



(出典:国土交通省ホームページ)



- 平成7年（1995年）1月に発生した**阪神淡路大震災**では、**約8,000本の電柱が倒壊**し、電柱や電線が道路の通行を阻害、生活物資の輸送に影響を与えたほか、緊急車両の通行にも支障を与えました。



(出典: 国土交通省ホームページ)



(出典: 東京電力PG(株))

- 令和元年(2019年) 9月に上陸した **台風15号** では、 関東地方を中心に約 93万戸が停電、 **約2,000本の電柱破損、倒壊**したことが報告されています。

- 地震、台風等の災害時には電柱の倒壊や電線が道路上に垂れ下がることにより、避難や緊急車両の通行に支障となることがあります。また、歩行者の安全かつ円滑な通行の妨げとなるほか、良好な景観を損なうなど、防災や安全、景観等の観点から、**電柱・電線を道路上からなくす無電柱化**の必要性・重要性が高まっています。

【無電柱化の事例】川崎街道（日野市高幡）



整備前



整備後

(出典: 国土交通省ホームページ)

## ○ 策定の趣旨

小平市無電柱化チャレンジプランは、国の無電柱化推進計画や東京都無電柱化推進計画等を踏まえ、多額の費用と時間を要する無電柱化の推進に向けて、優先的に検討する路線や無電柱化の推進に向けた施策等を明記し、「防災」「安全」「景観」「まちなのにぎわい」に資することを目的として策定します。

## ○ 市内の無電柱化の現状

小平市道における無電柱化道路延長は約2.42km（整備延長は約3.93km）で、**無電柱化率は約1.02%**にとどまっています。（平成31年3月現在）



富士見通り(A-30号線)



武蔵野美術大学前(B-222号線)

## ○ 無電柱化の目的

### ① 都市防災機能の強化（防災）

災害時の電柱の倒壊をなくし、道路の寸断を防止することで、避難や緊急車両の通行の確保を図ります。



### ② 安全で快適な歩行空間の確保（安全）

通行の妨げとなる電柱をなくすことで、歩行者やベビーカー、車いす利用者が移動しやすい歩行空間の確保を図ります。



### ③ 良好な都市景観の創出（景観）

視線を遮る電柱や電線をなくし、良好な景観の創出を図ります。



### ④ まちなのにぎわいの創出（まちなのにぎわい）

まちを美しくし、まちなのにぎわいの創出を図ります。

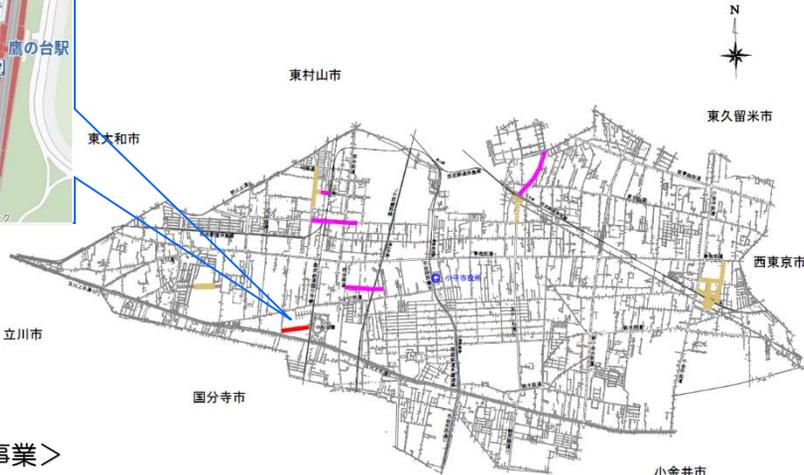
# ○ 優先的に無電柱化を検討する路線

防災・安全・景観・まちなぎわいの4つの観点から選定された路線及び都市計画道路事業や再開発事業で計画されている路線について、無電柱化の推進を検討していきます。

## <たかの台本通り（小平市道）>



- 事業箇所：小平市たかの台3番先からたかの台4番先まで
- 道路延長：約320m
- 道路幅員：5.46~6.00m



## <都市計画道路事業・再開発事業>

| 路線名                             | 事業名        | 道路延長   | 整備延長   |
|---------------------------------|------------|--------|--------|
| 小平3・3・3号線<br>(府中街道～山王通り)        | 都市計画道路事業   | 0.40km | 0.80km |
| 小平3・4・10号線<br>(富士見通り～市道第A-61号線) | 都市計画道路事業   | 0.50km | 1.00km |
| 小平3・4・19号線<br>(東京街道～東久留米市境)     | 都市計画道路事業   | 0.50km | 1.00km |
| 小平3・4・12号線等<br>(小川駅～小川西町四丁目)    | 小川駅西口再開発事業 | -      | -      |
| 小平3・4・19号線等<br>(小平駅～東京街道)       | 小平駅北口再開発事業 | -      | -      |

※道路延長、整備延長は変更となる可能性があります。

凡例

|                           |  |
|---------------------------|--|
| 無電柱化整備完了                  |  |
| 片側整備完了                    |  |
| 優先的に無電柱化を検討する路線(現道)       |  |
| 優先的に無電柱化を検討する路線(都市計画・再開発) |  |

# ○ 推進に向けた施策

| 課題   | 対策  |
|--|---|
| <p>● 事業期間が長い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設計段階から施工まで一般的に道路延長400mあたり<b>7年間</b>の事業期間が必要</li> </ul>                             | <p>● 整備期間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>浅層埋設や特殊部の小型化等の採用を検討することで工期短縮及び支障移設を回避し、効率的な無電柱化を推進</li> </ul>         |
| <p>● 整備費用が高い</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般的に<b>5.3億円/km</b>の費用を要し、道路管理者・電線管理者の負担が大きい</li> </ul>                            | <p>● 低コスト手法の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国及び東京都における補助制度の活用や実現可能な<b>低コスト手法</b>を導入することで無電柱化を推進</li> </ul>      |
| <p>● 地上機器の設置場所の確保が困難</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩道がない道路や歩道幅員の狭い道路、埋設物が密集している道路の無電柱化整備では、歩道上に地上機器の設置場所を確保することが困難</li> </ul> | <p>● 公共用地等を活用した地上機器設置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公園などの公共施設を基本として、状況に応じて公開空地等の私有地の活用を検討することで無電柱化を推進</li> </ul> |