

評価者	都市整備部長	樋田 浩一
-----	--------	-------

◎ 評価対象分野・施策の方針・目標とすべきまちの姿

総合計画上の位置付け	分野	道路整備	施策の方針	道路・橋りょうの整備・維持管理
目標とすべきまちの姿	道路の安全性・快適性を確保するため、効果的かつ効率的な道路の整備が進められているとともに、計画的な舗装の修繕が進められています。 また、適切な歩行空間が整備されることにより、だれもが安心して道路を利用できる環境となっています。 災害が発生した際の緊急輸送路や緊急避難路が整備され、市民の安全が確保されています。 通行に支障となる不法占用物が排除され、適切な道路管理を行っています。			

1 市民意識調査結果

(1) 認知度

取組を知らない・わからないと答えた人の割合	平成27年度	19.5%	平成28年度	20.6%	平成29年度	18.6%	(回答者全体に占める割合)
-----------------------	--------	-------	--------	-------	--------	-------	---------------

(2) 妥当性

お金の使い方				お金の使い方				お金の使い方				
	使いすぎ	ちょうどよい	足りない		使いすぎ	ちょうどよい	足りない		使いすぎ	ちょうどよい	足りない	
仕事の効果	必要以上の効果	1.1%	1.1%	0.1%	必要以上の効果	1.8%	1.2%	0.2%	必要以上の効果	0.5%	1.2%	0.0%
	ちょうどよい	3.0%	44.1%	1.0%	ちょうどよい	4.1%	43.2%	0.5%	ちょうどよい	2.3%	43.4%	1.2%
	効果不十分	4.4%	4.7%	14.6%	効果不十分	2.5%	5.3%	16.0%	効果不十分	3.9%	7.7%	16.2%

平成27年度

平成28年度

平成29年度

全体における位置(効果とお金の両方が「ちょうどよい」の割合)

(3) 今後の進め方

	もっと力を入れるべき	現状のままで良い	力を入れなくて良い	無回答
平成29年度	30.1%	44.5%	1.4%	24.1%
平成28年度	28.1%	44.6%	2.3%	25.0%
平成27年度	27.9%	44.2%	2.4%	25.5%

2 内部評価

(1) 平成29年度の目標

①道路補修については道路舗装修繕計画を基に、橋りょうについては橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、国の交付金を活用しながら合理的、かつ効率的に順次維持管理を進めていく。また、緊急輸送路及び緊急避難路について、路面下空洞調査を実施し、その結果を災害時の通行へ支障がないよう対応を図る。(都整-15、16、17) ②交通の円滑化や安全性の確保についても、引き続き国の交付金などを活用し、財源の確保に努めながら、交通安全施設の整備・改修を図る。(都整-14) ③通学路や生活道路の安全対策についても、引き続き道路ラインやカラー舗装の補修・新設などを行い、交通事故の削減を図る。(都整-13) ④住民要望に対して、効率的で効果的な対応を心がけ、街路樹の剪定や病虫害対策を実施していく。(都整-42)

(2) 目標とすべきまちの姿と平成29年度の目標との関連性

- ①国の交付金など財源を活用し、道路舗装修繕計画に基づき舗装の修繕を行い、効率的かつ効果的な道路整備を行うとともに安全性・快適性を確保を図っている。また、路面下空洞調査を行い、緊急輸送路及び緊急避難路の安全性の確保を行い事故を未然に防ぎ、安全な通行の確保を図っている。
- ②③交差点の歩道の段差解消、道路ラインやカラー舗装を実施し、適切な歩行空間が整備することにより、交通事故の削減を図っている。
- ④街路樹の管理については、効率的で効果的な対応に努めていくことで、適切な歩行空間が確保され、だれもが安心して道路を利用できる環境が創出される。

(3) 事業評価結果一覧表(網掛けは重点事業)

整理番号	評価対象事業名 事業名	決算値(千円)		総事業費(千円)		職員数(人)		法定受託事務	今後の方向性	
		平成28年度	平成29年度	平成29年度	平成30年度	平成29年度	平成30年度		事業内容	予算規模
都整-03	道(水)路調査事業	57,059	68,268	130,421	146,336	8.0	8.0		b	B
都整-04	道路台帳整備事業	62,417	52,279	77,917	114,241	3.3	3.3		b	A
都整-05	道路施設管理事業	96,076	107,871	151,378	168,866	5.6	5.6		b	B
都整-06	街路照明灯事業	21,486	22,552	31,875	33,875	1.2	1.2		b	B
都整-12	道路橋りょう管理運営事業	37,885	41,097	50,264	48,648	1.1	1.2		b	B
都整-13	交通安全施設維持事業	2,711	5,601	8,934	10,032	0.4	0.4		b	B
都整-14	交通安全施設整備事業	24,427	17,751	34,418	54,848	2.0	1.7		b	B
都整-15	道路維持補修事業	136,232	220,533	240,533	368,951	2.4	2.0		a	A
都整-16	道路新設改良事業	320,091	314,272	330,106	384,944	1.9	1.6		a	A
都整-17	橋りょう維持補修事業	42,828	73,219	89,886	82,107	2.0	1.7		a	A
都整-18	国県道対策運営事務	1,201	1,148	9,482	9,685	1.0	1.0		b	B
都整-19	国県道対策事業	25	26	8,360	8,428	1.0	1.0		b	B
都整-20	道路整備計画等運営事務	106	75	1,742	925	0.2	0.1		b	B
小事業外	受託設計・工事監理	0	0	16,667	18,484	2.0	2.2		a	B
都整-42	街路樹維持管理事業	14,909	14,567	22,360	41,512	1.0	1.0		b	A

(4) 主な実施内容

- 【主な実施内容】**
- ①緊急輸送路及び緊急避難路については、路面下空洞調査を実施した(都整-15)
- ①道路舗装修繕計画に基づき、道路新設改良工事を実施し、安全な通行を確保した。(都整-16)
- ①道路法の改定により点検方法が変わったことから、新しい点検に基づき橋りょうの点検を実施して、橋りょう長寿命化修繕計画に基づき劣化の著しい箇所について補修等を行い、安全な交通を確保した。(都整-17)
- ②歩道段差等解消及び砂押川沿い歩道整備工事を行い、交通の円滑化や安全性の確保に努めた。(都整-14、16)
- ③通学路等の道路ラインやカラー舗装の設置・補修を行い、交通事故の削減を図った。(都整-13)
- ④路線ごとの高木の剪定等については、街路樹の育成状況を注視しながら、作業実施路線を選定し、剪定・枝払いを効率的に実施した。(都整-42)
- ④街路樹の剪定や病害虫対策については、計画的に対策を講じた。(都整-42)
- 【実施できなかった事業とその理由等】**
- ①道路新設改良工事が入札不調により、年度内の工事を終わらせることができなかった。(都整-16)
- ②ガードレール等設置や視覚障害者誘導用ブロックの設置が入札不調により年度内に工事を終わらせることができなかった。(都整-14、15)

(5) 平成29年度の取組の評価

効率性	「目標とすべきまちの姿」の実現に向け、適切な事業費・人件費で執行できていたか	<input type="checkbox"/> 適切	<input checked="" type="checkbox"/> 要改善
妥当性	「目標とすべきまちの姿」の実現に向け、妥当(適切)な取組であったか	<input checked="" type="checkbox"/> 適切	<input type="checkbox"/> 要改善
有効性	「目標とすべきまちの姿」の実現に向け、適切な成果が得られていたか	<input type="checkbox"/> 適切	<input checked="" type="checkbox"/> 要改善
公平性	「目標とすべきまちの姿」の実現に向け、受益機会が偏っていない(適切な)取組であったか	<input checked="" type="checkbox"/> 適切	<input type="checkbox"/> 要改善

- <上記評価の理由、改善を要する点の具体的内容等>**
- ・道路舗装修繕計画や橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、事後保全型の管理から予防保全型の管理への転換を図った。また、国の交付金を活用し、財源確保に努めながら道路舗装及び橋りょうの維持修繕を実施した。(都整-16、17)
 - ・市民要望の多様化や道路等の劣化に迅速な対応を図っている。職員の不足が顕著となっている。(都整-13、14、15、17)
 - ・いくつかの事業で年度内に完了しなかったため、有効性は要改善とした。(都整-14、15、16)

(6) 評価結果や市民意識調査結果をふまえ、施策の方針等としての、今後の方向性

・道路補修については道路舗装修繕計画を基に、橋りょうについては橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、国の交付金を活用し合理的、かつ効率的な維持管理を進めていく。災害時の緊急輸送路及び緊急避難路の安全を確保するため、路面下空洞調査結果を検証し、災害時に通行への支障がないように対応していく。(都整-15、16、17)
 ・市内の道路・橋りょう等の交通インフラ施設は、整備後相当年数が経過していることから劣化が著しく、市民等から補修要望が多く寄せられている。予算規模を拡大して対応を図る必要があるが、土木積算システムの統括管理、受託工事などの業務が本来の道路事業の業務に支障をきたしている。そのため、積算専門部署の創設、委任部署の事業に対する意識改革、委任部署自ら予算措置による外注システムの確立などの検討を行う必要がある。(都整-13、14、15、17)

(7) 平成30年度の目標

①道路補修については道路舗装修繕計画を、橋りょうについては橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、国の交付金を活用しながら合理的、かつ効率的な維持管理を進めていく。(都整-16、17)
 ・緊急輸送路及び緊急避難路の安全確保については、路面下空洞調査結果を基に対応方針を検討する。(都整-15)
 ・交通の円滑化や安全性の確保についても、引き続き国の交付金などを活用し、財源の確保に努めながら、交通安全施設の整備・改修を図る。(都整-14)
 ・通学路や生活道路の安全対策については、引き続き道路ラインやカラー舗装の補修・新設などを行い、交通事故の削減を図る。(都整-13)

(8) 目標とすべきまちの姿と平成30年度の目標との関連性

①国の交付金により財源を活用し、道路舗装修繕計画に基づき舗装の修繕を行い、効率的かつ効果的に道路の安全性・快適性を確保する。また、路面下空洞調査結果を検証し対応を図ることで、緊急輸送路及び緊急避難路の事故を未然に防ぎ、安全に通行できるようにする。
 ②③交差点の歩道の段差解消、道路ラインやカラー舗装を実施し、適切な歩行空間を整備することにより、交通事故の削減を図る。

3 主な事業における指標(目標ごとに1つ設定)

整理番号	都整-15、16	事業名	道路維持補修事業、道路新設改良事業					単位	km	指標の傾向	⇒	備考
指標の内容	道路舗装修繕計画の進捗率(単年度目標)											
当該指標を設定した理由	年次	H26	H27	H28	H29	H30	H31					
計画的に実施する必要があるため。	目標値	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4	3.4					
	実績値	1.9	1.5	2.2	2.7							
	達成率	55.9%	44.1%	64.7%	79.4%							
整理番号	都整-42	事業名	街路樹維持管理事業					単位	路線	指標の傾向	⇒	備考
指標の内容	街路樹のある路線のうち、高木(概ね樹高が3.5m以上)がある路線51路線を2~3年に1回の割合で枝の剪定を実施する予定としているので、年度目標を17路線とする。											
当該指標を設定した理由	年次	H26	H27	H28	H29	H30	H31					
街路樹の適正な維持管理の目安として、高木の枝の剪定路線数を指標とする。	目標値	17.0	17.0	17.0	17.0	17.0	17.0				作業センター実施分も含む	
	実績値	17.0	18.0	17.0	12.0							
	達成率	100.0%	105.9%	100.0%	70.6%							

参考 前年度外部評価結果への対応

鎌倉市民評価委員会からの指摘

課題

- ・毎年課題となっているが災害が発生した際の緊急輸送路、避難路の整備を確実に進めていくことが求められる。
- ・歩行空間の整備が目標とすべきまちの姿になっていることから、歩きやすい歩道の整備が急がれる。
- ・道路補修は道路舗装修繕計画、橋りょうは橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、優先順位をつけながら効率的に行うべきである。

指摘への対応、コメント等

- ・災害時、道路陥没が発生し、緊急車両が通行できなくならないようにするため、平成29年度に緊急輸送路及び避難路の路面下空洞調査を実施し、平成30年度にその結果を検証する予定をしている。
- ・住民からの整備要望により、現地を確認し状況にあわせ、歩行空間の確保を図っている。
- ・道路補修は道路舗装修繕計画、橋りょうは橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、順次行っている。

・道路調整会議などにより他課や作業センター、他企業(水道、ガス等)と連携、有効かつ効率的な予算の執行を行い、交通の円滑化及び事故の抑止を図った」とあるが、記述が抽象的で分からないので具体的に記述すべきである。

・市民満足度の実数が例年低く、また近年も下降していることについて、毎年のこととしてややあきらめて受けていられる感がある。限られたコストを効率的に使い、歩行者共存と生活道路の改善が進められることが求められる。

・主要事業である「道路・橋りょう」に関する指標が無いため評価が困難である。当初予算が確定した時点で維持補修の計画ができるはずであり、その進捗を指標とすることができるのではないかと。街路樹のことだけの指標では評価が難しい。また、予算から考えられる最大(最長)の道路修繕距離などを指標として設定すべきである。

・道路整備は、人通りの多い場所が優先順位が高くなるのは当然だが、一方で常に優先順位が低く長年対策がなされない場所はどれくらいあるか、市としてどの程度把握しているのか。対応の必要性を理解しつつも財政の関係で厳しい状況にあることが伺えるが、管理含め大きな改善策・工夫を講じないと、奥まで対策が行き届かないのではないかと。

・電柱の地中埋設化等による対策にも取り組んで頂きたい。



・道路調整会議で他企業等との連携を図り、市の舗装工事後に他企業の掘削が無いように調整している。

また、他企業の掘削に伴う復旧においても広範囲にわたり舗装を行うなど連携を図っている。

・歩道の整備には、用地買収が伴うことから、進捗率は芳しくないが、ラバーポールやカラー舗装を併用した歩行空間の整備などにより歩行者の安全の確保を図っている。

・舗装修繕については、道路舗装修繕計画の計画目標を指標とした。橋りょうについては、限られた予算、橋りょうの規模(橋長)や補修内容等に橋りょう数が異なるため、指標で示すことは難しい。

・毎年多くのご要望をいただいております。順次対応している。厳しい財政のなか、既設の舗装面に薄く舗装を被せる新工法を採用するなど工夫し実施している。

・無電柱化にあたっては、隣接する住民の理解はもとより、地下埋設物の状況などの事前調査や各占有事業者との調整に期間を要すること、また無電柱化には多額の費用を要するなどの課題はあることから、地域のまちづくり等との連携や補助金等を活用し、実施可能な路線から取り組んでいく。

提言

•適切な歩行空間の整備として電柱の地中化や電柱の私有地への移設協力を提案する。

•道路整備は、優先順位をつけながら効率的に行うべきである。

•通学路や生活道路の安全対策を行っていただきたい。

•道路整備は優先順位を明確にして進行していただきたい。また、総合交通とも連携しながら進めていただきたい。

•下水や建築指導部局、県の上水道部局等と連携し、極力無駄の無い改修計画を立てるべきである。

質問

•「事後保全型の管理から予防保全型の管理への転換を図り合理的に実施した」とあるが、具体的には何を指すのか。また、その成果は何か。

提言に対するコメント等(総論)

•道路整備(舗装)は、道路舗装修繕計画に基づき、順次整備している。総合交通については、関係各課と調整していく。

•通学路や生活道路の安全対策について、引き続き道路ラインやカラー舗装の補修・新設などを行い、交通事故の削減を図る。

•各占用者と道路調整会議を行い、同じ箇所を繰り返し舗装工事を行わないよう努めている。



質問に対する回答

•道路舗装は道路舗装修繕計画を、橋りょうは橋りょう長寿命化修繕計画を策定し、計画的に修繕を実施した。

計画的かつ効率的に修繕することにより、その都度補修を行う場合より、道路・橋りょうの長寿命化を図ることができる。今後もこれらの修繕計画に基づき、国の交付金を活用し、修繕を行っていく。



鎌倉市民評価委員会の評価

《評価できるところ》

- ・行政として可能な限りで優先順位をつけながら道路整備を行っていることは評価する。
- ・緊急輸送路及び緊急避難路について、路面下空洞調査を実施した。
- ・事後保全型の管理から予防保全型の管理への転換。
- ・市民等からの補修要望に対して、予算的に難しいとせず、具体的な対応を明記し、取り組む姿勢がある。
- ・問題点の把握し、その対応について検討されている。

		評価の内訳								委員会の評価	
取組	↗	1	↘	0	→	6				→	
効果	○	0	△	1	—	6	⇒			—	

《課題》

- ・道路補修は道路舗装修繕計画、橋りょうは橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、優先順位をつけながら効率的に行うべき。
- ・土木積算システムの統括管理、受託工事などの業務が本来の道路事業の業務を圧迫している点は問題である。昨年度から引き続き改善されていない。積算専門部署の創設、委任部署の事業に対する意識改革、委任部署自ら予算措置による外注システムの確立など、早急に検討すべき。
- ・「道路調整会議などにより他課や作業センター、他企業(水道、ガス等)と連携、有効かつ効率的な予算の執行を行い、交通の円滑化及び事故の抑止を図った」とあるが、記述が抽象的で分からないので具体的に記載すべき。
- ・市内のインフラ施設の劣化に市民等から補修要望が多く出ていると思うが、予算規模を拡大しても実施しなければならない事業である。財源の確保に努めていくことが課題である。
- ・道路を整備したことにより、「事故が起きやすい地点の事故が減った」「転びにくくなった」「歩きやすくなり、混雑が緩和された」といった効果が実際に報告されているのか。時折「まだ必要ないのでは？」と思うような横断歩道の補修現場などみかける。利用している市民目線では、整備の基準があいまいである。
- ・高齢者人口が増える中で、ラバーポールやカラー舗装を併用した歩行空間の整備による歩行者の安全確保だけでは「目標とすべきまちの姿」の実現達成は難しいのではないか。

《提言》

- ・「目標とすべきまちの姿」にある「計画的な舗装の修繕が進められています。」について、鎌倉市が管理する道路は何キロあり、それを耐用年数で割ると毎年何キロの修繕が必要なのか？毎年3、4キロは妥当なのか？明確にしてそれにあった計画を策定すべき。
- ・「目標とすべきまちの姿」にある「適切な歩行空間が整備されることにより、だれもが安心して道路を利用できる環境となっています。」について、「適切な歩行空間」とは具体的にどのような「空間」か？明確にして、それを実現するための事業を実施すべき。
- ・「目標とすべきまちの姿」にある「災害が発生した際の緊急輸送路や緊急避難路が整備され、市民の安全が確保されています。」について、「緊急輸送路・避難路」は具体的に「どこ」から「どこ」に輸送または避難するのか？を明確にし、その整備率を「指標」とすべき。

《質問》

- ・「目標とすべきまちの姿」にある「道路の安全性・快適性を確保するため、効果的かつ効率的な道路の整備が進められている」について、具体的にどう「効果的」「効率的」に進めているのか？その結果どのような「快適性」と「安全性」が確保されたのか？
- ・「目標とすべきまちの姿」にある「通行に支障となる不法占用物が排除され、適切な道路管理を行っています。」について、「不法占拠物」は現在何件あるのか？不法占拠を未然に防ぐための方策は行っているのか？