

近県との広域連携の可能性に係る基礎調査

【概要版】

平成 22 年 3 月

茨城県企画部企画課

目 次

序章 調査の概要	1
1. 調査の目的	1
2. 調査項目	1
3. 調査方法等	1
4. 3 県の概要マップ	1
第 1 章 広域連携の必要性の整理	2
1. 広域連携が求められる背景	2
2. 各県総合計画にみる広域連携	2
第 2 章 3 県間の交流実態	3
1. 3 県の現状及び課題	3
(1) 各県の沿革、風土	3
県民性と地域イメージ	3
生活文化水準	3
3 県及び主要地域の人口、経済状況	4
a. 人口	4
b. 工業	4
c. 商業	4
(2) 観光、特産物、コンベンションなどの状況	4
観光	4
a. 3 県の観光入込客	4
b. 主要な観光資源・文化財と観光入込客	4
c. 茨城県の国際観光のポテンシャル	5
d. 国際観光誘客に向けての対応	5
特産品	5
a. 茨城県	5
b. 埼玉県	5
c. 千葉県	6
コンベンション（国際会議の開催）	6
(3) 救急医療、災害時医療	6
救急医療	6
災害時医療	7
(4) インフラの整備状況	7
交通網	7
a. 茨城県	7
b. 埼玉県	7
c. 千葉県	7
道路の整備状況	7
空港	8
a. 茨城空港	8
b. 成田空港	8
(5) 3 県の研究機関及び研究拠点	8
筑波研究学園都市	8
a. 筑波研究学園都市の研究機関の立地状況	8
b. 筑波研究学園都市における研究者数	8
柏の葉の研究開発型拠点	8
かずさアカデミアパークの研究開発機能	9
(6) 土地利用	9
(7) 広域交通ネットワークによる連携強化を踏まえた 3 県の強み、弱みの整理	10
2. 3 県間の交流等調査	11
(1) 各県間及び 3 県の県外との交流人口	11
旅客流動	11
a. 旅客流動	11
b. 出発地からの利用交通機関別旅客流動量	11
c. 観光客流動	11
通勤・通学流動	12

(2) 各県間及び3県の県外との物流の状況	12
3県の入出荷貨物量	12
3県的高速道路利用率	12
3県相互間貨物流動	13
(3) 3県の企業立地動向と圏央道沿線地域の工業団地分布	13
3県の工場立地動向	13
a. 3県の工場立地動向	13
b. 工場立地件数・面積の全国からみた位置	13
c. 業種別立地件数	14
3県の圏央道沿線地域の工業団地の分布	14
3. 3県におけるプロジェクト、連携事例の整理	15
(1) 県、市町村及び民間等により取り組まれている主要プロジェクトの整理	15
(2) 3県が取り組んでいる連携事例の整理	16
(3) 各県立地企業による筑波研究学園都市等における新技術の活用事例	16
第3章 3県における取組が期待される連携方策(案)	17
1. 筑波研究学園都市における研究機関の活用	17
(1) 筑波研究学園都市の科学技術拠点の集積	17
(2) 筑波研究学園都市の研究機能を活かした近県との交流・連携による科学技術拠点づくり	17
(3) 3県のコンベンション機能の強化と活用	17
2. 圏央道沿線地域における企業立地誘致と適正な土地利用誘導	17
(1) 企業立地が進む圏央道沿線地域	17
(2) 3県が連携した企業立地誘致と適正な土地利用誘導	18
3. 広域観光の推進	18
(1) 3県の広域観光の現状	18
(2) 3県連携した広域観光ルートの形成と海外からの観光客への対応	18
(3) 3県連携した広域スポーツを活かした地域活性化の推進	18
(4) 利根川の舟運を活用した広域観光の推進	18
4. 防災・緊急医療	19
(1) 3県の救急医療体制の推進	19
(2) 災害時医療	19
(3) 緊急物資輸送	19
5. 広域物流ベルトの形成	20

序章 調査概要

1. 調査の目的

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

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

2. 調査項目

主な調査項目は、次のとおりである。

(1) 広域連携の必要性の整理

広域連携が求められる背景

広域連携に係わる計画上の位置付け

(2) 3県の実態調査（茨城、千葉、埼玉）

3県の現状及び課題

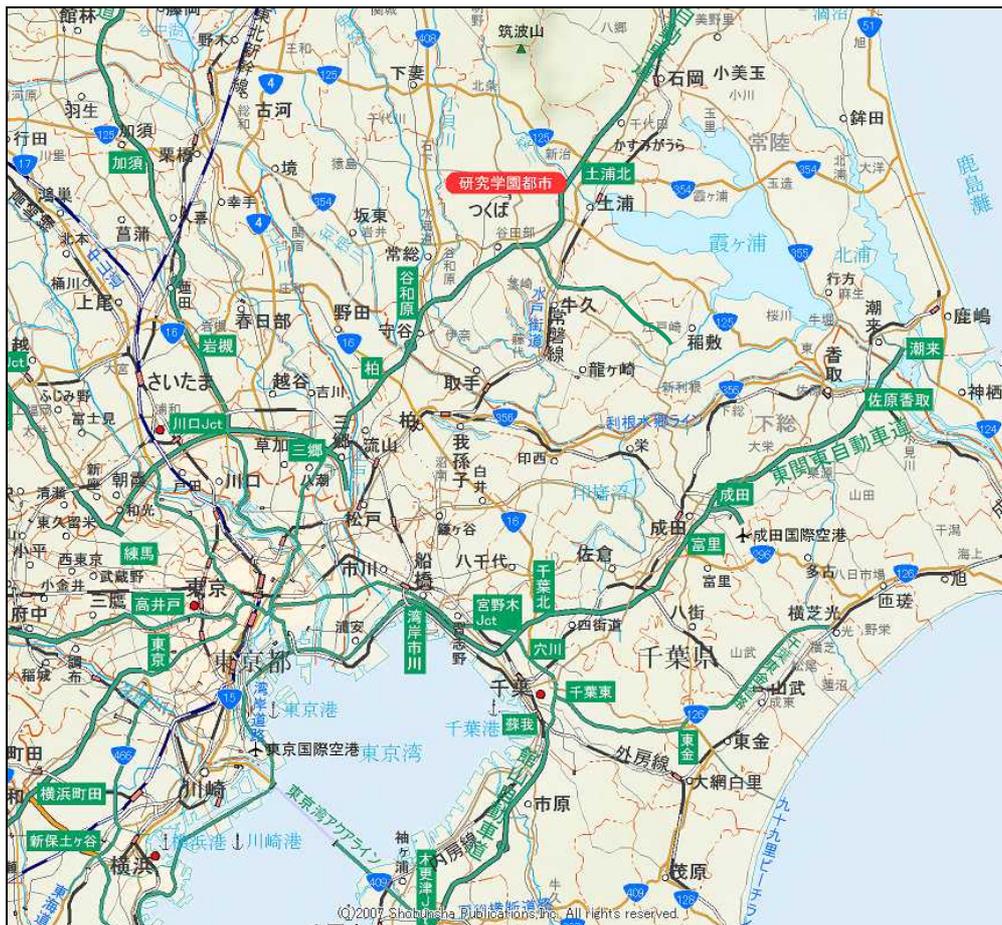
3県間の交流等調査

(3) 3県において取り組みが期待される連携方策案

3. 調査方法等

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

4. 3県の概要マップ



資料：Super Mappie Digital Ver8 昭文社

図 1 3県概要マップ

第1章 広域連携の必要性の整理

1. 広域連携が求められる背景

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

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

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

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

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

2. 各県総合計画にみる広域連携

各県の総合計画による広域連携施策は、以下の表のとおりである。

表 1-1 各県総合計画にみる広域連携

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

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

千葉県「輝けちば元気プラン」(案)	
策定年	平成 22 年 3 月
目標年	くらし満足度日本一 10 年後のめざす姿

<p>県を超えた広域連携の基本的考え方</p>	<p>〔自治体間の広域的な連携〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・規制緩和や制度改正、支援など、他の自治体と広域的に取り組んでいくことがより大きな効果を発揮すると認められる共通課題について、全国知事会や九都県市首脳会議、その他首都圏における連携などを通じ、積極的に協力、連携を図る。 ・柏・流山地域は、つくばエクスプレスによる飛躍的な交通利便性の向上を契機として、「環境・健康・創造・交流の街」をテーマに、大学と地域が連携したまちづくりを推進している。今後は、つくば・秋葉原など沿線都市間の競争や連携を視野に入れ、より質の高い都市機能の充実を図るとともに、産学官連携を推進し、地域産業の振興を促進することが必要である。
-------------------------	---

第2章 3 県間の交流実態

1. 3 県の現状及び課題

(1) 各県の沿革、風土

県民性と地域イメージ

ア. 茨城県

キーワード……「怒りっばい」「忘れっばい」「飽きっばい」

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

全体の傾向

- ・暮らし向きにゆとり
- ・生活意識に変化
- ・薄い郷土意識
- ・地方なまりにコンプレックス

地域イメージ

農業県としてのイメージと臨海部の工業地帯、原子力発電のイメージの 2 面性がある。

気候が穏やかで災害も少なく保守的で自分の主張をしない穏やかな社会観を有する方が多い。

イ. 埼玉県

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

全体の傾向

- ・低い郷土意識、「日本は良い社会だ」というひとが大幅減
- ・薄い近隣関係、「伝統的価値観」を肯定するひとは少ない
- ・イージーリスニング、映画音楽大好き

ウ. 千葉県

キーワード……青色のクニ、房総のイメージ(気候温和、おおらか、のんびり)

全体の傾向

- ・大きい郷土意識の差、ゆるい道德感、薄い信仰心
- ・多い支持政党なし、自己主張が強い、言葉はロック、好きな色はブルー

生活文化水準

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

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

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

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

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

3 県及び主要地域の人口、経済状況

a. 人口

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

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

b. 工業

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

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

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

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

c. 商業

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

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

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

(2) 観光、特産物、コンベンションなどの状況

観光

a. 3 県の観光入込客

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

b. 主要な観光資源・文化財と観光入込客

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

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

表 2-1 3 県の観光入込客数

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

単位：万人

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

c. 茨城県の国際観光のポテンシャル

茨城県は、平成 18 年度の総合計画策定と歩調をあわせて観光行政を推進するために、観光振興基本計画を策定（平成 18 年 4 月）している。本計画の計画期間は平成 22 年度までの 5 年間である。本計画では、平成 22 年度の観光入込客数 5,000 万人を目標に掲げている。

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

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

d. 国際観光誘客に向けての対応

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

国際観光に関する施策展開の方向として、以下の 3 点を挙げている。

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

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

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

特産品

a. 茨城県

農業産出額全国第 2 位(野菜の農業産出額全国第 3 位)

(農産物)

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

(畜産物)

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

(水産品)

- ・ 鹿島灘ハマグリ、イワシ、サバ、カツオ、ヒラメ、アンコウ、ワカサギ、シジミ

(特産物)

- ・ 常陸秋そば、筑波落花生、こんにゃく、ほしいも、茶、水戸納豆
- ・ 結城紬、笠間焼、ひたち竹人形などの伝統的工芸品

b. 埼玉県

農業産出額全国第 18 位 (野菜の農業産出額全国第 6 位)

(野菜)

- ・ ほうれんそう(1 位)、ネギ(2 位)、きゅうり(3 位)以上農業産出額 100 億円以上
- ・ さといも(2 位)、ブロッコリー(2 位)、かぶ(2 位)、こまつな(1 位)以上農業産出額

10 億円以上。ネギは、深谷ネギが知られている。

(果実)

- ・ なし、くり、ぶどう

(花き)

- ・ パンジー、ゆり、洋ラン

(特産物)

- ・ 草加せんべい、江戸木目込人形、春日部桐箆笥、鴻巣びな、行田たび

c. 千葉県

農業産出額全国第 3 位(野菜の農業産出額全国第 2 位)

千葉県は三方を海に囲まれ、黒潮の影響を受けた温暖な気候と豊かな土地資源を活かし、米や野菜、果物、花など多彩な農産物が生産されており、全国有数の農業県である。

(野菜)

- ・ 代表的な農産物(農業産出額 100 億円以上、全国 1 位及び 2 位): サツマイモ、ネギ、トマト、だいこん、にんじん、ほうれんそう、なし

(果実)

- ・ なし、房州びわ

(水産品) 水揚量日本一の銚子漁協(平成 18 年)

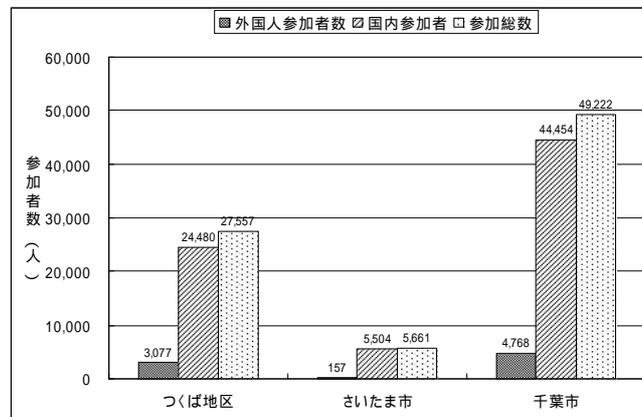
- ・ イワシ、スズキ、イセエビ、ヒジキ

(特産品)

- ・ 醤油: 野田市や銚子市に日本でも代表的なメーカーの醤油(千葉県は出荷額全国 1 位)
- ・ 濡れ煎餅、八街産落花生、鯉せんべい、成田羊羹

コンベンション(国際会議の開催)

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



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

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

(3) 救急医療、災害時医療

救急医療

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

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

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

水戸済生会総合病院を基地病院とするドクターヘリの運航を開始する。

災害時医療

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

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

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

(4) インフラの整備状況

交通網

a. 茨城県

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

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

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

b. 埼玉県

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

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

c. 千葉県

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

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

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

道路の整備状況

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

県、千葉県に比べてそれぞれ約 10 ポイント及び約 20 ポイント低い。

空港

a. 茨城空港

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

b. 成田空港

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

(5) 3 県の研究機関及び研究拠点

筑波研究学園都市

a. 筑波研究学園都市の研究機関の立地状況

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

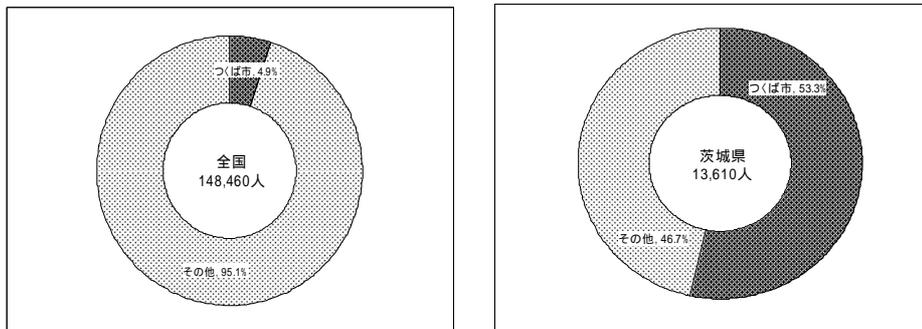
現在、筑波研究学園都市の全域を占めるつくば市には、人口約 20 万人、国・県関係機関が 76、民間機関が 232、合わせて 300 を越える研究機関・企業が立地し、1.2 万人を超える研究者、約 7,200 人の外国人研究者とその家族が在住している。これは、局地的な集積としては我が国最大クラスのものである。

b. 筑波研究学園都市における研究者数

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

研究機関については、公的機関でみると全国シェアは 31.7% である。

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



資料：平成 17 年国勢調査、科学研究者数は職業中分類を示す。

図 2-2 つくば市の科学研究者数の全国及び茨城県シェア

柏の葉の研究開発型拠点

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

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

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

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

それに伴う、働く場の創出が期待されている。

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

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

かずさアカデミアパークの研究開発機能

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

- ・ 先導的、中核的施設である「かずさDNA研究所（H16年10月開設）」をはじめ、バイオテクノロジー、情報通信、新素材など先端技術産業分野の研究所が集積する国際的水準の研究開発拠点づくり
- ・ 母都市（木更津市、君津市、富津市及び袖ヶ浦市の市街地）と研究開発地区との一体的発展を図る。
- ・ 研究、学術、生産、リゾートの各機能の集積を図る研究開発地区約1,000ha（第1期278ha）かずさアカデミアセンター（平成9年2月開設）、田辺三菱製薬（株）（平成10年3月開設）、（独）製品評価技術基盤機構「生物遺伝資源保存施設」（平成14年4月開設）、かずさバイオ共同研究開発センター（平成17年5月開設）
- ・ アクアライン料金の引き下げにより、首都圏における「かずさアカデミアパーク」の優位性が高まることから次世代を担う高い技術力を持った企業・研究所の誘致に取り組む。
- ・ 企業立地の優位性を高めるため、立地企業の助成や圏央道をはじめとする幹線道路網の整備が推進されており、将来軸にはかずさアカデミアパークとつくば学園都市との連携が想定される。

（6）土地利用

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

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

(7) 広域交通ネットワークによる連携強化を踏まえた3県の強み、弱みの整理

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

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

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

2.3 県間の交流等調査

(1) 各県間及び3県の県外との交流人口

旅客流動

a. 旅客流動

3県の旅客流動は、平成19年度の旅客地域流動調査を基にみると95億人/年度を示し、うち県域を越えない流動が92億人と97.0%を占め、県外では茨城県と千葉県間の流動が最も多く、次いで埼玉県と千葉県間、茨城県と埼玉県間が最も少ない。

3県域外では、東京都への流出量が埼玉県、千葉県間ともに突出している。次いで栃木県・群馬県・新潟県への流出量では埼玉県、茨城県が突出している。

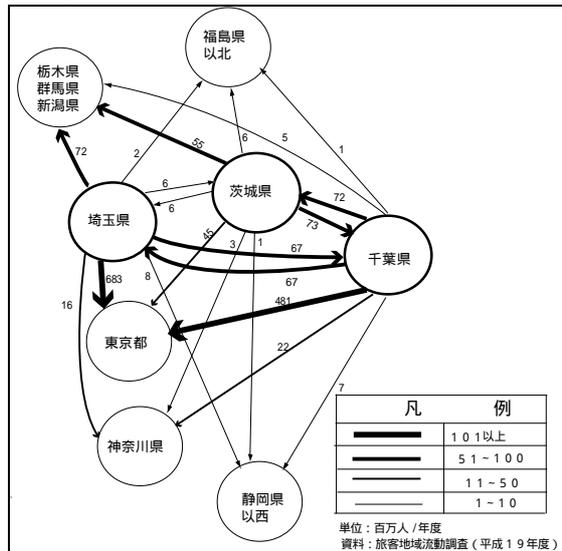


図2-4 3県相互間旅客流動量（平成19年度、全機関）

b. 出発地からの利用交通機関別旅客流動量

3県の利用交通機関分担は、「全国幹線旅客純流動調査」（平成17年）を基に3県から出発地ベースでみると乗用車類が86.1%と最も高く、次いで鉄道が9.7%、航空が3.0%である。ほとんどが乗用車類の流動が担っている。相対的に3県を県別に比較すると茨城県は乗用車類、千葉県は航空、鉄道、埼玉県は鉄道の利用分担が高い。

c. 観光客流動

茨城県と埼玉県間、茨城県と千葉県間の観光客の流動は、全国幹線旅客純流動調査（平成17年秋期休日一日）を基にみると千葉県との流動が61千人と大きく、埼玉県との30千人に対して2倍以上ある。また、ほかに茨城県との流動が多い地域は栃木・群馬・新潟方面で、94千人である。

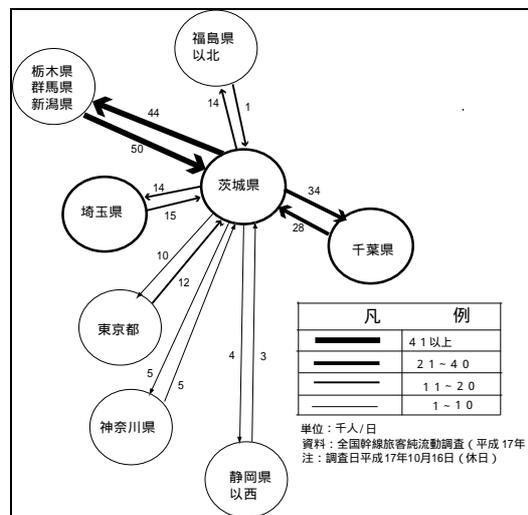


図2-5 観光客流動量（平成17年秋期休日一日）

通勤・通学流動

3県の通勤通学について、国勢調査（平成17年）を基にみると、各県の県境を越えずに通勤・通学している人は664万人であり、県域を越える流出口は217万人、流入人口は525万人で各県とも流出超過であった。流出先は東京都が多く、特に埼玉県と千葉県が顕著である。

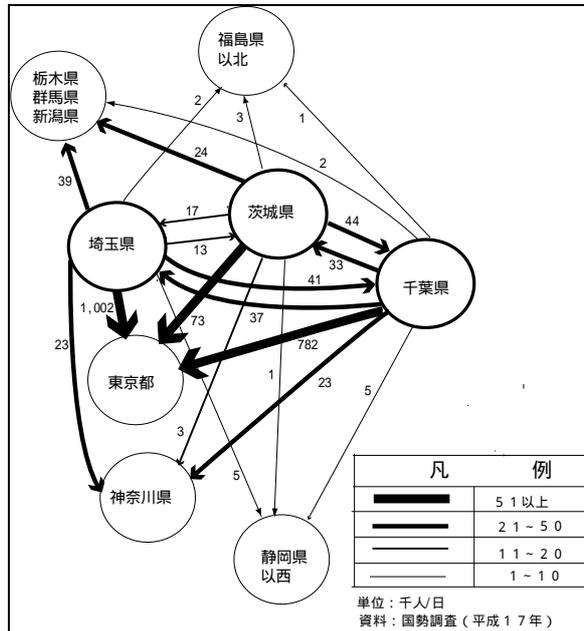
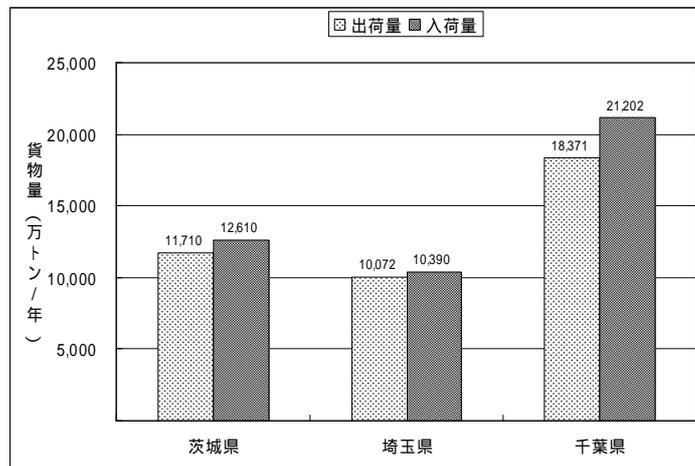


図 2-6 3県相互の通勤通学流動（平成17年）

(2) 各県間及び3県の県外との物流の状況

3県の入出荷貨物量

3県の入出荷貨物量は、「全国貨物純流動調査」（平成17年、年間調査）を基にみると8.4億トンあり、うち入荷量が4.4億トン、出荷量が4.0億と入荷量が4億トン多い。県別にみると千葉県が最も多く、次いで茨城県、埼玉県の順である。3県がともに出荷量より入荷量が若干多い。

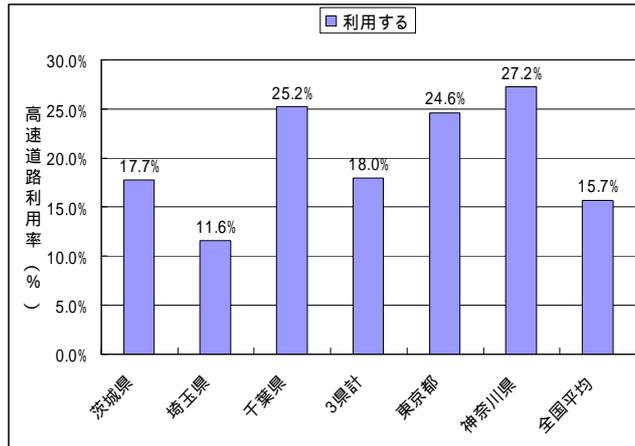


資料：全国貨物純流動調査（平成17年、年間調査）

図 2-7 3県の入出荷貨物量

3県の高速道路利用率

3県の発貨物の高速道路利用率は、18.0%であり、全国平均に比べて若干高目である。県別にみると千葉県は25.2%と最も利用率が高い。埼玉県は11.6%と全国平均で3県の中でも最も低い。茨城県は17.7%と3県の中間の利用率となっている。3県にまたがる圏央道の料金の割引が実現すれば、物流効率化や隣接する沿道地域からの人材・雇用の確保に大きい効果がある。



資料：全国貨物純流動調査（平成 17 年、3 日間調査）
注：不明を除いた利用率を示す。

図 2-8 発貨物の3県的高速道路利用率

3 県相互間貨物流動

3 県の貨物流動量（平成 17 年、総貨物量、3 日間調査）は、発貨物量が 282 万トン（1 日当たり台数換算（10t 車として）：9.4 万台）、着貨物量が 297 万トン（9.9 万台）と着貨物量が若干多い。うち各県の県域を越えない流動量はそれぞれ 54.5%、56.8%を占める。

県相互間は、茨城県発埼玉県着が 12 万トン（4.0 千台）と 3 県相互間で最も大きい。次いで茨城県発千葉県着が 8 万トン（2.8 千台）、千葉県発埼玉県着が 6 万トン（2.1 千台）と多い、そのほかの県間は 5 万トン以下にある。

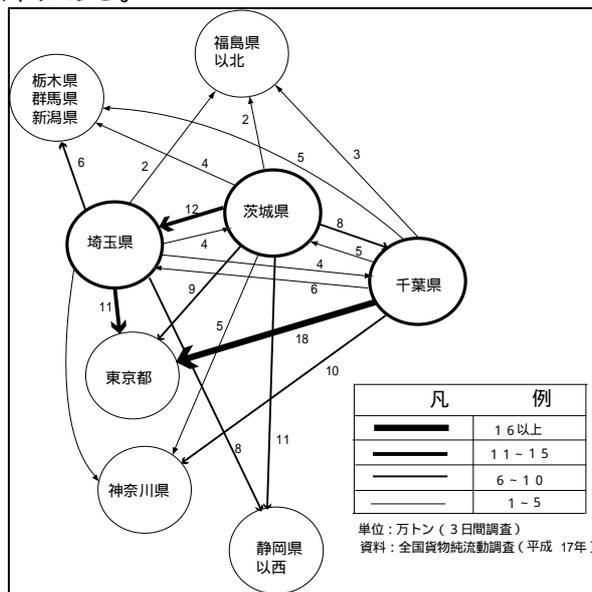


図 2-9 3 県相互貨物流動（全機関、総貨物量）

(3) 3 県の企業立地動向と圏央道沿線地域の工業団地分布

3 県の工場立地動向

a. 3 県の工場立地動向

（平成 6 年以降 5 年間の累積件数、面積の動向）

3 県の工場立地動向について平成 6 年以降 5 年間単位で立地件数、立地面積をみると茨城県が件数、面積のいずれにおいても最も多く立地している。次いで埼玉県、千葉県の順にある。

平成 16 年～平成 20 年の 5 年間をみると、3 県合計が件数 853 件、面積 1,433ha あり、前 5 年間（平成 11 年～平成 15 年）に比べてそれぞれ 1.8 倍、2.1 倍と大幅に立地が増加している。

b. 工場立地件数・面積の全国からみた位置

3 県の過去 5 年間（平成 16 年～平成 20 年）の年次別の工場立地件数、面積について全国 47 都

道府県の順位をみると件数では、千葉県の平成16年～平成19年を除き3県ともに10位以内であり高い位置にある。なかでも茨城県の平成19年、20年、埼玉県の平成17年、平成18年、平成20年は全国第5位と高い地位にある。

一方、立地面積では、茨城県、埼玉県の平成16年～平成18年を除き3県ともに10位以内にある。中でも茨城県は、平成16年～平成20年が第5位以内であり、平成18年は全国第1位となっている。これは幹線道路の整備、港湾、空港等へのアクセス性や用地の広さ、相対的な地価の安さなどの工場立地要因が寄与しているものと考えられる。

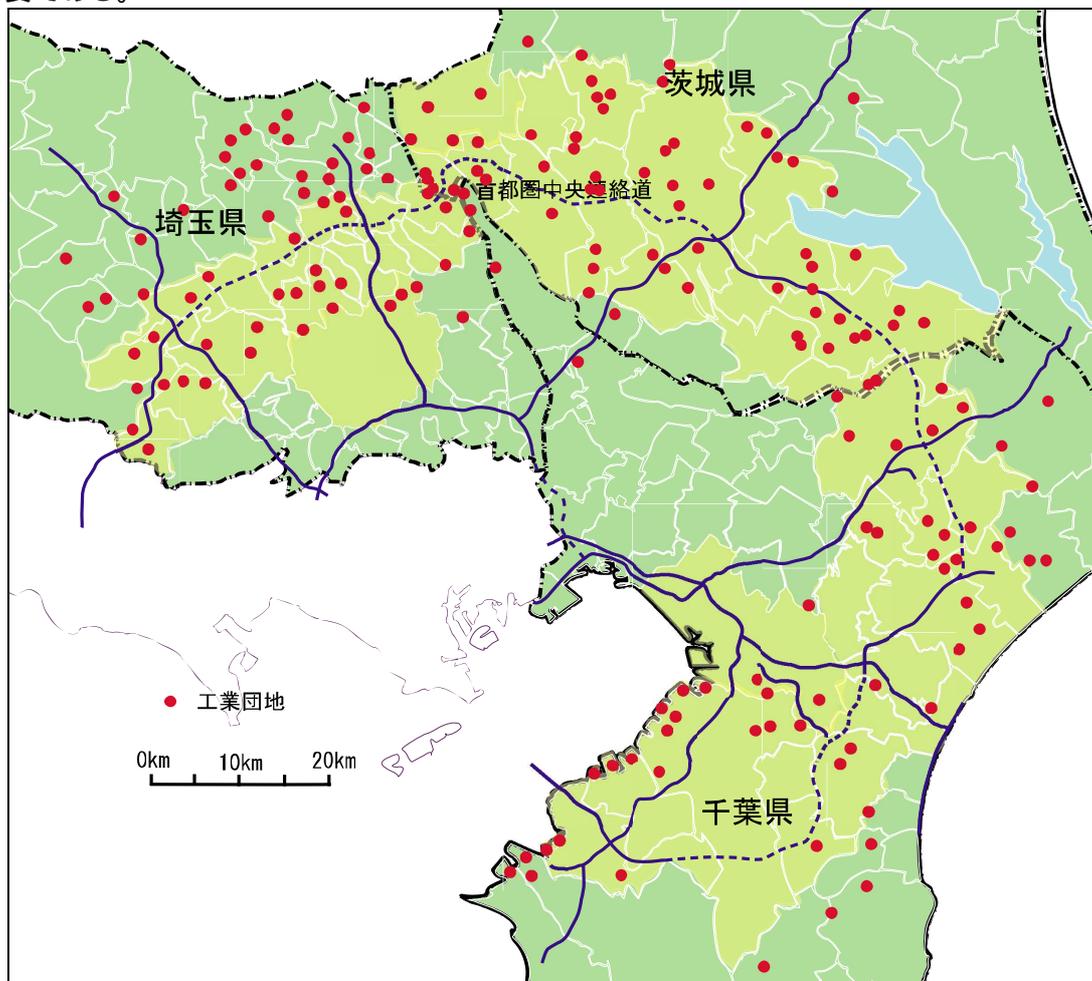
c. 業種別立地件数

3県の平成20年の主要業種別立地件数をみると3県全体で190件あり、業種別には化学が29件と最も多く、金属製品が26件、食料品が24件、輸送機械が20件、生産機械が17件と続いている。上位3位の業種をあげると、茨城県は化学17件、輸送機械が14件、食料品が12件、埼玉県は金属製品が12件、生産用機械8件、輸送機械、食料品、プラスチック製品がそれぞれ9件、千葉県は金属製品が9件、化学が8件、食料品が6件となっている。

3県の圏央道沿線地域の工業団地の分布

3県の圏央道沿線地域の工業団地の分布をみると、埼玉県の分布密度が高く、茨城県、千葉県は密度が低い。特に茨城県と千葉県の県境付近が低く、工業団地の適地が多く残されている。

3県連携して圏央道の整備促進を図るとともに、開通による工場立地ポテンシャルを活かした工場誘致を展開するため、しっかりとした需要予測を行った上で工業団地の造成を検討することが必要である。



資料；茨城県、千葉県、埼玉県の工業団地の資料に基づき作成

図 2-10 3県の圏央道沿線地域の工業団地の分布（平成19年）

3.3 県におけるプロジェクト、連携事例の整理

(1) 県、市町村及び民間等により取り組まれている主要プロジェクトの整理

3県（茨城県、埼玉県、千葉県）の圏央道沿線やTX沿線地域等において取り組まれている主要なプロジェクトについて次のように整理した。

表 2-3 主要プロジェクトの整理

	プロジェクト、計画名	趣旨	主体	内容
茨城県	次世代エネルギーパーク事業（H19年度～）	太陽光等のエネルギー設備や体験施設を活用し次世代エネルギーのあり方について国民の理解の増進を図る。	次世代エネルギーパーク推進協議会（茨城県、市町村、民間企業、研究機関）	・エネルギー設備が見学可能な原子力研究、火力発電等の研究機関、民間企業について一般に開放し県域全体をエネルギーパークとしてアピールできる
	圏央道沿線地域活性化協議会による地域経済活性化（H19年度～）	沿線地域の活性化を図るため、企業立地の促進等による地域における産業集積形成、交流促進により、地域経済の自立・活性化をめざす。	活性化協議会（地元市町村、茨城県、国土交通省、大学、研究機関、地元商工会、銀行）	・人材養成研修、立地産業人材養成、専門家の招聘、交流促進方策検討 ・ヒト・ワザの強化とコスト低減、企業立地支援、地方自治体支援
	つくばエクスプレス沿線のまちづくり計画（H19年度～）	つくばエクスプレス沿線地域ならではの「つくばスタイル」を実現するため魅力あるまちづくりのための計画を推進する。	茨城県、つくばエクスプレス沿線市町村	・住み、働き、遊ぶ「つくばスタイル」を実現するためのまちづくりの推進 ・沿線8地域田園都市島名A、B、つくばみどりの里、みらい平、中根・金田台、研究学園葛城、守谷東、守谷駅周辺
	みどりの中の創造都市つくば（H20年3月～）	H20年度から5年程度の全産業を視野に入れた「つくば産業振興マスタープラン」の策定	つくば市	・牽引力のある産業主体の育成と誘致、広域的な産業拠点の形成、産業人材の育成と誘致、多様な産業主体のための環境整備、地域資源の活用、魅力的なまちづくりとの調和
埼玉県	埼玉県田園都市産業ゾーン基本方針（H19年度～24年度）	圏央道の開通に伴い圏央道と広域幹線道路との結節点、広域幹線道路の沿道に限定し、田園環境と調和した産業基盤づくりを誘導・支援	埼玉県（地元市町村）	次のような分野の集積を目指す。輸送、電気機械、化学、医療福祉、情報通信、食品、研究所、流通加工業、ベンチャー企業、外資系企業
	埼玉圏央道・外環道ゾーン地域活性化協議会による地域経済活性化（H19年度～）	沿線地域の活性化を図るため企業立地の促進等による地域における産業集積形成、交流促進により地域経済の自立・活性化をめざす。	活性化協議会（地元市町村、埼玉県他）	-
	K2プラン・KEYプラン（H18年度～）	埼玉圏央道沿線西部地域（K2）及び東部地域（KEY）を対象に、多様な都市機能をさらなる集積によって地域の活性化を進め、首都圏近郊の先進都市ゾーンを形成	地元市町村	-
千葉県	成田国際空港都市づくり（H21年～）	地域と成田空港との共栄を目指し「空港周辺地域整備計画」を推進するとともに「成田国際空港都市づくり9市町プラン」との連携を図る。	国際空港都市づくり庁内連絡協議会（千葉県他）	・成田新高速鉄道の建設 ・圏央道、北千葉道路の整備促進 ・千葉ニュータウンの総合的まちづくりの推進
	成田国際空港都市づくり9市町プラン（H21年～概ね10年間を目標）	9市町は成田国際空港のポテンシャルを活かした地域づくりを促進する。	成田空港周辺9市町	空港を共通の財産として活用し、地域と空港とが共生、共栄する魅力ある国際空港都市を目指す。
	千葉ニュータウンにおける低炭素型まちづくり（H21年～）	印西牧の原駅周辺に広がる140haの開発予定地を対象にCO ₂ の削減を實踐できる低炭素型まちづくりを検討する。	低炭素推進協議会（都市再生機構、企業庁、印西市、進出企業）	環境共生技術を導入した住宅整備の誘導住区内在緑のネットワークで結ぶ交通インフラ整備のあり方を検討
	地域産業活性化協議会（H22年～）	県内を4つの地域に分けて企業立地による地域産業活性化の取り組みを推進する。	地域産業活性化協議会（県、地元市町村）	インターアクセス道路の整備促進、圏央道沿線地域の工場立地促進への土地利用の転換、環境に配慮した適正な土地利用の促進
	千葉県物流戦略（H19年3月）	県内全体の物流のビジョンを策定。	千葉県	・成田空港、千葉港を活かした「世界の物流センターちば」の形成 ・魅力ある物流環境の整備 ・生活者、消費者起点の物流システムの構築
千葉県新産業振興戦略（H18年6月）	地域特性や強み、地域内外のネットワークを活かしながら、国際競争力のある産業の強化と活性化を実現することを目的に分野ごとに新産業創出、企業誘致、人材育成をより戦略的に実行していくための独自の成長戦略を示す。	千葉県	・世界レベルの鉄鋼、石化等素材型産業の集積、農業生産、豊富な観光資源、産学官のネットワークを活かし、7つの産業クラスターの形成・発展を目指す	

(2) 3県が取り組んでいる連携事例の整理

3県が取り組んでいる連携事例は、次の表のとおりである。

表 2-4 3県が取り組んでいる連携事例

項目	連携主体	内容
茨城・千葉国際観光テーマ地区推進協議会	・茨城県、千葉県、水戸市、つくば市、鹿島市、成田市、千葉市、木更津市、南房総市、茨城県観光物産協会、千葉県外国人観光客誘致促進研究会、成田国際空港、JR東日本千葉支社、他	・台湾観光旅行会社メディアへの招聘 ・H20年3月韓国旅行会社7社を招聘
ドクターヘリ共同利用試行事業	・実施 日本医科大学千葉北総病院 ・組織 ドクターヘリ運営協議会 ・連携 千葉県健康福祉部と茨城県健康福祉部 H16年7月1日から共同運航	・運航範囲 鹿行、鹿島南部、稲敷地域(11市町村 531千人) ・出勤要請件数 H13年10月の導入以降H18年9月迄5年間の出勤は2,787件2,791名
東葛・川口・つくば(TX沿線)ネットワーク支援活動	・千葉県東葛地域(柏市他8市) 船橋地域、埼玉県川口地域(川口市他7市)、茨城県つくば地域(つくば市等)及び都内TX沿線地域 ・連携拠点組織 つくば研究支援センター、川口商工会議所、船橋商工会議所 ・産学官ネットワーク 企業500社、大学・公的研究機関34機関、自治体20団体、金融機関10機関のネットワーク、知的クラスター創成事業、拠点3組織との連携に加え、H18年度より荒川区との連携も開始	重点産業分野：基盤的技術型産業、理化学機器関連、表面改質関連分野 東葛・川口・つくばの強み ・(株)メカ、(株)坂口技研、(株)ニッサンキ等のオンリーワン技術をめざす製品開発企業 ・東葛テクノプラザ、東大柏ベンチャープラザといったインキュベーション施設が存在 ・理工系学部を有する研究機関との集積 ・つくばエクスプレスを契機とした沿線連携の盛り上がり
利根川舟運地域づくり協議会	・茨城、千葉両県の利根川流域19市町村で構成 茨城県(取手、稲敷、神栖、潮来、行方各市、河内町、利根町、美浦村)	・江戸時代に利根川で盛んに利用された舟運を復活させ地域活性化を図る ・H20年10月取手市や霞ヶ浦から遊覧船運航、香取市の八坂神社の大祭見学ツアー、香取市～銚子市、印旛沼で屋形船運航 ・H21年1月手賀沼周辺ウォーキング、野鳥観察会 他
水郷三都観光推進協議会	・佐原(香取市)、鹿島(鹿島市)、潮来(潮来市)の水郷三都	・21世紀型の観光需要に対応できる観光地域づくり実践プランの実現 通訳・観光ガイドフォーラム(19年度)、水郷三都連携パンフ(18年度)、水郷三都サミット(17年度)
関東5県ビジネスマッチング商談会	・茨城県中小企業振興公社、栃木県産業振興センター、群馬県産業支援機構、埼玉県中小企業振興公社、千葉県産業振興センターの5機関	・H20年度開催概要 開催日 H20年9月3日 参加企業 受注企業251社 発注企業 75社 商談件数 1,108件

(3) 各県立地企業による筑波研究学園都市等における新技術の活用事例

表 2-5 各県立地企業による筑波研究学園都市等における新技術の活用事例

筑波研究学園都市	企業、研究機関	内容
高エネルギー加速器研究機構 フォトンファクトリー 放射光施設	アステラス製薬 世界の基礎研究をつくばに集約する方針	・新薬や新素材の開発 強力なエックス線を使ってタンパク質の構造などを調べる
物質・材料研究機構	日本原子力研究開発機構(東海村) 理化学研究所(埼玉県和光市)	・量子ビームを使った研究(中性子ビーム、イオンビーム) ・3者で研究協力協定締結 ・ナノテクノロジーや生命科学等の分野で競争に打ち勝つ 燃料電池向け素材開発、超高速半導体開発

第3章 3県における取組が期待される連携方策（案）

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

1. 筑波研究学園都市における研究機関の活用

（1）筑波研究学園都市の科学技術拠点の集積

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

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

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

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

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

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

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

（3）3県のコンベンション機能の強化と活用

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

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

2. 圏央道沿線地域における企業立地誘致と適正な土地利用誘導

（1）企業立地が進む圏央道沿線地域

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

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

(2) 3 県が連携した企業立地誘致と適正な土地利用誘導

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

3. 広域観光の推進

(1) 3 県の広域観光の現状

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

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

(2) 3 県連携した広域観光ルートの形成と海外からの観光客への対応

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

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

(3) 3 県連携した広域スポーツを活かした地域活性化の推進

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

3 県の主なプロスポーツでは、サッカーが県立カシマサッカースタジアム（鹿嶋市）の鹿島アントラーズ、埼玉スタジアム（さいたま市）の浦和レッズ、NACK5 スタジアム大宮（さいたま市）の大宮アルディージャ、フクダ電子アリーナ（千葉市）のジェフユナイテッド千葉、日立柏サッカー場（柏市）の柏レイソルなどが、プロ野球では西武ドーム（所沢市）の埼玉西武ライオンズ、千葉マリンスタージアム（千葉市）の千葉ロッテマリーンズの 2 チームがある。

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

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

(4) 利根川の舟運を活用した広域観光の推進

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

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

4. 防災・緊急医療

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

(1) 3県の救急医療体制の推進

救急医療、災害時医療は、3県の保健医療計画に基づいて進められている。

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

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

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

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

(2) 災害時医療

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

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

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

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

(3) 緊急物資輸送

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

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

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

5. 広域物流ベルトの形成

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

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

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

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

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

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