

## \*1 神奈川口構想

羽田空港の再拡張・国際化の効果を京浜臨海部や県全体の活性化につなげるため、多摩川を渡る連絡路を整備するとともに、空港の対岸地域に、再拡張・国際化に対応した新たな交流拠点を形成する構想です。

## \*2 ゲノム

遺伝子(gene)と染色体(chromosome)からできた複合語で、ある生物種の細胞の中に存在する遺伝情報の総体。

## \*3 バイオ

一般に、バイオロジー(生物学)とテクノロジー(技術)を組み合わせた造語であるバイオテクノロジーの略として使われています。バイオテクノロジーは、生物体の生命活動のしくみを解明し、遺伝子組み換え、細胞融合、組織培養など、工業的に利用しようとする技術。

## プロジェクトの概要

羽田空港の再拡張・国際化と神奈川口構想(\*1)の実現に向けた取組みを進めています。

また、エネルギー産業など既存産業の高度化・高付加価値化や、ロボット関連産業、エコ・エネルギー関連産業、ゲノム(\*2)・バイオ(\*3)関連産業など新たな産業の創出・集積に取り組むとともに、産業活動を支える道路網の整備を進めています。



羽田空港口滑走路工事全景(2009年3月撮影)  
(東京空港整備事務所提供)

## 2008年度の取組みの概要

- **羽田空港の再拡張・国際化と神奈川口構想の推進** として、神奈川や首都圏の利用者にとって望ましい羽田空港の再拡張・国際化の実現に向け、国への働きかけなどを行いました。また、羽田空港への連絡道路については、国や関係自治体で構成する「京浜臨海部基盤施設検討会」において、概略ルート・構造について検討を進めました。さらに、神奈川口構想の実現による効果などを県民や企業に示すための「神奈川口グランドデザイン」を策定するとともに、羽田空港と成田空港の一体性を高める超高速鉄道整備構想について、八都府市首脳会議における共同研究に向け、調査・検討を行いました。
- **道路網の整備促進** として、川崎縦貫道路(I期のうち殿町~大師区間)の整備を促進し、大師ジャンクションの「大師出入口(横浜方面)」が開通しました。
- **ロボット関連産業の創出・集積** として、ロボットビジネスに係るプロジェクトを立ち上げるため、「かわさき・神奈川ロボットビジネス協議会」と連携しながら、ビジネスセミナーや意見交換会の開催などに取り組むとともに、住宅展示場を活用した実証実験の場を提供しました。また、テクニカルショウヨコハマ2009の特別企画として、民間企業などとともにサービスロボット技術交流ゾーンを設けるなど、広く全国に向けて県の取組みをアピールしました。
- **エコ・エネルギー関連産業の創出・集積** として、「京浜臨海部コンビナート高度化等検討会議」における企業間連携による取組みを支援しました。

## 県民ニーズ・意見などへの対応

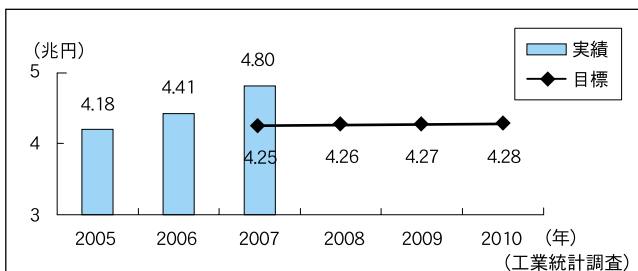
羽田空港の再拡張・国際化の一層の推進や、神奈川方面からの空港アクセスの向上などが求められていることから、就航路線の拡大などに向けた国への働きかけを行うとともに、空港への連絡道路の整備促進に向け、関係機関と連携し調整・検討を行うなど、積極的に取り組んでいます。

## 戦略プロジェクトの目標

## 目標① 京浜臨海部(京浜三区)における製造品出荷額等(単年度※)

## 目標設定の考え方

京浜臨海部が我が国を代表するものづくり産業の集積地であることを踏まえ、京浜臨海部の製造品出荷額等の着実な上昇をめざして目標値を設定しました。



## 達成状況

2007	2008	2009	2010
A	---	---	---
112.9%		— %	— %

## 目標の達成状況の分析

2008年の  
実績把握時期:2010年2月

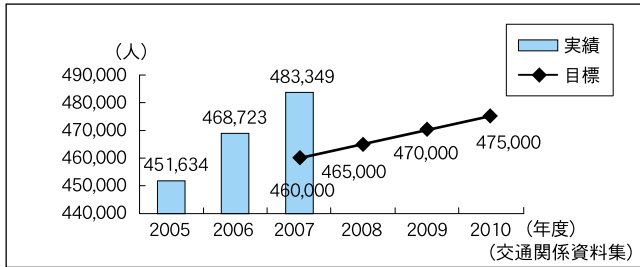
最新実績(2007年度)による分析

- 2007年の目標に対する達成率は、112.9%となりました。これは、この時期が国内景気の回復期にあり、京浜臨海部に立地する製造業において製品の受注が増えたことなどが主な原因と考えられます。

目標② 京浜臨海部の鉄道駅における一日当たりの乗車数(単年度)

目標設定の考え方

京浜臨海部の鉄道駅における一日当たりの乗車数を、2010年度には2005年度実績の5%程度増加させることをめざして目標値を設定しました。



目標達成状況の分析

2008年度の  
実績把握時期:2010年3月

最新実績(2007年度)による分析

- 2007年度の目標に対する達成率は、105.0%となりました。これは、この時期が国内景気の回復期にあり、京浜臨海部に立地する企業の活動が活発になったことなどが主な原因と考えられます。

達成状況

2007	2008	2009	2010
A	---	---	---
105.0%		---	---

総合分析

- 羽田空港の国際化に向けては、これまでも県、横浜市、川崎市が連携して、国に対し強く働きかけてきたところ、国においては、2010年の新設滑走路供用開始時に、国際定期便を年間6万回就航させることや距離制限の緩和などの方針を閣議決定し、2009年4月現在で、マレーシア、韓国、シンガポール、香港などのアジア諸国や、イギリス、フランス、カナダなどの欧州・北米諸国への就航が、各国との航空交渉により合意されています。
- また、「神奈川口構想」の実現に向けては、「京浜臨海部基盤施設検討会」において、羽田空港への連絡道路の検討を進めるとともに、羽田空港の再拡張・国際化と神奈川口構想の実現による効果を分かりやすく示した「神奈川口グランドデザイン」を策定し、県民や企業の方々に神奈川口への理解を深めていただくための取組みを推進してきました。
- さらに、エネルギー産業など既存産業の高度化・高付加価値化に向け、2008年1月に、臨海部の立地企業などとともに「京浜臨海部コンビナート高度化等検討会議」を立ち上げ、生産活動の効率化や省資源・省エネルギーに向けた企業間連携の取組みと、その実現方策などについての検討を進めてきました。
- 京浜臨海部の製造品出荷額などは、国内景気の回復に伴い、2002年を底に上昇に転じ、2007年は、前年の4.41兆円から4.80兆円と大幅に増加しています。また、鉄道駅における一日当たりの乗車数も、2007年度には前年の468,723人から483,349人と増加傾向にあります。
- このように、数値目標も2007年度は増加傾向で推移していることに加え、構成事業の取組みについても、羽田空港への連絡道路について現状では明確な進展がないものの、全体としては着実に進んでいることなどから、これまでの取組みは、概ね効果を上げることができたと考えられます。
- しかし、2008年後半から始まった世界的な景気後退に伴い、京浜臨海部に立地する製造業でも減産などの動きが出ていることから、今後の影響について、注視していく必要があります。

## プロジェクトをとりまく課題

- 羽田空港の国際化については、国際定期便を年間6万回就航させることや距離制限の緩和など、これまでより一歩踏み込んだ方針が国から示されていますが、羽田空港の真の国際化に向けては、ビジネス客や観光客の広範なニーズに適切に対応できるよう、昼間時間帯の国際線の充実など、さらなる取組みを進める必要があります。
- 羽田空港の再拡張・国際化に伴い、新たに生ずる人・モノ・情報の流れを県全体の活性化につなげるため、羽田空港への連絡道路の整備に積極的に取り組んでいくとともに、新たな交流拠点の形成と国際臨空産業などの集積を図る必要があります。
- 首都圏を世界とアジアを結ぶゲートウェイの中核とし、国際都市にふさわしい空港機能を確保するためには、羽田・成田両空港を首都圏空港として一体的に運用し、国際ハブ空港の機能を担う必要があります。
- ロボット関連産業の創出を促進する上では、ロボットテクノロジーを活用することでビジネス化が期待されるニーズの調査・掘り起こしを図るとともに“ものづくり”企業などへ当該情報の橋渡しを行う必要があります。
- 地球温暖化防止につながる二酸化炭素排出量の抑制や生産活動の効率化、資源・エネルギーの有効活用につながる企業間連携の取組みを進める必要があります。
- 理化学研究所横浜研究所などとの連携・協力により、ゲノム・バイオ関連産業の活性化を推進していく必要があります。

## 今後の対応方向

- 横浜市、川崎市とも連携し、神奈川や首都圏の利用者にとって望ましい羽田空港の再拡張・国際化の実現に引き続き取り組みます。
- 羽田空港への連絡道路について、「京浜臨海部基盤施設検討会」において、引き続き検討を進めていくとともに、神奈川口のまちづくりを円滑に進めるために「神奈川口グランドデザイン」を活用して、神奈川口構想に対する県民や企業の理解と協力が得られるよう取り組みます。
- 羽田空港と成田空港の一体性を高める超高速鉄道構想について、八都府市首脳会議で共同研究実施の合意形成をめざすとともに、民間などの動きと連携した機運醸成に取り組みます。
- ロボット関連産業の創出に向け、これまでの取組みにより支援の枠組みが整ったことから、ロボットビジネスの事業化支援やロボット関連の先進地としての発信力強化に取り組みます。
- エネルギー産業の高度化・統合化に向け、企業間連携による取組みが一層進められるよう支援します。
- ゲノム・バイオ関連産業の活性化促進に向け、引き続き、理化学研究所横浜研究所に対する支援を行うとともに、同研究所と県試験研究機関が連携・協力し、地域産業の振興と生活の質の向上に資する研究を推進します。また、(財)神奈川科学技術アカデミーなどにおいて、企業の研究者・技術者を対象とした教育講座を開催します。

## 総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は概ね妥当であるが、京浜臨海部では、昨年、民間企業による太陽光発電、バイオマス発電の大型プロジェクトやバッテリー工場の計画が発表されたことから、地元川崎市とともにこの様な企業の活動と、いかに協働し支援を行っていくか検討する必要がある。

## 参照ホームページ

京浜臨海部の産業の活性化と新しいまちづくりを推進します!

→ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/01/0602/keihin/ken/keihinHP/index.html>

神奈川口から始まる神奈川の活性化

→ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/01/0602/keihin/kg/index.html>

ようこそ京浜臨海部へ

→ <http://www.keihin.ne.jp>



### プロジェクトの概要

“みどり”と“うみ”、豊かな歴史的文化遺産、美しい景観など地域資源の保全に取り組んでいます。また、それらを活用した地域の活性化を支える様々な取組みを進めるとともに、交通利便性の向上に取り組んでいます。

そして、三浦半島に住む人々がうおいをもつて快適にくらすとともに、首都圏や海外からも多くの人々が訪れ、楽しめる「公園」のような魅力と活力あふれる地域づくりに取り組んでいます。



大楠山での自然観察会

### 2008年度の取組みの概要

- **三浦半島国営公園の誘致** として、引き続き国への要望を行うとともに、自然観察会や史跡めぐりなどを実施し、機運のさらなる醸成に努めました。
- **小網代の森の保全** として、2005年に近郊緑地保全区域の指定を受け、土地の買入れや借入れなどにより保全を進めました。
- **「武家の古都・鎌倉」の世界遺産登録の推進と活用** として、4区市（県、横浜市、鎌倉市及び逗子市）による推進組織により、国際会議の開催や、推薦書原案作成作業などの取組みを進めました。
- **三浦半島の地域連携の強化** として、三浦縦貫道路（Ⅱ期）や都市計画道路安浦下浦線などの幹線道路網の整備を進めました。

### 県民ニーズ・意見などへの対応

三浦半島公園圏構想(\*)の推進に当たっては、「構成事業の実施主体が連携していく必要がある」とのご意見をいただきましたので、県や関係市町による「三浦半島公園圏連絡協議会」を設置し、推進体制を整備しました。

\* 三浦半島公園圏構想

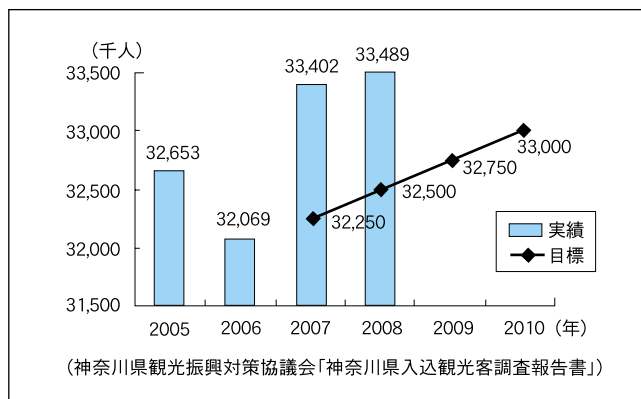
三浦半島地域の様々な課題解決に資するため、“みどり”と“うみ”の保全・活用及びうおい、にぎわい、活力ある三浦半島をめざす構想です。

### 戦略プロジェクトの目標

#### 目標 三浦半島地域への入込観光客数(単年度※)

##### 目標設定の考え方

過去5年間の三浦半島地域（横須賀市、鎌倉市、逗子市、三浦市、葉山町）の入込観光客数が、停滞している状況を踏まえ、この地域の多彩な地域資源の活用や交流連携の強化を図る取組みを一層進めることにより、訪れ、交流する人々が増加することをめざし、2006年の入込観光客数を2010年までに3%増加することを目標値として設定しました。



### 目標の達成状況の分析

- 2008年の目標達成率は、103.0%となりました。これは三浦海岸での桜祭りの定着などによる冬期の観光客や好天による海水浴客などが増加したほか、構成事業の実施により地域資源の保全・活用に向けた取組みが強化され、事業の効果が表れたことが要因と考えられます。

#### 達成状況

2007	2008	2009	2010
A	<b>A</b>	---	---
103.5%	<b>103.0%</b>	---	---



## 総合分析

- 三浦半島国営公園誘致の機運を醸成するための自然観察会や史跡めぐり、三浦半島まるごと博物館連絡会(市町・県・民間団体)による自然・歴史などを学ぶエコミュージアムガイドツアーなどを、多くの県民の参加を得て実施しました。また、地域で活動する団体が、三浦半島ならではのビューポイントを紹介したガイドブック「とっておきの風景」を発行し、地域の魅力の情報発信を行いました。
- 4縣市(県、横浜市、鎌倉市及び逗子市)が共同し「武家の古都・鎌倉」の世界遺産登録に向けて、推薦書原案の検討を進めるほか、鎌倉の価値について国際的評価を得るとともに、登録に向けた機運の醸成を図るため国際会議を開催しました。
- こうした取組みを通じて、県民の意識が高まり、地域資源を保全・活用する取組みへの理解が深まりました。
- また、小網代の森の買入れや借入れなどによる保全や鎌倉の登録遺産候補となっている史跡の保存修理などを進めたことにより、みどりや歴史的文化遺産の保全・整備が図られました。
- さらに、三浦縦貫道路(Ⅱ期)や都市計画道路安浦下浦線などの、交流連携を支える交通網の整備を進めました。
- 貴重なみどりなどの保全・活用、地域資源を生かしたツーリズムの展開、地域連携の強化などを通じて、三浦半島に住む人々がうるおいをもって快適にくらすというめざすがたの実現に向けて取組みが進みました。
- プロジェクト全体としては、「武家の古都・鎌倉」の世界遺産登録について2008年度中に予定していた文化庁への登録推薦が翌年度以降に延期されましたが、国際会議の開催など早期の登録実現をめざした取組みが積極的に行われております。また、小網代の森の用地取得を進めたことや三浦縦貫道路(Ⅱ期)の整備など、構成事業が着実に進捗し、目標に掲げている三浦半島地域の入込観光客数の目標達成率が103.0%となっており、概ね効果を上げることができました。

## プロジェクトをとりまく課題

- 三浦半島地域においては、人口減少や少子・高齢化が進展していることなどから、貴重なみどりや豊かな歴史的文化遺産を守りつつ、交通網などの都市基盤や産業基盤を整備するなど、地域の活性化に配慮した取組みが求められています。
- 「武家の古都・鎌倉」の早期の世界遺産登録に向けて推薦書原案の作成など、登録条件を満たすための4縣市共同の取組みを一層推進していく必要があります。
- 魅力と活力ある地域づくりを進めるため、多様なネットワークとノウハウを持つNPOなどと協働・連携し、効果的に事業を進めるとともに、地域の骨格となる幹線道路ネットワークを形成し、三浦半島の交通の円滑化を図る必要があります。

## 今後の対応方向

- 三浦半島の地域資源の保全と活用を図るため、引き続き、首都圏における水とみどりのネットワークの拠点となる三浦半島国営公園の誘致や、首都圏で唯一といわれる源流から干潟まで連続している貴重な自然である小網代の森の保全を進めます。また、「武家の古都・鎌倉」のできる限り早期の登録実現に向けて、4縣市が共同し、第2回国際会議を開催するとともに、4縣市として、国にユネスコへの推薦を要請します。さらに、県民への啓発に努め、世界遺産登録への機運を醸成していきます。
- 三浦半島の地域連携の強化として、三浦縦貫道路(Ⅱ期)などの整備を進め、交流連携の基盤となる交通網を確保します。
- 地域資源を生かした多彩なツーリズムの展開や魅力の情報発信などを行っていきます。
- このような取組みを通じて、“みどり”と“うみ”に囲まれた公園のような魅力と活力ある地域づくりを市町、県、民間が一体となって進め、三浦半島に住む人々がうるおいをもって快適にくらすというめざすがたの実現に努めていきます。

## 総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は妥当である。
- ・ 「三浦半島に住む人々がうるおいをもって快適にくらす」というめざすがたの実現のためには、みどりの保全、ツーリズムの展開、地域の連携強化(道路網の整備)だけでなく、地域住民の生活にかかる取組みを実行する必要がある。

## 参照ホームページ

三浦半島公園圏構想について

→ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/01/0602/miura/kousou.html>

三浦半島に国営公園を

→ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/tosiseibi/miurakokueikoen/index.htm>

### プロジェクトの概要

県央・湘南都市圏において、それぞれの都市が個性豊かな都市づくりを進めるとともに、都市間相互で連携し、機能を補うことにより、質の高い生活や新たな産業を創造するネットワーク型都市圏の形成に取り組んでいます。

また、都市圏の豊かな自然環境を生かした環境負荷の少ない都市づくりを進め、環境と共生する都市圏の形成に取り組んでいます。



新幹線新駅誘致地区周辺と相模川

### 2008年度の取組みの概要

- **東海道新幹線新駅の誘致** として、国やJR東海などへの要望活動を行うとともに、新駅設置に伴う経済効果推計結果を公表し、県民や企業等に周知するなど、誘致に向けた取組みを進めました。
- **リニア中央新幹線の建設促進と駅誘致** として、期成同盟会(\*)による要望や広報活動などを実施しました。
- **JR相模線複線化の促進** として、JR東日本、関係市町と、複線化の早期実現に向け、段階的整備の事業化を目指した調整を行うとともに、期成同盟会による要望や広報活動を実施しました。
- **交流連携を支える道路の整備** として、さがみ縦貫道路の整備促進を図るとともに、東名高速道路の利便性を高める(仮称)綾瀬インターチェンジの事業化に向け、環境実態調査などを進めました。
- **ツインシティの整備と環境共生型プロジェクトの促進** として、平塚市側及び新橋とその接続道路(寒川町側の一部区域を含む。)の環境実態調査を完了するとともに、環境と共生する都市づくりを推進するための「県央・湘南都市圏環境共生モデル都市づくり推進要綱」の見直しを行いました。
- **さがみグリーンラインの整備** として、相模川の堤防を利用した自転車道や公園・緑地の整備に向けた取組みを進めました。

#### \* 期成同盟会

共通の目的を実現させるために結成された団体をいいます。

### 県民ニーズ・意見などへの対応

企業や大学の視点から意見や提言をいただく場として設置している「ツインシティ整備に係る企業・大学懇談会」から、松沢知事へ「ツインシティ整備に係るまちづくりへの提言書」が提出されました。この提言書では、環境共生モデル都市ツインシティの実現化に向け、「交通アクセス」、「環境との共生」、「新たな産業の創出・育成」、「新しい生活スタイル」の4つの都市像に関して意見をいただきましたので、今後は、これらの意見をツインシティのまちづくりへ生かしていくための仕組みなどについて検討します。

### 戦略プロジェクトの目標

目標 環境共生モデル都市ツインシティ整備に向けた取組み(単年度)

#### 目標設定の考え方

数値目標の代替として、環境共生モデル都市ツインシティ整備に向けて特定保留区域の設定などを進め、2010年度には事業化の準備が整うよう目標を設定しました。

	2007	2008	2009	2010
目標	調査・設計 環境アセス	調査・設計 環境アセス 特定保留区域の 設定	調査・設計 環境アセス	調査・設計 事業化準備
実績	調査・設計 環境アセス (平塚側、新橋とその接続道路)	調査・設計 環境アセス		

#### 目標の達成状況の分析

- 都市計画の線引き見直しスケジュールなどに変更が生じ、それに伴い保留設定の決定には至りませんでした。事業熟度を高める取組みを進めてきました。平塚市側及び新橋とその接続道路(寒川町側の一部区域を含む。)の環境実態調査が完了したことから、目標を概ね達成したと考えられます。

## 総合分析

- 東海道新幹線新駅の誘致に向けて、県民フォーラムを開催して県民への理解促進を図るとともに、新駅設置に伴う経済効果推計結果を公表し、県民や企業などに積極的な広報活動を行うなど、新駅誘致の気運醸成を図りました。
- ツインシティの整備に向け、平塚市側及び新橋とその接続道路（寒川町側の一部区域を含む。）の環境実態調査については、地元市町と協働で行うなど適切な役割分担のもと進めたほか、環境共生の取組みを誘導するための「県央・湘南都市圏環境共生モデル都市づくり推進要綱」については、制度の利用促進に向けて見直しを行いました。
- リニア中央新幹線の建設促進と駅誘致については、国がJR東海等に対し、建設費に関する事項等の調査を指示するなど、実現に向け、大きく前進しました。
- JR相模線複線化については、JR東日本、関係市町と、複線化の早期実現に向け、段階的整備の事業化を目指した調整を行うとともに、期成同盟会による要望や広報活動を実施しました。
- 交流連携を支える道路の整備として、さがみ縦貫道路の建設の促進を図るとともに、東名高速道路の利便性を高める（仮称）綾瀬インターチェンジについては、環境実態調査などを行い、事業化に向けた取組みを進めました。
- さがみグリーンラインの整備として、相模川の堤防を利用した自転車道や公園・緑地の整備に向けた取組みを進めました。
- 以上のような事業進捗を図ることにより、環境共生モデル都市圏の形成に向け、概ね効果を上げることができました。

## プロジェクトをとりまく課題

- 都市間をつなぐ交通ネットワークについては、相模川を挟む東西間や南北方向で強化が必要となっています。
- 東海道新幹線の新横浜・小田原間の駅間距離は、51.2km（全線で2番目）と長く、その中間に位置し、JR相模線が通る寒川町倉見地区への新駅設置が、都市圏の広域的な交流連携の拠点づくりとなると期待されています。
- JR東海からは、「新駅設置について、リニア中央新幹線の開業など、東海道新幹線の輸送力に余裕が生じた場合などに検討の対象となるほか、その際、周辺地区の都市形成やアクセス整備が進んだ上で可否を判断していく必要がある」との回答ですが、リニア中央新幹線の首都圏～中京圏の先行的な営業開始の目標年次が発表されるなど、新駅誘致をとりまく環境に変化が生じているところです。
- 環境と共生する都市圏の形成に向け、環境共生モデル都市ツインシティの整備や（仮称）綾瀬インターチェンジの事業化など、実現に向けた取組みを着実に進める必要があります。
- 環境共生の都市づくりを進めるため、企業・大学懇談会などから様々な意見が出されており、こうした意見などを生かしていくための仕組みなどについて検討していく必要があります。

## 今後の対応方向

- 引き続き東海道新幹線新駅やリニア中央新幹線駅の誘致により、全国や首都圏との交流連携の窓口となる二つのゲートを形成し、これをつなぐ南北方向の軸となるさがみ縦貫道路の整備促進を図るとともに、JR相模線の複線化に向けた段階的な整備に取り組むほか、東西方向の軸を充実させるため、東名高速道路の利便性を高める（仮称）綾瀬インターチェンジの事業化に向けた取組みを行います。
- また、ツインシティのまちづくりや新橋などについて、早期事業化をめざし、引き続き県民の意見を伺い、地元市町と協働しながら、環境アセスメントや都市計画の手続きを進めるとともに、都市圏内で環境共生型プロジェクトを促進します。
- 企業・大学懇談会などからの意見を環境共生の都市づくりに生かしていくための仕組みなどについて検討を開始します。

## 総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は妥当である。
- ・ 低炭素型都市づくりの試みが各地で進められている中で、このプロジェクトのめざすがたに向けた、個別の取組みが妥当なのか検証する必要がある。

## 参照ホームページ

環境と共生する都市づくりに関する情報

→ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/kendosomu/kankyoku-kyousei/index.html>



### プロジェクトの概要

相模湾沿岸地域の白砂青松に代表されるなぎさと浜辺のみどり、多くの人々に親しまれている特筆すべき海辺の景観の保全・再生や、近代の政治家、文化人などが滞在・交流した別荘・保養地としての歴史・文化を活用した取組みを進めています。

そして、県民と行政との協働・連携により、美しい海辺空間とともに魅力と活力ある地域づくりに取り組んでいます。



魅力を再発見するまちあるき

### 2008年度の取組みの概要

- **山・川・海の連続性をとらえたなぎさづくり・川づくり** として、沿岸の広域的な調査や海岸保全施設の整備及び養浜による侵食対策など、総合的な土砂管理に取り組みました。
- **魅力ある景観づくりの推進** として、かながわ景観会議の企画・運営などを行う「かながわ景観会議・運営委員会」を設置するとともに、相模湾沿岸地域の広域的な景観づくりを検討するため、「なぎさ軸広域課題検討会議」を設置しました。
- **近代建造物と邸園を保全・活用した地域づくり** として、邸園等を活用した「湘南邸園文化祭」などの実施や保全・活用を推進する専門家「邸園（歴史的建造物）保全活用推進員（仮称）」の養成講座を施行しました。
- **旧吉田茂邸の保存・整備** として、都市公園化に向けて、学識者を含む検討委員会を設置し、都市公園整備計画を策定しました。
- **みなとまちづくりの推進** として、真鶴港、大磯港、湘南港、葉山港において、みなとまちづくり協議会を開催するとともに、各港のイベントのサポートなど、「みなと」を核とした地域振興を図りました。
- **地域資源を生かした魅力ある地域づくり** として、まちあるきなどにより地域の魅力を再発見する「相模湾アカデミー」や、「相模湾海辺の環境学習フォーラム」をNPOなどと協働・連携して行いました。

### 県民ニーズ・意見などへの対応

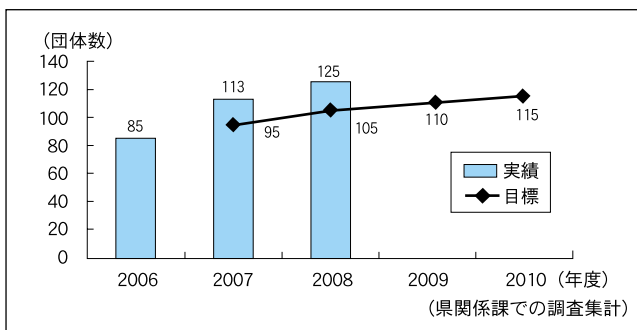
魅力と活力ある地域づくりを推進するためには、様々な団体が協働・連携して進めていく必要があることから、「相模湾アカデミー連絡会」や「相模湾海辺の環境学習フォーラム実行委員会」を設置するなど、ネットワークづくりの支援を行いました。

### 戦略プロジェクトの目標

目標 県と協働・連携して相模湾沿岸の地域資源の保全・活用を進める団体数（単年度）

#### 目標設定の考え方

相模湾沿岸の魅力と活力ある地域づくりをめざす「さがみ湾文化ネットワーク構想」に基づき、2006年度からNPOなどと協働・連携して地域資源を保全・活用する取組みを進めていることから、毎年度、着実に団体数が増加することをめざし、目標を設定しました。



### 目標達成状況の分析

- 2008年度の目標に対する達成率は119.0%となりました。これは、事業の実施に当たり、実行委員会や連絡会を設置するなど、NPO間のネットワークを生かした効果的な取組みを行ったことなどが要因と考えられます。

#### 達成状況

	2007	2008	2009	2010
達成率	A	A	---	---
達成率 (%)	118.9%	119.0%	---	---

## 総合分析

- 地域と一体となった海岸づくりを進める相模湾なぎさシンポジウム、邸園文化圏再生構想フォーラム、地域の魅力を再発見するまちあるきや相模湾海辺の環境学習フォーラム、海岸美化キャンペーンとしてビーチクリーンかながわ2008などを、多くの県民の参加を得て実施したことにより、県民の意識が高まり、地域資源を保全・活用する取り組みへの理解が深まりました。
- かながわ景観会議の企画・運営などを行う「かながわ景観会議・運営委員会」やなぎさ軸に係る広域景観構想の検討を行う「なぎさ軸広域課題検討会議」、市町・県・NPOなどが協働・連携して邸園の保全・活用を進めるための「邸園文化交流推進協議会」を設置するなど、事業推進体制が強化されました。
- 相模湾沿岸の地域資源の保全・活用については、なぎさの保全・再生に向けて広域的・中長期的な施策として総合土砂管理を着実に推進するとともに、沿岸地域の魅力ある地域づくりのため、地域の特性である「みなと」を生かした地域づくりを進めました。
- プロジェクト全体としては、県と協働・連携して相模湾沿岸の地域資源の保全・活用を進める団体数の目標達成率が119.0%となっていることや、地域資源を生かした魅力ある地域づくりなど、構成事業が着実に進んだことなどから、十分に効果を上げることができました。

## プロジェクトをとりまく課題

- 相模湾沿岸の地域は、海岸線沿いの美しい緑と砂浜が織りなす豊かな自然環境を有する、首都圏屈指のレクリエーションゾーンとして発展してきた魅力ある地域ですが、一方で海岸侵食が進行し、沿岸地域の魅力、財産である美しい砂浜が失われつつあります。
- そこで、海岸侵食が深刻化する相模湾のなぎさを保全・再生するため、山間部から河川を通じて沿岸を移動する土砂の流れの健全化に向けた総合的な土砂管理によるなぎさづくり・川づくりを進めていく必要があります。また、計画的な砂防林の保護育成、さらには「みなと」を生かした地域振興により沿岸地域の魅力ある地域づくりをより一層進める必要があります。
- 旧吉田茂邸(建物・庭園)は、大磯城山公園の拡大区域として計画を進めていたところですが、平成21年3月22日に火災により建物が焼失したことから、今後の対応について早急に検討する必要があります。
- 魅力と活力ある地域づくりを進めるためには、多様なネットワークとノウハウを持つNPOなどと協働・連携し、効果的に事業を進めていく必要があります。

## 今後の対応方向

- 相模湾沿岸の地域資源の保全・活用については、総合的な土砂管理を着実に進めるため、引き続き、相模湾全体の砂の流れに関する調査を行うとともに、沿岸9海岸で養浜を主体とした侵食対策を実施します。
- また、砂防林の計画的な保護育成を図り、さらに「みなと」を生かしたイベントなどの開催についてサポートしていきます。
- 魅力ある公共空間の形成、邸園文化圏づくりや、引き続き、旧吉田茂邸の大磯城山公園と一体化した県立公園としての整備などを進めていきます。なお、火災により焼失した旧吉田茂邸の建物については、庁内に再建検討会議を設置し、今後の対応について検討していきます。
- 地域資源を再発見し、沿岸地域の魅力を発信するイベントなどの取り組みを、NPOなどと協働・連携して実施します。
- このような取り組みを通じ、相模湾沿岸の地域資源を保全・活用することで、“湘南”と“なぎさ”の文化を全国に発信し、美しい海辺空間とともに魅力と活力ある地域づくりを進めていきます。

## 総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は妥当である。
- ・ 各事業とともに、県とNPOが協働・連携して実績を上げているが、今後は県民に広く各事業について理解を深めてもらい、県民そして地元市町村と協働・連携を強化していくことが必要である。

## 参照ホームページ

- さがみ湾文化ネットワーク構想  
→ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/01/0602/sagamiwan/kousou.html>
- 相模湾沿岸地域・市民活動交流広場  
→ <http://www.sagamiwan-network.jp/>
- かながわの景観  
→ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/tosiseibi/machi/keikan/00-00keikan-top.html>

### プロジェクトの概要

地域資源に恵まれた県西地域が、国際的な観光地として一層発展し、国内外から来訪する多くの観光客を迎える我が国の観光ゲートとしての役割を担うとともに、近隣の都県と人や物や情報の活発な交流が図られ、地域の活力や魅力が一層高まるよう取り組んでいます。



ふれあいと交流の里づくり

### 2008年度の実施の概要

- **富士箱根伊豆交流圏整備の推進** として、2008年10月に開催した第3回山梨・静岡・神奈川三県サミット（略称：山静神サミット）において、富士山火山防災対策に関する協定の締結などに取り組むことについて合意しました。
- **県西地域の地域資源を生かした魅力ある地域づくり** として、花や水にちなんだ市町施設整備事業に対する助成や地域情報の発信などを行いました。
- **国際観光地箱根振興の推進** として、交通混雑緩和や回遊促進の向上を検討するため、芦ノ湖周辺地区において社会実験を実施しました。また、箱根の拠点整備として、箱根湯本駅周辺において、国道1号の横断デッキなどの整備を進めました。「冬の神奈川再発見キャンペーン」で、PR冊子を作成し箱根を中心とする県西地域の魅力発信などを行いました。
- **交流拠点の整備推進** として、県立おだわら諏訪の原公園の整備を進めました。また、県立山北つづらの公園（仮称）については、地元や有識者も交え、整備促進に向けた計画の見直しに着手しました。
- **道路網の整備促進** として、酒匂縦貫道路などの幹線道路網の整備を進め、小田原環状道路の部分供用を開始しました。

### 県民ニーズ・意見などへの対応

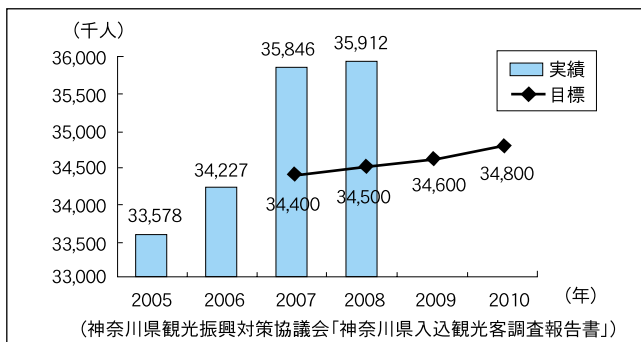
国際観光地箱根の回遊性向上に向けて実施している箱根パーク&サイクル社会実験について、利用者からの要望が多かった貸出箇所の増設を行い、電動アシスト自転車も50台に増やすなど規模を拡大して実施した結果、前年度の約3倍にあたる2,420人に利用していただきました。

### 戦略プロジェクトの目標

**目標 県西地域への入込観光客数（単年度※）**

#### 目標設定の考え方

過去10年間の実績では、1997年にピークを迎え、以降、増減を繰り返しています。県西地域の活性化に向けて、豊富な地域資源の活用などによる交流人口の増加が求められることから、2010年に、1997年実績まで増加させることをめざして目標値を設定しました。



#### 達成状況

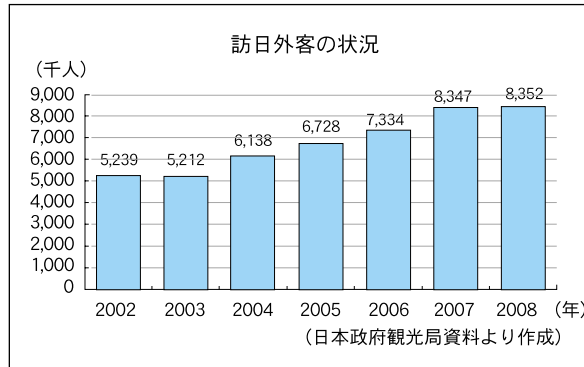
2007	2008	2009	2010
A	A	---	---
104.2%	104.0%	---	---

### 目標の達成状況の分析

- 2008年の目標に対する達成率は、104.0%となりました。これは、経済危機の影響などによる外国人観光客の減少などが見られたものの、東京メトロから箱根までのロマンスカー直通運転が開始されたことによるアクセス向上、「安い、近い、短い」というニーズの高まりや構成事業が計画どおりに実施され、事業効果が得られたことが要因と考えられます。

## 総合分析

- 我が国への訪日外客状況のデータの推移をみると、右表のとおり、増加傾向にあります。  
しかし、金融危機による景気後退・消費の手控え、円高の継続などが、東アジアからの旅行者数にも影響しはじめ、2008年の韓国からの旅行者は前年と比較して約21万人減少しており、注視していく必要があります。
- 2009年6月開港の富士山静岡空港及び2010年10月供用開始予定の羽田空港の再拡張・国際化による交流連携の促進が期待されます。
- 県が2007年4月に実施した「新たな総合計画に係る県民意識調査」では、県西地域に魅力ある観光スポットが整備されていることについて、非常に重要、やや重要と回答した方の割合が62.3%となっています。
- 2008年度には、花や水にちなんだ市町施設整備事業に対する助成など、適切な役割分担のもと市町と連携して、事業を実施しました。
- また、社会実験の結果、パークアンドサイクルによる回遊性の向上など、交通施策の有効性が確認できました。
- 県境を越える課題については、山静神サミットの開催を契機に、山梨・静岡両県との連携が強化され、観光振興や環境対策などの連携施策に取り組んでいます。
- プロジェクト全体としては、目標の達成率が104.0%であり、また、地域全体の魅力を高めるための取組みや幹線道路網の整備など、構成事業を着実に進めており、十分効果を上げることができました。



## プロジェクトをとりまく課題

- 国内外の観光客を、国際観光地箱根など県西地域に誘致するためには、地域資源を生かした魅力ある観光・交流スポットを整備するとともに、地域間の交流連携や産業拠点へのアクセス強化のため、道路網の整備を進める必要があります。
- また、観光振興、環境対策、防災対策や交通体系整備など、県西地域や富士箱根伊豆地域において展開する様々な施策について、山静神サミットなどの取組みを通じて、県内市町及び県域を越えた連携事業を進める必要があります。

## 今後の対応方向

- 引き続き、地域資源を生かした魅力ある地域づくりや国際観光地箱根への観光客誘致に向けた取組みを進めます。また、広域的な幹線道路網や地域分断・交通のボトルネック(\*)を解消するための橋りょうの整備を進めるほか、西相バイパスの延伸計画の促進に向けた調査検討を進めます。
- 山梨・静岡両県や富士箱根伊豆交流圏内の市町村との連携強化を進めます。また、「富士箱根伊豆交流圏構想(仮称)」を策定し、この地域のめざすべき将来像を明らかにし、その実現に向けた広域連携施策を着実に推進するとともに、県西地域の活性化に向けた効果的な方策の検討を行っていきます。

## 総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は妥当である。
- ・ 山静神サミットの果たす役割は大きく、具体的な取組みを一層推進する必要がある。

## 参照ホームページ

県西地域の活性化に向けた取組みについて

→ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/01/0602/kenseitiiki/index.html>

山梨・静岡・神奈川三県サミット

→ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/01/0602/kenseitiiki/sanseisin.html>

### \* ボトルネック

渋滞の著しい交差点や踏切、車線数の減少区間など、円滑な交通の流れが局所的に妨げられている地点または区間をいいます。



## プロジェクトの概要

県内の各地域で個性を生かしたまちづくりを進め、自立した地域の発展が促進されるとともに、県内外や都市間での交流が活発に行われるよう、より魅力的で活力ある県土の形成に取り組んでいます。

また、誰もが安心してくらし、生き生きと活動できる自然災害に強い県土の形成に取り組んでいます。



河床掘削の完了した柏尾川

## 2008年度の実績の概要

- **公共交通機関の連続性・利便性の向上** として、神奈川東部方面線整備の計画的な推進を図りました。また、東海道新幹線新駅の誘致に向けた新駅設置による経済効果推計結果を公表したほか、JR相模線複線化については、JR東日本、関係市町と、複線化の早期実現に向け、段階的整備の事業化を目指した調整を行うとともに、期成同盟会による要望や広報活動を実施しました。
- **多様な交流と連携を支える道路網の整備** として、さがみ縦貫道路など自動車専用道路網の整備を促進するとともに、これらを補完し、一体となって地域間の交流と連携を促進する、国道134号(湘南大橋)など、幹線道路網の整備を進めました。
- **山・川・海の連続性をとらえたなぎさづくり・川づくり** として、茅ヶ崎海岸など沿岸9海岸において養浜を実施し、モニタリングを行うなど、総合的な土砂管理に取り組みました。
- **「神奈川やすらぎの道」の整備** として、相模川、酒匂川の堤防や河川敷などを利用して、自転車道などの整備を進めました。
- **災害に強い県土づくり** として、緊急輸送路上の橋りょうの耐震補強や、柏尾川などで河川改修による治水対策に取り組みました。
- **施設整備にあわせた減災対策の推進** として、浸水想定区域図(\*1)の作成や河川監視カメラの整備などに取り組みました。

## \*1 浸水想定区域図

大雨が降った際、河川のはらんにより、浸水すると想定される区域とその浸水の深さを記載した図。

## \*2 ボトルネック

渋滞の著しい交差点や踏切、車線数の減少区間など、円滑な交通の流れが局所的に妨げられている地点または区間をいいます。

## 県民ニーズ・意見などへの対応

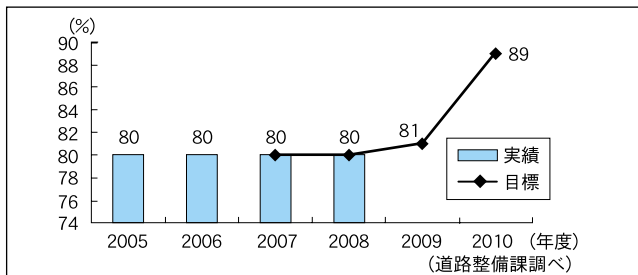
県が実施した「県民ニーズ調査(平成20年3月)」では、6割以上の方が「県内では、交通渋滞が激しく自動車での移動が不便だ」と思っているなど、道路整備に対するニーズが高くなっています。これら意見を踏まえ、県内各地で発生している交通渋滞の緩和を図るとともに、県内外の地域間における多様な交流連携を支えるため、自動車専用道路とそのインターチェンジへの接続道路をはじめ、これらを補完し、道路ネットワーク全体の機能を高めるための道路の整備や、地域分断・交通のボトルネック(\*2)の解消を図るための橋りょうの整備、鉄道との立体交差化などを進めています。

## 戦略プロジェクトの目標

## 目標① インターチェンジまでの距離5km以内の地域の割合

## 目標設定の考え方

広域的な交通利便性の向上を示す指標として、数多くの新規工場が自動車専用道路のインターチェンジから5km以内に立地している状況を踏まえ、インターチェンジまでの距離が5km以内の地域の割合の拡大をめざして目標値を設定しました。



## 達成状況

2007	2008	2009	2010
A	A	---	---
100.0%	100.0%	---	---

## 目標の達成状況の分析

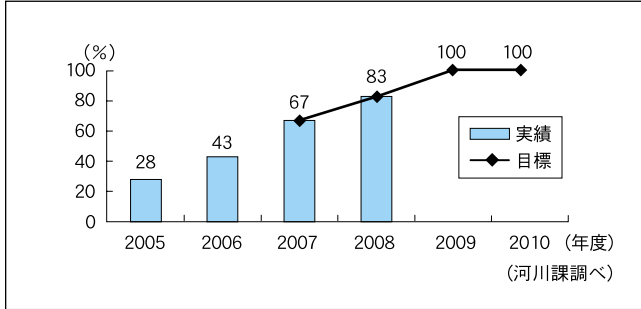
- 2008年度の目標に対する達成率は100%となりますが、これは新たに5km以内となる地域がないことから、目標値を前年度と同一としているためです。



目標② 減災のための防災情報の提供率(\*3)

目標設定の考え方

水害による被害を最小限に抑えるには、県民に対し、あらかじめ浸水範囲や避難方法などを周知することが重要です。県では、市区町村の洪水ハザードマップ(\*4)作成を支援するため、その基礎となる浸水想定区域図の作成を2009年度までに完了することをめざして目標値を設定しました。



目標の達成状況の分析

- 2008年度の目標に対する達成率は100%となりました。これは、構成事業が計画どおりに実施されたことが要因となっています。

\*3 防災情報の提供率

県が浸水想定区域図を作成し、公表して市区町村へ提供した割合。

\*4 ハザードマップ

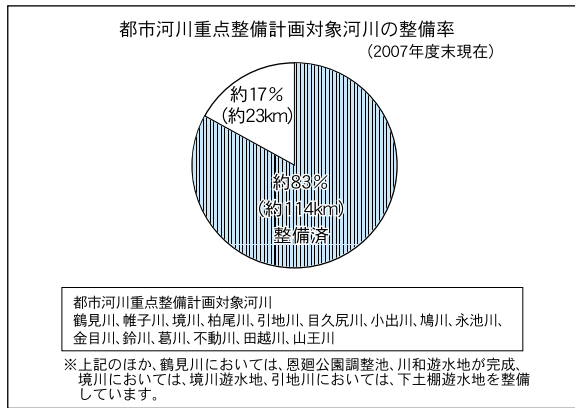
自然災害による被害を予測し、その被害範囲を地図化したもの。さらに、避難場所などの情報も地図上に表示されます。

達成状況

2007	2008	2009	2010
A	A	---	---
100.0%	100.0%	---%	---%

総合分析

- 道路網の整備では、自動車専用道路の横浜横須賀道路(佐原インターチェンジ～馬堀海岸インターチェンジ)が開通するとともに、西湘バイパス延伸に向けた調査に着手しました。また、都市計画道路下今泉門沢橋線の供用や、小田原環状道路の部分供用を開始するなど渋滞緩和に向けた取組みを進めました。
- 県では、県内河川の治水安全度向上を目指し、河川改修や遊水地の整備などを進めており、2007年度までに、都市河川重点整備計画(\*5)で対象としている河川の延長の約83%にあたる約114kmにおいて、時間雨量概ね50mmの降雨に対応した河川改修を完了していますが、2008年8月末豪雨など、近年、局地的豪雨が頻発していることから、さらなる対策の強化が喫緊の課題となっています。
- こうした中、2008年度には、都市化が著しく早急な対応が必要となっている柏尾川において、河床掘削を実施し、時間雨量50mmの降雨に対応した整備を完了しました。
- また、ハード整備に加え、ソフト対策として、19河川において浸水想定区域図を作成しました(県内で必要な107河川すべて完了)。今後、これらの区域図を公表し、市区町村へ提供することにより、「洪水ハザードマップ」の作成を支援します。
- さらに、災害に強い県土づくりに向けて、緊急輸送路上の橋りょうの耐震補強や急傾斜地崩壊防止施設の整備など、着実な基盤整備を推進するとともに、土砂災害警戒区域図(\*6)の作成や、県が作成した「津波ハザードマップ作成の手引き」に基づく技術的支援を行い、市町村による洪水・土砂災害・津波ハザードマップの作成を支援するなど、市町村との適切な役割分担のもとソフト対策を積極的に進めました。
- 以上のような事業進捗を図ることにより、安全で活力ある県土づくりに向け、概ね効果を上げることができました。



\*5 都市河川重点整備計画

県内の河川のうち特に過去の大雨で水害が発生した河川や、都市化の進展が著しい15河川について、時間雨量概ね50mmの雨に対して安全となるように重点的に整備を進める計画。

\*6 土砂災害警戒区域図

「土砂災害防止法」に基づいて指定された、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域を記載した図。土砂災害警戒区域は、土石流や地すべり、がけ崩れなどの土砂災害のおそれがある区域、また、土砂災害特別警戒区域は土砂災害警戒区域のうち、建築物に損壊が生じ、住民に著しい危害が生じる恐れがある区域のこと。

## プロジェクトをとりまく課題

- 県民意識調査では、6割以上の方が「交通渋滞が激しく自動車での移動が不便だ」としており、交通渋滞による損失時間が全国ワースト3位となっているなど、県内各地で慢性的な渋滞が発生している状況であり、交通需要の高さに対し、道路整備が十分に追いついていないのが現状です。そのため、幹線道路網の整備促進を引き続き図る必要があります。
- 特にさがみ縦貫道路については、平成21年度から平成24年度までに順次開通が見込まれており、そのインターチェンジへの接続道路の整備は、開通に遅れることなく進める必要があります。
- また、近年、全国各地で、時間100mmを超える豪雨が記録されており、局地的豪雨の発生の増加傾向が指摘されています。特に2008年は局地的豪雨の頻発によって、中小河川のはん濫被害などが生じており、早急に必要な対策に取り組むことで、被害の軽減を図ることが重要となっています。
- さらに、東海地震や神奈川県西部地震などの自然災害についても、その切迫性が指摘されており、県民生活に多大な影響を及ぼす大規模地震への備えや、その対応が喫緊の課題となっています。
- こうしたことから、自然災害に強いまちづくりとして、都市基盤整備の着実な推進のほか、ハザードマップの作成、普及啓発など、減災に資するソフト対策の充実・強化を図る必要があります。

## 今後の対応方向

- 利便性の高い鉄道網の整備や、既設の鉄道施設の改良・有効活用などを促進します。
- 広域的な交通利便性の向上を図るとともに、地域経済の活性化や安全で災害に強い県土づくりを実現するため、自動車専用道路とそのインターチェンジへの接続道路をはじめ、これらを補完し、一体となって地域間交流の基幹となる幹線道路の整備を進めます。
- 大雨による災害などへの対応力を強化するため、ハード対策として、都市化が著しく早急に対策が必要な河川・急傾斜地の重点的な整備を進めるとともに、ソフト対策として、浸水が想定される区域などを示した浸水想定区域図の公表や土砂災害などの被害想定区域を示した土砂災害警戒区域図を作成するなど、市町村のハザードマップ作成の支援を推進します。
- さらに、災害への備えを充実するため、2007年度から進めている、台風や大雨による水害発生のおそれがある河川への監視カメラの整備を引き続き進め、その映像をインターネットにより公開するなど、減災対策を進めます。

## 総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は妥当である。
- ・ 少子高齢化に対応した、地域のまちづくりの成功例を県民にも知らせ、まちづくりの促進に役立てることが効果的である。

## 参照ホームページ

道路の整備に関する情報

→ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/doroseibi/douro/index.htm>

浸水想定区域図に関する情報

→ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/kasen/suibo/shinsui.htm>