北区無電柱化推進計画
（案）

平成 30 年 12 月
東京都 北区

無電柱化推進計画（案）

目　次

１．目的と背景　---------- 1

１-１　無電柱化の現状と背景---------- 1

１-２　無電柱化の意義と目的---------- 1

１-３　本計画の位置づけや視点---------- 4

１-４　計画期間---------- 5

２．無電柱化の課題と技術的内容　---------- 6

２-１　無電柱化の技術的指針---------- 6

２-２　無電柱化の課題---------- 7

３．北区のこれまでの取り組みと基本方針　---------- 9

３-１　上位計画・関連計画が示す無電柱化の方向---------- 9

３-２　北区におけるこれまでの取り組みと成果---------- 10

３-３　北区における整備手法と基本方針---------- 12

３-４　整備目標と路線位置図---------- 17

４．無電柱化推進のための施策等 ----------20

用語集 ----------22

参考資料 ----------24

１．目的と背景

１-１　無電柱化の現状と背景

過去の震災や昨今の大型台風において電柱の倒壊による道路閉塞等により、避難や救急活動に支障が生じるなど、より一層の防災機能の強化が必要となっています。

また、道路上に林立する電柱は、良好な景観形成を阻害する要因となるだけでなく、歩行者や車いす利用者の歩行空間を妨げています。

このような現状を背景に、国は無電柱化の推進を図るため、平成 28 年 12 月に「無電柱化の推進に関する法律」を施行し、市区町村が計画的に無電柱化を推進するため、無電柱化推進計画を策定して公表することの努力義務を規定しました。

東京都では平成 29 年 6 月に無電柱化推進条例が制定され、都道上の電柱新設は原則として禁止されました。平成 30 年 3 月には東京都無電柱化計画を策定し、都道における無電柱化整備方針を示すとともに、市街地整備に合わせた無電柱化や木造住宅密集地域内での無電柱化の整備促進を位置づけています。

無電柱化に向けた動きが一段と顕著になっており、こうした背景を踏まえ、北区においても区道の無電柱化を計画的に推進し、円滑に事業を進めていくため、「北区無電柱化推進計画」を策定します。

１-２　無電柱化の意義と目的

国土交通省による重点的に無電柱化を進める対象道路及び東京都による無電柱化の３つの目的は以下の通りとなっています。

無電柱化推進計画（国交省，H30.4）

以下を「無電柱化の対象道路」とし，　優先的に無電柱化を実施.

①防災
②安全・円滑な交通確保
③景観形成・観光振興
④オリンピック・パラリンピック関連

東京都無電柱化計画（東京都，H30.3）

①都市防災機能の強化
※センター・コア・エリアを環7内側に拡大

②安全で快適な歩行空間の確保
※段差解消・バリアフリー化と一体で整備

③良好な都市景観の創出
※駅・観光地周辺等の配慮すべき箇所

北区ではこれまで「北区基本計画２０１５*」における基本目標の３「安全で快適なうるおいのあるまちづくり」の中の「安全で災害に強いまちづく

り」及び「利便性の高い総合的な交通体系の整備」においてそれぞれ「防災」「安全・快適」の観点から無電柱化推進の必要性を示しています。また「北区都市計画マスタープラン２０１０*」における景観まちづくりでは都市景観向上の観点から無電柱化推進の必要性を示しています。

これらから特に「防災」「安全・快適」、合わせて「景観」の向上を目的に区道の無電柱化を計画的に推進します。

北区基本計画２０１５

基本目標３：安全で快適なうるおいのあるまちづくり

【安全で災害に強いまちづくり】

災害時の避難路や救援物資の輸送路などとなる幹線道路を整備するとともに、無電柱化の推進や、沿道の建築物を耐震性の高い耐火建築物へ更新することを誘導するなどにより、延焼遮断帯を形成していく必要がある。

【利便性の高い総合的な交通体系の整備】

道路の狭い歩行空間や段差の解消、無電柱化の推進などによる快適で安全な歩行空間の確保や自転車が安心して走れる空間の整備など、歩行者・自転車が利用しやすい環境づくりを図る必要がある。

防災

阪神・淡路大震災

平成１５年(2003年)台風１４号

出典：国土交通省ホームページ
http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/mokuteki_02.htm

安全・快適

〈整備前〉

〈整備後イメージ〉

出典：国土交通省ホームページ
http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/mokuteki_02

出典：国土交通省ホームページ
http://www.cbr.mlit.go.jp/joho_box/muden/

景観

【西ケ原みんなの公園周辺の道路】

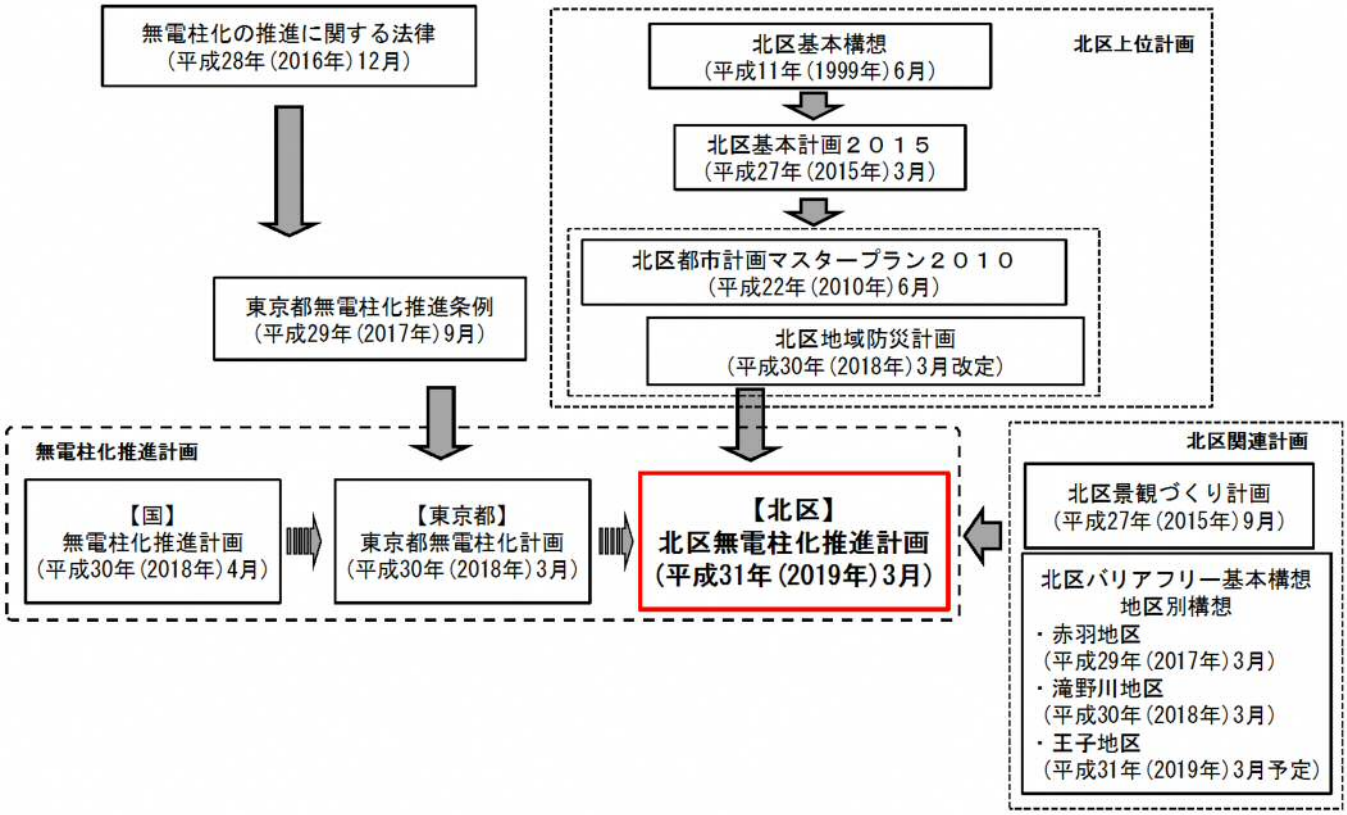
1-3 本計画の位置づけや視点

北区無電柱化推進計画は、無電柱化の推進に関する法律で示されている「無電柱化推進計画」に相当し、国が策定する無電柱化推進計画を基本として策定されます。

そして北区には、北区基本構想*を実現するための長期総合計画として北区基本計画２０１５があります。この北区基本計画２０１５では、「安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出及び都市防災機能の強化など、良好な住環境の形成を推進するため、都市計画道路や主要な幹線区道の新設・拡幅工事と合わせ、道路上に架設されている電線類について電線共同溝等の整備により無電柱化を推進する。」としています。

この北区基本計画２０１５や、区の都市計画に関する基本的な方針を定めている北区都市計画マスタープランを北区無電柱化推進計画の上位計画とします。次に、より詳細で具体的な部門別の計画である北区景観づくり計画*や北区バリアフリー基本構想等*を北区無電柱化推進計画の関連計画として位置付けます。

北区無電柱化推進計画の位置づけ



1-4 計画期間

北区無電柱化推進計画の対象期間は、平成 31 年（2019 年）度を初年度とし、2028 年度までの 10 か年を計画期間とします。

また今後の計画や社会情勢の変化に柔軟に対応していくため、北区基本計画や北区都市計画マスタープランなど、関連する計画の改訂に合わせて、必要に応じて部分的な見直しや更新を行います。

２．無電柱化の課題と技術的内容

２-１　無電柱化の技術的指針

無電柱化の手法は、地中化方式とそれ以外の手法に分類されます。

（１）地中化方式

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　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。

④　単独地中化方式

電線管理者が整備する方式。

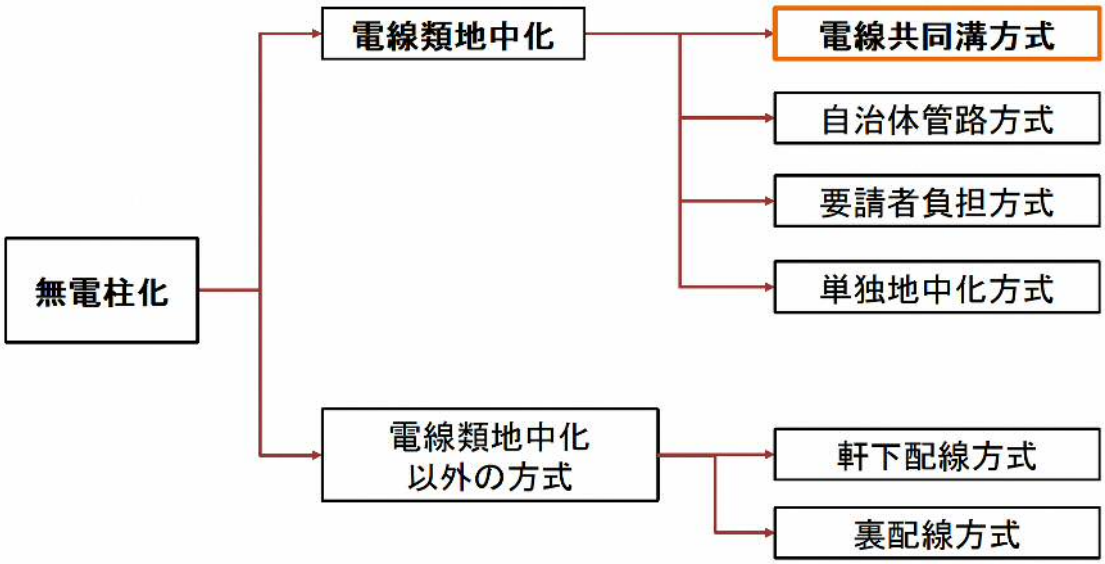
（２）地中化方式以外の手法

①　軒下配線方式

建物の軒等を活用して電線類の配線を行う方式。

②　裏配線方式

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。



2-2 無電柱化の課題

（1）無電柱化にかかる期間

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）あたり約７年の期間が必要となります。設計段階から多数の企業者との調整が必要となる上、埋設物の移設工事を段階的に実施する必要があるなど、長い期間を必要とする事業です。

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です。

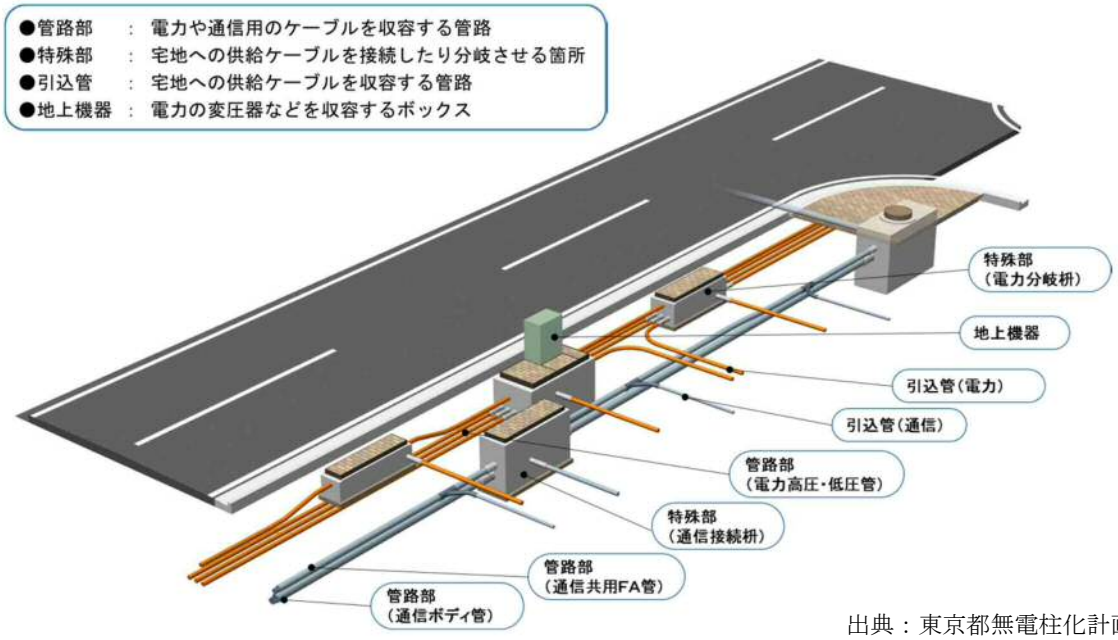
出典：東京都ホームページ
http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kanri/gaiyo/chichuka/mudentyuuka-4.html

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

（２）無電柱化にかかる費用

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（支障移設費を含む。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

電線共同溝のイメージ

道路管理者負担額	電線管理者負担額
３．５億円／ｋｍ	１．８億円／ｋｍ

平成 26 年度国土交通省調べ

電線共同溝の費用負担

出典：東京都無電柱化計画

３．北区のこれまでの取り組みと基本方針

３-１　上位計画・関連計画が示す無電柱化の方向

１．北区都市計画マスタープラン

北区の都市計画の基本である北区都市計画マスタープランでは、分野別まちづくり方針における交通まちづくりの方針の中で、主要幹線道路については、その維持管理に努めるとともに、無電柱化や植栽などにより、修景の充実を図ることとしています。また、安全で快適な歩道空間の確保のため、無電柱化を進めることとしています。

２．北区地域防災計画*

地域防災計画では、安全な交通ネットワーク及びライフライン等の確保において、道路上の電線類を地中化することにより、災害時の救助活動の円滑化や避難道路機能の充実など都市防災の一層の向上を図るとともに、高度情報化社会において欠かせない電力の安定供給と通信の信頼性の向上を図るため、無電柱化の整備を進めることとしています。

３．北区景観づくり計画

良好な景観形成に関する基本的な考え方を定めた北区景観づくり計画では、骨格となる景観に関する方針の中で、主要幹線道路などでは植栽を整備するほか、無電柱化に努めるなど、修景整備を図ることとしています。

４．北区バリアフリー基本構想

バリアフリー基本構想では、道路の共通の配慮事項における安全対策として、電柱や街灯、案内サイン等の付属物が歩行者の通行の妨げとならないように配慮することとしています。

3-2 北区におけるこれまでの取り組みと成果

北区における区道の無電柱化は、昭和 63 年より、赤羽東本通り北側から整備を始めました。平成 10 年までの間に、赤羽東本通りに接続する赤羽駅街路、赤羽東本通り南側を整備しました。その後も王子１丁目を整備し、引き続き、区画街路５号線、西ケ原みんなの公園周辺の道路を整備しました。

このように北区においても無電柱化の整備を進めてきましたが、23 区の無電柱化率が 8%※であるのに対し、北区の区道における無電柱化率は 0.8%に留まっており、無電柱化を一層推進していく必要があります。

※出典：国土交通省ホームページ
http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_13_01.html

○区道の無電柱化の状況（平成 30 年４月現在）

区道総延長	338.8 km
無電柱化延長※	約 2.8km
無電柱化率	0.8 %

［ 無電柱化率 ＝ （無電柱化延長 ／ 区道総延長）×100 ］

※無電柱化延長には企業実施の単独地中化は含まず、区が整備した延長とします。
また、国道・都道の延長、トンネル・橋梁の延長は含めません。

赤羽東本通り・駅街路

本路線は、CAB 方式という地中にコンクリートボックスを埋設し、その中に電線管を多数収用する方式で整備しました。

王子一丁目

東京電力やＮＴＴは周辺道路の単独地中化も実施しています。

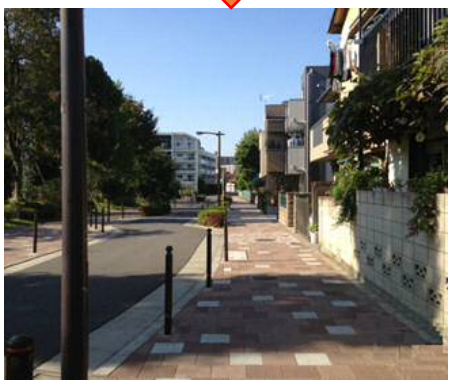
区画街路５号線

足立区境の道路です。

西ケ原みんなの公園周辺の道路

整備前

整備後



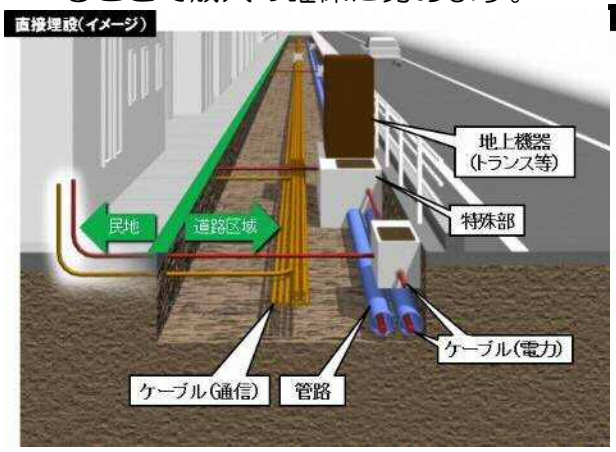
南側は無電柱化した後、豊島区が管理しています。

3-3 北区における整備手法と基本方針

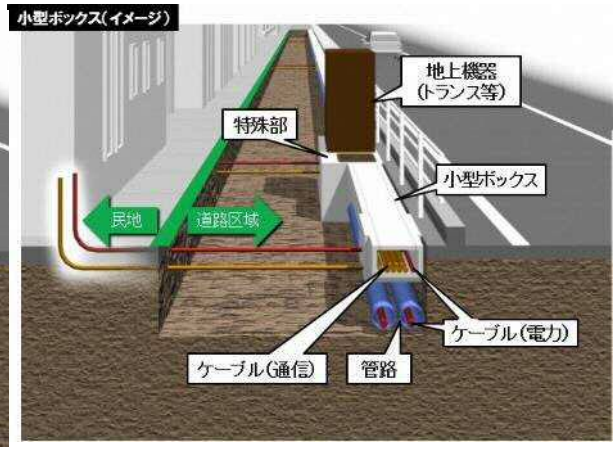
【整備手法の考え方】

無電柱化の一般的な方式である電線共同溝方式を含め、多様な整備方式を検討しながら無電柱化を推進します。東京都および電線管理者と協力し、低コスト手法である直接埋設方式*や小型ボックス活用埋設方式*の採用だけでなく、新たな低コスト手法や技術の検討および活用を進めていくものとします。

また対象となる補助金・交付金について国土交通省・東京都と協議調整することで歳入の確保に努めます。



直接埋設のイメージ



小型ボックスのイメージ

出典：国土交通省ホームページ
http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_11.html

【北区における無電柱化推進の基本方針】

北区における無電柱化推進の基本方針は以下の通りです。

基本方針①	都市計画道路などの新設・拡幅整備時の無電柱化
基本方針②	まちづくりの実施に合わせた無電柱化
基本方針③	東京都無電柱化チャレンジ支援事業の活用
基本方針④	その他、既存道路の再整備等に合わせた無電柱化

（１）基本方針①

「都市計画道路などの新設・拡幅整備時の無電柱化」

安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出及び都市防災機能の強化など、良好な住環境の形成を推進するため、都市計画道路や主要な幹線区道の新設・拡幅整備と合わせ、道路上に架設されている電線類について電線共同溝等の整備により無電柱化を推進します（北区基本計画２０１５）。

＜計画路線＞
補助 181 号線、補助 87 号線、北区画街路３号線、
東日本旅客鉄道赤羽線付属街路、補助 243 号線
北 1259 号（中央図書館前通り）

補助 181 号線

補助 87 号線

北区画街路３号線

北 1259 号
（中央図書館前通り）

（２）基本方針②

「まちづくりの実施に合わせた無電柱化」

市街地再開発事業*などのまちづくりが実施される際は、周辺の路線も合わせて無電柱化を推進します。

＜計画路線＞
北区画街路７号線

北区画街路７号線

※整備着手前

（３）基本方針③

「東京都無電柱化チャレンジ支援補助制度*を活用した無電柱化」

東京都無電柱化チャレンジ支援補助制度を活用し、志茂地区の歩道のない狭い道路１路線をモデル路線に位置付け、無電柱化を推進します。

＜計画路線＞
北 1284 号（志茂スズラン通り商店街・志茂平和通り商店街）

北 1284 号（志茂スズラン通り商店街・志茂平和通り商店街）

（４）基本方針④

「その他、既存道路の再整備等に合わせた無電柱化の検討」

無電柱化未整備の都市計画道路や主要な幹線区道等において、路面の改修工事やバリアフリー化工事等を実施する際に必要性・実現性を検討し、上位計画・関連計画に位置づけし、無電柱化を推進します。

＜検討路線＞
補助 85 号線（王子警察署・豊島公園前）他

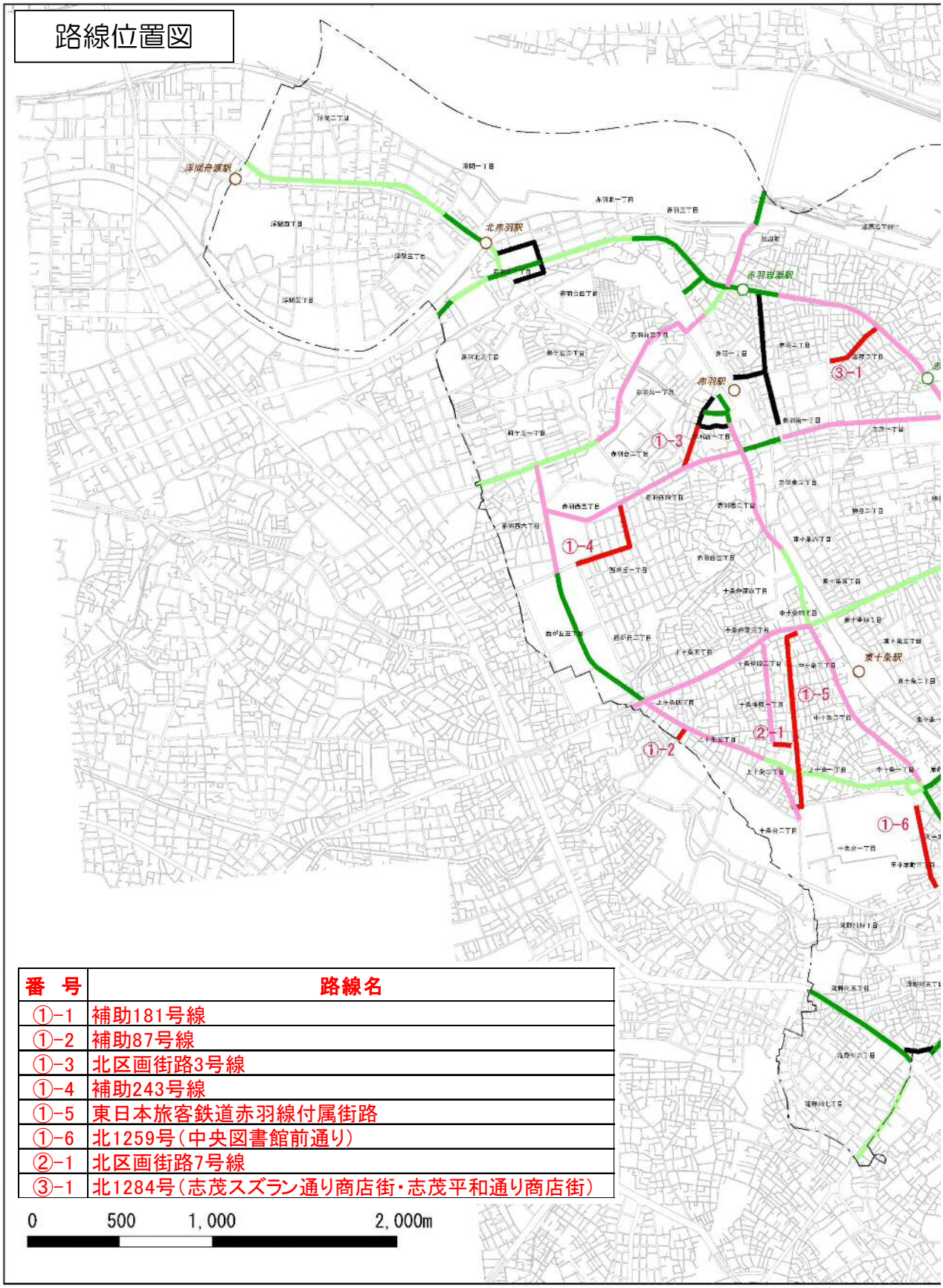
補助 85 号線（王子警察署・豊島公園前）

3-4 整備目標と路線位置図

計画路線・検討路線の一覧及び路線ごとの整備目標は以下の通りです。

基本方針	路線名		事業延長	計画期間 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028
①	計画路線	補助181号線	80m	2022年度までに整備工事完了に努める。
		補助87号線	80m	2021年度までに整備工事完了に努める。
		北区画街路3号線	390m	2024年度までに整備工事完了に努める。
		補助243号線	540m	計画期間内に事業認可を取得し、事業の推進に努める。
		東日本旅客鉄道赤羽線付属街路	980m	計画期間内に事業認可を取得し、事業の推進に努める。
		北1259号（中央図書館前通り）	470m	2024年度までに整備工事完了に努める。
②		北区画街路7号線	100m	2023年度までに整備工事完了に努める。 ※十条駅西口地区第一種市街地再開発事業の事業計画書(平成28年11月)による
③		北1284号（志茂スズラン通り商店街・志茂平和通り商店街）	330m	東京都よりチャレンジ事業の認定を取得し、計画期間内に整備工事完了に努める。
④	検討路線	補助85号線など必要な路線を検討		必要な路線を検討の上、上位計画・関連計画へ位置づけし、事業に着手する。

路線位置図



番　号	路線名
①-1	補助181号線
①-2	補助87号線
①-3	北区画街路3号線
①-4	補助243号線
①-5	東日本旅客鉄道赤羽線付属街路
①-6	北1259号（中央図書館前通り）
②-1	北区画街路7号線
③-1	北1284号（志茂スズラン通り商店街・志茂平和通り商店街）

N
凡　例
無電柱化整備済み路線
区道
都道及び国道
無電柱化計画路線
区道
都道及び都管理国道
都道及び国道
行政区域
ＪＲ駅
地下鉄駅
※都道の無電柱化整備済み路線、都道及び都管理国道の計画路線は第7期東京都無電柱化推進計画による
王子神谷駅
王子駅
上中里駅
尾久駅
西ケ原駅
①-1
田端駅
駒込駅

４．無電柱化推進のための施策等

① 推進体制

道路管理者、電線管理者、地方公共団体及び地元関係者等からなる地方ブロック無電柱化協議会*（関東地区無電柱化協議会）や都道府県部会（東京都無電柱化地方協議会）を活用し、無電柱化の対象区間の調整等無電柱化の推進に係る調整を行います。

具体の無電柱化事業実施箇所においては、低コスト手法や軒下配線・裏配線を含む事業手法の選択、地上機器の設置場所等に関して、地域の合意形成を円滑化するため、必要に応じ、地元関係者や道路管理者、電線管理者の協力を得て、地元協議会等を設置します。

② 工事・設備の連携

北区の管理する道路において、道路事業等やガス・水道等の地下埋設物の工事が実施される際は、関係者が集まる道路工事調整会議*を活用するほか、個別の会議を開催し、工程等の調整を積極的に行います。

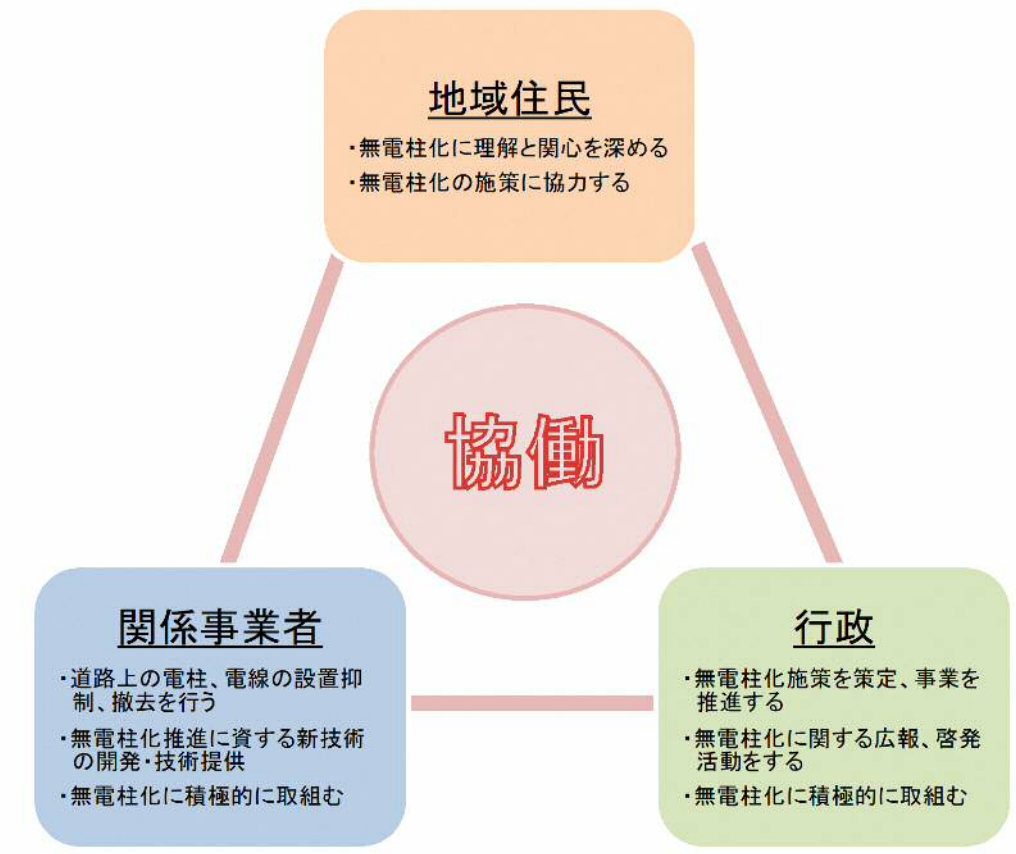
③ 公有地・民地の活用

歩道幅員が 2.5m未満、または歩道がない道路といった地上機器設置が困難な路線では、地上機器の設置場所として、公共施設等の公有地や公開空地*等の民地の活用を検討します。実施に際しては電線管理者や地元住民等との協議を踏まえ決定していきます。

④　計画の推進主体と協働

北区は、無電柱化の重要性について、地域住民と関係事業者の理解・関心を深めるよう、区報等を活用した無電柱化に関する広報活動及び啓発活動の充実、その他の必要な施策を講じていきます。

そして、地域住民と行政、関係事業者が協力し、円滑な事業の推進が図られるように、行政が働きかけを行います。三者が適切に役割分担するとともに、協働することで計画を推進していきます。



用語集

行	用語	説明
か行	北区基本計画 2015	北区基本構想の実現を目的とする区政の基本方針であり、平成 27 年度から平成 36 年度までを計画期間とした区の長期の総合計画。
	北区基本構想	北区の憲法というべきもので、区民と区がともに達成すべき北区の目標を明らかにするとともに、目標を達成する方法について基本的な考え方を示したもの。
	北区景観づくり計画	良好な景観づくりのための行為の制限に関する事項、良好な景観の形成に関する方針などを定める計画。
	北区地域防災計画	災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づき、東京都北区防災会議が策定する、北区の総合的な災害対策計画。区民の生命、身体及び財産を災害から守るため、区、防災関係機関、区民、事業所が果たすべき責務と役割を定めている。
	北区都市計画マスタープラン 2010	北区のまちづくりの方針であり、都市計画の前提となる土地利用・都市構造・都市施設整備などの考え方を明らかにした計画。
	北区バリアフリー基本構想	鉄道駅等の旅客施設、道路や公園等の公共施設、高齢者、障害者等が利用する公共的な建築物等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、バリアフリー化を図る経路（生活関連経路）、バリアフリー化のために実施すべき事業の内容等を定めている。
	公開空地	建築基準法に基づく総合設計制度等の適用により、ビルやマンションなどの開発敷地内に設けられた空地のことで、周囲を塀で囲わず、一般の人が利用できるようにしたもの。容積率の割り戻しや高さ制限の緩和が受けられる代わりに、公開空地の設置を義務付けたもの。
	小型ボックス活用埋設方式	小型化したボックス内に電力ケーブルと通信ケーブルを埋設し、電線共同溝方式に比べて低コストに無電柱化を図る方式。
さ行	市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業。

行	用語	説明
さ行	事業認可	都市計画事業として都市計画道路等の整備を行うにあたり、都市計画法第59条の規定により区が東京都よりうける認可。
た行	地方ブロック無電柱化協議会	全国を 10 ブロックに分け、道路管理者、電線管理者、地方公共団体等の関係者からなる協議会で、無電柱化実施予定箇所をとりまとめて事業を推進している。
	直接埋設方式	電線類を直接地中に埋設する方式.。沿道開発や修繕に伴う舗装撤去時のケーブル防護方法等が課題である。
	電線管理者	東京電力や NTT などの電力線や通信線を所有し管理している企業等のこと。
	東京都無電柱化チャレンジ支援事業	無電柱化の事業化に向けた検討に要する費用や、支障移設や本体構築等の工事に要する費用に対して補助を行う事業。また、電線管理者等の関係事業者と低コスト化に向けた技術検討を行い、その成果を区市町村に提供する。
	道路工事調整会議	年間工事計画の決定及び調整を図るため、道路管理者及び占用企業者等によって工事時期及び施工方法等の調整を行う会議。
は行	引込管	民地への電線の引込のために設けられる管路のうち、道路区域内に設ける管路。
ま行	無電柱化	道路の地下空間を活用して、電線類を地中化することや、道路から電柱をなくすこと。

参考資料

○国における無電柱化推進計画の概要

無電柱化推進計画［概要］

第1　無電柱化の推進に関する基本的な方針

1. 取り組み姿勢

・増え続ける電柱を減少に転じさせる歴史の転換期とする

2. 進め方

（1）適切な役割分担による無電柱化の推進

（2）国民の理解・関心の増進、地域住民の意向の反映

（3）無電柱化の対象道路

①防災　②安全・円滑な交通確保　③景観形成・観光振興　④ｵﾘﾝﾋﾟｯｸ・ﾊﾟﾗﾘﾝﾋﾟｯｸ関連

（4）無電柱化の手法

①地中化方式　：　電線共同溝方式、自治体管路方式、要請者負担方式、単独地中化方式

②地中化方式以外の手法　：　軒下配線方式、裏配線方式

第2　無電柱化推進計画の期間

2018年度から2020年度までの3年間とする。

第3　無電柱化の推進に関する目標

［無電柱化率］

①防災

・都市部(DID)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　［電線共同溝整備率］

・センター・コア・エリア内の幹線道路　:92%→完了

※以上の目標を達成するためには、約1，400kmの無電柱化が必要。

第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

1. 多様な整備手法の活用、コスト縮減の促進

（1）多様な整備手法の活用：軒下・裏配線、既存ストック、ＰＦＩ　等

（2）低コスト手法の普及拡大：浅層埋設、小型ボックス、直接埋設　等

（3）機器のコンパクト化・低コスト化等技術開発の促進：地上機器・特殊部、昼間工事拡大、新技術　等

（4）技術情報の共有：マニュアル、ノウハウの周知　等

2. 財政的措置

（1）税制措置：固定資産税の減免

（2）占用料の減額：占用料の減額措置、地方公共団体への普及

（3）予算措置：緊急輸送道路等への交付金の重点配分

：無電柱化の迅速な推進や費用の縮減を図るための方策等に関する調査のため、占用制限や占用料の見直し、官民連携の具体的占用料の見直し、官民連携の具体的な手法について検討しつつ、交付金を活用し、道路事業に合わせて電線管理者が自ら行う無電柱化を支援

：電線敷設工事資金貸付金制度の活用

3. 占用制度の的確な運用

（1）占用制限制度の適用：安全・円滑な交通の確保の観点からの新設電柱の占用制限の検討・措置

：既設電柱の占用制限の検討・措置

（2）無電柱化法第12条による新設電柱の抑制等：運用方針の策定、道路法令の改正の検討

（3）外部不経済を反映した占用料の見直し：外部不経済を反映した占用料の見直しの検討

4. 関係者間の連携の強化

（1）推進体制　（2）工事・設備の連携　（3）民地の活用　（4）他事業との連携

第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

1. 広報・啓発活動　　2. 地方公共団体への技術的支援

出典：国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/common/001230699.pdf

○東京都無電柱化計画（平成 30 年 3 月策定）の概要※

無電柱化の３つの目的

①都市防災機能の強化

災害時に電柱の倒壊による道路閉塞を防ぐとともに電線類の被害を軽減し、電気や電話などのライフラインの安定供給を確保する。

②安全で快適な歩行空間の確保

歩道内の電柱をなくし、歩行者はもちろん、ベビーカーや車いすも移動しやすい歩行空間を確保する。

③良好な都市景観の創出

視線をさえぎる電柱や電線をなくし、都市景観の向上を図る。

無電柱化の推進に関する基本的な考え方

- 電線共同溝方式を基本として整備を推進する
- 都内全域を対象地域とし無電柱化を実施していく
- 優先的に整備する道路
  - a）計画幅員で完成している都道
  - b）新設・拡幅整備を行う都道

今後 10 年の目標

【防災】環状七号線の内側エリアの整備対象箇所全ての路線※で無電柱化事業に着手
（※計画幅員で完成している歩道幅員が 2.5m 以上の都道）
緊急輸送道路での整備により防災性が向上

【安全】道幅の狭い道路での整備手法を確立

【景観】山間部や島しょ部における整備手法の確立とモデル路線での整備

無電柱化の推進に関する施策

- 防災、安全、景観の観点から、必要性の高い区間から重点的に事業を進める。
- 区市町村道と連携した面的な無電柱化を促進するため、都市防災機能の強化に向けた取組として、利用者の多い主要駅や「防災に寄与する路線」等を補助対象道路として、今後も継続的に支援を行う。
- 区市町村道の無電柱化を一層促進するため、無電柱化チャレンジ支援事業による財政支援と技術支援を行う。
- 歩道がない又は歩道幅員が 2.5m に満たない、狭あいな道路で無電柱化を実施する際の地上機器を設置する手法や留意点などを整理した、区市町村向けの「手引き」を作成し、随時、充実を図り、無電柱化を推進していく。

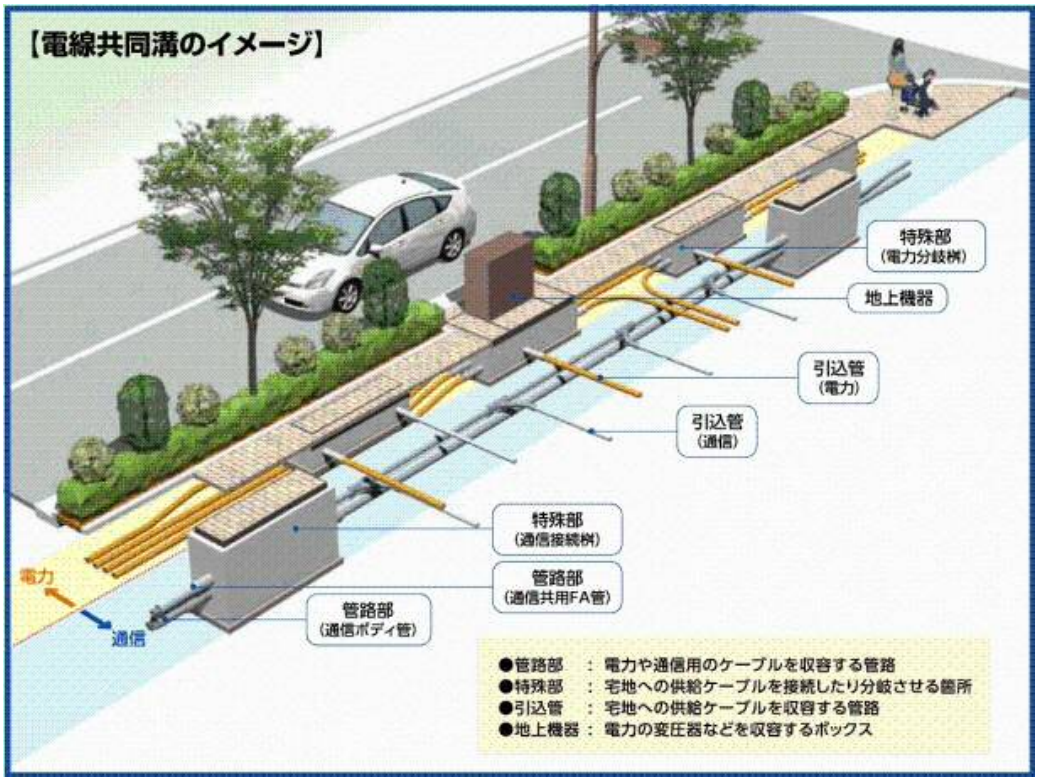
施策を推進するために必要な事項

- 無電柱化事業のＰＲ
- 住民への説明
- 既存ストックの活用促進
- 国の政策への対応

（※東京都無電柱化計画について、北区にて概要を作成）

○無電柱化のしくみ

電線共同溝とは、電線を地下の空間に収容するための施設で、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき整備を行います。この法律によって、電線共同溝の整備に指定した道路では、新たな電柱および電線の占用を制限することが可能になります。電線共同溝は、主に管路部、特殊部、引込管などで成り立っています。



出典：東京都建設局ホームページ
http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kanri/gaiyo/chichuka/mudentyuuka-3.html

○東京都における自治体への無電柱化支援

東京都では「無電柱化チャレンジ支援事業制度」として、自治体への無電柱化支援を実施しており、無電柱化を推進しています。

無電柱化チャレンジ支援事業制度

区市町村道の無電柱化に係る支援

これまでの取組み

○「防災に寄与する路線」等に対する 財政支援（平成20年4月1日より施行）
○「区市町村職員向け」の研修会実施等による技術支援

新たな取組み

○「無電柱化チャレンジ支援事業制度」の創設（平成29年4月1日より施行）
① 補助対象：推進計画の策定、チャレンジ路線の検討、チャレンジ事業
② 補助期間：平成30年度までに業務着手し、チャレンジ事業の認定を受けた場合、事業完了まで事業費を補助する。

無電柱化チャレンジ路線（補助対象）

・現道で無電柱化事業の整備実績がない区市町村
・原則、歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない区間があるなど地上機器を設置することが困難な路線

新たな取組に「チャレンジ」する路線

区市町村道の無電柱化整備箇所

【墨田区（タワービュー通り）】

【新宿区（三栄通り）】

無電柱化チャレンジ支援事業

財政支援

○ 事業化に向けた検討に要する費用や支障移設や本体構築等の工事に要する費用に対して補助します。

事業名	補助内容	補助率
無電柱化推進計画等の策定	○ 無電柱化推進計画や無電柱化基本方針を策定するのに必要な基礎調査に係る費用を補助 ○ 無電柱化推進計画や無電柱化基本方針の策定に係る費用を補助	都費100%
無電柱化チャレンジ路線の検討	○ 無電柱化チャレンジ路線の選定に係る調査費を補助 ○ 無電柱化チャレンジ路線の事業化に向けた技術検討（調査・設計）に係る費用を補助 ○ 技術検討会・地元協議会の運営補助及び地元合意形成に係る費用を補助	都費100%
無電柱化チャレンジ事業	○ 無電柱化チャレンジ路線の事業実施に係る費用を補助（測量設計費、移設補償費、工事費） ○ 地上機器設置に伴う用地取得に係る費用（用地費）を補助（国と個別協議が必要）	国費55%、都費45% （測量設計費は都費100%）

技術支援

○無電柱化チャレンジ路線の取組内容

①浅層埋設や都の新技術等の低コスト手法を導入した検討
②民地や公共用地を活用した地上機器設置箇所の検討

○技術検討会

・区市町村が無電柱化チャレンジ路線における技術的課題について電線管理者等の関係事業者と検討する会議
・都がオブザーバーとして参加し、国や都の低コスト化に向けた取組等の情報を提供

区市町村道の無電柱化事業に対する補助制度

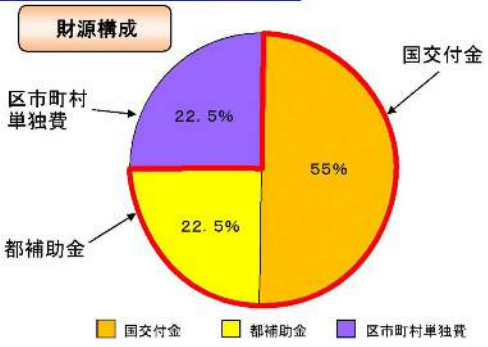
対象路線

○ センター・コア・エリア内
○ 主要駅周辺
○ 主要観光地周辺
○ 防災に寄与する路線

補助期間

○ 平成36年度まで

財源構成

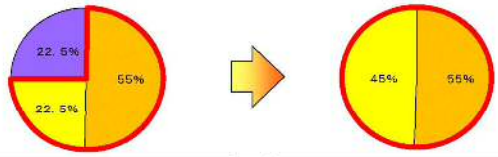


※交付金は現行の交付率を基に記載

【墨田区（言問通り）】
（整備前）

（整備後）

競技会場周辺等の区市道の無電柱化事業に対する補助



無電柱化に要する費用のうち、国交付対象事業費から国交付金及びその他の収入を控除した額の二分の一を都が補助する。

無電柱化に要する費用のうち、国交付対象事業費から国交付金及びその他の収入を控除した額のすべてを都が補助する。
測量費、設計費については、国交付金の採択に係わらず、予算の範囲内で全額を補助する。

補助期間

○ 平成31年度まで

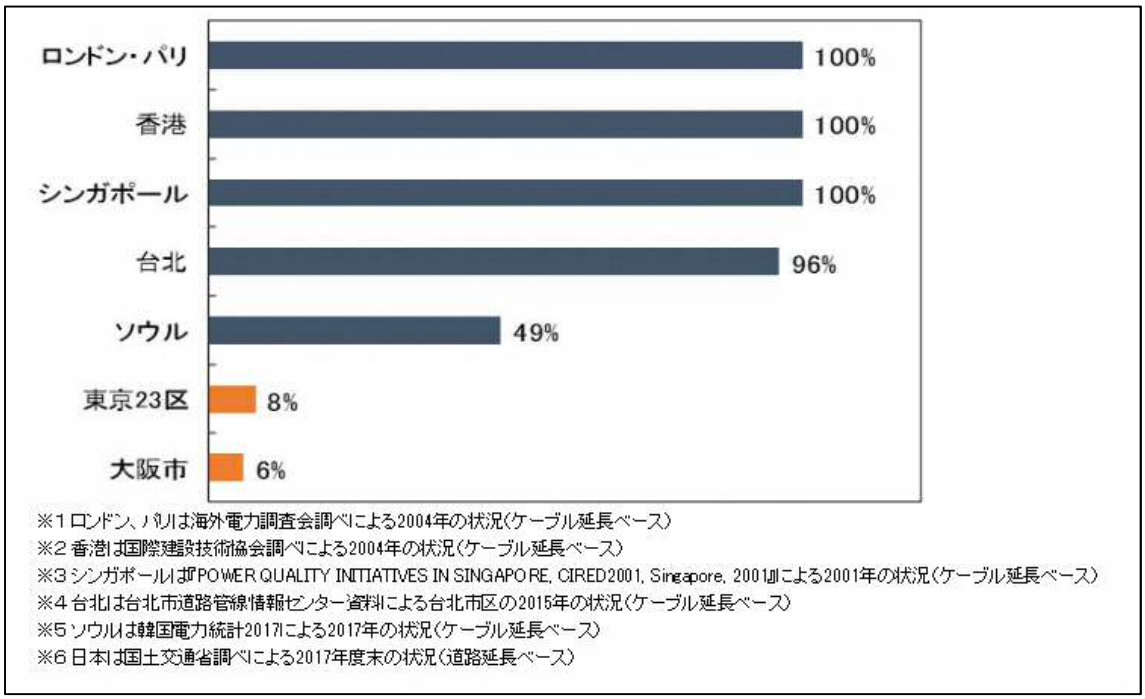
出典：東京都建設局ホームページ
http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kanri/gaiyo/chichuka/mudentyuuka-top.html

○無電柱化に関連するデータ集

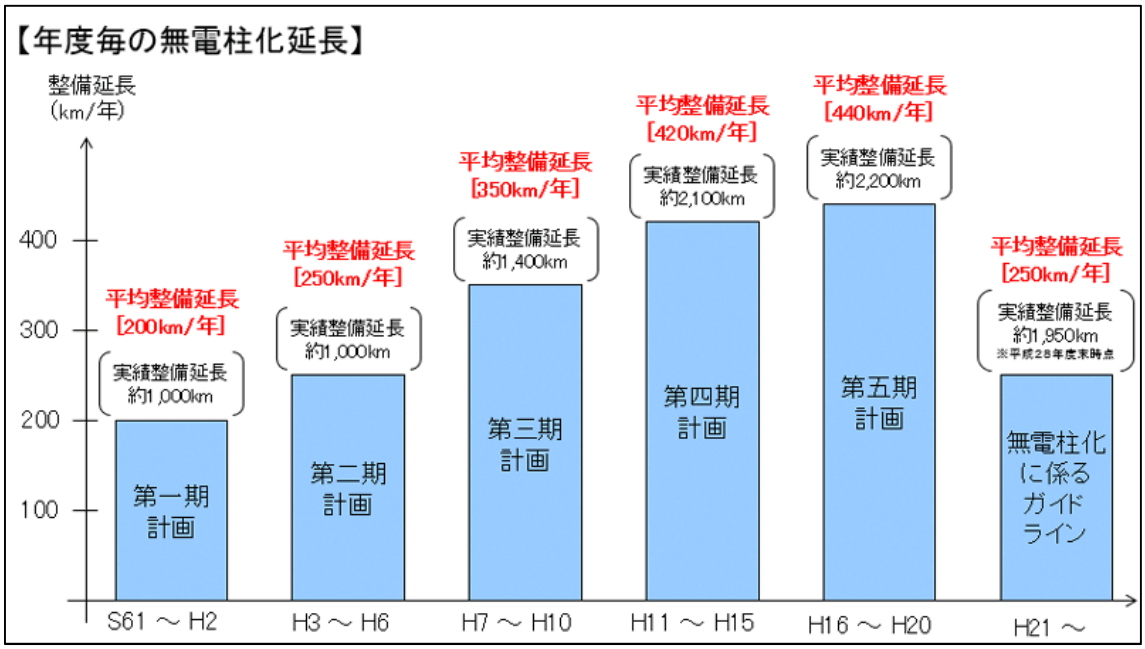
（※国土交通省のホームページを出典として作成）

出典：国土交通省ホームページ（2018 年 11 月時点）
http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_13.html

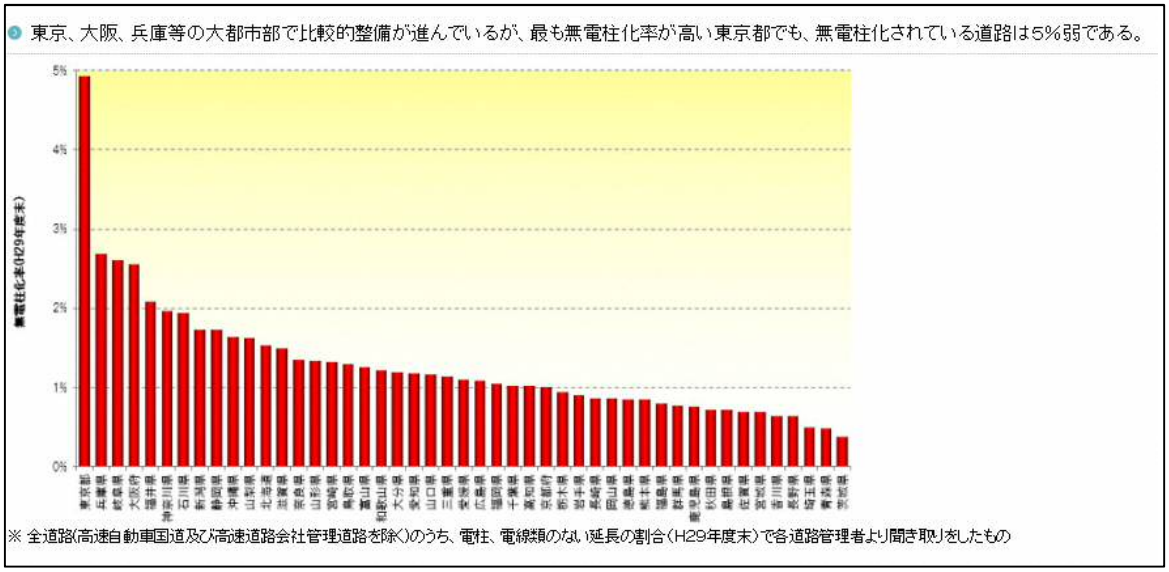
【無電柱化の整備状況（国内、海外）】



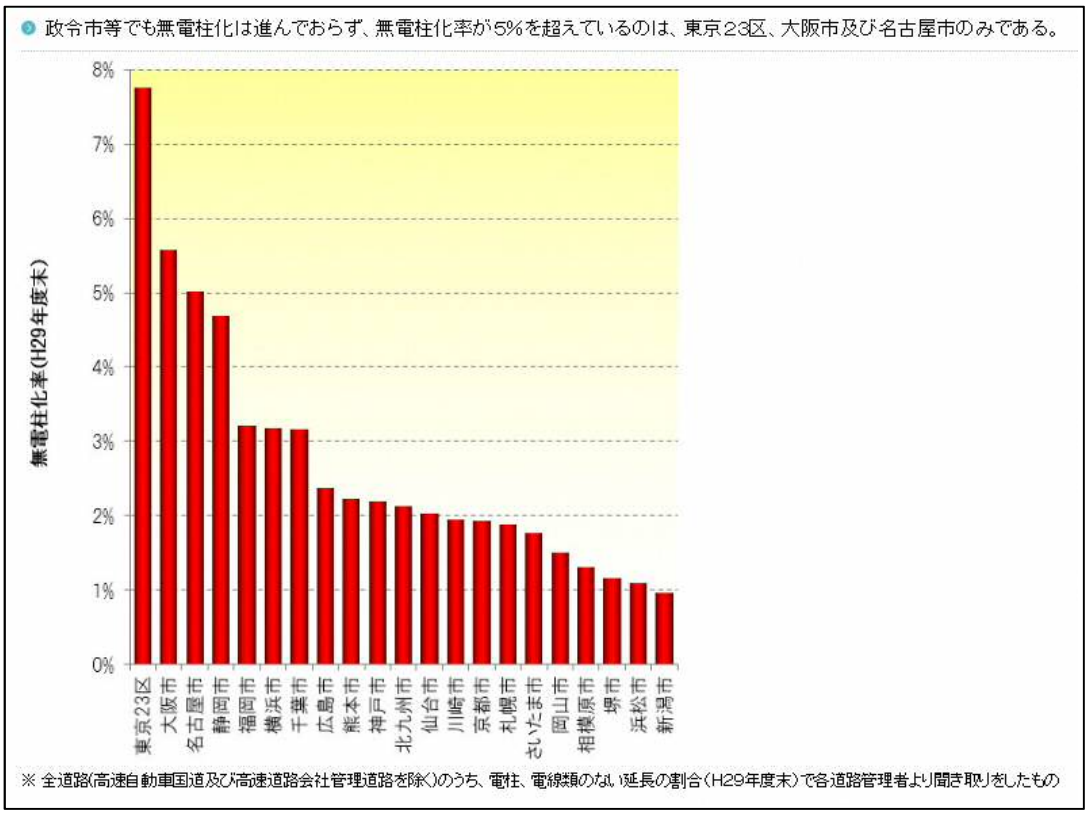
【無電柱化の整備延長の推移】



【無電柱化の整備状況（都道府県）】



【無電柱化の整備状況（特別区、政令市）】



【地震等の災害による電柱の倒壊状況】

災害	年月	名称	電柱の倒壊状況	
地震	1995 年 1 月	阪神淡路大震災 （兵庫県南部地震）	**電力：約 4,500 基**※1 **通信：約 3,600 基**※2 （供給支障に至ったもののみ） →倒壊した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。 ※1 「地震に強い電気設備のために」（資源エネルギー庁編） ※2 NTT 調べ	
台風	2003 年 9 月	台風 14 号	宮古島市全体 **電柱 800 本** →倒壊した電柱により、通行不能箇所が多数発生。 ※沖縄電力調べ	 出典:NPO 法人電線のない街づくり支援ネットワーク
津波	2011 年 3 月	東日本大震災 （東北地方太平洋沖地震）	**電力：約 28,000 基**※1 **通信：約 28,000 基**※2 （供給支障に至ったもののみ） →断線した電線が発災直後の道路の啓開作業を阻害。 ※1 経済産業省 HP ※2 NTT 調べ	
竜巻	2013 年 9 月	－	**埼玉県 越谷市 46 本**※1 **千葉県 野田市 5 本**※2 ※1 越谷市 HP ※2 内閣府 HP	

【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%	1/20	約 4,500 本※5
東日本大震災	通信※3	地震動エリア　：0.0% 液状化エリア　：0.1% 津波エリア　　：0.3%	地震動エリア　：0.0% 液状化エリア　：0.9% 津波エリア　　：7.9%	1/25	約 28,000 本※4
	電力※4	（データなし）	（データなし）	－	約 28,000 本※6

（出典）
○電力[東日本大震災]：東北電力・東京電力調べ
○電力[阪神・淡路大震災]：地震に強い電気設備のために（資源エネルギー庁編）
○通信：NTT 調べ

※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）
［地震動エリア］　（岩手県）宮古市（栃木県）宇都宮市、小山市、佐野市、日光市、鹿沼市、真岡市、那須塩原市、足利市、栃木市
［液状化エリア］：（千葉県）千葉市、浦安市、船橋市、津田沼市、幕張市
［津波エリア］　：（岩手県）野田村、久慈市（宮城県）塩釜市、岩沼市、石巻市、名取市
※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）

北区無電柱化推進計画

刊行物登録番号

平成 31 年 3 月発行
発行　東京都北区土木部土木政策課
〒114-8508
東京都北区王子本町一丁目 15 番 22 号