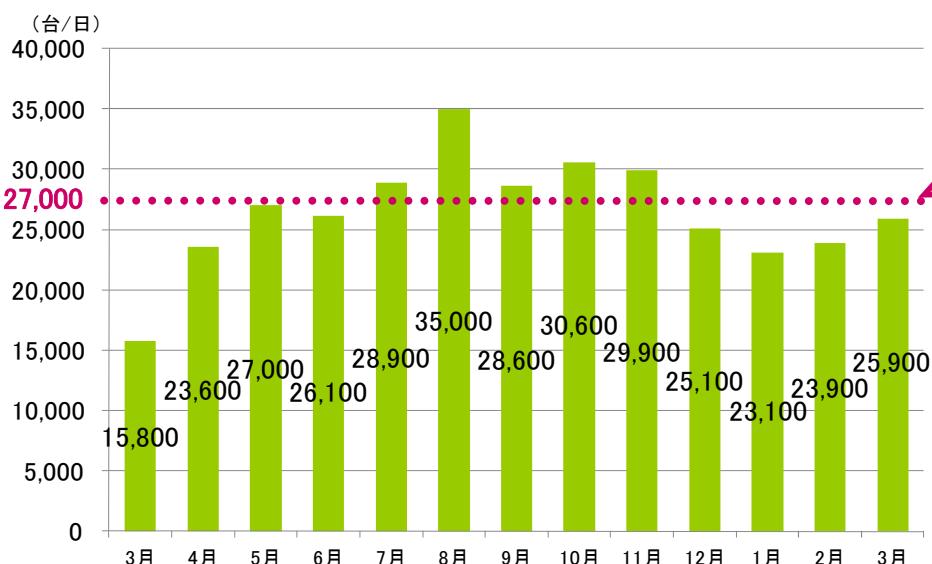


太田桐生ICから佐野田沼IC間の開通後1年間の平均交通量は、1日当たり約27,000台

- ◇ 平成23年3月19日に開通した太田桐生ICから佐野田沼IC間の開通翌日から1年間の平均交通量は、約27,000台/日となっています。
- ◇ 北関の全線開通（全通）により既に開通している区間の交通量が平成22年と比較して約2～3割増加しました。大型車交通量は約5～9割増加しました。

■北関(太田桐生IC～佐野田沼IC間)の1年間の交通量の推移



平成23年3月20日～
平成24年3月19日までの
平均交通量は
約27,000台/日

※交通量:NEXCO 東日本交通量データ
※H23.6.19 に「休日特別割引の上限1,000円
(土日祝日・普通車・軽自動車等)」終了
※H23.6.20～H24.3.31 まで「東北地方の高速
道路の無料措置」を実施
※H23.6.20～H23.8.31 まで「東日本大震災の
復旧・復興の物資等輸送を行う、中型車以
上の車両で東北地方を発着とする利用の
無料措置」を実施。

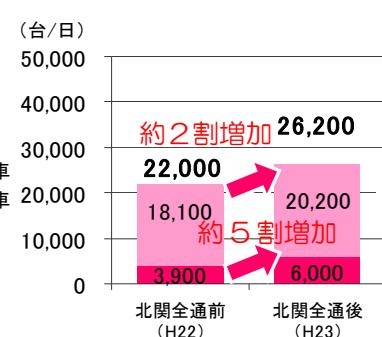
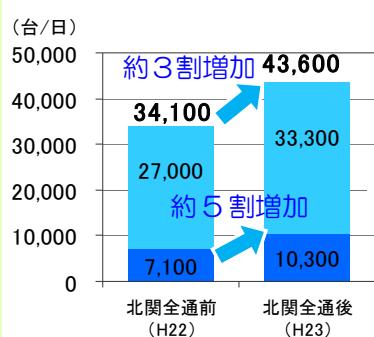
■各県の全通前後の交通量の変化



A : 群馬県断面
(駒形 IC から伊勢崎 IC)

B : 栃木県断面
(壬生 IC から宇都宮上三川 IC)

C : 茨城県断面
(友部 IC から友部 JCT)



※交通量:NEXCO 東日本交通量データ

全通前:H22.3.20～H23.3.19 の日平均交通量

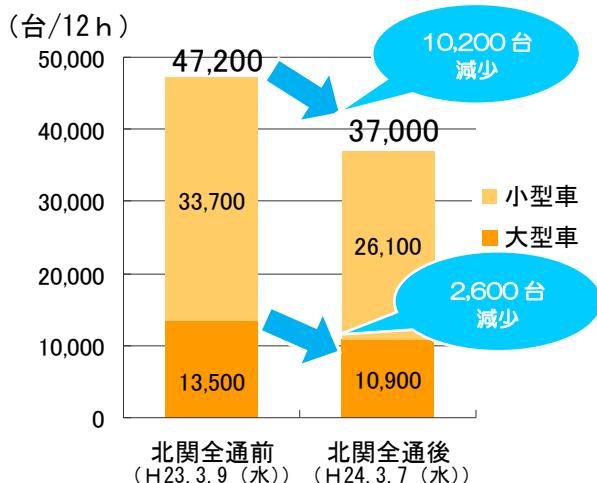
全通後:H23.3.20～H24.3.19 の日平均交通量

全通により、並行する国道の昼間 12 時間交通量が約 10,200 台減少

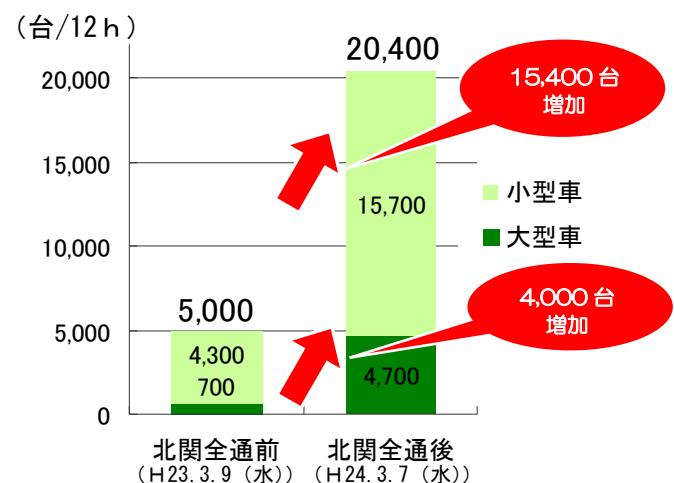
- ◇ 全通により、並行する国道の昼間 12 時間交通量が約 10,200 台減少 (47,200 台→37,000 台) し、北関の交通量が 15,400 台増加 (5,000 台→20,400 台) しました。
- ◇ 並行する国道の大型車交通量が約 2,600 台減少 (13,500 台→10,900 台) し、北関の大型車交通量が約 4,000 台増加 (700 台→4,700 台) しました。



【並行する国道の断面交通量】①, ③



【北関の断面交通量】②



※交通量: 北関:NEXCO 東日本交通量データ

国道 293 号・50 号:NEXCO 東日本交通量調査データ(H23.3.9、H24.3.7 調査)

交通量は 7 時～19 時の 12 時間交通量



※上段は全車交通量、下段()は大型車交通量

全通によってルートの選択肢が増加

- ◇ 北関の全通により既存の高速道路ネットワークがつながり、新たなルートが形成されました。
- ◇ 北関の全通により関越道・東北道・常磐道が連結され、北関が迂回路として機能しています。

■東西広域ルートの選択肢の増加

大垣 IC から白河 IC の間で原材料を輸送する際に、太平洋側のルートは混雑している都内を通過しなければならず、料金割引が切れてしまうのがデメリットです。

北関を利用するルートは時間が安定しており、走りやすいのでよく利用します。



三重県四日市市 運送業
※調査: 波志江PAアンケート調査



※距離は、大垣 IC～白河 IC 間で算出

『名神高速～中央道～上信越道～北関～東北道』
距離: 560.3km

『名神高速～東名高速～首都高～東北道』
距離: 579.7km

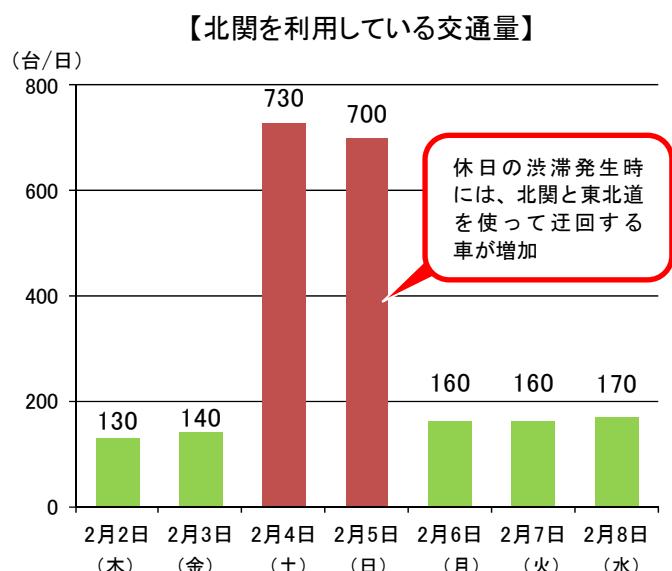
■休日の関越道渋滞時には北関を使って迂回している交通量が増加

関越道が渋滞しているときに北関と東北道を利用して迂回することができます。

休日の関越道渋滞発生時には、北関と東北道を利用して群馬・長野・新潟方面を往来する交通量が平日に比べ約5倍に増加しています。



2/4 (土) 淀滞最大 34.9km
2/5 (日) 淀滞最大 16.1km



※交通量は NEXCO 東日本交通量データ

交通量は、東北道浦和料金所 ⇄ 関越道(高崎 IC～長岡 IC)、上信越道(藤岡 IC～上越高田 IC)、北陸道(上越 IC～新潟西 IC)、北関前橋南 IC を利用した日平均交通量

川口 JCT ⇄ 高崎 IC 間の比較

『外環～関越道』
距離: 103.8km

『東北道～北関～関越道』
距離: 118.6km

※距離は、川口 JCT～高崎 IC 間で算出

地域経済の発展に寄与

◇ 北関の各 IC から半径 5 km 以内に大型小売店が多数立地しています。

■ 北関沿線に大型小売店が多数立地



※資料:全国大型小売店総覧 2012年版

※北関の各ICから半径 5km 以内且つ店舗面積 20,000 m²以上の大型小売店を表示

■前橋南 IC 近隣の土地利用の変化

平成 22 年 12 月に開業したパワーモール前橋みなみには、敷地面積約 23 万 m²、駐車台数約 4,200 台の広大な敷地に、外資系スーパー・マーケットやホームセンター等の多様な商業施設が立地しており、約 1,000 人の方が従業員として働いています。

パワーモール前橋みなみ



凡例

広域の集客をターゲットとする大型テナントを同一敷地に誘致したことで、モール全体でお客様が増加しています。



(株)ベイシア 広報部

売場面積約1万m²のスーパーマーケットと隣接してホームセンター、家電量販店、カー用品店等が立地しています。

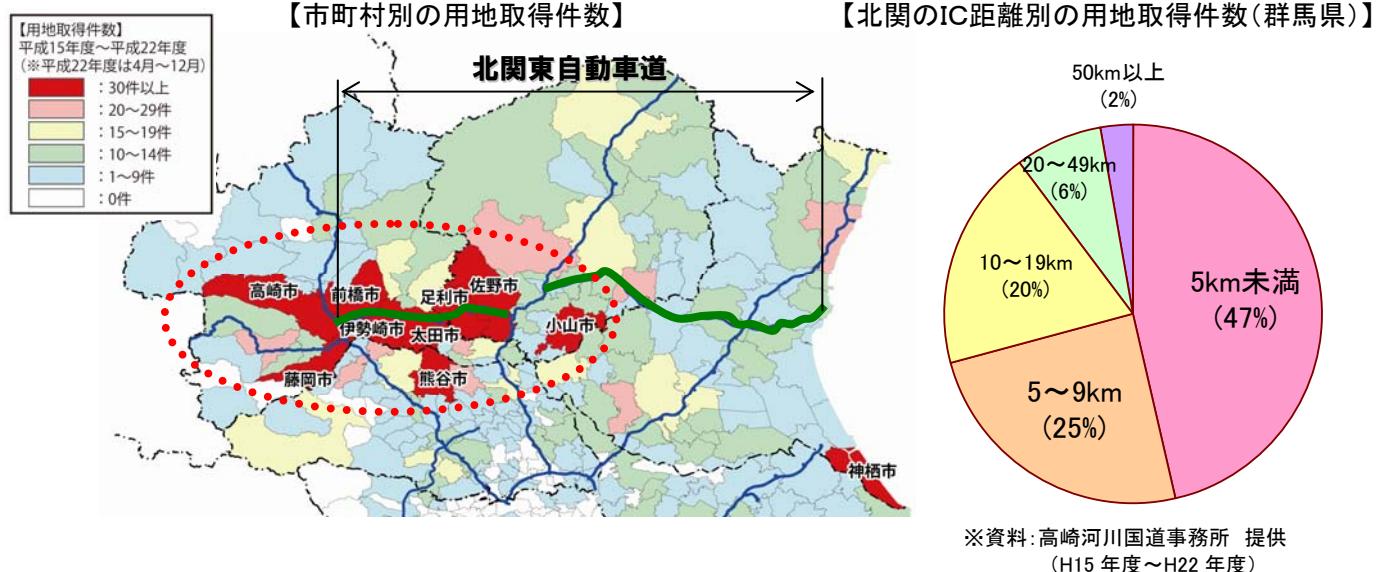


地域経済の発展に寄与

◇ 北関沿線地域への工業立地が進み、地域の産業が活性化しています。

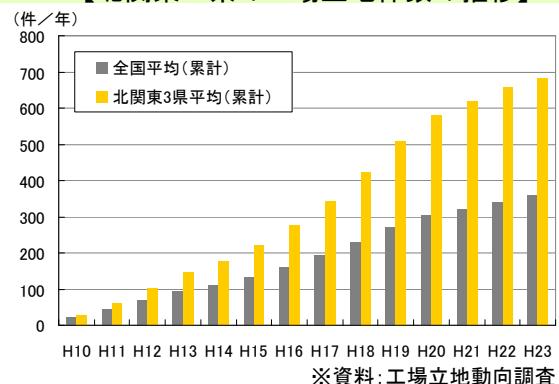
■北関沿線の市町村に工場等の用地取得が集中しています。

北関沿線の市町村では、平成15年度から平成22年度にかけて工場用地等の取得件数が多くなっており、ICにより近いほど用地取得件数が多くなっています。



工場立地件数の増加に伴い、関東1都6県に占める北関東3県の製造品出荷額の割合も増加しています。

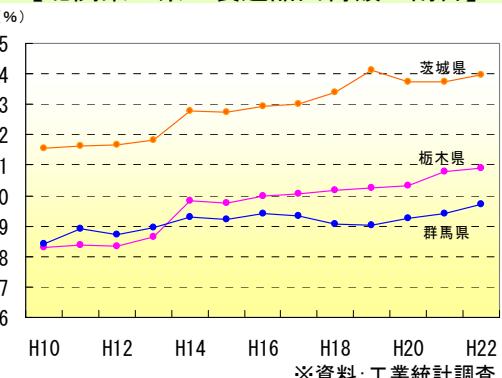
【北関東3県の工場立地件数の推移】



全国平均と比べると、北関東3県は工場立地件数が多い

工場立地件数の増加に伴い、製造品出荷額の割合も増加

【北関東3県の製造品出荷額の割合】



■北関が北関東3県の工場等への貨物輸送を担い、生産活動を支援しています。

長野県と北関東3県との間で、年間約300万トンの貨物が自動車で輸送されており、このうち群馬や栃木方面へは金属・機械工業品、茨城方面へは化学工業品が多く運ばれています。

長野県の部品メーカーでは、群馬県や栃木県の自動車組立工場に、北関を利用して毎日部品を輸送しています。

【長野県と北関東3県との年間貨物輸送量(自動車)】



群馬県太田市や栃木県小山市の取引先に、概ね毎日、自動車ホークを1t程度供給しています。以前は一般道で輸送していましたが、客先への指定時間の納品、急な注文への迅速な納品のため、現在は北関を利用しています。



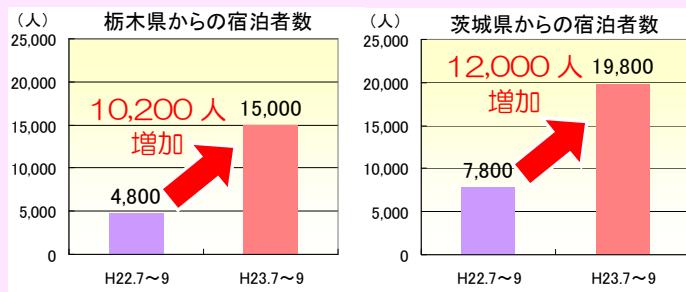
長野県 上田市 自動車部品製造業

北関東3県の観光・レジャーに寄与

- ◇ 北関の全通前後で、栃木県・茨城県から群馬県への宿泊者が約2万人増加しています。
- ◇ 陶炎祭の会場最寄りの友部 IC の出入交通量が約5~8割増加しています。

■特に栃木県・茨城県からの来訪者が増加しています。

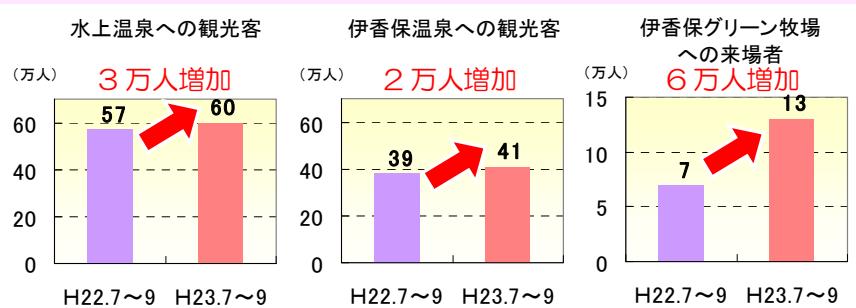
【栃木県・茨城県から群馬県への宿泊客数の前年比較】



※出典: 国土交通省宿泊旅行統計調査



【群馬県における観光・レジャー施設の入込客数の前年比較】



※資料: 群馬県提供

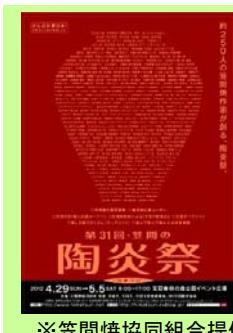
北関が開通するのを待ち望んでいました。
開通後は栃木、茨城、千葉県からのお客様が増えました。
特に茨城方面のお客様からは、「こんなに近いとは思わなかった」という声も聞かれます。



一般社団法人渋川伊香保温泉観光協会

■笠間の陶炎祭(茨城県)の来場者が増加しています。

毎年GWの4月29日から5月5日に茨城県笠間市で行われる「笠間の陶炎祭」の来場者が増加しています。平成23年度には約38万人が訪れました。陶炎祭期間中は、会場最寄りの友部 IC の出入り交通量が通常の週末と比較して、約5~8割増加しています。



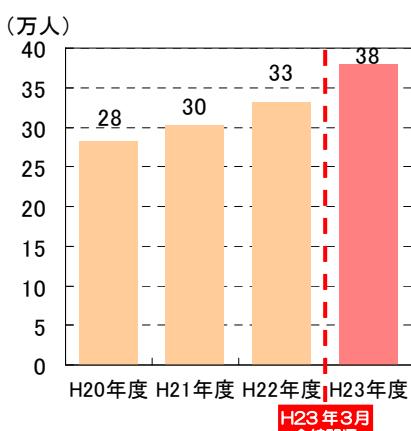
※笠間焼協同組合提供

笠間の陶炎祭の来場者数は、年々増加しています。以前に比べ群馬、栃木方面のナンバーの車が見られるようになりました。



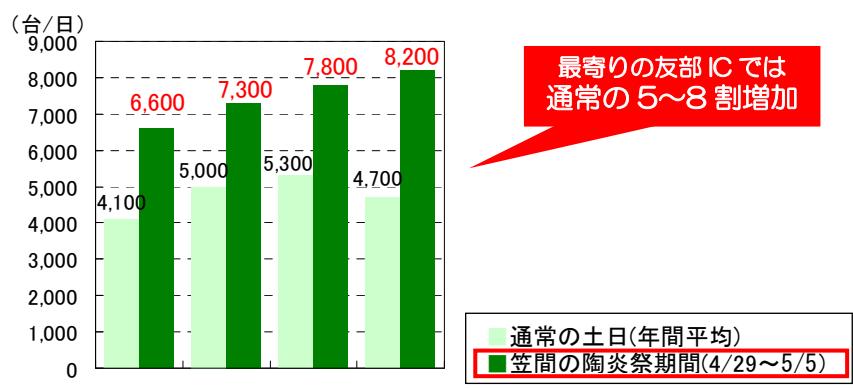
笠間焼協同組合

【笠間の陶炎祭の来場者数推移】



※出典) 観光客動態調査(茨城県)

【友部 IC (最寄 IC) の出入交通量】



最寄りの友部 IC では通常の 5~8 割増加

※データ:NEXCO 東日本交通量データ
(友部 IC 出入交通量: 軽自動車と普通車の日平均交通量)

さまざまな観光ルートの形成に寄与

- ◇ 北関の整備によって、群馬・栃木・茨城がつながり、さまざまな日帰り周遊観光が企画されています。
- ◇ 北関を利用することで移動時間が短縮され、さらに定時性が確保されたことにより、お客様により良いツアーを提供できるようになりました。

＜株はとバス＞

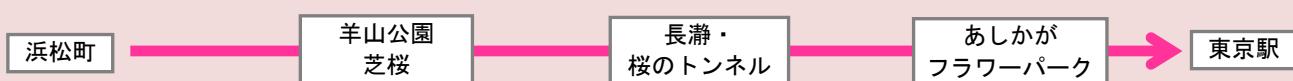
■北関を利用した周遊ツアー経路



●ひたち海浜公園ネモフィラとあしかが藤ライトアップツアーのコース内容



●羊山公園の芝桜とあしかが藤のライトアップツアーのコース内容



※株はとバスのツアーパンフレットより作成



（株）はとバス

北関の開通により時間短縮が図られ、行きと帰りで違うルートを走れる周遊ツアーを提供できるようになりました。

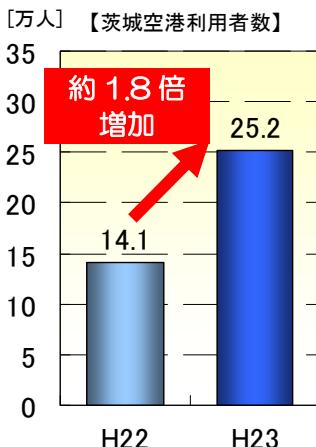
また、関越道が渋滞している時は、渋滞を回避して北関を経由して東北道から都内に帰ることができます。お客様と運転手の負担が軽減されています。

空港利用の促進に寄与

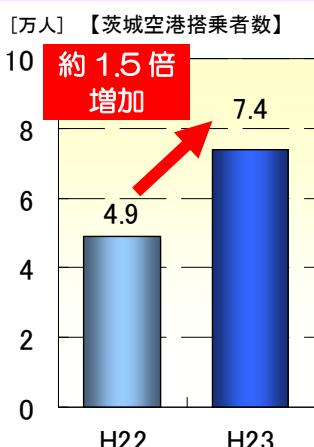
◇ 北関の全通前後で茨城空港の利用者数が約1.8倍に増加しています。

■茨城空港の利用者数躍田沿いの開

茨城空港の利用者数は、全線開通前の平成22年10月～12月の3ヶ月間に比べ、全線開通後の平成23年10月～12月の3ヶ月間で約1.8倍に増加しています。またLCC(格安航空会社)の定期路線の定着などにより搭乗者数も増えています。



※空港ビル管理事務所調べ、
利用者には見学者も含む
※10～12月(3ヶ月)の利用者数



※国土交通省東京航空局 統計情報
※10～12月(3ヶ月)の搭乗者数

これまで福島空港を使っていたが、北関ができると茨城空港に早く行けるようになった。今後も旅行の時に北関を利用したい。茨城空港から北海道へ行ってみたい。



栃木県宇都宮市在住
60代 男性

※笠間PAでのアンケート調査結果(NEXCO 東日本)より



これまで、空港駐車場を利用していた車は水戸近郊のナンバーを中心でしたが、最近は、宇都宮等の栃木県方面からのナンバーが増加しています。



空港ビル管理事務所

平成24年3月17日と25日には台湾から合計220名の団体客がきました。北関を使って、鬼怒川、日光、袋田温泉、偕楽園などを3泊4日の行程でまわりました。北関が全線開通して利便性が高くなったり、今後も海外客向けの北関東を周遊する旅行商品の企画をはたらきかけていきます。



※出典:茨城空港Webサイト

■茨城空港は東アジアの玄関口として期待されています

東アジア諸国からの観光客のお目当ては「日本食グルメ」、「ショッピング」、「温泉」です。北関東3県には、この3要素すべてがそろっているため、茨城空港の開港や北関の全線開通との相乗効果で東アジア諸国からの観光客増加に期待が寄せられています。

インランドデポと港湾のアクセス向上に寄与

◇ インランドデポと港湾が高速道路ネットワークで結ばれることで、北関沿線の物流に寄与しています。

■北関沿線のインランドデポから港湾までのネットワークが強化されました。

栃木県と群馬県は内陸地でありながら輸出入貨物量が全国上位にあります。またインランドデポの立地と、北関全線開通により、沿線の工業地域から港湾までのネットワークが強化されました。

【北関周辺のインランドデポの位置図】



※インランドデポ

内陸部にある貿易貨物輸送基地であり、貨物の集配、通関業務、保管等の機能を担う施設。

【県別の輸出入貨物量ランキング（平成 20 年）】

順位	都道府県	貨物量(トン/月)	国内割合(%)
1	愛知	1,692,180	12.7
2	大阪	1,311,881	9.8
3	神奈川	1,057,535	7.9
4	兵庫	895,468	6.7
5	東京	849,043	6.4
6	静岡	784,872	5.9
7	千葉	626,892	4.7
8	埼玉	611,038	4.6
9	三重	554,797	4.2
10	福岡	536,411	4.0
11	茨城	493,214	3.7
12	栃木	289,272	2.2
13	滋賀	283,763	2.1
14	群馬	252,687	1.9

※資料: 平成 20 年全国輸出入コンテナ貨物流動調査

北関東と京浜港間の輸送は 1 日 1 回が限度でしたが、北関が全線開通したことで輸送効率が上がりました。また、茨城港への輸送効率も格段に向上します。



株式会社太田国際貨物ターミナル

■北関沿線のインランドポート活用への期待

太田国際貨物ターミナルでは、太田桐生ICに近接した用地に新たに拡張整備(平成25年4月開業予定)を行っています。

【現在の太田国際貨物ターミナル】



【海上コンテナターミナルの拡張整備イメージ】



写真:株式会社太田国際貨物ターミナル提供

同ターミナルでは、インランドポートとして効率的に機能できるように、北関を利用して輸出と輸入のコンテナの陸上輸送をマッチングさせる新しいコンテナ物流システム(空コンテナマッチング)が構築されています。

＜空コンテナマッチングのメリット＞

- ①空コンテナの回送距離短縮による輸送コスト削減
- ②出荷に要する時間短縮
- ③港湾周辺道路の渋滞緩和及び環境負荷の軽減

※インランドポート

複数の船会社がコンテナの集配・保管等の場所として港湾内にあるデポと同様の指定をして、共同でコンテナを利用することができる内陸部の物流拠点。

東日本大震災への迅速な救援活動を支援

- ◇ 北関の太田桐生 IC～佐野田沼 IC 間は平成 23 年 3 月 19 日に開通を予定しておりましたが、震災翌日の平成 23 年 3 月 12 日から緊急車両や復旧支援車両の通行に対応しました。
 - ◇ 平成 23 年 3 月 19 日の開通日までの 7 日間で、約 2,400 台の自衛隊、警察、消防などの緊急車両が利用しました。また、被災地からの避難者の移動にも北関を利用しました。

■開通前の北関を通行する自衛隊車両



■太田桐生ICを通行する自衛隊車両



<u>災害支援で派遣された人数（群馬県）</u>	
群馬県警	約 18,400 名
群馬県内消防本部	約 3,100 名
群馬県職員	約 600 名

平成 23 年 3 月 12 日～19 日までに
北関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)

※群馬県提供データより
※群馬県警と群馬県内消防本部は延べ人数

- ◇ 北関を利用して福島第一原子力発電所で使用される巨大な高濃度汚染水貯蔵タンクが、迅速かつ円滑に現地に輸送されました。

平成23年6月から9月にかけて高濃度汚染水貯蔵タンク(120m³170基、100m³180基)が、栃木県鹿沼市のタンクメーカーから東北道鹿沼IC⇒北関経由⇒常磐道広野ICのルートを使って、福島県まで輸送されました。

【高濃度汚染水貯蔵タンクの輸送ルート】



【貯蔵タンク輸送状況】



北関の整備による経済効果は今後10年間で約3兆円

北関全通後10年間(平成23年～平成32年)に生ずる経済効果(地域内総生産の増額)は、北関東3県の合計で約3兆円と試算されています。

〈一般財団法人計量計画研究所〉



(経済効果の算出方法)

北関の整備による交通近接性(交通の利用しやすさ)が向上し、経済の生産・消費活動に与える影響を、マクロ計量経済モデルを用いて算出。マクロ計量経済モデルとは、経済の因果関係を、マクロ経済学や統計的手法に基づき明らかにし、経済の要素を連立方程式として構築する手法。

●試算結果の内訳

		平成23年～平成32年の 地域内総生産 (億円／10年)	地域内総生産の増額 (億円／10年)
茨城	北関全線なし	1,346,900	12,100
	北関全線あり	1,359,000	
栃木	北関全線なし	928,900	9,700
	北関全線あり	938,600	
群馬	北関全線なし	870,800	9,600
	北関全線あり	880,400	

※出典:一般財団法人 計量計画研究所 Web サイト