

2. 3 県間の交流等調査

茨城、千葉、埼玉の各県間の交流に関して、旅客、貨物、通勤・通学、買い物等の交流実態、工場立地動向等実態について、既存統計データ等を集計・検討する。

(1) 各県間及び3 県の県外との交流人口

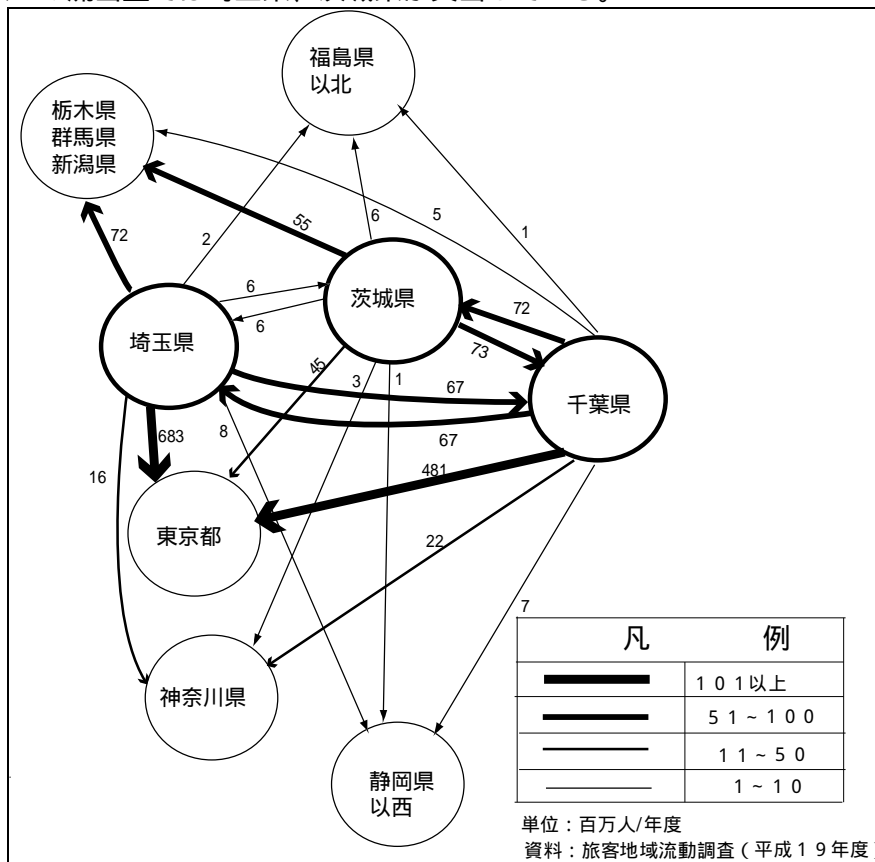
(旅客流動、通勤・通学、買い物等)

旅客流動

a. 旅客流動

3 県の旅客流動は、平成 19 年度の旅客地域流動調査を基にみると 95 億人/年度を示し、うち県域を越えない流動が 92 億人と 97.0%を占め、県外では茨城県と千葉県間の流動が最も多く、次いで埼玉県と千葉県間、茨城県と埼玉県間が最も少ない。

3 県域外では、東京都への流出量が埼玉県、千葉県間ともに突出している。次いで栃木県・群馬県・新潟県への流出量では埼玉県、茨城県が突出している。

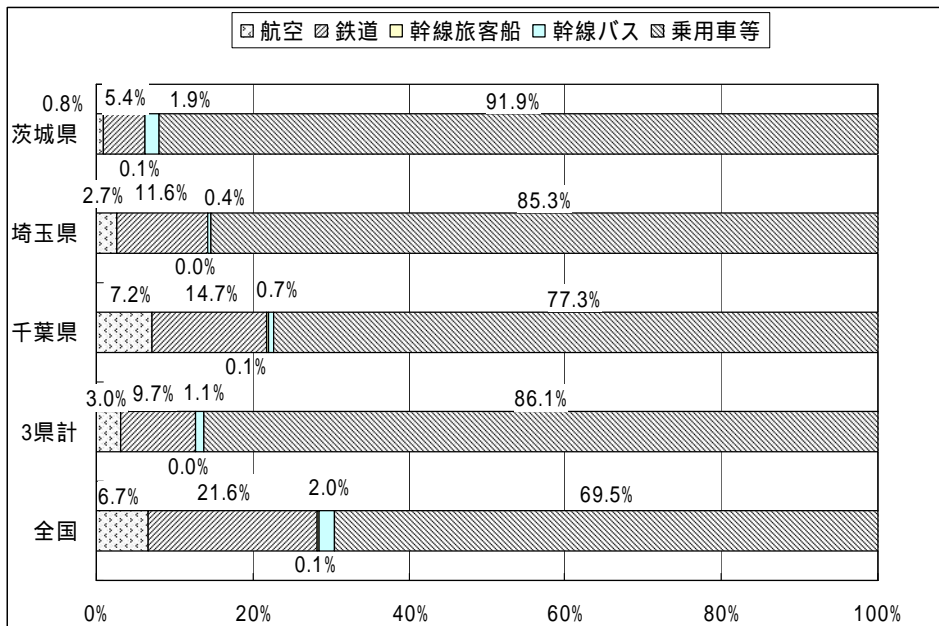


資料：旅客地域流動調査（平成 19 年度）

図2-16 3県相互間旅客流動量（平成19年度、全機関）

b. 出発地からの利用交通機関別旅客流動量

3 県の利用交通機関分担は、「全国幹線旅客純流動調査」（平成 17 年）を基に 3 県から出発地ベースで見ると乗用車類が 86.1%と最も高く、次いで鉄道が 9.7%、航空が 3.0%である。ほとんどが乗用車類の流動が担っている。相対的に 3 県を県別に比較すると茨城県は乗用車類、千葉県は航空、鉄道、埼玉県は鉄道の利用分担が高い。



資料：全国幹線旅客純流動調査（平成17年）

注：県内々、大都市圏内々は純流動データ対象外である。平成17年の年間データ

図2-17 3県の出発地からの利用交通機関別旅客流動量（平成17年）機関分担

表2-30 3県相互間旅客輸送人員表 (平成19年度、全機関)

(単位：百万人/年度)

	茨城県	埼玉県	千葉県	3県計	東京都	神奈川県	2都計	5都県計
茨城県	1,647	6	73	1,726	45	3	48	1,774
埼玉県	6	3,739	67	3,811	683	16	699	4,510
千葉県	72	67	3,835	3,974	481	22	503	4,477
3県計	1,725	3,811	3,974	9,511	1,209	41	1,250	10,761
東京都	44	686	484	1,214	11,009	825	11,834	13,048
神奈川県	3	16	23	41	823	5,261	6,084	6,126
2都計	48	701	507	1,256	11,832	6,085	17,918	19,174
5都県計	1,773	4,513	4,481	10,767	13,041	6,127	19,168	29,935
栃木・群馬・新潟	55	73	5	132	35	4	39	171
福島県以北	6	2	1	10	20	4	24	34
静岡県以西	1	8	7	16	98	60	158	174
小計(5都県以外)	62	83	13	158	153	68	221	379
全国	1,835	4,596	4,494	10,925	13,195	6,194	19,389	30,314

(つづき)

	栃木・群馬・新潟	福島県以北	静岡県以西	小計	全国
茨城県	55	6	1	62	1,836
埼玉県	72	2	8	83	4,593
千葉県	5	1	7	13	4,490
3県計	132	10	17	159	10,920
東京都	34	20	100	154	13,202
神奈川県	3	5	60	68	6,193
2都計	38	24	160	222	19,395
5都県計	170	35	176	380	30,315

資料：旅客地域流動調査(平成19年度)

注：表側が出発地、表頭が到着地

表2-31 出発地からの利用交通機関別旅客流動量(平成17年)機関分担

(単位：%)

	航空	鉄道	幹線旅客船	幹線バス	乗用車等	全機関
茨城県	0.8%	5.4%	0.1%	1.9%	91.9%	100.0%
埼玉県	2.7%	11.6%	0.0%	0.4%	85.3%	100.0%
千葉県	7.2%	14.7%	0.1%	0.7%	77.3%	100.0%
3県計	3.0%	9.7%	0.0%	1.1%	86.1%	100.0%
東京都	13.8%	44.9%	0.1%	4.5%	36.7%	100.0%
神奈川県	9.0%	27.5%	0.1%	1.3%	62.1%	100.0%
2都県計	12.2%	38.8%	0.1%	3.4%	45.6%	100.0%
5都県計	6.7%	21.6%	0.1%	2.0%	69.5%	100.0%
全国	6.7%	21.6%	0.1%	2.0%	69.5%	100.0%

資料：全国幹線旅客純流動調査(平成17年)

注：県内々、大都市圏内々は純流動データ対象外である。平成17年の年間データ。

c. 観光客流動

茨城県と埼玉県間、茨城県と千葉県間の観光客の流動は、全国幹線旅客純流動調査（平成17年秋期休日一日）を基にみると千葉県との流動が61千人と大きく、埼玉県との30千人に対して2倍以上ある。また、ほかに茨城県との流動が多い地域は栃木・群馬・新潟方面で、94千人である。

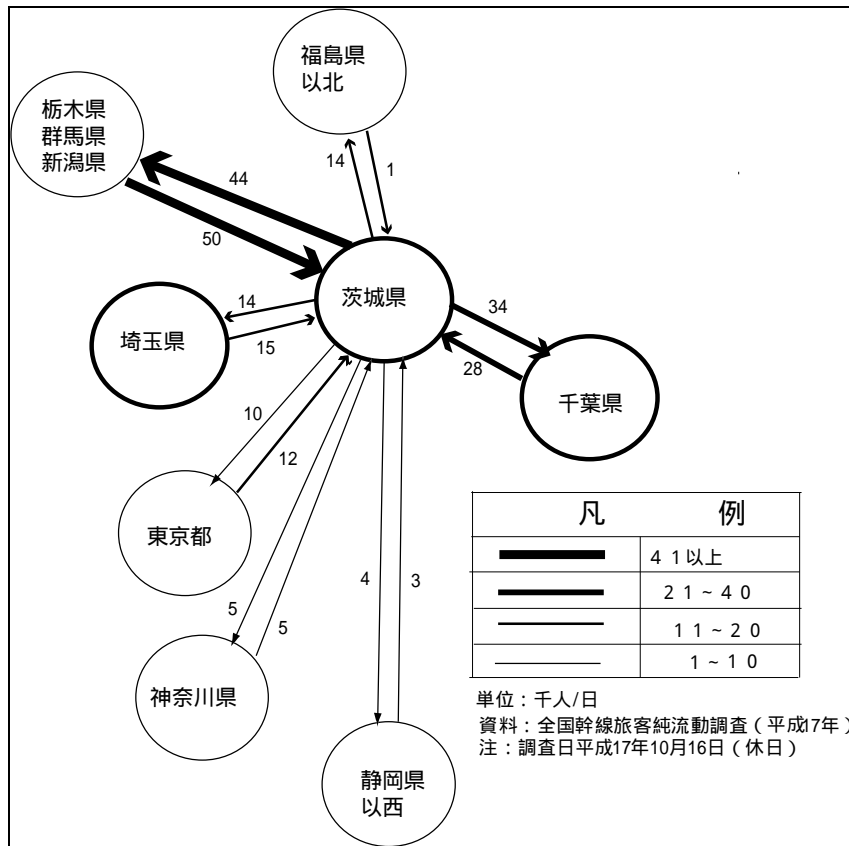


図2-18 観光客流動量 (平成17年秋期休日一日)

表2-32 観光客流動量 (平成17年秋期一日 (休日))

(単位：千人/日)

	埼玉県	千葉県	3県	東京都	神奈川県	2都県
茨城県から	14	34	48	10	5	14
茨城県へ	15	28	43	12	5	17
流出計	30	61	91	21	10	31

(つづき)

	5都県計	栃木・群馬・新潟	福島県以北	静岡県以西	小計(5都県以外)	全国
茨城県から	62	44	14	4	62	124
茨城県へ	60	50	1	3	55	114
流出計	122	94	15	7	116	238

資料：全国幹線旅客純流動調査（平成17年）

注：調査日：平成17年10月16日（日）

通勤・通学流動

3県の通勤通学について、国勢調査（平成17年）を基にみると、各県の県境を越えずに通勤・通学している人は664万人であり、県域を越える流出人口は217万人、流入人口は525万人で各県とも流出超過であった。流出先は東京都が多く、特に埼玉県と千葉県が顕著である。

表2-33 3県の県別通勤通学の流出入（平成17年）

単位：千人

	合計(昼間)			県内内			流出入増減		
	通勤・通学	通勤	通学	通勤・通学	通勤	通学	通勤・通学	通勤	通学
茨城県	1,371	1,257	114	1,459	1,323	135	-88	-67	-21
埼玉県	1,917	1,726	191	2,786	2,509	277	-869	-783	-86
千葉県	1,706	1,496	210	2,397	2,143	254	-692	-648	-44
3県計	4,993	4,479	515	6,642	5,976	666	-1,649	-1,497	-152

(つづき)

	流出			流入		
	通勤・通学	通勤	通学	通勤・通学	通勤	通学
茨城県	165	138	27	77	71	6
埼玉県	1,125	1,000	125	256	218	38
千葉県	884	805	79	192	157	35
3県計	2,174	1,944	230	525	447	79

資料：平成17年国勢調査

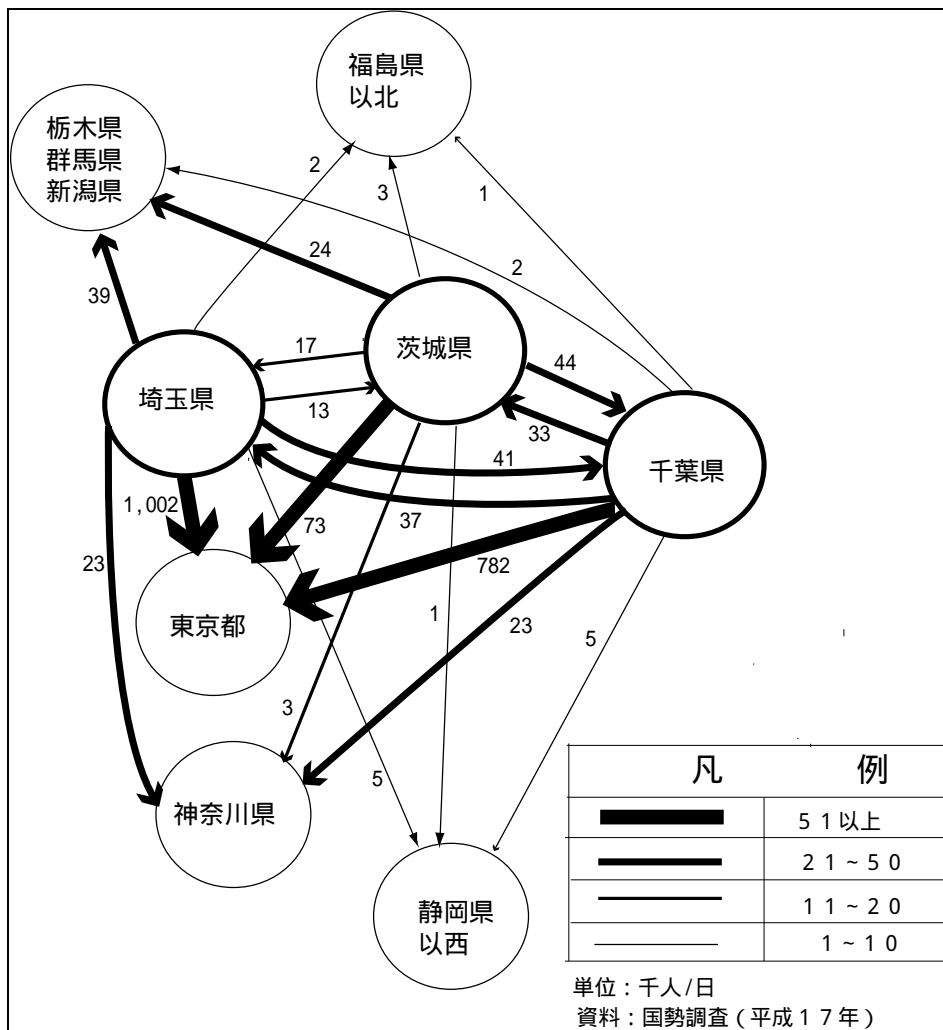


図2-19 3県相互の通勤通学流動（平成17年）

表2-34 3県の県外通勤通学流動（平成17年）

単位：千人

	茨城県	埼玉県	千葉県	3県計	東京都	神奈川県	2都県計	5都県計
茨城県	-	17	44	60	73	3	76	137
埼玉県	13	-	41	54	1,002	23	1,025	1,079
千葉県	33	37	-	70	782	23	805	875
3県計	46	54	84	185	1,857	49	1,906	2,091
東京都	6	147	86	239	-	218	218	456
神奈川県	2	12	15	30	1,076	-	1,076	1,106
2都県計	8	159	101	268	1,076	218	1,294	1,562
小計（5都県以外）	22	43	7	72	93	25	117	189
合計	77	256	192	525	3,026	291	3,317	3,843

（つづき）

	栃木・群馬・新潟	福島県以北	静岡県以西	小計（5都県以外）	3県以外	合計
茨城県	24	3	1	28	105	165
埼玉県	39	2	5	46	1,071	1,125
千葉県	2	1	5	9	814	884
3県計	66	6	11	83	1,989	2,174
東京都	6	3	16	25	243	482
神奈川県	3	2	20	25	1,102	1,131
2都県	9	5	37	51	1,345	1,613

資料：平成17年国勢調査

注：表側が常住地、表頭が従業地・通学地

表2-35 3県の県外通勤流動（平成17年）

単位：千人

	茨城県	埼玉県	千葉県	3県計	東京都	神奈川県	2都県計	5都県計
茨城県	-	13	36	49	62	2	64	113
埼玉県	13	-	33	46	896	18	914	960
千葉県	30	32	-	62	717	18	736	797
3県計	43	45	68	156	1,676	38	1,714	1,870
東京都	6	128	71	205	-	187	187	392
神奈川県	2	10	13	25	955	-	955	979
2都県計	8	138	84	229	955	187	1,142	1,371
小計（5都県以外）	21	35	5	61	74	20	94	155
合計	71	218	157	447	2,704	245	2,950	3,396

（つづき）

	栃木・群馬・新潟	福島県以北	静岡県以西	小計（5都県以外）	3県以外	合計
茨城県	21	3	1	25	89	138
埼玉県	34	2	5	41	955	1,000
千葉県	2	1	5	8	744	805
3県計	58	6	10	74	1,788	1,944
東京都	6	3	14	22	210	414
神奈川県	3	2	19	23	978	1,002
2都県計	8	5	33	46	1,188	1,417

資料：平成17年国勢調査

注：表側が常住地、表頭が従業地

表2-36 3県の県外通学流動（平成17年）

単位；千人

	茨城県	埼玉県	千葉県	3県計	東京都	神奈川県	2都県計	5都県計
茨城県	-	4	8	12	11	1	12	24
埼玉県	0	-	8	8	106	5	111	119
千葉県	3	6	-	9	65	5	69	78
3県計	4	9	16	29	182	10	192	221
東京都	1	19	14	34	-	30	30	64
神奈川県	0	2	3	5	122	-	122	127
2都県計	1	21	17	39	122	30	152	191
小計（5都県以外）	1	8	2	11	19	5	24	34
合計	6	38	35	79	322	46	368	446

（つづき）

	栃木・群馬・新潟	福島県以北	静岡県以西	小計（5都県以外）	3県以外	合計
茨城県	3	0	0	3	15	27
埼玉県	5	0	0	5	116	125
千葉県	0	0	0	1	70	79
3県	8	1	1	10	202	230
東京都	0	0	2	3	33	67
神奈川県	0	0	2	2	124	129
2都県	1	1	4	5	157	196

資料：平成17年国勢調査

注：表側が常住地、表頭が通学地

3 県の圏央道沿線地域の大規模小売店の分布と茨城県の買い物、余暇行動

a. 3 県の圏央道沿線地域の大規模小売店の分布

3 県の圏央道沿線地域には、大規模小売店舗が多数分布している。阿見東 IC 周辺では、チェルシー・ジャパン(株)が国内外の有名ブランド店や飲食店 100 数十店を配置するプレミアム・アウトレットを平成 21 年 7 月 9 日開業している。

今後、圏央道の供用が進むにしたいがい、さらに IC 周辺での商業・サービス系の立地が進むことも考えられる。

このため、既存の中心商店街がある市町村中心地や鉄道駅周辺から、自動車利用を前提とした圏央道 IC 周辺への商業中心地の移動が想定される。



資料：スーパーマーケット名鑑 2006 年版、アウトレットモールは平成 22 年 1 月現在

注：売場面積 1000 m²以上を対象

図2-20 3 県の圏央道沿線地域の大規模小売店、アウトレットモールの分布

b. 茨城県の買い物、余暇行動

平成 17 年「茨城県生活行動圏調査報告書」(財)常陽地域研究センターに基づき買い物行動、余暇行動についてみると次のとおりである。

市町村のタイプ別分類

依存型市町村 地元吸収率よりも高い流出率の他市町村を持つタイプ

自立型市町村 地元吸収率が最も高く依存先を持たないタイプ

吸収型市町村 自立型であり、なおかつ他の市町村から依存されているタイプ

(商圏・余暇圏のエリア区分)

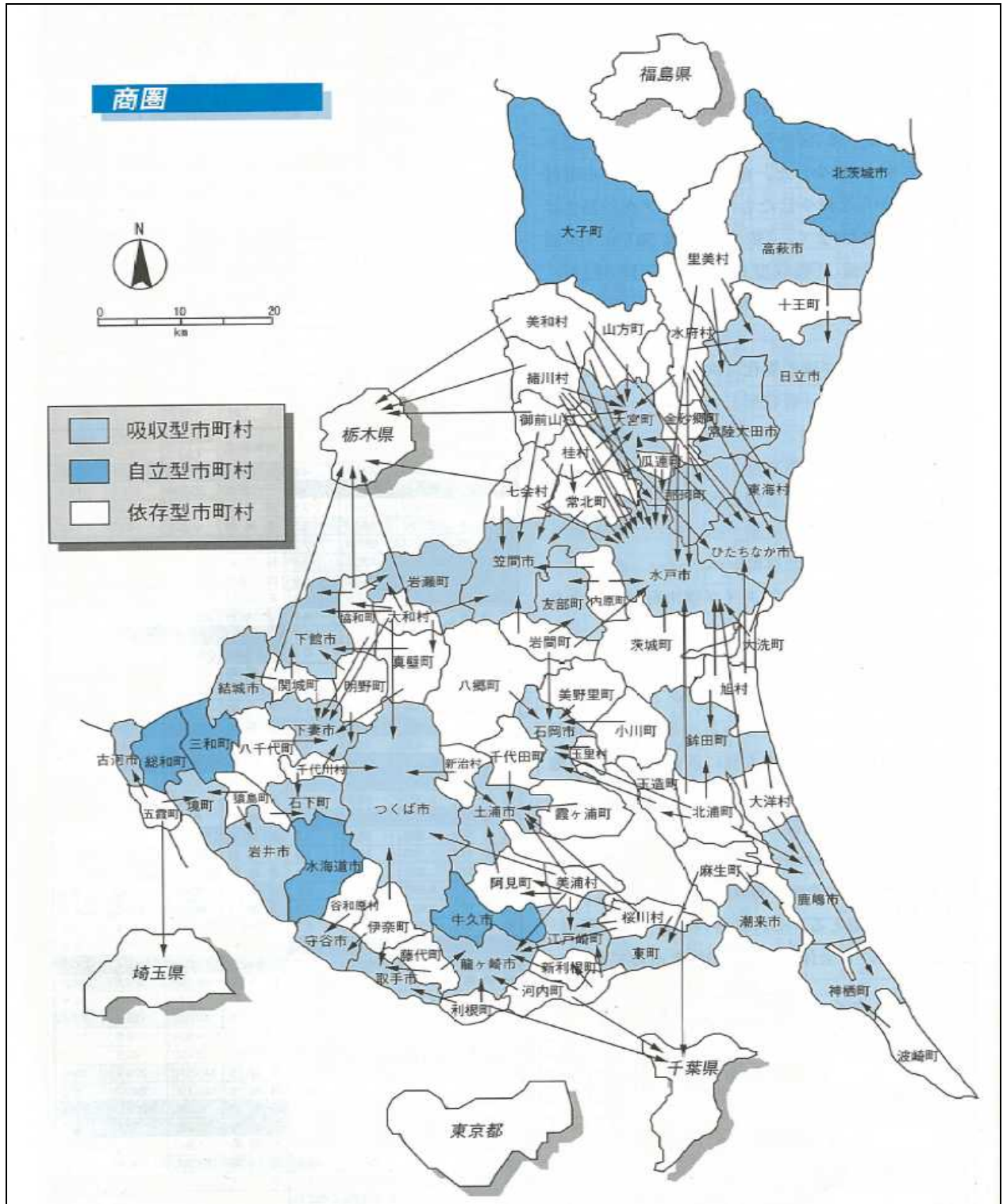
- ・吸収率 50%以上、
- ・吸収率 25～50%未満、
- ・吸収率 10～25%未満

7. 商圏

県際地域において例えば、県西・県央地域の一部が栃木県へ、県南地域の利根川流域の一部が千葉県へ流出している。

1. 余暇圏

商圏と同様に県際地域の一部が栃木県や千葉県に流出している。



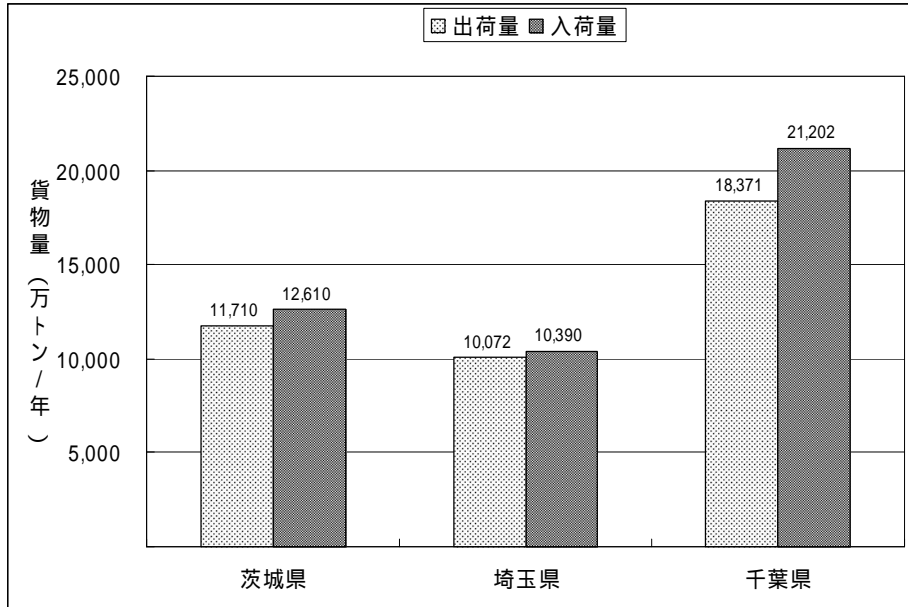
資料：平成 17 年「茨城県生活行動圏調査報告書」(財)常陽地域研究センター

図2-21 茨城県の買い物圏

(2) 各県間及び3県の県外との物流の状況

3県の入出荷貨物量

3県の入出荷貨物量は、「全国貨物純流動調査」(平成17年、年間調査)を基にみると8.4億トンあり、うち入荷量が4.4億トン、出荷量が4.0億と入荷量が4億トン多い。県別にみると千葉県が最も多く、次いで茨城県、埼玉県の順である。3県がともに出荷量より入荷量が若干多い。



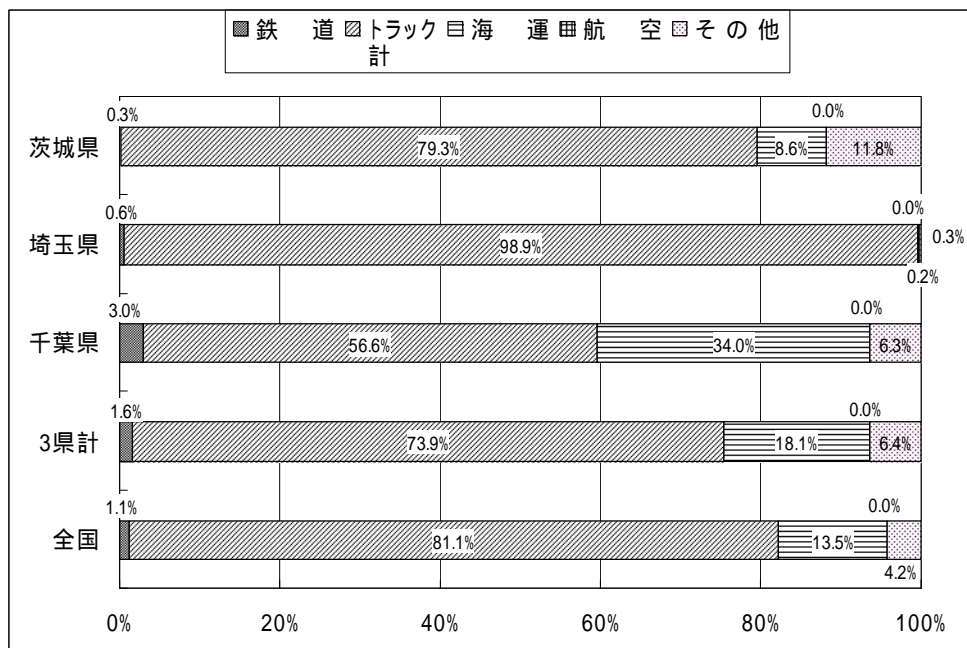
資料：全国貨物純流動調査(平成17年、年間調査)

図2-23 3県の入出荷貨物量

代表交通機関別貨物量

3県の出荷貨物量の代表交通機関分担は、トラックが73.9%と最も多く、次いで海運が18.1%、航空が6.4%、鉄道が僅か1.6%である。全国に比べてトラックが少なく、海運が高目となっている。

県別にみると各県ともにトラックの分担が多い。特に埼玉県はトラックがほとんどを占めている。千葉県は海運の分担が34.0%も占めている。



資料：全国貨物純流動調査(平成17年、年間調査)

図2-24 3県の出荷量の代表輸送機関別分担(総貨物)

表2-37 3県の代表輸送機関別出荷量（総貨物）

（年間調査 単位：万トン）

	鉄 道	自家用 トラック	営業用 トラック	トラック 計	海 運	航 空	そ の 他	合 計
茨城県	30	1,830	7,462	9,292	1,010	1	1,378	11,710
埼玉県	64	3,234	6,728	9,962	16	2	28	10,072
千葉県	556	2,843	7,562	10,405	6,248	3	1,159	18,371
3県計	650	7,907	21,752	29,659	7,274	6	2,565	40,153
東京都	32	4,412	8,740	13,152	154	14	63	13,415
神奈川県	465	3,162	8,896	12,057	2,623	4	1,762	16,912
2都県	496	7,574	17,635	25,209	2,777	19	1,825	30,327
合計	1,146	15,481	39,387	54,868	10,051	24	4,390	70,479
全国	3,504	83,243	165,038	248,281	41,442	86	12,862	306,174

資料：全国貨物純流動調査（平成17年）

表2-38 3県の代表輸送機関別出荷量（総貨物）の機関分担率

（単位：％）

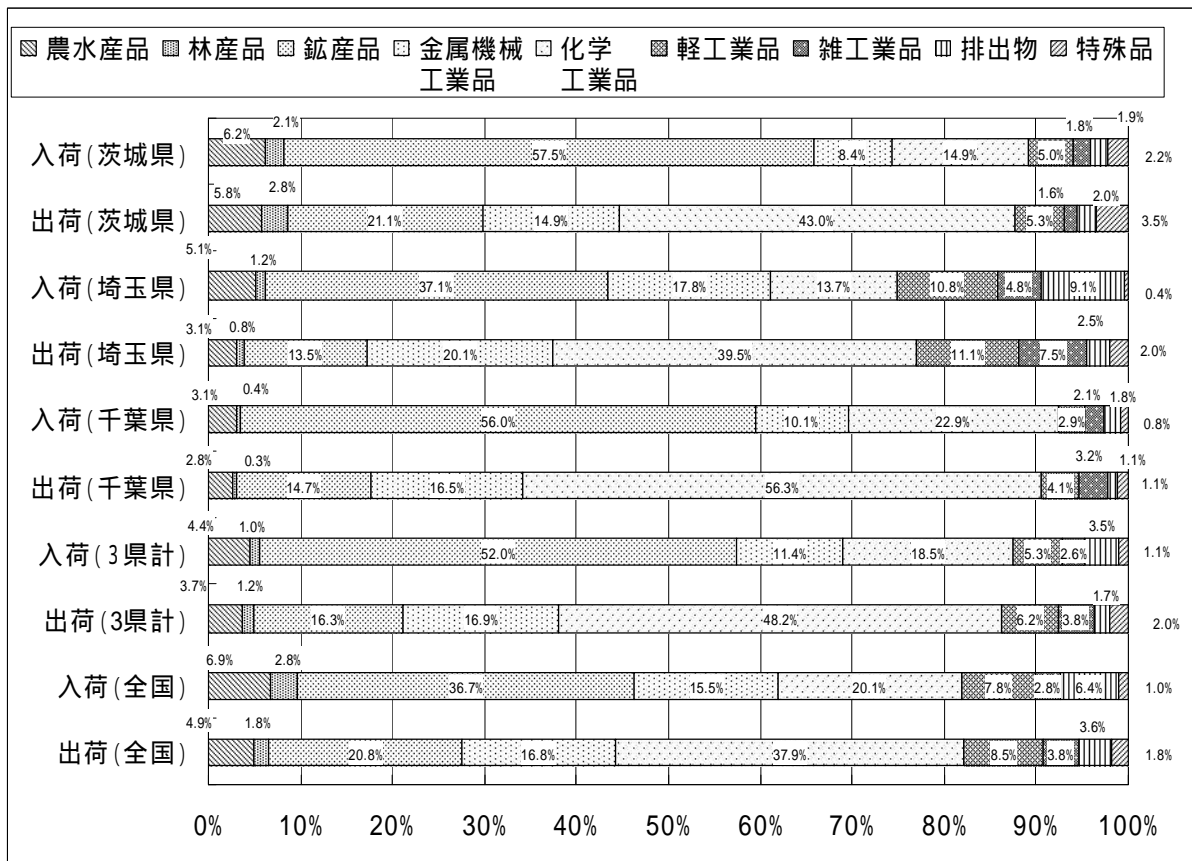
	鉄 道	自家用 トラック	営業用 トラック	トラック 計	海 運	航 空	そ の 他	合 計
茨城県	0.3%	15.6%	63.7%	79.3%	8.6%	0.0%	11.8%	100.0%
埼玉県	0.6%	32.1%	66.8%	98.9%	0.2%	0.0%	0.3%	100.0%
千葉県	3.0%	15.5%	41.2%	56.6%	34.0%	0.0%	6.3%	100.0%
3県計	1.6%	19.7%	54.2%	73.9%	18.1%	0.0%	6.4%	100.0%
東京都	0.2%	32.9%	65.1%	98.0%	1.2%	0.1%	0.5%	100.0%
神奈川県	2.7%	18.7%	52.6%	71.3%	15.5%	0.0%	10.4%	100.0%
2都県	1.6%	25.0%	58.2%	83.1%	9.2%	0.1%	6.0%	100.0%
合計	1.6%	22.0%	55.9%	77.8%	14.3%	0.0%	6.2%	100.0%
全国	1.1%	27.2%	53.9%	81.1%	13.5%	0.0%	4.2%	100.0%

資料：全国貨物純流動調査（平成17年）

品目別貨物量

3県の入出荷別の貨物量の品目分担をみると、鉄製品、金属機械工業品、化学工業品の3品目が10%を越えており主要品目となっている。この中で鉄製品は、出荷が16.3%に対して入荷が52.0%を占め突出している。化学工業品の場合は逆に、入荷が18.5%に対して出荷が48.2%を占め突出している。

同様に県別で見ると、主要3品目について、鉄製品の入荷は茨城県、千葉県が55%を越え半数以上を占める。化学工業品は出荷が3県ともに高く、とくに千葉県が48.2%と最も高い。金属機械工業品は、茨城県の入荷の8.4%を除くと各県の入出荷ともに10%~20%の分担にある。3品目以外では埼玉県の軽工業品の入出荷ともに分担が10%を越えており、2県に比べて高いのが特徴的である。



資料：全国貨物純流動調査（平成17年、年間調査）

図2-25 3県の入出荷量の品目分担

（出荷量）

表2-39 3県の品目別年間出荷量

（年間調査 単位：万トン）

	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	合計
茨城県	680	332	2,475	1,741	5,039	617	185	233	408	11,710
埼玉県	309	77	1,361	2,025	3,974	1,117	758	251	200	10,072
千葉県	507	59	2,692	3,027	10,349	747	583	197	210	18,371
3県計	1,496	467	6,528	6,793	19,363	2,481	1,526	681	818	40,153
東京都	2,035	164	582	1,741	4,061	1,950	1,607	1,249	26	13,415
神奈川県	715	328	554	3,047	9,327	1,569	487	581	302	16,912
2都県	2,750	492	1,136	4,789	13,388	3,519	2,094	1,830	328	30,327
合計	4,246	959	7,664	11,582	32,751	6,000	3,620	2,511	1,146	70,479

資料：全国貨物純流動調査（平成17年）

表2-40 3県の品目別年間出荷量の分担率

（年間調査 単位：%）

	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	合計
茨城県	5.8%	2.8%	21.1%	14.9%	43.0%	5.3%	1.6%	2.0%	3.5%	100.0%
埼玉県	3.1%	0.8%	13.5%	20.1%	39.5%	11.1%	7.5%	2.5%	2.0%	100.0%
千葉県	2.8%	0.3%	14.7%	16.5%	56.3%	4.1%	3.2%	1.1%	1.1%	100.0%
3県計	3.7%	1.2%	16.3%	16.9%	48.2%	6.2%	3.8%	1.7%	2.0%	100.0%
東京都	15.2%	1.2%	4.3%	13.0%	30.3%	14.5%	12.0%	9.3%	0.2%	100.0%
神奈川県	4.2%	1.9%	3.3%	18.0%	55.2%	9.3%	2.9%	3.4%	1.8%	100.0%
2都県	9.1%	1.6%	3.7%	15.8%	44.1%	11.6%	6.9%	6.0%	1.1%	100.0%
合計	6.0%	1.4%	10.9%	16.4%	46.5%	8.5%	5.1%	3.6%	1.6%	100.0%
全国	4.9%	1.8%	20.8%	16.8%	37.9%	8.5%	3.8%	3.6%	1.8%	100.0%

資料：全国貨物純流動調査（平成17年）

(入荷量)

表2-41 3県の品目別年間入荷量

(年間調査 単位：万トン)

品類	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	合計
茨城県	784	265	7,254	1,062	1,874	627	225	243	277	12,610
埼玉県	526	120	3,858	1,854	1,427	1,124	497	944	40	10,390
千葉県	648	76	11,876	2,135	4,860	612	444	380	171	21,202
3県計	1,958	461	22,988	5,051	8,161	2,363	1,165	1,567	488	44,203
東京都	2,148	185	1,933	1,843	2,144	2,431	1,143	1,224	16	13,067
神奈川県	799	349	7,587	2,457	3,908	1,414	423	745	81	17,763
2都県	2,948	534	9,519	4,300	6,052	3,845	1,566	1,969	96	30,829
合計	4,905	995	32,508	9,351	14,213	6,208	2,731	3,536	584	75,032
全国	20,662	8,383	110,098	46,538	60,405	23,517	8,537	19,121	2,886	300,148

資料：全国貨物純流動調査（平成17年）

表2-42 3県の品目別年間入荷量の分担率

(年間調査 単位：%)

品類	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	合計
茨城県	6.2%	2.1%	57.5%	8.4%	14.9%	5.0%	1.8%	1.9%	2.2%	100.0%
埼玉県	5.1%	1.2%	37.1%	17.8%	13.7%	10.8%	4.8%	9.1%	0.4%	100.0%
千葉県	3.1%	0.4%	56.0%	10.1%	22.9%	2.9%	2.1%	1.8%	0.8%	100.0%
3県計	4.4%	1.0%	52.0%	11.4%	18.5%	5.3%	2.6%	3.5%	1.1%	100.0%
東京都	16.4%	1.4%	14.8%	14.1%	16.4%	18.6%	8.7%	9.4%	0.1%	100.0%
神奈川県	4.5%	2.0%	42.7%	13.8%	22.0%	8.0%	2.4%	4.2%	0.5%	100.0%
2都県	9.6%	1.7%	30.9%	13.9%	19.6%	12.5%	5.1%	6.4%	0.3%	100.0%
合計	6.5%	1.3%	43.3%	12.5%	18.9%	8.3%	3.6%	4.7%	0.8%	100.0%
全国	6.9%	2.8%	36.7%	15.5%	20.1%	7.8%	2.8%	6.4%	1.0%	100.0%

資料：全国貨物純流動調査（平成17年）

3県の物流時間

3県相互間の物流時間をみると茨城県発と埼玉県着、千葉県着がそれぞれ3.6h、2.3h、同様に埼玉県発と茨城県着、千葉県着がそれぞれ3.5h、4.5h、千葉県発と茨城県着、埼玉県着はそれぞれ3.3h、3.3hを所要している状況である。

3県にまたがる圏央道は、3県相互の物流時間の短縮が図られ、物流効率化にとって最も重要であり、早期の開通が望まれる。

表2-43 3県相互間の物流時間（トレーラー）

(3日間調査：時間)

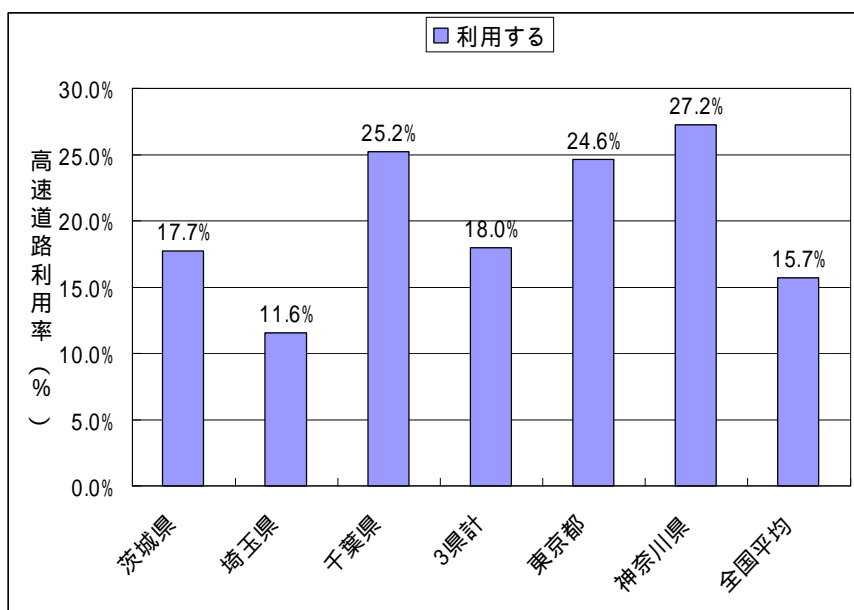
	茨城県	埼玉県	千葉県
茨城県	-	3.6	2.3
埼玉県	3.5	-	4.5
千葉県	3.3	3.3	-

資料：全国貨物純流動調査（平成17年）

注：表側が出発地、表頭が目的地を示す。

3 県の高速道路利用率

3 県の発貨物の高速道路利用率は、18.0%であり、全国平均に比べて若干高目である。県別にみると千葉県は 25.2%と最も利用率が高い。埼玉県は 11.6%と全国平均で 3 県の中でも最も低い。茨城県は 17.7%と 3 県の中間の利用率となっている。このデータは平成 17 年の調査であり、最近の ETC 夜間割引などの実施によりこの利用率がより高まっていると考えられる。政権が変わったことにより高速道路無料化が進めば、利用率が著しく高まることとなる。特に 3 県にまたがる圏央道の料金の割引が実現すれば、物流効率化や隣接する沿道地域からの人材・雇用の確保に大きい効果がある。無料化の実現に向けた沿線地域の県、自治体相互の連携が必要である。



資料：全国貨物純流動調査（平成 17 年、3 日間調査）

注：不明を除いた利用率を示す。

図2 -26 発貨物の3県の高速道路利用率

3 県相互間貨物流動

3 県の貨物流動量（平成 17 年、総貨物量、3 日間調査）は、発貨物量が 282 万トン（1 日当たり台数換算（10t 車として）：9.4 万台）、着貨物量が 297 万トン（9.9 万台）と着貨物量が若干多い。うち各県の県域を越えない流動量はそれぞれ 54.5%、56.8%を占める。

県相互間は、茨城県発埼玉県着が 12 万トン（4.0 千台）と 3 県相互間で最も大きい。次いで茨城県発千葉県着が 8 万トン（2.8 千台）、千葉県発埼玉県着が 6 万トン（2.1 千台）と多い、そのほかの県間は 5 万トン以下にある。

3 県から県外についてみると、3 県から東京都が 39 万トン（13.0 千台）と最も多く、千葉県発、埼玉県発、茨城県発と東京都がそれぞれ 18 万トン（6.0 千台）、11 万トン（3.8 千台）、9 万トン（3.0 千台）を示し千葉県が突出している。

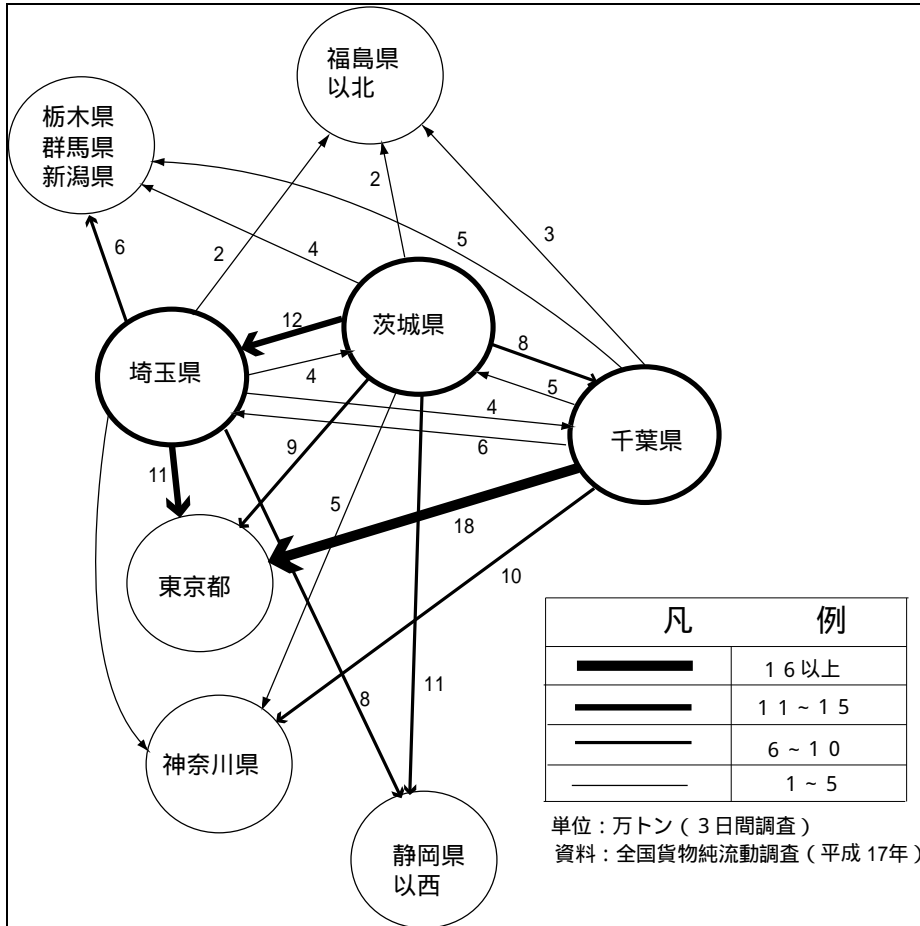


図2-27 3県相互貨物流動（全機関、総貨物量）

表2-44 3県相互間貨物流動（全機関、総貨物量）

（3日間調査 単位：万トン）

	茨城県	埼玉県	千葉県	3県計	東京都	神奈川県	2都県計	5都県計
茨城県	27	12	8	47	9	5	14	61
埼玉県	4	47	4	56	11	5	17	72
千葉県	5	6	54	66	18	10	28	94
3県計	36	65	67	168	39	20	59	228
東京都	5	16	6	27	56	10	66	94
神奈川県	3	6	6	16	10	86	96	112
2都県	9	22	13	43	67	96	163	206
5都県計	45	87	80	212	106	116	222	434
栃木・群馬・新潟	4	10	4	18	8	6	14	33
福島以北	3	4	15	22	6	6	12	34
静岡以西	7	13	25	44	23	32	56	100
全国	58	114	124	297	143	161	304	600

（つづき）

	栃木・群馬・新潟	福島県以北	静岡県以西	全国
茨城県	4	2	11	79
埼玉県	6	2	8	89
千葉県	5	3	12	114
3県計	15	7	32	282
東京都	4	3	8	109
神奈川県	7	12	20	151
2都県	11	16	28	260
5都県計	27	23	59	542
栃木・群馬・新潟	125	6	15	179
福島以北	6	303	18	360
静岡以西	13	13	1,345	1,472
全国	171	344	1,437	2,553

資料：全国貨物純流動調査（平成17年）

注：表側は出発地、表頭は目的地を示す。

鉄道・港湾・空港・インター別流動量

3県の各県の主な鉄道駅・港湾・インターの流動量は次のとおりである。

a. 鉄道

各県の発貨物量の鉄道駅をみると、石油等の輸送の京葉臨海鉄道駅、鹿嶋臨海鉄道駅が突出して多く、コンテナ貨物を扱う新座貨物ターミナル駅、東京貨物ターミナル駅が多く見られる。着貨物量では、新座貨物ターミナル駅、隅田川駅、越谷貨物ターミナルが上位を占める。

b. 港湾

各県の発着貨物の港湾（フェリー除く）は、石油等の占める千葉港、鹿島港、木更津港が上位を占める。主にコンテナ等の扱い量では、東京港が目立っている。また、フェリーでは、大洗港区が各県からの発着貨物ともに突出している。

c. 空港

空港は、各県ともに国際航空貨物とした成田空港のみが発着貨物流動量を占めている。

3県にまたがる圏央道開通は、成田空港と直結され、国際航空貨物のメインルートとして、物流効率化に大きく貢献する。

d. インター

利用インターは、谷和原IC、千鳥町IC、蘇我ICが上位を占めている。

表2-45 茨城県における鉄道・港湾・空港・インター別流動量
(3日間調査 単位：トン)

区分	順位	茨城発		茨城着	
		施設名	流動量	施設名	流動量
鉄道	1	鹿島臨海鉄道	975	水戸	421
	2	土浦	174	土浦	339
	3	東京貨物ターミナル	151	鹿島臨海鉄道	189
	4	越谷貨物ターミナル	151	東京貨物ターミナル	189
	5	日立	110	日立	180
	6	水戸	58	福島臨海鉄道	151
	7	隅田川	49	越谷貨物ターミナル	73
		その他・不明	65	その他・不明	132
	合計	1,733	合計	1,674	
港湾 (フェリー 除く)	1	鹿島	42,985	鹿島	15,091
	2	東京	1,069	日立	4,581
	3	常陸那珂	150	千葉	1,412
	4	日立	23	東京	484
	5		0	常陸那珂	333
	6		0	川崎	197
	7		0		0
		その他・不明	0	その他・不明	0
	合計	44,227	合計	22,098	
港湾 (フェリー のみ)	1	大洗	1,935	大洗	1,534
	2	東京	351	東京	428
	3	大阪	162	大阪	55
	4	八戸	134	青森	40
	5	横須賀	85	八戸	18
	6	青森	30	神戸	14
	7	仙台塩釜	0	堺泉北	1
		その他・不明	0	その他・不明	10
	合計	2,698	合計	2,101	
空港	1	東京国際(羽田)	17	東京国際(羽田)	4
	2		0		0
	3		0		0
	4		0		0
	5		0		0
		その他・不明	0	その他・不明	0
	合計	17	合計	4	
インター	1	谷和原	20,826	谷和原	8,929
	2	潮来	9,864	佐原香取	5,815
	3	佐原香取	4,803	日立南太田	4,193
	4	大栄	4,458	水戸	4,020
	5	柏	3,733	潮来	2,928
		その他・不明	59,928	その他・不明	32,986
		合計	103,611	合計	58,871

資料：全国貨物純流動調査(平成17年)

表2-46 埼玉県における鉄道・港湾・空港・インター別流動量
(3日間調査 単位：トン)

区分	順位	埼玉発		埼玉着	
		施設名	流動量	施設名	流動量
鉄道	1	新座貨物ターミナル	720	新座貨物ターミナル	2,873
	2	倉賀野	296	隅田川	2,120
	3	越谷貨物ターミナル	207	越谷貨物ターミナル	1,591
	4	熊谷貨物ターミナル	164	羽生	998
	5	隅田川	114	東京貨物ターミナル	959
	6	東京貨物ターミナル	57	熊谷貨物ターミナル	738
	7	羽生	25	宇都宮貨物ターミナル	48
		その他・不明	8	その他・不明	0
	合計	1,591	合計	9,326	
港湾 (フェリー 除く)	1	東京	286	東京	7,965
	2	横須賀	57	千葉	200
	3		0	川崎	118
	4		0	横浜	94
	5		0	日立	88
	6		0	常陸那珂	17
	7		0	横須賀	4
		その他・不明	0	その他・不明	0
	合計	344	合計	8,486	
港湾 (フェリー のみ)	1	大洗	1,841	東京	2,581
	2	八戸	436	大洗	2,400
	3	東京	364	青森	563
	4	横須賀	236	八戸	527
	5	新潟	121	横須賀	278
	6	大阪	99	大阪	255
	7	神戸	61	神戸	215
		その他・不明	494	その他・不明	366
	合計	3,650	合計	7,186	
空港	1	東京国際(羽田)	48	東京国際(羽田)	100
	2		0		0
	3		0		0
	4		0		0
	5		0		0
		その他・不明	0	その他・不明	0
	合計	48	合計	100	
インター	1	草加	7,973	所沢	8,081
	2	川越	7,286	加須	7,022
	3	三郷	6,288	岩槻	6,312
	4	鶴ヶ島	4,854	八王子	6,059
	5	久喜	4,706	久喜	5,840
		その他・不明	42,319	その他・不明	109,400
		合計	73,427	合計	142,715

資料：全国貨物純流動調査(平成17年)

表2-47 千葉県における鉄道・港湾・空港・インター別流動量

(3日間調査 単位：トン)

区分	順位	千 葉 発		千 葉 着	
		施設名	流動量	施設名	流動量
鉄道	1	京葉臨海鉄道	1,649	越谷貨物ターミナル	1,247
	2	東京貨物ターミナル	404	隅田川	916
	3	隅田川	355	東京貨物ターミナル	634
	4	越谷貨物ターミナル	93	京葉臨海鉄道	630
	5		0	熊谷貨物ターミナル	48
	6		0	鹿島臨海鉄道	9
	7		0		0
			その他・不明	0	その他・不明
		合計	2,501	合計	3,483
港湾 (フェリー 除く)	1	千 葉	50,319	千 葉	233,707
	2	木更津	32,583	木更津	41,548
	3	東 京	2,105	東 京	18,534
	4	横須賀	25	日 立	177
	5		0	常陸那珂	94
	6		0	横須賀	22
	7		0		0
			その他・不明	0	その他・不明
		合計	85,032	合計	295,882
港湾 (フェリー のみ)	1	大 洗	2,199	大 洗	1,782
	2	東 京	621	東 京	814
	3	新 潟	208	青 森	728
	4	青 森	59	浜金谷	247
	5	堺泉北	51	神 戸	213
	6	横須賀	27	大 阪	138
	7	八 戸	5	堺泉北	106
			その他・不明	1,328	その他・不明
		合計	4,499	合計	4,355
空港	1	東京国際(羽田)	32	東京国際(羽田)	42
	2		0	成田国際	6
	3		0	仙 台	0
	4		0		0
	5		0		0
			その他・不明	0	その他・不明
		合計	32	合計	48
インター	1	千鳥町	20,510	千鳥町	12,248
	2	蘇 我	13,647	湾岸習志野	9,759
	3	穴 川	7,865	市 原	5,995
	4	千葉北	7,684	蘇 我	4,826
	5	柏	7,117	四つ木	4,361
			その他・不明	92,682	その他・不明
		合計	149,505	合計	165,621

資料：全国貨物純流動調査(平成17年)

(3) 3 県の企業立地動向と圏央道沿線地域の工業団地分布

3 県の工場立地動向

a. 3 県の工場立地動向

(平成 6 年以降 5 年間の累積件数、面積の動向)

3 県の工場立地動向(注)について平成 6 年以降 5 年間単位で立地件数、立地面積をみると茨城県が件数、面積のいずれにおいても最も多く立地している。次いで埼玉県、千葉県順にある。

平成 16 年～平成 20 年の 5 年間をみると、3 県合計が件数 853 件、面積 1,433ha あり、前 5 年間(平成 11 年～平成 15 年)に比べてそれぞれ 1.8 倍、2.1 倍と大幅に立地が増加している。

景気回復時期と重なったほか、道路、港湾、空港などのインフラ整備が進み、立地に伴う要因が高い 3 県といえる。伸びてみると千葉県が最も高く件数で 4.0 倍、面積で 3.8 倍を示している。

b. 3 県の年次別工場立地動向

平成 20 年の立地件数、立地面積は、それぞれ 190 件、267ha であり、県別には茨城県が 3 県の中で最も多く 79 件、121ha、次いで埼玉県が 63 件、71ha、千葉県が 48 件、75ha である。

県別に平成 5 年以降の立地件数、立地面積の推移をみると、件数では千葉県が平成 16 年まで微増、平成 17 年以降増加、平成 20 年減少に対して茨城県、埼玉県は増減の変化が大きく、中でも平成 13 年には茨城県の急増、平成 17 年・平成 18 年には埼玉県が急増している。平成 19 年の茨城県は過去 15 年間で最も多く 92 件立地している。また、平成 20 年は 3 県いずれも景気の悪化等により前年に比べて減少している。

立地面積について平成 5 年以降をみると、茨城県は他の 2 県に比べて平成 6 年、平成 19 年(いずれも埼玉県)を除き多く、年次別の増加幅の変化が大きい。なかでも平成 13 年の 211ha は過去 15 年間で最も多く突出している。埼玉県、千葉県は平成 5～平成 18 年は安定的な動きを示し平成 19 年急増、とくに神奈川県は 76ha から 183ha の増加が著しい。平成 20 年は件数と同様に落ち込みが大きい。

c. 工場立地件数・面積の全国からみた位置

3 県の過去 5 年間(平成 16 年～平成 20 年)の年次別の工場立地件数、面積について全国 47 都道府県の順位をみると、件数では千葉県の平成 16 年～平成 19 年を除き 3 県ともに 10 位以内にあり高い位置にある。なかでも茨城県の平成 19 年、20 年、埼玉県の平成 17 年、平成 18 年、平成 20 年は全国第 5 位と高い地位にある。

一方、立地面積では、茨城県、埼玉県の平成 16 年～平成 18 年を除き 3 県ともに 10 位以内にある。中でも茨城県は、平成 16 年～平成 20 年が第 5 位以内にあり、平成 18 年は全国第 1 位となっている。これは幹線道路の整備、港湾、空港等へのアクセス性や用地の広さ、相対的な地価の安さなどの工場立地要因が寄与しているものと考えられる。

d. 業種別立地件数

3 県の平成 20 年の主要業種別立地件数をみると 3 県全体で 190 件あり、業種別には化学が 29 件と最も多く、金属製品が 26 件、食料品が 24 件、輸送機械が 20 件、生産機械が 17 件と続いている。上位 3 位の業種をあげると、茨城県は化学 17 件、輸送機械が 14 件、食料品が 12 件、埼玉県は金属製品が 12 件、生産用機械 8 件、輸送機械、食料品、プラスチック製品がそれぞれ 9 件、千葉県は金属製品が 9 件、化学が 8 件、食料品が 6 件となっている。

e. 3 県の外資系の工場立地件数

3 県の平成 20 年の外資系の立地件数をみると、3 県全体で外資比率 50%未満を含め 87 件あり、うち 50%未満が 84 件、50%以上が 3 件となっている。全立地件数に対する外資比率 50%未満を含んだ件数の比率でみると、全国が 38.2%に対して 3 県全体では 45.8%と高いウエートを示している。

なかでも茨城県が 49.2%と最も高く、約半数を示している。次いで埼玉県が 45.6%、成田空港のある千葉県が 41.7%と 3 県の中で最も低かった。なお、外資比率 50%以上は茨城県が 3 件、千葉県が 1 件、埼玉県がゼロ件であった。

以上のように外資企業の立地は、まさに時代がグローバル化され、躍進著しいアジアをはじめ欧米との交流、国際物流が進んでいる現れと考える。

f. 高速道路 IC からの距離帯別立地件数

高速道路 IC からの距離帯別累積立地件数構成比を全国値でみると 5Km 以内が 55.7%、5Km～10Km が 79.0%、10Km～20Km が 90.5% 立地している。高速道路の便により IC 周辺地域 10km 以内にほぼ約 8 割が立地しており、圏央道整備により周辺地域の工場立地の進展が進むと考えられる。

(注) 工場立地動向調査):

工場又は研究所を建設する目的をもって 1,000 平方メートル以上の用地を取得した事業者を対象としており、既存の敷地内における工場等の新增設、工場又は研究所以外の事業所、事務所の建設を目的とした用地取得は含まれていない(調査機関: 経済産業省 地域経済産業グループ 立地環境整備課)

表2-48 3県工場立地動向(件数)

(単位: 件、%)

	H6～H10	H11～H15	H16～H20	増減率	増減率	増減率
				/	/	/
茨城県	201	218	336	108.5%	154.1%	167.2%
埼玉県	204	139	320	68.1%	230.2%	156.9%
千葉県	49	106	197	216.3%	185.8%	402.0%
3県計	454	463	853	102.0%	184.2%	187.9%
東京都	13	23	22	176.9%	95.7%	169.2%
神奈川県	89	125	172	140.4%	137.6%	193.3%
2都県計	102	148	194	145.1%	131.1%	190.2%
5都県計	556	611	1,047	109.9%	171.4%	188.3%
5都県以外	6,411	4,503	7,002	70.2%	155.5%	109.2%
全国	6,967	5,114	8,049	73.4%	157.4%	115.5%

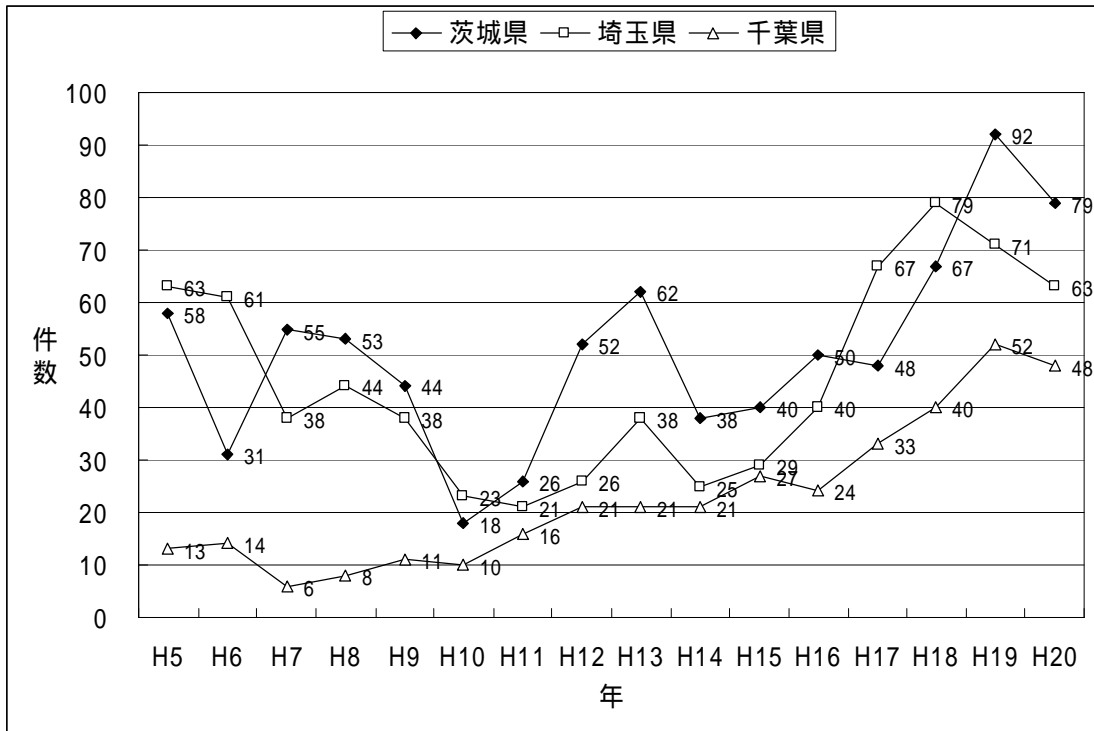
資料: 工場立地動向調査(経済産業省 HP より集計)

表2-49 3県工場立地動向(敷地面積: ha)

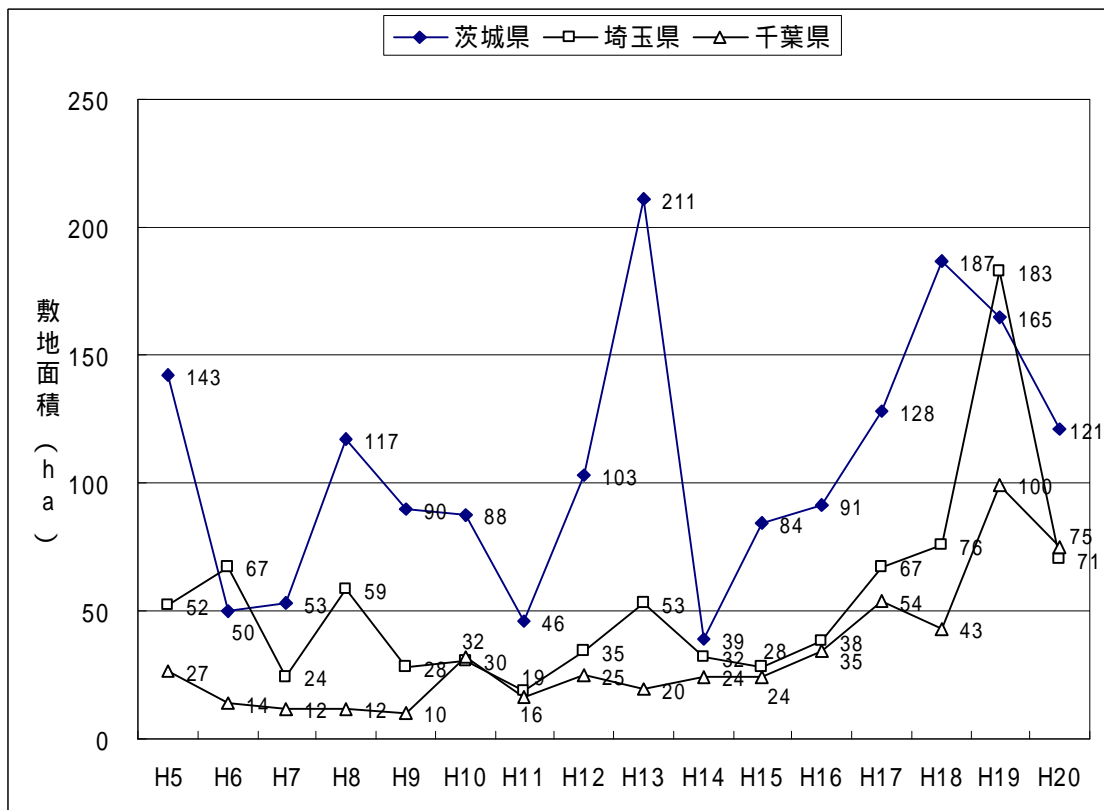
(単位: ha、%)

	H6～H10	H11～H15	H16～H20	増減率	増減率	増減率
				/	/	/
茨城県	398	483	692	121.6%	143.1%	174.0%
埼玉県	208	167	435	80.3%	260.3%	208.9%
千葉県	80	109	306	136.9%	280.6%	384.2%
3県計	686	760	1,433	110.8%	188.7%	209.0%
東京都	8	13	18	156.9%	140.6%	220.6%
神奈川県	69	136	111	195.7%	82.0%	160.4%
2都県計	78	149	130	191.5%	87.1%	166.8%
5都県計	763	908	1,563	119.0%	172.0%	204.7%
5都県以外	7,122	5,264	9,600	73.9%	182.4%	134.8%
全国	7,885	6,172	11,163	78.3%	180.8%	141.6%

資料: 工場立地動向調査(経済産業省 HP より集計)



資料：工場立地動向調査（経済産業省 HP より集計・グラフ化）
 図2-28 3県の工場立地件数の推移



資料：工場立地動向調査（経済産業省 HP より集計・グラフ化）
 図2-29 3県の工場立地敷地面積の推移

表2-50 3県の工場立地件数の全国順位（過去5年間）

	H16	H17	H18	H19	H20
茨城県	8	11	7	5	5
埼玉県	13	5	5	6	7
千葉県	21	20	21	13	9

資料：工場立地動向調査（経済産業省 HP より集計）

表2-51 3県の工場立地敷地面積の全国順位（過去5年間）

	H16	H17	H18	H19	H20
茨城県	3	3	1	3	5
埼玉県	18	12	13	2	11
千葉県	19	17	24	10	10

資料：工場立地動向調査（経済産業省 HP より集計）

表2-52 3県の主な業種別工場立地件数（平成20年）

（単位：件）

	輸 送 用 機 械	金 属 製 品	生 産 用 機 械	食 料 品	化 学	ク ラ ス チ ック	鉄 鋼	は ん 用 機 械	デ ィ バ ィ ス	電 子 部 品 ・ 電 気 機 械	そ の 他	全 業 種 計
茨城県	14	5	8	12	17	2	5	1	2	-	13	79
埼玉県	6	12	8	6	4	6	1	1	2	-	17	63
千葉県	-	9	1	6	8	3	4	2	4	-	11	48
3県計	20	26	17	24	29	11	10	4	8	-	41	190
全国	208	197	181	165	111	109	98	98	69	60	334	1,630

資料：工場立地動向調査（経済産業省 HP より集計）

表2-53 3県の主な業種別工場立地件数（平成20年）

（単位：%）

	輸 送 用 機 械	金 属 製 品	生 産 用 機 械	食 料 品	化 学	ク ラ ス チ ック	鉄 鋼	は ん 用 機 械	デ ィ バ ィ ス	電 子 部 品 ・ 電 気 機 械	そ の 他	全 業 種 計
茨城県	17.7%	6.3%	10.1%	15.2%	21.5%	2.5%	6.3%	1.3%	2.5%	0.0%	16.5%	100.0%
埼玉県	9.5%	19.0%	12.7%	9.5%	6.3%	9.5%	1.6%	1.6%	3.2%	0.0%	27.0%	100.0%
千葉県	0.0%	18.8%	2.1%	12.5%	16.7%	6.3%	8.3%	4.2%	8.3%	0.0%	22.9%	100.0%
3県計	10.5%	13.7%	8.9%	12.6%	15.3%	5.8%	5.3%	2.1%	4.2%	0.0%	21.6%	100.0%
全国	12.8%	12.1%	11.1%	10.1%	6.8%	6.7%	6.0%	6.0%	4.2%	3.7%	20.5%	100.0%

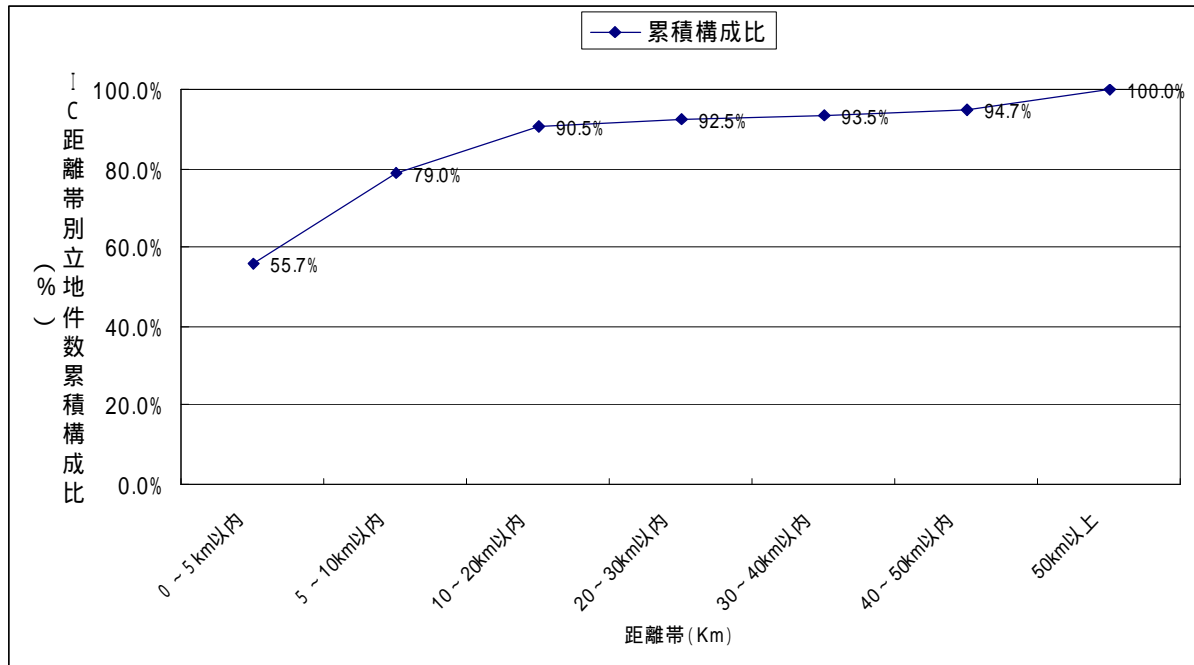
資料：工場立地動向調査（経済産業省 HP より集計）

表2-54 3県の外資系の工場立地件数（平成20年）

（単位：件、％）

	50%未満	50%以上	外資系計	全立地件数	全立地件数に対する外資比率に對
茨城県	34	2	36	79	45.6%
埼玉県	31	-	31	63	49.2%
千葉県	19	1	20	48	41.7%
3県計	84	3	87	190	45.8%
全国	608	14	622	1,630	38.2%

資料：工場立地動向調査（経済産業省 HP より集計）



資料：工場立地動向調査（経済産業省 HP より集計グラフ化）

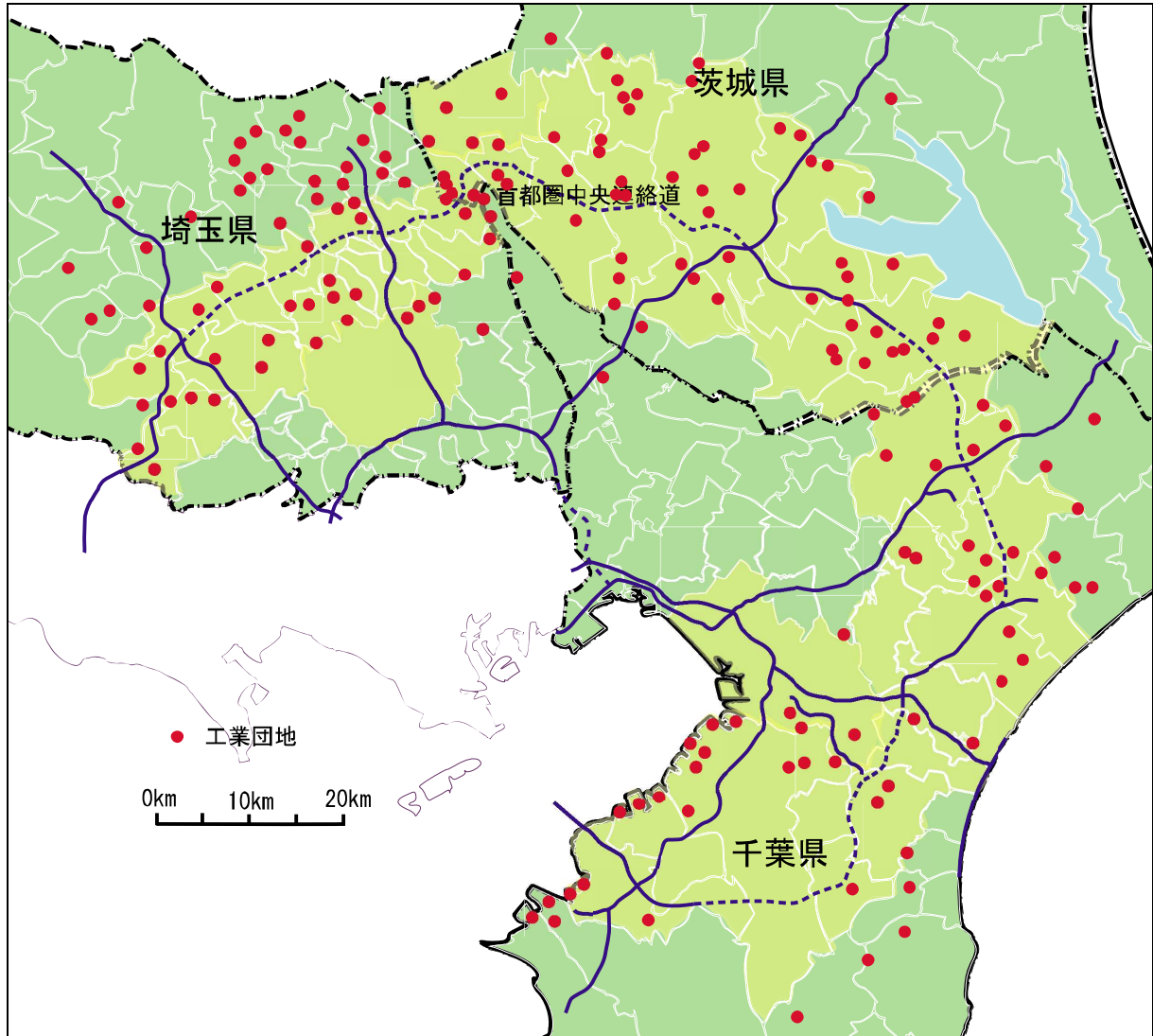
注：距離帯別累積立地件数構成比を示す。データは平成20年、全国、全業種

図2-30 高速道路I.Cからの距離別累積立地件数構成比

3 県の圏央道沿線地域の工業団地の分布

3 県の圏央道沿線地域の工業団地の分布をみると、埼玉県は分布密度が高く、茨城県、千葉県は密度が低い。特に茨城県と千葉県の県境付近が低く、工業団地の適地が多く残されている。

3 県連携して圏央道の整備促進を図るとともに、開通による工場立地ポテンシャルを活かした工場誘致を展開するため、しっかりとした需要予測を行った上で工業団地の造成を検討することが必要である。



資料；茨城県、千葉県、埼玉県の工業団地の資料に基づき作成(平成 19 年)

図2-31 3県の圏央道沿線地域の工業団地の分布

3. 3 県におけるプロジェクト、連携事例の整理

(1) 県、市町村及び民間等により取り組まれている主要プロジェクトの整理

3 県（茨城県、埼玉県、千葉県）の圏央道沿線や TX 沿線地域等において取り組まれている主要なプロジェクトについて次のように整理した。

茨城県

a. 次世代エネルギーパーク事業

ア. 目的

太陽光をはじめとする新エネルギー設備や体験施設を活用し、次世代エネルギーのあり方について国民に紹介し理解の増進を図ることを目的としている。2007 年度に経済産業省の認定を受けた。

イ. 主体

次世代エネルギーパーク推進協議会：

茨城県、県内市町村、民間企業、研究機関で構成

ウ. 特徴

原子力研究、火力発電等の研究機関、民間企業が各地に集積しており、複数種類のエネルギー設備が見学可能であることから、県域全体をエネルギーパークとしてアピール出来る。

Ⅰ. 地域別特徴

「大洗・ひたちなか・東海・日立地区」

原子力開発、核融合研究及び高効率火力発電、木質バイオマス発電、風力発電、太陽光発電等の実験が進み、エネルギーの産業利用が可能

主な参加企業 日本原子力開発機構、東京電力、東京ガス、日立製作所、北越紀州製紙、バイオパワー勝田、日本原子力発電

鹿嶋・神栖地区

巨大なエネルギー施設が運用されるコンビナート内での省エネルギー対策、風力発電、バイオマス発電施設の見学が可能

調整火力発電所（東京電力） 高炉一貫製鉄所（住友金属工業） 国内最大級バイオマス専焼発電所（神ノ池バイオエネルギー） 鹿嶋風力発電所（サミットウィンドパワー） 出力 1, 250KW の風車 12 基を稼働させる風力発電所（波崎インドファーム）

つくば TX 沿線・古河地区

産業技術総合研究所・・・メガソーラー

農業・食品技術総合研究機構・・・バイオディーゼル燃料

日本自動車研究所・・・電気自動車

ハイブリット自動車見学コース・・・筑波エネルギーセンター

民間企業：天然ガス・エコステーション、エルグルワリー（キリンビール取手工場）総和サテライト（東京ガス）

ゼロエミッションセンター（積水ハウス）

b. 圏央道沿線地域活性化の取り組み
圏央道を活用した沿線地域の自治体を中心とした協議会を立ち上げ進められている。

「圏央道沿線地域活性化協議会の活動内容」

目的

圏央道の開通を契機に、沿線地域の活性化を図るため、企業立地の促進等による地域における産業集積の形成並びに交流促進方策の推進により、地域経済の自立・活性化を目指す。

設立

平成 19 年 8 月

構成メンバー

- ・ 常総市、牛久市、つくば市、坂東市、稲敷市、美浦村、阿見町、河内町、五霞町、境町
- ・ 茨城県
- ・ 国土交通省常総国道事務所
- ・ 茨城大学、筑波大学、流通経済大学、研究機関
- ・ 地元商工会、銀行、等

協議会の役割

基本計画の策定

- ・ 企業の強みや特性を認識し、企業立地支援のための地域にふさわしい企業の集積を図るための企業立地マニフェストを作成する。

人材養成研修

- ・ 誘致対象産業のニーズを踏まえ、新規立地につながる地域の人材養成、セミナー等の研修を行う。

立地産業人材育成

- ・ 新規立地を行った企業が、新規採用した社員などを研修する場合の研修費用を補助する。

専門家の招聘

- ・ 企業誘致などの専門家を招聘し、地域の情報発信、個別の誘致活動を行う。

交流促進方策の検討

- ・ 地域資源をネットワーク化し、広域的な観光振興を図るため、地域一体となった交流促進方策を検討する。

企業立地促進法に基づく支援措置

ヒト・ワザの強化とコスト低減を支援

- ・ 立地企業へ設備投資減税
- ・ 地域の雇用創出に向けた連携（厚生労働省）
- ・ 大学・高専等と連携した人材育成（文部科学省）
- ・ 人材育成のための研修費用等の補助、貸工場・研修施設等への補助等
- 迅速できめ細かい企業立地支援
- ・ 総合的な企業立地支援窓口となる関係省連絡会を中央及びブロックごとに設置
- ・ 工場立地法の特例（工場敷地の緑地面積規制権限の市町村への委譲等）
- ・ 中小機構の施設整備等の業務追加等
- ・ 農地転用等の迅速化（農林水産省等と連携）

頑張る地方自治体の支援

- ・ 企業立地促進に係る地方交付税措置（総務省）

ア) 地方税減免の一部を交付税で補填

イ) 企業誘致に伴う地方税増収分への措置

- ・ インフラ整備（国土交通省）

c. 土浦・つくば・牛久業務核都市の整備

東京圏においては、東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中心となる都市（業務核都市）を、業務機能をはじめとした諸機能の集積の核として重点的に育成・整備し、東京都区部への一極依存型構造をバランスのとれた地域構造に改善していくことが必要である。このため、「多極分散型国土形成促進法」(昭和63年法律第83号)に基づき、都県又は政令指定都市が作成する業務核都市基本構想に基づく業務核都市の整備の推進を図ってきたところである。

また、首都圏整備計画（平成18年9月）において、首都圏の目指すべき地域構造として「分散型ネットワーク構造」を掲げて、広域的な機能を担い連携・交流の要となる都市（広域連携拠点）の育成・整備を図ることとしているが、特に東京中心部の近郊の地域においては、広域連携拠点を業務核都市として育成・整備することとしている。

茨城県では平成5年に、土浦市、つくば市及び牛久市を区域とする「土浦・つくば・牛久業務核都市基本構想」が国の承認を受けており、この地域には、研究開発機関や国際会議場などがあるほか、道路網も整備されており、企業の活動拠点として十分な役割を果たせる機能が備わっている。また、住宅や教育・文化施設も充実しており、豊かな自然環境に囲まれた快適な職住近接の環境が整える。

d. つくばエクスプレス沿線のまちづくり計画

ア. 目的

つくばエクスプレス沿線地域ならではの「つくばスタイル」を実現するため魅力あるまちづくりのための計画を推進する。

イ. 理念

- ・都市インフラや商業・文化・医療福祉施設などの充実した都市機能
- ・豊かな自然がもたらす潤いと楽しさ
- ・科学のまち「つくば」ならではの知的な環境これらを共に享受しながら、人々が自分の希望にあわせて、住み、働き、遊ぶ。これが「つくばスタイル」である。

ウ. まちづくりをリードする沿線8地域

表2-55 まちづくりをリードする沿線8地域

名称	面積(ha)	計画人口(千人)
田園都市 島名A	168.2	11
田園都市 島名B	242.9	15
つくばみどりの里	292.7	21
みらい平	274.9	16
中根・金田台	189.9	8
研究学園葛城	484.7	25
守谷東	39.5	2.4
守谷駅周辺	38.7	38

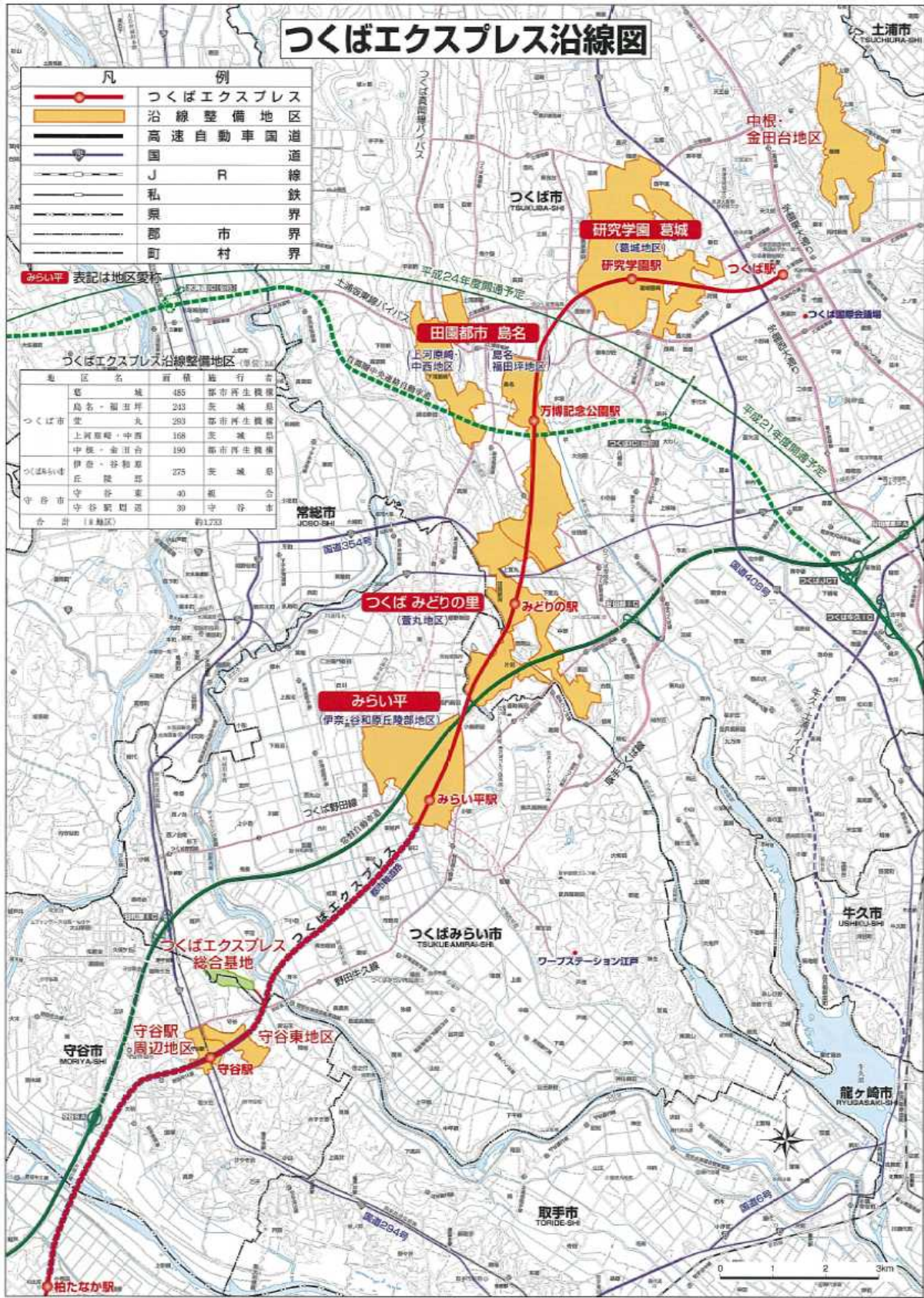


図2-32 つくばエクスプレス沿線図

e. みどりの中の創造都市つくば

(つくば市産業振興マスタープラン、平成 20 年 3 月)

ア. 目的

つくば市において、市内全産業を視野に入れ平成 20 年度から 5 年程度のタイムフレームを想定したマスタープランを策定

イ. 方針と方向性

「みらいを担う産業づくり～緑の中の創造都市つくば」
近隣都市と共に繁栄する産業中核拠点に相応しい産業集積を形成

- ・まちづくりと産業発展の近郊を図る
- ・事業者のやる気を喚起し支援する

方向性 1 牽引のある産業主体の育成と誘致 - まちの事業者を育成、補強

- ・やる気のある地元中小企業・ベンチャーの育成
- ・市内事業者に技術的・経済的波及効果のある中堅企業の誘致

方向性 2 広域的な産業拠点の形成 - 地域の産業をリードするまちになる

- ・教育機能、連携・支援機能の充実
- ・研究成果機能、コンベンション機能の充実
- ・流通機能、金融機能の強化

方向性 3 産業人材の育成と誘致 - 若者と優良な人材が集まるまちになる

- ・実践的な人材育成を行う機関の誘致 他

方向性 4 多様な産業主体のための環境整備 - まちに企業の居場所を確保

- ・製造業のためのインフラ整備 他

方向性 5 地域資源の活用 - 地域の長所を活かす

- ・自然景観を活かした観光・サービス産業の振興 他

方向性 6 魅力的なまちづくりとの調和 - つくばスタイルを実現する

- ・「つくばで働く、つくばで暮らす」魅力発信 他

ウ. 産業重点地区の振興方針

つくばセンター周辺：広域産業拠点機能（コンベンション、教育、研究、金融）の充実を図り、情報ネットワークセンターを活用して IT 産業等を振興

(TX 沿線開発地区)

- ・研究学園駅周辺：ものづくり系中小ベンチャー企業の集積を誘導し、西部工業団地と共に研究・開発拠点エリアとして整備
- ・万博記念公園周辺：北関東の工業集積へのアクセス道路であるつくば真岡線沿いを活かし、製造業、物流業等の立地を誘導
- ・みどりの駅周辺：つくばみどりの工業団地：圏央道の整備によって成田・北関東地域積の誘導し、産業団地としての環境を整備

(工業団地)

- ・つくばテクノパーク桜・東光台・つくばリサーチパーク羽成：研究サポート産業や教育関連産業等の立地推進
- ・筑波西部工業団地：TX 駅、圏央道の IC に近く「研究学園都市」に相応しいリサーチパークとしての環境整備
- ・つくばテクノパーク豊里：製造併設型のリサーチパークとして振興
- ・筑波北部工業団地・つくばテクノパーク大穂：製造併設型リサーチパークとして振興
- ・上大島工業団地：県西・北関東に立地している企業との連携を視野に入れながら製造業を振興

(筑波山)

- ・観光レジャー産業やグリーンツーリズム・地産地消を実現する産業を振興

(圏央道 IC 周辺)

- ・つくば IC 周辺等における、流通・生産関連業種の複合的な事業所の立地による交通量増加を見据えた交通インフラの整備

埼玉県

a. 埼玉県田園都市産業ゾーン基本方針

ア. 背景・目的

- ・平成 24 年度を目標とした圏央道の埼玉県内区間の全線開通により、東日本、さらには、海外も視野にした製造、研究開発、広域物流などの産業集積適地として、埼玉県のポテンシャルが飛躍的にアップする。
- ・このチャンスを生かし、今後の社会経済の活性化を支える産業基盤づくりに積極的に取り組む。

イ. 適用範囲

- ・圏央道のインターチェンジ(ジャンクションを含む)から概ね 5km の範囲を基本に適用。
- ・圏央道と広域幹線道路との結節点、広域幹線道路の沿道などに限定。

ウ. 適用期間

平成 24 年度(圏央道県内全線開通の目標時期)

エ. 産業集積の基本方向

圏央道沿線地域の産業集積の基本方向を、次のように展望。

圏央道沿線地域における産業集積の展望

(産業資源・産業構造の強みを生かす)

本県は多様な製造業が集積しており、ものづくりは本県産業の土台となっています。圏央道の開通により、輸送時間の短縮などによる生産性の向上や、既存企業の取引機会の拡大などが期待される。

そのため、製造業や研究・開発機能のさらなる集積を目指す。

(圏央道の優位性を生かす)

圏央道の開通により、交通利便性が向上し、輸送コストの低減や定時性が確保される。さらには、東日本全体を視野に入れた事業活動などが期待されることから、物流機能の集積を目指す。

産業集積をめざす分野

地域特性や企業立地意向などを踏まえ、埼玉県に集積している製造業や今後成長が見込まれる業種など、次のような分野の集積を目指す。

(例) 輸送・電気機械・化学など県の製造品出荷額等が高い業種や医療・福祉、情報通信、新製造技術など県の強みを生かし成長が見込まれる業種

埼玉県を含め首都圏 4 千万人の暮らしを支える食料品製造業

埼玉県企業の技術力を高める研究所

業務機能の集積を促進する本社・支社

危機管理としての本社機能のバックアップオフィス

交通の優位性を生かした流通加工業

産業を興し、地域経済の活性化を進めるベンチャー企業

地域の競争力を高める機能を有する外資系企業

б. 埼玉圏央道・外環道ゾーン地域活性化協議会に基づく基本計画策定

ア. 目的

企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律第 7 条第 1 項の規定に基づき、法第 5 条第 1 項に規定する産業集積の形成又は産業集積の活性化に関する基本的な計画並びに同条第 5 項の規定による同意を得た基本計画及びその実施に関し必要な事項その他地域における産業集積の形成又は産業集積の活性化に関し必要な事項について協議を行うことにより、当該地域における産業集積の形成及び産業集積の活性化のために当該地域の地方公共団体が行う主体的かつ計画的な取組に寄与することを目的とする。

イ. 対象地域

印は圏央道沿線地域

圏央道以南地域の 57 市町村で構成する。

さいたま市、川越市、川口市、所沢市、飯能市、加須市、東松山市、春日部市、狭山市、羽生市、鴻巣市、上尾市、草加市、越谷市、蕨市、戸田市、入間市、鳩ヶ谷市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、桶川市、久喜市、北本市、八潮市、富士見市、ふじみ野市、三郷市、蓮田市、坂戸市、幸手市、鶴ヶ島市、日高市、吉川市、伊奈町、三芳町、

毛呂山町、越生町、滑川町、嵐山町、小川町、ときがわ町、川島町、吉見町、鳩山町、東秩父村、騎西町、北川辺町、大利根町、宮代町、白岡町、菅蒲町、栗橋町、鷲宮町、杉戸町、松伏町

リ. 策定期間とインセンティブ

平成 18 年度中に基本計画を策定し、国の同意が得られたものについて、計画区域内の事業者や自治体が設備投資減税、固定資産税の減免に対する交付税措置等の支援策を活用できる。

c. K2 プラン・KEY プラン

ア. K2 プランとは「埼玉圏央道沿線西部地域活性化計画」の略称である。

- ・【K2】とは、圏央道のKと活性化のKを表し、埼玉県西部の圏央道沿線 10 市町を総称して【K2 地域】と呼んでいる。
- ・10 市町 飯能市・日高市・越生町・毛呂山町・坂戸市・鶴ヶ島市・川島町・川越市
狭山市・入間市（7 市 3 町）

イ. 目的

- ・圏央道を軸として多様な都市機能をさらなる集積によって地域の活性化を進め、首都圏近郊の先進都市ゾーンを形成。
- ・K2 地域 10 市町の共同計画

ウ. 地域の性格

- ・先端産業（輸送、電機等の機械工業系、メカトロニクス）の集積
- ・圏央鶴ヶ島 IC 付近では研究開発機能を中心とした「むさしの研究の郷構想」が進行中
- ・大規模な流通市街地の形成が進行中。狭山日高 IC 周辺は流通業務施設の立地区域に指定

Ⅰ. 地域活性化の基本方針

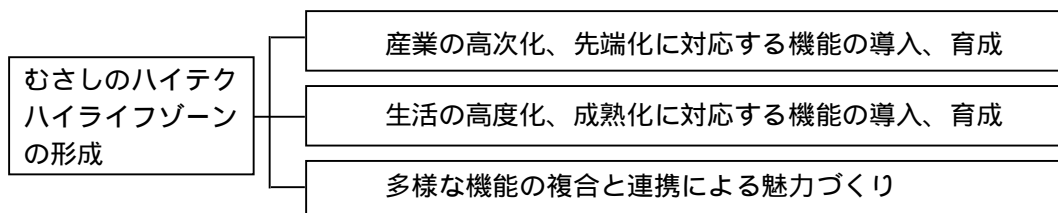
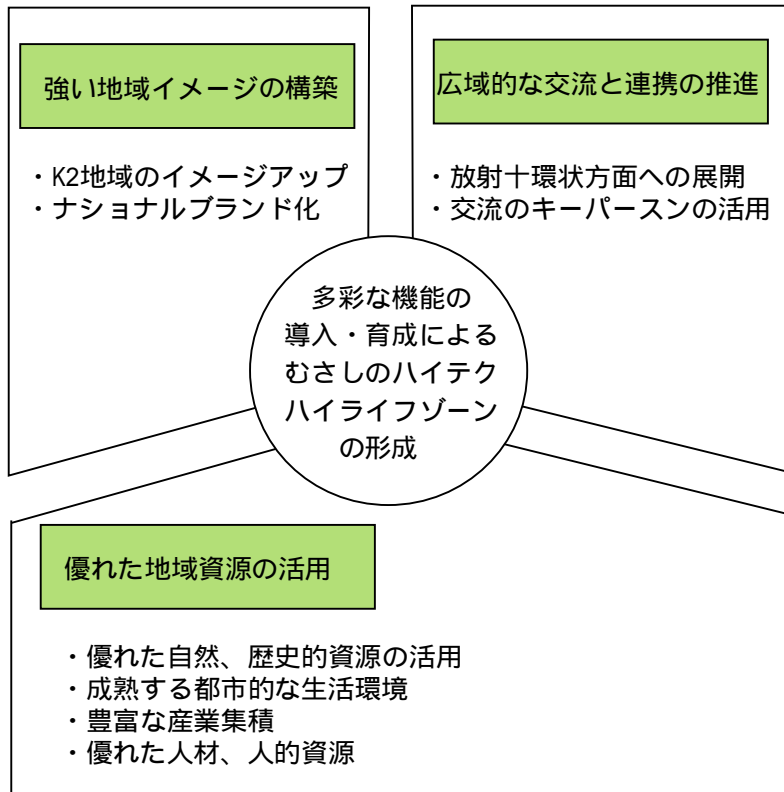
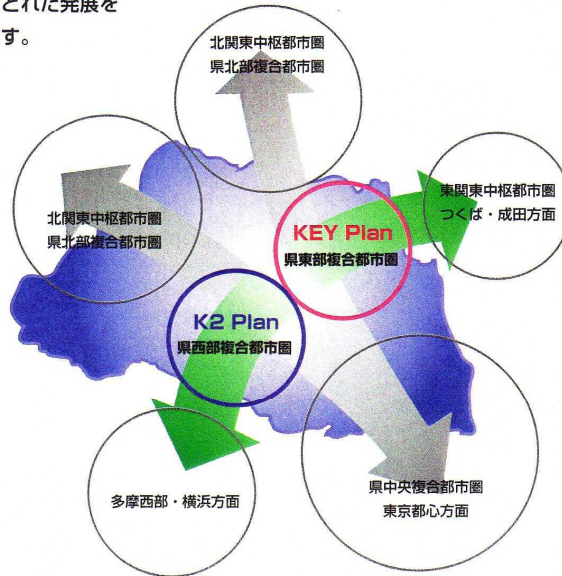


図2-33 ハイテクハイライフゾーンの形成

圏央道は、埼玉県内に新たな東西の交通軸を形成するとともに、関越自動車道や東北自動車道等の主要幹線道路を結びます。それによって、県内及び近隣中枢地域との相互交流を深め地域社会の活性化に役立つとともに、県内各地域の調和のとれた発展を促進します。



K 2 Plan：埼玉圏央道沿線西部地域活性化計画
KEY Plan：埼玉圏央道沿線東部地域活性化計画

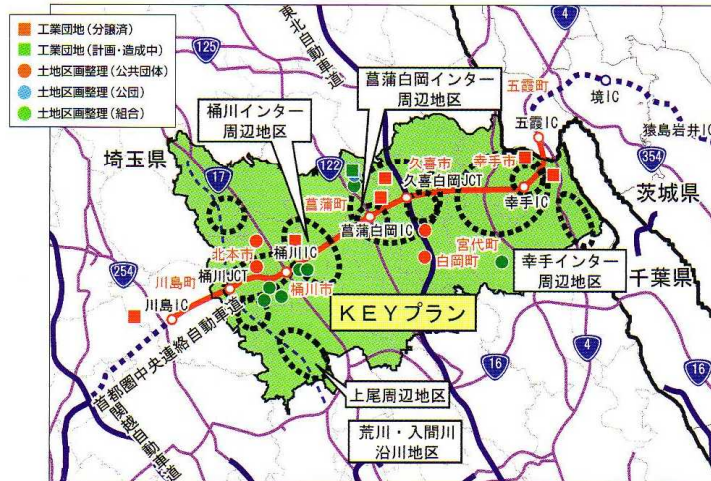
資料：大宮国道、北首都国道埼玉区間事業概要（H18.7）

図2-34 圏央道埼玉活性化計画

〈周辺地域の関連事業〉

沿線市町村においては、圏央道整備のインパクトを最大限引き出すよう「KEY PLAN」を中心とした地域開発計画を積極的に推進

■圏央道関連の地域開発計画



資料：北首都国道（H19.4）圏央道パンフ

図2-35 KEYプラン

d. 埼玉中枢都市圏業務核都市の整備
(平成15年11月策定)

ア. 業務核都市の目的

埼玉中枢都市圏業務核都市においては、当地域の特性を積極的に活用し、東京都区部における過度の集中を是正するという目的を踏まえて、緑と調和した快適でゆとりのある都市形成を図り、広域行政機能、商業・業務機能、国際交流機能、コンベンション機能等の集積を促進する。

イ. 業務核都市の範囲

さいたま市、上尾市及び伊奈町

ウ. 業務施設集積地区

- ・浦和地区は、県行政を中心とした広域行政機能、商業・業務機能、教育・文化機能等の集積地区として整備
- ・大宮・さいたま新都心及び周辺地区は、国の地方支分部局を中心とした広域的な行政機能、国際交流機能、コンベンション機能、商業・業務機能、教育・文化機能等の集積地区として、総合的・計画的な整備促進を図るとともに、上尾地区、伊奈モデルタウン地区等を業務・商業、居住等の複合機能拠点として整備

Ⅰ. 広域的な交通体系についての配慮

当業務核都市の整備に当たっては、東北、信越地方との連携を深めるため高速埼玉中央道路の整備を進めると同時に、各業務核都市との連携を確立するため東京外かく環状道路、高速埼玉東西連絡道路、圏央道の整備と核都市広域幹線道路の検討を進め、既存の東北縦貫自動車道と併せて格子状の広域幹線網の形成を図る。

千葉県

a. 成田・千葉ニュータウン業務核都市基本構想

ア. 対象面積

約23,647ha

Ⅰ. 対象市町村名

成田市、印西市、白石(一部)、富里市(一部)、印旛村、本埜村(一部)の4市2村

ウ. 将来像

成田地域と千葉ニュータウン地域が一体となり、成田空港における空港施設の整備と千葉ニュータウンにおける都市整備の進捗を踏まえつつ、空港のポテンシャルを広域的に活用し、首都圏における諸機能の適性配置に資する。

また、「グローバル＝国際性」と「ラーバン＝都市と田園の共生」という地域特性を生かして整備を進め、国際交流機能をはじめとして世界につながる各機能が展開される場として、これまで蓄積してきた資源を最大限に活用することにより、都市と田園の双方の特徴を生かした快適な都市空間の形成を目指す。

Ⅰ. 整備の方針

成田・千葉ニュータウン地域については、都心と成田空港を結ぶ、新たな鉄道アクセスルートとなる成田新高速鉄道や北千葉道路等の骨格的交通軸の整備促進を図りつつ、成田地域における国際交流機能や国際物流機能の展開、千葉ニュータウン地域における空港を生かした業務管理機能、先端的な研究開発機能や居住環境機能の一層の集積を進めるとともに、両地域が連携することで、首都圏における広域連携拠点としての役割を果たす。

オ. 業務施設集積地区及び中核的施設

表2-56 業務施設集積地区及び中核的施設

業務施設集積地区	市町村名	面積 (ha)	整備の方針	中核的施設
成田空港周辺地区 成田空港ターミナルビルを中心として成田国際物流複合基地を含む地区	成田市	約 200ha	成田国際物流複合基地の整備により、周辺に立地する国際物流機能とのネットワークを形成し、国際的なロジスティクスセンターとして整備する。	<ul style="list-style-type: none"> ・成田空港旅客ターミナルビル (交通施設) ・成田国際物流複合基地 (流通業務施設) ・成田新高速鉄道 (交通施設)
成田都心地区 既に商業、業務機能の集積が見られる地区であり、隣接する富里市の一部を含めた地区	成田市 富里市	約 435ha	国際交流都市にふさわしい都市基盤等の整備を進める。また、空港周辺のホテル群や幕張新都心との連携等により国際交流拠点となる地域の形成を図る。	<ul style="list-style-type: none"> ・成田ケーブルテレビ (放送施設) ・(仮称)JR 成田駅東口駅前再開発ビル内 公益施設 (複合施設) ・成田新高速鉄道 (交通施設)
千葉ニュータウン地区 【千葉ニュータウン中央駅圏】 【印西牧の原駅圏】 【印旛日本医大駅圏】 業務管理機能、研究開発機能、高等教育機関等の集積が進み、北総地域における中心性を高めつつある地区	印西市 白井市 印旛村	約 401ha	成田空港への近接性、先導的な都市基盤整備、優れた居住環境等を生かし、ヒューマン・インダストリー等に係る業務管理機能、研究開発機能等の集積を進める。	<p>【千葉ニュータウン中央駅圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北総花の丘公園 (レクリエーション施設) ・千葉ニュータウンケーブルテレビ(らーばんねっと) (放送施設) ・タウンセンター複合施設 (教養文化施設) ・北総・公団線 (交通施設) <p>【印西牧の原駅圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)7駅複合施設 (研修・会議場施設) ・ビッグルーフ (事業場施設) ・北総・公団線 (交通施設) <p>【印旛日本医大駅圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ふれあいセンターいんば (複合施設) ・医科器械資料館 (教養文化施設) ・北総・公団線 (交通施設) ・成田新高速鉄道 (交通施設)

b. 成田空港周辺地域振興計画
 (千葉県 平成7年策定)

7. 成田空港周辺地域の望ましい姿 「みどりの国際複合都市圏」の実現

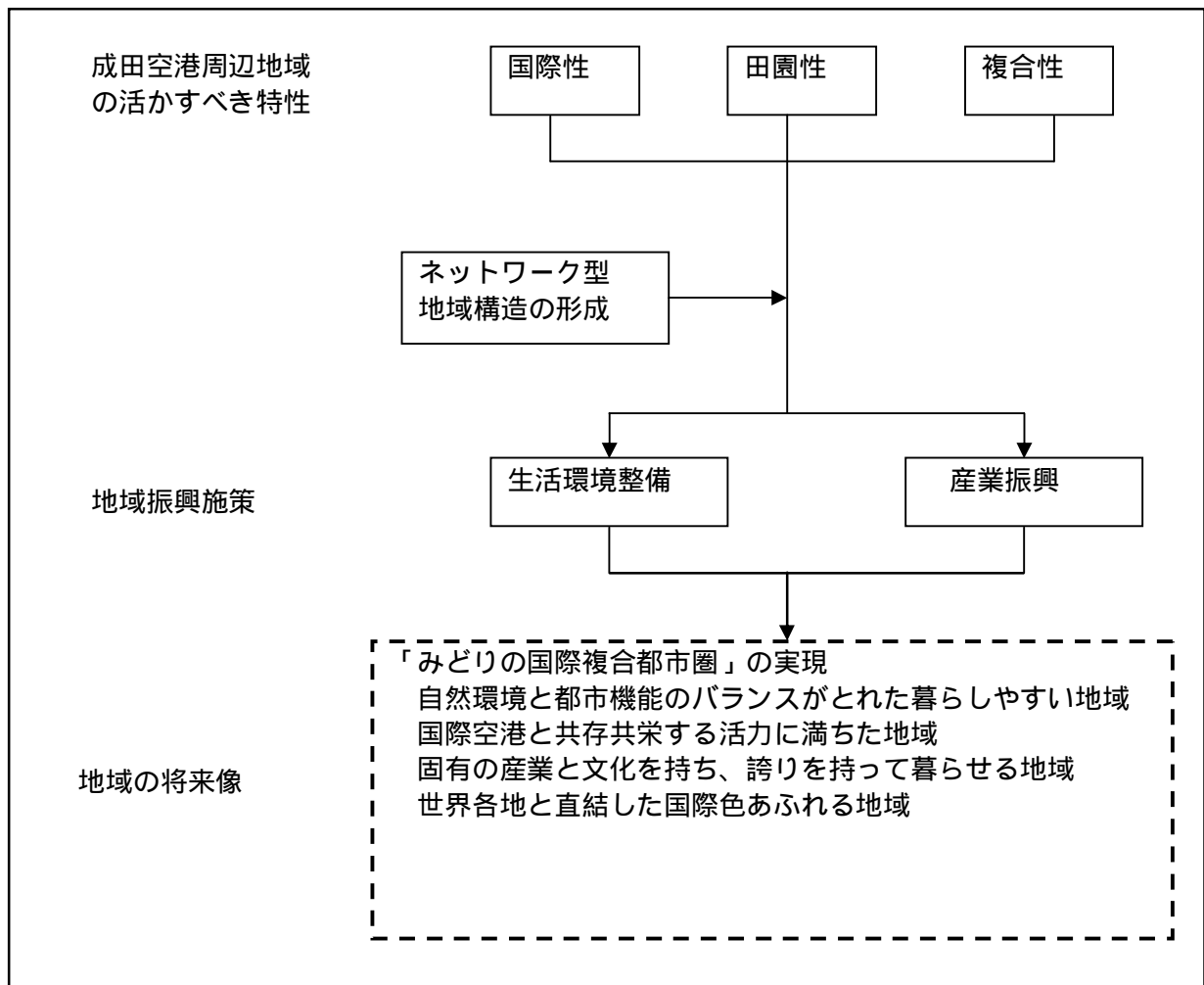


図2-36 「みどりの国際複合都市圏」の実現

イ. 計画の基本方向

- ・ 中期的 (概ね 00 ~ 10 年) には、定住人口の増加に対応した都市機能の充実と新産業の創出を図るほか、交通情報ネットワークを生かして生活環境の地域間格差の是正を促進する。
- ・ 長期的 (概ね 10 年度以降) には国際空港を擁する都市圏に相応しい高度都市機能を導入し、定住人口・交流人口の増加を生かして国際機能の拡大充実を図っていく。

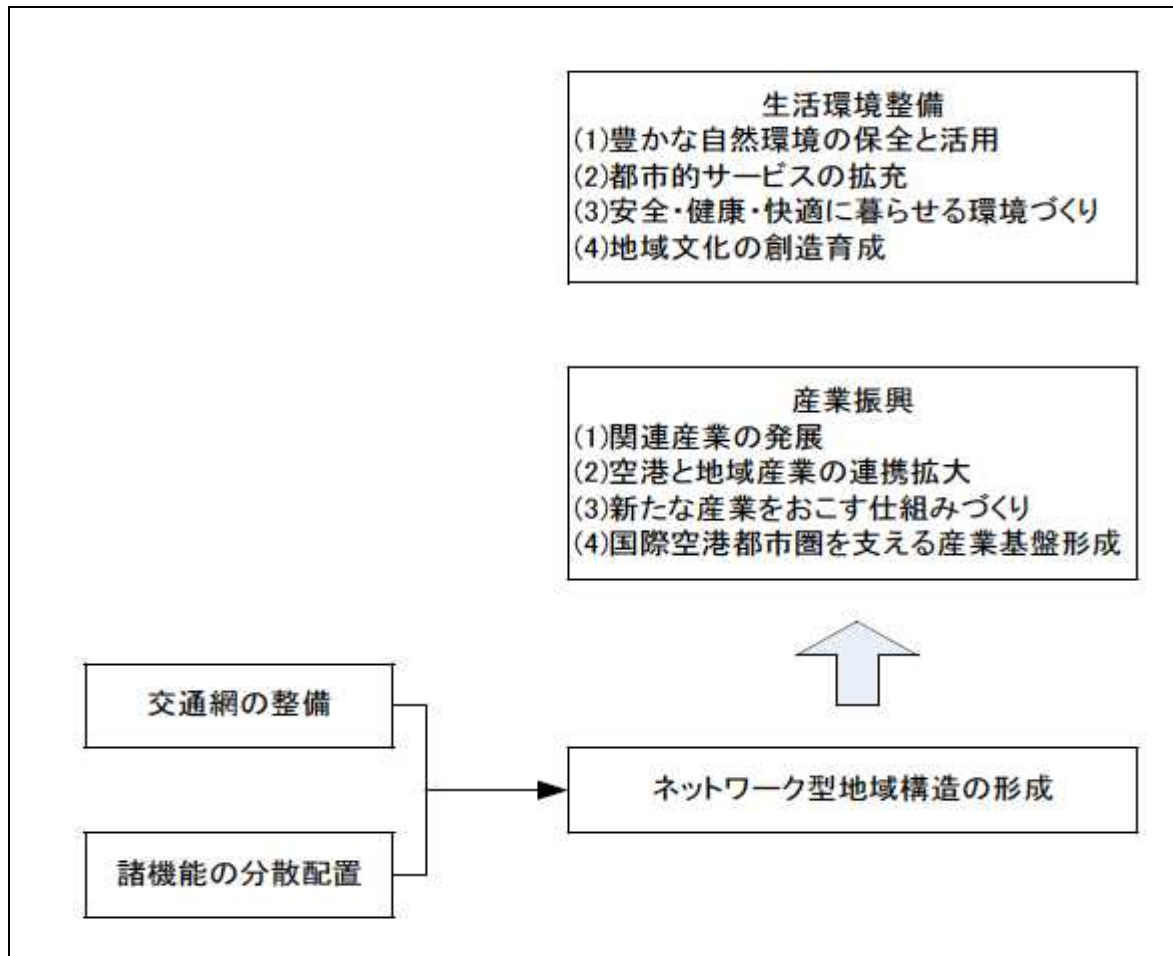


図2-37 成田空港周辺地域振興計画概念図

c. 成田国際空港都市づくり

(国際空港都市づくり庁内連絡会議 平成 21 年)

ア. 趣旨

地域と成田空港との共栄を目指し、「空港周辺地域整備計画」を推進すると共に 9 市町が策定した「成田国際空港都市づくり 9 市町プラン」との連携を図る。

- ・ 成田新高速鉄道の建設
- ・ 国の「成田・羽田両空港間及び都心と両空港間の鉄道アクセス改善」の検討に協力
- ・ 圏央道、北千葉道路の整備促進
- ・ 千葉ニュータウンでは総合的なまちづくりを一層推進

d. 成田国際空港都市づくり 9 市町プラン

ア. 計画策定の趣旨と期間

- ・ 9 市町は成田国際空港のポテンシャルを最大限に活かした地域づくりを協議する場として「成田国際空港都市づくり推進会議」を設置

成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町

- ・ 計画の期間 H21 年度を初年度とし概ね 10 年を目標年度とする。

イ. 基本的考え方

- ・ 9 市町は空港を共通の財産として活用し、地域と空港が共生・共栄する魅力ある国際空港都市を目指す。

都市像「空港、地域、自然が共生するゲートウェイ都市づくり」

ウ. 目標とする国際空港都市像

- ・ 空港と一体的な都市基盤整備を進め、活力と利便性に富んだ、国際空港都市を目指す。(都市基盤の整備)

- ・エアフロント地域としての潜在力を活かし、国内外企業にとって魅力ある国際空港都市を目指す。(観光・地域文化の振興)
- ・豊かな自然、歴史と文化に恵まれた、多様な観光資源を活用し、もてなしの心にあふれた国際空港都市を目指す。(観光・地域文化の振興)
- ・我が国のゲートウェイとしての優位性を活かした交際交流を推進し、国際教育を実践する国際性豊かな都市を目指す。(国際交流・国際教育の推進)

e. 柏・流山地域における大学と地域とが連携したまちづくり
(県、平成 21 年)

ア. 趣旨

- ・地域の魅力を高めるため、大学と地域が連携したまちづくりを推進する。
- ・東葛テクノプラザ等を核として、地域の産学官連携を更に促進し、地域の産業振興を図る。

f. 千葉ニュータウンにおける低炭素型のまちづくり

ア. 主体

都市再生機構及び県企業庁、印西市と進出企業で構成される「低炭素推進協議会」を設置(平成 20 年)

イ. 概要

- ・印西市の印西牧の原駅北西 2 km に広がる 21 住区 140ha の開発予定地を対象とした、CO2 の削減を実践できる低炭素型のまちづくりの検討
- ・70ha に約 200 戸の住宅供給
- ・環境共生技術を導入した住宅整備の誘導住区内を緑のネットワークで結ぶ交通インフラ整備のあり方の検討

g. 千葉県 4 地域における地域産業活性化協議会

千葉県では、4 つの地域に分けて東葛地域産業活性化協議会(平成 22 年 1 月 18 日開催)を皮切りに推進している。

(各協議会と構成メンバー)

千葉県成田空港・圏央道沿線地域産業活性化協議会

(千葉県、成田市など 24 市町村、県商工会議所など 3 団体、県産業支援技術研究所など 2 団体)

千葉県アクアライン・圏央道沿線地域産業活性化協議会

(千葉県、木更津市など 20 市町、県商工会議所など 3 団体、県産業支援技術研究所など 3 団体)

千葉県千葉市地域産業活性化協議会

(千葉県、千葉市、県商工会議所など 2 団体、県産業支援技術研究所など 3 団体)

千葉県東葛地域産業活性化協議会

(千葉県、柏市など 11 市、各市の商工会議所など 13 団体、県産業支援技術研究所など 2 団体)

(目的)

企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律(平成 19 年法律第 40 号。以下「法」という。)第 7 条第 1 項の規定に基づき、法第 5 条第 1 項に規定する産業集積の形成又は産業集積の活性化に関する基本的な計画(以下「基本計画」という。)及びその実施に関し必要な事項その他地域における産業集積の形成又は産業集積の活性化に関し必要な事項について協議を行うことにより、地域における産業集積の形成及び産業集積の活性化のために当該地域の地方公共団体が行う主体的かつ計画的な取組に寄与することを目的とする。

(とりまとめ)

- ・事務局は、千葉県商工労働部企業立地課が担当。
- ・協議内容は、インターアクセス道路の整備促進、圏央道沿線地域の工場立地促進への土地利用の転換、環境に配慮した適正な土地利用等を想定。

(3 県連携した取り組み)

茨城県、埼玉県においても圏央道沿道地域の活性化協議会等の組織が設置されていることから、圏央道の整備、インターアクセス道路の整備促進、企業誘致促進策、適正な土地利用の転換等の協議内容を情報交換するなど、一体的な取り組みが期待される。

h. 千葉県物流戦略
(平成19年3月策定)

成田空港、千葉港のポテンシャルを最大限に活かした『世界の物流センターちば』の形成	
物流に携わるすべての人にとって活動しやすい『魅力ある物流環境』の創造	
豊かな生活を実現するとともに、人と自然に配慮した『生活者・消費者起点の物流システム』の構築	
課題解決に向けた取組・施策	
千葉県に「もの」の集まる仕組みづくりと、その付加価値をより高めていくための方策を検討	
物流事業者及び国等関係機関と連携・協働しつつ、本県の物流の一層の効率化・高度化を促進	
<p>国際物流の円滑化・効率化</p>  <p>成田空港</p>	<ul style="list-style-type: none"> 成田新高速鉄道や圏央道・北千葉道路等の整備により空港へのアクセスを改善 成田国際物流複合基地(南側地区)の整備を推進し、北側地区に係る構想については見直し 南側地区(第2期 18ha)をH23年度に完成→空港の貨物ターミナル地区の面積拡大 シャトルバスの運行や駐車場など、空港周辺の物流事業者の利便性向上のための調査・検討 →シャトルバス運行の実証実験に向けた検討(H19年度実施) 県道成田小見川鹿島港線等の道路整備と、空港周辺の渋滞対策に関する調査の実施 千葉港葛南中央地区と木更津港木更津南部地区において、水深12m岸壁の整備を推進 →千葉港 1バース(平成20年代前半)、木更津港 1バース(H19年度) 千葉港千葉中央地区、葛南中央地区等で、貨物の増加に対応した蔵置スペースを確保
<p>物流ボトルネックの解消等、効率的な物流ネットワークの構築</p>  <p>高さ指定道路を示す標識</p>	<ul style="list-style-type: none"> 圏央道、外環、東関東館山線、北千葉道路などの高規格幹線道路等の整備を推進 (仮称)湾岸船橋インターチェンジ等、渋滞緩和のためのボトルネック対策事業を推進 特殊車両の走行許可の迅速化と、規制が緩和される重さ指定道路・高さ指定道路(※)の拡大 ※ 重さ指定道路:25tまで制限緩和、高さ指定道路:4.1mまで制限緩和 物流効率化に取り組む中小企業組合等に対する高度化融資 無利子又は低利融資 「千葉千消ネットワーク」の稼働に向け、集荷・供給体制と情報機能を整備 H19年度稼働予定 農産品の多様な流通ルートに即した生産団体等による効率的な物流システムの構築を支援 →国のグリーン物流パートナーシップ推進事業の活用など
<p>郊外部や臨海部における広域的な物流施設の立地支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> 事業用地所有者と立地希望企業をマッチングする情報提供システムをモデル的に立ち上げ 立地企業補助金等の支援措置・優遇措置の拡充について検討 工業用地等への物流施設立地件数 55件(H13~16年) → 1.5倍を目指す(H17~20年) 小中学校の社会科見学コースに物流施設を組み入れることができる仕組みづくりを推進 高速道路インターチェンジ周辺における物流施設立地に係る開発許可基準のあり方を検討 →平成19年度中に結論を得る(現行はインターチェンジから500m以内)
<p>半島におけるデメリットの解消</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東京湾アクアラインの利用料金の引下げについて、国等の関係機関に強く要望 半島南部地域への配送を希望する荷主と物流事業者のマッチングと、共同配送に対する支援
<p>環境に配慮した物流の実現</p>	<ul style="list-style-type: none"> 低公害車や粒子状物質減少装置装着、天然ガスエコステーション設置に対する補助・助成 企業の緑地保全の努力に対する公表制度や優秀な企業に対する表彰制度等の検討 県が実施している土地利用動向調査の結果を積極的に公開し、開発動向について情報提供 →開発予定地を避けて立地することが可能となり、土地利用の混在を回避
<p>安全・安心を支える物流の実現</p>	<ul style="list-style-type: none"> 千葉港、木更津港においてSOLAS条約に基づく保安措置を実施 大規模災害発生時における輸送車両、緊急輸送道路等の確保 緊急輸送道路における既設橋梁の耐震補強と、千葉港における耐震強化岸壁の整備

図2-38 千葉県物流戦略(平成19年3月)

i. 千葉県産業振興戦略
(平成 18 年 6 月)

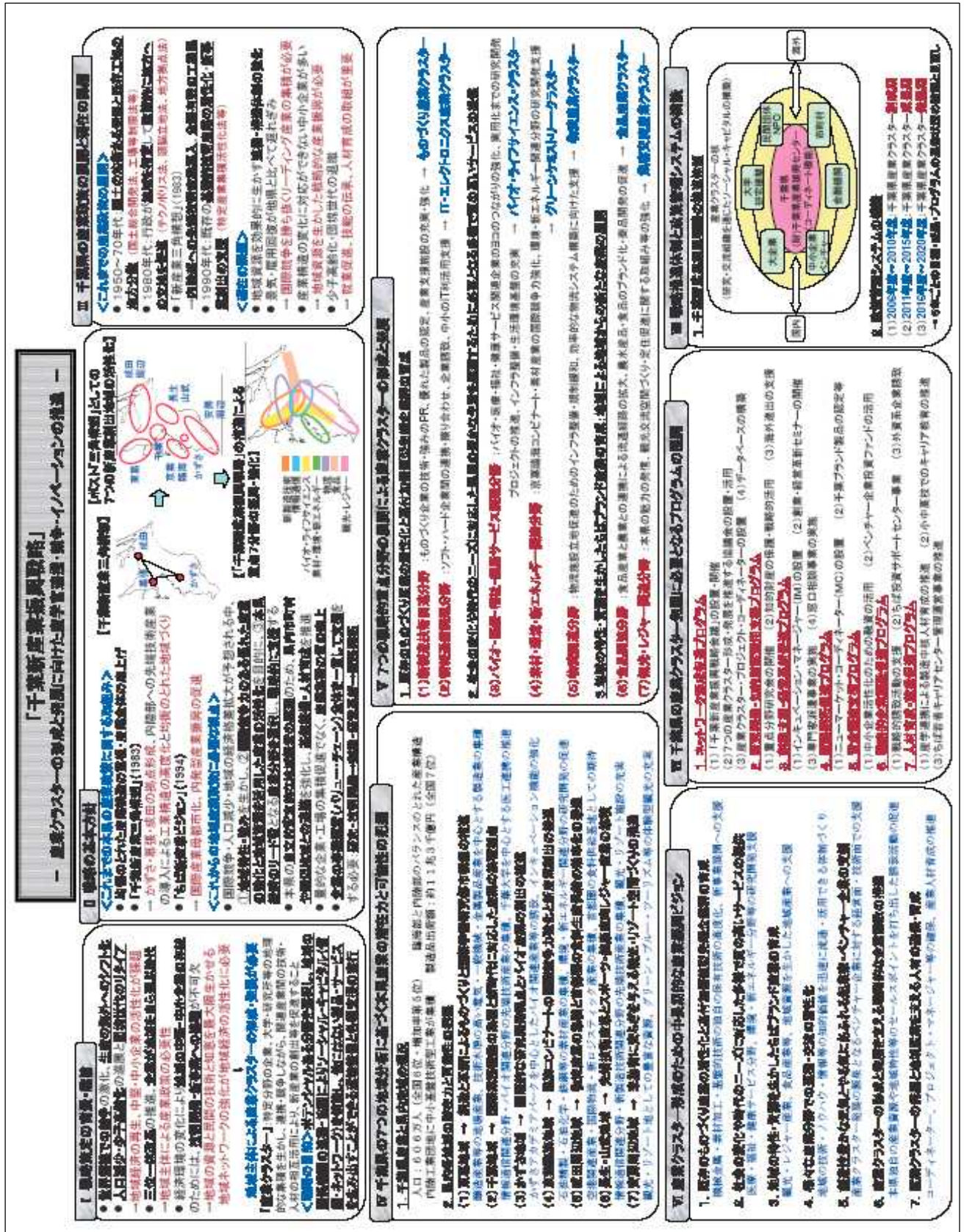


図2-39 千葉県産業振興戦略

(2) 3県が取り組んでいる連携事例の整理

3県が取り組んでいる連携事例は、次の表のとおりである。

表2-57 3県が取り組んでいる連携事例

項目	連携主体	内容
茨城・千葉国際観光テーマ地区推進協議会	<ul style="list-style-type: none"> 茨城県、千葉県、水戸市、つくば市、鹿島市、成田市、千葉市、木更津市、南房総市、茨城県観光物産協会、千葉県外国人観光客誘致促進研究会、成田国際空港、JR 東日本千葉支社、他 	<ul style="list-style-type: none"> 台湾観光旅行会社メディアへの招聘 H20年3月韓国旅行会社7社を招聘
ドクターヘリ共同利用試行事業	<ul style="list-style-type: none"> 実施 日本医科大学千葉北総病院 組織 ドクターヘリ運営協議会 連携 千葉県健康福祉部と茨城県保健福祉部 H16年7月1日から共同運航 	<ul style="list-style-type: none"> 運航範囲 鹿行、鹿島南部、稲敷地域(11市町村531千人) 出動要請件数 H13年10月の導入以降H18年9月迄5年間の出動は2,787件2,791名
東葛・川口・つくば(TX沿線)ネットワーク支援活動	<ul style="list-style-type: none"> 千葉県東葛地域(柏市他8市)、船橋地域、埼玉県川口地域(川口市他7市)、茨城県つくば地域(つくば市等)及び都内TX沿線地域 連携拠点組織 つくば研究支援センター、川口商工会議所、船橋商工会議所 産学官ネットワーク 企業50社、大学・公的研究機関34機関、自治体20団体、金融機関10機関のネットワーク、知的クラスター創成事業、拠点3組織との連携に加え、H18年度より荒川区との連携も開始 	<p>重点産業分野：基盤的技術型産業、理化学機器関連、表面改質関連分野</p> <p>東葛・川口・つくばの強み</p> <ul style="list-style-type: none"> (株)メカ、(株)坂口技研、(株)ニッサンキ等のオンリーワン技術をめざす製品開発企業 東葛テクノプラザ、東大柏ベンチャープラザといったインキュベーション施設が存在 理工系学部を有する研究機関との集積 つくばエクスプレスを契機とした沿線連携の盛り上がり
利根川舟運地域づくり協議会	<ul style="list-style-type: none"> 茨城、千葉両県の利根川流域19市町村で構成 茨城県(取手、稲敷、神栖、潮来、行方各市、河内町、利根町、美浦村) 	<ul style="list-style-type: none"> 江戸時代に利根川で盛んに利用された舟運を復活させ地域活性化を図る H20年10月取手市や霞ヶ浦から遊覧船運航、香取市の八坂神社の大祭見学ツアー、香取市～銚子市、印旛沼で屋形船運航 H21年1月手賀沼周辺ウォーキング、野鳥観察会 他
水郷三都観光推進協議会	<ul style="list-style-type: none"> 佐原(香取市)、鹿島(鹿島市)、潮来(潮来市)の水郷三都 	<ul style="list-style-type: none"> 21世紀型の観光需要に対応できる観光地域づくり実践プランの実現 通訳・観光ガイドフォーラム(19年度)、水郷三都連携パンフ(18年度)、水郷三都サミット(17年度)
関東5県ビジネスマッチング商談会	<ul style="list-style-type: none"> 茨城県中小企業振興公社、栃木県産業振興センター、群馬県産業支援機構、埼玉県中小企業振興公社、千葉県産業振興センターの5機関 	<ul style="list-style-type: none"> H20年度開催概要 開催日 H20年9月3日 参加企業 受注企業251社 発注企業 75社 商談件数 1,108件

(3) 各県立地企業による筑波研究学園都市等における新技術の活用事例

表2-58 各県立地企業による筑波研究学園都市等における新技術の活用事例

筑波研究学園都市	企業、研究機関	内容
高エネルギー加速器研究機構 フォトンファクトリー 放射光施設	アステラス製薬 世界の基礎研究を筑波に集約する方針	<ul style="list-style-type: none"> ・新薬や新素材の開発 強力なエックス線を使ってタンパク質の構造などを調べる
物質・材料研究機構	日本原子力研究開発機構（東海村） 理化学研究所（埼玉県和光市）	<ul style="list-style-type: none"> ・量子ビームを使った研究（中性子ビーム、イオンビーム） ・3者で研究協力協定締結 ・ナノテクノロジーや生命科学等の分野で競争に打ち勝つ 燃料電池向け素材開発、超高速半導体開発