

第2章 交流の実態

1. 観光

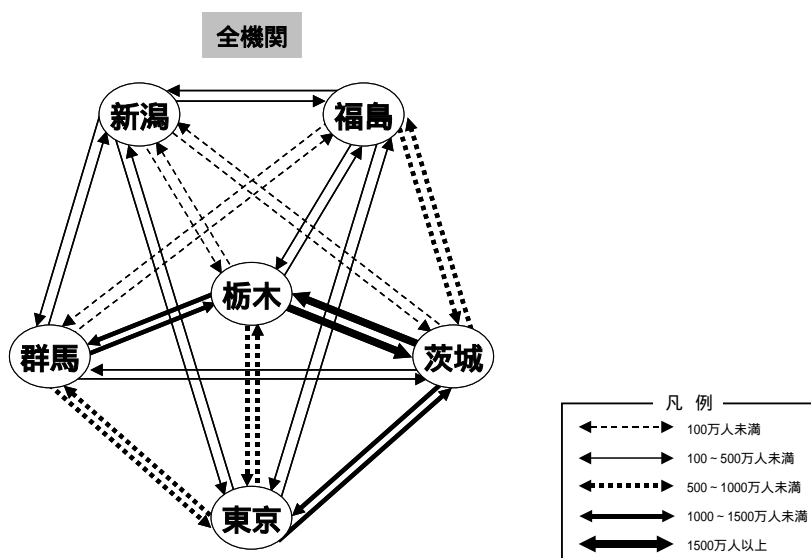
都道府県間の旅客移動数という事実について全機関（5交通機関合計）でみると、当然のことではあるが隣接県間との旅客移動は多いが、5県及び東京都の中で最も旅客移動数のボリューム自体が多いのは、**栃木-茨城県間**（隣接県でもあり、茨城県の人口は5県中最も多い）であり、どちらからも共に年間1,500万人以上の旅客流動＝人的交流が行われている（平成13年度 旅客地域流動調査）。

交通機関別にみると、新潟 東京、福島 東京といった場合を除いて、**各県で自動車による旅客移動が多くなっている**。例えば、茨城 栃木間、栃木 群馬間ではどちらからも年間に1000万人以上の自動車利用による旅客移動がある。5県各県の自動車保有率は一様に高く、5県平均の平均は世帯あたり1.60台で、全国平均（1.12台/世帯あたり）を上回る結果であり、**自動車が県民の日常生活の足となっていることが背景にあると思われる**（全国の旅客移動における自動車利用の割合が69.6%に対し、茨城県は89.4%と非常に高い）。

さらに、下記の連携5県と東京から形成される下図のペンタゴンを見ると、**立地的に中心部にある栃木県が各県間における交流起点となりうる可能性があり**、「北関東自動車道」が完全開通することで、自動車を交通手段として交流を盛んにさせるためのインフラが整備される（前述の世帯あたり保有台数の多さも北関東自動車道の利用促進を後押しする背景にもなっている）。

< 都道府県間の旅客移動数 >

（平成15年 航空・鉄道・船・バス・自動車の5交通機関別及び合計）



資料：第3回全国幹線旅客純流動調査（2000年）より

各県の観光客数をみると、5県には1年間におよそ2億6840万人の観光客が訪れている。

単位:人

県名	観光客数	構成比
福島県	43,203,689	16.1%
茨城県	31,998,600	11.9%
栃木県	75,499,930	28.1%
群馬県	64,264,400	23.9%
新潟県	53,472,850	19.9%
合計	268,439,469	100.0%

平成14年度 各県調べ

最も観光客数が多いのは世界遺産にも指定されている「日光の社寺」等を有する栃木県であり、およそ7,550万人で5県の観光客の3割弱を占めている。一方、最も観光客数少ないのは茨城県であり、隣接している栃木県の半分にも満たない観光客数となっている（茨城県には全国的にアピールでき、インパクトのある観光資源が少ない）。

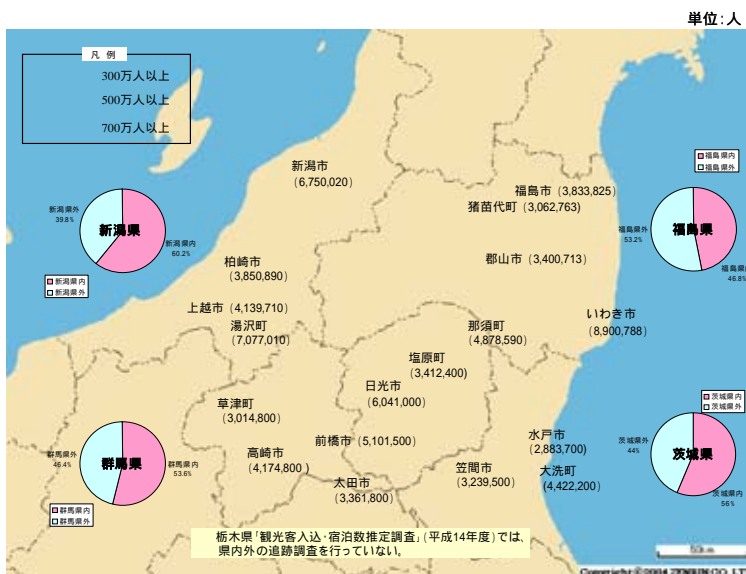
なお、5県全体で見ると、全国的に有名な観光資源があり、「日光・鬼怒川等（栃木県）」「尾瀬・草津温泉等（群馬県）」「会津・猪苗代等（福島）」「佐渡・湯沢温泉等（新潟県）」を保有しており、各観光地間のコラボレーションによるキャンペーン企画等の実現も可能性としては考えられる。

ただし、レジャーが多様化する現代では楽観視はできない。社会経済生産性本部の「レジャー白書2004」によると、03年の余暇市場は82兆1550億円で、前年に比べ1・2%縮小し、このうち「観光・行楽」部門は10兆4590億円で前年比3・3%が縮小と報告されている。

人口の多い大都会「東京」といった後背地を控えていても、市場ニーズに対応できずに衰退したかつての熱海、温泉偽装表示で揺れ動いた各地の温泉地、莫大な建設投資を行ったが経営破綻した宮崎シーガイアや長崎ハウステンボス等、レジャー・観光を取り巻く状況には不確定要素が多数存在する。

柔軟に市場ニーズを吸い上げ、現代の日本の社会情勢に応じた、魅力ある観光企画が行われるべきであり、5県内の県民の認知と利用を獲得し、連携5県が一つとなって5県外からの集客の強化を目指すことが望まれる。

<市町村別年間観光客数（平成14年度）>



県名	代表的な観光地
茨城県	偕楽園(水戸市) 大洗海水浴場(大洗町)
福島県	猪苗代スキー場(猪苗代町) スパリゾートハワイアンズ、 小名浜・いわき湯本温泉(いわき市)
栃木県	那須ハイランドパーク、那須湯本温泉(那須町) 日光東照宮、日光湯元温泉(日光市)
群馬県	草津温泉(草津町)
新潟県	GALA湯沢、苗場スキー場(湯沢町) 湯沢温泉(湯沢町) 朱鷺メッセ、新潟スタジアム(新潟市)

塩原町は平成17年1月1日より黒磯市、西那須野町と合併し、現在では那須塩原市となっている。
資料：福島県 平成14年度「観光客入込状況」より
資料：茨城県 平成14年度「観光動態調査」より
資料：栃木県 平成14年度「観光客入込・宿泊数推定調査」より
資料：新潟県 平成14年度「観光動態の概要」より
資料：群馬県 平成14年度「観光客数・消費額調査」より

2. 物流

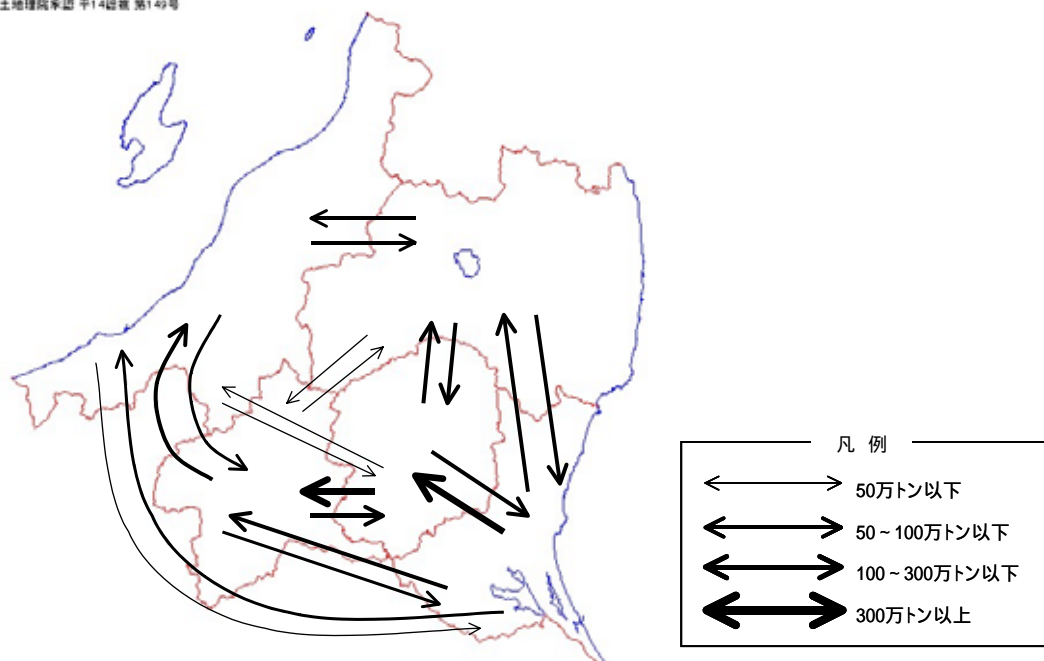
全品目の年間流動量をみると、全国では約 33 億トンの貨物流動があり、5 県の貨物流動は約 3 億 6000 万トンで全国の約 11%を占めている。5 県内での流動量をみると、最も貨物流動が多いのは茨城県であり、約 1 億 1000 万トンで 5 県の貨物流動の 31%を占めていることになる。5 県内での都道府県間流動量をみると、茨城 栃木間、栃木 群馬間がともに年間流動量が 300 万トンを超えており、最も貨物流動が多いエリアとなっている。

年間流動量を主要 8 品目別にみると、農水産品では農業産出額、海面漁業漁獲量がともに全国 5 位である茨城県からの貨物流動量が最も多く、栃木県、群馬県には年間 10 万トン以上の農水産品が流動しており、5 県域外への流動量も突出して多い。農水産品に限らず、化学工業品、軽工業品などの工業品の貨物流動についても茨城県からの流動が多く、特に栃木県への流動が目立っている。5 県域外への流動についても農水産品、金属工業品、化学工業品、軽工業品、雑工業品、特殊品と実に 6 品目で茨城県が他の 4 県と比較して突出して高く、農水産業、工業の分野において他県をリードしている事がうかがえる。よって、物流における連携を考えた場合、農水産業・工業の出発地となる茨城県は重要な役割を担う存在となりうる可能性がある。

5 県が茨城県を中心にそれぞれの得意分野や課題分野で連携し、各県の物流拠点を整備、相互利用することでより活発な物流連携ができるものと思われる。

<5 県の年間流動量（全品目）>

国土地理院承認 平14経産 第149号



第7回全国貨物純流動調査（2000年）

次に、主要8品目の年間流動量を代表輸送機関別にみると、農水産品、林産品、鉱産品においてはトラックでの輸送が大半を占めており、他の輸送機関はほとんど使用されていない。工業品についても同様に大半がトラックでの輸送であるが、5県外への輸送については一部、鉄道や海運も使われている。茨城県では金属工業品や化学工業品の5県外への物流で海運が比較的多く利用されており、近県で工業が盛んな栃木県や群馬県と海運での連携が取れる可能性が考えられる。なお、トラックの環境対策（天然ガス車等）といった物流会社への支援や指導も積極的に行いたい。

【全体】 (3日間調査単位：時間)

着発	福島	茨城	栃木	群馬	新潟	全国
福島	3.8	11.2	10.7	13.4	12.9	10.6
茨城	10.6	3.3	5.4	8.8	10.8	6.3
栃木	11.8	11.2	4.4	10.5	15.8	12.3
群馬	14.6	9.3	8.9	3.2	14.6	8.3
新潟	12.0	18.6	13.4	15.7	2.3	7.9
全国	10.2	7.0	10.3	8.3	7.9	7.9

資料：「第7回全国貨物純流動調査(2000年)」より

都道府県間の物流時間をみると、栃木発、新潟発の貨物は物流時間が多くかかる傾向にある。その一方で、自県内の物流時間をみると新潟県は5県内で最も県内物流時間が短く、栃木県は5県内で最も県内物流時間が長いと正反対の結果となっている。このことから、新潟県は県内の陸運環境は悪くないものの、他県、特に茨城県、群馬県

とのアクセスが非常に悪いものと思われる。よって、今後、全面開通に向けて整備されている北関東自動車道が開通することでインフラが改善されれば、物流時間は短くなるものと思われる。一方、栃木県では自県内物流時間が最も長いことで、県内での物流環境に何らかの課題点があるものと考えられ、他県との連携を進める一方で、自県内の整備も進める必要があるものと考えられる。

東京中央卸売市場における青果産地別取扱実績をみると、5県は東京中央卸売市場で2割以上にあたる青果の産地となっており、同市場における5県の占める割合は非常に高い。

青果は鮮度や品質を強く求められる貨物であるため、5県が連携し、東京及び首都圏へのインフラを改善させることができれば、首都圏での流通量が増えることで5県の青果ブランドは向上し、さらに5県に対する需要が増加することが予想される。

