

令和7年3月10日

令和7年第1回神奈川県議会定例会

安全安心特別委員会資料

目次

1 都市基盤整備の取組について	1
(1) 持続可能な都市づくりへの誘導と都市計画制度の活用	1
(2) 地域の個性を生かした市街地の整備	4
(3) 都市公園などの整備・管理	5
(4) 県が管理する下水管の緊急点検	6
2 交通基盤・新たな交通サービスの取組について	11
(1) 道路ネットワークの整備	11
(2) 鉄道ネットワークの整備	15
(3) 新たな交通サービスの取組	19

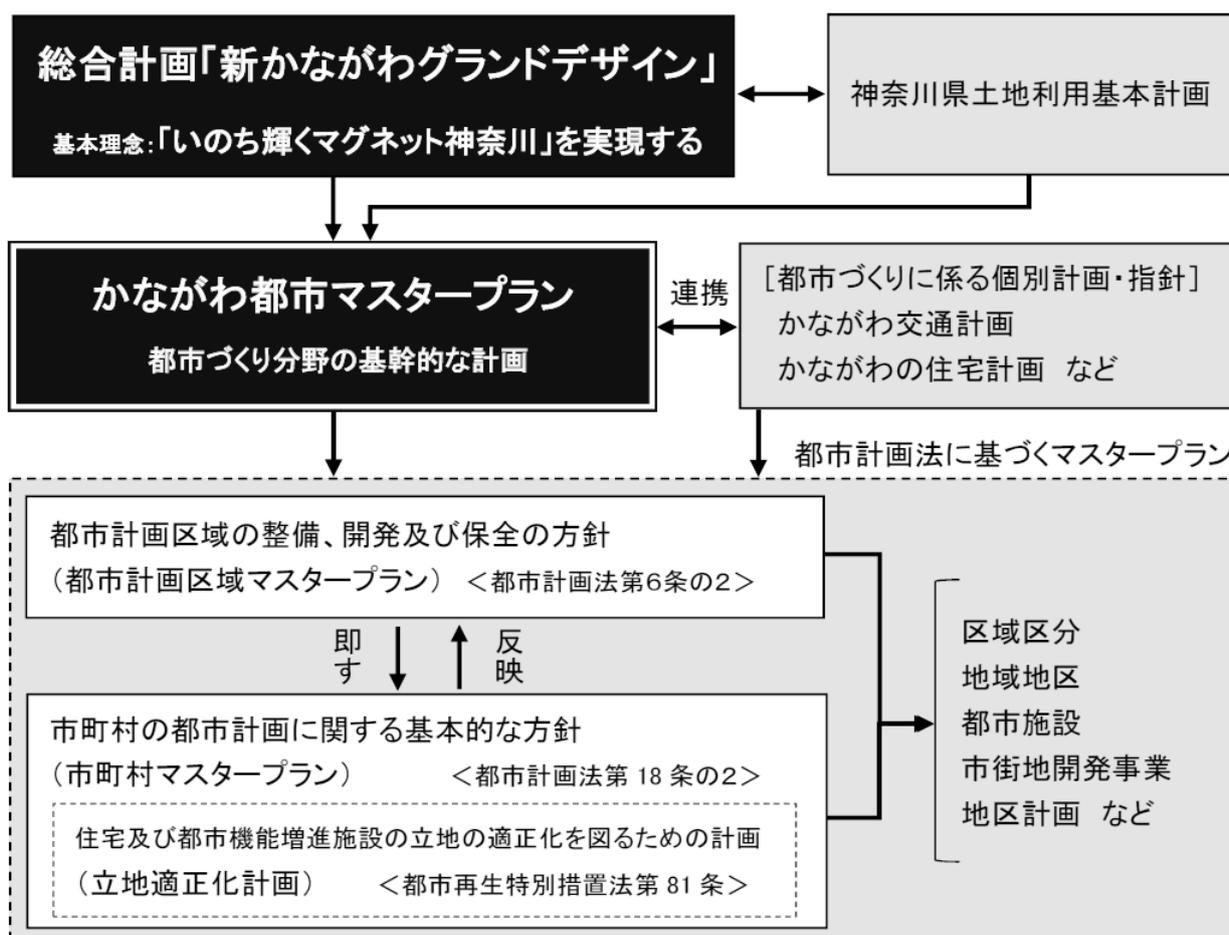
1 都市基盤整備の取組について

(1) 持続可能な都市づくりへの誘導と都市計画制度の活用 ア かながわ都市マスタープランの推進

(ア) 概要

本県では、土地利用、社会資本整備、市街地整備を総合的かつ計画的に推進するため、概ね20年後を展望した「神奈川の県土・都市像」を都市づくりの分野から描き、その実現に向けて広域的な都市づくりの基本方向を示す「かながわ都市マスタープラン(以下「本プラン」という。)」を策定している。(令和3年3月改定)

本プランをもとに、県及び各市町は、都市計画法に基づく都市計画の方針を定め、本プランの内容を具体の都市づくりに反映していくこととしている。

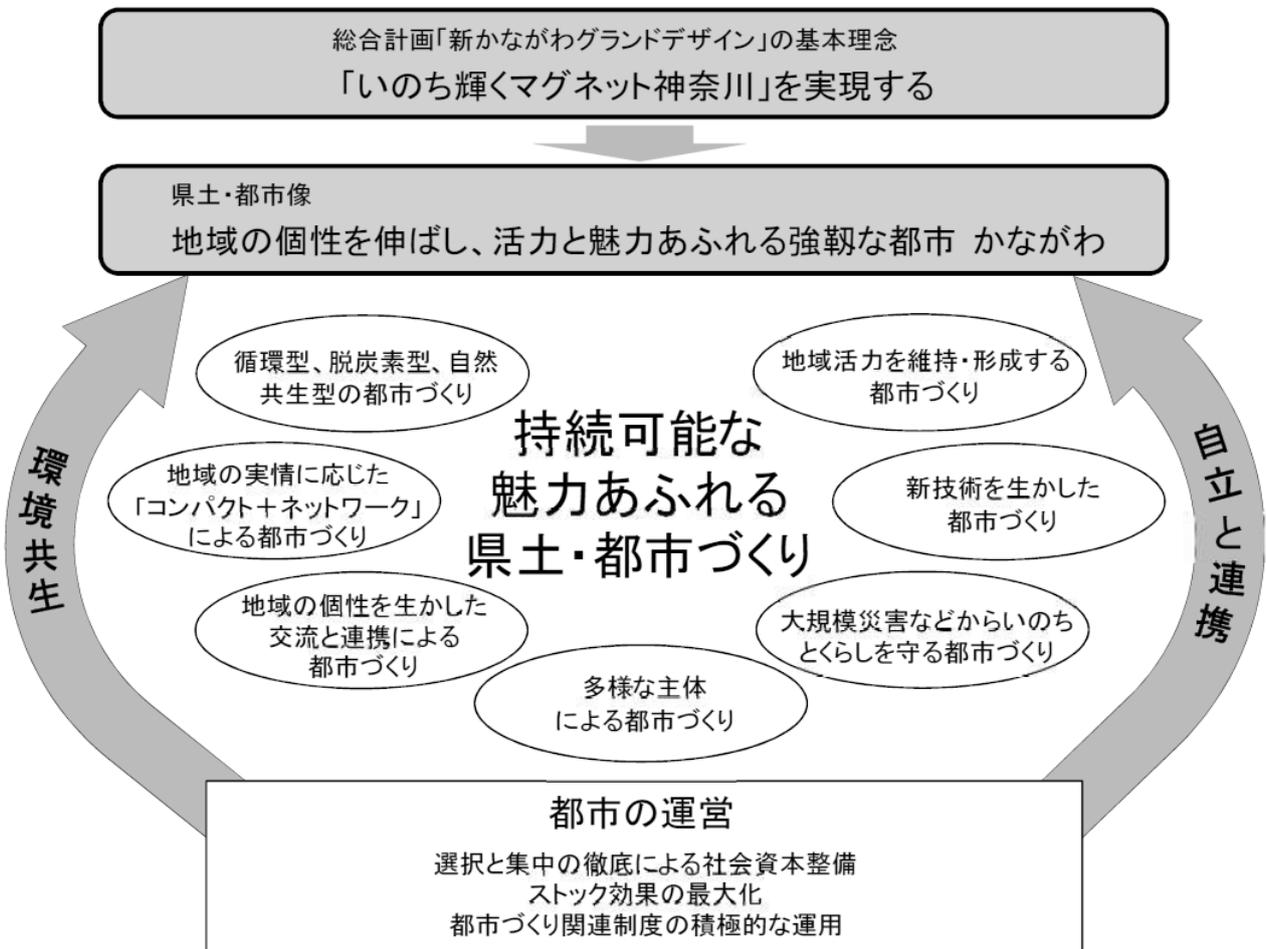


「かながわ都市マスタープラン」と諸計画との関係

(イ) 都市づくりの基本方向と県土・都市像

本プランでは、持続可能な県土・都市づくりを基本方向とし、将来（2040年代前半）を展望した県土・都市像を「地域の個性を伸ばし、活力と魅力あふれる強靱な都市 かながわ」とした。

この実現に向けて、人口減少社会の本格化や気候変動による災害の頻発・激甚化、インフラの老朽化などの課題に対応するため、地域の実情に応じた「コンパクト＋ネットワーク」による都市づくりや、大規模災害からいのちとくらしを守る都市づくりなどを進めることとしている。



「かながわ都市マスタープラン」における県土・都市像

(ウ) 線引き制度の活用

線引き制度は、概ね10年後の将来人口予測のもと、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」※などを都市計画に定めるとともに、無秩序な市街化を防止するため、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分する(以下「区域区分」という。)もので、都市計画の根幹をなすものである。

本県では、昭和45年に当初線引きを行い、平成28年までに7回の見直しを行っている。

第8回線引き見直しは、令和6年9月に都市計画の県素案について県民の方へ閲覧した後、同年10月から11月に都市計画公聴会を開催し、令和7年2月に都市計画の県原案を確定した。

現在、令和7年内の都市計画変更告示に向け、国との事前協議を鋭意進めている。

※ 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」とは、都市計画の目標、区域区分の有無、区域区分の方針及び主要な都市計画(土地利用、道路や公園等の都市施設の整備、自然的環境の整備又は保全など)の決定の方針を定めるものである。

(2) 地域の個性を生かした市街地の整備

ア 計画的な宅地供給の整備

地域の特性に応じた良好な市街地整備に向けて、計画的な住宅地・産業用地などの供給や公共施設整備を促進している。

＜施行箇所＞

- ・ ツインシティ大神地区土地区画整理事業（組合施行）
- ・ 藤沢市北部第二（三地区）土地区画整理事業（市施行）

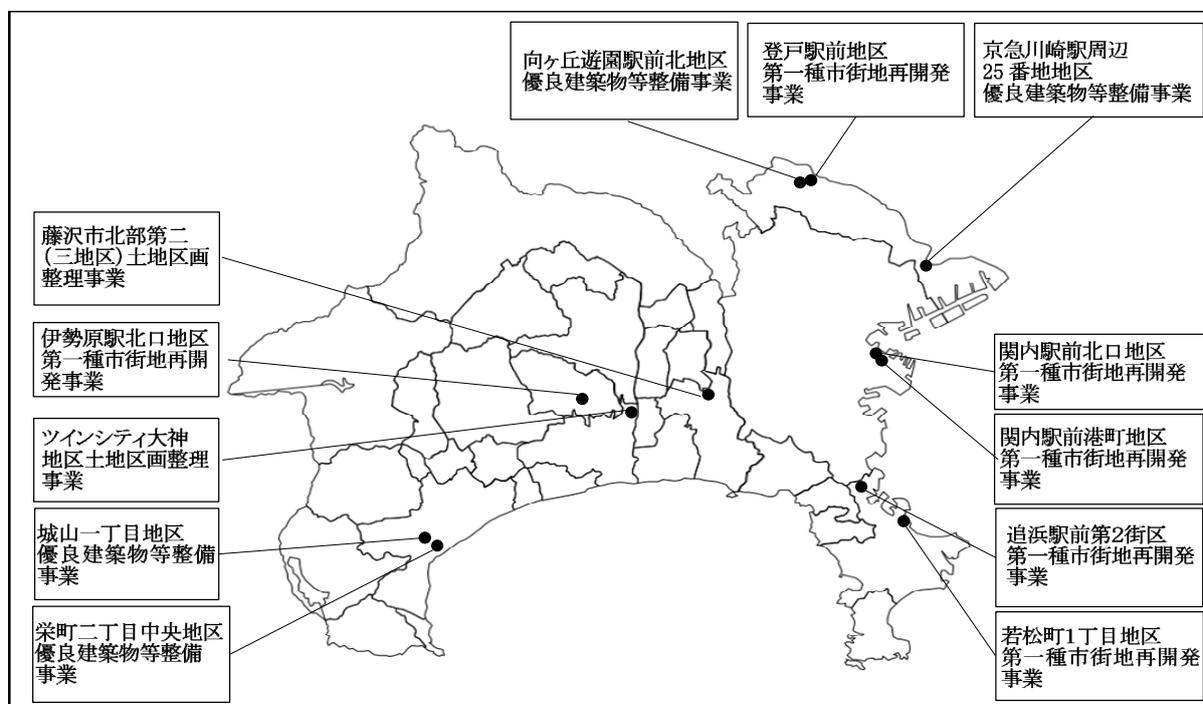
イ 既成市街地の再整備による都市機能の更新

都市機能が低下している既成市街地などにおいて、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、市街地再開発事業などを促進している。

＜施行箇所＞

- ・ 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業（組合施行（予定））
- ・ 登戸駅前地区第一種市街地再開発事業（組合施行）
- ・ 若松町1丁目地区第一種市街地再開発事業（組合施行）

ほか7箇所



市街地整備の施行箇所

(3) 都市公園などの整備・管理

県では、都市のみどりを保全・活用するため、県立都市公園などの整備・管理を進めている。

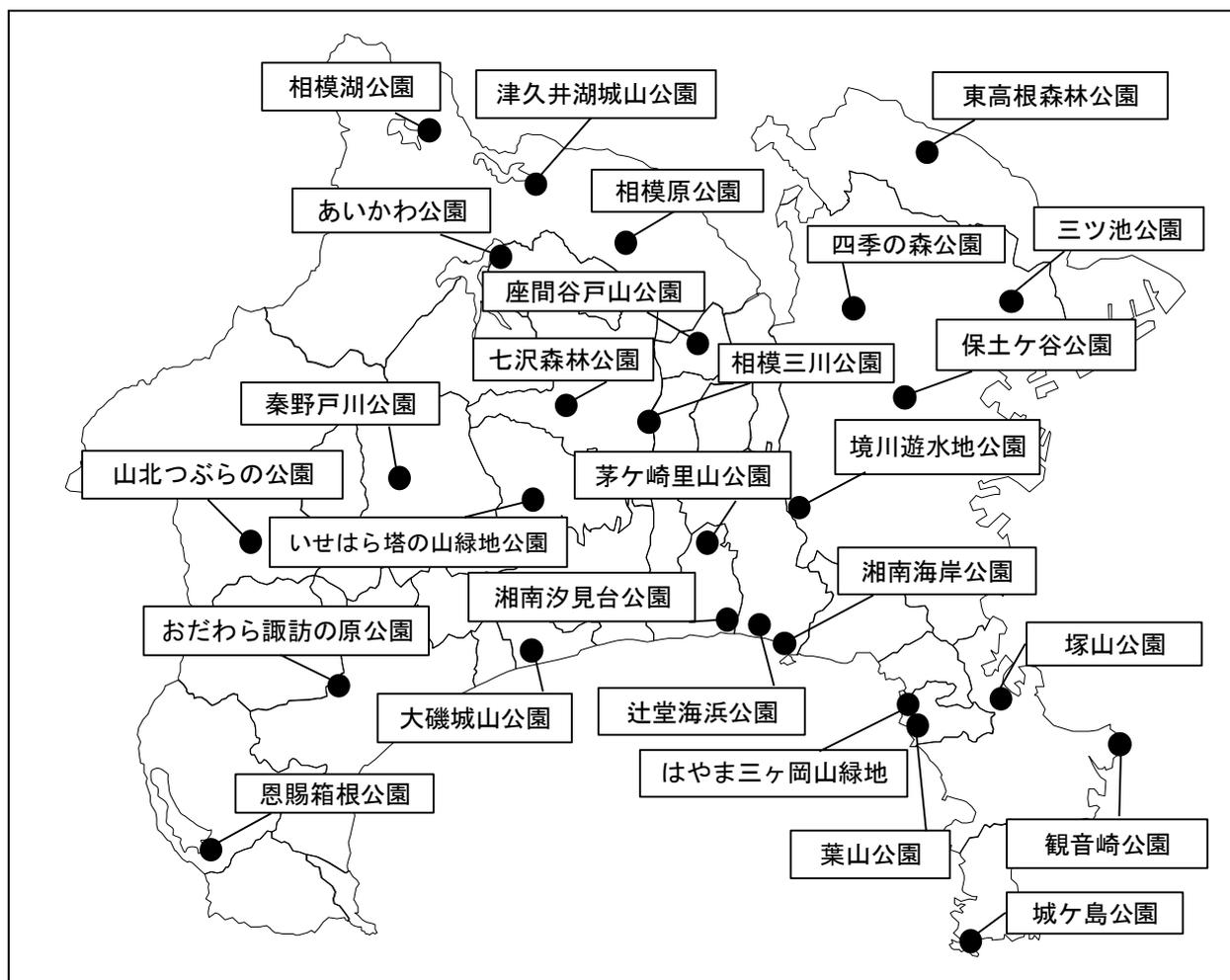
ア 都市公園の整備

県では、大規模災害時の防災性の向上や多様なレクリエーションの場となる県立都市公園の整備を進め、現在27公園を開園している。

こうした中、27公園のうち、16公園が開園から30年以上経過し、施設の老朽化が進んでいるため、施設の再整備や長寿命化対策を中心に、公園整備に取り組んでいる。

イ 都市公園の管理

県では、指定管理者制度を導入し、公園利用者の安全・安心の確保や、サービスの充実を図るなど、公園の管理・運営に取り組んでいる。



県立都市公園位置図

(4) 県が管理する下水管の緊急点検

令和7年1月28日に埼玉県八潮市で発生した、下水管の損傷に起因するとみられる大規模な道路陥没事故を受け、県が管理する下水管の緊急点検を実施している。

ア 緊急点検の概要

(7) 一次点検

a 点検対象

県が管理する相模川流域下水道と酒匂川流域下水道の全ての下水管（延長約174km）。

b 点検内容

(a) 道路の変状調査

下水管が埋設されている道路の段差などの変状を目視で確認。

(b) 下水の流下状況調査

マンホールを開け、管路内の下水の流下状況を目視で確認。

(c) 空洞調査

レーダー探査車により、下水管が埋設されている道路の路面下（深さ3mまで）の空洞の有無を調査。

(1) 二次点検

a 点検対象

一次点検で下水管の異常が確認された箇所等。

b 点検内容

管路内部の破損や劣化の状況等をテレビカメラで詳細に調査。

イ 緊急点検の経過

1月28日 埼玉県で事故発生。

1月30日 相模川流域下水道の約58kmの下水管（事故があった管と同規模の一日の処理量が30万 m^3 以上の処理場に接続する管径2m以上の下水管）について、緊急点検を開始。

2月3日 緊急点検に空洞調査を追加。

2月7日 緊急点検の対象範囲を、県が管理する全ての下水管約174kmに拡大。

ウ これまでの点検結果（3月6日現在）

一次点検を進める中、これまで特段の異常は認められていない。

(7) 道路の変状調査

県が管理する下水管（延長約174km）が埋設されている区間の調査が完了し、特段の異常は認められなかった。

(1) 下水の流下状況調査

管径2m以上の下水管の全延長約61km（相模川流域下水道約58kmと酒匂川流域下水道約3km）について、この区間にある全てのマンホール320箇所（相模川流域下水道303箇所と酒匂川流域下水道17箇所）で調査が完了し、特段の異常は認められなかった。

(ウ) 空洞調査

管径2m以上の下水管（延長約61km）が埋設されている区間の探査を行い、深さ3mまでのデータのうち、1.5mまでの分析が終了し、下水管に起因する空洞は認められなかった。

なお、当該データ分析により、平塚市内で1箇所の空洞が判明したが、速やかに現地で掘削を行い、下水管に起因するものではないことを確認し、道路の補修を行った。

エ 今後の予定

(7) 一次点検

早期の完了を目指し、引き続き、残る調査を実施していく。

<残る調査>

- ・ 管径2m以上の下水管における深さ1.5m～3mの空洞調査のデータ分析。
- ・ 管径2m未満の下水管の流下状況調査及び空洞調査（データ分析含む）。

(1) 二次点検

一次点検で異常が確認された場合は、速やかに実施する。

また、事故があった管と同規模の相模川流域下水道の約58kmの下水管において、令和5年度までに実施した定期点検で、補修を要するとされた65箇所は、二次点検を実施し、劣化の進行状況等を確認する。

(ウ) 補修等

緊急点検により異常が発見された場合は、速やかに補修を行う。

また、令和5年度までに実施した定期点検で、補修を要するとされた65箇所のうち、緊急度が高い5箇所は令和6年度内に対策を講じ、残りの60箇所は、二次点検結果を踏まえ、今後3年間で順次対策を行っていく。

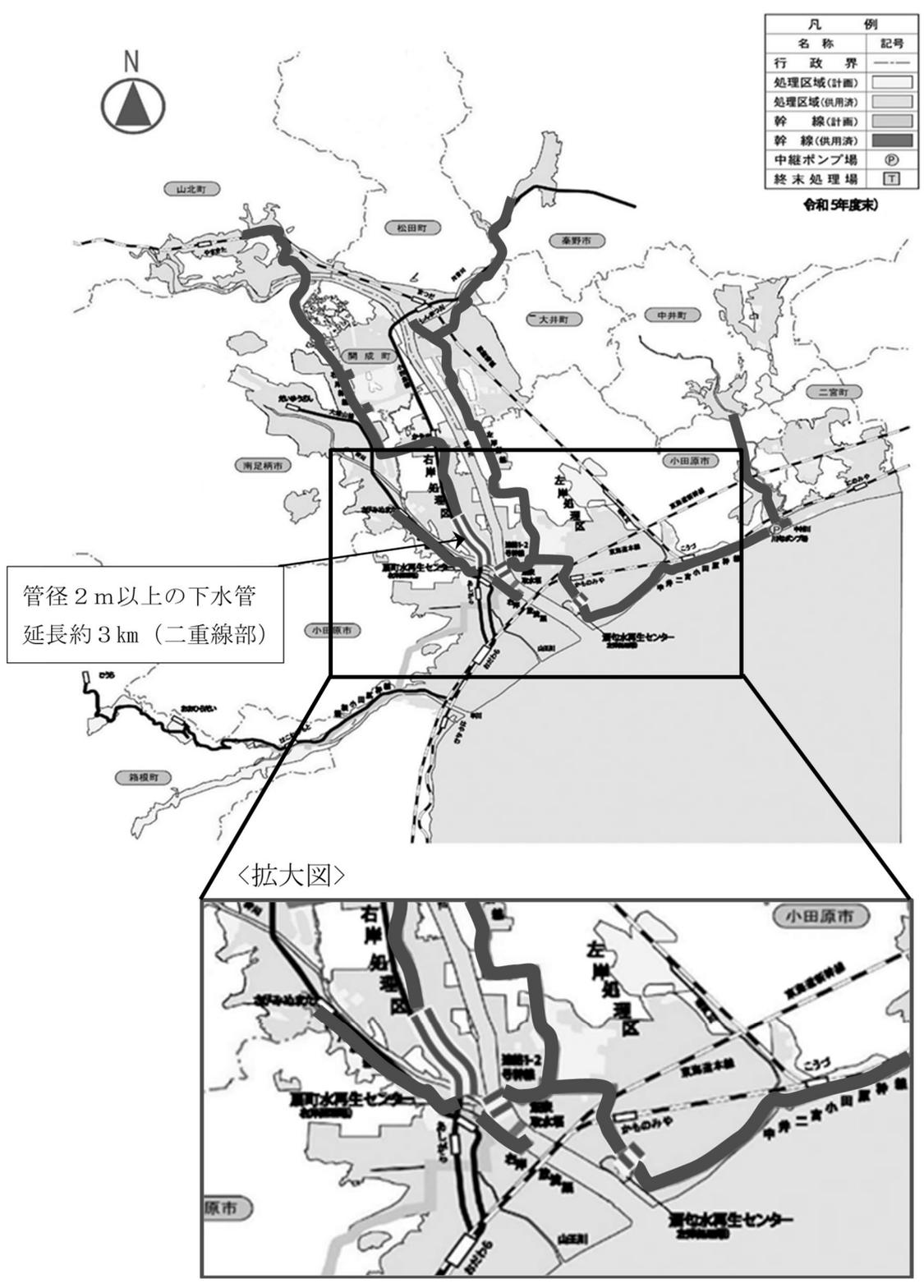
緊急点検実施箇所図

○点検対象 県が管理する全ての下水管（延長約174km）

1 相模川流域下水道



2 酒匂川流域下水道



2 交通基盤・新たな交通サービスの取組について

(1) 道路ネットワークの整備

ア 経緯

道路は、県民生活の利便性向上や地域経済の活性化、さらには災害時における県民の安全・安心の確保にも寄与する重要な社会基盤である。

本県では、道路部門の実施計画である「かながわのみちづくり計画」に基づき、幹線道路ネットワークの形成のため、国や高速道路会社が実施する自動車専用道路の整備を促進するとともに、それらと一体となって機能するインターチェンジ接続道路の整備などに取り組んできた。

こうした中、新東名高速道路の海老名南ジャンクションから新秦野インターチェンジ間や、伊勢原大山インターチェンジに接続する県道603号(上粕屋厚木)などの整備により、新東名高速道路の沿線では、企業立地に向けた新たなまちづくりが進むなどの効果が現れている。

より一層の企業活動の活性化や、観光振興を図るためには、新東名高速道路の未開通区間をはじめとする、道路の整備を進める必要がある。

さらに、近年、激甚化・頻発化する自然災害などに備えるためには、災害対応力の強化が重要である。

これら本県の道路を取り巻く状況の変化に対応するため、厳しい財政状況の中、効率的・効果的な幹線道路ネットワークの整備に取り組んでいる。

イ 自動車専用道路網の整備〔主な路線の取組状況〕

県土構造の骨格となる自動車専用道路網の整備を促進する。

(7) 新東名高速道路

令和4年4月までに海老名南ジャンクションから新秦野インターチェンジの区間が順次開通し、県外では、令和3年4月までに新御殿場インターチェンジ以西が順次開通している。現在、中日本高速道路(株)は、残る新秦野インターチェンジから新御殿場インターチェンジまでの区間の整備に取り組んでいる。用地取得はほぼ完了しており、橋梁やトンネルの工事などを進めている。

(4) 横浜湘南道路・高速横浜環状南線(圏央道)

新湘南バイパスの藤沢インターチェンジから横浜横須賀道路の釜利谷ジャンクションまでを繋ぐ道路で、国と東日本高速道路(株)が整備に取り組んでいる。用地取得は両路線ともほぼ完了しており、橋梁やトンネルの工事などを進めている。

(ウ) 厚木秦野道路(国道246号バイパス)

圏央道の圏央厚木インターチェンジから新東名高速道路の新秦野インターチェンジを繋ぐ道路で、計画延長約29kmのうち延長約14kmの区間において、国が、用地取得や橋梁の工事などを進めている。

ウ インターチェンジ接続道路の整備〔主な路線の取組状況〕

新たに整備される自動車専用道路への円滑なアクセスを確保するため、インターチェンジ接続道路の整備を推進する。

(7) 県道603号(上粕屋厚木)

新東名高速道路の伊勢原大山インターチェンジに接続するバイパス道路で、令和元年7月に一部区間が開通し、令和2年3月にはインターチェンジの開通に合わせ、料金所に接続する区間が開通し、残るインターチェンジから東側の区間が令和6年3月25日に開通したことで、全線が開通した。

(イ) 都市計画道路 横浜藤沢線〔関谷工区〕

横浜湘南道路及び高速横浜環状南線の（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションへ接続する道路であり、道路改良工事を進めている。

エ 交流幹線道路網の整備〔主な路線の取組状況〕

自動車専用道路網を補完して、地域の交流・連携を支える幹線道路網の整備を推進する。

(7) 都市計画道路 西海岸線

三浦半島地域の交通の円滑化や観光の核づくりを進めている「城ヶ島・三崎」へのアクセスを強化する道路であり、設計や用地測量などを進めている。

(イ) 都市計画道路 湘南新道

湘南地域の東西方向の連絡を強化するとともに、圏央道の寒川南インターチェンジへアクセスする道路であり、用地取得率は約9割で、残る用地の取得と道路改良工事などを進めている。

(ウ) 県道42号（藤沢座間厚木）〔座間荻野線Ⅱ期〕

県央地域の東西方向の連絡を強化し、厚木市街地の渋滞を緩和する外郭環状道路で、用地取得率は9割を超えており、残る用地の取得と橋梁工事などを進めている。

(エ) 都市計画道路 座間南林間線

座間市中央部を東西方向に貫き、圏央道の厚木パーキングエリアスマートインターチェンジへの円滑なアクセスを確保する道路であり、用地の取得を進めている。

(オ) 都市計画道路 金子開成和田河原線

足柄地域の東西方向の連絡を強化し、東名高速道路の大井松田インターチェンジへの円滑なアクセスを確保する道路で、用地取得率は9割を超えており、残る用地の取得と鉄道との立体交差部の工事などを進めている。

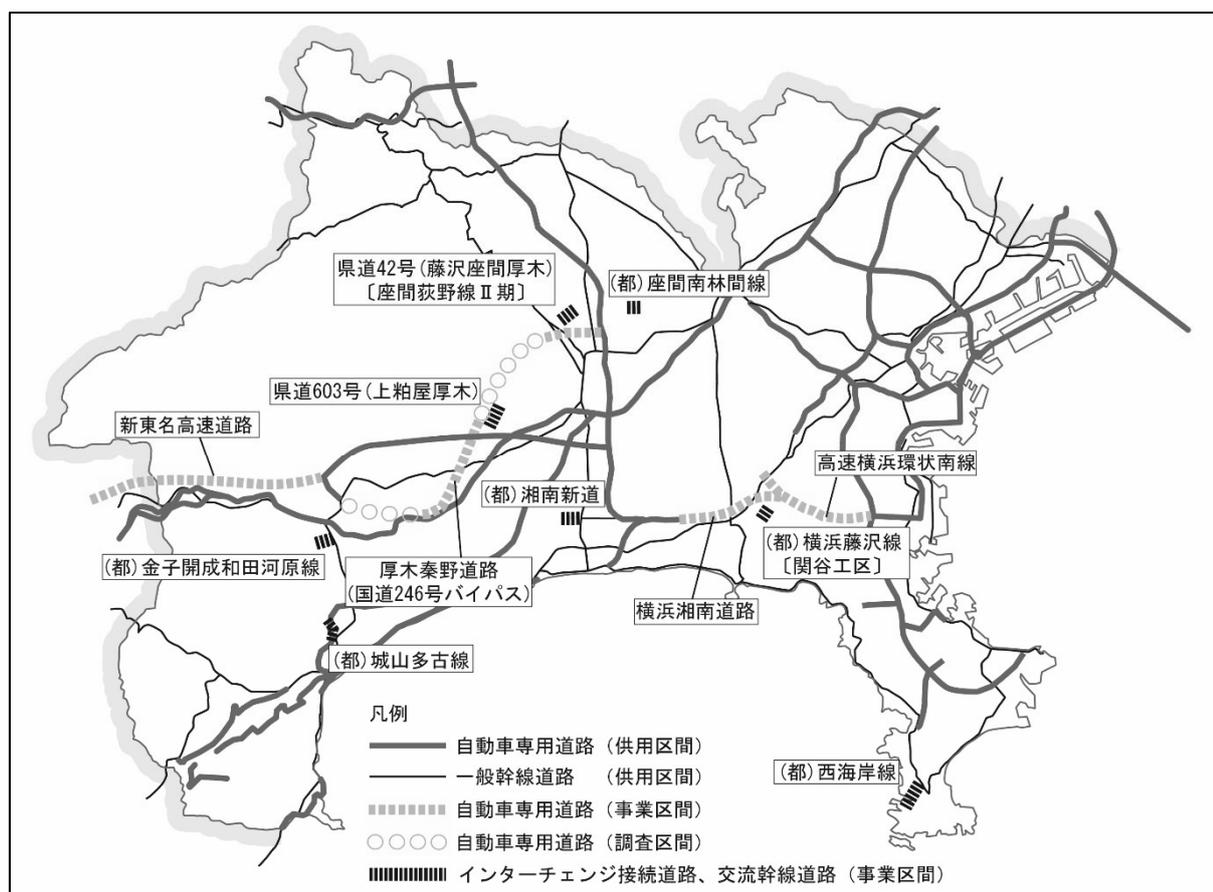
(カ) 都市計画道路 城山多古線

小田原市北部から小田原駅などがある市中心部へのアクセスを強化する道路で、用地取得率は9割を超えており、残る用地の取得とトンネル工事などを進めている。

オ 今後の取組

安全で活力と魅力ある神奈川を実現するためには、幹線道路ネットワークの整備が大きな役割を担うことから、引き続き、「かながわのみちづくり計画」に基づき、整備を推進していく。

< 道路ネットワークの整備(主な路線) >



(2) 鉄道ネットワークの整備

ア 経緯

本県における交通施策の基本的な方向を示す「かながわ交通計画」では、道路ネットワークとともに、鉄道ネットワークを充実させることで、県内外の地域間の連携強化や、利便性、快適性の向上などを図ることとしている。

このうち、全国との交流連携の強化を図るものとして、リニア中央新幹線の整備促進や、寒川町倉見地区への東海道新幹線新駅の誘致に取り組んでおり、本県の新たな交流連携の窓口として、リニア中央新幹線県内駅（橋本駅周辺）を核とする「北のゲート」と、東海道新幹線新駅を核とする「南のゲート」の形成に向けた取組が進められている。

このほか、通勤・通学時の混雑緩和、速達性の向上、新幹線へのアクセス強化などのため、鉄道網の整備を促進しており、これまでに神奈川東部方面線の開業や、東急東横線・東急田園都市線の一部区間の複々線化が実現され、令和6年10月には、東海道本線の大船駅・藤沢駅間に設置する村岡新駅（仮称）の工事に着手している。

なお、東京圏における都市鉄道ネットワークの整備は、これまで国の審議会の答申に沿う形で進められてきており、平成28年4月に、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」について、答申（交通政策審議会答申第198号）が示され、本県から交通政策審議会に対し提案した路線が、全て盛り込まれている。

イ 主な取組

(7) 新幹線の整備（南北のゲートの形成）

a リニア中央新幹線の建設促進（事業中）

品川・名古屋間の早期開業に向けて、事業が進められており、本県においても、相模原市内では沿線の間駅で唯一の地下駅となる神奈川県駅の建設工事が進められるほか、川崎市内においては、大深度地下のシールドトンネルの掘削が進められるなど、着実に事業進捗が図られている。今後も、県、県内全市町村、経済団体で構成する「リニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会」を通じて、JR東海や国等に対し、早期開業に向けた要望活動を行うとともに、地元に対して十分な情報提供や丁寧な対応を図るよう、JR東海に求めていく。

また、リニア中央新幹線県内駅が設置される橋本駅周辺地区では、魅力あるまちづくりの実現に向け、まちづくりの主体である地元相模原市への支援を行っている。

さらに、リニア中央新幹線の建設促進を図るため、JR東海から受託している用地取得業務を、相模原市と連携しながら進めている。

b 東海道新幹線新駅の誘致

県、関係市町、経済団体等で構成する「神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会」を通じて、JR東海や国等に対し、新駅誘致に向けた要望活動を行っている。

また、新駅の受け皿となるツインシティをはじめ、地域の魅力あるまちづくりの取組を進めている。

(イ) その他の鉄道網の整備〔主な路線の取組状況〕

a JR相模線の複線化

現在単線である茅ヶ崎駅から橋本駅までの間を複線化する計画で、「北のゲート」と「南のゲート」の連携強化が期待される。

県、沿線市町、経済団体が構成する「相模線複線化等促進期成同盟会」を通じて、JR東日本や国等に対し、複線化等の早期実現に向けた要望活動を行っている。

また、平成28年3月に設立した「相模線沿線活性化協議会」を通じて、県、沿線市町、経済団体とJR東日本が連携し、相模線と沿線地域の活性化を目的とした、相模線の利用促進に取り組んでいる。

b 相鉄いずみ野線の延伸

相鉄いずみ野線の湘南台駅から東海道新幹線新駅を誘致している寒川町倉見地区まで延伸を行う計画で、県央部と、横浜市中心部や都心部とのアクセス利便性の向上が期待される。

先行区間として、湘南台駅から慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス付近までの延伸を目指すこととしている。

県、関係自治体、相模鉄道、慶應義塾大学等が連携し、実現に向けた検討に取り組んでいる。

c 村岡新駅（仮称）の設置（事業中）

東海道本線の大船駅・藤沢駅間の藤沢市村岡地区に、新駅を設置し、併せて、周辺の藤沢市村岡地区と鎌倉市深沢地区では、県、藤沢市及び鎌倉市により一体的なまちづくりに向けた取組を進めている。

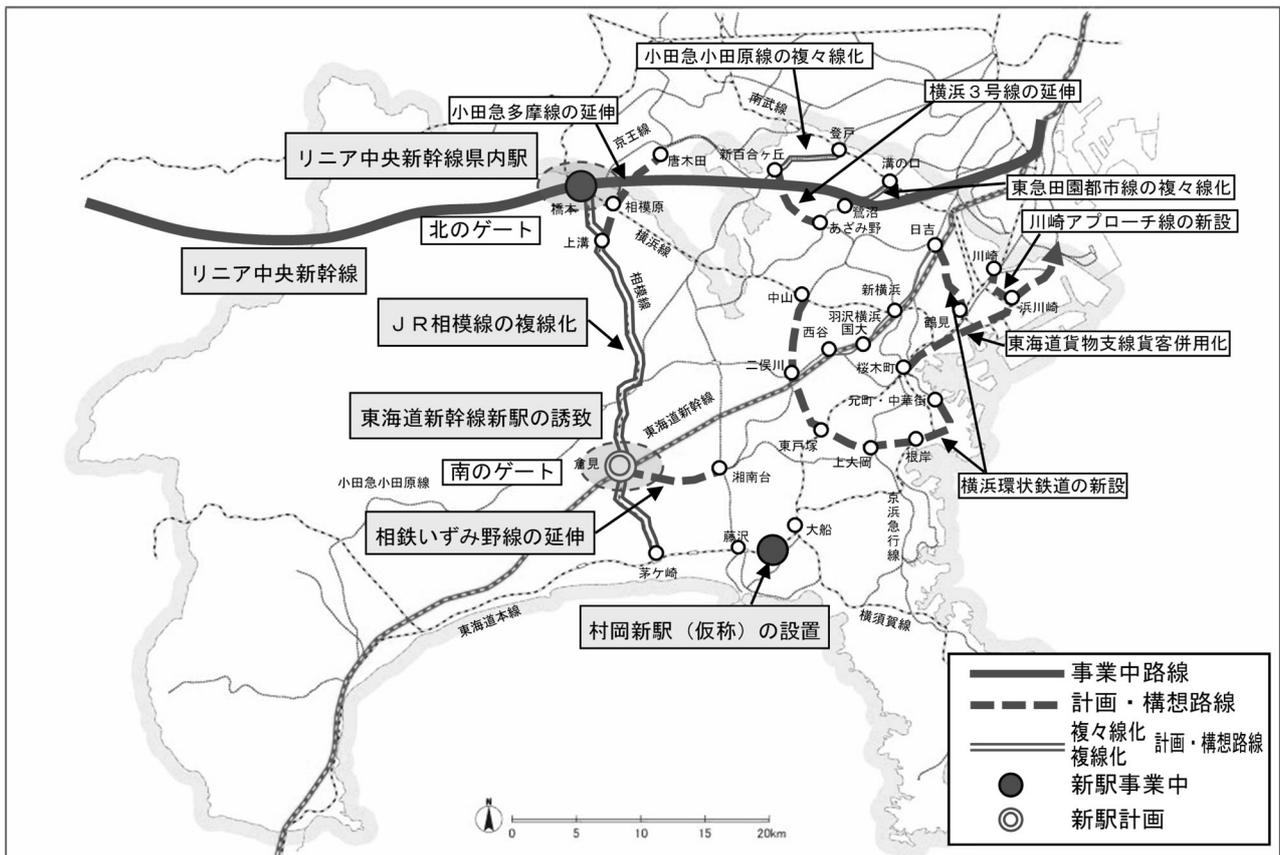
令和4年3月に、県、藤沢市、鎌倉市とJR東日本の4者で新駅設置に係る基本協定を締結した。

令和6年10月から新駅設置工事に着手し、現在、令和14年頃の開業を目指して工事を進めている。

ウ 今後の取組

南北2つのゲートについては、駅設置が前提となることから、引き続き、期成同盟会を通じてJR東海や国に対し、早期実現を働きかけるとともに、周辺のまちづくりに向けて、関係市町と連携した取組を進めていく。

その他の鉄道網の整備については、事業性の確保などの課題の整理・検討に、関係自治体や鉄道事業者などと連携して取り組むとともに、国に対しては、公的支援の拡大等について働きかけを行っていく。



「北のゲート」「南のゲート」及び交通政策審議会答申第198号の神奈川県内の路線等を示したもの

(3) 新たな交通サービスの取組

ア 神奈川版ライドシェア

神奈川版ライドシェアは、県内でタクシー不足が顕在化する中、市町村やタクシー会社と連携し、一般ドライバーを活用してその解決を図ろうとする新たな仕組みである。

令和6年度は、夜間のタクシー不足が生じている三浦市において、市を実施主体とする実証実験を12月まで行い、神奈川版ライドシェアは、地域の移動手段として有効であることが確認できた。このことから、三浦市は、引き続き、地域の移動手段として活用している。

今後は、三浦市の取組を支援していくとともに、他の市町村から、神奈川版ライドシェアを実施したいという意向が示されれば、実証実験で得られたノウハウやデータを活用して、市町村やタクシー会社とともに、導入に向けた検討を進めていく。

イ 自動運転バス

自動運転バスは、地域の移動手段の確保策として有効であり、県は、バスの減便が顕著な県西地域において、自動運転バスの導入に向けた取組を行っている。

令和6年度は、小田原市等とともに「研究会」を設置しており、今後は、市内をフィールドに、実証実験の実施を検討していく。

ウ 自走式ロープウェイ

自走式ロープウェイは、カーブや分岐を自由に設置できることなど、既存のロープウェイとは異なる特徴を有し、都市型交通として期待される新たな交通手段である。

令和6年度は、開発者であるZip Infrastructure株式会社と連携協定を締結し、実用化に向けた取組を進めている。

今後は、導入検討の意向のあった市町のうち、藤沢市、三浦市及び厚木市と研究会を設置することとし、導入の可能性等について検討を行う。

エ 海上交通

海上交通「かながわシーライド」は、交通渋滞を気にせず、海からの景色を楽しみながら移動できる新たな交通手段であり、令和6年3月、湘南港を基点とし、葉山や逗子、大磯等を結ぶ運航が民間事業者により開始された。

令和6年度は、運航開始した既存航路の定着を図るため、民間事業者と連携しながらプロモーション活動を行うとともに、大磯以西に航路を拡大していくため、小田原漁港等を活用した実証実験を行った。

今後は、引き続き海上交通の定着と小田原や真鶴など、大磯以西への航路拡大に向けた取組を推進していく。