北関東自動車道

太田桐生ＩＣから足利市（栃木方面）へと続く北関東自動車道

3月19日の北関東自動車道全線開通に先立つ16日、深緑の大型車両が未開通区間の太田桐生インターチェンジ（ＩＣ）から佐野田沼ＩＣへと列をなして走り抜けていった。自衛隊関連の車両が東日本大震災の被災地である東北地方に救援に向かったものと見られる。群馬県経済の活性剤として期待されていた北関東自動車道。被災地の物資が不足する中、当面は復興インフラとしての役割を担う。

群馬県

被災地の救援に向かう緊急車両（3月16日撮影、群馬・太田市内）

東西南北アクセス良好

商圏拡大を支援
観光地、全国区に

県内には首都圏から新潟県へと続く関越自動車道、関越道から長野県へと続く上信越自動車道、首都圏と東北を結ぶ東北自動車道が通る。これまで群馬県は南北に対するアクセス性に関しては恵まれていたといえる。

一方、東西を結ぶ交通インフラが長年の課題で、「陸の孤島」と揶揄されたこともあった。県内の高速道路同士をつなげる北関東自動車道は、栃木県や茨城県へのアクセス性を向上させるだけでなく、群馬県を首都圏、甲信越、東北と東西南北につながる東日本の道路交通の要へと飛躍させる。

県外に対するアクセス性に加え、県内のアクセス性も改善する。従来、前橋市などの県中央部から館林市や板倉町など県東部までは片道で1時間半以上を要していた。これが北関東自動車道から東北自動車道へと経由することで、1時間程度に短縮できる。

当面は大震災とそれに伴う〝自粛ムード〟の影響を受けそうだが、中長期的には県内企業の商圏拡大に期待できる。

群馬県は北関東自動車道と県内の幹線道路をつなぐインフラの拡充を急いでいる。ＩＣ周辺の幹線道路を中心とした「7つの交通軸」の強化に、前年度比約12％増の約210億円を投じる計画だ。また中小企業の販路拡大を支援するため、日立製作所と日産自動車を対象にした展示商談会を開く。

工業団地の造成も加速している。住宅向けなどに造成した団地の一部を産業系へ用途変更するほか、明和町などで新たに工業団地を造成中。いずれも10年秋から11年にかけて分譲が始まる。

背景の一つは、ここ数年の全国トップ水準の工場立地件数（10年度上期は24件で全国1位）による空きの工業団地が減少だ。県の製造品出荷額の3割超を占める自動車関連のほか、森永製菓の高崎市のビスケット工場や東洋水産の館林市の即席麺工場など、食品業界の大型立地も相次いだ。工業団地の在庫を確保し、北関東自動車道開通を企業誘致に結びつけたいところ。

ただ、県主力の自動車産業などは生産拠点の海外シフトが進んでいる。今後も県内の産業が発展するには、インフラの充実と同時に、地場企業の国際競争力を高めるための支援が欠かせない。

群馬県内には草津や伊香保、四万、みなかみなど全国的な知名度を誇る温泉街が存在する。また尾瀬国立公園や谷川岳のほか、県北部にはスキー場も数多くあり、豊富な観光資源に囲まれている。しかし、これらの観光地が群馬県内に立地しているという事実は、必ずしも認知されていない。

県はこのギャップを解消すべく、7―9月にＪＲグループと共同で「群馬デスティネーションキャンペーン」を実施する。大震災の影響で県内の観光地の来客数も大きく落ち込んでおり、同キャンペーンで今夏以降に巻き返したいところだ。

東北地方太平洋沖地震によって最大5―10㍍級の大津波が押し寄せた茨城県の港。各港の埠頭用地には、液状化による地盤沈下や土砂の堆積、津波による建物や自動車の被害が各所に見られた。北関東3県で唯一の空の玄関、茨城空港も地震により天井が剥がれ落ちる被害があった。それでも港は応急復旧により早期に岸壁の一部利用を開始し、空港もその機能を取り戻した。茨城県は東日本大震災にも挫けることなく、国の「重点港湾」に選ばれた茨城港と、開港1周年を迎えた空港の利便性の向上に今後も努めていく。

茨城空港は就航路線と新規航空会社の確保が必須

茨城県

海と空の物流拠点活用に期待

さらに利便性向上
港湾復旧急ぎ 強み発揮

茨城港は2008年12月に、日立、常陸那珂、大洗の3港を一体化することで誕生した。東京港湾地域に依存してきた港湾物流の一翼を担おうと、茨城県北地域と北関東内陸部の玄関口「北側ゲートウェイ」を目指している。

日立港区は、メルセデス・ベンツ日本の陸揚げ港、日産自動車栃木工場の自動車の一部輸出港と、自動車の輸出入基地としての側面が強い。今後は第5埠頭に東京ガスが液化天然ガス（ＬＮＧ）備蓄基地を建設することから、輸出待ちの自動車置き場が不足するため、新たに4万平方㍍の用地を確保し、今年秋の使用を目指して調整している。東日本大震災後は、出光興産日立油槽所（茨城県日立市）が稼働再開に伴い石油タンカーを入港。日立製作所日立事業所（同）はガスタービンなどの荷役の海上輸送を再開した。

常陸那珂港区は、外内貿コンテナ船や国際ＲＯＲＯ船（自走トレーラー荷役方式）が活発で、コマツや日立建機といった建設機械メーカーの輸出基地としてにぎわう。大震災後、同港区と北海道・苫小牧を結ぶ定期ＲＯＲＯ船の出入港の一部再開や、生産を再開したコマツが外航船を使って輸出し始めるなど、復旧の手を早めている。

だが、ガントリークレーンの最大吊り上げ重量の増加や大水深岸壁の整備など、大震災前からの課題に加え、一部で耐震強化岸壁の建設拡大の声もあり、さらなる整備が必要とされている。

「物流・人流」をキーワードにしているのは大洗港区だ。年間で17万人の乗降客が大洗港のフェリーターミナルを利用している。北海道・苫小牧―大洗間を運航する商船三井フェリー（東京都品川区）は、大震災により大洗港が被災したことから5月末までの運航休止を予定。代替として貨物車両のみ東京港―苫小牧で運航しているが、「大洗―苫小牧は20時間程度だが、東京になると30時間以上かかる」（同社担当者）と、大洗港の早期利用再開を期待する。

一方、空の玄関、茨城空港は開港から1年を迎えた。国内98番目の空港として、ソウル便の韓国・アシアナ航空のみで開港した茨城空港は、この1年でスカイマークの神戸、名古屋、札幌便、中国・春秋航空の上海便を加え、5路線となった。スカイマークは需要の高い路線に機材を集約する方針で6月からは名古屋便が運休される代わりに札幌便が2往復に増便する方針を示している。茨城空港の今後の課題は、震災前と変わらず、就航路線と新規航空会社の確保にある。

企業立地の視点からも、県は全線開通の効果を大いに期待する。常磐自動車道と北関東自動車道の接点近くの工業団地にはまだ空いているところも多く、「海と空の玄関にも近く、物流拠点に活用してもらいたい」（県幹部）と誘致に励む。だが、県の目下の取り組みは、県内の工業団地を利用する既存企業の復旧支援。同時に港の復旧作業も進めていく。

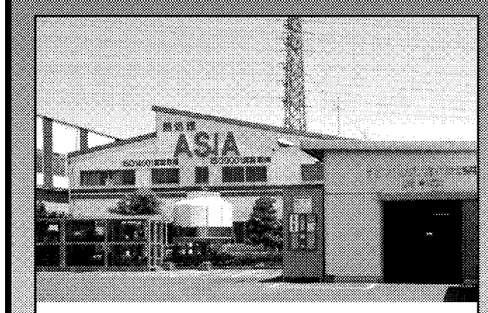
「常陸那珂港区を早期に復旧させることで、北関東自動車道の全線開通の強みが発揮される」（同）としている。

コマツは外航船を使った輸出を再開した（4月25日撮影、茨城港常陸那珂港区北埠頭）

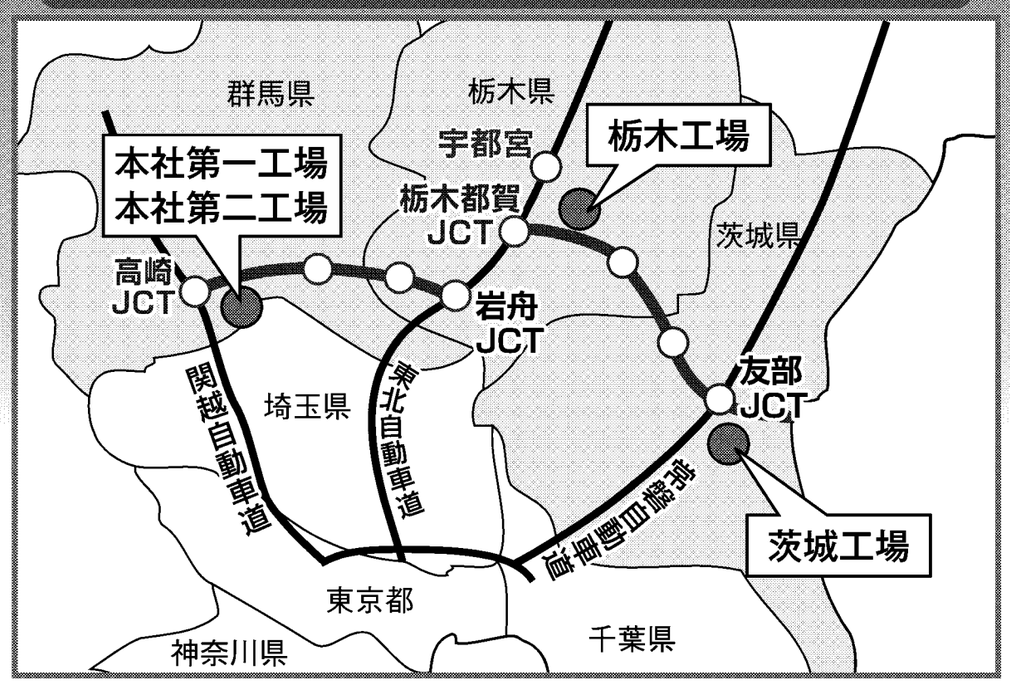
きれいな工場から生み出される確かな品質

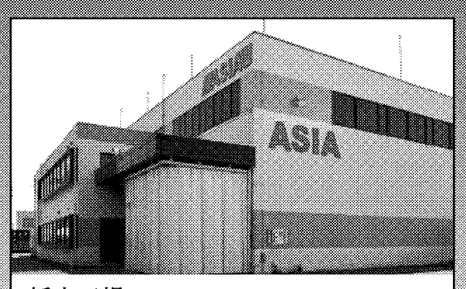
IT管理による確かな納期、話し合いによるお客様本意のコスト

北関東自動車道を結ぶネットワーク

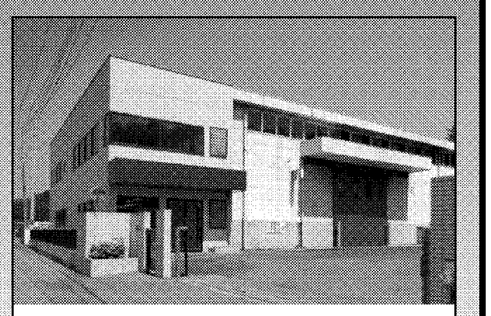


本社工場
〒372-0854
群馬県伊勢崎市飯島町540-2
TEL. 0270-32-6321
FAX. 0270-32-7607





栃木工場
〒322-0603
栃木県上都賀郡西方町大字本郷621-1
TEL. 0282-92-8818
FAX. 0282-92-8817



茨城工場
〒319-0102
茨城県小美玉市西郷地60-1
TEL. 0299-48-3020
FAX. 0299-48-3045

アジア熱処理技研株式会社
URL http://www.asia-ht.co.jp