

武蔵野市景観道路計画



令和5年3月

武蔵野市

目 次

第1章	はじめに	1
	(1) 景観道路とは	1
	(2) 計画の目的	1
	(3) 計画の位置づけ	2
	(4) 計画期間	3
	(5) 計画の推進体制	4
第2章	景観道路の形成に向けた考え方	5
	(1) 景観道路の形成に関する基本方針	5
	(2) 景観道路の形成に向けた主な施策	6
第3章	無電柱化の推進に向けた考え方	9
	(1) 無電柱化の目的	9
	(2) 無電柱化の現状と課題	11
	(3) 無電柱化整備の手法	22
第4章	無電柱化の推進に関する施策	27
	(1) 無電柱化推進方針	28
	(2) 無電柱化の目標	29
	(3) 市による無電柱化の推進に関する施策	30
	(4) 関係者との連携による無電柱化の推進に関する施策	36

第1章 はじめに

(1) 景観道路とは

武蔵野市景観ガイドラインでは、「良好な景観とは、その背景に安心感や生活の基盤があってこそ成り立つもので、景観は『生活環境の総合指標』である。」としています。そのため、景観という言葉の意味には単なる見た目の美しさだけではなく、人々の活動や営みも含まれます。

また、道路も良好な景観を形成する重要な構成要素の1つであるため、道路に求められる交通や空間等の機能のみならず、商業地や住宅地等の異なる地域特性を踏まえた景観づくりに配慮する必要があります。

そこで、武蔵野市景観道路計画（以下「本計画」という。）において、景観道路とは、沿道を含めて、見た目の美しさに加え安全・安心や歩く楽しみを感じることのできる道路と定義します。

(2) 計画の目的

本計画は、武蔵野市都市計画マスタープラン2021の将来像である「人をつなぐ、緑を育む 歩きたくなる」まちを実現するため、武蔵野市景観整備路線事業計画（第2次）を改定するものです。「景観道路の形成に向けた考え方」を定めるとともに、無電柱化の推進に関する法律第8条第2項の規定により、国の無電柱化推進計画及び東京都の無電柱化計画を基本とした、「無電柱化の推進に向けた考え方・施策（市町村無電柱化推進計画）」を定めます。

(3) 計画の位置づけ

本計画は、本市の上位・関連計画等（第六期長期計画、都市計画マスタープラン2021等）との連携・整合を図ります。

また、本計画における「第1章（4）計画期間」「第3章 無電柱化の推進に向けた考え方」「第4章 無電柱化の推進に関する施策」については、無電柱化の推進に関する法律に基づくもので、国の無電柱化推進計画及び東京都の無電柱化計画を基本とし、本市の実情に即した計画とします。

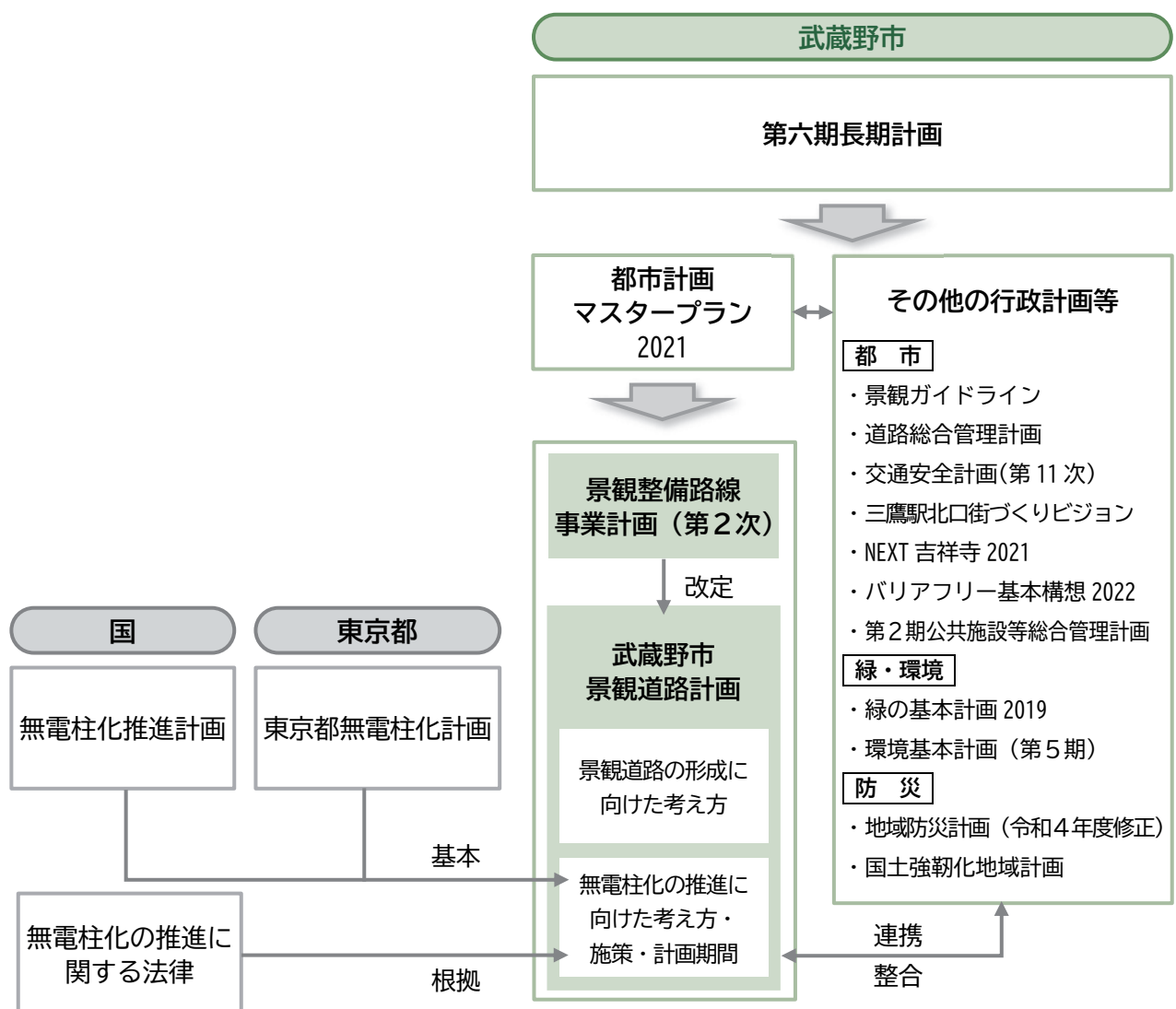


図1-1 計画の位置づけ

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、上位計画である都市計画マスタープラン2021の計画期間を考慮し、令和5（2023）年度から令和14（2032）年度までの10年間とします。

なお、期間内においても道路や景観、無電柱化※、まちづくりに関する状況の変化に応じて計画の見直しを検討します。

また、計画策定から概ね5年が経過した時点で進捗状況の点検及び評価を行い、施策・事業の見直しに反映します。

※ 道路の地下空間を活用して電線類をまとめて収容する管路等の整備や、表通りから見えないように配線する裏配線等の様々な方法により、道路から電柱をなくすこと。

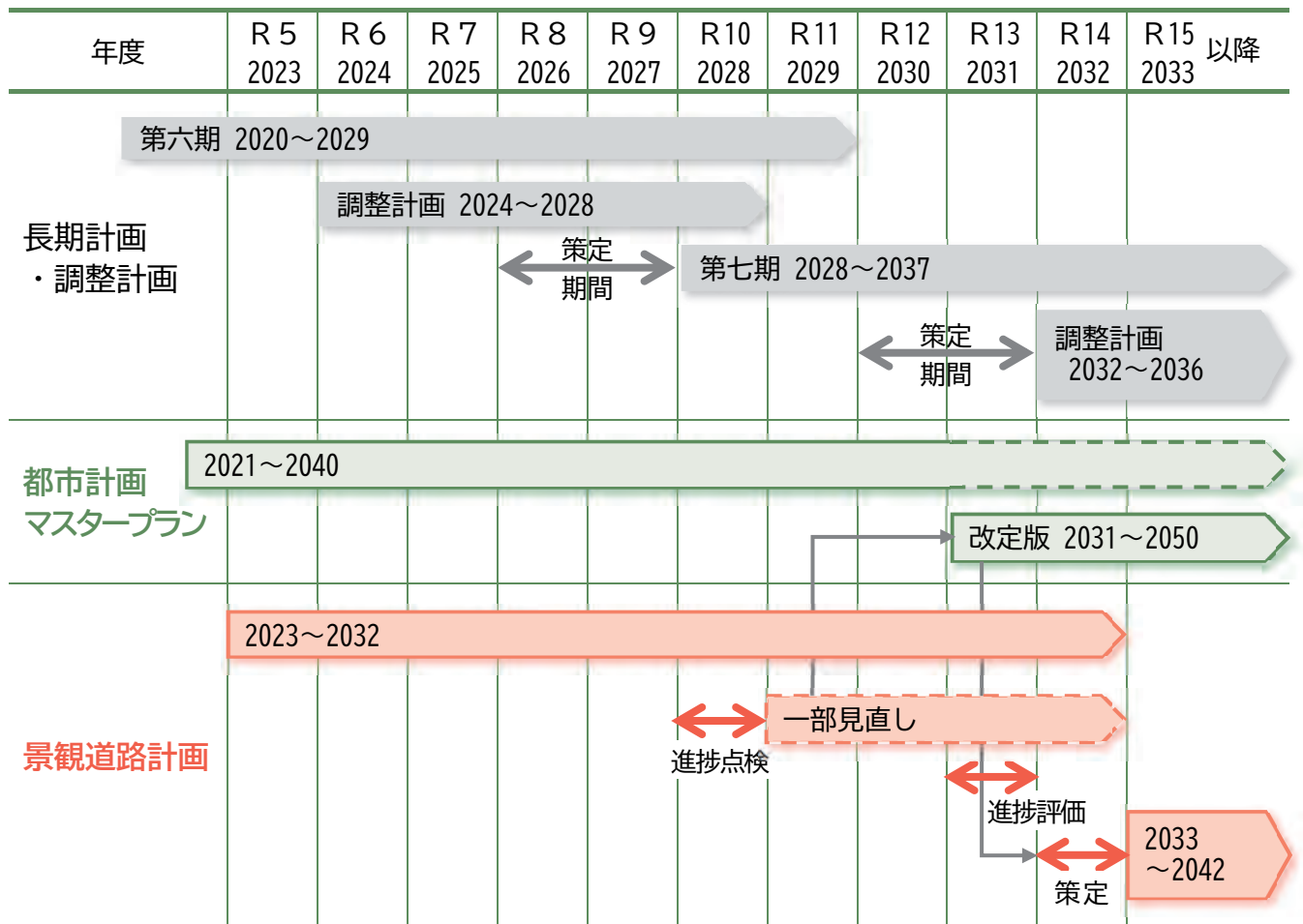


図1-2 計画期間について

(5) 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、本市が実施する景観道路の形成に関する施策だけではなく、沿道建物との街並み形成も重要となってくるため、地域住民や民間事業者等とも緊密に連携・協力しながら進めます。また、広域な視点でのまちづくり、街路樹や道路、電線共同溝の維持管理等の多様な分野と関連性があることから、庁内連携を強化し分野横断的に取り組みます。さらに、無電柱化にあたっては、国や東京都等の行政機関や電線管理者（電気事業者・通信事業者）との連携や情報共有を行うことで効率的・効果的に施策を推進します。

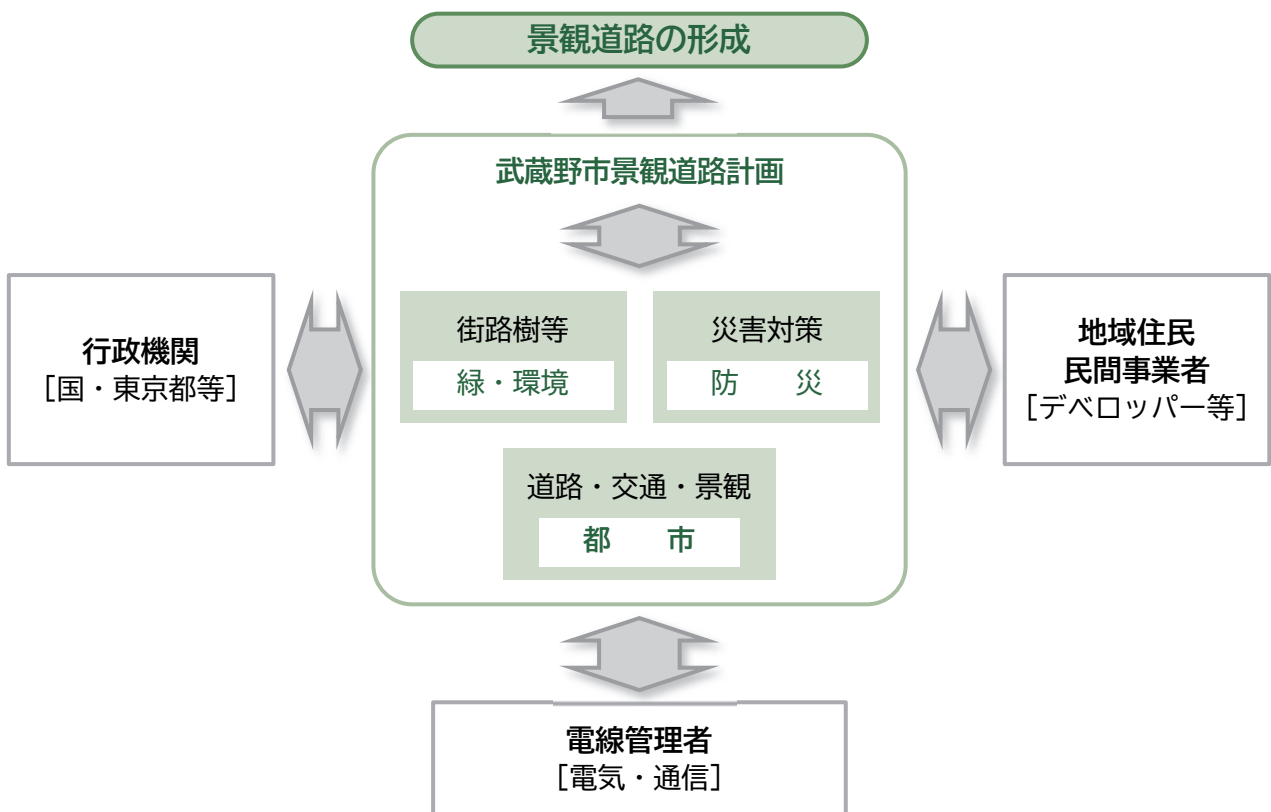


図1-3 計画の推進体制

第2章 景観道路の形成に向けた考え方

(1) 景観道路の形成に関する基本方針

景観道路の形成に関する基本方針については、これまで取り組んできた景観整備路線事業計画（第1次・第2次）の目的を継承し、次の3つを設定します。

基本方針1 美しい都市景観を目指します

都市景観の創出のためには、本市の地域資源や地域特性を活かし、沿道住民とともに景観形成を進めることが重要となります。無電柱化、色彩やデザインに配慮した舗装、街路灯の整備等を進め、統一感のある美しい都市景観を目指します。

基本方針2 安全・安心なまちづくりを目指します

良好な景観は、通行する人に安全性や安心感を与えることが前提で成り立ちます。様々な無電柱化手法の活用による防災機能の強化や道路のバリアフリー化等を進め、誰もが移動しやすい、安全・安心なまちづくりを目指します。

基本方針3 歩いて楽しい道づくりを目指します

魅力あふれるまちづくりを推進するため、道路における快適性の向上が求められています。ゆとりある歩道、通りを彩る街路樹、景観・環境に優れた舗装材、街になじむ省エネルギーの街路灯の整備等により、快適で環境にやさしい歩行空間を創出し、歩いて楽しい道づくりを目指します。

(2) 景観道路の形成に向けた主な施策

景観道路の形成に向けて、幹線道路や駅周辺等の賑わいの創出に寄与する道路を中心として、次の6つの施策を展開します。なお、関連計画との整合や各関係者と連携を図りつつ、地域・道路の特性や整備費用、維持管理等を考慮した施策の内容を検討します。

施策1 電柱・電線への対応

電力や通信は市民の生活や活動に必要なライフラインである一方、上空に張り巡らされた電線やそれを支える電柱は道路景観を損なうものにもなるため、電線類を地中に埋設する等の無電柱化を推進します。

また、無電柱化に伴い地上部に設けられる変圧器等（以下「地上機器」という。）については、植栽帯と一体での配置や沿道敷地の利用、周囲の環境に調和するような色彩の工夫等、景観への配慮を検討します。

一方で、市内の道路には道路幅員が狭く無電柱化が困難な路線も多くあります。その場合でも、電柱の細径化や両側にある電柱を片側に寄せる集約化、横断する電線の抑制等の景観に対する工夫について検討します。

施策2 舗装材の選定

舗装材にはバリアフリーや整備費用、維持管理等の観点からアスファルトが最適といえます。透水機能を有するアスファルト舗装もありますが、色彩やデザインがあるインターロッキングブロック舗装等においても、景観の観点だけでなく、透水性の機能や車いすの通行に配慮した機能を有するものがあります。また、路面のデザインを工夫して注意喚起を行うことにより車の速度抑制効果を期待できる場合もあります。

地域の実情に対応した舗装材の選定により歩行環境にふさわしく歩きやすい空間を形成します。

施策3 街路灯の選定

夜間における交通安全や防犯機能を目的として設置される街路灯について、光の演色や統一的なデザインを選定することで、街並みや通りの個性を演出し、道路景観の向上を図ります。また、LED等の高効率・省エネルギーの街路灯を採用し、環境面にも配慮します。

施策4 道路緑化

街路樹等は、行き交う人に季節感を与え、自然の潤いと安らぎをもたらす等、快適な道路空間を創出する重要な要素となっています。

街路樹は、風を和らげ、夏の日差しを遮り、舗装の温度上昇を抑制する効果もあります。横断抑止柵を用いる際にはツタ類を植栽することにより、安全性の向上とともに道路における緑の確保をすることができます。

歩道の有効幅員と合わせて植栽基盤を確保するとともに、適切な樹種の選定や生育への配慮等により効果的な緑化となるよう取り組みます。道路改修・整備時の既存街路樹は、健全度を勘案したうえで保全し、保全が困難な場合には移植による活用や若木との更新を検討します。

施策5 道路空間の再編

路線の交通状況に応じて、車道や歩道の幅員構成の再編を行うことなどにより、地域特性に合った空間の再配分や利用転換を行い、道路機能の更なる充実を図ることを言います。具体的には、自動車や歩行者の交通量を踏まえ、車道幅員を狭め、歩道幅員を拡幅し、歩行空間の充実を図った例があります。

交通円滑化や交通安全の推進だけではなく、良好な景観形成、社会生活の場の創出、エリア価値の向上といった様々な効果を地域にもたらすことができるため、道路整備時から交通状況が変化している路線等での再編の検討を行います。

施策6 沿道建物等による街並みの形成

道路景観を構成する要素は、道路だけでなく沿道建物や建築付属物、民有空間の敷地も含まれます。市民・事業者等のそれぞれが意識・関心をもち、周辺との調和や接道部緑化等の取組により一体的な道路景観の向上を促進します。

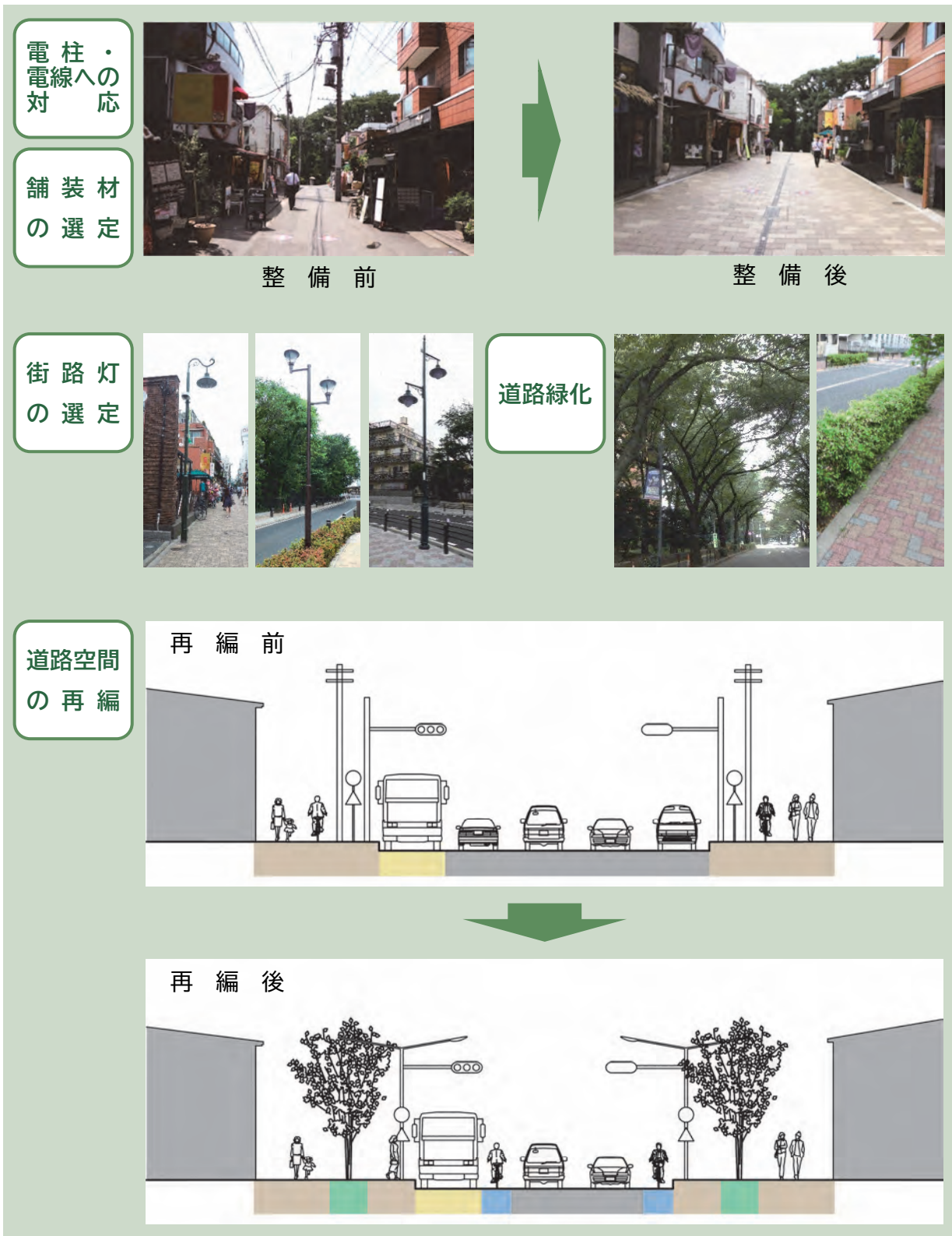


図2-1 景観道路の施策事例

第3章 無電柱化の推進に向けた考え方

(1) 無電柱化の目的

国は、平成28（2016）年12月に無電柱化の推進に関する法律を定め、平成30（2018）年4月及び令和3（2021）年5月に無電柱化推進計画を策定しています。

東京都は、平成29（2017）年6月に東京都無電柱化推進条例を定め、平成30（2018）年4月（令和3（2021）年6月に改定）に東京都無電柱化計画を策定し、都道の無電柱化を進めています。また、市道における無電柱化の財政的・技術的支援等にも取り組んでいます。

本市でも、景観道路の形成に関する基本方針も踏まえつつ、「災害の防止」「安全かつ円滑な交通確保」「良好な景観の形成」を目的に、国や東京都、近隣自治体、関係事業者と連携し、無電柱化を積極的に推進します。

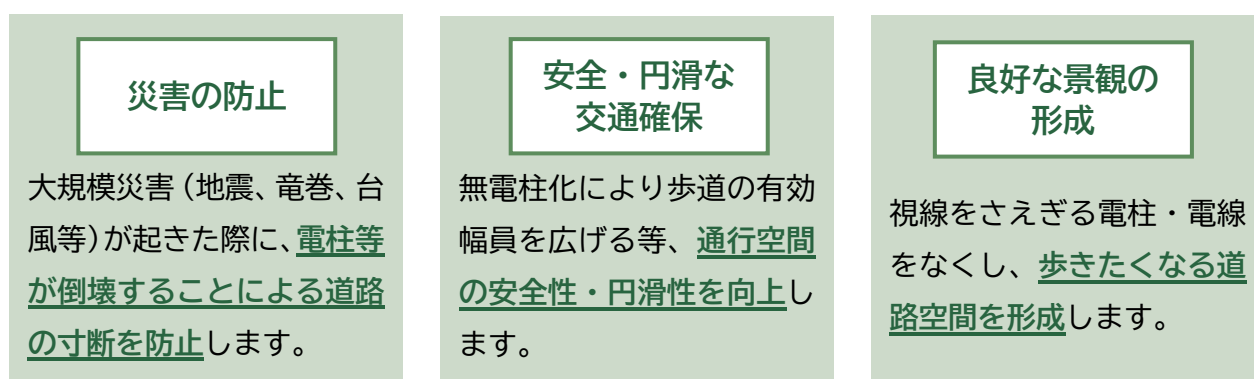


図3-1 無電柱化の目的



図3-2 災害時の救援活動を妨げる電柱の例

〔出典〕国土交通省ホームページ



図3-3 通行を妨げる電柱の例

〔出典〕国土交通省ホームページ



図3-4 風景を台無しにする電柱の例

〔出典〕国土交通省ホームページ

(2) 無電柱化の現状と課題

① 無電柱化の現状

現状1 武蔵野市の無電柱化率

本市では、電線管理者による単独地中化や景観整備路線事業計画（第1次・第2次）等に基づく電線類地中化^{※1}により他自治体と比べて無電柱化整備^{※2}が進んでおり、もともと電柱がない路線等も含め、市道の無電柱化率^{※3}は約15%となっています。また、市内に存在するすべての道路を含めると、約16%の無電柱化率となります。

※1 主に電線共同溝方式により、電線類を地中に埋設することを言う。

※2 電線類地中化等で対象路線における無電柱化の整備を行うことを言う。

※3 道路延長に対する道路両側に電柱の無い道路延長の比率をいい、もともと電柱のない区間も含む。電柱の建柱状況は、電線管理者の所有する電柱情報をもとに把握

表3-1 市全体の無電柱化率

道路種別	道路延長	無電柱化区間	無電柱化率
市道	128.0km	18.9km	14.8%
都道（参考）	21.3km	6.0km ^{※1}	28.2%
認定外道路 ^{※2} ・私道	115.2km	18.6km	16.1%
市全体合計	264.5km	43.5km	16.4%

（令和2（2020）年10月時点）

※1 「東京都無電柱化計画（改定）」（令和3（2021）年6月）より抽出し算定

※2 市が土地を所有し、公共の用に供しているが、道路法が適用されない道路。特定公共物管理条例に規定されている。

現状2 駅周辺の無電柱化率

市内の JR 中央線の 3 駅を中心とした 500m 圏の無電柱化率は、吉祥寺駅が 32.1%、三鷹駅が 30.4%、武蔵境駅が 29.7% で、合計で 30.8% となっています。

表 3-2 駅周辺※の無電柱化率（市道、都道、認定外・私道の合計）

駅名	道路延長	無電柱化区間	無電柱化率
吉祥寺駅	20.9km	6.7km	32.1%
三鷹駅	11.2km	3.4km	30.4%
武蔵境駅	20.2km	6.0km	29.7%
駅周辺合計	52.3km	16.1km	30.8%

※ 駅を中心とした 500m 圏

（令和 2（2020）年 10 月時点）

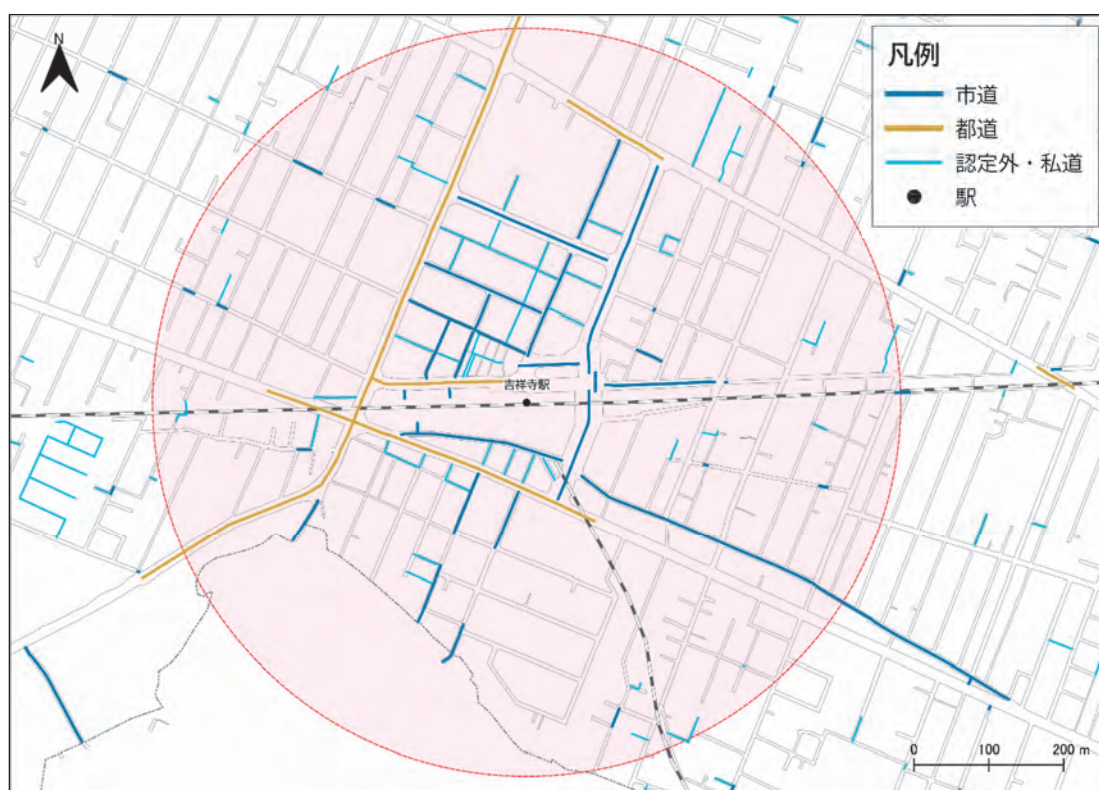


図 3-5 吉祥寺駅周辺の無電柱化状況

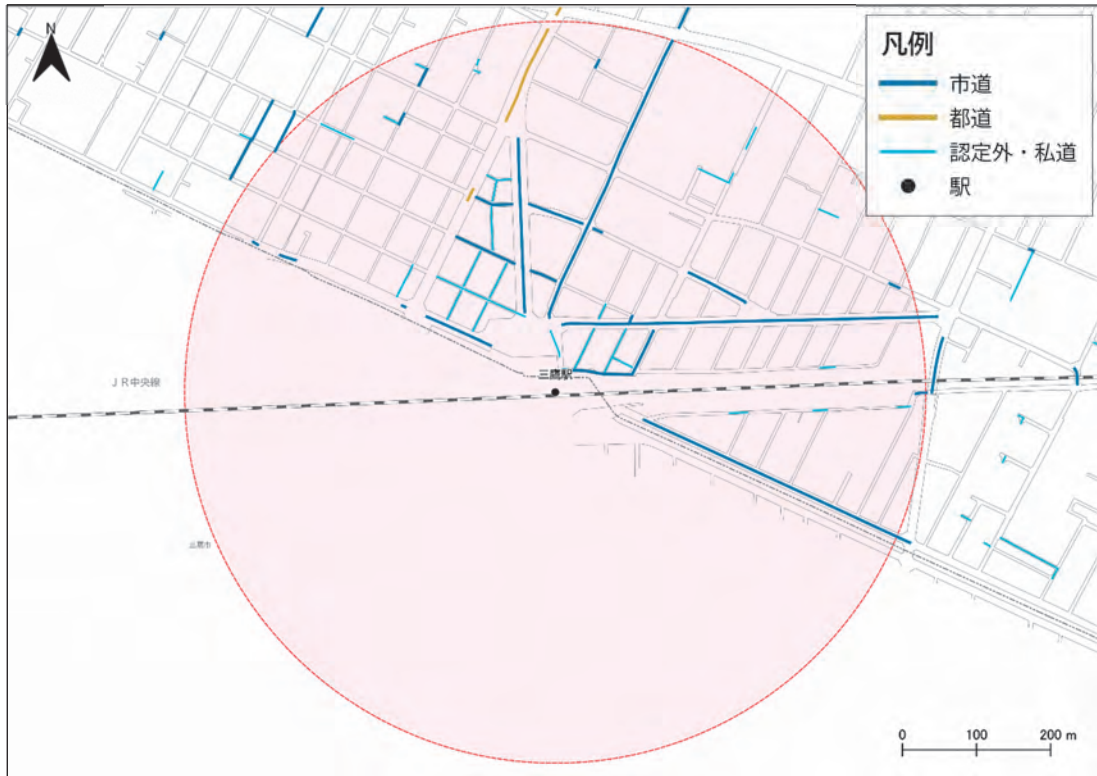


図3-6 三鷹駅周辺の無電柱化状況

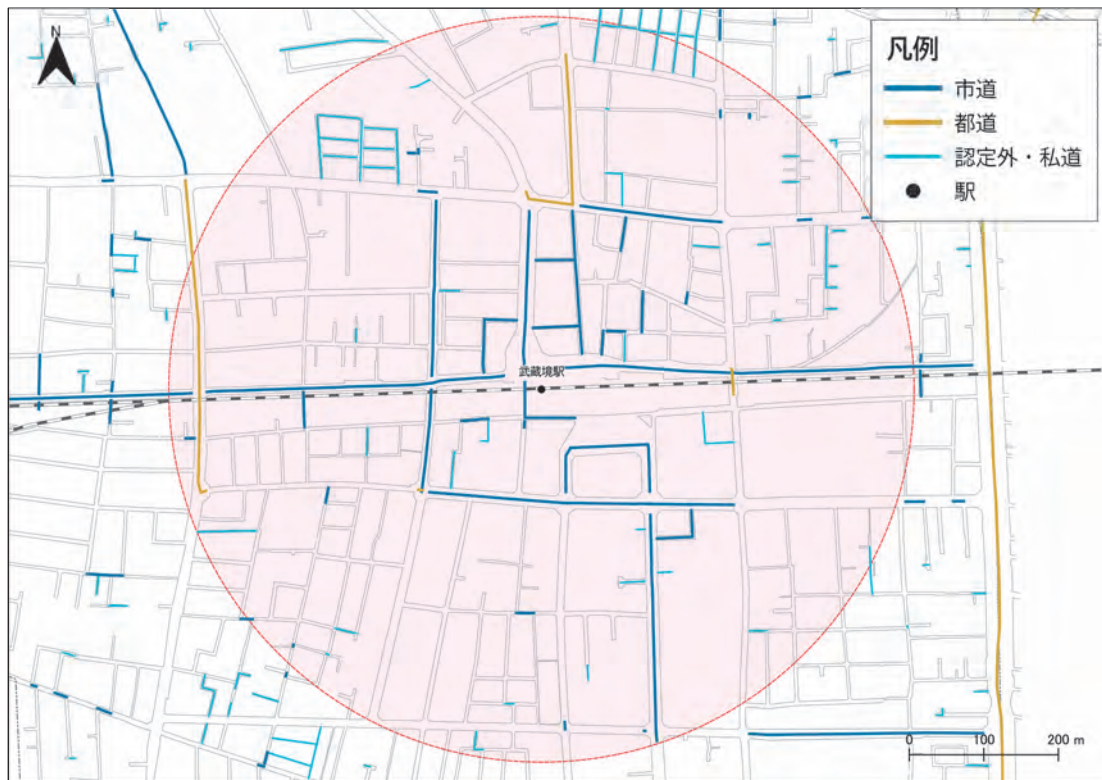


図3-7 武蔵境駅周辺の無電柱化状況

現状3 緊急輸送道路の無電柱化率

東京都は、災害発生時に市民の救急・救命や復旧等を目的とした緊急輸送を円滑に行うため、幹線道路や防災拠点と相互に連絡する道路を緊急輸送道路として指定しています。市内の緊急輸送道路は、市道が1.8km、都道が18.8kmで、合計20.6km(市道8.7%、都道91.3%)が指定されています。

これら緊急輸送道路のうち、都道については26.1%の区間で無電柱化が完了していますが、市道については2.2%の区間の無電柱化にとどまっています。

表3-3 緊急輸送道路の無電柱化率

管理者名	道路延長※	無電柱化区間	無電柱化率
市道	1.8km	0.04km	2.2%
都道	18.8km	4.9 km	26.1%
緊急輸送道路合計	20.6km	4.9 km	23.8%

(令和2(2020)年10月時点)

※ 第一次緊急輸送道路、第二次緊急輸送道路、第三次緊急輸送道路の合計



図3-8 緊急輸送道路の無電柱化状況図

現状4 歩道幅員別の無電柱化整備率（市道）

無電柱化整備では、地上機器を原則歩道上に設置するため、2.5m以上の歩道幅員が必要となります。街路樹への影響も考慮するとより広い歩道幅員が必要となり、本市の市道における無電柱化整備率は、3.5m以上の歩道幅員が確保されている道路で高くなっています。

表3-4 歩道幅員別の無電柱化整備率（市道）

道路種別	歩道幅員			全路線合計
	3.5m 以上	2.5m 以上 3.5m 未満	2.5m 未満※	
道路延長 (全道路に占める割合)	7.3km (5.7%)	8.1km (6.3%)	112.6km (88%)	128.0km (100%)
無電柱化整備延長	4.2km	2.1km	3.5km	9.8km
無電柱化整備率	57.5%	25.9%	3.1%	7.7%

※歩道がない道路も含む。

(令和4(2022)年3月時点)



図3-9 歩道幅員別の無電柱化整備状況図（市道）



図3-10 歩道上に設置される地上機器（御殿山通り）

現状5 電柱本数

市内の電柱本数は、令和3（2021）年末時点で7,726本（うち市道：4,571本）となっており、平成29（2017）年末時点の7,654本（うち市道：4,604本）と比べると、やや増加傾向にあります。電柱本数の増加要因については、国によると、多くは個別の家屋新築等に伴う供給申込によるものとされています。

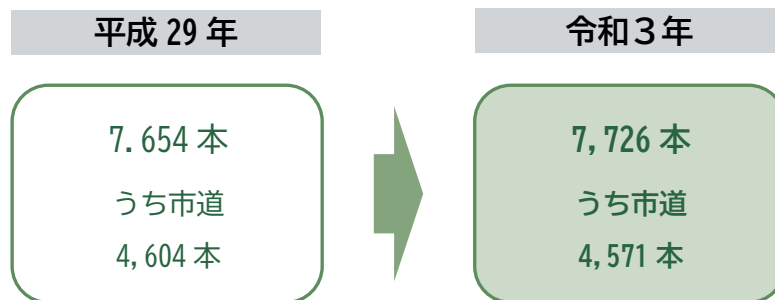


図3-11 電柱本数の推移

現状6 無電柱化設備の老朽化

本市では、昭和51（1976）年度より電線管理者による単独地中化が進められ、平成6（1994）年度からは市による無電柱化整備を進めています。初期に整備した設備は電線管理者によるもので約50年、市によるもので約30年を迎えようとしています。

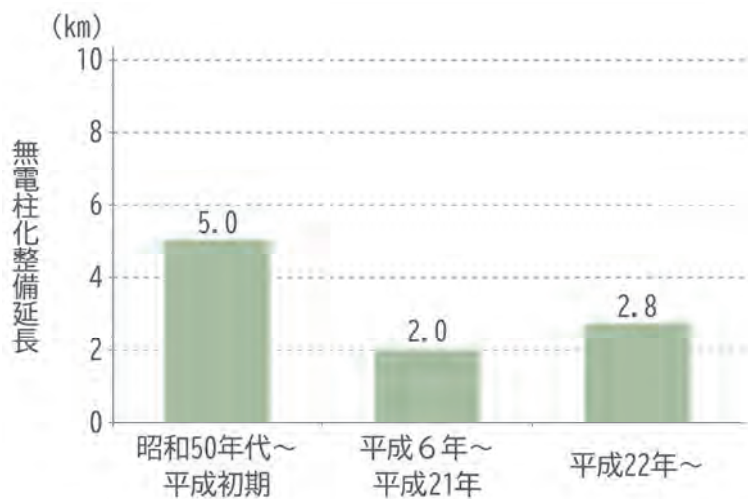


図3-12 無電柱化整備の時期

② 無電柱化の課題

課題1 施工難度の高度化

本市では、これまで景観整備路線事業計画（第1次・第2次）に基づき、市道の17路線を景観整備優先路線とし、電線類地中化を進めてきました。

第1次計画では、市道の拡幅事業等に合わせ、電線類地中化に必要な地上機器や管路等の設備を道路の地上・地下の空間に設置することが可能な条件下での整備が中心でした。

一方、第2次計画では、拡幅事業を伴わない、現道内における電線類地中化が中心となっています。限られた道路空間内には、街路樹や企業埋設管等が既に占用しており、無電柱化整備に必要な空間の確保が難しい等、事業化の難度が非常に高くなっており、事業期間の長期化や事業費の増大への対応が必要になっています。

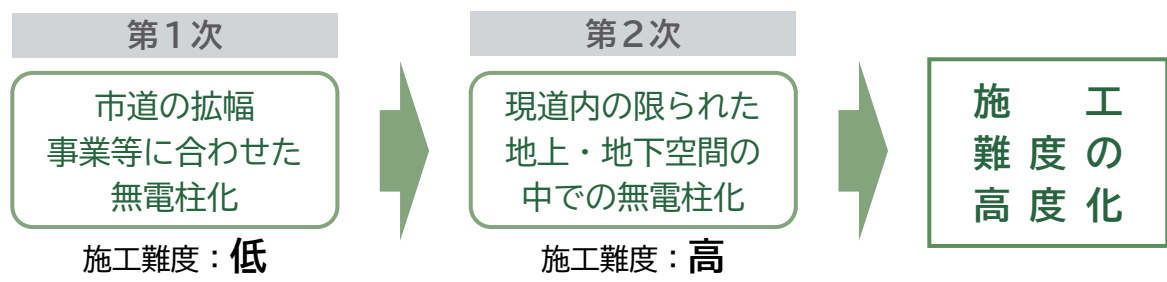


図3-13 施工難度の高度化

表3-5 第2次計画の景観整備優先路線における主な課題

路線名	課題
市道第85号線	現道内整備、街路樹の保全
市道第2号線（中道通り）	現道内整備、地下埋設物のふくそう、地上機器設置場所の確保、区域外民有地の取扱い
市道第12号線（御殿山通り）	現道内整備、広域的な交通体系の整理
市道第41号線	現道内整備、地上機器設置場所の確保
市道第17号線（市役所・クリーンセンター東）	現道内整備、街路樹の保全、地上機器設置場所の確保、地下埋設物のふくそう
市道第298号線（本町稻荷通り）	未買収地の取得、地上機器設置場所の確保
市道第74号線（都市計画道路3・4・27号線）	都市計画道路としての方向性との連携

A 事業期間の長期化

一般的に、道路延長約 400m の無電柱化整備を実施するためには、設計から舗装復旧工事までに約 7 年間に要するとされています。

現道内の無電柱化整備では、既に上下水道やガス等の管が埋設されており、無電柱化設備を収容する空間が新たに必要となります。設計段階から複数の企業者との調整を繰り返し、計画案を立案します。また、施工段階では、当該道路の道路構造や沿道の生活環境を維持しながら、支障となる埋設物の移設工事、各家庭への供給工事（電力・通信）、既設の道路照明や電柱・架空線の撤去、舗装復旧工事に至るまで、様々な段階を経て工事を進めていくことになり、事業期間が長期化する現状があります。

道路の拡幅に伴う無電柱化整備は、埋設物の影響等は少ないものの、沿道の用地買収の折衝が難航し、計画どおりに進まないことがあります。

道路延長約 400mあたり	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
① 設計・手続	■	■					
② 支障移設工事			■				
③ 電線共同溝本体工事				■	■		
④ ケーブル入線・引込管工事						■	
⑤ 電線・電柱の撤去							■
⑥ 舗装復旧工事							■

図3-14 無電柱化の標準的なスケジュール

[出典] 東京都無電柱化計画（改定）（令和3年6月 東京都）

B 事業費の増大

電線共同溝の整備には、施設延長1 km 当たり5.3億円が掛かる（国土交通省試算）とされていますが、現道内の整備では支障となる埋設物の移設工事等により、さらに事業費が増大する可能性があります。国や東京都、関係事業者で行われている無電柱化の迅速な推進及び費用の縮減を図るための方策等に関する調査研究や技術開発等に注視するとともに、限られた財源の中で着実に無電柱化を進めていくため、必要性が特に高い市道を優先して進めていくことが必要となります。

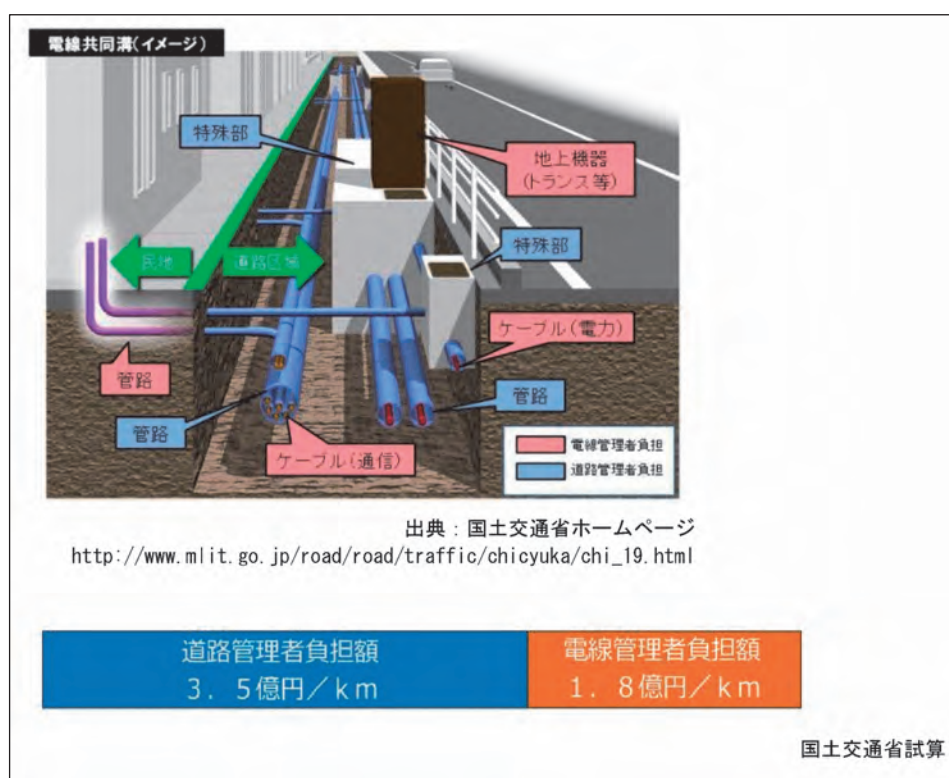


図3-15 電線共同溝の整備に係る費用負担

[出典] 東京都無電柱化計画（改定）（令和3年6月 東京都）

課題2 災害時の交通ネットワークの確保

地上に設置された電柱は、大規模地震や台風といった自然災害が発生した際に傾斜や倒壊により道路閉塞する場合があります。救急・救命や復旧等の支障となる可能性があります。近年、台風や豪雨災害が激甚化しているだけでなく、首都直下型地震の発生も懸念される状況にあることから、緊急輸送道路等の無電柱化を早急に進め、市全体の防災性を高めていく必要があります。

課題3 地上機器設置場所の確保

本市が管理する市道は、歩道幅員が2.5m未満の道路や歩道のない道路が多くあることから、地上機器の設置場所の確保が困難となっています。また、歩道幅員が2.5m以上の道路においても、既存街路樹の保存のため地上機器類等の設置が困難となっています。

このため、無電柱化設備の位置調整や道路空間の再編、電線共同溝以外の様々な手法を用いることで、無電柱化を進める必要があります。

課題4 市のみで無電柱化を進めることの限界

市道の無電柱化整備により電柱の削減を進めてきている一方で、市内の電柱は微増している状況にあります。

このため、関係者の協力・理解を深め、無電柱化整備の完了路線や防災上の重要な路線等において、これ以上電柱を増やさない取組や、市民・事業者の協力のもと事業が進められるよう広報・啓発活動が必要になります。

課題5 無電柱化設備の維持管理

本市における無電柱化設備について、初期に整備したものは電線管理者によるものも含め完成から約50年を迎えようとしているため、今後の維持管理が課題となります。また、本計画による無電柱化の推進によって、維持管理が必要となる施設はさらに増加します。老朽化を迎える無電柱化設備の情報を整理し計画的に維持管理していくことが必要となります。

(3) 無電柱化整備の手法

無電柱化整備の手法には、様々な構造と事業方式（費用負担や整備後の維持管理の主体）があり、対象となる道路の状況等に応じて最適な手法が採用されています。

① 無電柱化の構造と事業方式

一般的な無電柱化整備手法の構造と事業方式は、次のように整理されます。

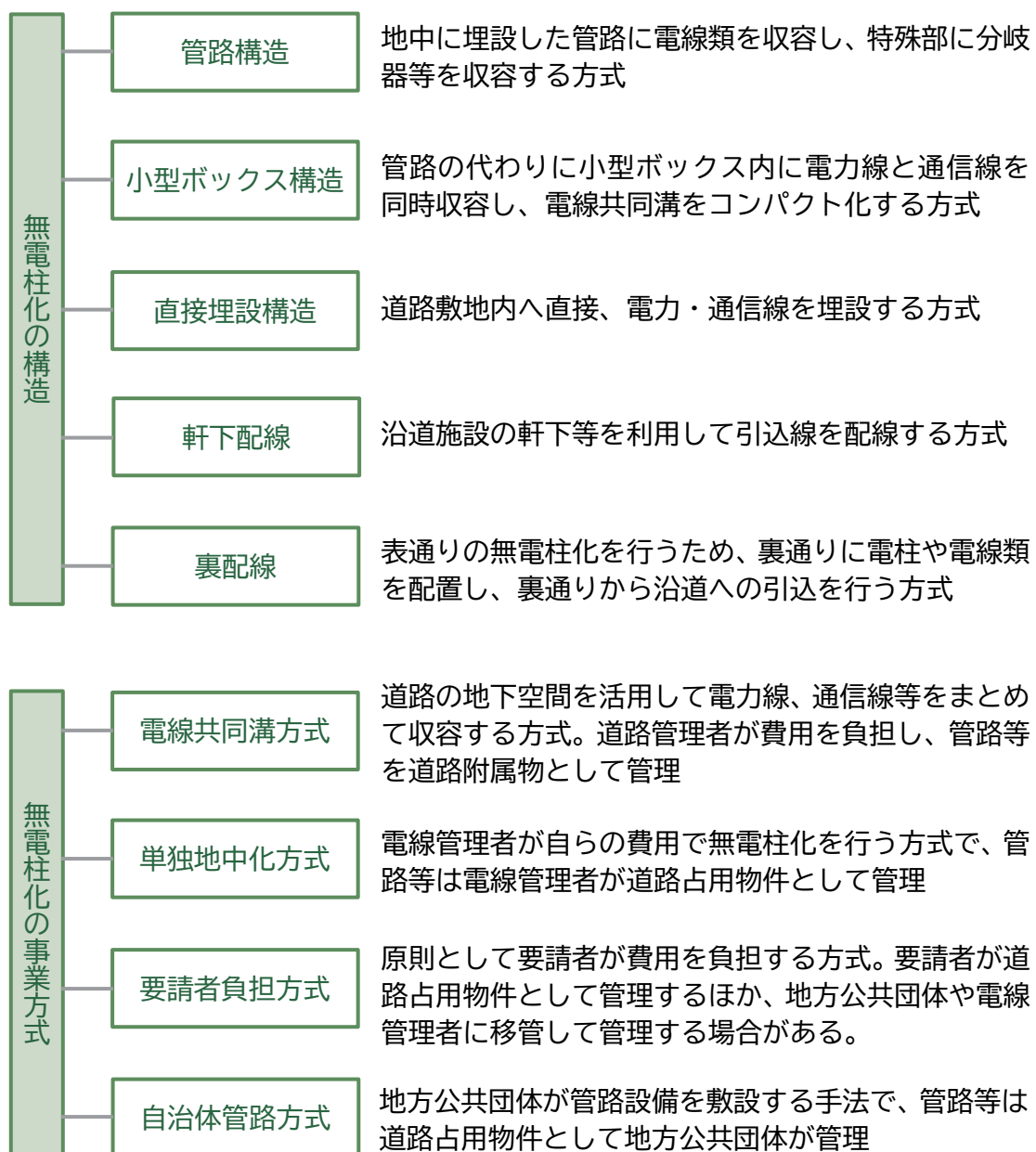


図3-16 無電柱化の構造と事業方式

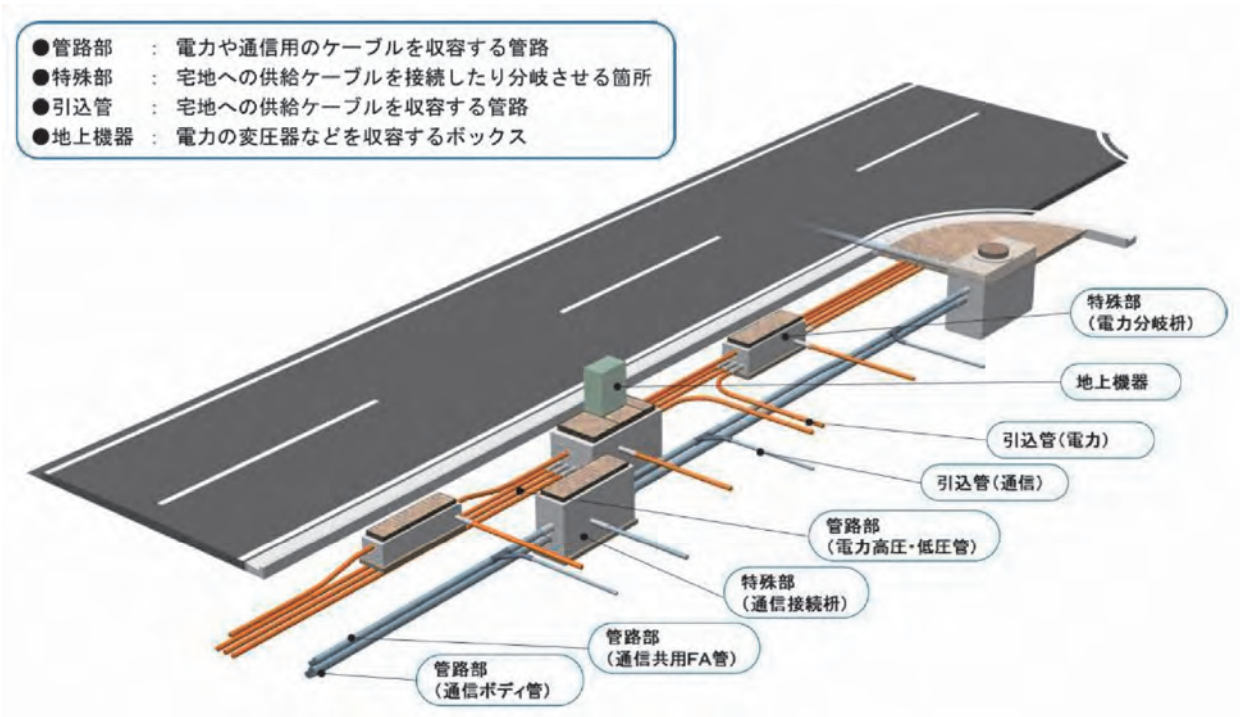


図3-17 電線共同溝のイメージ

[出典] 東京都無電柱化計画(改定)(令和3年6月 東京都)

② その他の手法

無電柱化整備は、一般的な手法では実施に課題が残る場合もあります。効果的・効率的に道路の無電柱化を推進するため、次の整備手法も採用されています。

A 既存ストック活用

現道内の地下埋設物がふくそうしているため、移設工事にかかる費用と工期の増大が課題となっています。既存ストック活用は、電線管理者が所有する管路やマンホール等の既存ストックを電線共同溝の一部として活用する手法で、上下水道やガス等の支障移設を回避し、事業期間の短縮と整備費用の縮減を図ることができます。

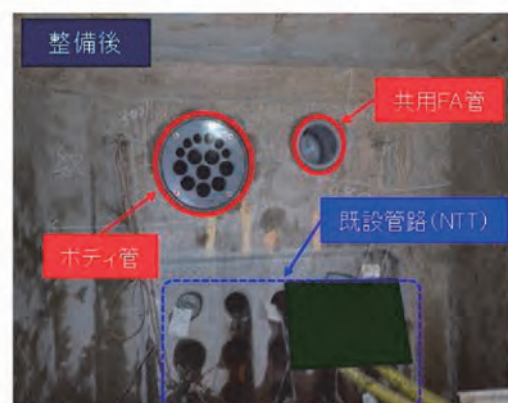
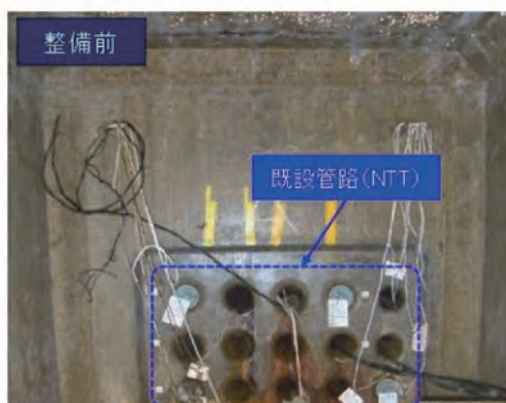
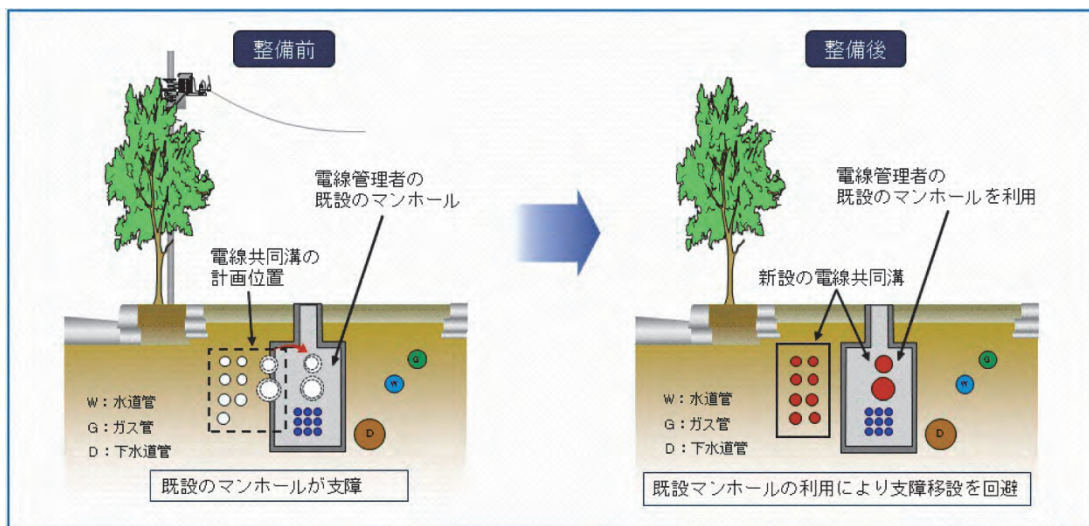


図3-18 既存ストック活用事例（通信設備活用イメージ）

〔出典〕東京都無電柱化計画（改定）（令和3年6月 東京都）

B ソフト地中化

ソフト地中化は、十分な歩道幅員がなく、歩道上に地上機器の設置場所を確保することが困難な道路等において、その代替として変圧器等を支柱上に設置する手法です。

特殊な構造であるため、施工期間の長期化や整備費用の増加が課題となることが多く、国において構造の標準化等による低コスト化を検討しています。

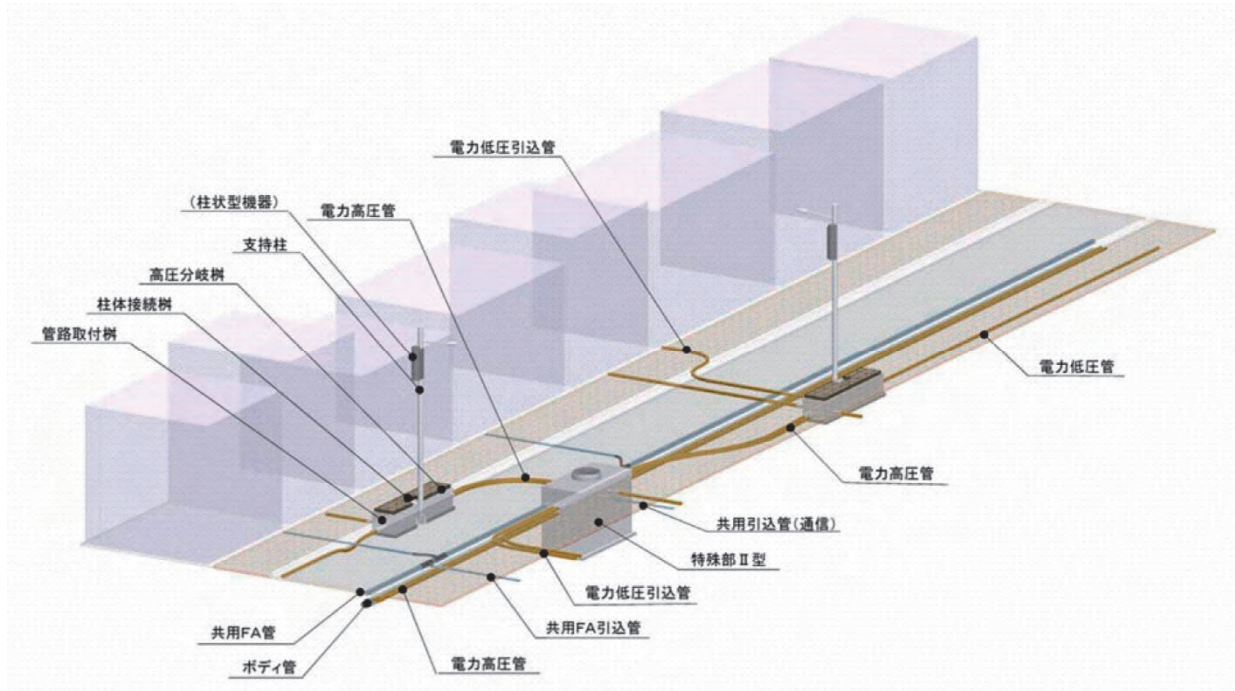


図3-19 ソフト地中化のイメージ

【出典】東京都電線共同溝整備マニュアル 参考資料【狭あい道路編】
(平成30年4月 東京都建設局)



図3-20 ソフト地中化の事例（文京区千駄木・中央区室町）

C 公有地等への地上機器集中配置

地上機器の集中配置は、ソフト地中化と同様に、十分な歩道幅員がなく、歩道上に地上機器の設置場所を確保することが困難な道路等に対する手法であり、沿道公有地等を有効活用して複数の地上機器をまとめて設置する手法です。



図3-21 地上機器の集中配置の事例（未広通り）

第4章 無電柱化の推進に関する施策

無電柱化の実現にあたっては、計画的かつ総合的な施策を構築し、様々な主体が緊密に連携しながら、本市における無電柱化の課題を解決しつつ、着実に推進していくことが重要です。

そのため、本計画では、計画期間中の今後10年間を見据えた無電柱化推進方針と目標を設定するとともに、その実現に向けて、無電柱化の推進に関する各施策に取り組みます。

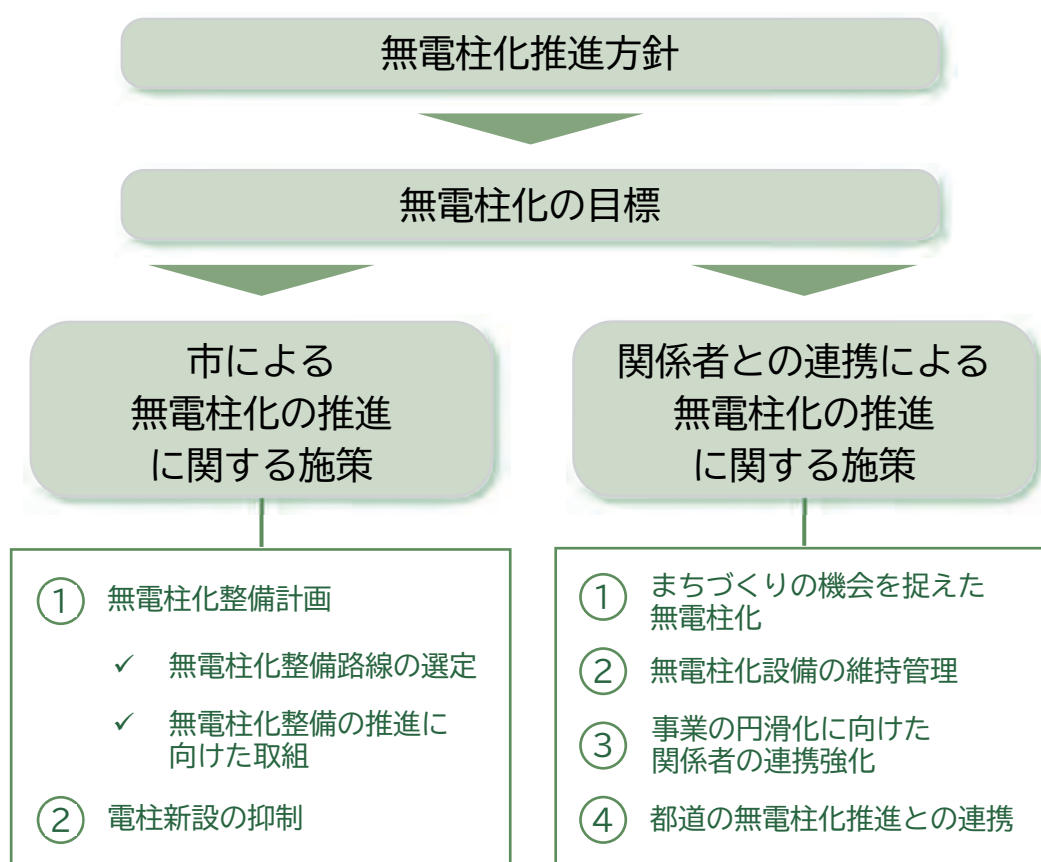


図4-1 無電柱化の推進に関する施策の概念図

(1) 無電柱化推進方針

無電柱化の推進に向けて、次の3つの方針を設定します。

方針1 景観整備優先路線の継続

限られた財源の中で、効率的・効果的に無電柱化を進めるため、景観整備路線事業計画（第2次）で位置づけた景観整備優先路線における事業化検討や設計、無電柱化整備の進捗を踏まえ、無電柱化整備路線として継続します。

方針2 都市の強靱化と歩きたくなる都市基盤の形成

災害を防止する観点から必要性の高い市道を新たに無電柱化整備路線として選定し、優先的に無電柱化を進めます。また、安全・円滑な交通の確保や良好な景観の形成といった観点も踏まえ、無電柱化を進めます。

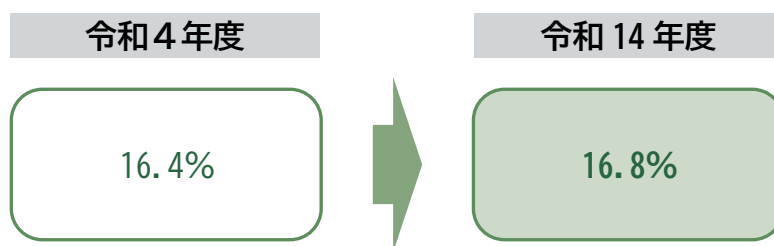
方針3 様々な主体との連携と手法の活用

無電柱化の推進に向け、様々な主体と連携し、協力を得ながら、様々な構造と事業手法を活用することで、効率的かつ効果的な市内の無電柱化を進めます。

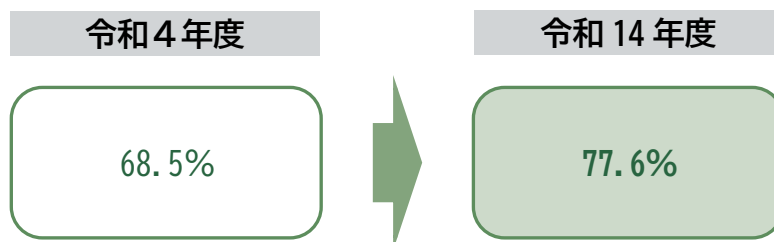
(2) 無電柱化の目標

本市における計画期間中の今後10年間（令和4（2022）年度～令和14（2032）年度）の無電柱化の目標は、次の2つとします。

目標1 無電柱化率



目標2 整備進捗率[※]



※ 整備進捗率＝整備済延長／（整備済路線延長＋無電柱化計画・検討路線延長の合計）

(3) 市による無電柱化の推進に関する施策

① 無電柱化整備計画

A 無電柱化整備路線の選定

本計画では、19 路線、約 7km の市道を無電柱化整備路線として選定します（表 4 - 2、図 4 - 2）。

路線の選定にあたっては、無電柱化推進方針に則り、景観整備路線事業計画（第 2 次）で選定した 12 路線を継承するとともに、無電柱化の目的である「災害の防止」、「安全・円滑な交通確保」、「良好な景観の形成」を考慮し、必要性の高い市道を無電柱化整備路線の対象としました。

優先度やこれまでの検討状況、区間ごとの状況、事業実現性・困難性の観点等から、「無電柱化計画路線」、「無電柱化検討路線」、「無電柱化候補路線」の 3 つに区分することで、段階的に無電柱化整備を進めます。また、無電柱化整備とあわせて、景観道路の形成に向けた各施策についても検討します。なお、道路拡幅における用地取得や他の路線の状況等により、整備時期が前後する可能性があります。

表 4 - 1 無電柱化整備路線の区分と位置づけ

区 分	位置づけ
無電柱化計画路線	概ね10年以内に整備を完了させる路線
無電柱化検討路線	10年以内に事業化を検討する路線
無電柱化候補路線	次期計画で優先的に検討する予定の路線

表4-2 無電柱化整備路線

	路線名	道路延長
無電柱化計画路線	市道第 151 号線（七井橋通り）	135m
	市道第 151 号線（パープル通り）	235m
	市道第 16・177 号線	470m
	市道第 129 号線	240m
	市道第 17 号線（市役所前）	265m
無電柱化検討路線	市道第 2 号線（中道通り）	550m
	市道第 298 号線（本町稻荷通り）	280m
	市道第 17 号線（北側）	260m
	市道第 212 号線	200m
	市道第 41 号線	650m
	市道第 85 号線	440m
	市道第 40 号線	340m
	市道第 73 号線	330m
	市道第 74 号線（都市計画道路 3・4・27 号線）	105m
無電柱化候補路線	市道第 12 号線	400m
	市道第 114 号線	770m
	市道第 240 号線	640m
	市道第 302 号線	110m
	市道第 17 号線（南側）	445m



無電柱化整備路線の区分と位置づけ

区分	位置づけ
無電柱化計画路線	概ね 10 年以内に整備を完了させる路線
無電柱化検討路線	10 年以内に事業化を検討する路線
無電柱化候補路線	次期計画で優先的に検討する予定の路線

凡例	
	無電柱化計画路線
	無電柱化検討路線
	無電柱化候補路線
	無電柱化推進計画区間（都道）
	無電柱化整備済路線 <small>※都道については、もともと電柱のない区間を含む。</small>
	市役所
	駅

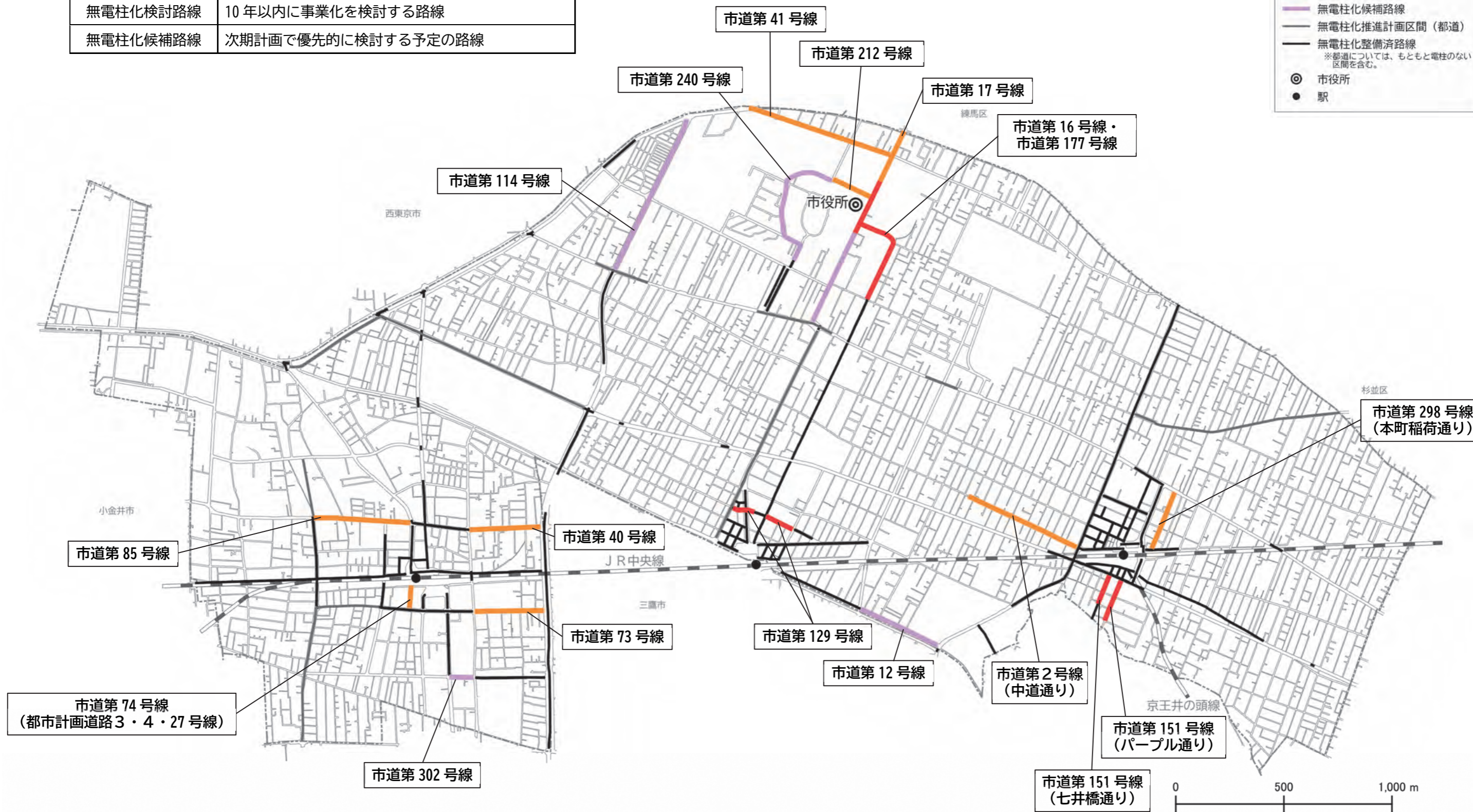


図 4 - 2 無電柱化整備路線図

B 無電柱化整備の推進に向けた取組

今後無電柱化整備に取り組む路線は、整備に向けた課題が大きいものも少なくありません。課題解決を図りながら整備を推進するため、次の事項に留意しながら進めます。

✓ コスト縮減や新技術の採用

無電柱化整備には多額の費用を要するため、様々な構造や整備手法の中から最適なものを選定して進めます。また、浅層埋設方式や既存ストックの活用、管路材料の工夫等によりコスト縮減を図ります。また、困難路線の整備を可能とする技術開発が促進されるよう、市が抱える具体的な課題を国及び東京都と情報共有します。国や東京都、他自治体における先進事例等の動向に注視しながら、本市の特徴にあった無電柱化方式の検討を進めます。

✓ 地上機器設置場所等の工夫

歩道が狭く、整備路線の道路区域内に地上機器の設置が困難な路線においては、地上機器の設置が可能な周辺道路や公園等の公共用地等の活用や既存街路樹の計画的な更新との連携により地上機器設置場所を確保し、無電柱化整備に向けた検討を進めます。また、地上機器については、道路利用者や地域への情報提供施設として利用している事例もあるため、所有者である電線管理者と協力し、付加価値を加える有効活用についても検討を進めます。



図4-3 地上機器の活用事例（杉並区荻窪・目黒区中根）

✓ 市民理解の促進や地域との連携

無電柱化の重要性に関する市民の理解と関心を深め、協力が得られるように、国や東京都が行う無電柱化に関する広報・啓発活動と一体になって積極的に取り組みます。また、商業地等の良好な道路景観の形成を主目的として無電柱化整備等を行う場合には、円滑な整備進捗や活性化等の相乗効果が期待されることから地域との連携を前提として検討を進めます。

② 電柱新設の抑制

現在よりも電柱を増やさないため、次の3つの方策を検討します。

A 占用制限の活用

災害発生時の被害拡大防止や円滑な交通確保の観点から、電柱新設の制限が全国的に進められています。令和3（2021）年3月に東京都は、先進事例及び事務手続について情報交換を行う場として東京都電柱新設禁止連絡会議を立ち上げました。本市においても、緊急輸送道路や災害発生時の対応拠点となる施設周辺等の防災上の重要路線、無電柱化整備済路線を対象とし、電柱新設の占用制限に向け、国や東京都の状況等も踏まえ効果的な方法について検討します。

B 沿道区域の電柱新設の抑制

占用制限による電柱新設の制限は、沿道の私有地等には及ばないため、電柱が新設されることが考えられます。災害時に、沿道の電柱倒壊により道路が閉塞される可能性もあるため、占用制限とあわせて、道路法に規定されている沿道区域[※]による電柱の新設抑制について、国や東京都の取組等を注視しながら慎重に検討します。

※ 道路法第44条より、道路管理者は、道路の沿道の土地、竹木又は工作物が道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、又は道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため、道路に接続する区域を、条例で定める基準に従い、沿道区域として指定することができる。

C 宅地開発での無電柱化促進

新設電柱は、民間宅地開発（開発許可による開発行為）に伴い建柱されるものも多くあります。東京都では、民間宅地開発における無電柱化を進めるため、無電柱化のポイントをまとめたパンフレットの作成や「宅地開発無電柱化推進事業」による支援等を行っています。市としても、開発許可を受ける事業者との協議の機会を捉え、民間宅地開発での無電柱化が進むよう情報提供等に取り組みます。



図4-4 宅地開発無電柱化のPRパンフレット（東京都都市整備局）

(4) 関係者との連携による無電柱化の推進に関する施策

① まちづくりの機会を捉えた無電柱化

本市ではこれまで、まちづくりの機会を捉えて開発調整を行うことで質の高い住宅地や魅力的な商業・業務地を形成してきました。開発区域内の開発道路や開発区域周辺において、次のような無電柱化に関する調整を行うことを研究します。

A 無電柱化済路線沿道における開発事業等の無電柱化促進

既に無電柱化されている路線の沿道で開発事業※等が実施される場合には、無電柱化の連続性を確保するため、開発事業等とあわせて無電柱化が実施されるような誘導方を検討します。また、その他の路線の沿道においても開発事業者等が無電柱化に取り組めるよう適宜情報提供等に努めます。

※ 武蔵野市まちづくり条例第33条及び第40条第1項の各号のいずれかに掲げる行為で、一定規模以上の開発行為、建築等が該当する。



図4-5 開発事業と連携した無電柱化推進の事例（境五丁目）

B 無電柱化整備路線沿道における開発事業と連携した無電柱化推進

本市では、歩道幅員の狭い、あるいは歩道のない道路が多いため、無電柱化整備において地上機器設置場所の確保が課題の1つとなっています。地上機器設置場所は、その施設の維持のため道路区域内や公共用地内が望ましいとされていますが、いずれも難しい場合には、民有地内で設置場所を確保する場合があります。そこで、無電柱化計画路線や無電柱化検討路線の沿道や近隣で開発事業が行われる際に、地上機器設置場所となる公開空地等の確保に関する連携について検討します。

② 無電柱化設備の維持管理

無電柱化設備は、電力や通信等の市民生活や経済活動に不可欠なライフラインであるため、老朽化が進む設備情報を整理し、関係者との協議調整・協力の下で定期的な点検や補修・更新等、計画的かつ適切に維持管理を進めます。

③ 事業の円滑化に向けた関係者の連携強化

本市は、歩道幅員が2.5m以上確保された市道のうち約41%の無電柱化整備を完了しています。一方、歩道幅員が狭い市道や歩道のない市道では、ほとんど無電柱化が進んでいない状況にあります。無電柱化を進めることが困難な市道では、電線管理者との協力の下、官民が連携した無電柱化推進の具体的な方法や電柱の新設抑制・削減方法について国や東京都等の動向に注視し、研究を進めます。

<主な検討テーマ>

- ✓ 歩道上への地上機器設置が困難な市道における無電柱化の方法
- ✓ 無電柱化のコスト縮減につながる新技術・新工法等の積極的な採用
- ✓ 事業の加速化やコスト縮減につながるPFI等の整備手法の活用
- ✓ 私道・私有地・宅地開発等における電柱新設を抑制する方法
- ✓ 無電柱化により整備した施設に対する適切な維持管理方法
- ✓ 電線管理者による単独地中化の推進に必要な制度や各種支援

④ 都道の無電柱化推進との連携

本市における広域道路ネットワークや緊急輸送道路の多くは都道となっています。東京都と緊密に連携して無電柱化した道路のネットワーク化を図り、防災性の向上等を図ります。

武蔵野市景観道路計画

令和5年3月

武蔵野市都市整備部交通企画課

〒180-8777 東京都武蔵野市緑町2丁目2番28号

電話 0422-60-1991