



今治海事都市発展ビジョン

今治市産業部産業政策局海事都市今治推進課

2025年4月4日

目次：今治海事都市発展ビジョン

エグゼクティブサマリ

1. 海事産業の動向と今治地域の特徴・活用する強み

2. 目指す将来像・基本方針・取組の方向性

3. 取組の方向性（実現に向けた取組例）

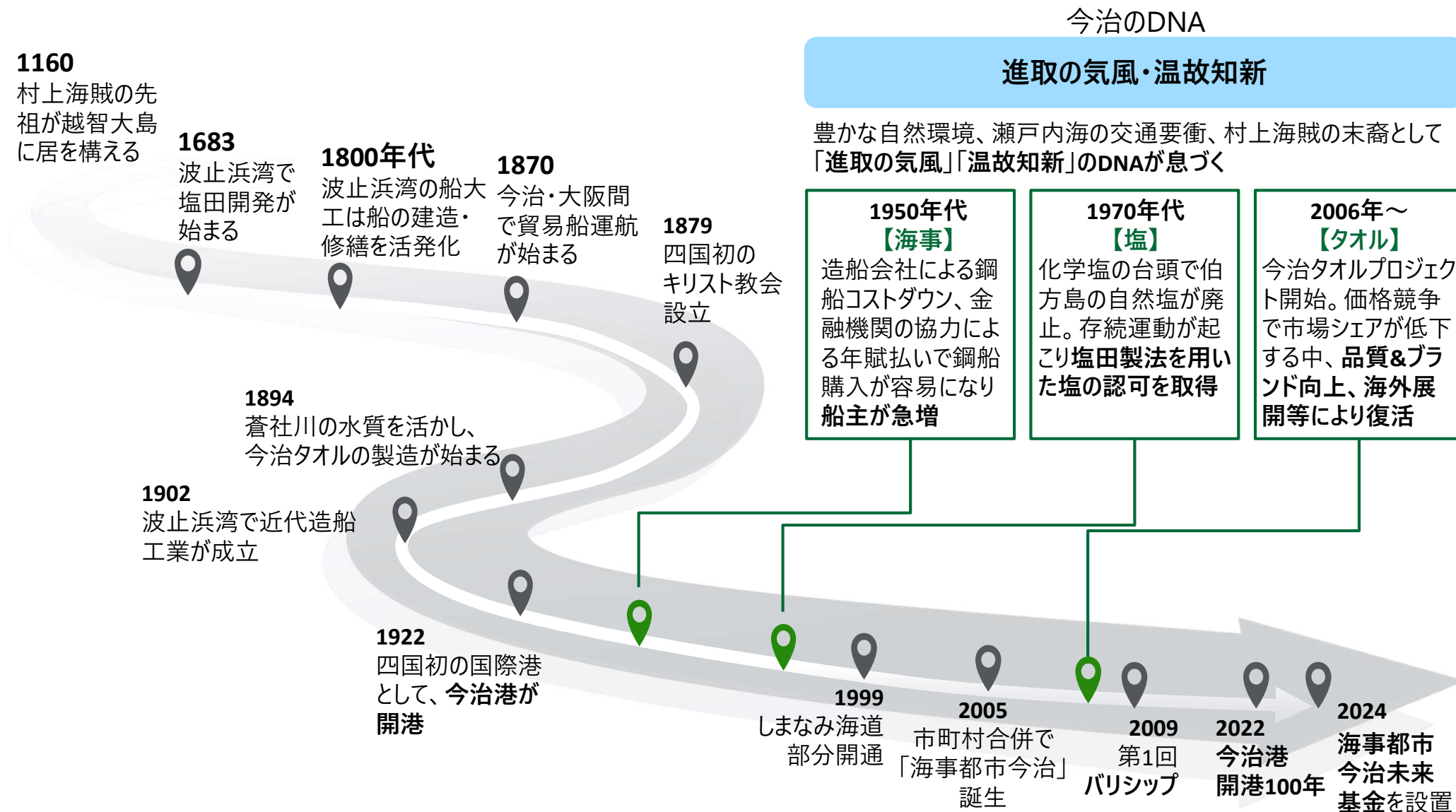
4. 新海事エコシステム

5. ロードマップ

エグゼクティブサマリ

今治の歴史には「進取の気風」「温故知新」のDNAが存在。他地域では衰退した産業を新たに温めることで現在の代表的産業（海事/塩/タオル）を確立してきました

今治発展の歴史とDNA



今治発展の歴史も踏まえ、産業・個人・社会の観点から、旧ビジョン策定当時の状況を起点として、今後20年間に想定される変化も織り込み、未来のありたい姿を導出しました

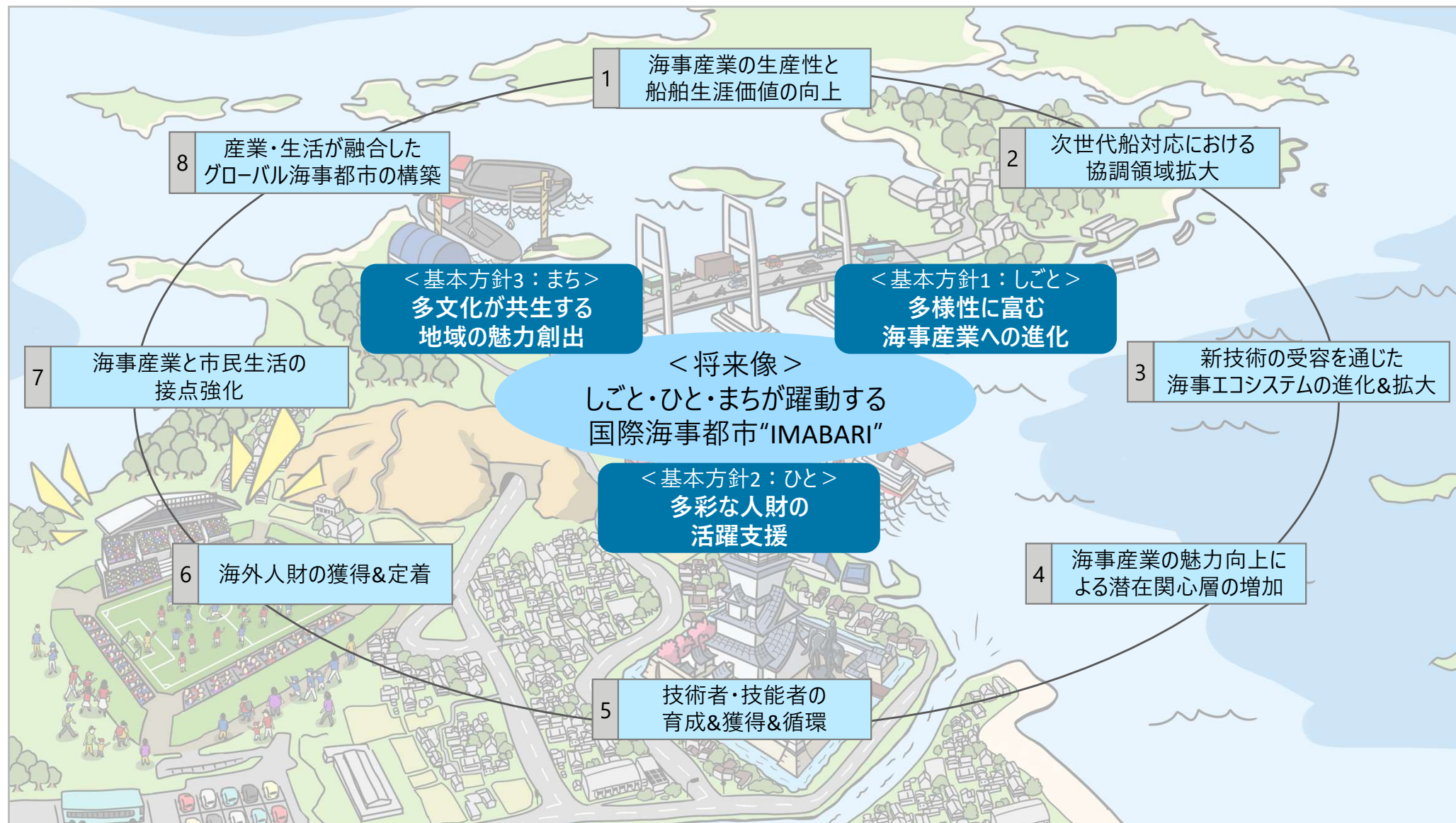
今治市の過去・現在・未来の姿

今治市のポジション

	産業（しごと）	個人（ひと）	社会（まち）
（20年前） 過去	国内1海事都市（市町村合併で「海事都市・今治」が誕生）		
	- 既存船建造・保有・運航の国内主要拠点 - 市町村合併に伴い、海事バリューチェーンが網羅された - 船主・海運・造船・船用を中心とした安定産業	- 海事産業の魅力が不十分/伝わらず、働き手が来にくい - 技能者育成の組織や仕組みが誕生 - 海外人財は少数	- 市民における海の魅力認知は希薄 - 市町村合併に伴い、海事都市今治が誕生
（強み・弱み） 現在	国内トップ海事都市（国内建造船2割を市内造船所が建造。国際的認知度も獲得）		
	- 既存船建造・保有・運航の国内トップ拠点 - 海事バリューチェーンが確立されている点が強みであり、協調の機運も高まり - 船主・海運・造船・船用を中心とした安定産業	- 海事産業の魅力が不十分/伝わらず、働き手が来にくい - 男性/若手対象の技能者育成が中心 - 海外人財を海事産業における一時的な労働力として活用	- 市民における海の魅力認知、海事都市としての誇りは希薄 - 国内トップクラスの海事都市として認知
（ありたい姿） 未来	しごと・ひと・まちが躍動する国際海事都市“IMABARI”		
	国際的で多様性に富む海事産業 - 建造・所有・運航が相互連携・深化したグローバル海事拠点 - 次世代技術対応のためのバリューチェーン上の協調領域を拡大 - 新プレイヤーが参加し、活力に溢れ、稼げる産業への転換	多彩な人財が集い・育ち・働く - 海事産業の魅力が向上/伝わり、働き手が増加 - 次世代船に対応できる高度技術者・技能者の育成&獲得 - 海外人財を、コミュニティの一員として受け入れ	多文化が共生する魅力ある地域 - 海/海事都市の魅力向上で、市民が誇りを感じ、まち全体で魅力発信 - 国際海事都市としてのプレゼンスを発揮

将来像として「しごと・ひと・まちが躍動する国際海事都市“IMABARI”」を掲げ、実現のためにしごと・ひと・まちという3つの基本方針とし、8つの取組の方向性を示します

しごと・ひと・まちが躍動する国際海事都市“IMABARI”



1. 海事産業の動向と今治地域の特徴・活用する強み

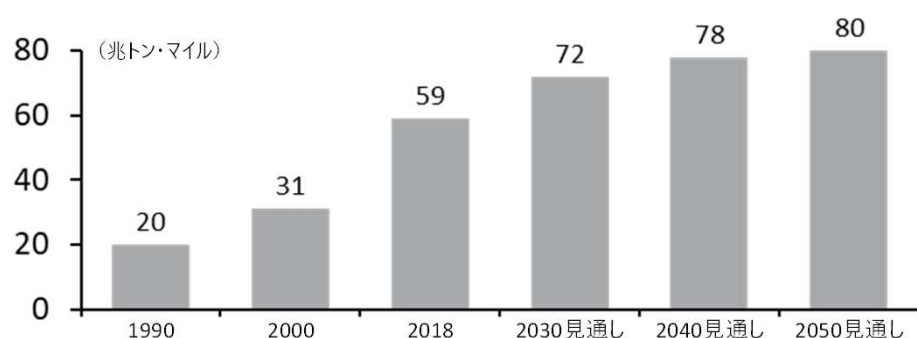
新燃料船がドライバーとなり、海上輸送・船舶建造の需要増加が見込まれます。今治は人的・物的リソースが限定的で既存リソースを活用した生産性向上が有効です

海事産業の動向と今治地域の特徴・活用する強み（外部環境と内部環境） 1/8

海事産業は新燃料船がドライバーとなり成長を継続

- 世界の海上貿易量は2050年に向けて安定的に成長
- 新燃料船は内航・外航共に2030年以降の普及が見込まれている

世界の海上貿易量（実績と見通し）

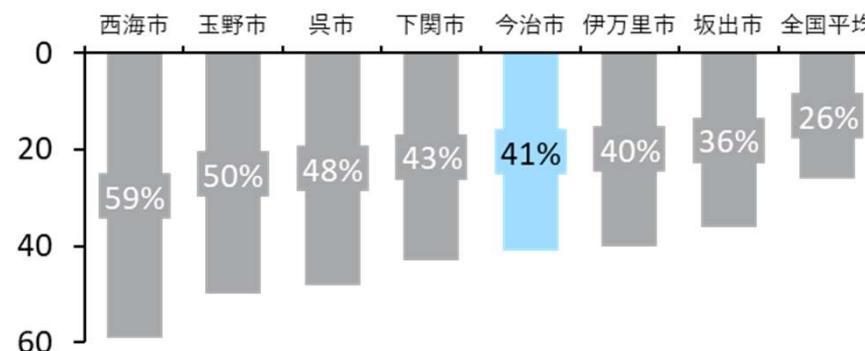


新燃料船の普及見通し（外航&内航）



今治の人的・物的リソースは限定的

- 今治の生産年齢人口（人的リソース）は40%を超え減少。海運・造船の双方で人員不足が顕著
- 今治では新規の造船適地（物的リソース）が限られる
造船所所在主要自治体の生産年齢人口減少率(2020⇒2050)



人的・物的リソースに対する声（今治）

- 内航は船員不足がずっと課題。少人数で多くの作業をしなければならず、労働環境は厳しい
- 市内に造船適地は限られ、休眠ドックも存在せず、大規模増設は困難。大規模な設備投資よりも、既存ドック・設備を活用した生産性向上を志向
- 造船建造量は国内Topだが、生産性には多くの改善余地



有識者

出典：Clarkson Research, DNV, 国土交通省, 有識者ヒアリング

今治は船の需要側・供給側・支援側の全てが集積/充実しており、この点、世界的にも唯一無二の強みを有します。他方、新技術対応、技術者育成の評価が低いのが現状です

海事産業の動向と今治地域の特徴・活用する強み（外部環境と内部環境） 2/8

船の需要・供給・支援の集積地である点は、世界でも今治しかなく、この点が最大の強み

- 世界海事都市トップ50のランキングでは、今治市は2024年度は31位（国内では東京、大阪に次ぐ第3位）
- 船腹量、建造量、銀行融資の項目では世界トップ10入り。船の需要側(船主/海運)、供給側(造船)、支援側(金融)のプレイヤーの集積度合/充実度は世界で唯一無二

国際海事都市ランキング：上位都市との比較

主なランキング項目		シンガポール	ロッテルダム	今治
総合		1	2	31
海運	船腹量	2	11	8
	海運企業数(本社所在)	3	4	10
	低環境負荷船の船腹量	4	17	29
ファイナンス・法律サービス	銀行融資残高	14	4	7
	IPO	9	12	-
海事テクノロジー	船舶の建造量	15	8	3
	海事教育機関	6	2	-
港湾・物流	LNG対応港	2	1	11
	多燃料対応港	1	2	28
	デジタル港	1	2	27
魅力・競争力	ビジネスのしやすさ※国の指標	1	37	20
	スタートアップ支援※国の指標	-	6	28

今治市には、海運・船主・造船・船用など海事企業が集積している強みがある。当該強みを活かした取組（例：ベストプラクティスの対外発信）を期待



新技術対応、技術者育成の評価が低い

- 「国際海事都市ランキング」では、新技術対応（デジタル港、スタートアップ支援など）、技術者育成（海事教育機関）のランクが低い
- シンガポールと比べて、ロッテルダムは造船業（船舶の建造量）が盛んな点で、今治と産業構造が似ている。ロッテルダムの特徴は以下のとおり

新技術対応

- ロッテルダム港は、LNG船や多燃料船に対応。また、水素ネットワークを構築し、欧州の水素輸送ハブを志向。一部ターミナルは、ガントリークレーン・構内輸送・ヤードクレーンの自動化・遠隔操作を実現。また、オペレーションのデータ活用を進め、船舶停泊時間の短縮を実現
- 海事関連スタートアップ企業が289社ある他、全世界の港湾スタートアップアクセラレータープログラムが1位に評価されるなど、スタートアップ育成・支援・誘致に注力

技術者育成

- 国際海事都市ランキング「海事教育機関」2位
- オランダ海事研究所（MARIN）、オランダ応用科学研究機構（TNO）などの研究機関が所在
- 海洋交通大学、ハーリングン海事大学、デルフト工科大学、ロッテルダム応用科学大学で、1.2万人が海事専攻

出典：DNV、国土交通省、有識者ヒアリング

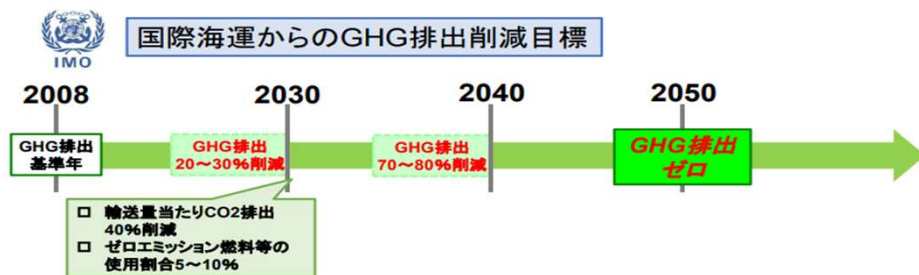
新技術対応では、環境規制の高まりにより、新燃料に関する各種インフラ整備が求められています。今治ではインフラは未整備ですが、企業間連携の機運が盛り上がっています

海事産業の動向と今治地域の特徴・活用する強み（外部環境と内部環境） 3/8

環境規制の高まりで新燃料の技術対応に迫られる

- グローバル環境規制は実効性担保の検討フェーズへ。海運・船主の新燃料船に対するニーズの急速な高まりが見られる
- 新燃料船普及のため、エンジン開発、設計・オペレーションの対応のほか、新燃料に関するインフラ整備も必要

環境規制強化の動向（世界）



新燃料船の技術領域拡大（世界）

供給体制整備

- 新燃料の供給者・供給量の確保、輸送手段の確立
 - 新燃料対応エンジン試運転設備の新設
 - 燃料ターミナルにおける払出し設備の設置
 - バンカリング船の確保・保有
 - タンクローリーの確保

新燃料船インフラは未整備も、協調機運が出ている

- 新燃料船のインフラ整備は多額な投資が必要で、個社単独で行うのは困難
- 非競争・協調領域として、企業間連携を進めたい声が複数存在

新燃料船に関するインフラ整備に対する声（今治）

- 新燃料船に関する技術開発・検証（例：アンモニア実ガス検証）を、個社単独で行うのはインフラコスト等を艱難すると難しい
- インフラ整備の必要性は理解。インフラ整備を進めるため、まずは費用対効果の見極めが必要
- 新燃料船の建造・運航に関して、共同で利用できる実証実験場があれば、是非利用したい



有識者

企業間連携の状況に対する声（今治）

- 今後、技術領域で、造船事業者間の横連携を拡大したい。同業他社の横連携で共通化できる部分は非競争・協調領域としての対応が一案
- 中小企業は次世代技術対応が困難なため、技術・人材交流による底上げに期待
- スタートアップや他産業等から汎用的な新技術を取り込むことで時間や個別最適化を要せず、技術実装を進めることができる
- スタートアップと連携した実証実験の実施で、今治市は船の最先端地域という認知を獲得できる



有識者

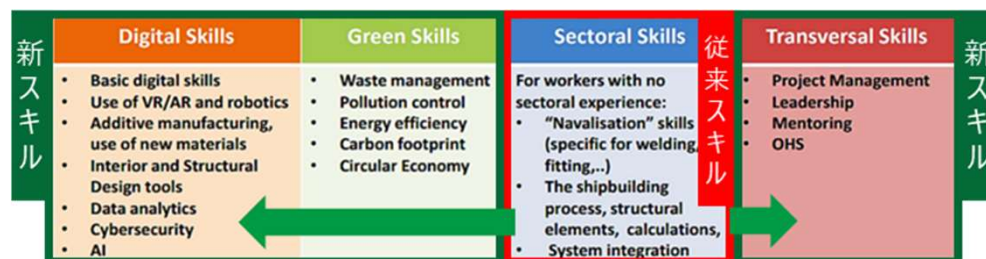
海外や他業界/他自治体では、スキル面の魅力訴求を通じて、人財流入促進を狙っています。今治の若者には海事産業や地元の魅力が十分に伝わっていません

海事産業の動向と今治地域の特徴・活用する強み（外部環境と内部環境） 4/8

海外・他地域では、スキル面の魅力を訴求し、人材流入を狙う動きが見られる

- EUは次世代人材育成のため、造船スキル協定を策定。従来の業界スキルの他、デジタル・環境・横断スキルも示す
- 日本の他地域では、高校生のデジタルスキル向上に加えて、県内企業への関心を高める施策が行われている

次世代船舶で求められるスキル（欧州）



山形県の産学官連携によるAI教育（日本）

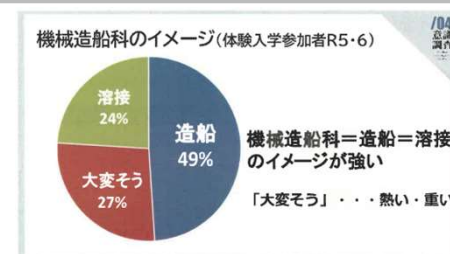
- 「やまがたAI部」は、県内企業、教育機関、自治体が連携し、県内外の高校生にAIを学ぶ機会を提供するプロジェクト（2020年8月～実施）
- AI教育プログラムとして、「AIプログラミング教育」、企業へ訪問しAI導入の検討を行う「企業訪問」、AI活用アイデアコンテストである「やまがたAI甲子園」を実施

若者に海事産業や今治の魅力が伝わっていない

- 若者は、海事産業に対して、親近感や魅力を感じていない
- 海事産業/今治市の魅力向上や魅力訴求が求められている

海事産業に対する若者の認識（今治）

今治工業高校の体験入学参加者へのアンケート



今治海事産業の魅力に関する声（今治）

- デジタル/ロボット活用などにより、生産性を向上させ、活力があり、働きやすく、稼げる産業にする必要がある
- 船員の採用募集や船員の就職方法が、今は分かりづらい状況。どこを見れば分かるか知られておらず、その情報を掲載できる場所が欲しい
- 今治市から出た若者が、地元に戻ってこない点が一番の課題。子どもたちに魅力が伝われば、大人になってから今治にUターンする可能性も高まる
- 今治出身者が東京で勉強・勤務した後に、最終的に今治市に戻ってくる流れを作りたい



有識者

日本の海事技術者を育成する基盤は弱体化しており、今治では海事技術者を育成する教育機関が存在しません。海事技術者を育成する機関設立に期待する声があります

海事産業の動向と今治地域の特徴・活用する強み（外部環境と内部環境） 5/8

日本の海事技術者を育成する基盤は弱体化

- 日本の大学での造船関連学科は工学と理学を融合した海洋工学領域にシフトしている。造船に力点を置いた高度教育の場は少なくなっている
- 海事関連の教育・研究機関や大学の国際競争力が劣後している状況

海事技術者（造船）の育成状況（日本）	
大学名	造船学科の変遷（1970年代⇒現在）
東京大学	船舶工学科⇒システム創成学科
横浜国立大学	造船工学科⇒建設学科
東海大学	海洋工学科⇒海洋理工学科 海洋理工学専攻
大阪大学	船舶学科⇒地域総合工学科
大阪公立大学	船舶工学科⇒海洋システム工学科
広島大学	船舶工学科⇒第四類（建設系）
九州大学	造船学科⇒地球環境工学科
長崎総合科学大学	造船科⇒工学科

国際海事都市ランキング：海事教育機関

都市	2019	2022	2024
ロッテルダム	2	2	2
シンガポール	5	5	6
上海	13	10	10
東京	16	16	16
大阪/神戸	31（神戸）	23（大阪）	22（大阪）
今治	16	対象外	対象外

今治では海事技術者を育成する教育機関が無い

- 今治市の海事人材の育成は技能者が中心
- 今治市(四国)には、造船系大学・大学院が存在しない

海事技能者の育成（今治）	
今治地域造船技術センター	2005年に発足。今治市内の造船会社や船用企業50社以上の会員会社で構成
今治工業高校	2016年に機械造船科が開設。これまで327名が入学、卒業生の約半数が造船関連企業に就職
国立波方海上技術短期大学校	主に国内を航行する船舶の職員となることを目的とした海員の教育が行われてる

海事技術者の育成に対する声（今治）

- 今治市内の企業が出資して、海事/造船大学を設立するのは一案
- 今治市には造船所、船主、海運が揃っており、海事に関する現場/実務が充実。技術開発・研究の要素を持つ場を作ることで、実証実験を行いたい企業・研究者の呼び込みが可能。これにより、今治市でも、技術開発、技術者育成が可能
- 船は自動車と異なる巨大な構造物。部分的な深い知識よりも全体感の把握が重要



出典：DNV、国土交通省、今治市、有識者ヒアリング

世界の海事産業では、外国人は既に必要不可欠な存在となっています。今治の人口は10万人を割り込む見通しで、地域社会維持のためにも外国人の受け入れは不可避です

海事産業の動向と今治地域の特徴・活用する強み（外部環境と内部環境） 6/8

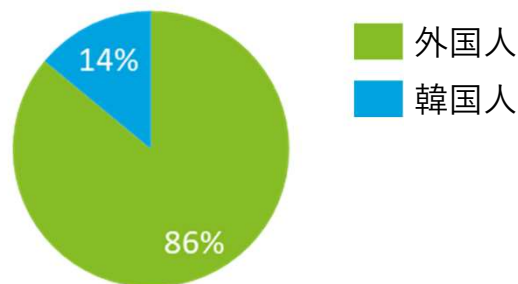
海外人財は海事産業で必要不可欠な存在だが、グローバルで人財獲得競争が激化

- 韓国では造船業新規就業者の9割が外国人
- 日本でも造船業の外国人材は増加し、13%を占めている

グローバルの海外人材獲得状況（韓国）

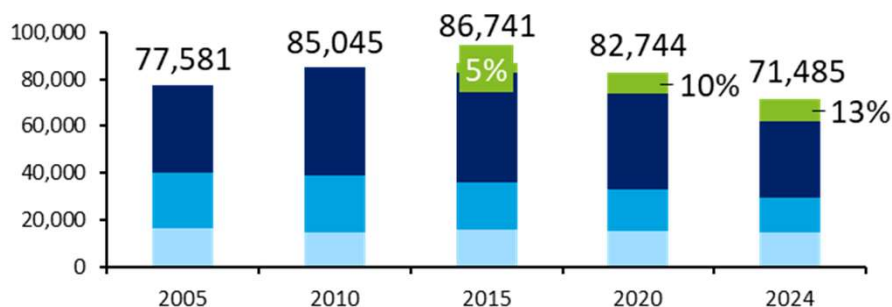


造船業新規就業者数
14,359人
(2023年1-9月)



造船就労者に占める海外人材の割合（日本）（人）

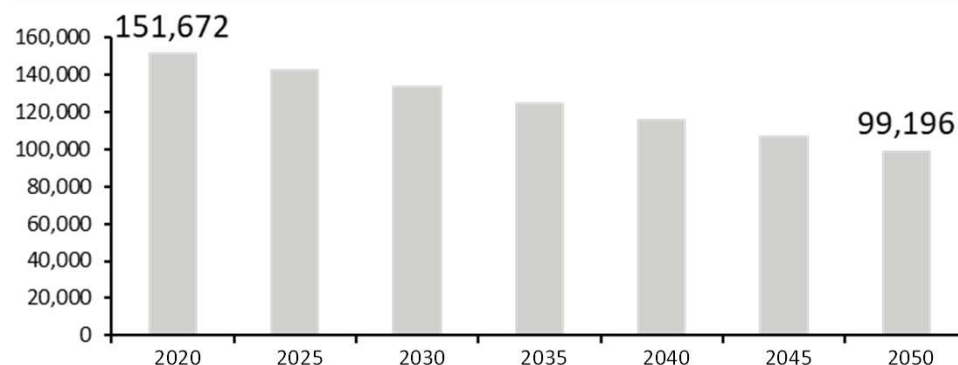
● 外国人材 ● 社外工（技能者） ● 社内工（技能者） ● 職員（技術者＋事務職）



地域社会維持のためにも、海外人財の受け入れが不可避な状況

- 今治市の人口は2050年に10万人を割り込む見通し
- 海外人財の受け入れに期待する声がある

今治市の人口実績・見通し（人）



今治市の人口実績・見通し（人）

- 海外人財獲得は中・韓との競争が激化しており、今治を選んでもらうためには、賃金の向上に加え“暮らしやすさ”、“働きやすさ”での差別化が重要
- 「育成就労制度」への制度改定により、希望する外国人の日本での継続滞在が容易になったため、今後は家族で来る方も増えることが想定される



有識者

出典：国土交通省、ハンギョレ新聞、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」、有識者ヒアリング

今治では、海に関連したイベントは開催されていますが、海への親近感が思うほど高くないといった声があり、今治港の交流拠点としての活用等で機運を高めていくことが肝要です

海事産業の動向と今治地域の特徴・活用する強み（外部環境と内部環境） 7/8

今治港の利用者が継続的に減少している

- 交通としての今治港の機能はしまなみ海峡大橋の開通とともに影を潜め、それに伴って利用者の減少が続いている

今治港の乗降者数推移



今治港の現況に対する声（今治）

- 今治港はしまなみ海峡大橋の開通以降、衰退の一途、島嶼部への定期航路が減便、利用者は減少しつづけている
- 港の低迷に伴って、周辺の商店街や施設の人通りが寂しくなっている
- 港側にある今治城などと一体となった観光資源の活用も視野に検討するべきではないか



有識者

イベントはあるが、海への親近感が無い市民が多い

- 今治港を交通から交流の拠点にしていきたい
- 海への親近感醸成に向けた港を利用したイベントは盛況
- 他方で、海や船に触れる機会が限られるため、親近感を持たない市民が多い

せとうちみなとマルシェ概要

- 2022年11月から定期開催として開始
- 毎月第2・第4日曜日に今治港はーばりー周辺で開催
- 毎回、約100店舗が出店、県内外から1万人を集める人気イベントで経済波及効果は年間10億円とも

海への親近感に対する声（今治）

- 今治市には、船の交通の要衝である来島海峡があるため、市民は行き来する船を見ることは多い。また、造船会社もあるため、海事環境には恵まれている。但し、乗船することは少ないため、船の内部構造などは知っている市民は少ない
- 単なる造船所見学ではなく、乗船もできる場合、船を多様な観点で体験でき、人々の関心をより喚起できる



有識者

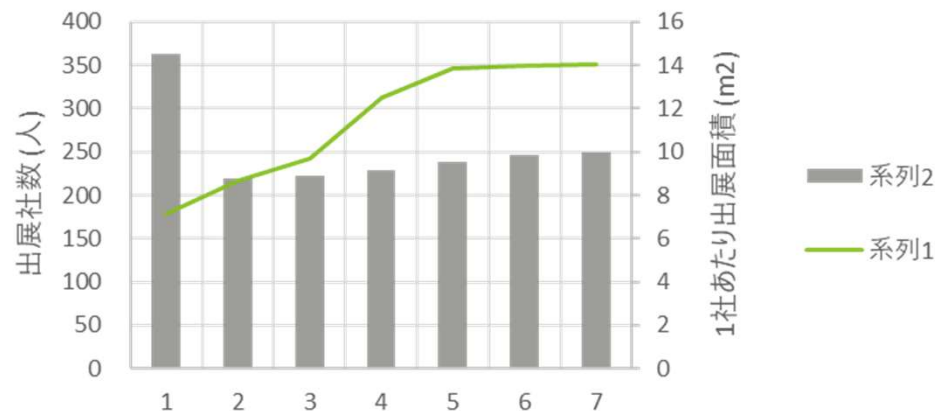
今治では海に関連したイベントは頻繁に開催されるものの環境整備に課題があるといわれており、国際海事都市にふさわしい施設整備に基金を活用する動きがあります

海事産業の動向と今治地域の特徴・活用する強み（外部環境と内部環境） 8/8

バリシップの開催施設の整備が必要

- バリシップの参加者数、イベント規模に合った開催会場が市内になく、利用者の不便に加え展示の制限も出ている

バリシップの参加者推移



海への親近感に対する声（今治）

- コロナ禍の影響はあったものの、バリシップは参加者数が増加しており、イベントとして成功を収めている一方、会場運営・環境に課題がある
- 現状の施設では手狭であり、実物の装置や機器などの展示をあきらめざるを得ない



有識者

国際海事都市にふさわしい施設整備に基金を活用

- 海事都市交流委員会において、国際海事都市にふさわしい施設整備を基金を通じて行うことが決定されている
- 国際海事都市にふさわしい施設整備に期待する声がある

海事都市・今治の未来創生に関する要望書（抜粋・要約）

- 今治港を「交流の港」として再整備するため、クルーズ船が接岸可能な岸壁整備・港内浚渫を進める
- 市内にバリシップなど大規模な展示会が開催可能な会場を整備する（MICE機能の整備）

国際海事都市に対する声（今治）

- 今治市海事都市交流委員会が進めるMICE機能整備等と本ビジョンは密に連携が必要
- 稼働率を担保するためにはコンテンツが重要。一方で、多機能を求めすぎると建設費用が高額に
- 広島県呉市の「大和ミュージアム」は、まちのシンボル・船好きの観光スポットになっている。造船から海運までをストーリー形式で、楽しみながら学べる施設・場所が欲しい



有識者

2. 目指す将来像・基本方針・取組の方向性

将来像「しごと・ひと・まちが躍動する国際海事都市“IMABARI”」を念頭に置きつつ、基本方針①しごとにフォーカスして、ありたい姿&打ち手を示します

現在の姿とありたい姿：基本方針①しごと「多様性に富む海事産業への進化」関係

現在の姿（AS-IS）	20年後のありたい姿（TO-BE）	取組の方向性
<u>既存船建造・所有・運航の国内トップ拠点</u> ■ 今治海事産業全体としては、建造量・船腹量ともに国内トップクラス ■ 建造では労働力不足・ドック増設が困難、所有ではインセンティブが国際的に劣後という状況下で、建造量・船腹量の大幅増加は困難	<u>建造・所有・運航が相互連携・深化したグローバル海事拠点</u> ■ 大企業は元より、中小企業でもデジタル化・ロボット化が進み、業務の効率化・高付加価値化が実現している ■ 個社の取組に加えて、需要側・供給側双方の連携やインセンティブ付与により、建造量・船腹量が増加	1 海事産業の生産性と船舶生涯価値の向上
<u>海事バリューチェーンが確立されている点が強みであり、協調の機運も高まる</u> ■ 既存船においては建造・保有・運航・修繕における強固なバリューチェーンが確立されている ■ 次世代船における重要部材／システムは、海外からの供給に依存する部分が多い	<u>次世代技術対応のためひと・インフラ・サービスで協調領域拡大</u> ■ 次世代船の建造・運航・修繕等の各工程において、造船・船主・海運等が連携 ■ ひと・インフラ・サービスの観点から協調領域を特定し、企業間連携で解消。日本としての経済安全保障にも貢献	2 次世代船対応における協調領域拡大
<u>船主・海運・造船・船用を中心とした安定産業</u> ■ 伝統的な安定産業として認知される一方、先進的・革新的、稼げる産業というイメージは乏しい ■ 外部から海事産業への参入障壁が高い	<u>新プレイヤーが参入する、活力溢れ&稼げる魅力ある産業</u> ■ 他産業、スタートアップ等に広く間口が開かれ、次世代技術の取り込みが図られ、稼げる産業へと転換 ■ デジタル、GX等における先進的な取組を通じて、多様なプレイヤーを融合促進する仕組みが構築されており、瀬戸内広域連携も実現されている	3 新技術の受容を通じた海事エコシステムの進化&拡大

将来像「しごと・ひと・まちが躍動する国際海事都市“IMABARI”」を念頭に置きつつ、基本方針②ひとにフォーカスして、ありたい姿&打ち手を示します

現在の姿とありたい姿：基本方針②ひと「多彩な人財の活躍支援」関係

現在の姿（AS-IS）	20年後のありたい姿（TO-BE）	取組の方向性
<u>海事産業の魅力が不十分/伝わらず、働き手が来にくい</u> ▪ 海事産業は地域の雇用を支える極めて重要な産業 ▪ 親近感が持ちにくい、重労働で危険と認知される等、若者や他産業からの人財獲得が難しい状況	<u>海事産業の魅力が向上/伝わり、働き手が増加</u> ▪ スキル／キャリアアップの仕組みが整備され、若者や他産業従事者にとっても魅力的な業界に ▪ 学生のうちから海／海事産業との接点があり、将来の職業候補の1つとして自然にイメージされ、市外転出者のUターンにも繋がっている	4 海事産業の魅力向上による潜在関心層の増加
<u>男性/若手を対象とした技能者育成が中心</u> ▪ 市内における海事人財育成は技能職中心で、技術者を育成する大学・大学院が存在しない ▪ デジタル・AI等の人財獲得は特に困難	<u>次世代船に対応できる技術者・技能者の育成&獲得&循環</u> ▪ 高度技術者・技能者の育成&獲得のため、育成～リスキリング～キャリアアップが一貫性を持ってデザインされている ▪ 次世代船で必要とされる新技術を持つ人財を獲得／育成／循環するための仕組みが構築されている	5 技術者・技能者の育成&獲得&循環
<u>海外人財を海事産業における一時的な労働力として活用</u> ▪ 海事産業における労働力不足は海外人財によって補填されている状況 ▪ 中・韓も海外人財獲得に注力しているため、今治を選んでもらうためには、賃金の向上に加え“暮らしやすさ”、“働きやすさ”での差別化が必要な状況	<u>海外人財をコミュニティの一員として受け入れ</u> ▪ 仕事だけでなく、生活・文化を含む総合的な魅力で高度技術者を含む海外人財が積極的に来市している ▪ 海事産業における海外との交流がきっかけとなって、市の様々な場所で新たな活力が生まれている	6 海外人財の獲得&定着

将来像「しごと・ひと・まちが躍動する国際海事都市“IMABARI”」を念頭に置きつつ、基本方針③まちにフォーカスして、ありたい姿&打ち手を示します

現在の姿とありたい姿：基本方針③まち「多文化が共生する地域の魅力創出」関係

現在の姿（AS-IS）	20年後のありたい姿（TO-BE）	取組の方向性
<u>市民における海の魅力認知、 海事都市としての誇りは希薄</u> ▪ 国内外の産業界において、海事都市として広く認知されている ▪ 一方、市民にとっては海事産業の存在や繋がりを感じる機会が必ずしも多くない	<u>海/海事都市の魅力向上で、 市民が誇りを感じ、まち全体で魅力発信</u> ▪ 市民が海を身近に感じており、海事都市の一員として地域への愛着を持っている ▪ 海／海事に関連した複数のコンテンツが存在し、市内全域で賑わいが創出されている	7 海事産業と 市民生活の 接点強化
<u>国内トップクラスの海事産業都市 として認知</u> ▪ 日本における主要な海事都市として、海外からも一目を置かれる存在となっている ▪ 国際交流のさらなる促進に向けては、港湾やMICE施設等のインフラ面の強化が必要	<u>国際海事都市として産業に加え 観光・生活でもプレゼンスを発揮</u> ▪ 国際海事都市としてのブランド力により、ビジネス・レジャーの双方で、国際観光拠点に ▪ 海事関連の産業・施設・イベントで、国際交流の機会が創出され、市民と世界の人々が日常的にふれあい	8 産業・生活が 融合した グローバル海事都市 の構築

3. 取組の方向性（実現に向けた取組）

「取組の方向性①」では、船のライフサイクルを踏まえた施策を供給側・需要側・支援側が実施し、建造・船腹量の増加を狙います。同時に海事産業の魅力向上にも繋がります

基本方針【1】しごと：多様性に富む海事産業への進化

取組の方向性：①海事産業の生産性と船舶生涯価値の向上

取組の方向性（パッケージ）の狙い・概要

受注量世界トップシェアの目標が国から示される中、建造では人手不足・ドック増設が困難、所有ではインセンティブが国際的に劣後との声もある。当該施策は、直接的には、船のライフサイクルバリュー最大化につながる取組を需要側・供給側・支援側が行い、建造量・船腹量の増加を狙いつつ、間接的には、海事産業の魅力向上（活力があり、働きやすく、稼げる産業）に繋げる

主な施策

造船

船用

船主

外航海運

内航海運

港湾

行政

金融

生産性向上のための先進技術導入支援



デジタル/ロボット化に向けた
調査・協働



DX/製造/経営支援
コンサルの共用

船の生涯価値向上に繋がる支援



デジタルシステム/業務
テンプレートの開発



中古船取引プラット
フォームの開発

背景・理由：現状調査結果/有識者意見

海事産業は成長する一方、今治の人的・物的リソースは限られているため、既存リソースの有効活用が基本線。産業としての魅力向上を期待する声も存在する

- 今後、地域の造船事業者間の横連携を拡大したい。同業同士の横連携で共通化できる部分は非競争・協調領域として対応するの一案
- 協調領域として、今治市内で経営・製造支援コンサルがプール化され、安価に利用できる仕組みがあると非常に助かる
- デジタル/ロボット活用で、生産性を向上させ、活力があり、働きやすく、稼げる産業にする必要
- （外航の方がデジタル化が進んでいるものの）内航も、デジタル関連の取組は重要であり、所得したデータ等を使いこなせる人が必要

推進・実行に向けた進め方

【関連する既存政策】

- 今治市造船振興計画
- 今治港港湾計画
- 第2期総合戦略

【連携が想定される関係組織・施設】

- 今治地域造船技術センター
- 今治港（今治市港湾振興協会）
- 今治市海事都市交流委員会
- 国立波方海上技術短期大学校、弓削商船高専

「取組の方向性②」では、次世代船に関して、ひと・インフラ・サービスの観点から、協調領域を意識した取組を行います

基本方針【1】しごと：多様性に富む海事産業への進化

取組の方向性：②次世代船対応における協調領域拡大

取組の方向性（パッケージ）の狙い・概要

次世代船に関して、ひと・インフラ・サービスの観点から協調領域を特定し、企業間連携で解消する。日本としての経済安全保障にも貢献

主な施策

造船

船用

船主

外航海運

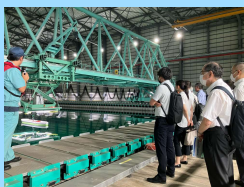
内航海運

港湾

行政

金融

技術交流・実証のための環境・インフラ整備



共同のリサーチパーク



業務標準化の検討
(例：船殻の鉄板加工)

新技術導入に向けた支援サービス



教育シミュレーター



投資対効果算出
シミュレーション

背景・理由：現状調査結果/有識者意見

次世代船の人財育成やインフラ整備は多額な投資が必要であり、個社単独で行うのは難しい。非競争・協調領域として、企業間連携を進めたい声が複数存在

- 新燃料船の燃料機器（FGSS）関係の技術者は日本に少ない点を懸念。海外からの技術者が今治市に来てもらいやすい仕組みが欲しい
- 新燃料船に関する技術開発・検証・建造・運航(例：アンモニアの実ガス検証)の個社単独実施はインフラコストを勘案すると困難。共同利用可能な実証実験場があれば、是非利用したい
- 新燃料船の教育シミュレーターを地方自治体が保有・運営し、船主に当該シミュレーターを利用してもらいながら、保有後の業務イメージを明確化してもらうことも一案

推進・実行に向けた進め方

【関連する既存政策】

- 今治市造船振興計画
- 今治港港湾計画
- 第2期総合戦略

【連携が想定される関係組織・施設】

- 今治地域造船技術センター
- 今治港（今治市港湾振興協会）
- 国立波方海上技術短期大学校、弓削商船高専
- リサーチパーク(新設)

「取組の方向性③」では、多様なプレイヤーから新技術を積極的に取り込むエコシステムを実現し、瀬戸内広域へ拡大します

基本方針【1】しごと：多様性に富む海事産業への進化

取組の方向性：③新技術の受容を通じた海事エコシステムの進化&拡大

取組の方向性（パッケージ）の狙い・概要

技術実装の迅速化や技術レベル向上を実現するため、スタートアップ・他産業・海外から新技術・知見を取り込みつつ、多様性に富む海事エコシステムへ進化。今治市を含む瀬戸内広域連携で、海事エコシステムを拡大

主な施策

造船

船用

船主

外航海運

内航海運

港湾

行政

金融

スタートアップ

他産業・海外プレイヤーとの連携促進



市内企業技術マップ作成



海外企業との連携強化

スタートアップの参入・育成支援



共同ワーキングスペースの提供 スタートアップファンドの創設



背景・理由：現状調査結果/有識者意見

IMOの脱炭素目標の前倒しが起点となり、既存船から新燃料船への転換が進む見通し。新プレイヤーにも広く間口が開かれ、新技術の取り込みを期待する声がある

- 他産業・海外プレイヤー・スタートアップ等から汎用的な新技術を取り込むことで、時間や個別最適化を要せず、技術実装を進めることができる
- 他産業・海外プレイヤー・スタートアップ等と連携した実証実験の実施で、今治市は最先端地域という認知を獲得できる
- 他産業・海外プレイヤー・スタートアップ・若者等に、先端技術と海の双方の魅力を感じてもらうためには、海のロボットコンテストも一案

推進・実行に向けた進め方

【関連する既存政策】

- 今治市造船振興計画
- 今治港港湾計画
- 第2期総合戦略

【連携が想定される関係組織・施設】

- 今治市近未来技術実証ワンストップセンター
- X-tech Lab Imabari
- リサーチパーク(新設)

「取組の方向性④」では、今治&海事産業の魅力を訴求しつつ、デジタル・AIも組み合わせたプログラム実施で、海事産業の裾野を拡大します

基本方針【2】ひと：多彩な人財の活躍支援

取組の方向性：④海事産業の魅力向上による潜在関心層の増加

取組の方向性（パッケージ）の狙い・概要

今治市における海事産業の魅力訴求&デジタル・AIを組み合わせたプログラム実施&必要な海事関連スキルの可視化によるキャリアアップルートの具体化を通じて、人財の流入促進を図る（小中高大＋社会人＋外国人）

主な施策

行政

教育

金融

スタートアップ

海事産業の魅力を訴求するコンテンツ整備



ふるさと×海事産業体感プログラムに関する副読本



海事キャリアの魅力訴求



瀬戸内海
ロボットコンテスト開催



キャリアマップ（職業別）



海事に関する技術・
技能認定制度の創設

背景・理由：現状調査結果/有識者意見

海事産業は、親近感がなく、魅力的な仕事とされていない。海事産業と合わせて今治の魅力を若者に伝え、将来的なUターンを促進する施策に期待する声がある

- 海事と観光を関連付ける施策が必要。海事産業に親近感を持ってもらいやすくなり、潜在的な雇用プール拡大にも繋がる
- 日本は人口減少の時代にあって、技術者は他産業と取り合いになっている
- 大学研究室(造船専攻)の就職予定者は、他産業(自動車など)への就職の方に興味がある
- 今治市から出た若者が、地元に戻ってこない点が一番の課題。子供たちに魅力が伝われば、大人になってから今治にUターンする可能性も高まる

推進・実行に向けた進め方

【関連する既存政策】

- 今治市教育大綱
- ふるさとキャリア教育全体構想
- 今治版ネウボラ拠点施設整備基本計画
- 第2期総合戦略

【連携が想定される関係組織・施設】

- 県立今治工業高校
- 愛媛大学
- X-Tech Lab Imabari
- ネウボラ拠点施設(新設)
- 海事博物館(新設)
- 国立弓削商船高専

「取組の方向性⑤」では、次世代船に対応できる技術/技能者育成に注力し、今治市が中心となり瀬戸内の人財育成&循環を行います

基本方針【2】ひと：多彩な人財の活躍支援

取組の方向性：⑤技術者・技能者の育成&獲得&循環

取組の方向性（パッケージ）の狙い・概要

高度技術者・技能者の育成&獲得のため、育成～リスキリング～キャリアアップを一貫性をもって制度設計。次世代船で必要とされる新技術を持つ人財を獲得&育成&循環するための仕組みを構築

主な施策

行政

教育

金融

スタートアップ

専門教育機関の拡充



多言語対応の講座提供
(技能者向け)



海事専門職大学院の創設

瀬戸内人財循環に向けた広域連携体制構築



技術者・研究者の交流拠点
瀬戸内人材ネットワークの構築



瀬戸内地域技術・研究交流会

背景・理由：現状調査結果/有識者意見

今治市の海事人材育成は技能職中心で、造船系大学・大学院が存在しない

- 今治に海事関係の大学院が欲しい。技術者(設計、施工管理を行う者)においても、行政と一緒に育成する仕組みが欲しい。今治市内の企業が出資して設立するのは一案
- 技能者は企業間で連携しているが、技術者は各企業任せとなっている。企業が連携してみんなで技術者を育成する環境があっても良い
- 今治は造船、船主、海運が揃い、海事現場/実務が充実。技術開発・研究の場を作り、実証実験を行いたい企業・研究者を呼び込み、市内でも技術開発、技術者育成が可能
- 船は自動車と異なる巨大な構造物。部分的な深い知識よりも全体感の把握が重要

推進・実行に向けた進め方

【関連する既存政策】

- 今治市造船振興計画
- 第2期総合戦略

【連携が想定される関係組織・施設】

- 今治地域造船技術センター
- 県立今治工業高校
- 国立波方海上技術短期大学校、弓削商船高専
- 愛媛大学
- 海事大学院(新設)

「取組の方向性⑥」では、仕事だけでなく、生活・文化を含む総合的な魅力で高度技術者を含む海外人財に訴求します

基本方針【2】ひと：多彩な人財の活躍支援

取組の方向性：⑥海外人財の獲得&定着

取組の方向性（パッケージ）の狙い・概要

仕事だけでなく、生活・文化を含む総合的な魅力で高度技術者を含む海外人財に訴求。海事産業における海外との交流がきっかけとなり、市の様々な場所で新たな活力を創出

主な施策

行政

金融

地域活性化

まちづくり

海外人財の受入・定着支援



海外人財受入/定着支援

海外人財が暮らしやすい街づくり



インターナショナルスクールの開設



海外コミュニティの形成支援

背景・理由：現状調査結果/有識者意見

市の生産年齢人口は2050年に向けて4割以上の減少見通し。海事産業のみならず、地域社会を維持するためにも、海外人財の獲得&定着が不可避

- 海外人財獲得は中・韓との競争が激化しており、今治を選んでもらうためには、賃金の向上に加え“暮らしやすさ”、“働きやすさ”での差別化が重要
- 中長期的には東南アジアなどから優秀な学生を集めないといけない。個社ではなく、組織体でやっていかないといけない
- 「育成就労制度」への制度改定により、希望する外国人の日本での継続滞在が容易になったため、今後は家族で来る方も増えることが想定される

推進・実行に向けた進め方

【関連する既存政策】

- 今治版ネウボラ拠点施設整備基本計画
- 今治市教育大綱
- 今治市人口ビジョン
- 第2期総合戦略

【連携が想定される関係組織・施設】

- 今治市国際交流協会
- インターナショナルスクール(新設)
- ネウボラ拠点施設(新設)

「取組の方向性⑦」では、海の魅力・海事都市としての誇りを市民が感じ、まち全体での発信を行います

基本方針【3】まち：多文化が共生する地域の魅力創出

取組の方向性：⑦海事産業と市民生活の接点強化

取組の方向性（パッケージ）の狙い・概要

市民が海をより身近に感じ、海事都市の一員として、今治市への愛着が湧く取組を実施。また、海/海事に関連した複数のコンテンツを整備し、市内全域で賑わいを創出

主な施策

港湾

行政

教育

金融

まちづくり

海を身近に感じる体験コンテンツの整備



海事ミュージアムの整備

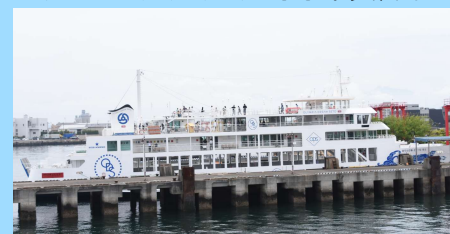


島嶼部への遊覧船運航

海 & 海事へのシビックプライド醸成



市民中心のイベント企画



共同出資（一口船主）

背景・理由：現状調査結果/有識者意見

海に関連したイベント（例：せとうちみなとマルシェ）はあるが、海への親近感を持たない市民が多いとの声がある

- 今治市には、船の交通の要衝である来島海峡があるため、市民は行き来する船を見ることは多い。また、造船会社もあるため、海事環境には恵まれている。但し、乗船することは少ないため、船の内部構造などは知っている市民は少ない
- 単なる造船所見学ではなく、乗船もできる場合、船を多様な観点で体験でき、人々の関心をより喚起できる
- 船員が居住地として今治を選ぶよう、空家貸しや税金減免などの利点を作してほしい

推進・実行に向けた進め方

【関連する既存政策】

- 今治市中心市街地グランドデザイン(まちづくり基本計画)
- 今治港港湾計画
- 第2期総合戦略

【連携が想定される関係組織・施設】

- 今治市海事都市交流委員会
- 今治港（今治市港湾振興協会）

「取組の方向性⑧産業・生活が融合したグローバル海事都市の構築」では、国際海事都市としてのプレゼンス発揮のため、相応しい港湾・MICE施設を整備します

基本方針【3】まち：多文化が共生する地域の魅力創出

取組の方向性：⑧産業・生活が融合したグローバル海事都市の構築

取組の方向性（パッケージ）の狙い・概要

国際海事都市としてのブランド力により、ビジネス・レジャーの双方で国際観光拠点を目指す。海事関連の産業・施設・イベントで、国際交流の機会が創出され、市民と世界の人々が日常的にふれあう

主な施策

港湾

行政

金融

まちづくり

国際海事都市を体現するインフラの整備



大規模展示会が開催可能なMICE施設の新設



旅客船が接岸可能な岸壁整備

国際シティプロモーションの促進



バリシップ開催規模の拡大



国際海事都市対抗スポーツイベント



観光コンテンツとの連携

背景・理由：現状調査結果/有識者意見

海事都市交流委員会において、海事都市にふさわしい施設整備を基金を通じて行うことが検討されており、実施に向けた声も出ている

- 海事都市交流委員会が進めるMICE機能整備等と本ビジョンは密に連携が必要
- MICE施設の稼働率を担保するためにはコンテンツが重要。一方で、多機能を求めすぎると建設費用が高額に
- 広島県呉市の「大和ミュージアム」は、まちのシンボル・船好きの観光スポットになっている。造船から海運までをストーリー形式で、楽しみながら学べる施設・場所が欲しい

推進・実行に向けた進め方

【関連する既存政策】

- 今治市中心市街地グランドデザイン(まちづくり基本計画)
- 今治市観光振興計画
- 今治港港湾計画
- 第2期総合戦略

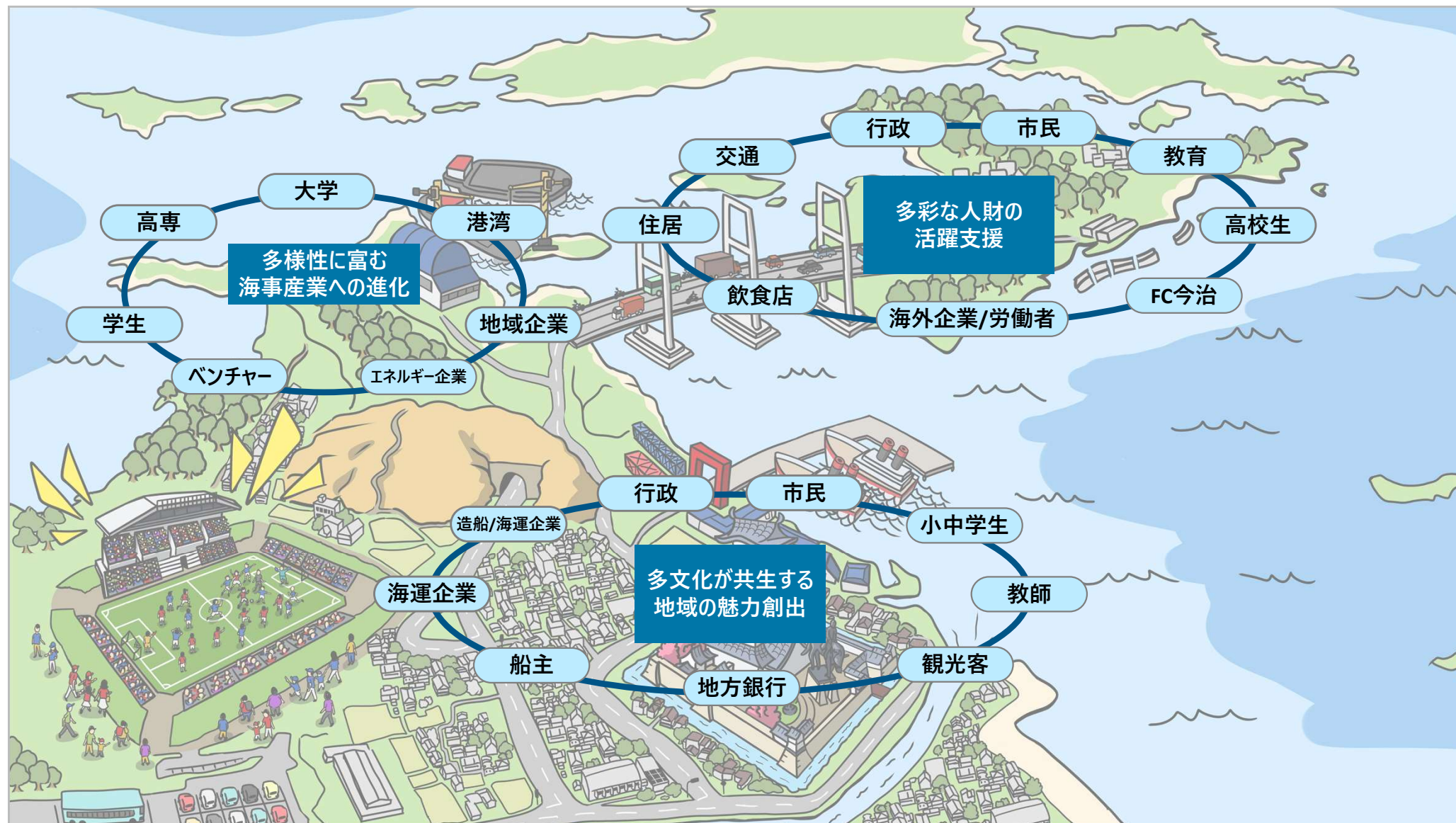
【連携が想定される関係組織・施設】

- 今治市海事都市交流委員会
- 今治港（今治市港湾振興協会）
- MICE施設(新設)

4. 新海事エコシステム

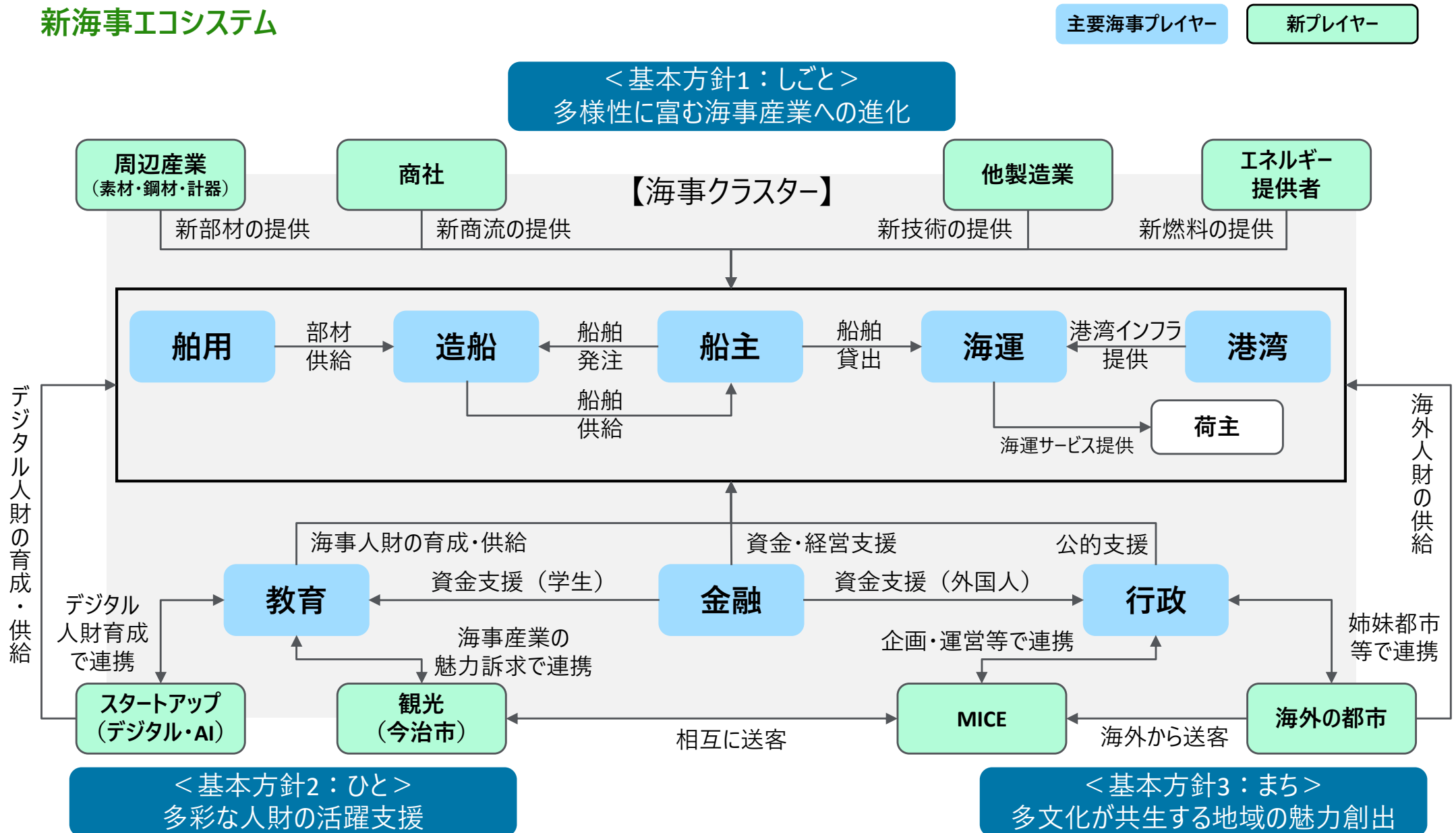
まちづくりの3つの要素において市民・市内関係者とのかかわりを増やしていくことで、
海事都市の魅力を向上し、市民が誇りを感じられる今治市を目指す

地域内エコシステム



主要海事プレイヤーで構成される海事クラスターをベースとしつつ、他産業・スタートアップ・海外プレイヤーなどで新海事エコシステムを形成し、3つの基本方針に取り組みます

新海事エコシステム



5. ロードマップ

海事産業の魅力向上、街と海事の共生の段階的なステップアップを経て、海事産業と地域や市民生活が密着した“瀬戸内の世界都市”への進化を目指す

取り組みロードマップ



参考・引用文献

本資料に使用した画像の引用元は以下の通りです

画像引用元

- [公開実験 | 海上技術安全研究所](#)
- [資料1-4 国交省SC調査 成果報告④設計情報\(今治造船・NDES・JMU\).pdf](#)
- [テクノロジーマップ・技術カタログに関する取組 | デジタル庁](#)
- [「J-Startup KANSAI」の新たな選定企業を発表！～関西の有望スタートアップ17社を選定！～（近畿経済産業局）](#)
- [学校の先生へ | 日本海事広報協会](#)
- [北陸信越運輸局海事部「海」.pdf](#)
- [四国地方の地図 | Map-It マップ・イット](#)
- [海事：免許制度 - 国土交通省](#)
- [船の科学館（品川区） 空撮 | 東京都](#)
- [出島メッセ長崎 | コンベンション施設 | コンベンション情報 | 長崎市公式観光サイト「travel nagasaki」](#)
- [バリシップ 2025 - 2025年05月 | 世界の見本市データベース（J-messe） - ジェトロ](#)

End of File