

# 四国地区の総合開発

---

JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会  
四国ブロック総合開発ワーキンググループ  
WG長 大内 雅博

## 四国の現状: 人口, 所得, 産業

- ・人口423万人(1985年): 全国比3.5%をピークに減少開始



- ・人口370万人(2020年): 全国比2.9%

全95市町村のうち6割が「消滅可能性自治体」

- ・四国内総生産の対全国比: 2.8%(2001年) → 2.5%(2020年)

- ・産業構成(2021年)

農業産出額の全国比	4.5%
林業産出額の全国比	6.9%
漁業産出額の全国比	12.4%
製造品出荷額等の全国比	3.0%
宿泊・飲食サービス業	2.5%

一次産業の比率が高い

高いわけではなく、むしろ低め

四国をどうする？→人口減少を食い止めるための産業振興

## 作戦

- ・強み/特徴を伸ばす
- ・無いものを補う

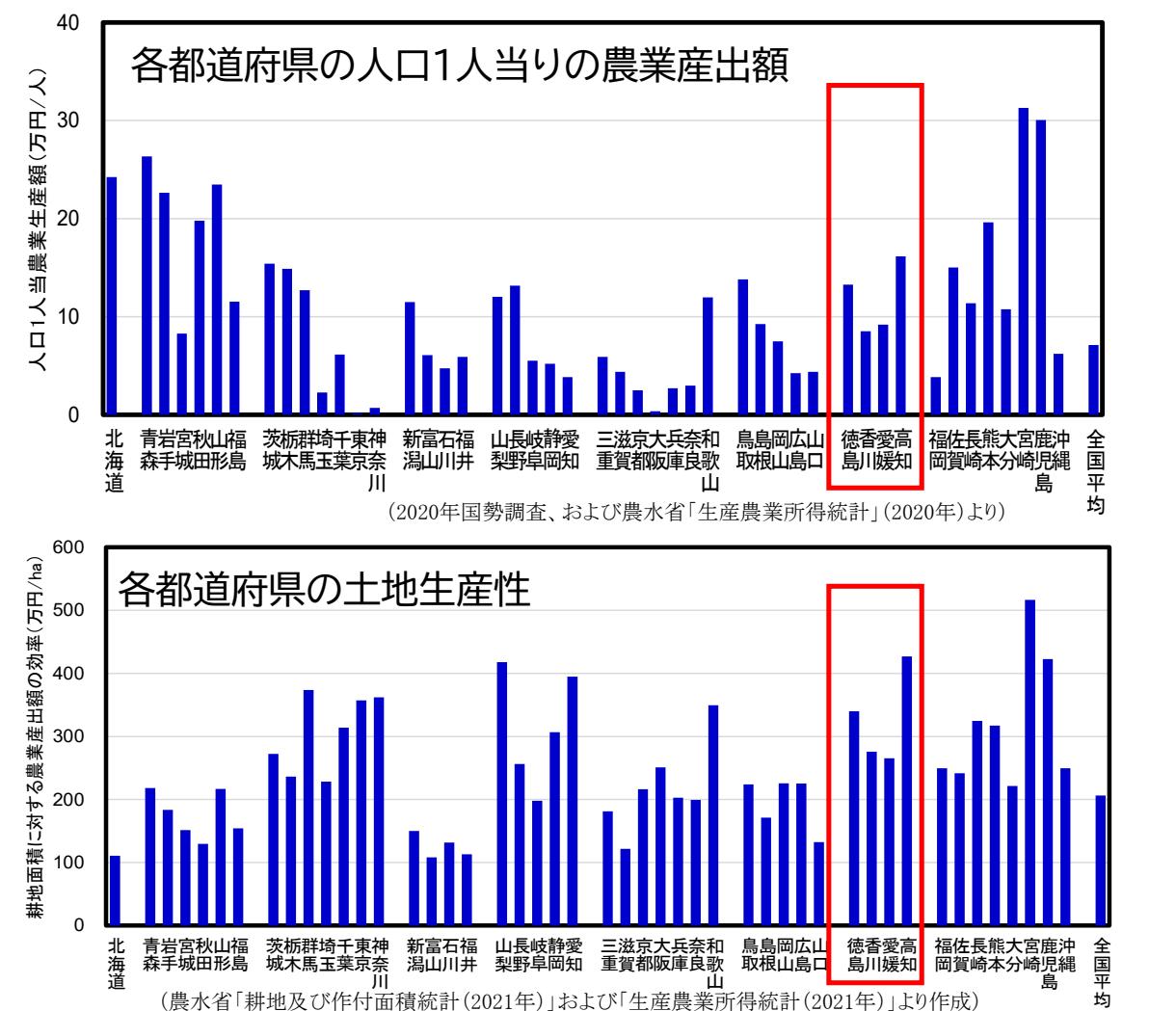
# 四国の強み①農業の高い生産性・米以外に特徴→観光に有利

## (1) ポテンシャルのある一次産業

### ① 農業

・農業生産額が大きいとは言えないが、人口1人当たり農業産出額は全国比では高い地区。

・山間部が多く耕地面積は小さいが、土地生産性は全国平均よりも高い。



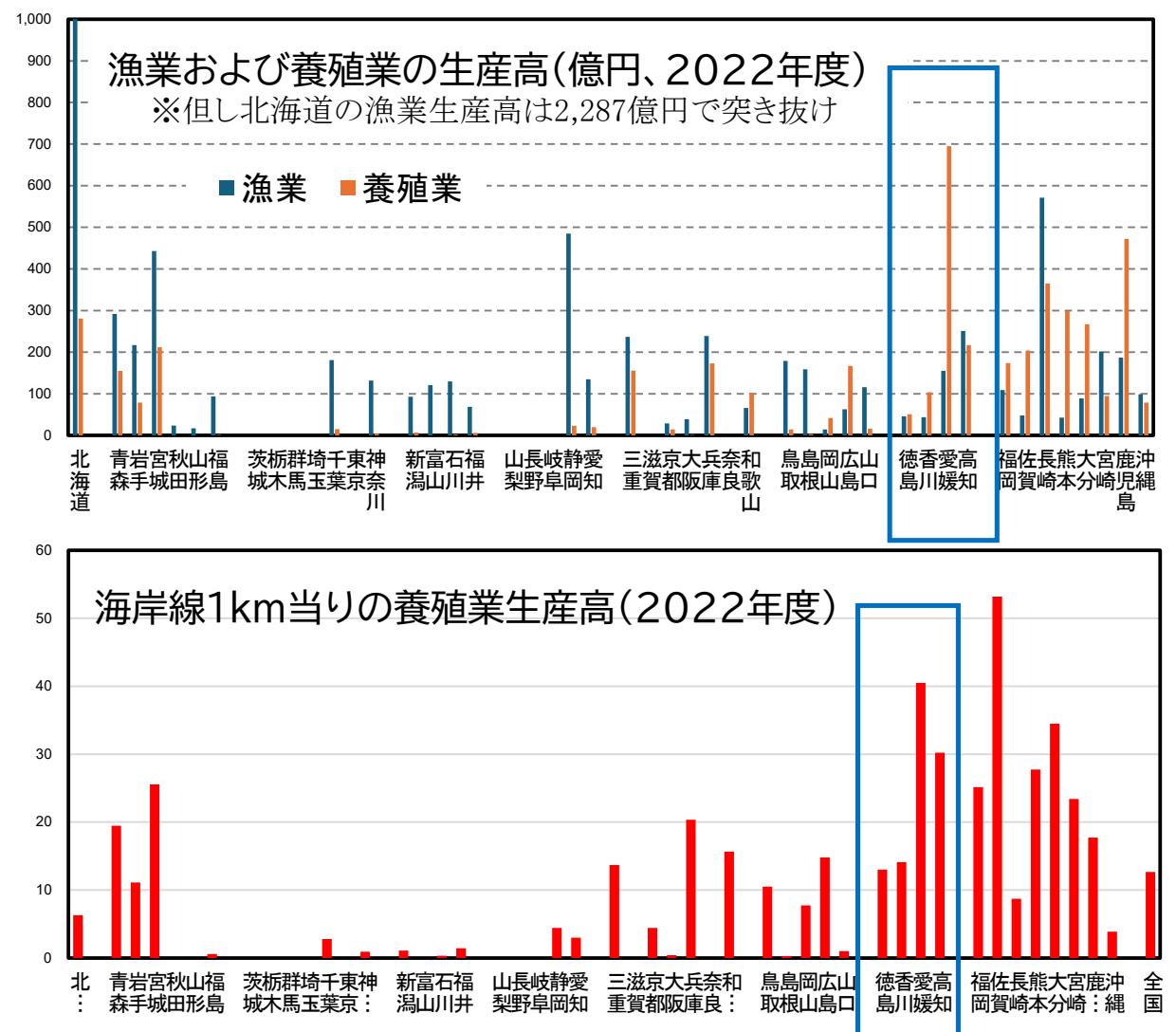
→特徴ある付加価値の高い農産物の需要・生産を高め、「食」を観光とも結びつけることで、四国全体の産業活性化に結び付ける。

# 四国の強み②全国有数の水産業生産→さらに伸びる可能性

## (1) ポテンシャルのある一次産業

### ② 水産業

- ・四方を海に囲まれており、多彩な海岸線を有する。
- ・愛媛県は養殖業の生産高が全国第一位。
- ・海岸線1km当たり養殖業の生産高でも、愛媛県は佐賀県に次いで全国2位。



→この強みを基盤整備によって更に伸ばすことが望ましい。

# 四国の強み③歴史文化と温暖で豊かな自然

## (2)発展余地のある観光業

### ①文化・歴史遺産

- ・四国遍路は長い歴史を有し、古来多くの来訪者を招き入れる。昨今は海外からの訪問者も増加。
- ・世界の巡礼路は、世界遺産への登録によって観光客を増やしている。  
ex. サンティアゴ・デ・コンポステーラ(スペイン)  
熊野古道

### ②豊かな自然と温暖な気候

- ・瀬戸内海と太平洋に面し、クルーズ等海洋レジャーの適地。
- ・県庁所在地からも比較的に近い場所に、自然豊かな山や渓谷が存在。パラグライダー・ラフティング等、各地で特徴あるスポーツも盛ん。

四国全域に拡がるお遍路札所



(出典) 四国おへんろnet

渓流でのラフティング



# 四国の発展の手段：自然と歴史文化の活用と、一次産業の振興と観光との連携

## (2) 発展余地のある観光業

### ③ 多様な文化

- ・四国4県それぞれに特徴ある文化。それぞれの土地・産業に根差した食文化も多様。
- ・ポテンシャルある一次産業を背景に、「食」を含めた体験型観光を振興。



愛媛県/宇和島名産の鰐茶漬け

→観光産業の裾野は広く、観光が地域振興に及ぼす影響は大きい。

- ・お遍路の世界遺産登録を契機とした、四国一体となつた観光振興の取り組みが重要。
- ・併せて、その基盤となる、四国内の高速移動・周遊性をサポートするインフラ整備が必要。
- ・2019年にはニューヨーク・タイムズが選ぶ「行くべき観光地」の第7位に選出(日本唯一)され、インバウンド需要拡大のチャンス。

# 四国の課題①(補うべきもの):交通インフラ

## 遅れた交通インフラ整備

### ①鉄道

- ・複線化率: 5.9% (全国32.5%)
- ・電化率 : 27.5% (全国55.7%)  
※2017年度末時点 JR路線

・新幹線が整備されていないのは、全国四島のうち四国のみ。

### ②道路

- ・高規格幹線道路整備率:約84% (全国 87%) ※2022年度末

特に、愛媛県、高知県の整備率が低位  
(愛媛:83%、高知:72%)

※全国高速道路建設協議会調べ

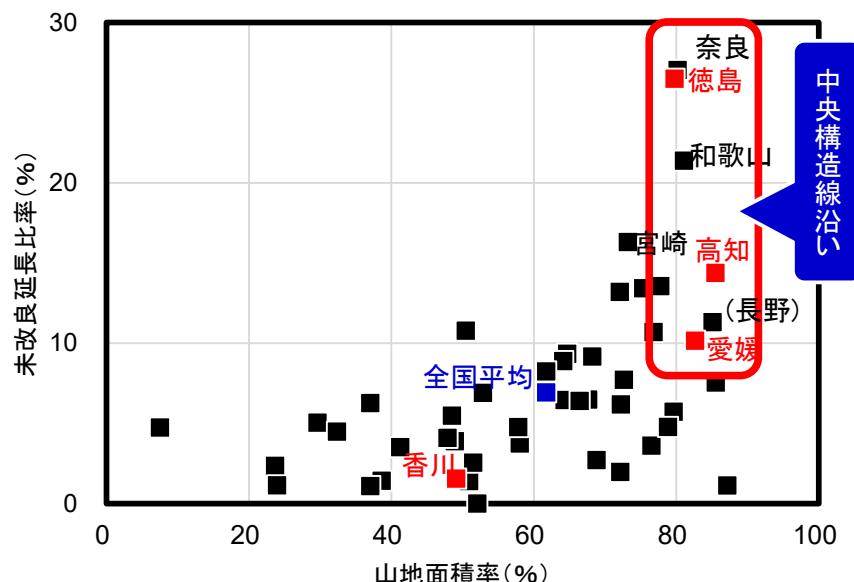
- ・一般国道も山がちであることを背景に未改良比率が高い

四国内の鉄道路線



(出典) 四国運輸局

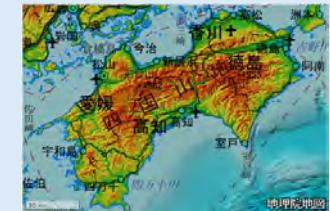
各都道府県の山地面積率と国道の未改良延長比率



# 四国の課題②(補うべきもの):交通インフラ

## 新幹線整備の必要性

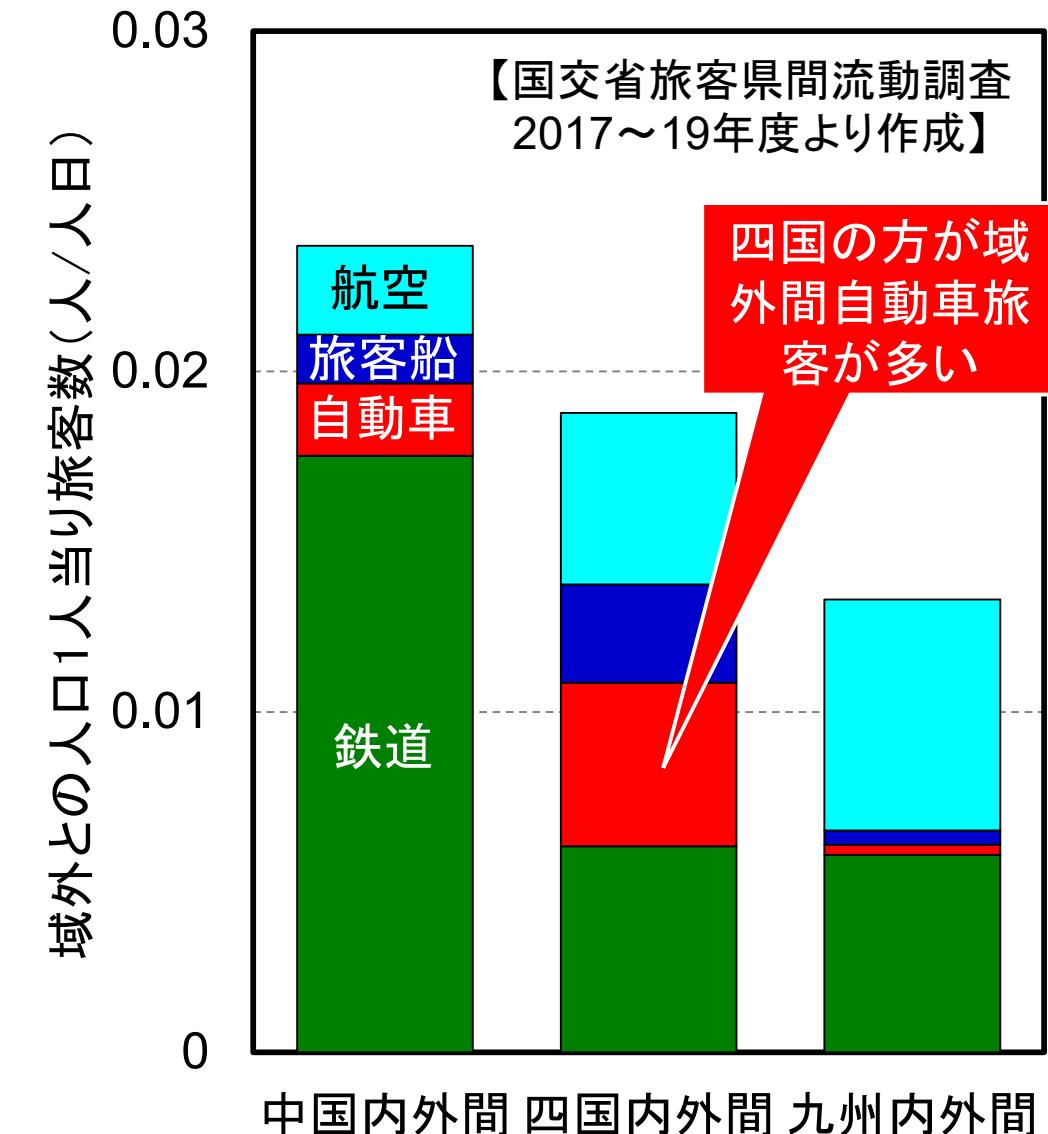
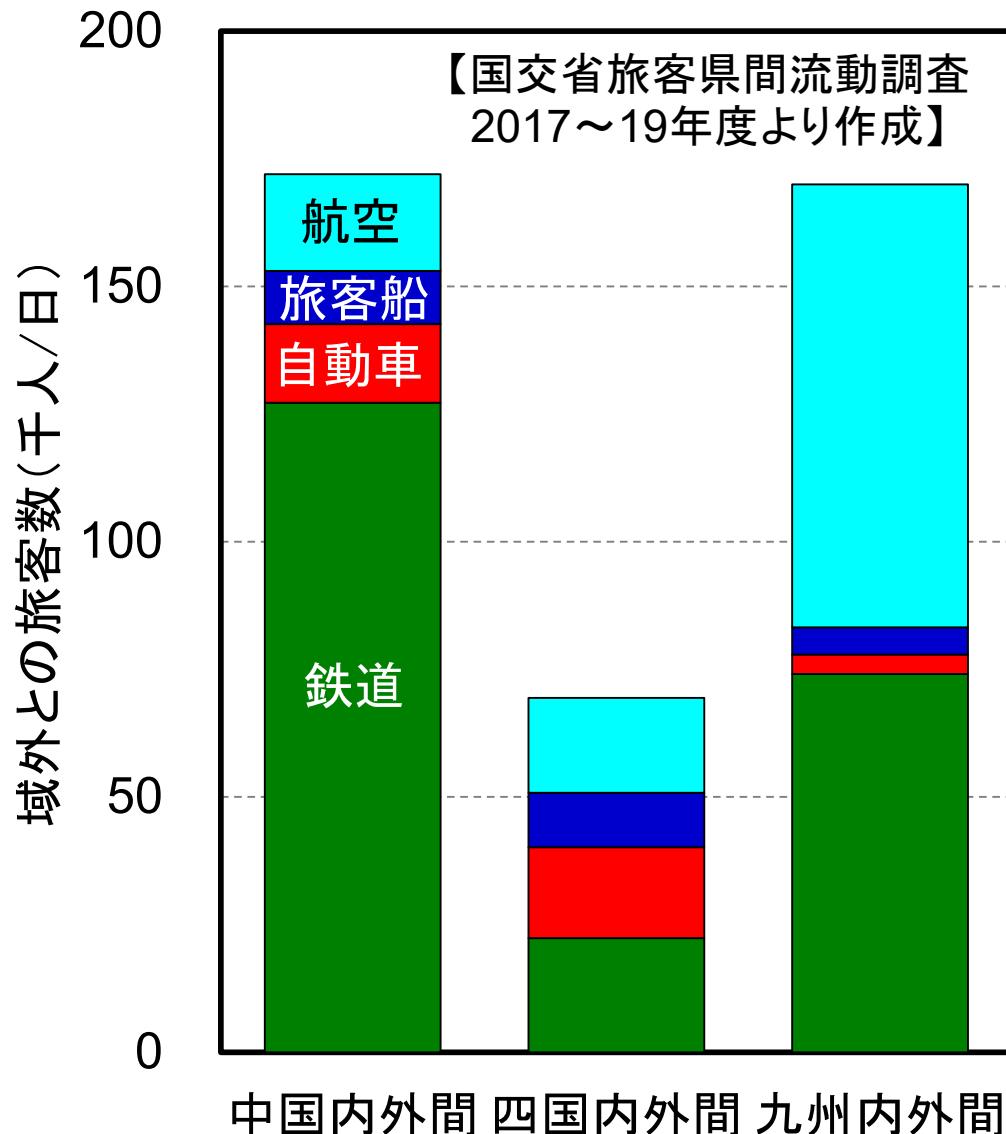
- ・中央構造線沿いに急峻な四国山地がそびえ、域内の交通（鉄道、道路）整備を阻害。
- ・域外との移動（四国内外間の移動）は、他地区に比して自動車の利用が多く、鉄道の利用が少ない。
- ・特に、東京・大阪から同程度の距離でありながら、中国地区との違いが顕著。  
→地域を縦貫する新幹線の有無が一つの要因。新幹線整備による鉄道輸送拡大の余地は大きい。



# 新幹線の必要性①四国内外間の交流活性化の可能性

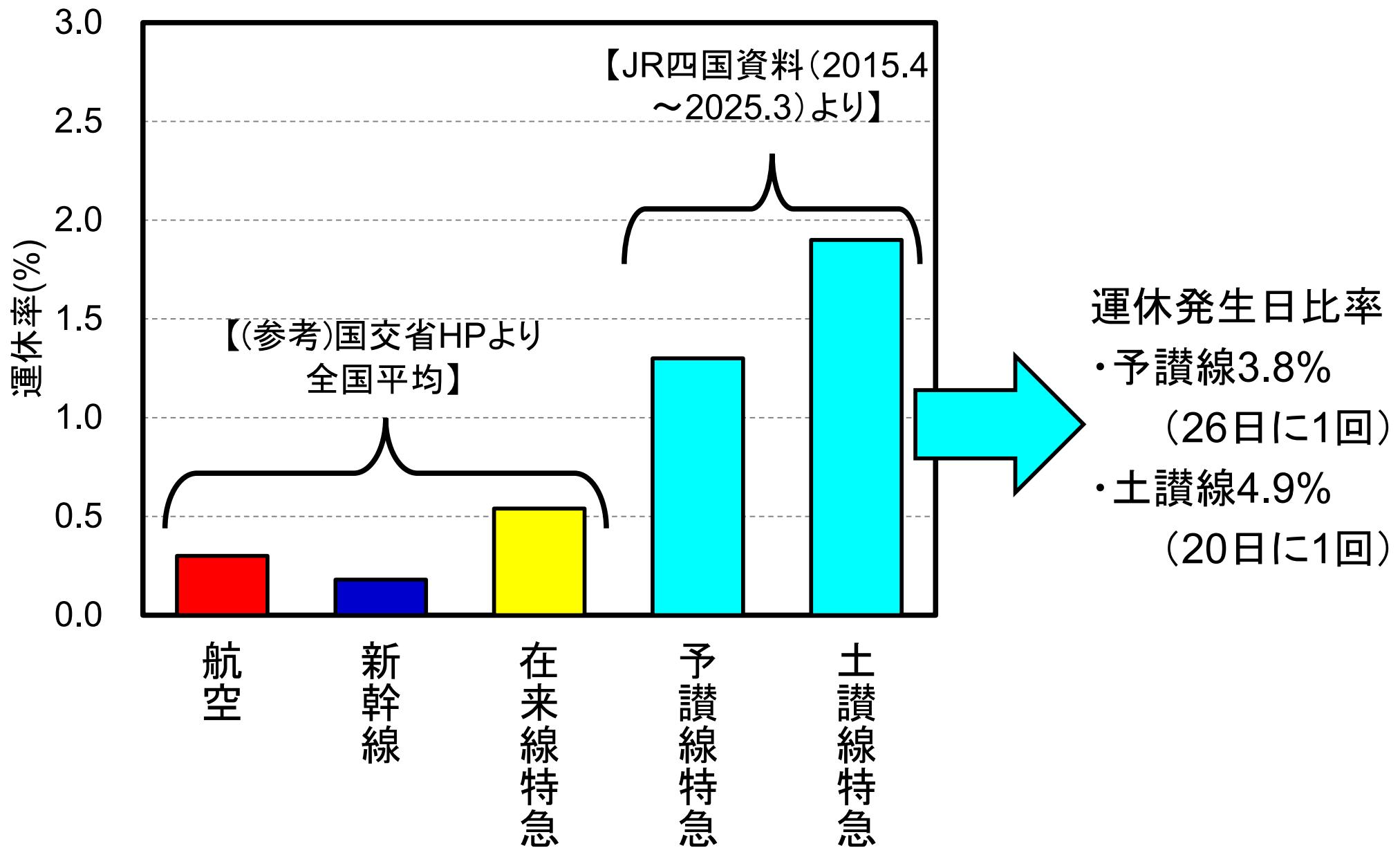
中国、四国、九州の各地域と域外間の交通手段を比較

→総数でも1人当たりでも、中国と比較して域外交通は鉄道が少なく自動車が多い



## 新幹線の必要性②天候に左右されにくい安定輸送

現状: 高い四国の特急運休率(自然災害によるもの)



# 四国の発展の手段(見取り図)

- これまで述べた「強み・特徴を伸ばすこと」、及び「皆無からの脱却」の視点から総合開発を検討。
- 併せて、それを支えるインフラを提言。

支える主なインフラ

【提言の見取り図】

	生産	人流・集客
強み・特徴を伸ばす	次世代養殖拠点 物流インフラ	お遍路 狭隘道路走行支援システム
皆無から脱却	ワーケーション (知的生産拠点)	スポーツアイランド 瀬戸内クルーズ拠点 松山の港湾・空港

- ①四国新幹線
- ②松山空港周辺交通拠点整備
- ③観光振興のための狭隘道路走行支援システム導入
- ④お遍路による観光活性化と地域づくり
- ⑤四国スポーツアイランド
- ⑥「多様な働き方」の受け入れを通じた地域活性化
- ⑦次世代養殖拠点

提言プロジェクト①

---

## 四国単線新幹線と地域発展

# 「四国単線新幹線」の提言

## ■ フル規格単線方式の採用

(複線→単線…工事費2/3、B/C:1.03→1.56)

## ■ 整備路線への早期格上げ

ボンド等による財源の確保の検討

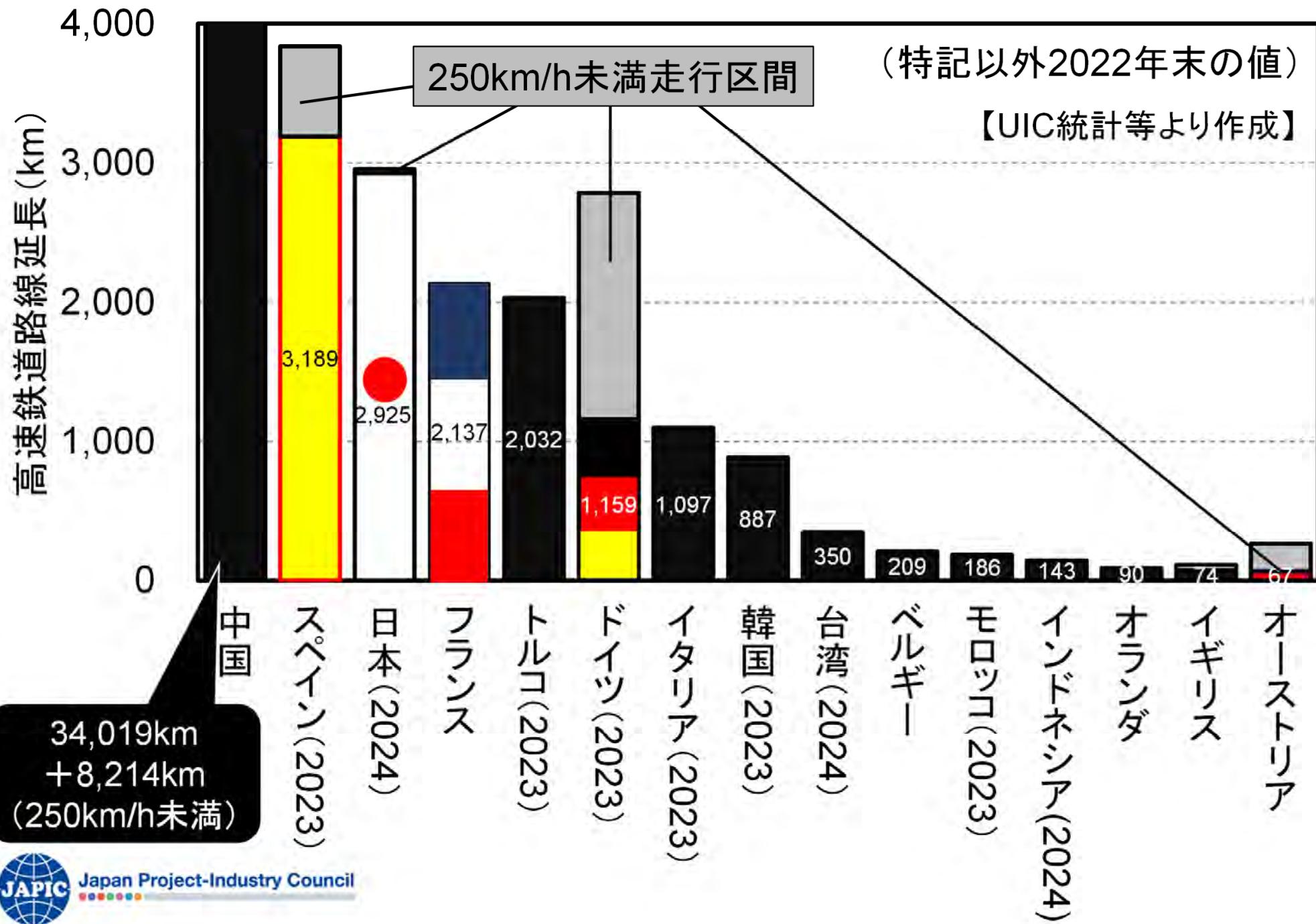
## ■ 短絡トンネルによる一部先行整備



↔：先行整備短絡トンネル

- 当面は在来線の高速化
- 新幹線ルートとして利用

# 250km/h以上走行の高速新線の総延長



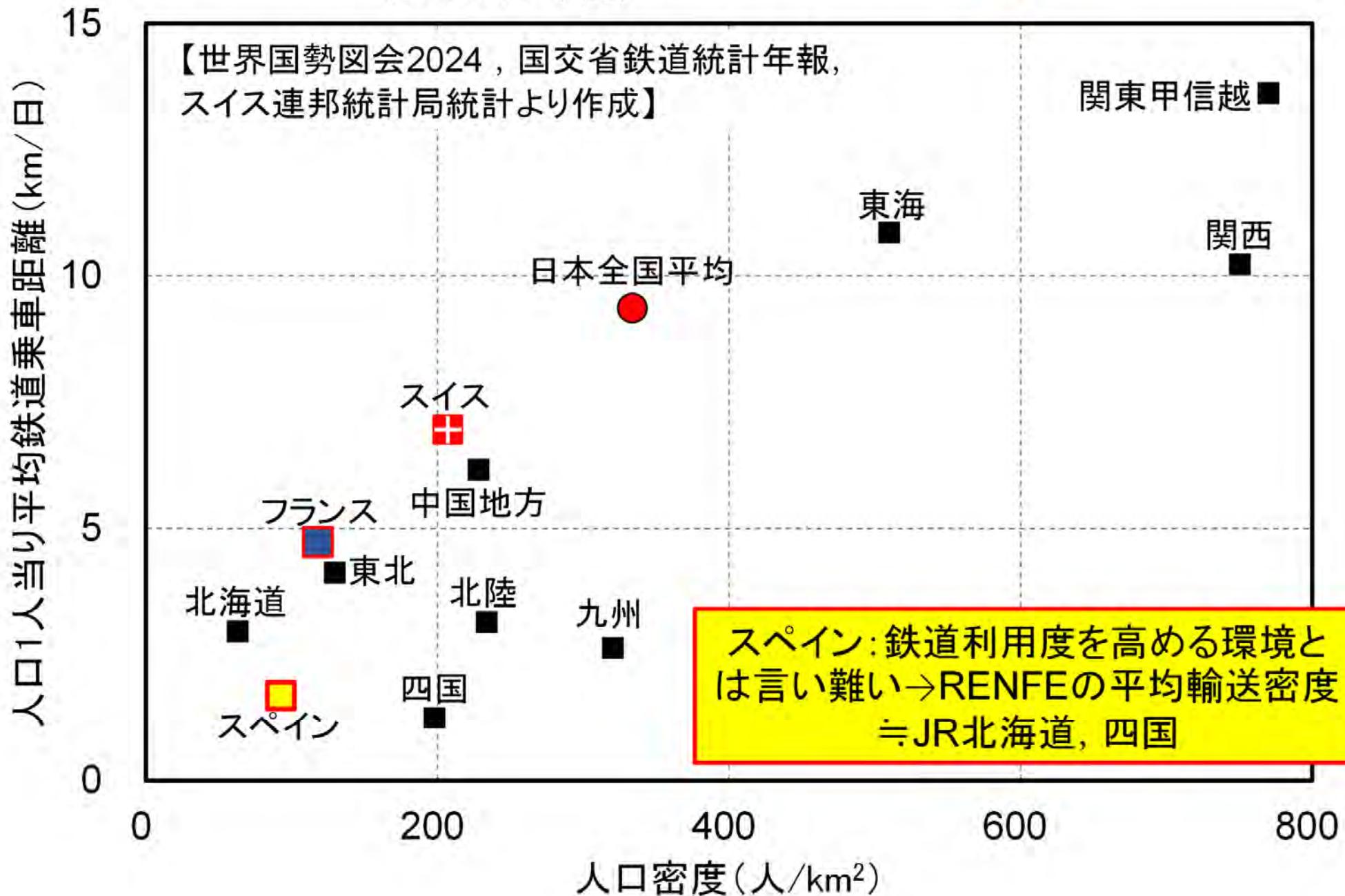
# 世界・欧州、特にスペインの新幹線(高速鉄道)整備の状況



- ・人口密度は日本全国平均の3分の1未満
- ・四国平均の約半分



# 各国/地域の人口密度と鉄道利用度との関係 (2019年/年度)



提言プロジェクト②

---

## 松山空港周辺交通拠点整備

# 松山空港周辺交通の現状と課題

航空交通、陸上交通、海上交通が一体となつた交通結節点が日本にはほとんどない

- 松山では空港・港・高速道路ICが地域内に分散  
⇒ 交通モード間移行の利便性向上が必要
- 空港・港・ICと松山中心部間の長い移動時間  
⇒ 道路整備による移動時間の短縮が必要
- 瀬戸内海では空港に隣接・連絡する港が希少  
瀬戸内を航行する小型船舶のほとんどは「平水区域」航行区分許可で運行。瀬戸内中央部の平水区域に隣接する臨海空港は松山空港と岩国空港のみ。  
⇒ 瀬戸内の観光拠点としての優位性が生かされていない
- 県内の大規模マリーナは新居浜のみ  
⇒ 海外富裕層のスーパーヨット需要にも対応できる基地の整備が必要

松山市の観光交通拠点と市中心部の位置関係



出典:国土地理院

# 【松山空港周辺交通拠点整備】

## 松山空港周辺の港湾拠点整備

候補箇所  
(赤丸/5ヶ所)



出典:国土地理院

## プロジェクトの効果

- 濑戸内の平水区域で唯一、航空、舟運ならびに陸上交通（自動車専用道と鉄道）が隣接する拠点が誕生
- 四国＆瀬戸内観光の新しい拠点を創生
- 京都や富士山に飽きた新しい海外旅行客の発掘
- 濑戸内小型船クルーズの母港を誘致することで大きな経済波及効果を發揮
- 濑戸内の島々を船で楽しむ新しい観光スタイルの創出
- 四国＆瀬戸内地域の新規雇用を創生
- 現在、日本国内に不在のスーパーヨット市場を開拓  
スーパーヨット利用者には空港の利便性が不可欠
- 四国の物産や瀬戸内の魚介類の物流＆販売拠点を形成

松山空港に着陸する航空機と夕陽



スーパーヨットの例



提言プロジェクト③

---

# 観光振興のための 狭隘道路走行支援システム導入

# 【観光振興のための狭隘道路走行支援システム導入】 中山間地の観光地へのアクセス道路の課題

## 1)四国は交通系の投資が遅れた地域

- ・鉄道や道路の交通系の投資が遅れた地域で道路の整備の遅れが目立つ
- ・中山間地が多く、それらの地域の道路は狭隘で経済活動上の支障になっている
- ・道路改良は中山間地の重要な経済活性化策の一つ

## 2)観光地周辺は狭隘な路線が多く車での来訪の妨げに

- ・四国の観光地やお遍路の札所に至る末端の道路は幅員が狭くすれ違うことが困難な箇所が多い
- ・公共交通が貧弱な四国では、近年、高齢者の車による観光や遍路旅等が増加している
- ・狭隘な個所での運転は困難で観光地近辺の渋滞も引き起こし観光振興の上で大きな問題

## 3)簡単ではない道路改良

- ・急峻な地形が多く2車線化の施工は困難で工費もかさむ
- ・改良完了までハードでなく低コストのソフト対策にて改善

狭隘な中山間地の道路  
(すれ違うことが困難、300mバック)



## 4)ICT技術で運転を支援したい

- ・最新のセンサーヤ路車間通信を使う技術を活用
- ・タイムリーな維持管理を可能とする体制整備
- ・地元大学、企業を巻き込み新規産業として根付かせる

# 【観光振興のための狭隘道路走行支援システム導入】 走行支援システムの観光地への導入提案

## 1)既存の走行支援システムを改良し観光支援のために導入

- ・高知工科大開発の既存の走行支援システム(下図参照)を再評価する
- ・狭隘区間を挟んで2か所の待避所を設け、センサーで車両の出入を監視し車両の運行制御
- ・開発では国交省が支援し、地元では認知度もあり高知県の24か所にすでに導入済

## 2)上記システムの改良

- ・安価で耐久性(雷害対策も含む)に優れる機材により改良
- ・新たなセンサー導入や最新の通信技術の導入
- ・導入効果が高い観光交通に適用
- ・仕組みを理解せず制御区間に誤って車両が侵入した場合の警告処理機能の整備

## 3)改良・導入に考慮すべきこと

- ・メンテナンスの手順や体制整備
- ・地元での開発を通じ人材や企業育成
- ・県外からの訪問者への周知方法

高知工科大開発のシステム概要

中山間道路走行支援システム(仮称)とは

【参考】

○中山間地域の道路は、すれ違い困難な区間や見通しが悪く事故の危険性が高い区間が多数存在しております、すれ違いできず円滑かつ安全な走行に支障をきたす等の状況が発生

○また、地形的特徴から道路を拡幅する等の改良を実施するためには多くの費用や期間が必要。

⇒ 対向車の存在を検知し表示するシステムの設置事例あり



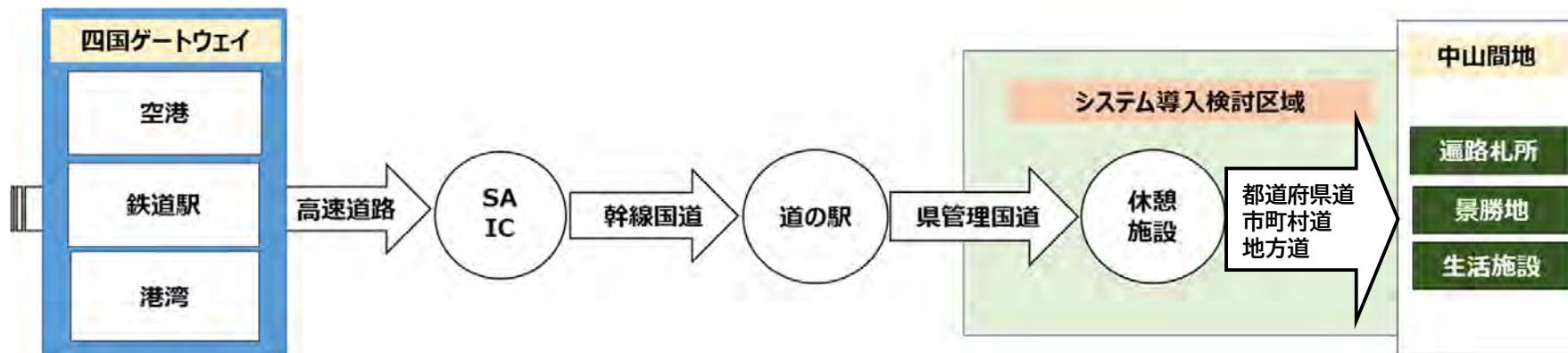
# 【観光振興のための狭隘道路走行支援システム導入】 プロジェクトによる効果

## 1)安い改良費用で安全快適な走行支援が可能に

- ・大規模な工事も伴わないので安価に安全に改良ができる
- ・信号等の制御により狭隘部でストレスなくすれ違いができるので安全で快適な走行が可能に

## 2)車や自転車での安全で快適なお遍路旅に貢献

- ・信号等の制御により狭隘部でのすれ違いをストレスなく安全で快適に走行することが可能に
- ・山間部での自動車による走行ストレスが軽減され遍路旅の来訪者増に貢献



## 3)四国の中山間地が国のモデルに

- ・高齢化が進む日本の中山間地の安全な道路利用のモデルとなる
- ・将来はオンデマンド型の自動運転にも対応し、グリーンツーリズム等のSDGsに貢献

## 4)日本各地の中山間地振興の一手法として提言

- ・「国土・未来プロジェクト研究会」において各地域の中山間地の振興は重要テーマ
- ・中山間地の観光振興や経済活動の活性化に寄与できる安全性向上方策として普及させる

## 提言プロジェクト④

---

# お遍路による観光活性化と地域づくり

## 「お遍路による観光活性化と地域づくり」の提言

### 提言1:世界遺産登録に向けた協力

- ・「四国遍路世界遺産登録推進協議会」の部会活動に協力

### 提言2:多様な交通モードに対応するインフラと案内アプリ整備

#### 2-1 多種の移動モードに対応するインフラ(参考資料1)

##### 1)徒歩、自転車、バイク、自動車、バスなどに対応

- ・道路改良(自転車道の整備、駐車場整備など)
- ・アクセス道路の狭隘部の安全性と快適性を確保する改良  
(例:狭隘道路走行支援システムの導入など)

##### 2)交通結節点における拠点整備とサービス向上

- ・四国の入り口、幹線道路、札所周辺のアプローチの結節点
- ・道の駅、接待所、民間施設にお遍路用のサービス機能を追加

#### 2-2 案内アプリ整備(参考資料2)

- ・安全快適な旅をスマホで支援
- ・世界遺産登録推進協議会とも協働し提供

### 提言3:案内所、案内施設の充実(参考資料1)

- ・多言語対応のコンシェルジェの充実
- ・宿泊、列車、レンタカーなどの予約サポート
- ・地元自治体主体の古民家等を活かした施設整備

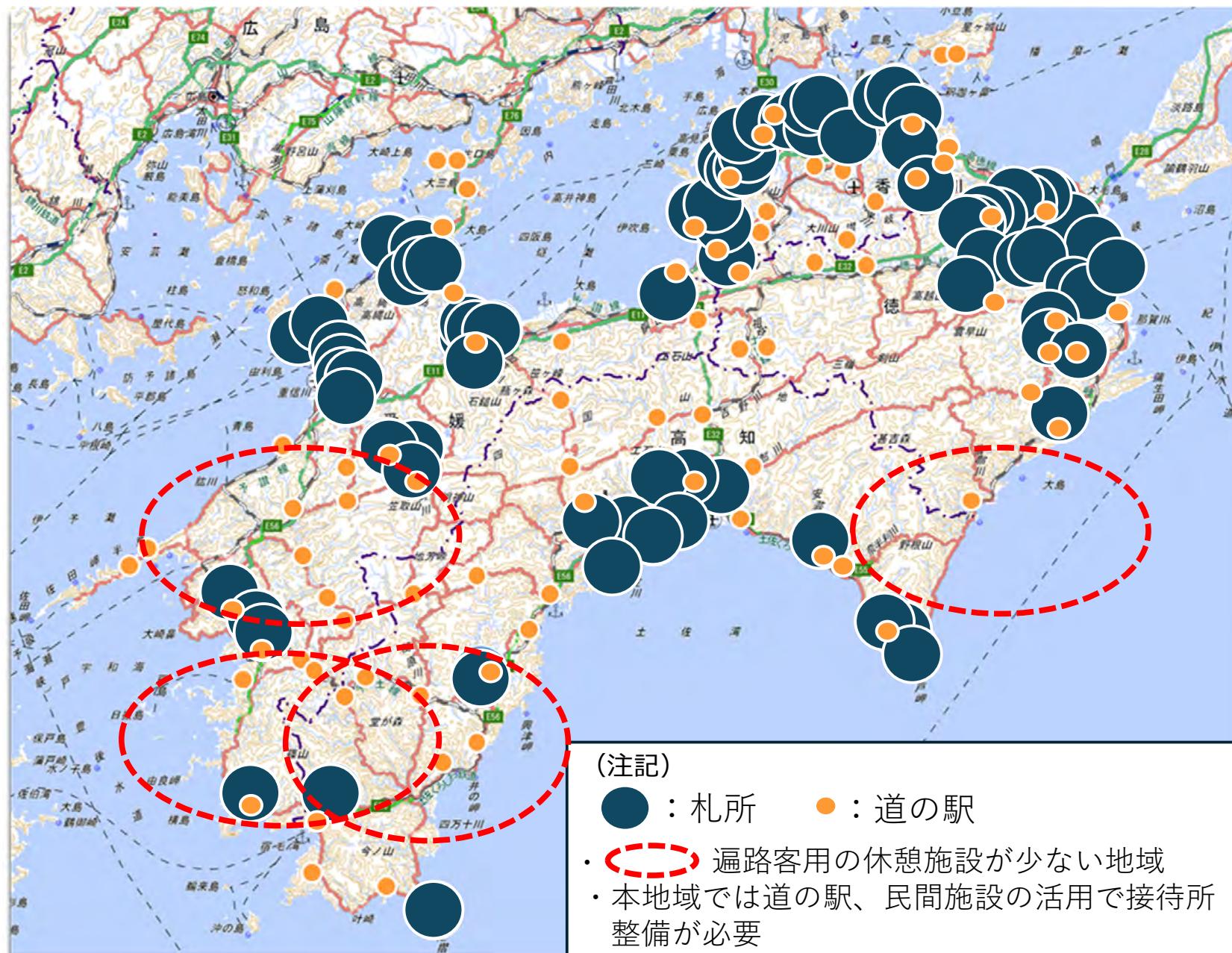
霊山寺門前のまち並み



霊山寺門前にある接待所



### 参考資料3：お遍路札所周辺の道の駅の分布図



出典：国土地理院地図をもとにJAPIC作成

## プロジェクトの効果

### 1)世界での四国の認知度が向上

- ・四国の名を世界にアピールできるチャンスが拡大
- ・新幹線整備や高速道路などのプロジェクト推進の原動力に
- ・遍路歩きはサンティアゴ巡礼路と並んで人気があり欧米系のインバウンドが増加

### 2)遍路に沿った4県のすべての自治体の観光地が活性化

- ・巡礼に興味を持つ欧米系のインバウンドが増加、関連する観光業にも効果が波及
- ・観光地での消費額が多く札所のまちが活性化
- ・特に札所のある中山間地の活性化に貢献

### 3)案内インフラ施設の充実によるお遍路の魅力向上

- ・案内インフラ・支援アプリで安全快適な巡礼実現
- ・インバウンド、高齢者だけでなく若者にもアピール

### 4)PRによりさらに四国の魅力が向上

- ・旅の魅力を国内外にPRできる材料が増える
- ・4県の連携による広報はより効果が高い
- ・特に宗教離れしている年齢層をターゲットに  
(例:聖地巡礼、パワースポットなどをアニメ化)



提言プロジェクト⑤

---

## 四国スポーツアイランド

## 四国の現状と課題

### 1)成長著しい世界のスポーツ医療産業

- ・世界のスポーツ医療(医薬品、デバイスなど)の市場規模は約1.2兆円(Mordor Intelligence社)
- ・市場は順調に成長(年平均成長率:2.7%)、最も成長が顕著なのはアジア太平洋地域
- ・医療技術も含め市場を抑えているのは米国と言われている

### 2)日本のスポーツ医療は総合力で米国に後れをとる

- ・スポーツ医療では、医療、理学療法、トレーナーが三位一体となるシステムチックな総合力が重要
- ・日本は、個別要素では米国と同等レベルを保持するも総合力や大規模化で米国に後れをとる
- ・放置すれば今後の成長が期待できるアジアのスポーツ医療市場は米国などに占有される恐れあり

### 3)四国には世界へ発信できるものが少ない

- ・国内外に島としての「四国」をアピールし知名度を上げることが地域の発展には重要
- ・四国お遍路の巡礼は欧米を中心に認知度が高いが限定的
- ・観光資源のポテンシャルは高いが、それらを誘発できる四国固有で世界へ発信できるものが必要

### 4)スポーツ医療に有利な四国を最先端の医療基地として世界へ発信したい

- ・新幹線で4県の医療をネットワーク化し総合・大規模化した新たな中枢都市を整備し世界へアピール
- ・温暖少雨の気候特性は、リハビリテーションを含むスポーツ先端医療基地の設置に有利である
- ・中枢都市は施設や知見を四国の高齢化対策として開放しスポーツ健康志向の未来型社会の実現を

## 「四国スポーツアイランド」の提言

### 1)新幹線網の中央にスポーツ医療の世界最先端「スポーツ中枢都市」を整備

- ・日本が誇る医療をスポーツ分野で世界トップレベルに再構築し「スポーツ中枢都市」から世界へ発信
- ・世界に通用するスポーツ科学、医療、リハビリテーション施設や宿泊機能を持つ
- ・施設は地元生産の木材を使用しCN(カーボンニュートラル)、SDGs対応のモデル都市とする

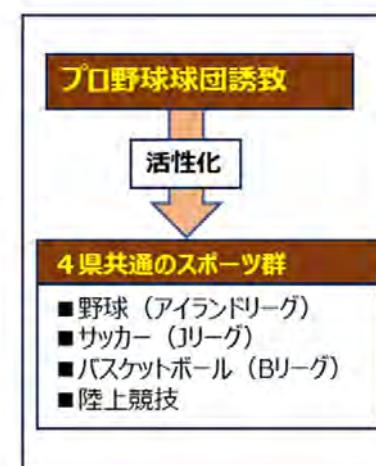
### 2)スポーツ中枢都市を中心とした四国全体のスポーツ・ツーリズム促進

- ・中枢都市を中心に各県の特色あるスポーツを連携させ四国全体としてスポーツ振興を促進
- ・新幹線ネットワークを活用し医療とスポーツ促進の両面で集中と分散型の活性化を行う
- ・各県で世界大会を誘致できる特色あるスポーツを振興しスポーツ・ツーリズムを活性化

中枢都市は各県都から新幹線1時間以内のアクセス



四国スポーツアイランド構想の概念



#### スポーツ中枢都市

- 場所：4県の県都から新幹線で1時間
- 機能：

  - ・スポーツ医療の世界最先端研究機関
  - ・医療施設、入院、リハビリテーション施設
  - ・スポーツ科学研究の最先端施設
  - ・指導者の教育、選手育成機関
  - ・各種最先端トレーニング施設
  - ・世界大会開催可能なスタジアム
  - ・4県や日本にないスポーツ施設
  - ・4県のスポーツ連携を促進する機能

世界大会招致を目指す  
各县の特色あるスポーツ

香川県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マラソン</li> <li>・ゴルフ</li> </ul>
徳島県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ラフティング</li> <li>・ウエイクボード</li> </ul>
高知県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パラグライダー</li> <li>・相撲</li> </ul>
愛媛県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルスポーツ</li> <li>・トライアスロン</li> </ul>

## プロジェクトの効果

### ■「スポーツ中枢都市(スポーツ・コンプレックス)」として世界へアピール

- ・世界各国のスポーツ医療や科学の研究機関との連携が可能に
- ・関連施設と融合する「スポーツ・コンプレックス」により観戦と観光での国内外の訪問者が増大
- ・「スポーツ健康志向のまちづくり」の発信基地として国内外から注目される

### ■スポーツ・ツーリズムの普及

- ・四国の観光の新しい目玉となる
- ・四国のスポーツの魅力をスポーツ中枢都市から世界へ発信することで来訪者が増加
- ・日本の新たな観光施策の一つとして先駆的な事例となる

### ■四国新幹線の利用促進

- ・各県の主要都市から1時間以内の移動で  
　　スポーツ中枢都市でのイベントが観戦可能に
- ・スポーツ中枢都市と各県のスポーツ施設との連携で  
　　スポーツを通じた4県の交流が活性化
- ・新幹線整備の効用がさらに高まる要因になる

スポーツ中枢都市のイメージ



### ■先端都市構築は不振の林産業を活性化

- ・主構造部材や付属物すべてを木材で構築
- ・SDGs対応を前面に出し林産業の特性をアピール
- ・地元産の木材を活用した未来都市で木材需要を喚起

## 提言プロジェクト⑥

---

「多様な働き方」の受け入れを  
通じた地域活性化

# 【「多様な働き方」の受け入れを通じた地域活性化】

## 提言：多様な働き方を支える環境・施設整備

### ■環境・施設整備

(1)通信インフラの充実

(2)多様なワークスペースの整備・提供

サテライトオフィス

空港隣接のワーケーション施設 等

※四国は4県各県庁所在地に空港が立地

- ・中心地までのアクセスは比較的容易(各地とも車で30分程度)
- ・運航本数も多く、羽田へは各地から毎日10往復以上のフライトあり

(3)教育施設の整備 (特徴のある教育)

ex. 徳島県神山町「神山まるごと高専」

(4)交通インフラの整備

神山バレー・サテライトオフィス・コンプレックス  
(徳島県神山町)



空港隣接型ワーケーション施設(南紀白浜)



### ■地域産業と連携した就労支援

・農業、林業、漁業への参画

## 【「多様な働き方」の受け入れを通じた地域活性化】

# 整備効果と課題

## 【効果】

■「多様な働き方」の受け入れによる交流人口・定住人口の拡大。

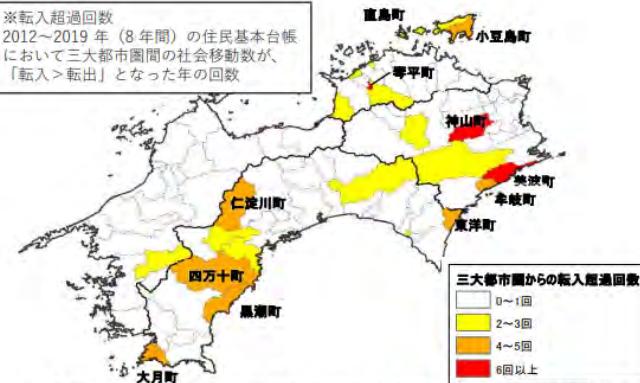
「二拠点居住」のモデルにも。

(参考)四国経済連合会「四国が目指す将来像」(2022.4)より

D 関係人口増を目指した誘引・定着施策の展開	⑥四国内の関係人口づくり活動の有機的連携	・四国の特性を活かしたユニークな誘引施策の検討・実践 【例】・農業・漁業などの実体験機会の提供（一自治体一品型） ・四国出身の著名人招聘による各種イベントの定期開催など
<p>ねらい</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サテライトオフィス誘致などの好事例を参照し、四国特有の誘引、定着施策を開発し関係人口増加へ</li> </ul>	<p>【例】四国各地での取組みを面的・複合的な活動に拡げ、関係人口づくりを広域的に展開</p>	



※転入超過回数  
2012～2019年（8年間）の住民基本台帳  
において三大都市圏間の社会移動数が、  
「転入>転出」となった年の回数



### ▲四国の市町村における三大都市圏間の転入超過回数(2012~2019年)

出典) 住民基本台帳 住民移動報告年報

出典)新たな四国圏広域地方計画素案

■既にサテライトオフィスを多く開設する徳島県の事例を、全国に横展開する。

## 〔課題〕

## ■官民連携による、地域ごとに特色のある施策・施設の整備

- #### ・働き手の取り合いにならない施策

## ■地域において、新しい働き手、移住者を受け入れる体制の構築

- ・住民の理解活動推進 (ex. 神山町:住民への新設設備見学ツアー実施)

提言プロジェクト⑦

---

## 次世代養殖拠点

# 四国の養殖漁業の現状と課題

- 愛媛県の魚類養殖生産は、全国一だが、国内市場は人口減と共に縮小、  
**生産は過剰傾向(特にマダイ)**
- 長期的な魚価の低迷、飼料高騰による漁業者の経営難、従事者数は  
30年で1/3以下、**漁業の衰退がまちの衰退へ直結**
- 既存養殖海域は、養殖(飼料)による**海洋汚染がボトルネック**

日本再浮上・四国創生のために、愛媛の養殖産業をアップデート！

●持続可能な次世代養殖システムの海外輸出を見据えた産業化と競争力強化

一次世代養殖基盤の集中整備

一生産コスト低減・海洋汚染防止・持続可能な養殖のための技術開発

一生産～流通～販売のDX化と連携体制構築と、グローバル目線での価値の向上

●持続可能な次世代養殖、更には地域創生の要となる人材育成拠点化

一漁業経営の改善と、次世代人材の確保のための育成プログラム

一持続可能な漁業を地域資源に、観光業の創出等、地域に根付いた人材の育成

●輸出倍増にむけたインフラ強化

# 「次世代養殖拠点化プロジェクト」の提言①

□拠点化エリア: 愛媛県南予地域・宇和島市～愛南町

## 一持続可能な次世代養殖システムの海外輸出を見据えた産業化と競争力強化一

- ①宇和海海域(宇和島港～愛南町)を中心に、「**広域次世代養殖・持続可能な養殖モデル地域**」として育成、次世代養殖施設の官民連携による整備の促進(AI・IoT等スマート養殖技術/環境負荷低減技術を活用した養殖システム)
- ②地域連携の海外輸出可能な水産加工施設(HACCP※等対応施設)の整備と共同利用の仕組み構築による**輸出環境整備**(愛南/宇和島各漁港エリア)
- ③当該エリアにおいて、民間企業の養殖事業参入のための、自治体・漁協連携による**包括的な支援・調整体制の整備**  
(漁業権の調整機能/規模拡大のための委託養殖事業の支援機能)

※HACCP: 食品等事業者が食中毒菌汚染や異物混入などの危害要因を把握し、原材料の入荷から製品の出荷に至る全工程の中で、それらの危害要因を除去または低減するために特に重要な工程を管理する衛生管理の手法。各国で採用されている。

広域次世代養殖  
モデル地域



# 「次世代養殖拠点化プロジェクト」の提言②

## 一持続可能な次世代養殖、更には地域創生の要となる人材育成拠点化一

- ①大学・民間企業と連携した次世代養殖の人材育成プログラムの構築
- ②全国漁組と連携した漁業経営リカレント教育の支援制度
- ③持続可能な漁業を地域資源に、観光業の創出等、地域に根付いた人材の育成、そのための地域・教育研究機関との連携
- ④自治体と連携した住環境整備(短期/長期/移住)

## 一輸出倍増にむけたインフラ強化一

- ①国道56号の高規格道路早期整備
  - ②宇和島港における水産品輸出のための機能強化  
(温度・衛生管理可能な保管施設/コンテナ用電源設備の整備/岸壁機能強化/カーボンニュートラルポート化の加速等)
  - ③養殖拠点(南予エリア)のレジリエンス強化  
(南海トラフ対応)  
(各漁港における耐震強化岸壁の優先的整備)  
(ヘリポート等を備えた防災施設の整備)
- 水産品輸出機能強化
- 人材育成交流拠点化 + レジリエンス強化
- 国道56号の高規格道路早期実現(宿毛-内海)



# プロジェクトの効果

## ■地域経済の活性化、まちの持続可能性の確保

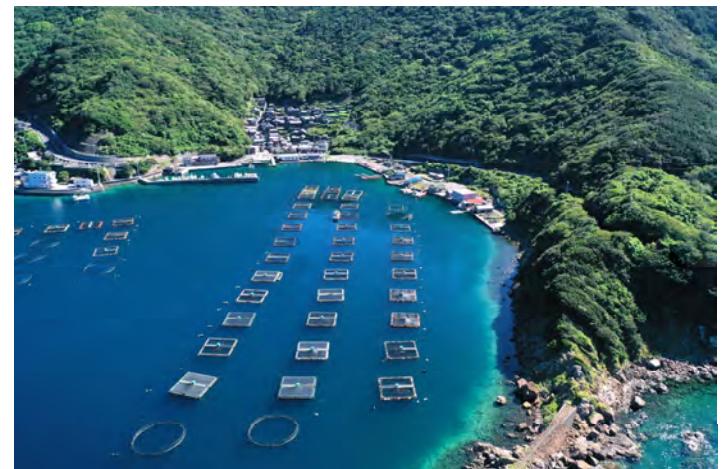
養殖産業の更なる拡大、育成人材の定期的な流入による  
地域内経済循環の増加

## ■世界における四国の知名度向上、四国の交流人口の増加

持続可能な養殖による“サステナブル・シーフード”的輸出拡大により、  
四国の知名度向上と、魚介類のブランド価値向上、  
四国の美しい海を活かした交流人口・インバウンド増加へ

## ■日本の養殖漁業の競争力強化と、食料安全保障の強化

モデル地域である愛媛から、次世代養殖システムを全国展開  
日本全体の海洋資源の持続可能な利用を加速(SDGs目標14)



- ①四国新幹線
- ②松山空港周辺交通拠点整備
- ③観光振興のための狭隘道路走行支援システム導入
- ④お遍路による観光活性化と地域づくり
- ⑤四国スポーツアイランド
- ⑥「多様な働き方」の受け入れを通じた地域活性化
- ⑦次世代養殖拠点

提言の詳細は <https://www.japic.org/information/pdf/422-4.pdf>

