

5 県連携に係る基礎調査

【調査報告書】

茨城県企画部

目次

調査概要	1
第1章 5県の現状と課題	
5県概要マップ	2
1. 各県の沿革、風土	3
2. 人口分布	7
3. 県民性	8
4. 経済力	11
5. 産業動向	12
6. 生活文化水準	14
7. インフラの整備状況	
(1) 道路	15
(2) 鉄道	16
(3) 港湾	17
(4) 空港	18
8. 地域のイメージ	19
5県に関するデータ	21
5県における強み・弱み	23
第2章 交流の実態	
1. 観光	24
2. 物流	26
第3章 5県のプロジェクト	
(1) 茨城県	28
(2) 福島県	31
(3) 栃木県	33
(4) 群馬県	35
(5) 新潟県	37
第4章 5県の広域連携	39
第5章 新たな連携の方向性	
1. 本調査結果の要約	44
2. 本調査結果から考察される今後の新たな連携の方向性	47
第6章 広域連携を推進するにあたっての方策案	
1. 広域的な観光	48
2. 広域連携による5県地域防災体制の推進について	51
3. 広域的な廃棄物の処理について	58

調査概要

1. 調査の目的

茨城・福島・栃木・群馬・新潟にまたがる地域は、首都圏から南北に伸びる常磐道・東北縦貫、関越・東関東自動車道や、東日本を横断する北関東・磐越・上信越自動車道などの高規格幹線道路を有し、福島・新潟・百里（開港予定）の空の玄関口、常陸那珂港・小名浜港・新潟港などの海の玄関口の整備が進んでいるほか、筑波研究学園都市・宇都宮テクノポリスや郡山・信濃川テクノポリスなど研究開発機能も集積するなど発展基盤の整備が着実に進行している。

21世紀において予想されている人口の減少等に対応するため、適切な役割分担のもと、5県が連携して「人・もの・情報」などの交流により活気と創造に満ちた地域を形成していくことが重要であると考えられる。

そこで、本事業は5県の有する特長的な機能を調査・分析し、最適な機能分担と連携のあり方について検討をおこなうこととする。

2. 調査の内容

(1) 5県の実態調査

茨城・福島・栃木・群馬・新潟の各県に関して、以下の項目について、既存統計データ等の調査を行い、図表化する。

県の沿革・風土

県内の社会資本の整備状況（道路・鉄道・港湾・空港等）

各県が実施している主なプロジェクト

各県主要地域ごとの特徴（人口分布・工業地帯や商業地域の分布等）

(2) 5県間の交流調査

茨城・福島・栃木・群馬・新潟の各県間の交流に関して、以下の項目について、既存統計データ等の調査を行い、図表化する。

各県間、主要地域間及び5県地域と域外の交流人口

各県間、主要地域間及び5県地域と域外の物流量

(3) 5県地域における役割分担の検討

今後、各県の地域連携における役割分担を検討するため調査に基づく資料作成。

調査・検討結果をプロジェクトマップ化（電子データ化）

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、関係機関からの聴集等。

調査期間：2004年12月～2005年3月

第1章 5県の現状と課題

5県概要マップ



1. 各県の沿革、風土

< 茨城県 >

茨城県は、1280年前の常陸国風土記に「土地広く、土が肥え、海山の産物もよくとれ、人びと豊かに暮らし、常世の国のようだ」と書かれているように、古来から多くの人々が豊かに暮らしてきた。中・近世においても、この地域には有力な武将が居を構え、特に江戸時代には、水戸に徳川家の藩が置かれ、江戸に近く水陸交通の要所として発展するなど、地方における政治、経済、文化の中心として栄えた。江戸幕府崩壊後、1871年に廃藩置県・県の統廃合により茨城県が設置され、1875年に現在の規模になった。

現在の茨城県は、温和な気候、180kmにおよぶ長い海岸線、筑波山や霞ヶ浦・那珂川といった変化に富む自然資源がある。そして、広大な平坦地を有し、農業産出額、海面漁獲量とも全国5位前後という第1次産業県であるが、一方で、県土の発展基盤の整備が進展するに伴い、筑波研究学園都市や東海地区の原子力関連研究施設、電気機械産業の集積地である日立地区に代表されるように先端技術産業や研究開発型企业等の立地も進む。

なお、那珂川は“関東地方で一番きれいな川”と言われている。四国の四万十川は“日本に残された最後の清流”と形容されるが、那珂川は“関東地方最後の水遊びができる川”と呼ぶことができる（椎名誠著「ひるめしのもんだい」(株)文藝春秋を参照）。

自然環境や地理的条件に恵まれ、首都圏のリゾート地域のみならず、首都機能を分担する地域としての役割が高まり、集積する科学技術・産業技術をもとに、学術研究や技術開発の枢要な地域としての地位を確立しつつある。また、4つの重要港湾（日立・常陸那珂・大洗・鹿島）、4本の高速道路（常陸自動車道・北関東自動車道・北関東自動車道水戸線・首都圏中央連絡自動車道）の整備によって、首都圏における拠点性が拡大。筑波研究学園都市と東京・秋葉原を結ぶ「つくばエクスプレス」は、05年8月の開業に向け整備が進む。これにあわせ、沿線地域「みらい平・いちさと」の開発も進める。

< 福島県 >

福島県は、上古、日高見の国と言われていた東北地方に、白河、菊田（後の勿来）の関を築いて、その南下を防いだという蝦夷（えぞ）が住んでいたが、次第に大和朝廷の勢力が浸透し、「国造本記」によると成務天皇の5年に、石城、染羽（後の双葉）、浮田（後の相馬）、白河、阿尺（あさか）などに国造（くにのみやつこ）が置かれたとあり、大化改新の後に国郡制が施行されて、東北地方に道奥国（みちのおくのくに）が置かれた。文治5年（1189年）源頼朝の奥州征伐により、北方の雄、藤原氏が滅び、鎌倉御家人の伊達、伊東、結城、芦名、相馬氏等が新しい封建領主となったが、鎌倉幕府が衰えると、南北朝動乱期を経て豪族割拠の戦国時代に入った。群雄のうち伊達氏は、政宗の代に至って本県の大半を制したが、豊臣秀吉に屈して、その武将蒲生氏郷が会津の領主となり、のち上杉氏がこれに代わった。徳川時代に入ると、北の押さえとして、会津、白河に親藩を配置し、福島、二本松、棚倉、三春、平、相馬などに大名が置かれ、県内は幕領、藩領、飛地が錯綜して、領主の更迭、

封禄の増減が頻繁に行われた。慶応3年10月、大政奉還が行われ、錦の御旗を楯とする西南諸藩は、江戸を制圧した余勢を駆って東北に迫り、やがて**戊辰戦争が本県を襲った**。戊辰戦争後、1871（明治4）年の廃藩置県によって置かれた磐前・旧福島・若松の3県と統合して、1876（明治9）年に福島県となる。面積は全国第3位。

南から北へ連なる阿武隈高地と奥羽山脈によって、**中通り・会津・浜通りの3つの地方**に分けられる。**東北一の工業集積を誇り**、生産品出荷額の約4割は電気機器製造品が占める。国内初のコンピューター理工学部を持つ県立会津大学とあわせて、知的情報発信基地をめざす。

東北新幹線・東北自動車道に加え、常磐自動車道・上越自動車道のさらなる充実、福島空港2500m滑走路延長など、近年の高速交通体系の整備によりポテンシャルは増大。特定の都市に人口や機能が集中することなく、多極分散型の県土形成となっており、この構造を大切に考える考え方で地域づくりを進める。首都機能移転では、99年に国会等移転審議会が移転先候補地のひとつとして、「栃木・福島地域」を答申。バランスのとれた国土構造実現のためにも、東北国土軸上に位置する同地域への移転実現に努力。

< 栃木県 >

栃木県は、大和朝廷の勢力が東へ拡大したころは、下毛野（しもつけぬ）国と那須国があった。7世紀後半、統一されて下野国、すなわち栃木県の原型が形作られた。日光開山の祖と知られる勝道上人は、二荒（男体）山頂を目指して日光に入り、766年対岸に輪王寺の起こりとされる四本龍寺を建立、日光山を開き、その後、神宮寺（現在の中善寺）や二荒山神社を建立し、日光1200年の原点を築いた。鎌倉時代になると、小山・宇都宮・足利・那須などの下野の武士も御家人として活躍した。足利学校は「坂東の大学」として宣教師によりヨーロッパにまで隆盛の様子が伝えられた。**徳川家康が幕府を開くようになると、日光は幕府の聖地として、東照宮をはじめとする華麗な建物が作られ、特別に保護、崇敬された**。また、二宮尊徳は、近世後期の荒廃した農村のたて直しを図るため、桜町（現在の二宮町）の旗本領の復興につとめ、以後各地で報徳仕法と呼ばれる改革事業を実施した。戊辰戦争を経て明治維新を迎えると政府は、中央集権を推し進めるため廃藩置県を断行し、旧来の封建支配の一掃を図った。さらに県の整理統合が進められ1873年（明治6年）6月15日に今日の栃木県が成立した。

現在の栃木県の位置づけは関東北部の内陸県として、東京から北へ60～160kmの距離にある。人口は200万人で、**面積は関東地方の中で最も広い**。世界遺産に登録された「日光の社寺」や特別史跡・特別天然記念物の「日光杉並木街道」など、豊かな自然と優れた歴史遺産や伝統、文化を擁する。県央部を南北に東北自動車道、東北新幹線が縦貫。宇都宮 東京間は東北新幹線で最短50分、県南部は東京通勤圏となっている。

産業面では、高度な集積をみせるハイテク産業や生産性の高い農業など、様々な産業がバランス良く展開。北関東自動車道は約150kmの「海（常陸那珂港）へ続く道」の全線開通

に向けて整備が進む。99年12月に首相の諮問機関が国会移転候補地として、「栃木・福島地域」と「岐阜・愛知地域」の2地域を答申。

<群馬県>

群馬県は、東京から100km圏にあり、本州のほぼ中央に位置。地形は空を舞う鶴の形に似ており、緑豊かな山々、利根川をはじめとする豊富な水に恵まれた自然豊かな内陸県。県内には岩宿遺跡を始め旧石器時代の遺跡が多い。上毛野（かみつけぬ）国は古代東国の一大中心地として知られており、4世紀前半から前方後円墳が出現した。前橋天神山古墳、朝子塚古墳（太田市）、浅間山古墳（高崎市）、太田天神山古墳など東日本最大規模の古墳が築かれた。律令制の下では東山道上野国で、国府の所在地は現在の前橋市元総社町付近であったと推定されている。また、古くから中国・朝鮮からの渡来人も多く住み、吉井町の辛科神社は渡来系の神社として知られている。中世には鎌倉御家人となった上州武士も多かった。新田義貞が足利尊氏とともに後醍醐天皇の鎌倉幕府討幕運動に参加し、建武の新政にも参画した。江戸時代初期には東国の北の守りとして主に譜代大名が上州に配置され、前橋藩、高崎藩、桐生藩、伊勢崎藩、館林藩などがあつた。明治維新後、製糸・織物業を通じて近代産業の中心地として繁栄。日本最大の飛行機会社となった中島飛行機が設立された。これを背景に道路・鉄道が整備され、交通の要衝としても発展。戦後には福田赳夫、中曽根康弘、小淵恵三と3人の総理大臣を輩出。近年では、製造業を中心に工場が集積し、加工組立・先端産業などが立地する全国有数の工場県となっている。

次世代を担う子どもたちが明るく元気で、心豊かに育つ環境をつくるのが、大人にとってもよい環境となるという視点に立ち、教育や医療、福祉などの子育て支援策（私立幼稚園助成額が全国でもトップクラスの水準）だけでなく、自然環境や生活環境、治安など、安心して子どもを産み育てられる社会環境づくりを総合的に進める。

<新潟県>

新潟県は、日本海側のほぼ中央に位置する国内有数の食糧供給基地である。信濃川や五十嵐川上流の段丘、五頭山麓には1万数千年前から人々が生活し、縄文時代には平野や海岸まで生活の舞台が拡大するまでになっていた。弥生時代に入り、新しい農耕技術が伝わり、蒲原や頸城では米作りが開始され、5世紀に入ると高い生産力を背景として県内各地で豪族が出現。その後、大和朝廷の時代になり、8世紀始めには今日の越後・佐渡両国が成立。中世の戦国時代には、上杉氏が北陸最強の戦国大名として君臨。徳川時代には越後の半分と金山のある佐渡は幕府直轄となり（他は高田藩等の中小藩が11）、新田開発・治水が進み、産業も発達し、日本海を回遊する北前船が全盛となる。明治時代になり、廃藩置県（明治4年）を経てこの地方は越後・佐渡等の13県になり、いくつかの変遷を経て、最終的に明治19年に東蒲原郡が福島県から新潟県に編入されて現在の新潟県の姿となった。古くから日本海側海運の要衝として栄えてきたが、近年は上越新幹線、北陸・関越・上信越・磐越の4つの

高速道路、2500m滑走路の新潟空港、中核国際港湾の新潟港などの交通体系が整備され、拠点性が高まる。また、コシヒカリに代表される米はもとより、清酒、米菓、金属洋食器、ハウスウェア、金物、桐ダンスなどの木工製品、さらにはニットや絹織物などの伝統産業の宝庫。

03年4月、**産業支援の新たな拠点として「新潟産業創造機構(NICO)」を開設**。機動的で柔軟な体制のもとに、新規創業や新分野の進出など、企業の経営改革を一層促進する。

また、産学連携推進し、時代をリードする産業の創出にも取り組む。さらに、「**新潟産業創造ファンド**」と連携しながら**新事業の創出**などを加速させる。また、03年5月に国際交流拠点として、国際展示場や国際会議場などのコンベンションセンターと日本海側随一の高さ(140.5m)の万代島ビル(ホテル、オフィス等)からなる複合施設「朱鷺メッセ」がオープン。国際交流の推進、貿易・産業の振興、地元経済の活性化などに期待されている。

2.人口分布

単位:人

	総人口	構成比
全国	126,824,166	100.0%
東京	12,082,143	9.5%
5県計	11,593,507	9.1%
福島	2,116,210	1.7%
茨城	2,991,804	2.4%
栃木	2,006,717	1.6%
群馬	2,022,780	1.6%
新潟	2,455,996	1.9%

2004年3月末現在

2004年3月末現在の5県の人口はおよそ1,160万人であり、全国(12,680万人)の9.1%を占めている。5県の人口は東京都の人口(1,200万人)とほぼ同じくらいであるが、住民基本台帳人口要覧によると、東京都とは異なり、5県とも転出者数が転入者数を上回っており、人口が県外へ流出している傾向にある。

県別で見ると茨城県の人口が最も多いが、市別で見ると人口が30万人以上の都市(中核都市)がなく、群馬県同様に人口が分散傾向にあることがわかる。一方、福島県、新潟県、栃木県では人口が集中する都市があり、新潟県新潟市、福島県いわき市、福島県郡山市、栃木県宇都宮市の4都市では人口が30万人以上となっている。なかでも新潟市は人口が50万人以上と多く、県内人口の2割以上が新潟市に住んでいることになり、一極集中型の傾向が高い県であるといえる。

全国的にみると、人口は少子高齢化などの影響から減少傾向を示しはじめており、国立社会保障・人口問題研究所の全国推計によると、日本の総人口は2006年にピークを迎えた後、長期の減少過程に入るとされている。また、都道府県推計によると、2000年以降人口が減少する県が年とともに増えており、2030年にはほぼ全ての県で人口が減少すると推計されている。5県についてもこの人口の減少及び少子化、高齢化の問題は例外ではなく共通の課題であり、今後、各県レベルでの取り組みに加え、少子高齢化対策などについては5県連携して取り組む必要性があるものと考えられる。

5県内にある中核都市 = 郡山・いわき市(福島県)、宇都宮市(栃木県)、新潟市(新潟県)

<5県人口分布>



平成16年12月1日現在(住民基本台帳より各県推計)

3. 県民性

< 茨城県 >

「怒りっばい」「忘れっばい」「飽きっばい」の3っばい

郷土意識が低く、特に言葉に対するコンプレックスが強い

茨城県は、農業産出額が全国3位、製造品出荷額等が全国9位と農業、工業ともに盛んであり、県内総生産や県民所得など県民経済を表す指数でも5県で最も高いなど、北関東ではトップクラスの経済力を持っている県である。また、NHKの県民意識調査によると、「暮しむきについてゆとりがあるほうだ（もしくは多少ゆとりがあるほうだ）」と回答した人の割合が全国平均を大きく上回り、全国3位となっている。同様に、「台風、雪害、洪水など災害の心配がない」が全国で3番目に高く、「自然や気候が厳しく辛いと思うことがある」が全国で3番目に低いことなど、産業が発達しており、自然環境も厳しくないのが、非常に住みやすい県であると想定される。ところが、「今住んでいるところは住みやすいと思う」と回答した人の割合は全国で44位と非常に低く、「茨城県というところが好き」と答えた人の割合も全国で44位と茨城県民の郷土意識は決して高いとは言えない結果となっている。郷土意識が低いことの原因の一つに言葉に対する強いコンプレックスがあるようであり、「この土地の言葉が好き」（全国45位）、「この土地の言葉を残してゆきたい」（同44位）、「地方のなまりがでるのは恥ずかしい」（同2位）となっている。また、昔から言われている茨城の県民性として「怒りっばい」「忘れっばい」「飽きっばい」の“3っばい”があり、さらに水戸ではこれが「骨っばい」「理屈っばい」「怒りっばい」の“3っばい”に変わる。

< 福島県 >

福島県には3つの地域があり、異なった気質を持つ

人付き合いを大切に、郷土愛が深い

福島県の県民性として昔から言われていることに、「福島の中には3つの地域がある」というものがある。これはもともとは太平洋に面した浜通り、福島市・郡山市・白河市を結ぶ中通り、会津若松を中心とした会津地方の3つのことであり、福島県が元々は3県（福島県、磐前県、会津県）であったことが要因とされている。そのため地域によって異なった気質を持っていると言われており、NHKの県民意識調査でも「浜通り、中通り、会津の3つの地域で気質の違いがあると思う」と回答した人の割合は74%となっている。また、福島県の県民性として人付き合いを大切にすることが挙げられる。NHKの県民意識調査でも「何でも相談したり助け合えるつきあいを望む」「日ごろ付き合っている親戚が多い」「親戚には信頼できる人が多い」「隣近所の人との付き合いが多い」「隣近所には信頼できる人が多い」と回答した人の割合がいずれも全国で3位以内となっており、隣近所や親戚の人などとの付き合いを大切にしていることがうかがえる。また、人間関係を大切にすることから家庭に対する意識も高く、「人は結婚するのがあたりまえだと思う」「父や母を手本に生きてゆきたい」の割合が全国で最も高い。さらに、人付き合いを大切にしていることで、地域に対する愛着が高く、「この土地の人々の人情が好き」（全国6位）、「地元の行事や祭りには積極的

に参加したい」(同 4 位)、「住んでいる市区町村の政治に満足している」「住んでいる市区町村の政治は自分達が動かしているという感じを持っている」(ともに全国 3 位)となっている。なお、**教育熱心な面もあり**、「子供の教育には生活をきりつめてもお金をかけるべきだ」「受験競争は子供の能力をのばすために必要だ」と回答した人の割合が全国で最も高く、03 年度の家計調査年報でも教育費が 5 県で最も高くなっている。

< 栃木県 >

「真面目・堅実」「消極的」「人情味がある」

社会意識には楽観的な傾向がある

栃木県の県民性として挙げられることに「真面目・堅実」「消極的」「人情味がある」というものがある。NHKの県民意識調査でも「生活の心配がなくても働きたい」(全国 6 位)「本来自分が主張すべきことがあっても、自分の立場が不利になる時はだまっていることが多い(全国 3 位)と真面目な面や消極的な面がみられる。実際に栃木県が行なった県民アンケートでも「真面目・堅実」「消極的」「人情味がある」のいずれにおいても 6 割以上の県民が「そう思う」もしくは「少し思う」と認めている。堅実ではあるが、**社会意識としては楽観的な面**もっており、「いろいろあっても今の日本はまあ良い社会だ」と考えている人が全国平均より高く、「人間には優れた人とそうでない人がいる」「お金というものは、しばしば人間を墮落させるきたないものだ」と回答した人が全国で最も少ない。

< 群馬県 >

明るく、さっぱりしていて、義理人情に厚い県民性

関東としては例外的に郷土意識が強い

群馬県では県民性として**明るくさっぱり**していて広い心を持ち、温かく人情味豊か、その一方で、**新しいものに対する関心も高く、進取の気性に富んでいる**としている。NHKの県民意識調査でも「何でも相談したり助け合えるつきあいを望む」人の割合が全国で最も高く、「隣近所には信頼できる人が多い」「職場や仕事には信頼できる人が多い」がともに全国で 9 位と高い。また、**関東としては例外的に郷土意識が強い**県であり、「今住んでいるところは住みやすいと思う」「群馬県というところが好き」がともに全国で 5 位以内となっており、「群馬県人だという気持ちを持っている」「地元の行事や祭りには積極的に参加したい」「この土地の人々の人情が好き」などの項目で全国平均を大きく上回っている。新しいものに対する関心が高い一方で、**保守的な部分も少なからずあり**、「おだやかで変化のない生活がしたい」と思っている人の割合が全国で最も高い。「いろいろあっても今の日本はまあ良い社会だ」と思っている人の割合が 5 県内で最も高く、全国でも 5 番目に高い。また、以前は公営ギャンブル(競輪・競馬・競艇・オートレース)がすべて揃っていたことでギャンブル好きという県民性が挙げられているが、01 年の調査でもパチンコ・スロットマシンの出荷額が全国 2 位となっており、**ギャンブルのイメージは残っている**。

<新潟県>

地味であるが、粘り強くひたむきな県民性で、辛抱強く働き者が多い

堅実であるが、保守的な傾向がある

新潟県の県民性として粘り強くひたむきであるということが挙げられる。これは昔から厳しい雪中生活に耐え、出水と闘いながら米作りを日本一にしたところからきているようである。NHKの県民意識調査でも「自然や気候が厳しく辛いと思うことがある」と回答した人の割合が全国平均よりも20ポイント以上高いにもかかわらず、「新潟県というところが好き」と回答した人が全国平均を上回っており、特に「今住んでいるところは住みやすいと思う」人の割合が全国で2番目に高くなっている。また、郷土意識も高く、「新潟県人だ」という意識を持っている」「この土地の人々の人情が好き」「この土地の言葉が好き」などの項目で全国平均を大きく上回っている。粘り強くひたむきに物事をすすめることで堅実な県民性であると言えるが、一方で、保守的な傾向も見られる。NHKの県民意識調査でも「仕事や生活の上で新しいことを積極的に取り入れたいほうである」と回答した人の割合が全国で2番目に低く、「住んでいる市区町村の政治に満足している」「いろいろあっても今の日本はまあ良い社会だ」「今の生活に非常に満足している(やや満足だ)」と回答した人の割合がいずれも全国で10位以内となっている。また、新潟県の傾向として家族を大切にしている傾向があり、「家庭生活では、一人一人が好きなことをして過ごすよりも、家族の団らんを大切にしたいと思う」「人は結婚するのがあたりまえだと思う」と回答した人の割合が全国平均を上回っており、離婚率も全国で最も低い。

4. 経済力

県内総生産は5県計が43兆1518億円となり、全国の8.7%のシェアを占めている（平成14年度 県民経済計算）。5県計で製造品出荷額が全国12.7%、農業粗生産額も17%のシェアを誇ることが背景にあると思われる（詳細は後述）。上記のように工業・農業が盛んな5県ではあるが、一人当たりの県民所得は全国平均が291.6万円であるのに対して、5県平均は284.7万円と全国レベルをやや下回り、唯一栃木県が全国平均を上回っているのが現状である（平成14年度 県民経済計算）。

地価について見ると、東京に近い関東圏の茨城県・栃木県・群馬県は、住宅地で円/m²あたり40,000円台となっているが、福島県が29,000円、新潟県が35,400円と低い。商業地は栃木県と新潟県が円/m²あたり100,000円超となっているが、それぞれ全国ランクは19位・21位と中位にポジションされる。

工業地は、トップの群馬県が円/m²あたり36,900円（11位）、群馬県は30,200円（18位）である。東京に近く、上越&東北新幹線、関越&東北自動車道等の交通インフラが整備されている栃木県・群馬県の工業地地価は高いが、その他の県では低いものとなっている。

また、県の14年度決算と15年度予算から、自治体の持つ経済力を見ると、新潟県と茨城県は1兆円を超えて、全国的にも10位前後のランクとなっており、5県計の全国シェアも9.7%を占める。

ただし、14年度決算と15年度予算を比較すると、5県全県でマイナス推移を示しており、特に予算規模の最も大きな新潟県と福島県の落ち込みが-5%近くにもなっている（平成16年版 地方財政統計年鑑）。経済成長率も5県平均では-3.37%であり、5県全体として捉えた場合、経済状況は良好ではないことがわかる（平成14年度 県民経済生産年報）。

	単位	茨城県	栃木県	群馬県	福島県	新潟県	5県計	全国	構成比
生産性・所得・販売額									
県内総生産	百万円	11,007,951	11,789,855	17,755,549	19,765,336	18,9,039,137	14,43,151,828	493,182,433	8.7
一人当たり県民所得	千円	2,902	12,3,044	7,2,909	11,2,668	25,2,713	21,2,847	2,916	-
事業所数	千店	135	14,104	20,110	19,110	18,142	12,601	6,350	9.5
農業粗生産額	億円	4,194	3,2,786	9,2,210	17,2,640	10,3,281	5,15,111	89,011	17.0
製造品出荷額	百万	9,960,715	9,7,659,208	11,7,229,167	12,5,155,135	19,4,206,238	23,34,210,463	269,361,805	12.7
商業(卸・小売業)販売額	億円	65,744	14,56,465	16,53,624	18,48,986	19,73,306	12,298,125	5,484,641	5.4
経済成長率	%	0.344	9,0.036	13,1.102	31,1.534	36,1.721	37,0.810	0.606	-
地価									
住宅地	円/m ²	45,400	21,48,600	19,41,500	24,29,000	42,35,400	32,-	-	-
商業地	円/m ²	82,600	32,113,600	19,92,000	30,67,900	41,111,300	21,-	-	-
工業地	円/m ²	26,800	22,30,200	18,36,900	11,14,800	43,22,200	34,-	-	-
予算・決算									
予算15年度	百万円	1,061,795	12,821,168	19,770,534	25,936,252	14,1,219,897	10,4,809,646	49,811,034	9.7
決算14年度	百万円	1,094,374	12,836,850	20,785,584	26,982,902	15,1,277,751	10,4,977,461	51,464,203	9.7
14-15年度の伸び率	%	2.98	1.87	1.92	4.75	4.53	3.37		

5. 産業動向

農林水産業

農業についてみると、5 県はいずれの県も農業が盛んであり、各県の主な農作物としては、福島県ではもも、さやいんげん（02 年：全国シェア 2 位）、茨城県ではせり、れんこん、メロン、みつば（01 年：同 1 位）、ピーマン、レタス、栗（01 年：同 2 位）、栃木県ではイチゴ（02 年：同 1 位）、群馬県ではこんにゃくいも、夏秋キャベツ（02 年：同 1 位）、新潟県は米粗生産額（01 年：同 1 位）などが挙げられる。5 県の農業産出額の合計は 15,111 億円となり、5 県で全国のおよそ 16% のシェアを占めている。なかでも茨城県、新潟県は農業産出額がともに全国で 5 位以内となっており、特に農業の盛んな県であると言える。また、茨城県は水産業も盛んであり（県魚はヒラメ）、海面漁業漁獲量が全国で 5 番目に高く、全国的に農水産業が強い県である。

< 市町村別製造品出荷額 >



資料：「工業統計表（平成14年）」より

工業

工業についてみると、全国で最も製造品出荷額等が高いのは愛知県であり、354,837 億円で全国のおよそ 13% を占めている。5 県についてみると、5 県の製造品出荷額合計が 341,178 億円となっており、トップであるトヨタ自動車等のある愛知県とほぼ同じくらいである。5 県を県別にみると、最も製造

品出荷額等が高いのは茨城県であり、5 県で唯一、100,000 億円を越えている。なかでも日立市、神栖町の 2 都市では製造品出荷額等が 10,000 億円以上となっており、茨城県の工業をリードしている。他県では、福島県いわき市、栃木県宇都宮市、群馬県太田市で製造品出荷額等が 10,000 億円以上となっており、それぞれの県における代表的な工業都市となっている。一方、新潟県は製造品出荷額等が 5 県で唯一、50,000 億円以下となっており、他県のように突出して高い都市も存在しない。

商業

商業についてみると、卸売業では02年度に年間商品販売額が413兆円あるが、東京都が4割弱を占めており、5県の構成比はそれぞれ1%前後にとどまっている。小売業でも同様に東京都の割合が最も高いが、構成比としては12.4%にとどまっており、5県の構成比もそれぞれ2%前後となっている。5県内でみると、卸売業、小売業ともに中核都市でもある新潟県新潟市、栃木県宇都宮市、福島県郡山市が上位3市となっており、5県を代表する商業地帯であると言える。

< 市町村別年間商品販売額 (単位: 百万円) >



資料: 「商業統計表(平成14年)」より

6. 生活文化水準

順位	都道府県名	指標値
16	福島県	26.9
23	新潟県	22.3
	全国	21.5
26	栃木県	21.4
36	群馬県	19.2
42	茨城県	16.4

平成14年10月1日現在
社会教育調査報告(文部科学省)
推計人口(総務省)

順位	都道府県名	指標値
17	新潟県	263.2
24	福島県	201.9
29	茨城県	157.5
	全国	140.8
33	群馬県	111.7
34	栃木県	100.0

平成14年10月1日現在
社会教育調査報告(文部科学省)
推計人口(総務省)

5 県の生活文化水準について様々な角度から検証すると、5 県で図書館数が最も多いのは福島県であり、次いで新潟県となっている。図書館を人口数で割った100万人あたりの指数で見ても、両県が5 県内の上位2 県であり、全国平均を上回っている。公民館数をみても両県は全国平均を上回っており、**福島県・新潟県**では、図書館、公民館といった公共施設が全国的にみても多いことが分かる。

順位	都道府県名	指標値
24	群馬県	6.4
	全国	6.3
27	福島県	6.1
29	茨城県	6.0
38	栃木県	4.9
39	新潟県	4.9

平成15年10月1日現在
医療施設調査・病院報告(厚生労働省)
推計人口(総務省)

順位	都道府県名	指標値
	全国	206.1
26	群馬県	200.3
28	栃木県	194.8
38	福島県	177.8
39	新潟県	176.4
46	茨城県	144.2

平成14年12月31日現在
医師・歯科医師・薬剤師調査(厚生労働省)
推計人口(総務省)

次に医療関係についてみると、病院施設数が最も多いのは茨城県であるが、人口10万人あたりで見ると最も高いのは群馬県であり、わずかではあるが5 県で唯一、全国平均を上回っている。医師数について人口10万人あたりで見ると、5 県はいずれも全国平均を下回っており、特に茨城県は全国で2 番目に少ない結果となっており、5 県の医療環境は良いとは言いがたい状況となっている。

社会福祉施設数についてみると、5 県では**新潟県**が最も多く、全国でも10 位となっている。5 県の社会福祉施設数の合計は7,304 所であるが、全国の社会施設数のおよそ9%を占めていることになる。NPO 法人認証数についてみると、5 県内では**群馬県**が最も多く、残りの4 県はいずれも200 法人前後となっている。5 県の合計は1,085 法人で全体の7.4%を占めるが、最も多い東京都(3,247 法人)と比較すると1/3 程度であり、上位は大都市が占めている。

社会福祉施設数

順位	都道府県名	所
	全国	82,270
10	新潟県	2,182
21	茨城県	1,419
26	群馬県	1,322
29	福島県	1,205
30	栃木県	1,176

平成14年度
社会福祉施設等調査報告

NPO 法人認証数

順位	都道府県名	法人
	全国	14,721
13	群馬県	308
17	新潟県	207
20	茨城県	196
21	福島県	190
23	栃木県	184

総務省統計局
'2005 社会生活統計指標'

5 県の主な家計支出についてみると、**教育費**では5 県はいずれも全国平均を上回っており、特に**福島県**では5 県で唯一、2 万円を超えている。前年度と比較しても増加率の全国の全国平均が3.0%対し、新潟県を除く4 県では30%以上増加しており、**教育にお金をかける傾向**がみられる。

教育費支出

順位	都道府県名	円/月
11	福島県	21,927
20	群馬県	19,959
23	栃木県	19,235
26	新潟県	18,893
27	茨城県	18,123
	全国	18,021

家計調査平成15年年報
二人以上・勤労者世帯

教養娯楽費支出

順位	都道府県名	円/月
8	栃木県	36,798
10	茨城県	34,721
	全国	32,303
17	新潟県	31,977
20	群馬県	31,628
35	福島県	31,518

家計調査平成15年年報
二人以上・勤労者世帯

7. インフラの整備状況

(1) 道路

5 県の道路についてみると、5 県の道路の総延長はおよそ 19 万 km あり、これは日本全国（およそ 118 万 km）の 16% を占めている。5 県内でみると、総延長が最も長いのは茨城県（55,407km）であり、これは全国的にみても北海道に続き 2 番目に高い数値となっている。

人口あたりの道路延長数は全国平均が 9.3km/人であるのに対し、5 県の平均は 16.4km/人となっており、各県ともに全国平均を大きく上回っている。

5 県の高速度道路、有料道路

県名	高速度路名	県内区間 I C
茨城	常磐自動車道	谷和原～北茨城
	北関東自動車道	友部～水戸南
福島	常磐自動車道	いわき勿来～広野
	東北自動車道	白河～国見
	磐越自動車道	いわき JCT～西会津
栃木	東北自動車道	佐野藤岡～那須
	北関東自動車道	栃木都賀～宇都宮上三川
	日光宇都宮道路	宇都宮～清滝
群馬	関越自動車道	藤岡 JCT～水上
	上信越自動車道	藤岡 JCT～碓氷軽井沢
	北関東自動車道	高崎 JCT～伊勢崎
	東北自動車道	館林
新潟	北陸自動車道	新潟中央 JCT～親不知
	日本海東北自動車道	新潟中央 JCT～中条
	磐越自動車道	津川～新潟中央
	関越自動車道	湯沢～長岡
	上信越自動車道	妙高高原～上越高田

日本道路公団(JH)HPより

高速道路についてみると、東京から常盤自動車道（茨城・福島）東北自動車道（栃木・福島）関越自動車道（群馬・新潟）の 3 つの高速度道路が扇状に伸びており、5 県と東京都を結んでいる。さらに現在、北関東自動車道の整備事業が進められており、全面開通することで茨城、栃木、群馬が高速度道路でつながり、東京からの扇状の高速度道路に加え、5 県を環状に結ぶ高速度道路ができることになる。このことで 5 県の陸運は飛躍的に改善されることとなり、今まで以上に 5 県間での連携が考えられることになるはずである。北関東自動車道以外にも 5 県では

多くの高規格幹線道路の整備計画が行なわれており、5 県の整備計画の合計は 1,200km 弱で全国の整備計画の 15% を占めている。特に新潟県、福島県では整備計画が 400km を越えており、ともに全国で 3 位以内となっている。

自動車の保有状況についてみると、03 年の 5 県における乗用車保有台数の合計は 630 万台で、全国の 11.4% を占めており、各県の乗用車保有台数はいずれも全国的には高く、02 年からの伸び率をみても 5 県はいずれも全国平均を上回っている。また、1 世帯あたりの乗用車保有台数についても全国平均が 1.12 台なのに対し、5 県はいずれも 1.50 台を超えており、5 県の生活において自動車の依存度は高いことがわかる。乗用車以外の車も含めた自動車の保有台数をみると、保有台数あたりの道路の延長率はいずれの県も全国平均である 15.4km/千台を上回っており、その他の詳細については下記の通りとなっている。

	単位	茨城県		栃木県		群馬県		福島県		新潟県	
		値	順位	値	順位	値	順位	値	順位	値	順位
自動車保有台数	台	2,316,118	11	1,558,974	17	1,675,537	15	1,524,392	19	1,747,315	14
道路延長	km	55,407	2	24,278	20	34,475	12	38,711	7	36,758	8
人口当たり	km/人	18.5	5	12.1	25	17.0	8	18.4	6	15.0	13
保有台数あたり	km/千台	23.9	8	15.6	29	20.6	15	25.4	5	21.0	12
高規格幹線道路整備計画	km	201	18	173	24	178	23	413	3	441	2
高規格幹線道路共用区間	km	161	15	134	22	158	16	319	3	411	2
人口当たり共用区間	km/千人	53.9	31	66.6	27	77.7	24	151.5	4	167.6	3
保有台数あたり共用区間	km/百万台	69.5	33	86.0	29	94.3	27	209.3	4	235.2	3

「平成15年版陸運統計要覧」「道路統計年報2004」他

(2) 鉄道

5 県の鉄道についてみると、5 県における J R と民鉄を合わせた鉄道の営業キロ数は 3,376.5km であり、全国の営業キロ数 (26,551.3km) の 12.7% を占めている。営業キロ数を会社別にみると、全国では J R が 74.5% (19778.9km)、民鉄が 24.5% (6772.4km) となっている。5 県では J R が 78.9%、民鉄が 21.1% となっており、全国と比較して J R の構成比が高くなっている。県別にみると、茨城県、栃木県、群馬県の 3 県では J R の構成比が 60% 台と全国を下回っているのに対し、新潟県、福島県では J R の構成比が 90% 前後と非常に高くなっており、J R 依存の傾向が見られる。一方、5 県で J R の営業キロ数が最も短いのは茨城県であり、5 県で唯一、300km 未満となっている。茨城県は道路延長や自動車補注台数が 5 県で最も高いなど、自動車のウェイトが高いことに加え、5 県で唯一、新幹線の停車駅がないことなどが原因として考えられる。

	単位	茨城県		栃木県		群馬県		福島県		新潟県	
		順位	順位	順位	順位	順位	順位	順位	順位		
JR 営業キロ	km	286.0	31	338.0	24	375.8	18	766.5	4	897.6	2
JR 駅数	駅	73	32	46	43	54	40	144	8	193	2
JR 利用者	千人	83,030	-	48,739	-	33,611	-	40,750	-	66,150	-
民鉄営業キロ	km	175.8	15	207.7	12	175.7	16	93.9	25	59.5	33
民鉄駅数	駅	85	18	75	23	85	19	48	29	11	43
民鉄利用者	千人	19,115	-	16,200	-	16,175	-	5,986	-	3,298	-

「平成15年版地域交通年報」「平成13年度旅客地域流動調査」他

利用者についてみると、最も鉄道利用者数が多いのは茨城県であり、年間に 102,145 千人が鉄道を利用している。会社別にみると、J R 利用者が最も多いのも茨城県であり、年間に 83,000 千人もの人が J R を利用している。民鉄との比率を見ると、最も J R の構成比が高いのは新潟県であり、利用者全体の 95% が J R の利用者となっている。一方、民鉄の比率が最も高いのは群馬県であり、民鉄の利用者が全体の 32.5% となっており、5 県で唯一、民鉄の利用者が 3 割を超えている。栃木県も民鉄の構成比が 24.9% と高くなっているが、これは両県に東武鉄道が広く延長しており、そのことが要因であると考えられる。

茨城県では、現在、東京・秋葉原からつくばまで、首都圏北東部を横断する「つくばエクスプレス」の整備が平成 17 年 8 月開業を目指して進められている。開業すると、秋葉原つくば間を最速 45 分で結ぶこととなり、開業時の輸送需要は 28 万 4,000 人が想定されている。よって、今後、茨城県の鉄道利用者は増加することは確実であり、東京とつながることで、つくばエクスプレスの沿線地域にも開発が進み、新しい都市圏の形成が予想される。

(3) 港湾



5 県の港湾の港湾についてみると、5 県には 10 の港湾があり、茨城県に 4 港（日立港、常陸那珂港、大洗港、鹿島港）、福島県に 2 港（相馬港、小名浜港）、新潟県に 4 港（新潟港、直江津港、両津港、小木港）となっている。港湾統計（平成 13 年）によると、5 県における貨物の移出量は 23,013（千ト）で、全国での 5 県の構成比は 3.8%にとどまっている。同様に移入量は 25,177（千ト）で、構成比は 4.5%とな

っており、5 県の海運は全国的には取扱量が少ないことがわかり、輸入についてみると、栃木県、群馬県ではともに 8 割以上が首都圏の東京港、横浜港の 2 港でまかなわれている。現状では栃木県では東北自動車道、群馬県では関越自動車道を利用することで首都圏へのアクセスがよく、そのため東京港、横浜港が利用されていたものと思われるが、今後、北関東自動車道が全面開通すれば、両県から茨城県へのアクセス環境が整い、茨城&福島 6 港の利用の可能性が高まるものと思われる。なお、茨城県には重要港湾が 4 港あり、茨城県の貨物の大半が鹿島港で流通していることを考えると、残りの 3 港を整備・改善し、5 県の海運拠点として相互利用できればより効果的な海運が行なえる可能性が拡大されると思われる。現状でも栃木県の輸入における利用が 12.4%ある常陸那珂港は、北関東自動車道の起点となることもあり、最も連携に適している海運拠点であると思われる。

< 旅客・フェリー 就航ルート >

県名	就航ルート
新潟県	新潟 小樽
	新潟 秋田 苫小牧東
	新潟 両津
	新潟 敦賀
	粟島 岩船
	寺泊 赤泊
福島県	直江津 室蘭
	直江津 小木
	直江津 博多
茨城県	大洗 苫小牧

(4) 空港



5 県の空港についてみると、5 県には福島空港、新潟空港、佐渡空港の 3 つの空港がある。空港管理状況調書（平成 14 年）によると、全国における 5 県の旅客取扱実績は 0.8%、貨物取扱量は 0.1%とともに 1%に満たない。輸出入についてみると、**いずれの県も成田空港の占める割合が高く、空港のない 3 県（茨城、群馬、栃木）では輸出入ともに 9 割以上を成田空港に依存している。**福島県でも 3 県同様に輸

出入とも 9 割以上を成田空港に依存しており、福島空港が占める割合は輸出入ともに 0.1%未満となっている。

一方、新潟県では輸出入ともに成田空港の占める割合が 8 割前後となっており、**輸入では新潟空港も 15.4%使われている。**5 県はいずれも成田空港への依存度が高いことから、連携して 5 県内にも空運を分散させることができれば、5 県の活性化にもつながることが考えられる。現在進められている北関東自動車道の全面開通や茨城県百里飛行場の民間共用化（低迷する佐賀空港の二の舞は避けたい）などのプロジェクトが完了すれば、より効果的な連携が取られることが予想される。

< 就航ルート >

新潟空港	国内線航路 (旭川、女満別、札幌、佐渡、大阪、名古屋、広島、福岡、沖縄)
	国際線航路 (イルクーツク、ハバロフスク、ウラジオストク、ハルビン、ソウル、上海-西安、グアム、ホノルル)
福島空港	国内線航路 (札幌、名古屋、大阪、福岡、沖縄)
	国際線航路 (上海、ソウル)

8. 地域のイメージ

一般市民が各県に対して、「買いたい・行きたい・住みたい・独自性・愛着度」という5つの視点からどのように見ているか、また、どのような要因が地域ブランドを向上させるのに有効かを、「地域ブランド戦略サーベイ（日経リサーチ「NIKKEI REPORT 2004-」）」を用いて検証した。

下記は5視点による全国都道府県別の得点とランキングである。これを見ると、**連携5県が47都道府県の中で上位にランクされていないことがわかる**。特に、栃木・茨城・群馬の北関東3県は総合得点で40位以下、平均を一つも上回るものがない、という厳しい状況にある。これら北関東3県に対する一般市民の地域ブランド意識はかなり低い、という結果となっている。福島県もこれに準じる結果となっている。

連携5県の中では、唯一新潟県が総合得点で20位以内、「買いたい」で全国平均を上回り、ランキングも10位と健闘している。

地域ブランド得点&ランキング

総合得点	総合得点	買いたい	行きたい	住みたい	独自性	愛着度						
北海道	374.9	1	90.2	1	96.1	1	39.2	6	95.3	2	54.1	3
京都	371.7	2	74.7	3	90.1	3	51.6	3	94.1	3	61.2	1
沖縄	351.9	3	78.7	2	93.2	2	42.6	5	96.8	1	40.6	6
大阪	326.0	4	65.9	4	82.1	5	38.8	7	93.0	4	46.2	5
東京	325.4	5	57.6	7	77.6	9	55.3	2	80.0	5	54.9	2
神奈川	294.2	6	51.8	10	75.3	10	58.8	1	62.0	14	46.3	4
長崎	279.7	7	57.3	8	84.6	4	26.8	12	74.8	7	36.2	8
福岡	277.7	8	58.9	5	79.3	7	35.4	8	69.5	9	34.6	9
兵庫	269.9	9	50.5	13	74.7	12	42.9	4	64.1	12	37.7	7
鹿児島	253.4	10	57.8	6	80.3	6	15.7	20	75.5	6	24.1	18
奈良	247.9	11	42.9	21	71.4	14	27.8	11	72.5	8	33.3	10
長野	245.8	12	53.5	9	78.8	8	19.4	15	64.1	12	30.0	12
広島	244.7	13	50.4	14	75.2	11	20.3	14	69.5	9	29.3	13
静岡	230.0	14	51.6	12	70.0	15	29.7	10	47.6	18	31.1	11
愛知	208.4	15	40.7	25	61.5	31	21.6	13	59.3	15	25.3	15
青森	208.2	16	50.2	15	72.5	13	7.5	41	64.7	11	13.3	33
千葉	196.5	17	38.8	28	61.6	29	30.2	9	39.2	27	26.7	14
新潟	190.6	18	51.8	10	63.1	25	10.6	30	45.1	21	20.0	20
石川	190.1	19	44.3	19	70.0	15	13.6	23	45.4	20	16.8	24
宮城	189.5	20	45.1	18	64.7	20	17.3	18	46.7	19	15.7	28
高知	188.2	21	38.6	29	69.9	17	14.2	22	48.8	16	16.7	25
熊本	187.9	22	41.5	23	63.4	24	17.1	19	41.1	25	24.8	16
岡山	186.6	23	43.9	20	67.1	18	15.0	21	36.2	28	24.4	17
愛媛	184.2	24	48.0	16	61.8	28	12.2	26	44.3	22	17.9	22
秋田	181.5	25	46.3	17	65.1	19	8.2	38	48.6	17	13.3	33
宮崎	172.4	26	36.6	31	64.6	21	18.3	17	36.2	28	16.7	25
山梨	170.7	27	42.9	21	64.5	23	12.8	24	32.2	31	18.3	21
山形	167.0	28	40.8	24	62.7	27	8.6	36	42.4	23	12.5	39
鳥取	161.4	29	32.1	35	64.6	21	6.1	47	41.9	24	16.7	25
香川	159.7	30	40.2	26	59.3	33	11.3	29	34.6	30	13.8	31
岩手	157.3	31	39.2	27	61.6	29	7.5	41	40.0	26	9.0	46
富山	154.9	32	37.7	30	63.0	26	11.4	28	31.1	34	11.7	43
山口	147.5	33	34.1	33	60.2	32	10.6	30	27.2	35	15.4	29
福島	143.1	34	34.1	33	54.5	37	9.0	35	32.2	31	13.3	33
大分	143.1	34	30.9	36	58.1	34	12.2	26	24.8	37	17.1	23
徳島	142.7	36	30.5	37	58.1	34	9.8	33	31.7	33	12.6	38
和歌山	136.2	37	35.9	32	52.0	39	12.8	24	22.7	42	12.8	37
埼玉	133.7	38	28.6	41	41.6	46	18.8	16	22.0	43	22.7	19
鳥根	127.2	39	25.6	45	56.9	36	7.7	39	23.2	40	13.8	31
群馬	123.5	40	30.2	38	48.6	43	9.8	33	22.0	43	12.9	36
佐賀	123.2	41	30.1	39	49.6	40	7.3	43	24.0	38	12.2	41
三重	123.1	42	28.2	43	49.1	41	9.9	32	23.8	39	12.1	42
岐阜	118.7	43	24.5	46	52.4	38	7.7	39	21.6	45	12.5	39
茨城	118.5	44	29.4	40	41.2	47	7.1	44	26.3	36	14.5	30
栃木	112.2	45	28.6	41	46.7	44	6.3	46	20.0	46	10.6	44
福井	108.4	46	27.8	44	48.7	42	6.6	45	17.6	47	7.7	47
滋賀	107.0	47	20.9	47	44.3	45	8.4	37	23.1	41	10.3	45
平均	196.9	-	43.4	-	64.9	-	19.0	-	46.8	-	22.8	-

各セル左が得点、右がランキング

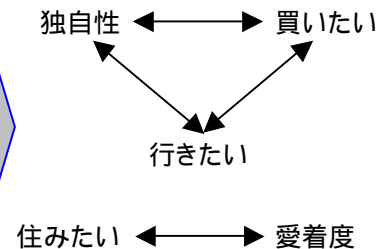
なお、上位を見ると、北海道・京都・沖縄・大阪・東京・神奈川・長崎・福岡・兵庫・鹿児島といった都道府県がランキングされている。これらを見ると、必ずしも大都会だけではないことがわかる。また、これらは、ビジネス・商業・観光・自然環境・文化・歴史等の点で何らかの特徴的な強みを持っている都道府県であることがわかる。

次に、“一体どのような要因が地域ブランドを向上させるのか”という視点で、その構造を分析すると、下記のようなものとなっていることがわかる。

「買いたい・行きたい・住みたい・独自性・愛着度」のそれぞれの相関性については、「買いたい&行きたい&独自性」「住みたい&愛着度」で相関係数が強いことがわかる。

[相関行列]

	買いたい	行きたい	住みたい	独自性	愛着度
買いたい	1	0.9243	0.7207	0.9207	0.8208
行きたい		1	0.7057	0.9309	0.7911
住みたい			1	0.7570	0.9404
独自性				1	0.8480
愛着度					1



上表の数値は2変数間の相関関係を示している。

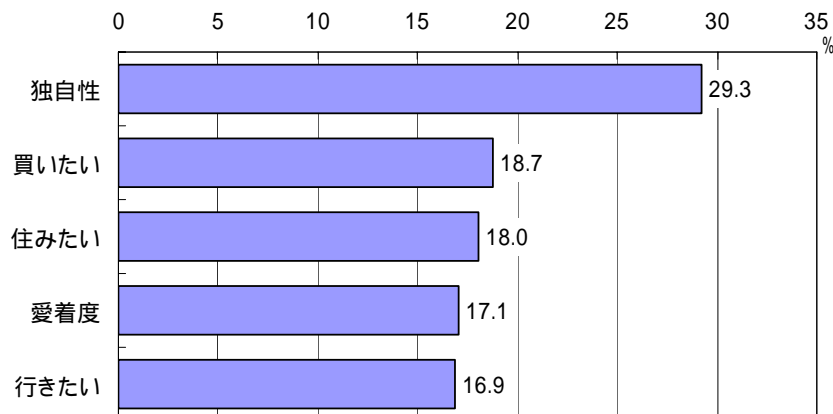
1 に近いほど相関関係が強く、0.8 以上であれば非常に強い相関関係にあると判断できる。

さらに、地域ブランドを向上させる要因を明らかにするため、総合得点（地域ブランド）に対する「買いたい・行きたい・住みたい・独自性・愛着度」それぞれの影響力を分析した（重回帰分析）。

この分析から、総合得点（地域ブランド）に対しては、「独自性」が最も影響力が強いことがわかった（「独自性」が地域のブランド価値を上げるキーとなる）。その都道府県が持つ独自性（オリジナリティーや強み）が一般市民の「買いたい」「行きたい」という動機を喚起させるのであり、このことから「何らかのきっかけでその土地を訪れてもらって、親近感を持ってもらい、移住＝人口増加につなげる」というマーケティング戦略も考えられよう。

また、新たな住民や従来からの住民も、人口流出を防ぎ、住み続けてもらうには地域に対する愛着を高めることであり、市民ニーズを十分考慮し、他県にないオリジナリティーある行政サービスや市民に優しい地域社会を実現することが重要である。これらの点を5県連携にあたって、念頭に置いて計画を進めていきたい。

重回帰分析



5県に関するデータ

		単位	茨城県	栃木県	群馬県	福島県	新潟県	5県計	全国	構成比	データ元					
気候・地形	気候・地形・面積															
	気候		太平洋気候		内陸気候		内陸気候		日本海・太平洋気候		日本海気候					
	平均気温		14.0	39	14.3	37	14.8	34	13.3	40	14.2	38	-	-	-	総務省「平成14年社会生活統計指標」
	降水量	mm	1,180	34	1,572	17	1,503	21	1,188	33	2,283	4	-	-	-	総務省「平成14年社会生活統計指標」
	面積	km ²	6,096	24	6,408	20	6,363	21	13,783	3	12,582	5	45,232	372,863	12.1	総務省統計局「2005社会生活統計指標」
	可住地面積	km ²	3,976	4	2,946	13	2,295	20	4,218	3	4,481	2	17,916	121,369	14.8	総務省統計局「2005社会生活統計指標」
	森林面積	km ²	1,890	39	3,444	27	4,045	22	9,371	4	7,928	7	26,679	244,904	10.9	総務省統計局「平成12年国勢調査報告」
	宅地面積	km ²	639	4	404	15	387	16	414	14	437	13	2,281	15,858	14.4	総務省自治税務局固定資産税課「資産評価室「固定資産の価格等の概要調査(土地)」
	耕地面積	ha	178,200	3	131,200	10	80,400	18	155,300	6	179,300	2	724,400	4,736,000	15.3	農林水産省「平成15年耕地及び作付け面積統計」
	経営耕地面積	ha	141,221	3	114,989	9	58,346	19	133,779	5	157,187	2	605,522	3,884,041	15.6	農林水産省大臣官房統計情報部「2000年世界農林業センサス」
人口	人口・世帯数															
	人口	千人	2,989	11	2,013	20	2,033	19	2,106	17	2,452	14	11,593	127,687	9.1	総務省統計局「人口推計年報 - 平成16年10月1日現在推計人口 - 」
	人口集中地区	km ²	232	13	178	20	195	18	176	22	225	15	1,005	12,457	8.1	総務省統計局「平成12年国勢調査報告」
	年少	千人	424	11	287	20	290	19	312	17	330	14	1,643	17,734	9.3	総務省統計局「人口推計年報 - 平成16年10月1日現在推計人口 - 」
	生産年齢	千人	2,012	11	1,347	18	1,338	19	1,328	20	1,549	15	7,574	85,077	8.9	総務省統計局「人口推計年報 - 平成16年10月1日現在推計人口 - 」
	高齢	千人	553	13	379	24	406	22	466	16	573	12	2,377	24,876	9.6	総務省統計局「人口推計年報 - 平成16年10月1日現在推計人口 - 」
	総世帯数	千世帯	986	13	667	22	695	18	688	20	796	15	3,832	47,063	8.1	総務省統計局「平成12年国勢調査報告」
	労働力人口	千人	1,611	11	1,091	20	1,102	19	1,198	18	1,350	13	6,353	67,175	9.5	総務省統計局「平成14年就業構造基本調査」
	就業人口	千人	1,543	11	1,044	20	1,052	19	1,146	18	1,295	13	6,079	63,529	9.6	総務省統計局「平成14年就業構造基本調査」
	将来推計人口															
2015年	千人	2,982	-	2,008	-	1,996	-	2,044	-	2,359	-	11,389	126,266	9.0	人口問題研究所「新しい推計人口」14年	
2030年	千人	2,774	-	1,880	-	1,834	-	1,856	-	2,111	-	10,455	117,580	8.9	人口問題研究所「新しい推計人口」14年	
2004-2015年の減少率	%	0.23	-	0.25	-	1.82	-	2.94	-	3.79	-	1.76	1.11	-	-	
2004-2030年の減少率	%	7.19	-	6.61	-	9.79	-	11.87	-	13.91	-	9.82	7.92	-	-	
平均寿命																
男性	年	77.20	35	77.14	38	77.86	20	77.18	37	77.66	25	-	77.71	-	総務省統計	
女性	年	84.21	44	84.04	45	84.47	35	84.21	43	85.19	9	-	84.62	-	総務省統計	
県民性	県民性															
	県民性を表すキーワード		怒りっぽい、忘れっぽい、飽きっぽい、郷土意識が低く、言葉に対するコンプレックスが強い		真面目・堅実・消極的・人情味がある、社会意識は楽観的		明るく、さっぱり、義理人情に厚い、郷土意識が強い		浜通り・中通り・会津の3地域で異なる気質が存在、人付き合いを大切に、郷土愛が深い		地味だが、ねばり強く、ひたむき、堅実だが、保守的な傾向		-	-	-	NHK県民意識調査 96年
	今住んでいる所は住み良い	%	80.5	44	83.1	33	87.7	5	83.7	32	88.6	2	-	-	-	NHK県民意識調査 96年
	県(居住県)という所が好き	%	76.2	44	78.4	38	88.8	4	86.5	10	86.5	10	-	-	-	NHK県民意識調査 96年
	県人という気持ちを持っている	%	77.0	11	67.6	35	74.9	16	64.9	37	75.8	13	-	-	-	NHK県民意識調査 96年
	県(居住県)の人々の考え方は、他県とは違った特徴がある	%	39.4	39	42.3	31	44.2	29	47.1	26	56.0	12	-	-	-	NHK県民意識調査 96年
	ボランティア活動をしてみたい	%	53.8	26	57.9	10	58.2	7	61.9	2	52.8	32	-	-	-	NHK県民意識調査 96年
	一番親しみを感ずる都道府県:1位	-	東京都	-	東京都	-	東京都	-	宮城県	-	東京都	-	-	-	-	NHK県民意識調査 96年
	一番親しみを感ずる都道府県:2位	-	栃木県	-	茨城県	-	埼玉県	-	東京都	-	長野県	-	-	-	-	NHK県民意識調査 96年
	隣県で一番関心があるのは:1位	-	千葉県	-	茨城県	-	埼玉県	-	宮城県	-	長野県	-	-	-	-	NHK県民意識調査 96年
隣県で一番関心があるのは:2位	-	栃木県	-	群馬県	-	栃木県	-	茨城県	-	福島県	-	-	-	-	NHK県民意識調査 96年	
経済力	生産性・所得・経済成長率															
	県内総生産	百万円	11,007,951	11	7,891,855	17	7,553,549	19	7,659,336	18	9,039,137	14	43,151,828	493,182,433	8.7	県民経済計算 - 平成14年度 -
	一人当たり県民所得	千円	2,902	12	3,044	7	2,909	11	2,668	25	2,713	21	2,847	2,916	-	内閣府経済社会総合研究所「平成14年度県民経済計算」
	経済成長率	%	0.344	9	0.036	13	1.102	31	1.534	36	1.721	37	0.810	0.606	-	県民経済計算年報(内閣府経済社会総合研究所)
	地価															
	住宅地	円/m ²	45,400	21	48,600	19	41,500	24	29,000	42	35,400	32	-	-	-	国土交通省土地・水資源局地価調査課「平成16年都道府県地価調査」
	商業地	円/m ²	82,600	32	113,600	19	92,000	30	67,900	41	111,300	21	-	-	-	国土交通省土地・水資源局地価調査課「平成16年都道府県地価調査」
	工業地	円/m ²	26,800	22	30,200	18	36,900	11	14,800	43	22,200	34	-	-	-	国土交通省土地・水資源局地価調査課「平成16年都道府県地価調査」
	予算・決算															
	予算15年度	百万円	1,061,795	12	821,168	19	770,534	25	936,252	14	1,219,897	10	4,809,646	49,811,034	9.7	(財)地方財務協会「平成16年版地方財政統計年報」
決算14年度	百万円	1,094,374	12	836,850	20	785,584	26	982,902	15	1,277,751	10	4,977,461	51,464,203	9.7	(財)地方財務協会「平成16年版地方財政統計年報」	

		単位	茨城県	栃木県	群馬県	福島県	新潟県	5県計	全国	構成比	データ元					
産業動向	事業所数・就業人口															
	事業所数	千店	135	14	104	20	110	19	110	18	142	12	601	6,350	9.5	総務省統計局「平成13年事業所・企業統計調査」
	第1次産業の就業人口	千人	127	2	75	15	65	18	89	12	86	14	443	3,028	14.6	総務省統計局「平成14年就業構造基本調査」
	第2次産業の就業人口	千人	498	11	358	18	376	15	346	19	415	13	1,992	18,328	10.9	総務省統計局「平成14年就業構造基本調査」
	第3次産業の就業人口	千人	913	12	606	21	615	18	612	19	754	15	3,499	42,620	8.2	総務省統計局「平成14年就業構造基本調査」
	生産額・出荷額・販売額															
	農業粗生産額	億円	4,194	3	2,786	9	2,210	17	2,640	10	3,281	5	15,111	89,011	17.0	農林水産省大臣官房統計情報部「平成15年農業産出額」
	製造品出荷額	百万	9,960,715	9	7,659,208	11	7,229,167	12	5,155,135	19	4,206,238	23	34,210,463	269,361,805	12.7	経済産業省経済産業政策局「平成14年工業統計表(産業編)」
	商業(卸・小売業)販売額	億円	65,744	14	56,465	16	53,624	18	48,986	19	73,306	12	298,125	5,484,641	5.4	経済産業省経済産業政策局調査統計部「平成14年商業統計表」
	企業立地件数・面積															
	立地件数	件	38	4	25	11	25	11	24	14	34	6	146	844	17.3	平成14年工場立地動向調査
	面積	km ²	392	6	359	7	266	14	481	1	251	16	1,749	8,724	20.1	平成14年工場立地動向調査
	労働者平均給与	円	363,617	15	366,506	12	379,584	8	328,815	35	344,985	25	356,701	389,664	-	「平成15年毎月勤労統計調査年報 地方調査」 従業員30人以上
	工業団地の分布・面積															
	分布	所	21	-	24	-	21	-	46	-	43	-	1,206	-	-	- 各工業団地パンフレット
面積	ha	1,117	-	1,237	-	442	-	2,872	-	549	-	3,442	-	-	- 各工業団地パンフレット	
有効求人倍率																
有効求人倍率	-	0.51	24	0.64	12	0.73	7	0.45	32	0.51	24	-	0.54	-	厚生労働省「労働統計年報, 14年」	
新規求人倍率	-	0.86	28	1.08	14	1.18	9	0.82	31	0.86	28	-	0.93	-	厚生労働省「労働統計年報, 14年」	
大規模小売店																
事業者数	店	2,383	12	1,389	22	1,271	27	1,555	23	2,139	14	8,737	107,617	8.1	経済産業省経済産業政策局「平成14年商業統計表(立地環境特性別統計編)」	
年間販売額	百万円	930,746	12	617,606	18	581,464	21	628,298	22	725,142	15	3,483,256	43,744,517	8.0	経済産業省経済産業政策局「平成14年商業統計表(立地環境特性別統計編)」	
消費者物価指数	-	97.7	32	97.3	39	98.5	7	97.8	28	98.4	10	-	-	-	総務省統計局「平成16年消費者物価指数年報」	
主な農産物																
主な産物等	-	納豆・農産物ほか		いちご・かんぴょうほか		こんにゃく・うどんほか		果実ほか		米・日本酒		-	-	-	-	
生活文化水準	図書館・社会福祉施設数															
	図書館	所	49	19	43	25	39	27	57	14	55	15	243	2,742	8.9	総務省統計局「2005社会生活統計指標」
	社会福祉施設数	所	1,419	21	1,176	30	1,322	26	1,205	29	2,182	10	7,304	82,270	8.9	厚生労働省大臣官房統計情報部「平成14年度社会福祉施設等調査報告」
	病院施設数・医師・薬剤師数															
	病院施設数	所	203	13	117	29	144	24	152	20	141	26	757	9,122	8.3	厚生労働省大臣官房統計情報部「平成15年医療施設調査(動態調査)・病院報告」
	医師数	人	4,312	17	3,916	21	4,071	19	3,768	22	4,350	16	20,417	262,687	7.8	厚生労働省大臣官房統計情報部「平成14年医師・歯科医師・薬剤師調査」
	歯科医師数	人	1,684	14	1,277	20	1,219	22	1,299	19	2,040	12	7,519	92,874	8.1	厚生労働省大臣官房統計情報部「平成14年医師・歯科医師・薬剤師調査」
	薬剤師数	人	5,142	12	2,939	20	2,821	23	2,983	19	3,418	16	17,303	229,744	7.5	厚生労働省大臣官房統計情報部「平成14年医師・歯科医師・薬剤師調査」
	教育・教養娯楽費															
	教育費支出	円/月	18,123	26	19,235	23	19,959	20	21,927	11	18,893	26	19,627	18,021	-	- 家計調査平成15年年報(二人以上・勤労者世帯)
	娯楽費支出	円/月	34,721	15	36,798	7	31,628	27	31,518	29	31,977	24	33,328	32,303	-	- 家計調査平成15年年報(二人以上・勤労者世帯)
	その他															
	NPO認証数	数	196	20	184	23	308	13	190	21	207	17	1,085	14,721	7.4	総務省統計局「2005社会生活統計指標」
	外国人登録者数	人	48,974	10	30,538	17	43,470	13	12,433	26	14,031	24	149,446	1,915,030	7.8	法務省入国管理局平成15年末における外国人登録者統計
	インフラ	道路延長														
道路延長		km	55,407	2	24,278	20	34,475	12	38,711	7	36,758	8	189,628	1,182,593	16.0	国土交通省道路局「道路統計年報2004」
人口当たり		km/人	18.5	5	12.1	25	17.0	8	18.4	6	15.0	13	16.4	9.3	-	-
保有台数あたり		km/千台	23.9	8	15.6	29	20.6	15	25.4	5	21.0	12	21.5	15.4	-	-
高規格幹線道路延長																
整備計画		km	201	18	173	24	178	23	413	3	441	2	1,406	9,342	15.1	福島県高速道路グループ15年4月
共用区間		km	161	15	134	22	158	16	319	3	411	2	1,183	7,196	16.4	福島県高速道路グループ15年4月
人口当たり共用区間		km/千人	53.9	31	66.6	27	77.7	24	151.5	4	167.6	3	70.9	56.4	-	-
保有台数あたり共用区間		km/百万台	69.5	33	86.0	29	94.3	27	209.3	4	235.2	3	93.2	93.6	-	-
自動車保有台数		台	2,316,118	11	1,558,974	17	1,675,537	15	1,524,392	19	1,747,315	14	8,822,336	76,892,517	11.5	国土交通省総合政策局「平成15年版陸運統計要覧」
1世帯あたり乗用車保有台数		台	1.62	7	1.64	5	1.70	3	1.50	12	1.52	11	1.60	1.12	-	日本自動車検査登録協会「自動車保有車両数月報, 03年」
鉄道(会社別延長・利用者数)																
JR営業キロ		km	286.0	31	338.0	24	375.8	18	766.5	4	897.6	2	2,663.9	19,778.9	13.5	財団法人運輸政策研究機構「平成15年版地域交通年報」
JR駅数		駅	73	32	46	43	54	40	144	8	193	2	510	4,672	-	財団法人運輸政策研究機構「平成15年版地域交通年報」
JR利用者		千人	83,030	-	48,739	-	33,611	-	40,750	-	66,150	-	272,280	8,456,605	3.2	各県の統計年鑑、国土交通省総合政策局「平成13年度旅客地域流動調査」
民鉄営業キロ	km	175.8	15	207.7	12	175.7	16	93.9	25	59.5	33	712.6	6,772.4	10.5	財団法人運輸政策研究機構「平成15年版地域交通年報」	
民鉄駅数	駅	85	18	75	23	85	19	48	29	11	43	304	4,376	-	財団法人運輸政策研究機構「平成15年版地域交通年報」	
民鉄利用者	千人	19,115	-	16,200	-	16,175	-	5,986	-	3,298	-	60,774	13,069,839	0.5	各県の統計年鑑、国土交通省総合政策局「平成13年度旅客地域流動調査」	
港湾の利用動向																
貨物移出	千トン	12,890	-	-	-	-	-	3,257	-	6,866	-	23,013	599,221	3.8	国土交通省「港湾統計」平成13年	
貨物移入	千トン	8,857	-	-	-	-	-	5,767	-	10,553	-	25,177	564,031	4.5	国土交通省「港湾統計」平成13年	
空港の利用動向																
旅客取扱実績	千人	-	-	-	-	-	-	611	-	1,279	-	1,890	244,835	0.8	国土交通省「空港管理状況調査」平成14年	
貨物取扱量	トン	-	-	-	-	-	-	1,331	-	2,948	-	4,279	4,585,960	0.1	国土交通省「空港管理状況調査」平成14年	
観光地																
主な観光地			偕楽園・大洗ほか	日光・鬼怒川ほか	尾瀬・温泉地ほか	会津・猪苗代ほか	佐渡・温泉地ほか									
地域イメージ	地域のイメージ															
	地域ブランド力・総合得点	得点	118.5	44	112.2	45	123.5	40	143.1	34	190.6	18	137.6	196.9	-	「地域ブランド戦略サーベイ」日経リサーチ
	地域ブランド力・購買意向	得点	29.4	40	28.6	41	30.2	38	34.1	33	51.8	10	34.8	43.4	-	「地域ブランド戦略サーベイ」日経リサーチ
	地域ブランド力・訪問意向	得点	41.2	47	46.7	44	48.6	43	54.5	37	63.1	25	50.8	64.9	-	「地域ブランド戦略サーベイ」日経リサーチ
	地域ブランド力・居住意向	得点	7.1	44	6.3	46	9.8	33	9.0	35	10.6	30	8.6	19.0	-	「地域ブランド戦略サーベイ」日経リサーチ
	地域ブランド力・独自性	得点	26.3	36	20.0	46	22.0	43	32.2	31	45.1	21	29.1	46.8	-	「地域ブランド戦略サーベイ」日経リサーチ
地域ブランド力・愛着度	得点	14.5	30	10.6	44	12.9	36	13.3	33	20.0	20	14.3	22.8	-	「地域ブランド戦略サーベイ」日経リサーチ	

高規格幹線道路とは高速自動車国道と一般国道の自動車専用道路を合計したもの

5県における強み・弱み

		茨城県	福島県	栃木県	群馬県	新潟県
内部	強み (S)	人口が多い 県土、可住地面積が広い 宅地面積が広い 耕地面積が広い 東京に近い 農業粗生産額が高い 海面漁業漁獲量が多い 製造品出荷額が高い 企業立地件数が多い 企業立地面積が広い 道路延長が全国上位 一世帯当たりの乗用車保有台数が高い 経済成長率がプラス 教育費、教養娯楽費が全国平均より高い 納豆・農産物が特産	県土、可住地面積が広い 耕地面積が広い 森林面積が広い 企業立地面積が広い 道路延長が全国上位 高規格幹線道路延長の整備計画が多い 観光資源(温泉など)が豊富 新幹線が通る 中核都市がある 教育費が全国平均より高い 県民当たりの図書館数、公民館数が多い もも、梨など果実が特産	一人あたりの県民所得が全国平均より多い 農業粗生産額が高い 企業立地面積が広い 一世帯当たりの乗用車保有台数が高い 東京に近い 新幹線が通る 中核都市がある 教育費、教養娯楽費が全国平均より高い 観光客が多い いちご、かんぴょうが特産	有効求人倍率、新規求人倍率が高い 一世帯当たりの乗用車保有台数が高い 新幹線が通る 教育費が全国平均より高い こんにゃく、うどんが特産	県土、可住地面積が広い 耕地面積が広い 森林面積が広い 農業粗生産額が高い 企業立地件数が多い 道路延長が全国上位 高規格幹線道路延長の整備計画が多い 観光資源(温泉など)が豊富 新幹線が通る 中核都市がある 教育費が全国平均より高い 県民当たりの図書館数、公民館数が多い 米、日本酒が特産
	弱み (W)	転出が転入を上回り、流出傾向にある 中核都市がない 病院数、医師数が全国平均より少ない 空港がない 地域のブランド力が低い 観光資源(温泉など)が少ない 新幹線が通らない 高齢者人口が多い 一人あたりの県民所得が全国平均より少ない 労働者平均給与が全国より低い 観光客が少ない	冬場に雪が多い 転出が転入を上回り、流出傾向にある 病院数、医師数が全国平均より少ない 経済成長率がマイナス 高齢者人口が多い 住宅地、工業地、商業地の地価が安い 一人あたりの県民所得が全国平均より少ない 労働者平均給与が全国より低い	転出が転入を上回り、流出傾向にある 病院数、医師数が全国平均より少ない 空港がない 港湾がない 地域のブランド力が低い 経済成長率がマイナス 労働者平均給与が全国より低い	転出が転入を上回り、流出傾向にある 空港がない 港湾がない 地域のブランド力が低い 経済成長率がマイナス 中核都市がない 高齢者人口が多い 医師数が全国平均より少ない 一人あたりの県民所得が全国平均より少ない 労働者平均給与が全国より低い	冬場に雪が多い 転出が転入を上回り、流出傾向にある 病院数、医師数が全国平均より少ない 経済成長率がマイナス 高齢者人口が多い 一人あたりの県民所得が全国平均より少ない 労働者平均給与が全国より低い
外部	機会 (O)	栃木県との旅客移動が多い 栃木県への貨物流動が多い つくばエクスプレスの整備 百里空港の民間共用化計画 北関東自動車道の整備 首都移転計画 栃木県に親しみをもちたれている 栃木県に隣県として関心をもちたれている	茨城県との旅客移動が多い 茨城県、栃木県との貨物流動が多い 北関東自動車道の整備 首都移転計画 新潟県に隣県として関心をもちたれている	茨城県、群馬との旅客移動が多い 群馬県への貨物流動が多い 北関東自動車道の整備 首都移転計画 茨城県に親しみをもちたれている 茨城県に隣県として関心をもちたれている 群馬県に隣県として関心をもちたれている	栃木県との旅客移動が多い 北関東自動車道の整備 首都移転計画 栃木県に隣県として関心をもちたれている	群馬県との貨物流動が多い 北関東自動車道の整備 首都移転計画
	脅威 (T)	将来人口の減少 県予算の伸び率がマイナス 5県より東京に親しみを感ずる 隣県で関心があるのは5県より千葉 いまだに残る東京の一極集中化	将来人口の大幅な減少予想 県予算の伸び率がマイナス 5県より宮城、東京に親しみを感ずる 隣県で関心があるのは5県より宮城 百里空港の民間共用化計画 いまだに残る東京の一極集中化	将来人口の減少 県予算の伸び率がマイナス 5県より東京に親しみを感ずる いまだに残る東京の一極集中化	将来人口の減少 県予算の伸び率がマイナス 5県より東京、埼玉に親しみを感ずる 隣県で関心があるのは5県より埼玉 いまだに残る東京の一極集中化	将来人口の大幅な減少予想 県予算の伸び率がマイナス 5県より東京、長野に親しみを感ずる 隣県で関心があるのは5県より長野 百里空港の民間共用化計画 いまだに残る東京の一極集中化
その他	県民性	怒りっぽい、忘れっぽい、飽きっぽい 郷土意識が低い 言葉に対するコンプレックスが強い	地域で異なった気質を持つ 教育熱心 人付き合いを大切に、郷土愛が深い	真面目で堅実、人情味が深い 消極的な傾向がある 社会意識は楽観的	明るく、さっぱりしている 義理人情に厚い 郷土意識が強い	地味だが、粘り強く、ひたむき 堅実であるが、保守的な傾向

第2章 交流の実態

1. 観光

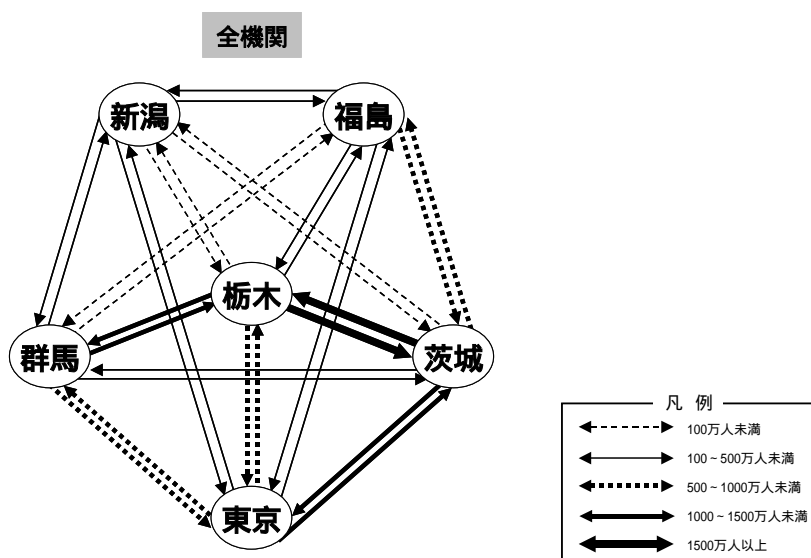
都道府県間の旅客移動数という事実について全機関（5交通機関合計）でみると、当然のことではあるが隣接県間との旅客移動は多いが、5県及び東京都の中で最も旅客移動数のボリューム自体が多いのは、**栃木-茨城県間**（隣接県でもあり、茨城県の人口は5県中最も多い）であり、どちらからも共に年間1,500万人以上の旅客流動＝人的交流が行われている（平成13年度 旅客地域流動調査）。

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）。

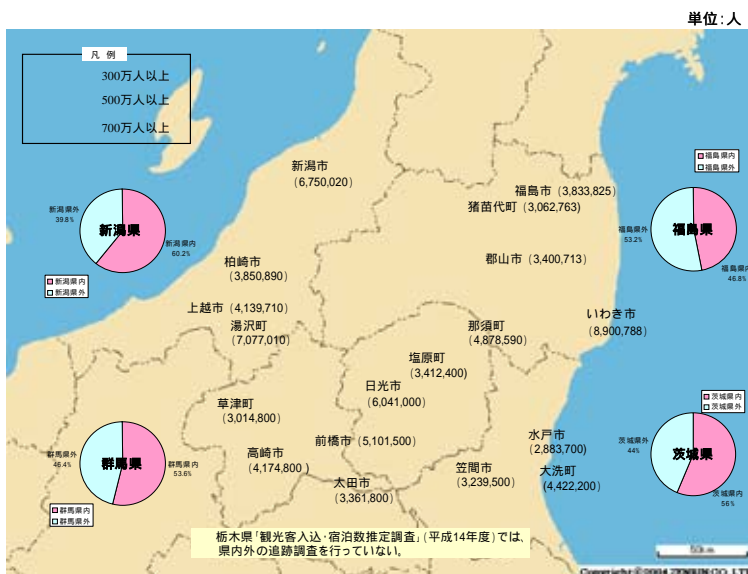
なお、5県全体で見ると、全国的に有名な観光資源があり、「日光・鬼怒川等（栃木県）」「尾瀬・草津温泉等（群馬県）」「会津・猪苗代等（福島）」「佐渡・湯沢温泉等（新潟県）」を保有しており、各観光地間のコラボレーションによるキャンペーン企画等の実現も可能性としては考えられる。

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

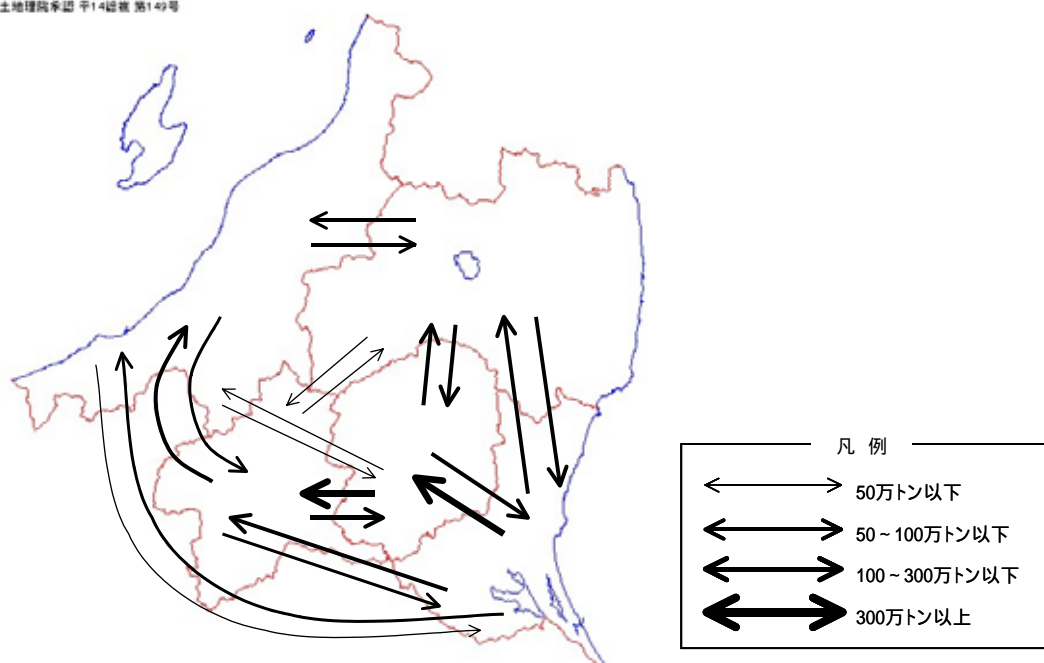
全品目の年間流動量をみると、全国では約33億トンの貨物流動があり、5県の貨物流動は約3億6000万トンで全国の約11%を占めている。5県内での流動量をみると、最も貨物流動が多いのは茨城県であり、約1億1000万トンで5県の貨物流動の31%を占めていることになる。5県内での都道府県間流動量をみると、茨城 栃木間、栃木 群馬間がともに年間流動量が300万トンを超えており、最も貨物流動が多いエリアとなっている。

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

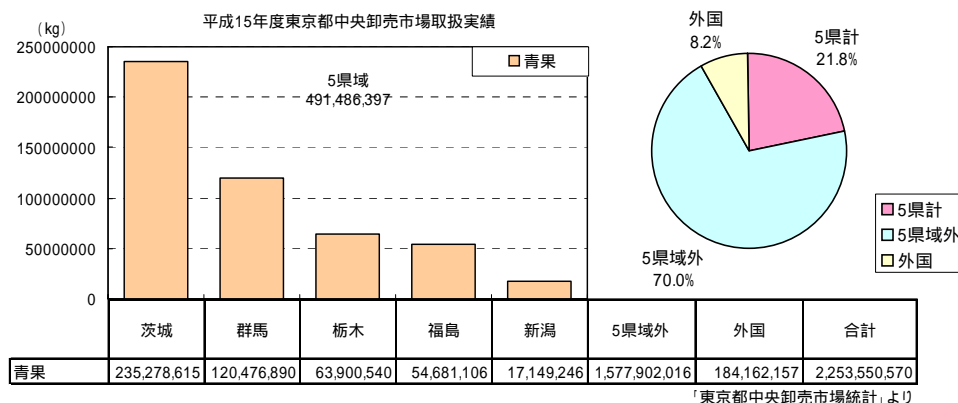
資料：「第7回全国貨物純流動調査(2000年)」より

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。



第3章 5 県のプロジェクト

1. 茨城県

いばらきブロードバンドネットワーク

茨城県内 15 箇所のアクセスポイントと全 83 市町村が光ファイバで結ばれた超高速・大容量の情報通信ネットワーク。県民・企業誰もが便利で廉価に利用できる情報通信サービス環境を実現することにより、情報格差の是正、産業の振興、行政サービスの効率化・高度化を推進する。主な仕様は下記の通り。

基幹回線の伝送容量 2.4 Gbps

4 リングによるネットワークトポロジーにより、障害発生時の影響箇所の局所化、迂回経路の複数化を図り、ネットワーク全体としての信頼性を確保

基幹回線の MPLS-VPN の採用により、専用線と同等の高いセキュリティを確保

民間委託による 24 時間 365 日の運用・保守体制

つくばスマートコリドール構想

新しい街づくりが進められるつくばエクスプレスの沿線開発地区、メディアパークシティ及び筑波研究学園都市等において、人口や産業の定着を図るため、光ファイバ網の整備等によって快適な生活空間や業務環境を創出し、未来型の情報都市の構築を目指す。

つくばエクスプレス

つくばエクスプレスは、平成 17 年 8 月開業予定の秋葉原とつくば間（約 58.3km）を 45 分で結ぶ都市高速鉄道で、この鉄道が開業すると、人・モノ・情報の交流が活発になり沿線地域が活性化されるとともに、社会経済の発展に大きく寄与するものと期待されている。また、沿線地域では、鉄道開業に合わせて街開きできるよう、鉄道整備と一体的に計画的なまちづくりが進められている。主な内容は下記の通り。

初乗り 160 円 通勤定期 40%OFF 通学定期 60%OFF 駅数 20 駅

区間：秋葉原～つくば ワンマン運転 事業会社：首都圏新都市鉄道（株）

百里飛行場の民間共用化

航空自衛隊百里基地の民間共用によって、北関東の空の玄関として札幌、大阪、福岡、那覇など全国の主要都市と北関東地域を結んで、人・モノ・情報をめぐる都市間の交流を促進し、観光などの産業の活性化や学術研究機能の発展に大きく貢献することが予想。

経済効果：1,820 億円。さらに、航空事業の開始、ターミナルビル運営、観光客増加などの民間共用化後の経済波及効果が年間 300 億円

社会的効果：就航地との交流の増加、地場産業の発展、起業化推進、空港立地による企業進出の促進、地域のイメージアップ

費用対効果：建設費と開港後 50 年後の維持管理費は 317 億円。費用対効果は 4.8 倍に上る

高規格幹線道路の整備

茨城県的高速道路は、常磐自動車道をはじめ、北関東自動車道、東関東自動車道水戸線、首都圏中央連絡自動車道の4路線で、総延長は311 km。

< 常磐自動車道 >

東京都練馬区を起点とし宮城県仙台市に至る延長約350 kmの高速道路で、茨城県においては千代田石岡 I.C ~ 水戸 I.C 間(27.3 km)で6車線化工事が進められている。本道路は、現在建設が進められている北関東を始め、圏央道や東関東水戸線の機能と相まって、首都圏や北関東、東北地方に至る広域高速交通ネットワークを形成する重要路線である。

< 北関東自動車道 >

群馬・栃木・茨城三県を相互に連絡して広域的な都市圏の骨格をなすとともに、常陸那珂港(流通港湾)をはじめとする、茨城県の重要港湾群と連携してマルチモーダルを形成し、21世紀のアジア・太平洋時代へ向けた基幹施設として、その早期供用が県内外より期待されている。区間は群馬県高崎市~茨城県ひたちなか市(延長約150km、群馬県区間L 33km、栃木県区間L 58km、茨城県区間L 54km)。

< 東関東自動車道水戸線 >

東京都練馬区を起点とし千葉県を経て水戸市に至る延長約140 kmの高速道路で、千葉県市川市から潮来町間約75 kmが供用されている。本路線は、県内4つの重要港湾群や新東京国際空港、百里飛行場と北関東自動車道や首都圏中央連絡自動車道とを連結して、陸・海・空によるネットワークを形成し、首都圏や来るべき北関東時代の新しい産業経済活動の中軸をなす重要な幹線道路である。

< 首都圏中央連絡自動車道 >

首都の中心部からおおよそ半径40~60 kmの位置に計画され、横浜厚木、八王子、川越、つくば(研究学園都市)、成田、木更津などの中核をなす都市を連絡し、常磐道を始めとする6本の国幹道と連結。さらには新東京国際空港に直結する首都圏の重要な高速道路でもある。路線名は一般国道468号(一般国道自動車専用道路)、延長約300kmであり、区間は神奈川県横浜市(横浜横須賀道路)~千葉県木更津市(東関東自動車道館山線)となっている。

港湾の整備(常陸那珂港、鹿島港、日立港、大洗港)

< 常陸那珂港 >

中核国際港湾として発展する常陸那珂港は、北関東自動車道の整備と併せ、東西方向の新しい物流ルートとして、首都圏における物流の発展に大きく貢献していくものと期待されている。2001年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。

< 鹿島港 >

首都・東京へ1時間余りで連絡可能な鹿島港は、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。現在鹿島港では、水深-10mと-7.5mの岸壁を合わせて8バース備える南公共埠頭に加え、北公共埠頭の建設が進められている。

首都機能移転等

「利根川越え」(「栃木・福島地域」)への首都機能移転実現のため北東地域各県(宮城・山形・福島・茨城・栃木)と連携し、共同調査事業、共同PR事業及び共同要望活動を実施している。首都機能移転は、国政全般の改革を推進し東京一極集中を是正するとともに、国土の災害対応力の強化を図るなど新しい社会を築く上で大きな役割を果たす。

ひたちなか地区開発計画

ひたちなか市と東海村にまたがる「ひたちなか地区」の開発は、茨城県の県北地域振興の拠点として、また北関東(茨城県・栃木県・群馬県)の中核都市として総合的な発展を先導するビッグプロジェクトで、国際港湾公園都市構想のもと、常陸那珂港や国営ひたち海浜公園を中心とした各種事業が進められている。

サイエンスフロンティア21 構想

東海村に建設中の大強度陽子加速器(J-PARC:ジェイパーク)等を核として、その周辺地域につくばと並ぶ新たな科学技術拠点の形成を目指す。研究開発を支援する産業の発展や、研究成果を活用した新産業・新事業の創出を促進するための機能や、将来の科学技術を担う人材の育成機能、この地域に訪れる研究者や技術者の快適な研究・生活環境づくりを柱とする。

アーカス・プロジェクト

茨城県守谷市を拠点とし、現代芸術分野の若手アーティストを招き、滞在期間中の創作活動を支援する「アーティスト・イン・レジデンス」プログラムを中心に身近にアーティストと交流し、新しい芸術を体験する機会を地域の方にも提供するプログラム。

やさしさのまち「桜の郷」

福祉・医療・健康増進・生きがいづくり等の機能を備えた、高齢社会に対応できる総合的なまちづくりのモデルとして整備。「安心」、「ふれあい」、「うるおい」の3つの機能を備えた施設整備を図ることが狙い。場所は東茨城郡茨城町桜の郷(約57ha)にあり、「みなみ台」の分譲地、水戸医療センター(旧国立水戸病院)、特別養護老人ホーム、介護老人保健施設、コミュニティセンター、健康生きがい施設、県営住宅がある。

2. 福島県

21 世紀 F I T 構想

本構想は昭和 62 年 10 月の「福島・茨城・栃木 3 県知事会談」の合意に基づき、福島(F)・茨城(I)・栃木(T)の 3 県が、その県際地域において、東京からの近接性や高速交通体系、さらには豊かな自然環境や災害に対する安全性の高さなど地域の有する地理的条件を活かし、連携・協力しながら 21 世紀にふさわしい新たな先導的拠点の形成を図ろうとするものである。首都圏と東北圏の結節点に位置するこの圏域は、東京から北海道に至る国土軸の形成に向けて、今後ますます重要な役割を果たすものと考えられ、3 県の産業界、学界及び自治体が連携・協力し、一体的な推進に取り組んでいる。

南東北 S U N プラン

21 世紀を迎え、世界は今、地球規模での歴史的な転換期に、我が国には、その経済力や技術力にふさわしい国際貢献が求められている。しかし、国内では、東京圏への一極集中、地方での人口の減少や高齢化の進展など、国土の均衡ある発展を図っていく上で解決すべき問題が山積みしている。これらの課題を克服し、世界とともに歩む我が国の持続的な発展を実現していくためには、これまでの偏りのある国土構造を是正し、地域の主体性を強化した広域的な経済圏や交流ネットワークの形成などに取り組むことが必要になっている。このような状況を踏まえ、「南とうほく S U N プラン」では、仙台、山形、福島 の 3 県都を中心とした南東北地域において、3 県都の近接性、豊かな自然や土地資源、先端技術産業を始めとした諸機能の集積等の特性・資源を十分に活用し、“ほくとう日本”全体の発展を先導する中枢拠点を形成することを目指している。

東北インテリジェント・コスモス構想

新潟県を含む東北 7 県は、東京圏に隣接するという地理的優位性と豊かな自然条件を有し、高速交通体系の整備進展、高等教育機関等の充実、先端技術産業の集積等、地域発展のポテンシャルが大きく高まっている地域である。こうした東北地方において、産・学・官が連携し学術・技術・情報機能の集積と高度化を進め、各地域に集積されたこれらの機能のネットワーク化を図ることによって、東北が一体となった自立的未来型産業社会を形成し、東北を 21 世紀における日本の頭脳と産業開発の国際拠点とすることを目指す。

阿武隈地域総合開発事業

阿武隈地域の優れた自然観光を保全・活用するとともに、高速交通体系や地域の特性を活かし、生活環境の向上、企業誘致や産業の創出、多様な交流の展開が図られるよう道路網や生活関連基盤等の整備を促進し、人に優しく自然と共生した地域の形成を行う。

郡山地域高度技術産業集積活性化計画

郡山市、須賀川市を中心とする地域は、郡山地域テクノポリス開発計画や郡山地域頭脳

立地構想に基づく取組み等により、大学、研究機関、支援機関を中心とした技術面、経営面、人材面等での支援機能の集積や産業立地基盤の整備が進んでおり、地域全体がいわば「産業を育む大きな器」としての高い機能を有している。このため、本地域を、新たな事業を育みその巢立ちを助ける機能をもつ「地域インキュベータ」として位置づけ、地域の有する新事業創出のための資源の質の一層の向上を図るとともに、これらの資源を最大限に活用しながら、将来成長が見込まれる情報通信関連分野、医療福祉関連分野、環境関連分野、新製造技術関連分野を中心に、その積極的な振興を図るなど、新事業の創出に向けた主体的な取組みを推進する。

新「歳時記の郷・奥会津」活性化事業

只見川電源流域の地域は、豊かな自然の中に四季折々の行事等がいきいきと息づいており、正に地域のトータルイメージを「歳時記の郷・奥会津」と呼ぶにふさわしい地域であり、うるおいのある生活環境と美しい農山村の景観を維持・形成していくことが求められている。このため、「尾瀬の自然と奥会津の文化」の保全と創造に向け、流域9町村が連携した取組みを行う、新「歳時記の郷・奥会津」活性化事業を支援する。

あぶくま高原道路の整備

「東北自動車道」矢吹 IC と「磐越自動車道」小野 IC とを結ぶ延長約 36km の自動車専用道路。整備目的としては、県内の中通り地方と浜通り地方とを結ぶ交通網の強化による地域間交流連携の促進、阿武隈地域の発展の支援、県南・浜通り地方はもとより、栃木県をはじめとする北関東からの福島空港へのアクセスの向上、災害時の代替路線の確保、救急医療体制の支援となっている。

会津フレッシュリゾート構想

裏磐梯から、表磐梯・猪苗代周辺、会津若松市、南会津へ至る会津フレッシュリゾート地域は、美しい自然や歴史・文化資源に恵まれ、首都圏に近接しているという優れた特性を持っていることから、リゾート施設の整備を進めるとともに、地域資源の活用やホスピタリティの向上等による地域の魅力の向上やPR等に努め、交流人口の拡大による地域の活性化を図る。

ほくとう銀河プラン

「ほくとう日本」(北海道、東北6県、新潟県)は、広大な土地を有するとともに、豊かな水資源、美しい自然環境等に恵まれており、これらを生かしたさまざまな新しいランドデザインを描くことが可能な地域です。一方、新時代の地域づくりは、こころの豊かさ、自然とのふれあい、ゆとりの創出など新しい価値観を重視することが強く求められています。こうした中、北海道・東北地方がその特性を生かしながら、一体となって、交通・情報等の基盤整備、多様な交流圏の形成、自然と共生した空間づくりなどをめざしている。

3. 栃木県

栃木 IT プラン

国の指針（IT革命に対応した地方公共団体における情報化施策等の推進に関する指針：平成12年8月28日付け情報通信技術革命に対応した地方公共団体における情報化推進本部決定）に定める「総合的な情報化推進計画」であるとともに、栃木県の総合計画である「とちぎ21世紀プラン」の部門別計画でもある。

塩谷中央地域開発整備構想

「圏域の固有資源や特性を最大限に活用し、総合的・計画的な都市の形成を図りながら魅力ある地域づくりをめざす」ことを目標に5か所の重点整備地区に新幹線新駅の設置、林間住宅の開発、工業団地・研究団地の開発など25のプロジェクトを計画。区域は矢板市、塩谷町、氏家町、喜連川町（1市3町）である。

那珂川沿川地域活性化計画

那珂川沿川地域は、清らかでおだやかな自然、古代から連なる多数の文化遺産を有し、優れた田園風景を保持しており、「心街道 歴史の里 那珂川」をテーマに地域の特性を生かした圏域の整備を推進し、地域の均衡ある発展を目指す。主なプロジェクトは、緑と清流活用プロジェクト・温泉活用プロジェクト・歴史、文化資源活用プロジェクト・産業高次化プロジェクト・交通基盤整備プロジェクト・生活基盤整備プロジェクト・沿川地域ふれあいプロジェクトがある。区域は、南那須町、烏山町、馬頭町、小川町、湯津上村、黒羽町（5町1村）が対象。

栃木・小山定住圏計画

多極分散型の国土形成に資する拠点づくりを進めるとともに、定住条件整備の一層の推進を図り、21世紀にふさわしい、50万都市圏の形成を目指す。主なプロジェクトは、栃木インター周辺開発整備、岩舟・藤岡大規模開発、都賀インターチェンジ周辺整備、圏域北東部住環境整備、栃木駅周辺開発整備事業、小山駅周辺整備構想、交流センター構想、歴史のみちネットワーク構想、水と緑の文化ネットワーク構想、スポーツ・レクリエーションネットワーク構想、道路体系の整備促進、公共交通体系の整備・充実、公共施設ネットワーク及び相互利用システム構築事業、広域観光事業、イベント振興、ネットワーク化事業等。

佐野新都市開発整備事業

産業社会の構造変化、生活ニーズの多様化といった情勢を背景とし、この地域に、産業機能、交流機能、生活文化機能、居住機能等を集積させることにあります。そして、こうした機能が相互に連携し、新たな相乗効果を生み出していく、21世紀を見つめた創造的な都市づくりをめざす。開発面積は約150haであり、事業主体は地域振興整備公団、研究・

生産系施設、住居系施設、商業・業務系施設、産業業務系施設、高等教育機関、公園・緑地等を整備する。

北関東自動車道沿線開発構想

北関東自動車道は、群馬、栃木、茨城3県の主要都市や常陸那珂湊などを結び、さらに、中部横断自動車と一体となって都心から100～150km圏を環状に連絡する関東大環状の一部を構成し、北関東地域における総合開発推進の基盤整備としての役割を果たす国土開発幹線自動車道。区域としては、宇都宮市、足利市、栃木市、佐野市、鹿沼市、小山市、真岡市、上三川町、南河内町、上河内町、河内町、西方町、粟野町、二宮町、益子町、茂木町、市貝町、芳賀町、壬生町、石橋町、国分寺町、野木町、大平町、藤岡町、岩舟町、都賀町、高根沢町、田沼町、葛生町が対象。

栃木県高度技術産業集積活性化計画

栃木県では、21世紀に向けて本県産業の自立的な発展を図るために、「宇都宮テクノポリス計画」や「宇都宮頭脳立地計画」の推進等により培われた技術、人材等の地域産業資源を有効に活用し、地域内からの新たな産業の創出に取り組むため、新事業創出促進法に基づき、平成12年8月に「栃木県高度技術産業集積活性化計画」を策定。方策としては、人材育成、研究開発、販路開拓、資金供給支援等広範な支援の展開、産業支援拠点施設の活用(宇都宮テクノポリスセンター地区内に整備された工業技術センターにおける技術高度化支援及びとちぎ産業交流センターによる企業の立ち上がり支援)、新たな事業起こしを支援する総合的支援体制「とちぎベンチャーサポートプラネット21」の活用、大学等との連携促進(地域企業との共同研究の実施や大学における起業家講座の活用などの促進)、地域内への研究開発型企業や高付加価値産業の誘致、工業団地や業務団地の整備や企業立地の促進を図るため、県や市町による各種助成措置の充実、産学官の研究交流の促進、企業間交流による技術や経営など多様なパートナーシップ形成。

栃木県北部・南部地方拠点都市地域整備基本構想

対象区域は大田原市、矢板市、黒磯市、西那須野町(3市1町)。基本計画として「自然と調和した地方拠点都市圏の形成」を掲げ、都市核の形成、都市機能の増進、魅力ある就業機会の確保と定住環境の整備等、広域交流ネットワークの整備を推進。

国土交流拠点とちぎ整備構想

新世紀の本県が目指す「国土交流拠点とちぎ」は、これまで築いてきた地域間の連携と交流を支える県土の基盤(コリドール・ネットワーク)の上にも実現されるものであり、広域連携軸、国際連結軸、及び地域連携軸が形づくる「コリドール・ネットワーク」を通じて県内各地域や全国・全世界に向けて発信する整備構想。

4. 群馬県

東武伊勢崎線外2線連続立体交差事業

太田駅は、浅草と伊勢崎を結ぶ東武鉄道伊勢崎線をはじめ小泉線、桐生線の結節点となっている。この鉄道が駅周辺の市街地を「たすき」状に走っているため、踏切による交通渋滞が甚だしく踏切事故の危険性も高くなっており、市街地が鉄道で分断されることにより、都市としての一体的な効率ある発展が阻害されている。このような状況を抜本的に解消するため、太田駅付近の鉄道を連続立体交差事業により高架化し、太田市で行う太田駅周辺土地区画整理事業等と合わせて、快適で健全な都市づくりを推進するものである。

期間：平成3年度から平成18年度 延長：伊勢崎線2.9km、桐生線1.9km、小泉線1.5km
除却踏切数：17箇所 事業効果：踏切除却による通行時間短縮

北関東自動車道側道路建設

北関東自動車道の建設に併せ、都市間の交流促進と快適な道路環境確保を目的に側道を整備している。基本的に北側の側道は幅11mの広幅員で整備することで、幹線としての機能を確認し、南側は、地域内の生活道路として幅員5mで整備する。

東毛広域幹線道路

東毛広域幹線道路は高崎駅東口を起点に、伊勢崎市、太田市、館林市などの主要都市を結び、東北自動車道館林インターチェンジを経て板倉町に至る延長58.6kmの幹線道路である。県央と東毛の各都市の連携を深めるために重要な路線であり、沿線の産業立地、物流の効率化、生活圏の拡大など、地域の発展にはたす役割は極めて大きいものがある。また、沿道状況などから可能な区間については、広幅員の植栽帯を確保することにより、地域のシンボルとなるような平成の並木整備を進めている。

サイクリングロードネットワーク計画

自転車の利用しやすい環境を整えるため、国道、県道に限らず、市町村道、農道、林道や河川堤防上のサイクリングロードを連結する「群馬県サイクリングロードネットワーク計画」を進めている。整備の方針は以下のとおりである。

- ・ネットワーク化...通勤、通学やレクリエーションに、気軽に自転車を使えるように、歩道のない裏道や農道も使って、安全なルートで、学校、駅、公共施設等を結ぶ。
- ・連続性の確保...サイクリングロードをつなげるという観点から、安全で経済的なルートを使って、短期間で連続性が確保できるようにする。
- ・公共交通機関との連携強化...自転車とバスの乗り継ぎや自転車と電車の乗り継ぎが、スムーズにいくように整備する。

両毛広域都市圏づくり

関東平野の北端、足尾山地の裾野に位置し、地域の中央を渡良瀬川が、南端部を利根川

が流れる水と緑の豊かな地域で、東京から 60～100km の距離にあり、地域面積は 1386 平方キロメートル、人口は約 87 万人。両毛地域 20 市町村(当時)と群馬・栃木両県が、地域のより深い交流と、一体となったまちづくりを推進するために、各種 P R 事業やイベント事業のほか、公共施設の相互利用の推進など、さまざまな事業を展開している。

板倉ニュータウンの建設・分譲

都心から約 60km に位置する水と緑の自然環境に恵まれた板倉町に、東洋大学板倉キャンパスと東武日光線の新駅「板倉東洋大前駅」を核とした総面積 218ha、計画人口 1 万 2 千人の今までにない新しい住宅団地の建設・分譲を進めている。

位置：群馬県邑楽郡板倉町朝日野、泉野地内

開発面積：約 218ha 事業期間：平成 3 年～平成 17 年 住宅計画：戸数 3,400 戸

多々良沼公園整備事業

多々良沼周辺における自然環境の変化は著しく、沼地や低湿地の埋立、河川改修、雑木林の開発、住宅地の造成、用排水事業の整備など都市化により地域の自然は大きな変化を遂げ、この地固有のタタラカンガレイをはじめ貴重な動植物の種類や数は減少の方向にある。そのため既存の自然的資源である、樹林地・草地・水辺等の将来にわたって一体的に保全・管理することが緊急の課題となっている。

観音山ファミリーパークの建設

高崎市街地の西側に広がる標高 200m 前後の観音山丘陵の南端に位置し、計画地は地形的にもかなりの高低差のある地域である。整備理念は、地域の自然環境を十分に生かした公園づくり。自然とのふれあいを通じ、人々の情操を育める公園づくり。県内のレクリエーション機能の向上を目指し、子どもから大人まで楽しむことの出来る公園づくりを掲げている。主な施設には、サービスセンター、森の大芝生広場、森の小動物園、森のクラフト工房、森のレクリエーション・スポーツ広場、噴水広場などがある。

ぐんま昆虫の森整備

自然の恵みが豊かな里山の中で、昆虫を見たり、触れたりすることにより、いのちの大切さを学ぶことができる場所として、新里村にある 48 ヘクタールの里山を復活、整備する。身近な自然の中で生きものを見つけ、その体験を通して生命の大切さに気づき、豊かな感性を育む新しいタイプの施設の建設を目指している。

県立病院の整備

高度な診療機能と研究・研修や情報収集・発信機能などのセンター的機能を発揮し、県内医療施設との連携を強化しながら、それぞれの病院が独自に工夫して県立病院としての役割が十分に果たせるよう、日本一の県立病院を目指して拡充整備あたる。

5.新潟県

日本海沿岸東北自動車道

日本海沿岸東北自動車道は、新潟市を起点として、村上市、鶴岡市、酒田市、能代市、大館市を經由して、青森市に至る総延長 440 km の高速自動車道で、この路線は、新潟県、山形県、秋田県、青森県の 4 県の日本海側の主要都市を結ぶとともに、北陸、関越、磐越、山形、秋田、東北の各自動車道と接続することから、東日本地域の内陸部、太平洋沿岸部との縦横の高規格道路網を形成し、緊急時における代替迂回等のネットワーク機能の強化を担う路線である。

北陸新幹線

北陸新幹線は、東京を起点として長野、上越、糸魚川、富山、金沢、福井等を經由し、新大阪に至る延長約 700 キロメートルの路線です。1997 年 10 月に高崎・長野間（117.4 キロメートル）が開業し、現在、長野・富山間、石動・金沢間で工事が進められている。北陸新幹線を含め、整備新幹線については、2000 年 12 月の政府・与党申合せにより整備スキームの見直しが行われており、北陸新幹線は「長野・富山間をフル規格により、2001 年から概ね 12 年強で完成」とされている。

新潟空港拡張整備

新潟空港は、地域拠点空港として利便性の向上が期待されており、これまで滑走路 2,500 メートル化や、ターミナルビルの新設、新たな航空路開設などにより、空港利用者は伸びてきている。経済・社会のグローバル化による国際交流の拡大に伴う一層の需要に応えるとともに、限界が予想される首都圏の首都圏の空港機能の分担が期待されている。今後は地域拠点空港という位置付けに加えて、群馬、長野、首都圏方面からの広域的な利用を目指し、首都圏の航空需要を担う空港としての機能充実に取り組む。

新潟空港Wミリオン構想

2010 年に国内線・国際線を合わせた利用者数 200 万人の達成の実現（Wミリオン）を目指して、航空路の新設・拡充など、空港の利用促進と、空港滑走路の 3,000m 化の実現を目指した取り組みを進めている。

港湾の整備

日本海側唯一の「中核国際港湾」である新潟港や重要港湾である直江津港は、日本海地域における国際輸送のゲートウェイであり、日本海大交流時代を支える国際港湾として一層の港湾機能の充実が必要とされている。このため、増加する外貿コンテナ輸送の需要に対応した施設整備やサービス機能の強化を進め、利用者である荷主や船会社にとって使いやすい機能の強化に取り組む。

地域高規格道路整備計画（調査）

新潟県においては、「候補路線」2路線、「計画路線」6路線・延長約298Km（県内168Km）が指定されており、計画路線として指定されたもののうち、40Kmが調査区間、78Kmが整備区間となっている。調査区間道路である松本系魚川連絡道路は、松本市を中心とする松本地域集積圏と系魚川市を中心とする系魚川二次生活圏とを相互に連絡し、北陸自動車道、中部縦貫自動車道とあわせて、信頼性の高い循環型ネットワークを形成することで、産業活性化、観光ネットワーク強化、文化活動促進等を実現する路線となっている。

新潟国際コンベンションセンターの整備

朱鷺メッセのある新潟港万代島地区は、JR新潟駅から徒歩圏内（約1.5km）にある信濃川のウォーターフロントに位置し、国内外への交通拠点である新潟空港、新潟港を結ぶターミナル機能を有するなど、人、もの、情報が集まり、港湾と都市との接点における新しい空間としての発展が期待されている地区である。朱鷺メッセは新潟県が新潟国際コンベンションセンターを、民間がホテル・業務施設を整備している。コンベンションセンターは国際展示場と国際会議室からなり、国際展示場は県内最大の広さで、展示会、イベント、コンサートなど幅広い利用が可能であり、国際会議室は、6ヶ国の同時通訳ブースや大型映像スクリーンなど最新鋭の機器類を装備している。

都市公園整備

新潟県長期総合計画の考えをもとに、国の都市公園施策と整合を保ちながら、新潟県都市公園等整備五箇年計画、第2次新潟県都市公園等整備五箇年計画を推進し、一人当たりの都市公園面積の量的な確保を中心とした、県民の公園に対する量的な満足度を高める公園施策を進めてきた。今後、都市公園施策を展開するにあたって、今までの取り組みを継続的に発展させるとともに、県民の公園に対する質的な満足度を高めるため、「公園を育てる」という観点で、量的な充実に加え、その質的な内容の充実を図っていく。鳥屋野潟公園、奥只見レクリエーション都市公園、紫雲寺記念公園、大潟水と緑公園など

にいがた産業創造機構（NICCO）

県内の意欲ある中小企業の経営革新・改善の活動を支援するとともに、新事業・新分野進出に挑戦する企業や創業の志のある起業家を支援することにより、新潟の地域経済を元気にすることを使命に2003年4月に開設。挑戦する意欲と可能性のある企業をより効果的にスピード感を持って支援していくために、新たな事業にも戦略的に取り組んでいる。

企業誘致の促進

優良企業の受け皿として、自然や周辺環境との調和を考慮した工業団地の整備を進め、各工業団地への企業立地の促進に努める。また、地域の活性化と定住化を推進するために、地域産業の高度化と産業集積に寄与する優良企業の誘致に向け、効果的な活動を展開する。

第4章 5県の広域連携
・5県の連携の事例

県名	事業名	内容	構成(5県関係)
福島県	21世紀FIT構想	3県が協力し関係市町村、地域住民等の連携の下、広域的な地域づくりを行う。	茨城・栃木
	尾瀬子どもサミット	尾瀬を通して環境問題に対する認識を深め、新しい自然観を育成するとともに、子どもたちの交流やふれあいを図る。共催による環境体験学習事業の実施など。	群馬・新潟
	山形・新潟県際地域での交流	山形・新潟両県との協力の下、関係市町村、地域住民等の連携を促進し、歴史・文化や自然環境など多様な地域資源を生かした個性的な魅力を首都圏等に共同でアピールする広域的な地域づくり。	新潟・(山形)
	磐越自動車道を活用した広域的な地域づくり	会津縦貫北・南道路、福島空港・あぶくま南道路(あぶくま高原道路)の整備など沿線周辺地域からのアクセス向上を図るとともに、広域観光や学術・産業の連携など広域的な交流・連携を図る。	新潟
	流域連携による地域づくり	河川流域での観光・レクリエーションの振興を図るとともに、上下流域の住民が連携した水質保全のための取組み。流域住民によるネットワーク化や源流域でのもり森林づくり等を支援し、循環の理念に基づいた地域づくりを進める	茨城・新潟
	東北インテリジェントコスモス構想	東北地方において、産・学・官が連携し学術・技術・情報機能の集積と高度化を進め、各地域に集積されたこれらの機能のネットワーク化を図ることによって、東北が一体となった自立的未来型産業社会を形成し、東北を21世紀における日本の頭脳と産業開発の国際拠点とすることをめざす。	新潟・(東北ほか)
	北海道・東北21世紀構想 (ほくとう銀河プラン)	北海道・東北地方がその特性を生かしながら、一体となって、交通・情報等の基盤整備、多様な交流圏の形成、自然と共生した空間づくりなどをめざす「ほくとう銀河プラン」を推進し、新しい国土軸の形成を図ることにより、国土の均衡ある発展、多極分散型国土の形成、さらには、真に豊かな地域社会の形成をめざす。	新潟 (北海道・東北ほか)
	二ホンザル等の生息調査の検討	二ホンザルの生息調査	新潟・(山形)
	酸性雨の調査研究	酸性雨の調査研究	北海道・東北
	三県公設試験研究機関の共同研究	三県の公設施設研究機関による共同研究開発など	新潟・(山形)
茨城県	21世紀FIT構想	(再)	福島・栃木
	広域連携物流特区	常陸那珂港を中心とする港湾区域と北関東沿線地域等に国際物流特区を設定し、茨城・栃木・群馬の3県が共同で物流拠点の形成とネットワーク化を促進することにより、首都圏における新たな国際物流拠点の形成を図る。	栃木・群馬
栃木県	両毛広域都市圏構想	両毛5市を中心に県境を越えた公共施設の相互利用など密接な行政連携を行う。	群馬
	21世紀FIT構想	(再)	福島・茨城
	広域連携物流特区	(再)	茨城・群馬
群馬県	外国人観光誘客のための共同宣伝事業	国土交通省が推進するビジット・ジャパン・キャンペーンと連携しながら中国、台湾をターゲットとした積極的な誘客宣伝活動を展開	新潟・(長野)
	広域連携物流特区	(再)	茨城・栃木
	両毛広域都市圏構想	(再)	栃木
	尾瀬子どもサミット	(再)	福島・新潟
新潟県	阿賀野川流域連携事業	圏域の豊かな自然と日々の暮らしの中で阿賀野川を軸として、流域の新潟都市圏、更には会津地方との交流・連携により、人・もの情報が行き交う地域を目指す	福島
	尾瀬子どもサミット	(再)	福島・群馬
	外国人観光誘客のための共同宣伝事業	(再)	群馬・(長野)
	二ホンザル等の生息調査の検討	(再)	福島・(山形)
	酸性雨の調査研究	(再)	福島・(山形)
	職員人事交流	職員間の人事交流の実施	福島・群馬
参考	北関東・新潟地域連携軸構想	北関東及び新潟地域の国道・鉄道網沿線の市町村が加入し、地域連携フェスティバルの開催などにより、広域的な地域相互の物的・人的資源の交流を展開する	茨城・栃木・群馬・新潟
	関東大環状連携軸構想	交通・通信基盤の整備などを通じて、東京圏を環状に取り囲む北関東甲信越静地域に広域交流圏を形成する方策を検討	茨城・栃木・群馬・新潟 (山梨・長野・静岡)
	首都圏北部地域 産業活性化推進ネットワーク	首都圏北部地域において、産学官の各事業の緊密で広域的な連携の下で、中堅・中小企業の製品開発の市場拡大等により、新規産業創造を図り地域を新規産業の基盤として発展させ、経済の活性化に寄与する	栃木・群馬

・他県での連携の事例

北東北広域連携構想

青森、岩手、秋田の三県からなる「北東北」は、自然、文化、歴史、産業などの多様で個性豊かな地域資源に恵まれ、地理的にも環太平洋地域と環日本海地域、本州と北海道・北方地域の結接点に位置するなど、21世紀の日本を先導する可能性あふれる地域である。本構想は、このような「北東北」の立地条件等を生かし、21世紀における新たな社会経済の創造に向け、交流・連携を通じて、地域が有する可能性を互恵的に、かつ、最大限に生かしながら、「元気のある」地域づくりを進めることを目的に策定した。したがって、本構想は、NPO（民間非営利団体）や企業、市町村をはじめ、広く三県の県民に交流・連携をその主役として担ってもらいたいと呼びかけ、それが「北東北」全体の活力につながっていくことをめざすものである

南とうほくSUNプラン

21世紀を迎え、世界は今、地球規模での歴史的な転換期に、我が国には、その経済力や技術力にふさわしい国際貢献が求められています。しかし、国内では、東京圏への一極集中、地方での人口の減少や高齢化の進展など、国土の均衡ある発展を図っていく上で解決すべき問題が山積みしている。これらの課題を克服し、世界とともに歩む我が国の持続的な発展を実現していくためには、これまでの偏りのある国土構造を是正し、地域の主体性を強化した広域的な経済圏や交流ネットワークの形成などに取り組むことが必要になっている。このような状況を踏まえ、「南とうほくSUNプラン」では、仙台、山形、福島 の3県都を中心とした南東北地域において、3県都の近接性、豊かな自然や土地資源、先端技術産業を始めとした諸機能の集積等の特性・資源を十分に活用し、“ほくとう日本”全体の発展を先導する中枢拠点を形成することを目指している。

ほくとう銀河プラン

地球社会と共存する本地域の将来ビジョンを描くとともに、その実現を通じて国土の均衡ある発展はもとより、わが国全体の成長を支え、世界の発展にも資するための新国土のあり方や方向性を明らかにし、併せて戦略的なプロジェクトを提起したもの。

関西広域連携事業

関西2府6県と共同で、国際観光事業として東アジアを対象に関西の観光PR事業を実施。

太平洋新国土軸構想

太平洋新国土軸構想とは、東海から伊勢湾口、紀伊半島、紀淡海峡、四国、豊予海峡を経て九州に至る約800kmを、高速道路や高速鉄道で結び、これを基盤として新たな国土軸を

形成しようとするものであり、西日本国土軸との有機的な連携や地域間の交流を通じて西日本における広域経済文化圏の形成を目指すもの。この構想の実現により、多軸型国土が構築されて東京への一極集中の是正が図られることから、21世紀における日本全体の均衡ある発展を推進する構想と言える。また、紀伊半島や四国、九州中・南部を国土の基軸に位置付けることで、これら地域の半島性を解消して、その潜在能力を最大限に発揮することができる。そのほか、阪神・淡路大震災の時のように、現在の西日本国土軸が分断された場合にも太平洋新国土軸により代替ルートが確保されることとなり（リダンダンシーの確保）、国土の安全に大きく寄与することが期待されている。

伊賀・甲賀広域連携事業

滋賀県の甲賀地域と三重県の伊賀地域は、互いに隣接し、地形的にも似通った地域である。このため、日常生活圏において交流が行われているほか、歴史的にも密接な関連がある。この両地域の更なる発展を目指して、平成13年度から甲賀地域振興局と三重県伊賀県民局が中心となり、県域を越えた広域連携事業を展開し、地域内外への情報発信や、地域間の交流を促進している。

紀伊半島広域交流圏

自然資源、歴史文化資源に恵まれた紀伊半島地域を中部圏、近畿圏の両大都市圏をはじめとする都市生活者の癒しの場として、21世紀の新しいライフスタイルを実現する舞台として位置付け、滞在型の広域リゾート地域の形成や広域観光ルートづくりを進めて、活発な交流の行われる地域づくりを推進していく。また、地域内外の人々が豊かさを実感できる「紀伊半島快適環境圏」の形成を図り、半島地域における広域的課題に対応するため、三重・奈良・和歌山の3県で交流・連携事業に取り組む。

九州観光戦略

九州地方知事会や九州・山口経済連合会（九経連）などで作る九州地域戦略会議が「九州観光戦略」を正式決定した。観光振興を含む九州の一体的な振興は、過去何度も提唱されながら、県を超えた利害調整でつまづいてきた。だがここへきて、九州を取り巻く環境は大きく変わりつつある。高速交通や情報通信網の整備、東アジアの台頭などを受け、広域化や国際化への対応の必要性が高まってきた。特に観光分野は、個別の取り組みだけでは効果的な誘客が難しく、宿泊客数も伸び悩みが目立っている。決定した観光戦略は、九州観光について（1）行きたくなるイメージが希薄（2）海外や首都圏からの訪問希望が少ない（3）受け皿づくりが遅れている（4）一体的な振興体制がない—と弱点を指摘する。危機感を踏まえ、観光戦略は向こう三年間の短期とそれ以降の中長期に分け、計四十九の施策をまとめた。東京での「九州観光センター」設置、「九州遺産」の独自認定、外国人向けコールセンターの設置や案内標識類の多言語化、中国や韓国などと連携した「東アジア観光コンソーシアム（共同体）」など、多彩な内容が並ぶ。

【参考】JR各支店における交流状況

イベント・キャンペーン名	主催/場所	期間	概要	出典
時代(とき)香る里、信越線	JR東日本高崎支社・高崎行政事務所・安中榛名駅周辺地域観光振興協議会 / 群馬県西上州エリア	2005 2/1～5/31	高崎 横川間沿線の観光地紹介を通じて、鉄道利用促進を図っていくのが目的。2002年(平成14年)から、地元自治体とタイアップして毎年行われている。	2005/02/09 交通新聞
地元の観光名所を巡るバスイベント	JR東日本高崎支社・信越線沿線自治体 / 信越線の各駅	2005 3/16～5/21	信越線沿線の自治体と協力し、地元の観光名所を巡るバスイベントを実施する。箕郷梅林や榛名梅林、秋間梅林を巡る「三大梅林と磯部温泉」などの七コースを用意。信越線の各駅を起点に、無料バスで各所を訪れる。	2005/01/28 日本経済新聞 地方経済面 (群馬)
「めん街道 両毛線キャンペーン」	JR東日本高崎支社・両毛線沿線自治体 / 両毛線沿線	2004 12/26～3/31	「めん街道 両毛線」は、両毛線の利用促進と沿線・地域経済の活性化を狙いに1999年からスタート。沿線のめん店を小冊子などで紹介しながら、沿線自治体と一体となったハイキング・ウォーキングイベントなどを開催。管内ははじめ首都圏各地から多くの人が訪れている。	2005/01/13 交通新聞
「めん街道両毛線キャンペーン冬バージョン」	JR東日本高崎支社・市の観光、公共施設 / 両毛線沿線	2004 12/26～3/31	両毛線の開通115周年記念イベント「めん街道両毛線キャンペーン冬バージョン」を同線沿線で展開し、併せて同日、記念列車を運行する。イベントでは期間中、沿線の名物のそばやラーメンなどめん類のPRを中心に、市の観光施設「太平記館」など各地の公共施設と連携して地元特産品が当たるスピードくじなどを実施する。	2004/12/22 下野新聞
「両毛の麺大集合」	JR東日本高崎支社 / 佐野駅前	2004 6/12	佐野、館林、桐生、足利、太田市内のめん店で組織する「麺の里両毛五市の会」の協力を得て、ラーメン、うどん、やきそばなど多彩なめんを一堂に並べ、一杯五十円で	2004/06/08 交通新聞
「効能温泉吾妻線」キャンペーン	JR東日本高崎支社・地元バス会社 / 草津・四万などの温泉地32カ所	2004 10/16～2/28	県や周辺市町村が企画している地元の体験型パスツアーと提携し、草津や四万などの名湯と魅力ある観光スポットをPRしていく。キャンペーンに合わせて、週末を中心に、新宿と万座・鹿沢口駅を結び快速「効能温泉吾妻	2004/10/16 上毛新聞
安中榛名ふるさとの祭り育樹イベント	JR東日本 / 群馬県安中市・榛名町	2004 9/18	JR東日本が中心となって宅地分譲販売を行っている「びゅうヴェルジェ安中榛名」で「安中榛名ふるさとの祭り育樹イベント」が開かれた。	2004/09/28 交通新聞
夏のお年玉キャンペーン	JR東日本高崎支社・横浜、八王子、大宮、千葉、水戸支社 / 総武線幕張、京葉線海浜幕張駅	2004 7/16～9/12	千葉、幕張で開催されている「夏のお年玉キャンペーン」を展開している。高崎支社はじめ横浜、八王子、大宮、千葉、水戸支社の協力を得て、主要駅にキャンペーン内容を紹介したパンフレット(夏のおおかけNE	2004/07/26 交通新聞
「一村一山 上越線キャンペーン」	JR東日本高崎支社 / 上越、吾妻沿線にある八つの名峰	2004 7/1～9/30	夏の登山シーズンに合わせた「一村一山上越線キャンペーン」は、上越、吾妻線沿いの活性化などが目的で、今年で6回目。今回からは山の楽しさ、厳しさを知る達人と歩き、雑誌やガイドブックでは味わえない山の魅力をそんぶんに体験する。	2004/07/01 毎日新聞 2004/06/30 日本経済新聞 地方経済面 (群馬)
JR高崎線高崎駅開業百二十周年記念イベント	JR東日本高崎支社 / JR高崎駅	2004 5/1	JR高崎駅は開業120周年を迎え、これまでの歩みを振り返る記念イベントを行う。SLなどを一堂に集めた「列車大集合」のほか、記念入場券や鉄道部品、記念弁当の販売などがあり約一万人の出入を見込む。	2004/05/10 交通新聞 2004/04/19 東京読売新聞
「ルミネtheよしもとin熊谷駅」	JR東日本高崎支社 / 熊谷駅改札口前広場	2004 4/15	「春休み湘南新宿ラインキャンペーン」の一環として、熊谷駅改札口前広場で、恒例となった「ルミネtheよしもとin熊谷駅」を開催した。高崎支社管内から新宿方面に直通する湘南新宿ラインの利用促進とルミネ新宿の常設劇場「ルミネ the よしもと」のPRを兼ねたイベント。	2004/04/21 交通新聞
上越新幹線本庄早稲田駅開業記念イベント	JR東日本高崎支社 / 上越新幹線本庄早稲田駅	2004 3/13	当日は6時10分ごろから、上りホームで初列車の出発式などを開催する。8時すぎからは、同駅北口駅前広場で本庄市、美里町、児玉町など七市町村関係者によるオープニングセレモニー。	2004/02/18 交通新聞
水戸の梅まつり	JR東日本水戸支社・水戸観光協会 / 偕楽園(水戸市)	2005 2/1～5/31	春の穏やかな陽光をいっぱいを受けて、今年も水戸偕楽園の「梅まつり」が20日から開幕した。JR東日本水戸支社では21日から、最寄りの常盤線偕楽園駅を臨時開設。首都圏方面からの利便を図っている。また、水戸支社では昨年に続き「駅からハイキング」を企画。3月13・14日の両日には、千葉支社と共同で臨時快速(お座敷列車・観梅号)を両国 水戸間に運転する。	2005/02/15 朝日新聞 2004/02/24 交通新聞

第4章
5県の広域連携

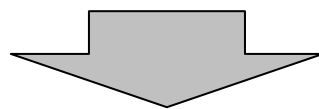
イベント・キャンペーン名		期間	概要	出典
常磐線沿線の“食”をテーマにした冬の浜通りキャンペーン	JR東日本水戸支社 / 茨城県北部から福島県にかけての太平洋側(浜通り方面)	2004 12/18～2/27	茨城県北部から福島県にかけての太平洋側(浜通り方面)でカニやアンコウ、メヒカリなど旬の味覚が多いことから、地元の名産品などに合わせて臨時列車を設定するとともに、お得な旅行商品やフリーきっぷも発売し、地域と連携して沿線の活性化を図る。	2004/11/20 茨城新聞 2004/12/17 交通新聞
全線開通七十周年を迎えるJR水郡線の記念キャンペーン	JR東日本水戸支社・グリーンふるさと振興機構(常陸太田市) / JR水郡線水戸駅～常陸大子駅	2004 11/30～1/30	JR水郡線が全線開通から今年で70周年を迎えることから、JR東日本水戸支社は沿線の市町村などとタイアップし、「常陸秋そばの里・興久慈をゆく」と題した記念キャンペーンを行う。期間中、旧型車両による臨時列車の運行やそば店開設など多彩なイベントを繰り広げる。水郡線は近年、少子化の影響などで利用客の減少が続いており、キャンペーンを通して、観光活性化と集客力アップを目指す。	2004/11/06 日本経済新聞 地方経済面(茨城) 2004/09/17 交通新聞 2004/09/16 茨城新聞
あじさいまつり	JR東日本水戸支社 / 保和苑(水戸市)	2004 6/26	水戸市の保和苑で開催される「あじさいまつり」に合わせて6月26日、JR常磐線の借来園臨時駅を一日のみ開設する。あじさいまつりでの臨時駅開設は初めて。この日は水戸支社と水戸市がタイアップして開催するイベント「駅からハイキング」を実施するため、スタート地点として	2004/05/26 茨城新聞
上諏訪駅さわやかキャンペーン	JR東日本水戸支社(地元高校教諭、鉄道警察隊) / 管内全駅・線区	2004 4/6～4/30	JR東日本水戸支社は4月6日から「春のさわやか利用キャンペーン」を実施する。高校などの新学期開始に合わせ、列車通学が不慣れな生徒に乗車マナーや駅利用に関する協力を求めていく。実施エリアは管内全駅・線区。高校生の多い駅・線区では地元高校教諭、鉄道警察隊の協力を得て、車両添乗なども行う。	2004/03/26 交通新聞
「SLばんえつ物語号」運転計画	JR東日本新潟支社 / 新潟～会津若松間	4/2から12/25までの土曜日、休日を中心とした84日間	JR東日本新潟支社は今年の「SLばんえつ物語号」の運転計画を発表した。今年は7-9月に「福島県あいづ鉄道フェスティバル」が開催されることもあり、同支社ではSL運転に合わせた多彩なイベントを計画している。「SLばんえつ物語号」は一九九九年(平成十一年)四月から運転されており、昨年十二月末までに約三十五	2005/02/02 交通新聞
「がんばってます!! にいがた」キャンペーン	JR東日本・大手旅行エージェンツ(JTB、日本旅行、近畿日本ツーリスト、東急観光、阪急交通社、クラブツーリズム)・地元自治体・観光協会 / 上越新幹線東京～新潟間	2004 12/28～3/31	新潟県中越地震の影響で減少している県内観光客を呼び戻し、地域経済を復興させようと、JR東日本、大手旅行エージェンツ、地元自治体・観光協会など、官民一体による「「がんばってます!! にいがた」キャンペーン」が展開される。	2004/12/21 交通新聞
弥彦線弥彦駅開業八十八周年記念イベント	JR東日本新潟支社 / 弥彦線弥彦駅	2004 10/16	これまでの利用に謝意を表するのが目的で、同日は駅利用者にポストカードをプレゼントしたほか、10月下旬から開催される弥彦菊祭り(新潟県菊花展覧会)の案内パンフレットも配布した。	2004/10/25 交通新聞
SL クリスマストレイン2004	JR東日本新潟支社 / 新潟～会津若松間	2004 12/23～25の3日間	クリスマスSLを運転するのは今年が六回目。今年はヘッドマークをクリスマス用に柊(ひいらぎ)で飾る。車内もツリーなどで装飾、電子オルガン演奏や抽選会で雰囲気盛り上げる。	2004/10/22 日本経済新聞 地方経済面(新潟)
羽越線に32年ぶりのSL	JR東日本新潟支社 / JR羽越線酒田～村上駅間	2004 9/25～26の2日間	JR羽越線では9月25、26の両日、酒田 村上駅間で蒸気機関車がけん引する「SL出羽街道号」が往復運転される。日本海沿いの羽越線でSLが運転されるのは三十二年ぶり、運行するJR新潟支社は「SLで、美しい庄内平野や日本海を楽しんで欲しい」と話している。	2004/06/23 東京読売新聞
新潟駅開業百周年記念「駅からハイキング」	JR東日本新潟支社・新潟日報社 / 新潟市内	2004 4/24	JR東日本新潟支社は新潟駅開業百周年記念の「駅からハイキング」を新潟市内で開催。過去最高の約1500人が参加した。食・花・文化・歴史・自然など、魅力いっぱいの新潟市内を気軽に歩きながら楽しんでもらうのが狙い。募集人員は500人だったが、「まち歩きイベント」を毎年実施している地元・新潟日報社の協力を得たことで、約3倍	2004/05/07 交通新聞
JR新潟駅開業百周年を祝う記念イベント	JR東日本新潟支社 / 新潟駅東側自由通路・新潟～直江津駅間	2004 5/2～5の4日間	JR新潟駅の開業百周年を祝う記念イベントが5月2～5日、同駅東側自由通路などで開かれ、3日には、新潟直江津間に電気機関車重連による特別列車も運転される。また、新潟駅東側自由通路では「新潟駅100年の歴史展」、3日には伝統芸能やフリーマーケット、ペーパークラフト工作教室を目玉にした「新潟駅まつり」を開催。	2004/04/16 交通新聞

第5章 新たな連携の方向性

1. 本調査結果の要約

< S W O T 分析からうかがえるキーワード >

	茨城県	福島県	栃木県	群馬県	新潟県
強み	経済力(農漁工) 東京至近の立地 道路インフラ 高い車保有率 教育関連に熱心 経済成長はプラス	広い県土 豊かな自然 企業立地面積 道路インフラ 豊富な観光資源 2つの中核都市 教育費 公共サービス充実 新幹線	高い県民所得 盛んな農業 企業立地面積 高い車保有率 東京至便の立地 新幹線 中核都市を保有 教育費関連 多い観光客	求人倍率が高い 高い車保有率 新幹線 教育費	広い県土 豊かな自然 経済力(農) 企業立地件数 交通インフラ 豊富な観光資源 中核都市を保有 教育費 新幹線
弱み	人口流出 中核都市がない 医療サービス不足 空港がない 新幹線がない 低い地域ブランド力 少ない観光資源 多い高齢者 少ない県民所得	積雪のある環境 人口流出 医療サービス不足 経済成長はマイナス 低い地価 少ない県民所得 安い労働賃金	人口流出 医療サービス不足 空港がない 港湾がない 低い地域ブランド力 経済成長はマイナス 安い労働賃金	人口流出 中核都市がない 医療サービス不足 空港がない 港湾がない 低い地域ブランド力 経済成長はマイナス 少ない県民所得 安い労働賃金	積雪のある環境 人口流出 医療サービス不足 経済成長はマイナス 少ない県民所得 安い労働賃金
機会	TXの開通 百里空港の開業 北関東自動車道 首都移転 栃木県に親しみ	北関東自動車道 茨城と深い交流 (ヒト・モノ) 首都移転 新潟県に親しみ	北関東自動車道 茨城・群馬と交流 (ヒト・モノ) 首都移転 茨城県に親しみ 茨城・群馬に関心	栃木と深い交流 北関東自動車道 首都移転 栃木に関心	群馬と物流 北関東自動車道 首都移転
脅威	将来人口減少 県予算マイナス 市民の東京依存 千葉県に親しみ 東京一極集中	将来人口減少 県予算マイナス 宮城に親しみ 東京に親しみ 百里空港の開業 東京一極集中	将来人口減少 県予算マイナス 東京に親しみ 東京一極集中	将来人口減少 県予算マイナス 東京に親しみ 埼玉に親しみ 東京一極集中	将来人口減少 県予算マイナス 東京に親しみ 長野に親しみ 百里空港の開業 東京一極集中
県民性	低い郷土意識 言葉のコンプレックス	異気質の同居 教育熱心 人付き合い重視 深い郷土愛	真面目・堅実 義理人情に厚い 消極的 社会意識は楽観	明るく、さっぱり 義理人情に厚い 郷土意識が強い	粘り強くひたむき 堅実で保守的



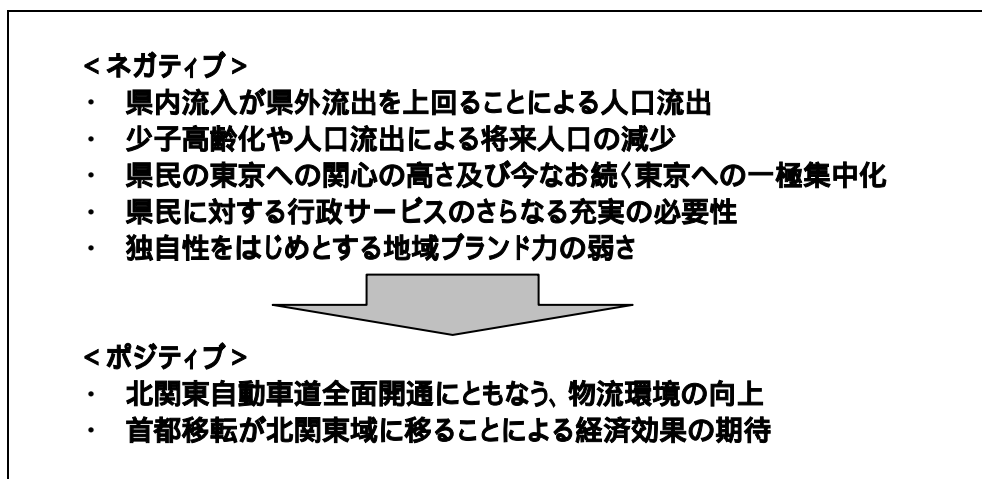
上記の S W O T 分析からのキーワード抽出で各県を見ると、次のような特徴が見えてくる。

茨城県	諸産業が盛んで物流も多い。観光資源が乏しく、地域ブランド力が低い。
福島県	自然が豊かで郷土愛が深い。地価が安く、人口の大幅減少が予測されている。
栃木県	歴史、自然があり、観光客が多い。空港、港湾がなく、物流は首都圏に依存。
群馬県	各産業が平均的に高く、観光客も多い。空港、港湾がなく、物流は首都圏に依存。
新潟県	商業が盛んで、購買における地域ブランド力が高い。人口の大幅減少が予測。

5 県は気候や歴史、県民性をはじめ、経済力、産業動向、生活文化水準、インフラなど様々な分野において異なった特徴があり、当然のことながら各県で独自性を持っていることはこれまで述べてきた通りである。この各県の独自性は、本来、それぞれの県が持つ重要なポテンシャルの一つであり、県の放つイメージの礎となるものである。

ただし、5 県の様々な特徴は、全国的にみるとインパクトが弱く、地域ブランド力も高いとは言えないのが現実である（日経リサーチの地域ブランド力調査の「独自性」の項目においては、いずれの県も全国平均を下回っており、5 県平均でも全国平均を大きく下回っている）。単独県では困難な地域ブランド力の向上（＝一般市民の評価を上げる）も、連携で様々な施策を講じることによって、より向上しやすくなるものと思われる（スケールメリット&効率化が行い易くなる）。

また、下記に見られる「人口流出」「将来人口減少」「東京一極集中」等のネガティブな状況を 5 県は共通して抱えている。しかしながら、北関東自動車道、首都移転等をきっかけにポジティブな状況へ転させる機会が迫っているのも事実であり、連携推進への追い風が今ここに存在するといえる。これまでも隣県同士のコミュニケーションは盛んで、交流・物流ともに実績があり、これを 5 県に拡大することは決して難しいものではないはずである。



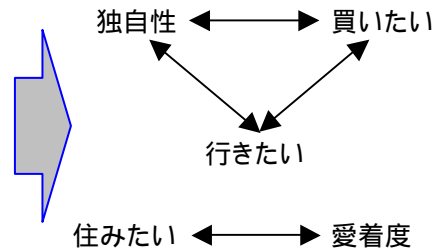
5 県連携で一つの企画やプロジェクトに取り組む場合、強みのある県だけに負担を押しつけたり、アピールするのではなく、「5 県は一つ」として捉えて推進し、享受できるメリットは 5 県が不公平なく獲得することが大切であると思われる。

(再掲)

<地域ブランドカ>

[相関行列]

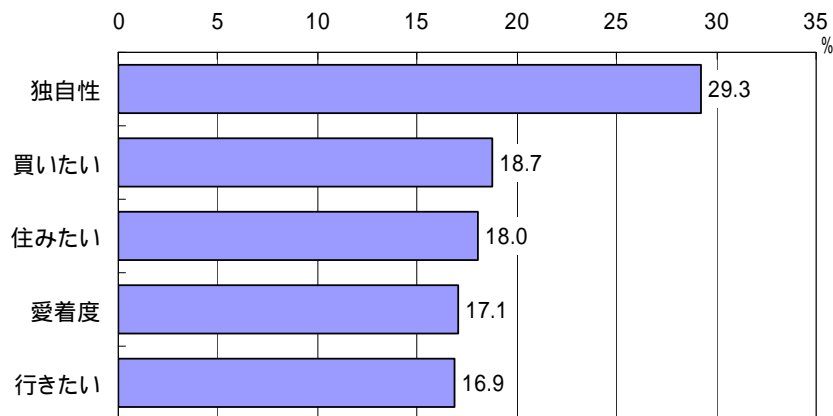
	買いたい	行きたい	住みたい	独自性	愛着度
買いたい	1	0.9243	0.7207	0.9207	0.8208
行きたい		1	0.7057	0.9309	0.7911
住みたい			1	0.7570	0.9404
独自性				1	0.8480
愛着度					1



上表の数値は2変数間の相関関係を示している。

1に近いほど相関関係が強く、0.8以上であれば非常に強い相関関係にあると判断できる。

重回帰分析



前述したように、一般市民が各県をどのように見ているかという指標の一つである“地域ブランドカ(日経リサーチ)”は、「買いたい&行きたい&独自性」「住みたい&愛着度」で相関係数が強い、という相関関係で成り立っている。さらに、**地域ブランドカ押し上げる上でキーとなるのが、「独自性」**であるということは上記のグラフからわかる。

また、独自性は買いたい・行きたいとは相関が強いのはもちろんのこと、住みたい・愛着度とも決して相関が低い訳ではなく、独自性が移住(流入)や定着度促進に影響を与えている、ということも言えるであろう。

したがって、独自性(個性や特徴)のアピールは、単に観光客や買い物客を呼び込むという一過性の効果にとどまらず、UターンやIターンをはじめとして、定年リタイア後の生活の場等といった人口増加や人口流出防止にも寄与する方向性であるということが言える。

5県連携にあたっては、北関東3県+新潟・福島の**5県全体が独自性をアピールする方向性は当然のこと、各県を尊重し合いお互いの特徴を活かして独自性を演出するような方向性が大切である**(「originality」&「respect」)。

2. 調査結果から考察される今後の新たな連携の方向性

5 県連携の目的

21 世紀において予想される人口減少等に対応するため、適切な役割分担のもと、5 県が連携して「人・もの・情報」などの交流により活気と創造に満ちた地域を形成していくことが重要である。

5 県連携の必要性

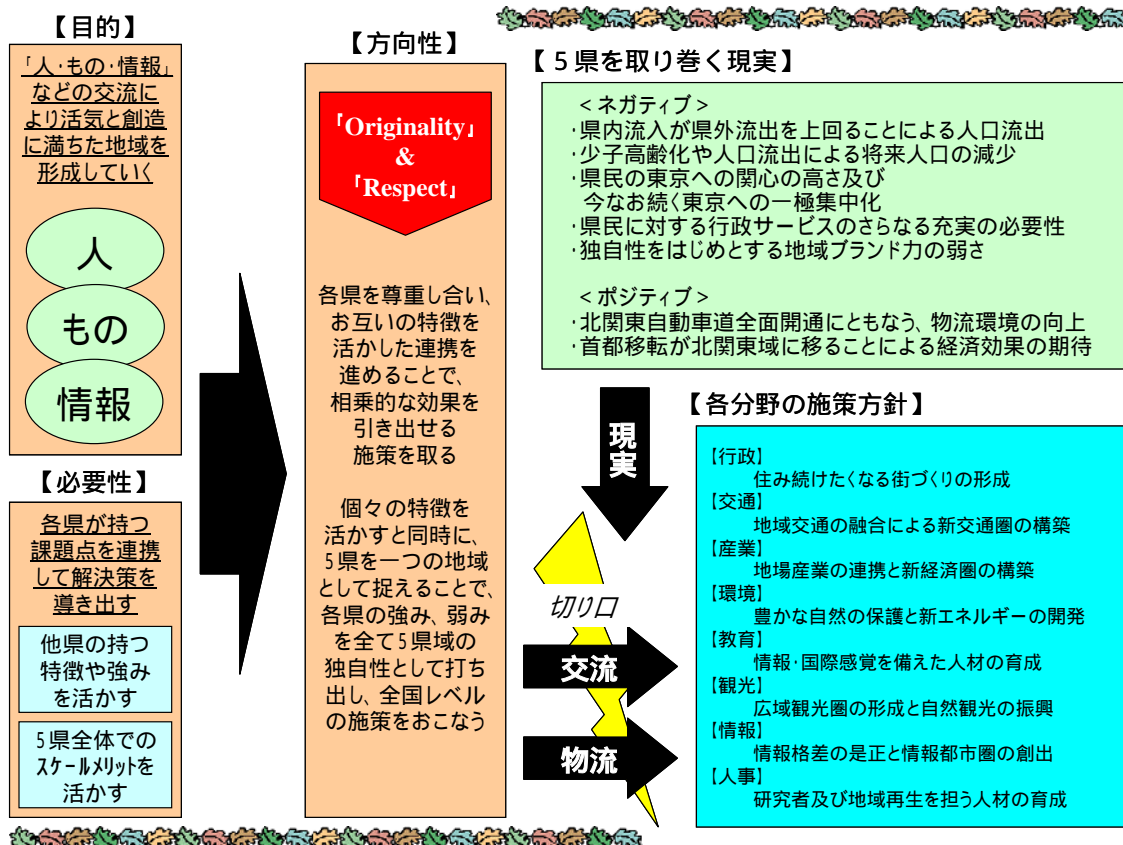
各県が持つ課題点に対し、5 県が協力して取り組むことで個々の県では持っていない他県の特徴や強みをいかして、よりよい解決策を導き出せることが考えられる。また、5 県が協力して取り組むことで、5 県全体のポテンシャルを用いたスケールメリットをいかした施策が行え、より効果の高い施策が行えるはずである。

5 県連携の方向性

各県を尊重し合い、お互いの特徴を活かした連携（「originality」&「respect」）をすすめることで、相乗的な効果を引き出せる連携を取る。

5 県の個々の特徴を生かすと同時に、5 県を 1 つの地域として大きく捉え、各県の強み、弱み、全てを 5 県域の独自性として打ち出し、全国レベルでの施策を行う。

5 県連携を推進するための施策方針



第6章 広域連携を推進するにあたっての方策案

1. 広域的な観光について

(1) 現状と課題など

観光振興については、見たい・食べたい・遊びたい・安らぎたいなど常に自分の目的をかなえられる地域となることが大変重要であり、人々はまず、目的達成のためにそれらに関する豊富な情報を求めており。豊富な情報の中から自らが選択する余地があればあるほど、それらを選択し、体験する可能性が高くなる。これらを実現するためには、一観光地や行政区域などにとらわれた個別の取り組みだけではその要望に応えられない。多様化するニーズに応える観光地でなくてはならない。

本地域は、太平洋・日本海という違うタイプの海や、関東平野から吾妻高原や越後山脈、飯豊連邦や那須・磐梯などの火山帯を含む山岳地帯に加え、歴史・文化、伝統工芸や祭、グルメ、スポーツなど人々の期待に応えられる魅力ある地域資源が首都圏のすぐのところ存在している。まさに、最近の人々が求める多様化、個別化されたニーズに対応する地域であり、この地域の一体となった新たな広域連携による観光振興が大変重要である。

また、観光振興を核とした国内外からの訪問者を拡大する地域づくりなど、街並みや暮らしぶり、地域や住民などとの交流も訪問者にとって魅力ある観光交流空間づくりも重要な要素である。

さらに、5県の「陸・海・空」の広域交通網や高度情報網などを有機的に組み合わせたネットワーク型の交流基盤を構築し、国内外にその質の高いサービスを提供していくことも重要となってくる。

(2) 魅力ある観光地づくり

5県の魅力ある地域資源と地域資源を広域的に連携することにより、今までにない新たな資源としての創造と新たな魅力を持った地域づくりを進める。

魅力ある地域として明確なイメージの確立

- ・ 5県の地域資源の新たな連携による新観光地（ルート）づくりの検討
- ・ 5県の自然、芸術、伝統文化など魅力ある観光目的地のイメージづくりの検討
- ・ インターネットのホームページや各種メディアを通じた多彩な情報発信の検討



観光地の魅力の向上

- ・ 観光資源と地域の特色ある自然、歴史、文化、伝統などの掘り起こしや、新たな観光資源の開発など個性にあふれ魅力的な地域づくりの取組みの検討を支援し、地域活性化と振興につなげる
- ・ 温泉とスキー、ゴルフやJリーグなどスポーツ観戦とグルメなどを既存資源の組み

合わせによる年間を通じた特色ある観光地づくり

- ・自然ガイドツアーの実施などによる直接的な魅力紹介と自然素材の解説書やパンフレットの作成など現地を感じられる取り組み。
- ・地域伝統芸能等を活用したイベント連携による開催
- ・映画、テレビの撮影ロケ地として誘致するフィルム・コミッションの活動を支援
- ・潜在的観光資源の発掘・整備，サービスの提供，環境整備等の総合的な実施

観光地としての環境づくり

- ・観光基盤施設や鉄道，道路，空港，港湾，道路交通、海上交通等旅客輸送施設の整備とそのネットワーク化
- ・まちなみ景観、農村漁村景観、水辺景観、道路景観の形成のための取り組み支援
- ・高齢者・障害者等の円滑な移動の確保のため、公共交通機関、歩行空間、水辺空間、観光地の休憩施設・トイレ、宿泊・文化施設についてエレベーター等の設置、段差・傾斜の改善、バリアフリー化の推進
- ・森林、農山漁村など地域の中で、自然を活用した交流の機会づくり（ふれあい体験、農業体験等）
- ・廃校舎，農業関連施設，農家等を活用した地域住民等による手づくり観光地づくり
- ・世界遺産や文化遺産などを活用した地域づくり 地域の歴史的・文化的なシンボルとなっている史跡等の活用を図り、併せて観光地を支えるヒューマンネットワークづくり（NPO やボランティア，民間，行政などの連携）を推進する

安全安心な地域づくり

- ・訪問者が，安全で安心でき真のやすらぎある観光等が出来るような地域づくり
- ・地域の安全確保対策の実施、旅行業者等とのタイアップなどによる事故・災害等の未然防止対策の実施と地域情報の発信
- ・交通等旅客輸送施設の交通安全対策，宿泊施設の火災防止対策，林野の火災防止対策，観光地における自然災害防止対策，気象等の情報の提供、火山や地震などの情報とその対処方法の提示。山岳遭難及び水難の防止対策

地域資源の保護・保全

- ・自然・文化遺産の保全，自然公園の整備，森林等の保全管理，河川・湖沼の保全，山地流域の保全，海の環境保全，都市緑地の保全，温泉の保護，野生生物の保護など地域資源の保全のための施策を展開し，保護・保全につとめ子孫など将来へつなげる。

(3) 広域地域情報の提供

5 県の魅力ある地域資源と地域資源を広域的に連携することにより、様々な情報発信により選ばれる地域づくりを進める。

- ・インターネットや各種メディアでの多彩な情報発信
- ・観光地ルートのシュミレーションの提示（ルート・時間・予算などトラベルマネジメント）
- ・主要施設や道の駅、携帯端末でのリアルタイム情報提供や、パンフレット等による道路、観光、医療情報等の提供、都市中心部において駐車場案内や渋滞情報など。

(4) 新たな連携につくり（異種業者の連携）

- ・宿泊所と飲食サービスの泊食分離による低廉料金プランの設定
くつろぎやすい部屋の設置、食事内容や方法の選択肢を増やすなどのサービス拡大
- ・各種業界の割引制度の導入（航空割引運賃の設定、ワンコインバスや循環観光バスの運行、共通1日乗車券、空港からの定額運賃タクシーや高速道路利用割引などサービス改善（複合割引）施設共通券など）

(5) 新たな訪問者の誘致

- ・世界の窓口なる空・港や高度な情報通信基盤を活用し、海外（アジアがメイン）からの訪問者の誘致を積極的に行う。
- ・日本的な自然や伝統、歴史や温泉やグルメなど活用した海外誘客活動（5 県合同プロモーションの実施）（雪なし圏からの誘客なども検討）

2. 広域連携による5県地域防災体制の推進について

(1) 現状と課題など

平成7年1月17日に発生した阪神・淡路大震災では、数多くの死者の出た災害として記憶に残るが、その教訓から、大規模地震への新たな対応として、人や指揮系統、情報の活用といった運用面からの防災計画などの見直し、防災公園や広幅員道路の確保など都市計画、土地利用計画からの見直しが行われたほか、ボランティアなど市民や民間活力の計画的利用やリスクの分散や外部からの援助を求める自治体間の広域ネットワーク形成などが検討されるようになった。

地球温暖化の影響下、度重なる異常気象現象が世界で、日本各地で相次いでいる。本年度も、集中豪雨による河川の氾濫や土砂災害、新潟県中越大震災などが記憶に新しいところである。5県においては、暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波、噴火その他異常な自然現象による被害または大規模な火事、爆発、放射性物質の大量放出など、人的原因により生ずるものなど、数多くの災害が想定される。

こうした災害には、救援対策の初動体制が実に重要になってくる。実際には、被災地域における住民、企業のみならず、自治体までもが混乱状態に陥り、いわゆる緊急の救済命令系統などが十分に機能できないことが多々起こる。さらには、上下水道や電話、鉄道、道路などのライフラインが遮断されたことによって、被災地域が一部で孤立化してしまうような事態を引き起してしまうこととなる。

しかしながら、このような状況にあっても、被害がなかった周辺地域、もしくは被害が少なかった周辺地域では比較的冷静であり、近隣自治体、企業、住民など、様々な主体がそれぞれの立場に応じた救援活動を行うことが可能な状況にある。近年は、交通機関や交通・情報基盤整備が進み、近隣地域との交流が容易となっていること、国民の生活が豊かになり、地方都市のような比較的小さな生活圏でも、大都市が持つ高次都市機能の充実が図られてきた。また、日常の生活では、経済交流をベースに県際を越えた商圈や、観光振興、文化・スポーツ施設の整備、イベント開催など、幅広い領域にわたって広域的な連携が行われている。そうした日々の積み重ねが、阪神大震災や新潟県中越大震災などでも、周辺地域からの援助、協力が復旧に対し、多大な貢献を果たしていることから伺える。

このような状況を考えると、今後の防災体制を考えるにあたっては、単独の自治体のみではなく、周辺地域などを視野に入れた広域的な地域連携により、対応を図ることが重要であると考えられる。

(2) 広域的な防災体制の状況

広域的な連携については、これまで本県においては、茨城県・栃木県・福島県のいわゆるFIT3県、関東知事会1都9県、全国知事会、緊急消防援助隊(全国消防庁)などによる協定を結び災害時に備えることとしている。

自治体の広域的な連携による防災体制は、これまでも検討されてきているが、ますます大地震のような緊急時における具体的な広域連携はどのようにするかが迫られてきている。

また、近隣地域からの救援受入れなど、より現場レベルでの協力体制づくりも必要とされている。

(3) 今後の広域交流のために

本地域、鉄道や高速道路の整備等による地域の生活圏、交流圏の拡大に対し、広域交流の促進による地域連携や地域整備方策が重要であり、これまでのような自治体単独での公共施設、行政システムなどの整備を、今後は都市機能に対する住民ニーズの高度化への対応や財源の効率的な活用の観点から、広域圏を想定した機能整備も進める必要があるのではないだろうか。

日常的な広域連携や交流性を生み出す方策とその実施による積み重ねによって、相互の信頼関係と理解や共有、協力体制が生まれることによって、緊急時の対応においても協定書の内容を実践する支援体制が可能となろう。

(4) 5 県地域の防災連携について

日常的な 5 県間の広域ネットワークによる「防災連携づくり」とその具体的な内容を検討することが必要である。

未然防止等の環境づくり

(防災のため構造化)

・都市部の防災環境づくり

道路、公園、河川等、応急対策活動の空間としての機能を持つオープンスペースが少ない密集市街地においては、避難路、避難地、緊急輸送路、延焼遮断帯等の計画的な確保、市街地の不燃化・難燃化等を進める。また、老朽木造密集市街地は、地震時に建築物の倒壊や火災等により多数の人命の喪失等重大な被害を受ける危険性が極めて高く、早急に解消を図る必要がある。建築物の不燃化・難燃化、小広場の整備・緑化、道路の拡幅等により、地区の特性に応じた市街地の面的な更新又は段階的な修復を検討する。

また、病院、広域避難所、官公庁等災害対策活動の拠点となる建築物等については、重点的な耐震診断・改修を行い、耐震性能に余裕を持たせるほか、非常用自家発電設備等の設置を推進するとともに、災害時に機能支障が生じないよう適切な保守管理を図る。

さらに、民間施設の活用、ヘリコプターの運用、食料、水及び生活必需品等の備蓄・調達体制等に留意しつつ、集会場、小・中学校、公園、駅前広場等身近な施設の防災拠点化を進めるとともに、官公庁等の災害時の中枢機能や情報バックアップ体制等の情報機能の強化、災害拠点病院の整備、大規模オープンスペースの確保等を図る。

・治山治水等

河川の流域及び関連する水利用地域や氾濫原を一体とした流域などで、環境の保全

に配慮しつつ、ダム事業、砂防事業、治山事業、保安林整備、海岸事業等を流域ごとの計画的な推進を図るとともに、河川の改修事業と併せスーパー堤防の整備などを推進する。また、樹林帯等の整備、洪水・土砂災害危険区域図の作成・公表等の氾濫原等における対策を推進する。

また、農用地等の適切な維持管理による、棚田等水田の雨水貯留・土砂流出防止、平地水田の遊水機能等の公益的な効果も図る必要がある。近年、中山間地域等において耕作放棄地が増加する等農用地等の適正な管理が困難になってきている。こうした状況を踏まえ、農用地等が適切に保全管理も検討することが必要である。

広域連携体制でのバックアップ機能づくり

(物的なバックアップ)

・食料など非常物資の相互供給

自治体内で備蓄している品目や数量に応じて、また通常生産が可能であったり、供出できる供給量などについて協定する。具体的には、お互いに緊急時に援助・供出可能な物資や避難スペースなどについてリスト化による共有。さらに、地場農産物や、自地域内で生産されている食料品、日常生活品などもその対象になるよう企業等との協定も考える。

・避難地・仮宿泊機能の協力

地震などにより完全に道路、鉄道などが分断されることは可能性が高いが、鉄道、国道、県道、市町村道、空路などのいずれかは通行可能であることを考え、避難地、仮宿泊所などについても相互協力が可能である。この際、想定災害時の非難及び救援ルート等を設定する。また5県の小中学校、そのほかの公共施設などの避難候補地の設定と、その範囲内避難者のための日常から非常時において必要になると考えられる食料、水、毛布などの確保。

(人・組織・サービスのバックアップ)

・人力の提供

住民や自治会レベルでの交流とは別に、自治体としてもお互いの人・組織についてバックアップ体制を検討する。緊急時には市民対応や行政実務に慣れた職員の相互援助が重要となる。このためには複数の自治体職員間での相互協力・連絡体制づくりが必要。

(情報のバックアップ)

・行政事務処理協力

5県連携の広域防災にかかるデータベースの共有。個人情報を除く防災上必要とされる上記のバックアップデータの共有を検討する。場合によっては、地区の行政執行の代理機能などについても協定を検討する。

・無線による情報通信システム

電話回線等の切断に対応するために、有線電話によらない携帯電話、無線や衛星通信などを利用した情報交流システムの整備も重要である。同一自治体内はもとより、

近隣自治体あるいは県庁，国出先機関などと非常無線連絡網を構築し，ライフラインの切断時においても素早い情報交換，連絡体制と連絡網の整備。

（５）広域防災のための５県協定

これらの広域防災の連携を推進していくため，お互いの協力関係としてのネットワーク形成のための「５県広域防災等の協定」の締結が必要となる。

協定がなくとも，緊急時には全国の多数の自治体から援助申し出があると推定されるが，短時間の間に臨機応変な救援活動を行うためには，日常からの計画的な対応，すなわち特定自治体との協定関係の締結が必要と考える。

具体的な内容としては，緊急災害時における援助体制，支援体制，連絡体制などについて協定を締結。さらには，日常からの定期的な打ち合わせ，チェック作業，または仮想訓練などを重ねることが必要である。

また，このような様々なバックアップ体制を平常時から組んでおくことが，大地震対策として大切であり，自治体間同士の連携・協力が中心と考えるが，当然のことながら自治体以外の全国的なネットワークを持つ民間企業・団体などとの協力関係づくりも視野に入れることも今後の検討すべき課題である。

したがって，総合的な観点からは，地方自治体と共に，企業，住民らがそれぞれの立場で広域的な協力関係をつくることが最終的な広域防災の形であると考えられる。

（６）そのほかの連携

このほか現在，有事における国民保護についても，国民保護法「武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律」が，平成16年6月14日に成立し，同年9月17日より施行された。

この国民保護法では，武力攻撃を受けた場合や大規模テロが発生した場合に，国民の生命，身体と財産を保護し，国民生活や国民経済に与える影響が最小となるよう，国，都道府県，市町村，及び関係機関の役割分担やその具体的な措置について定められている。

国民保護法の主なポイント

- 1 武力攻撃事態等において，国民の生命，身体及び財産の保護を図ることを目的としています。
- 2 武力攻撃事態等における各機関の責務や役割を明らかにし，国の方針のもと，国全体として国民保護のための万全の措置を講じることができるようにしています。
- 3 住民の避難や救援に関する措置，武力攻撃災害への対処に関する措置などについての具体的な内容を定めています。
- 4 国民の保護のための措置を実施するにあたっては，国民の基本的な人権の尊重に十分な配慮がなされます。

国民保護法の概要

- ・国民保護法では、国民の生命、身体及び財産を武力攻撃事態等から保護するための国や地方公共団体などの重要な役割を「避難」、「救援」、「武力攻撃に伴う被害の最小化」の3つの柱として定めています。

避難：日本に対する武力攻撃が迫った場合、国はその情報を把握し、国民に警報を発令。また、国は、避難の必要があると認めた場合は、避難措置の実施について都道府県知事に指示。指示を受けた都道府県知事は、市町村長を經由して、住民に対し、避難の指示を行う。市町村長は、消防等を指揮し、避難住民の誘導を行う。家の中への避難。

救援：国は、避難した後の住民の生活を救援するため避難先を管轄する都道府県知事に対し、救援に関する措置を講じるよう指示を行う。なお、都道府県知事は、対策本部からの指示を待ついとまがないときは、指示を待たないで救援を行うことができる。

武力攻撃に伴う被害の最小化：国は、地方公共団体と協力して、武力攻撃に伴う被害をできるだけ小さくするために必要な措置を行う。生活関連等施設（原子力発電所、ダム、鉄道施設など）の安全の確保、警備の強化、立入制限や危険物、毒物、劇物、高圧ガスなどの取扱所での製造等の禁止・制限などを行う。このほか警戒区域の設定や区域内への立入制限及び禁止、退去命令をならびに消火、救急及び救助の活動を行う。

国民の保護に関する基本指針及び国民保護計画等

- ・3つの柱は、国や地方公共団体等の大切な役割ですが、武力攻撃事態等において、実際にこれらの国民の保護のための措置を実施することに備えて、あらかじめ、国は基本指針を、地方公共団体は国民保護計画をそれぞれ作成しておく必要があるとされ、国民保護計画の中で、地方公共団体の連携を盛り込むような計画の策定を検討していく必要性を説いている。
- ・現在、5県での国民保護計画を策定中であるが、広域連携の防災同様に5県での連携を検討していくこととしたい

（参考1 災害対策）

5 県における広域防災協定及び広域的応援について

暴風，豪雨，豪雪，洪水，高潮，地震，津波，噴火その他異常な自然現象による被害または大規模な火事，爆発，放射性物質の大量放出など，人的原因により生ずる被害を災害に対する広域的な連携の検討

地震などによる災害が発生し，被災した県独自では十分な応急措置を実施できない場合において，災害対策基本法に基づき，県間で相互に救援協力し，被災した県の応急対策及び復旧対策を円滑に実施するため，必要な応援その他の事項を定める。

（1）広域連携連絡の窓口

- ・あらかじめ相互応援に関する連絡担当部署を定め，県において激甚な災害が発生したとき，速やかに相互に連絡体制をとる
- ・災害時の情報交換手段を確保するための複数の通信連絡網の整備など

（2）広域的な応援等の内容

- ・被災地における救援・救護及び災害応急・復旧対策並びに復興対策に係る人的・物的支援，施設・業務の提供または，それらに関する斡旋をする

（3）広域的な応援等の種類

物資等の提供及びあっせん

- ア 食料，飲料水及びその他の生活必需物資
- イ 救出，医療，防疫，施設の応急復旧等に必要な資機材及び物資
- ウ 救援及び救助活動に必要な車両・船艇等

応急対策に必要な職員の派遣等

- ア 救助及び応急復旧等に必要な職員
- イ ヘリコプターによる情報収集等
- ウ 応急危険度判定士，ケースワーカー，ボランティアの斡旋

施設又は業務の提供若しくはあっせん

- ア 傷病者の受入れのための医療機関
- イ 被災者を一時収容するための施設
- ウ 火葬場，ゴミ，し尿処理業務
- エ 仮設住宅用地など
- オ 輸送路の確保及び物資拠点施設

その他

- ・併せて原子力災害，緊急消防援助隊や医療に関する連携

（4）広域的な災害の未然防止や準備

地域住民等への周知と啓発

- ・災害の仮想設定とその対処（非難ルートや個人から集団での対処法）
- ・危険箇所などの周知

- ・災害危険区域，箇所の周知
 - ・広域的な災害援助の仮想
- (土石流発生危険区域・急傾斜地崩壊危険区域(人工がけ)・砂防指定地関係災害危険区域・急傾斜地崩壊危険区域(自然がけ)・重要水防箇所(河川，海岸，港湾，漁港，ため池)・地すべり危険区域)

参考：協定及び広域応援の状況

茨城県・栃木県・福島県の3県

関東知事会 1都9県

全国知事会

緊急消防援助隊(全国消防庁)

3. 広域的な廃棄物の処理について

(1) 現状と課題など

わが国の経済は「大量生産・大量消費」により、目ざましい発展を遂げてきたが、その一方で、「大量生産・大量消費」によって生み出された廃棄物は増大の一途をたどっている。これらの最終的な処分のための処分場や焼却設備の立地・整備は、数多くの問題を抱え、困難な状況となってきている。増大し続ける廃棄物に対し、生産・製造者として、また消費者としてどのように向き合うか、早急の課題であり、今後の経済活動によって支えられている現代社会の重要な問題である。

廃棄物の減量化を図るうえでの一つの策としては、廃棄物の発生を極力抑制するか又は再使用や再資源化すること。次に、廃棄物として排出されてしまったものについて、極力リサイクル（再商品化）を推進することで、資源の有効利用が図られる。

(2) 資源の循環（リサイクル）の必要性

廃棄物処理などに対する消費者の関心が高まり、一部の地方公共団体においては、廃棄物処理の有料化の実施をはじめ、廃棄物発生抑制に向けた様々な取り組みが推進されているが、廃棄物の排出量は依然として高く、今後も各種の取り組みが必要である。このため、事業者、消費者、地方公共団体及び国において、それぞれの責務を踏まえつつ、より広域的・広範囲の連携によって廃棄物等の発生を抑制するとともに、リサイクルの推進などによる最終処分量の削減や、適正な処理を行う循環型の社会の構築が必要である。

一般廃棄物

一般廃棄物については、事業者、消費者などに廃棄物も資源になりうるとの意識を醸成し、資源の節約による廃棄物の発生抑制を推進しながら、効率的な分別収集体制を確立する。さらに、リサイクル施設や溶融施設、再資源化施設等の整備や、再生品を活用した再生品の利用・市場の育成等を広域的に推進する。

産業廃棄物

産業廃棄物については、ある産業の廃棄物をほかの分野の原料として活用する等廃棄物の再生利用を進める方法・技術の検討を推進し、資源の節約等により廃棄物の発生を抑制する。また、建設系廃棄物についても、今後の増加が見込まれるため、計画・設計段階から施工段階までの各段階において、発生抑制、再生利用、適正処理を推進するとともに、減量化、リサイクルを行う広域的な拠点施設の整備について検討する。建設発生土についても、発生量の削減に努めつつ、その円滑かつ適正な利用を図るため、再利用や発生者・利用者間の広域情報交換のできる組織体制等による有効利用の促進、受入地の確保等の対策を推進する。

また、焼却施設については、ダイオキシン類排出抑制対策や熱エネルギー利用を推進するとともに、これらを効率的に行うため、施設の集約化を推進する。

さらに、県域を越えた一般・産業廃棄物の広域移動へ対処するため、広域処分場の整備について検討する。これらの廃棄物輸送量の増加や範囲の拡大に伴い、広域的な陸

路・空路・航路などの廃棄物輸送システムなど効率的な輸送などもあわせて検討する必要がある。

(3) 廃棄物の減量のために

廃棄物の減量のためには、廃棄物の発生を抑え、全ての廃棄物のリサイクルを促進させ循環型社会の形成を推進することが重要である。このためには、リサイクルや住民の意識改革を通じて総排出量の抑制に努めていかなければならないと考える。

まず、個人の意識改革が重要なポイントとなる。ごく一般的で身近にあるものからその意識付けや意識改革が必要ではないかと考える。広域的に空き飲料缶やペットボトルの分別・回収を行ういわゆるデポジット制度の導入による取り組みなどが有効ではないかと考える。

こうした地道な取り組みが5県地域に循環型社会を構築することにつながると考える。

(参 考)

利用者である地域住民には回収時に磁気カードにポイントを加点することやポイントが満額になればクーポンの発券を行い、経済的なインセンティブをもってリサイクルへの自主的な参加を促すことが出来る。

この場合、クーポンとは5県域での公共施設利用や道路公団（JH）やETCポイントや航空各社のマイレージなど官・民一体となった運動基盤の構築がベースとなる。

さらに、容器のバーコード活用などを併せ行うことで、従来煩雑だった識別のテピングが不要であるばかりでなく、回収するものとししないものを識別なども可能となる。

このような仕組みづくりにより、地域住民自らが、消費し生まれた空き容器などはもちろんのこと、地域に散乱している空き容器まで積極的に回収する動機付けが期待できる。

また、小売業者等のこの仕組みの参加によって、生活者の活発な利用によりリピーターを含め来店客の増加が期待できることから、小売業者の戦略的にもつなげるものとなる。

さらにより多くの利点等を提案し、広く普及させることにより、住民、民間事業者（協力店等）、行政それぞれの便益と役割を適正に保ちながら、連携し地域全体として環境意識が向上させ、ひいては5県地域に循環型社会を構築することが可能と考えている。

地域住民、協力業者等、行政の導入メリットは次のようなものが考えられる。

地域住民	ポイントを集めながら、リサイクルに参加できる 生活のリズムにあわせて排出できる 地域の活性化
業 者	環境への取組み姿勢をPRできる 顧客の拡大確保が強化される
行 政	住民の参加意識が向上し、空き缶・ペットボトルの散乱がなくなる 住民、販売店の協力を得ることにより、行政負担が軽減できる

デポジット制度（預託払戻制度）とは

デポジット制度は、製品本来の価格に預託金（デポジット：deposit）を上乗せ販売し、製品の使用後に所定の場所に返却された際に預託金を返却することにより、その回収の促進を図る制度である。経済的インセンティブを活用して高い回収率が維持可能であることから、これまで飲料容器などの散乱防止による観光地等の美化目的の手段に加えて、循環資源の分別回収と廃棄物関連の行政負担の軽減などの有効な手段として考えられている。