

次世代船舶 戦略産業クラスター計画（九州地域）

1. 戦略産業クラスター計画の概要

(1) 当該地域において当該産業分野を特定した理由

我が国の造船業は、建造量・総トン数ベースで上位5社が国内全体の約8割を建造している。九州地域では、この上位5社のうち、3社が立地・操業しており、新造船建造量の約3割（約320万総トン）を占める我が国有数の造船集積地である（国内建造量シェア約5割の瀬戸内地域と約3割の九州地域を合計すると全体の8割をカバーする、まさに国内中核製造拠点の一角を構成している）。九州では特に北部九州（福岡県・佐賀県・長崎県・熊本県・大分県）を中心に大小含めた造船所が数多く集積しており、国内2位のジャパンマリンユナイテッド株式会社（以下、「JMU」）が熊本県長洲町、同3位の株式会社大島造船所（以下、「大島造船所」）が長崎県西海市・長崎市、同4位の株式会社名村造船所（以下、「名村造船所」）が佐賀県伊万里市にそれぞれ立地し、各社ごとに100～500社の船舶製造関連サプライチェーンを形成している。また、長崎県には、三菱重工業株式会社長崎造船所が立地しており、県内製造品出荷額の約4分の1を船舶関連産業が占めるなど、雇用を含め地域経済を支える基幹産業となっている。このように九州地域は船舶関連産業が地域経済に与える影響が大きい地域であり、我が国の造船業の再生を支える重要地域である。

他方、海外に目を転じると、世界の新造船建造量上位10社に入る国内造船所は今治造船株式会社（以下、「今治造船」）とJMUの2社しかおらず、現時点での建造量だけを見ても、特に中国と韓国には大きく差を開けられている状況である。一方で、北部九州に主力拠点を置く前述した大手造船所4社は、いわゆる高付加価値の次世代船舶の開発・建造に強みを持っており、世界初となる国産エンジンを搭載したアンモニア燃料アンモニア輸送船の建造を進めるなど、アンモニア燃料船や風力補助推進搭載船といった代替燃料／ゼロエミッション船の開発に取り組んでいる。また、ステルス機能などの最新鋭設備を備えた護衛艦といった官公庁船、洋上風力発電の建設やメンテナンスに活用する特殊な船舶の建造も担うとともに、経済安全保障上不可欠な石油備蓄基地に順次配置が予定されているメンテナンスの自動化機能を備えた最新型FSO（石油貯槽船）の開発・建造・修繕にも取り組んでいる。また、大手造船所4社に限らず、他の造船所でも、次世代船舶の開発・建造に取り組んでいるほか、修繕事業にも取り組んでいる。北部九州は、これらの分野において強みを有する、いわば国内外のトップランナーであり、とりわけGHG規制強化を背景にアンモニア等の代替燃料／ゼロエミッション船への転換や、洋上風力発電の導入拡大に伴う関連船舶需要の増加など、今後世界的な需要拡大が見込まれる中、これらの強みを活かすための投資を重点的に実施することは、世界競争に勝つための効果的な戦略・勝ち筋となる。

また、北部九州には、上記に示すような次世代船舶を設計するために必要な船舶工学の知識を習得することができる九州大学や長崎総合科学大学、特殊技能を有する造船技能者を養成することができる工業高校も多数所在しており、次世代船舶を建造・修繕するにあたって必要な人材を供給する体制・基盤も整っているだけでなく、日本人船員を養成するための船員教育機関が集中しており、多様な海事人材を養成・輩出する観点からみても、

我が国の海事クラスターの中心地となり得る。

このように九州地域は、国内外の造船関連企業・投資・人材を呼び込み得る、我が国有数のクラスター形成の適地といえる。

(2) 計画の構想【目標】

九州地域（特に北部九州地域）は、前述のとおり、次世代船舶を供給している造船集積地であり、次世代船舶の建造・修繕に必要な人材育成や、設計から建造、就航、修繕に至るまでの一体的な産業基盤が形成されている。

一方で、当該基盤は、設備及びインフラの老朽化や耐荷重・耐震性能の不足、鋼材価格の高騰などの世界市況の変化、九州沿岸部特有の干満差による港湾・航路等への土砂堆積、さらには人口減少に伴う人材不足といった課題に直面している。このため、今後も厳しい国際競争を勝ち抜き、次世代船舶の供給拠点としての競争力を維持・強化していくためには、本基盤を総合的に強化する必要がある。

具体的には、次世代船舶の建造・修繕体制強化に向けた生産設備等への投資等を実施することで、生産性の向上及び建造能力の拡大を図る。また、複数年にわたり、九州地域における物流のチョークポイントであった道路、港湾及び港湾設備等のインフラの拡充や機能向上、強靱化に取り組むことで、サプライチェーンの強靱化及び安定的な生産活動の実現を図る。これらに加えて、造船技術者及び技能者の育成・確保に取り組むことで本基盤を下支えする人材層の強化を図る。

これらの取組を通じて、建造能力約 50%向上と生産性約 25%向上を実現することで、高付加価値な次世代船舶の建造・修繕において世界を主導するトップランナーとしての地位を確固たるものとするとともに、2035 年の建造能力 1,800 万総トンの達成に寄与する。

(2040 年目標 (KGI))

本クラスターにおいては、造船・船用産業の再生に向けた我が国全体の 2035 年目標の達成を前提とし、当該期間において実施される設備投資の成果の定着及び高度化を図る段階として、2034 年度の KGI を以下のとおり設定する。

- ① 官民設備投資額：約 3,000 億円（2034 年度累積）
- ② 付加価値増加額：約 21,000 億円（2034 年度累積）
- ③ 人材育成数：約 3,300 人（2034 年度累積）

(KGI 設定根拠)

本 KGI は、北部九州地域が全国の建造量の約 3 割を担う我が国有数の造船集積地であることを踏まえ設定するものである。

官民設備投資額については、官民投資ロードマップに基づき、我が国全体で 2034 年度までに 1 兆円規模の投資が見込まれる中、九州地域においては、国内建造量の約 3 割を占めるものとして、約 3,000 億円を設定する。

付加価値増加額については、官民設備投資額約 3,000 億円及び当該投資に伴い生じる生産増加額を基礎として産業連関分析を実施し、その結果を踏まえ、約 21,000 億円と設定する。

人材育成数については、九州地域の大学、工業高校等における育成人数を基礎として設

定する。本指標は、単なる人員確保ではなく、次世代船舶の設計・建造・運航を支える高度な技術力や課題解決能力を備えた人材の育成規模を示すものである。特に、デジタル技術の活用や GX への対応が求められる中、設計開発、生産技術、船舶システム分野における高度専門人材の育成を通じて、生産性向上や高付加価値化、国際競争力強化への貢献を目指す。

（効果検証方法（KPI））

KGI 達成に向けた進捗管理及び効果検証に当たっては、九州地域における供給力強化の成果が我が国全体の造船・船用産業再生に寄与する観点から、経済効果及び人材基盤の両面を把握する指標として、以下の KPI を設定する。

各 KPI は、2034 年 KGI を 2026～2034 年の 9 年間で按分し、2026～2030 年の 5 年間ににおける累積目標として設定する。

① 官民設備投資額：

- 1) 投資案件の進捗状況（※）
- 2) 官民設備投資額：約 1,700 億円（2030 年度累積）
- 3) 主要投資案件数（※）

※詳細は「3. 核となる大規模投資案件」に記載。

② 付加価値増加額：約 11,670 億円（2030 年度累積）

③ 人材育成数：約 1,800 人（2030 年度累積）

官民設備投資額は、供給力強化に向けた基盤整備の進捗を把握する指標として年次で確認するとともに、2030 年時点での累積目標に対する進捗状況を評価する。

付加価値増加額は、官民設備投資による生産増加及び関連産業への経済波及効果を総合的に把握する指標として設定し、2030 年時点での累積目標に対する進捗状況を評価する。

人材育成数は、年次で把握するとともに、2030 年時点での累積目標に対する進捗状況を評価する。また、九州地域の造船系教育機関等の育成規模を通じて、地域における人材供給基盤の状況を評価する。併せて、次世代船舶に対応可能な専門性、デジタル技能及び課題解決能力を備えた高度人材の育成状況を踏まえ評価する。

各 KPI を半期ごとに進捗状況を確認するとともに、年次で総合的な評価を行い、進捗状況に応じて施策の見直し及び計画の高度化を図る。併せて、統計データ及び企業ヒアリング等を活用し、KGI 達成への寄与度及び政策効果を検証する。

(3) 17 の戦略分野の「官民投資ロードマップ」との関係性

本計画は、「官民投資ロードマップ①次世代船舶」の以下の記載等と整合性がとれている。「地域未来戦略と連携しながら、瀬戸内や九州を中心とした造船関連産業の集積地域における船舶建造能力の強靱化に必要な取組について検討する。」

(4) 国際的な競争優位性

国際海事機関(IMO)においては、2023 年、国際海運からの GHG 排出量を 2050 年頃までにゼロにする旨を国際合意したところである。

以下のとおり、造船各社は今後拡大するゼロエミッション船等の建造需要を取り込み、国際海運における脱炭素化に貢献することができるポテンシャルがあり、九州地域は国際的な競争優位性を有している。

JMU有明事業所（熊本県長洲町）は、VLCC（Very Large Crude Oil Carriers：超大型原油タンカー）の建造が可能な国内有数の大型ドックを有しており、世界初となる国産エンジンを搭載したアンモニア燃料アンモニア輸送船を建造中であるなど、高付加価値かつ多様な船種の建造力を有している。

名村造船所伊万里事業所（佐賀県伊万里市）も同様に大型ドックを有しており、ばら積み船をはじめとする多様な商船建造への対応力を備えている。さらに、同事業所では2040年より前にゼロエミッション船建造比率100%を掲げ、次世代船舶への転換を推進している。

大島造船所（長崎県西海市、長崎市）は、西海市及び長崎市の香焼地区等に大型ドックを有しているばら積み船専門事業者であり、2022年には世界初となるウインドチャレンジャー（ゼロエミッションに資する風力補助装置）を搭載したばら積み船、2023年には世界初となるLNG燃料ばら積み船の建造実績を持つほか、3～10万トン級の中～小型船では世界シェア15.8%、年間約40隻の高効率建造を実現しており、高い技術力と生産性を有している。

上記の各事業者（OEM）のもと、それぞれ約100～500社程度の事業者がサプライチェーンを構築している。

三菱重工業株式会社（長崎県長崎市）は、グループ企業を含むプラント・造船・防衛・航空機エンジンの各産業分野の拠点機能を当該地域に有しており、他の産業分野と連携してシナジー効果を発揮するという事業活動を展開している。

(5) 計画の素案との整合性

「九州地域戦略産業クラスター計画（素案）」においては、「地域に根ざすものづくり基盤を活用した「造船・防衛・航空宇宙」クラスター」を掲げており、主な課題として「人材育成」や「自動化・省力化を通じた生産性向上」、「事業用地の確保」、地域における必要なインフラ・支援ニーズとして「生産性向上への支援」等を挙げたうえで、「造船業を核とした海事・海洋関連分野の産業集積（インフラ、人材、技術等）を基盤に、防衛分野を含むサプライチェーン強化・再構築、設備投資と人材育成を通じた産業基盤の強化を通じて世界で戦える広域クラスターの形成を目指す。」こととしている。これに対して本計画では、高付加価値な次世代船舶の建造・修繕を行う当地の強みを活かして、次世代船舶を建造・修繕するために必要な人材育成・確保、設計から建造、就航、修繕に至るまでの一体的な産業クラスター基盤を総合的に整備し、次世代船舶の供給・生産体制を強化するため、代替燃料タンク製造並びに生産性向上に資する自動化設備の更新、増強及び拡張、新技術の研究開発及び生産現場に直結する人材育成・確保を行うべくハード・ソフト両面から設備・インフラの再構築に取り組むものであり、整合性がとれている。

2. 戦略産業クラスター計画の対象区域

(1) 対象区域

佐賀県伊万里市、佐賀県鹿島市、佐賀県吉野ヶ里町、佐賀県唐津市、長崎県長崎市、長崎県佐世保市、長崎県西海市、長崎県南島原市、熊本県長洲町、熊本県宇城市、熊本県苓北町、大分県大分市、大分県佐伯市、大分県臼杵市、福岡県福岡市、福岡県福津市、福岡県うきは市

(2) 策定の理由

佐賀県伊万里市、鹿島市、吉野ヶ里町は、今治造船、JMUに次ぐ国内3位の商船建造量を有する名村造船所グループの主力拠点である伊万里事業所を中心に、船体ブロックを手がける七ツ島産業株式会社や、東亜工機株式会社、中国塗料株式会社などのサプライヤー約500社が同市町をはじめとして、県内に集積している。

名村造船所伊万里事業所は、ケーブサイズを中心に小型から大型までのばら積み船や大型ガス・液体運搬船などをプロダクトミックスにより年間7～9隻程度建造している。経済安全保障推進法に基づく経済安全保障重要技術育成プログラム「K Program」に参画しているほか、「船舶の小組立工程自動化システム開発事業（国土交通省）」によるDX技術の開発・実証への支援に採択されるなど、スマートファクトリー化を推進している。

また、同事業所では現在、政府の「造船業再生ロードマップ」に対応し、政府支援（GX移行債）も活用しつつ、アンモニア船などのゼロエミッション船建造に必要な設備投資・導入を進めており、約1,000億円を投資して生産工程の高度化・効率化を推進し、生産効率を約200%まで大幅に向上させる計画であり、品質・技術力に加えてコスト競争力の面での強化も見込まれている。

長崎県長崎市は、かつてLNG運搬船、自動車運搬船、コンテナ船、豪華客船などの高付加価値かつ多様な商船を建造し、今日では国内有数の艦艇建造・維持補修拠点である三菱重工業株式会社長崎造船所が立地しているほか、同社が長崎造船所で商船建造から撤退した際に香焼工場の新造船エリアについて譲渡を受けた大島造船所のほか、両社を支える数百社規模のサプライヤーが市内を中心に集積している。

大島造船所香焼工場は、全長約1kmの「100万トンドック」や1,200t（1基）、600t（2基）の門型大型クレーンなどを有する国内最大級の建造拠点で、大型船体ブロックの組立てからドックでの搭載まで高い生産効率を誇っており、同社の主力サイズである64型や82型などのばら積み船の建造を行なうほか、新造船と並行して、大型LNG燃料タンクの内製化や浮体式洋上風力発電向けの浮体型基礎量産に向けた設備投資が進展中である。

長崎県西海市は、大島造船所の本社・工場が立地しているほか、同市地域を中心に約300社のサプライヤーが集積している。

大島造船所大島工場では、巨大なドックで複数隻（4隻）を同時に並行建造する独自の工法や、各種自動化ロボットなどの先端設備や省エネ・環境技術への積極的な取組による高効率生産が特徴で、ばら積み船の建造に特化し、年間約40隻を建造する世界トップクラスの生産性を誇るほか、風力推進システムなど独自の環境技術を強みとしている。また、同社・本社工場では完全バッテリー駆動船の開発や、風力を推進力に変える硬翼帆（ウインドチャレンジャー）、LNG燃料船など、脱炭素化時代の次世代技術開発をリードしている。

長崎県佐世保市は、海上自衛隊佐世保基地、米海軍佐世保基地が立地しており、かつての海軍工廠をルーツとする佐世保重工業株式会社と、同市を中心に約 220 社の造船サプライヤーが立地している。

佐世保重工業株式会社は、名村造船所グループの一員として、修繕需要と高い技術力・長年の実績を背景とした艦艇・修繕船事業や機械事業を展開しているほか、米海軍佐世保基地とも取引関係にあるサプライヤーが同市内を中心に立地しており、サプライチェーンの強靱化・裾野拡大等の再構築が期待されている。

熊本県長洲町は、1964 年に「不知火・有明・大牟田地区新産業都市」（新産業都市建設促進法に基づく指定）の一部に位置付けられて以降、造船関連企業の進出により発展してきた「造船のまち」であり、同県を代表する造船企業である JMU 有明事業所をはじめ、カナデビア株式会社有明事業所や日立造船マリンエンジン株式会社などの造船関連サプライヤー約 100 社が、長洲工業用地、名石浜工業用地を中心に集積している。

JMU 有明事業所は、1973 年 4 月に操業を開始した日立造船株式会社有明工場にルーツを持ち、当時から地域の雇用や経済をけん引している。総面積 107 万 m²の敷地には、620m、420m(いずれも幅 85m、深さ 14m)の 2 基のドック、ゴライアスクレーン 4 基など、同社最大かつ最新鋭の設備を備えており、国内屈指の造船工場として、30 万 t クラスの超大型タンカーや鉄鉱石運搬船といった大型商船を中心に年間 7～8 隻を建造している。

JMU 有明事業所では現在、海運の脱炭素化に向けた「次世代船舶」の主要な生産拠点として、世界初・国内初となる「アンモニア燃料アンモニア輸送船」の建造を進めており、今後、カーボンニュートラル船建造においても世界のリーディングカンパニーとなることを目指している。

大分県大分市は、大分コンビナートを中心とした石化プラントや製鉄業、非鉄金属業などの基礎素材型産業が立地しており、市町村では九州 1 位、全国 8 位の工業出荷額を誇るものづくり産業の集積地である。大水深で天然の良港という立地を背景に造船業も集積しており、株式会社南日本造船、港湾用大型クレーン生産シェア世界第 3 位の株式会社三井 E & S 大分事業所をはじめ造船関連サプライヤーが約 120 社程度集積している。

株式会社南日本造船は、工場全長にわたって移動可能なゴライアスクレーン（570t、130t）を備え、15 万トン級の大型船舶が建造可能な大型ドックを有しており、2018 年 4 月の今治造船グループ参加後も、プロダクトタンカーや自動車運搬船の建造において着実に実績を重ねている。

大分県佐伯市は、波が穏やかで水深が深いリアス式海岸に恵まれた地形を有し、古くから造船・修繕業が発達した大分県南部地域の重要な基幹産業集積地である。市内には、株式会社三浦造船所、佐伯重工業株式会社、本田重工業株式会社に加えて、修繕専業者である共栄船渠株式会社などの造船・修繕事業者が立地している。さらに各社とも、それぞれ 10～20 社以上にのぼる配管、内装、塗装等の地場協力会社が高度に集積して強固なネットワークとサプライチェーンを形成している。また、全国に 6 か所しかない造船技能者の養成拠点である「大分地域造船技術センター」も立地しており、地域一体となった強固な人材育成基盤を有している。

このうち、株式会社三浦造船所は、メインであるセメント船や各種タンカーなど、多品種少量生産が求められる高付加価値な中小型船の建造に強みを持っている。同社は、国の 2050 年カーボンニュートラル目標の達成に向けて 2040 年までに建造船のすべてをゼロエミッション船とすることを目標に掲げており、その早期確立を目指して旺盛な投資意欲を有している。株式会社三浦造船所においては、生産効率化を向上させ、国際競争力を高めるべく、設備投資を検討している。

大分県臼杵市は、佐伯市と並び、天然の良港という優れた地形・水深を活かした造船業が盛んな地域である。市内には、新造船を手掛ける株式会社臼杵造船所や下ノ江造船株式会社、さらに高性能な船用ディーゼル等のメンテナンス及び船舶修繕を担う株式会社オオツカディゼルなどが立地している。各社とも、それぞれ 10～20 社以上の多様な地場協力会社（ブロック建造、配管、内装、塗装等）を従えて強固な企業群を構成し、地域の雇用や経済を強力に牽引している。現在、世界的な新造船・修繕需要の拡大を背景に、株式会社臼杵造船所における大型クレーン新設・増強投資や、下ノ江造船株式会社における門型クレーン導入によるブロック内作能力増強、各社に紐づく協力会社の体制整備など、中核企業による大規模な設備投資計画が具体化しており、成長ポテンシャルを有している。

福岡県福岡市、うきは市には、日本初となる LNG 燃料ステンレスケミカルタンカーを開発した福岡造船株式会社の本社工場や船用バルブなどを製造する株式会社鷹取製作所が立地するほか、九州大学が所在し、2026 年 4 月、同大大学院工学研究院海洋システム工学部門では、「次世代造船リサーチセンター」を設置したところ。次世代船舶・ゼロエミッション船の開発、造船システムの高度化・効率化、AI を活用する造船システム研究及び産学官連携に関する我が国随一の中核拠点・メッカとなることが期待されている。

佐賀県唐津市には国立唐津海上技術短期大学校、長崎県南島原市には国立口之津海上技術学校、熊本県宇城市には九州海技学院、熊本県苓北町には熊本県立天草拓心高校、福岡県福津市には福岡県立水産高校が立地し、次世代船舶等の運航に携わる日本人船員の育成拠点となることが期待されている。

以上を踏まえ、佐賀県伊万里市、佐賀県鹿島市、佐賀県吉野ヶ里町、佐賀県唐津市、長崎県長崎市、長崎県佐世保市、長崎県西海市、長崎県南島原市、熊本県長洲町、熊本県宇城市、熊本県苓北町、大分県大分市、大分県佐伯市、大分県臼杵市、福岡県福岡市、福岡県福津市、福岡県うきは市を本計画の対象区域として選定した。

3. 核となる大規模投資案件【道筋】

(1) 投資概要

●佐賀県（伊万里市）

名村造船所伊万里事業所において大規模投資を行う。具体的には、ゼロエミッション船建造に必要な、燃料タンク生産設備整備（塗装設備の新設、コンベア設備の能力増強等）、艀装プラットフォーム増強（ゴライアスクレーン新設等）の設備投資を予定している（事業費：約 300 億円）。

本投資は、環境省及び国土交通省の連携事業である「ゼロエミッション船等の建造促進事業」に採択・一部着手済である。

【上記に係る担当：国土交通省海事局船舶産業課、環境省水・大気環境局脱炭素モビリティ事業室】

●長崎県（長崎市、西海市）

大島造船所が、長崎市及び西海市の工場において、ゼロエミッション船等の生産体制を構築する。ゼロエミッション船等に必要な機器類を船舶に搭載するための艀装プラットフォーム及びアンモニア・LNG 燃料タンク生産設備を増強し、ゼロエミッション船等の建造能力を 2.5 倍に増強する。

本投資は、環境省及び国土交通省の連携事業である「ゼロエミッション船等の建造促進事業」において既に交付決定がなされている。

【上記に係る担当：国土交通省海事局船舶産業課、環境省水・大気環境局脱炭素モビリティ事業室】

●熊本県（長洲町）

○JMU有明事業所において、将来的な新燃料船の生産量拡大に向けた設備投資として、岸壁艀装期間短縮のための艀装プラットフォームの増設が進められており、本投資は、環境省及び国土交通省の連携事業である「ゼロエミッション船等の建造促進事業」において既に交付決定がなされている。

【上記に係る担当：国土交通省海事局船舶産業課、
環境省水・大気環境局脱炭素モビリティ事業室】

○日立造船マリンエンジン株式会社において、アンモニア燃料供給設備やアンモニア燃料エンジン生産設備等、生産性向上のための各種先進設備を導入し、アンモニア燃料エンジンの生産体制の強化を図る。本投資は、環境省及び国土交通省の連携事業である「ゼロエミッション船等の建造促進事業」に採択・一部着手済である。

【上記に係る担当：国土交通省海事局船舶産業課、
環境省水・大気環境局脱炭素モビリティ事業室】

●大分県（佐伯市）

株式会社三浦造船所が、佐伯市の工場において、2050 年のカーボンニュートラル達成を見据え、ゼロエミッション船等の生産体制を早期に構築するための大規模設備投資を実施する。

具体的には、「ゼロエミッション船等の建造促進事業」において、日本初となる内航 EV コンテナ推進船等の次世代船舶建造に必要な大型クレーンを新設する。本投資は、環境省及び国土交通省の連携事業である「ゼロエミッション船等の建造促進事業」において既に交付決定がなされている。

【上記に係る担当：国土交通省海事局船舶産業課、環境省水・大気環境局脱炭素モビリティ事業室】

なお、本計画に記載する各社からは、候補プロジェクト提案及び本計画に記載することについて、あらかじめ了承を得ている。

(2) 地域経済への波及・相乗効果

核となる大規模投資案件が実現することにより、次世代船舶等の建造能力拡充に向けた設備投資や生産基盤の拡張を契機として、造船関連産業の取引拡大、設備増強、生産性向

上に伴う雇用創出、人材育成・確保の強化など、幅広い経済波及効果が期待される。具体的には、名村造船所伊万里事業所では建造能力が2倍以上に増強、大島造船所ではゼロエミッション船等の建造能力が2.5倍に増強するとされており、それに伴い地域の経済・雇用が創出され、一般的にその経済波及効果は受注船価の約3倍とされる。

(3) 投資時期・稼働開始時期

●佐賀県（伊万里市）

名村造船所伊万里事業所に係る投資については、既に一部設備投資が着手されており、2027年度以降の順次完工を目指して段階的に整備が進められる計画である。さらに今後、用地確保や追加的な設備投資を含めた抜本的な拠点整備を進め、2035年頃までに本格稼働に移行することを目指す。

●長崎県（長崎市、西海市）

大島造船所については、2028年度迄に、次世代船舶の建造能力を2.5倍まで増強し、これらの船舶に搭載が必須となる次世代燃料タンクについても年間10基の生産可能な体制を構築する予定である。

●熊本県（長洲町）

○JMU有明事業所における新たな艀装プラットフォームの建設は2027年3月の竣工を予定している。その他、船舶建造体制の強靱化に向けた生産設備の増強や安定生産に向けた航路等の環境整備、外国人材の確保に向けた就労環境の整備を計画的に進める。

○日立造船マリンエンジン株式会社におけるアンモニア燃料エンジン生産設備は2027年度中、生産性向上のための各種先進設備は2031年度までの導入を予定している。

●大分県（佐伯市）

株式会社三浦造船所における150t大型クレーン新設等の設備投資については、2029年の納入および稼働開始を目指している。この大型クレーンの導入により、安定的に建造可能な体制を構築し、2040年までに全建造船（年間10隻以上）ゼロエミッション船等とする予定である。

(4) 投資総額

主要企業の投資額は、総額1,400億円超の規模に達する見込みである。

●佐賀県（伊万里市）

名村造船所による伊万里事業所での設備投資額は、約1,000億円規模の見通しである。

●長崎県（長崎市、西海市）

大島造船所による本社工場・香焼工場への総投資額は、約195億円規模の見通しである。

●熊本県（長洲町）

○JMUによる有明事業所への設備投資額は現時点で約200億円規模の見通しである。

○日立造船マリンエンジン株式会社による設備投資額は、約25億円規模を見込んで

いる。

●大分県（佐伯市）

株式会社三浦造船所においては、設備投資として約 18 億円を見込んでいる。

(5) 関連する投資案件

（別表）参照

4. 計画実現に向けた課題と解決に向けて講じるべき対策【道筋】

(1) 産業集積に向けた課題

①生産性確保・向上、サプライチェーンの再構築

- ・臨海部を中心に、造船拠点の新設・拡張や関連産業の立地に必要な数十ヘクタール規模の産業用地の確保が困難となっており、用地不足が建造能力拡大の制約要因になっている。また、港湾機能の整備には、関係者との調整や設計・施工等に一定程度の期間を有するほか費用負担が大きい。
- ・生産設備や生産施設、港湾インフラにおいて老朽化が進んでおり、建造能力約 50%・生産性約 25%を向上させるには設備能力が不足している。
- ・建造・修繕能力の拡大には、大型ドック、クレーン、製造設備等への数千億円規模の初期投資が必要だが、造船業は、海運市況や船価変動の影響を受けやすいことから、投資リスクが大きい。
- ・次世代船舶に必要な燃料関連機器や特殊部材等については国内供給体制が十分でない状況にある。
- ・沿岸部では海域特有の干満差により港湾・航路等への土砂堆積が著しく、水深を維持するための定期的かつ継続的な浚渫が必要である。
- ・ゴライアスクレーンなどの大型生産設備や舶用機械については、需要の増加に伴い製造能力が逼迫しており、発注から納品まで数年単位を要する場合がある。
- ・鋼材について、中国が世界の粗鋼生産量の約半数を占めるところ、鋼材価格、貿易規制により価格を押し上げている状況にあり、価格高騰に対応した生産性向上・高付加価値化が必要である。
- ・建造量を増加させるためには、生産性の向上に加えてサプライチェーンの強靱化を図り、増加が見込まれる日々の資材や部品輸送等に対応する必要がある。

②インフラ

- ・港湾等のインフラの老朽化が進行しており、岸壁等の耐震化や大型船舶への対応、荷役作業の自動化への対応が十分でない施設等が存在する。
- ・船体ブロックなどの大型の工作物や舶用機械、資材・部材等の搬入において、道路インフラが脆弱なため、利用可能なルートが制限され、交通渋滞等の要因になっているほか、生産体制の拡充に伴う部品輸送量の増加により、さらなる交通渋滞等の停滞が懸念される。
- ・九州沿岸部では海域特有の干満差により港湾・航路等への土砂堆積が著しいため、定期的かつ継続的な浚渫が必要だが、浚渫した土砂の脱水・土壌改良によるコストの増加や処分場の不足、遠距離輸送に伴うコストの増加が発生している。特に、造船業が

集積する長洲港内においては、海域特有の干満差により海底への土砂堆積が著しく、継続的な浚渫の実施に加え、浚渫した土砂の処分先の確保が課題となっている。

- ・ 主要な造船所は離島や岬の先端部に立地していることが多く（例：大島造船所・本社工場）、橋梁や主要道路といった特定の交通インフラへの依存度が高いことから、災害等により交通インフラが寸断された場合、造船所の生産活動や輸送機能に大きな影響が生じるリスクがある。
- ・ 近隣から流入する流木が泊地に滞留することで、船を停泊させたくてもプロペラが衝突・破損する恐れがあり、重大な操業障害となっている。

③人材育成・確保

- ・ 長年にわたる建造船受注減少により、設計・開発業務の経験が蓄積されず、技術力の低下が顕在化している。加えて、設計及び建造現場における人材不足が深刻化しており、オーダーメイド設計に対応できる技術者が不足している。特に、次世代燃料船は従来船と比較して構造が複雑かつ工数が多いため、高度な技術力が必要となる。
- ・ 建造現場を支える高度技能人材（溶接・組立等）が不足していることに加え、若年層の人材が十分に確保できておらず技能継承が停滞しており、技能を磨く場が不足している。
- ・ 造船関連企業では多くの外国人労働者を雇用しており、外国人用の宿舍・居住施設が不足している。また、急速に進む人口減少・少子高齢化を背景に企業の人材確保が困難となる中、特に、外部からの労働者や外国人材の雇用が不可欠な状況であり、そのような人材等を受け入れるための造船関連従事者向けの寮や宿舍が不足している。

(2) 課題解決に向けたステークホルダーの取組

①生産性確保・向上、サプライチェーンの再構築

佐賀県：七ツ島工業団地、伊万里港付近において港湾整備事業、産業用地確保（用地造成）、拠点整備の一体的な推進を図る（2026年度以降、段階的に実施）。

伊万里市や同市周辺地域に立地する東亜工機、中国塗料等の関連企業と連携し、県の立地補助制度・投資支援、企業マッチング等のソフト支援を通じた取引拡大により、企業誘致、既存企業の設備投資支援、サプライチェーン再構築を推進する（2026年度以降、段階的に実施）。

熊本県：造船業が集積する長洲港内の航路・泊地における浚渫を継続的に実施するとともに、事業者の生産性維持・確保を目的として、2023年度から取り組んでいる浚渫土砂の処分先（処分場）整備について、2035年度の整備完了に向けた取組を行う。

大分県：行政と県内造船各社が一堂に会する「大分県造船・船舶関係連絡会議」を開催し、生産性向上等の協力会社を含めたクラスター全体の課題について緊密な情報共有と意見交換の場を定例化する。本会議等を通じて現場のニーズやボトルネックをきめ細かく把握しながら、設備投資等を支援する体制を構築する。

名村造船所：七ツ島工業団地及び伊万里港付近に立地するサプライヤーとも連携しつつ、生産性向上、建造能力拡大、次世代燃料船建造のために必要な設備投資を行う（2026年度以降、段階的に実施）。

大島造船所：世界屈指の生産性・高品質の実現、脱炭素化に向けた新燃料船・省エネ船型の開発・建造の推進、働きやすい職場環境の実現による人材確保などを事業戦略として掲げ、クレーンの増設・能力増強や自動化ロボットの導入等による生産基盤の高度化を進め、建造能力の強化を図る。

佐世保重工業：LNG 運搬船、大型フェリー、海上自衛隊の護衛艦や海上保安庁の巡視艇、米国艦艇など、拡大する修繕ニーズに対応するため、配バース（バースの割り当て）の自由度向上や老朽化したクレーン等の機能拡充による生産性向上を図る。

J M U 有明事務所：アンモニア燃料船の生産体制の強化のため、新造船工場内に溶接ロボットや自動化設備を新規拡充し、進水後の艀装岸壁に地覆レーンや係留設備を拡張する。また、日立造船マリンエンジン株式会社等と共同で、船舶の安定生産のために必要な航路整備（海底土砂の浚渫）を定期的に行う。

南日本造船：生産能力の維持・拡大に不可欠な港湾・泊地環境の整備に向け、防波堤の延伸に関する検討を加速させる。

三浦造船所：2040 年までに建造するすべての船舶をゼロエミッション船等とし、現有能力の 1.5 倍に相当する年間 10 隻建造体制の獲得を目指し、採択済みの 150t 大型クレーン新設やプレス機導入等の大規模投資を着実に実行する。

佐伯重工業：生産量増加に向け、老朽化した大型設備の更新や新設備の導入を計画・検討しており、塗装工場増築、船台設備更新、ジブクレーン更新などに取り組むとともに、ゼロエミッション船建造に向けた水素エネルギー関連の独自の研究開発を推進する。

本田重工業：佐伯市を拠点とする中小型・新造造船所として、10～20 社規模におよぶ緊密な地場協力会社との艀装・電装サプライチェーンの維持・強化を図る。また、次世代船生産体制の確立に向けて、老朽化したクレーンその他の生産設備の更新・改修に加え、浚渫や事務所および作業環境の整備を推進する。

臼杵造船所：最大 50 億円規模の投資額におよぶ 160t 大型クレーンの新設および 120t クレーンの増強計画（2031 年度稼働見込）を着実に推進する。

下ノ江造船：建造量増加の実現に向け、自社におけるブロック建造量を増強する。

共栄船渠：現在、自社が所有するドックの稼働率は 98% であり、突発的な故障等の対応に追い付いていない現状がある。国内の修繕需要に対応するべく、必要な設備投資を行い、予備のドックを常時用意できる体制を構築する。

オオツカダイゼル：船の大型化等に伴う修繕機能の増強のため、修繕ドックの拡充を行う。

福岡造船：環境性能の高い船舶への需要に対応するため、日本初となる LNG 燃料ステンレスケミカルタンカーを自社開発し、低・脱炭素燃料への転換を進めていく。

②インフラ

佐賀県：七ツ島工業団地、伊万里港付近において港湾整備事業を推進する（2026 年度以降、段階的に実施）。

長崎県：県内の主要造船企業や関連企業の工場間の輸送ルートだけでなく、部品の搬入で多く活用されている伊万里港との間の輸送力強化を念頭に、周辺道路の拡張や

機能改善などの道路インフラ整備を行う。

長洲町：船体ブロックなどの大型の工作物や船用機械、資材・部材等の搬入時において必要なルートを確認することを目的に、道路整備等を行う（2027 年度以降）。

熊本県：港湾機能の継続的な維持に加え、事業者の生産性維持・確保のため、長洲港内に浚渫土砂の処分先（処分場）を整備する。

また、長洲工業用地、名石浜工業用地へのアクセス向上のため、有明海沿岸道路や県道長洲玉名線などの道路整備を推進する。

大分県：船舶用鋼材をはじめとする資材・部材の県内外への円滑な輸送体制を構築し、造船業の生産能力向上を図るため、港湾及び道路等の計画的なインフラ整備を推進する。

③人材育成・確保

佐賀県：教育機関や名村造船所などの産業界と連携し、造船技術者及び技能者の育成（設計・溶接・艀装等）、リ・スキリング、外部人材確保に取り組む（2026 年度以降、継続的に実施）。

長崎県：2025 年に設置された県内の産学官関係者で構成した「長崎県造船振興連絡会議」において、今後の造船関連人材の確保や育成の方向性を検討する。具体的には、高校生以下を対象とした海に関するイベントの開催や工場見学などを通じて、今後の海事関係人材の確保に努める。

また、佐賀県等と協力し、九州北部での人材育成の教育拠点の整備に取り組む。具体的には、新造船建造に必要な溶接やガス切断、船舶修繕に必要なエンジン分解や組立などの技術の習得に向けて、佐賀県及び長崎県内にある産業技術学院や高等技術専門校、長崎総合科学大学を活用し、国内の造船技術を学ぶための教育体制の構築に取り組む。

国立唐津海上技術短期大学校（唐津市）：全国有数の航海専科の学校であり、主に内航海運の船長、航海士に就く学生を養成することで、造船所のドックマスターや内航船員の重要な供給源として、入学志願者向けのオープンキャンパスなどのリクルート策を推し進める。

長崎総合科学大学：2027 年度より、先端工学部グリーン船舶システム学科を新規に開設する（国内には、国公立大や私立大を含めて船舶工学を学ぶことのできる教育課程は存在するものの、いずれも独立した学科ではなくコースの一つとして設置されているもので、国内で唯一の船舶工学科）。本学科は、各学年定員 50 名としており、今後、需要が見込まれるデジタルやゼロエミッション船をターゲットとした次世代船舶の設計技術を主に習得することを目的としている。また、本学科内には、造船、海運、船用工業等海事関連企業と連携した寄付講座の設置などを目指している。さらに、本学校法人では、AI 技術など先端技術の教育を実施するための高等専門学校の設置を構想し、同校で養成された技術者や技能者を造船関連業へ輩出する。

長崎地域造船造機技術研修センター：今後の次世代船舶建造需要に対応するための人材育成に向けた研修所受入人員の拡大や新たな研修機材の確保を行うことにより適切な人材を育成する。

国立口之津海上技術学校：主に内航海運の船長、航海士、機関長及び機関士に就く学生を養成することで、造船所のドックマスターや内航船員等の重要な供給源として、入学志願者向けのオープンキャンパスなどのリクルート策を推し進める。

長崎県立長崎工業高等学校：船舶海洋コースにおいて、船舶工学や生産技術、溶接等に関する知識・技術の習得を通じて、造船所のモノづくりの現場に貢献する造船技能者の育成を推し進める。

長崎県立長崎鶴洋高校：同校においては、卒業後、水産業に就く者に加えて、内航海運等の船員に就く者が一定数いることから、ドックマスターや内航船員等の供給源として、入学志願者の確保及び卒業後、ドックマスターや船員に就くよう職場見学会やインターンシップなどのリクルート策を推し進める。

JMU有明事務所：当該造船所だけでなく、県内造船関連企業にも就労できる外国人材を確保するための宿泊施設や寮などの就労環境・生活基盤の整備を行い、今後の次世代船舶建造の増加に対応できる環境を整備する。

熊本県立天草拓心高校：卒業後、水産業に就く者に加えて、内航海運等の船員に就く者が一定数いることから、ドックマスターや船員の供給源として、入学志願者の確保及び卒業後、ドックマスターや船員に就くようオンラインでの社船見学会やインターンシップなどのリクルート策を推し進める。

九州海技学院：小型内航船の船長・航海士に就こうとする者に対する養成課程において、国内有数の養成規模を誇り、今後も内航船員養成の拠点であり続けるよう基盤整備に取り組む。

大分地域造船技術センター：新人技術・技能者への溶接、組立及びクレーン操作等の基礎実習を実施する。また、今後の次世代船舶建造需要に対応するための人材育成に向けた研修所の拡張や新たな研修機材の確保を行うことにより、適切な人材を育成することに努める。

大分県立海洋科学高校：卒業後、水産業に就く者に加えて、内航海運等の船員に就く者が一定数いることから、ドックマスターや内航船員等の供給源として、入学志願者の確保及び卒業後、ドックマスターや船員に就くよう企業との進路ガイダンスやインターンシップなどのリクルート策を推し進める。

九州大学：2026年4月、同大大学院工学研究院海洋システム工学部門では、「工学研究院附属次世代造船リサーチセンター」を設置するとともに産学官連携コンソーシアムを設立したところ。今後、次世代船舶・ゼロエミッション船の開発、造船システムの高度技術活用に関する研究・教育を実施することにより次世代に対応した造船人材の育成・輩出を目指す。

福岡県立水産高校：同校においては、卒業後、水産業に就く者に加えて、内航海運等の船員に就く者が一定数いることから、ドックマスターや内航船員等の供給源として、入学志願者の確保及び卒業後、ドックマスターや船員に就くよう職場見学会やインターンシップなどのリクルート策を推し進める。

(3) インフラ・分野特有の拠点整備案件

●道路整備、アクセス道路周辺の河川改修等

【佐賀県】

- ① 事業実施主体：国・佐賀県
- ② 事業概要：造船産業の拠点である伊万里市の七ツ島工業団地周辺道路及び広域幹線道路等の整備、アクセス道路周辺の河川整備を行うことで、県内各地の取引企業からのアクセスを容易にし、輸送リードタイム短縮を図る。具体的な事業実施場所は以下のとおり。
 - 道路改良（20 路線 32 工区・L=78.2km：有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、西九州自動車道、国道 34 号、国道 202 号、国道 204 号、伊万里有田線、伊万里停車場線、国道 498 号、国道 207 号、国道 264 号、武雄福富線、武雄多久線、多久若木線、川上牛津線、鍋島停車場線、西与賀佐賀線、佐賀八女線、佐賀川久保鳥栖線、神崎北茂安線）
 - 舗装補修（14 路線：国道 204 号、国道 207 号、国道 264 号、国道 385 号、国道 444 号、国道 498 号、多久若木線、佐賀川久保鳥栖線、武雄福富線、武雄伊万里線、佐賀外環状線、塩屋大曲線、佐賀環状東線、相知多久線）
 - 橋梁補修（6 路線：国道 208 号、佐賀外環状線、国道 264 号、国道 204 号、国道 444 号、国道 207 号）
 - 河川改修（2 か所・L=1.6km：黒塩川、立川）
- ③ 総事業費：約 2,721 億円
- ④ 事業実施期間：着工済～未定

【長崎県】

- ① 事業実施主体：国・長崎県
- ② 事業概要：本計画の実行による生産性・生産能力向上に伴い、OEM である造船所と船用機械や資材・部品等を供給するサプライヤー間の通行量増大に対応し、特に大型トラックの円滑な通行を確保するため、周辺道路の拡張やバイパス化、荷重対応などの機能改善を行う。また、発災時において道路が寸断されサプライチェーンが途絶することがないように主要輸送経路周辺の河川、砂防工事を行う。具体的な実施場所は以下のとおり。
 - 道路改良（15 路線・L=65.73km：西九州自動車道、島原道路、国道 34 号、国道 57 号、国道 205 号、長崎時津縦貫線、国道 206 号線、長崎畝刈線、長崎南環状線、春日瀬戸越線、国道 202 号線、国道 498 号線、国道 204 号線、俵ヶ浦日野線、平瀬佐世保線）
 - 災害防除（4 か所：国道 202 号線、長崎南環状線（大浜トンネル）、橋梁補修（2 か所：大島大橋、深堀歩道橋）
 - 舗装補修（6 か所：国道 202 号線、国道 499 号線、黒瀬馬込港線、大島太田和線、長崎南環状線、香焼江川線）
 - 河川改修（9 か所・L=39.79km：鹿尾川、郡川、大上戸川、鈴田川、相浦川、早岐川、佐々川、日宇川、雪ノ浦川）
 - 砂防事業（砂防えん堤工）（6 か所：小ヶ倉川×2 か所、小江小浦川×2 か所、大川、下小島川）
- ③ 総事業費：道路改修 2,121 億円（内訳：道路改良 2,100 億円、災害防除 2 億円、橋梁補修 18 億円、舗装補修 1 億円）、河川改修 326 億円、砂防事業 16 億円

④ 事業実施期間：着工済～未定

【熊本県】

(土砂処分場)

- ① 事業実施主体：熊本県
- ② 事業概要：JMU有明事業所をはじめとする造船関連企業が集積する長洲町の有明海沿岸地域は、海域特有の干満差により海底への土砂堆積が著しく、定期的かつ継続的な浚渫の実施に加え、浚渫した土砂の処分先の確保が課題となっていることから、長洲港内に新たに土砂処分場を整備することにより、港湾機能の継続的な維持と企業の安定的な生産活動の確保を図る。
- ③ 総事業費：約 19 億円
- ④ 事業実施期間：2023 年度～2029 年度

(道路整備)

- ① 事業実施主体：国・熊本県・長洲町・西日本高速道路（株）
- ② 事業概要：長洲工業団地、名石浜工業団地へのアクセス向上のため、有明海沿岸道路、中九州横断道路、国道 3 号や県道長洲玉名線などの道路整備を推進する。
- ③ 総事業費：総額約 3,066 億円
(国事業：約 2,624 億円、国・西日本高速道路（株）事業：約 422 億円、熊本県事業：約 9 億円、市町村事業：約 11 億円)
- ④ 事業実施期間：着工済～未定

【大分県】

- ① 事業実施主体：国土交通省、大分県、西日本高速道路（株）
- ② 事業概要：本計画の実行に伴う生産性及び生産能力の向上に対応するため、船舶用鋼材等の資機材輸送量の増大に応じた東九州自動車道等の広域物流網の機能強化並びにアクセス道路の整備を推進し、輸送リードタイムの短縮と定時性・安定性の確保を図る。あわせて、大野川、番匠川下流部における治水対策や物流ルートにおける砂防事業等の防災・減災対策を推進することで、製造拠点の維持及び物流インフラ等の被災リスク低減を図る。具体的な実施場所は以下のとおり。
 - 道路改良（9 路線 13 工区・L=52.5km：東九州自動車道、中九州横断道路（竹田阿蘇道路）、国道 10 号、国道 197 号、国道 210 号、国道 217 号、床木海崎停車場線、庄の原佐野線、鶴崎駅前松岡線）
 - 舗装補修（7 か所：国道 388 号、佐伯弥生線、臼杵停車場線、国道 502 号、国道 217 号、坂ノ市中戸次線、大分大在港線）
 - 橋梁補修（2 か所：国道 197 号、大分臼杵線）
 - 河川改修（8 河川・L=66.1km：大野川、乙津川、判田川、立小野川、番匠川、堅田川、井崎川、久留須川）
 - 砂防事業（5 か所：城西川、日見川 2、福良川 1、門前川 1、網代川 2）
- ③ 総事業費：約 816.2 億円
(内訳：道路改良 約 778 億円、舗装補修 約 1 億円、橋梁補修 約 0.2 億

円、河川改修 約 22 億円、砂防事業 約 15 億円)

④ 事業実施期間：着工済～最長で 2056 年度（未公表除く）

●拠点整備、産業用地確保

【大分県】

① 事業実施主体：大分県

② 事業概要：本計画の実行による生産性・生産能力向上に伴う貨物量増加に対応するため、臼杵港で実施中のフェリー大型化に対応した耐震強化岸壁等の整備を進める。これにより、愛媛県で加工された船舶用鋼材の九州各地の造船所への円滑な輸送を図る。また、大規模地震発生時に専用岸壁が被災した場合には、耐震強化岸壁を活用することでサプライチェーンの強化も図る。

③ 総事業費：約 158 億円

④ 事業実施期間：2003 年度～未定

(4) 「候補プロジェクト提案」に記載された国の政策的対応のニーズ

- ① 量産フェーズ金融の制度化：造船業再生基金・GX 移行債権・ツーステップローン等を一体的に活用し、官民あわせて 1 兆円規模の投資を実現することで、重厚長大設備及び次世代燃料対応設備への投資リスクを低減する。また、サプライチェーンの供給能力強化を含む基盤整備を進めることで、供給制約の解消を図る。さらに、船用産業を含むサプライチェーン全体の効率化を通じて生産性約 25%向上を図り、老朽化設備及び分散生産構造に起因する供給制約のボトルネックを解消し、2035 年に建造能力 1,800 万総トンの確保に資する量産基盤を整備する。
- ② 設計エコシステム：次世代船舶のシリーズ化・連続建造を可能とするため、標準化、共同設計プラットフォーム、バリューエンジニアリング（VE）支援等を通じ、共通仕様・標準インターフェースの定着を図り、個別受注・個別設計に依存した非効率な生産構造からの転換を進めることで、2030 年代に需要の約 6 割を占める次世代船舶への対応を見据えた量産体制への移行を促進する。
- ③ 人材：特定技能・育成就労の受け入れ円滑化、人材の確保・育成、寮・宿舍等の福利厚生施設の整備、教育拠点の強化により、安定的に就労者を確保できる体制を構築するとともに、人材不足が供給制約の主因となっている現状を踏まえ、2030 年代に需要の約 6 割を占める次世代船舶市場の獲得に不可欠な設計・GX 対応等の高度人材の育成・確保を進める。また、設備投資・DX と一体となった取組により生産性約 25%向上を実現し、能力不足により過去 5 年間で約半減した受注の回復を図る。
- ④ 産業用地：臨海地域に新造船拠点の構築に不可欠な纏まった用地の確保及び整備を支援するとともに、老朽化や用地不足により制約されている建造能力の拡張を可能とする。
- ⑤ 物流・制度：民間の建造・投資計画に対応した港湾機能整備が円滑に進むよう、関係手続きの迅速化を図る。また、民間の建造・投資計画と港湾機能整備の同期を確保する観点から、制度・手続の一体的運用及び予見可能性の向上を図る。併せて、次世代燃料船等への対応を見据え、IMO 規則との整合を確保した国内制度・技術基

準の整備を進める。また、工程分散や重量物流制約に起因する非効率を解消し、20～30年単位のインフラ整備遅延が供給制約となっている現状を踏まえ、2030～2040年とされるインフラ整備の加速を図ることで、2035年に建造能力1,800万総トンを実現するための物流・制度基盤を整備する。

- ⑥ インフラ整備を前倒しし、2030～2040年に見込まれる整備を加速して2035年までに建造能力1,800万総トンの回復に必要な基盤を確保する。特に、地方単独では財源・実施能力に制約があり整備遅延が生じていることから、国による積極的な財政支援や要件緩和等を通じて整備時期を前倒しし、民間投資の機会損失を回避することで、④及び⑤の基盤整備と一体となって造船業再生ロードマップや官民投資ロードマップと連動した供給力再構築を実現する。

5. 計画の KGI および KPI

(1) KGI（2040年目標）

本クラスターにおいては、造船・船用産業の再生に向けた我が国全体の2035年目標の達成を前提とし、当該期間において実施される設備投資の成果の定着及び高度化を図る段階として、2034年度のKGIを以下のとおり設定する。

- ① 官民設備投資額：約3,000億円（2034年度累積）
- ② 付加価値増加額：約21,000億円（2034年度累積）
- ③ 人材育成数：約3,300人（2034年度累積）

(2) KPI（KGIの達成に向けた政策手段の進捗管理を行うための目標）

- ① 設備投資額：
 - 1) 主要投資案件数（※）
 - 2) 官民設備投資額：約1,700億円（2030年度累積）
 - 3) 投資案件の進捗状況（※）

※詳細は「3. 核となる大規模投資案件」に記載。

- ② 付加価値増加額：約11,670億円（2030年度累積）
- ③ 人材育成数：約1,800人（2030年度累積）

6. 計画実行にあたり活用が想定される施策【政策手段】

内閣官房地域未来戦略本部事務局および経済産業省経済産業政策局を中心に、17分野・62技術の担当課室、経済産業省地方局、関係省庁と連携しながら、施策の実行・PDCAを実施していく。

成長資金への対応	・船舶の生産能力拡大に向けた設備投資及び研究開発への支援（造船業再生基金） ・大型・長期投資（造船は回収期間長・価格変動リスク大）への対応、公的金融等による資金供給・リスク分担によるリスクヘッジ強化 ・受注減時の操業維持支援、長期契約・先行発注支援
----------	--

クラスターを構成する企業の設備投資促進	・次世代燃料対応設備、AI・ロボット導入や設計標準化等のDX推進に向けた支援（GX経済移行債、グリーンイノベーション基金等） ・船用工業の供給能力強化、中小企業の高度化、新規参入促進に向けた支援（GX経済移行債、グリーンイノベーション基金等）
関連するインフラ及び拠点整備	・港湾・臨海部インフラ整備と輸送網強化による物流円滑化 ・水素・アンモニア等の次世代燃料インフラ及び産業拠点整備 ・民間投資と連動したインフラ整備の前倒しによる供用早期化 ・沿岸地域における定期的かつ継続的な浚渫及び土砂処分場の整備
規制・制度改革	・特区制度等の活用による許認可・制度の簡素化・迅速化（港湾・危険物、用地・手続の柔軟化） ・次世代船舶対応の技術基準整備（安全基準・国際ルール策定を主導） ・人材・産業基盤の強化（企業間連携・共同化、外国人材受入）
産業人材育成	・教育機関の体系的整備と産学連携による人材育成※文部科学省大学・高専機能強化支援事業（文部科学省専門教育課）、文部科学省産業イノベーション人材育成等に資する高等学校教育改革促進事業（文部科学省高等学校振興課） ・GX・DX対応の高度人材育成、リ・スキリング ・人材確保・定着の促進（住環境（寮・宿舍等）・労働環境の整備、外国人材受入・教育訓練機能の強化、多能工化）

以上

<別表>戦略産業クラスターに集積する投資案件（補助金既採択案件に限定）

企業名	住所	投資案件概要	事業実施期間
株式会社 南日本造船	大分県大分市	・メタノールを燃料とする船舶の開発建造など 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画】	2025 年 4 月～ 2030 年 3 月
株式会社 名村造船所 佐世保重工業 株式会社	佐賀県伊万里市 長崎県佐世保市	・ゼロエミッション船等環境対応型船の開発建造、自動運航船に向けた研究開発など 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画】	2025 年 4 月～ 2030 年 3 月
株式会社 大島造船所	長崎県西海市	・先進的な高付加価値の高効率建造システム確立、新燃料船の年間建造能力増加など 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画】	2026 年 4 月～ 2029 年 3 月
株式会社 三浦造船所	大分県	・省エネ化に貢献する環境性能の高い特定船舶やゼロエミッション船等提供体制の整備 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画】	2026 年 4 月～ 2031 年 3 月
ジャパンマリ ンユナイテッ ド 株式会社	熊本県玉名郡 長洲町	・LNG 二元燃料タンカーをはじめとする新たな二元燃料仕様船型の開発建造など 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画】	2026 年 4 月～ 2031 年 3 月
日立造船マリ ンエンジン 株式会社	熊本県玉名郡 長洲町	・アンモニア炊きエンジンの開發生産の推進 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画】	2026 年 4 月～ 2029 年 3 月
久保工業 株式会社	長崎県長崎市	・アンモニア炊きエンジンの燃料供給装置等の生産設備導入によるエンジンの連続生産体制構築など 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画】	2026 年 6 月～ 2031 年 3 月