

鎌倉市社会基盤施設白書

平成30年度版

鎌 倉 市

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。
多くの歴史的遺跡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。

市の木・市の花

市の木

ヤマザクラ



「ヤマザクラ」(オオシマザクラを含む)は昭和50(1975)年10月25日に市の木に制定されました。

和名 山桜(ヤマザクラ)
学名 Prunus Jamasakura
科名バラ科サクラ属
特徴 落葉広葉樹で高木
花の色 白色、淡紅色や淡紅紫色など変異があり
花期 4月頃～(葉と同時に花をつけます)

ヤマザクラは本州(関東地方以西)・四国・九州に分布する日本の代表的な桜です。低山地に多いですが、平地でもよく見かけます。

寿命はとても長く、100年～150年とも言われていて、高さは15m～25m、幹の直径は1mを越えるまで成長します。

材は建築材、家具材等に用いられ、古来(こらい)、樹皮は食中毒、果皮は胃カタルに多用されたそうです。

鎌倉市では3月下旬～4月上旬ごろに散在ケ池(さんざがいけ)森林公園で美しい花を見ることができます。

市の花

リンドウ



「リンドウ」は昭和50(1975)年10月25日に市の花に制定されました。

和名 竜胆(リンドウ)
学名 Gentiana
科名 リンドウ科リンドウ(ゲンチアナ属)
花の色 青紫、紫紅、白
花期 9月から11月
(ただしハルリンドウと言って花期が3月から6月の種類もあります)

リンドウは野山に自生するリンドウ科の耐寒性の多年草で、葉が笹(ササ)に似ているのでササリンドウとも呼ばれています。

日本、シベリア、中国、朝鮮半島に分布し、種類は約400種類もあり、日本には約18種自生(じせい)しています。

漢字で書くと「竜胆」、呼び名の「リンドウ」は竜胆(リュウタン)が訛ったもので、中国でこの名が付けられました。

これはリンドウの根から「リンドウコン」という薬がとれるのですが、竜の胆(きも)のように苦いということからだそうです。リンドウの薬効は古くから、世界的にも知られていて、

主には苦味健胃、消化不良、食欲増進、解毒などに効果があるそうです。

うさぎに化けた神様がリンドウの薬効を教えてくれたという言い伝えもあります。

鎌倉市の市章は通称「ササリンドウ」と呼ばれるリンドウ紋です。

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.....	1
1.2.1 本市の特徴.....	1
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.....	9
1.3.1 歳 入（収入）.....	9
1.3.2 歳 出（支出）.....	11
1.4 本市のインフラの特徴.....	13
1.4.1 道路・橋りょう・トンネル.....	13
1.4.2 河川・雨水調整池.....	13
1.4.3 公園・緑地.....	14
1.4.4 下水道・終末処理場.....	15
1.5 鎌倉市の各計画との関係.....	16
1.5.1 鎌倉市総合計画との関係.....	16
1.5.2 鎌倉市人口ビジョン まち・ひと・しごと創生総合戦略との関係.....	17
1.5.3 鎌倉市公共施設再編計画との関係.....	19
1.6 本市のインフラ管理計画.....	20
1.6.1 道路に関する計画.....	20
1.6.1.1 あんしん歩行エリア整備事業計画.....	20
1.6.1.2 無電柱化推進計画.....	20
1.6.1.3 鎌倉市道路特定事業計画.....	20
1.6.1.4 道路舗装修繕計画.....	20
1.6.1.5 橋りょう長寿命化修繕計画.....	21
1.6.2 河川、雨水調整池に関する計画.....	21
1.6.3 公園に関する計画.....	21
1.6.4 下水道、終末処理場に関する計画.....	22
1.6.4.1 鎌倉市下水道マスタープラン.....	22
1.6.4.2 鎌倉市下水道中期ビジョン.....	22
1.6.4.3 下水道の施設別の計画.....	22
1.7 「社会基盤施設白書」と「社会基盤施設マネジメント計画」の関係.....	24

第 2 章 管理数量について	26
第 3 章 インフラの整備状況	29
3.1 行政地域区分	29
3.2 道路舗装	30
3.2.1 管理数量.....	30
3.2.2 道路の整備状況.....	31
3.2.3 車道舗装の状況.....	35
3.2.3.1 車道舗装評価の指標.....	35
3.2.3.2 車道舗装の劣化状況.....	37
3.2.4 地域別集計.....	43
3.3 橋りょう及び橋りょう構造物	50
3.3.1 管理数量.....	50
3.3.1.1 橋りょう数.....	50
3.3.2 橋りょうの整備状況.....	59
3.3.2.1 橋りょう数の推移.....	59
3.3.2.2 橋りょうの構造.....	62
3.3.2.3 橋りょう延長の分類.....	64
3.3.3 地域別集計.....	66
3.3.4 橋りょうの劣化状況.....	77
3.4 トンネル及び地下道	78
3.4.1 管理数量.....	78
3.4.2 トンネル及び地下道の位置.....	79
3.4.3 トンネル及び地下道の状況.....	81
3.4.3.1 設置形式と構造.....	81
3.4.3.2 維持管理.....	82
3.4.4 地域別集計.....	83
3.5 道路附属施設	85
3.5.1 管理数量.....	85
3.5.2 施設の整備状況.....	86
3.6 街路樹	87
3.6.1 管理数量.....	87
3.6.2 地域別集計.....	88
3.7 街路照明灯	91
3.7.1 管理数量.....	91
3.7.2 街路照明灯の整備状況.....	93
3.7.2.1 設置形式.....	93

3.7.2.2	維持管理	94
3.7.3	地域別集計	97
3.7.3.1	ランプ形式	97
3.7.3.2	地域別の設置形式	98
3.7.3.3	地域別の維持管理	99
3.8	カーブミラー	100
3.8.1	管理数量	100
3.8.1.1	設置形式	100
3.8.1.2	鏡面形状	101
3.8.1.3	維持管理	101
3.8.2	地域別集計	102
3.9	道路標識	103
3.9.1	管理数量	103
3.9.2	地域別集計	104
3.10	防護柵（ガードレール）	106
3.10.1	管理数量	106
3.11	河川	109
3.11.1	管理数量	109
3.12	雨水調整池	112
3.12.1	管理数量	112
3.13	公園	115
3.13.1	公園の管理数量	115
3.13.1.1	街区公園の供用開始年度別数量	117
3.13.2	児童遊園等の管理数量	124
3.13.2.1	児童遊園等の年度別数量	124
3.13.3	施設数量	128
3.13.4	地域別集計	130
3.14	緑地	136
3.14.1	管理数量	136
3.14.2	緑地の状況	141
3.14.2.1	年度別数量	141
3.14.2.2	防災的視点	143
3.14.2.3	施設内訳	149
3.14.3	地域別集計	152
3.15	下水道	153
3.15.1	管理数量	153

3.15.1.1	下水道管きよの管種（汚水）（既設数量について）	154
3.15.1.2	下水道管きよの管種（雨水）（既設数量について）	155
3.15.2	整備状況、普及状況	156
3.16	産業振興施設（漁港）	159
第 4 章	インフラ管理の財務状況	161
4.1	インフラ管理経費の歳出実績	161
4.2	インフラ管理経費の歳出実績（一般会計）	162
4.2.1	インフラの管理に関する事業の推移	162
4.2.2	土木費の歳出（一般会計）	164
4.2.3	インフラ管理経費の歳出（一般会計）	166
4.2.3.1	土木管理運営事務	167
4.2.3.2	道（水）路調査事業	169
4.2.3.3	道路台帳整備事業	171
4.2.3.4	道路施設管理事業	173
4.2.3.5	街路照明灯事業	175
4.2.3.6	河川管理運営事業	177
4.2.3.7	道路橋りょう管理運営事業	179
4.2.3.8	交通安全施設維持事業	181
4.2.3.9	交通安全施設整備事業	183
4.2.3.10	道路維持補修事業	185
4.2.3.11	道路新設改良事業	187
4.2.3.12	橋りょう維持補修事業	189
4.2.3.13	河川維持補修事業	191
4.2.3.14	雨水施設維持管理事業	193
4.2.3.15	緑地維持管理事業	195
4.2.3.16	公園運営事業	197
4.2.3.17	公園維持管理事業	199
4.2.3.18	公園整備事業	201
4.2.3.19	街路樹維持管理事業	203
4.2.3.20	公園用地取得事業	205
4.2.3.21	作業センター事業	207
4.2.3.22	漁港施設管理事業	211
4.2.3.23	漁港施設整備事業	213
4.2.3.24	インフラ管理経費の歳出（一般会計）の積算	215
4.2.3.25	人件費の歳出（一般会計）	219
4.3	インフラ管理経費の歳出（下水道事業特別会計）	221
4.3.1	維持管理経費の歳出（下水道事業特別会計）	223
4.3.2	補修更新経費の歳出（下水道事業特別会計）	225

第 5 章 現状の問題点について	229
5.1 第 3 次鎌倉市総合計画第 4 期基本計画に向けて	229
5.1.1 都市環境を保全・創造するまち	229
5.1.2 安全で快適な生活が送れるまち	234
5.2 SDG s のゴール、ターゲットとの関係	243
【参考資料】用語集	244

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呼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、平成27年（2015年）3月に「鎌倉市社会基盤白書」をまとめ、「白書」で整理した現状を踏まえ、今後のインフラの管理方針を示す「鎌倉市社会基盤施設マネジメント計画」を平成28年（2016年）3月に策定しました。

この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）は、鎌倉市が管理する社会基盤施設が、将来にわたって「市民の安全・安心を守り、市民生活を支え続ける」ことを目指して策定する計画です。

白書で整理した本市のインフラ管理の課題を解決するため、マネジメント計画では、インフラの管理のあり方を基本から見直すこととし、インフラの更新や新設はその必要性を十分に検討することを前提とし、今後も適正かつ持続的に本市が保有するインフラを管理していくための方針を定めるとともに、インフラごとの管理方針に基づき管理経費の縮減方策を網羅的に示すこととしました。

マネジメント計画の策定からは3年、「白書」の整理からは4年を経過しました。そこで、現在のインフラの現状を把握し、マネジメント計画の推進を図るため「鎌倉市社会基盤施設白書（平成30年度（2018年度）版）」をまとめることとしました。

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29年度（2017年度）には約2,042万人¹でした。

1.2.2 本市の歴史

本市は、昭和14年（1939年）11月3日に鎌倉・腰越両町が区域を併せて市制を施行し、昭和23年（1948年）1月1日に深沢村が、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が合併され、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、鎌倉市では地区を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。

¹ 平成29年の延入込観光客数：市長定例記者会見（平成30年度（2018年度）6月）より

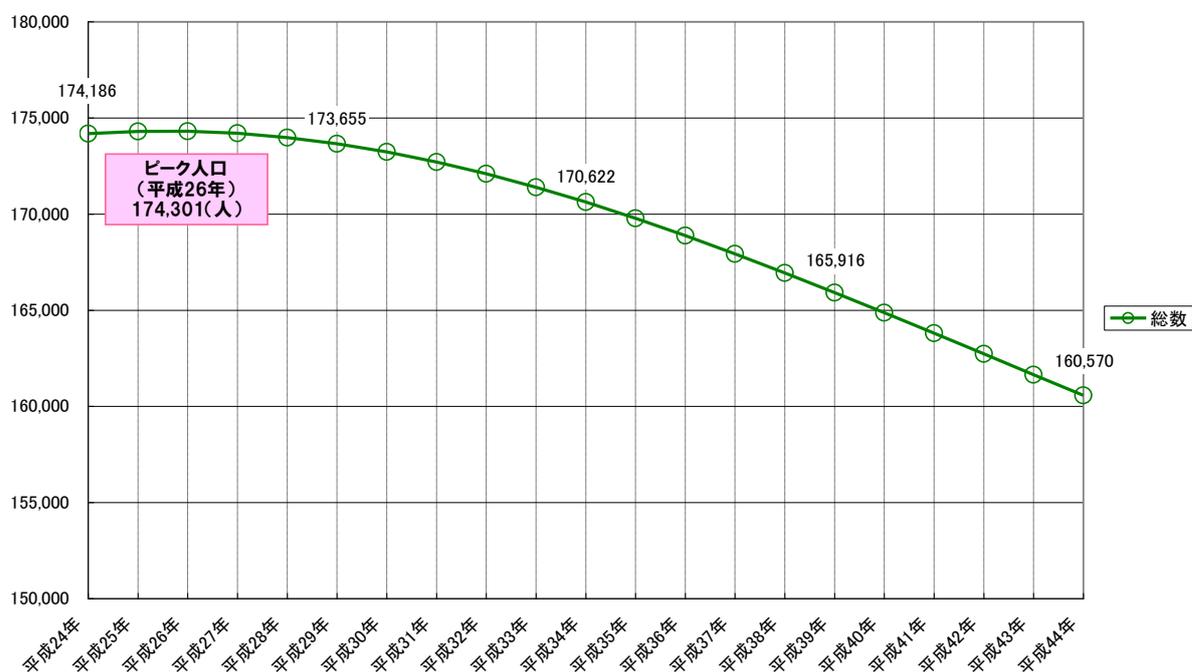


図 1.2-1 地域別の総人口の予測結果

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(2012年)3月)P22より抜粋)

注) 平成30年(2018年)3月末現在の鎌倉市総人口は176,308人となっており、平成26年(2014年)のピーク人口より増えています。しかし、平成27年度(2015年度)に策定した「鎌倉市人口ビジョン」でも、この後は減少傾向に転じるとされています。

地域別では、最も長く総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、玉縄地域の総人口は、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。

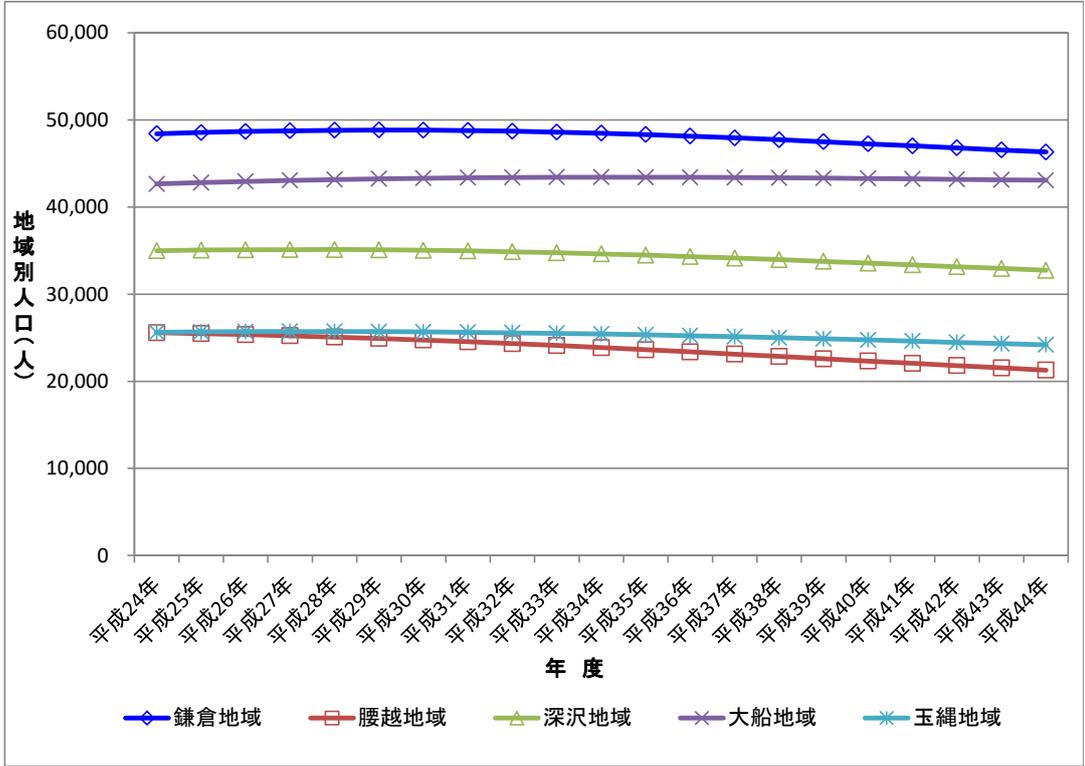


図 1.2-3 地域別の総人口の予測結果
 (「鎌倉市将来人口推計調査」(平成 24 年(2012 年) 3 月) P38 より抜粋)

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（2012 年）：12%→平成 44 年（2032 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（2012 年）：60%→平成 44 年（2032 年）：59%）

老年人口（65 歳以上）は、平成 28 年（2016 年）まではしだいに増加し、平成 29 年（2017 年）には、平成 24 年（2012 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（2012 年）：28%→平成 44 年（2032 年）：31%）

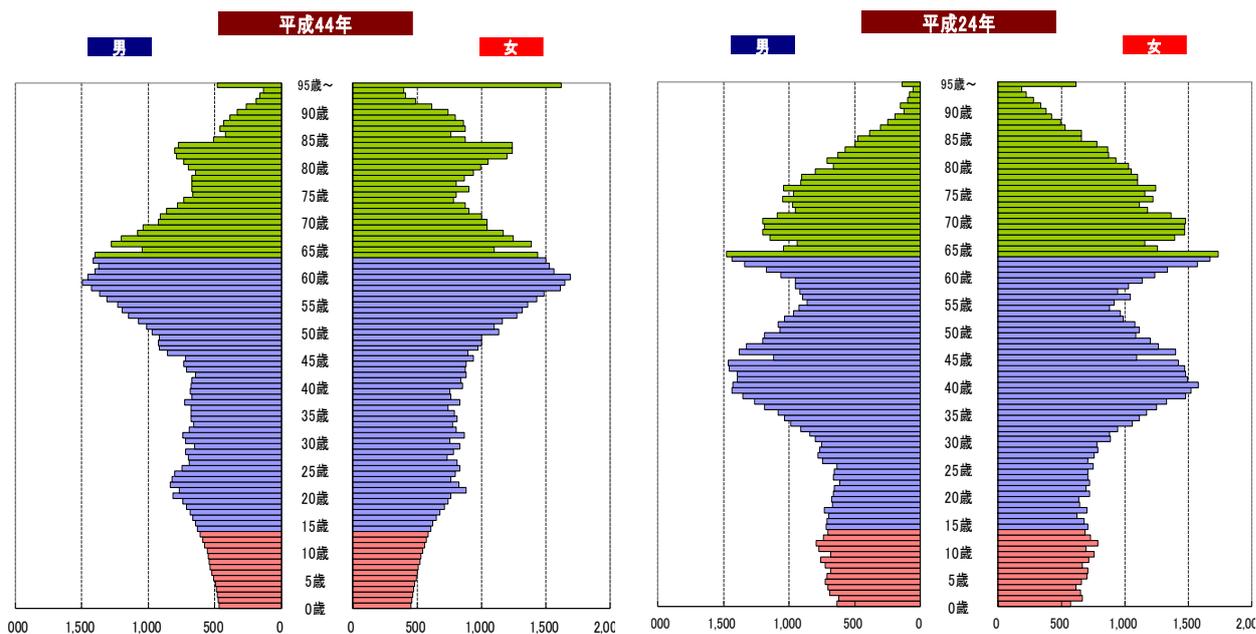


図 1.2-4 人口構成ピラミッドの予測結果
 (「鎌倉市将来人口推計調査」(平成24年(2012年)3月)P26、P28より抜粋)

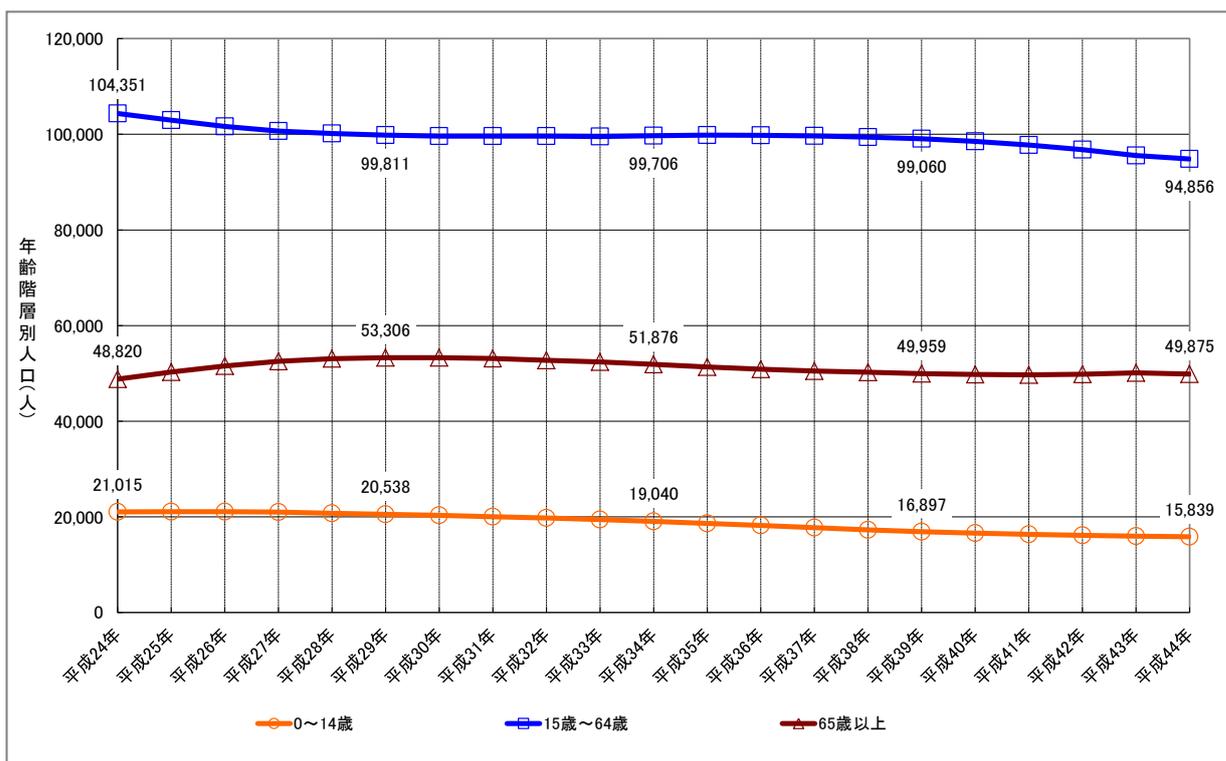
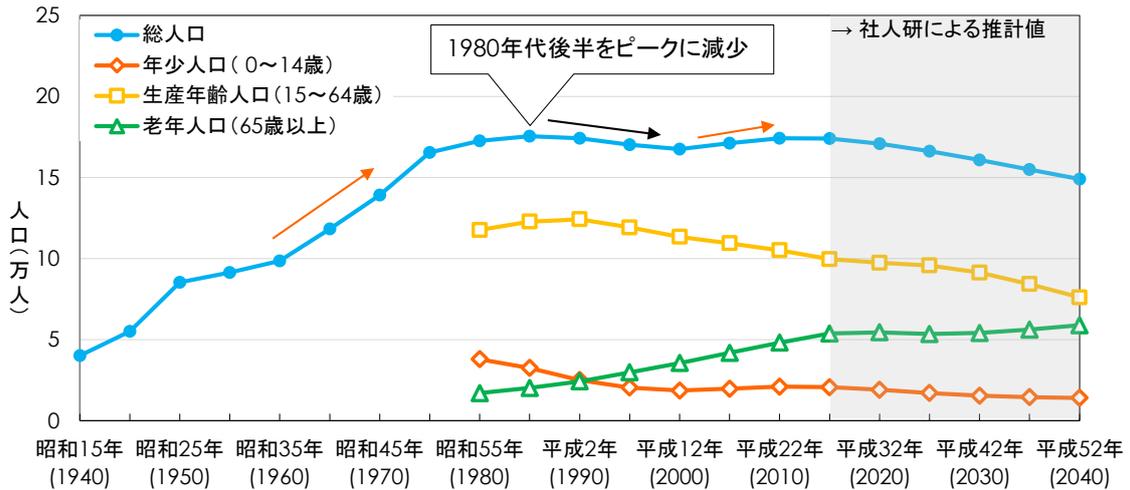


図 1.2-5 年齢3階層別人口の予測結果(実数)
 (「鎌倉市将来人口推計調査」(平成24年(2012年)3月)P29より抜粋)

ここまで、平成23年度(2011年度)に鎌倉市が実施した人口推計を分析しましたが、本市では、平成27年度(2015年度)に「鎌倉市人口ビジョン 鎌倉市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、平成27年(2015年)から平成52年(2040年)までの将来人口を推計しています。

鎌倉市人口ビジョンでは、平成27年(2015年)時点の総人口、約17万4千人から徐々に減少し、25年後の平成52年(2040年)には平成27年(2015年)時点の総人口から2万5千人減少し、約14万9千人になると予想しています。



国勢調査による実績値 ← 社人研による推計値 (人)

	昭和55年 (1980)	昭和60年 (1985)	平成2年 (1990)	平成7年 (1995)	平成12年 (2000)	平成17年 (2005)	平成22年 (2010)	平成27年 (2015)	平成32年 (2020)	平成37年 (2025)	平成42年 (2030)	平成47年 (2035)	平成52年 (2040)
総人口(人)	172,629	175,495	174,307	170,329	167,583	171,158	174,314	174,050	170,947	166,336	160,867	154,974	148,992
年少人口 (0~14歳)	人数	37,929	32,474	24,991	20,379	18,590	19,590	20,944	20,642	19,076	17,067	15,385	14,037
	割合	22.0%	18.5%	14.4%	12.0%	11.1%	11.5%	12.0%	11.9%	11.2%	10.3%	9.6%	9.4%
生産年齢人口 (15~64歳)	人数	117,642	122,811	124,241	119,254	113,409	108,607	105,184	99,654	97,402	95,783	91,376	84,284
	割合	68.2%	70.0%	71.6%	70.4%	67.7%	63.9%	60.4%	57.3%	57.0%	57.6%	56.8%	54.4%
老年人口 (65歳以上)	人数	16,967	20,136	24,212	29,777	35,573	41,722	48,108	53,754	54,469	53,486	54,106	56,196
	割合	9.8%	11.5%	14.0%	17.6%	21.2%	24.6%	27.6%	30.9%	31.9%	32.2%	33.6%	36.3%
老年人口比率	14.4%	16.4%	19.5%	25.0%	31.4%	38.4%	45.7%	53.9%	55.9%	55.8%	59.2%	66.7%	77.3%

図 1.2-6 総人口と年齢3区分別人口の推移

出典：総務省統計局国勢調査 昭和55年(1980年)～平成22年(2010年)の総人口(総人口数は外国人・年齢不詳を含めているが、年齢3区分別人口に関しては、年齢不詳人口を含めていない。)

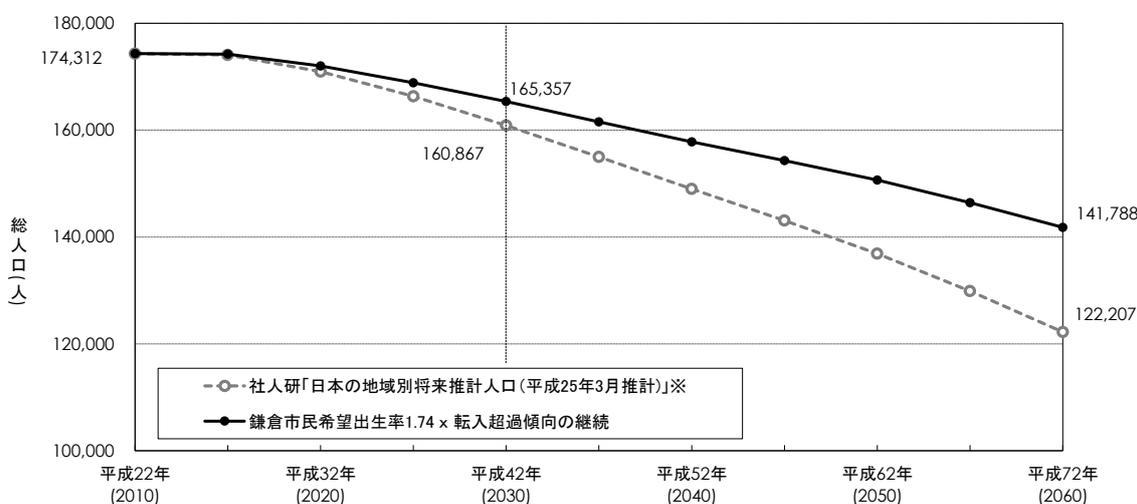
社人研 日本の地域別将来推計人口(平成25年(2013年)3月) 平成27年(2015年)以降の総人口

年齢3区分別の人口推移をみると、生産年齢人口と年少人口は減少を続けている反面、老年人口は継続して増加しています。国立社会保障・人口問題研究所(以下「社人研」という。)による推計値では、平成27年(2015年)から総人口が減少する一方で、老年人口比率²は年々増加すると予想されています。

² 老年人口比率：生産年齢人口に対する老年人口の割合を示す。老年人口÷生産年齢人口×100により算出する。

人口政策を講じない場合、鎌倉市の人口は大きく減少することとなりますが、鎌倉市人口ビジョンでは、「働くまち」、「住みたい・住み続けたいまち」鎌倉としての魅力を確立し、「出生率の向上による自然減の克服」と「転入超過の継続」が叶えられた場合、本市における将来人口は次のとおり描かれるとしています。

将来展望の推計条件	
合計特殊出生率	出産等に関する希望が叶えられた場合、アンケート調査より導出される「希望出生率」1.74 ³ が達成される。 ※2030年に達成として算出
社会移動率	ここ10年間の転入超過傾向が継続し、2010年→2015年の社会移動（年に600人程度増加）率が継続して推移する。



33 鎌倉市の将来人口推計

※社人研「日本の地域別将来推計人口（平成25年（2013年）3月推計）」に準拠し、平成52（2040）年以降の出生率、社会移動率を一定として算出した。

将来展望における鎌倉市の総人口	
平成42（2030）年	165,357人
平成72（2060）年	141,788人

³ 鎌倉市民希望出生率：（有配偶者割合 x 夫婦の予定子ども数 + 独身者割合 x 独身者のうち結婚を希望する者の割合 x 独身者の希望子ども数） x 離死別等の影響
 有配偶者割合：総務省統計局「国勢調査」（平成22年（2010年）における20歳～34歳の有配偶者の割合36.9%（女性））
 独身者割合：1－有配偶者割合
 独身者のうち結婚を希望する者の割合：市民対象調査18歳～34歳「結婚を希望する」回答割合83.2%（女性）
 夫婦の予定子ども数：市民対象調査における18歳～49歳の既婚者の平均予定子ども数1.78（女性）
 独身者の希望の子ども数：市民対象調査における18歳～34歳の独身者「結婚を希望する」と答えた者の平均希望子ども数2.27人（女性）
 離死別等の影響：社人研「日本の将来推計人口（平成24年（2012年）1月推計）」における出生中位の家庭に用いられた離死別等の影響0.938。

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29年度（2017年度）一般会計の歳入は約604億円となっています。歳入の傾向を見ると、約557億円から約633億円で推移しています。

内訳を見ると、直近10年の自主財源は416億円から454億円程度で推移しています。

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29年度（2017年度）では約72%でした。

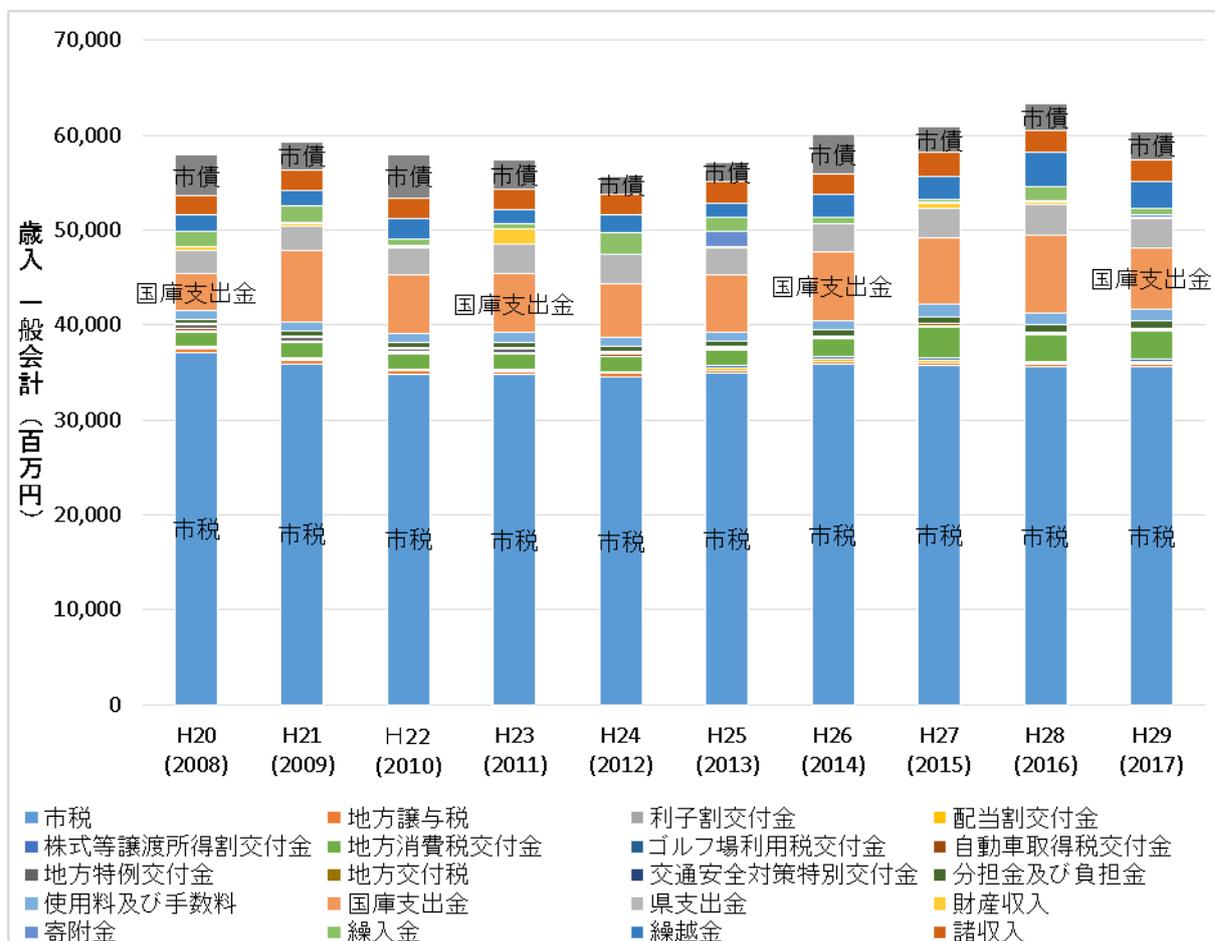


図 1.3-1 本市の歳入（一般会計）の推移
 （各年度の「鎌倉市歳入歳出決算書及び付属書」より編集）

本市の平成 29 年度（2017 年度）下水道事業特別会計の歳入は、約 79 億円となっています。直近 10 年間の歳入の推移を見ると平成 20 年度（2008 年度）の約 102 億円から、減少傾向にあります。

内訳を見ると、自主財源である下水道使用料収入は、平成 20 年度（2008 年度）の約 24 億円から近年は約 26 億円へと増加していますが、大きな変化はありません。一方、繰入金及び市債は減少傾向にあります。

また、平成 29 年度（2017 年度）自主財源の歳入に占める割合は約 33%でした。

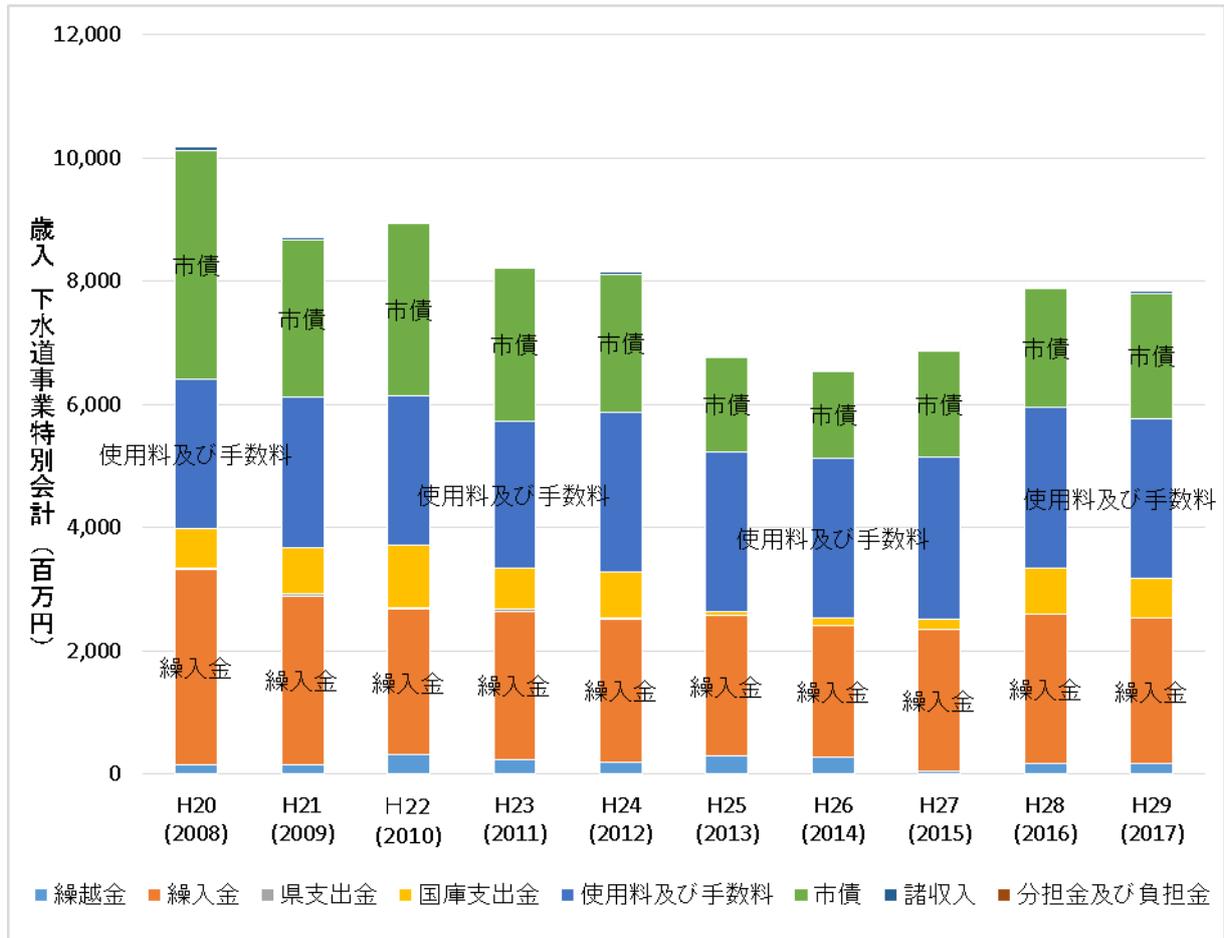


図 1.3-2 本市の歳入（下水道事業特別会計）の推移
 (各年度の「鎌倉市歳入歳出決算書及び付属書」より編集)

1.3.2 歳出（支出）

本市の平成29年度（2017年度）一般会計の歳出は約583億円でした。

歳出のうち、土木費は平成20年度（2008年度）の約87億円から減少しており、平成29年度（2017年度）では約63億円となっています。一方で民生費は平成20年度（2008年度）の約149億円であったものが、平成29年度（2017年度）では約229億円と増加しています。

特別会計への繰出金を含む歳出額の合計は、近年は約540億円から約600億円程度で推移しています。

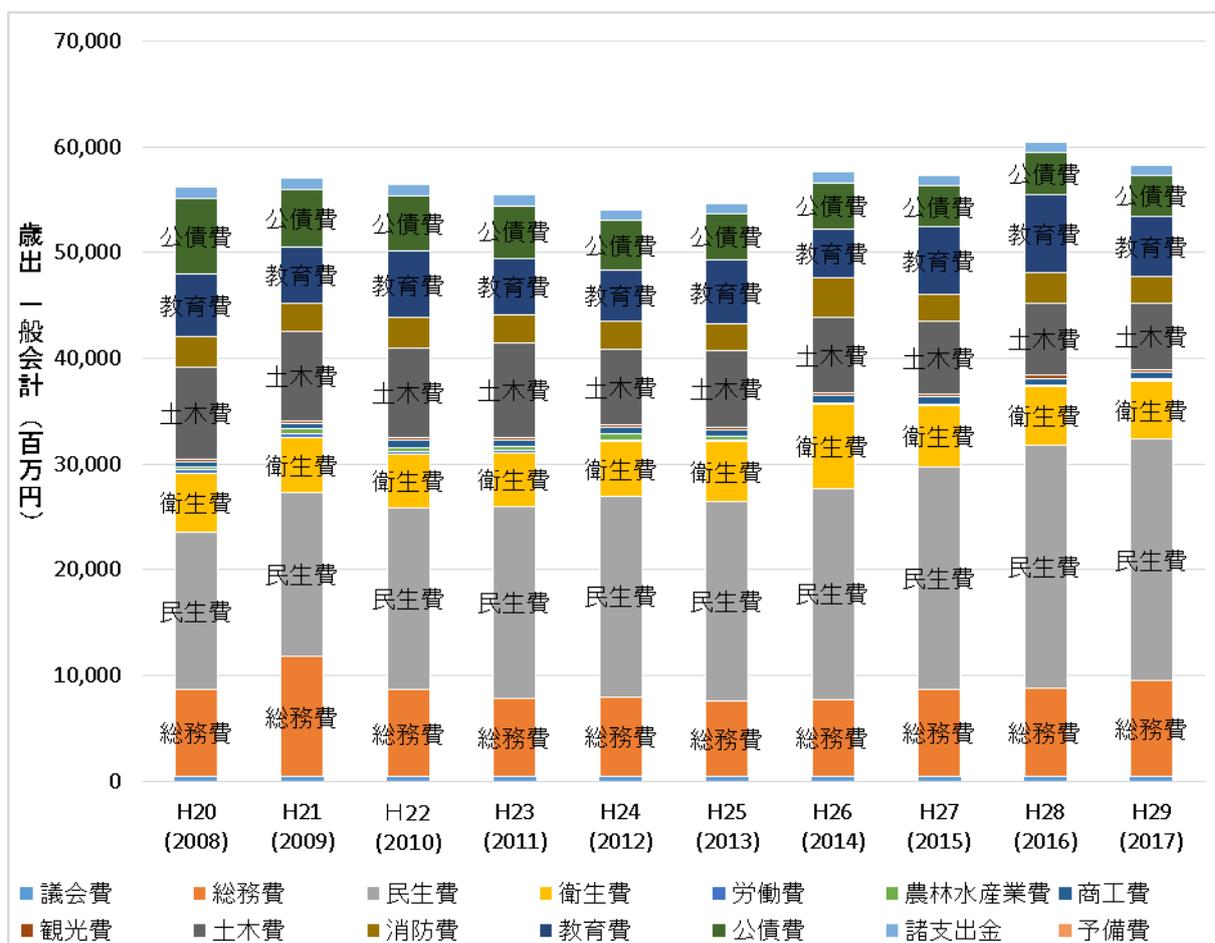


図 1.3-3 本市の歳出（一般会計）の推移
（各年度の「鎌倉市歳入歳出決算書及び付属書」より編集）

本市の平成29年度（2017年度）下水道事業特別会計の歳出は、約75億円でした。近年の下水道事業特別会計の歳出は、平成20年度（2008年度）の約100億円から増減を繰り返しながら減少し、平成25年度（2013年度）では約65億円となっています。歳出のうち、事業費は平成22年度（2010年度）には約23億円でしたが、平成25年度（2013年度）に約6億となり、平成29年度（2017年度）では約14億円となっています。

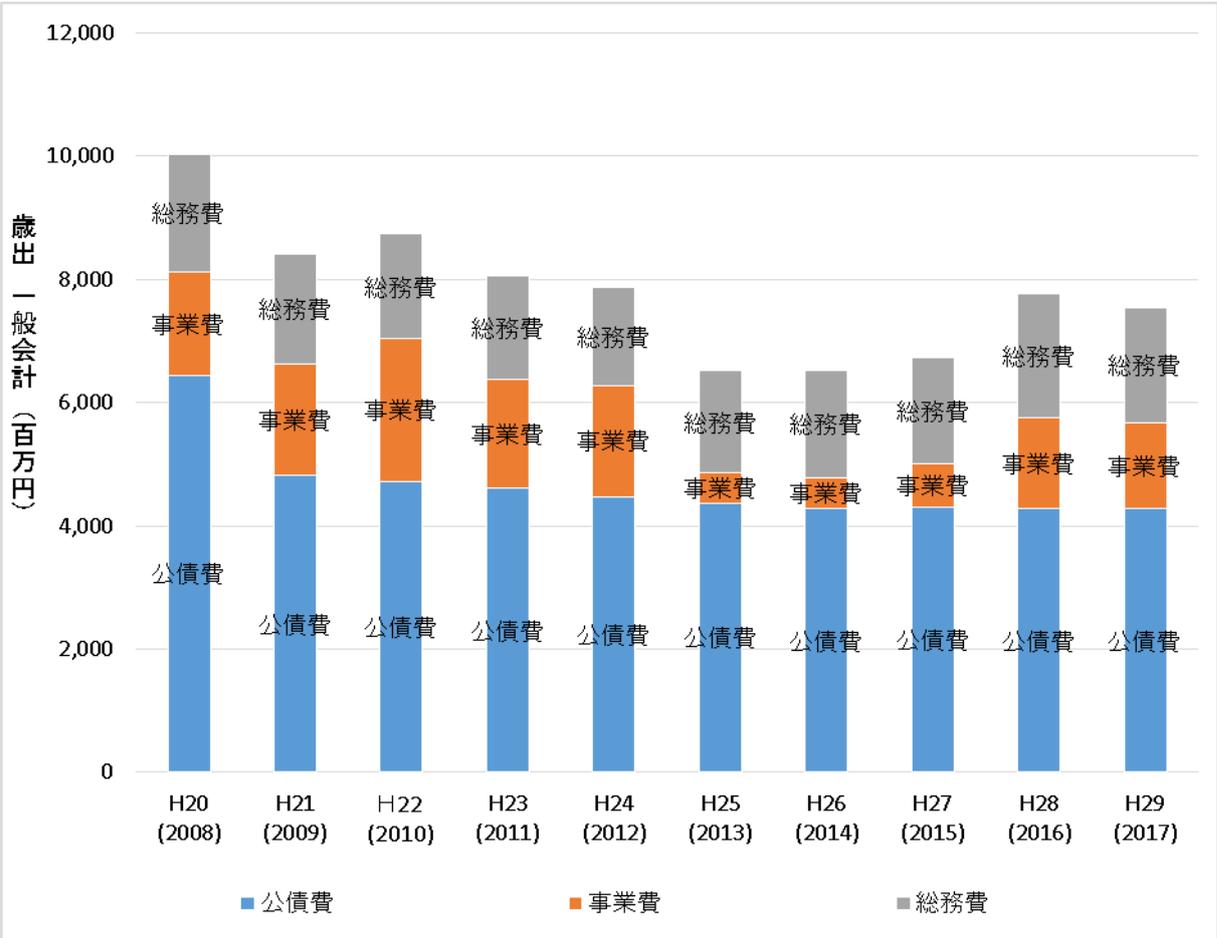


図 1.3-4 本市の歳出（下水道事業特別会計）の推移
 （各年度の「鎌倉市歳入歳出決算書及び付属書」より編集）

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래の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、地方自治法に基づく適正な維持管理を行うため、普通河川の本래の管理者として、平成19年度（2007年度）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発し、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、年超過確率10分の1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、年超過確率30分の1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31箇所の合計で38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年度）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

本市は市域の約3分の1が樹林地であり、特に旧市街地の三方を囲む豊かな緑が独自の歴史的風土を育む要素となる等、緑は鎌倉を特徴づける重要な要素となっています。そのため、本市は全国に先駆けて平成8年（1996年）に「鎌倉市緑の基本計画」を策定し、これまで三大緑地（広町、台峯、常盤山）をはじめとした都市環境を支える緑地の保全や都市公園の整備に取り組んできました。その結果、現在本市が管理している公園等や緑地の総面積は263.3haあり、市域の約6.6%となっています。

このうち、公園については、近年では鎌倉広町緑地（都市林）、岩瀬下関防災公園（近隣公園）、笛田一丁目公園（近隣公園）等を開園しています。今後も（仮称）山崎・台峯緑地のうち鎌倉中央公園拡大区域（風致公園）については平成33年度（2021年度）当初の全面開園を、都市緑地として整備する区域については平成30年度（2018年度）の都市計画決定及び平成31年度（2019年度）の事業認可取得を目指す等、計画的に用地取得及び施設整備に取り組んでいく予定です。こうした中、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いため、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。特に遊戯施設については、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。なお、平成30年度（2018年度）に公園施設長寿命化計画の策定を予定しています。

一方、緑地は、（仮称）常盤山緑地（約15ha）を含み全体で約116ha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組み、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。

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29年度（2017年度）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1,421.7ha、96.7%の整備が完了しています。

管きよの材質は、昭和33年度（1958年度）から50年度（1975年度）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年度）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主に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年度）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年度）から平成24年度（2012年度）にかけて、また、汚水中継ポンプ場（休止している小町ポンプ場を除く6箇所）は、平成21年度（2009年度）から平成28年度（2016年度）にかけて機械・電気設備の改築更新（長寿命化）工事を実施しました。

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年度）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ます。

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。

これらの課題を解消し持続可能な下水道とするために、新たな幹線管渠を築造して中継ポンプ場や伏越施設を廃止し、老朽化対策と地震・津波対策を合わせて行う持続型下水道幹線再整備事業を進めています。

1.5 鎌倉市の各計画との関係

1.5.1 鎌倉市総合計画との関係

平成8年度（1996年度）から37年度（2025年度）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安全で快適な生活が送れるまち」を定めています。

また、平成26年度（2014年度）から平成31年度（2019年度）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（2014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。

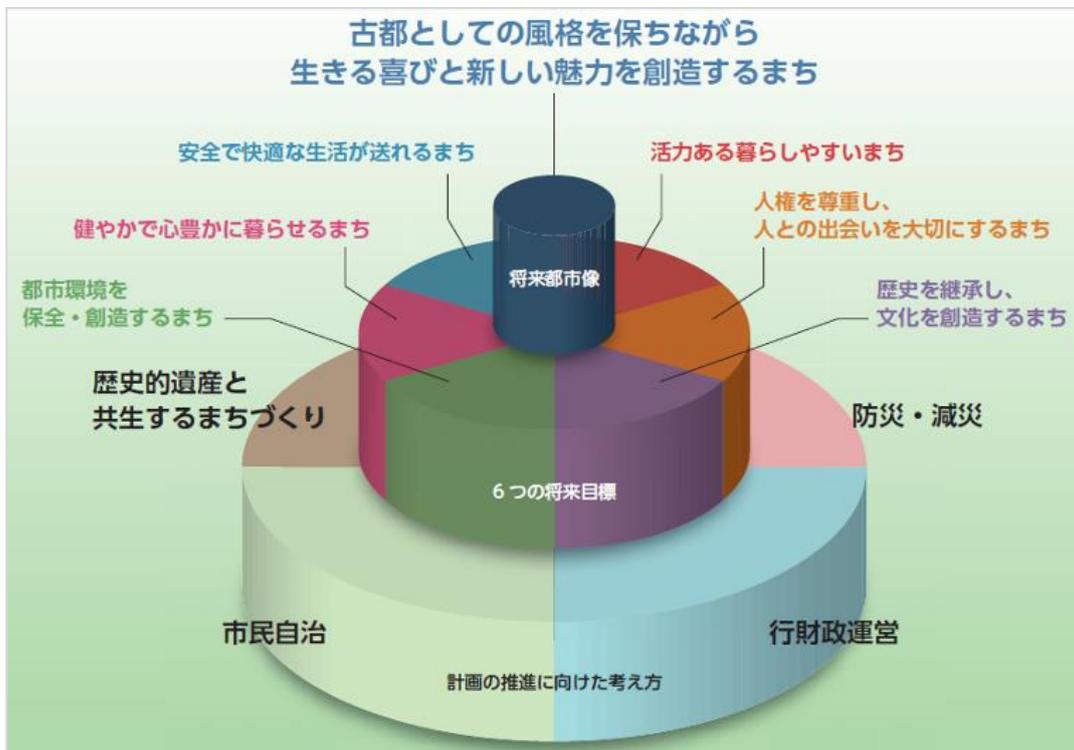


図 1.5-1 計画の推進に向けた考え方イメージ

（「第3次鎌倉市総合計画 第3期基本計画」（平成26年（2014年）4月）P20より抜粋）

1.5.2 鎌倉市人口ビジョン まち・ひと・しごと創生総合戦略との関係

「鎌倉市人口ビジョン」では、基本計画における人口の基本方針を具体化していくために、「出生率の向上による自然減の克服」と「転入超過の継続」が必要であり、これを達成するための目指すべき将来の方向として、第1編鎌倉市人口ビジョンでは、以下の2点を掲げています。

1) 「働くまち」としての鎌倉

本市は、観光都市としての特性もあり、まちのにぎわいを保ち、一定の昼間人口を持つまちですが、一方で、市内在住者は市外、特に都心への通勤が多く、また、若年層は都心への通勤・通学を理由に転居していく状況にあります。本市の社会増の幅が小さくなっていることについては、特に若年層の転出が大きな要因となっていることから、この抑制を図ることが求められます。

このためには、本市に抱かれる住宅地・ベッドタウンとしての印象だけでなく、多くの歴史的遺産や、海・山に囲まれた豊かな自然環境に恵まれたまちで働き、暮らすという新たなライフスタイルを定着させることで、若年層の流出に歯止めをかけることが可能だと考えられます。

また、「働くまち」であることは、職住近接のライフスタイルが可能となることでもあることから、出産・子育ての様々な負担の軽減により、出生率の向上に対する効果も期待されます。

2) 「住みたい・住み続けたいまち」としての鎌倉

本市は、都心へアクセス可能な立地でありつつ、歴史的遺産や自然環境のあるまち並みを有しており、転入超過の状態にあることから、既に「住みたいまち」としての高いポテンシャルを持っています。この「住みたいまち」としての価値を引き続き保つとともに、より多くの方に魅力を伝えることで、予想される人口減少を補う効果が期待されます。

また、今後「住み続けたいまち」として本市があり続けるためには、すべての世代での生活のしやすさが必要であり、特に出産・子育てという大きなライフイベントにおいて、適切な支援が必要です。このため、市内・市外どちらへ通勤する世帯にも出産・子育てとしごとの両立を前提とした支援を進め、市民の希望する出生率の実現を進めます。

第1編の鎌倉市人口ビジョンや、鎌倉市まち・ひと・しごと創生懇話会での議論を踏まえ、鎌倉市の地方創生の基本方針として、第2編鎌倉市まち・ひと・しごと創生総合戦略においても大きく2つのまちの姿を掲げ、持続可能な都市経営を行うとしています。

- | |
|--------------------|
| 1. 働くまち鎌倉 |
| 2. 住みたい・住み続けたいまち鎌倉 |

そして、2つの基本方針に沿って、以下の4つの基本目標を掲げ、これに関連した施策を位置づけることで、本市における地方創生を推進するとしています。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ① 鎌倉市における安定した雇用を創出する ② 鎌倉市の魅力に磨きをかけ、新しいひとの流れをつくる ③ 鎌倉市で結婚・出産・子育ての希望をかなえる ④ 次世代に続く鎌倉を創出する |
|---|

この基本目標のうち、インフラの維持管理に影響する基本目標は「鎌倉市の魅力に磨きをかけ、新しいひとの流れをつくる」「次世代に続く鎌倉を創出する」の2つの基本目標です。

「鎌倉市の魅力に磨きをかけ、新しいひとの流れをつくる」においては、貴重な歴史的遺産を保存し、豊かな自然環境を保全するため、インフラの維持管理において以下の事業を実施し、歴史的遺産と周囲の自然環境が一体をなしたまち並みを保存し、国・県と連携して、貴重な歴史的遺産の保存、豊かな自然環境の保全に向けた取組を進めるとしています。

- ・緑地の保全

鎌倉市緑の基本計画に基づく施策の推進により、国・県と連携して、貴重な歴史的遺産と融合した緑地や豊かな自然環境を保全します。

- ・多様な都市公園等の整備

地域の特性や利用者の利便性、多様化するニーズに対応した公園整備に努めます。それぞれの緑地の特性に合った整備・活用に努め、緑とふれあい、楽しく、快適に集い、憩える場の創出を図ります。

- ・良好な居住環境やまち並み景観の維持

歴史的遺産と自然環境が融和した景観特性に配慮し、地域の個性を生かした景観形成を推進します。

「次世代に続く鎌倉を創出する」においては、安全で快適な道路・交通体系を整備するため、インフラの維持管理において以下の事業を実施し、快適な生活を送るため、休日の渋滞対策等、本市の特性に合わせた日常の交通環境を改善し、安全で快適な道路・交通体系の整備に向けた取組を進めるとしています。

- ・道路の整備

老朽化が進む道路施設及び橋りょうの計画的な修繕等、安全な道路・橋りょうの整備を進めます。

以上を踏まえ、「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、社会基盤施設の長寿命化や合理化、必要となる経費の平準化と削減などを総合的に実施し、持続可能なまちづくりを実現するため「鎌倉市社会基盤施設マネジメント計画」の取組を続けます。

1.5.3 鎌倉市公共施設再編計画との関係

本市では安定的な財政運営が求められる中で、長期的には人口の減少、少子高齢化による人口構成の変化が見込まれ、公共施設等（建物、道路、橋りょう、下水道等）の利用需要が変化していくことが想定されるため、公共施設等の全体の状況を把握し、中長期的な視点をもって、施設全体の維持管理を計画的に進めていくことが重要となっています。このため、本市では、公共施設等について課題となっている老朽化対策、維持管理、更新等について、それぞれ計画的な取組を進めています。

国においても関係省庁連絡会議を設置し、2013年（平成25年）11月に国や地方公共団体等が一丸となってインフラの戦略的な維持管理・更新等を推進する「インフラ長寿命化基本計画」を策定するとともに、それを受け、国土交通省が、2014年（平成26年）5月に施設分野ごとに取組内容を示した「インフラ長寿命化行動計画」を策定しました。

また、2014年（平成26年）4月には、総務省から各地方自治体に公共施設等の総合的かつ計画的な管理を推進するため、「公共施設等総合管理計画」の策定について要請が出されたところです。

そこで、この要請以前から取組を進めていた、建物についてのマネジメント計画となる「鎌倉市公共施設再編計画」及び社会基盤施設（＝インフラストラクチャー：以下「インフラ」という。）のマネジメント計画となる「鎌倉市社会基盤施設マネジメント計画」を、公共施設等の全体を総括する「鎌倉市公共施設等総合管理計画」として取りまとめ、それぞれの計画を一体的に推進することで、本市においても老朽化が進む公共施設等全体の更新・管理を総合的かつ計画的に実施します。

1.6 本市のインフラ管理計画

1.6.1 道路に関する計画

1.6.1.1 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 年度)から 26 年度(2014 年度)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 年度)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 年度)に整備が終了し、平成 26 年度(2014 年度)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。

1.6.1.2 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 年度)から 27 年度(2015 年度)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 年度)から 20 年度(2008 年度)まで)に基づき、市内 7 路線の事業化を予定しています。

1.6.1.3 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 年度)から 27 年度(2015 年度)まで。

平成 15、16 年度(2003、2004 年度)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。

1.6.1.4 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。

また、平成 30 年度（2018 年度）は、この道路舗装修繕計画を策定後 5 年が経過したことから、計画の執行状況や新たに観光客の安全な通行の確保といった視点も踏まえ、執行に係る優先順位の見直し、平成 31 年度（2019 年度）からの 5 ヶ年の修繕計画を策定する予定です。

1.6.1.5 橋りょう長寿命化修繕計画

全 207 橋ある橋りょうのうち、1、2 級の市道や緊急輸送路に架かる橋りょう等 60 橋について、計画期間を平成 26 年度（2014 年度）から 8 年間とする修繕計画を平成 25 年（2013 年）3 月に策定しています。

また、残り 143 橋について、計画期間を平成 29 年（2017 年）から 5 ヶ年とする修繕計画を平成 28 年（2016 年）3 月に策定しています。

これらの橋りょう長寿命化修繕計画において修繕工事の優先順位を決定し、平成 26 年度（2014 年度）から工事に着手しています。

また、平成 31 年度（2019 年度）には、上記 2 つの計画の統合を行うこととしています。

この他、横断歩道橋 4 橋の長寿命化修繕計画を平成 28 年（2016 年）3 月に、大船駅東口ペDESTリアンデッキの長寿命化修繕計画を平成 29 年（2017 年）3 月にそれぞれ策定しています。

なお、大船駅西口ペDESTリアンデッキについては、平成 31 年度（2019 年度）に長寿命化修繕計画を策定する予定です。

これら橋りょう等の長寿命化修繕計画は、修繕の必要性が高い橋りょう等から順次修繕を実施し、維持管理費用の縮減と橋りょう等の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（2008 年度）から概ね 5 年間ですが、平成 29 年度（2017 年度）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 年度）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 年度）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。

そのため、平成30年度(2018年度)には、遊戯施設だけでなく、公園施設全体の公園施設長寿命化計画を策定します。

1.6.4 下水道、終末処理場に関する計画

1.6.4.1 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。

1.6.4.2 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。

1.6.4.3 下水道の施設別の計画

(1) 七里ガ浜下水道終末処理場（七里ガ浜浄化センター）

平成17年度(2005年度)から24年度(2012年度)までに、老朽化した機械・電気設備の更新工事を実施しました。引き続き適正な維持管理に努め、処理機能の確保と突発故障防止を図っていきます。併せて維持管理経費の削減にも努めていきます。

躯体構造物は老朽化対策と耐震化対策が必要です。将来的には処理場の一元化を視野に入れた汚水処理のあり方を検討するなど、より効率的な処理場運営と汚水処理機能の確保を図っていきます。

(2) 山崎下水道終末処理場（山崎浄化センター）

平成27年度(2015年度)から平成29年度(2017年度)にかけて、汚泥焼却設備の改築工事を実施しました。

現在、平成29年度(2017年度)から平成31年度(2019年度)の3箇年で汚泥処理設備の改築工事を進めているところです。改築更新では機能維持のほか、高効率機器の採用により、運転経費の削減を図ります。なお、更新が終了するまでは、既存設備の適正な維持管理に努め、処理機能の確保と突発故障防止にも努めていきます。

今後、水処理設備等に関して、ストックマネジメント計画を策定し、適切な改築事業を推進します。

施設の耐震化を行うことで、処理場機能の確保を図ります。また、七里ガ浜浄化センター同様、将来的な汚水処理のあり方を検討して、より効率的な処理場運営を図ります。

(3) 汚水中継ポンプ場

各中継ポンプ場の改築更新工事は、平成21年度(2009年度)から平成28年度(2016年度)にかけて、順次実施しました。引き続き、予防保全型の維持管理を行い、処理機能の確保と突発故障防止を図っていきます。

中部ポンプ場、西部ポンプ場、七里ガ浜ポンプ場、南部ポンプ場、極楽寺ポンプ場は、共に海岸に近く、津波被害を受ける危険性が高いため、持続型下水道幹線再整備計画に基づく既設ポンプ場の廃止による津波対策を図っていきます。

(4) 汚水低地排水ポンプ施設

各施設の劣化・老朽化したポンプ類などは維持修繕対応で管理を行っています。今後も、定期的な点検業務を実施し、突発故障の防止に努めていきます。

施設ごとに位置と状態を確認するための台帳データを電子化し、汚水低地排水ポンプ施設の現状を十分に把握できるようにします。

(5) 雨水低地排水ポンプ施設、雨水ゲート施設

汚水低地排水ポンプ施設同様、定期的な点検業務を実施し、突発故障の防止に努めていきます。

施設ごとに位置と状態を確認するための台帳データを電子化し、施設の現状を十分に把握できるようにします。

(6) 雨水調整池

ポンプ排水方式の調整池も、老朽化に伴い修繕箇所や修繕規模が年々増大し、維持管理費の増加が生じています。引き続き定期的な点検業務を実施し、突発故障の防止に努めていくと共に、ストックマネジメント計画を策定し、適切な改築事業を推進していきます。

施設ごとに位置と状態を確認するための台帳データを電子化し、雨水調整池の現状を十分に把握できるようにします。

1.7 「社会基盤施設白書」と「社会基盤施設マネジメント計画」の関係

「社会基盤施設白書」は、「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、平成 27 年度（2015 年）に策定した、「社会基盤施設マネジメント計画」と組合せ、市が管理するインフラを、施設の特性を踏まえ、予防保全型管理と事後保全型管理を効果的に組み合わせ、計画的かつ効率的な維持・管理・補修・更新・運営を行うことで、財政負担の抑制と平準化を図り、将来にわたり、インフラに求められる機能や役割をしっかりと果たすことで、「市民の安全・安心を守り、市民生活を支え続ける」ことを目指すため、基礎資料とするものです。

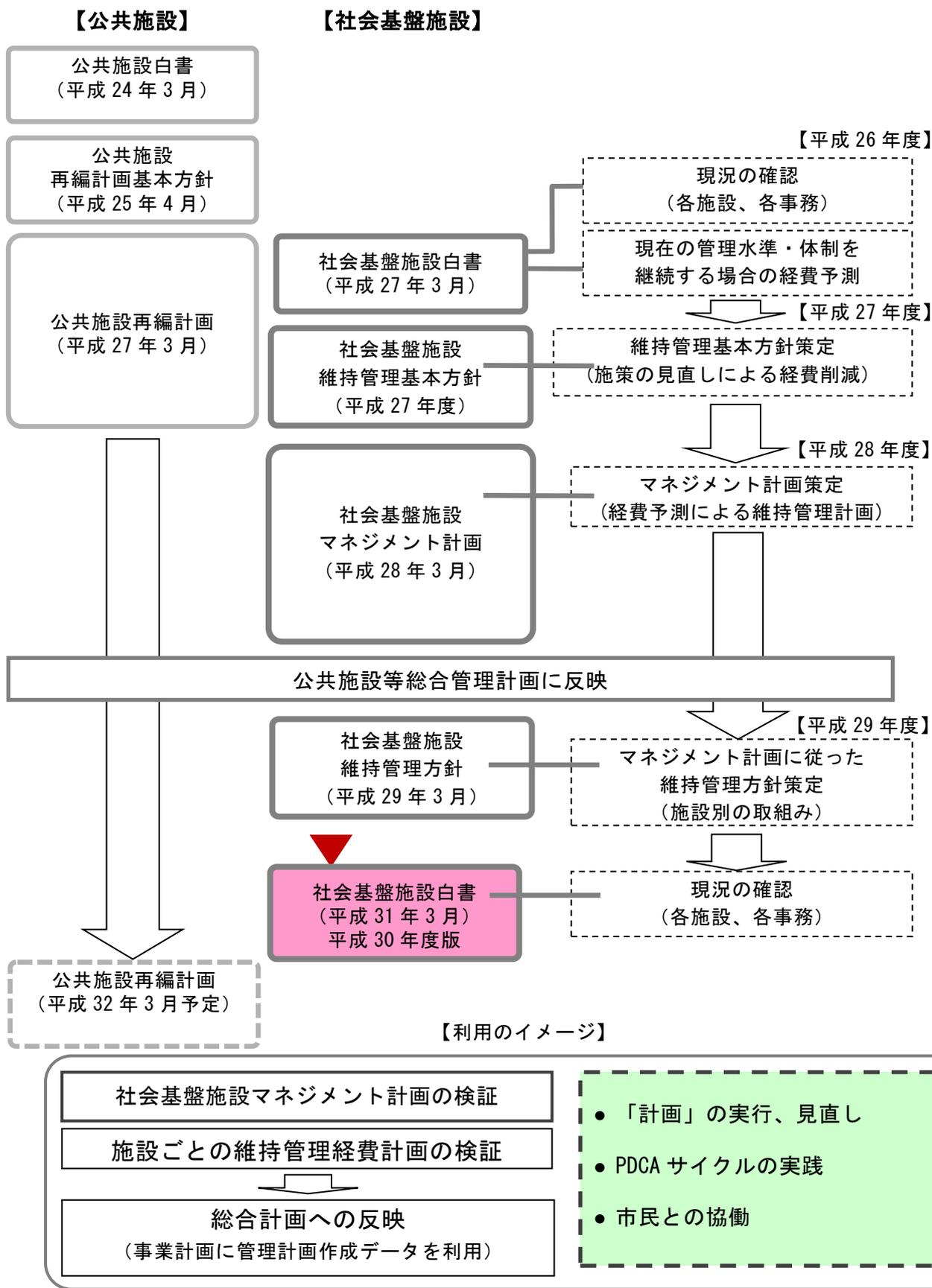


図 1.7-1 「白書」、「基本方針」、「計画」の関係イメージ

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 「白書」対象施設一覧表のとおりです。なお、生活環境施設（環境センター）については、「白書増補版」で管理状況を明らかにします。

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	4,230	623.5887	2,804,569	
	1 級市道 ⁴	22	43.4970	385,341	
	2 級市道 ⁵	51	48.6814	312,810	
	その他市道	4,157	531.4103	2,106,418	
	歩 道	196	57.1963	—	

【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	200 橋	1,338.94	13,923.179	
	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	

⁴ 都市計画道路や主要地区などを連絡する幹線道路

⁵ 都市計画道路や1級の幹線道路などを補助する道路

【盛土、ブロック積擁壁】

施設名	種別	路線数 (路線)	数量	備考
道路の付属物	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	
	街路照明灯	—	1,271基	
	カーブミラー	—	1,927基	
	道路標識 (信号交差点名表示板)	—	41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	9.50km	
	普通河川	5河川	7.82km	
	雨水ポンプ場	1箇所	1箇所	
雨水調整池	雨水調整池	38箇所	127,958.16 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	
	近隣公園	2	1.39	
	都市林	1	48.00	
	街区公園	234	21.49	
	児童遊園	33	3.83	
緑地		139	116.24	

【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	489km	
	下水道終末処理場	2箇所	
	中継ポンプ場	7箇所	うち小町ポンプ場は休止中
	汚水低地排水ポンプ施設	59箇所	うち2箇所休止
下水道 (雨水)	雨水管きよ	239km	開きよ、矩形きよ、台形きよを含む
	雨水低地排水ポンプ施設	9箇所	
	雨水ゲート施設	8箇所	
	雨水調整池	7箇所	ポンプ排水式
	雨水ポンプ場	1箇所	休止中(材木座ポンプ場)

【産業振興施設】

施設名	種別		数量		建設又は 取得の年月日	
	大別	名称	延長(m)	面積(㎡)		
漁港	腰越漁港	外郭施設	1A号防波堤	28.50		平成25年7月12日
			1B号防波堤	56.50		平成25年7月12日
			2号防波堤	70.00		平成23年5月24日
			3号防波堤	160.00		平成24年9月11日
			4号防波堤	33.00		平成24年9月11日
			防砂堤	269.00		平成26年3月4日
			1号護岸	66.00		昭和38年3月31日
			2号護岸	99.00		平成23年5月24日
			防波護岸	80.00		平成23年5月24日
			胸壁	56.50		平成25年7月12日
	係留施設	岸壁	61.10		平成24年9月11日	
		物揚場	119.00		昭和38年12月12日	
		1号船揚場	90.00		昭和56年3月31日	
		2号船揚場	20.00		平成24年9月11日	
		浜上船揚場	33.50		昭和60年3月31日	
	水域施設	航路		1,529.8		平成24年9月11日
		1号泊地		14,569.2		昭和39年11月10日
		2号泊地		9,540.3		平成24年9月11日
	交通施設	臨港道路、支線	426.00	2,876.70		平成26年3月27日

産業振興施設、及び生活環境施設については、個別に維持・管理・補修・更新・運営に関する計画を策定し管理します。

第 3 章 インフラの整備状況

3.1 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 3.1-1 行政地域区分一覧表のとおりです。

表 3.1-1 行政地域区分一覧表（平成 30 年（2018 年）3 月末時点）

地 域	人 口 (人)	面 積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)
鎌倉地域	47,807	14.22	3,362
腰越地域	25,124	4.21	5,968
深沢地域	34,089	8.22	4,147
大船地域	44,056	8.40	5,245
玉縄地域	25,232	4.48	5,632
合 計	176,308	39.67	4,444

注) 地域別面積の合計は、最新の総面積 39.67 km²とは一致しない。

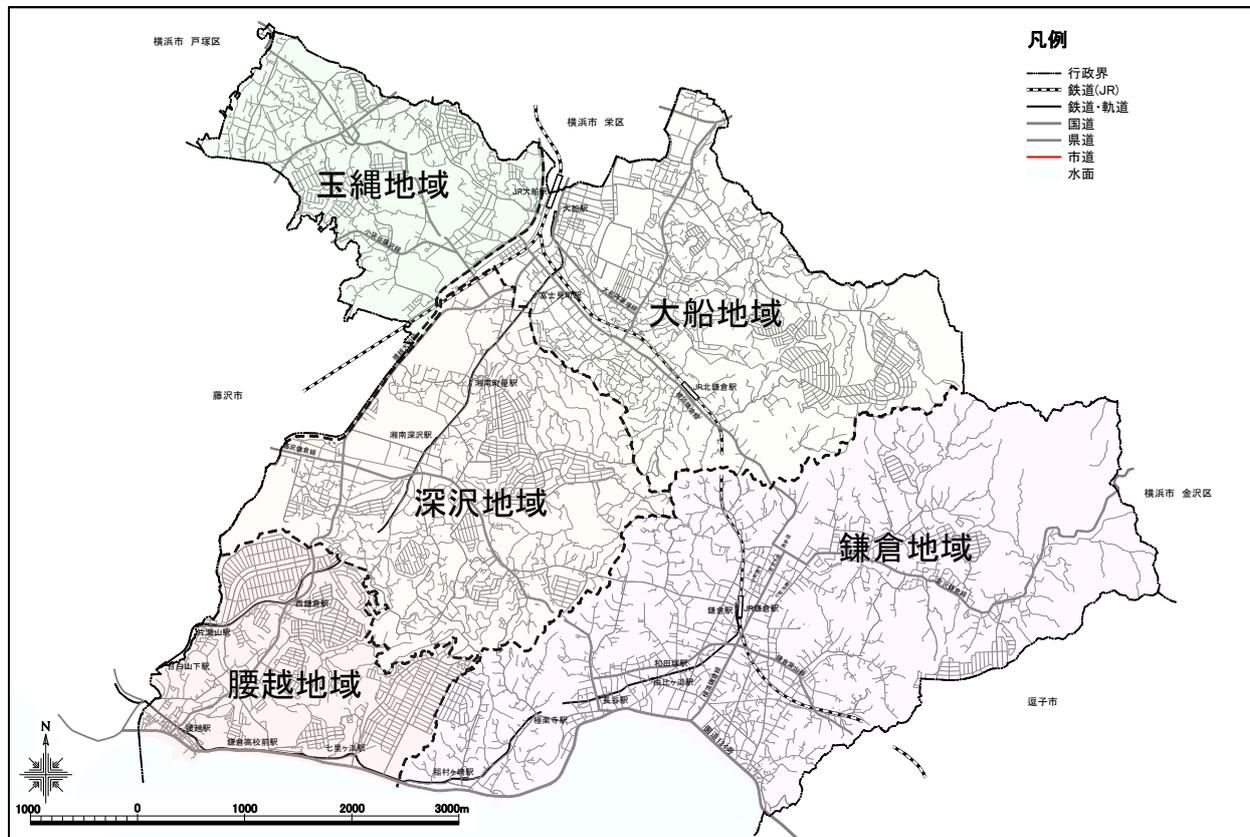


図 3.1-1 地域区分図

3.2 道路舗装

3.2.1 管理数量

道路の管理数量は表 3.2-1 道路の舗装延長と舗装率のとおりであり、市道の路線数は 4,230 路線、実延長は約 622km 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 3.2-1 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	4,230	621.9349	619.7535	149.5429	470.2106	75.87
幹線市道合計	73	91.8779	91.1045	0.5786	90.5259	99.36
1級市道 ⁶	22	43.3764	42.9715	0.2041	42.7674	99.53
2級市道 ⁷	51	48.5015	48.1330	0.3745	47.7585	99.22
その他市道	4,157	530.0570	528.6490	148.9643	379.6847	71.57
歩道	196	57.1963	—	—	—	—

※道路台帳（第 1 号様式）総括（平成 30 年（2018 年）3 月 23 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。

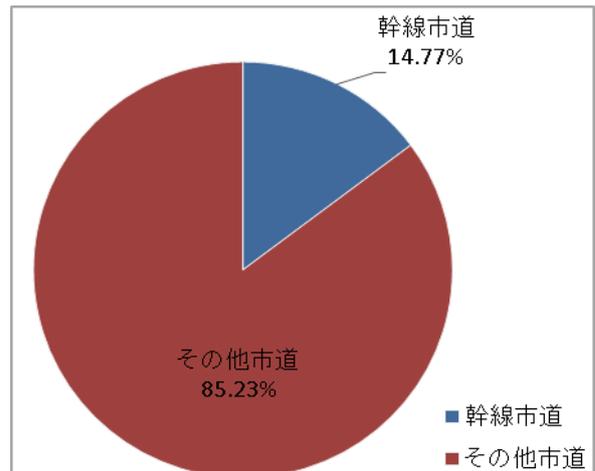
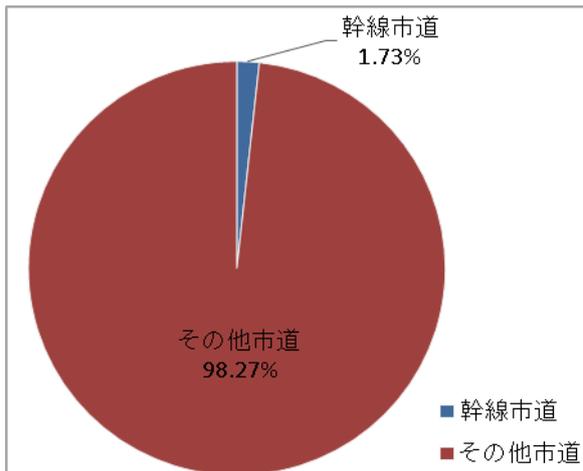


図 3.2-1 車道の路線数内訳

図 3.2-2 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 14.77%になります。

⁶ 都市計画道路や主要地区などを連絡する幹線道路

⁷ 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（2012 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（2013 年）9 月 4 日）より）あります。

3.2.2 道路の整備状況

本市が管理する道路の整備状況は、図 3.2-3 道路位図置及び表 3.2-2 幹線市道（1 級市道、2 級市道）の一覧の一覧のとおりです。

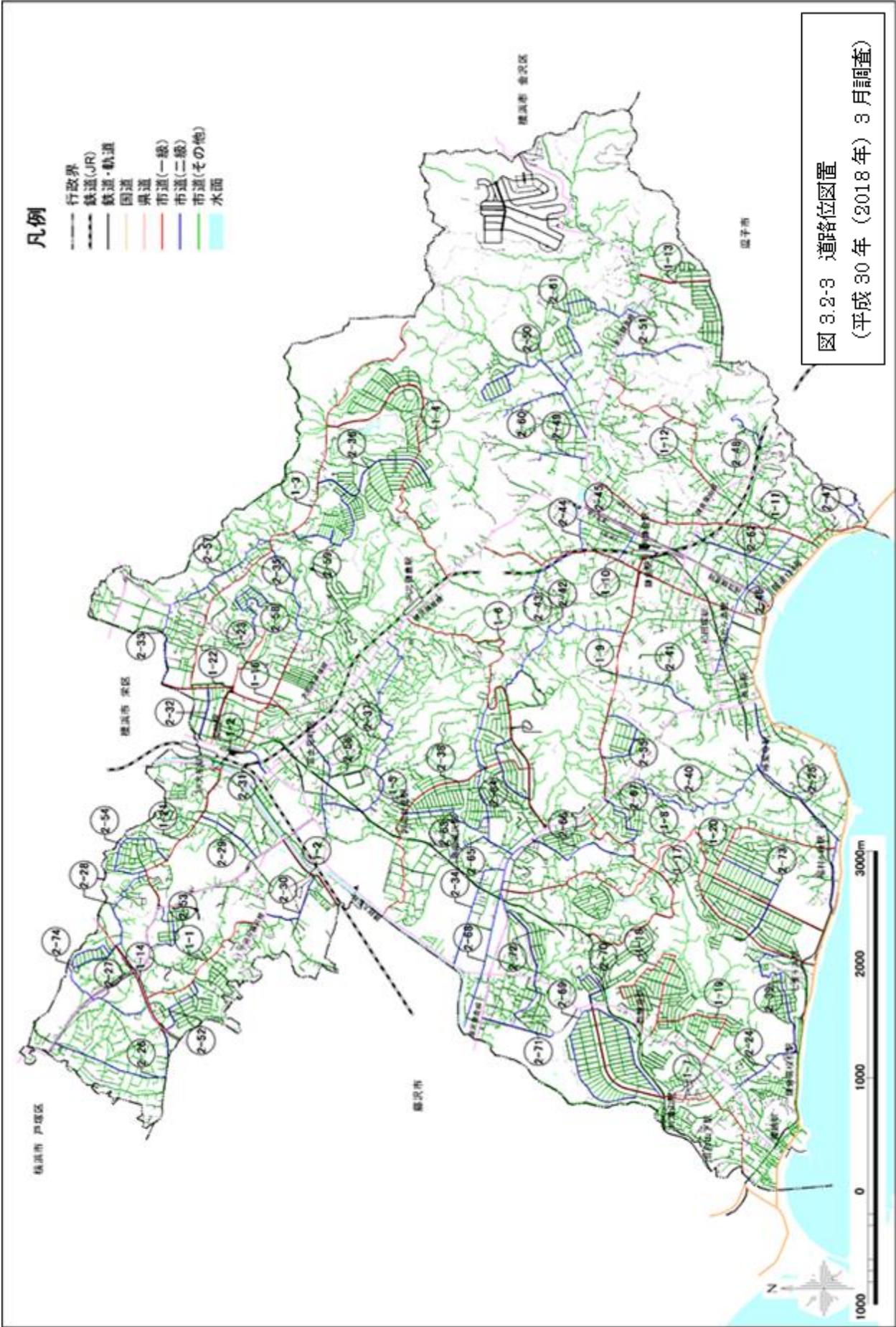


表 3.2-2 幹線市道（1級市道、2級市道）の一覧

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	3,019.2
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	1,035.30
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

連番	道路種別	路線名	道路延長 (m)
39	2級市道	鎌倉市道 002-039 号線	1,324.7
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。

3.2.3 車道舗装の状況

3.2.3.1 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 I⁸（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 3.2-4 MC I = 6 ~ 7
ひび割れ、わだち掘れがない程度



図 3.2-5 MC I = 6
ひび割れがわずかにある程度

⁸MC 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 3.1 MC I = 5
ひび割れが見える程度



図 3.2 MC I = 4
ひび割れが複数ある程度



図 3.3 MC I = 3
ひび割れが面状にひろがり、わだち掘れがある

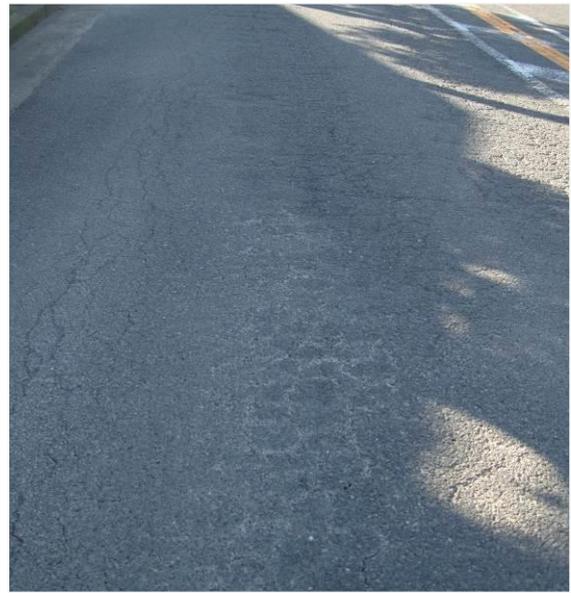


図 3.4 MC I = 2
ひび割れが全面にひろがり、わだち掘れが顕著

3.2.3.2 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年度）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。その後、市では道路舗装修繕計画を平成24年（2012年）に策定しました。道路舗装修繕計画は計画期間を10年間とする計画ですが、平成30年度（2018年度）に策定から6年を経過したことなどから、計画の見直しを行いました。

表 3.2-3 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。

※平成23年度（2011年度）に実施した舗装状態調査の対象範囲です。

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 3.2-4 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

※平成23年度（2011年度）に実施した舗装状態調査の劣化程度です。

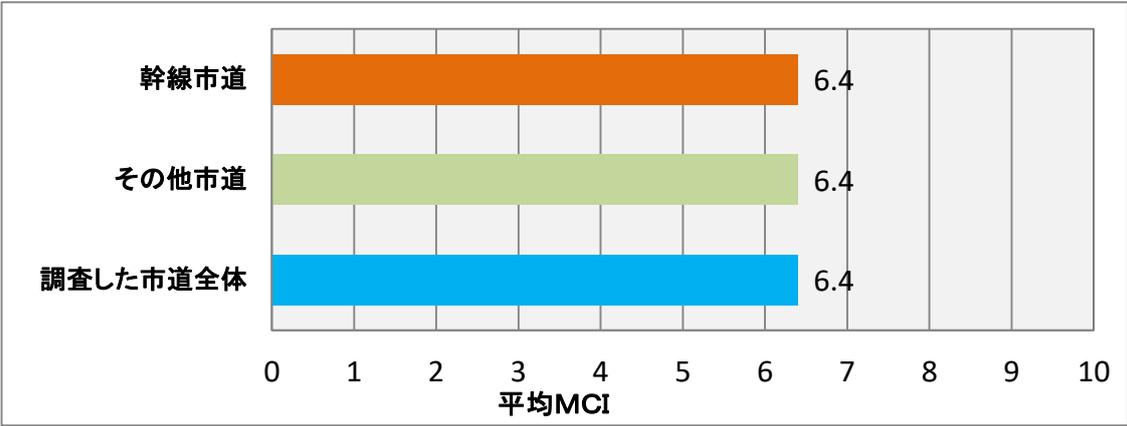


図 3.2-6 市道の舗装劣化状況 (MC I)

※平成 23 年度 (2011 年度) に実施した舗装状態調査の劣化程度です。

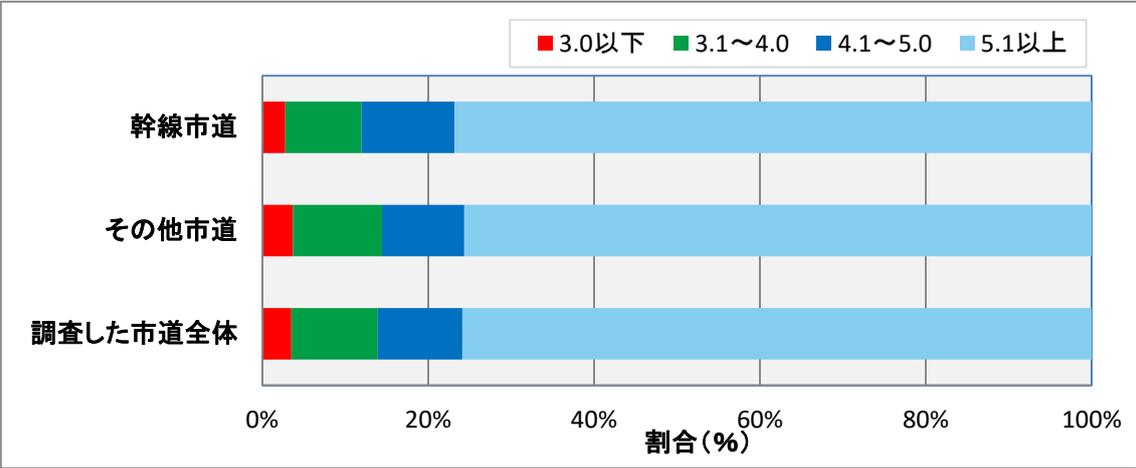


図 3.2-7 MC I の舗装延長割合

※平成 23 年度 (2011 年度) に実施した舗装状態調査の劣化程度です。

一般的に、MC I 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MC I 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 年度）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 3.2-5 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

※平成 23 年度（2011 年度）に実施した車道舗装の劣化程度（ひび割れ率）です。

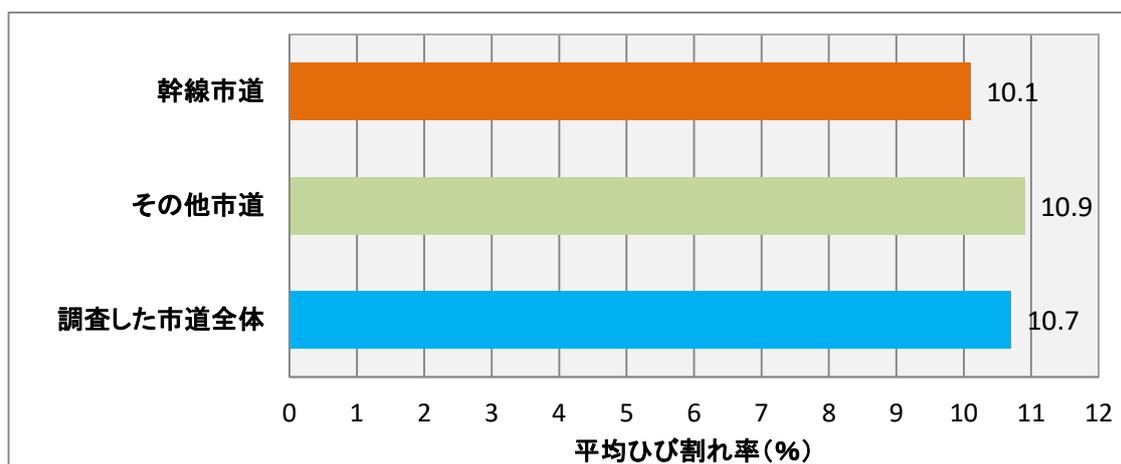


図 3.2-8 市道の劣化状況（ひび割れ率）

※平成 23 年度（2011 年度）に実施した車道舗装の劣化程度（ひび割れ率）です。

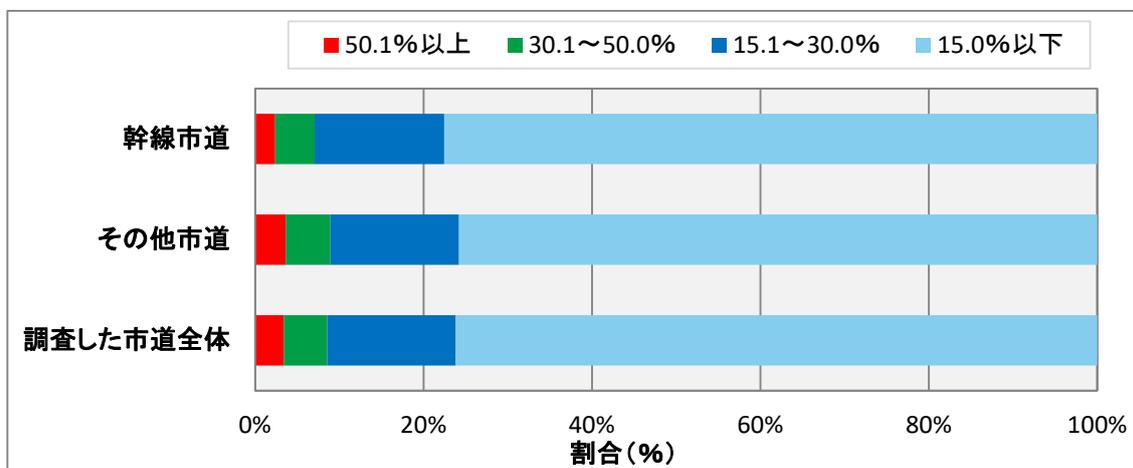
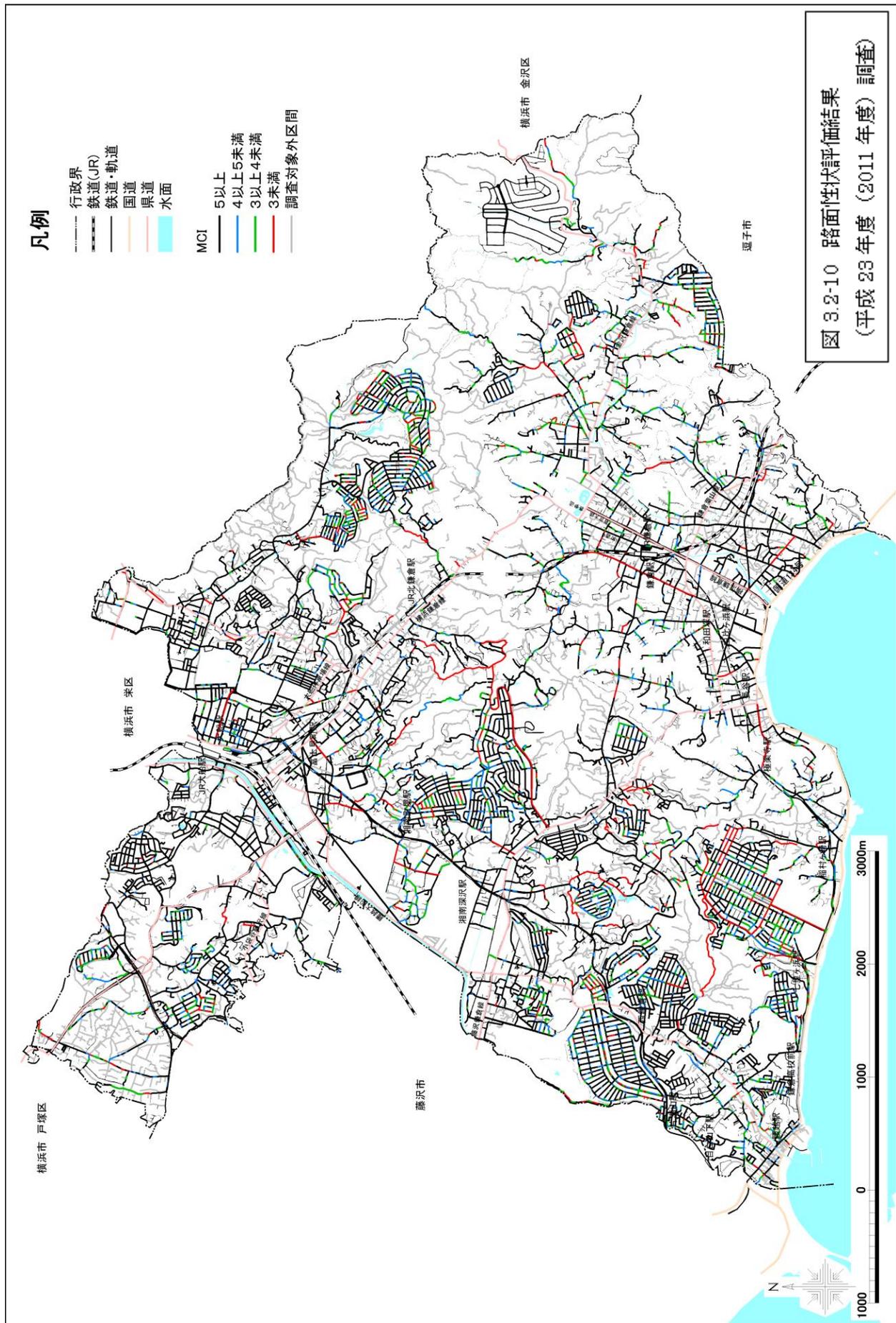


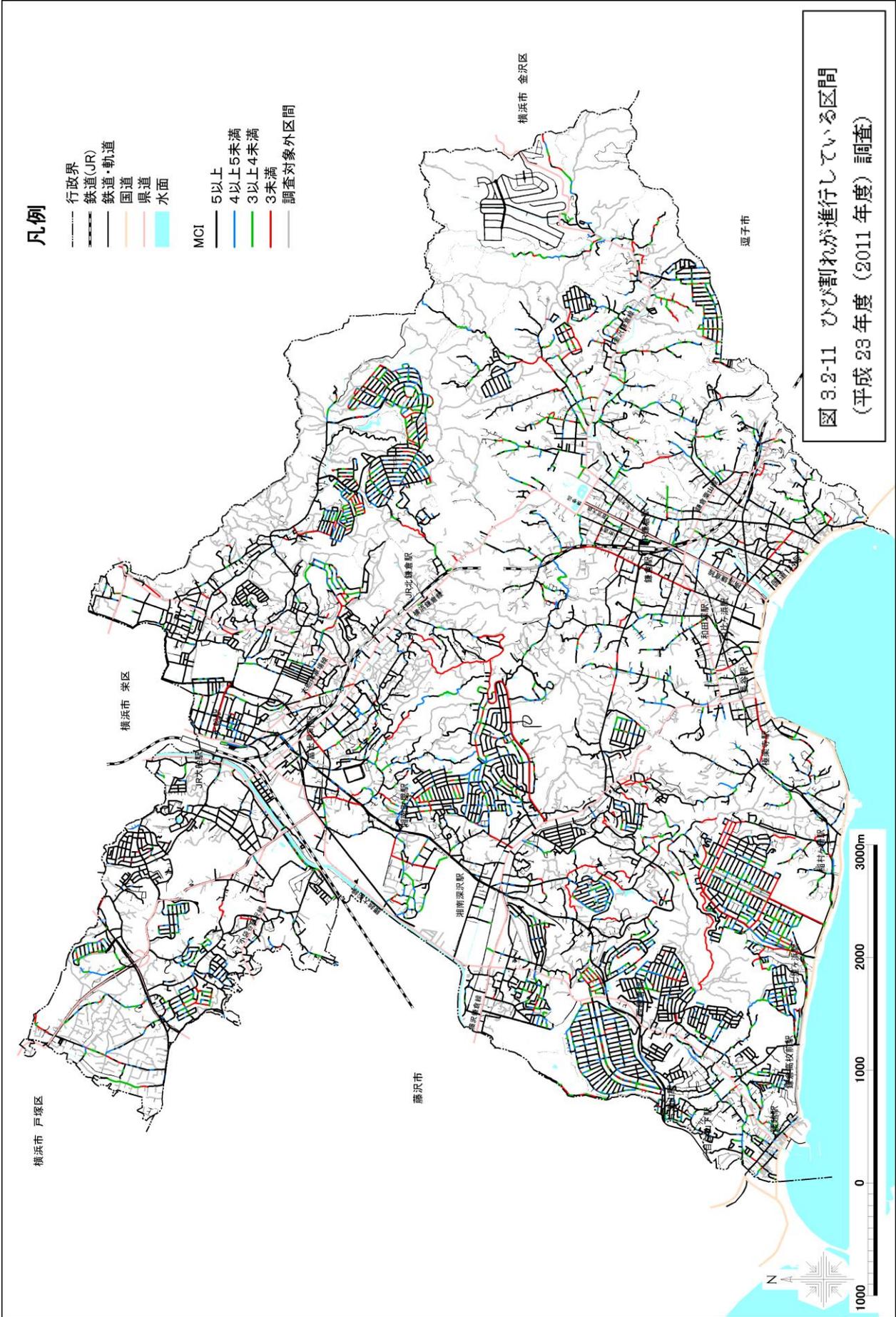
図 3.2-9 ひび割れ率の舗装延長割合

※平成 23 年度（2011 年度）に実施した車道舗装の劣化程度（ひび割れ率）です。

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 3.2-10 路面性状評価結果及び図 3.2-11 ひび割れが進行している区間のとおりです。





3.2.4 地域別集計

地域別の道路種別の舗装延長⁹は表 3.2-6 地域別の市道舗装延長のとおりです。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 3.2-6 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。

※平成 26 年（2014 年）4 月 1 日現在の舗装延長です。

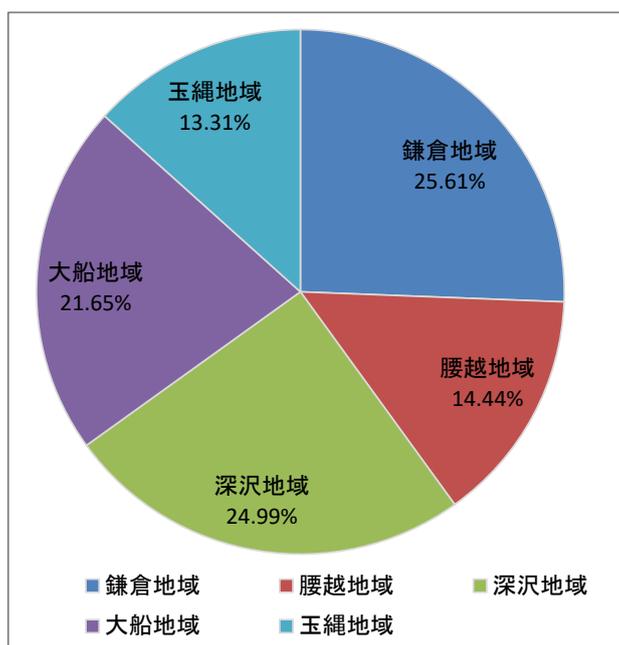


図 3.2-12 幹線市道の地域別延長構成

⁹ 舗装延長は、道路が舗装されている区間の延長です。

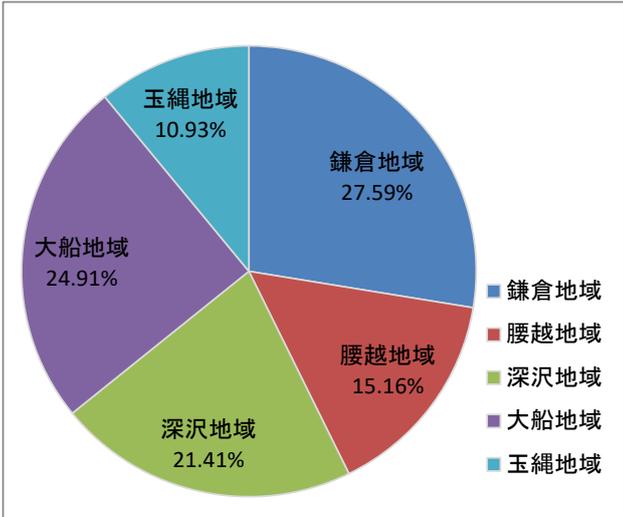


図 3.2-13 その他市道の地域別延長構成

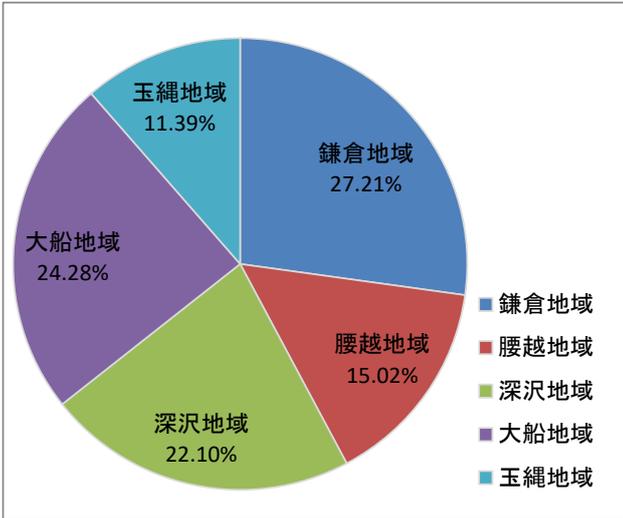


図 3.2-14 市道全体の地域別延長構成

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。

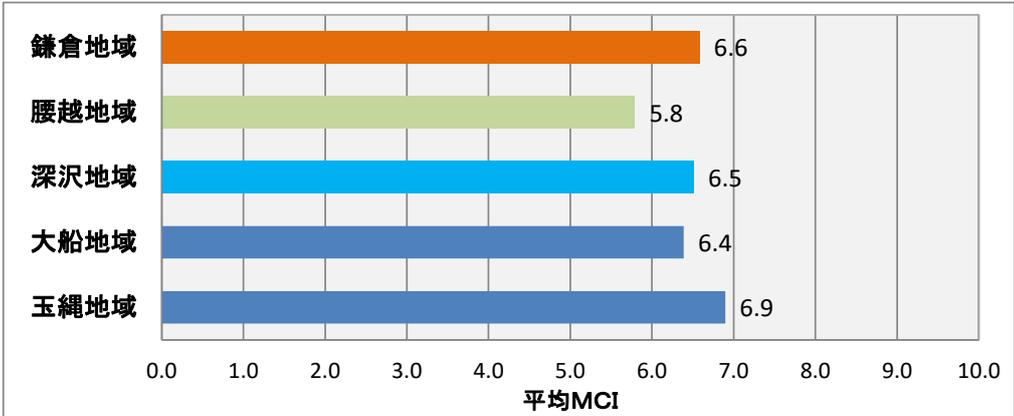


図 3.2-15 地域別 平均MCI

※平成 26 年（2014 年）4 月 1 日現在の舗装延長を元に計算しています。

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。

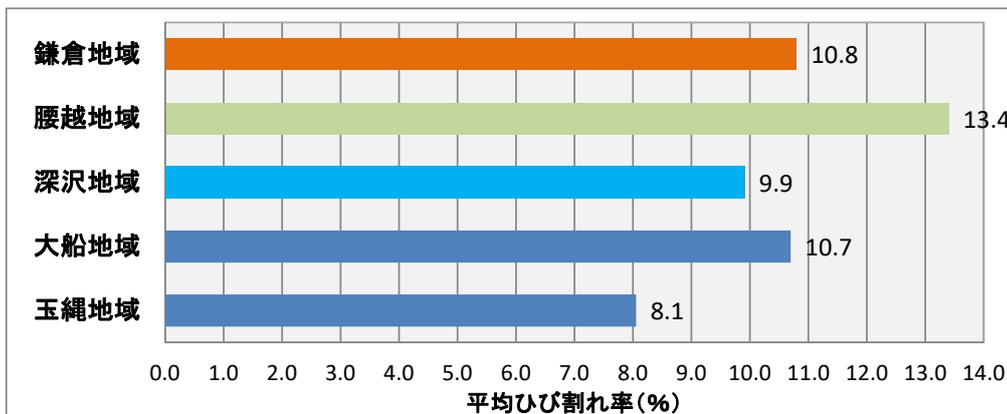


図 3.2-16 地域別 平均ひび割れ率

※平成 26 年（2014 年）4 月 1 日現在の舗装延長を元に計算しています。

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。

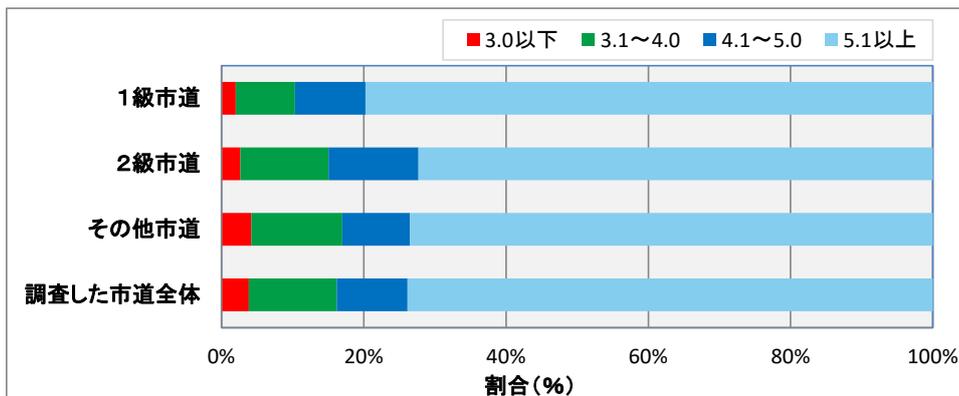


図 3.2-17 （鎌倉地域）道路種別別 MC I

※平成 26 年（2014 年）4 月 1 日現在の舗装延長を元に計算しています。

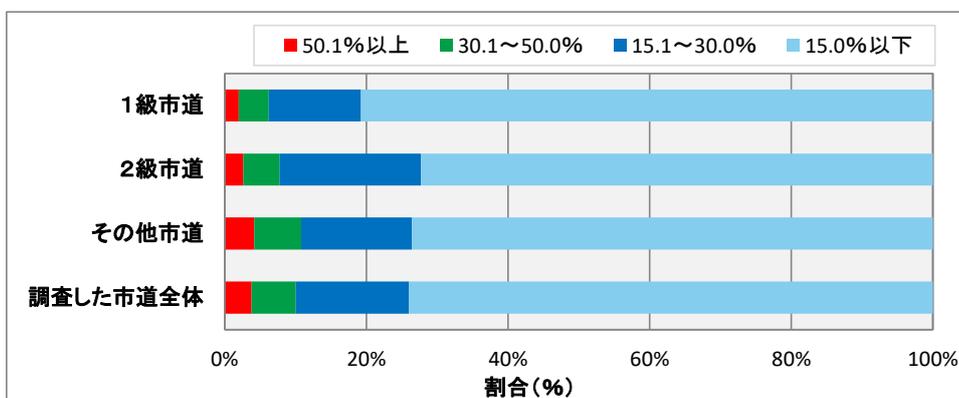


図 3.2-18 （鎌倉地域）道路種別別 ひび割れ率

※平成 26 年（2014 年）4 月 1 日現在の舗装延長を元に計算しています。

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。

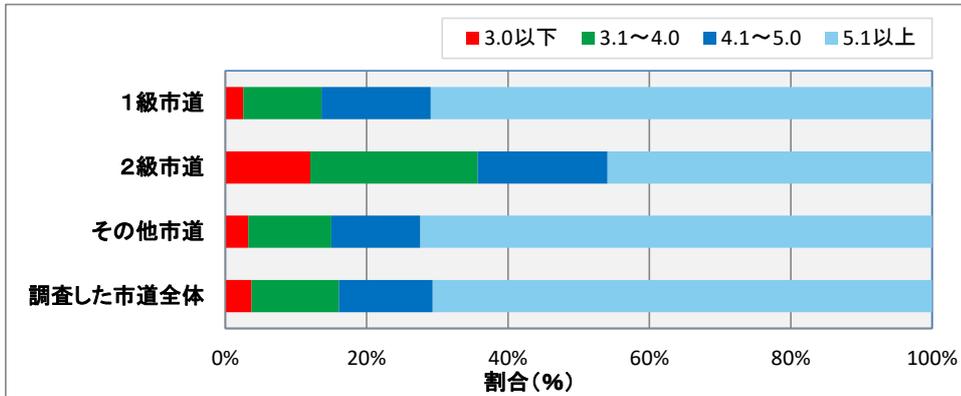


図 3.2-19 (腰越地域) 道路種別別 MC I

※平成 26 年 (2014 年) 4 月 1 日現在の舗装延長を元に計算しています。

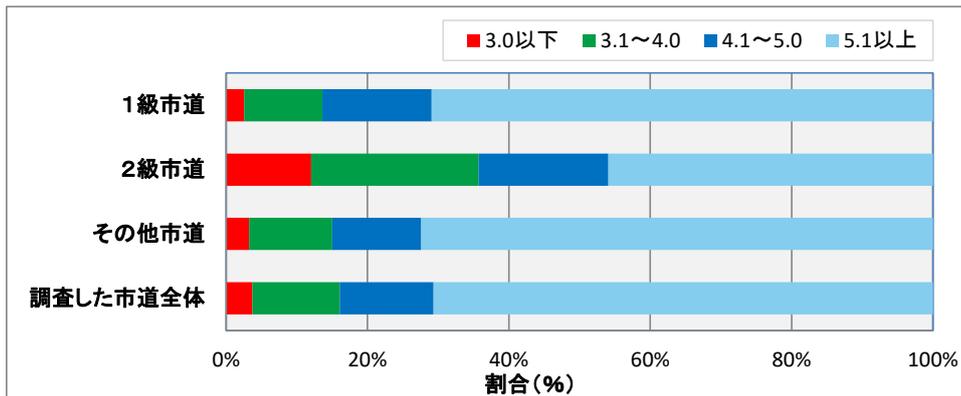


図 3.2-20 (腰越地域) 道路種別別 ひび割れ率

※平成 26 年 (2014 年) 4 月 1 日現在の舗装延長を元に計算しています。

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。

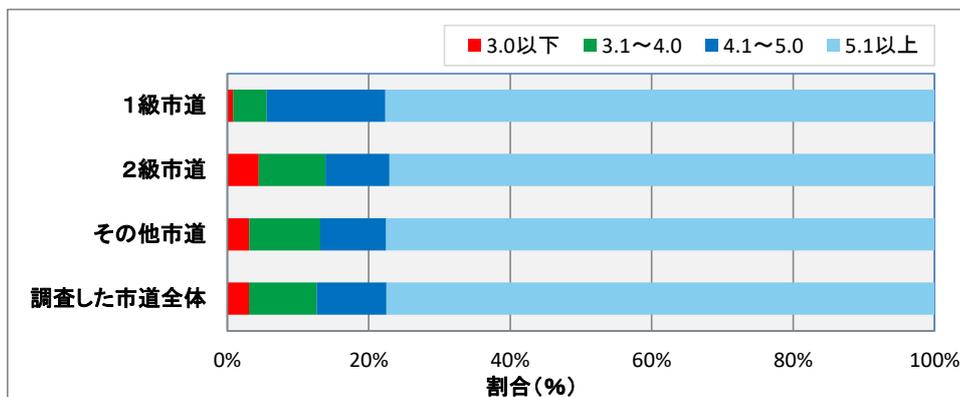


図 3.2-21 (深沢地域) 道路種別別 MC I

※平成26年(2014年)4月1日現在の舗装延長を元に計算しています。

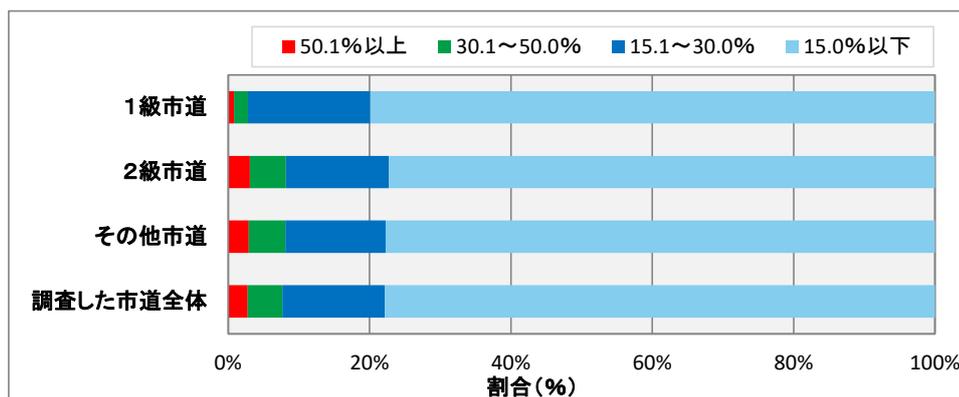


図 3.2-22 (深沢地域) 道路種別別 ひび割れ率

※平成26年(2014年)4月1日現在の舗装延長を元に計算しています。

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。

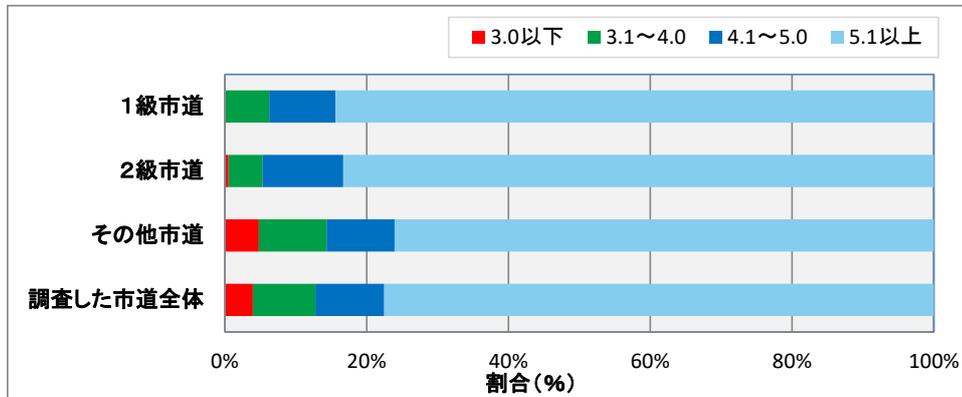


図 3.2-23 (大船地域) 道路種別別 MC I

※平成26年(2014年)4月1日現在の舗装延長を元に計算しています。

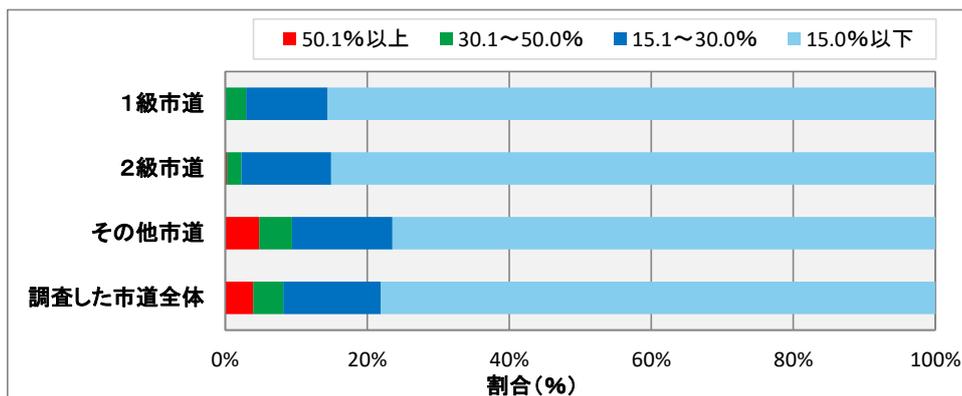


図 3.2-24 (大船地域) 道路種別別 ひび割れ率

※平成26年(2014年)4月1日現在の舗装延長を元に計算しています。

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。

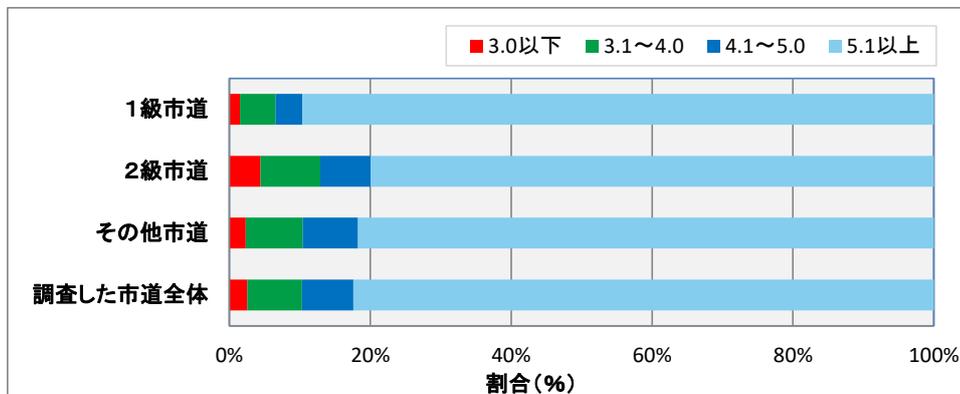


図 3.2-25 (玉縄地域) 道路種別別 舗装劣化状態

※平成26年(2014年)4月1日現在の舗装延長を元に計算しています。

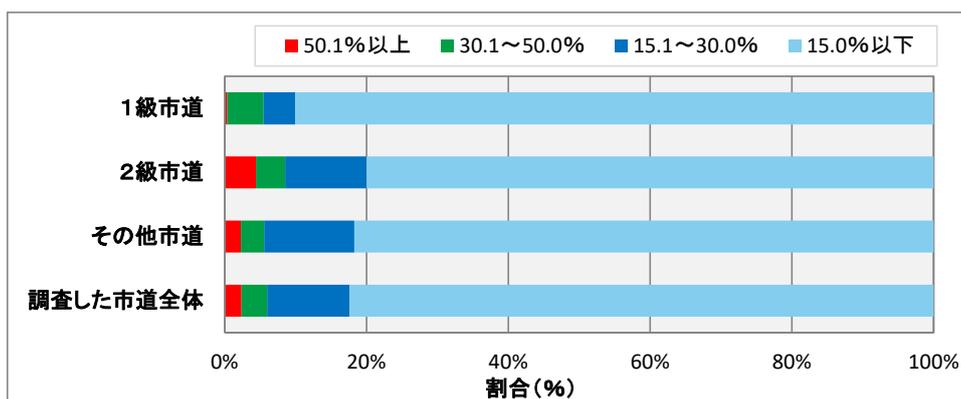


図 3.2-26 (玉縄地域) 道路種別別 ひび割れ率

※平成26年(2014年)4月1日現在の舗装延長を元に計算しています。

3.3 橋りょう及び橋りょう構造物

3.3.1 管理数量

3.3.1.1 橋りょう数

本市が管理する橋りょうは207橋あります。そのうち、道路橋は200橋、歩道橋は7橋です。橋りょうは、幹線市道（1級市道、2級市道）とその他市道の道路種別ごとに橋りょう数、延長、面積を集計しています。

1級市道と2級市道にある道路橋は、それぞれ41橋、38橋です。幹線市道（1級市道、2級市道）にある橋りょうは、本市が管理する橋りょう数全体の39.5%に相当します。

表 3.3-1 橋りょう（道路橋）の一覧

新橋梁名	道路種別	地域区分	橋構造
浄明寺一丁目1号橋	1級	鎌倉地域	鋼橋
逆川2号橋	1級	鎌倉地域	RC橋
逆川橋	1級	鎌倉地域	RC橋
魚町橋	1級	鎌倉地域	RC橋
犬懸橋	1級	鎌倉地域	PC橋
裁許橋	1級	鎌倉地域	RC橋
扇川2号橋	1級	鎌倉地域	RC橋
宅間川1号橋	2級	鎌倉地域	RC橋
平子川1号橋	2級	鎌倉地域	RC橋
夷堂橋	2級	鎌倉地域	PC橋
稲葉越橋	2級	鎌倉地域	PC橋
音無橋	2級	鎌倉地域	RC橋
華の橋	2級	鎌倉地域	PC橋
海岸橋	2級	鎌倉地域	PC橋
亀ヶ淵橋	2級	鎌倉地域	RC橋
古川橋	2級	鎌倉地域	RC橋
桜橋	2級	鎌倉地域	PC橋
上河原橋	2級	鎌倉地域	RC橋
針磨橋	2級	鎌倉地域	RC橋
瀬戸橋	2級	鎌倉地域	RC橋
通玄橋	2級	鎌倉地域	RC橋
二階堂川5号橋	2級	鎌倉地域	RC橋
いずみ橋	その他	鎌倉地域	RC橋
稲村ガ崎二丁目1号橋	その他	鎌倉地域	RC橋
極楽寺川1号橋	その他	鎌倉地域	RC橋

極楽寺川 2 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
小町橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
材木座三丁目 1 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
逆川 6 号橋	その他	鎌倉地域	鋼橋
二階堂川 2 号橋 (杉ノ川橋)	その他	鎌倉地域	RC 橋
二階堂川 4 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
二階堂川 7 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
二階堂川 8 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
廣瀬橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
三橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
一本橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
栄橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
下川橋	その他	鎌倉地域	鋼橋
滑川 1 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
滑川 2 号橋	その他	鎌倉地域	PC 橋
滑川 3 号橋	その他	鎌倉地域	PC 橋
滑川 4 号橋	その他	鎌倉地域	鋼橋
逆川 1 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
逆川 3 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
逆川 5 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
極楽寺橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
琴弾橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
御坊橋	その他	鎌倉地域	PC 橋
光触寺橋	その他	鎌倉地域	PC 橋
三枚橋 (逆川 4 号橋)	その他	鎌倉地域	RC 橋
小町 1 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
新宿橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
森戸橋	その他	鎌倉地域	PC 橋
西泉水橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
青砥橋	その他	鎌倉地域	PC 橋
雪ノ下 1 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
雪ノ下 2 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
扇川 4 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
扇川 5 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
扇川 6 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
大御堂橋	その他	鎌倉地域	PC 橋
大蔵稻荷橋 (滑川 5 号橋)	その他	鎌倉地域	PC 橋
大町橋	その他	鎌倉地域	PC 橋
中道橋	その他	鎌倉地域	RC 橋

東勝寺橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
二つ橋	その他	鎌倉地域	PC 橋
二階堂川 1 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
二階堂川 6 号橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
虹の橋	その他	鎌倉地域	PC 橋
宝戒寺橋	その他	鎌倉地域	鋼橋
理智光寺橋	その他	鎌倉地域	RC 橋
閻魔橋	その他	鎌倉地域	PC 橋
植木 1 号橋	1 級	玉縄地域	RC 橋
関谷 2 号橋	2 級	玉縄地域	RC 橋
東正院橋	2 級	玉縄地域	鋼橋
影取橋	その他	玉縄地域	RC 橋
関谷 1 号橋	その他	玉縄地域	RC 橋
二枚橋	その他	玉縄地域	RC 橋
神戸川 6 号橋	1 級	腰越地域	RC 橋
榎木橋	1 級	腰越地域	PC 橋
行合橋	1 級	腰越地域	PC 橋
拾枚橋	1 級	腰越地域	PC 橋
二又川 1 号橋	1 級	腰越地域	PC 橋
ざあざあ橋	2 級	腰越地域	RC 橋
雨乞橋	2 級	腰越地域	RC 橋
日坂橋	2 級	腰越地域	RC 橋
岩瀬橋	その他	腰越地域	RC 橋
川間橋	その他	腰越地域	PC 橋
神戸川 3 号橋	その他	腰越地域	PC 橋
神戸川 4 号橋	その他	腰越地域	PC 橋
神戸川 5 号橋 (学橋)	その他	腰越地域	鋼橋
五郎丸橋	その他	腰越地域	RC 橋
中川橋	その他	腰越地域	RC 橋
中山橋	その他	腰越地域	RC 橋
二又川 2 号橋	その他	腰越地域	RC 橋
堀ノ内橋	その他	腰越地域	RC 橋
行合川 1 号橋	その他	腰越地域	鋼橋
腰越 1 号橋	その他	腰越地域	RC 橋
神戸橋	その他	腰越地域	RC 橋
本龍寺橋	その他	腰越地域	PC 橋
常盤橋	1 級	深沢地域	PC 橋
笛田川 3 号橋	1 級	深沢地域	RC 橋
笛田川 4 号橋	1 級	深沢地域	RC 橋

笛田川5号橋	1級	深沢地域	RC橋
下耕地橋	2級	深沢地域	PC橋
山崎1号橋	2級	深沢地域	RC橋
手広1号橋	2級	深沢地域	RC橋
手広2号橋	2級	深沢地域	RC橋
手広3号橋	2級	深沢地域	鋼橋
手広4号橋	2級	深沢地域	RC橋
手広6号橋	2級	深沢地域	RC橋
手広7号橋	2級	深沢地域	RC橋
縦堀橋	2級	深沢地域	PC橋
上耕地橋	2級	深沢地域	PC橋
深沢跨道橋	2級	深沢地域	PC橋
深沢第二跨道橋	2級	深沢地域	RC橋
大久保橋	2級	深沢地域	RC橋
大塚川7号橋	2級	深沢地域	PC橋
梶原一丁目1号橋	その他	深沢地域	RC橋
梶原一丁目2号橋	その他	深沢地域	RC橋
梶原外耕地橋	その他	深沢地域	PC橋
寺分一丁目1号橋	その他	深沢地域	RC橋
山崎川1号橋	その他	深沢地域	RC橋
山崎川2号橋	その他	深沢地域	RC橋
山崎2号橋	その他	深沢地域	RC橋
手広5号橋	その他	深沢地域	RC橋
手広8号橋	その他	深沢地域	PC橋
手広9号橋	その他	深沢地域	RC橋
常盤1号橋	その他	深沢地域	RC橋
常盤2号橋	その他	深沢地域	RC橋
常盤耕地橋(新川1号橋)	その他	深沢地域	RC橋
新川2号橋	その他	深沢地域	PC橋
深沢橋	その他	深沢地域	PC橋
大塚川2号橋	その他	深沢地域	RC橋
大塚川3号橋	その他	深沢地域	RC橋
大塚川6号橋	その他	深沢地域	PC橋
大塚川9号橋	その他	深沢地域	RC橋
辻の橋	その他	深沢地域	RC橋
笛田川1号橋	その他	深沢地域	RC橋
笛田川6号橋	その他	深沢地域	RC橋
八反目橋	その他	深沢地域	RC橋
立石橋	その他	深沢地域	RC橋

こばし	1級	大船地域	PC橋
松竹1号橋	1級	大船地域	RC橋
砂押川7号橋	1級	大船地域	PC橋
砂押小橋	1級	大船地域	RC橋
西瓜川4号橋	1級	大船地域	RC橋
下関橋	1級	大船地域	RC橋
岩瀬1号橋	1級	大船地域	RC橋
岩瀬さくら橋	1級	大船地域	PC橋
今泉橋	1級	大船地域	RC橋
砂押川2号橋	1級	大船地域	RC橋
砂押川5号橋	1級	大船地域	PC橋
山ノ内1号橋	1級	大船地域	RC橋
山ノ内2号橋	1級	大船地域	RC橋
山ノ内3号橋	1級	大船地域	PC橋
山ノ内4号橋	1級	大船地域	PC橋
山ノ内5号橋	1級	大船地域	RC橋
松竹大通橋	1級	大船地域	PC橋
上ノ谷戸橋	1級	大船地域	PC橋
上岩瀬橋	1級	大船地域	PC橋
西瓜川1号橋	1級	大船地域	RC橋
西瓜川2号橋	1級	大船地域	RC橋
大船1号橋	1級	大船地域	RC橋
大船2号橋	1級	大船地域	RC橋
中町橋	1級	大船地域	PC橋
宮の台橋	2級	大船地域	PC橋
七久保橋	2級	大船地域	PC橋
鶴舞田橋	2級	大船地域	RC橋
落合橋	2級	大船地域	RC橋
今泉三丁目1号橋	その他	大船地域	RC橋
今泉台二丁目1号橋	その他	大船地域	RC橋
今泉台二丁目2号橋	その他	大船地域	RC橋
今泉二丁目1号橋	その他	大船地域	RC橋
岩瀬下土腐1号橋	その他	大船地域	RC橋
大船栄町1号橋	その他	大船地域	RC橋
大船栄町2号橋	その他	大船地域	RC橋
大船宮ノ前1号橋	その他	大船地域	RC橋
山ノ内巨福山1号橋	その他	大船地域	RC橋
吉ヶ沢橋	その他	大船地域	PC橋
宮下橋	その他	大船地域	RC橋

玉縄橋	その他	大船地域	鋼橋
高野陸橋	その他	大船地域	PC橋
砂押川1号橋	その他	大船地域	RC橋
小袋谷川1号橋	その他	大船地域	RC橋
小袋谷川2号橋	その他	大船地域	PC橋
小袋谷川3号橋	その他	大船地域	RC橋
小袋谷川4号橋	その他	大船地域	RC橋
小袋谷川5号橋	その他	大船地域	PC橋
新富岡橋	その他	大船地域	鋼橋
西瓜川3号橋	その他	大船地域	RC橋
泉橋	その他	大船地域	RC橋
台1号橋	その他	大船地域	その他
台2号橋	その他	大船地域	RC橋
大船橋	その他	大船地域	RC橋
大和橋	その他	大船地域	鋼橋
藤源治橋	その他	大船地域	RC橋
梅田小橋	その他	大船地域	PC橋
不動橋	その他	大船地域	PC橋
柳谷戸橋	その他	大船地域	PC橋

表 3.3-2 橋りょう（歩道橋）の一覧

新橋梁名	道路種別	地域区分	橋構造
新西鎌倉歩道橋	1級	腰越地域	RC橋
縦堀歩道橋	2級	深沢地域	PC橋
小袋谷歩道橋	2級	大船地域	鋼橋
七久保歩道橋	2級	大船地域	鋼橋
鶴舞田歩道橋	2級	大船地域	鋼橋
大船駅東口1号歩道橋	その他	大船地域	鋼橋
大船駅東口2号歩道橋	その他	大船地域	鋼橋

表 3.3-3 橋りょうの道路種別内訳

道路種別		橋りょう数 (橋)	延 長 (m)	延長割合 (%)	面 積 (㎡)	面積割合 (%)
道路橋	1 級市道	41	216.61	16.18	1,322.447	9.50
	2 級市道	38	284.35	21.23	2,729.050	19.60
	幹線市道合計	79	500.96	37.41	4,051.497	29.10
	その他市道	121	837.98	62.59	9,871.682	70.90
	小 計	200	1,338.94	100.00	13,923.179	100.00
歩道橋	1 級市道	1	98.00	30.55	186.200	19.19
	2 級市道	4	144.56	45.05	514.874	53.06
	幹線市道合計	5	242.56	75.60	701.074	72.25
	その他市道	2	78.30	24.40	269.959	27.75
	小 計	7	320.86	100.00	971.033	100.00
合 計		207	1,659.80	—	14,893.553	—

幹線市道（1級市道、2級市道）とその他市道とも、橋りょう箇所数と橋りょう延長の構成は概ね同じ割合です。また、本市が管理する道路橋の平均的な規模は、延長6.69m、幅員10.40mです。

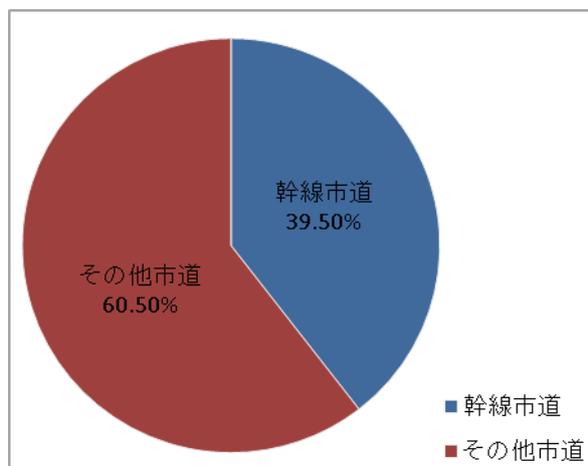


図 3.3-1 道路橋数の道路種別内訳

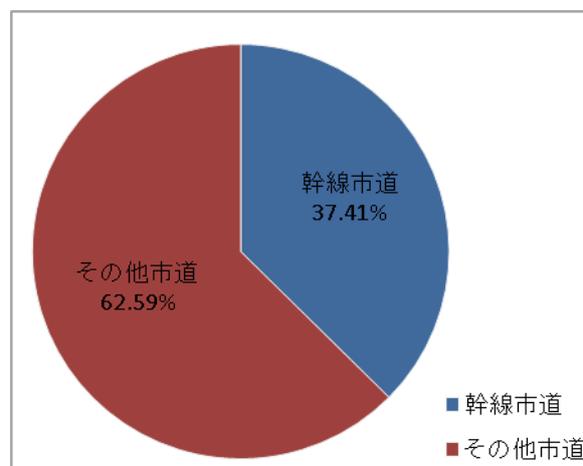


図 3.3-2 道路橋延長の道路種別内訳

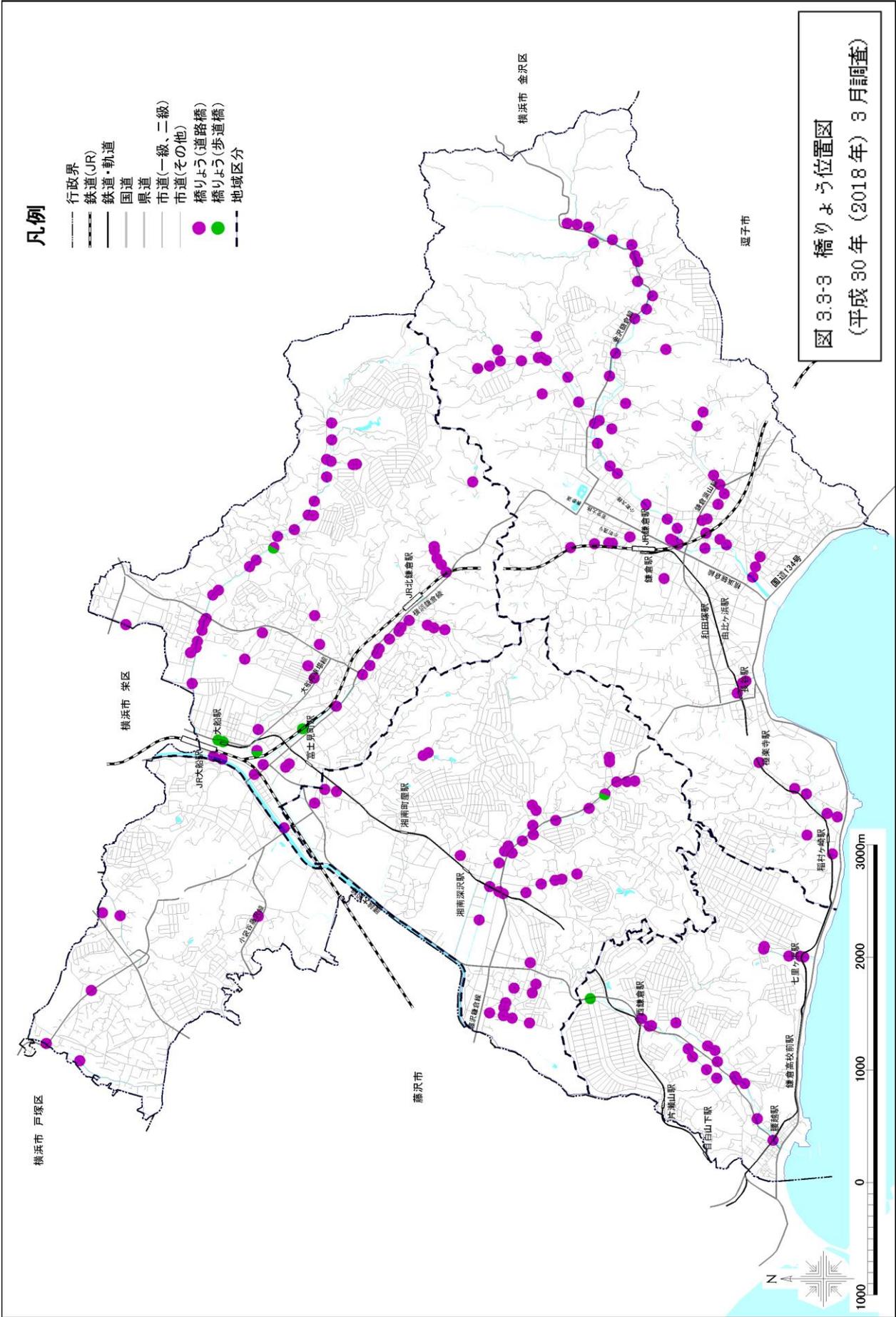
また、橋りょう構造物は、大船駅東口と大船駅西口に設置しているペDESTリアンデッキ（歩道広場）とこれに付属する施設があります。

表 3.3-4 橋りょう構造物の内訳

橋りょう構造物	数量 (基)	延長 (m)	面積 (㎡)	備考
ペDESTリアンデッキ	2	363.710	3,181.047	
大船駅東口再開発 Aデッキ	1	66.050	1,093.549	大船駅東口全体： 1,656.195 ㎡ (A, B, C, Dデッキの合計)
大船駅東口再開発 Bデッキ	1	37.248	292.687	
大船駅駅舎～交通広場	1	199.712	1,243.651	大船駅西口全体： 1,794.811 ㎡ (西口～交通広場の合計)
大船駅西口交通広場	1	60.700	551.160	
エレベータ	5	—	—	
エスカレータ	4	—	—	

※大船駅東口再開発のうちCデッキは「大船駅東口1号歩道橋」（延長：43.0m、面積：163.4㎡）、Dデッキは「大船駅2号歩道橋」（延長：35.3m、面積：106.559㎡）として集計します。

本市が管理する橋りょうは、図 3.3-3 橋りょう位置図のとおりです。



3.3.2 橋りょうの整備状況

3.3.2.1 橋りょう数の推移

本市が管理する橋りょうの建設年は、全体の39.13%の橋りょうで確認できますが、その他の60.87%の橋りょうは、橋銘板などによる確認はできません。建設年のわかる橋りょうの建設年は、昭和42年（1967年）から52年（1977年）の10年間に集中しています。

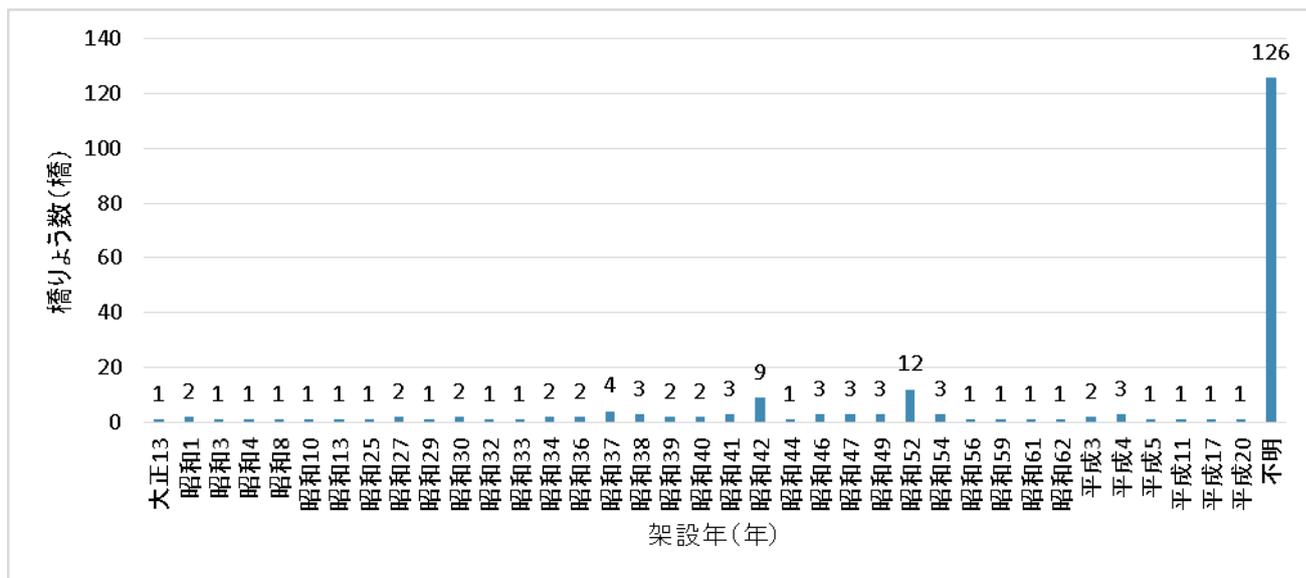


図 3.3-4 橋りょうの建設年の推移

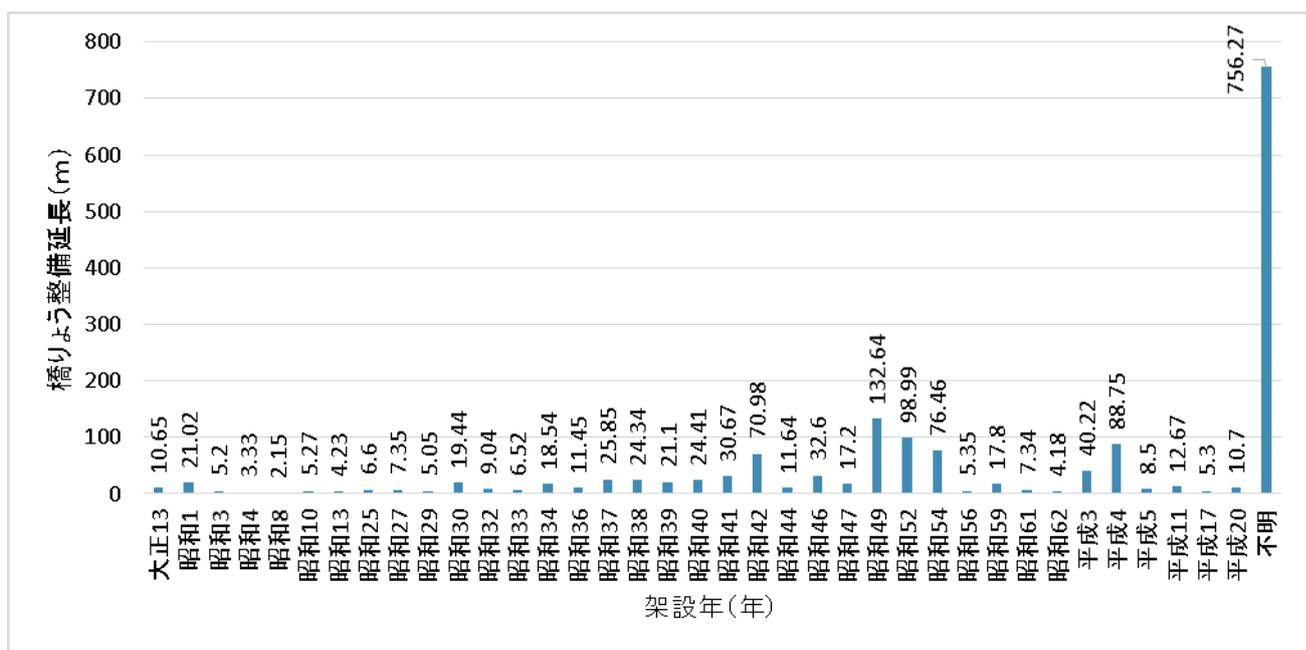


図 3.3-5 橋りょうの管理延長の推移

平成30年（2018年）3月現在で、昭和39年（1964年）以前に建設した建設後50年以上を経過している橋りょうが29橋あり、全体の14.08%に相当します。これらの橋りょうは、すでに橋りょうの標準耐用年数である50年を経過しています。

表3.3-5 供用年数一覧表

供用年数の分類	橋りょう数 (橋)	割合 (%)
50年以上	44	21.26%
49年～40年	24	11.59%
39年～30年	4	1.93%
29年～20年	7	3.38%
19年～10年	2	0.97%
9年以内	0	0.00%
不明	126	60.87%
合計	207	100.0%

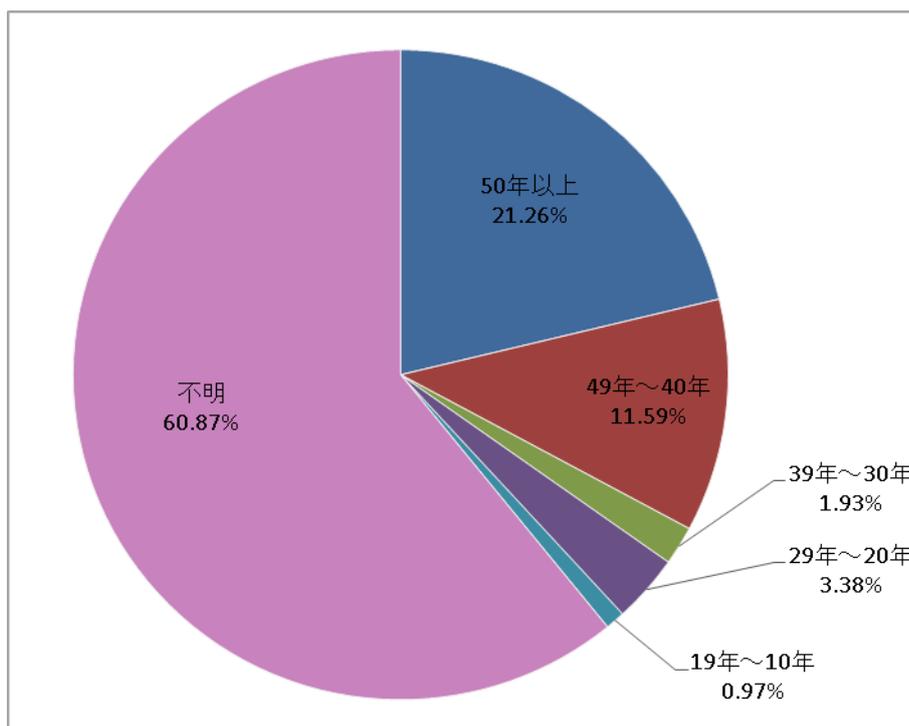
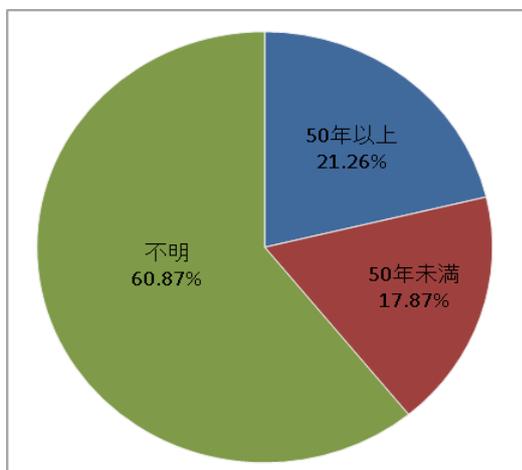
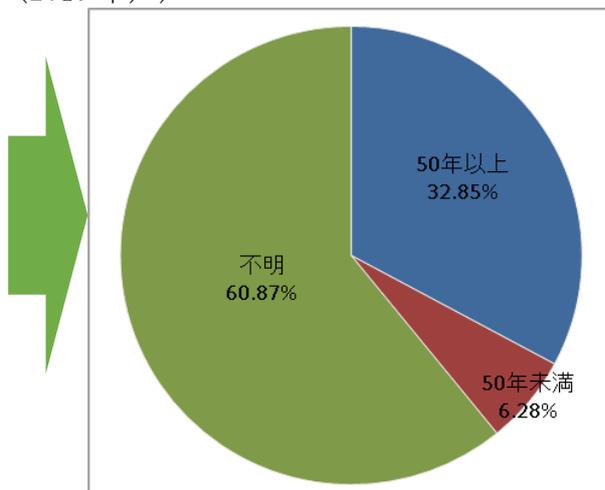


図 3.3-6 供用年数区分の割合

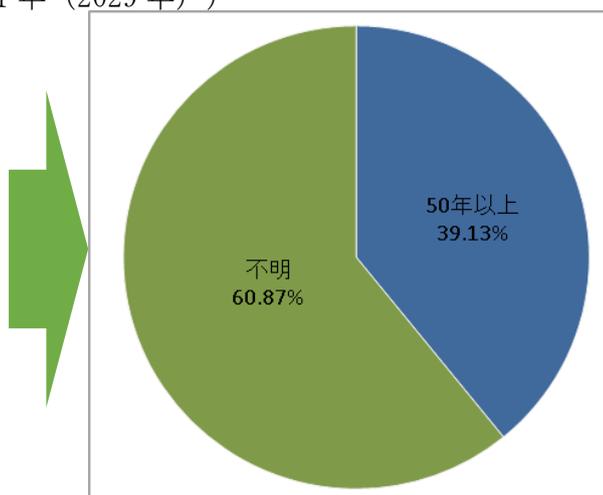
現在の橋りょうを今後も利用し続けることとすると、建設後50年以上になる橋りょうは平成41年（2029年）に68橋、32.85%、平成71年（2059年）に81橋、39.13%となります。



現在（平成 31 年（2019 年））



10 年後（平成 41 年（2029 年））



40 年後（平成 71 年（2059 年））

図 3.3-7 経年変化に伴う橋りょう数の推移

3.3.2.2 橋りょうの構造

本市が管理する道路橋の上部工構造を、「橋りょう数」と「橋りょう面積」で分類します。

道路橋については、鋼橋が12橋、RC（鉄筋コンクリート）橋が131橋、PC（プレストレストコンクリート¹⁰）橋が56橋です。歩道橋については、鋼橋が5橋、RC橋が1橋、PC橋が1橋です。

道路橋と歩道橋を含む構造別橋りょう数は、全体橋りょうのうちRC橋の占める割合が63.77%と過半数を占めます。また、構造別橋りょう面積では、全体橋りょうのうちPC橋の占める割合が46.98%であり、次に鋼橋が31.68%となります。

本市が管理する橋りょうの構造は、小規模の橋りょうはRC橋であり、橋長が長い橋りょうはPC橋や鋼橋です。

表 3.3-6 橋りょうの構造別内訳

構 造		橋りょう数 (橋)	延 長 (m)	延長割合 (%)	面 積 (㎡)	面積割合 (%)
道路橋	鋼 橋	12	223.23	16.68	3,949.983	28.37
	RC 橋	131	565.50	42.23	2,983.222	21.43
	PC 橋	56	546.97	40.85	6,980.642	50.14
	その他	1	3.24	0.24	9.331	0.06
	小 計	200	1338.94	100.00	13,923.179	100.00
歩道橋	鋼 橋	5	218.34	68.05	767.812	79.13
	RC 橋	1	98.00	30.54	186.200	19.19
	PC 橋	1	4.52	1.41	16.362	1.68
	小 計	7	320.86	100.00	970.374	100.00
合 計		207	1,659.80	—	14,893.553	—

¹⁰ 主要部材にあらかじめ応力を与えられたコンクリートを用いて建設された橋りょう

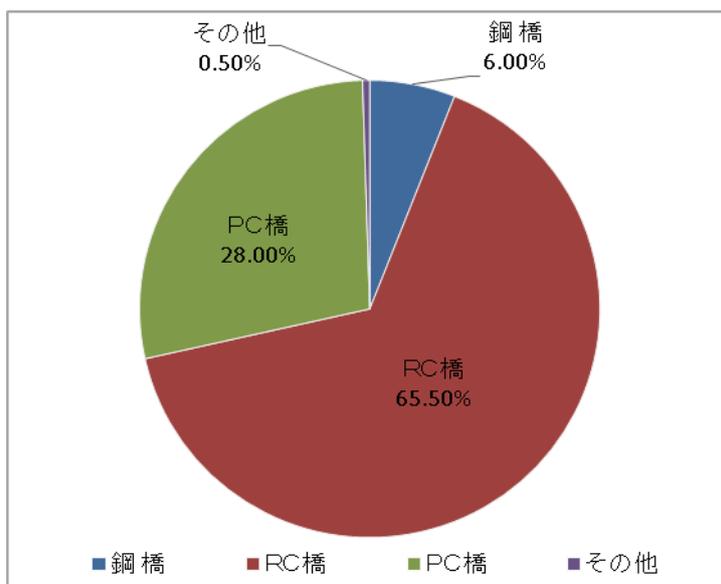
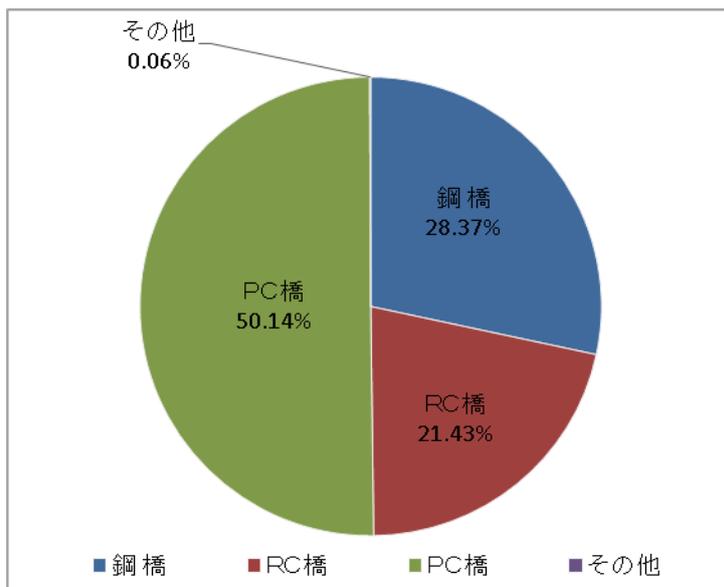


図 3.3-8 道路橋の構造別 橋りょう数



3.3-9 道路橋の構造別 橋りょう面積

3.3.2.3 橋りょう延長の分類

本市が管理する橋りょうを橋りょう延長別に分類すると、延長が5m未満の橋りょうが110橋あり、全体の53.14%を占めます。本市が管理する最も長い道路橋は「高野陸橋」（PC橋104.2m市道205-162号線鎌倉市大船1189-3）で、横断歩道橋も含めた場合には、「小袋谷歩道橋」の120mが最長です。

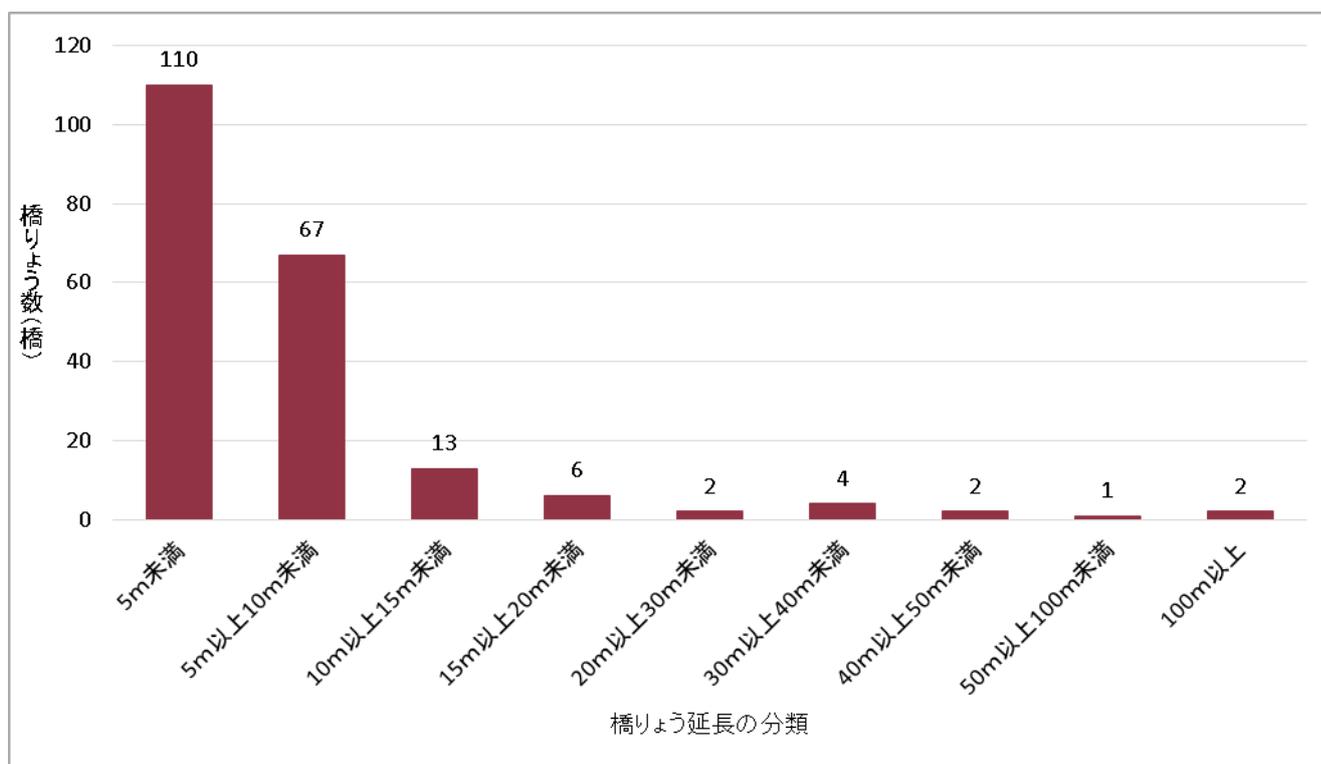


図 3.3-10 橋長ごとの橋りょう数

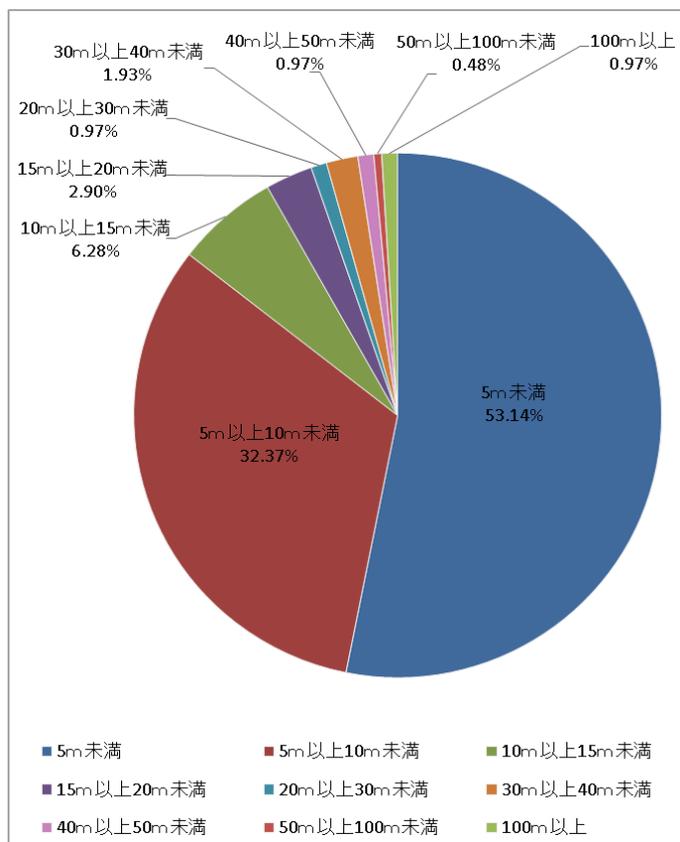


図 3.3-11 橋長ごとの橋りょう数割合

3.3.3 地域別集計

地域別の道路橋の整備状況は、表 3.3-7 (道路橋) 地域別 道路種別橋りょう数、表 3.3-8 (道路橋) 地域別 構造別橋りょう数、表 3.3-9 (道路橋) 地域別 構造別橋りょう面積のとおりです。

表 3.3-7 (道路橋) 地域別 道路種別橋りょう数

地 域	1 級市道	2 級市道	その他市道	合 計
鎌倉地域	7	15	50	72
腰越地域	5	3	14	22
深沢地域	4	14	24	42
大船地域	24	4	30	58
玉縄地域	1	2	3	6
合 計	41	38	121	200

表 3.3-8 (道路橋) 地域別 構造別橋りょう数

地 域	鋼 橋 (橋)	R C 橋 (橋)	P C 橋 (橋)	その他 (橋)	合 計 (橋)
鎌倉地域	5	49	18	—	72
腰越地域	2	12	8	—	22
深沢地域	1	30	11	—	42
大船地域	3	35	19	1	58
玉縄地域	1	5	—	—	6
合 計	12	131	56	1	200

表 3.3-9 (道路橋) 地域別 構造別橋りょう面積

地 域	鋼 橋 (㎡)	R C 橋 (㎡)	P C 橋 (㎡)	その他 (㎡)	合 計 (㎡)
鎌倉地域	452.652	1,429.859	2,190.637	—	4,073.148
腰越地域	297.500	345.628	468.928	—	1112.056
深沢地域	25.006	478.513	1,142.736	—	1646.255
大船地域	2,995.065	658.219	3,178.341	9.331	6840.956
玉縄地域	179.760	66.975	—	—	246.735
合 計	3,949.983	2,979.194	6,980.642	9.331	13,919.150

①鎌倉地域

鎌倉地域では、RC橋が49橋、68.06%を占め、橋りょう面積ではPC橋が約2,191㎡、53.78%を占めます。

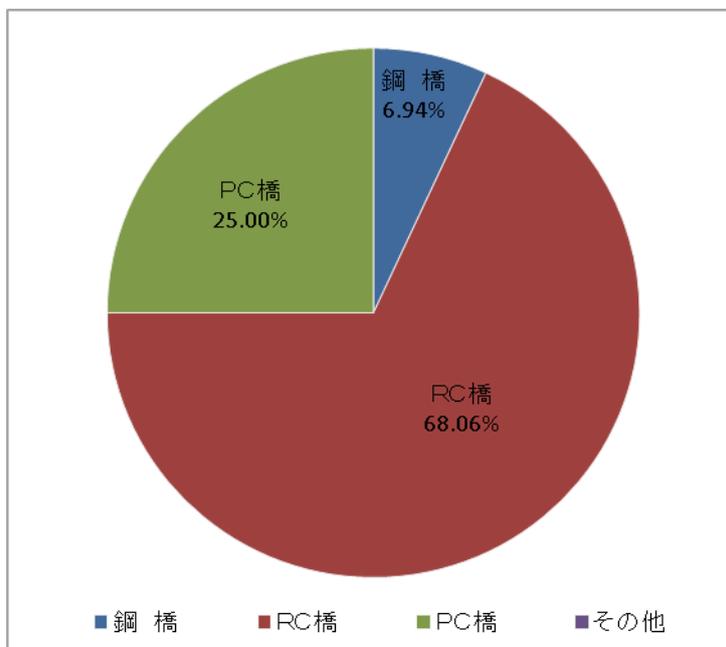


図 3.3-12 (鎌倉地域) 構造別 橋りょう数

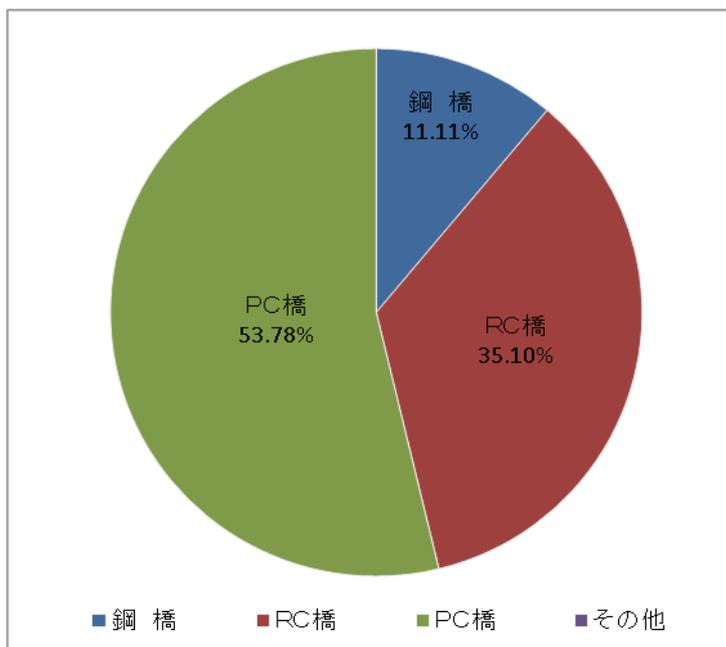


図 3.3-13 (鎌倉地域) 構造別 橋りょう面積

②腰越地域

腰越地域では、RC橋が12橋、54.55%を占め、橋りょう面積ではPC橋が約469㎡、42.17%を占めます。

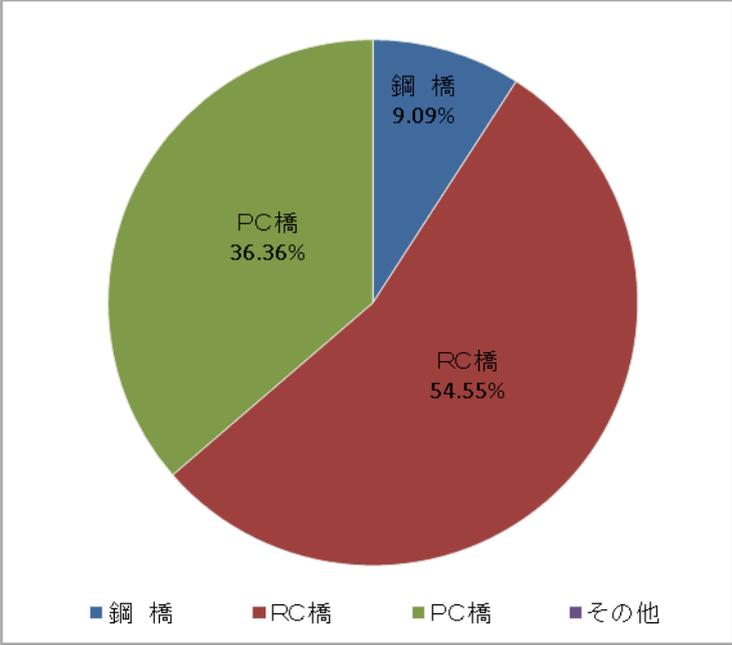


図 3.3-14 (腰越地域) 構造別 橋りょう数

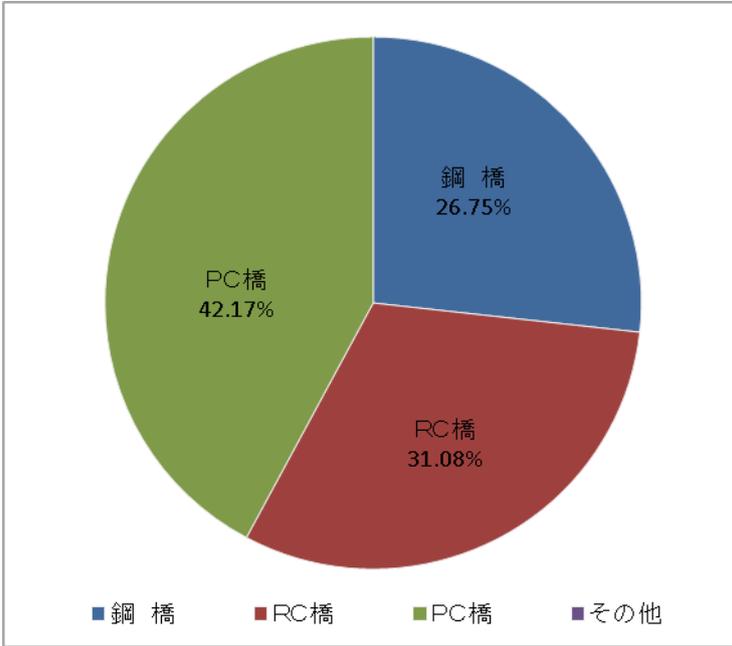


図 3.3-15 (腰越地域) 構造別 橋りょう面積

③深沢地域

深沢地域では、RC橋が30橋、71.43%を占め、橋りょう面積ではPC橋が約1,143㎡、69.41%を占めます。

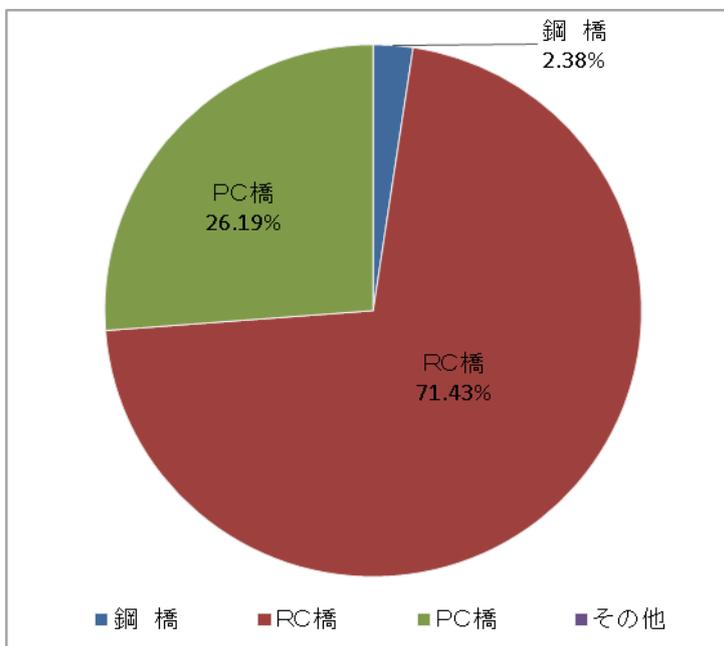


図 3.3-16 (深沢地域) 構造別 橋りょう数

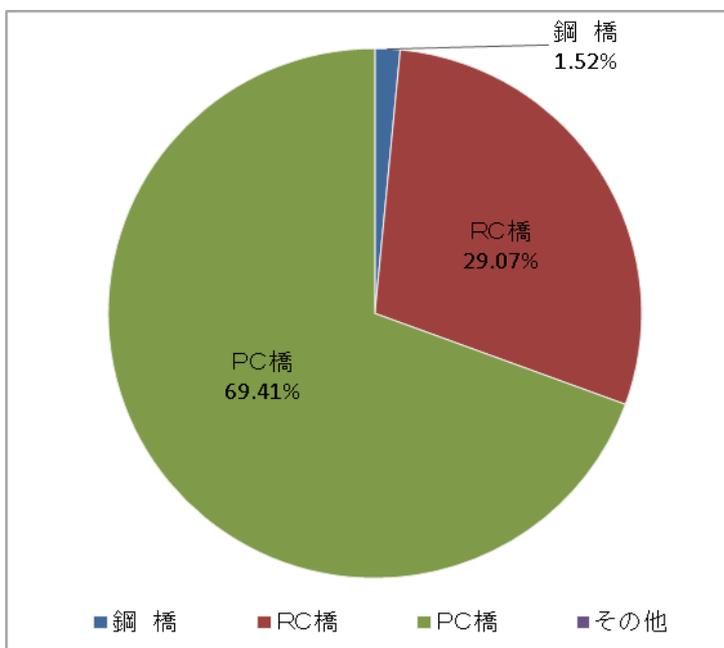


図 3.3-17 (深沢地域) 構造別 橋りょう面積

④大船地域

大船地域は、橋りょう数はRC橋が35橋、60.34%を占め、橋りょう面積ではPC橋が約3,178㎡、46.46%を占めます。

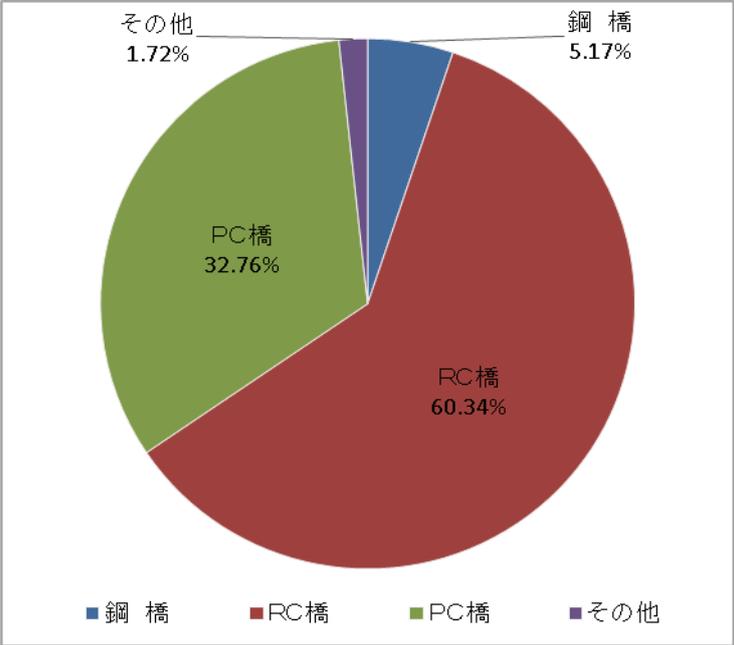


図 3.3-18 (大船地域) 構造別 橋りょう数

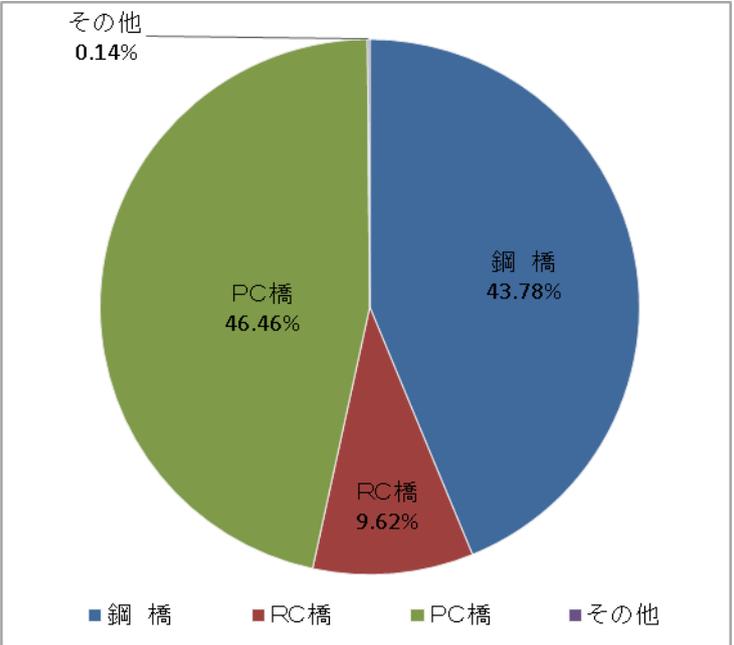


図 3.3-19 (大船地域) 構造別 橋りょう面積

⑤玉縄地域

玉縄地域には、橋りょうはRC橋が5橋、83.33%を占め、橋りょう面積では鋼橋が約180 m²、72.86%を占めます。

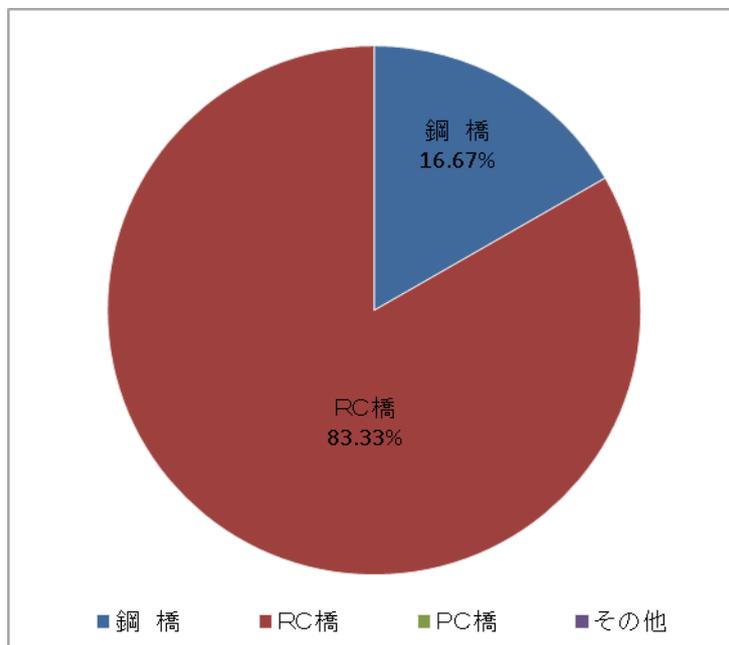


図 3.3-20 (玉縄地域) 構造別 橋りょう数

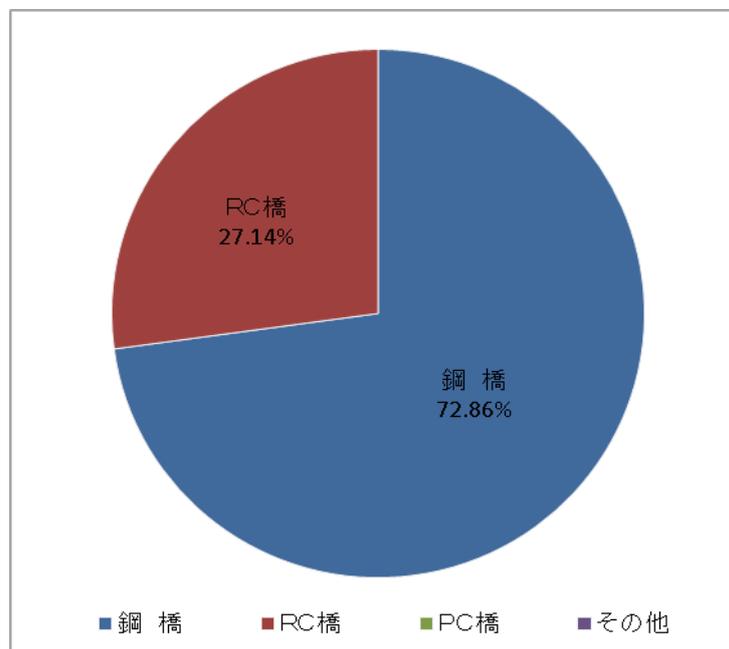
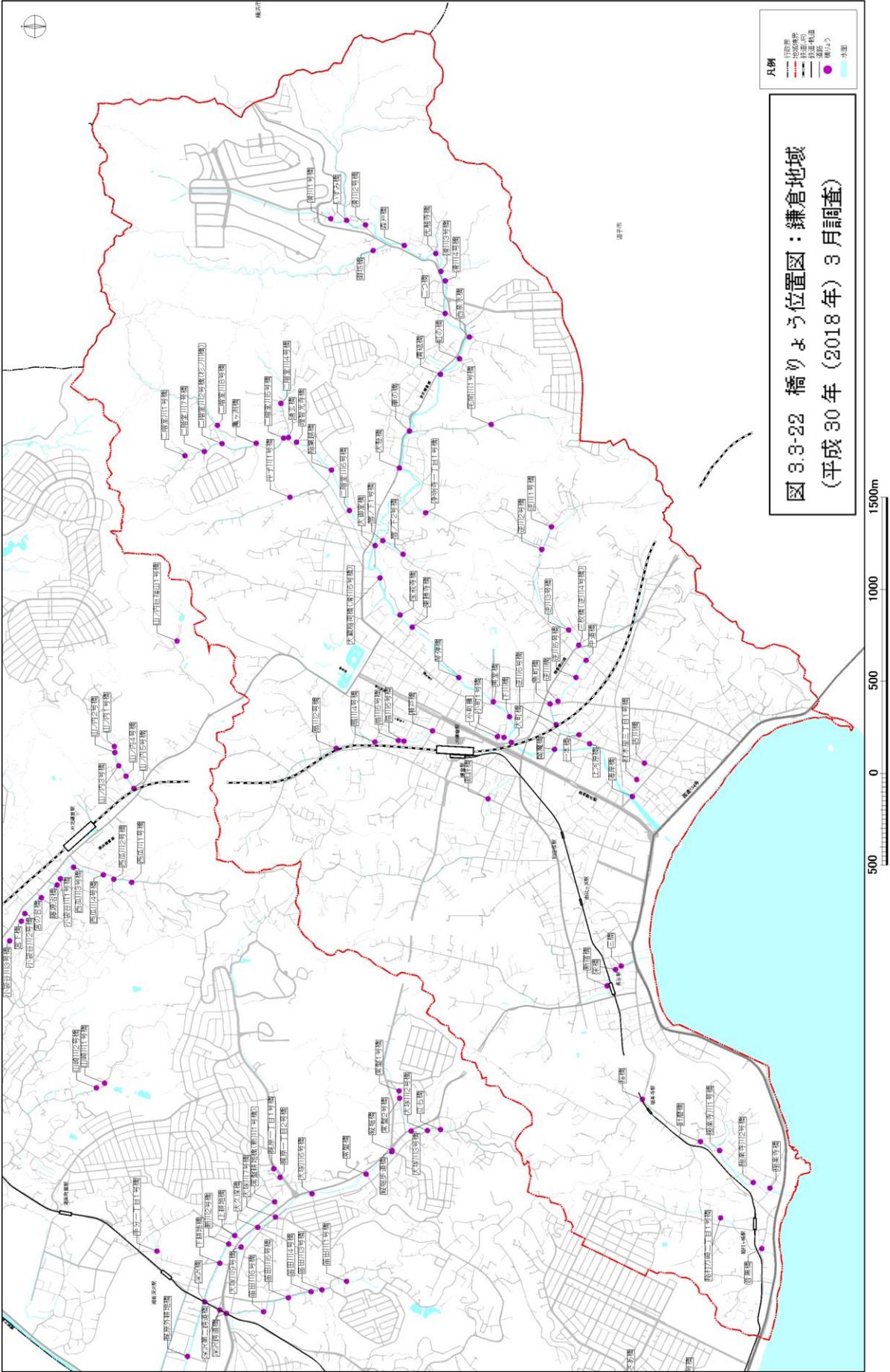
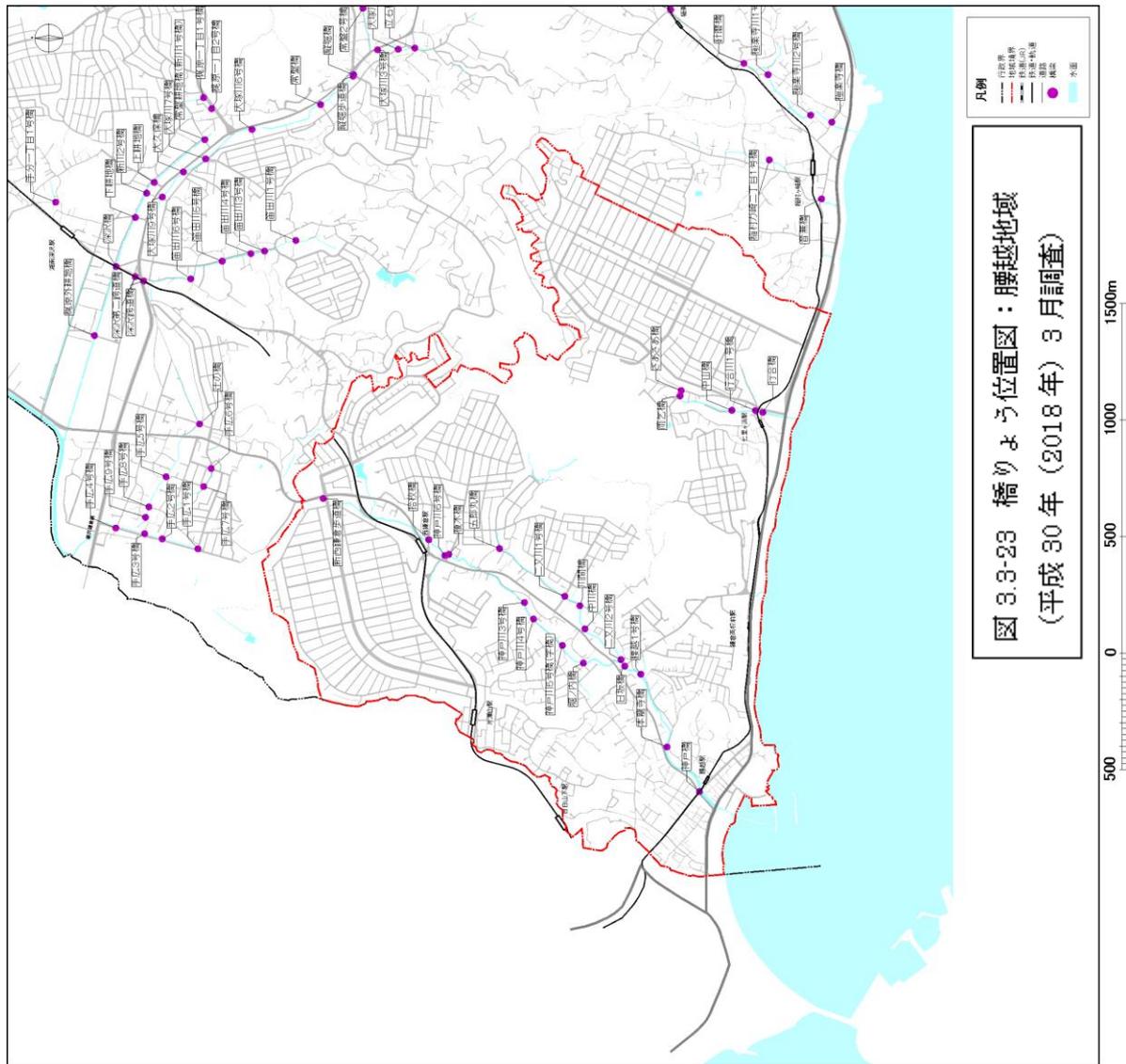
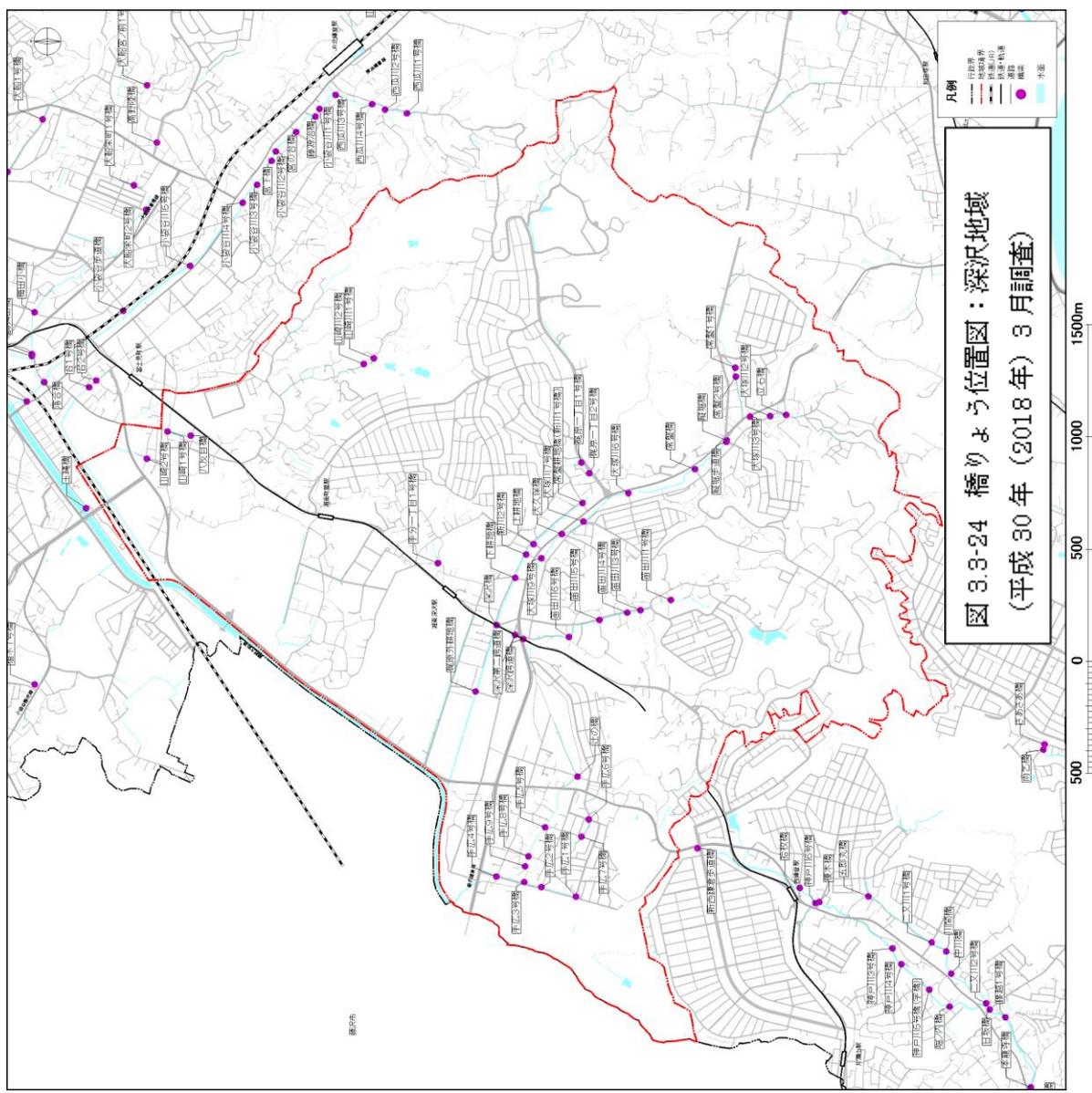


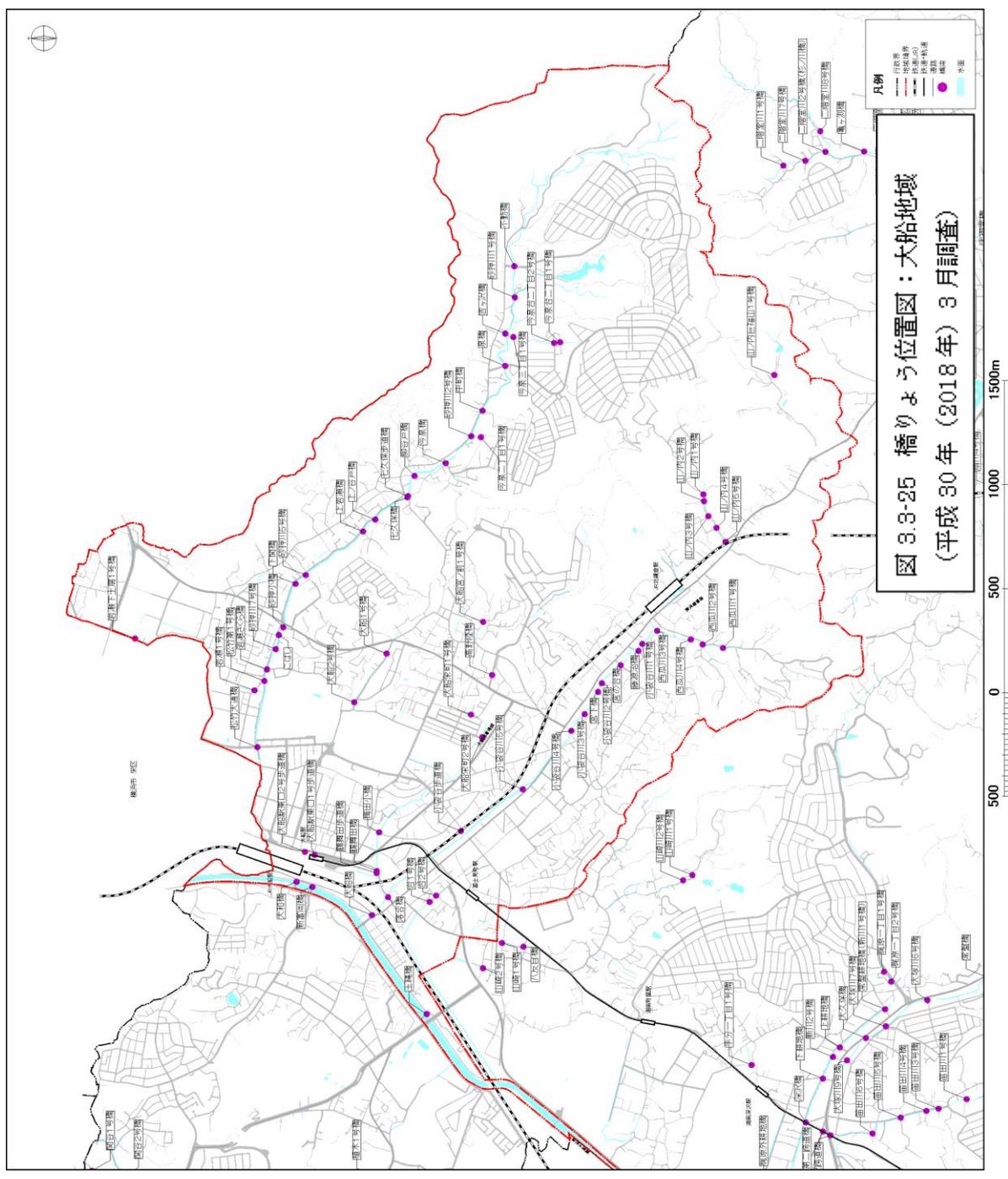
図 3.3-21 (玉縄地域) 構造別 橋りょう面積

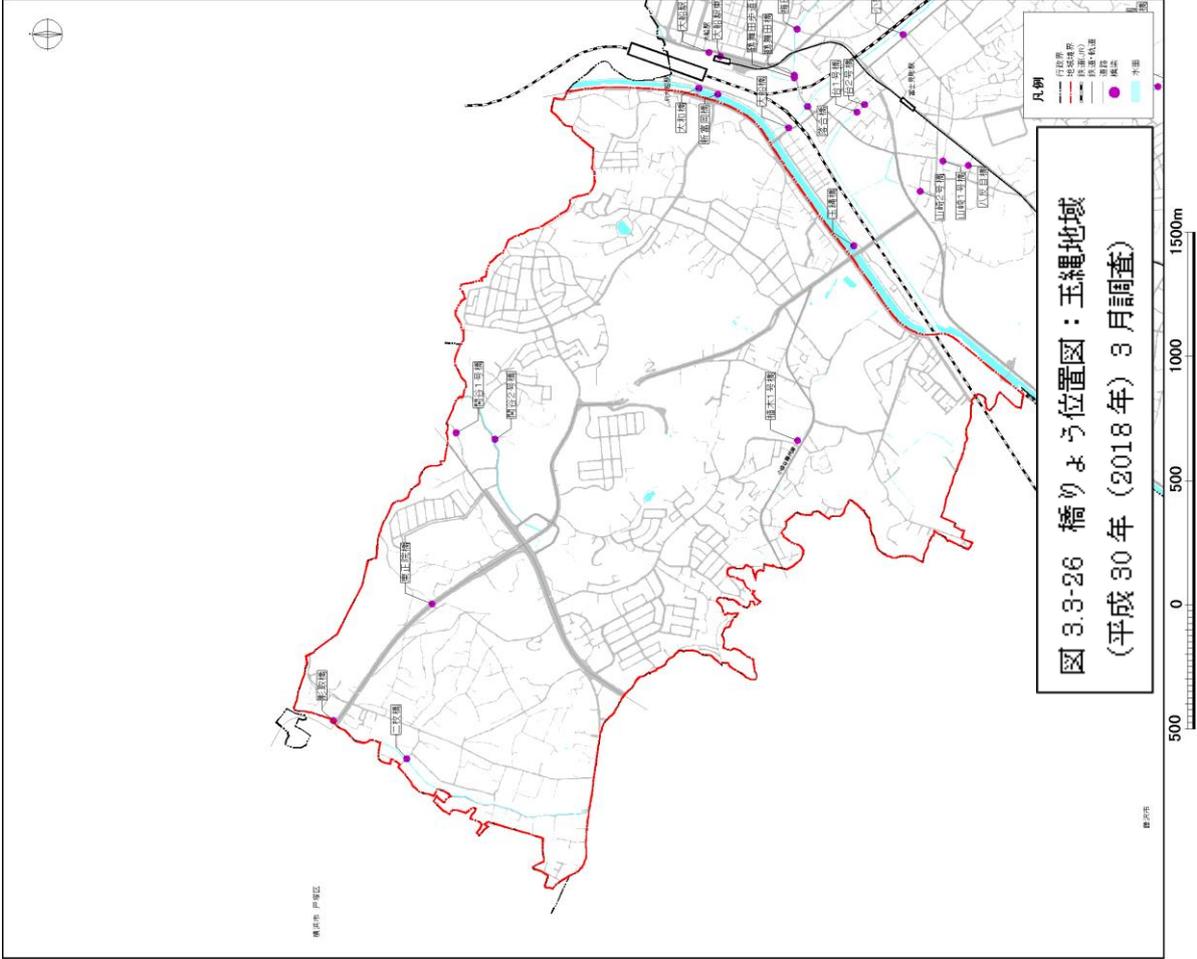
地域別の橋りょうの位置図は図 3.3-22 橋りょう位置図:鎌倉地域から図 3.3-26 橋りょう位置図:玉縄地域のとおりです。











3.3.4 橋りょうの劣化状況

「橋梁長寿命化修繕計画基本方針」（平成23年（2011年）10月 財団法人神奈川県都市整備技術センター）に基づき、平成25年（2013年）3月に策定した「鎌倉市橋りょう長寿命化修繕計画」によると、平成24年度（2012年）までに点検した60橋のうち、健全度ランク4（軽微な損傷）以下の損傷がある橋りょうは、全体の48.33%です。損傷のうち主たるものは、主桁と橋台の損傷です。

平成28年（2016年）3月に策定した「鎌倉市橋りょう長寿命化修繕計画」によると、平成27年度（2015年）までに点検した143橋のうち、健全度ランク4（軽微な損傷）以下の損傷がある橋りょうは、全体の86.01%です。損傷のうち主たるものは、主桁と橋台の損傷です。

表 3.3-10 健全度ランク4以下の橋りょうの割合と換算橋りょう数

項目	対象 橋りょう数	主桁	床版	橋台	橋脚	健全度ランク4以下 の橋りょう数
平成24年度	60橋	17橋	6橋	14橋	2橋	29橋
	—	28.33%	10.00%	23.33%	3.33%	48.33%
平成27年度	143橋	100橋	28橋	57橋	0橋	123橋
	—	69.93%	19.58%	39.86%	0.00%	86.01%
全体（合計）	203橋	117橋	34橋	71橋	2橋	152橋

※複数の箇所に損傷がある橋りょうがあります。

※横断歩道橋4橋を除きます。

※健全度：橋りょうの現在あるいは将来の状態を表す指標です。点検結果による損傷程度と損傷要因を基に、橋りょうの安全性と対策工法の規模に応じて5ランクで評価しています。

※健全度ランクの程度は次のとおりです。

5：損傷なし、4：軽微な損傷、3：損傷あり

2：安全性に影響を及ぼす損傷あり、1：安全性が著しく損なわれている

3.4 トンネル及び地下道

3.4.1 管理数量

本市が管理するトンネルは、19箇所あります。また、地下道は2箇所あります。本市では平成25年度（2013年度）本市が管理する道路トンネル等の本体及び付属物を対象として、近接目視、打音検査、触診等の方法により、第三者に被害を及ぼす可能性の高い変状及び取り付け等の異常を把握することを目的に、点検を実施しています。

なお、「釈迦堂切通」では入口付近でがけ崩れがあったため通行を禁止しています。また、「北鎌倉隧道」では通行者に危険を及ぼす可能性があるため通行禁止としています。

表 3.4-1 トンネル一覧表（平成30年（2018年）3月時点）

番号	路線名	トンネル名称	地域	延長 (m)	道路幅 (m)	内 空 断面積 (㎡)
1	鎌倉市道 052-005 号線	岡本塩原隧道	玉縄地域	46.0	2.8	8.9
2	鎌倉市道 057-002 号線	台亀井隧道	大船地域	10.7	2.3	5.3
3	鎌倉市道 057-023 号線	谷戸ノ前隧道	大船地域	32.0	5.5	2.7
4	鎌倉市道 060-012 号線	岩瀬隧道	大船地域	91.8	5.4	21.5
5	鎌倉市道 060-000 号線	滝ノ入隧道	大船地域	65.0	10.0	54.3
6	鎌倉市道 055-094 号線	猫池隧道	腰越地域	55.1	9.9	56.9
7	鎌倉市道 011-000 号線	三和隧道	鎌倉地域	67.3	3.5	11.5
8	鎌倉市道 027-000 号線	長谷隧道	深沢地域	120.0	9.9	53.1
9	鎌倉市道 027-000 号線	新佐助隧道	鎌倉地域	80.0	9.9	52.1
10	鎌倉市道 008-072 号線	佐助隧道	鎌倉地域	62.0	5.1	23.0
11	鎌倉市道 027-000 号線	御成隧道	鎌倉地域	44.9	10.8	52.3
12	鎌倉市道 006-000 号線	釈迦堂切通 (通行禁止)	鎌倉地域	14.0	4.9	40.9
13	鎌倉市道 001-097 号線	(仮称)材木座隧道	鎌倉地域	39.8	5.0	23.3
14	鎌倉市道 006-044 号線	宝戒寺隧道	鎌倉地域	75.0	2.7	7.3
15	鎌倉市道 066-043 号線	関谷隧道	玉縄地域	52.4	5.8	26.2
16	鎌倉市道 434-046 号線	北鎌倉隧道 (通行禁止)	大船地域	13.7	2.7	5.1
17	—	(仮称)山ノ内宮下 小路隧道	大船地域	25.1	2.2	6.6
18	—	(仮称)扇ガ谷隧道	鎌倉地域	22.4	3.0	9.0
19	—	(仮称)田園隧道	大船地域	9.5	3.0	8.6
合 計				926.7	—	—

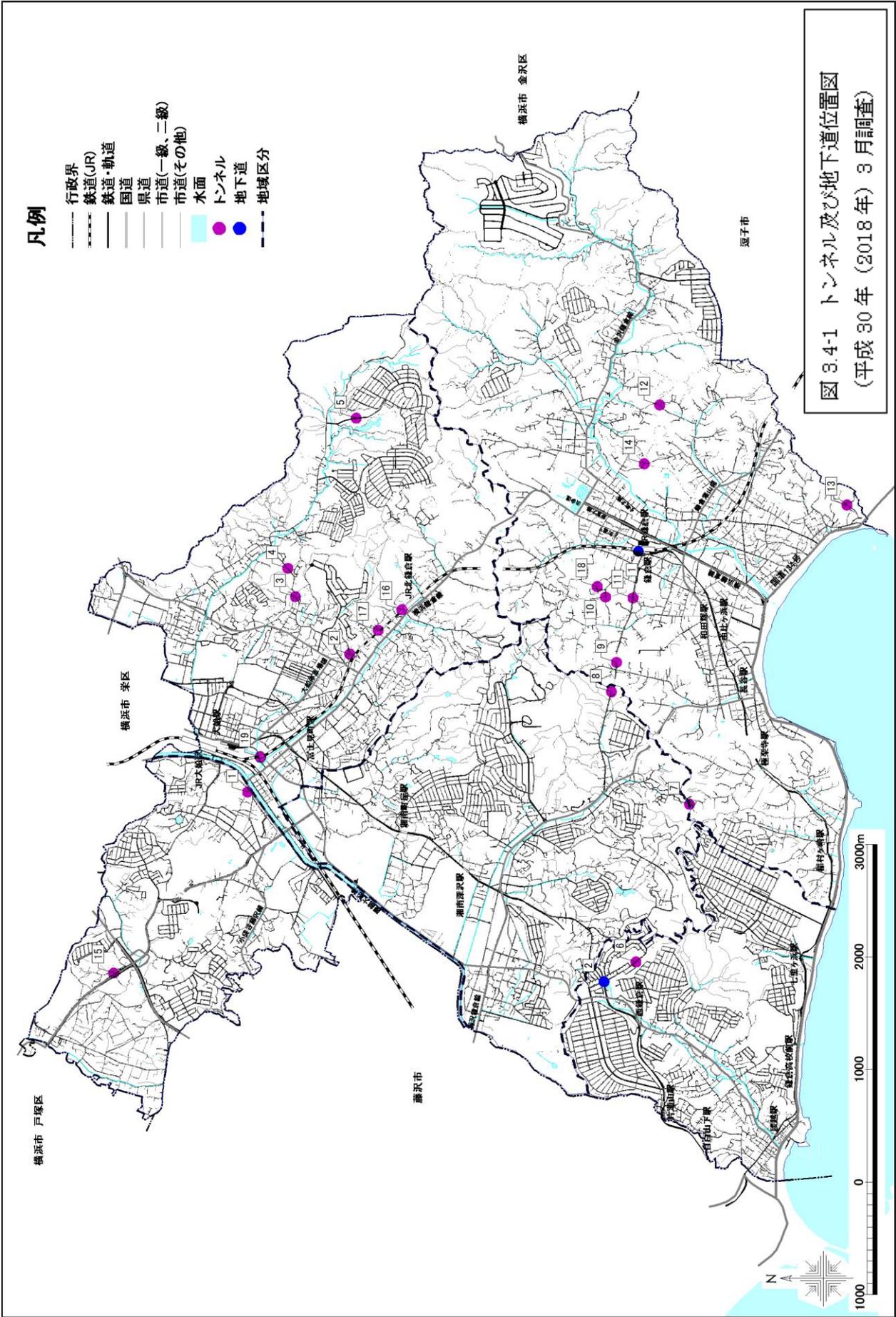
表 3.4-2 地下道一覧表

番号	路線名	地下横断歩道名称	地域	延長 (m)	道路幅 (m)	内空 断面積 (m ²)
1	鎌倉市道 027-010 号線	鎌倉駅地下道	鎌倉地域	36.9	4.5	12.6
2	—	腰越・津地下道	腰越地域	18.0	2.5	5.9
合 計				54.9	—	—

国道 134 号（材木座五丁目、同所六丁目）に設置された材木座 1 号橋から 6 号橋までの地下通路については、通路内空（路面・側溝）の管理を鎌倉市が行っています。

3.4.2 トンネル及び地下道の位置

トンネル及び地下道の位置は、図 3.4-1 トンネル及び地下道位置図のとおりです。



3.4.3 トンネル及び地下道の状況

3.4.3.1 設置形式と構造

トンネルは、崩落を防ぐためコンクリートやコルゲート¹¹で保護されていますが、「釈迦堂切通」と「北鎌倉隧道」は素掘りの状態で、内空のひび割れなどにより劣化が進行しており、応急的な安全対策が必要であると判断しています。そのほかのトンネルは、応急的な安全対策や補修が必要な状態ではありません。

「関谷隧道」では車両接触による坑内の破損を避けるため、車両通行禁止としています。

また地下道も、緊急的に安全対策や補修が必要な状態ではありません。

表 3.4-3 トンネルの構造と設備 内訳

番号	トンネル名称	構造	内装の種類	街路照明灯		建設年次	変状 応急対策
				ランプの種類	照明設備 (基)		
1	岡本塩原隧道	アーチ	コルゲート巻き	LED	5	—	—
2	台亀井隧道	アーチ	素堀	なし	—	—	—
3	谷戸ノ前隧道	アーチ	素堀	蛍光灯	6	—	—
4	岩瀬隧道	アーチ	覆工・素掘	無電極ランプ LED	6 2	—	—
5	滝ノ入隧道	アーチ	覆工	ナトリウム灯	8	—	ひび割れ
6	猫池隧道	アーチ	覆工	ナトリウム灯	9	—	ひび割れ
7	三和隧道	アーチ	コルゲート巻き	蛍光灯	7	—	—
8	長谷隧道	アーチ	覆工	ナトリウム灯	69	昭和48年 (1973年)	ひび割れ
9	新佐助隧道	アーチ	パ ^ハ ル ^ル 覆工・パ ^ハ ル ^ル 張	ナトリウム灯	60	昭和50年 (1975年)	ひび割れ
10	佐助隧道	アーチ	覆工コルゲート巻き	ナトリウム灯	10	—	漏水
11	御成隧道	アーチ	覆工	LED	3	昭和46年 (1971年)	—
12	釈迦堂切通 (通行禁止)	アーチ	素堀	なし	—	—	ひび割れ 要応急対策
13	(仮称)材木座隧道	アーチ	覆工	蛍光灯	3	—	—
14	宝戒寺隧道	アーチ	コルゲート巻き	蛍光灯 LED	4 2	—	—
15	関谷隧道 (車両通行禁止)	函きよ	覆工	ナトリウム灯	9	—	鉄筋露出
16	北鎌倉隧道 (通行禁止)	アーチ	素堀	なし	—	—	ひび割れ 要応急対策
17	(仮称)山ノ内宮下 小路隧道	アーチ	素堀	蛍光灯	1	—	—
18	(仮称)扇ガ谷隧道	アーチ	鉄骨+金網	蛍光灯	2	—	—
19	(仮称)田園隧道	函きよ	覆工	なし	—	平成12年 (2000年)	—

¹¹ 鋼板を凸凹に加工し、管状に利用する構造

※「変状・応急対策」は「トンネル点検業務委託 市道 027-000 号線外」（平成 25 年（2013 年）8 月）による評価です。

表 3.4-4 地下道の構造と設備 内訳

番号	地下横断歩道 名称	構造	側壁	照明灯		建設 年次	変 状 応急対策
				ランプの種類	照明設備 (基)		
1	鎌倉駅地下道	函きよ	覆 工 (タイル)	蛍光灯	52	—	—
2	腰越・津地下道	函きよ	覆 工	蛍光灯	7	—	—

3.4.3.2 維持管理

トンネルの主な設備は照明です。本市では、電球の交換や設備点検といった維持管理を実施しています。なお、5年に1回、高所作業車を使用し、目視点検、打音検査、触診等の方法で点検を実施しています。

3.4.4 地域別集計

トンネルは、鎌倉地域に8箇所、腰越地域に1箇所、深沢地域に1箇所、大船地域に7箇所、玉縄地域に2箇所、計19箇所あります。

表 3.4-5 トンネルがある地域

番号	トンネル名称	所在地	地域
1	岡本塩原隧道	岡本二丁目 916 番 1 先	玉縄地域
2	台亀井隧道	台 2033 番先	大船地域
3	谷戸ノ前隧道	大船 2028 番 13 先	大船地域
4	岩瀬隧道	岩瀬 929 番 3 先	大船地域
5	滝ノ入隧道	今泉台七丁目 962 番 1 先	大船地域
6	猫池隧道	腰越 1330 番 209 先	腰越地域
7	三和隧道	極楽寺四丁目 886 番 7 先	鎌倉地域
8	長谷隧道	常盤 913 番 1 先	深沢地域
9	新佐助隧道	長谷五丁目 410 番 5 先	鎌倉地域
10	佐助隧道	御成町 39 番 2 先	鎌倉地域
11	御成隧道	佐助一丁目 623 番 1 先	鎌倉地域
12	釈迦堂切通 (通行禁止)	浄明寺一丁目 8 番先	鎌倉地域
13	(仮称)材木座隧道	材木座六丁目 3849 番 4 先	鎌倉地域
14	宝戒寺隧道	小町三丁目 11 番先	鎌倉地域
15	関谷隧道	関谷 860 番先	玉縄地域
16	北鎌倉隧道 (通行禁止)	山ノ内 498 番先	大船地域
17	(仮称) 山ノ内宮下小路隧道	山ノ内 557 番 1 先	大船地域
18	(仮称)扇ガ谷隧道	扇ガ谷一丁目 39 番先	鎌倉地域
19	(仮称) 田園隧道	小袋谷一丁目 71 番 1 先	大船地域

表 3.4-6 地下道がある地域

番号	トンネル名称	所在地	地域
1	鎌倉駅地下道	御成町 12 番先	鎌倉地域
2	腰越・津地下道	津 1069 番先	腰越地域

表 3.4-7 地域別のトンネル延長

地 域	トンネル延長 (m)	備 考
鎌倉地域	405.4	三和隧道、新佐助隧道、佐助隧道、御成隧道、釈迦堂切通、(仮称)材木座隧道、宝戒寺隧道、(仮称)扇ガ谷隧道
腰越地域	55.1	猫池隧道
深沢地域	120.0	長谷隧道
大船地域	247.8	台亀井隧道、谷戸ノ前隧道、岩瀬隧道、滝ノ入隧道、北鎌倉隧道、(仮称)山ノ内宮下小路隧道、(仮称)田園隧道
玉縄地域	98.4	岡本塩原隧道、関谷隧道
合 計	926.7	

3.5 道路附属施設

3.5.1 管理数量

盛土、ブロック積擁壁で管理対象とする施設は、平成9年（1997年）10月に実施した「道路防災総点検」により調査した盛土及びブロック積み擁壁とします。なお、ほかに「道路防災総点検」の対象となった施設は、「3.2.3 橋りょう及び橋りょう構造物」で記載した道路橋と歩道橋があります。点検済みの道路附属施設は、表表3.5-1 盛土の点検箇所、表3.5-2 ブロック積の点検箇所のとおりです。

表 3.5-1 盛土の点検箇所

番号	構造	路線名	起 点 距離標	終 点 距離標	区間延長 (m)	高さ (m)	幅員 (m)	土量 (m ³)
1	盛土	鎌倉市道 013-000 号線	0.320	0.506	186.0	8.0	3.0	4,464

※土量は、区間延長×高さ×幅員とする場合の想定です。

表 3.5-2 ブロック積の点検箇所

番号	構造	路線名	起点 距離標	終点 距離標	区間延長 (m)	高さ (m)	面積 (m ²)
1	片持梁式 ¹²	鎌倉市道 008-000 号線	2.07	2.079	9	3.5	31.50
2	ブロック積	鎌倉市道 010-000 号線	0.45	0.461	11	4.5	49.50
3	ブロック積	鎌倉市道 010-000 号線	0.6	0.607	7	3.5	24.50
4	ブロック積	鎌倉市道 010-000 号線	0.6	0.658	58	4.5	261.00
5	ブロック積	鎌倉市道 015-000 号線	0.59	0.64	50	7.5	375.00
6	ブロック積	鎌倉市道 015-000 号線	0.61	0.635	25	5.5	137.50
7	ブロック積	鎌倉市道 027-000 号線	0.99	1.026	36	8.0	288.00
8	ブロック積	鎌倉市道 027-000 号線	0.99	1.025	35	8.0	280.00
9	石積み	鎌倉市道 028-000 号線	0.7	0.845	145	5.5	797.50
10	石積み	鎌倉市道 031-000 号線	1.26	1.295	35	3.5	122.50
11	石積み	鎌倉市道 047-000 号線	1.6	1.682	82	3.5	287.00
12	片持梁式	鎌倉市道 053-056 号線	0.39	0.53	140	6.8	952.00
13	石積み	鎌倉市道 060-000 号線	0.223	0.268	45	2.5	112.50
合 計			—	—	678	—	3,718.50

3.5.2 施設の整備状況

各施設は、早急に補修が必要な状況ではありません。一般には盛土やブロック積み擁壁は永久的な構造物として扱いますが、「白書」では40年間に1回程度の施設更新を行うことを想定します。

¹² 部材の片端を固定し、反対の片端を支持しない梁の支持構造

3.6 街路樹

3.6.1 管理数量

本市が管理する高木の街路樹がある路線は70路線あります。街路樹がある区間の延長は約58.9kmです。街路樹台帳によると樹木の本数は、高木（3m以上）が2,879本（6.08%）、中木（1.5m以上）が690本、1.46%、低木（1.5m未満）が43,783本、92.46%、合計約47,358本となっています。本市では、2年から3年に一度の定期的な剪定作業を実施しています。

表 3.6-1 街路樹の本数

分類	本数（本）	比率（%）
高木	2,879	6.08
中木	690	1.46
低木	43,789	92.46
合計	47,358	100.00

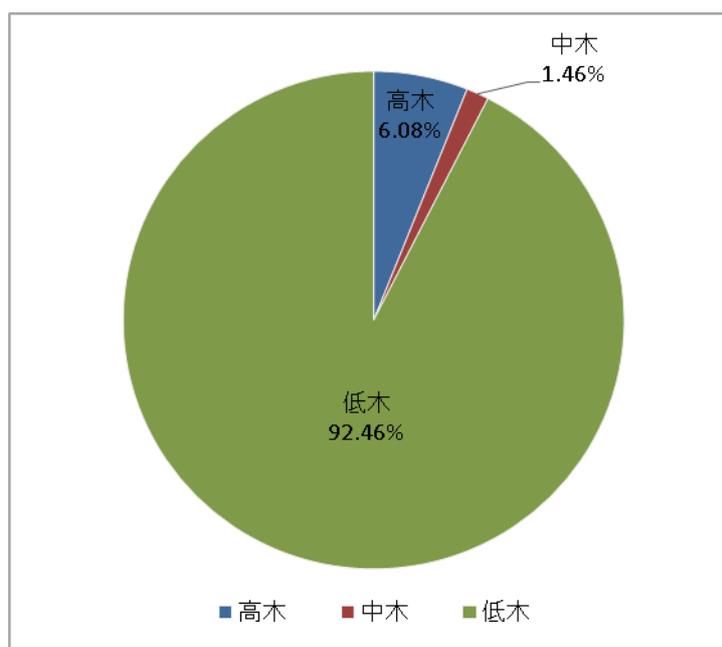


図 3.6-1 街路樹の高さ区分内訳

3.6.2 地域別集計

地域別の街路樹の状況は表 3.6-2 地域別の街路樹状況（その1）、表 3.6-3 地域別の街路樹状況（その2）のとおりです。街路樹の路線延長は、腰越地域と大船地域が長く、地域別の街路樹の本数では、腰越地域、大船地域、鎌倉地域が多くなっています。高木（3m以上）については、腰越地域が955本と最も多く、中木（1.5m以上）は深沢地域と大船地域、低木（1.5m未満）は腰越地域と大船地域、鎌倉地域で多くなっています。

表 3.6-2 地域別の街路樹状況（その1）

地 域	街路樹の路線延長	
	(k m)	(%)
鎌倉地域	8.50	14.43
腰越地域	20.82	35.34
深沢地域	9.99	16.96
大船地域	15.30	25.97
玉縄地域	4.30	7.30
合 計	58.91	100.00

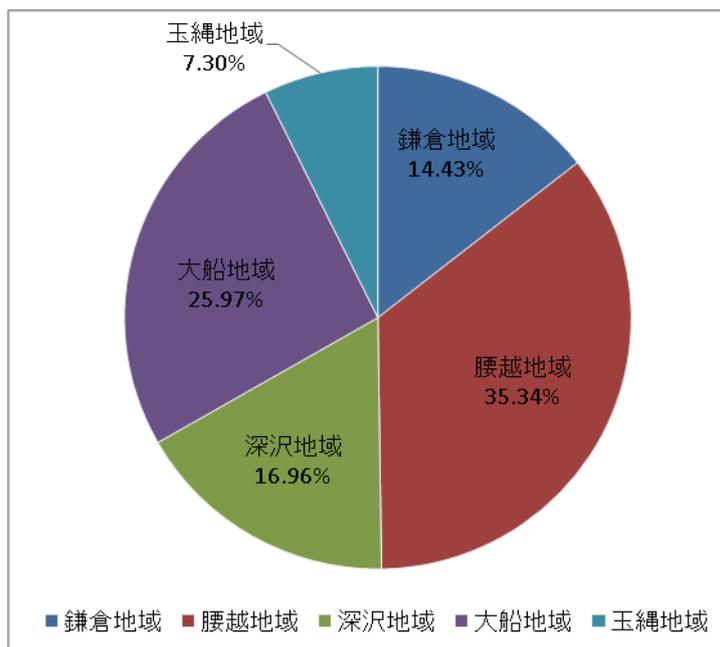


図 3.6-2 街路樹の路線延長の地域別構成

表 3.6-3 地域別の街路樹状況（その2）

地 域	本 数							
	高 木		中 木		低 木		合 計	
	(本)	(%)	(本)	(%)	(本)	(%)	(本)	(%)
鎌倉地域	550	19.11	63	9.13	10,184	23.26	10,797	22.80
腰越地域	955	33.17	73	10.58	13,398	30.60	14,426	30.46
深沢地域	628	21.81	312	45.22	7,114	16.24	8,054	17.01
大船地域	560	19.45	236	34.20	11,213	25.61	12,009	25.36
玉縄地域	186	6.46	6	0.87	1,880	4.29	2,072	4.37
合 計	2,879	100.00	690	100.00	43,789	100.00	47,358	100.00

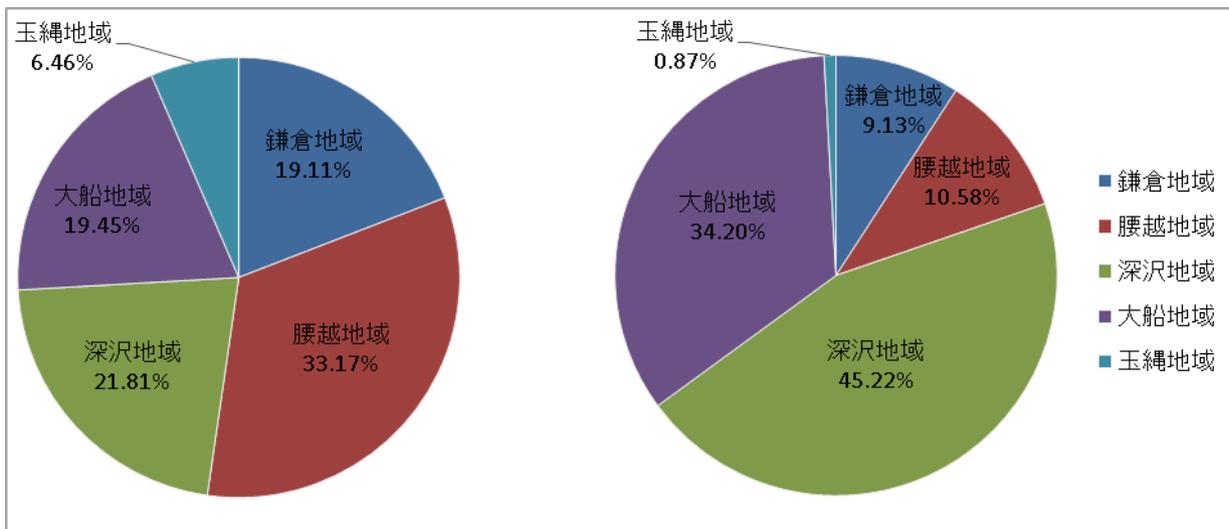


図 3.6-3 高木の地域別構成

図 3.6-4 中木の地域別構成

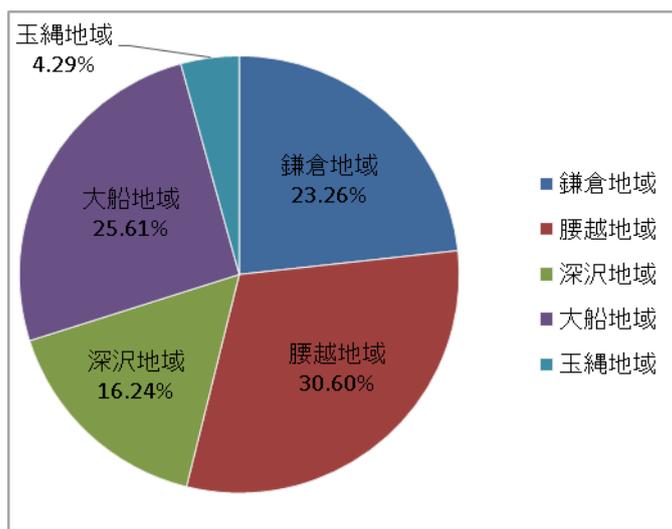
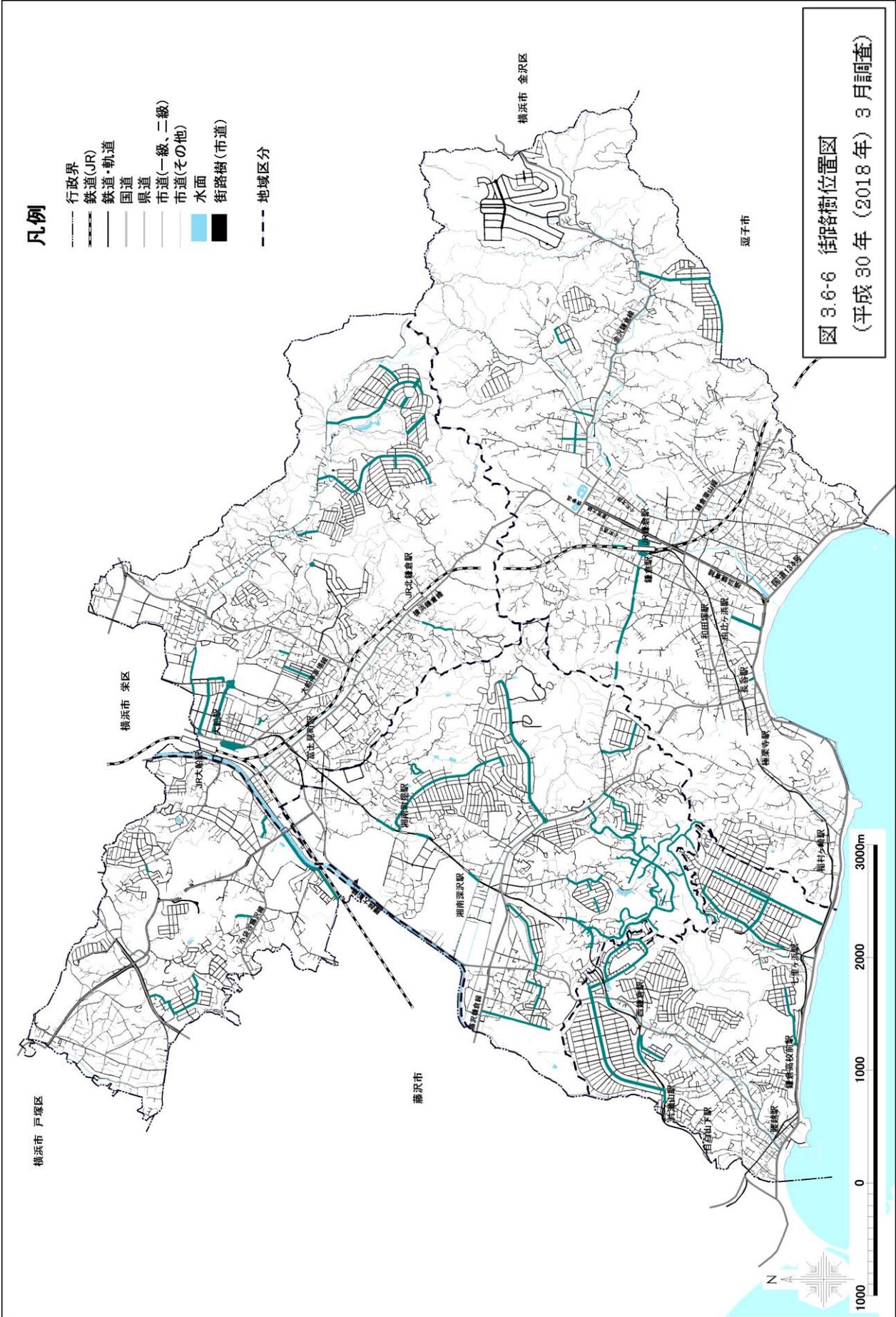


図 3.6-5 低木の地域別構成

街路樹がある道路の位置は、図 3.6-6 街路樹位置図のとおりです。



3.7 街路照明灯

街路照明灯は、日常的にランプの交換や灯具補修などの維持管理を行っています。「街路照明灯台帳」をもとに、管理する街路照明灯の設置数と維持管理作業の内容を整理しました。

3.7.1 管理数量

本市が設置した街路照明灯は、1,271基あります。そのうちLEDが637基、50.12%を占めます。

近年は、環境への配慮の視点から消費電力が少ないセラミックメタルハライドランプや無電極ランプ、LEDランプへの交換を進めています。

表 3.7-1 ランプの種類ごとの箇所数（平成30年（2018年）3月末現在）

ランプの種類	箇所数 (基)	箇所数の割合 (%)
LED	637	50.12
セラミックメタルハライドランプ	396	31.15
無電極ランプ（エバーライト）	99	7.79
水銀灯	77	6.06
ナトリウムランプ	43	3.38
蛍光ランプ	17	1.34
メタルハライドランプ	2	0.16
合 計	1,271	100.00

※「電気料のみ負担」（鎌倉地区 小坪隧道1基）を除きます。

※街路照明灯記録にあるトンネル、隧道を含みます。

※大船駅東口ロータリー分電盤（D-0475）を除きます。

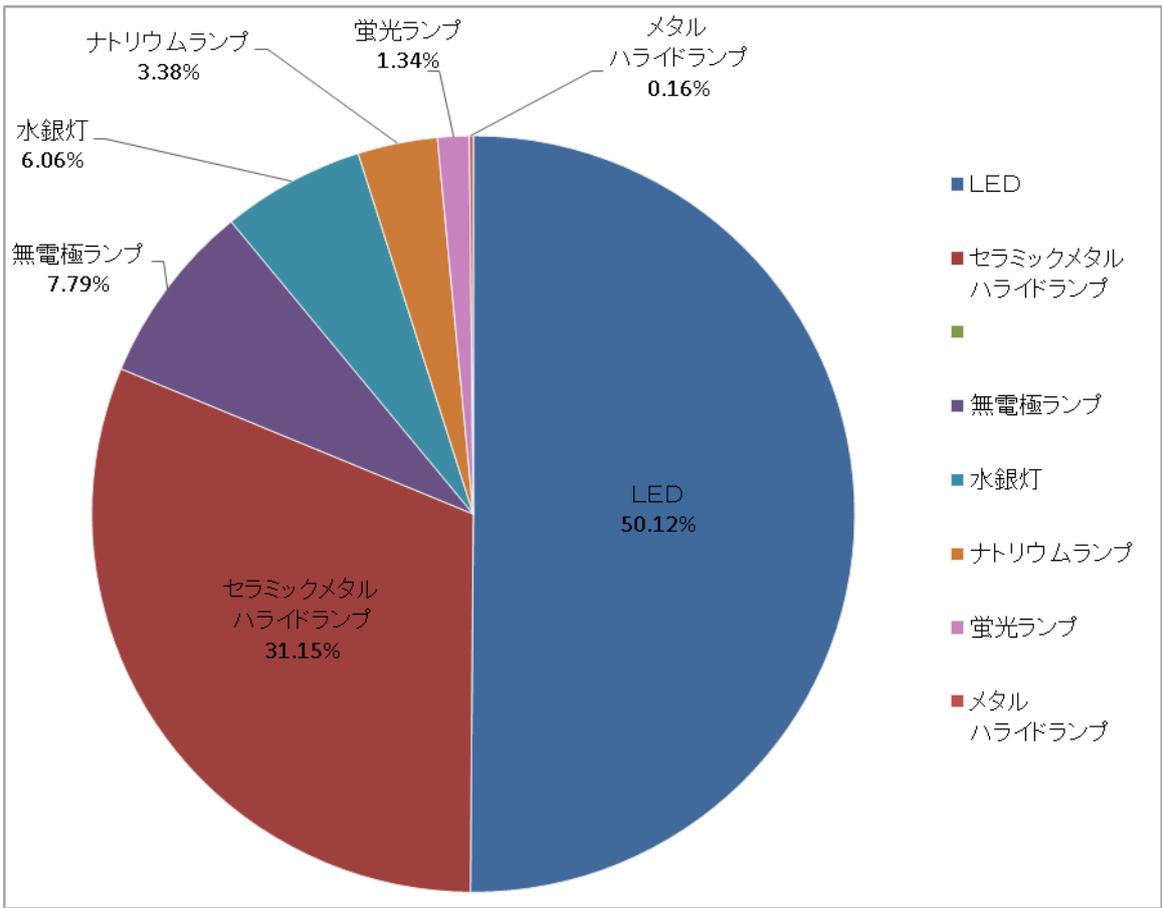


図 3.7-1 ランプ形式の内訳

3.7.2 街路照明灯の整備状況

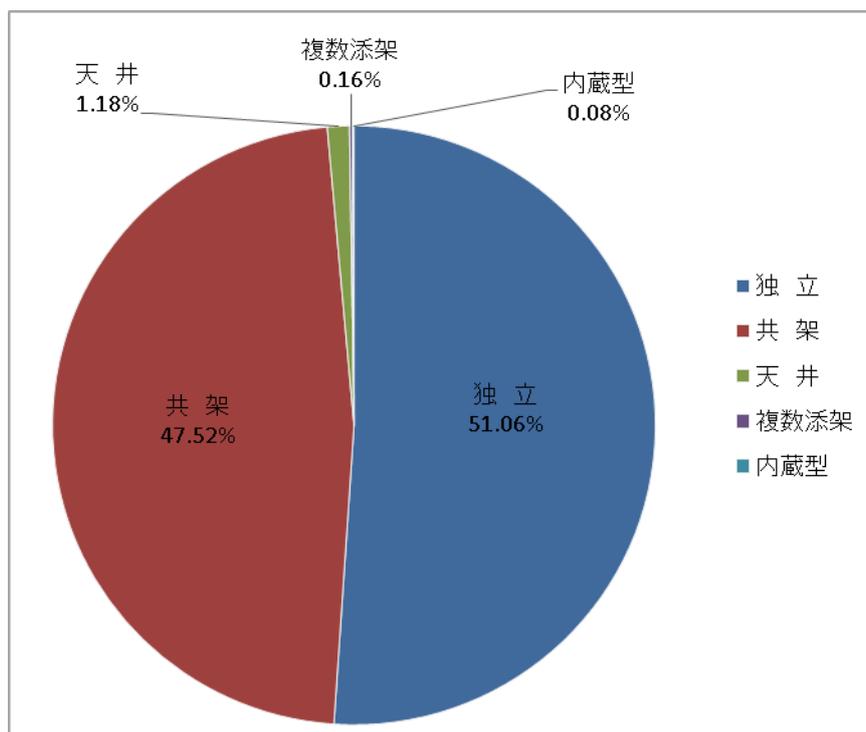
3.7.2.1 設置形式

街路照明灯は、独立した支柱のもののほか、電柱などの共架、ペDESTリアンデッキなどに設置しています。

全体の98.58%は、独立した支柱のものか、電柱などの共架のものとなっています。

表 3.7-2 灯具の設置形式の内訳（平成30年（2018年）3月末現在）

灯具の設置形式	箇所数 (基)	箇所数の割合(%)	備考
独立	649	51.06	
共架	604	47.52	
天井	15	1.18	
複数添架	2	0.16	1箇所複数の灯具がある箇所
内蔵型	1	0.08	
合計	1,271	100.00	



3.7.2.2 維持管理

街路照明灯の維持管理作業は定期的に行っていますが、毎年全ての街路照明灯の維持管理を行うことは、経費、人員確保の観点から困難であるため、概ね2年から3年ごとの期間で順次行っています。

街路照明灯の補修は、以前はランプ交換が中心でしたが、近年は灯具のカバー修理やヒューズの交換も実施しています。

表 3.7-3 街路照明灯の維持管理の内訳

維持管理作業内容	作業した箇所数 (基)	箇所数の割合 (%)
ランプ交換	638	62.61
自動点滅器交換	223	21.88
灯具交換	61	5.99
配線修理	25	2.45
新設	22	2.16
安定器交換	17	1.67
ヒューズ交換	6	0.59
塗装修繕	7	0.69
金物交換	6	0.59
更新	4	0.39
カバー修理	6	0.59
移設	1	0.10
撤去	3	0.29
合 計	1,019	100.00

※合計の箇所数は、維持管理の記録がある平成7年度（1995年度）～平成30年（2018年）（3月）の補修実績です。

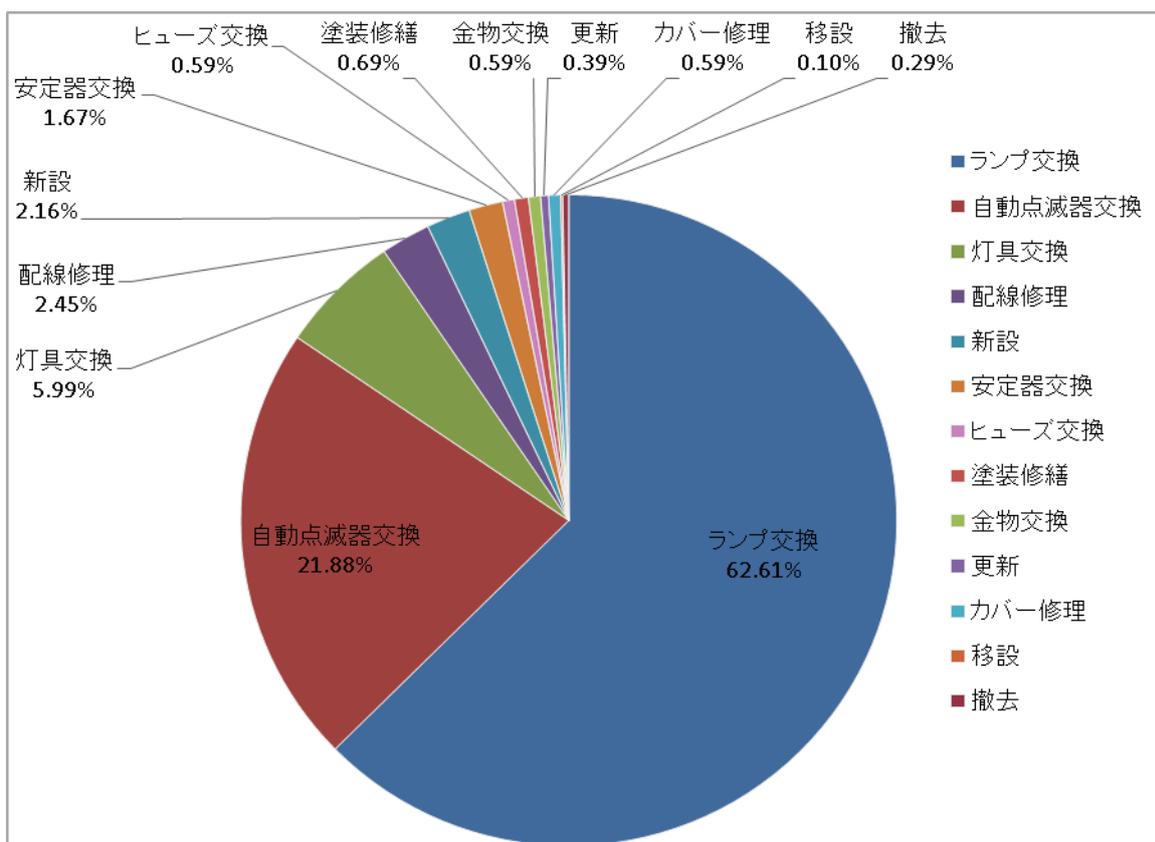


図 3.7-2 維持管理作業の内訳

街路照明灯の維持管理では、道路にある一般の街路照明灯のほかトンネルや地下道にある照明設備の維持管理を含めています。

街路照明灯を設置するトンネル、地下道の内訳は表 3.7-4 街路照明灯を設置するトンネル、地下道の内訳のとおりです。

表 3.7-4 街路照明灯を設置するトンネル、地下道の内訳

No	トンネル名称(街路照明灯番号)	街路照明灯	
		ランプの種類	照明設備 (基)
1	岡本塩原隧道(D-0126)	L E D	5
2	谷戸ノ前隧道(D-0088)	蛍光灯	6
3	岩瀬隧道(D-0587~D-0590)	無電極ランプ×6、L E D×2	8
4	滝ノ入隧道(D-0062)	ナトリウム灯	8
5	猫池隧道(B-0167)	ナトリウム灯	9
6	三和隧道(C-打越トンネル)	蛍光灯	7
7	長谷隧道(A-0062)	ナトリウム灯	69
8	新佐助隧道(A-0055)	ナトリウム灯	60
9	佐助隧道(A-0031)	ナトリウム灯	10
10	御成隧道(A-0033)	L E D	3
11	(仮称)材木座隧道(A-0187)	蛍光灯	3
12	宝戒寺隧道(A-0121)	蛍光灯×4、L E D×2	6
13	関谷隧道	ナトリウム灯	9
14	(仮称)山ノ内宮下小路隧道	蛍光灯	1
15	(仮称)扇ガ谷隧道	蛍光灯	2
16	鎌倉駅地下道(A-0122)	蛍光灯	52
17	腰越・津地下道(B-0192)	蛍光灯×6、L E D×4	10
18	田園踏切歩行者トンネル	蛍光灯	8

※街路照明灯では、トンネル及び地下道にある照明設備一式を1箇所として管理しています。

※照明設備がないトンネルは、「台亀井隧道」、「釈迦堂隧道」及び「北鎌倉隧道」の3箇所です。

3.7.3 地域別集計

地域別の街路照明灯設置数では、深沢地域が約 27.2%、大船地域が約 22.7%と他の地域よりも多く配置されています。

3.7.3.1 ランプ形式

街路照明灯のランプ形式では、平成 21 年度（2009 年度）から電力量の高い 300W～400W ランプを、環境に配慮し省エネルギー型セラミックメタルハライドランプに転換してきました。平成 28 年度（2016 年度）からは、さらに省エネ性能に優れた LED ランプに転換を進めています。

表 3.7-5 地域別のランプ形式 箇所数の内訳

ランプの種類	鎌倉地域 (基)	腰越地域 (基)	深沢地域 (基)	大船地域 (基)	玉縄地域 (基)	合計 (基)
LED	80	70	203	166	118	637
水銀灯	17	23	0	37	0	77
セラミックメタル ハライドランプ	79	93	112	42	70	396
無電極ランプ	12	21	20	26	20	99
ナトリウムランプ	6	2	0	14	21	43
蛍光ランプ	3	1	9	4	0	17
メタルハライドランプ	0	0	2	0	0	2
合計	197	210	346	289	229	1,271

※大船地域と玉縄地域の境は JR 東海道線となっています。

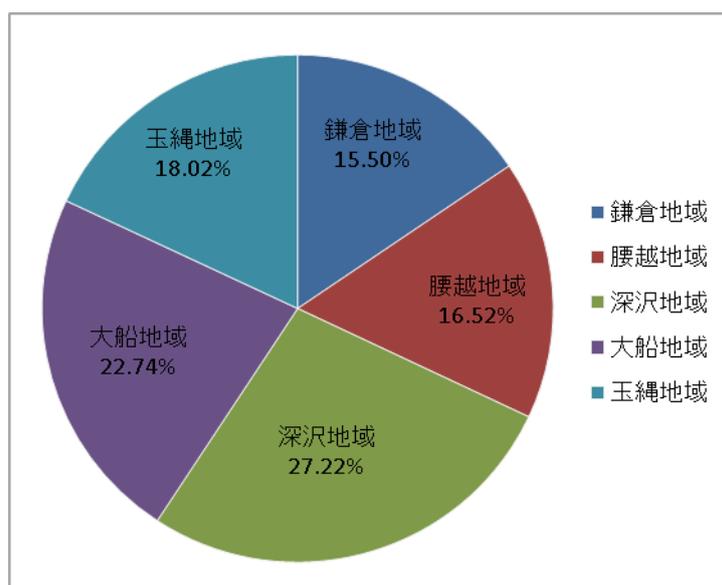


図 3.7-3 地域別の設置箇所数

3.7.3.2 地域別の設置形式

街路照明灯の設置形式は、どの地域においても、独立した支柱のものと電柱などの共架のものとなっています。

表 3.7-6 地域別の設置形式 箇所数の内訳

設置形式	鎌倉地域 (基)	腰越地域 (基)	深沢地域 (基)	大船地域 (基)	玉縄地域 (基)	合計 (基)
独立	130	136	145	125	113	649
共架	60	72	200	157	115	604
複数添架	0	0	0	2	0	2
天井	7	2	1	4	1	15
内蔵型	0	0	0	1	0	1
合計	197	210	346	289	229	1,271

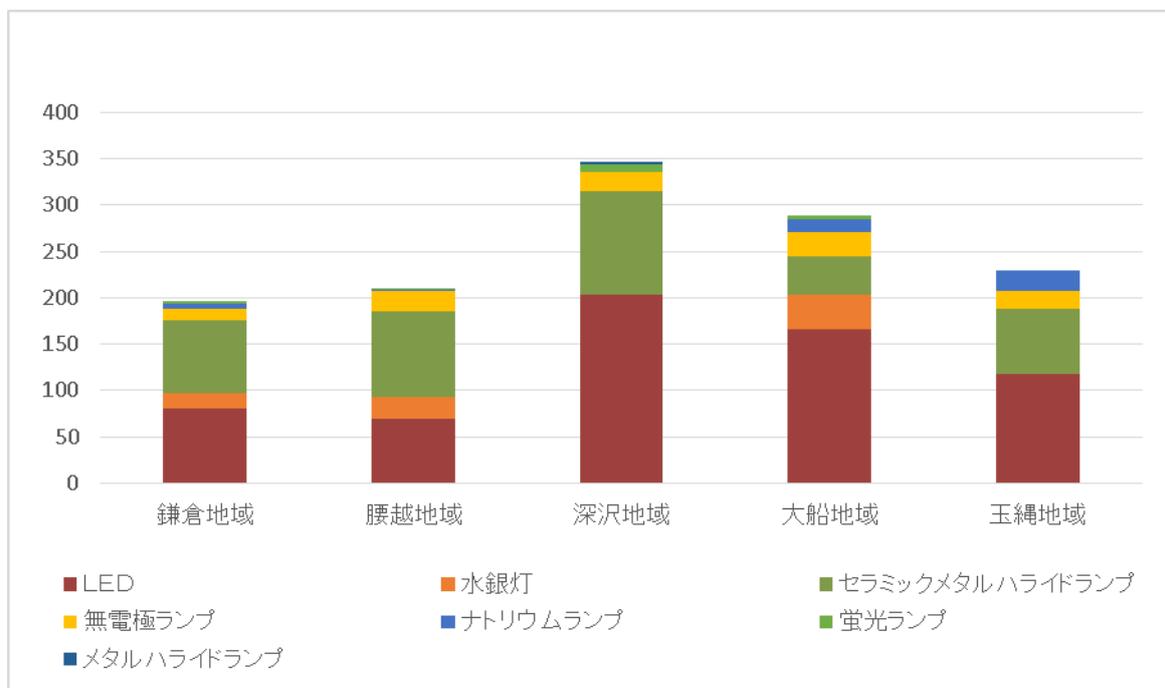


図 3.7-4 地域別のランプ形式内訳

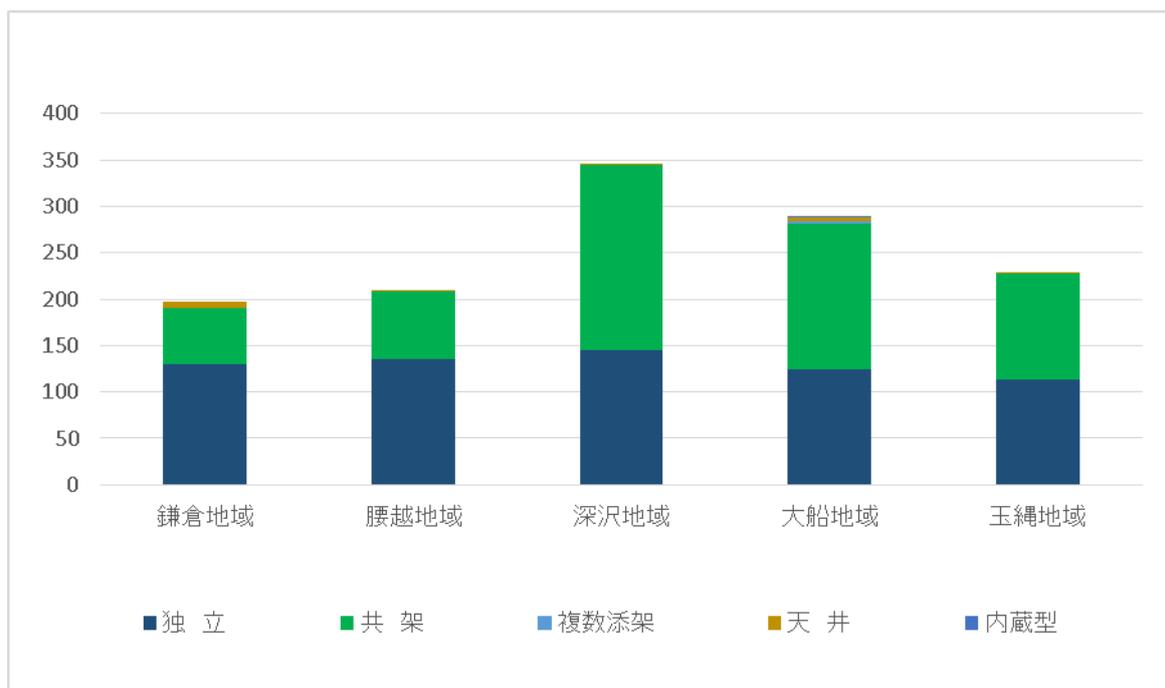


図 3.7-5 地域別の設置形式内訳

3.7.3.3 地域別の維持管理

街路照明灯の維持管理は、ランプ交換及び自動点滅器交換が主なもので、地域別の傾向に相違はありません。

3.8 カーブミラー

カーブミラーの管理は、道路パトロールにおいて異常の確認を行っています。「道路反射鏡管理台帳」をもとに、管理するカーブミラーの数と形状を整理しました。

3.8.1 管理数量

3.8.1.1 設置形式

本市が設置しているカーブミラーは1,927基あります。1箇所にも2基以上を設置している箇所もあります。

そのうち、一般的な直柱¹³に設置する形式は1,480基、76.80%です。

カーブミラーは、独立した直柱または曲柱¹⁴のほか、電柱などへ共架しています。全体の1,763基、91.49%は、直柱または共架式に分類されます。

表 3.8-1 カーブミラーの設置形式

設置形式の種類	箇所数 (基)	箇所数の割合 (%)
直柱	1,480	76.80
共架式	261	13.55
曲柱	164	8.51
直柱(2基)	18	0.93
直柱・共架式	4	0.21
合計	1,927	100.00

※箇所数は、平成30年(2018年)3月31日現在の数量です

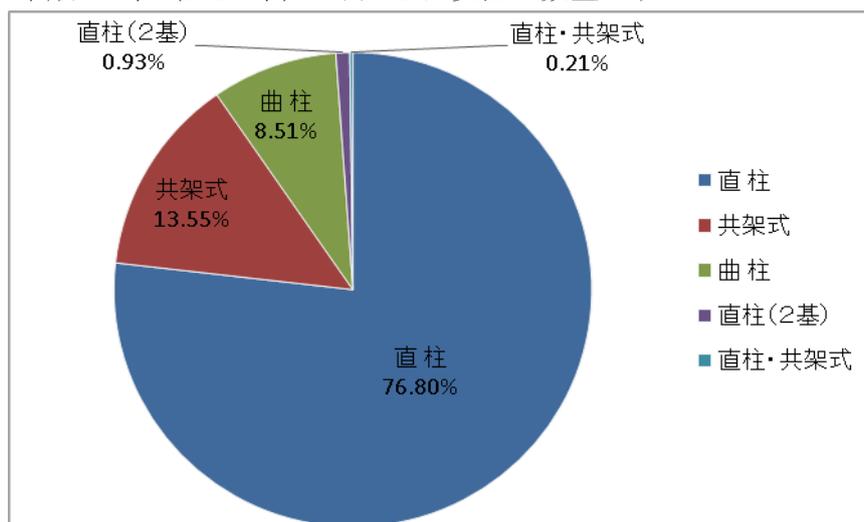


図 3.8-1 設置形式の内訳

¹³ 直柱：曲がりのないまっすぐな支柱です。

¹⁴ 曲柱：カーブミラーを設置することにより道路幅員が狭められ交通の障害となる恐れがある場合に利用する曲がった支柱です。

3.8.1.2 鏡面形状

カーブミラーの鏡面形状は、丸型、角型、大きさに区分されます。一般に直径や一辺の長さが表示形式になっています。

本市が設置するカーブミラーの鏡面は、丸型のφ¹⁵600形式とφ800形式が、2,552基、97.40%です。

表 3.8-2 カーブミラーの鏡面形式の内訳

形状・大きさ	箇所数 (基)	箇所数の割合 (%)
丸型φ600形式	1,353	51.64
丸型φ800形式	1,199	45.76
丸型φ1000形式	40	1.53
丸型φ450形式	3	0.12
角型600×800形式	25	0.95
合 計	2,620	100.00

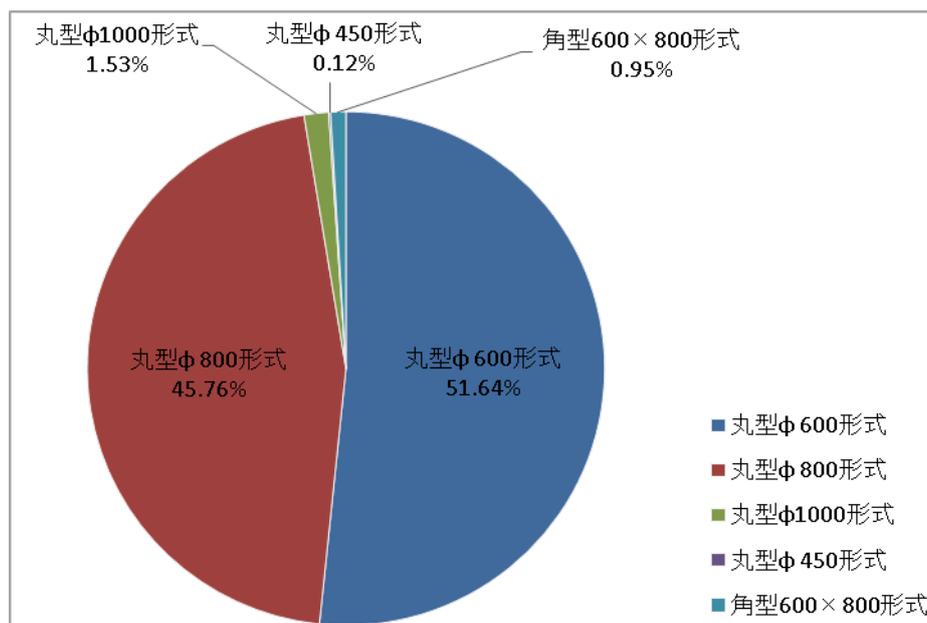


図 3.8-2 鏡面形式の内訳

3.8.1.3 維持管理

カーブミラーの維持管理は、事故による破損や隣接する建物の建替えによる移設、鏡面の劣化や支柱の腐食による補修や交換、更新や廃止などです。

¹⁵ φ（ファイ）は鏡面の直径を示します。φ600形式とは、鏡面の直径が600mmあります。

3.8.2 地域別集計

地域別では、鎌倉地域で28.13%、深沢地域で23.14%、大船地域で21.12%と比較的多く配置されています。配置本数については、鎌倉地域に最も多くのカーブミラーが配置されています。

表 3.8-3 カーブミラーの地域別内訳

地 域	箇所数 (基)	箇所数の割合 (%)
鎌倉地域	542	28.13
腰越地域	289	15.00
深沢地域	446	23.14
大船地域	407	21.12
玉縄地域	243	12.61
合 計	1,927	100.00

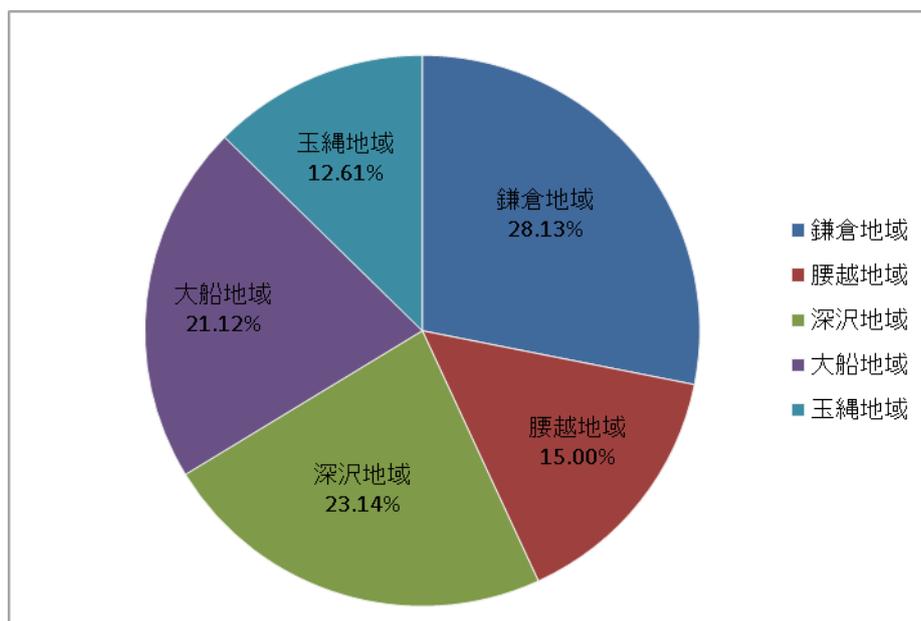


図 3.8-3 地域別の設置箇所割合