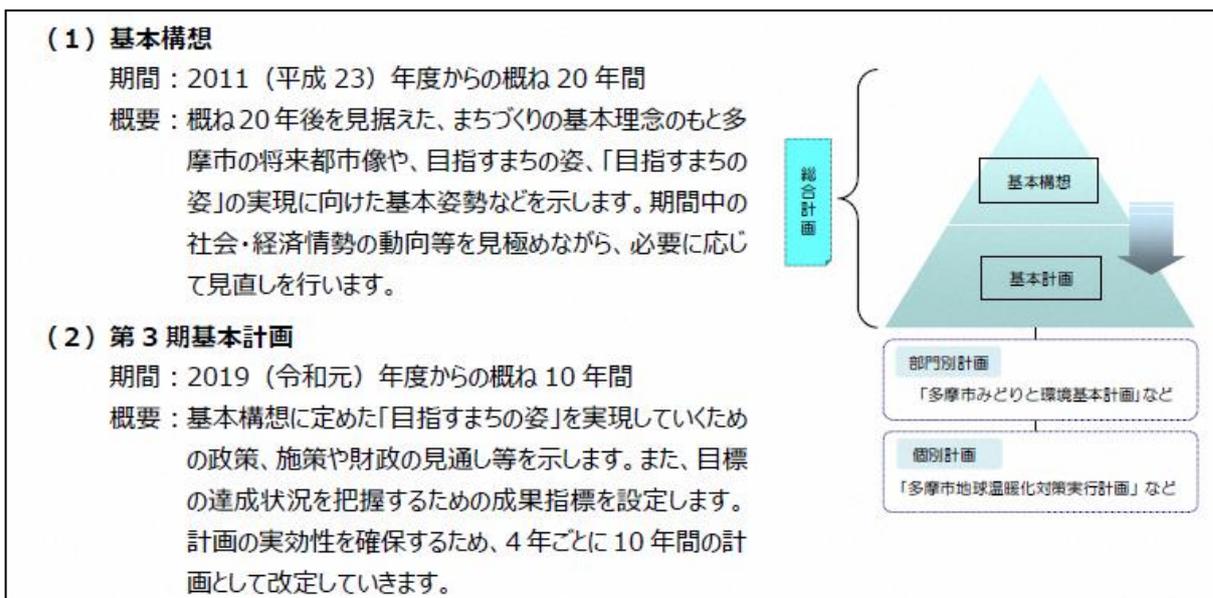


3. 無電柱化の推進に関する目標

3.1 上位計画・関連計画が示す無電柱化の方向

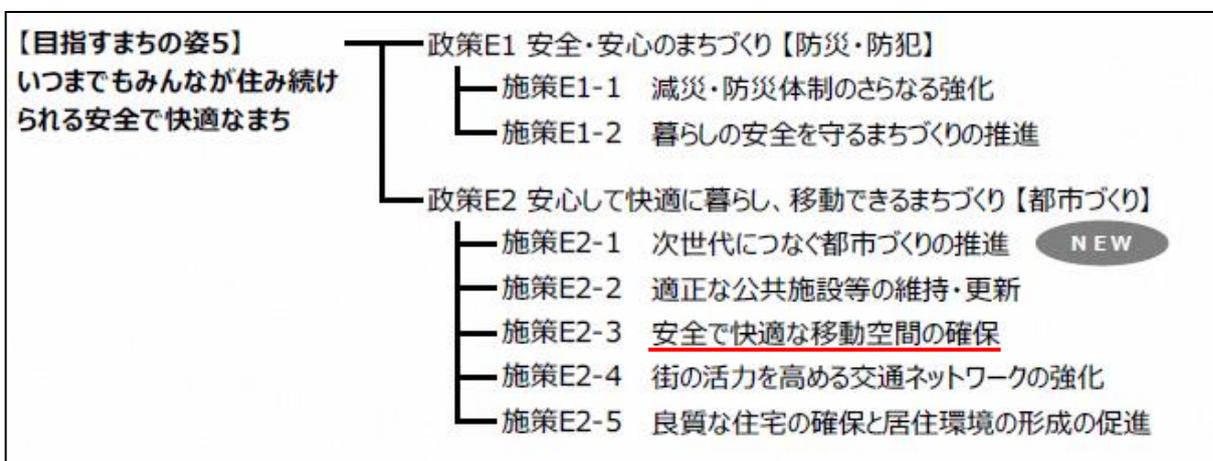
(1) 第五次多摩市総合計画 第3期基本計画（令和元年6月）

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。

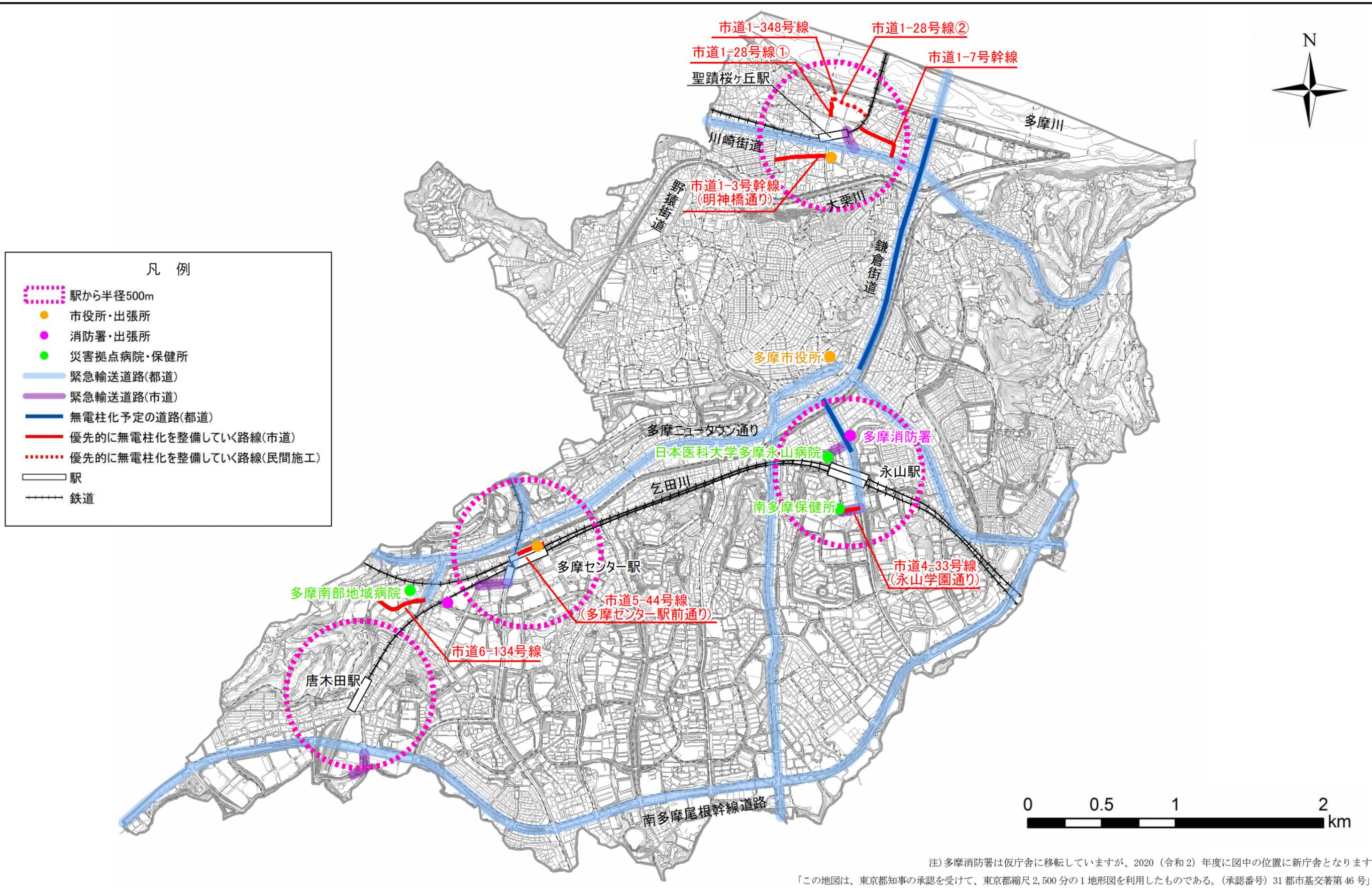


図-11 優先的に無電柱化を整備していく路線