

足立区

無電柱化推進計画(Ⅱ期)

(案)

令和8年4月



知ると分かる。すると変わる。



SDGs MODEL ADACHI

目次

第1章 無電柱化推進計画について	1
1. はじめに	1
2. 無電柱化とは?	2
3. 無電柱化の目的	5
4. 計画の位置づけ	6
第2章 無電柱化の現状	11
1. 国・都の取組み	11
2. 区内の無電柱化の現状	12
3. 足立区無電柱化推進計画(I期:H28からR7)の進捗状況	12
第3章 無電柱化の課題	13
1. 整備に要する時間	13
2. 整備に要する費用	14
3. 狭隘な歩道や地下埋設物の錯綜	15
第4章 足立区の無電柱化整備方針	16
1. 計画期間	16
2. 計画目標	16
3. 整備方針	17
4. I期計画における整備路線の見直し	19
5. 整備実施路線、及び優先整備実施路線の選定	21
第5章 無電柱化事業に関する新たな取組	24
1. 道路法第37条による新設電柱の占用制限	24
2. 無電柱化事業へのDXの推進	25
3. 無電柱化推進のための道路占用料の減免措置	25

第6章 推進体制の強化と進捗管理	27
1. 推進体制の強化	27
2. P D C Aによる進捗管理	29

第1章 無電柱化推進計画について

1. はじめに

近年、我が国では、能登半島沖地震をはじめとする大地震や、地球温暖化などの影響による台風や大雨など、激甚化する自然災害に備えるためにも、防災を目的とした更なる無電柱化の必要性が高まっています。無電柱化は、災害時に電柱の倒壊による道路の閉塞のリスクを解消し、迅速な避難や救急活動、物資輸送を可能にします。また、電柱の倒壊などによる断線を防ぐことができ、電力や通信サービスの安定供給にもつながります。

国は、平成28年12月に「無電柱化の推進に関する法律」を施行し、各自治体が計画的に無電柱化を推進するため、各々の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。令和3年6月には東京都無電柱化計画を改定し、再開発事業などに合わせて周辺道路の無電柱化の促進が位置づけられました。

足立区では、平成28年4月に「足立区無電柱化推進計画(I期)」を策定し、国や都、関係事業者と連携して無電柱化を計画的に推進してきました。その結果、地域災害拠点中核病院である東京女子医科大学附属足立医療センター周辺道路の無電柱化が一部完了するなど、10か年の整備目標13.30kmのうち6.40kmの道路で整備に着手済となっています(P.12を参照)。

特に、近年多発する自然災害を教訓として、令和6年5月に東京都・区市町村無電柱化検討会議が設置され、各々の無電柱化推進計画の実効性を高めることや、都市防災機能の強化に向けて、防災上重要な道路を優先路線として位置付け、都道及び区市町村道を含めた面的な無電柱化の計画的かつ円滑な推進を図るために、関係区市町村の間で協議が行われ、連携が強化されています。

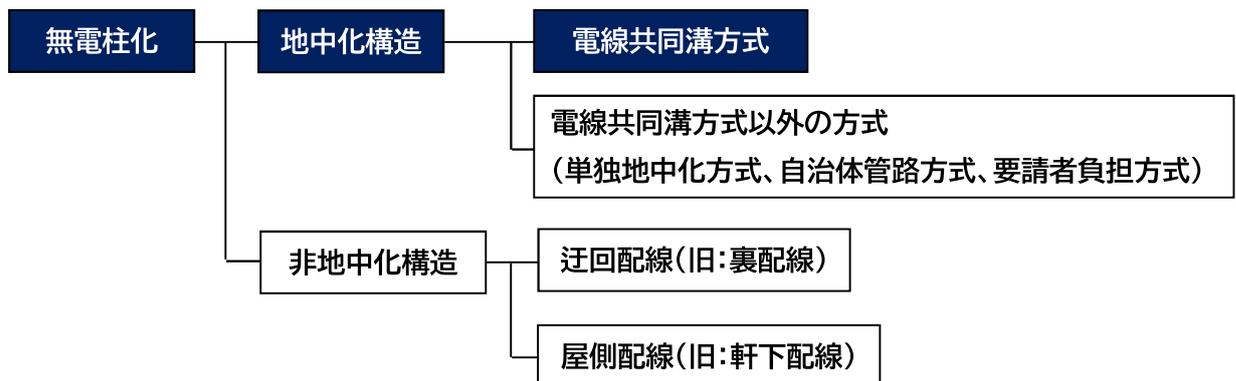
こうした状況を踏まえ、足立区においても社会情勢の変化を捉え、国や東京都の動向や区の関連計画との整合を図りながら、『防災』を目的とした無電柱化を重要視し、より一層効果的・効率的に整備を推進することを目指して、令和8年度から10年間を計画期間とした「足立区無電柱化推進計画(II期)」を策定します。

2. 無電柱化とは？

(1) 無電柱化の整備手法

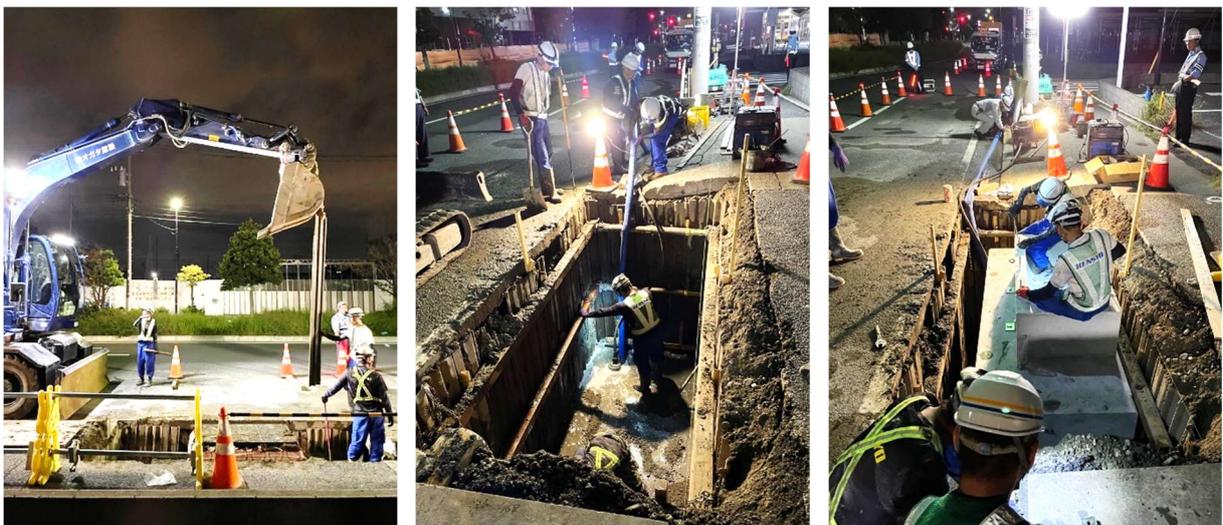
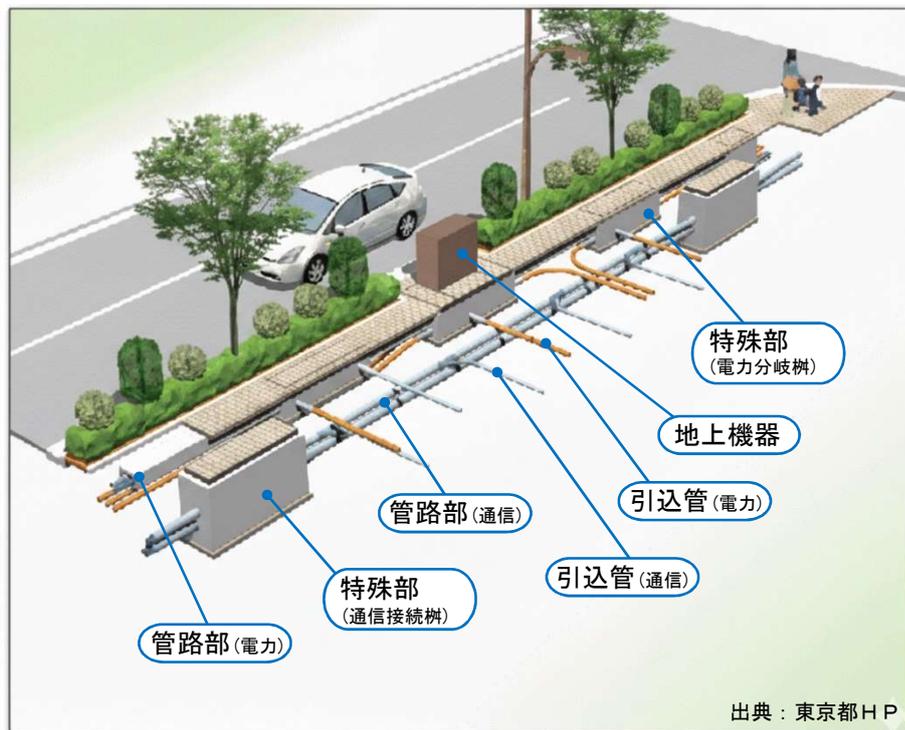
無電柱化とは、電力線や通信線などを収容する電線共同溝などの設備を道路の地下に作り電線類を地中化することや、表通りから見えないように配線する迂回配線などにより道路から電柱をなくすことです。

我が国では、昭和 61 (1986) 年から始まった電線類地中化計画によって、電線管理者による単独地中化方式により整備が進められてきました。しかし、電線管理者の費用負担が大きかったため、平成 7 (1995) 年に「電線共同溝の整備などに関する特別措置法 (以下、「電線共同溝特措法」という。)」が施行されると単独地中化方式は激減し、現在は、電線共同溝方式が主流となっています。



(2) 電線共同溝方式とは？

電線共同溝は、地上の電柱や上空の電線を、地下の空間に収容するための設備のことで、電線共同溝特措法に基づき、主に道路管理者が整備します。この法律によって電線共同溝を整備すべき道路の指定を行い、新たな電柱及び電線の占用を制限することも可能となります。電線共同溝は、主に管路部、特殊部、地上機器、引込部などで構成されています。



補助第251号線 実際の工事の様子

参考 電線共同溝方式以外の整備手法

◆ 単独地中化方式

電線管理者(東京電力やNTTなど)が自らの費用で地中化を行う方式です。国の電線類地中化政策が始まる以前の昭和30(1955)年代から各地で整備が進められましたが、電線管理者の費用負担が大きく、現在はほとんど行われていません。管路などの設備は電線管理者が道路占用物件として管理します。

◆ 自治体管路方式

道路管理者以外の地方公共団体が地中化を行う方式です。構造は電線共同溝とほぼ同じものが主流であり、管路などは施行自治体、電線類は電線管理者のものとなり、全ての設備が道路占用物として管理されます。

◆ 要請者負担方式

市街地開発事業の施行者、民間事業者などからの要請(道路管理者からの要請も可能)により、要請者自身で地中化を行う方式です。管路などの財産の帰属は、要請者となりますが、協議により道路管理者や電線管理者などとその区分を決定することができます。

◆ 迂回配線方式

電力線や通信線などの電線を収容する設備の埋設や、ケーブルの直接埋設を行わず、無電柱化整備対象道路の裏通りなどに電線類を配置し、裏通りから引き込みを行う方式です。

◆ 屋側配線方式

電力線や通信線などの電線を収容する設備の埋設や、ケーブルの直接埋設を行わず、無電柱化整備対象道路の脇道などに電柱を配置し、そこから沿道家屋の軒下または軒先を活用して電線を引き込む方式です。

3. 無電柱化の目的

国土交通省及び東京都による無電柱化の目的は、以下の3つとなっており、足立区においても同様の考え方とします。

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する。



出典：国土交通省ポスター

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。



出典：国土交通省ポスター

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。

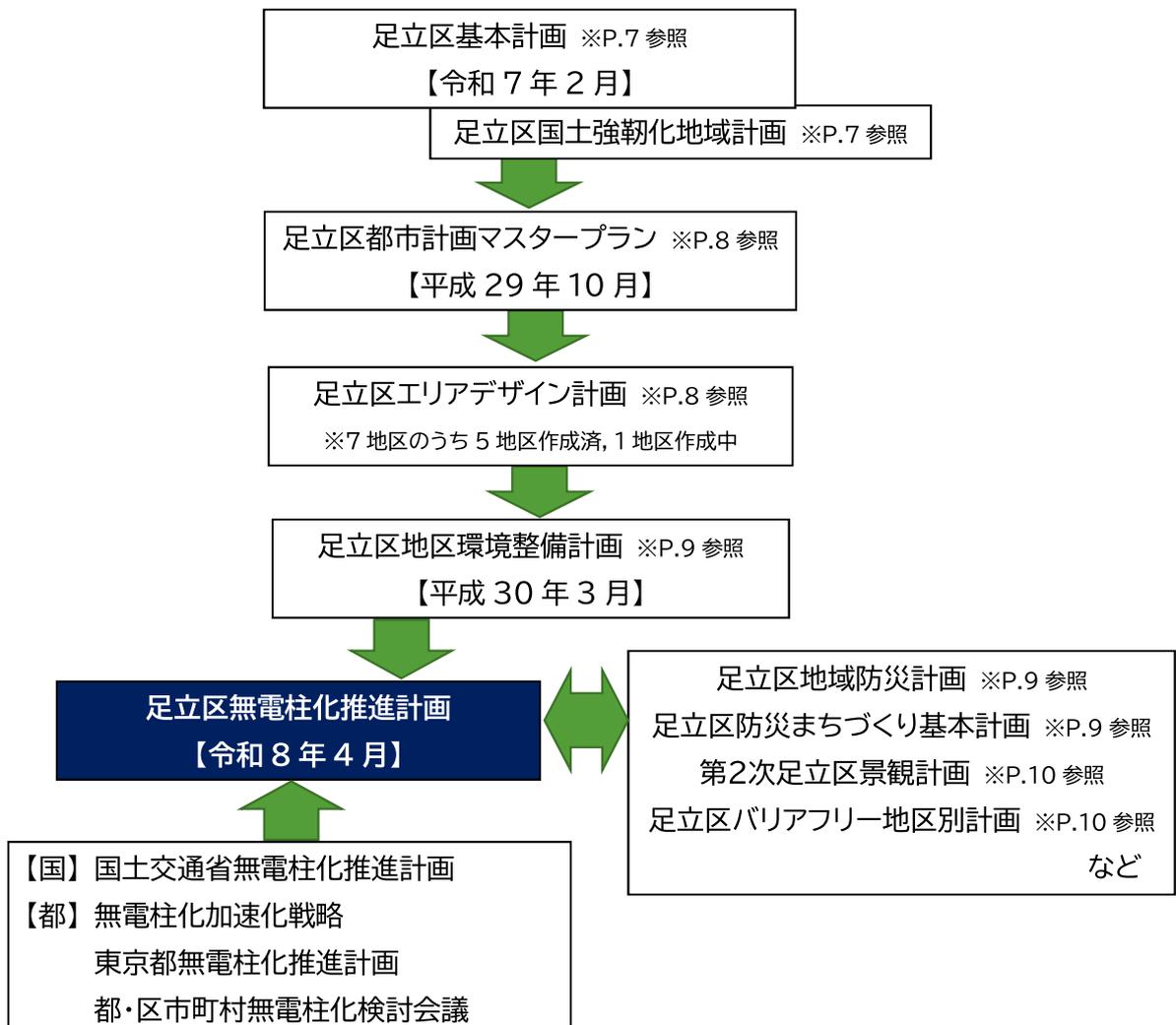


出典：国土交通省ポスター

4. 計画の位置づけ

本計画は、「無電柱化の推進に関する法律」第8条第2項に規定されている無電柱化推進計画として、足立区における無電柱化事業推進にあたっての「計画期間」「計画目標」「整備方針」を定めるものです。

また、足立区の各種計画との関連性は、以下の通りです。



図：無電柱化推進計画の位置づけ

1. 「足立区基本計画」



施策群：⑪ 便利で快適な道路・交通網をつくる

施策：11-2 安全に利用できる道路環境の整備

無電柱化を含む道路の整備は、安全な道路環境の確保に加えて、災害時の避難経路や延焼遮断帯としての機能、電柱の倒壊による道路閉塞の防止とライフラインの安定供給の確保など、防災機能の強化として効果があると記載されています。

2. 「足立区国土強靱化地域計画」



リスクシナリオ：地震に伴う住宅密集地などの大規模火災発生

災害時の電柱倒壊による緊急輸送道路などの閉塞を防ぎ、都市防災機能の強化を図るために、無電柱化整備を推進する必要があると記載されています。

リスクシナリオ：食料・飲料水など、生命に関わる物資供給の長期停止

災害時における緊急支援物資輸送などの機能確保及び早期復旧のため、無電柱化の推進などにより、道路の災害対応力を強化すると記載されています。

リスクシナリオ：情報通信の麻痺・長期停止

災害時の電柱倒壊に伴う電線や光ケーブルなどの切断による情報通信の麻痺を防ぎ、都市防災機能の強化を図るために、無電柱化整備を推進する必要があると記載されています。

3. 「足立区都市計画マスタープラン」



第3章 テーマ別まちづくり

1. 地震・水害に強いまちづくり

延焼遮断帯となる都市計画道路などの整備を進める中で、防災性向上のため、足立区無電柱化推進計画に基づき無電柱化を進めると記載されています。

第4章 地域別まちづくり

3. 足立・綾瀬・中川地域

五反野駅周辺の拠点形成の方針として、無電柱化による駅前の歩行者や自転車利用者のための空間づくりなどを進め、駅周辺の交通環境の改善や歩行空間の確保による安全性の向上を図ると記載されています。

4. 「エリアデザイン計画」



各エリアの計画において、無電柱化について下記のとおり位置付けられています。

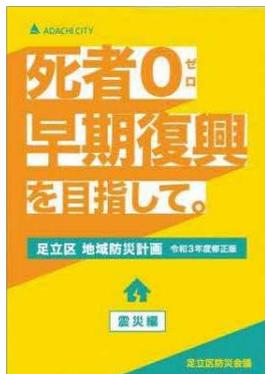
- (1) 無電柱化された都市計画道路の整備
- (2) 災害時に重要な防災拠点周辺の無電柱化の推進
- (3) 無電柱化によるバリアフリー面での利便性と景観性の向上

5. 「足立区地区環境整備計画」



- (1) 区内全域で、都市計画道路などの無電柱化整備により延焼遮断帯を形成し、防災性を向上すると記載されています。
- (2) 日暮里・舎人ライナーの各駅周辺において、駅前にふさわしい土地利用、建物用途の誘導を図るため、無電柱化などによる街並み景観の整備を図っていくと記載されています。
- (3) 足立・綾瀬・中川地域では、地震対策の一環として、五反野駅周辺について駅前広場の整備を契機に、周辺の無電柱化を検討していくと記載されています。

6. 「足立区地域防災計画」



- 第1部 総則 第4章 減災目標と対策の方向性
 第3 安全な交通ネットワーク及びライフラインなどの確保
 1 交通関連施設の安全確保

避難所への物資などの輸送や避難行動がスムーズに行えるよう、無電柱化を進めると記載されています。

7. 「足立区防災まちづくり基本計画」



- 第1章 震災対策：1-4-(5) 無電柱化の推進

無電柱化の推進に関する効果として、災害時に電柱の倒壊による道路閉塞を防ぎ、ライフラインの安定供給を確保し、防災機能の強化を図ることができると記載されています。

8. 「第2次足立区景観計画」



新たな行政ニーズとしての「無電柱化」の推進

道路を無電柱化することで、道路空間の確保や防災性を向上できるだけでなく、良好な景観形成にもつながると記載されています。

大規模開発事業における魅力的で新しい景観の形成を図るための方針

電線類は、道路を整備する際に地中化を行ったり、目立たない場所に設置するなどの工夫をすると記載されています。

9. 「足立区バリアフリー地区別計画」



区役所周辺地区

バリアフリー化の取組みとして、足立区が取り組む道路特定事業において、整備対象道路の一つである五反野駅前通り（足立37号）の事業内容に、無電柱化の推進を検討すると記載されています。



江北地区

東京女子医大通り（補助第251号線）については、住民意見として歩道上に電柱があり、通行しづらいとの意見があったため、順次無電柱化を実施すると記載されています。

第2章 無電柱化の現状

1. 国・都の取組み

近年の国土交通省の無電柱化に関する目的は、従来の「景観形成」や「歩行空間の確保」に加え、激甚化する災害への備えとしての「防災・減災、レジリエンス強化」に強くシフトしています。

令和6年1月の能登半島地震では、約3,480本の電柱が倒壊・損壊し、道路閉塞の原因となりました。その教訓から、「道路啓開（緊急車両の通行確保）」を最優先課題としています。具体的には、高速道路のインターチェンジ（IC）から主要な防災拠点（病院や県庁など）を結ぶ路線を優先的に整備する方針が示されています。

また、国の次期無電柱化推進計画（令和8年度から令和12年度予定）においては、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震や南海トラフ地震などの切迫する巨大地震の発生に備えるため、30年程度の中長期的な目標を定めて、計画的に緊急輸送道路等の無電柱化を進めるとされています。

東京都においても国土交通省の動向と同様に、能登半島地震の教訓を受け、従来の景観形成や歩行空間の確保から、「都市防災機能の向上」を最優先とした面的な整備へと大きく舵を切っています。

特に、大規模災害時の救急活動や物資輸送を円滑にするため、都道のような第一次緊急輸送道路だけでなく、その道路から防災拠点（庁舎、病院、消防署等）への「ラストワンマイル」の確保の必要性が認識されています。都道だけでなく区市町村道の無電柱化をも加速させるための官民連携や区市町村等に向けての財政支援の強化が、近年の動向の大きな柱となっています。そのため、都と区市町村が連携し、都道と区市町村道が一体となった効果的で面的な整備を推進するための都・区市町村無電柱化検討会議が2024年度（令和6年度）に立ち上げられ、協議が続けられています。

2. 区内の無電柱化の現状

令和 8 年 3 月末時点において、足立区道の道路延長約 974.6km のうち約 13.9km（約 1.4%）の道路で無電柱化が完了しています。

なお、上記のうち、緊急道路障害物除去路線（緊急輸送道路）は、道路延長約 13.36km のうち 1.64km（12.2%）で無電柱化が完了しています。



補助第 251 号線 整備後の様子



五反野駅前広場 整備後の様子

3. 足立区無電柱化推進計画（I 期：H28 から R7）の進捗状況

平成 28 年度から令和 7 年度までに無電柱化に着手する路線延長として 14.51km の道路を指定しました。しかし、設計を進めるうえで実延長を精査した結果 13.30 km（△1.21 km）となり、このうち 6.40 km（48.1%）について着手済みとなっています（令和 7 年度末までに 2.93 km の無電柱化を完了し、3.47 km が整備中となっています）。

また、この他に、綾瀬駅や北綾瀬駅周辺のまちづくりなどに合わせて、約 2.83 km の路線で無電柱化に取り組みました。

第3章 無電柱化の課題

1. 整備に要する時間

無電柱化事業では、既に水道管、ガス管などが埋設されている地下空間に新たに電線共同溝を整備するため、設計段階から複数の企業者との調整を行い、施工段階でも支障となる埋設物の移設、電力・通信の供給工事などに段階的に取り組む必要があります。また、沿道の方々の理解と合意を得るため、工事の作業内容、地上機器の設置場所の調整などに多くの時間を要します。

完成まで長期に渡る事業となり、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年を要するといわれています。このため、無電柱化事業の効果を早期かつ最大限発揮するには、工期の短縮に向けた検討を進めるとともに、これまで以上に無電柱化の必要性の高い区間から重点的に整備していく必要があります。

① 設計・試掘・法手続き



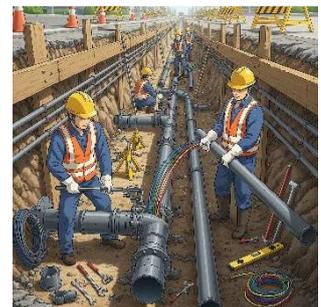
0～2年目

② 支障移設・本体工事



3～4年目

③ 引込管・入線工事



5年目

④ 電線・電柱の撤去



6年目

⑤ 道路復旧工事



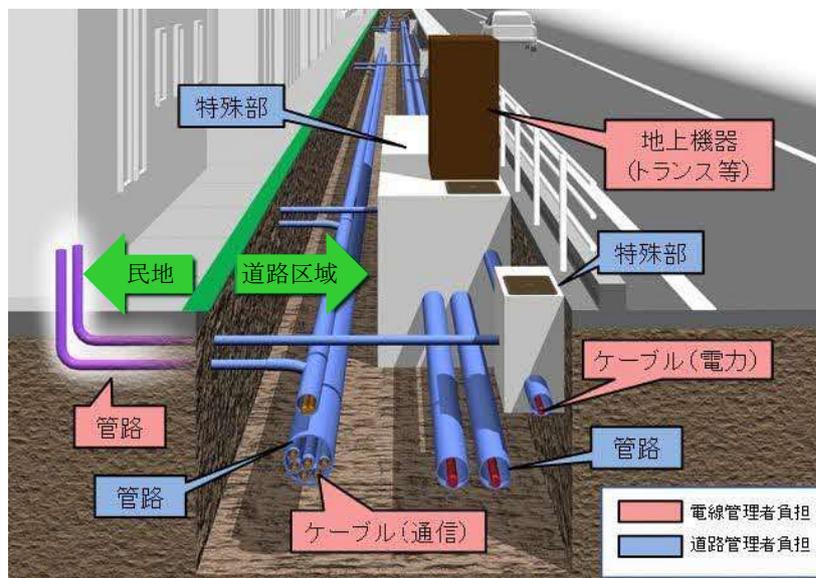
7年目

2. 整備に要する費用

無電柱化にあたって、電線共同溝本体工事の他、埋設物の移設工事や電力・通信の引込工事、舗装の復旧工事が必要となり、電線共同溝施設の整備費用は全体で1 km 当たり 5.3 億円（平成 26 年国土交通省試算）と高いコストがかかります。

足立区の実績として、平成 29 年度から令和 6 年度まで新規の道路築造に合わせて無電柱化を実施した補助第 138 号線その 2 工区において、延長 280 m に対して、8 年間合計で約 2.6 億円の施工費用がかかりました。また、令和 3 年度から令和 10 年度（予定）まで既存の道路の無電柱化を実施している東京女子医大通り（補助第 251 号線）の 2 期整備において、延長 220m に対して、8 年間合計で約 4.6 億円の施工費がかかる予定です。このことにより、新規の道路に電線共同溝を設置するのに比べ、既存の道路に電線共同溝の整備を行うことは、より多額の費用が掛かることが分かります。

費用の面からも、これまで以上に無電柱化の効果の高い区間から優先的に整備していく必要があります。



出典：国土交通省HP

道路管理者負担額 3.5 億円 / km	電線管理者負担額 1.8 億円 / km
-------------------------	-------------------------

平成 26 年 国土交通省調べ

3. 狭隘な歩道や地下埋設物の錯綜

電線共同溝を整備する際には、地上機器などを歩道内で歩行者の通行の妨げにならない箇所に設置することを原則としています。しかし、区道は歩道幅員が2.5m未満や歩道がないなど、地上機器などの設置スペースを確保することが困難な路線が多い状況です。

また、限られたスペースに地下埋設物（水道・下水道・ガス・水路など）が複雑に配置されている路線が多く、電線共同溝を設置するための支障物の撤去や移設にさらに多くの時間と費用が掛かかります。

そのため、歩道幅員が2.5m以上の路線かつ支障物となる地下埋設物の少ない路線の無電柱化を中心に進めていく必要があります。



例：歩道幅員が2.5m未満の区道

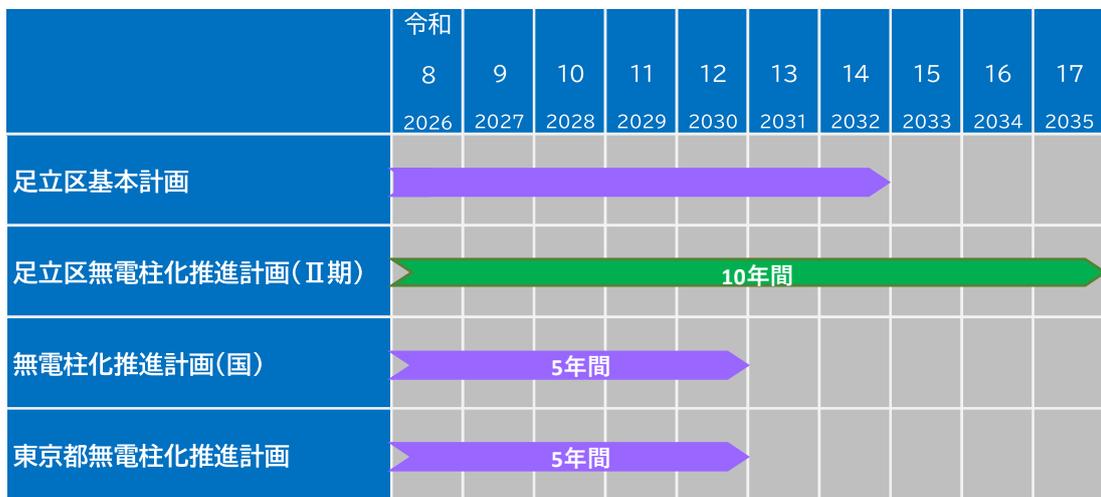


例：片側に歩道がない区道

第4章 足立区の無電柱化整備方針

1. 計画期間

計画期間は、令和8（2026）年度から令和17（2035）年度までの10年間とします。また、社会情勢の変化や無電柱化に関する法令の改正などの状況も踏まえて、必要に応じて本計画を見直すとともに、令和18（2036）年度以降も当計画を改定し、継続的に無電柱化を進めていきます。

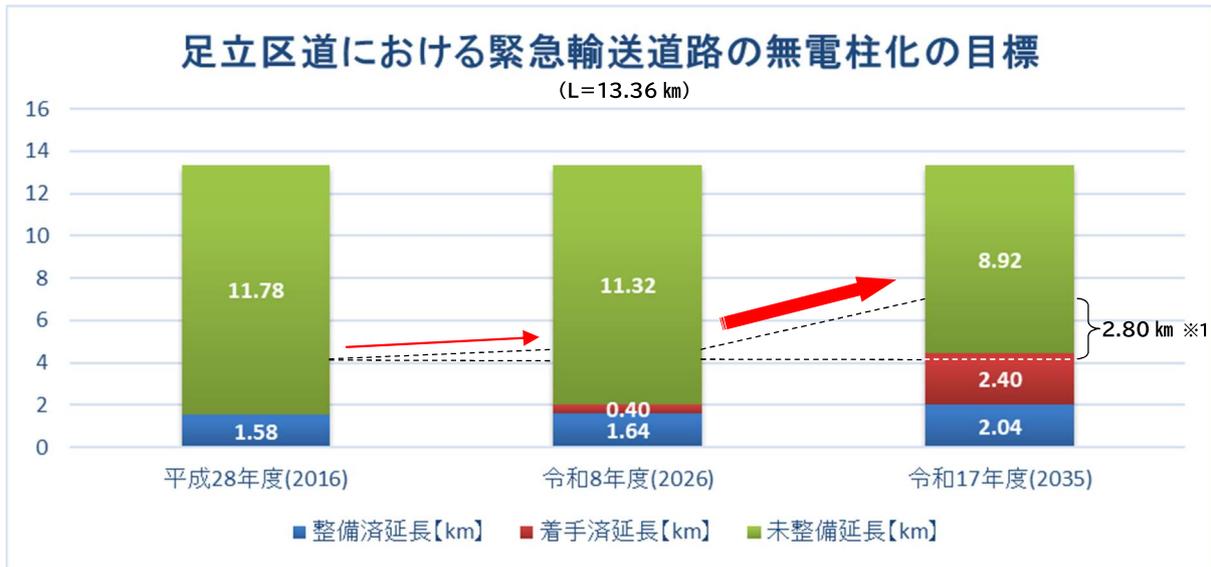


2. 計画の目標

本計画では、無電柱化の目的を主に『都市防災機能の強化』とし、P.18の3.整備方針で説明する「方針1」に該当する路線の着手若しくは整備完了の延長を計画の指標として定めます。

足立区には、足立区地域防災計画に定める足立区道の緊急道路障害物除去路線（緊急輸送道路 ※1）が総延長で約13.36 kmあり、無電柱化未完了の路線が約11.72 km（R8.3時点）あります。このうち、令和8（2026）年度から令和17（2035）年度までの10年間で2.80 km ※2 の路線を「優先整備実施路線」と位置付け、着手若しくは整備完了を目指します。

※1 緊急輸送道路…災害直後から、避難・救助・物資供給などの応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき都道府県などが指定する重要な路線のこと。高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路がこれに当たる。



※2 令和 8 年度から令和 17 年度にまでに

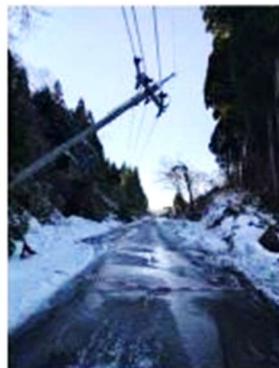
$$\begin{aligned}
 & \boxed{2.40 \text{ km : 整備着手を目指す路線延長}} + \boxed{0.40 \text{ km : 整備完了を目指す路線延長}} \\
 & = \boxed{2.80 \text{ km : 着手若しくは整備完了を目指す路線延長}} \quad (= \text{優先整備実施路線延長})
 \end{aligned}$$

3. 整備方針

令和 6 年 1 月 1 日に発生した能登半島地震では、多数の電柱の倒壊が、応急復旧や救助の妨げになったことを受け、大規模災害時における避難や救急活動を円滑に実施するために、緊急輸送道路と防災拠点とのアクセスルートの確保が重要であると国・都道府県等により再認識されました。そのためには、都道などとそれに接続する区市町村道において無電柱化の連続性の確保が必要であり、本計画においても、この視点を重要視していきます。



石川県輪島市 国道 249 号



石川県輪島市 広域農道



出典：東京都・区市町村無電柱化検討会議資料

また、無電柱化には、多くの時間と費用がかかるため、低コスト手法の採用を検討するとともに、原則として、電線共同溝方式を用いて、地上機器などが設置可能な歩道幅員 2.5m以上確保できる路線を基本とし、以下に示す方針に則り、無電柱化を実施する対象路線（以下、整備対象路線と呼ぶ）を選定します。

方針 1

都市防災機能強化を目的として、足立区地域防災計画に定める緊急道路障害物除去路線(緊急輸送道路)を整備対象路線とします。

方針 2

P. 5 の第1章 3. で説明した3つの目的を達成するために、新設する都市計画道路 及び 再開発事業などまちづくりに合わせて面的に無電柱化が整備できる路線などを整備対象路線とします。

方針 3

既に着手しているチャレンジ路線 ※3 や防災に寄与する路線 ※4 を整備対象路線とします。

※3 チャレンジ路線…「歩道がない」「歩道が狭い」など難易度の高い路線の無電柱化に挑戦する路線のこと。

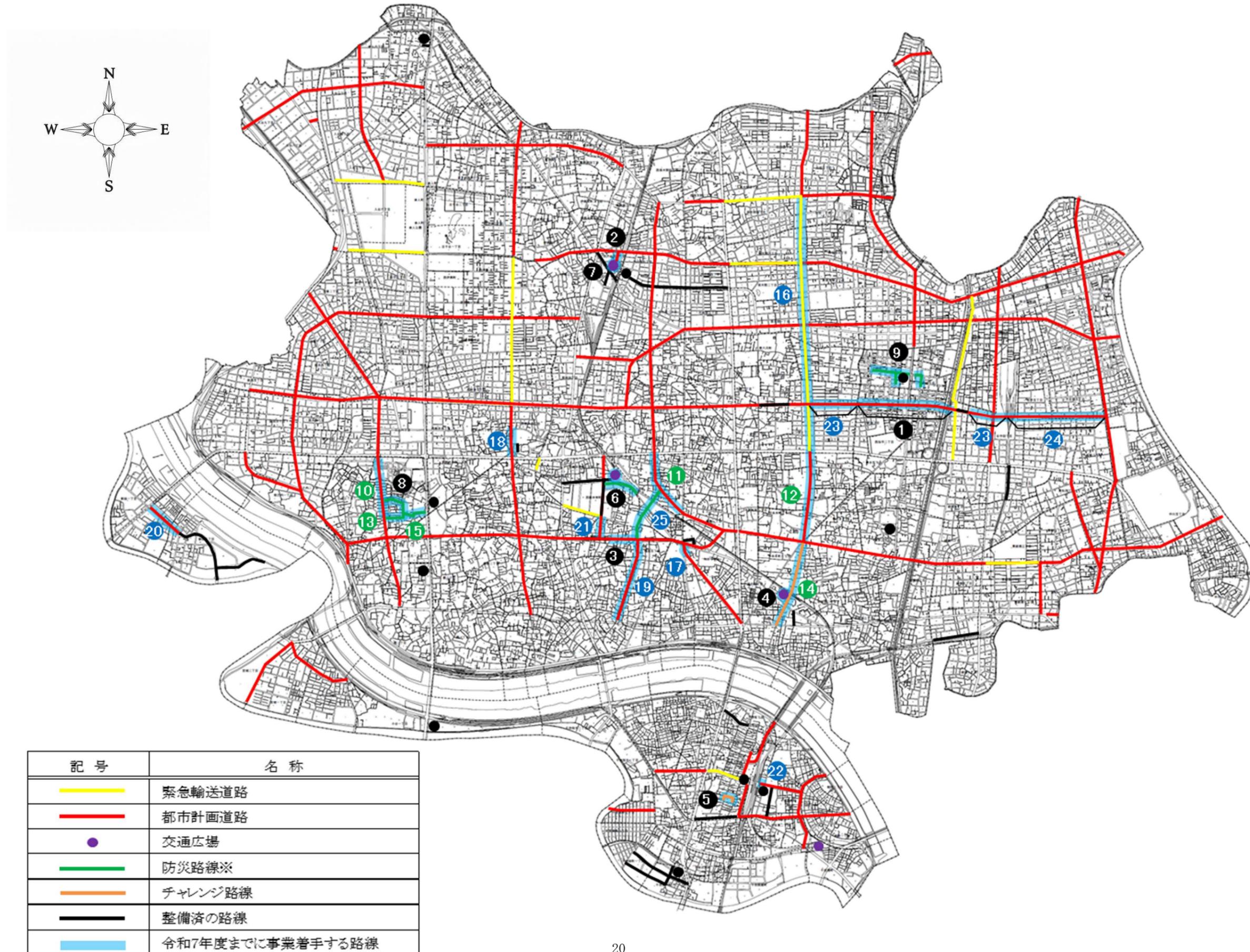
※4 防災に寄与する路線…防災拠点と緊急輸送道路とを結ぶ路線のこと。

4. I 期計画における整備路線の見直し

方針1に資する路線を優先的に整備するため、I 期計画で整備に着手すると位置付けた路線について一部見直します。

◆ I 期計画から II 期計画への整備実施路線の見直し一覧

番号	分類	路線名称	道路延長 (km)	着手済み	II 期における位置づけ ※P.21参照
①	都市計画道路(新設) ※都六町区画整理施行(第一市街地整備事務所)	淵江590(補助第258号線) 【環七北通り:六町区画整理地内】	0.68	○	整備完了
②	都市計画道路(新設)	舎人281(足立区画街路第14号線) 【竹ノ塚駅西口駅前広場アクセス】	0.10	○	
③	都市計画道路(新設)	梅島199(補助第138号線)《II 工区》 【環七南通り】	0.30	○	
④	交通広場	五反野駅前広場(五反野208号線)	0.10	○	
⑤	チャレンジ路線	足立48・千住東155・165 【ザ・タワー周辺道路】	0.17	○	
⑥	開発等に伴う無電柱化	梅島410(主要区画②道路)《II 工区》	0.30	○	
⑦	開発等に伴う無電柱化	舎人282号線 【竹ノ塚西口駅前広場隣接区道】 ※地上器は駅前広場に設置	0.03	○	
⑧	開発等に伴う無電柱化	江北160・286・769 【女子医外周道路】	0.54	○	
⑨	開発等に伴う無電柱化 ※都六町区画整理施行(第一市街地整備事務所)	六町区画街路(1.2.8~10号線) 【都六町区画整理地内】	0.71	○	
⑩	緊急輸送道路(二次)	江北254(補助第251号線) 【東京女子医大通り:環七からあだちすこやかプラザ】	0.22	○	整備実施路線 A
		江北260(補助第251号線) 【東京女子医大通り:江北小学校から足立医療センター】	0.18	○	
⑪	都市計画道路(新設)	竹の塚417(補助第255号線)	0.68	○	
⑫	都市計画道路(新設)	五反野112・350(補助第256号線) 【花畑大橋通り:環七南から四谷交差点まで】 ※緊急輸送道路(三次)以外の部分	0.84	○	
⑬	都市計画道路	江北260(補助第251号線) 【東京女子医大通り:足立医療センター前】	0.20	○	
⑭	チャレンジ路線	足立37《1期》 【五反野駅前通り:五反野駅周辺】	0.30	○	
		足立37《2期》 【五反野駅前通り:1期南端から補助第136号線】	0.30	○	
		足立37《3期》 【五反野駅前通り:1期北端から四谷交差点】	0.50	○	
⑮	開発等による整備 ※防災に寄与する路線	江北257号線他2 【女子医アクセス道路:江北駅から足立医療センター】	0.25	○	
⑯	緊急輸送道路(三次)	足立13・淵江229(補助第256号線) 【花畑大橋通り:環七から補助262】	2.40		令和18年度以降に 着手する路線 B
⑰	都市計画道路(新設)	足立34(補助第137号線) 【旧日光街道:エルソフィア前交差点付近】	0.07		
⑱	都市計画道路(新設)	補助第253号線 【大師北参道:西新井大師西側】	0.25		
⑲	都市計画道路(新設)	補助第254号線	0.80		
⑳	都市計画道路(新設)	新田154(足立区画街路第7号線)	0.39		
㉑	都市計画道路(新設)	梅島163・396(足立区画街路第8号線)《一部》	0.22		
㉒	都市計画道路(新設)	千住東173(足立区画街路第13号線)《一部》 【北千住東口駅前通り:駅直近】	0.05		
㉓	都市計画道路	足立26(補助第258号線) 【環七北通り:補256~加平アンダー西側】 ※六町加平橋含む※加平アンダー側道を含まない	0.92		
㉔	都市計画道路	大谷田352(補助第258号線) 【環七北通り:加平アンダー東側から補274】 ※加平アンダー側道を含まない	1.30		
㉕	開発等に伴う無電柱化	南北線	0.50		
			13.30	6.40	



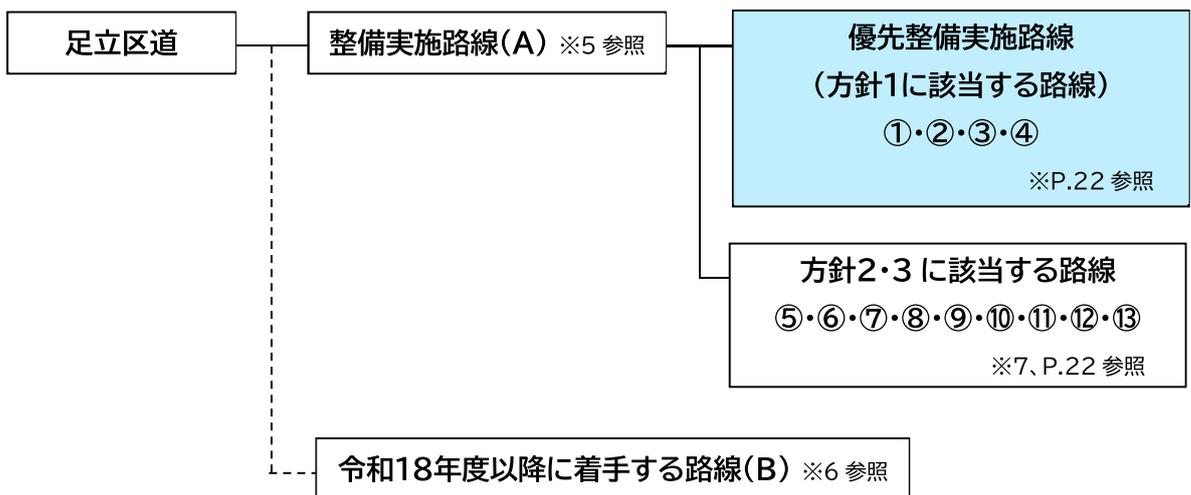
記号	名称
	緊急輸送道路
	都市計画道路
	交通広場
	防災路線※
	チャレンジ路線
	整備済の路線
	令和7年度までに事業着手する路線

※ 防災路線は、新設区道も含む。そのため、計画策定状況に応じて今後変化する可能性あり。

5. 整備実施路線、及び優先整備実施路線の選定

現在の足立区内における整備実施路線（A）は、P. 22 の一覧、P. 23 の整備実施路線図の通りです。整備実施路線（A）は、当該計画期間内に着手若しくは整備完了を目指します。特に、方針1に該当する①から④の路線について、優先整備実施路線と位置付け、着手若しくは整備完了の延長を当計画の目標として設定します（P. 16 を参照）。

整備実施路線、及び優先整備実施路線については、施策的判断や道路の埋設管の状況などにより、整備が計画どおりに進行しないこともあります。その際は順次見直しを行っていきます。



※5 整備実施路線（A）

…足立区道のうち、現地の施工性等の観点から投資効果が高く、令和17年度までに整備に着手若しくは整備完了を目指す路線のこと。

※6 令和18年度以降に着手する路線（B）

…足立区道のうち、令和17年度までに着手できないが、次期計画などにより整備すべき路線のこと。特に、都市防災機能強化の観点から緊急輸送道路は、早急な整備が必要である。

※7 方針2・3に該当する路線

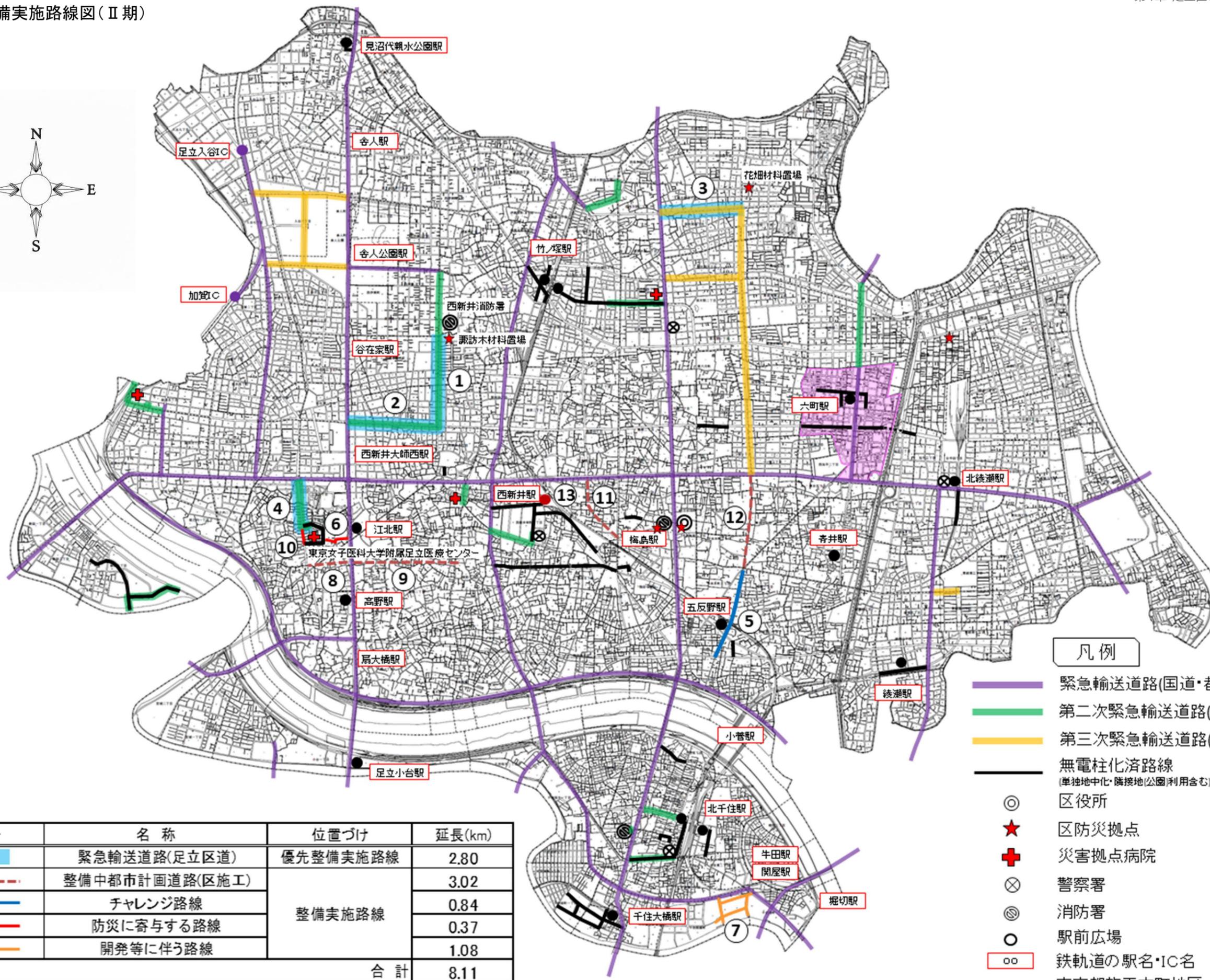
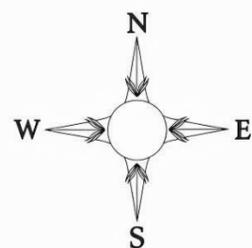
…整備実施路線(A)のうち、当計画の目標に定められてはいないが、令和17年度までに整備に着手若しくは整備完了を目指す路線のこと。

◆整備実施路線一覧

番号	分類	路線名称	道路延長 (km)	方針1	方針2	方針3
①	緊急輸送道路(二次)	足立3(補助第253号線) 【大師北参道:西新井消防署前付近】	0.83	○		
②	緊急輸送道路(二次)	足立6(補助第258号線) 【環七北通り:放射11号から補助第253号線】	0.84	○		
③	緊急輸送道路(三次)	花畑263(補助第262号線) 【花畑フラワーロード:国道4号から補助第256号線】	0.73	○		
④	緊急輸送道路(二次)	江北254(補助第251号線) 【東京女子医大通り:環七からあだちすこやかプラザ】	0.22	○		
		江北260(補助第251号線) 【東京女子医大通り:江北小学校から足立医療センター】	0.18	○		
⑤	チャレンジ路線	足立37《1期》 【五反野駅前通り:五反野駅周辺】	0.21			○
		足立37《2期》 【五反野駅前通り:1期南端から補助第136号線】	0.21			○
		足立37《3期》 【五反野駅前通り:1期北端から四谷交差点】	0.42			○
⑥	開発等による整備 ※防災に寄与する路線	江北257号線他2 【女子医アクセス道路:江北駅から足立医療センター】	0.21			○
⑦	開発等による整備(新設)	千住東349 【千住関屋地区まちづくり】	0.12		○	
		千住東334 【千住関屋地区まちづくり】	0.22		○	
		千住東281 【千住関屋地区まちづくり】	0.25		○	
		千住東282 【千住関屋地区まちづくり】	0.21		○	
		千住東333 【千住関屋地区まちづくり】	0.28		○	
⑧	都市計画道路(新設)	補助第138号線 【江北地区】	0.39		○	
⑨	都市計画道路(新設)	補助第138号線 【興野地区】	0.94		○	
⑩	都市計画道路	江北260(補助第251号線) 【東京女子医大通り:足立医療センター前】	0.16			○
⑪	都市計画道路(新設)	竹の塚417(補助第255号線)	0.67		○	
⑫	都市計画道路(新設)	五反野112・350(補助第256号線) 【花畑大橋通り:環七南から四谷交差点まで】 ※緊急輸送道路(三次)以外の部分	0.84		○	
⑬	交通広場	西新井駅西口(足立区画街路第9号線)	0.18		○	

: 優先整備実施路線

◆整備実施路線図(Ⅱ期)



記号	名称	位置づけ	延長(km)
	緊急輸送道路(足立区道)	優先整備実施路線	2.80
	整備中都市計画道路(区施工)	整備実施路線	3.02
	チャレンジ路線		0.84
	防災に寄与する路線		0.37
	開発等に伴う路線		1.08
	合計		8.11

- 凡例
- 緊急輸送道路(国道・都道)
 - 第二次緊急輸送道路(区道)
 - 第三次緊急輸送道路(区道)
 - 無電柱化済路線
(単独地中化・隣接地(公園)利用含む)
 - 区役所
 - 区防災拠点
 - 災害拠点病院
 - 警察署
 - 消防署
 - 駅前広場
 - 鉄軌道の駅名・IC名
 - 東京都施工六町地区
区画整理事業エリア

第5章 無電柱化に関する新たな取組み

1. 道路法第37条による新設電柱の占用制限

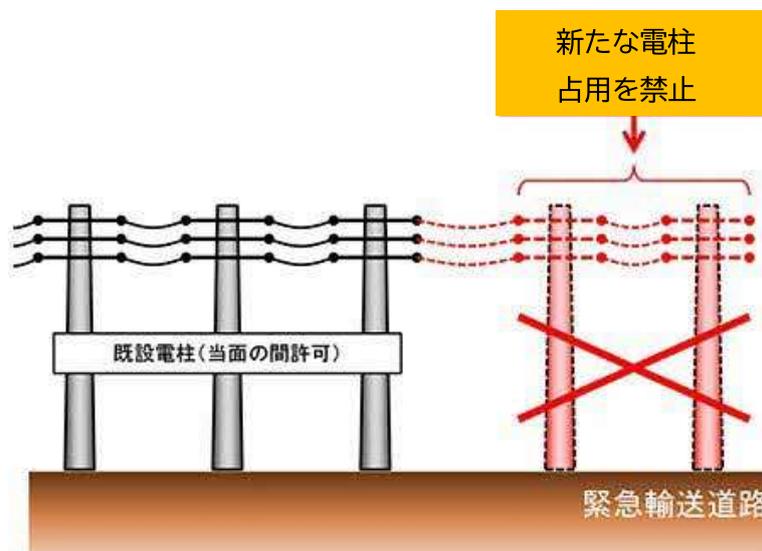
「電線共同溝特措法」に基づき整備された無電柱化路線は、同法第9条により地上における電柱及び電線による道路の占用が制限されます。しかし、これ以外で整備された路線は制限がなく、電柱などが新設される可能性があります。そこで、道路法第37条 ※8 により、防災上の観点から特に必要があると認める場合は、道路管理者（足立区）が区域を指定して道路の占用を禁止又は制限することができます。

本区でも緊急輸送道路において道路法第37条による電柱新設の制限を令和7年10月1日より告示・施行し、電柱を増やさない取組みを推進しています。

※8 道路法 抜粋

（道路の占用の禁止又は制限区域等）

第37条 道路管理者は、交通が著しくふくそうする道路若しくは幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るため、又は災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、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。



出典：国土交通省HP

2. 無電柱化事業へのDXの推進

無電柱化DXとは、無電柱化事業の推進において、デジタル技術を活用し、作業の効率化やより詳細なデータの収集を図ることです。

従来の無電柱化事業はコストや期間、関係者間の調整に多くの課題を抱えていました。足立区では、デジタル技術を活用事例として、地下埋設物の可視化に取り組んでいます。無電柱化を進めるうえで、地下埋設物の把握とその移設が必要不可欠ですが、これまでは平面の図面で把握していたため、想定と違う埋設深さに埋設物があったり、不明管が出てきたりと工事の中断が起きていました。そこで、委託段階に3次元測量技術を導入し、地中の状況を立体的に「見える化」し、設計段階での精度を高めることで、それらの問題を事前に解決し、スムーズな事業の推進に取り組んでいます。



図：地中レーダー探査の様子

出典：東京都・区市町村無電柱化検討会議資料

3. 無電柱化推進のための道路占用料の減免措置

電線管理者が、道路の上空に設置されている電柱や電線から地下に電線類を移設する際には、道路の地下部分を新たに占用するため、道路占用料が発生します。この占用料の負担を軽減することで、無電柱化事業を進めやすくすることを目的として、足立区では「足立区道路占用料など徴収条例」及び「減免措置基準」※9により道路占用料の減免措置を実施しています。

※9 足立区道路占用料など徴収条例による減免措置基準 抜粋

第4条 条例第3条第2項に規定する占用料の一部免除の額及び対象は、次の各号に定めるとおりとする。

(3) 占用料の8/9を免除することができるもの

ア 昭和63年4月1日から平成9年3月31日までの間に、既設の架空電線を撤去するために、地下に埋設された電線及び管路（地下に設ける電線その他の線類として占用料を徴収するものを除く。）。なお、次の要件を充足するものでなければならない。

(ア) 電線類又は電線類を収容するための管路であること。

(イ) 主として歩道に設置する物件であること。

(ウ) 外径200mm未満の物件であること。

(エ) 従来地中化減免として3分の1を超える額を免除した物件であること。

イ 平成9年4月1日以降、新たに占用許可を受けて地中に設ける電線管路（地下に設ける電線その他の線類として占用料を徴収するものを除く。）及びこれらと一体不可分な物件（変圧器などの地上機器をいう。）。なお、次の要件を充足するものでなければならない。

(ア) 電線類又は電線類を収容するための管路であること。

(イ) 主として歩道に設置する物件であること。

(ウ) 外径200mm未満の物件であること。

ウ 電線共同溝、キャブなどに設ける電線類（「地下に設ける電線その他の線類」として占用料を徴収するものに限る。）と一体不可分な物件（変圧器などの地上機器をいう。）

(4) 占用料の1/5を免除することができるもの

ア 電線共同溝、キャブなどに設ける電線類（「地下に設ける電線その他の線類」として占用料を徴収するものに限る。）

第6章 推進体制の強化と進捗管理

1. 推進体制の強化



(1) 区民の協力

無電柱化事業は、事業期間が長期にわたることや地上機器の設置位置に関わる調整など、区民の皆様の協力が欠かせません。そのため、事業着手時に地元町会・自治会に対し説明会などを開催し丁寧にご説明するなど、事業に対する地域の合意形成に向け、充分時間をとって進めています。

(2) 開発事業者などとの連携

本区は、これまで再開発事業などにおけるまちづくりとの一体的な整備の機会を活用し、無電柱化を推進してきました。今後も引き続き、開発事業者などと協力体制を築き、地上機器の設置場所の提供などについて協力を要請し、地域の防災性の向上などに資するような路線について無電柱化を積極的に推進していきます。

(3) 関係機関との連携

① 国、東京都

区道の無電柱化を計画的に進めるためには、国や東京都との連携が必要不可欠です。引き続き、コスト縮減や工期短縮に向けた財政的・技術的支援を要望するとともに、令和6年5月より設置された都・区市町村無電柱化検討会議などの機会を積極的に捉え、一層連携を深めることで効果的な無電柱化の面的整備に取り組んでいきます。

② 電線管理者

電線管理者は、地上機器などの設置位置の検討や引込（P.3を参照）・連系管※10、電柱撤去などの工事など、設計から工事完了まで電線共同溝の整備において多くの役割を担っています。そのため、電線管理者との協議・調整を継続して行いながら、事業期間の短縮やコスト縮減に向けた取組を進めていきます。

※10 連系管…電線共同溝に収容された電線と電柱に張られた電線を接続するための管路。

2. PDCAによる進捗管理

事業の進捗状況を適切に管理するとともに、実施状況や関連する計画の状況を踏まえ、計画期間の中間においても必要に応じ見直しを図りながら本区の無電柱化を進めます。



足立区無電柱化推進計画(Ⅱ期)

令和8年4月発行

発行 足立区

編集 足立区都市建設部都市建設課

東京都足立区中央本町一丁目17番1号

電話 03-3880-5478

