

鎌倉市社会基盤施設白書

平成27年3月

鎌 倉 市

鎌倉市社会基盤施設白書の作成にあたって

鎌倉は、美しい自然環境と豊かな歴史的文化的遺産をもつまちであり、私たちの心のふるさとです。鎌倉は、このまちを慈しむ先人の英知と努力によって築き上げられたものであり、私たちは、この先人が築き上げた歴史、文化そして風土を受け継ぎながら、新しい魅力を創造し、次の世代に確実に引き継いでいかなければなりません。

本市では、昭和 30 年代頃から拡大する行政需要に対応して「道路、橋りょう、トンネル、河川、公園、緑地、下水道」などの社会基盤施設（＝インフラストラクチャー：以下「インフラ」という）の整備を進めてまいりました。

これらインフラの多くは整備後 30 年以上を経過し、老朽化が進んでいるため、将来的に更新や維持管理コストが莫大になることが見込まれます。そこで、今後も適切で持続的なインフラの維持管理を行っていくためには、更新や維持管理コストの削減や平準化を図っていく必要があります。

本市が保有し管理運営している公共施設については、「鎌倉の魅力を継承しつつ、次世代に過大な負担を残さない」ことを前提として、新しい時代にあった価値を提供できるよう公共施設の在り方を見直すことを目的として、平成 24 年 3 月に「鎌倉市公共施設白書」を作成し、平成 27 年 3 月に、「鎌倉市公共施設再編計画」を策定いたしました。

インフラにおきましても、公共施設と同様に将来を見据えた施設の更新や維持管理に関する計画を作成するためには、施設の現状や利用実態を把握するとともに、運営の視点、コストの視点などから多角的に検証し、施設の機能や規模について、現在及び将来の行政ニーズの予測に基づいたインフラのあり方を考える必要があります。

このたび、インフラの現状や整備年度等の把握から将来の経費を予測し、更新や維持管理に当たっての課題を「鎌倉市社会基盤施設白書」としてまとめました。

インフラのマネジメントは、私が市長に就任して以来一貫して掲げております「次世代に負担を先送りしない責任ある市政」の実現、すなわち「持続可能なまちづくり」につながるものであります。

このような総合的なインフラのマネジメントの検討は、全国的にも事例が少ない先進的な取り組みです。この「鎌倉市社会基盤施設白書」を十分活用し、本市が管理するインフラの現状を整理、分析したうえで、その課題を明らかにし、市民の皆さんと十分な議論を尽くしながら、インフラのマネジメントに関する計画を策定いたします。

この計画を実現することにより、適切で持続的なインフラの更新や維持管理を行い、本市の将来目標である「安全で快適な生活を送れるまち」を実現してまいりたいと考えております。

平成 27 年 3 月

鎌倉市長

松尾 崇

平和都市宣言

われわれは、
日本国憲法を貫く平和精神に基いて、
核兵器の禁止と世界恒久平和の確立のために、
全世界の人々と相協力してその実現を期する。
多くの歴史的遺産と文化的遺産を持つ鎌倉市は、
ここに永久に平和都市であることを宣言する。
昭和 33 年 8 月 10 日

鎌 倉 市

鎌倉市民憲章

制定 昭和 48 年 11 月 3 日

前 文

鎌倉は、海と山の美しい自然環境とゆたかな歴史的遺産をもつ古都であり、わたくしたち市民のふるさとです。すでに平和都市であることを宣言したわたくしたちは、平和を信条とし、世界の国々との友好に努めるとともに、わたくしたちの鎌倉がその風格を保ち、さらに高度の文化都市として発展することを願い、ここに市民憲章を定めます。

本 文

- わたくしたちは、お互いの友愛と連帯意識を深め、すすんで市政に参加し、住民自治を確立します。
- わたくしたちは、健康でゆたかな市民生活をより向上させるため、教育・文化・福祉の充実に努めます。
- わたくしたちは、鎌倉の歴史的遺産と自然及び生活環境を破壊から守り、責任をもってこれを後世に伝えます。
- わたくしたちは、各地域それぞれの特性を生かし、調和と活力のあるまちづくりに努めます。
- わたくしたちは、鎌倉が世界の鎌倉であることを誇りとし、訪れる人々に良識と善意をもって接します。

目 次

第 1 章 「鎌倉市社会基盤施設白書」について	1
1.1 目 的	1
1.2 まちの特徴	2
1.2.1 本市の特徴	2
1.2.2 本市の歴史	2
1.2.3 本市の人口の推移	2
1.3 本市の財政状況	6
1.3.1 歳 入（収入）	6
1.3.2 歳 出（支出）	8
1.4 本市のインフラの特徴	10
1.4.1 道路・橋りょう・トンネル	10
1.4.2 河川・雨水調整池	10
1.4.3 公園・緑地	11
1.4.4 下水道・終末処理場	12
1.5 鎌倉市総合計画との関係	13
1.6 本市のインフラ管理計画	14
1.6.1 道路に関する計画	14
1.6.2 河川、雨水調整池に関する計画	15
1.6.3 公園に関する計画	15
1.6.4 下水道、終末処理場に関する計画	15
1.7 「白書」と「計画」の関係	16
第 2 章 管理数量について	18
第 3 章 インフラの現状について	20
3.1 インフラの充足度	20
3.2 インフラの整備状況	24
3.2.1 行政地域区分	24
3.2.2 道路舗装	25
3.2.2.1 管理数量	25
3.2.2.2 道路の整備状況	26

3.2.2.3	車道舗装の状況	30
3.2.2.4	地域別集計	37
3.2.3	橋りょう及び橋りょう構造物	43
3.2.3.1	管理数量	43
3.2.3.2	橋りょうの整備状況	46
3.2.3.3	地域別集計	52
3.2.3.4	橋りょうの劣化状況	63
3.2.4	トンネル及び地下道	64
3.2.4.1	管理数量	64
3.2.4.2	トンネル及び地下道の位置	65
3.2.4.3	トンネル及び地下道の状況	67
3.2.4.4	地域別集計	68
3.2.5	道路付属施設	70
3.2.5.1	管理数量	70
3.2.5.2	施設の整備状況	71
3.2.6	街路樹	71
3.2.6.1	管理数量	71
3.2.6.2	地域別集計	72
3.2.7	街路照明灯	75
3.2.7.1	管理数量	75
3.2.7.2	街路照明灯の整備状況	76
3.2.7.3	地域別集計	79
3.2.8	カーブミラー	82
3.2.8.1	管理数量	82
3.2.8.2	地域別集計	84
3.2.9	道路標識	85
3.2.9.1	管理数量	85
3.2.9.2	地域別集計	86
3.2.10	防護柵（ガードレール）	88
3.2.10.1	管理数量	88
3.2.11	河川	91
3.2.11.1	管理数量	91
3.2.12	雨水調整池	94
3.2.12.1	管理数量	94
3.2.12.2	雨水調整池の整備状況	95
3.2.13	公園	97
3.2.13.1	公園の管理数量	97
3.2.13.2	児童遊園等の管理数量	105
3.2.13.3	施設数量	109
3.2.13.4	地域別集計	111
3.2.14	緑地	117
3.2.14.1	管理数量	117

3.2.14.2 緑地の状況	121
3.2.14.3 地域別集計	131
3.2.15 下水道	132
3.2.15.1 管理数量	132
3.2.15.2 整備状況、普及状況	135
3.2.15.3 下水道整備の状況	138
3.2.16 産業振興施設（漁港）	144
3.3 インフラ管理の財務状況	145
3.3.1 インフラ管理の経費の区別	145
3.3.2 インフラ管理経費の歳出実績	146
3.3.2.1 インフラ管理経費の歳出（一般会計）	146
3.3.2.2 維持管理経費の歳出（一般会計）	148
3.3.2.3 人件費の歳出（一般会計）	159
3.3.2.4 補修更新経費の歳出（一般会計）	161
3.3.2.5 インフラ管理経費の歳出（下水道事業特別会計）	162
3.3.2.6 維持管理経費の歳出（下水道事業特別会計）	164
3.3.2.7 補修更新経費の歳出（下水道事業特別会計）	165
第4章 将来のインフラ管理経費の予測について	167
4.1 経費予測の条件	167
4.2 維持管理経費の予測	167
4.2.1 一般会計における維持管理経費	169
4.2.1.1 道路舗装	169
4.2.1.2 橋りょう	169
4.2.1.3 トンネル及び地下道	170
4.2.1.4 街路樹	170
4.2.1.5 街路照明灯	171
4.2.1.6 カーブミラー	172
4.2.1.7 道路標識	172
4.2.1.8 防護柵（ガードレール）	172
4.2.1.9 河川	172
4.2.1.10 公園・児童遊園	173
4.2.1.11 緑地	173
4.2.1.12 産業振興施設（漁港）	173
4.2.1.13 管理総務	174
4.2.2 下水道事業特別会計における維持管理経費	174
4.2.3 維持管理経費の合計	175
4.2.3.1 一般会計における維持管理経費の合計	175
4.2.3.2 下水道事業特別会計における維持管理経費の合計	177
4.2.3.3 雨水調整池の会計区分	178

4.2.3.4	すべてのインフラにおける維持管理経費の合計	178
4.3	人件費の予測	180
4.4	補修更新経費の予測	181
4.4.1	一般会計における補修更新経費	181
4.4.1.1	道路舗装	183
4.4.1.2	橋りょう	186
4.4.1.3	トンネル及び地下道	188
4.4.1.4	道路附属施設	189
4.4.1.5	河川	193
4.4.1.6	公園・児童遊園	196
4.4.1.7	緑地	201
4.4.2	下水道事業特別会計における補修更新経費	204
4.4.2.1	下水道施設別の建設投資額の予測（資本費）	204
4.4.3	補修更新経費の合計	206
4.4.3.1	一般会計における補修更新経費	206
4.4.3.2	下水道事業特別会計における補修更新経費	209
4.4.3.3	すべてのインフラにおける補修更新経費の合計	210
4.5	インフラ管理経費の予測結果	211
4.5.1	インフラ管理経費の予測結果	211
4.5.1.1	一般会計におけるインフラ管理経費	211
4.5.1.2	下水道事業特別会計におけるインフラ管理経費	212
4.5.1.3	雨水調整池の会計区分	212
4.5.1.4	すべてのインフラにおける管理経費の合計	213
4.5.2	歳出実績と予測結果の比較	214
4.5.3	予測結果のまとめ	219
4.5.3.1	道路・橋りょう・トンネル	219
4.5.3.2	河川・雨水調整池	219
4.5.3.3	公園・緑地	220
4.5.3.4	下水道・終末処理場	220
第5章	現状の問題点について	221
	【参考資料】用語集	222

第1章 「鎌倉市社会基盤施設白書」について

1.1 目的

本市では、昭和30年代から40年代にかけて、東京、横浜などの首都圏の人口増加に対応した住宅供給のために大規模な宅地開発が行われ、それに合わせ、道路、橋りょう、河川、公園、下水道などのインフラを整備してきました。これらのインフラは市民の重要な生活基盤として、居住環境の向上や観光をはじめとする産業の発展に寄与してきました。

本市では、これまで市民の皆さんをはじめ鎌倉市を訪れる観光客等がインフラを安全で安心して利用できるよう適正な維持管理や補修更新に努めてまいりました。しかし、インフラの多くが整備後30年以上を経過し、老朽化が進んでおり、今後のインフラの維持管理と補修更新経費は、ますます増大することが予想されます。

そのような中で、大きな歳入の増加が見込めないことや多様化する行政需要に対応するため、本市の財政状況は、大変厳しい環境にあり、インフラにおいてもこれまでと同様の維持管理や補修更新を行うことはできないものと考えています。

そこで本市では、引き続き、インフラを安全で安心して利用するための維持管理や補修更新の手法や経費を、早急に検討する必要があることから、平成26年3月に「インフラ更新経費の推計（道路・橋りょう・下水道）及びインフラマネジメントの今後の進め方」をまとめました。

この「鎌倉市社会基盤施設白書」（以下「白書」という）では、舗装、橋りょう、トンネルなどの道路施設、河川や雨水調整池、公園等や緑地、下水道や終末処理場などを含めた本市が管理するすべてのインフラの総量を把握するとともに、その劣化状況や課題等を整理し、今後の維持管理や補修更新の課題を明らかにします。

更に、この「白書」で整理した現状を踏まえ、今後のインフラ管理の方向性を示す「鎌倉市社会基盤施設維持管理基本方針」（以下「基本方針」という）をまとめ、平成27年度に作成を予定している「（仮称）鎌倉市社会基盤施設マネジメント計画」（以下「マネジメント計画」という）の基礎資料とします。

1.2 まちの特徴

1.2.1 本市の特徴

本市は神奈川県南東部の三浦半島の基部に位置し、自然豊かな丘陵と相模湾を望む美しい海岸線のある、歴史的遺産と文化的遺産に恵まれた日本を代表する古都です。また、気候は、気温較差も比較的少なく温暖で良好な気候です。

そのような温暖な土地であることから、鎌倉は、大船地域から旧石器が発見され、縄文時代や弥生時代の遺跡も確認されています。鎌倉が政治、文化の中心地として栄えたのは、源頼朝公が鎌倉幕府を開いてからです。室町時代以降、明治時代に至るまで衰退の道をたどりましたが、明治維新以降、良好な海水浴場として鎌倉の海が紹介されたことや横須賀線や江ノ電の開通により、鎌倉は発展してきました。大正時代になると、別荘地、観光地として多くの文化人が住み、観光客が訪れるようになりました。

昭和30年代から40年代には、東京、横浜への通勤圏に位置する住宅地として、緑により分節された市街地が形成され、丘陵の緑～谷戸～市街地という構造が本市独自の良好な環境を生み出しています。

これらの地形や歴史的背景により、現在では鎌倉駅周辺、大船駅周辺、深沢地域国鉄跡地周辺の3つの都市拠点と腰越拠点そして海岸沿い、若宮大路、大船・深沢間の3つのゾーンなど、多様な地域特性による市街地が形成されています。

また、一年を通じて歴史的遺産や鎌倉海岸へ観光に訪れる観光客が多く、平成25年度には約2,308万人（記者発表資料（観光商工課）平成26年5月1日発表）になっています。

1.2.2 本市の歴史

本市は、昭和14年（1939年）11月3日に鎌倉町と腰越町が合併し市制を施行し、昭和23年（1948年）1月1日に深沢村を、同年6月1日には昭和8年（1933年）に玉縄村を編入した大船町を編入し、現在の行政区域となりました。このような歴史的な成り立ちから、鎌倉市では地域を5地域（鎌倉、腰越、深沢、大船、玉縄）に区分しています。

この「白書」においても、この地域区分ごとの調査、分析を行っています。

1.2.3 本市の人口の推移

人口は、インフラの規模や利用頻度に影響を与えます。そこで、本市の将来人口について、人口推計調査を基に分析しています。

本市では、平成23年度（2011年）に「鎌倉市将来人口推計調査」を実施し、平成25年（2013年）から44年（2032年）までの将来人口を推計しています。

はじめに、総人口は、平成24年（2012年）時点の約17万4千人から平成27年（2015年）頃まで横ばいで推移し、その後減少傾向になります。20年後の平成44年（2032年）には1万人が減少し、約16万人になると予想しています。

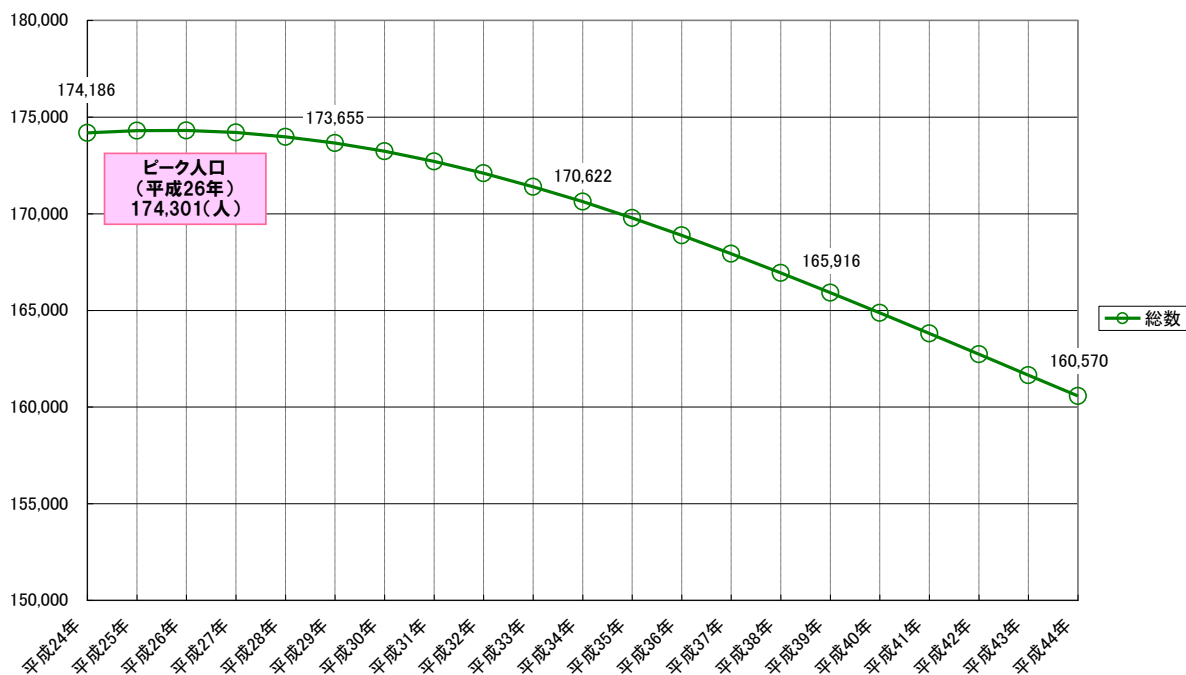


図 1.2-1 地域別の総人口の予測結果

平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
174,186	174,300	174,301	174,198	173,980
平成29年	平成30年	平成31年	平成32年	平成33年
173,655	173,232	172,708	172,089	171,394
平成34年	平成35年	平成36年	平成37年	平成38年
170,622	169,783	168,878	167,930	166,939
平成39年	平成40年	平成41年	平成42年	平成43年
165,916	164,871	163,808	162,733	161,650
平成44年				
160,570				

図 1.2-2 総人口の予測結果

(「鎌倉市将来人口推計調査」(平成24年3月) P22 より抜粋)

地域別では、最も長く人口の増加傾向が続くのは大船地域で、鎌倉地域がそれに次ぎます。人口のピークは、大船地域で平成34年(2022年)、鎌倉地域で平成29年(2017年)となります。深沢地域、玉縄地域の人口は、平成28年(2016年)頃までは横ばいで推移したのち減少します。一方、腰越地域では、今後も引き続き減少傾向が続く見通しです。

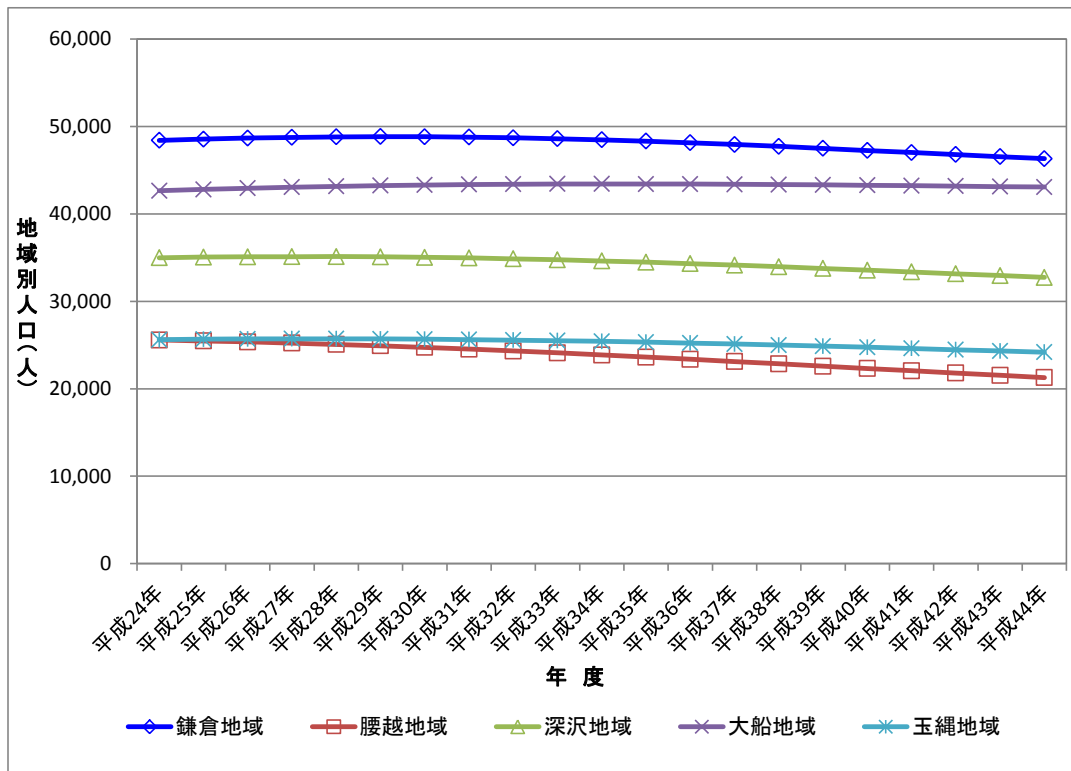


図 1.2-3 地域別の人口の予測結果
(「鎌倉市将来人口推計調査」(平成24年3月) P38より抜粋)

人口構成では、年少人口(0~14歳)は、平成28年(2016年)までは横ばいで推移したのち、しだいに減少し、平成44年(2032年)には平成24年(2012年)と比較して約5,200人、約24.6%減少します。(人口構成は平成24年:12%→平成44年:10%)

生産年齢人口(15歳~64歳)は、平成28年(2016年)まで緩やかに減少し、その後10年程度は横ばいとなり、平成37年(2025年)頃から再び減少し、平成44年(2032年)には平成24年(2012年)と比較して約9,500人、約9.0%減少します。(人口構成は平成24年:60%→平成44年:59%)

老年人口(65歳以上)は、平成29年(2017年)まではしだいに増加し、平成29年(2017年)には、平成24年比で約9.2%増加します。その後緩やかに減少し、平成39年(2027年)以降横ばいとなり、平成44年(2032年)には平成24年(2012年)と比較して約1,100人、約2.2%増加します。(人口構成は平成24年:28%→平成44年:31%)

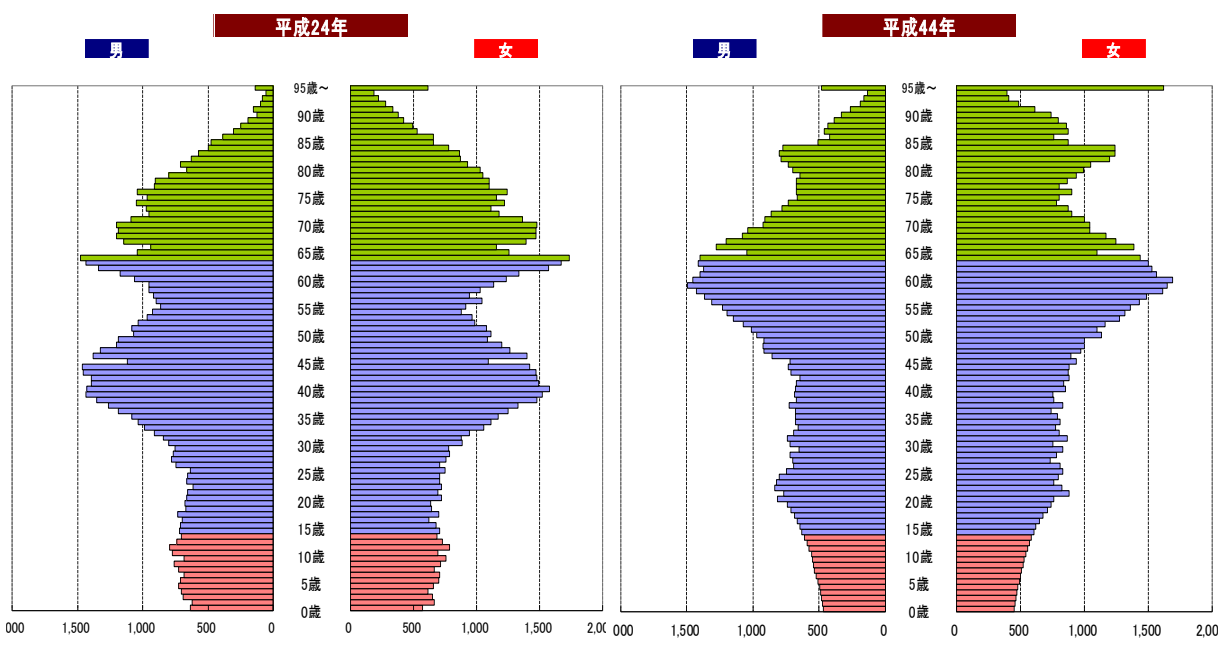


図 1.2-4 人口構成ピラミッドの予測結果
 (「鎌倉市将来人口推計調査」(平成24年3月) P26、P28 より抜粋)

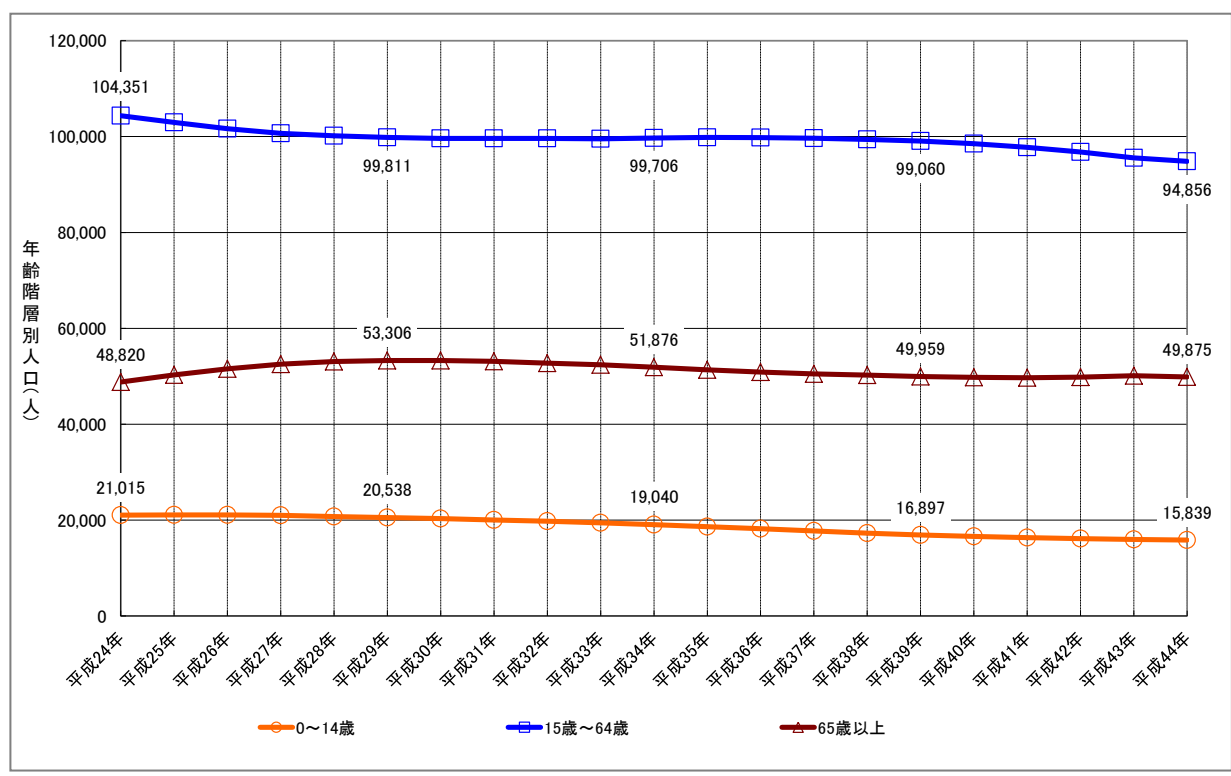


図 1.2-5 年齢3階層別人口の予測結果(実数)
 (「鎌倉市将来人口推計調査」(平成24年3月) P29 より抜粋)

1.3 本市の財政状況

本市の予算は一般会計と6つの特別会計で構成されていますが、ここでは主にインフラに関連する一般会計と下水道事業特別会計について考察します。

1.3.1 歳入（収入）

本市の歳入は、平成25年度（2013年）一般会計の歳入は約570億円となっています。歳入の傾向を見ると、約593億円から約557億円で推移しています。

内訳を見ると、自主財源は389億円から444億円程度で推移しています。

一方、自主財源の歳入に占める割合は概ね70%から80%程度で推移しており、平成25年度（2013年）では約74%でした。

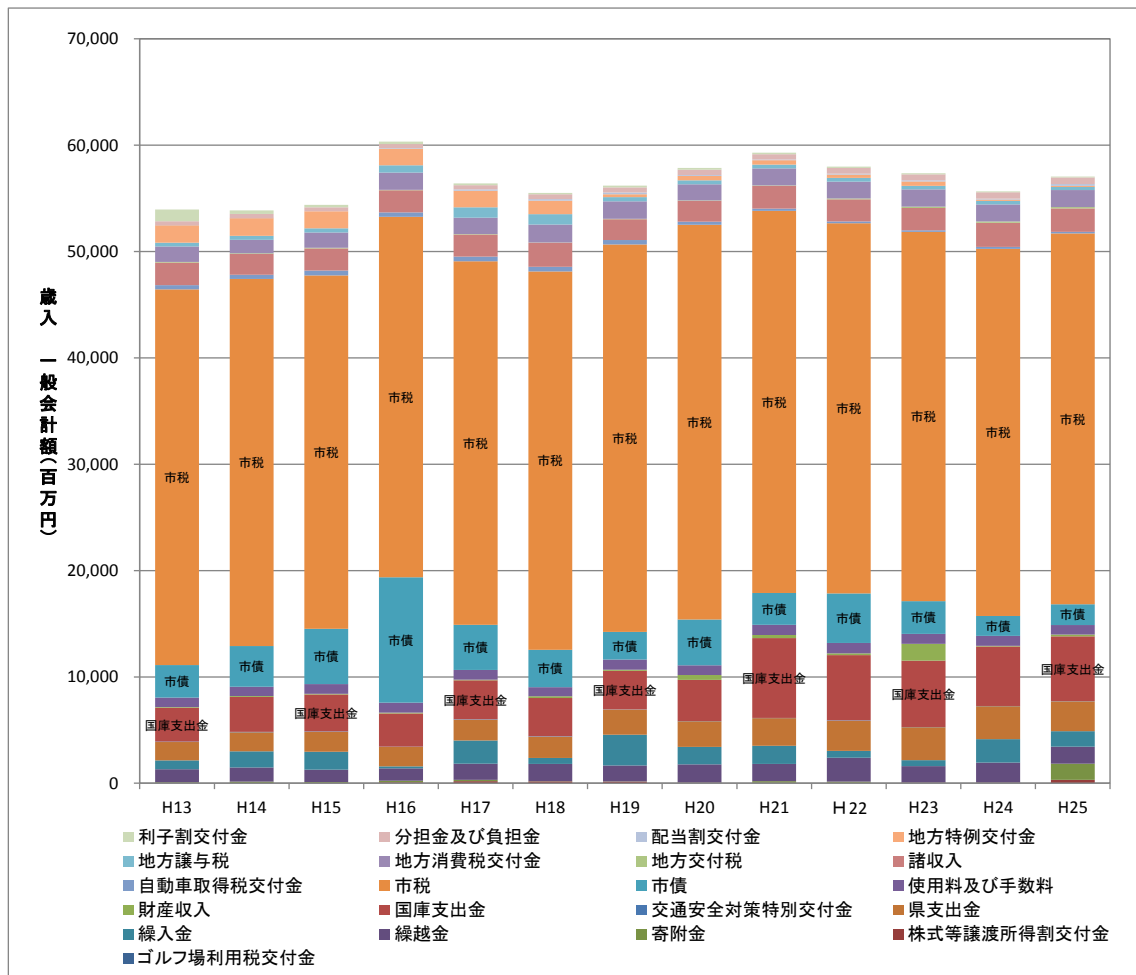


図 1.3-1 本市の歳入（一般会計）の推移（平成13年度～25年度）
（各年度の「鎌倉市歳入歳出決算書及び付属書」より編集）

本市の平成25年度（2013年）下水道事業特別会計の歳入は、約68億円となっています。歳入の推移を見ると平成14年度（2002年）の約123億円から増減を繰り返しながら減少し、平成25年度（2013年）では約68億円となっています。

内訳を見ると、自主財源である下水道使用料収入は、平成13年度（2001年）の約16億円から25年度（2013年）約26億円へと増加しています。一方、繰入金は減少傾向にあります。

また、自主財源の歳入に占める割合は平成13年度（2001年）の約15%から平成25年度（2013年）の約38%へ増加しています。

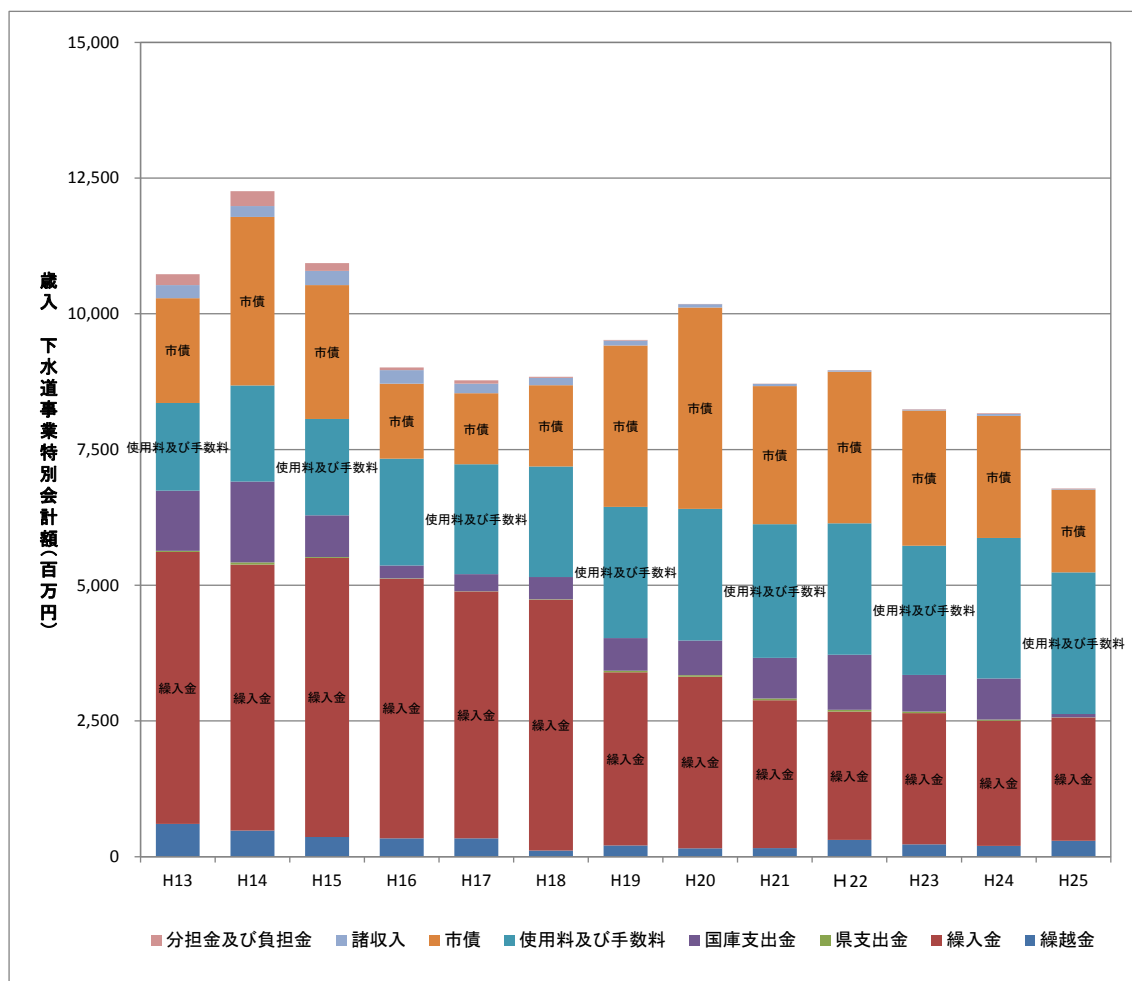


図 1.3-2 本市の歳入（下水道事業特別会計）の推移（平成13年度～25年度）
（各年度の「鎌倉市歳入歳出決算書及び付属書」より編集）

1.3.2 歳出（支出）

本市の平成25年度（2013年）一般会計の歳出は約547億円でした。

歳出のうち、投資的経費は平成17年度（2005年）の約69億円から減少しており、平成25年度（2013年）では約50億円となっています。一方で、民生費は増加傾向にあります。

特別会計への繰出金を含む歳出額の合計は、近年は約550億円程度で推移しています。

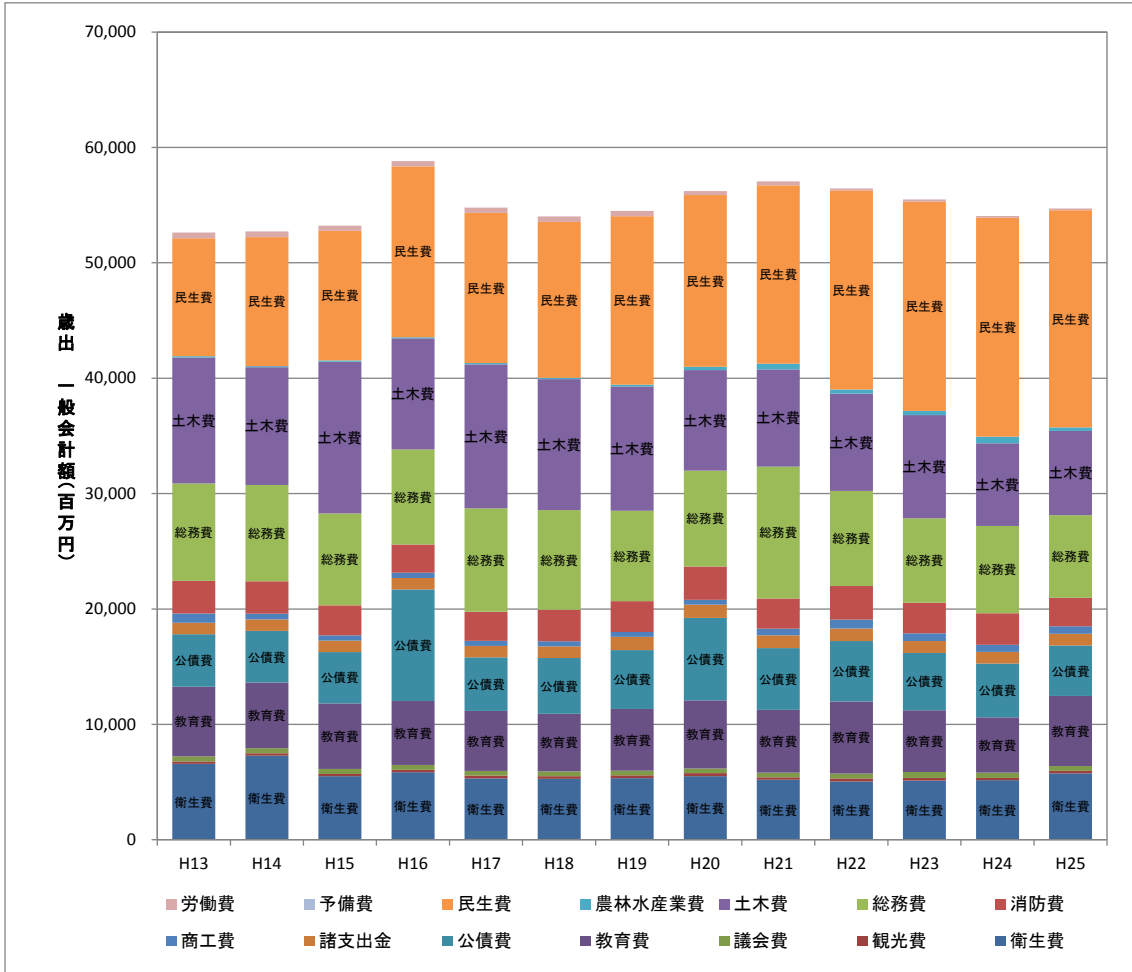


図 1.3-3 本市の歳出（一般会計）の推移（平成13年度～25年度）
（各年度の「鎌倉市歳入歳出決算書及び付属書」より編集）

本市の平成 25 年度（2013 年）下水道事業特別会計の歳出は、約 65 億円でした。
 近年の下水道事業特別会計の歳出は、平成 14 年度（2002 年）の約 119 億円から増減を繰り返しながら減少し、平成 25 年度（2013 年）では約 65 億円となっています。
 歳出のうち、事業費は平成 14 年度（2002 年）の約 57 億円から減少しており、平成 25 年度（2013 年）では 6 億 2,300 万円となっています。これは、下水道整備が概ねの整備目標に近づいたことに起因しています。

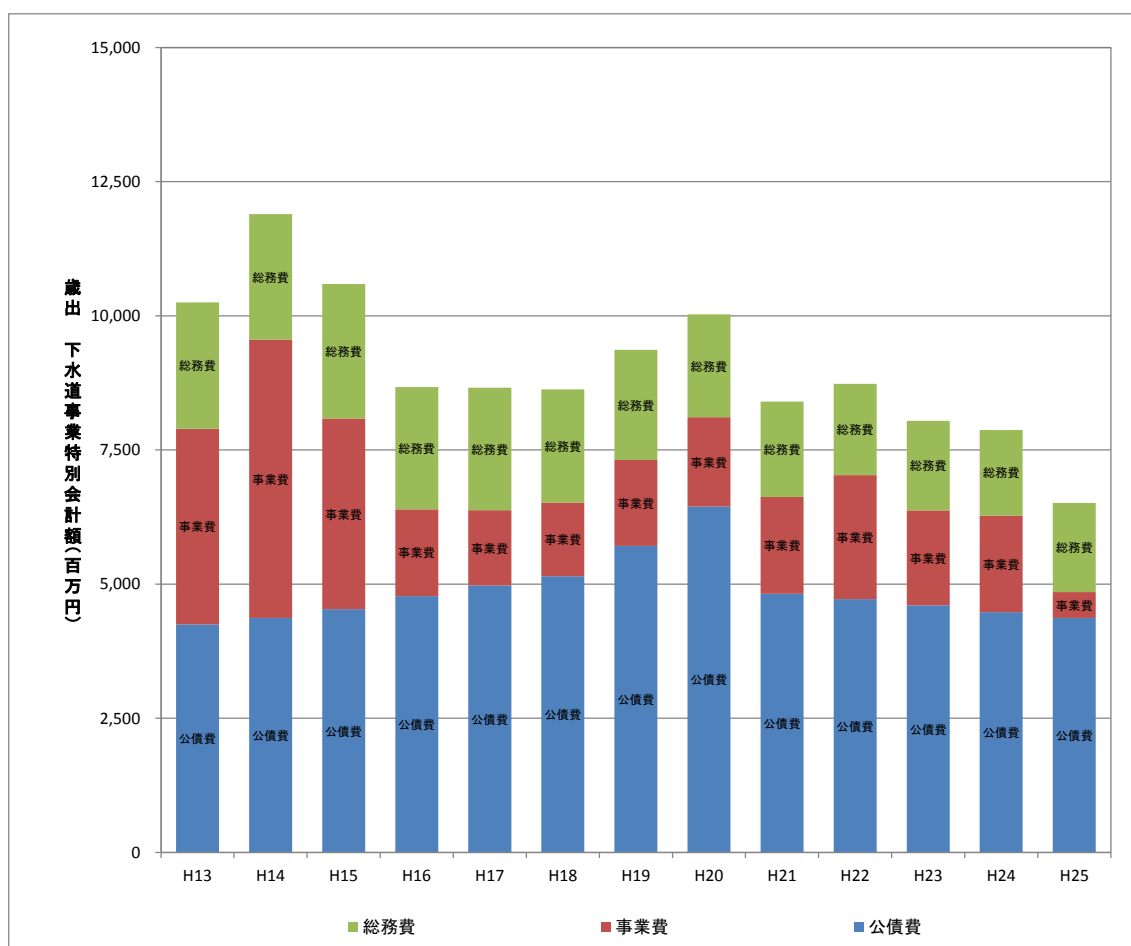


図 1.3-4 本市の歳出（下水道事業特別会計）の推移（平成 13 年度～25 年度）
 （各年度の「鎌倉市歳入歳出決算書及び付属書」より編集）

1.4 本市のインフラの特徴

1.4.1 道路・橋りょう・トンネル

本市が維持管理する道路は、国道、県道を除く道路です。本市の道路は、南側の相模湾、東西と北側の三方の丘陵地を利用した城砦都市として、鎌倉時代に形成された道路を骨格とし、時代とともに整備してきた歴史的な経緯があります。このため、鎌倉地域と隣接する地域との往来は、7つの切通しを通過して行われてきました。このように、市内の道路は鎌倉時代からの形態を基本としています。このため、道路は比較的早い時代から整っていますが、全体に幅員が十分でなく、歩道が設置されていない主要道路も多数あります。また、道路と沿道の建物や樹木などが近接しているという特徴があります。

市道の舗装補修では、狭い道路の限られたスペースで安全に施工するために、特に通行者や通過車両への配慮が必要であることなどにより、工事単価が上昇する傾向にあります。

橋りょうについては、整備後50年以上を経過した橋りょうが全体の14%以上を占める現状であり、定期的な点検と補修が必要です。

また、トンネルについては、素掘り、地下道を含め、本市が管理するトンネルが市内に21箇所存在することから、安全で安心な利用を継続するためには、点検や補修等の経費が、これまでも増して必要となります。

その他の道路関連施設においても、これまで以上に定期的な補修更新が必要となります。

1.4.2 河川・雨水調整池

本市が管理する河川には、準用河川が4河川、普通河川が5河川あります。

準用河川（神戸川・新川・小袋谷川・砂押川）は、昭和48年（1973年）5月に準用河川として指定しており、神戸川については、市立腰越中学校の上流付近を境にして、下流が二級河川神戸川となっています。準用河川は、昭和50年（1975年）以前に整備した施設が多く、老朽化が進んだ状況です。

普通河川滑川の河川区域は、砂防法に基づく砂防指定地ともなっています。普通河川の本来的な管理者は本市ですが、昭和36年（1961年）の滑川大災害の災害復旧を神奈川県が行えるように砂防指定した以降、神奈川県が管理を行ってきた経緯があります。しかし、適正な維持管理を行うため、普通河川の本来的な管理者として、平成19年度（2007年）末に神奈川県から移管を受けました。また、小町の東勝寺橋を境にして、下流が二級河川滑川となっています。普通河川滝ノ川は、横浜市戸塚区原宿町に端を發し、鎌倉市関谷の農業振興地域を通り藤沢市へと流れる河川で、横浜市側においては、小雀浄水場の余剰水が放流されており、藤沢市側は準用河川（滝川）になっています。

本市の河川施設は、老朽化した施設が多く、改修や補修等の継続的な対応が必要な状況となっています。

準用河川の整備状況は、10年確率での計画降雨量、1時間当たり57.9mmの暫定改修でも、約30%であり、30年確率での計画降雨量、1時間当たり74.2mmの基本改修を行うた

めには、河川拡幅が必要となりますが、河川沿いの都市化が進み家屋が連担しており、新たな拡幅は困難なことから、改修や補修等が進まない状況となっています。

普通河川滑川の護岸等の施設は、移管前に神奈川県が築造したもので、築年数が経過したものが多く、河川沿いの状況としては、準用河川と同様に家屋が連担した箇所が多く見られます。

普通河川滝ノ川は、農業振興地域内にあり、護岸未整備の自然法の部分が多く、台風等の際にたびたび法面崩壊を起し、その都度、修繕を行っている状況です。

今後は、準用河川・普通河川ともに、護岸の崩壊等を未然に防止する措置を計画的に取り組む必要があります。

次に、雨水調整池ですが、本市が管理する施設は、ポンプ排水方式7箇所、自然流下方式26箇所の合計で33箇所です。

ポンプ排水方式のうち、玉縄調整池・笛田調整池・台調整池・腰越調整池の4箇所は本市が建設した施設であり、重点的な浸水対策が必要な地区に設置されています。その他の施設は、開発事業で設置された施設が移管されたものです。なお、ポンプ排水方式の7箇所については、平成25年度(2013年)の鎌倉市公共下水道事業計画変更の際に、下水道事業計画施設として位置づけています。

近年、台風等において、本市の河川や公共下水道の計画降雨量を超える降雨が増加する傾向にあり、都市化の進展による保水機能の低下により、雨水の流出率も増加している状況です。

都市化の進んだ本市においては、河川等の拡幅は非常に困難な状況であることから、雨水排除機能を補完するため、新たな雨水調整池の設置や既存の雨水調整池の維持管理に計画的に取り組む、洪水・浸水対策の充実を図る必要があります。

1.4.3 公園・緑地

本市は市街地が緑に囲まれているという構造的な特徴をもち、緑は本市を特徴づける重要な資源と位置付け、これまで三大緑地（(仮称)常盤山緑地、鎌倉広町緑地、(仮称)山崎・台峯緑地）をはじめとした都市環境を支える緑地の保全や公園の整備に努めてまいりました。また、近郊緑地特別保全地区の買入れ等により、本市の公園等や緑地の面積は約198.9haであり、市域の約5.0%となっています。

緑地は、常盤山緑地(約15ha)を含み全体で約100haありますが、このうち約50%が土砂災害警戒区域に位置しており、今後、成長した樹木や危険な樹木等の実態調査や予防的な防災対策の視点を取り入れた樹林管理や防災工事等、計画的な維持管理に取り組む、より安全で快適な緑の創出を図っていく必要があります。

公園については、鎌倉広町緑地は都市林として平成27年度(2015年)当初の開園を予定しています。また、(仮称)山崎・台峯緑地については、鎌倉中央公園拡大区域は平成30年度(2018年)当初の開園を、都市緑地として保全する区域は平成28年度(2016年)の都市計画決定を目指しており、保全に一定の見通しがついています。

一方、市民にとって身近な街区公園は、開発事業により設置され、本市に移管された公園が多く、大規模な開発の少ない鎌倉地域には公園の配置が少なく、街区公園の数には地域的な偏りがあります。また、高度成長期に設置された公園が多いため、約40%は供用開始後30年を経過しており、施設の老朽化対策が課題です。特に公園遊具については、

一部の公園で長寿命化計画策定に伴う調査を実施したところ、老朽化による劣化や現在の規格に合わない施設が確認されており、施設の補修更新が課題となっています。

1.4.4 下水道・終末処理場

本市の公共下水道事業は、住宅都市として昭和30年（1955年）頃からの急速な人口増加による河川の水質汚濁や海水浴場の水質悪化を契機に、早期の公共下水道の整備が必要であると考え、本市の中央部を東西にわたって連なる山々が分水嶺となり南側を鎌倉処理区、北側を大船処理区とし、2箇所下水道終末処理場を建設する計画としました。

昭和33年（1958年）から、神社仏閣や史跡が多く、人口が集中している鎌倉駅を中心とした鎌倉処理区を第1期区域として事業に着手しました。

その後、事業区域の拡大を図りながら整備を進め、平成25年度（2013年）末では、鎌倉処理区1,188.5haのうち1,179.1ha、99.2%の整備が、大船処理区1,471.0haのうち1,418.3ha、96.4%の整備が完了しています。

管きよの材質は、昭和33年度（1958年）から50年度（1975年）頃までは本管に鉄筋コンクリート管、取付管に陶管を使用し、昭和51年度（1976年）以降は施工性や水密性に優れている硬質塩化ビニル管を本管及び取付管に使用しています。

管きよは、既に、標準耐用年数の50年を経過したものが約40km、約8%あり、継ぎ目からの地下水の浸入防止など老朽化対策として二層構造管による管更生を実施してきましたが、今後も継続して、50年を越す老朽化した管きよの補修更新が必要であり、補修更新のピークは平成60年度（2048年）になります。

また、鎌倉処理区を整備した当時、開削工法が主流であったことから、埋設深さに限度がありました。したがって、地下埋設物等の影響や河川と交差する箇所もあったため、自然流下による整備が困難であり、中継ポンプ場が7箇所、伏越施設が60箇所あります。

鎌倉処理区にある七里ガ浜下水道終末処理場は、平成17年度（2005年）から24年度（2012年）にかけて機械・電気設備の改築工事を実施しています。汚水中継ポンプ場（7箇所）についても、平成21年度（2009年）から改築工事に着手し、平成27年度末（2015年）に長寿命化工事が完了する予定です。

大船処理区にある山崎下水道終末処理場についても平成5年（1993年）の供用開始から20年以上が経過しており、平成27年度（2015年）から長寿命化計画に基づく改築工事を計画的に進めていく予定です。

このように、管きよ等下水道施設の老朽化対策や中継ポンプ場、伏越施設そして2箇所ある下水道終末処理場の存在などが、本市下水道事業の大きな課題です。

雨水については、事業認可以前から存在する水路を含め、下水道事業計画施設として位置づけています。その後、整備を進め、現在（平成25年度末（2013年）時点）では鎌倉排水区域1,177.7haのうち837.9ha、71.1%の整備が、大船排水区域1,427.2haのうち1,174.5ha、82.3%の整備が完了しています。

1.5 鎌倉市総合計画との関係

平成8年度（1996年）から37年度（2025年）を計画期間とする「第3次鎌倉市総合計画」の基本構想では、「①市民自治の確立」、「②人間性豊かな地域づくり」、「③環境共生都市の創造」を基本理念として、「古都としての風格を保ちながら、生きる喜びと新しい魅力を創造するまち」を将来都市像に掲げています。

インフラに関連する将来目標には、「③都市環境を保全・創造するまち」、「⑤安全で快適な生活を送れるまち」を定めています。

また、平成26年度（2014年）から31年度（2019年）を計画期間とする「第3次鎌倉市総合計画 第3期基本計画」（平成26年4月）では、計画推進に向けた考え方として、「①市民自治」、「②行財政運営」、「③防災・減災」、「④歴史的遺産と共生するまちづくり」を掲げ、新たな課題に柔軟に対応できる持続可能な行財政運営に転換し、メリハリのある、効率的な行財政運営を行うとともに、市民力・地域力を生かした市民自治の考え方を大胆に取り入れた持続可能な都市経営を進めていくことが必要であるとしています。

「白書」、「基本方針」及び「計画」は、持続可能な行財政運営の取り組みの一環としてインフラの現状を明らかにするとともに、将来にわたって現在の都市環境を維持増進し、安全に利用し続けるため、今後の事業計画へ反映します。

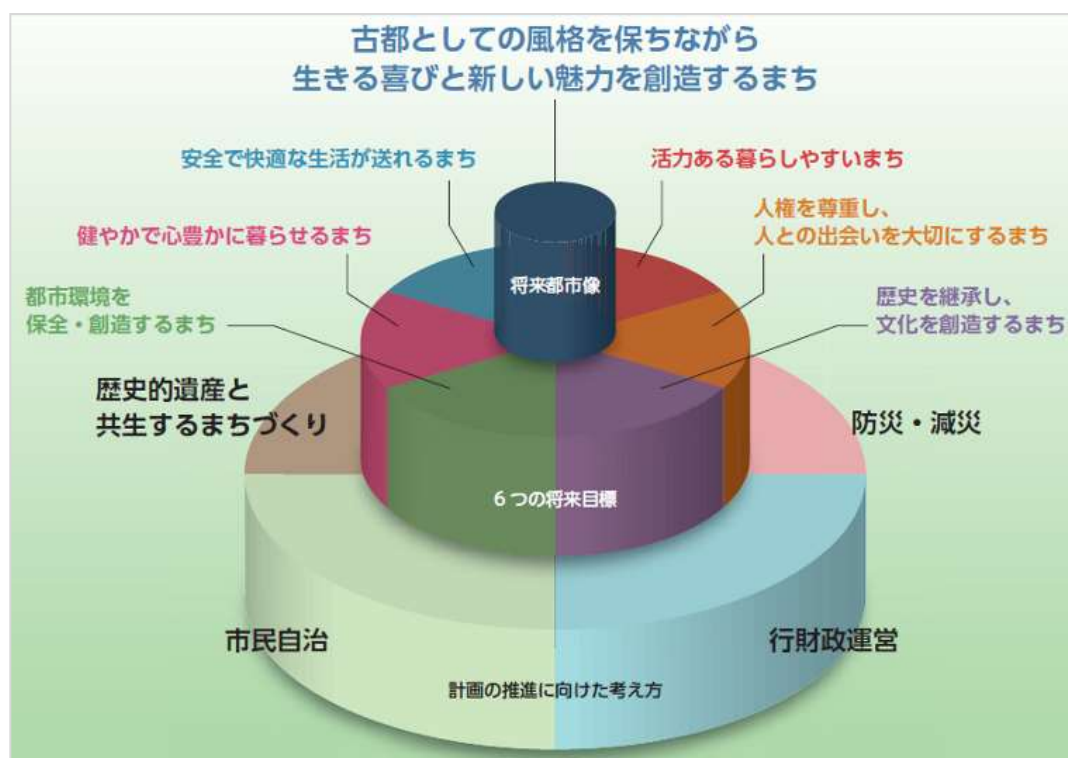


図 1.5-1 計画の推進に向けた考え方イメージ

（「第3次鎌倉市総合計画 第3期基本計画」（平成26年4月）P20より抜粋）

1.6 本市のインフラ管理計画

本市では、これまでインフラごとに維持管理や補修更新の計画を策定し、インフラごとの適正な維持管理に努めてきました。

各インフラにおける維持管理や補修更新に関する現行の計画の概要は次のとおりです。

1.6.1 道路に関する計画

(1) あんしん歩行エリア整備事業計画

平成 18 年(2006 年) 2 月策定。計画期間は平成 18 年度(2006 年) から 26 年度(2014 年)まで。

あんしん歩行エリアの整備は増え続ける死傷事故に対応するため、平成 15 年度(2003 年)に、鎌倉駅、大船駅周辺のそれぞれ約 1 k m²の範囲をあんしん歩行エリアとして指定し対策を講じています。

あんしん歩行エリア内において、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な整備を行うことにより、死傷事故を約 2 割抑止し、そのうち歩行者又は自転車に係る死傷事故を約 3 割抑止することを目標としています。

平成 25 年度(2013 年)に整備が終了し、平成 26 年度(2014 年)に計画期間を終了することから、整備効果を検証するとともに交通管理者や関係機関と今後の整備期計画について検討します。

(2) 無電柱化推進計画

平成 18 年(2006 年) 3 月策定。計画期間は平成 18 年度(2006 年) から 27 年度(2015 年)まで。

安全で快適な歩行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止を目的として国が進めている「無電柱化推進計画」(目標期間平成 16 年度(2004 年)から 20 年度(2008 年)まで)に基づき、市内 7 路線の事業化を予定しています。

(3) 鎌倉市道路特定事業計画

平成 19 年(2007 年) 3 月策定。計画期間は平成 19 年度(2007 年) から 27 年度(2015 年)まで。

平成 15、16 年度(2003、2004 年)に策定した「鎌倉市移動円滑化基本構想」に基づき、重点整備地区内に指定された「特定道路」について、歩道の幅員確保、急勾配や段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック及び手摺の設置などによりバリアフリー化を図ることを目的としています。

(4) 道路舗装修繕計画

平成 24 年(2012 年)10 月策定。計画期間は平成 25 年度(2013 年)から概ね 10 年間
市内の道路については、舗装後相当年数が経過し、経年劣化や交通環境の変化等による劣化が見受けられます。

そのため、安全・安心なまちづくりを進めるうえで「壊れる前に直す」という予防保全的な維持管理を行うため、計画的に舗装修繕を行うことを目的としています。

(5) 橋りょう長寿命化修繕計画

平成 25 年(2013 年) 3 月策定。計画期間は平成 26 年度(2014 年)から 8 年間ごとに見直し。

平成 22 年度(2010 年)から実施した橋りょう点検に基づき、計画を策定した 60 橋について、今後 8 年間で優先順位の高い橋りょうについて修繕を実施し、維持管理費用の縮減と橋りょう長寿命化を図ることを目的としています。

1.6.2 河川、雨水調整池に関する計画

○鎌倉市下水道総合浸水対策基本計画

平成 20 年(2008 年) 8 月策定。計画期間は平成 20 年度から概ね 5 年間ですが、平成 26 年度(2014 年)現在、計画を継続中

浸水対策の目的である「生命の保護」、「都市機能の確保」、「個人財産の保護」の観点から、重点的に対策を行うべき 4 地区において、対象降雨（既往最大降雨）に対して緊急かつ効率的に、都市浸水による被害の最小化を図ることを目的としています。

1.6.3 公園に関する計画

○公園施設の長寿命化計画（街区公園再整備）

平成 25 年度(2013 年)一部策定（計画対象 209 公園のうち 91 公園の遊戯施設について策定）

平成 26 年度(2014 年)から計画に沿って長寿命化対策を開始

これまで「街区公園の整備」の中で老朽化した公園施設の更新などの再整備を進めてきましたが、今後はライフサイクルコストの低減を前提とした計画的な改築・更新を行うため、公園施設全体について、より適正な維持管理を図ることを目的としています。

1.6.4 下水道、終末処理場に関する計画

(1) 鎌倉市下水道マスタープラン

平成 6 年(1994 年)11 月策定。平成 18 年(2006 年) 3 月改定。計画期間は概ね 30 年間

21 世紀における鎌倉市の下水道の将来における方向性を明らかにし、今後とも実施していかなければならない整備計画を明確にするとともに、管理計画や財政計画をも合わせて体系化し、21 世紀における鎌倉市の下水道が目指すべき方向性を示すことを目的としています。

(2) 鎌倉市下水道中期ビジョン

平成 24 年(2012 年)12 月策定。計画期間は平成 24 年(2012 年)12 月から概ね 10 年間
多様化していく下水道の役割を果たす過程において、限られた財源の中で安定した経営とサービスを確保し、利用者の理解を得ながら事業を進めていくために、短・中・長期的な事業の目標や効果、優先度を具体的に示し、持続型下水道事業の発展を目指すことを目的としています。

1.7 「白書」と「計画」の関係

本市では、平成 24 年（2012 年）3 月に「鎌倉市公共施設白書」を作成し、平成 25 年（2013 年）3 月に「鎌倉市公共施設再編計画基本方針」を策定しました。更に平成 27 年（2015 年）3 月には「鎌倉市公共施設再編計画」を策定します。

「鎌倉市公共施設白書」は、本市が所有し、管理運営している公共施設について、その機能や配置状況、利用稼働や稼働状況、施設運営に要する経費や施設の老朽化などについて、実態を把握するため作成したものです。

「白書」は、「鎌倉市公共施設白書」同様、将来のインフラの維持管理や補修更新を適切かつ持続的に行う基礎資料とするため、インフラの充足度、整備状況、管理経費そして将来的な管理経費の予測などについてまとめたものです。

これらのデータは、今後の本市の都市機能を持続的に維持するため、今後作成する「基本方針」や平成 27 年度（2015 年）に予定している本市のインフラの維持管理や補修更新の基本的計画である「（仮称）鎌倉市社会基盤施設マネジメント計画」を策定するための基礎資料とするものです。

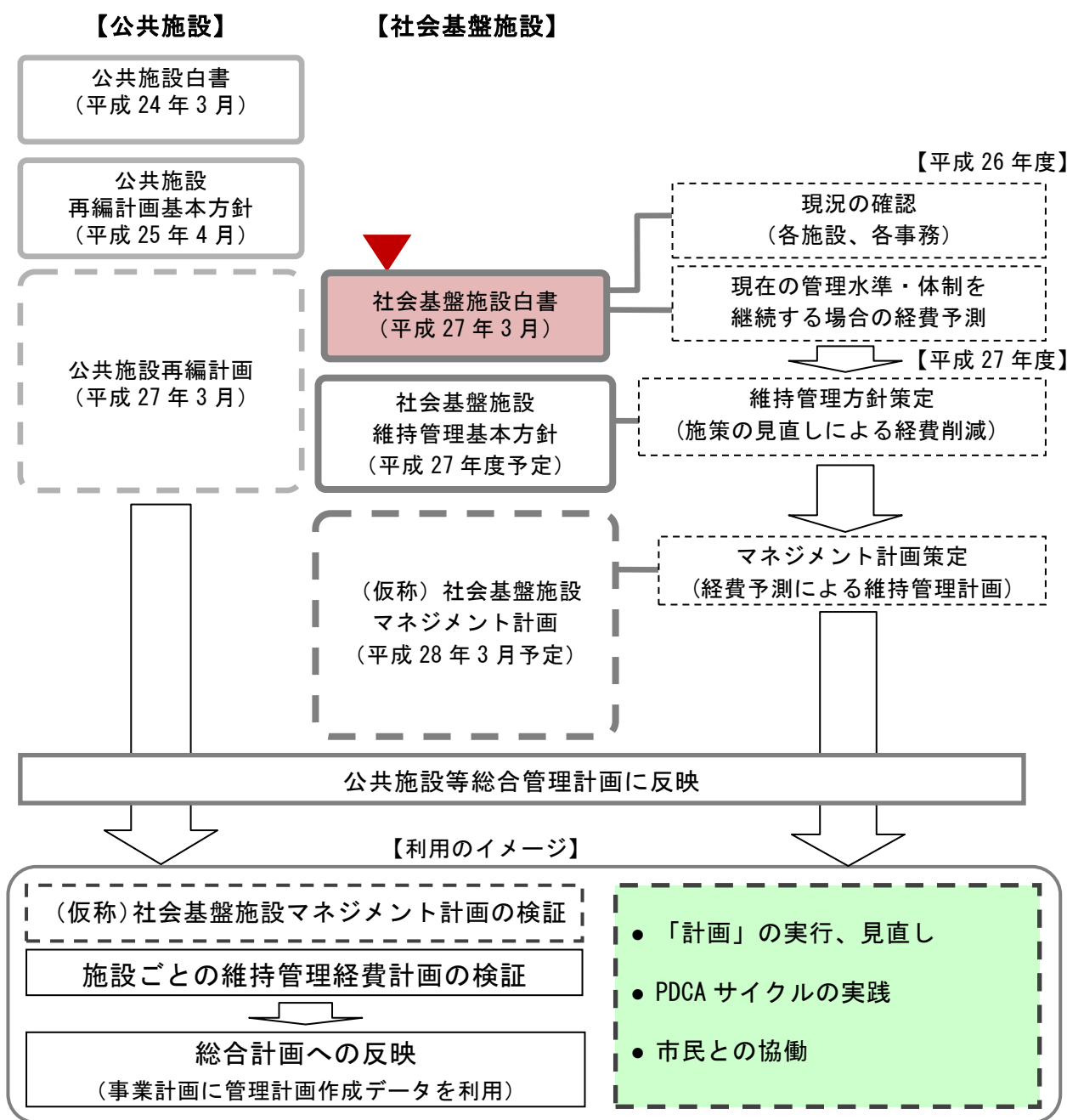


図 1.7-1 「白書」、「基本方針」、「計画」の関係イメージ

第 2 章 管理数量について

本市が管理する道路、橋りょう・橋りょう構造物、トンネル、道路附属施設、河川・雨水調整池、公園等・緑地、下水道・終末処理場、産業振興施設（漁港）について、それぞれの規模や劣化状況などを分析します。「白書」で管理状況を明らかにする対象となるインフラは、表 2-1 のとおりです。

表 2-1 「白書」対象施設一覧表

【道 路】

施設名	種 別	路線数 (路線)	路線延長 (km)	面 積 (㎡)	備 考
道 路	車 道	4,218	622.8353	2,715,334	
	1 級市道 ¹	22	43.4966	385,029	
	2 級市道 ²	51	48.6814	312,613	
	その他市道	4,145	530,6573	2,017,629	
	歩 道	173	56.8590	—	

【橋りょう・橋りょう構造物】

施設名	種 別	橋りょう数	延 長 (m)	面 積 (㎡)	備 考
橋りょう	道路橋	199 橋	1,334.34	13,903.030	
	歩道橋	7 橋	320.86	971.033	
橋りょう 構造物	ペDESTリアンデッキ	2 箇所	363.71	3,181.047	4 デッキ
	エレベータ	5 基	—		
	エスカレータ	4 基	—		

【トンネル】

施設名	種 別	トンネル数 (箇所)	延 長 (m)	備 考
トンネル	道路トンネル	19	926.7	
	道路地下道	2	54.9	

【道路附属施設】

施設名	種 別	路線数 (路線)	数 量	備 考
道路の附属物	盛 土	1	1 箇所	1 級、2 級市道
	ブロック積擁壁	9	13 箇所	1 級、2 級市道
	街路樹	70	47,358 本	

¹ 都市計画道路や主要地区などを連絡する幹線道路

² 都市計画道路や1級の幹線道路などを補助する道路

施設名	種 別	路線数 (路線)	数 量	備 考
道路の付属物	街路照明灯	—	1,264 基	
	カーブミラー	—	1,736 基	
	道路標識 (通り名表示)	—	40 基	1 級、2 級市道
	防護柵 (ガードレール)	—	16,188m	1 級、2 級市道

【河 川・雨水調整池】

施設名	種 別	箇所数	数 量	備 考
河 川	準用河川	4 河川	9.50 km	
	普通河川	5 河川	7.82 km	
	雨水ポンプ場	1 箇所	1 箇所	
雨水調整池	雨水調整池	33 箇所	122,690 m ³	内、下水道事業 計画施設 7 箇所 容量: 25,100 m ³

【公園等・緑 地】

施設名	種 別	箇所数 (箇所)	面 積 (ha)	備 考
公園等	総合公園	1	6.98	
	地区公園	2	15.40	
	風致公園	4	50.00	
	街区公園	230	21.24	
	児童遊園	34	4.85	
緑 地		135	100.41	

【下水道・終末処理場】

施設名	種 別	数 量	備 考
下水道 (汚 水)	汚水管きよ	488km	
	下水道終末処理場	2 箇所	
	中継ポンプ場	7 箇所	
	汚水低地排水ポンプ	57 箇所	
下水道 (雨 水)	雨水管きよ	237km	開きよ、矩形きよ、台形きよ を含む
	雨水低地排水ポンプ	10 箇所	
	雨水ゲート	8 箇所	

【産業振興施設】

施設名	種 別	主な施設	数 量	備 考
漁 港	腰越漁港	2 防波堤	400 m	昭和 39 年 10 月開港 平成 26 年 8 月改修
		展望スペース	1 箇所	

第3章 インフラの現状について

3.1 インフラの充足度

本市と近隣市や同等の規模を持つ他の自治体（以下「近隣市等」という）のインフラの現状を比較し、本市のインフラの特徴を分析します。

表 3.1-1 インフラの現状に関する近隣市等との比較

	行政面積 (km ²)	道路延長 (km)	道路密度 (km/km ²)	道路用地面積 (ha)	道路率 (%)	市道延長 (m)	行政人口 (千人)	一人あたり市道延長 (m/人)	市道舗装延長 (km)	市道舗装率 (%)	都市公園用地面積 (ha)	公園率 (%)	処理人口 (千人)	下水道普及率 (%)
横浜市神奈川区	24	429	18.2	355.8	15.1	399	234	1.7	394	98.6	74	3.1	235	100.0
横浜市磯子区	19	298	15.7	257.1	13.5	279	162	1.7	276	98.9	43	2.3	163	100.0
横浜市金沢区	31	495	16.1	476.4	15.5	462	205	2.3	456	98.7	194	6.3	204	100.0
横須賀市	101	1,497	14.9	967.9	9.6	1,161	409	2.8	—	—	591	5.9	412	97.6
平塚市	68	973	14.3	770.5	11.4	775	258	3.0	756	97.6	93	1.4	253	97.4
鎌倉市	40	619	15.7	364.4	9.2	619	173	3.6	468	75.7	132	3.3	168	97.0
藤沢市	70	1,389	20.0	927.3	13.3	1,303	417	3.1	1,152	88.4	193	2.8	399	95.1
茅ヶ崎市	36	713	19.9	447	12.5	663	237	2.8	540	81.5	57	1.6	228	95.4
逗子市	17	—	—	142.8	8.2	—	58	—	—	—	29	1.6	60	100.0
三浦市	31	527	16.8	238.5	7.6	497	46	10.7	381	76.6	26	0.8	15	32.7
秦野市	104	677	6.5	601.6	5.8	607	169	3.6	529	87.1	71	0.7	139	84.9
伊勢原市	56	469	8.5	417.7	7.5	411	101	4.1	380	92.6	41	0.7	76	76.9
海老名市	26	805	30.4	352.5	13.3	460	129	3.6	365	79.5	62	2.4	123	95.4
綾瀬市	22	355	15.9	242.1	10.9	355	84	4.2	293	82.5	34	1.5	80	94.3
広島市西区	36	508	14.2	398.3	11.2	479	188	2.5	471	98.2	121	3.4		
下関市	716	2,557	3.6	—	—	2,118	275	7.7	1,930	91.1	327	0.5	198	72.5
宇部市	288	896	3.1	—	—	706	171	4.1	648	91.7	238	0.8	128	74.1

※出典【行政面積】各市の統計資料によります。

※出典【道路延長】各市の統計書（国道や橋りょうを含む場合と含まない場合があります）

※出典【道路面積】平成 22 年度神奈川県都市計画基礎調査（平成 23～25 年度実施）

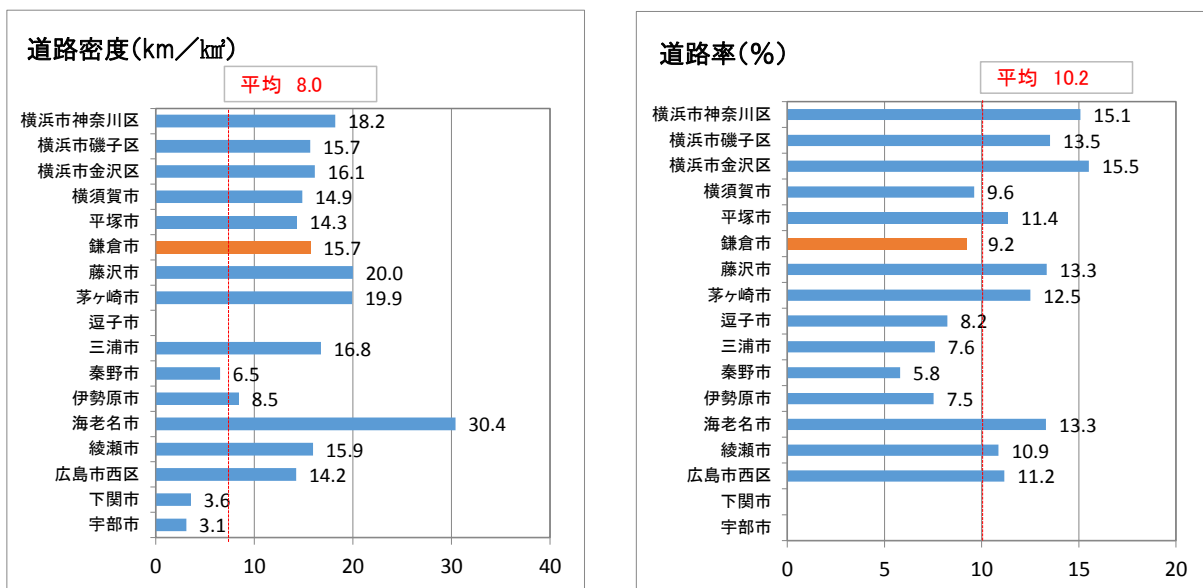
※出典【公園】平成 22 年度神奈川県都市計画基礎調査（平成 23～25 年度実施）、県外は各市の統計資料によります。都市計画基礎調査では都市公園や広場、運動場等を公園と扱っています。

※出典【下水道普及率】神奈川県ホームページ、横浜市統計ポータルサイト、県外は各市の統計資料によります。

※本市の【道路延長】は、P25 表 3.2-2「道路延長」を採用し【市道舗装率】は、P25 表 3.2-2「舗装率 75.66」を採用しています。※道舗装率：舗装延長 468.3181km÷道路延長 618.9980km

○ 道 路

本市の道路は、道路率と舗装率が低い傾向にありますが、道路密度や一人あたりの市道延長は近隣市等と同等です。

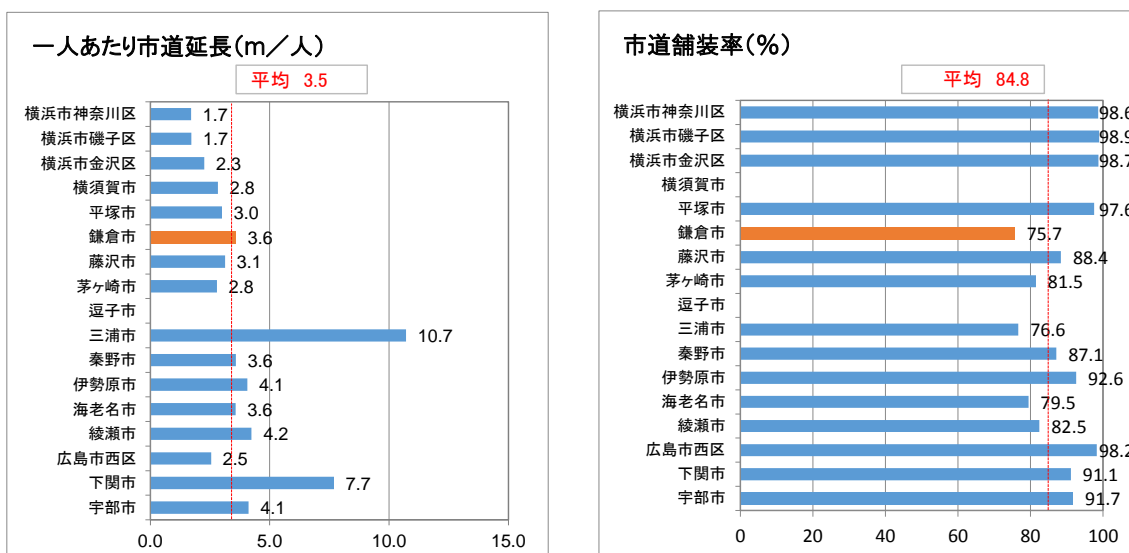


※道路密度：各市の道路延長を各市の行政面積で割った値です。

逗子市は道路延長が不明のためグラフ表示していません。

※道路率：各市の全ての道路面積を各市の全面積で割った値です。

下関市と宇部市は道路面積が不明のためグラフ表示していません。



※一人あたり市道延長：各市の市道延長を各市の人口で割った値です。

逗子市は道路延長が不明のためグラフ表示していません。

※市道舗装率：各市の市道の舗装延長を各市の道路延長で割った値です。

横須賀市と逗子市は舗装延長が不明のためグラフ表示していません。

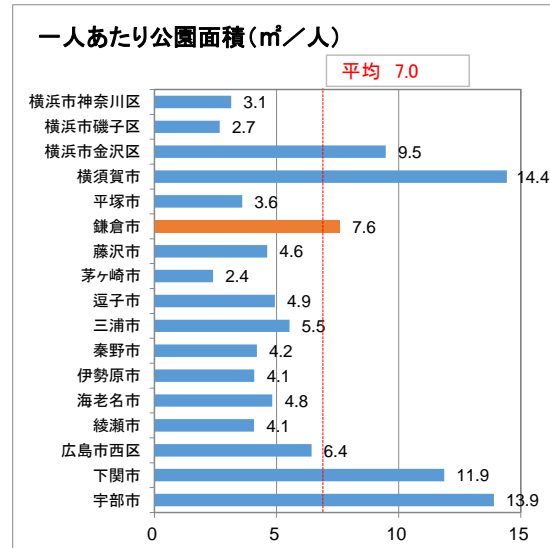
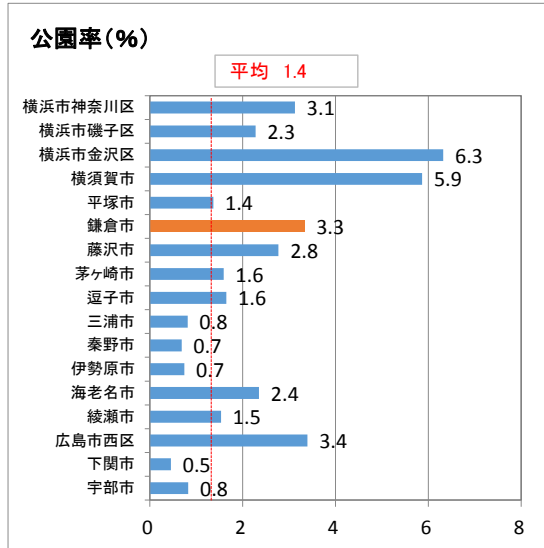
※出典【道路・延長】各市の統計書（国道や橋りょうを含む場合と含まない場合があります）

※出典【道路・面積】平成 22 年度神奈川県都市計画基礎調査（平成 23～25 年度実施）

※出典【行政面積】各市の統計資料によります。

○ 公園

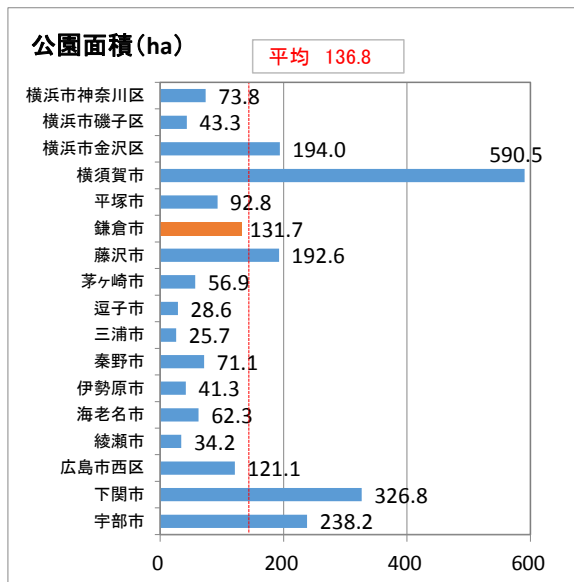
本市の公園は、近隣市等の平均に対して2倍以上の公園率がありますが、一人あたりの面積を比較すると近隣市等と同等です。



※公園率：各市の全ての公園面積を、各市の全面積で割った値です。

※一人あたり公園面積：各市の全ての公園面積を、各市の人口で割った値です。

※出典【公園】平成22年度神奈川県都市計画基礎調査（平成23～25年度実施）、県外は各市の統計資料によります。

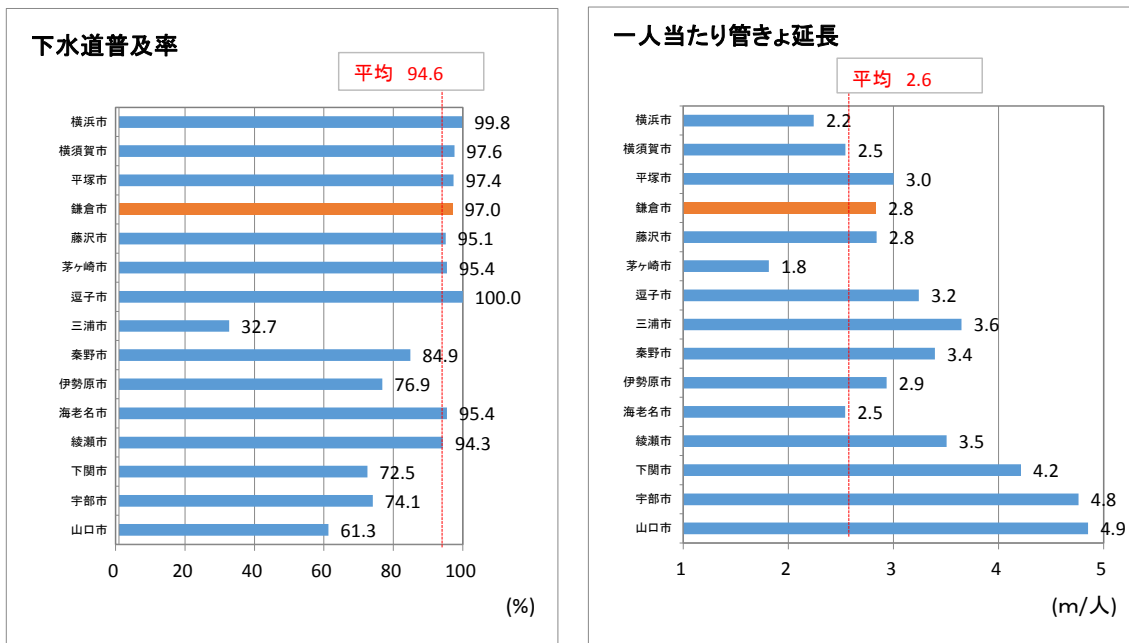


※出典【公園】平成22年度神奈川県都市計画基礎調査（平成23～25年度実施）、県外は各市の統計資料によります。都市計画基礎調査では都市公園や広場、運動場等を公園と扱っています。

○ 下水道

本市の下水道普及率は97.0%であり、近隣市等の平均値を上回っています。

一方、本市の一人当たり管きょ延長は、2.8mであり、近隣市等の平均値に近い状況です。一人当たりの管きょ延長が少ない都市ほど、効率的な整備をしていることとなります。



※出典【下水道普及率】神奈川県ホームページ、横浜市統計ポータルサイト、県外は各市の統計資料によります。

※下水道普及率データは、平成25年度末データ

※出典【一人当たり管きょ延長】データ

総務省平成24年度地方公営企業年鑑の管きょ延長を利用して加工しました。

3.2 インフラの整備状況

3.2.1 行政地域区分

「3.2 インフラの整備状況」では、市全体のほか行政地域別のインフラの整備状況を整理します。

この「白書」における地域区分は、表 3.2-1 のとおりです。

表 3.2-1 行政地域区分一覧表（平成 27 年 1 月時点）

地域	人口(人)	面積(km ²)	人口密度(人/km ²)
鎌倉地域	46,614	14.22	3,278
腰越地域	24,676	4.21	5,861
深沢地域	33,765	8.22	4,108
大船地域	43,106	8.40	5,132
玉縄地域	25,062	4.48	5,594
合計	173,223	39.53	4,382

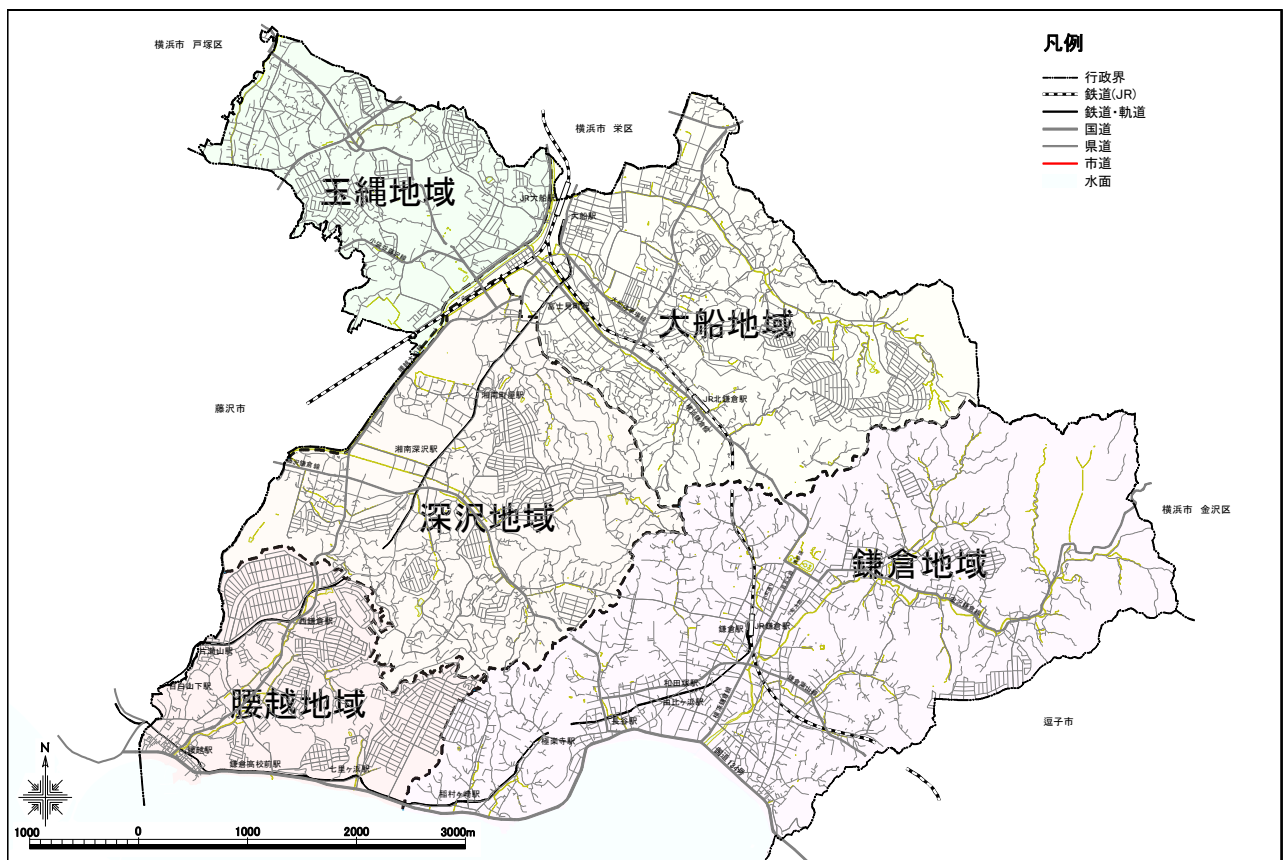


図 3.2-1 地域区分図

3.2.2 道路舗装

3.2.2.1 管理数量

道路の管理数量は表 3.2-2 のとおりであり、市道の路線数は 4,218 路線、実延長は約 621km です。また、歩道の路線数は、173 路線、実延長は約 57km です。本市が管理する道路は、道路法施行規則（昭和 27 年 8 月 1 日建設省令第 25 号）第 4 条の 2 で規定されている道路台帳で管理しています。

表 3.2-2 道路の舗装延長と舗装率

種別	路線数 (路線)	実延長 (km)	道路延長 (km)	未舗装延長 (km)	舗装延長 (km)	舗装率 (%)
車道	4,218	621.1794	618.9980	150.6799	468.3181	75.66
幹線市道合計	73	91.8775	91.1041	0.5786	90.5255	99.36
1級市道 ¹	22	43.3760	42.9711	0.2041	42.7670	99.53
2級市道 ²	51	48.5015	48.1330	0.3745	47.7585	99.22
その他市道	4,145	529.3019	527.8939	150.1013	377.7926	71.57
歩道	173	56.8590	—	—	—	—

※道路台帳（第 1 号様式）総括（平成 26 年 2 月 28 日）より編集しています。

※「実延長」は「路線延長」より複数の路線が重なる「重用延長」を除く延長です。

※「道路延長」は「実延長」より「橋りょう」及び「トンネル」の延長を除く延長です。

※「1 級市道」、「2 級市道」は「市町村道事業の手引き」（建設省道路局編）に沿って区分しています。

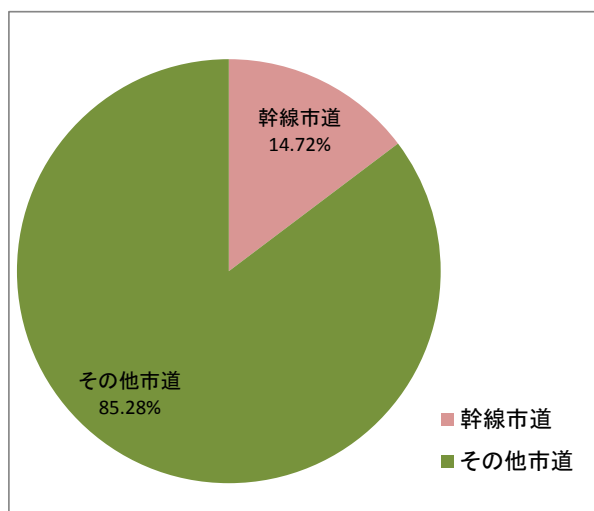
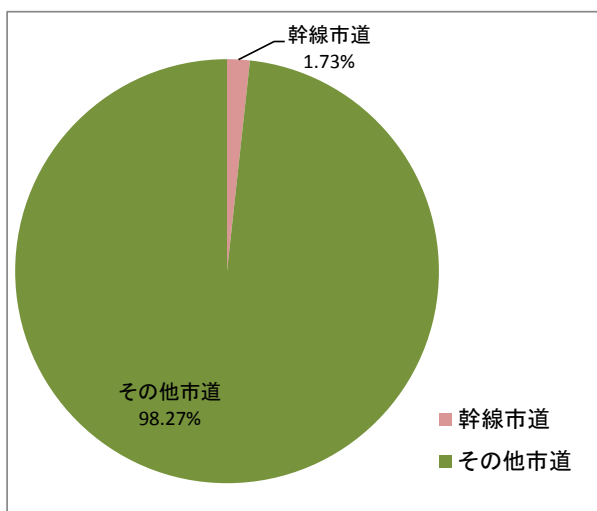


図 3.2-2 車道の路線数内訳

図 3.2-3 車道の道路延長内訳

道路種別では 1 級市道と 2 級市道を幹線市道と位置づけており、路線数は 73 路線、実延長は約 92km です。幹線市道は、道路延長全体の 14.72% になります。

¹ 都市計画道路や主要地区などを連絡する幹線道路

² 都市計画道路や 1 級の幹線道路などを補助する道路

本市が管理する道路延長には未供用路線や一部未供用区間を含んでいます。未供用路線は394路線 24.116km(平成24年度地方交付税「通行不可」計上路線一覧表より)、一部未供用路線は399路線 56.338km(一部未供用 全路線一覧表(平成25年9月4日)より)あります。

3.2.2.2 道路の整備状況

本市が管理する道路の整備状況は、図 3.2-4 及び表 3.2-3 の一覧のとおりです。

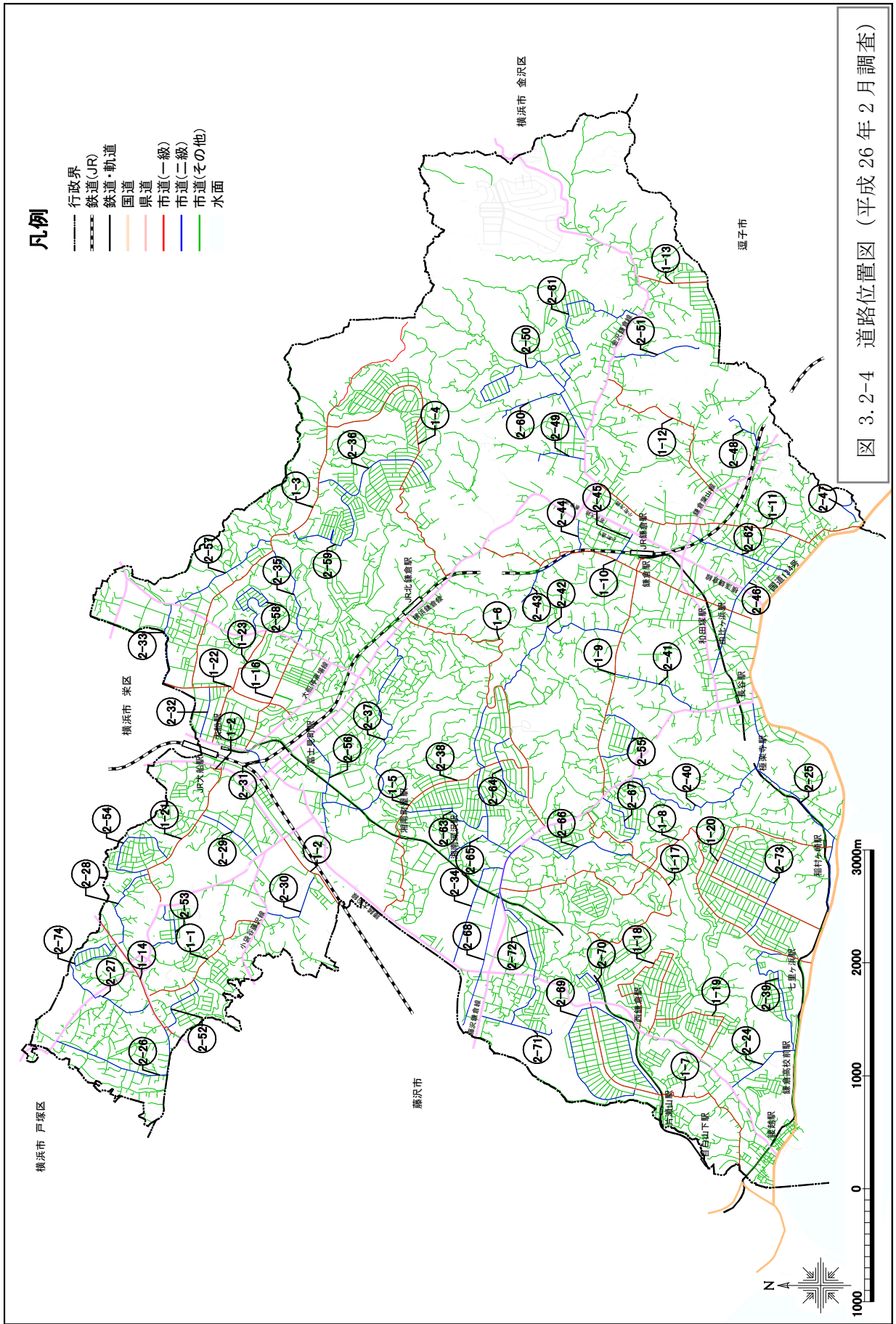


表 3.2-3 幹線市道（1級市道、2級市道）の一覧

連番	道路種別	路線名	道路延長 (m)
1	1級市道	鎌倉市道 001-001 号線	1,317.5
2	1級市道	鎌倉市道 001-002 号線	748.4
3	1級市道	鎌倉市道 001-003 号線	3,018.8
4	1級市道	鎌倉市道 001-004 号線	2,917.4
5	1級市道	鎌倉市道 001-005 号線	2,412.8
6	1級市道	鎌倉市道 001-006 号線	3,249.4
7	1級市道	鎌倉市道 001-007 号線	2,494.0
8	1級市道	鎌倉市道 001-008 号線	3,875.0
9	1級市道	鎌倉市道 001-009 号線	1,931.4
10	1級市道	鎌倉市道 001-010 号線	2,585.0
11	1級市道	鎌倉市道 001-011 号線	2,528.8
12	1級市道	鎌倉市道 001-012 号線	1,712.5
13	1級市道	鎌倉市道 001-013 号線	623.8
14	1級市道	鎌倉市道 001-014 号線	1,279.4
16	1級市道	鎌倉市道 001-016 号線	960.1
17	1級市道	鎌倉市道 001-017 号線	2,367.9
18	1級市道	鎌倉市道 001-018 号線	1,624.6
19	1級市道	鎌倉市道 001-019 号線	1,035.0
20	1級市道	鎌倉市道 001-020 号線	2,471.0
21	1級市道	鎌倉市道 001-021 号線	1,479.9
22	1級市道	鎌倉市道 001-022 号線	1,208.0
23	1級市道	鎌倉市道 001-023 号線	1,130.4
24	2級市道	鎌倉市道 002-024 号線	678.3
25	2級市道	鎌倉市道 002-025 号線	2,195.7
26	2級市道	鎌倉市道 002-026 号線	1,459.2
27	2級市道	鎌倉市道 002-027 号線	867.7
28	2級市道	鎌倉市道 002-028 号線	832.5
29	2級市道	鎌倉市道 002-029 号線	611.9
30	2級市道	鎌倉市道 002-030 号線	692.5
31	2級市道	鎌倉市道 002-031 号線	280.6
32	2級市道	鎌倉市道 002-032 号線	337.8
33	2級市道	鎌倉市道 002-033 号線	733.9
34	2級市道	鎌倉市道 002-034 号線	1,035.0
35	2級市道	鎌倉市道 002-035 号線	805.7
36	2級市道	鎌倉市道 002-036 号線	1,284.5
37	2級市道	鎌倉市道 002-037 号線	2,336.5
38	2級市道	鎌倉市道 002-038 号線	1,233.3
39	2級市道	鎌倉市道 002-039 号線	1,324.7

連番	道路種別	路線名	道路延長 (m)
40	2級市道	鎌倉市道 002-040 号線	1,390.6
41	2級市道	鎌倉市道 002-041 号線	786.7
42	2級市道	鎌倉市道 002-042 号線	1,466.9
43	2級市道	鎌倉市道 002-043 号線	649.7
44	2級市道	鎌倉市道 002-044 号線	287.1
45	2級市道	鎌倉市道 002-045 号線	270.1
46	2級市道	鎌倉市道 002-046 号線	1,374.0
47	2級市道	鎌倉市道 002-047 号線	340.7
48	2級市道	鎌倉市道 002-048 号線	526.7
49	2級市道	鎌倉市道 002-049 号線	459.9
50	2級市道	鎌倉市道 002-050 号線	1,967.6
51	2級市道	鎌倉市道 002-051 号線	777.0
52	2級市道	鎌倉市道 002-052 号線	618.1
53	2級市道	鎌倉市道 002-053 号線	648.1
54	2級市道	鎌倉市道 002-054 号線	1,041.4
55	2級市道	鎌倉市道 002-055 号線	775.5
56	2級市道	鎌倉市道 002-056 号線	540.1
57	2級市道	鎌倉市道 002-057 号線	1,080.9
58	2級市道	鎌倉市道 002-058 号線	1,190.6
59	2級市道	鎌倉市道 002-059 号線	1,280.9
60	2級市道	鎌倉市道 002-060 号線	608.6
61	2級市道	鎌倉市道 002-061 号線	1,742.1
62	2級市道	鎌倉市道 002-062 号線	929.9
63	2級市道	鎌倉市道 002-063 号線	884.5
64	2級市道	鎌倉市道 002-064 号線	735.3
65	2級市道	鎌倉市道 002-065 号線	674.1
66	2級市道	鎌倉市道 002-066 号線	1,041.1
67	2級市道	鎌倉市道 002-067 号線	643.7
68	2級市道	鎌倉市道 002-068 号線	1,184.9
69	2級市道	鎌倉市道 002-069 号線	2,373.3
70	2級市道	鎌倉市道 002-070 号線	490.6
71	2級市道	鎌倉市道 002-071 号線	614.5
72	2級市道	鎌倉市道 002-072 号線	1,280.5
73	2級市道	鎌倉市道 002-073 号線	1,028.7
74	2級市道	鎌倉市道 002-074 号線	903.7

※連番のうち、「15」を欠番として扱っています。

3.2.2.3 車道舗装の状況

(1) 車道舗装評価の指標

車道舗装の評価は、舗装の劣化状態の指標であるMC I¹（舗装の維持管理指数（以下「MC I」という））で管理しています。

MC I の評価目安

MC I 3.0 以下	すぐに補修が必要
MC I 4.0 以下	補修が必要
MC I 5.0 以下	すぐに補修は必要ないが経過観察が必要
MC I 5.1 以上	問題なし

※舗装維持計画作成時の参考資料 路面一車道編（（財）国土開発技術研究センター）より抜粋

（説明写真）劣化状況例ごとのMC I 値



図 3.2-5 MC I = 6～7
ひび割れ、わだち掘れがない程度



図 3.2-6 MC I = 6
ひび割れがわずかにある程度

¹MC I（舗装の維持管理指数）

旧建設省において、道路管理者が主観的に維持修繕を必要と感じる路面状態を表す指標として開発された、日本独自の指数です。

MC I は、舗装の劣化要因であるひび割れ、わだち掘れ、平坦性の要素をMC I としてひとつの指数で表しています。



図 3.2-7 MC I = 5
ひび割れが見える程度



図 3.2-8 MC I = 4
ひび割れが複数ある程度



図 3.2-9 MC I = 3
ひび割れが面状にひろがり、わだち掘れがある



図 3.2-10 MC I = 2
ひび割れが全面にひろがり、わだち掘れが顕著

(2) 車道舗装の劣化状況

①舗装状態調査の範囲

本市では平成 23 年度（2011 年）に、道路舗装修繕計画策定の基礎資料とするため、幹線市道（1 級市道、2 級市道）及びその他市道について舗装状態調査を行っています。

表 3.2-4 舗装状態調査の対象範囲

調査方法	路線数 (路線)	調査数量 (km)	備考
機械調査	99	145.013	舗装状態調査区間のうち 82.804km が、幹線市道に該当します。 舗装状態調査は上下線を実施しています。
目視調査	2,018	330.601	
合計	2,117	475.614	

※「機械調査」：専用の路面性状測定車による調査です。

※「目視調査」：専門の調査員が目視により判断する調査です。

②舗装状態調査の結果

1) MC I（舗装の維持管理指数）

舗装状態調査の結果、調査した市道の平均 MC I は 6.4 でした。これは、全国の平均である MC I とほぼ同等の値です。また、道路種別ごとの平均 MC I は、幹線市道（1 級市道、2 級市道）、その他市道とも 6.4 でした。したがって市道は、道路種別に関わらず全体に同等の管理状況となっています。

表 3.2-5 車道舗装の劣化程度（MC I：舗装の維持管理指数）

道路種別	平均 MC I
幹線市道	6.4
その他市道	6.4
調査した市道全体	6.4

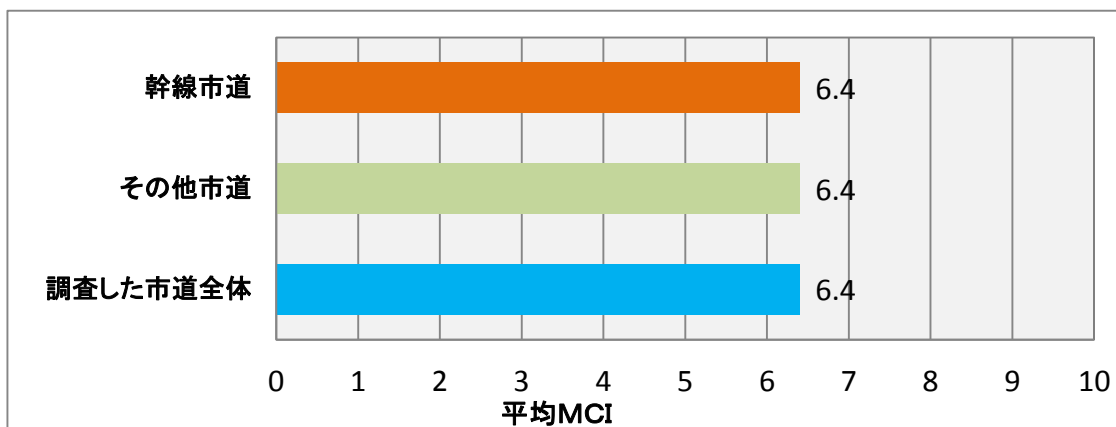


図 3.2-11 市道の舗装劣化状況 (MCI)

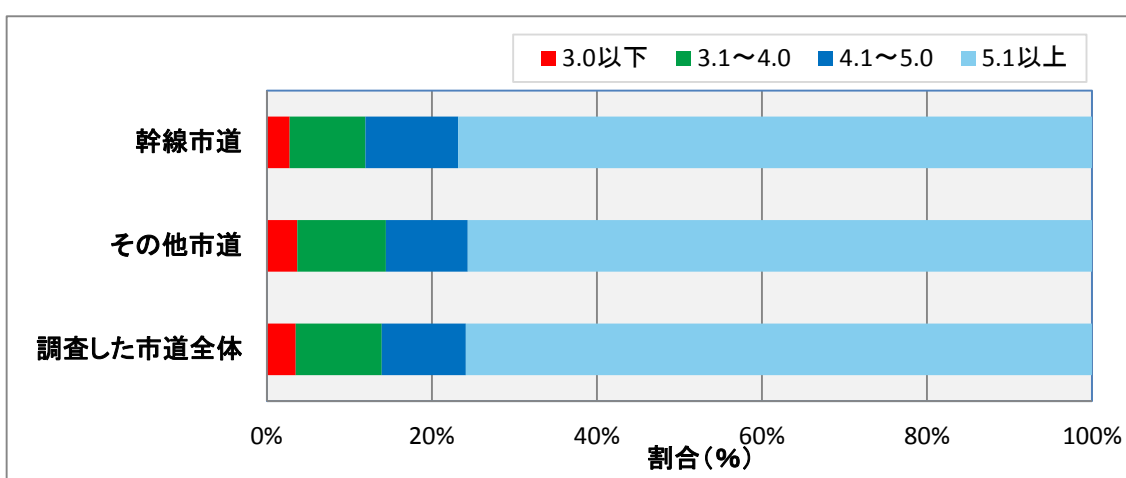


図 3.2-12 MCI の舗装延長割合

一般的に、MCI 4 以下の道路では舗装の補修が必要であると判断しますが、舗装状態調査では調査した市道の 13.7% が MCI 4 以下であるとの結果が出ています。

2) ひび割れ率

平成 23 年度 (2011 年) の舗装状態調査では、舗装の主な劣化要因であるひび割れについても調査しました。調査した市道全体の平均ひび割れ率は 10.7% です。

また、道路種別ごとの平均ひび割れ率は、幹線市道 (1 級市道、2 級市道) 10.1%、その他市道で 10.9% となっています。

表 3.2-6 車道舗装の劣化程度 (ひび割れ率)

道路種別	平均ひび割れ率 (%)
幹線市道	10.1
その他市道	10.9
調査した市道全体	10.7

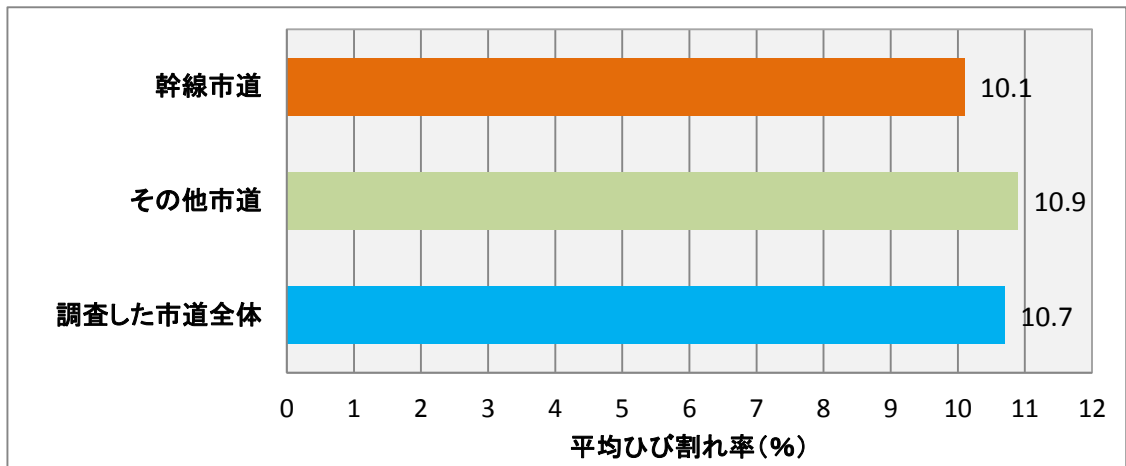


図 3.2-13 市道の劣化状況（ひび割れ率）

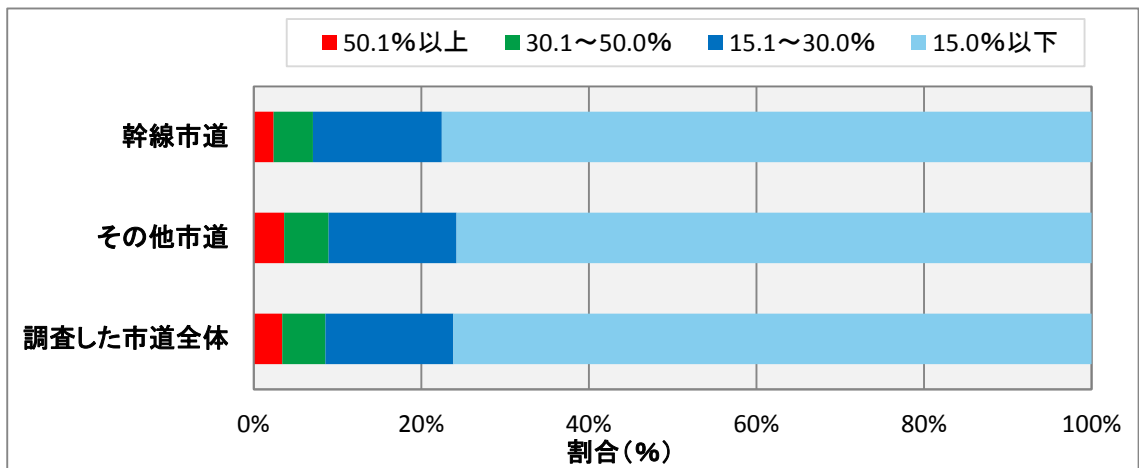
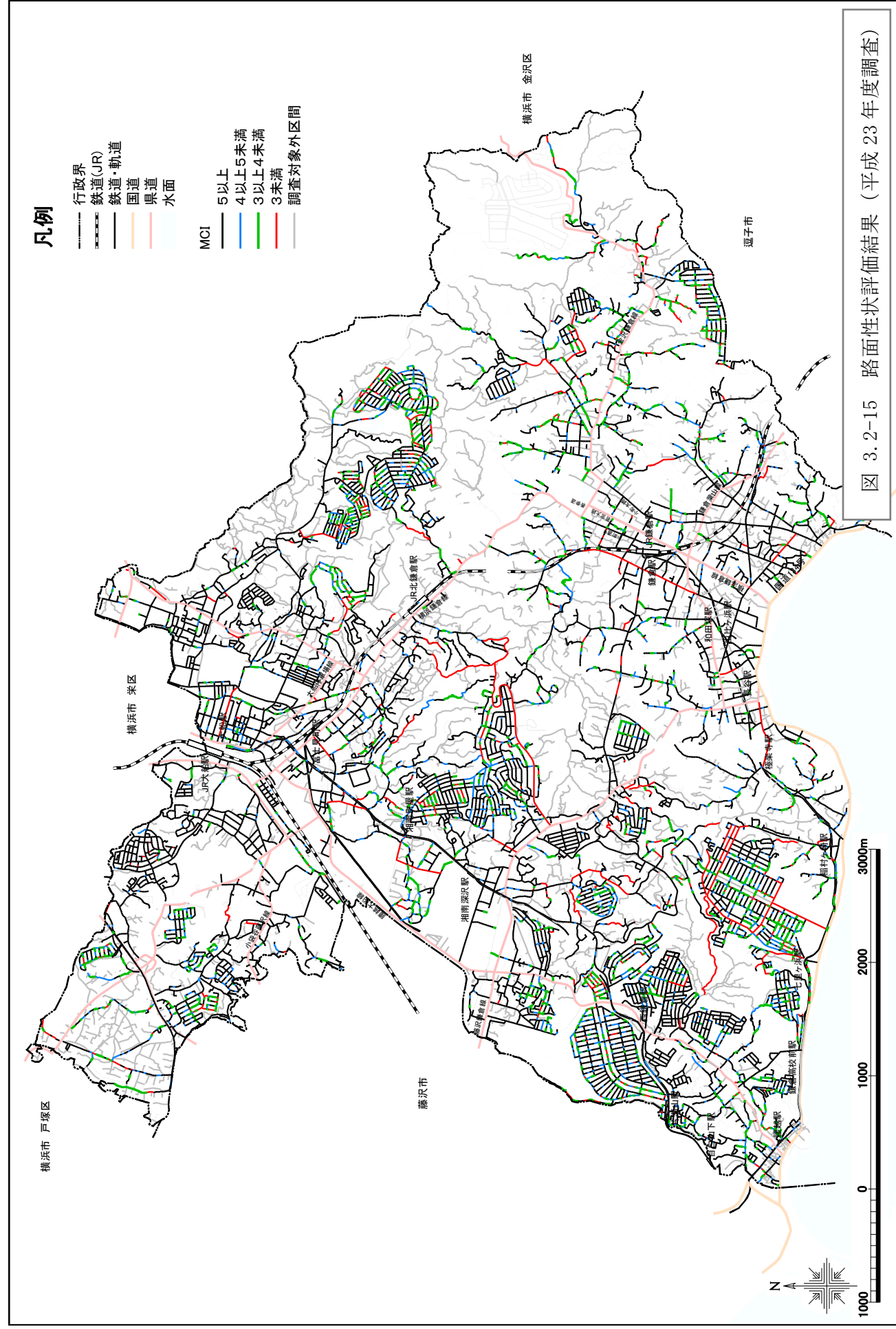
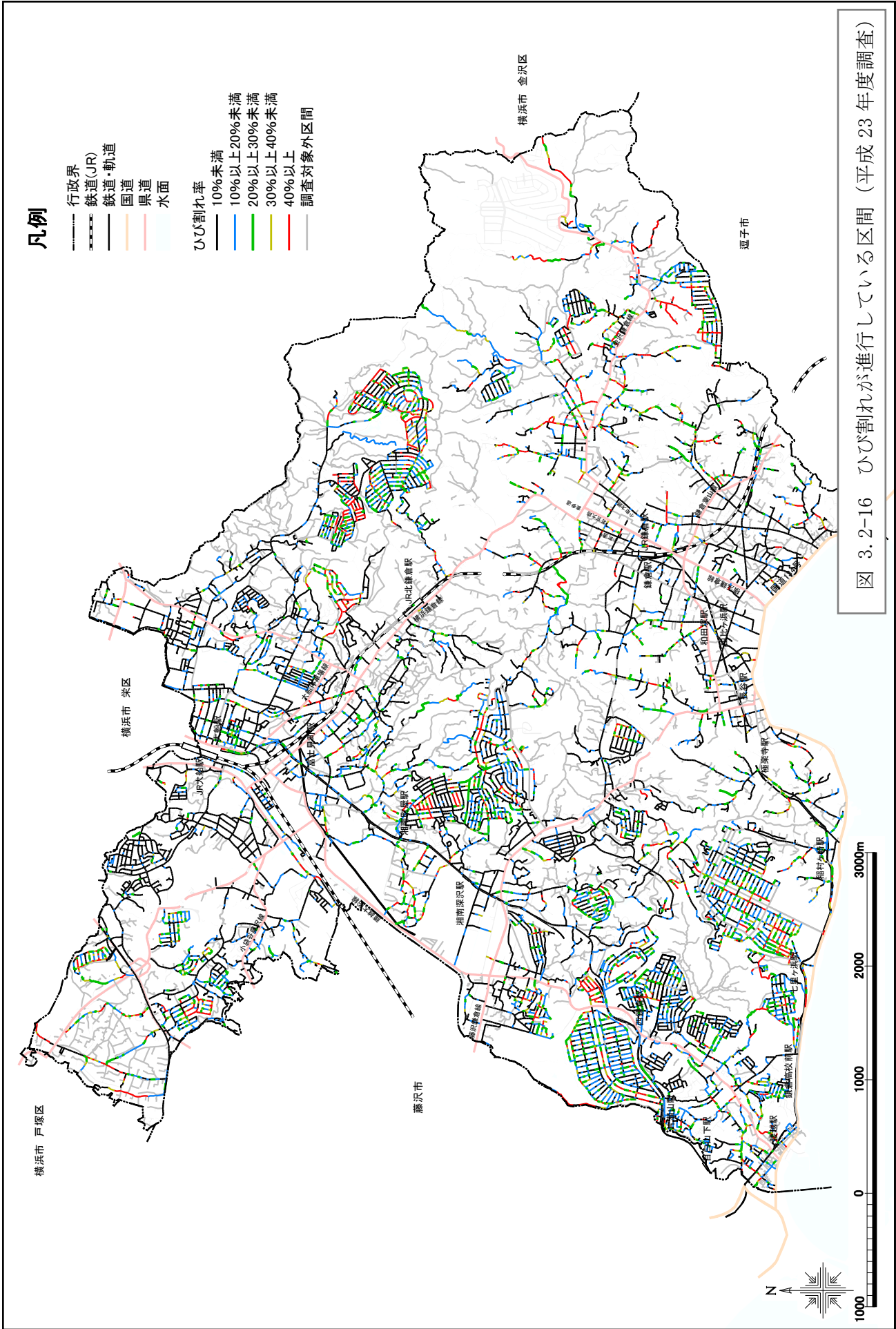


図 3.2-14 ひび割れ率の舗装延長割合

調査した市道のうち 8.6%が補修を必要とするひび割れ率 30%以上の道路であり補修が必要です。

舗装状態調査の結果を図にすると、図 3.2-15 及び図 3.2-16 のとおりです。





3.2.2.4 地域別集計

地域別の道路種別の舗装延長¹は表 3.2-7 のとおりです。鎌倉地域、深沢地域、玉縄地域では、1級市道より2級市道の延長が長くなっており、腰越地域、大船地域では2級市道よりも1級市道の延長が長くなっています。

表 3.2-7 地域別の市道舗装延長

地 域	幹線市道			その他の市道 (km)	合 計 (km)
	1 級市道 (km)	2 級市道 (km)	計 (km)		
鎌倉地域	9.0606	14.1262	23.1868	104.2176	127.4044
腰越地域	8.0034	5.0714	13.0748	57.2769	70.3517
深沢地域	9.2605	13.3591	22.6196	80.8965	103.5161
大船地域	11.5347	8.0660	19.6007	94.1181	113.7188
玉縄地域	4.9078	7.1358	12.0436	41.2835	53.3271
合 計	42.7670	47.7585	90.5255	377.7926	468.3181

※ 1級市道と2級市道を幹線市道と位置づけています。

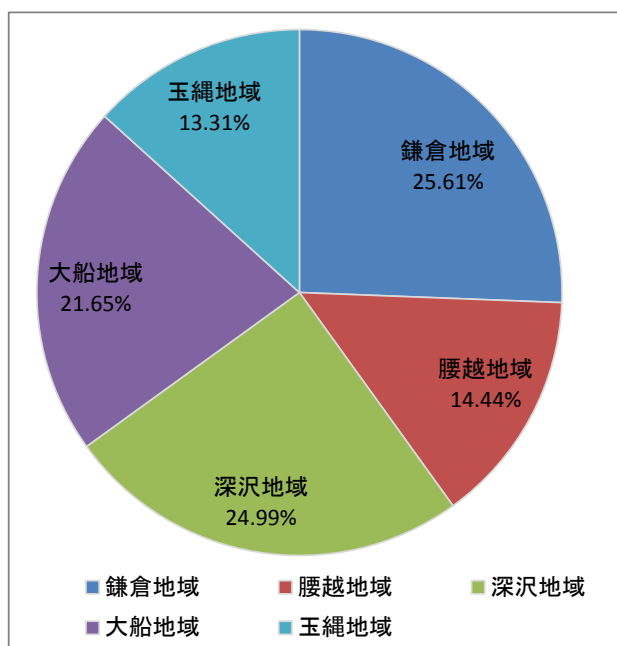


図 3.2-17 幹線市道の地域別延長構成

¹ 舗装延長は、道路が舗装されている区間の延長です。

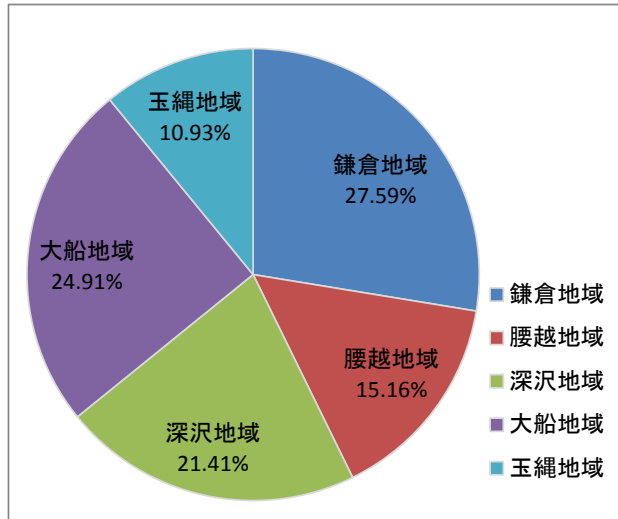


図 3.2-18 その他市道の地域別延長構成

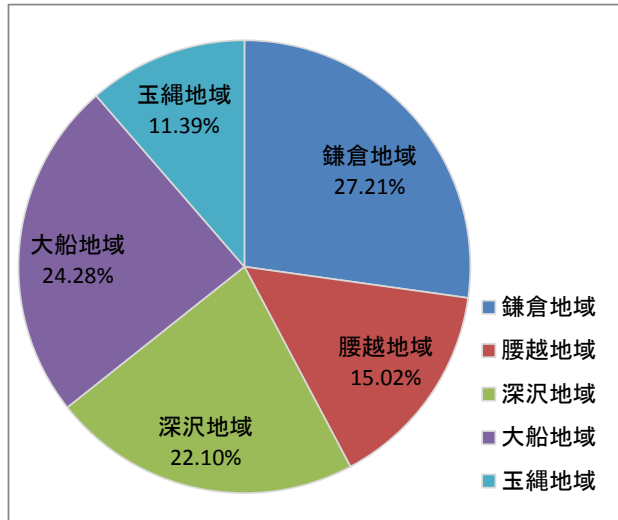


図 3.2-19 市道全体の地域別延長構成

地域別の平均MCIは、腰越地域を除き6.0を越えており、全般に良好といえる舗装状態を維持しています。

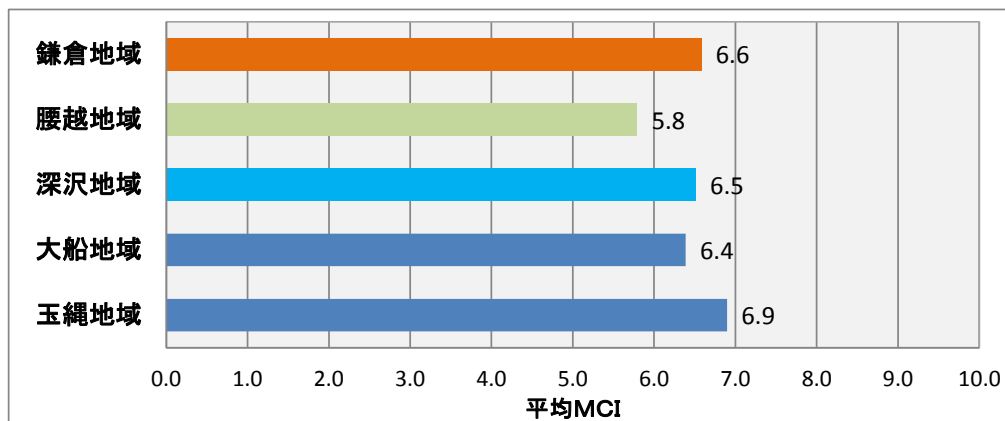


図 3.2-20 地域別 平均MCI

地域別の平均ひび割れ率は、いずれの地域も15%未満です。特に、深沢地域と玉縄地域では、10%を切る良好な状態を維持しています。

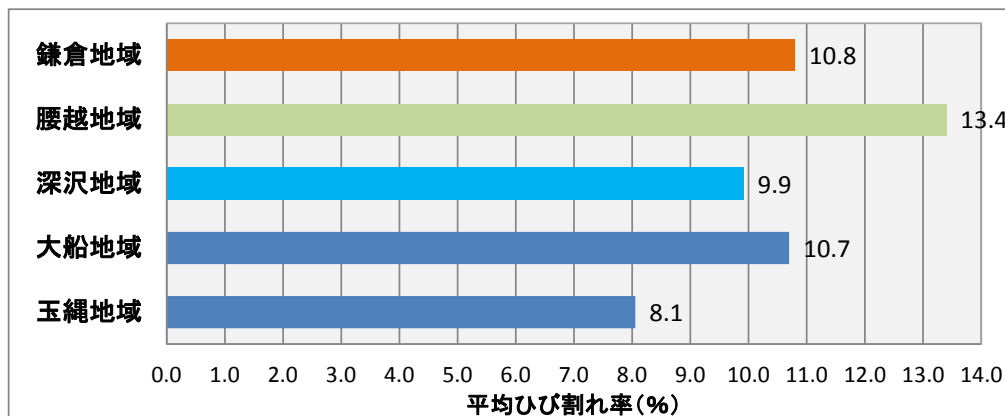


図 3.2-21 地域別 平均ひび割れ率

①鎌倉地域

鎌倉地域は、MC I 4以下の区間は約16%、ひび割れ率30%以上の区間は約9%あります。1級市道ではMC I 5未満の区間が約19%と、他の道路種別と比べて少なくなっています。

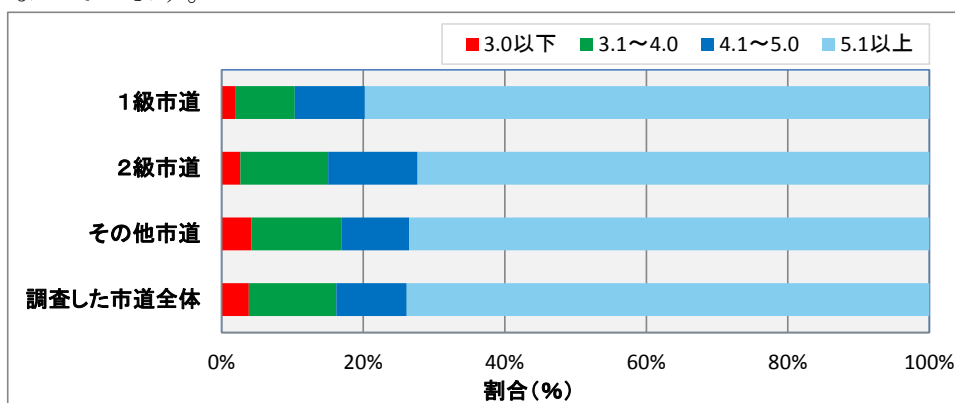


図 3.2-22 (鎌倉地域) 道路種別別 MC I

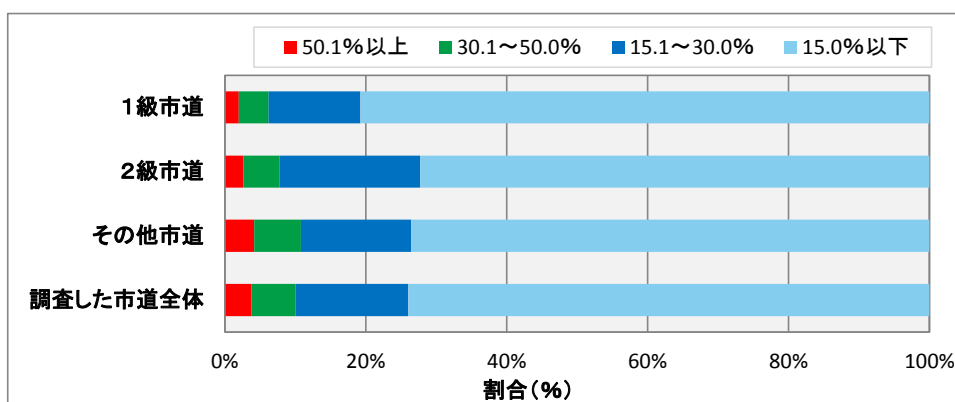


図 3.2-23 (鎌倉地域) 道路種別別 ひび割れ率

②腰越地域

腰越地域は、MC I 4 以下の区間は約 16%、ひび割れ率 30%以上の区間は約 10% あります。2 級市道で、MC I 5 未満の区間が約 28%と、他の道路種別と比べて多くなっています。

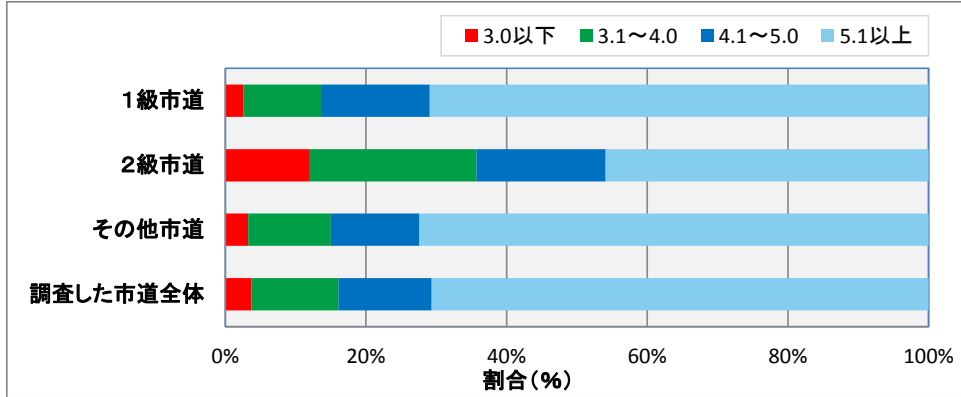


図 3.2-24 (腰越地域) 道路種別別 MC I

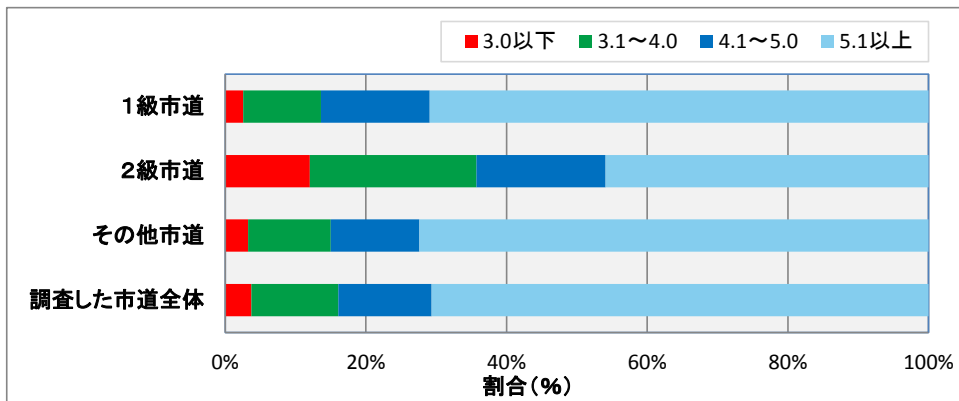


図 3.2-25 (腰越地域) 道路種別別 ひび割れ率

③深沢地域

深沢地域は、MC I 4 以下の区間は約 13%、ひび割れ率 30%以上の区間は約 8% あります。道路種別ごとの舗装劣化程度に違いはありません。

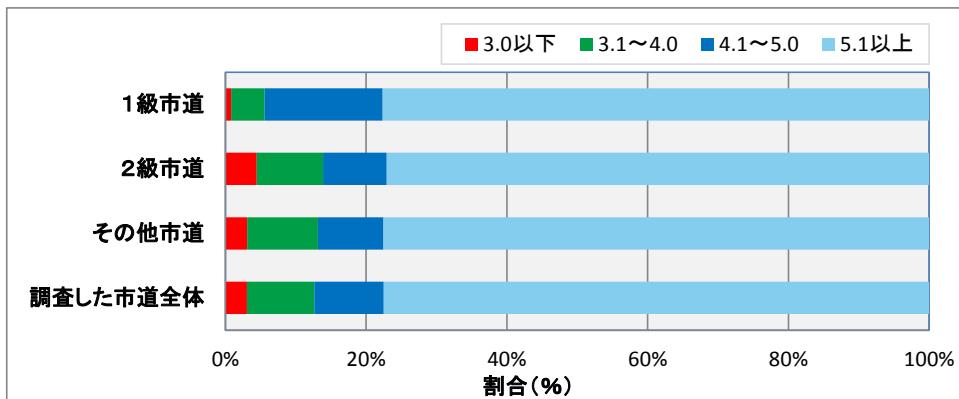


図 3.2-26 (深沢地域) 道路種別別 MC I

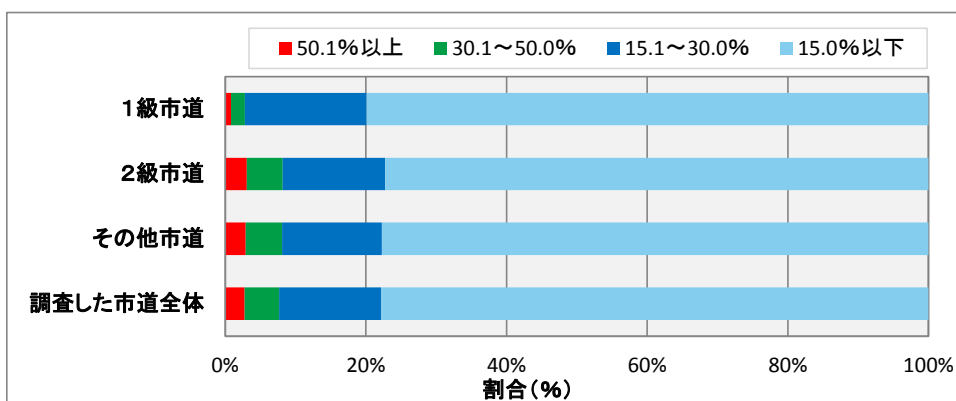


図 3.2-27 (深沢地域) 道路種別別 ひび割れ率

④大船地域

大船地域は、MC I 4以下の区間は約13%、ひび割れ率30%以上の区間は約8%あります。その他市道でMC I 5未満の区間が約5%と、他の道路種別と比べて多くなっています。

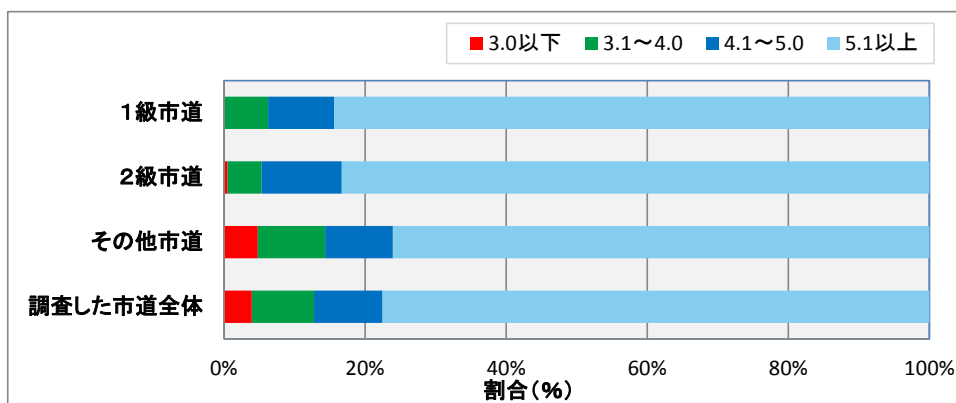


図 3.2-28 (大船地域) 道路種別別 MC I

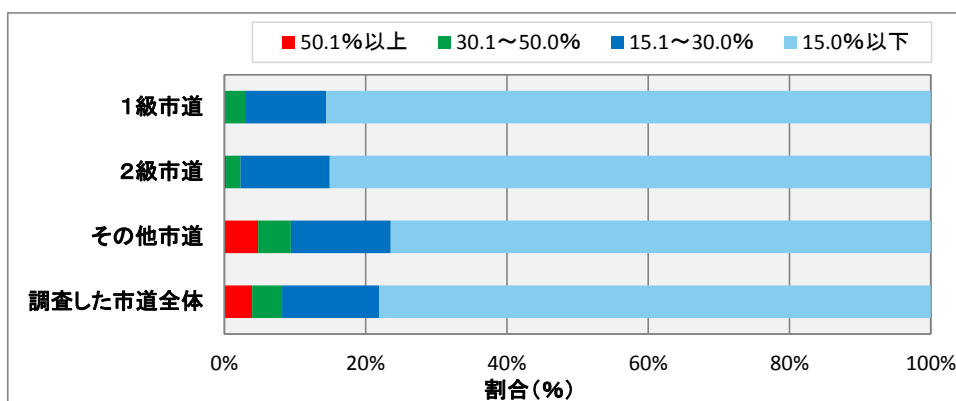


図 3.2-29 (大船地域) 道路種別別 ひび割れ率

⑤玉縄地域

玉縄地域は、MC I 4 以下の区間は約 10%、ひび割れ率 30%以上の区間は約 6 % あります。1 級市道ではMC I 5 未満の区間が約 10%と、他の道路種別と比べて少なくなっています。

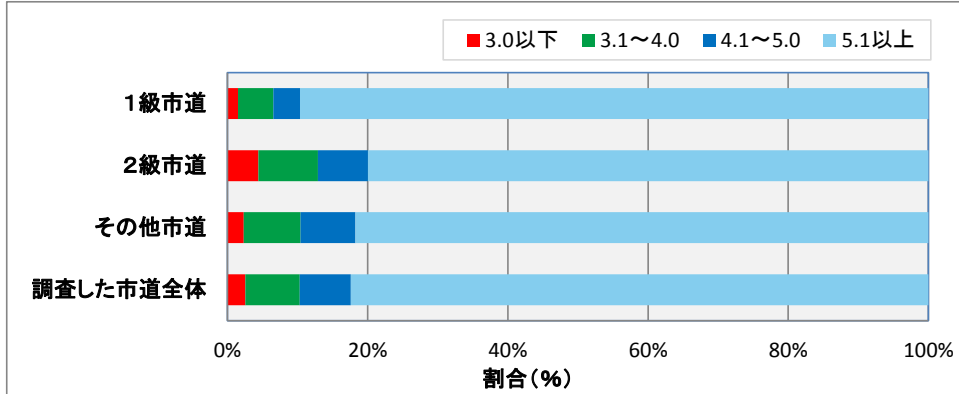


図 3.2-30 (玉縄地域) 道路種別別 舗装劣化状態

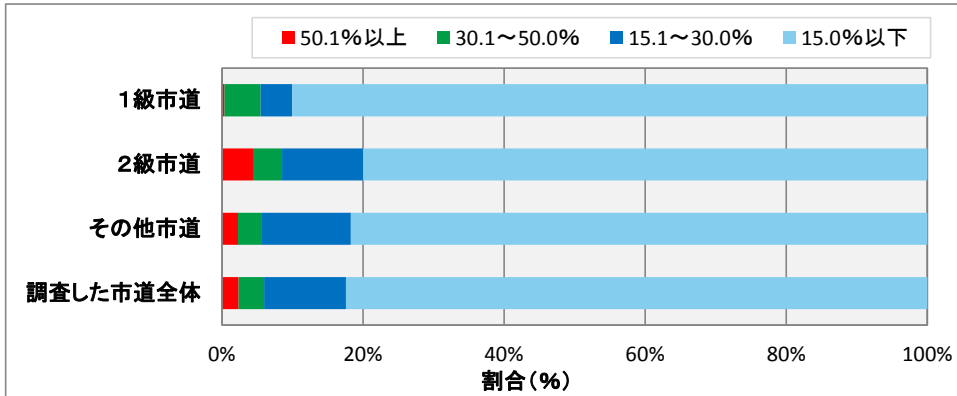


図 3.2-31 (玉縄地域) 道路種別別 ひび割れ率