# 近県との広域連携の可能性に係る基礎調査

# 【調査報告書】

**平成 22 年 3 月**

**茨城県企画部企画課**

目　次

序章　調査の概要 ―――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――――1
1.　調査の目的 ..... 1
2.　調査内容 ..... 1
3.　調査方法等 ..... 1
4.　3 県の概要マップ ..... 2

第 1 章 広域連携の必要性の整理 ..... 3

1.　広域連携が求められる背景 ..... 3
2.　広域連携に係わる計画上の位置付け ..... 3
（1）　首都圏広域地方計画 ..... 3
①　計画のポイント、地域戦略 ..... 3
②　3 県が連携主体に含まれるプロジェクト ..... 3

第 2 章　3 県間の交流実態 ..... 7

1.　3 県の現状及び課題 ..... 7
（1）　各県の沿革・風土 ..... 7
①　沿革・風土 ..... 7
a.　茨城県 ..... 7
b.　埼玉県 ..... 7
c.　千葉県 ..... 8
②　県民性と地域イメージ ..... 8
③　生活文化水準 ..... 10
④　3 県及び主要地域の人口、経済状況 ..... 10
a.　人口 ..... 10
b.　工業 ..... 13
c.　商業 ..... 16
（2）　観光、特産物、コンベンションなどの状況 ..... 19
①　観光 ..... 19
a.　3 県の観光入込客 ..... 19
b.　主要な観光資源・文化財と観光入込客 ..... 19
c.　3 県の圏央道沿線地域の観光資源 ..... 19
d.　海水浴 ..... 20
e.　ゴルフ場 ..... 20
②　国際観光客 ..... 21
a.　茨城県の国際観光のポテンシャル ..... 21
b.　国際観光誘客に向けての対応 ..... 21
③　特産品 ..... 21
a.　茨城県 ..... 21
b.　埼玉県 ..... 22
c.　千葉県 ..... 22
④　コンベンション（国際会議の開催） ..... 23
（3）　救急医療、災害時医療 ..... 25
①　救急医療 ..... 25
②　災害時医療 ..... 26
（4）　インフラの整備状況 ..... 27
①　交通網（再掲） ..... 27
a.　茨城県 ..... 27
b.　埼玉県 ..... 27
c.　千葉県 ..... 27
②　道路の整備状況 ..... 27
③　港湾の概要 ..... 28
a.　茨城港 ..... 28
b.　鹿島港 ..... 28
c.　千葉港 ..... 29
d.　木更津港 ..... 29
④　空港 ..... 31
a.　茨城空港 ..... 31

b. 成田空港（再掲）..... 31
(5) 3 県の研究機関及び研究拠点..... 31
① 筑波研究学園都市..... 31
a. 筑波研究学園都市の研究機関の立地状況..... 31
b. 筑波研究学園都市における研究者数..... 33
c. 筑波研究学園都市の研究機関を活かしたとの近県交流・連携や研究者の国際交流..... 33
② 柏の葉の研究開発型拠点..... 34
③ かずさアカデミアパークの研究開発機能..... 35
a. かずさアカデミアパーク構想..... 35
b. 木更津市第 3 次総合 3 か年プランによるかずさアカデミアパーク..... 37
(6) 成田空港及び TICT..... 37
① 成田空港..... 37
a. 成田空港の概要..... 37
b. 空港周辺の施設..... 37
c. 国際航空貨物..... 39
② TICT..... 41
(7) 土地利用..... 42
(8) 広域交通ネットワークによる連携強化を踏まえた 3 県の強み、弱みの整理..... 43
2. 3 県間の交流等調査..... 44
(1) 各県間及び 3 県の県外との交流人口..... 44
① 旅客流動..... 44
a. 旅客流動..... 44
b. 出発地からの利用交通機関別旅客流動量..... 44
c. 観光客流動..... 47
② 通勤・通学流動..... 48
③ 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..... 51
a. 3 県の圏央道沿線地域の大規模小売店の分布..... 51
b. 茨城県の買い物、余暇行動..... 51
(2) 各県間及び 3 県の県外との物流の状況..... 54
① 3 県の入出荷貨物量..... 54
② 代表交通機関別貨物量..... 54
③ 品目別貨物量..... 55
④ 3 県の物流時間..... 57
⑤ 3 県の高速道路利用率..... 58
⑥ 3 県相互間貨物流動..... 59
⑦ 鉄道・港湾・空港・インター別流動量..... 60
a. 鉄道..... 60
b. 港湾..... 60
c. 空港..... 60
d. インター..... 60
(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..... 64
① 3 県の工場立地動向..... 64
a. 3 県の工場立地動向..... 64
b. 3 県の年次別工場立地動向..... 64
c. 工場立地件数・面積の全国からみた位置..... 64
d. 業種別立地件数..... 64
e. 3 県の外資系の工場立地件数..... 64
f. 高速道路 IC からの距離帯別立地件数..... 65
② 3 県の圏央道沿線地域の工業団地の分布..... 69
3. 3 県におけるプロジェクト、連携事例の整理..... 70
(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..... 70
① 茨城県..... 70
a. 次世代エネルギーパーク事業..... 70
b. 圏央道沿線地域活性化の取り組み..... 71
c. 土浦・つくば・牛久業務核都市の整備..... 72
d. つくばエクスプレス沿線のまちづくり計画..... 72
e. みどりの中の創造都市つくば..... 74
② 埼玉県..... 75
a. 埼玉県田園都市産業ゾーン基本方針..... 75

b. 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 76
c. K2 プラン・KEY プラン 77
d. 埼玉中枢都市圏業務核都市の整備 79
③ 千葉県 79
a. 成田・千葉ニュータウン業務核都市基本構想 79
b. 成田空港周辺地域振興計画 81
c. 成田国際空港都市づくり 82
d. 成田国際空港都市づくり 9 市町プラン 82
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 83
f. 千葉ニュータウンにおける低炭素型のまちづくり 83
g. 千葉県 4 地域における地域産業活性化協議会 83
h. 千葉県物流戦略 84
i. 千葉県産業振興戦略 85
（2） 3 県が取り組んでいる連携事例の整理 86
（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 87

**第 3 章 3 県における取組が期待される連携方策（案） 88**

**1. 筑波研究学園都市における研究機関の活用 88**
（1） 筑波研究都市の科学技術拠点の集積 88
（2） 筑波学園都市の研究機能を活かした近県との交流・連携による科学技術拠点づくり 88
（3） 3 県のコンベンション機能の強化と活用 88
**2. 圏央道沿線地域における企業立地誘致と適正な土地利用誘導 88**
（1） 企業立地が進む圏央道沿線地域 88
（2） 3 県が連携した企業立地誘致と適正な土地利用誘導 89
**3. 広域観光の推進 89**
（1） 3 県の広域観光の現状（再掲） 89
（2） 3 県連携した広域観光ルートの形成と海外からの観光客への対応 89
（3） 3 県連携した広域スポーツを活かした地域活性化の推進 89
（4） 利根川の舟運を活用した広域観光の推進 89
**4. 防災・緊急医療 89**
（1） 3 県の救急医療体制の推進 90
（2） 災害時医療 90
（3） 緊急物資輸送 90
**5. 広域物流ベルトの形成 90**

# 序章　調査概要

## 1．調査の目的

高速道路ネットワークや情報通信技術の発達により、住民の生活圏、企業の活動範囲などが既存の「県」という行政区域を越えて拡大している。

特に、つくばエクスプレスの開業や今後の首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）の整備の進捗により、本県と隣接する埼玉県、千葉県との間では、人、物、情報の交流が一層活発になることが期待されることから、3 県における広域連携の可能性や役割分担のあり方について検討を行うための基礎調査を行う。

## 2．調査内容

（1）広域連携の必要性の整理

① 広域連携が求められる背景

- 交通ネットワークの整備
- 住民の生活圏等の広がり
- 企業活動範囲の拡大

② 広域連携に係わる計画上の位置付け

- 首都圏広域地方計画
- 主要プロジェクト

茨城県「元気いばらき戦略プラン」
千葉県「千葉総合計画原案」
埼玉県「ゆとりとチャンスの埼玉プラン」

（2）3 県の実態調査（茨城、埼玉、千葉）

① 3 県の現状及び課題

ア．各県の沿革・風土
イ．県民性と地域イメージ
ウ．生活文化水準
エ．3 県及び主要地域の人口、経済状況
オ．観光、特産物、コンベンションなどの状況
カ．インフラの整備状況
　交通網、道路整備状況
キ．緊急医療、災害時医療
ク．研究機関及び研究拠点
ケ．土地利用
コ．広域交通ネットワークによる連携強化を踏まえた 3 県の強み、弱みの整理

③ 3 県間の交流等調査

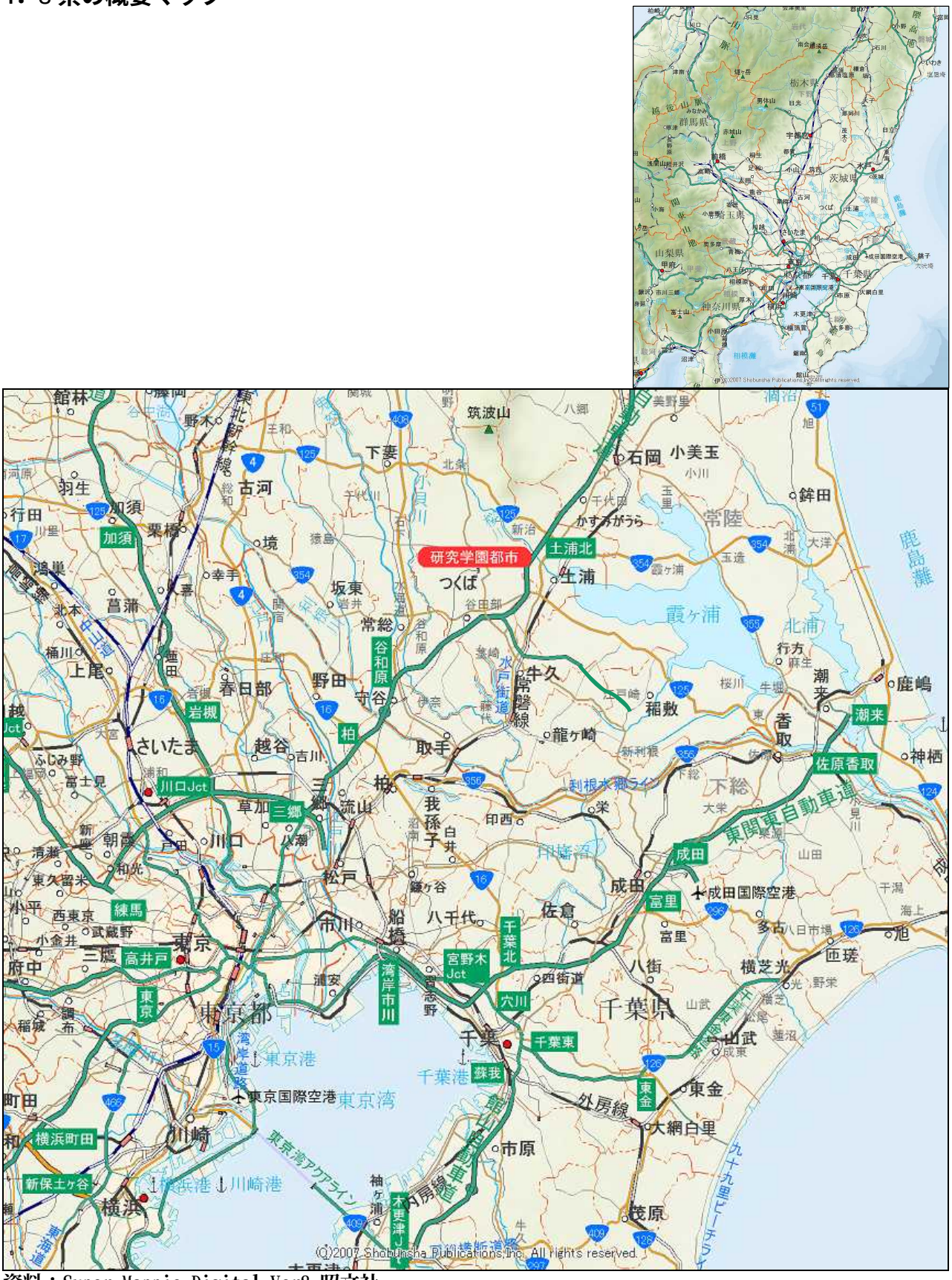
ア．各県間及び 3 県の県域外との交流人口
　旅客流動、通勤・通学流動、
　買い物動向
イ．各県間及び 3 県の県域外との物流状況
　貨物流動
ウ．各県における企業立地動向の把握
エ．3 県におけるプロジェクト、連携事例の整理
・県、市町村、民間等により取り組まれている主要プロジェクト
・3 県が取り組んでいる連携事例
・各県立地企業による筑波研学等における新技術の活用事例

（3）3 県において取り組みが期待される連携方策案

## 3．調査方法等

- 調査方法：既存の公表されている統計データの収集・分析
- 調査期間：平成 21 年 11 月～平成 22 年 3 月

## 4．3県の概要マップ




資料：Super Mappie Digital Ver8 昭文社

**図 1　3県概要マップ**

# 第1章　広域連携の必要性の整理

## 1．広域連携が求められる背景

広域地方計画によれば、日本は急速な少子高齢化の進展により本格的な人口減少社会の到来が予想されている。このような情勢の中で、広域交通網や情報通信技術の発展により買い物、通勤、観光、医療などの生活圏や、企業活動範囲の拡大にあわせた連携・交流が必要である。

茨城県を取り巻く広域公共交通や高速道路ネットワークについては、つくばエクスプレスの開業、茨城空港の開港、圏央道の全線開通により、人、物、情報が一層活発になり、本県と千葉県、埼玉県との連携・交流が進展するものと期待される。

特に圏央道は成田国際空港と直結され、東日本における国際航空貨物、国際観光客のメインルートとなり沿線地域の企業・物流施設の立地促進、観光資源のポテンシャルアップなどに向けた3県が連携した方策が求められている。

また、筑波研究学園都市については、多数の公的研究機関の集積を活用し、3 県の研究開発機関同士の連携交流、内外に開かれた国際的研究拠点性を向上させる必要がある。

3県にとって高次都市機能や人・物の流れの東京への一極集中から、圏央道の全線開通により、相互の連携・交流を促進し、多極分散を推進することが求められている。

## 2．広域連携に係わる計画上の位置付け

（1）首都圏広域地方計画

広域地方計画とは、平成 20 年 7 月に閣議決定された全国計画において「多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく暮らしやすい国土の形成を図ること」を新しい国土像として掲げたことを受け、広域ブロックの自立的発展に向け、概ね 10 年間の地域のグランドデザインを取りまとめたものである。

首都圏広域地方計画区域は、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県の 1 都 7 県から構成されている。（人口約 4，200 万人、域内総生産約 194 兆円）

① 計画のポイント、地域戦略

－世界の経済・社会をリードする風格ある圏域づくり－を目指す。

○概ね 10 年間で重点を置くべき地域戦略

- 日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化
- 人口約 4,200 万人が暮らしやすく、美しい地域の実現
- 安全で安心な生活が保障される災害に強い圏域の実現
- 良好な環境の保全・創出
- 多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現

② 3 県が連携主体に含まれるプロジェクト

- 産業イノベーション創出プロジェクト
  我が国の国際競争力を強化するため、広域首都圏各地域に存する産業や先端技術の集積の活用と支援基盤の構築により、ものづくり産業やエネルギー・環境分野等における新事業を展開し、国際競争力の源泉となる産業イノベーション創出を推進する。
- 太平洋・日本海側ゲートウェイプロジェクト
  我が国の国際競争力を強化するため、コンテナターミナルの整備や空港容量の拡大等の基盤強化、ゲートウェイへのアクセスの向上等を総合的に進めることにより、太平洋、日本海に面している広域首都圏の地理的有利性を活かした国際ゲートウェイ機能の強化を図る。
- ｗｅｂ（蜘蛛の巣）構造プロジェクト
  都市間連携・交流及び都市と農山漁村との相互連携・交流を強化し、活力あふれる首都圏の一体的発展を図るため、拠点地域の機能向上を図りつつ、環状道路等の交通ネットワークや高度情報通信網の整備を推進することにより、ｗｅｂ（蜘蛛の巣）構造の首都圏を構築する。
- 少子高齢化に適合したすべての人にやさしい地域づくりプロジェクト
  今後急速に進展する少子高齢化にともなう医療、福祉、住宅等様々な分野における課題に対応するため、子どもを生み育てやすく、また高齢者を始め誰もが安心して暮らすことの

できる快適なまちづくり・住まいづくりを推進するとともに、安全で安心な医療体制を構築する。

- 利根川・荒川おいしい水プロジェクト
  安全でおいしい水を安定的に供給するため、水資源の確保、河川の水質改善、浄水処理の最適化等総合的水資源管理に流域全体で一体となって広域的に取り組む。
- 街道・歴史まちづくりプロジェクト
  美しい景観形成や観光地としての魅力の向上を図るため、１９．広域観光交流推進プロジェクトと連携しながら、街道周辺に存する地域資源を保存・活用した歴史まちづくり等文化の薫り高い地域づくりに広域的に連携して取り組む。
- 農山漁村の活性化プロジェクト
  農林水産業の強化を図りつつ、農山漁村の活性化を推進するため、その担い手となる人材を育成し、多様な主体の参画を得ながら、地元特産物、伝統文化等の「地域力」を活かした美しい魅力あるむらづくりを進める。
- 大規模地震災害対策プロジェクト
  首都直下地震等大規模地震に対して、首都中枢機能を維持、確保するとともに、被害を軽減するため、広域的な連携体制の確立、都市基盤の耐震化、緊急輸送ネットワークの確保、密集市街地の解消、津波対策の強化等災害対策の高度化を図る。
- 風水害対策プロジェクト
  首都圏における風水害による被害を軽減するため、河川、海岸の整備や治山・砂防、ハザードマップの作成・活用による避難対策の強化等に流域全体で一体となって取り組む。
- 地球温暖化対策プロジェクト
  地球規模での取組が求められている地球温暖化対策を推進するため、集約型都市構造への転換や新エネルギー等の供給推進等低炭素型の地域づくり、交通･物流関連対策等により、低炭素社会の実現に先導的に取り組む。
- 森林・農地保全推進プロジェクト
  森林・農地が有する国土保全、水源かん養、自然環境等の多面的機能を適正に維持するため、多様な主体の参画を得ながら、森林・農地の整備・保全や鳥獣被害防止対策に取り組む。
- 循環型社会形成推進プロジェクト
  循環型社会への転換に向けて環境負荷の軽減と資源の節約を図るため、３Ｒ（リデュース：発生抑制、リユース：再使用、リサイクル：再生利用）の取組及び産業廃棄物の広域的な適正処理を推進する。
- 広域観光交流推進プロジェクト
  海外との競争にも勝ち抜く魅力ある観光地づくりのため、世界遺産、国立公園等歴史的文化遺産や豊かな自然環境をテーマにした広域観光モデルルートの開発とそのプロモーションの実施、広域的な移動の高速化・円滑化のための交通体系の整備、観光旅客受け入れ体制の整備等を推進する。
- 地域間交流・二地域居住推進プロジェクト
  多様なライフスタイルの実現と農山漁村の活性化を図るため、交流拠点の整備、空家の活用等により、都市と農山漁村との交流拡大や二地域居住を推進する。

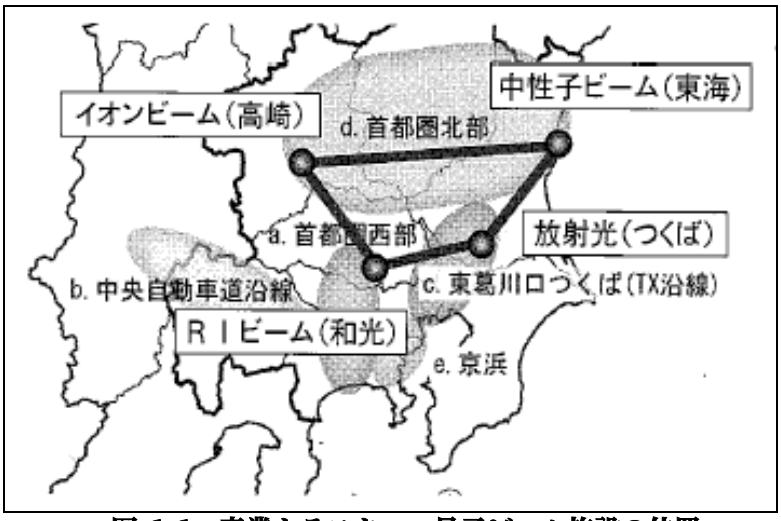



**図 1-1　産業クラスター、量子ビーム施設の位置**

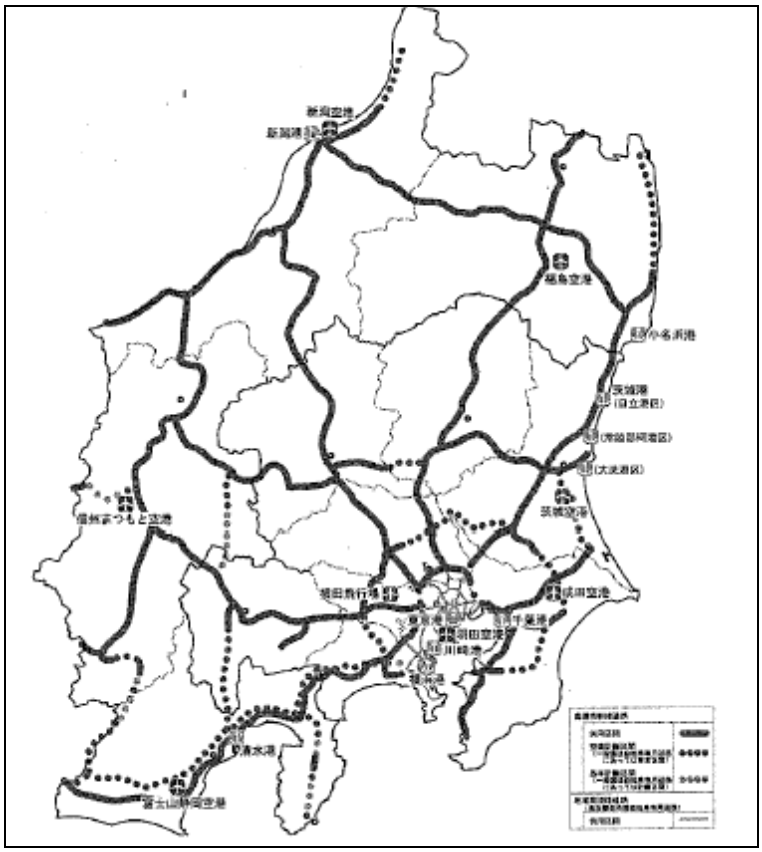


**図 1-2　広域首都圏におけるゲートウェイと幹線ネットワークのイメージ**

**表 1-1　各県総合計画にみる広域連携**

| 茨城県「元気いばらき戦略プラン」 | |
|---|---|
| 策定年 | 平成 18 年 3 月 |
| 計画の期間 | 2006 年度～2010 年度（2025～30 年頃を展望） |
| 県を超えた広域連携の基本的考え方 | 〔市町村との連携強化と県域を越えた広域的な連携の推進〕<br>・地域の活力を維持・発展させていくためには、それぞれの地域資源を活用し合ったり、補い合ったりするなど、より広域的な連携が必要になってくる。<br>・県境にとらわれない地域間の連携や資源の活用など、広域的な視点に立った施策の推進に努める。<br>〔県域を越えた連携の推進〕<br>・北関東自動車道や首都圏中央連絡自動車道など広域交通ネットワークの整備により、東京圏や栃木県、群馬県等の近接性が一層高まり、県域を越えた「人・もの・情報」の交流や連携が活発化することが予想される。本県の各地域においては、県域を越えた広域的な連携施策の推進に努め、一層の地域振興を目指していく。 |
| 県南・県西ゾーンにおける施策展開の方向 | ・つくばエクスプレス沿線地域における東京・千葉と連携した産業クラスターの形成<br>・千葉県等近隣都県との連携による筑波山や霞ヶ浦周辺地域における国際観光エリアの創出<br>・古河地区と栃木県小山地区との産学・産産連携による新事業の抽出 |

| 埼玉県「ゆとりとチャンスの埼玉プラン」 | |
|---|---|
| 策定年 | 平成 19 年 2 月 |
| 計画の期間 | 2007 年度～2011 年度 |
| 県を超えた広域連携の基本的考え方 | 記述は特にない。 |

| 千葉県「輝けちば元気プラン」（案） | |
|---|---|
| 策定年 | 平成 22 年 3 月 |
| 目標年 | くらし満足度日本一　10 年後のめざす姿 |
| 県を超えた広域連携の基本的考え方 | 〔自治体間の広域的な連携〕<br>・規制緩和や制度改正、支援など、他の自治体と広域的に取り組んでいくことがより大きな効果を発揮すると認められる共通課題について、全国知事会や九都県市首脳会議、その他首都圏における連携などを通じ、積極的に協力、連携を図る。<br>・柏・流山地域は、つくばエクスプレスによる飛躍的な交通利便性の向上を契機として、「環境・健康・創造・交流の街」をテーマに、大学と地域が連携したまちづくりを推進している。今後は、つくば・秋葉原など沿線都市間の競争や連携を視野に入れ、より質の高い都市機能の充実を図るとともに、産学官連携を推進し、地域産業の振興を促進することが必要である。 |

# 第2章　３県間の交流実態

## 1．３県の現状及び課題

### （1）各県の沿革・風土

#### ① 沿革・風土

##### a．茨城県

ｱ．地勢

茨城県は、関東地方の北東にあり、東は太平洋に面し、北は福島県、西は栃木県，南は利根川をもって千葉県及び埼玉県と接しており、また首都東京の中心から取手市は、40㎞、水戸市は100㎞の圏内にある。県北部から県北西部にかけては，阿武隈山地の南端部となる久慈山地・多賀山地の山々と八溝山地の山々が連なり、その間を久慈川，那珂川が流れている。中央部から南西部にかけては、関東平野が広がり、その中を小貝川、鬼怒川が流れ、最南端を利根川が太平洋へと流れ込んでいる。

また、南東部は、日本第2位の湖霞ヶ浦及び北浦を中心に水郷地帯となっている。

茨城県の面積は全国第24位で、可住地面積は全国第4位である。

茨城県は、平坦な地形や交通網の発達により比較的容易に移動することができるため、一部県北山間地域を除き県全域で都市が点在している。

ｲ．交通

道路は，国道6号及び常磐自動車道（以下「常磐道」という。）が県土を縦貫しており，本県の生活・産業の大動脈となっている。北関東自動車道（以下「北関東道」という。）については、平成21年度にひたちなか市から東北自動車道（以下「東北道」という。）までが開通し、北関東における産業の活性化など経済への波及効果がおこっている。首都圏の環状道路の圏央道は平成24年の全線開通に向けて整備中となっている。開通により近県の首都圏の各県及び国際航空貨物の拠点である成田空港と直結され、県を越えた連携・交流及び工場立地の進展、物流効率化への貢献が期待される。

また、鉄道は、南北の幹線となる常磐線や東西を結ぶ水戸線などに加え、平成17年8月には、つくばと秋葉原を45分で結ぶつくばエクスプレスが開通し、周辺地域では東京に近い地理的条件を生かした沿線開発などが盛んに進められており、今後も人口増加が見込まれる。

さらに、海の交通としては、日本で最大級の岸壁と最新鋭設備を備えた茨城港（常陸那珂港区、日立港区、大洗港区）、鹿島港の 2 つの重要港湾が稼働しており、空の交通である茨城空港の開港とあいまって、陸・海・空の広域交通ネットワークが完成し，「ひと・もの」の交流が今後一層活発化すると期待されている。

ｳ．特徴

茨城県は、可住地面積が全国第 4 位で極めて広い平坦地に恵まれており、また、東京に近い、災害が少ない、水資源が豊富、自然が豊か等々、極めて発展可能性に富んでいる。

戦略的には、筑波学園都市の研究機関（企業）による先端技術の研究・開発による諸外国や近県との連携・交流の積極的な推進があげられる。

##### b．埼玉県

ｱ．地勢

埼玉県は、関東地方の中央部から西部にわたる地域を占め、東は茨城、千葉、西は長野、山梨、南は東京、北は群馬、栃木の1都6県に接している。

地形は、海のない内陸県で、大きく西部の山地と東部の平地に二分されている。東部の平地はさらに県中央部の台地と、県東部の低地に分かれている。

平地は、全面積の3分の2ほどで、平地の占める割合は全国的にも高い割合を示している。西部の山地は、関東山地の北部を占め、2,000m級の山々が連なり、これを秩父山地と総称している。この秩父山地に源を発する荒川は、県南の中央部の平野を北から南へと流れ、東部と西部の地域に分けている。

ｲ．交通

埼玉県は、首都東京に隣接し、様々な情報に接する機会に恵まれ、発達した公共交通機関や道路網を持つという都市の魅力と、水と緑に恵まれた田園の魅力を併せ持っている。埼玉県では、東京に向けて発達した南北方向の鉄道網や道路網が整備されている。また、県内を東西に結ぶ東京外環自動車道や圏央道といった環状道路の整備も進められ、東日本の交通の要衝となっている。

道路、鉄道をあげると南北方向の交通網は、道路が国道 4 号、国道 17 号、東北道、関越自動車道、鉄道が東北本線、高崎線、京浜東北線、東北・上越新幹線、東西方向は、道路が国道 16 号、東京外環自動車道や圏央道、鉄道が武蔵野線、その他の鉄道は、私鉄の西武新宿線、東武東上線、東武伊勢崎線、東武野田線が運行されており、これらの交通網を中心に首都圏の物流や業務交通、通勤を担っている。

ｳ．特徴

埼玉県は、国の官庁施設やさいたまスーパーアリーナ他で構成される「さいたま新都心」を中心にした業務核都市の育成整備などを通じて多様な都市機能の集積を積極的に推進している。

c．千葉県

ｱ．地勢

千葉県は、首都圏の東側に位置し、一部は太平洋に突き出た半島からなる。四方を海に囲まれ、水と緑の豊かな自然に恵まれている。中南部には 200m～300m の山が連なる丘陵地帯が広がっているが、北部の北総地域はおおむね平地で、西側も印旛沼を中心に平野が広がっている。

ｲ．交通

道路は、湾岸地域の京葉道路、東京湾を連結する東京湾アクアライン、千葉県の西側に常磐自動車道、県都千葉市と成田空港間の国道 51 号、東関東自動車道が人や物の流動を担っている。また、東京圏及び首都圏の環状道路として国道 16 号が走っており、圏央道の整備も進められている。

鉄道は、首都圏の通勤を担っている JR の総武線、京葉線、武蔵野線、私鉄の京成電鉄、東武線が運行されている。県内の各都市を結ぶ役割は、JR の成田線、総武本線、外房線等が担っている。

港湾はコンビナートを担う千葉港、木更津港が、空港は国際線基幹空港の成田国際空港があり世界に向けたゲートウェイの役割を果たしている。

ｳ．特徴

千葉県は、世界に貢献する国際都市として、幕張新都心、成田空港、かずさアカデミアパークなど、躍動感あふれるビックプロジェクトを積極的に推進している。またリゾート等においても、集客力を誇る東京ディズニーリゾート、成田新勝寺、香取神宮が全国的に知られている。

② 県民性と地域イメージ

ｱ．茨城県

キーワード　「怒りっぽい」「忘れっぽい」「飽きっぽい」の 3 ぽい

茨城県は三県のなかで工業が盛んなわりに、農業県としてのイメージが強い。3 県について NHK の「県民意識調査」（1996 年）により、県民性を分析する。

○ 暮らし向きにゆとり

全般的に「暮らしにゆとり」という指摘が 72.5%を示し、全国 66.5%よりやや高く、年齢層では 56 才～65 才、地域では県北地域にその傾向が強い。一方、「生活への満足」「住みやすさ」については少ない方に属す。ただし、「災害の心配はない」は栃木、群馬とともにもっとも多い。

○ 生活意識に変化

「年上の言うことに従う方が良い」が前回（5 年前）は全国平均より高かったが、今回かなり減少し全国並みとなった。県南地域の急速な都市化現象に伴って生活意識に大きな変化が起こっている。伝統的価値観については、全国並みで、概ね「平均的な県民意識の県」である。

○ 薄い郷土意識

「自分の県が好き」という人は 76.2%で、全国（81.4%）で最も少ない方であり、その一方で「よそ者という言葉が生きている」と思う人は 47%で関東では最も高い。

県南地域は東京の通勤圏であると同時に筑波研究学園都市を中心とした新たな顔となってい

る地域である。

○ 地方なまりにコンプレックス

地方なまりに対するコンプレックスが強く「土地の言葉が好き」と考える人も東北地方と違って少ない。

○ 地域イメージ

農業県としてのイメージと臨海部の工業地帯、原子力発電のイメージの 2 面性がある。気候がおだやかで災害も少なく保守的で自分の主張をしない穏やかな社会観を有する方が多い。

ｲ．埼玉県

キーワード　海なし県、洗練されていない、活気がない、生活不便のマイナスイメージ

○ 低い郷土意識

「自分の県が好き」という人は 62.1%で千葉とともに全国で最も少なく、「県民意識」「地元行事への参加」「人情が好き」についても少ない方である。

○ 日本は良い社会だという人が大幅減

66%で 11 ポイント減、千葉とともに低い方である。

○ 薄い近隣関係

かつて日本有数の人口増加県であったこと、東京への通勤通学者が多いことが郷土意識や近隣関係の低さに強く影響している。

住みたい県は東京であり、転入者の出身県は東京が 14.2%を占める。

○ 伝統的価値観を肯定する人は少ない

「子供の教育に金をかける」「公共利益のために個人の権利が多少制限されてもやむを得ない」と思う人は最も少ない方である。また「年上の意見に従う方が良い」も少ない方で、伝統的価値観を肯定する人は少ない。

○ イージーリスニング、映画音楽大好き

最も好きな音楽ジャンルでの比率が 11%で、東京に次いで多い。

ｳ．千葉県

キーワード　青色のクニ、房総のイメージ（気候温和、おおらか、のんびり）

○ 大きい郷土意識の地域差

「住んでいるところは住み良い」76.9%（全国 83.6%）「自分の県が好き」66.4%（全国 81.4%）で全国平均よりも少ない方である。

郷土意識（自分の県が好き）は東京に近い西部（東葛）が 58%、千葉市を含むその他地域が 74%を示し、地域差が著しい。従って、県全体では両方の要素が相殺され、中間的色彩の強い県民性となっている。

○ ゆるい道徳感

「うそをつくこと」「婚外交渉」「賭け事」の 3 つについて、「よくない」「どうしても許せないこと」とする人が最も少ない方である。

○ 薄い信仰心

信仰のない人が関東地方では多いが、千葉県 77.6%は特に多い（全国 64.0%）。

○ 多い支持政党なし、自己主張が強い

「支持政党がなし」が 62.9%を示し、全国 52.4%と比べ多い方で、流入人口が多く（出身県が東京 12.9%）地域との結びつきの弱い人が多い結果である。

また、「自分が不利でも主張する人」がトップで茨城県とは対照的である。

○ 好きな音楽はロック、好きな色はブルー

好きな音楽は「ロック、ポップス」をあげた人が 28%を示してトップクラスで、好きな色として青をあげる人が 26%で多かった。若い県民が多く、海に囲まれた千葉を象徴するような結果となっている。

③ 生活文化水準

生活文化水準について、社会教育分野を図書館、公民館、医療分野を一般病院、医師、社会福祉を老人ホーム、NPO、家計支出を教育費、教養娯楽費を指標に 3 県及び全国との比較を行う。

社会教育分野をみると図書館数は全国水準に比べて若干低めであり、公民館数は、茨城県が全国水準にあるものの埼玉県、千葉県の水準が著しく低い。中でも千葉県は百万人当たり 50 と全国の半分以下と最も低い。

医療分野は、3 県いずれも一般病院数、医師数において全国水準に比べて低い水準にある。

社会福祉分野は、3 県いずれも老人ホーム数において全国水準並にあり、NPO 数は全国水準より低く、中でも茨城県が最も低い。

最後に家計支出は、教育費、教養娯楽費ともに全国水準に比べて高い。3 県のなかでも埼玉県が教育費、教養娯楽費ともに高く、特に教育にお金をかける傾向にある。

**表 2-1　分野別の指標による3県の生活文化水準**

| | 社会教育分野 | | 医療分野 | | 社会福祉分野 | | 家計支出 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 図書館数（百万人当たり件数） | 公民館数（百万人当たり件数） | 一般病院数（10 万人当たり件数） | 医師者数（10 万人当たり人数 | 老人ホーム数（65 歳人口当たり件数） | NPO数（百万人当たり件数） | 教育費（1 ヶ月、千円） | 教養娯楽費（1 ヶ月、千円） |
| 茨城県 | 19 | 127 | 653 | 162 | 41 | 161 | 24 | 73 |
| 埼玉県 | 22 | 72 | 489 | 146 | 33 | 194 | 47 | 79 |
| 千葉県 | 22 | 50 | 547 | 167 | 38 | 243 | 33 | 72 |
| 全国 | 25 | 125 | 712 | 225 | 40 | 304 | 22 | 55 |

資料：社会教育調査（ 平成 20 年度、中間報告）
統計でみる都道府県のすがた( 平成 21 年)、ただし人口は平成 17 年のデータである。
医療施設(静態・動態)調査・病院報告
社会生活統計指標－都道府県の指標（平成 21 年）
NPO 数は内閣府ホームページ（平成 21 年 11 月 30 日現在）による。
注：教育費、教養娯楽費は、県庁所在都市の調査結果である。

④ 3 県及び主要地域の人口、経済状況

a. 人口

（茨城県、埼玉県、千葉県）

3 県の総人口は、平成 17 年国勢調査によると 1,600 万人、全国シェアが 12.6%を占め、県別には埼玉県が 705 万人、全国シェア 5.5% 、全国順位 5 位、次いで千葉県がそれぞれ 607 万人、4.7%、6 位、茨城県が最も少なく 298 万人、2.3%、11 位の位置にある。5 年間の増減率は、3 県全体で 1.5%の増加、県別には千葉県、埼玉県が増加に対して茨城県が減少となっている。

3 県の 65 歳以上の高齢者は全国平均の 20.1%に比べて 2.7 ポイント低い。県別には茨城県が 19.4%と 3 県の中で最も高齢化が進んでいる。

**表 2-2　3 県の人口規模の位置**

（単位：人、%）

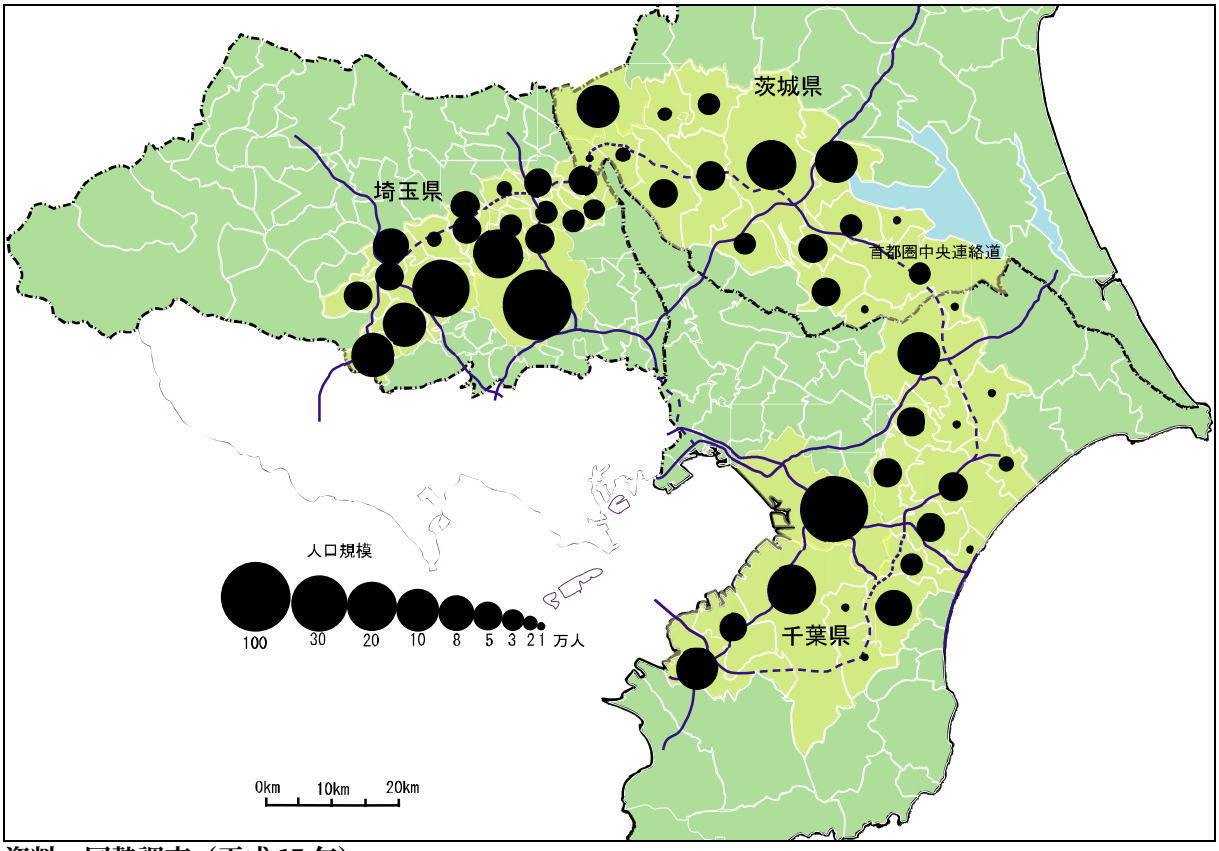
| 都道府県名 | 総人口 | 増減率（平成17年／平成12年） | 15歳未満 | 15～64歳 | 65歳以上 | 全国 | 順位 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 人口割合 | 人口割合 | 人口割合 | シェア | 総人口 |
| 茨城県 | 2,975,167 | -0.4% | 14.2% | 66.4% | 19.4% | 2.3% | 11 |
| 埼玉県 | 7,054,243 | 1.6% | 14.0% | 69.4% | 16.4% | 5.5% | 5 |
| 千葉県 | 6,056,462 | 2.1% | 13.5% | 68.6% | 17.5% | 4.7% | 6 |
| 3県計 | 16,085,872 | 1.5% | 13.9% | 68.5% | 17.4% | 12.6% | - |
| 東京都 | 12,576,601 | 4.1% | 11.3% | 69.1% | 18.3% | 9.8% | 1 |
| 神奈川県 | 8,791,597 | 3.4% | 13.5% | 69.2% | 16.8% | 6.9% | 3 |
| 全国 | 127,767,994 | 0.7% | 13.7% | 65.8% | 20.1% | 100.0% | - |

資料：国勢調査（平成 17 年）

（圏央道沿線地域）

3 県の圏央道沿線地域の市町村の総人口をみると、3 県全体の総人口のシェアの 36%の 401 万人である。10 万人以上の主な都市をあげると茨城県はつくば市の 20 万人を筆頭に、隣接して土浦市 13.5 万人、県西部の古河市の 3 都市、埼玉県は 100 万人を越える政令都市のさいたま市を筆頭に川越市、狭山市、上尾市、入間市の 5 都市、千葉県は 90 万人を越える政令都市の千葉市を筆頭に、市原市、木更津市、成田市の 4 都市、以上 12 都市が位置している。

圏央道整備により、3 県の人口規模からみてつくば市・土浦市（総人口：33.5 万人）、さいたま市（118 万人）、千葉市（92 万人）の 3 拠点間の都市機能の連携が進むと考えられる。




資料：国勢調査（平成 17 年）

**図 2-1　3県の圏央道沿線地域の人口分布**

## 表 2-3 3県の圏央道沿線地域の人口規模と若年・高齢年齢別人口

（単位：人、%）

| 市町村名 | 平成17年人口 | 平成12年人口 | 平成12年～17年の人口増減数 | 平成12年～17年の人口増減 | 若年15歳未満人口 | 15～64歳人口 | 高齢65歳以上人口 | 若年15歳未満人口割合 | 15～64歳人口割 | 高齢65歳以上人口割 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 土浦市 | 135,058 | 134,702 | 356 | 0.3% | 19,114 | 91,513 | 24,418 | 14.2% | 67.8% | 18.1% |
| つくば市 | 200,528 | 191,814 | 8,714 | 4.5% | 30,151 | 141,957 | 28,419 | 15.0% | 70.8% | 14.2% |
| 龍ケ崎市 | 78,950 | 76,923 | 2,027 | 2.6% | 11,954 | 54,485 | 12,043 | 15.1% | 69.0% | 15.3% |
| 牛久市 | 77,223 | 73,258 | 3,965 | 5.4% | 10,390 | 54,986 | 11,841 | 13.5% | 71.2% | 15.3% |
| 稲敷市 | 49,689 | 51,284 | -1,595 | -3.1% | 6,482 | 31,711 | 11,496 | 13.0% | 63.8% | 23.1% |
| 常総市 | 66,536 | 66,245 | 291 | 0.4% | 9,340 | 43,577 | 13,603 | 14.0% | 65.5% | 20.4% |
| 下妻市 | 36,895 | 37,008 | -113 | -0.3% | 5,654 | 24,155 | 7,086 | 15.3% | 65.5% | 19.2% |
| 古河市 | 145,265 | 146,452 | -1,187 | -0.8% | 20,651 | 99,277 | 25,324 | 14.2% | 68.3% | 17.4% |
| 坂東市 | 57,516 | 58,673 | -1,157 | -2.0% | 8,182 | 37,934 | 11,396 | 14.2% | 66.0% | 19.8% |
| つくばみらい市 | 40,174 | 40,532 | 358 | 0.9% | 5,428 | 27,024 | 7,722 | 13.5% | 67.3% | 19.2% |
| 美浦村 | 18,118 | 18,219 | -101 | -0.6% | 2,668 | 12,140 | 3,310 | 14.7% | 67.0% | 18.3% |
| 阿見町 | 47,994 | 46,922 | 1,072 | 2.3% | 6,452 | 33,407 | 8,133 | 13.4% | 69.6% | 16.9% |
| 河内町 | 10,959 | 11,502 | 534 | 4.6% | 1,363 | 6,767 | 2,829 | 12.4% | 61.7% | 25.8% |
| 八千代町 | 23,609 | 24,352 | 743 | 3.1% | 3,513 | 15,070 | 5,026 | 14.9% | 63.8% | 21.3% |
| 五霞町 | 9,873 | 10,218 | 345 | 3.4% | 1,241 | 6,772 | 1,860 | 12.6% | 68.6% | 18.8% |
| 境町 | 26,468 | 27,171 | 703 | 2.6% | 3,937 | 17,285 | 5,246 | 14.9% | 65.3% | 19.8% |
| 計 | 1,024,855 | 1,015,275 | 9,723 | 1.0% | 146,520 | 698,060 | 179,752 | 14.3% | 68.1% | 17.5% |
| その他茨城県 | 1,950,312 | 1,970,401 | 20,232 | 1.0% | 276,393 | 1,276,099 | 396,520 | 14.2% | 65.4% | 20.3% |
| 茨城県 | 2,975,167 | 2,985,676 | 10,509 | 0.4% | 422,913 | 1,974,159 | 576,272 | 14.2% | 66.4% | 19.4% |
| さいたま市 | 1,176,314 | 1,133,300 | 43,014 | 3.8% | 170,239 | 815,659 | 186,779 | 14.5% | 69.3% | 15.9% |
| 川越市 | 333,795 | 330,766 | 3,029 | 0.9% | 45,237 | 230,670 | 55,929 | 13.6% | 69.1% | 16.8% |
| 狭山市 | 158,074 | 161,460 | 3,386 | 2.1% | 20,169 | 110,625 | 26,966 | 12.8% | 70.0% | 17.1% |
| 上尾市 | 220,232 | 212,947 | 7,285 | 3.4% | 32,150 | 152,210 | 35,558 | 14.6% | 69.1% | 16.1% |
| 入間市 | 148,576 | 147,909 | 667 | 0.5% | 21,403 | 104,110 | 23,063 | 14.4% | 70.1% | 15.5% |
| 桶川市 | 73,677 | 73,967 | 290 | 0.4% | 10,197 | 50,455 | 13,020 | 13.8% | 68.5% | 17.7% |
| 久喜市 | 72,522 | 72,654 | 132 | 0.2% | 9,797 | 51,009 | 11,715 | 13.5% | 70.3% | 16.2% |
| 北本市 | 70,126 | 69,524 | 602 | 0.9% | 9,813 | 48,850 | 11,461 | 14.0% | 69.7% | 16.3% |
| 蓮田市 | 63,474 | 64,386 | 912 | 1.4% | 8,024 | 43,939 | 11,499 | 12.6% | 69.2% | 18.1% |
| 坂戸市 | 98,964 | 97,381 | 1,583 | 1.6% | 13,031 | 70,605 | 15,199 | 13.2% | 71.3% | 15.4% |
| 幸手市 | 54,006 | 56,413 | 2,407 | 4.3% | 6,491 | 38,058 | 9,456 | 12.0% | 70.5% | 17.5% |
| 鶴ヶ島市 | 69,783 | 67,638 | 2,145 | 3.2% | 9,803 | 51,155 | 8,823 | 14.0% | 73.3% | 12.6% |
| 日高市 | 53,619 | 53,758 | 139 | 0.3% | 6,881 | 37,160 | 9,471 | 12.8% | 69.3% | 17.7% |
| 伊奈町 | 36,535 | 32,216 | 4,319 | 13.4% | 5,925 | 25,652 | 4,955 | 16.2% | 70.2% | 13.6% |
| 川島町 | 22,906 | 23,322 | 416 | 1.8% | 2,999 | 15,669 | 4,238 | 13.1% | 68.4% | 18.5% |
| 宮代町 | 34,620 | 35,193 | 573 | 1.6% | 3,920 | 24,493 | 6,207 | 11.3% | 70.7% | 17.9% |
| 白岡町 | 48,389 | 46,999 | 1,390 | 3.0% | 7,086 | 33,355 | 7,922 | 14.6% | 68.9% | 16.4% |
| 菖蒲町 | 21,425 | 22,410 | 985 | 4.4% | 2,513 | 14,801 | 4,105 | 11.7% | 69.1% | 19.2% |
| 杉戸町 | 46,646 | 47,336 | 690 | 1.5% | 6,361 | 32,538 | 7,673 | 13.6% | 69.8% | 16.4% |
| 計 | 2,803,683 | 2,749,579 | 54,104 | 2.0% | 392,039 | 1,951,013 | 454,039 | 14.0% | 69.6% | 16.2% |
| その他埼玉県 | 4,250,560 | 4,188,427 | 62,133 | 1.5% | 594,322 | 2,941,240 | 702,967 | 14.0% | 69.2% | 16.5% |
| 埼玉県 | 7,054,243 | 6,938,006 | 116,237 | 1.7% | 986,361 | 4,892,253 | 1,157,006 | 14.0% | 69.4% | 16.4% |
| 千葉市 | 924,319 | 887,164 | 37,155 | 4.2% | 127,608 | 639,711 | 152,231 | 13.8% | 69.2% | 16.5% |
| 木更津市 | 122,234 | 122,768 | 534 | 0.4% | 16,579 | 82,225 | 23,413 | 13.6% | 67.3% | 19.2% |
| 茂原市 | 93,260 | 93,779 | 519 | 0.6% | 12,394 | 62,024 | 18,828 | 13.3% | 66.5% | 20.2% |
| 成田市 | 121,139 | 116,898 | 4,241 | 3.6% | 17,135 | 84,973 | 19,027 | 14.1% | 70.1% | 15.7% |
| 東金市 | 61,701 | 59,605 | 2,096 | 3.5% | 8,638 | 42,063 | 10,967 | 14.0% | 68.2% | 17.8% |
| 市原市 | 280,255 | 278,218 | 2,037 | 0.7% | 38,537 | 194,626 | 46,373 | 13.8% | 69.4% | 16.5% |
| 袖ケ浦市 | 59,108 | 58,593 | 515 | 0.9% | 8,610 | 40,853 | 9,620 | 14.6% | 69.1% | 16.3% |
| 八街市 | 75,735 | 72,595 | 3,140 | 4.3% | 11,815 | 52,352 | 11,480 | 15.6% | 69.1% | 15.2% |
| 山武市 | 59,024 | 60,614 | 1,590 | 2.6% | 8,016 | 37,905 | 13,003 | 13.6% | 64.2% | 22.0% |
| 富里市 | 51,370 | 50,176 | 1,194 | 2.4% | 6,968 | 37,322 | 7,068 | 13.6% | 72.7% | 13.8% |
| 神崎町 | 6,705 | 6,747 | 42 | 0.6% | 929 | 4,189 | 1,587 | 13.9% | 62.5% | 23.7% |
| 多古町 | 16,950 | 17,603 | 653 | 3.7% | 2,053 | 10,247 | 4,648 | 12.1% | 60.5% | 27.4% |
| 大網白里町 | 49,548 | 47,036 | 2,512 | 5.3% | 6,955 | 32,752 | 9,582 | 14.0% | 66.1% | 19.3% |
| 九十九里町 | 19,009 | 20,266 | 1,257 | 6.2% | 2,203 | 12,019 | 4,787 | 11.6% | 63.2% | 25.2% |
| 芝山町 | 8,389 | 8,401 | 12 | 0.1% | 1,070 | 5,198 | 2,111 | 12.8% | 62.0% | 25.2% |
| 横芝光町 | 25,981 | 26,721 | 740 | 2.8% | 3,282 | 15,959 | 6,738 | 12.6% | 61.4% | 25.9% |
| 長柄町 | 8,564 | 8,625 | 61 | 0.7% | 989 | 5,274 | 2,301 | 11.5% | 61.6% | 26.9% |
| 長南町 | 9,824 | 10,628 | 804 | 7.6% | 991 | 5,858 | 2,975 | 10.1% | 59.6% | 30.3% |
| 計 | 1,993,115 | 1,946,437 | 46,678 | 2.4% | 274,772 | 1,365,550 | 346,739 | 13.8% | 68.5% | 17.4% |
| その他千葉県 | 4,063,347 | 3,979,848 | 83,499 | 2.1% | 544,576 | 2,789,050 | 713,604 | 13.4% | 68.6% | 17.6% |
| 千葉県 | 6,056,462 | 5,926,285 | 130,177 | 2.2% | 819,348 | 4,154,600 | 1,060,343 | 13.5% | 68.6% | 17.5% |
| ３県対象計 | 5,821,653 | 5,711,291 | 110,505 | 1.9% | 813,331 | 4,014,623 | 980,530 | 14.0% | 69.0% | 16.8% |
| ３県その他 | 10,264,219 | 10,138,676 | 125,400 | 1.2% | 1,415,291 | 7,006,389 | 1,813,091 | 13.8% | 68.3% | 17.7% |
| ３県全体 | 16,085,872 | 15,849,967 | 235,905 | 1.5% | 2,228,622 | 11,021,012 | 2,793,621 | 13.9% | 68.5% | 17.4% |

資料：国勢調査

注：圏央道沿線地域は、圏央道沿線 5㎞ 以内市町村及びさいたま市、千葉市を含む。

b. 工業

（茨城県、埼玉県、千葉県）

3 県の工業は、事業所数、従業員数、製造品出荷額のいずれの項目でも全国の上位にあり、3 県の製造品出荷額は全国シェアの 12.5%を占め、工業のウエートが高い。

事業所数は埼玉県が 4 位、茨城県が 11 位、千葉県が 13 位、従業員数は埼玉県が 4 位、茨城県が 11 位、千葉県が 13 位、製造品出荷額は埼玉県が 6 位、千葉県が 7 位、茨城県が 8 位に位置している。

3 県を比較してみると事業所数は埼玉県が最も多く 15 千件あり、茨城県、千葉県に対して 2 倍以上立地している。従業員数も埼玉県が最も多く 440 千人であり、茨城県、千葉県に対してそれぞれ 150 千人､208 千人多い｡出荷額は 3 県とも大きな開きがなく 12 兆円～15 兆円の規模である。

また、3 県の製造品出荷額の業種別割合をみると茨城県が一般機械、化学、食料、埼玉県が輸送、化学、食料、千葉県が化学、石油、鉄鋼が上位を占める。茨城県は鹿島のコンビナート、県南地域のキリンビール、日清食品、県西地域のナビスコなど大手食品企業、埼玉県は狭山市の本田技研工業や化学、食料の大手企業、千葉県は、千葉臨海コンビナートや君津市の新日鐵等の立地企業によると考えられる。

**表 2-4　3県の工業の主要項目に見る全国の位置**

（単位：件、人、百億円、%）

| 都道府県名 | 事業所数 | | | | | 従業員数 | | | 製造品出荷額 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 内従業者 30人～299人 | 内従業者 300人以上 | 全国シェア | 順位 | | 全国シェア | 順位 | | 全国シェア | 順位 |
| 茨城県 | 6,625 | 1,414 | 138 | 2.6% | 11 | 290,050 | 3.4% | 8 | 1,274 | 3.8% | 8 |
| 埼玉県 | 15,135 | 2,427 | 172 | 5.9% | 4 | 440,359 | 5.2% | 4 | 1,495 | 4.4% | 6 |
| 千葉県 | 6,546 | 1,267 | 104 | 2.5% | 13 | 231,957 | 2.7% | 10 | 1,432 | 4.3% | 7 |
| 3県計 | 28,306 | 5,108 | 414 | 11.0% | - | 962,366 | 11.3% | - | 4,201 | 12.5% | - |
| 東京都 | 18,681 | 1,596 | 101 | 7.2% | 3 | 371,206 | 4.4% | 7 | 1,064 | 3.2% | 10 |
| 神奈川県 | 10,823 | 1,930 | 235 | 4.2% | 7 | 435,767 | 5.1% | 5 | 2,020 | 6.0% | 2 |
| 全国 | 258,232 | 44,125 | 3,557 | 100.0% | - | 8,518,545 | 100.0% | - | 33,676 | 100.0% | - |

資料：工業統計（平成 19 年）

**表 2-5　製造業出荷額等の主要産業の概要**

| 都道府県名 | 第一位 | | 第二位 | | 第三位 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 産業 | 構成比 | 産業 | 構成比 | 産業 | 構成比 |
| 茨城県 | 一般機械 | 19.3% | 化学 | 11.7% | 食料 | 9.3% |
| 埼玉県 | 輸送 | 19.0% | 化学 | 10.2% | 食料 | 10.0% |
| 千葉県 | 化学 | 21.3% | 石油 | 21.6% | 鉄鋼 | 13.2% |
| 東京都 | 輸送 | 15.2% | 印刷 | 14.5% | 情報 | 10.8% |
| 神奈川県 | 輸送 | 22.1% | 一般機械 | 14.0% | 化学 | 11.1% |
| 全国 | 輸送 | 19.4% | 一般機械 | 10.7% | 化学 | 8.6% |

資料：工業統計（平成 19 年）

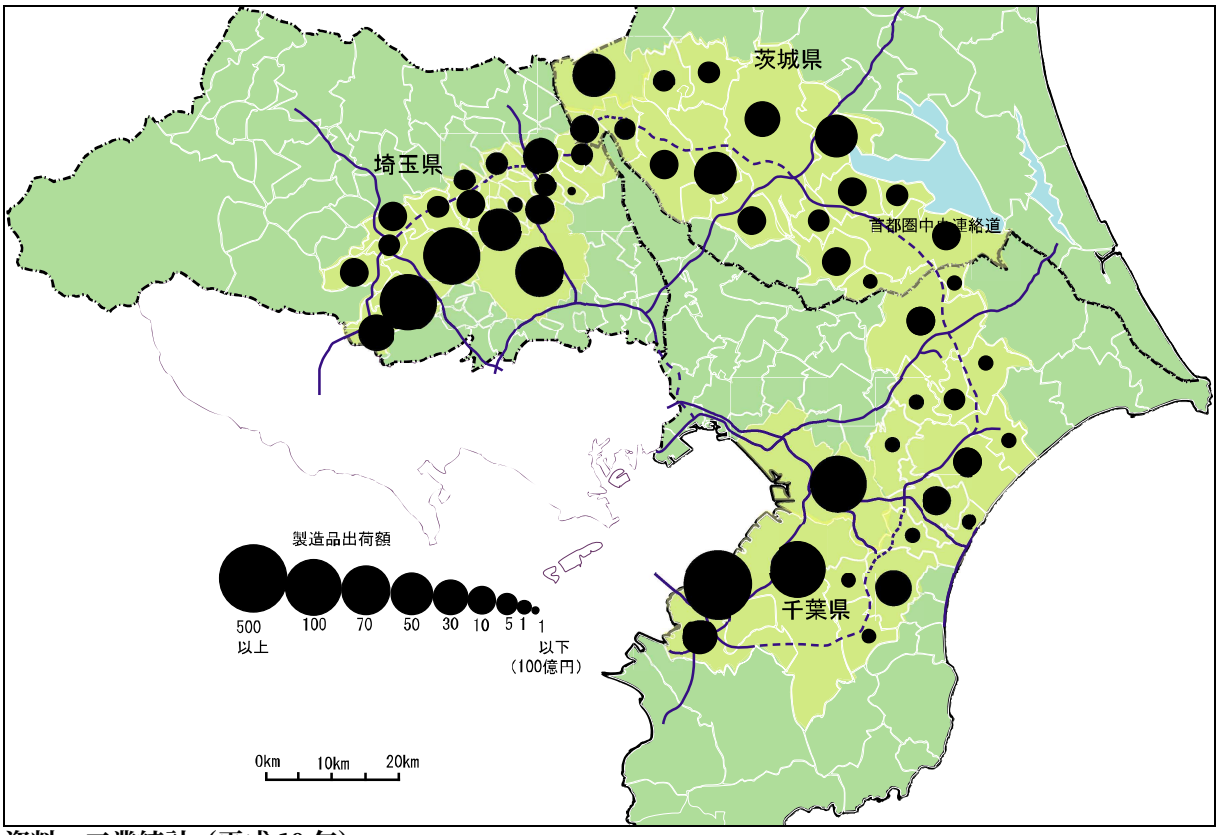
注：従業員 10 人以上の事業所

（圏央道沿線地域）

3 県の圏央道沿線地域の市町村の製造品出荷額をみると 3 県全体の製造品出荷額のシェアの 45%の 19.1 兆円であり、人口ウエートより高い。

3 県の圏央道沿線地域の市町村の製造品出荷額 5,000 億円以上の都市を高い順にみると、茨城県がつくば市の 0.8 兆円を筆頭に、常総市、古河市の 3 都市、埼玉県が本田技研工業のある狭山市の 1.5 兆を筆頭に川越市、さいたま市、上尾市の 4 都市、千葉県がコンビナートを有す市原市、袖ヶ浦市がそれぞれ 1 兆円以上ある。特に市原市は 5.0 兆円と 3 県の沿線市町村のなかで最大であり、県都千葉市の 3 都市、以上 10 都市である。

圏央道整備は、土地条件が整い、工場立地が進み物流効率化、人材・雇用確保に貢献するものと想定される。




資料：工業統計（平成 19 年）

**図 2-2　3県の圏央道沿線地域の製造業出荷額**

## 表 2-6 3県の圏央道沿線地域の工業の主要指標による現況

（単位：件、人、億円）

| 市町村名 | 事業所数 | 内従業者30人～299人 | 内従業者300人以上 | 従業者数 | 製造品出荷額等 |
|---|---|---|---|---|---|
| 土浦市 | 182 | 39 | 9 | 13,152 | 8,309 |
| つくば市 | 180 | 40 | 8 | 13,512 | 3,192 |
| 龍ケ崎市 | 117 | 37 | 2 | 5,712 | 2,322 |
| 牛久市 | 73 | 19 | 2 | 3,594 | 1,188 |
| 稲敷市 | 172 | 44 | 2 | 5,546 | 1,509 |
| 常総市 | 298 | 78 | 8 | 13,746 | 5,976 |
| 下妻市 | 181 | 31 | 1 | 4,708 | 1,203 |
| 古河市 | 437 | 85 | 9 | 18,686 | 5,439 |
| 坂東市 | 242 | 45 | 4 | 8,068 | 2,610 |
| つくばみらい市 | 99 | 21 | 2 | 4,511 | 2,181 |
| 美浦村 | 41 | 13 | 1 | 2,044 | 631 |
| 阿見町 | 87 | 33 | 2 | 5,621 | 2,883 |
| 河内町 | 47 | 10 | - | 1,187 | 180 |
| 八千代町 | 87 | 16 | 1 | 2,287 | 735 |
| 五霞町 | 59 | 27 | 3 | 4,529 | 1,693 |
| 境町 | 119 | 21 | - | 3,026 | 832 |
| 計 | 2,421 | 559 | 54 | 109,929 | 40,883 |
| その他茨城県 | 4,204 | 855 | 84 | 180,121 | 86,558 |
| 茨城県 | 6,625 | 1,414 | 138 | 290,050 | 127,441 |
| さいたま市 | 1,288 | 171 | 13 | 33,763 | 9,378 |
| 川越市 | 591 | 140 | 12 | 25,018 | 10,616 |
| 狭山市 | 219 | 54 | 11 | 19,299 | 15,040 |
| 上尾市 | 320 | 53 | 5 | 12,127 | 5,520 |
| 入間市 | 377 | 70 | 5 | 12,233 | 3,955 |
| 桶川市 | 114 | 25 | 3 | 4,830 | 1,514 |
| 久喜市 | 123 | 33 | 6 | 7,052 | 3,321 |
| 北本市 | 81 | 16 | 2 | 2,878 | 943 |
| 蓮田市 | 81 | 19 | 3 | 3,416 | 1,230 |
| 坂戸市 | 142 | 34 | 3 | 6,315 | 1,323 |
| 幸手市 | 116 | 26 | - | 3,742 | 974 |
| 鶴ヶ島市 | 77 | 18 | 2 | 3,091 | 895 |
| 日高市 | 145 | 39 | - | 5,553 | 1,541 |
| 伊奈町 | 121 | 27 | 1 | 3,816 | 1,152 |
| 川島町 | 105 | 24 | 1 | 3,564 | 974 |
| 宮代町 | 32 | 2 | - | 556 | 103 |
| 白岡町 | 59 | 10 | - | 1,500 | 333 |
| 菖蒲町 | 68 | 14 | 1 | 2,737 | 981 |
| 杉戸町 | 81 | 16 | - | 1,856 | 320 |
| 計 | 4,140 | 791 | 68 | 153,346 | 60,113 |
| その他埼玉県 | 10,995 | 1,636 | 104 | 287,013 | 89,362 |
| 埼玉県 | 15,135 | 2,427 | 172 | 440,359 | 149,476 |
| 千葉市 | 571 | 126 | 7 | 23,230 | 12,474 |
| 木更津市 | 100 | 21 | 2 | 3,882 | 2,366 |
| 茂原市 | 113 | 32 | 6 | 9,698 | 4,706 |
| 成田市 | 126 | 29 | 2 | 5,312 | 1,875 |
| 東金市 | 102 | 26 | - | 3,157 | 1,199 |
| 市原市 | 308 | 95 | 17 | 21,005 | 50,248 |
| 袖ケ浦市 | 94 | 31 | 3 | 5,657 | 11,792 |
| 八街市 | 165 | 19 | - | 2,809 | 523 |
| 山武市 | 134 | 33 | - | 3,623 | 1,193 |
| 富里市 | 46 | 13 | - | 1,419 | 402 |
| 神崎町 | 22 | 5 | - | 916 | 264 |
| 多古町 | 46 | 12 | 1 | 1,562 | 529 |
| 大網白里町 | 62 | 3 | 1 | 988 | 117 |
| 九十九里町 | 101 | 7 | - | 1,566 | 355 |
| 芝山町 | 39 | 16 | 1 | 1,918 | 691 |
| 横芝光町 | 60 | 16 | - | 1,641 | 443 |
| 長柄町 | 33 | 5 | - | 930 | 459 |
| 長南町 | 34 | 15 | - | 1,652 | 390 |
| 計 | 2,156 | 504 | 40 | 90,965 | 90,027 |
| その他千葉県 | 4,390 | 763 | 64 | 140,992 | 53,157 |
| 千葉県 | 6,546 | 1,267 | 104 | 231,957 | 143,184 |
| ３県対象計 | 8,717 | 1,854 | 162 | 354,240 | 191,023 |
| ３県その他 | 19,589 | 3,254 | 252 | 608,126 | 229,077 |
| ３県全体 | 28,306 | 5,108 | 414 | 962,366 | 420,100 |

資料：工業統計（平成 19 年）

c．商業

（茨城県、埼玉県、千葉県）

3 県の商業の卸売業・小売業（平成 19 年）をみると、事業所数、従業員数、製造品出荷額のいずれの項目でも全国上位にある。3 県の年間販売額の全国シェアは 6.3%で、人口、製造品出荷額のウエートに比べて低い。これは東京都のウエートが 30%以上も占めているためである。

全国の順位は事業所数が埼玉県 8 位、千葉県 9 位、茨城県 14 位、従業員数が埼玉県 6 位、千葉県が 8 位、茨城県 13 位、年間販売額が埼玉県 7 位、千葉県 9 位、茨城県 15 位に位置している。

3 県の卸売業と小売業別に年間販売額をみると卸売業が 19 兆円、小売業が 15 兆円で、埼玉県の額が相対的に高い。

表 2-7　3県の商業の主要項目に見る全国の位置（卸売業・小売業合計）

（単位：件、人、百億円、%）

| 都道府県名 | 事業所数 | 全国シェア | 順位 | 従業員数 | 全国シェア | 順位 | 年間商品販売額 | 全国シェア | 順位 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 茨城県 | 31,248 | 2.1% | 14 | 214,725 | 1.9% | 13 | 687 | 1.3% | 15 |
| 埼玉県 | 56,427 | 3.8% | 8 | 467,022 | 4.2% | 6 | 1,515 | 2.8% | 7 |
| 千葉県 | 48,596 | 3.3% | 9 | 414,626 | 3.7% | 8 | 1,232 | 2.2% | 9 |
| 3県計 | 136,271 | 9.3% | - | 1,096,373 | 9.9% | - | 3,435 | 6.3% | - |
| 東京都 | 149,965 | 10.2% | 1 | 1,574,020 | 14.2% | 1 | 18,221 | 33.2% | 1 |
| 神奈川県 | 67,716 | 4.6% | 4 | 605,617 | 5.5% | 4 | 2,095 | 3.8% | 5 |
| 全国 | 1,472,658 | 100.0% | - | 11,105,669 | 100.0% | - | 54,824 | 100.0% | - |

資料：商業統計調査（平成 19 年）

表 2-8　3県の商業の主要項目に見る全国の位置（卸売業）

（単位：件、人、百億円、%）

| 都道府県名 | 事業所数 | 全国シェア | 順位 | 従業員数 | 全国シェア | 順位 | 年間商品販売額 | 全国シェア | 順位 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 茨城県 | 5,834 | 0.4% | 16 | 48,525 | 1.4% | 15 | 391 | 0.7% | 16 |
| 埼玉県 | 11,854 | 0.8% | 8 | 109,799 | 3.1% | 7 | 882 | 1.6% | 7 |
| 千葉県 | 8,993 | 0.6% | 10 | 83,986 | 2.4% | 11 | 657 | 1.2% | 12 |
| 3県計 | 26,681 | 1.8% | - | 242,310 | 6.9% | - | 1,929 | 3.5% | - |
| 東京都 | 47,270 | 3.2% | 1 | 795,902 | 22.6% | 1 | 16,493 | 30.1% | 1 |
| 神奈川県 | 12,824 | 0.9% | 6 | 795,902 | 22.6% | 5 | 1,240 | 2.3% | 5 |
| 全国 | 334,799 | 22.7% | - | 3,526,306 | 100.0% | - | 41,353 | 75.4% | - |

資料：商業統計調査（平成 19 年）

表 2-9　3県の商業の主要項目に見る全国の位置（小売業）

（単位：件、人、百億円、%）

| 都道府県名 | 事業所数 | 全国シェア | 順位 | 従業員数 | 全国シェア | 順位 | 年間商品販売額 | 全国シェア | 順位 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 茨城県 | 25,414 | 1.7% | 13 | 166,200 | 4.7% | 13 | 296 | 0.5% | 13 |
| 埼玉県 | 44,573 | 3.0% | 5 | 357,223 | 10.1% | 5 | 634 | 1.2% | 5 |
| 千葉県 | 39,603 | 2.7% | 7 | 330,640 | 9.4% | 7 | 575 | 1.0% | 7 |
| 3県計 | 109,590 | 7.4% | - | 854,063 | 24.2% | - | 1,505 | 2.7% | - |
| 東京都 | 102,695 | 7.0% | 1 | 778,118 | 22.1% | 1 | 1,728 | 3.2% | 1 |
| 神奈川県 | 54,892 | 3.7% | 3 | 464,156 | 13.2% | 3 | 855 | 1.6% | 3 |
| 全国 | 1,137,859 | 77.3% | - | 7,579,363 | 214.9% | - | 13,471 | 24.6% | - |

資料：商業統計調査（平成 19 年）

（圏央道沿線地域）

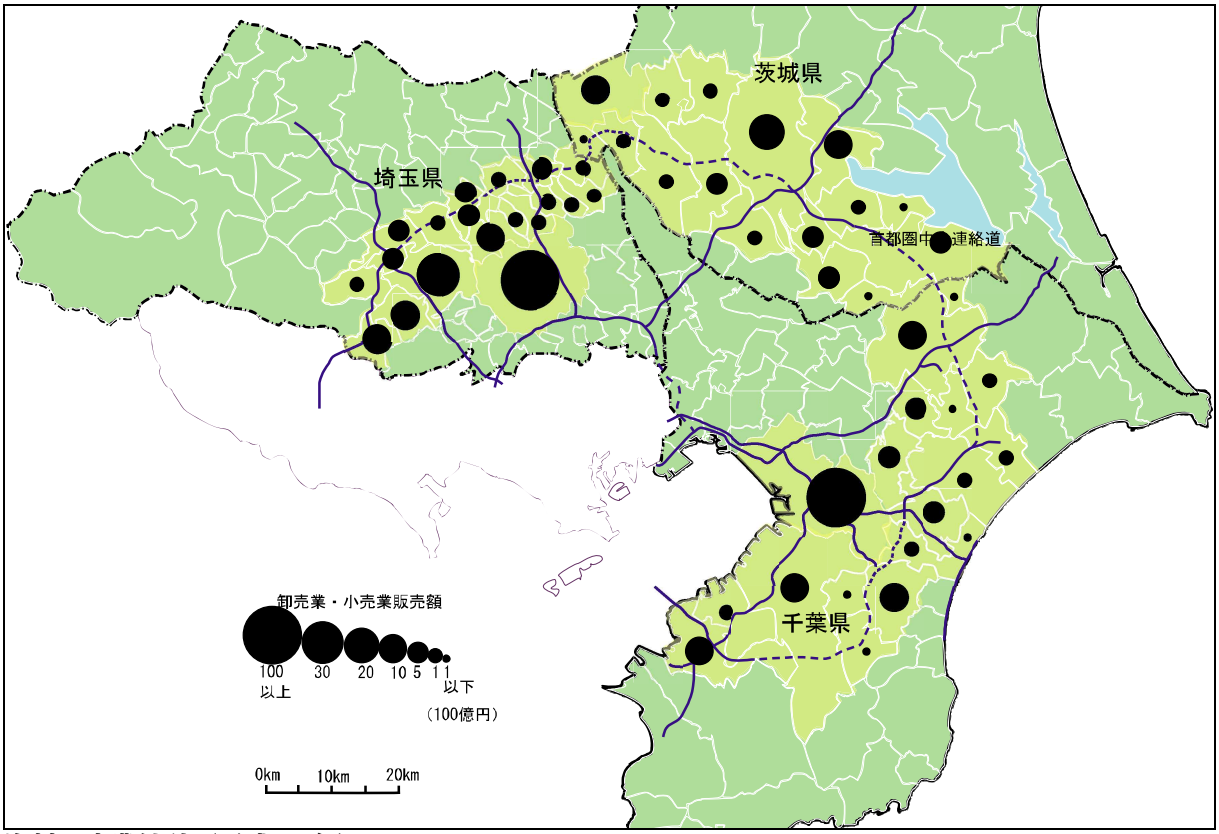
3 県の圏央道沿線地域の市町村の卸売業・小売業の商品販売額をみると、全体の年間販売額は 15.9 兆円でシェアは 40%である。

卸売業・小売業の年間販売額 5,000 億円以上の都市を高い順にみると、茨城県ではつくば市、土浦市の 2 都市、埼玉県では政令都市のさいたま市の 4.7 兆円と突出しおり、次いで川越市、上尾市の 3 都市、千葉県では千葉市が 7 兆円を示し突出している。

卸売業と小売業を比べてみると、つくば市、さいたま市、千葉市は小売業より卸売業が倍以上

の年間販売額であり、卸売業に特化している。

圏央道の整備により、卸売業の入出荷圏域の拡大や、大規模店舗など買い物圏域の拡大が図られることから、卸売業・小売業の機能が強化され、地元にとって雇用増が期待される。




資料：商業統計（平成 19 年）

**図 2-3　3県の圏央道沿線地域の卸売業・小売業の年間商品販売額**

## 表 2-10　3県の圏央道沿線地域の商業の主要指標による現況

（単位：件、人、億円）

| 市町村名 | 合計 | | | 卸売業計 | | | 小売業計 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 事業所数 | 従業者数 | 年間商品販売額 | 事業所数 | 従業者数 | 年間商品販売額 | 事業所数 | 従業者数 | 年間商品販売額 |
| 土浦市 | 1,802 | 13,862 | 5,743 | 489 | 4,484 | 3,727 | 1,313 | 9,378 | 2,016 |
| つくば市 | 1,822 | 14,292 | 7,778 | 387 | 3,857 | 5,703 | 1,435 | 10,435 | 2,075 |
| 龍ケ崎市 | 660 | 5,797 | 1,152 | 87 | 768 | 321 | 573 | 5,029 | 830 |
| 牛久市 | 605 | 5,144 | 1,041 | 93 | 680 | 328 | 512 | 4,464 | 713 |
| 稲敷市 | 521 | 2,939 | 578 | 60 | 310 | 138 | 461 | 2,629 | 440 |
| 常総市 | 872 | 4,735 | 1,164 | 160 | 1,100 | 572 | 712 | 3,635 | 593 |
| 下妻市 | 600 | 3,717 | 936 | 115 | 606 | 431 | 485 | 3,111 | 505 |
| 古河市 | 1,641 | 10,963 | 2,714 | 276 | 2,391 | 1,288 | 1,365 | 8,572 | 1,425 |
| 坂東市 | 607 | 3,312 | 770 | 111 | 628 | 325 | 496 | 2,684 | 445 |
| つくばみらい市 | 294 | 1,966 | 489 | 47 | 201 | 111 | 247 | 1,765 | 378 |
| 美浦村 | 123 | 694 | 121 | 16 | 77 | 19 | 107 | 617 | 101 |
| 阿見町 | 301 | 2,359 | 414 | 42 | 322 | 70 | 259 | 2,037 | 344 |
| 河内町 | 93 | 352 | 89 | 23 | 122 | 51 | 70 | 230 | 38 |
| 五霞町 | 72 | 467 | 137 | 8 | 67 | 89 | 64 | 400 | 48 |
| 境町 | 389 | 2,311 | 473 | 72 | 459 | 196 | 317 | 1,852 | 277 |
| 計 | 10,402 | 72,910 | 23,600 | 1,986 | 16,072 | 13,371 | 8,416 | 56,838 | 10,229 |
| その他茨城県 | 20,846 | 141,815 | 45,099 | 3,848 | 32,453 | 25,740 | 16,998 | 109,362 | 19,359 |
| 茨城県 | 31,248 | 214,725 | 68,698 | 5,834 | 48,525 | 39,111 | 25,414 | 166,200 | 29,588 |
| さいたま市 | 9,604 | 96,002 | 47,341 | 2,576 | 30,926 | 34,732 | 7,028 | 65,076 | 12,609 |
| 川越市 | 2,661 | 23,542 | 7,421 | 538 | 6,394 | 4,317 | 2,123 | 17,148 | 3,103 |
| 狭山市 | 1,177 | 9,087 | 2,308 | 211 | 1,669 | 1,011 | 966 | 7,418 | 1,297 |
| 上尾市 | 1,402 | 13,422 | 5,549 | 297 | 3,005 | 2,778 | 1,105 | 10,417 | 2,772 |
| 入間市 | 1,113 | 9,799 | 2,078 | 209 | 1,678 | 656 | 904 | 8,121 | 1,421 |
| 桶川市 | 610 | 4,431 | 1,162 | 100 | 883 | 633 | 510 | 3,548 | 528 |
| 久喜市 | 607 | 5,455 | 1,445 | 114 | 861 | 570 | 493 | 4,594 | 875 |
| 北本市 | 476 | 4,431 | 1,091 | 63 | 532 | 428 | 413 | 3,899 | 663 |
| 蓮田市 | 401 | 3,162 | 612 | 43 | 251 | 89 | 358 | 2,911 | 523 |
| 坂戸市 | 966 | 9,911 | 3,920 | 270 | 3,338 | 2,748 | 696 | 6,573 | 1,172 |
| 幸手市 | 487 | 3,640 | 751 | 66 | 369 | 208 | 421 | 3,271 | 543 |
| 鶴ヶ島市 | 543 | 5,736 | 1,376 | 88 | 746 | 436 | 455 | 4,990 | 940 |
| 日高市 | 335 | 3,064 | 578 | 45 | 274 | 121 | 290 | 2,790 | 456 |
| 伊奈町 | 256 | 2,265 | 1,232 | 59 | 746 | 951 | 197 | 1,519 | 281 |
| 川島町 | 162 | 1,381 | 294 | 36 | 292 | 162 | 126 | 1,089 | 132 |
| 宮代町 | 234 | 1,251 | 144 | 34 | 121 | 23 | 200 | 1,130 | 121 |
| 白岡町 | 322 | 2,487 | 1,037 | 56 | 703 | 682 | 266 | 1,784 | 356 |
| 菖蒲町 | 205 | 1,063 | 188 | 37 | 252 | 78 | 168 | 811 | 110 |
| 杉戸町 | 348 | 2,671 | 1,011 | 65 | 571 | 657 | 283 | 2,100 | 355 |
| 計 | 21,909 | 202,800 | 79,536 | 4,907 | 53,611 | 51,280 | 17,002 | 149,189 | 28,256 |
| その他埼玉県 | 34,518 | 264,222 | 72,003 | 6,947 | 56,188 | 36,880 | 27,571 | 208,034 | 35,122 |
| 埼玉県 | 56,427 | 467,022 | 151,539 | 11,854 | 109,799 | 88,160 | 44,573 | 357,223 | 63,378 |
| 千葉市 | 7,168 | 77,974 | 37,211 | 1,692 | 22,140 | 26,004 | 5,476 | 55,834 | 11,207 |
| 木更津市 | 1,306 | 9,704 | 2,917 | 290 | 2,564 | 1,614 | 1,016 | 7,140 | 1,302 |
| 茂原市 | 1,041 | 7,788 | 2,068 | 166 | 1,257 | 943 | 875 | 6,531 | 1,126 |
| 成田市 | 1,432 | 13,975 | 3,423 | 260 | 3,316 | 1,436 | 1,172 | 10,659 | 1,987 |
| 東金市 | 599 | 4,919 | 1,020 | 94 | 749 | 309 | 505 | 4,170 | 711 |
| 市原市 | 1,990 | 17,690 | 4,052 | 370 | 2,926 | 1,550 | 1,620 | 14,764 | 2,502 |
| 袖ケ浦市 | 372 | 3,041 | 591 | 53 | 443 | 202 | 319 | 2,598 | 389 |
| 八街市 | 570 | 5,434 | 1,406 | 141 | 1,439 | 783 | 429 | 3,995 | 623 |
| 山武市 | 460 | 2,939 | 649 | 72 | 457 | 279 | 388 | 2,482 | 370 |
| 富里市 | 376 | 3,709 | 1,105 | 87 | 846 | 564 | 289 | 2,863 | 541 |
| 神崎町 | 64 | 302 | 43 | 10 | 33 | 5 | 54 | 269 | 37 |
| 多古町 | 258 | 1,344 | 334 | 48 | 409 | 198 | 210 | 935 | 136 |
| 大網白里町 | 311 | 2,303 | 363 | 44 | 247 | 76 | 267 | 2,056 | 287 |
| 九十九里町 | 181 | 1,061 | 118 | 18 | 102 | 20 | 163 | 959 | 98 |
| 芝山町 | 92 | 748 | 178 | 15 | 201 | 88 | 77 | 547 | 90 |
| 横芝光町 | 290 | 1,644 | 341 | 50 | 360 | 145 | 240 | 1,284 | 196 |
| 長柄町 | 68 | 278 | 38 | 3 | 21 | 5 | 65 | 257 | 33 |
| 長南町 | 90 | 391 | 110 | 12 | 54 | 70 | 78 | 337 | 40 |
| 計 | 16,668 | 155,244 | 55,967 | 3,425 | 37,564 | 34,292 | 13,243 | 117,680 | 21,675 |
| その他千葉県 | 31,928 | 259,382 | 67,255 | 5,568 | 46,422 | 31,380 | 26,360 | 212,960 | 35,874 |
| 千葉県 | 48,596 | 414,626 | 123,222 | 8,993 | 83,986 | 65,672 | 39,603 | 330,640 | 57,550 |
| ３県対象計 | 48,979 | 430,954 | 159,103 | 10,318 | 107,247 | 98,943 | 38,661 | 323,707 | 60,160 |
| ３県その他 | 87,292 | 665,419 | 184,356 | 16,363 | 135,063 | 94,000 | 70,929 | 530,356 | 90,356 |
| ３県全体 | 136,271 | 1,096,373 | 343,459 | 26,681 | 242,310 | 192,943 | 109,590 | 854,063 | 150,516 |

資料：商業統計調査（平成 19 年）

（2）観光、特産物、コンベンションなどの状況

① 観光

a. 3 県の観光入込客

3 県の観光入込客数は、年間約 3 億人を示している。突出している東京ディズニーリゾート、成田新勝寺や南房総の自然資源が位置している千葉県が 1.5 億人と最も多く、次いで埼玉県の 1.1 億人、茨城県が 0.4 億人の水準にある。

**表 2-11　3県の観光入込客数**

単位：万人

| 県名 | 入込客数 | 構成比 |
|---|---|---|
| 茨城県 | 4,231 | 14.0% |
| 埼玉県 | 11,148 | 36.9% |
| 千葉県 | 14,793 | 49.0% |
| 3県計 | 30,173 | 100.0% |

資料：茨城県は平成 20 年度観光客動態調査、埼玉県は平成 19 年入込観光客「推計」調査、千葉県は平成 20 年観光入込調査報告書

b. 主要な観光資源・文化財と観光入込客

3 県の主要な観光資源・文化財（年間入込客数 100 万人以上）は 15 箇所あり、茨城県が筑波山、水戸の偕楽園など 7 箇所、埼玉県がさいたまスーパーアリーナなど 5 箇所、千葉県が東京ディズニーリゾートをはじめ 8 箇所位置している。

圏央道沿線地域には、野球観戦の西武ドームや千葉マリンスタジアム、サッカー観戦の埼玉スタジアム、海ほたる、鉄道博物館、お祭り見学の川越祭り、成田新勝寺・香取神社他の神社・仏閣の参拝、国際会議や見本市の幕張メッセ、さいたまスーパーアリーナ等が位置しており、圏央道開通により 3 県相互からの観光客の流動増大が期待される。

**表 2-12　3県の主な観光地の入込客数（平成20年、100万人以上を対象）**

単位：万人

| 県名 | 主要観光地 | 入込客数 |
|---|---|---|
| 茨城県 | 筑波山 | 262 |
| | 大洗海岸（海水浴） | 137 |
| | 那珂湊魚市場 | 130 |
| | 前川あやめ園 | 125 |
| | ひたち海浜公園 | 121 |
| | アクアワールド大洗（水族館） | 111 |
| | 水戸の偕楽園（梅祭り） | 105 |
| 埼玉県 | さいたまスーパーアリーナ | 220 |
| | 埼玉スタジアム | 154 |
| | 川越祭り | 117 |
| | 西武ドーム | 109 |
| | 鉄道博物館 | 100 |
| 千葉県 | 東京ディズニーリゾート | 3,943 |
| | 成田新勝寺 | 1,145 |
| | 海ほたるパーキングエリア | 671 |
| | 幕張メッセ | 455 |
| | 香取神社 | 228 |
| | 千葉マリンスタジアム | 198 |
| | 宗吾霊堂 | 116 |
| | ふれあいパーク八日市場 | 112 |

資料：茨城県は観光物産課資料（20 年度）、埼玉県は各施設資料（20 年）、千葉県は観光入込調査報告書資料（20 年）による。

c. 3 県の圏央道沿線地域の観光資源

圏央道沿線地域の観光地は、次のとおりである。

（茨城県）

つくば・土浦：筑波山、土浦全国花火大会

つくばみらい市：ワープステーション江戸（フイルム・コミッション）
牛久・阿見・稲敷：シャトーカミヤ、牛久大仏、ポティロンの森、美浦トレセン
霞ヶ浦周辺：観光帆曳船・湖上遊覧（霞ヶ浦）
古河・下妻：古河歴史博物館、古河提灯竿(ちょうちんさお)もみまつり、古河フィルムコミッション
その他の地域：袋田の滝、偕楽園・水戸黄門まつり及び梅まつり、アクアワールド大洗水族館、笠間稲荷神社、水郷潮来あやめまつり、那珂川・久慈川のカヌー体験、カシマスタジアム（サッカー：アントラーズ）、県フラワーカーニバル
（注）つくばサイエンスツアー：研究機関つくばの研究機関（宇宙航空研究機構、筑波宇宙センター、高エネルギー加速器研究機構など）を巡るツアー。

（埼玉県）
・さいたま市：さいたまスーパーアリーナ、ジョンレノンミュージアム、埼玉スタジアム 2002（サッカー：浦和レッズ）、NACK5 スタジアム大宮（サッカー：大宮アルディージャ）、氷川神社、鉄道博物館、大宮公園、岩槻城址公園、盆栽村（大宮公園北側）
・川越・所沢：西武ドーム（野球：埼玉西武ライオンズ）、西武園遊園地、川越まつり会館（川越祭り）、川越市立博物館・美術館
・宮代町：東武動物園、
・秩父・長瀞：長瀞の岩畳とライン下り、不動の滝、県立自然博物館

（千葉県）
北総：利根川エリア：成田山新勝寺、武家屋敷の面影の佐倉市の町並み、香取神社、宗吾霊堂、成田空港、
東葛・湾岸地域：東京デェズニーリゾート、東京マリンスタジアム（野球：千葉ロッテマリーンズ、フクダ電子アリーナ（サッカー：ジェフユナイテッド千葉）、柏の葉公園、日立柏サッカー場（サッカー：柏レイソル）
房総丘陵エリア：久留里城・大多喜場城などの城跡、養老渓谷・梅ケ瀬渓谷
九十九里エリア：九十九里浜（景色、海水浴、サーフィン）、干潟八万石、白子地域の一大テニスリゾート、銚子漁港と魚市場
南房総エリア：鴨川松島、沖の島、鵜原理想郷など景勝地、鴨川シーワールド、南房パラダイス、海岸の海水浴、ダイビング

d. 海水浴

海のない埼玉県民の海水浴は、主に千葉県、茨城県の海浜を利用している。圏央道開通により海水浴入込客の増大が期待される。

**表 2-13　海水浴客入込客数（平成20年）**

単位：万人

| 県名 | 入込客数 | 構成比 |
|---|---|---|
| 茨城県 | 178 | 40.5% |
| 千葉県 | 262 | 59.5% |
| 計 | 440 | 100.0% |

資料：上表資料に同じ

e. ゴルフ場

3 県のゴルフ場数は 374 箇所あり、千葉県が 160 箇所、次いで茨城県が 127 箇所、埼玉県が 87 箇所立地している。ゴルフは車利用が多いことから圏央道開通により 3 県のゴルフの入場者の増大が期待される。

表 2-14　3県のゴルフ場数

単位：件、%

| 県名 | ゴルフ場数 | 構成比 |
|---|---|---|
| 茨城県 | 127 | 34.0% |
| 埼玉県 | 87 | 23.3% |
| 千葉県 | 160 | 42.8% |
| 計 | 374 | 100.0% |

資料：ゴルフ特信ニュース（ホームページ）

② 国際観光客

a. 茨城県の国際観光のポテンシャル

茨城県は、平成 18 年度の総合計画策定と歩調をあわせて観光行政を推進するために、観光振興基本計画を策定（平成 18 年 4 月）している。本計画の計画期間は平成 22 年度までの 5 年間である。本計画では、平成 22 年度の観光入込客数 500 万人を目標に掲げている。

この計画では、茨城県の観光マーケットの現状として、国際観光を推進する必要性を次のようにあげている。

- 国では観光立県の実現のために、2010 年までに訪日外国人旅行者を 1,000 万人に倍増させることを目標にしている。
- 特に茨城県は、成田空港に近接していることや、筑波研究学園都市など国際観光につながる資源を有していること、筑波大学をはじめとして多くの留学生を迎え入れていることなど、国際観光の振興につながる要素を持っている。
- 国際観光は、茨城県の観光振興を図る上でも重要なターゲットとなる。

b. 国際観光誘客に向けての対応

外国人観光客数は現況 104,344 人(計画ベース:平成 16 年の現況値)から平成 22 年には 137,000 人とすることを目標としている。

国際観光に関する施策展開の方向として、以下の 3 点を挙げている。

- 国際観光を推進するため、つくばエクスプレス沿線の秋葉原や浅草、栃木県日光などの主要な国際観光拠点や千葉県等近隣都県との連携を図る。
- 観光地側の受け入れ態勢として、県内在住･在学の外国人の語学力を活かした国際観光ガイドの育成や、そのガイドによるサービスの充実、現地情報の外国語対応などを実施する。
- 東アジア圏からの観光ツアーの動向に着目した受け入れ環境を整え、茨城県の特徴であるサイエンスツアーや産業観光、ゴルフなどの観光を積極的に PR する。

また、これらに関する主要な施策として、海外セールスプロモーションの実施、国内の国際観光拠点（秋葉原、浅草、日光、成田など）との連携、受け入れ環境づくりの推進、茨城空港の活用をあげている。

圏央道が成田空港と直結することにより、つくば～成田間の高速バスが国際観光客利用のメインルートなり得ることから、観光客増が期待されている。

③ 特産品

3 県の主な特産品は、次のとおりである。

a. 茨城県

農業産出額全国第 2 位(野菜の農業産出額全国第 3 位)

（農産物）

- 全県的なコシヒカリのほか、鉾田市のメロン、下妻市・筑西市の梨、筑西市の小玉スイカ、霞ヶ浦周辺のレンコン、板東市のレタス、八千代のハクサイ、牛久市のスイカ、稲敷市の江戸崎カボチャが茨城県内では全国的にみて代表的な作目である。特に、レンコンは、茨城県が日本一の生産地で全国の 3 割を占める。さらに東京市場のシェアの約 9 割が茨城県産でそのほとんどが、霞ヶ浦周辺、特に土浦市周辺で生産されている。

（畜産物）

- 鶏卵、筑波地鶏、常陸牛、ローズポーク、奥久慈しゃも、古くから養鶏産業が盛んで、鶏卵の一大産地となっている。豚肉の生産は全国第 3 位で 専用の餌でじっくり仕上げた自慢の銘柄豚肉として有名である。県の花「ばら」にちなんで、全国でいち早く銘柄化されたローズポークは、茨城県が誇る銘柄豚肉である。

（水産品）
・ 鹿島灘ハマグリ、イワシ、サバ、カツオ、ヒラメ、アンコウ、ワカサギ、シジミ
（特産物）
・ 常陸秋そば、筑波落花生、こんにゃく、ほしいも、茶、水戸納豆
・ 結城紬、笠間焼、ひたち竹人形などの伝統的工芸品

b. 埼玉県

農業産出額全国第 18 位（野菜の農業産出額全国第 6 位）
（野菜）
・ ほうれんそう（1 位）、ネギ（2 位）、きゅうり（3 位）以上農業産出額 100 億円以上
・ さといも（2 位）、ブロッコリー（2 位）、かぶ（2 位）、こまつな（1 位）以上農業産出額 10 億円以上。ネギは、深谷ネギが知られている。
（果実）
・ なし、くり、ぶどう
（花き）
・ パンジー、ゆり、洋ラン
（特産物）
・ 草加せんべい、江戸木目込人形、春日部桐箪笥、鴻巣びな、行田たび

c. 千葉県

農業産出額全国第 3 位(野菜の農業産出額全国第 2 位)

千葉県は三方を海に囲まれ、黒潮の影響を受けた温暖な気候と豊かな土地資源を活かし、米や野菜、果物、花など多彩な農産物が生産されており、全国有数の農業県である。
（野菜）
・ 代表的な農産物（農業産出額 100 億円以上、全国 1 位及び 2 位）：サツマイモ、ネギ、トマト、だいこん、にんじん、ほうれんそう、なし
（果実）
・ なし、房州びわ
（水産品）水揚量日本一の銚子漁協（平成 18 年）
・ イワシ、スズキ、イセエビ、ヒジキ
（特産品）
・ 醤油：野田市や銚子市に日本でも代表的なメーカーの醤油（千葉県は出荷額全国 1 位）
・ 濡れ煎餅、八街産落花生、鯉せんべい、成田羊羹

**表 2-15　3県の農業産出額**

単位：億円

| | 農業合計 | 全国シェア | 全国順位 | 耕種 | 全国シェア | 全国順位 | 畜産 | 全国シェア | 全国順位 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 茨城県 | 4,284 | 5.0% | 2 | 3,073 | 5.3% | 3 | 1,141 | 4.2% | 5 |
| 埼玉県 | 1,997 | 2.3% | 18 | 1,689 | 2.9% | 15 | 306 | 1.1% | 29 |
| 千葉県 | 4,216 | 4.9% | 3 | 3,158 | 5.5% | 2 | 1,053 | 3.9% | 6 |
| 3県 | 10,497 | 12.1% | ー | 58,796 | 102.0% | ー | 2,500 | 9.2% | ー |
| 全国 | 86,509 | 100.0% | ー | 57,616 | 100.0% | ー | 27,108 | 100.0% | ー |

資料：平成 20 年農業産出額（農林水産省 HP より集計）

**表 2-16　3県の農作物の米、野菜、果実の農業産出額**

単位：億円

| | 米 | 全国シェア | 全国順位 | 野菜 | 全国シェア | 全国順位 | 果樹 | 全国シェア | 全国順位 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 茨城県 | 958 | 5.0% | 5 | 1,595 | 2.8% | 3 | 130 | 0.5% | 17 |
| 埼玉県 | 425 | 2.2% | 17 | 931 | 1.6% | 6 | 78 | 0.3% | 29 |
| 千葉県 | 774 | 4.0% | 8 | 1,652 | 2.9% | 2 | 168 | 0.6% | 13 |
| 3県 | 2,157 | 11.2% | ー | 4,178 | 7.3% | ー | 376 | 1.4% | ー |
| 全国 | 19,312 | 100.0% | ー | 21,105 | 100.0% | ー | 7,410 | 100.0% | ー |

資料：平成 20 年農業産出額（農林水産省 HP より集計）

**表 2-17　3県の畜産の豚・鶏、鶏卵の農業産出額**

単位：億円

| | 豚･鶏 | 全国シェア | 全国順位 | 鶏　卵 | 全国シェア | 全国順位 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 茨城県 | 850 | 6.2% | 4 | 357 | 7.9% | 1 |
| 埼玉県 | 183 | 1.3% | 27 | 106 | 2.3% | 19 |
| 千葉県 | 734 | 5.3% | 5 | 317 | 7.0% | 2 |
| 3県 | 1,767 | 12.8% | ー | 780 | 17.3% | ー |
| 全国 | 13,767 | 100.0% | ー | 4,519 | 100.0% | ー |

資料：平成 20 年農業産出額（農林水産省 HP より集計）

**表 2-18　3県の県内農業産出額の品目上位10（1）**

単位：億円

| | 1位 | | 2位 | | 3位 | | 4位 | | 5位 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 品目 | 産出額 | 品目 | 産出額 | 品目 | 産出額 | 品目 | 産出額 | 品目 | 産出額 |
| 茨城県 | 米 | 958 | 豚 | 439 | 鶏卵 | 357 | かんしょ | 168 | メロン | 158 |
| 埼玉県 | 米 | 425 | ねぎ | 183 | きゅうり | 135 | ほうれんそう | 121 | 鶏卵 | 106 |
| 千葉県 | 米 | 774 | 豚 | 367 | 鶏卵 | 317 | 生乳 | 240 | かんしょ | 202 |

**表 2-19　3県の県内農業産出額の品目上位10（2）**

単位：億円

| | 6位 | | 7位 | | 8位 | | 9位 | | 10位 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 品目 | 産出額 | 品目 | 産出額 | 品目 | 産出額 | 品目 | 産出額 | 品目 | 産出額 |
| 茨城県 | 生乳 | 151 | レタス | 132 | 肉用牛 | 123 | トマト | 116 | ピーマン | 113 |
| 埼玉県 | 生乳 | 77 | 豚 | 75 | トマト | 55 | 日本なし | 51 | いちご | 47 |
| 千葉県 | ねぎ | 164 | にんじん | 151 | 日本なし | 140 | トマト | 129 | だいこん | 126 |

資料：平成 20 年農業産出額（農林水産省 HP より集計）

④ コンベンション（国際会議の開催）

グローバル時代に対応して全国で様々な国際会議が開催されている。平成 20 年の国際会議開催件数は 2,094 件あり、部門別にみると最も多いのが科学・技術・自然の 1,014 件と全体の 48.4%を占めている。次いで医学の 332 件（同 15.9%）、政治・経済・法律の 241 件（同 11.5%）、芸術・文化・教育の 219 件（同 10.5%）である。科学・技術・自然が全体の約 5 割を占めていることから日本のこの部門の学術レベルの高さがうかがえる。また全体の開催件数をあげる要因ともなっている。

全国の外国人参加者数は 110,852 人であり、部門別にみると科学・技術・自然の 51,356 人（構成比 46.3%）、次いで医学の 22,813 人（同 20.6%）と上位にある。

3 県の国際会議は、主につくば地区、千葉市、さいたま市において開催されている。特につくば地区、千葉市においては、全国の都市別順位がそれぞれ第 7 位、第 10 位にあり、会場別順位が、つくば国際会議場（エポルカつくば）が第 4 位、幕張メッセが第 9 位、千葉大学西千葉キャンパスが第 31 位とコンベンション（国際会議の開催）機能のポテンシャルの高い都市、会場を有している。

詳しく内訳をみると会議開催都市 3 県の主要都市のつくば地区（つくば市、土浦市）、千葉市、さいたま市の国際会議開催件数（平成 20 年）は、それぞれ 80 件、67 件、7 件であり、参加者数は、幕張メッセを有する千葉市が最も多く、4.9 万人、次いでつくば地区が 2.8 万人、さいたま

市が 0.6 万人、うち外国人参加者はそれぞれ 4.8 千人、0.2 千人、3.0 千人である。

特徴をみると、つくば地区は大学や研究機関の主催が多く、千葉県も同様な傾向が見られる。幕張メッセでは学会学術大会の大規模な国際会議が開催され、平成 20 年最大規模の会議であった「9 条世界会議（武力によらない平和）」（5/4～5/6）には 12,000 人が参加している。

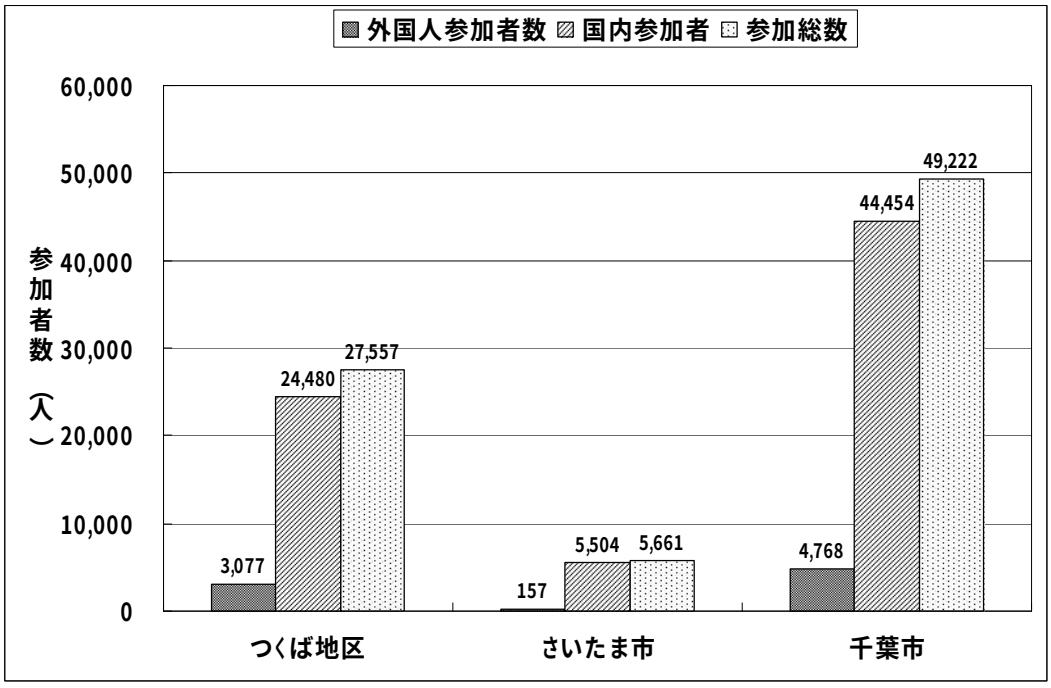
3 都市における千人以上の国際会議場は幕張メッセのほかつくば国際会議場（エポカルつくば）、大宮ソニックシティが立地している。外国人参加者が成田空港から会場に直行する場合、圏央道整備により高速バスの運行が利用可能となり、国際会議にふさわしい基盤が整うこととなる。特に外国人参加者の少ないさいたま市がそのメリットを受けることが期待される。3 県が連携してコンベンション開催の交通基盤のひとつとなる圏央道整備を促進することが望まれている。

**表 2-20　全国の国際会議開催件数と外国人参加者数（平成20年）**

| 部門別 | 件数（件） | 構成比（%） | 外国人参加者数（人） | 構成比（%） |
|---|---|---|---|---|
| 政治・経済・法律 | 241 | 11.5% | 9,671 | 8.7% |
| 科学・技術・自然 | 1,014 | 48.4% | 51,356 | 46.3% |
| 医学 | 332 | 15.9% | 22,813 | 20.6% |
| 産業 | 64 | 3.1% | 4,822 | 4.3% |
| 芸術・文化・教育 | 219 | 10.5% | 8,536 | 7.7% |
| 社会 | 116 | 5.5% | 4,020 | 3.6% |
| 運輸・観光 | 31 | 1.5% | 1,901 | 1.7% |
| 社交・親善 | 13 | 0.6% | 623 | 0.6% |
| 宗教 | 6 | 0.3% | 299 | 0.3% |
| スポーツ | 9 | 0.4% | 1,596 | 1.4% |
| その他 | 49 | 2.3% | 5,215 | 4.7% |
| 合計 | 2,094 | 100.0% | 110,852 | 100.0% |

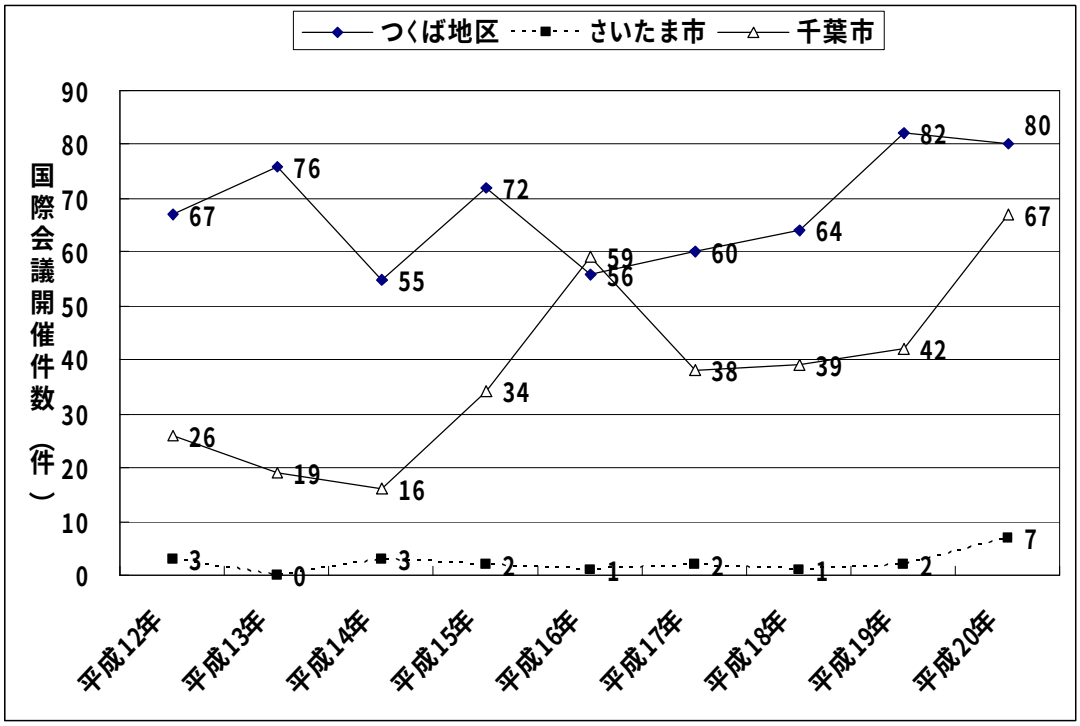
資料：国際会議統計（平成 21 年 11 月）日本政府観光局

注：この国際会議のデータは、参加者総数 50 人以上、参加国が日本を含む 3 カ国以上、開催期間が 1 日以上を示す。




資料：「日本政府観光局（JNTO）国際会議統計」（平成 21 年 11 月）日本政府観光局

**図 2-4　3県の主要都市における国際会議の外国、国内別参加者数(平成20年)**




資料：「日本政府観光局（JNTO）国際会議統計」（平成 21 年 11 月）日本政府観光局

**図 2-5　3県の主要都市の国際会議開催件数の推移**

**表 2-21　3県の国際会議会場の開催上位（平成20年、3件以上）**

| 地区名 | 会場 | 開催件数（件） | 参加者数規模別開催件数 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 50人～200人 | 201人～500人 | 501人～1000人 | 1001人～ |
| つくば地区 | つくば国際会議場（エポカルつくば） | 45 | 22 | 8 | 9 | 6 |
| | 筑波大学 | 10 | 4 | 2 | 3 | 1 |
| | 産業技術総合研究所 | 5 | 4 | 1 | | |
| | 物質・材料研究機構 | 5 | 3 | 2 | | |
| | 高エネルギー加速器研究機構 | 3 | 3 | | | |
| | 文部科学省研究交流センター | 3 | 1 | 2 | | |
| さいたま市 | 大宮ソニックシティ | 3 | | | 1 | 2 |
| 千葉市 | 幕張メッセ | 33 | 11 | 2 | 13 | 7 |
| | 千葉大学　西千葉キャンパス | 15 | 6 | 8 | 1 | |
| | 放射線医学総合研究所 | 8 | 7 | 1 | | |
| | 海外職業訓練協会 | 4 | 3 | 1 | | |

資料：「日本政府観光局（JNTO）国際会議統計」（平成 21 年 11 月）日本政府観光局

（3）救急医療、災害時医療

圏央道をはじめ広域交通網の整備は、救急医療体制や災害時の救急体制を構築するうえで重要な基盤である。また、交通網の発達に伴って受療圏域も拡大し、今後は医療連携体制の構築など県域を超えた医療のあり方について検討を進めることが必要である。

① 救急医療

救急医療、災害時医療は、各県の保健医療計画（いずれも19年度策定(注1)）に基づいて進められている。

救急医療機関には，いつでも，どこでも，誰でも適切な救急医療を受けられるように第一次、第二次、第三次救急医療機関(注2)が整備されている。

複数の診療科領域にわたる重症な救急患者に対する第 3 次救急医療機関（注 2）は、3 県に 20 箇所あり、茨城県が 5 箇所、埼玉県が 6 箇所、千葉県が 9 箇所である。

千葉県では、重篤患者の救命率向上・後遺症の軽減を図ることを目的に、医療行為を行いながら長距離を短時間で搬送できるドクターヘリ（注3）を平成13年10月より日本医科大学千葉北総合

病院（印旛郡印旛村）に配置し、その出動件数は年々増加している。茨城県においても迅速な救命処置が可能となるよう、千葉県との共同利用を行っているほか、平成22年7月には水戸医療センター、水戸済生会総合病院を基地病院とするドクターヘリの運航を開始する。

**表 2-22　3県の第3次救急医療機関**

| | NO | 名称 | 所在地 | ドクターヘリ |
|---|---|---|---|---|
| 茨城県 | 1 | 茨城西南医療センター | 板東市 | |
| | 2 | 筑波メディカルセンター病院 | つくば市 | |
| | 3 | 土浦協同病院 | 土浦市 | |
| | 4 | なめかた地域総合病院 | 行方市 | |
| | 5 | 水戸医療センター | 水戸市 | ※H22.7～ |
| 埼玉県 | 6 | さいたま赤十字病院 | さいたま市 | |
| | 7 | 埼玉医科大学総合医療センター | 川越市 | ○ |
| | 8 | 深谷赤十字病院 | 深谷市 | |
| | 9 | 防衛医科大学校病院 | 所沢市 | |
| | 10 | 川口市立医療センター | 川口市 | |
| | 11 | 獨協医科大学越谷病院 | 越谷市 | |
| 千葉県 | 12 | 成田赤十字病院 | 成田市 | |
| | 13 | 日医大千葉北総病院 | 印旛郡印旛村 | ○ |
| | 14 | 亀田総合病院 | 鴨川市 | |
| | 15 | 君津中央病院 | 君津市 | ○ |
| | 16 | 千葉県救急医療センター | 千葉市 | |
| | 17 | 船橋市立医療センター | 船橋市 | |
| | 18 | 順天堂浦安病院 | 浦安市 | |
| | 19 | 松戸市立病院 | 松戸市 | |
| | 20 | 旭中央病院 | 旭市 | |

資料：各県の HP

（注1）保健医療計画の策定：平成18年6月に成立した「医療制度改革関連法」に基づき都道府県は、新たに地域における医療連携体制の構築等に取組むこととなった。

（注 2）初期次、第二次、第三次救急区分：

・初期次救急医療機関

外来診療によって救急患者の医療を担当する医療機関であり、夜間・休日診療の時間外に入院や手術の必要がない比較的症状が軽い患者を診療する場合などを指し、処置、注射、投薬だけで済むもの。

・第二次救急医療機関

入院治療を必要とする重症患者の医療を担当し、相当の知識及び経験を有する医師及び救急医療を行うために必要な施設・設備などを常時提供できる医療機関。入院して症状を観察する場合や軽中度の手術などを必要とする場合。

・第三次救急医療機関

第二次救急医療では対応できない複数の診療科領域にわたる重症な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する医療体制があること、重篤な患者に対し高度な治療が可能なこと、医療従事者(医師、看護師、救急救命士等)に対し、必要な研修を行う体制を有することが条件になっている。

（注 3） ドクターヘリ： 医師等が同乗する救急専用ヘリコプターのことである。日医大千葉北総病院が平成 13 年 10 月にドクターヘリ運航開始、平成 19 年 6 月にドクターヘリ特別措置法が制定されたことにより埼玉医科大学総合医療センターが H19.10、君津中央病院が H21.1 にドクターヘリ運航開始。

② 災害時医療

大規模災害時においては大勢の死傷者が生じ、交通網、通信網、電気、ガス等のライフラインが途絶するなど、県民生活に大きな混乱を引き起こすことが想定される中で、迅速な医療救護活動を行い、被災者への適切な救護・救援活動を行うことが重要である。

各県では、災害時における医療連携体制及び災害拠点病院等が指定されている。

茨城県、埼玉県、さいたま市、千葉市、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市及び千葉県の9都県市において広域医療連携マニュアルを定め、広域的な医療連携を図ることとしている。

また、地震など大規模災害時の道路、鉄道の寸断に対しての医療については、迅速に対応できるヘリコプター搬送体制の充実が重要と考える。各県のドクターヘリを活かすためのヘリポートの整備、ドクターヘリの共同利用のさらなる推進など隣接県との連携策の検討が求められる。

（4）インフラの整備状況

① 交通網（再掲）

a. 茨城県

道路は，国道6号及び常磐道が県土を縦貫しており，本県の生活・産業の大動脈となっている。北関東道については、平成21年度にひたちなか市から東北道までが開通し、北関東における産業の活性化など経済への波及効果がおこっている。首都圏の環状道路の圏央道は平成24年の全線開通に向けて整備中となっている。開通により近県の首都圏の各県及び国際航空貨物の拠点である成田空港と直結され、県を越えた連携・交流及び工場立地の進展、物流効率化への貢献が期待される。

また、鉄道は、南北の幹線となる常磐線や東西を結ぶ水戸線などに加え、平成17年8月には、つくばと秋葉原を45分で結ぶつくばエクスプレスが開通し、周辺地域では東京に近い地理的条件を生かした沿線開発などが盛んに進められており、今後も人口増加が見込まれる。

さらに，海の交通としては，日本で最大級の岸壁と最新鋭設備を備えた茨城港（常陸那珂港区、日立港区、大洗港区）、鹿島港の 2 つの重要港湾が稼働しており、空の交通である茨城空港の開港(H23 年 3 月 11 日)とあいまって、陸・海・空の広域交通ネットワークが完成し，「ひと・もの」の交流が今後一層活発化すると期待されている。

b. 埼玉県

埼玉県は、首都東京に隣接し、様々な情報に接する機会に恵まれ、発達した公共交通機関や道路網を持つという都市の魅力と、水と緑に恵まれた田園の魅力を併せ持っている。埼玉県では、東京に向けて発達した南北方向の鉄道網や道路網が整備されている。また、県内を東西に結ぶ東京外環自動車道や圏央道といった環状道路の整備も進められ、東日本の交通の要衝となっている。

道路、鉄道をあげると南北方向の交通網は、道路が国道 4 号、国道 17 号、東北道、関越自動車道、鉄道が東北本線、高崎線、京浜東北線、東北・上越新幹線、東西方向は、道路が国道 16 号、東京外環自動車道や圏央道、鉄道が武蔵野線その他鉄道では私鉄の西武新宿線、東武東上線、東武伊勢崎線、東武野田線が運行されており、これらの交通網を中心に首都圏の物流や業務交通、通勤を担っている。

c. 千葉県

道路は、湾岸地域の京葉道路、東京湾を連結する東京湾アクアライン、千葉県の西側に常磐自動車道、県都千葉市と成田空港間の国道 51 号、東関東自動車道が人や物の流動を担っている。また、東京圏及び首都圏の環状道路として国道 16 号が走っており、圏央道の整備も進められている。

鉄道は、首都圏の通勤を担っている JR の総武線、京葉線、武蔵野線、私鉄の京成電鉄、東武線が運行されている。県内の各都市を結ぶ役割は JR の成田線、総武本線、外房線等が担っている。

港湾はコンビナートを担う千葉港、木更津港が、空港は国際線基幹空港の成田国際空港があり世界に向けたゲートウェイの役割を果たしている。

② 道路の整備状況

3 県の国・県道の整備状況（平成 20 年 4 月 1 日現在）を改良率でみると千葉県が 95.2%と最も高く、次いで埼玉県が 87.2%、茨城県が 82.3%と最も低い。これは、可住地面積が広く道路実延長が 2 県に比べてともに約千キロも長いためと考えられる。特に一般県道の改良率が 70.8%と埼玉県、千葉県に比べてそれぞれ約 10 ポイント、約 20 ポイント低い。

**表 2-23　3県の国・県道の整備状況**

（単位：㎞，％）

| 道路種別 | 実延長 | | | 改良延長 | | | 改良率 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 茨城県 | 埼玉県 | 千葉県 | 茨城県 | 埼玉県 | 千葉県 | 茨城県 | 埼玉県 | 千葉県 |
| 直轄国道 | 360 | 287 | 417 | 360 | 287 | 417 | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| 県管理国道 | 766 | 583 | 780 | 738 | 540 | 768 | 96.3% | 92.6% | 98.4% |
| 国道計 | 1,126 | 870 | 1,197 | 1,098 | 827 | 1,185 | 97.5% | 95.0% | 99.0% |
| 主要地方道 | 1,663 | 1,251 | 1,392 | 1,398 | 1,098 | 1,343 | 84.1% | 87.8% | 96.4% |
| 一般県道 | 1,737 | 1,212 | 1,201 | 1,229 | 981 | 1,081 | 70.8% | 80.9% | 90.0% |
| 県道計 | 3,400 | 2,463 | 2,593 | 2,627 | 2,079 | 2,423 | 77.3% | 84.4% | 93.5% |
| 総延長（合計） | 4,526 | 3,333 | 3,790 | 3,725 | 2,906 | 3,608 | 82.3% | 87.2% | 95.2% |

資料：道路統計年報（平成 20 年 4 月 1 日現在）

③ 港湾の概要

a. 茨城港

茨城港は、茨城県の北部に位置し、日立市、那珂郡東海村、ひたちなか市、東茨城郡大洗町にまたがる重要港湾であり、地区別は次のとおりである。

ｱ. 日立港区

東京から北東へ約 120㎞ に位置する茨城港日立港区は、常磐自動車道をはじめとする道路網の整備により、北海道を含む東日本地域全体の物流基地としての重要性が高まり、名実ともに北関東地域の海の玄関として発展している。

茨城港日立港区では主に石油製品、鉱産品、木材、輸送機械などを取り扱っており、特に、第 4 埠頭は物資の荷捌きや保管を担う物流センターを備えたコンテナターミナルや、企業の専用岸壁を備えた工業用地からなっており、平成 3 年（1991 年）12 月から外国自動車の東日本における輸入基地として活用されているほか、平成 9 年（1997 年）6 月からは北海道の生乳がデイリーで陸揚げされている。

現在、北海道、四国、九州を結ぶコンテナ船や RORO 船などが定期運行されており、さらに東南アジア定期コンテナ航路も開設されている。

さらに、自動車の輸出入拠点やＬＮＧ基地などとして、今後更なる活用の促進が見込まれているところである。

ｲ. 常陸那珂港区

最新鋭の国際海上コンテナターミナルを有する中核国際港湾としての茨城港常陸那珂港区は、栃木県を経て群馬県に至る北関東道の整備と併せ、東西方向の新しい物流ルートを形成し、首都圏における物流の合理的再編と発展が大きく期待されている。

平成元年 7 月の着工後、平成 10 年 12 月に北埠頭内貿易地区、平成 12 年 4 月には北埠頭外貿コンテナターミナルの供用が開始されている。

また、平成 13 年 2 月から中央埠頭内貿地区の海上工事が始まり、現在整備が進められている。

また、ひたちなか地区では茨城港常陸那珂港区を核として国際港湾公園都市の実現を目指して、整備が進められており、大規模国営公園や国際展示場、テクノセンタービルや広域商業施設等が整備・計画されている。

茨城県の計画による平成 22 年目標の港湾取扱い貨物量は 2 千 6 百万ﾄﾝとなっている。

ｳ. 大洗港区

茨城港大洗港区は、昭和 60 年 3 月のカーフェリー就航以来、首都圏と北海道を結ぶカーフェリー基地として発展を続けている。

平成 6 年 10 月には、新旅客ターミナルビルや人道橋が完成し、平成 7 年 10 月には、大型客船も接岸できる第 4 埠頭が完成し、新たに海洋レクリエーション基地としての機能性、快適性、利便性に優れた港の機能を高めつつある。

b. 鹿島港

首都・東京へ 1 時間余りで連絡可能な重要港湾の鹿島港は、鹿島臨海工業地帯の原材料や製品の海上輸送基地として重要な役割を担っている。

一方、近年の企業の事業再編・効率化や物流体系の見直しなどの流れから、これまで京浜一帯で扱われていた一般公共貨物がシフト先としての機能も図られている。

このように首都圏の新しい物流拠点として注目されつつある鹿島港は、現在、工業港という性格に加えて北公共ふ頭の整備も図られており、商業港としての機能も強めつつある。

c. 千葉港

特定重要港湾の千葉港は、日本のほぼ中央部に位置する東京湾の湾奥部に位置し、北は市川市より南は袖ヶ浦市にまで 6 市にまたがり海岸線延長約 133㎞ に及ぶ日本一広い港である。

千葉港は、昭和 40 年に国際貿易の上で特に重要な港として「特定重要港湾」に指定され、千葉港は臨海部の埋立と企業誘致により発展してきた港であり、企業の進出に伴い港勢は大きな伸びを見せ、現在では全国で 1 位の港湾貨物を取り扱っている。

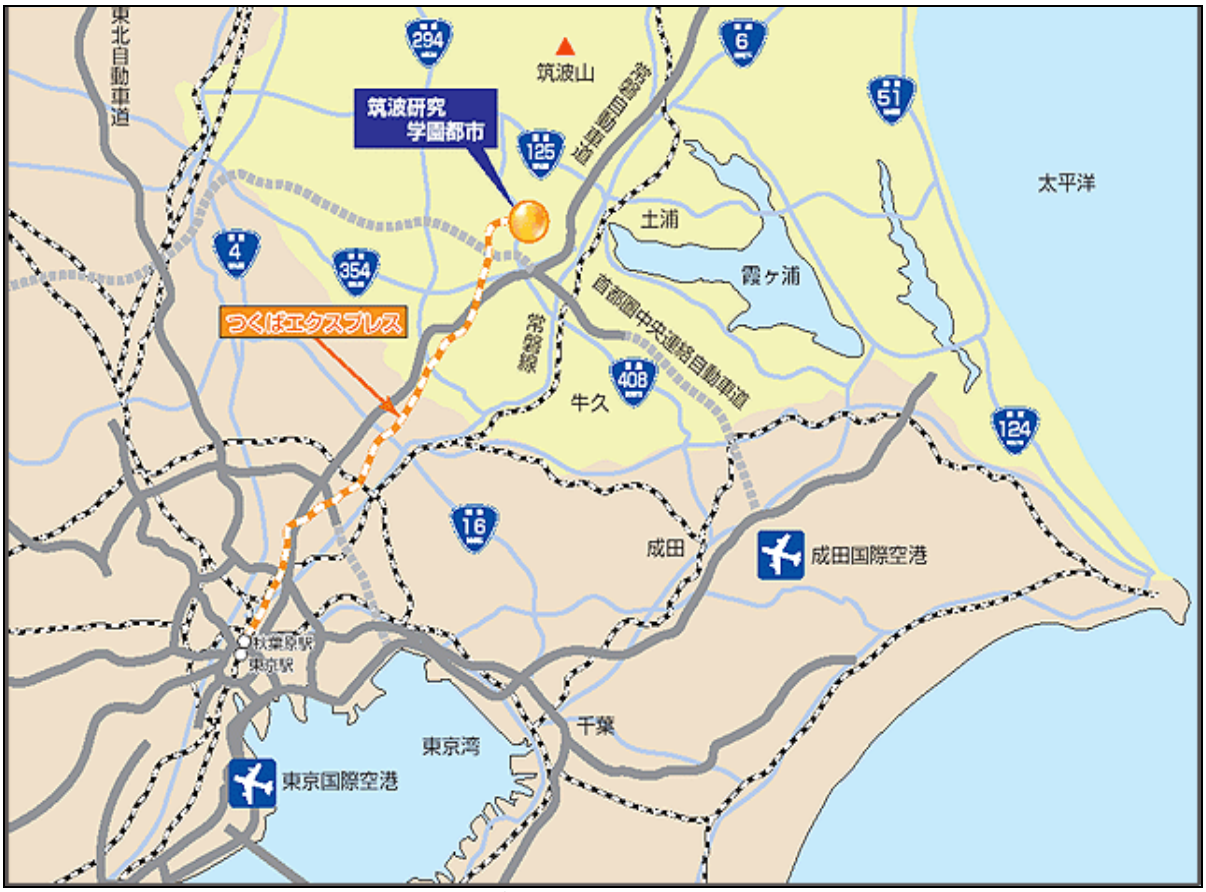
千葉港は工業港として発展した経緯から企業専用施設が多く、港湾取扱貨物量の 94%が企業専用岸壁で取り扱われている。

しかし、千葉中央ふ頭では、平成 6 年 6 月にコンテナターミナルを開設以来、1 基で運用してきたガントリークレーンが、平成 9 年 3 月に 2 基に増設され、荷役時間の短縮化、荷役機能の強化を図られ、公共ふ頭が今後重要な役割を果たすものと期待されている。

d. 木更津港

重要港湾の木更津港は、内、外の貿易港として京浜工業地帯の一翼を担う工業港として整備することにより企業誘致や周辺企業の産業再生、地域経済活性化に向けて期待されている。

公共埠頭の中心が吾妻・江川地区から木更津南部地区へと移っていく中、昭和 62 年から木更津南部地区の岸壁整備事業を進めている。




資料：筑波研究学園都市パンフ（平成 20 年 3 月現在）、国土交通省 HP より

**図 2-6　広域交通ネットワーク**

資料：圏央道パンフ（平成 21 年 3 月現在）、国土交通省 HP より

**図 2-7　3県にまたがる首都圏中央連絡自動車道**

④ 空港

a. 茨城空港

茨城空港は、航空自衛隊百里飛行場を民間共用化するもので、国が設置・管理する空港で平成22年3月11日に開港する。当面、神戸便及びソウル便が毎日1便就航するとともに開港数ヶ月後釜山便が週3便就航予定であるほか、チャーター便の就航が決定している。

表 2-24 茨城空港の概要

| 項　目 | 計画内容 |
|---|---|
| 名　称 | 茨城空港（百里飛行場） |
| 設置位置 | 茨城県小美玉市 |
| 設 置 者 | 防衛大臣 |
| 事業主体 | 国土交通省 |
| 空港の種類 | 共用空港 |
| 施設整備の概要 | 新滑走路（新設）長さ2,700m　幅45m<br>現滑走路（補強）長さ2,700m　幅45m<br>エプロン（駐機場）、駐車場、調整池等 |
| 概算事業費 | 約220億円（見込） |

資料：茨城県ホームページ

b. 成田空港（再掲）

成田空港は、我が国の国際線基幹空港であり、平成20年度の輸送状況は、航空機発着回数が19.1万回、航空旅客数が3,265万人、航空貨物取扱量が224万トンである。滑走路は4,000m、2,500mの2本あり、平成22年3月末からは、年間発着回数（容量）が現在より2万回増加して22万回となる。現在、羽田空港と一体的な利用が進められる過程にある。

国際航空貨物の取扱量は、アジアを中心としたグローバル化の進展のなかますます重要であり、また成田空港周辺には全国のフォワーダーのほとんどが集積しており、国際航空貨物の通関手続きなど迅速に対応できる状況にある。

（5）3県の研究機関及び研究拠点

① 筑波研究学園都市

a. 筑波研究学園都市の研究機関の立地状況

筑波研究学園都市は、昭和38年9月の閣議了解により、その建設が決定された。昭和55年3月までには、予定されていた国の試験研究機関、大学等の施設が移転・新設されるとともに、基幹的な都市施設もほぼ完成し、その後、都心部の施設整備が進むとともに、周辺部の工業団地等への民間企業の進出も活発化している。

現在、筑波研究学園都市の全域を占めるつくば市には、人口約20万人、国・県関係機関が76、民間機関が232、合わせて300を越える研究機関・企業が立地し、1.2万人を超える研究者、約7,200人の外国人研究者とその家族が在住している。これは、局地的な集積としては我が国最大クラスのものである。

表 2-25　国・県等の研究機関数

| 区分 | 件数 |
|---|---|
| 国機関 | 9 |
| 独立行政法人 | 23 |
| 国立大学等 | 3 |
| 県の機関等 | 3 |
| 公益法人等 | 38 |
| 小計 | 76 |
| 民間企業 | 232 |
| 計 | 308 |

資料：筑波研究学園都市「立地機関概要報告書」（平成 21 年 3 月）、データは平成 19 年
注：民間の企業は、つくば市産業振興マスタープラン（平成 20 年 3 月）による。

表 2-26　主な国・県等研究機関（研究者数100人以上）

（単位：人）

| 順位 | 機関名 | 職員数 | うち研究者数 |
|---|---|---|---|
| 1 | 産業技術総合研究所 | 2,336 | 1,847 |
| 2 | 筑波大学 | 4,092 | 1,741 |
| 4 | 農業･食品産業技術総合研究機構 | 1,158 | 694 |
| 3 | 宇宙航空研究機構 | 755 | 659 |
| 5 | 高エネルギー加速器研究機構 | 721 | 559 |
| 6 | 物質･材料研究機構 | 537 | 449 |
| 7 | 森林総合研究所 | 415 | 282 |
| 8 | 農業生物資源研究所 | 354 | 249 |
| 9 | 国土技術政策総合研究所 | 304 | 235 |
| 10 | 土木研究所･建築研究所 | 293 | 200 |
| 11 | 国立環境研究所 | 249 | 194 |
| 12 | 気象研究所（3 部門） | 225 | 148 |
| 13 | 農業環境技術研究所 | 178 | 128 |
| 14 | 理化学研究所筑波研究所 | 144 | 123 |
| 15 | NTT アクセスサービスシステム研究所 | 118 | 118 |

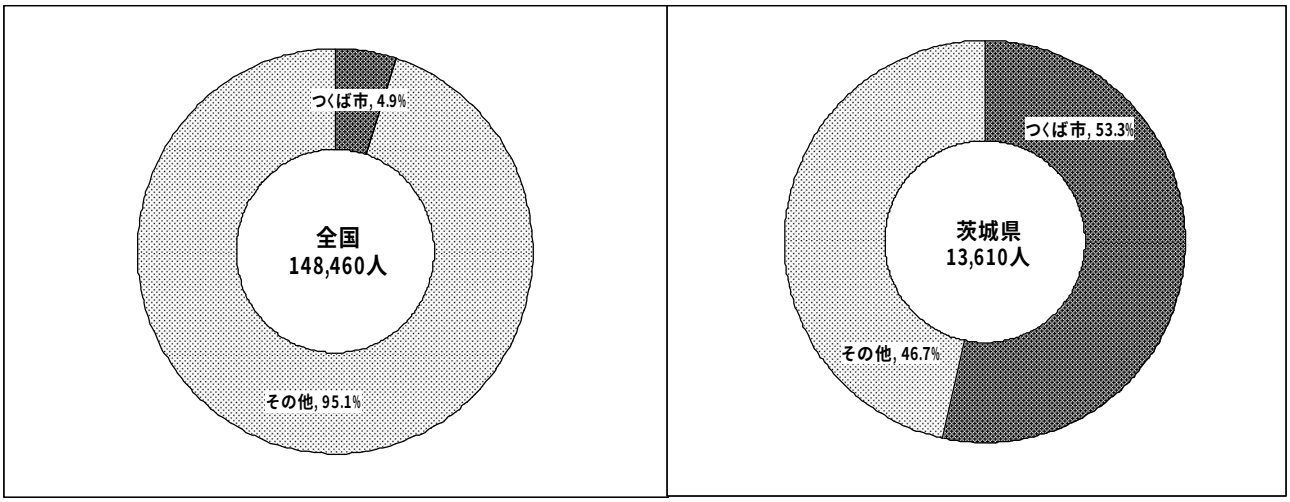
資料：筑波研究学園都市「立地機関概要報告書」（平成 21 年 3 月）
注 1：調査日：平成 20 年 1 月、回答率 49%(内訳：国・県関係機関 100%、民間 41%)
注 2：回答のあった主な研究企業（研究者数 100 人以上）は、アステラス製薬、日本電気、クラレ、積水化学工業、住友である。

b. 筑波研究学園都市における研究者数

筑波研究学園都市（つくば市）には官民の研究機関が集中しており、国勢調査（平成 17 年）におけるつくば市の科学研究者数の全国及び茨城県の中に占めるシェアは、それぞれ 4.9%、53.3%である。

研究機関については、公的機関でみると全国シェアは 31.7%である。

圏央道の開通により、沿線地域の研究機関は近県とのアクセスが改善され、研究発表、シンポジューム、会議、実験などの交流の進展が期待される。




資料：平成 17 年国勢調査、科学研究者数は職業中分類を示す。

**図 2-8 つくば市の科学研究者数の全国及び茨城県シェア**

**表 2-27 筑波研究学園都市の公的機関数とシェア**

| | 研究機関数 | | シェア(%) |
|---|---|---|---|
| | つくば市 | 全国 | |
| 国立機関 | 9 | 29 | 31.0% |
| 独立行政法人 | 23 | 72 | 31.9% |
| 計 | 32 | 101 | 31.7% |

資料：つくば市は筑波研究学園都市「立地機関概要報告書」（平成 21 年 3 月）、平成 20 年 1 月 1 日現在
全国値は、科学技術研究調査（総務省統計局平成 21 年 3 月、ホームページによる）。平成 21 年 3 月 31 日調査

c. 筑波研究学園都市の研究機関を活かしたとの近県交流・連携や研究者の国際交流

圏央道の開通に向けて、第三セクター（株）つくば研究支援センターなどの機関による、筑波研究学園都市の研究機関と埼玉県など沿線地域の企業等の連携交流の促進に向けた取り組み等が期待される。

さらに千葉県のかずさアカデミアパークのバイオテクノロジー、情報通信、新素材などの先端技術分野で、つくばとの連携が掲げられる。

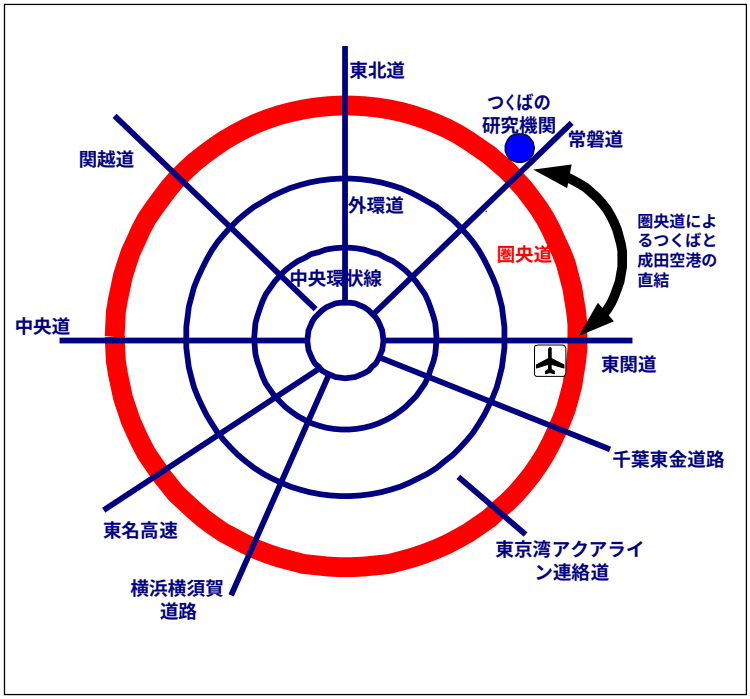
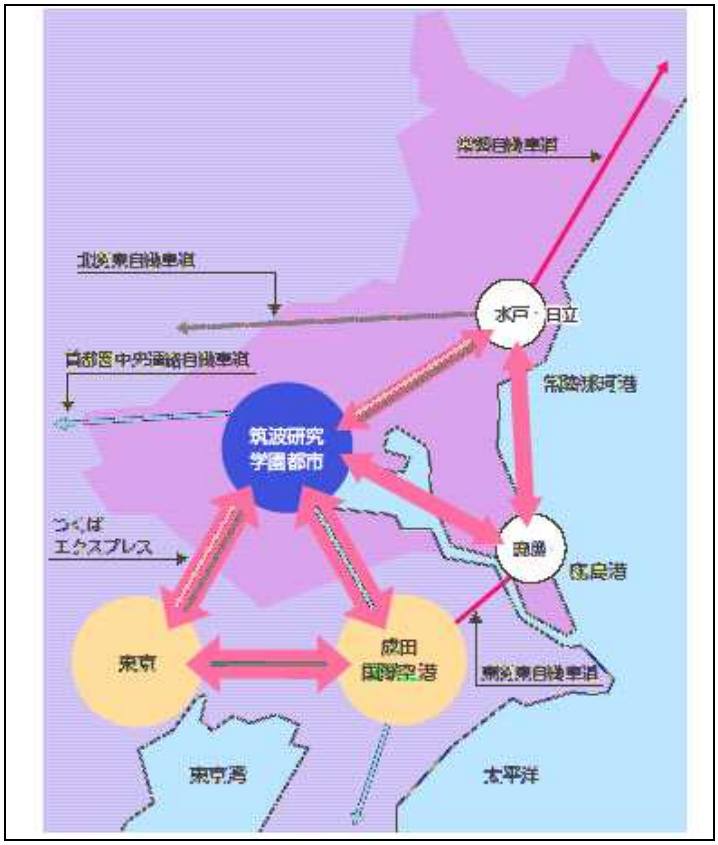



**図 2-9　筑波研究学園都市の研究機関を活かした近県との交流・連携**




資料：筑波研究学園都市パンフ（平成 20 年 3 月現在）、国土交通省 HP より

**図 2-10　研究学園都市と成田国際空港・東京の位置**

② 柏の葉の研究開発型拠点

柏の葉の研究開発拠点は、柏市（人口 380,963 人（平成 17 年））の北部に位置し、つくばエクスプレスの柏の葉キャンパス駅と研究学園駅間 25.6Km、20 分の位置にある。

柏の葉の研究開発拠点について、柏市第四次総合計画中期基本計画（平成 18 年度から平成 22 年度）によると次のとおりである。

平成 17 年 8 月に開業したつくばエクスプレス新駅周辺（柏の葉）のまちづくりは、周辺地区のみならず、今後の柏のまちづくり全体に大きなインパクトを与えるものである。

柏の葉地域には、東京大学や千葉大学、東京理科大学、さらには沿線の筑波研究所群などの多様な大学・研究機関の立地を活かし、東葛テクノプラザ、東大柏ベンチャープラザ等を核として、特色ある産学官連携を推進することにより、新産業の創出や既存の商・工・農業の振興と、それに伴う、働く場の創出が期待されている。

つくばエクスプレスの開業に伴い、東京都心部とつくば研究学園都市とのアクセスも著しく向上する。したがって、この地域はますます研究開発型拠点として発展していく可能性が高くなる。

国や県においても、この地域を含む柏市を第 4 次都市再生プロジェクトの「東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成（注 1)」の拠点や「新産業創出特区（注 2)」として考えている。

こうした知の集積がもたらす事業成果を市内産業の振興に波及させるとともに、技術革新や新分野進出、事業転換に取り組む中小企業に対して、販路開拓や資金調達など総合的な支援を実施していく必要がある。

（注 1）東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成　ライフサイエンスの推進基盤であるゲノム科学研究における取組が進んでいる東京湾岸～東葛～つくば一帯を国際的拠点として、新たなバイオ産業を創出しようとするプロジェクト。平成 14 年 7 月、内閣府の第 4 次都市再生プロジェクトに決定された。

（注 2）新産業創出特区　バイオ・ナノテクノロジーを中心とした研究開発の加速と新たな産学官連携による 21 世紀型産業の創造に必要な規制改革を進め、世界をリードする知の集積基盤の形成を促進する特区。平成 15 年 5 月に千葉県では東葛（柏市・松戸市)、千葉、かずさ地域が構造改革特区として認定された。

- 基本方針（研究に関する項目のみ）
  - 地域ポテンシャルを活かした産業の集積の促進、都市型産業都市の創造
  - 産学・産々連携の推進、既存産業の高度化、新技術・新産業の創出
- 施策の方向
  - 産学官の連携による新産業創出の推進
  - 新産業集積拠点の充実

③ かずさアカデミアパークの研究開発機能

かずさアカデミアパークは、木更津市（人口 122,234 人（平成 17 年))の南部にあり、現在、鉄道で木更津駅～研究学園駅間 103.6㎞、2 時間 25 分の位置にある。この所要時間は、圏央道開通により大幅に短縮される。

a. かずさアカデミアパーク構想

ｱ. 基本構想　昭和 59 年 6 月策定

ｲ. 概要（要旨）

- 東京湾アクアライン等の幹線道路網の整備により東京都心及び成田・羽田両空港へのアクセスが飛躍的に向上し、大きな可能性を有する上総丘陵に研究開発機能の集積を図るもの。
- 先導的、中核的施設である「かずさ DNA 研究所」(H16 年 10 月開設）をはじめ、バイオテクノロジー、情報通信、新素材など先端技術産業分野の研究所が集積する国際的水準の研究開発拠点づくりを進めている。
- 母都市（木更津市、君津市、富津市及び袖ヶ浦市の市街地）と研究開発地区との一体的発展を図るもの。
- 研究、学術、生産、リゾートの各機能の集積を図る研究開発地区約 1,000ha（第 1 期 278ha）を整備している。
- 田辺三菱製薬（株）(平成 10 年 3 月開設)、(独）製品評価技術基盤機構「生物遺伝資源保存施設」(平成 14 年 4 月開設)、かずさバイオ共同研究開発センター（平成 17 年 5 月開設）などが立地している。

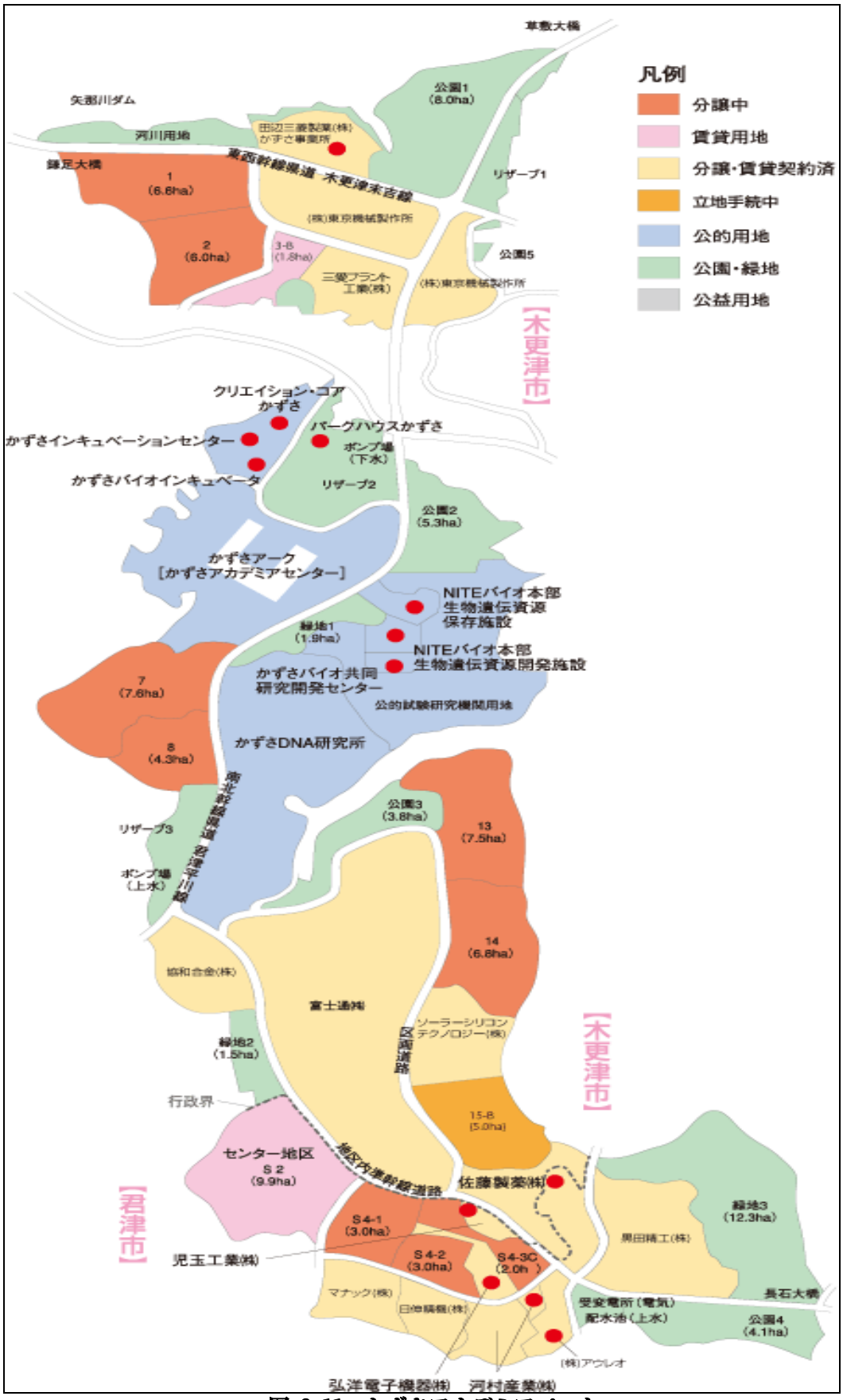



**図 2-11　かずさアカデミアパーク**

ｳ．輝け！ちば元気プラン（案）

・ アクアライン通行料金の大幅引き下げにより「人」「もの」の流れが大きく変わり、首都圏におけるかずさアカデミアパークの優位性が飛躍的に高まることから、次世代を担う高い技術開発力を持った企業・研究所の誘致に取り組む。

b．木更津市第 3 次総合 3 か年プランによるかずさアカデミアパーク

木更津市第 3 次総合 3 か年プラン（平成 20 年～平成 22 年）に記載されているかずさアカデミアパークは、次のとおりである。

（目的）

かずさアカデミアパークへのバイオ関連産業や ICT 産業などの先端技術産業、研究開発型工場の立地、県が推進するかずさバイオコンビナート構想の実現に向け、東京湾臨海部に集積する企業との連携を図りながら都市型工業の立地を推進。

（政策の方向性）

都市型工業の立地、かずさアカデミアパークへのバイオ関連産業や IT 関連産業等の先端技術産業や研究開発型工場の誘致、市内の既存産業の高度化等の諸施策による産業振興を、事業立地に関する奨励制度を活用し、関係機関と協力して推進。

（施策展開）

かずさアカデミアパークへは、バイオ関連産業や IT 関連産業等の先端技術産業の誘致を推進。

（6）成田空港及び TICT

① 成田空港

a．成田空港の概要

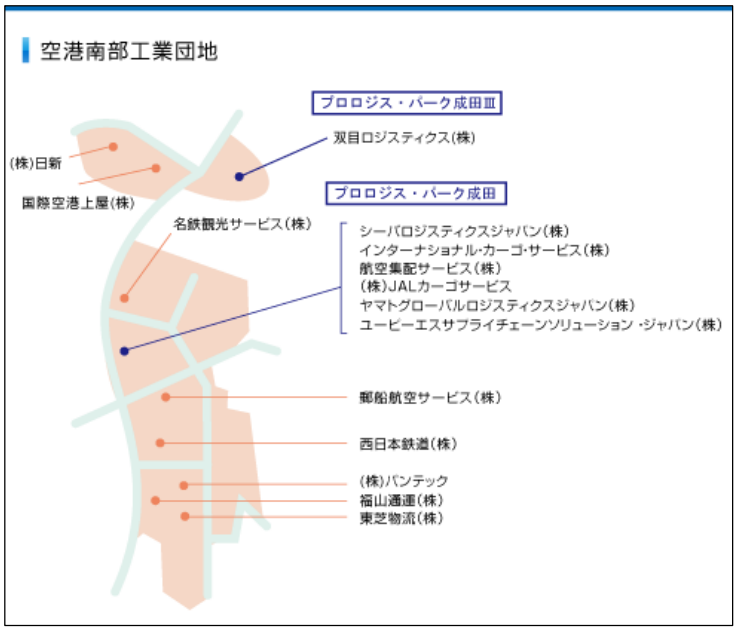
成田空港は、我が国の国際線基幹空港であり、平成 20 年度の輸送状況は、航空機発着回数が 19.1 万回、航空旅客数が 3,265 万人、航空貨物取扱量が 224 万トンである。滑走路は 4,000m、2,500m の 2 本あり、平成 22 年 3 月末からは、年間発着回数（容量）が現在より 2 万回増加して 22 万回となる。現在、羽田空港と一体的な利用が進められる過程にある。

国際航空貨物の取扱量は、アジアを中心としたグローバルの進展のなかますます重要であり、また成田空港周辺には全国のフォワーダーのほとんどが集積しており、国際航空貨物の通関手続きなど迅速に対応できる状況にある。

b．空港周辺の施設

空港周辺においては、フォワーダーによる自社貨物施設、物流専門不動産会社による賃貸施設の建設がここ数年、相次いでいる。

空港外保税蔵置場の役割を担うのが目的で、42 社 44 カ所（平成 21 年 10 月 1 日現在）の施設が展開している。その保税蔵置場を含めた倉庫面積は約 40 万㎡あり、空港内施設と合わせ、一大貨物拠点になっている。




資料：NAA ホームページ（平成 22 年 1 月 18 日）

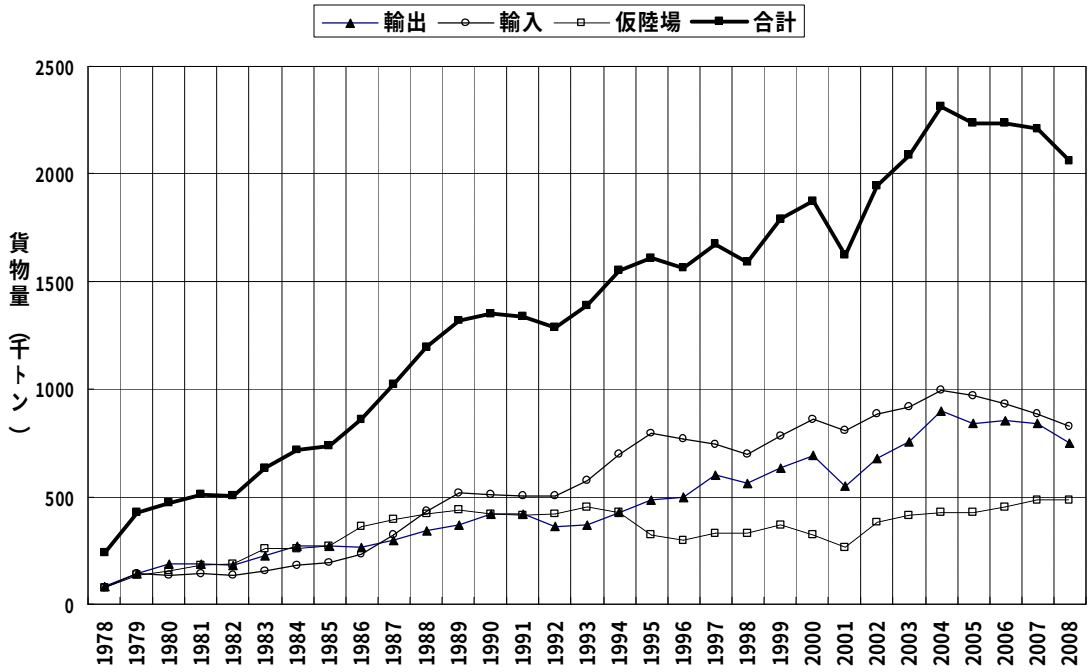
**図 2-12　成田空港周辺のフォワーダーの施設**

c. 国際航空貨物

世界経済のグローバル化が進化し続ける中、今日の日本の経済活動は、世界各国との輸出・輸入が重要になっている。成田空港は、輸出入金額では海空含めた日本最大の貿易港であり、 グローバルな世界経済における日本の表玄関として、その機能を進化し続けている。国際貨物の取扱量の推移をみると開港した昭和 49 年（1973）以降景気変動により減少した年次があるものの一貫して増加基調にあり、平成 20 年（2008）の 206 万トンは前年に対して減少しているものの開港後の昭和 55 年に対して 4 倍以上の取扱量に増加している。

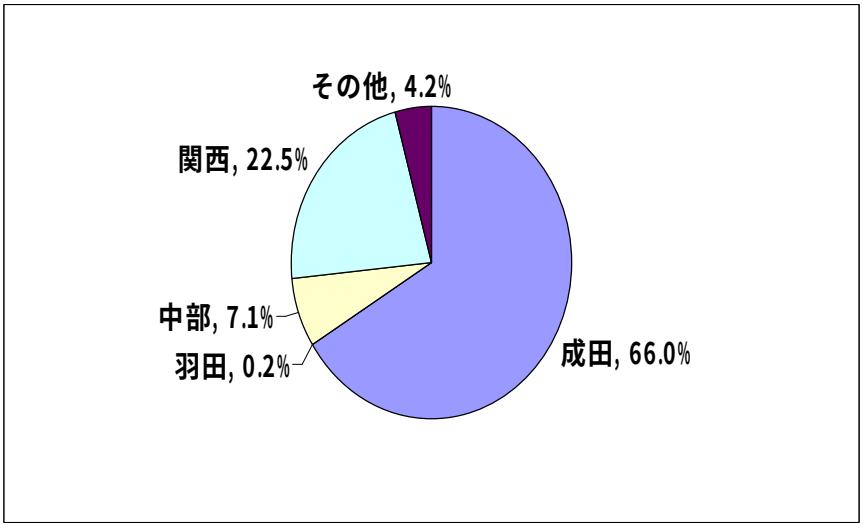
全国の国際航空貨物量に占める成田空港シェアは、約 7 割を占める。成田空港の利用比率をみると東日本の全県が 80%以上を占める。

3 県にまたがる圏央道は、成田空港と直結され国際航空流動のメインルートとなり、特に茨城県、埼玉県に立地しているグローバル企業にとり整備の進捗が物流効率化に大きく貢献する。



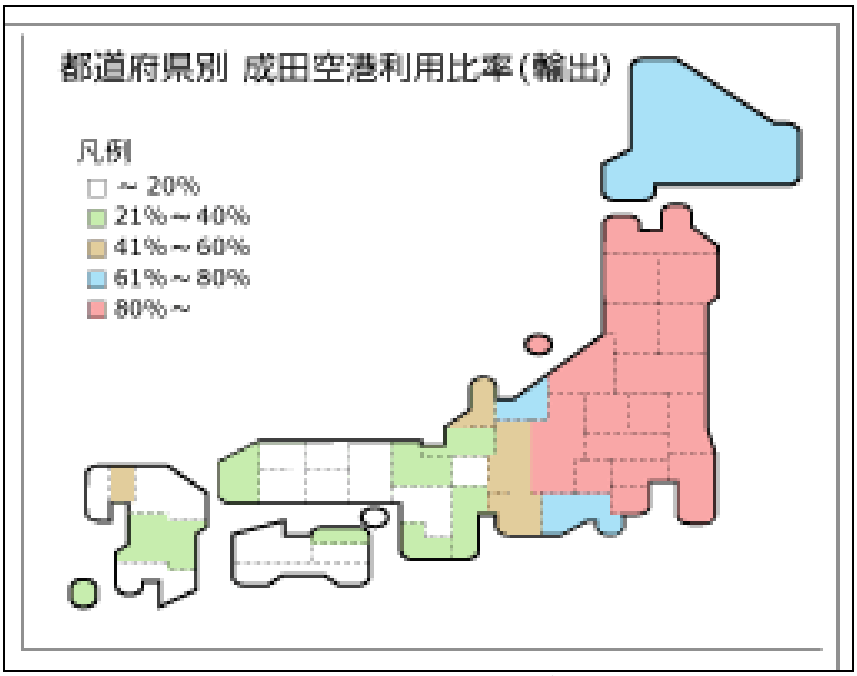

資料：NAA ホームページ（平成 22 年 1 月 18 日）よりグラフ化

**図 2-13　成田空港における航空貨物取扱量の推移（暦年）**




資料：NAA ホームページ（平成 22 年 1 月 18 日）よりグラフ化

**図 2-14　国際航空貨物の成田空港のシェア（平成20年）**




資料：NAA ホームページ（平成 22 年 1 月 18 日）

**図 2-15　都道府県別成田空港の利用比率（平成20年）**

② TICT

インランドデポは、輸出入に関する手続きを港湾・空港地域以外でも行えるようにするために設けられた次の機能・施設である。

- 保税地域（保税蔵置場、指定保税地域など）
- 内陸税関（派出所、出張所）
- 通関業者

インランドデポは国際空港や国際貿易港ではない内陸にありながら通関などの手続きができることから、荷主にすれば通関業務、物流の迅速化などのメリットがある。

茨城県では、平成 4 年 7 月につくば市谷田部にインランドデポが整備され、その運営会社として「つくば国際貨物ターミナル株式会社（TICT）」が設立された。

また、これに伴って同年 11 月には県内の中堅運送業者 9 社が協同組合を設立し、インランドデポに関連する共同輸送事業を行っている。主な業務は、成田空港への国際貨物輸送である。

最近の取扱貨物量を平成 10 年度以降みると平成 13 年度までの減少傾向から平成 14 年度はいったん増加に転じ、再び平成 16 年度、平成 17 年度、平成 18 年度と減少している。特に平成 18 年度の海上コンテナの輸入量の落ち込みが大きい。平成 19 年度は、4.1 万トン/年度の取扱貨物量あり、一日台数換算では、航空貨物が 19 台、海上貨物が 12 台、計 30 台の出入貨物量の流動がある。

現在の輸送ルートは、主に国道 408 号を利用（所要時間：2 時間）であり、圏央道に伴い成田空港と直結されると約 50 分～60 分の短縮となり物流効率化に大きく貢献する。

**表 2-28　つくば国際貨物ターミナル（株）取扱実績**

（単位：年度、件、トン、台）

| | | | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 件数 | 航空 | 輸出 | 35,479 | 34,534 | 28,715 | 21,511 | 24,380 | 27,020 | 26,414 | 24,711 | 21,833 | 19,485 | |
| | | 輸入 | 13,417 | 14,332 | 18,951 | 17,065 | 16,010 | 17,452 | 19,201 | 18,599 | 18,112 | 15,122 | |
| | | 計 | 48,896 | 48,866 | 47,666 | 38,576 | 40,390 | 44,472 | 45,615 | 43,310 | 39,945 | 34,607 | |
| | 海上 | 輸出 | 1,041 | 1,284 | 1,536 | 1,405 | 1,836 | 1,827 | 1,379 | 1,249 | 1,284 | 1,068 | |
| | | 輸入 | 2,370 | 3,060 | 3,403 | 3,359 | 3,402 | 3,176 | 3,045 | 2,293 | 976 | 773 | 台数換算 |
| | | 計 | 3,411 | 4,344 | 4,939 | 4,764 | 5,238 | 5,003 | 4,424 | 3,542 | 2,260 | 1,841 | 台／日 |
| | 合計 | | 52,307 | 53,210 | 52,605 | 43,340 | 45,628 | 49,475 | 50,039 | 46,852 | 42,205 | 36,448 | （平成19年度） |
| 重量 | 航空 | 輸出 | 6,582 | 6,344 | 5,343 | 3,660 | 4,143 | 5,927 | 8,688 | 8,995 | 9,717 | 7,889 | 13 |
| | | 輸入 | 2,359 | 2,647 | 3,848 | 2,820 | 2,972 | 3,213 | 3,131 | 3,674 | 4,399 | 3,852 | 6 |
| | | 計 | 8,941 | 8,990 | 9,191 | 6,480 | 7,114 | 9,140 | 11,819 | 12,669 | 14,116 | 11,741 | 19 |
| | 海上 | 輸出 | 4,933 | 7,726 | 7,880 | 6,385 | 28,515 | 43,300 | 37,115 | 35,728 | 31,807 | 26,894 | 11 |
| | | 輸入 | 33,884 | 39,909 | 37,769 | 34,955 | 40,071 | 38,119 | 36,022 | 24,881 | 2,260 | 1,912 | 1 |
| | | 計 | 38,816 | 47,635 | 45,649 | 41,340 | 68,586 | 81,420 | 73,137 | 60,609 | 34,067 | 28,806 | 12 |
| | 合計 | | 47,757 | 56,625 | 54,840 | 47,820 | 75,701 | 90,559 | 84,956 | 73,278 | 48,183 | 40,547 | 30 |

資料：つくば国際貨物ターミナル（株）

注：台数換算は、航空貨物が 3 トン車、海上貨物が 10 トン車、年度間 250 日とし算出した。

（7）土地利用

茨城県の圏央道の供用済区間の IC 周辺では、工業系・商業系の企業立地が進んでおり、平成 20 年度に供用した稲敷 IC 周辺においても、今後企業立地ポテンシャルが上昇することが想定される。圏央道供用という好機を活かすためには、企業立地の受皿となる基盤整備と企業誘致のための積極的な取り組みが必要である。

また、稲敷市では、総合計画の土地利用構想の中で、新利根地区を成田空港活用ゾーンと位置づけているが、成田空港に関する物流関連の土地利用需要が新利根地区まで及ぶのかどうかについて検討しているところであり、今後検討結果を踏まえて成田空港活用ゾーンの考え方、取り組み方向等を具体化させていく必要がある。

茨城県の未供用沿線市町では、圏央道の供用を契機として IC 周辺の土地の有効活用を図ろうとしているが、圏央道 IC 周辺の多くは農振農用地であるため、工業系、商業系、物流系等の他用途への土地利用の転換のためには農振農用地の除外手続きが必要である。各市町村とも関係機関との折衝等に時間と労苦を費やしているのが現状である。また、IC 周辺でありながら、土地改良事業の完了から間がないため農振農用地からの除外が法的に極めて困難な場合もあり、IC 周辺での土地利用調整の難しさを示す例も見受けられる。

圏央道 IC 周辺という好位置にありながら、土地利用調整に時間がかかっている間に、企業等が他の地域に進出を決定することも実際に起こっていることから、圏央道の供用をまちづくりに活かすためには、関係機関との調整等により土地利用調整をスムーズに進める必要がある。このため、各市町村が IC 周辺の土地利用方針や土地利用計画を作成し、関係機関との調整を進める一方で、圏央道沿線市町村が一体となって土地利用調整に関して関係機関と話し合うなどの対応が求められている。

## （8）広域交通ネットワークによる連携強化を踏まえた 3 県の強み、弱みの整理

広域交通ネットワークによる連携強化を踏まえた 3 県の強み、弱みは、次のとおりである。

**表 2-29　広域交通ネットワークによる連携強化を踏まえた3県の強み、弱みの整理**

| | | 茨城県 | 埼玉県 | 千葉県 |
|---|---|---|---|---|
| 強み | 人口 | ・県の南部を中心に人口増の市町村が存在<br>・南部は県全体の中で人口構造が若い | ・東京に近接した地域では人口増加が継続 | ・東京に近接した地域では人口増加が継続、県全体で人口増加 |
| | 自然条件 | ・可住地面積が広く平坦地に恵まれている<br>・災害が少ない<br>・水資源豊富 | ・秩父を除くと可住地面積が広く平坦地が多い<br>・災害が少ない<br>・水資源豊富 | ・房総の丘陵部を除くと平坦地が多い |
| | 工業・経済 | ・製造業では一般機械、化学に特化 | ・製造業では輸送機械、化学、食料に特化<br>・事業所数、従業員数、出荷額において3県の中でトップ | ・京葉工業地帯を有し、石油化学、鉄鋼で卓越 |
| | 観光コンベンション | ・つくばを有し科学技術面でのｺﾝﾍﾞﾝｼｮﾝが強い | ・野球場やスタジアムを有し、スポーツイベント機能が強い<br>・教育費、教養娯楽費が3県の中でも最も高い | ・千葉県は、3県全体の観光入込客数の半分近くを占め、豊富な観光資源を有す<br>・幕張メッセを有し、コンベンション、メッセが強い<br>・日本最大の誘客施設ディズニーランドを有し、国際空港とともに国際観光客入込のポテンシャルを有す<br>・ゴルフ場が3県のなかで最も多い |
| | 商業 | ・アウトレットの進出の商業面での開発ポテンシャルがある | ・3県の中で卸売業、小売業ともにトップ | |
| | 科学技術・広域行政機能集積 | ・日本最大の科学技術集積拠点つくばを有す<br>・筑波研究の研究機関を活かした近県との | ・広域行政機能が集積したさいたま新都心を有す | ・科学技術の拠点かずさアカデミアパーク、柏の葉を有す |
| | 農林水産業 | ・農業産出額全国第2位<br>・海面漁業漁獲量が多い | ・野菜の農業産出額全国第6位 | ・農業産出額全国第3位<br>・海面漁業漁獲量が多い－水揚げ量日本一の銚子港 |
| | インフラ整備 | ・茨城空港の開港により陸海空の輸送機関が整備<br>・北関東道、圏央道と連携した茨城港のポテンシャルアップ | ・陸の高速交通体系（高速道路、新幹線）が整備され、東日本の交通の要衝<br>・東京に向けた公共交通機関が整備されている | ・東京に向けた公共交通機関が整備されている<br>・日本最大の国際空港成田を有す<br>・国・県道整備状況を見ると95.2%で3県の中で最も高い |
| | 都市集積 | ・隣接してつくば市（人口20万人）と土浦市（13.5万人）が位置する（合わせて33.5万 | ・90万人を越え政令都市の千葉市が位置する | ・100万人を越える政令都市の千葉市が位置する |
| | 居住環境 | ・つくばエクスプレス沿線地域は東京に直結し、居住環境が良い | | ・北総沿線地域は東京に直結し北千葉ニュータウン他居住環境がよい |
| | 旅客流動 | ・3県間では茨城県と千葉県間の流動が最も多い<br>・観光面では千葉県との流動が多い | | ・観光面では茨城県との流動が多い |
| | 企業立地、物資流動 | ・企業立地動向は3県の中で件数、誘致面積ともにトップ、全国でもﾍﾞｽﾄ3<br>・企業立地が可能な開発適地が多い、広い土地を購入できる | ・企業立地動向は茨城県に次ぎ全国でもトップクラス | ・企業立地が可能な開発適地が多い |
| 弱み | 人口 | ・県の北部、中央部では人口減少が継続、人口面での南北格差<br>・高齢者人口が3県の中で最も多い | ・秩父や北部地域は人口減少が継続 | ・半島部の房総地域では人口減少が継続<br>・人口面での東西格差 |
| | 自然条件 | | ・海がない | ・周辺の海底で大地震の可能性がある |
| | 工業・経済 | ・自動車等の輸送機械が弱い<br>・経済面での南北格差がある | | ・経済面での東西格差がある<br>・自動車等の輸送機械が弱い |
| | 観光コンベンション | ・観光入り込み客が3県の中で1割強で観光資源が少ない | ・秩父や川越を除き観光資源に恵まれていない | |
| | 商業 | ・商業面での東京への依存が強い | ・商業面での東京への依存が強い | ・商業面での東京への依存が強い |
| | 科学技術集積 | | ・科学技術集積が3県の中で相対的に弱い | |
| | 農林水産業 | 後継者不足 | 後継者不足 | 後継者不足 |
| | インフラ整備 | ・新幹線がない<br>・横方向の公共交通機関は未整備<br>・国・県道の整備状況をみると82.3%で最も低い | ・空港や港湾がない<br>・茨城方面との公共交通機関は未整備 | ・茨城方面との公共交通機関が未整備<br>・新幹線がない<br>・南房総地域は高速交通体系や公共輸送機関が弱い |
| | 都市集積 | ・核となる都市がなく、3県の中で都市集積が弱い<br>・東京に高次都市機能を依存 | ・東京に高次都市機能を依存 | ・東京に高次都市機能を依存<br>・南房総地域の都市集積は弱い |
| | 居住環境 | ・病院や医師数が3県の中で少ない<br>・東京に親しみを持つ | ・病院や医師数が3県の中で人口の割に最も少ない<br>・交通の便が良い割に生活環境整備が遅れている<br>・東京に親しみを持つ | ・公民館数において全国の半分以下の整備状況<br>・東京に親しみを持つ |
| | 旅客流動 | ・茨城県と埼玉県他との流動が少ない | ・埼玉県と茨城県他との流動が少ない<br>・東京との流動が多い | ・東京との流動が多く通勤・通学等で依存している<br>・3県との流動が少ない |
| | 企業立地、物資流動 | | ・企業立地が可能な開発適地が3県の中で相対的に低い<br>・東京との流動が多い | ・企業立地動向は3県の中で最も低い<br>・東京との流動が多い |

## 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。

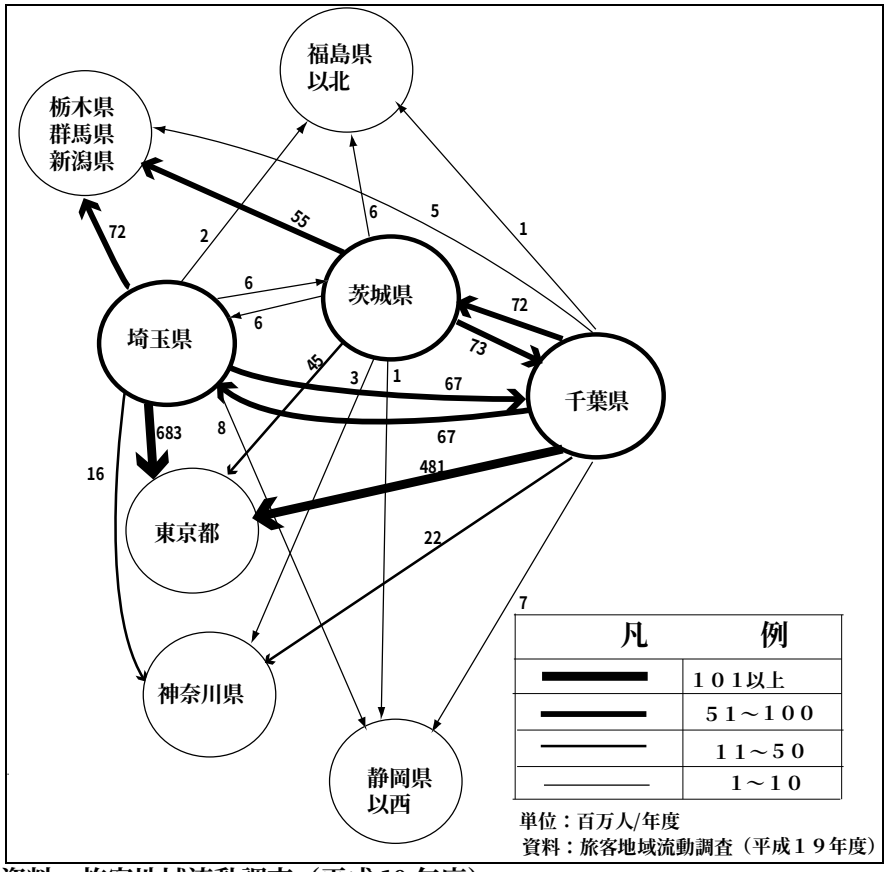
（1）各県間及び 3 県の県外との交流人口
（旅客流動、通勤・通学、買い物等）

① 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。

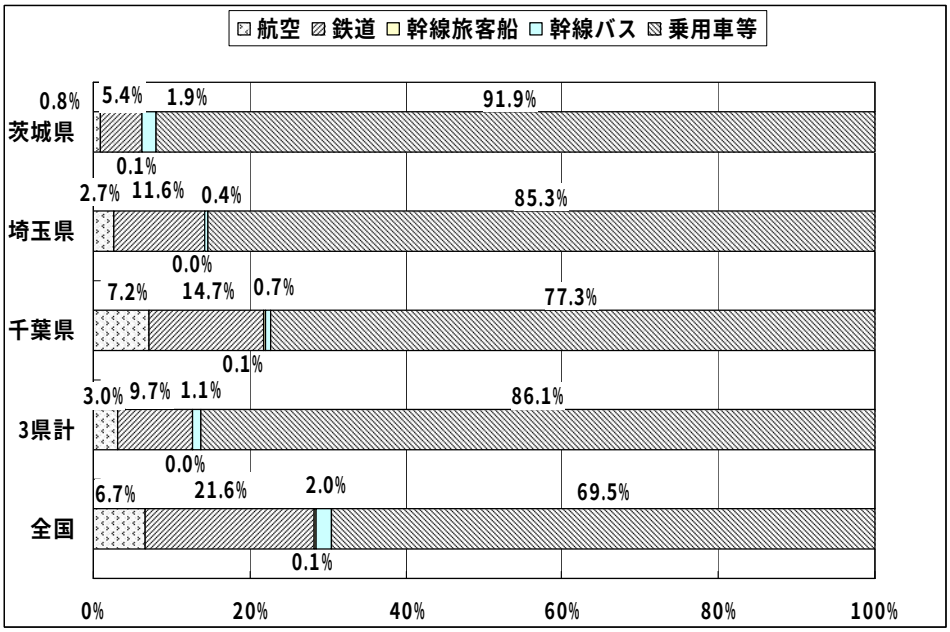



資料：旅客地域流動調査（平成 19 年度）

**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みると乗用車類が 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。

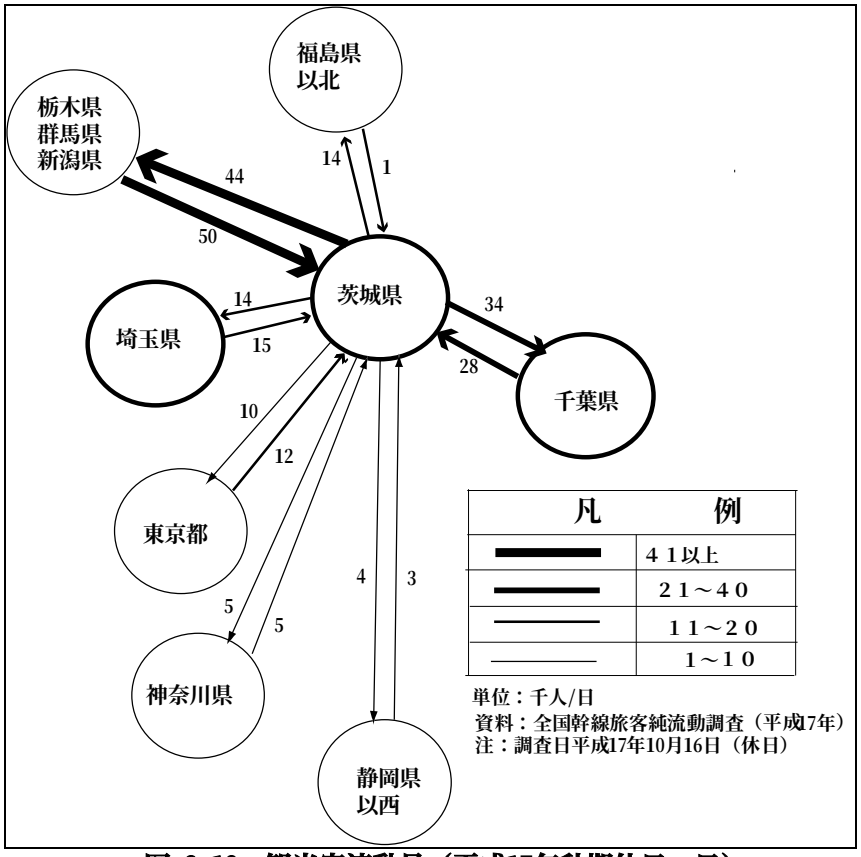



**図 2-18　観光客流動量（平成17年秋期休日一日）**

**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）

② 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

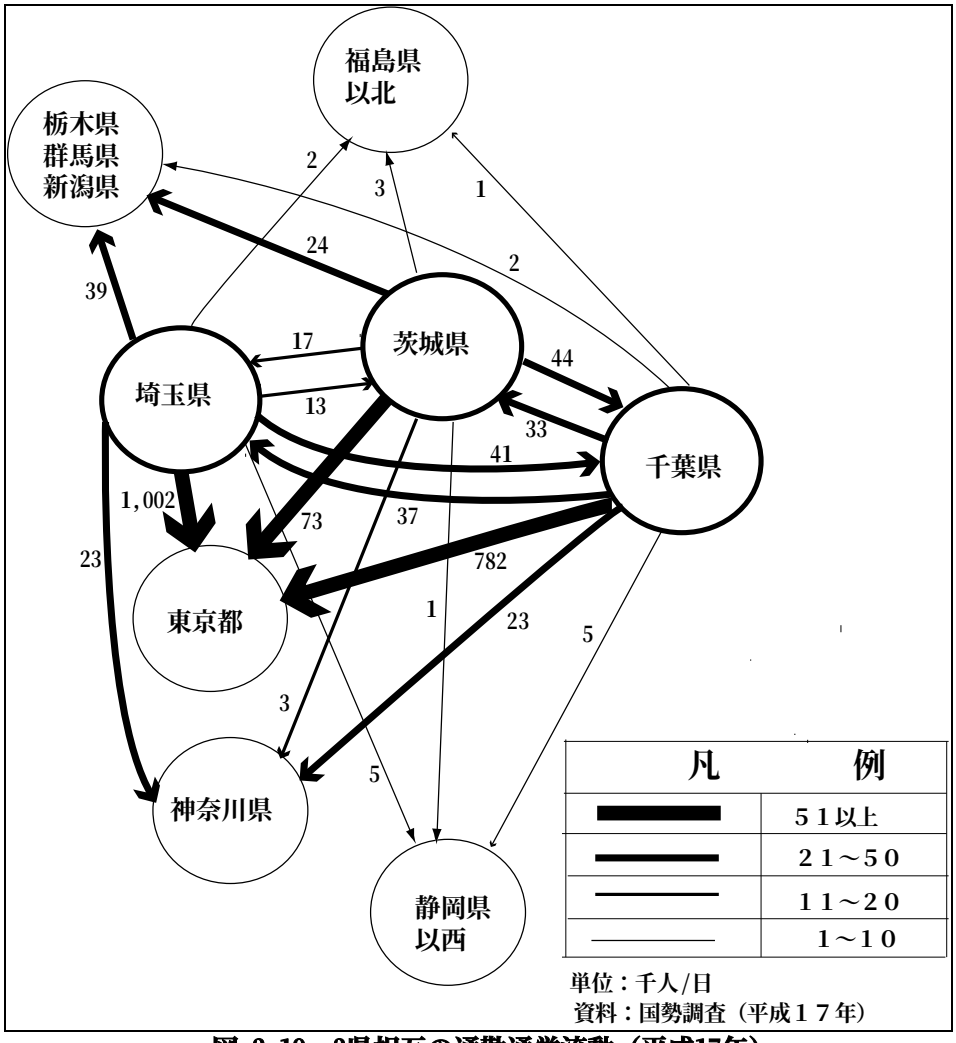



**図 2-19　3県相互の通勤通学流動（平成17年）**

## 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 | ー | 4 | 8 | 12 | 11 | 1 | 12 | 24 |
| 埼玉県 | 0 | ー | 8 | 8 | 106 | 5 | 111 | 119 |
| 千葉県 | 3 | 6 | ー | 9 | 65 | 5 | 69 | 78 |
| 3県計 | 4 | 9 | 16 | 29 | 182 | 10 | 192 | 221 |
| 東京都 | 1 | 19 | 14 | 34 | ー | 30 | 30 | 64 |
| 神奈川県 | 0 | 2 | 3 | 5 | 122 | ー | 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

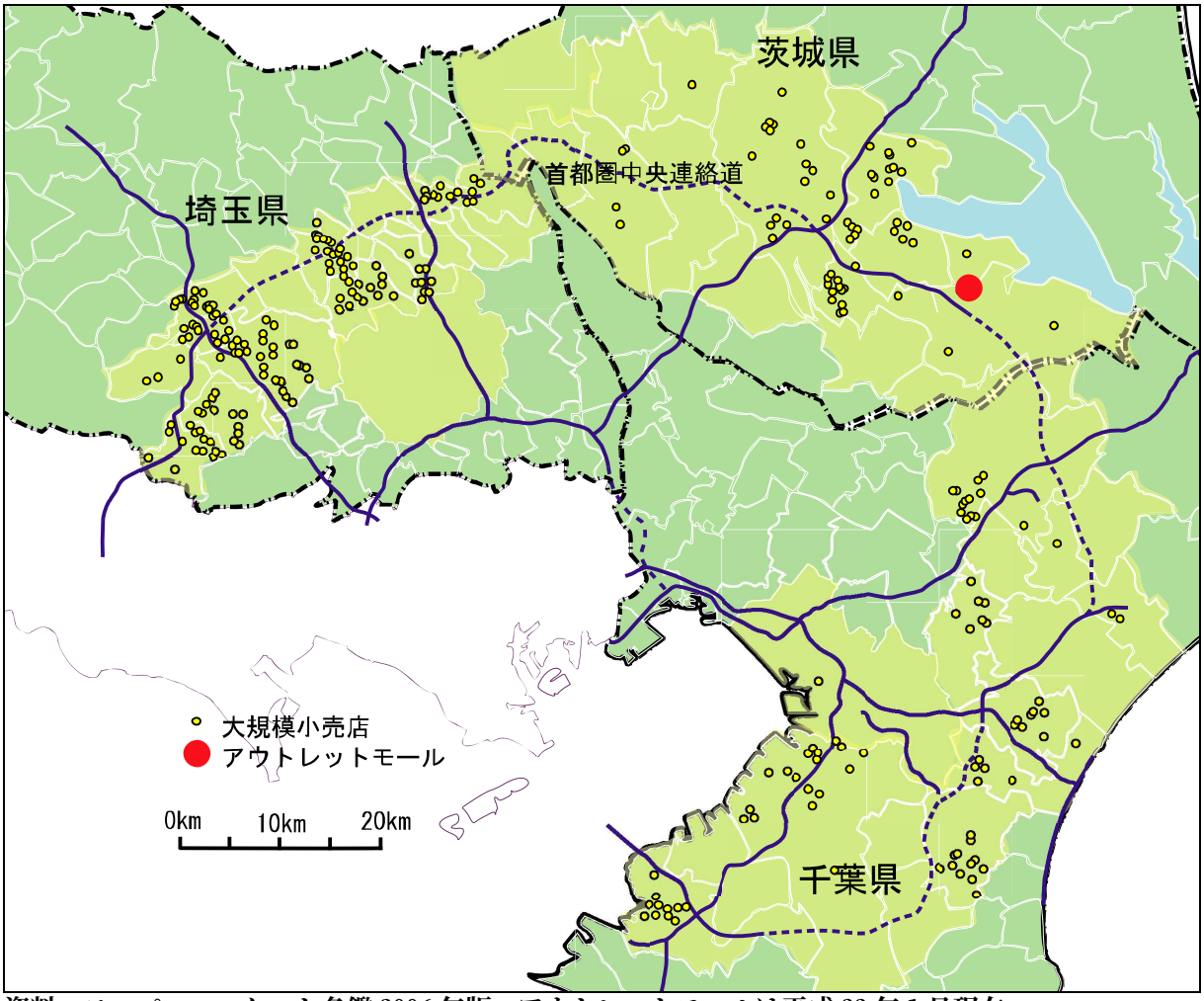
③ 3県の圏央道沿線地域の大規模小売店の分布と茨城県の買い物、余暇行動

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㎡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）

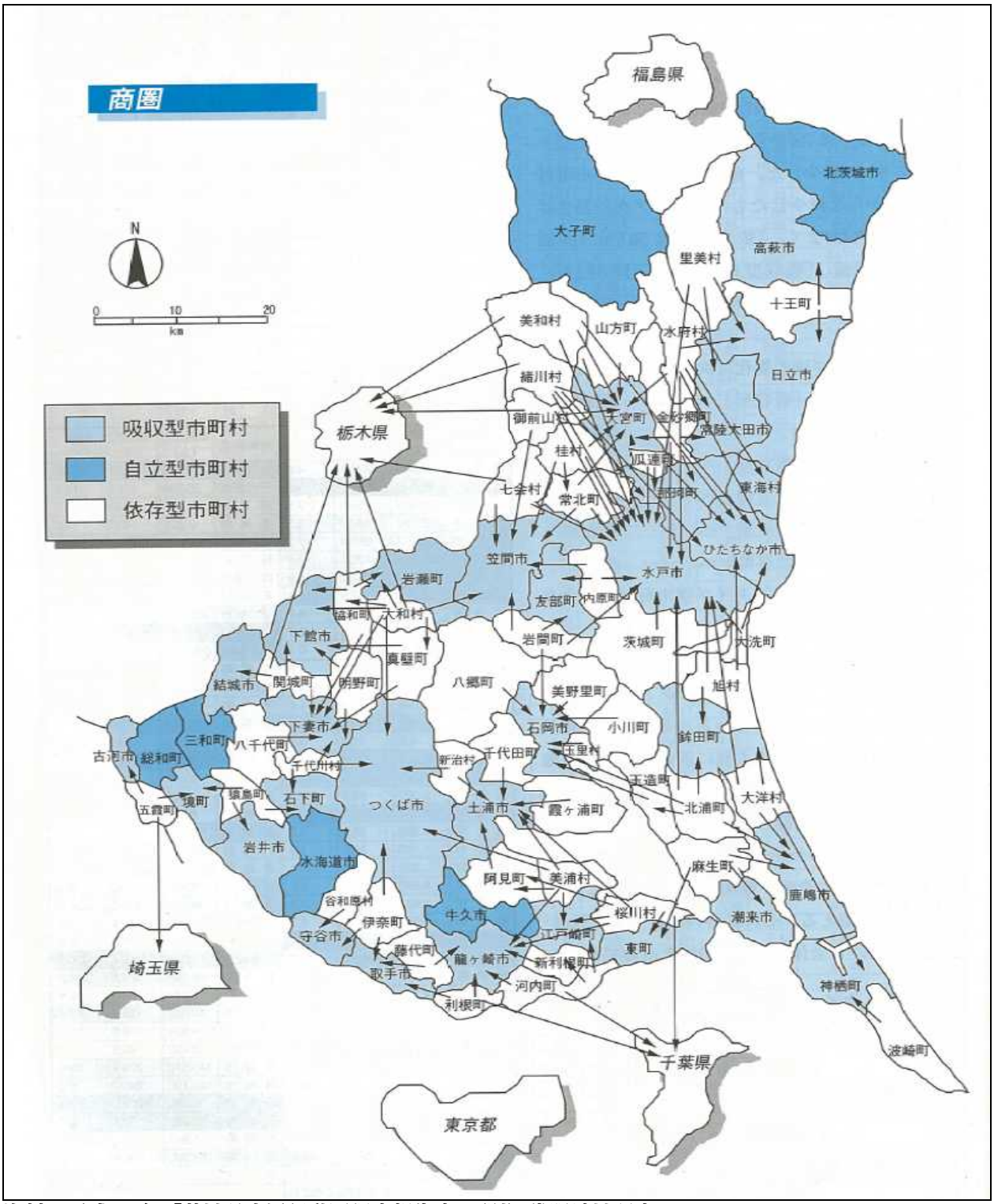
・吸収率　50%以上、・吸収率25～50%未満、・吸収率10～25%未満

ｱ．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。

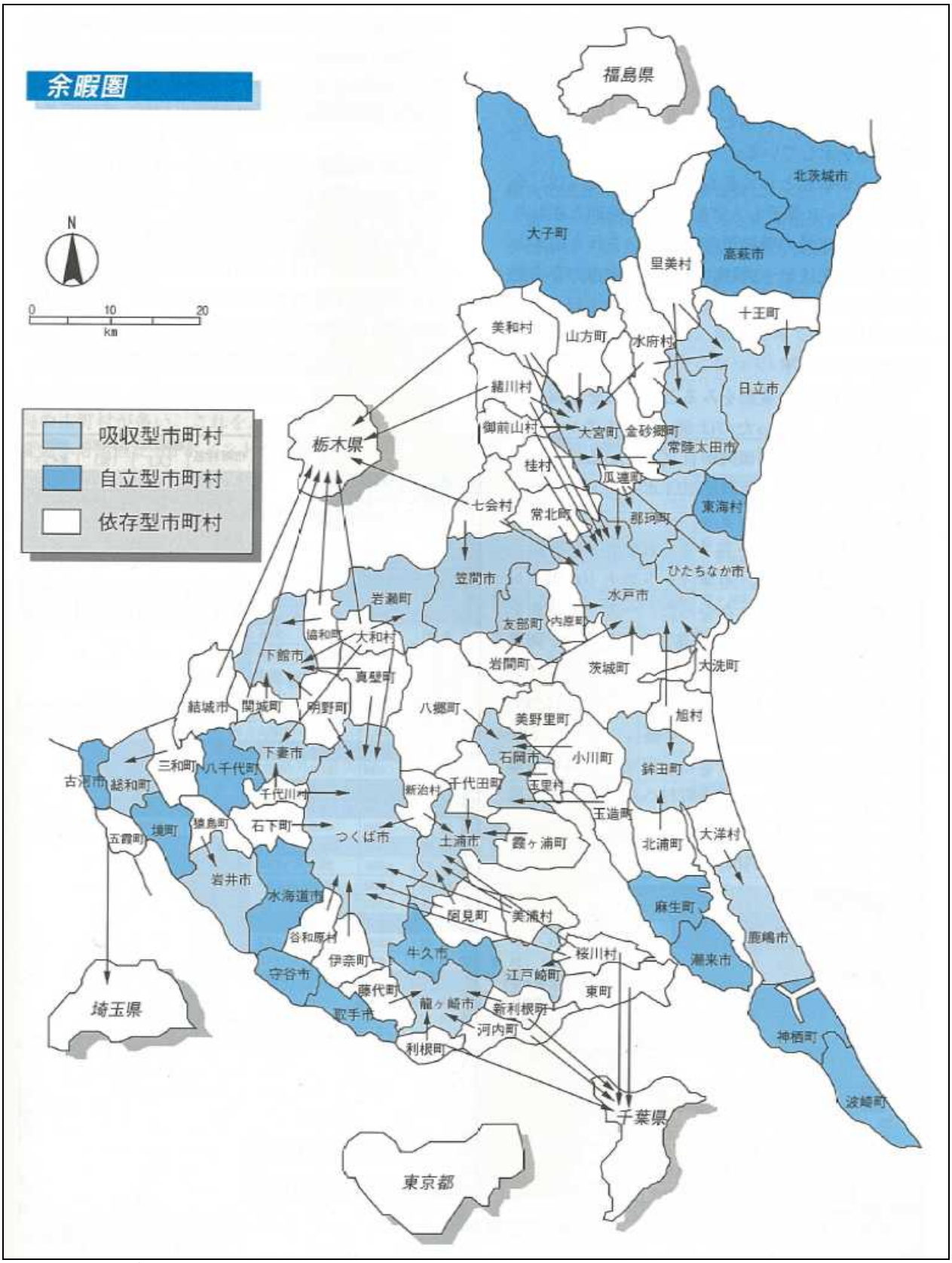
ｲ．余暇圏

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**



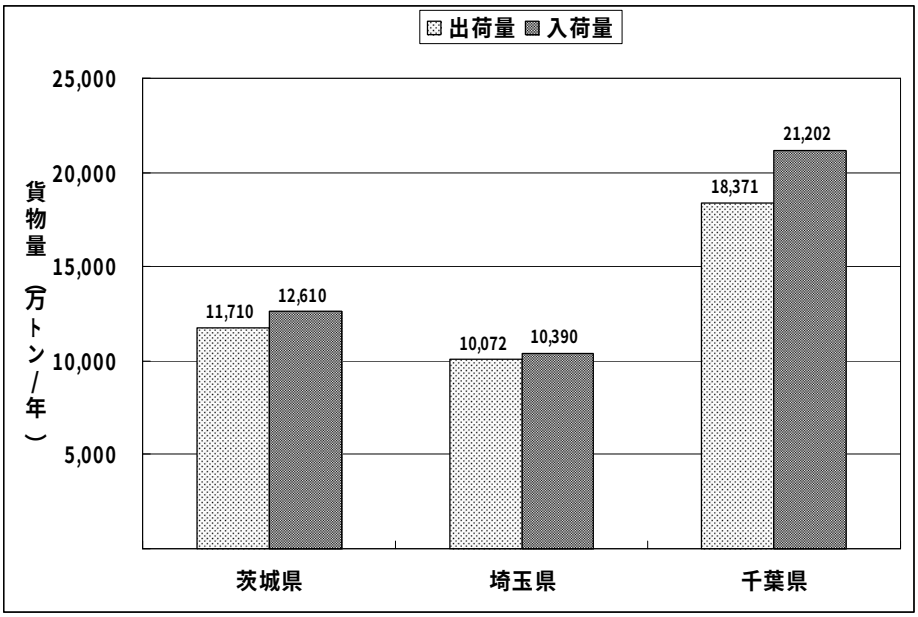

資料：平成 17 年「茨城県生活行動圏調査報告書」（財）常陽地域研究センター

**図 2-22　茨城県の余暇圏**

（2）各県間及び 3 県の県外との物流の状況

① 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。



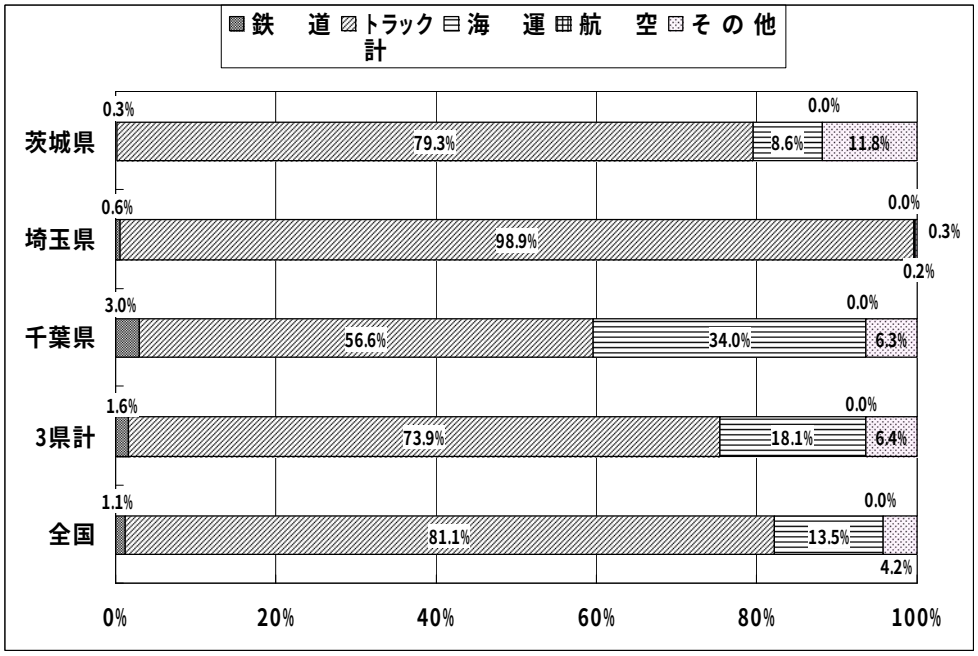

資料：全国貨物純流動調査（平成 17 年、年間調査）

**図 2-23　3県の入出荷貨物量**

② 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：%）

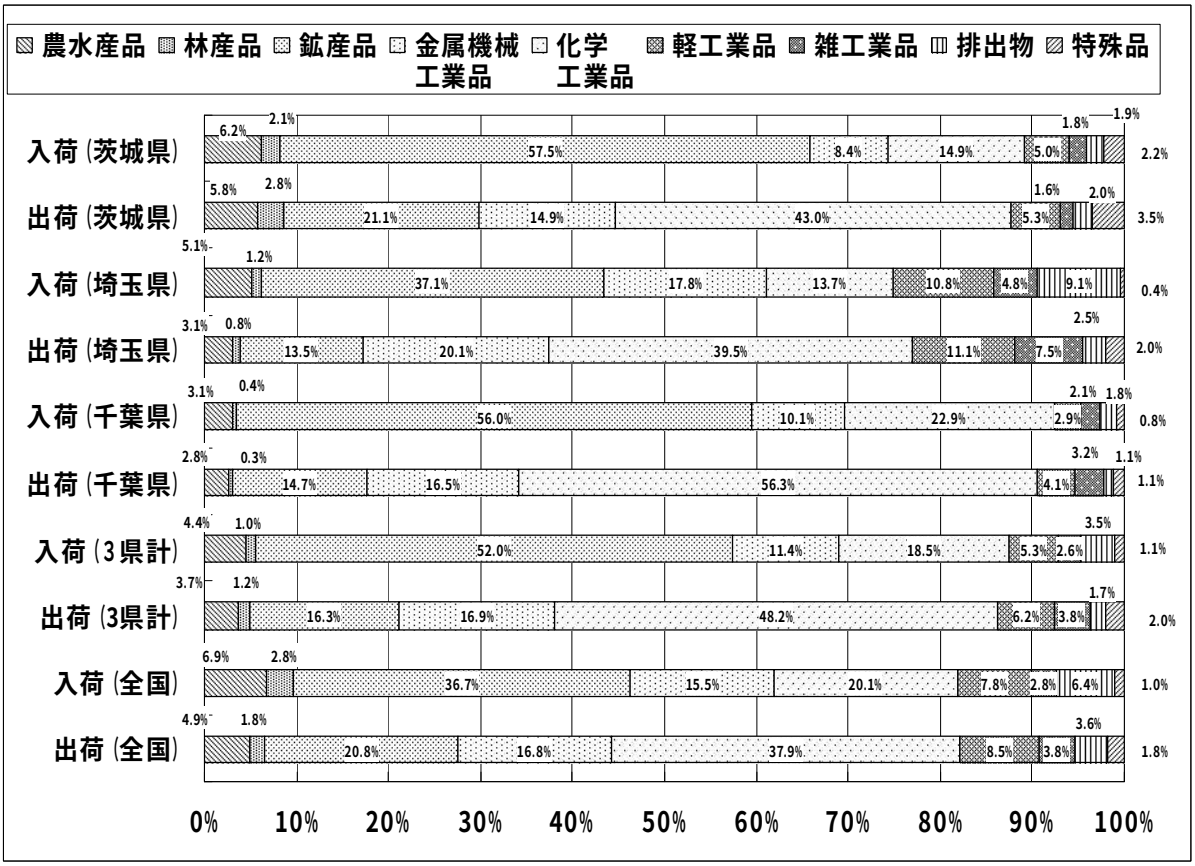
| | 鉄　道 | 自家用トラック | 営業用トラック | トラック計 | 海　運 | 航　空 | その他 | 合　計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 茨城県 | 0.3% | 15.6% | 63.7% | 79.3% | 8.6% | 0.0% | 11.8% | 100.0% |
| 埼玉県 | 0.6% | 32.1% | 66.8% | 98.9% | 0.2% | 0.0% | 0.3% | 100.0% |
| 千葉県 | 3.0% | 15.5% | 41.2% | 56.6% | 34.0% | 0.0% | 6.3% | 100.0% |
| 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）

③ 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鉱産品、金属機械工業品、化学工業品の 3 品目がが 10%を越えており主要品目となっている。この中で鉱産品は、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。

同様に県別でみると、主要 3 品目について、鉱産品の入荷は茨城県、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）

④ 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）

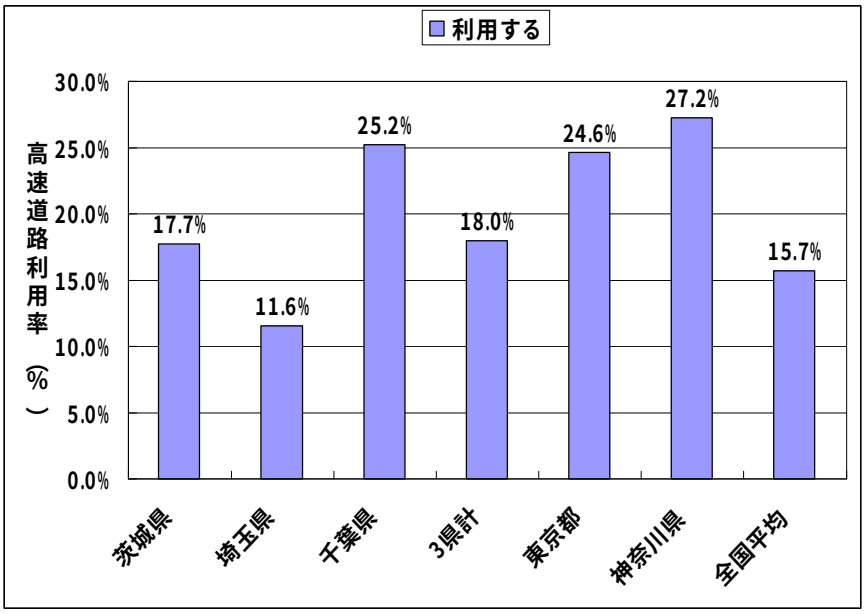
| | 茨城県 | 埼玉県 | 千葉県 |
|---|---|---|---|
| 茨城県 | ― | 3.6 | 2.3 |
| 埼玉県 | 3.5 | ― | 4.5 |
| 千葉県 | 3.3 | 3.3 | ― |

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。

⑤ 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**

⑥ 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。

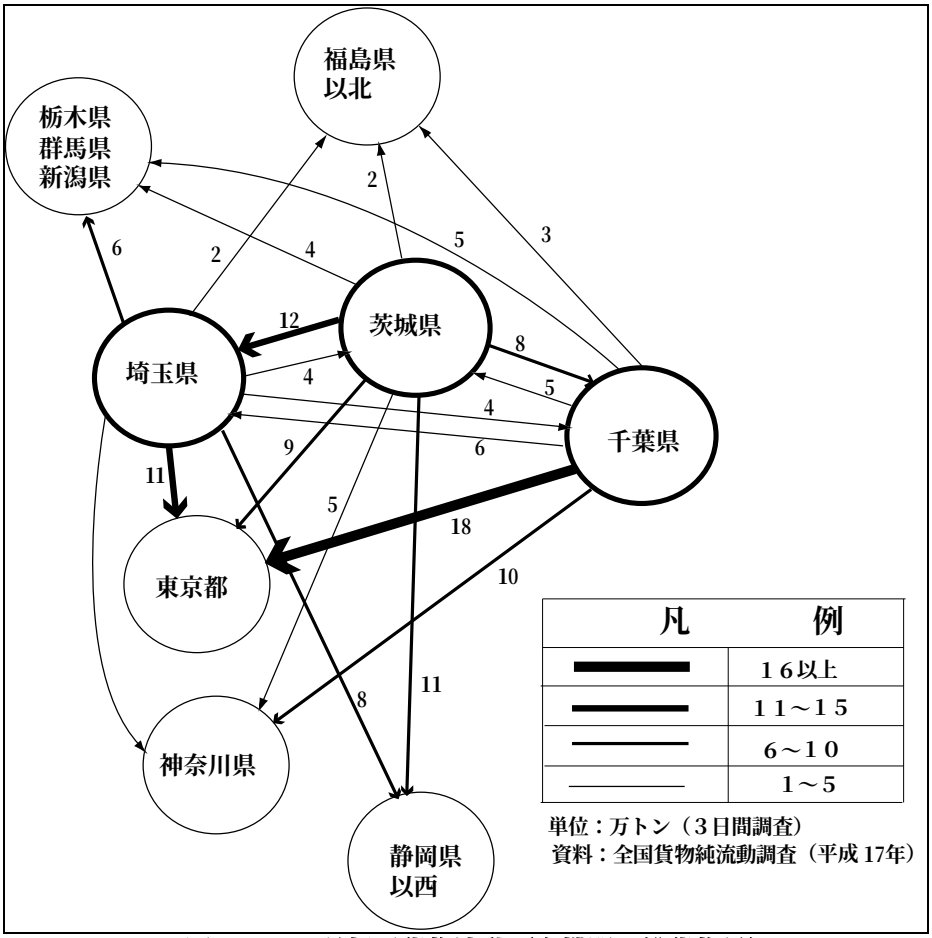



図 2-27　3県相互貨物流動（全機関、総貨物量）

**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。

⑦ 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 | 0 |
| | | 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 | 1,800 |
| | | 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 | 328 |
| | | 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 | 0 |
| | | 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 | 128,432 |
| | | 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

① 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、千葉県の順にある。

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。伸びで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、立地敷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、とくに神奈川県の 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、プラスティク製品がそれぞれ 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%未満を含た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増設、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、%）

| | ①H6～H10 | ②H11～H15 | ③H16～H20 | 増減率 ②/① | 増減率 ③/② | 増減率 ③/① |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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% |

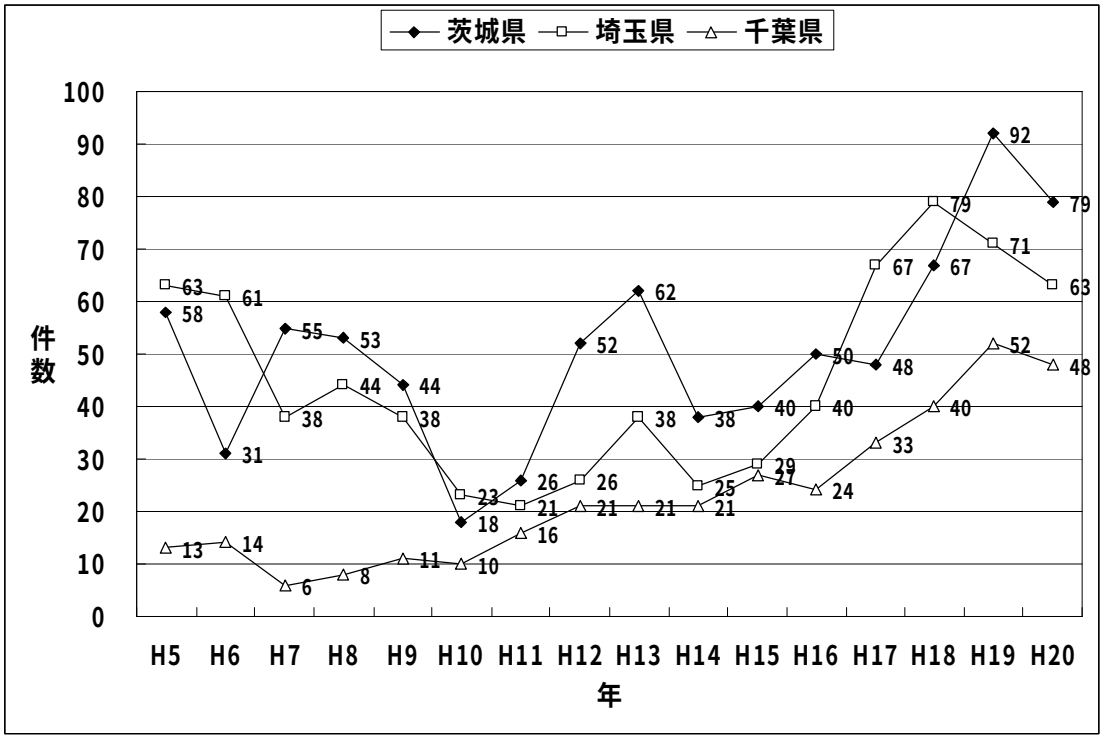
資料：工場立地動向調査（経済産業省 HP より集計）

**表 2-49　3県工場立地動向（敷地面積：ha）**

（単位：ha、%）

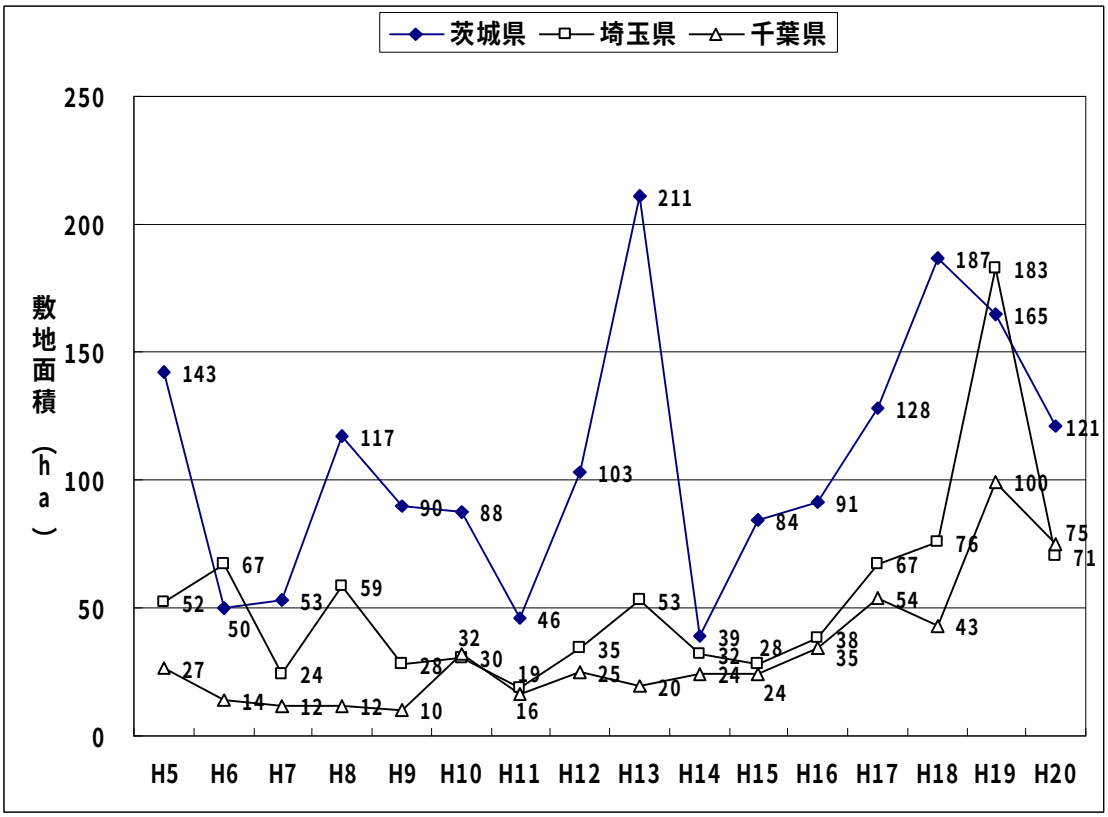
| | ①H6～H10 | ②H11～H15 | ③H16～H20 | 増減率 ②/① | 増減率 ③/② | 増減率 ③/① |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 茨城県 | 398 | 483 | 692 | 121.6% | 143.1% | 174.0% |
| 埼玉県 | 208 | 167 | 435 | 80.3% | 260.3% | 208.9% |
| 千葉県 | 80 | 109 | 306 | 136.9% | 280.6% | 384.2% |
| ３県計 | 686 | 760 | 1,433 | 110.8% | 188.7% | 209.0% |
| 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 | プラスチック製品 | 鉄鋼 | はん用機械 | 電子部品・デバイス | 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 | プラスチック製品 | 鉄鋼 | はん用機械 | 電子部品・デバイス | 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% |

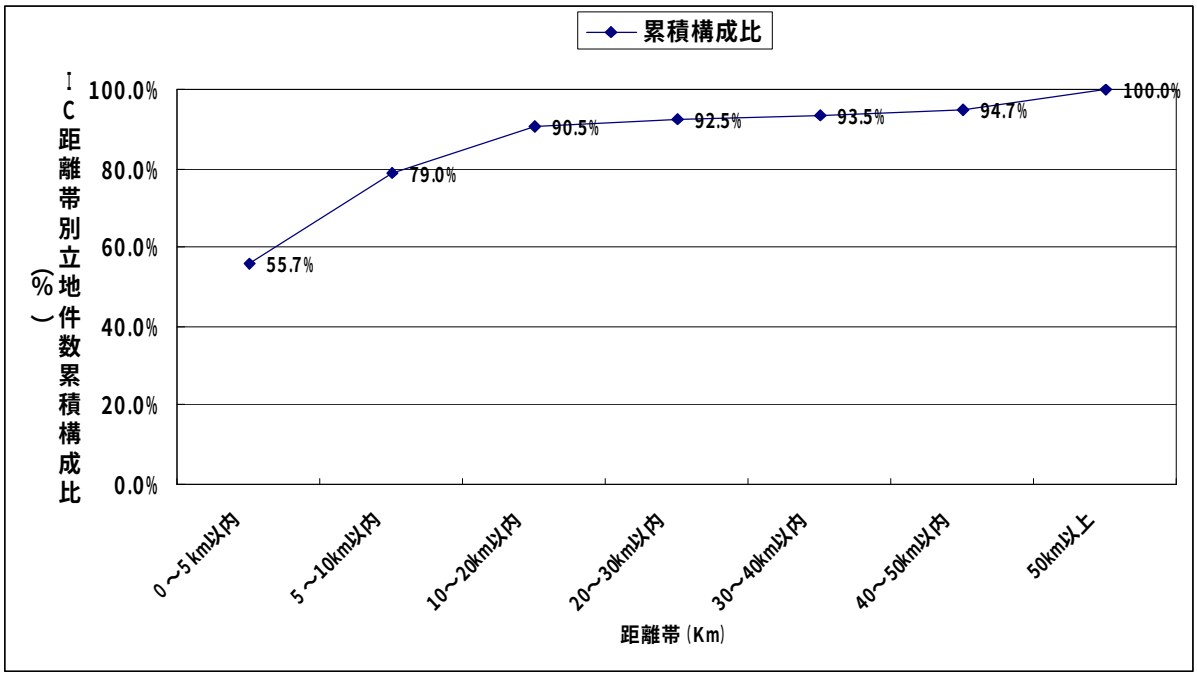
資料：工場立地動向調査（経済産業省 HP より集計）

表 2-54　3県の外資系の工場立地件数（平成20年）

（単位：件、%）

| | 外資比率50%未満 | 外資比率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 |
|---|---|---|---|---|---|
| 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）

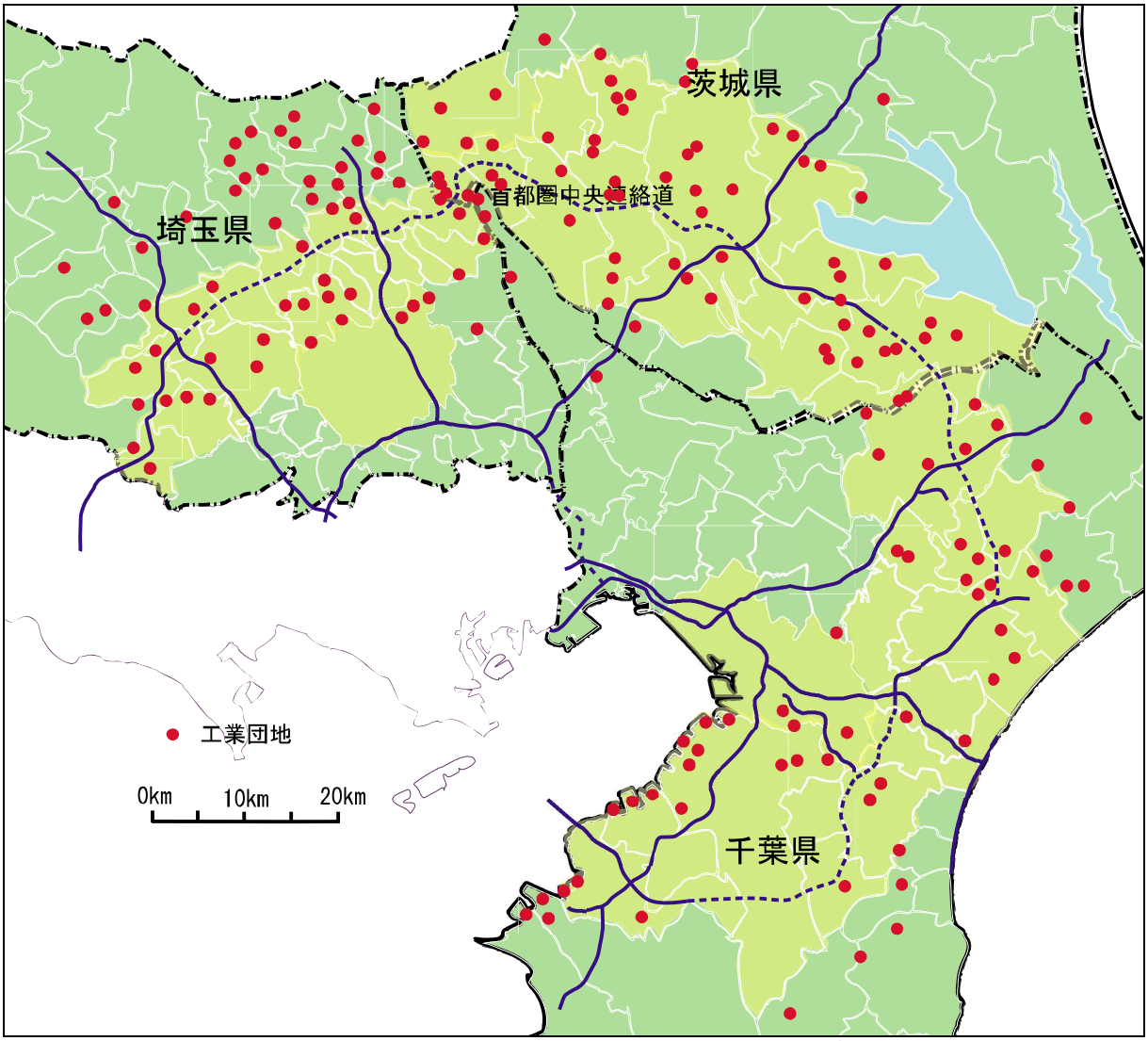
注：距離帯別累積立地件数構成比を示す。データは平成20年、全国、全業種

図 2-30　高速道路I．Cからの距離別累積立地件数構成比

② 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、埼玉県の分布密度が高く、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。

① 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。

ｴ．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

①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。

②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。

③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。

④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。

⑤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

①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

②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）

③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 |

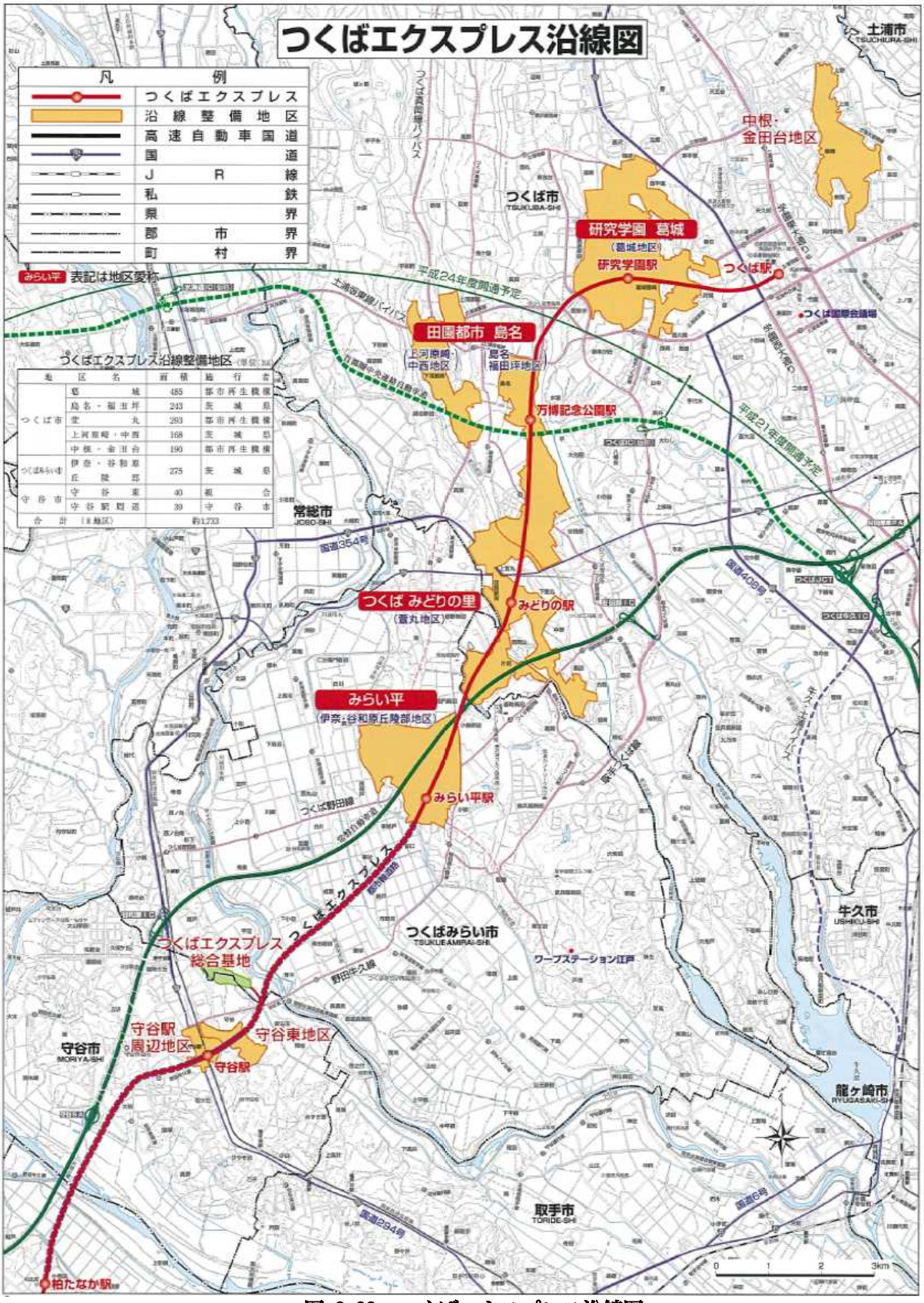



**図 2-32　つくばエクスプレス沿線図**

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

② 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 5㎞ 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

b. 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、□菖蒲町、栗橋町、鷲宮町、
□杉戸町、松伏町
ｳ. 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）

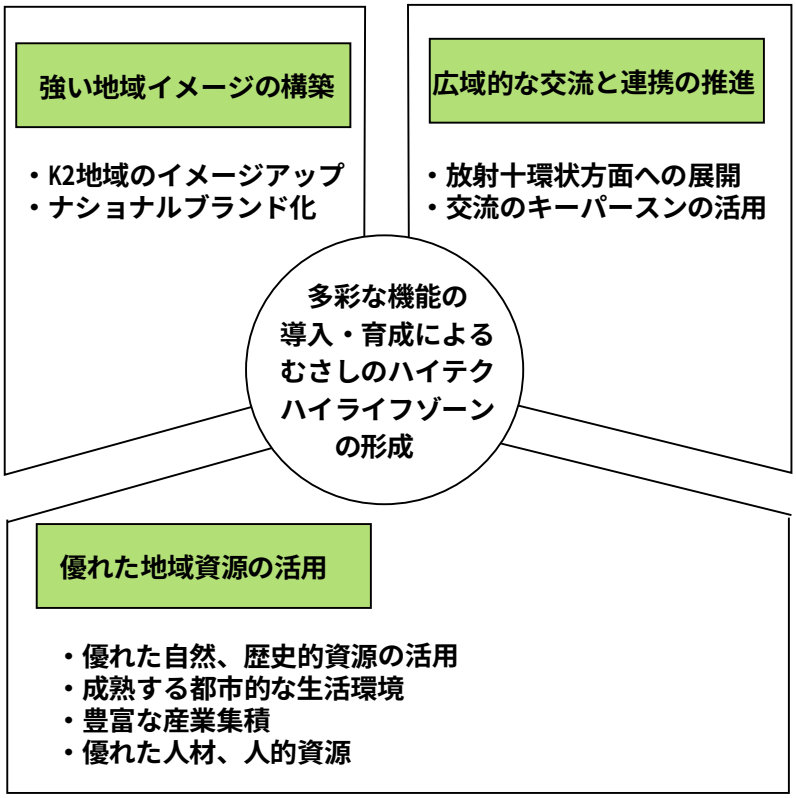
ｲ．目的

・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

ｴ．地域活性化の基本方針



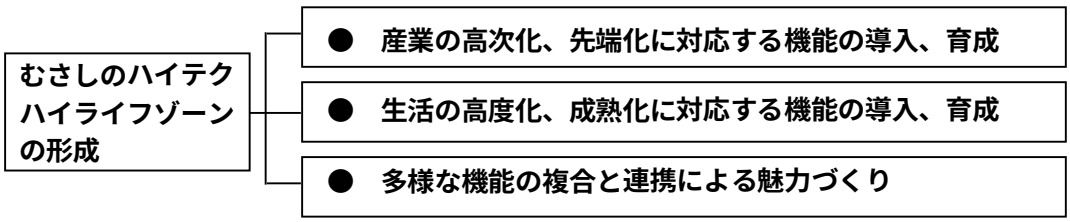
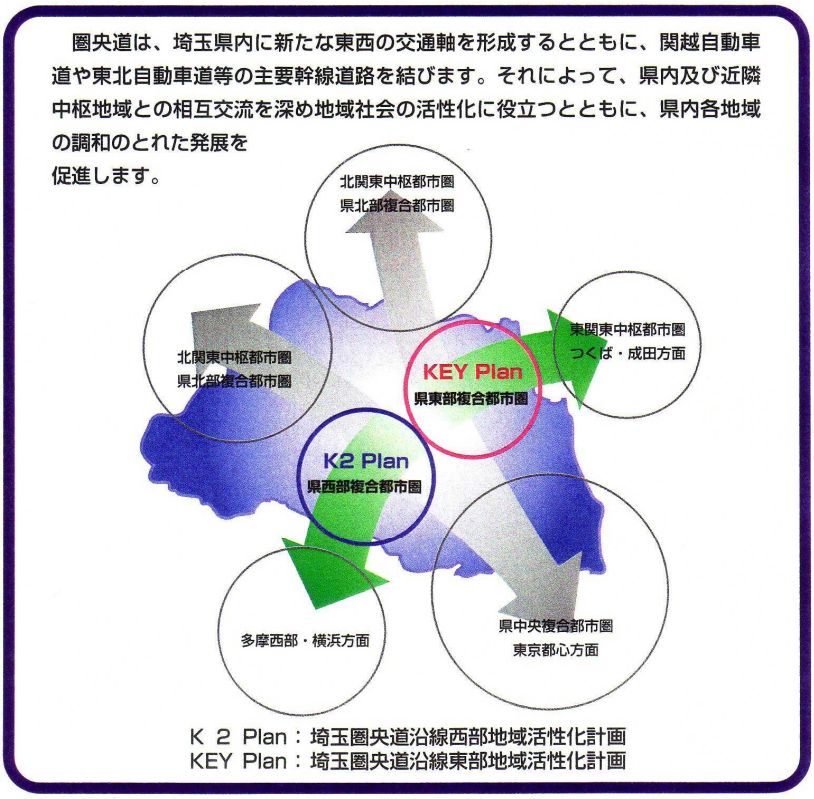
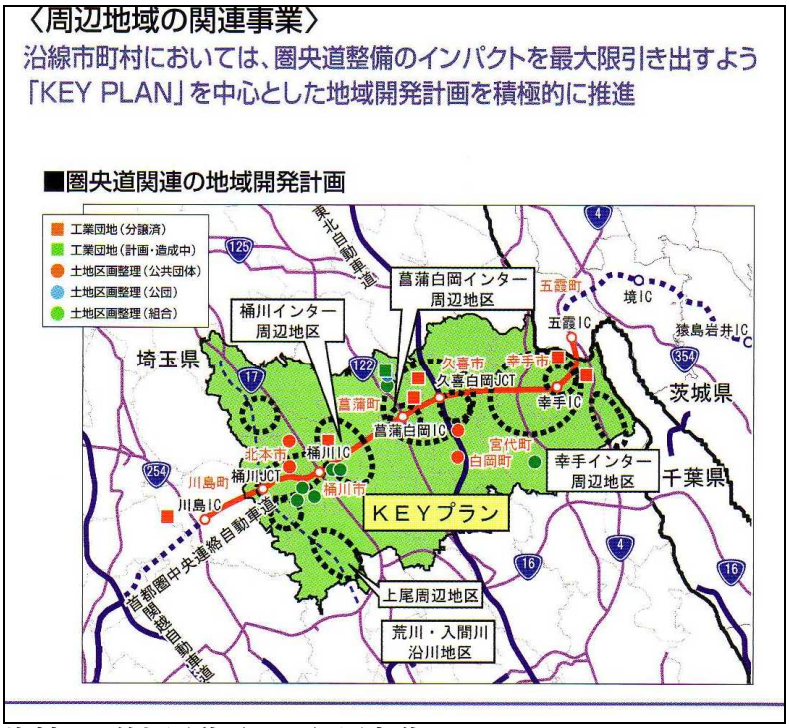




図 2-33　ハイテクハイライフゾーンの形成




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**




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
ｴ．広域的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。
③ 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
ｲ．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。
ｴ．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<br><br>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ックスセンターとして整備する。 | ・成田空港旅客ターミナルビル（交通施設）<br>・成田国際物流複合基地　（流通業務施設）<br>・成田新高速鉄道　（交通施設） |
| 成田都心地区<br><br>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<br>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。 | ・成田ケーブルテレビ　（放送施設）<br>・（仮称）JR成田駅東口駅前再開発ビル内公益施設　（複合施設）<br>・成田新高速鉄道　（交通施設） |
| 千葉ニュータウン地区<br><br>【千葉ニュータウン中央駅圏】<br>【印西牧の原駅圏】<br>【印旛日本医大駅圏】<br><br>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<br>白井市<br>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。 | 【千葉ニュータウン中央駅圏】<br>・北総花の丘公園　（レクリエーション施設）<br>・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）<br>・タウンセンター複合施設（教養文化施設）<br>・北総・公団線　（交通施設）<br><br>【印西牧の原駅圏】<br>・(仮称)7駅複合施設　（研修・会議場施設）<br>・ビッグルーフ　（事業場施設）<br>・北総・公団線　（交通施設）<br><br>【印旛日本医大駅圏】<br>・ふれあいセンターいんば　（複合施設）<br>・医科器械資料館　（教養文化施設）<br>・北総・公団線　（交通施設）<br>・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）

ｱ. 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

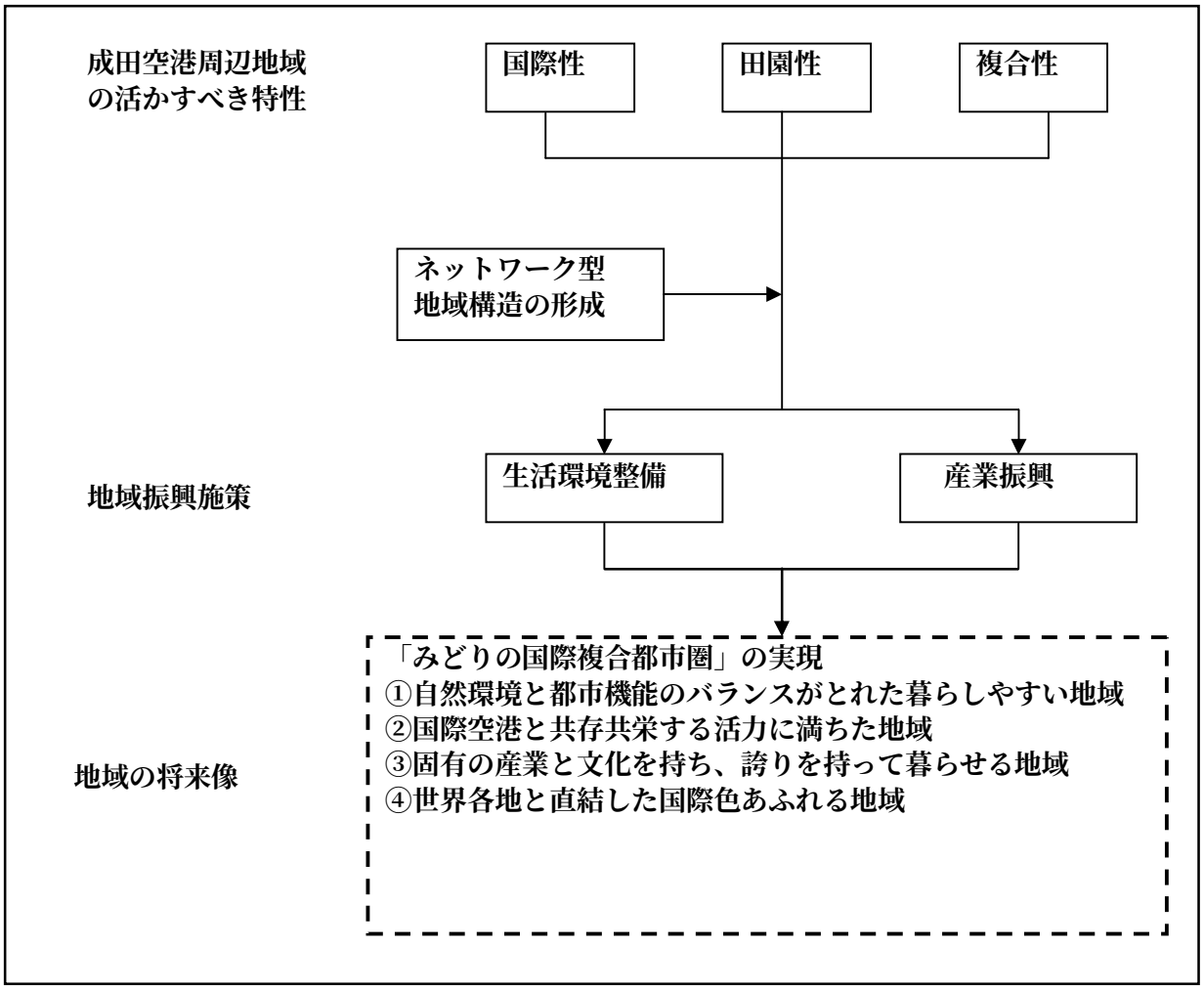



**図 2-36　「みどりの国際複合都市圏」の実現**

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。

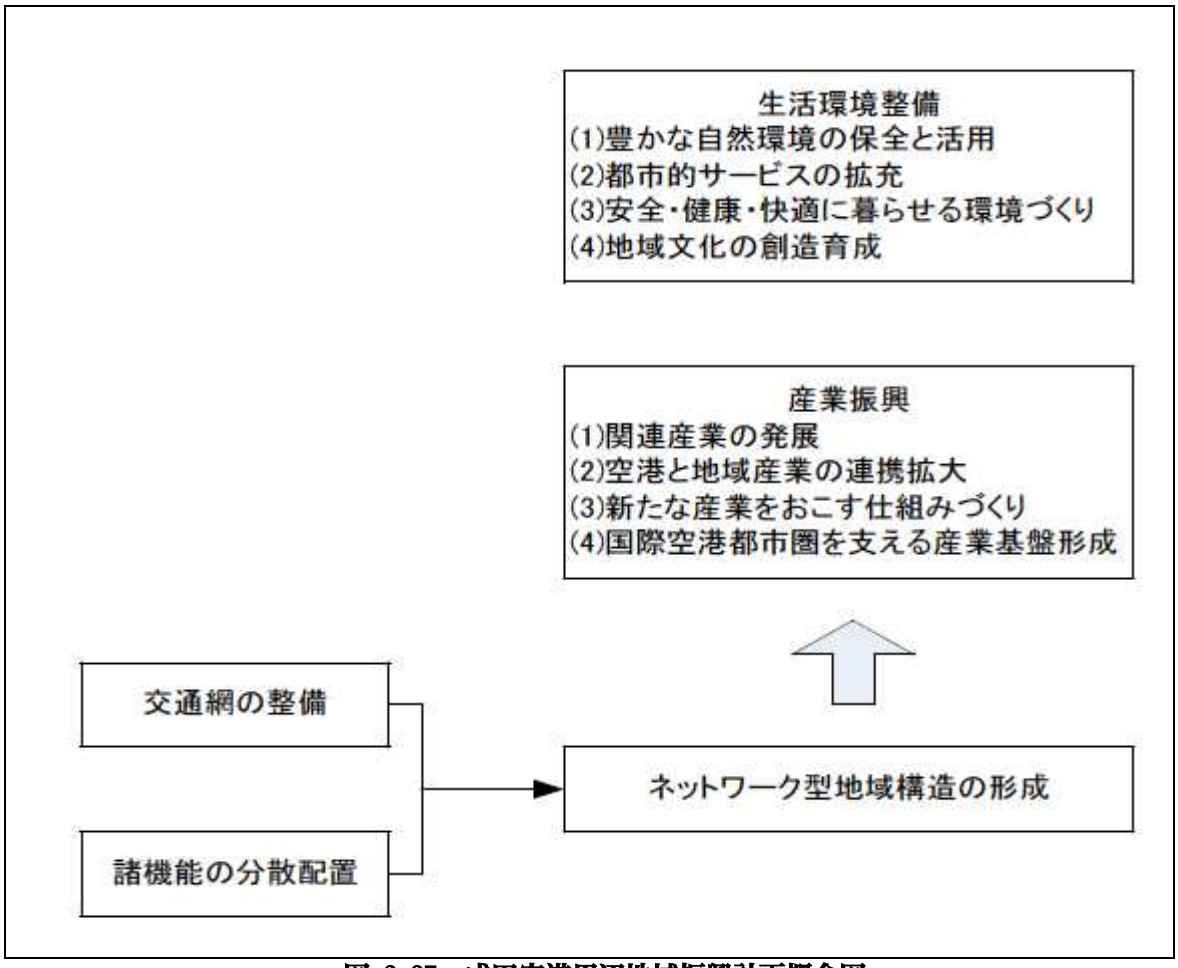



**図 2-37　成田空港周辺地域振興計画概念図**

**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 ㎞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

**国際物流の円滑化・効率化**

- 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

**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**

重さ指定道路を示す標識

- 圏央道、外環（がいかん）、東関道館山線、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
- 「千産千消ネットワーク」の稼動に向け、集荷・供給体制と情報機能を整備 H19年度稼動予定
- 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

**郊外部や臨海部における広域的な物流施設の立地支援**

- 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
  工業団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）

**半島におけるデメリットの解消**

- 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

**環境に配慮した物流の実現**

- 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

**安全・安心を支える物流の実現**

- 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）**

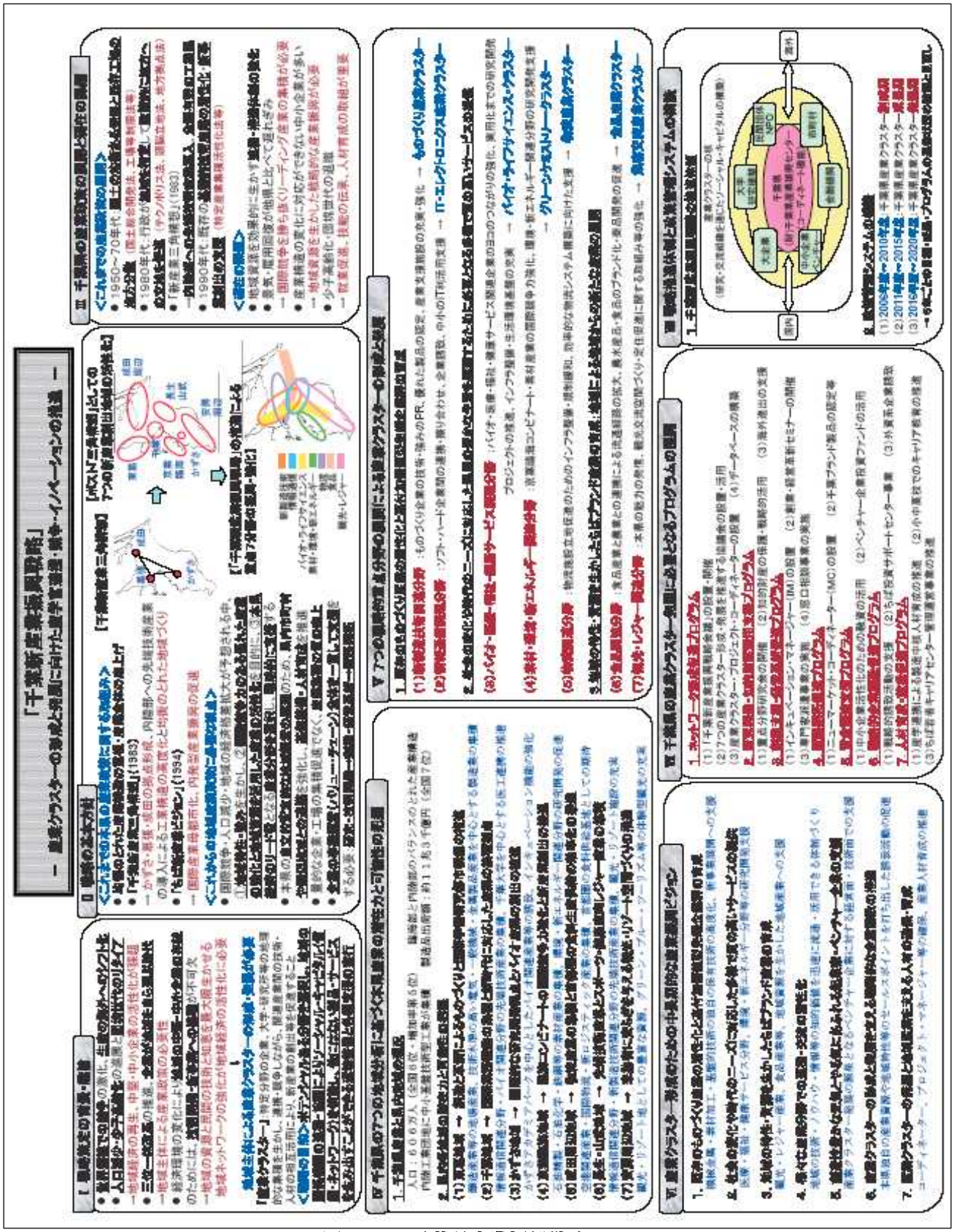



**図 2-39　千葉県産業振興戦略**

（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 | ・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 | ・台湾観光旅行会社メディアへの招聘<br>・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 | ・実施　日本医科大学千葉北総病院<br>・組織　ドクターヘリ運営協議会<br>・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 | ・運航範囲　鹿行、鹿島南部、稲敷地域（11 市町村 531 千人）<br>・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 | ・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<br>・連携拠点組織<br>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<br>・産学官ネットワーク<br>企業 500 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 | ○ 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<br>○ 東葛・川口・つくばの強み<br>・（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<br>・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<br>・理工系学部を有する研究機関との集積<br>・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 | ・茨城、千葉両県の利根川流域 19 市町村で構成<br>茨城県（取手、稲敷、神栖、潮来、行方各市、河内町、利根町、美浦村） | ・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<br>・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<br>・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 | ・佐原（香取市）、鹿島（鹿島市）、潮来（潮来市）の水郷三都 | ・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<br>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 | ・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 | ・H20 年度開催概要<br>開催日　H20 年 9 月 3 日<br>参加企業　受注企業 251 社<br>発注企業　75 社<br>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<br>フォトンファクトリー<br>放射光施設 | アステラス製薬<br>世界の基礎研究を筑波に集約する方針 | ・新薬や新素材の開発<br>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）<br>理化学研究所（埼玉県和光市） | ・量子ビームを使った研究（中性子ビーム、イオンビーム）<br>・3者で研究協力協定締結<br>・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 |

# 第3章　3県における取組が期待される連携方策（案）

3県の連携においては、圏央道の整備進捗を前提に、産業・技術、企業立地・土地利用の誘導、広域観光、防災・緊急医療、広域物流など、多面的な広域連携のあり方が想定される。

## 1．筑波研究学園都市における研究機関の活用

### （1）筑波研究都市の科学技術拠点の集積

平成17年のつくばエクスプレス開業に引き続く圏央道の開通や茨城空港の開港は、筑波研究学園都市及びその周辺に大きなインパクトを与えることが予測され、期待される。

筑波研究学園都市は、昭和38年9月の閣議決定により、その建設が推進された。昭和55年3月までには、予定されていた国の試験研究機関、大学等の施設が移転・新設されるとともに、基幹的な都市施設もほぼ完成し、その後、都心部の施設整備が進むとともに、周辺部の工業団地等への民間企業の進出も活発化している。

現在、筑波研究学園都市の全域を占めるつくば市には、人口約20万人、国・県関係機関が76、民間機関が232、合わせて300を越える研究機関・企業が立地し、1.2万人を超える研究者、約7,200人の外国人研究者とその家族が在住している。これは、局地的な集積としては我が国最大クラスのものである。

### （2）筑波学園都市の研究機能を活かした近県との交流・連携による科学技術拠点づくり

筑波研究学園都市の研究機関にとっては、近県や国際基幹空港の成田空港とのアクセス改善が、内外の先端科学技術との交流を進展させる契機となる。

例えば「東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成」に関しては、東京湾岸～東葛～つくば一体を拠点とした新たなバイオ産業創出を図るプロジェクトが推進されており、筑波研究学園都市が果たすべき役割が期待されているものであるが、他にも東葛～千葉～かずさ地域における「新産業創出特区」など、研究開発と産学官連携を進める上で、つくばとの連携を図るべきプロジェクトが見受けられる。

このように、千葉県におけるかずさアカデミアパーク、東葛テクノプラザ、東京大学柏キャンパス、千葉大学といった研究開発拠点機能や、埼玉県におけるさいたま新都心の国の広域行政機能や東日本の交流拠点都市機能と、筑波研究学園都市に集積する科学技術拠点機能との交流・連携を積極的に推進することで、各分野の先端科学技術を育成強化し、圏央道沿線地域を科学技術創造立国日本を担う重要な拠点としていくべきである。

### （3）3県のコンベンション機能の強化と活用

日本の国際会議開催の部門別分野は、科学・技術が約半数を占め、日本の科学技術のレベルの高さがうかがえる。3県における主な国際会議開催都市はつくば地区、千葉市、さいたま市であり、このうちつくば地区、千葉市は全国で上位の開催件数を誇るほか、千人を超える大規模な国際会議の開催実績を持つ会場ではつくば国際会議場（エポカルつくば）、筑波大学、幕張メッセ、大宮ソニックシティが立地している。

これらのコンベンション機能を持つ強みを活かし、研究開発部門でのグローバルな交流を活発化させることは、圏央道沿線地域の科学技術拠点機能の強化と産業利用促進を図る上で極めて重要である。そのため、3県連携によるコンベンション機能を強化し、さらなる国際会議の誘致するとともに、来訪した外国人研究者等を地域に誘導し、国際観光の促進を図るべきである。

## 2．圏央道沿線地域における企業立地誘致と適正な土地利用誘導

### （1）　企業立地が進む圏央道沿線地域

圏央道が全線開通することにより、物流面から見ても各県間の連携・交流が促進される。特に成田空港と直結されことにより国際航空貨物流動が促進され、グローバル企業にとって著しく物流効率化が図られることが期待される。

圏央道沿線地域は、交通利便面での立地ポテンシャルが高く、工場用地が豊富にあることから、今後、工場や関連企業のほか、アウトレットモールなど大規模小売店舗立地や既存立地企業の規模及び機能拡大が進むと考えられる。

（2）3 県が連携した企業立地誘致と適正な土地利用誘導

工場立地上の地理的優位性を活かすためには、圏央道の早期開通、アクセス道路の整備促進と合わせて、インター周辺地域の適切な土地利用の誘導が求められる。3 県では、圏央道沿線地域の市町村、関連団体・機関からなる協議会等により圏央道沿線地域活性化の方策が進められているところであり、これらの組織を活かし、3 県が連携して工場等の新規立地需要を予測するための調査や、環境にも配慮した適正な土地利用のあり方を検討することで、効率的な基盤整備と企業誘致、土地利用誘導を図るべきである。

## 3．広域観光の推進

（1）　3 県の広域観光の現状

3 県の観光入込客数は、年間約 3 億人を示している。突出している東京ディズニーリゾート、成田新勝寺や南房総の自然資源が位置している千葉県が 1.5 億人と最も多く、次いで埼玉県の 1.1 億人、茨城県が 0．4 億人の水準にある。

圏央道沿線地域には、野球観戦の西武ドームや千葉マリンスタジアム、サッカー観戦の埼玉スタジアム、海ほたる、鉄道博物館、お祭り見学の川越祭り、成田新勝寺・香取神社他の神社・仏閣の参拝、国際会議や見本市の幕張メッセ、さいたまスーパーアリーナ等が位置しており、圏央道開通により 3 県相互からの観光客の流動増大が期待される。

（2）3 県連携した広域観光ルートの形成と海外からの観光客への対応

3 県は東京ディズニーリゾート、成田山新勝寺、筑波山、川越、秩父地方などの観光資源を有しており、圏央道開通により 3 県相互間の時間距離が大幅に短縮されることから、3 県連携によりこれらのポテンシャル活かした日帰り、宿泊別の広域観光ルートの開拓を推進する必要がある。

また、アジアを中心とした海外とのゲートウェイである成田空港及び茨城空港（H22 年 3 月開業）とのアクセスが向上し、海外からの観光客増も期待できる。特にコンベンション機能をもつ筑波学園都市や幕張メッセ、さいたま新都心等における国際会議に参加する外国人を対象とした観光ルートの形成に 3 県が連携して取り組み、サイエンスツアーや次世代エネルギーパークなどの産業観光のほか、歴史や自然、食など地域特有の資源を最大限に活用した国際観光の推進を図るべきである。

（3）3 県連携した広域スポーツを活かした地域活性化の推進

平成 14 年のサッカーワールドカップの開催を契機に、広域スポーツを活かした地域活性化が日本各地で行われている。

3 県の主なプロスポーツでは、サッカーが県立カシマサッカースタジアム（鹿嶋市）の鹿島アントラーズ、埼玉スタジアム（さいたま市）の浦和レッズ、NACK5 スタジアム大宮（さいたま市）の大宮アルディージャ、フクダ電子アリーナ（千葉市）のジェフユナイテット千葉、日立柏サッカー場（柏市）の柏レイソルなどが、プロ野球では西武ドーム（所沢市）の埼玉西武ライオンズ、千葉マリンスタジアム（千葉市）の千葉ロッテマリーンズの 2 チームがある。

このように圏央道沿線地域には、広域で開催される J リーグ、プロ野球のチームが多数あり、圏央道開通により高速バスが運行可能となることから、観客動員増も期待される。

各地において、鹿島アントラーズ、浦和レッズにみられるような地域に密着した経営ノウハウを活かし、地域の振興を図るとともに、３県が連携してプロスポーツを活用した地域のイメージアップや観光ルートの形成、地域特産品の売上げ増などにつなげていくべきである。

（4）利根川の舟運を活用した広域観光の推進

現在、茨城県と千葉県の関係自治体間では、舟運で栄えた長い歴史のある利根川を連携軸とした、水面･空間の利用促進、沿川の交流･連携による地域活性化、地域づくりに取り組んでいるところである。

主に地域の観光資源を活用した舟運体験ツアー等のイベントが開催されているところであるが、陸上の旧街道とも連携した広域的な歴史観光ルートを形成するとともに、３県の伝統的な祭りともタイアップしてより幅の広い魅力を演出することで、３県全体の観光客誘客の促進につなげていくべきである。

## 4．防災・緊急医療

圏央道をはじめ高速交通網の整備は，救急医療体制や災害時の緊急物資輸送体制を構築するう

えで重要な基盤である。また、高速交通網の発達に伴って受療圏域も拡大することから、今後は医療連携体制の構築など県域を超えた医療のあり方について検討を進めることが必要である。

（1）3 県の救急医療体制の推進

救急医療、災害時医療は、3 県の保健医療計画に基づいて進められている。

救急医療機関には、いつでも、どこでも、誰でも適切な救急医療を受けられるように初期、第二次、第三次救急医療機関が整備されている。

複数の診療科領域にわたる重症な救急患者に対する第3次救急医療機関は､3県に20箇所あり、茨城県が 5 箇所、埼玉県が 6 箇所、千葉県が 9 箇所である。そのうち圏央道沿線地域には、千葉県から順に成田日赤病院、日医大千葉北病院、土浦協同病院、筑波メディカルセンター病院、茨城西南病院、さいたま赤十字病院が位置しており、沿線地域における重病患者の搬送が各病院のもつ得意な診療科目の病院に搬送できるように 3 県の緊急医療体制の推進の検討が望まれる。

千葉県では、重篤患者の救命率向上・後遺症の軽減を図ることを目的に、医療行為を行いながら長距離を短時間で搬送できるドクターヘリを平成 13 年 10 月より日本医科大学千葉北総合病院（印旛郡印旛村）に配置し、その出動件数は年々増加している。茨城県においても迅速な救命処置が可能となるよう、千葉県との共同利用を行っているほか、平成 22 年 7 月には水戸医療センター、水戸済生会総合病院を基地病院とするドクターヘリの運航を開始する。

このほか、千葉県では君津中央病院、埼玉県では埼玉医科総合医療センターにドクターヘリが配置されており、これらを活かして 3 県連携による協力体制を構築し、より高度かつ適切な救急医療を提供できるよう取り組むべきである。

（2）災害時医療

大規模災害時においては大勢の死傷者が生じ、交通網、通信網、電気、ガス等のライフラインが途絶するなど、県民生活に大きな混乱を引き起こすことが想定されることから、迅速な医療救護活動を行い、被災者への適切な救護・救援活動を行う体制の整備が必要である。

各県では、災害時における医療連携体制及び災害拠点病院等が指定されているほか、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、さいたま市、千葉市、横浜市及び川崎市の 9 都県市において広域医療連携マニュアルを定め、広域的な医療連携を図ることとしている。

また、地震など大規模災害時の道路、鉄道の寸断に対しての医療については、迅速に対応できるヘリコプター搬送体制の充実が重要と考える。そこで、3 県に配置されているドクターヘリを活かすため、ヘリポートの計画的な整備、出動態勢の整備など、隣接県と連携強化を図るべきである。

さらに、陸上輸送が困難な大量の支援物資の輸送等にあたっては、港湾の活用が重要となる。そこで、災害時に東京湾諸港と茨城の港湾を相互に活用できるよう、支援物資の輸送に関する体制の整備について、民間も含めて十分な検討を行うべきである。

（3）緊急物資輸送

首都圏における巨大地震に対応するため、緊急物資輸送体制を整備するとともに、岸壁や橋梁等の耐震化を進める必要がある。緊急輸送機関としての海上輸送のゲートウェイは東京湾諸港、茨城港、鹿島港が、航空輸送のゲートウェイは羽田、成田、茨城空港が、自動車輸送は圏央道、北関東道などが想定されるほか、各地におけるヘリポートも重要となる。

これらのインフラを活用するためには、災害時医療の 9 都市の広域医療連携マニュアルと同様に、国とも連携した緊急物資連携体制マニュアルを定めておくべきである。

特に茨城県は、圏央道、北関道の環状道路ネットワークのほか、北関東では唯一茨城港、鹿島港、茨城空港等の海・空のゲートウェイ機能を有することから、東京圏のバックアップ機能を果たすことが求められる。

## 5．広域物流ベルトの形成

圏央道全線開通により、沿線地域においては自動車関連産業などのグローバル企業やその関連企業を中心とした広域的な物流ベルトの形成が見込まれる。

圏央道沿線地域に立地しているグローバル企業を代表するホンダ（埼玉県狭山市、狭山事業所）や日野自動車（東京都日野市、本社）は、新車・中古の完成自動車の海上輸送の国内、国外向けは東京湾諸港が主であるが、圏央道の開通により、茨城港利用の選択肢もできる。

両企業は、それぞれ埼玉県寄居町、茨城県古河市に新たな工場立地を予定している。

沿線に立地する企業にとって、複数の港湾利用の選択肢を持つことは、物流コストの低減による国際競争力を強化する上でだけでなく、環境面での貢献を検討する上でも有利となることから、茨城港の利用促進は３県全体の産業の強化につながる。そこで、特に埼玉県と連携し、企業の陸上・海上輸送のニーズなどの情報を共有し、ポートセールス活動を積極的に推進するべきである。

また、自動車関連企業を中心としたグローバル企業等の集積を、3 県全体の産業の活性化につなげるためには、圏央道沿線地域が連携して物流企業の誘致を図るなど、広域物流ベルトの形成に努めるべきである。特に、埼玉県は県内に自動車部品工場が集積するほか、東京都日野市と古河市とを結ぶ圏央道の中間であったり、東北道沿線の自動車関連工場とも直結する地域であったりすることから、自動車関連の広域物流の拠点機能として適した地域である。

そこで、茨城、千葉の港湾と、埼玉県の自動車関連産業を連携させた広域物流ベルトの形成に、３県が連携して取り組むべきである。

**表 3-1　3県の広域連携の方策（案）**

○例示・想定

| 分野 | 茨城　－　千葉 | 茨城　－　埼玉 | 茨城・千葉・埼玉 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 産業技術の交流・融合 | ・つくば科学技術集積とかずさアカデミアパーク及び柏の葉の集積との連携 | ・コンベンション機能の強化 | ○東葛、つくば及びTX 沿線地域の新産業創出ネットワーク支援<br>・圏央道 IC 周辺地域の土地利用の適正化と企業立地誘導<br>・研究者・技術者の相互交流 | |
| 企業立地と土地利用の適正化 | | | ・3 県が連携した企業立地と適正な土地利用の誘導 | |
| 観光・スポーツ | ○　利根川舟運地域づくり協議会 19 市町村（茨城県、千葉県）→利根川遊覧船<br>○茨城・千葉国際観光テーマ地区協議会<br>○水郷地域と鹿行地域との連携 | | ・利根川の舟運復活<br>・サッカー（鹿島、千葉、柏、浦和）の連携<br>・広域観光ルートの形成<br>・コンベンションでの 3 県連携 | ※　舟運：取手～銚子間の江戸時代に栄えた舟運復活　→広域観光ルートの形成 |
| 防災・医療 | ○ドクターヘリ共同利用日医大　千葉北総病院（茨城県内鹿行、稲敷地域に運航） | | ・3 県が連携した救急医療体制、災害時医療体制の整備<br>・緊急物資輸送の体制の整備 | |
| 広域物流 | | ・ホンダ完成自動車の茨城港からの出荷<br>・古河市日野自動車と埼玉県下の自動車部品工場との連携 | ○国際ロジテック県南地域の拠点（谷田部）から埼玉、千葉方面への事業拡大<br>・埼玉、茨城から成田国際空港への航空貨物 | ・圏央道を軸とした広域物流ベルトの形成→東京を経由しない広域物流 |