

西東京市無電柱化推進計画(素案)

令和8年3月

西 東 京 市

目 次

1 計画改定の主旨.....	1
1-1 計画の目的と改定の主旨	1
1-2 計画の位置づけ.....	1
1-3 計画の期間.....	2
1-4 上位・関連計画等の無電柱化の位置づけ.....	3
2 西東京市における無電柱化の現状.....	5
2-1 西東京市における無電柱化の整備状況	5
2-2 無電柱化の検討成果	9
2-3 無電柱化の推進に関する計画の取組	15
3 無電柱化の推進に向けた方針.....	16
3-1 西東京市における無電柱化の方針	16
3-2 西東京市における無電柱化の主な取組	16
3-3 計画の進行管理.....	18

1 計画改定の主旨

1-1 計画の目的と改定の主旨

本計画は、「無電柱化の推進に関する法律」や国の無電柱化推進計画、東京都無電柱化計画を踏まえ、平成31年（2019年）に策定した「西東京市無電柱化推進計画」について、「西東京市地域防災計画」や「西東京市道路整備計画」の主旨に基づき、多額の費用と時間を要する無電柱化の総合的・計画的な推進に向けて、市内の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。前計画の計画期間が令和7年度で終了することに伴い、改定します。

【無電柱化による期待される効果】

- ①都市防災機能の強化
- ②安全で快適な歩行空間の確保
- ③良好な都市景観の創出

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「無電柱化の推進に関する法律」で策定が努力義務とされている市町村の区域における無電柱化の推進に関する施策についての計画（市町村無電柱化推進計画）に相当するものです。

また、「西東京市都市計画マスターplan」を踏まえたまちづくりに関する部門別計画であり、今後の道路整備の基本的な方針を示す「西東京市道路整備計画」の個別計画として位置づけられます。

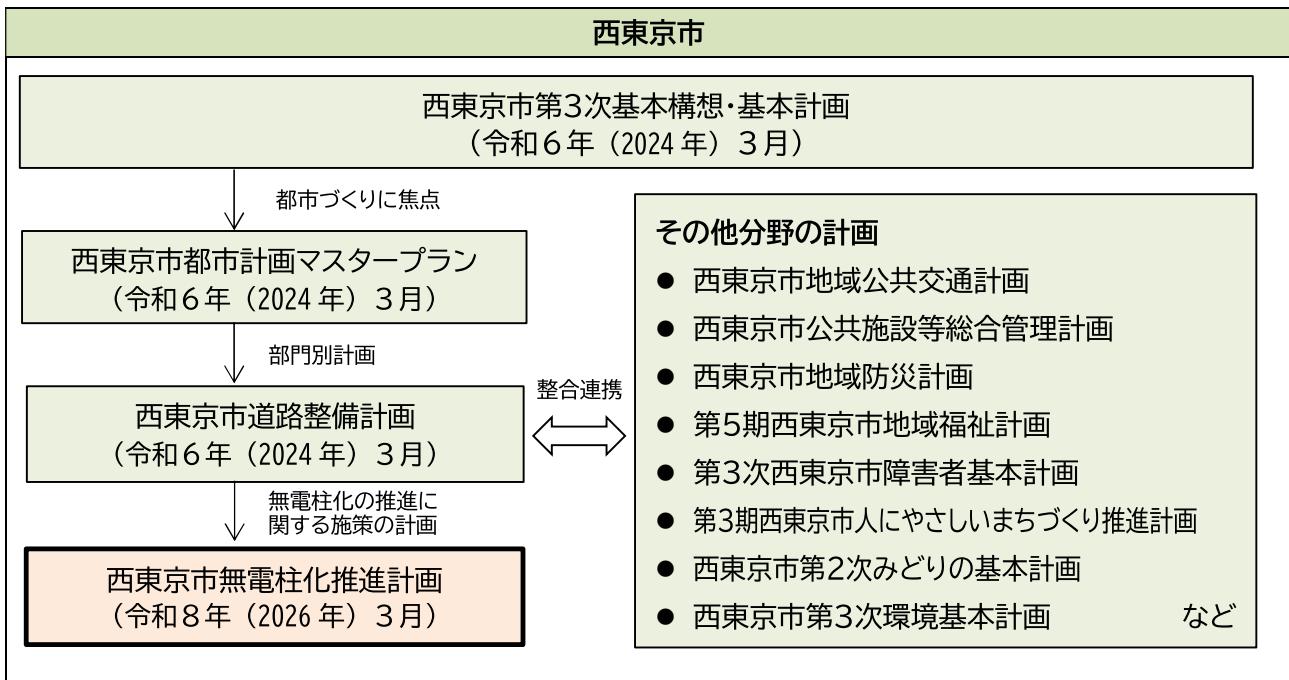


図-1 無電柱化推進計画の位置づけ

1-3 計画の期間

本計画期間は、西東京市第3次基本構想・基本計画や西東京市道路整備計画の計画期間を踏まえ、令和8年度（2026年度）から令和15年度（2033年度）までの8年間を計画期間とし、無電柱化の進捗状況や上位計画等関連する計画の状況、関係法令の改正等に変更が生じた場合、必要に応じて適宜対応します。

主体	計画名称	計画の期間（年度）													
		～R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)	R18 (2036)	～ (2043)	
東京都	東京都無電柱化計画														
		2021年度から2040年代 (令和3年度（2021年度）～）													
	西東京市第3次基本構想・基本計画	10年間 (令和6年度（2024年度）～令和15年度（2033年度）)													
	西東京市都市計画マスター・プラン	20年間 (令和6年度（2024年度）～令和25年度（2043年度）)													
	西東京市道路整備計画	10年間 (令和6年度（2024年度）～令和15年度（2033年度）)													
	西東京市無電柱化推進計画	8年間 (令和8年度（2026年度）～令和15年度（2033年度）)													

図-2 計画期間

1-4 上位・関連計画等の無電柱化の位置づけ

(1) 西東京市第3次基本構想・基本計画（令和6年度（2024年度）から令和15年度（2033年度））

【基本計画（基本目標5 安全で安心して快適に暮らせるまち）】

《基本施策11 快適で魅力的な住みやすいまちで暮らすために》

→（施策11-2 体系的な道路ネットワークの整備）

（成果指標）無電柱化路線整備率…現状値6.6%→目標値9.1%

（目標の実現に向けた取組内容）（3 安全な歩行空間の確保）

安全な歩行空間の確保に向け、部分的な歩道の新設・拡幅を検討します。また、幹線道路等の整備にあわせた無電柱化を計画的に進めます。

(2) 西東京市都市計画マスタープラン（令和6年度（2024年度）から令和25年度（2043年度））

【分野別まちづくりの方針】

《2 みどり・水辺・都市景観の方針》

⑤魅力ある景観形成

幹線道路の無電柱化を推進し、街路樹や植栽、沿道敷地の緑化によるみどりを基調とした景観につなげます。

《3 交通環境整備の方針》

⑥道路の安全性・快適性の確保

都市計画道路の整備にあわせた無電柱化により、歩行者等の安全性を確保します。

《4 防災まちづくりの方針》

④避難経路や広域避難場所、避難広場等の確保

広域避難場所や避難所等に通じる幹線道路等の整備・改良にあわせて、無電柱化を推進・促進するとともに、沿道の建築物の不燃化・耐震化等を促進し、安全な避難経路を確保します。

《5 人と環境にやさしいまちづくりの方針》

②安全で快適な屋外の環境づくり

無電柱化などによる、歩行者空間の安全性・快適性を高め、景観にも配慮した道路空間の形成により、外出したくなる屋外の環境整備を推進します。

(3) 西東京市道路整備計画（令和6年度（2024年度）から令和15年度（2033年度））

【6 個別課題の整備方針】

《6-4 無電柱化に関する整備方針》

市では、多額の費用と時間を要する西東京市内の無電柱化の総合的・計画的な推進に向け、平成30年度に「西東京市無電柱化推進計画」を策定し、優先的に無電柱化を検討する路線や無電柱化の推進に向けた施策等を定めています。無電柱化については、「西東京市無電柱化推進計画」に基づき進めます。

(4) 西東京市地域防災計画（地震・火山編）

【第2部 災害予防計画 第2章 安全な都市づくりの実現】

《第1節 建築物等の災害対策》

(3) 消火活動困難地域の解消【都市計画課、建築指導課、道路課】

市は、消防活動路を確保するため幹線道路の整備、道路ネットワークの整備、狭幅員道路の広幅員化、U字溝等の暗きよ化、無電柱化、道路交差部等の隅切り整備、消防水利の確保、延焼遮断路等焼け止まり線の確保、部隊集結等を考慮したオープンスペースの確保、消防・防災関係施設の設置などについて、消防署の意見を参考にまちづくりを検討します。

【第2部 災害予防計画 第3章 安全な交通ネットワーク及びライフライン等の確保】

《第1節 道路・橋梁・河川施設等》

(3) 道路施設の安全化【道路課、都（建設局）】

被災時における円滑な交通の確保に向け、面的な無電柱化を推進します。都建設局はこの取組を支援します。

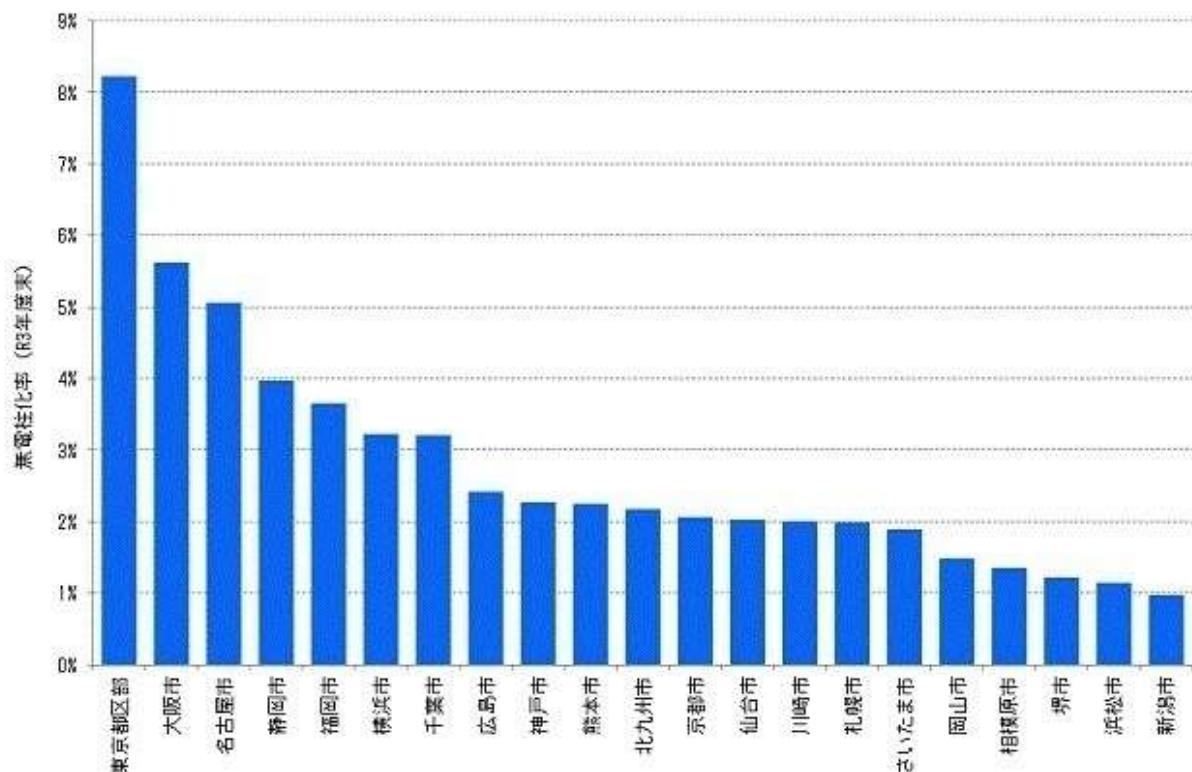
2 西東京市における無電柱化の現状

2-1 西東京市における無電柱化の整備状況

西東京市においては、関係者の協力のもと、電線共同溝の整備や要請者負担方式による地中化を進めており、令和7年（2025年）4月1日現在、約18.6kmの無電柱化を実施し、無電柱化率は約6.8%となっています。平成29年（2017年）4月1日現在と比較すると、約3.0km増加しています。

特別区・政令市における無電柱化率は、5%を超えているのが東京都区部、大阪市及び名古屋市のみで、特別区・政令市でも無電柱化が進んでいない状況です。

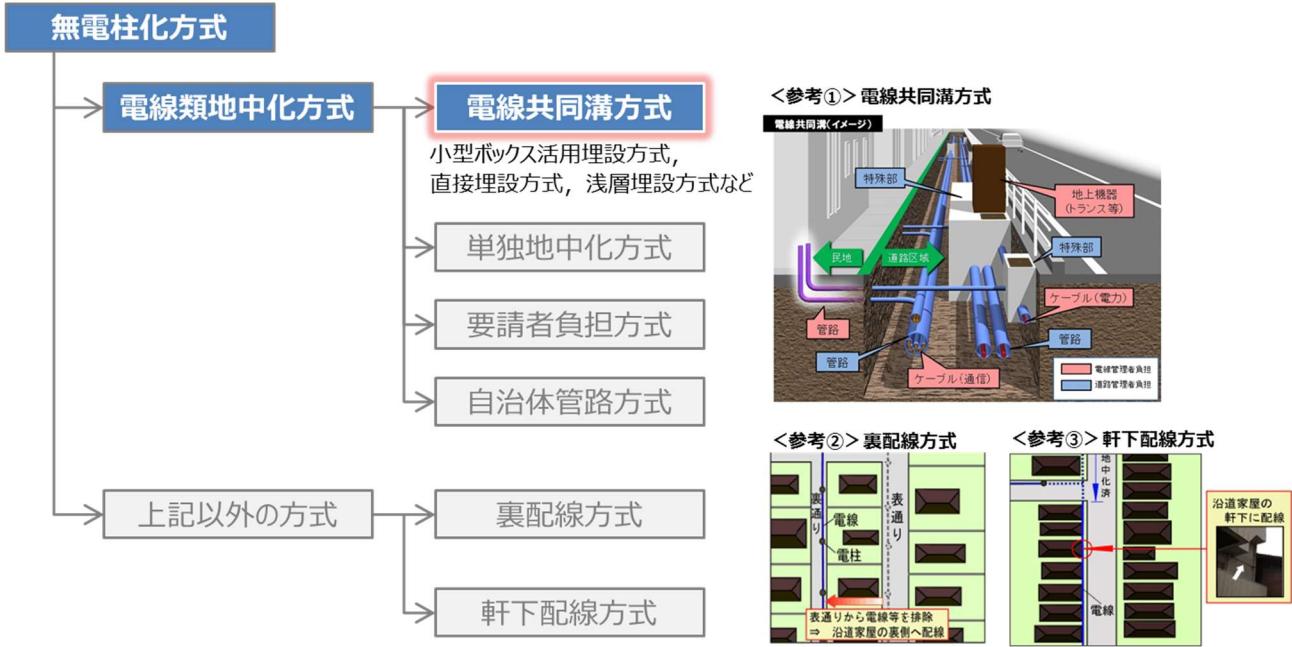
「西東京市都市計画マスタープラン」では、地域防災の要となる骨格防災軸（西3・2・6、西3・3・3、西3・3・14）や、防災機能が期待される都市計画道路、緊急輸送道路が位置づけており、これら路線の道路整備済み路線での無電柱化率は77.8%となっています。



出典：国土交通省ホームページ「無電柱化の整備状況（特別区、政令市）」

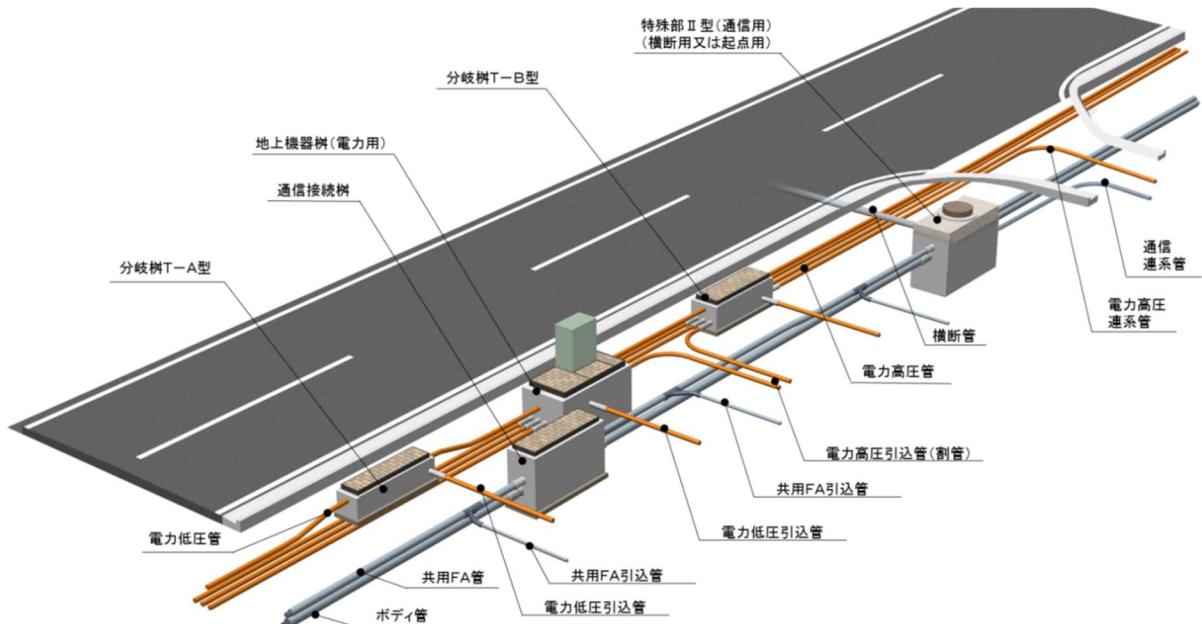
図-3 特別区・政令市における無電柱化率

西東京市では、現時点でも最も一般的な手法であること、市内の無電柱化整備済みの箇所との連続性を確保できること、国や東京都においてさらなるコスト縮減が検討されていることなどを踏まえ、電線共同溝方式を基本として無電柱化を推進してきました。



出典：国土交通省ホームページ

図－4 無電柱化の手法

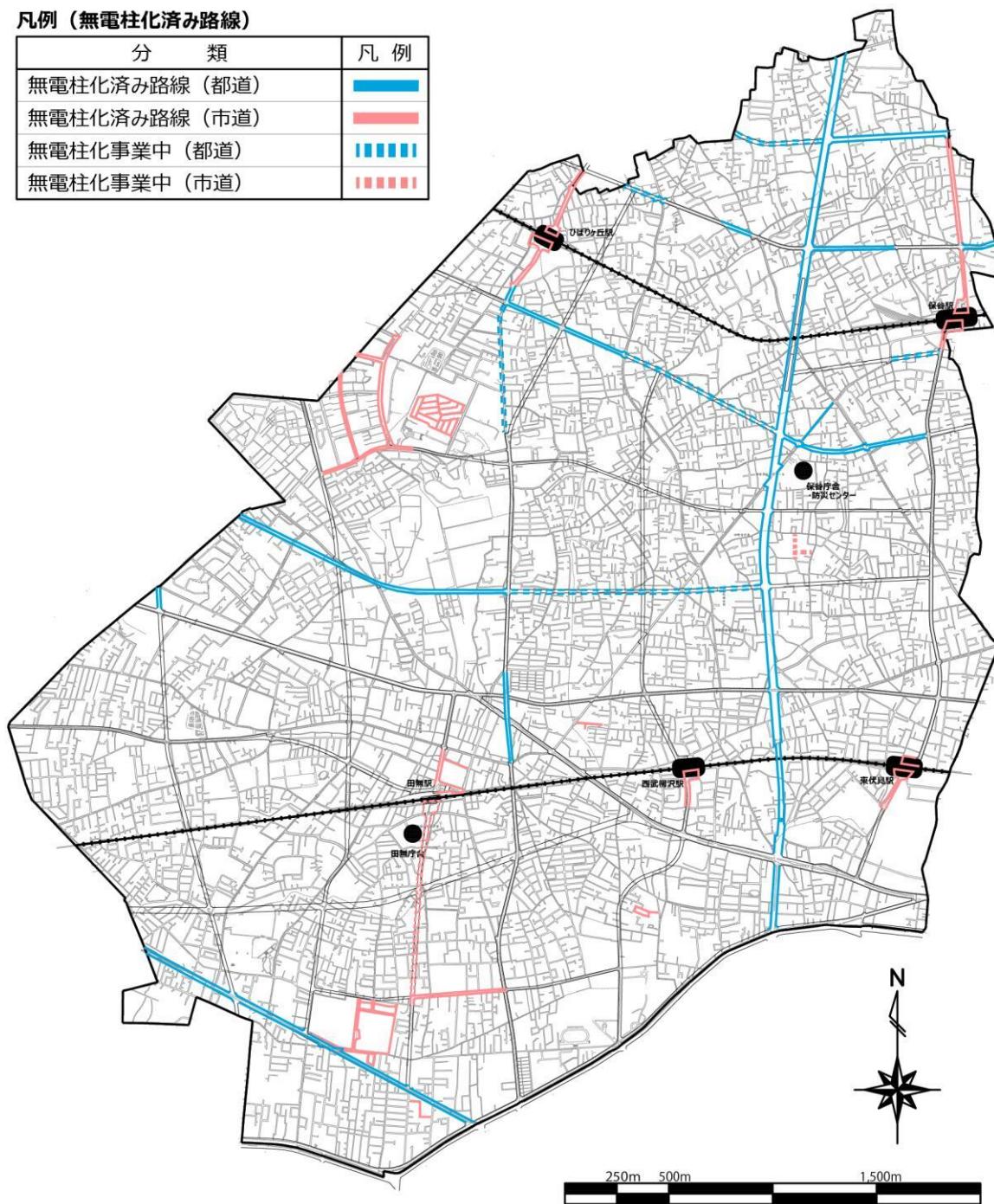


出典：東京都電線共同溝整備マニュアル

図－5 電線共同溝方式の概要

凡例（無電柱化済み路線）

分類	凡例
無電柱化済み路線（都道）	■■■■■
無電柱化済み路線（市道）	■■■■
無電柱化事業中（都道）	■■■■
無電柱化事業中（市道）	■■■■



図－6 無電柱化の整備状況図

凡例（無電柱化済み路線）

分類	凡例
前回計画から無電柱化整備が進んだ箇所（都道）	
前回計画から無電柱化整備が進んだ箇所（市道）	

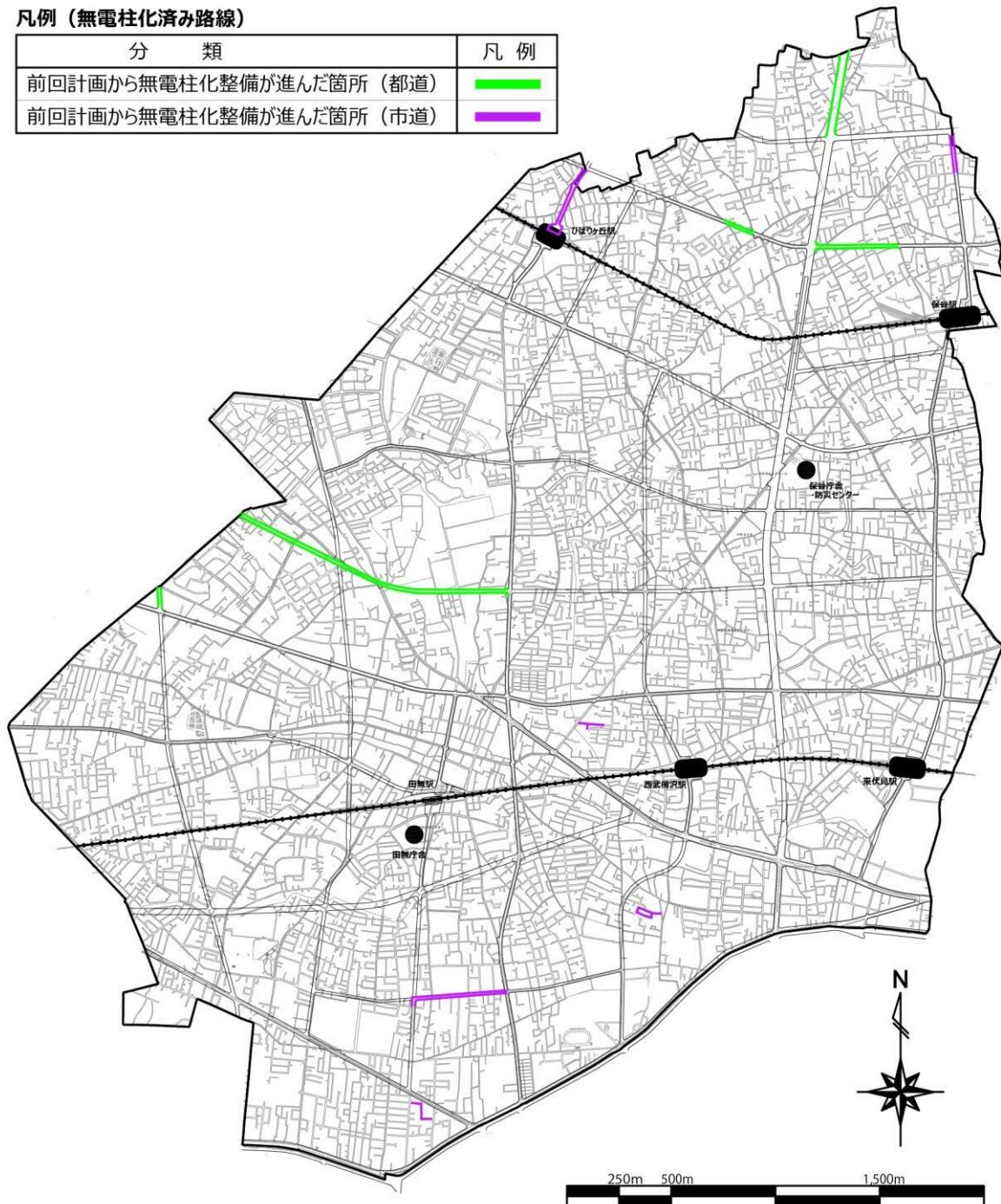


図-7 平成30年度策定時と比較して無電柱化の整備が進んだ箇所

2-2 無電柱化の検討成果

■ 優先検討路線の選定経緯

前回計画では、市道3路線と都道9路線を優先検討路線に選定しました。

優先検討路線の選定においては、前計画時点での上位計画である『西東京市都市計画マスタープラン』や『西東京市道路整備計画』を踏まえるとともに、国や東京都との連携による面的な広がりをもった無電柱化を推進する観点から、ネットワーク性向上、避難施設等への移動経路確保、災害対応活動におけるアクセス確保、災害リスク低減などの観点から評価し、抽出しています。

表-1 無電柱化の優先検討路線（市道）

路線	延長	選定理由
市道 114号線	0.9 km	都市計画道路や緊急啓開道路との接続、木造住宅密集地域内であること、通学路が含まれること等
市道 123号線	1.6 km	緊急輸送道路との接続、公共施設・避難広場・福祉避難施設・救急指定病院等へのアクセス、通学路が含まれること等
市道 220号線	1.5 km	緊急輸送道路や緊急啓開道路との接続、災害拠点間の接続、木造住宅密集地域内であること、公共施設・避難広場・福祉避難施設、通学路が含まれること等

■ 都道への要請状況

主要地方道8号線、主要地方道12号線、都道112号線、都道234号線の一部区間を無電柱化優先検討路線として位置付け、都道9路線についても早期の無電柱化推進を要望しました。引き続き、東京都に都道の無電柱化整備について要請を行い、西東京市もそれらと連携した無電柱化整備の検討を行います。なお、都道の無電柱化整備の進捗は、東京都の計画をご覧ください。

表-2 無電柱化の優先検討路線（都道）

道路区分	路線	延長	選定理由
幹線道路	主要地方道4号線	2.4 km	緊急輸送道路・骨格防災軸
	主要地方道5号線	1.7 km	緊急輸送道路・避難広場との接続
	一般都道112号線	1.6 km	緊急啓開道路・避難広場・福祉避難施設との接続
都道	主要地方道5号線	2.7 km	緊急輸送道路・災害拠点間・救急指定病院との接続
	主要地方道8号線	2.1 km	一部緊急輸送道路・福祉避難施設
	主要地方道12号線	1.2 km	緊急輸送道路・緊急啓開道路・災害拠点間・避難広場・福祉避難施設との接続
	一般都道112号線	0.6 km	緊急啓開道路・避難広場との接続
	一般都道233号線	3.5 km	緊急輸送道路・災害拠点間・避難広場・福祉避難施設との接続
	一般都道234号線	2.0 km	緊急啓開道路・避難広場との接続

凡例（優先検討路線）

分類	凡例
無電柱化済み路線（都道）	■■■■■
無電柱化済み路線（市道）	■■■■■
無電柱化事業中（都道）	■■■■■
無電柱化事業中（市道）	■■■■■
優先検討路線（都道）	■■■■■
優先検討路線（市道）	■■■■■
主要生活道路	■■■■■

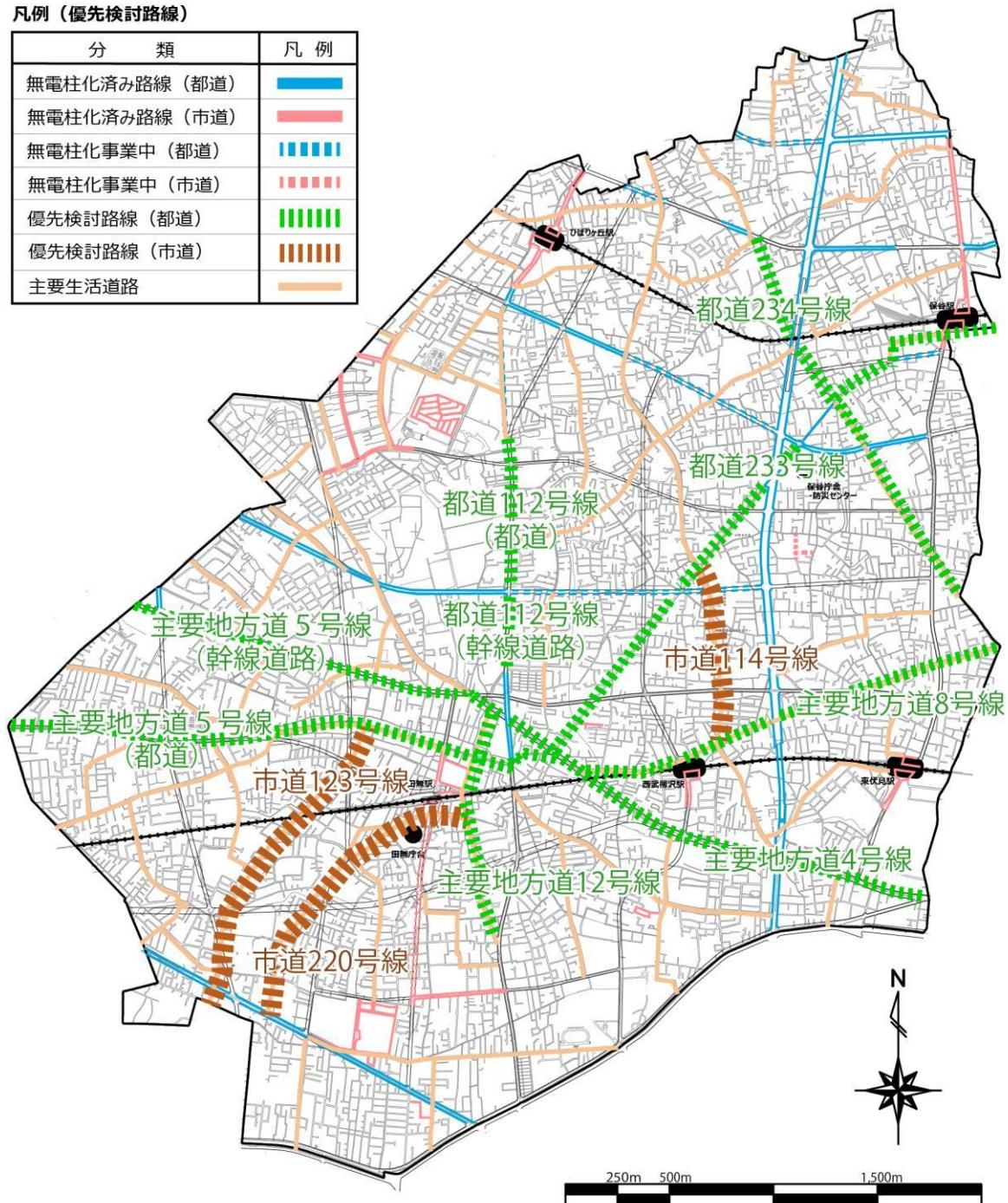


図-8 無電柱化の優先検討路線図

■ 無電柱化整備の課題

前計画では市道である優先検討路線3路線（市道114号線、市道123号線、市道220号線）に対して、無電柱化の検討に着手することを目標にしていました。優先検討路線3路線の検討にあたっては、現道を無電柱化する際の一般的な課題に加え、それぞれの路線ごとの特性も踏まえて、検討を行いました。

【無電柱化整備の一般的な課題】

① 歩道や公共用地のスペースが必要

特殊部や地上機器を設置するためには、歩道部や公共用地を活用する必要がある。無電柱化においては、無電柱化の対象となる路線沿道の建物の電力需要に応じて、必要な特殊部および地上機器の設置数が変わるために、それらを配置できる適地として、歩道部や公共用地をあらかじめ確保しておくことが重要である。

② 埋設物の状況により、施工性が左右される

特殊部を設置するためには、埋設物のないスペースを確保する必要がある。ここでいう「埋設物のないスペース」とは、もともと地中に埋設物が存在せず空きがある場合と、既存の埋設物を移設することで設置可能なスペースを確保する場合の2つが考えられる。

ただし、後者の「埋設物の移設」は、1つを移動させることで他の埋設物の移設も必要となるなど、工事範囲が連鎖的に拡大し、費用が増大するケースがある。また、道路幅員が狭く、埋設物の移設に必要なスペースを確保できない場合には、移設そのものが不可能となり、結果として特殊部を設置できることもある。

③ ソフト地中化の整備費用が高い

地上機器の設置スペースが確保できない場合には、地上機器に相当する部分を柱の上に設置させる方法（「ソフト地中化」と呼ばれる方法）により地上の占用スペースを少なく抑えて無電柱化を進める方法を取ることが考えられる。ただし、ソフト地中化による整備でも、路線の起終点には特殊部の設置が必要となるほか、専用の機材の調達・施工を含めると、通常より2倍程度の費用が掛かると試算され、道路延長のmあたりで工事費を算出した場合、約150万円/mの工事費が発生する。

ソフト地中化



出典：国土交通省関東地方整備局ホームページ「無電柱化の整備方法」

■ 各路線の検討成果

【市道114号線】

市道114号線は、路線の全区間において、特殊部の設置が必要な箇所に水道管・ガス管等の複数の埋設物があることから、特殊部の設置スペースを確保するために1つの埋設物を移設すると、他の埋設物の移設も必要となる路線となります。そのため、埋設物の移設だけで多額の費用がかかると見込まれます。

路線の状況は、北側に小学校がありますが、それ以外の公共施設はない状況です。また、北側と中央部に歩道が整備されていますが、電線類を地中化するための十分な幅員は確保されていません。

地上機器の設置には、公共用地の空きスペースを利用する方法と、道路内に設置する方法がありますが、この路線に関してはどちらの方法も路線全体で設置スペースが不足しているため、新たな用地取得やソフト地中化による整備が必要となります。なお、南側は一部商店が集中する場所があることから、相応の電力需要に対応する必要があります、ソフト地中化の整備に多額の費用を要するという課題があります。

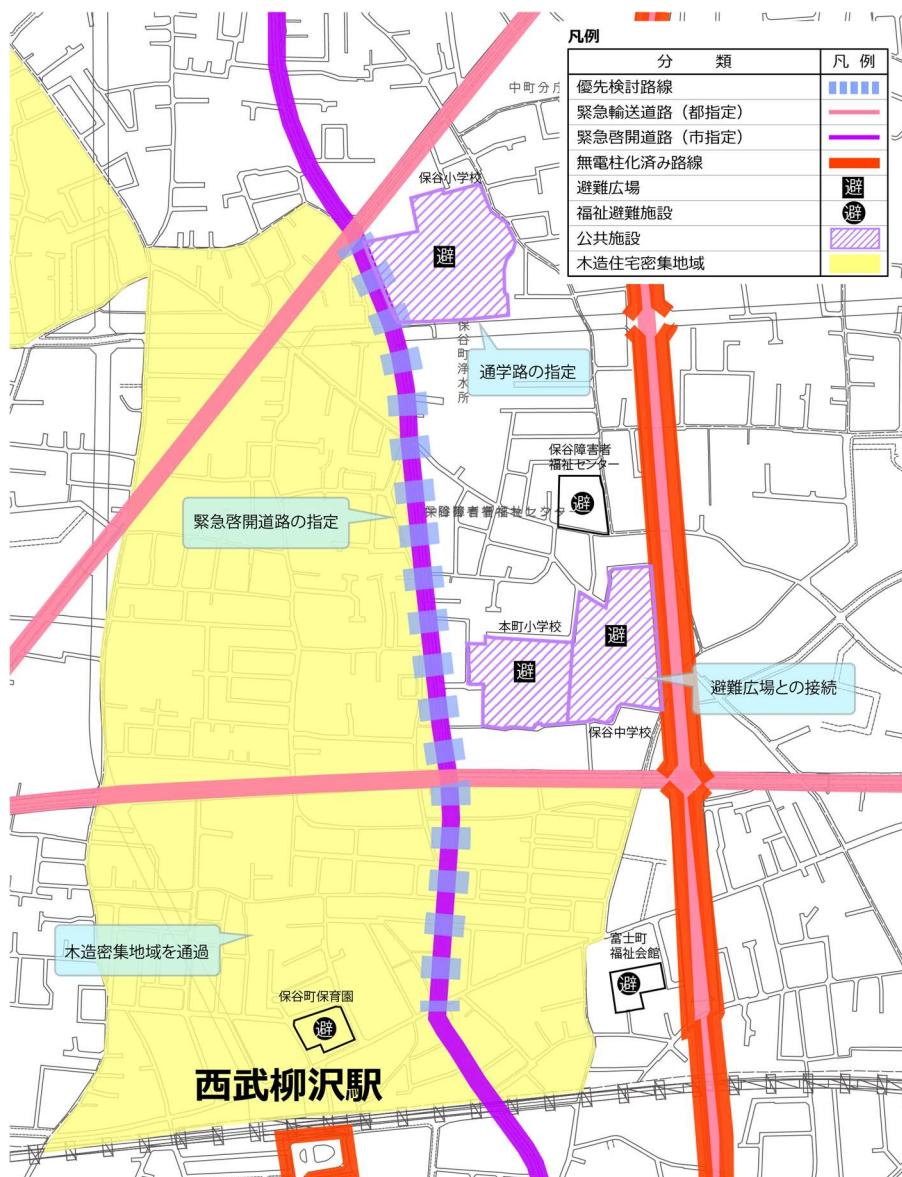


図-9 市道114号線の概要

【 市道123号線 】

市道 123 号線は、路線の全区間において、特殊部の設置が必要な箇所に水道管・ガス管等の複数の埋設物があることから、特殊部の設置スペースを確保するために 1 つの埋設物を移設すると、他の埋設物の移設も必要となる路線となります。そのため、埋設物の移設だけで多額の費用がかかると見込まれます。

路線の状況は、北側に西東京市障害者総合支援センター、南側に向台運動場と公共施設が比較的多くあります。また、歩道は西武鉄道から都立田無高等学校までは整備されていますが、電線類を地中化するための十分な幅員が確保されていません。一部の歩道下には部分的に移設が困難な下水管が埋設されているため、地上機器の設置に歩道を活用することは難しい状況です。

地上機器の設置には、公共用地の空きスペースを利用する方法と、道路内に設置する方法がありますが、この路線に関しては公共施設がある区間は設置できる可能性はありますが、無電柱化路線のネットワークが断続的となります。なお、公共施設がない区間は新たな用地取得やソフト地中化による整備が必要となります。

当該路線は西武鉄道と河川が横断しており、横断部は電線類を埋設することができないため、横断部には起終点を設け、地上機器を設置する必要があります。ただし、その付近には公共施設も十分な幅員もないため、新たな用地取得が必要となります。また、ソフト地中化の整備に多額の費用を要するという課題があります。



図-10 市道123号線の概要

【市道220号線】

市道220号線は、東側の武蔵境通りからきらっとの間で特殊部が設置できる区間がありますが、それ以外の全区間は特殊部の設置が必要な箇所に水道管・ガス管等の複数の埋設物があることから、特殊部の設置スペースを確保するために1つの埋設物を移設すると他の埋設物の移設も必要となる路線となります。そのため、埋設物の移設だけで多額の費用がかかると見込まれます。

路線の状況は、東側に田無庁舎や中央図書館など公共施設が連続しており、西側は市民公園グラウンドがあります。歩道は東側の武蔵境通りからきらっとの区間、西側は都立田無特別支援学校前や市民公園グラウンド前には整備されており、市民公園グラウンド前は電線類を地中化するための十分な幅員がありますが、その他は十分な幅員が確保されていません。

地上機器の設置には、公共用地の空きスペースを利用する方法と、道路内に設置する方法がありますが、この路線に関しては公共施設がある田無庁舎付近の区間や十分な幅員がある市民公園グラウンド前の区間は、設置できますが、公共施設がない区間は新たな用地取得やソフト地中化による整備が必要となります。ただし、ソフト地中化の整備に多額の費用を要するという課題があります。

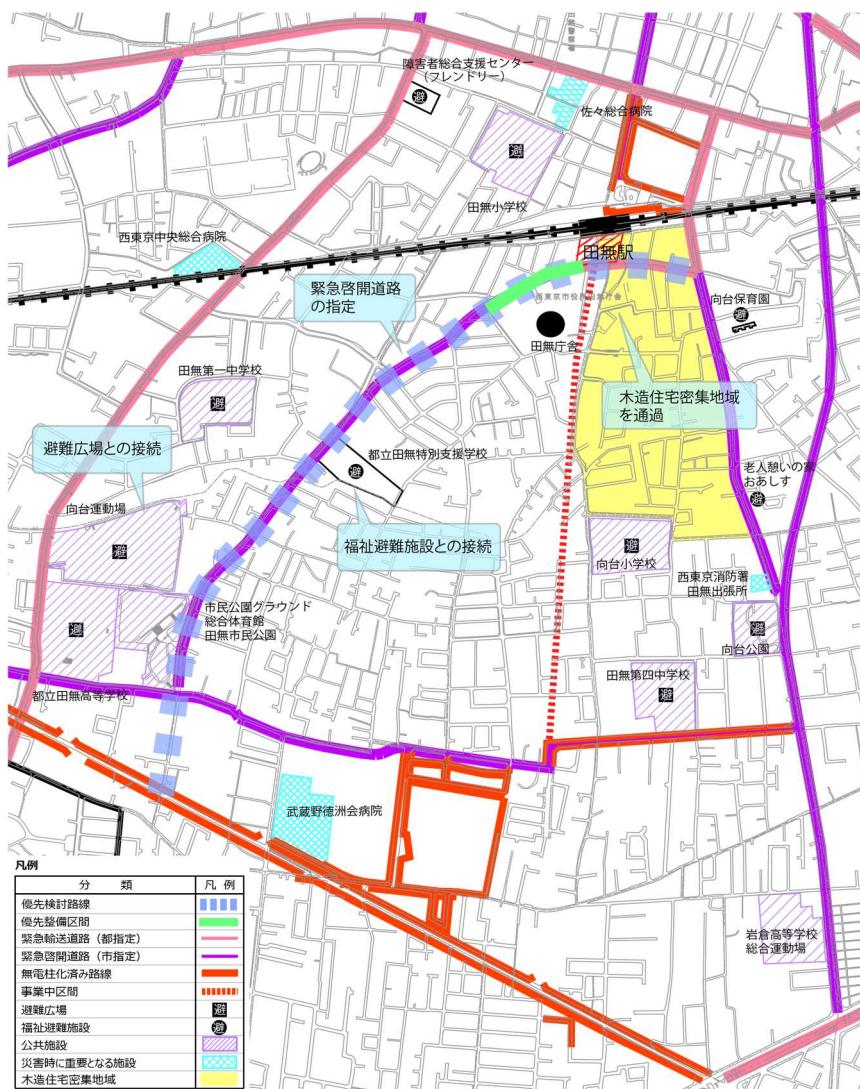


図-11 市道220号線の概要

2-3 無電柱化の推進に関する計画の取組

政府の地震調査研究推進本部は、「30年以内にマグニチュード7級の首都直下地震が70%」(令和2年(2020年)1月24日時点)と推計しています。さらに、近年の台風の強度は増し、倒木や強風で電柱が倒壊する被害が全国各地で頻発しています。例えば、令和元年(2019年)の台風15号では、千葉県で約93万戸が停電し、電柱2,000本以上が倒壊、復旧に約2週間を要し、社会的な問題になりました。令和6年(2024年)に発生した能登半島地震では電柱傾斜が約2,290本、電柱折損が約750本、高圧線の断混線が約1,680箇所と、土砂崩れ等による設備被害や、電柱倒壊や倒木の電柱接触等により応急復旧作業に支障をきたしました。こうした災害リスクの高まりを背景に、無電柱化への社会的な要請は一層強まっています。実際に東日本大震災・阪神・淡路大震災においても、無電柱化することで被害の拡大を抑制できることが確認されています。

表-3 東日本大震災・阪神・淡路大震災時のライフラインへの被害状況

		供給支障被害状況(被害率)		比率 (地中線/架空線)	設備 被害状況 (電柱の倒壊等)
		地中線	架空線		
阪神・ 淡路大震災	通信 ^{※1}	0.03%	2.4%	1/80	約3,600本 ^{※4}
	電力 ^{※2}	4.7%	10.3%	1/2	約4,500本 ^{※5}
東日本 大震災	通信 ^{※3}	地震動エリア :0.0%	地震動エリア :0.0%	1/25	約28,000本 ^{※4}
		液状化エリア :0.1%	液状化エリア :0.9%		
		津波エリア :0.3%	津波エリア :7.9%		
	電力	(データなし)	(データなし)	—	約28,000本 ^{※6}

※1：NTT神戸支店・神戸西支店管内(概ね神戸市内)でサービスの供給に支障が生じた設備延長の割合(地中線はマンホール間距離、架空線は電柱間距離)

※2：震度7の地域でサービスの供給に支障が生じた区間・設備数の割合(地中線はマンホール間、架空線は電柱)

※3：ケーブルの断線が発生した区間の割合(地中線はマンホール間、架空線は電柱間)

※4：供給支障に至らなかった場合を含む

※5：供給支障に至ったもの(上記以外に電柱の傾斜・沈下が約6,000本あり、一部は供給支障につながっているとみられるが、詳細な内訳は不明であるため含めていない)

※6：供給支障に至ったもの(上記以外に電柱の傾斜・沈下等が約23,000本あり)

出典：国土交通省東北地方整備局道路課ホームページ

国や東京都では、新設電柱を増やすことなく、コスト縮減を推進、電柱を減らす等を無電柱化推進の取組として定め、事業を進めています。西東京市でも同様に、無電柱化推進に向けた取組を行っています。

【西東京市の取組】

- ①東京都の方針に合わせて道路法37条に基づく新設電柱の占用制限を行っています。
- ②計画的に市道の無電柱化を進めるためには、国や東京都との連携が不可欠であり、財政的・技術的な支援を求めながら、令和6年度に設置された都・区市町村無電柱化検討会議などを活用し、東京都と連携して面的な無電柱化の推進に取り組んでいます。
- ③無電柱化は整備費用が高く、工期も長いという課題がありますが、国では新技术の導入が進められています。それらを活用してコスト縮減や工期短縮に努めています。

3 無電柱化の推進に向けた方針

3-1 西東京市における無電柱化の方針

西東京市で実施する無電柱化の主な方針は下記のとおりです。

- ① 都市計画道路と合わせた整備
- ② 整備済の都市計画道路の無電柱化
- ③ 民間の開発事業等による整備
- ④ 都道の無電柱化推進の要請
- ⑤ 優先検討路線の無電柱化整備
- ⑥ 学校を核としたまちづくりでの検討

無電柱化の検討や推進にあたっては、国の補助金制度である「社会資本整備総合交付金」等の特定財源を活用するとともに、無電柱化が困難な路線や区間に対しては、東京都の「無電柱化チャレンジ支援事業制度」等を活用し、財源を確保しながら無電柱化をより一層推進します。

3-2 西東京市における無電柱化の主な取組

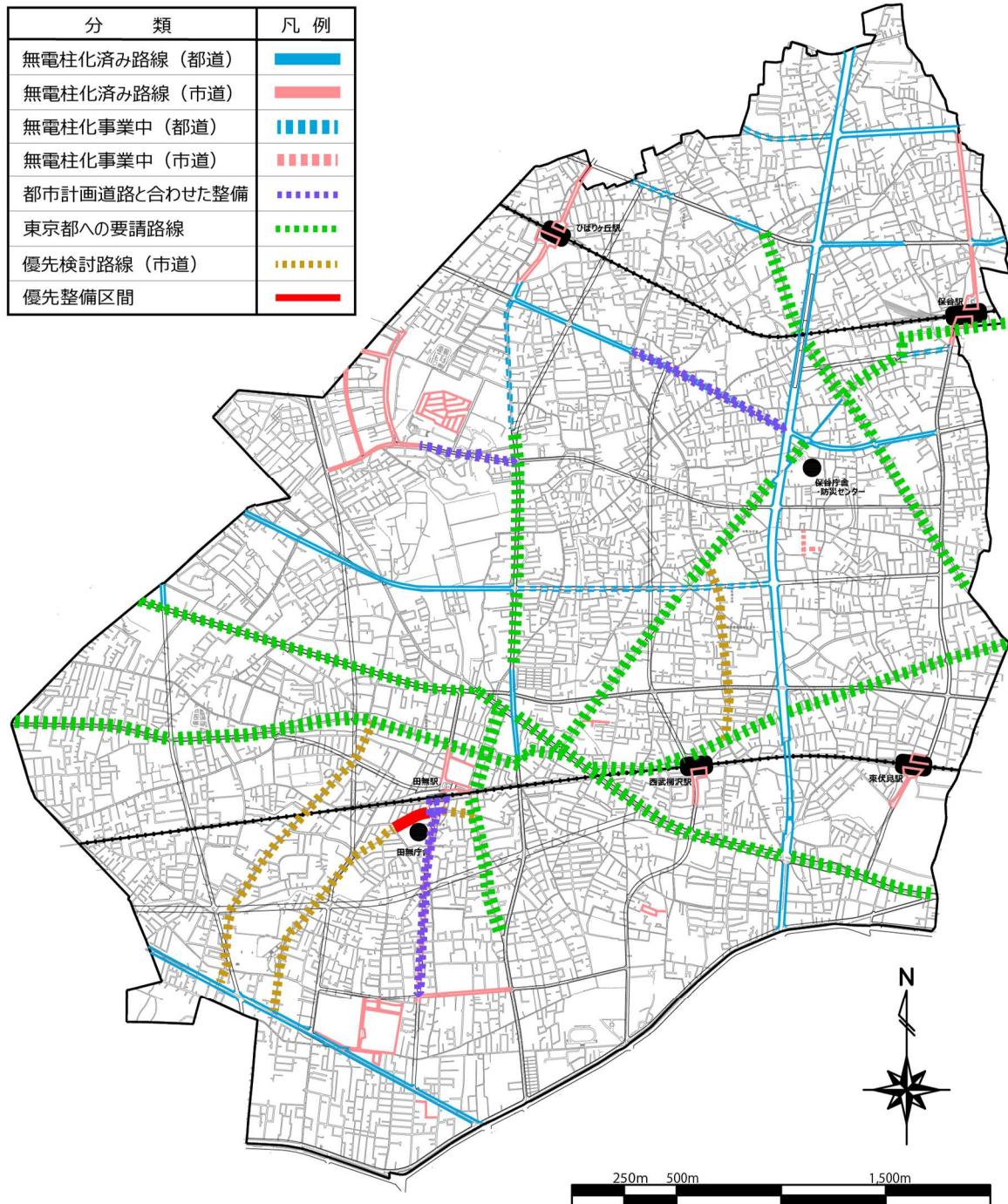
無電柱化の方針に対する主な取組は以下のとおりです。

表-4 西東京市における無電柱化の主な取組

主な取組
① 事業中または事業化予定の西東京都市計画道路 3・4・11 号線、西東京都市計画道路 3・4・24 号線、西東京都市計画道路 3・5・10 号線は無電柱化整備を行います。今後も都市計画道路を整備する際は、原則無電柱化で整備を行います。
② 整備済の都市計画道路については、立地適正化計画への位置付けも含め、都市計画事業としての改修に合わせた、無電柱化整備を検討します。
③ 民間の開発事業等における新設道路等において、無電柱化整備が検討される場合、市として指導・助言・協力等を行います。
④ 引き続き、幹線道路である主要地方道 4 号線、主要地方道 5 号線、一般都道 112 号線、都道である主要地方道 5 号線、主要地方道 8 号線、主要地方道 12 号線、一般都道 112 号線、一般都道 233 号線、一般都道 234 号線においては、東京都に都道の無電柱化整備について要請を行い、西東京市もそれらと連携した無電柱化整備の検討を行います。
⑤ 市道 220 号線のきらっとから田無駅南口の区間は、事業化した西東京都市計画道路 3・4・24 号線の街路部分を経由することで、整備後には田無庁舎と周辺の公共施設から武蔵境通りまで無電柱化のネットワークが繋がり、効果的な整備が見込めるため、きらっとから田無駅南口までの無電柱化整備を進めることを目標とします。なお、優先検討路線については接続する路線の無電柱化の動向を踏まえながら適宜検討します。
⑥ 西東京市第3次基本構想・基本計画の「学校を核としたまちづくり」を踏まえ、学校施設の建替えなどの機会を捉え、更なるコミュニティの形成を図るため、無電柱化整備を検討します。

凡例（西東京市における無電柱化の主な取組）

分類	凡例
無電柱化済み路線（都道）	■■■■■
無電柱化済み路線（市道）	■■■■
無電柱化事業中（都道）	■■■■■
無電柱化事業中（市道）	■■■■■
都市計画道路と合わせた整備	···
東京都への要請路線	· · ·
優先検討路線（市道）	··· · ·
優先整備区間	—



図－12 西東京市における無電柱化の主な取組

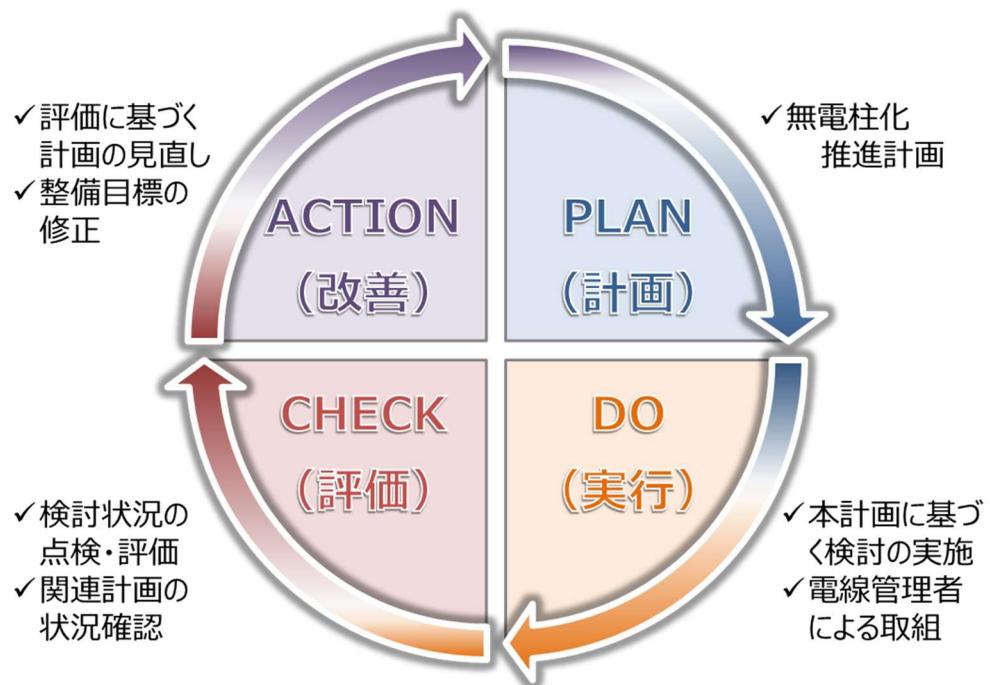
3-3 計画の進行管理

本計画を基に、無電柱化整備の検討を行うとともに、電線管理者へ取り組み状況を確認します。

その上で、検討状況を設計等で点検し、それを評価します。それと併せて、他の関連計画の状況確認を行います。

検討結果と関連計画の状況を基に、再度計画の見直し等を行い、整備目標を修正します。

上記を行うことで道路の無電柱化を着実に進めるため、取組の進捗状況を適切に管理するとともに、進捗状況・上位計画や関連する計画・関係法令等に変更が生じた場合、必要に応じて適宜対応します。



図－13 無電柱化推進計画の進行管理



西東京市無電柱化推進計画(素案)

発行／令和8年3月

発行者／西東京市 都市基盤部 道路課

〒202-8555 西東京市中町1-6-8(保谷東分庁舎)

TEL 042-438-4054



いこいーな
©シンエイ/西東京市