調査

広域交通ネットワークによる産業振興の可能性

～インフラ整備による県内の物流・観光の変化を探る

茨城県では、茨城空港の開港（2010年）や北関東自動車道の全線開通（11年）により、茨城港（日立港、常陸那珂港、大洗港が08年に統合）を含めた陸・海・空の広域交通ネットワークの構築が進展している。

これらの広域交通ネットワークの進展により、物流の効率化や近隣他県・海外からの観光客増加が期待されている。県や交通インフラ周辺の市町村は、広域交通ネットワークを活用し、地域経済の活性化を図る取り組みを進めている。また、事業者も交通インフラの有効活用に向けて動き出している。

本号では、広域交通ネットワーク形成に伴うヒトとモノの動きの変化について整理する。交通量などのデータ、事業者等へのヒアリングをもとに、物流及び観光を更に伸長させるために必要な取り組みについて考え、広域交通ネットワーク活用の可能性を探る。**（巻頭グラビアにて茨城の交通ネットワークを紹介）**

（注）本調査では県内の広域交通ネットワークのうち、北関東自動車道、茨城空港、茨城港を対象とする。
また、本文中では、茨城港について、日立港区、常陸那珂港区、大洗港区の「区」を省略する。

1．茨城県内の広域交通ネットワークの現状

（1）北関東自動車道

北関東自動車道の歩み

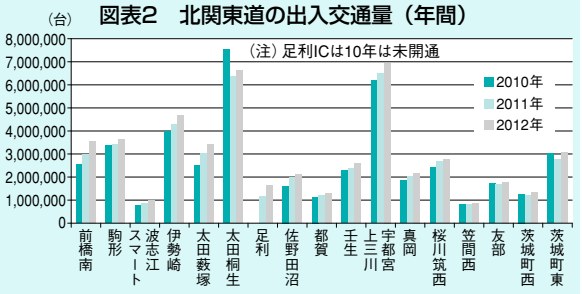
北関東自動車道（以下、北関東道）は、群馬県高崎市から茨城県ひたちなか市に至る全長約150kmの高速道路である。群馬、栃木、茨城３県の主要都市並びに常陸那珂港を結び、東京から100km～150km圏を結ぶ環状道路を形成している。1987年に構想が打ち出された後、93年に建設工事が開始され、00年には３区間が一部開通した（友部JCT～水戸南IC、栃木都賀JCT～宇都宮上三川IC、友部IC～友部JCT）。以後段階的に開通が進み、08年12月に茨城県と栃木県間が開通、11年３月に全線開通となった。

月別通行台数は増加傾向

08年４月以降の月別通行台数（日平均）をみると、08年４月の49,831台に対し、13年３月は80,593台となっている（図表1、次頁）。東日本大震災発生直後の落ち込み（11年３月）を除けば、通行台数は緩やかに増加している。

10年以降の北関東道のICの出入交通量をみると、各ICともに増加傾向にある（図表2）。交通量が上位である宇都宮上三川IC、太田桐生ICおよび伊勢崎ICは、いずれも国道４号、17号等とのアクセスが良い。茨城県内で最も交通量が多い茨城町東ICも国道６号とのアクセスが良く、出入交通量は幹線道路との接続により違いがみられる。

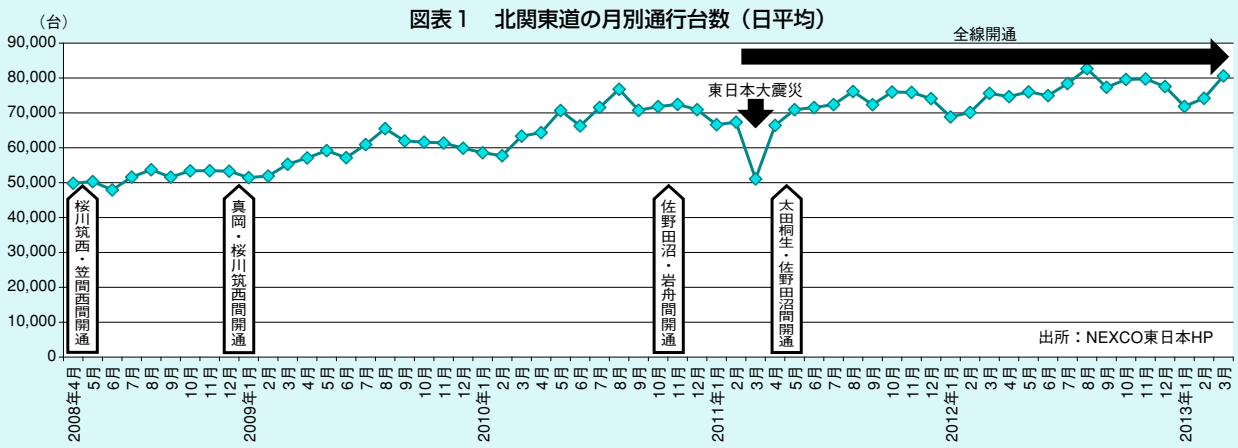
図表2　北関東道の出入交通量（年間）



出所：『高速道路と自動車』（公益財団法人高速道路調査会）

群馬県内やJCTを含む区間別交通量が多い

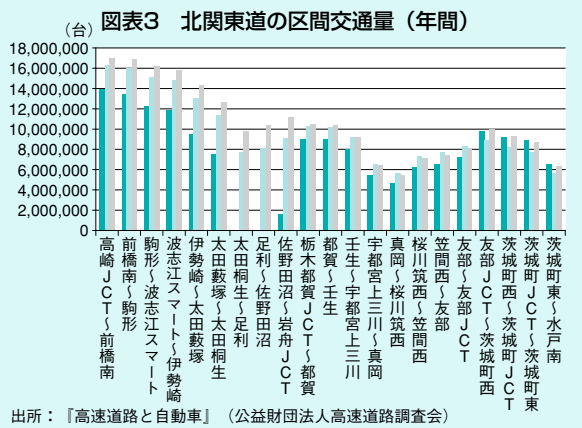
12年の区間交通量（年間）をみると、全ての区間の中で最も交通量が多いのは「高崎JCT～前橋南IC」で1,698万台、その他の上位も群馬県内の区間が占める（図表3）。群馬県内の太田市、桐生市など



（注）北関東道に接続する高速道では、東水戸道路で高速道無料化社会実験（平成 22 年 6 月 28 日～平成 23 年 6 月 19 日）が、東北自動車道の一部及び常磐道の一部で東日本大震災による無料措置（主な支援は平成 23 年 6 月 20 日～平成 24 年 3 月 31 日）が行われている。

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。このため、群馬県内の区間は、工業団地の立地との関係や、北関東道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、交通量が多いとみられる。

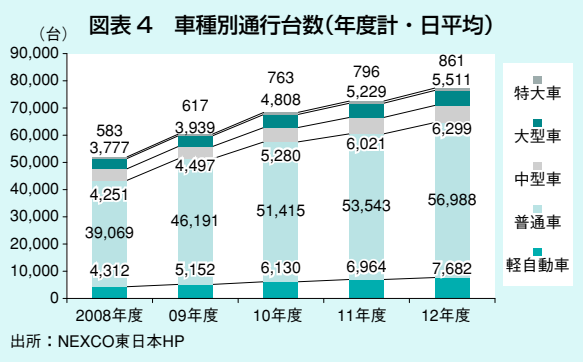
茨城県内の区間では「友部JCT～茨城町西IC」が、栃木県内の区間では「佐野田沼～岩舟JCT」が最も交通量が多い。それぞれ常磐道、東北道と接続するJCTを含む区間であるため、交通量が多いとみられる。



車種別通行台数では普通車が全体の7割

08年度以降の車種別通行台数（年度計・日平均）をみると、全ての車種で通行台数が増加している。最も多い車種は普通車で全体の73.7%（12年度・以下同）、以下軽自動車（9.9%）、中型車（8.1%）、大型車（7.1%）、特大車（1.1%）の順となっている（図表4）。

車種の構成比について、NEXCO東日本関東支社管内の高速道合計と比較すると、トラックなど中型車以上の占める割合は高速道合計及び北関東道と接続する常磐道、東北道と比べ低い（図表5）。



図表5　車種別通行台数(2012年度計・日平均)

単位：台、%

		軽自動車	普通車	中型車以上	合計
北関東自動車道	台数	7,682	56,988	12,671	77,340
	構成比	9.9	73.7	16.4	100.0
東北自動車道	台数	27,229	214,249	65,792	307,270
	構成比	8.9	69.7	21.4	100.0
常磐自動車道	台数	20,150	141,119	41,357	202,626
	構成比	9.9	69.6	20.4	100.0
関越自動車道	台数	21,677	143,384	39,333	204,393
	構成比	10.6	70.2	19.2	100.0
その他高速合計	台数	67,329	472,803	107,351	647,485
	構成比	8.9	67.9	23.2	100.0
合計	台数	159,507	1,146,308	306,679	1,612,494
	構成比	10.1	70.2	19.7	100.0

（注）端数の関係で関越自動車道、北関東自動車道、その他高速合計の車両別の合計と、全体の合計が一致しない。
出所：NEXCO東日本HP

(2) 茨城空港

茨城空港の歩み

茨城空港の法律上の名称は「百里飛行場」であり、航空自衛隊の百里飛行場を民間共用化した「共用空港」である。1996年に「第７次空港整備五箇年計画」が閣議決定し、百里飛行場の整備の方針が決定された。00年に運輸省(当時)により事業化され、05年には空港本体の工事が始まった。

空港建設の目的は、首都圏の航空需要拡大への対応と、空港空白地帯である北関東地域の航空機利用の利便性向上であった。当初、４路線の就航を目指したが、燃料価格の高騰や地方空港の路線廃止・縮小の動きに加え、開港時期が羽田空港の第４滑走路供用開始と重なったこともあり、就航交渉は難航した。そこで、日本初のLCC（格安航空会社）対応空港を目指すこととし、ターミナルビル設計変更を経て、11年３月、国内98番目、首都圏３番目の空港として開港した。

ローコストへの取り組みが特徴

茨城空港は、LCC対応空港として、航空会社の効率的な運航や費用負担低減に寄与する仕組みに特徴がある。まず、自走式による航空機運用が挙げられる。茨城空港では、航空機は出発時に自走しながら方向転換できるため、プッシュバック（専用車両による押し出し）が不要である。次に、コンパクトで効率的なターミナルビルである。出発・到着ロビーを同じ１階とし、旅客動線を集約している。また、搭乗橋を利用しないタラップによる搭乗を採用している。

これらの仕組みが運営コストの削減に貢献し、航空使用料（着陸料）は同じ首都圏にある羽田・成田空港よりも30%以上割安である。

現在の就航は国内便3便、国際便1便

茨城空港の定期便の就航状況をみると、国内便は札幌（新千歳）便（１日２便）、神戸便（同）、那覇便（１日１便）となっている（図表6）。このうち、那覇便は13年７月より直行便に、札幌便は１日１便に減便となる予定である（13年６月17日時点）。

国際便をみると、定期便は上海便（春秋航空）が週６便のみとなっている。開港直後より運航していたソウル便（アシアナ航空）は、東日本大震災後の11年３月以降運休となっている。

図表6　茨城空港の就航状況

国内便

【札幌（新千歳）便（1日2便）】

	札 幌	茨 城		札 幌
	9：10発	10：35着	11：15発	12：40着
	16：00発	17：25着	18：05発	19：30着
※13年7月1日以降（1日1便）	9：05発	10：30着	18：05発	19：30着

【神戸便（1日2便）】

	神 戸	茨 城		神 戸
	10：15発	11：30着	12：10発	13：30着
	15：15発	16：30着	17：10発	18：30着

【那覇便（1日1便】※神戸空港経由

	那 覇	茨 城		那 覇
	12：40発	16：30着	12：10発	16：15着
※13年7月1日以降　（直行便）	14：50発	17：25着	11：10発	14：15着

国際便

【ソウル（仁川）便（アシアナ航空）】　当面運休

【上海（浦東）便（春秋航空/週6便・水曜日を除く毎日）】

上 海	茨 城		上 海
8：40発	12：20着	13：20発	16：05着

資料：茨城県企画部空港対策課資料等をもとにARC作成

このほか、チャーター便の運航実績をみると、開港から13年３月末までに合計138便（うち国際便132便、国内便６便）となっている。

開港からの旅客数累計は91万人

開港から13年３月末までの旅客数累計は国内便・国際便合計で91万人である。(図表7)。

国内便は就航便の増加などを背景に増加傾向にある一方、国際便は、ソウル便の運休により、10年度の11万人から11年度は５万人に減少したが、12年度は上海便の定期便化などにより10万人まで回復している。

図表7　茨城空港の旅客実績

（単位：人、%）

年　度	国　内	国　際	合　計	
				前年比
2009年度（3/11 ～ 3/31）	666	7,840	8,506	-
10年度	96,098	106,972	203,070	-
11年度	238,135	55,068	293,203	44.4
12年度（速報値）	308,649	99,490	408,139	39.2
合計	643,548	269,370	912,918	-

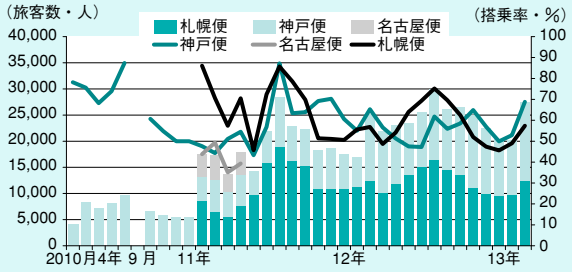
出所：国土交通省東京航空局

国内便の旅客数は増加傾向

月別の国内便旅客数の推移（10年４月～13年３月）をみると、便数の増加などに伴い増加傾向にある（図表8）。また、11年以降は季節要因による変動もみられ、観光客の動向が旅客数に影響する状況も推察される。

平均搭乗率は神戸便が60.1％、札幌便が同61.4％で、月毎の推移は旅客数と同様である。

図表8　国内便旅客数・搭乗率の推移



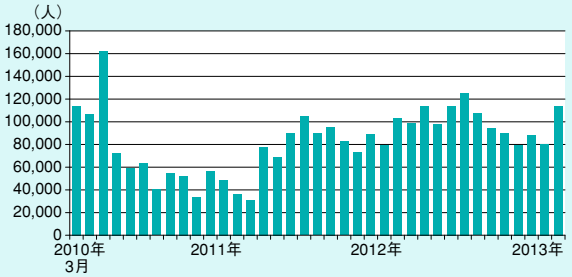
（注）神戸便の 10 年 9 月は運休、名古屋便は 11 年 2 月～ 5 月まで運航し、以後運休。札幌便は 11 年 2 月より運航。
出所：スカイマークHP

12年度のターミナルビル来場者数は120万人

ターミナルビルへの来場者数をみると、10年度が90万人、11年度が99万人、12年度が120万人と増加傾向にある（図表9）。12年度の来場者数は、県の観光施設であるアクアワールド茨城県大洗水族館の同年度の利用者数112万人を上回る。

月別の来場者数をみると、最も多かったのは開港直後の10年５月（16万人）、最も少なかったのは震災直後の11年３月（４万人）である。11年後半以降は、旅客数の増加に加え、空港への観光目的の来客の支えもあり、平均10万人で安定して推移している。

図表9　ターミナルビル来場者数（月合計）

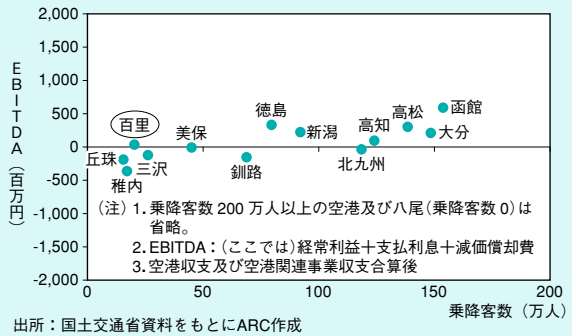


出所：茨城県企画部空港対策課

キャッシュフローベースの収支は黒字

茨城空港は共用空港であるため、収支状況に関して地方管理空港等と同一には評価できない。参考として、国土交通省が公表している国管理空港の10年度の収支状況をみると、茨城空港（百里）は231百万円の経常赤字だが、キャッシュフローに近似する利払前・税引前・償却前経常利益（EBITDA）では35百万円の黒字となっている（図表10）。

図表10　国管理空港の収支状況



（注）1. 乗降客数 200 万人以上の空港及び八尾（乗降客数 0）は省略。
2. EBITDA：（ここでは）経常利益＋支払利息＋減価償却費
3. 空港収支及び空港関連事業収支合算後
出所：国土交通省資料をもとにARC作成

（3）茨城港

茨城港の特徴および港勢

茨城港は、2008年12月に、日立港、常陸那珂港及び大洗港の３港が統合し発足した。港湾管理者は茨城県で、港湾法で定められた「重要港湾」（全国に103）、また、京浜港などの中枢国際港湾の機能を補完し、地域のコンテナ輸送に対応した国際海上コンテナターミナルを有する「中核国際港湾」（同8）に指定されている。

港湾区域は3,523ha（全国46位／996港）、臨港区域（陸域）は494ha（同27位）、定期航路就航数18、10年の港湾取扱貨物量は全国34位となっている。

各港区の特徴をみてみよう（図表11、12）。

【日立港】主要貨物は金属機械工業品で、主に完成自動車である。第５埠頭にはメルセデス・ベンツ日本の輸入基地が立地し、日産自動車の北米向け完成車両が輸出されている。同港と釧路港を結ぶ北海道航路では、大型RORO船（注）が毎日運航し、生乳、農産物等を首都圏に配送している。

【常陸那珂港】主要貨物は石炭、産業機械、完成自

動車などである。北関東道と直結し、臨港地区にはコマツ、日立建機が進出し建設機械の輸出拠点として発展している。定期航路は、内国貿易で苫小牧航路、外国貿易で韓国、中国や北米、欧州などを結ぶ航路が運航しており、特に09年以降は外国航路が増加している。

【大洗港】主要貨物はフェリー貨物で、全体の99%を占める。同港と苫小牧港とを結ぶ北海道航路はカーフェリーが毎日運航し、北海道からの農産物、首都圏からの貨物が輸送されるとともに、多くの旅客が利用するなど、海洋性レクリエーション機能を持つ港となっている。

図表12　茨城港の定期航路状況（2013年5月末現在）

日立港（内国貿易１）

航路名		開港年	便数
北海道	定期RORO航路	1993.7	デイリー

常陸那珂港（内国貿易3、外国貿易13、計16）

航路名		開設時期	便数
北海道	定期RORO航路	2001.7/2009.8増便	日2（日曜除く）
北九州	定期RORO航路	2006.6/2011.2日立港よりシフト	週2
内航フィーダー航路		2008.2	週1
北米	定期コンテナ航路	2004.2	月1―2
韓国・中国	定期コンテナ航路	2000.8	週1
中国・フィリピン・ベトナム・タイ	定期コンテナ航路	2012.10/2013.3航路改編	週1
北米	定期RORO航路	2000.11	月1―2
欧州	定期RORO航路	2000.12	月2―3
極東ロシア	定期RORO航路	2010.10	月1―2
中国・東南アジア	定期RORO航路	2011.1	月1―2※
アフリカ	定期RORO航路	2011.2	休止中
南アメリカ	定期RORO航路	2011.2	月1―2
東南アジア	定期RORO航路	2011.6	月2―3
豪州	定期RORO航路	2012.3	月1―2
極東ロシア	定期在来航路	2000.4	休止中
豪州	定期在来航路	2009.10	月1―2

フィーダー航路：基幹航路に就航する本船の寄港地と本船の寄港しない最寄りの港の間 の輸送を行う航路。
※2ルートのうち1つはルート再開未定。

大洗港（内航貿易1）

航路名		開港年	便数
北海道	定期フェリー航路	1985.3	日2（日曜除く）

出所：茨城県土木部港湾課

図表11　品種別貨物量（12年）

日立港　（単位：トン、%）

	外貿				内貿				主な品種（構成比10%以上の項目）
	輸出		輸入		移出		移入		
	トン	構成比	トン	構成比	トン	構成比	トン	構成比	
農水産品	0	0.0	0	0.0	6,296	0.3	285,743	15.7	【移入】その他畜産品、野菜・果物
林産品	0	0.0	0	0.0	335	0.0	13,260	0.7	
鉱産品	0	0.0	61,194	11.1	260	0.0	265,071	14.6	【移入】砂利・砂
金属機械工業品	461,386	100.0	474,207	85.8	1,797,823	85.3	401,594	22.1	【輸出・輸入・移出】完成自動車、移入/完成自動車・非鉄金属
化学工業品	0	0.0	17,222	3.1	50,020	2.4	602,087	33.1	【移入】石油製品・コークス
軽工業品	0	0.0	0	0.0	14,510	0.7	220,801	12.2	【移入】製造食品・紙パルプ・砂糖
雑工業品	0	0.0	0	0.0	13,563	0.6	16,595	0.9	
特殊品	0	0.0	0	0.0	222,497	10.6	11,193	0.6	【移出】再利用資材・金属くず
分類不能のもの	0	0.0	0	0.0	1,129	0.1	0	0.0	
合計	461,386	100.0	552,623	100.0	2,106,433	100.0	1,816,344	100.0	

常陸那珂港　（単位：トン、%）

	外貿				内貿				主な品種（構成比10%以上の項目）
	輸出		輸入		移出		移入		
	トン	構成比	トン	構成比	トン	構成比	トン	構成比	
農水産品	0	0.0	6,647	0.3	92,097	5.9	156,546	7.2	
林産品	31	0.0	597	0.0	14,992	1.0	82,155	3.8	
鉱産品	141	0.0	2,407,774	96.9	54,675	3.5	12,488	0.6	【輸入】石炭
金属機械工業品	808,774	97.0	41,340	1.7	533,776	33.9	1,196,042	54.9	【移出・移入】完成自動車、金属製品、産業機械
化学工業品	975	0.1	2,805	0.1	178,944	11.4	114,394	5.3	【移出】染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業製品
軽工業品	424	0.1	22,801	0.9	309,355	19.7	504,821	23.2	【移出】製造食品、紙・パルプ　、移入/紙パルプ、製造食品
雑工業品	885	0.1	873	0.0	255,102	16.2	49,608	2.3	【移出】家具・装備品・その他日用品、木製品
特殊品	22,823	2.7	993	0.0	123,659	7.9	62,030	2.8	
分類不能のもの	0	0.0	0	0.0	11,200	0.7	0	0.0	
合計	834,053	100.0	2,483,830	100.0	1,573,800	100.0	2,178,084	100.0	

大洗港　（単位：トン、%）

	外貿				内貿				主な品種
	輸出		輸入		移出		移入		
	トン	構成比	トン	構成比	トン	構成比	トン	構成比	
農水産品	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3,277	0.1	
金属機械工業品	0	0.0	0	0.0	7,840	0.1	2,041	0.0	
化学工業品	0	0.0	0	0.0	0	0.0	7,171	0.1	
フェリー貨物（トラック、トレーラー）	0	0.0	0	0.0	6,481,535	99.9	6,226,115	99.8	【移出】製造食品・飲料、雑貨、日用品、鉄鋼、金属等 【移入】製材、製造食品・飲料、パルプ、鉄鋼、水産物等
合計	0	0.0	0	0.0	6,489,375	100.0	6,238,604	100.0	

合計　（単位：トン、%）

	外貿				内貿				主な品種
	輸出		輸入		移出		移入		
	トン	構成比	トン	構成比	トン	構成比	トン	構成比	
合計	1,295,439	5.2	3,036,453	12.3	10,169,608	41.1	10,233,032	41.4	※合計の構成比は外貿・内貿全体に対する比率。

出所：茨城県土木部港湾課

（注）RORO船：貨物を積んだトラックが、そのまま船内外へ自走できる貨物専用フェリー。

過去10年の取扱貨物量、入港隻数ともに横ばい

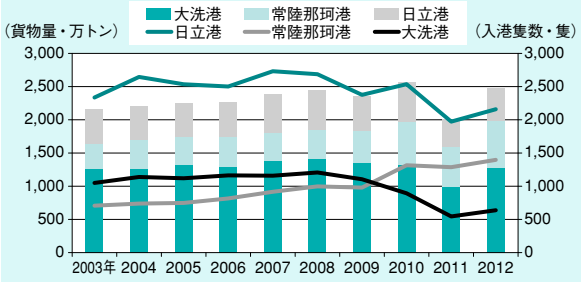
茨城港の年間取扱貨物量は、03年以降の10年間、重量ベースで2,000～2,600万トンの間で推移している(図表13)。

震災が発生した11年は前年比21.5％減となったが、12年は08年の水準まで回復している。

港湾別にみると、３港のうち貨物量が最も多いのは大洗港で1,279万トン（12年、茨城港全体の51.4％)、常陸那珂港707万トン（同28.6％)、日立港484万トン（同20.0％）となっている。

入港隻数は、11年を除き4,000～5,000隻の間で推移している。港湾別にみると入港隻数が最も多いのは日立港だが、11年以降、北九州航路が常陸那珂港にシフトした影響もあって減少している。

図表13　茨城港の取扱貨物量・入港隻数の推移（港別）

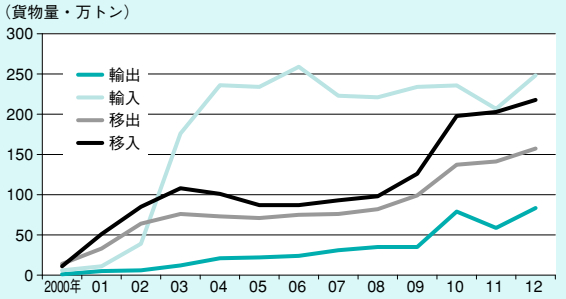


※棒グラフが取扱貨物量、折れ線グラフが入港隻数。
出所：茨城県土木部港湾課

取扱貨物量の伸びが大きい常陸那珂港

常陸那珂港の取扱貨物量の推移について、外国貿易（輸出・輸入)、内国貿易（移出・移入）別にみると、04年以降は輸入が最も多い（図表14)。03年に輸入が急増したのは、同年に運転開始した東京電力常陸那珂火力発電所用の石炭需要の増加のためである。また、輸出については、コマツ・日立建機の新興国向け輸出の増加を背景に09年から10年にかけて貨物量が２倍以上に伸びている。

図表14　常陸那珂港の取扱貨物量の推移



出所：茨城県土木部港湾課

（4）各交通インフラの利用動向の整理

これまでみてきたデータ等から、各交通インフラの利用者の動向を簡単にまとめてみよう。

まず、北関東道の通行台数は緩やかな増加傾向にある。特に、茨城・栃木間の開通後、群馬・栃木間の開通後で通行台数が上昇しており、県境を超える交通量が増加しているとみられる。

茨城空港は、国内便数の増加を背景に全体の旅客数は増加している。また、ターミナルビルへの来場者数は旅客数を上回って増加しており、12年度は120万人に達している。

茨城港の取扱貨物量は、全体としては03年以降横ばいで推移している。ただし、常陸那珂港では航路の増加により取扱貨物量、入港隻数ともに増加傾向にある。

このように、各交通インフラの利用者数や貨物量は全体として順調に推移しており、インフラ整備の進展はヒトやモノの動きを活発化させていると考えられる。

２・３章では広域交通ネットワーク進展による県内外の物流や観光への影響及び事業者の活用の実態、また今後の利用促進に向けた課題などについて、関係者へのヒアリングを実施した。

2. 広域交通ネットワーク進展による物流への波及効果
～関係者ヒアリング

（1）県内の動向

物流業者の北関東道利用は徐々に浸透

一般社団法人　茨城県トラック協会（水戸市）
会長　小林　幹愛氏（五光物流株式会社　代表取締役会長）
設　立：1948年2月　　会員数：1,409社　（12年3月末）

他県ナンバーのトラックも目立つように

開通前にはトラックの北関東道利用はそれほど増えないと予想していましたが、最近では北関東道の利用が浸透しつつあり、並行する国道50号の混雑も幾分緩和しているようです。

北関東道を使って、筑西市からトラック協会のある水戸へ週に数日出勤しており、その際に九州や中国地方のナンバーのトラックを目にすることがあります。水戸方面に向かうトラックでは、いわきナンバーの車もみかけます。もっとも、北関東道内のICで降りるトラックは少数で、大半は北関東道を通過し、常磐道などの高速道を利用しているようです。

北関東道が事業者に利用される理由

トラック業界では荷主の指定時間厳守がこれまで以上に強く求められており、遅れると運送業者にペナルティが課されることも少なくありません。

このため、渋滞がなく目的地までの時間が計算できる北関東道が利用されることが多くあります。

また、会員の間からは、経営者がドライバーの拘束時間を減らすため、北関東道の使用を許可するケースがあると聞きます。

栃木県内での北関東道利用の動き

栃木県内の事業者は、以前から茨城県内の高速道を活用しています。栃木県の自動車メーカーでは、上三川ICから日立港まで北関東道を利用することで、１日２往復の運送体系を構築しています。

また、2012年２月には、佐野市内にインランドデポ（内陸通関拠点）を新設する「佐野インランドポート構想」も表明されています。

物流業者の利用増加にはインセンティブが必要

会員の間では、燃料価格の高騰を運賃に転嫁できず、経営環境が悪化しています。

今後も北関東道の通行量は増加していくと見ています。トラック業界の立場からは、より一層の利用増加を促すためには利用料金の引き下げにより、このルートを使うことのインセンティブを物流業者に与えることが必要でしょう。但し、無料化は高速道路の通行量が大幅に増加し運行管理が難しくなるため望んでいません。

北関東物流ラインの構築に向けて

株式会社日立物流　東日本営業本部
営業企画部　部長　田尻　武久氏
創　業：1950年2月　　事業内容：物流事業全般
資本金：168億2百万円　　従業員：46,524名（13年3月末、グループ会社・持分法適用会社・パート、派遣社員他を含む）

北関東道の利用は一般道との併用が多い

当社の運航ルートは、コストの面から国道などの一般道の利用が基本です。高速道は、緊急時及び顧客条件により必要な場合に利用します。

常磐道や北関東道を使う場合でも、できるだけ区間の一部を使うようにしています。例えば、常磐道を利用する場合、日立から出発し土浦までは国道６号などの一般道を使います。

ただし、遠方の新潟や長野、北陸方面への輸送計画を立てる場合には、北関東道を通るルートを検討し、顧客にも提案するようにしています。

北関東道利用の最大のメリットは、配送時間の短縮です。これにより、例えば多賀・栃木（岩舟）間では1.5往復（一往復し、翌日分を積み込みし留置する）が可能となっています。

北関東道と常陸那珂港を組み合わせた物流提案

国内フェリーを使用する場合、九州への輸送は常陸那珂港と東京港を使い分け、北海道への輸送では常陸那珂港と大洗港を利用しています。輸出入では、昨年10月の常陸那珂港の中国・韓国・東南アジア新航路就航により、上海方面の貨物量が増加しています。

今後の営業展開として、主に中小企業向けに北関東道を利用した物流効率化の提案を積極的に進める方針です。

国内輸送では、群馬や栃木の工業団地企業向けの輸送サービスを検討中です。トラック輸送ではミルクラン（巡回集荷）、海上輸送ではコンテナラウンドユース（輸入時に使用したコンテナを船社ヤードに返却せず、輸出時に 再利用する）を提案します。

輸出入関連輸送では、県北・県央地域と栃木間の北関東道周辺荷主にコンテナラウンドユースや、当社物流センターの活用を提案する予定です。これらの取り組みにより、当社では北関東を核とした北関東物流ラインの構築を目指しています。

東京湾の混雑が続く今がチャンス

物流業者の北関東道利用拡大のためには、やはり事業者向けに高速料金の低減又は優遇措置が必要ではないでしょうか。また、常陸那珂港に関しても、既存の荷主を含め、インセンティブ補助などの優遇措置を図ることが効果的と思われます。

現在、東京・横浜港は、震災以後のLNG（液化天然ガス）の輸入増もあって非常に混雑しています。両港で出来ないサービスの提供により常陸那珂港の利便性を高められれば、今後利用を検討する事業者は増えるはずです。

（当社へのお問い合わせ：電話番号0294-23-0134）

常陸那珂港を活用した海上輸送にメリット

芳賀通運株式会社（栃木県真岡市）

代表取締役社長　塚本　貴士氏

設　立：1943年6月　　事業内容：貨物自動車運送業他
資本金：9,800万円　　従業員：352名

真岡線沿線の通運会社が統合し設立

当社は真岡鐵道真岡線沿線の８つの通運会社が1943年に合併し、設立されました。

各事業所は栃木県内の工業団地周辺などに立地し、取扱貨物の大半が工業製品です。取引先は神戸製鋼所、SABIC、仙波糖化工業など約350社で、特に神戸製鋼所真岡工場で生産されるアルミの約５割を当社が輸送しています。

近年では東京、千葉へ倉庫や事業所を開設し、国際物流を含めた総合的な物流サービスの提案力向上に磨きをかけています。

北関東道利用により輸送時間が短縮

輸送距離が100km超の場合、近接する真岡ICから北関東道を利用しています。通常は、関西方面へ１日４～５台、群馬方面へ１日３台、常陸那珂港へ週３台の利用があります。

群馬方面への輸送では全線開通前より1.5時間、大

阪行きの場合で北関東道利用前より約３時間、輸送時間が短縮されました。常陸那珂港は100km未満ですが、北関東道が港湾に直結しているため、１日当たり２～３台往復することで採算を確保しています。

常陸那珂港からの内外輸送

内航船輸送では、常陸那珂港からの北九州航路、苫小牧航路を週２便利用しています。

九州向けは、船便利用により陸路より運送時間は２時間短縮され、コスト面でも数％程度安くなります。

また、海上コンテナ輸送については京浜港が混雑しているため、コンテナの積み降ろし時間も常陸那珂港の方が短くて済みます。

ただ、震災によるガントリークレーン（コンテナ荷役専用の橋型クレーン）損傷をきっかけに、一部貨物の輸入が常陸那珂港から京浜港に移ったままです。荷主が早期に常陸那珂港からの輸入を再開することを望んでいます。

労務管理の面からも海上輸送にメリット

関越道ツアーバス事故以来、長距離運転手の労務管理の厳守が強く求められています。しかし、価格競争や燃料費の高騰が続く運送業界では、ドライバー二人体制では負担は重くなります。

この点でも、今後は海上輸送の活用が有効になると考えています。フェリーに乗船する場合の特例として、乗船中の２時間を拘束時間とし、それ以外は休息期間とみなすことが可能だからです。海運を上手く利用すれば、長距離運送を少ない人数で行うことも可能となります。

荷主への提案の幅が拡大

北関東道の開通は、運送業者にとって、輸送時間の短縮、CO_2削減、一般道の混雑緩和とともに、荷主に提案するルートの選択肢が増えた点で大きな意味があります。荷主のニーズにあった様々な選択肢を提案できることは、今後の当社の成長にとっても必要不可欠です。

今後、圏央道の開通とともに常磐道通行止め（広野IC・常磐富岡IC間）の解除、さらに常陸那珂港の航路拡充が進めば、北関東道の利用はさらに広がっていくのではないでしょうか。

利用価値の高い港湾に向けて取り組む

株式会社茨城ポートオーソリティ（東海村）
代表取締役副社長　後藤　和正氏

設　立：2007年4月　　事業内容：港湾管理他
資本金：29億4,780万円

港湾管理と後背地の開発を担う会社

当社の前身は2003年に大洗埠頭開発㈱、大洗マリン㈱、常陸那珂埠頭㈱の３社が合併して出来た茨城港湾㈱です。その後、07年に㈱ひたちなか都市開発と合併し、現在に至っています。

当社の主な業務は、港湾管理、タグボート（引き船）の手配や船舶の入出港手続きなどの港湾サービス、ガントリークレーン等荷役機械の賃貸などです。また、後背地のひたちなか地区の都市づくり事業として土地の賃貸なども行っており、港湾管理と後背地の開発を担う「ポートオーソリティ」は、国内では当社のみとなっています。

常陸那珂港での国際物流ターミナル着工

常陸那珂港は、1970年代に、京浜港の物流の一極集中を緩和するため構想された港湾です。当時は取扱貨物量の伸びが著しく、京浜港のみではいずれ捌き切れなくなることから、首都圏の物流の一翼を担う港として整備が進められました。

その後の経済停滞などにより取扱貨物量は伸び

悩みましたが、近年、３港統合により茨城港常陸那珂港区となってからは、北関東道の全線開通や港湾地区へのコマツ、日立建機の進出などにより、貨物量は増加傾向にあります。また、東京電力常陸那珂火力発電所の増強の動きや、東京ガス日立LNG基地の15年度稼働など、エネルギーの輸入基地としての魅力も高まりつつあります。

また、常陸那珂港区の機能強化として、12年４月から中央埠頭地区国際物流ターミナルの整備が始まっています。外貿RORO貨物需要の増加や船舶の大型化への対応を図るとともに、震災時にも対応可能な耐震強化岸壁が15年度末に完成予定となっています。

県や振興協会と協力しポートセールスを展開

ポートセールスでは、茨城県などと連携し荷主企業・船会社等を訪問し、茨城港の利便性、物流の効率化、CO_2削減効果等とあわせ、震災時の代替港としての役割を担う港としてもPRしています。

今年の５月には、常陸那珂港湾振興協会のメンバーとして、外航定期コンテナ船社である南星海運、SITCの本社を訪問し、港の現状や将来計画などを説明し、意見交換や更なる寄港促進の働きかけを行いました。

また、北関東道沿線の栃木、群馬に立地する企業や物流業者に対して、茨城県と合同で港説明会・セミナーを定期的に開催し、最新の情報提供や定期航路の紹介などを行っています。

今後は、コンテナ貨物量増大に向け、港湾の利用価値をより一層理解して頂き、本格的な利用につなげられますよう、具体的な利用促進事業等の施策にも積極的に取り組んでまいります。

北海道・北九州をつなぐ定期航路を運航

川崎近海汽船株式会社　日立支店（東海村）
日立支店長　諸橋　由浩氏

業　種：海運業　　設　立：1966年5月（本社）
従業員：210名（13年3月現在）

北海道と関東を結ぶ海運会社

当社は1966年に川崎汽船株式会社の内航営業権を継承し、設立されました。茨城県内では、81年に日立港に就航を開始し、現在は日立ー釧路、常陸那珂ー苫小牧、常陸那珂ー北九州の３航路を就航しています。

日立ー釧路間は１日１便を２船体制で毎日運航、常陸那珂ー苫小牧間は１日２便で日曜日を除く週６日運航と高頻度で運航しています。

常陸那珂ー北九州航路では紙、建材、化学製品向け原料などを運送しており、現在は週２便で運航しています。

茨城港の優位性

茨城港の東京港に対する強みは三つあります。

第一に、北海道から首都圏への輸送では、常陸那珂港まで海上輸送し、そこから陸送したほうが東京港に直接運ぶより輸送時間が短縮されます。北海道からの関東向け貨物は、水産物や農作物などが多く、鮮度の維持が必要です。北海道から東京港までは約30時間かかりますが、茨城港までなら約20時間で済みます。

第二に、港までの道路の渋滞が少なく、日によっては東京港では出来ない２往復が可能なことです。運送会社にとっては回転率が上がるため、茨城港を利用するメリットは十分にあります。

第三に、茨城港を経由して北海道と九州をジョイントすれば、荷物を陸送することなく運送することが可能な点です。

ヤードの拡充に期待

震災直後には、岸壁の損傷や液状化の影響から、

当社の貨物量も減少しました。しかし、半年程度で元の水準まで戻り、茨城港の潜在力の高さを再認識しました。また、東京港に比べアクセス道路の混雑が少なく、陸送によるCO_2排出量も少なく済むなど環境面での優位性もあります。

ただ、入港隻数に比べヤードが不足しています。常陸那珂港で予定されているヤードの拡充が進展し、茨城港が関東の玄関口として更に利用しやすい港になることを期待しています。

北関東の物流需要のポテンシャルに期待

SITCジャパン株式会社（東京都千代田区）
社長補佐　特命港運・研修担当　安枝　真司氏
設　立：1995年12月　　事業内容：海運代理店業
従業員：60名

日中間コンテナ船輸送で3割のシェア

当社は中国の運輸会社であるSITCグループの日本総代理店として95年に設立されました。

SITCは91年５月に山東省青島市の国有会社として設立されました。01年に完全民営化し、10年には香港株式市場に上場しました。貨物取扱業（フォワーダー）から始まり、92年より海上輸送を行っています。主力の日中間のコンテナ輸送では、07年以降はシェア30%超でトップの座を維持しています。

日本からの主な輸出品目は自動車部品、工作機械、電子機器部品、古紙などで、輸入は家電や自動車部品、ホームセンター用品などです。

日中間の経済協力発展を背景に、当社は過去20年、二桁成長を続けてきました。もっとも最近では中国の経済成長も鈍化してきたため、東南アジア方面への航路拡充を進めています。

常陸那珂港への定期便就航の理由

12年10月、中国・韓国・東南アジア定期コンテナ航路を開設し、常陸那珂港への寄港を開始しました。今年３月には、川崎汽船との共同運航の下、航路改編し、新たにタイ、ベトナムに就航しています。

就航の理由は三つあります。第一に、北関東および東北地方南部のポテンシャルの高さです。両地域には、グローバル大企業の工場が数多く存在します。北関東道の開通により、常陸那珂港へのアクセスが飛躍的に向上したことで、これらの需要の取り込みが期待できます。

第二に、県及び地元大手企業グループの協力が期待できるという点です。就航する際には、震災からの早期復興を目指す茨城県の支援を期待しました。また、県や地元企業との連携を強化して必要な貨物量確保が進められると予測しました。

第三に、東京港の補完港としての需要の増加です。東京港から距離が近く、常陸那珂港は飽和状態の東京港の需要を取り込む余地が大いにあります。

官民挙げてのサポートに期待

ただ、就航開始から６か月経ちますが、貨物量は当初計画した水準までは至っていません。この航路で常陸那珂港に寄港し一定の採算を確保するには、同港で１回当たり150TEU（注）以上の積揚貨物が必要です。また、風波の影響により、タグボート使用を余儀なくされることもコスト増加要因となっています。貨物量は増加傾向にあり、出来るだけ早く目標量を確保し、増便へ繋げたいと思います。

競合する京浜港３港では、利用者確保のため、昨年度より荷主だけでなく船会社にも助成を始めています。物流の流れを変えるためには、常陸那珂港も助成金などにより、荷主にインパクトを与える対策が必要です。港湾利用促進に向け、荷主や運航会社への官民挙げてのサポートに期待しています。

（注）TEU：20フィートコンテナを１単位として、港湾が取り扱える貨物量を表す単位。

（2）県外事例：静岡県清水港

国内有数の貿易港として港湾物流機能の強化を進める

静岡県清水港管理局　企画振興課長　　古屋　　薫氏
企画振興課　主査　高橋　修一氏

長い歴史を持つ国内有数の貿易港

清水港の歴史は古く、飛鳥時代にその存在が確認されています。江戸時代に江戸や大坂など各地との取引が発達し、1899年に国際貿易港としてスタートしてからは北米への静岡茶、缶詰などの輸出が、関東大震災以降は木材の輸入が盛んでした。

1970年にコンテナ船が初入港、2011年には国際拠点港湾（注）に指定されています。国際拠点港湾の中では面積が最も小さい港ですが、コンテナ、LNG、冷凍マグロ（水揚全国１位）、木材チップなどあらゆる貨物に対応した港湾であることが特徴です。

外貿コンテナ取扱個数は全国8位

清水港は日本の中心に位置し、アジア、北米西岸、欧州など世界の135港と結ばれています。これは５大港（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸）に次ぐトップクラスです。

12年の貿易額は輸出が１兆6,175億円で主な相手国は米国、中国、タイです。輸入は7,526億円で、主な相手国は中国、台湾、タイです。主な取扱貨物は、輸出が自動車部品、産業機械、二輪自動車、輸入はLNGや紙パルプなどです。

コンテナ取扱個数は06年の57万TEUをピークに、09年にはリーマンショックの影響で39万TEUに落ち込みましたが、12年は51万TEUまで回復しています。外貿コンテナ取扱個数は、５大港、博多港、北九州港に次いで全国８位（11年）です。

コンテナ貨物については、中小企業も混載コンテナで利用しています。特に、西部工業団地の企業は、浜松の内陸コンテナ基地を活用しています。

荷主の利便性向上のための港湾機能整備

港湾は、日の出、富士見、江尻、袖師第一･第二、興津第一・第二、新興津の各埠頭に分かれています。最も歴史の古い日の出地区を起点に、埋め立てによりエリアを拡大してきました。

国道１号バイパスに直結し、東名清水ICから３kmと幹線道路とのアクセスが良く、荷主にとって運送時間の短縮やCO_2削減のメリットがあります。

船の入出港は24時間365日可能で、コンテナ荷役も曜日を問わず24時間体制で対応しています。

地元企業が開発した情報共同利用システムやコンテナ貨物の大型X線検査装置導入などにより、船積関連業務の迅速化を図っています。さらに、SOLAS条約（国際海上人命安全条約）に対応し、埠頭の保安対策に万全を期しています。

県外に流出する貨物の取り込みが課題

静岡県は製造品出荷額等が全国３位（10年）の「ものづくり県」です。しかし、県内貨物は横浜港や名古屋港利用の比率が高く、約４割が県外へ流出しています。この４割の貨物を清水港へシフトいただくようポートセールスを展開しています。

航路誘致の支援制度として、入港料や岸壁使用料の減免等、新規航路への助成（１航路最大2,000万円）を行っています。

港湾機能強化では、新興津国際コンテナターミナルの整備が進んでいます。従来の第１バースに加え、この５月から第２バースが供用開始となりました。延長700m、連続２バースの耐震強化岸壁に、高規格・最新鋭の機能を備えたスーパーガントリークレーンが３基から５基に増設され、大型コンテナ船が２隻同時に着岸可能となります。

こうした強みを、自治体と民間が一体となってセールスすることで、清水港の利用促進を進めています。

（注）国際拠点港湾：重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要として政令により定められた港湾。

港湾を利用して街の賑わいづくり

静岡市経済局商工部清水港振興課　参事兼統括主幹　池田　好正氏
副主幹　眞田　剛光氏

将来を展望した「清水港ビジョン」を策定

静岡市経済局商工部清水港振興課では、港と言う地域資源を有効活用するという考えのもと、市民の憩いの場として、また観光資源として港湾を利用し、賑わいづくりを進める事業をしています。また、清水港の所有者である静岡県と連携しながら、港湾利用の促進、整備、貿易振興などを行っています。

08年には、今後20～30年先を展望した清水港のあるべき姿として「清水港ビジョン」を策定しました。ビジョンでは賑わいづくりの中心地として日の出地区、江尻地区、折戸地区の三つの地区を設定しています。日の出地区には「エスパルスドリームプラザ」を中心とした商業地区があります。江尻地区では、冷凍マグロ水揚げ量日本一という特色を活かし、12年に「河岸の市」を拡張してマグロ料理店が集まる「まぐろ館」をオープンしました。また、折戸地区は貯木場であった静穏水域を利用した、海洋性レクリエーション拠点を目指しています。

この3地区を賑わいづくりの拠点として、清水港を集客力のある魅力的な港湾にしていく方針です。

客船誘致による賑わいの創出

90年に豪華客船「クイーン・エリザベス2」が清水港に寄港したことをきっかけに、官民が一体となって清水港客船誘致委員会を設立しました。同委員会では、客船寄港時に、清水芸妓による舞の披露をはじめとした歓迎事業を実施し、乗船客をおもてなししています。

寄港時には、一度に数百から数千人の観光客や見物人が訪れるため、観光や土産の買い物による、経済効果が期待されます。

色彩豊かな港湾地区の誕生

富士山を借景とした清水港は、神戸港、長崎港とともに日本三大美港のひとつとして発展してきました。しかし、やがて他の多くの港と同様に、老朽化したタンクや倉庫が建ち並ぶ汚く殺伐とした港となっていました。そのため、91年に美しい自然景観と調和したみなとまちづくりを目的に「清水港・みなと色彩計画」を策定しました。

清水港・みなと色彩計画では、アクアブルーとホワイトをシンボルカラーに設定し、地区毎に港湾機能や将来構想に応じた色彩方針を立てました。航空法の適用から本来紅白であるガントリークレーンや煙突なども、シンボルカラーで塗り替えました。20年以上に亘る産・学・官協働の取り組みにより進められてきた美しいみなとまちづくりを、更に推進させていきたいと考えています。

交通アクセス向上による商圏の拡大に期待

清水港を取り巻く交通アクセスは、09年の静岡空港開港・12年の新東名高速道路一部開通・17年の中部横断自動車道全線開通予定と大きな変化の中にあります。空港の開港後は外国から清水港を訪れ、フェリーで伊豆へ向かう観光客もみられます。また、新東名高速道路の一部開通や富士山の世界遺産登録の話題性からか、港湾地区にある魚市場「河岸の市」や清水港内クルーズ、駿河湾フェリーの利用客も増えています。さらに、中部横断自動車道が17年に全線開通予定となっており、海に面していない山梨県、長野県から港湾地区へ訪れる観光客の増加を期待しています。

空港や高速道が整備され、交通アクセスの向上により拡大した商圏を活かして、観光客を増やしていきたいと考えています。

Topics　沿線での物流倉庫建設が進む圏央道

15年度に県内区間の全線開通が決まった圏央道（首都圏中央連絡自動車）では、このところ沿線での物流倉庫建設の動きが目立ってきた。県南地域の大手物流・倉庫業者である沼尻産業の沼尻社長に、最近の動向と新たな自社倉庫建設について話を伺った。

物流立地で注目高まる圏央道沿線

沼尻産業株式会社（つくば市）
代表取締役社長　沼尻　年正氏

設　立：1964年6月（創業1962年）　事業内容：物流・倉庫業務全般
資本金：9,720万円　従業員：196名（13年4月1日現在）

倉庫業界に明るい動き

昨年末以降の景気回復の流れを受けて、倉庫業界にも明るい動きが出てきたと感じています。

これまで、業界の倉庫建設は、設備更新や拠点集約が主な目的でした。しかし、最近では流通需要の高まりから、卸・小売業者やインターネット通販業者の間で倉庫を拡充する動きが起こっており、倉庫業者への引き合いが強まっています。

現在の倉庫には保管のみならず、流通加工の機能を備えた物流センターとしての機能が求められています。また、「最低3,000坪、できれば10,000坪欲しい」といった大型の倉庫ニーズが高まっています。

圏央道沿線での物流倉庫建設の動向

圏央道沿線では、2015年度の全線開通に向け、2013年春から14年秋にかけて19棟、180万㎡の物流倉庫建設計画があると言われています。

建設予定地は、成田、稲敷、つくば、八王子、厚木などのIC近接地です。特に、茨城県内が立地候補地として見直されています。これまでは、三郷、千葉、市川、船橋などが人気でしたが、用地が不足してきたため、都心から50km圏内、つまり圏央道沿線内に注目が移っています。

首都圏は国内の物流需要の７割を占める市場です。茨城県南地域は都心から50km圏内にあり、発注した日のうちに配送が可能なエリアです。千葉、埼玉と比べ、地価や人件費が安く、特につくば市は2035年でも人口増加が見込まれるなど、将来的に労働力の確保が容易な点も評価が高まっている要因でしょう。

圏央道が全線開通すると、例えばつくば・成田間が約40分、鶴ヶ島50分、厚木100分と輸送時間が大幅に短縮され、つくばの立地優位性はさらに高まると期待しています。

谷田部物流センターについて

当社では、６月に常磐道谷田部IC近接地、圏央道つくばJCTから15分の場所に、最新鋭の物流センターを竣工しました。敷地面積は約29,258㎡、建築面積は19,379㎡です。服飾小売や食品販売の企業が利用する予定です。

物流センターの最大の特徴は、つくばで初の物流効率化法認定の取得です。厳しい基準をクリアすることで、大幅なCO_2削減を実現します。また、倉庫の屋根には太陽光発電を設置しました。

震災の経験を踏まえ、防災・防犯対策には万全を期しました。震度６強に耐えられる構造としたほか、館内放送の完備、衛星電話や非常用発電設備の設置、自家用給油所を配置しました。

その他にも、保管商品の品質を維持するための高床式・断熱壁、トラックの搬入を効率化する両面接車バースなど、工夫を凝らしています。

７月には全フロアが稼働します。荷主にとって使い勝手が良い倉庫づくりを進めるとともに、総合的な物流サービスの提供により、お客様と長期に亘る信頼関係を続けていけるよう努めていきます。

3. 広域交通ネットワーク進展による観光への波及効果
～関係者ヒアリング

（1）県内の動向

北関東道開通で他県からの来館者が増加

アクアワールド茨城県大洗水族館　経営企画課　副参事　小藤　一弥氏

開通で栃木、群馬、埼玉の来館者が増加

当水族館では、毎月駐車場の車両ナンバーを調査しています。この調査によると、2008年の北関東道の茨城・栃木間の開通以降、栃木県からの来館者が増えました。震災の影響を受けていますが、12年度では全体の15.9%を占めています。

全線開通後は群馬県からの来館者数が伸びています。07年度は4.6%に過ぎなかった群馬県のナンバー車の割合が、12年度には10.1%まで上昇しています。

09年以降は、埼玉県からの来館者数も増加しました。それまでの外環道・常磐道ルートのほかに、東北道・北関東道ルートを使って訪れる人が増えたためと考えています。

震災後は、福島県のナンバー車の割合も増えました。10年度の4.8%から12年度は6.2%に上昇しています。アクアマリンふくしまが休館していたため、避難者の方が行楽に利用されたのではないかとみています。

県外へのPR活動を強化

昨年４月より、北関東３県と福島県の４県の動物園・水族館７施設で「AtoZ絆プロジェクトFIGHT7」を立ち上げ、７施設でスタンプラリーを実施しています。これまでに約50名の達成者がおり、一定の効果はあったと思います。

群馬・栃木方面へのPRとして群馬テレビでCMを放映するほか、北関東道のPAや両県の道の駅にパンフレットを置いてもらっています。また、長野県や山梨県から訪れる方が増えることにも期待しています。この方面へのPR強化のため、今年度よりテレビCMを長野県でも放映する予定です。

茨城空港を使って、地元の魅力をPR

小美玉市　産業経済部　空港対策課　課長　中村　哲也氏

協議会を通じ観光PRと賑わいづくりを進める

小美玉市空港対策課の主な活動は、空港周辺地域整備としての施設建設、周辺地域との連携、騒音対策などです。また、07年には空港対策課内に小美玉市茨城空港利用促進協議会を設立し、「観光・PR部会」と「賑わいづくり部会」に分かれ利用促進や広報活動を行っています。

利用促進協議会のこれまでの活動としては、市の空港キャラクター「スカイスリー」や啓発キャッチコピーの決定があります。また、「小美玉ゆめ未来芸術展」として、市内の子供たちが描いた飛行機などの絵を毎年展示しています。12年度には、「空港応援大使」を募集し、任命された３名の方にPR活動のお手伝いをお願いしています。

ターミナルビルでは様々なイベントが企画されています。12年度はパネル展示を含め、168件のイベントが開催されました。年４回開催される「スカイスリーフェスタ」をはじめ、毎週末には何らかのイベントが行われており、様々な世代の方が楽しんでいます。

「空の駅」を空港隣接地に建設

来春、茨城空港から500mほどの隣地に『小美玉市「空の駅」（仮称）』が開設される予定です。茨城空港の利用者や見学客は車で訪れることが多く、周辺に道の駅がないことから、空港利用客と周辺住民

の両方の集客を見込んでいます。

空の駅では地元野菜の直売や商品の物販、地元の食材を使用したレストランが入る予定です。他にもチャレンジショップ、市内観光などの情報発信基地としてウェルカムセンターの設置を計画しています。

地域一丸となって空港を活用

茨城空港に関連し、様々な団体が活動を進めています。空港周辺７市町・商工会・観光協会で構成される茨城空港周辺地域資源活用推進連絡会（セブンネット）は、イベント時に各市町の屋台を出店したり、空港周辺のスタンプラリーを企画したりするなど、地域の魅力向上のための活動をしています。県民有志による「茨城空港サポーターズ」は、空港に関する様々な情報発信などを行っています。

小美玉市民を中心に、空港周辺の方の茨城空港に対する思いは強く「いかに空港を継続、発展させるか」と言う熱意を感じています。

空港対策課としても、栃木県など他県へのPR活動を県と連携し引き続き行っていくほか、周辺観光ルートを積極的に紹介していくことで、茨城空港を盛り上げていきたいと思っています。

茨城空港を利用したツアーが好評

株式会社タビックスジャパン　水戸支店　支店長　大内　健寿氏

事業内容：一般旅行業務全般　　設　立：1963年（本社）、95年（水戸支店）
営業店舗数：56店舗（当社）

支店独自の商品企画で差別化

当社は1963年に創業した旅行会社です。茨城県内では水戸と龍ケ崎に支店があります。主力の顧客はシニア層の観光客で、特に60～65歳の層については、定年後の記念旅行などの需要を多く取り込んでいます。商品は支店独自の企画が多く、大手他社との差別化を図っています。

茨城空港を利用した北海道ツアーが好調

現在、水戸支店で取り扱っている茨城空港を利用したツアー商品は７種類あります。11年、12年と震災による客数の減少が続きましたが、13年に入ってからは、かなり回復してきました。

最近のツアーでは、茨城空港・大洗港を利用した日本一周クルーズの旅を企画しました。また、北海道ツアーも好評です。ただし、７月以降は便数が少なくなり、午前発のツアーは組めなくなりました。沖縄直行便が出来ることは有難いのですが、人気の高い北海道便の減便は残念です。

海外ツアーでは、震災以後のソウル便運休が響いています。また、昨年９月に台湾、11月に韓国済州島のチャーター便ツアーを企画しましたが、催行時期に竹島や尖閣諸島の問題で両国との関係が悪化したため、集客に苦慮しました。

私は、社内では茨城空港利用促進担当の役割を担っています。空港利用の推進役として、県内外の支店に茨城空港を利用したツアーの造成を働きかけています。札幌支店では茨城空港を利用して寒梅の観覧ツアーを実施し、多くの方に水戸の梅を楽しんでいただけたようです。

より一層の路線拡充を望む

今後の利用者増加のためには、何よりも路線拡充が大切だと思います。路線が増えれば利用者の選択の幅も広がります。現在の路線の他に、福岡空港への就航を期待しています。また、チャーター便の活用も有効でしょう。

茨城空港は開港前には様々な報道がありましたが、一定の成果を得ていると思います。茨城空港の開港が、新たな観光客需要を喚起したことは事実です。地方空港が厳しい状況にある中、茨城空港が成功事例となるチャンスは十分あります。今後、栃木や群馬からの利用者をいかに増やしていくかが鍵になると思います。

（2）県外事例・能登空港

能登空港を周辺地域活性化の拠点に

石川県企画振興部空港企画課　能登空港利用促進班　杉本　拓哉氏
石川県奥能登総合事務所　総務企画部企画振興課　主任主事　岡田　孝氏

開港から10周年を迎える能登空港

能登空港は03年７月に開港し、今年で10周年を迎えます。空港の種類は地方管理空港、設置管理者は石川県です。就航便は国内が東京便（１日２往復）、所要時間は約１時間です。また、国際チャーター便は、13年４月までの累計（往復）で279便、利用者累計は62,739人となっています。

国内便については、開港から６年目までは毎年15万人以上の方に利用いただきました。７年目以降はリーマンショックや震災による旅行自粛の影響で落ち込み、８年目は約13万２千人に減少しました。10年目となる現在は、４月までの実績で、前年及び前々年を上回って推移しています。

搭乗率は１年目の79.5％をピークに、震災の影響を受けた８年目（55.8％）を除き、現在の目標である62％以上で推移しています。旅客は地元の方が25％、首都圏からの客が75％で、主に観光客となっています。

地元が航空会社に搭乗率を保証

開港前、１日１往復の運航で利用状況を見極めたい航空会社に対し、県及び地元自治体側では１日２往復を強く求め、交渉は難航しました。

そこで、地元側が提案し、全国で初めて「搭乗率保証制度」が導入されました。これは、地元が航空会社に対し、目標搭乗率を保証する制度です。年間搭乗率が目標搭乗率未満の場合には県と地方自治体が航空会社に保証金を支払い、上回った場合には航空会社が販売促進協力金を支払います。

開港から３年目までは目標搭乗率を上回り、地元は３年で合計１億3,300万円の販売促進協力金を受け取りました。４年目以降は互いに支払は発生していません。８年目は目標未達でしたが、震災という特殊事情から支払いは免除されました。

空港を能登半島活性化の拠点とする取り組み

県では、地元の空港利用の対応策として、空港を地域の核とする施策を進めています。単なる航空旅客の交通拠点のみならず、地域の振興、観光広域行政の拠点となることを目指しています。

①県の出先機関を空港に集約

全国初の取り組みとして、空港ターミナルビルと奥能登の行政機関等を合築し、関係者が空港に集まる仕組みを作りました。現在、県職員約200名が勤務しています。

②航空学校の誘致

民間の航空エンジニアを育成する日本航空学園が空港の隣地に開校しました。同学園は全寮制の高校・専門学校です。県が格納庫を提供し滑走路の利用を認めることで誘致に成功し、約1,000人の住民移転に結び付けました。

③道の駅の登録

全国の空港として初めて道の駅に登録され、搭乗客以外でのドライブ客や観光バスが立ち寄れるようにしました。

④空港のにぎわい創出

空港では郷土芸能、民芸品などの展示や、航空学園の協力による「YS11との綱引き」などのイベントを行っています。12年度は合計77回のイベントが開催され、48,857名の方にご参加いただきました。

⑤低料金の二次交通の確保

空港利用者の交通手段として、バス・タクシー会社に運行を委託し、能登空港と各地を結ぶ乗合タクシー「能登空港ふるさとタクシー」を運行しています。予約制で、料金は公共バスとほぼ同じです。

首都圏からの誘客促進について

首都圏での誘客対策として、県を中心に能登のファン・リピーターづくりを目指した「ぶらり能登

キャンペーン」を進めています。

県では無料の「ぶらり能登ガイドブック」を年間20万部発行しています。「行政がつくるガイドブックは、どの観光地や施設が良いのかわかりにくい」との声に応え、能登の施設や希望するレストランに対する観光客の評価を掲載しています。また、「道路の看板が分かりにくい」との声もあるため、ロードマップには主要な標識を表示しています。

他に、能登９市町による団体企画旅行者向けの特産品ボックス「のとごのみ」の開発や、首都圏在住の能登出身者による能登空港応援隊の結成などを図っています。

空港を支える地元組織の支援

能登空港の利用促進体制は、利用促進協議会、利用議員連盟、利用促進同盟会が３本柱となっています。また、促進同盟会の下部組織として、老人会、婦人会代表によって構成される「能登空港寄らん会」など５つの組織が活動しています。

市町は主に地元利用の促進を、県は主に首都圏誘客を行っています。各々が役割を担い、一丸となって利用促進に取り組んでいる点が強みです。

特に、老人会や婦人会の方は、積極的に東京への旅行を企画し、空港を利用してくれます。昨年に搭乗率未達の可能性が高まった際には、100名規模で能登便を利用して下さいました。

地元住民の方には「能登空港は自分たちの空港」という思いがあります。その背景には、第三セクター「のと鉄道」の輪島・穴水間が01年に廃止された経験があります。交通機関が無くなる不便さや大変さが、利用推進に協力する原動力となっています。ここまで地元の人が支えてくれる空港はほかにないと考えており、大変心強く思っています。

地元が国際チャーター便を企画

能登半島・和倉温泉　株式会社加賀屋（石川県七尾市）
専務取締役　鳥本　政雄氏

創　業：明治39年9月　　事業内容：旅館業
資本金：5,000万円　　従業員：300名（グループ800名）

石川県能登半島・和倉温泉の加賀屋は『プロが選ぶ日本のホテル・旅館100選』で33年連続１位を獲得するなど、日本を代表する旅館である。今回は能登空港への台湾からのチャーター便誘致の取り組みに尽力されている鳥本専務取締役に話を伺った。

台湾との出会い

加賀屋に多くの台湾人観光客が訪れるようになったきっかけは、96年に報奨旅行として、台湾の自動車ディーラーのご招待旅行を受入れたことでした。それまで毎年日本への報奨旅行が恒例になっており、過去に東京や大阪、北海道などを訪れていたため、「地方の温泉旅行はどうか」という話になったようです。このツアーが予想以上に好評であったため、台湾の東南旅行社が翌年から羽田・名古屋・大阪発着の一般向けツアーを組成しました。これが爆発的に売れたことが、現在へとつながっています。

04年より能登空港へチャーター便誘致を開始

04年より、能登振興の切り札として、前年に開港した能登空港へのチャーター便誘致を積極的に行っています。

04年から昨年までに加賀屋に宿泊された台湾人観光客は10万４千人に上りますが、うち３割がチャーター便を利用しています。

能登空港ができるまでは、台湾の方々は大阪空港や名古屋空港経由で訪れていました。能登空港の開港により、空港からのアクセスが45分程度になったことは大きかったと思います。

チャーター便を始める場合は、通常は航空会社が

企画し、それを旅行会社に販売してもらいます。一方、能登の場合、東南旅行社を中心とした旅行会社主導で始まった点が特徴です。

ツアーは他県も巡る広域回遊型

チャーター便は、台湾からのお客様を積極的に受入れる旅館やホテル・交通機関・観光施設等で構成する能登包機（チャーター便）受入協議会と東南旅行社による共同企画で実施されています。受入協議会には、富山、新潟、長野、岐阜、福井の観光業者も加わり、関係当局の支援も受けながら販促活動や研修会を行っています。

台湾からのお客様の旅行は広域周遊型が主流です。３、４泊する旅行で、１県の観光地を巡るだけでは、台湾のお客様の期待感を満足させることができないのが現実です。大きな成果を得るために、観光地間が協力しあう広域連携の取り組みは不可欠です。

台湾人観光客も人との触れ合いを求める

外国の方へのおもてなしでは、日本のスタイルを押し付ければ反感を買います。特に、料理は彼らの嗜好に合わせることが大事です。

台湾の方の場合、体を冷やすと悪いとの理由から、基本的に温かいものを好み、また日本の果物が大好きです。色々な理由から食事に制限があっても旅行会社を通じて事前に情報を仕入れ対応しています。

もっとも、アンケート結果では、台湾の方は料理や設備よりも、加賀屋の原点である人によるサービスを高く評価してくれています。人との触れ合いを求めるのは万国共通です。サービスの本質さえ理解していれば、特別にお金をかけたり立派な施設を用意したりする必要はありません。ちょっとした心配りで充分な対応が可能だと思います。

台湾の方は会社や隣近所のために驚くほど多くのお土産を買っていきます。観光地だけでなく、スーパーやドラッグストアでも買い物をされるので、地域全体へ波及効果が広がっています。

加賀屋のおもてなしの魅力と新たな挑戦

加賀屋では、お客様の望みを客室係があうんの呼吸で対応することで、多くの方に支持されてきました。こうした“加賀屋の流儀”は、現在のグローバルスタンダードからは最も遠いものであり、だからこそ希少価値があるのだと思います。

加賀屋の“サービスの本質”は、２つの要素で構成されています。一つは「正確性」です。これは、お茶の出し方など、訓練によって学び知識として習得するもので、マニュアル化で対応できることです。もう一つが「ホスピタリティ」で、これは教育により豊かな心を育てなければ身に付きません。企業風土によって培われた当旅館のノウハウであり、他にはまねできないと思います。

一方で、こうしたおもてなしを窮屈に感じるお客様が増えていることも事実です。このため、新たな試みにも取り組んでいます。2010年４月には、お客様との身近さをより大切にした旅館「虹と海」を開業しています。また、日本独自の文化でもある“旅館”の海外展開として、同年12月に台湾に進出し「日勝生加賀屋（台湾加賀屋）」を開業しました。こうした取り組みで得たノウハウが、将来的に加賀屋のおもてなしをさらに進化させてくれると考えています。

Topics　高速道路の料金引き下げ～東京湾アクアライン社会実験からみるその効果

川崎と木更津を結ぶ東京湾アクアラインは、開通当初から利用料金が割高との声が多く、利用者数は伸び悩んでいた。このため、2009年８月より社会実験としてETC車を対象とした通行料金の大幅な引き下げが行われている（実験は継続中で、現在の期限は本年度まで）。

現在の通行料金は、普通車800円（通常料金2,320円）、大型車1,320円（同3,830円）で、木更津から霞が関までの通行料金は、湾岸ルート（京葉道路や東関東道）利用時と同程度である。

ここでは、東京湾アクアライン引下げ社会実験協議会がまとめた調査結果（09～12年度）より、料金引き下げによる交通量の推移と経済効果などの概要をみてみよう。

交通量の推移

12年度の交通量は、料金引き下げ前の08年度と比べ約1.85倍となっている（08年10月平均：20,300台/日⇒12年10月平均：37,500台/日）。

大幅な引き下げに加え、12年度には三井アウトレットパーク木更津の開業効果等もあり、交通量は料金引き下げ開始後、増加傾向が続いている。

ナンバープレート調査による都県別でのアクアライン利用割合は、千葉、神奈川が約３割、東京が約2.5割、埼玉その他が1.5割となっている。

湾岸ルートからアクアラインへの交通シフトに関しては、横浜方面と千葉方面（京葉道路穴川～蘇我間）との利用において、社会実験後にアクアライン利用率が上昇している。一方、アクアラインでは主に休日の上り方向（木更津⇒川崎）で渋滞が発生している。

その他、公共交通機関では、料金引き下げ後の東京湾フェリーへの輸送車両・旅客数の減少が指摘されている。

経済波及効果など

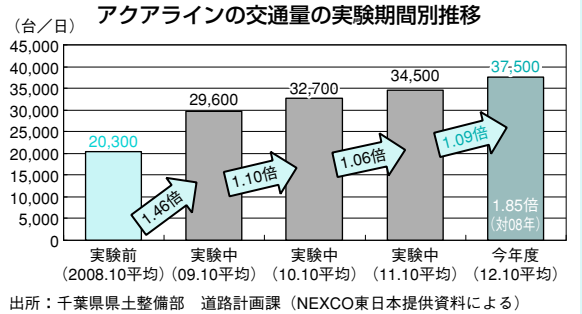
料金引き下げによる首都圏全体の経済波及効果は、観光客増加や物流事業者などの新たな設備投資により、年間約358億円と試算している。（千葉：249億円、神奈川：42億円、東京：55億円、埼玉11億円、10年度調査）

千葉・神奈川・東京・埼玉のトラック協会加盟事業所へのアンケート調査結果（13年１～３月）では、アクアラインを利用する事業者は全体の59.4%で、10年度調査よりも9.3ポイント増加している。また、アクアライン利用により物流コストが「削減された」「やや削減された」とする事業者は46.6%となっている。

観光分野に関するwebアンケート（13年２月）によると、料金引き下げにより観光（レジャー・買い物）で訪問・行動するエリアが「広がった」「かなり広がった」との回答は、千葉県への観光で59%、千葉県以外の観光で67%となっている。

最後に、首都圏の観光客、観光・商工業者、物流業者など約１万２千者を対象に実施したアンケート調査結果（10年９月）によると、約８割が「社会実験の料金に満足している」、約９割が「料金割引の継続を希望している」と回答している。

この社会実験に伴う料金収入の減少は、国と千葉県が補填していることを忘れてはならないが、この調査結果からはアクアラインの料金引き下げが、首都圏におけるヒト・モノの動きを活発化させたことは確かなようだ。



出所：千葉県県土整備部　道路計画課（NEXCO東日本提供資料による）

4. 広域交通ネットワーク活用による産業振興に向けて

これまでのデータやヒアリングをもとに、広域交通ネットワーク活用による産業振興の可能性について探ってみたい。

（1）物流・観光分野での事業者の広域交通ネットワーク活用

①陸運での活用

北関東道は、物流分野での輸送効率化に寄与している。ヒアリングしたトラック運送業者は、北関東道の利用により、荷主の輸送時間短縮要請への対応を図っている。また、一般道との併用や貨物の輸送頻度を上げることで、高速料金の負担を吸収している。

また、荷主の要請への対応、CO_2削減など環境への配慮、労務管理厳格化の流れを受けた運転手の労働時間短縮といった、どちらかといえば守りの対応目的ではなく、北関東道利用をビジネスチャンスと捉える物流業者も出てきた。日立物流は、荷主に対し、北関東道と常陸那珂港を組み合わせた戦略的な物流提案を始めている。

②海運での活用

茨城港では、国内外の海上輸送における重要港湾としての役割が高まっている。

川崎近海汽船へのヒアリングからは、茨城港が北海道と関東を結ぶルートでの主要港湾として重要な役割を担っていることがわかった。

常陸那珂港は、北関東道に直結する利点を生かし、県内だけでなく栃木県からの貨物の輸出にも利用されている。航路の点では、北米や欧州に加え、SITCジャパンの定期コンテナ船就航により、成長する東南アジア方面への拡張が進んでいる。

③観光での活用

北関東道や茨城空港は、県内観光産業に、商圏の拡大や新たな観光ツアーの開発をもたらしている。

北関東道の開通により、大洗・ひたちなか地域では、観光地や観光施設の集客が広域化している。アクアワールド茨城県大洗水族館の場合、北関東道開通後は、栃木県、群馬県などの来客が増えている。さらに、テレビCMによるPRなどを通じて、長野県や山梨県からの誘客を図ろうとしている。

旅行会社のタビックスジャパンは、茨城空港を利用したツアーを企画し、効果を上げている。空港周辺の住民を中心に航空利用の利便性が高まったことで、新たな需要が喚起されている。

また、関係者によれば、春秋航空の上海便を利用する中国人観光客の利用は安定しており、搭乗率も好調に推移している模様だ。実際、空港から東京に向かう高速バスは、料金が割安ということもあり、中国人観光客で混雑している。

④交通インフラをセットで活用

さらに、物流分野では北関東道と茨城港、観光分野では北関東道と茨城空港とセットで利用し、相乗効果により、効率化やサービスの付加価値向上を図る動きもみられる。物流では、芳賀通運が、九州への輸送に際し、海路と北関東道を組み合わせたルートを使い、輸送時間･コストの削減を図っている。観光では、タビックスジャパンが茨城空港と大洗港を利用した日本一周クルーズの旅を企画し、好評を得ている。

（2）広域交通ネットワーク活用による産業振興に向けて

このように、広域交通ネットワークの進展と物流・観光業者の活用により、県内及び北関東でのヒトやモノの動きは着実に活発化している。

では、今後各交通インフラの利用促進を進めるために求められる方向性について、県外事例も踏まえつつ考えてみよう。

①利用者にとって使い勝手のよいインフラへ

陸・海・空の基幹ネットワークが構築され、ハー

ド面の基盤整備という点では概ね一段落した。今後は出来上がった交通インフラを、時代の変化や利用者のニーズに対応できるように改善し、利用を増やしていくことが重要である。

常陸那珂港では、建設機械などの輸出需要の増加に対応する国際物流ターミナルの整備が始まった。大型RORO船とコンテナ船の寄港の混雑が緩和され、RORO船だけでなく外貿コンテナ船の増加を受け入れる体制も整う。行政や各支援機関が進める中小企業の輸出支援策と連携し、同港から輸出する企業の裾野が広がれば、県内経済への波及効果も高まるだろう。

②茨城空港や茨城港は航路の充実を進める

茨城空港や茨城港では、便数の増加が旅客数や貨物量の増加に結びついている。ヒアリングでも、既存便の増便や新規就航への期待は大きかった。

ただ、一定以上の旅客数や貨物量が維持できず、航空会社や船会社が減便や路線変更に踏み切るケースは少なくない。ポートセールスを主導する役割である県には、空港や港湾の利用メリットを関係者に積極的にPRしていくことが求められる。

また、各運送業者からは、収益環境の厳しさから、高速料金や港湾利用料などの引き下げへの要望が依然強い。ヒアリングからは、港湾間の貨物獲得競争が激しくなっており、京浜港では荷主や船会社に優遇制度の拡充を進めている状況も確認された。

料金引き下げの効果は、東京湾アクアラインの社会実験からも明らかだが、財源の問題もあって容易ではなく、引き下げによる渋滞発生などの副作用も考えなければならない。利用に応じた価格体系の見直しなど、一定の合理性があり効果の高い利用料金の在り方が議論されることが望まれる。

③地域にお金が落ちる仕組みを考える

交通インフラの有効活用においては、利用者を増やすとともに、観光や買い物などで訪れた人にいかに消費支出を増やしてもらうか、という発想も大切である。

茨城空港の近接地では、来年に観光・商業施設として、空の駅が建設される予定である。地元客に加えて、空港利用客をどう取り込んでいくのか注目したい。

茨城空港の場合、中国人観光客に県内でお金を使ってもらう仕組みづくりも課題である。県内観光地への誘客への取り組みを進めるとともに、東京目的の観光客が県内を素通りせず、観光地や商業施設を立ち寄れるようなルートを検討してみてはどうだろうか。

④民間の活力や知恵を推進の原動力とする

小美玉市への取材からは、イベント開催などを通じて、地元が茨城空港の盛り上げに精力的に活動していることがわかった。空港や港湾を地域活性化の拠点として地元が活用する試みは、利用推進に欠かせない。さらに、こうした試みが地元から県内全体へ広がっていくことが期待される。

県外事例では、空港や港湾を地域活性化の拠点とするための様々な取り組みが見られた。例えば、能登空港では、県の出先機関の空港への集約や航空学校の誘致など、清水港では色彩統一による港湾地区の景観美化などである。

また、加賀屋などを中心とした能登空港へのチャーター便誘致は、民間が主体的に交通インフラを活用し、地域の経済効果に結びつけた貴重な成功事例である。行政だけでなく、民間組織や企業が主体的にアイデアを出し活動を進めることが、本当の意味での交通インフラの有効活用につながる。

さらに、県境を越えた広域的な視点に立てば、栃木県や群馬県との連携により、茨城港や茨城空港を北関東地域の共有インフラとして機能させる試みも大切だろう。そうした点では、試行的に実施された北関東３県の観光地を巡る広域回遊型ツアーの本格実施が待たれる。

これらの取り組みにより、各主体がそれぞれの役割を果たしていけば、広域交通ネットワーク活用による産業振興の可能性は高まっていくはずである。

圏央道の整備進展により、県内の広域交通ネットワーク整備は完成に近づいている。各交通インフラの有効活用・利用促進が着実に進み、地域経済や産業振興に寄与することで、その存在意義を高めていくことに期待したい。　（荒澤、伊藤）