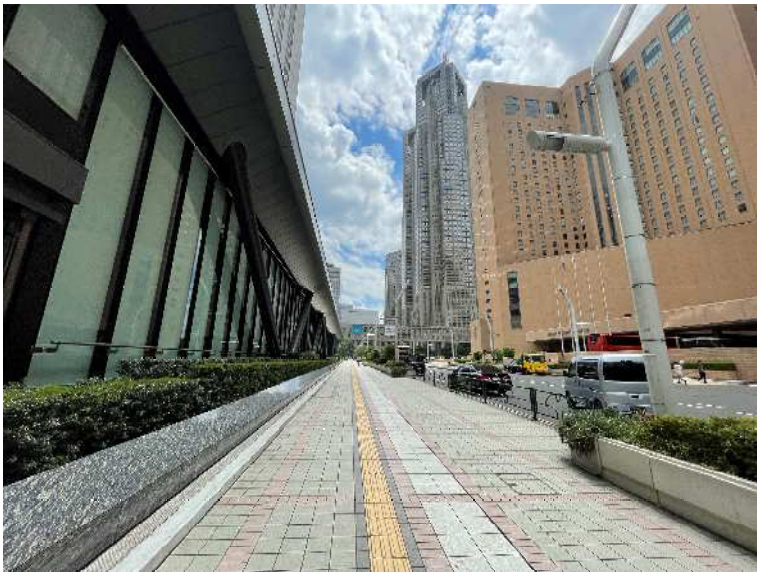
東京都無電柱化計画（改定）

～無電柱化で広がる空。
もっと安心・安全な東京へ～









2026（令和8）年6月

東京都

「東京都無電柱化計画」の改定にあたって



東京都は、地震や風水害などの災害リスクが高まる中、都民の皆様の命と暮らしを守る「首都防衛」を掲げ、都市の強靭化に取り組んでまいりました。無電柱化は、こうした「備え」の中心的取組の一つです。「電柱を減らす」「電柱を増やさない」「費用を減らす」という３原則に基づき、着実に無電柱化を進めることで、これまでに、対象都道の約５割となる 1,146km の整備が完了しました。

令和６年１月に発生した能登半島地震では、３千本を超える電柱が倒壊・損壊し、道路閉塞を引き起こすとともに、大規模停電などの甚大な被害が発生しました。また、昨年 10 月の台風 22 号・23 号によって、八丈島などで電柱倒壊や断線の被害が生じ、島民生活に深刻な影響が及びました。首都直下地震への懸念も非常に高まっており、無電柱化の必要性を改めて強く認識しております。

この度、令和８年２月に公表した次期「東京都無電柱化計画」の方針を踏まえ、都民の皆様の意見も参考にしながら、新たな「東京都無電柱化計画」を策定いたしました。本計画に基づき、防災機能のさらなる強化に向け、環状八号線への重点整備エリア拡大や防災拠点へのアクセスルート整備を図るとともに、ＤＸの活用や掘削によらない簡易な整備手法の導入などを進めることで、都道や臨港道路等の無電柱化を一段と加速させてまいります。

また、都道のみならず、区市町村道も含めた都内全域の無電柱化を推進するため、財政・技術の両面から区市町村を積極的に支援するとともに、本年 10 月に施行を予定している宅地開発の無電柱化に関する全国初の条例により、「電柱を増やさない」取組もさらに強化してまいります。

広い空の下で、もっと安心・安全に暮らせる東京を実現するため、本計画に基づき、国や区市町村、電線管理者などと連携しながら、無電柱化を一層力強く推進してまいります。

2026（令和８）年６月

東京都知事　小池百合子

目　次

第１章　無電柱化の取組
１．　無電柱化の取組 1
　１.１　無電柱化の目的 1
　１.２　無電柱化の方式 2
　１.３　無電柱化の効果 4
２．　これまでの成果 9
　２.１　電柱を減らす 9
　２.２　電柱を増やさない 11
　２.３　費用を減らす 12
３．　計画方針 15
　３.１　整備目標 16
　３.２　ロードマップ 17

第２章　整備対象の選定
４．　都市防災機能の強化 19
　４.１　重点整備エリアの拡大 19
　４.２　防災拠点アクセス機能の強化 20
　　（１）　立川広域防災基地 20
　　（２）　災害拠点病院 21
　　（３）　大規模救出救助活動拠点 21
　　（４）　警察・消防署 22
　４.３　防災拠点につながる狭隘道路等への対応 22
５．　良好な都市景観の創出 23
６．　安全で快適な歩行空間の確保 24
７．　他事業と併せた整備 25

８．　東京港の臨港道路等における無電柱化の推進 26
９．　島しょ地域における無電柱化の推進 28
９.１　島しょ地域の復興・強靭化 28
９.２　港・空港での取組 30
９.３　「電柱のない島」に向けた取組 31
９.４　簡易な整備手法の導入等によるスピードアップ 32
９.５　島しょ地域の整備箇所図 32

第３章　整備推進の方策

10.　設計・工事のスピードアップ 43
10.１　地中レーダー探査の活用 44
10.２　設計データの３Ｄ化 45
10.３　無電柱化プラットフォームの構築 45
10.４　同時施工の拡大 46
11.　技術開発・コスト縮減の促進 47
11.１　コスト縮減の実績 47
11.２　更なるコスト縮減 47
11.３　電線管理者設備の技術開発 48
12.　区市町村への支援 49
12.１　区市町村への財政支援 49
12.２　区市町村への技術支援 53
12.３　都道と区市町村道の連携強化 54
12.４　生活道路における「電柱を減らす」取組促進 55
12.５　生活道路における「電柱を増やさない」取組促進 56
13.　まちづくりにおける無電柱化の面的展開 57
13.１　都市再生特別地区の活用 57
13.２　都市開発諸制度の活用 58
13.３　市街地整備の機会を捉えた無電柱化 59

13.4　宅地開発における無電柱化の推進.....60
13.5　木造住宅密集地域における防災生活道路を軸とした無電柱化.....61
13.6　木造住宅密集地域における私道等の無電柱化.....62
13.7　自転車通行環境の確保に向けた無電柱化の取組.....62
13.8　都営住宅事業と併せた整備.....63
14.　事業ＰＲ.....64
14.1　イベントでのＰＲ.....64
14.2　その他ＰＲ.....65

第４章　５か年の整備計画
15.　５か年の整備計画.....66
15.1　計画の位置づけと計画期間.....66
15.2　路線選定の考え方.....66
15.3　整備計画延長.....67
15.4　都道の無電柱化路線図.....67



【センター・コア・エリア】晴海通り（江東区）

第１章　無電柱化の取組



【第一次緊急輸送道路】天文台通り（三鷹市）

１．無電柱化の取組

１.１　無電柱化の目的

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る。

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」を策定した。

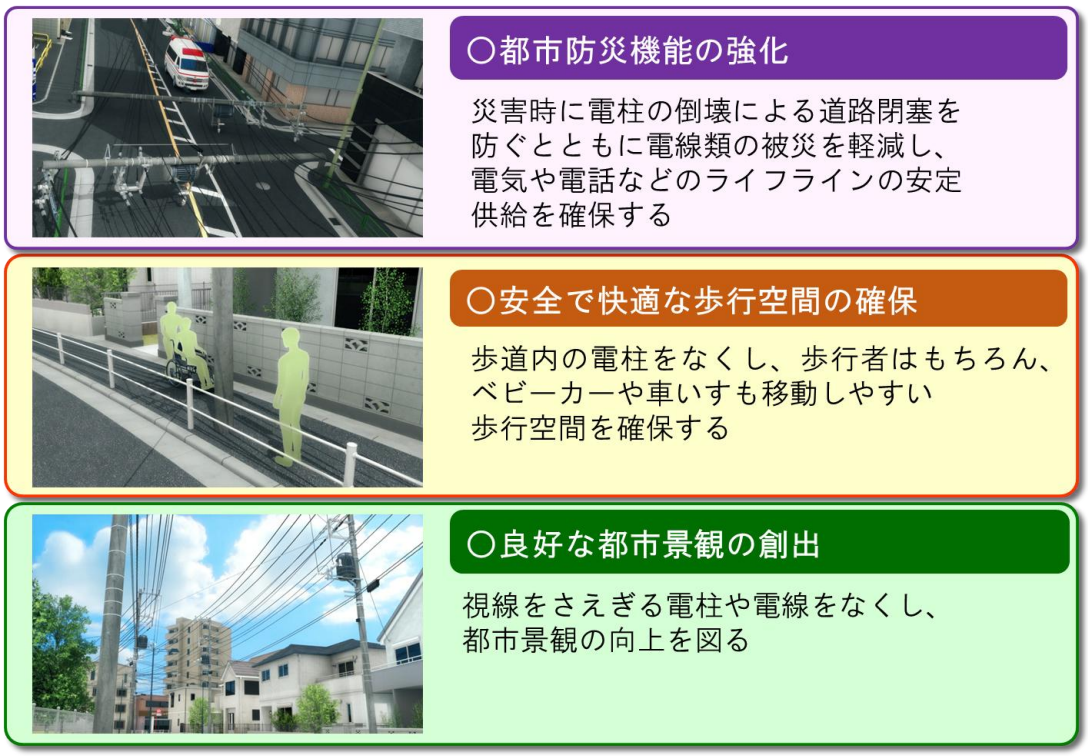


図 1-1　無電柱化の３つの目的

電柱を減らす　電柱を増やさない　費用を減らす

図 1-2　無電柱化３原則

【無電柱化に関する都の動き】

・昭和 61 年度　　第１期「電線類地中化計画」策定
・平成 28 年 12 月　「無電柱化の推進に関する法律」成立（国）
・平成 29 年６月　「東京都無電柱化推進条例」制定
・平成 29 年９月　条例施行及び、都道全線で電柱の新設禁止
・令和３年２月　「無電柱化加速化戦略」策定
・令和３年６月　「東京都無電柱化計画（改定）」策定
・令和４年１月　「東京都島しょ地域無電柱化計画」策定
・令和８年２月　次期「東京都無電柱化計画」の方針公表
・令和８年３月　「東京における宅地開発の無電柱化の推進に関する条例」制定

１.２　無電柱化の方式

都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する。電線共同溝方式とは、「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、電線管理者が電線及び地上機器等を整備する方式である。

【整備前】　【整備後】



川崎街道（日野市）

図 1-3　整備事例

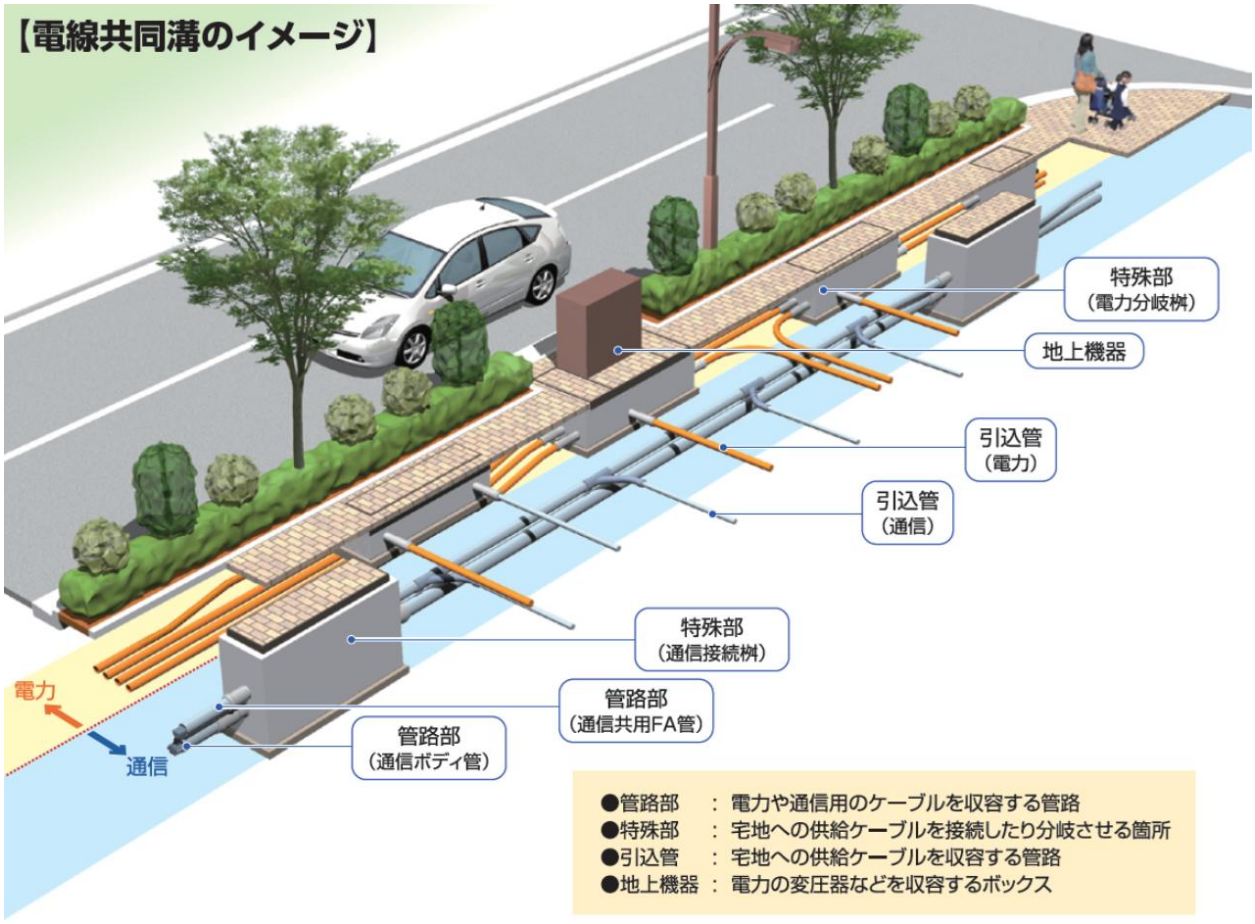


図 1-4　電線共同溝のイメージ

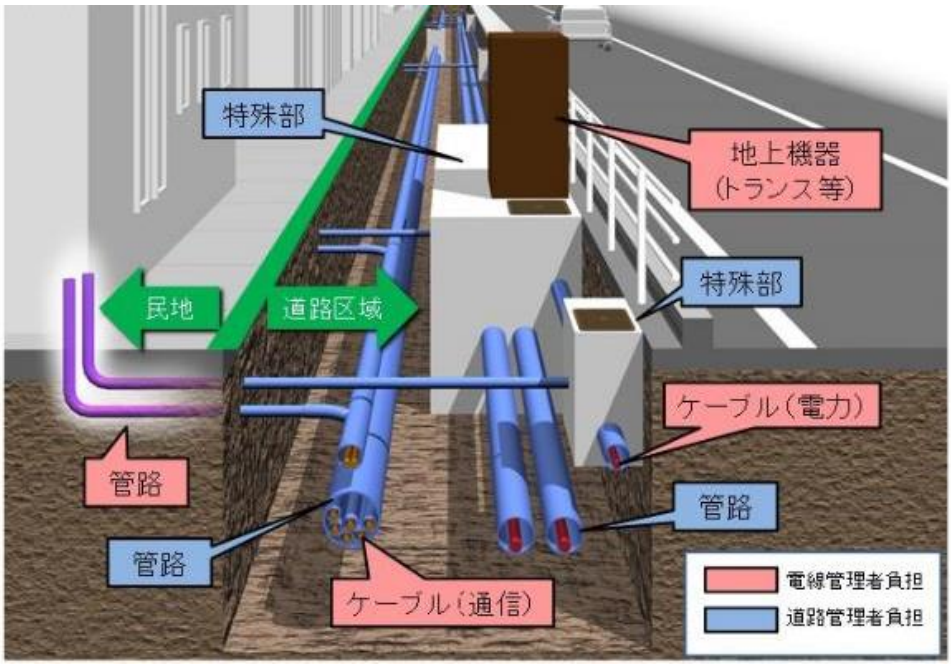


図 1-5　電線共同溝のイメージ
（出典：国土交通省ホームページ）

1.3　無電柱化の効果

無電柱化には、都市防災機能の強化や安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出などの効果があり、災害に強い都市づくりと暮らしの質向上を同時に実現する取組である。

都内ではこれまでの取組により、日本の政治・経済・文化の中心であるセンター・コア・エリア内の整備対象都道において概ね無電柱化が完了しており、以下のような効果が発揮されている。

A）都市防災機能を強化する効果

○ 災害時の電柱倒壊による道路閉塞を回避し、迅速な救助活動を実現



倒れた電柱が緊急車両の通行を阻害　　発災直後から緊急車両の通行が可能

○ 電柱・電線の欠損による停電・通信障害を回避し、都市活動の継続性を確保

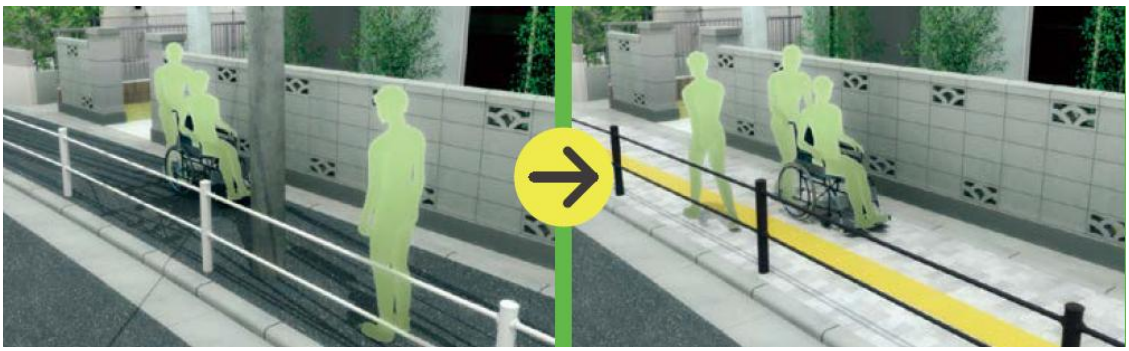


停電が発生し、都民生活・経済活動が停止　　停電を回避し、都市活動の継続性を確保

（出典：平成 30 年北海道胆振東部地震～震災を忘れない～ 札幌市）

B）安全で快適な歩行空間を確保する効果

○ 歩道幅員を確保し、ベビーカーや車いすの人も利用しやすい快適な歩行空間を実現



歩道幅員が狭く、すれ違いが困難　　快適な歩行空間を確保

○通行の支障となる電柱の除去により、交通安全性を確保



電柱を避けて通行する児童
（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））

無電柱化等により安全性が向上

C）良好な都市景観を創出する効果

○ 視線を遮る電柱や電線をなくし、都市の景観・イメージを向上



電柱・電線により、都市景観が阻害　　電柱・電線がなく、都市景観が向上

○ 街路樹が電線と干渉せず、緑豊かな道路空間を形成



電線に干渉しないよう剪定された街路樹　　樹冠を拡大し日陰を提供

（出典：厚木市街路樹ガイドライン 厚木市）

D）その他の効果

○ 電柱上の巣や電線からの鳥の糞害を防止



電線上の鳥の群れ　　電線がなく、糞害を防止

○ 維持管理のための車道規制を回避してメンテナンス作業を軽減



車道を規制した高所作業車による作業　歩道上の地上機器等から作業が可能

（写真提供：東京電力パワーグリッド株式会社）

コラム①　災害時における無電柱化の効果

無電柱化は、大規模地震などの災害時に電柱の倒壊による道路閉塞や停電を防ぐ効果があります。

2022（令和４）年に公表した「首都直下地震等による東京の被害想定（以下「都被害想定」という。）」を基に推計すると、都心南部直下地震発生時の建物全壊等による電柱損壊本数は約 4,600 本[※1] となります。倒壊した電柱や電線の撤去には電線管理者による作業が必要となるため、2024（令和６）年１月の能登半島地震では、道路啓開に際して電線管理者の作業待ちが発生しました。

一方、輪島市をはじめ８市町の無電柱化区間約 20km では、発災直後から救助・復旧活動を行う車両の通行が可能だったと報告されており、無電柱化の効果が実災害において確認されています。

また、都被害想定では、都心南部直下地震時の配電設備被害による停電率は 11.9%[※2] とされ、そのうち 7.7%[※1] は電柱損壊に起因すると推計されています。

無電柱化は、電柱損壊に伴う停電リスクを低減して都民生活や企業活動の継続性を高めるとともに、多額の経済的損失を防ぐ効果が期待されています。

※１　都被害想定に基づき、都総務局で推計

※２　都心南部直下地震　冬・夕方 18 時・風速８m/s の場合

【主な災害と電柱の倒壊状況】

※倒壊のほか折損・傾斜含む

災害	年月	名称	電柱の倒壊状況	写真
地震	1995年1月	阪神淡路大震災 （兵庫県南部地震）	**電力：約4,500本**※1 **通信：約3,600本**※2 （供給支障に至ったもののみ） 一倒壊した電柱や電線が道路の通行を阻害。生活物資の輸送に影響を与えたほか、緊急車両の通行にも支障。 ※1「地震に強い電気設備のために」（資源エネルギー庁編） ※2 NTT調べ	
	2024年1月	能登半島地震	**電力：約3,100本**※1 **通信：約380本**※2 （供給支障に至ったもののみ） 一法面崩壊や家屋倒壊のほか、電柱倒壊や電線の断線等により長期の停電が発生し、防災拠点、病院、上下水道、通信等の重要インフラ施設に大きな影響がでた。 ※1 北陸電力送配電調べ ※2 NTT調べ	
台風	2019年9月	台風15号	東京電力管内で **電柱約2,000本**※1 ※1 経済産業省HP **最大停電戸数：約93万戸**※2 ※2 経済産業省HP	
津波	2011年3月	東日本大震災 （東北地方太平洋沖地震）	**電力：約28,000本**※1 **通信：約28,000本**※2 （供給支障に至ったもののみ） 一断線した電線が発災直後の道路の啓開作業を阻害。 ※1 経済産業省HP ※2 NTT調べ	

出典：令和７年度 第２回 無電柱化推進のあり方検討委員会 「防災に関する論点」
令和７年８月 国土交通省 道路局を加工

2．これまでの成果

2.1　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※1 延長※2 2,328km に対して、2025（令和７）年度末時点で 1,146km の整備が完了した。このうち、センター・コア・エリア※3 内の整備対象都道については、概ね整備が完了している。また、臨港道路等の整備対象延長 85km に対して、48km の整備が完了した。

※１　整備対象：計画幅員で完成した歩道幅員 2.5m 以上の都道

※２　整備対象延長：整備対象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）

※３　センター・コア・エリア：概ね首都高速中央環状線の内側エリア



浅草通り（墨田区）



山手通り（品川区）



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）

図 2-1　整備事例

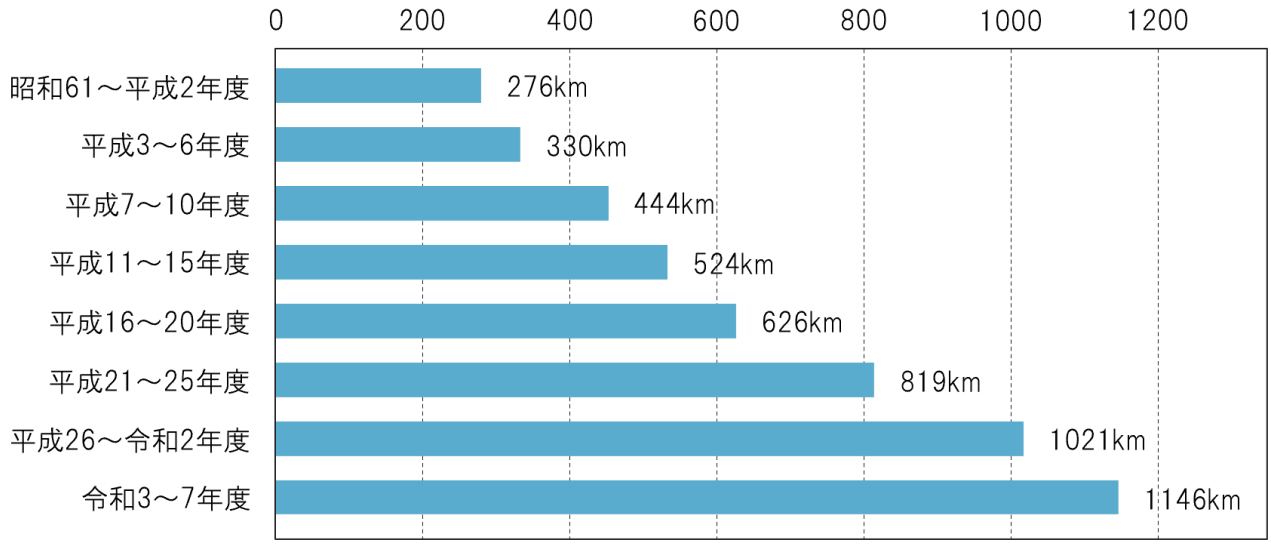


図 2-2　都道における整備済延長の推移

表 2-1　都道の地中化率

区分	整備対象延長	整備済延長	地中化率
全体	2,328 km	1,146 km	49 %
区部	1,288 km	896 km	70 %
多摩地域	1,040 km	250 km	24 %
島しょ	173 km	6 km	3 %

（令和 7 年度末時点）

2.2　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した。

都道においては、条例制定後、約 5,300 本の電柱が撤去されており、年々電柱は減少している一方、区市町村道においては、ほぼ横ばいの状況である。

加えて、まちづくりの機会を捉えた無電柱化にも取り組んでおり、新たに計画される土地区画整理事業及び市街地再開発事業で都の補助を受けるものは、原則として地区内すべての無電柱化を義務化している（自治体が施行する事業は、2021（令和３）年度から、民間が施行する事業は、2023（令和５）年度から実施）。

宅地開発においては、2020（令和２）年に補助制度を創設し、2022（令和４）年度以降、補助額を引き上げるなどの拡充を図ってきた。2024（令和６）年度からは、無電柱化を推進する事業者の認定や相談窓口の設置等を実施し、防災性の向上と良好な都市景観の創出に取り組んできた。

また、無電柱化を一層推進するため、2025（令和７）年には、有識者による検討会を設置し、実効性ある推進方策の検討を進め、2026（令和８）年３月に、規制区域内で行われる宅地開発において、技術的に困難である場合等を除き、開発区域内での電柱・電線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」を制定した。

表 2-2　都内の電柱本数

区分	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
都道	約 54,300 本	約 53,600 本	約 53,300 本	約 52,800 本	約 52,200 本
区市町村道	約 634,500 本	約 633,800 本	約 633,700 本	約 633,900 本	約 633,500 本
合計	約 688,800 本	約 687,400 本	約 687,000 本	約 686,700 本	約 685,700 本

2.3　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、2020（令和２）年度までに 1/3 のコストカットを達成した。

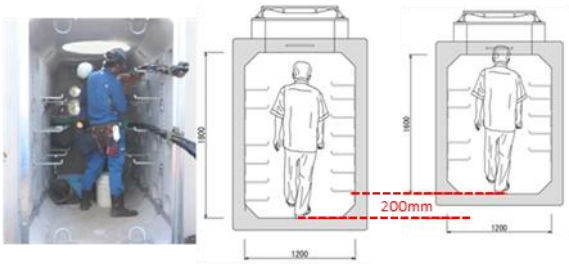


図 2-3　特殊部のコンパクト化のイメージ

コラム②　直近 10 年間における無電柱化の成果

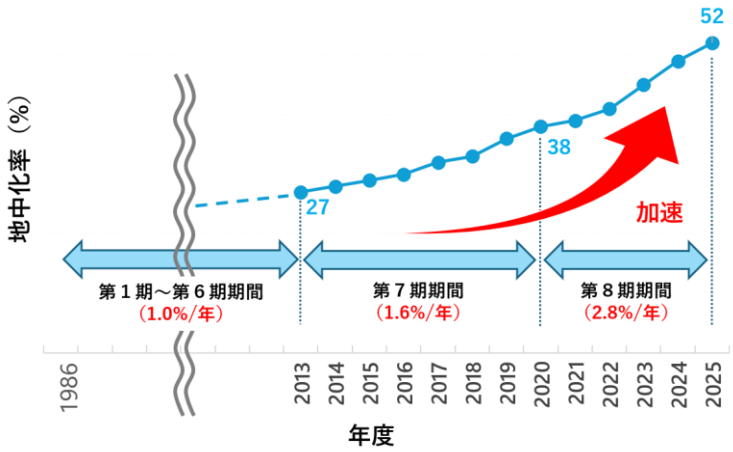
都では、1986（昭和 61）年に第 1 期電線類地中化計画を策定して以来、凡そ 40 年間に亘り無電柱化を進めてきました。

特に 2016(平成 28)年以降は無電柱化事業を都政の最重要政策の 1 つに位置付け、「東京都無電柱化推進条例」や「東京における宅地開発の無電柱化の推進に関する条例」の制定、センター・コア・エリア内や災害時に緊急車両等が通行する緊急輸送道路への注力、島しょ地域での推進など、全国に先駆けた取組を次々と展開してきました。

その結果、センター・コア・エリア内における無電柱化は概ね完了し、特に第８期無電柱化計画期間における緊急輸送道路の無電柱化速度は、前計画期間から倍増しています。

さらに、無電柱化の取組を都道から区市町村道へ広げるため、区市町村への財政面・技術面での支援や働きかけも力強く進め、2026（令和８）年 2 月には区市町村道の緊急輸送道路全線における電柱新設禁止の措置を完了しています。

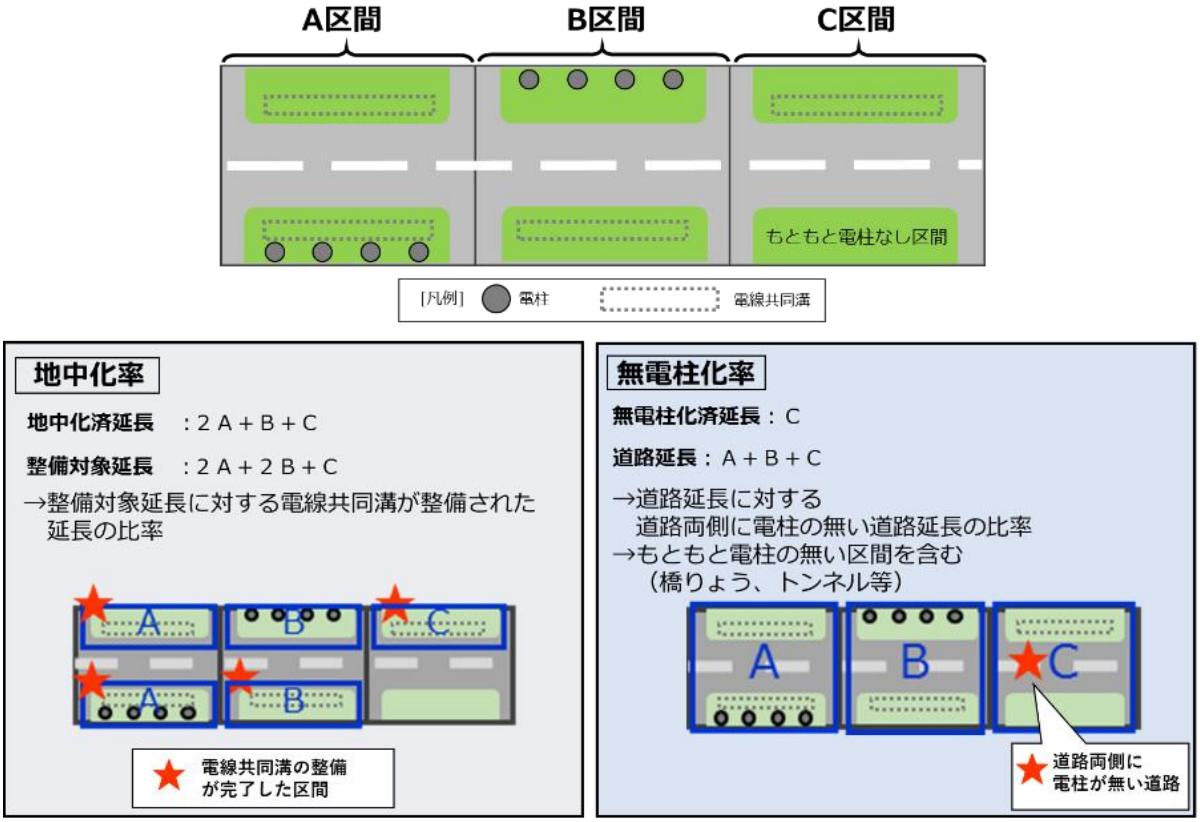
都は、激甚化する風水害、首都直下地震等から都民の命と暮らしを守るため、電気・通信事業者や区市町村とも連携しながら今後も無電柱化に強力に取り組んでいくとともに、これまでにも増して爆速で進めることで、世界で最も強靭な都市を実現していきます。



第一次緊急輸送道路における地中化率の推移

コラム③　地中化率と無電柱化率

無電柱化の進捗を表す指標として、電線共同溝等の整備対象延長に対する整備済延長の比率である「地中化率」と、道路延長に対する道路両側に電柱の無い道路延長（公民境界から民有地側に概ね 10m程度内にも電柱が立地していない状態を含む）の比率である「無電柱化率」の２つの指標が定義されています。なお、都では、「地中化率」の指標を用いて事業の進捗管理を行っています。



地中化率と無電柱化率のイメージ

３．計画方針

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る。

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、東京都無電柱化計画（以下「本計画」という。）を改定する。

【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・強靭化
④ 区市町村との連携・支援強化、電柱の新設禁止を拡大
⑤ 「東京における宅地開発の無電柱化の推進に関する条例」制定

3.1　整備目標

整備対象都道等について、以下のとおり目標を定め、整備を推進していく。

表 3-1　整備目標

対象路線		2030（令和 12）年度末の目標	完了目標
【都道】整備対象全線 （延長 2,328 km）		60%完了	2040 年代
	第一次緊急輸送道路	80%完了	2035（令和 17）年度
	環状七号線の内側エリア	90%完了	
	主要 80 駅周辺 （区部 30 駅・多摩 50 駅）	75%完了	
	環状八号線の内側エリア	全線で事業に着手	2040（令和 22）年度
	防災拠点アクセス強化 ・立川広域防災基地 ・災害拠点病院 ・大規模救出救助活動拠点 ・警察・消防署		
【臨港道路等】整備対象全線 （延長 84 km）		－	2040（令和 22）年度
	緊急輸送道路	90%完了	2035（令和 17）年度
	東京港全エリア	－	2040（令和 22）年度

対象路線（島しょ地域）		2030（令和 12）年度末の目標	完了目標
【都道】整備対象全線 （延長 173km）		－	2030 年代
	過去に被災した区間など	2028（令和 10）年度 ※八丈島で新たに被災した区間は 2030（令和 12）年度	
	発電所や通信拠点と集落をつなぐ区間	2030（令和 12）年度	
	主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間	全線で事業に着手	2035（令和 17）年度
	電柱のない島（利島・御蔵島）	2030（令和 12）年度	
【港・空港】整備対象全箇所 （18 港 5 空港）		－	2035（令和 17）年度
	主要な港･空港　4 港 2 空港	2028（令和 10）年度	
	主要な港･空港　8 港 3 空港	2030（令和 12）年度	
	その他　6 港	－	2035（令和 17）年度

3.2　ロードマップ

2026（令和８）年度～2030（令和 12）年度の５か年では、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く。

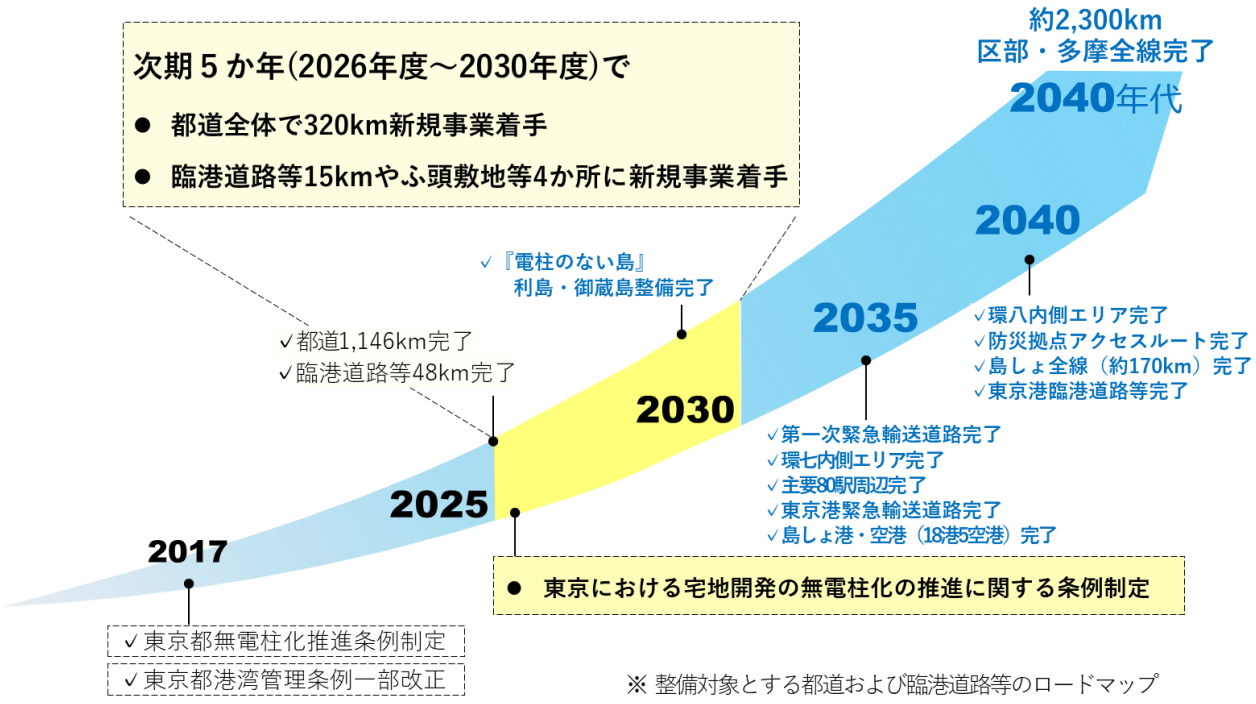


図 3-1　無電柱化のロードマップ

コラム④　諸外国における無電柱化

国土技術政策総合研究所「海外の無電柱化事業」によると、無電柱化率が高い海外の都市におけるポイントとして、①海外では架空線が規制、②海外では地中化の事業主体は主に電線事業者、③無電柱化のための技術開発等による低コスト化が挙げられています。

例えば、ロンドンでは、19 世紀の街灯建設に際して、ガス事業者との競争の公平性を考慮し、「電気法」により架空線を禁止しています。また、パリでは、市議会が定めた「公道使用許可命令書」に基づき、許可を受けた者に配線設備を地中化することが義務付けられており、法的規制により無電柱化が進んでいる状況です。また、欧米では、掘削とケーブルの直接埋設を同時に行う専用機材を用いるなどし、埋設の迅速化・自動化により低コスト化を図っています。



パリ中心部



専用機材による施工状況

出典：平成 29 年度 第４回 無電柱化推進のあり方検討委員会
「海外の無電柱化の状況」 平成 29 年４月 国土交通省 国土技術総合研究所



【環七内側】平和橋通り（葛飾区）

第２章　整備対象の選定



【島しょ】八丈一周道路（八丈町）

４．都市防災機能の強化

４.１　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る。

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る。

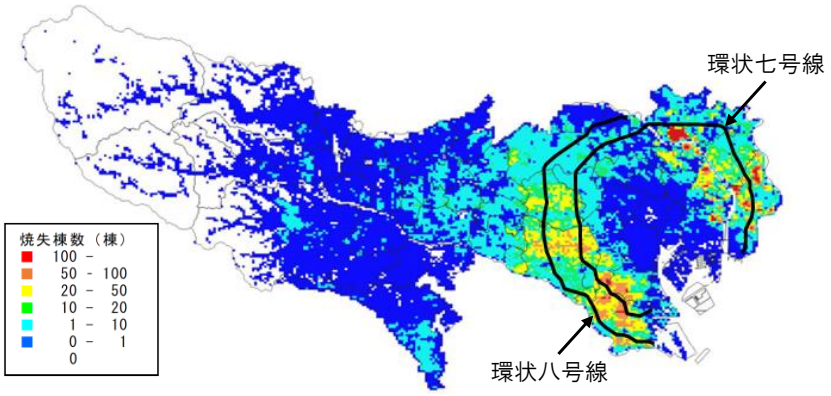


図 4-1　焼失棟数分布図（都心南部直下地震、冬・夕方、風速８m/s）
（出典：首都直下地震等による東京の被害想定（令和４年５月 東京都防災会議）を加工）

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、整備を進めてきた。

今後は、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、整備を進めていく。



図 4-2　震度５強の地震が発生した場合の規制のイメージ
（出典：警視庁 HP）



図 4-3　重点整備エリア拡大のイメージ

４.２　防災拠点アクセス機能の強化

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た。

今後は、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」、「警察・消防署」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く。

（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る。

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る。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る。

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、災害時においては人員・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る。

これらのことから、周辺の高速道路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く。



図 4-4　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る（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く。



図 4-5　DMAT 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 4-6　整備箇所のイメージ
（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る。（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く。



図 4-7　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 4-8　整備箇所のイメージ
（大規模救出救助活動拠点）

（４）警察・消防署

警察・消防は、大規模災害発生時において、被災者の避難誘導及び救出救助、行方不明者の捜索等に従事するほか、各種交通対策等を実施するなど、重要な役割を担っている。

災害時における迅速な初動活動を可能とするため、警察・消防署へのアクセスルートとなる都道を重点的に整備していく。



図 4-9　整備箇所のイメージ（警察・消防署）

４.３　防災拠点につながる狭隘道路等への対応

災害拠点病院や大規模救出救助活動拠点など、防災上重要な拠点につながる都道の緊急輸送道路について、歩道幅員が 2.5m 未満の箇所を含む路線であっても、事業の可否を総合的に検討していく。

整備に当たっては、地上機器設置場所の確保などが課題となることから、道路区域外の活用を検討するなど、工夫を行いながら整備を進める。



図 4-10　整備箇所のイメージ（狭隘道路）



図 4-11　公共用地等への地上機器設置事例

5．良好な都市景観の創出

良好な都市景観の創出のため、多くの人が集まる駅や観光地周辺の都道においては、美しい街並みも求められることから、国道や区市町村道の整備と連携しながら、面的な無電柱化を目指す。駅周辺については、利用人員が多い主要 80 駅[※1]（区部 30 駅と多摩地域 50 駅）を対象とし、駅を中心とした概ね半径 500mの地域内で整備を推進する。

※1　主要 80 駅：「東京都無電柱化推進計画」（平成 26 年 12 月）で定めた周辺区部、多摩地域の各々50 駅のうち、「環状七号線の内側エリア」に属する 20 駅を除いた駅。周辺区部の主要 50 駅は、利用人員が概ね 5 万人/日以上、多摩地域の主要 50 駅は、利用人員が概ね 2.5 万人/日以上の駅。

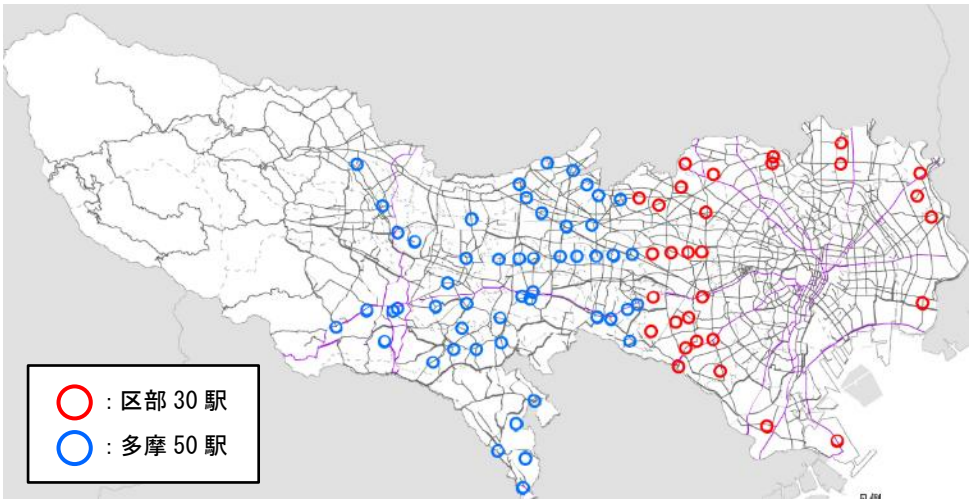


図 5-1　主要駅 80 駅周辺（区部 30 駅・多摩 50 駅）



阿佐ヶ谷駅周辺（杉並区）



京王堀之内駅周辺（八王子市）

図 5-2　整備事例（主要駅）

６．安全で快適な歩行空間の確保

利用者の多い駅や公共施設、福祉施設周辺等においては、高齢者や障害者を含むすべての歩行者が安全で円滑に移動できる環境の確保が求められる。そのため、無電柱化を進めるとともに、舗装復旧工事にあわせて、段差の解消や勾配の改善及び視覚障害者誘導用ブロックの設置等、道路のバリアフリー化にも取り組んでいる。

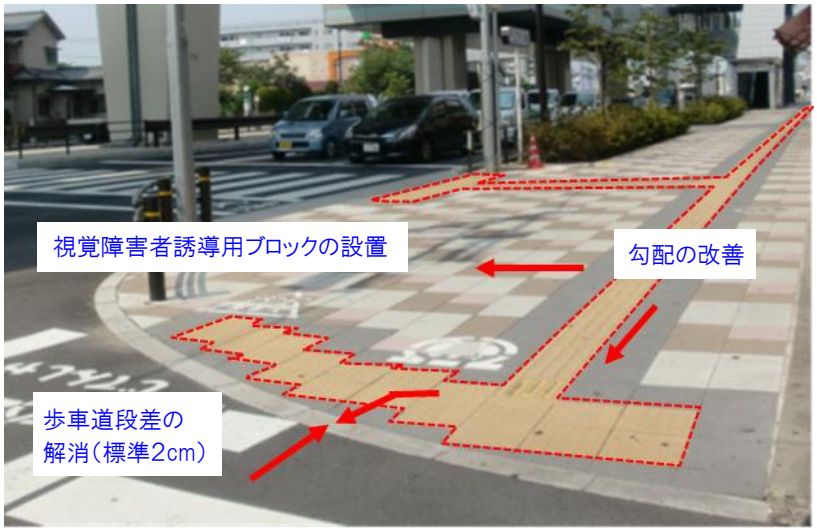


図 6-1　バリアフリー化のイメージ

7．他事業と併せた整備

街路事業等で道路を新設、拡幅する際には、同時に無電柱化を実施する。また、歩道設置事業や交差点すいすいプラン等の交差点改良事業など、既設の都道で拡幅事業を行う際には、原則として同時に無電柱化を実施する。



大久保通り（中野区）

図 7-1　歩道設置事業と併せた整備事例



都道 185 号山田平井線（日の出町）

図 7-2　交差点改良事業と併せた整備事例

８．東京港の臨港道路等における無電柱化の推進

東京港は、首都圏約 4,000 万人の生活と産業活動を支える重要な拠点であり、その中に位置する臨港道路は、日々の物流活動を支える基盤であるとともに、大規模地震等の災害発生時には、緊急物資の輸送を担う重要な役割を果たすものである。

臨港道路は、港湾法（昭和 25 年法律第 218 号）第２条に掲げる臨港交通施設に位置づけられる港湾施設であり、東京都港湾管理条例に基づき管理を行っている。



図 8-1　東京港全景

東京港エリアにおいては、臨海副都心地区や東京 2020 大会競技場周辺で臨港道路等の無電柱化を進め、令和元年度末にはその整備が完了した。2020（令和２）年度からは、臨港道路等の緊急輸送道路の無電柱化を重点的に推進してきた。

今後は、東京港の防災力を一層高めるとともに、良好な都市景観の創出及び安全で快適な歩行者空間の確保にも寄与するため、整備対象を緊急輸送道路に加え、緊急輸送道路以外のすべての臨港道路等及びふ頭敷地等に拡大し、東京港全エリアにおいて無電柱化を推進する。

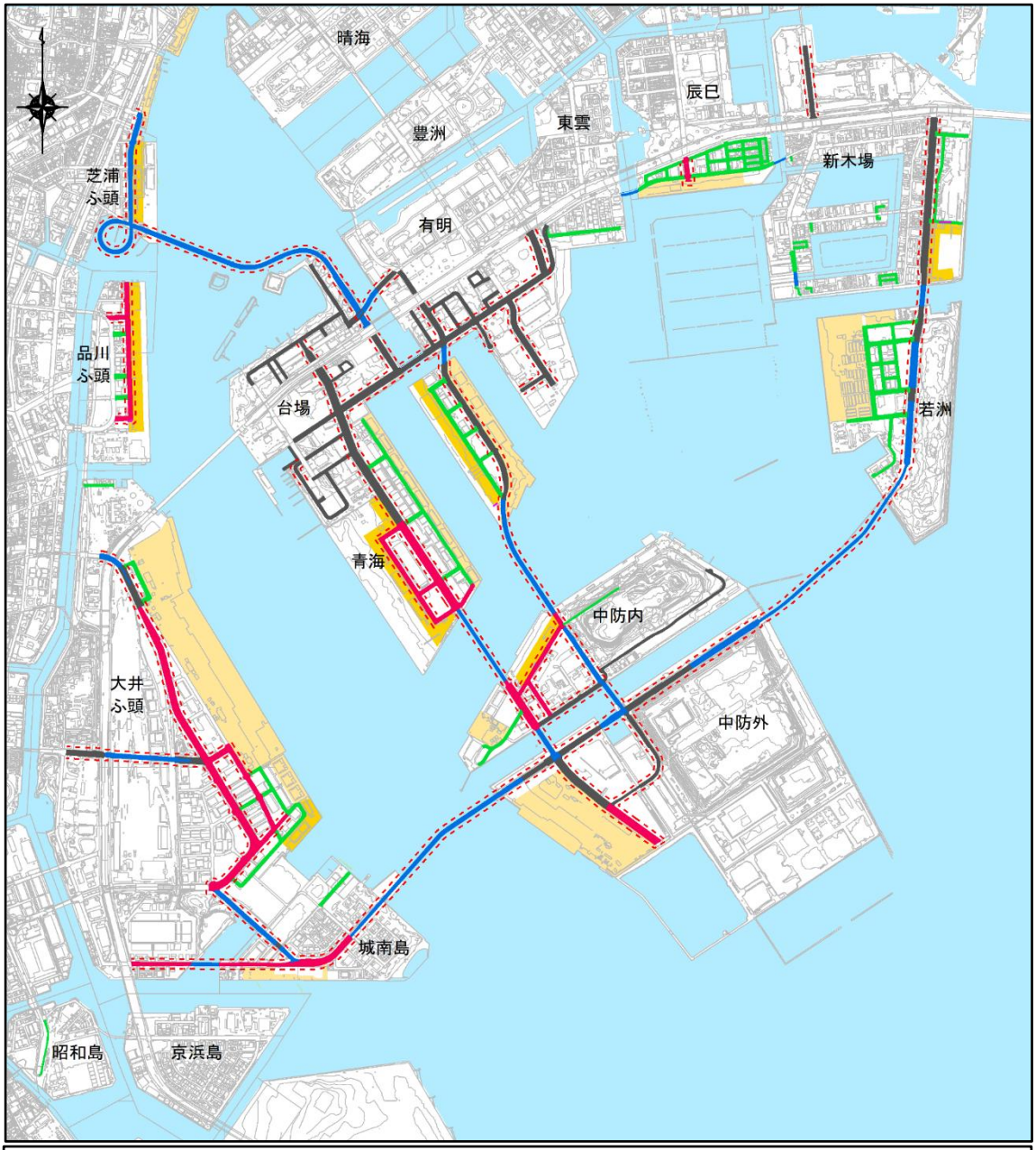


中防外１号線（大田区）



中防内６号線（江東区）

図 8-2　整備事例（臨港道路等）



凡 例

すべての緊急輸送道路

緊急輸送道路（整備対象）　※臨港道路、一部に埋立道路を含む

その他の道路（整備対象）　※臨港道路、埋立道路を含む

ふ頭敷地等（整備対象範囲）

ふ頭敷地等（整備対象外）

橋梁、トンネル等（整備対象外）

整備完了（臨海副都心地区、東京 2020 大会競技場周辺、緊急輸送道路）

図 8-3　東京港全エリアの無電柱化整備対象図

９．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る。

９.１　島しょ地域の復興・強靭化

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する。

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る。



図 9-1　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、本計画では約 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く。

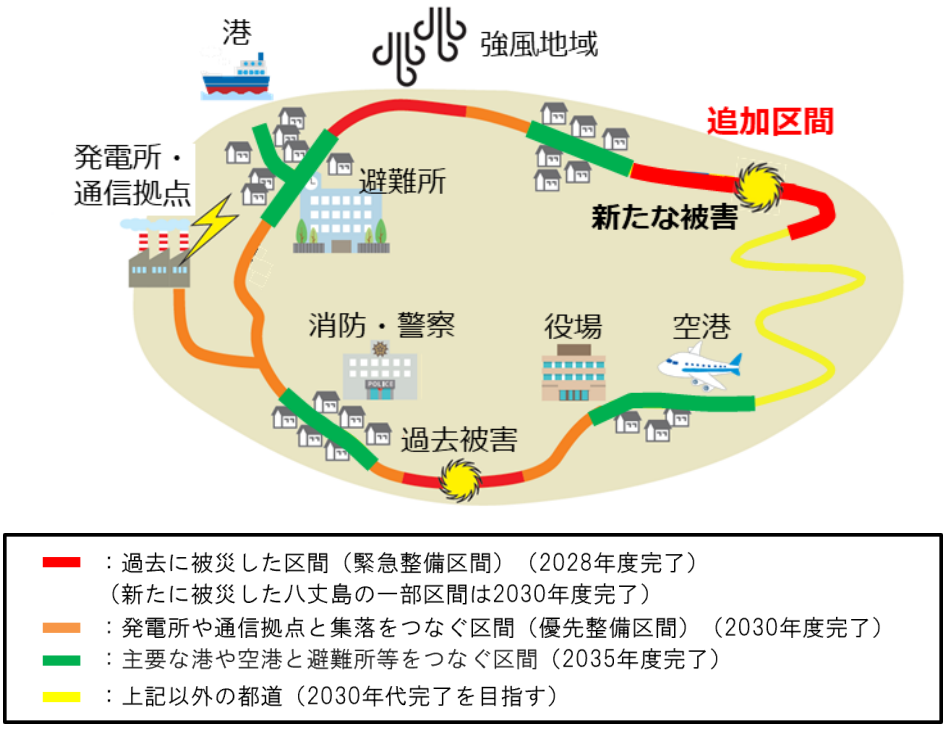


図 9-2　島しょ地域における整備の進め方のイメージ

表 9-1　区間毎の整備延長

（単位：km）

対象	過去に被災した区間（緊急整備区間）	発電所や通信拠点と集落をつなぐ区間（優先整備区間）	主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間	拡幅整備等の実施予定区間・その他	計
大島	2.7	6.4	9.9	18.5	37.5
利島	-	-	-	5.4	5.4
新島	3.2	1.0	3.2	-	7.4
式根島	-	-	1.5	2.3	3.8
神津島	-	-	1.7	8.0	9.7
三宅島	2.5	12.3	6.7	14.1	35.6
御蔵島	-	-	-	6.3	6.3
八丈島	4.3	9.5	11.0	25.7	50.5
青ヶ島	-	-	0.7	3.8	4.5
父島	-	-	5.7	1.9	7.6
母島	2.1	1.0	-	1.6	4.7
計	14.8	30.2	40.4	87.6	173.0

9.2　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る。整備対象は、定期船が発着する 18 港と５空港とし、計画的に整備を推進する。

2030（令和 12）年度までに、各島の主要な港･空港 12 港と 5 空港の整備を完了させる。このうち、令和元年台風第 15 号による被災状況等を踏まえ、4 港 2 空港については 2028（令和 10）年度までに整備を完了させる。その他の 6 港については 2035（令和 17）年までの完了を目指し整備を進めていく。

表 9-2　港・空港の整備目標

対象	2028(令和 10)年度までに完了	2030（令和 12）年度までに完了	2035（令和 17）年度までに完了	計
大島	元町港、大島空港	－	岡田港	2 港 1 空港
利島	－	利島港※	－	1 港
新島	新島港、若郷漁港、新島空港	－	－	2 港 1 空港
式根島	－	野伏漁港	－	1 港
神津島	－	神津島港、神津島空港	三浦漁港	2 港 1 空港
三宅島	－	阿古漁港、三宅島空港	伊ケ谷漁港、三池港	3 港 1 空港
御蔵島	－	御蔵島港※	－	1 港
八丈島	－	神湊港、八丈島空港	八重根港、八重根漁港	3 港 1 空港
青ヶ島	－	青ヶ島港	－	1 港
父島	－	二見港	－	1 港
母島	沖港	－	－	1 港
計	4 港 2 空港	8 港 3 空港	6 港	18 港 5 空港

※整備目標に対し、利島港は 2028（令和 10）年度、御蔵島港は 2026 年度（令和 8 年度）完了を目指す

９.３　「電柱のない島」に向けた取組

利島・御蔵島においては、都道や港のみならず、村道等についても無電柱化を実施することで効果を更に高め、防災性の向上を図るとともに、良好な景観を創出する「電柱のない島」の実現に向けて事業を進めている。

港から集落部につながる都道などで既に工事に着手するとともに、掘削しない簡易な手法での整備に向けた試験施工にも取り組んでおり、地元との調整を図りながら早期の整備完了を目指す。



図 9-3　御蔵島内の施工状況



図 9-4　利島内の試験施工状況

表 9-3　「電柱のない島」整備目標

対象	整備対象	整備目標
利島	都道・村道	2030（令和 12）年度完了
	利島港	2028（令和 10）年度完了
御蔵島	都道・村道	2029（令和 11）年度完了 （集落部は 2028（令和 10）年度完了）
	御蔵島港	2026（令和８）年度完了

9.4　簡易な整備手法の導入等によるスピードアップ

島しょ地域の都道は、コンクリート舗装や舗装下の岩盤など、掘削が困難な場合が多く、地域特性に応じた構造を採用し、工期短縮・コスト縮減に取り組んできた。

2025（令和７）年には、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た「島しょ地域無電柱化加速化検討会議」を立ち上げ、新材料や新たな手法の検討を行っている。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、整備を加速していく。

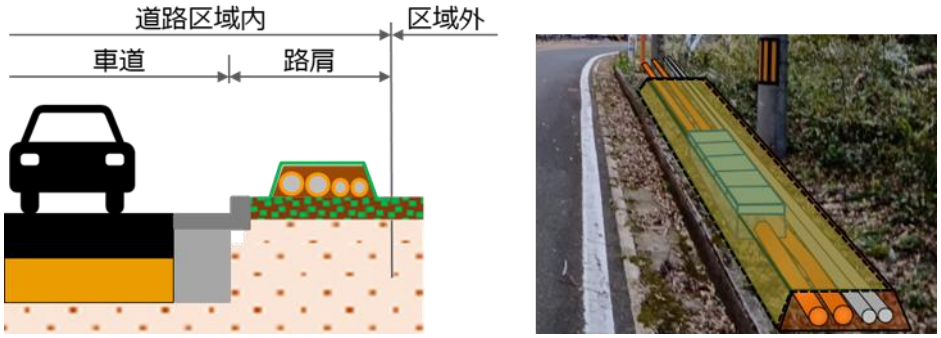
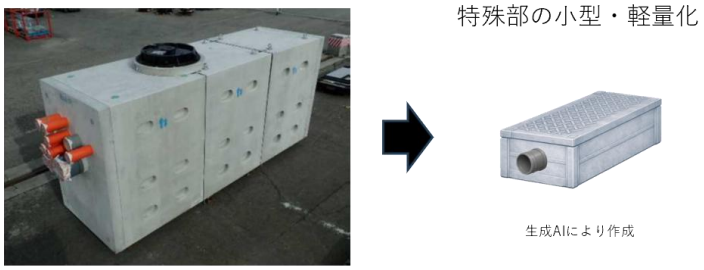


図 9-5　簡易な整備手法のイメージ



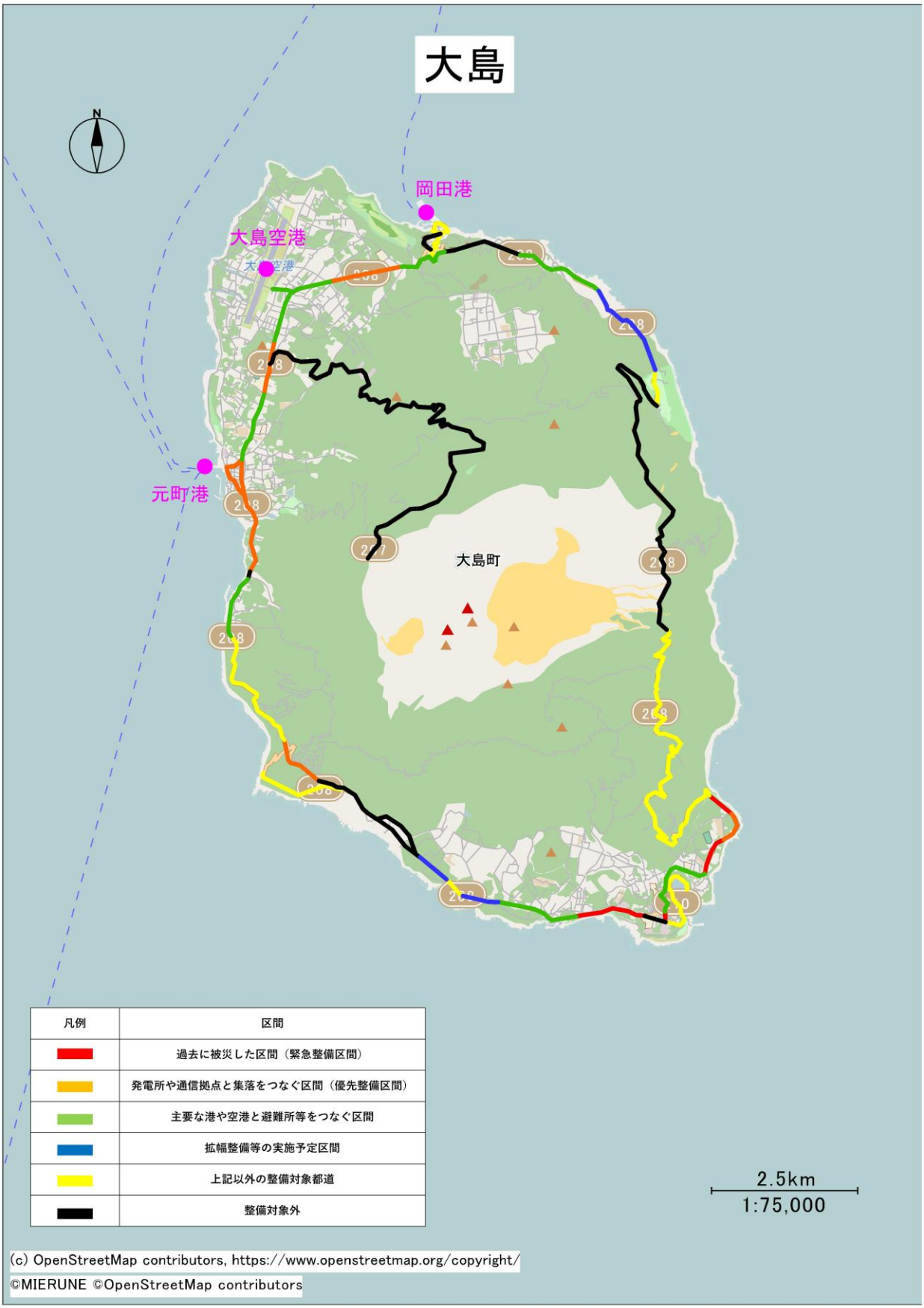
従来：コンクリート製特殊部　　新材料のイメージ

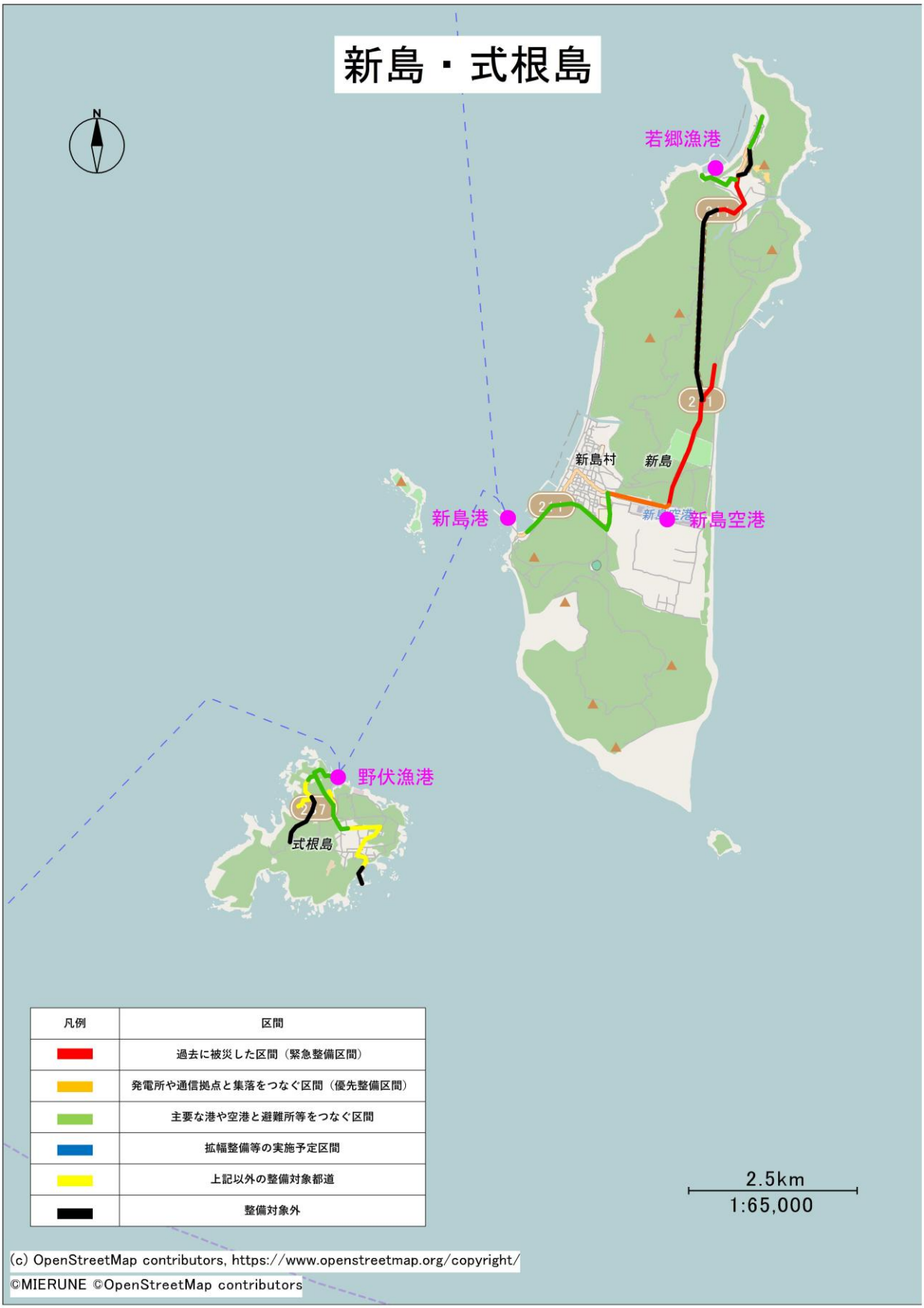
（出典：無電柱化推進のあり方検討委員会資料
（令和２年６月 国土交通省））

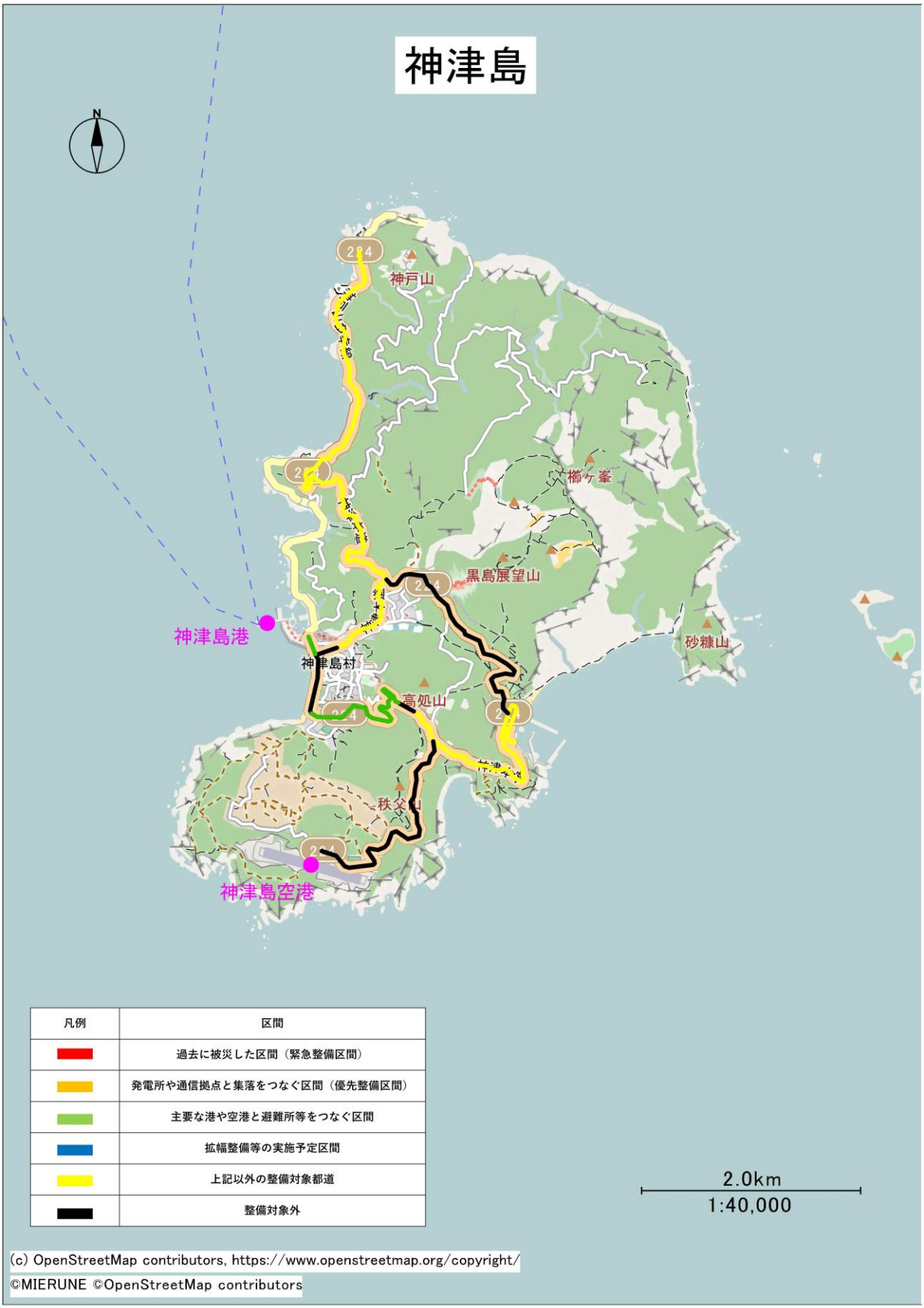
図 9-6　新材料導入のイメージ

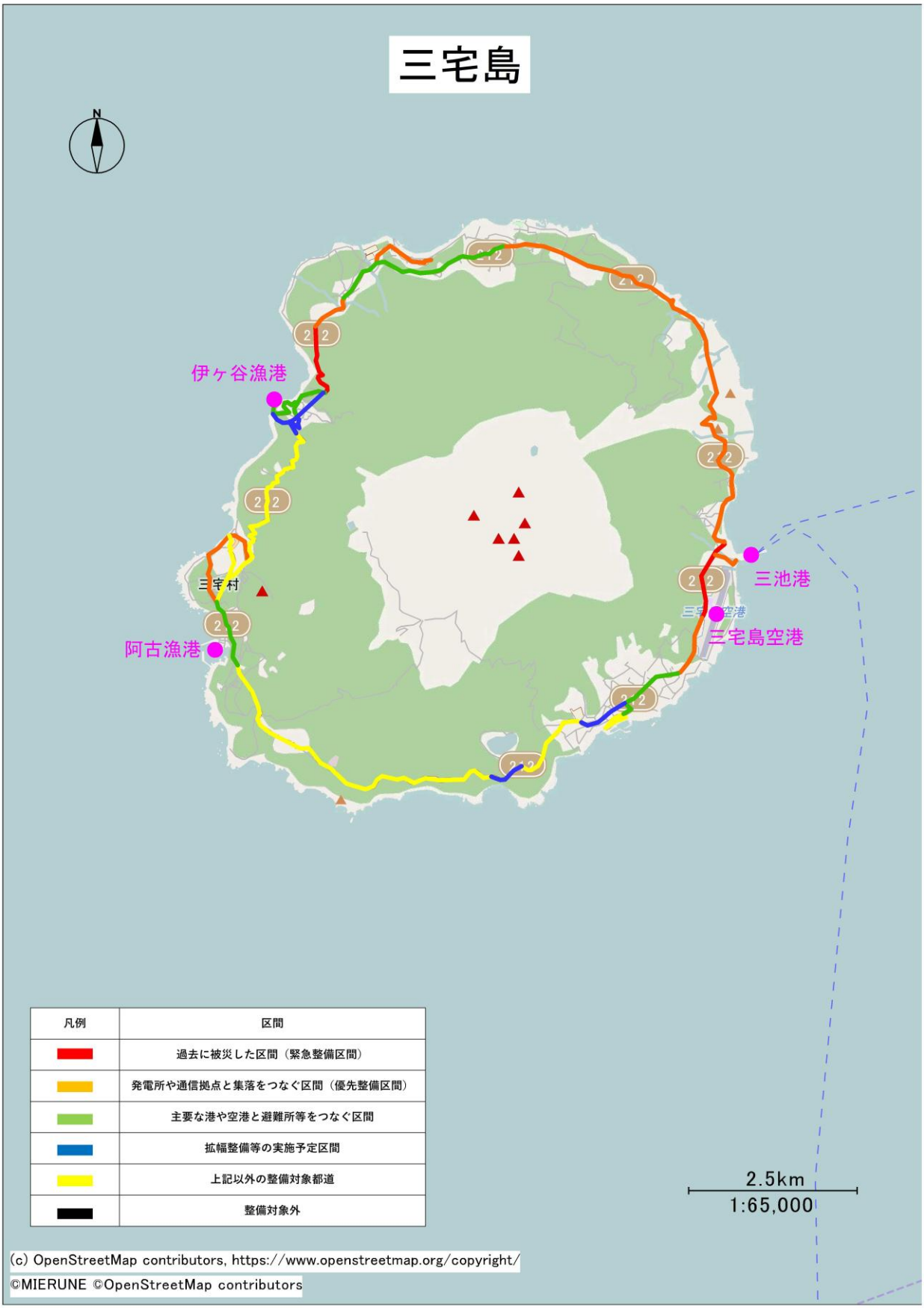
9.5　島しょ地域の整備箇所図

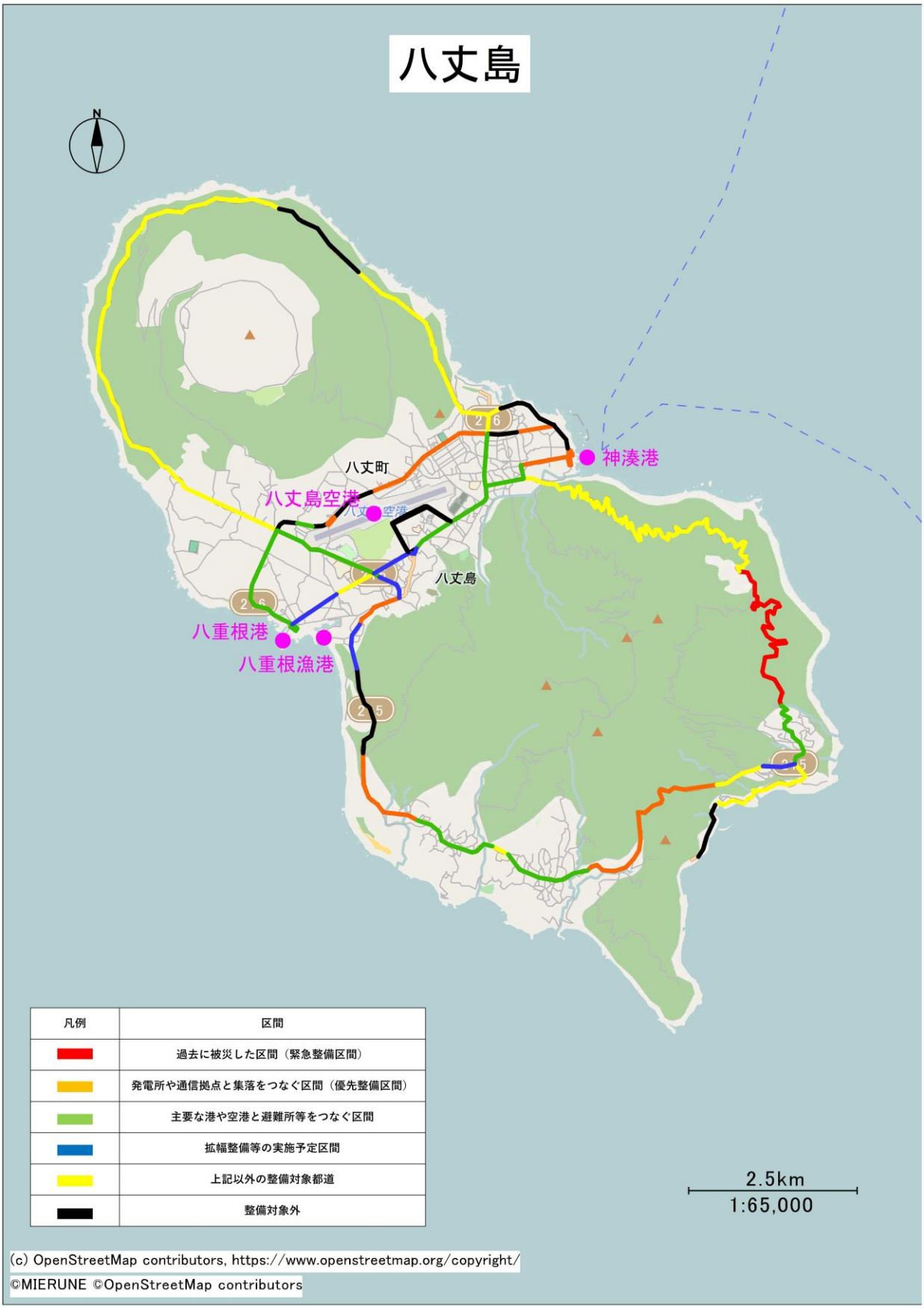
各島の整備箇所は次に示すとおりである。

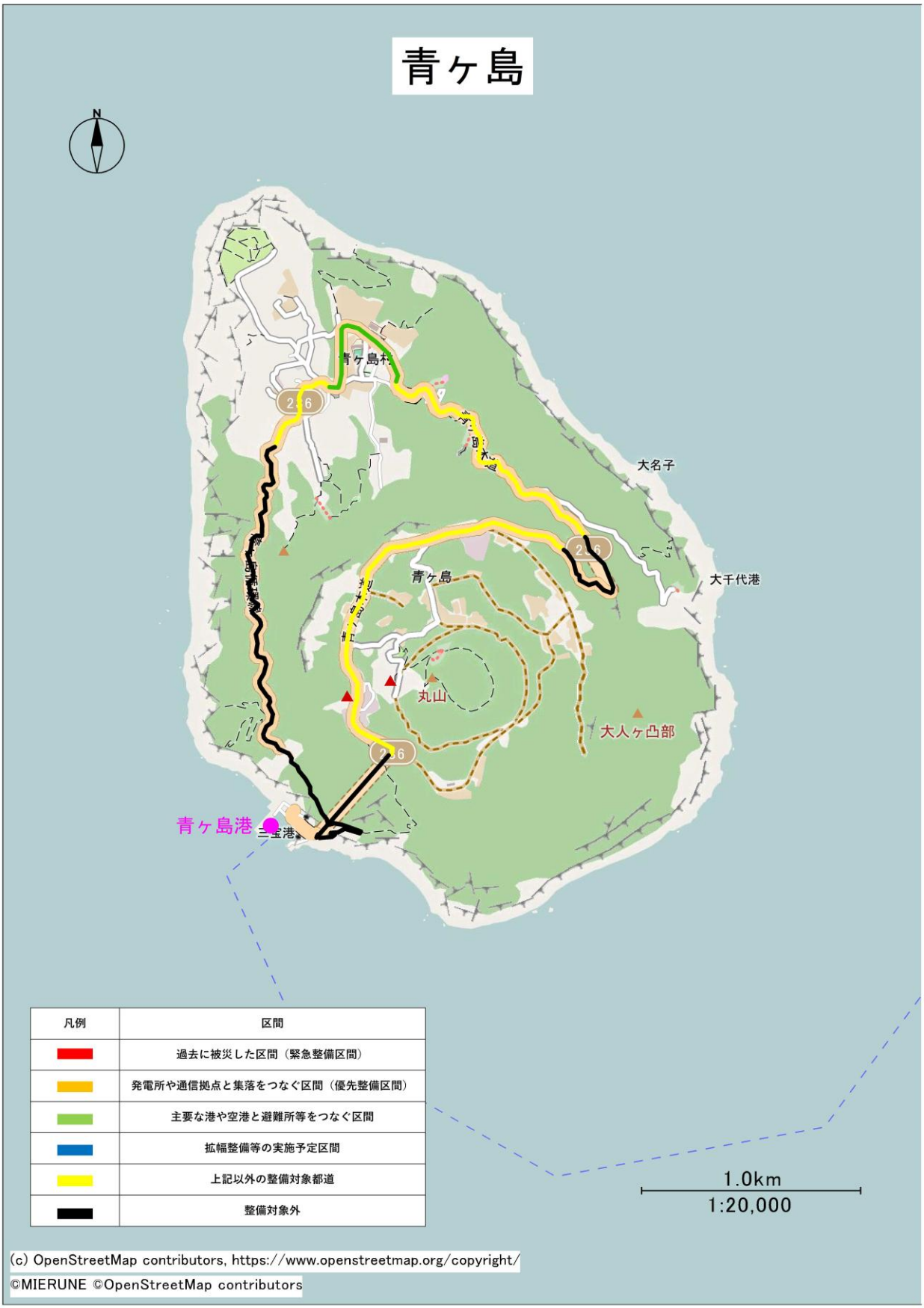

大島
N
岡田港
大島空港
元町港
大島町
凡例
区間
過去に被災した区間（緊急整備区間）
発電所や通信拠点と集落をつなぐ区間（優先整備区間）
主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間
拡幅整備等の実施予定区間
上記以外の整備対象都道
整備対象外
2.5km
1:75,000
(c) OpenStreetMap contributors, https://www.openstreetmap.org/copyright/
©MIERUNE ©OpenStreetMap contributors

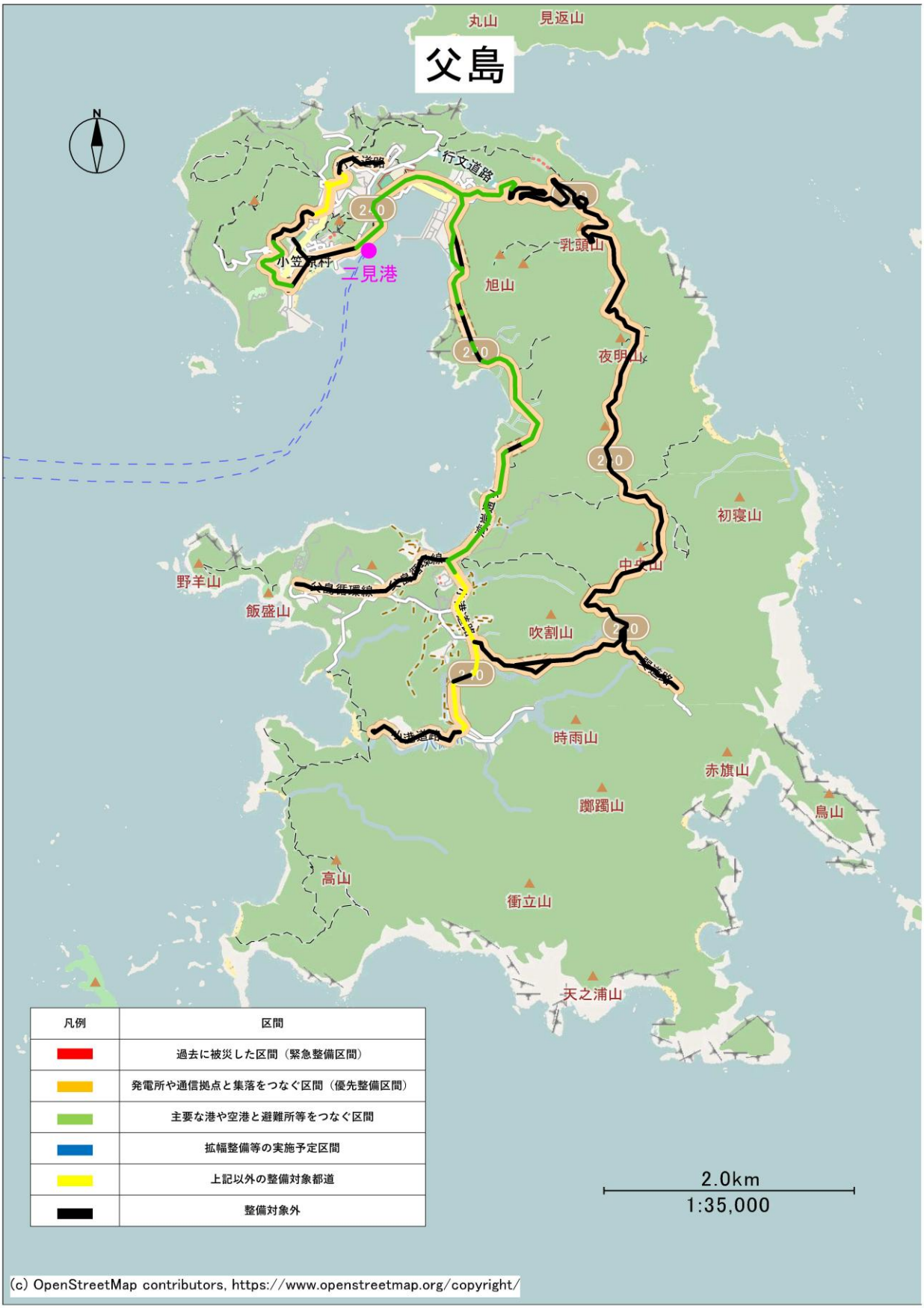

新島・式根島
N
若郷漁港
新島村
新島
新島港
新島空港
野伏漁港
式根島
凡例
区間
過去に被災した区間（緊急整備区間）
発電所や通信拠点と集落をつなぐ区間（優先整備区間）
主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間
拡幅整備等の実施予定区間
上記以外の整備対象都道
整備対象外
2.5km
1:65,000
(c) OpenStreetMap contributors, https://www.openstreetmap.org/copyright/
©MIERUNE ©OpenStreetMap contributors

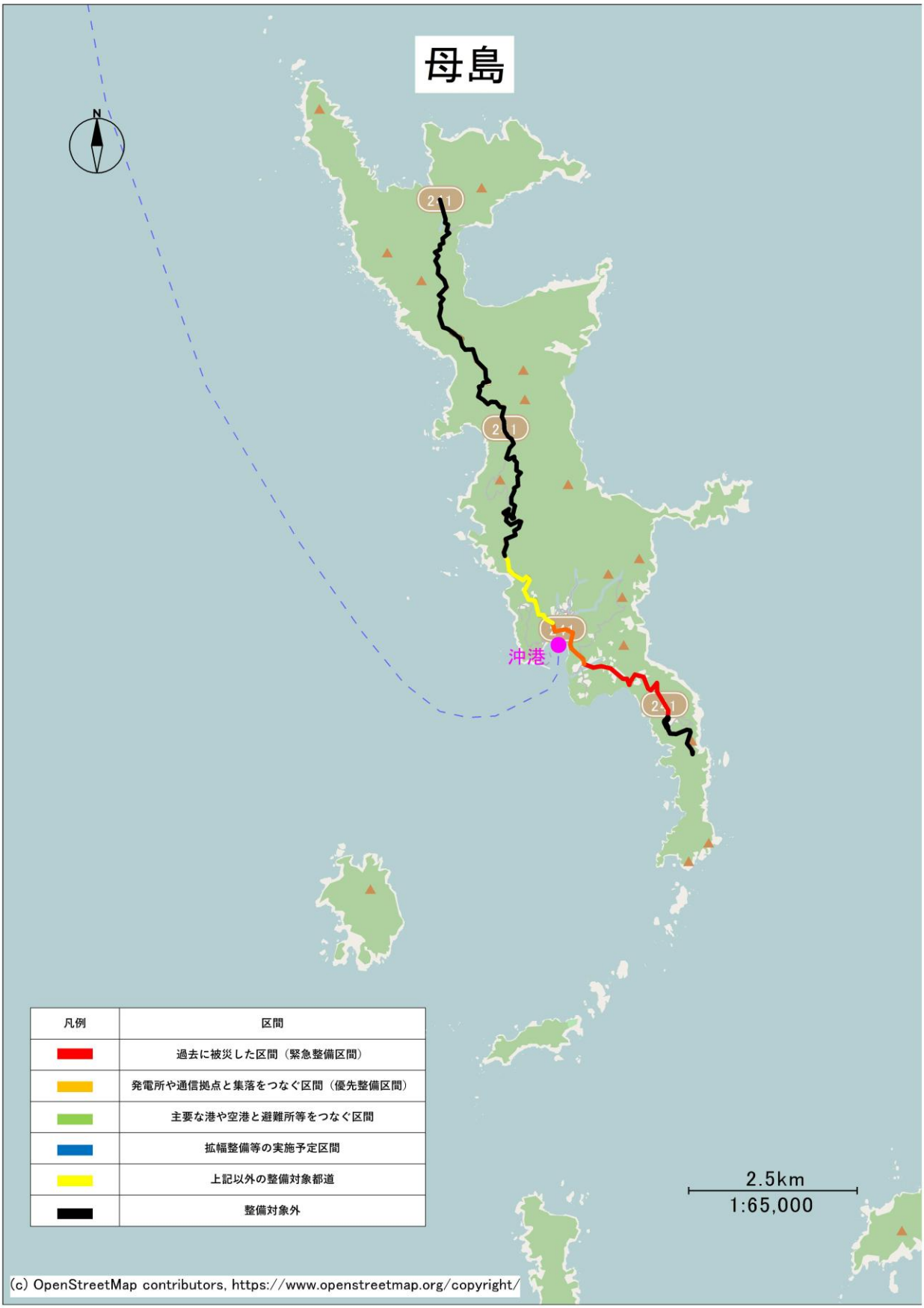

神津島
N
神戸山
櫛ヶ峯
黒島展望山
砂糖山
神津島港
神津島村
高処山
秩父山
神津島空港
凡例
区間
過去に被災した区間（緊急整備区間）
発電所や通信拠点と集落をつなぐ区間（優先整備区間）
主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間
拡幅整備等の実施予定区間
上記以外の整備対象都道
整備対象外
2.0km
1:40,000
(c) OpenStreetMap contributors, https://www.openstreetmap.org/copyright/
©MIERUNE ©OpenStreetMap contributors


三宅島
N
伊ヶ谷漁港
三池港
三宅島空港
阿古漁港
三宅村
凡例
区間
過去に被災した区間（緊急整備区間）
発電所や通信拠点と集落をつなぐ区間（優先整備区間）
主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間
拡幅整備等の実施予定区間
上記以外の整備対象都道
整備対象外
2.5km
1:65,000
(c) OpenStreetMap contributors, https://www.openstreetmap.org/copyright/
©MIERUNE ©OpenStreetMap contributors

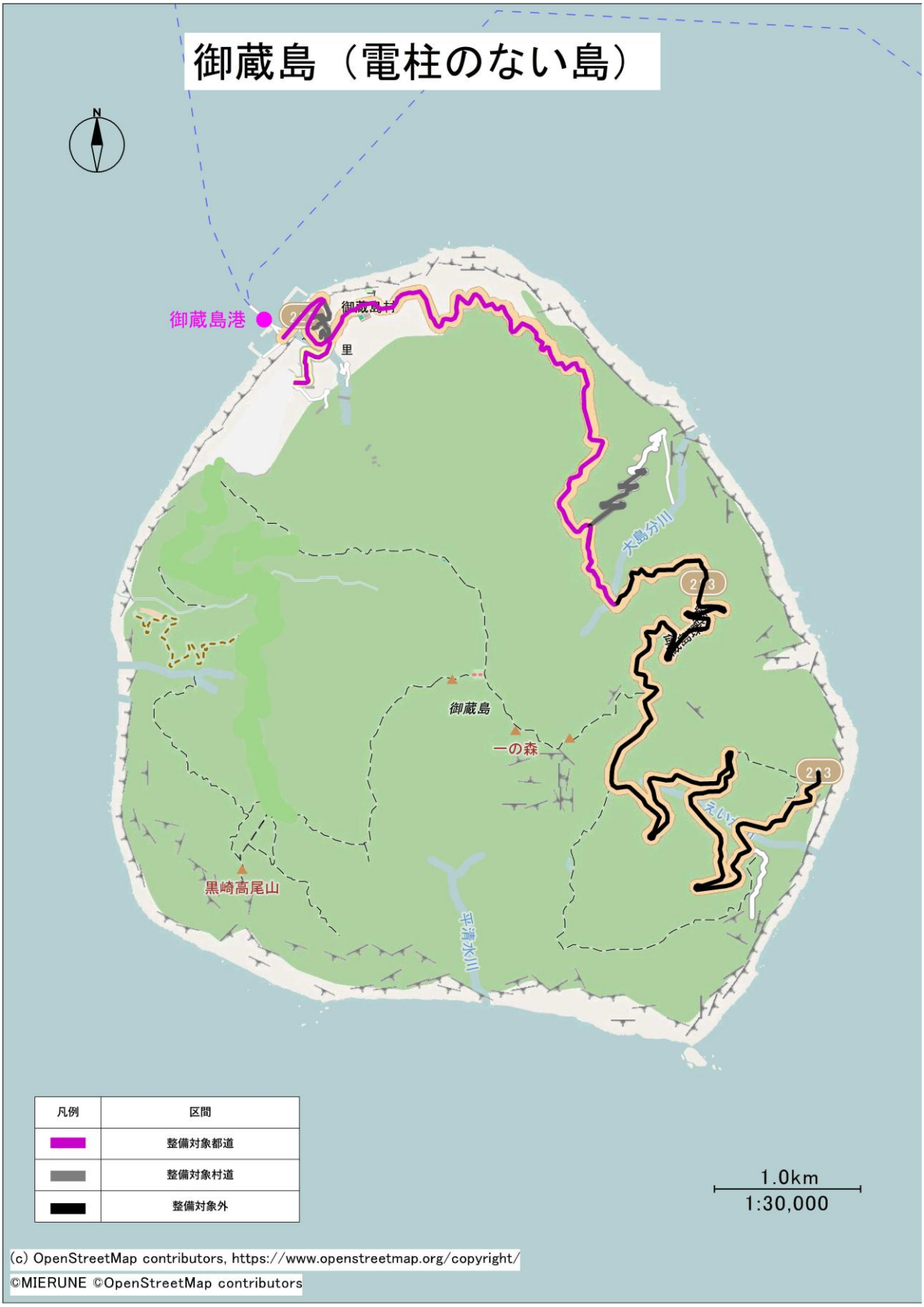

八丈島
N
八丈町
八丈島空港
神湊港
八丈島
八重根港
八重根漁港
凡例
区間
過去に被災した区間（緊急整備区間）
発電所や通信拠点と集落をつなぐ区間（優先整備区間）
主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間
拡幅整備等の実施予定区間
上記以外の整備対象都道
整備対象外
2.5km
1:65,000
(c) OpenStreetMap contributors, https://www.openstreetmap.org/copyright/
©MIERUNE ©OpenStreetMap contributors


青ヶ島
N
青ヶ島村
大名子
青ヶ島
大千代港
丸山
大人ヶ凸部
青ヶ島港
凡例
区間
過去に被災した区間（緊急整備区間）
発電所や通信拠点と集落をつなぐ区間（優先整備区間）
主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間
拡幅整備等の実施予定区間
上記以外の整備対象都道
整備対象外
1.0km
1:20,000
(c) OpenStreetMap contributors, https://www.openstreetmap.org/copyright/
©MIERUNE ©OpenStreetMap contributors


父島
丸山
見返山
行文道路
乳頭山
旭山
夜明山
初寝山
中央山
吹割山
時雨山
赤旗山
鳥山
躑躅山
高山
衝立山
天之浦山
野羊山
飯盛山
小笠原村
二見港
凡例
区間
過去に被災した区間（緊急整備区間）
発電所や通信拠点と集落をつなぐ区間（優先整備区間）
主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間
拡幅整備等の実施予定区間
上記以外の整備対象都道
整備対象外
2.0km
1:35,000
(c) OpenStreetMap contributors, https://www.openstreetmap.org/copyright/


母島
N
沖港
凡例
区間
過去に被災した区間（緊急整備区間）
発電所や通信拠点と集落をつなぐ区間（優先整備区間）
主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間
拡幅整備等の実施予定区間
上記以外の整備対象都道
整備対象外
2.5km
1:65,000
(c) OpenStreetMap contributors, https://www.openstreetmap.org/copyright/


利島（電柱のない島）
N
利島港
利島港
前浜
ツムギ根
大根
利島環状線
橋
利島村
利島
宮塚山
ナズカタ
亀石
コシダ崩れ
凡例
区間
整備対象都道
整備対象村道
整備対象外
750m
1:15,000
(c) OpenStreetMap contributors, https://www.openstreetmap.org/copyright/
©MIERUNE ©OpenStreetMap contributors


御蔵島（電柱のない島）
N
御蔵島港
御蔵島村
里
大島分川
御蔵島
一の森
黒崎高尾山
平清水川
凡例
区間
整備対象都道
整備対象村道
整備対象外
1.0km
1:30,000
(c) OpenStreetMap contributors, https://www.openstreetmap.org/copyright/
©MIERUNE ©OpenStreetMap contributors



【無電柱化チャレンジ支援事業】巣鴨地蔵通り（豊島区）

第３章　整備推進の方策


【事業ＰＲ】「無電柱化の日」フォトコンテスト

10. 設計・工事のスピードアップ

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る。

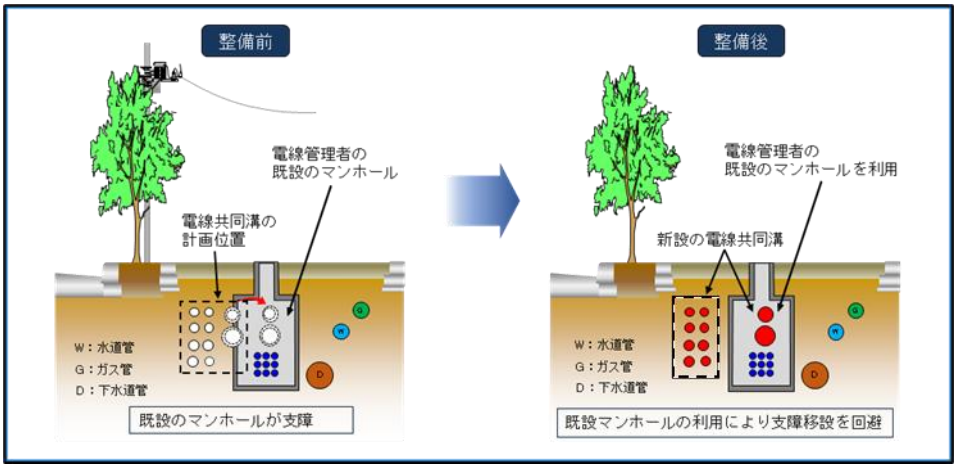


図 10-1　既存ストックの活用イメージ



図 10-２　設計・工事のスピードアップの取組

10.1　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る。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ある。

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る。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、整備を進めていく。

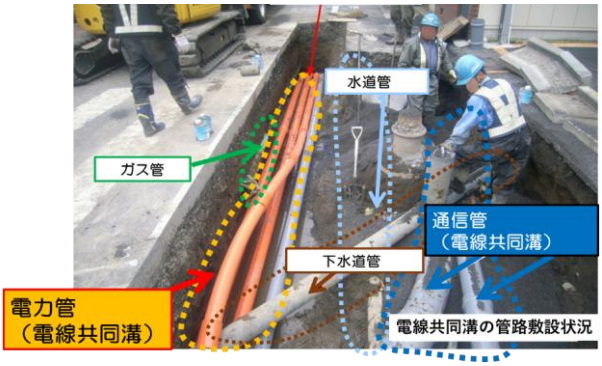


図 10-3　輻輳する埋設物の状況

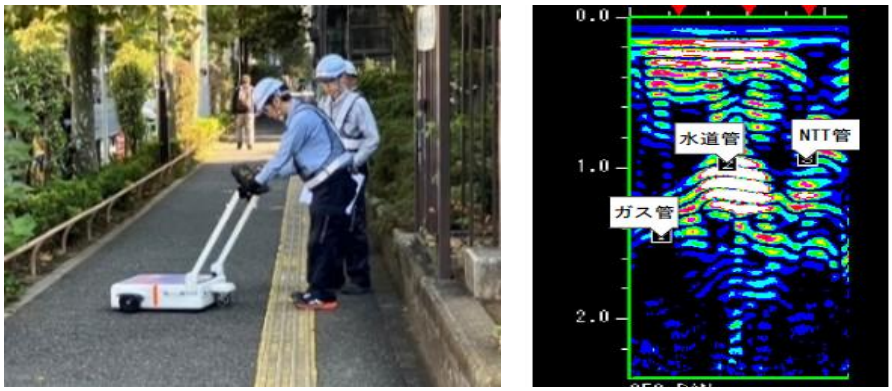


図 10-4　地中レーダー探査の実施状況

10.2　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る。

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の検討等に活用している。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く。

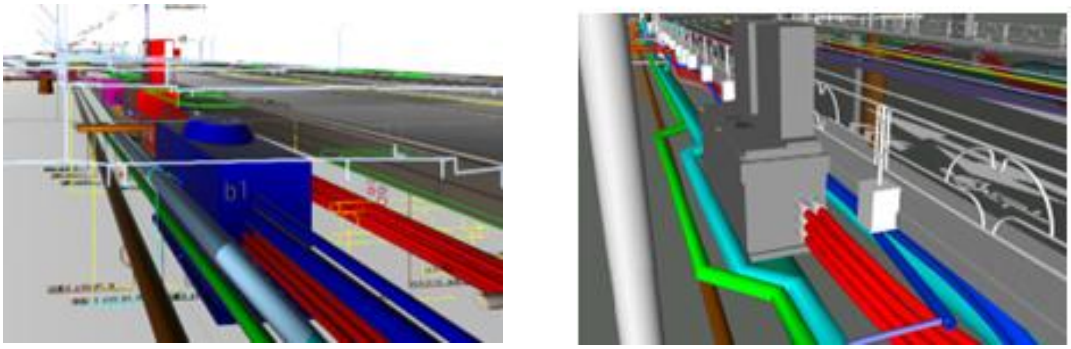


図 10-5　設計データの３Ｄ化のイメージ

10.3　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））の構築を行っている。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く。

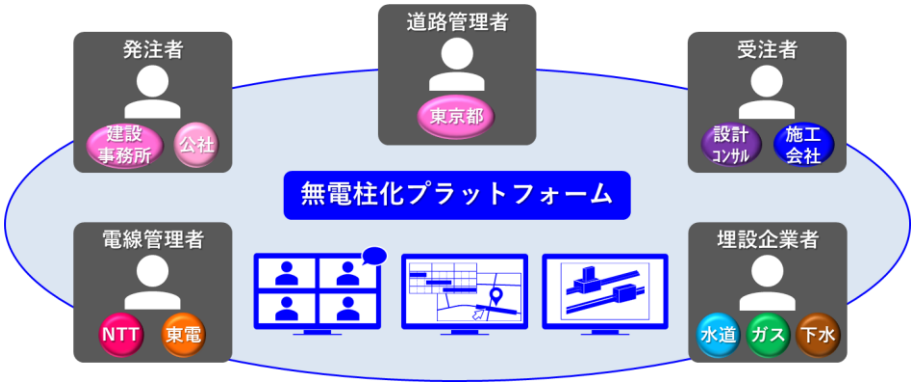


図 10-6　無電柱化プラットフォームのイメージ

10.4　同時施工の拡大

今後は、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する。

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く。

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ある。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す。

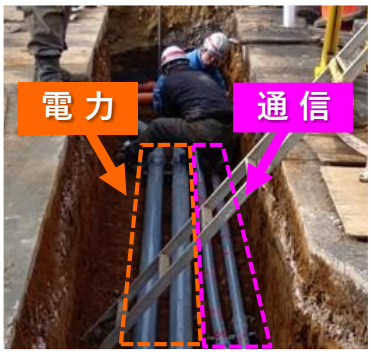


図 10-7　同時施工の取組状況

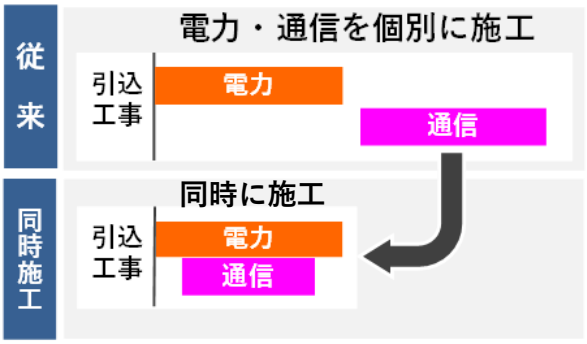


図 10-8　同時施工のイメージ

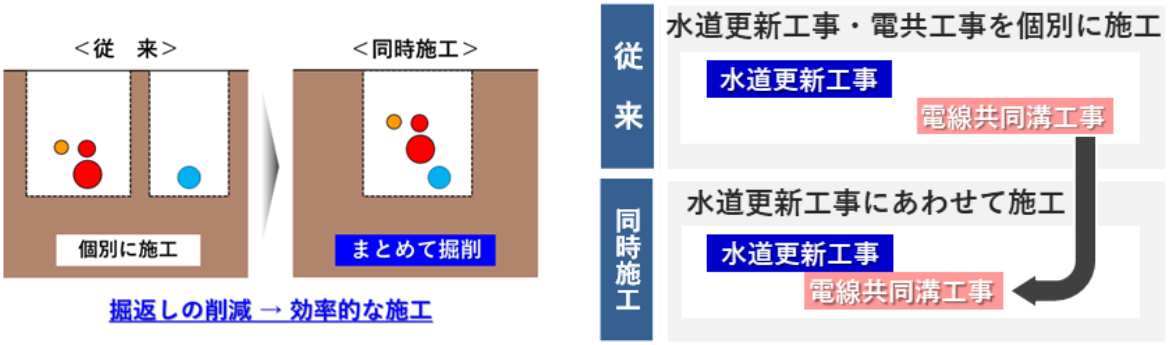


図 10-9　同時施工のイメージ

11. 技術開発・コスト縮減の促進

11.1　コスト縮減の実績

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）年度に電線管理者等の関係事業者と「コスト縮減に向けた技術検討会」を設置し、多様な整備手法・低コスト化の技術開発を実施してきた。

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」に反映しており、電線共同溝整備に係る費用（道路管理者負担分）について、2020（令和２）年度までに約 1/3 のコスト縮減（※物価高騰を含まずに試算）を実現した。

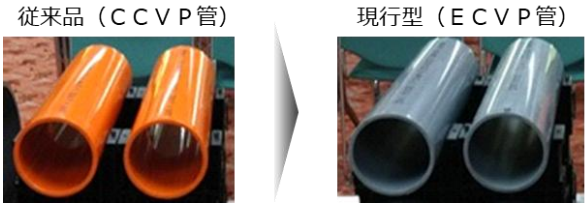


図 11-1　新材料の採用

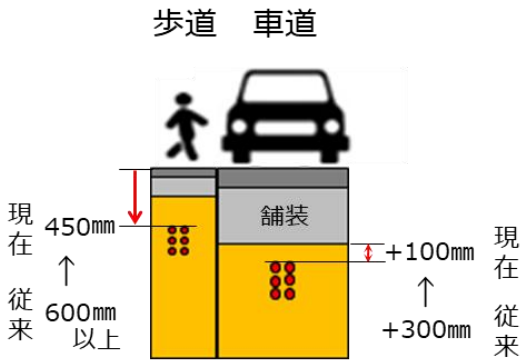


図 11-2　浅層埋設のイメージ

11.2　更なるコスト縮減

今後は、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の導入を検討するなど、一層のコスト縮減を図っていく。

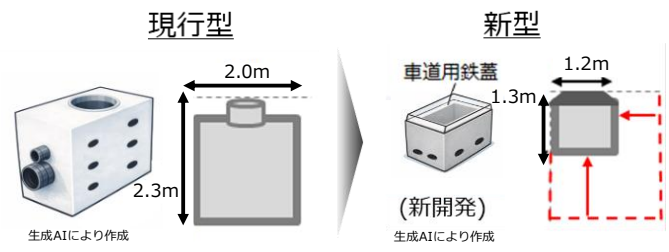


図 11-3　特殊部の更なるコンパクト化

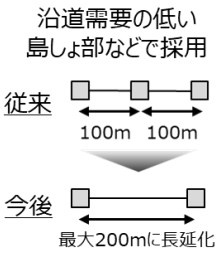
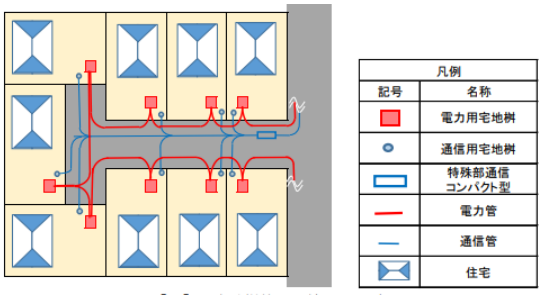


図 11-4　特殊部の削減のイメージ

また、宅地開発における無電柱化についても、事業者の経験に拠らず、低コスト部材の活用等によりコスト縮減を図ることができるような技術的なガイドラインの作成や、土地利用計画にあわせた配線計画の工夫などにより、一層のコスト縮減を図っていく。

【市街地開発事業等における低コスト手法事例：宅地桝を活用した工夫】



電力用の宅地桝を活用し各戸を接続することにより、特殊部や分岐桝を無くすことができ、比較的小規模な開発では一定のコスト低下が見込める

出典：開発事業における無電柱化推進のためのガイドライン【ver1.2】（国土交通省都市局都市計画課）

宅地開発において採用実績は複数あり。今後、国や電線管理者、道路管理者と連携し、宅地開発における低コスト手法の活用策を検討

図 11-5　宅地開発における低コスト手法事例

11.3　電線管理者設備の技術開発

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機器開発等を促していく。



図 11-6　地上機器のコンパクト化
（出典：無電柱化推進のあり方検討委員会資料
（令和８年４月 国土交通省））



早稲田通り（新宿区）

図 11-7　柱状型機器（変圧器）

12. 区市町村への支援

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ある。

事業主体となる区市町村では、財政負担が大きいことや、技術職員の不足などが事業推進の課題となっている。

12.1　区市町村への財政支援

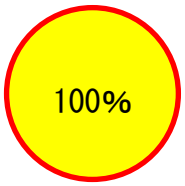
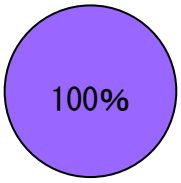
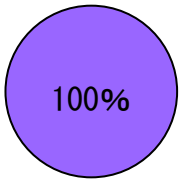
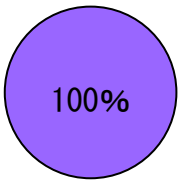
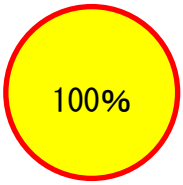
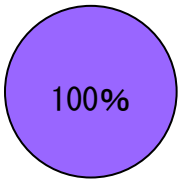
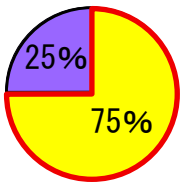
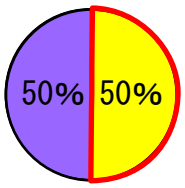
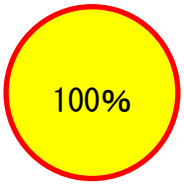
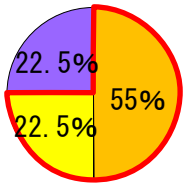
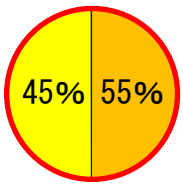
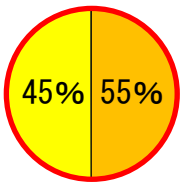
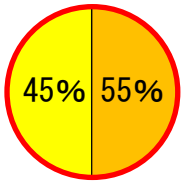
都は、2008（平成 20）年度から区市町村が実施する無電柱化事業に対する財政支援を行っており、2015（平成 27）年度には、「防災に寄与する路線※1」を補助対象とし、2017（平成 29）年度には、現道で無電柱化事業の整備実績がない区市町村や、原則、歩道幅員が 2.5ｍ未満、又は歩道がない区間があるなど地上機器を設置することが困難な路線を対象とした「無電柱化チャレンジ支援事業制度※2」を創設するなど、財政支援の拡充を図ってきた。

2025（令和７年）度末時点で、累計 57 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る。

※１　防災に寄与する路線：都市防災機能の強化に向け、緊急輸送道路や木造住宅密集地域内の道路で行う事業などを対象とする補助制度

※２　無電柱化チャレンジ支援事業制度：区市町村道の無電柱化を一層促進するため、道路上に地上機器を設置することが困難な路線や無電柱化事業の整備実績がない区市町村の路線などを対象とする補助制度

表 12-1　区市町村に対する財政支援

補助制度及び / 補助期間 / 補助対象	【通常補助】	【防災に寄与する路線】		【チャレンジ支援事業】
	2035（令和 17）年 3 月 31 日まで	2035（令和 17）年 3 月 31 日まで		2028（令和 10）年 3 月 31 日までに「事業認定」（事業完了まで継続して補助）
		優先路線	優先路線以外	
・無電柱化推進計画の策定	―	―	―	
・無電柱化推進計画の策定に係る基礎調査				
・路線の測量、基礎調査、予備設計、詳細設計				
・占用物件の移設補償 ・整備費用（本体構築、引込連系管、本復旧）				

※ 補助金は 2025（令和７）年度時点の補助率を基に記載



表 12-2-1　区市町村への支援実績（電線共同溝本体工事）

自治体	路線名	補助年度
千代田区	特別区道千第254号	H30～R3
	特別区道千第262号	H28、H30～R3
	特別区道千第370号	H20～H22、H24
	特別区道千第553号	H20～H21
	特別区道千第578号	H20～H21
	特別区道千第578号他6路線	R3～R4
	特別区道千第588号	H24～H28
	特別区道千第589号他１路線	H25
	特別区道千第758号	H29～R3
中央区	区道中日第140号	H21
	特別区道中日第21号	H21～H23
	特別区道中日第135号	H22～H24 、H26
	特別区道中日第11号	H23、H25
	区道中日第143号	H24 、H25
	特別区道中京第412号	H25～H27
	特別区道中日第35号他１路線	H26～H31
	特別区道中月第813号	H26 ～H27
	特別区道中京第646号	H26 ～H27
	特別区道中京第413号	H26～H27
	特別区道中京第683号	R1～R2
	特別区道中京第477号	H30～R2
	特別区道中日第5号	H30～R2
	特別区道中京第410号他１路線	R5～R6
	特別区道中日第24号	R4
	特別区道中月第803号	R4
	特別区道中月第839号他１路線	R7
	特別区道中月第806号他１路線	R6
港区	区道第257号	H20
	区道第1024号	H21
	区道第852号	H21
	特別区道第1164号	H22
	特別区道第895号	H22～H23
	特別区道第896号	H22～H23
	特別区道第897号	H23～H26
	特別区道第836号	H24～H25、H27
	特別区道第898号	H25、H27
	特別区道第899号	H25 、H27
	特別区道第583・588号	H28～R1
	特別区道第874号	R4
	特別区道第846・553号	R3
	特別区道第1042号	R4
	特別区道第1106号	R3～R4
	特別区道第236号	R3
新宿区	特別区道22-311号	H21 ～H22
	特別区道42-520号	H24～H26
	特別区道31-1380号	R7
	特別区道31-1390号	R6~R7
	特別区道42-540号	R6
	特別区道23-1361号	H26～H27
	特別区道43-120号	H30
	特別区道11-260号	H30
	特別区道21-580号	H29
文京区	特別区道文第858号	R4～R5
	特別区道文第870号	R3～R4
	特別区道文第582号	R4
	特別区道文第889号	R4～R5
台東区	特別区道台第24号	H21～H28
	特別区道台第60号	H24～H28
	特別区道浅第315号他２路線	R6～R7

自治体	路線名	補助年度
墨田区	特別区道墨29号	R7
	特別区道墨58号	H22～H24
	特別区道墨46号	H22～H27
	特別区道墨111号	H22～H24
江東区	特別区道城３号	H24
	区道深103号	H20～H21
	特別区道江494号他９路線	R3～R6
	特別区道江９号他１路線	H20～H21
	区道江42号	H21
	特別区道江116号	R5～R6
	特別区道江470・490号	H29
	特別区道江172号	H23
	特別区道江617号	H29～H30
品川区	特別区道Ⅰ-188号	H22～H25
	特別区道Ⅱ-87号	H22、H24
	区道準幹線30号	H20～H22、H24
	区道Ⅲ-８号	H21～H23
	特別区道幹線一級７号	H26～H29
	特別区道準幹線35号	H26～H29
	特別区道幹線一級７号	R7
	特別区道Ⅱ-227号	R5
目黒区	二級幹線５号線	H31～R2
	二級幹線５号線	R3～R4
	特別区道C49号線	R6～R7
大田区	区道主要第30号	R6
	区道主要第94号	R4
世田谷区	特別区道23-C511号	H25
	特別区道42-A001号	H23
	区道42-C232号	R5
	区道43-C409 号	R2
	区道44-B002号	R6～R7
	区道44-B002号	R6
	特別区道44-C011 号	H22～H23、H26
	区道31-A003号	H29
	区道31-B008号	H30
	区道34-B005号	H29
	区道21-B003号	R5～R７
	区道11-C115号	H30
渋谷区	特別区道第867号	H30
中野区	避難道路２号	R3
杉並区	特別区道第2123号	H22～H27
	特別区道第2101-1号	H24～H25、H27
豊島区	特別区道32-180号	R1
	特別区道豊816-1、41-340他１路線	R4～R5
	特別区道12-960	R5
	特別区道豊249号	H29～H30
北区	特別区道北1284号	R6～R7
荒川区	特別区道荒７号・113号	R6
	特別区道第536号、529-2号	R1
	特別区道荒270号	R3
	特別区道荒46号	R3
板橋区	特別区道第2099号	H22～H23
練馬区	主要区道67号	H28
	主要区道56号	H22、H26～H29
	主要区道72号	R4～R5
	主要区道32号	H30～R3
	主要区道88号	R5～R7
	主要区道17号	R7
	主要区道６号	H30～R1、R3、R5

表 12-2-2　区市町村への支援実績（電線共同溝本体工事）

自治体	路線名	補助年度
足立区	特別区道江北254号他１路線	R2
	特別区道江北254号	R5～R6
	特別区道足立48号他２路線	R2～R3
	主要区画道路	H30
葛飾区	葛新19・20号	R6～R7
	区道172号	R6
江戸川区	今井街道・松江通り	R4～R5
	今井街道・松江大通り	R3～R5
	特別区道207-9009号	H23
八王子市	市道八王子285号	H23～H24
	八王子市幹線１級16号	H20
	市道八王子469号	H22～H24
	八王子市幹線１級20号	H23
	八王子市幹線１級20号	R1～R3
	市道八王子1323号	R4
	市道八王子74号	H21
立川市	市道１級７号	H24
	市道１級１号	R5～R6
	市道１級１号	H25～H26
	市道南305・303号	H21～H22
	市道南508号	H21
武蔵野市	市道第177号	R2
	市道第16号	R3
	市道第２号	H24
	市道第151号	H25
	市道第312号	H24
三鷹市	市道第135号	H24～H29
青梅市	市道幹５号	H20～H24
	青2001号	R7
府中市	朝日町通り	H27～H31
	多磨駅東通り	H27～H30
	市道１-306号	H27～H30
	市道１-307号	H27～H30
	新宿仲通り	R6～R7
昭島市	市道昭島46号	H29～H30
	市道昭島17号	H28～H29
調布市	主要市道32号線	H27～H29
	市道西136-２号線	H27 ～H29
	市道C20号線	R7
町田市	町田623号	R4～R7
	町田835号	R6～R7
小金井市	市道第136号	R7
	市道第12号	R5～R7
小平市	市道第B-21号	R6～R7
国分寺市	市道幹第４号	H20
	市道幹第17号	R4～R6
国立市	市道北第１号	R1
福生市	市道第1160号	H24～H26
	市道幹線Ⅱ-11号	R5～R7
清瀬市	市道0106号	R4
東久留米市	市道103、103-1及び103-3号	R6～R7
多摩市	市道１-３号幹線	R6～R7
稲城市	市道大丸1964号	R2
瑞穂町	町道３号	R7



図 12-1　都の支援による整備事例

12.2　区市町村への技術支援

都は、財政支援に加え、区市町村が設置する技術検討会に都の職員が参加し助言を行うほか、実物大モデルを活用した実践的な研修を行うなどの技術支援を実施してきた。

また、区市町村道の多くは歩道が無い、又は歩道幅員が 2.5m に満たない狭あいな道路となっており、整備に向けた課題も多い。そこで、狭あい道路における電線共同溝の整備に際し、検討すべき項目を示し、各種整備事例を紹介する「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】」を作成するなど、技術支援の強化を図っている。



区市町村向け研修会



実物大モデルを活用した研修

図 12-2　区市町村に対する技術支援

12.3　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ており、区市町村の無電柱化計画に位置付けるとともに早期の事業化が図られるよう、支援を行っていく。



図 12-3　連続した整備のイメージ



図 12-4　整備箇所のイメージ

12.4　生活道路における「電柱を減らす」取組促進

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きた。

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が促進されるよう、支援を行っていく。

※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 12-5　ゾーン 30 プラス内のイメージ

12.5　生活道路における「電柱を増やさない」取組促進

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」取組も重要である。

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る。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る。

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た。こうした取組により、2026（令和８）年２月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した。

引き続き、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く。



図 12-6　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））

13. まちづくりにおける無電柱化の面的展開

13.1　都市再生特別地区の活用

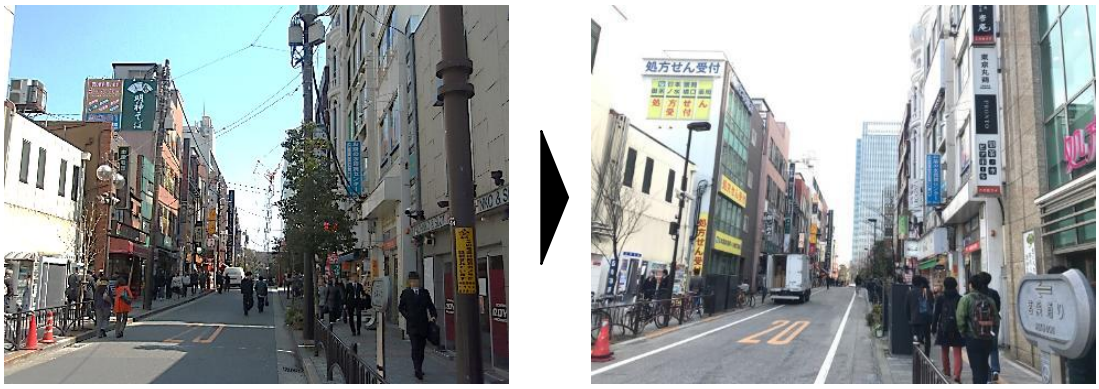
都市再生特別地区の制度は、都市再生緊急整備地域において、地域整備方針等の上位計画に沿い、かつ都市再生効果の大きい事業計画に対して広範な都市計画特例を認めることにより、民間事業者の創意工夫をいかした優良なプロジェクトの実現を図ろうとするものである。

こうした制度の趣旨を踏まえ、都では、都市再生に資する様々なプロジェクトを通じて、国際ビジネス機能の強化や環境負荷低減への取組、都市緑化の創出、風格ある景観形成など国際競争力の強化に向けた都市づくりを推進している。

そのような中、開発区域内はもとより、区域外の無電柱化に取り組むプロジェクトにおいては、公共貢献として評価し、開発区域を越えた周辺道路での無電柱化を促進し、都市再生への貢献と併せ、地域の課題解決にも寄与しているところである。

今後も、優良な都市再生プロジェクトの推進に合わせて、無電柱化の促進を面的に展開していく。

【整備前】　　【整備後】



千代田区（神田駿河台）

図 13-1　都市再生特別地区を活用して開発区域を越えた周辺道路を無電柱化した事例

13.2　都市開発諸制度の活用

都市開発諸制度においては、開発区域内の道路の無電柱化を義務付けることや、開発区域外の道路の無電柱化を公共的な貢献として評価し容積率の割増（無電柱化延長に応じて最大 200%割増）を行うことにより、民間開発の機会を捉えた区市町道等の無電柱化を促進していく。

狭あいな道路で無電柱化を実施する際の地上機器の設置は、公開空地を活用する。

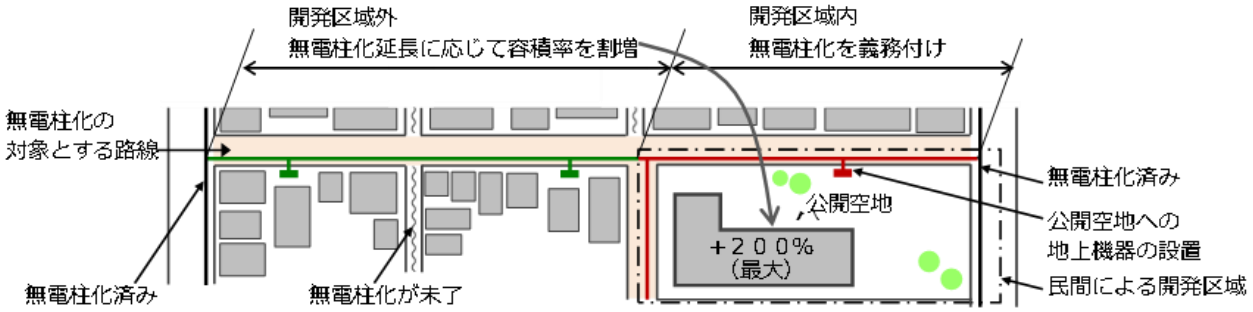


図 13-2　都市開発諸制度を活用した無電柱化の取組イメージ

都市開発諸制度とは、公開空地の確保などの公共的な貢献を行う良好な建築計画に対して、容積率などを緩和する制度であり、都市計画法に基づく再開発等促進区を定める地区計画、特定街区、高度利用地区及び建築基準法に基づく総合設計の４制度の総称である。

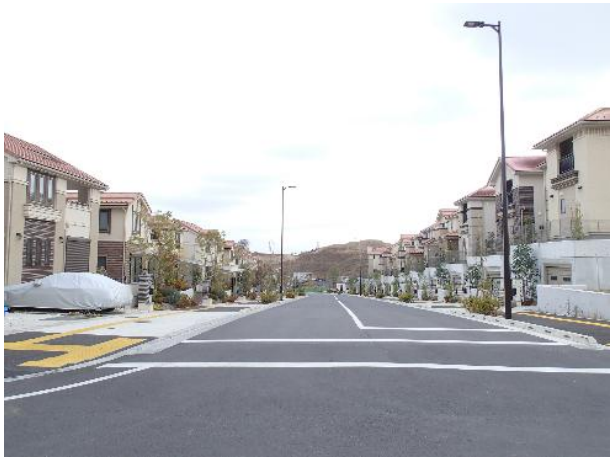
13.3　市街地整備の機会を捉えた無電柱化

土地区画整理事業や市街地再開発事業など、市街地整備の機会を捉えた無電柱化については、都施行事業で推進するとともに、区市町村や民間が施行する事業での取組を促進していく。

これまで、土地区画整理事業では、幹線道路を中心に無電柱化を進めてきた。同事業は、道路の新設と同時に低コストかつ広範囲に区市町村道（区画道路）の無電柱化を進めることができる絶好の機会であることから、これまでの都市計画道路に対する助成制度に加え、2018（平成 30）年度から区画道路も含めた道路の無電柱化に対する助成制度に拡充し、さらに、2020（令和２）年度から限度額の範囲及び補助対象などの拡充を行った。拡充した支援制度を活用し、引き続き、区市町村や民間への財政支援を行っていく。

なお、新たに計画される土地区画整理事業及び市街地再開発事業で都の補助を受けるものは、原則として地区内すべての無電柱化を義務化している。（自治体が施行する事業は、2021（令和３）年度から、民間が施行する事業は、2023（令和５）年度から実施。）

また、今後とも、助成制度や技術的な情報提供・助言などにより、積極的に無電柱化に取り組むよう誘導するとともに意識啓発に努める。



稲城市（南山東部地区）

図 13-3　区画道路の無電柱化の事例

13.4　宅地開発における無電柱化の推進

都内では、開発道路を新設する宅地開発（開発許可による開発行為）が年間約 500 件程度行われているが、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い。

このため、都は宅地開発における無電柱化の推進に向け、補助制度（宅地開発無電柱化推進事業）の制定に加えて、相談窓口の設置や無電柱化の実績がある事業者の認定制度の創設など、様々な支援策を展開している。

加えて、更なる無電柱化の推進に向け、有識者検討会を設置するなど、実効性のある推進方策を構築するための検討を進め、令和８年３月に、一定の規制区域内[※1]で行われる宅地開発において、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」を制定した。

今後、支援策とあわせて、こうした電柱を増やさない取組を強化することにより、宅地開発において無電柱化が標準仕様となることを目指していく。

※１　規制区域：以下の計画に基づき、東京都無電柱化計画の改定後、告示する。なお、規制区域は、今後、段階的に拡大し、最終的には都内全域を対象とすることを目指す。

①「防災都市づくり推進計画」における整備地域、重点整備地域及び防災環境向上地区（令和８年３月改定）

②「東京都無電柱化計画」における重点整備エリア



図 13-4　宅地開発における無電柱化の事例

13.5　木造住宅密集地域における防災生活道路を軸とした無電柱化

震災時において、特に狭あいな道路では電柱の倒壊による道路閉塞や電線の切断等により、避難や救急・救命活動に支障が生じることが予想される。

このため、木造住宅密集地域のうち、震災時に特に甚大な被害が想定される地域として定めた整備地域等において、震災時の円滑な消火・救援活動や避難に有効な道路として位置づけられている防災生活道路を早期に無電柱化していくことは重要である。

そこで、東京都防災密集地域総合整備事業により無電柱化に要する費用の助成を行っており、その中でも防災生活道路機能維持事業においては、2020（令和２）年度より、無電柱化にあたり地上機器を道路区域外の公共用地や民地を活用して整備を行う場合に要する費用について財政的支援を行っている（道路区域内は、「防災に寄与する路線に対する支援」及び「無電柱化チャレンジ支援事業」の対象）。また、2026（令和８）年度より、工事費、用地費及び補償費について、補助率を１／２としている。

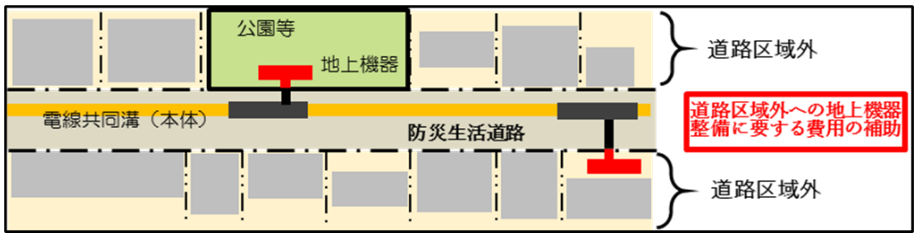


図 13-5　防災生活道路の道路区域以外への地上機器設置の支援イメージ

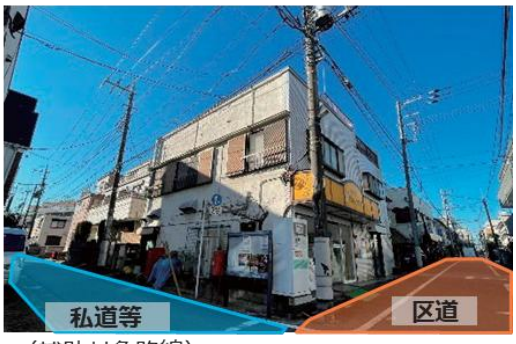


図 13-6　防災生活道路での整備事例

13.6　木造住宅密集地域における私道等の無電柱化

木造住宅密集地域では、震災時における避難や消火・救援救助活動をより効果的に進めるために、無電柱化を行っている区道等につながる私道の無電柱化も推進する必要がある。そのため、災害時の危険度が高い「整備地域」、「重点整備地域」、「防災再開発促進地区」及び「防災環境向上地区」内の私道を対象に、無電柱化の先導的な取組を行う区市や、無電柱化を行う土地所有者等に対し、財政支援を実施している。

2022（令和４）年度より、工事費や用地費など無電柱化に要する費用を全額補助している。



（補助対象路線）

図 13-7　重点整備地域における補助対象路線の例

13.7　自転車通行環境の確保に向けた無電柱化の取組

自転車等の利用促進に向けて、「東京都自転車活用推進計画」に基づき、国、都、区市町村が連携し、連続した自転車通行空間の整備を推進するため、駅周辺や商店街等、区市町村道における連続した安全な自転車通行環境の確保に資する無電柱化の取組に対し、必要な支援を検討する。



聖母坂通り（新宿区）

図 13-8　無電柱化による自転車通行環境改善のイメージ

13.8　都営住宅事業と併せた整備

都営住宅は、都内に約 26 万戸あり、そのうち約８万戸は昭和 40 年代以前に建設されており、順次建替えを進めているところである。また、都内では、地震火災から住民の生命を守るために、大規模な公園や大学のほか、多くの都営住宅が「避難場所」に指定されており、避難経路となる都道や国道、広幅員の区市町村道に隣接する団地も少なくない。

このため、都営住宅の建替えの機会に併せて、地元自治体に移管する道路及び「避難場所」に指定されているなど一定の要件に該当する団地内において無電柱化を推進していくことにより、災害時における「避難場所」の安全性を確保し、避難経路・緊急車両等の通行機能の確保により、地域の安全性の向上などを図っていく。



図 13-9　都営住宅敷地内にある電柱の事例

14. 事業ＰＲ

14.1　イベントでのＰＲ

無電柱化の推進に当たり、都民の理解と関心を深めることが重要であるため、都は「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するなど、広報・啓発活動の充実を図り、広く都民に無電柱化の意義や効果をＰＲする等、必要な施策を講じている。

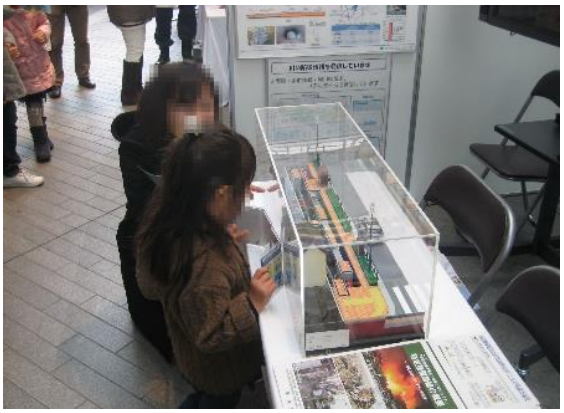
また、企業者向けイベントの機会を捉えて、都の無電柱化の取組状況や低コスト手法の導入等について、積極的に事業者に対してのＰＲを実施するなど、民間の技術開発による関係事業者間の競争を促し多様な整備手法や低コスト手法の技術革新を促進していく。



無電柱化の日に合わせた啓発イベント
（フォトコンテスト）



企業者向けイベントでの PR



防災イベントでの PR



認定事業者と連携した宅地開発無電柱化の普及啓発

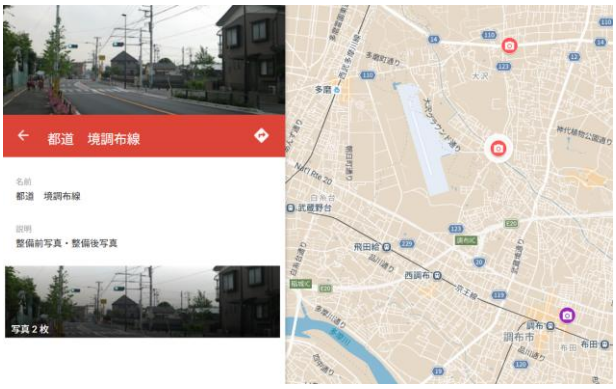
図 14-1　イベントでの PR

14.2　その他ＰＲ

イベント等でのＰＲに加え、局ホームページにおいて事業内容を紹介した動画の配信や、これまでの整備事例を紹介するコンテンツの提供を行っている。その他、電線管理者と連携した地上機器を活用したＰＲやフォトコンテストの受賞作品を活用したグッズの作成などに取り組んでおり、今後も都民の理解と関心を深めていくため、広報・啓発活動の新たな取組を検討していく。



PR 動画の配信



整備事例の紹介

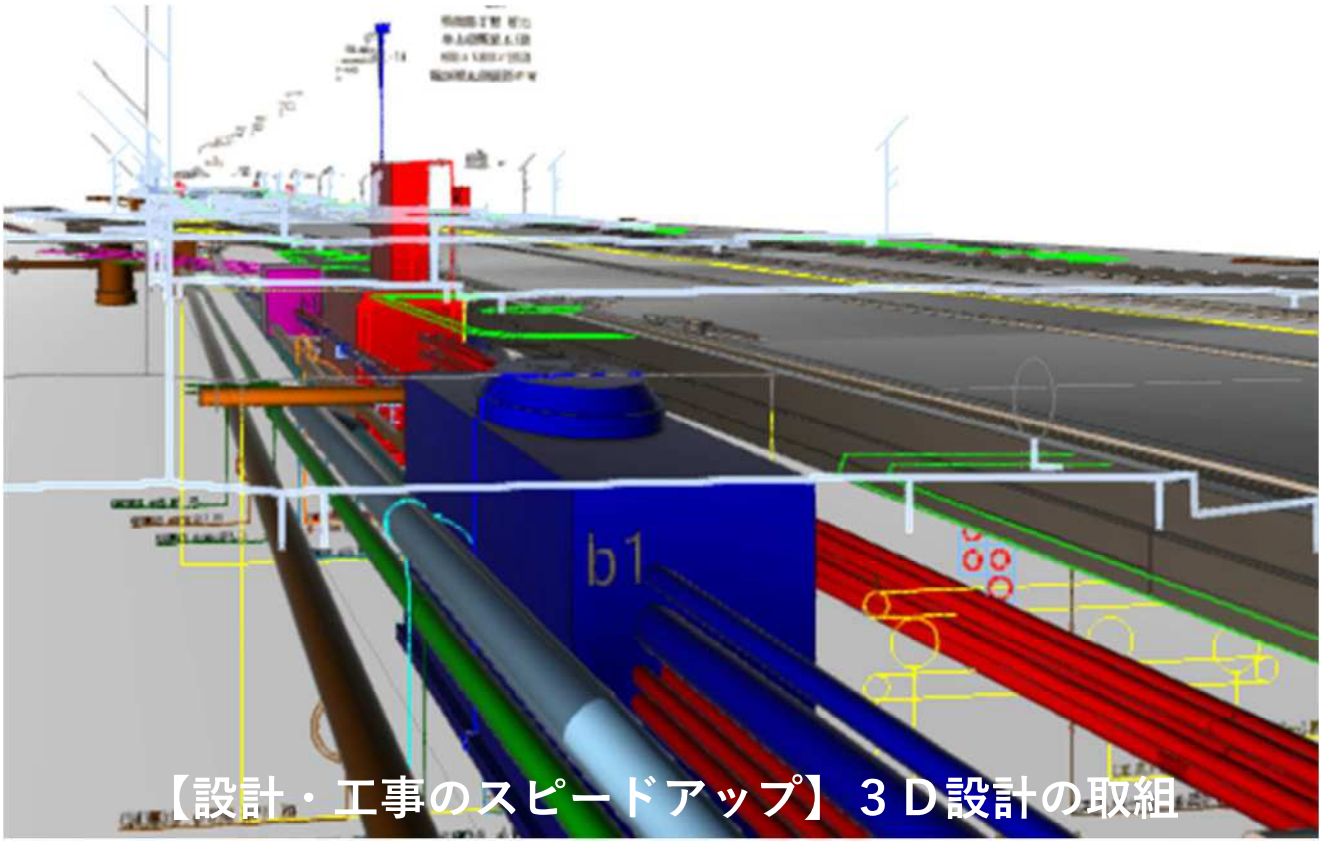


地上機器のラッピング



無電柱化カード

図 14-2　PR 事例



【設計・工事のスピードアップ】３Ｄ設計の取組

第４章　５か年の整備計画



【事業ＰＲ】「無電柱化の日」フォトコンテスト

15. ５か年の整備計画

15.1　計画の位置づけと計画期間

都では、1986（昭和 61）年度から 2025（令和７）年度末まで８期にわたり、無電柱化推進のための整備計画を策定し、無電柱化を進めてきた。

国においては、無電柱化推進法に基づく「無電柱化推進計画」を 2026（令和８）年６月に策定し、2030（令和 12）年度までの５か年で、新たに全国 1,000km の無電柱化に取り組むこととしている。

都においても、国と同様に計画期間を 2026（令和８）年度から 2030（令和 12）年度までの５か年とし、都道の他、国道や区市町村道も含め、都内における無電柱化の整備計画（第９期）を定めることとする。

15.2　路線選定の考え方

各対象路線の整備目標に向けて無電柱化を推進するに当たり、整備効果を早期かつ効果的に発揮させていくため、５か年で整備（着手、継続整備または完了）する路線を以下の考え方により選定した。

○ 都道（現道）

・重点整備エリアを木造住宅が密集する環八内側まで拡大

・人命救助や応急復旧の拠点となる防災拠点等へのアクセスルートを重点整備

・島しょ部では、八丈島で被災した区間や、主要な港や空港と避難所等をつなぐ区間で新規着手

○ 区市町村道

・各区市町村の無電柱化推進計画等に基づく優先路線

・防災拠点までの都道と区市町村道の連続性確保のためのアクセスルート等

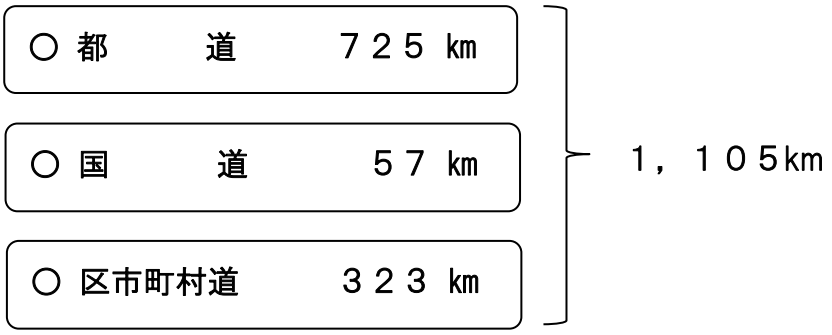
○ 国道

・防災・強靭化の推進、安全・円滑な交通確保、景観形成・観光振興に資する路線

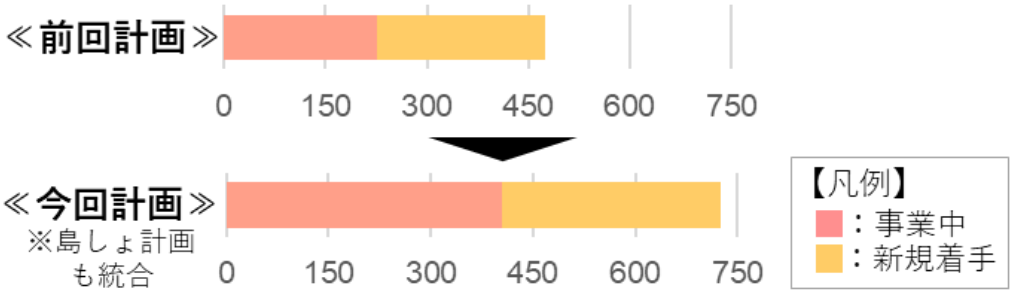
15.3　整備計画延長

2021（令和３）年度から 2025（令和７）年度までの８期目の整備計画では、計画延長476 kmを設定し、事業を進めてきた。

今回、2026（令和８）年度から 2030（令和 12）年度までの９期目の整備計画では、現在事業中の 405km に、新たに着手する路線 320km を加えた 725km で整備を進める。



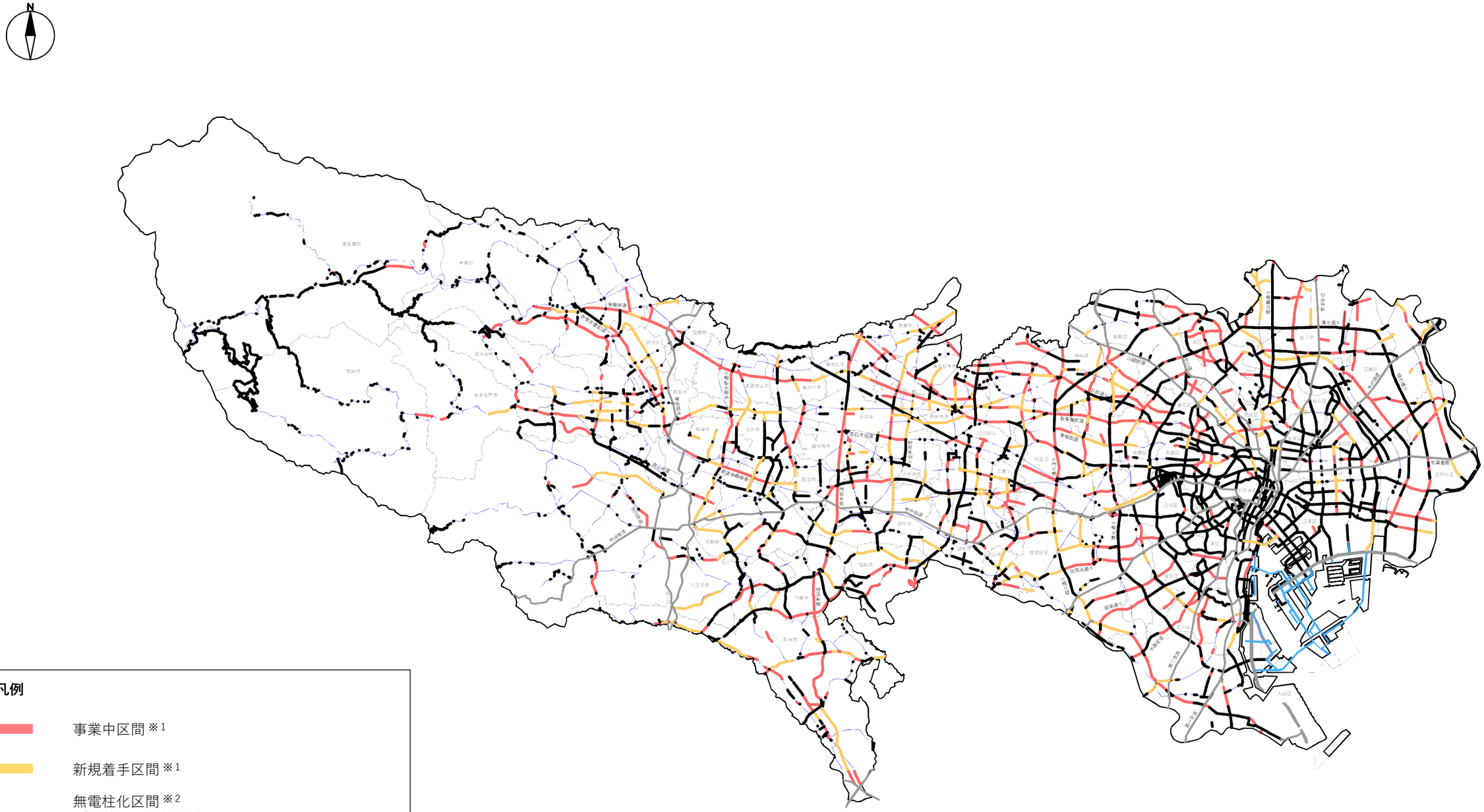
※都道では上記に加え道路拡幅事業等で無電柱化を実施



15.4　都道の無電柱化路線図

都道の整備箇所は次に示すとおりである。

都道の無電柱化路線図



凡例

- 事業中区間 ※1
- 新規着手区間 ※1
- 無電柱化区間 ※2
  （電線共同溝整備済で
  今後数年内に無電柱化が図られる区間も含む）
- 東京都管理道路
- 東京都管理道路（臨港道路）※3
- 一般国道

10.0km
1:250,000

※1　道路拡幅等で無電柱化を実施する区間を含む
※2　もともと電柱のない区間を含む
※3　東京港の5か年整備計画については
　　「東京港無電柱化整備計画」を参照のこと











電柱をゼロに！

11月10日は無電柱化の日