

多摩市無電柱化推進計画 (素案)



(市道1-1号幹線 さくら通り)

令和2年4月

多摩市



健幸都市



目 次

1. 計画策定の主旨	1
1.1 計画の背景	1
1.2 計画の目的	1
1.3 計画の位置付け	2
1.4 計画期間	2
1.5 国や東京都における無電柱化の動き	3
(1) 国の無電柱化の動き	3
(2) 東京都の無電柱化の動き	4
2. 無電柱化の推進に関する基本的な方針	5
2.1 無電柱化の目的	5
(1) 都市防災機能の強化	5
(2) 安全で快適な歩行空間の確保	6
(3) 良好な都市景観の創出	6
2.2 多摩市における無電柱化の現状	7
2.3 無電柱化の方式	9
(1) 地中化による無電柱化	9
(2) 地中化以外による無電柱化	10
2.4 無電柱化の課題	11
(1) 無電柱化に要する期間	11
(2) 無電柱化に要する費用	12
2.5 基本的な方針	13
(1) 現道の無電柱化	13
(2) 道路拡幅事業や面整備事業に合わせた無電柱化	13
3. 無電柱化の推進に関する目標	14
3.1 上位計画・関連計画が示す無電柱化の方向	14
(1) 第五次多摩市総合計画 第3期基本計画（令和元年6月）	14
(2) 多摩市都市計画マスタープラン（平成25年改定）	15
(3) 多摩市道路整備計画（平成27年度見直し版）	16
(4) 多摩市地域防災計画（平成28年8月修正）	16
3.2 無電柱化を整備していく路線	17
(1) 路線の抽出方法・考え方	17
(2) 優先的に無電柱化を整備していく路線	18
(3) 概算事業費	19
4. 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策	21
4.1 無電柱化の低コスト化に向けた取組	21
(1) 新たな埋設方式の開発	21
(2) 埋設基準の改定	22
(3) 管路材料	22
4.2 補助金制度の活用	23
4.3 無電柱化に関する措置制度を活用した推進強化	25
(1) 占用制限	25
(2) 税制措置	25
5. 施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項	26
5.1 広報・啓発活動	26
5.2 関係者間の連携強化	27
5.3 無電柱化整備における事業委託の検討	27
5.4 計画の進行管理	27
用語の解説	28
関係法令	31

1. 計画策定の主旨

1.1 計画の背景

昨今、日本国内では東日本を襲った大規模地震をはじめ、国内各地で頻繁に発生する局地的な集中豪雨、暴風などによる災害の発生により、都市の安全性への要請が高まり、地域の結びつきも活かした防災力の強化とともに、災害への備えが必要となってきています。

多摩市では、戦後急増する電力・通信需要、多摩ニュータウンの開発等に伴い、多くの電柱が建てられてきました。その結果、電柱が林立することで景観を損ねるだけでなく、歩行者や車いすの通行の妨げにもなっています。地震や大型台風などの災害時には、電柱が倒れて道路がふさがり、避難や救助活動の妨げになることが予想されることから、無電柱化の重要性が一層高まっています。

また、無電柱化は、良好な都市景観を創出し、まち歩きを促す仕掛け等に加え、開かれた空間の設置など多様な人々の出会い・交流を通じてイノベーションの創出につなげる「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を目指す「ウォークアブル推進都市」の形成にも寄与するものです。

このようなことから、2016（平成28）年12月に施行された「無電柱化の推進に関する法律」（以下「無電柱化法」という）において、無電柱化を推進する上での意義・目的・役割分担・責務が明確にされ、国の「無電柱化推進計画」を基本として、都道府県及び市町村は、無電柱化の推進に関する施策についての計画を定めるよう努力義務として規定されています。

多摩市では、市道の防災性・快適性の向上のため、「多摩市無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化を推進していきます。



2003（平成15）年9月台風14号

（出典：国土交通省HP）



2019（令和元）年9月台風15号

（出典：千葉県HP）

写真-1 災害時の電柱倒壊事例

1.2 計画の目的

無電柱化の推進に関する基本的な方針、目標等を定め、多摩市の市道における無電柱化の推進に向けた施策等を明記し、「都市防災機能の強化」・「安全で快適な歩行空間の確保」・「良好な都市景観の創出」に資することを目的とします。

しかし、限られた予算の中で計画的かつ効率的に事業を推進するためには、対象路線に優先順位を設け、整備を行う必要があります。

多摩市無電柱化推進計画では、優先的に無電柱化を整備していく路線を設け、市民の理解・協力を得ながら、より円滑に無電柱化を推進します。

1.3 計画の位置付け

多摩市無電柱化推進計画は、無電柱化法第8条第2項において、策定が努力義務とされている「市町村無電柱化推進計画」に相当するものです。

多摩市の上位計画である「第五次多摩市総合計画第3期基本計画」では、道路の防災性・快適性の向上のため、無電柱化事業に取り組むとして位置付けています。

また、「多摩市都市計画マスタープラン」を踏まえたまちづくりに関する計画であり、道路整備に関する基本的指針を示している「多摩市道路整備計画」、「多摩市地域防災計画」の関連計画として位置付けます。

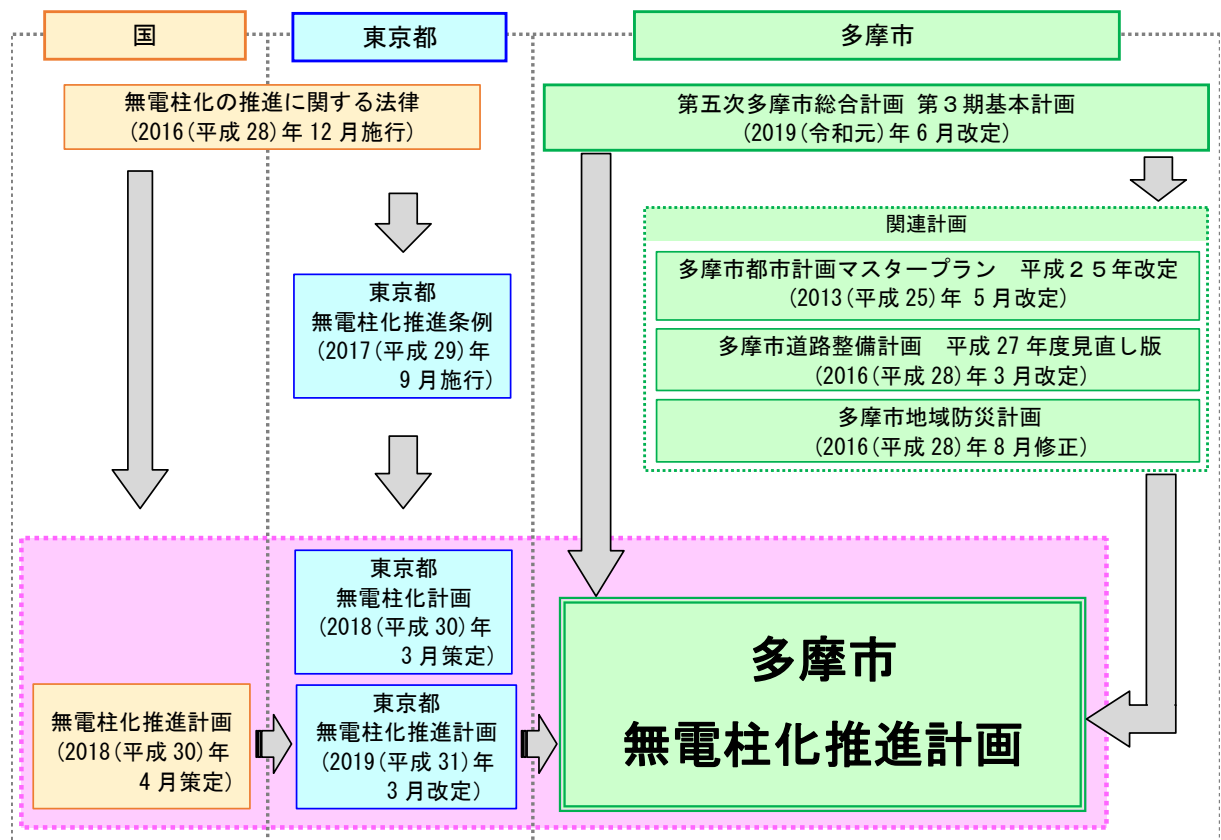


図-1 多摩市無電柱化推進計画の位置付け

1.4 計画期間

多摩市無電柱化推進計画は、2020（令和2）年度を初年度とし、多摩市道路整備計画の目標年次に合わせ2026（令和8）年度までの7ヵ年を計画期間とします。

また、今後の社会情勢の変化に柔軟に対応するため、多摩市都市計画マスタープランなど、関連する計画の改定に合わせて、必要に応じて部分的な見直しや更新を検討します。

1.5 国や東京都における無電柱化の動き

（１）国の無電柱化の動き

１）無電柱化推進計画（2018（平成30）年4月策定）

基本的な方針は、「増え続ける電柱を減少に転じさせる歴史の転換期」として、無電柱化を推進するものとしています。計画期間は、2018（平成30）年から2020（令和2）年の3ヵ年とし、以下の目標を達成するため、約1,400kmの無電柱化を計画しています。

【無電柱化の推進に関する目標】	無電柱化率
① 防災：都市部（D I D）内の第1次緊急輸送道路	34%→42%
② 安全・円滑な交通確保：バリアフリー化の必要な特定道路	15%→51%
③ 景観形成・観光振興	
：世界文化遺産周辺の地区を代表する道路	37%→79%
：重要伝統的建造物群保存地区を代表する道路	26%→74%
：景観法に基づく景観地区等を代表する道路	56%→70%
④ オリンピック・パラリンピック関連	
：センター・コア・エリア内の幹線道路	92%→完了

２）法律の施行

「無電柱化法」が2016（平成28）年12月に施行されました。この中では、無電柱化を推進する7つの施策が挙げられ進められています。

① 広報活動・啓発活動
② 無電柱化の日（11月10日）
③ 国・地方公共団体による必要な道路占用の禁止・制限等の実施
④ 道路事業や面開発事業等の実施の際、関係事業者は、これらの事業の状況を踏まえつつ、道路上の電柱・電線の新設の抑制、既存の電柱・電線の撤去を実施
⑤ 無電柱化の推進のための調査研究、技術開発等の推進、成果の普及
⑥ 無電柱化工事の施工等のため国・地方公共団体・関係事業者等は相互に連携・協力
⑦ 政府は必要な法制上、財政上又は税制上の措置その他の措置を実施

３）推進委員会の設置

2017（平成29）年1月から、学識経験者で構成された「無電柱化推進のあり方検討委員会」を開催し、中長期的な観点から、今後の無電柱化を推進する方向性などについて審議を行なっています。

中間取りまとめとして、以下の5項目を整理し、各々具体的な施策を提示しています。

① 多様な整備手法・コスト縮減の促進等
② 財政的措置等
③ 占用制度の的確な運用
④ 関係事業者間の連携の強化
⑤ 国民の理解・協力

（２）東京都の無電柱化の動き

１）無電柱化推進計画（2019（平成31）年3月策定）

「東京都無電柱化計画～電柱のない安全・安心な東京へ～」として、無電柱化計画を2018（平成30）年3月に策定しました。これを踏まえ、第7期の「東京都無電柱化推進計画」の計画期間を2年延伸し、2020（令和2）年度までに進める無電柱化方針を以下に示しています。

① オリンピック・パラリンピック関連路線の完了

東京2020大会開催に向けて、センター・コア・エリア内や競技会場等周辺の無電柱化完了に向けて整備を行っていく。

② 都市防災機能の強化に寄与する路線の重点整備

緊急輸送道路、環状七号線内側、区市町村庁舎、防災拠点病院を結ぶ都道など「都市防災機能の強化」に寄与する路線を選定し、重点的な整備を行っていく。

③ 良好な都市景観の創出に向けた無電柱化を実施

主要駅周辺において、美しい街並みの形成を目指すものとして、整備を行っていく。

④ 区市町村道の無電柱化の促進

歩道の狭い区市町村道における無電柱化を促進していく。

２）条例の施行

「東京都無電柱化推進条例」が2017（平成29）年9月に施行されています。条例に基づき、東京都の管理する都道や指定区間外国道や臨港道路全線での電柱の新設禁止を実施しています。今後は、関係事業者に対して既存電柱の撤去について促す取組みを進め、電柱の抑制に努めることとなっています。

2. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

2.1 無電柱化の目的

「都市防災機能の強化」・「安全で快適な歩行空間の確保」・「良好な都市景観の創出」を図るうえで重要な施策です。

（１）都市防災機能の強化

台風や地震などの災害時に電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりするといった危険がなくなり、倒れた電柱に道をふさがれることがないため、災害時の緊急車両の通行もスムーズになります。また、無電柱化としての電線類の地中化は、地震などの災害時に情報通信回線の被害を軽減し、ネットワークの安全性・信頼性を向上させる効果があります。



<整備前>

<整備後>

（出典：国土交通省HP）

写真-2 無電柱化整備状況（都市防災機能の強化）

阪神淡路大震災における電線類の被災率は、電線類を地中化した路線では架空線に比べ、約 80 分の 1 に軽減されました。

表-1 災害時の整備方法別の被災率

【阪神淡路大震災時の神戸地区ケーブル被災状況】		
	被災率	被災延長
		総延長
架空線	2.4%	1.0 41.5
地中化	0.03%	0.007 24.0

（単位：100km）

（注）被災率はケーブル総延長に対する被災延長の割合

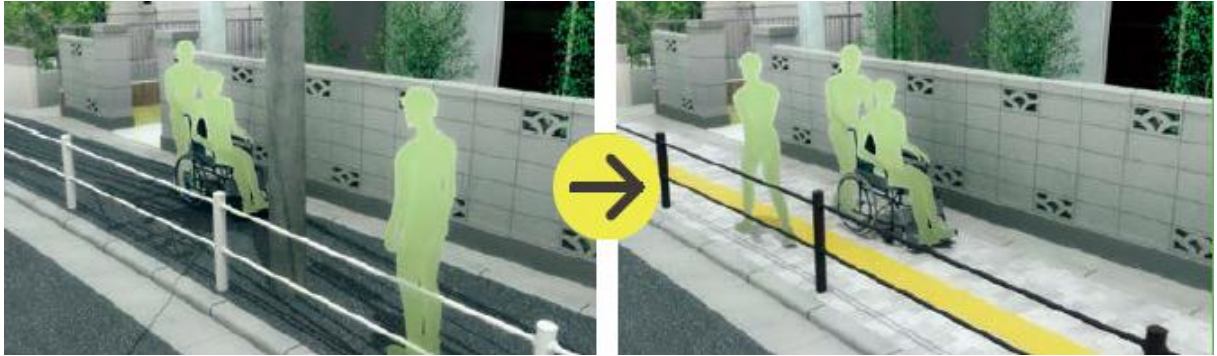
約 80 分の 1 に軽減

（出典：国土交通省HPを一部加工）

（２）安全で快適な歩行空間の確保

歩道が広く使え、ベビーカーや車いすの人も安全で利用しやすくなり、歩行空間のバリアフリーという観点からもメリットがあります。

また、交差点での見通しも良くなり、交通標識等も見やすくなることから、交通安全にも寄与します。



＜整備前＞

＜整備後＞

（出典：東京都HP）

写真-3 無電柱化整備状況のイメージ（安全で快適な歩行空間の確保）

（３）良好な都市景観の創出

地上に張りめぐらされた電線類が地中化などにより見えなくなるため、美しい街並みが形成されます。

無電柱化による都市景観の向上は、まちの魅力を高め、地域の活性化に寄与します。



＜整備前＞

＜整備後＞

（出典：東京都HP）

写真-4 無電柱化整備状況のイメージ（良好な都市景観の創出）

2.2 多摩市における無電柱化の現状

多摩市では、2020（令和2）年3月現在、市道の総延長（約302.7km）の約2.5%に相当する約7.7kmで電線類が地中化されており、多摩センター駅周辺では、計画的に共同溝が整備されています。

また、歩道と車道が分離されている多摩ニュータウン地区の遊歩道は、もともと電柱や電線の無い箇所が多く、住宅から駅前、公園や学校へ安全に往来できるのが特徴です。

一方で、東京都が管理する都道では無電柱化が推進されていますが、遊歩道を除く市道では、未だに無電柱化が進まずに大きく立ち遅れており、整備に取り組んでいく必要があります。（表-2、図-2）

表-2 多摩市無電柱化整備済箇所一覧

地区名	路線名	道路延長	計
		km	km
多摩センター駅 周辺地区	市道5-74号線	0.23	4.63
	市道5-75号線	0.25	
	市道5-85号線	0.24	
	市道5-86号線【多摩センター東通り】	0.29	
	市道5-87号線【多摩センター南通り】	0.42	
	市道6-2号幹線①【多摩中央公園通り】	0.63	
	市道6-2号幹線②【多摩中央公園通り】	0.19	
	市道6-8号線【稲荷橋通り】	0.29	
	市道6-13号線	0.16	
	市道5-31号歩線【ハローキティストリート含む】	0.91	
	市道5-32号歩線	0.15	
	市道5-33号歩線【バルテノン大通り】	0.31	
	市道5-34号歩線	0.11	
	市道5-35号歩線【レンガ坂】	0.35	
市道6-2号歩線	0.10		
聖蹟桜ヶ丘駅 周辺地区	市道1-1号幹線【さくら通り】	0.27	1.26
	市道1-2号幹線【聖蹟Uロード】	0.27	
	市道1-2号幹線【宮下通り】	0.09	
	市道1-7号幹線	0.12	
	市道1-25号線	0.08	
	市道1-27号線	0.09	
	市道1-32号線【聖蹟Uロード】	0.16	
	市道1-80号線【九頭龍通り】	0.09	
市道1-268号線	0.09		
永山駅 周辺地区	市道4-4号幹線【永山駅前通り】	0.51	0.51
唐木田駅 周辺地区	市道6-78号線	0.89	0.89
中沢地区	市道6-145号線	0.36	0.43
	市道6-146号線	0.07	
合計			7.72



写真-5 無電柱化整備路線（市道1-1号幹線 さくら通り）

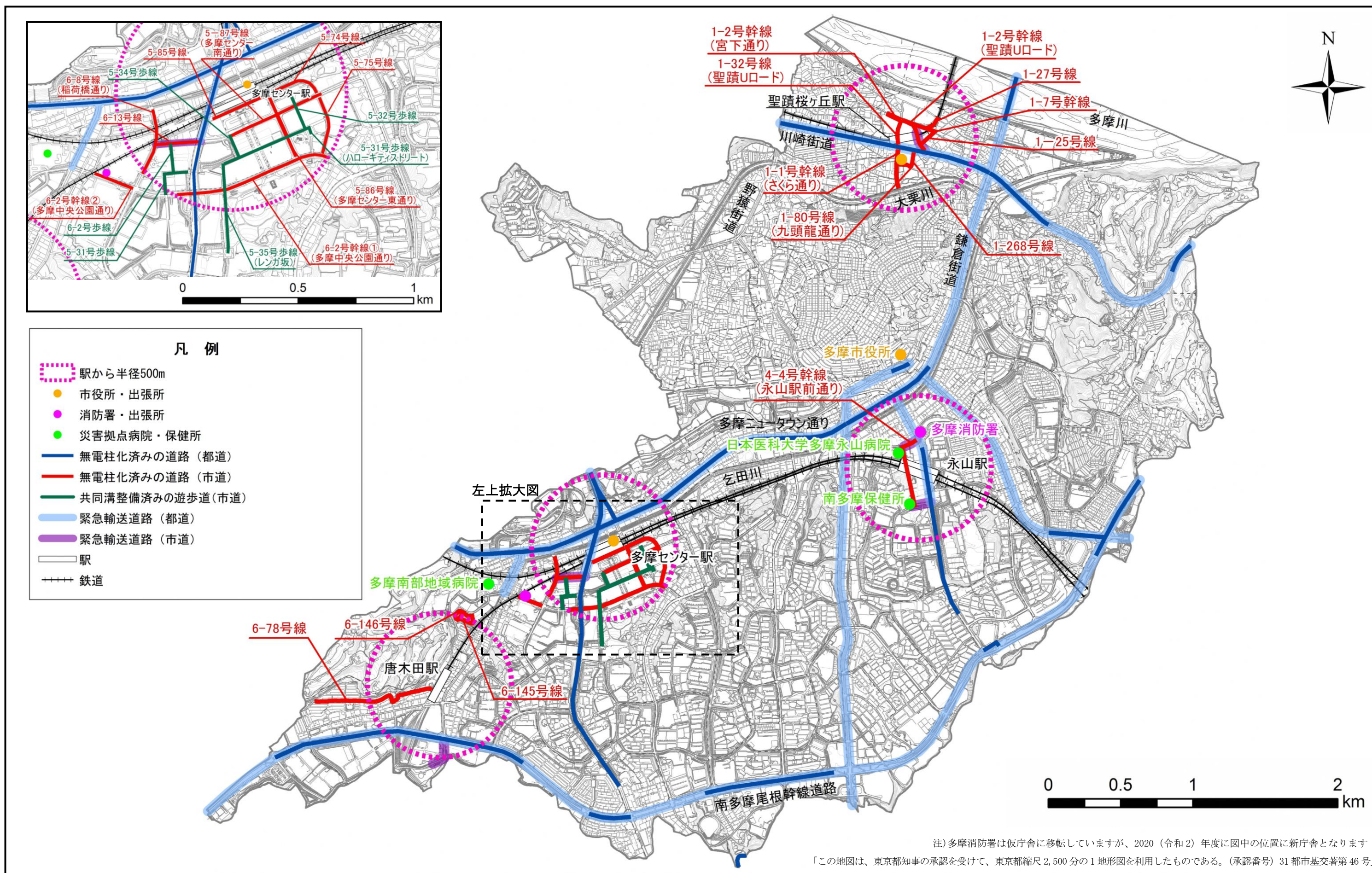
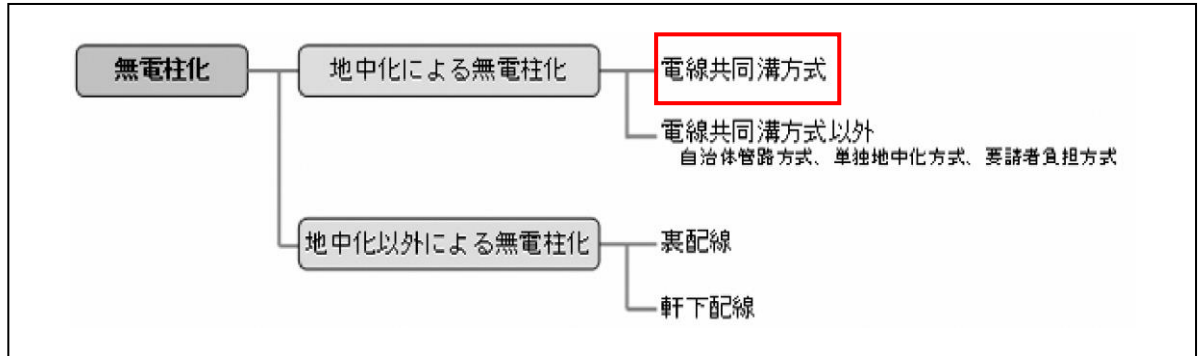


図-2 多摩市内の無電柱化整備済路線

2.3 無電柱化の方式

無電柱化の整備手法は、「地中化による無電柱化」と「地中化以外による無電柱化」に大別されます。



（出典：国土交通省HP）

図-3 無電柱化の方式

（1）地中化による無電柱化

① 電線共同溝方式

電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者が電線、地上機器を整備する方式。

② 自治体管路方式

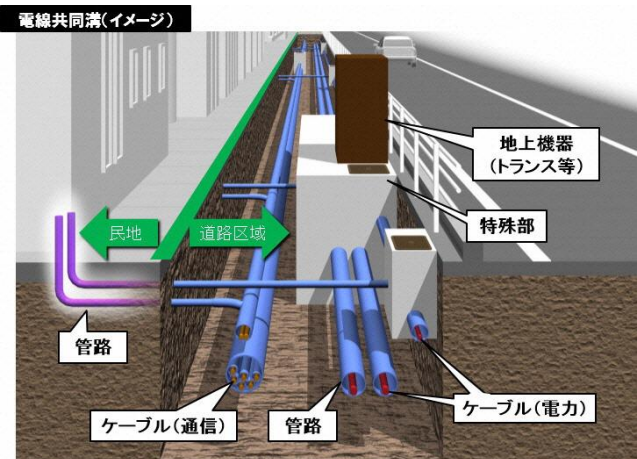
管路設備を地方公共団体が整備し、残りを電線管理者が整備する方式。

③ 単独地中化方式

電線管理者が整備する方式。

④ 要請者負担方式

土地や建物の所有者など、要請者が整備する方式。



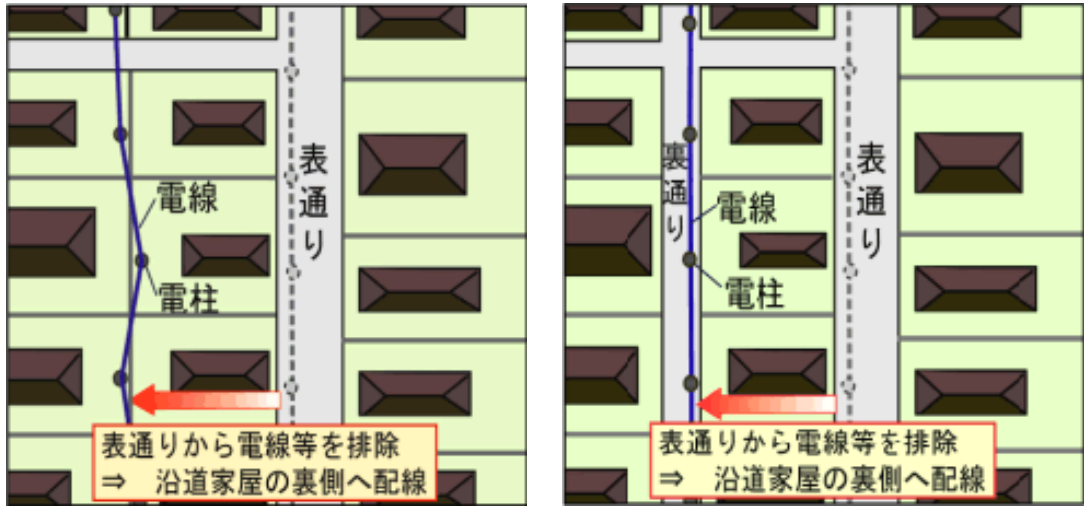
（出典：国土交通省HP）

図-4 電線共同溝方式

（２）地中化以外による無電柱化

① 裏配線

表通りの無電柱化を行うため、裏通り等へ電柱、電線等を移設する方式。

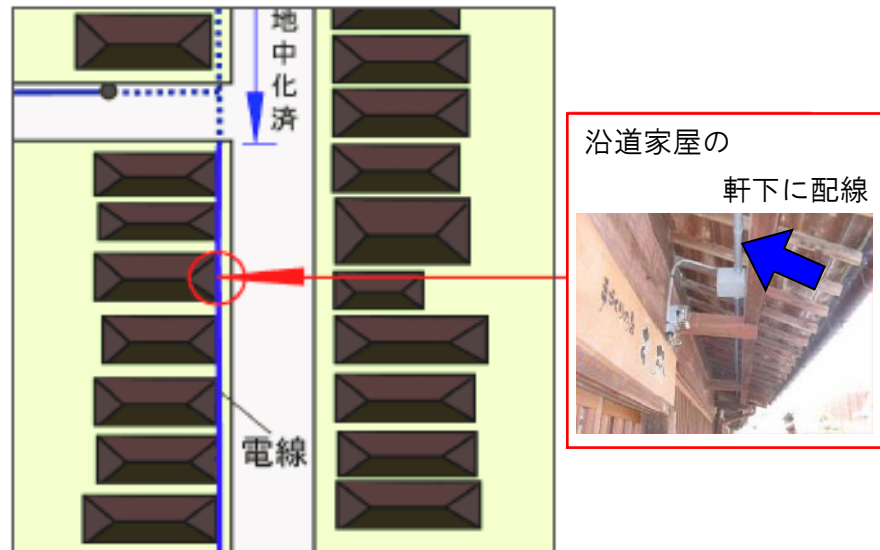


（出典：国土交通省HP）

図-5 裏配線

② 軒下配線

建物の軒等を活用して電線類の配線を行う方式。



（出典：国土交通省HP）

図-6 軒下配線

2.4 無電柱化の課題

（1）無電柱化に要する期間

無電柱化事業は、既に水道、ガスなどが埋設されている地下空間に新たに電線共同溝（電力管及び通信管）を埋設するため、設計段階から多数の企業者との調整が必要になることに加え、支障となる埋設物の移設、電力・通信の供給工事等に段階的に取組むなど、完成まで長期に亘る事業です。

無電柱化の一般的な方式である電線共同溝方式は、設計・手続きから電線・電柱の撤去工事を経て、舗装復旧工事の完了までに、道路延長400m（歩道両側）当たり約7年の期間が必要となります。

今後は施工性に優れた無電柱化技術の開発や推進体制の確立など、工期短縮に向けた方策の検討が課題となっています。



（出典：東京都建設局HP）

図-7 電線共同溝方式の工事手順

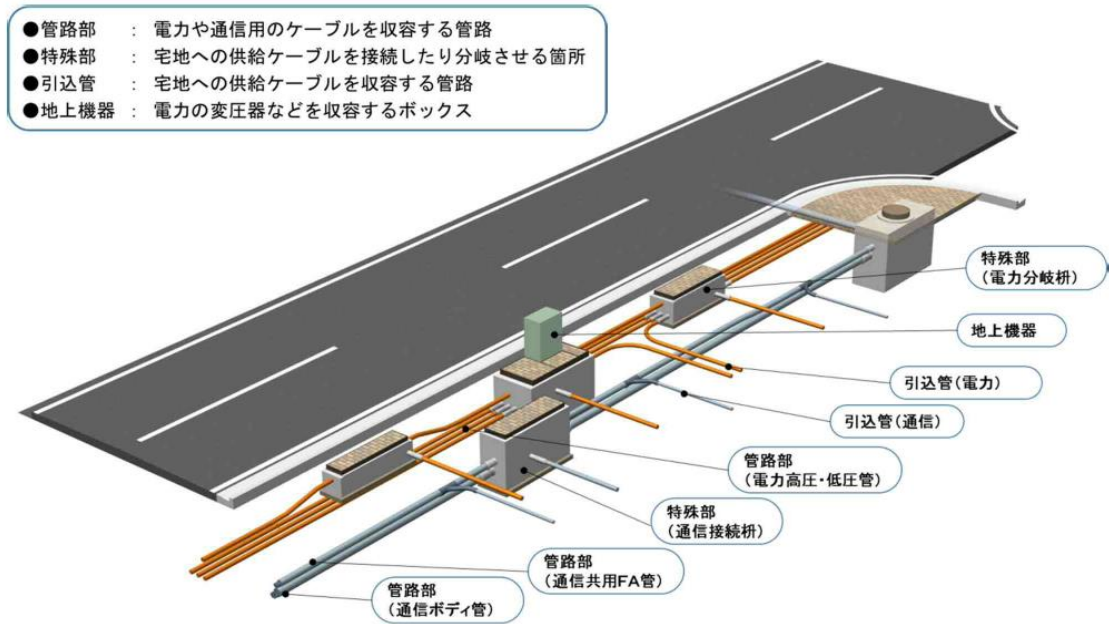
道路延長約 400mあたり	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
① 設計・手続き	■						
② 支障移設工事			■				
③ 電線共同溝本体工事				■			
④ ケーブル入線・引込管工事						■	
⑤ 電線・電柱の撤去							■
⑥ 舗装復旧工事							■

（出典：「東京都無電柱化計画」）

図-8 無電柱化の標準的なスケジュール

（2）無電柱化に要する費用

電線共同溝方式による無電柱化事業は、道路管理者と電線管理者が費用を負担して整備します。道路管理者が電線共同溝、電線管理者が電線・地上機器を整備し、施設延長（電線共同溝施設の延長）1km 当たり、約 5.3 億円の費用を要します（国土交通省調べ）。このため、道路管理者及び関係事業者が連携してコスト縮減に向けた技術開発に取り組んでいく必要があります。



（出典：「東京都無電柱化計画」）

図-9 電線共同溝のイメージ

道路管理者負担額 3.5 億円 / km	電線管理者負担額 1.8 億円 / km
-------------------------	-------------------------

※支障移設補償費は含まない。

平成 26 年度国土交通省調べ

※路線の状況や設計・施工条件、関連工事の有無等により、

実際の事業費とは異なる場合があります。

（出典：「東京都無電柱化計画」）

図-10 電線共同溝の整備に係る費用負担

2.5 基本的な方針

（１）現道の無電柱化

多摩市が実施する無電柱化事業においては、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」により建設及び管理について法的整備がされ、かつ、国や東京都の補助金制度がある「電線共同溝方式」を無電柱化事業手法の基本とします。

（２）道路拡幅事業や面的整備事業に合わせた無電柱化

道路拡幅事業等が実施される際には、無電柱化法第 12 条に基づき、多摩市は電線管理者に無電柱化事業を実施するよう要請するとともに、無電柱化事業を実施しやすいよう、施工時期等の適切な調整に積極的に協力します。

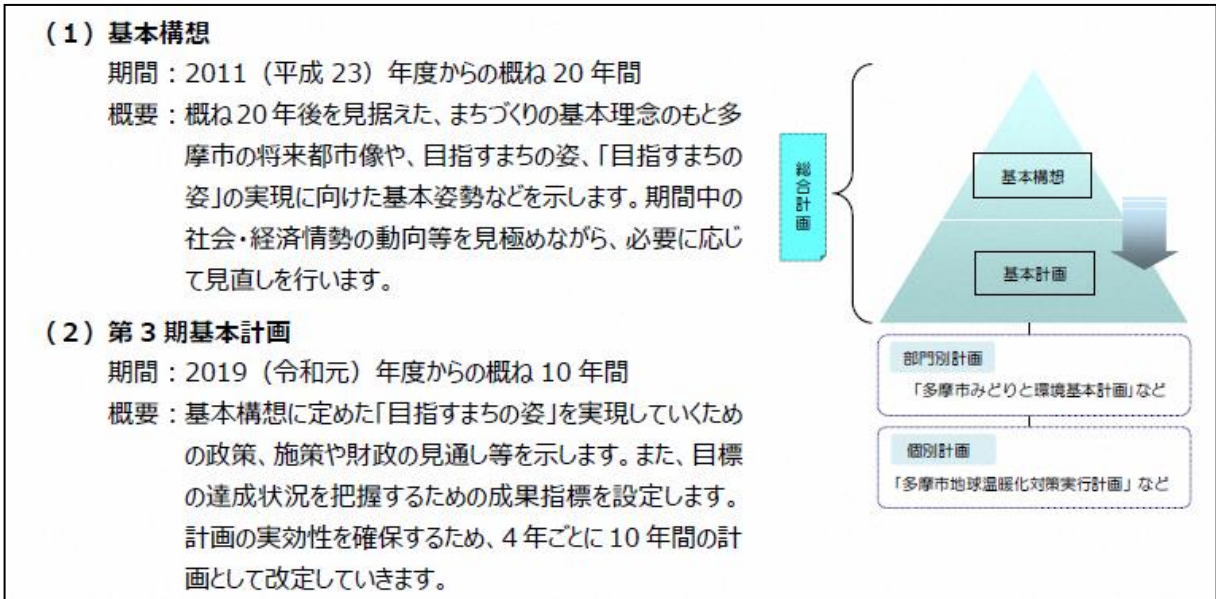
また、土地区画整理事業等の面的整備事業が実施される際には、事業者の理解と協力を得て、事業区域内の無電柱化を積極的に働きかけます。

3. 無電柱化の推進に関する目標

3.1 上位計画・関連計画が示す無電柱化の方向

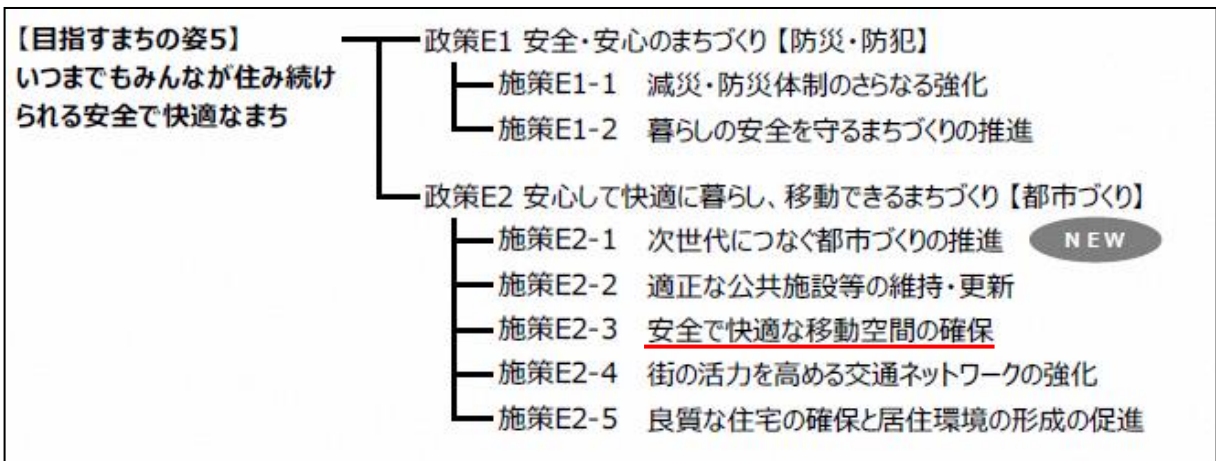
（１）第五次多摩市総合計画 第3期基本計画（令和元年6月）

多摩市総合計画は、おおむね20年後を見据えた基本構想と、それを実現するための基本計画で構成されており、2019（令和元）年6月に第五次多摩市総合計画 第3期基本計画が改定されました。



（出典：「第五次多摩市総合計画 第3期基本計画」）

「目指すまちの姿5 いつまでもみんなが住み続けられる安全で快適なまち」の「施策E2-3 安全で快適な移動空間の確保」の「主な施策の方向性と今後4年間の重点的な取組」の一つとして「道路の防災性・快適性の向上のため、「無電柱化推進計画」を策定し、国や東京都からの技術的・財政的支援を受けながら、無電柱化事業に取り組めます」と示されています。



（出典：「第五次多摩市総合計画 第3期基本計画」）

（２）多摩市都市計画マスタープラン（平成２５年改定）

多摩市都市計画マスタープランでは、「３－２－７ 防災まちづくりの方針」の「救援・物資輸送のための機能確保」において、市内の川崎街道をはじめとした緊急輸送道路の無電柱化を促進し、震災時の輸送路や避難路としての機能を確保するために無電柱化の促進を掲げています。

（１）救援・物資輸送のための機能確保

市内の川崎街道をはじめとした緊急輸送道路*について、沿道建築物の耐震化や無電柱化を促進し、震災時の輸送路や避難路としての機能を確保します。

また、多摩ニュータウンでは、立体交差による歩車分離が基本となっていることから、緊急輸送道路を含めた都市計画道路に架かる橋りょうの耐震化などを推進し、震災時の輸送路等としての機能を確保します。

*緊急輸送道路…震災時の救助や物資輸送などを円滑に行うため、応急活動の中心となる防災拠点や庁舎等を相互に結ぶ道路で、避難や消火活動等を行う上でも有効な空間となることが期待できる。

（出典：「多摩市都市計画マスタープラン」）

また、多摩市都市計画マスタープランにおける「３－１ まちづくりの将来像と将来都市構造」の「将来都市構造」において、多摩センター駅周辺及び聖蹟桜ヶ丘駅周辺を【広域拠点】、永山駅周辺及び唐木田駅周辺を【連携拠点】として位置付けています。

（２）拠点

①広域拠点（多摩センター駅周辺、聖蹟桜ヶ丘駅周辺）

多摩センター駅周辺及び聖蹟桜ヶ丘駅周辺は、「広域拠点」と位置づけ、商業・業務をはじめとした様々な生活サービス機能など、多摩地域における拠点都市の形成に資する諸機能の集積を図り、多世代に魅力的な拠点形成を目指します。

②連携拠点（永山駅周辺、唐木田駅周辺）

永山駅周辺及び唐木田駅周辺は、「連携拠点」と位置づけ、「広域拠点」となる多摩センター駅周辺と連携しつつ、住宅都市に必要とされる諸機能の集積を図り、豊かな暮らしを支える拠点形成を目指します。

（出典：「多摩市都市計画マスタープラン」）

（３）多摩市道路整備計画（平成２７年度見直し版）

2016（平成28）年3月策定の「多摩市道路整備計画 平成27年度見直し版」では、市内4駅（聖蹟桜ヶ丘駅、多摩センター駅、永山駅、唐木田駅）から主要公共施設等に至る経路となる道路の無電柱化の整備促進を掲げています。

3-2-5 駅周辺の整備について

市内4駅から主要公共施設等に至る経路となる道路について、重点的にユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、歩行者の安全及び利便性を確保した道路形態へ整備を行う。また、人々の環境への意識向上に伴い、道路整備に当たり、電柱等の無電柱化の要望が高いことから、通行の安全性の向上、災害防止及び都市景観等を重視し、関係企業者の協力を得ながら、無電柱化の整備促進を図る。

渋滞の解消、路上駐車対策、駅前送迎停車帯の設置等、自動車交通の円滑化及び市民の利便性を図る。

それぞれの駅から概ね半径500mまでの範囲は、本計画の基本理念に基づき、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、歩行者の安全を確保した道路形態に整備を行う。

（出典：「多摩市道路整備計画」）

（４）多摩市地域防災計画（平成２８年８月修正）

「首都直下地震等による東京の被害想定報告書」の被害想定や、東日本大震災に対する災害対応から得た教訓を基に、2016（平成28）年8月に修正を行った「多摩市地域防災計画」では、無電柱化に関する直接の記載はありませんが、「第1部 総則」で、主要道路の整備促進を掲げています。

5 防災ブロック化の推進

1 対策の方向

(1) 市全域を道路、公園、緑地、河川、耐火建築物群を活用した延焼遮断帯でブロック化する。

2 主な対策

- (1) 主要道路の整備促進
- (2) 都立桜ヶ丘公園の整備
- (3) 現存緑地の保全
- (4) 現存農地の保全
- (5) 空き地の確保

（出典：「多摩市地域防災計画」）

3.2 無電柱化を整備していく路線

（1）路線の抽出方法・考え方

無電柱化の目的である「都市防災機能の強化」・「安全で快適な歩行空間の確保」・「良好な都市景観の創出」の観点から、評価指標を設定し、無電柱化を検討していく路線を抽出しました。

◆ 「都市防災機能の強化」：防災に寄与する路線

- ・ 緊急輸送道路
- ・ 避難場所と緊急輸送道路を結ぶ路線
- ・ 都道の無電柱化との連携路線
- ・ 消防署や災害拠点病院前面等の路線

◆ 「安全で快適な歩行空間の確保」：歩道の狭い路線や片側歩道の路線

- ・ 聖蹟桜ヶ丘駅、多摩センター駅、永山駅、唐木田駅の4駅周辺半径500mの路線
- ・ 商店街、通学路、バス路線等の特に安全で快適な歩行空間の確保が求められる路線

◆ 「良好な都市景観の創出」：無電柱化済み路線との接続路線

- ・ 無電柱化済み路線と接続し、美しい街並み形成に貢献する路線

（２）優先的に無電柱化を整備していく路線

無電柱化を検討していく路線の中から、人通りの多い駅周辺道路を対象に無電柱化の必要性や路線としての重要性、沿道状況等の施工性及び補助金制度(※)の適用性も勘案した総合評価により、優先的に無電柱化を整備していく路線として、以下の路線を選定しました。

優先的に無電柱化を整備していく路線の中から、低コスト化に向けた取組み、補助金制度及び多摩市の財政状況等を踏まえ、総合的に事業化を検討していきます。

※補助金制度については、「4.2 補助金制度の活用」に記載しています

１）防災に寄与する路線

市内の緊急輸送道路や災害拠点病院に接続する路線のうち、無電柱化されていない以下の路線を整備します。

<市道４－３３号線【永山学園通り】、市道６－１３４号線>

これらの路線の整備にあたっては、国と東京都の「防災に寄与する路線」に対する補助金制度を活用します。

２）歩道の狭い路線や片側歩道の路線

駅から半径５００ｍの路線のうち、無電柱化されていない以下の路線を整備します。

<市道１－３号幹線（一部）【明神橋通り】、市道５－４４号線>

市道１－３号幹線については、歩道幅員が狭いため、東京都の「無電柱化チャレンジ支援事業」の補助金制度を活用します。

市道５－４４号線については、国と東京都の「主要駅周辺」に対する補助金制度を活用します。

３）無電柱化済み路線との接続路線

無電柱化済み路線と接続し、美しい街並み形成に貢献する路線のうち、無電柱化されていない以下の路線を整備します。

<市道１－７号幹線、市道１－２８号線①・②、区画道路（市道１－３４８号線）>

市道１－７号幹線、市道１－２８号線①は、現道拡幅事業に合わせて整備可能となった場合に整備します。

なお、国と東京都の「主要駅周辺」に対する補助金制度を活用します。

市道１－２８号線②及び区画道路（市道１－３４８号線）については、「多摩市聖蹟桜ヶ丘北地区土地区画整理事業」で実施します。

（3）概算事業費

整備にあたって、路線ごとの概算事業費は以下のようになります。

（道路管理者負担額整備延長 1km 当たり、約 3.5 億円、国土交通省調べによる）

表-3 優先的に無電柱化を整備していく路線

種別	路線名	道路延長	整備延長	概算事業費
		km	km	(億円)
防災に寄与する路線	市道4-33号線【永山学園通り】	0.10	0.20	0.70
	市道6-134号線【多摩南部地域病院前】	0.33	0.66	2.31
歩道の狭い路線や片側歩道の路線	市道1-3号幹線(一部)【明神橋通り】	0.34	0.68	2.38
	市道5-44号線【多摩センター駅前通り】	0.18	0.36	1.26
無電柱化済み路線との接続路線	市道1-7号幹線【聖蹟桜ヶ丘駅北側周辺】	0.49	0.98	3.43
	市道1-28号線①【聖蹟桜ヶ丘駅北側周辺】	0.09	0.18	0.63
	市道1-28号線②【聖蹟桜ヶ丘駅北側周辺】	0.29	0.58	事業者負担
	(市道1-348号線)【聖蹟桜ヶ丘駅北側周辺】	0.04	0.08	事業者負担
合計		1.86	3.72	10.71

また、これらの路線をすべて整備することで、電線類が地中化された延長は約 9.6 km となり、市道の約 3.2% となります。

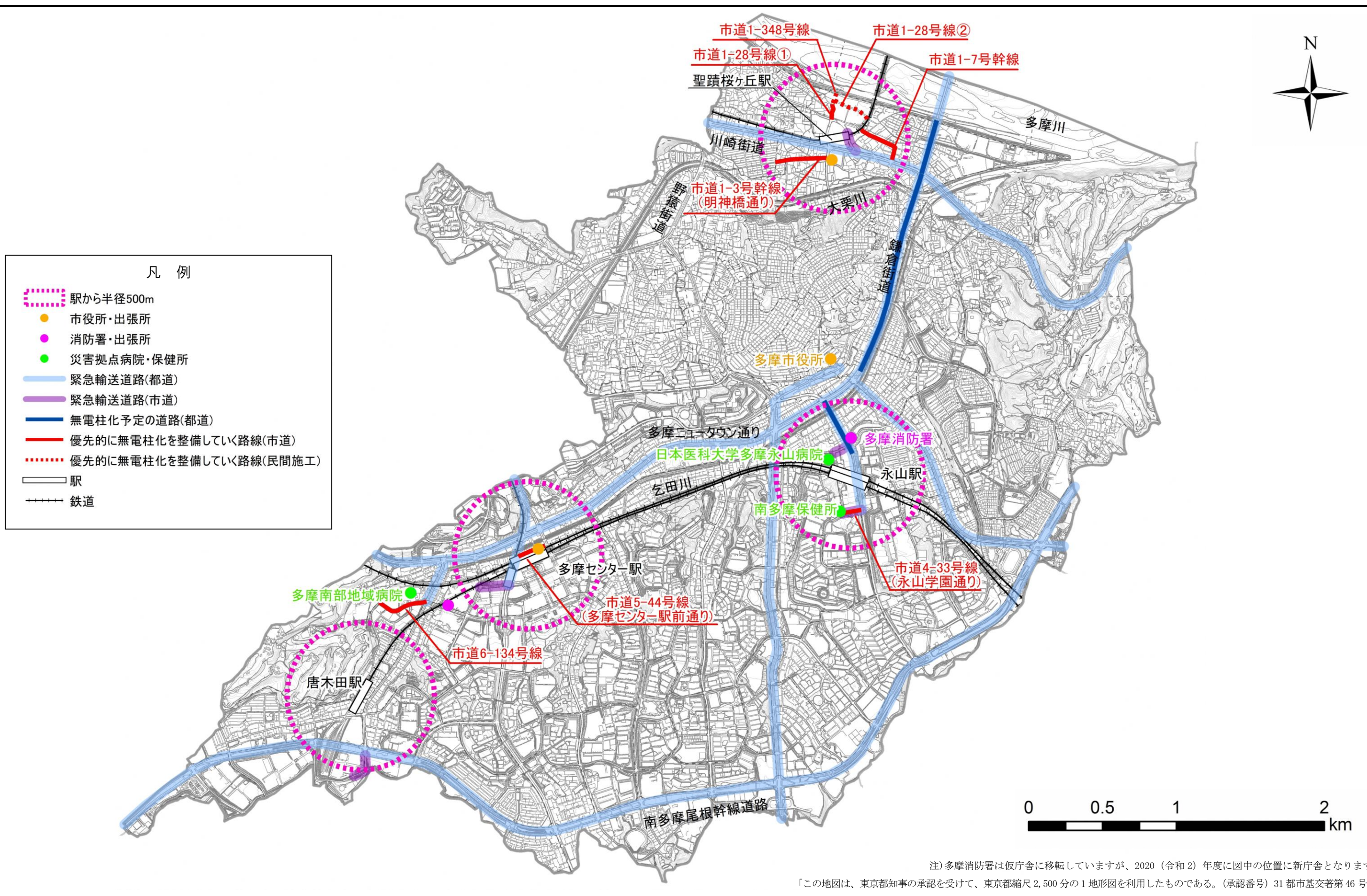


図-11 優先的に無電柱化を整備していく路線