

今治市造船振興計画

令和8年5月

今 治 市

市長あいさつ

今治市は、古くから海上交通の要衝として栄え、「進取の気風」と「温故知新」という独自のDNAを受け継ぎながら、船主・海運・造船・船用工業等が集積する世界でも類を見ない海事都市として発展を遂げてきました。平成17年の12市町村合併を経て、一都市における海事産業の集積度はさらに高まり、現在では、本市の製造品出荷額の約3割を輸送用機械器具製造業が占めるなど、地域経済を支える揺るぎない基幹産業となっています。

一方で、今日の海事産業を取り巻く環境は大きく変化しています。国内では、深刻な人口減少と少子高齢化が進行し、本市の生産年齢人口も令和32年には令和2年比で40%以上減少すると予測されており、技能者や技術系人材の確保・育成は極めて重要な課題となっています。加えて、国際的な環境規制の強化に伴う脱炭素化（GX）への対応や、デジタル技術（DX）の活用による産業構造の変革、いわゆる「ゲームチェンジ」が加速しており、これらの変化への的確な対応が国際競争力を維持・強化するための不可欠な条件となっています。

このような時代の大きな転換期において、今治市は令和8年度から令和17年度までを計画期間とする「第3次今治市総合計画」を策定いたしました。本市は、この総合計画の下、将来都市像として掲げる「瀬戸内しまなみから世界へ 夢が行き交うまち IMABARI ～みんなのふるさと、つむぐ未来～」の実現を目指しています。この将来像を海事産業の側面から具体化するため、令和7年4月には、今後20年間のありたい姿を描いた「今治海事都市発展ビジョン」を策定し、「しごと・ひと・まちが躍動する国際海事都市 “IMABARI”」を将来像として掲げました。

本計画は、これらの方向性を踏まえ、前回の改訂から10年が経過した「今治市造船振興計画」を、今後10年先を見据えた内容へと全面的に改訂したもので、第3次総合計画の産業振興分野における重要な個別計画として位置付けられ、市内造船・船用工業からの具体的な提言を反映し、地域経済の活性化と国際競争力の強化を戦略的に推進する指針となります。

今治の造船・船用工業が未来にわたり持続的な発展を遂げるためには、産官学が強固なパートナーシップの下で連携し、最先端技術の導入や人材育成の強化、そして誰もが働きやすい環境整備に一丸となって取り組むことが重要です。

本計画が、市民、事業者、そして行政が同じ志を共有し、共に未来を築いていくための「羅針盤」となることを期待しています。世界をリードする海事都市、造船のまちとして、今治がさらなる飛躍を遂げるため、共に新たな物語をつむいでまいりましょう。

最後になりましたが、本計画の策定にあたり、多大なるご尽力・ご指導を賜りました今治市海事都市推進会議会長の愛媛大学 森脇亮教授をはじめ各委員の皆様に深く感謝申し上げます。

令和8年5月

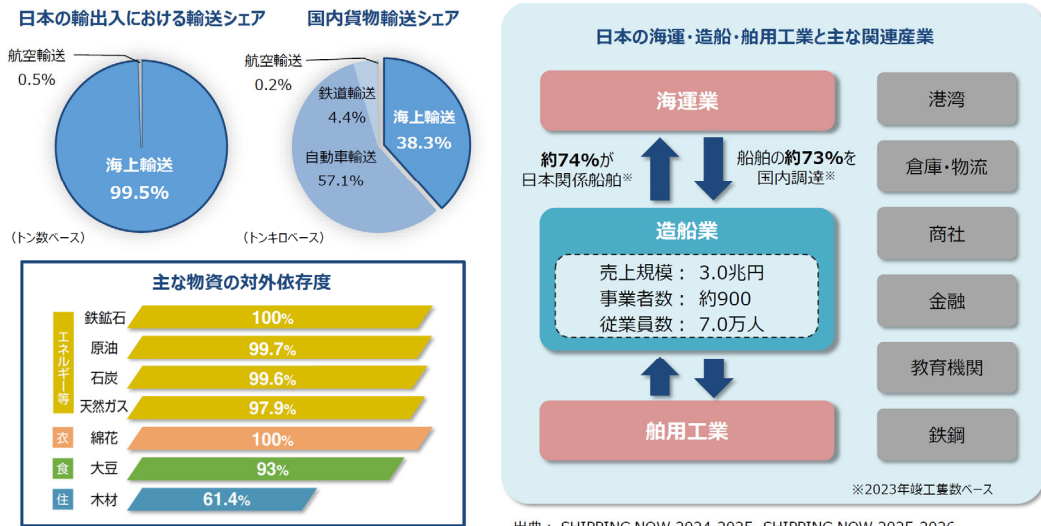
今治市長

－ 目 次 －

はじめに	1
1 今治市造船振興計画の概要	4
2 調査・検討計画	5
(1) 調査・検討の対象	5
(2) 調査・検討方法	7
(3) 今治市海事都市推進会議の概要	8
3 国及び今治市の造船・船用工業を取り巻く背景	9
(1) 今治市の造船・船用工業を取り巻く背景と課題	9
(2) 造船関連計画における基本方針・目標等（国の動向）	9
4 基本方針（将来像と基本的方向性）について	10
(1) 将来像と基本的方向性の考え方	10
(2) 目指すべき将来像と基本方針	10
(3) 本計画策定のプロセスと実施体制	11
5 造船振興方策	12
(1) 造船関連施設・用地の強化・拡充	13
(2) 海事人材育成の強化・人材確保	14
(3) 新技術の積極的活用と共同研究促進	16
(4) 就労環境改善・魅力ある産業への変革	17
(5) その他造船振興に関すること	18
6 今治市造船振興計画による効果	20

はじめに：国家目標「建造能力倍增」を牽引する、海事都市・今治の次世代ビジョン

日本の輸出入の99.5%を担う海上輸送は、国民生活と我が国の経済安全保障にとって極めて重要な生命線である。日本には、世界でも類を見ない、海運・造船・船用メーカーなどが密接に連携する「海事産業群」が存在し、これが我が国最大の強みとなっている。しかし、かつて世界1位を誇った日本の建造量シェアは、中韓の台頭などにより、足元では13%程度まで低下した。設備の老朽化や集約化の遅れ、深刻な労働力不足といった厳しい課題に直面しているのが実態である。

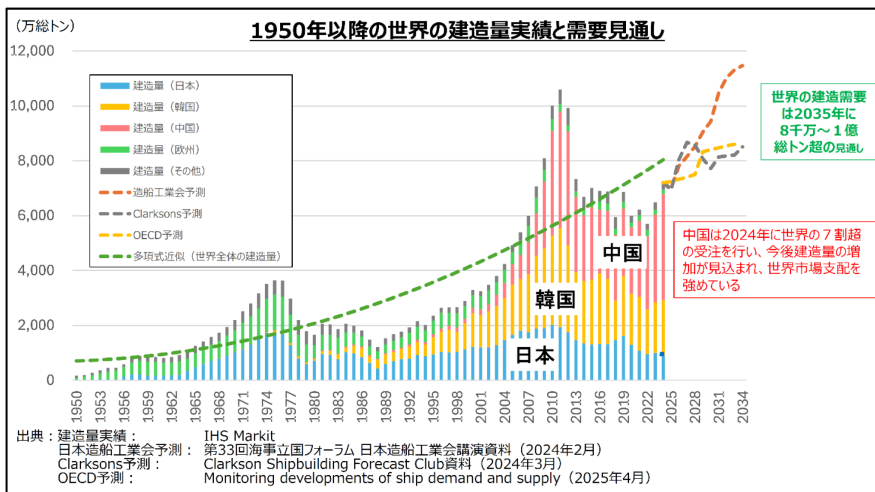


出典：SHIPPING NOW 2024-2025, SHIPPING NOW 2025-2026

資料：第37回海事立国フォーラム 日本造船工業会資料

図－1 日本の海上輸送の現状と海事産業の構造

一方で、これからの造船市場には極めてポジティブな波が訪れようとしている。2010年前後に大量竣工した船舶のリプレース時期の到来に加え、国際海運における2050年GHG（温室効果ガス）排出ゼロ目標に向けた次世代船舶への転換需要が重なる。これにより、今後の新造船需要は底堅く推移することが見込まれている。



※国土交通省・内閣府資料を基に日本造船工業会作成

資料：第37回海事立国フォーラム 日本造船工業会資料

図－2 1950年以降の世界の建造量実績と需要見通し

こうした状況下、政府は「日本の船は日本で造り、日本で持つ」という方針のもと、造船を日本の成長を支える戦略分野に指定した。そして、国内の建造能力を2035年に「1,800万総トン」まで倍増させるという明確な国家目標を設定し、その抜本的向上のために「10年間で3,500億円規模の基金創設」と「官民連携による1兆円規模の投資実現」を目指す、異例の支援フレームを打ち出した。

この国家目標を達成し、次世代船舶（アンモニアや水素等の環境対応船）のマーケットプレゼンスを獲得していくためには、競合国に先駆けた開発・建造の推進が急務となる。各企業が国の支援制度を果敢に活用してクレーン等の建造設備を増強する。そのうえで、造船所同士の「水平連携」や、海運・船用メーカーとの「垂直連携」を一層強化し、海事産業群が持つリソースとノウハウを最大限に有効活用しなければならない。

アンモニア燃料アンモニア運搬船の建造

日本郵船、ジャパンエンジンコーポレーション、IHI原動機、日本シッパヤードの4社は、2023年12月に世界初となる国産エンジンを搭載した40,000m³型アンモニア燃料アンモニア輸送船の建造に関わる一連の契約を締結。2025年10月にアンモニア燃料エンジンの商用機が完成、2026年11月引渡し予定。

イメージ図

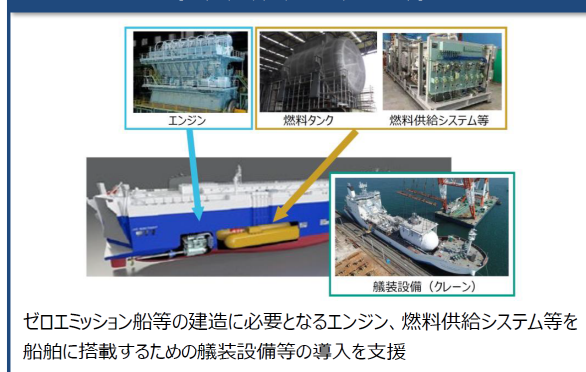


出典：日本郵船HP



出典：日本郵船、J-ENG、環境省

ゼロエミッション船等の建造促進事業 (造船所、船用メーカー向け)



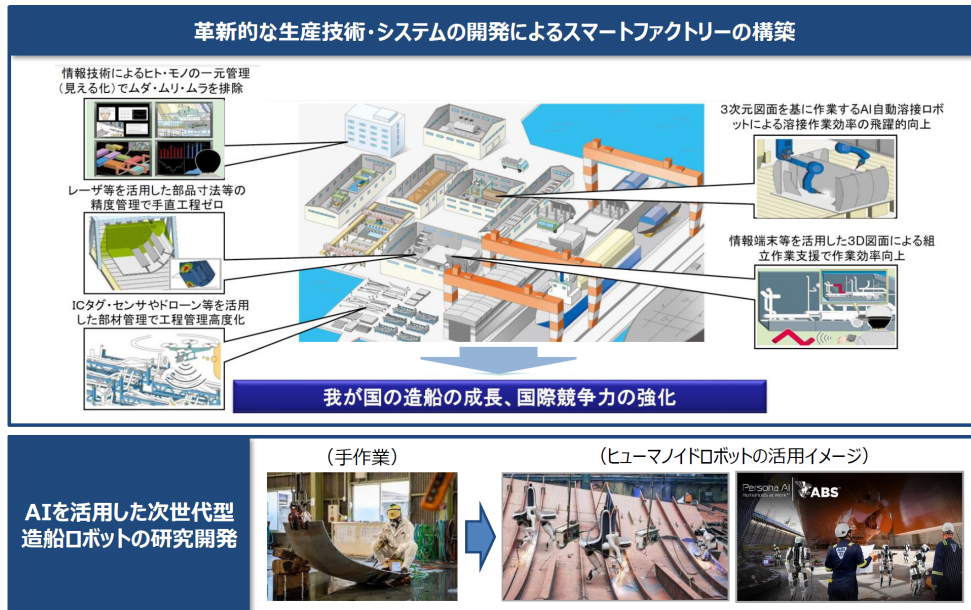
※令和8年度より開始予定

ゼロエミッション船等の導入支援事業 (海運事業者向け)

資料：第37回海事立国フォーラム 日本造船工業会資料

図－3 次世代船舶（ゼロエミッション船等）の建造と支援事業

あわせて、7.6万人まで減少している造船就労者の課題を克服し、建造能力の拡大と両立させるためには、二つのアプローチが不可欠である。一つは、DXの推進やAI・ロボット技術の活用により自動化率を高め、抜本的な省人化と生産性向上を図る「スマートファクトリーの構築」への投資。もう一つは、寮や社宅、オフィス等への投資や福利厚生充実を進め、「魅力ある造船業」を確立していく人材確保の取組である。



※国土交通省海事局資料を基に日本造船工業会作成

資料：第37回海事立国フォーラム 日本造船工業会資料

図-4 スマートファクトリーの構築とAI・ロボット技術の活用

本「今治市造船振興計画」は、日本最大の海事集積地である今治市が、この国の強力なロードマップと完全に歩調を合わせ、現場が直面するインフラ・用地不足や人材確保の壁を打ち破るための実践的な戦略書である。世界に類を見ないこの地の海事クラスターが総力を結集し、次世代の海を切り拓く新たな挑戦が、今ここから始まる。

1 今治市造船振興計画の概要

今治市は、大正9年に市制を施行し、同11年に、今治港が四国で最初の外国貿易港に指定されるなど、海上交通の拠点であり、タオル・造船などに代表される商工業都市として発展を続けてきた。平成11年5月には瀬戸内しまなみ海道が開通し、西日本国土軸と太平洋新国土軸を連絡する中・四国地域連携の人、もの、情報の交流拠点として新世紀・瀬戸内三橋時代をひらいていく重要な役割を担うこととなった。

当時、今治市の基幹産業である造船業は韓国、中国の追い上げ等の厳しい国際競争の中、世界的な船舶の大型化や付加価値の高い高機能船の需要に応える必要に迫られ、特に、大型船建造への対応は切迫しており、今後の国際競争に勝ち残るため、早急な対応を図ることが要望されていた。しかしながら、造船所が集中していた波止浜湾は狭隘で高度に利用されていたため、残された空間を活用して造船所の要望に応える必要があり、また、造船業は新たな技術を活用した高付加価値船の建造や若年労働者雇用の確保、熟練技能工の高齢化等、多くの課題を抱えており、研究・研修機関の立地が求められていた。このような造船業の要望に応え、今治市の造船業の振興を図ることによって、今治市の発展と活性化に貢献する必要があるとの判断から平成15年1月に「旧今治市造船振興計画」を策定し、造船振興方策として「造船施設の強化」、「技術革新及び労働力関係の方策」に関する支援を行ってきた。

その後、平成17年1月16日に旧今治市と越智郡11か町村の合併により人口約18万人、面積約420平方キロメートルとなり、旧波方町、旧大西町、旧伯方町及び旧吉海町等に立地していた11造船所が加わり、全19造船所が立地することとなったため、一都市での造船、海運を併せた集積は世界でも類をみないほどであり、地域経済はもとより日本経済にも大きな影響を及ぼすこととなった。

本市では、地域特性を生かした合併後の新しいまちづくりビジョンとして「海事都市構想」を標榜し、平成17年3月に策定した「今治海事都市構想推進事業計画」等の関連計画を踏まえ、今治市造船振興における方向性を再検討し、平成18年3月に「今治市造船振興計画」を策定し、平成28年3月には「今治市造船振興計画」を改訂した。平成28年の「今治市造船振興計画」では基本的方向性として「造船施設の強化・拡充」、「研究・研修施設の立地・活用促進」、「アクセスの改善による連携の強化」を堅持しつつ、さらに「人材育成の強化、人材確保」を加え、造船所を支援してきた。

今般、平成28年3月に「今治市造船振興計画」を改訂してから10年を節目に、海事産業を取り巻くめまぐるしい環境変化、特に新技術への対応や人材確保、就労環境の改善といった喫緊の課題に対応するため、本計画の改訂を実施するものである。

本計画は、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”」を掲げる「今治海事都市発展ビジョン」の理念を体現しつつ、市内造船・船用工業からの具体的提言・要望を反映させることを基本とする。

一方で、令和7年11月に開催された「日本成長戦略会議」において、我が国の成長戦略の最も重要な17分野の1つに造船が位置づけられるなど、造船・船用工業を取り巻く国の動きも活発になっており、本計画では、本市だけではなく国の動きにも連動したものとする。

また、造船・船用工業が未来にわたり持続的な発展を遂げるために不可欠な、目指すべき目標及び基本方針の再構築と、施策を戦略的かつ体系的に整理し、その推進を通じて地域経済の活性化と国際競争力の維持・強化を図ることを本計画の目的とする。

2 調査・検討計画

今治市は、本計画の策定にあたり、市内の主要な造船・船用事業所を対象とした現状調査および課題の抽出を行った。

検討にあたっては、専門的知見を有する学識経験者や行政関係者等で構成される「今治市海事都市推進会議」を設置し、多角的な審議を経て本計画をとりまとめた。

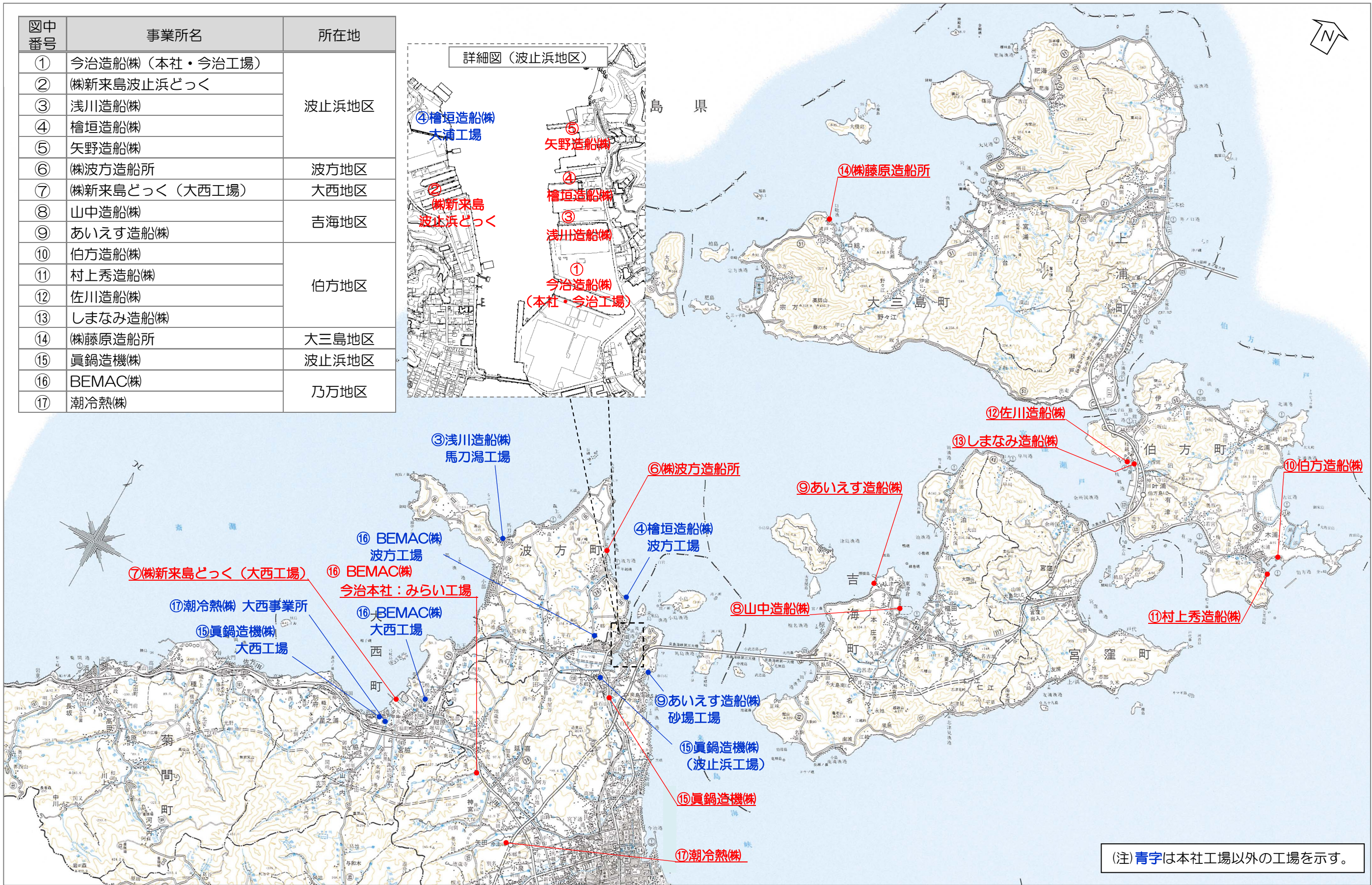
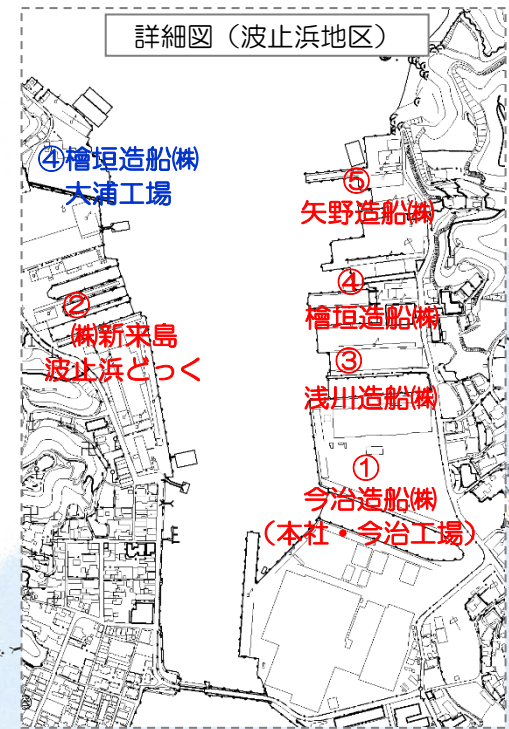
(1) 調査・検討の対象

「今治市造船振興計画」策定以降の造船事業所における廃業や統合等の動きを踏まえ、前回平成 28 年の計画から継続して対象とする 14 事業所に、造船業に関わりの深い船用工業の 3 事業所を新たに加え、計 17 事業所を調査・検討の対象とした。

表 2-1 調査・検討対象事業所

調査・検討事業所		所在地	区分
① 今治造船(株) (本社・今治工場)		波止浜地区	造船事業所 14 事業所
② 株新来島波止浜どっく			
③ 浅川造船(株)			
④ 檜垣造船(株)			
⑤ 矢野造船(株)			
⑥ 株波方造船所	波方地区		
⑦ 株新来島どっく (大西工場)	大西地区		
⑧ 山中造船(株)	吉海地区		
⑨ あいえす造船(株)			
⑩ 伯方造船(株)	伯方地区		
⑪ 村上秀造船(株)			
⑫ 佐川造船(株)			
⑬ しまなみ造船(株)			
⑭ 株藤原造船所	大三島地区		
⑮ 眞鍋造機(株)	波止浜地区	船用工業 3 事業所	
⑯ BEMAC(株)	乃万地区		
⑰ 潮冷熱(株)			

図中 番号	事業所名	所在地
①	今治造船(株) (本社・今治工場)	波止浜地区
②	(株)新来島波止浜どっく	
③	浅川造船(株)	
④	檜垣造船(株)	
⑤	矢野造船(株)	
⑥	(株)波方造船所	波方地区
⑦	(株)新来島どっく (大西工場)	大西地区
⑧	山中造船(株)	吉海地区
⑨	あいえず造船(株)	
⑩	伯方造船(株)	伯方地区
⑪	村上秀造船(株)	
⑫	佐川造船(株)	
⑬	しまなみ造船(株)	大三島地区
⑭	(株)藤原造船所	
⑮	眞鍋造機(株)	波止浜地区
⑯	BEMAC(株)	乃万地区
⑰	潮冷熱(株)	



(注) 青字は本社工場以外の工場を示す。

図 2 - 1 検討対象事業所の位置図

(2) 調査・検討方法

今治市海事都市推進会議における造船振興計画検討のフローは以下のとおりである。

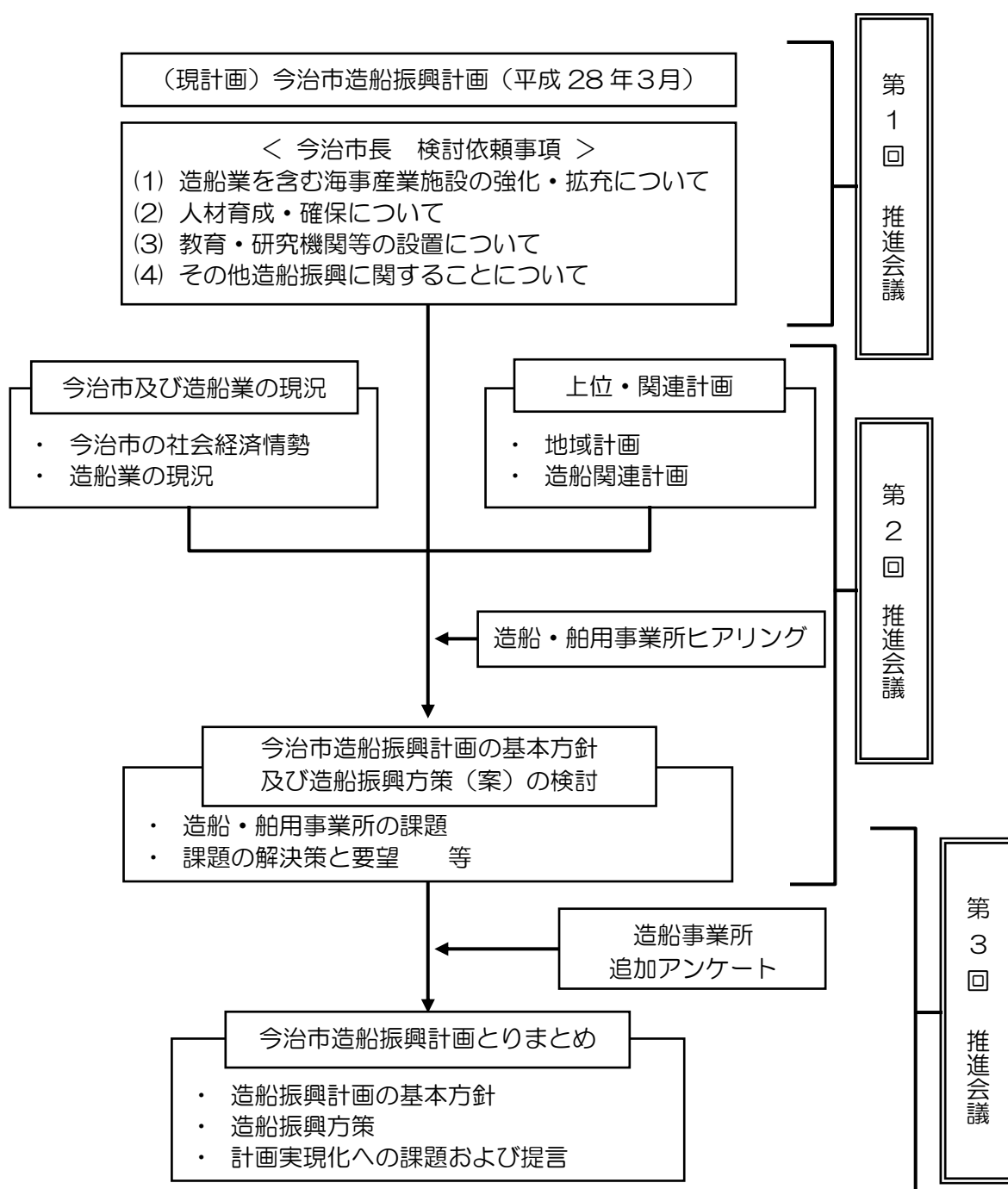


図 2 - 2 今治市造船振興計画検討フロー

(3) 今治市海事都市推進会議の概要

「今治市海事都市推進会議」の開催概要については以下のとおりである。

表 2 - 2 今治市海事都市推進会議開催概要

区 分	検討内容等	日 程
第 1 回 推進会議	・ 今治市長からの検討依頼事項についての確認。	令和 7 年 10 月 6 日
第 2 回 推進会議	・ 事務局からの提示資料に基づき、造船・船用事業所の課題と要望、新造船振興計画の基本方針及び造船振興方策（案）等の内容についての検討。	令和 7 年 12 月 24 日
第 3 回 推進会議	・ 第 2 回推進会議における意見および追加アンケートを踏まえた修正案について検討。	令和 8 年 3 月 5 日

3 国及び今治市の造船・船用工業を取り巻く背景

(1) 今治市の造船・船用工業を取り巻く背景と課題

今治市の造船・船用工業は地域の経済と雇用を支える重要な柱であるが、その持続可能性を左右する深刻な環境変化に直面している。

- **人口減少と労働力不足：**
今治市の人口は、平成 17 年の合併時は 18 万人であったが、令和 6 年には 14.9 万人へと減少しており、少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少が顕著である。この影響は造船現場にも波及しており、技術系人材の不足や、熟練技能の継承、さらには就業環境の改善による産業の魅力向上が喫緊の課題となっている。また、大学の造船学科の減少といった教育環境の変化に対し、今治市では今治工業高校への「機械造船科」の開設（平成 28 年）や愛媛大学工学部の「船舶海洋工学センター」の誘致（平成 30 年）、愛媛大学今治サテライト設置（令和 7 年）など、産学官連携による独自の人材育成強化に乗り出している。
- **国際競争の激化：**
グローバル市場において、中国や韓国の造船業との激しい受注競争が続いている。これに対抗するため、「今治海事都市構想」に基づき、海運・造船・船用工業が一体となった**海事産業群**のさらなる競争力強化を推進している。
- **新技術への対応（GX・DX）と設備課題：**
脱炭素化（GX）に向けた環境規制の強化や、デジタル技術（DX）の活用による生産性向上といった「**ゲームチェンジ**」が急速に進展している。これらに対応するための次世代船舶の開発や、船舶大型化に伴う造船設備の不足、さらには既存設備の老朽化対策や用地の確保が、産業の生き残りをかけた重要な課題として浮上している。

(2) 造船関連計画における基本方針・目標等（国の動向）

また、今治市のような地域や産業が抱える課題に対し、国は令和 7 年 11 月に造船業を重要な成長戦略の一角と位置づけ、強力な支援策を開始したところである。これらは今治市の造船・船用工業にとって、最先端技術の開発や生産性向上を実現するための大きな「追い風」となっている。

- **成長戦略としての造船業の振興：**
政府は「海洋基本計画（令和 5 年 4 月）」において、海洋産業の国際競争力強化と人材育成を主要施策として掲げている。さらに、「造船業再生ロードマップ（令和 7 年 12 月）」では、船舶建造体制の強靱化や脱炭素化等を通じた「**ゲームチェンジ**」の実現を明示しており、国を挙げて造船業の変革を後押しする姿勢を鮮明にしている。
- **戦略産業群形成と地域産業成長プランによる持続的発展の強化：**
「地域未来戦略会議（令和 8 年 3 月）」に基づき、経済産業省、国土交通省、関連自治体の連携により、戦略産業群計画と地域産業成長プランの策定が進められている。
企業の大規模投資を核に、**インフラ整備**や人材育成を一体的に支援し、GX・DX等の次世代技術への対応、賃上げ等の労働環境整備を通じて国際競争力を強化する方針である。国の成長戦略と連動させ、瀬戸内エリアにおける造船産業群の形成と地域経済の持続的発展を強力に後押しする。
- **次世代技術への重点投資と供給体制の確立：**
「船舶産業の変革実現のための検討会（令和 6 年 7 月）」では、デジタル技術の具体的な活用策や、次世代船舶等の供給体制確立に向けた対策が議論されている。これにより、環境負荷を低減するグリーン船舶などの高付加価値船舶の開発・建造を促進する環境整備が進められている。
- **人材確保・育成の全国的枠組み：**
地方における人材不足を補完するため、国も「海洋人材の育成・確保」や「造船人材の確保・育成に向けた教育体制の整備」を重点項目としている。これは今治市が取り組んできた「次世代の人材育成」や「**海事産業群の構築**」といった施策と目標を同じくするものである。

このように、今治市の造船・船用工業は、人口減少や国際競争という厳しい局面にありながらも、国の成長戦略を追い風とした技術革新（GX・DX）と、今治市の産学官連携による人材育成・強化を推進することで、さらなる飛躍を目指す段階にある。

4 基本方針（将来像と基本的方向性）について

（１）将来像と基本的方向性の考え方

今治市の造船・舶用工業は、世界経済の激しい変化や脱炭素化（GX）、デジタル化（DX）といった歴史的な転換期に直面している。日本造船業界のトップリーダーとして、国際競争力をさらなる高みへと引き上げるためには、産業基盤の強化のみならず、それを受け支える「しごと」、「ひと」、「まち」の充実が不可欠である。

そのため、本計画の策定にあたっては、令和7年4月に策定された「今治海事都市発展ビジョン」を共通の羅針盤として位置付けた。このビジョンが掲げる将来像および基本方針を、造船・舶用工業の視点から具体化し、実行に移していくための「実施計画」となるように、本計画を推進する。

（２）目指すべき将来像と基本方針

＜将来像＞ しごと・ひと・まちが躍動する国際海事都市 “IMABARI”

この将来像を具現化するため、「しごと・ひと・まち」を3つの基軸（基本方針）として据え、以下の8つの「取組の方向性」を一体的に推進する。

＜基本方針1：しごと＞ 多様性に富む海事産業への進化

方向性①：海事産業の生産性と船舶生涯価値の向上

方向性②：次世代船対応における協調領域拡大

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

＜基本方針2：ひと＞ 多彩な人財の活躍支援

方向性④：海事産業の魅力向上による潜在関心層の増加

方向性⑤：技術者・技能者の育成&獲得&循環

方向性⑥：海外人財の獲得&定着

＜基本方針3：まち＞ 多文化が共生する地域の魅力創出

方向性⑦：海事産業と市民生活の接点強化

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

しごと・ひと・まちが躍動する国際海事都市“IMABARI”



図4-1 目標とすべき将来像と基本方針と取組みの方向性

(3) 本計画策定のプロセスと実施体制

国の「海洋基本計画」や「造船業再生ロードマップ」等の最新動向を反映させるとともに、市内造船・船用工業17事業所からの具体的な要望や直面する課題（施設強化、用地不足、人材確保、DX対応等）を精査・検討した上で策定した。

これらの課題を解決し、施策を確実に遂行するためには、以下の体制と姿勢が重要となる。

① 産官学連携体制の構築

産業界、行政、教育・研究機関が強固なパートナーシップの下で情報を共有し、一体となって取り組む体制を維持・強化する。

② 適時適切なフォローアップ

海事産業を取り巻く情勢は極めて変化が速いため、本計画に掲げる方策については、社会経済情勢の変化に応じて適宜見直しを行い、常に最適な施策へとアップデートを図る。

なお、これらの方針に基づいた具体的な振興策については、「6 造船振興方策」において戦略的かつ体系的に整理した。

5 造船振興方策

造船・舶用工業は、四方を海に囲まれた日本の国民生活と経済活動を支えるだけでなく、経済安全保障推進の観点からもその重要性が指摘される国家の基幹産業である。この分野において、今治市は国内トップクラスの集積を誇る海事都市としての地位を確立している。

令和7年4月に策定した「今治海事都市発展ビジョン」では、しごと、ひと、まちを一体と捉え、多様なプレイヤーで**海事エコシステム**を形成し、アイデアを創出しながら、グローバルな競争環境の中で**持続的に発展していく「国際海事都市“IMABARI”**という**未来像**が描かれた。

このビジョンに加え、造船・舶用工業を取り巻く環境の変化、市内造船・舶用工業への聞き取り、今治市造船振興計画の基本的方向性を考慮して、以下の5つの造船振興方策を整理した。

- (1) 造船関連施設・用地の強化・拡充
- (2) 海事人材育成の強化・人材確保
- (3) 新技術の積極的活用と共同研究促進
- (4) 就労環境改善・魅力ある産業への変革
- (5) その他造船振興に関すること

また、「**造船業再生ロードマップ**」と本計画における造船振興方策との対照表を以下に示す。

表5-1 造船業再生ロードマップ（各分野における課題と対応の方向性）と本計画における造船振興方策の対照表

造船業再生ロードマップ	造船振興方策
①船舶建造体制の強靱化	(1) 造船関連施設・用地の強化・拡充 (P14) <ul style="list-style-type: none"> ・事務手続きの迅速化 ・長期的用地確保と投資支援 ・公有水面利用の円滑化 ・DX化推進のためのインフラ整備 ・広域連携によるサプライチェーン強靱化・競争力強化 ・国家プロジェクト推進に資する方策の検討
	(5) その他造船振興に関すること (P19) <ul style="list-style-type: none"> ・港湾インフラの計画的整備
②造船人材の確保・育成に向けた教育体制等の整備	(2) 海事人材育成の強化・人材確保 (P15～16) <ul style="list-style-type: none"> ・既存機関の機能強化 ・キャリアパスを意識した海事教育の体系化 ・県立今治工業高等学校との連携強化 ・愛媛大学との連携深化 ・業界横断的な研修システムの構築 ・海事人材、高度専門人材育成のための教育の実施
	(4) 就労環境改善・魅力ある産業への変革 (P18) <ul style="list-style-type: none"> ・海事産業の魅力創出と発信 ・都市ブランド力の強化
③脱炭素化等を通じたゲームチェンジ	(1) 造船関連施設・用地の強化・拡充 (P14) <ul style="list-style-type: none"> ・DX化推進のためのインフラ整備
	(3) 新技術の積極的活用と共同研究促進 (P17) <ul style="list-style-type: none"> ・共同研究開発拠点「リサーチパーク」の実現 ・成功事例の共有・横連携 ・外部研究機関との連携強化
④安定的な需要の確保	(1) 造船関連施設・用地の強化・拡充 (P14) <ul style="list-style-type: none"> ・広域連携によるサプライチェーン強靱化・競争力強化
	(3) 新技術の積極的活用と共同研究促進 (P16～17) <ul style="list-style-type: none"> ・「協調領域」の創出 ・デジタル格差の是正 ・共同研究開発拠点「リサーチパーク」の実現 ・成功事例の共有・横連携 ・外部研究機関との連携強化
⑤同志国・グローバルサウスとの連携	(4) 就労環境改善・魅力ある産業への変革 (P18) <ul style="list-style-type: none"> ・多文化共生の推進
愛媛大学	(2) 海事人材育成の強化・人材確保 (P15) <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛大学との連携深化
	(3) 新技術の積極的活用と共同研究促進 (P16) <ul style="list-style-type: none"> ・「協調領域」の創出 ・デジタル格差の是正

(1) 造船関連施設・用地の強化・拡充

造船・船用工業における施設の強化・拡充は、生産能力の単なる増強にとどまるものではない。それは生産性の向上、労働環境の抜本的改善、そして新燃料船といった次世代技術への対応を可能とし、経済安全保障、効率的なサプライチェーンも考慮に入れた戦略的な投資となり、**今治海事産業群**の国際競争力を維持・向上させる上で不可欠な基盤である。

平成 28 年策定の今治市造船振興計画においても、各企業から造船関連施設・用地整備計画が寄せられ、その進展を期待された。しかし、社会・経済情勢の変化に加え、造船市況の変動や資材高騰などに伴う経済的制約や市況の不透明感などの要因から、計画通りに進んでいない。

一方で、国において、「造船」が**日本成長戦略**の 17 分野に位置づけられ、令和 7 年 12 月には「**造船業再生ロードマップ**」が策定された。今後、大規模設備投資に係る基金の創設や官民投資ロードマップが示される予定である中、産業界のスピード感に対応するための方策が必要となる。

① 現状と課題

今治市の造船・船用工業関連施設は、その持続的発展を妨げかねない深刻な課題に直面している。主要な課題は以下の通りである。

・ 施設の老朽化と更新の必要性：

多くの施設が老朽化しており、生産性、安全性、そして従業員の快適性といった多角的な観点からの設備更新が急務となっている。これは、事業の根幹を揺るがしかねない本質的な課題である。

・ 新燃料船・新技術への対応：

LNG に次ぐ、水素、アンモニア等を燃料とする次世代船の建造や、生産工程の自動化（ロボット導入）には、既存の設備では対応が困難である。ドックの拡張やロボット導入のための専用スペース確保など、新たなインフラ投資が不可欠であるが、物理的な制約が大きな障壁となっている。

・ 用地不足とコスト：

今治市内における新規の造船適地は限られており、生産関連用地の不足と建造コスト高騰が深刻化している。これは企業の拡張投資を抑制し、事業継続性に大きな影響を与えている。

・ 国内需要への対応：

国内貨物輸送全体の 4 割^{*}、石油、セメント、鉄鋼等の産業基礎物資輸送の約 8 割^{*}を輸送する重要な物流産業の根幹を支える内航船や離島との輸送インフラとなる旅客船において、老朽化する船舶の代替建造の促進は、船員の労働環境改善や効率運航等国内貨物の安定輸送に必要不可欠であり、**D X 技術**等を活用した設備能力の維持・向上が求められている。

※平成 29 年度～令和 3 年度平均：トンキロベース

・ 企業単体での取組の限界：

企業ごとの「各社最適」の取組は、これまでの今治市の地位を維持するには有効であったが、今後の国際競争を勝ち抜くには不十分である。国が示す「**造船業再生ロードマップ**」は、業界の**垂直・水平連携**や再編を促進するための方針を示しており、周辺地域と連携した**サプライチェーン強靱化・競争力強化**の議論が求められている。

・ 造船業における大規模設備投資に係る特異性：

生産性向上に資するサプライチェーンの効率化を達成するためには、鋼材の輸送やストック場所などの遠隔地の立地は大幅なコスト増となるため、建造ドック周辺の港湾や陸地側の整備までを含めた大規模な計画となる。また、新燃料船の建造に向けては、次世

代燃料需要の先行きが不透明である中、国際基準が決まらない状況下では、施設や設備の設計が確定しづらく、長期的な計画となることが想定される。また、新基準の適合審査、申請側だけでなく審査側の対応も高度化する可能性があり、許認可プロセスの長期化や遅延が懸念される。

② 振興方策

上記の課題に対応するため、以下の振興方策を推進する。

- **事務手続きの迅速化：**
企業の施設設備拡張計画に伴う許認可申請等の事務手続きについて、市が関係機関との調整役を担い、スピード感をもって支援を行う。これにより、企業の設備投資が遅滞なく行える環境を整備する。
- **長期的用地確保と投資支援：**
市が中心となり、長期的な視点に立った産業用地の整備計画の策定を検討する。これにより、企業の将来の見通しを立てやすくし、設備の維持・継続に資する投資を支援する。
- **公有水面利用の円滑化：**
埋立てや水域占用といった公有水面の利用に関して、産業振興上の重要性や環境への影響を総合的に勘案し、関係機関と緊密に調整を行うことで、適正かつ円滑な利用を促進する。
- **DX化推進のためのインフラ整備：**
溶接ロボットの導入など、生産現場のDX化を加速させるための用地確保や**インフラ整備**を支援する。これにより、省力化と生産性向上を推進する。
- **広域連携によるサプライチェーン強靱化・競争力強化：**
今治市単独では解決が困難な用地確保やサプライチェーンの課題に対し、「広域連携」により制約を克服し、強靱で効率的な生産体制を構築する。そのため、海事関連企業が立地する自治体で構成された「海事産業の未来を共創する全国市区町村長の会」における連携を強化し、地域全体の**サプライチェーンの強靱化・競争力強化**を高める。
- **国家プロジェクト推進に資する方策の検討：**
「**造船業再生ロードマップ**」をはじめ、国が進める政策との整合も図りながら方策を検討するとともに、本計画の適時適切な見直しを行うこととする。デジタルやロボット技術の活用、新燃料船や自律航行船など次世代船の開発に向けた技術の確立を早期に実現するための産官学共同研究、新技術に対応する**高度技術者**の育成、建造量2倍の目標達成に必要な人材確保、研究から新技術の即時社会実装を可能とする拠点整備を行う。

(2) 海事人材育成の強化・人材確保

労働集約型産業である造船業にとって、その持続的な成長と競争力の根幹をなすのは「人材」である。今治市が直面している技術開発力と人材育成基盤の現状は、放置すれば長期的な国際競争力の低下に直結する重大なリスクである。

人材の量と質における需給ギャップを埋め、次世代を担う高度人材を地域内で育成・確保するために多角的なアプローチを図ることが求められている。

① 現状と課題

海事人材の確保・育成においては、構造的かつ複合的な課題が浮き彫りとなっている。

- **教育と産業ニーズの不一致：**
地元の工業高校や大学から供給される人材と、造船・舶用業界が実際に求める人材との間に、量・質の両面でミスマッチが生じているとの指摘がある。特に、高校の定員設定

が地域の産業構造と必ずしも合致していない点などが挙げられている。

- **高度技術者の不足：**
全国的な大学の造船学科減少に伴い、次世代船の開発に不可欠な高度な設計・技術人材の供給源が地域に存在しない。これは、企業の技術開発力向上における深刻な足かせとなっている。
- **国際評価における脆弱性：**
「国際海事都市ランキング」において「技術者育成」の項目が低評価であることは、今治市の海事産業エコシステムにおける弱みとなっている。
- **多様な人材への対応不足：**
労働力の中核を担いつつある海外人材向けの資格取得支援、他業種からの転職者、多様なバックグラウンドを持つ中途採用者などに対応した体系的な研修プログラムが不足している。

② 振興方策

上記の課題に対応するため、以下の振興方策を推進する。

- **既存機関の機能強化：**
「今治地域造船技術センター」への運営支援を継続し、ニーズに沿ったカリキュラムの採用を推進する。また、技能コンクールや技能検定の開催を支援し、現有技能者の技術力向上とモチベーション維持を図る。
- **キャリアパスを意識した海事教育の体系化：**
若年層にとって職業としての魅力を高め、長期的な定着を促す上で、キャリアパスの明確化は不可欠である。工業高校での基礎教育から、大学での専門教育、技術センターでの実践的訓練、企業内での高度な研修などが連携し、一貫した学びと成長の道筋を描けるようにすることで将来への見通しが立ち、働くことへのモチベーションが向上することを図る。
- **県立今治工業高等学校との連携強化：**
体験入学や「匠の技教室」などを通じて、若年層の造船業への関心を喚起し、地元企業への就職へとつなげる。また、産業界をはじめとする関係者と連携し、海事業界にとってより魅力的な存在となるよう、新たな教育モデルの構築に向けて検討を進める。
- **愛媛大学との連携深化：**
令和7年10月に開設された愛媛大学今治サテライト及び、令和8年度に工学部に新設される「海事産業特別コース」を全面的に支援する。また、地域産業と連携した教育・研究体制を構築し、地域に根差した**高度技術者**の育成サイクルを確立する。そして、自治体、産業界を含めた産官学連携をより深化させ、技能者、技術者、**高度技術者**やデジタル専門人材まで、地域一体で多様な海事人材を育成するシステムを構築する。
愛媛大学今治サテライトを核とした、より実践的な産学連携教育プログラムの本格稼働を目指す。大学院を新設し高度専門技術者の育成を図るとともに、地元企業で働く技術者のリスキリングや新分野に関するリカレント教育も取り組むことで、専門人材の育成を開始する。
さらに長期的な視点から、海事関連知識、先端技術情報、経営、国際法務などを統合的に学べる全国の海事教育のハブとなる新たな教育・研究拠点の設置を視野に入れた検討を進める。

- **業界横断的な研修システムの構築：**
今治地域造船技術センターの機能を拡充し、中途採用者や海外人材など、多様な人材のスキルアップを支援するため、必須資格を多言語で取得できる集中講座の開設など、柔軟な研修プログラムの提供体制を構築する。
- **海事人材、高度専門人材育成のための教育の実施：**
船舶建造や海事産業に関する専門知識を習得できる大学院の新設や、**G X**や**D X**をはじめとする技術者の現場起点のニーズに沿った最先端技術に関する知識習得のための教育、工学系の知識はあるが海事関連の専門知識を習得してこなかった者に対する、船舶や船用機器の設計に関する知識習得のための教育の実施を推進する。

一方で、育成・確保した高度人材が従来の生産方式に留まれば、その潜在能力は十分に発揮されない。人材の能力を最大限に引き出し、産業全体の生産性を飛躍させるためには、デジタル技術を駆使できる先進的な開発・生産環境の整備が不可欠である。

(3) 新技術の積極的活用と共同研究促進

D Xに代表される新技術の活用は、もはや単なる業務効率化のツールではない。それは、設計から生産、管理に至る全工程を刷新し、次世代の産業競争力を左右する重要な要素である。しかし、高額な投資や専門人材の不足から、個別企業の努力だけでは乗り越えられない壁が存在しており、この壁を打破し、業界全体の技術レベルを底上げすることが急務となっている。そのため、デジタル格差を是正し、産業全体の最適化を目指すための協調的アプローチを探ることが求められている。

① 現状と課題

新技術の活用が業界全体で進まない背景には、以下の共通課題が存在する。

- **次世代人材の不足：**
データサイエンス、A I、ロボット工学といった分野に精通したI T・デジタル人材が絶対的に不足しており、企業の**D X 推進**を阻む最大の要因となっている。
- **高額な設備投資：**
D X 推進に不可欠な設計ソフトウェアや自動化設備の導入コストは高騰しており、多くの企業にとって、目先の事業継続が優先され、将来への戦略的な投資に踏み切れない状況がある。
- **リソースの重複：**
設計ソフトウェアの導入や生産管理システムの構築など、各社が個別に同様の課題に取り組む、限られた技術者や資金といったリソースを非効率に消費している。

② 振興方策

上記の課題に対応するため、以下の振興方策を推進する。

- **「協調領域」の創出：**
市や愛媛大学等が仲介役となり、設計データの標準化、共同でのソフトウェア開発、高度人材の交流など、企業間の競争に直接関わらない「非競争領域」での連携を促進する。これにより、「各社最適」から「業界最適」への転換を促す。
- **デジタル格差の是正：**
市や愛媛大学等が中心になり、企業の技術レベルや経営体力に応じて、専門家によるコンサルティング、自動化設備への補助金、デジタル人材の派遣支援などの支援メニューを提供し、業界全体の底上げを図る。

- **共同研究開発拠点「リサーチパーク」の実現：**
複数企業や大学が共同で利用できる研究開発拠点の整備を構想する。最新のDX関連機器や新燃料の実証実験設備などを備え、最新技術に取り組める環境を創出する。
- **成功事例の共有・横連携：**
生産性向上や労働環境改善に繋がったDXの成功事例を業界内で共有し、横連携を促進する仕組みを構築する。これにより、投資効果の可視化と導入意欲の喚起を図る。
- **外部研究機関との連携強化：**
デジタルやロボット技術、新燃料などに関する高度な技術開発ノウハウを活用するため、海事関係研究機関に加えて、産業技術総合研究所をはじめとする新分野に高い専門性を持つ機関との連携を一層強化する。国際競争力に直結する船型の共同開発や、人材育成教材の開発などを推進する。

一方で、優れた技術を導入しても、それを活用するのは「人」である。技術革新を造船産業の力とするためには、そこで働く人々が誇りと意欲を持って、安心して働き続けられる魅力的な就労環境の整備が不可欠となる。

(4) 就労環境改善・魅力ある産業への変革

現代の人材獲得競争は、もはや単なる企業間の競争ではなく、生活環境や公共サービスを含めた都市の総合的な魅力を競う「都市間競争」へとその姿を変えている。造船業に長年つきまとうネガティブなイメージを払拭し、次世代にとって真に魅力ある成長産業へと変革することは、この競争を勝ち抜くための重要戦略である。人材確保のためには、産業イメージの向上、生活・通勤環境の改善、多文化共生といった多面的なアプローチが求められている。

① 現状と課題

就労環境と産業の魅力に関しては、多くの課題が存在する。

- **根強いネガティブイメージ：**
海事産業に対する「屋外での作業、危険の多い職場」「不況業種」といった固定観念が、職業選択において、保護者世代における心理的障壁となり、地元での採用活動を著しく困難にしている。
- **市民からの関心の薄さ：**
今治市の人口15万人のうち1万人以上が従事する地域の基幹産業でありながら、多くの市民、特に将来を担う子どもたちの間で造船業への関心が希薄である。この産業と市民との意識のギャップは、将来の労働力確保に悪影響を及ぼす要因となる。
- **人材確保のための都市間競争：**
隣接都市との人材獲得競争が激化しており、生活環境を含めた都市の総合力を競う「都市間競争」の面も有している。競争に勝ち抜くためには、「選ばれる職場」であるとともに「選ばれるまち」になるためのまちづくりも含めた市全体の取組が鍵となる。
- **外国人労働者の生活基盤：**
労働力の中核を担う外国人労働者に対し、地域社会への円滑な統合を支援する生活基盤やコミュニティ形成のサポートが追いついていない。
- **生産性を低下させる施設間分断・機能不足：**
工場敷地を分断する市道や、航路・泊地の土砂堆積といったボトルネックが、大型ブロックのスムーズな運搬や船型の大型化等を妨げ、サプライチェーン全体の生産性を低下させている。

② 振興方策

上記の課題に対応するため、以下の振興方策を推進する。

- **海事産業の魅力創出と発信：**
デジタルやロボットの新技术活用を積極的に行い、社屋や職場環境の改善、福利厚生
の充実など、産業の魅力創出に向けた取組を推進する。
- **「海事都市IMABARI」のシティプライド醸成：**
国際海事展「バリシップ」を地域一体の市民イベントとして強化するとともに、業界団
体、海事広報機関等と連携し、幼少期から海事産業との接点の強化を図る。そして、市
民、特に子どもたちの海事都市今治への関心と誇りを醸成する。
- **都市ブランド力の強化：**
U・I・Jターン、定着を促進するため、魅力あるまちづくりの推進、公共サービスの
向上や子育てなど「今治に行きたい、帰りたい」と思うような生活環境の支援を強化
し、「選ばれるまち」としての魅力を高める。これにより、都市全体のブランド力を強化
し、人材獲得競争を優位に進める。
- **多文化共生の推進：**
外国人労働者を単なる労働力としてではなく、今治家の家族、国籍や文化を超えてとも
に暮らす仲間として受け入れるため、国際交流協会、地域コミュニティ、企業、登録支
援機関等と連携し、生活・文化面での魅力や支援を充実させ、秩序ある共生社会と多文
化理解の実現に取り組む。
- **アクセスの改善：**
大型ブロックの運搬を阻害している狭隘な道路の改善など、生産性向上に直結する**イン
フラ整備**について、関係者と協議し、改善策を講じる。

(5) その他造船振興に関すること

持続可能な造船振興を実現するためには、前述した4つの方策を補完し、それらが横断的に機
能するための施策が不可欠である。計画の実効性を担保する仕組みづくりや、産業観光といった
地域固有の資源を最大限に活用するための対応を以下に整理する。

① 現状と課題

造船業を核とした地域全体の活性化や、長期的な計画運用の面において、以下の課題が存在し
ている。

- **複合的な産業振興の不足：**
造船業は地域の基幹産業であるが、それを核として他産業を活性化させる仕組みづくり
が十分とは言えない。海事に関する歴史や文化、さらには港湾を通じた交流など、多角
的な視点でのバックアップ体制が求められている。
- **産業観光資源の未活用：**
今治市には、進水式の見学やオープンファクトリー、クレーンや大型船舶がひしめく独
特の景観といった、他都市にはない貴重な観光資源が多数存在するが、これらが十分に
活用されているとは言い難い。
- **港湾施設の整備・維持管理への要望：**
操業の安全性や効率性を維持するため、波浪対策の防波堤整備、水域の拡張、浚渫（し
ゅんせつ）といった、公共セクターによる**インフラ整備**への根強い要望がある。

- **計画運用における硬直性：**

従来の10年に一度という計画見直しサイクルでは、目まぐるしく変化する社会・経済情勢や業界動向に迅速に対応することが困難になっている。

② 振興方策

上記の課題を解決し、造船・舶用工業の持続的な発展を支えるため、以下の横断的な施策を推進する。

- **複合的な産業振興と交流の拡大：**

国際海事展「バリシップ」を通じた販路拡大支援を継続するとともに、大型クルーズ船の受け入れや「海の駅」を利用した交流拡大に取り組む。これにより、造船業を起点とした地域の活性化を図る。

- **産業観光と景観資源の活用推進：**

進水式の一般公開やオープンファクトリーを積極的に推進し、今治市のアイデンティティである海事都市の活気を内外に発信する。また、工場夜景などの新たな視点を取り入れ、造船所特有の景観を観光資源として活用する。

- **港湾インフラの計画的整備：**

企業の操業環境を支えるため、防波堤の整備や水域の浚渫など、港湾施設の維持管理について公共セクターとしての適切な対応を検討する。

- **フォローアップ体制の刷新：**

計画の実効性を高めるため、見直しサイクルを短縮するとともに、市内企業との定期的な情報・意見交換を行う仕組みを構築する。これにより、情勢変化に柔軟かつ迅速に対応できる推進体制を確立する。

6 今治市造船振興計画による効果

今治市が令和2年3月に策定した「第2期今治市まち・ひと・しごと創生総合戦略」(対象期間：令和2年度～令和7年度)において、今治に安定した雇用を創出するため、基幹産業である造船・船用工業の次世代の人材育成のためのKPI(重要業績評価指標)として掲げている目標は、下記のとおり。

- KPI：今治地域造船技術センター修了者数(累計)
1,280人(令和元年) → 1,800人(令和7年)

令和7年の実績は、1,774人であり、KPIに近い成果を上げている。

- 実績： → 1,774人(令和7年)

また、今治市内の造船・船用事業所17社にヒアリング調査を実施した結果、今後10年間の雇用見通しは立たないものの、令和8年度から10年度の3年間で、正社員360人の新規雇用を予定している。

表6-1 令和8年度～10年度 3年間の雇用予定者数 (単位：人)

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	計
事務系	23	12	10	45
技術系	168	78	69	315
計	191	90	79	360

(今治市造船振興計画造船各社アンケート結果)

これは、令和7年度の造船会社正社員数2,091名(今治市調べ)の約17%に相当する。

令和7年度において、正社員のほか協力会社従事者および海外研修生は4,665名(今治市調べ)であり、正社員と合わせた総数は6,756名である。総雇用者数が同率(約17%)増加すると仮定すると、令和10年度までに総雇用者数は約1,150名増加すると試算される。

長期に亘り安定した雇用を確保するためには、引き続き、造船・船用工業の施設・用地の拡充強化、人材育成等による国際競争力の強化を推進する必要がある。

【参考】造船会社の売上高による効果算定

今治市に立地する造船企業の従業員1人当りの売上高の変化は以下のとおりであり、この10年間で、今治市造船振興計画による造船施設拡充・強化並びに人材育成の成果により、従業員1人当りの生産効率が約20%増加したと想定され、新たな造船新計画により従業員1人当りの生産性の向上が継続すれば、賃金等の改善、雇用の安定・拡大に寄与することが見込まれる。

項目	平成28年	令和6年
売上高(百万円)	294,001	360,658
従業員数(人)	6,761	6,802
従業員1人当りの売上高(百万円/人)	43.5	53.0

(売上高、従業員数ともに今治市調べ)