

豊島区無電柱化推進計画



令和 2(2020)年 3 月



<目 次>

第1章 豊島区における無電柱化推進計画策定	
第1 計画策定の目的と位置づけ	1
第2 無電柱化推進計画の期間	3
第2章 無電柱化の推進に関する基本的な方針	
第1 無電柱化の現状と課題	4
第2 推進計画における基本方針	8
第3 推進計画における整備方針	9
第3章 無電柱化の推進に関する目標	
第1 事業化路線及び優先整備路線の評価・選定	18
第4章 無電柱化の推進に関する施策と必要な事項	
第1 無電柱化に関する制度の活用及び検討	23
第2 関係者間の連携強化	24
第3 無電柱化推進計画の遂行と見直し	25
【資料編】	26
【用語解説】	42

第1章 豊島区における無電柱化推進計画策定

第1 計画策定の目的と位置づけ

1 策定の目的

戦後における電力及び通信需要の急増により、電柱の本数も急増し、その結果、電柱の林立及び上空を輻輳する電線等により都市景観や住環境は損なわれ、道路内にある電柱により歩行者や車椅子等の通行の妨げになっています。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者及び緊急車両の通行に支障が生じ、ライフライン（電力供給や通信回線）の安定供給についても妨げられる恐れがあります。

そこで国は、「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」等を図るため、平成28年12月に無電柱化の推進を目的として、「無電柱化の推進に関する法律（以下、「無電柱化推進法」という。）を制定し、平成30年4月に「無電柱化推進計画」を策定しました。この無電柱化推進法において、都道府県及び区市町村に対して、「無電柱化推進計画」の策定を努力義務としました。

また、東京都では昭和61年度から7期にわたり無電柱化を計画的に進めてきましたが、更なる推進のため平成29年9月に「東京都無電柱化推進条例」を施行し、平成30年3月には重点整備エリアを拡充する「東京都無電柱化計画」を策定しました。さらには、第7期「東京都無電柱化推進計画」を国の「無電柱化推進計画」に合わせ2年間延伸し、改定しました。

このような背景から、豊島区においても「無電柱化推進計画（以下、本計画という。）」を策定し、基本方針となる「都市防災機能の強化」、「安全で快適な歩行者空間の確保」、「良好な都市景観の創出」を目的とし、無電柱化を推進していきます。



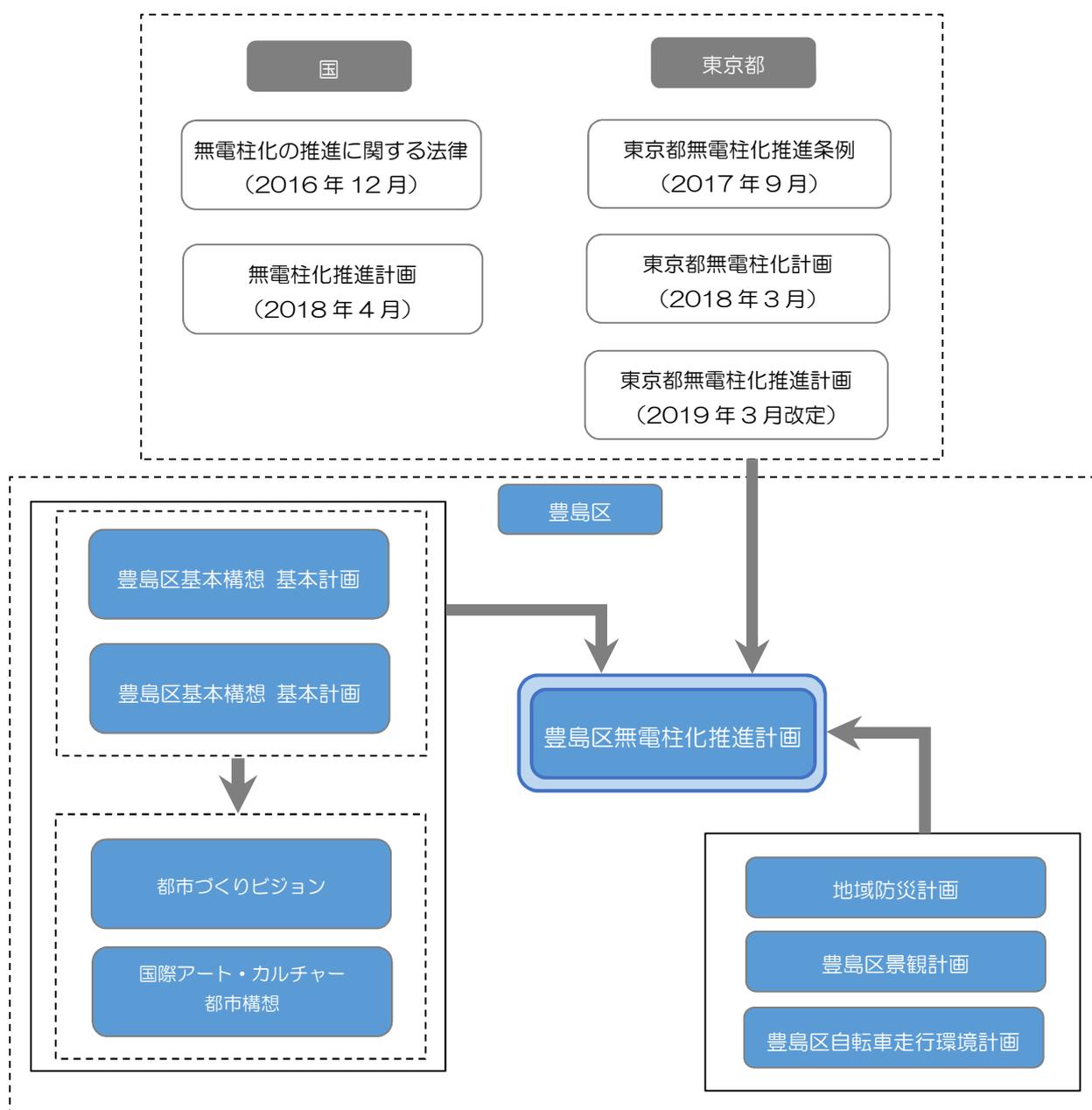
（出典：国土交通省ホームページ）

2 豊島区無電柱化推進計画の位置づけ

本計画は、「無電柱化推進法」において、努力義務として規定されている「無電柱化推進計画」に相当するものであり、国の「無電柱化推進計画」及び「東京都無電柱化推進計画」を基本としております。

また、豊島区の基本的な方針である「豊島区基本構想（平成27年3月改定）」に即し、都市づくりの総合的な指針となる「豊島区都市づくりビジョン（平成27年3月策定）」、都市の将来像をまとめた「豊島区国際アート・カルチャー都市構想（平成27年3月策定）」に基づき、豊島区における都市整備分野計画、分野別計画等と連携を図りながら無電柱化を推進していくための計画として、位置づけられます。

豊島区無電柱化推進計画の位置づけ



第2 無電柱化推進計画の期間

本計画は、10年間（2020（令和2）年度から2029（令和11）年度まで）を計画期間とします。

ただし、国及び東京都が無電柱化推進計画の更新を実施した場合は、必要に応じて、見直しや更新について検討していきます。

第2章 無電柱化の推進に関する基本的な方針

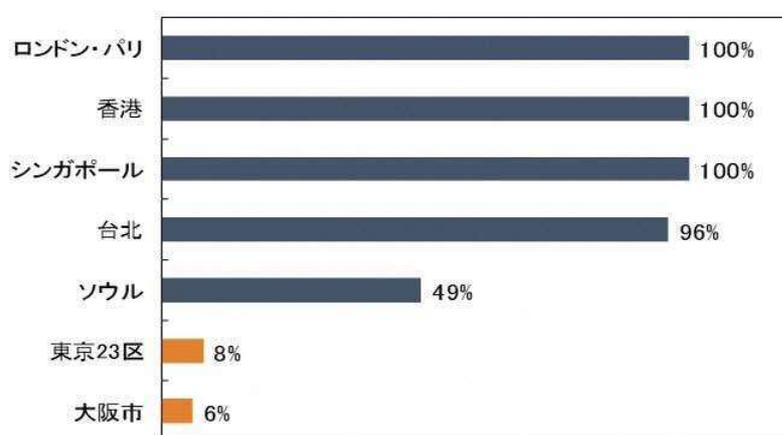
第1 無電柱化の現状と課題

1 無電柱化の現状

(1) 国内・海外の無電柱化

我が国の無電柱化率は、東京23区にて8%、大阪市が6%（2017年度末）となり、ロンドン・パリなどのヨーロッパの主要都市や香港・シンガポールなどのアジアの主要都市など、海外における無電柱化率に比べ、立ち遅れているのが現状です。

ヨーロッパとアジアの主要都市における無電柱化率



※1 ロンドン・パリは海外電力調査会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)

※2 香港は国際建設技術協会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)

※3 シンガポールは『POWER QUALITY INITIATIVES IN SINGAPORE, CIREQ2001, Singapore, 2001』による2001年の状況(ケーブル延長ベース)

※4 台北は台北市道路管線情報センター資料による台北市区の2015年の状況(ケーブル延長ベース)

※5 ソウルは韓国電力統計2017による2017年の状況(ケーブル延長ベース)

※6 日本は国土交通省調べによる2017年度末の状況(直線延長ベース)

(出典：国土交通省ホームページ)

(2) 国(国道)の無電柱化

関東地方整備局管内の直轄国道における無電柱化率は、東京都が約70%となり、その他の県と比べ、無電柱化の進捗率が高くなっています。

豊島区内における国道は、国道17号線(白山通り)、国道254号線(川越街道)の2路線となり、事業中となる区間も含めて、ほぼ無電柱化が行われています。

豊島区内の国道

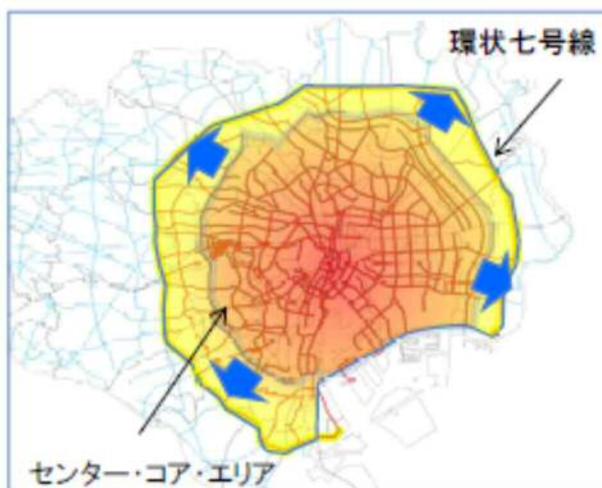
路線名
17号線(白山通り)
254号線(川越街道)

(3) 東京都（都道）の無電柱化

東京都は、無電柱化の更なる推進のため、平成29年9月に「東京都無電柱化推進条例」を施行し、合わせて道路法第37条に基づく新設電柱の禁止を都道全線で開始しました。

また、平成30年3月には、今後10年間の方針や目標を定めた「東京都無電柱化計画」を作成しました。本計画により、センター・コア・エリア内から環状七号線内側エリアまでの重点整備エリアの拡大や、区市町村への支援拡充など都内全域での取り組みを位置付けました。さらには、第7期「東京都無電柱化推進計画」を国の「無電柱化推進計画」に合わせ2年間延伸し、改定しました。

重点的に整備するエリア（環状七号線の内側エリア）



(出典：東京都無電柱化計画)

豊島区内の都道

区分	路線名
主要地方道	放射7号線(新目白通り)
	補助76号線(目白通り)
	環状6号線(山手通り)
	環状5の1号線(明治通り)
一般都道 特例都道	補助26号線
	放射36号線(要町通り)
	補助172号線
	補助171号線(明治通り)
	放射26号線(日出通り)
	補助79号線(宮仲公園通り)
	放射10号線(本郷通り)
	補助82号線(宮仲公園通り)

2 無電柱化の課題

豊島区内における無電柱化の現状及び防災関連事業等の現状を踏まえ、無電柱化を推進するためには、様々な課題があります。

【課題1】重点整備路線の明確化

無電柱化を計画的に進めるためには、無電柱化に関する基本的な方針や期間、目的等を示すだけでなく、具体的に整備を行っていく路線を明確化し、地域住民の理解はもちろんのこと、関係事業者の協力も仰いでいくことが必要となります。

そこで、国や東京都の示す「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」等の観点を踏まえ、効果的に無電柱化を整備する路線を検討する必要があります。

【課題2】無電柱化の更なる工期短縮とコスト縮減

無電柱化の実施には、設計段階から多数の企業者による調整及び段階的な工事が必要となるなど、長期的な整備期間が必要となります。

また、多額な整備費用がかかり、道路管理者及び電気・通信事業者の負担が大きく、無電柱化が進まない要因のひとつになっています。

そこで、更なる工期短縮とコスト縮減が可能となる無電柱化整備方式の検討、周辺道路も含めた配線ルート等の工夫を行った面的整備（一体的整備）による設備規模の縮小検討、国及び東京都における低コスト手法の検討等、最新の動向を見据えた検討が必要となります。

【課題3】生活道路（商店街を含む）での無電柱化整備

豊島区内には、道路幅員が狭く歩道のない生活道路が多く存在し、防災道路や公園などの基盤整備及び老朽化した木造建築物の建替え等が必要な木造住宅密集地域は、豊島区全区域の約4割を占めています。（木造住宅密集地域のうち不燃化特区認定区域は約6割）。

これらの道路は、地震等の自然災害での電柱倒壊による大きな被害が想定される地域となるため、災害に強いまちづくりの一環として道路整備を伴った無電柱化整備を推進する必要がありますが、地上機器を設置する道路スペースの確保が困難なことから、無電柱化の立ち遅れが懸念されます。

そのため、そのような道路において、無電柱化手法を検討する必要があります。

第2 推進計画における基本方針

国及び東京都の推進計画において位置づけられている無電柱化の目的に基づき、豊島区では、以下のとおり基本方針を定め、無電柱化を推進していきます。

1 【防災】都市防災機能の強化

災害時の電柱倒壊による道路閉塞防止及び電線類の被災軽減のための無電柱化とともに、災害時の救助活動の円滑化や避難道路機能の充実等、都市防災の一層の向上を図り、安全性の高い住環境の形成による災害に強いまちづくりを推進していきます。

2 【安全】安全で快適な歩行者空間の確保

誰もが安心して快適にまち歩きができる、ユニバーサルデザインに配慮した歩行者空間（歩行者、ベビーカー、車イス等が移動しやすい空間）の確保や、商店街の活性化に資する無電柱化を実施し、都市空間の質を高める人間優先の都市空間整備を推進していきます。

3 【景観】良好な都市景観の創出

豊島区全体の景観形成の基本方針として、無電柱化等により道路を生かした景観形成を図り、まちの風格・風情を感じる街並みづくりを目指す。

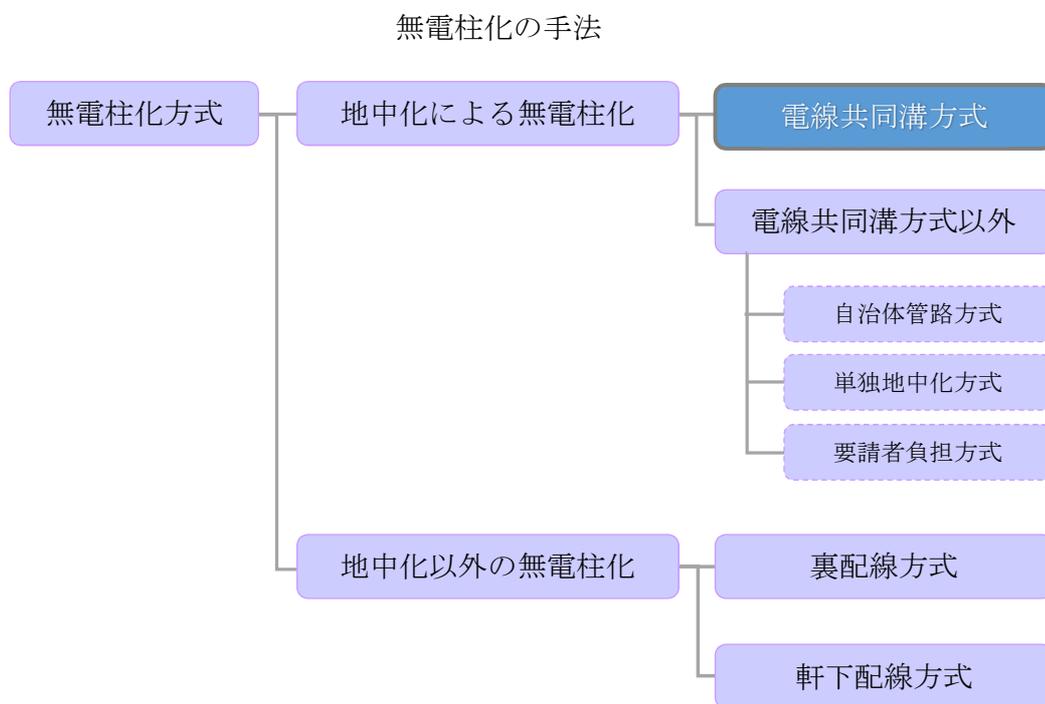
また、羽田空港直通による世界との直結を見据え、アート・カルチャーの国際拠点への躍進を図るための良好な都市景観の創出を推進していきます。

第3 推進計画における整備方針

1 無電柱化の手法

国の定めた無電柱化推進計画（平成30年4月策定）では、収容する電線類の量や地域における需要変動の見込み、道路交通の状況、既存埋設物の状況等に応じて、メンテナンスを含めトータルコストに留意した最新の手法を採用して、無電柱化を推進することとしています。

豊島区では、道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況等、地域の実情に応じて多様な手法を検討しながら、現時点で最も一般的な手法である電線共同溝方式を原則として、無電柱化を推進していきます。



(出典：国土交通省ホームページ)

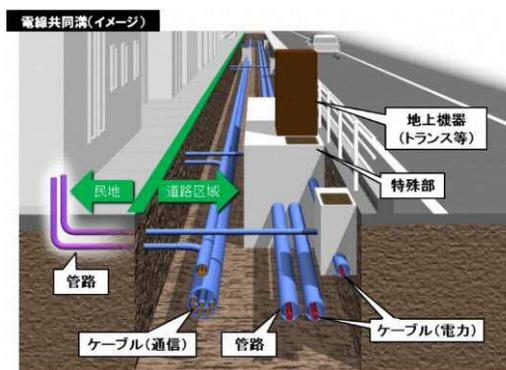
(1) 地中化による無電柱化

① 電線共同溝方式

電線共同溝方式は、「電線共同溝法の整備等に関する特別措置法（平成7年3月施行）」に基づき、道路管理者が、電線の設置及び管理を行う2企業以上の電線（電力、通信）を収容するため、そのための管路、特殊部等を電線共同溝整備道路の地下空間に敷設し、無電柱化する方式です。

整備後は、当該道路において、電柱・電線等の占有はできなくなります。

「東京都無電柱化計画（平成30年3月策定）」では、都道の無電柱化は、電線共同溝方式を基本として整備を推進することとしており、現在は、最も一般的は無電柱化方式となっています。



(出典：国土交通省ホームページ)

② 自治体管路方式

自治体管路方式は、地方公共団体が管路設備を敷設し、無電柱化する方式です。

設備構造については、電線共同溝とほぼ同様となり、管路等は道路占有物件として、地方公共団体が管理します。

国の「第2期電線類地中化計画（平成3年度～平成6年度）」の頃には、計画全体延長の約2割を占めていましたが、現在は、実施されている例は少ない状況です。

③ 単独地中化方式

単独地中化方式は、各電線管理者が、自らの費用で管路設備を敷設し、無電柱化する方式です。

管路等は道路占有物件として、電線管理者が管理します。

国の「第1期電線類地中化計画（昭和61年度～平成2年度）」では、計画全体延長の約8割、「新電線類地中化計画（平成11年度～平成15年度）」では、計画全体延長の約3%を占めていましたが、現在は、実施されている例は少ない状況です。

④ 要請者負担方式

要請者負担方式は、各地方の無電柱化協議会で、優先度が低いとされた箇所において、無電柱化を実施する場合に用いる方式であり、原則として、費用は全額要請者が負担します。

最近では、市街地開発事業等において、道路管理者、電線管理者等の協力を得て、開発事業者等が費用を負担し、無電柱化整備する事例があります。

(2) 地中化以外による無電柱化

① 裏配線方式

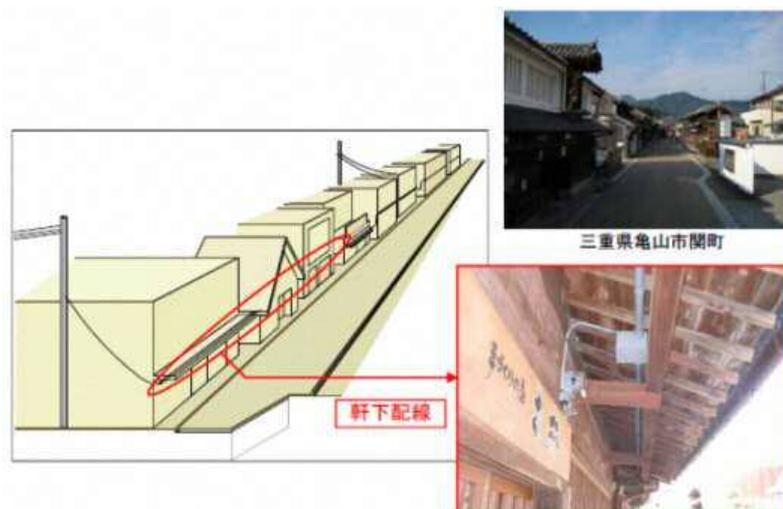
裏配線方式は、無電柱化したい主要な裏通り等に電線類を配置し、主要な通りの沿道の需要家への引込みを裏通りから行い、主要な通りを無電柱化する手法です。



(出典：国土交通省ホームページ)

② 軒下配線方式

軒下配線方式は、無電柱化したい通りの脇道に電柱を配置し、そこから引き込む電線を沿道家屋の軒下または軒先に配置する手法です。



(出典：国土交通省ホームページ)

③ 景観計画に定める景観形成特別地区

豊島区は、景観法第8条に基づき、景観行政団体として景観計画区域、良好な景観のための行為の制限に関する事項、良好な景観の形成に関する方針などを定めた「豊島区景観計画」を平成28年3月に策定しました。

次世代が誇れる文化と魅力を備えた都市を創造していくため、景観計画等に基づいた景観形成特別地区内にある路線は、無電柱化が必要な路線として位置づけます。

(2) 無電柱化の更なる工期短縮とコスト縮減の検討

無電柱化を推進するため、豊島区として、更なる工期短縮とコスト縮減を図るための方策として、以下の検討を行います。

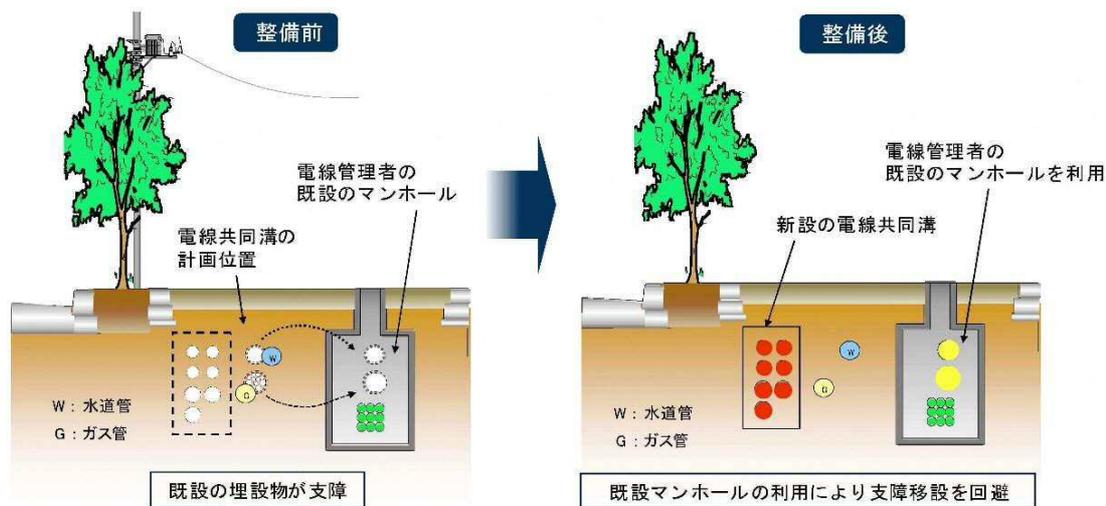
① 既存ストック活用方式の検討

現道での電線共同溝整備においては、既存の埋設物が輻輳しているため、新たに整備する電線共同溝との支障により、移設工事が必要となります。

移設工事にかかる工期及び費用の増大が無電柱化事業に影響するため、昨今においては、電線管理者が所有する電力・通信の管路、マンホール、ハンドホール等の既存施設を電線共同溝の一部として活用する「既存ストック活用方式」が採用されています。

豊島区の無電柱化にあたっては、既存ストック活用方式が有効と考えられる路線については、採用を検討します。

既存ストック活用事例



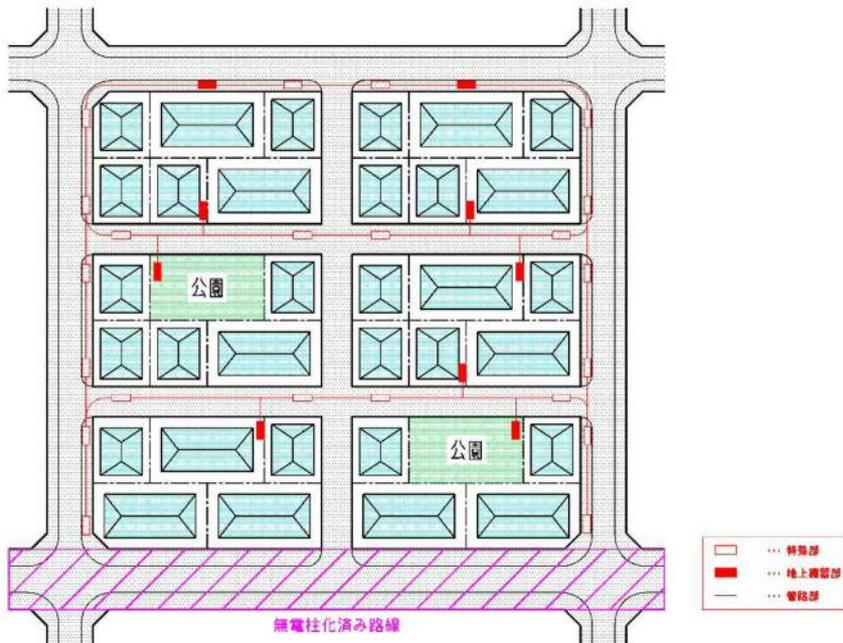
(出典：東京都無電柱化計画)

② 無電柱化対象路線及び周辺道路における面的整備（一体的整備）の検討

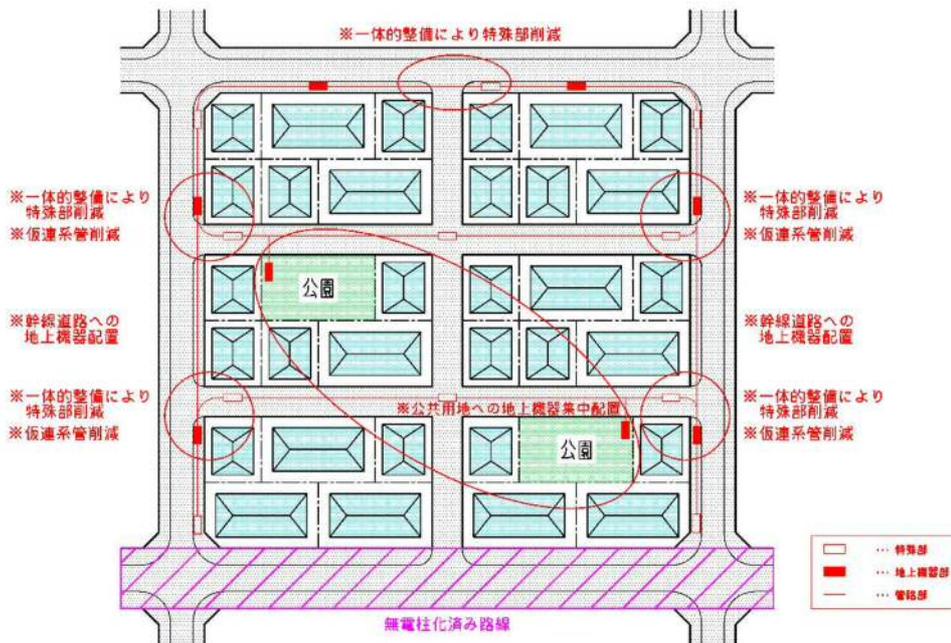
複数路線における電線共同溝整備は、従来からの線による整備では分割整備時の特殊部・仮連系管等が必要となります。面的整備においては、一体的な整備を行うことにより分割整備時の仮設備等が不要となり、コスト縮減が可能となります。

豊島区内の無電柱化にあたっては、面的整備を見据えた路線選定を実施し検討を行います。採用にあたっては占用予定者との協議を十分に行う必要があります。

【従来からの線による整備】



【面的整備（一体的整備）】

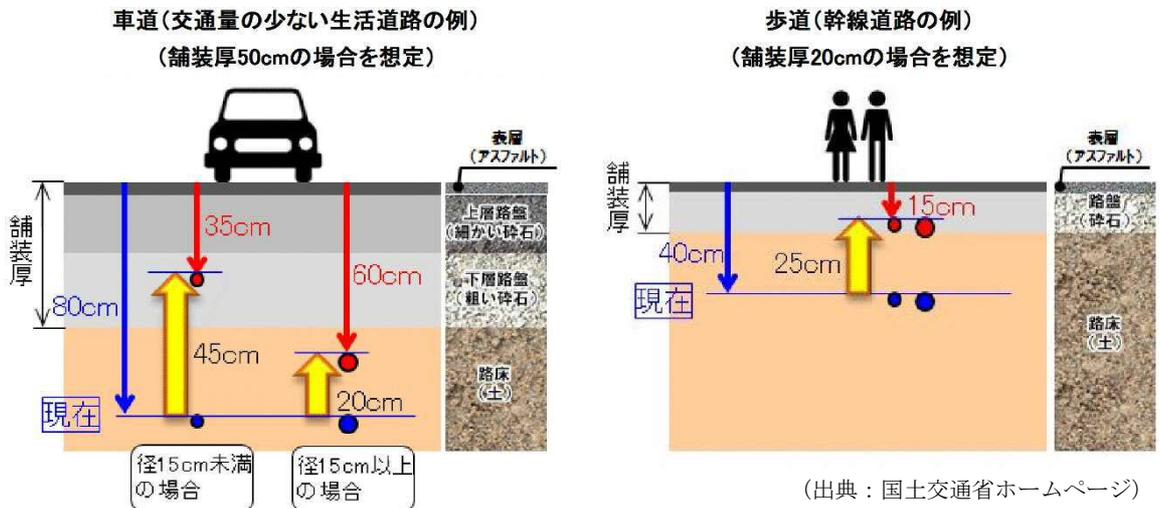


③ 低コスト手法の導入検討

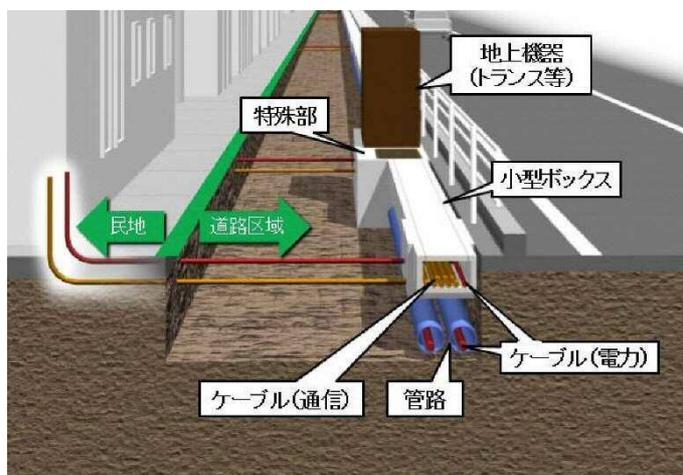
無電柱化の低コスト手法の導入を図るため設置した有識者からなる「無電柱化低コスト手法技術検討委員会」では、電線を浅く埋設する技術的検討を実施し、従前の基準より浅く埋設することが可能であることを確認されました。（平成27年12月25日に中間とりまとめ）。

国は、この結果を踏まえ、「電線等の埋設に関する設置基準」について、電線類の埋設深さを浅くすることとし、この基準の緩和により、「浅層埋設方式」や「小型ボックス活用方式」等の低コスト手法の導入によるコスト削減を図ることで、本格的な無電柱化の推進を図っていくことから、豊島区の無電柱化にあたっては、低コスト手法の導入について、検討を行います。

1) 浅層埋設方式（現行より浅い位置に埋設）



2) 小型ボックス活用方式（小型化したボックス内にケーブルを埋設）



(出典：国土交通省ホームページ)

(3) 生活道路（商店街を含む）での無電柱化整備

区民の生活に密接な生活道路は、道路幅員が狭く、歩道が設置されていない道路であることが多いのが現状です。

無電柱化を行うには、電柱に設置された機器を路上へ設置（地上機器）する必要がありますが、設置するスペースの確保が難しいなど、これらの道路の場合は、地上機器の設置方法が無電柱化実施の要となるため、以下の検討を行います。

① 脇道、公共用地、民地等への機器集中設置方式及び合意形成等

道路内への地上機器設置が困難となるため、整備路線の支道部、沿道部の公共用地又は民有地等の道路以外を活用する方策です。特に民有地活用にあたっては、地権者との合意形成が重要となります。

道路以外の活用事例（練馬区練馬駅南口）



② 街路灯と柱状トランスの一体化（柱状型機器）

電気の供給に必要な変圧器（地上機器）を、街路灯（道路付属物）に共架する方策です。電力会社によっては、この方式での維持管理が困難となる箇所もあり、通常の整備方式と比べ費用が高くなる場合もあるため、維持管理方法及び費用負担を踏まえ、採用にあたっては、電力会社との十分な協議を行う必要があります。

柱状型機器の活用事例（杉並区永福町）

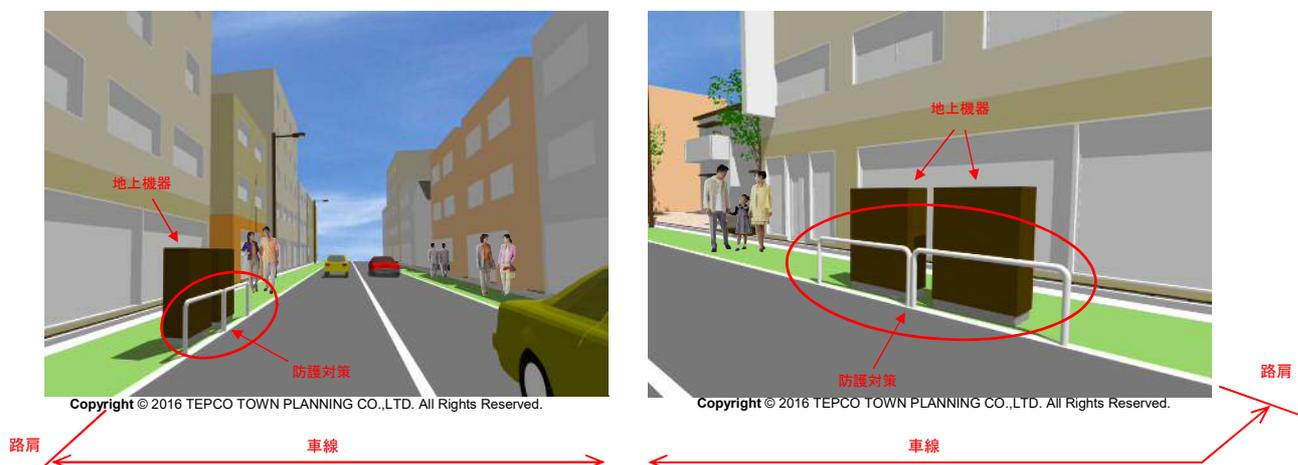


③ 道路整備における地上機器スペースの確保

歩道が設置されていない道路における路肩部分（歩行者空間）に、地上機器を設置し、無電柱化を実施する方策です。

この場合は、地上機器への車の衝突防止、歩行空間における有効幅員の確保について、道路整備での検討を行い、これにより交通管理者、電線管理者との十分な協議が必要となります。

単断面道路での路肩に地上機器設置（イメージ図）

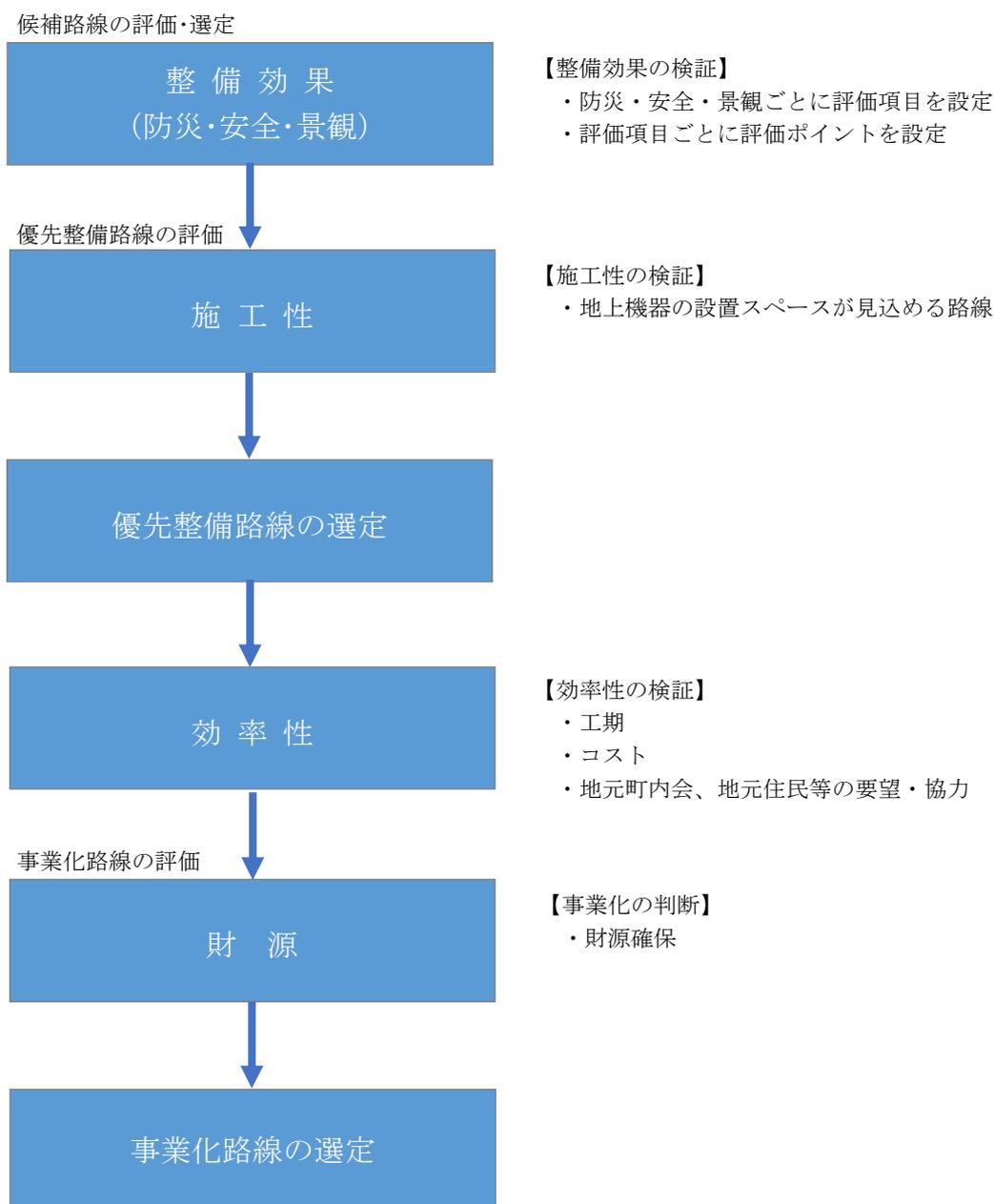


第3章 無電柱化の推進に関する目標

第1 事業化路線及び優先整備路線の評価・選定

無電柱化の対象路線は、全ての区道とし、優先的に無電柱化整備を検討する路線を、以下のフローにより選定します。

事業化路線及び優先整備路線の選定フロー



1 事業化路線及び優先整備路線の評価

事業化路線及び優先整備路線を選出するため、以下の「整備効果（防災・安全・景観）」の観点から評価項目及び評価ポイントを設定し、また「施工性」及び「効率性」を考慮し、「財源」の確保が可能な路線も併せて、評価を行います。

(1) 整備効果（防災・安全・景観）

「第2章第2推進計画における基本方針」に基づき、設定した評価項目は、以下のとおりとなります。

① 防災関連（都市防災機能の強化）

1) 緊急輸送道路

震災時の救助や物資輸送などを円滑に行うため、応急活動の中心となる防災拠点や行政機関の庁舎等を相互に結ぶ路線

2) 災害拠点病院

豊島区における災害拠点病院「都立大塚病院」に接する路線

3) 避難所へのアクセス道・防災施設

- ・避難場所と緊急輸送道路を結ぶ路線
- ・国道・都道の無電柱化との連携箇所
- ・緊急道路障害物除去路線（啓開道路）
- ・防災施設（避難所・消防署・警察署）に接する路線

4) 防災まちづくり

- ・防災都市づくり推進計画・重点整備地域（不燃化特区）
- ・防災都市づくり推進計画・整備地域
- ・居住環境総合整備事業対象区域

② 安全関連（安全で快適な歩行者空間の確保）

1) 駅周辺

豊島区内の駅周辺における路線

2) 庁舎周辺

本庁舎周辺における路線

3) 学校周辺の路線

豊島区内における小学校、中学校、高等学校、大学の周辺路線

4) 保育園・幼稚園・子育て支援関連施設

豊島区内における保育園、幼稚園、子育て支援関連施設に接する路線

5) 公共・文化施設

豊島区内における文化施設、地域センター、区民ひろば、図書館、霊園、健康・福祉関連施設に接する路線

6) 商店街

豊島区における商店街

7) 著しく狭い道路（道路法第37条:新設電柱制限）

※1

歩行空間の確保が必要な路線（道路幅員4.0m以上5.5m未満）

※1_道路幅員4.0m以上 …… 区道のうち、道路幅員4.0m未満の生活道路を除いた4.0m以上の路線

道路幅員5.5m未満 …… 車両のすれ違いが可能になる5.5mに満たない路線

8) 特定道路

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づく特定道路（生活関連経路以外）と「池袋駅地区バリアフリー基本構想」に位置づけられた生活関連経路

9) 自転車ネットワーク

豊島区における「自転車走行環境計画」に位置づけられた自転車環境を整備する自転車ネットワークを構成する路線

③ 景観関連（良好な都市景観の創出）

1) 景観計画に定める景観形成特別地区

豊島区景観計画及び豊島区景観条例に定める景観形成特別地区にある路線

2) ソメイヨシノ発祥の地・桜並木

豊島区さくらマップにて紹介されたソメイヨシノ桜の発祥の地「染井・吉野桜発祥の里記念碑（染井吉野桜記念公園）」をはじめとする公園及び桜並木等の桜名所に接する路線

3) 公園・児童遊園

公園及び児童遊園に接する路線

4) 文化財・未来遺産・地区計画区域

豊島区内における文化財に接する路線、未来遺産（雑司が谷未来遺産協議会が取り組むプロジェクトのエリア）及び地区計画区域内（区内18か所）にある路線

評価ポイント一覧表

① 防災関連（都市防災機能の強化）

緊急輸送 道路	災害拠点 病院周辺	避難所へのアクセス道・防災施設				防災まちづくり		
		避難場所 と緊急輸 送道路を 結ぶ道路	国道・都 道の無電 柱化との 連携箇所	緊急道路 障害物 除去路線 (啓開道 路)	避難所・ 消防署・ 警察署 周辺	不燃化 特区	整備地域	居住環境 総合整備 事業
10P	10P	8P	8P	4P	4P	2P	2P	2P

②安全関連（安全で快適な歩行者空間の確保）

主要駅 周辺	庁舎周辺	学校周辺	保育園・ 幼稚園・ 子育て 支援関連 施設	公共・ 文化施設	商店街	著しく 狭い道路	特定道路	自転車 ネット ワーク
10P	10P	8P	8P	6P	6P	6P	4P	4P

③景観関連（良好な都市景観の創出）

景観計画 区域 (アメリ ティ)	ソメイヨ シノ発祥 の地・ 桜並木	公園・ 児童遊園	文化財・ 未来遺産・ 地区計画
10P	8P	6P	6P

(2) 施工性

電線共同溝方式は、可能な限り歩道に設置するものであるため、歩道を有する複断面道路に基づき、以下のとおり選定を行います。

① 地上機器の設置スペースが見込める路線

無電柱化に必要な地上機器の設置スペースを確保しやすい路線
⇒設置スペースの確保が見込めない場合、民地等の活用検討が必要。

(3) 効率性

① 工期（早期実現性）

無電柱化の実施にあたり、工期短縮となる方策（支障となる埋設物の移設工事の回避等）の採用が可能となる路線

⇒無電柱化には、長期の整備期間（設計、埋設物の移設工事、電線共同溝工事等）を要するため、移設工事の回避等による工期短縮が必要。

② コスト

無電柱化の実施にあたり、コスト削減となる方策（低コスト手法等）の採用が可能となる路線

⇒無電柱化には、多額の整備費用を要するため、低コスト手法等によるコスト削減が必要。

③ 地元の協力

無電柱化の実施にあたり、地域の合意形成の円滑化が必要であるため、地元町内会、地域住民等の協力が得られる路線

(4) 財源

無電柱化を推進するには多額の整備費用が必要となるため、豊島区は国や東京都の補助制度を活用し、財源の確保に努めます。しかしながら、事業が長期にわたるため、景気の動向や国の政策等により財源の確保が困難になることも予想されます。これを踏まえ、優先整備路線を事業化する際には、財源確保の観点から整備する路線を決定していきます。

2 事業化路線及び優先整備路線の選定

前項の評価手法により選定した事業化路線及び優先整備路線は、次頁のとおりとなります。

(1) 事業化路線の一覧

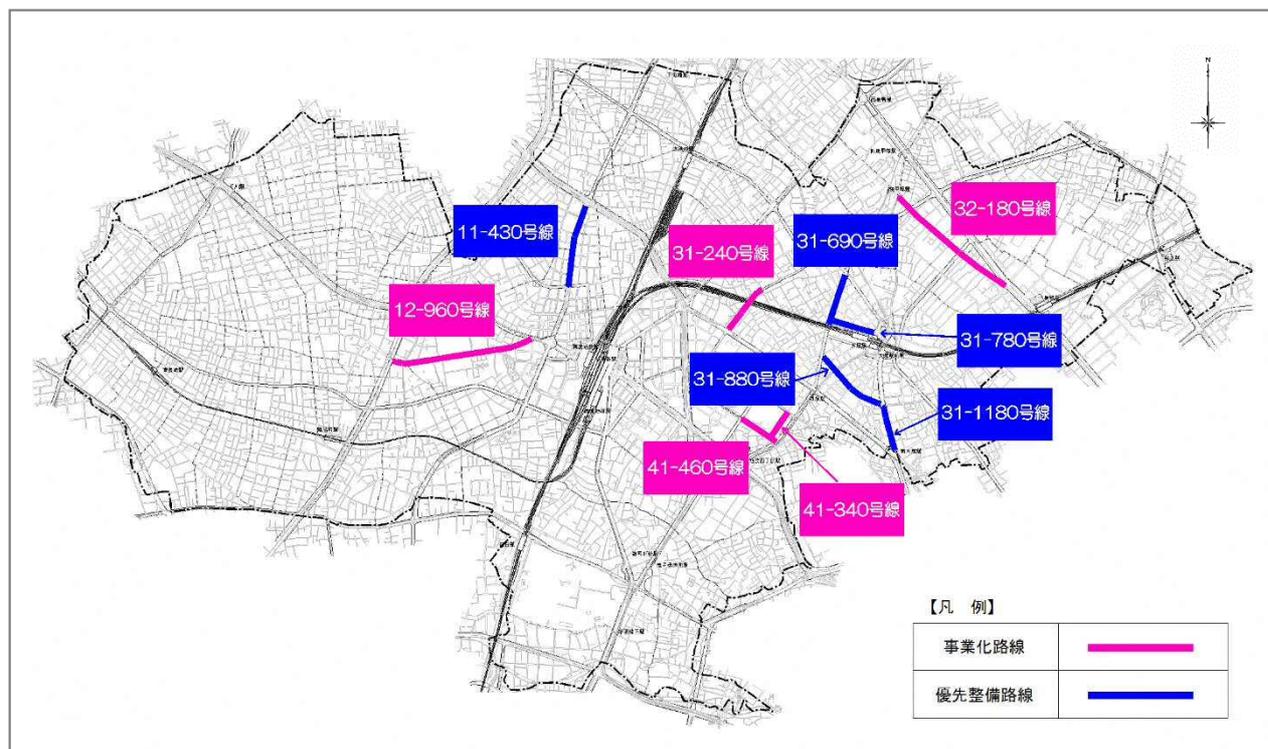
※現在、事業を実施している路線

No	道路番号	区道通称名等	整備延長	無電柱化状況
①	32-180	巣鴨地藏通り	800m	事業中(一部)
②	12-960	立教通り	812m	事業中
③	41-460	防災公園周辺	240m	事業中(一部)・済(一部)
④	41-340	防災公園周辺	180m	事業中(一部)
⑤	31-240	西巣鴨橋通り	300m	事業中(一部)

(2) 優先整備路線の一覧

No	道路番号	区道通称名等	整備延長	無電柱化状況
①	31-1180	南大塚三丁目交差点から大塚五丁目交差点付近までの通り	260m	済(一部)
②	11-430	劇場通り (首都高から池袋二丁目交差点まで)	480m	済(一部)
③	31-690	空蟬橋通り	300m	済(一部)
④	31-780	空蟬橋北交差点から大塚駅までの通り	210m	
⑤	31-880	西巣鴨中学校前の桜並木通り	430m	

(3) 無電柱化整備路線図 (事業化路線及び優先整備路線)



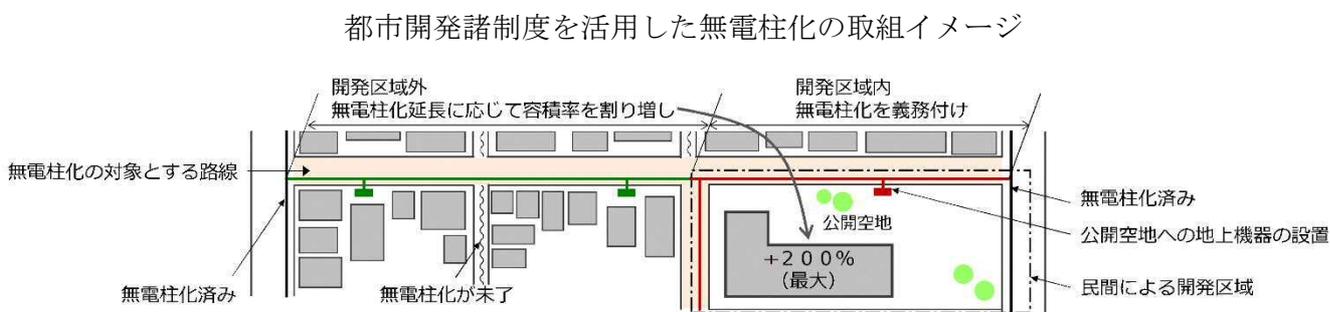
第4章 無電柱化の推進に関する施策と必要な事項

第1 無電柱化に関する制度の活用及び検討

1 都市開発諸制度等の活用

開発区域内においては、無電柱化が義務付けられておりますが、開発区域外においても、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、容積率など緩和する「都市開発諸制度」を活用した無電柱化事業について、開発事業者と連携しながら、無電柱化を推進していきます。

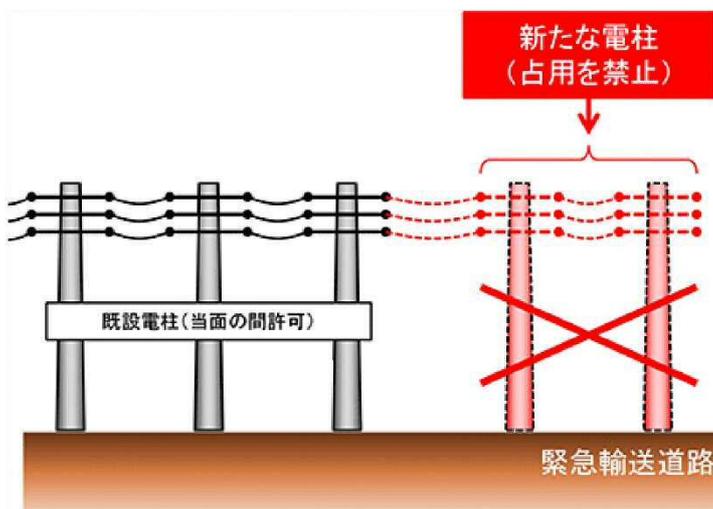
なお、狭隘な道路で無電柱化を実施する際の地上機器の設置は、公開空地等を活用していきます。



(出典：東京都無電柱化計画)

2 占用制限制度の検討

国が実施している「緊急輸送道路を対象に新設電柱の占用を制限する措置」について、防災の観点から、豊島区における緊急輸送道路においても、国の動向を踏まえ、適切な運用を検討します。



(出典：国土交通省ホームページ)

第2 関係者間の連携強化

1 無電柱化の推進体制

無電柱化を推進するには、道路管理者、電線管理者、地方公共団体等からなる「地方ブロック無電柱化協議会（関東地区無電柱化協議会）」や「都道府県地方部会（東京都無電柱化地方協議会）」等を活用し、無電柱化対象区間の調整等、無電柱化の推進に係る調整を行う必要があります。

また、国及び都が開催する技術検討会において、多様な整備手法・低コスト手法の開発に向けた検討が実施されているため、豊島区においては、それらの技術開発に関する情報の共有に努めるとともに、実用化について検討を進めていきます。

2 無電柱化事業・工事の連携

無電柱化事業を実施する路線において、無電柱化を推進するにあたり、道路管理者、電線管理者、埋設物管理者等による「企業者調整会議」等を開催し、詳細な設計内容の確認を行います

また、道路事業、地下埋設物（ガス、上下水道等）の工事が実施される際は、工程等の調整についても併せて行います。

3 他事業との連携

土地区画整理事業や市街地再開発事業、道路事業など他事業と連携して、道路の新設と同時に低コストかつ広範囲における無電柱化を推進するため、総合的、計画的な取り組みを行っていきます。

4 民地等の活用

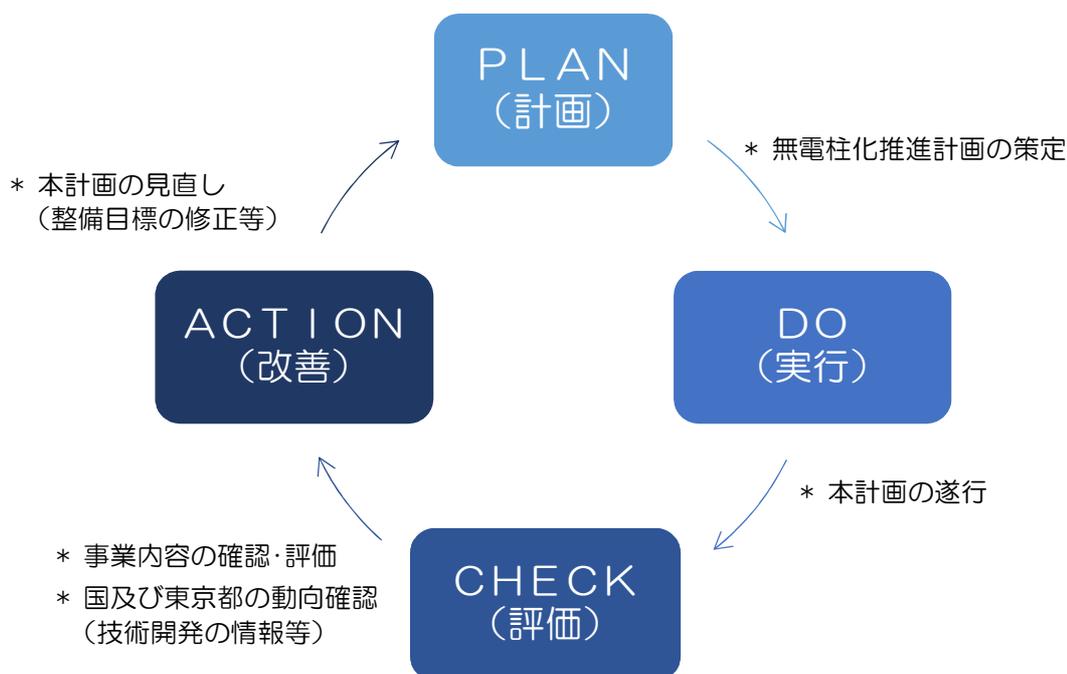
電線共同溝方式による無電柱化を実施する場合は、一般的に、幅員 2.5m以上の歩道が必要となり、地上機器を歩道に設置する必要があります。

区道においては、歩道幅員が 2.5m未満の道路や歩道のない道路が多いため、学校、公園などの公共施設の敷地や、歩道状空地、公開空地等の民地の活用について、施設管理者や地権者の合意を得ながら検討します。

第3 無電柱化推進計画の遂行と見直し

1 計画の遂行（進行管理）

多大な整備費用と長い施工期間、複数の事業者が関係する無電柱化事業を着実に実施するため、計画から事業の完成までの進捗状況を適切に管理します。



2 計画の見直し

国や東京都等の関連する上位計画や関係法令の動向、多様な整備手法、低コスト手法等の技術開発状況の最新情報を踏まえ、本計画に基づき、無電柱化事業を遂行していきます。

また、情勢の推移等により計画内容に変更が生じたときは、見直しについて検討を行います。

【 資料編 】

<目次>

- 第1 国における法律・推進計画
 - 1 無電柱化の推進に関する法律
 - 2 無電柱化推進計画
- 第2 東京都における条例・推進計画
 - 1 東京都無電柱化推進条例
 - 2 東京都無電柱化計画
 - 3 東京都無電柱化推進計画
- 第3 豊島区における取組
 - 1 基本構想・基本計画
 - 2 都市計画関連
- 第4 無電柱化に関連する防災事業等
 - 1 防災まちづくり
 - 2 木造住宅密集地域
 - 3 狭あい道路・防災道路
 - 4 バリアフリー化

第1 国における法律・推進計画

1 無電柱化の推進に関する法律（平成28年12月施行）

「無電柱化の推進に関する法律（以下、無電柱化推進法という。）」は、「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」等を図るため、無電柱化の推進に関する基本理念を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにし、並びに無電柱化の推進に関する計画の策定その他の必要な事項を定めることにより、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進し、公共の福祉の確保並びに国民生活の向上及び国民経済の健全な発展に資することを目的とし、平成28年12月16日に国により公布・施行されています。

【基本理念】

- ① 国民の理解と関心を深めつつ実施
- ② 国、地方公共団体及び関係事業者の適切な役割分担のもと実施
- ③ 地域住民の意向を踏まえつつ、地域住民が誇りと愛着を持つことのできる地域社会の形成に資するよう実施

【国の責務】

- ① 無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に策定及び実施

【地方公共団体の責務】

- ① 無電柱化の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえ地域の状況に応じた施策を総合的、計画的かつ迅速に策定及び実施

【関係事業者の責務】

- ① 電柱又は電線の道路上における設置の抑制及び撤去並びに国及び地方公共団体と連携した技術開発を実施

【国民の努力】

- ① 無電柱化の重要性に関する理解と関心を深め、国又は地方公共団体が実施する無電柱化の推進に関する施策への協力

【国の無電柱化推進計画】

- ① 無電柱化推進計画の策定・公表（義務）

【都道府県及び市町村の無電柱化推進計画】

- ① 無電柱化推進計画の策定・公表（努力義務）

【無電柱化の推進に関する施策】

- ① 国民の理解及び関心の増進（広報活動・啓発活動の充実等）
- ② 無電柱化の日（11月10日とし、行事等の実施）
- ③ 無電柱化が特に必要であると認められる道路占用の禁止等
- ④ 電柱又は電線の設置の抑制及び撤去
- ⑤ 調査研究、技術開発等の推進等
- ⑥ 関係者相互の連携及び協力
- ⑦ 法制上の措置等

2 無電柱化推進計画（平成30年4月策定）

国は、「電線類地中化計画（昭和61年～平成10年）」、「新電線類地中化計画（平成11年～15年）」、「無電柱化推進計画（平成16年～20年）」、「無電柱化に係るガイドライン（平成21年～29年）」と、おおむね5か年での地中化計画を策定し、積極的に無電柱化を推進してきました。

その後、平成28年12月に施行された「無電柱化推進法 第7条」の規定に基づき、関係省庁との協議や関係事業者への意見聴取等を経て、法施工後初めとなる「無電柱化推進計画」を平成30年4月に策定されています。

【無電柱化の推進に関する基本的な方針】

- ① 取り組み姿勢
 - ・ 増え続ける電柱を減少に転じさせる歴史の転換期とする
 - ・ 事業と制度を両輪として無電柱化を推進する
 - ・ 国、地方公共団体、電線管理者、国民の密接な連携による推進
- ② 進め方
 - ・ 適切な役割分担による無電柱化の推進
 - ・ 国民の理解・関心の増進、地域住民の意向の反映
 - ・ 無電柱化の対象道路（防災、安全・円滑な交通確保、景観形成・観光振興等）
- ③ 無電柱化の手法
 - ・ 地中化方式
（電線共同溝方式、自治体管路方式、要請者負担方式、単独地中化方式）
 - ・ 地中化方式以外の手法
（軒下配線方式、裏配線方式）

【無電柱化推進計画の期間】

- ・ 2018年度から2020年度までの3年間とする

【無電柱化の推進に関する目標】

- ・ 「無電柱化の対象道路」の無電柱化率の目標達成（約1,400kmの無電柱化）

【無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策】

- ① 多様な整備手法の活用、コスト縮減の促進
- ② 財政的措置
- ③ 占用制度の的確な運用
- ④ 関係者間の連携の強化

【施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項】

- ① 広報・啓発活動
- ② 地方公共団体への技術的支援

第2 東京都における条例・推進計画

1 東京都無電柱化推進条例（平成29年9月施行）

東京都は、「都市防災機能の強化」、「安全で快適な歩行空間の確保」及び「良好な都市景観の創出」を図るため、無電柱化の推進に関し、基本理念を定め、東京都、関係事業者及び都民の責務を明らかにし、並びに東京都の区域における無電柱化推進計画の策定その他の必要な事項を定めることにより、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進することを目的とし、平成29年9月に「東京都無電柱化推進条例」を制定しました。

【基本理念】

- ① 無電柱化の重要性について都民の理解と関心を深めつつ実施
- ② 都、区市町村及び関係事業者の連携並びに都民の協力の下に実施
- ③ 地域の意向を踏まえつつ、良好な街並みの形成に資するよう実施

【都の責務】

- ① 無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に策定及び実施

【関係事業者の責務】

- ① 電柱又は電線の道路上における設置の抑制及び撤去、無電柱化の推進に資する技術開発を実施

【都民の協力】

- ① 無電柱化の重要性に関する理解と関心を深め、都が実施する無電柱化の推進に関する施策への協力

【東京都無電柱化推進計画の策定・公表】

- ① 無電柱化推進計画の策定・公表（義務）
- ② 区市町村との連携

【無電柱化の推進に関する施策】

- ① 都民の理解及び関心の増進（広報活動・啓発活動の充実等）
- ② 道路占用の禁止等（道路法37条1項の規定により）
- ③ 電柱又は電線の設置の抑制及び撤去
- ④ 調査研究、技術開発等の推進等
- ⑤ 関係者相互の連携及び協力

2 東京都無電柱化計画（平成30年3月策定）

東京都は、無電柱化の更なる推進に向けて、平成29年9月に施行した都道府県で初となる「東京都無電柱化推進条例」に基づき、区市町村との連携の下に、都民の意見も踏まえながら、平成30年3月に「東京都無電柱化計画」を策定しました。

計画のなかで、東京都の無電柱化事業の今後10年間の基本方針や目標を定め、都道のみならず、区市町村道やまちづくりにおける面的な広がりをもった無電柱化を進めて行くため、区市町村との連携や、官民が連携し行うコスト縮減に向けた取組など、事業推進に向けた方向性を示しております。

【無電柱化の3つの目的】

- ① 都市防災機能の強化（防災）
- ② 安全で快適な歩行空間の確保（安全）
- ③ 良好な都市景観の創出（景観）

【無電柱化を推進するための方針と目標】

- ① 基本的な考え方
 - ・基本的に「電線共同溝方式」を採用
 - ・優先的に整備する道路
 - a. 計画幅員で完成している都道（歩道幅員が2.5m以上）
 - b. 都市計画道路の新設又は拡幅に伴う無電柱化
 - c. その他拡幅事業等に伴う無電柱化
 - d. 面的整備に伴う無電柱化（土地区画整理事業、市街地再開発事業等）
- ② 今後10年の目標
 - ・防災：環状七号線の内側エリアの整備対象箇所での無電柱化事業に着手
 - ・安全：道幅の狭い道路での整備手法を確立
 - ・景観：山間部や島しょ部における整備手法の確立とモデル路線での整備
 - ・面的な無電柱化整備（区市町村による主体的・積極的な事業推進等）
 - ・コスト縮減（整備コストを1/3カット）
 - ・都民理解の促進（無電柱化効果の浸透等）

【無電柱化の推進に関する施策】

- ① 都道の無電柱化
 - ・防災、安全、景観の観点から必要性の高い区間から重点的に事業に着手
- ② 区市町村との連携（税制支援・技術支援）
- ③ まちづくりにおける無電柱化の面的展開（都市開発諸制度の活用等）
- ④ 技術開発の推進
- ⑤ 電柱を増やさない取組
- ⑥ 臨港道路等の無電柱化の推進

【施策を推進するために必要な事項】

- ① 無電柱化事業のPR
- ② 住民への説明
- ③ 推進体制（既存ストックの活用促進等）
- ④ 国の政策への対応
- ⑤ 無電柱化事業における検討が必要な事項（電線管理者への財政支援等）
- ⑥ 事務手続きの簡素化

3 東京都無電柱化推進計画（平成31年3月改定）

東京都は、平成26年12月に、我が国の政治・経済・文化の中心的な役割を担うセンター・コア・エリア内の無電柱化を推進するため、今後の事業推進に向け、方向性を示した「東京都無電柱化推進計画（第7期）」を策定しました。

当初は、計画期間を平成30年度までとしておりましたが、昨今の大規模な自然災害に対応するための無電柱化の必要性や、東京オリンピックに向け首都東京にふさわしい風格のある、快適で美しい都市景観を創出するため、平成31年3月に改訂を行い、計画期間を国の「無電柱化推進計画」に合わせて2年間延伸し、平成32（2020）年度までに無電柱化を進める対象とする道路等を取りまとめました。

また、平成29年度から創設した無電柱化チャレンジ支援事業制度による財政支援をきっかけに、区市町村における無電柱化の機運が高まっている中で、頻発する災害対応のため防災に寄与する路線への財政支援の拡充を行うなどして、区市町村道における無電柱化の促進を進めております。

【無電柱化の目的】

- ① 都市防災の機能の強化
- ② 安全で快適な歩行空間の確保
- ③ 良好な都市景観の創出

【整備方針】

- ① 東京オリンピック・パラリンピック関連路線の完了
- ② 都市防災機能の強化に寄与する路線の重点整備
（緊急輸送道路、環状七号線内側、区市町村庁舎・防災拠点病院を結ぶ都道など）
- ③ 良好な都市景観の創出に向けた無電柱化を実施
- ④ （歩道の狭い）区市町村道の無電柱化の促進

【整備計画】

- ① 計画期間：平成26年度～平成32（2020）年度の7か年計画
- ② 整備計画延長：1,154km（東京都内の国道、都道、区市町村道）
- ③ 都道における取組
 - ・平成29年度末までの整備済延長：935 km（地中化率：40%）
 - ・センター・コア・エリア内や第一次緊急輸送道路に加え、さらに環状七号線内側エリア及び区市町村庁舎や災害拠点病院などを結ぶ路線の無電柱化推進
- ④ 市区町村道における取組
 - ・（平成29年度から）無電柱化チャレンジ支援事業制度を創設、
- ⑤ 島しょ部における取組
 - ・地域特有の課題などを考慮し、地域の特性に応じた整備手法を検討

第3 豊島区における取組

1 基本構想・基本計画

(1) 豊島区基本構想（平成27年3月改訂）

分権型社会における豊島区のあるべき将来像とその実現のための総合的かつ計画的な地域づくりの方向を定めることを目的とし、また区民、地域で活動する団体、企業等と国関わりのあるすべての人が、あるべき将来像の実現を共通の目標とし、さまざまな活動をすすめるための指針となるものです。

豊島区の目指す将来像を「未来へ ひびきあう 人 まち・としま」と掲げ、この将来像を実現するため、以下の四つの柱を示した基本方針としています。

【基本方針】

- ① あらゆる主体が参画しながら、まちづくりを実現していく
～「参画」と「協働」のシステム構築～
- ② 安心して住み続けられる、心のかよいあうみどりのまちを創造する
～すべての区民が喜びあえるまち～
- ③ 魅力と活力にあふれる、にぎわいのまちをめざす
～再び訪れたい魅力あるまち～
- ④ 伝統・文化と新たな息吹が融合する文化の風薫るまちをめざす
～多くの人々が共に創りあげる文化のまち～

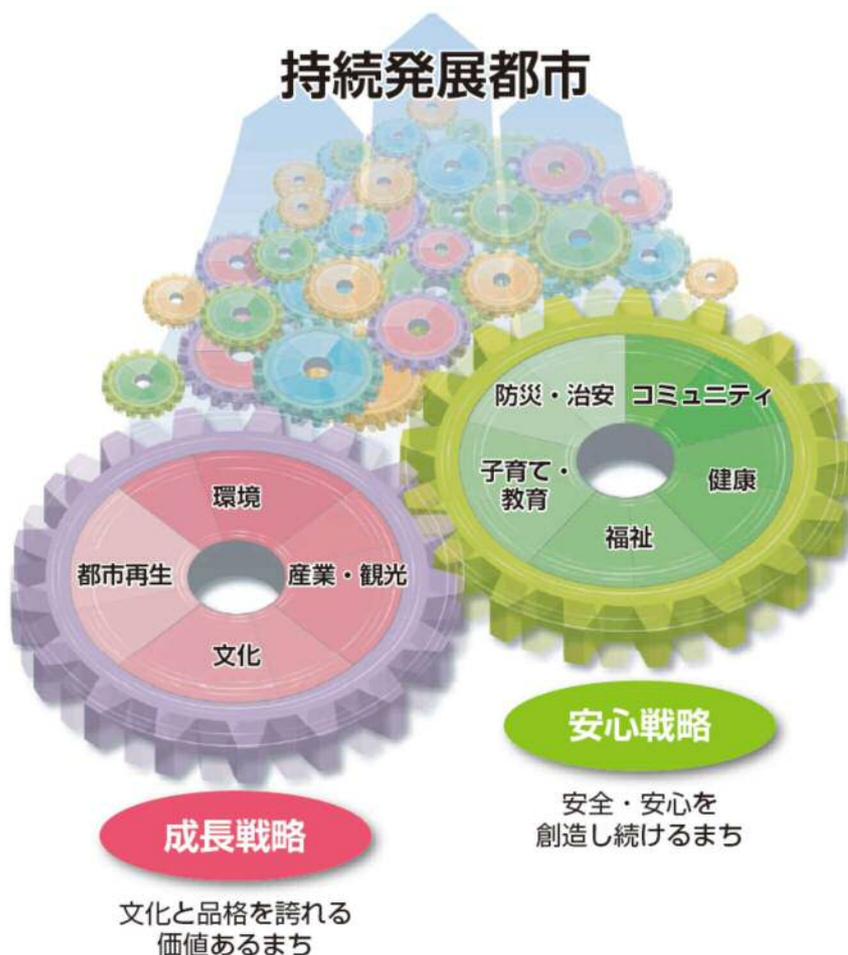


(出典：豊島区基本構想)

(2) 豊島区基本計画（2016-2025）

豊島区基本計画は、基本構想の見直しの背景である「人口減少社会の到来と少子高齢化の進行」「安全・安心なまちづくりへの意識の高まり」「国際化の進展と東京オリンピック・パラリンピックの開催」を念頭に、豊島区が目指すべき将来像「未来へひびきあう 人 まち・としま」を実現することを目的とし、計画期間内に取り組む施策を体系的に示すとともに、施策の10年後の目標を明示し、また区の計画体系の最上位に位置する区政運営の基本的指針となるもので、区の各分野における計画を総合的に調整するものです。

豊島区が持つ強みを最大限に生かしながら、成長戦略のエンジンを熱く回し続けることで、新たな価値と活力を創造し、そこから生まれる経済力と財政力によって、区民生活の基盤をなす安心戦略の水準を押し上げていくような、好循環を作りあげることが方針としています。



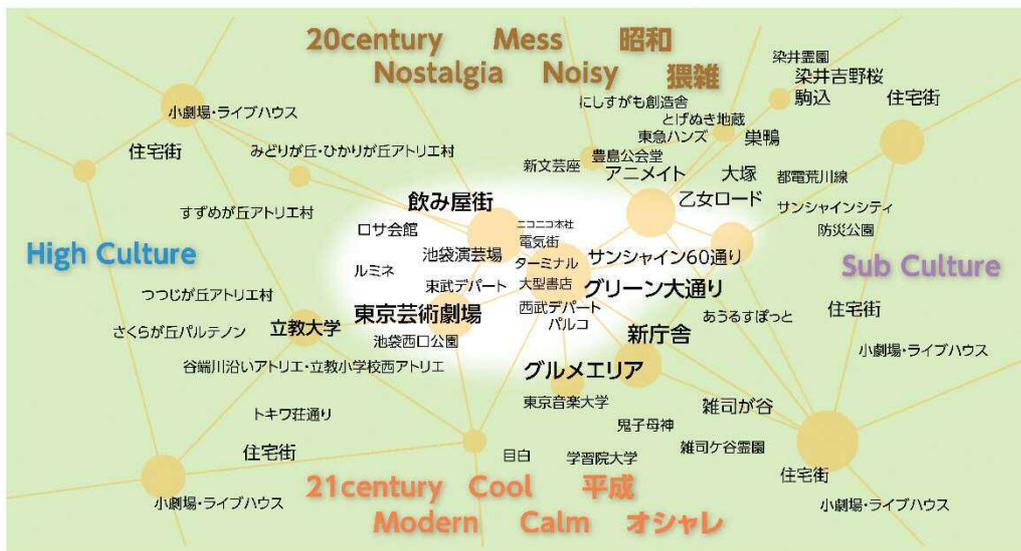
(出典：豊島区基本計画 2016-2025)

(3) 豊島区国際アート・カルチャー都市構想（平成 27 年 3 月）

伝統から最先端、ハイカルチャーからサブカルチャーまで、芸術・文化の多様性を豊島区独自の文化資源として活かして継承し、安全・安心な都市空間の中で、誰もが多様な文化を享受し合い、世界中の人々を魅了する賑わい溢れる都市の将来像をまとめた構想です。以下の基本理念に基づき、国際アート・カルチャー都市づくりを進めることとしています。

【基本理念】

- ① 多様性を活かしたまちづくり
- ② 出会いが生まれる劇場空間
- ③ 世界とつながり人々が集まるまち



◆人の多様性

1日250万人以上もの乗降客を数える池袋駅と副都心を中心に、周囲に魅力的な住宅街が広がる利便性の高い高密都市の中で、多くの新しい出会いが生まれています。

◆まちの多様性

住み、働き、学び、楽しみ、憩いなど様々な個性あるまちがモザイクのように集まり、多様性にあふれる都市を形成しています。

◆文化の多様性

伝統から最先端の流行、ハイカルチャーからサブカルチャーまで、様々な文化拠点があり、新しい文化が続々と生まれています。

(出典:豊島区国際アート・カルチャー都市構想)

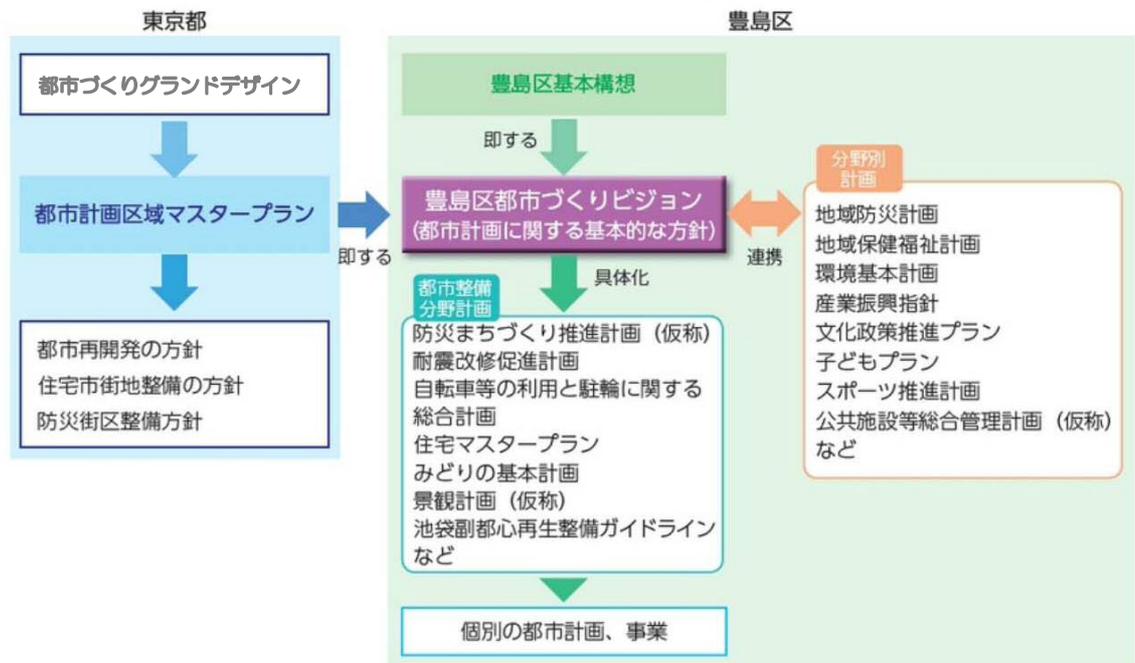
2 都市計画関連

(1) 豊島区都市づくりビジョン（平成27年3月）

豊島区の都市づくりを取り巻く環境の変化に対応し、将来を見据えた都市計画に関する基本的な方針とするため、これまでの都市計画マスタープラン（平成12年3月策定）を基本に「新たに追加する」、「強化・充実する」、「継続する」という視点から見直すとともに、都市整備と密接に関わるソフト施策を含めた都市づくりの総合的な指針として策定しました。

都市づくりビジョンを羅針盤にした政策連携により、様々な主体が協働しながら、豊島区を舞台に活躍する人々や地域の持つ力を最大限に引き出し、次世代が誇れる魅力を備えた都市を実現していきます。

【位置づけ】



(豊島区都市づくりビジョンを基に作成)

【役割】

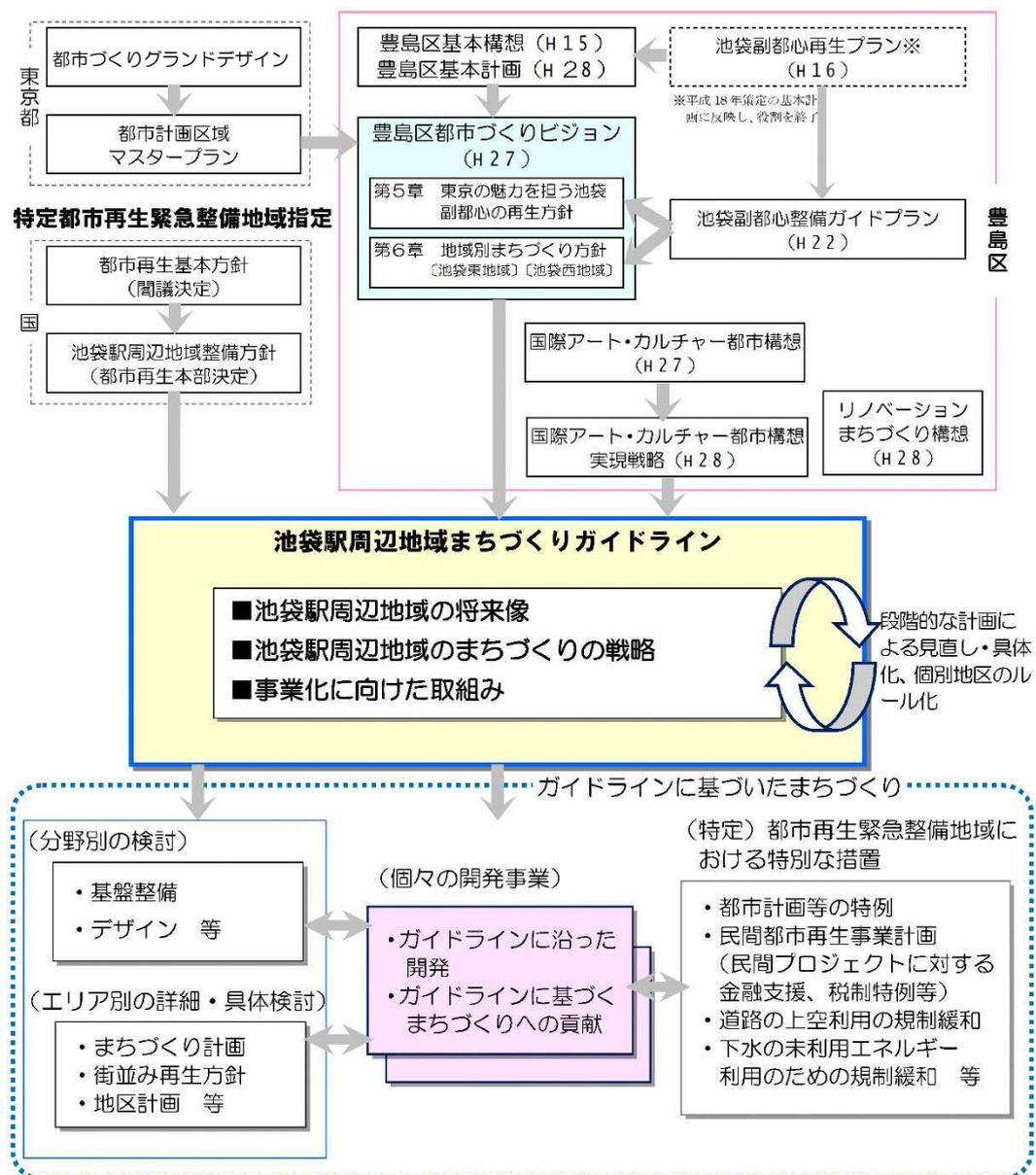
- ① 都市づくりの基本理念と目標、それを実現するための都市整備方針を示す
- ② 多様な主体と都市づくりの方向性を共有し、国や東京都、隣接区などとの連携を推進する
- ③ 区による都市計画決定やまちづくり事業を実施するにあたっての判断根拠となる
- ④ 都市整備と密接に関わるソフト施策と連携した都市政策の推進を担う

(2) 池袋周辺地域まちづくりガイドライン（平成28年7月）

池袋駅周辺地域では、豊島区新庁舎の完成と旧跡地まちづくり池袋駅西口再開発の取り組み、南池袋二丁目地区や造幣局地区をはじめとする東池袋駅周辺での拠点形成まちづくりなど、都市再生の動きが具体的に進んでいます。

こうした中で、平成27（2015）年7月の都市再生特別措置法に基づく（特定）都市再生緊急整備地域指定を契機とした都市開発機運の高まりや、平成32（2020）年に開催される東京オリンピック・パラリンピックに向けた、東京芸術劇場を拠点とした文化プログラムの取り組みなど、池袋駅周辺地域の都市づくりを進めるにあたり、民間と行政が連携・協働して、都市機能の集積、都市基盤の整備、防災性の向上、地区の魅力向上などを図っていくため、「池袋周辺地域まちづくりガイドライン」を策定しました。

【位置づけ】



(池袋周辺地域まちづくりガイドラインを基に作成)

【役割】

- ① 住民、事業者、行政等が共有すべきまちの将来像を示す
- ② まちづくりにおいて配慮すべき事項を共有する
- ③ 住民、事業者、行政等が連携してまちづくりに取り組むよりどころとして活用する

【対象区域】

「まちづくり方針（エリア別ガイドライン）」の対象エリア
⇒（特定）都市再生緊急整備地域内



（出典：池袋周辺地域まちづくりガイドライン）

第4 無電柱化に関連する防災事業等

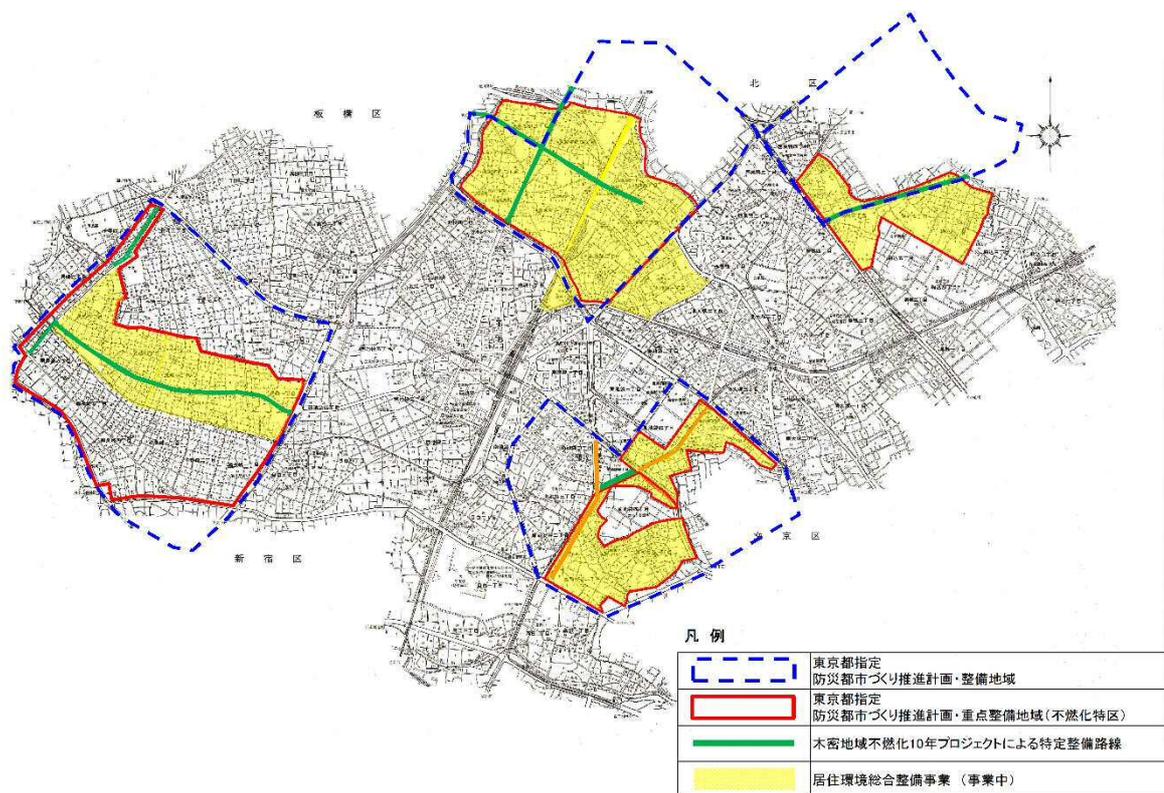
1 防災まちづくり

豊島区の防災まちづくり事業として、池袋本町地区・南池袋地区では防災生活圈促進事業、雑司が谷墓地周辺地区及び立教大学周辺地区においては都市防災不燃化促進事業を進めてきました。

また、東京都の「防災都市づくり推進計画」の中で整備地域に位置づけられている「南長崎・長崎・落合地域」、「東池袋・大塚地域」、「池袋西・池袋北・滝野川地域」、「西ヶ原・巣鴨地域」では震災時の大きな被害が想定される地域として、居住環境総合整備事業をはじめとする防災まちづくり事業等を実施しています。

さらに、重点整備地域に位置づけられている「東池袋地区」では、都市計画道路の整備や沿道一体誘発型街路事業、地区計画等による規制・誘導等を実施しています。

豊島区 防災まちづくりの概要図



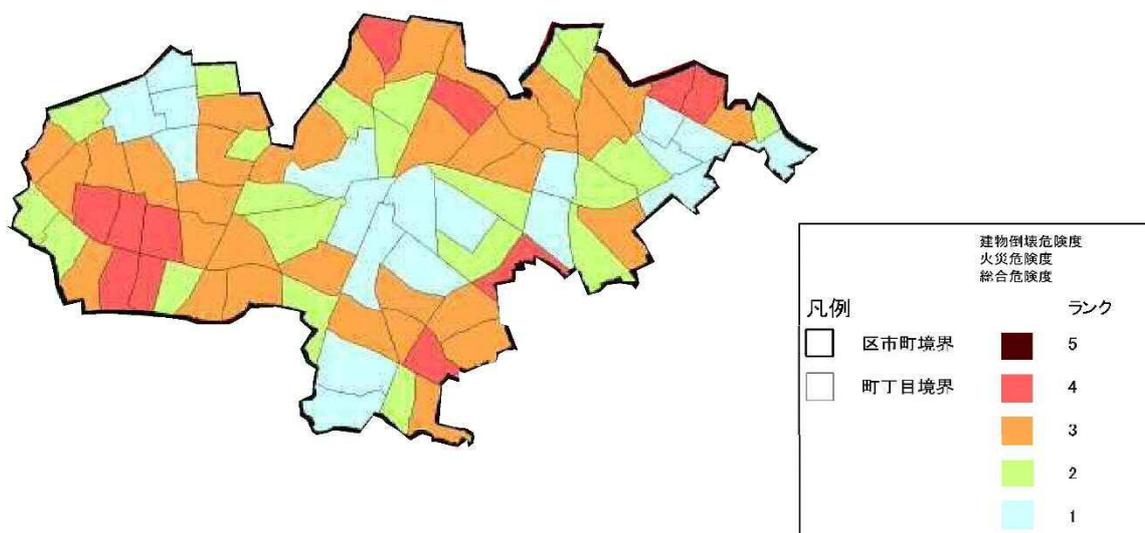
2 木造住宅密集地域

首都圏では、大正12年の関東大震災により未曾有の大災害が発生しており、このような海溝型の巨大地震は200～300年間隔で発生すると考えられています。

国の地震調査委員会では、マグニチュード8程度の海溝型巨大地震が発生する可能性を100～200年先としている一方、南海トラフ地震や首都直下型地震等については、30年以内に発生する確率を70%としており、首都直下型地震の切迫性が高まっています。

東京都が平成30年2月に公表した「地震に関する地域危険度測定調査（第8回）」では、地域危険度のランク（5段階）が示され、区内には「災害時活動困難度を考慮した総合危険度」のランク4が11地域あります。

災害時活動困難度を考慮した総合危険度



（「東京都地震に関する地域危険度測定調査（第8回）」（平成30（2018）年2月）より作成）

東京には、山手線外周部を中心に木造住宅密集地域が広範に分布しており、これらの地域では、道路や公園等の都市基盤が不十分なことに加え、老朽化した木造建築物が多いことなどから地域危険度が高く、地震火災などの大きな被害が想定されます。

また、居住者の高齢化による建替え意欲の低下、敷地が狭小等により建替えが困難、権利関係が複雑で合意形成に時間を要することなどから、改善が進みにくい状況となっているため、東京都として特に甚大な被害が想定される整備地域（約7,000ha）を対象に、10年間の重点的・集中的な取組を実施し、木密地域を燃え広がらない・燃えないまちにすることを目標に平成23年から「木密地域不燃化10年プロジェクト」を進めています。

豊島区では、以下の5地区が不燃化特区に認定され、市街地の不燃化促進・延焼遮断帯を形成する主要な都市計画道路の整備及び地域における防災まちづくりの気運醸成の取り組みを進めています。

- ① 東池袋四・五丁目地区 (H25.4認定) : 19.2ha
- ② 池袋本町・上池袋地区 (H26.2認定) : 108.8ha
- ③ 補助81号線沿道巣鴨・駒込地区 (H26.2認定) : 39.7ha
- ④ 補助26・172号線沿道長崎・南長崎・千早地区 (H26.2認定)
: 153.5ha (H27.4区域拡大)
- ⑤ 雑司が谷・南池袋地区 (H27.4) : 37.9ha

豊島区における不燃化特区



(出典：豊島区ホームページ)

3 バリアフリー化

豊島区では、池袋駅を中心とした地区において、誰もが安全、安心、快適に移動し、利用することができるバリアフリー空間整備の推進のため、平成23年4月に「池袋駅地区バリアフリー基本構想」を策定しました。また、平成27年の豊島区本庁舎の移転にあわせて周辺のバリアフリー化を進めるため、平成26年4月に「池袋駅地区バリアフリー基本構想【エリア拡大編】」を策定し、重点整備地区を拡大しました。

現在、重点整備地区の内外では、Hareza 池袋（区庁舎跡地等）や造幣局地区など、新たなまちづくりが進んでいます。また、平成30年11月には改正バリアフリー法が一部施行され、「共生社会の実現」や「社会的障壁の除去」が新たに法の理念として盛り込まれました。こうした状況をふまえ、推進すべき取り組みを見直し、バリアフリー基本構想の改定を行いました。

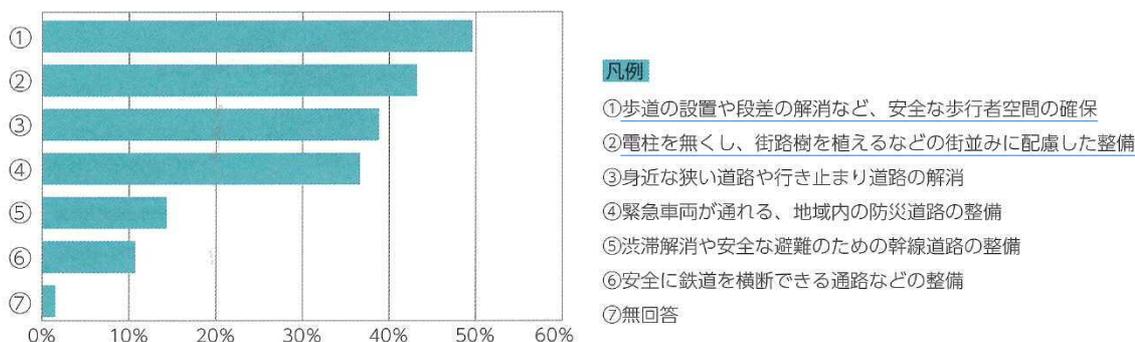
今後は、本構想に定めた以下の基本方針に基づき、ハード・ソフト両面からのバリアフリー化を推進していきます。

【基本方針】

- ① 池袋駅及び東池袋駅から広がる地下通路を含む駅周辺の連続的なバリアフリー整備
- ② 通行量が多く人の流れが複雑な通路や路線の快適化
- ③ 事業の集中と他のまちづくりとの連携
- ④ 関係事業者との連携
- ⑤ 心のバリアフリー（理解・協力・支援）及び人的対応の充実
- ⑥ 社会背景の変化に合わせた継続的な改善（スパイラルアップ）

また、平成23年に実施した都市計画マスタープラン改定のための区民アンケートでは、利用しやすい道路を整備するために重点的に取り組むこととして、「安全な歩行者空間の確保」や「街並みへの配慮」に対する回答が多く、利用ニーズの変化を捉えた道路整備への要望が高くなっており、道路のバリアフリー化につながる回答も多い状況であります。

道路整備への要望



資料：都市計画マスタープラン改定のための区民意識・意向調査(平成23(2011)年)

(出典：豊島区都市づくりビジョン)

【用語解説】

用 語		説 明
か 行	関係事業者	電力・通信の電線類を所有する企業者とガス・水道などの埋設物企業者等のこと。
	緊急輸送道路	阪神淡路大震災での教訓を踏まえて、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点と相互に連絡する道路のこと。 <ul style="list-style-type: none"> ・第1次：応急対策の中核を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港等を連絡する路 ・第2次：一次路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線 ・第3次：その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線
	景観形成特別地区	景観法に基づき、一般地域に位置づけられた景観計画区域である区内全域のうち、自然、歴史・文化、にぎわいなど地域の個性を生かして景観まちづくりを重点的に推進する4地区のこと。 <ul style="list-style-type: none"> ・神田川沿川 ・六義園周辺 ・池袋駅東口駅前広場・グリーン大通り沿道 ・雑司ヶ谷地域
	小型ボックス活用方式	小型化したボックス内に電力・通信ケーブルを収容し、従来の電線共同溝に比べて低コストでコンパクトな方式のこと。
	公開空地	建築基準法の総合設計制度に基づいて、開発事業敷地内に設けられた空地のうち、一般に開放され自由に通行又は利用できるオープンスペースのこと。有効面積に応じて、容積率の割増しや高さ制限の緩和が受けられる。
さ 行	災害拠点病院	災害時において、主に重症者の収容・治療を行うために指定された病院のこと。
	市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業のこと。
	事業中	「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき、電線共同溝路線指定を行い、事業を実施している路線のことを指す。
	浅層埋設	管路を従来よりも浅い位置に埋設する方式のこと。埋設位置が浅くなることで、掘削土量が削減され、コスト縮減と工期短縮になる。
	センター・コア・エリア	概ね、首都高速中央環状線の内側のエリアのこと。
た 行	地区計画	地域の実情を踏まえ、民間の開発や建築行為などの制限を強化し、きめ細やかな街並み空間の約束事を地域本位で、地域の実情にあわせて決めていく手法として「地区計画制度」がある。 豊島区では、18か所の地区計画が定められている。 <ul style="list-style-type: none"> ・東池袋四丁目地区 ・高松二丁目桐葉通り地区 ・目白駅周辺地区 ・南池袋二丁目A地区 ・立教大学南地区 ・南池袋二・四丁目地区 ・環状5の1号線周辺地区 ・東池袋四丁目42番地区 ・補助173号線周辺地区 ・補助81号線沿道巣鴨・駒込地区 ・環状4号線周辺地区 ・上池袋二・三・四丁目地区 ・巣鴨地蔵通り四丁目地区 ・池袋本町地区 ・池袋駅周辺・主要街路沿道 ・補助172号線沿道長崎地区 ・東池袋四・五丁目地区 ・南池袋二丁目C地区
	地上機器	高圧の電気を低圧に変更する変圧器や電気の流れを切り替える開閉器で、無電柱化する場合、地上に設置する箱状の機器のこと。
	地中化率	整備対象延長に対する、電線共同溝が整備された延長の比率のこと。

【用語解説】

た 行	地方ブロック無電柱化協議会	全国を10ブロックに分けて、道路管理者、電線管理者、地方公共団体等の関係者で構成され、無電柱化実施予定箇所をとりまとめて事業を推進している協議会のこと。
	通信事業者	固定電話や携帯電話、有線放送、ケーブルテレビなどの通信サービスを提供する事業者のことで、正式には電気通信事業者という。
	電線管理者	電力会社やNTTなど電力線、通信線を所有し管理している企業者等のこと。
	電線共同溝路線指定	「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき、電線共同溝を整備すべき道路として指定し、電柱・電線の設置を制限すること。
	道路管理者	道路法で認定された道路の維持管理をする機関のこと。道路の種類により管理者が異なる。
	道路占用	道路上の電柱や道路地下の上下水道管、ガス管など一定の施設を設置し、継続して道路を使用すること。
	都市開発諸制度等	公開空地等の確保など公共的な貢献を行う良好な建築計画に対して、容積率などの緩和を行う4つの制度のこと。 ・再開発等促進区を定める地区計画 ・高度利用地区 ・特定街区 ・総合設計
	都市計画道路	都市計画法に基づく、安全かつ快適な交通を確保するとともに、災害時には延焼遮断機能や避難路としての役割を果たすなど、多面的な機能を有する都市の骨格となる道路のこと。
	土地区画整理事業	土地区画整理法に基づき、道路、公園等の公共施設を整備し、土地の区画を整え、宅地の利用の増進を図る事業のこと。
は 行	避難道路	東京都が指定する道路であって、震災時に避難場所まで遠距離避難を余儀なくされる避難圏域内の住民が、指定された避難場所へ安全に避難するための道路のこと。
	避難場所	震災時に発生する大規模火災やそのほかの危険から身を守るために一時的に避難する場所のこと。
	防災生活道路	延焼遮断帯に囲まれた市街地における緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難を可能とする防災上重要な道路のこと。
	補助制度	「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき実施する無電柱化事業に対して、区市町村が実施する電線共同溝事業に要する経費について、国や都が補助金を交付する制度のこと。
ま 行	無電柱化	道路の地下空間を活用して、電線類を地中化すること、又は、裏通りからの配線、軒下等の配線により、道路から電柱をなくすこと。
	無電柱化チャレンジ支援事業	無電柱化の事業化に向けた検討に要する費用や、支障移設や本体構築等の工事に要する費用に対して補助を行う事業。また、電線管理者等の関係事業者と低コスト化に向けた技術検討を行い、その成果を区市町村に提供する事業。
	無電柱化率	道路の総延長に対する無電柱化された道路延長の割合(%)のこと。



豊島区無電柱化推進計画

< 編集・発行 >

令和 2 (2020) 年 3 月
豊島区都市整備部道路整備課
〒171-8422
東京都豊島区南池袋 2 丁目 45 番 1 号
電話番号 : (03) 3981-1111 (代表)
