

北関東自動車道 全線開通10周年 整備効果



北関東自動車道 起点（高崎JCT）
栃木県方面を望む

あなたに、ベスト・ウェイ。



北関東道全線開通10年のあゆみ

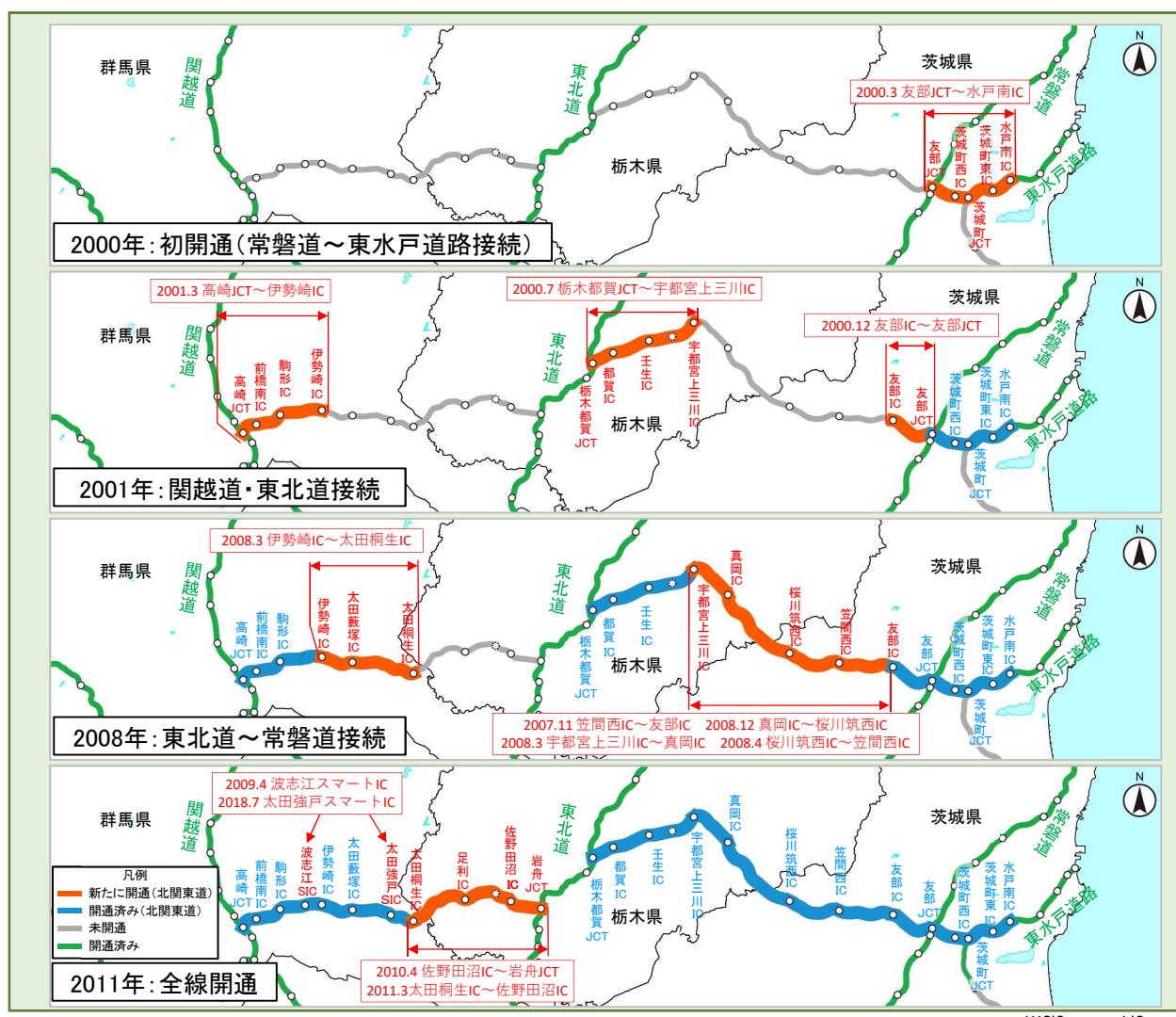
北関東道は2011年に全線開通。関越道、東北道、常磐道と接続し、重要な道路ネットワークを形成

北関東道 開通の推移

年月	内容	開通延長(累計)
2000.3	友部JCT～水戸南IC 開通	14.3km
2000.7	栃木都賀JCT～宇都宮上三川IC 開通	32.8km
2000.12	友部IC～友部JCT 開通	40.2km
2001.3	高崎JCT～伊勢崎IC 開通	54.7km
2007.11	笠間西IC～友部IC 開通	63.8km
2008.3	伊勢崎IC～太田桐生IC、宇都宮上三川IC～真岡IC 開通	87.3km
2008.4	桜川筑西IC～笠間西IC 開通	96.2km
2008.12	真岡IC～桜川筑西IC 開通	111.1km
2009.4	波志江スマートIC 供用開始	111.1km
2010.4	佐野田沼IC～岩舟JCT 開通	116.4km
2011.3	太田桐生IC～佐野田沼IC 開通(全線開通)	135.0km
2018.7	太田強戸スマートIC 供用開始	—



北関東道 岩舟JCT～佐野田沼ICの開通式(2010.4)



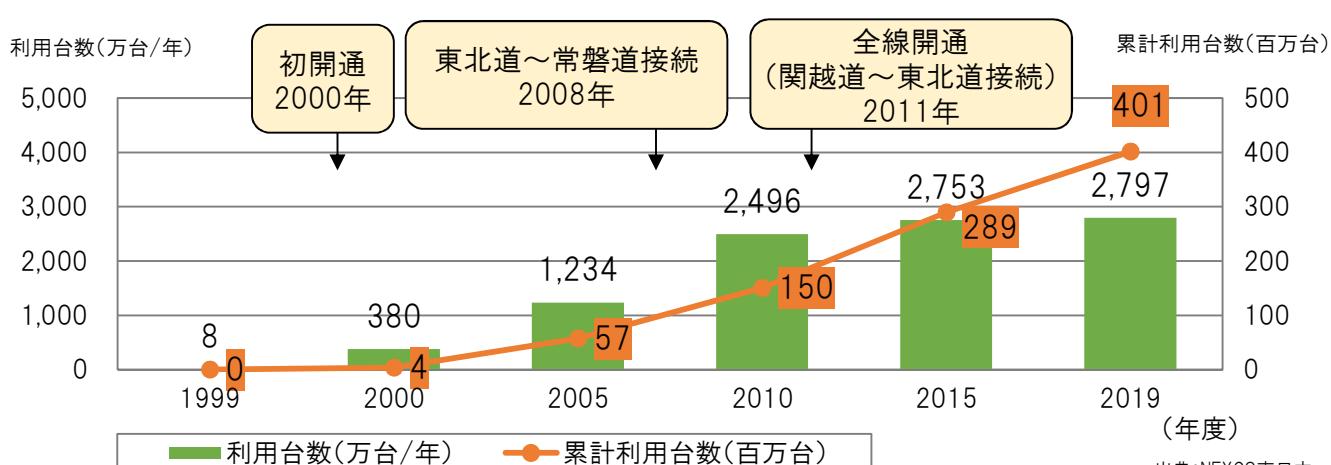
北関東道の開通と交通量

北関東道は多くのお客様にご利用いただき、年間利用台数は
約2,800万台、初開通からの累計通行台数は**約4億台**！

北関東道の位置



■ 北関東道の利用台数の経年推移

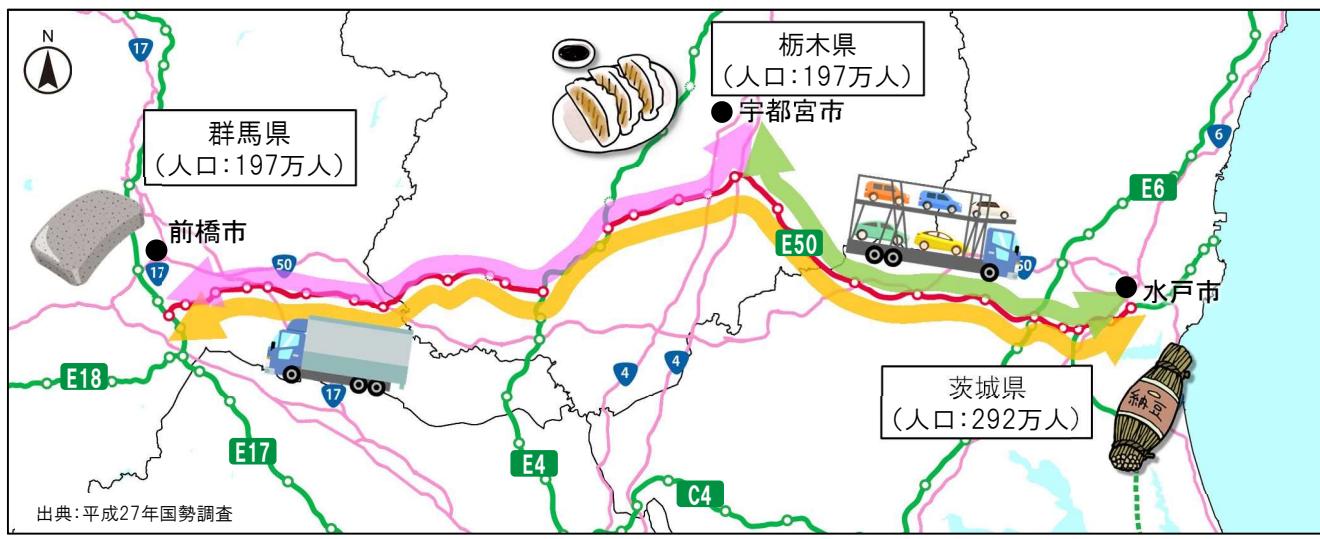


出典:NEXCO東日本

北関東3県(群馬・栃木・茨城)間交流の活性化

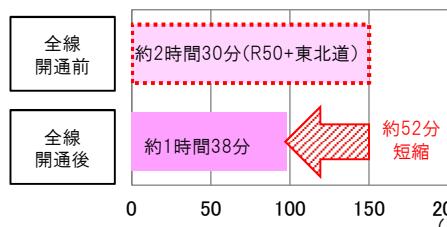
北関東道の開通により、北関東3県間の**所要時間が短縮！**
県間を結ぶ高速バスが開業するなど、**県間交流が盛んに！**

■ 県間移動の所要時間短縮

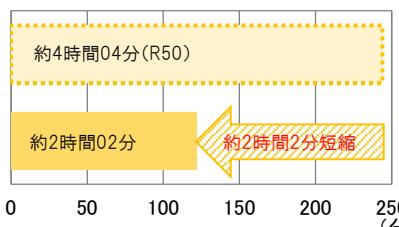


出典:平成27年国勢調査

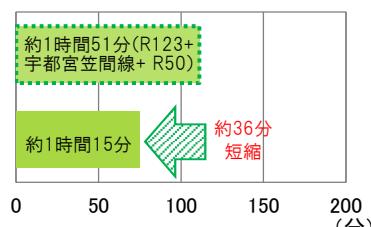
【前橋市～宇都宮市】



【前橋市～水戸市】

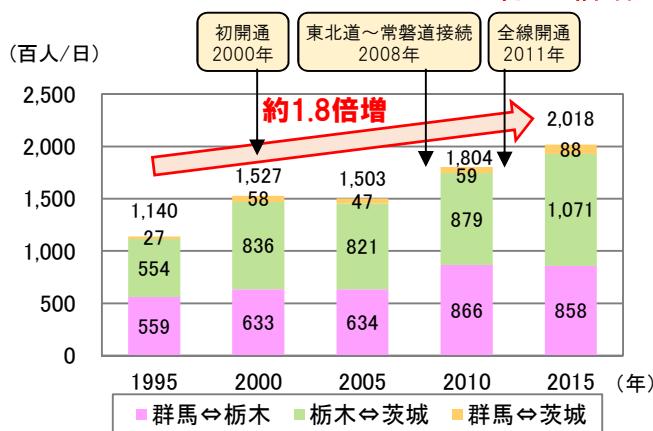


【宇都宮市～水戸市】



■ 県間移動の変化(人流)

県間の人流移動量は
1995年:11.4万人→2015年:20.2万人(約1.8倍増)



出典:全国幹線旅客純流動調査(秋期1日調査)
代表交通機関が自動車とバスであるものを集計

■ 北関東道を利用した高速バス

北関東道開通後、水戸～宇都宮を結ぶ高速バス
「北関東ライナー」が新たに開業



開業:2009年9月17日

経路:水戸駅～東武宇都宮駅
本数:1日6往復

※現在新型コロナウイルス感染症の影響により運休中

出典:茨城交通

■ 北関東道利用者の声

北関東道が開通したことで、前橋市に住んでいる親戚に会う回数が多くなりました。すごく便利になったと実感しています！

(栃木県矢板市在住 30代女性)

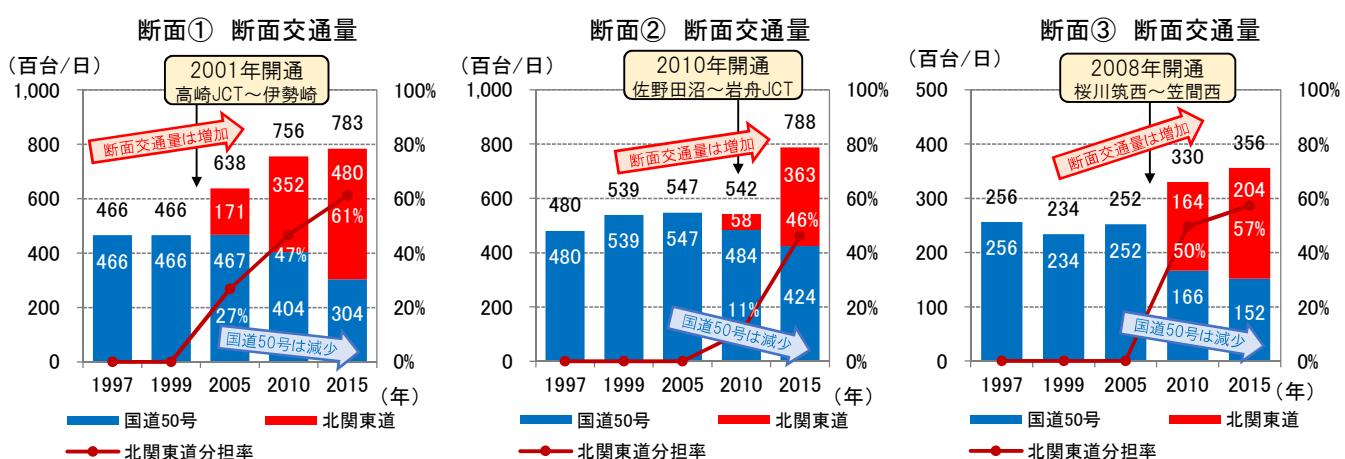


出典:壬生PAアンケート調査(2020年9月実施)

安全・安心な交通環境を創出

開通以降、交通量が並走国道から北関東道へ大幅に転換！
並走国道の事故は開通前と比較して4割減少となるなど、
一般道の安全・安心な交通環境に寄与

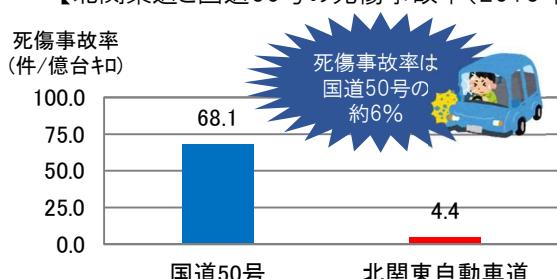
国道50号から、より安心・安全な北関東道に交通転換



出典：全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）
※北関東道分担率は断面交通量に対する北関東道交通量の割合で算出

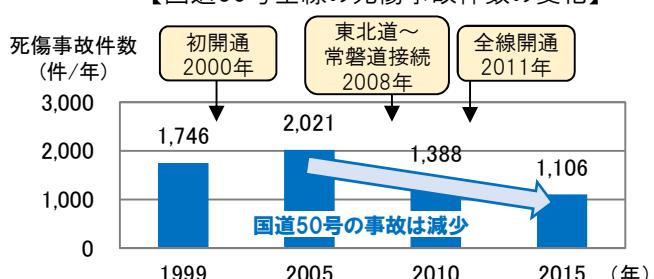
一般国道と北関東自動車道の死傷事故率の比較

【北関東道と国道50号の死傷事故率(2015年)】



※算定対象区間
国道50号：群馬県、栃木県、茨城県内の一般国道50号
北関東自動車道：高崎JCT～岩舟JCT、栃木都賀JCT～水戸南

【国道50号全線の死傷事故件数の変化】



出典：事故データ集計報告書(NEXCO東日本)、ITARDAデータ
平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）

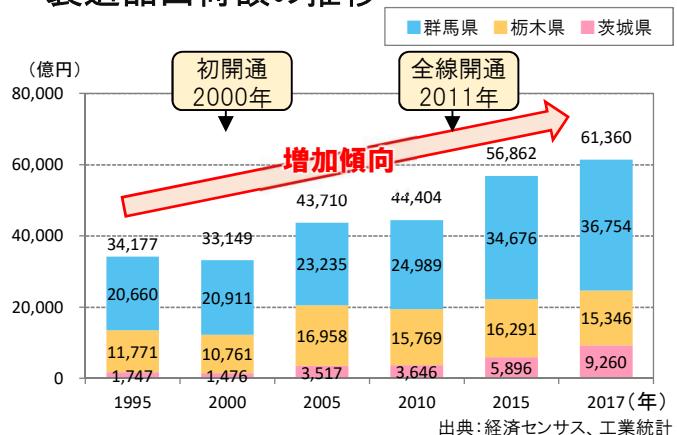
茨城港へのアクセス向上

北関東道開通により、北関東3県と茨城港が直結！
京浜港に比べ輸送時間が短縮、定時性が確保できる茨城港への転換が図られ、茨城港の輸出金額は約17倍に増加！

■ 北関東道整備による輸送経路の変更（事例：北米への完成自動車輸出）

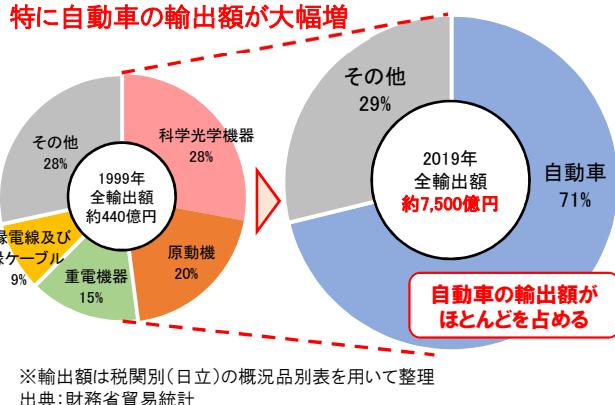


■ 北関東3県の輸送用機械器具 製造品出荷額の推移



■ 茨城港の輸出金額

輸出額が約17倍に増加、
特に自動車の輸出額が大幅増



■ 沿線自動車メーカーの声

京浜港への輸送は、渋滞により計画通りに進まないこと、通行止め時に輸送が止まる等の課題がありました。北関東道の整備により、完成自動車輸出量の一部を京浜港から茨城港へ転換しました。渋滞の少ない北関東道の利用は、所要時間が読めるなどの効率化とリスク分散につながっています。

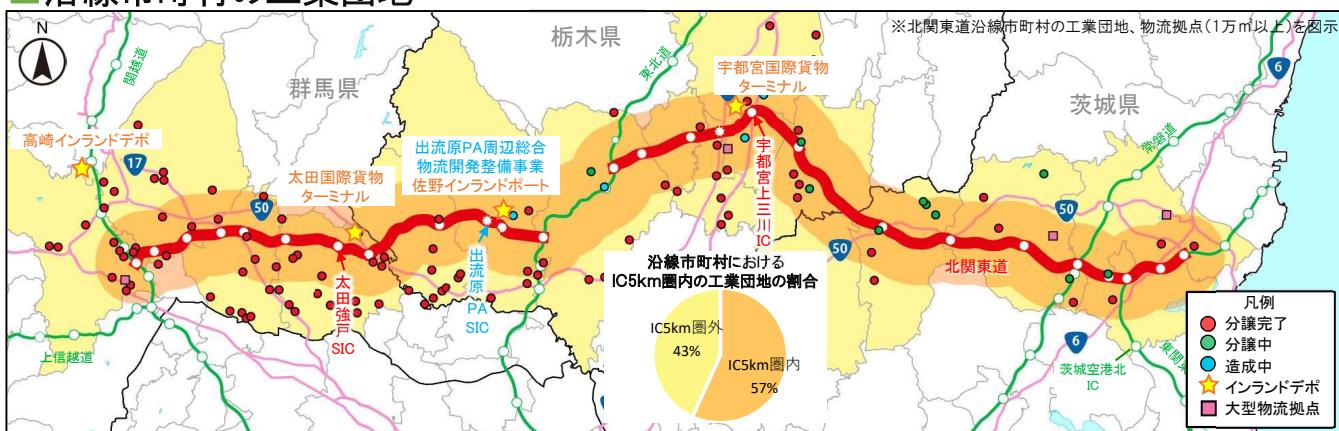
出典：ヒアリング調査（2021年1月実施）



北関東道沿線で進む工場立地

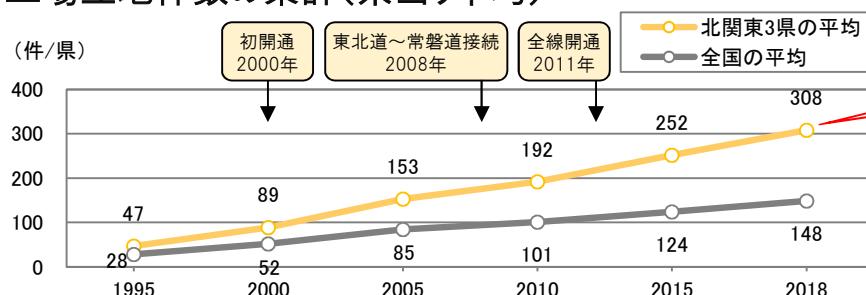
関越道、東北道、常磐道と接続し、港湾にも直結する北関東道を軸に産業集積が進展し、工場立地件数は全国平均の約2倍
沿線インランドデポの活用による輸送効率化に寄与

沿線市町村の工業団地



※北関東道沿線市町村の工業団地、物流拠点(1万m²以上)を図示

工場立地件数の累計(県当り平均)



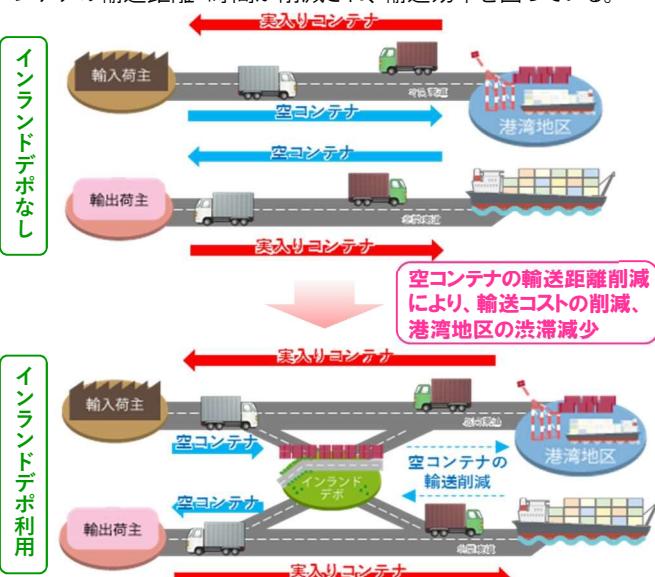
北関東3県では
全国平均の約2倍の
ペースで工場立地が進展

■2019年の工場立地状況全国順位

	件数(件)	面積(ha)
茨城県	3位	1位
栃木県	13位	18位
群馬県	4位	4位

インランドデポ活用による輸送効率化

インランドデポでは、輸入に使用した空コンテナを存置し、輸出用コンテナに転用する「コンテナラウンドユース」を実施しており、空コンテナの輸送距離・時間が削減され、輸送効率を図っている。



インランドデポと北関東道との連携の取組み

○佐野インランドポート

「出流原PA周辺総合物流開発整備事業(佐野市)」として、インランドポートを核とし、(仮称)出流原PAスマートIC整備と一体となった総合物流拠点開発整備を推進



出典:出流原PA周辺総合物流開発整備事業方針(佐野市)
佐野インランドポートHP

○太田国際貨物ターミナル

太田強戸スマートIC整備に合わせて太田国際貨物ターミナルは近隣の工業団地にて追加拡張を行うなど、北関東道との連携が強化

インランドデポと北関東道との連携強化により更なる輸送効率化を図る

地元自治体の声

宇都宮上三川IC周辺において、物流施設をはじめとする企業の立地が進んでおり、今後も民間による産業団地開発の動きがあります。

市内に移転を決めた企業からは、「東北方へのアクセスの良さ」「関西の工場と関東圏とで取引があるため」という立地の良さに関する声をいただいております。

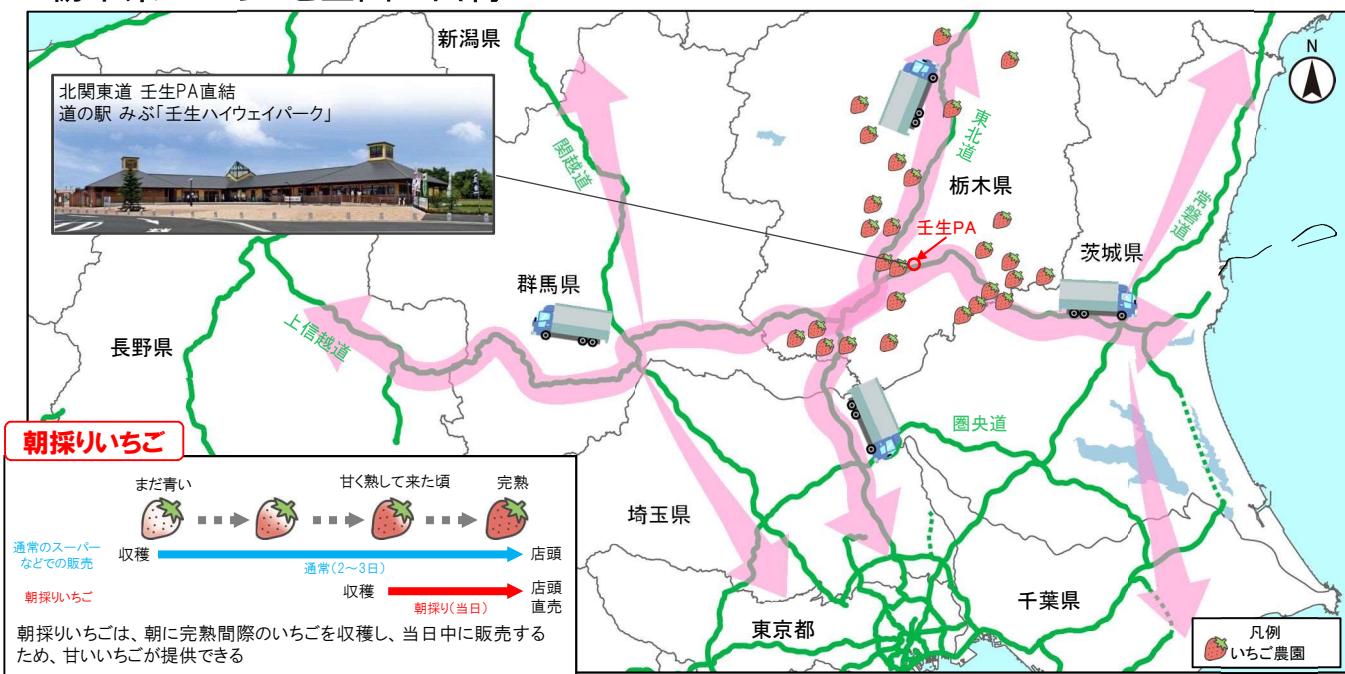


出典:ヒアリング調査(2020年9月実施)

日本一の「いちご」を全国へ

栃木県はいちごの収穫量・作付面積・産出額が日本一！
輸送時間の短縮により、全国への出荷や新鮮な朝採りいちごの販売などが可能となるなど、青果品の流通を支援

■ 栃木県のいちごを全国へ出荷



■ 栃木県産いちごの全国順位

【収穫量】

順位	都道府県	収穫量(t)
1	栃木	25,400
2	福岡	16,700
3	熊本	12,500
4	長崎	11,100
5	静岡	10,600

52年連続
日本一

出典: 作物統計
(2019年)

【作付面積】

順位	都道府県	作付面積(ha)
1	栃木	533
2	福岡	439
3	熊本	309
4	静岡	293
5	長崎	273

19年連続
日本一

出典: 作物統計
(2019年)

【産出額】

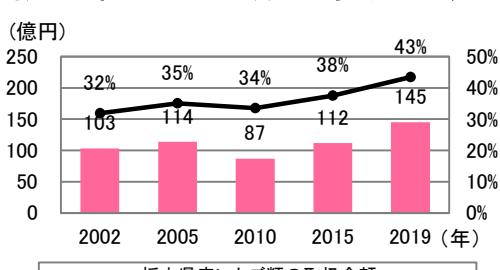
順位	都道府県	産出額(億円)
1	栃木	257
2	福岡	213
3	熊本	129
4	静岡	112
5	長崎	112

24年連続
日本一

出典: 生産農業所得統計
(2018年)

■ 東京都中央卸売市場の

栃木県産いちご類の取扱金額とシェア



出典: 市場統計(東京中央卸売市場)

■ いちごの収穫からお店に並ぶまで



北関東道利用により、輸送時間短縮が図られ、新鮮な朝採りいちごの当日販売も可能に！

出典: 販売者のヒアリング結果をもとに作成

■ いちご農園の声

朝採りいちごは、直売所や通販のほか、スーパーとの直接取引を行っており、北関東道を利用していると聞いています。

またこの時期は、北関東道壬生PAに車を停め、いちご狩りを楽しむお客様で賑わっています！



出典: ヒアリング調査(2021年1月実施)

北関東道を利用した観光周遊ルートの形成

北関東道利用による移動時間の短縮により、北関東3県での多様な**周遊観光**が可能となり、観光地としての魅力が向上
観光入込客数は開通前の**約1.5倍**に増加

■ 北関東道を利用した周遊ツアー



周遊観光行程の例

●例)国営ひたち海浜公園＆あしかがフラワーパークといちご狩りのコース



開通後は移動時間が短縮し、周遊コースに栃木いちご狩りが可能に

※所要時間は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度を用いて算出
出典:茨城の観光レクリエーション現況、栃木県観光客入込数・宿泊数
推定調査結果、群馬県観光入込客統計調査報告書

■バス会社の声

茨城出発のバス旅行は、栃木・群馬方面は目的地として以前から人気がありましたが、北関東道開通前は一般道を経由していたため、行程が組みにくいうことが課題でした。

北関東道全線開通後は、移動時間が大幅に短縮され、その時間で見学場所を増やすことができ、北関東3県の観光ツアーバリエーションが増きました。

さらに北陸方面へのツアーや組みやすくなります。



出典:2021年1月ヒューリック調査結果

北関東3県による合同観光PR

**北関東道全線開通をきっかけに、北関東3県が連携し観光推進
北関東道を利用した周遊観光PRや外国人観光客の誘客への取り組みを行うなど、観光振興に貢献！**

■ 北関東道沿線観光地をPR！

北関東3県の観光部署で「北関東三県広域観光推進協議会」を設立
全線開通して10周年、協議会をはじめとして様々な誘客への活動を実施

北関東3県の観光担当課が共同で「北関スタイル」を発行

北関東道全線開通時に、群馬県、栃木県、茨城県の3県が共同で「北関スタイル」(北関東エリアPR情報誌)を作成



出典:北関東三県広域観光推進協議会

外国人観光客の誘客への取り組み

北関東三県広域観光推進協議会では、中国・台湾の旅行会社を招き、「モニターツアー」として北関東3県の観光地を周遊。
また、北関東3県を周遊する団体ツアーの造成・催行を補完することを目的とした宿泊助成の実施や、3県を訪れている訪日外国人観光客の観光ルートやニーズ等の把握を目的とした「ニーズ調査」、3県の魅力をPRするためのツール「北関東三県多言語版観光パンフレット」の制作など、誘客促進に取り組んだ。



出典:茨城県、北関東三県広域観光推進協議会

東京でのPR



出典:栃木県

北関東3県の観光マップ作成



出典:北関東三県広域観光推進協議会



広域観光のプロモーション(サイネージ)



出典:(株)デイリーインフォメーション

■ 北関東3県観光担当課の声

茨城空港開港、北関東道の全線開通等を踏まえ、観光振興を図ることを目的に「北関東三県広域観光推進協議会」を設立しました。北関東3県は、温泉や冬のアクティビティが豊富な栃木・群馬、海のレジャーが豊富な茨城といった特色があり、それぞれの良さを生かして今後もPRしていきたいです。

出典:ヒアリング調査(2020年12月実施)



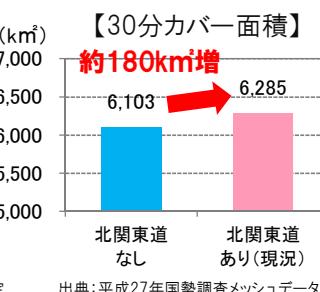
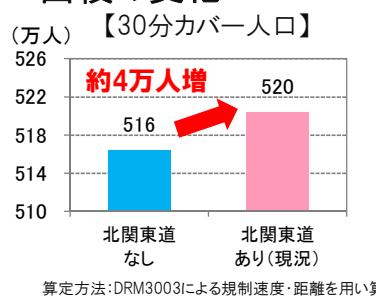
救急医療活動を支援

北関東道の開通により、救急搬送時間が短縮し、第三次救急医療機関までのカバー圏域が拡大 30分以内での搬送可能人口が、新たに約4万人増加

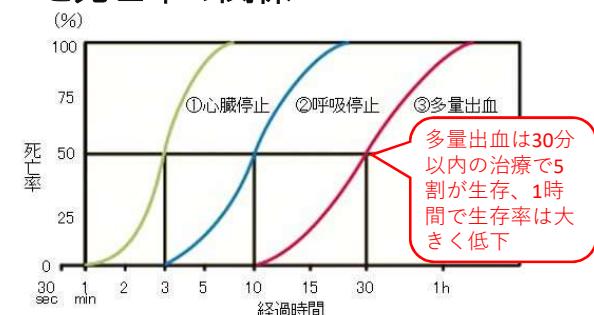
■ 北関東道によって第三次救急医療機関までのカバー圏域が拡大



■ 第三次救急医療機関30分カバー人口・面積の変化

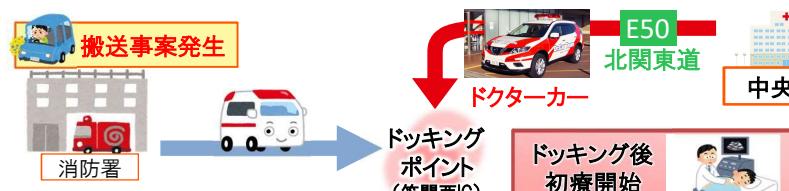


■ <参考>緊急事態における経過時間と死亡率の関係



■ 北関東道を利用したドクターカー運用

茨城県立中央病院と笠間市では、2014年2月に「茨城県立中央病院・笠間市 ドクターカー運用に関する協定」を締結。笠間西ICにおいて、ドクターカーと救急車が連携し、医師・看護師による傷病者の早期治療、救命が可能に。



■ 笠間市消防本部の声

私たちの管轄する地域は、茨城県と栃木県の県境にあり、搬送先の病院が医療圏外の栃木県にも搬送します。茨城県笠間市から栃木県の自治医科大学附属病院へ搬送する事例があり、その際に、北関東道笠間西IC～真岡ICを利用してることで、早期に搬送できました。また、ドクターカーと笠間西ICで待ち合わせし、医師の措置を早期に行うことで患者様の負担軽減につながっています。このような活動は北関東道開通によるもので、筑西地域の医療レベル向上へとつながりました。

出典: ヒアリング調査(2020年12月実施)



広域的な高速道路ネットワークが拡充

関越道、東北道、常磐道と接続することで、高速道路ネットワークが拡充。多様なルート選択により、**災害時のリダンダンシーの確保**や**渋滞回避**が可能に！

■川口JCT～郡山JCTの移動ルート例

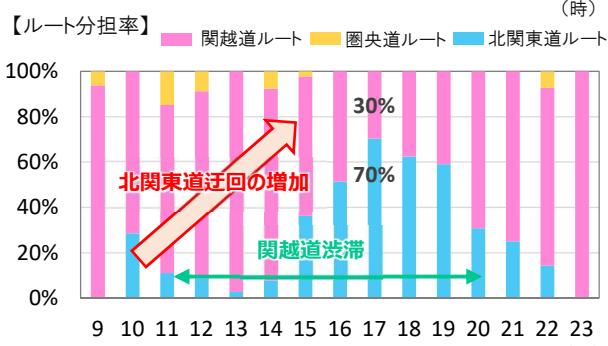
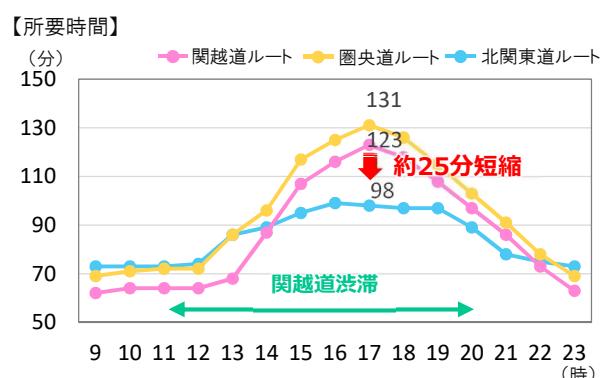
●北関東道開通前



■ 浸漬時の北関東道利用による時間短縮

●関越道からの迂回ルート

関越道の大規模渋滞発生時、北関東道へ迂回することで、所要時間が最大約25分短縮。最大約7割の車両が北関東道経由を利用。



関越道ルート: 高崎IC→関越道→大泉J→川口J [97km, 普通車・通常料金3,770円]
北関東道ルート: 高崎IC→北関東道→東北道→川口J [116km, 普通車・通常料金3,420円]
圏央道ルート: 高崎IC→関越道→鶴ヶ島J→久喜白岡J→川口J [97km, 普通車・通常料金3,420円]

災害時の迅速な救援活動を支援

東日本大震災では、建設中の太田桐生IC～佐野田沼IC間を交通開放し、**緊急車両や復興支援車両が約2,400台利用**災害地での迅速な救援活動に貢献

東日本大震災時の救援活動に建設中の北関東道を活用



出典：国土数値情報 高速道路時系列データ

【北関東道の建設中区間の緊急車両の通行】

2011年3月12日～19日の間に北関東道を利用した

緊急車両台数

約2,400台(太田桐生IC～佐野田沼IC)

[内訳] 自衛隊車両:約1,700台

緊急輸送指定車両:約650台

警察車両など:約50台

※2011年3月19日北関東道は全線開通

震災時、開通前の北関東道を利用し、被災地へ向かいました。新町駐屯地に到着後、北関東道の通行が可能との連絡を受け、ルートを変更し、北関東道を利用しました。

当時、東北へ向かう道路は大変混雑しており、北関東道を利用することで渋滞を回避でき、迅速な救援活動を行うことができました。



出典：陸上自衛隊第10師団