

次世代船舶 戦略産業クラスター計画（瀬戸内地域）

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

瀬戸内地域（中国・四国）は、全国の許可造船所数の約 4 割（103 社）、新造船建造量の約 5 割（約 486 万総トン）を占める我が国最大の造船集積地である。造船・船用機器供給から海運、修繕、人材育成までを一体的に担うサプライチェーンが構築されており、貿易の 99%以上を海上輸送が占める我が国において、経済安全保障上極めて重要な役割を担っている。

同地域では、今治市、丸亀市、西条市、坂出市、新居浜市、呉市、福山市、尾道市等に建造・修繕・機器・素材拠点が広域に分布し、船用エンジンや推進装置、電装機器、補機、クレーン等で国際競争力を有する企業群が集積しており、特に今治市は造船・船用・海運に加え金融・教育機関も集積する世界的にも稀有な海事都市として地域の技術基盤を支えている。

日本の建造量シェアが低下する中、GHG 規制強化を背景に、水素・アンモニア・LNG 等の新燃料船への転換に向けた動きが加速しており、新燃料タンク製造設備の整備や、液化水素運搬船の建造・実証など、地域の強みを活かした投資と技術開発が進展している。

また、愛媛大学、広島大学、福山大学をはじめとする大学や、高専・商船・工業高校等の教育機関により、造船技術者や船員の育成に加え、DX・GX に対応可能な高度人材の育成基盤が整っている。

さらに、今治造船（株）、（株）新来島どつく、ジャパン マリンユナイテッド（株）、川崎重工業（株）等を中核に、液化水素運搬船や次世代燃料関連設備の整備が進み、設計・建造・機器供給に加え燃料供給や実証までを一体的に推進可能な基盤が形成されている。

これらを踏まえ、本地域は、ゼロエミッション船建造、船用機器、建造 DX を核とし、国内外の需要・投資・人材を呼び込む我が国有数の産業クラスター形成の適地である。

(2) 計画の構想【目標】

前述のとおり、瀬戸内地域は、我が国の新造船建造量の約 5 割を担う中核的な造船集積地であり、設計・建造・艤装・船用機器供給・修繕・海運・人材育成まで一体的なサプライチェーンが形成されている。

一方で、我が国の造船業は、厳しい国際競争の中で建造能力を縮小、設備の老朽化、次世代燃料への対応、人材不足、港湾・物流インフラの制約といった構造的課題により、建造量が減少している。特に設計者・技能者の不足や若年入職者の減少等により人材制約が深刻化し、生産効率の低下や投資停滞の悪循環に陥っている。さらに、港湾・臨海部インフラの整備の遅れや波浪による作業中断、重量物輸送等の制約等により、建造・艤装工程における非効率が生じ、生産性向上の大きな制約要因となっている。

このため、本クラスターでは、データ・物流・人材の連携によってサプライチェーン全体の効率化を図るとともに、造船ドックをはじめとする船舶製造拠点整備など生産基盤の強化を進めることで、次世代船舶の量産体制への転換を推進する。併せて、次世代燃料への対応に向けた設備投資や技術開発の進展も踏まえ、これらの強みを最大限に活かし、生産・供給システム全体の構造転換により次世代船舶の量産拠点としての競争力を強化する。

さらに、設備能力の増強にとどまらず、設計・建造・艤装・修繕を中核に運用・試験まで含めた生産・供給システム全体の構造転換を図るとともに、人材の確保・定着を支える受入環境の整備や産業基盤の強化を通じて、供給力の向上を一体的に推進する。

具体的に 2026～2030 年には、①港湾・臨海部インフラの段階的整備により港湾機能の強化を図るとともに、関係手続との整合を確保しつつ計画的に実施することで、民間投資の進展に対応した環境整備を進め、建造・艤装・修繕工程の安定化と物流効率化を実現し、生産能力の底上げを図る。併せて、アクセス道路及び高規格道路ネットワークの整備により、物流機能の強化を図る。②民間投資と一体で建造能力及び次世代エネルギー対応力の高度化を推進し、次世代船舶の量産に対応可能な生産体制を構築する。③研究・教育・産業実装を統合した拠点の形成による高度人材の確保・育成とともに、特区制度を活用した共同 OJT の取組により、在籍出向を含む企業間の人材循環と実践的育成、多能工化の取組を推進する。外国人材の受入促進と住環境（寮・宿舍等）や労働環境の整備を通じて、人材不足の解消、供給力強化及び人材定着を促進する。④造船・船用工業におけるデジタル化・自動化とデータ基盤の統合による AI・DX 活用により、設計から建造・艤装・運用・修繕・試験に至る各工程の高度化とデータ連携を推進し、生産性向上を実現する。

これらの取組については、海事産業強化法、次世代船舶支援、国家戦略特区制度等の活用を通じて、設備投資の促進、制度面の柔軟化及び戦略的な取組の統合を図るとともに、事業環境の改善や労働時間規制及び外国人受入れ要件の緩和等による就労環境の整備を進める。これにより、標準化・DX・人材・インフラの一体的な構造転換を進め、次世代船舶の量産体制を確立する。

その結果、2030 年前後には量産体制を確立し、建造能力約 50%向上と生産性約 25%向上を実現するとともに、2035 年建造能力 1,800 万総トンの達成に寄与する。さらに、投資・受注・再投資の成長循環を確立することで、次世代船舶の国際供給拠点化を進めるとともに、安定的な国内建造体制を構築し、国家安全保障基盤の強化を図る。

（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 5,000 億円（2034 年度累積）
- ② 付加価値増加額：約 35,000 億円（2034 年度累積）
- ③ 人材育成数：約 3,400 人（2034 年度累積）

（KGI 設定根拠）

本 KGI は、瀬戸内地域が全国の建造量の約 5 割を担う中核的な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、瀬戸内地域がその約 5 割を担うものとして、約 5,000 億円と設定する。これらの投資は、2034 年度までに集中的に実施され、以降は既存投資の活用による成果発現の段階に移行することが想定される。

付加価値増加額については、官民設備投資額約 5,000 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 35,000 億円と設定する。

人材育成数については、瀬戸内地域の造船系教育機関等における育成人数を基礎として設定する。ただし、本指標は単なる量的な人材供給にとどまらず、次世代船舶に対応し得る実践的技術力及び課題解決力を備えた人材の育成規模を示すものである。特に、設計・建造・運航におけるデジタル化やGXへの対応を踏まえた高度人材の育成を通じて、付加価値向上と競争力強化への貢献を目的とする。

なお、人材不足の解消は、人材育成に加え、生産性向上、外国人材の活用及び瀬戸内地域外からの人材流入を組み合わせ対応するものとする。

（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、瀬戸内地域における供給力強化の成果が我が国全体の造船・舶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 2,800 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 19,400 億円（2030 年度累積）

③ 人材育成数：約 1,900 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、瀬戸内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

瀬戸内地域を中心とする造船業は、造船・修繕、舶用機器供給、人材育成等が集積する我が国の中核産業である。特に、船主、金融機関、商社、造船所、舶用機器メーカー、素材供給企業等が狭い地理的範囲に高密度に立地し、発注から仕様検討、設計、建造、艤装、試験、引渡しまで

を連続的に実施可能な産業構造は、世界的にも稀有である。

この集積を基盤として、高品質な建造技術と優れた環境・省エネ性能を強みに、新燃料船や液化水素関連分野への対応が進展している。また、坂出市における世界最大級の 40,000 m³級液化水素運搬船の建造・実証、多度津町における次世代燃料タンクの製造・艤装基盤整備、今治市における新燃料船用配管施設整備等が進められており、次世代船舶に係る中核技術を地域内で実装する体制の構築が進んでいる。さらに、人材確保や DX の推進により生産性向上が見込まれ、国際的にも高い競争優位性を有している。

(5) 計画の素案との整合性

中国・四国地域の戦略産業クラスター計画の素案には、瀬戸内の集積を基盤にインフラ整備や人材育成の推進を行い、サプライチェーンを強靱化することでクラスターを形成することや、造船関連産業として、本計画に記載の今治造船（株）、（株）新来島どつく等が記載されており、整合している。

2. 戦略産業クラスター計画の対象区域

(1) 対象区域

愛媛県（今治市、上島町、松山市、松前町、新居浜市、西条市、四国中央市、八幡浜市、宇和島市）、香川県（高松市、坂出市、宇多津町、丸亀市、多度津町、まんのう町）、徳島県（小松島市）、高知県（高知市、南国市）、広島県（広島市、呉市、三原市、尾道市、福山市、東広島市、大崎上島町）、岡山県（倉敷市、玉野市）、山口県（下関市、下松市、田布施町）

(2) 特定の理由

瀬戸内地域には、今治市を中心に造船・船用企業、海運、金融、教育機関が高度に集積しており、世界的にも稀有な海事都市として国際発信力と人材育成基盤を形成している。加えて、上島町には中小・中堅造船・船用企業群と商船系教育機関が立地し、愛媛県東予エリアにおける重要な人材供給・生産拠点となっている。松山市では愛媛大学を核とした高度人材育成が進むとともに、船用ボイラ等の製造拠点が集積し、研究・産業の連携基盤が構築されている。

また、西条市の大型ブロック建造拠点や丸亀市・多度津町の艤装・建造拠点などにより分業型建造体制が確立されているほか、新居浜市におけるゴライアスクレーン供給など、生産設備面でも重要な機能を担っている。さらに、高松市には船用ディーゼル主機や液化ガスタンク等の機器メーカーが集積し、宇多津町やまんのう町の加工・鋳造拠点とともに、艤装・部材供給の中核を形成している。

呉市や福山市、尾道市、大崎上島町には大型船から多様な船種に対応する建造・修繕拠点が集積し、広島市では船舶用ポンプ等で世界トップシェアを有する企業や修繕拠点が立地するなど、サプライチェーンの中核機能を担っている。三原市や東広島市では大手造船所の主力工場や大学による高度人材育成が進み、研究開発と現場実装を結びつける役割を果たしている。

倉敷市や玉野市ではエンジンや燃料供給システムなど次世代燃料対応技術の開発・製造が進み、坂出市における液化水素運搬船の実証等により、次世代エネルギー船への対応が進展している。さらに、福山市の厚鋼板供給を含む垂直統合型サプライチェーンや、下関市・下松市の多様

な船舶建造・修繕機能、田布施町の船用ポンプ供給など、素材から最終製品、修繕に至るまでの機能が広域に分散・連携して配置されている。

このように、瀬戸内地域には船舶用ポンプで世界トップシェアを有する企業や、船用エンジン、プロペラ、クレーン等で国内外トップレベルのシェアを有する企業が多数立地しており、これらが有機的に連携することで、設計・建造・艤装・部材供給・修繕・運用までを一体的に支えるサプライチェーンが形成されている。

3. 核となる大規模投資案件【道筋】

(1) 投資概要

本クラスターに係る取組については、本計画に記載する投資企業である今治造船（株）等に、候補プロジェクトとして記載することについて、あらかじめ了承を得ている。

今治造船（株）は、多度津町において、ゼロエミッション船等の建造促進事業を活用し、次世代船舶（LNG、メタノール、アンモニア等の次世代燃料に対応した船舶）の建造基盤となる新燃料タンク生産設備及び大型艤装プラットフォームを段階整備し、2027年度後半に先行稼働、2028年度に本格稼働を開始する予定である。クレーン等の主要設備の更新・増強などを通じた建造基盤の強化も進める。西条工場においては、作業員の作業環境改善に向けて、日差しを遮り、雨天の影響を受けない移動建屋の整備を進めており、次世代船舶の建造需要の拡大に対応し、グループ工場全体の生産能力及び対応力の強化が図られている。※環境省・国土交通省ゼロエミッション船等の建造促進事業（国土交通省海事局船舶産業課）

（株）新来島どっくは、今治市において、GX経済移行債を活用し、次世代船舶（LNG、アンモニア、水素等の新燃料に対応した船舶）の建造体制の強化に向けた設備投資を進めている。主力工場である大西工場では、第1ドックの拡張や艤装プラットフォームの整備（クレーン稼働範囲の拡張、係船設備の延長等）に加え、パイプ工場の新設やコンプレッサー設備の増設等を通じて、製造工程全体の高度化を図る。※環境省・国土交通省ゼロエミッション船等の建造促進事業（国土交通省海事局船舶産業課）

浅川造船（株）も同様に、GX経済移行債を活用し、次世代船舶（LNG、アンモニア、水素等の新燃料に対応した船舶）の建造体制の強化に向けた設備投資を進めている。2030年頃からのゼロエミッション船等の建造開始を目標に、艤装クレーンの増強や艤装プラットフォーム、製造設備の新設等を実施する計画である。※環境省・国土交通省ゼロエミッション船等の建造促進事業（国土交通省海事局船舶産業課）

川崎重工業（株）は、坂出市において、2030年度までの液化水素サプライチェーンの商用化実証に使用される、世界最大となる40,000 m³型液化水素運搬船を建造することとしている。本事業は、NEDOのグリーンイノベーション基金事業「液化水素サプライチェーンの商用化実証」の一環として実施される。※NEDOグリーンイノベーション基金事業「大規模水素サプライチェーンの構築プロジェクト」（経済産業省GXグループ エネルギー・環境イノベーション戦略室）

ジャパン マリンユナイテッド（株）は、認定事業基盤強化計画に基づき、2031年3月までに、商船事業については、多様化する顧客ニーズに対応すべく、現有船型の性能優位性を維持しつつ、LNG二元燃料タンカーを始めとする新たな二元燃料仕様船型の開発・建造に取り組む。

また、建造量拡大に向け、設計・製造のDX化と積極的な合理化設備投資を進めるとともに、今治造船（株）との協業領域の拡大等を図る。

具体的には、ゼロエミッション船等の建造促進事業を活用して、新燃料船建造のボトルネック解消の設備投資を実施し、新燃料船の建造を促進する。特に、呉市においては、2027 年度末までに液化天然ガス（LNG）やアンモニアなど新燃料船タンク製造設備を新設し、新燃料タンクの内製化に取り組む。

このように 2050 年ネットゼロエミッションに向けて、新燃料船比率を増加させていく予定であり、現状の 15%から、2030 年には 70%、2040 年には 85%に加速させていく計画である。また、新燃料船比率の増加だけでなく、省エネ技術の向上、実海域性能向上などにも注力し、カーボンニュートラル社会の実現に貢献していく。※環境省・国土交通省ゼロエミッション船等の建造促進事業（国土交通省海事局船舶産業課）

尾道造船（株）は、認定事業基盤強化計画に基づき、低・脱炭素代替燃料船として、新たに開発される水素燃料エンジン（低速 2 ストロークエンジン）、水素タンク及び燃料供給システムの搭載を可能とする次世代燃料対応船型の開発及び船内システムを構築し、世界に先駆けた水素燃料船の建造により、日本における次世代船舶に係る技術力及び国際競争力の強化を図る。

また、水素・アンモニア燃料等を使用するゼロエミッション船の供給基盤を拡充するため、艀装プラットフォームの整備、パイプ塗装工場及びパイプ製作工場の新設に着手しており、2026 年 4 月より順次稼働し、2028 年 3 月までに設備投資を完了予定である。2030 年度に中小型船（外航船）のうち水素燃料船のマーケットシェア 30%を目指す。※環境省・国土交通省ゼロエミッション船等の建造促進事業（国土交通省海事局船舶産業課）

内海造船（株）は、認定事業基盤強化計画に基づき、2031 年 3 月までに、尾道市瀬戸田町及び尾道市因島土生町において、得意とする内航フェリーや RORO 船について、従来の LNG 燃料のみならず、ハイブリッド推進システム、バイオ燃料等に対応した新たな船舶の開発・生産に取り組む。

また、大型クレーン等の導入により、生産性向上・建造能力増強を図り、収益力の向上を実現する。

さらに、新設計の船舶に継続して取り組むことにより、低環境負荷船及び安全性能向上・労働負荷軽減等に係る顧客要望に柔軟に対応できる技術力を一層高めていく。

これらの取組を進めるにあたり、海運会社、船用機器メーカー、次世代環境船舶開発センター（GSC）、大学等との連携を強化する。

具体的には、モーダルシフトに貢献するフェリー、RORO 船を建造することによる二酸化炭素排出量削減を進めるとともに、生産性向上、ゼロエミッション船建造能力増強のための艀装プラットフォーム整備を進めている。※環境省・国土交通省ゼロエミッション船等の建造促進事業（国土交通省海事局船舶産業課）

（株）新来島サノヤス造船は、ゼロエミッション船建造のための生産設備の整備及び燃料タンク、燃料供給システム増産のための設備導入を 2025 年から進めており、2028 年に導入完了を予定している。ゼロエミッション燃料として有望なアンモニアタンクの需要増加を見込み、水島製造所において、燃料供給システムの生産能力倍増を目指すとともに、大型クレーン新設等、艀装工事能力増強を意図した艀装ドック・岸壁の整備を行い、ゼロエミッション船建造に伴う建造期間及び艀装工事量増加への対応を進める。※環境省・国土交通省ゼロエミッション船等の建造促進事業（国土交通省海事局船舶産業課）

（株）三井 E&S は、次世代燃料の主軸となるアンモニア燃料推進システムの生産能力増強に着

手する。アンモニア対応のエンジン及び燃料供給装置の生産設備へ先行投資を行い、次世代大型船舶向けエンジンの供給基盤を拡充する。2026 年より導入工事に着手し、2029 年操業開始予定。これにより、2040 年にはアンモニア焚き大型エンジンを中心とした船用低速二元燃料エンジンの年間生産量を現在の 10 倍まで引き上げ、同システムにおける世界シェア 20%以上の獲得を目指す。※環境省・国土交通省ゼロエミッション船等の建造促進事業（国土交通省海事局船舶産業課）

三菱造船（株）は、艀装棧橋整備やジブクレーン能力の増強により、2028 年度中にゼロエミッション船の建造に対応する生産体制を構築し、建造能力を 25%向上させる。※環境省・国土交通省ゼロエミッション船等の建造促進事業（国土交通省海事局船舶産業課）

旭洋造船（株）は、艀装に時間を要するゼロエミッション船の建造に不可欠な艀装棧橋の整備と、ジブクレーンの増強によるブロックの大型化を通じて生産効率を向上させることにより、ゼロエミッション船の建造体制を確立し、国内のゼロエミッション燃料フィーダーコンテナ船市場において No.1 のシェアに挑戦する。

※環境省・国土交通省ゼロエミッション船等の建造促進事業（国土交通省海事局船舶産業課）

(2) 地域経済への波及・相乗効果

瀬戸内地域を中心に、四国の造船業は、全国の許可造船所数の約 2 割（52 社）、新造船建造量の約 3 割（約 280 万総トン）を占めており、日本造船業の中核を担っている。これらの企業群は、部品調達を含めて国内に基盤を有しつつ、船用機器の供給から造船、海運、修繕、さらには人材育成までを一気通貫で担うサプライチェーンを構築しており、地域全体で高い産業連関を形成している。

また、広島県においても、造船・造船関連業が事業所数・従業者数・製造品出荷額のいずれにおいても全国 1 位の集積を形成しており、四国と連携した瀬戸内全体の海事産業基盤を支えている。

本計画の推進により、次世代船舶向けの機器製造や艀装・電装工事の増加を通じて、地域企業の受注拡大、設備投資の促進、生産性向上に向けた工程の最適化、技能者の確保・育成の強化といった波及効果が期待される。

さらに、次世代燃料対応や電装・制御システムの高度化を契機として、燃料供給装置・制御装置・安全関連機器の高度化、配管・溶接・塗装・部材加工など地域中小企業の参入拡大が進むことで、船用機器産業の高度化、裾野産業の拡大、サプライチェーン全体の強靱化につながることを期待される。

これらの取組は、地域の経済・雇用の創出に寄与するとともに、地域経済に大きな波及効果をもたらすことが期待されており、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

今治造船（株）は、多度津町において、2027 年度後半に一部設備の先行稼働を開始し、グループドックヤードへの供給機能を立ち上げる。2028 年度には全体の本格稼働へ移行し、建造量拡大に本格的に寄与する予定である。また、西条市においては、グループ全体の建造能力向上に向けた作業環境及び生産効率の改善を目的として、移動建屋等の整備を進めている。当該設備は多度津拠点の整備進捗と連動しながら、2027 年度以降順次稼働を開始し、2028 年度にかけて安定的な稼働体制を構築する予定である。

(株) 新来島どっくは、今治市において、次世代船舶への対応に向けた生産体制強化のための設備投資を進めており、主力工場である大西工場におけるドック拡張や関連設備の整備について、2030 年度までに段階的に実施し、順次稼働を開始する予定である。

浅川造船(株)は、今治市において、次世代船舶への対応に向けた生産体制強化のための設備投資を進めており、2030 年頃より次世代船の建造開始を目標に、艀装クレーン増強、艀装プラットフォームや製造設備の新設等を予定している。

川崎重工業(株)は、坂出市において、2030 年度までに液化水素サプライチェーンの商用化実証に供する世界最大級となる 40,000 m³型液化水素運搬船の建造を進める予定である。

ジャパン マリンユナイテッド(株)は、新燃料船建造のボトルネック解消の設備投資を実施し、新燃料船の建造の促進に向け、2027 年から稼働開始を予定している。

尾道造船(株)は、整備中の艀装プラットフォーム及びパイプ製作・塗装工場を 2026 年 4 月より順次稼働し、2028 年 3 月までに設備投資の完了予定としている。

内海造船(株)は、モーダルシフトに貢献するフェリー、RORO 船を建造することによる二酸化炭素排出量削減を進めるとともに、生産性向上、ゼロエミッション船建造能力増強のための艀装プラットフォーム整備を進めており、2027 年度内に稼働予定である。

(株) 新来島サノヤス造船は、ゼロエミッション船建造のための生産設備の整備及び燃料タンク、燃料供給システム増産のための設備導入を 2025 年から進めており、2028 年に導入完了を予定している。

(株) 三井 E&S は、次世代燃料の主軸となるアンモニア燃料推進システムの生産能力増強に着手する。アンモニア対応のエンジン及び燃料供給装置の生産設備へ先行投資を行い、次世代大型船舶向けエンジンの供給基盤を拡充する。2026 年より導入工事に着手し、2029 年操業開始予定。

三菱造船(株)は、艀装栈橋整備やジブクレーン能力の増強により、2028 年度中にゼロエミッション船の建造に対応する生産体制を構築し、建造能力を 25%向上させる。

旭洋造船(株)は、ゼロエミッション船の建造に対応する艀装栈橋の整備とジブクレーンの増強を進めており、2029 年 1 月から稼働開始を予定している。

(4) 投資総額

主要企業の投資額は、総額約 1,000 億円超の規模に達する見込みであり、さらに液化水素サプライチェーンの商用化実証(約 3,000 億円)を含めると、全体としては約 4,000 億円に及ぶことが想定される。

今治造船(株)は、多度津町において新燃料タンク生産設備及び大型艀装プラットフォームの整備など約 185 億円の投資規模を見込むとともに、クレーン等の主要設備の更新・増強や生産能力強化に向けた関連投資も進めている。

(株) 新来島どっくは、今治市(主力の大西工場)において、次世代船舶の建造体制強化に向け、ドック拡張や艀装岸壁機能の強化、パイプ工場の新設等を通じた製造工程の高度化として、約 400 億円の投資規模を見込む。

浅川造船(株)は、次世代船舶への対応強化に向け、艀装クレーンの増強や艀装プラットフォーム、製造設備の新設等として、約 28 億円の投資規模を見込む。

川崎重工業(株)は、液化水素サプライチェーンの商用化実証(運搬船建造・水素基地整備等を含む)に係る総事業費約 3,000 億円の投資規模が見込まれている。

ジャパン マリンユナイテッド（株）は、呉市新宮地区において LNG やアンモニアなど新燃料船タンク製造拠点の新設に、約 50 億円の投資規模を見込む。

尾道造船（株）は、艀装プラットフォーム整備・工場整備等として約 29 億円の投資規模を見込む。

内海造船（株）は、クレーン能力増強等、艀装プラットフォーム整備として約 27 億円の投資規模を見込む。

（株）新来島サノヤス造船は、ゼロエミッション船建造のための生産設備の整備及び燃料タンク、燃料供給システム増産のための設備導入に約 101 億円の投資規模を見込む。

（株）三井 E&S は、アンモニア対応のエンジン及び燃料供給装置の生産設備への先行投資として約 61 億円の投資規模を見込む。

三菱造船（株）は、ゼロエミッション船の建造に対応する生産体制構築のため、艀装棧橋整備やジブクレーン能力の増強に約 65 億円の投資規模を見込む。

旭洋造船（株）は、ゼロエミッション船の建造に対応する艀装棧橋の整備とジブクレーンの増強に約 72 億円の投資規模を見込む。

(5) 関連する投資案件

（別表）記載のとおり。

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 投資資金・リスク：重厚長大設備及び次世代燃料対応設備への投資額が増大する中、受注から引渡しまで長期間を要することに伴う需要・価格変動リスクが大きく、民間による長期・大規模投資の促進が課題である。
- ② 人材：設計及び建造現場における人材不足が深刻化している。特に次世代船舶は従来船と比較して構造が複雑で工数が多いため、高度な技術力を有する設計者及び技能者の確保・育成が課題であるとともに、海事人材が安心して生活できる住環境等の整備についても課題がある。
- ③ サプライチェーン：産業クラスターにおいて建造能力向上を図るため、造船ドックの整備等のさらなる供給能力の増強が不可欠。また、鋼材、燃料タンク、電装機器、大型クレーン等の建造に必要な主要資機材・設備を製造するサプライチェーンにおいても、供給能力向上が不可欠である。
- ④ 産業用地：臨海部においては、造船拠点の新設・拡張に必要な纏まった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張の制約となっている。また、港湾機能の整備には、関係者との調整や設計、施工等に一定の期間を要するほか、費用負担も大きく、手続プロセスや処理期間の見通しが不透明であることから、臨海部における産業用地の造成までのリードタイムが長期化している。こうした状況は、事業者にとって投資判断の予見可能性を低下させており、結果として事業者のニーズに即した即時性のある仕組み作りが十分に整備されていない状況にある。
- ⑤ 物流・制度：港湾における危険物取扱許認可の複層化に加え、各種制度・手続が分野横断的に分散していることから、民間事業者にとって必要な許認可取得や手続の全体像・処理期間

の見通しが立てにくく、建造・投資スケジュールの策定に不確実性が生じている。

- ⑥ インフラ：水素・アンモニア等の次世代燃料供給機能、安全確保のための緑地帯の不足、湾内の静穏度に関わる条件等が制約要因となっている。また、これらインフラは計画から供用まで長期間を要する傾向にあり、需要拡大のタイミングとの乖離が供給制約の一因となっている。

(2) 課題解決に向けたステークホルダーの取組

① 投資資金・リスク

【造船・船用工業事業者】

- 2026 年から 2030 年において、造船業再生基金、GX 経済移行債、ツーステップローン等を活用、長期・大規模な設備投資を行う。これにより、量産体制及び安定的な供給力を確保し、建造期間の長期化に伴う需給ギャップを補完し拡大する建造需要を獲得する。

② 人材

【愛媛県・愛媛大学】

- 愛媛大学を中心とした産官学金連携のもと、人材育成と研究・技術開発、社会実装を一体的に推進する体制を強化し、高度化・複雑化する次世代船舶に対応可能な設計・建造人材の計画的育成と確保を図るとともに、2035 年に向けて、民間主導で進展する技術開発研究・教育・社会実装環境拠点整備を後押しする。

【今治市】

- 愛媛大学や愛媛県、造船・船用工業事業者等と連携し、次世代船舶に対応した研究開発・実証環境の整備や港湾・都市機能の高度化を一体的に推進し 2035 年に向けて、国際海事都市としての競争力強化を図る。
- 産官学が連携して実施する「今治海事エコシステム構築プロジェクト（2026 年度～）」を核に、次世代技術の研究開発から現場実装、多様な海事人材育成、オープンファクトリー等による観光資源化を通じた海事思想の普及までを一体的に推進し、設計・建造・運航までを見据えた一貫した人材循環の形成と高度技術人材の集積を促進するとともに、海洋分野における産業競争力の強化及び海事産業のハブ拠点化と社会実装を促進する。さらに、国際展示会「バリシップ」の発展を踏まえた、海事国際会議の開催等により発信力を強化する。

【愛媛大学】

- 今治地域に集積する造船・船用工業・海運産業の高度化と競争力強化を支える中核機関として、人材育成・研究開発・社会実装を一体的に推進している。産官学金が参画する「えひめ海事産業協働コンソーシアム」を基盤に産業ニーズに即した教育研究体制を構築し、2025 年 10 月には今治サテライトの設置、2026 年 4 月には工学部「海事産業特別コース」を開設するなど、デジタル技術を活用した実践的人材育成を展開している。これにより、設計・生産現場の省力化・高度化を担う人材の輩出を加速する。
- 2027 年度には大学院修士課程「海事産業特別プログラム」の設置や、今治サテライト近接地への実験・実習機能を備えた教育研究施設の整備を通じ、PBL 等による実践的教育と産業現場との連携を強化し、研究開発から社会実装までの一体的推進体制を構築する。（文部科学

省「大学・高専機能強化支援事業」申請中）加えて、リ・スキリングによる現職人材の高度化や、産学官連携による「スマート造船所」関連技術（自律運航・省力化等）の開発を推進し、設計・建造・運航を一体化した技術革新により海事産業クラスターの高度化に貢献する。これらの取組により、特に高度技術人材の育成及び現場実装型研究の推進を通じて、人材不足の解消に加え、省人化・自動化の推進による構造的な労働力制約への対応と生産性向上に重点的に対応する。

【今治工業高校】

○ 2027 年度には従来の機械造船科を改編し、造船に関する学科を独立させ、「海事探求科（仮称）」（定員 40 名）とし、全国募集を実施するとともに、文部科学省の「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」の活用により、造船に関する専攻科の新設、造船関係の実験・実習棟や多機能型学習・宿泊施設等の整備を含む造船教育の充実を図ることを計画しており、海事産業全体を俯瞰した知識・技術を体系的に習得できる教育体制を構築するとともに、愛媛大学と連携し、高校から大学院まで一貫した学びの場を提供し、地域の人材育成基盤の強化及び地域一体型の海事人材育成システムの構築を進める。専攻科の設置等を契機として、若年層からの裾野拡大と地元定着の促進により人材供給力の底上げを図りつつ、次世代船舶の建造需要の高度化・拡大にも対応し得る実践的技術力と課題解決力を備えた人材の育成を推進し、地域産業の持続的発展と高付加価値化に資する。

【国立波方海上技術短期大学校】

○ 主に内航船舶を運航する航海士や機関士を養成し、建造された船舶の運航を司ると共に、実習船「くるしま」の更新の機会等を捉えて、建造後の実習船の運航データを愛媛大学や船用工業へ提供することで、次世代船舶の研究や技術革新に貢献する。加えて、運航現場の高度化に対応した実務人材の育成を通じて、建造から運航までを支える人材不足の解消に寄与する。

【今治地域造船技術センター】

○ 地域を挙げた次世代の人材育成機関として、愛媛大学等の教育機関とも連携しながら、デジタル等の先端知識及び技術の習得に向けたカリキュラムの高度化を目指す。特にデジタル技能や自動化技術に対応可能な多能工人材の育成を通じて、現場の省力化と技能伝承の両立を図る。

【広島県】

○ 産学官の連携により、産業全体の技能底上げと人材循環の促進を図るため、共同 OJT の枠組みを活用して、造船所、船用機器メーカー、修繕事業者、船主等の関係主体間で、社員の在籍出向等を通じた横断的かつ継続的な人材育成を可能とした「造船クラスター認定共同 OJT 回転出向事業（船用機関整備士・内航機関士就労型共同育成ハブ事業）」を、国家戦略特区（2026 年第一次集中募集）において、向島ドック（株）と共同申請中である。これらの取組により、特に共同 OJT を核とした人材育成及び制度運用の高度化を通じて、企業間の人材融通と技能継承を促進しつつ、即戦力人材の確保と定着を図ることで、人材不足の解消及び産業全体の技能水準向上に重点的に対応する。

【広島大学】

○ 大学院先進理工系科学研究科輸送・環境システムプログラムや2025年10月に新設した広島大学海洋・海事未来研究所において、海洋・海事関連技術の研究開発や人材育成に取り組む。また、2026年10月に海洋リモートセンシング技術センター、2027年10月に大学院の海洋・海事学位プログラムを設置予定である。これらの取組により、研究開発及び人材育成を通じて産業高度化に寄与する。特に高度人材の育成と先端技術の実装を通じて、設計・開発領域における人材不足の補完に貢献する。

【福山大学】

○ 中四国の私立大学で唯一の専門コースとして、2025年4月に開設した「海洋機械コース」において、業界のニーズに直結した本格的な海洋機械教育を展開することで次世代船を担う実践的なエンジニアを養成し、瀬戸内地域の船用工業集積地への円滑な人材供給に貢献する。併せて、地域企業との連携による実践教育を通じて、即戦力として定着する人材の育成を促進する。

【広島商船高等専門学校】

○ 全国に5校しかない海技従事者を育成する「商船系高専」として、希少な教育機能を活かし、航海士、機関士、及び造船エンジニアの育成を継続・強化する。高度な海技・造船専門人材を供給し続けることにより、人材育成面から瀬戸内全体の海事産業の基盤強化に貢献する。特に若年層からの専門人材の安定供給を通じて、慢性的な人材不足の解消に寄与する。

【因島技術センター（尾道市）】

○ デジタル等の先端知識や技能習得に向けた高度な職業訓練を実施し、次世代船舶の建造拡大を支える即戦力技能者を育成することで、業界全体の多能工化と技能水準の底上げを実現し、現場の生産性向上に寄与する。

【造船事業者】

○ 次世代エネルギー運搬船の建造体制整備に向けた既存設備の生産性向上投資、船用関連企業を含むサプライヤー全体の人員確保のための寮整備を検討している。併せて、外国人材を含む多様な人材が安心して就業・生活できる住環境整備や福利厚生の実施を図ることによって、人材確保と定着の強化を目指す。

③ サプライチェーン

【広島県】

○ 道路整備等のインフラ基盤の強化を図ることで、物流の効率化や従業員通勤のための渋滞解消、サプライチェーンの強靱化等を実現する。

【岡山県】

○ 高規格道路ネットワークの整備など、物流を支える道路インフラの強化等の取組により、特に基幹機器の供給能力強化及び物流効率化を通じて、サプライチェーンの安定化及び供給制約の緩和に重点的に対応する。

【造船事業者】

○ 将来の液化水素サプライチェーンの本格運用に向けた連続建造体制の構築を推進するとともに、液化水素・アンモニア等次世代エネルギー運搬船の建造拠点として、設計部門・工

作部門で分散している事務所機能の集約を含む基盤整備、並びにそれに伴う生産性向上を計画している。

- 生産性向上の具体的な取組みとして、県内の AI 関連企業等と連携し、「造船業界特化型クラウドサービス」の検討を進めている。これが実現されれば、セキュアな環境のもと、船の設計から建造、運航までの一貫した DX の推進に資するほか、AI やロボットの導入による大幅な生産性向上に繋がる。

④ 産業用地

【香川県】

- 2021 年度より臨海部において埋立を実施中であり、浚渫土砂処理により造船業等に必要な港内水深を確保するほか、工業・物流用地の造成及び整備により、船舶用部品等の荷捌き・保管・輸送機能を強化し、用地不足による建造制約や設備導入の阻害要因を解消するとともに、造船業などのサプライチェーンの円滑化を図る。

【丸亀市】

- 2024 年度より臨海部に位置する旧丸亀市浄化センターを解体し、更地化することで新たな余地を生み出し、造船業や地場中小企業の活性化による造船業の作業効率の向上や建造能力強化につながる産業用地の提供を行う。

⑤ 物流・制度

【愛媛県】

- 広域的な物流ネットワークの強化や災害時におけるサプライチェーンの維持を図るため、高規格道路等の整備を推進するとともに、本産業クラスターを下支えする物流・産業インフラの強化を行う。

【香川県】

- 港湾施設等の整備とともに、港湾へのアクセス道路や高規格道路ネットワークの整備など、物流を支える道路インフラの強化を行う。これらの取組により、特に物流インフラの強化及び港湾アクセスの改善を通じて、建造・調達工程の非効率の解消に重点的に対応する。

⑥ インフラ

【愛媛県】

- 造船・船用工業の生産性向上及び労働力の確保・定着を図るため、東予エリアの港湾・臨海部を中心に港湾機能等の維持・強化に資する基盤的インフラの段階的整備を関係自治体等と協力して進めるとともに、艀装工程の安定化、作業安全性の向上、品質確保、建造能力の持続的発揮を可能とする産業基盤を構築し、次世代船舶の建造需要の増大に対応し得る供給力の確保を図る。

【香川県】

- 2023 年度より防波堤等の老朽化対策を実施しており、港内静穏度の確保等を図り、造船工場における大型投資による生産性向上を支援する。

○坂出市番の州コンビナートにおける既存の重化学・エネルギー基盤を再定義し、GX 事業やサプライチェーン整備、エネルギー転換及び AX・DX の活用等による構造改革「GAX 融合型コンビナート新事業創成モデル for Sakaide-Bannosu」の取り組みを進め、GX 産業の集積による経済成長と脱炭素化の両立を実現する。その取り組みにおいては、番の州コンビナートのブラウンフィールドを活用し、液化水素運搬船建造、国産 SAF 製造、先端半導体材料等の新産業を創出するとともに、地域スタートアップ等と連携した GPU データセンターの整備により、産業の高度化を同時に推進していく。

【山口県】

○コンビナートを核に GX 産業の集積拠点形成に向け取り組んでおり、周南地域においては、整備が進むカーボンニュートラルポートの取組と連動した原燃料の大規模な転換によりエネルギー・素材の一大供給拠点を形成するとともに、エコシップ関連分野への参画を進め、GX サプライチェーンの拡張を図る。また、造船関連産業の再生・強化に寄与するため、県内各地において幹線道路等のインフラ整備を実施する。これらの取組により、特にエネルギー・素材供給基盤の強化及び GX 関連投資の促進を通じて、サプライチェーンの高度化及び供給体制の強靱化に重点的に対応する。

【造船事業者】

○次世代船舶に対応した多様な船種の建造量の増加に向けて必要となる建造用設備の整備に加え、事業用地、護岸等の整備、人材の確保・育成のための宿舎及び研修施設の整備を順次進めている。

(3) インフラ・分野特有の拠点整備案件

【愛媛県】

○市街地整備

●今治市中心市街地地区都市構造再編集中事業

①事業実施主体：今治市

②事業概要：造船関連産業が集積する今治市の中心市街地において、防災・環境の両面に配慮した道路空間整備を推進するとともに、「せとうちみなとマルシェ」等の官民連携によるまちづくりの取組と連動した賑わい創出を図り、平時における交流促進と有事における防災機能強化を両立し、造船関連企業の従業員や来訪者にとって安全で魅力ある都市空間を形成することで、造船産業クラスターを支える都市基盤の強化を図る。

③総事業費：約 9,627 百万円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 51 百万円）

④事業実施期間：未定

※以下、②事業概要は、同様の効果を有する。

●一宮町・繁本町地区都市構造再編集中事業

①事業実施主体：新居浜市 ③総事業費：約 4,804 百万円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1,690 百万円） ④事業実施期間：未定

●今治市中心市街地地区まちなかウォークブル推進事業（広小路再編）

①事業実施主体：今治市 ③総事業費：約 3,567 百万円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 33 百万円） ④事業実施期間：未定

○都市計画道路整備

●西条市内一円都市計画道路

①事業実施主体：西条市

②事業概要：造船関連産業が集積する西条市の物流を支える主要幹線道路の現状及び将来の交通需要を勘案し、既存の都市計画道路の検証を踏まえた計画の見直しを行い、輸送の効率化及びリードタイム短縮、当産業の発展による地域経済の競争力強化に資する計画的かつ効率的な道路ネットワークの構築を目指す。

③総事業費：約 16 百万円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 7 百万円）

④事業実施期間：未定

※以下、②事業概要は、同様の効果を有する。

●都市計画道路 西町中村線

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 2,532 百万円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1,380 百万円） ④事業実施期間：未定

●都市計画道路 西原松神子線（宇高工区）

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 570 百万円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 30 百万円） ④事業実施期間：未定

●都市計画道路 宇高西筋線（桜木工区）

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 1,547 百万円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 282 百万円） ④事業実施期間：未定

●都市計画道路 丸田辻堂線

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 2,239 百万円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 499 百万円） ④事業実施期間：未定

●都市計画道路 上部東西線

①事業実施主体：新居浜市 ③総事業費：約 2,896 百万円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1,608 百万円） ④事業実施期間：未定

●都市計画道路 宇高西筋線（高津工区）

①事業実施主体：新居浜市 ③総事業費：約 1,000 百万円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 332 百万円） ④事業実施期間：未定

●都市計画道路 今治駅西高橋線

①事業実施主体：今治市 ③総事業費：約 1,362 百万円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1,341 百万円） ④事業実施期間：未定

○バイパス・高速整備

●川之江三島バイパス

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：造船関連産業が集積する東予地域（今治市・西条市・新居浜市・四国中央市）において、重要物流道路のバイパス化や高速道路ネットワークのアクセス性改善により、瀬戸内地域の拠点間連携と物流途絶リスクの低減が可能となる。これにより造船サプライチェーンの

円滑な運営が支えられ、関連企業の新規立地や設備投資が促進され、地域の競争力強化につながる。

③総事業費：約 722 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 439 億円）

④事業実施期間：未定

※以下、②事業概要は、同様の効果を有する。

●新居浜バイパス

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 609 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 490 億円） ④事業実施期間：未定

●小松バイパス

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 203 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 125 億円） ④事業実施期間：未定

●今治道路

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 780 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 680 億円） ④事業実施期間：今治朝倉 IC～今治湯ノ浦 IC：2026 年度開通予定、その他区間は未定

●松山外環状道路インター東線

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：造船関連産業が集積する東予地域（今治市・上島町・西条市・新居浜市）と松山自動車道などを結節することで、港湾と広域交通ネットワークが一体化される。これにより部材供給の安定化や建造タクトの平準化が実現し、造船サプライチェーンの円滑化とクラスター形成が促進されるとともに、物流コスト低減や納期信頼性の向上により造船拠点の競争力向上と設備投資・立地を誘発する。

③総事業費：約 398 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 69 億円）

④事業実施期間：未定

※以下、②事業概要は、同様の効果を有する。

●松山外環状道路空港線

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 672 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 553 億円） ④事業実施期間：未定

●松山外環状道路（市）久米 241 号線

①事業実施主体：松山市 ③総事業費：約 82 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 19 億円） ④事業実施期間：未定

●宿毛内海道路（宿毛新港～一本松）

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：四国 8 の字ネットワークの整備により、四国 4 県が高速交通ネットワークで結ばれ、瀬戸内地域との連携強化や物流途絶リスクの低減が可能となる。これにより造船サプライチェーンの円滑化とクラスター形成が促進され、アクセス性向上が企業の立地・投資を促し、

地域競争力が強化される。

③総事業費：約 293 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 16 億円）

④事業実施期間：未定

※以下、②事業概要は、同様の効果を有する。

●宿毛内海道路（一本松～御荘）

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 450 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 12 億円） ④事業実施期間：未定

●宿毛内海道路（御荘～内海）

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 473 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 12 億円） ④事業実施期間：未定

●津島道路

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 491 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 385 億円） ④事業実施期間：未定

●松山自動車道（伊予 IC～大洲 IC）

①事業実施主体：西日本高速道路（株）

②事業概要：松山自動車道の暫定 2 車線区間解消により、災害時の通行確保や早期復旧支援および物流途絶リスクの低減を図る。これにより造船サプライチェーンの円滑化とクラスター形成が促進され、アクセス性向上が企業の立地・投資を促し、地域競争力が強化される。

③総事業費：約 1,204 億円

④事業実施期間：未定

●大洲・八幡浜自動車道（夜昼道路・大洲西道路）

①事業実施主体：愛媛県

②事業概要：大洲・八幡浜自動車道の整備により、八幡浜港と瀬戸内地域の連携・速達性が向上し、物流途絶リスクが低減する。これにより造船サプライチェーンの円滑化とクラスター形成が促進され、アクセス性向上が企業の立地・投資を促し、地域競争力が強化される。

③総事業費：約 421 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 128 億円）

④事業実施期間：未定

○道路防災

●無電柱化推進事業

①事業実施主体：愛媛県

②事業概要：造船関連産業が集積する東予地域（今治市・新居浜市）の物流を支える幹線道路の無電柱化を推進することにより、災害時の緊急車両等の通行確保及び物流途絶リスクの低減を図る。

③総事業費：総額約 40 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 3 億円）

④事業実施期間：未定

○一般県道整備

●一般県道 新居浜東港線（東田）

①事業実施主体：愛媛県

②事業概要：造船関連産業が集積する東予地域（新居浜市）の一般県道を整備することで、交通の円滑化及び臨海工業地帯と幹線道路・高速道路を結ぶ新たな物流ルートが形成され、輸送の効率化及びリードタイム短縮が実現し、工程全体の最適化が図られる。これにより、生産性の向上に加え、納期遵守能力の強化が可能となり、国際的な受注競争における優位性確保につながる。本整備は、当該地域の造船拠点としての立地競争力を高めるとともに、こうした物流基盤の高度化を通じて、船用機器メーカーや物流事業者等の関連企業の立地・設備投資を誘発し、産業集積の進展を通じたクラスター形成の加速化を図る。

③総事業費：約 25 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 21 億円）

④事業実施期間：未定

※以下、②事業概要は、同様の効果を有する。

●一般県道 金子中萩停車場線（星越町～萩生）

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 10 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1 億円） ④事業実施期間：未定

●一般県道 岩城環状線（上島町岩城）

①事業実施主体：愛媛県

②事業概要：造船所周辺（上島町）の一般県道を整備することで、交通の円滑化により、通勤時間の短縮や通勤圏の拡大が図られることで、若手技術者や専門人材が就業先として選択しやすい環境が形成され、また、移動の円滑化により、造船所、部品メーカー、設計会社、研究機関等の連携強化が進み、技術交流や共同開発、人材育成が活性化することで、競争力の向上につながる。さらに、道路の整備により、災害時の避難・緊急輸送機能の向上にも寄与し、従業員やその家族の安心感の向上を通じて、地域への定着促進にも効果が期待される。本整備では、物流基盤の強化に加え、人材確保基盤の強化によりクラスター形成の加速化を図る。

③総事業費：約 20 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 2 億円）

④事業実施期間：未定

○河川・海岸

●（二）加茂川

①事業実施主体：愛媛県

②事業概要：造船関連産業が集積する東予地域（今治市・西条市・新居浜市）において、南海トラフ巨大地震などの発生確率が高まる中、近隣河川等の堤防の耐震対策や津波遡上対策など、地震・津波対策を実施し、臨海部に立地する製造拠点の維持並びに造船業に関わる人々の生命・財産の確保を図る。

③総事業費：約 13 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 9 億円）

④事業実施期間：未定

※以下、②事業概要は、同様の効果を有する。

● (二) 中山川

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 5 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1 億円） ④事業実施期間：未定

● (二) 蒼社川

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 11 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 4 億円） ④事業実施期間：未定

● 波止浜海岸

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 14 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 9 億円） ④事業実施期間：未定

● 多喜浜新田海岸

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 19 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 12 億円） ④事業実施期間：未定

● (二) 国領川

①事業実施主体：愛媛県

②事業概要：造船関連産業が集積する東予地域（今治市・西条市・新居浜市）において、近年激甚化・頻発化する水災害に対し、近隣河川の整備を実施し、臨海部に立地する製造拠点の維持並びに造船業に関わる人々の生命・財産の確保を図る。

③総事業費：約 41 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 2 億円）

④事業実施期間：未定

※以下、②事業概要は、同様の効果を有する。

● (二) 東川

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 48 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 4 億円） ④事業実施期間：未定

● (二) 渦井川

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 78 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 35 億円） ④事業実施期間：未定

● (二) 浅川

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 102 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 54 億円） ④事業実施期間：未定

● (二) 中川

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 36 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1 億円） ④事業実施期間：未定

● (二) 頓田川

①事業実施主体：愛媛県 ③総事業費：約 22 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1 億円） ④事業実施期間：未定

【香川県】

○道路事業（国）

●大内白鳥バイパス

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：本事業は、物流機能強化の基盤整備及び造船サプライチェーンの事業継続性を確保する防災基盤として、素案における「造船クラスター」に紐づくものである。物流を支える重要物流道路のバイパス化や高速道路ネットワークとのアクセス性向上により、拠点間の連携や災害時の通行確保及び物流途絶リスクの低減を図ることが可能となる。こうした輸送基盤の確保は、造船サプライチェーンの円滑な機能維持に不可欠であり、クラスター形成の前提条件となる。さらに、アクセス性向上は企業立地の判断要因として極めて重要であり、関連企業の新規立地や設備投資を誘発し、地域の立地競争力強化に直結する。

③総事業費：約 393 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 369 億円）

④事業期間：東かがわ市伊座～東かがわ市白鳥：2027 年度開通予定、その他区間は未定

●豊中観音寺拡幅

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：本事業は、物流機能強化の基盤整備及び造船サプライチェーンの事業継続性を確保する防災基盤として、素案における「造船クラスター」に紐づくものである。物流を支える重要物流道路の 4 車線化や無電柱化及び高速道路ネットワークとのアクセス性向上により、拠点間の連携や災害時の通行確保及び物流途絶リスクの低減を図ることが可能となる。こうした輸送基盤の確保は、造船サプライチェーンの円滑な機能維持に不可欠であり、クラスター形成の前提条件となる。さらに、アクセス性向上は企業立地の判断要因として極めて重要であり、関連企業の新規立地や設備投資を誘発し、地域の立地競争力強化に直結する。

③総事業費：約 252 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 194 億円）

④事業期間：未定

●本山橋橋梁架替

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：本事業は、物流機能強化の基盤整備及び造船サプライチェーンの事業継続性を確保する防災基盤として、素案における「造船クラスター」に紐づくものである。物流を支える重要物流道路に架かる橋梁の架け替えにより耐震性能を確保することで、拠点間の連携や災害時の通行確保及び物流途絶リスクの低減を図ることが可能となる。こうした輸送基盤の確保は、造船サプライチェーンの円滑な機能維持に不可欠であり、クラスター形成の前提条件となる。さらに、アクセス性向上は企業立地の判断要因として極めて重要であり、関連企業の新規立地や設備投資を誘発し、地域の立地競争力強化に直結する。

③総事業費：約 27 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 13 億円）

④事業期間：未定

○道路事業（県）

●空港連絡道路（県道円座香南線（香南工区）、（中間南工区）道路改築事業）

①事業実施主体：香川県

②事業概要：交通拠点や物流拠点、産業拠点等を相互に連絡し、アクセス機能を強化する道路整備を推進する。高松市などの都市や空港・港湾を結ぶ高規格道路ネットワーク整備により、空港から高速道路を経由して臨海部・港湾・都市部を接続し、造船用鋼材や大型艀装機器の広域輸送を安定化させ、部材供給のボトルネック解消に直結する。これにより、建造工程の効率化と供給力の底上げに寄与する。

③総事業費：（香南工区）約 145 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 87 億円）
（中間南工区）約 105 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1 億円）

④事業期間：未定

●国道 438 号（飯山工区・綾歌工区・岡田上工区）道路整備事業

①事業実施主体：香川県

②事業概要：交通拠点や物流拠点、産業拠点等を相互に連絡し、アクセス機能を強化する道路の整備を推進する。内陸部のまんのう町にある船舶用エンジン部品の鑄造企業から臨海部の東西軸であるさぬき浜街道を結ぶ基幹道路ネットワークの整備により、造船用鋼材・大型艀装機器の広域輸送が安定化し、部材供給のボトルネック解消に直結する。これにより、建造工程の効率化と供給力の底上げに寄与できる。

③総事業費：（飯山工区）約 147 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 145 億円）
（綾歌工区）約 20 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 13 億円）
（岡田上工区）約 80 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 2 億円）

④事業期間：未定

●無電柱化推進事業

①事業実施主体：香川県

②事業概要：交通拠点や物流拠点、産業拠点等を結び、物流を支える道路において、電柱の地中化を行い防災面などの機能強化を図る。これにより、災害時の物流途絶リスクが低減し、造船部材の安定供給が確保されるため、建造工程の中断防止と供給力の安定化に不可欠な事業である。

③総事業費：約 46 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 5 億円）

④事業期間：未定

●さぬき浜街道（橋梁長寿命化）（舗装修繕）

①事業実施主体：香川県

②事業概要：交通拠点や物流拠点、産業拠点等を相互に連絡し、物流を支える道路において、橋梁の長寿命化や舗装修繕を行い、防災機能の強化を図る。臨海部を東西に貫くさぬき浜街道の維持保全は、部材供給を支える基盤としてクラスター機能発揮の前提条件となる。これにより、造船用鋼材や大型艀装機器の広域輸送が安定化し、建造工程の効率化と供給力の底上げに寄与する。

③総事業費：約 30 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 15 億円）

④事業期間：未定

●県道高松善通寺線（新蓬莱橋・蓬莱橋）（橋梁長寿命化）

①事業実施主体：香川県

②事業概要：交通拠点や物流拠点、産業拠点等を相互に連絡し、物流を支える道路において、歩行者の安全確保や橋梁の長寿命化を図り、防災機能の強化を推進する。当該地域の都市部を東西に貫く県道高松善通寺線の維持保全は、部材供給を支える基盤としてクラスター機能発揮の前提条件となる。これにより、造船用鋼材や大型機装機器の広域輸送が安定化し、建造工程の効率化及び供給力の底上げに寄与する。

③総事業費：約 32 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1 億円）

④事業期間：未定

○港湾事業（国）

●高松港複合一貫輸送ターミナル整備事業

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：造船用部品の運搬にも活用されている、フェリーの大型化への対応や、大規模地震発生時における被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送に必要な耐震強化岸壁の整備により、造船用部品・鋼材等の大量輸送が可能となり、部材供給の安定化と荷役効率の向上により、建造工程の前工程の歩留まりを解消する。これにより、造船供給力の底上げに直結する基盤整備である。

③総事業費：約 127 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 57 億円）

④事業実施期間：2020 年度～2028 年度

○埋築事業（県）

a 高松港（朝日地区）

①事業実施主体：香川県

②事業概要：高松港朝日地区において埋立を実施し、浚渫土砂処理と船舶用部品製造等にも活用できる工業・物流用地の造成により造船業等に必要な港内水深を確保する。さらに、コンテナ貨物需要の増加に対応した物流用地の整備により、船舶用部品等の荷捌き・保管・輸送機能を強化し、用地不足による建造制約や設備導入の阻害要因を解消するとともに、造船業などのサプライチェーンの円滑化を図り、供給力向上に不可欠な基盤整備となる。

③総事業費：約 64 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 14 億円）

④事業実施期間：2021 年度→未定

港名	地区名	総事業費	2026 年度までに措置済
高松港	朝日地区（石油基地）	約 17 億円	約 13.8 億円
	朝日地区（F 地区北）	約 47 億円	0 円

○河川事業（国）

●河川事業（土器川）

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：当該事業は、河川改修（堤防整備、河道掘削等）により、洪水時の浸水被害を防止または軽減し、物流途絶リスクの低減を図るものである。造船産業における建造工程は連続性が求められるため、物流の一時停止が供給力の大幅な低下につながる。このため、災害時においても部材供給を維持できるインフラは、クラスターの維持・機能発揮の前提条件である。

物流の安定性が向上することで企業の操業リスクが低減し、結果として民間投資の誘発と立地競争力の強化につながるため、当該事業は、産業拠点の維持と事業継続性の確保に不可欠な防災基盤整備事業である。

③総事業費：約 199 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 135 億円）

④事業実施期間：2009 年度→2040 年度（予定）

○河川事業（県）

●地震・高潮対策河川事業（相引川）

①事業実施主体：香川県

②事業概要：今後 30 年間に発生する確率が 60～90%程度以上となっている南海トラフ巨大地震時や高潮時に造船関連企業を津波等から守るため、堤防の嵩上げや水門等の補強を実施している。津波・高潮による浸水リスクは、造船産業の建造ラインを長期間停止させ、供給力を根本から失わせる要因となるため、当該防災・減災対策は産業拠点の維持と事業継続性の確保に不可欠な基盤整備である。

③総事業費：約 8 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 2 億円）

④事業実施期間：2025 年度→2034 年度（予定）

○街路事業（県）

●（防災・安全社会資本整備交付金）都市計画道路 中新町鬼無線 道路整備事業

①事業実施主体：香川県

②事業概要：交通拠点や物流拠点、産業拠点等を相互に連絡し、物流を支える道路において、歩行者の安全確保や防災機能の強化を推進する。当該地域の都市部を東西に貫く県道高松善通寺線の一部であり、高松市中心部に位置する都市計画道路中新町鬼無線の整備は、部材供給を支える基盤としてクラスター機能発揮の前提条件となる。これにより、造船用鋼材や大型艀装機器の広域輸送が安定化し、建造工程の効率化及び供給力の底上げに寄与する。

③総事業費：約 7 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 6 億円）

④事業実施期間：2014 年度→2027 年度（予定）

●（防災・安全社会資本整備交付金）都市計画道路 南条町土器線 道路整備事業

①事業実施主体：香川県

②事業概要：交通拠点や物流拠点、産業拠点等を相互に連絡し、物流を支える道路において、歩行者の安全確保や防災機能の強化を推進する。当該地域の都市部を東西に貫く県道高松善通寺線の一部であり、丸亀市中心部に位置する都市計画道路南条町土器線の整備は、部材供給を支える基盤としてクラスター機能発揮の前提条件となる。これにより、造

船用鋼材や大型艀装機器の広域輸送が安定化し、建造工程の効率化及び供給力の底上げに寄与する。

③総事業費：約 21 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 12 億円）

④事業実施期間：2022 年度→2028 年度（予定）

●無電柱化推進事業

①事業実施主体：香川県

②事業概要：交通拠点や物流拠点、産業拠点等を結び、物流を支える道路において、電柱の地中化を行い防災面などの機能強化を図る。これにより、災害時の物流途絶リスクが低減し、造船部材の安定供給が確保されるため、建造工程の中断防止と供給力の安定化に不可欠な事業である。

③総事業費：約 35 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 5 億円）

④事業期間：2023 年→2035 年度完成（予定）

○下水道事業（市）

●旧丸亀市浄化センター解体事業

①事業実施主体：丸亀市

②事業概要：臨海部に位置する造船業のサプライチェーンは、造船業の作業効率の向上や建造能力の強化を図ろうとしても余地がなく、各々の事業者が有する限られた敷地内での対策となり、その効果には限度がある中、市では新たに浄化センターが完成し代替の機能が確保された。解体事業に着手した旧浄化センターは臨海部に位置しており、更地化することで、新たに生じた余地が、地域の活力の創造に大きく寄与することとなる。

③事業費：約 80 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 21 億円）

④事業実施期間：2024 年度～2029 年度（予定）

【広島県】

●国道 2 号福山道路

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：国道 2 号バイパスである福山道路の整備により、備後・井笠エリアの舶用工業集積地と主要拠点間の物流効率化を推進するとともに、主要地方道尾道三原線など、周辺道路の整備によるアクセス改善により、地域の造船関連企業の事業拡大・改善に寄与する。

③総事業費：約 751 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 328 億円 ※以下括弧内は同じ）

④事業実施期間：未定

●国道 2 号福山道路（笠岡西～長和）

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：我が国の経済活動を支える造船関連産業の再生・強化に寄与

③総事業費：約 3,030 億円（約 1 億円）

④事業実施期間：未定

●一般県道津之郷山守線（瀬戸町～駅家町工区）道路改良事業

①事業実施主体：広島県

②事業概要：広域アクセス強化による物流渋滞の抜本解消を図ることにより、我が国の経済活動を支える造船関連産業の再生・強化に寄与

③総事業費：議決を経ていないため非公開

④事業実施期間：1999 年度～

●主要地方道福山沼隈線（草戸～熊野工区）道路改良事業

①事業実施主体：広島県

②事業概要：広域アクセス強化による物流渋滞の抜本解消を図ることにより、我が国の経済活動を支える造船関連産業の再生・強化に寄与

③総事業費：議決を経ていないため非公開

④事業実施期間：2016 年度～

●主要地方道大崎上島循環線（東野工区）道路改良事業

（小池造船海運㈱から垂水港・白水港を結ぶ道路で行う事業）

①事業実施主体：広島県

②事業概要：周辺道路の整備によるアクセス改善により、地域の造船関連企業の事業拡大・改善（設備投資等）に寄与

③総事業費：議決を経ていないため非公開

④事業実施期間：1999 年度～

※以下道路事業について、②事業概要は、同様の効果を有する。

●一般県道大田木ノ江線（古本～天満）道路改良事業

（佐々木造船㈱から垂水港・白水港を結ぶ道路で行う事業）

①事業実施主体：広島県 ③総事業費：議決を経ていないため非公開 ④事業実施期間：2010 年度～

●一般国道 185 号（能地 BP）道路改良事業

（今治造船㈱広島工場から本郷 IC を結ぶ道路で行う事業）

①事業実施主体：広島県 ③総事業費：議決を経ていないため非公開 ④事業実施期間：2017 年度～

●主要地方道福山尾道線（西藤工区）道路改良事業

（尾道造船㈱から西藤 IC を結ぶ道路で行う事業）

①事業実施主体：広島県 ③総事業費：議決を経ていないため非公開 ④事業実施期間：2021 年度～

●主要地方道尾道三原線（中之町）道路改良事業

（㈱共立機械製作所から尾道 IC を結ぶ道路で行う事業）

①事業実施主体：広島県 ③総事業費：議決を経ていないため非公開 ④事業実施期間：2000 年度～

●芦田川直轄河川改修事業

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：治水事業の推進により、地域の産業の被災リスクを低減させ持続可能な産業クラスターの形成につなげるとともに、新たな企業進出・設備投資を促す。また、道路・鉄道網等の物流インフラの被災リスクを低減させることにより、関連する産業クラスターも含めた産業全般の持続可能性向上に資する。

③総事業費：約 227 億円（約 40 億円）

④事業実施期間：2021 年度～2050 年度

※以下河川改修事業について、②事業概要は、同様の効果を有する。

●太田川直轄河川改修事業

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 593 億円（約 135 億円）

④事業実施期間：2021 年度～2050 年度

●広島西部山系直轄砂防事業

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：砂防事業の推進により、地域の産業の被災リスクを低減させ持続可能な産業クラスターの形成につなげるとともに、新たな企業進出・設備投資を促す。また、道路・鉄道網等の物流インフラの被災リスクを低減させることにより、関連する産業クラスターも含めた産業全般の持続可能性向上に資する。

③総事業費：約 1,100 億円（約 877 億円）

④事業実施期間：2001 年度～2038 年度

【岡山県】

●国道 2 号福山道路（笠岡西～長和）【再掲】

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：倉敷市水島地区と福山市常石地区を結ぶ高規格道路「倉敷福山道路」の整備により、国道 2 号周辺の慢性的な渋滞解消が期待されており、臨海部の物流拠点から造船所への大型部材・艀装機器の輸送効率の大幅な改善や、工程管理の安定化と生産コストの低減を図る。さらに玉野市の建造・エンジン製造拠点にとっても、福山・倉敷方面のサプライヤーからの部材調達ルートが強化されることで、瀬戸内クラスターにおける広域的な分業体制の推進が期待されることなどからも、造船供給力の向上に不可欠な道路インフラ整備である。

③総事業費：約 3,030 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1 億円 ※以下括弧内は同じ）

④事業実施期間：未定

●国道 2 号岡山倉敷立体（Ⅰ期）

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：我が国の経済活動を支える造船関連産業の再生・強化に寄与

③総事業費：約 622 億円（約 13 億円）

④事業実施期間：未定

※以下道路事業について、②事業概要は、同様の効果を有する。

●国道 2 号コネクtpパーキング岡山・早島

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 30 億円（約 2 億円）

④事業実施期間：未定

●国道 2 号玉島・笠岡道路（Ⅱ期）

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 743 億円（約 560 億円）

④事業実施期間：2026 年度事業完了予定※大規模切土工事等が順調に進捗した場合

●国道 2 号笠岡バイパス

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 595 億円（約 533 億円）

④事業実施期間：未定

●国道 53 号津山南道路

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 220 億円（約 138 億円）

④事業実施期間：未定

●国道 180 号岡山環状南道路

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 444 億円（約 438 億円）

④事業実施期間：2026 年度事業完了予定

●国道 180 号岡山西バイパス（西長瀬～檜津）

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 330 億円（約 22 億円）

④事業実施期間：未定

●国道 180 号総社・一宮バイパス

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 750 億円（約 365 億円）

④事業実施期間：未定

●国道 180 号総社防災

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 45 億円（約 25 億円）

④事業実施期間：未定

●米子自動車道 蒜山～江府（4 車線化）

①事業実施主体：西日本高速道路（株） ③総事業費：約 318 億円

④事業実施期間：未定

●岡山自動車道 賀陽～有漢（4 車線化）

①事業実施主体：西日本高速道路（株） ③総事業費：約 250 億円

④事業実施期間：未定

●山陽自動車道 篠坂スマート IC（仮称）

①事業実施主体：西日本高速道路（株）、笠岡市 ③総事業費：約 18 億円

④事業実施期間：未定

●英田湯郷道路

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 130 億円 ④事業実施期間：未定

●吉井英田道路

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 593 億円 ④事業実施期間：未定

●（市）茂平 148 号長瀬宮無線

①事業実施主体：笠岡市 ③総事業費：約 11 億円 ④事業実施期間：未定

●（仮称）篠坂スマート IC アクセス

①事業実施主体：笠岡市 ③総事業費：約 3 億円 ④事業実施期間：未定

●（一）水島港唐船線

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 58 億円 ④事業実施期間：未定

●（一）寒河本庄岡山線（片上大橋）

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 7 億円 ④事業実施期間：未定

●（一）寒河本庄岡山線（越鳥高架橋）

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 2 億円 ④事業実施期間：未定

●（一）寒河本庄岡山線（第 2 千町高架橋）

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 5 億円 ④事業実施期間：未定

●（一）寒河本庄岡山線（夕立受橋）

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 0.2 億円 ④事業実施期間：未定

●（一）水島港唐船線（水島大橋）

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 2 億円 ④事業実施期間：未定

●（国）429 号（平田工区）無電柱化

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 13 億円 ④事業実施期間：未定

●（主）玉野福田線（曾原工区）無電柱化

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 13 億円 ④事業実施期間：未定

●（国）430 号（宇野工区）無電柱化

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 4 億円 ④事業実施期間：未定

●（一）倉敷妹尾線（福島工区）

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 42 億円 ④事業実施期間：未定

●（主）倉敷笠岡線（船穂工区）

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 78 億円 ④事業実施期間：未定

●（都）連島呼松線

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 30 億円 ④事業実施期間：未定

●（都）早島大砂線

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 32 億円 ④事業実施期間：未定

●（都）駅前バイパス線

①事業実施主体：岡山県 ③総事業費：約 28 億円 ④事業実施期間：未定

●（1）二日市曾根線

①事業実施主体：倉敷市 ③総事業費：約 12 億円 ④事業実施期間：未定

●（1）生坂二日市線

①事業実施主体：倉敷市 ③総事業費：約 47 億円 ④事業実施期間：未定

●（市）駅前古城池霞橋線（西中新田工区）

①事業実施主体：倉敷市 ③総事業費：約 25 億円 ④事業実施期間：未定

●（主）佐伯長船線

①事業実施主体：岡山市 ③総事業費：約 271 億円 ④事業実施期間：未定

●（主）岡山赤穂線

①事業実施主体：岡山市 ③総事業費：約 377 億円 ④事業実施期間：未定

●（他）江並升田線

①事業実施主体：岡山市 ③総事業費：約 49 億円 ④事業実施期間：未定

●（主）岡山児島線

①事業実施主体：岡山市 ③総事業費：約 31 億円 ④事業実施期間：未定

●（都）下中野平井線（旭川工区）

①事業実施主体：岡山市 ③総事業費：約 195 億円 ④事業実施期間：未定

●（市）西古松下中野線ほか 5 路線

①事業実施主体：岡山市 ③総事業費：約 30 億円 ④事業実施期間：未定

●高梁川直轄河川改修事業

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：治水事業の推進により、地域の産業の被災リスクを低減させ持続可能な産業クラスターの形成につなげるとともに、新たな企業進出・設備投資を促す。また、道路・鉄道網等の物流インフラの被災リスクを低減させることにより、関連する産業クラスターも含めた産業全般の持続可能性向上に資する。

③総事業費：約 668 億円（約 282 億円）

④事業実施期間：2022 年度～2051 年度

※以下河川改修事業について、②事業概要は、同様の効果を有する。

●旭川直轄河川改修事業

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 44 億円（約 2.6 億円）

④事業実施期間：2026 年度～2045 年度

●吉井川直轄河川改修事業

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 229 億円（約 165 億円）

④事業実施期間：2018 年度～2047 年度

【山口県】

●国道 2 号長府トンネル改修

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：我が国の経済活動を支える造船関連産業の再生・強化に寄与するため、幹線国道である国道 2 号の長府トンネル改修を実施する。

③総事業費：約 230 億円（うち 2026 年度までに予算措置済：約 1 億円 ※以下括弧内は同じ）

④事業実施期間：未定

※以下道路事業について、②事業概要は、同様の効果を有する。

●国道 2 号富海拡幅

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 190 億円（約 188 億円） ④事業実施期間：未定

●国道 2 号台道・鑄銭司拡幅

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 240 億円（約 4 億円） ④事業実施期間：未定

●国道 9 号木戸山峠道路改修

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 380 億円（約 2 億円） ④事業実施期間：未定

●国道 188 号藤生長野バイパス

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 370 億円（約 43 億円） ④事業実施期間：未定

●国道 188 号柳井・平生バイパス

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 70 億円（約 33 億円） ④事業実施期間：未定

●国道 191 号三隅・長門道路

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 590 億円（約 7 億円） ④事業実施期間：未定

●国道 191 号大井・萩道路

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 660 億円（約 26 億円） ④事業実施期間：未定

●国道 191 号木与防災

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 490 億円（約 301 億円） ④事業実施期間：未定

●国道 491 号俵山・豊田道路

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 1,110 億円（約 299 億円） ④事業実施期間：未定

●国道 2 号岩国・大竹道路

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：約 1,330 億円（約 581 億円） ④事業実施期間：未定

●国道 491 号下小月バイパス（下関市清末～小月）

①事業実施主体：山口県 ③総事業費：約 90 億円
④事業実施期間：未定

●国道 490 号絵堂萩道路（美祢市美東町絵堂～萩市椿）

①事業実施主体：山口県 ③総事業費：約 390 億円
④事業実施期間：未定

●都市計画道路長府綾羅木線整備（下関市大字勝谷字堂田～同市大字勝谷字金子）

①事業実施主体：山口県 ③総事業費：約 35 億円

④事業実施期間：未定

●都市計画道路幡生綾羅木線整備（下関市大字垢田～同市綾羅木本町三丁目）

①事業実施主体：山口県 ③総事業費：約 54 億円

④事業実施期間：未定

●小瀬川直轄河川改修事業

①事業実施主体：国土交通省

②事業概要：治水事業の推進により、地域の産業の被災リスクを低減させ持続可能な産業クラスターの形成につなげるとともに、新たな企業進出・設備投資を促し、道路・鉄道網等の物流インフラの被災リスクを低減させることにより、関連する産業クラスターも含めた産業全般の持続可能性向上に資するため、小瀬川直轄河川改修事業を実施する。

③総事業費：125 億円（約 31 億円）

④事業実施期間：2015 年度～2044 年度

※以下河川改修事業について、②事業概要は、同様の効果を有する。

●佐波川直轄河川改修事業

①事業実施主体：国土交通省 ③総事業費：183 億円（約 109 億円）

④事業実施期間：2013 年度～2042 年度

(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：公的金融支援により設備投資リスクを低減し、サプライチェーンの供給能力強化を通じて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によりボトルネックを解消し、生産性約 25%向上を通じて 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：標準化・共通化を通じ、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、安定的な就労者確保体制を構築し、設計・GX 対応等の高度人材の育成・確保を推進する。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：臨海部において、新造船拠点の構築に必要な纏まった用地の確保及び整備を支援するとともに、建造能力拡張の制約を低減する。
- 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の円滑化に向け、関係手続の迅速化及び制度・手続の一体運用と予見可能性向上により、民間計画との同期を確保する。
- ⑥ インフラ：インフラ整備の前倒しと一体的な予算措置により、2035 年までに建造能力 1,800 万総トン回復に必要な基盤を確保するとともに、国の積極的な財政支援や要件緩和等

により民間投資機会の損失を回避することで、④・⑤の基盤整備と一体となって供給力の再構築を図る。

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・舶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 5,000 億円 (2034 年度累積)
- ② 付加価値増加額：約 35,000 億円 (2034 年度累積)
- ③ 人材育成数：約 3,400 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 2,800 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 19,400 億円 (2030 年度累積)
- ③ 人材育成数：約 1,900 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) ・舶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
規制・制度改革	・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、特区制度の活

	用等による共同 OJT・人材循環・多能工化、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
BEMAC(株)	愛媛県今治市	直流配電盤の検査設備新設 高圧交流配電盤の生産能力増強 ノイズ検査装置の新設 【国土交通省・環境省「ゼロエミッション船等の建造促進事業」】	2024 年～2027 年度予定
(株)マキタ	香川県高松市	環境対応型の二元燃料船用エンジンの開発・製造 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画（2023 年 8 月認定）】	2023 年 8 月～2028 年 3 月
泉鋼業(株)	香川県高松市	アンモニア燃料タンク生産能力増強 【国土交通省・環境省「ゼロエミッション船等の建造促進事業」】	2024 年～2027 年度予定
四国ドック(株)	香川県高松市	ゼロエミッション船等建造のための艀装用プラットフォームの整備 【国土交通省・環境省「ゼロエミッション船等の建造促進事業」】	～2030 年度 稼働予定（計画）
ナカシマプロペラ(株)	岡山県岡山市	3D自動計測設備、鋳造型設備、自動溶接ロボット等の生産設備の開発・導入 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画（2023 年 6 月認定）】	2023 年 7 月～2027 年 11 月
佐々木造船(株)	広島県大崎上島町	5,000 m ³ 型アンモニアバンカリング船を新規開発・建造、船用燃料アンモニア供給実証の実施 【経済産業省「グローバルサウス未来志向型共創等事業費補助金」】	2025 年 6 月～2028 年 3 月
常石鉄工(株)	広島県福山市	燃料タンク及び燃料供給システムの生産設備の増強（橋形クレーン新設、搬送台車の増強） 【国土交通省・環境省「ゼロエミッション船等の建造促進事業」】	2025 年 8 月～2027 年 1 月末
(株)シンコー	広島県広島市 広島県府中町	ポンプ等のゼロエミッション船等関連設備の生産設備（検査用大型タンク新設、精度確保用機械加工機等） 【国土交通省・環境省「ゼロエミッション船等の建造促進事業」】	2028 年 10 月稼働予定
久保メタル(株)、久保工業(株)	広島県呉市	アンモニア・LNG 燃料タンク向け鏡板生産設備の新設（鏡板生産工場及び生産設備の新設） 【国土交通省・環境省「ゼロエミッション船等の建造促進事業」】	2027 年 4 月稼働予定
小池造船海運(株)	広島県大崎上島町	大型クレーン（90t）の設置、ブロックの製造工程の効率化	2024 年 7 月～2029 年 3 月

		【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画（2024 年 7 月認定）】	
本瓦造船(株)	広島県福山市	油圧式荷役弁遠隔操作システム等の開発等 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画（2025 年 9 月認定）】	2025 年 10 月～ 2030 年 9 月
新来島どっくグループ	広島県東広島市ほか	メタノール燃料船、アンモニア燃料船等の開発・建造、AI 造船ロボット等の開発等 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画（2026 年 3 月認定）】	2026 年 4 月～ 2031 年 3 月
今治造船グループ	広島県三原市ほか	メタノールを燃料とする船舶の開発・建造、新燃料向け燃料タンクの製造能力の増強（移動建屋の新設やタンク用プレス等の設備投資） 【海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画（2025 年 3 月認定）】	2025 年 4 月～ 2030 年 3 月