



航空機産業マスタープラン策定等調査事業支援（インド）

最終報告書（サマリ版）

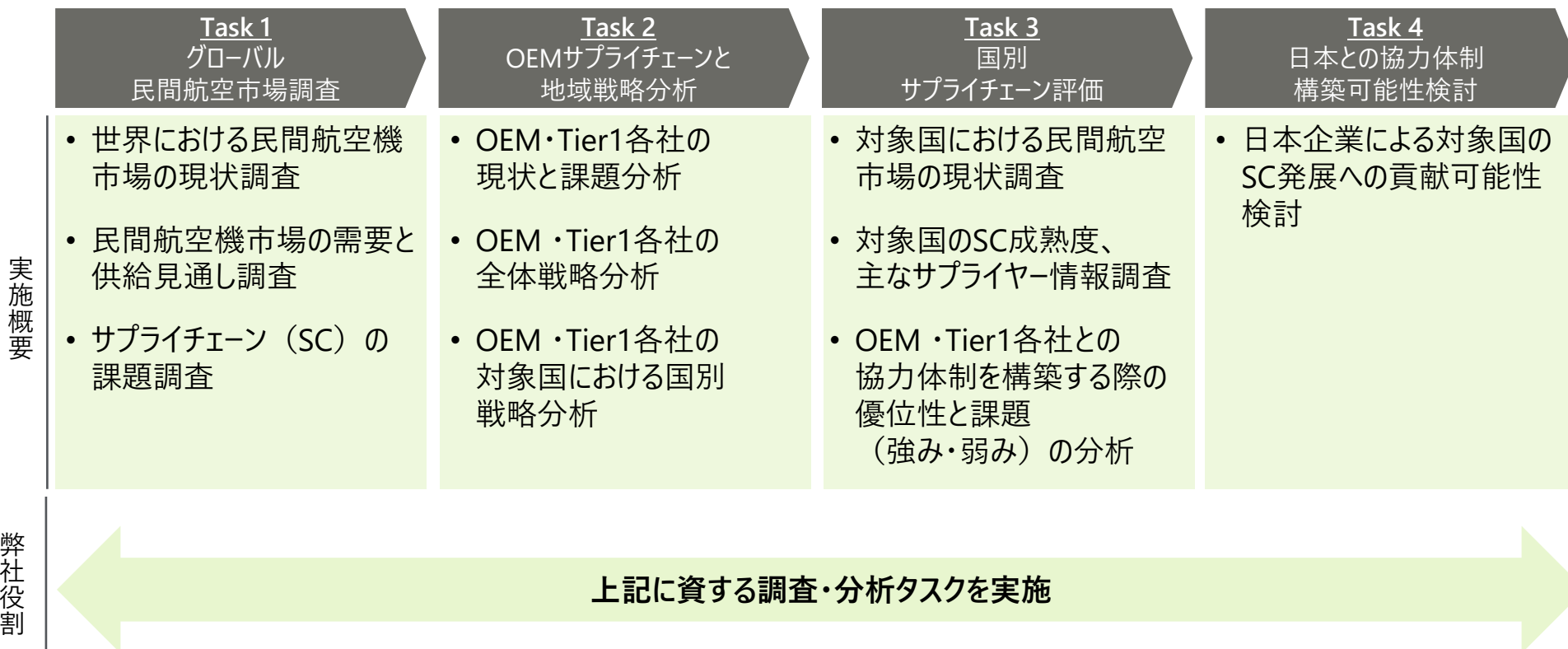
2026年2月27日

弊社はTask 1、2においてグローバル民間航空市場およびOEM*・Tier1各社の動向を分析するとともに、Task 3では対象国のサプライチェーン評価の支援を実施した

プロジェクトの目的とスコープ概要

目的

インドにおけるサプライチェーンの今後の方向性について明らかにし、「海外OEMと伍する我が国の航空機産業のあるべき姿」に沿った、国内航空機サプライヤーのありかたについて示唆し、インドの航空機産業政策に反映する



※航空機におけるOEMは、ボーイングやエアバスといった機体メーカー（最終組立を行う企業）を指すほか、エンジンや主要装備品を自社設計に基づいて製造・供給するメーカーを指す。例Boeing、Airbus、Rolls-Royce、GE Aerospace、Pratt & Whitneyなど

本事業の調査結果（サマリ）

Task 1 グローバル 民間航空市場調査

- グローバル民間航空機市場は今後20年成長が続き、約43,000機前後の新造機需要が見込まれる。単通路機が約8割を占め、アジア・中国で世界需要の半分を担う。但し需要に生産が追いつかず、高需要地域で新たな製造拠点設置が必要となる可能性が高い。
- 日本の航空機産業はOEMを擁せず生産額や人材規模で欧米・中国に劣るが、素材・機械加工品・部品供給で高い技術力・品質・安全性を有する。エンジン分野では3大OEMのパートナーとして幅広く参画し、Tier 1としての実績やサプライヤー管理能力が評価されている。
- サプライチェーン面では、地政学リスクや需給・在庫管理負荷、品質・サプライヤー管理、人材不足など多様な課題が顕在化。対応策としてサプライチェーンの多元化・現地化、現地企業の支援・管理強化、人材育成プログラムの構築等が挙げられる。

Task 2 OEMサプライチェーン と地域戦略分析

- インド航空機産業のサプライチェーンは、OEM・Tier1各社による現地拠点設立やパートナーシップ構築が進展しつつあるが、熟練人材や認証取得、品質管理、原材料調達、Tier2・3サプライヤーの育成など、基礎的な部分で課題が多い。特に特殊機械加工や表面処理などの特殊工程でミッシングピースが顕著であり、外資企業による技術・ノウハウ移転の余地が大きい。
- OEM・Tier1各社はインドにおける現地戦略を強化し、現地調達の加速やMRO機能拡充、製造拠点の設立等を推進。インドはグローバル生産拠点としての重要性を増しているが、品質・認証・人材・インフラ等における課題の解決が今後の成長の鍵となる。
- インドにおいて民間航空機・エンジン製造分野ではオフセット取引は基本的に存在せず、防衛分野でのみ現地調達・生産を条件としたオフセット取引が適用される。民間分野ではオフセット取引よりも現地におけるサプライチェーン構築やパートナーシップが重視されている。

Task 3 国別 サプライチェーン 評価

- インドの航空機産業はMake in Indiaなどの政策を背景に年率10%超で成長しており、エアバス・ボーイング両社は同国を世界有数の生産・人材供給拠点と位置付け、現地企業との合併やMRO拠点設立、サプライチェーン強化を進めている。
- インドの航空機サプライチェーンは、Tier2・3企業がサブアセンブリや部品製造を担うが、アセンブリ等OEM・Tier1に近い工程への関与は限定的。各社のプロフィールからは、Nadcap等の国際認証取得企業も増加傾向にあるが、全体としては品質・技術・人材面で課題が残る。
- インド航空機産業の目指す姿は、部品生産の多品種化と垂直統合による世界最大級の生産拠点化、高付加価値領域への進出。日本企業には、現地工程・プロセスにおける個別ミッシングピースの補完や、地場企業の生産・品質管理体制構築や国際認証取得支援、現地サプライチェーンの媒介役としての参画が期待される。

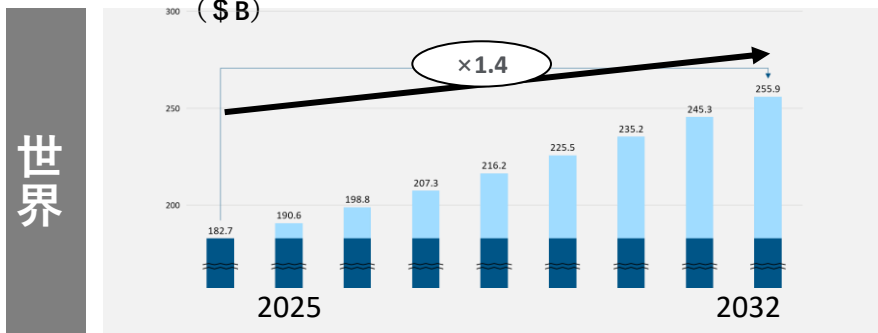
Task 4 日本との協力体制 構築可能性検討

- 日印間で持続可能な協力体制の構築策について検討。日本企業が持つ「日本品質」を活用し、インド国内での安定供給・現地調達率向上・コスト競争力強化を実現する協力の可能性を提示。
- インド政府は日本企業の協力によってこれらの課題解決と産業振興が期待されている。しかし現状では、インド市場での具体的なビジネス機会の不透明さや進出支援策の未整備により、日本企業がインド進出に踏み切れないケースが多い
- マッチング支援等を通じた信頼醸成から着手し、続いて認証取得支援や生産支援を進め、最終的には日本企業によるインド国内での生産を実現するロードマップを描く。これによりインド政府にとっては製造業の育成・強化によるGDPに占める製造業比率の向上が図れ、日本のサプライヤー企業にとってはインド市場での新規受注機会を獲得することを期待

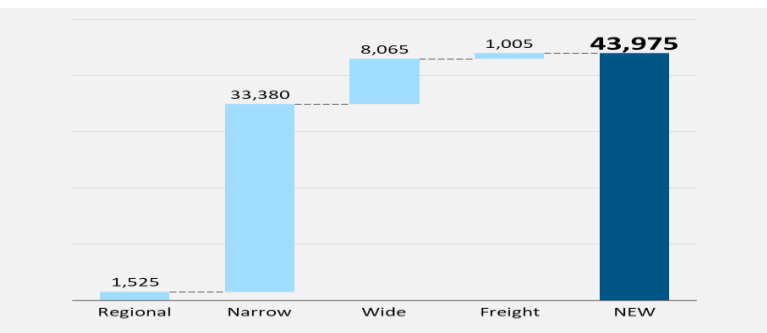
民間航空市場は今後20年間で約43,000機の新造機需要が予測され、単通路機が8割を占める。インドは毎年10%超の成長を記録し、2029年には98億ドル（1.5兆円）を見込む。

グローバルにおける民間航空市場

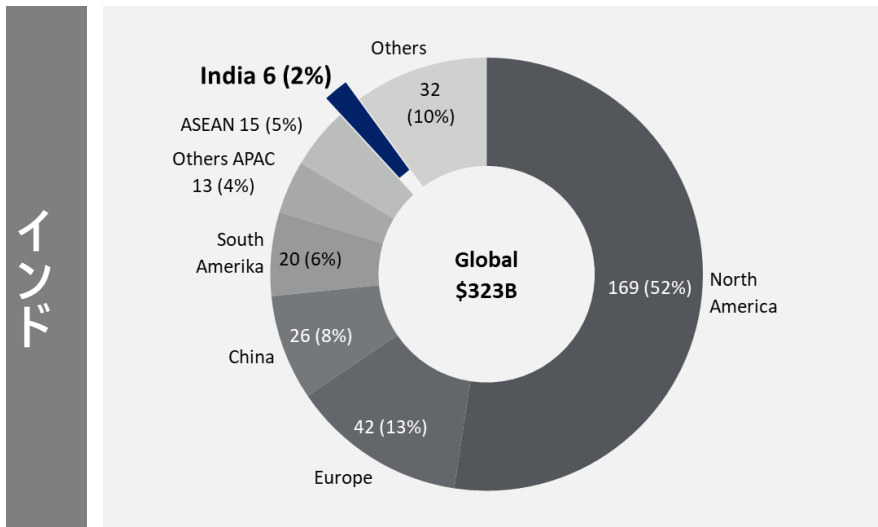
民間航空機市場規模



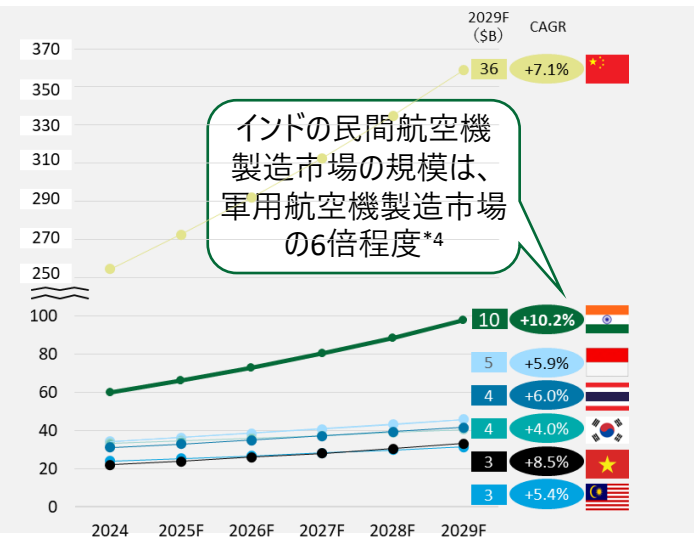
航空機需要予測



グローバル市場におけるインドの位置付け



インドの市場規模・成長率



民間航空機製造市場は中国に次ぐ2番手の規模感、同域内で最大の成長率を誇っており、OEMの動向を踏まえると今後民間航空機の組立工場建設も可能性としてあり得る

インドの航空産業市場俯瞰図

民間航空機製造市場*1	航空貨物輸送市場*2	航空旅客輸送市場*3
規模 <ul style="list-style-type: none">• インドの市場規模は、APACでは中国に次いで第2位• 中国の2割程度、タイや韓国の2倍の規模感（2024年60億ドル）	規模 <ul style="list-style-type: none">• インドの市場規模は、世界19位（中国2位、韓国6位）• マレーシアとタイの間に位置付けられる（2023年18億トンキロ）	規模 <ul style="list-style-type: none">• インドの市場規模は、世界7位（中国2位、韓国16位）• インドネシア・タイ・ベトナムの合計と同規模（2023年2,470億人キロ）
成長率 <ul style="list-style-type: none">• インドの市場成長率は+10.2%でグローバル平均の+5.8%を大きく上回る• APACの中でも、最大の成長率	成長率 <ul style="list-style-type: none">• COVID-19の影響を大きく受けており、回復途上• マレーシアやタイほど落ち込んでいないものの、回復率は緩やか（インド+9%、ベトナム+131%）	成長率 <ul style="list-style-type: none">• COVID-19以前の水準にV字回復し、成長軌道に入っている• 2025-2044の旅客輸送量は、インドが最も増加（+8.9%、Airbus予測）

民間航空機に関する企業・政府動向（現状・見通し）

製造（機体・エンジンOEM各社の戦略）	運航（運航機体の現状・見通し）	インフラ（主要空港の新設・拡張動向）
<ul style="list-style-type: none">• 機体・エンジンOEM各社は、インドを世界最大級でポテンシャルがある顧客市場・生産拠点と位置付け• Airbusは、軍用機のFALを開設済• 各社は、人材育成や研究開発の主要拠点を設け、インドを人材供給・先端技術市場としても期待	<ul style="list-style-type: none">• 運航機体数（737機）は、インドネシアとタイの合計より多い程度• インドが8割超のシェアを持つ南アジアの運航機体数は、2044年に2,925機（Boeing予測）• 今後20年で、インドの運航機体数は1,500機以上増加する可能性	<ul style="list-style-type: none">• 大都市では航空需要逼迫の解消、地方では航空網の拡大による地域活性化を目的に、全土で空港の新設・拡張を積極的に推進• 足元は大都市近郊の新設・拡張が多い

*1：P183参照、*2：P184参照、*3：P185参照

現時点でのSCは発展途上も、高付加価値領域を見据えた重要な生産拠点としての成長余地が存在。日本企業は現地製造に加え、現地SCをつなぐ媒介役の期待も想定

インド市場の特徴を踏まえた日本企業の事業機会

インドの航空製造産業市場の現況

調査結果を踏まえた 当国の特徴	航空製造産業としての 位置づけ	【中国に続く第二のフロンティア市場】 ▶ 現状粗削りではあるが、今後世界最大級の生産拠点としてのポテンシャルを秘める。海外勢の投資はASEAN諸国から徐々にシフト ▶ 将来、生産部品の多品種化や現中国のようにFALを含む、より高付加価値領域を担う余地も存在
	SCの集積度・熟練度※	SC集積度：○ / SC熟練度：△
調査結果内の 重要ポイント	当国のマクロ環境認識	▶ 経済成長率は高水準を維持、女性を含む労働人口数の成長と他東南アジア各国と比較しても安価な人件費にアドバンテージ
	航空製造産業の 市場規模	60億ドル(+10.2%)/737機 (現状中国の2割程度、成長率はAPAC内で最も高い)
	サプライチェーン概況	▶ サプライヤーは一定集積しているものの、各SC上の工程内での対応可能範囲は未だ限定的 ・ 地場企業はTier1-3まで幅広く存在、素材加工～サブアセンブリまでを担っているものの対応が困難/未導入な工程も一部存在 ・ 組み立て等の機械の自動化が進む工程要素は問題ないものの、手作業や経験を要する緻密な工程要素には課題が存在
	機体OEM動向	▶ Airbus/Boeing共に同国SCへの投資を拡充、人材育成や次世代技術・製品・サービスの開発に取り組む ▶ Airbusは軍用機のFALを建設、BoeingはTATA Groupと連携
	政府方針・意向 (MP)	▶ 政策内容が主に防衛が対象であり、民間向け、特にTier 2・3企業への支援が不十分

※SC集積度（量的な成熟度）：企業の集積度合い、SC熟練度（質的な成熟度）：Nadcap等の認証取得度合い

日本企業の機会

背景

- ▶ OEM以下SC拡大の動きに対し、QCDの安定化が追い付かない状況が当面続く見込み
- ▶ 現地のSCの1ピースを担う入り込みもあるが、特に各SCの安定化・媒介役としての価値機会に注目

役割

機体・エンジンOEMが構築する現地SC強化に向けたTier間の“媒介役”と“管理体制の構築支援”

特に価値を生むSC領域

特に上記体制構築支援のうち、手作業の割合が多く残る“勘コツ”がものをいう工程・作業の標準化

地場のTop tier企業の重要課題を解決すべく、個別サプライチェーンピースへの入り込みとTier 2以下を支え・つなぐ「インテグレーター」としての切り口を想定

日本企業のインド参入における切り口

国としてのTATA/Mahindra等を
基軸とした産業の成長

インド大手Tier 1が抱える
現地SCの課題を側面から支援

下支えするTier2,3の質・量双方の
キャッチアップの課題

個別要素の解決



日系企業による現地工程・プロセスの
ミッシングピース補完・成長支援

- ✓ 機械化が限定的で“勤コツ”が品質に直結する領域に強みを有する日系大手Tier 1やその関連企業が進出／地場企業との合併企業を立ち上げ
- ✓ 具体的には特殊機械加工、表面処理、熱処理等の領域における課題・重要性を調査で確認

体制面での解決



日系企業による現地SC強化支援
(インテグレーター)

- ✓ 日系Tier1とその関連企業が進出/地場企業と合併会社を立ち上げ、地場Tier 2/3企業の抱えるQCD課題に対し、生産・品質面を担保するような仕組み・体制を導入
- ✓ 具体的には地場企業の生産・品質管理体制、国際認証取得・維持に繋がる仕組・体制の構築支援を通じた海外OEM・インド大手Tier 1サプライチェーンへの組み込み



上記を進める上での想定ポイント

①

課題有工程や仕組み・体制構築に強みを有する日系企業の洗い出し・評価

②

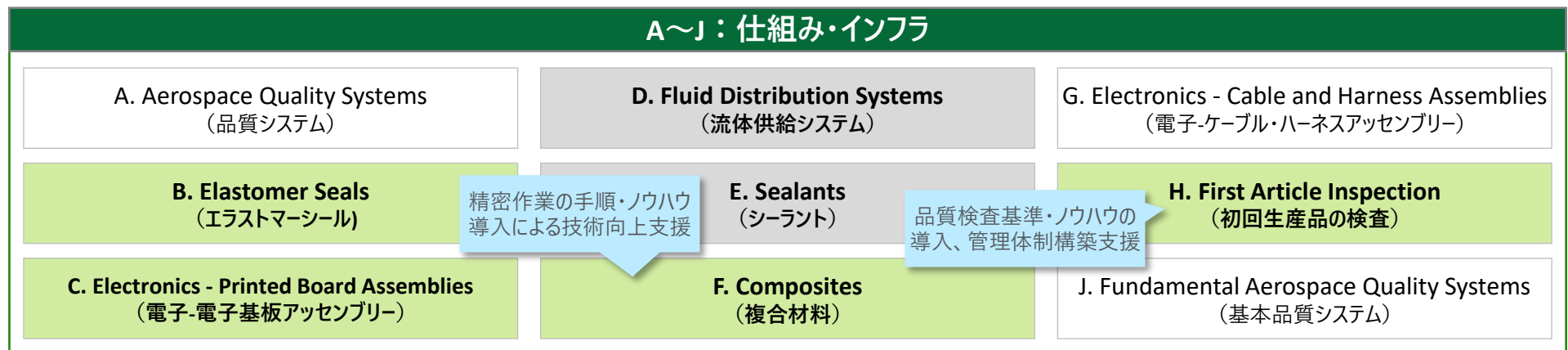
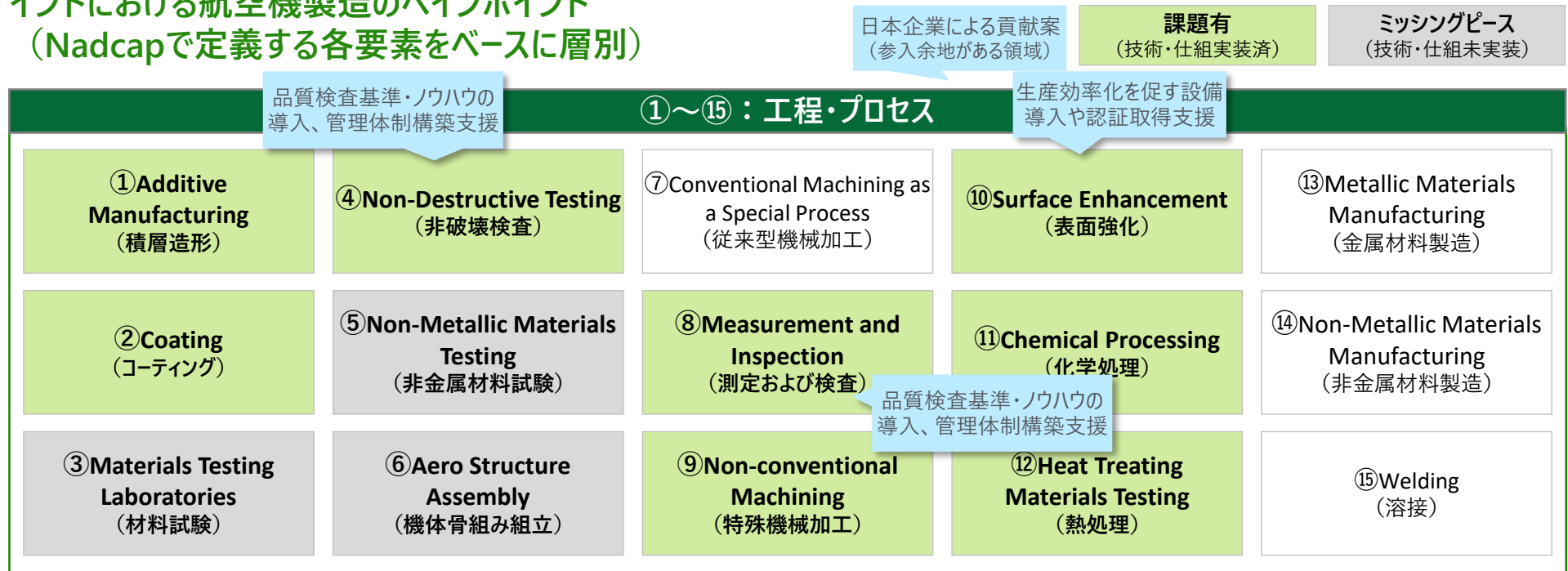
技術・ノウハウの流出を防ぎながら現地企業の支援を行うことができる枠組・仕組みの検討

③

上記支援を実施する上での候補企業の巻き込み、及び参画に係る具体的なインセンティブの検討

ペインポイントは多岐に渡るも、特に検査、表面強化、複合材料配合等の手作業が多く残り”勘コツ”が品質に直結する領域の課題が大きく、日本含む海外勢の支援余地が大

インドにおける航空機製造のペインポイント (Nadcapで定義する各要素をベースに層別)

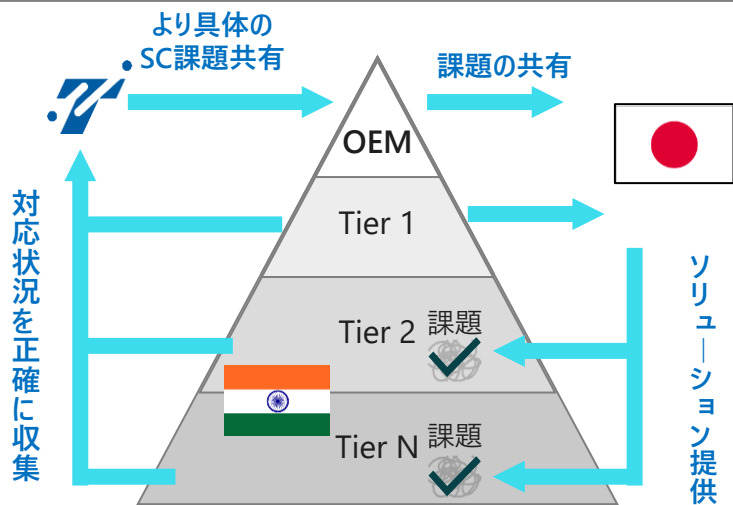


インド市場への参画とインド国内生産支援を「日本品質」で実現し、インド市場における安定供給・現地調達率上昇・コスト競争力強化を支援。

日印協業戦略の概要

生産支援を「日本品質」で実現し、インド国内サプライチェーンを構築し
貴社の安定供給・現地調達率上昇・コスト競争力強化を目指す

日本企業が目指す姿



日本企業によるインド企業へのソリューション提供

- 現地プロセスのペインポイント（特殊工程等）補完・スキル開発支援
- 日本品質などの知識共有・コーチング

協業の要点

- 日本品質を活用し、サプライチェーンの信頼性向上
- ペインポイント補完と品質管理ノウハウの提供
- OEM・日印企業をつなぐ協業プラットフォーム整備
- 認証取得支援・企業間マッチングを推進

日本企業が持つ能力である「日本品質」を提供する事で、インド国内生産支援を実現し、インドに対して安定供給・現地調達率上昇・コスト競争力強化を同時に提案

インド政府への協力依頼事項

航空産業振興方針の明確化

内容

- 構成部品、アフター分野、エンジン、複合材などバリューチェーン毎の優先セグメントとKPI策定)

認証・適合制度の整備

内容

- 品質基準のすり合わせとパイロット部品の選定
- 国際認証を取得・維持するための技術支援・情報提供

マッチング支援

内容

- 日本企業と現地企業のビジネスマッチング機会の創出

インド政府への訴求ポイント

安定供給と現地調達率向上

- 日本企業が有する品質管理・ガバナンスをインド国内生産に適用することで、民間航空機部品の安定供給体制を構築。現地調達率の着実な引き上げを同時に実現できる。

サプライチェーン寸断リスクの低減

- 重要部品・特殊工程の国内対応力を高めることで、海外依存による再輸送・再加工の削減、地政学リスクを含むサプライチェーン寸断リスクの低減、トータルコスト競争力の向上が可能

高付加価値分野の推進

- 既存の「Make in India」や製造業振興政策を、航空機産業という高付加価値分野で具体的な成果に結びつける

雇用創出効果の拡大

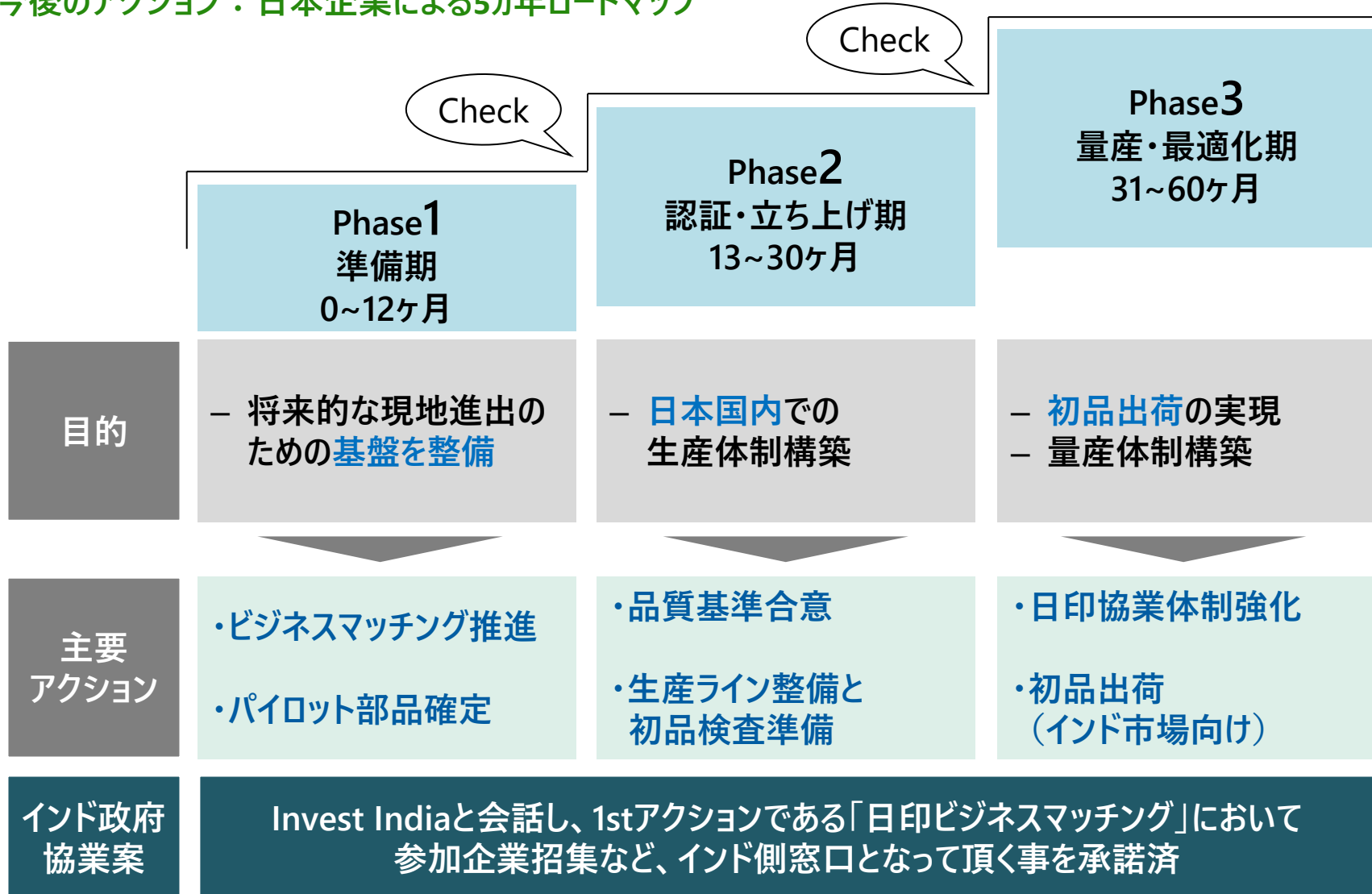
- 重要部品・特殊工程の国外依存が高く、これらの分野における貿易収支改善や雇用創出への波及効果は限定的

産業基盤整備の短期加速

- 日本企業が有するノウハウを活用することで、インド政府単独では従来時間を要する産業基盤整備を、約5年程度の時間軸で集中的に加速できる

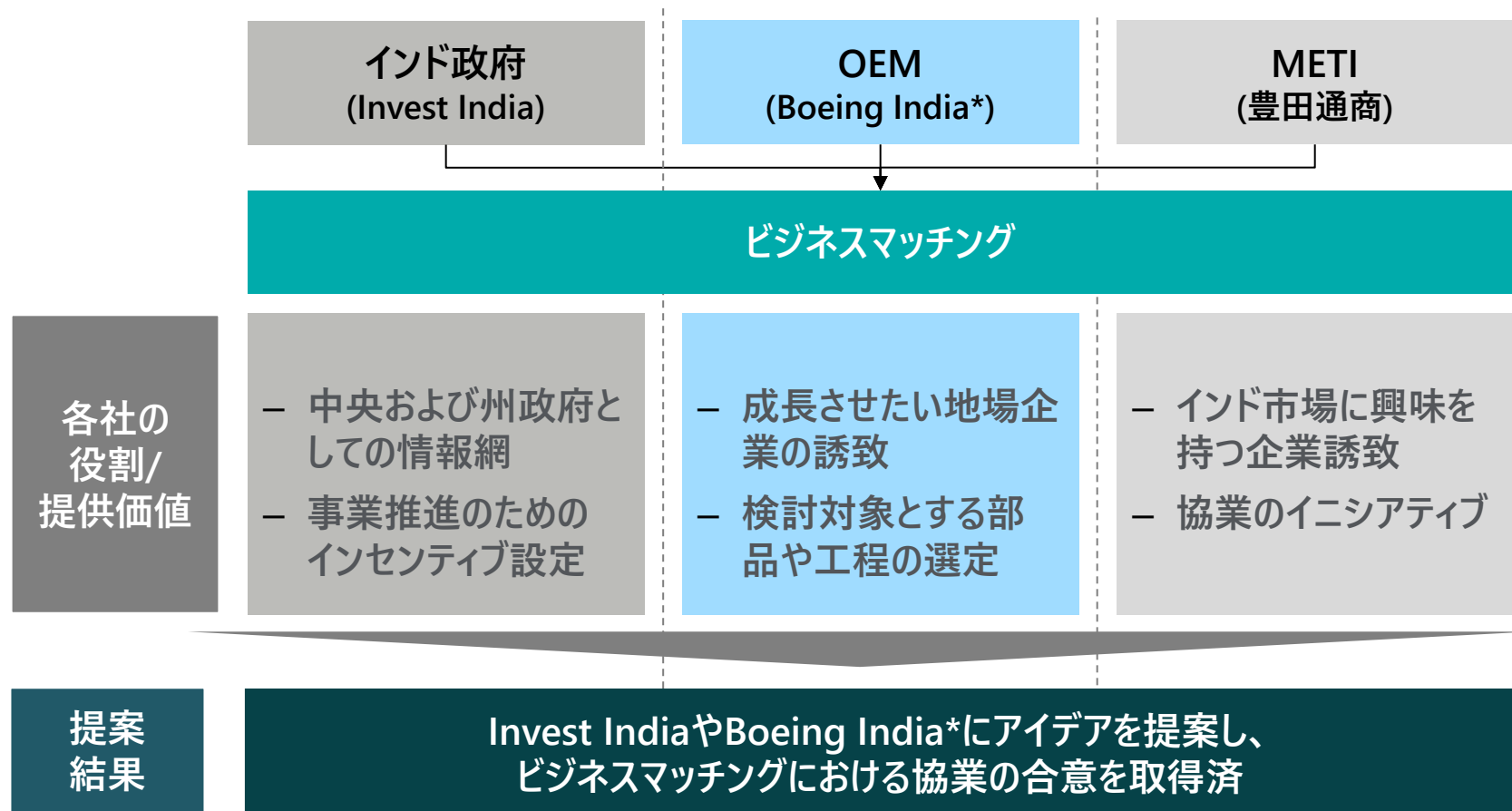
段階的リスク移転を念頭に、比較的取り組みやすい非重要部品から始め、FAIの結果次第で重要部品に移行。Phase1のビジネスマッチングはInvest Indiaとの協業を想定。

今後のアクション：日本企業による5カ年ロードマップ



一案として、政府やOEMを巻き込んだビジネスマッチングを構想。各々が異なった役割を提供しつつ、将来的な現地進出のための基盤を整備する第一歩とする。

今後のアクション：Phase1 ビジネスマッチング 協業イメージ



*Boeing India選定の理由

インドの産業育成段階とBoeingの対インド戦略が合致していると判断したため。過去15年以上、研究開発拠点設置や300社以上のサプライヤー支援、TATAとの合併事業を通じて、工程能力向上や人材育成に長期的に取り組んでおり、現在は重要部品の内製化が進行中で、特定機体部位のグローバル供給拠点に育てる意志があるため。