要因となった。
- 成田において柏の葉モデルを参考とする際には、大学連携に加え、地域住民を巻き込んだ実証基盤の構築が不可欠である。その推進にあたっては、空港会社と県の共同組織として広域的な影響力と調整機能を有するNADCが、地域と企業・研究機関をつなぐハブとして主体的役割を担うことが求められる。



出所：まちの健康研究所あ・し・た HP（最終閲覧：2026/2/25）



- 柏の葉キャンパス駅前の商業施設内には、参加型の健康づくり拠点「まちの健康研究所あ・し・た」が入居している。ここにはライフサイエンス事業者がテーマごとにブースを出展しており、健康について学びに訪れた住民から体組成などのデータ提供を受けることができる。
- これにより、企業は住民の理解醸成を図るだけでなく、生の声や実データに基づいた商品開発を行うことが可能となっている。楽しみながら健康を実感できる体験型サービスとして機能しており、住民と企業を結ぶタッチポイントとして重要な役割を果たしている。会員数は3,000名を超える。

2 提言②成田空港を中心とした広域経済圏創出【外国企業の誘致】

- 外国企業誘致の観点から、成田空港周辺への適用について以下のとおり整理した。

<p>ビジネスの特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> ヒアリング調査より、外国企業の誘致に関して、企業は税制優遇やイニシャル負担などの経済支援以上に「事業の持続可能性」「顧客基盤」「既存パートナーとの近接性」を重視する傾向が確認された。これは企業誘致における前提方針にも影響を及ぼすことが推測され、共通認識を測りたいポイントである。 一方で、言語の壁や補助金・税金等の制度・仕組みが難解であることが日本進出のハードルであるとも指摘されている。 従業員・技術要員の確保が課題。
<p>成田への適用</p>	<ul style="list-style-type: none"> 外国企業の誘致に際して、分かりやすい制度設計や用途変更・規制緩和の特例枠の創設、英語環境への対応などが不可欠である。 外国従業員に対して、ビザ取得・銀行口座開設・住居斡旋などの伴走支援や、成田周辺での居住・生活の充実に資する環境整備（住居・医療・教育・娯楽）が重要。 外国企業の進出検討に関して、MRO、ライフサイエンスいずれの産業においても、羽田を始めとする他地域との比較検討が発生するため、成田における将来ビジョン（エアポートシティ構想）の精緻化（MRO・ライフサイエンス産業の中で特に"どの"分野を攻めるのか、羽田との差別化要素 など）やその広報・PRにより双方のマッチングを進めていく必要がある。 広報・PRや産業の広がり（＝クラスター形成）の観点では、企業誘致に留まらず、周辺産業・周辺機能として注力分野を推進するためのMICEや住居・宿泊などの生活環境の充実、既存事業だけでなく将来のビジネスを生み出すイノベーション支援拠点など、将来を見据えた展開が重要。