

杉並区

無電柱化推進方針(案)

Suginami City Policy for Promoting Utility Pole Elimination

無電柱化でかわること

高い安全性



歩行者や自転車の通行空間が
広がり、安全・快適になります

高い防災性



地震や台風などの災害時に
電柱倒壊による道路閉塞を
防ぎます

美しい景観



電柱や電線がなくなり、
整然としたまち並みになります

電力・通信の安定確保



災害の影響を受けにくく、
停電や通信障害が減少します

都市の価値向上



快適な歩行空間と良好な都市景観
によりまちの魅力が向上します

目次

Chapter1 無電柱化推進方針について

1.1 方針改定の背景	5
1.2 本方針の位置付け	6
1.3 方針期間	7
1.4 本方針のポイント	8

Chapter2 無電柱化の現状と課題

2.1 国の現状	10
2.2 東京都の現状	11
2.3 杉並区の現状	12
2.4 杉並区の課題と取組	13

Chapter3 未来のカタチ

3.1 目指すまちの姿	19
-------------------	----

Chapter4 実現に向けて

4.1 路線の選定	21
4.2 新たな路線等の追加	23
4.3 まちづくりにあわせた面的な整備	26
4.4 整備手法	27
4.5 早期無電柱化と低コスト化の推進	28
4.6 電柱を増やさない取組	29
4.7 宅地開発における無電柱化の推進	30

Chapter5 参考

■ 区政モニターアンケート	31
---------------------	----

Chapter 1 無電柱化推進方針について

1.1 方針改定の背景

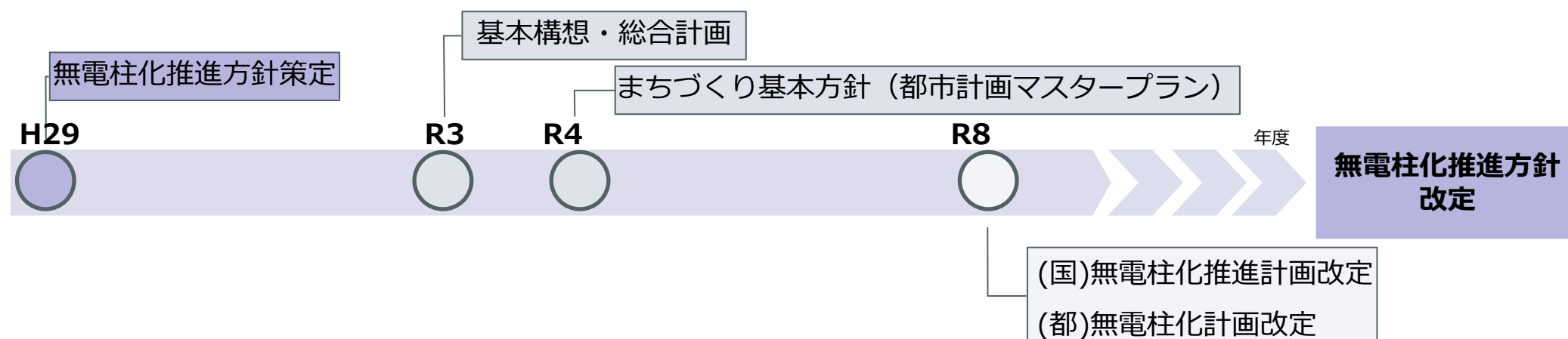
平成28年(2016年)12月、自然災害の激甚化や、良好な景観形成・観光振興、安全で快適な歩行空間の確保などの観点から、「無電柱化※の推進に関する法律」が施行されました。同法により、国は「無電柱化推進計画」を定めることが義務付けられ、都道府県及び市区町村についても計画の策定が努力義務となりました。これを受け、東京都は、平成29年(2017年)9月に「東京都無電柱化推進条例」を施行し、都道における電柱の新規占用を禁止しました。さらに、平成30年(2018年)には同条例に基づく「東京都無電柱化計画」を策定するなど、無電柱化を総合的かつ計画的に推進しています。

一方、杉並区では、これまで都市計画道路事業に合わせた無電柱化整備を実施してきましたが、都市計画道路以外については、整備路線が定まっていない状況にありました。こうした状況を踏まえ、平成29年(2017年)11月に「杉並区無電柱化推進方針」を策定し、区内の都市計画道路以外の生活道路のうち整備効果の高い路線を選定し、無電柱化を計画的に進めてきました。その後、令和3年度(2021年度)に新たな「杉並区基本構想」及び「杉並区総合計画」を策定(総合計画は、令和6年度(2024年度)を始期として改定)し、令和4年度(2022年度)には、「杉並区まちづくり基本方針(杉並区都市計画マスタープラン)」を改定しました。同基本方針では、木造住宅密集地域を抱える本区において、首都直下地震等の大規模災害の切迫性が高まる中、電柱倒壊による道路閉塞や電線の断線、避難や救急活動への支障、停電や通信障害など甚大な被害に備えるため、無電柱化を推進していくことを示しました。

また、東京都は、令和6年(2024年)1月の能登半島地震を受け、首都東京の都市機能向上を図るため、都道及び区市町村道を含む面的な無電柱化の計画的かつ円滑な推進を目的として、都・区市町村無電柱化検討会議を令和6年度(2024年度)に設置し、令和8年(2026年)6月に「東京都無電柱化計画」を改定しました。

こうした国や都の計画、区の上位計画等との整合を図るとともに、前方針策定以後の社会情勢の変化や整備の進捗を踏まえ、防災性の向上や良好な景観形成を一層推進していくため、「杉並区無電柱化推進方針」を改定します。

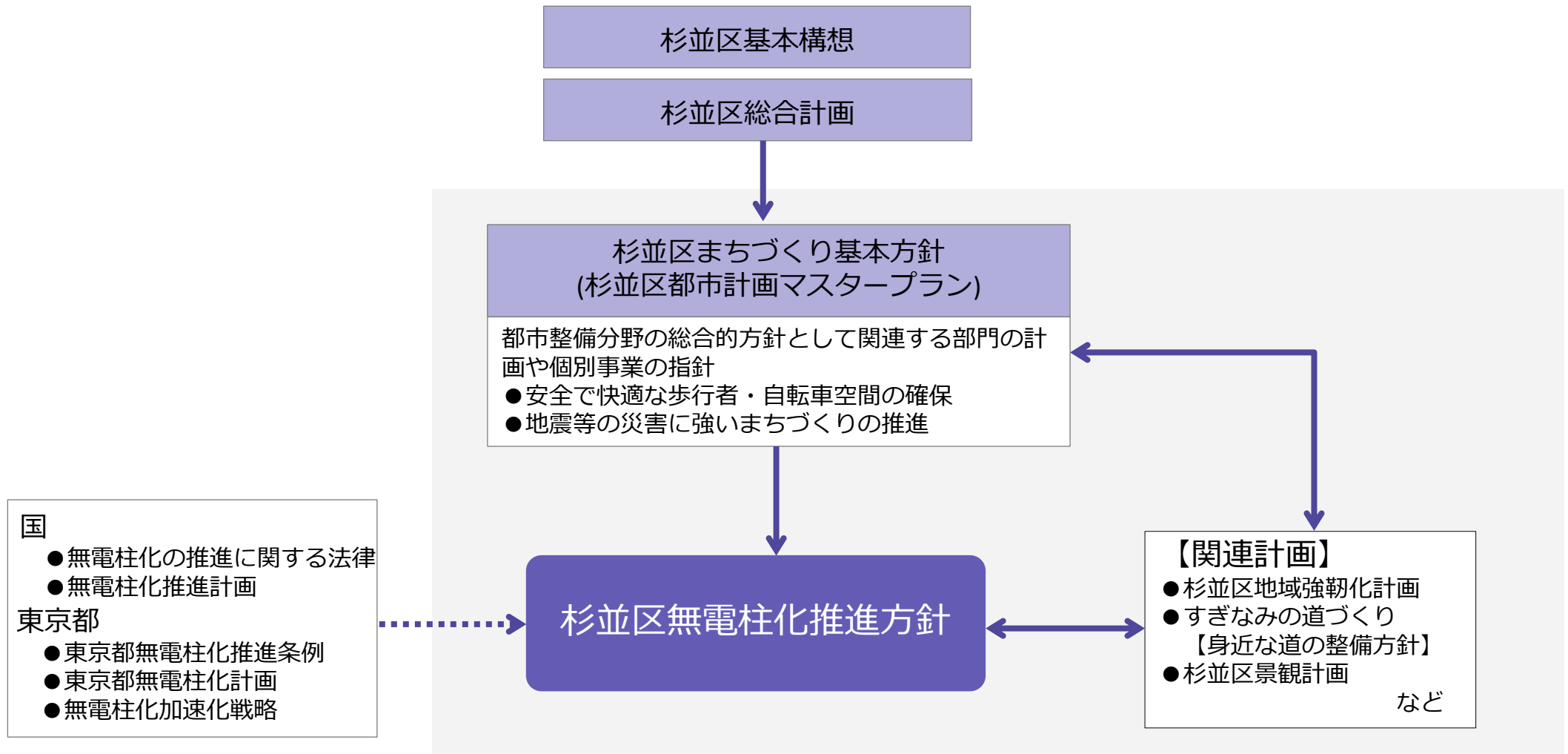
※無電柱化：電線共同溝などに電力線や通信線を収容して電柱を撤去することや、道路上における電柱の新たな設置を抑制すること。



1.2 本方針の位置付け

本方針は、「無電柱化の推進に関する法律」第8条第2項に規定する無電柱化推進計画として、区における無電柱化の長期的な基本方針、目標及び施策など、無電柱化を推進するために必要な事項を定めるものです。

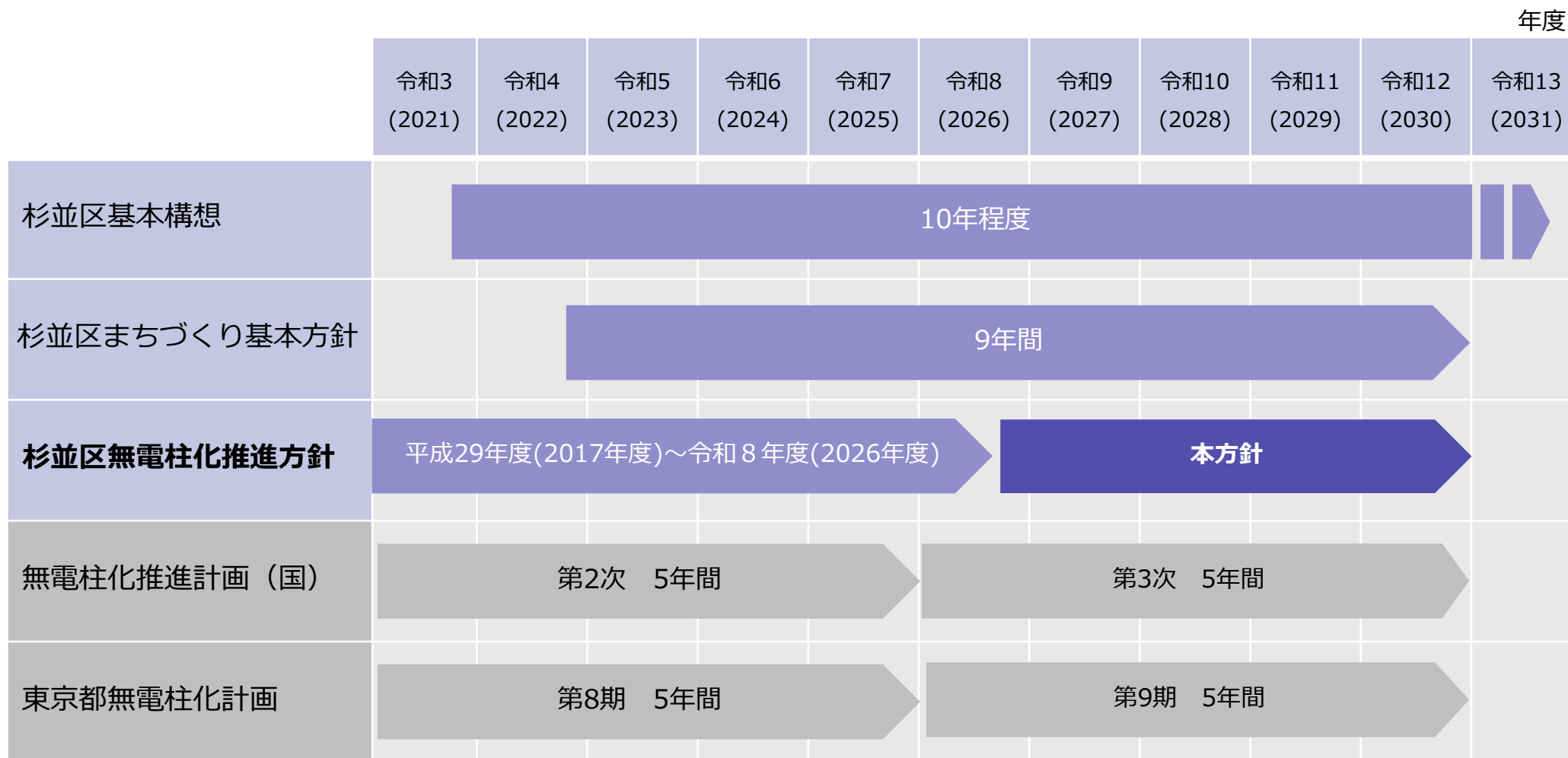
また、区の都市整備分野の総合的な方針である「杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）」の道路整備方針及び防災・減災・事前復興まちづくり方針を具体化するものとして位置付けるとともに、「杉並区地域強靱化計画」、「すぎなみの道づくり【身近な道の整備方針】」及び「杉並区景観計画」等との整合を図ります。



1.3 方針期間

本方針は、「杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）」との整合を図るため、方針期間を令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）までとします。

なお、社会情勢の変化、無電柱化に関する法令の改正や上位計画等の改定などを踏まえ、必要に応じて本方針を見直します。



1.4 方針のポイント

能登半島地震の教訓や首都直下地震等の切迫性を踏まえ、電柱倒壊による道路閉塞を防ぎ、災害時の避難や救助・救急活動を支えるため、無電柱化の取組を一層強化する必要があります。

このため、国の「無電柱化推進計画」や東京都の「無電柱化計画」、区の上位計画等との整合を図るとともに、幅員の狭い道路が多い区内の実情や、これまでの整備状況に応じて、無電柱化の対象や手法を拡充します。本方針では、災害時の道路交通の確保と地域の防災性・安全性の向上に向け、主に以下の3点を変更しました。



01 災害拠点病院まで連続する路線を新たに追加します

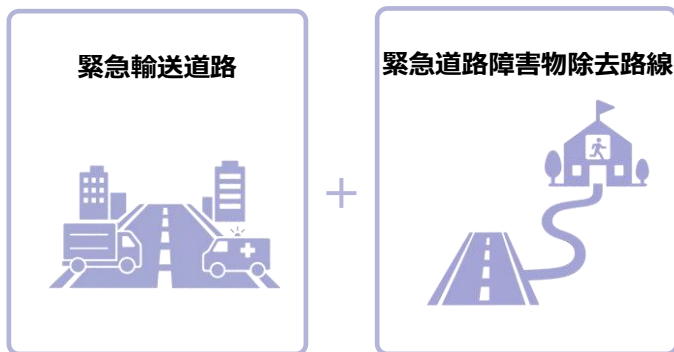
東京都無電柱化計画において、災害拠点病院である荻窪病院と緊急輸送道路を結ぶ区道第2103-1号線が、都道と区市町村道の連携を強化する路線として選定されたことから、今回の改定において、「杉並区無電柱化推進方針」の新たに整備する路線に追加します。これにより、都道から荻窪病院まで連続した無電柱化を図り、災害時における安全で円滑な通行機能を確保します。



災害時における救助・救急活動を支え、災害拠点病院への安全で円滑な通行機能を確保します

02 防災上重要な道路における電柱の新設制限を拡大します

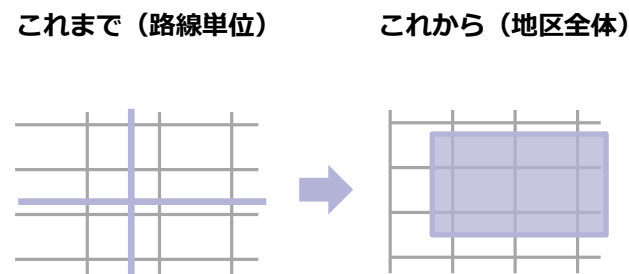
災害時における電柱の倒壊による道路閉塞を防ぎ、避難や救助活動、緊急車両等の円滑な通行を確保するため、道路法第37条に基づき、緊急輸送道路に加え、緊急輸送道路と区の救援活動施設等を結び、震災時に障害物の除去や応急復旧を優先的に行う「緊急道路障害物除去路線」についても、電柱の新設に係る占用制限の対象とするよう、必要な手続を進めます。



防災上重要な道路に新たな電柱を増やさず、将来にわたる通行機能の確保につなげます

03 まちづくりと連携し、路線単位から面的な無電柱化へ

これまでの路線単位の整備に加え、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、連続立体交差事業等に伴い整備される道路や広場等の公共用地を活用し、生活道路を含む複数の路線を面的に無電柱化することで、地域全体の防災機能と安全性の向上を図ります。



地域内の複数路線を一体的に整備することで、地域全体の防災性・安全性を高めます

Chapter2 無電柱化の現状と課題

2.1 国の現状

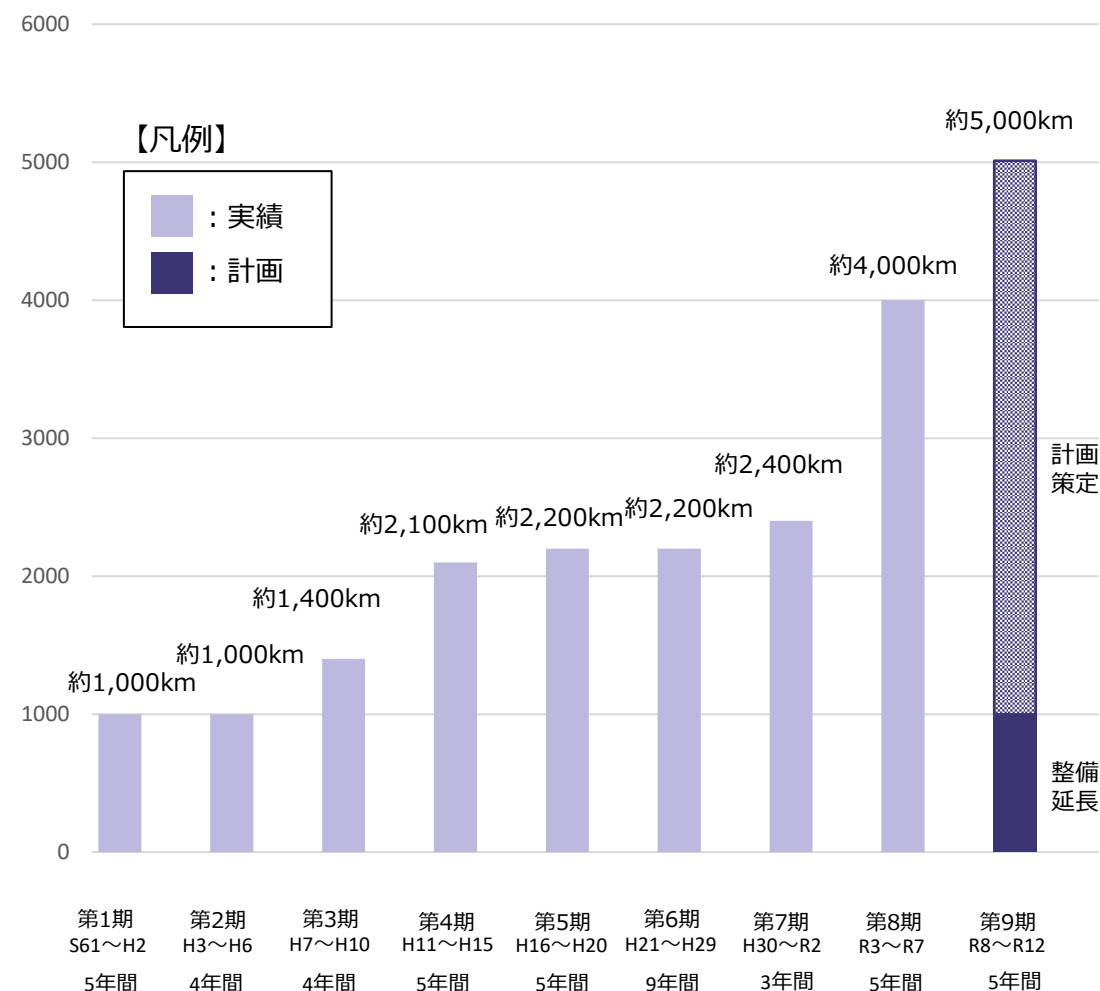
昭和61年度(1986年度)に第1期電線類地中化計画を策定し、第5期まで1年あたりの平均整備延長を伸ばしてきました。第6期は、東日本大震災の影響などにより整備が停滞しましたが、第7期では緊急輸送道路※1での電柱新設禁止や低コスト手法の導入などの取組に加え、国土強靱化に向けた緊急対策などにより、1年あたりの平均整備延長は過去最高となりました。第8期では、緊急輸送道路に加えバリアフリー法に基づく特定道路※2や景観・観光振興を重視し、約4,000kmの無電柱化への着手を目標に取組を進めました。

令和8年(2026年)6月には第3次無電柱化推進計画(令和8～12年度)が策定され、5年間で約1,000kmの整備完了と、約4,000kmの区間について新たな計画策定を目標に掲げています。



整備延長
(km)

各期の無電柱化整備・計画延長(全国)



出典：国土交通省

資料1)無電柱化の推進に関する取組状況[令和2年(2020年)6月]

資料2)無電柱化の推進に関する取組状況について[令和7年(2025年)2月]

資料3)第3次無電柱化推進計画[令和8年(2026年)6月]

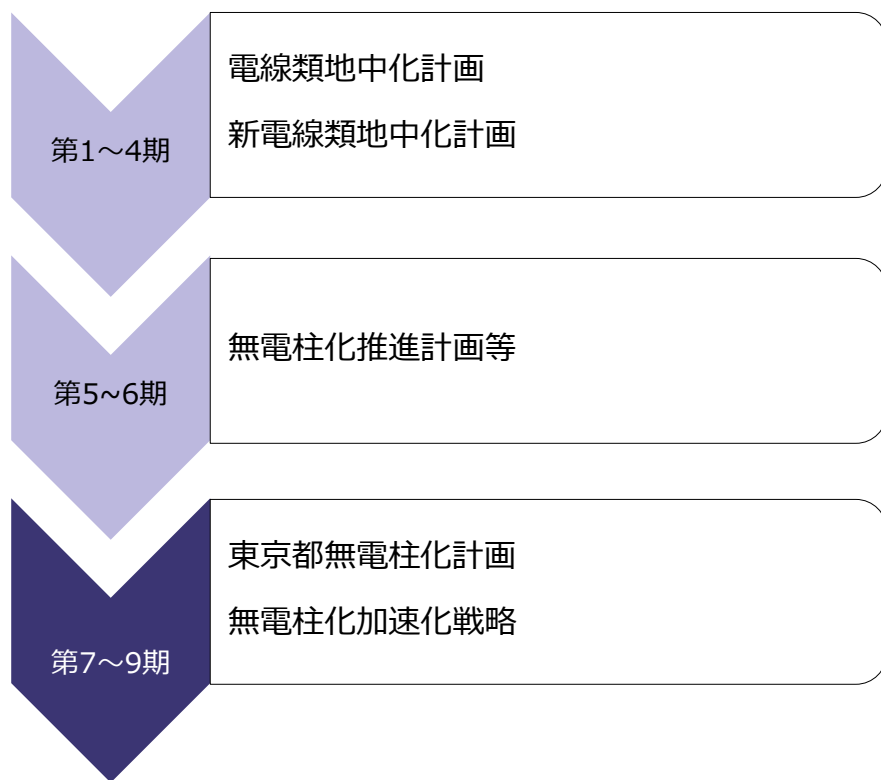
※1緊急輸送道路：災害時における救助・救急活動や緊急物資の輸送等を円滑に行うため、緊急車両の通行を確保すべき重要な道路

※2特定道路：バリアフリー法に基づき、高齢者や障害者等の移動を円滑にする必要性が特に高い道路として、国土交通大臣が指定する道路

2.2 東京都の現状

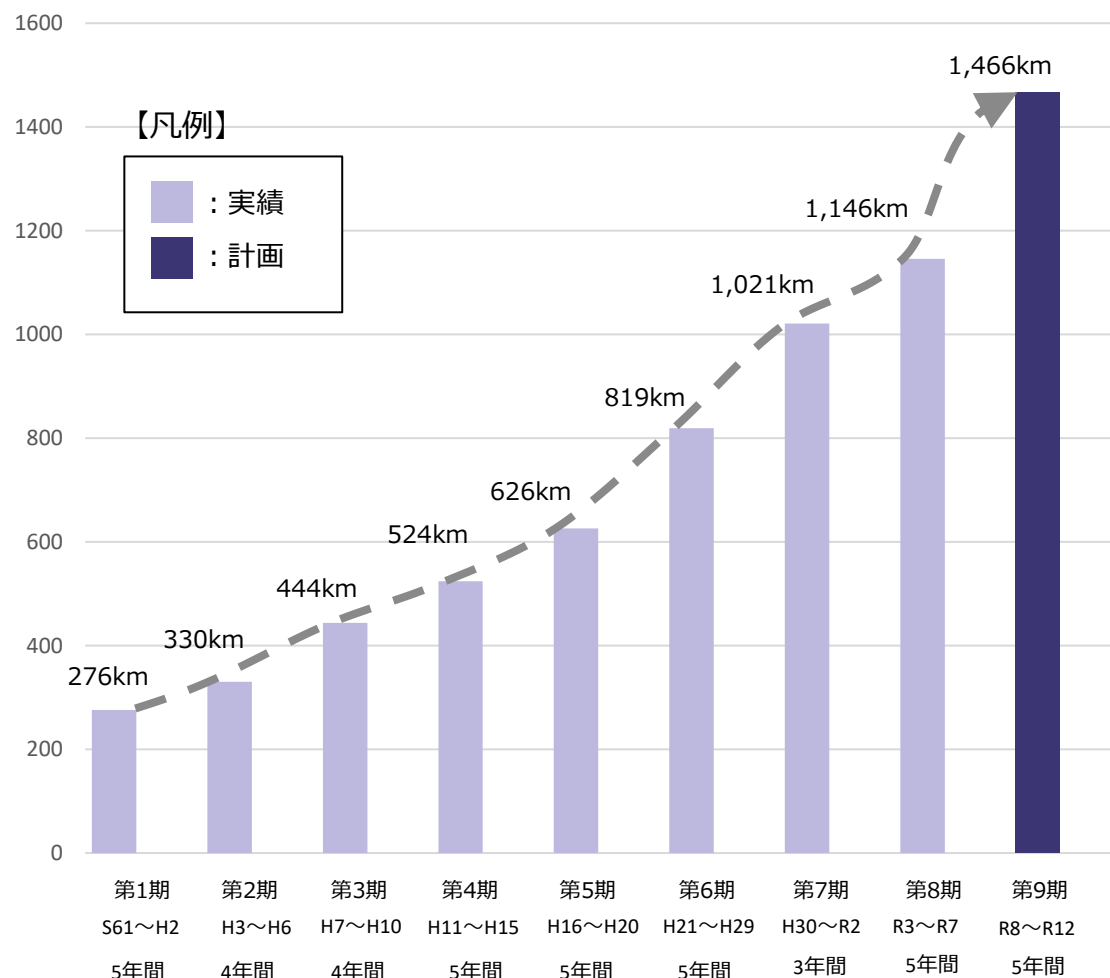
東京都は、昭和61年度(1986年度)に第1期電線類地中化計画を策定して以降、都道の無電柱化を進めてきました。令和3年(2021年)2月には「東京都無電柱化加速化戦略」を策定し、対象都道全線について2040年代までの完了を目指して、無電柱化を推進してきました。その結果、令和7年度(2025年度)末には、整備済延長が1,146kmとなっています。

令和8年(2026年)6月には「東京都無電柱化計画」が改定され、重点整備エリアが環状八号線内側まで拡大されるとともに、防災拠点へのアクセス機能の強化などを位置付けました。また、令和8年度(2026年度)からの5か年で、都道約320kmについて、新たに着手することを目標としています。



整備延長
(km)

都道における無電柱化整備済延長の推移



出典：「東京都無電柱化計画（改定）〔令和8年(2026年)6月〕」

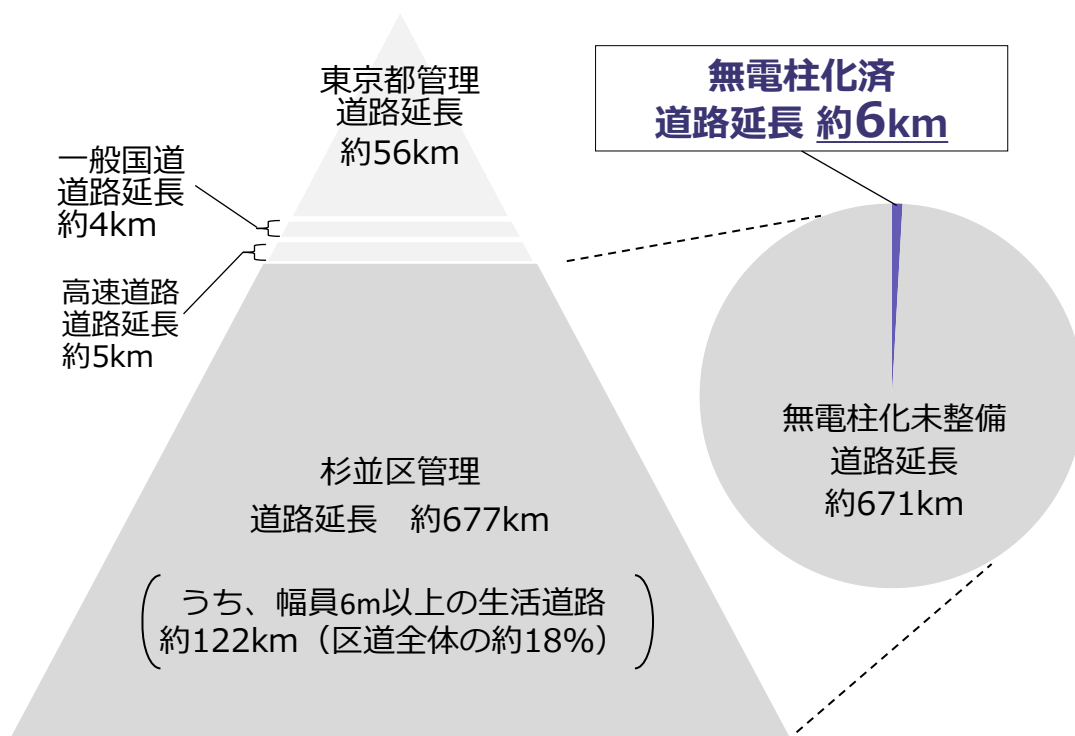
2.3 杉並区の現状

区が管理する道路約677kmのうち、約6kmの無電柱化が完了しています。(左図参照)

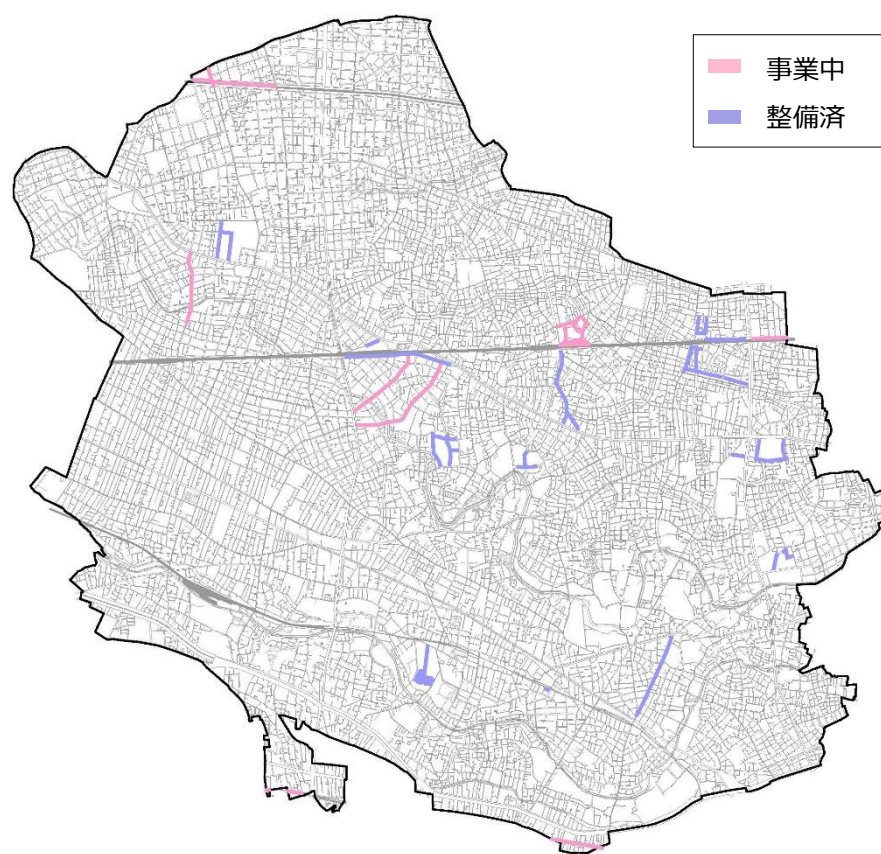
上位計画である「杉並区まちづくり基本方針」では、過去の震災や大型台風等による自然災害の教訓から、電柱倒壊による道路閉塞や電線の断線、避難や救急活動への支障、停電や通信障害など甚大な被害が想定される首都直下型地震等の大規模災害に備えるため、無電柱化の必要性が示されており、都市計画道路や歩道のない生活道路において、無電柱化を推進していくことを定めています。

現在、前方針に基づき、事業認可を取得している都市計画道路では道路事業にあわせて無電柱化を進めています。また、幅員6m以上の歩道のない生活道路を対象に、整備効果の高い路線を選定し、無電柱化に取り組んでいます。(右図参照)

区道の無電柱化延長（令和8年（2026年）4月時点）



無電柱化事業中及び整備済路線図（令和8年（2026年）4月時点）



2.4 杉並区の課題と取組

01 狭い生活道路への対応

課題

区内の生活道路における無電柱化は、電線共同溝方式を基本としつつ、道路条件に応じて、その他の手法も活用する必要があります。しかし、区道の多くは、歩道が未整備で幅員が狭いことに加え、地下には水道管やガス管などの既設埋設物が輻輳しているため、電線共同溝及び地上機器の設置空間並びに施工スペースの確保が困難な状況にあります。このため、道路構造、地下埋設物及び沿道利用の状況等を踏まえ、幅員の狭い道路にも対応できる、各路線の特性に応じた整備手法を検討する必要があります。

取組

各路線の道路構造、地下埋設物及び沿道利用の状況等を調査し、電線管理者や地下埋設物管理者等と調整を行った上で、浅層埋設、小型ボックスの活用、既存ストックの活用、ソフト地中化方式等を組み合わせ、各路線の特性に応じた整備手法を検討します。また、歩行空間の確保や道路の安全性向上を目的とする交通安全対策事業等との連携を図り、事業の実施時期や道路条件を踏まえながら、無電柱化を効果的・効率的に進めます。

Column ゾーン30プラス※との連携

交通安全対策と無電柱化を連携して進めることで、電柱の撤去による通行空間の確保と速度抑制対策等を組み合わせ、生活道路における歩行者等の安全な通行環境の確保につながる取組を検討します。区では、歩行者の安全性向上を目的として荻窪駅南側地区でゾーン30プラスを実施しました。（右写真参照）

※ゾーン30プラス：面的なエリアを対象に最高速度30km/hの規制区域を設け、さらにハンプ（道路上に設けた凸型の路面）などの物理的デバイスを組み合わせ、人優先の安全・安心な通行空間を確保する取組。

交通安全対策との連携イメージ



荻窪駅南側地区における
ゾーン30プラスの取組



電柱を避けて通行する様子

出典：国土交通省「無電柱化推進のあり方
検討委員会（令和7年度第4回）」

2.4 杉並区の課題と取組

02 景観との調和

課題

電柱や電線は、まち並みの見通しや開放感に影響を与える場合があります。また、無電柱化後も地上機器が道路に残るため、その配置や外観について、周辺のまち並みや植栽との調和を図る必要があります。

取組

歴史的なまち並みや商店街、みどり豊かな道路など、地域の特性を踏まえた整備を進めます。また、地上機器の配置や色彩、デザインを工夫し、植栽や道路空間との調和を図ります。

ソフト地中化方式 「4.4 整備手法」 P.27参照

柱状型変圧器を街路灯に添架することにより、新たな支柱の設置を抑え、設置スペースの確保と景観への配慮を図ります。
(Column参照)

地上機器のラッピング

地上機器に地域の特色を生かしたデザイン等を施すことで、道路景観との調和を図り、地域の魅力を高める取組につなげます。



Column

永福北口商店街通りのソフト地中化方式による無電柱化

設置スペースの確保と景観への配慮を両立した事例

永福北口商店街通り（760m）では、歩道がない道路における無電柱化のモデル整備として、平成17年(2005年)から平成25年(2013年)の9年間をかけて、電線共同溝方式により整備しました。

この整備では、道路幅員が狭く、地上機器の設置場所を確保することが課題となりました。

そこで、地元商店街と区が連携して検討を重ねた結果、ソフト地中化方式を採用することで無電柱化を可能としました。さらに、この柱状型変圧器を街路灯に添架することにより、道路上に必要な支柱を抑え、設置スペースの確保と景観への配慮を図りました。



整備前



整備後

2.4 杉並区の課題と取組

03 地上機器の設置場所の確保

課題

無電柱化後も、電力の変圧や電力・通信の接続等に必要な地上機器を設置する必要があります。しかし、歩道がない道路や幅員の狭い道路では、歩行空間を確保しながら地上機器を設置することが難しく、設置場所の確保が課題となっています。

取組

道路上の植樹帯などの活用に加え、公園や公共施設敷地などの周辺公共用地、必要に応じて沿道の民有地も含め、地域の状況に応じた設置場所を検討します。また、地上機器の小型化や機能の集約など、技術の進展を踏まえた手法の導入を検討します。

周辺公共用地等の活用

道路外の公共用地（公園、公共施設敷地など）に集約して設置することで、歩道の通行空間を確保するとともに、道路空間への影響を抑えることが期待されます。

一方で、公共用地等の活用に当たっては、用地管理者その他の関係者との調整及び合意形成が必要となります。

道路用地の活用

道路上の植樹帯や照明柱付近など、歩行者の通行への影響が比較的小さい場所に地上機器を設置することで、道路空間の有効活用を図ることができます。



Column

道路内外における地上機器の設置例

出典：国土交通省「電線共同溝整備の工程」



2.4 杉並区の課題と取組

04 財源の確保

課題

無電柱化の整備には多額の費用が必要となります。国土交通省の試算によると、電線共同溝方式の場合、令和7(2025)年時点で1km当たり約5.3億円の整備費が必要とされています。区道の整備に当たっては、国や都の補助制度を活用した場合でも、道路管理者である区に一定の財政負担が生じます。このため、限られた財源の中で、無電柱化を継続的に進めるためには、安定した財源の確保が課題となっています。

取組

国の「社会資本整備総合交付金」や、東京都の支援事業をはじめとする補助制度を積極的に活用し、必要な財源の確保に努めます。あわせて、低コスト手法や事業実施方法を検討し、事業費の縮減に取り組みます。

Column 無電柱化チャレンジ支援事業制度（東京都）

技術支援



新技術等の低コスト化手法を導入した整備や、地上機器の設置箇所に公共用地や民有地を活用した事例など技術研修会を開催

財政支援



事業化に向けた検討費用のほか、支障となる埋設物等の移設費用や、電線共同溝本体の整備に要する工事費が対象

測量及び試験費



移設補償費・工事費等



令和8年（2026年）時点

出典：東京都建設局

区市町村道の無電柱化事業に対する都費の補助制度

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設置が困難な路線を対象に補助

※補助対象経費や適用要件等は、各制度の定めによります。

2.4 杉並区の課題と取組

05 事業期間の短縮

課題

無電柱化事業は、水道・ガス等の地下埋設管の管理者や電力・通信事業者等の関係機関との調整、現況調査・測量、電線共同溝設置に支障となる地下埋設管の移設・撤去、電線共同溝の設置工事、各種電線類の入線・抜柱など、多岐にわたる工程を伴うため、区のこれまでの事例では、道路延長約400mの整備に平均約7年を要しており、事業期間が長期化する傾向があります。このため、事業の効率化と期間短縮が課題となっています。

取組

関係事業者との調整や設計、施工工程の効率化を図るため、国が推進する包括発注方式の導入を検討します。また、浅層埋設や小型ボックス、既存ストックの活用などについて、道路条件や維持管理性を踏まえて導入を検討し、事業費の縮減と事業期間の短縮に取り組みます。

包括発注方式を検討

詳細設計から舗装工事までの複数工程を一体的に発注することで、関係事業者間の調整の効率化を図り、事業を円滑に進めることが期待されます。
(包括発注による工程短縮のイメージ)

発注方式	工種	1年	2年	3年	4年	5年	6年	7年
従来発注	本体設計・工事（企業1）	設計	試掘	設計	工事			
	支障物件移設（企業2）		設計	工事				
	引込管工事（企業3）					設計	工事	
	入線・抜柱工事（企業4）							工事
包括発注	本体設計・工事、支障物件移設、引込管工事（企業1）	設計	工事					
	入線・抜柱工事（企業2）				工事			

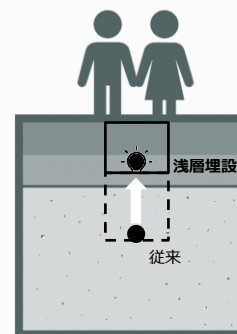
約3年短縮の例

低コスト手法の活用

「4.5 早期無電柱化と低コスト化の推進」P.28参照

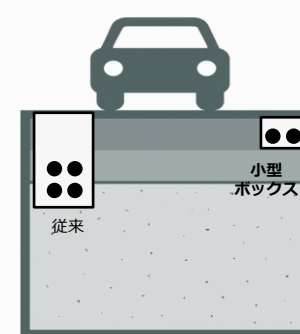
浅層埋設、小型ボックス、既存ストック活用等により、掘削範囲や工事規模の縮小を図り、事業費の縮減と事業期間の短縮につなげます。

浅層埋設



掘削深さの縮小

小型ボックス活用



施工範囲の縮小

※国の資料に基づく工程例であり、短縮期間は道路条件や関係事業者との調整状況等により異なります。

出典：国土交通省 無電柱化推進に関する基本的方向性〔令和2年（2020年）7月〕 17

Chapter3 未来のカタチ

3.1 目指すまちの姿

電柱や電線は都市景観を損ねるだけでなく、歩行者や車いすの通行の妨げにもなっています。特に大規模災害時には電柱の倒壊による道路の寸断が懸念され、防災機能の強化に向け、無電柱化の重要性が一層高まっています。

令和3年度（2021年度）に策定した「杉並区基本構想」では、概ね10年程度を展望した区が**目指すまちの姿**として「みどり豊かな 住まいのみやこ」を掲げ、みどり豊かなこのまちを次世代につなぎ、安らぎと憩いがあふれる住まいの場を守り続けることを目指しています。

本方針においても、「安全・快適な移動」「高い防災性」「美しい景観」を後世にも継承することで、「杉並区基本構想」の将来都市像の実現を目指します。

目指すまちの姿

安全・快適な移動

安全で快適な歩行空間の確保



「安全・快適」の観点から、電柱がなくなることにより歩行空間が広くなり、安全かつ快適に移動することが可能になります。

高い防災性

都市防災機能の強化



「防災」の観点からは、大規模災害（地震、台風等）が発生した際、電柱等が倒壊することによる道路閉塞のリスク低減を図ります。さらに、無電柱化することで、災害時における停電・通信障害のリスク低減が期待されます。

美しい景観

良好な都市景観の創出



「景観・観光」の観点からは、電柱や電線のない開放的で美しい景観が形成され、魅力的なまち並みが創出されます。また、この景観の向上はまちの魅力を高め、まちの活性化に寄与します。

Chapter4 実現に向けて

4.1 路線の選定

01 選定方法

無電柱化を計画的かつ重点的に進めるため、都市計画道路以外の歩道のない生活道路のうち、整備効果の高い路線を選定して整備を進めています。選定手順は下記のフローチャートのとおりです。

選定方法

●無電柱化に必要な最低幅員の設定

●選定要件の設定

●整備効果の高い路線の抽出

●整備効果の高い路線の選定

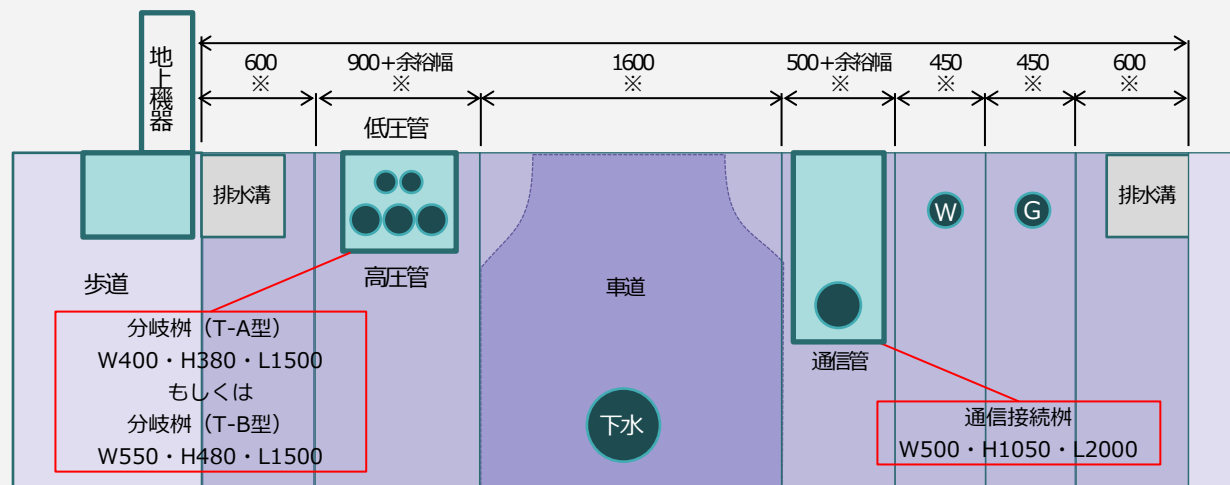
02 電線共同溝の整備に必要な最低幅員の設定

電線共同溝方式による無電柱化整備における最低幅員は、ライフサイクルを通じた維持管理の合理性を確保するため、施工に必要な作業空間の要件を考慮し設定します。このため区は、特に歩道のない道路においては原則として幅員6m以上を確保することとしています。なお、この最低幅員は、現状の一般的な施工技術、施工効率及び無電柱化後の維持管理上の要件として設定した一例です。

最低幅員については、「無電柱化低コスト手法技術検討委員会」（国土交通省、経済産業省等）による技術的検討結果等を踏まえ、今後も継続して検討を進めていきます。

無電柱化に必要な道路幅員 $5,100\text{mm} + \text{余裕幅(作業幅)} \div 6\text{m以上}$

(単位: mm)



無電柱化に必要な最低幅員の条件

- ① 歩道の有無
- ② 水道、ガス等は撤去及び再設置（移設）
- ③ 地上機器は道路区域外に設置
- ④ 沿道建物への電力・通信線の引込配管について、一般的な引込配管の本数・口径を前提

4.1 路線の選定

03 選定要件の設定

前方針では、「3.1目指すまちの姿」にて示した3つのまちの姿を実現するため、以下の7つの選定要件を設定しました。

安全・快適な移動

安全・快適な移動を支える重要な路線

- ①主要駅周辺の路線
(主要駅から概ね半径500mの地域内)
- ②「杉並区バリアフリー基本構想」で
設定された路線

高い防災性

防災において重要な路線

- ③緊急輸送道路(青梅街道、環状7号線など)
- ④緊急輸送道路と主要な防災拠点(荻窪病院、杉並保健所)を接続する路線
- ⑤「東京都防災都市づくり推進計画」で
指定された整備地域内の路線

美しい景観

景観において重要な路線

- ⑥「杉並区景観計画」で指定された景観
に配慮すべき地域内の路線
- ⑦景観形成効果が高い路線
(歩行者交通量が非常に多い
[5,000人/12h以上]路線)

04 整備効果の高い路線の抽出・選定

前方針において、6m以上の区道を対象として整備効果の高い路線を抽出・選定し、無電柱化事業を推進しています。

選定要件	目指すまちの姿	安全・快適		高い防災性			美しい景観		該当	備考
	選定要件	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦		
選定 路線	①区道2096-1号	○			○		○		3	事業中 ※令和3年3月に東京都無電柱化チャレンジ事業認可
	②区道2131号						○	○	2	事業中
	③区道2331号・2545号	○				○			2	未着手
	④区道1916号	○						○	2	未着手

①区道 2096-1号 (環状8号線～補助131号線)



②区道 2131号 (環状8号線～補助131号線)



③区道 2331号・2545号 (高南通り)



④区道 1916号 (西荻窪北口商店街通り)



4.2 新たな路線等の追加

01 背景

東京都では、大規模災害発生後に人命救助や応急復旧の拠点となる「災害拠点病院」等へのアクセス機能を確保するため、当該施設へのアクセスルートとなる都道において無電柱化を重点的に進めるとともに、都道から災害拠点病院をはじめとする防災上重要な拠点につながる区市町村道についても、無電柱化を推進する方針を示しています。

東京都と区市町村が連携し、無電柱化を計画的かつ円滑に推進することを目的として、令和6（2024）年度に都は「都・区市町村無電柱化検討会議」を設置しました。同会議では、都道から災害拠点病院など防災上重要な拠点につながる区市町村道を抽出し、都は、対象となる路線を東京都無電柱化計画に位置付けました。今後は、東京都と区市町村が連携し、防災拠点までの連続性のある無電柱化を推進していきます。

この東京都無電柱化計画への位置付けを踏まえ、区では、同計画に位置付けられた区道2103-1号線（桃井原っぱ公園東側）を、「新たに整備する路線」として追加し、都道と区道との連携を強化し、災害時における災害拠点病院までの通行機能の確保を図ります。

また、これまでの路線単位の整備に加え、無電柱化の効果を面的に広げて地域全体の防災性・安全性を高めるため、新たに「面的整備」の考え方を導入します。

今後、面的整備の具体的な範囲及び整備手法を検討し、面的な無電柱化を進め、防災機能の強化及び安全で快適な歩行空間の創出を図ります。



4.2 新たな路線等の追加

02 新たに整備する路線の選定

東京都無電柱化計画における都道と区市町村道の連携強化路線として、災害拠点病院に指定されている荻窪病院と、第一次緊急輸送道路である都道（青梅街道）及び第二次緊急輸送道路である都道（早稲田通り）を結ぶ区道2103-1号線を、新たに整備する路線（㊦）として追加します。

本路線を整備することで、第一次及び第二次緊急輸送道路と連続した無電柱化を図り、災害拠点病院までの安全で円滑な通行機能を確保します。



Column 緊急輸送道路

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、地震直後からの緊急輸送を円滑に行うため、都道府県地域防災計画に位置付けられた高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路並びに知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいいます。東京都では、果たすべき機能に応じて第一次～第三次に分類しています。

第一次 | 応急対策の中枢を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港等を連絡する路線

第二次 | 一次路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線

第三次 | その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線



出典：東京都都市整備局
防災都市づくり推進計画〔令和7（2025）年3月〕

4.2 新たな路線等の追加

03 面的整備の展開

これまでの路線単位の整備に加え、無電柱化の効果を面的に展開し、地域全体の防災性・安全性の向上を図るため、面的整備の取組を進めます。

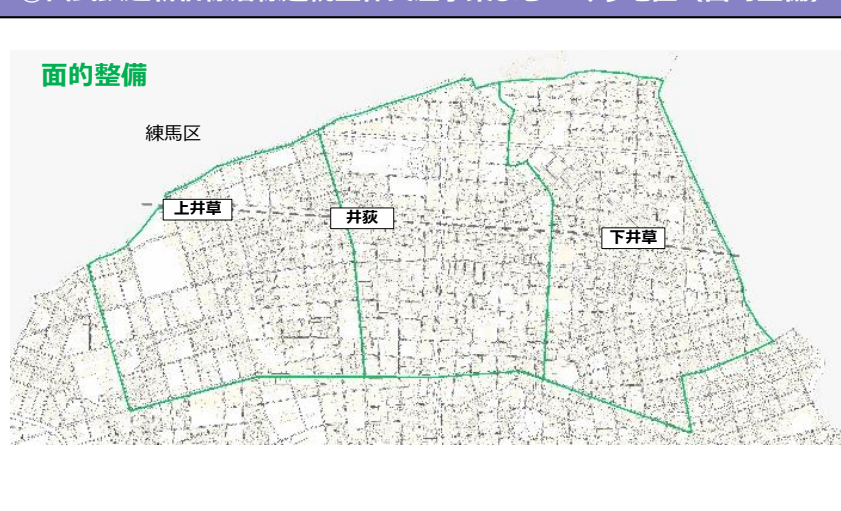
具体的には、土地区画整理事業が進行中であり、無電柱化についても既に事業に着手している阿佐ヶ谷駅北東地区（⑥）を新たに位置付け、着実な推進を図ります。

また、連続立体交差事業に合わせて駅前広場やバス通りなどを整備する地区（⑥）については、地区全体の一体的な整備を基本とし、今後のまちづくりの進展や周辺の整備状況を踏まえ、整備の時期や範囲を検討する地区として新たに位置付けます。

⑥ 阿佐ヶ谷駅北東地区（面的整備）

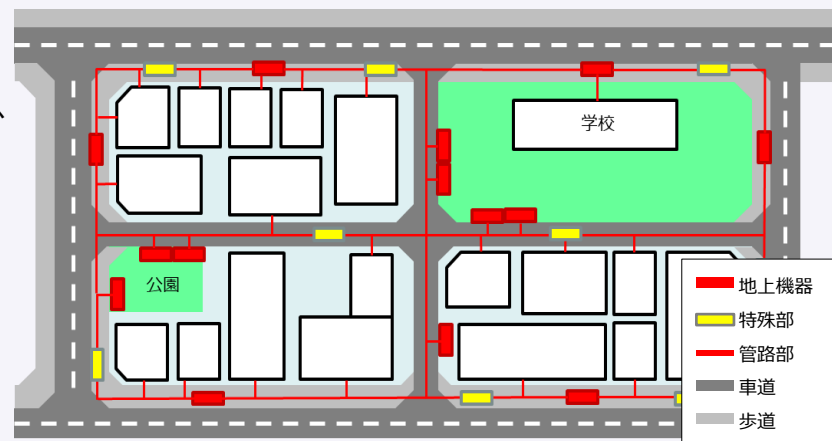


⑥ 西武鉄道新宿線沿線連続立体交差事業まちづくり地区（面的整備）



Column 面的整備

無電柱化は、これまで主に路線単位で進めてきましたが、区内には幅員の狭い道路が多く、単一路線での整備では地上機器の設置場所の確保が困難であることなどから、事業化に当たり課題があります。このため、これまでの路線単位の整備に加え、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、連続立体交差事業等に伴い整備される道路や広場等の公共用地を活用し、幅員の狭い生活道路を含む複数の路線を一体的・面的に無電柱化する「面的整備」の考え方を新たに位置付けます。面的整備では、これらの公共用地を活用して地上機器を適切に配置することにより、従来は単一路線での事業化が困難であった幅員の狭い生活道路を含め、地域内の複数の路線を一体的に無電柱化するための整備範囲及び整備手法を検討します。



4.3 まちづくりにあわせた面的な整備

まちづくりにあわせた整備について、そのまちづくりの概要を示します。

<阿佐ヶ谷駅北東地区>

本地区はＪＲ阿佐ヶ谷駅の北東に位置し、小学校、総合病院、商店街、屋敷林のみどりに加え、中杉通りのケヤキ並木や社寺地のみどりにも恵まれ、良好な市街地環境を形成しています。

総合病院や、一時避難地である馬橋公園へのアクセス確保など、基盤整備による地域の防災性・安全性の向上が課題となっています。区は「阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくり計画（平成31(2019)年3月）」を策定し、令和3（2021）年度から無電柱化事業に着手しており、当該地区を面的整備の対象地区として位置付け、まちづくりの進展に合わせて無電柱化を着実に推進します。

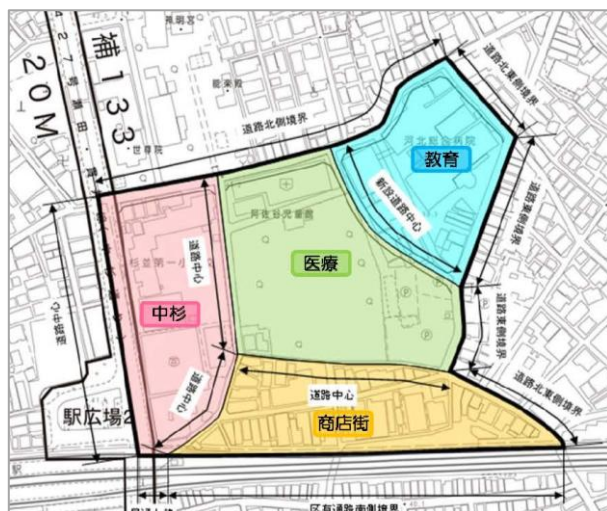
まちづくりの目標

- 災害に強い安全・安心なまち
- にぎわいや利便性が高まり、来訪者が集うまち
- 歴史と文化が調和したみどり豊かなまち

出典：阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくり計画
[平成31年（2019年）3月]

地区区分

中杉	中杉通り沿道地区（約1.1ha）
医療	医療施設地区（約1.4ha）
教育	教育施設地区（約0.9ha）
商店街	商店街地区（約1.0ha）



出典：阿佐ヶ谷駅北東地区地区計画 [令和2年（2020年）3月]

<上井草駅周辺地区>

本地区は西武鉄道新宿線沿線に位置し、過去の土地区画整理事業により、みどりやオープンスペースが多く良好な街区基盤が形成されています。一方で、踏切による交通渋滞や鉄道による地域分断、歩行者の安全面での課題がありました。

これらを解決するため、都が行う西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の連続立体交差事業に合わせ、区は、駅前広場やバス通り、鉄道付属街路の整備を行うこととし、令和6(2024)年3月に事業着手しました。事業進捗に合わせ、景観の質を高め、災害時の電柱倒壊リスクの低減を図るため、無電柱化の面的整備を検討していきます。

道路・交通施設整備の目標

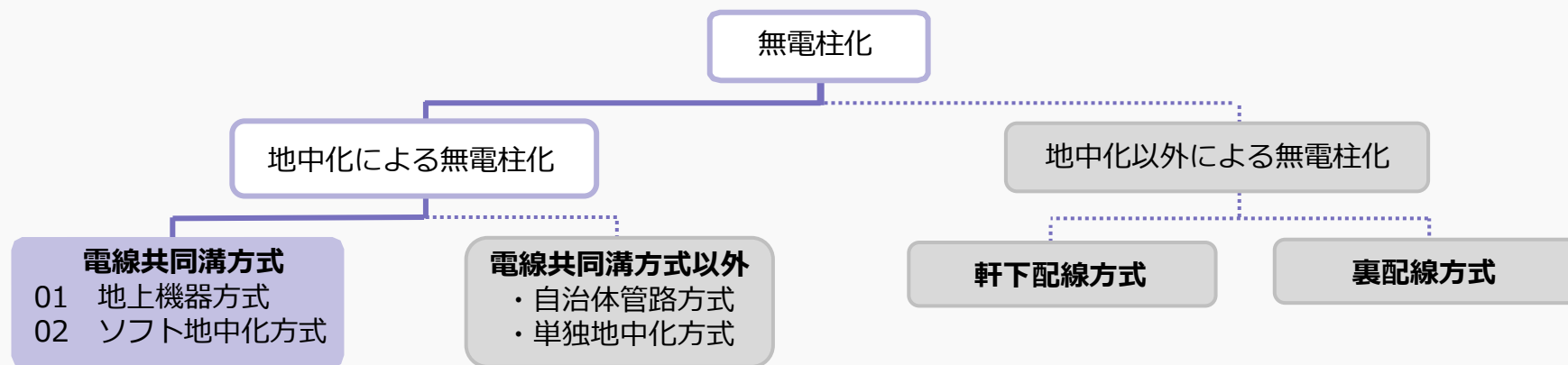
- 1.交通結節点機能の強化
- 2.安全で快適な歩行者・自転車空間の確保
- 3.みどりあふれる歩行者空間の確保



出典：上井草駅周辺 道路・交通施設整備計画 [令和元年（2019年）7月]

4.4 整備手法

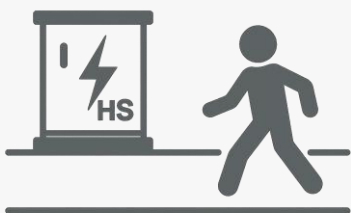
無電柱化の整備手法は、電線類を地中に埋設する「地中化」と、整備対象路線の電線類を裏通りや脇道に移設し架空線で引き込む「地中化以外」の手法の大きく二つに分類されます。区では、歩道のない道路や幅員の狭い道路が多い区内の実情を踏まえ、限られた空間でも整備可能な「電線共同溝方式」を基本とし、道路条件に応じてソフト地中化方式その他の整備手法を活用します。加えて、道路の状況に応じて他方式との併用や、その他の整備手法の導入も検討します。



01 地上機器方式

無電柱化を実施する際には、電柱に設置されていた機器（変圧器など）を、代替となる場所に設置する必要があります。

地上機器方式は、これらの機器を地上にコンパクトなボックス（地上機器）として設置する方法です。



02 ソフト地中化方式

地上機器の設置が困難な狭い道路や歩道のない道路において、地上機器（変圧器など）を街路灯に添架する方法です。



電線共同溝方式以外

地中化による無電柱化には、管理区分や費用負担の違いにより電線共同溝方式以外の手法があります。

自治体管路方式は、管路設備を地方自治体が整備し、道路占用物として管理を行います。

単独地中化方式は、電線管理者が全てを整備し、道路占用物として管理を行います。

軒下配線方式

無電柱化の対象となる道路の脇道に電柱を設置し、そこから沿道建物の軒下や軒先に電線を配線する方法です。

裏配線方式

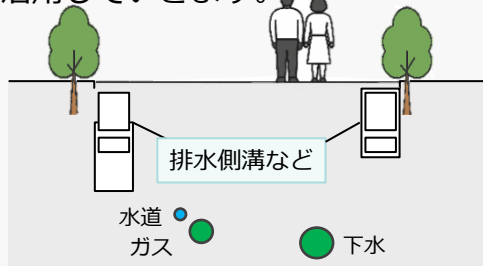
主要な通りの裏通り等に電線類を配置し、沿道建物への引込みを裏通りから行うことで、主要な通りを無電柱化する方法です。

4.5 早期無電柱化と低コスト化の推進

無電柱化は多額の費用を要するため整備の進捗が課題となっています。そのため、区では早期無電柱化に向けて、多様な整備手法を柔軟に取り入れるとともに、埋設深さの浅層化や従来よりも安価な部材による低コスト化を図る手法の導入を検討し、事業費の縮減に取り組めます。

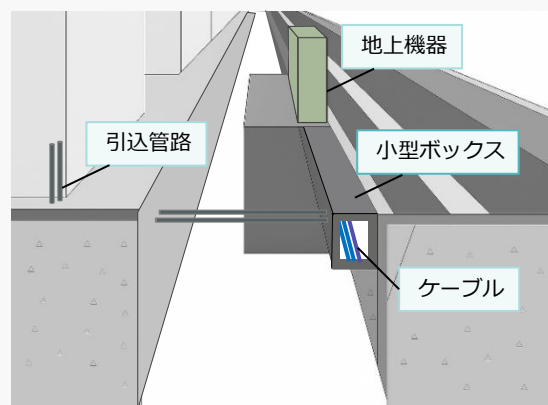
既存ストックの活用

電線管理者が所有する既存施設を活用することでガス管や水道管等の支障物を回避し、コスト縮減や工期短縮を図ります。特に側溝など既存施設の空きスペースを活用してケーブルを敷設するなど、道路条件等を踏まえ、既存ストックを最大限活用していきます。



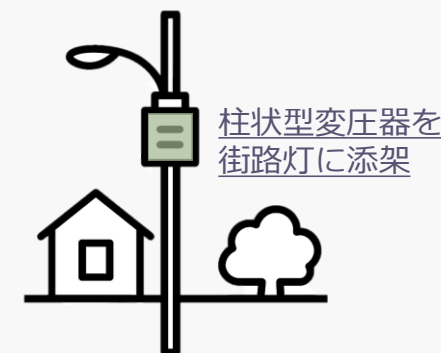
小型ボックスの活用

電線共同溝本体をコンパクト化することで、掘削土量・仮設材を削減し、事業費の縮減を目指します。



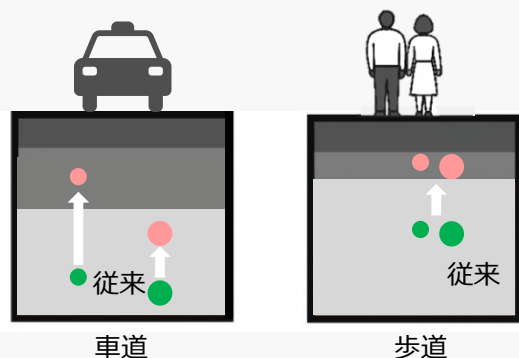
ソフト地中化方式

地上機器の設置が困難な歩道の狭い道路等において、柱状型変圧器を街路灯に添架することで、設置場所を確保し、景観性の向上を図ります。



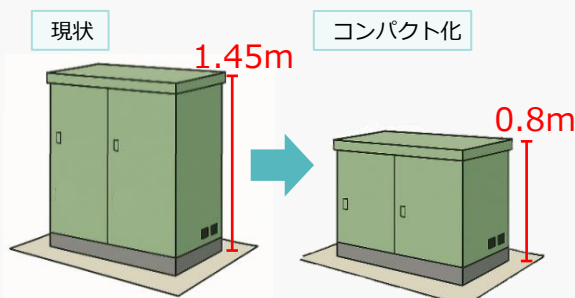
埋設深さの浅層化

現行より浅い位置に埋設することで掘削土量の削減、特殊部の小型化、支障移設の減少による事業費の縮減を目指します。



コンパクト地上機器の活用

従来よりもコンパクトな地上機器の導入を検討し、事業費の縮減を図ります。また、コンパクト化により、道路利用者の視認性の向上などの副次的な効果も見込まれます。



低コスト管路材の活用

従来のCCVP管※から、新たな性能基準に適合したECVP管※へ変更することで、電力管として必要な強度や施工性を確保しながら、材料配合の合理化により管路材費を削減し、無電柱化に係る事業費の縮減を図ります。



※CCVP管 強度や耐衝撃性に優れた、従来型の電力ケーブル保護管
※ECVP管 必要な強度を備えた、低コスト型の電力ケーブル保護管

4.6 電柱を増やさない取組

平成25年（2013年）の道路法第37条の改正により、道路管理者は、防災上重要な道路について、区域を指定して道路の占用を禁止し、又は制限することができるようになりました。これを受け、国や東京都では、緊急輸送道路等における新設電柱の占用制限を進めています。区においても、令和6年（2024年）8月から、区が管理する緊急輸送道路における電柱の新設を原則として禁止しています。

防災上重要な道路における電柱の新設禁止

今回の改定では、この取組をさらに進め、緊急輸送道路と区の救援活動施設等を結び、震災直後に障害物の除去や応急復旧を優先的に行う「緊急道路障害物除去路線」についても、道路法第37条に基づく電柱の新設に係る占用制限の対象とするよう、必要な手続きを進めます。

位置付け

災害時における被害の拡大防止及び交通の円滑化を図るため、道路管理者が区域を指定して電柱による道路の占用を禁止・制限できる制度です。

概要

● 占用禁止・制限の権限

区域を指定して道路占用を禁止・制限が可能

● 協議義務

区域指定の際は警察署長と事前協議が必要となる

● 公示義務

占用禁止・制限区域を指定する場合は、その旨を公示しなければならない

● 対象道路

緊急輸送道路や避難路など防災上重要な道路

● 既存電柱の扱い

占用禁止日前に許可された既存電柱は当面認める

● 例外規定

災害や事故で電力・通信供給が途絶した場合などは仮設電柱を一定期間認める（原則2年間）



出典：すぎなみの道づくり【令和8年（2026年）5月】

4.7 宅地開発における無電柱化の推進

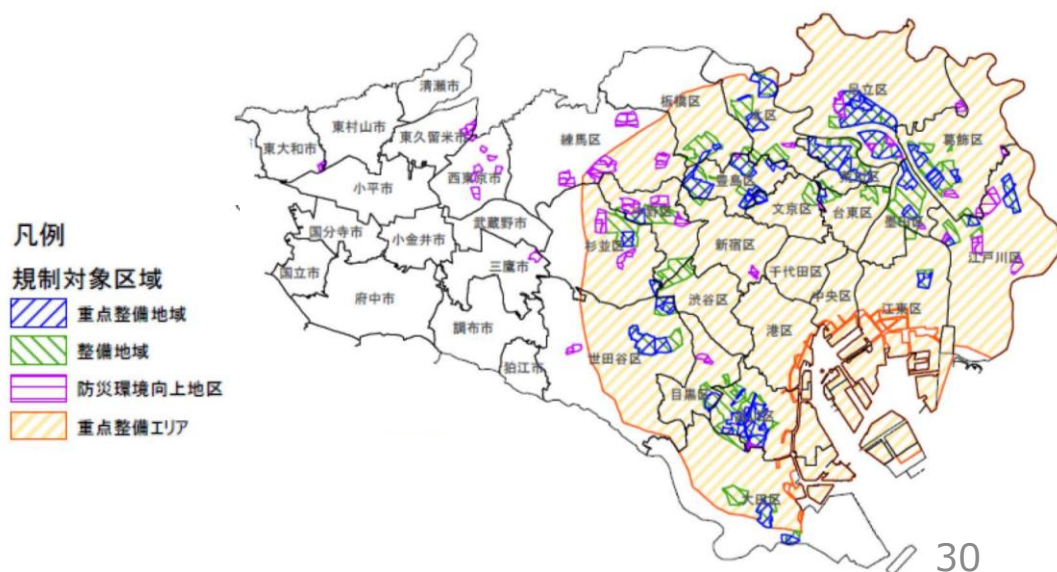
平成28年（2016年）に制定された「無電柱化の推進に関する法律」では、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの市街地開発事業等を実施する場合、事業の状況を踏まえつつ、道路上に電柱又は電線を新たに設置しないことが示されています。また、都市計画法第29条の許可を受けて行う開発行為についても、道路整備を伴う場合には、無電柱化を推進することとされています。

一方、宅地開発では、新たに整備される道路が私道である場合や、道路ではなく宅地内に電柱が設置される場合があります。開発区域内に電柱が新設されることがあります。東京都では、宅地開発に伴う無電柱化への補助制度や相談窓口などの支援に加え、令和8年（2026年）3月に条例を制定し、規制区域内の一定の宅地開発について、電柱等の新設を原則として禁止することとしました。杉並区においても、東京都の条例や支援制度を開発事業者等へ周知し、宅地開発を契機とした無電柱化を促進します。

規制区域

令和8年（2026年）10月31日施行予定の「東京における宅地開発の無電柱化の推進に関する条例」に基づき、以下の規制区域（下図参照）において、施行後は、無電柱化実施計画書の届出が義務付けられます。

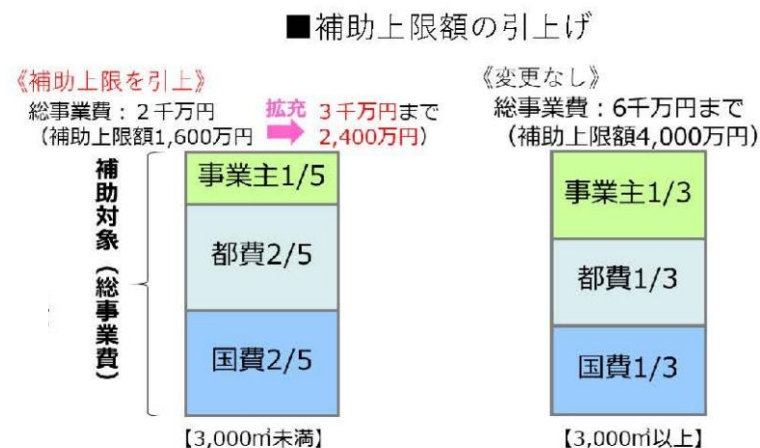
- (1) 東京都無電柱化計画に基づく重点整備エリア
- (2) 東京都防災都市づくり推進計画に基づく、
整備地域、重点整備地域、防災環境向上地区



支援の強化

宅地開発における無電柱化の取組に対する東京都の支援

- 補助事業の拡充
- 無電柱化ノウハウの提供
- 事業者認定・表彰



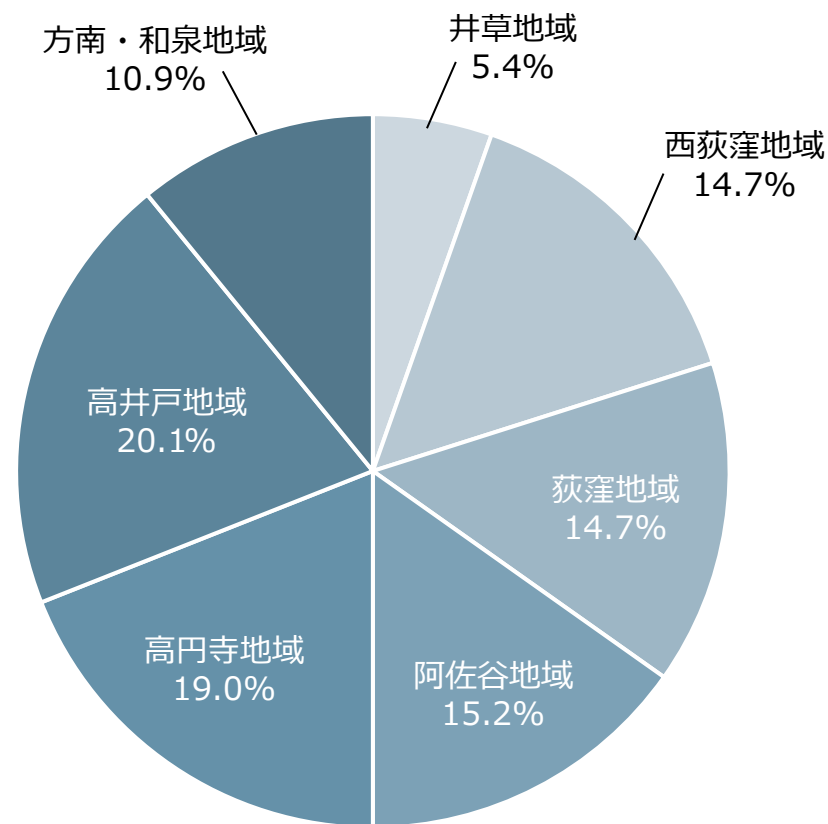
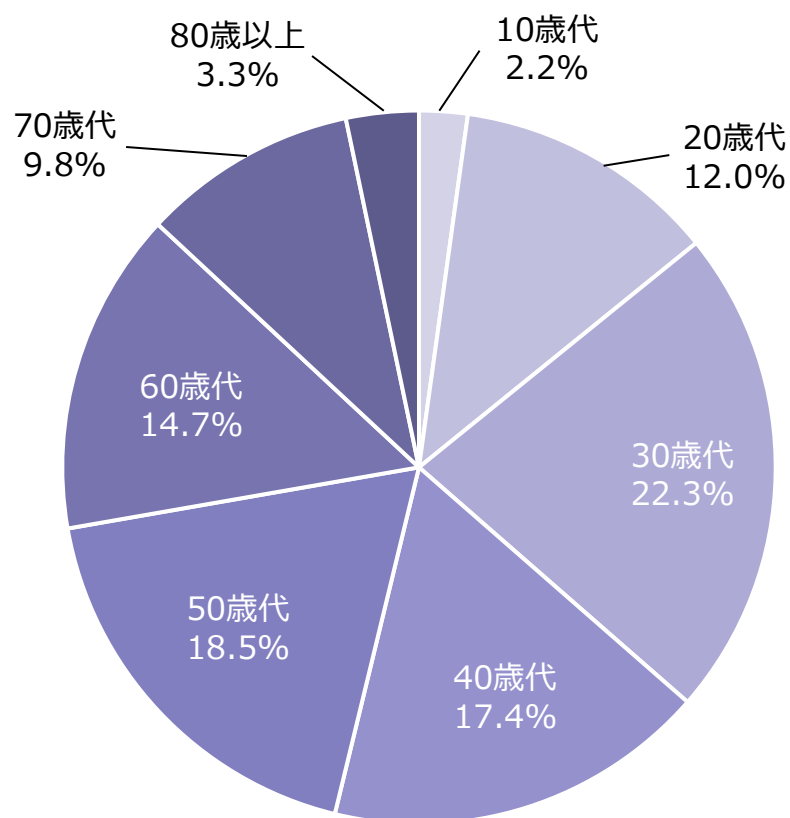
Chapter5 参考

区政モニターアンケート

区では、安全安心なまちづくりのために、無電柱化に関することについて、区民の皆さまにお伺いしました。

調査概要

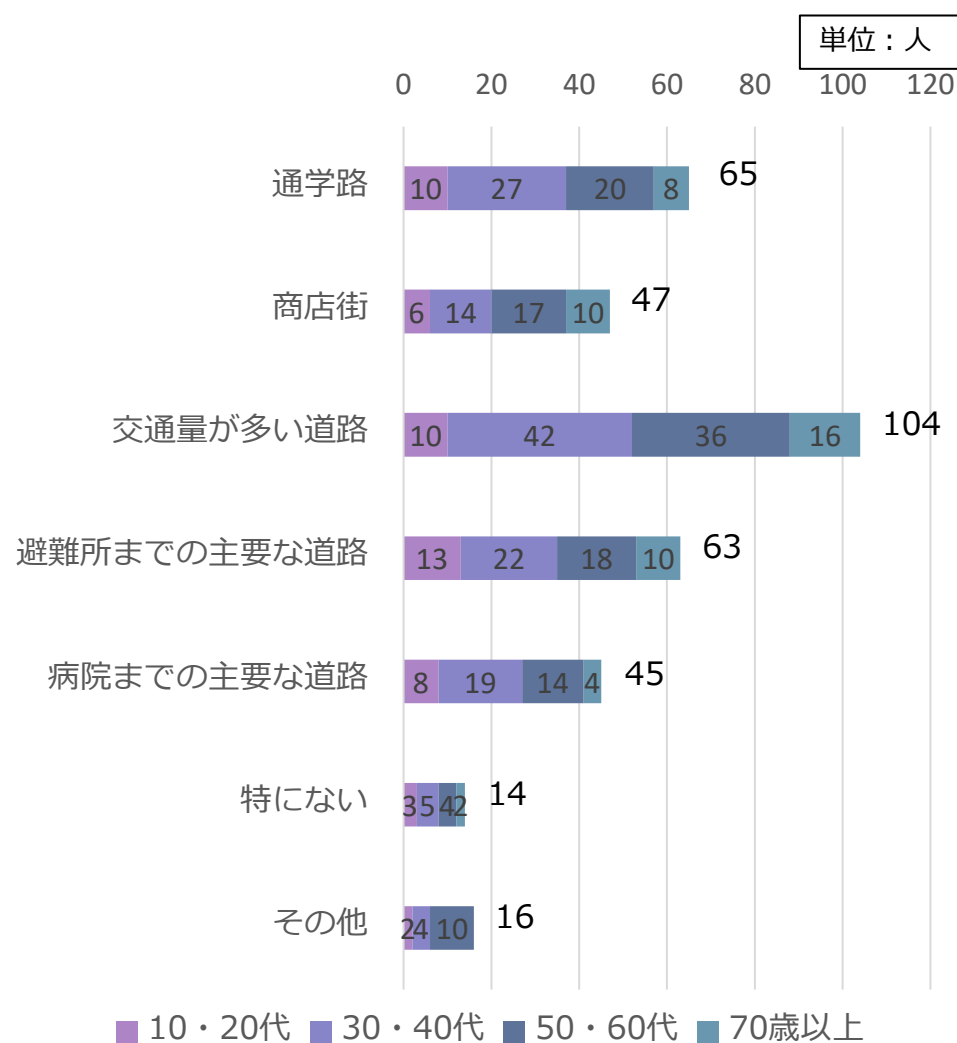
項目・内容	安心安全なまちづくりのために、無電柱化に関することについて把握する
調査期間	令和7年（2025年）6月3日～18日
調査対象	区政モニター199人
回答者数	184人（回答率92.5%）



区政モニターアンケート

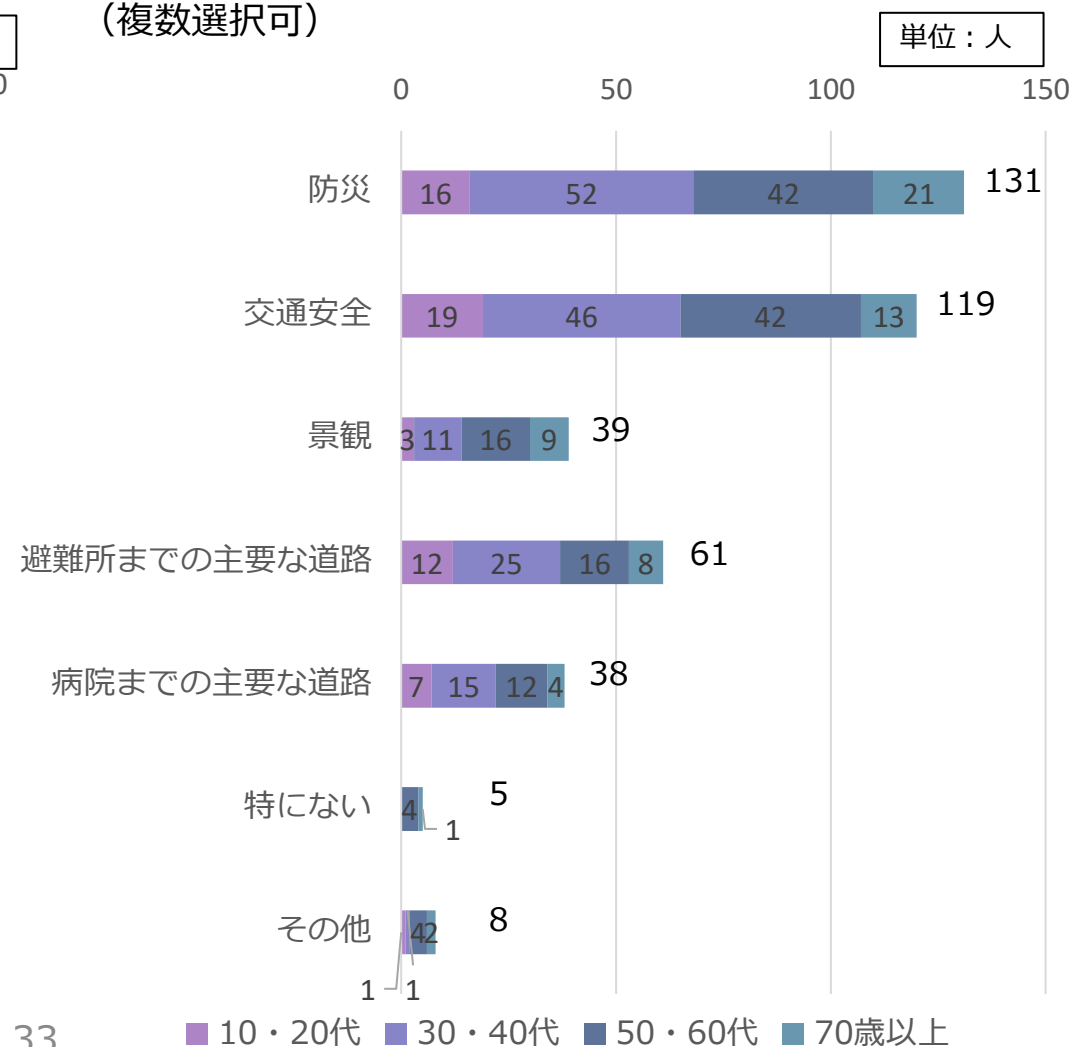
無電柱化について

Q. 杉並区内の無電柱化率は3%ですが、杉並区道に限ればわずか1%です。無電柱化には多くの時間と費用がかかりますが、どのような道路を優先すべきと思いますか。（複数選択可）



Q. 「杉並区無電柱化推進方針」では、都市計画道路事業や歩道の無い6m以上の生活道路を対象に無電柱化の整備を進めていくことが示されています。

将来、新たに優先的に整備する路線を選定する際に考慮する視点で、特に重要と思うものは何とお考えですか。（複数選択可）



無電柱化について

Q. 今後の道路整備（無電柱化）に関するご意見を自由にお書きください。

[ご意見①]

無電柱化された永福町を歩きました。車も通るので無電柱化されたことにより歩行も自転車もスムーズに行き来できているように思う。また空が広く感じることができ気持ち良かった。



[ご意見②]

通学路に電柱が多く、不審者が隠れられそうな場所が多い。莫大な費用と時間がかかることを考えると、通学路を優先してほしい。



[ご意見③]

住宅街の細い道は、子どもや高齢者、障害者の通行に不安が残ります。無電柱化を進めれば、歩きやすさと運転のしやすさを両立でき、災害時の停電や通行の支障も減ると思う。



[ご意見④]

電柱の前後に路上駐車をすることも考えられるので、無電柱化することで路上駐車が減少する可能性もあるのではないかと考える。



※ アンケート結果の詳細は、杉並区ホームページ「令和7年度第1回 杉並区区政モニターアンケート集計結果報告書」をご覧ください。



杉並区
SUGINAMI CITY