

* 1 神奈川口構想

羽田空港の再拡張・国際化の効果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を言います。

* 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をいいます。

* 4 ロボットウィーク 2007

県民の皆さんにロボットを「見て・触れて・体験する」機会を提供するため、最先端ロボットの展示やデモンストレーション、コンテスト、ロボット開発プロジェクトの紹介などを集中的に行ったものです。

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・集積に取り組みむとともに、産業活動を支える道路網の整備を促進しています。



京浜臨海部のコンビナート

2007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。
- **道路網の整備促進** として、川崎縦貫道路(I期)の整備を促進しました。
- **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みむとともに、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、県の取組みを発信するため、「ロボットウィーク2007」(*4)を展開しました。
- **エコ・エネルギー関連産業の創出・集積** として、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」を設置し、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検討を進めました。

県民ニーズ・意見などへの対応

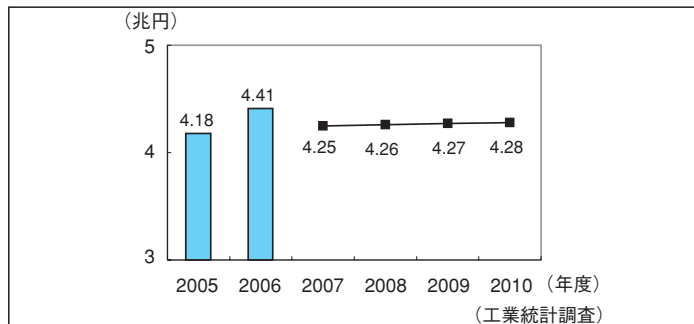
羽田空港の再拡張・国際化の一層の推進や、神奈川方面からの空港アクセスの向上などが求められていることから、就航路線の拡大などに向けた国への働きかけを行うとともに、空港への連絡道路の整備促進に向け、関係機関と連携し調整・検討を行うなど、積極的に取り組んでいます。

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
—	---	---	---
	—%	—%	—%

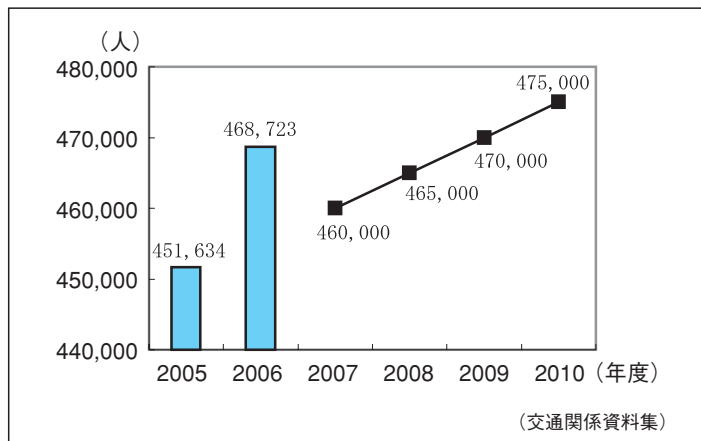
目標の達成状況の分析

2007年度の
実績把握時期：2009年2月

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。



目標の達成状況の分析

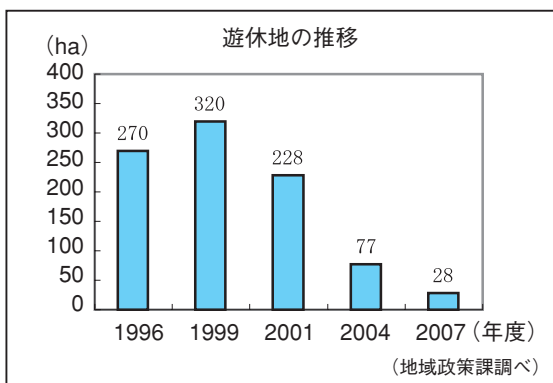
2007年度の
実績把握時期：2009年3月

達成状況

2007	2008	2009	2010
—	---	---	---
	---%	---%	---%

総合分析

- 2007年3月に、羽田空港の再拡張事業が本格着工され、現在、2010年10月末の供用開始をめざし、着実に工事が進められています。県では、横浜市や川崎市とともに、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、就航路線の拡大などについて国に働きかけてきました。また、「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など、「神奈川口構想」の実現に向けた取組みを積極的に推進してきました。
- 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、具体的な企業間連携の取組みなどの検討をスタートさせました。
- かつて、京浜臨海部の大きな課題であった遊休地・低未利用地は、京浜臨海部全体の経済状況の好転に伴い、土地利用転換が大きく進展し、2007年度の県の調査では28haと、過去調査のピーク時の320ha(1999年度)の10分の1以下となり、京浜臨海部全体(約4,200ha)に対しても、0.7%程度となったことから、ほぼ解消されたものと判断されます。
- 現在では、国内景気の回復などに伴い、鉄鋼、石油、化学などの素材型製造業が活況を呈していることから、京浜臨海部の製造品出荷額等は、2006年度は、前年の4.18兆円から4.41兆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、2006年度には451,634人から468,723人と増加傾向にあります。
- このように、数値目標も2006年度は増加傾向で推移していることに加え、構成事業の取組みも着実に進んでおり、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。



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、2008年5月に発表された「首都圏における国際航空機能拡充プラン」で、深夜早朝時間帯を中心に国際線の発着回数を増やし、就航距離についても、距離制限を緩和するなど、国際航空機能の拡充が図られたところですが、昼間時間帯の国際線就航の充実等に向け、国への働きかけを引き続き行っていく必要があります。
- 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・有機的に運用し、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”企業等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、川崎市の土地利用方針などを受け、神奈川口のグランドデザインを策定します。
- 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、八都県市首脳会議での共同研究実施に向け、合意形成を図るための調査・検討を行い、2008年秋の八都県市首脳会議で提案を行います。
- ロボット関連産業の創出に向け、企業間連携やNPOとの協働を推進することにより、民間企業のプロジェクトの立ち上げを支援します。
- エネルギー産業の高度化・統合化に向け、二酸化炭素排出量の抑制や生産活動の効率化などに資する企業間連携による民間企業のプロジェクトの立ち上げを支援します。
- 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。

総合計画審議会からの二次評価

- 総合分析は概ね妥当であるが、ロボット関連産業、エコ・エネルギー関連産業、ゲノム・バイオ関連産業など新たな産業の創出・集積が進むことについて、分析が必要である。
- ロボット産業、エコ・エネルギー産業、ゲノム・バイオ産業の創出に向け、民間企業の取り組みへの支援を強化することが必要である。

参照ホームページ

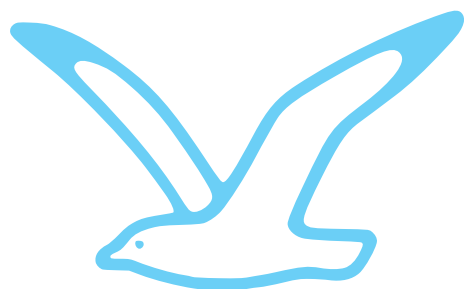
京浜臨海部の産業の活性化と新しいまちづくりを推進します！

→ <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・文化的遺産、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るおいをもっ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。



二子山での自然観察会

2007年度の取組みの概要

- **三浦半島国営公園の誘致** として、国への要望を引き続き行うとともに、県民を対象とした自然観察会やシンポジウムを開催するなど、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、県、横浜市、鎌倉市及び逗子市の首長・教育長が世界遺産登録の実現に向けて連携・協力して取り組む協定を結び、4県市による推進組織を設置し、登録に向けた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）などの幹線道路網の整備を進め、都市計画道路久里浜田浦線については部分供用を開始しました。

県民ニーズ・意見などへの対応

三浦半島公園圏構想（*）の策定に協力いただいた有識者などの方々に意見を伺ったところ、「構成事業の実施主体がより連携することで地域づくりの取組みが強化されるのではないか」との意見をいただきましたので、こうした意見を踏まえ、構想の推進体制の検討などを行いました。

* 三浦半島公園圏構想

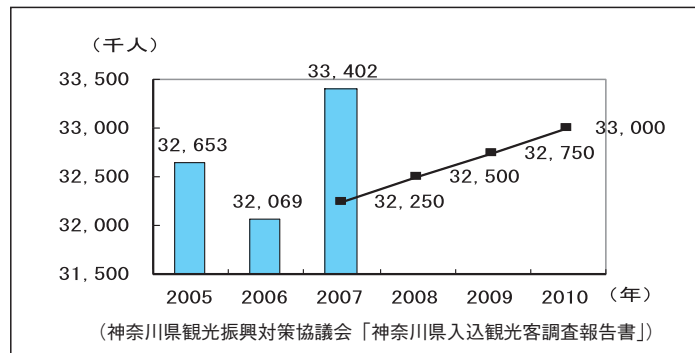
三浦半島地域の様々な課題解決に資するため、“みどり”と“うみ”の保全・活用及びうるおい、にぎわい、活力ある三浦半島をめざす構想です。

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

- 2007年度の目標達成率は、103.5%となりました。これは、横須賀美術館の開館に伴う来館者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	---	---	---
103.5%	---	---	---

総合分析

- 三浦半島地域においては、小網代の森の買入れや借入れなどによる保全や「武家の古都・鎌倉」の世界遺産登録に向けた4県市による登録推進体制の整備、登録候補遺産の国史跡指定・整備など、地域資源の保全・活用に向けた取組みが強化されました。また、三浦半島国営公園の誘致や多彩な地域資源を活用した地域づくりなどの取組みを通じて、みどりの保全と活用に対する県民の認識が深まっています。さらに、都市計画道路久里浜田浦線について部分供用を開始するなど三浦半島の交流・連携を支える交通網の整備を進めました。
- 三浦半島の地域資源の保全・活用に当たっては、地域に深くかかわり、多様なネットワークとノウハウを持つNPOなどと協働・連携して取り組むことにより、効果的に事業を実施しました。
- プロジェクト全体としては、小網代の森の保全や久里浜田浦線の部分供用開始など構成事業が着実に進み、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103.5%となっており、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

- 三浦半島地域においては、貴重なみどりや豊かな歴史的・文化的遺産を守りつつ、交通網など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。
- そのため、みどりの保全と活用に向けて国営公園の誘致や小網代の森の保全を進めていくとともに、「武家の古都・鎌倉」の世界遺産登録をめざすための取組み、登録の条件を満たすための取組み、また、NPOなどと協働して多彩な資源を生かした地域づくりを進める必要があります。
- さらに、魅力と活力ある地域づくりを進めるためには、地域の骨格となる幹線道路ネットワークを形成し、三浦半島全体の交通の円滑化を図る必要があります。

今後の対応方向

- 貴重なみどりの保全・活用に向けて、引き続き、三浦半島国営公園について、国への要望活動を実施するほか、イベントなどの実施により地元の機運醸成を図るとともに、小網代の森の保全を進めます。また、「武家の古都・鎌倉」の世界遺産登録について、できる限り早期の登録を実現するための取組みを進めていきます。さらに、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を行っていきます。
- 地域産業の活性化を支え、交通利便性の向上や広域的な交流連携を強化する交通網を確保するため、三浦縦貫道路(Ⅱ期)などの整備を進めます。
- そ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県、市町、民間が一体となって進めていきます。

総合計画審議会からの二次評価

- 総合分析は概ね妥当であるが、地域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すがたに向けた分析を検討する必要がある。
- 自然の保全や事業や交通基盤の整備だけでなく、地域住民の生活に関わる取組みも検討する必要がある。

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.htm>

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

2007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、新駅設置による経済効果推計の中間報告をまとめ、県民フォーラムにおいて公表するなど、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（*1）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、関係市町と協議を進めるとともに、早期実現に向けた調査検討を進めました。
- **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、環境アセスメントの手續きに着手しました。
- **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、市町において特定保留区域（*2）の設定に向けた都市計画の素案を作成するとともに、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。）の環境実態調査に着手しました。
- **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・緑地の整備を進めました。

*1 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。

*2 特定保留区域

線引き見直し時において設定することができる市街化調整区域から市街化区域への編入を保留する区域をいいます。

県民ニーズ・意見などへの対応

広く環境と共生する都市づくりの促進を目的として、ツインシティ研究パートナー連絡会とともに、「環境に配慮するまちづくりを考える」をテーマとした「環境と共生する都市づくりを考えるフォーラム」を開催しました。このフォーラムにおいて、環境共生都市圏の形成に資する先端技術や、先進事例などの紹介を行い様々な意見をいただきましたので、今後は、これらの意見などをまちづくりに反映すること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	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)			

目標の達成状況の分析

- 環境共生モデル都市ツインシティの特定保留区域の設定に向け、都市計画の素案を作成するとともに、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。）の環境実態調査に着手したことから目標を達成したと考えられます。

総合分析

- 東海道新幹線新駅設置による経済効果推計については中間報告を公表し、県民や学識経験者などから推計手法などについて意見を伺いながら検討を進めるなど積極的な広報活動を行いました。
- また、2007年度はツインシティの整備に向け、市町において特定保留区域の設定に向けた都市計画の素案を作成するとともに、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っており、適切な役割分担の下に進めました。
- リニア中央新幹線の建設促進と駅誘致については、ＪＲ東海がリニア中央新幹線の建設費（ただし、地域負担を前提とする中間駅整備費用を除く。）の全額を自己負担とすることを発表したことから、実現化に向け、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、関係市町と協議を進めるとともに、事業化に向けた調査検討を進めました。
- 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、環境アセスメントの手続きに着手し、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・緑地の用地買収を進めました。
- 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」との回答ではありますが、リニア中央新幹線の営業開始の目標年次が発表されるなど、新駅誘致を取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。

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。

総合計画審議会からの二次評価

- 総合分析は妥当である。
- ツインシティのまちづくりなどについては、今後も地元市町、県民の意見を反映させていくことが必要である。

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。



地域の魅力を再発見するまちあるき

2007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、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。
- **魅力ある景観づくりの推進** として、神奈川県景観条例に基づく基本方針を策定するとともに、多様な主体により景観づくりを進めることを目的に「かながわ景観会議」を設立しました。
- **近代建造物と邸園を保全・活用した地域づくり** として、葉山及び大磯における地域交流館事業(*1)やNPOとの協働により邸園などを活用した「湘南邸園文化祭」(*2)などを実施しました。
- **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」などをNPOとの協働により実施しました。

*1 地域交流館事業

建物の所有者、行政、NPOの協働により邸園などを文化芸術活動の場として運営する事業です。

*2 湘南邸園文化祭

NPOとの協働による邸園などを活用した文化的イベントです。

県民ニーズ・意見などへの対応

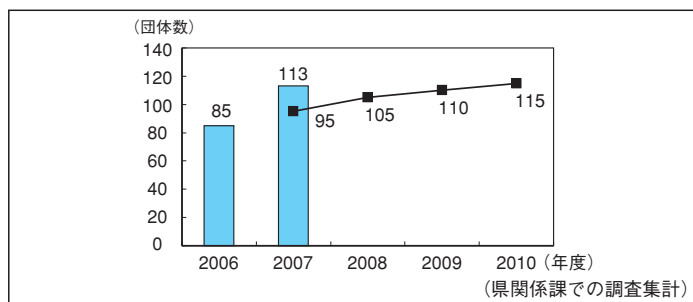
「魅力ある地域づくりを進めるためにNPOなどの連携を促すのであれば、情報交換の場が必要」との意見をいただきましたので、「相模湾海辺の環境学習フォーラム」をはじめとした事業の実施に当たっては、運営会議を実施するなど団体間の交流・連携を促すとともに、ネットワークを生かした地域資源の保全・活用に取り組んでいます。

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。



達成状況

2007	2008	2009	2010
A	---	---	---
118.9%	--%	--%	--%

目標の達成状況の分析

- 2007年度の目標に対する達成率は118.9%となりました。これは事業の実施にあたり、NPOなどと運営会議を開催するなど、効果的に取り組んだことが要因と考えられます。

総合分析

- 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的な土砂管理に着手するとともに、魅力ある景観づくりを進めるため、「かながわ景観会議」を設置するなど取組みを強化しました。
また、事業者やNPOと協働して、大磯において、近代建造物を活用した地域づくりを進めるため、民間所有邸園の公開を試行したほか、「相模湾海辺の環境学習フォーラム」を開催するなど地域資源を県民共有の財産として引き継いでいくための取組みを進めました。
- 地域資源の保全・活用に当たっては、地域に深く関わり、多様なネットワークとノウハウを持つNPOなどと協働・連携して取組み、効果的に事業を実施しました。
- 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の達成率が118.9%となって、地域資源を生かした取組みが進んでおり、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

- 相模湾沿岸地域は、良好な住環境と首都圏のレクリエーションゾーンとしての魅力をあわせもつ地域ですが、一方で都市化の進展や海岸侵食などにより、歴史・文化・景観などの地域の魅力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、「かながわ景観会議」の運営や旧吉田茂邸の保存・整備などを着実に進め、地域資源の保全・活用に取り組む必要があります。さらに、近代建造物と邸園や「みなと」など地域資源を生かした魅力ある地域づくりを市町、県民、NPOなどと協働・連携してより一層進める必要があります。

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、引き続き、総合的な土砂管理を進め、相模湾全体の砂の流れの調査を行うとともに、沿岸9海岸で養浜を中心とした対策を実施します。また、砂防林の計画的な保護育成を図るほか、魅力ある公共空間の形成や、旧吉田茂邸の保存・整備を図るための調査・検討などに取り組めます。
- さらに、邸園や「みなと」を生かしたイベントをはじめ、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組みを市町、県民、NPOなどと協働・連携して実施します。
- このような取組みを通じて、相模湾沿岸に定着したイメージである“湘南”と“なぎさ”の文化を全国に発信することで魅力と活力ある地域づくりを進めていきます。

総合計画審議会からの二次評価

- 総合分析は妥当である。
- 相模湾沿岸の美しい海辺空間を創り出すため、県民、NPO等による自発的な海辺の清掃作業の継続を土砂管理や養浜対策とともに進める必要がある。

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.htm>

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.htm>

*1 富士山ライジングプロジェクト (仮称)

富士箱根伊豆地域の多彩な観光資源を活かし、国内外からの観光客誘致を推進するため、山梨・静岡・神奈川の三県で共同して取り組むべき施策・事業を集約・整理したプロジェクトです。

*2 モビリティ・マネジメント

一人ひとりのモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み。

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。



あじさいの里

2007年度の取組みの概要

- **富士箱根伊豆交流圏整備の推進** として、2007年10月に開催した第2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、三県知事による観光トップセールスの実施や「富士山ライジングプロジェクト(仮称)(*1)の策定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を行ったほか、酒匂川流域への治水史案内板の設置、横浜駅などにおける県西地域の特産品などを紹介する観光物産展の開催などに取り組みました。
- **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、湖尻・大涌谷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ています。「冬の神奈川再発見キャンペーン」で、22万部のパンフレットを作成し、地域の魅力発信などに取り組みました。
- **交流拠点の整備推進** として、小田原駅周辺のまちづくりに取り組んだほか、県立おだわら諏訪の原公園の整備を進めました。
- **道路網の整備促進** として、小田原環状道路や酒匂川2号橋などの整備を進めました。

県民ニーズ・意見などへの対応

酒匂川流域の都市づくりに関して、地域の魅力を高めるまちづくりの一つとして、地域住民の皆さんとともに酒匂川の治水史を紹介する案内板を作成しました。

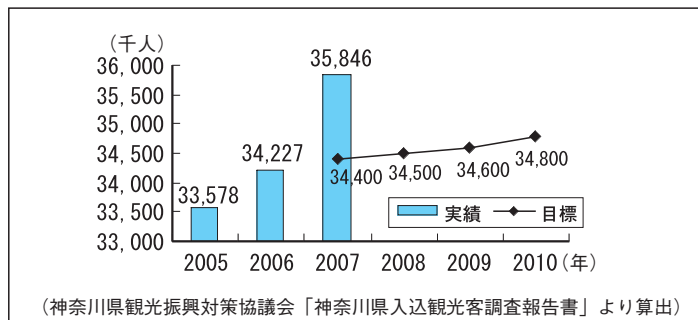
また、この地域の課題の一つである交通混雑の緩和に向けて、地域内に立地する企業と協働でモビリティ・マネジメント(*2)に取り組んでいます。

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。



目標の達成状況の分析

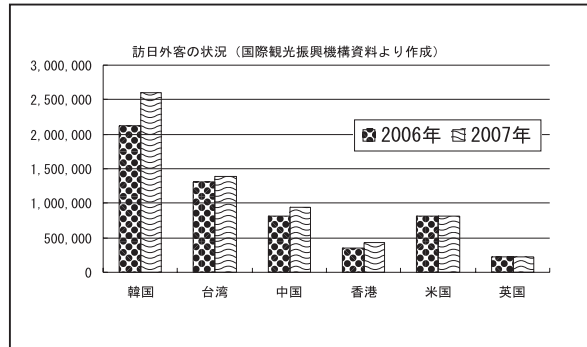
- 2007年度の目標に対する達成率は、104.2%となりました。これは、春と秋の好天や箱根関所及び箱根ロープウェイのリニューアルオープンなどのほか、構成事業が計画どおりに実施され、事業効果が得られたことが要因と考えられます。

達成状況

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

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、欧米からの旅行者は横ばい傾向で推移していますが、東アジアからの旅行者は増加しています。2007年の訪日外客総数は前年と比較し、約100万人増加しています。
- また、県西地域への入込観光客数は、前年と比較して約161万人増加しています。
- 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。
- 2007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、マイカーから公共交通機関への転換を促すパークアンドライドの実施可能性を確認したのと同時に、サイクリングによる新たな観光の可能性や、歩いて楽しむ観光のニーズなどが確認できました。
- プロジェクト全体としては、目標の達成率が104.2%であり、県西地域の地域資源を生かした魅力ある地域づくりや、国際観光地箱根の国内外からの観光客誘致など地域全体の魅力を高めるための取組みを着実に進めており、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

- 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、交流回遊性を高めるための広域的な幹線道路網などの整備を進め、総合交通ネットワークの形成に取り組む必要があります。
- また、防災対策、観光振興、交通体系整備や環境対策など、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、県内及び県域を越えた連携事業を進めるとともに、さらなる効果的な展開が期待される方策の検討が求められています。

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(*3)を解消するための橋りょうの整備を進めるほか、西湘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進めます。

総合計画審議会からの二次評価

- 総合分析は妥当である。
- 地域の活力を高めるため、企業誘致や地場産業の振興を図るための更なる対応を検討する必要があります。

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>
 酒匂川流域の都市づくり
 → <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/tosikeikaku/sakawa/index.htm>

*3 交通のボトルネック

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。



さがみ縦貫道路などの整備状況（海老名市）

2007年度の取組みの概要

- **公共交通機関の連続性・利便性の向上** として、神奈川東部方面線の計画的な整備に向けた取組みを進めました。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の中間報告の公表を行ったほか、JR相模線複線化については、JR東日本、関係市町と協議を進めるとともに、早期実現に向けた調査検討を進めました。
- **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、都市計画道路河原口中新田線など、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、緊急輸送上の橋りょうの耐震補強や、鶴見川川和遊水地の整備などの洪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、河川のはんらんにより、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 交通のボトルネック

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

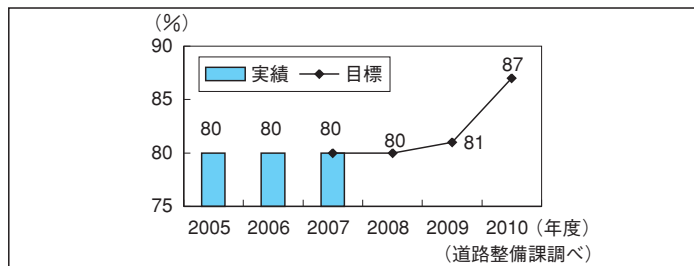
県が2006年8月に実施した「神奈川県の道路に関するアンケート調査」では、7割以上の方が「道路の混み具合の改善」を望んでいるなど、道路整備に対するニーズが高くなっています。これら意見を踏まえ、県内各地で発生している交通渋滞の緩和を図るとともに、県内外の地域間における多様な交流連携を支えるため、自動車専用道路とそのインターチェンジへの接続道路や、これらを補完し、道路ネットワーク全体の機能を高める道路の整備や、地域分断・交通のボトルネック（*2）の解消を図る橋りょうの整備、鉄道との立体交差化などを進めています。

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	---	---	---
100.0%	--%	--%	--%

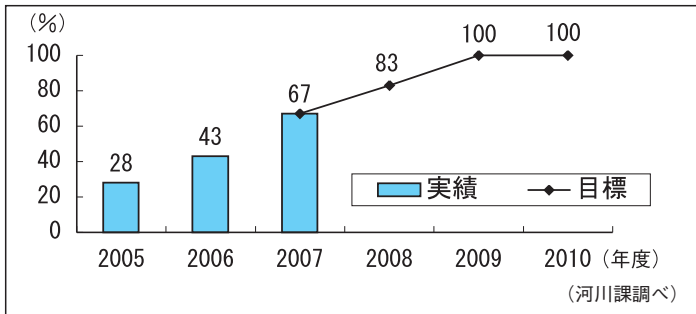
目標の達成状況の分析

- 2007年度の目標に対する達成率は100.0%となりますが、これは新たなインターチェンジの開通が見込まれないことから、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

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（*3）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

- 2007年度の目標に対する達成率は100.0%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。

達成状況

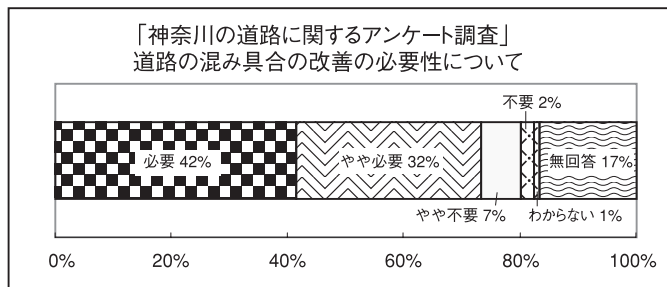
2007	2008	2009	2010
A	---	---	---
100.0%	--%	--%	--%

*3 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。

総合分析

- 2006年8月に県が実施した「神奈川県内の道路に関するアンケート調査」では、7割以上の方が「道路の混み具合の改善」を望んでおり、安全で利便性の高い道路網の整備が喫緊の課題となっています。
- 2007年度には、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環境アセスメント手続きに着手するとともに、都市計画道路藤沢厚木線、県道22号(横浜伊勢原)、都市計画道路湘南新道などの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。
- 災害に強い県土づくりとして、鶴見川川和遊水地を完成させたほか、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しました。
- また、ソフト対策としては、浸水想定区域図や土砂災害警戒区域図（*4）、津波ハザードマップ作成の手引きの作成などを行い、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下に対策の推進に努めました。
- 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。



プロジェクトをとりまく課題

- 神奈川の鉄道網は、近年、既設路線の延伸などによるネットワーク化は図られているものの、利用者数は横ばい傾向で推移しており、今後は利用促進を図っていく必要があります。
- また、交通渋滞による損失時間は全国ワースト3位であるなど、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図る必要があります。
- 東海地震や神奈川県西部地震など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、局地的な集中豪雨などの大雨への対応が、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、災害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。

*4 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。

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。
- 大規模地震や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、県が管理する緊急輸送路上の橋りょうの耐震補強や、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、浸水や土砂災害などによる被害が想定される区域を示した浸水想定区域図や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。

総合計画審議会からの二次評価

- 総合分析は妥当である。
- 基盤整備だけではなく、ソフト対策においてもより一層の取組みを検討する必要がある。
- 人口減少や高齢化によりバス路線の需要が少なくなり、維持できなくなる中で、公共的な移動手段を確保する必要がある。

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>