

東京都無電柱化方針



平成19年6月

東京都建設局

目 次

1 目的と位置づけ	1
用語の定義	2
2 電柱・電線の現状	3
(1) 景観と電柱・電線	3
(2) 歩行空間と電柱	5
(3) 防災と電柱・電線	6
3 これまでの整備実績	7
(1) 経緯	7
(2) 都道の無電柱化状況	9
4 無電柱化の目標	11
(1) 良好な都市景観の創出	11
(2) 安全で快適な歩行空間の確保	13
(3) 都市防災機能の強化	14
5 都道の無電柱化方針	15
(1) 無電柱化対象都道	15
(2) 都市計画道路として完成している都道の優先無電柱化区間	16
(3) 都道の新設・拡幅に伴う無電柱化	21
(4) 無電柱化に伴う街路樹・歩道整備	22
6 区市町村道の無電柱化	23
(1) 区市町村道の無電柱化の課題	23
(2) 区市町村道の無電柱化に対するこれまでの取組	24
(3) 区市町村道の無電柱化に対する今後の促進施策	24
7 事業推進の課題と方策	25
(1) 財源の確保	25
(2) 新技術の開発	26
(3) 執行体制の強化	27
(4) その他	29

1 目的と位置づけ

道路上に張り巡らされた電線類は都市景観を損ね、歩道に立ち並ぶ電柱は歩行者や車イスの通行の妨げとなっている。また、震災や台風等の災害時には、電柱の倒壊や電線の切断等により避難や救急活動、物資輸送に支障が生じるとともに、電力や通信サービスの安定供給も妨げられることが想定される。

このため、東京都は、良好な都市景観の創出、安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の強化を図るため、電線共同溝等の整備により、地上に架設されている電線類を道路の地下に収容し、無電柱化を進めてきた。

東京は、2016 年（平成 28 年）オリンピック競技大会の国内立候補都市に選定された。これを契機に、東京をさらなる成熟を遂げた美しい街、安全が確保された更に住みごこちの良い街へ生まれ変わらせるため、東京都は平成 18 年 12 月に「10 年後の東京～東京が変わる～」を策定した。

東京都無電柱化方針は、「10 年後の東京～東京が変わる～」を踏まえて、今後 10 年間の都道の無電柱化の方針と、面的な広がり配慮した区市町村が行う無電柱化の推進についてまとめたものである。

なお、現在の無電柱化事業は、道路管理者である国、都、区市町村や市街地再開発事業者、土地区画整理事業者などが主体となり、電線管理者と協働して、無電柱化推進計画（平成 16～20 年度）に基づき実施している。今後、この方針に基づき、関係機関との調整や、区市町村への事業化の働きかけ等を行い、平成 21 年度からの次期計画に反映させて、無電柱化を推進していく。

用語の定義

○ 無電柱化率

道路延長に対する道路の両側に電柱が設置されていない延長の比率
道路延長は、橋梁等の電柱が設置されていない区間を含む

○ 地中化率

整備対象延長に対する整備済延長の比率

○ 整備対象延長

道路の両側の延長で、橋梁等の電柱が設置されていない区間を除く

○ センター・コア・エリア

山手通りと荒川に囲まれた区域をいう

○ 人口集中地区（DID）

人口集中地区とは、原則として人口密度が 4,000 人／km² 以上で、人口が 5,000 人以上の地区

2 電柱・電線の現状

都内に林立する電柱と電線は、良好な都市景観を損なうとともに、歩道の電柱は、歩行者や車イス、ベビーカーの通行の妨げとなっている。また、震災・台風等の災害時には、電柱の倒壊や電線の切断が物資輸送や救急活動の支障となり、復旧を遅らせる要因となる。

(1) 景観と電柱・電線

道路は、歩行者や自動車等が移動する通行機能を有するとともに、電話や電気、ガス、水道、下水道などライフラインの収容空間としての機能を有している。ガスや上下水道などは地下の管路によって供給されているが、電話や電気は主に電柱と電線によって供給されている。そのため、都内には約 95 万本もの電柱が林立し、電線が輻輳しており、良好な都市景観を損ねている。

世論調査でも、東京の都市景観を悪くしているものは「電線や電柱」で、都市景観を魅力あるものにしていくために重要だと思うことは、「電線や電話線を地下に埋める」という答えが一番多い。

都内の電柱の本数

道路種別	数量（本）
国道	約 2,500
都道	約 39,000
区市町村道	約 910,000
合計	約 951,500

（平成 19 年 4 月 1 日現在）

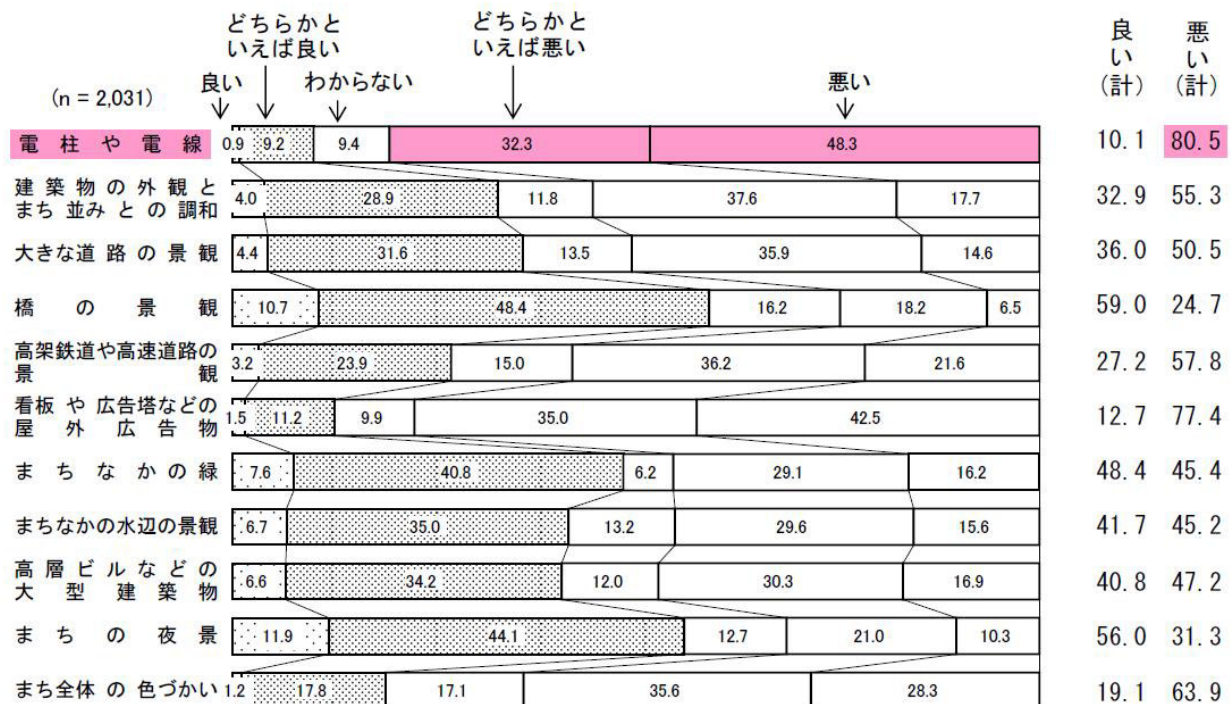
（エヌ・ティ・ティ・インフラネット(株)及び東京電力(株)提供資料）

林立する電柱と輻輳する電線



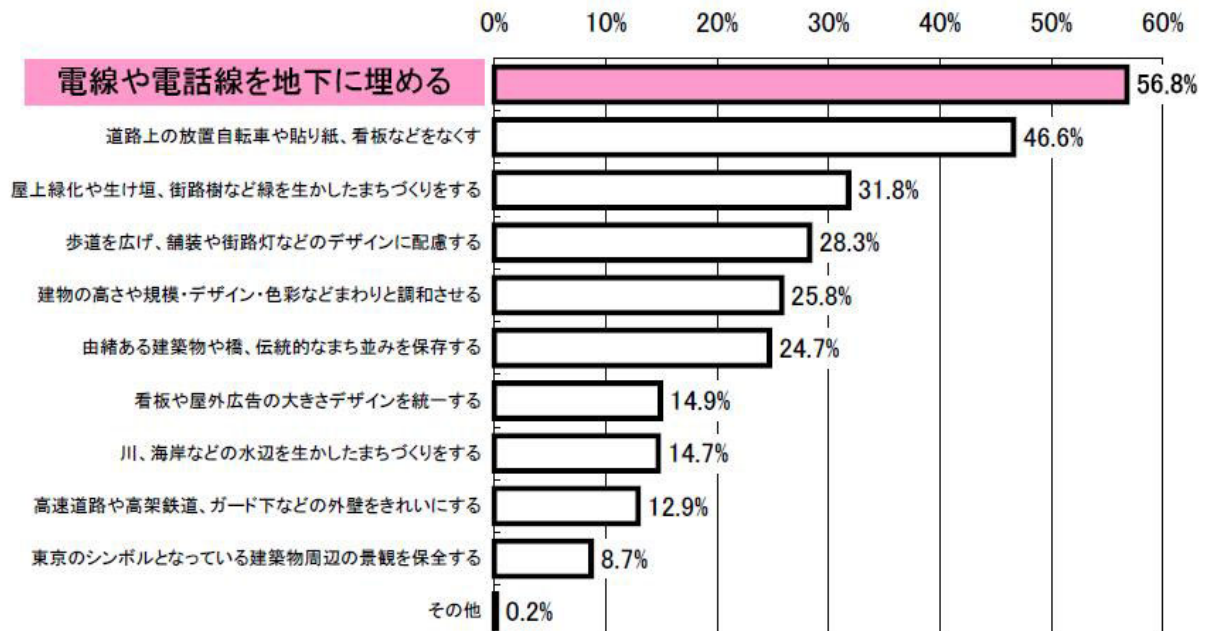
（環七通り 大田区）

世論調査で東京の都市景観の印象を 11 の項目毎に聞いた結果



(出典：東京都生活文化局 都民生活に関する世論調査 平成 17 年 8 月調査)

世論調査で東京の都市景観を魅力あるものにしていくために重要だと思うことを聞いた結果



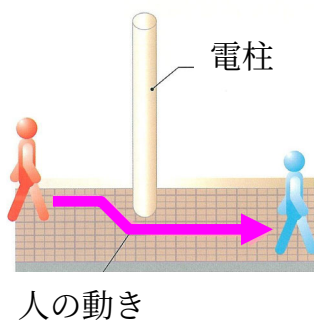
(出典：東京都生活文化局 都民生活に関する世論調査 平成 17 年 8 月調査)

(2) 歩行空間と電柱

歩道の電柱は道幅を狭め、歩行者だけでなくベビーカーや車イスの通行の妨げになることがある。

世論調査でも、電線や電柱が「歩行者の妨げとなっている」「街の景観を悪くしている」という意見が多い。

電柱に阻害される歩行動線

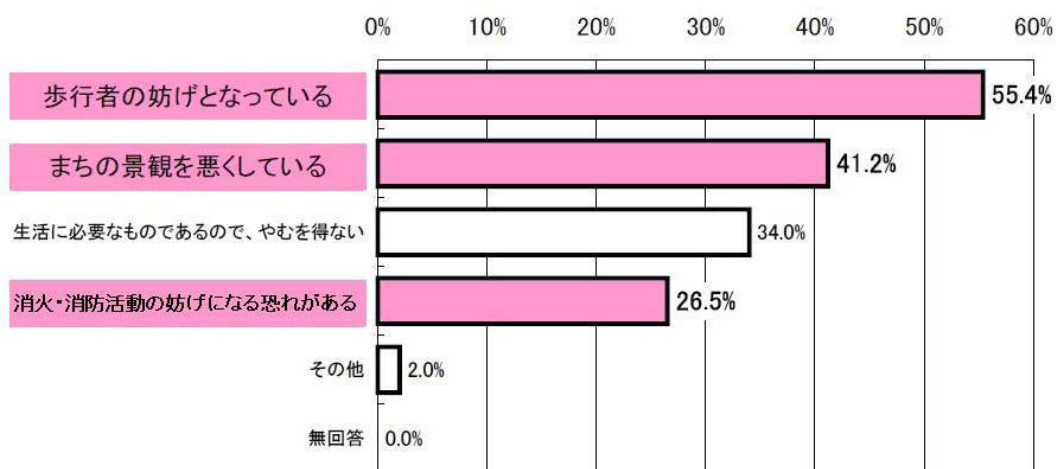


電柱が車イスの通行を阻害



(柴又街道 葛飾区)

世論調査で電線や電柱についてどう思っているか聞いた結果



(出典：東京都生活文化局 道路に関する世論調査 平成15年9月調査)

(3) 防災と電柱・電線

震災・台風等の災害時には、電柱の倒壊や電線の切断が人命等に直接的な被害を引き起こしたり、救急活動や物資輸送の妨げとなり復旧活動に支障が生じる要因となる。

世論調査でも、大地震が起こったときに半数以上の人が「ライフラインの機能マヒ」を心配している。

阪神・淡路大震災で倒壊した電柱

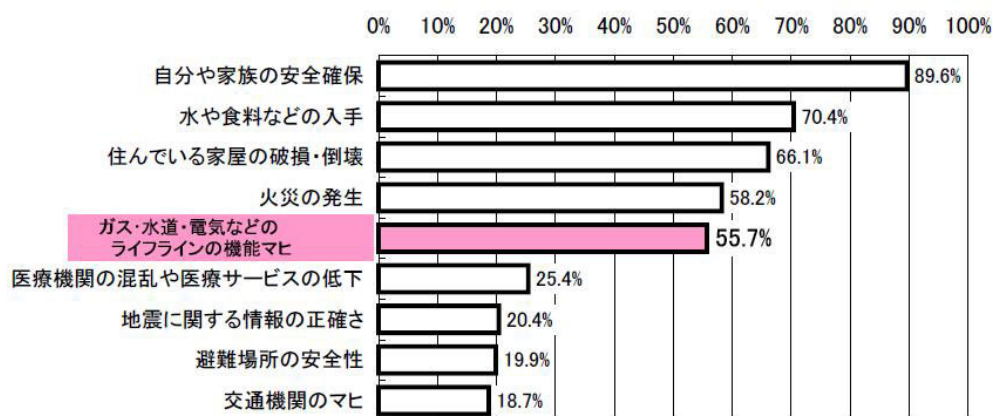


(出典：国土交通省ホームページ)



(出典：財団法人地震予知総合研究振興会資料)

世論調査で大地震が起こったときに心配なことを聞いた結果



(出典：東京都生活文化局 防災に関する世論調査 平成 17 年 11 月調査)

阪神・淡路大震災の際の仮設電話



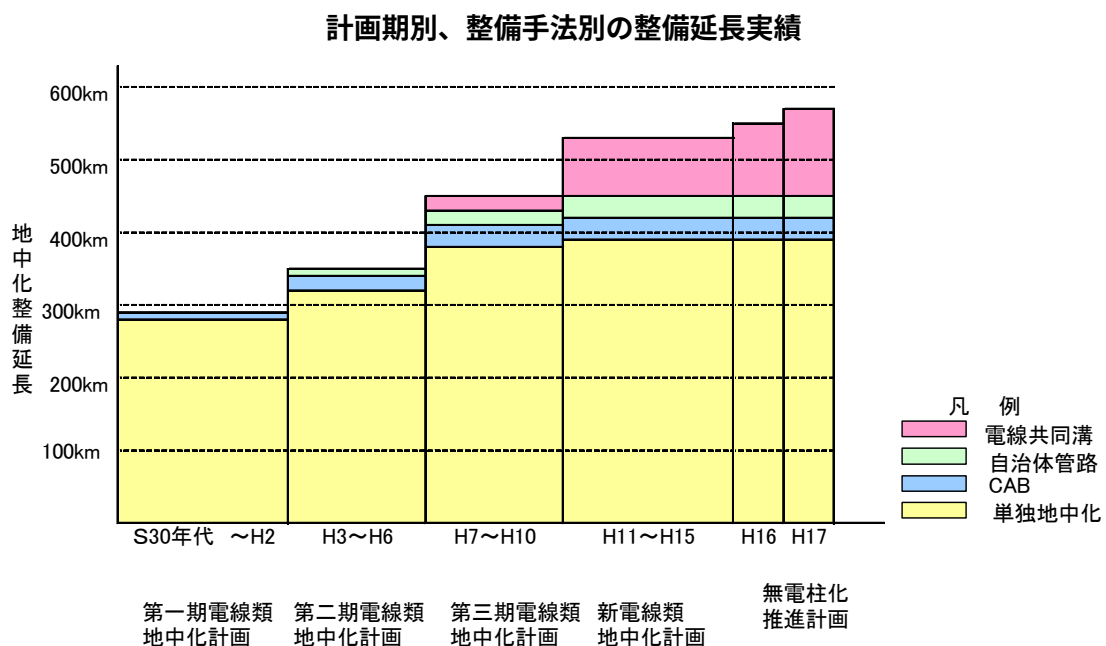
(出典：神戸市ホームページ)

3 これまでの整備実績

東京都は、昭和 61 年度（1986 年度）の電線類地中化計画をはじめとして、五期にわたる計画に基づき都道の無電柱化を図ってきたが、平成 18 年度末現在、都道の地中化率は 25%に留まっており、センター・コア・エリア内においても地中化率は約 50%程度である。

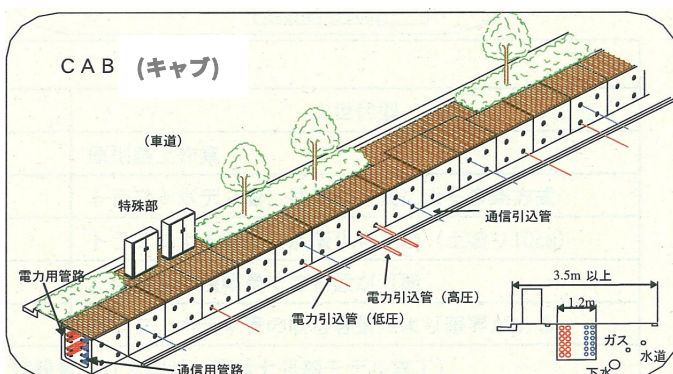
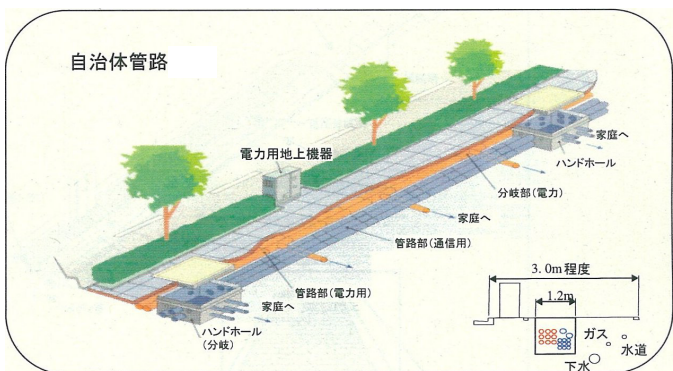
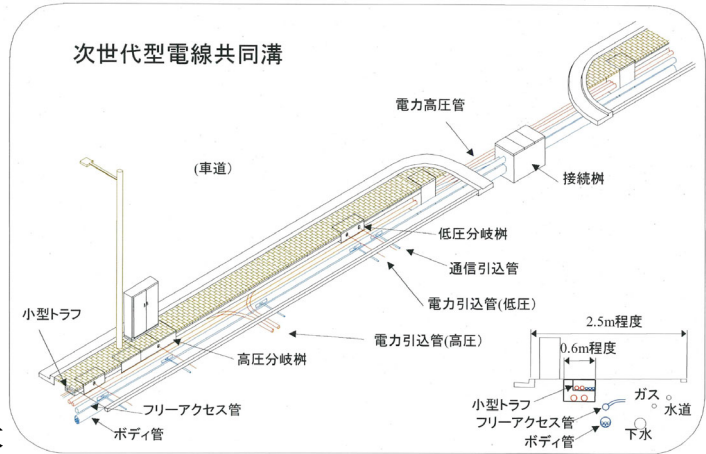
（1）経緯

昭和 30 年代から、需要密度の高い都心部等で電線管理者が単独地中化を行ってきた。東京都は昭和 61 年に電線類地中化計画を策定し、道路管理者としてキャブ方式により地中化を開始した。平成 7 年に電線共同溝の整備等に関する特別措置法が施行されたことを受け、現在は電線共同溝の整備による無電柱化を行っている。



無電柱化の方式

方式	特 徴
電線共同溝	道路管理者が道路附属物として管路を設け地中化する方式で、現在、2.5m 以上の歩道幅員を有する道路において標準で採用している方式である。 (施行期間：H8～) ※「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)により、整備対象路線における電線類の占用を制限出来る点で他の方式と大きく異なる。
自治体管路	地方自治体としての都が占用物件として管路を敷設し地中化する方式で、現在は電線共同溝での整備を標準としているため、一部を除き採用していない。 (主な施行期間：H5～H17)
CAB (キャブ)	道路管理者が道路本体として蓋掛け式 U 字構造物を設け地中化する方式で、広幅員の歩道が必要であるとともに、コストが高いため現在は採用していない。 (施行期間：S61～H11)
単独地中化	電線管理者が占用物件として管路を敷設し地中化する方式で、電線管理者の負担が大きく、現在はほとんど実施されていない。(施行期間：S30 年代～H13)
地中化以外の手法	部分的な地中化を裏配線や軒下配線と組み合わせて行う無電柱化で、沿道の需要が少なく、配線に影響する建替えが生じないなどの条件があり、幹線道路では実施していない。

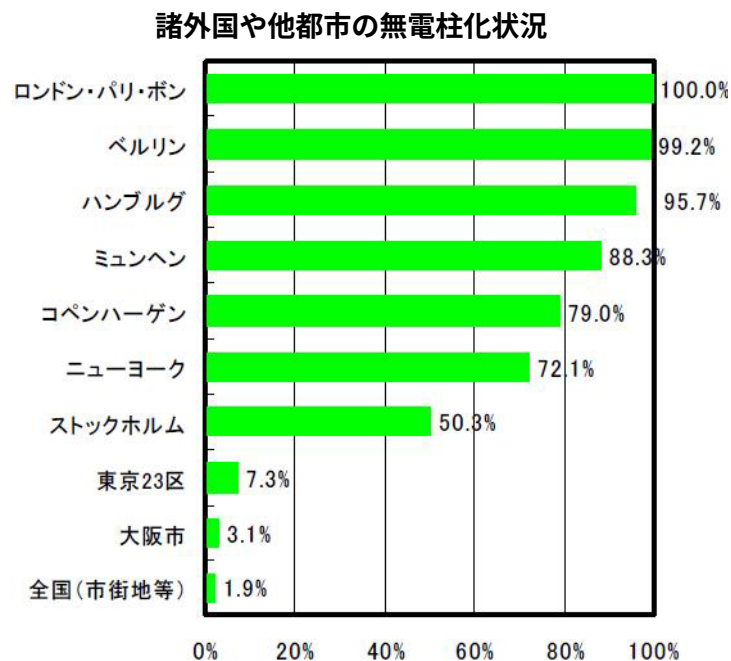


(2) 都道の無電柱化状況

都道の無電柱化状況は、次ページの「都道の無電柱化マップ」のとおりで、地中化率は、平成 18 年度末現在で 25 % である。

都道の地中化率			(平成 18 年度末現在)
区分	整備対象延長	整備済延長	地中化率
全体	2,328km	586km	25 %
区部	1,288km	498km	39 %
多摩地区	1,040km	88km	8 %

東京における無電柱化の状況は、欧米主要都市と比べ立ち遅れている。



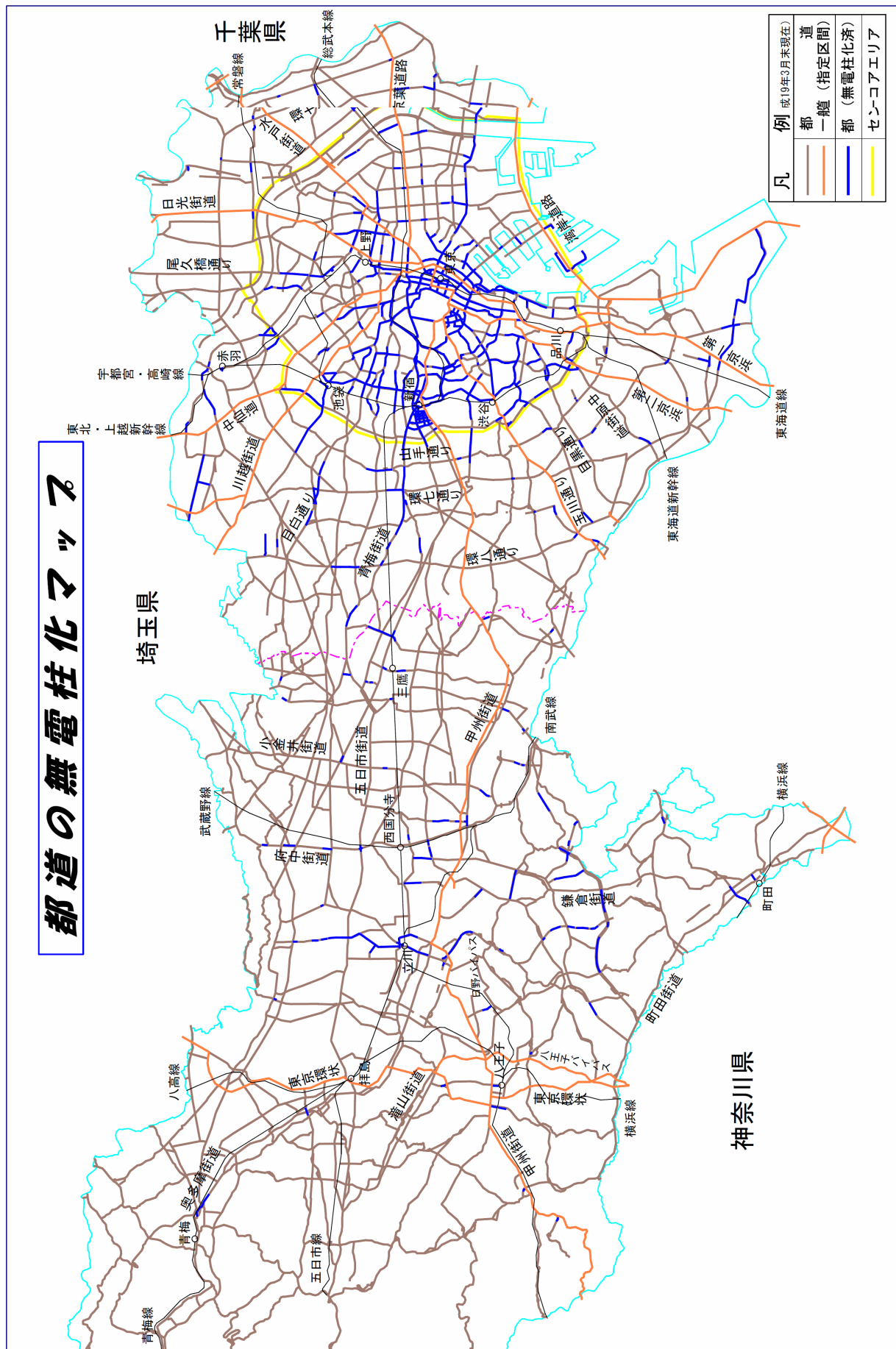
● 海外の都市は電気事業連合会調べによる 1977 年の状況

● 日本の状況は国土交通省調べによる 2005 年 3 月末の状況(道路延長ベース)

(出典：国土交通省 平成 18 年度道路行政の業績計画書)

※ 表中の数値は区道を含む無電柱化率

都道の無電柱化マップ



4 無電柱化の目標

今後、東京都は以下の観点から無電柱化を進める。

(1) 良好な都市景観の創出

・目標

海の森（仮称）から、晴海、皇居、明治神宮外苑、代々木公園などの大規模緑地を幹線道路の街路樹で結ぶことにより、都心部を貫く「グリーンロード・ネットワーク」（右図の  ）を形成して風の道をつくり出し、東京の成長過程で失われた水と緑に囲まれた都市空間を再生し、外国の美しいと言われる都市と比べても遜色のない、美しいまち東京を復活させる。

都心部を貫くグリーンロード・ネットワーク



（出典：東京都 10年後の東京）

また、都内各所にある観光資源や文化拠点、豊かな水辺空間など、東京の魅力を世界に発信するエリアを形成して、世界の人々も憧れ訪れる東京を実現する。

新たに形成される東京の魅力を発信するエリアの例



※ 施設の整備等により、新たな魅力発信が期待されるエリアを例示したもの

（出典：東京都 10年後の東京）

・無電柱化の役割

センター・コア・エリア内をはじめ、利用者が多い主要駅周辺、オリンピック関連施設周辺、文化財庭園や歴史的な施設を鑑賞する上で重要な眺望を保全する必要がある地域で無電柱化を進め、都市景観の向上を図る。

10年後の東京の都市イメージ

～臨海から、メインスタジアム、皇居、明治神宮に至る拠点の緑がつながり、風の道・緑の回廊が形づくられる～



(出典：東京都 10年後の東京)

良好な都市景観の代表事例



中央区銀座



渋谷区表参道



八王子駅前



立川昭和記念公園前

(2) 安全で快適な歩行空間の確保

・目標

駅を中心としたまちのバリアフリー化により、誰もが安心して快適に移動できるようにする。

・無電柱化の役割

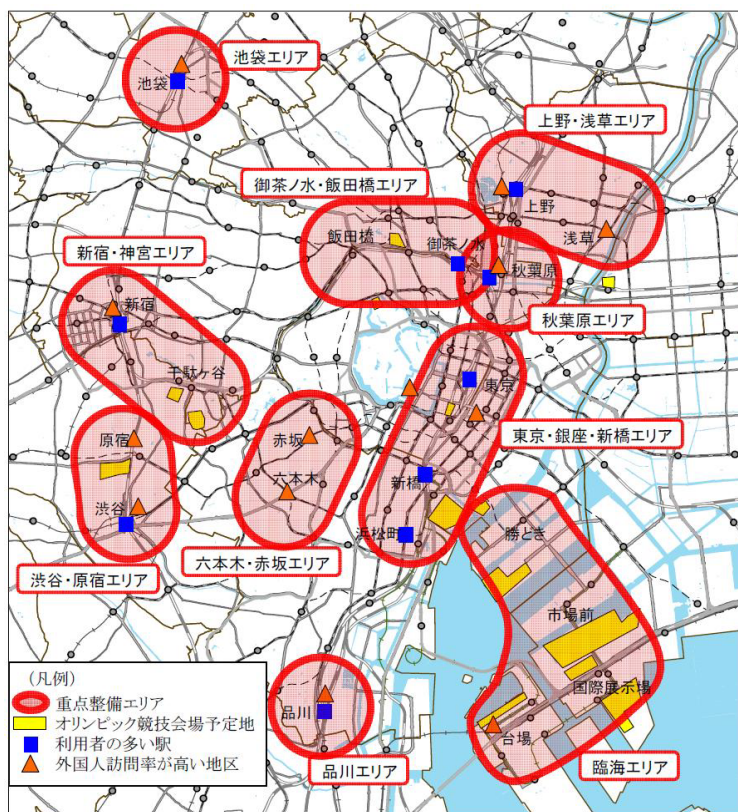
ユニバーサルデザイン重点整備エリアのみならず、利用者が多い主要駅周辺で歩道幅を狭めている電柱をなくし、歩行者はもちろん、ベビーカーや車イスも移動しやすい歩行空間を確保する。

無電柱化によりバリアフリー化された歩道



柴又街道（葛飾区）

ユニバーサルデザイン重点整備エリア



(出典：東京都 10年後の東京)

(3) 都市防災機能の強化

・目標

震災などの被害を最小限に食い止め早期復旧を図るため、都市施設やライフラインの耐震化を促進し、災害に強い東京にする。

・無電柱化の役割

震災復興の要となる防災拠点等を相互に連絡する緊急輸送道路において、電柱の倒壊による道路閉塞を防ぐため、無電柱化を進める。また、無電柱化により電線類の被災を軽減し、電話や電気などのライフラインの安定供給を確保する。

沿道に中層建物が多い区市町村道等では、火災時の消防活動の円滑化を図るため、無電柱化を促進する。

第一次緊急輸送道路



(多摩ニュータウン通り 多摩市)

阪神・淡路大震災の際の神戸地区ケーブル被災状況

	架 空 線	地 中 線
総 延 長	4,150km	2,400km
被 災 延 長	100km	0.7km
被 災 率	2.4 %	0.03 %

(出典：国土交通省ホームページ)

※ 平成7年の阪神淡路大震災で最も被害が大きかった神戸地区では、地中化された電話回線ケーブルの被災率が0.03%にとどまったのに対し、架空線は2.4%と大きな被害を受けた。

5 都道の無電柱化方針

無電柱化の対象となる都道のうち、都市計画道路として完成している都道については、センター・コア・エリア内及びオリンピック関連施設周辺について、10年間で無電柱化の完了を目指すとともに、震災時の緊急輸送道路や主要駅周辺などで無電柱化を推進する。

また、未完成の都道を街路事業及び道路事業などで整備する際は、同時に無電柱化する。

(1) 無電柱化対象都道

都道（以下、指定区間外国道を含む）は、都内に2,234km、うち区部に921kmあり、全公道の概ね1割弱を占めている。

無電柱化の対象となる都道は、区部は全線、多摩地区は人口集中地区（DID）内の全線とする。人口集中地区（DID）外の都道については、特に無電柱化を図る必要のある箇所を無電柱化対象とする。



（出典：総務省 平成12年度国勢調査）

整備対象延長

地域	都内		
		区部	多摩地区
整備対象延長	2,328 km	1,288 km	1,040 km

（平成18年度末現在）

(2) 都市計画道路として完成している都道の優先無電柱化区間

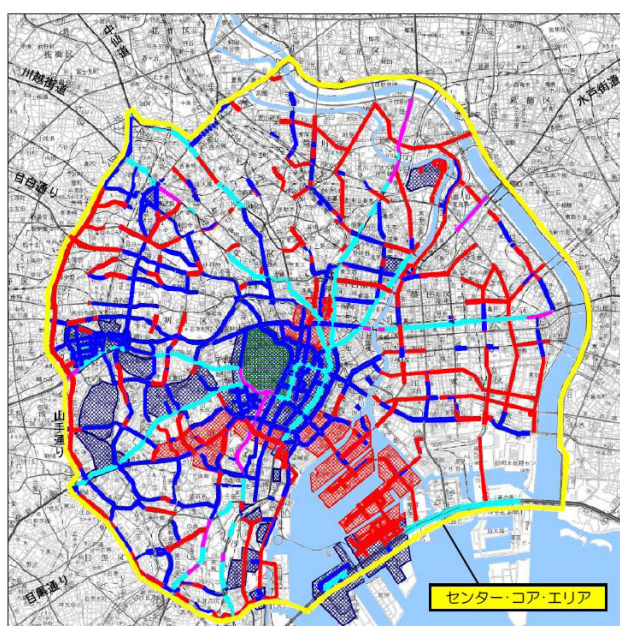
都市計画道路として完成している都道及び都市計画道路外の都道については、無電柱化の目的を踏まえ、下記の区間を優先して無電柱化を進める。

- a) センター・コア・エリア内
- b) オリンピック関連施設周辺
- c) 利用者の多い主要駅周辺
- d) 緊急輸送道路
- e) 道路修景事業などの施行箇所
- f) 区市町村の無電柱化との連携箇所

ただし、上記の箇所であっても、歩道幅員が 2.5m 未満の都道については、無電柱化が技術的に難しいため、よりコンパクト化可能な技術の開発を待って無電柱化を進める。

a) センター・コア・エリア内

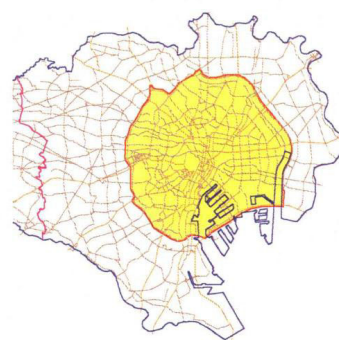
美しいまち東京を復活させるため、センター・コア・エリア内の都道について、10 年間で無電柱化の完了を目指す。



■ 都道 } 主な無電柱化の区間
■ 国道 }

■ 都道 } 今後 10 年間で無電柱化を進める区間
■ 国道 }

○ センター・コア・エリア



b) オリンピック関連施設周辺

東京の魅力を世界に発信するエリアを形成するため、オリンピック関連施設周辺の都道について、10年間で無電柱化の完了を目指す。

オリンピック競技場位置図

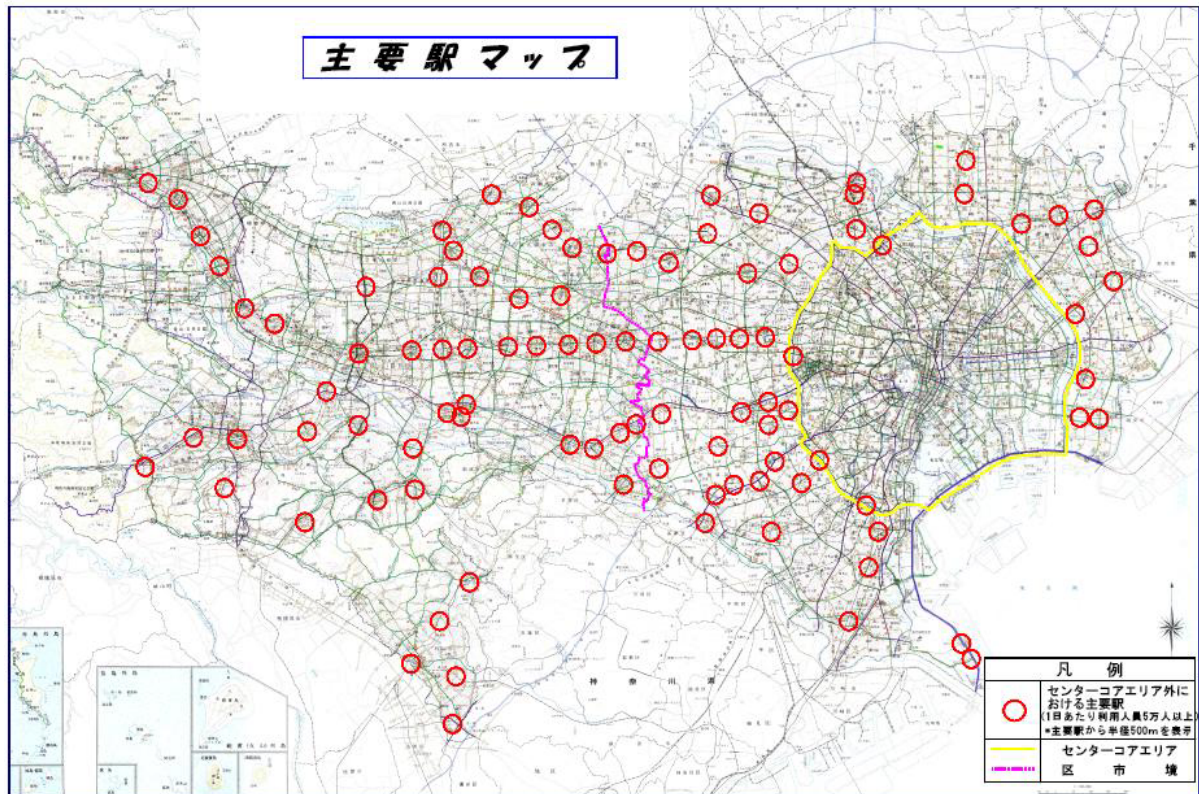


※ 上図の他、都内では調布市の東京スタジアムが会場となっている
(出典：東京都 第31回オリンピック競技大会開催概要計画書)

c) 利用者の多い主要駅周辺

「美しいまち東京の復活」、「安心して移動できる東京の実現」、「災害に強い東京の実現」の3つの目的に対し、複合的な事業効果を発揮させるため、区部（センター・コア・エリア外）と多摩地区の、それぞれ主要な50駅の周辺の都道のうちから、順次事業化していく。

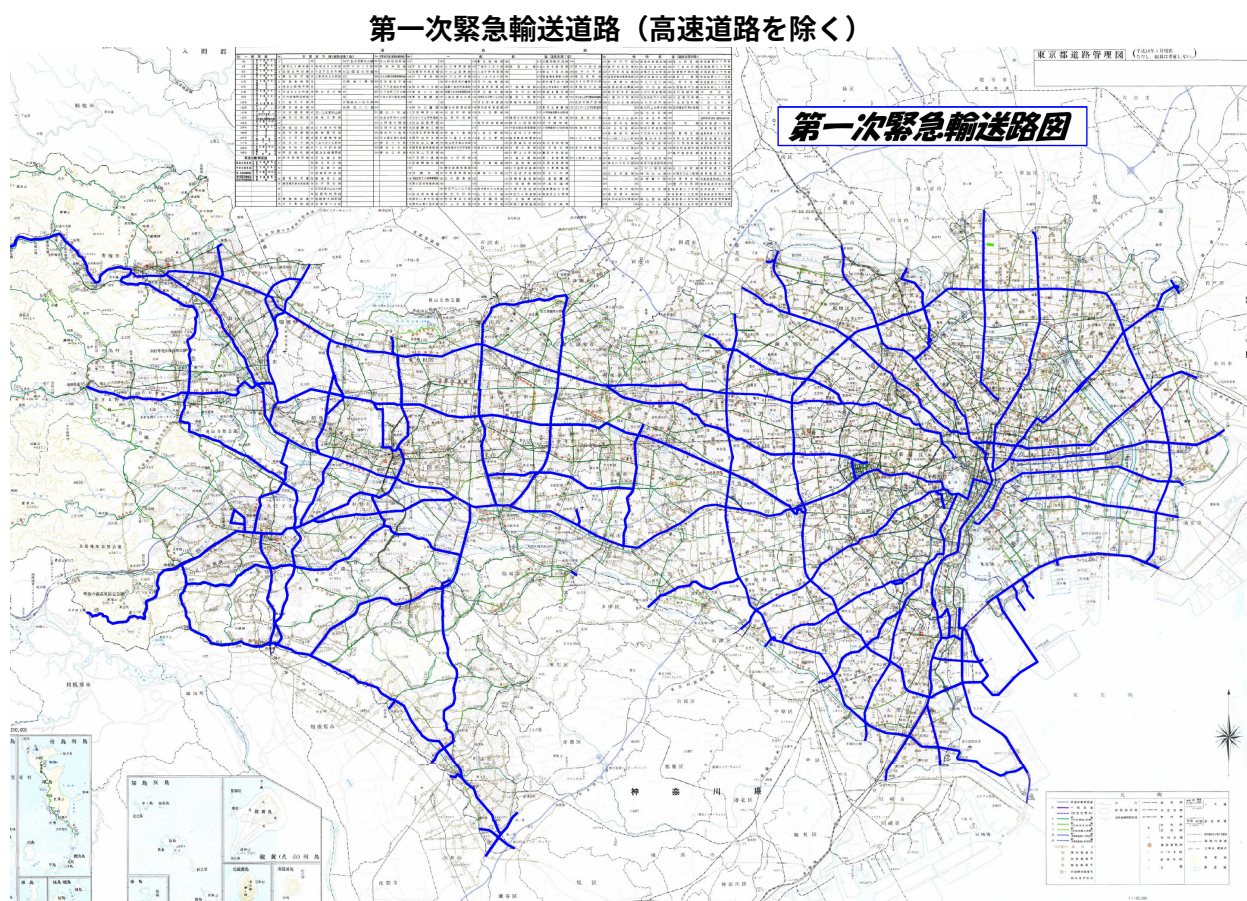
区部（センター・コア・エリア外）と多摩地区の主要50駅周辺



- ※ 主要50駅は、区部（センター・コア・エリア外）、多摩地区のそれぞれ利用人員が上位50位の駅とする。
- ※ 区部（センター・コア・エリア外）の主要50駅は利用人員が概ね5万人／日以上以上の駅である。
- ※ 多摩地区の主要50駅は利用人員が概ね2.5万人／日以上以上の駅である。
- ※ 区部のセンター・コア・エリア内の都道は10年間で無電柱化の完了を目指すため、主要駅は定めない。
- ※ 主要駅の周辺とは、駅を中心とした半径500mの地域内とする。

d) 緊急輸送道路

防災拠点や他県等を連絡する緊急輸送道路の防災機能を確保するため、第一次緊急輸送道路の連続した無電柱化を目指し、環七通りや目黒通り、青梅街道などを事業化する。



e) 道路修景事業等の施行箇所

シンボルロード整備事業や道路修景事業で現道の改修を行う場合は、併せて無電柱化する。また、その他の現道の改修を行う際は、地域の状況等を踏まえて無電柱化を行う。

道路修景事業との同時施行箇所



（国際通り 台東区）

f) 区市町村の無電柱化との連携箇所

下記のような、区市町村道と一体で都道の無電柱化を行う必要がある場合は、区市町村の事業などに併せて無電柱化の検討を行う。

- 都道を含む面的な無電柱化を目的に、区市町村道が無電柱化される場合
- 幅員が狭く無電柱化が困難な区市町村道を、都道と一体で無電柱化する場合
- 区市町村道の無電柱化に併せて、都道の横断架空線を撤去する必要がある場合

**台東区道と一体で
無電柱化する都道**



(台東区 谷中地区)

**江東区道の電柱から
都道を横断する架空線**



(江東区 富岡地区)

※ 横断架空線とは、無電柱化された都道を、区市町村道の電柱から横断する架空線である。

(3) 都道の新設・拡幅に伴う無電柱化

a) 都市計画道路の新設・拡幅に伴う無電柱化

無電柱化対象都道で都市計画道路の新設・拡幅事業を行う際は、同時に無電柱化を実施する。

拡幅整備前の都道と完成予想図



(山手通り 渋谷区)

b) その他の新設・拡幅事業に伴う無電柱化

上記以外の都道の新設・拡幅に際しても、極力無電柱化を実施する。なお、無電柱化を実施しない場合には、将来の無電柱化を考慮して、電線共同溝の埋設空間を確保する。

交差点すいすいプランに伴う無電柱化



(府中街道 国分寺市)

歩道設置に伴う無電柱化



(天文台通り 三鷹市)

(4) 無電柱化に伴う街路樹・歩道整備

無電柱化を行う際に、街路樹の根と電線共同溝が干渉するため、街路樹の移植を行う場合がある。街路樹を移植した場合は、道路景観に配慮し根が大きく張らない中木を密に植えるなど、街路樹の充実に努める。

歩行者が多い主要駅周辺や商業地域、文化財庭園や歴史的な施設などを鑑賞する上で重要な眺望を保全する必要がある地域では、カラー舗装を施工するなど、魅力ある道路景観の形成に努める。

安心して移動できる東京を実現するため、歩道舗装の復旧に伴い誘導用ブロックを整備するほか、段差や勾配の改善などのバリアフリー化に努める。

中木の植栽事例



(靖国通り 新宿区)

6 区市町村道の無電柱化

区市町村道の無電柱化は、美しいまちなみの形成や、安心して移動できるまちづくり、消防活動の円滑化などの地域サービスを向上するため、区市町村が主体性を持って進める事業である。区市町村道の無電柱化には、技術的・財政的な課題があるため、都はこれらの課題解決に取り組むとともに、面的な広がりをもった無電柱化を実現するため、区市町村に積極的に働きかけていく。

(1) 区市町村道の無電柱化の課題

区市町村道における無電柱化は、道路管理者である区市町村が事業主体となって、電線管理者と協働して行う事業である。区市町村道は、都内の公道の9割を占めるなど管理延長が膨大で、国道や都道に比べ無電柱化率が低くなっている。

これに加えて、区市町村の無電柱化には、下記の課題がある。

- 歩道が狭い又はない道路では、技術的に無電柱化が困難である
- 多くの区市町村では、無電柱化に対する経験やノウハウの蓄積が少ない
- 無電柱化のための財政負担が大きい

(参考)管理者別の道路延長

	国管理	都管理	区市町村管理	公団等管理	合計
区部	159 km (1 %)	921 km (8 %)	10,573 km (89 %)	192 km (2 %)	11,845 km (100 %)
多摩 地区	63 km (1 %)	900 km (9 %)	8,950 km (89 %)	55 km (1 %)	9,968 km (100 %)
群部 島部	6 km (1 %)	413 km (17 %)	1,872 km (81 %)	1 km (1 %)	2,292 km (100 %)
合計	228 km (1 %)	2,234 km (9 %)	21,395 km (89 %)	248 km (1 %)	24,105 km (100 %)

(平成 18 年 4 月 1 日現在)

（２）区市町村道の無電柱化に対するこれまでの取組

区市町村が抱える技術的な課題に対して、下記の技術支援を行い、無電柱化の促進を図っている。

- コンパクトで低コストな構造の電線共同溝の普及
- 地上機器を設置できない狭い区市町村道で、近接した都道に地上機器を設置するなどの、地域の特性にあわせた工夫
- 都と区市町村で構成する東京都電線類地中化促進連絡会議等を活用した、ノウハウや情報の提供
- 専門的な知識・経験を有する(財)東京都道路整備保全公社による技術支援や業務代行

（３）区市町村道の無電柱化に対する今後の促進施策

- 上記（２）の支援策の継続
- 無電柱化推進計画の策定等にあわせた、積極的な無電柱化の働きかけ
- よりコンパクトで低コストな地中化技術の開発（８章参照）
- 区市町村の無電柱化事業との連携（５章参照）
- 都として特に推進する区市町村道の無電柱化

都心部をはじめ、利用者が多い主要駅、オリンピック関連施設、主要観光地周辺等では、都市景観の向上や安全で快適な歩行空間の確保を目的として、区市町村との連携により面的な広がりのある地中化を推進する。

これらの、都として特に推進する必要がある無電柱化については、区市町村の財政負担を軽減する方策を検討する。

区市町村道の無電柱化



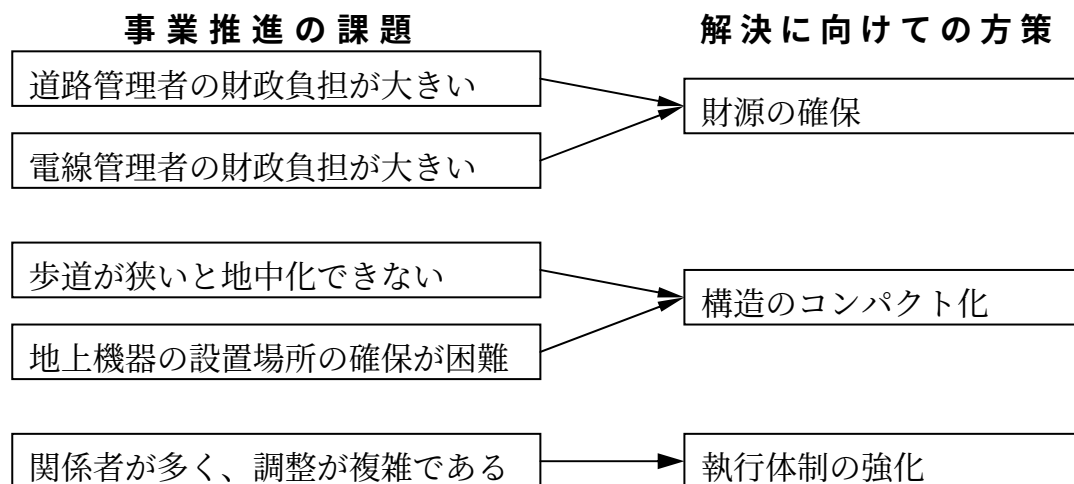
（文京区道 文京区千駄木）



（日野市道 日野市高幡不動）

7 事業推進の課題と方策

無電柱化を進めるための主な課題と方策は下記のとおりである。

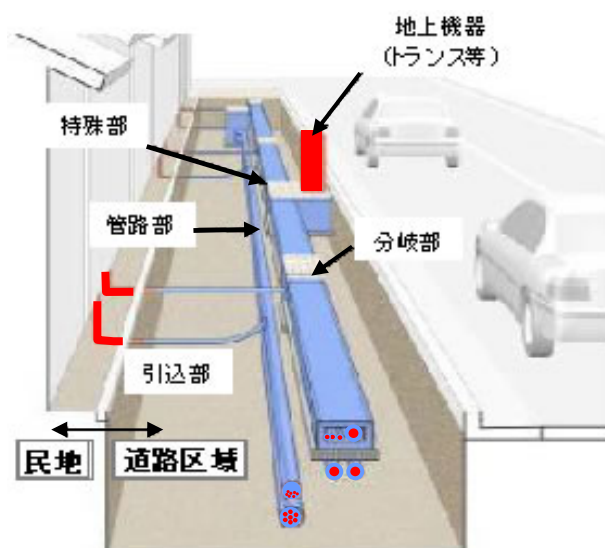


(1) 財源の確保

無電柱化には、膨大な事業費を必要とする。その整備には、ガソリン税などの道路特定財源が充てられている。この特定財源については、昨年12月、「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定されている。

現在、首都東京では、慢性的な交通渋滞はもとより、都道の地中化率もわずか25%と、必要な事業がまだまだ多く残されている。そのため、道路特定財源の総額を確保し、道路管理者分の事業費として活用していく。

また、電線管理者分の事業費については、負担の軽減が進められてきている。今後も、電線管理者の負担軽減が図られるよう国等に働きかけていく。



無電柱化の事業費負担例

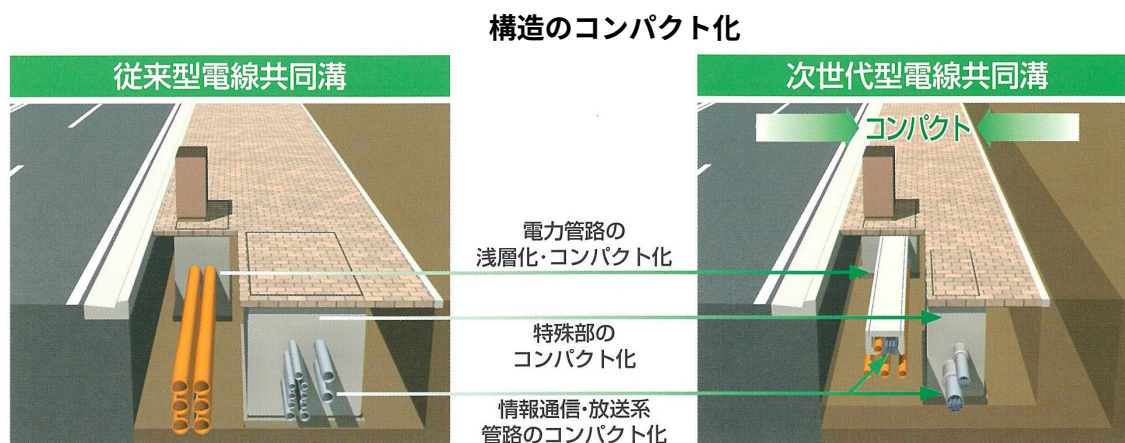
■	約 3.3 億円/km	道路管理者負担 (電線共同溝工事費)
■	約 2.3 億円/km	電線管理者負担 (ケーブル・地上機器等の 設備費)
合計	約 5.6 億円/km	上下水道・ガス等の移設補 償費は含んでいない

(出典：国土交通省

平成 18 年度道路行政の業績計画書)

(2) 新技術の開発

都は、電線共同溝の構造のコンパクト化に努めてきた結果、現在は歩道幅員 2.5m 以上で施工が可能となった。



(出典：東京都道路整備保全公社資料)

しかし、歩道幅員が 2.5m に満たない道路や歩道のない道路があるため、よりコンパクトな構造の電線共同溝が求められている。

また、地上機器が大きいため、狭い歩道に設置できない場合や、地先住民の理解が得られない場合があり、より小さな地上機器の開発が求められている。

国や電線管理者に働きかけて、これらの開発を促すとともに、歩道の狭い都道でモデル的に施工して実証するなど、狭い歩道等での無電柱化技術を確立していく。

地上モデルで新技術の確認をする CATV 事業者

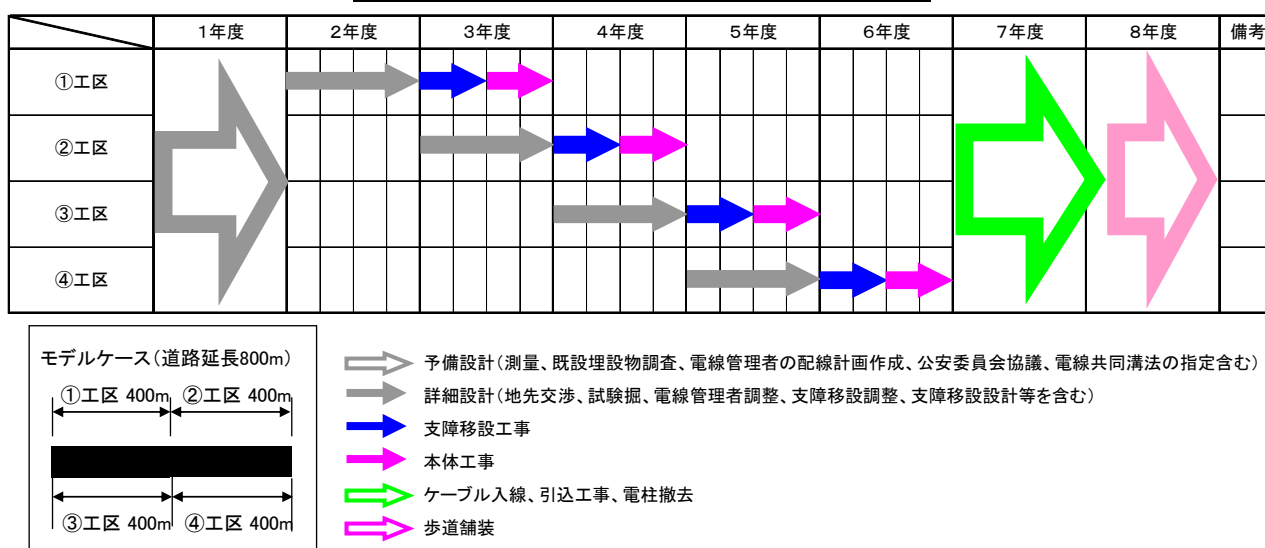


(出典：エヌ・ティ・ティ・インフラネット(株) 資料)

(3) 執行体制の強化

無電柱化事業の実施に当たっては、多大な手間と専門的な知識を要する。無電柱化を拡大して進めるためには、道路管理者や電線管理者の執行体制を強化するとともに、事務手続の簡素化を図る必要がある。

無電柱化 標準工程表



a) (財)東京都道路整備保全公社の活用

無電柱化事業を拡大して執行するため、これまで道路管理者が自ら行っていた事業のうち、一部事業を専門的な知識と経験を有する(財)東京都道路整備保全公社に委託して執行する。

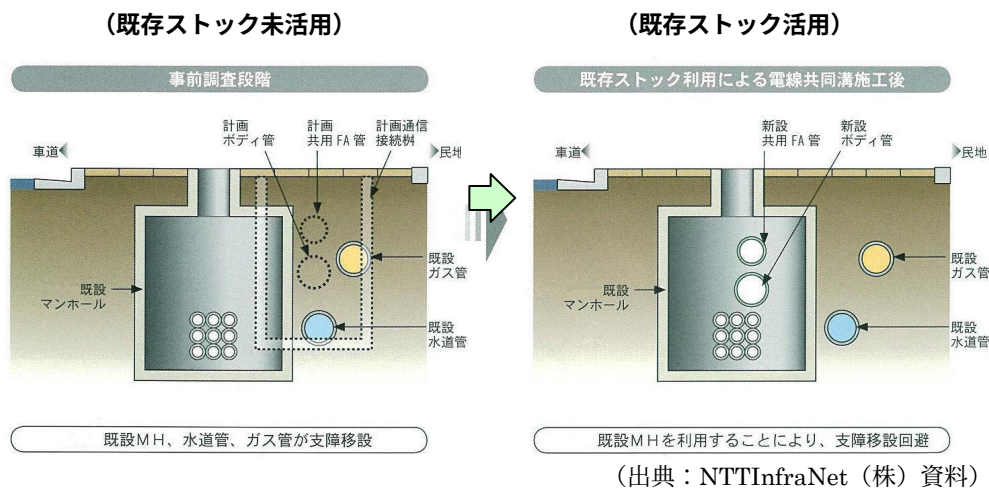
公社の無電柱化事業に特化し専念できる専門性を活かし、企業者調整の合理化や全体工期の縮減等、より効率的な執行を要請していく。

b) 電線管理者の執行体制確保の要請

電線管理者に対しては、執行体制の強化等を依頼し、道路管理者の業務と電線管理者の業務に精通した技術者の育成を要請していく。

現在、電線管理者が所有するマンホールや管路などを活用した電線共同溝整備（既存ストック活用）を、施設を所有する電線管理者に委託している。これらの委託については、受託者がより主体性をもって事業を進められる方法と、委託範囲の拡大について検討を進める。

既存ストック活用の事例



c) 事務手続の簡素化

無電柱化事業の実施にあたり、電線共同溝法の手続や移設補償の算定などの事務手続及び電線管理者や地先住民の調整などにおいて、多大な手間と専門的知識を要する。これらの事務手続については、整備の手引の改訂などにより、効率化を図るとともに、電線共同溝法に定められたものについて、国に事務手続きの簡素化を要望するなど、事務の軽減について検討する。

(4) その他

a) 無電柱化された区間に残る架空線（交通管理者所有の物件）

現在は、無電柱化にあわせて、信号等の交通管理者所有の架空線についても地中化しているが、過去に無電柱化を実施した路線で、信号等の交通管理者所有の物件が架空に残っている箇所がある。

そのような箇所については、交通管理者とも協力し、信号等の交通管理者所有の物件の地中化を進める。

b) 非営利目的の電線管理者の取り扱い

電線管理者の中には、難視聴ケーブルを管理する集合住宅の管理組合や、放送設備を管理する商店会等の非営利の小規模電線管理者もいる。

現在、難視聴ケーブルについては、その設置の経緯等を踏まえ、建設負担金を減免しているが、入溝工事等は小規模電線管理者の負担で実施している。このような非営利の小規模電線管理者の負担については、軽減するなど検討を行う。

c) 都内にある国道の無電柱化

都内には、無電柱化が完了していない国道（国土交通大臣管理区間）が残されているため、国に対して国道の無電柱化を要望していく。