

次期「東京都無電柱化計画」の方針

2026（令和8）年2月
東京都

目次

1. これまでの取組・成果.....	1
2. 次期東京都無電柱化計画の方針.....	3
3. 無電柱化のロードマップ.....	4
4. 重点整備エリアの拡大.....	5
5. 防災拠点アクセス機能強化.....	6
6. 島しょ地域における無電柱化の推進.....	8
7. 設計・工事のスピードアップ（D X・同時施工）.....	11
8. 技術開発・コスト縮減の促進.....	14
9. 区市町村への支援.....	15
10. 電柱の新設禁止拡大等の取組.....	17
11. まちづくりにおける無電柱化の面的展開.....	18
12. 計画策定に向けて.....	20

1. これまでの取組・成果

東京都（以下「都」という。）では、1986（昭和61）年度から8期にわたり無電柱化推進のための計画を策定し、「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」を目的に、国や区市町村、関係事業者と連携して整備を進めています。

2021（令和3）年2月には、これまでの取組をより一層推進するため、「無電柱化加速化戦略」を策定するとともに、同年6月には「東京都無電柱化計画」を改定し、「無電柱化3原則」に基づき無電柱化を推進してきました。

また、島しょ地域においては、2022（令和4）年1月に、整備する都道や港・空港の具体的な箇所などを示した「東京都島しょ地域無電柱化整備計画」を策定するとともに、他島の先行モデルとなるよう、利島・御蔵島の2島を「電柱のない島」に選定し、2022（令和4）年9月に「利島・御蔵島無電柱化整備計画」を策定しました。

電柱を減らす

電柱を増やさない

費用を減らす

図 1-1 無電柱化3原則

（1）電柱を減らす

都はこれまで、8期にわたる計画に基づき整備を進め、都道の整備対象延長^{※1}2,328kmに対して、2024（令和6）年度末時点で1,121kmの整備が完了しています。また、臨港道路等の整備対象延長85kmに対して、47kmの整備が完了しています。

※1 整備対象延長：計画幅員で完成した歩道幅員2.5m以上の都道における電線共同溝等の施設延長（道路両側に施設がある場合は両側を足し合わせた延長）



浅草通り（墨田区）



環七通り（足立区）



新奥多摩街道（立川市）



臨港道路有明ふ頭連絡線（江東区）



大島一周道路（大島町）



八丈一周道路（八丈町）

図 1-2 整備完了事例

(2) 電柱を増やさない

2017(平成 29)年 6 月に都道府県で全国初となる「東京都無電柱化推進条例」を制定し、同年 9 月には、都が管理する都道及び指定区間外国道、臨港道路全線において電柱の新設を禁止しました。

さらに、本取組を区市町村道にも拡大するように働きかけを実施し、2025(令和 7)年度末までに、都内の区市町村道の緊急輸送道路全線において電柱の新設禁止の措置が完了する見込みです。

(3) 費用を減らす

2017(平成 29)年度にコスト縮減に向けた技術検討会を設置し、関係事業者と連携して多様な整備手法、低コスト手法の導入に向けた検討を進めてきました。その結果、新たな管路材料の採用や特殊部のコンパクト化などにより、1/3 のコストカットを達成しました。

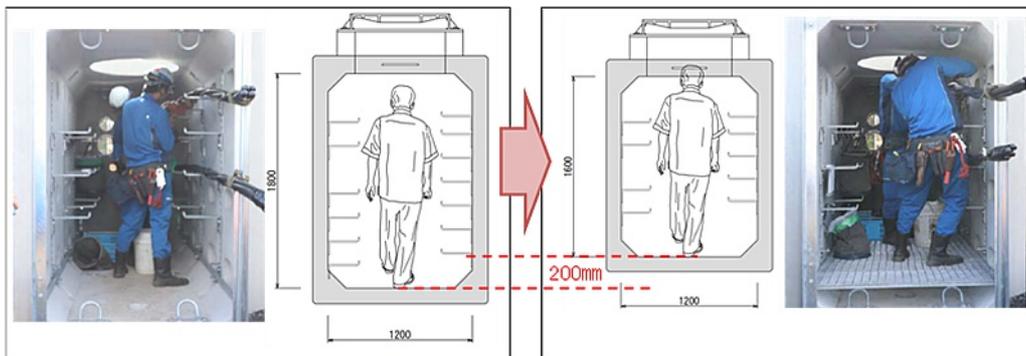


図 1-3 特殊部のコンパクト化のイメージ

2. 次期東京都無電柱化計画の方針

2024（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・損壊し道路閉塞を引き起こすとともに、約4万戸が停電するなど甚大な被害が発生しました。

一方、東京においては首都直下地震の発生確率が今後30年間で約70%とされており、切迫性が高まっています。

また、2019（令和元）年9月の台風15号では、大島や新島などで電柱倒壊や断線の被害が発生し、2025（令和7）年10月の台風22号・23号では、八丈島などで大きな被害が発生し停電が続くなど、激甚化・頻発化する台風が島民の生活に深刻な影響を与えました。

こうした災害リスクの高まりなどの社会的背景を踏まえ、「首都防衛」に向けて無電柱化を強力に推進するため、次期東京都無電柱化計画（以下「次期計画」という。）の改定に向けた方針を取りまとめました。

【次期計画のポイント】

- ① 重点整備エリアの拡大・防災拠点のアクセス機能を強化
- ② DX原則適用や同時施工により効率化・スピードアップ
- ③ 島しょ地域の復興・強靱化
- ④ 区市町村との連携・支援強化、電柱の新設禁止を拡大
- ⑤ 宅地開発の無電柱化推進条例制定

3. 無電柱化のロードマップ

次期5か年（2026（令和8）年度～2030（令和12）年度）の整備計画では、都市防災機能の強化に向け、重点的に整備するエリアや整備対象路線の拡大を図るとともに、都道で320kmの新規事業着手を目標に定め、無電柱化を推進していきます。

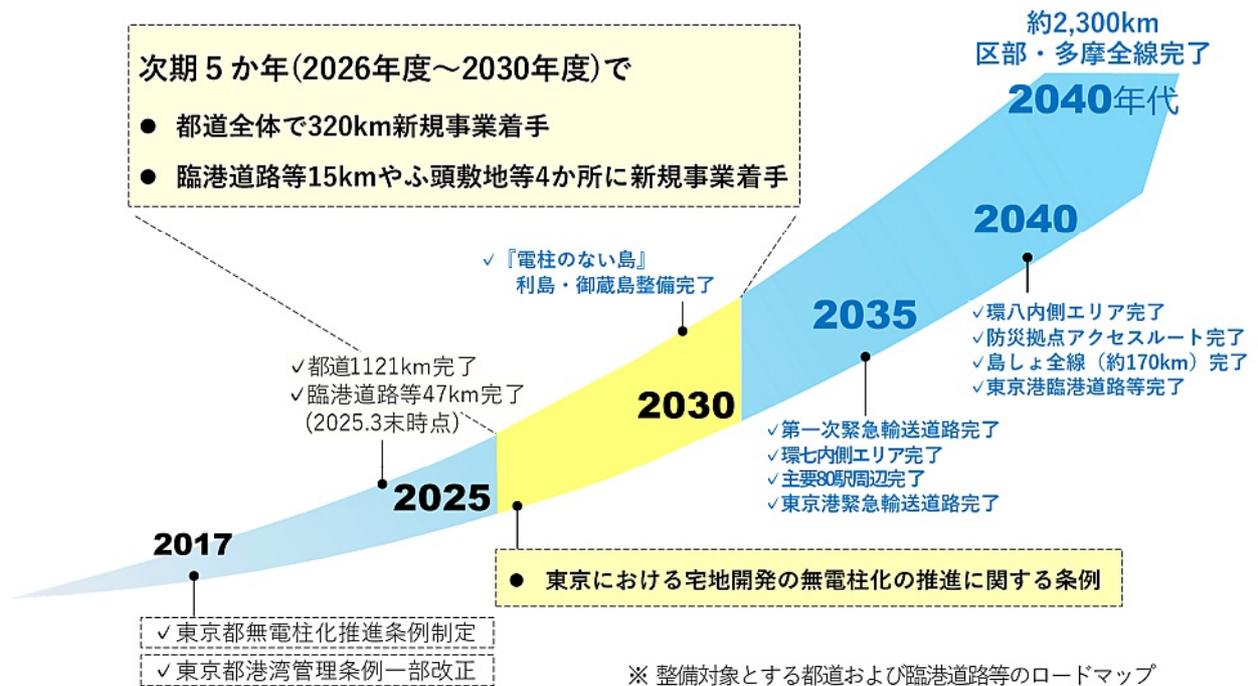


図 3-1 無電柱化のロードマップ

4. 重点整備エリアの拡大

東京都防災会議「首都直下地震等による東京の被害想定（2022（令和4）年）」で示されたとおり、首都直下地震では環状八号線内側の木造住宅密集地域等において甚大な被害が発生することが想定されています。

また、警視庁では、都内で震度5強の地震が発生した場合、交通混乱を防止するため、必要に応じ、①環状七号線から都心方向へ流入する車両の通行を禁止、②環状八号線から都心方向へ流入する車両の通行を抑制する交通規制を実施することとされています。

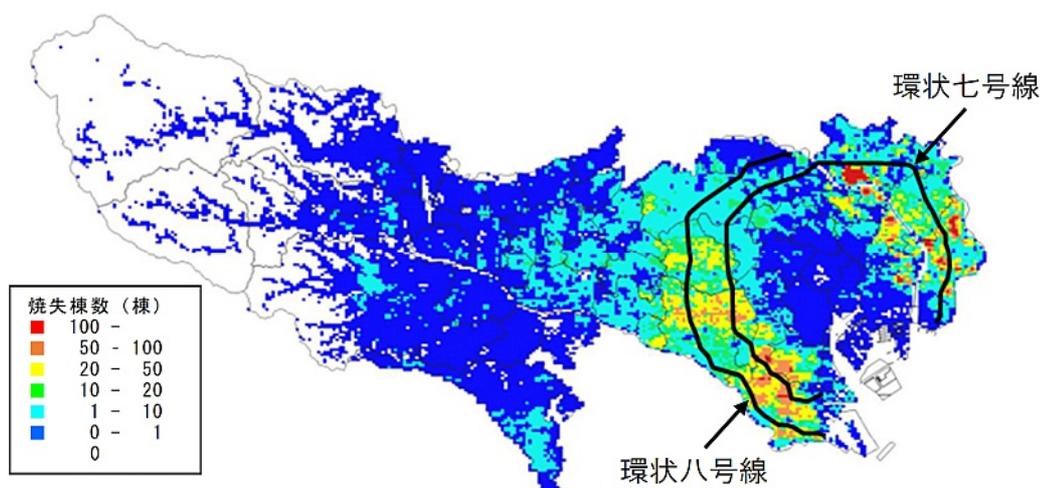


図 4-1 焼失棟数分布図（都心南部直下地震、冬・夕方、風速8m/s）
（出典：首都直下地震等による東京の被害想定（令和4年5月 東京都防災会議）を加工）

これまで都は、都市防災機能の強化に向けて重点的に整備するエリア（以下「重点整備エリア」という。）を定め、センター・コア・エリア内の整備対象都道について概ね整備を完了させるとともに、重点整備エリアを環状七号線内側に拡大し、整備を進めてきました。

次期計画では、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し、整備を進めていきます。

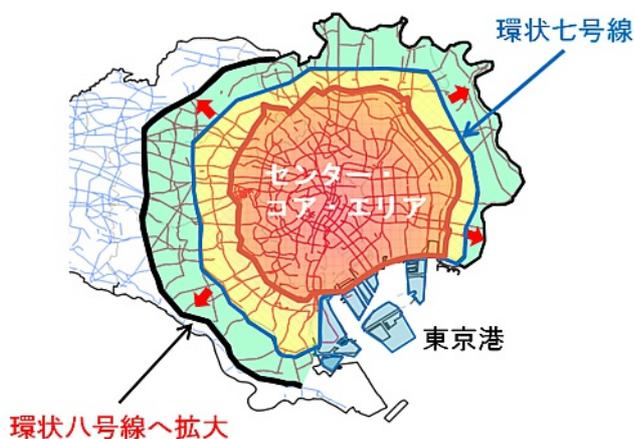


図 4-2 重点整備エリア拡大のイメージ

5. 防災拠点アクセス機能強化

都はこれまで、行政機関の本庁舎や重要港湾、空港などを連絡する第一次緊急輸送道路において、重点的に整備を進めてきました。

次期計画では、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で重点的に整備を進めていきます。

(1) 立川広域防災基地

立川広域防災基地は、国の災害対策本部の予備施設である立川防災合同庁舎をはじめ、陸上自衛隊や海上保安庁、警視庁、東京消防庁、災害医療センター等が集積しています。

立川地域防災センターは、災害時に都防災センターの指揮の下で、情報収集・連絡調整、救護物資の備蓄・輸送、要員確保の機能を有する多摩地域の防災拠点として活用することとなっており、都防災センターの補完的役割を担うとともに、多摩地域で局地的な災害が発生した場合は現地災害対策本部として機能することになっています。また、多摩広域防災倉庫は、災害時に国や民間事業者等から届く支援物資を取り扱う広域輸送基地の機能を担っています。

施設周辺に位置する中央道や圏央道のICを通じて北陸や中部地方、近畿地方等、全国各地へのアクセスが可能であり、災害時には人員・物資等の受援・応援の拠点として、広域的な連携が期待されます。

これらのことから、周辺的高速道路ICから立川広域防災基地までのアクセスルートとなる都道を重点的に整備していきます。



図 5-1 高速道路ICと立川広域防災基地のアクセス（イメージ）

(2) 災害拠点病院

災害時において主に重症者の収容・治療を行う病院を東京都災害拠点病院として、都内84箇所の病院を指定しています。(令和7年4月1日現在)

これらの災害拠点病院へのアクセスルートとなる都道を重点的に整備していきます。



図 5-2 DMA Tの車両が集まる公立能登総合病院
(出典：東京新聞デジタル(2024.1.7))



図 5-3 整備箇所のイメージ
(都内の災害拠点病院)

(3) 大規模救出救助活動拠点

災害時に自衛隊や警察、災害派遣隊、緊急消防援助隊等が、ヘリポートやベースキャンプに活用する大規模救出救助活動拠点として、都内60箇所の都立公園や清掃工場などを指定しています。(令和7年4月1日現在)

これらの大規模救出救助活動拠点へのアクセスルートとなる都道を重点的に整備していきます。



図 5-4 熊本地震の被災地域へ向かう支援車両
の中継基地(道の駅 小国)
(写真提供：九州沖縄「道の駅」連絡事務局)

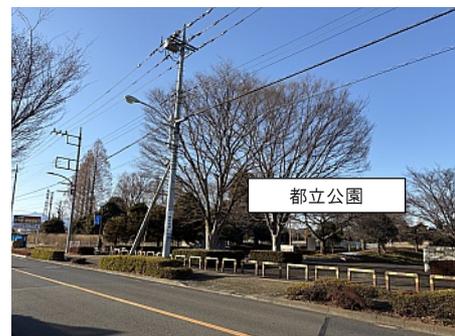


図 5-5 整備箇所のイメージ
(大規模救出救助活動拠点)

6. 島しょ地域における無電柱化の推進

2019（令和元）年台風 15 号では、島しょ地域において停電や通信障害などの被害が発生し、島民の生活に大きな影響を与えました。これを受け、大島では波浮港地区や差木地地区で緊急的に無電柱化の工事を実施しました。

また、利島・御蔵島は、船の就航率が低く災害復旧に時間を要すること等の理由から、他島のモデルとなるよう、「電柱のない島」に選定し、都道や港のみならず村道も整備を進めています。

（1）島しょ地域の復興・強靱化

2025（令和7）年 10 月に発生した台風 22 号・第 23 号では、1 週間で 2 つの台風が通過し、最大瞬間風速 40m 以上の非常に強い風により、八丈島などで電柱の倒壊や断線の被害が発生しました。また、島しょ地域には、現地に常駐する電気・通信の技術者が少なく、災害時に停電や通信障害などの被害が発生した場合は復旧作業に時間を要します。

このため、激甚化する台風などの自然災害が起きても、停電・通信障害が発生することのない島しょ地域の実現を目指し、無電柱化をより一層推進する必要があります。



図 6-1 令和 7 年台風 22 号・23 号による被害状況（八丈町）

そこで、台風被害のあった八丈島の区間や主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間などについて整備の優先度の見直しを行い、次期計画では約 30km の区間で新規事業着手し、現在事業中の区間と併せて整備を進めていきます。

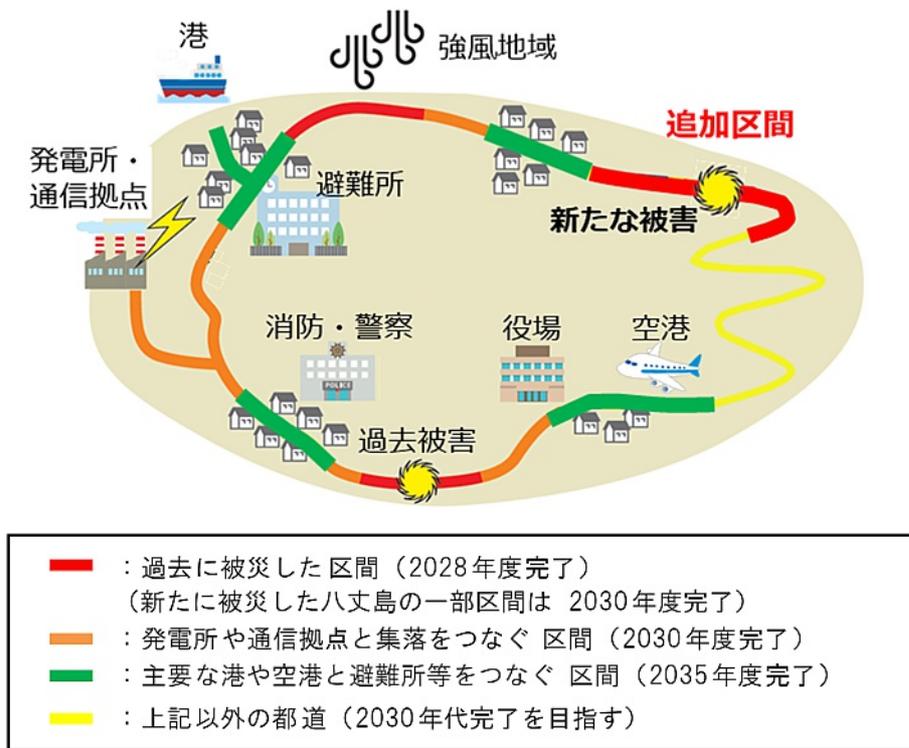


図 6-2 島しょ地域における整備の進め方のイメージ

（2）港・空港での取組

島の玄関口であり、物資等の輸送拠点となる港や空港についても無電柱化により強靭化を図ります。主要な港・空港 12 港 5 空港については 2030 年度の完了（令和元台風 15 号等を踏まえた 4 港 2 空港は 2028 年度完了）、定期船が発着するその他の 6 港は 2035 年度の完了を目指し整備を進めていきます。

（3）簡易な整備手法の導入等によるスピードアップ

島しょ地域における事業の更なるスピードアップに向け「島しょ地域無電柱化加速化検討会議」を立ち上げ、島しょ地域特有の課題も踏まえた新材料や新たな手法の検討を行っています。例えば、道路空間の路肩を活用し、掘削せずに管路を敷設する簡易な手法や、軽量でコンパクトな特殊部など、八丈島の被害箇所から先行導入し、他島へも適用を拡大することで、整備を加速していきます。

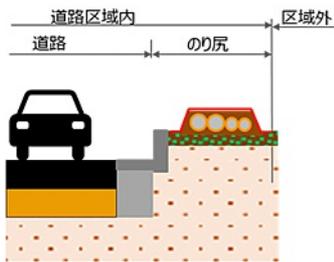
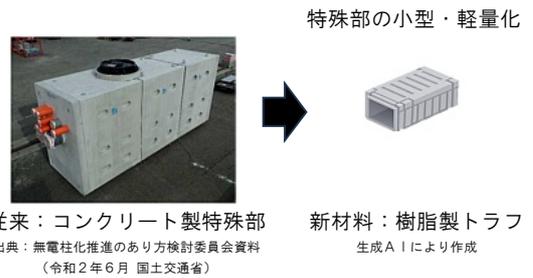


図 6-3 簡易な整備手法のイメージ



従来：コンクリート製特殊部
出典：無電柱化推進のあり方検討委員会資料
(令和2年6月 国土交通省)
新材料：樹脂製トラフ
生成AIにより作成

図 6-4 新材料の導入イメージ

(4) 「電柱のない島」に向けた取組

利島・御蔵島においては、「電柱のない島」の実現に向けて事業を進めています。

港から集落部につながる都道などで既に工事に着手しており、掘削しない簡易な手法での整備に向けて試験施工にも取り組んでいます。

今後とも、地域の声を聞きながら工事を進め、早期の整備完了を目指します。



図 6-5 御蔵島内の施工状況



図 6-6 利島内の試験施工状況

表 6-1 「電柱のない島」の整備目標

対象	整備目標	
	現計画	次期計画
利島	2030（令和12）年度 までにおおむね完了	2030（令和12）年度完了 ※利島港は2028（令和10）年度完了
御蔵島		2029（令和11）年度完了 （集落部は2028（令和10）年度完了） ※御蔵島港は2026（令和8）年度完了

7. 設計・工事のスピードアップ（DX・同時施工）

都はこれまで、既存の管路やマンホール等を活用した効率的な施工などにより、事業のスピードアップを図ってきました。

2024（令和6）年度には、更なるスピードアップに向け、電線管理者や政策連携団体等の関係事業者と、事業に関する調整が常時行える推進体制を構築しました。また、地中レーダー探査や設計データの3D化など、DXの推進にも取り組んでいます。

（1）地中レーダー探査の活用

道路の地下には、水道管やガス管など様々な地下埋設物が存在しています。無電柱化の実施にあたっては、限られた道路空間内に電線共同溝を設置することから、設計段階から地中の状況を正確に把握することが重要です。

地中レーダー探査は、掘削せずに道路の地下埋設物を把握することが可能であることから、試掘調査の削減等の効率化が期待できます。例えば、これまで実施してきた複数の路線において、道路の地下埋設物台帳に記載のない管路等の支障物が発見され、手戻りのない設計・施工に資する情報が収集できました。こうしたことから、今後設計に着手する全線において、地中レーダー探査を原則活用し、整備を進めていきます。



図 7-1 地中レーダー探査の実施状況

（2）設計データの3D化

前述のとおり、道路には多くの埋設物が存在しており、限られた地下空間内に新たに電線共同溝を設置するためには、支障となる既存の埋設物を移設する必要があります。

設計データの3D化は、地下空間を立体的に可視化することにより、支障となる管路の重なりや構造物との位置関係等を確認できることから、支障物の移設協議や配管ルートを検討等に活用しています。今後は、特に地下埋設物が輻輳する路線等において適用を拡大していきます。

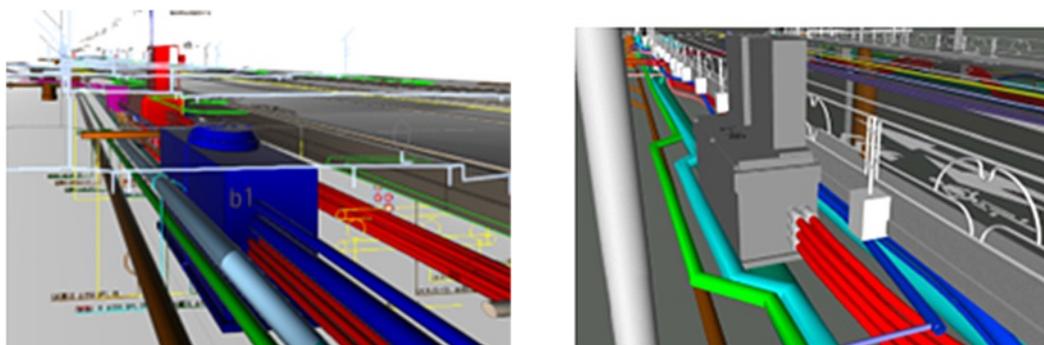


図 7-2 設計データの3D化のイメージ

(3) 無電柱化プラットフォームの構築

現在、3D化した設計データや工事工程などの事業情報を効果的に活用するため、その情報を一元化し、関係事業者間で共有するための基盤となるシステム（無電柱化プラットフォーム（仮称））の構築を行っています。本システムを運用し、設計データや工事工程等をプラットフォーム上で常時共有することで、これまで対面で行っていた関係事業者との工事調整をオンラインで行うなど、業務の効率化を図っていきます。

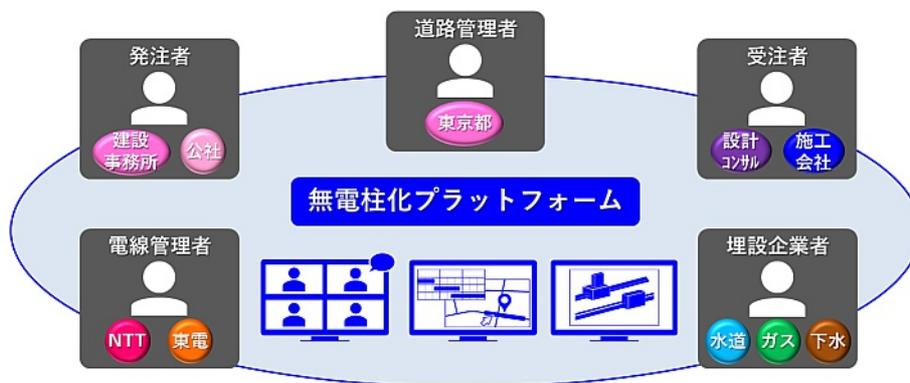


図 7-3 無電柱化プラットフォームのイメージ

(4) 同時施工の拡大

次期計画では、担い手不足への対応や道路上工事の一層の効率化に向け、埋設企業者との連携を強化します。

これまで、住宅、店舗等への引込・連系管路工事については、電力、通信工事を個別に施工していました。2025（令和7）年度には電力と通信の同時施工の取組を行い、個別に施工した場合と比べ、工事日数削減の効果等が確認できました。今後は、掘削範囲を最小化する配管設計の手順や、施工主体の調整・選定フロー等を作成し、都が主体となり同時施工の標準化を目指していきます。

また、水道工事と電線共同溝工事の同時施工についても試験施工に取り組み、効果検証を行う予定です。道路の掘り返しを削減し、工事の効率化を図るため、これまで個別に掘削していた工事をまとめ、同時施工の拡大を目指します。



図 7-4 同時施工の取組状況



図 7-5 同時施工のイメージ

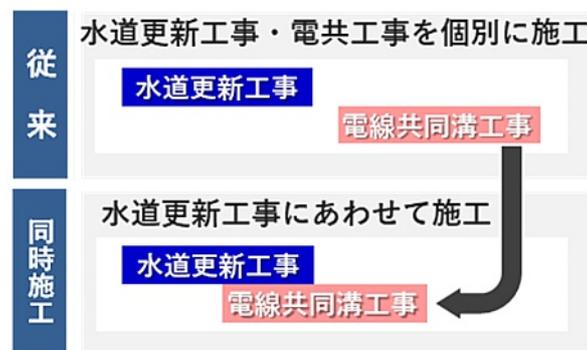
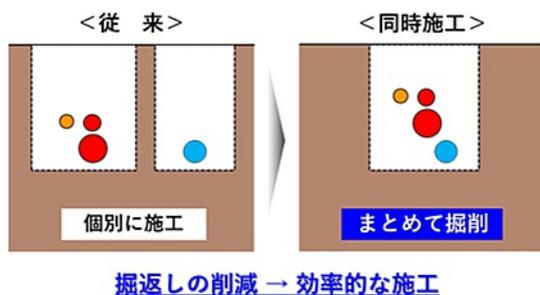


図 7-6 埋設企業者工事との連携のイメージ（水道更新工事）

8. 技術開発・コスト縮減の促進

都は、より効率的で安価な整備が進められるよう、2017（平成29）年度に「コスト縮減に向けた技術検討会」を設置し、電線管理者等の関係事業者と連携し、多様な整備手法・低コスト化の技術開発を実施してきました。

（1）コスト縮減の実績

これまで、新たな管路材料の採用による材料費の削減・施工性の向上、管路を浅く埋めることによる掘削する土工量の削減などの検討を進め、技術基準書である「東京都電線共同溝整備マニュアル」に反映し、低コスト化を図ってまいりました。

その結果、電線共同溝整備に係る費用（道路管理者負担分）について、これまで約 1/3 のコスト縮減（※物価高騰を含まずに試算）を実現しました。

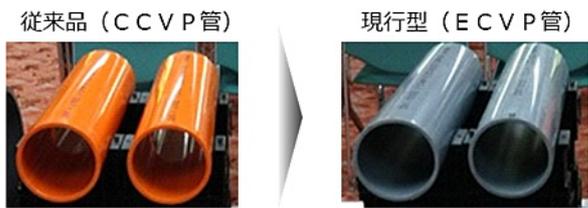


図 8-1 新材料の採用

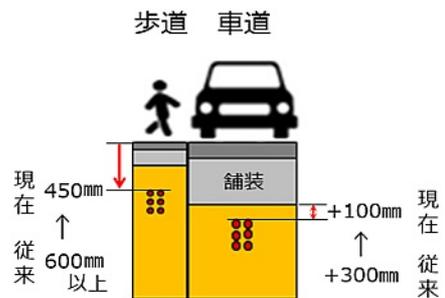


図 8-2 浅層埋設のイメージ

（2）更なるコスト縮減

次期計画では、これまで確立した低コスト手法の導入に加え、特殊部の更なるコンパクト化や設置間隔の拡大等を検討するとともに、新たな低コスト材料を導入を検討するなど、一層のコスト縮減を図っていきます。

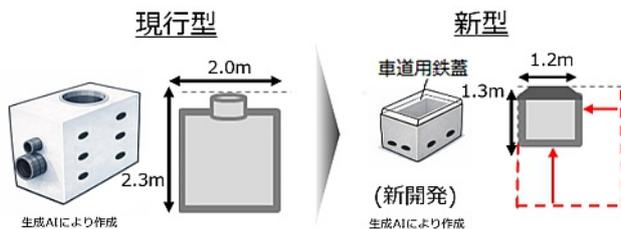


図 8-3 特殊部の更なるコンパクト化
（電力用特殊部（車道部）のイメージ）

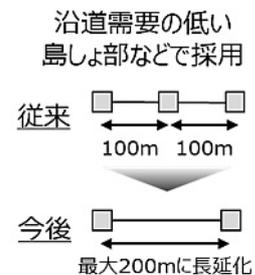


図 8-4 特殊部の削減のイメージ

9. 区市町村への支援

(1) 区市町村への財政支援・技術支援

都内の道路延長の約9割を占める区市町村道の無電柱化を促進することも重要です。

事業主体となる区市町村では、財政負担が大きいことや、無電柱化事業の経験やノウハウの蓄積が少ないことが事業推進の課題となっています。

このため都は、2008（平成20）年度から区市町村が実施する無電柱化事業に対する財政支援を行っており、2015（平成27）年度には、「防災に寄与する路線」を補助対象とし、2017（平成29）年度には、現道で無電柱化事業の整備実績がない区市町村や、原則、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を設置することが困難な路線を対象とした「無電柱化チャレンジ支援事業制度」を創設するなど、財政支援の拡充を図ってきました。また、技術研修会の開催等の技術支援も行ってきました。

これまで55区市町村が都の補助制度を活用し、区市町村道の無電柱化を進めています。

引き続き、区市町村への財政支援と技術支援を行い、区市町村道の無電柱化を積極的に後押ししていきます。

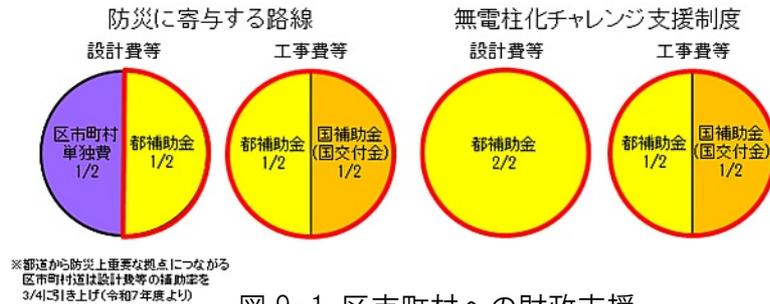


図 9-1 区市町村への財政支援



図 9-2 区市町村への技術支援

	観光・景観	通学路	商店街
場所	「タワービュー通り」墨田区道	「根津小学校前」文京区道	「東京大神宮通り」千代田区道
施工前			
施工後			

図 9-3 都の支援による整備事例

(2) 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、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、2024（令和6）年度に「都・区市町村無電柱化検討会議」を立ち上げました。この検討会議において、都道から災害拠点病院など防災上重要な拠点につながる区市町村道を抽出し、区市町村の無電柱化計画への位置付けを働きかけており、都の支援により事業化を促進していきます。

こうした取組により、防災拠点までの連続した無電柱化を推進していきます。



図 9-4 連続した整備のイメージ



図 9-5 整備前状況（防災拠点前）

(3) 生活道路における「電柱を減らす」取組を促進

2021（令和3）年6月に千葉県八街市で発生した交通事故を受け、国土交通省と警察庁は、通学路など生活道路の安全確保を目的として、最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイス※1の組み合わせにより交通安全の向上を図る区域を「ゾーン 30 プラス※2」として設定し、生活道路の面的安全対策を強化しています。

こうした、ゾーン 30 プラスエリア内の通学路等の無電柱化についても、都はチャレンジ支援事業制度等により支援していきます。

※1 物理的デバイス：狭さくやスラロームなど車両の速度を抑制するための施設

※2 ゾーン 30 プラス：生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、速度規制と物理デバイスの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域



図 9-6 ゾーン 30 プラス内のイメージ

10. 電柱の新設禁止拡大等の取組

無電柱化事業による「電柱を減らす」取組に加え、「電柱を増やさない」取組も重要です。

都は、2017（平成29）年6月に都道府県で初となる条例を制定し、同年9月に、道路法第37条第1項の規定により、都が管理する道路及び指定区間外国道の全線において電柱の新設を禁止しています。また、東京都港湾管理条例を一部改正し、臨港道路全線においても電柱の新設を禁止し、道路の安全性や防災性の向上を図っています。

この取組を区市町村道へ普及するため、都は、区市町村に対して事例の紹介や事務手続きマニュアルを作成し働きかけを行ってきました。こうした取組により、2025（令和7）年度中に区市町村道の緊急輸送道路全線で電柱の新設禁止措置が完了する見込みです。

引き続き、次期計画においても、高齢者や児童等が安全で歩きやすい歩行空間となるよう、区市町村に対して電柱の新設禁止の拡大を働きかけていきます。



図 10-1 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））

11. まちづくりにおける無電柱化の面的展開

市街地開発事業などのまちづくりでは、道路の整備に合わせて無電柱化を行うことで効率的に整備することができます。

都では、市街地再開発事業において、都市再生特別地区等の制度により、開発区域内の無電柱化を義務付けており、区域外についても無電柱化を誘導しています。また、土地区画整理事業においては、新規地区への補助要件として無電柱化を義務付けています。さらに、木造住宅密集地域については、整備地域などの防災生活道路等の無電柱化に要する費用の助成を行っています。宅地開発に合わせて行う無電柱化においては、都独自の補助制度を立ち上げるなどの取組を進めてきました。

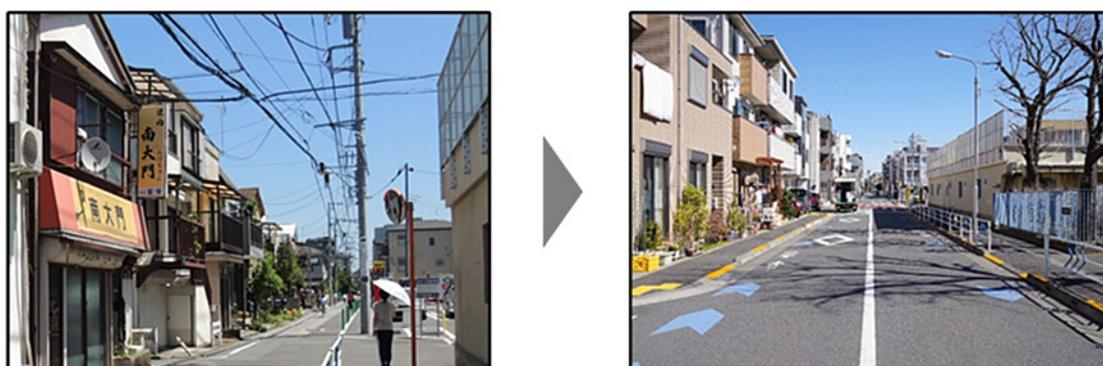


図 11-1 まちづくりにおける整備事例

宅地開発においては、さらなる無電柱化の実効性ある推進方策の構築に向け、これまで、無電柱化に対する情報の発信や、整備に要する費用負担の軽減などについて、取組を進めてきました。

加えて、都は、2025（令和7）年9月に「（仮称）東京における宅地開発の無電柱化の推進に関する条例の基本的な考え方」を公表し、パブリックコメントの実施を経て、条例案を令和8年第一回都議会定例会へ付議しました。

条例では、規制区域^{※1}内で行われ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、開発事業者に無電柱化の実施計画の届出を義務付けるとともに指導、勧告及び公表の制度を設けることとしています。

※1 規制区域：本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

今後は、こうした規制と合わせて、開発事業者に対する財政的・技術的支援を強化し、宅地開発における無電柱化が標準仕様となるよう目指していきます。



図 11-2 宅地開発における無電柱化の整備事例

12. 計画策定に向けて

今後、本方針に基づき、「東京都無電柱化計画」と「島しょ地域無電柱化整備計画」を統合し、具体的な整備箇所や延長等を示した 2026（令和 8）年度からの次期 5 か年の東京都無電柱化計画（案）を取りまとめ、都民の皆様の意見も聴きながら計画を策定する予定です。

引き続き、国や区市町村、関係事業者と連携し、都民の皆様のご協力をいただきながら、安全・安心で魅力ある東京の実現に向け、積極的に無電柱化を進めていきます。