調査 「インフラ整備と北関東3県の交流・連携の可能性」～北関東自動車道開通の効果～

北関東自動車道は平成23年のゴールデンウィーク前に全線開通予定である。これにより、茨城県、栃木県、群馬県の時間距離は確実に短縮され、3県間の交流が様々な面で盛んになることが予想される。この3県は、平成18年8月に出された第28次地方制度調査会における道州制の3案においても、いずれも同じブロックとされ、北関東という括りで一般的に捉えられている。また、これら北関東の3県は、全国的にはイメージ・認知度が低いという共通点があり、全国に向けてはPR活動などで連携・共同した取り組みを行う可能性も持っている。

茨城県内についてみると、茨城港常陸那珂港区に加え、茨城空港が本年3月に開港し、北関東を含めた広域的な交流・流動に対する期待は一層高まりつつある。昨年7月に実施された日曜・祝日の高速道路の上限1,000円の割引では、大洗やひたちなか地区などで、他県から集客の増加という形で効果が現れたり、栃木県内の大型商業施設へ訪問するなどの動きも見られたりしている。

そこで、本調査では、北関東自動車道の全線開通を控え、3県における様々な分野における連携の可能性について、関係者へのヒアリング調査などを通して探ってみた。

第1章　北関東3県の姿と北関東自動車道

まず、北関東３県の特徴や北関東自動車道の現況について整理してみよう。

北関東3県の姿（人口・地勢）

３県の総面積をみると、栃木県が関東地方で最も広く6,408km²で、以下、群馬県、茨城県と続いている。一方、可住地面積では、茨城県が最も広く3,998km²あり、栃木県、群馬県が続いている。いずれの県も（関東）平野部の縁に位置し、北部を中心に山間地域が広がっている。

本年６月時点の人口は、茨城県が296万人、栃木県・群馬県は約200万人となっており、３県合計で約700万人を数える。可住地面積の広い茨城県では住民が分散して居住しているが、栃木県では宇都宮市に51万人、群馬県では前橋市・高崎市の両市に70万人が居住し、都市部への人口集中がみられる。

東京からの距離では、県庁所在地である水戸市、宇都宮市、前橋市はそれぞれ120km程度と同距離にある。また、茨城県の県南地域は首都圏近郊整備地帯に含まれ東京に近く、圏央道は茨城県のみを通過するルートで整備が進められている。３県は、東京からは、それぞれ常磐道、東北道、関越道で結ばれ、これまでは東京からの縦のラインを基礎として産業・経済が発達・発展してきた。北関東自動車道は、その流れを横につなぐものであり、その活用が地域にどのような影響を与えることができるのかが注目される。

3県の面積と人口

	茨 城	栃 木	群 馬	時 点	出 所
総面積（km²）	6,069	6,408	6,363	2008年10月1日	国土地理院「全国都道府県市町村別面積調」
可住地面積（km²）	3,998	2,963	2,299	2008年度集計	国土交通省「土地所有・利用の概況」
人口（万人）	296	201	200	2010年6月1日	常住人口調査

今後急速に進む3県の人口減少（将来人口）

３県の人口は、国勢調査ベースで既に減少傾向にあり、今後も減少が予想される。そこで、人口問題研究所の「日本の都道府県別将来推計人口」（2007年５月推計）結果をもとに、連携・交流に向けた大切な基盤といえる人口について、今後の変化をみておこう。

茨城県は、2005年に297万人の人口が2030年には245万人（17.6％減）に、栃木県は、2005年に201万人の人口が2030年には174万人（13.5％減）に、群馬県は、2005年に202万人の人口が2030年には169万人（16.1％減）に減少することが見込まれている。各県の減少幅には差があるものの、いずれも大きな減少が見込まれる。３県合計では、2005年に約700万人であった人口が、約590万人へと、約110万人も減少する。年平均になおせば、毎年3.7万人ずつ減少していくことになる。

こうしたことから各県ともマーケットの縮小は避けられず、首都圏も含め広域的な交流・連携の必要性は高まっていくことが予想される。

資料：人口問題研究所

北関東自動車道に絡む北関東3県の特徴

典型的な自動車社会

３県の特徴として、典型的な自動車中心の地域であることが挙げられる。旅客流動調査より、2006年度の旅客の輸送機関分担率についてみると、自家用自動車の分担率は全国平均で63.2％である。一方、北関東の３県は、群馬県の93.3％を筆頭に、栃木県の90.9％、茨城県の89.3％と高水準である。東京都をはじめとした首都圏に比べ、移動手段が極端に自動車に依存していることがわかる。

１世帯当たり乗用車保有台数をみても、2008年の全国平均が1.10台であるのに対し、群馬県の1.70台（全国３位）、栃木県の1.66台（全国６位）、茨城県の1.64台（全国７位）といずれも上位にある。

資料：国土交通省「旅客地域流動調査」

製造業に強み

３県の産業構造を特化係数(注)でみると、いずれも製造業が盛んな地域であることがわかる。茨城県では、非鉄金属、鉄鋼、化学が、栃木県では精密機械、情報・通信機器、非鉄金属、鉱業、電気機械、その他製造が、群馬県では、輸送機械、一般機械、電気機械が２（平均＝１）を超えている。また、全国シェアでみても、茨城県の非鉄金属、鉄鋼、化学、栃木県の精密機械、情報・通信機器は６％を超えている。産業連関表の部門別県内生産額上位10業種をみると、茨城県は素材産業、栃木県・群馬県では輸送機械産業が特に集積していることがわかる。３県ともに、工場の立地が進み、製造業の拠点として地域が発展してきたことが確認できる。

そのほか、特化係数・全国シェアからは、農林水産業も盛んな地域であることがわかる。首都圏とい

（注）特化係数　各県における各部門（産業）の構成比を国の各部門（産業）の構成比で除した数字。係数が１より大きければ全国水準より当該部門（産業）が活発であることを示す。

う巨大マーケットに近接した地域であり、食料の供給基地としての役割も担っている。

一方で、第３次産業については、相対的に発達が遅れている。産業連関表の部門別県内生産額上位10業種をみると、全国の生産額で上位に来ている「対事業所サービス」や「情報通信」、「金融・保険」などの業種の生産額が低くなっている。

部門別県内生産額（特化係数）

部門別県内生産額（全国シェア：%）

部門別県内生産額上位10業種　（単位：億円）

	茨城		栃木		群馬		全国	
1	鉄鋼	17,667	輸送機械	16,488	輸送機械	21,548	商業	1,062,745
2	化学製品	16,876	商業	11,979	一般機械	12,875	不動産	662,059
3	飲食料品	16,551	建設	10,504	商業	11,619	対事業所サービス	637,492
4	一般機械	15,303	その他製造	10,415	飲食料品	9,523	建設	632,373
5	建設	14,731	飲食料品	10,186	不動産	9,122	輸送機械	530,163
6	不動産	13,766	不動産	9,584	建設	8,328	対個人サービス	520,220
7	商業	13,762	医療・保健・社会保障・介護	7,727	医療・保健・社会保障・介護	7,947	運輸	507,444
8	その他製造	11,054	電気機械	7,487	対個人サービス	7,778	医療・保健・社会保障・介護	502,114
9	教育・研究	11,004	教育・研究	7,125	対事業所サービス	6,540	情報通信	459,360
10	運輸	10,058	対個人サービス	7,004	その他製造	6,392	金融・保険	415,868

※網掛けは、全国の上位10業種に入っていない業種　　資料：3県及び全国産業連関表（2005年）より作成

3県の県民性

３県の県民性について、各県の公表データや今回の取材先のヒアリングを基に整理しよう。

茨城県の県民性については、「怒りっぽい」「忘れっぽい」「飽きっぽい」の３ぽいといった表現を使われることがあるが、そうした意見は聞かれなかった。「のんびりしている」や「とっつきにくいが、一旦親密になるともてなしてくれる」といった意見が聞かれた。また、「上下関係に厳しい」のではないかという意見もあった。

栃木県の県民性について、栃木県のキャッチフレーズ「いいひと　いいこと　つぎつぎ“とちぎ”」の趣旨説明文によると「誠実・勤勉で人柄が良く人情味のある県民性」という説明がある。また、ヒアリングのなかでは、「新しもの好き」であるという話が聞かれた。

群馬県の県民性については、ぐんまの魅力発信サイト「秘密のぐんま　上州人噂の真相」によると、「働き者、頑張り屋」、「情に厚い」、「言葉遣いが強い」、「裏表がない」といった紹介がなされている。そのほか、「かかあ天下」や「ギャンブル好き」「熱しやすく、冷めやすい」などの気質も当てはまるとの意見が聞かれた。

ヒアリングのなかでは、３県に共通する部分として、自分の地域について「こんな良いところがあるから楽しんでいってください」というような自慢をしない、つまりは謙遜する傾向が強い点がありそうに感じられた。こうした面が全国的な調査で地域イメージの低さに影響を及ぼしている可能性がある。また、県民性とは異なるが、３県に共通して「台風、雪害、洪水などの心配がない」という風土に関する意見がある。

北関東自動車道の整備

北関東自動車道は、群馬県高崎市から茨城県ひたちなか市に至る全長約150kmの高速道路である。開通により、群馬、栃木、茨城３県の主要都市並びに茨城港常陸那珂港区を結び、東京から100km～150km圏を結ぶ環状道路を形成することとなる。太田桐生ICから佐野田沼ICまで（延長18.6km）が未開通であるが、来年のゴールデンウィーク前には全線開通予定である。

開通の整備効果については、①地域間の移動時間の大幅な短縮、②空港および港へのアクセスの向上が挙げられている。そのほか、一般道（特に国道50号）の混雑緩和、災害時の緊急輸送路の確保、医療機関とのアクセス向上による救急医療エリアの拡大、周遊観光の実現、ショッピングの利便性向上などの整備効果も見込まれている。

北関東自動車道の利用状況

利用が増える北関東自動車道

北関東自動車道の日平均断面交通量(注)をみると、2008年と2009年の比較で37.2％増となっており、NEXCO東日本関東支社管内の高速自動車国道のなかで最も交通量が増加した路線である。2008年12月に真岡～桜川筑西間が開通したこと、ETC休日特別割引が2009年３月から実施されていることが要因の一つと想定される。NEXCO東日本関東支社では、「それぞれの効果を切り分けることは難しい」としているが、他高速自動車国道の増加率がほぼ10％未満に止まっていることから推し量ると、少なくとも２割程度は開通の効果ではないかとみられる。

※グラフの数字は、トラフィックカウンターによる速報値（無料車含み）
資料：NEXCO 東日本データを加工

IC流出入台数上位5位（2010年1月）

	IC	通過台数(万台/月)
1	太田桐生	55
2	宇都宮上三川	47
3	伊勢崎	31
4	駒形	26
5	茨城町東	24

資料：NEXCO東日本

北関東自動車道の流出入台数の多いICについてみると、表の通りである。太田桐生ICは現時点で端に位置していることが大きく影響している。宇都宮上三川ICおよび伊勢崎ICについてはそれぞれ幹線道路である国道４号、17号とのアクセスの良さが影響している。茨城町東ICも国道６号とのアクセスが良い。

また、北関東自動車道区間交通量をみると、群馬県内について、通行量が多いことおよび大型車の通行割合が約10％と高いことがわかる。群馬県内の東毛地域（太田市、桐生市など）は、製造業が多数立地し、運輸業の物流拠点も多数存在する。そうした工業団地の立地との関係や北関東自動車道だけでなく、その先の上信越自動車道を含めた遠方への利用に便利なことから、高速道路の利用が多くなっているとみられる。事業者からは、茨城―長野などの長距離貨物輸送では、太田桐生ICからの高速利用が多い、との話も聞かれた。

茨城県内についてみると、大型車の割合が４～５％程度に止まり、高速道路を利用した物流が少ないとみられる。

資料：NEXCO 東日本データを加工

（注）日平均断面交通量　交通量の目安で、各区間を距離調整したうえでの１日当たりの平均交通量。

北関東自動車道利用促進の取り組み

NEXCO東日本関東支社では、北関東３県および北関東自動車道沿線自治体などと北関東自動車道利用促進として、次の取り組みを実施している。

①北関交流フェア

北関交流フェアという名称で、毎年秋口に、各地の地元イベントに、ブースを借りて、PRコーナーなどを出展している。毎年北関東自動車道沿線の５か所程度で実施。出展する地元イベントについては、NEXCO東日本関東支社と北関東３県および北関東自動車道沿線自治体とで行われる北関東三県合同検討会や地域ワーキングにて開催時期等を踏まえて選択する。内容については、北関東自動車道の建設事業の進捗状況紹介などNEXCO東日本関東支社の事業PRの他、北関東自動車道沿線地域の特産物の紹介・販売を行っており、食・産業・文化を享受する場となっている。この取り組みは、太田市からの提唱をもとに、2001年より実施している（当初は、うみ・やま交流フェア）。本年も全線開通に向けて実施予定である。

②北関東ドライブマップの作成

北関東ドライブマップは、年２回、各５万部ずつ作成している。NEXCO東日本関東支社管内のSA、PAのほか、北関東３県の観光案内所や紹介している施設に配置している。管内のSA、PAについては北関東道および関越道、東北道、常磐道を中心に配置している。

また、2010年３月には、壬生ハイウェイパークにて、北関東自動車道（佐野田沼～岩舟JCT間）の開通PRとして、北関東広域連携推進協議会と連携し、「北関開通フェア」を実施した（北関東３県のキャラクターなども参加）。

現在建設中の太田桐生IC～佐野田沼IC間では、来年のゴールデンウィーク前の開通を目指して舗装工事および施設工事が進められている。

移動時間の短縮の効果

※開通前の移動時間は平成11年度道路交通センサスより算出。
※時間は、各県庁間の移動時間。
宇都宮～水戸間はR123号～R294号～県41号～R50号の走行ルートで算出。
宇都宮～前橋間は、県2号～県3号～R293号～R50号の走行ルートで算出。
前橋～水戸間は、R50号の走行ルートで算出。

※NEXCO東日本実走調査結果と未開通区域は、速度100km/hとして算出。

資料：NEXCO東日本HPより

第2章　北関東3県の交流・連携の実態

本章では、北関東３県における交流や連携が実際にどのような形で進んでいるのかについて、統計的把握や行政等の取り組みから確認していこう。

通勤・通学～強い首都圏との関係

茨城県に住む人の通勤状況は、３県間の関係でみると、栃木県へ20,559人（1.4%）、群馬県へ758人（0.1%）となっている。茨城県から他都県への通勤をみると、東京都61,974人（4.2%）、千葉県35,601人（2.4%）に続き、栃木県への通勤が多い。

茨城県に住む人の通学状況（15歳以上）は、３県間の関係でみると、栃木県へ2,510人（1.5%）、群馬県へ213人（0.1%）となっている。茨城県から他都県への通学をみると、東京都11,127人（6.9%）、千葉県8,184人（5.0%）、埼玉県3,504人（2.2%）となっている。通勤に比べ、首都圏への流出が目立つ。

栃木県に住む人の通勤状況は、３県間の関係でみると、群馬県へ21,526人（2.1%）、茨城県へ14,463人（1.4%）となっている。栃木県から他都県への通勤をみると、群馬県への通勤が最も多い。東京都14,586人（1.4%）、茨城県が続いている。

栃木県に住む人の通学状況（15歳以上）は、３県間の関係でみると、群馬県へ1,672人（1.6%）、茨城県へ743人（0.7%）となっている。栃木県から他都県への通学をみると、東京都4,079人（3.9%）、埼玉県2,909人（2.8%）、群馬県となっている。

群馬県に住む人の通勤状況は、３県間の関係でみると、栃木県へ13,297人（1.3%）、茨城県へ702人（0.1%）となっている。群馬県から他都県への通勤をみると、埼玉県への通勤が最も多く、栃木県、東京都が続いている。通学では、東京都3,726人（3.6%）、埼玉県3,547人（3.4%）、栃木県となっている。

整理すると、通勤・通学に関しては、３県間との関係性より首都圏との関係性が強いことがわかり、３県では、隣接県同士（茨城・栃木、栃木・群馬）であれば相互に1.3～2.2万人の交流がみられる。

また、それぞれの県内における就業率の高さでみると、群馬県、栃木県、茨城県の順に高くなっている。

就業者（2005年）　（単位　上段：人、下段：%）

	茨城	栃木	群馬	埼玉	千葉	東京	神奈川	就業者計
茨城	1,323,433	20,559	758	13,069	35,601	61,974	2,389	1,461,560
	90.5	1.4	0.1	0.9	2.4	4.2	0.2	
栃木	14,463	954,031	21,526	8,867	773	14,586	1,042	1,017,139
	1.4	93.8	2.1	0.9	0.1	1.4	0.1	
群馬	702	13,297	966,009	22,001	538	9,894	804	1,015,579
	0.1	1.3	95.1	2.2	0.1	1.0	0.1	

15歳以上通学者（2005年）　（単位　上段：人、下段：%）

	茨城	栃木	群馬	埼玉	千葉	東京	神奈川	通学者計
茨城	135,228	2,510	213	3,504	8,184	11,127	825	162,244
	83.3	1.5	0.1	2.2	5.0	6.9	0.5	
栃木	743	94,044	1,672	2,909	470	4,079	393	104,788
	0.7	89.7	1.6	2.8	0.4	3.9	0.4	
群馬	107	2,759	91,859	3,547	411	3,726	476	103,300
	0.1	2.7	88.9	3.4	0.4	3.6	0.5	

資料：国勢調査

転入・転出～強い首都圏との関係

３県の転入・転出状況についてみよう。茨城県の転入・転出では、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県との行き来が多く、栃木県との転入・転出はその次となる。栃木県では、東京都、埼玉県、茨城県の順に転入・転出が多い。さらに、神奈川県、群馬県と続く。群馬県は、埼玉県・東京都との出入が５～６千人と多く、栃木県･神奈川県との２千人台が続く。

茨城県は１都３県との人の出入の関係性において、栃木県や群馬県よりも強いことがわかる。

３県間でみると、中央の栃木県からみて茨城県との出入りは3,500人程度、群馬県との出入りは2,000人台後半であり、栃木県と茨城県の間の行き来のほうが多い状況にある。

転入・転出に関しては、３県間との関係性と各県と首都圏との関係性を比較すると、首都圏との関係性のほうが強いことがわかる。

旅客の流動～強い隣接する県の間での関係

通勤・通学以外の目的で、乗用車、新幹線等特急

2008年の転入・転出　（単位　上段：人、下段：%）

		茨城	栃木	群馬	埼玉	千葉	東京	神奈川	計
茨城	転入	―	3,418	941	5,473	9,071	10,086	4,962	52,140
		―	6.6	1.8	10.5	17.4	19.3	9.5	
	転出	―	3,715	1,024	6,021	9,983	12,726	5,627	54,596
		―	6.8	1.9	11.0	18.3	23.3	10.3	
栃木	転入	3,715	―	2,714	4,554	2,180	5,665	3,151	35,457
		10.5	―	7.7	12.8	6.1	16.0	8.9	
	転出	3,418	―	2,945	5,878	2,666	7,412	3,786	36,960
		9.2	―	8.0	15.9	7.2	20.1	10.2	
群馬	転入	1,024	2,945	―	5,827	1,633	4,833	2,437	28,777
		3.6	10.2	―	20.2	5.7	16.8	8.5	
	転出	941	2,714	―	6,680	2,062	6,729	3,003	31,147
		3.0	8.7	―	21.4	6.6	21.6	9.6	

資料：住民基本台帳

2009年の転入・転出　（単位　上段：人、下段：%）

		茨城	栃木	群馬	埼玉	千葉	東京	神奈川	計
茨城	転入	―	3,505	947	5,692	9,085	10,671	5,022	53,268
		―	6.6	1.8	10.7	17.1	20.0	9.4	
	転出	―	3,411	950	5,674	9,262	12,007	5,060	51,546
		―	6.6	1.8	11.0	18.0	23.3	9.8	
栃木	転入	3,411	―	2,561	4,595	2,167	5,708	3,175	33,830
		10.1	―	7.6	13.6	6.4	16.9	9.4	
	転出	3,505	―	2,885	5,554	2,600	7,133	3,695	36,403
		9.6	―	7.9	15.3	7.1	19.6	10.2	
群馬	転入	950	2,885	―	5,685	1,492	5,077	2,359	28,499
		3.3	10.1	―	19.9	5.2	17.8	8.3	
	転出	947	2,561	―	6,673	1,899	6,350	2,862	30,381
		3.1	8.4	―	22.0	6.3	20.9	9.4	

資料：住民基本台帳

列車あるいは高速バス等幹線交通機関を利用して、都道府県を越える国内旅客流動についてみてみよう。

茨城県からの旅客流動は、千葉県、栃木県、埼玉県の順となっている。栃木県からは、茨城県、群馬県、埼玉県の順に多い。群馬県からは、埼玉県、栃木県、東京都の順に多い。茨城県と群馬県の間は、年間150万人ほどに止まっている。双方の県間の流動は、互いに、関東地方の中では最も少ない先となっている。隣接する県同士の行き来は多いが、さらにその先の県になると流動が大きく減少することがわかる。

旅客の流動に関しては、３県間との関係性と各県と首都圏との関係性を比較すると、どちらが強いということなく、隣接する県の間での関係性が強いことがわかる。

交通機関別都道府県間流動表（全機関・年間）　（単位：千人／年）

	東北方面	茨城	栃木	群馬	埼玉	千葉	東京	神奈川	関東以西
東北方面		7,763	8,311	1,106					
茨城	8,321	0	25,432	1,555	13,800	30,804	12,620	3,569	4,050
栃木	1,235	25,445	0	17,382	12,316	5,139	6,986	3,335	3,325
群馬	4,411	1,556	17,399	0	29,733	3,333	6,896	2,262	10,042
埼玉		13,771	12,314	29,723					
千葉		30,798	5,107	3,328					
東京		12,611	6,976	6,849					
神奈川		3,510	3,291	2,285					
関東以西		4,308	3,323	10,186					

資料：第４回全国幹線旅客純流動調査（2005年）

貨物の流動～首都圏との関係性強いが、3県間の荷動きも多い

貨物・旅客地域流動調査をもとに貨物の流れをみてみよう。

茨城県からの貨物は、千葉県、栃木県、東京都、埼玉県、神奈川県の順に多い。栃木県からの貨物は、群馬県、神奈川県、埼玉県、茨城県、東京都の順に多く、群馬県からの貨物は、埼玉県、東京都、神奈川県、栃木県、長野県の順に多くなっている。３県とも近接県および埼玉県、京浜・京葉地域への貨物が多い。また、栃木県・群馬県ではともに神奈川県が上位にきており、輸送機関等の輸出に関係しているとみられる。

貨物の流動に関しては、３県間との関係性と各県と首都圏との関係性を比較すると、首都圏との関係性の方が強いものの、茨城から栃木や栃木から群馬の荷動きも相当程度ある。

府県相互間輸送トン数表（全機関・2007年度）　（単位：千トン）

	福島	茨城	栃木	群馬	埼玉	千葉	東京	神奈川	新潟	長野	全国
茨城	2,946	87,966	16,456	1,922	7,755	20,501	9,945	5,761	2,018	370	179,622
栃木	763	3,589	37,131	9,109	4,793	3,434	3,529	6,236	801	414	78,056
群馬	465	1,278	2,802	70,416	9,408	1,952	7,541	3,079	1,522	2,537	106,915
埼玉	2,624	6,146	5,506	11,726	90,895	7,911	23,737	7,778	1,894	783	176,115
千葉	2,369	11,244	4,544	3,236	14,007	143,159	22,644	16,833	2,244	1,152	257,594
東京	1,078	4,535	6,296	1,301	27,666	16,521	142,488	21,660	351	781	247,905
神奈川	2,281	4,421	4,344	4,639	6,873	13,045	29,246	167,909	3,276	1,890	283,562
新潟	937	847	245	1,668	1,544	1,405	805	1,158	130,007	1,783	154,062

資料：2007年全国貨物地域流動調査

事業所の展開～隣県との関係を重要視

茨城県に本所を置く事業所の支所等の展開をみると、千葉県、栃木県、東京都の順に多く、隣接県への展開が優先していることがわかる。栃木県では、茨城県、群馬県、埼玉県の順に、群馬県でも、埼玉県、栃木県、東京都の順に多く、いずれも隣接県へ

事業所の展開場所　（単位：所）

		本所の所在地		
		茨　城	栃　木	群　馬
		3,390	3,044	4,024
支所・支社・支店の所在地	福　島	310	214	87
	茨　城	10,292	547	175
	栃　木	580	7,468	643
	群　馬	110	523	8,025
	埼　玉	361	410	1,003
	千　葉	678	100	182
	東　京	510	311	417
	神奈川	102	76	146
	新　潟	24	68	230
	長　野	31	50	222

資料：総務省「事業所・企業統計調査」2006年

の展開が優先していることがわかる。事業所の展開に関しては、首都圏との関係性ではなく、隣県との関係（距離の近さ）が重要視されているようである。

連携の動きがみられる情報発信

３県の県域をカバーしているメディアについてみると、表の通りである。栃木県は、テレビ・地方紙・AM・FMの総ての分野で地元メディアが存在している。また、地方紙については全ての地域に地元メディアがある。

現在の地元メディア間の交流という点では、新聞においては、経済（地元中小企業の動向）や観光地の動向（イベント）などの記事の交換が実施されているという。

また、栃木県と群馬県では、群馬テレビにおいて栃木県の広報番組「栃木のきらめき」を、とちぎテレビでは群馬県の広報番組「鶴太郎のぐんま一番」を相互に放送している。

また、AMの茨城放送と栃木放送では、「IT's きたかん」という番組において、毎週週替わりで両放送局が放送を担当する取り組みを実施している。

3県の主な地元メディア

	茨　城	栃　木	群　馬
T　V		とちぎテレビ	群馬テレビ
地方紙	茨城新聞	下野新聞	上毛新聞
A　M	茨城放送	栃木放送	
F　M		エフエム栃木（RADIO BERRY）	エフエム群馬

行政における連携の取り組み

３県行政による取り組みとしては、平成11年に、北関東地域の広域連携の推進に必要な諸施策に関する研究・検討を進めること、それによって北関東地域の総合的な振興を図ることを目的に、北関東広域連携推進協議会が設立されている。

同協議会ではPR活動として、①首都圏PA（海ほたるPA等）での「北関３県フェア」開催、②北関東道部分開通記念イベントにブース出展（2010.3.20壬生PA等）、③サッカーJ２「北関東ダービー」会場における３県合同PR、などを実施している。また、物流関連事業として、北関東広域物流セミナーの開催、特区提案に向けた物流に関する規制緩和項目の検討を行っている。そのほか、連携分野の拡大として、テーマ別のルートづくりに向けた食や歴史、芸術文化等の地域資源の洗い出しの検討などがされている。

観光分野においては、2009年６月に国際観光誘客の促進を目的として、北関東三県広域観光推進協議会（観光担当課）が別組織として設立されている。具体的な活動としては、茨城空港を起点又は終点として、北関東自動車道を活用した北関東３県を周遊する旅行商品の造成を図るため、韓国や台湾の旅行業者を招聘し、３県の観光資源を案内する事業が実施されている。また、３県周遊ルートマップとして４ヶ国語によるマップが作成されている。本年度には、韓国旅行業者・メディアの招聘や台湾系企業との商談会などが計画されている。国内向けに関しては、協議会等は組織されていないものの、６月に「第３回北関東三県（栃木・茨城・群馬）の物産と観光展」（主催：栃木県観光物産協会、茨城県観光物産協会、群馬県物産振興協会）を福田屋百貨店インターパーク店で開催したり、「ぐんま・とちぎ・いばらき観光物産展」（於グリーンドーム前橋）へ３県として出店したりしている。

その他の分野の３県の連携としては、北関東三県産業立地連絡会議や「地域連携型雇用情報提供事業（経済産業省）」によるU・Iターン促進のための合同企業説明会の実施、北海道PCB廃棄物処理事業についての北関東３県ブロック会議（３県分の処理台数、時期等を調整）などの取り組みが行われている。

また、３県の枠組みではないが、「子育て家庭優待制度での連携」（５県連携：県内在住の妊娠中や18歳未満の子どものいる家庭が配布された「いばらき Kids Club」カードを協賛店舗等に提示すると、料金割引や粗品進呈等の優待サービスが受けられる）、「災害時における福島県、茨城県、栃木県、群馬県及び新潟県五県相互応援に関する協定」、「一都九県震災時相互応援協定」、「１都９県教育委員協議会」などが実施されている。そのほか、福島県、茨城県、栃木県、群馬県及び埼玉県において、ヘリコ

プターを使用した消防防災業務に関する相互協定を締結し、保有するヘリコプターが出動できない事案について、関係県に応援要請を行うことにより、迅速な対応を図っている。

＜経済界における取り組み＞

茨城・栃木・群馬三県商工会議所交流会議における取り組み

同会議は、昭和50年代に三県商工会議所によって、地域の一層の振興を図り、広域的で総合的な交流を活発化させるため、発足したものである。

当初は、北関東自動車道の建設促進に対する活動を行ってきたが、北関東自動車道の整備に一定の目途がたったことから、2000年６月を持って休止していた。ここにきて、北関東自動車道が来年全線開通をするのを控え、開通の効果を高めることを目的に、活動を再開し、本年７月５日に、「魅力ある700万圏域の躍動に向けて」と題し、三県、三県議会議長、三県選出国会議員に対し提言を行った。

その提言内容は、産業振興、観光振興、道路整備促進、災害対策となっている。①産業振興については、茨城港からの輸出に対するインセンティブ制度の創設、港湾の整備促進、②観光振興については、広域的な観光ネットワークの充実、整備（マップづくりや道の駅等の拠点の整備・充実）、③道路整備促進では、北関東自動車道の１日も早い全線開通やアクセス道路の整備促進、④災害対策では、東京圏のバックアップ的な災害対応力の強化が挙げられている。

栃木・群馬・茨城3県経営者協会交流会（経済界における連携）

同会は、2006年６月に、栃木県経営者協会と茨城県経営者協会の役員間で、北関東自動車道の開通や「道州制」にむけた広域行政のトレンドに対応し、経済界における北関東地域の連携強化を図る目的に交流会を実施したことに始まる。

２回目から群馬県経営者協会にも参加を呼びかけ、以後、栃木、群馬で開催されてきた。第４回にあたる昨年は、各社の物流コスト削減や製品開発力向上のヒントとすべく、茨城港常陸那珂港区とJ-PARCの見学などが実施された。また同会は、北関東３県の企業間交流を図り、広域経済圏形成の一助となることも目指している。

第3章　交流・連携の拡大にかかる取り組みと可能性

本章では、各県間の交流・連携に関わる事業者や北関東自動車道の開通などによって、変わることが予想される人･物の流れに関わる事業者などを中心にヒアリングを行い、その取り組みや今後の可能性などについて伺った。

前橋～水戸を結ぶ高速バスを運行

日本中央バス株式会社（群馬県前橋市）　専務取締役　中村　稔さん
取締役総務部長　佐藤　健二さん
総務部　総務課長　青木　玲さん

当社の事業理念

当社は、高速バス、路線バス、貸切バス事業を行っている企業です。グループ企業では、タクシー業や旅行業なども行っています。バス・旅行事業を通じて、地元密着型の芸術文化、学問などの発展のお手伝いをして行こうという理念を持って事業に

あたっています。

高速バスについては、1998年に前橋－羽田空港間で運行を開始して以来、路線を増やし、現在11路線（20系統）を運行しています。乗車人員はこれまで右肩上がり傾向で増加してきましたが、昨年は景気の影響もあったのか、減少に転じています。

北関東自動車道を活用した高速バス運行

群馬県では、これまで東京、埼玉、新潟と縦の関係で人や物が動いてきましたが、北関東自動車道は茨城県や栃木県との横のつながりを作ることになります。

その活用に向け、茨城県内のバス事業者等に接触し、水戸線開設に向け、情報収集や共同運行の可能性について探ってきました。現在は、茨城交通との間で水戸・勝田線の共同運行を行う話を進めています。

共同運行は始まっていませんが、当社は試験的な意味合いも含め、本年４月から１日１往復の単独運行を開始しました。

運行開始間もないことや、宣伝活動を群馬県のみで行っていることもあって、いまのところ利用者は伸び悩んでいます。需要動向等を見極めるためには、もう少し便数が必要ですし、期間も１年程度は必要と考えています。

前橋市・高崎市と宇都宮市との間の高速バスは、２月24日より関東自動車と共同運行を開始しました。双方で２往復ずつの運行をしています。１便あたりの乗車人員は一桁で推移しています。利用者の中には、いままで電車利用で宇都宮まで通っていた人もいます。乗り換えがないことが最大のメリットのようです。

茨城空港の可能性

現在、茨城県からの委託を受けて、茨城空港へのアシアナ便就航を広報するラッピングバスを市内路線で運行しています。

茨城空港との間のバス路線についても、興味があります。ただし、国内線の就航便数が増加しないと群馬県との行き来もあまり増えないのでは、とみています。

新潟空港については、群馬県内からの利用は少ないと判断しています。また、群馬からですと、いまのところ国内線は羽田空港に、国際線は成田空港に行くのが普通です。

物流業者からみた北関東道利用拡大への課題

五光物流株式会社（茨城県筑西市）　代表取締役会長　　小林　幹愛さん

当社の沿革

当社は1965年12月、運送業の免許を取得し事業を開始しました。当時の主力の荷主様は、旧下館市の工業団地に進出した農薬メーカーさんでした。農薬は、11月から翌年の需要期に向けて１年分の作りだめが行われます。当社は、このメーカーさん向けの倉庫建設をきっかけに、茨城県および栃木県内に物流倉庫を拡大していきました。運送業と倉庫業の兼業は、当時としては先駆的な取り組みだったといえます。

この農薬メーカーさんは関東６県を地盤としていたため、当社は関東の各農協様に農薬を配達して回りました。拠点と拠点とを結ぶ貸切便の配達とは対照的な、いわば「面の配達」です。当社にとっては大変でしたが、荷主様には大変感謝されました。

こうした顧客対応への取組で得たノウハウの蓄積は、現在の当社の礎となっています。その後も、情報化社会への対応としてコンピューターを使ったネットワーク構築に積極的に取組み、現在では約300社の取引先を持つ総合物流業者へと成長しています。

最近の運送業者の物流ルートの動向

当社が主に使う物流ルートは、国道50号などの一般道です。高速道路は、主に長距離輸送の場合に使用します。労働時間や荷物の到着時間を考慮し、

高速道路を使っております。

高速道路を使う場合、PAで時間調整を行うケースが増えています。大都市では荷主様の側にトラックが駐車待ちできるスペースは殆どありません。加えて、荷主様が製造業者の場合、運送業者は製造工場のラインに直接荷物を持ち込むことも多くなっています。製造業者は在庫を最小限に抑えており、中には半日分に絞り込んでいる先もあるため、荷物の到着が遅れラインが止まってしまった場合、運送業者にペナルティが課せられることもあります。こうしたことから、予定時刻に確実に荷物が荷主様に届くように、目的地近くのPAで待機することが多くなっています。

運送業者からみた現在の北関東道

東北道と常磐道間の開通（2008年12月）以降、北関東道の交通量は増えた実感はあります。宇都宮上三川ICの場合、国道４号との接続が良く、車の通過台数も多いです。また、太田桐生ICの場合は、長野・新潟方面に向かう事業車輌の利用が多いと思います。

北関東道開通の効果に国道50号の混雑緩和が挙げられています。ただ、筑西市内の渋滞ポイントの場合、日常生活で使用する一般車輌の通行量が多いことが混雑の主な理由です。北関東道開通による50号の混雑緩和効果は限定的ではないでしょうか。

1,000円高速は物流業者にとっては好ましい制度ではありません。この制度が始まった頃、東北道那須PAをはじめ各PAには車が溢れ、休憩目的のトラックが入れない状況もありました。物流業者の立場では、高速道路は適正料金を徴収することで、一般車の過度の利用は抑制してほしい、というのが本音です。

常陸那珂港区の環境整備が北関東道利用拡大の課題

今後、物流面で北関東道の利用が増えるためには、茨城港常陸那珂港区の環境整備が課題となります。

北関東から京浜港に向かう荷物は相当あります。北関東道のように港湾まで乗り入れている高速道路は他になく、多くの荷主様が常陸那珂港区に興味を持っているのは間違いないでしょう。しかし、船便の数や既存の取引関係から、荷主様が京浜港からシフトするのは容易ではありません。

船便の増加には時間がかかると思いますが、港湾使用料の引下げや、荷役施設の管理費への補助など、荷主様が利用しやすい港湾に向けて同港区の環境整備が進むことに物流業界は期待しています。

北関東道全線開通による観光客の増加に期待

社団法人　伊香保温泉観光協会（群馬県渋川市伊香保町）　課長　　伊藤　信明さん

最近の伊香保温泉の動向

伊香保温泉は、草津、水上と並び群馬の３大温泉地の１つとして知られています。全国的な知名度も高い群馬の温泉地ですが、景気低迷が続く中、各温泉地はどこも厳しい状況です。

伊香保温泉は、首都圏に近く、繁閑の差も少ないことから、全国的にみると恵まれた温泉といわれてきました。統計によると、伊香保温泉の年間宿泊客は、1991年のピーク時には172万人で、日帰り客と合わせると約300万人が伊香保を訪れていました。しかし、2009年の宿泊客数は約102万人と、ピーク時から70万人も減っています。

観光客の旅行の形態も昔とは変わり、かつての中心であった団体宿泊客は大きく減っています。個人のグループやカップルなどは増えていますが、４～５人定員の部屋に２人しか泊まらないなど、定員稼働率は低迷しています。

伊香保温泉の場合、こうした団体旅行の減少に加え、自治体や企業などの会議需要も激減しており、事業者の経営を圧迫しています。

伊香保温泉は、渋川・伊香保ICから20分と、地の利が良いことが強みです。忘年会プランなどは比

較的好調なため、ニーズに合わせた国内需要の取り込みが必要となっています。

伊香保温泉の外国人観光客の動向

伊香保温泉でも旅館どうしの観光客の獲得競争が激しくなっています。そこで、伊香保全体の発展のためには、今後は外国人観光客の誘客（インバウンド）にも力を入れていかなければならないと考えています。

現在、伊香保を訪れる外国人宿泊客は年間約1,800人に止まりますが、最近では外国人観光客の取り込みに熱心な旅館もみられるようになってきました。

群馬県もインバウンドへの対応を進めています。最近では、韓国や台湾の旅行エージェントを招いて、群馬県内の観光地を見学するツアーを行っています。この結果、伊香保温泉でも個人客の予約が入るようになったと聞きます。外国人観光客を増やすために、県との連携を重視していくつもりです。

外国人観光客を本格的に取り込むには、標識の外国語表記などの整備も必要です。また、大半の客は個室を希望しますが、伊香保の宿泊施設は旅館がほとんどで、シングルルームの数はあまり多くありません。これらの対応には時間がかかるので、伊香保温泉全体としては、外国人に対応した温泉地となるように徐々に体制を整備していきたいと考えています。

北関東道に対する期待

北関東道の全線開通は、来年のゴールデンウィーク前と聞いています。群馬県では、来年デスティネーションキャンペーン（DC）(注) が開かれます。北関東道の開通キャンペーンに関して、県は相乗効果を睨んで積極的に展開していくと思います。

伊香保温泉も、北関東道の全線開通に期待しています。伊香保温泉では、かつて圏央道が八王子まで開通した際に、山梨県で営業活動を行ったことがあります。そのときには一定の集客効果を得ることができたため、交通アクセスの向上は歓迎です。群馬県への来訪者のおよそ７割は自家用車を使用するといわれており、北関東道開通の効果は大きいとみています。

伊香保温泉では、すでに北関東道全線開通に向け、茨城県向けの広告宣伝活動を行っています。一つは、千葉・茨城などをエリアとするBAYFMでのスポット広告の開始です。もう一つは、伊香保温泉の支配人クラスによる水戸イオンSCへの営業活動です。

茨城県内での伊香保温泉の認知度が向上するように、こうした営業活動は今後も継続的に進めていきたいと思います。

茨城との観光連携に期待する日光市

日光市　観光部　観光交流課　観光企画係長　舟越　隆裕さん（右）
観光企画係　菊池　宏江さん（左）

市町村合併により観光圏を形成

2006年、５市町村の合併により、新たな日光市が誕生しました。市の面積は約1,500km²と県土の約1/4を占めています。合併により、現在の日光市は、日光、藤原（鬼怒川・川治）、栗山（湯西川、川俣、奥鬼怒）、今市（日光杉並木）、足尾（足尾銅山）など、多様な観光資源を持つ観光圏を形成しています。

2009年の日光市の入込客数は約1,100万人、宿泊客数は約370万人でした。国内でも上位の観光客数を維持していますが、昨年は世界同時不況や新型インフルエンザの影響により、入込客数・宿泊客数ともに減少しました。

日光市は、2009年度から、国土交通省の認定を受け、「日光観光圏整備事業」を５カ年計画で実施しています。整備事業はソフト面が中心です。連泊・リピートの促進や、日光ならではの素材を生かした新メ

（注）デスティネーションキャンペーン　「デスティネーション（目的地・行先）」＋「キャンペーン（宣伝活動）」という意味の合成語で、地元自治体や観光関係者とＪＲグループが協力して実施する大型観光キャンペーン

ニューによる着地型旅行商品の開発を行っています。また、「そばのまち日光」のブランド化や、「夏の雪まつり」など観光資源の活用も進めています。

観光圏事業以外にも民間主導の取組みも行われています。ひなまつりイベントでは、JR日光駅から田母沢御用邸までの商店や民家など約150軒に歩行者から見えるようにおひなさまを飾ってもらい、観光客へのもてなしを行いました。こうした観光客と地域住民との交流を盛り込んだ観光事業も増やしていきたいと思います。

日光市と茨城県との観光分野での連携

同整備事業では、北関東道開通を見据え、茨城県と連携した取り組みとして、「茨城県と日光を結ぶツアーの企画・開発」を行っています。

旧日光市と大洗町とは連携が行われてきた経緯があります。2006年２月、日光観光協会と大洗港振興協会は、クルーズポートとしての大洗、海から行ける世界遺産の日光を、国内外の観光客や船会社に広く情報発信するため「日光・大洗クルーズ船誘致協議会」を設立しました。これまでに、国内クルーズ船が大洗港に停泊し、東照宮を見学するツアーが実施されています。今年７月には、幅広い誘客を目指し、日光地区観光協会連合会と大洗港振興協会との間で、協定の締結が行われています。また、日光市は苫小牧市と姉妹都市です。今後、大洗・苫小牧間のフェリーを使った新たな広域観光ルートづくりが期待されます。

外国人観光客の動向

現在、栃木県の外国人観光客はおよそ10万人で、うち６万人が日光を訪れています。日光の外国人観光客はアジアを中心に増加傾向です。昨年は、経済情勢や為替の影響もあり減少しましたが、今年に入ってからは持ち直してきた感があります。

茨城空港が開港したことで、アジアから多くの観光客が空港を利用して日光を訪れることを期待しています。また、将来は茨城空港とプサンとの直行便就航にも期待します。日光市は、プサンの近くにある慶州市と観光友好都市です。慶州市は、２つの世界遺産を持ち、海の幸も豊富で日本人にも人気がある都市です。日本ー韓国便の殆どはソウル発着なので、プサン便が開設されれば、茨城空港を使った日光市・慶州市間の観光が活発になると思います。

北関東道開通による観光連携拡大に期待

栃木県と茨城県は徳川家の繋がりがある県どうしです。北関東道を活用し、両県の観光客の周遊を促進する事業を協働することで、お互いの観光客の行き来が増えることに期待しています。

バリエーションを増やす北関東自動車道

はとバス（東京都）　企画旅行部企画課　　高柳　正浩さん

参加者が増える日帰りツアー

旅行業界のみならず経済が全体的に低迷している中、また高速道路が1,000円で利用できるようになった影響もあるでしょうか、関東からの１泊圏内の宿泊ツアーの参加者は伸び悩んでおりますが、当社の日帰りツアーはおかげさまでコンスタントにご利用をいただいております。

バスツアーは、中高年齢層がメインの顧客ですが、最近は若い人も増えています。背景には、車を持たない人が増えていることや、販売ツールとしてのネットの浸透があります。若い人も一度参加すると、手軽なバスツアーのよさを実感するようです。

2つのパターンの日帰りツアー

日帰りツアーには、大きく分けると直行直帰型と周遊型があります。直行直帰型は、例えばメイン

の温泉施設に行き、食事プラス温泉など、１か所でゆっくり時間をとるタイプです。周遊型は、バスならではの足回りの特性を生かし目新しさや行きにくいところへいけることを売りにするタイプです。

日帰りツアーの価格は、コースにもよりますが平均７～８千円程度で、１万円を超えると集客が難しくなります。

当社の場合、日帰りツアーの圏域は、北は、福島県の三春・会津東山、西は静岡県の焼津、長野県の飯田、関越方面は新潟県の越後湯沢ぐらいまでです。

花が売りになっている北関東のツアー

北関東のツアーは、花や食事を売りにするコースが多い点が特徴です。茨城は海浜公園、魚介・海鮮料理など、栃木は日光、足利フラワーパーク、宇都宮の餃子など、群馬はぐんまフラワーパーク、水上、草津、前橋のぶた肉などが、人気のある観光資源として挙げられます。

年間に早春、春、夏、秋、冬の５回パンフレットを発表しますが、北関東のツアーは、花を売りにしているため、早春からゴールデンウイークにかけての春先に強く、他の季節は弱いのが実情です。秋の紅葉シーズンは、日光、那須、谷川岳ロープウエイや袋田の滝などのコースも健闘していますが、夏は高原、富士山ろく、信州方面のツアーの方に人気があります。

冬はツアー客自体が減少してしまうものの、足利フラワーパークが実施しているイルミネーションは好評です。郊外のイルミネーションは、都心に比べて周辺が暗く、華やかさが際立つということで評判が高いようです。

ツアーの幅を広げる高速道路の利用

高速道路の開通は、時間距離の短縮によってツアーのバリエーションを増やせるため、企画する立場からはありがたいです。バリエーションの増加によって、ツアーで大切な目新しさを演出することが可能となります。

北関東道により横への移動が容易になり、これまでに那珂湊の海産物～佐野の花・イチゴ狩りや、群馬から常磐道まで横断するツアーなどの設定ができるようになりました。日帰りツアーの場合、一般的にどこか１箇所に寄って、お昼というのがパターンですが、高速道路の整備によって、立ち寄り場所を増やすことや、出発時刻を遅くして帰りの時間も早くすることなども可能となります。

また、ツアー企画者には、車窓を楽しんでもらえるよう、行きと帰りを違うルートにしたいという気持ちがあります。北関東道により、行きは常磐道、帰りは東北道を利用するといった使い方ができるようになりました。

今後、バスツアーでしか見られない、といったプレミアム感を持たせたものなど、付加価値のあるツアーを提供していきたいと思います。ぜひ、自治体にも協力いただきながらお客様に喜んでいただけるバスツアーを企画したいです。

北関東3県の産学官連携の推進に取り組む

NPO法人　北関東産官学研究会（群馬県桐生市）　会長　　根津　紀久雄さん（右）
萩原　三男さん（左）

北関東産官学研究会について

北関東産官学研究会は、2001年９月、群馬大学工学部が中心となって、同大学の知的財産等の活用を目的に、桐生市に設立されました。

桐生市では、市の助成金を市外の企業支援にも認めています。こうした背景もあって、研究会はその名の通り、市や県境を越えて北関東地域全体の中小企業支援を行うこととしました。

研究会の運営資金は、会費収入、補助金、寄附金等で賄われています。

研究会の活動

研究会では、産学官共同研究の支援、専門部会を通じた情報交換支援、登録顧問団制度（研究者・技術者などのアドバイザーによる相談）、技術情報誌発刊・セミナー開催、及び企業マッチングなどの事業を行っています。

研究会の中心事業は、産学官共同研究の支援事業です。中小企業に対し、大学との共同研究費用の助成を行っています。実用化に向けた共同研究に対しては300万円を上限として、また将来につながる研究に対しては50万円を上限として助成しています。助成件数は、2001年度から2006年度までの６年間で92件に上り、うち18件が実用化されています。助成金額は決して多くありませんが、投資効果という点で十分な成果が得られてきたと考えています。

首都圏北部地域産業活性化推進ネットワーク

研究会は、地域産業活性化プロジェクトである「首都圏北部地域（群馬県及び栃木県・埼玉県北部・茨城県北部）産業活性化推進ネットワーク」の事務局兼推進役の役割も担っています。

2001年度から、経済産業省の推進により、各地域で産業クラスター（集積）計画が始まりました。研究会では、栃木県、群馬県の産業集積を調査し、その結果、宇都宮・前橋・両毛地域での輸送機器、電気機械産業の集積が確認されました。そこで、2002年、栃木県・群馬県内の16の産業支援機関等によって、首都圏北部地域産業活性化推進ネットワークが組織され、中小企業と学術研究機関等とのマッチング、情報提供等を支援しています（現在の参加組織数は23）。

2006年度からは、㈱ひたちなかテクノセンターがネットワークに参画しています。日立・ひたちなか地区に産業集積があることから、参画をお願いしました。会議場所の設営や日立地区の企業との情報交換などで協力を頂いています。

ネットワークは、2010年度から企業立地促進法に基づく広域基本計画に参画出来るよう努力しています。計画を策定する協議会には、茨城県から㈱ひたちなかテクノセンターと、（財）日立地区産業支援センター、栃木県から（財）栃木県産業振興センター、群馬県から研究会とNPO法人群馬県ものづくり研究会が構成員に加わっています。

北関東4大学による新技術説明会

茨城大学、宇都宮大学、群馬大学、埼玉大学の４大学は、首都圏北部四大学連合と称して、産学官連携活動を行っています。研究会では、研究成果を発表している新技術説明会を中心に、４大学へ支援を行っています。一方、研究会が中小企業からの相談に対応できない場合には、４大学からの協力を仰いでいます。

このように、北関東での産学官連携の実績は、徐々に積み上がってきています。北関東道の全線開通により、研究会の活動もより広範囲に進めていきたいと考えています。茨城県内の企業、特に北関東道沿線の県西地区の中小企業と、研究会との接点が増えていくことに期待しています。

栃木放送とのコラボレーションを開始

茨城放送（IBS）　茨城放送　編成局長　　大内　庸次さん
茨城放送　編成局放送センター報道制作部長　鹿原　徳夫さん（写真は鹿原さん）

「IT's きたかん」の放送をスタート

栃木放送とは、３年前から「きたかんHOT LINE」という15分番組（木曜13：30）を行ってきました。そのコンセプトを活かし拡大させたのが「IT's きたかん」で、日曜日午後１時から４時までの生放送のワイド番組として４月からスタートしています。１週間交代で茨城放送と栃木放送が番組を作成し、両地域にオンエアしています。

この背景には、北関東自動車道が開通して、茨城・栃木ともにお互いを見る目が変わってきたことがあります。また、茨城放送と栃木放送は、同じNRN系列で開局時期が近く、昔から付き合いがあり、両局とも制作費の圧縮要請という共通の課題を抱えていたことも挙げられます。

具体的な話は去年から進めていました。放送スタイルやそれぞれの番組スポンサーの問題などについて調整し、スタートにこぎつけました。

茨城放送作成分と栃木放送作成分とは、共通するコーナー（交通情報や天気）はありますが、基本的にはまったく別の雰囲気の番組になっています。

今は違う番組をそれぞれ制作している感じですが、先行きは同じテイストでそれぞれ個性がある、といった番組づくりを目指したいと考えています。

スポンサーは両局で全く別々です。たまたま、放送の時間帯はスポンサーのしばりがある番組が少なかったので、調整は比較的うまくいきました。今後は、両局の共通スポンサーを探していきたいです。

栃木を意識した放送

「IT's きたかん」では、地元の情報を発信するように心がけながら、一方で栃木県を意識した番組づくりを進めています。例えば、栃木に流れていることを意識して、「県内」と言わず「茨城県内」と言うようにしています。また、市町村合併で隣県の市町村名が前よりもわからなくなっているため、地名を詳しく伝えるなどの工夫も凝らしています。

電波の世界は別

栃木県のリスナーが、茨城に来たからといって茨城放送を聞くということはあまり無いでしょう。茨城は、そのまま栃木放送を聞けるような距離にあるといってよいと思います。少なくとも電波の世界では道路よりも先に隣県がつながっていた、といえるのではないでしょうか。

将来的には群馬県にも放送を

「IT's きたかん」は業界からも注目されていますが、まだ始まって１クールであり、試行錯誤の段階といえるでしょう。

そうした中、栃木放送を聴いている群馬の方から番組にメールが届くといった、いままでは考えられなかったリスナーからの反響の変化もみられるようになってきました。

今後のことについては、「IT's きたかん」という番組名の通りに将来的には群馬県にもつなげたいと考えています。群馬にはAM放送の地域局が無いので、FM局と連携することになるでしょう。少なくとも「北関東自動車道の全線開通時には共同で特番を組みたいね」と現場レベルでは話しています。

栃木のフリーペーパーが茨城県特集を掲載

生活応援情報マガジン「トチペ」（栃木県宇都宮市）　編集長　　菊池京子さん

発行部数20万部の地域密着情報誌

「トチペ」は、㈱カレンテックスが出版するフリーペーパーです。㈱カレンテックスは、生活情報Webサイト「アットとちぎ」の運営を行っています。「トチペ」は、紙媒体の情報発信誌として、また「アットとちぎ」と連動したフリーペーパーとして発刊されました。「トチペ」の名前には、「アットとちぎペーパー」を縮めた呼び方、「とちぎ＋だっぺ」を組み合わせた呼び方、の２つの意味が込められています。

「トチペ」のコンセプトは、「日々の暮らしの中の夢や憧れを大切にし、栃木をもっと楽しもう」です。地域密着情報誌として、地元の宇都宮市、栃木県の情報発信をベースに、最近では地元からアクセスできる近接県の情報も取り上げています。

現在の発行部数は20万部で、フリーペーパーとしては栃木県内で最大級です。配布エリアは宇都宮市を中心とした県内全域です。宇都宮市では、全世帯の約７割にポスティングで配布しています。その他の地域には、ファミリーマートの店舗や栃木県内の主要個所に置いて頂いています。

このジャンルでは後発でしたが、クーポン付のフリーペーパーであるとともに質の高い情報発信を続けてきたことが、多くの読者の支持を得ている理由だと思います。読者の中にはトチペ探検隊と称して、取材地を全て訪れるファンもいます。

好評を得た昨年の「いばらきの海」特集

昨年の７月号で、「栃木からいっちばん近いキレイな海　茨城」と題して、茨城県の海の特集を掲載しました。

例年、夏の号では、水にちなんだ特集を掲載してきましたが、栃木県は海なし県であるため、県内の河川やプールの紹介が続きマンネリ化していました。そこで、新しい企画として県外の海を特集することを決め、北関東道の宇都宮上三川ICの開設直後であったことから、栃木県民になじみの深い茨城の海を取り上げることとしました。

一方、そのころ、茨城県観光物産協会様が、栃木県内での茨城県のPRのため、事業者のコンペを行っていました。落札した代理店は、「トチペ」を広告媒体として使うことを提案していたため、「トチペ」は観光物産協会様を広告主とする茨城県のPR記事も合わせて掲載することとなりました。

このため、誌面は、大洗海岸のハマナスを紹介したグラビア記事、茨城の海の特集記事、そして自社企画として進めてきた広告主とのタイアップ記事を織り込んだ周辺施設特集という構成となりました。

他県に特化した特集記事は、これが初めてでしたが、この茨城県特集は読者からも好意的な意見が多く寄せられました。

今年も茨城県観光物産協会様の仕事を頂き、最新の７月号で茨城特集を行っています。栃木県民にとって憧れである「海」の記事は今回もメインですが、今年は海以外にも茨城には面白いところがあるという視点で、「アクティビティ（遊び）」や「ショッピング」など、６つのカテゴリーについても紹介しました。今回の特集に関しても、読者からは、「北関東道が開通したおかげで、山越えもせずに、広い道路で海にいけそうです」「おいしい魚が食べられ幸せな気分です。これからもぐんと近くなった茨城に行きたいと思います」といった声が寄せられています。

「トチペ」は地元情報誌としての地盤を固めつつ、将来は近接県を含めた配布エリアの拡大も考えています。好評を得ている茨城県の特集についても、より充実させ読者に楽しんでもらえる情報を提供していきたいと考えています。

北関東を中心に店舗展開する群馬のスーパー

株式会社とりせん（群馬県館林市）　営業サポート本部

開発部　部長　岩﨑　正広さん
開発課　課長　星野　　裕さん
開発課　係長　山﨑　　昇さん

当社の概要

当社は、群馬県館林市に本社を置くスーパーマーケットです。北関東３県及び埼玉県に店舗を展開しています。現在の店舗数は、群馬28店、栃木22店、茨城９店、埼玉４店の63店となっています。

群馬・栃木・埼玉での店舗網拡大

当社の創業は明治45年（1912）、前原仙吉氏が館林市に鶏肉・鶏卵卸の「鳥仙商店」を開いたのがはじまりです。昭和35年（1960）に、現在の社名に変更しています。

昭和50年代に入り、群馬県内では太田市・大泉町などの東毛地域が工業地域として成長し、人口も増加しました。当社も有望なマーケットとして東毛地域への出店を加速させました。

群馬県内は、主要鉄道である東武伊勢崎線とJR（当

時国鉄）線との接続が伊勢崎駅に限られていたこともあって、車社会が発展し、各市ではバイパスの整備が進んでいました。当社は、バイパス建設に向けた区画整理の段階から用地確保を行うなど、道路整備にあわせた出店を基本として店舗を増やしました。

また、館林市は、足利市や佐野市、太田市、桐生市とともに両毛地域と呼ばれ、特に足利市とは県境を越えた交流が進んでいました。このため、当社は、足利市への出店を足掛かりに、栃木県内での店舗を拡大してきました。

昭和50年代後半からは、埼玉へも出店を行っています。行田市や羽生市などに比較的早い時期に出店したものの、物件情報のルートが弱かったこともあり、出店数は４店に止まっています。ただし、埼玉県は商圏人口や物流の面で魅力的なマーケットであるため、県南地域を中心に出店を行っていきたいと考えています。

茨城県内での出店について

茨城県へは、昭和58年（1983）に古河店を初出店しました。

当社はドミナント展開を基本としているため、茨城へは西から東に向かって進出することとしました。そこで、国道50号と国道354号線のどちらに沿って進出を続けていくかが問題となりました。50号沿いに関しては、バイパスの整備にあわせて結城店・下館店を出店しました。しかし、そこから先は水戸まで商圏人口が少ない地域となってしまうため、平成10年（1998）以降は、50号沿いの出店は遅れています。

一方、つくば市周辺に向かう354号ルート沿いは、TX開通により人口増が確実に見込まれる地域でした。すでに平成15年（2003）には岩井店、平成17年（2005）には下妻店をオープンしており、この方面への出店を後押ししました。TX沿線の駅前出店という形で、平成18年（2006）に研究学園店とみらい平店をオープンしました。駅前出店は当社にとっては珍しい出店形態ですが、中長期的な人口動向を睨んだ出店と考えています。

北関東道の利用について

当社は、出店エリアを配送センターからの時間で２時間とみています。物流で高速道路を使うのは、生産地からの直送など主に時間優先の場合で、コストの面から往路で２店舗に配送、復路は一般道を使うのが原則です。

北関東道を利用すれば、水戸も当社の出店エリアに入ってきました。ただ、高速道路の整備については圏央道も進んでおり、北関東道だけに注目しているわけではありません。商圏人口や、物流に係る時間距離、コストなどを総合的に判断して、今後の出店を計画しています。

第4章　北関東3県の交流・連携の拡大に向けて

「旅客の流動」・「事業所展開」では交流のあった茨城と栃木、栃木と群馬

２章で整理したデータからは、３県の交流・連携については、各県と東京方面をつなぐ縦の関係性が強いことが確認できた。東京を含む首都圏との関係強化によって、各県が産業・経済的発展を遂げてきたわけであり、当然の結果といえる。一方で、隣接する県（茨城･栃木、栃木･群馬）との関係についても、「旅客の流動」や「事業所展開」においては、相当の交流や行き来が存在しているという事実がわかった。

また、高速道路の区間交通量のデータから、北関東自動車道の通行量は、水準自体はまだ低いものの、大幅に増加していることが読みとれる。国営ひたち海浜公園が実施した2009年度来園者アンケート調査では、栃木県からの来訪者が約1.8倍に増加しており、高速道路の整備は確実に人の行き来の増加に結びついている。

場所によって異なる他県との感覚距離

また、ヒアリングを通して得た実感として、同

じ県内であっても場所によって他県に対する意識が大きく異なるということがある。①宇都宮からみると、茨城県とは近く群馬県は遠く感じるという。②両毛地域（P16地図参照）は、そもそも群馬県と栃木県にまたがる地域であり、両毛地域独自の連携組織を持つなどその関係性は密接で県境に対する意識は低い。③群馬県内では、県内の北関東道が太田桐生まで整備されるまでは、同じ県内にありながら前橋や高崎から東毛地域（太田市・桐生市など）は遠く、埼玉県など東京方面の方が近いという感覚をもっていた。

大きな期待はあるが、現実的には様子見

３県の交流・連携の実態について探ってきたが、現状ではまだまだ３県間の交流・連携が十分に行われているとはいえないだろう。

関係者に対するヒアリング調査からは、北関東自動車道の開通によって、様々な分野での交流や連携が行われ、経済的な効果が生み出されたり、新たな発展に結びついたりする可能性が高くなるとみていることが明らかになった。その一方で、その可能性を実現に結びつけるための取り組みに関しては、いまだ手付かずで様子見というのが実態であり、具体的な行動に結びついている例は限られたものであった。

取り組み姿勢には温度差も感じられる

３県の行政のなかで連携に対する活動が最も活発なのは茨城県であった。茨城県については、茨城港や茨城空港などインフラ整備が進められており、それらの利活用促進が課題となっていることが大きいだろう。一方、栃木県や群馬県においては、他県に対する積極的な働きかけを行うところにはいたっていない。

新たな就航が求められる茨城空港

茨城空港は栃木県や群馬県内においてもその存在自体は多くの人に知られているといえそうだが、利用面ではやはり就航路線の少なさがネックとなっている。日光市の観光振興課によれば、韓国もプサン便ができれば誘客に活用できる可能性が高いとの話もでていた。また、国内路線の充実が栃木県や群馬県からの利用の前提条件として必要となるといった話も聞かれた。現在、北海道・名古屋便の就航が予定されており、今後一層の路線拡充が進めば活用の可能性は多いに広がるだろう。

期待される観光活動の拡大

既に、茨城・栃木間の開通によって、観光客の行き来がみられるようになったとの話は聞かれる。当然、全線開通によって、より広範囲の周遊は行われるようになるだろう。伊香保温泉観光協会では、開通後をにらみ茨城県を対象とした宣伝活動を繰り広げている。

そのほか、大洗と日光の観光団体の連携によるクルーズ船誘致活動にみるように、民間同士での連携活動なども出てきている。はとバスにおいても、横への移動ができたことにより、ツアーのバリエーション増加につなげることが可能となるとの話が聞かれた。異なる魅力を持つ各地の観光地の連携は、３県の相互だけでなく、首都圏などから新たな誘客の一歩となる可能性を秘めている。

一方、インバウンドについては、各県の事業に乗る形で事業を展開するのが、市町村や各地の観光協会の事業の枠組みとなっており、各県の観光担当部署の力量によって大きく左右されそうである。

茨城といえば「海」

栃木県・群馬県の各ヒアリング先にて、茨城県の印象について聞いたところ、まず第一にでてくるのは「海」というキーワードである。茨城県に在住するものにとっては、普段特に気にかけることのない「海」の存在が、栃木県や群馬県の人からみると、非常に羨むべき存在となっている。

群馬県の人にとって、関越道が開通して以降は、実際に行く「海」は新潟県であるが、かつては６時間かけて茨城の海に行ったこともあった、という話

を何回も聞くことができた。

北関東自動車道の開通は、群馬県の人にとって、「海」の選択肢を広げることにつながりそうだ。逆に、茨城県に住む人にとっては、草津や伊香保といった「温泉」の選択肢を広げることになるだろう。

茨城港活性化が物流面での鍵

物流事業者の立場からは、高速道路の利用は費用負担が重いという現実がある。高速道路の無料化などの施策が実際に行われるかどうかが、今後の利用に影響を与えることになる。また、既存の幹線道路の混雑緩和による移動時間の短縮については、生活道路として渋滞している部分では改善が難しいとの話が聞かれた。全線開通によって幾分改善は見込まれるものの、大幅な渋滞緩和は難しそうである。

物流面では、日産自動車の茨城港日立港区利用が実現した。CO_2削減などの時代の潮流にも則った選択肢として、北関東からの茨城港利用拡大の可能性は十分にありうるだろう。政策的に京浜港利用よりも有利となる方策が取り入れられると、利用拡大可能性は増大する。

茨城港の利用促進には、コマツと日立建機のセットのように、一定の積荷を確保できる荷主を一括して誘導するような取り組みをしていくことが引き続き求められるだろう。また、北関東自動車道の全線開通は、３県内から茨城港までの貨物輸送の１日２往復を可能とするものであり、利用が進むことが大いに望まれる。

期待される広域的な産学官連携の推進

産業面では、産学官の連携の促進が期待される。産業クラスター計画における産学官連携では、県境を越える取り組みが行われていたものの、やはり距離が離れていることによって、交流会等における参加者に偏りがでるなど活動の制約もあった、との話が聞かれた。今後は、実際に人が行き来する機会が増えることによって、顔のみえる関係づくりを進めることで、実のある産学官連携に結びつくことが期待される。

交流拡大の支援方策

子育て家庭優待制度での多県間の連携は、お互いの住民にとってメリットのある連携として評価できるだろう。例えば、観光分野においても同様の取り組みができないだろうか。北関東３県間で割引メリットのあるパスカードを発行するといった取り組みの可能性はある。

また、現在は高速道路のETC休日特別割引が実施されているため、有効性は低いかもしれないが、３県内での地域限定の高速道路料金の割引やフリーパスの実施などは交流拡大の一助となるだろう。時間距離の短縮の実感は、実際に走行してみるのが最もわかりやすい。まずは一度、高速道路を利用する仕掛けを導入してみてはいかがだろうか。

北関東イメージアップでの連携

北関東３県のイメージアップに向けては、3県とも単独でのイメージアップには限界があるため、共同で北関東圏域外に対するPRをどうしていくのかという点を考えていくべきである。現段階では連携の動きはないが、全線開通を契機に共同で取り組めるテーマとして具体的な活動に期待したい。

望まれる協働の関係づくり

人口減少時代においては、フルセット型の地域づくりを進める必要はない。全ての機能を地域内でまかなうのではなく、近隣の県と連携をすることにより、様々なサービスを提供していく工夫が益々求められる。たとえば、お互いの弱みを補完しあう連携としては、医療・福祉分野での連携などを進める必要があるだろう。

また、ヒアリングのなかでは、企業誘致の分野では競合関係にあることも強調されたが、企業からも立地地域として北関東が選ばれることが前提としては必要だ。そうした観点にたてば、まずは３県がもつそれぞれの強みや弱みを補いあう協働の関係を築き、北関東地域全体の魅力向上を図ることが大切であろう。（中庭・荒澤）