

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促進しています。



羽田空港D滑走路工事全景
(2010年3月撮影)
(提供：羽田再拡張D滑走路JV)

2009年度取組みの概要

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行うとともに、2009年12月に新たに設置された国や空港周辺の自治体で構成する「羽田空港臨空都市懇談会」において、空港を核としたまちづくりや空港周辺のアクセス整備について意見交換を開始しました。さらに、2008年度に策定した「神奈川口グランドデザイン」を活用し、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などを周知しました。また、羽田空港と成田空港の一体的な運用を図る超高速鉄道整備構想について、八都府市首脳会議などにおける共同研究に向けた千葉県との連携による調査・検討や、知事による国や経済団体への同構想の説明などを行いました。

道路網の整備促進 として、川崎縦貫道路(期のうち殿町~大師区間)の全線供用開始に向けて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、「2009国際ロボット展」(会場：東京ビッグサイト)において、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。

*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、羽田側と神奈川側とを結ぶ連絡路等を整備するとともに、空港の対岸にある神奈川側の地域に、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。

県民ニーズ・意見などへの対応

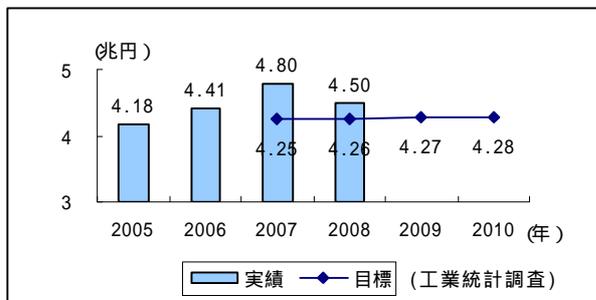
羽田空港の再拡張・国際化の一層の推進や、神奈川方面からの空港アクセスの向上などが求められていることから、国際線の就航路線・発着枠のさらなる充実などに向けた国への働きかけを行うとともに、空港への連絡道路の整備促進に向け、関係機関と連携し調整・検討を行うなど、積極的に取り組んでいます。

戦略プロジェクトの目標

目標 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。



目標の達成状況の分析

2009 年の

実績把握時期：2011 年 2 月

最新実績(2008 年)による分析

2008 年の目標に対する達成率は、105.6%となりました。これは、景気拡大期に受注していた製品の出荷が、2008 年後半から始まった大幅な景気後退後も続いていたことなどが主な原因と考えられます。

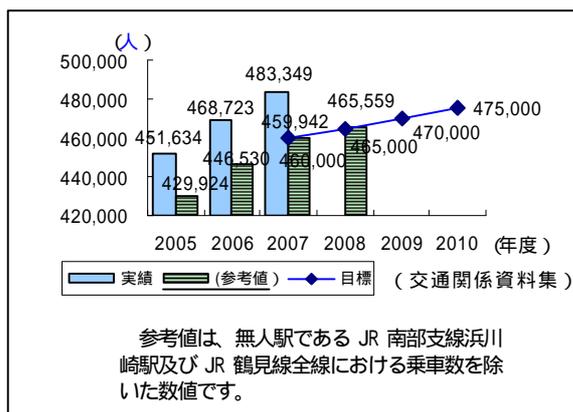
達成状況

2007	2008	2009	2010
A	A		
112.9%	105.6%		

目標 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

2009 年度の

実績把握時期：2011 年 3 月

最新実績(2008 年度)による分析

2008 年度から、無人駅である JR 南部支線浜川崎駅及び JR 鶴見線全線における乗車数の把握ができなくなりましたが、無人駅における乗車数を除いた参考値でも、目標に対する達成率は、100.1%となりました。また、参考値は、毎年度増加傾向が見られます。

達成状況

2007	2008	2009	2010
A	A		
105.0%	100.1%		

総合分析

羽田空港の国際化に向けては、これまで県、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とし、2010年3月現在で、アジア諸国や欧州・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、知事が国土交通大臣と会談し、羽田空港を核としたまちづくりや交通アクセスの整備について、周辺の自治体が広い視点に立って話し合える新たな場を提案したところ、「羽田空港臨空都市懇談会」が設置され、羽田空港周辺の自治体による意見交換が開始されました。

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。

一方、京浜臨海部の製造品出荷額等は、国内景気の回復に伴い、2002年を底に上昇に転じたものの、2008年後半から始まった世界的な景気後退の影響を受けて、2008年は前年の4.80兆円から4.50兆円と再び減少しています。また、鉄道駅における一日当たりの乗車数は、2008年度には465,559人と前年の459,942人（無人駅を除く。無人駅を含めた乗車数は、483,349人）から増加傾向にあります。

このように、製造品出荷額等は前年度より減少しているものの、2008年度の数値目標は達成していることに加え、構成事業の取組みも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ました。

しかし、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や工場閉鎖などの動きが出ていることから、今後の影響について、さらに注視していく必要があります。

総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は妥当である。
- ・ 羽田空港の国際化を地域の活性化につなげるよう戦略的な取組みが必要である。また、港湾との連携も視野に入れる必要がある。

今後の課題と対応方向

我が国の国際競争力の強化や利用者の利便性の向上のためには、羽田空港の国際線機能の一層の充実を図る必要があることから、横浜市、川崎市とも連携し、羽田空港のさらなる国際化の推進を求めています。

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には、連絡道路を始めとした神奈川口構想を推進する必要があることから、「羽田空港臨空都市懇談会」の場を活用し、国や周辺自治体のコンセンサスが得られるよう働きかけるとともに、「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きます。

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ることから、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、民間企業などと連携して検討を進め、国や関係自治体などに働きかけていきます。

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ることから、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。

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ることから、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を推進していく必要があることから、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。

参照ホームページ

羽田空港の再拡張・国際化と京浜臨海部活性化に関する情報

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るおいをもって快適にらすとともに、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

2009 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、実現化方策検討調査の実施、自然観察会を通じた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、都市近郊に残された貴重な緑地を保全するため、土地の買入れや借入れを進め、保全を確実なものとししました。

「武家の古都・鎌倉」の世界遺産登録の推進と活用 として、国際会議を開催し、推薦書基礎資料を取りまとめるとともに、国（文化庁）に対して、早期の登録実現に向けた積極的な取組みを要請し、国と4県市（県、横浜市、鎌倉市及び逗子市）の協働体制を構築したほか、県民の機運醸成のための普及啓発活動、登録候補遺産の整備などを進めました。

三浦半島の地域連携の強化 として、三浦縦貫道路（期）など幹線道路網の整備を進め、都市計画道路安浦下浦線の部分供用を開始しました。

多彩な地域資源を活用した三浦半島の地域づくり として、「みどり」や「うみ」を新たな観光資源として活用するための農漁業体験施設や直売所のネットワーク組織の活動支援、地域の自然や農水産物、農漁業体験を楽しんでいただく農漁業者交流ビジネスの推進、体験型宿泊観光地の魅力を掘り起こすため宿泊事業者の意識や課題などを把握する調査を実施するとともに、三浦半島の総合観光マップなどにより三浦半島の観光情報の発信を行いました。

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、推進体制として設置した県や関係市町による「三浦半島公園圏連絡協議会」を開催し、進行管理を行いました。

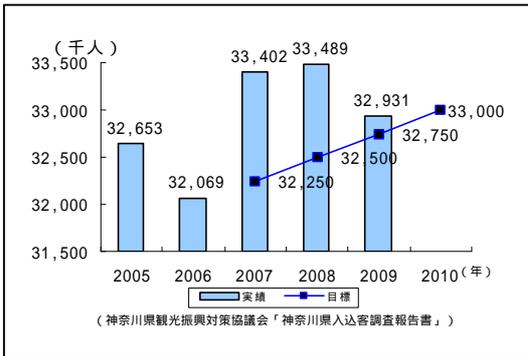
戦略プロジェクトの目標

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。

* 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。
本プロジェクトは、同構想の主要な取組みを位置づけています。



目標の達成状況の分析

2009年の目標達成率は、100.5%となりましたが、2008年比では入込観光客数は減少しております。これは、ドラマ「坂の上の雲」の放映などの影響による観光客の増加や、地域資源の保全・活用に向けた取組みによる事業の効果が現れた一方で、台風や夏場の悪天候の影響により観光客数が減少したことが要因と考えられます。

達成状況

2007	2008	2009	2010
A	A	A	
103.5%	103.0%	100.5%	

総合分析

県民との協働により自然観察会を実施したことにより、三浦半島国営公園（仮称）誘致に向けた県民の機運が醸成されてきました。また、鎌倉の世界遺産の登録に向けた国際会議の開催、推薦書基礎資料の取りまとめ、国との協働体制の構築など早期登録に向けた取組みが着実に進みました。

小網代の森の用地取得を進め保全を確実なものとし、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。

農漁業体験施設などの活動支援、体験型宿泊観光に向けた調査の実施、地域の総合的な観光情報の発信を通じて地域資源の活用を着実に進めるとともに、都市計画道路安浦下浦線の部分供用の開始などの交流連携を支える交通網の整備などが着実に進みました。

貴重なみどりなどの保全・活用、多彩な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過ごすというめざすがたの実現に向けて取組みが確実に進捗するとともに、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、取組みの効果もあって、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100.5%となり、概ね効果を上げることができました。

総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は妥当である。
- ・ 「自転車ルートのネットワークの充実」という視点でエコロジーなまちづくりにつながるような取組みの検討が期待される。

今後の課題と対応方向

引き続き三浦半島の地域資源の保全と活用を図る必要があることから、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（仮称）の誘致を進めます。

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地域制緑地指定や自然状態の再生、生物多様性の回復に努めるとともに、環境学習等による活用を進めます。

三浦半島地域の骨格となる幹線道路ネットワークを形成し、交通の円滑化を図る必要があることから、基盤となる交通網を確保するため、三浦縦貫道路（期）や県道 311 号（鎌倉葉山）などの整備を引き続き進めます。

「武家の古都・鎌倉」の早期の世界遺産登録のため、国と協働して国際会議の開催や推薦書作成を進めるとともに、世界遺産に対する県民の理解促進のための普及活動や登録候補遺産の着実な整備を進めます。

魅力と活力ある地域づくりは、行政や民間が一体となって進めていくことが重要であることから、多様なネットワークとノウハウを持つ NPO などと協働・連携した取り組みを行っていきます。

参照ホームページ

三浦半島公園圏構想に関する情報

三浦半島公園圏構想について

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

三浦半島国営公園（仮称）に関する情報

三浦半島に国営公園を

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

「武家の古都・鎌倉」の世界遺産登録に関する情報

「武家の古都・鎌倉」の世界遺産登録に向けて

<http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/40/4029/sekaiisan/sekaiisan-top.html>

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。



さがみ縦貫道路
(海老名ジャンクション)

2009 年度の取組みの概要

東海道新幹線新駅の誘致 として、要望や広報活動を行うなど、期成同盟会（*）による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。

J R相模線複線化の促進 として、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り、県内では初めて海老名ジャンクションから海老名インターチェンジの区間が開通しました。また、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、関係機関との調整などを進めました。

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・寒川町と共同で面整備の事業調査や環境調査を進めたほか、新橋とその接続道路の環境調査などを進めました。また、県央・湘南都市圏におけるまちづくり事業を環境共生型に誘導するための支援などを行いました。

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

ツインシティの平塚市側では、「ツインシティ大神地区土地画整理組合設立準備会」が発足し、2月に地権者への説明会を開催したところ、将来の土地利用などについてのご意見をいただきましたので、今後は、このようなご意見を踏まえ、事業実施に向けた検討を進めます。

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	調査・設計 環境アセス 保留設定	

目標の達成状況の分析

都市計画の線引き見直しにより、環境共生都市ツインシティを含む都市計画区域に保留設定をしたほか、平塚市・寒川町と共同で、都市計画案の作成に向けた調査などを進めるとともに、平塚市側のエリア及び新橋とその接続道路については環境アセスメントに係る予測・評価を完了し、寒川町側のエリアでは予測・評価に必要なデータなどを取りまとめたことから、目標を達成したと考えられます。

総合分析

東海道新幹線新駅の誘致に向けて、JR東海や国などに対して要望活動を行ったほか、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、新たに新駅誘致のポスターや横断幕を作成・掲示するなど、県民のより一層の気運の盛り上げを図りました。

ツインシティの整備に向けて、保留設定をしたほか、平塚市・寒川町と共同で、都市計画案の作成に向けた調査などを進めるとともに、平塚市側のエリア及び新橋とその接続道路については環境アセスメントにかかる予測・評価を完了し、寒川町側のエリアについては予測・評価に必要なデータなどの取りまとめを行いました。また、「県央・湘南都市圏環境共生モデル都市づくり推進要綱」に基づき、環境共生に取り組む協定を事業者などと締結するなど、環境と共生する都市づくりを促進しました。

リニア中央新幹線について、JR東海などから国土交通大臣に、建設費に関する事項などの調査報告が行われ、同大臣からの諮問を受けた交通政策審議会で「営業主体や建設主体の指名等」についての審議が開始されるなど、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、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り、海老名ジャンクションから海老名インターチェンジの区間が開通するとともに、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、関係機関との調整などを行い、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。

総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は妥当である。
- ・ 「県央・湘南都市圏環境共生モデル都市づくり推進要綱」の一層の普及に努める必要がある。

今後の課題と対応方向

この都市圏域は、交通ネットワークが弱く、一体性に乏しい状況であることから、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、これら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相模線の複線化などの促進に取り組むほか、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、環境と共生する都市圏の形成に向け、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、都市圏内での環境共生型プロジェクトを促進します。

環境共生モデル都市として持続的に発展させていくためのルールづくりなど、環境共生のまちづくりをコントロールしていく方策などの検討を進めます。

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/kankyou-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。



魅力を発見するまちあるき

2009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、広域的な景観軸「なぎさ軸」について「なぎさ軸広域課題検討会議」を開催し、県、相模湾沿岸市町及び箱根町による相模湾沿岸地域の広域景観構想策定に向けて検討しました。

近代建造物と邸園を保全・活用した地域づくり として、邸園などを活用した「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」の養成講座を実施しました。

旧吉田茂邸の保存・整備 として、庁内で再建検討会議を設置し、シンポジウムを開催するなど、多角的に検討を進めました。

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ネットワーク会議」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

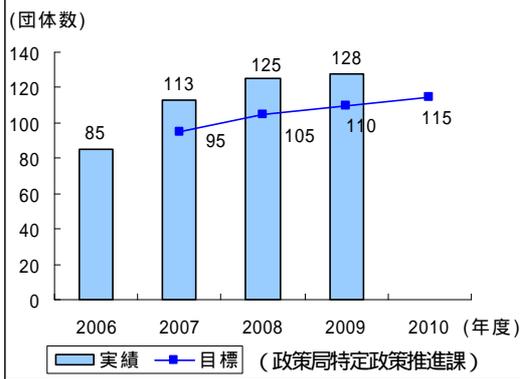
魅力と活力ある地域づくりを推進するためには、様々な団体が協働・連携して進めていく必要があることから、「相模湾アカデミー連絡会」や「相模湾海辺の環境学習ネットワーク会議実行委員会」を設置するなど、ネットワークづくりの支援を行いました。

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。



目標の達成状況の分析

2009年度の目標に対する達成率は116.3%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り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
A	A	A	
118.9%	119.0%	116.3%	

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ネットワーク会議、海岸美化キャンペーンとしてビーチクリーンアップかながわ2009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・活用する取組みへの理解が深まりました。

「なぎさ軸広域課題検討会議」を開催し、県、相模湾沿岸市町及び箱根町による相模湾沿岸地域における広域景観構想の検討を行いました。

民間邸園の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」の養成講座を実施するなど、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、「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116.3%となっており、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。

総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は妥当である。
- ・ 県内でも有数の魅力ある観光資源を生かし、欧州の滞在型ビーチリゾートなど、国内外からの誘客をめざす戦略展開を検討する必要がある。

今後の課題と対応方向

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、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ることから、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。

同時に、計画的な砂防林の保護育成や、「みなと」を生かした沿岸地域の魅力ある地域づくりに向けたイベントなどの開催についてサポートしていきます。

また、魅力と活力ある地域づくりを進めるために、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、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、NPOなどと協働・連携して実施します。

さらに、大磯城山公園の拡大地域として計画を進めてきた旧吉田茂邸(建物・邸園)は火災により建物が焼失したことから再建に向け検討を進めていきます。

このような取組みを通じ、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。

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。



国際観光地箱根（芦ノ湖）

2009 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、2009年10月に開催した第4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」を締結するとともに、交流圏の将来像とその実現に向けた三県連携施策を盛り込んだ「富士箱根伊豆交流圏構想」を策定するなど、三県連携の強化に取り組みました。

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。

また、観光客の一層の誘致、宿泊滞在・回遊の促進に向け、県西地域及び静岡県熱海市の合計11市町の行政と観光関連事業者・団体が連携し、観光圏整備法に基づく「箱根・湯河原・熱海・あしがら観光圏推進協議会」を設立しました。

国際観光地箱根振興の推進 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るとともに、交通混雑緩和及び回遊性向上のための取組みとして「箱根パーク&サイクル」を本格実施しました。また、「『神奈川力』まるごと活用事業」の一つである「芦ノ湖西岸歩道の魅力を高める県民協働での修繕活動」を新たに実施しました。さらに、秋・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、県立山北つぶらの公園(仮称)については、計画の見直しを行い、整備を進めました。

道路網の整備促進 として、酒匂縦貫道路や小田原環状道路、酒匂川2号橋など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

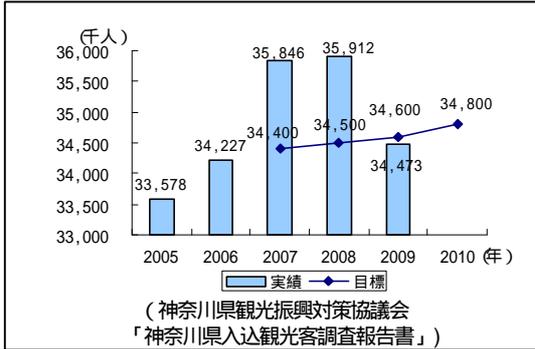
県西地域の活性化が求められていることから、近隣県との連携や地域資源を生かした魅力ある地域づくりのための施設整備や地域情報の発信などに取り組んでいます。

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。



達成状況

2007	2008	2009	2010
A	A	B	
104.2%	104.0%	99.6%	

目標の達成状況の分析

2009年の目標に対する達成率は、99.6%となりました。これは、構成事業はほぼ計画どおりに実施したものの、経済危機や円高の影響などによる外国人観光客の減少が見られ、E T C休日特別割引の影響もあり、日帰り客・宿泊客共に減少となったことなどが要因と考えられます。

総合分析

県西地域においては、花や水をキーワードとして、市町が実施する観光・交流スポットなどの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、県西地域の市町に静岡県熱海市を加えた合計11市町の行政と観光関連事業者・団体が連携し、観光圏整備法に基づく「箱根・湯河原・熱海・あしがら観光圏推進協議会」を設立し、観光客の一層の誘致、宿泊滞在・回遊の促進に向けた取組みを進めました。

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おり、2009年10月に開催した第4回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」の締結や、三県連携施策を盛り込んだ「富士箱根伊豆交流圏構想」の策定など、連携強化を図りました。

入込観光客が前年に比べ減少したことについては、景気の悪化、先行きが不透明な社会情勢による消費者の旅行意欲の減退等によるものと考えられ、さらに、右表のとおり、2009年の訪日外客数が大きく減少したことも影響したと考えられます。



そのような中、プロジェクト全体としては、ほぼプロジェクトの目標とした水準の入込観光客数となっており、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、構成事業が着実に進んだことから、概ね効果を上げることができました。

総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は妥当である。
- ・ 県西地域の交流連携の活性化に向けて、国内外のターゲットを明確にした誘致戦略を進める必要がある。

今後の課題と対応方向	
<p>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。</p> <p>そこで、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。</p> <p>また、観光振興、環境対策、防災対策や交通体系整備など、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は、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。</p> <p>そこで、こうした連携施策を位置づけた「富士箱根伊豆交流圏構想」の実現に向け、山梨・静岡・神奈川三県が連携を密にして、関係市町村などと協力しながら、効果的に施策が展開できるよう取り組んでいきます。</p>	<p>* 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。</p>
参照ホームページ	
<p>県西地域の活性化に関する情報</p> <p>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/kenseitiki/index.html</p> <p>山梨・静岡・神奈川三県サミット http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/01/0111/sanseisin/sanseisin.html</p>	

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。



横須賀海岸の養浜

2009 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期成同盟会（*1）による要望や広報活動を実施したほか、リニア中央新幹線の建設促進と駅誘致に向け、期成同盟会による要望や広報活動などを実施しました。こうした中で、国土交通大臣からの諮問を受けた交通政策審議会において「営業主体や建設主体の指名等」についての審議が開始されるなど、リニア中央新幹線の実現に向け、大きく前進しました。

多様な交流と連携を支える道路網の整備 として、さがみ縦貫道路の海老名ジャンクションから海老名インターチェンジの区間が県内で初めて開通するなど、自動車専用道路網の整備を促進するとともに、海老名インターチェンジへの接続道路である都市計画道路河原口中新田線の供用開始をはじめ、国道134号(湘南大橋)の4車線化や県道42号(藤沢座間厚木)の暫定2車線での供用開始など、地域間の交流と連携を促進する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、横須賀海岸や茅ヶ崎海岸など沿岸9海岸において養浜を実施するとともに、土砂の流れの総合的な管理によるなぎさづくり・川づくりを推進するため、相模湾内や相模川、酒匂川のモニタリング調査などを実施しました。

「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、境川などの総合治水対策特定河川の整備を実施しました。

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(*2)を市町村に提供し、市町村の洪水ハザードマップ(*3)作成を支援しました。

*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 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

*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。

県民ニーズ・意見などへの対応

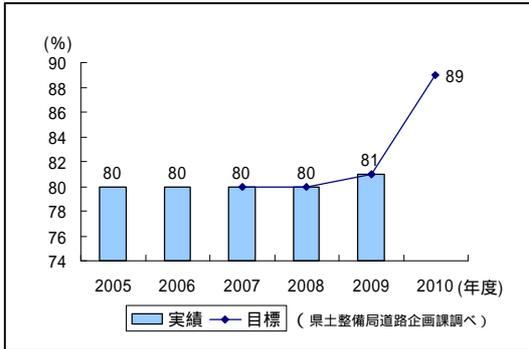
県内の都市化の状況や近年、いわゆるゲリラ豪雨が頻発していることなどから、治水対策の重要性がますます高くなっており、ハード対策である「河川整備」及び「流域対策」と、ソフト対策である「河川の維持管理」と水害を軽減するための「河川防災情報の提供」をあわせ、県民のご意見を聞きながら、「かながわの川づくり計画」を策定しました。

戦略プロジェクトの目標

目標 インターチェンジまでの距離5 km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5 km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5 km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。



目標の達成状況の分析

2009年度の目標に対する達成率は100%となりました。
これは、さがみ縦貫道路の海老名インターチェンジが計画どおり開通したためです。

達成状況

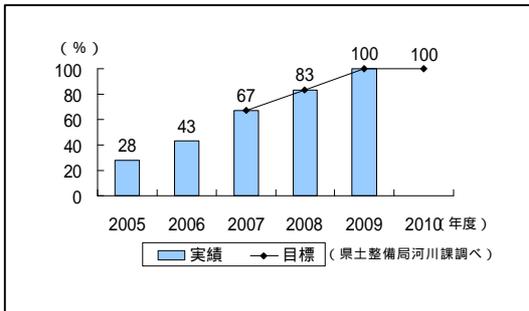
2007	2008	2009	2010
A	A	A	
100.0%	100.0%	100.0%	

目標 減災のための防災情報の提供率 (* 4)

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。

*4 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。



目標の達成状況の分析

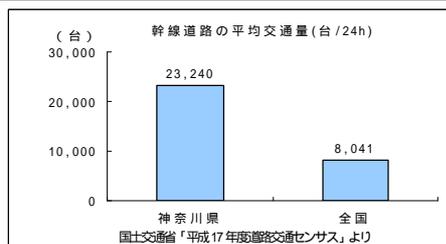
2009年度の目標に対する達成率は100%となりました。これは、構成事業が計画どおりに実施されたことが要因となっています。

達成状況

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

総合分析

「平成17年度道路交通センサス」において、神奈川県の幹線道路の平均交通量は、全国平均の約3倍となっていることや、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、交通需要の高さに対し、県内の道路整備が十分に追いついていないのが現状となっています。



道路網の整備では、自動車専用道路のさがみ縦貫道路(海老名ジャンクション～海老名インターチェンジ)が開通するとともに、海老名インターチェンジへの接続道路である都市計画道路河原口中新田線の供用を開始しました。

また、国道134号(湘南大橋)の4車線化や県道42号(藤沢座間厚木)の暫定2車線での供用開始をはじめ、都市計画道路安浦下浦線で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。

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総合治水対策特定河川の整備、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、ハード整備に加え、ソフト対策として、浸水範囲や避難方法などを周知する洪水ハザードマップの作成支援をするため、その基礎となる浸水想定区域図の作成を県内で必要な107河川すべてで完成しました。

災害時の避難など、具体的な対応については市町村レベルでの取り組みとなりますが、浸水想定区域図は今後市町村における地域防災計画や避難活動に資する洪水ハザードマップのベースとして活用されていきます。

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、十分に効果を上げることができました。

総合計画審議会の二次評価

- ・ 総合分析は妥当である。
- ・ 環境の視点からのマイカー利用の抑制や、人口減少と高齢化が同時進行する中での公共交通機関の活用視点が必要である。

今後の課題と対応方向

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いることから、より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。

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ることから、広域的な交通利便性の向上を図るため、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。

本県の都市化の状況や、近年、局所的、突発的に短時間で多量の雨が降る、いわゆるゲリラ豪雨の頻発などから、治水対策の重要性はますます高まっています。

そこで、今後の治水対策においては、ハード対策として、河川のはん濫を防ぐために、河道や洪水調節施設などの整備をさらに進めるとともに、内水はん濫に対応するため、下水道整備との連携やかつて流域が有していた保水・遊水機能の代替として、雨水の流出量を抑制するための貯留浸透施設の整備などの流域対策を推進します。

また、住民の避難に役立つ情報の提供を行うなど、水害や土砂災害を軽減するためのソフト対策についても、県、市町村の関係機関が、その役割に応じて連携して行うことが重要であることから、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のおそれがある区域を示した土砂災害警戒区域図を公表するなど、市町村のハザードマップ作成の支援などを推進します。

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>