

「東京都無電柱化計画(改定)(案)」に関する意見募集の結果

東京都は、令和8年5月15日(金)に「東京都無電柱化計画(改定)」(案)を公表し、ホームページへの掲載等を通じて、都民の皆様からご意見を募集しました。貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございました。ここでは、お寄せいただいたご意見と、都の考え方を紹介させていただきます。

□ 意見募集の期間と件数

- (1) 募集期間  
令和8年5月15日(金)から6月14日(日)
- (2) 意見総数  
25件

No.	ご意見	都の考え方
1	災害時の避難場所となっている、学校・公民館・公園などの周辺から重点的に地中化を行って欲しいです、景観以上に日々の安全の視点から優先地域を設定して、ドンドン地中化をすすめてください。	都はこれまで、第一次緊急輸送道路などで重点的に整備を進めてきました。本計画では、都市防災機能の強化に向け、大規模災害発生後に人命救助や応急復旧の拠点となる災害拠点病院や大規模救出活動拠点などの防災拠点へのアクセスルート等で整備を一層推進していくこととしています。いただいたご意見については、無電柱化を推進する上で参考とさせていただきます。
2	緊急時に、救急車などの緊急車両が通行できるように無電柱化を推進することは素晴らしいと思います。災害後の市民生活のレジリエンスという観点から付け加えるとすれば、路線バスなどの経路も優先すべき道路だと思いました。(都道、区道を含む)	都はこれまで、第一次緊急輸送道路などで重点的に整備を進めてきました。本計画では、都市防災機能の強化に向け、大規模災害発生後に人命救助や応急復旧の拠点となる災害拠点病院や大規模救出活動拠点などの防災拠点へのアクセスルート等で整備を一層推進していくこととしています。いただいたご意見については、無電柱化を推進する上で参考とさせていただきます。
3	これまではコンクリートで整備されていた坂道も地下埋設物を更新した場合にアスファルトで復旧されおり、道の表面がすぐにボロボロになってしまう。改修や新設のたびに道路を掘り起こす必要がないように、他のインフラも設置できる共同溝を設置しその中に電気設備を整備するなど、長期的なメンテナンスも考慮した整備として欲しい。	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しております。事業の実施に当たっては、可能な限り移設工事が少なくなるよう関係事業者と調整を図るとともに、電線管理者が所有する管路やマンホール等の既存施設を活用するなどし、道路の掘り返しを減らすことができるよう取り組んでいます。いただいたご意見については、関係事業者等とも共有し、無電柱化を推進する上で参考とさせていただきます。
4	台風被害が多い島しょ地域の無電柱化について被害復旧と同時に進めていただければと思います。	島しょ地域については、過去の被災状況や発電所等の立地を踏まえ、計画的に整備を進めております。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、今後も積極的に取り組んでいきます。
5	1、無電柱化計画の優先順位を明確にしてほしい。都市の防災機能強化を最優先に、緊急輸送道を優先的に計画していくべきではないか。 2、都道の無電柱化路線図に道路名称を記載しないとどの道路(区市町村名も)だかわからない。自分の自宅周辺の計画がいつ行われるか分からない。 3、都区町村の主要施設(避難所、防災活動拠点、消防署、警察署、給水所、変電所、都市公園等)、民間の災害対策施設(病院、小中学校、大学等、鉄道駅等)の周辺なども優先すべきだと考えるが、どのように連携し優先化していくのか。	都はこれまで、第一次緊急輸送道路などで重点的に整備を進めてきました。本計画では、都市防災機能の強化に向け、大規模災害発生後に人命救助や応急復旧の拠点となる災害拠点病院や大規模救出活動拠点などの防災拠点へのアクセスルート等で整備を一層推進していくこととしています。都道の無電柱化路線図については、道路名称等を追記いたしました。いただいたご意見については、無電柱化を推進する上で参考とさせていただきます。
6	環状八号線沿いにある水道局施設で緊急時の応急給水用の拠点を整備しようとしています。無電柱化が実施されていないと災害時に給水車が円滑に活動場所に向かうことができないかもしれません。環状八号線は、緊急輸送道路の中でも重要度の高い幹線として位置づけられています。優先して無電柱化を進めていただきたいと思います。また、当該区間は第二次緊急輸送道路に当たりますが、具体的な整備時期はいつ頃になるのでしょうか。計画によると2030年代～2040年代にかけてでしょうか。応急給水拠点は2030年までには整備予定のようなので、第一次緊急輸送道路と時期を合わせて2030年代前半には優先して完了いただきたいです。他との優先度の整理はあるかと思いますが、同じ東京都として協力して進めていっていただきたいです。よろしく願いいたします。	環状八号線については、本計画期間内に全線で事業着手する予定としています。いただいたご意見については、無電柱化を推進する上で参考とさせていただきます。
7	【12. 区市町村への支援】 表12-2-1(46頁)の件数を見ても明らかなおと、北区は無電柱化に消極的です。 また、志茂地区での計画が頓挫するなど、無電柱化を進める能力に疑義を抱かせる事象が発生しました。 計画上で北区の取り組みが不十分であることを明記し、積極的に取り組むよう促してください。 【15. 5か年の整備計画】 重点整備エリア内の本郷通り(放射10号線)や明治通り(環状第5の2号線)を見捨てないでください。	都はこれまで、区市町村道の無電柱化促進に向け、区市町村が実施する無電柱化事業に対し、財政・技術の両面から支援を実施してきました。引き続き区市町村と連携し、必要な支援を講じてまいります。既設の都道については、計画幅員で完成した歩道幅員2.5m以上の都道を対象とし、整備を進めていきます。

No.	ご意見	都の考え方
8	<p>無電柱化に取り組むことは評価するが現状では完成は遠い未来である。無電柱化を一気に加速するより突っ込んだ方策を導入すべき。また都道にとどまらず区道や私道について並行して無電柱化を実現するための具体的方策の提示と誘導、法整備、財政支援などを包括的に実現してほしい。</p>	<p>都はこれまで積極的に無電柱化に取り組み、対象都道の約5割となる1,146kmの整備が完了しました。DXの活用や技術開発に取り組み、更なる事業のスピードアップを図ります。 区市町村に対しては、「無電柱化チャレンジ支援事業制度」等の補助制度、また、私道については、木造住宅密集地域を中心に、震災時に特に甚大な被害が想定される地域である整備地域等を対象として財政支援を実施しています。</p>
9	<p>総論として必要な事業であり、示された一つ一つの政策目標も有意義で、推進に賛同します。 懸念の一つ目は予算措置です。社会的課題山積みの中で、これだけの規模の無電柱化事業を推進するに当たり、都政全体での予算配分バランスおよび将来にわたる無電柱化費用の推移見通しを示していただきたい。教育や医療、安全保障、インフラ維持その他の予算措置が割を食うことなく、これだけの事業推進が可能なのでしょうか。東京都において無電柱化の政策優先順位はどの辺りなのでしょう。 懸念の二つ目はゾーン30など狭隘道路での無電柱化です。狭隘道路になればなるほど無電柱化の困難さレベルが上がりますが、『支援を行う』と軽く触れてあるのみで具体的なイメージが湧きません。やるとなれば一時的な全面通行止めを含め、住民の理解と迂回路の準備が欠かせないと考えますが、具体的な遂行手法が考案されているなら示してほしいと考えます。 懸念点の三つめは地下探査についてです。設計データの3D化や地下構造物位置座標の共有化は不可欠ですが、その手段がレーダー探査だけでは限界(深さ1.2m程度しか解析できない)があります。レーダー探査性能の向上(特に深度)、試掘の計画的実施、各種工事での地下掘削時のデジタル座標データ取得・報告義務付けなど、総合力をどう強化するかについても研究していただければ大変有意義と考えます。 いずれにしても、特区やプラットフォームなど、実務関係者を広く巻き込みながら効率的な事業推進を図るという視点が多くみられ、賛同いたします。東京都の成功例が地の公共団体、特に国交省や各地方整備局にも波及してほしいと考えます。</p>	<p>無電柱化事業は都市の強靱化に向けた中心的取組の一つです。より効率的な整備が進められるよう、低コスト化に向けた技術開発等に取り組みながら、着実に事業を進めていきます。 狭隘道路の整備については、地上機器設置場所の確保などが課題となることから、地上機器や特殊部のコンパクト化などに取り組むなど、工夫を行いながら整備を進めていきます。 いただいたDXに関するご意見については、関係事業者等とも共有し、無電柱化を推進する上で参考とさせていただきます。</p>
10	<p>【意見】電柱は残したほうが良い 【理由】電柱は、点検、保守がやりやすく低コストである。また、外灯や交通標識も付けられる。 【能登半島地震からの誤った教訓】 電柱が倒れたかもしれないが、復旧も容易だった。倒れにくく、被害の少ない電柱を開発すればよい。 地下構造物は、地震の被害を受けたら、点検も復旧も困難。割れて水が入るし、切れているかもしれない。 能登では、水道は早めに仮復旧したが、下水道は仮復旧でも非常に時間がかかっている。 東京でも、東日本大震災で隆起などした地面を直せないところが多くあり、八潮市のように劣化していても気づかず、陥没してもすぐ直せないのが地下の構造物である。 別途、交通標識柱や外灯柱をそれだけで立てるのも無駄なコストになる。</p>	<p>無電柱化は災害時に電柱の倒壊による道路閉塞を防ぐとともに電線類の被災を軽減し、電気や電話などのライフラインの安定共有を確保するなど、都市防災機能の強化を図る上で重要な事業となります。</p>
11	<p>東京都無電柱化に賛成します。</p>	<p>引き続き、都内全域での無電柱化を推進してまいります。</p>
12	<p>設置時点だけでなく、長期にわたる管理やメンテナンスが安全にできることが大前提 景観を目的とするならば、同時に小池都政になってから不必要な伐採で減っている街路樹の植樹も進めることを検討していただきたい。 気候変動で都心の熱帯化が予想されているうえに、長期にわたるエネルギー危機が予想されている。空調機器の省エネルギー開発はほぼ上限まで引き上げられているという。 今後は樹木が持つ冷却効果や日影で直射日光を遮ることで熱中症を防ぐ効果を取り入れるなど、単に電線を地下化しただけで終わらない施策を進めていただきたい。</p>	<p>整備した電線共同溝については、関係事業者等と連携し、適切な維持管理に努めていきます。 また、街路樹による緑陰確保の取組についても進めていきます。</p>
13	<p>勝どき駅周辺は人口増加が著しいので、勝どき駅から豊海町までの清澄通りを早急に無電柱化してほしい。</p>	<p>当該区間は区道であるため、いただいたご意見については、区に伝えます。</p>
14	<p>無電柱化工事は莫大な費用と長い期間をかけて行われるのにもかかわらず、工事はひっそりと完了し、中には電柱が無くなった事すら気づかない人もいます。 なので工事が完了したら、歩道橋や歩道の柵などに横断幕を掲げて無電柱化が完了したことをPRしてみたいががでしようか。都民の無電柱化への関心も高まると思います。</p>	<p>広く都民に無電柱化の意義や効果をPRするため、「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。 いただいたご意見も参考に、今後とも、効果的な事業PRを検討していきます。</p>
15	<p>白山通り 水道橋駅～神保町駅あたりの片側だけ無電柱化が未済で、景観に大変な違和感があります。電柱は老朽化が進んでおり、台風などの際リスクが心配されます。歩道は人通りが多く、無電柱化を図ることが、多くの利用者にとってメリットであり、都市の安全性を高めると思います。早々に無電柱化を完成して頂きたいと思います。</p>	<p>道路拡幅が予定されている区間については、拡幅事業と併せて無電柱化を実施する予定です。</p>

No.	ご意見	都の考え方
16	<p>作業員が減っているのに工期短縮は難しい 細かくCGB区間をつくってしまいすまない 市区町村、都、国がバラバラなことをしているから進まない まずはCCBの竣工をしてください、仮の32条を出させないように無駄な行為をしないようにしてください 電柱だから早期復旧ができた、地中配管が壊れたら早期復旧は難しい 管路老朽化で地盤沈下が起きる</p>	<p>工期短縮に向けては、DXの活用や技術開発に取り組み、事業のスピードアップを図ります。 また、事業推進に当たっては、国の計画を踏まえるとともに、「都・区市町村無電柱化検討会議」などにより連携を図りながら取り組んでいます。 整備した電線共同溝については、関係事業者等と連携し、適切な維持管理に努めていきます。</p>
17	<p>災害対策としての無電柱化という点から意見があります。対象地域として、都道も大事ですが、鉄道線路沿いの電柱の地中化も極めて大事で、そこも優先して取り組んでいただきたい。日本が地震にみまわれた際の生命線は比較的復旧の早い鉄道です。一方で、鉄道線路脇をみるとほとんどの路線線路で電柱が並列してたっています。線路沿の電柱が倒れて線路を塞ぐことを防ぐためには、線路沿いの無電柱化は必要です。線路沿いの無電柱化は、線路内に同じ機能を持たせた設備を置くことなど、他の無電柱化と比べて、事業や技術という点で難しい領域と考えます。また、根本的には鉄道自体の架線を無くすことも必要です。地震には耐えられても、火山灰の場合、架線に灰が積もると電気が通らなくなりません。線路沿いの無電柱化、および根本的な解決策として架線のない電車の導入促進にもぜひ取り組んでください。</p>	<p>都はこれまで、第一次緊急輸送道路などで重点的に整備を進めてきました。本計画では、都市防災機能の強化に向け、大規模災害発生後に人命救助や応急復旧の拠点となる災害拠点病院や大規模救出活動拠点などの防災拠点へのアクセスルート等で整備を一層推進していくこととしています。 いただいたご意見については、無電柱化を推進する上で参考とさせていただきます。</p>
18	<p>道路沿いの建物が倒れて塞いだら元も子もないので耐震化も進めてほしい。 人手不足の時代なので安全第一で。</p>	<p>都は、都民の生命と財産を保護するとともに、首都機能を維持するため、東京都耐震改修促進計画等に基づき、緊急輸送道路沿道建築物及び住宅等の耐震化に取り組んでいます。</p>
19	<p>東京都府中市にある旧甲州街道(国道20号と交わる本宿町の信号から都道17号と交わる府中市役所前の信号まで)に関して、主要80駅の分倍河原駅や府中駅から500m以内に大部分が含まれますが、一部含まれない箇所があります。こういった場合に500mと画一的に区切ってしまうと1つの路線でありながら、無電柱化された場所とされない場所が生じてしまい、違和感のある都市景観になると思います。そのため、500mという範囲に固執せずに、実態を捉えて1つの路線として無電柱化を検討していただきたいです。 無電柱化事業は非常に良い取り組みだと思います。是非とも進めていただきたいです。</p>	<p>既設の都道については、計画幅員で完成した歩道幅員2.5m以上の都道を対象とし、整備を進めていきます。 主要80駅周辺の整備においては、駅を中心とした半径500mを目安とし、現場状況等に応じた整備範囲の設定を行っています。 いただいたご意見については、無電柱化を推進する上で参考とさせていただきます。</p>
20	<p>1.計画全体について 「自転車通行空間の確保」及び「歩行者の安全な通行空間確保」は近年需要が高まっていると思われる。引き続き早急な対応と継続的な地中化事業の推進をお願いしたい。また、高速道路出入口や都県境・緊急通行路等は災害時に緊急消防援助隊などの他県応援隊の重要な通行路となると考えられることから、早期地中化の推進をお願いしたい。 2.個別路線について Ⅰ.府3・4・12及び都道110号線 市議会及び都議会にて西武鉄道及び東京都には再三の改善要望、具体的には電柱の地中化や踏切拡幅による早期の安全確保が求められているが、改善されていない。当該路線は駅付近を通るために自転車・歩行者が多いことに加えて、学習センターや学校への連絡路となっており、さらに沿線には複数の消防団施設が位置している。道路管理を担う東京都にあつては、特に都道110号線多摩町から若松町の狭区間について、電柱地中化やバイパス路線「府3・4・12号線」建設を含めた自転車・歩行者の安全に通行できる空間確保並びに災害時の対応力強化を早期に行っていただくよう再度お願いしたい。 Ⅱ.都道15号小金井街道 都道15号小金井街道にあつては、特に前原坂周辺・府中の森公園・府中駅付近において、狭い歩道に自転車や歩行者が入り乱れる状態が続いている。また、小金井街道は緊急通行路に指定されている。府中市事業中の基地跡地事業や府中の森公園の整備事業等とともに歩道上の電柱地中化等による歩行者・自転車通行空間確保及び災害時の緊急通行路確保を行なって欲しい。 Ⅲ.都道229号旧甲州街道 歩道が狭い区間や府中市若松町周辺の歩道のない区間においては歩行者・自転車通行空間確保のために電柱地中化を推進して欲しい。また、現在約30年と長期に渡り北多摩南部建設事務所が事業中の若松町1・2丁目における交通安全施設事業とともに、強力・早急に必要な箇所から順に地中化をお願いしたい。 Ⅳ.都道17号府中街道 沿線で事業中の交差点すいすいプラン等とともに電柱地中化を推進して欲しい。 引き続き、より良い都道とまちづくりのためにご尽力のほどよろしくごお願い申し上げます。</p>	<p>都はこれまで、第一次緊急輸送道路などで重点的に整備を進めてきました。本計画では、都市防災機能の強化に向け、大規模災害発生後に人命救助や応急復旧の拠点となる災害拠点病院や大規模救出活動拠点などの防災拠点へのアクセスルート等で整備を一層推進していくこととしています。 既設の都道については、計画幅員で完成した歩道幅員2.5m以上の都道を対象とし、整備を進めてまいります。 都道を新設、拡幅する際には、同時に無電柱化を実施することとしています。また、既設の都道で歩道設置事業や交差点改良事業などを行う際にも、原則として同時に無電柱化を実施することとしています。 いただいたご意見については、無電柱化を推進する上で参考とさせていただきます。</p>
21	<p>65ページの「15.3 整備計画延長」の3行目「2025(令和8)年度」は「2026年度」の間違ひではないでしょうか。</p>	<p>計画期間の西暦表記について、修正をいたしました。</p>

No.	ご意見	都の考え方
22	<p>市街地再開発事業と類似する法定共同化事業として、防災街区整備事業が挙げられます。この事業は木造密集市街地の整備、改善を目的とするもので、再開発事業に比べて施行区域の設定が柔軟にできるなど利点も大きいことが挙げられますが、用途地域で定める容積率の緩和要件が高水準となるケースは少なく、事業性の確保が容易ではない点は課題として挙げられます。</p> <p>このような中、無電柱化に要する費用の全額を施行組合等の民間事業者に求めてしまうと、従前権利者の生活再建に著しい支障を来す事態が想定され、延焼遮断帯の形成に資する耐火建築物の建設が実現されず、密集市街地の改善につながらないことが想定されます。道路管理者にて無電柱化施策を取り組んでいただくことには大いに賛成です。しかしながら、民間事業者には原則、費用負担を求めず、一般会計補助制度とチャレンジ制度の併用を認めるなど、事業の企画段階(地権者有志での勉強会の段階)から行政機関による支援体制の構築が必要と感じております。</p> <p>この場合、一般会計補助制度とチャレンジ制度の所管部署が異なることとなりますので、民間事業者を介した連携の他、所管部署毎の綿密な擦り合わせ及び課題の洗い出しを行うことが不可欠と考えます。</p> <p>未曾有の大規模災害を防止するため、無電柱化施策の推進にあたり、適切な役割分担の下、連携することが必要と考えますので、ご検討の程よろしくお願いたします。</p>	<p>防災街区整備事業においては、現時点では無電柱化を要件としておりません。なお、防災街区整備事業地区内で無電柱化を実施する際には、その費用についても補助の対象としています。</p> <p>また、複数の補助金の併用については、個別のケースに応じて判断を行うこととなります。</p> <p>引き続き、都として関係者と調整を進めながらまちづくりにおける無電柱化に取り組んでまいります。</p>
23	<p>「新たに計画される市街地整備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」という記載について、強く反対する。当該記載は、本来公共が担うべき都市基盤整備の費用及びリスクを市街地整備事業の施行者に転嫁するものであり、財産権の侵害である。</p> <p>また、市街地整備事業に合わせて無電柱化を行う必要がある場合は、市街地整備事業とは別の公共事業として、道路管理者、公共施設管理者又は電線管理者が実施するべきである。仮に別事業とすることが著しく不合理である場合であっても、無電柱化に要する費用及びリスクは公共施設管理者又は電線管理者が全額負担すべきである。</p> <p><a href="#">(全文はこちら)</a></p>	<p>都では、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をするため、国や区市町村、関係事業者と連携して無電柱化の取り組みを進めています。</p> <p>このため、都の補助を活用する土地区画整理事業や市街地再開発事業について、原則として地区内すべての無電柱化を義務化しています。</p> <p>引き続き、都として関係者と調整を進めながらまちづくりにおける無電柱化に取り組んでまいります。</p>
24	<p>(1)2025年10月の台風22号・23号で、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のを踏まえて、東京都無電柱化計画(改定)に、「③島しょ地域の復興・強靱化」のポイントを記して頂き、ありがとうございます。強く賛同します。そのポイントについて、コメントします。</p> <p>(2)東京都の無電柱化計画と、重要な関係者である一般送配電事業者のレベニューキャップ制度の計画との調整が不十分です。レベニューキャップ制度の規制期間と本計画の期間とにずれがあります。両計画の対応を記してください。</p> <p>(3)「9.5 島しょ地域の整備箇所図」についてコメントします。過去に被災した区間は、気候変動の影響を含みません。整備箇所は、将来の台風にも、十分ですか？気候変動の影響を含めた、整備箇所を選定ください。2025年10月の台風22号による、青ヶ島の停電は、max360戸、停電解消まで4日間の状況でした。青ヶ島の停電と「過去に被災した区間」とに矛盾があります。被災した区間がなかったような印象です。正確な説明と表現をお願いします。</p> <p>(4)塩害の対応(設備面・メンテ面):無電柱化による、塩害対応の設計、工期、コスト、技術、メンテに、課題・便益はないのでしょうか。</p> <p>(5)リスクへの対応:台風・地震災害の他に、物価・金利・人件費の上昇、人手不足・資材不足への対応、環境アセスメント・環境対応(温室効果ガス排出量の削減)・ライフサイクルアセスメント(LCA)が記されていません。台風・地震以外のリスクへの対応も記してください。</p> <p><a href="#">(全文はこちら)</a></p>	<p>本計画は、令和8年6月に策定された国の「第3次無電柱化推進計画」と整合を図っております。なお、レベニューキャップ制度は「一般送配電事業者が国の指針に基づき、5年間の規制期間に「達成すべき目標」を明確にした「事業計画」を作成し、その計画の実施に必要な費用を見積もった「収入の見通し」について国の承認を受け、承認された「収入の見通し」の範囲で柔軟に託送料金を設定できる」制度です。</p> <p>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、近年の台風被害等を考慮して整備箇所の選定を行っています。</p> <p>塩害対応については、電線管理者にて必要な対策を講じております。</p> <p>いただいたご意見については、関係事業者等とも共有し、無電柱化を推進する上で参考とさせていただきます。</p>
25	<p>無電柱について意見募集との事で応募させていただきます</p> <p>渋谷一丁目18～19 ・キャスト裏付近 ・キューピー本社前付近</p>	<p>記載いただいた箇所は区道であるため、区に伝えます。</p>