

(仮称) 世田谷区無電柱化推進計画

(素案)



写真：区役所西通り

世田谷区

はじめに

世田谷区内には、多くの電力・通信需要に対応するため 53,995 本の電柱（平成 29 年末現在）が林立するとともに、それらを結ぶ電線類が輻輳し、住宅都市としての美しい景観を損ねています。また、歩道に立ち並ぶ電柱は、歩行者、ベビーカーや車いす利用者の通行の妨げとなっており、さらに災害時には、電柱の倒壊による道路の閉塞や電線の切断により、避難行動、救急活動、物資の輸送等に支障をきたすとともに、電力・通信サービスの安定供給も妨げられます。

そうしたことから、世田谷区は、「世田谷区無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化を一層推進していくことで、区民が安全で、安心した生活ができる道路環境の整備と、電柱・電線のない美しい街並みをとりもどすことによって、世田谷区の魅力向上を図ります。



目 次

1. 推進計画の趣旨.....	1
1.1 推進計画策定の背景.....	1
1.2 計画の目的と位置付け.....	1
(1)目的	1
(2)位置付け	2
1.3 計画の期間.....	2
2. 無電柱化の現状と課題.....	3
2.1 無電柱化の目的.....	3
(1)都市防災機能の強化	3
(2)安全で快適な歩行空間の確保	3
(3)良好な都市景観の創出.....	3
2.2 無電柱化の現状.....	4
(1)これまでの電線類地中化整備計画	4
(2)これまでの実績	4
(3)区道の電柱総数	8
2.3 無電柱化の課題.....	10
(1)地上機器の設置場所と電線埋設位置の確保.....	10
(2)地元との合意形成.....	10
(3)無電柱化にかかる多額の費用の低減.....	11
3. 無電柱化を推進するための方針.....	12
3.1 計画路線の基本的な考え方.....	12
(1)都市計画道路・主要生活道路等	12
(2)無電柱化の3つの目的に資する既存道路.....	12
(3)面的整備事業等により整備する道路	13
3.2 区道の無電柱化方式.....	14
4. 無電柱化を推進する計画路線.....	16
4.1 計画路線の選定.....	16
4.2 計画路線一覧と計画路線図.....	16

5. 無電柱化を推進する施策	19
5.1 都市計画道路・主要生活道路等	19
5.2 無電柱化の3つの目的に資する既存道路	19
5.3 面的整備事業等により整備する道路	19
(1)都市開発諸制度等により促進する無電柱化	20
(2)市街地整備等の機会を捉えた無電柱化	20
6. 無電柱化を推進するために必要な事項	21
6.1 国や東京都の支援制度の活用	21
6.2 新技術の導入	22
6.3 既存ストックの活用	23
6.4 区民の理解と関心の向上	23
(1)無電柱化事業のPR	23
(2)住民への説明	23
6.5 無電柱化整備における事業委託の検討	24

1. 推進計画の趣旨

1.1 推進計画策定の背景

世田谷区（以下、「区」という。）は、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」（平成 7 年 3 月 23 日法律第 39 号）に基づき、平成 8 年（1996 年）に初めて「電線類地中化整備計画」を策定してからこれまでの間、関係法令および国や東京都（以下、「都」という。）の方針や推進計画を踏まえて、整備計画を 4 回更新して、計画的に無電柱化整備を進めてきました。

平成 28 年（2016 年）には、「無電柱化の推進に関する法律」（平成 28 年 12 月 16 日法律第 112 号）が施行され、地方公共団体の責務が示されるとともに、無電柱化推進計画の策定が努力義務とされました。

また、都では平成 29 年（2017 年）に、「東京都無電柱化推進条例」が施行され、区市町村との連携及び道路法第 37 条第 1 項の規定による、都道における電柱の新設禁止が示されています。平成 30 年（2018 年）年 3 月には、条例に基づく「東京都無電柱化計画」が策定され、今後 10 年間ににおける無電柱化事業の基本方針や目標が示されました。この中で、遅れている区市町村道の無電柱化については、財政支援・技術支援を充実することによって促進する必要があるとしています。

さらに、国では、平成 30 年（2018 年）年 4 月に初の法定計画となる「無電柱化推進計画」が策定され、国としての無電柱化施策の基本方針や目標が示されました。

こうしたことから、区においても無電柱化施策の基本方針や目標を示す「世田谷区無電柱化推進計画」（以下、「本計画」という。）を策定し、更なる無電柱化を推進していきます。

1.2 計画の目的と位置付け

(1) 目的

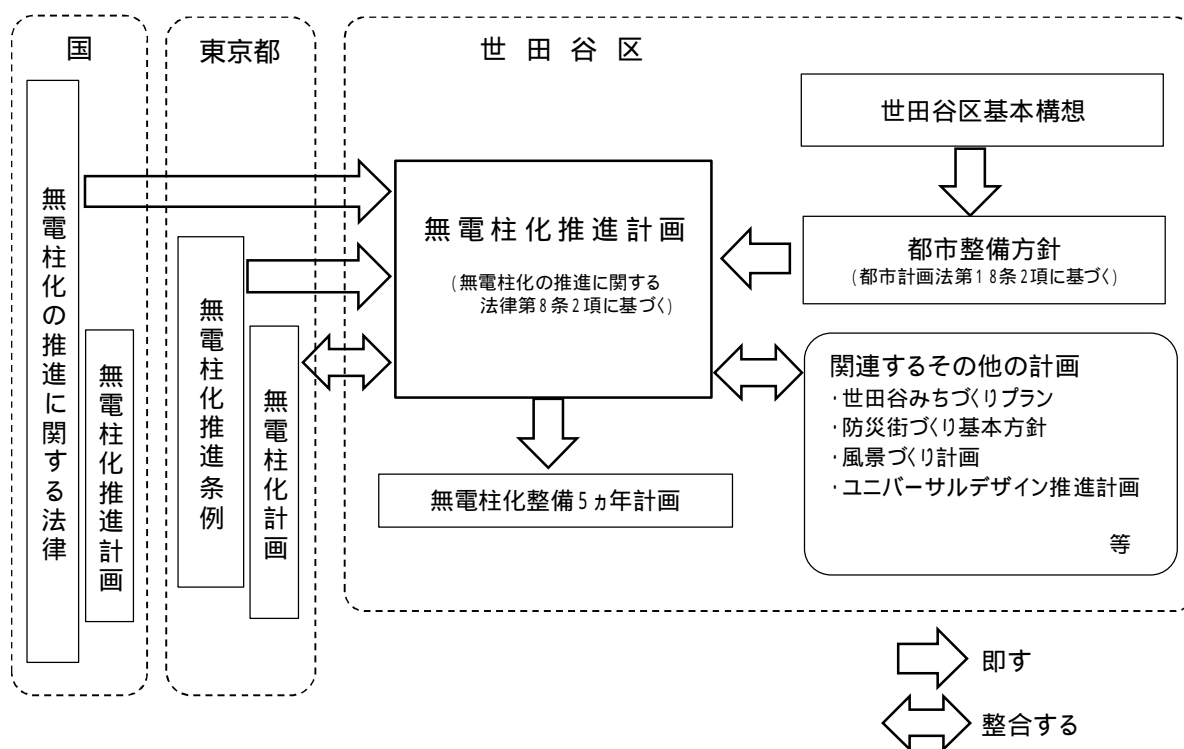
本計画は、更なる無電柱化の推進に向け、優先的に無電柱化を図る路線の選定方針を定めるとともに、今後 10 年間に無電柱化の事業着手を目指す路線を選定し、限られた予算の中、区民及び関係事業者の理解と協力を得ながら、計画的かつ効率的に事業を進めていくために策定するものです。

(2)位置付け

本計画は、「無電柱化の推進に関する法律」（平成 28 年 12 月 16 日号法律第 112 号）第 8 条第 2 項に基づく、区における無電柱化の推進に関する施策についての計画であり、世田谷区基本構想を具体化するための世田谷区都市整備方針等に即し、関連するその他の計画に整合します。

また、本計画に基づき、無電柱化に取り組む路線の個別実施計画を示す「世田谷区無電柱化整備 5 カ年計画」の上位計画となります。

図表 1.1 本計画の位置づけ



1.3 計画の期間

本計画は、「東京都無電柱化計画」と整合し、計画期間を平成 31 年度(2019 年度)から平成 40 年度(2028 年度)までの 10 年間とします。当期間の前期 5 年間にかかる「世田谷区無電柱化整備 5 カ年計画」が終了する段階で、適宜中間見直しを行いません。

また、無電柱化に関する国や都の動向、社会情勢の変化等にあわせて、適宜見直しを行いません。

2. 無電柱化の現状と課題

2.1 無電柱化の目的

(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します。



写真：サザエさん通り

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

(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利用者も移動しやすい歩行空間を確保します。



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

(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/mokuteki_02.htm

2.2 無電柱化の現状

(1) これまでの電線類地中化整備計画

区は、平成 8 年に電線類地中化整備計画を策定し、その後も概ね 5 年毎に計画を 4 回更新して取り組み、無電柱化を進めてきています。

図表 2.1 これまでの整備計画

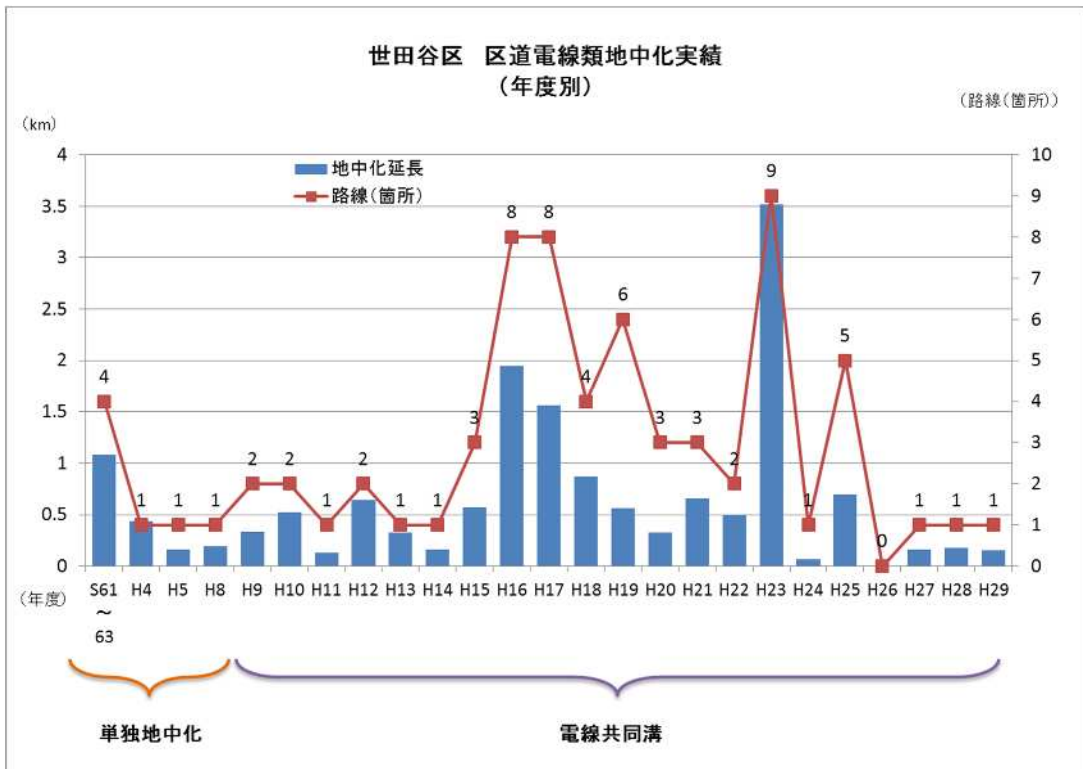
	計画名	期間
1 期	電線類地中化整備 4 ヶ年計画	平成 8 年～平成 11 年
2 期	世田谷区電線類地中化整備 6 ヶ年計画	平成 12 年～平成 17 年
3 期	世田谷区電線類地中化整備 5 ヶ年計画	平成 16 年～平成 20 年
4 期	世田谷区電線類地中化整備 5 ヶ年計画	平成 21 年～平成 25 年
5 期	世田谷区電線類地中化整備 5 ヶ年計画	平成 26 年～平成 30 年

(2) これまでの実績

区内では、平成 8 年度（1996 年度）までは、駅周辺や商店街、公園をはじめとする公共施設周辺において、電線管理者による単独地中化が行われてきました。そして区は、平成 8 年（1996 年）に初めて「電線類地中化整備計画」を策定した以後、電線共同溝整備を計画的に進めた結果、区が管理する道路（以下「区道」という。）における、無電柱化の累計道路延長は、平成 30 年 4 月の時点において、約 11.8km（地中化整備延長約 15.9km）となっています。

区の無電柱化率（全区道延長に対する無電柱化された道路延長）は約 1.1%となっています。他の自治体との無電柱化率の比較を行うと、東京都内の区市町村道は約 2.0%であり、無電柱化推進計画が策定されている 23 区内の自治体の無電柱化率は、港区が 20.0%を越えていますが、その他の自治体は 1%程度の整備率となっています。

図表 2.2 区道の電線類地中化実績（年度別）



図表 2.3 区道の電線類地中化実績（累積）



図表2.4

無電柱化済路線(平成31年3月現在)

<無電柱化実施済路線>
(平成31年3月末までに、無電柱化が完了している路線)



0 500 1,000 2,000 m

(凡例)

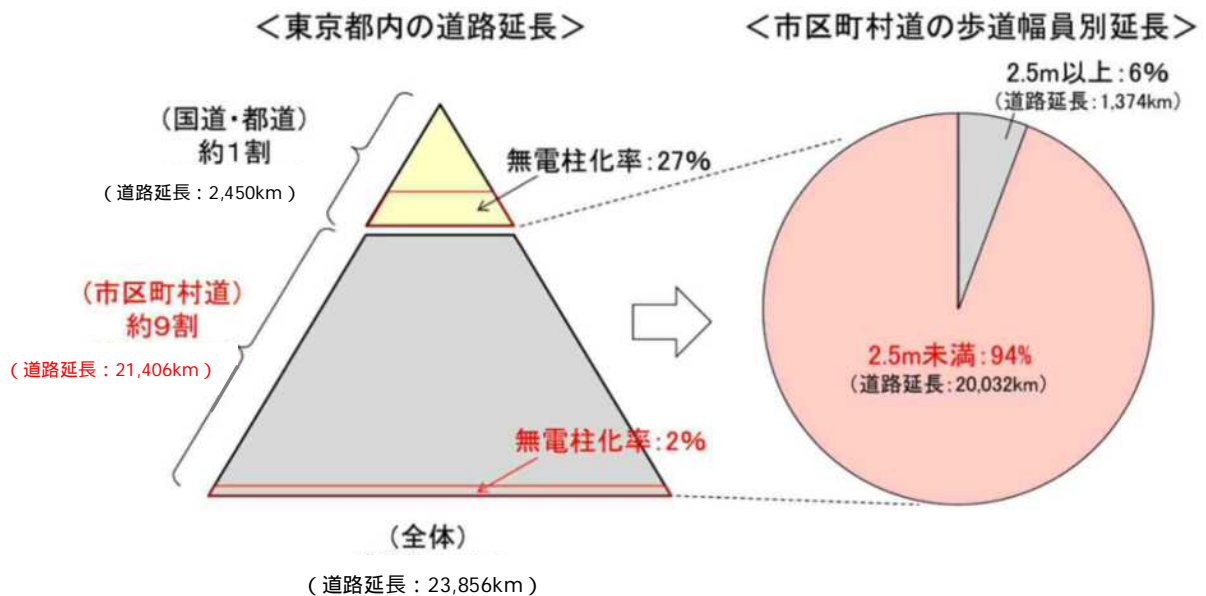
- 鉄道駅
- 鉄道路線

図表 2.5 無電柱化率の比較

(無電柱化推進計画等の策定済自治体(東京23区内))

自治体名	道路管理延長	整備済道路延長	整備率	備考
東京都内区市町村道	約 21,406km	約 428km	約 2.0%	
世田谷区	約 1,094km	約 12km	約 1.1%	
杉並区	約 622km	約 6km	約 1.0%	平成 29 年 4 月時点 (平成 29 年 11 月杉並区無電柱化推進方針)
練馬区	約 1,049km	約 2km	約 0.2%	平成 28 年 4 月時点 (平成 30 年 3 月練馬区無電柱化推進計画)
港区	約 223km	約 46km	約 20.6%	平成 26 年 3 月港区電線類地中化整備基本方針
足立区	約 950km	約 10km	約 1.0%	足立区無電柱化推進計画(平成 28 年度~37 年度)
中野区	約 340km	約 2km	約 0.7%	平成 29 年 12 月中野区無電柱化整備方針

図表 2.6 区市町村道における無電柱化の実施状況(平成 26 年度時点)



出典：国土交通省ホームページ

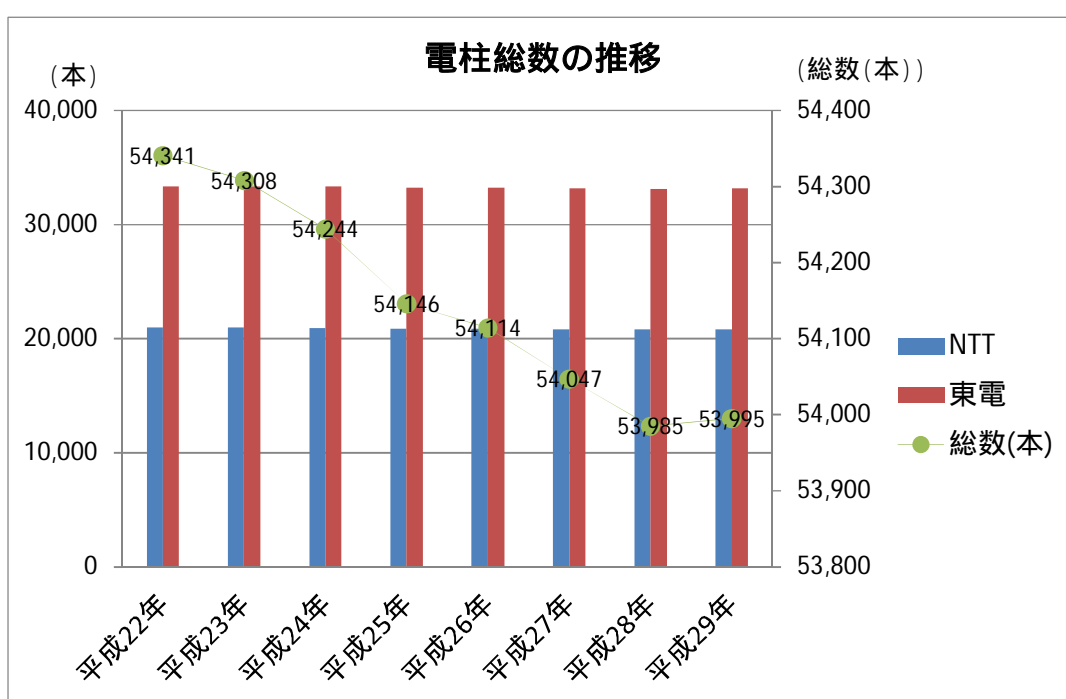
<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chichuka/pdf/PDF07.pdf>

(3) 区道の電柱総数

平成 29 年度末（2017 年度末）現在、区道に設置されている電柱の総数は、53,995 本（NTT 東日本柱 20,810 本、東京電力柱 33,185 本）となっており、これらの電柱は、電線管理者によって管理されています。

平成 22 年度（2010 年度）以降の電柱総数は、無電柱化の実施に伴い、減少傾向にあります。

図表 2.7 区道の電柱総数の推移



参考【無電柱化が実施されていない区道で景観や安全性を損ねている例】

商店街での事例



沿道景観での事例



2.3 無電柱化の課題

(1) 地上機器の設置場所と電線埋設位置の確保

無電柱化事業では、既に上下水道管やガス管などが埋設されている道路地下空間に、新たに電力線や通信線などの電線類を埋設する必要がありますが、区道は、幅員 8m未満の生活道路（ ）が大半を占めており、その多くは電線類の収容場所である歩道が狭い又は歩道が無い道路であることから、地上機器の設置場所と電線埋設位置の確保が困難となっています。

このため、地上機器については、道路区域内での設置に留まらず、地上機器を支持柱に添架するソフト地中化方式の導入、道路区域外（公有地や私有地）での地上機器の設置も検討する必要があります。また、電線埋設位置についても、浅層埋設工法の採用などを検討する必要があります。

生活道路...本計画では、区民生活に一番身近な地先道路のことをいいます。

(2) 地元との合意形成

無電柱化事業は、設計段階から水道、ガスなど多数の企業者との調整が必要になることに加え、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など、完成まで長期に渡る事業となります。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するとされています。

このため、工事実施に際して、沿道・近隣住民の方との合意形成が必要となります。また、採用する工法や現地の状況によって、沿道の土地利用などの関係者の協力が不可欠となります。

図表 2.8 無電柱化の標準的なスケジュール(出典：東京都無電柱化計画 P6)

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
設計・手続き	■	■					
支障移設工事			■				
電線共同溝本体工事				■	■		
ケーブル入線・引込管工事						■	
電線・電柱の撤去							■
舗装復旧工事							■

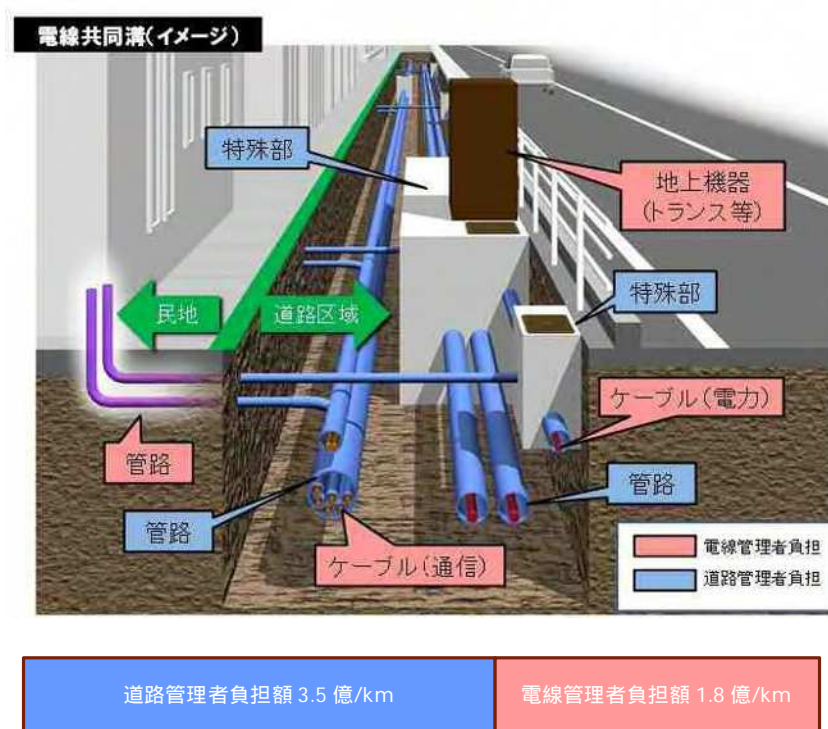
(3) 無電柱化にかかる多額の費用の低減

現在、無電柱化工法の主流となっている電線共同溝方式の整備には、多額の費用がかかり、電線共同溝施設の延長（以下、「施設延長」という。）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 3.5 億円、このほかに電線管理者（電気・通信事業者）が地上機器や入線を行う費用として 1.8 億円がかかり、（全体コスト：施設延長 1km 当たり 5.3 億円（ ））道路管理者及び電線管理者の負担が大きく、無電柱化が進まない要因の一つとなっています。

このため区は、国及び都の補助制度を積極的に活用し、技術開発の動向を見極めながら、更なる低コスト工法の採用を検討する必要があります。

平成 26 年 国土交通省調べ

図表 2.9 電線共同溝の整備に係る費用負担



出典: 国土交通省ホームページ
<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi19.html>

3. 無電柱化を推進するための方針

3.1 計画路線の基本的な考え方

近年の無電柱化への期待感から、無電柱化の必要性はますます高まっており、これまで以上に整備を推進していくことが求められます。一方で、インフラ整備にかかる財政負担等の増大を踏まえると、費用対効果の観点から効率的かつ効果的に事業を推進することが重要であり、無電柱化の必要性の高い道路から重点的に無電柱化を図っていく必要があります。

幅員が6mに満たない道路については、無電柱化の整備にあたり技術的な課題が多く、現状では整備が困難な状況です。そこで、本計画期間における無電柱化整備路線の選定にあたっては、道路幅員6m以上であることを基本条件とし、以下の各項目に示す基本的な考え方に沿って選定します。

無電柱化の推進にあたっては、優先度を考慮した上で無電柱化を推進する計画路線を選定し「世田谷区無電柱化整備5ヶ年計画」を策定のうえ、計画的に推進します。

(1) 都市計画道路・主要生活道路等

都市計画道路や主要生活道路（図表 3.1 参照）の新設又は拡幅整備を実施する路線については、原則として道路工事と同時に無電柱化整備を実施します。

(2) 無電柱化の3つの目的に資する既存道路

「都市防災機能の強化」に資する道路

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ことに資する路線（緊急輸送道路、公共施設や避難所・災害復旧拠点などを結ぶ路線等）並びに、防災街づくり事業（ ）を展開する地区の路線について無電柱化整備を検討します。

「安全で快適な歩行空間の確保」に資する道路

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利用者も移動しやすい歩行空間を確保することに資する路線（駅周辺拠点500m圏内、商店街、主要公共施設周辺など）について無電柱化整備を検討します。

「良好な都市景観の創出」に資する道路

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ことに資する路線

(風景資産に面する道路、賑わい創出や観光に資する道路、魅力的な沿道住宅地に面する道路など)について、無電柱化整備を検討します。

防災街づくり事業...地区計画・地区街づくり計画による規制誘導や市街地整備、住環境整備事業による基盤整備を含めた街づくりの総称

(3)面的整備事業等により整備する道路

土地区画整理事業・市街地再開発事業や住宅団地の建替え等面的整備事業が実施される場合には、事業者に区域内の無電柱化を働きかけるとともに、周辺区道の無電柱化を推進します。

図表 3.1 世田谷区における道路の分類(せたがや道づくりプラン P20)

分類	幅員等	交通の主な機能	代表的な路線
幹線道路	歩道と車道を分離した片側2車線以上の相互通行の道路であり、幅員は22m以上です。	主に長距離の移動に使われることを目的とし、大量の自動車交通を処理する役割を担います。	環七通り 環八通り 玉川通り
地区幹線道路	歩道と車道を分離した片側1車線以上の相互通行の道路であり、幅員は15m以上です。	主に中距離の移動に使われることを目的とし、地域のバス交通や隣接する区や市を結ぶ役割を担います。	世田谷通り 駒沢通り 淡島通り
主要生活道路	歩道と車道を分離した道路とし、整備形態は地域の実情にあわせて行います。幅員は10～13mです。 ¹	幹線道路と地区幹線道路で囲まれたエリアの交通を処理する役割を担います。	赤堤通り 城山通り 梅丘通り
地先道路 ² (6m以上)	歩行者の安全性を高め、消防車両の通行や消化活動が可能な道路で、幅員は6～8m程度です。	各宅地から主要生活道路や地区幹線道路までを結ぶ道路であり、日常生活の中で利用する最も基本となる道路です。	

その他道路の分類には、鉄道とバスの乗り継ぎなど交通を結節する駅前交通広場や、自転車と歩行者のみが利用できる自転車・歩行者専用道路があります。

1 自転車走行環境の整備が必要な場合は、幅員13mを標準とします。

2 地先道路には幅員6m未満の道路も含まれますが、計画的な整備を行う地先道路として、本プランでは幅員6m以上の道路を対象とします。幅員が4m未満の道路は、狭あい道路整備事業により幅員4mに拡幅します。

幹線道路



地区幹線道路



主要生活道路



地先道路

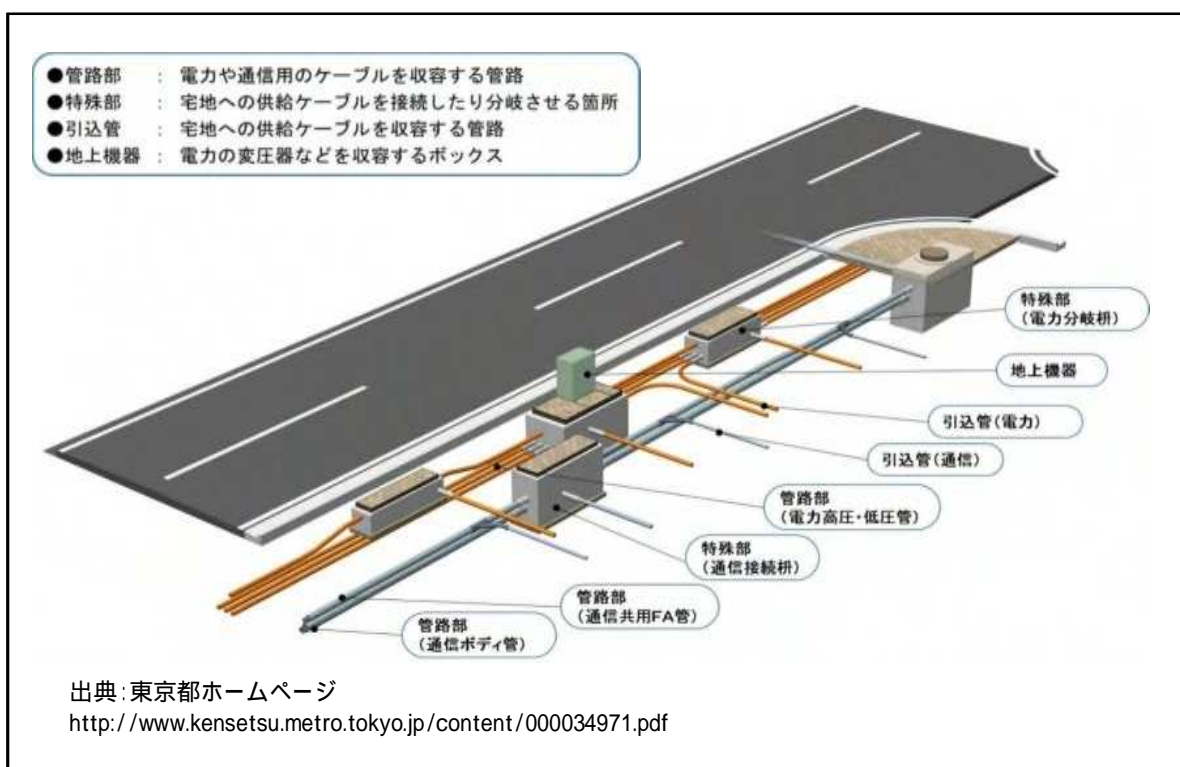


3.2 区道の無電柱化方式

区道における無電柱化は、電線共同溝方式を基本として整備を推進します。

電線共同溝とは、電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成 7 年法律第 39 号）に基づき、道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者が電線及び地上機器等を整備する方式のことです。

図表 3.2 電線共同溝のイメージ



既存の区道の大半は、歩道がない、又は歩道幅員が 2.5m に満たない道路です。こうした道路において無電柱化整備を行なうためには、道路外の公共施設や民有地なども活用して、地上機器の設置場所を確保することが必要となります。そのため、地上機器の設置場所の確保が困難な場合には、ソフト地中化方式なども視野に無電柱化に取り組みます。

ソフト地中化方式とは、歩道が狭い、もしくは無いなど、地上機器（変圧器）を設置出来ない場合に、地上機器（変圧器）を街路灯等の柱上に設置する方式のことです。一般的にソフト地中化方式と呼んでいます。

図表 3.3 ソフト地中化方式のイメージ（事例：鎌倉市小町通り）



ソフト
地中化



出典：鎌倉市ホームページ

<https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/douro/komati-road.html>

4. 無電柱化を推進する計画路線

4.1 計画路線の選定

平成 31 年度(2019 年度)から平成 40 年度(2028 年度)の 10 年間に無電柱化事業の着手を目指す路線を「3.1 計画路線の基本的考え方」に沿って、都市計画道路・主要生活道路等については事業中および優先整備路線の全てである 32 路線、無電柱化の 3 つの目的に資する既存道路については、無電柱化の 3 つの目的「都市防災機能の強化」「安全快適歩行空間」「良好な都市景観の創出」及び各種条件から各路線を評価し、整備の優先度が高いと判断される 7 路線を計画路線(モデル路線)として選定しました。

選定した道路の延長を「計画延長」として、下表のとおり設定します。

計画期間	計画延長
(平成 31 年度(2019 年度)から平成 40 年度(2028 年度))	39 路線 道路延長 約 12.4Km

4.2 計画路線一覧と計画路線図

選定した計画路線は、一覧表(図表 4.1)及び計画路線図(図表 4.2)に示すとおりです。

なお、今回選定した路線以外についても、以下のような場合には、適宜、周辺の区道を計画路線に位置づけることがあります。

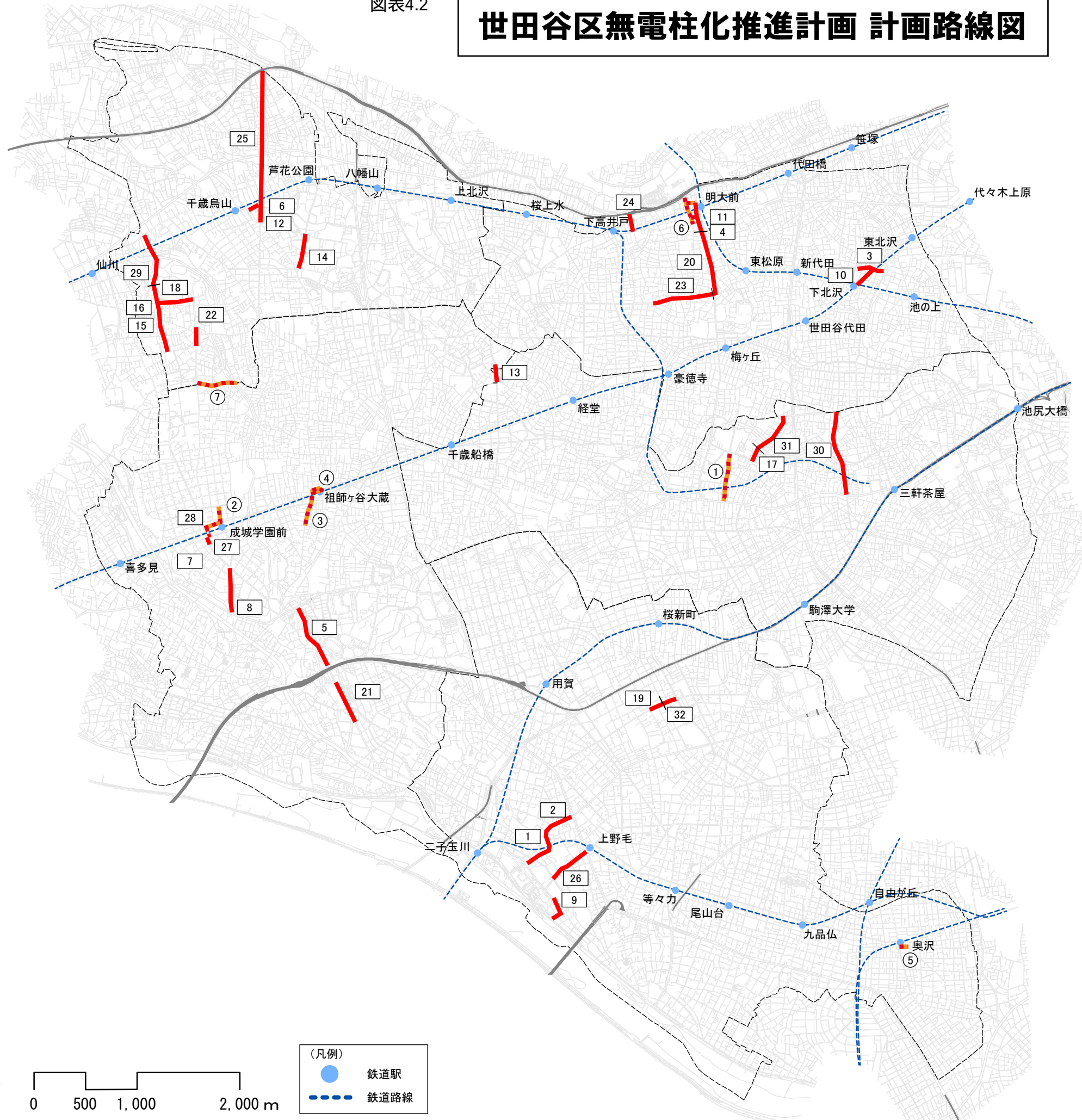
- ・再開発等の面的整備、大規模団地の建替え、大規模な開発などまちづくりが具体化した場合
- ・周辺道路や前後区間の道路事業の進捗状況により、無電柱化を実施する必要がある場合 など

図表 4.1 計画路線一覧

	路線名	道路延長(m)
都市計画道路・主要生活道路 (新設・拡幅工事と同時に無電柱化する道路)	1 補助49号線(期)	200
	2 補助49号線(期)	525
	3 補助54号線(下北沢 期)	265
	4 補助154号線(明大前駅付近)	206
	5 補助216号線(大蔵 期)	650
	6 補助216号線(千歳烏山駅付近)	370
	7 補助217号線(成城学園前駅周辺)	21
	8 補助217号線(成城一、二、三丁目)	439
	9 区画街路6号線	100
	10 区画街路10号線(下北沢駅前広場)	64
	11 区画街路13号線(明大前駅前広場)	12
	12 区画街路14号線(千歳烏山駅前広場)	31
	13 主106号線(恵泉付近)	270
	14 主207号線(千歳通り 期)	346
	15 主122号線(六所神社前通り 期)	327
	16 主122号線(六所神社前通り 期)	322
	17 主112号線(松栄会通り 期)	140
	18 主305号線(大道北西)	350
	19 主232号線(期)	142
	20 補助154号線(松原二~五丁目)	710
	21 補助216号線(鎌田三・四・大蔵六丁目)	390
	22 補助217号線(上祖師谷四・五・六丁目)	160
	23 補助54号線(松原四~六丁目)	780
	24 補助128号線(松原三丁目)	170
	25 補助216号線(北烏山一丁目~南烏山四丁目)	1,030
	26 区画街路7号線(上野毛三~二丁目)	400
	27 区画街路11号線(成城学園前駅駅前広場及び駅前広場導入路)	50
	28 区画街路12号線(成城学園前駅駅前広場導入路)	30
	29 主要122号線(六所神社前通り 期)	540
	30 主要127号線	830
	31 主要229号線(松栄会通り 期)	450
	32 主要232号線(深沢八丁目南側 期)	83
都市計画道路・主要生活道路(同時整備路線) 計		10,403
既存道路	特別区道21-A002(世区街5号線)(世田谷区役所通り)	460
	特別区道44-C024外1路線(成城学園前駅北側)	330
	特別区道43-A001(祖師谷通り・駅南側)	300
	特別区道43-C409(祖師ヶ谷大蔵駅前広場)	77
	特別区道33-C091(奥沢駅南側)	80
	特別区道21-C373外2路線(明大前駅周辺)	360
	特別区道44-B002(主103号線)(鞍橋通り)	330
既存道路 計		1,937
総合計		12,340

図表4.2

世田谷区無電柱化推進計画 計画路線図



今後10年間に無電柱化事業の着手を目指す道路(事業中含む)

合計39路線 約12.4km

<都市計画道路等(新設・拡幅)>

(事業中及び「せたがや道づくりプラン」に基づく優先整備路線の全て)

1~32 32路線 道路延長: 約10.4km

- 1 補助49号線(Ⅰ期) L=約200m
- 2 補助49号線(Ⅱ期) L=約525m
- 3 補助54号線(下北沢Ⅰ期) L=約265m
- 4 補助154号線(明大前駅付近) L=約206m
- 5 補助216号線(大蔵Ⅰ期) L=約650m
- 6 補助216号線(千歳鳥山駅付近) L=約370m
- 7 補助217号線(成城学園前駅周辺) L=約21m
- 8 補助217号線(成城一、二、三丁目) L=約439m
- 9 区画街路6号線 L=約100m
- 10 区画街路10号線(下北沢駅前広場) L=約64m
- 11 区画街路13号線(明大前駅前広場) L=約12m
- 12 区画街路14号線(千歳鳥山駅前広場) L=約31m
- 13 主106号線(恵泉付近) L=約270m
- 14 主207号線(千歳通りⅢ期) L=約346m
- 15 主122号線(六所神社前通りⅠ期) L=約327m
- 16 主122号線(六所神社前通りⅡ期) L=約322m
- 17 主112号線(松栄会通りⅠ期) L=約140m
- 18 主305号線(大道北西) L=約350m
- 19 主232号線(Ⅱ期) L=約142m
- 20 補助154号線(松原二~五丁目) L=約710m
- 21 補助216号線(鎌田三・四・大蔵六丁目) L=約390m
- 22 補助217号線(上祖師谷四・五・六丁目) L=約160m
- 23 補助54号線(松原四~六丁目) L=約780m
- 24 補助128号線(松原三丁目) L=約170m
- 25 補助216号線(北鳥山一丁目~南鳥山四丁目) L=約1,030m
- 26 区画街路7号線(上野毛三~二丁目) L=約400m
- 27 区画街路11号線(成城学園前駅駅前広場及び駅前広場導入路) L=約50m
- 28 区画街路12号線(成城学園前駅駅前広場導入路) L=約30m
- 29 主要122号線(六所神社前通りⅢ期) L=約540m
- 30 主要127号線 L=約830m
- 31 主要229号線(松栄会通りⅡ期) L=約450m
- 32 主要232号線(深沢八丁目南側Ⅱ期) L=約8m

<既存道路における無電柱化路線>

(モデル路線) ①~⑦ 7路線 道路延長: 約2.0km

- ① 特別区道 21-A002(世区街5号線)(世田谷区役所通り) L=約460m
- ② 特別区道 44-C024 外1路線(成城学園前駅北側) L=約330m
- ③ 特別区道 43-A001(祖師谷通り・駅南側) L=約300m
- ④ 特別区道 43-C409(祖師ヶ谷大蔵駅前広場) L=約77m
- ⑤ 特別区道 33-C091(奥沢駅南側) L=約80m
- ⑥ 特別区道 21-C373 外2路線(明大前駅周辺) L=約360m
- ⑦ 特別区道 44-B002(主103号線)(鞍橋通り) L=約330m

5. 無電柱化を推進する施策

5.1 都市計画道路・主要生活道路等

都市計画道路や主要生活道路の新設・拡幅予定路線においては、原則、道路整備工事と同時に電線共同溝方式による無電柱化を実施し、同時施工することにより、コスト削減と工期短縮を図ります。

また、事業中の都市計画道路等と完成済みの都市計画道路等が接続する場合、完成済みの都市計画道路等で無電柱化が未完了の場合、事業中の道路と併せて、未完了部分の無電柱化を行うことによって、連続性の確保を図るよう検討します。

5.2 無電柱化の3つの目的に資する既存道路

3つの目的である「防災・安全・景観」の観点から必要性の高い区間について重点的に整備を進めます。

道路幅員が狭い既存道路での無電柱化については、新たな政策や新技術について積極的に情報を収集し、電線管理者や関連メーカーなどと連携して、新技術の導入に向けて取り組むことにより、低コストでコンパクトな構造の検討を行ない、整備手法の確立を図ることと共に、地域特性に応じた整備手法を検討します。

選定したモデル路線で無電柱化整備に取組み、技術的知見や地元調整のノウハウを蓄積することで、モデル路線以外の既存道路における無電柱化整備への拡大を図ります。

5.3 面的整備事業等により整備する道路

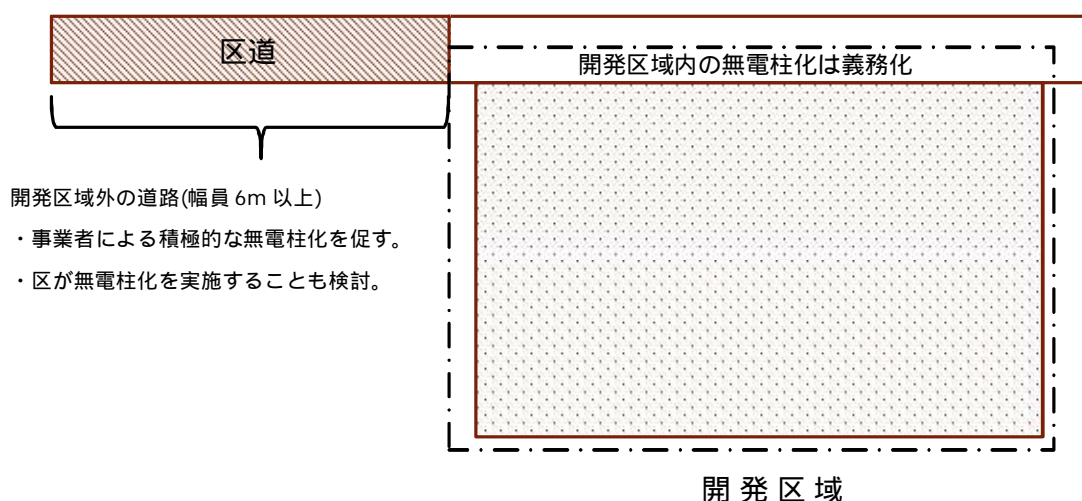
民間開発や住宅団地の建替え、市街地整備事業の実施など、面的整備事業等の機会を捉えて無電柱化整備の促進を図るとともに、事業者と調整することで、事業区域に続く周辺区道についても整備可能な道路は同時施工による無電柱化を検討し、無電柱化の面的整備拡大を図ります。

(1) 都市開発諸制度等により促進する無電柱化

都は、都市開発諸制度()において開発区域内の道路の無電柱化を義務付けるとともに、開発区域外の道路の無電柱化も公共的な貢献として評価し、容積率の割り増しを行うこととしています。区としても事業者に対し、開発区域外の道路の積極的な無電柱化を促すとともに、区が自ら事業を実施することも検討し、民間開発の機会を捉えた周辺道路の無電柱化を推進します。

都市開発諸制度...公開空地の確保などの公共的な貢献を行う良好な建築計画に対して、容積率などを緩和する制度であり、都市計画法に基づく再開発等促進区を定める地区計画、特定街区、高度利用地区及び建築基準法に基づく総合設計の4制度の総称

図表 5.1 開発区域における無電柱化



(2) 市街地整備等の機会を捉えた無電柱化

土地区画整理事業や市街地再開発事業等の面的整備事業においては、区域内の幹線道路(区道以外)に留まらず、区域外の幹線道路及び区域内の区道についても無電柱化の取組を促進するよう施行者と調整していきます。また、より小規模な範囲で事業を行う場合も、補助制度を活用しながら積極的に区域内外の区道の無電柱化を促進するよう施行者に要請していきます。

6. 無電柱化を推進するために必要な事項

6.1 国や東京都の支援制度の活用

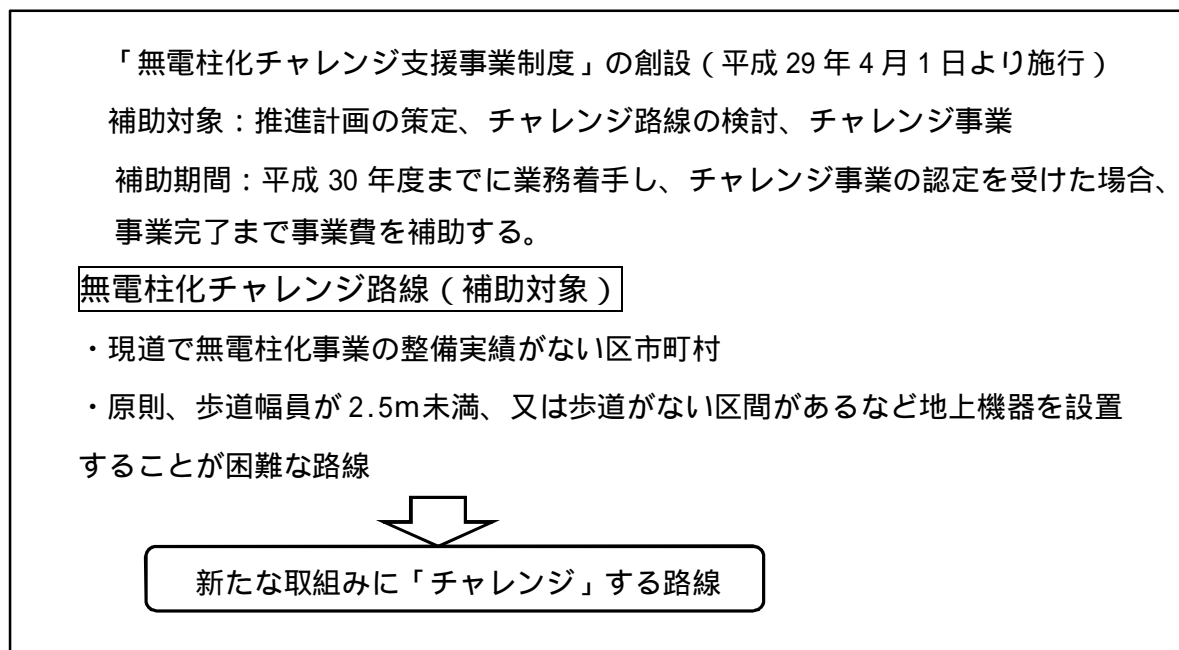
無電柱化は多額の費用がかかるとともに、専門的な技術を必要とすることから、国では無電柱化整備に対し、社会資本整備総合交付金制度による財政支援を行なっています。また、都では、平成 20 年度から区市町村が実施する無電柱化事業に対する財政支援を行うとともに、実物大モデルを活用した技術研修会を開催するなど技術支援を行っています。区では、こうした国や東京都の交付金、補助金や技術支援を積極的に活用しています。

区市町村道の無電柱化を一層促進するため、都が平成 29 年度から創設した「無電柱化チャレンジ支援事業制度」（図表 3.7 参照）では、推進計画の策定やコスト縮減に向けて浅層埋設等の低コスト手法の導入に取り組む区市町村に対して、新たな財政支援・技術支援策を拡充しています。

さらに、無電柱化チャレンジ路線の事業化検討を行う際に、区市町村が設置する技術検討会に都の職員が参加し、技術的な支援も行っています。

こうしたことから、区は従来の社会資本整備総合交付金とともに、これら都の制度を有効に活用し、積極的に事業に取り組みます。

図表 6.1-1 東京都「無電柱化チャレンジ支援事業制度」（東京都の資料より抜粋）



図表 6.1-2 東京都「無電柱化チャレンジ支援事業制度」
 (東京都の資料より抜粋 国費率等について一部改変)

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50%、都費50% (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み内容		
<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;"> 浅層埋設や都の新技术等の低コスト手法を導入した検討 民有地や公共用地を活用した地上機器設置箇所の検討 </div>		
技術検討会		
<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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み等の情報を提供 </div>		

6.2 新技术の導入

国は、平成 29 年 8 月に発表された「無電柱化推進のあり方検討委員会中間とりまとめ」において、多様な整備手法の活用や低コスト手法(浅層埋設や小型 BOX 方式など)の普及拡大等について提言しています。また、都は、電線管理者等と協力して無電柱化関連機器のコンパクト化や低コスト化に関する新技术を検討しています。これらの新技术を導入するためには、モデル路線における施工によるノウハウの蓄積を進め、新技术の一般化を図ることが必要です。

6.3 既存ストックの活用

既存ストックの活用とは、電線管理者から管路やマンホール等の既存施設の譲渡を受け、一部改造を加えた上で、電線共同溝として活用する手法です。既存ストックを有効に活用することにより、既設の管路を移設し新たな電線共同溝を構築するよりもコスト縮減と工期の短縮が可能となる場合があります。したがって、既設の地中管路等が輻輳している路線では、積極的に既存ストックの活用を検討します。

6.4 区民の理解と関心の向上

(1) 無電柱化事業のPR

無電柱化を推進していくためには、区民の理解と関心を深めることが重要です。そのため、広報や啓発活動の充実を図り、広く区民に無電柱化の意義や効果をPRしていきます。

(2) 住民への説明

無電柱化事業を円滑に進めるためには、地元住民との合意形成に向けた取組を段階的に進めていくことが重要です。

そのため、事業化に際しては、地元町会・自治会、商店街をはじめとする地元の方々に対して地域のまちづくりの方向性を念頭に、事業の必要性と効果を十分に説明し、事業着手にあたっては、事業内容の説明を行うことが必要です。また、沿道の方々への、事業に関するチラシ配布や、現地での工事広報看板の設置などを行い、事業内容を広く周知していきます。さらに、工事中においては長期的な対応になることから、各種問い合わせへの対応なども丁寧に実施していきます。

参考【住民の理解と協力を得て無電柱化を実現した先進事例（京都市中京区先斗町通^{ほんとうちょう}）】

概要

- ・先斗町は京都の五花街の一つで、お茶屋や飲食店などの伝統的建造物が建ち並び、「界わい景観整備地区」に指定されている。
- ・地域住民主体の「先斗町まちづくり協議会」を中心として、地域の方々の御協力を得て新たな手法を取り入れ無電柱化を検討している。

経緯

H26～ 京都市と先斗町街づくり協議会で無電柱化の検討。

H27.12 京都市で、地上機器設置への御協力方と調印式を実施。

特徴

- ・先斗町方式（小型BOX方式）による低コスト化の検討。
- ・特殊部の小型化と地上機器の美装化。
- ・特殊部の小型化と地上機器の改良。
- ・民地への地上機器設置。

イメージ写真



現状



完成イメージ

出典：京都市ホームページ

<http://www.city.kyoto.lg.jp/kensetsu/cmsfiles/contents/0000177/177916/pontochou.pdf>

6.5 無電柱化整備における事業委託の検討

これまで以上に無電柱化整備事業の拡大と加速化を図るには、区の事業執行体制を補完する事業手法が必要となる場合があります。例えば、電線事業者の既存ストックを活用する場合や一時的な事業量の増加に対応する場合の有効な手法として、電線共同溝の整備に関する設計及び施工のノウハウを有する団体への事業委託や、電線事業者との受委託協定の活用についても検討する必要があります。

世田谷区無電柱化推進計画
(平成31年度～平成40年度)
(2019年度～2028年度)

編集・発行：世田谷区 土木部 土木計画課

〒154-8504 世田谷区世田谷 4-21-27

TEL 03-5432-2367 FAX 03-5432-3026