

令和5年3月6日

令和5年第1回神奈川県議会定例会

安全安心対策  
特別委員会資料

## 目 次

- 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 . . . . . 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
  
- 2 交通基盤整備の取組について
  - (1) 道路ネットワークの整備 . . . . . 6
  - (2) 鉄道ネットワークの整備 . . . . . 11

# 1 都市基盤整備の取組について

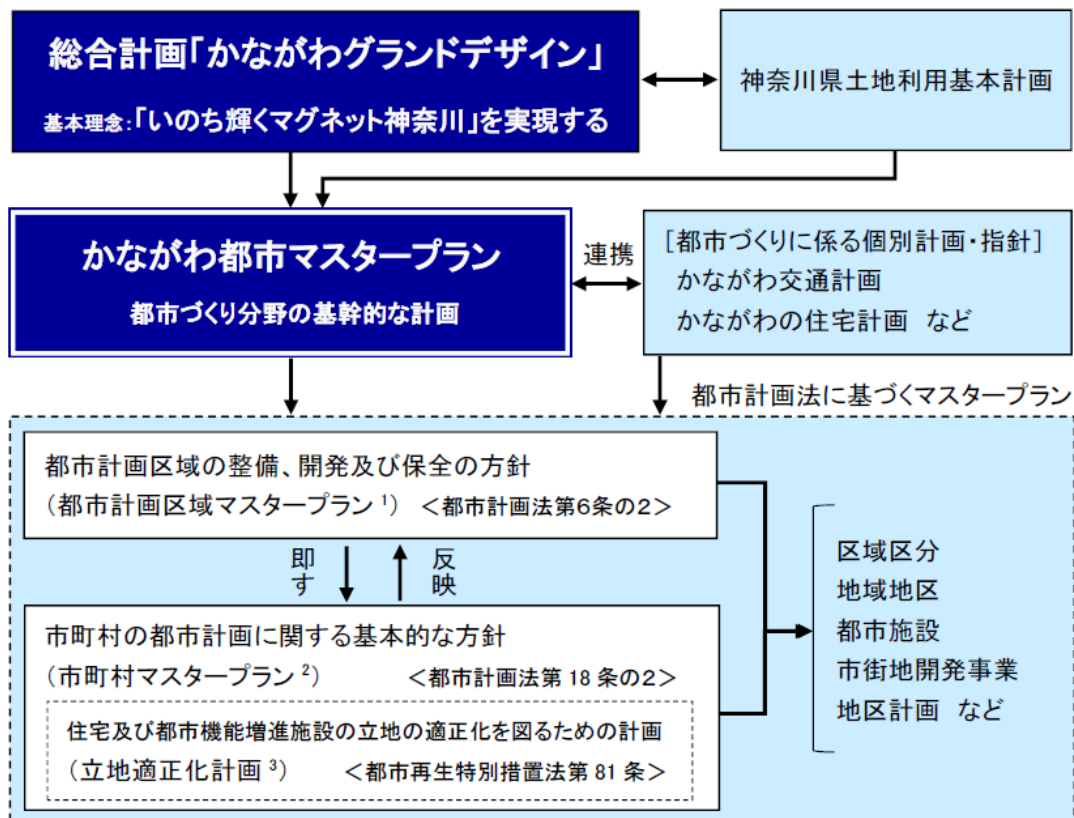
## (1) 持続可能な都市づくりへの誘導と都市計画制度の活用

### 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。

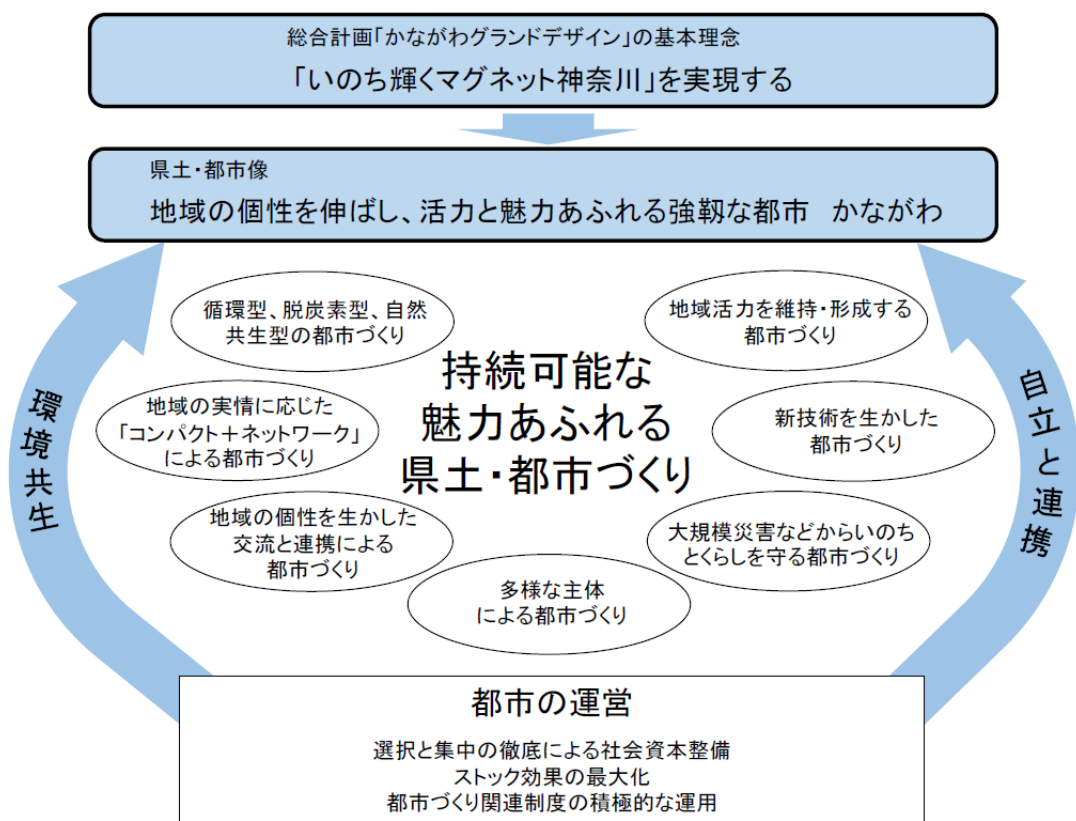


「かながわ都市マスタープラン」と諸計画との関係

(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。

現在は、次回、第 8 回線引き見直しに向けて、県の基本的な考え方である「基本的基準」を策定し、都市計画の案の作成に着手したところであり、令和 7 年の都市計画変更告示を目指している。

※ 「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、区域区分の決定の有無、及び当該区域区分を定める際の方針であり、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）の決定方針をいう。

### 【第 8 回線引き見直しにおける基本的基準の主な内容】

#### I 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の基本方針

##### ○目標年次

2035（令和 17）年とする。

##### ○都市計画の目標

##### ア 集約型都市構造の実現に向けた都市づくり

本格化する少子高齢化・人口減少社会に備え、引き続き、地域の実情に応じた集約型都市構造化に向けて取組を進める。

##### イ 災害からいのちと暮らしを守る都市づくり

災害リスクの評価・分析を行い、災害リスクを踏まえた都市づくりを目指すとともに、土地利用の面からも防災・減災に取り組む。

##### ウ 地域の個性や魅力を生かした活力ある都市づくり

コロナを契機としたライフスタイルの多様化など、社会情勢の変化に対応し、地域の個性・魅力を生かした活力ある都市づくりを目指す。

##### エ 循環型、脱炭素型、自然共生型の都市づくり

自然的環境を適切に整備・保全し、環境負荷の少ない、自然と共生した持続可能で魅力ある都市づくりを目指す。

##### オ 広域的な視点を踏まえた都市づくり

都市計画区域を超える広域的な課題等については、県と市町が連携して、将来の都市像を共有しながら対応する。

#### II 区域区分の基準

##### ○市街化区域に編入できる区域

- ・ 目標年次における人口や産業の見通し等に基づき、計画的な市街化が図られる区域（集約型都市構造化に資する区域に限定）
- ・ 既に開発整備されていることなどにより、既に市街地を形成している区域 等

##### ○市街化調整区域に編入できる区域

- ・ 営農が継続されることが確実な農地や傾斜地山林等の自然的環境が残された区域
- ・ 将来的に都市的土地利用を行う見通しが無い災害リスクの高い区域 等

## (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、新たに市街化する地域への計画的な住宅地・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＞

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

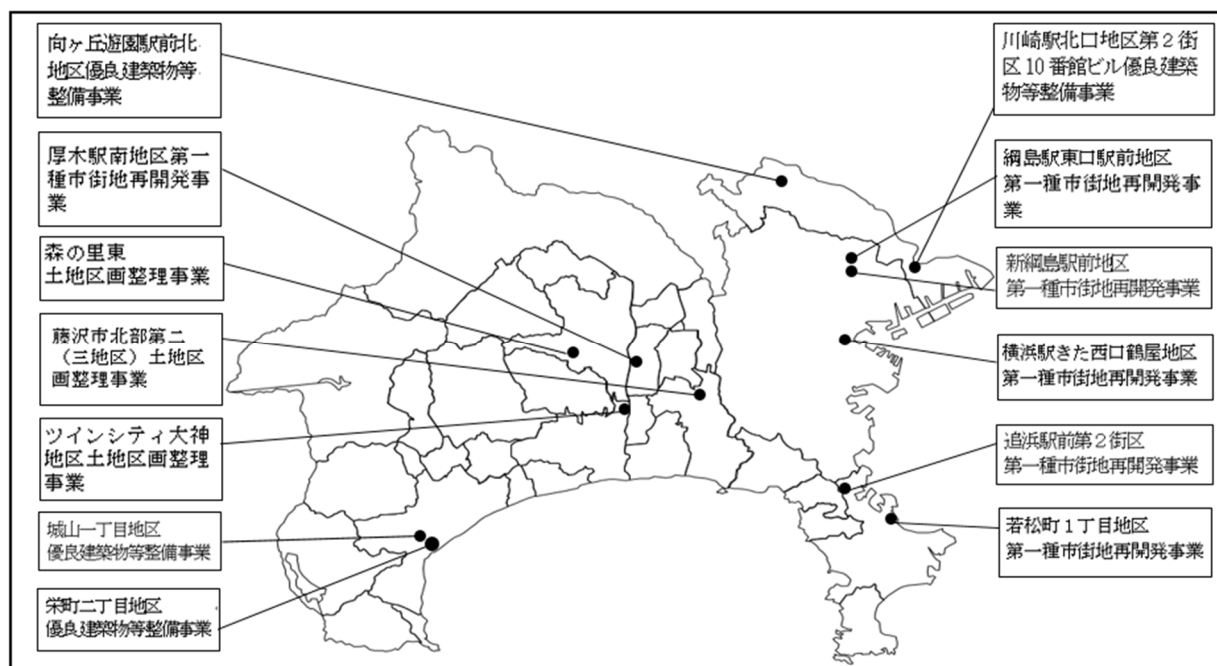
### イ 既成市街地の再整備による都市機能の更新

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＞

- ・ 新綱島駅前地区第一種市街地再開発事業（組合施行）
- ・ 厚木駅南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



市街地再整備の施行箇所

### (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。

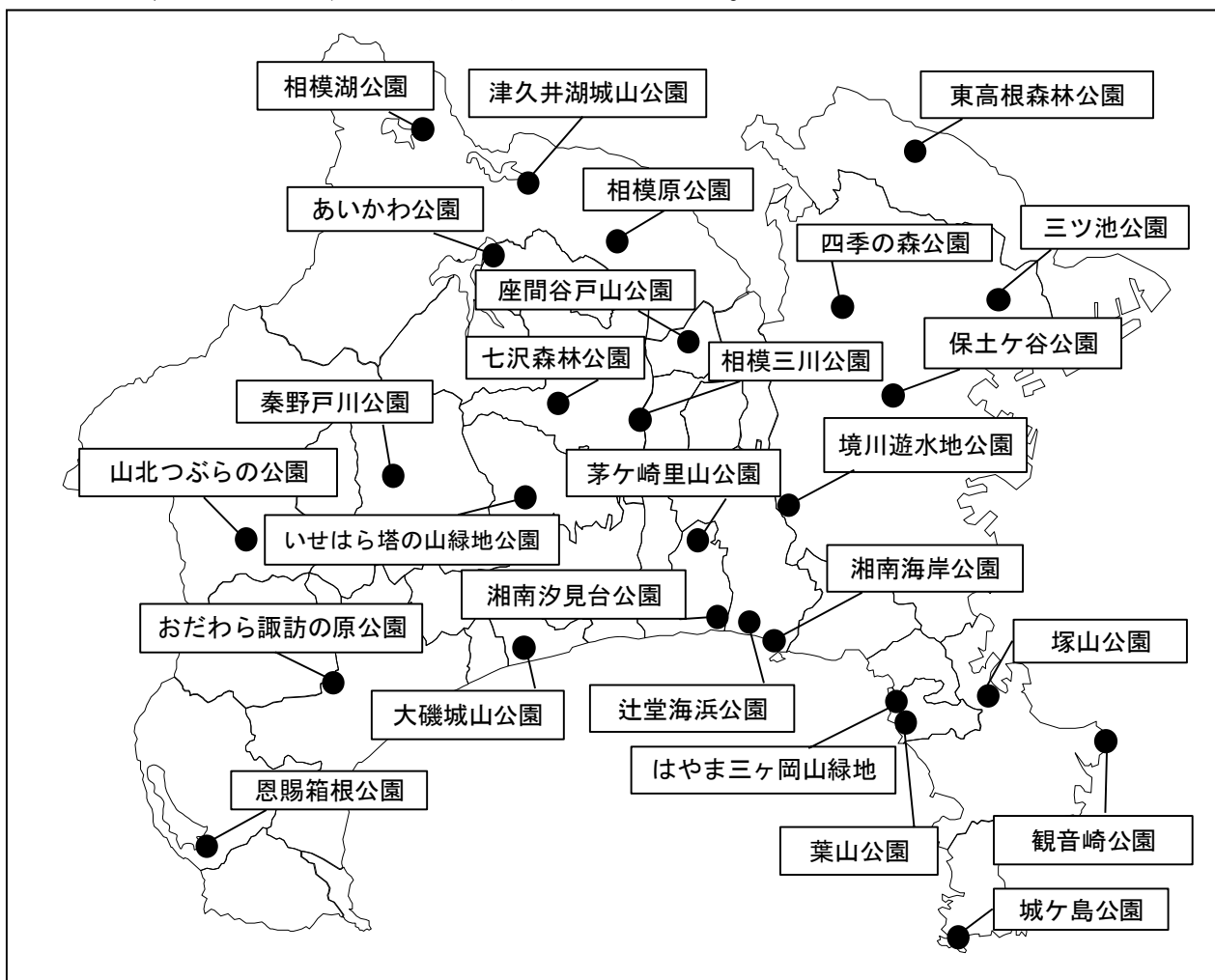
#### ア 都市公園の整備

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

## 2 交通基盤整備の取組について

### (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、圏央道の一部を構成するさがみ縦貫道路の全線開通をはじめ、これまでに、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、国道 129 号戸田交差点の立体化などが完成し、さがみ縦貫道路の沿線市町では、企業の立地が進むなどの効果が現れている。

しかし、新東名高速道路の未開通区間をはじめとする、つながるべき道路をつなげていくためには、引き続き、道路整備を進める必要がある。

特に、国家戦略特区など 3 つの特区指定を受けて、国際競争力の強化に向けた人・モノの円滑な移動を確保することや、近年多発する災害への対応力の強化を図ることは重要であり、こうした本県の道路を取り巻く状況の変化に対応するためにも、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。

### (ア) 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。

### (イ) 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。

### (ア) 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た。現在、残るインターチェンジから東へ向かう区間について、道路改良工事を進めている。

(イ) 都市計画道路 横浜藤沢線〔関谷工区〕

横浜湘南道路およ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、6車線化の整備に取り組んでいる。用地取得は完了し、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。

(ア) 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、地質調査や道路設計を進めている。

(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し、広域的なネットワークを形成する道路であり、用地取得率は約8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)〔Ⅱ期工区〕

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あり、用地取得率は約9割で、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、用地調査を進めている。

(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あり、用地取得率は約8割で、残る用地の取得と道路改良工事を進めている。

(カ) 都市計画道路 城山多古線

小田原市中心部へのアクセスを強化し、県西地域の交流・連携を支える道路であり、用地取得率は約9割で、残る用地の取得とトンネル工事などを進めている。

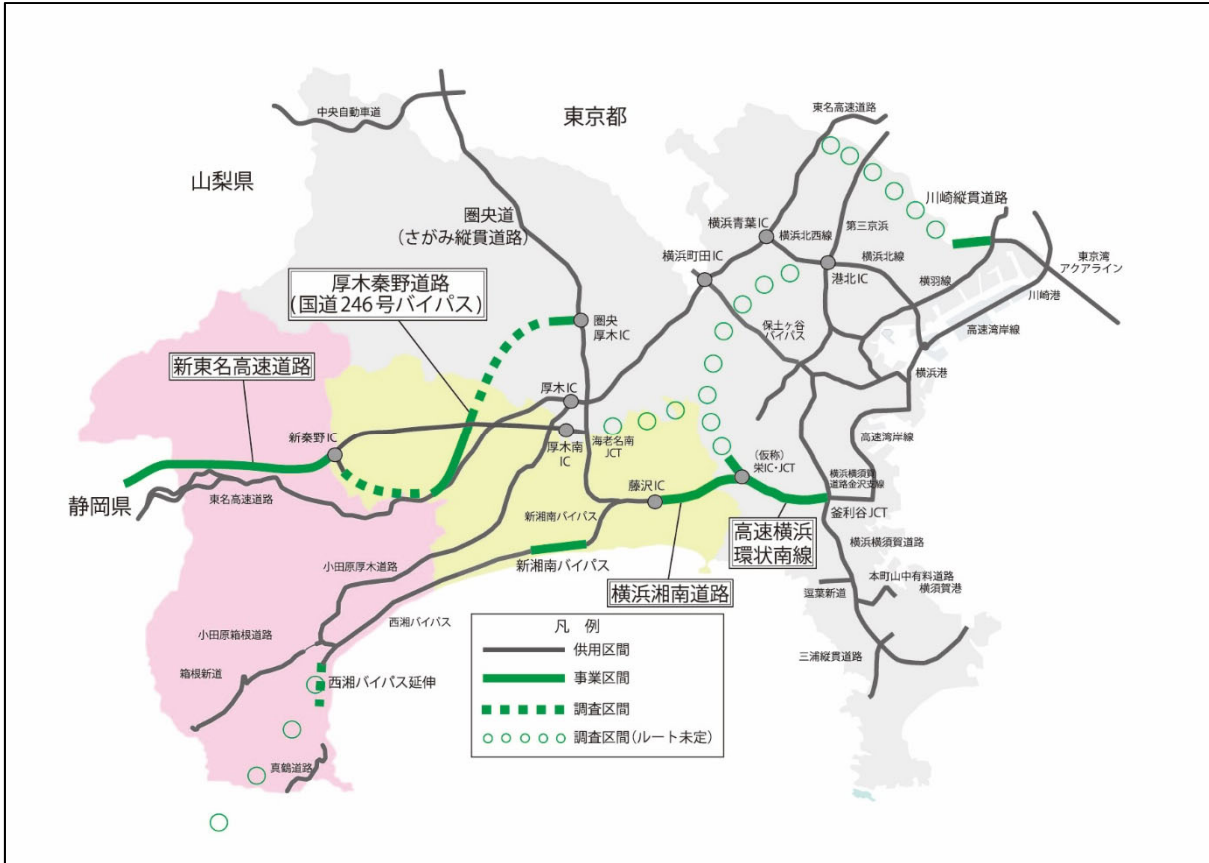
**オ 今後の取組**

県内では、自動車専用道路網の整備などにより、移動性の向上や渋滞の改善が図られ、観光振興や企業活動の活性化などの大きなストック効果が現れ始めている。

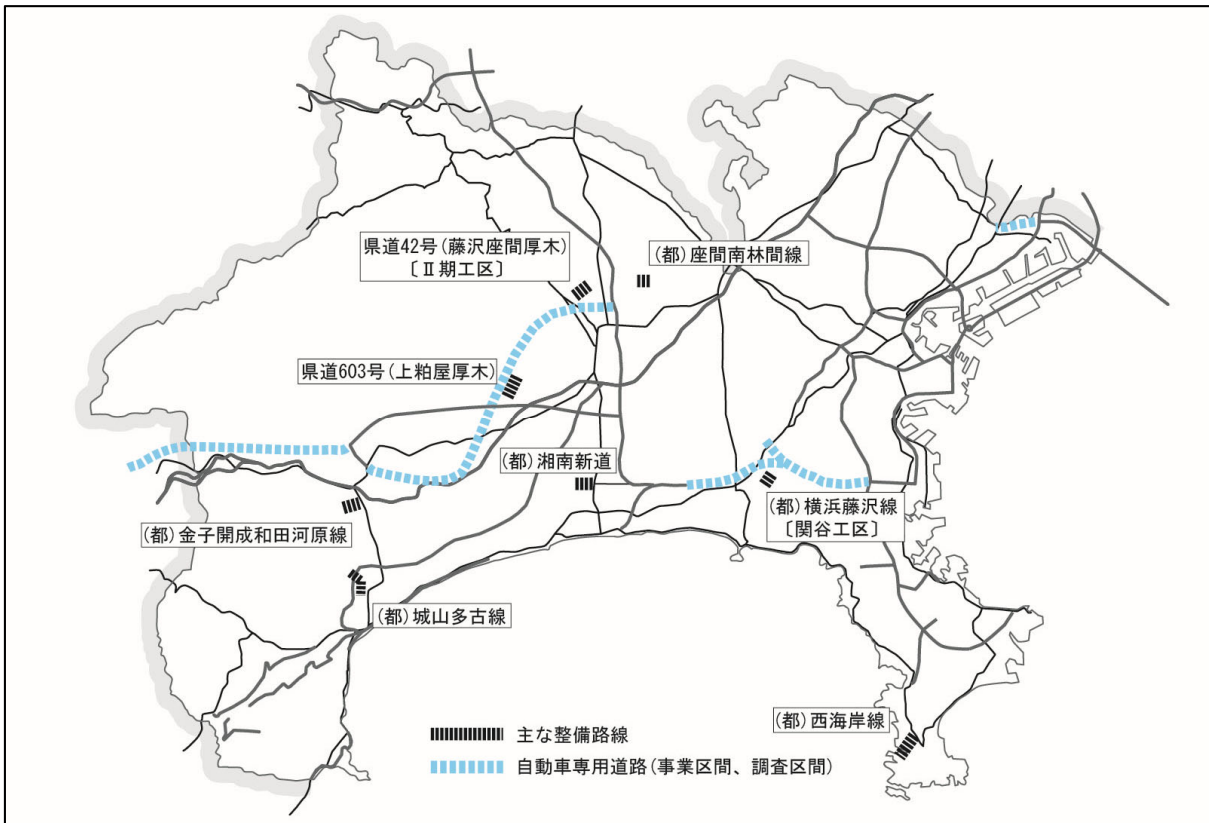
活力と魅力ある神奈川を実現するためには、幹線道路ネットワークの整備が大きな役割を担うことから、引き続き、「かながわのみちづくり計画」に基づき、整備を推進していく。

# 参 考

## < 自動車専用道路網の整備 >



## < インターチェンジ接続道路、交流幹線道路網の整備(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、これまでに横浜市営地下鉄グリーンラインの開業や、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5年3月には、神奈川東部方面線が開業する予定である。

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、新たな答申（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、全て盛り込まれたところである。

## イ 主な取組

### (ア) 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）

令和9年の品川・名古屋間開業に向けて、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で掘削工事が本格化しているほか、川崎市内においては、今年度末には大深度地下のシールドトンネルの掘削が開始されるなど、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、J R 東海や国等に対し、早期完成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、J R 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に対し技術的助言など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、J R 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、J R 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 神奈川東部方面線整備事業（令和5年3月開業）

相鉄線の西谷駅と、羽沢横浜国大駅を經由しJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近を結ぶ相鉄・JR直通線と、羽沢横浜国大駅と東急線の日吉駅を結ぶ相鉄・東急直通線で構成され、相鉄線とJR線・東急線が相互に乗り入れする計画である。

このうち、相鉄・JR直通線は、令和元年11月30日に開業し、残る相鉄・東急直通線は、令和5年3月18日に開業する予定である。

県は、県央部や横浜市西部から、東京都心部への速達性の向上などが期待されることから「都市鉄道等利便増進法」に基づき、整備主体である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し、国や横浜市と協調し、建設費の補助を行っている。

d 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4年度から5年度の2か年で、新駅の詳細設計を実施している。

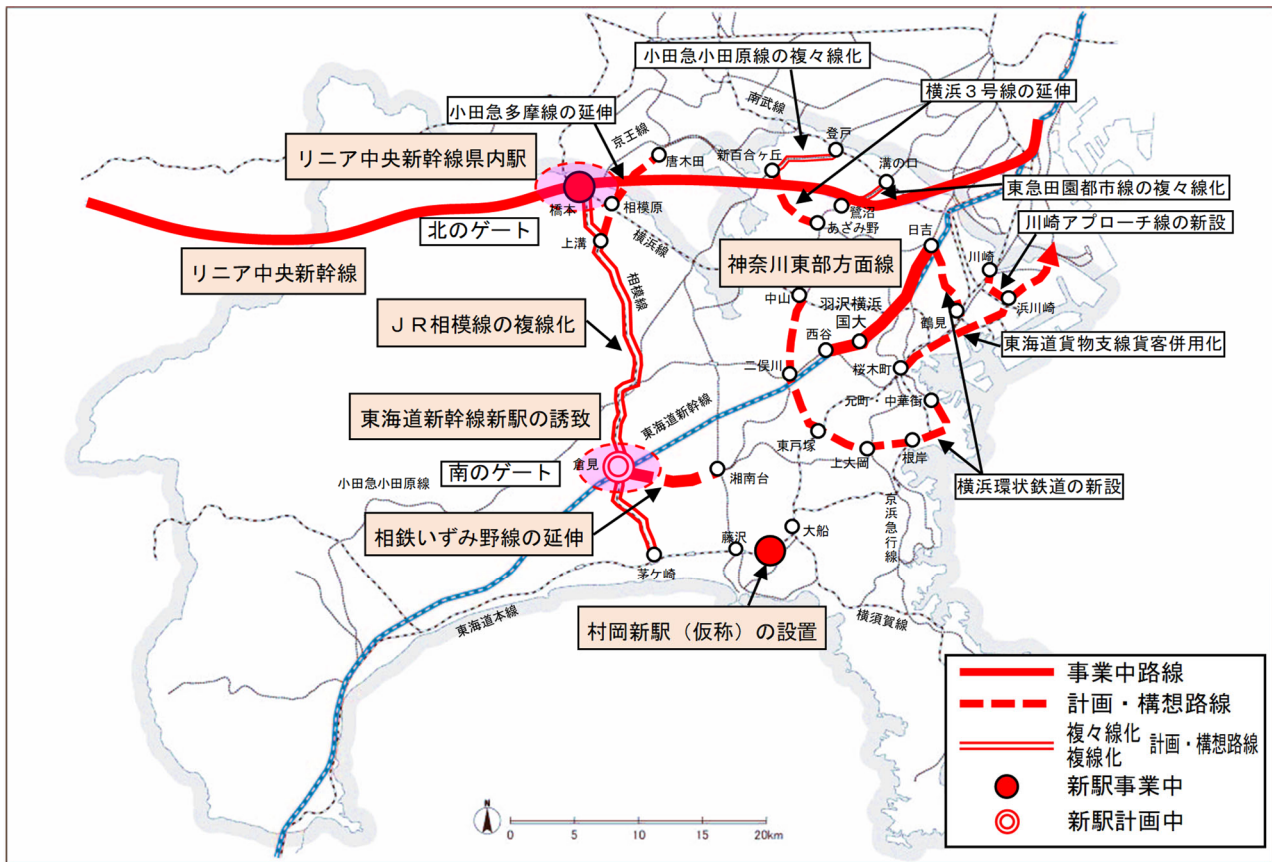
## ウ 今後の取組

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。



参 考



「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 の路線等を示したもの