



板橋区無電柱化推進計画2035

(素案)

はじめに



挨拶文

調整中

令和9年〇月

板橋区長

坂本 健

目 次

第1章 計画の趣旨

1 計画の背景と目的	2
2 計画の位置づけ	3
3 無電柱化とは	4

第2章 無電柱化の現状

1 国及び東京都の無電柱化	7
2 板橋区の無電柱化	12
3 無電柱化の課題	17

第3章 無電柱化の推進に向けた基本方針

1 推進計画の目標	23
2 計画期間	23
3 無電柱化の基本方針	24

第4章 無電柱化の推進に向けた整備路線

1 基本的な考え方	29
2 整備候補路線の選定方法	30
3 整備候補路線の評価・選定	31
4 早期整備候補路線の評価・選定	40
5 事業化路線一覧	43

第5章 無電柱化の推進に向けた方策

1 コスト縮減化の検討	46
2 国や東京都の財政支援及び技術支援の活用	49
3 事業のスピードアップ化の検討	50
4 地上機器の設置場所確保の検討	52
5 関係機関の連携強化と住民理解の促進	53
6 まちづくりにおける無電柱化の面的展開	54
7 「電柱を増やさない」取組の実施	54

第1章



計画の趣旨

- 1 計画の背景と目的
- 2 計画の位置づけ
- 3 無電柱化とは

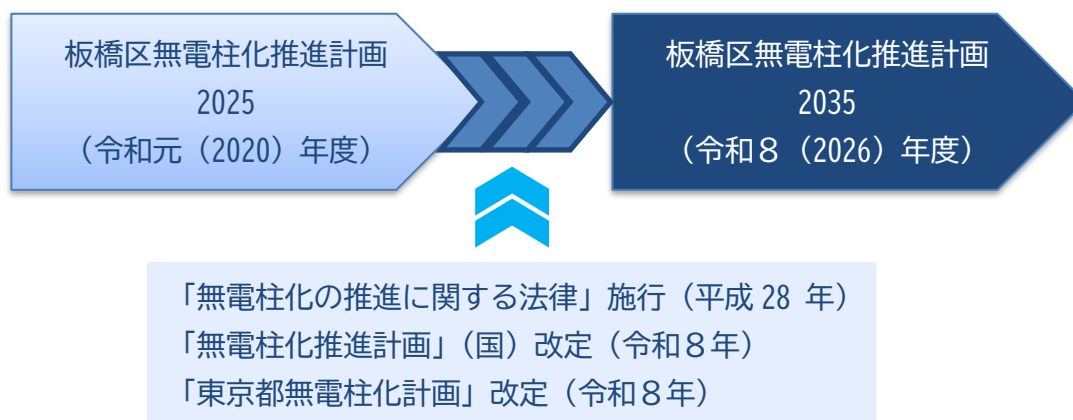
1 計画の背景と目的

(1) 計画の背景

国は、「無電柱化の推進に関する法律(平成 28 年法律第 112 号)」(以下「無電柱化推進法」という。)のもと、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を目的に取組を進めてきました。近年は、地震や台風などの災害が頻発し、電柱倒壊による道路閉鎖や停電が防災上の課題となっています。

こうした状況を受け、令和 8 年 6 月、国において「無電柱化推進計画」が改定され、東京都においても「無電柱化計画」が改定されました。これらの計画では、防災機能のさらなる強化や電柱の敷設の抑制を重点に掲げています。板橋区は、国及び東京都の動向や社会情勢の変化を的確に捉えるとともに、区の関連計画との整合を図りながら、新たな視点を取り入れた計画として見直しを行い、無電柱化をより一層効果的、効率的に推進するために「板橋区無電柱化推進計画 2035」(以下「本計画」という。)を策定します。

■無電柱化推進計画の動向



(2) 計画の目的

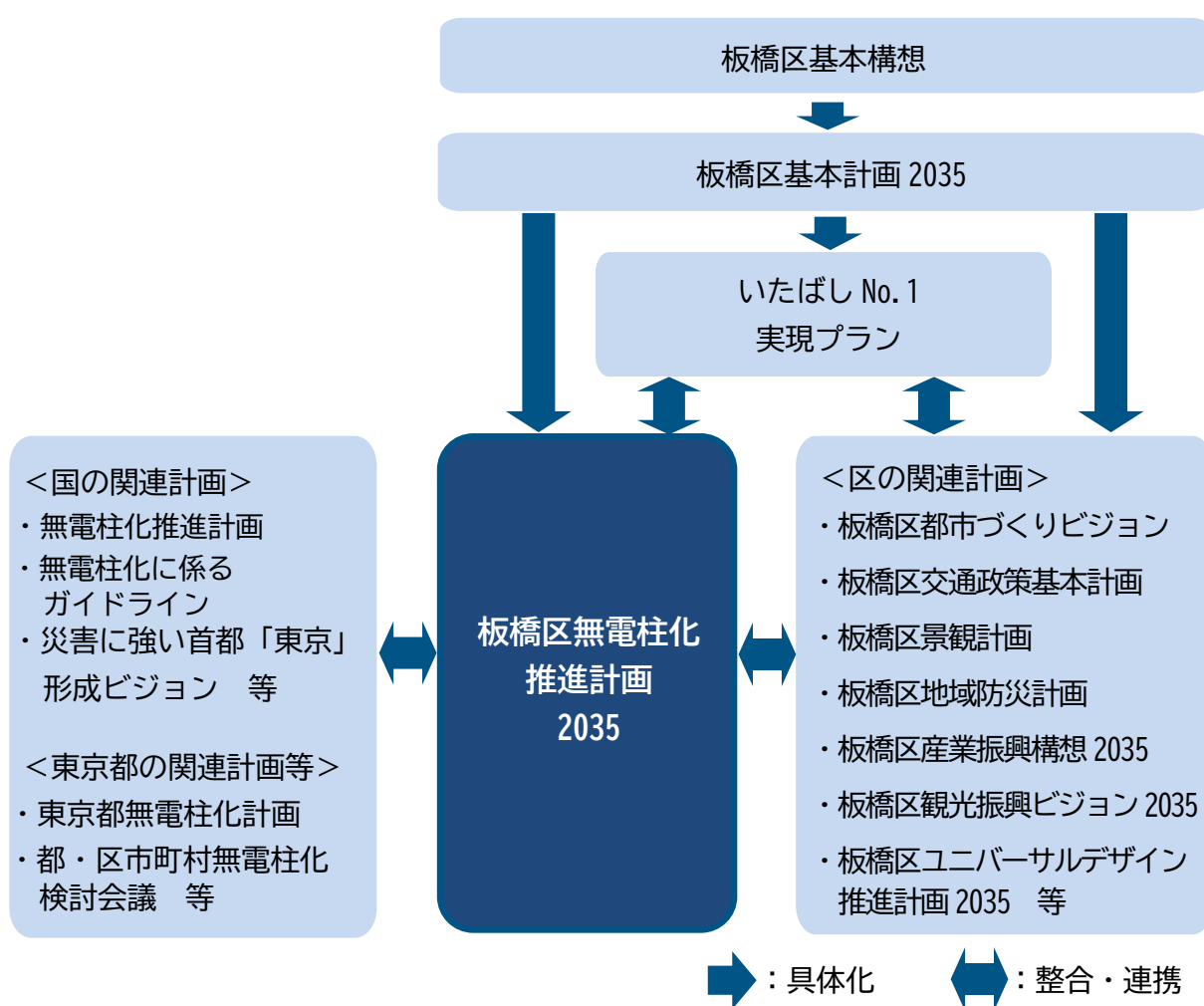
板橋区では、令和 8 年 3 月に策定した「板橋区基本計画 2035」の基本政策として、「身近な暮らしの中でこころの豊かさを感じる魅力にあふれるまち」を掲げており、「持続可能な都市基盤の整備・維持」を施策としています。

本計画では、国及び東京都の方針に基づき、近年の災害リスクの高まりによる防災力のさらなる強化など、より実効性の高い取組を進めるとともに、地域の景観や特性に配慮した魅力あるまちづくりや、「ウォーカブル推進都市」として「居心地が良く歩きたくなる」まちづくりを目指し、無電柱化の推進を図るものとします。

2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「板橋区基本構想」、「板橋区基本計画 2035」及び「いたばし No.1 実現プラン」にて定められた基本理念や将来像、計画に従うとともに、関連計画との整合性を図り、板橋区における無電柱化を一層推進するべく、無電柱化推進法第8条の規定に基づき、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的かつ迅速な推進を図るため、本計画を策定します。

■上位・関連計画における位置づけ

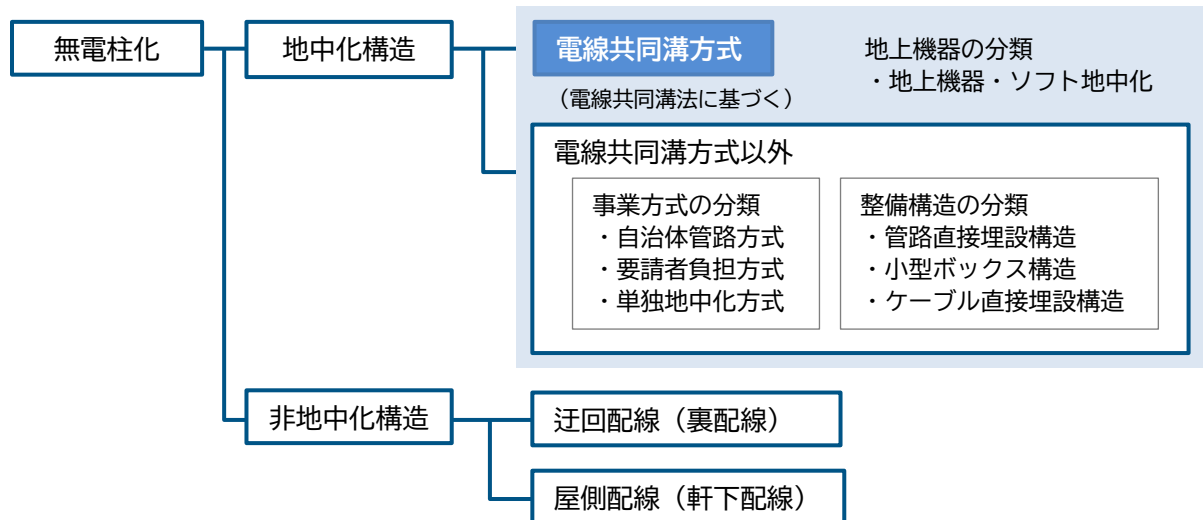


3 無電柱化とは

(1) 無電柱化の整備手法

無電柱化の整備手法は、「地中化構造」と「非地中化構造」に分類され、本計画では、電線共同溝等をはじめとした「地中化構造」を基本とします。あわせて、地域の特性に応じて非地中化構造を含む多様な手法を活用し、無電柱化を推進します。

■無電柱化の整備手法図



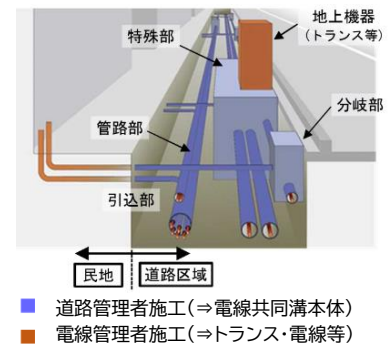
参考：国土交通省「開発事業における無電柱化促進のためのガイドライン」 令和8年6月

(2) 事業手法による分類

① 電線共同溝法に基づく事業手法

【電線共同溝方式】

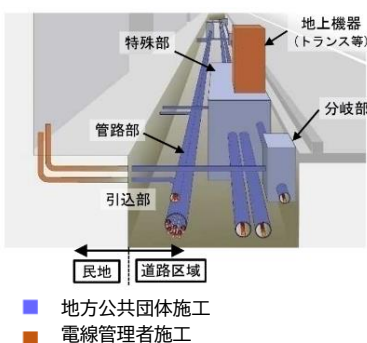
電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成7年法律第39号）に基づき道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者（2者以上）が電線、地上機器を整備する方式。



② 電線共同溝法に基づく事業手法以外

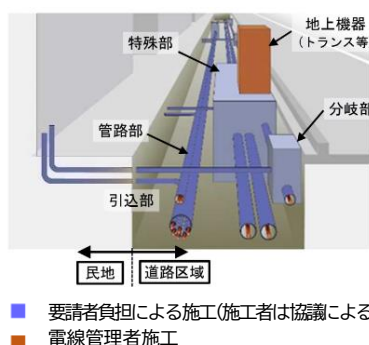
【自治体管路方式】

地方公共団体と電線管理者とが整備する方式



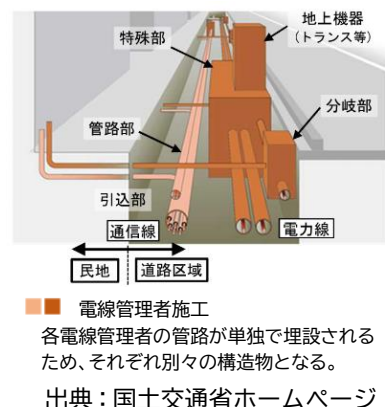
【要請者負担方式】

要請者が整備する方式



【単独地中化方式】

電線管理者が整備する方式

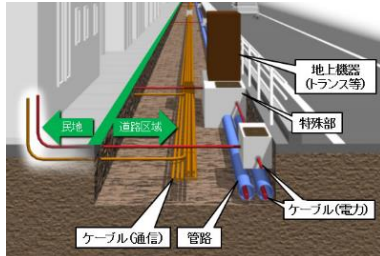


(3) 整備構造による分類

① 地中化構造

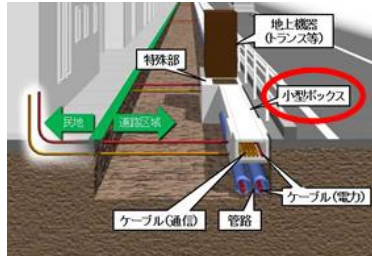
【管路直接埋設構造】

地中に管路を埋設し、
その中に電線類を収容



【小型ボックス構造】

地中に小型ボックスを埋
設し電線類を集約収容



【ケーブル直接埋設構造】

電線類を管路に収容せず
直接地中に埋設

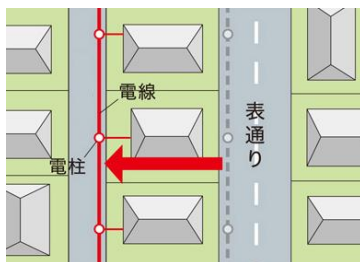


出典：国土交通省ホームページ

② 非地中化構造

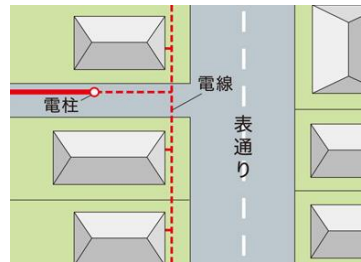
【迂回配線（裏配線）】

無電柱化対象道路に並
行する道路等から各宅地へ
配線



【屋側配線（軒下配線）】

建物の軒下や壁面等を活
用して配線



出典：国土交通省ホームページ

(4) 地上機器の分類

【地上機器】

変圧器等を地上に設置



【ソフト地中化】

街路灯との共用柱等を用い
て柱の上に柱状変圧器を設置



出典：国土交通省ホームページ

第2章



無電柱化の現状

- 1 国及び東京都の無電柱化
- 2 板橋区の無電柱化
- 3 無電柱化の課題

1 国及び東京都の無電柱化

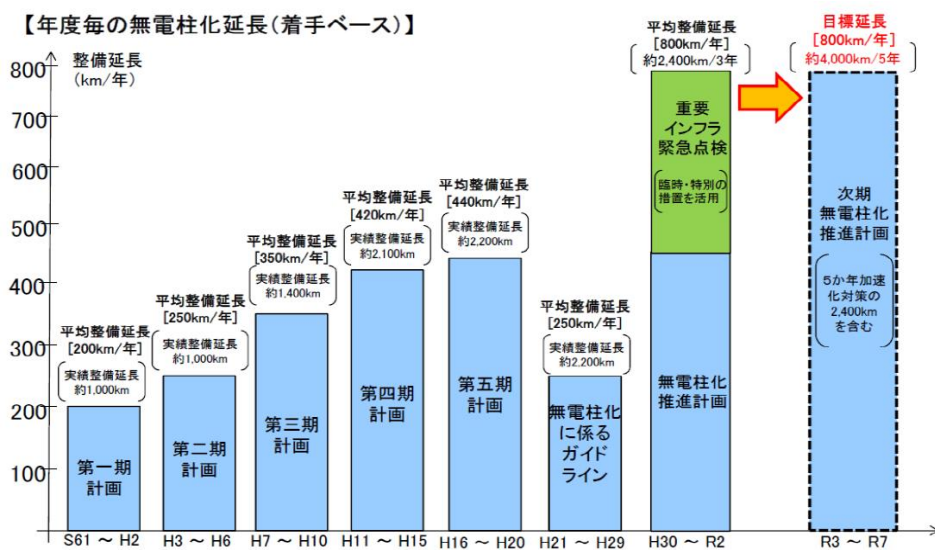
(1) 国の無電柱化

① 国の無電柱化整備について

国では、昭和60年代初頭から、電線類を地中に埋設するなど、計画的に無電柱化を推進してきました。特に、近年の台風や豪雨等の災害では、倒木や飛来物を起因とする電柱の倒壊により、停電や通信障害が発生しています。また、令和6（2024）年1月に発生した能登半島地震では、約3,480本の電柱が倒壊又は損壊し、道路啓開の支障となりました。このような状況を踏まえ、災害発生時の迅速な救助活動や物資輸送を確保するため、緊急輸送道路における無電柱化を重点的に推進しています。

無電柱化の整備目標については、計画の改定を重ねるごとに拡充され、現計画（令和8年度から令和12年度まで）では年間約800kmの整備目標が掲げられています。また、令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までの5年間で約631kmの管路整備が完了しており、板橋区内の国道については、無電柱化が完了しています。

■年度毎の無電柱化延長



出典：国土交通省ホームページ

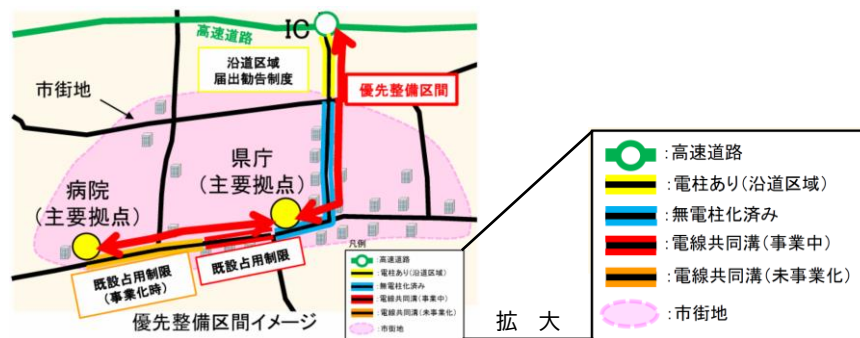
② 国の無電柱化推進計画（計画期間：令和8（2026）年から令和12（2030）年）

平成28（2016）年の無電柱化推進法の制定を受け策定された、国の無電柱化推進計画においては、令和8（2026）年6月、第3次無電柱化推進計画が策定されました。

主な方針

【防災】

- ・ 高速道路ICから広域防災拠点間を結ぶ路線など、道路啓開の観点から優先的に整備する区間の無電柱化を推進



出典：令和8年度 第1回 無電柱化推進のあり方検討委員会

- ・ 優先整備区間における沿道民地の電柱について、多様な手法（電線共同溝、要請者負担、単独地中化等）により無電柱化を推進

【安全・円滑な交通確保】

- ・ 交通安全の観点で、バリアフリー法に基づく特定道路や通学路等での新設電柱の占用制限^{※1}を拡大

【景観形成・観光振興】

- ・ 多様な手法を活用し、ピンポイントで電柱を撤去する事も含め無電柱化を推進

【占用制限】

- ・ 既設電柱撤去を加速するため、事業中区間は原則、既設電柱の占用制限^{※2}を指定

【コスト縮減等】

- ・ 地上配線や側溝配線等、新たな手法も含め多様な整備手法を活用
- ・ 包括発注等の手引きを作成し、地方公共団体への講習等を通じて普及促進を図る
- ・ 市街地開発事業等に合わせた無電柱化を着実に推進
- ・ 宅地開発用の設備設計マニュアル等を策定

※1 「新設電柱の占用制限」：無電柱化を進める道路では新たな電柱の設置を認めない取組

※2 「既設電柱の占用制限」：既設電柱については更新や建替えの機会に地中化を進める取組

(2) 東京都の無電柱化

① 東京都の無電柱化整備について

東京都は、昭和61（1986）年度に第1期電線類地中化計画を策定し、これまで8期にわたる計画に基づき無電柱化を推進してきました。都道の整備対象延長22,328kmに対し、令和7（2025）年度末時点で1,146kmの整備が完了しています。なお、板橋区内の都道については、〇〇km（調整中）の整備が完了しています。

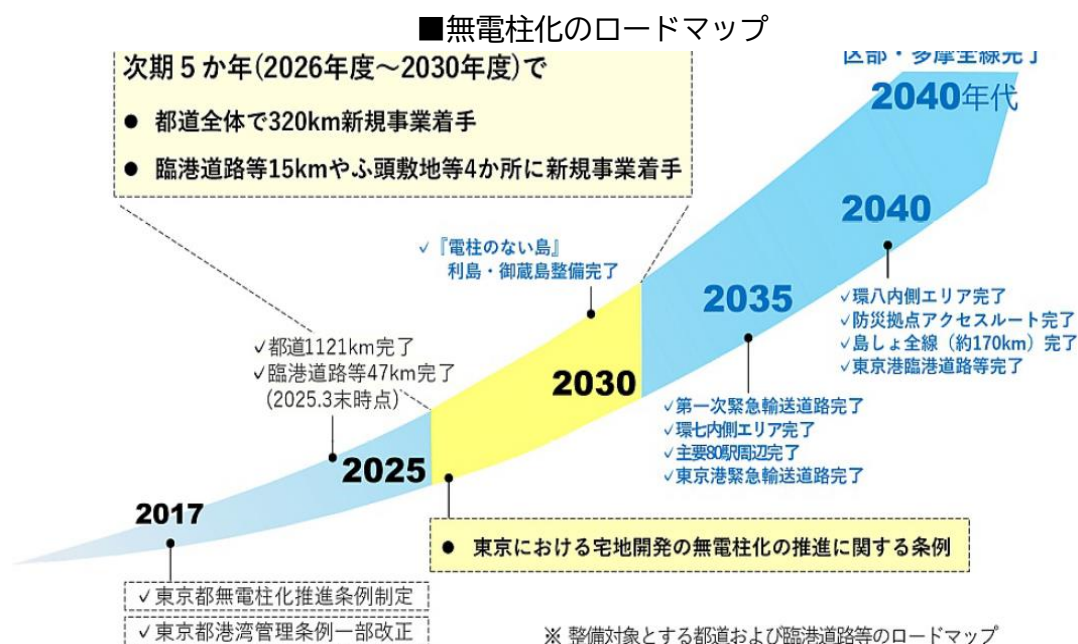
また、令和7（2025）年度には、宅地開発における無電柱化を一層推進するため、有識者による検討会を設置し、実効性のある推進方策の検討を進めました。その結果を踏まえ、令和8（2026）年3月には、「東京における宅地開発の無電柱化の推進に関する条例」を制定し、規制区域内で行われる宅地開発について、技術的に困難な場合等を除き、開発区域内における電柱及び電線の新設を原則禁止とすることで、無電柱化を推進しています。

さらに、コスト縮減を図るための技術検討会を設置し、関係事業者と連携しながら、多様な整備手法や低コスト手法の導入に向けた検討を進めるなど、効率的な無電柱化を推進しています。

② 東京都無電柱化計画（計画期間：令和8（2026）年から令和12（2030）年）

令和8（2026）年6月の改定では、「首都防衛」に向け、無電柱化を強力に推進するための方針を示し、整備計画では、都市防災機能の強化に向け、整備対象路線の拡大を図るとともに、5か年で都道320kmの新規事業着手を目標としています。

次頁に、改定により示された主な方針を示します。



出典：「東京都無電柱化計画（改定）」令和8年6月

主な方針

【重点整備エリアの拡大】

大規模な災害発生後の救出救助活動を迅速に進めるため、重点整備エリアを環状七号線の内側から環状八号線まで更に拡大

■重点整備エリア拡大のイメージ



【防災拠点アクセス機能強化】

第一次緊急輸送道路に加え、大規模災害発生後に人命救助や応急復旧の拠点となる「立川広域防災基地」や「災害拠点病院」、「大規模救出救助活動拠点」、「消防署・警察署」等へのアクセスルートとなる都道を重点的に整備

■連続した整備のイメージ



【設計・工事のスピードアップ（DX・同時施工）】

- ・ 地中レーダー探査の活用や設計データの3D化によるDXの推進
- ・ 水道工事と電線共同溝工事の同時施工による工事の効率化

■地中レーダーの実施状況



出典：「東京都無電柱化計画（改定）」令和8年6月

主な方針

【区市町村への財政支援・技術支援】

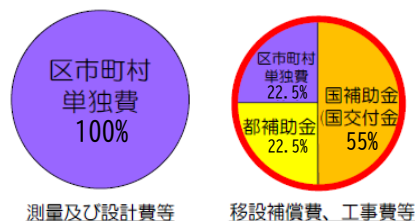
財政支援の継続と研修会の開催等の技術支援による市町村道の無電柱化を後押し

■区市町村への財政支援

○通常補助

- ・ センター・コア・エリア内
- ・ 主要駅周辺
- ・ 主要観光地周辺

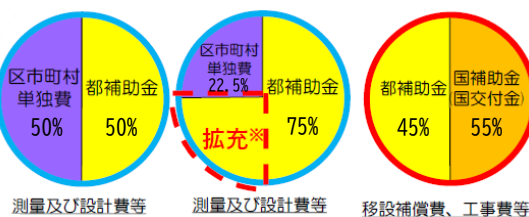
補助期間：令和17（2035）年3月31日



○防災に寄与する路線

- ・ 緊急輸送道路
 - ・ 消防署や災害拠点病院の前面道路等
- 補助期間：令和17（2035）年3月31日

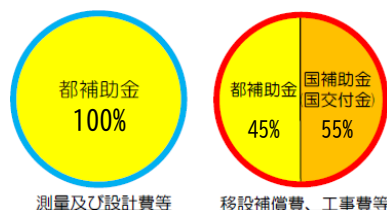
※都道との連携により防災上優先的に整備する路線については令和7年度より拡充



○無電柱化チャレンジ支援事業

- ・ 歩道がない区間等地上機器の設置が困難な道路等

補助期間：令和10（2028）年3月31日



出典：「東京都無電柱化計画（改定）」令和8年6月

【電柱を増やさない取組】

道路法第37条第1項の規定による電柱の新設禁止を区市町村へ拡大を促進

【まちづくりにおける無電柱化の面的展開】

- ・ 宅地開発におけるさらなる無電柱化の実効性ある推進方策の構築
- ・ 規制区域※内で行う宅地開発において、電柱等の新設を原則禁止とする「東京における宅地開発の無電柱化の推進に関する条例」を制定し、取組強化

※規制区域：東京都無電柱化計画の重点整備エリアや都の防災都市づくり推進計画において都市の防災機能向上に資する位置づけのある区域

■まちづくりにおける整備事例



出典：「東京都無電柱化計画（改定）」令和8年6月

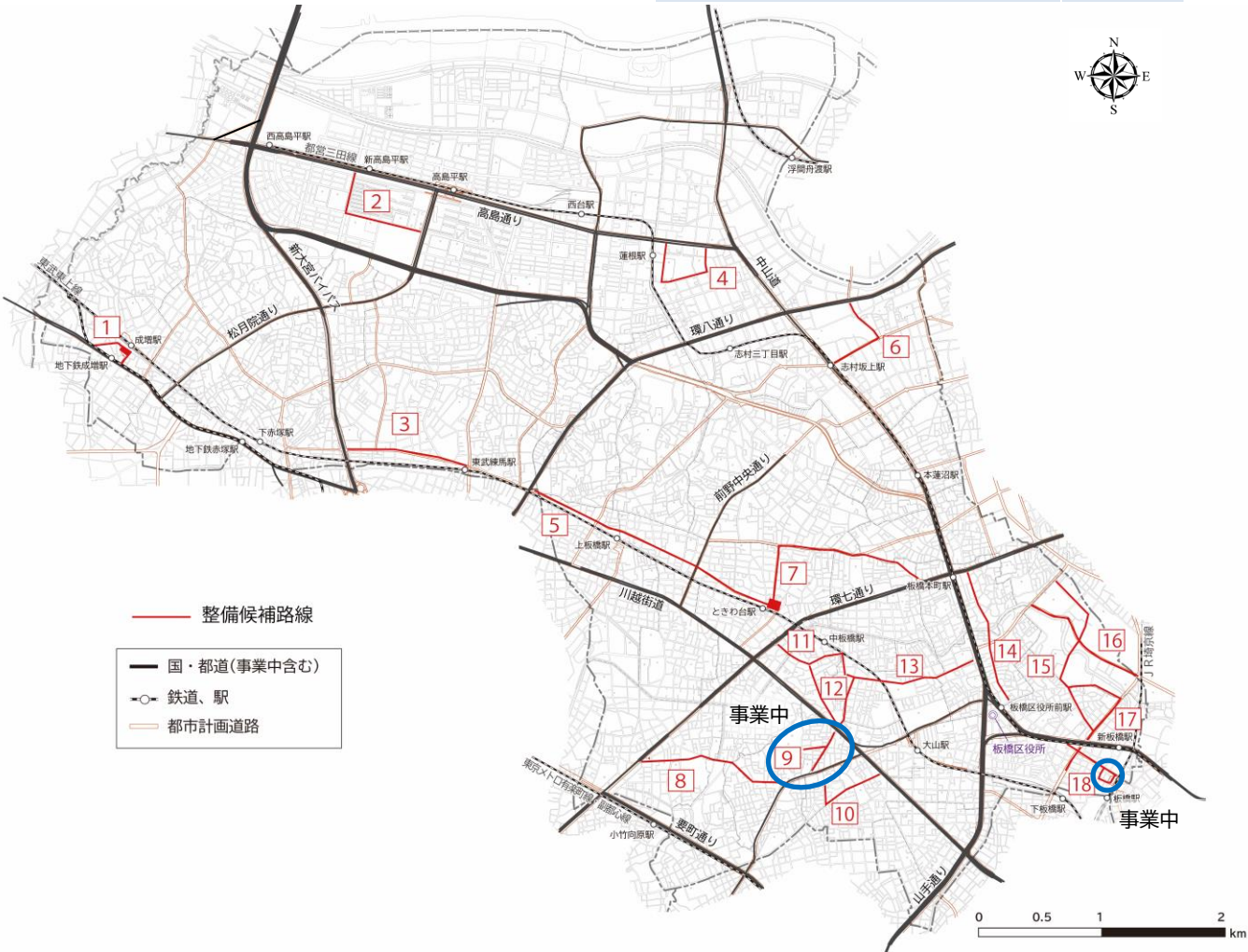
2 板橋区の無電柱化

(1) 整備候補路線の状況

板橋区無電柱化推進計画 2025（以下「前計画」）では、整備候補路線として 18 路線を選定しました。このうち、令和 8（2026）年 3 月現在、路線番号 9 は事業中です。また、路線番号 18 の一部は板橋駅西口地区第一種市街地再開発事業により事業中です。

■整備候補路線一覧

路線番号	路線名 (区道番号)	延長 (m)	路線番号	路線名 (区道番号)	延長 (m)
1	2145、2635	480	10	2084、2085	650
2	2451、2489	960	11	1918-1、1918-02、2100	840
3	2140	980	12	1919、2102	980
4	1399、580-3、2128	890	13	2101	1,020
5	2113、2115	2,040	14	2099	1,100
6	2126、2127	800	15	1888、2095、2731	1,480
7	1948、2116	1,840	16	2094	1,080
8	2106	1,230	17	2092、2093	900
9	1921、2103	610	18	1883-01、2009、2090、2091	940
合計					18,820



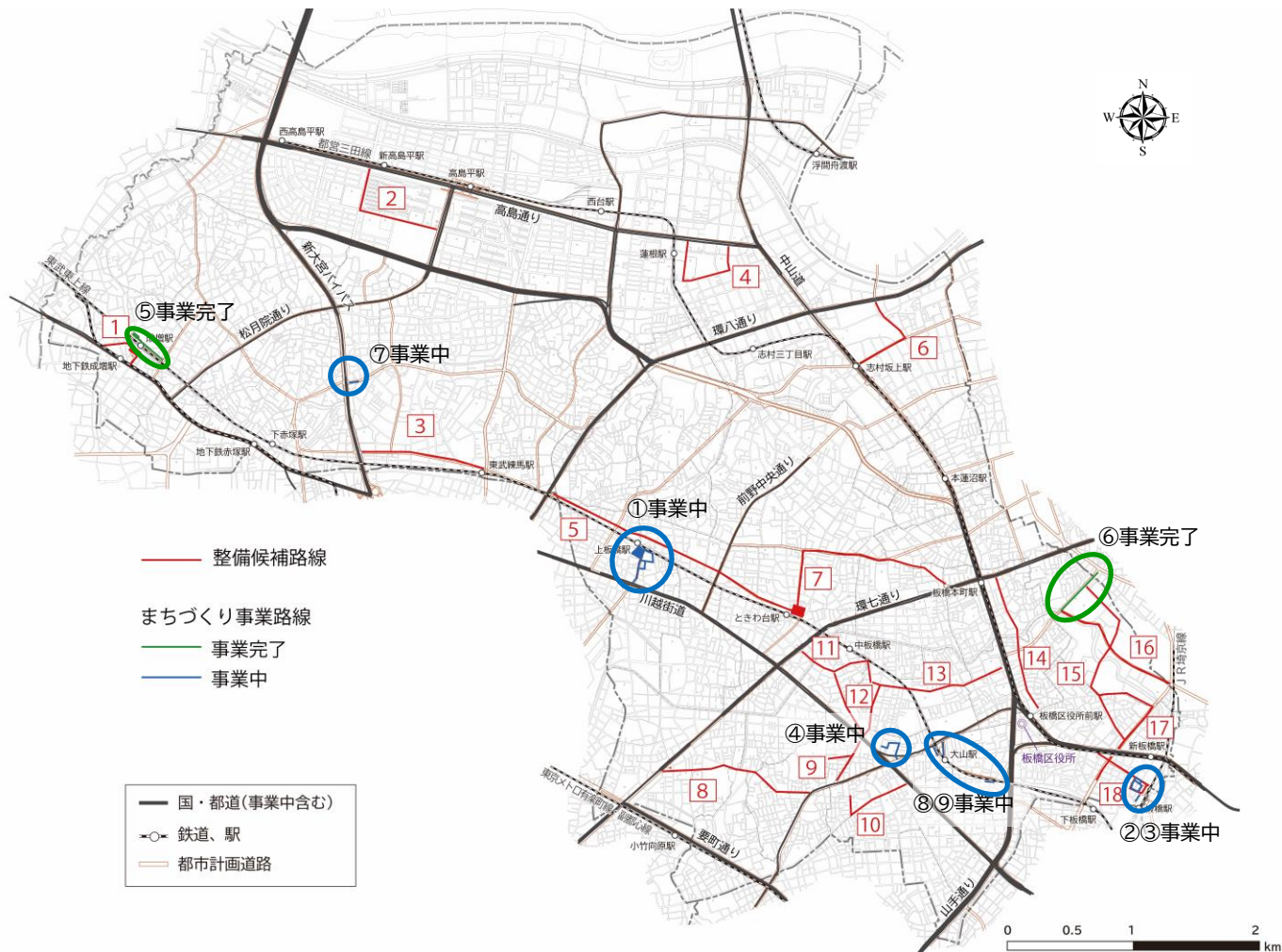
(2) まちづくりに合わせた無電柱化の状況

板橋区では、各地区で市街地再開発事業や都市計画道路事業が事業認可を得て進行中です。これらの事業において、所管部署と連携し、無電柱化に向けた協力体制を構築することで、区内の無電柱化を効果的に促進しています。

■まちづくり事業等一覧

番号	事業名	延長 (m)
①	上板橋駅南口駅前地区第一種市街地再開発事業	624
②	板橋駅西口地区第一種市街地再開発事業	350
③	板橋駅板橋口地区第一種市街地再開発事業	75
④	大山町ピッコロ・スクエア周辺地区第一種市街地再開発事業	285
⑤	都市計画道路（区画街路第7号線：完了）	220
⑥	都市計画道路（補助第87号線：事業認可区間 完了）	370
⑦	都市計画道路（補助第249号線：事業認可区間）	100
⑧	大山駅付近の連続立体交差事業（鉄道附属街路第5、6号線）	120
⑨	大山駅の駅前広場整備事業（区画街路第9号線）	240

※本計画におけるまちづくりとは、都市計画道路事業と市街地再開発事業、都市再生整備計画事業等の面的な事業をいう。また、延長は都市計画告示情報や電線共同溝法の道路指定告示等を参照とする。



(3) 現計画の成果

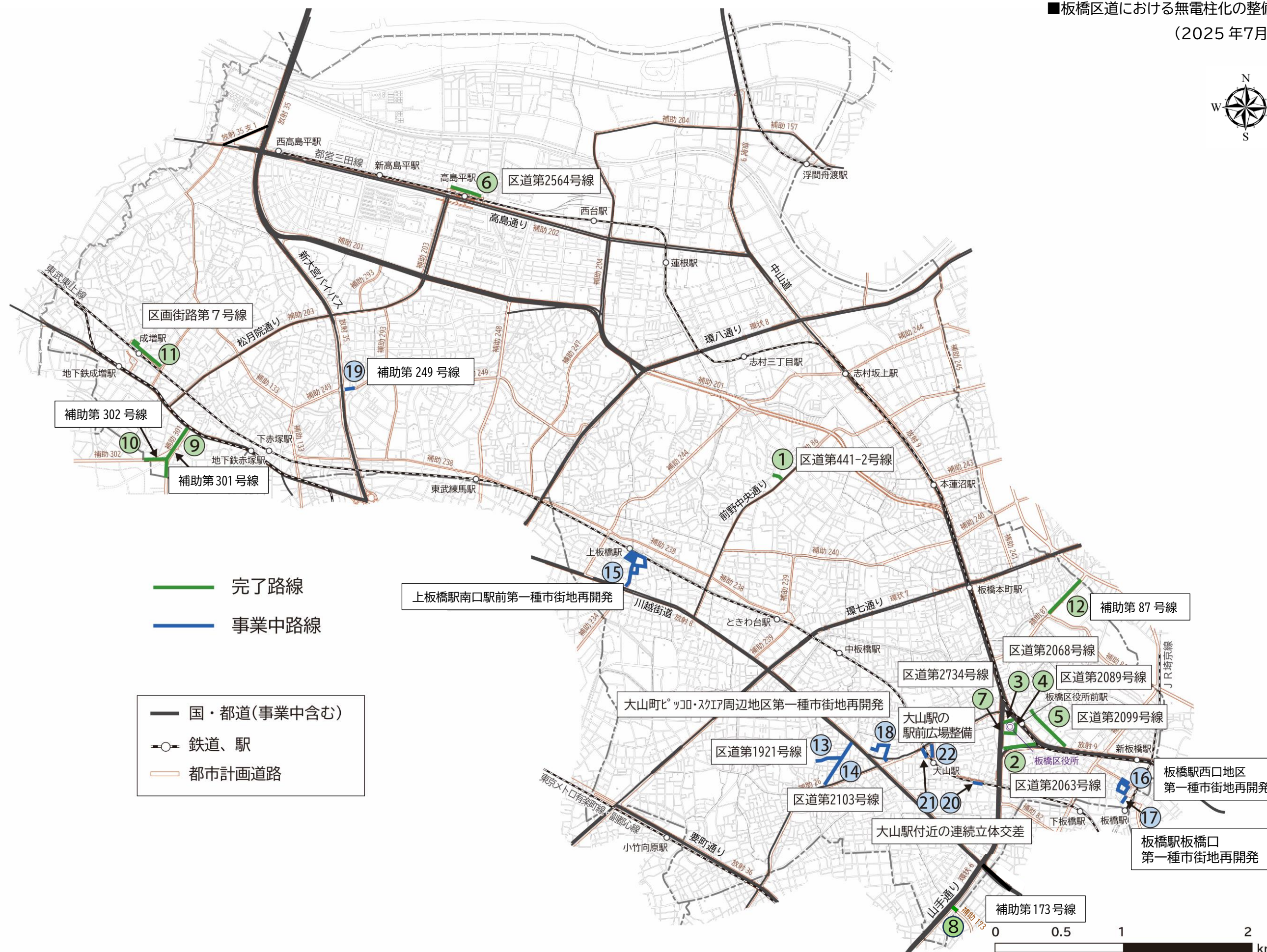
板橋区では電線類の無電柱化により歩行空間の確保や良好な都市景観の形成を図ってきました。現在、区道の無電柱化の整備状況は区道約684kmのうち、電線共同溝以外の無電柱化路線を含め、整備完了が約2.9kmで、無電柱化率は0.33%から0.42%に向上しました。さらに、新たな無電柱化事業も計画されており、まちづくり事業や都市計画道路の整備による無電柱化も進行中です。

■板橋区道における無電柱化の整備状況（2025年7月現在）

	図中 番号	路 線 名	延長 (m)	備 考
完了路線	①	区道第441-2号線	82	
	②	区道第2063号線	280	
	③	区道第2068号線	78	
	④	区道第2089号線	210	
	⑤	区道第2099号線	400	
	⑥	区道第2564号線	430	
	⑦	区道第2734号線	85	
	⑧	都市計画道路 補助第173号線	25	
	⑨	都市計画道路 補助第301号線	420	
	⑩	都市計画道路 補助第302号線	260	
	⑪	都市計画道路 区画街路第7号線	220	
	⑫	都市計画道路 補助第87号線	370	
		計	2,860	
事業化路線(事業中)	⑬	区道第1921号線	200	第3次無電柱化推進計画 (国)の優先整備区間
	⑭	区道第2103号線	410	
	⑮	区画道路第3号(区道第275号線)	30	上板橋駅南口駅前地区 第一種市街地再開発事業
		区道第283号線	4	
		区道第2111号線	2	
		区道第2114号線	52	
		区画道路第2号線(区道第22-009号線)	151	
		区画道路第3号線(区道第22-010号線)	55	
		区画街路第8号線(区道第22-011号線)	277	
		上板橋歩行者専用道路第1号(区道第22-008号線)	53	
	⑯	駅前街路第1号線(区道第2091号線)	50	板橋駅西口地区 第一種市街地再開発事業
		区道第1883-01号線	120	
		区道第2009号線	80	
		区道第2023号線	80	
		区道第2005号線	20	
	⑰	区道第2001号線	75	板橋駅板橋口地区 第一種市街地再開発事業
	⑱	区画道路第5号線(区管理通路第12-87号線一部含む)	175	大山町ピッコロ・スクエア周 辺地区第一種市街地再開発 事業
		区画道路第6号線(区道第1920-2号線)	90	
		区画道路第7号線	20	
	⑲	都市計画道路 補助第249号線	100	
	⑳	都市計画道路 鉄道附属街路第5号線	40	大山駅付近の連続立体交差 事業
	㉑	都市計画道路 鉄道附属街路第6号線	80	
	㉒	都市計画道路 区画街路第9号線	240	大山駅の駅前広場整備事業 (交通広場含む)
		計	2,404	

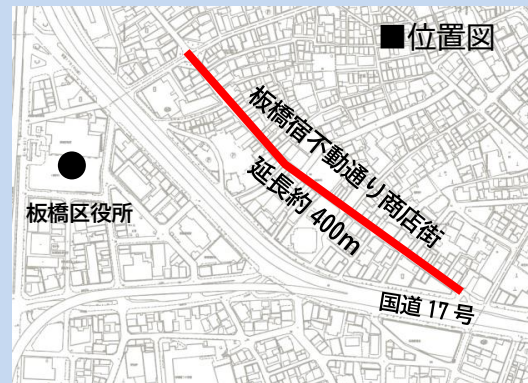
	無電柱化延長 (m)	区道総延長 (m)	無電柱化率
完了路線	2,860	684,223	0.42% (完了路線)
事業中路線	2,401		
計	5,261		

※東京都が進める都市計画道路事業における区道の整備(補助第73号線及び補助第82号線)は含んでいません。
 ※事業化路線については、本計画書P29参照。
 ※次頁の図における記号は、本表の記号と同一です。



（参考）～「板橋宿不動通り商店街」電線共同溝整備事業～

板橋区では平成 18（2006）年度から 9 年間かけて「板橋宿不動通り商店街」において電線共同溝を整備しました。事業地は、歩道が設置されていない幅員約 8 m の区道のため、地上機器の設置場所や、地下埋設物が混在しているなど、厳しい条件によるものでした。



1 事業期間

平成 18 年度：商店街説明会、基本計画案、地元協議会設立
 平成 19 年度：計画策定（予備設計委託）
 平成 20 年度：実施設計（詳細設計委託）
 平成 21 年度：測量委託
 平成 22 年度：移設補償工事（支障移設）、電線共同溝本体工事その 1
 平成 23 年度：移設補償工事（支障移設）、電線共同溝本体工事その 2
 連系管・引込管設計委託
 平成 24 年度：連系管・引込管工事委託（NTT 工事分）
 平成 25 年度：連系管・引込管工事委託（東京電力 工事分）
 平成 26 年度：電線共同溝整備に伴う道路補修工事

◇事業費：約 6.7 億円（公共負担分）

2 地元商店街との協働

商店街と町会が中心となり、地元関係者間の共通認識を確立し合意形成を図るため、協議会を 24 回開催し以下の検討などを行いました。

- ・ 区の提案・情報についての検討
- ・ 無電柱化事例についての見学会・勉強会の実施
- ・ 地上機器の設置箇所や歩道段差、舗装構造の検討

3 地上機器（変圧器等）の設置場所

地上機器の代わりに街路灯などに変圧器を設置する整備方式も検討しましたが、電力需要が高く見込まれていたため、16 台の地上機器が必要になりました。そのため、手続きや管理上の問題を解決した上で、地上機器の一部をポケットパークや板橋三丁目緑宿広場（公園）に設置しました。

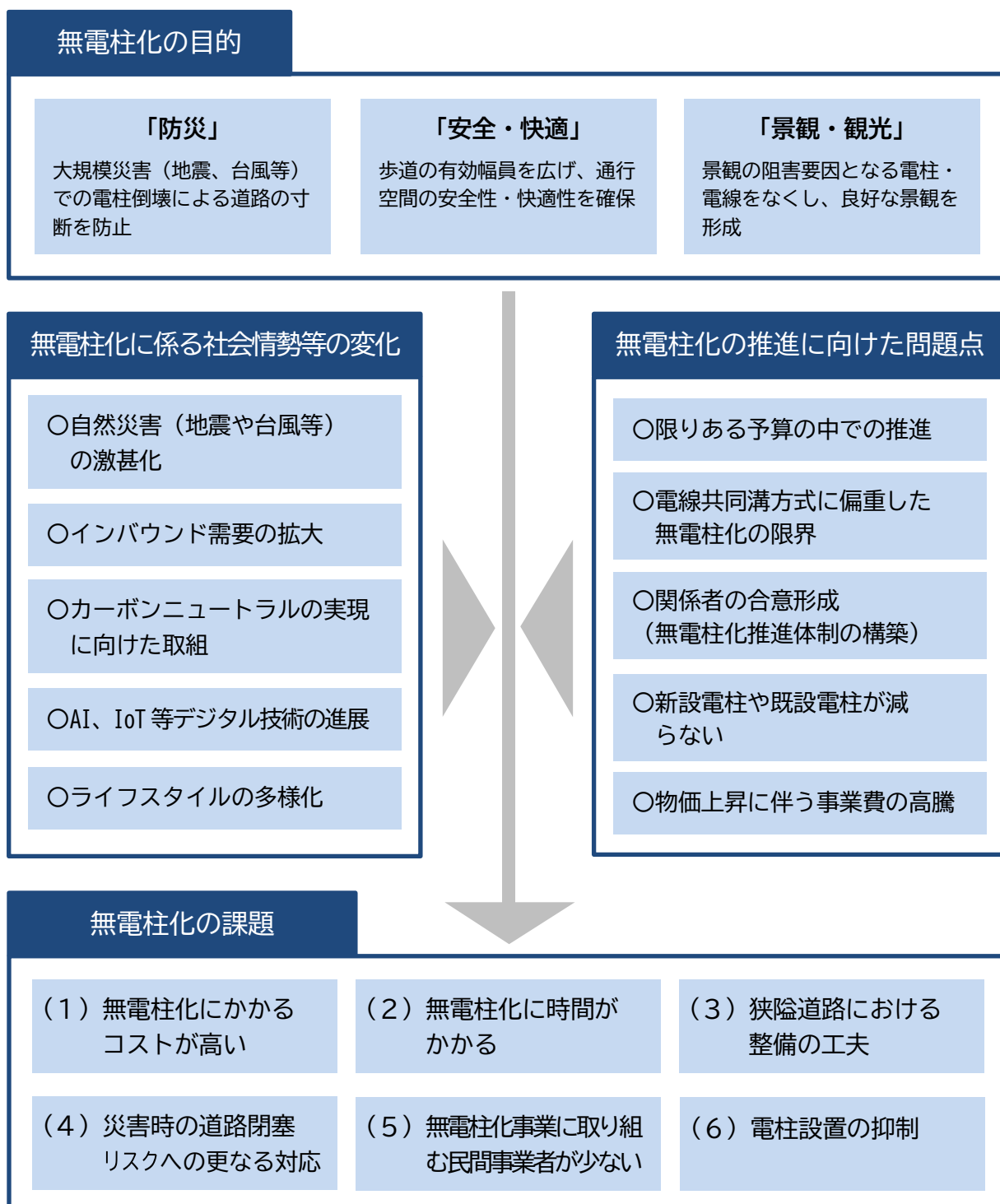
また、事業完了後、地上機器の一部について、景観色への塗装や、観光案内のラッピングを行っています。

3 無電柱化の課題

無電柱化の目的を念頭に、社会情勢等の変化や無電柱化の推進に向けた問題点を捉え、無電柱化における課題を以下のように整理しました。

次頁以降に各課題について示します。

■無電柱化における課題



(1) 無電柱化にかかるコストが高い

無電柱化の主な整備手法である電線共同溝方式は、延長1 km 当たり約5.3 億円（国土交通省試算）の整備コストを要します。さらに、物価高騰や人件費の上昇等によりコスト増加が懸念されていることから、低コスト手法の導入や施工技術の向上による事業の効率化とコスト縮減が課題となっています。

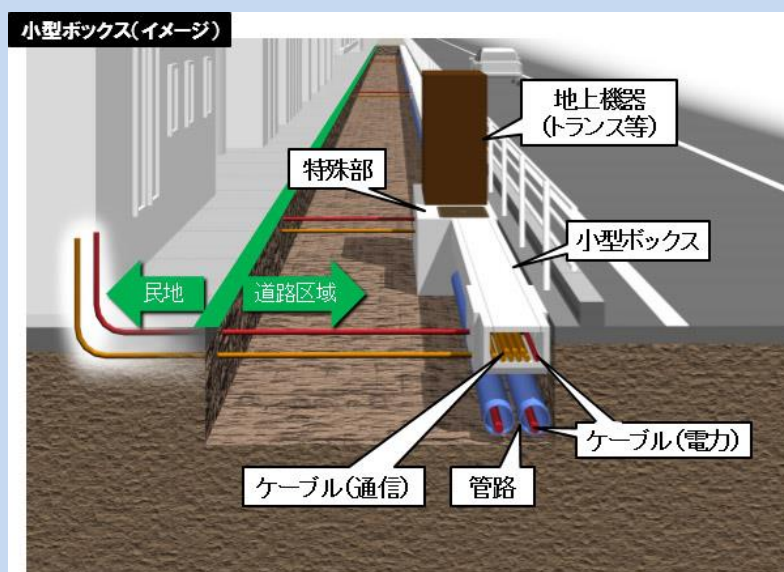
■無電柱化の一般的な整備費用

区分	工種	費用（kmあたり）
電線共同溝 本体	管路部敷設工	約0.9億円
	特殊部敷設工	約1.0億円
	その他	約1.6億円
	小計	約3.5億円
地上機器 及び電線等	電力部分	約1.6億円
	通信部分	約0.2億円
	小計	約1.8億円
	合計	約5.3億円

参照：国土交通省ホームページ

【コスト縮減に向けた取組】

低コスト手法の導入は、費用面でのメリットは大きいものの、整備箇所の条件に応じた適用性の検証や長期的な維持管理の観点から慎重な判断が求められます。そのため、コスト縮減策の適用が十分に徹底されていない状況です。



出典：国土交通省ホームページ

(2) 無電柱化に時間がかかる

整備には、設計や関係機関との調整に加え、地下埋設物や地上機器の設置場所の確保、住民説明や合意形成などに時間がかかり、道路延長約400mあたり、平均して8年以上の期間を要します。

■無電柱化の標準的なスケジュール

必要期間	1年	1年	2～3年	1～2年	1～2年	1～2年	1～2年
トータル事業期間	約8年～13年						
1 予備設計							
2 試掘・詳細設計							
3 支障移設工事							
4 電線共同溝本体工事							
5 引込連携管路等工事							
6 抜柱							
7 復旧工事							

※期間は工事延長や周辺環境、埋設物の輻輳状況等により違いが生じる
参照：国土交通省ホームページ

(3) 狭隘道路における整備の工夫

幅員が狭い道路では地上機器の設置が困難になり、公共施設や民地への設置には同意取得が必要になります。また、景観やバリアフリーの観点から、配置には慎重な検討が求められます。

■公共施設や民地を利用した地上機器の設置の事例



公共施設利用の事例



民地利用の事例

出典：国土交通省ホームページ

（４）災害時の道路閉塞リスクへの更なる対応

令和6年能登半島地震における電柱倒壊、さらには近年の台風による飛来物や倒木における電柱倒壊により道路閉塞が発生し、救助活動や応急復旧に支障が生じました。今後想定される日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震や首都直下地震、南海トラフ地震等の大規模災害に備え、避難路の確保および迅速な救助・復旧活動を円滑に実施するための対策が不可欠です。

■令和6年能登半島地震における電柱倒壊



石川県輪島市 国道249号



石川県輪島市 広域農道



石川県穴水町 県道303号

出典：国土交通省ホームページ

（５）無電柱化事業に取り組む、民間事業者が少ない

無電柱化推進法第12条に基づき、道路事業や開発事業を含む市街地開発事業等が実施される場合には、電柱または電線を道路上において新たに設置しないようにすることと規定されています。一方で、開発道路を新設する宅地開発（開発許可による開発行為）については、無電柱化に対する情報の不足や費用負担が大きいことなどから、電柱が新設される場合も多く、無電柱化が十分に進んでいません。

■民間宅地開発における建柱の事例



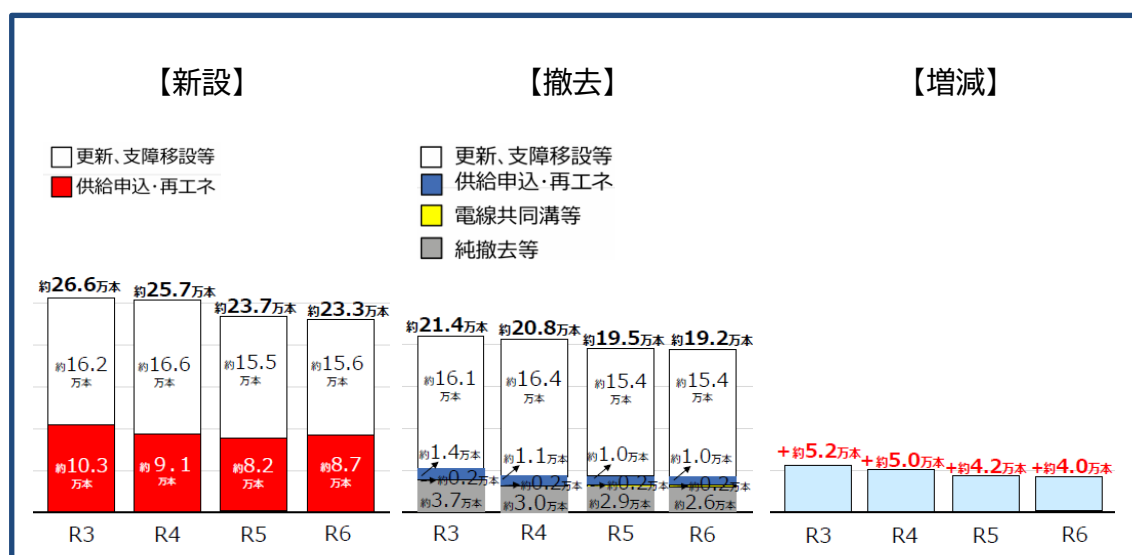
出典：東京都都市整備局「東京都の宅地開発における無電柱化推進の取組」

(6) 電柱設置の抑制

国は緊急輸送道路において、道路法第37条に基づく新設電柱の占用制限措置を推進していますが、全国での新設電柱本数は撤去本数を大きく上回っており、令和6（2024）年度は電力柱と通信柱（NTT）と電柱を併せて、電柱は約4万本増加しています。無電柱化推進法第12条では、電線管理者は、道路事業や市街地開発事業等のまちづくり事業が実施される場合には、電柱または電線を道路上において新たに設置しないように規定していますが、家屋新設や再生可能エネルギー施設の建設に伴い、低コストの電柱が選択されているのが現状です。

なお、板橋区では令和7年12月から緊急輸送道路の新設電柱の占用制限を実施しています。

■令和3（2021）年度～令和6（2024）年度の電柱増減（電力+通信）



出典：国土交通省ホームページ

第3章



無電柱化の推進に向けた基本方針

- 1 推進計画の目標
- 2 計画期間
- 3 無電柱化の基本方針

1 推進計画の目標

本計画に基づき、計画的な視点に立って整備候補路線の選定を行います。特に、防災機能の向上が急務となる路線については「早期整備候補路線」と位置づけ、計画期間内での事業着手を目指します。

また、まちづくり事業等との一体的な整備により、効果的かつ効率的な無電柱化を推進します。

2 計画期間

本計画の計画期間は、上位計画である「板橋区基本構想」及び「板橋区基本計画2035」に基づき、令和8（2026）年度から令和17（2035）年度までの10か年と定めます。

なお、計画期間中、国や東京都の動向や区の関連計画との連動性を確保するとともに、社会経済状況の変化に柔軟に対応するため、適宜計画の見直しを図ります。

令和8（2026）年度～令和17（2035）年度 ： 10 か年

■関連する板橋区上位計画

～令和7年度 (2025)	8年度 (2026)	9年度 (2027)	10年度 (2028)	11年度 (2029)	12年度 (2030)	13年度 (2031)	14年度 (2032)	15年度 (2033)	16年度 (2034)	17年度 (2035)
前基本構想	基本構想									
前基本計画	基本計画 2035									
前いたばしNo.1 実現プラン	いたばしNo.1 実現プラン 2028			次期いたばしNo.1 実現プラン（今後の方向性）						
板橋区無電柱化 推進計画 2025	板橋区無電柱化推進計画 2035									
前国無電柱化推進計画	国無電柱化推進計画					次期国無電柱化推進計画				
前東京都無電柱化計画	東京都無電柱化計画					次期東京都無電柱化計画				

3 無電柱化の基本方針

前章の無電柱化の現状を踏まえて、前計画の基本方針（１）から（４）は引き続き継続しつつ、路線選定の指標を見直し、新たに（５）の方針を加えることで、無電柱化の更なる事業促進を図ります。これにより、無電柱化計画を改定するとともに、その実効性を高めていきます。以下に基本方針を示し、次頁以降に各方針の効果について示します。

板橋区無電柱化推進計画 2035 の基本方針

- （１）防災拠点へのアクセス経路等、防災上整備が必要な道路の無電柱化を推進します。
- （２）安全かつ円滑な交通の確保に資する道路の無電柱化を推進します。
- （３）良好な都市景観の形成及び観光振興に資する道路の無電柱化を推進します。
- （４）まちづくり事業と一体的に整備する必要がある道路の無電柱化を推進します。
- （５）電柱の敷設を抑制する取組を実施します。

無電柱化を図ることにより実現できる
「まちの将来イメージ」

～東京を安全で美しい街に～



出典：東京都ホームページ

(1) 防災拠点へのアクセス経路等、防災上整備が必要な道路の無電柱化を推進します。

関連計画等に基づき、電柱倒壊による道路閉塞リスクの影響が大きい緊急輸送道路や、災害拠点（連携）病院、大規模救出救助活動拠点、地域内輸送拠点等の防災拠点へのアクセス道において、無電柱化を推進します。

【整備効果 都市防災機能の強化】

台風や地震などの災害時に、電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりするといった危険がなくなります。倒壊した電柱によって通行が妨げられることがないため、災害時の緊急車両の通行や支援物資の搬送が円滑に行えるようになります。

■整備事例：東京都港区麻布（国道1号）



整備前



整備後

出典：国土交通省ホームページ

(2) 安全かつ円滑な交通の確保に資する道路の無電柱化を推進します。

関連法や関連計画等を踏まえ、生活関連経路その他駅周辺等の歩行者の多い道路や電柱が通行に支障となっている道路等において、安全かつ円滑な交通の確保のために必要な道路の無電柱化を推進します。

【整備効果 安全で快適な通行空間の確保】

道路沿いに林立する電柱が撤去されることで、歩道や視界が広がるため、歩行者やベビーカー・車いす使用者などの歩行空間が確保されます。これにより、安全で快適に移動できる通行空間が実現されます。

■整備事例：板橋宿不動通り商店街



整備前



整備後

出典：板橋区ホームページ、現地撮影（R7年12月）

(3) 良好な都市景観の形成及び観光振興に資する道路の無電柱化を推進します。

関連法や関連計画等を踏まえ、景観形成を図るべき地域やその他著名な観光地における良好な景観の形成や観光振興のために必要な道路の無電柱化を推進します。

【整備効果 都市景観の向上】

地上にはりめぐらされた電線類が地中化などにより見えなくなるため、美しい街並みが形成されます。

また、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。

■整備事例：東京都豊島区「巣鴨地蔵通り」



整備前



整備後

出典：国土交通省ホームページ

(4) まちづくり事業と一体的に整備する必要がある道路の無電柱化を推進します。

板橋区では、都市計画道路事業と市街地再開発事業、都市再生整備計画事業、民間開発事業（宅地開発）等のまちづくり事業を面的に実施することに伴い、効果的かつ効率的な整備の観点から、道路整備に合わせて無電柱化を推進します。

【整備効果 まちづくり事業との一体整備】

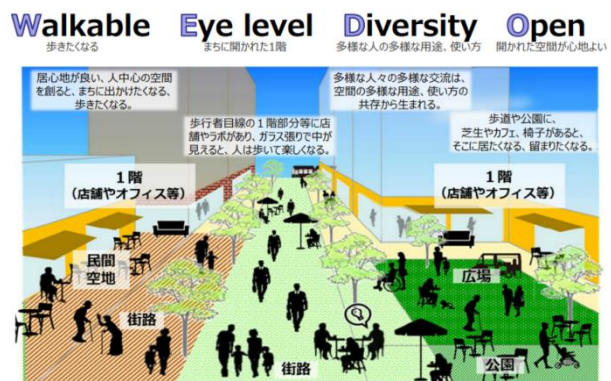
無電柱化とまちづくりを一体的に推進することにより、都市の防災機能及び回遊性の向上、にぎわいの創出並びに地域価値の向上が図られます。

■市街地再開発事業で整備された事例 品川区西品川 西品川一丁目地区



出典：「東京都無電柱化加速化計画」令和3年2月

■ウォークブルなまちづくりのイメージ



出典：国土交通省ホームページ

(5) 電柱の設置を抑制する取組を実施します。

無電柱化の推進にあたっては、無電柱化事業などで「電柱を減らす」一方で、これ以上「電柱を増やさない」ことも重要です。東京都では、平成 29 年度から道路法第 37 条の規定による電柱の占用制限を行っています。また、東京都では電柱新設禁止連絡会議を創設し、電柱の設置抑制を区市町村道にも広めていく取組を進めており、板橋区においても、これにあわせ電柱の設置抑制の取組を進めていきます。

【整備効果 無電柱化の一層の推進】

電柱の設置を抑制することで、道路の防災性や安全性が図られます。

また、無電柱化事業のノウハウを分かりやすくまとめたパンフレット等を通じて、無電柱化のさらなる推進を図ります。

■電柱が支障となる道路のイメージ



出典：無電柱化推進のあり方検討委員会資料（令和 7 年 11 月 国土交通省）

■無電柱化の日のイベントのリーフレット



出典：国土交通省ホームページ

第4章



無電柱化の推進に向けた整備路線

- 1 基本的な考え方
- 2 整備候補路線の選定方法
- 3 整備候補路線の評価・選定
- 4 早期整備候補路線の評価・選定
- 5 事業化路線一覧

1 基本的な考え方

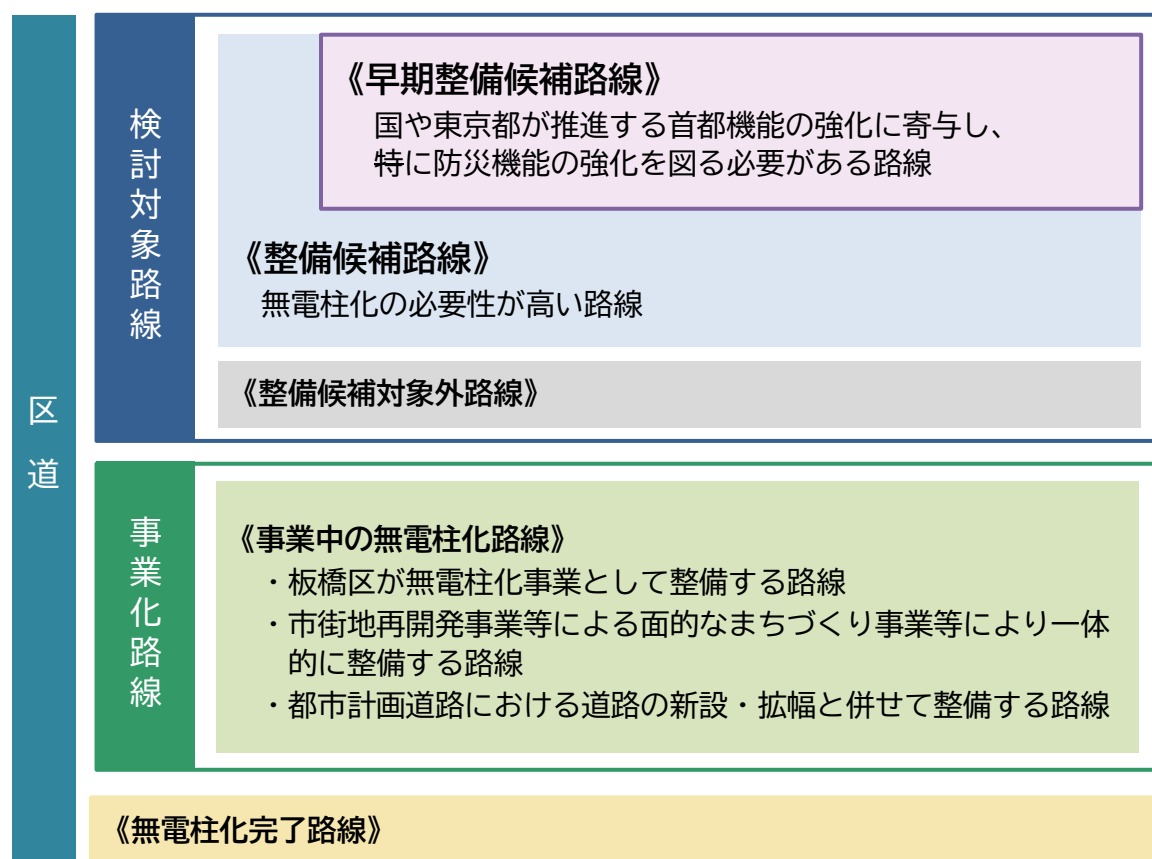
板橋区が管理する道路（以下「区道」という。）のうち、無電柱化が完了している路線及び既に事業化している路線を除く区道を、無電柱化検討対象路線とします。

無電柱化検討対象路線については、無電柱化の基本方針に掲げる4つの方針（都市防災機能の強化、安全かつ円滑な交通の確保、景観形成・観光振興、まちづくり）ごとに設定した整備効果指標に基づき評価を行い、整備候補路線を選定します。

また、選定した整備候補路線のうち、国や東京都が推進する首都機能の強化に寄与するとともに、特に防災機能の向上が必要とされる路線については、これまでの整備実績や実態を勘案し、早期整備候補路線として位置付け、本計画期間内の事業着手を目指します。

なお、事業化路線は無電柱化事業を実施中の路線であり、前計画において選定された整備候補路線のうち、板橋区が単独で事業を実施する路線や市街地整備再開発事業等と連携して面的な整備を進める路線等とします。

■無電柱化検討対象路線等の分類

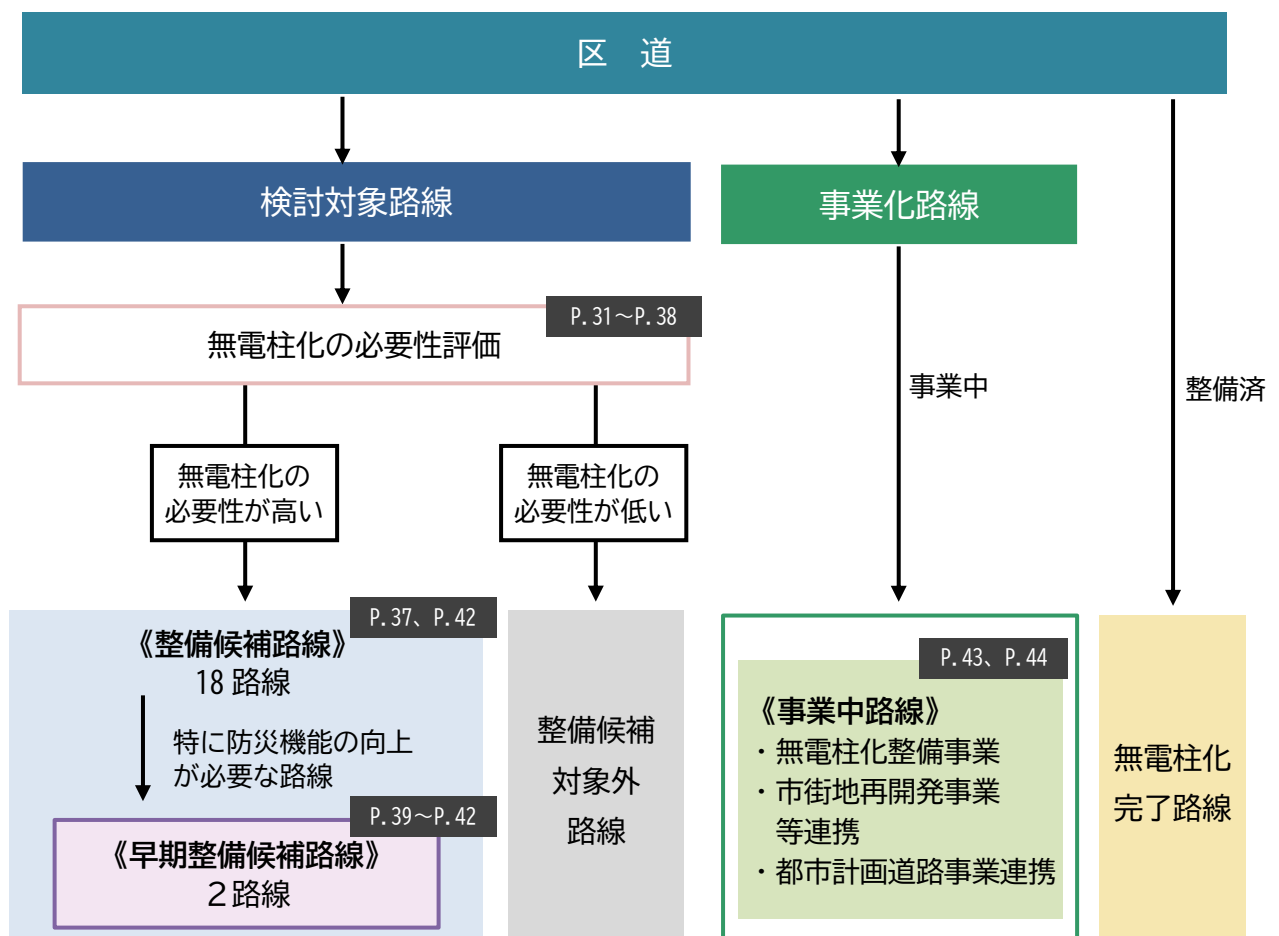


2 整備候補路線の選定方法

以下のフローチャートに基づき、整備候補路線を選定します。

無電柱化完了路線や事業化路線を除く区道（検討対象路線）について、無電柱化の必要性を評価し、必要性の高い路線を整備候補路線及び早期整備候補路線として選定します。

■整備候補路線の選定の流れ



3 整備候補路線の評価・選定

(1) 評価の方法

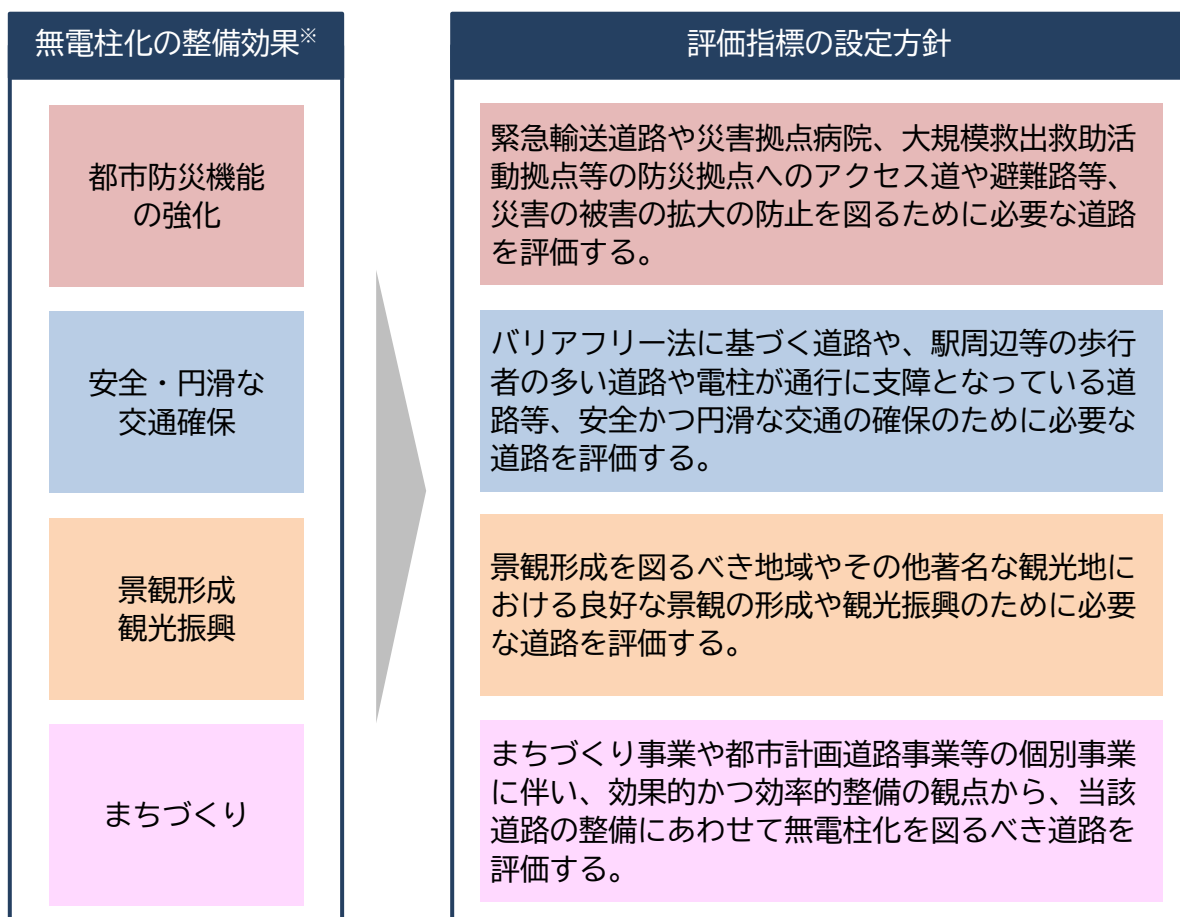
無電柱化の整備効果について、各種指標を用い総合的に定量評価を行い、その結果を評価図により可視化し、無電柱化の必要性が高い路線を整備候補路線として選定します。

(2) 評価指標の設定

① 評価指標の設定方針

無電柱化の基本方針における4つの方針（都市防災機能の強化、安全・円滑な交通確保、景観形成・観光振興、まちづくり）により期待される整備効果を踏まえ、整備候補路線の選定に向け評価指標の設定方針を以下に示します。

■評価指標の設定方針



※基本方針⑤「電柱の敷設を抑制する取組を実施する」は、複数の整備効果（都市防災機能の強化、安全・円滑な交通確保、景観形成・観光振興）に該当するため、無電柱化の整備効果項目には含めません。

② 評価指標の設定

評価指標は、前計画の指標を基本とし、国及び東京都における整備方針に基づき、各々の整備方針（整備効果）に応じて下表のように設定しています。

次頁以降に、評価効果ごとの評価指標図（指標の分布状況）を示します。

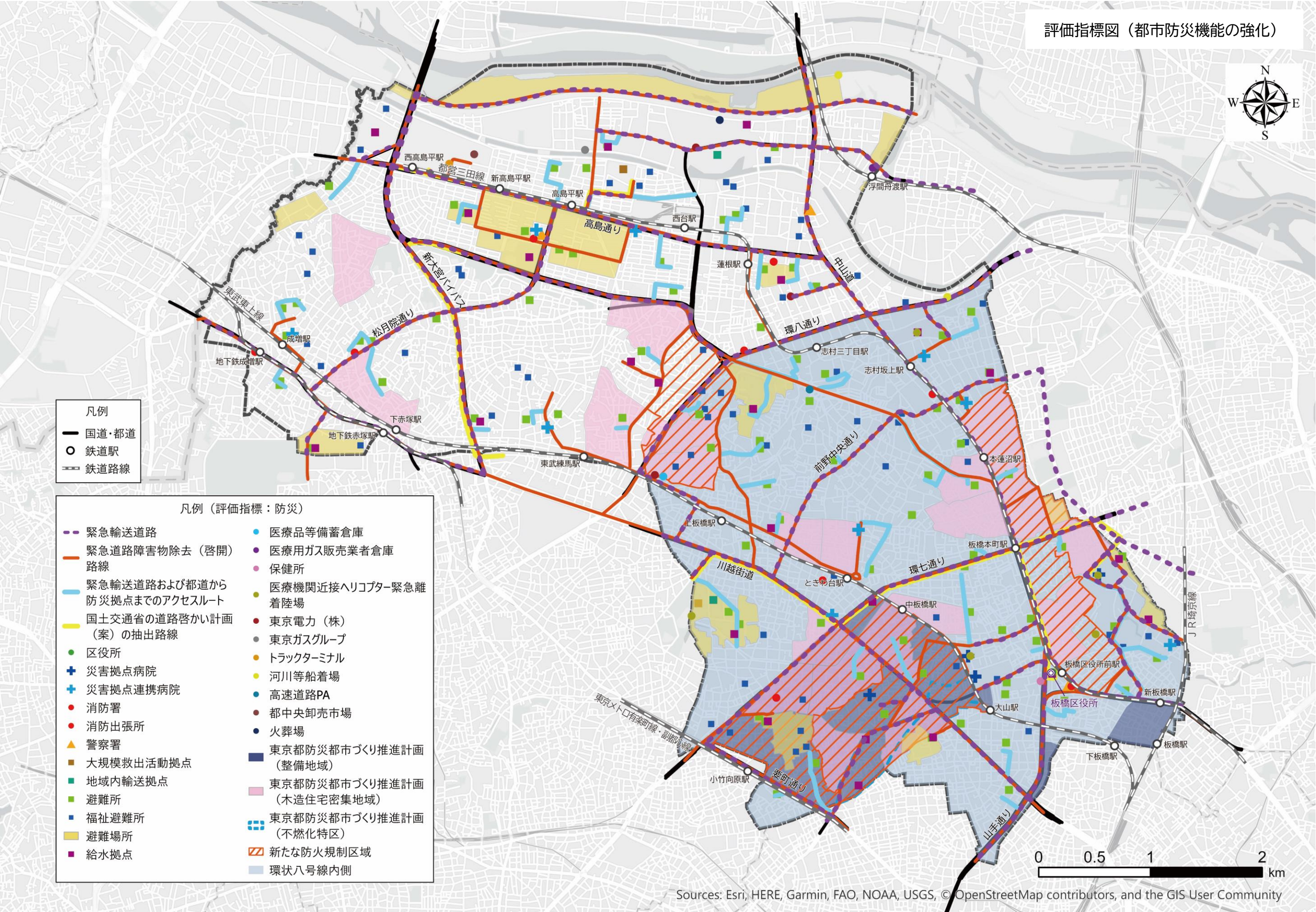
■整備候補路線抽出の評価指標

整備効果	指標の分類	主な評価指標
都市防災機能の強化	各種防災に関する道路 各種防災に関する拠点 防災拠点へのアクセス道 災害拡大の防止を図るために必要な道路 等	緊急輸送道路、緊急輸送道路および都道から防災拠点までのアクセスルート 災害拠点病院、災害拠点連携病院 消防署、警察署、避難所 大規模救出救助活動拠点、地域内輸送拠点 環状八号線内側 等
安全・円滑な交通確保	交通結節点 地域の拠点的な施設 その他区民の活動拠点 公共交通空間 バリアフリー化を図る路線（区域）	バス路線 鉄道駅、主要駅を中心とした半径500m圏域 区役所・支所 都市計画道路 自転車通行空間ネットワーク バリアフリー促進地区整備構想 等
景観形成・観光振興	景観形成を図るべき地域 観光地・観光スポット 景観施設 観光ルート	商店街 景観形成重点地区 景観重要公共施設 文化財・埋蔵文化財 板橋十景 観光スポット 等
まちづくり	市街地整備事業等のまちづくり区域 都市計画道路事業等の個別事業 その他まちづくり推進地区	市街地再開発事業区域 高島平地域グランドデザイン 大山駅付近の連続立体交差事業 大山駅の駅前広場整備事業 板橋駅西口駅前広場再整備計画 まちづくり協議会 等

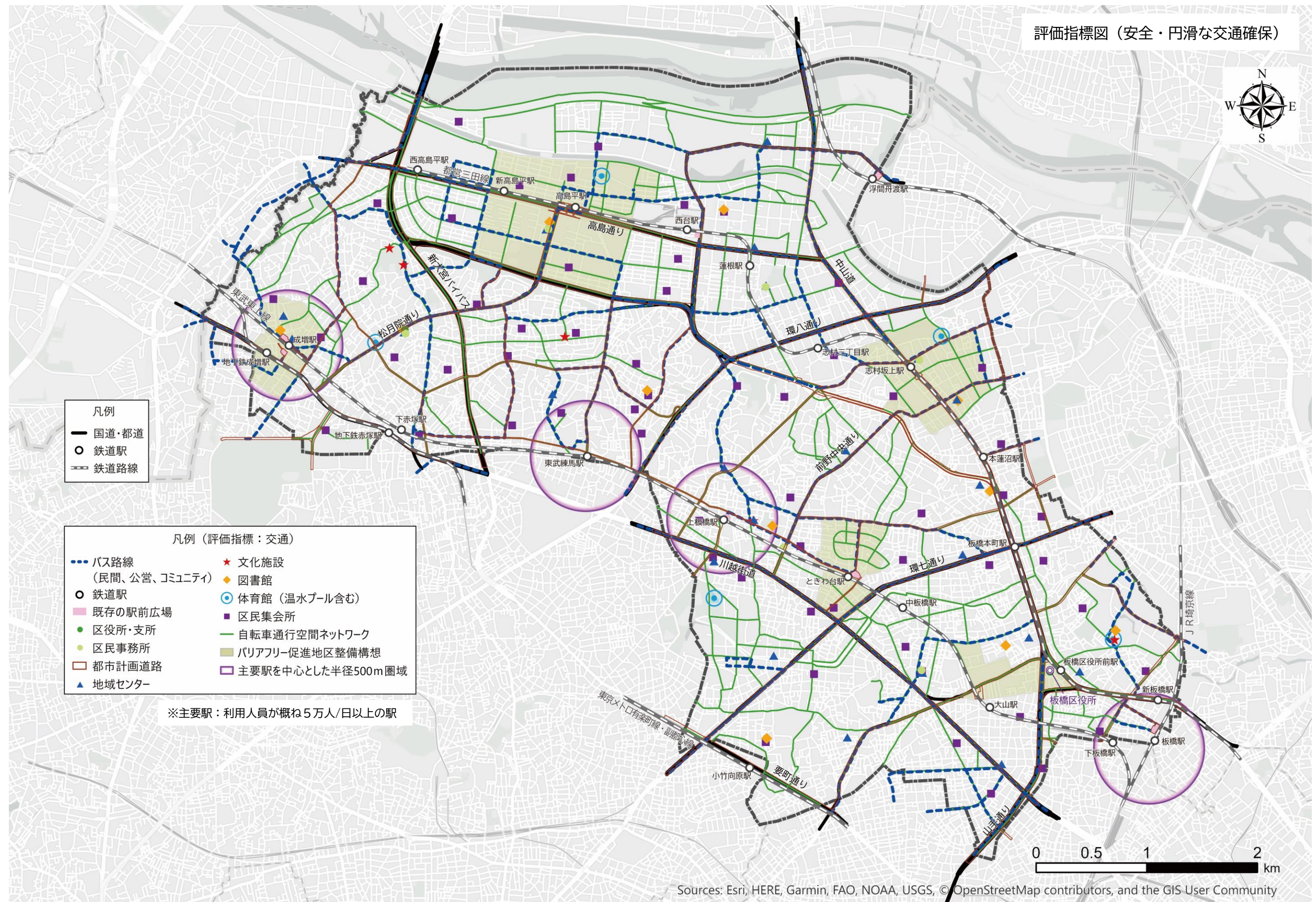
※通学路等の区内全域が対象となる指標については、評価指標には入れていません。

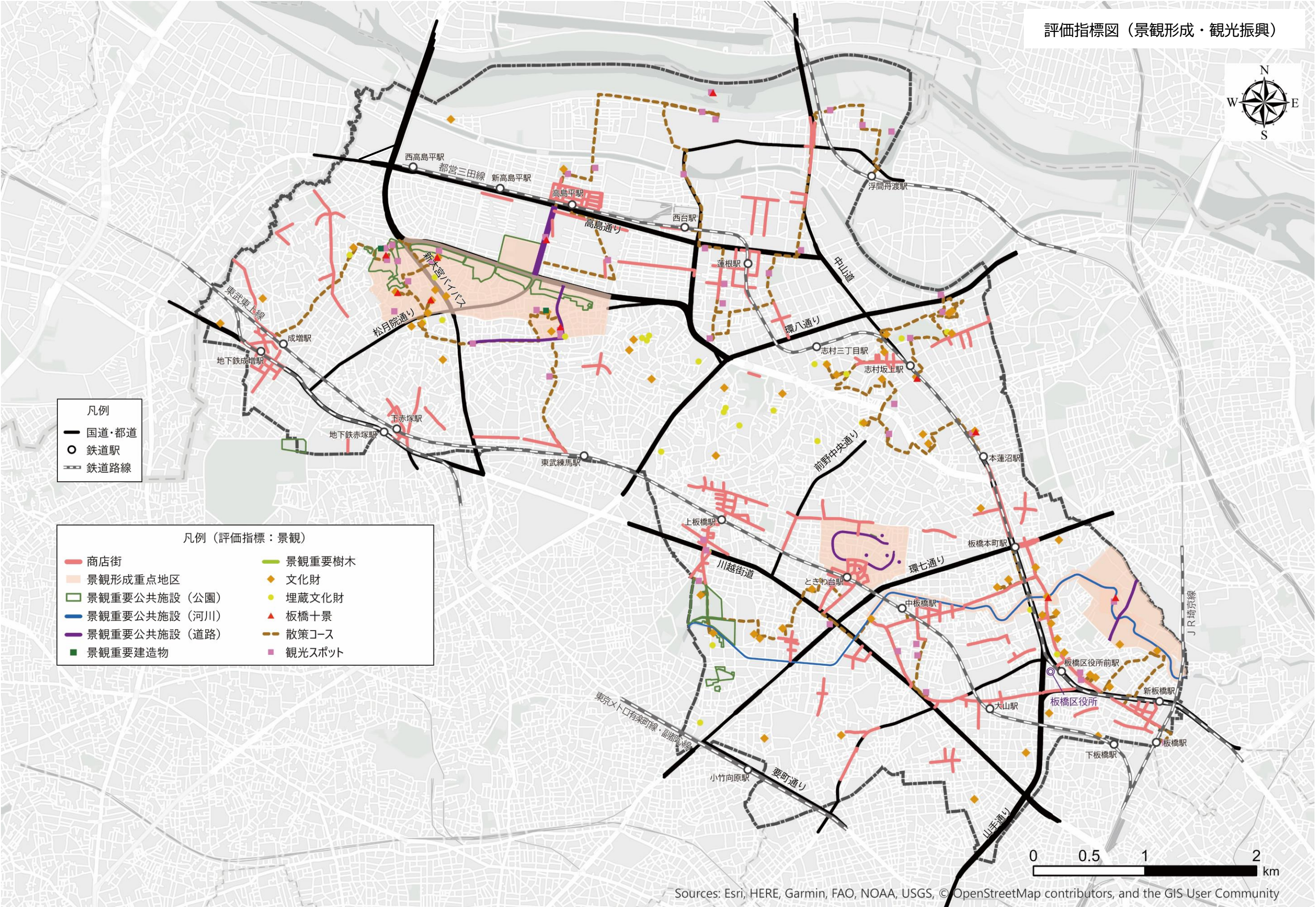
※各評価指標は、令和8年2月時点のデータに基づき作成しています。

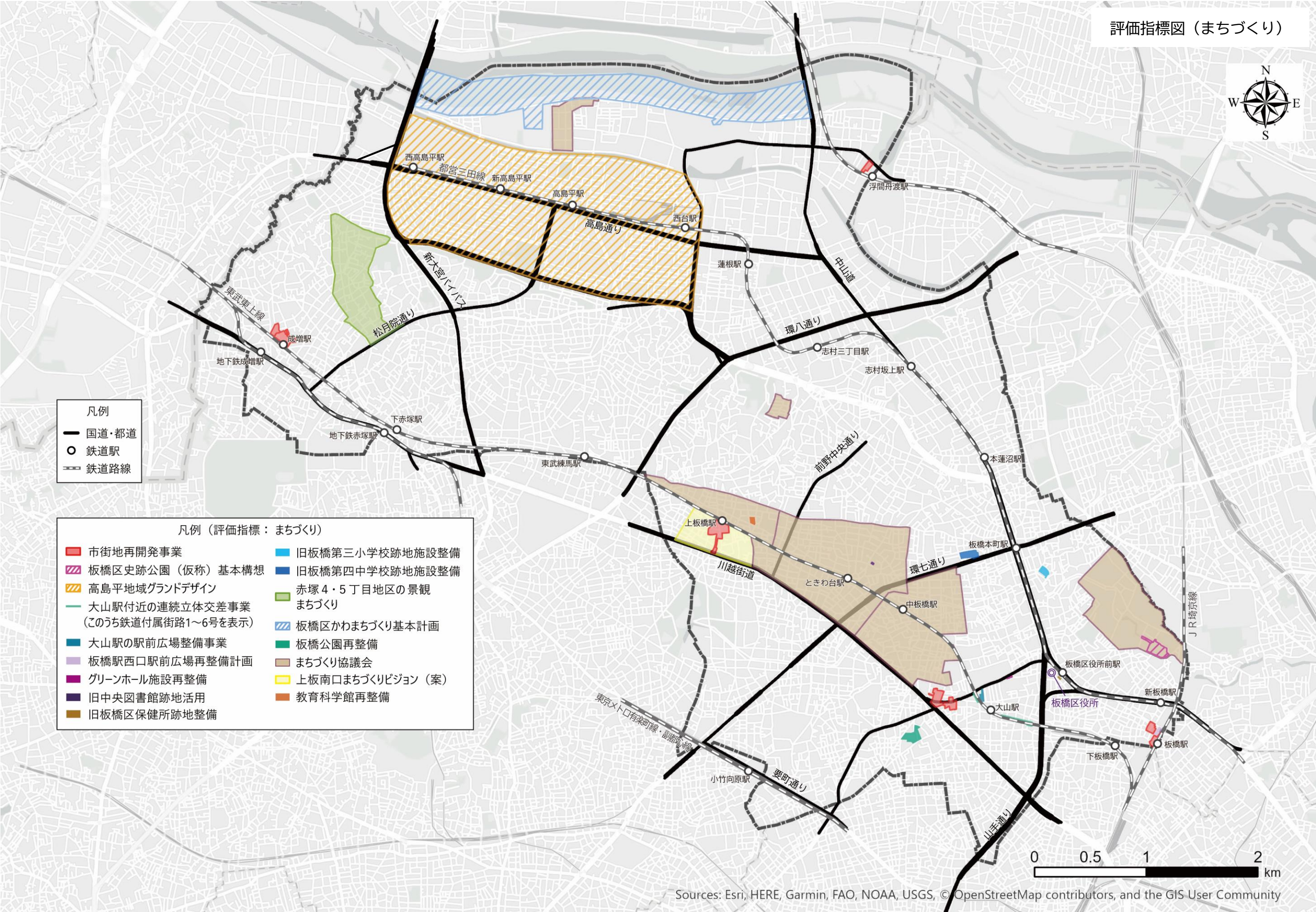
評価指標図（都市防災機能の強化）



評価指標図（安全・円滑な交通確保）







(3) 整備候補路線の評価・選定

板橋区全域を100m四方のメッシュに区分し、各評価指標に基づく加点により総合点を算出した評価図を作成しました。これにより無電柱化の必要性が高いエリアを可視化し、前計画の事業推進実績を考慮した整備候補路線を18路線選定しました。

については、指標評価図と整備候補路線の位置図を次頁に示します。

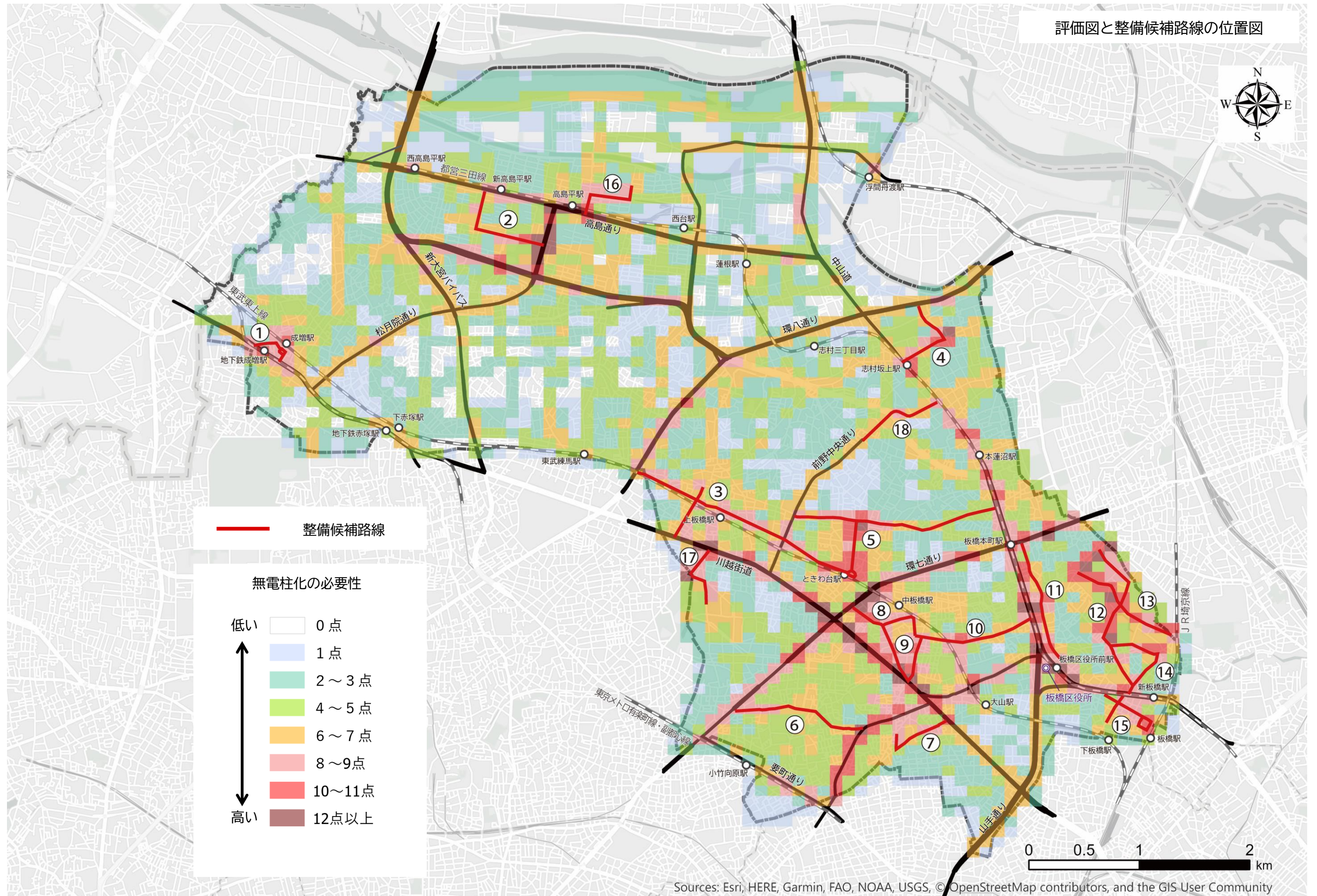
■整備候補路線一覧

路線 番号	路線名 (区道番号)	主な経由地	延長 (m)	該当する効果※1				備考 ※2
				防 災	交 通	景 観	ま ち	
①	2145、2635	成増二丁目	480	○	◎	○	○	●
②	2451、2489	高島平三丁目	960	○	◎	○	○	
③	2113、2115、2112	常盤台二～四丁目 上板橋二、三丁目	2,550	○	◎	○	○	● ◆
④	2126、2127	小豆沢三丁目	800	○	◎	○	—	● ★
⑤	1948、2116、2119	常盤台一丁目 富士見町	2,510	○	◎	○	○	● ◆
⑥	2106	小茂根二丁目 大谷口上町	1,230	◎	○	○	—	
⑦	2084、2085	大山西町	650	◎	○	○	○	
⑧	1918-1、1918-2、2100	弥生町、仲町	840	◎	○	○	○	
⑨	1919、2102	弥生町、仲町	980	◎	○	○	○	
⑩	2101	仲町、栄町 氷川町	1,020	◎	○	○	○	
⑪	2099	本町、仲宿	1,100	◎	○	○	○	
⑫	1888、2095、2731	加賀二丁目 板橋四丁目	1,480	◎	○	○	○	
⑬	2094	加賀一、二丁目	1,060	◎	○	○	○	●
⑭	2092、2093	板橋四丁目	900	◎	○	○	○	●
⑮	1883-1、2009、2090 2091	板橋一丁目	990	○	◎	○	○	●
⑯	2279、2582、2538	高島平八、九丁目	670	◎	○	○	○	
⑰	2110、1943、2109	桜川一、三丁目	620	◎	○	○	○	◆ ★
⑱	1954-1、1954-2 1954-3	前野町三、四丁目 志村一丁目	790	○	◎	○	—	●

※1：◎：効果が大きい(評価指標が多い)、○：効果がある(評価指標がある)、—：効果がない(評価指標がない)

※2：●：都市計画道路に一部該当又は該当、◆：第5次優先整備路線に一部該当又は該当、★：都市計画公園に一部該当

評価図と整備候補路線の位置図



4 早期整備候補路線の評価・選定

(1) 評価の方法

選定された整備候補路線から、防災評価指標で点数の高い路線を評価し、同一機能を有する他の路線の存在を確認した上で早期整備候補路線を2路線選定します。

(2) 評価指標の設定及び評価結果

整備候補路線を評価する都市防災機能の強化に関する指標（P.32参照）のうち、東京都地域防災計画、板橋区地域防災計画、及び東京都無電柱化推進計画の方針に基づき、負傷者・支援者・支援物資が集まる拠点等の防災機能強化に資する重要な指標に多く該当する路線を評価します。

【都市防災機能に資する重要指標】

- 緊急輸送道路・・・・・・・・・・災害時の応急対策活動等を円滑に行う道路
- 災害拠点病院・・・・・・・・・・災害時に医療救助活動を行う中核医療施設
- 大規模救出救助活動拠点・・広域的な救出救助活動の拠点
- 環状八号線内側エリア・・・・首都機能の強化に向け重点的に整備するエリア
- 地域内輸送拠点・・・・・・・・・・救援物資等を地域内に輸送・分配する拠点

■早期整備候補路線の評価

路線 番号	路線名 (区道番号)	主な経由地	延長 (m)	防災機能の強化に資する重要指標※					
				緊急輸送道路	災害拠点病院	大規模救出救助活動拠点	環状八号線内側エリア	地域内輸送拠点	指標該当数
①	2145、2635	成増二丁目	480	○					1
②	2451、2489	高島平三丁目	960	○					1
③	2113、2115、2112	常盤台二～四丁目 上板橋二、三丁目	2,550	○			○		2
④	2126、2127	小豆沢三丁目	800	○			○	○	3
⑤	1948、2116、2119	常盤台一丁目 富士見町	2,510	○			○		2
⑥	2106	小茂根二丁目 大谷口上町	1,230	○			○		2
⑦	2084、2085	大山西町	650	○			○		2
⑧	1918-1、1918-2 2100	弥生町、仲町	840	○			○		2
⑨	1919、2102	弥生町、仲町	980	○			○		2
⑩	2101	仲町、栄町 氷川町	1,020	○	○		○		3
⑪	2099	本町、仲宿	1,100	○			○		2
⑫	1888、2095、2731	加賀二丁目 板橋四丁目	1,480	○			○		2
⑬	2094	加賀一、二丁目	1,060	○	○		○		3
⑭	2092、2093	板橋四丁目	900	○			○		2
⑮	1883-1、2009、2090 2091	板橋一丁目	990	○			○		2
⑯	2279、2582、2538	高島平八、九丁目	670	○		○			2
⑰	2110、1943、2109	桜川一、三丁目	620	○		○	○	○	4
⑱	1954-1、1954-2 1954-3	前野町三、四丁目 志村一丁目	790	○			○		2

※ ○：指標が該当する、空欄：該当しない

(3) 早期整備候補路線の選定

評価の結果、評価の高い路線が複数選出されたため、緊急輸送道路及び都道から防災拠点へのアクセスルートとして、代替となるルートまたは今後整備が見込まれるルートが他に存在する場合は除外するものとします（1ルート確保の考え方）。

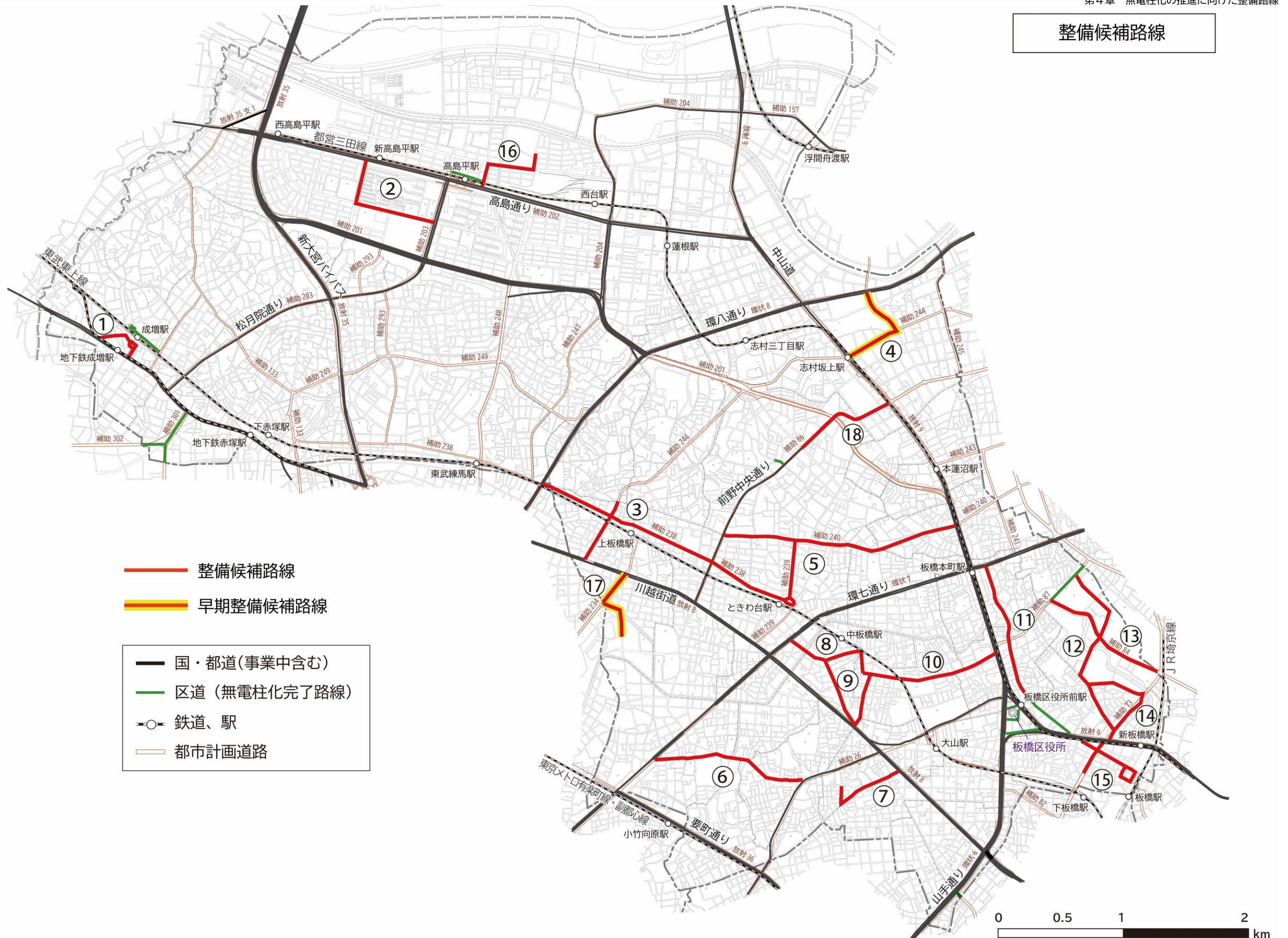
以上を踏まえ、早期整備候補路線として以下の2路線を選定し、その位置図を次頁に示します。

なお、選定した路線については社会情勢の変化や関連計画との整合性を踏まえ、状況に応じて候補路線の追加や変更等の見直しを行い、段階的な整備により無電柱化の効果がよりの確に発揮されるように事業を推進します。

■評価の高い路線と早期整備候補路線

路線番号	路線名 (区道番号)	主な経由地	延長 (m)	路線の状況	早期整備 候補路線 の対象
④	2126 2127	小豆沢三丁目	800	・環状八号線の内側エリアにあり、首都機能の強化に向けた整備が必要である。 ・地域内輸送拠点(小豆沢体育館)へのアクセスルートで、代替となるルートが他に存在しない(1ルート確保)。	○
⑩	2101	仲町 栄町 氷川町	1,020	・災害拠点病院(豊島病院)までのアクセスルートである。 ・緊急輸送道路及び都道から防災拠点へのアクセスルートとして、今後整備が見込まれるルート(都道420号線、区道第1906-2号線:豊島病院南側)が存在する。	—
⑬	2094	加賀一、 二丁目	1,060	・災害拠点病院(帝京大学病院)までのアクセスルートである。 ・緊急輸送道路及び都道から防災拠点へのアクセスルートとして、代替となるルート(都道455号線、補助87号線:帝京大学病院北側)が他に存在する。	—
⑰	2110 1943 2109	桜川一、 三丁目	620	・環状八号線の内側エリアにあり、首都機能の強化に向けた整備が必要である。 ・大規模救出救助活動拠点(都立城北中央公園)及び地域内輸送拠点(上板橋体育館)へのアクセスルートで、代替となるルートが他に存在しない(1ルート確保)。	○

整備候補路線



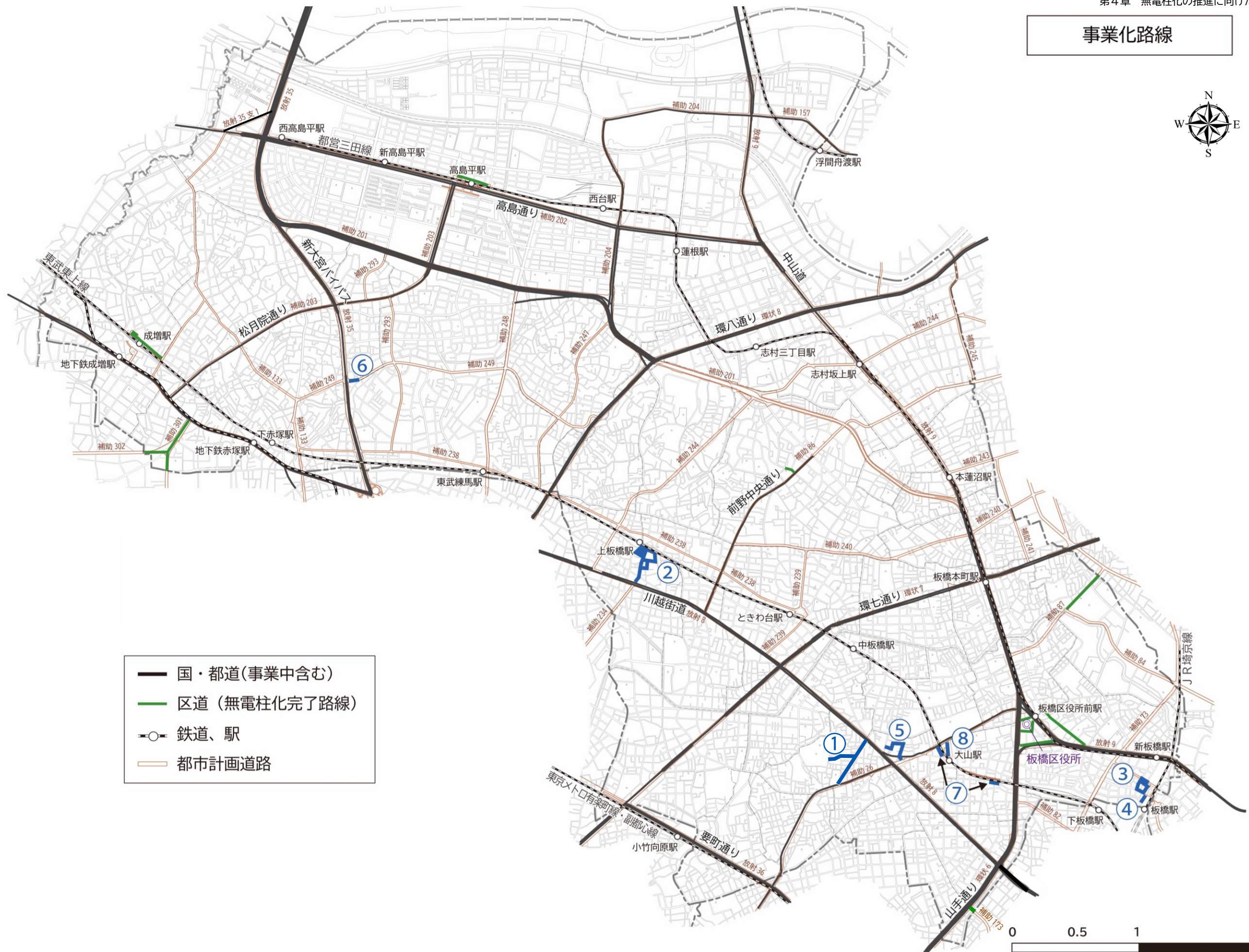
5 事業化路線一覧

板橋区の無電柱化整備事業として施行する路線及びまちづくり事業等により事業認可を得て面的整備を進めている路線を以下に示します。なお、今後、都市計画法等の事業認可を得た事業の路線は事業化路線とします。

■事業化路線一覧表

路線番号	事業名(区道番号等)	延長(m)
①	無電柱化整備事業 (1921、2103)	610
②	上板橋駅南口駅前地区第一種市街地再開発事業 (275、283、2111、2114、22-008、 22-009、22-010、22-011)	624
③	板橋駅西口地区第一種市街地再開発事業 (1883-01、2005、2009、2023、2091)	470
④	板橋駅板橋口地区第一種市街地再開発事業 (2001)	75
⑤	大山町ピッコロ・スクエア周辺地区第一種市街地再 開発事業 (区管理通路第12-87号線、1920-2、 区画道路第7号線)	285
⑥	都市計画道路(補助第249号線)	100
⑦	大山駅付近の連続立体交差事業 (鉄道附属街路第5、6号線)	120
⑧	大山駅の駅前広場整備事業 (区画街路第9号線)	240

事業化路線



第5章



無電柱化の推進に向けた方策

- 1 コスト縮減化の検討
- 2 国や東京都の財政支援及び技術支援の活用
- 3 事業のスピードアップ化の検討
- 4 地上機器の設置場所確保の検討
- 5 関連機関の連携強化と住民理解の促進
- 6 まちづくりにおける無電柱化の面的展開
- 7 「電柱を増やさない」取組の実施

1 コスト縮減化の検討

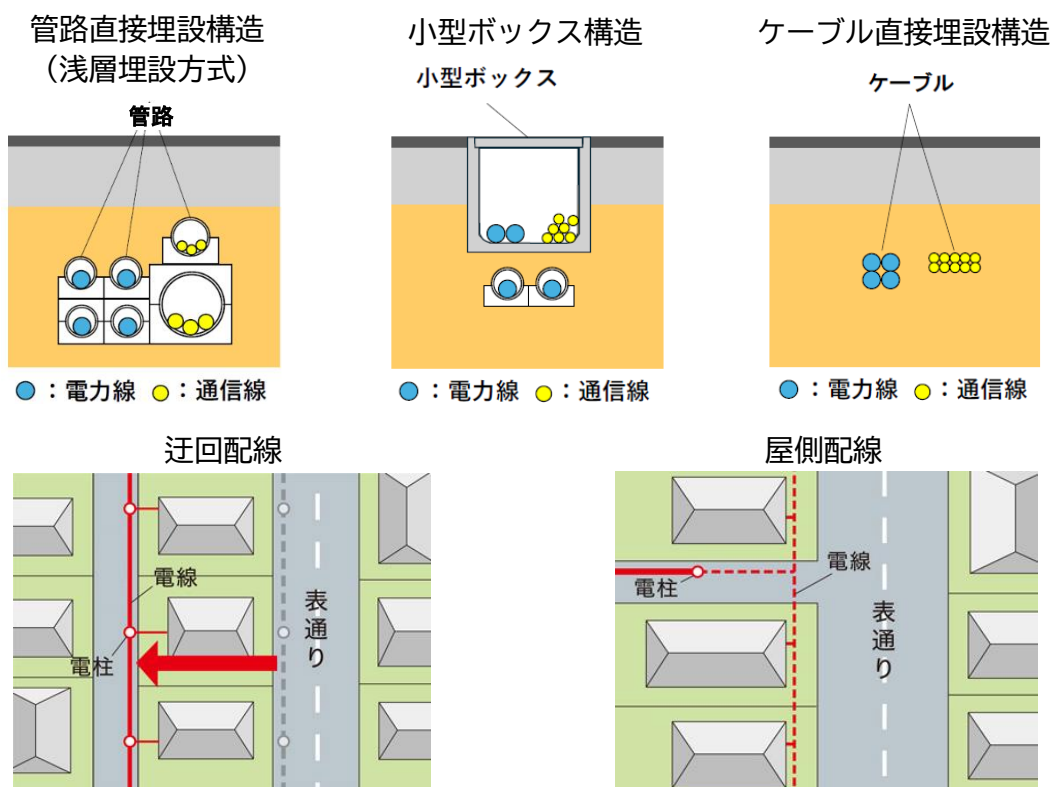
(1) 低コスト手法の導入検討

低コスト手法の導入を推進していくため、国は「無電柱化のコスト縮減の手引き」等を策定し、東京都は「東京都電線共同溝整備マニュアル」等を策定しています。

板橋区では、これらの基準を参考にコスト縮減手法の導入を検討していきます。

■主な低コスト手法

- ① 管路直接埋設構造（浅層埋設方式…管路を従来よりも浅い位置に埋設）
浅層埋設により、掘削土量の削減、特殊部の小型化、支障移設の減少が可能
- ② 小型ボックス構造（管路の代わりに小型ボックス構造を活用）
道路幅員の狭い生活道路での設置も容易になる可能性あり
- ③ ケーブル直接埋設構造（ケーブルを地中に直接埋設）
管路が不要となり、掘削土量、仮設材、資材の削減が可能
- ④ 迂回配線（裏道等を利用して配線）、屋側配線（家屋の軒下等を利用して配線）
電線共同溝の実施が困難な場所において有効であり、工事期間の短縮も可能



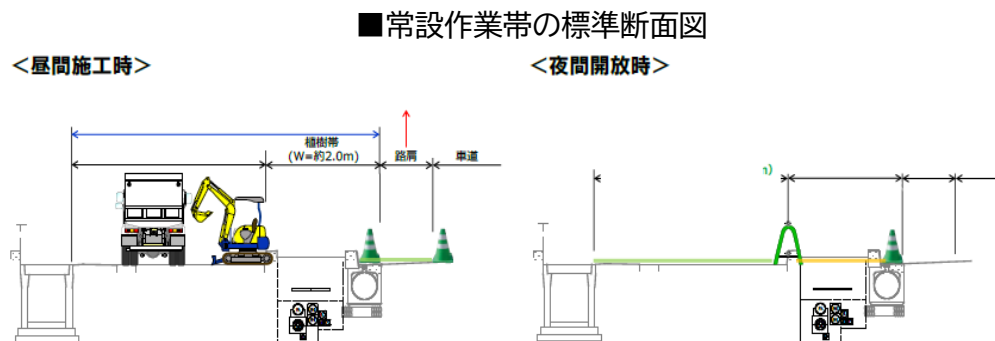
出典：国土交通省ホームページ

(2) コスト縮減におけるその他の検討

無電柱化のコスト縮減の取組は、新たに開発された技術・工法の活用も視野に入れ、導入の可能性を検討します。また、様々な現場状況に応じ、無電柱化を効率的に進めていくため、電線管理者に対しても、地上機器のコンパクト化や低コスト手法の導入に向けた検討を促していきます。

① 常設作業帯による施工の効率化

一定区間を開削した状態にした常設作業帯を設置し昼間工事を行うことで工事期間が短縮されます。施工にあたっては、工事車両や資機材を配置するための作業帯に加え、一般車両や歩行者の通行空間を確保する必要があります。

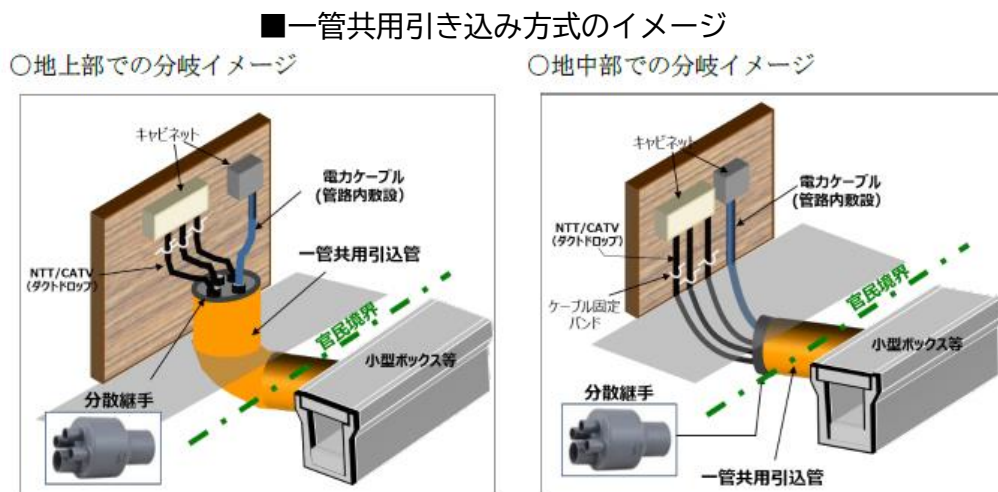


整備事例：国道 56 号百石地区電線共同溝事

出典：国土交通省ホームページ

② 一管共用引き込み方式

小型ボックス構造等、電力・通信の引込ケーブルが同一ルートとなっている場合に一体的に施工することで掘削作業を一度で済ませることができ、掘削土量の削減や住民負担の軽減、合意形成の円滑化が期待されます。

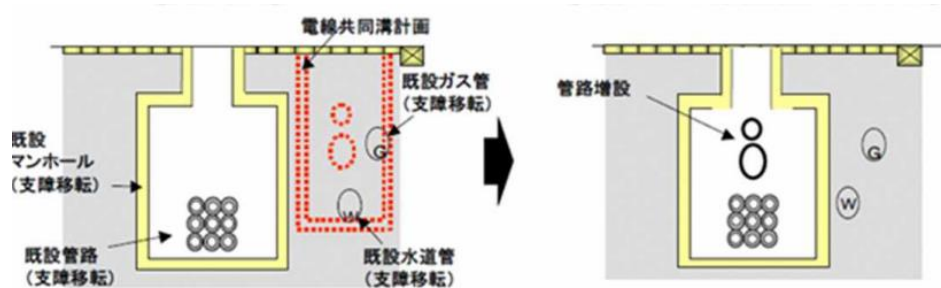


出典：国土交通省ホームページ

③ 既存施設の活用による効率的な施行

電線管理者等が保有する既存の地中管路やマンホール等の施設を電線共同溝の一部として活用し、コストの縮減及び工期期間の短縮を図ります。

■既存ストック活用した整備のイメージ



出典：国土交通省ホームページ

④ 民間技術の活用

民間企業において、無電柱化の低コスト化が期待でき、小型ボックス活用埋設方式や直接埋設方式等に活用できる製品や工法、単独または組み合わせて使用することによって従来の電線共同溝方式よりコスト低減が図れる技術が開発されてきています。こうした民間技術の動向を把握・研究しつつ、活用に向けた取り組みを進めていきます。

■主な民間低コスト技術一覧

伸縮 FEP 管



チルトローテータ搭載バックホウ



小型ボックス



かんたん配管継手



出典：国土交通省ホームページ

(3) 電線共同溝の適正な維持管理

電線共同溝については、道路法第 42 条に基づき、計画的な点検及び修繕を実施するとともに、効率的かつ効果的な維持管理を推進し、安全性の確保及び施設機能の維持を図ります。

2 国や東京都の財政支援及び技術支援の活用

無電柱化事業は、電線共同溝設置工事のほか、既存埋設物の移設工事等が必要となることから、多額の事業費負担が生じます。事業費は、一般的に整備延長1 kmあたり5.3億円の費用がかかり、架空（電柱）に比べ概ね10～20倍程度とされています。（令和3（2021）年国土交通省試算）

電線共同溝方式では、電力事業者や通信事業者が一部費用負担することが法律に基づき求められているものの、それでも区負担は多大となります。

このため、事業推進にあたっては、コスト縮減に向けた検討を行うとともに、板橋区の負担をできるだけ抑制するため、国や東京都の補助金を最大限活用していきます。

また、国や東京都が実施する講習会等で得られる最新の知見や、技術検討会等における専門的な支援を最大限に生かし、常に最新かつ有益な情報の収集・活用に努めます。

■国及び東京都の財政支援

- 無電柱化推進計画事業補助制度
- 無電柱化まちづくり促進事業（※電線共同溝方式以外）
- 都市再生整備計画事業
- まちなかウォークアブル推進事業
- 都市再生区画整理事業
- 街なみ環境整備事業
- 通常補助
- 防災に寄与する路線
- 無電柱化チャレンジ支援事業 等

出典：国土交通省ホームページ、東京都ホームページ

■国及び東京都の技術支援

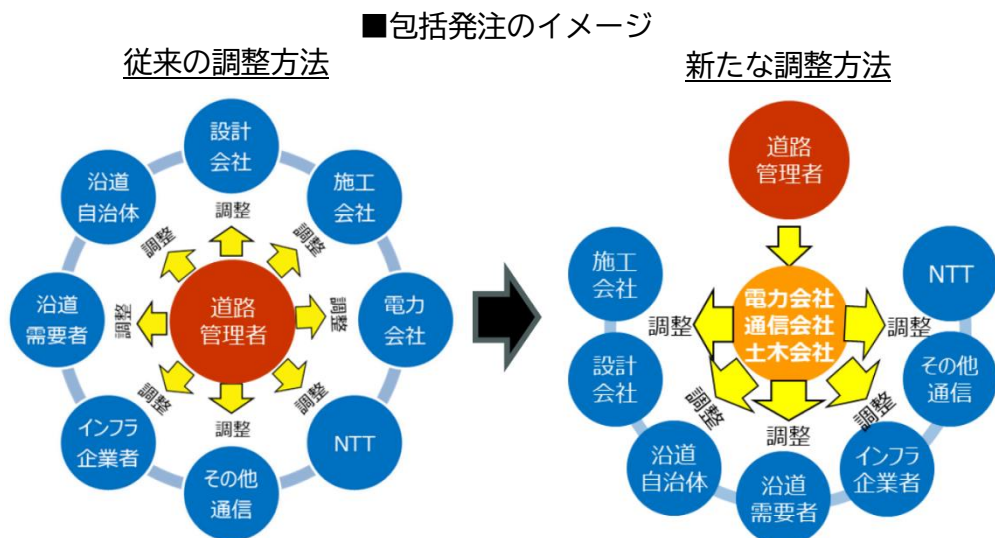
- 地方公共団体向け講習会の実施
- 無電柱化ワンストップ相談窓口を通じた専門家の派遣
- 無電柱化事業における合意形成の進め方ガイドの作成
- 区市町村が設置する技術検討会への東京都職員の参加
- 実物大モデルを活用した実践的な研修の実施
- 東京都電線共同溝整備マニュアル参考資料【狭あい道路編】の作成 等

出典：「第3次無電柱化推進計画」令和8年6月
「東京都無電柱化計画（改定）」令和8年6月

3 事業のスピードアップ化の検討

(1) 包括発注方式による工事期間の短縮化

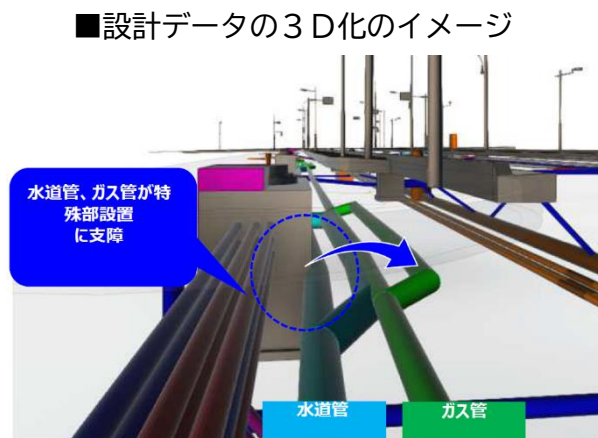
電線共同溝方式による無電柱化を実施する場合、予備設計、詳細設計、移設工事、本体工事、引込管工事等の段階毎に業務が発注され、整備には多くの関係機関との調整が必要なこともあり、事業期間は長期化する傾向があります。そこで、各工事の同時施工や事業調整の円滑化を図り、事業期間の短縮等が期待できる包括発注導入についての検討を進めます。



出典：令和7年度 無電柱化推進のあり方検討委員会（令和7年12月 国土交通省）

(2) 地中レーダー探査や設計データの3D化等のDX推進

試掘調査の効率化を図るため地中レーダー探査の導入を検討するとともに、地下空間の可視化を図るため設計データの3D化導入を検討することにより、支障物移設協議等の迅速化を推進します。



出典：令和7年度都・区市町村無電柱化検討会議（第1回）

（３） 埋設企業者間の連携と同時施工の推進

道路の地下には、ガス管や上下水道管等の既設埋設物が敷設されており、無電柱化に伴い電線類を地中化するためには、新たな埋設空間を確保する必要があります。特に、電線共同溝の整備に伴う既設埋設物の移設には多大な費用と期間を要し、事業費の増加や事業期間の長期化につながる要因となっています。このため、事業費や事業期間の縮減は無電柱化事業における重要な課題であり、効率的かつ効果的な事業推進を図るためには、関係事業者との連携が不可欠です。無電柱化事業の実施にあたっては、関係事業者との協議・調整を十分に行いながら、円滑な事業推進に努めます。

また、東京都では令和7（2025）年度に電力と通信の同時施工を実施し、個別施工と比較して工事日数削減等の効果が確認されています。板橋区としても、この取組を踏まえ、掘削範囲の最小化を図る配管設計手順や、施工主体の調整・選定フロー等が東京都により整備され次第、当該手法を積極的に活用し、同時施工の標準化に向けた取組を推進します。

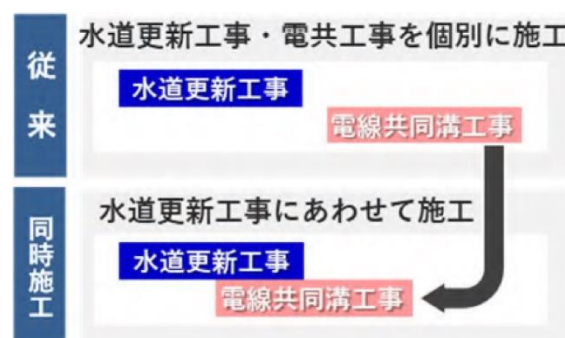
さらに、水道工事と電線共同溝工事の同時施工について、東京都が進める試験施工及び効果検証の結果を踏まえ、道路の掘り返しの削減と工事効率化を図り、個別に実施してきた掘削工事を集約し、同時施工の拡大に努めます。

■電力と通信の同時施工のイメージ



出典：「東京都無電柱化計画（改定）」令和8年6月

■埋設企業者工事との連携のイメージ（水道更新工事）



出典：「東京都無電柱化計画（改定）」令和8年6月

4 地上機器の設置場所確保の検討

無電柱化事業では、地上機器の設置が必要となりますが、出幅 0.5m程度を要するため、歩道の有効幅員 2.0mを確保するには最低 2.5mの歩道幅員が必要となります。歩道が狭い、あるいは歩道が存在しない道路では、無電柱化を実施する場合、地上機器の設置場所の確保が大きな課題となります。この課題に対応するため、東京都では、「狹隘道路の無電柱化に伴う地上機器設置の手引き」（平成 28（2016）年 3 月）及び「東京都電線共同溝整備マニュアル参考資料【狭あい道路編】」（平成 30 年（2018）年 4 月）を作成し、各種整備事例を紹介しています。板橋区では、これらの指針を踏まえ、地上機器の設置にあたっては以下のような対応を検討し、安全・快適で美しい都市空間の形成を目指します。

- 道路区域外（公有地等）への設置に向けた法的課題の整理と関係機関との協議
- 地元住民の理解と協力のもとでの民地への設置場所の確保
- 街路灯との共用柱を活用したソフト地中化の導入検討
- 地上機器の美装化等による景観への配慮 等

■沿道の公園に設置した事例
板橋宿不動通り商店街（板橋区）



出典：板橋区ホームページ

■景観に配慮した地上機器の整備事例
（石川県金沢市）



出典：国土交通省ホームページ

5 関連機関の連携強化と住民理解の促進

(1) 都道と区市町村道の連携強化

都市防災機能の強化に向け、防災上重要な道路について、東京都と区市町村で連携して無電柱化を計画的かつ円滑に推進することを目的に、令和6（2024）年度に「都・区市町村無電柱化検討会議」を東京都が立ち上げました。

この検討会議において、都道から災害拠点病院等の防災上重要な拠点につながる区市町村道を抽出しているため、東京都と連携して無電柱化を推進していきます。

■連続した整備のイメージ



出典：「東京都無電柱化計画（改定）」令和8年6月

(2) 地域住民への丁寧な説明による事業の理解と協力の促進

無電柱化事業は、設計や工事等に対して長期にわたる事業期間を要するため、地域住民の理解と協力が欠かせません。

そのため、無電柱化事業を進めるにあたっては、協議会等の場を設け、事業の目的や整備後のイメージ、スケジュール等の情報を共有し、意見交換を行いながら、地域住民との協力体制を築いていきます。

(3) 啓発・広報活動

国や東京都は、無電柱化への理解と関心を深める「無電柱化の日（11月10日）」に合わせた啓発イベント等を展開しています。

そのため、その啓発活動のパンフレット等の周知に努め、無電柱化の推進に向けて国や東京都と連携していきます。

6 まちづくりにおける無電柱化の面的展開

(1) 面的整備に伴う無電柱化

土地区画整理事業や市街地再開発事業等は、道路やその他インフラの整備及び更新と併せて無電柱化を推進する重要な機会です。このため、これらの事業と連携しながら、事業区域内における無電柱化を着実に進めるとともに、必要に応じて事業区域外の既存道路も含めた一体的な整備を検討し、無電柱化を推進します。

また、東京都は、令和8年3月に「東京における宅地開発の無電柱化の推進に関する条例」を制定し、特定の区域内における宅地開発について、開発区域内への電柱等の新設を原則禁止としています。板橋区においても、東京都と連携を図りながら、宅地開発事業における無電柱化を推進します。

さらに、東京都が実施する事業に伴い板橋区へ移管される道路については、東京都と連携し、無電柱化を推進します。

(2) 都市計画事業等により道路の新設・拡幅に伴う無電柱化

都市計画事業等で道路を新設又は拡幅する際は、技術上困難と認められる場所を除き、同時に無電柱化を実施します。

7 「電柱を増やさない」取組の実施

無電柱化は、道路上の電線類を地中化し電柱を撤去するハード面の取組と、社会全体で「これ以上電柱を増やさない」という認識を共有するソフト面の取組の両輪で進める必要があります。

そのため、国や東京都の動向を注視し、緊急輸送道路等においては、道路法第37条等に基づく占用制限を適切に運用し、電柱設置の抑制に努めます。

■電柱が支障となる道路のイメージ



出典：無電柱化推進のあり方検討委員会資料（令和7年11月 国土交通省）



9つのめざす姿
(都市づくり)のシンボル

板橋区基本構想において、区の将来像
「未来を拓く 緑と文化のかがやくまち “板橋”」の
実現に向けて掲げた「9つのめざす姿」を
視点ごとに象徴したものです

板橋区無電柱化推進計画 2035

編集 板橋区土木部土木計画・交通安全課

〒173-8501 板橋区板橋二丁目 66 番 1 号

TEL 03-3579-2296 FAX 03-3579-2547

d-keikaku@city.itabashi.tokyo.jp

令和 9 年〇月発行

刊行物番号 R08-〇〇

