

平成 16 年度 広域連携による自律型経済圏形成推進事業

今治海事都市構想推進事業計画報告書

平成 17 年 3 月

国土交通省都市・地域整備局

目 次

序 論

- 1. 日本一の海運・造船王国……………2
- 2. 海事都市構想策定の目的……………2
- 3. 今治圏域における海事産業の状況……………3

第1章 今治圏域の現状

- 1. 今治圏域の概要……………5
- 2. 今治圏域の海事産業の現状と課題……………12

第2章 基本構想

- 1. 今治海事都市の将来像・基本理念……………34
- 2. 今治海事都市創造のための基本方針……………34
- 3. 計画の体系（主要施策の展開図）……………35

第3章 基本計画

- 1. 今治海事都市構想を軸としたまちづくり……………36
 - (1) 次世代の人材育成……………36
 - (2) 海事クラスターの構築……………41
 - (3) 海事文化の振興と交流の促進……………43

第4章 基本計画の実現に向けて

- 1. 海事都市構想推進協議会……………46
- 2. 「海の総合学習」プロジェクトの推進……………46
 - (1) 推進組織……………46
 - (2) 「海の総合学習」プログラム検討の方向性……………49

資料編

- 1. 海事都市創造検討委員会……………55
- 2. 構造改革特区提案概要……………62

序 論

1. 日本一の海運・造船王国

平成 16 年 10 月 1 日に圏域内の上島 4 町村が合併し上島町となり、それに続き平成 17 年 1 月 16 日に今治市と越智郡 11 町村が合併し、人口 18 万人、市域面積約 420 平方キロの新今治市が誕生しています。その結果、現在、圏域は 1 市 1 町により構成されていますが、その中核をなす今治市は、愛媛県北部の高縄半島の北東部に位置し、内陸部や臨海部に併せ瀬戸内に浮かぶ島嶼部をも含めた多様な市域を有しています。この圏域は古代より海の玄関口・海上交通の要衝として栄えてきた歴史や文化を有するばかりでなく、平成 11 年に開通した瀬戸内しまなみ海道や大山祇神社など世界的な観光資源にも恵まれています。

圏域の海や船にまつわる沿革をひも解くと、海にかかわり力強く生きてきた先人の営みを感じるとともに、輝ける歴史と文化に満ち満ちています。古くは中世において、日本三大急潮の一つである来島海峡の地勢を生かし活躍をした村上（能島・来島）水軍にはじまり、近世・近代においては、「けんど」販売を行った廻船や、「漆器」の行商を担った梶舟が、「春は唐津、秋は紀州」へと瀬戸内の海を行き来しています。特に、大正期には、その後の母船式漁業発展の先駆けとなった 3,000 トン級の蟹工船「樺太丸」を建造、波高い西カムチャッカに出漁して蟹缶詰を製造し、巨万の財を成した商人もいます。また、今治の築港の変遷をみると、市制施行翌年の大正 10 年には重要港湾になり、その翌年には旧内務省から四国で最初の開港場に指定をされるなど、早くから国際貿易港として発展をしてきましたが、その始まりは一生を築港と海運に打ち込んだ 1 人の市民の熱い思いからであり、そのような歴史的背景や経緯のなか、今治港は現在も数少ない市管理の重要港湾に位置づけられています。更に、この圏域には船を動かすシーマンの養成機関である長い歴史と伝統を有する弓削商船高等専門学校や国立波方海上技術短期大学校も置かれています。

この圏域が海にかかわり、海とともに拓け発展してきたのも、この地に生きた人々が培ってきた進取の気性ともものづくりにかける心意気が、現代まで脈々と受け継がれてきたためであり、そのことが今日の日本一の海運・造船王国を築いてきたことに疑いの余地はありません。都市間競争が激化するなか我々は、こうした有形、無形の財産を今日的視点で見直すことも含め、地域資源としてまちづくりに最大限に活かしていくことが求められています。

2. 海事都市構想策定の目的

四方を海に囲まれた日本にとって、古（いにしえ）の時代よりあらゆる物や情

報が海を渡り伝わってきました。現代においても、資源や食料の太宗を海外から輸入している我国にとって、これらを安定的に輸送する手段である船と外航海運は非常に重要なインフラであり、その維持と確保が国民生活を支える生命線であるといっても過言ではありません。

しかしながら、船の建造を担う造船とそれを運航する外航海運を取り巻く状況には極めて厳しいものがあります。近年は中国関連の荷動きが活発なこともあり、造船業界も高操業に沸き、海運も積極的な設備投資を行うなど活況を呈していますが、反面、諸外国との競争や原材料の高騰、為替水準が円高傾向にあるなど不安材料も多くあります。

この圏域は、全国屈指の海事産業（造船業・海運業・舶用工業）の集積地であり、その地域特性を最大限に活かすための指針となる海事都市構想を策定し、それを着実に実践していくことにより、海事産業の振興はもとより歴史・文化を含めた圏域全体の自律的な発展や主体的なまちづくりに繋げていくとともに、生活経済圏域としての一体感も醸成していければと考えています。また、このたびの海事都市構想の策定が、産学行が知恵を絞り、垣根を越えた協働を行う機会となり、今後の諸課題の克服と時代に合った改革・見直しの方向性を出すための一助になれば幸いです。

3. 今治圏域における海事産業の状況

今治圏域は、世界にも類を見ない造船と海運業を中核とした海事関連企業的一大集積地です。

内航海運については海運王国愛媛のなかでも、圏域内で事業者数は約 350 に達し、船腹量は県内シェアの約 60%、国内の約 10%を占めています。そのような状況を踏まえ、国土交通省四国運輸局は、新今治市の誕生を機に、愛媛運輸支局（松山市）管内となっている越智郡全域の海事事務を、本年 4 月から今治の海事事務所に移管することを決定しており、移管後は今治の海事事務所は県内の約 7 割、四国の約 4 割の業務をカバーする大所帯になります。

また、外航の海運船主は、圏域内に約 50 社あり、保有隻数は約 500 隻、国内では数でも知名度でいっても圧倒的なものを有しています。現在、日本の海運企業が運航する外航船は約 2,000 隻といわれており、実にその 1/4 を圏域の外航船主が保有していますが、そのうち日本船籍になっている船はわずかで、国際競争力を維持するために、ほとんどの船が便宜置籍船（FOC 船）となり、パナマなどの便宜地籍国に船籍を置いています。しかしながら国際情勢の不透明化やより安全で安定した運航を図るため、日本船籍へ回帰する動きもあります。その流れを象徴するのが、第二船籍制度創設に向けた取り組みです。日本船主協会と今治市が共同で行った構造改革特区提案は、残念ながら認められておりませんが、現在、外航海運政策推進検討会議の場で真剣な議論が行われています。

次に、造船業についても、今治圏域は不動の造船王国で 19 事業所を有しており、建造隻数では国内の 1/4 を占めています。その中には、日本の造船界を代表する今治造船（株）（建造量国内第 1 位、世界第 4 位）や（株）新来島どっく（国内第 3 位、世界第 6 位）の本社を擁し、関連産業を含めた生産高では約 1,550 億円、従業員数では 6,000 人になり、それらを取り巻く舶用機器製造事業所を含め日本一の造船団地を形成し、我国造船のヘッドクォーターの役割を果たしています。

第 1 章 今治圏域の現状

1. 今治圏域の概要

（1）位置と地勢

今治圏域は愛媛県の北東部に位置し、瀬戸内海のほぼ中央部に突出した高縄半島の東半分を占める陸地部と、瀬戸内海特有の多島海景観を誇る大小の島々で形成される島嶼部からなり、日本三大急潮の一つで海の難所として知られる来島海峡や緑豊かな高縄山系など、変化に富んだ豊かな自然に恵まれています。快速艇、フェリーなどの海上交通網の整備により、中国地方との海上交通の要衝となっており、また平成 11 年 5 月の瀬戸内しまなみ海道開通により、西日本国土軸と太平洋新国土軸を縦貫する中四国地域連携軸の一翼を担い、中四国地域の交流拠点として重要な役割が期待されています。

（2）人口の推移

今治圏域においては、人口は漸減傾向となっており、特に島嶼部において減少率は大きくなっています。

今治圏域の市町村別人口

（単位：人）

	平成2年	平成7年		平成12年		平成16年	
		人口	前回比	人口	前回比	人口	前回比
今治市	123,114	120,214	97.6%	117,930	98.1%	116,761	99.0%
朝倉村	4,753	5,044	106.1%	5,008	99.3%	5,117	102.2%
玉川町	6,069	5,847	96.3%	6,072	103.8%	5,986	98.6%
波方町	10,029	9,914	98.9%	9,960	100.5%	9,718	97.6%
大西町	9,269	9,071	97.9%	8,802	97.0%	9,046	102.8%
菊間町	8,758	8,159	93.2%	7,651	93.8%	7,610	99.5%
吉海町	5,489	5,224	95.2%	4,799	91.9%	4,715	98.2%
宮窪町	4,140	3,922	94.7%	3,671	93.6%	3,685	100.4%
伯方町	8,861	8,356	94.3%	8,031	96.1%	7,904	98.4%
上浦町	4,401	3,929	89.3%	3,606	91.8%	3,689	102.3%
大三島町	5,396	4,746	88.0%	4,232	89.2%	4,180	98.8%
関前村	1,225	1,009	82.4%	865	85.7%	797	92.1%
新今治市合計	191,504	185,435	96.8%	180,627	97.4%	179,208	99.2%
魚島村	428	351	82.0%	334	95.2%	285	85.3%
弓削町	4,749	4,246	89.4%	3,858	90.9%	3,720	96.4%
生名村	2,579	2,304	89.3%	2,124	92.2%	2,055	96.8%
岩城村	2,686	2,479	92.3%	2,289	92.3%	2,263	98.9%
上島町合計	10,442	9,380	89.8%	8,605	91.7%	8,323	96.7%
今治圏域合計	201,946	194,815	96.5%	189,232	97.1%	187,531	99.1%

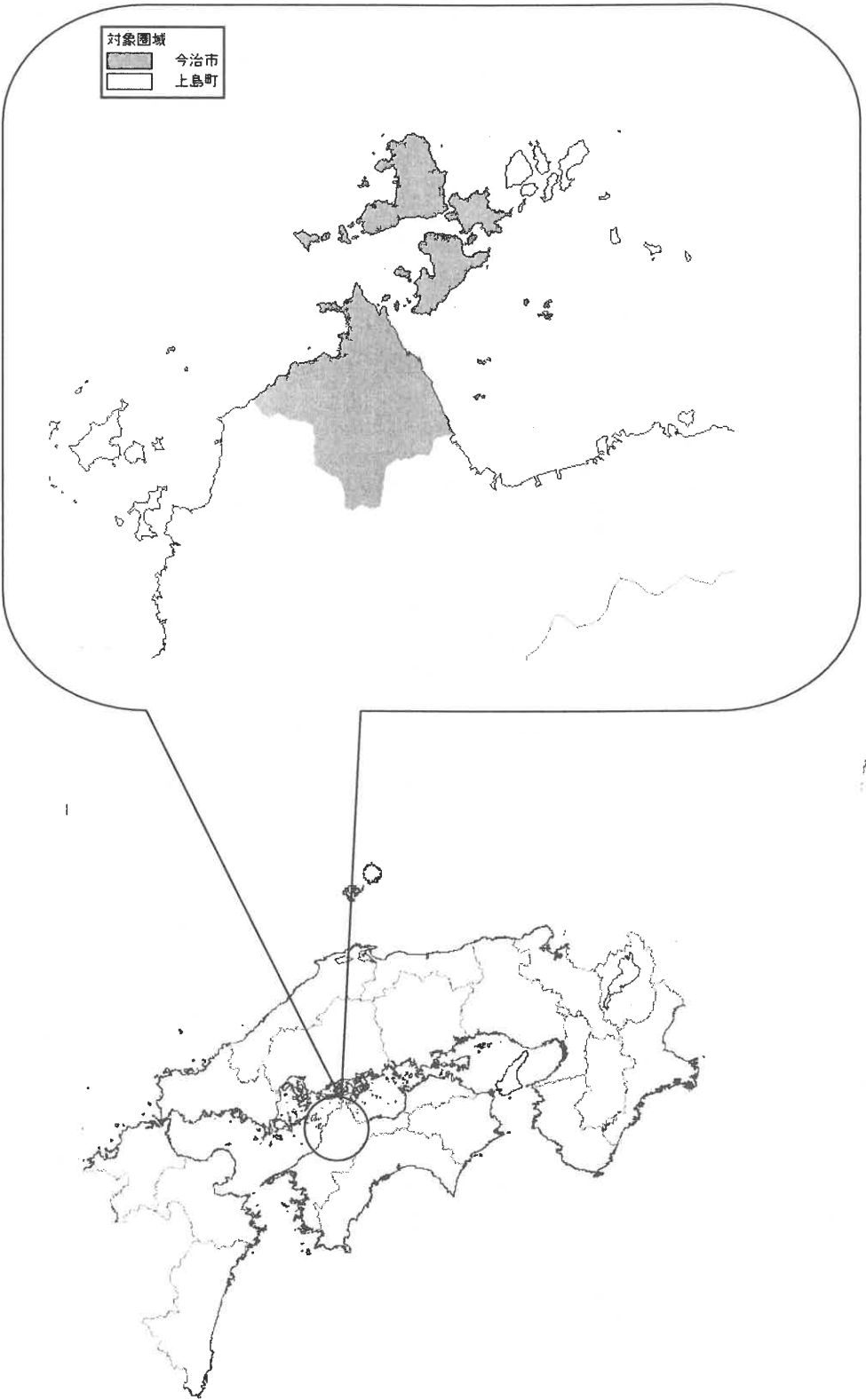
資料：総務省統計局「国勢調査」

平成2、7、12年人口：各年「国勢調査」確定人口

平成16年は3月31日現在の住民基本台帳人口

(3) 計画策定対象地域

計画策定対象地域は、新今治市と上島町をあわせた今治圏域とします。



(4) 産業の特徴

今治圏域はタオルやアパレルを中心とした繊維関連企業や、日本一の地域集積度を誇る海運・造船業をはじめ、製瓦、漆器、石材、製塩などの地場産業が集積しています。また石油精製やOA機器用光源などの精密部品、業務用調味料の食品加工など、多様で特色のある製造業も立地しています。地場産業の中でもタオル、アパレル製造業においては、産地ブランドの確立や高付加価値化の推進、新たな販路開拓などの取組みが求められており、造船業においても、経営基盤の強化や新規需要の開拓とともに、技術、技法の伝承や後継者育成が急務の課題となっています。

①産業別就業者の推移

今治圏域でも、愛媛県全体と同様に第一次産業や第二次産業の構成比が減少し、サービス業などの第三次産業の構成比が増加しています。

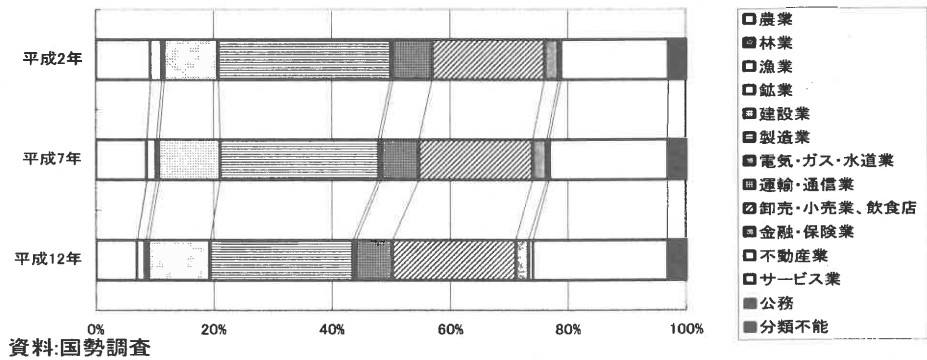
しかし、愛媛県内産業における製造業比率に比べて、依然今治圏域産業において製造業の占めるウェイトは高く、中でも繊維、造船を中心とした地場産業が圏域産業においても重要なウェイトを占めています。

今治圏域
構成比の推移

	平成2年		平成7年		平成12年	
	就業者数	構成比率	就業者数	構成比率	就業者数	構成比率
農業	8,936	9.3	8,224	8.7	6,217	7.0
林業	22	0.0	21	0.0	26	0.0
漁業	1,825	1.9	1,525	1.6	1,256	1.4
鉱業	440	0.5	413	0.4	504	0.6
建設業	8,732	9.1	9,774	10.4	9,167	10.4
製造業	27,893	29.1	25,103	26.6	21,225	24.0
電気・ガス・水道業	409	0.4	447	0.5	533	0.6
運輸・通信業	6,318	6.6	6,086	6.5	5,447	6.2
卸売・小売業、飲食店	18,298	19.1	18,200	19.3	18,317	20.8
金融・保険業	2,286	2.4	2,275	2.4	1,946	2.2
不動産業	365	0.4	385	0.4	662	0.8
サービス業	17,539	18.3	18,968	20.1	20,202	22.9
公務	2,764	2.9	2,828	3.0	2,735	3.1
分類不能	32	0.0	70	0.1	21	0.0
合計	95,859	100.0	94,319	100.0	88,258	100.0

資料：国勢調査

産業別就業者構成比の推移(今治圏域)



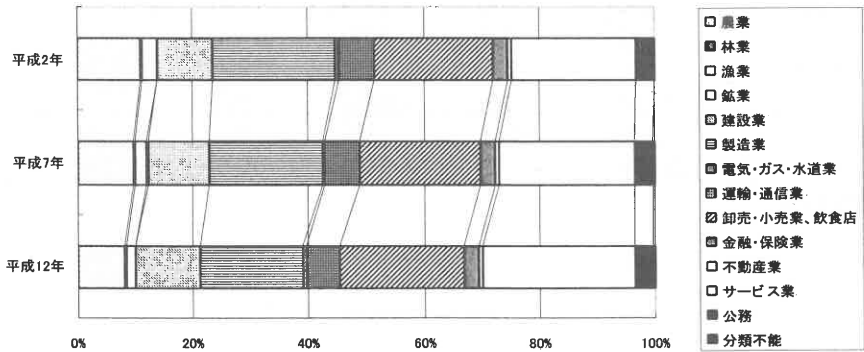
愛媛県
構成比の推移

(単位:人、%)

	平成2年		平成7年		平成12年	
	就業者数	構成比率	就業者数	構成比率	就業者数	構成比率
農業	79,383	11.0	70,671	9.6	57,642	8.1
林業	1,902	0.3	1,730	0.2	1,313	0.2
漁業	17,270	2.4	16,151	2.2	12,002	1.7
鉱業	743	0.1	727	0.1	693	0.1
建設業	70,903	9.8	78,082	10.6	78,263	11.0
製造業	152,842	21.2	144,588	19.6	126,755	17.9
電気・ガス・水道業	4,017	0.6	4,267	0.6	4,107	0.6
運輸・通信業	42,880	5.9	43,087	5.8	41,191	5.8
卸売・小売業、飲食店	148,826	20.6	154,446	21.0	152,713	21.5
金融・保険業	19,566	2.7	19,497	2.6	17,651	2.5
不動産業	3,978	0.6	3,954	0.5	4,272	0.6
サービス業	154,615	21.4	173,713	23.6	186,917	26.3
公務	23,582	3.3	24,776	3.4	24,513	3.5
分類不能	674	0.1	1,230	0.2	1,575	0.2
合計	721,181	100.0	736,919	100.0	709,607	100.0

資料:国勢調査

産業別就業者構成比推移(愛媛県)



②事業所数の推移

今治圏域の事業所数は、平成14年に658事業所で、その内タオル、アパレルなどの繊維製品製造事業所が253事業所で約4割を占め、次いで染色などの繊維工業事業所が75事業所となっています。平成10年以降の事業所数の推移をみると、5年間で249事業所が減少しており、その5割以上をタオル、アパレル製造事業所で占めています。

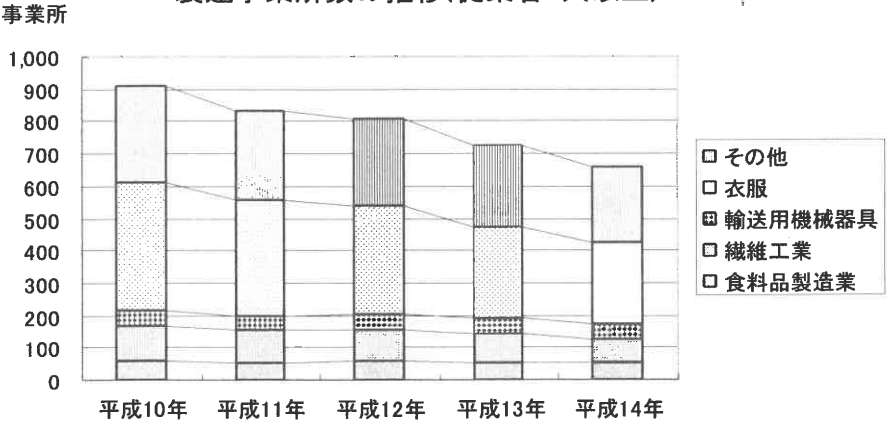
今治圏域事業所数推移(従業者4人以上)

(単位:事業所)

	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	
食料品製造業	60	56	60	56	51	
繊維工業	109	99	95	89	75	
輸送用機械器具製造業	44	44	47	46	46	
衣服・その他の繊維製品製造業	396	358	334	284	253	
飲料・たばこ・飼料製造業	6	6	6	6	4	
木材・木製品製造業	27	25	22	18	18	
家具・装備品製造業	21	24	22	19	14	
パルプ・紙・紙加工品製造業	8	7	7	7	6	
出版・印刷・同関連産業	25	22	21	22	22	
化学工業	5	5	6	7	7	
石油製品・石炭製品製造業	2	10	2	2	2	
プラスチック製品製造業	8	11	7	6	8	
なめし革・同製品・毛皮製造業	1	1	1	1	0	
窯業・土石製品製造業	76	59	68	62	58	
鉄鋼業	3	5	6	5	3	
非鉄金属製造業	1	1	1	1	1	
金属製品製造業	64	53	57	50	48	
一般機械器具製造業	30	24	28	26	25	
電気機械器具製造業	9	10	9	8	7	
電子部品・デバイス製造業					1	
精密機械器具製造業	5	5	3	2	2	
その他の製造業	8	8	9	8	8	
合計	907	833	812	728	658	
愛媛県	総数	4,301	3,912	3,893	3,582	3,255
	(県内シェア)	21.1%	21.3%	20.9%	20.3%	20.2%
	うち輸送用機械器具製造業	89	84	93	86	81
	(県内シェア)	49.4%	52.4%	50.5%	53.5%	56.8%

資料:愛媛県統計課「工業統計調査」

製造事業所数の推移(従業者4人以上)

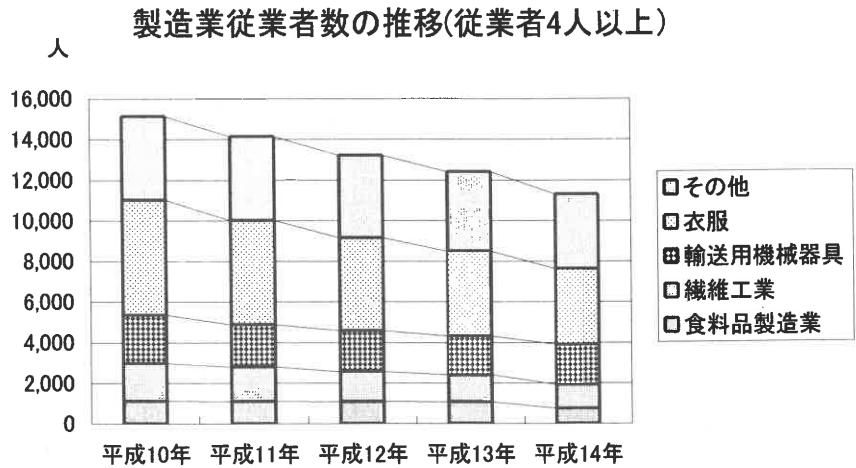


③製造業従業者数の推移（従業者4人以上）

製造従業者数についても減少を続けており、県内シェアも減少しています。

今治圏域		(単位:人)				
		平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年
食料品製造業		1,119	1,101	1,088	1,076	757
繊維工業		1,863	1,697	1,480	1,338	1,162
輸送用機械器具製造業		2,366	2,079	2,014	1,906	1,989
衣服・その他の繊維製品製造業		5,685	5,138	4,579	4,193	3,724
飲料・たばこ・飼料製造業		46	46	45	40	0
木材・木製品製造業		180	175	157	140	236
家具・装備品製造業		191	205	195	109	91
パルプ・紙・紙加工品製造業		65	63	64	56	43
出版・印刷・同関連産業		422	423	422	435	411
化学工業		0	137	106	114	113
石油製品・石炭製品製造業		121	84	0	0	0
プラスチック製品製造業		83	163	80	73	95
なめし革・同製品・毛皮製造業		0	0	0	0	0
窯業・土石製品製造業		608	400	523	490	493
鉄鋼業		0	118	128	126	0
非鉄金属製造業		0	0	0	0	0
金属製品製造業		787	696	710	681	642
一般機械器具製造業		548	480	487	518	504
電気機械器具製造業		928	1,051	1,027	1,065	995
電子部品・デバイス製造業						0
精密機械器具製造業		81	95	105	52	0
その他の製造業		57	0	0	0	47
合計		16,776	15,705	14,794	14,071	12,970
愛媛県	総数	111,412	104,676	100,617	96,104	89,744
	(県内シェア)	15.1%	15.0%	14.7%	14.6%	14.5%
	うち輸送用機械器具製造業	3,292	2,944	2,922	2,792	3,065
	(県内シェア)	71.9%	70.6%	68.9%	68.3%	64.9%

資料:愛媛県統計課「工業統計調査」

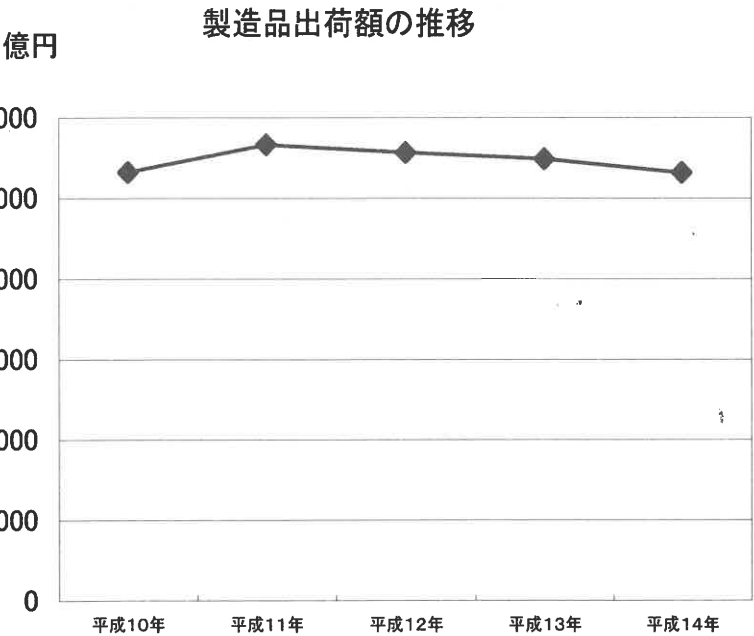


④製造品出荷額の推移（従業者4人以上）

今治圏域の製造品出荷額等については、横ばいからやや減少傾向にあります。

今治圏域		(単位:万円)				
		平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年
今治市		21,934,456	21,968,708	19,597,888	18,369,594	19,109,881
朝倉村		346,174	345,713	340,472	341,053	328,298
玉川町		229,132	199,574	232,606	191,491	176,368
波方町		1,998,192	1,683,820	1,680,657	1,566,023	1,224,374
大西町		5,671,162	6,247,654	5,394,718	5,651,344	5,282,056
菊間町		16,989,349	21,025,655	23,260,185	24,164,313	22,480,036
吉海町		296,932	246,716	268,128	248,381	231,646
宮窪町		261,228	263,846	258,369	246,507	180,072
伯方町		3,018,908	2,374,466	2,246,599	2,177,367	2,083,737
上浦町		159,391	140,112		135,018	133,280
大三島町		167,465	155,387	276,241	321,190	364,580
関前村						
新今治市合計		51,072,389	54,651,651	53,555,863	53,412,281	51,594,328
魚島村						
弓削町		63,693	63,587	59,248		
生名村		4,258	2,427			
岩城村		2,083,416	1,924,709	2,073,460	1,467,382	1,614,531
上島町合計		2,151,367	1,990,723	2,132,708	1,467,382	1,614,531
今治圏域合計		53,223,756	56,642,374	55,688,571	54,879,663	53,208,859
愛媛県		362,100,957	343,596,152	346,709,322	328,603,423	310,078,883
(県内シェア)		14.7%	16.5%	16.1%	16.7%	17.2%

資料:愛媛県統計課「工業統計調査」



2. 今治圏域の海事産業の現状と課題

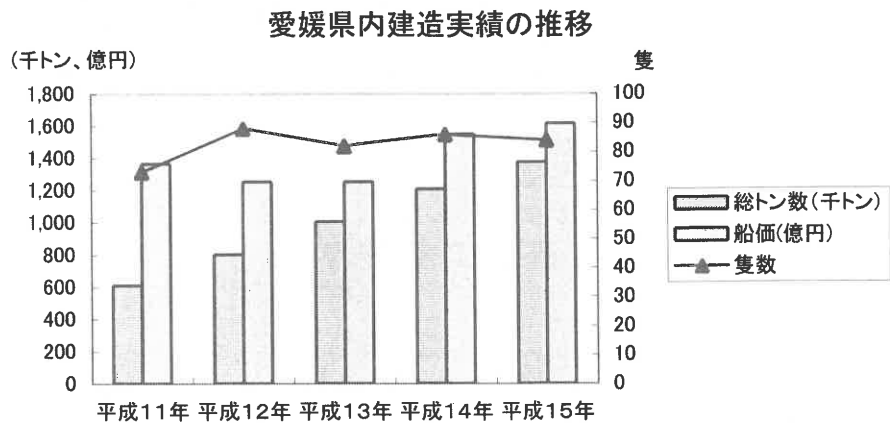
(1) 県内の建造実績の推移

愛媛県では、建造隻数は平成15年に84隻となり、過去4年間ではほぼ横ばいの状況といえますが、建造船の大型化により、総トン数は大幅に増加し、それにつれて船価も上昇しています。

愛媛県内建造実績の推移

	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年
隻数	73	88	82	86	84
総トン数	610,666	803,763	1,007,427	1,210,284	1,375,915
船価(億円)	1,367	1,256	1,256	1,549	1,616

資料:四国運輸局



(2) 今治圏域の造船業

今治圏域に19事業所が集積していますが、海外市場との国際的な価格競争が顕在化するなど、日々変動する経済環境の中で、各事業者が経営コストの削減や生産の効率化を推進し、引き続き競争力を維持する一方で、人的基盤の脆弱性が心配されるなど、造船業として転換期を迎えています。

これまで造船業界が維持してきた国際競争力は、先進的な技術開発力ばかりでなく、自動化が困難な作業工程における熟練技能者の長年に渡る経験と卓越した技術力に支えられてきました。ところがこれら造船産業を支えてきた技術者、技能者の高齢化が進み、大量の退職によって今後、技能水準の維持が困難になること、若年労働者の定着率が低いため、技術を伝承する新人技能者の確保が難しくなっていることなど、造船業界全体の競争力低下が懸念されています。

また現場の技能だけでなく設計技術においても、コスト低減のため標準船型を建造することが多くなっていることから、新しい船型の設計に対する技術習得の機会が減っています。更に全国の大学においても、造船関連学科が縮小傾向にあり、技術者養成のための学習機会の減少に繋がっています。

このように造船業は、設計などの技術及び溶接などの熟練技能をベースとしており、当然これら技術、技能については、各事業所において差別化を図っていくべきであり、その前提として、基本的技能の共有化が図れていることが必要であり、今治圏域においても事業者が、共同で技能訓練に取り組むことにより、より効率化を図る必要があります。

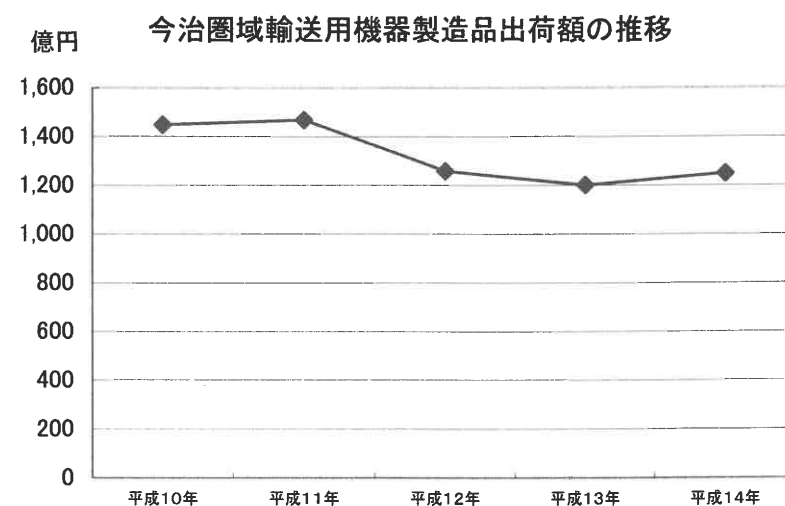
当圏域においては、県立の高等技術専門校においても造船工を養成する課程がないなか、造船関係業務の未経験者及び初級者を対象とした、溶接などの現場技術力の向上を目指し、圏域内事業所の共同技能訓練施設として、平成17年4月今治地域造船技術センターの設立を目指しています。

①輸送用機械器具製造品出荷額

輸送用機械器具製造品出荷額の推移 (単位:万円)

	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年
今治市	5,393,486	5,926,201	4,531,122	4,487,112	5,219,383
朝倉村					
玉川町					
波方町	672,053	403,731	390,828	409,213	302,840
大西町	3,856,158	4,588,344	3,821,322	3,891,929	3,674,222
菊間町					
吉海町					
宮窪町					
伯方町	2,603,602	1,971,207	1,906,079	1,856,784	1,804,538
上浦町					
大三島町					
関前村					
新今治市合計	12,525,299	12,889,483	10,649,351	10,645,038	11,000,983
魚島村					
弓削町					
生名村					
岩城村	1,958,115	1,794,221	1,931,614	1,359,529	1,491,703
上島町合計	1,958,115	1,794,221	1,931,614	1,359,529	1,491,703
今治圏域合計	14,483,414	14,683,704	12,580,965	12,004,567	12,492,686
愛媛県	17,176,979	16,799,925	15,176,455	15,150,580	16,513,630
(県内シェア)	84.3%	87.4%	82.9%	79.2%	75.7%

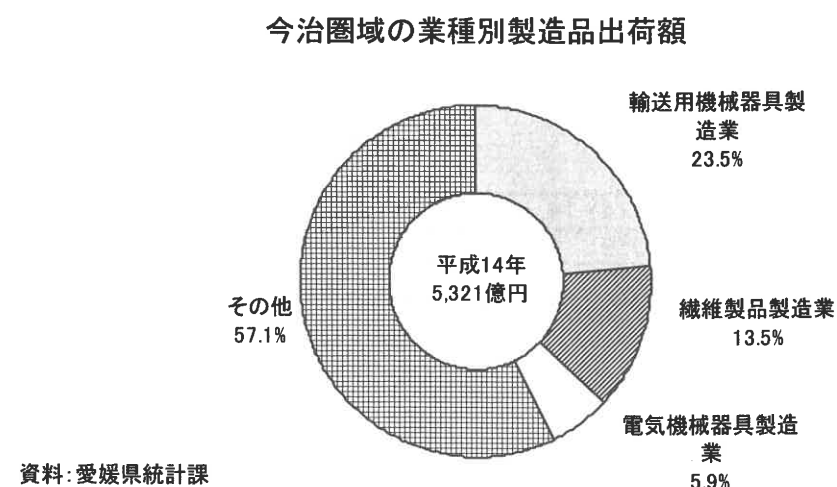
資料:愛媛県統計課「工業統計調査」



②今治圏域における造船業の比重

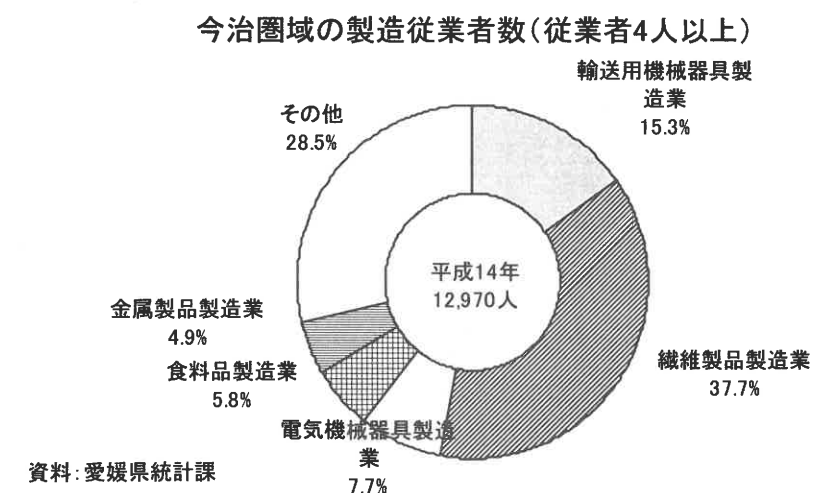
a. 製造品出荷額

今治圏域において造船業・舶用工業を主とする輸送用機械器具製造業は、全製造品出荷額 5,321 億円の 23.5%を占める主要産業となっています。今治圏域のもう一つの主要な産業であるタオル製造業などの繊維製品製造業より、製造品出荷額で 500 億円以上も上回っています。



b. 従業者数

製造従業者数では、今治圏域の 15.3%を占め、当圏域の雇用に大きく貢献している産業といえます。



③今治圏域の造船施設の現況

船台・建造ドック

能力	造船所名及び船台又はドック番号
30,000G/T以上 50,000G/T未満	岩城造船〔1ドック〕 新来島どつく大西〔3ドック〕
10,000G/T以上 30,000G/T未満	今治造船本社〔1船台〕 新来島どつく大西〔2ドック〕
5,000G/T以上 10,000G/T未満	浅川造船〔2船台〕 新来島どつく波止浜〔1船台〕 伯方造船〔2船台〕 檜垣造船〔3船台〕 村上秀造船〔5船台〕 渡辺造船〔2船台〕
3,000G/T以上 5,000G/T未満	西造船〔1船台〕 山中造船〔1船台〕
1,000G/T以上 3,000G/T未満	波方造船所〔2船台〕 藤原造船所〔2船台〕
500G/T以上 1,000G/T未満	今井製作所〔1船台〕 今治造船本社〔2どつく〕 岩城造船〔1船台〕 矢野造船〔1船台〕

資料: 国土交通省 平成15年4月1日現在 造船法に基づく許可ベース

修繕ドック

能力	造船所名及び船台又はドック番号
10,000G/T以上 30,000G/T未満	今治造船本社〔2 乾〕 岩城造船〔1 乾〕 新来島どつく大西〔1 乾〕 ハシゾウ〔1 乾〕
5,000G/T以上 10,000G/T未満	新来島どつく波止浜〔1 乾〕
3,000G/T以上 5,000G/T未満	村上秀造船〔3 乾〕 渡辺造船〔1 乾〕
1,000G/T以上 3,000G/T未満	浅川造船〔1 浮〕 新来島どつく波止浜〔2 乾〕 檜垣造船〔浮〕

資料：国土交通省 平成 15 年 4 月 1 日現在 造船法に基づく許可ベース

④今治圏域の造船事業所位置図



(3) 今治市の竣工実績

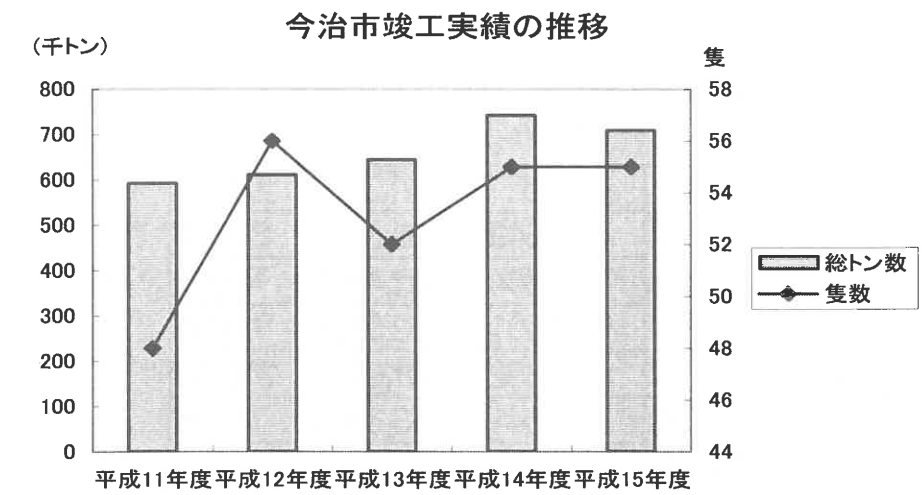
①今治市の実績数

竣工隻数は、平成 15 年度で 55 隻であり、漸増傾向にあります。また建造船舶の大型化により、総トン数も漸増傾向にあります。

今治市の竣工実績

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
隻数	48	56	52	55	55
総トン数	592,970	611,092	644,905	742,584	709,142

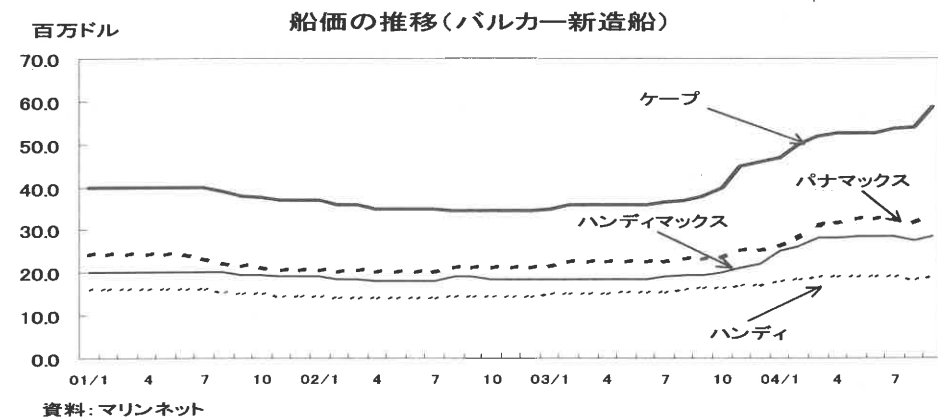
資料：四国運輸局(今治市分)



資料：四国運輸

②船価の推移

船価については、激しい受注競争が一向に改まらず、各事業所が現在受注している船は船価が安値水準にあった時期に受注していることと、長期用船料の低水準が船価にしわ寄せされる事実もあるため、最近の需給関係により多少回復してきてはいるものの、依然収益的には厳しい状況が続いています。



資料：マリンネット

③従業員数の推移

雇用の流動化がますます激しくなる中で、造船業界が現在の平均年齢を維持することはもちろん、労働力の確保さえ困難となってきた状況は、高齢化による労働力の低下と熟練技術の喪失という問題と併せて、経営基盤を揺るがしかねない極めて深刻な問題であります。

全国的にみても造船技能者の内、約半数が50歳代を向かえ、急速に技能者の高齢化が進展しています。また造船事業所における社外工比率は、近年上昇基調に転じ、6割を超す水準まで達しており、下請け技術水準の維持も課題となっています。

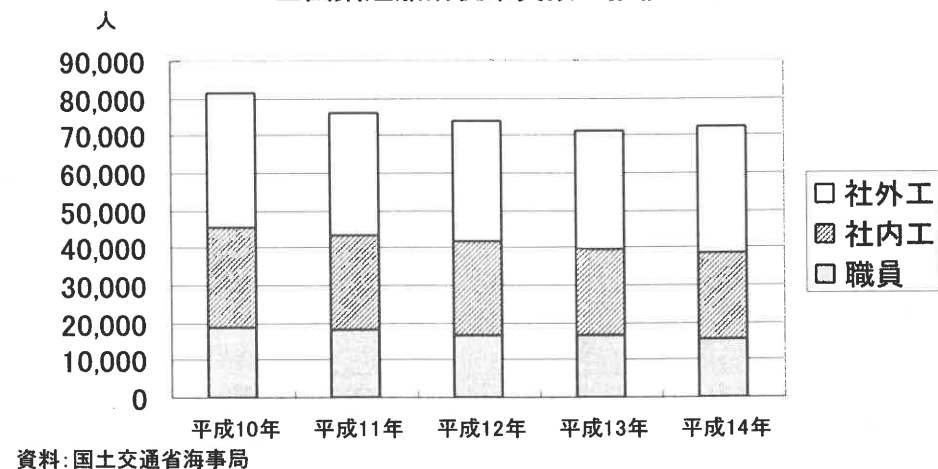
全国鋼造船所従業員数の推移

(単位：人)

	職員	社内工	社外工	合計
平成10年	18,954	26,849	35,857	81,660
平成11年	18,183	25,364	32,464	76,011
平成12年	16,827	24,691	32,533	74,051
平成13年	16,397	23,332	31,624	71,353
平成14年	15,650	23,041	33,655	72,346

資料：国土交通省海事局

全国鋼造船所従業員数の推移



(4) 外航海運業

外航海運業は国際的な物流情報システムの構築や国際分業の根幹をなし、日本の産業、経済活動を支える重要な役割を果たしてきましたが、国際競争力を維持するためにほとんどの船が便宜置籍船の形態をとっています。

これらの状況は今治圏域においても例外ではありませんが、市町村合併により今治市の外航船主が保有する隻数は、日本外航商船隊の約1/4を占めています。これら集積の背景には、今治圏域の船主が多様な船種を保有し、国内外での知名度によりマーケットの好不況による浮き沈みを経ながらも船隊を拡大し、規模においては確固たる地位を築いてきた歴史があります。

主に今治圏域の船主は保有隻数が多いので、契約終了時の用船更改、売船などで現在の市況高を享受出来る船を持っている船主が多く、船舶の担保価値に対する信頼性の浸透などに裏打ちされ、地元造船所、金融機関の積極的な後押しを受けています。これらにより大型船建造の動きが活発になり、国内外オペレーターからの用船需要の高まりや、汎用船から特殊船への多様化の取組みがより進展することとなりました。

しかし昨今のこのような動きに対し、海運税制の問題、大型船保有に関わる船舶管理の高度化、管理スタッフの不足により、船主の海外流出が危惧されています。このような課題に対し、現在働きかけを行っている第二船籍制度の創設はもちろんとして、良好な財務体質を背景とした継続性のある有利な資金調達体制や安全性と両立した管理コストの削減、船員やスタッフ確保による良質な管理体制の構築が、早急に求められています。

①世界の海上荷動量の推移

世界の海上荷動量は、全体として増加傾向にあります。特に最近では中国での需要量が増加しており、トン数、トン・マイルでも今後とも堅調な増加が予想されています。

トン数

(単位：百万トン)

	石油	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
平成9年	1,922	430	460	203	2,070	5,085
平成10年	1,926	417	473	196	2,050	5,062
平成11年	1,958	411	482	220	2,090	5,161
平成12年	2,027	454	523	230	2,200	5,434
平成13年	2,017	452	565	234	2,245	5,513
平成14年	2,002	484	570	245	2,294	5,595
平成15年	2,085	540	610	240	2,365	5,840

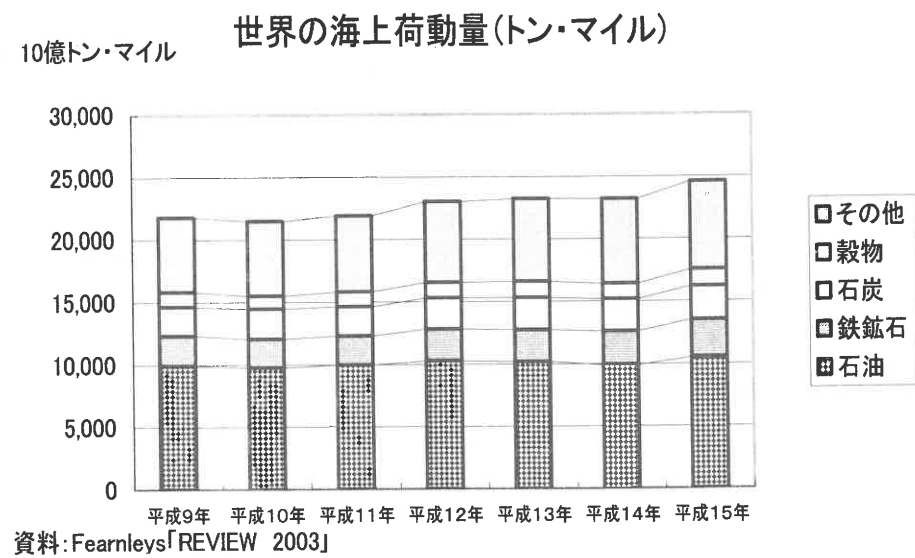
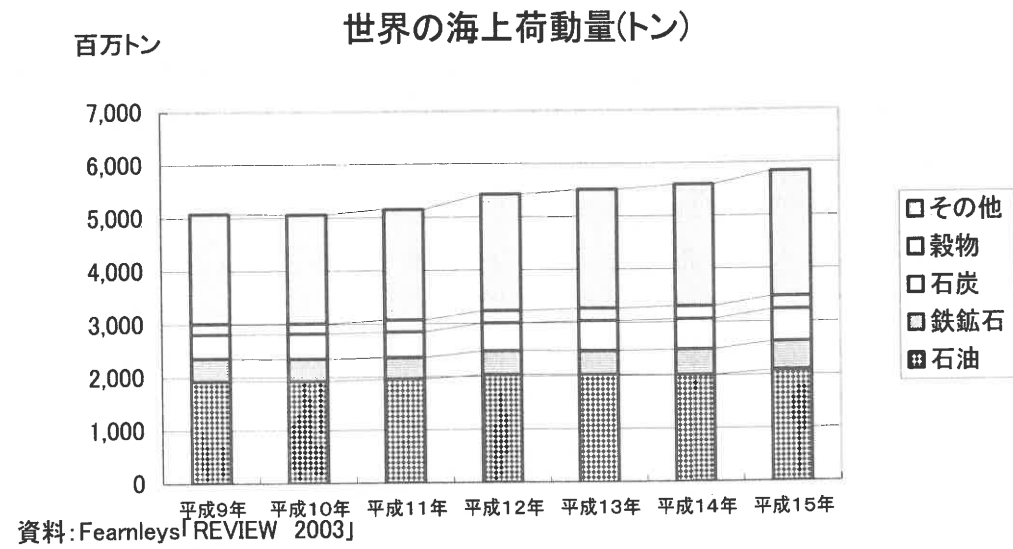
資料：Fearnleys「REVIEW 2003」

トン・マイル

(単位：10億トン・マイル)

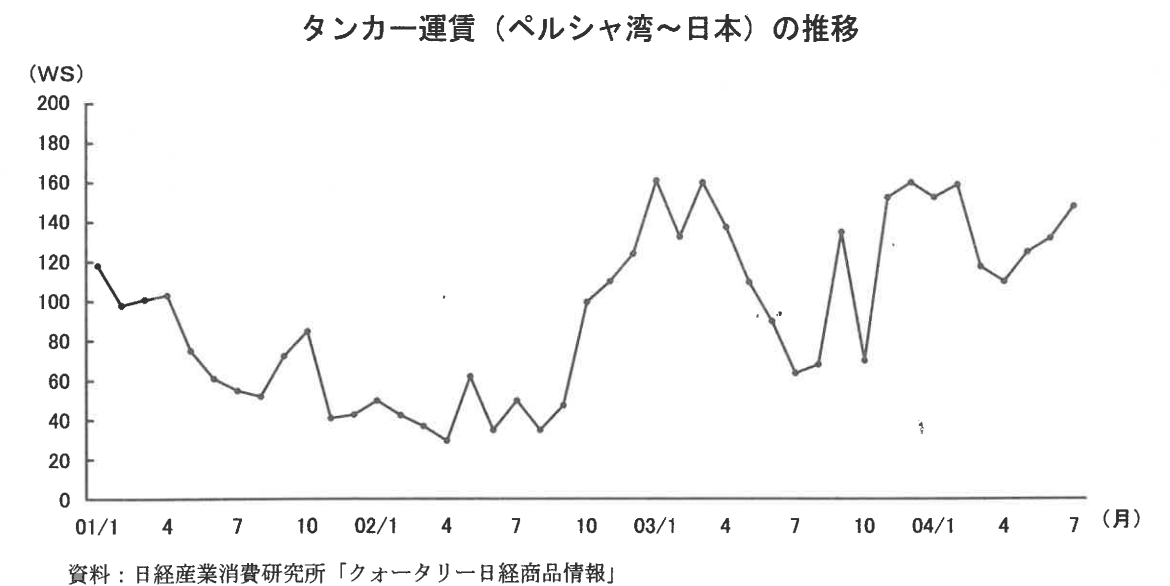
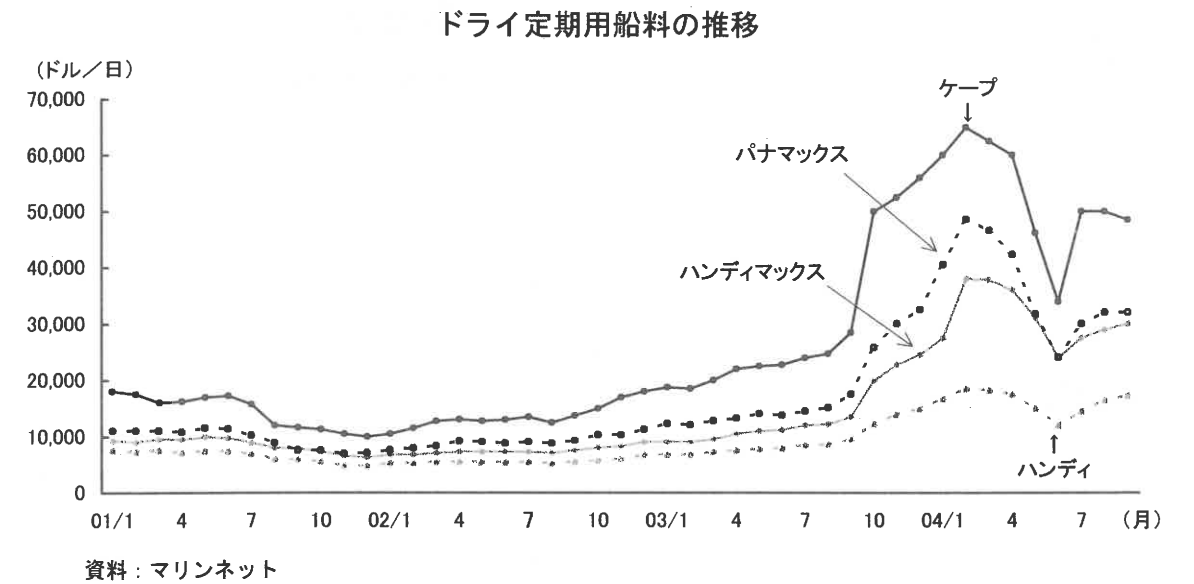
	石油	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
平成9年	9,880	2,444	2,332	1,169	6,000	21,825
平成10年	9,763	2,306	2,419	1,064	5,940	21,492
平成11年	9,985	2,317	2,350	1,186	6,090	21,928
平成12年	10,265	2,545	2,509	1,244	6,453	23,016
平成13年	10,179	2,575	2,552	1,322	6,613	23,241
平成14年	9,898	2,731	2,549	1,241	6,798	23,217
平成15年	10,485	3,030	2,700	1,335	7,039	24,589

資料：Fearnleys「REVIEW 2003」

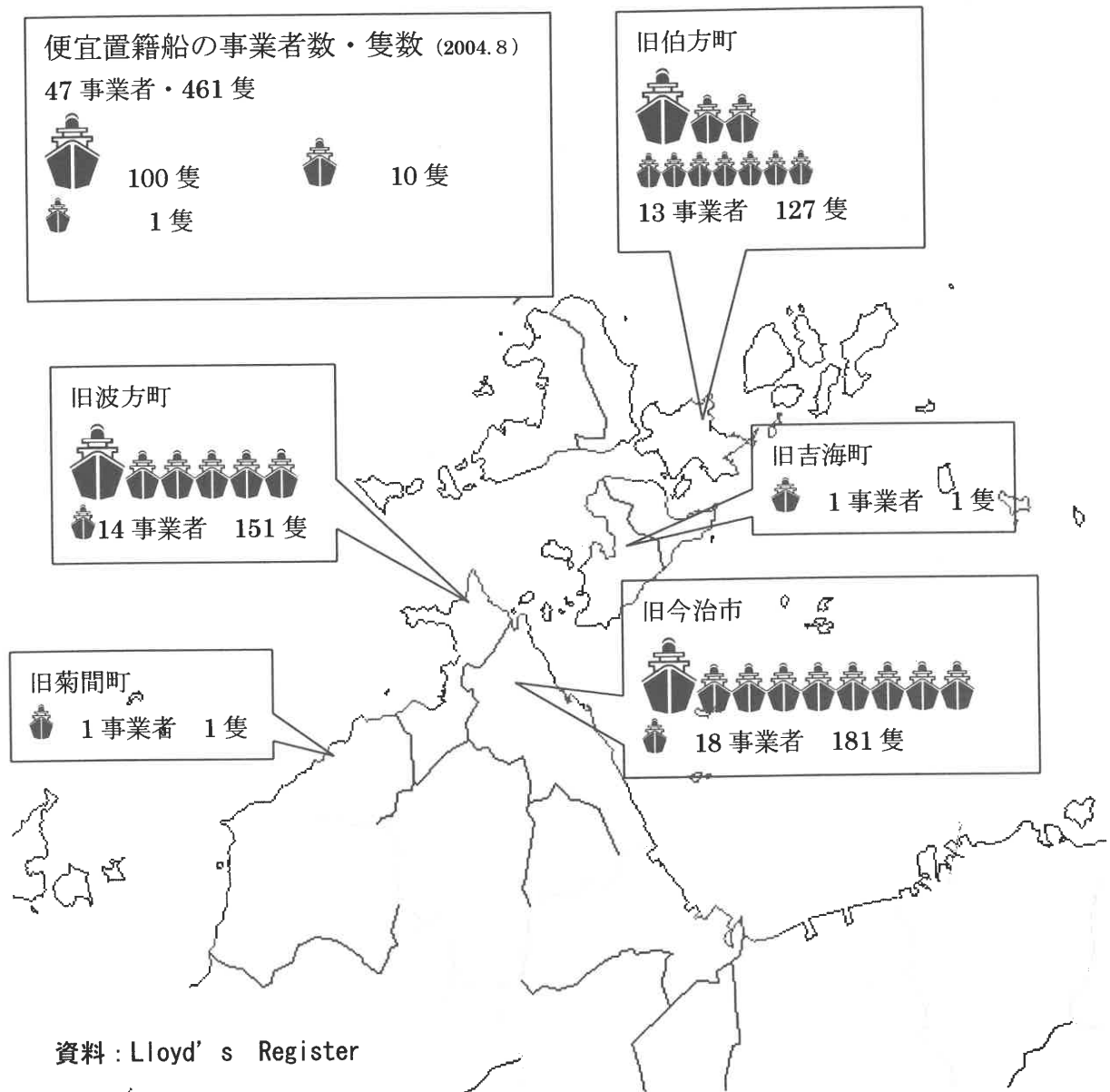


②外航船用船料・運賃の推移

旺盛な中国の需要を背景に、最近是用船料・運賃が上昇してきています。そのため、外航船の建造意欲は高くなっています。

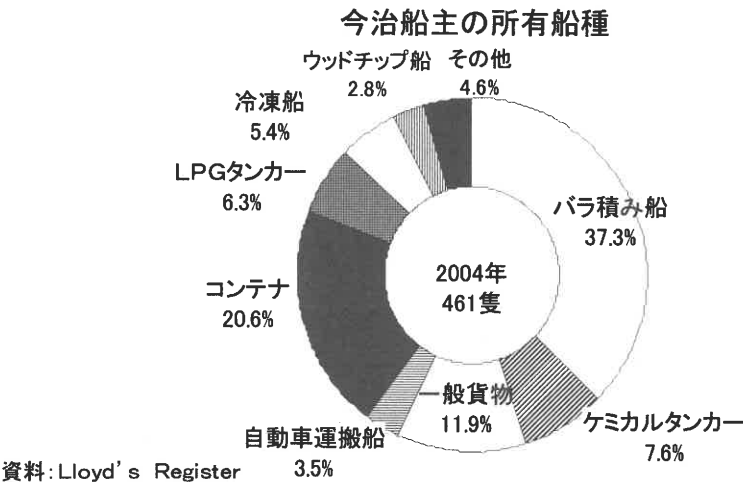


③今治圏域の外航海運事業者数と保有隻数



④今治圏域の外航海運事業者が保有する外国籍船の種類

今治圏域の外航海運事業者が保有するコンテナ船、バラ積み船、LPGタンカーについては、日本の外航海運事業者の中で高いシェアを誇っています。特にコンテナ船では、日本の外航海運事業者が保有する外国籍船の 45%程度と、高い水準となっています。



日本全体との比較では、今治の外航海運事業者は、特にバラ積み船やコンテナ船の保有率が高いことが分かります。

	全国船主		(単位: 隻、%) 今治船主	
	隻数	比率	隻数	比率
バラ積み船	701	28.7	172	37.3
ケミカルタンカー	317	13.0	35	7.6
一般貨物	272	11.1	55	11.9
自動車運搬船	243	10.0	16	3.5
コンテナ	212	8.7	95	20.6
LPGタンカー	127	5.2	29	6.3
冷凍船	123	5.0	25	5.4
ウッドチップ船	80	3.3	13	2.8
その他	366	15.0	21	4.6
合 計	2,441	100.0	461	100.0

今治圏域の外航海運事業者が保有する外国籍船の全国におけるシェア
(単位:隻、%)

	全国	今治圏域	シェア
バラ積み船	701	172	24.5
ケミカルタンカー	317	35	11.0
一般貨物	272	55	20.2
自動車運搬船	243	16	6.6
コンテナ	212	95	44.8
LPGタンカー	127	29	22.8
冷凍船	123	25	20.3
ウッドチップ船	80	13	16.3
その他	366	21	5.7
合 計	2,441	461	18.9

⑤今治圏域の外航海運事業者が保有する外国籍船の船籍

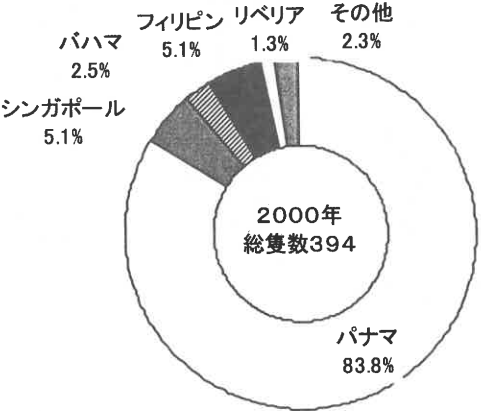
今治圏域においては、パナマ籍の船が圧倒的に多くっており、全体の 80% 余りを占めています。この 4 年間では、シンガポール、バハマ、香港の隻数も増加しています。それに比してフィリピン籍が減少しています。

(単位:隻、%)

船 籍	2000年		2004年	
	隻数	比率	隻数	比率
パナマ	330	83.8	394	85.5
シンガポール	20	5.1	28	6.1
バハマ	10	2.5	18	3.9
フィリピン	20	5.1	6	1.3
リベリア	5	1.3	5	1.1
香港		0.0	4	0.9
その他	9	2.3	6	1.3
合 計	394	100.0	461	100.0

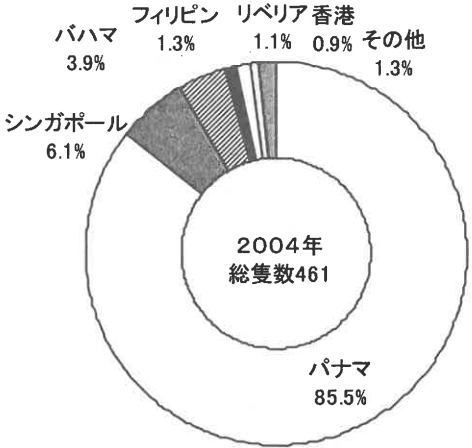
資料:Lloyd's Register

今治圏域の外航海運事業者保有船の船籍(2000年)



資料:Lloyd's Register

今治圏域の外航海運事業者保有船の船籍(2004年)



資料:Lloyd's Register

日本全体と比較すると、今治の外航海運事業者が保有する外航船はパナマ、シンガポール、バハマ船籍の比率が高いことが分かります。

日本の外航海運事業者保有の外国船の船籍

(単位:隻、%)

	2000		2004	
	隻数	比率	隻数	比率
パナマ	1,777	77.4	1,934	79.2
リベリア	137	6.0	114	4.7
シンガポール	76	3.3	93	3.8
香港	9	0.4	63	2.6
バハマ	38	1.7	47	1.9
フィリピン	87	3.8	34	1.4
その他	172	7.5	156	6.4
合計	2,296	100.0	2,441	100.0

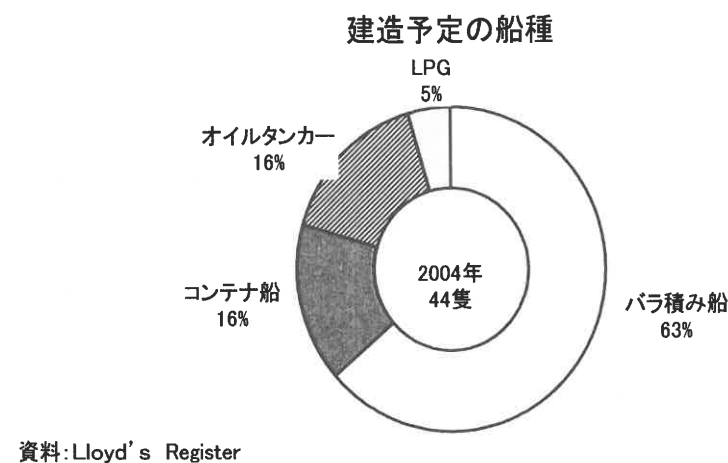
⑥今後の建造予定船

現在判明している今治圏域の外航海運事業者の建造予定船隻数は44隻であり、その平均G/Tは50,302トンにのぼり、2004年の今治圏域の平均G/Tの27,222トンの1.85倍と大型化が進展しています。コンテナ船では5,700TEUから6,400TEUの船が建造予定であり、バラ積み船では、ケープサイズ以上が4隻となっています。

2004年時点での建造予定

船種	隻数
バラ積み船	28
コンテナ船	7
オイルタンカー	7
LPG	2

資料:Lloyd's Register



(5) 内航海運業

日本の内航海運は、国内物流の基幹輸送手段として重要な役割を果たしてきました。現在では国内貨物輸送量の4割以上を占め、石油、鉄鋼、セメントなどの産業基礎物資の約8割を輸送するまでになっています。

近年、モーダルシフトの推進や物流の効率化、環境保全などへの対応が叫ばれ、高度で効率的な輸送サービスの構築が内航海運に求められています。国内景気の停滞や国際競争の激化など、内航海運を取巻く様々な環境変化にさらされている中で、経営の近代化や体質の改善が遅れ、経営基盤の弱い企業が多いという実態になっています。

今治圏域の内航船腹量は、県内シェアの約6割を占めていますが、長年にわたって船腹過剰による過当競争が続いたこともあり、加えて特定荷主への系列化など内航海運特有の市場構造により、度重なる合理化による厳しい経営を余儀なくされてきました。人員確保の面からも有利な就業条件を提示出来なかったこともあり、その結果、内航海運への若年層の就業が困難となり、船員の高齢化が急速に進んでいます。また経営の合理化により、必然的に船舶の老朽化も進み、将来の安定運航が危ぶまれる事態となっています。

① 内航船腹量の推移

内航海運は、隻数、船腹量とも減少傾向にありましたが、近年は鉄鋼運搬量の増加見込みなどの要因から、船腹量は増加しています。

隻数

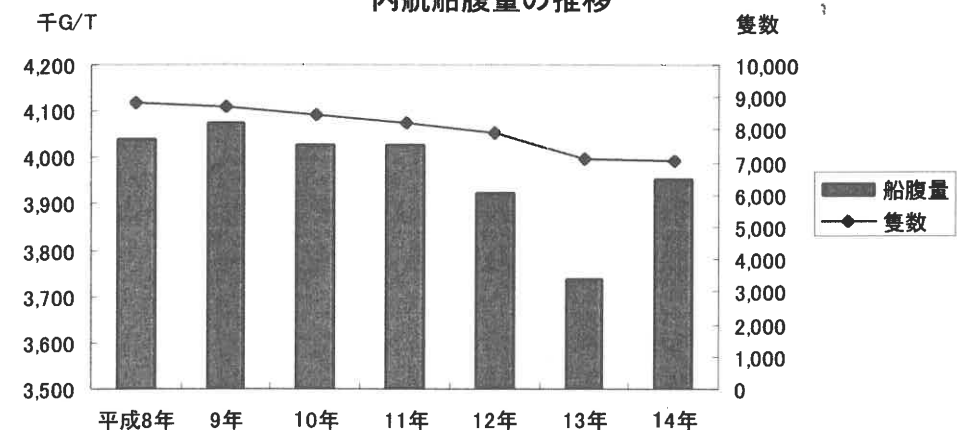
平成8年	8,839
平成9年	8,732
平成10年	8,446
平成11年	8,216
平成12年	7,925
平成13年	7,085
平成14年	7,018

船腹量

(単位:千G/T)

平成8年	4,039
平成9年	4,075
平成10年	4,027
平成11年	4,027
平成12年	3,923
平成13年	3,738
平成14年	3,955

内航船腹量の推移



資料:国土交通省海事局

② 内航貨物運搬量と国内貨物運搬量におけるシェア

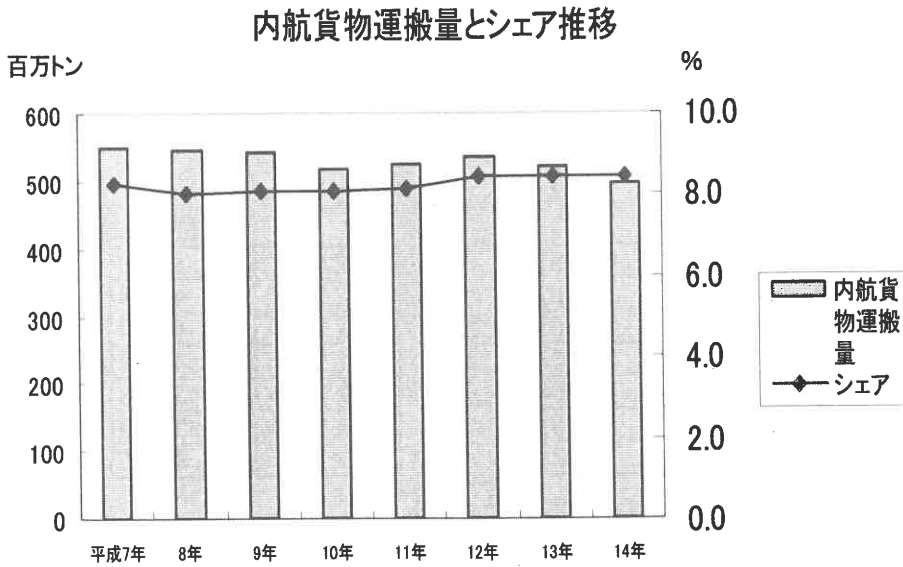
内航による貨物運搬量は緩やかに減少してきています。しかし、国内貨物運搬量に占めるシェアは8%強とほぼ横ばいとなっています。

内航貨物運搬量とシェア

(単位: 百万トン、%)

	内航貨物運搬量	シェア
平成7年	549	8.3
平成8年	547	8.0
平成9年	541	8.1
平成10年	517	8.1
平成11年	523	8.1
平成12年	537	8.4
平成13年	520	8.4
平成14年	497	8.4

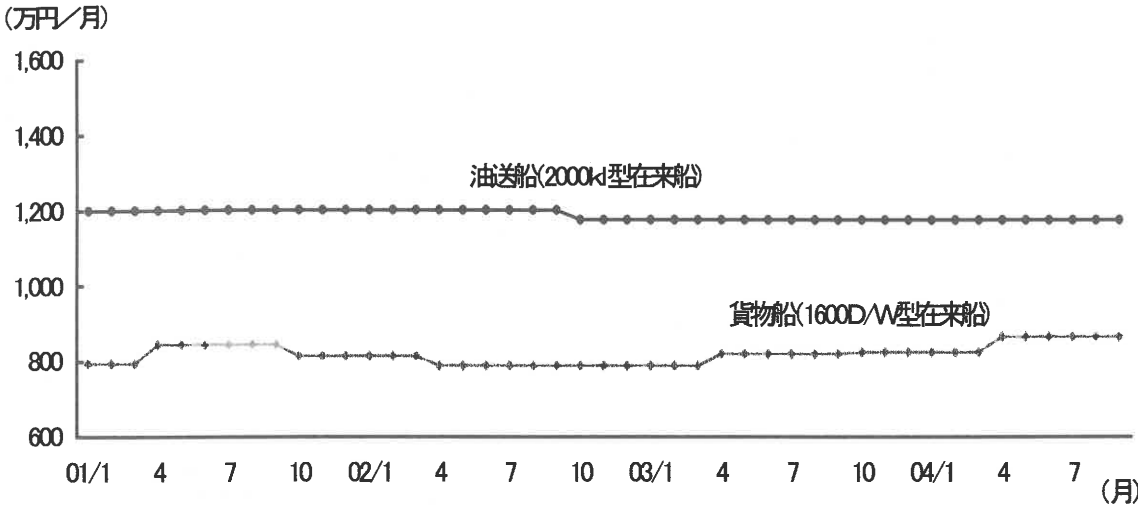
資料: 国土交通省



③ 用船料の推移

貨物船用船料については、平成16年の4月に若干引き上げられたものの、その水準は依然として低迷しており、内航海運業者にとっては厳しい状況が続いています。

内航船定期用船料の推移



資料: 内航ジャーナル「月刊 内航海運」

④船員数の推移

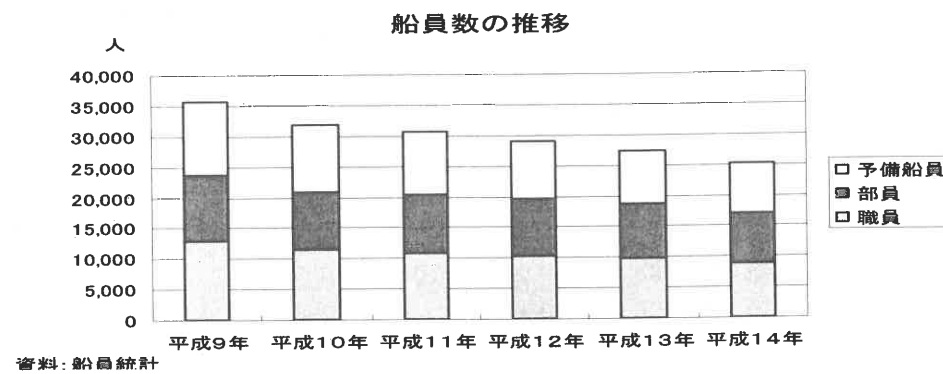
日本の船員数は、職員、部員、予備船員ともに減少を続けています。平成9年からの6年間で1万人の減少となっています。

船員数の推移

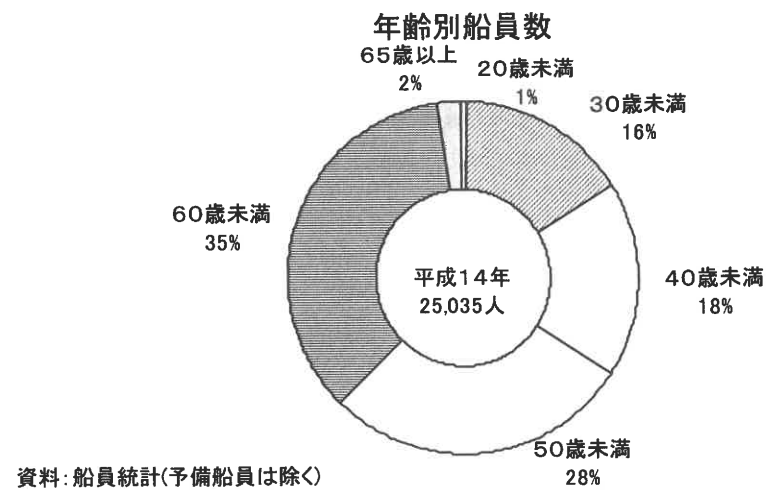
(単位:人)

	職員	部員	予備船員	合計
平成9年	12,818	10,977	11,927	35,722
平成10年	11,544	9,342	11,041	31,927
平成11年	10,888	9,569	10,132	30,589
平成12年	10,273	9,461	9,345	29,079
平成13年	9,877	8,856	8,543	27,276
平成14年	8,928	8,130	7,977	25,035

資料：船員統計

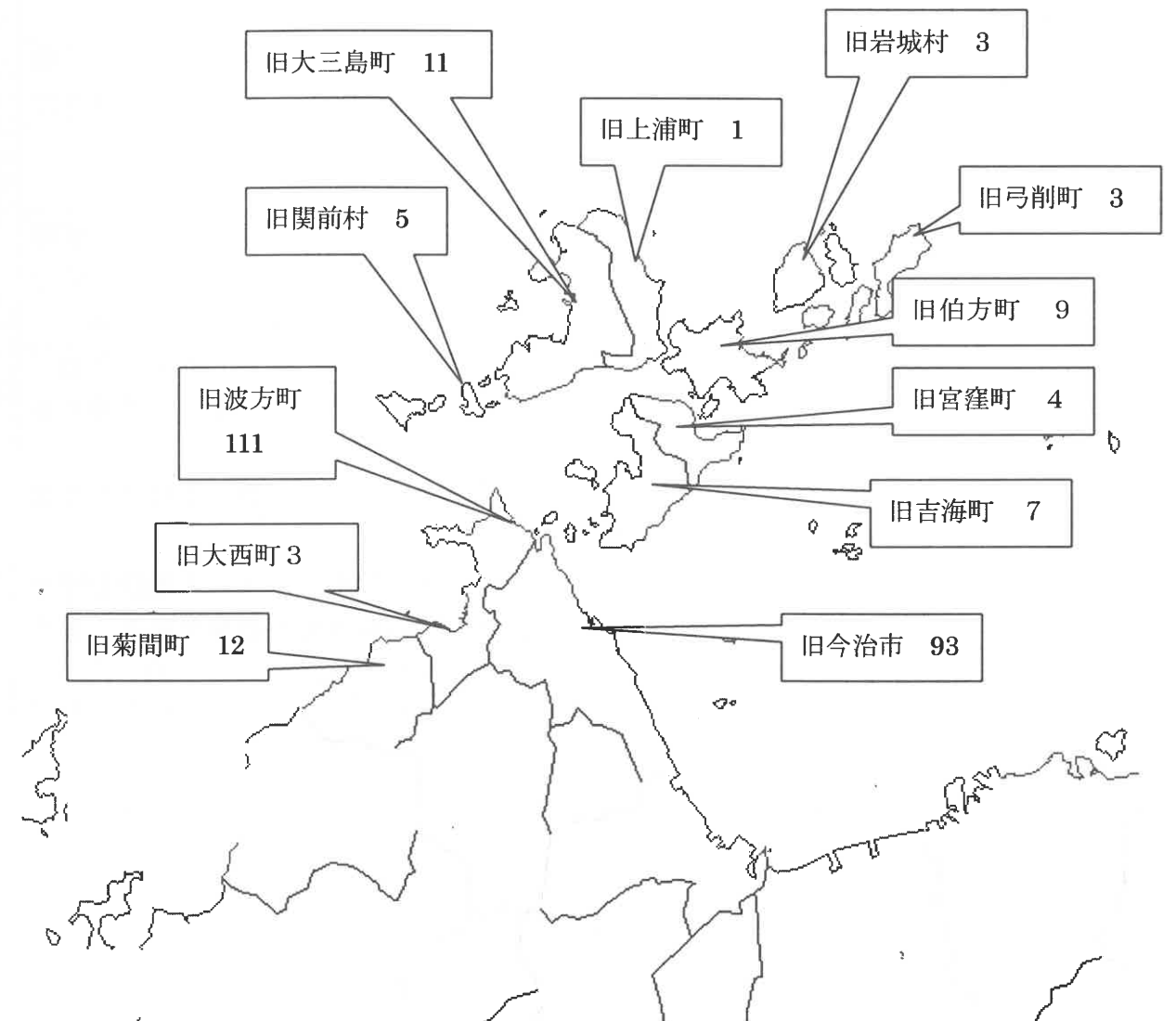


年齢別にみると40歳以上が2/3程度を占めており、船員の高齢化の問題も大きくなってきています。



今治圏域の内航海運業者数

合計数 346 資料：今治海事事務所
調査時点 今治市：2004/11、その他:2003/11



(1) 海事関連事業所ヒアリングによる課題整理

今回の調査において、海事産業に携わる事業者を対象に事前ヒアリングを行いました。その結果として今治圏域特有の問題を含め、様々な問題点が明らかになりました。

ヒアリング結果

業 種	項 目	問題点
造船業・船用工業	a. ドック拡張	①埋立てにおいて、市が埋立てを行い、民間に払い下げするが、認可は県となるため時間がかかる。
	b. 建造許可・検査手続き	①国土交通省海事局の検査で、土日に依頼する場合は2週間程度前に依頼が必要である。
	c. 工場施設全般	①工場立地法において緑地の確保が必要。 ②都市計画法において工場優先で開発できる都市計画地域がない。 ③土砂規制において、民間は手続きが煩雑である。 ④瀬戸内海法のため、トイレの増設を行う際、浄化槽の集中化が必要であり、多大なコストがかかる。 ⑤国立公園の線引きにより、埋め立てができない工場がある。 ⑥砂防河川指定により、橋をかける際に手続きが煩雑である。 ⑦浚渫した土砂の処理において、完全に乾燥が必要など時間、コストがかかりすぎる。
	d. 労働の問題	①時間外労働について、納期が逼迫しているときは、上限に張り付いてしまう。 ②外国人研修生の受け入れできる数が少ない、研修期間が短い。
	e. 教育訓練の問題	①今治高等技術専門校に溶接のコースが設置されていない。(因島にはある。)

	f. 技術開発	①水槽試験を九州で行っており、コストがかかる。
	g. その他	①産業廃棄物の処理が個社別であり、コストがかかる。 ②今治富田新港など、鉄板の荷揚げにおいて、クローラークレーンの使用しかできない。 ③海事関連の外国人居住者の増加が予想される。 ④船体ブロックを輸入した場合の、通関業務に時間がかかる。 ⑤輸入部品、部材を輸出船に使用するとき、税務上の取り扱いが煩雑である。
海運業	a. 人材育成	①船員の高齢化が進んでいる。 ②人材が不足し、求人難となっている。
	b. 業況	①内航用船料が低迷している。 ②船価が上昇している。
	c. 税制	①便宜置籍国に比べ税金が高い。
	d. 教育訓練	①外航海運には、英語の習熟が必要である。 ②自社で教育訓練の余裕がない。
全 般	a. 市民への認知	①市民でも、海事産業の集積を知らない。

第2章 基本構想

1. 今治海事都市の将来像・基本理念

(1) 将来像

『新時代に向けた海事都市“今治”の創造』

(2) 基本理念

「海事産業・文化は、これまで当地域の生成、発展に大きな役割を果たしてきましたが、産学行が互いに協働しながら時代にあった改革、見直しを行うなかで、これを改めて地域の連携、発展軸と捉え、その継承と振興を図ります。」

①地域の特性

- (a) 瀬戸内の中央に位置し、海事文化に支えられた地域です。
- (b) 国際的な競争力を持つ海事産業とこれを支える諸機関が集積する地域です。
- (c) 海事産業の従業者の高齢化、後継者不足と海外流出が生じ始めている。

②地域の海事産業への基本的な認識

- (a) 造船・海運の歴史文化や地域貢献への認知度が低く、地域産業に触れる社会環境整備が不十分であると考えられます。
- (b) 産業の集積度が高く、技術力や需要動向からも内発的、持続的発展が見込まれます。
- (c) 観光産業や商業・サービス業等との連携を図ることで地域への波及効果が期待できます。

2. 今治海事都市創造のための基本方針

①次世代の人材育成

海や船に親しめる学習環境の整備や、海を通して総合的に生きる力を育むことができる海洋体験プログラムの構築を図るとともに、様々な分野で世界各国との交流機会の拡大に資する活動を推進し、将来の海事産業を担う人材や国際化時代に対応できる幅広い視野を持つ青少年の育成に努めます。

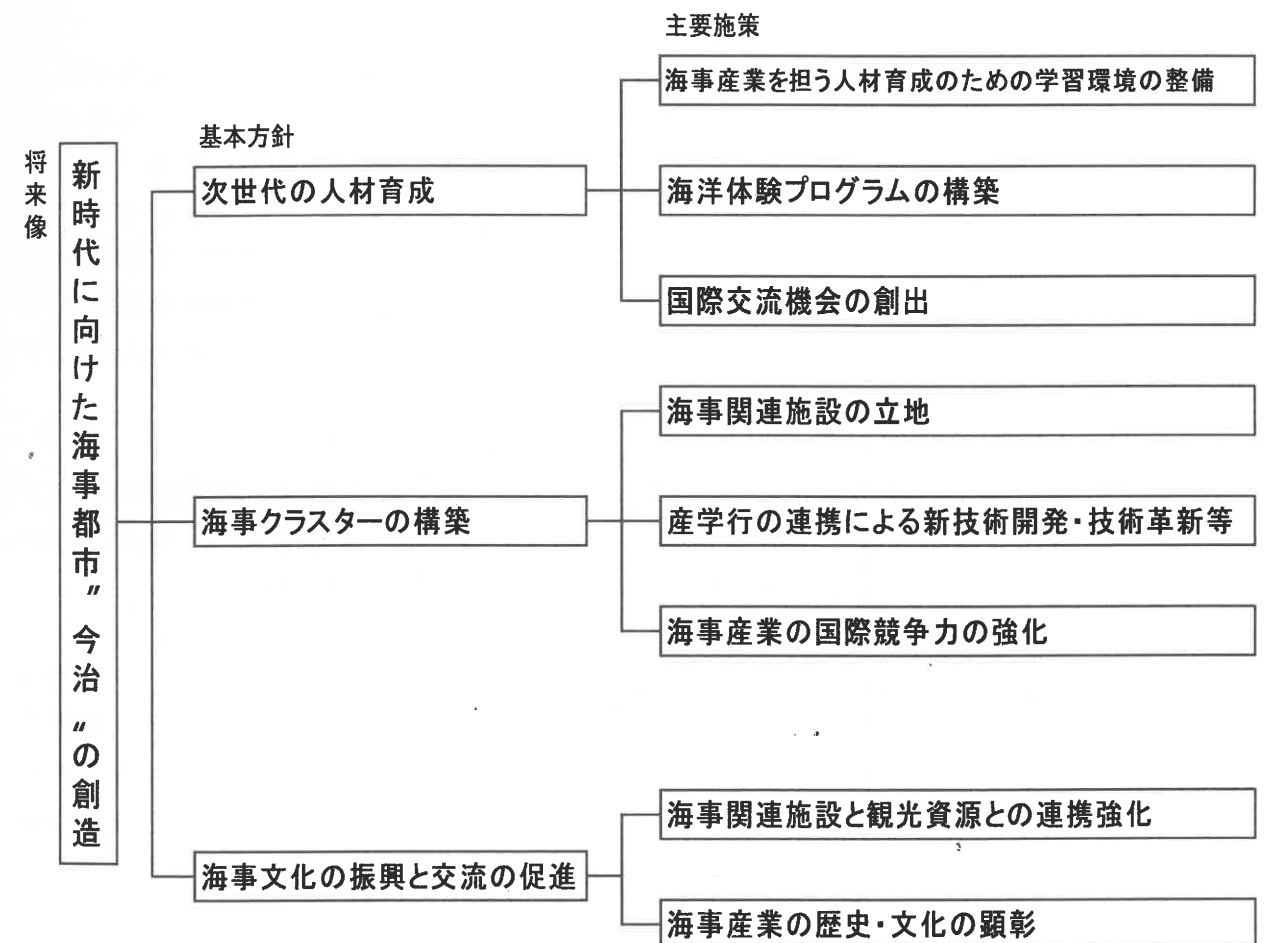
②海事クラスターの構築

海事関連施設の誘致や産学行の緊密な連携・協力による新技術開発等を促進するとともに、海事産業の集積と国際競争力の強化・向上を図るための環境づくりを推進します。

③海事文化の振興と交流の促進

世界規模でつながりを持つ海運、造船及び舶用産業を包括する海事産業の日本一の集積地である“今治圏域”にふさわしい海事関連施設の整備を検討するとともに、海事産業発祥の歴史や文化の啓蒙に資する顕彰活動等を幅広く行い、圏域住民の海事産業に対する認識と理解の深化を図り、併せて産業振興機運を醸成します。また海事関連施設と観光資源との機能連携を図り、海洋観光の拠点化を目指します。

3. 計画の体系(主要施策の展開図)



第3章 基本計画

1. 今治海事都市構想を軸としたまちづくり

(1) 次世代の人材育成

次世代の人材育成についてはその重要性に鑑み、対象を今治市内の住民に限定せずに、広く日本国内、あるいは国籍を問わず参加できるものとします。

①将来の海事産業を担う人材育成のための学習環境の整備

小中学生、高校生、市民等を対象とした学習プログラムを策定します。

- A. 小中学生に対しては、総合学習の時間や夏休み期間中を利用して、進水式、造船・船用工場の見学、体験航海等のフィールドワークを行い、海事産業に対する関心を引き起こし、理解を深めます。策定を目指す学習プログラムについては、既に神戸、新潟、石巻で、「みなとの総合学習」として類似のプログラムが国土交通省の支援によって行われています。これら先進地で行われた事例を参考に、国土交通省、愛媛大学、弓削商船高等専門学校、海事産業に携わる方々と緊密な連携をとりながら、今治独自の学習プログラムを立ち上げます。
- B. 高校生、市民等に対しては、既存の市民大学、市民講座、夏期講座等のプログラムのなかに、海事産業に関するカリキュラムを導入し、幅広い層からの参加を促し、海事産業に対する関心と理解を高めます。
- C. 学習プログラムの導入にあたって、学習プログラムに関する諸機関・企業・団体等の取り纏めや行政の各部局との連絡、調整を行うとともに、事業の推進を行える組織を立ち上げます。「みなとの総合学習」で既に実績のある国土交通省運輸局とも協議をし、学習プログラムをスムーズに立ち上げるように、新しい組織に取りまとめ・調整の権限を与え、窓口を一本化する仕組みを作ります。

[参 考]

神戸における「みなとの総合学習」概要

支援取りまとめ窓口

国土交通省 近畿地方整備局 港湾空港部 港湾空港振興室

(1) 平成14年度実績

実施対象	実施日	テーマ
港島中 1 年 (モデル校)	5 月 9 日 (木)	自分たちの住むポートアイランドを探索 総合学習フィールドワーク (1)
	5 月 21 日 (火)	地域と港のかかわり・神戸港の歴史を知ろう。 ゲストティーチャー講演会 (1)
	6 月 20 日 (木)	「みなとの物流」を学ぶ 入口・興味に応じて 3 コースから選択 ゲストティーチャー講演会 (2)
	10 月 10 日 (木)	港湾関連企業・施設など全 9 ヶ所訪問 総合学習フィールドワーク (2)
	11 月 14 日 (木)	港湾関連教育機関と臨海工場を訪問、港の先生に直接質問 総合学習フィールドワーク (3)
	2 月 13 日 (木)	「総合的な学習発表会」
竹谷小 4 年 (モデル校)	9 月 24 日 (火)	まちを守っている港の防災設備を知ろう ゲストティーチャー講演会
	10 月 21 日 (木)	ゲストティーチャー講演会 (2)
	10 月 31 日 (木)	まちを守るみなとの防災設備を見学 総合学習フィールドワーク (1)
	11 月 6 日 (水)	「総合学習」発表会
カナディアン・アカデミィ小学 3 年	3 月 3 日 (月)	「水」をテーマに元気いっぱい学習 クルーズ客船見学会
中学校教師	4 月 22 日 (月)	コンテナターミナルと倉庫を訪問 「みなとの総合学習」見学会
小学校教師	7 月 23 日 (火)	尼崎の港の防災設備を見学 「みなとの総合学習」見学会
神戸市内・小中学校教師	8 月 8 日 (木)	「みなとの総合学習」見学会

(2) 平成 15 年度実績

実施対象	実施日	テーマ
神大付属住吉小 5 年(モデル校)	10 月 23 日(木)	「社会科・神戸港から日本の産業を見つめて」の学習で神戸港を見学
	12 月 5 日(金)	大阪港見学 フィールドワーク実施
神大付属住吉小 3 年	9 月 10 日(木)	「神戸海岸通り物語」カリキュラム導入 海から神戸を見る 社会科フィールドワーク
静岡北養護学校 3 年	10 月 22 日(水)	地元・清水港と比較しながら神戸港を見学 修学旅行の行事
小野市立旭丘中 2 年	11 月 3 日(月)	「港プロジェクト」で神戸港を見学 教師と保護者が連携した総合学習フィールドワーク
三木市立自由が丘小 5 年	11 月 4 日(火)	神戸港見学で日本と世界のつながりを実感 国際理解を目的にしたフィールドワーク
神戸市立神戸中 3 年	11 月 7 日(金)	「地域」「仕事」、進路学習につながるフィールドワーク
神戸市立大山寺中 1 年	11 月 12 日(水)	地域の産業としての港を知る
尼崎市立大庄西中 1 年	11 月 12 日(水)	尼崎臨海部で閘門・防潮扉を見学 港湾施設で「防災とまちづくり」を学ぶ
教師	8 月 5 日(火)	「みなと見学会－神戸編－」開催
教師	8 月 8 日(金)	「みなと見学会－尼崎編－」開催

(3) 平成 16 年度実績

平成 16 年度は 7 校が参加。その他「わくわく調査船」として、神戸大学の訓練船を用いて、7 月 27 日から 7 月 30 日の 3 泊 4 日で体験航海を行っています。

(4) 問題点

最大の問題点は、参加学校数が伸び悩んでいることです。窓口が地元の自治体ではなく、国土交通省 近畿地方整備局 港湾空港部ということもあるのか、学校側の理解が得られていないという実態があります。その要因として、教師のみなとや海に対する理解の少なさによるものと考えられるため、教師を対象とした「みなと見学会」を実施していますが、目に見える効果は現れていません。

D. 市民等の価値観の多様化やライフスタイルの変化により、教育に対するニーズも多様化、高度化しており、本地域においても国際化時代に対応できる人材を育成するため、早い時期から外国語に慣れ親しむ環境づくりを図り、世界に通用する感性、国際感覚を修得できる教育環境を構築します。

- a. 教育委員会と充分協議、連携し、ALT（語学指導助手）の導入、増員により小中学校での語学環境の整備、強化を図ります。
- b. 総合学習の時間を英語などの語学の時間に振り替え、語学学習の充実を図ります。
- c. 教育特区制度を利用して、小中一貫教育のモデル校の導入や、中高一貫教育導入の働きかけにより、生きた英語、使える英語の習得に向けた教育システムを確立します。

E. 高校・大学等に海事関連学科の設置を働きかけ、教育基盤の整備を図ります。

- a. 今治工業高校に造船関連学科の設置を働きかけます。
- b. 愛媛大学工学部に造船関連学科もしくは課程の設置・誘致を働きかけます。
- c. 弓削商船高等専門学校において、平成 17 年度より開設される海上輸送システム工学科、生産システム工学専攻科との連携により、運航技術と船舶管理技術を併せ持つ人材の育成を図ります。
- d. 長崎総合科学大学の船舶工学科をはじめとする、国内の海洋工学科等を有する大学との連携により、海事産業に関するより高度な技術を持った人材の育成を図ります。

②海洋体験プログラムの構築

青少年や市民等だれもが広く海に親しみ、海を通して総合的に生きる力を育むことのできる海洋体験プログラムを構築します。

A. 「今治市民の船」の建造に向け、準備委員会の設立を検討します。今治市民の力を結集することを前提に、極力民間の知恵と力で建造を行っていくことが大切であると考えます。なお同委員会においては、建造したあとの運用についても検討を加えます。

- B. 海事関連の船（弓削商船高等専門学校の練習船、「今治市民の船」など）を活用し、体験航海、クルーズ事業を実施することにより、学習プログラムの内、フィールドワークの教材として利用したり、青少年や市民等に海に親しんでもらい、海に対する興味・関心を深めます。
- C. 毎年7月第3月曜の「海の日」にあわせ、海に親しむための各種イベントを企画立案します。これらイベントの開催により、多くの市民が海に関心を持ってもらえるものと考えます。
- D. 上記の体験プログラムを一元的に管理、運営できる窓口の設置を「海の総合学習」連絡協議会において検討します。具体的な窓口の機能としては青少年、市民等が気軽に参加できるよう、問い合わせに応じるとともに、プログラムの運営に参加を希望する市民に対して、主催者への橋渡しなどを行うことを想定しています。プログラムへの参加、及びプログラムの運営への参加の双方を通じて市民意識の醸成を図ります。
- E. 体験プログラムについては、市民等から自主的な企画・運営を積極的に募集します。市民等自らが、興味のある内容の企画を行い、運営することにより、プログラムの質の向上が期待出来ます。
- F. 今治市内の海事産業に携わる現役、OBの方々に限らず、日本全国から海事産業についての経験・造詣の深い方々の参加を募り、経験・知識・能力を広く活用できる海事人材ネットワークを構築し、人材バンクの設立を目指します。
- a. 学習プログラムの講師、海洋体験プログラムの運営等に携わる人材を確保するために、海事産業人材バンクを創設します。海事産業の現役、OBの方々に登録をお願いし、参加協力可能な時間帯において講師、運営に携わって頂きます。この人材バンクを活用することで、広く市民に海事思想の普及が図られるとともに、多様な学習プログラムの活用が可能となり、内容の充実が期待出来ます。
- b. 学習プログラムや海洋体験プログラムの運営に携わる講師などの水準を保つため、研修制度の導入も図っていきたいと考えます。常に知識を最新レベルのものとして頂くとともに、登録者相互のコミュニケーションをとって頂くことにより、質の高いプログラム運営が可能になると考えます。

- G. 圏域の海事産業技術を支える卓越した技能者を「今治マエストロ」として認定登録し、表彰することにより社会的認知度を高めます。また今治マエストロの技能継承活動を通じ、優れた技能水準の維持や人材の育成を図ることで、圏域海事産業の振興に資するものと考えます。

③国際交流機会の創出

世界各国の海事都市との姉妹都市協定や友好都市協定を締結し、市民の国際交流の機会を創出します。

- A. 姉妹都市検討のワーキンググループを立ち上げ、対象都市の検討を行います。現在のところ対象として考えられる都市と今治市の比較は以下のとおりです。都市の規模から考えて、ベルゲンが姉妹都市の対象として有力であると考えます。

姉妹都市対象都市と今治市の比較

	今治市	オスロ	コペンハーゲン	ベルゲン
都市の規模	人口 18 万人弱 (合併後)	50 万人程度	70 万人程度	20 万人程度
都市の特徴	造船・海運・ 舶用の産業集積 城下町	首都 港湾が発達 観光客も多い	首都 大手海運会社あり 観光客も多い	水運により発展した商業都市（ハンザ同盟都市） フィヨルド観光の拠点
性 格	産業主導型	港湾主導型	港湾主導型	港湾主導型

- B. 対象都市を絞り込んだ段階で、事前実地調査を行います。この調査においては、関係機関及び外航海運に携わる方々にアドバイスをいただきながら、締結までの事務事業、調整事項について整理したうえで、推進したいと考えます。
- C. 姉妹都市締結後、小中学生を中心としたホームステイ事業、交換留学事業及び市民レベルでの草の根交流事業等の検討を行います。また海事産業を起点とした多様な産業文化交流も推進します。

(2)海事クラスターの構築

①海事関連施設の立地

- A. 研究機関等の誘致を図ります。

- a. 特殊船、客船など付加価値の大きい新たな分野への進出や、省エネ船の開発を支援・促進出来るよう、海上技術安全研究所などの研究機関の誘致を図ります。
- b. 船舶の研究開発に欠くことの出来ない水槽などの利用が、中小造船事業所で円滑に出来るよう、弓削商船など既存の機関との連携強化を図るとともに、新たな立地を検討します。

B. 検査機関や海事業務関連の事務所等の中心市街地への誘致を図ります。

- a. 海事事務所については、既に旧越智郡部の松山からの移管が決定されていますが、その他に船級機関やシップファイナンスを手掛ける損保会社、銀行の支店等の海事関連機関の中心市街地への誘致を図ります。
- b. 塗装関係や船体ブロックなど圏域外に加工、建造を依存している工程についても、設備更新の実施や新たな設備投資を促進することにより、圏域内における機能強化と工程集約化を図ります。

②産学行の連携による新技術開発・技術革新等

- A. 産業界と学界及び行政との情報交換を積極的に行い、お互いのシーズ・ニーズをマッチングさせ、共同研究更には研究成果の技術移転と事業化を目指します。
- B. 新たな技術モデルを研究開発する人材の輩出を目的とし、人材交流等の密接な協力体制を構築します。例えば大学との連携強化・拡大、研究活動の活性化を図るため、各種インターンシップ制度の創設を検討します。

③海事産業の国際競争力の強化

- A. 平成 17 年 4 月より今治地域造船技術センターの開校を予定しており、地場大手造船所の協力を得て、溶接等の現場技術力の向上を図ります。
- B. 造船現場技術の高度化に対応した科学的基礎知識・技術の習得を目的とした、研修会等の開催を検討します。研修会は海事産業人材バンクから講師を派遣し、地域の公民館や支所の会議室などを利用することを想定しています。

C. 国内外オペレーターからの用船需要の高まりによる、保有船の大型化やLNG船などの船種の多様化により、高度な船舶管理技術が求められ、将来にわたり船舶管理に携わる人材の不足が懸念されています。これにより船舶管理を外注するケースも発生しており、今後必然的に管理費用の上昇が予想されます。よって圏域内において、安全且つコスト競争力のある高品質船のシップマネジメントが出来る、人材の育成を目指します。

D. 規制緩和による競争力強化を推進するため、工場敷地内の緑地、環境施設面積率の緩和と外国人研修生受入期間の延長を柱とする「造船集積地工場機能強化特区」、日本籍船の国際競争力の強化を目的とする「第二船籍制度創設特区」については、引き続き関係機関との連絡調整を行い、国への働きかけを行っていきます。

E. 愛媛県版構造改革特区制度が新たに施行されることから、県の権限に係る各種規制の緩和、許認可に係る手続きの簡素化及び一元化が図られるよう、積極的に地域からの提案を行います。

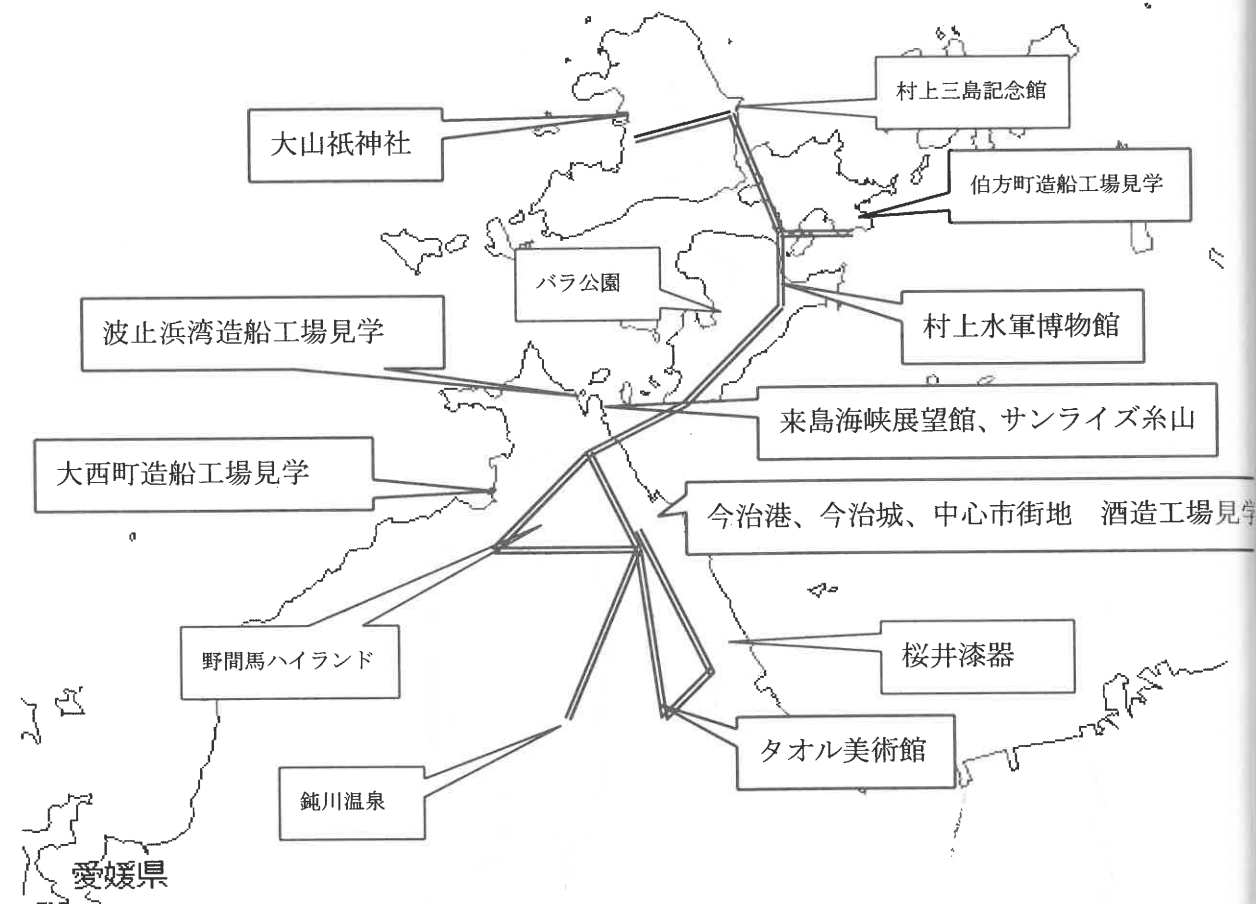
(3)海事文化の振興と交流の促進

①海事関連施設と観光資源との連携強化

海運・造船産業の集積地という地域特性を活かすとともに、圏域が有する魅力ある施設や瀬戸内しまなみ海道などの世界的な観光資源との連携を図り、市民や来訪者が親しみ、楽しめる交流空間やアメニティ機能の充実を図ります。

- A. 日本一の海事産業の集積地に相応しい海事博物館などの海事関連施設の整備を検討し、海事産業や海洋文化の生成・発展過程などが楽しく学べる拠点施設として活用します。
- B. 沖州倉庫跡地や港湾ビルを含めた今治港周辺の景観整備を検討し、市民ばかりでなく来訪者にとってもアメニティ豊かで、海に親しみ、港の風情を楽しめるウォーターフロントとしての整備を図ります。
- C. あらゆる機会を捉え、海から拓け、海にかかわることにより発展してきた“海事都市・今治”を情報発信するとともに、国内外の海事関連都市とのネットワークを構築し、情報交換や相互交流を推進します。
- D. 海にまつわる圏域の歴史や文化が学べるとともに、造船所やタオル工場、また伝統工芸である桜井漆器の製造工程などの見学も行える周遊ルートの整備を図ります。

市街地及び主な観光施設と周遊ルート（案）



- E. 日本を代表する瀬戸内海国立公園の中央部に位置し、多島海景観を有する地理的条件を活かすことで、今後中国などアジアの国々からの観光客誘致を図ります。具体的には瀬戸内海の環境保全に十分配慮したうえで、「海の駅」整備によるヨット、クルーズ船の寄港、瀬戸内海のサンセットクルーズなど遊覧観光の促進を図り、海洋観光の拠点化を目指します。

②海事産業の歴史・文化の顕彰

- A. 海運や造船業がこの地に発祥した歴史的・文化的な背景や由来について、多くの住民に理解と認識を深めてもらうため、今治史談会などの歴史研究グループの学習会や造詣の深い郷土史家による講演会などを開催するとともに、併せてその地域特性を生かしたまちづくりや地域の活性化等についての、住民からの提言や積極的な参加を促すシステムづくりを検討します。
- B. 諸外国における海事都市の実情についても幅広く調査・研究を行い、今治圏域との歴史的な背景や形成過程等の比較や検討を行うなど、圏域住民がグローバルな視点からも興味を持てる海事産業にまつわる歴史や文化の顕彰に努め、この圏域が、ギリシャや香港に匹敵する海事産業の集積地域であることについての周知と再認識を促し、ひいては圏域住民の誇り意識や産業振興気運の醸成に繋げて行きます。
- C. この圏域の中核をなす今治市は歴史まちづくり計画を作成するなど、歴史や文化などの固有の資源を生かした内発型のまちづくりを目指しており、このたびの海事都市構想における歴史・文化顕彰事業の柱の一つとして、海事産業の歴史や文化をモチーフにした「海のまち・いまばり（案）」を刊行し、海に親しみ、海に関心を持っていただく契機とするとともに、楽しく歴史や文化が学べる生涯学習教材やレクリエーション資料として活用して行きます。

第4章 基本計画の実現に向けて

1. 海事都市構想推進協議会

今年度検討した海事都市構想に基づき、将来に渡って今治海事都市の実現を目的とし、基本計画の進行管理を行うため「海事都市構想推進協議会」の設置を目指します。この協議会において、基本計画に位置付けられた具体的施策についての企画検討、方向性の確認等を行い、全体的な進行管理を担う組織として位置付けます。

2. 「海の総合学習」プロジェクトの推進

基本計画の実現に向け、まずは次年度より「海の総合学習」プロジェクトを推進していきます。

(1) 推進組織

①「海の総合学習」連絡協議会

当事業の総合的な調整を行うために、次年度以降「海の総合学習」連絡協議会を設置します。この連絡協議会の機能としては、実質的に「海の総合学習」に関する諸機関・企業・団体等のとりまとめ、行政の各部局との連絡・調整を行うことにより、当地域の実情に合ったプログラムの策定を行うものとします。

②「海の総合学習」プロジェクトチーム（検討部会）

A. プロジェクトの核となる学習プログラムの構築

学習プログラムについては、小中学生と高校生、一般市民等向けなどの年代別に層別した一般的プログラム（学習ツール）を策定します。

その中でも特に小中学生を対象としたプログラム策定については、これまで圏域の子どもたちが親しむ機会の少なかった海洋、船を「総合的な学習の時間」のフィールドとして活用し、子どもたちが主体的に課題を発見し、学び、考え、問題を解決する力を育むための教材づくりを目的としています。

B. 人材ネットワークの構築による海事産業人材バンクの設立

「海の総合学習」プロジェクトにおける講師や運営に携わる人材を確保するため、広く全国へ人材を求め、ネットワークの構築を行ったうえで、海事産業人材バンクの設立を目指すためのプロジェクトチーム（検討部会）を設置します。このプロジェクトチームにおいて、データベース化した人材情報を海の総合学習プログラムへ積極的に提供することを想定しています。海事

産業に携わる現役、OBの方々に協力いただき、海をテーマとした講義などのプログラム進行をお願いすることも考えています。またフィールドワークをはじめとする体験学習などの運営、サポート等にも協力いただきたいと考えています。その他、当プロジェクトチームの役割として、継続的な情報発信方策の検討も行います。なお基本的にボランティア的な参加をお願いしていきたいと考えています。これは参加していただく方々に、海事思想の普及と地域の未来に対する貢献、協力をお願いしたいと考えているからです。

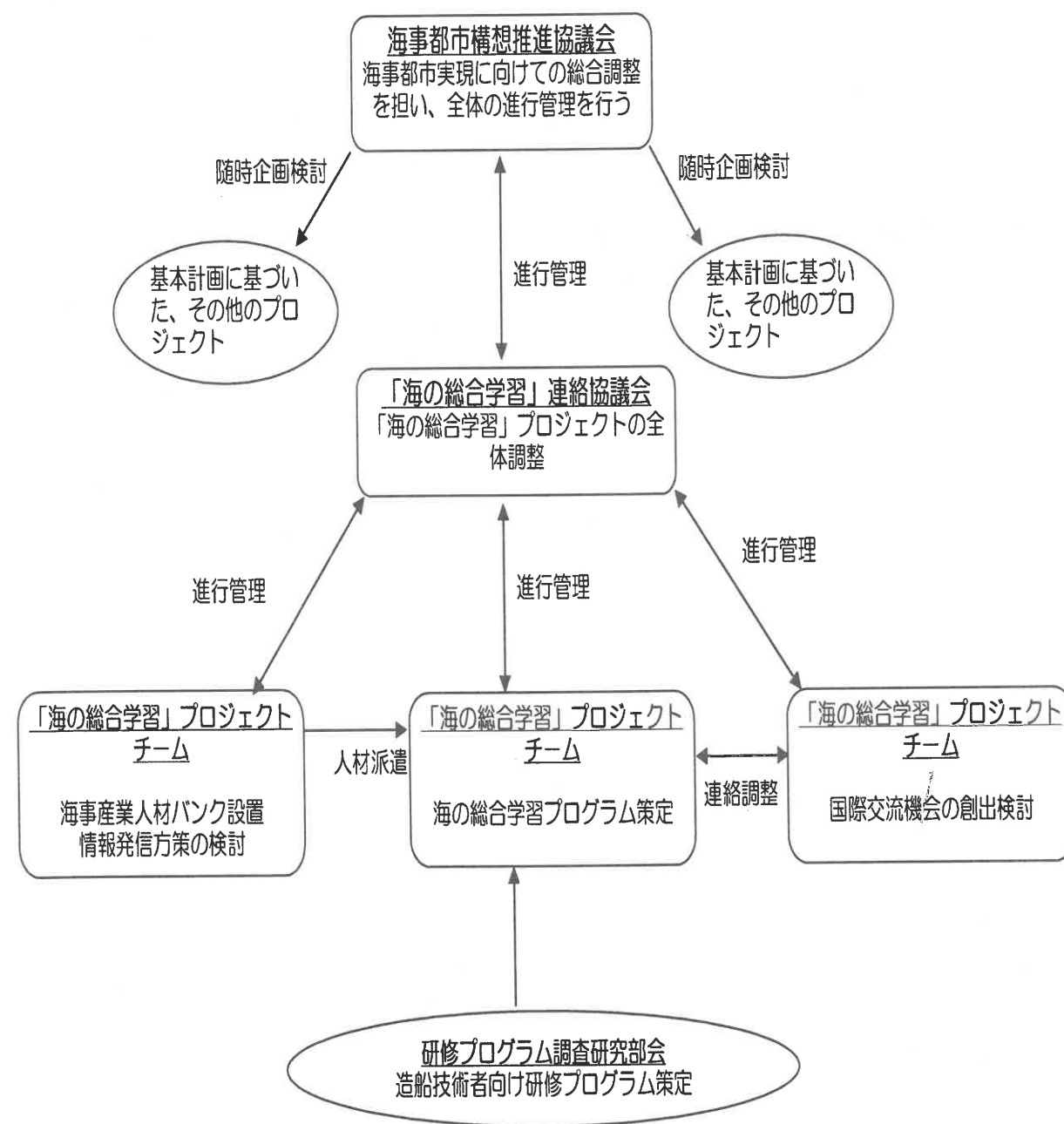
C. 姉妹都市、友好都市との交流検討

国際交流機会の創出を検討するためのプロジェクトチーム（検討部会）を設置します。その中で、関係機関及び外航海運に携わる方々にアドバイスをいただきながら、姉妹都市、友好都市の対象都市を抽出し、選別するための検討を行います。それらの都市との交流を通じて、今後の今治地域のまちづくりに活かしていきます。またインターネット等を利用して、なるべくコストをかけずに情報や人的交流を図ることも検討します。例えば教育委員会との協議により市内の公立小中学校の中から、モデル校を選定し、姉妹都市、友好都市の小中学校とインターネットでの教育交流を行う等、まずは子どもたちの交流から両市の交流を広げ、更には市民レベルでの産業文化交流まで拡大していきたいと考えています。相手都市との交流が活発になることにより、海事産業に対する理解も深まっていくものと考えます。

③研修プログラム調査研究部会

初級技術者を対象に船の設計全般に関わる基本的な概念や、基本設計、詳細設計の作成などを目的とした研修プログラムを策定するため、調査研究部会を設置します。主として研修プログラム策定のための方向性や、策定後の運用方法などを検討しますが、今治地域造船技術センターとの連携により、将来的には一連の造船技術者研修プログラムの策定を目指します。

④各推進組織の関連について



(2)「海の総合学習」プログラム検討の方向性

①作業プロセスの整理

「海の総合学習」プログラム策定の作業プロセスを整理します。

A. プログラム策定の目的

当プログラム策定の目的は、次世代の海事産業を担う人材育成のための学習環境の整備です。当圏域においては、海事産業が地域経済において非常に大きな比重を占めているものの、そのことについて十分な理解が得られていないのが現状です。そのため、海事産業の重要性に関する理解を深めることを第一の狙いとしします。これら内発的な取り組みにより、将来今治地域の海事産業が守られ、より創造力、競争力のある産業への展開が可能になるものと考えます。

B. 現況把握

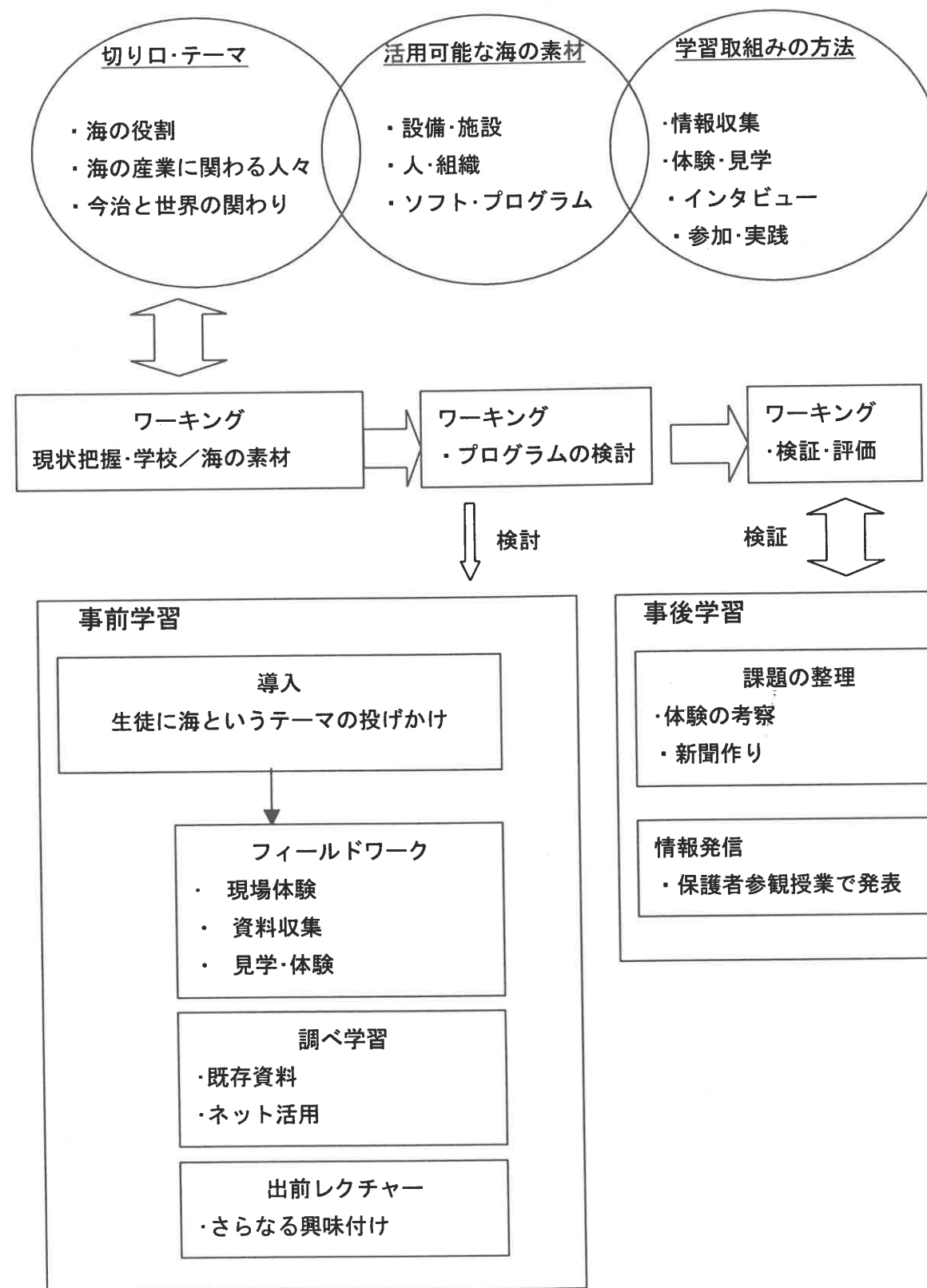
現在行われている総合学習のカリキュラムの整理を行い、生徒の理解及び興味、満足度などをヒアリングし、当プログラム策定において、それらを反映させていくことが重要であると考えます。

C. 学習資源の抽出

協力機関・団体等より、それぞれが提供できるテーマ、受入人数、時期、受入態勢などを「海の総合学習」プロジェクトチームに提出していただきます。プロジェクトチームは、「海の総合学習」連絡協議会と意見調整を行ったうえで、その内容を分類整理して、小中学校をはじめとした参加者に提供します。この段階で、内容を小中学生向け、高校生・市民等向けに分類することも必要です。また、安全性に配慮して、提供されたテーマについて内容の検討を行ったり、場合によっては修正を依頼していくことも必要であると考えます。

D. ケーススタディの流れ

事前の取組み



②学習プログラムの策定

A. 小中学生向けプログラム

a. 「海の総合学習」プログラムメニューの策定

ア. 教師向けプログラム

まず、教師向けのプログラムを立ち上げます。もちろん、教育委員会を通じて「海の総合学習」参加の呼びかけは行いますが、まずは教師の方々に海事産業はどのようなものか、どのような内容のものなら小中学生の興味を引くかなどを考える一つの材料としてプログラムを行います。参加規模は、各小中学校より1名以上の参加とします。

イ. 生徒向けプログラム

最初の段階では、当圏域内において3～5校程度のモデル校を選定します。そのモデル校の実施状況を見ながら、テーマや運営を改善していくことにより、より質の高いプログラムを作成していきます。その後、圏域内の各校へ導入していくものとします。このプログラムについては教育委員会とも協議を重ねて、随時改善を行っていきます。

b. カリキュラムの選定

ア. フィールドワーク（海洋体験プログラム）

生徒が最も興味を示すのが、体験航海などのフィールドワークだと考えられます。これは神戸で実施されている「みなとの総合学習」においても、最も興味を示したものが、実際に船に乗る体験航海だったということから、当圏域においても同様の結果が予想されます。そのため、まず海に対する興味を持たせるために、体験航海などの海洋体験プログラムをフィールドワークに取り込み、カリキュラムを導入することが望ましいと考えます。その後、自分たちの乗った船はどのように作られているかを知る工場見学などのフィールドワークを行い、それぞれのつながりや魅力について体験する機会を創出することにより、海事産業に対する興味はさらに高まることになると考えられます。

イ. 出前学習

これは、フィールドワークに対する座学といった位置付けになります。海事産業人材バンクに登録されている海事産業に携わる現役、OBの方々から海に関する話を聞くことを想定しています。教師が教えるのではなく、実際に海事産業に携わるの方々による授業となれば、その経験に裏打ちされた奥の深い話や、興味深い話がきっと生徒たちに伝わり、海事産業に対する理解が

深まるものと考えます。

c. 教材の開発

ア. 海事産業の歴史

今治圏域の海事産業の歴史については、現在今治在住の作家である土井中照氏に依頼してわかりやすく、かつ体系だった本を書いていただいています。この本を教材として活用することにより、海事産業に対する意識の醸成と、功績のあった方々の顕彰につながると考えます。

イ. 英語教材

フィールドワーク、出前学習に利用する教材の一部を英語で作成することにより、英語に対する興味を高めます。海事産業においては、英語が標準語であり日本語に訳すとかえってわかりにくい言葉も少なくありません。様々な海事産業に関する言葉の一部を英語で教えることにより、今後必要になってくる英語に対する意欲を高めます。

ウ. 創造的な独自教材

生徒たちの興味を引くためにも、創造的な教材の開発が必要です。本だけではなく、自分たちで模型を作るなどすれば、興味はさらに掻き立てられると考えられます。生徒だけではなかなか完成しないような教材とすることにより、親の参加、親の海事産業に対する興味を引き出すことも可能になると考えます。

B. 高校生、市民向けの教育プログラム

a. 市民大学、夏期講座等の利用

高校生、市民に対しては、現在行われている市民大学や夏期講座を利用して、テーマを海事産業に関連するものにすることにより、海事思想の普及を図っていきます。また「モノづくりの楽しさを知る」ことを通して、海事産業の歴史文化を顕彰する学習機会の創出についても検討します。子どもたちの親である、あるいは今後親になるであろう世代に対する教育は、子どもたちの教育と並行して進めていくべきであると考えます。

C. 造船技術者向けの研修プログラム

a. 技術者向け研修プログラムの策定

現在進められている今治地域造船技術人材センターとの違いは、今治地域

造船技術センターでは、溶接などの技能の修得を目的としているのに対し、当プログラムにおいてはその溶接などを行う前提となる科学的な基礎知識を習得することを目的とするものです。「船づくり」に関する基本的な概念や基本設計、詳細設計の作成等を本研修プログラムによって提供しようとするものです。

運営主体	造船技術者向け研修プログラム調査研究部会
参加者	造船事業所、船用工業事業所、それぞれの外注・下請け事業所
講師	事業所の現役・OB、高等教育機関の教員
開催頻度	月1回程度
開催場所	造船工場集積地に近い波止浜・伯方地区
開催費用	実費

ア. 運営主体

運営主体については、「海の総合学習」プロジェクトチーム（海の総合学習プログラム策定チーム）の下に、技術者向け初級プログラム策定のための調査研究部会を立ち上げます。公的な組織にして、行政が関与できるようにすることにより、継続的な活動が可能になると考えます。

イ. 参加者

参加者については、今治地区の造船事業所、船用工業事業所、外注・下請け事業者から派遣される従業者とします。各事業所より参加者を募るものとするが、希望者が多い場合には、割当制も考えていきます。

ウ. 講師

講師については、海事産業人材バンクに登録している方を想定しています。経験豊富な現役・OBから、知識を含め経験を語っていただくことにより、実際に役に立つ内容となるものと考えます。

また、専門的な知識については、愛媛大学や弓削商船高等専門学校の支援をいただき、教員を派遣してもらうことも必要であると考えます。

エ. 実施場所・時間

当プログラムの実施にあたっては、終業時間後の夜間を想定していますので、造船事業所から近い波止浜地区の公民館や、伯方の公民館あるいは支所の会議室などを想定しています。

また、頻度については、あまり負担にならない月1回程度を想定していますが、参加者の希望と講師の確保状況によって変更していきたいと考えます。

オ. テーマ

テーマについては、参加事業所の希望をプロジェクトチームが拾い上げ、講師の調整などを行って決定するものとします。参加希望者が多くなるテーマから重点的に実施していくことを検討します。

カ. 費用

費用については、講師に支払う実費、教材費程度を参加費として徴収する形とします。そのためにもボランティア的に参加していただける海事産業人材バンクへの登録を、積極的に依頼していく必要があります。

資料

1. 海事都市創造検討委員会

(1) 委員名簿

(2) 海事都市創造検討委員会規約

(3) 開催状況・概要

2. 構造改革特区提案概要

(1) 検討内容

(2) 提案内容

(3) 提案提出日

1. 海事都市創造検討委員会

(1) 委員名簿

海事都市創造検討委員会委員名簿

	氏 名	所 属	分 野
1	赤 尾 宣 宏	愛媛汽船(株) 代表取締役社長	民間事業者 (海運)
2	柏 木 実	正栄汽船(株) 常務取締役	
3	長 谷 部 安 俊	東慶海運(株) 代表取締役社長	
4	大 河 内 源 二	洞雲汽船(株) 代表取締役社長	
5	阿 部 克 也	日鮮海運(株) 取締役営業部長	
6	浅 海 友 弘	浅川造船(株) 取締役設計本部長	民間事業者 (造船)
7	檜 垣 幸 人	今治造船(株) 専務取締役	
8	宮 崎 育 英	(株)新来島どつく 総務部長	
9	村 上 正 太 郎	桧垣造船(株) 取締役	
10	板 垣 征 伯	渦潮電機(株) 取締役開発本部長	民間事業者 (舶用)
11	村 上 景 一	四国溶材(株) 代表取締役	
12	内 田 元 二	真鍋造機(株) 総務部 課長	
13	○ 柏 谷 増 男	愛媛大学副学長	学識経験者
14	西 垣 和	弓削商船高等専門学校長	
15	大 野 義 信	今治商工会議所専務理事	商工関係
16	金 子 順 一	愛媛県今治地方局商工労政課長	行政関係
17	井 手 克 彦	今治市総務部長	
18	玉 井 榮 治	今治市産業部長	

○ 委員長を委嘱

(2) 海事都市創造検討委員会規約

海事都市創造検討委員会規約

(名 称)

第1条 この委員会は、海事都市創造検討委員会（以下「委員会」という。）と称する。

(目 的)

第2条 この委員会は、今治圏域における海運、造船業の産業集積を背景に、海事都市を地域再生の一つの柱と位置付け、これらの産業展開を活かした新しいまちづくりの方向性を検討し、広域連携による自律型経済圏形成推進計画の策定を通して、地域再生提案を行うことを目的とする。

(事 業)

第3条 委員会は、前条の目的を達成するために次に掲げる事業を行う。

- (1) 特区、地域再生提案での規制緩和、権限委譲を前提とした産業展開の方向性検討。
- (2) 造船業の人材育成に関する研究、研修機関の立地調査検討。
- (3) 海運、造船業の歴史文化顕彰。
- (4) 海運、造船業を基軸とした海事都市創造のための自律型経済圏形成推進計画の策定。

(構成員)

第4条 委員会は、次に掲げる委員により構成する。

- (1) 民間事業者（海運、造船業）
- (2) 学識経験者
- (3) 商工関係者
- (4) 行政関係者

2 前項の委員は、今治市長が委嘱する。

(役 員)

第5条 委員会に次の役員を置く。

- (1) 委員長 1名
- (2) 副委員長 1名
- (3) 監 事 1名

(役員の選任)

第6条 委員長は、会員の互選により選任する。

2 副委員長及び監事は、会員の中より委員長が指名する。

(役員の職務)

第7条 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。

2 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

3 監事は、委員会の会計を監査する。

(委員会)

第8条 委員会は、委員長が必要と認めたときに開催し、委員長が招集する。

2 委員長は、委員会の議長となる。

(経 費)

第9条 委員会に関する経費は、国土交通省からの調査費、今治市からの自律型経済圏形成推進事業費補助金をもって充てる。

(事務局)

第10条 委員会の事務局は、今治市企画財政部企画調整課に置く。

(解 散)

第11条 委員会は、その目的が達成されたときに解散する。

(委 任)

第12条 この規約に定めるもののほか、必要な事項は委員長が別に定める。

附 則

この規約は、平成16年8月3日から施行する。

(3) 開催状況・概要

①第1回海事都市創造検討委員会

日時：平成16年9月9日（木）13:00～14:50

場所：今治地域地場産業振興センター 2階 中会議室

(a) 繁信今治市長のあいさつ

(b) 委員紹介

(c) 柏谷委員長のあいさつ

(d) 海事都市構想推進事業概要の説明（事務局：仲西次長）

(e) 事業推進の方向性について（事務局：IRC池田主席研究員）

(f) 質疑及び検討（主な意見）

- ・構造改革特区より、今後今治圏域がどうあるべきかといったまちづくりの観点から検討してはどうか。
- ・外航海運業などは今治にいる意義、理由といったものを見つけることが必要だ。
- ・構造改革特区の内容については、委員会での検討より、事務局案について次回内容を承認する形にしたい。

②第2回今治海事都市創造検討委員会

日時：平成16年10月21日（木）13:00～14:50

場所：今治市役所 11階 中会議室

(a) 柏谷委員長のあいさつ

(b) 事務局より基本方針・主要施策を説明

(c) 質疑及び検討（主な意見）

- ・まちづくりの方向性としては、教育を中心にするのは非常にいいと思う。
- ・箱物については、今後のまちづくりの進行状況を見て必要なものをじっくりと検討していけばよい。

(d) 事務局よりの特区提案説明

- ・提案内容について委員会として了承。

③第3回今治海事都市創造検討委員会

日時：平成17年1月27日（木）13:30～14:40

場所：今治市役所 11階 特別会議室3号

（a）柏谷委員長挨拶

（b）海事都市構想推進事業計画素案について事務局より説明

（c）質疑及び検討（主な意見）

- ・海事都市としての顔のわかる（イメージのある）ものにすることが必要だ。
そのためには、資料的なものを集めて展示できる場所も必要だ。
- ・教育については、もう少し絞り込んでどうか。
- ・とにかく、何か第一歩を踏み出すことも重要だ。

（d）方向性については了承

④第4回今治海事都市創造検討委員会

日時：平成17年3月3日（木）13:30～

場所：今治地域地場産業振興センター 2階 中会議室

（a）柏谷委員長挨拶

（b）事務局より推進事業計画と今後の取組について説明

（c）質疑応答（主な意見）

- ・愛媛県版構造改革特区については、何をやるのか真剣に考える必要がある。
- ・ウォーターフロント整備は難しく、お金がかかるが、夢、希望を入れたものとしてほしい。
- ・民間資金による事業も考えていった方がよい。

（d）報告書については事務局一任で了承

2. 構造改革特区提案概要

(1) 検討内容

提案を行うにあたり、既にヒアリングを行った結果からいくつかの問題点を抽出し、特区提案ができるかどうかの検討を行った。

以下その検討した項目の概要である。

課 題	申請項目	内 容
繁忙期の労働時間の柔軟性確保	労働基準法における時間外基準の運用緩和	繁忙期において、時間外労働の上限基準の緩和 ただし、申請できる項目例なし。
低コストの労働力不足	外国人研修生の受入緩和	外国人出入国法の外国人研修生の受入れ基準数の緩和および研修期間の延長（最長5年）により、低コストの労働力の確保、および取得技術の水準の向上による品質の向上を図る。 受入れ基準数緩和は項目あるも、期間延長はなし。
輸入部品を輸出船に使う際の税務処理の簡略化	今治地区造船船用工業の保税地区化	輸入部品、資材を輸出船に使用する際、現状では輸入処理を行い、完成後輸出処理を行う。保税地区化することにより、処理の簡略化を図る。 申請できる項目なし。
造船工場用地の不足	工場立地法の生産施設、緑地の面積の割合の準則緩和	新今治市における工場において、今治市に準則を定めることのできる権限を委譲することによる特例緩和。 申請できる項目は石油コンビナートの工場見直しの中におけるものであり、現状なし。
英語を自在に操れる人材の不足	英語教育の充実	学校教育法に定められている法定のカリキュラムを超えて、小学校低学年からの英語教育の充実を行う。 申請可能。

(2) 提案内容

提案内容については、以下のとおりとした。

構想(プロジェクト)の名称	造船集積地工場機能強化特区
構想(プロジェクト)の範囲	新今治市および上島町
構想(プロジェクト)の提案内容	今治圏域において、海事都市を柱としたまちづくりの方向性を検討するため、今治海事都市構想推進事業を推進しているが、その中で当圏域における造船集積地域は、地形的制約から既存工場の大幅な拡張の余地が少ないこと、また造船業において、外国人研修生は貴重な技術継承者となりうることを前提に、研修期間が十分でないため中途半端な技術研修となり、加工組立業においては非常にマイナスであるという問題が顕在化してきた。 そこで、工場立地法における生産施設、緑地及び環境施設の敷地面積に対する割合の準則を緩和することにより、造船向上の効率的な生産体制構築による競争力強化が可能と考えた。また、外国人研修生については、研修期間としての在留期間3年から5年への延長を行うことにより、十分な技術習熟が可能と考えた。 これによる経済的社会的効果としては、造船業及び関連産業の国際競争力が高まり、ひいては圏域の海運を守り、創造力、競争力、雇用吸収力のある、より時代に合った海運、造船業への転換を可能にするものとする。また、技能を修得した研修生が国際交流の架け橋となることも期待される。
提案概要	今治圏域は、日本有数の海事産業の集積地である。海事都市構想推進事業により、海運、造船業を中心とする海事産業によるまちづくりを目指し、工場立地法の準則緩和、外国人研修生受入期間延長による人材育成事業により、国際競争力を高め、地域産業の活性化につなげる。

(3) 提案提出日

平成 16 年 11 月 12 日(金)