

# **東大和市無電柱化推進計画（案）**

# 目 次

はじめに .....	1
1. 計画策定の目的と位置付け .....	2
(1) 計画の目的 .....	2
(2) 計画の位置付け .....	3
(3) 計画の期間 .....	3
2. 無電柱化の現状 .....	4
3. 無電柱化の手法 .....	5
(1) 無電柱化の整備手法 .....	5
(2) 電線共同溝方式の概要 .....	6
(3) 低コスト手法 .....	7
4. 無電柱化推進の課題 .....	8
(1) 整備コストの縮減と財源の確保 .....	8
(2) 事業期間の短縮と沿道住民の理解・協力 .....	9
(3) 計画的かつ効率的な無電柱化の推進 .....	9
5. 無電柱化の推進に関する基本的な方針 .....	10
(1) 無電柱化の目的 .....	10
(2) 無電柱化の整備方針 .....	11
(3) 無電柱化の整備目標 .....	12
(4) 無電柱化検討路線の抽出／無電柱化候補路線の選定 .....	12
(5) 無電柱化推進計画 計画路線図 .....	15
6. 無電柱化を計画的に推進するための施策 .....	16
(1) 主に取り組む施策 .....	16
(2) その他の施策 .....	19

## はじめに

令和6（2024）年1月に発生した能登半島地震では、電柱の倒壊により電力・通信の供給が滞つただけでなく、倒壊した電柱や断線した電線が道路をふさぎ、救急活動や物資の輸送の妨げとなる等、防災の観点における無電柱化の必要性が再認識されました。

日常生活においても、歩道や道路上に設置された電柱は、歩行者や車いすの安全で円滑な通行の妨げとなることがあります、上空に張り巡らされた電線は、景観を損ねる原因となっています。

国においては、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進すること等を目的とした「無電柱化の推進に関する法律」（以下「無電柱化法」という。）（平成28（2016）年施行）の制定を契機に、平成30（2018）年に「無電柱化推進計画」を策定し、令和3（2021）年に改定しました。

東京都においても、平成29（2017）年に「東京都無電柱化推進条例」の制定を契機に、平成30年（2018）年に「東京都無電柱化計画」を策定し、令和3年（2021）年に改定しました。



出典：国土交通省ホームページ

市では、令和7（2025）年3月に、「東大和市都市マスタープラン」を改定し、20年後の都市の将来像を「住みたい 住み続けたい 成長するまち」と掲げ、次世代の子どもたちにつなげるまちづくりを進めており、「地震や火災に強い都市基盤の構築」等に資する無電柱化を推進することとしています。

東大和市無電柱化推進計画（以下「本計画」という。）は、これらの背景や国・東京都の計画、「東大和市都市マスタープラン」に掲げたまちづくりの方針を踏まえ、東京都や関係者との連携のもと、安全で美しい都市空間の形成に向け、市における無電柱化の推進に関する基本的な方針、目標、施策等を定めるものです。

# 1. 計画策定の目的と位置付け

## (1) 計画の目的

本計画は、「無電柱化法」や「東京都無電柱化計画」等を踏まえ、市が管理する道路（以下「市道」という。）における無電柱化の推進に関する基本的な考え方等を示すとともに、多額の費用と時間を要する無電柱化を限られた財源と人的資源の中、優先的に実施する路線や施策等を示し、総合的、計画的かつ効率的に事業を推進するために策定するものです。

«無電柱化の3つの目的（東京都無電柱化計画（改定）令和3（2021）年）»

### ○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災を軽減し、電気や電話などのライフラインの安定供給を確保する。

### ○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。

### ○良好な都市景観の創出

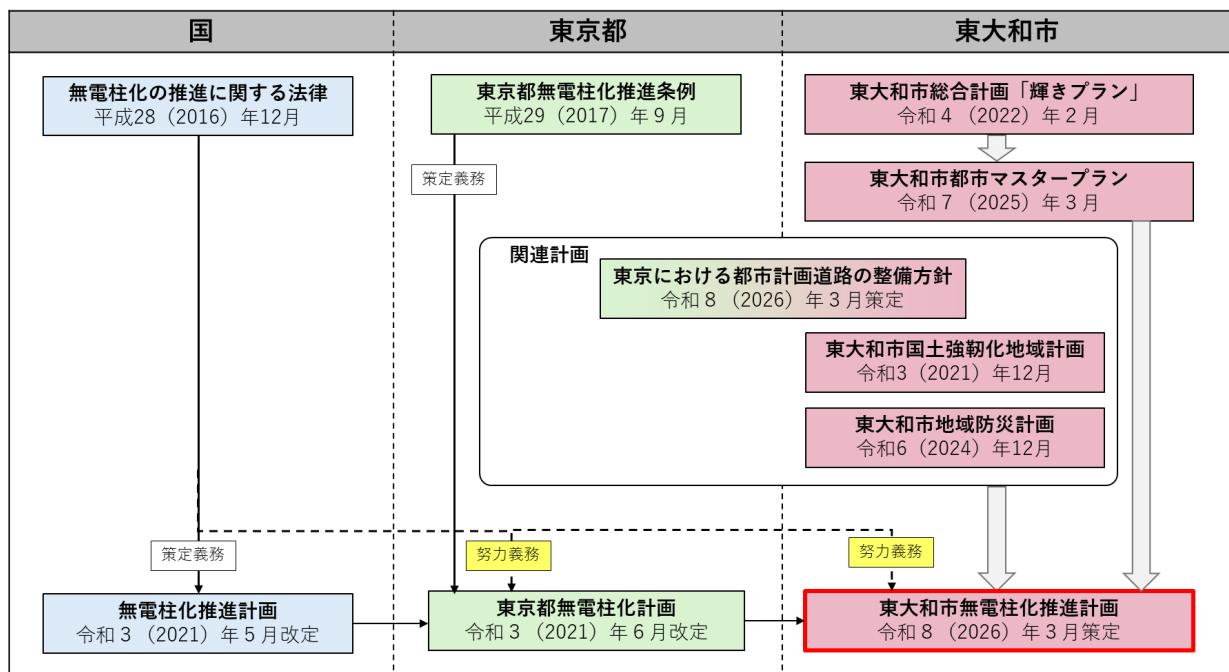
視線をさえぎる電柱や電線をなくし、都市景観の向上を図る。

出典：東京都ホームページ

## (2) 計画の位置付け

本計画は、「無電柱化法」の第8条第2項に基づく、市町村が定める「無電柱化推進計画」として策定します。また、「東大和市総合計画『輝きプラン』」や「東大和市都市マスタープラン」を踏まえるとともに、関連計画と整合を図ります。

«本計画の位置付け»



## (3) 計画の期間

本計画の期間は、「東大和市都市マスタープラン」を踏まえつつ、関連計画である「東京における都市計画道路の整備方針」の期間との整合を図り、令和8（2026）年度～令和22（2040）年度の15年間とします。

また、今後の社会情勢の変化等に柔軟に対応するため、必要に応じて計画の見直しを検討します。

«本計画の計画期間»

主体	計画の名称	令和7（2025）年度	令和22（2040）年度
東京都	東京都無電柱化計画	令和3（2021）年 6月改定	
東京都特別区 26市2町	東京における都市計画道路の整備方針		令和8（2026）年3月策定 15年間
東大和市	東大和市都市マスタープラン		令和7（2025）年3月改定 20年間
東大和市	東大和市無電柱化推進計画		令和8（2026）年3月策定 15年間

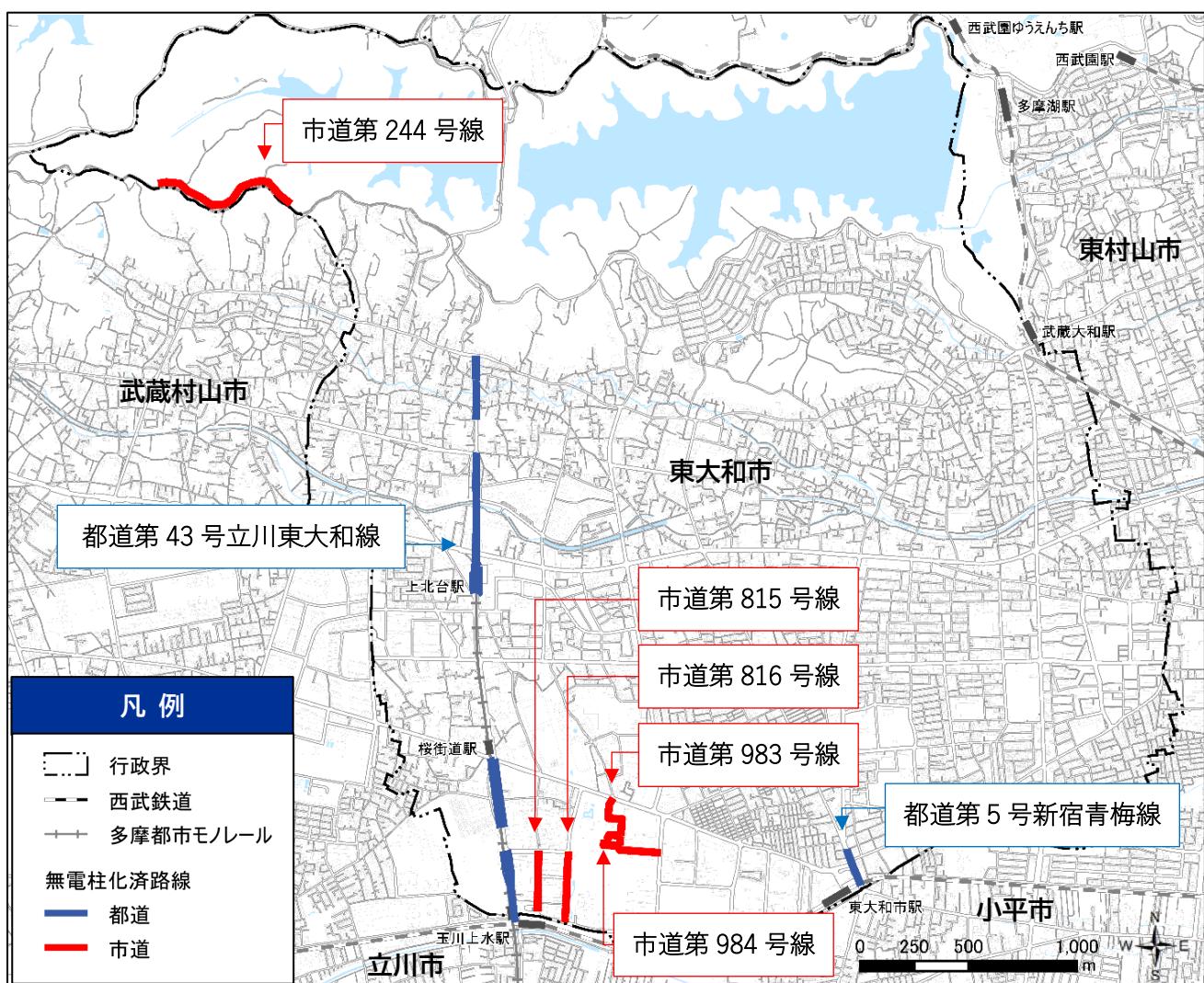
## 2. 無電柱化の現状

市道においては、玉川上水駅北側の市道第 815 号線等、無電柱化済路線<sup>※1</sup>がありますが、市道の無電柱化率<sup>※2</sup>は約 0.8%であり、東京都全区市町村の総道路延長における無電柱化率約 3 %と比べ、低い水準です。

«市道の無電柱化率» (令和 7 年 12 月現在)

区分	道路総延長 (A)	無電柱化済路線延長 (B)	無電柱化率 (B/A)
市道	約 212.4km	約 1.8km	約 0.8%

«無電柱化現況図»



※1 無電柱化済路線：電線共同溝方式等により電線類の埋設管が敷設され、地上機器が設置されている路線及び区間（本計画上の定義）

※2 無電柱化率 : 無電柱化済路線延長を道路総延長で除した値

### 3. 無電柱化の手法

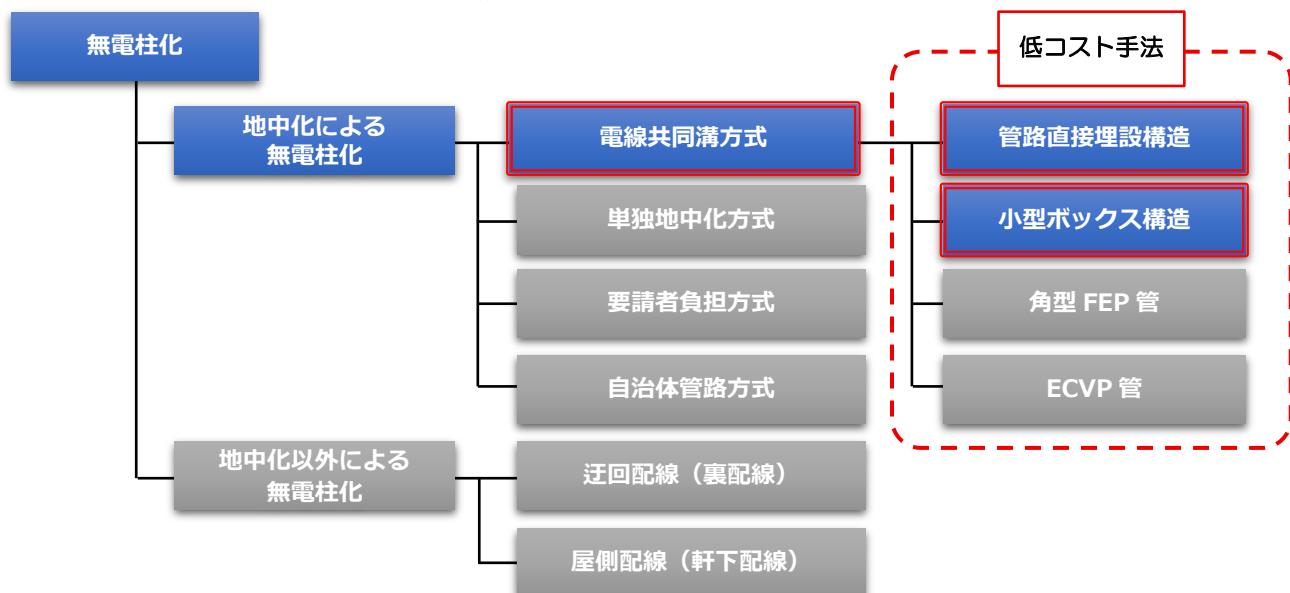
#### (1) 無電柱化の整備手法

無電柱化は、関係者との連携と適切な役割分担のもとで、整備手法を検討し効率的に整備を進める必要があります。

整備手法は、電線類を地中に埋設する「地中化による無電柱化」と、電線類を地中に埋設せず、裏通りや脇道に移設し、架空線で引き込む「地中化以外による無電柱化」の2つに分類されます。

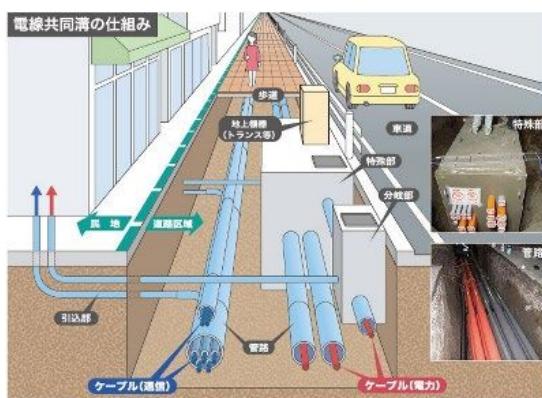
地中化による電線共同溝方式は、現時点で最も一般的な整備手法であり、市内の無電柱化事業中路線との連続性を確保できることや、国や東京都において更なるコスト縮減が検討されていること等の理由から、市では原則として「電線共同溝方式」を採用し、無電柱化を推進します。なお、路線の整備状況や既設埋設物の状況等に応じ、その他の方式についても検討します。

«無電柱化の整備手法について»

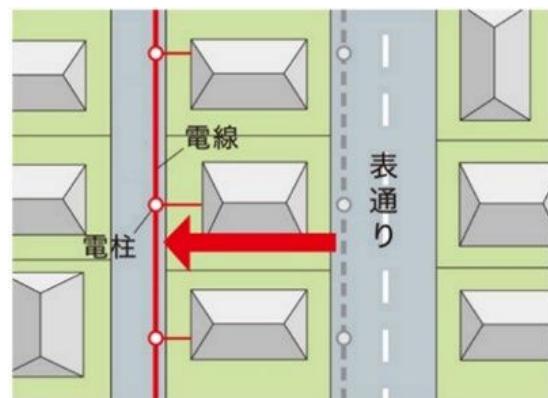


«地中化による無電柱化と地中化以外による無電柱化のイメージ図»

地中化による無電柱化（一般的な管路直接埋設構造）



地中化以外による無電柱化（迂回配線）



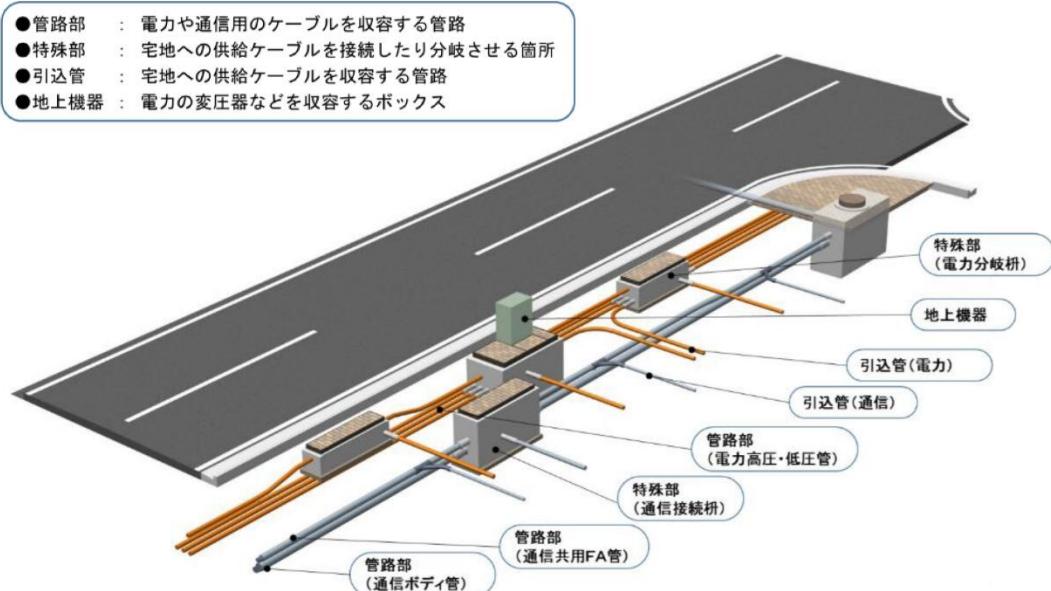
出典：国土交通省中部地方整備局ホームページ「無電柱化の推進」より

## (2) 電線共同溝方式の概要

電線共同溝方式は「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、地上機器等を整備します。

整備に当たっては、歩行者や車いすの通行に必要となる歩道幅員 2.0mに加えて、地上機器の幅 0.45mが必要となるため、原則、歩道幅員 2.5m以上の歩道幅員を満たす必要があります。

«電線共同溝方式のイメージ図»



出典：東京都無電柱化計画（改定）

※ 電線共同溝の整備等に関する特別措置法：電柱・電線の地中化を推進するために、道路管理者と電気・通信事業者の役割や協力体制、整備手続を定めた法律

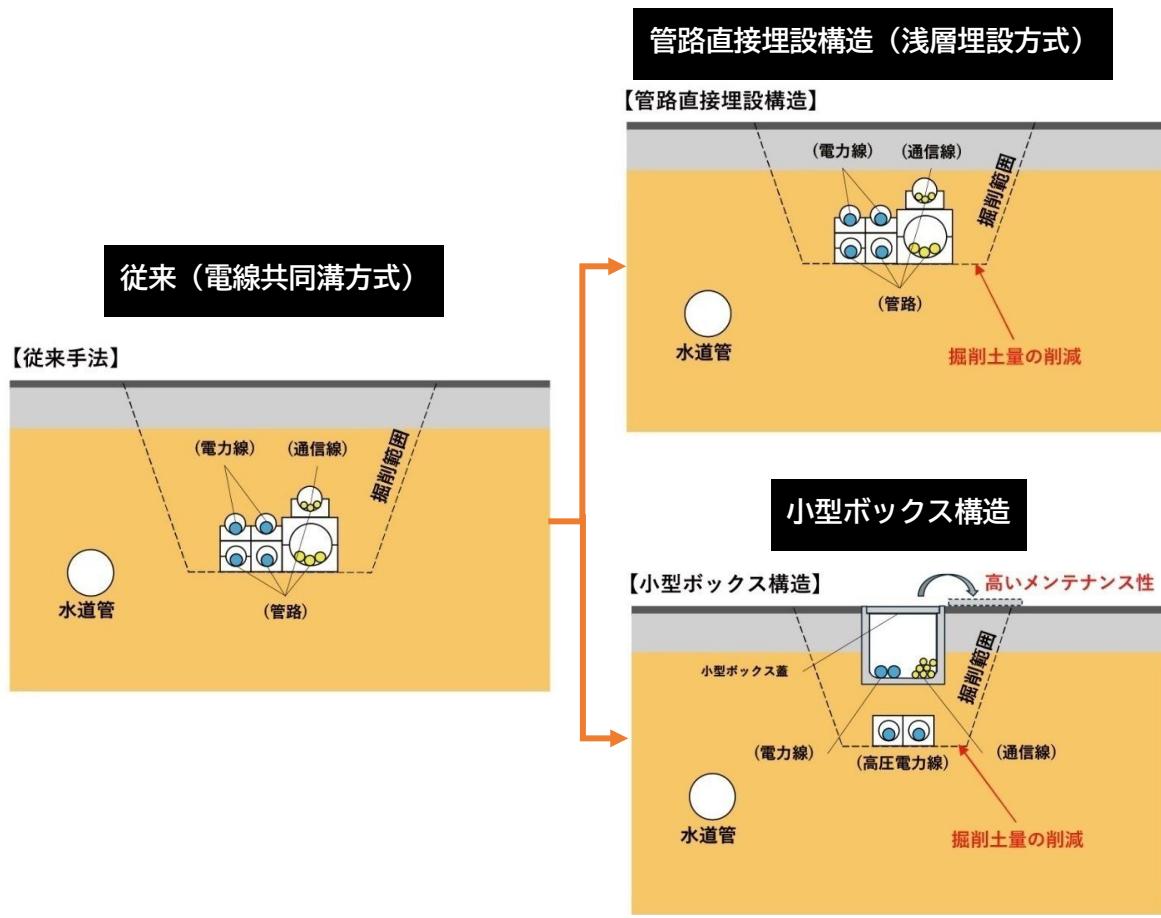
### (3) 低コスト手法

無電柱化に要する費用は、電線共同溝方式の場合、1 kmあたり約 5.3 億円といわれており、整備費用が高いことが、無電柱化が進まない要因の 1 つとして挙げられています。

このため、コスト縮減や施工性向上を目的として、「埋設深さ及び電力線と通信線との離隔距離に関する基準の緩和」、「より低コストな管路材（角型 FEP 管<sup>※1</sup>、ECVP 管<sup>※2</sup>）の導入」等が進められています。

近年では、電線を地中の浅い位置に埋設する「管路直接埋設構造（浅層埋設方式）」や、通信・電力設備を分離して設置する分割型の「小型ボックス構造」等が実用化されています。これらの手法は、掘削量の抑制等により施工期間の短縮や整備費用の縮減が期待されます。

«管路直接埋設構造（浅層埋設方式）・小型ボックス構造のイメージ図»



出典：国土交通省ホームページ

※1 角型 FEP 管：「曲げやすい」、「軽量」、「波付でたわみが少ない」、「地中配管の際に管台が不要」等の特長を有している管路材

※2 ECVF 管：従来の管路材と同水準の施工性を確保し、経済性に配慮された管路材

## 4. 無電柱化推進の課題

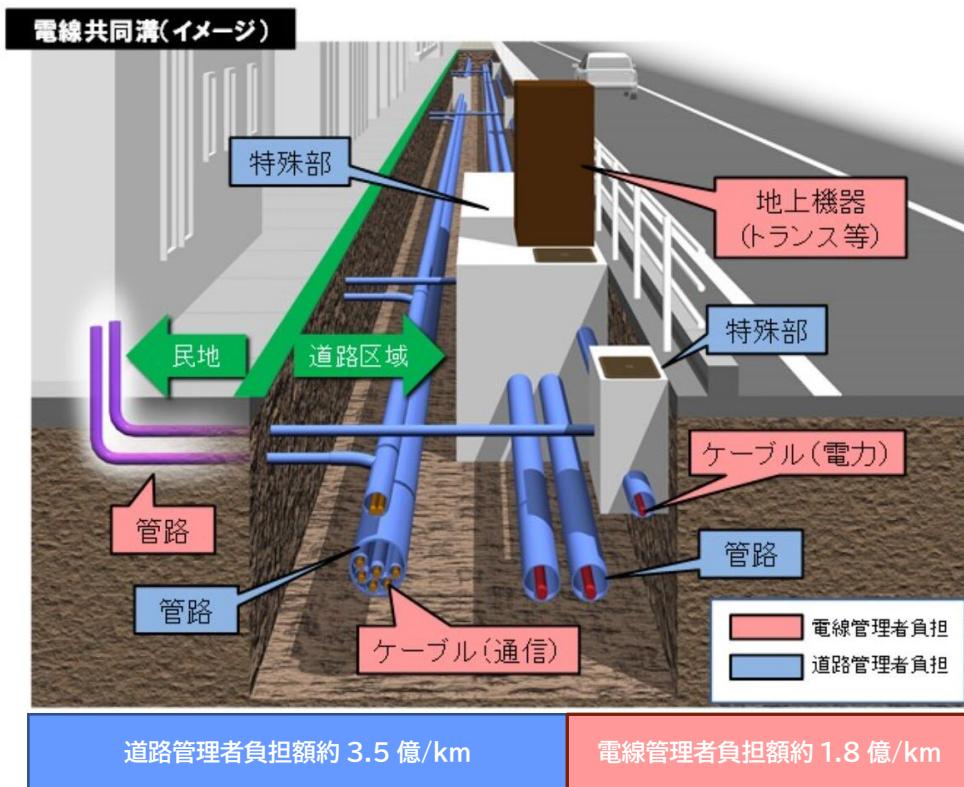
### (1) 整備コストの縮減と財源の確保

電線共同溝方式による無電柱化は、道路管理者と電線管理者（電気・通信事業者）がそれぞれ費用を負担して整備します。電線共同溝施設の延長 1km 当たりで道路管理者が負担する特殊部や管路の整備に約 3.5 億円、このほかに電線管理者が地上機器の設置や入線を行う費用として約 1.8 億円（総額約 5.3 億円<sup>※</sup>）と多額の整備コストを要します。

このため、限られた財源の中で事業を推進するに当たり、国及び東京都の補助制度を積極的に活用するとともに、技術開発の動向を見極めながら、更なる低コスト手法の導入を検討する必要があります。

※平成 26（2014）年 国土交通省調べ

«電線共同溝の整備に係る費用負担のイメージ»



出典：国土交通省ホームページ

## (2) 事業期間の短縮と沿道住民の理解・協力

無電柱化は、設計段階から水道、電気、ガス等、多数の企業者と調整し、支障となる埋設物の移設（支障移設工事）、電力・通信の供給工事等（電線共同溝本体工事、ケーブル入線・引込管工事）に段階的に取り組む必要があります。また、一般的に道路延長約400mの無電柱化を実施するためには、約7年間と長い期間を要します。

このため、関係機関との十分な調整を行い、一体となって工期の短縮に努めるとともに、工事の実施に当たっては、沿道住民の理解・協力を得る必要があります。

«無電柱化の標準的なスケジュール»

道路延長約400m当たり	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（改定）

## (3) 計画的かつ効率的な無電柱化の推進

当市における無電柱化率は約0.8%であり、東京都全区市町村の道路総延長における無電柱化率約3%と比較し、低い水準となっています。

電線共同溝方式では、地上機器設置に必要な幅員2.5m以上を満たす歩道の地下空間に、既に埋設されている上水道管等に加え、新たに電力線や通信線等の電線類を埋設する必要があります。

なお、歩道幅員が2.5m未満、または歩道がない等、地上機器の設置が困難な場合は、公有地や民有地に地上機器を設置する等といった方法もありますが、電線共同溝方式に比べ、工事期間の長期化や整備コストが増大する傾向にあります。

このため、無電柱化の目的や地域の実情を踏まえ、計画的かつ効率的に無電柱化を推進する必要があります。

«地上機器が設置されている路線»



▲地上機器と歩道幅員（市道第815号線）

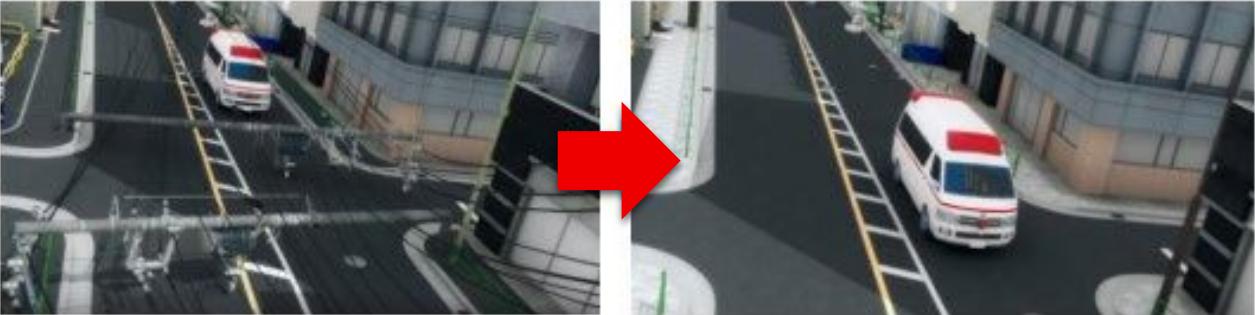


▲地上機器（市道第815号線）

## 5. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

### (1) 無電柱化の目的

無電柱化法においては、「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」等を図るため、無電柱化を推進することとしています。

「防災」	都市防災機能の強化
<p>災害時に電柱の倒壊による道路閉塞を防ぎ、消火・救助・救急等の応急活動の円滑化を図ります。</p> <p>«都市防災機能の強化のイメージ»</p>  <p>The image shows a comparison of two street scenes. On the left, there are several utility poles and cables above the road. An ambulance is shown driving through a narrow opening between these obstacles. A large red arrow points from this scene to the right. On the right, the same area is shown after utility pole removal, where the road is much wider and clearer for emergency vehicles like the ambulance.</p> <p>出典：東京都ホームページ「無電柱化ってなに？～東京を安全で美しい街に！～」</p>	

「安全・快適」	安全で快適な歩行空間の確保
<p>歩道内の電柱をなくし、子どもや高齢者、車いすやベビーカー等、誰もが安全で快適に移動できる歩行空間の確保を図ります。</p> <p>«安全で快適な歩行空間の確保のイメージ»</p>  <p>The image shows a comparison of two sidewalk scenes. On the left, a utility pole stands in the middle of the sidewalk, creating a narrow path for people. A person in a wheelchair and a child are shown struggling to maneuver around it. A large red arrow points from this scene to the right. On the right, the utility pole has been removed, creating a much wider and safer walking space for everyone, including the wheelchair user and the child.</p> <p>出典：東京都ホームページ「無電柱化ってなに？～東京を安全で美しい街に！～」</p>	

「景観」	良好な都市景観の創出
視線をさえぎる電柱や電線類をなくし、良好な都市景観の創出を図ります。	

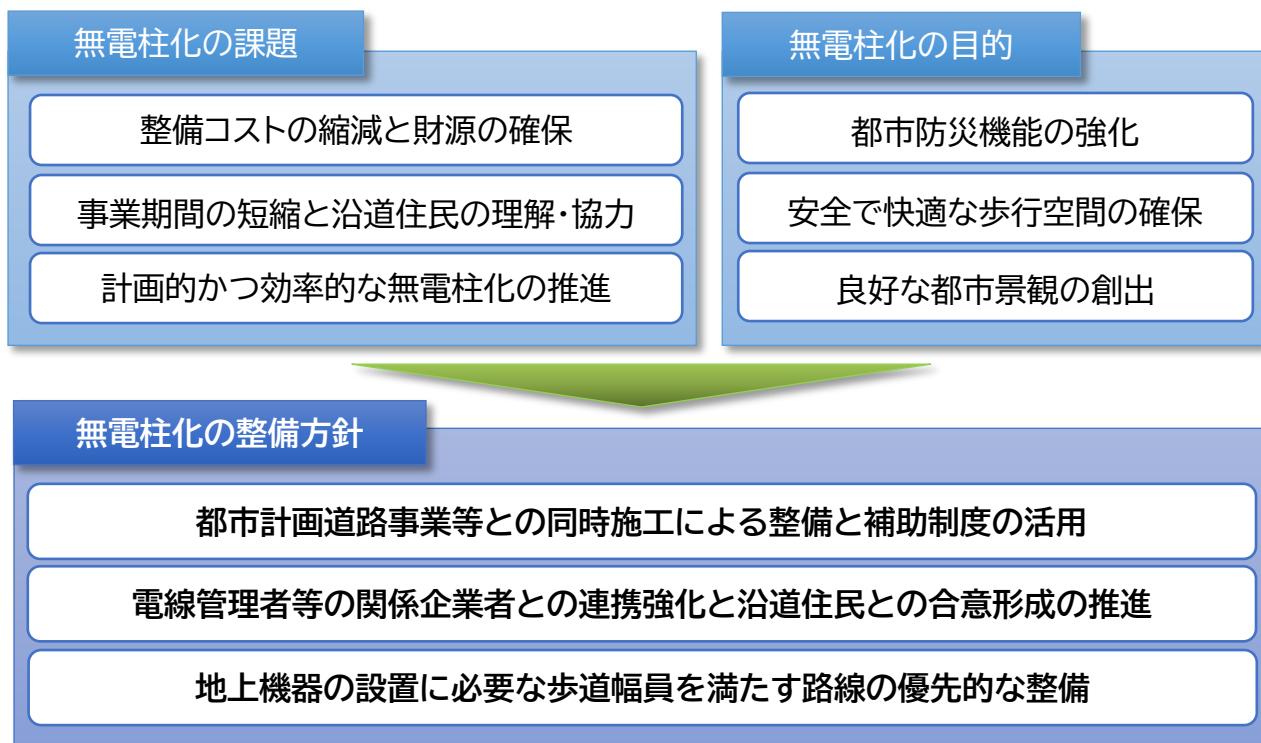
«良好な都市景観のイメージ»



出典：東京都ホームページ「無電柱化ってなに？～東京を安全で美しい街に！～」

## (2) 無電柱化の整備方針

無電柱化の課題や目的を踏まえ、「無電柱化の整備方針」を定めます。



### (3) 無電柱化の整備目標

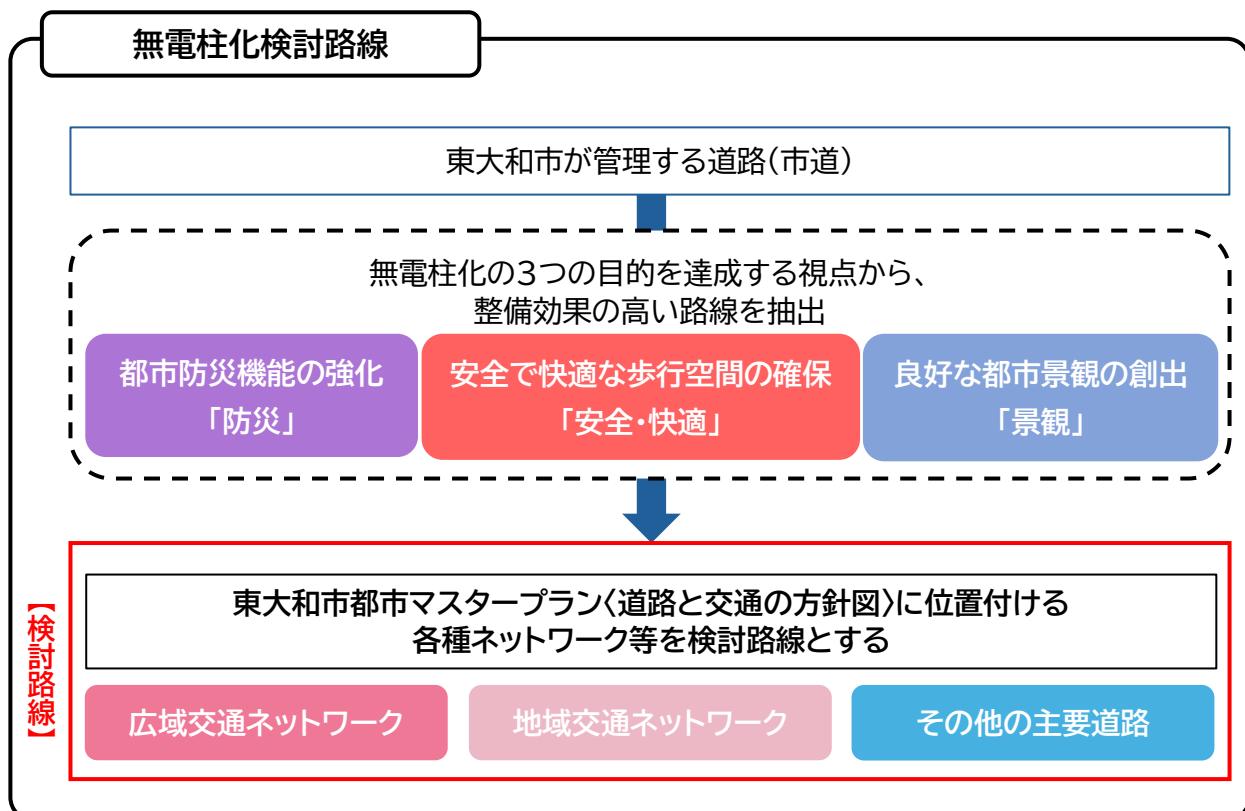
無電柱化の整備方針を踏まえ、優先的に無電柱化を実施する路線（無電柱化優先整備路線）を対象として、計画期間内「令和8（2026）年度～令和22（2040）年度」の事業着手を目指します。

### (4) 無電柱化検討路線の抽出／無電柱化候補路線の選定

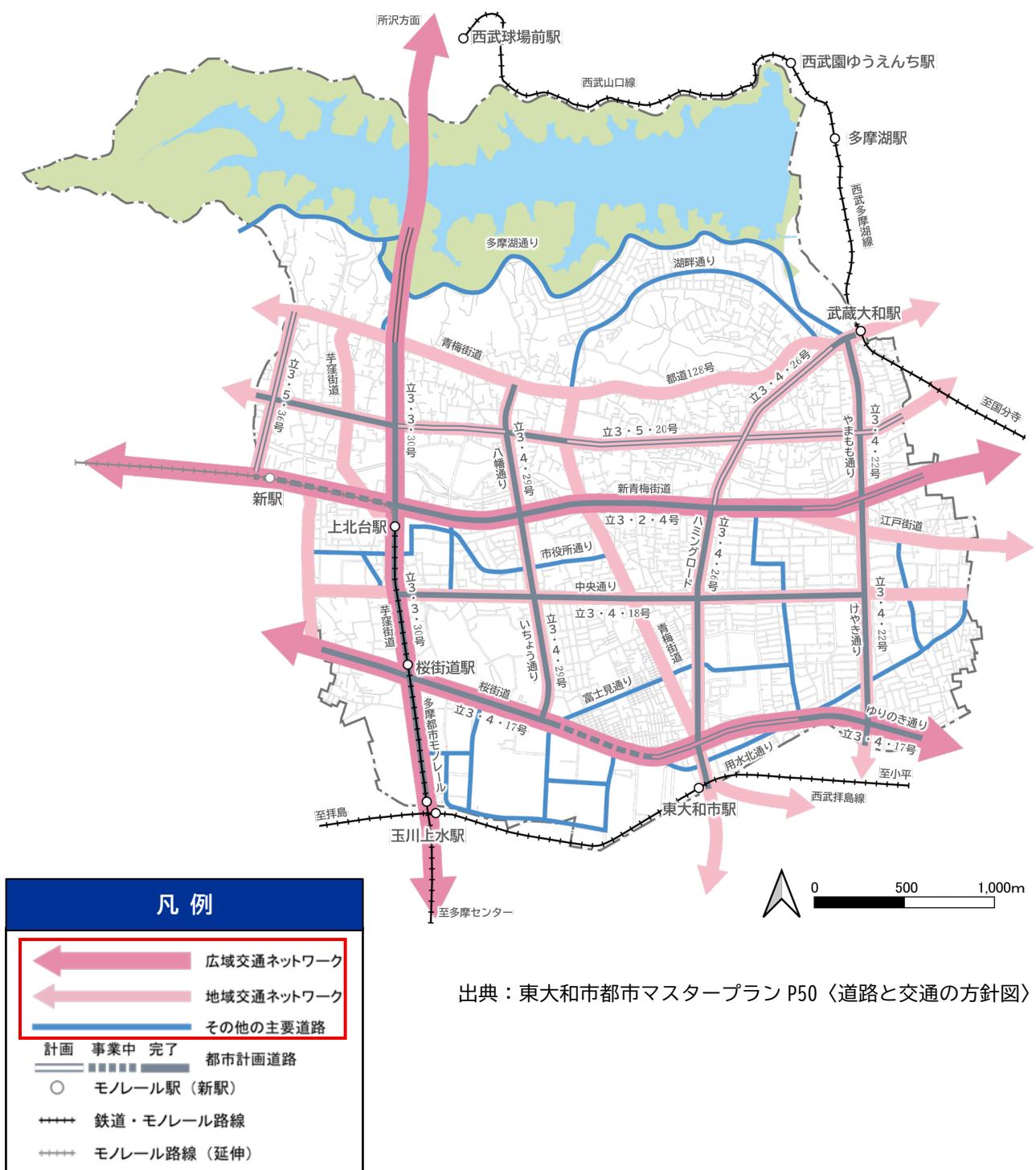
無電柱化の整備方針を踏まえ、以下のとおり無電柱化を検討する路線を抽出し、候補路線を選定します。

#### ①無電柱化検討路線の抽出

無電柱化を計画的に進めるため、市道を対象に、無電柱化を検討する路線を抽出します。



## 《無電柱化検討路線図》



## ②無電柱化候補路線の選定

①で抽出した「無電柱化検討路線」の中から、「無電柱化優先整備路線」と「次期計画で整備を検討する路線」を選定します。

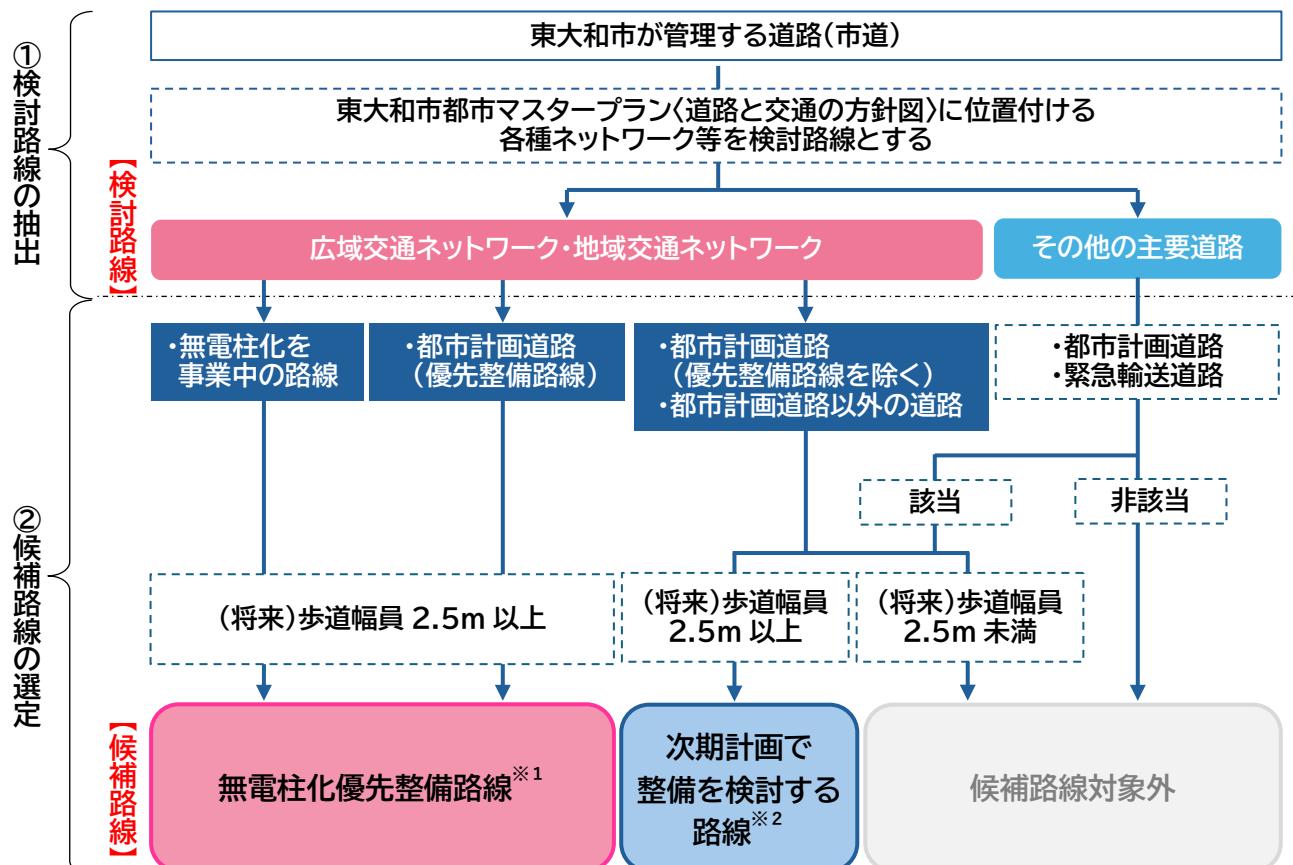
### 無電柱化優先整備路線

- 本計画期間内に事業着手を目指す路線等を「無電柱化優先整備路線」と位置付けます。  
⇒無電柱化を事業中の路線又は都市計画道路(優先整備路線)で、将来の歩道幅員2.5m以上が確保される路線

### 次期計画で整備を検討する路線

- 無電柱化優先整備路線以外の候補路線を「次期計画で整備を検討する路線」と位置付けます。  
⇒都市計画道路(優先整備路線を除く)又は都市計画道路以外の道路のうち、将来の歩道幅員2.5m以上が確保される路線  
⇒その他の主要道路のうち、都市計画道路又は緊急輸送道路に該当し、将来の歩道幅員2.5m以上が確保される路線

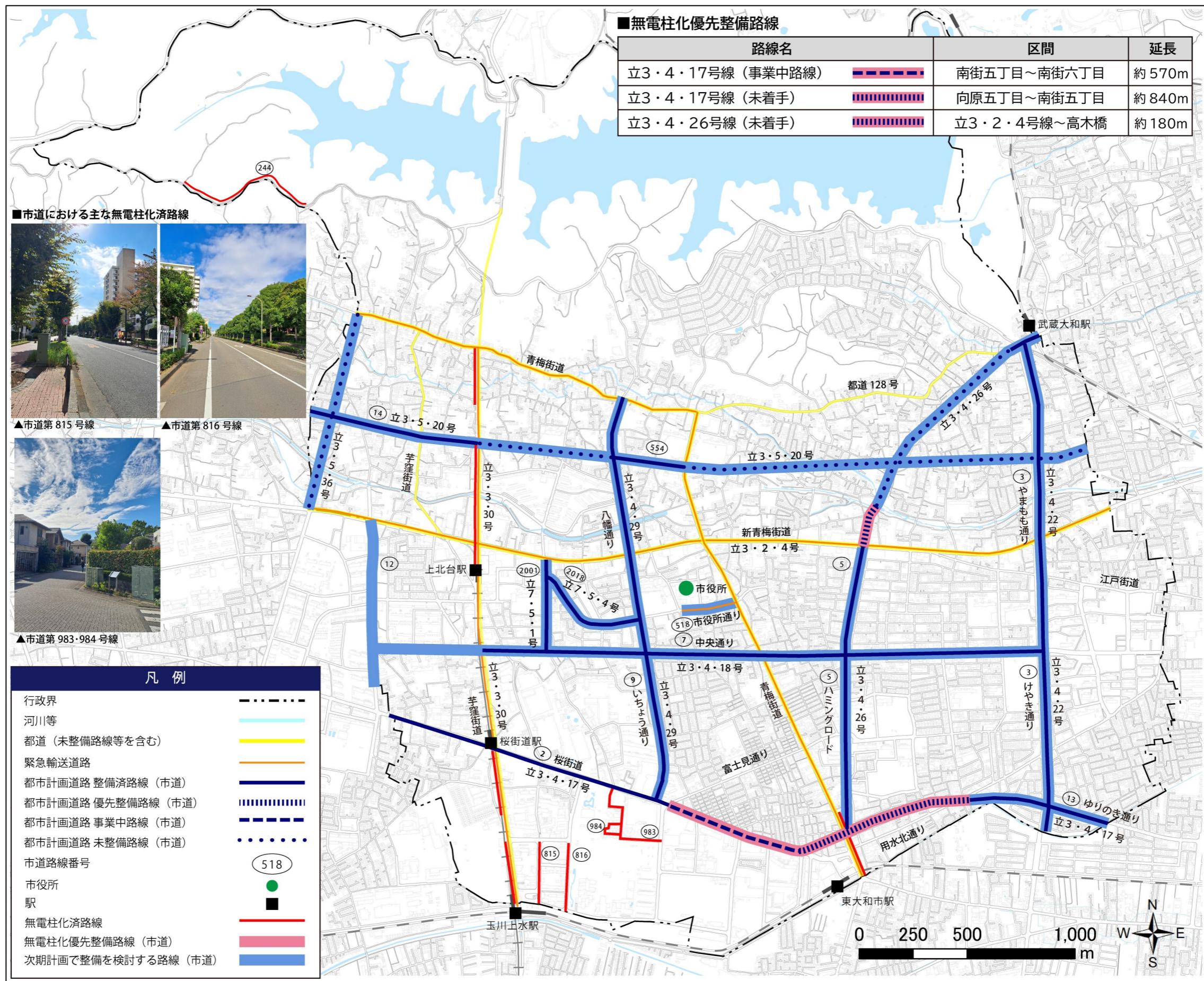
«無電柱化候補路線の選定フロー図»



※1 本計画の期間内に事業着手を目指す路線等

※2 整備済の道路については、路線全体の道路改良工事の機会を捉え検討

## (5) 無電柱化推進計画 計画路線図



## 6. 無電柱化を計画的に推進するための施策

### (1) 主に取り組む施策

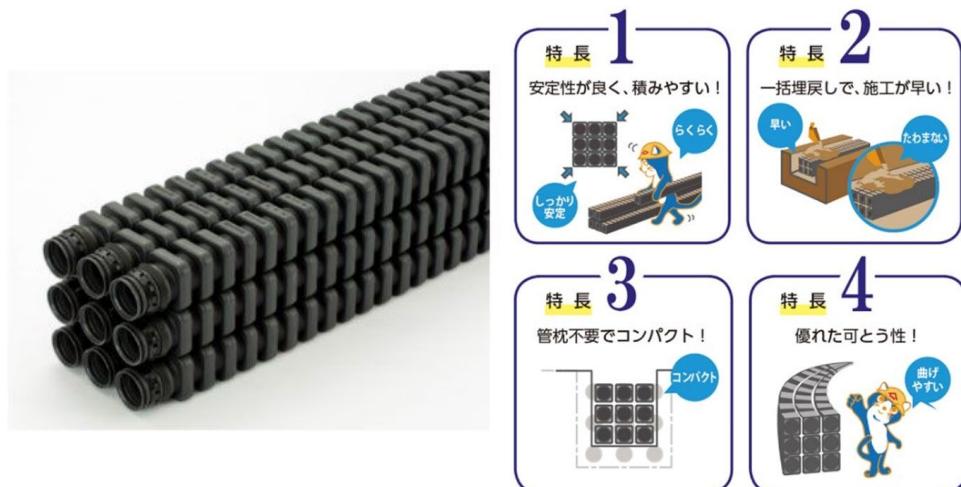
#### ①低コスト手法の導入検討

当市においても、無電柱化の整備コストの縮減と財源の確保は大きな課題のひとつです。

このため、無電柱化の計画的な推進に向け、整備対象路線の特性や交通状況、歩道幅員等を踏まえ、低コスト手法の導入を検討します。

地中化構造の手法である「管路直接埋設構造（浅層埋設方式）」、「小型ボックス構造」等の導入検討に加え、整備コストの縮減に資する「角型FEP管」、「ECVP管」等の管路材料の採用も検討します。

#### «整備コストの縮減に資する管路材料»



▲角型多条電線管（FEP管）のイメージと特長



#### 互換性 CCVP管と互換性を確保

CCVP管と同じ寸法のため、CCVP管からの切替が容易に行えます。



\*ECVP管は通信管(グレー)との識別のため、管体表示を赤色しています。

▲ECVP管のイメージ

出典：国土交通省ホームページ

## ②補助制度の活用

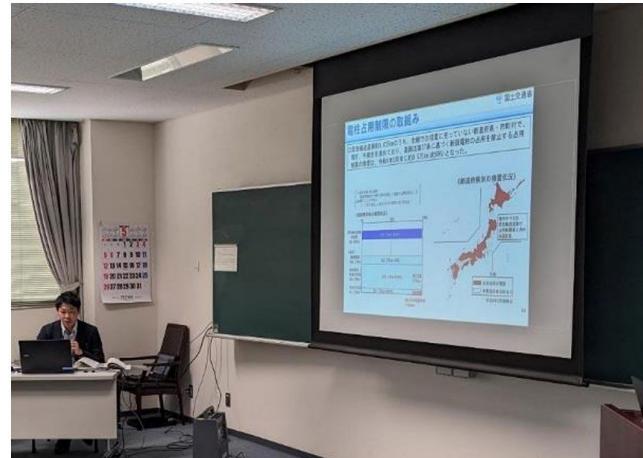
無電柱化の推進に当たり、国による補助制度である社会資本整備総合交付金（防災・安全交付金）等を活用し、必要となる財源の確保に努めます。また、東京都の補助制度や技術支援制度を積極的に活用します。

## ③外部機関の技術支援の活用

当市では、無電柱化の実績が少ないため、工事に必要となる道路構造、電気・通信設備等の幅広い分野にわたる専門的な知識を有する職員が不足しています。

このため、東京都や電線管理者、東京都都市づくり公社や専門コンサルタント等から技術的支援を受けるとともに、国や東京都が実施する研修・講習会へ参加することで、職員の技術力の向上を図ります。

«無電柱化の推進に関するブロック講習会の様子»



出典：国土交通省ホームページ

## ④関係者等との連携強化と合意形成の推進

無電柱化は、水道、電気、ガス等、多数の企業者と調整した上で、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り組む必要があるため、各企業者と情報を共有しながら連携し、計画的に整備を進めています。

また、無電柱化を推進するに当たり、沿道住民の理解と協力が不可欠であるため、説明会の開催等により、無電柱化の意義や事業スケジュールを丁寧に説明することで、合意形成を図ります。

«無電柱化を事業中の路線»



▲立3・4・17号桜街道線（桜街道）

«無電柱化優先整備路線»

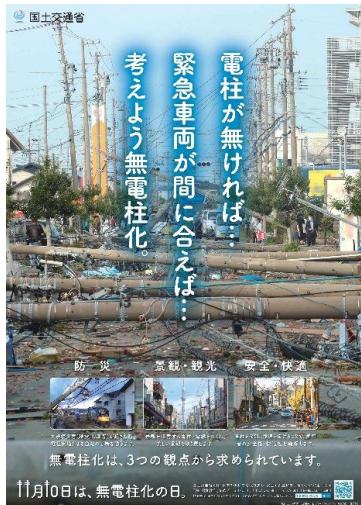


▲立3・4・26号東大和清水線

## ⑤広報・啓発活動の実施

無電柱化に関する市民の関心を高め、理解・協力が得られるよう、無電柱化の内容や整備効果に関する広報誌（パンフレット）や市の公式ホームページ、SNS等により、広く周知を図ります。

«啓発ポスター»



«無電柱化ファミリーイベントの様子»



出典：東京都ホームページ

## (2) その他の施策

### ①都道における無電柱化の要請

無電柱化が実施されていない都道の一部区間については、東京都へ無電柱化の実施を要請します。

«都道無電柱化の案内板»



▲立3・2・4号新青梅街道線（新青梅街道）

«都道の無電柱化済路線»



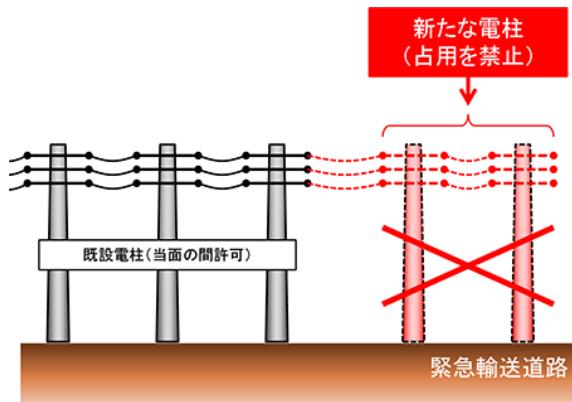
▲立3・3・30号立川東大和線  
(芋窪街道)

### ②建柱制限の実施

東京都では、「都市防災機能の強化」、「安全で快適な歩行空間の確保」、「良好な都市景観の形成」を目的として、道路法第37条第1項に基づき、新たな電柱の設置を制限する「新設電柱占用制限制度」を導入しています。この制度は、電柱の新設をこれ以上増やさないことを基本とし、東京都が管理する道路（都道および指定区間の国道等）において、平成29（2017）年9月1日から電柱の新設を禁止しています。また、国が管理する国道（緊急輸送道路等）についても、平成28（2016）年4月1日から新設電柱の占用を禁止しています。

当市においても、防災面等の観点から、市道第518号線で道路法37条に基づく新設電柱の占用制限措置を実施しており、その他の路線についても引き続き検討していきます。

«占用制限のイメージ»



出典：「無電柱化推進のための新たな取り組み」  
(国土交通省ホームページ)

«市内の新設電柱の占用制限路線»



▲市道第518号線（市役所通り）

### ③計画の進捗管理

無電柱化を着実に進めるためには、計画に基づいた進捗管理と定期的な検証が重要です。当市では、各年度の整備実績や課題を整理し、計画に定めた目標の達成状況を把握したうえで、PDCAサイクル（計画・実行・評価・改善）の確立を図ります。

これにより、実施状況に応じ、柔軟な計画の見直しや事業手法の改善を図り、効果的かつ効率的な推進体制を維持します。

#### コラム

#### ～面的整備事業と合わせた無電柱化の検討～

東京都では、宅地開発における電柱・電線の新設を抑制し、地域全体で無電柱化を推進することを目的として、「(仮称) 東京における宅地開発の無電柱化の推進に関する条例」の制定に向けた検討を進めています。

本条例（案）は、「都市防災機能の強化」、「安全で快適な歩行空間の確保」、「良好な都市景観の形成」を図ることを目的として、規制区域内で電柱等を新設しないことを原則とする制度を構築するものとなっています。

具体的には、都市計画法第29条に基づく開発許可を要する宅地開発行為のうち、規制区域で新たに道路を整備するものを対象として、開発事業者に「(仮称) 無電柱化実施計画書」の届出を義務化し、無電柱化を実施しない場合には指導・勧告をおこなう等を検討しています。

«開発道路へ電柱を新設した事例»



出典：(仮称) 東京における宅地開発の無電柱化の推進に関する条例の基本的な考え方

«市内の宅地開発での無電柱化の事例»



▲市道第983号線・市道第984号線  
(桜が丘二丁目)