

世田谷区無電柱化推進計画 (中間見直し)



区役所西通り

令和6年4月
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53,755本の電柱(令和4年度末現在)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、令和元年6月に「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にどすことによって、世田谷区の魅力向上に取り組んできました。

このたび、策定から5年が経過することから、同計画の中間見直しを行いました。今後は、「世田谷区無電柱化推進計画(中間見直し)」に基づき、着実に無電柱化を推進していきます。



成城通り

目 次

1. 推進計画の趣旨.....	1
1.1 推進計画(中間見直し)策定の背景	1
1.2 計画の目的と位置付け	2
1.3 計画の期間.....	3
2. 無電柱化の現状と課題.....	4
2.1 無電柱化の目的	4
2.2 無電柱化の現状	6
2.3 無電柱化の課題	10
2.4 中間見直しの方向性	13
3. 無電柱化を推進するための方針	14
3.1 無電柱化整備の基本的な考え方	14
3.2 重点的に整備する路線.....	17
3.3 区道の無電柱化方式.....	18
4. 無電柱化を推進する計画路線	19
4.1 計画路線選定の考え方	19
4.2 計画路線.....	20
5. 無電柱化を推進する施策	23
5.1 多様な整備手法の活用.....	23
5.2 国や都の支援制度の活用	23
5.3 道路工事等調整会議の活用	24
5.4 推進体制の強化	24
5.5 電柱を増やさない取組み	24
5.6 区民の理解と関心の向上	24

1. 推進計画の趣旨

1.1 推進計画(中間見直し)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)(以下、「電線共同溝法」という。)に基づき、平成8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)(以下、「無電柱化法」という。)が施行され、国においては、平成30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、無電柱化施策の基本方針や目標が示されました。また、都では平成29年に、「東京都無電柱化推進条例」が施行され、平成30年3月には、条例に基づく「東京都無電柱化計画」が策定されました。

これらを踏まえ、区においても無電柱化法第8条第2項に基づき、「世田谷区無電柱化推進計画」(以下、「当初計画」という。)を令和元年6月に策定しました。

当初計画策定後、5年が経過することから、国、都及び区の動向や無電柱化の進捗状況などを踏まえ、当初計画の中間見直しを行い、「世田谷区無電柱化推進計画(中間見直し)」(以下、「本計画」という。)を策定します。

【国、都、区の動向】

国	平成31年2月	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく特定道路 [※] の追加指定
国	令和3年5月	無電柱化推進計画(改定)
都	令和3年6月	東京都無電柱化計画(改定)
区	令和5年6月	世田谷区移動等円滑化促進方針
区	令和6年	世田谷区基本計画

※特定道路：生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路(国土交通大臣が指定)。

1.2 計画の目的と位置付け

(1)目的

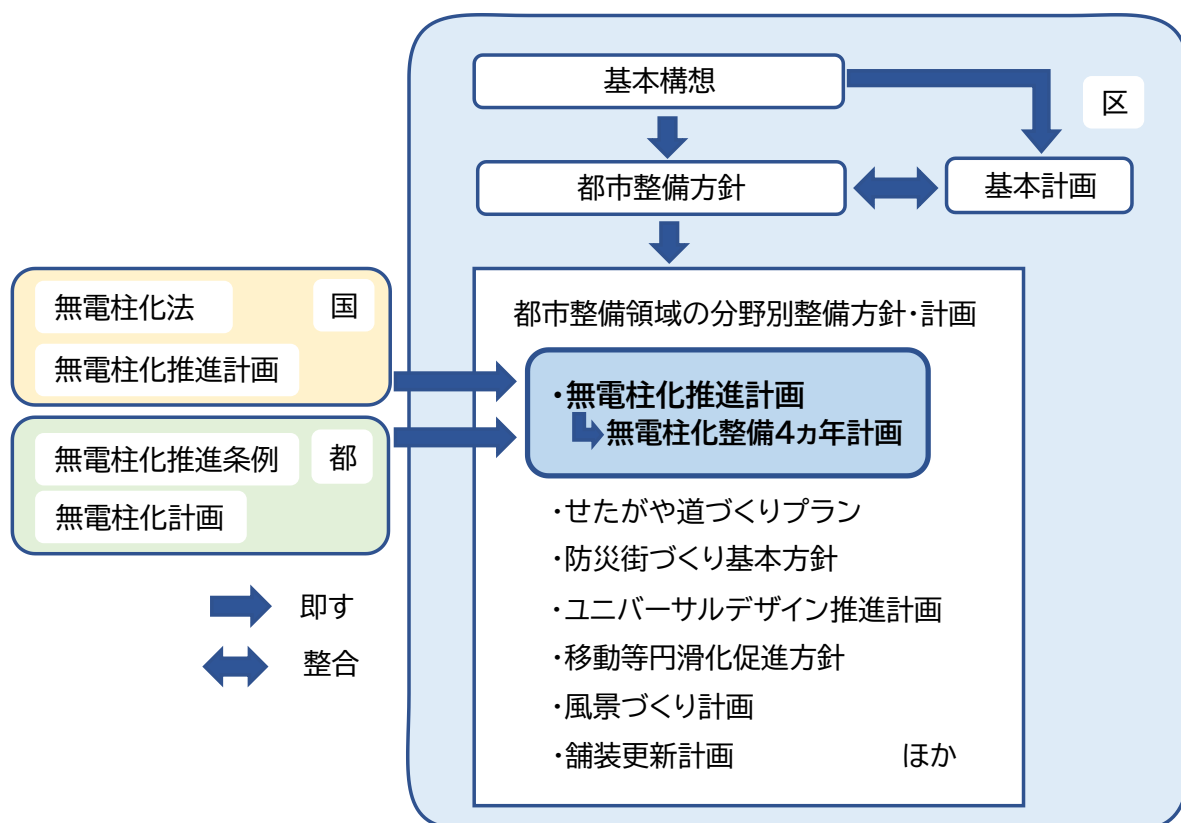
本計画は、区道における無電柱化の更なる推進に向けて方針を定めるとともに、計画路線の選定や推進するための施策を定め、区民及び関係事業者の理解と協力を得ながら、計画的かつ効率的に事業を進めていくために策定するものです。

(2)位置付け

本計画は、無電柱化法第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、世田谷区基本計画(以下、「基本計画」という。)や関連するその他の計画と整合・連携を図ります。

また、「世田谷区無電柱化整備4ヵ年計画」は、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(工事着手を目指す路線及び継続工事の路線)となります。

図 1.1 本計画の位置づけ

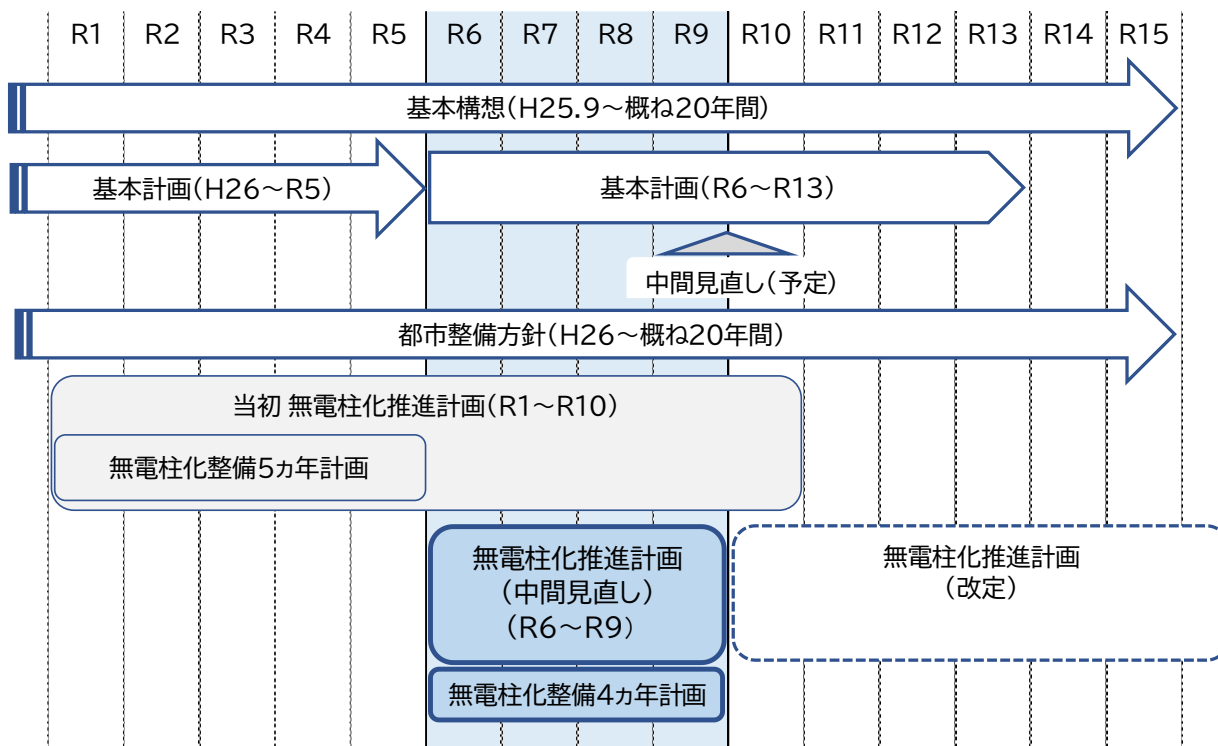


1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、基本計画と整合を図り令和9年度までとし、基本計画の中間見直しを行う時期に合わせ、本計画の改定を行います。

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。

図 1.2 計画の期間



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。



出典:国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/photo/chi_04.html



馬事公苑通り

(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

参考【地中線の地震に対する防災性能について】

東日本大震災 阪神・淡路大震災において地中線の信頼性が確認されています。

		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% 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28,00本 ^{※4}
	電力	(データなし)	(データなし)	-	約28,00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)

出典:国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_13_06.html

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回更新してきました。また、令和元年には無電柱化法に基づく無電柱化推進計画を策定し、無電柱化を推進してきました。

表 2.1 これまでの整備計画

計画名	期間
世田谷区電線類地中化整備4ヵ年計画	平成8年度～平成11年度
世田谷区電線類地中化整備6ヵ年計画	平成12年度～平成17年度
世田谷区電線類地中化整備5ヵ年計画	平成16年度～平成20年度
世田谷区電線類地中化整備5ヵ年計画	平成21年度～平成25年度
世田谷区電線類地中化整備5ヵ年計画	平成26年度～平成30年度
世田谷区無電柱化推進計画	令和元年度～令和10年度
世田谷区無電柱化整備5ヵ年計画	令和元年度～令和5年度

(2)これまでの実績

区内では、平成8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年度に初めて「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、区が管理する特別区道(以下「区道」という。)における無電柱化の整備済道路延長は、令和5年3月の時点において約13.3kmであり、このうち緊急輸送道路の整備済道路延長は約0.8kmとなっています。

また、5ヵ年計画路線(令和元年度から令和5年度)の無電柱化着手率(5ヵ年計画路線における無電柱化済又は無電柱化工事に着手済延長の割合)は34%(約1.4km)となっています。

表 2.2 無電柱化整備率の比較(近隣自治体) (整備済道路延長/道路管理延長)

自治体名	道路管理延長	整備済道路延長	整備率	備考
世田谷区	約 1,095km	約13.3km※	約 1.2%	※電線共同溝本体工事整備済路線
杉並区	約 622km	約 6km	約 1.0%	平成29年11月 杉並区無電柱化推進方針
中野区	約 340km	約 3km	約 0.9%	令和元年11月 中野区無電柱化推進計画
目黒区	約 350km	約 5km	約 1.4%	令和2年8月 目黒区無電柱化推進計画
大田区	約 777km	約13.5km	約 1.7%	令和3年3月 大田区無電柱化推進計画
港区	約 219km	約 56km	約 25%	令和4年3月 港区無電柱化推進計画

図 2.1 区道の無電柱化実績(年度別)

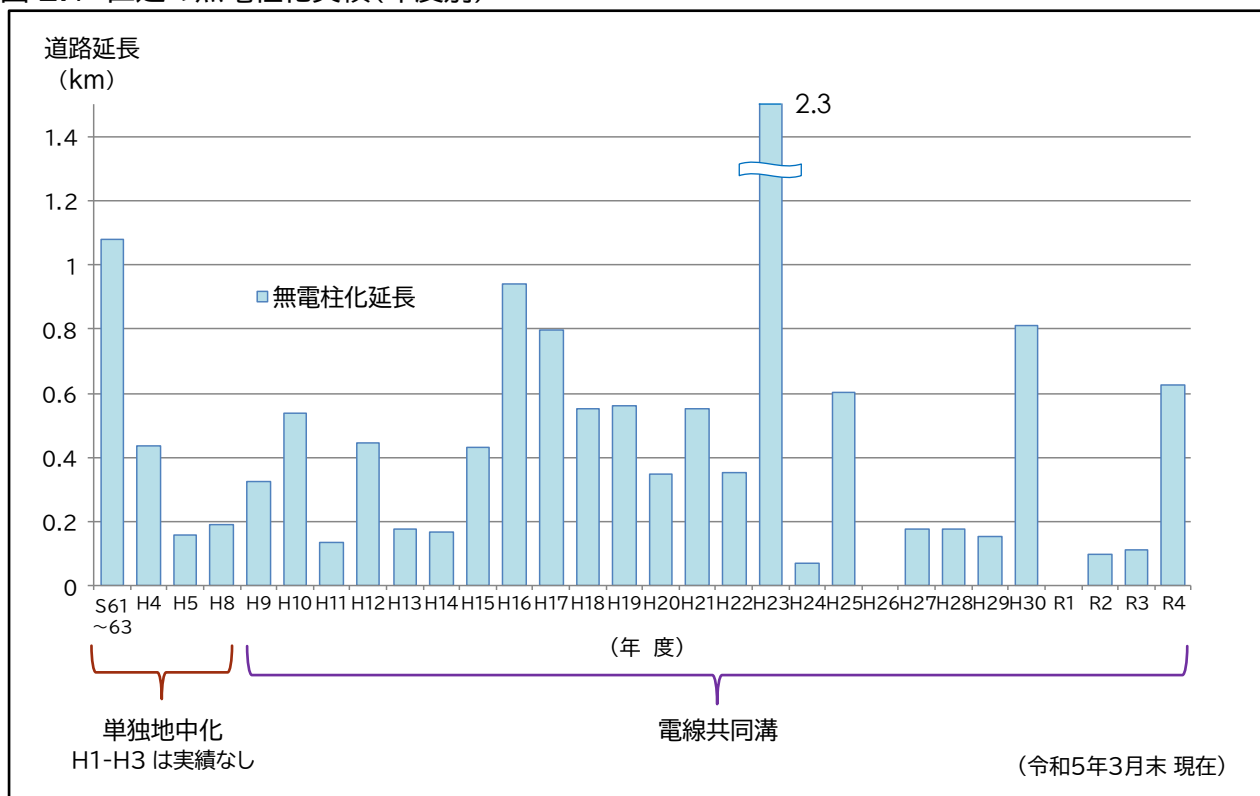


図 2.2 区道の無電柱化実績(累積)

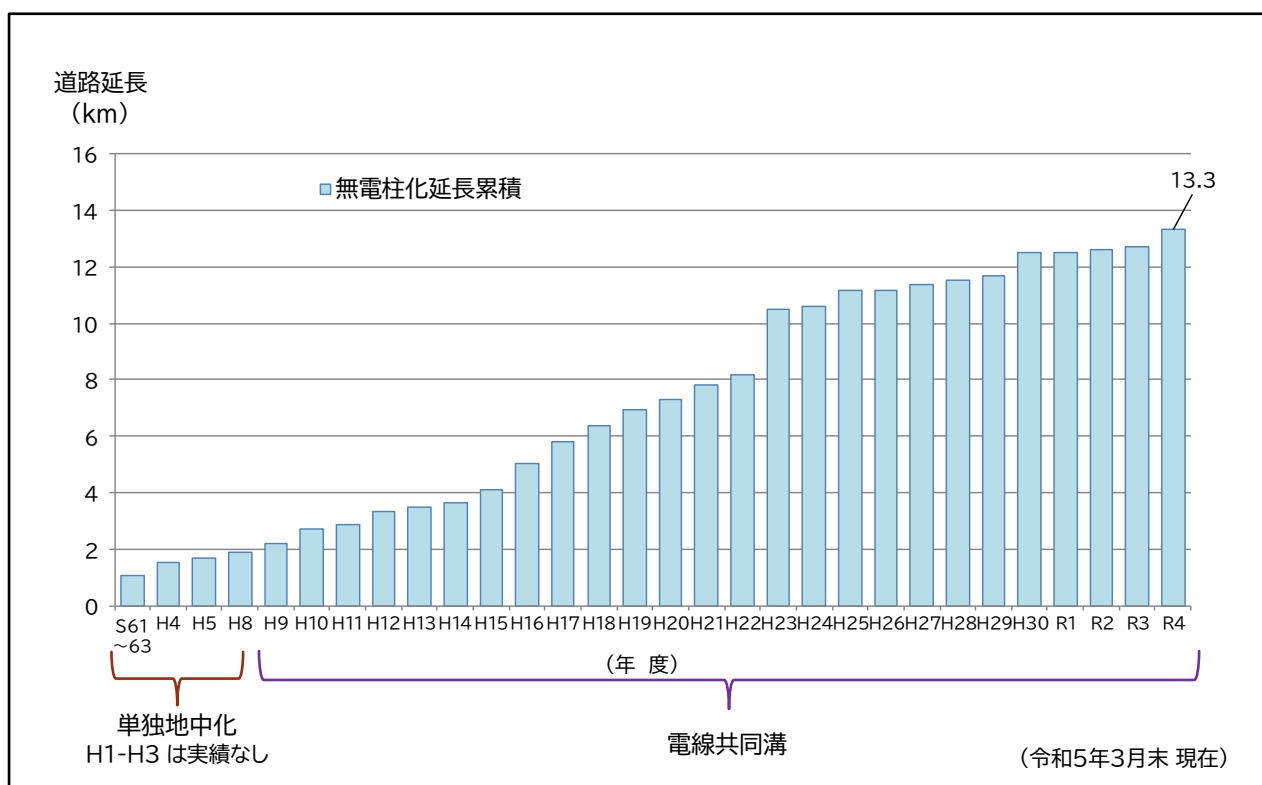
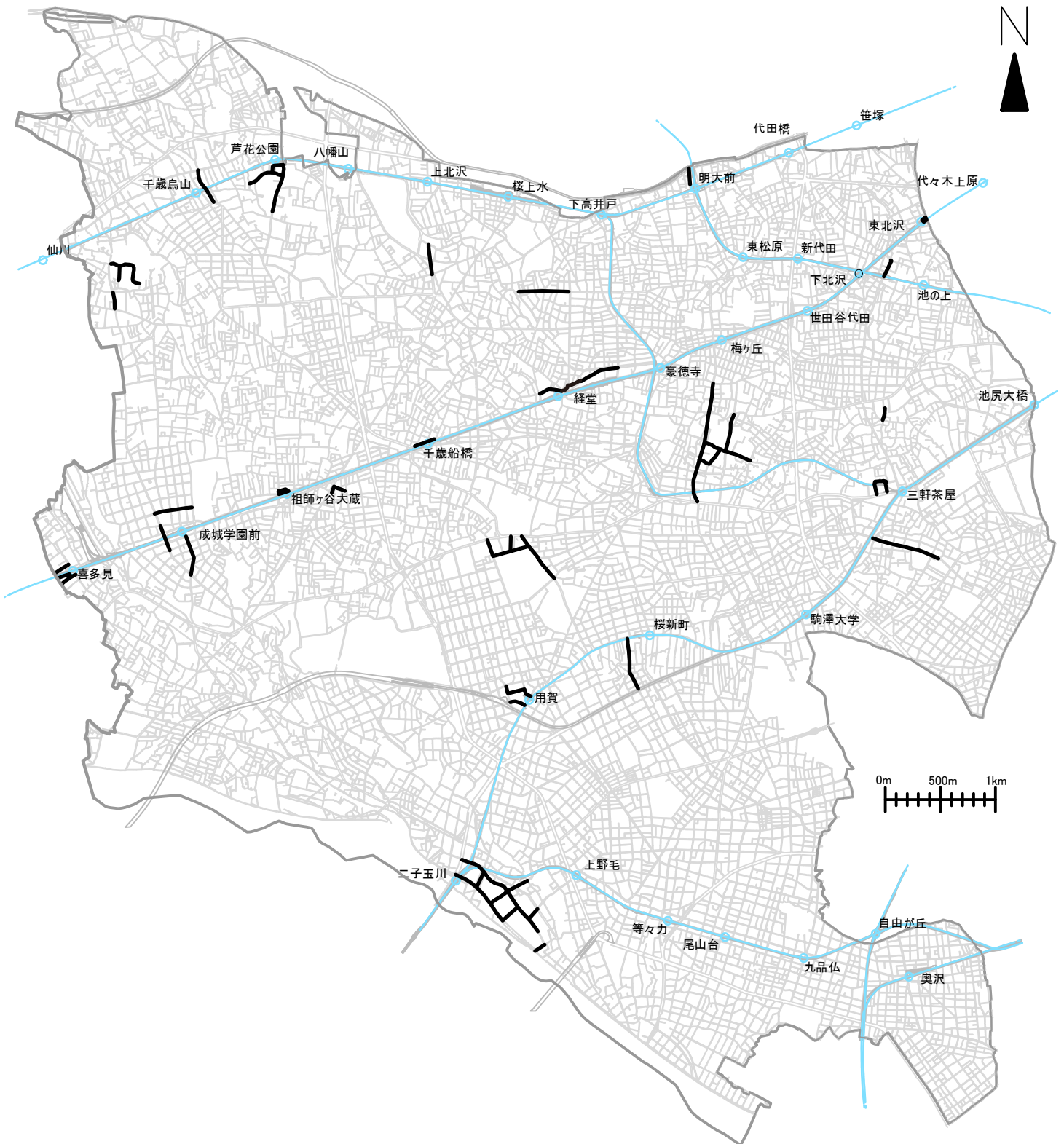


図 2.3 無電柱化済路線図



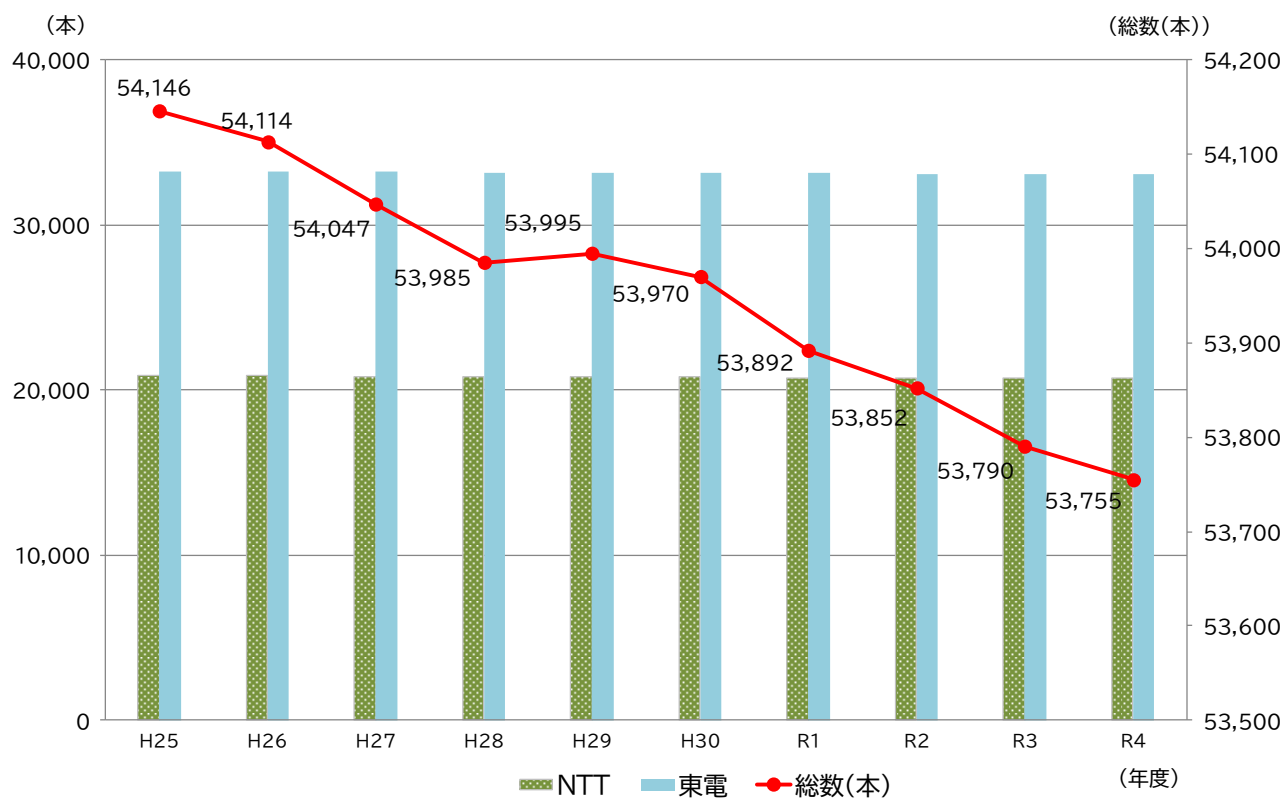
この地図の作成にあたっては、国際航業株式会社の承諾を得て、国際航業株式会社に著作権が帰属する白地図データベースを使用しています。

- 凡例
- 無電柱化済路線(令和5年3月現在)
 - 鉄道路線

(3)区道の電柱総数

令和4年度末現在、区道に設置されている電柱の総数は、53,755本(NTT 東日本柱20,707本、東京電力柱33,048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。

図 2.4 区道の電柱総数の推移



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^{※1}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。当初計画では、歩道が無い既存道路も計画路線に選定し検討を進めていますが、地上機器の空間確保などの課題があり、実施までには至っていません。

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^{※2}の導入、道路区域外での地上機器の設置も検討する必要があります。

※1 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 地上機器を道路上に設置できない道路において、変圧器等を支柱上に設置する地中化方式。

(2) 事業期間の短縮

無電柱化は、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、採用する工法や現地の状況によっては、沿道の土地利用などの関係者の協力が不可欠になることや、工期の短縮に向けた検討を進めていく必要があります。

図 2.5 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 P9)

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							■

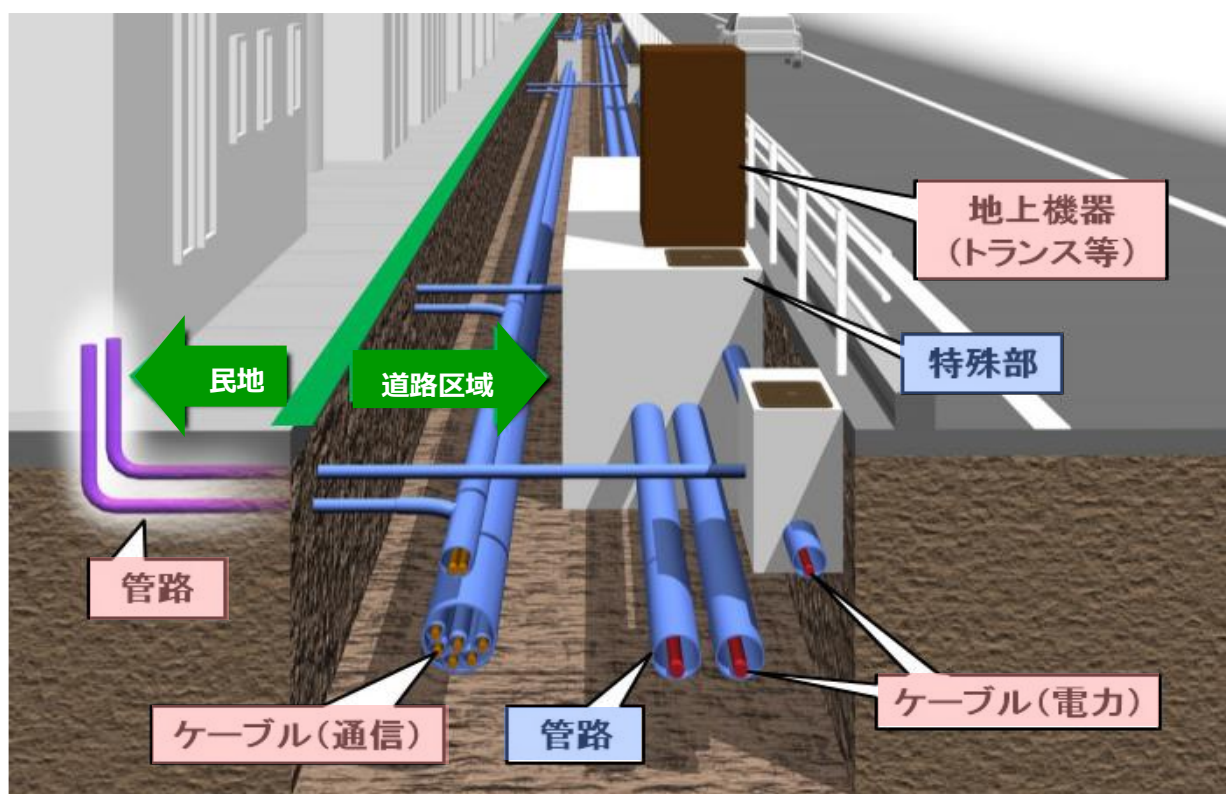
(3)無電柱化にかかる多額の費用の低減

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^{※1}」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^{※2})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。

※1 施設延長とは、電線共同溝施設の実延長をいい、道路の両側歩道に整備する場合には概ね道路延長の2倍となります。

※2 平成26年 国土交通省調べ。

図 2.6 電線共同溝施設のイメージと整備に係る費用負担



道路管理者負担額 3.5 億/km	電線管理者負担額 1.8 億/km
-------------------	-------------------

出典:国土交通省ホームページ
http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_19.html

このため、国及び都の補助制度を積極的に活用しながら、更なる低コスト手法の採用を検討する必要があります。そこで、当初計画では、都の「無電柱化チャレンジ支援事業制度^{※3}」を活用して、無電柱化チャレンジ事業^{※4}の認定を受け、整備に向けた調査・設計を進めている路線もあります。

※3 無電柱化チャレンジ支援事業制度

(平成29年4月1日から施行、令和3年4月1日現在の内容)

都内の区市町村が実施する無電柱化事業(推進計画等の策定、チャレンジ路線の検討、チャレンジ事業)に対し、都が行う支援制度。

※4 無電柱化チャレンジ事業

次に掲げる要件のいずれかに該当する路線において、低コスト手法を導入した新たな技術等を用いた技術検討などを行い、令和6年3月31日までにチャレンジ事業の認定を受けた場合は、都から財政支援、技術支援を受けることができる。

- ・ 原則、歩道幅員が2.5m未満、または歩道がない区間があるなど、道路上に地上機器を設置することが困難な路線であること。
- ・ 現道で無電柱化に新たに取り組む区市町村が、無電柱化事業を行う路線であること。

2.4 中間見直しの方向性

(1) 国の動向

国は、令和3年に無電柱化推進計画を改定し、電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化着手率を 38%(令和元年度末)→52%(令和7年度末)へ、特定道路における無電柱化着手率を 31%(令和元年度末)→38%(令和7年度末)にするなどの目標を定め、新たに4,000kmの無電柱化に取り組むとしています。また、緊急輸送道路の電柱を減少させるなど、新設電柱を増やさないことを取組姿勢として挙げています。

(2) 都の動向

都は、令和3年に東京都無電柱化計画を改定し、第1次緊急輸送道路の無電柱化について、2035(令和17)年度の完了を目指す整備目標を定めるなど、これまでの年間当たりの整備規模を倍増させ、スピードアップを図っていくとしています。また、区市町村道への支援強化、まちづくりにおける無電柱化の面的展開、区市町村への電柱の新設禁止の普及などを挙げています。

(3) 中間見直しの方向性

国、都及び区の動向や無電柱化の進捗状況などを踏まえ、中間見直しの方向性を以下に示します。

- 本計画の計画期間は、基本計画の計画期間と整合を図ります。
- 国及び都の動向を踏まえ、緊急輸送道路や特定道路の無電柱化を重点的に進めます。
- 重点的に整備する路線を中心に無電柱化の必要性が高い路線を選定し、舗装更新と同時施工による効率化、面的整備事業との連動などを踏まえ、優先的に整備していく計画路線を新たに追加します。
- 無電柱化の更なる推進に向け、多様な整備手法の活用や新たな電柱を増やさない取組みなど、無電柱化を推進するための取組みを進めます。

3. 無電柱化を推進するための方針

3.1 無電柱化整備の基本的な考え方

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、インフラ整備に係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路線から優先的に無電柱化を図っていく必要があります。

そこで、本計画期間における無電柱化整備にあたっては、以下の各項目に示す基本的な考え方に沿って進めます。

(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(表3.1参照)の新設又は拡幅整備を実施する路線(区施行)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。また、事業中の都市計画道路等と無電柱化未整備である完成済み都市計画道路等が接続する場合は、無電柱化の連続性が確保できるよう検討します。

地先道路(表3.1参照)の新設又は拡幅整備を実施する路線(区施行)は、緊急輸送道路、特定道路、駅前広場に位置付けのある場合、地上機器の設置場所の確保など技術的な課題を解決できる路線について無電柱化整備を検討します。また、位置付けのない場合は、関係事業者[※]へ新設電柱の抑制を要請します。

※関係事業者:道路上の電柱又は電線の設置及び管理を行う事業者

(2) 既存道路

既存道路においては、都市防災機能の強化など無電柱化の3つの目的を踏まえて、必要性の高い路線から優先的に整備を進めます。

なお、道路幅員の狭い道路では、工事に伴う長期間の交通規制や地上機器の設置場所の確保が必要になるなど多くの課題があるため、整備の実現性も考慮します。

① 「都市防災機能の強化」に資する路線

電柱倒壊による社会的影響が大きい緊急輸送道路などにおいて、大規模災害時の道路閉塞を未然に防ぎ、救急救命・復旧活動に必要な交通機能を確保するなど、防災に寄与する路線について無電柱化を検討します。

②「安全で快適な歩行空間の確保」に資する路線

高齢者や障害者等はもちろん、歩行者の誰もが安全で快適な歩行空間を確保するために、利用者の多い駅と公共施設や福祉施設を結ぶ道路など、効果の高い路線について、無電柱化を検討します。

③「良好な都市景観の創出」に資する路線

世田谷の風景づくりを地域とともに推進するために、視線をさえぎる電柱や電線をなくすことにより、良好な都市景観を創出できる路線について、無電柱化を検討します。

(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の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。

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 P.20)

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火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 重点的に整備する路線

当初計画に掲げる計画路線の着実な整備を進めるとともに、国及び都の動向を踏まえ、重点的に無電柱化整備する路線を定めます。

(1) 緊急輸送道路※1

近年、気候変動の影響により気象災害は激甚化・頻発化し、また、首都直下型地震などの大規模地震の発生も切迫しています。このため、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等による電柱倒壊対策として、緊急輸送道路(重要物流道路※3補完路※4含む)の無電柱化整備を重点的に進めます。

本計画における緊急輸送道路の整備目標を以下に示します。

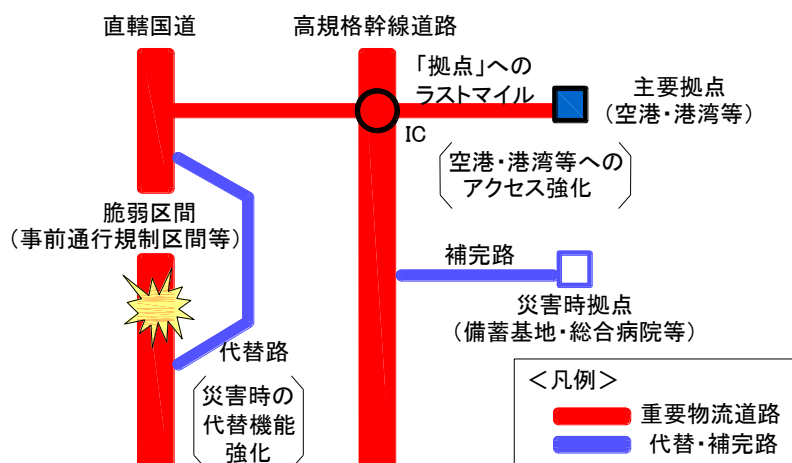
整備目標

緊急輸送道路の無電柱化着手率※2 29% (令和 9年度末)

緊急輸送道路の無電柱化着手率※2 50% (令和15年度末)

- ※1緊急輸送道路 : 東京都地域防災計画に定める、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する拠点(指定拠点)とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路。
- ※2無電柱化着手率 : 緊急輸送道路における無電柱化済又は無電柱化工事に着手済延長の割合 (令和6年3月現在 22%)
- ※3重要物流道路 : 全国的な貨物輸送網の形成を図るため、貨物積載車両の能率的な運行の確保を図ることが特に重要と認められる道路。
(国土交通大臣が指定)
- ※4補完路 : 重要物流道路と災害時拠点(備蓄基地・総合病院等)を結ぶ道路。
(国土交通大臣が指定)(緊急輸送道路と重複)

図 3.1 重要物流道路補完路イメージ図



出典:国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/common/001283875.pdf>

(2)特定道路※

誰もが安全で安心して社会参加するために、高齢者や障害者等はもちろん、歩行者の誰もが安心して円滑に移動できるユニバーサルデザインによる歩行空間の整備が急務となっていることを踏まえ、特定道路の無電柱化整備を進めます。

※特定道路：生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路(国土交通大臣が指定)。

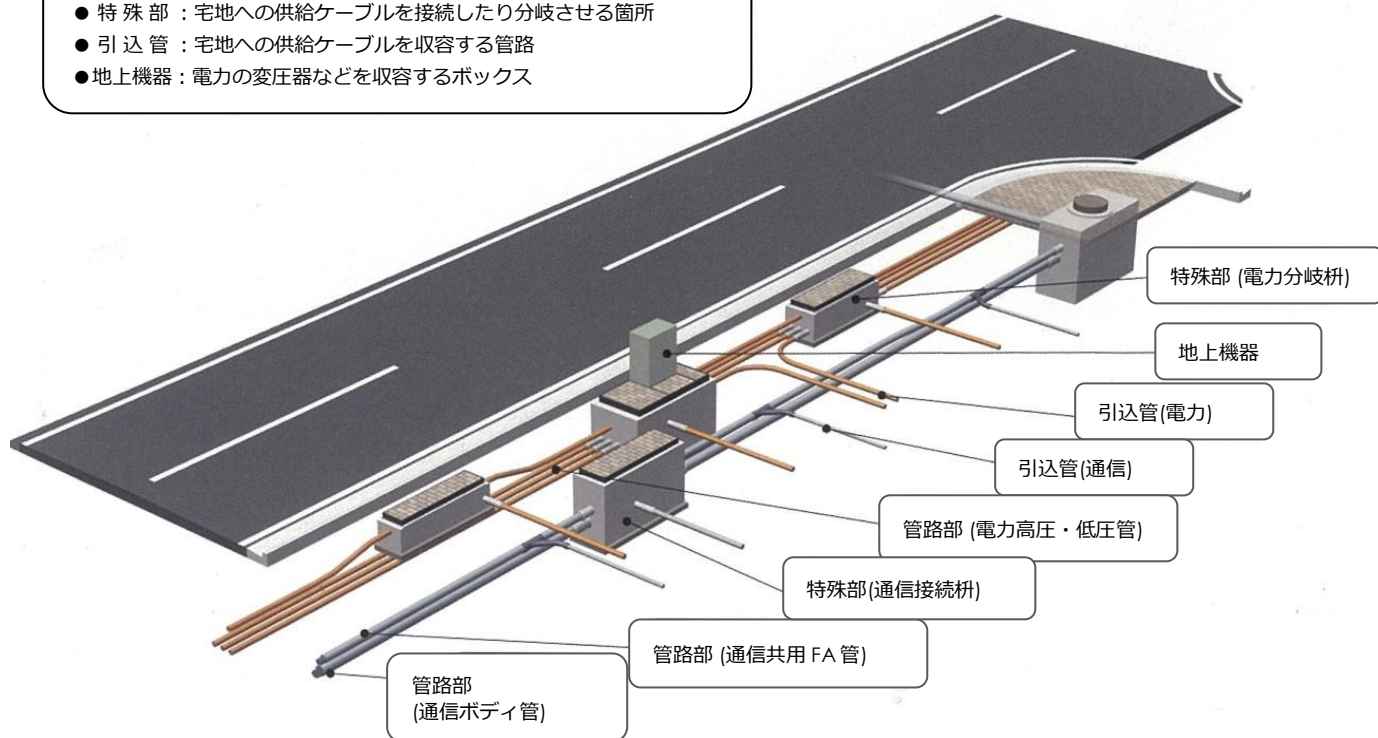
3.3 区道の無電柱化方式

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、電線管理者が電線及び地上機器等を整備する方式のことです。

図 3.2 電線共同溝のイメージ

- 管路部：電力や通信用ケーブルを収容する管路
- 特殊部：宅地への供給ケーブルを接続したり分岐させる箇所
- 引込管：宅地への供給ケーブルを収容する管路
- 地上機器：電力の変圧器などを収容するボックス



出典:東京都ホームページ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/content/000052901.pdf>

4. 無電柱化を推進する計画路線

4.1 計画路線選定の考え方

無電柱化を推進する路線は、「3.1 無電柱化整備の基本的な考え方」及び「3.2 重点的に整備する路線」に基づき、以下に示す考え方で選定します。なお、当初計画で選定した路線は、引き続き計画路線とします。

- 都市計画道路・主要生活道路

事業中の路線及び「せたがや道づくりプラン」に基づく優先整備路線の全てを選定します。

- 既存道路

無電柱化の3つの目的である「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」に資する路線の中から、以下の評価項目に基づき、整備の実現性や計画路線全体の財政規模などを踏まえ、総合的に評価して選定します。

なお、「重点的に整備する路線(緊急輸送道路、特定道路)」を重点評価するとともに、舗装更新計画に位置付けのある路線は、同時施工による効率化が図れるため、評価に加えます。

- ✓ 「都市防災機能の強化」の評価項目

- ・ 重要物流道路補完路(緊急輸送道路)
- ・ 緊急輸送道路
- ・ 世田谷区緊急輸送道路障害物除去路線 など

- ✓ 「安全で快適な歩行空間の確保」の評価項目

- ・ 特定道路
- ・ 移動等円滑化促進地区^{※1}の生活関連経路^{※2}
- ・ 駅、主要公共施設、商店街など利用者の多い施設が集積する駅を中心とした半径500m 圏内の道路

- ✓ 「良好な都市景観の創出」の評価項目

- ・ 地域風景資産や「せたがや百景」に面するなど、地域とともに風景づくりや良好な景観形成を推進している路線

- 面的整備事業等により整備する道路

面的整備事業の機会を捉えて、整備する路線を選定します。

※1移動等円滑化促進地区：「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、移動等円滑化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区を促進地区として区が定める。

※2生活関連経路：生活関連施設※3を結ぶ経路のうち、高齢者、障害者等が、日常生活において利用する経路。

※3生活関連施設：駅や官公庁施設、福祉施設、商業施設などのうち、高齢者、障害者等が、日常生活において多く利用する施設。

4.2 計画路線

「4.1 計画路線選定の考え方」に基づき選定した計画路線は、以下のとおりです。詳細については、「表4.1 計画路線一覧表」及び「図4.1 計画路線図」に示します。

都市計画道路・主要生活道路	32路線	約10.4km
既存道路	11路線	約3.6km
面的整備事業等により整備する道路	2路線	約0.5km
	合計 45路線	約14.5km
	(うち、追加路線 6路線	約2.2km)
	(うち、整備済路線 4路線	約0.4km)

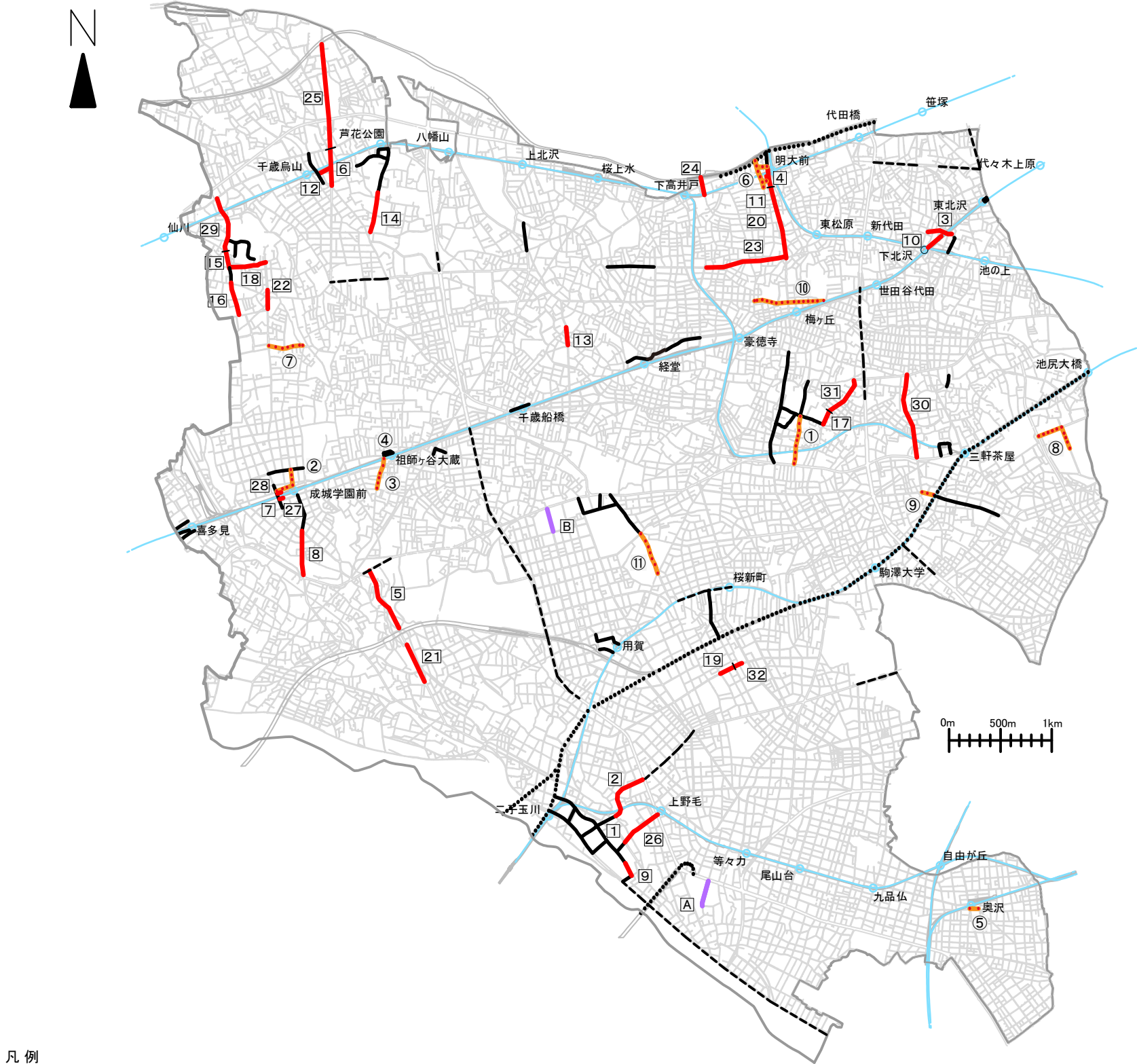
※なお、今回選定した路線以外についても、以下の場合等には、適宜、周辺の区道を計画路線に位置付けることがあります。

- ・ 再開発等の面的整備、大規模団地の建替え、大規模な開発など街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生じた場合。

表 4.1 計画路線一覧表

路線名		路線延長 (m)	整備状況 (R5年度末現在)	備考		
都市計画道路・ 主要生活道路	1	補助49号線(Ⅰ期)	200	整備済	当初計画路線	
	2	補助49号線(Ⅱ期)	525			
	3	補助54号線(下北沢Ⅰ期)	265			
	4	補助154号線(明大前駅付近)	206			
	5	補助216号線(大蔵Ⅰ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	整備済		
	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	本体整備済 引込管工事中		
	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Ⅲ期)	346	一部工事着手済		
	15	主122号線(六所神社前通りⅠ期)	327	工事着手済		緊急輸送道路
	16	主122号線(六所神社前通りⅡ期)	322			
	17	主112号線(松栄会通りⅠ期)	140			
	18	主305号線(大道北西通り)	350			
	19	主232号線(Ⅱ期)	142			
	20	補助154号線(松原二～五丁目)	710			
	21	補助216号線(大蔵Ⅱ期)	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122号線(六所神社前通りⅢ期)	540			緊急輸送道路
	30	主127号線	830			
	31	主229号線(松栄会通りⅡ期)	450			
	32	主232号線(深沢八丁目南側Ⅱ期)	80			
都市計画道路・主要生活道路 計		10,400 m				
既存道路	①	特別区道21-A002(世区街5号線)(世田谷区役所通り)	460	工事着手済	緊急輸送道路 チャレンジ事業路線	当初計画路線
	②	特別区道44-C024外1路線(成城学園前駅北側)	330			
	③	特別区道43-A001(祖師谷通り・駅南側)	300			
	④	特別区道43-C409(祖師ヶ谷大蔵駅前広場)	77	整備済		
	⑤	特別区道33-C091(奥沢駅南側)	80			
	⑥	特別区道21-C373外2路線(明大前駅周辺)	360			
	⑦	特別区道44-B002(主103号線)(鞍橋通り)	330		チャレンジ事業路線	
	⑧追加	特別区道13-B004外1路線(世田谷公園及び自衛隊中央病院周辺)	470		緊急輸送道路(重要物流道路補完路)、特定道路 せたがや百景	
	⑨追加	特別区道12-B001(駒留通り)	130		緊急輸送道路、特定道路	
	⑩追加	特別区道21-A004外1路線(赤堤通り)	680		緊急輸送道路 移動等円滑化促進地区の生活関連経路 緊急輸送道路(重要物流道路補完路)	
⑪追加	特別区道31-B008(馬事公苑通り)	420		緊急輸送道路(重要物流道路補完路) 舗装更新計画路線		
既存道路 計		3,637 m				
面的整備	A追加	特別区道34-C098(玉川野毛町公園間区道)	250		面的整備路線	
	B追加	特別区道31-C345(西用賀通り 上用賀公園周辺)	230		面的整備路線 緊急輸送道路	
面的整備 計		480 m				
合計		14,517 m				

図 4.1 計画路線図



凡例
 区道の無電柱化済路線
 都道の無電柱化済区間(東京都無電柱化計画(改定)R3.6より)
 国道の無電柱化済区間(区の調査より(R5.3現在))
 鉄道路線
 国道及び都道の無電柱化済区間の位置は、概略を示したのになります。

<都市計画道路・主要生活道路(新設・拡幅)> 32路線 延長:10.4km
 <既存道路> 11路線 延長:3.6km
 <面的整備事業等により整備する道路> 2路線 延長:0.5km
 合計 45路線 延長:14.5km
 (うち、追加路線 6路線 延長:2.2km)
 (うち、整備済路線 4路線 延長:0.4km)

<都市計画道路・主要生活道路(新設・拡幅)>

事業中の路線及び「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 延長:10.4km

1	補助49号線(Ⅰ期)	(整備済)	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)	(整備済)	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)	(本体整備済) (引込管工事中)	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(惠泉付近)		L=約270m	
14	主207号線(千歳通りⅢ期)	(一部工事着手済)	L=約346m	
15	主122号線(六所神社前通りⅠ期)	(工事着手済)	L=約327m	緊急輸送道路
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(大道北西通り)		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(大蔵Ⅱ期)		L=約390m	
22	補助217号線(上祖師ヶ谷四・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1030m	
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(成城学園前駅前広場導入路)		L=約30m	
29	主122号線(六所神社前通りⅢ期)		L=約540m	緊急輸送道路
30	主127号線		L=約830m	
31	主229号線(松栄会通りⅡ期)		L=約450m	
32	主232号線(深沢八丁目南側Ⅱ期)		L=約80m	
			L=約10400m	

※整備状況はR5年度末現在

<既存道路> ①~⑪ 11路線 延長:3.6km

①	特別区道21-A002(世区街5号線)(世田谷区役所通り)	(工事着手済)	L=約460m	緊急輸送道路 チャレンジ事業路線
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(祖師ヶ谷通り・駅南側)		L=約300m	
④	特別区道43-C409(祖師ヶ谷大蔵駅前広場)	(整備済)	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	チャレンジ事業路線
⑧ 追加	特別区道13-B004外1路線(世田谷公園及び自衛隊中央病院周辺)		L=約470m	緊急輸送道路(重要物流道路補完路) 特定道路 せたがや百景
⑨ 追加	特別区道12-B001(駒留通り)		L=約130m	緊急輸送道路 特定道路
⑩ 追加	特別区道21-A004外1路線(赤堤通り)		L=約680m	緊急輸送道路 移動等円滑化促進地区の生活関連経路
⑪ 追加	特別区道31-B008(馬事公苑通り)		L=約420m	緊急輸送道路(重要物流道路補完路) 舗装更新計画路線
			L=約3637m	

※整備状況はR5年度末現在

<面的整備事業等により整備する道路> A~B 2路線 延長:0.5km

A 追加	特別区道34-C098(玉川野毛町公園間区道)		L=約250m	面的整備路線
B 追加	特別区道31-C345(西用賀通り 上用賀公園周辺)		L=約230m	面的整備路線 緊急輸送道路
			L=約480m	

5. 無電柱化を推進する施策

5.1 多様な整備手法の活用

現在、無電柱化の手法として最も採用されている電線共同溝方式の従来工法は、歩道幅員が狭い道路や歩道のない道路では困難である場合が多く、多額の費用を要することから、今後、多様な整備手法の活用や一層の低コスト化が必要となります。

このため、従来工法を基本としつつも、道路構造や沿道環境、埋設物の状況などの現地状況を踏まえ、既存ストック活用工法^{※1}、小型 BOX 活用工法^{※2}、ソフト地中化方式^{※3}などとの比較検討を行い、コスト縮減や工事期間の短縮などに効果的な手法を採用していきます。また、道路区域内に地上機器を設置できる場所がない路線については、公有地など道路区域外の設置場所を検討します。

また、「新技術情報提供システム(NETIS)」の活用や都の技術開発の動向を注視しながら、新技術の活用を検討します。

※1既存ストック活用工法：既に占用埋設されている電力設備、通信設備(管路・マンホール・ハンドホール)を活用した地中化方式。

※2小型 BOX 活用工法：管路の代わりに小型化した BOX 内に複数のケーブルを収容し埋設する方式。

※3ソフト地中化方式：地上機器を道路上に設置できない道路において、変圧器等を支柱上に設置する地中化方式。

5.2 国や都の支援制度の活用

無電柱化には多額の費用がかかることから、国では自治体に対し、無電柱化推進計画事業補助制度(個別補助制度)や社会資本整備総合交付金による財政支援を行なっています。また、都では、区市町村が実施する無電柱化事業に対する財政支援(通常補助、防災に寄与する路線、チャレンジ支援事業)を行うとともに、東京都電線共同溝整備マニュアルの整備や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、こうした国や都の補助制度を活用することで財源確保を図るとともに、技術支援を活用することで、積極的に事業に取り組めます。

5.3 道路工事等調整会議の活用

無電柱化の実施に際しては、区が主催する道路工事等調整会議を活用し、上下水道管やガス管などの埋設企業者や電線管理者との情報共有や工事調整等を行い、支障移設工事や電線・電柱の撤去を含めた工事全体の期間短縮などを図ります。

5.4 推進体制の強化

無電柱化の拡大と加速化に向け、状況に応じて、電線管理者の既存ストックを活用する場合の事業委託や、事業量の増加に対応するため電線共同溝の整備実績を有する団体への事業委託を検討します。また、事業のスピードアップと事業期間の短縮を目的に、設計、支障移転、本体工事、引込管工事、事業調整の包括発注等の仕組みについて、国の動向を踏まえ検討します。

また、区関係所管課や各種事業者との連携を図るとともに、調査・設計や工事にあたっては、執行体制の強化や効率化を図っていきます。

5.5 電柱を増やさない取組み

地震等の災害が発生した場合において、道路上に設置された電柱が倒壊するなどにより、緊急車両等の通行や地域住民等の避難に支障をきたすようなことはできる限り避けなければなりません。このため、道路法第37条第1項の規定に基づき、緊急輸送道路や緊急輸送道路と各総合支所を結ぶ世田谷区緊急輸送道路障害物除去路線などについて、新設電柱の占用を制限します。

また、無電柱化法第12条による新設電柱の抑制を図るため、道路事業や市街地開発事業等の実施に際し、技術上困難と認められる場合を除き、施行者、開発事業者、関係事業者等に無電柱化の検討を要請します。

5.6 区民の理解と関心の向上

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。このため、広報や啓発活動の充実を図り、無電柱化の意義や効果をPRします。

事業着手にあたっては、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ます。また、工事中においては、各種問い合わせへの対応なども丁寧に実施します。

世田谷区無電柱化推進計画(中間見直し)
(令和6年度～令和9年度)

令和6年4月 発行

編集・発行:世田谷区 土木部 土木計画調整課

〒158-0094 世田谷区玉川1-20-1

TEL 03-6432-7956 FAX 03-6432-7993