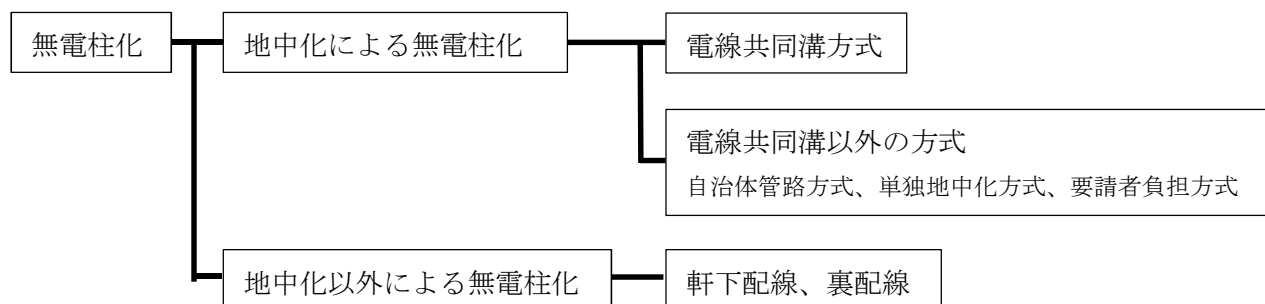


足立区無電柱化推進計画（平成28年度～令和7年度）

1 整備手法

- ・足立区が施行する無電柱化は、電線共同溝方式を基本とする。

【整備手法】



2 対象路線（区道）

- ① 緊急輸送道路（二次、三次）
- ② 歩道幅員2.5m以上の都市計画道路
- ③ 交通広場
- ④ 防災に寄与する路線

3 優先整備箇所

- ① 緊急輸送道路
- ② センター・コア・エリア内
- ③ 都市計画道路第四次優先整備路線
- ④ 利用者の多い主要駅付近
- ⑤ 自転車走行環境整備と同時期に行える箇所
- ⑥ 木造住宅密集地域内や道路修景事業などの施行箇所

4 10箇年の整備目標

整備着手率 27.7%を目指す

$$\text{整備着手率} = (A+B) / C$$

A：令和7年度までに無電柱化の整備に着手する路線延長

B：無電柱化が完了した路線延長

C：無電柱化計画の対象路線延長

【参考】

- ・東京都は、第一次緊急輸送道路の無電柱化を令和6年度末までに50%完了する予定
- ・東京都は、センター・コア・エリア内の都道（都市計画幅員での完成済路線）について、2020年の東京オリンピックまでに100%完了する予定

5 チャレンジ路線

平成28年4月に策定した足立区無電柱化推進計画では、対象路線を選定するにあたり、歩道幅員2.5mの確保を前提としていた。これは、通常、歩道上に設置する地上機器の置き場を確保するため、2.5mの幅員が必要になるためである。

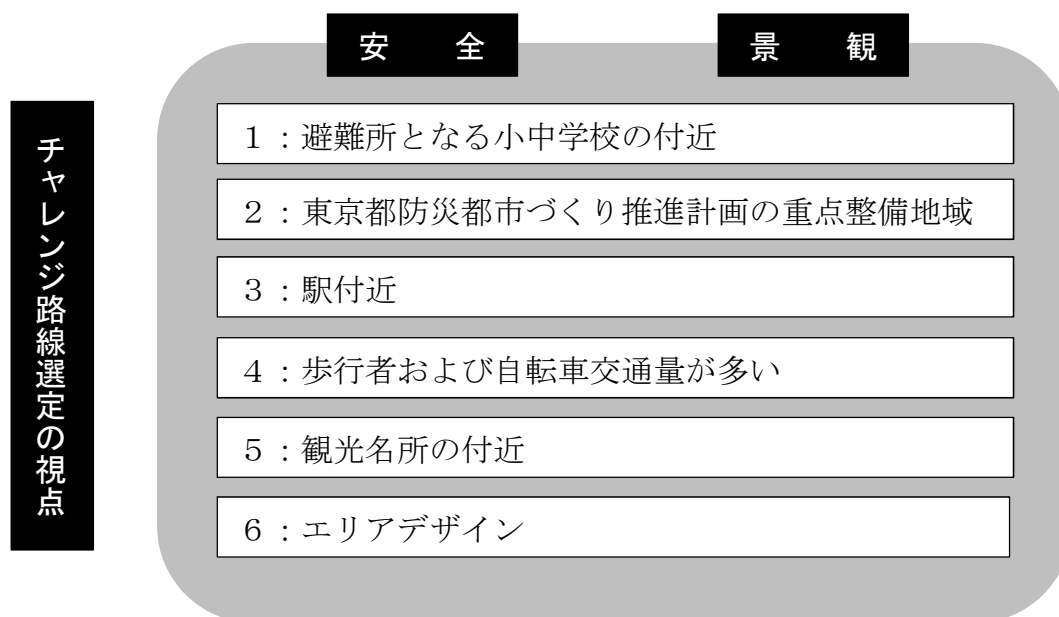
平成28年12月に無電柱化推進法が施行されたことや、平成29年度より東京都による市区町村道への支援拡充が予定されるなど、東京オリンピック・パラリンピックに向けて、無電柱化の社会的機運が高まっている。

こうした状況を踏まえ、足立区では、これまで技術的に難しいとされてきた「歩道がない」道路の無電柱化を目指し、検討にチャレンジすることとした。検討路線を「チャレンジ路線」とし、以下の視点で路線を選定する。

① チャレンジ路線の選定

チャレンジ路線選定の視点は、安全や景観に寄与する路線であることとする。

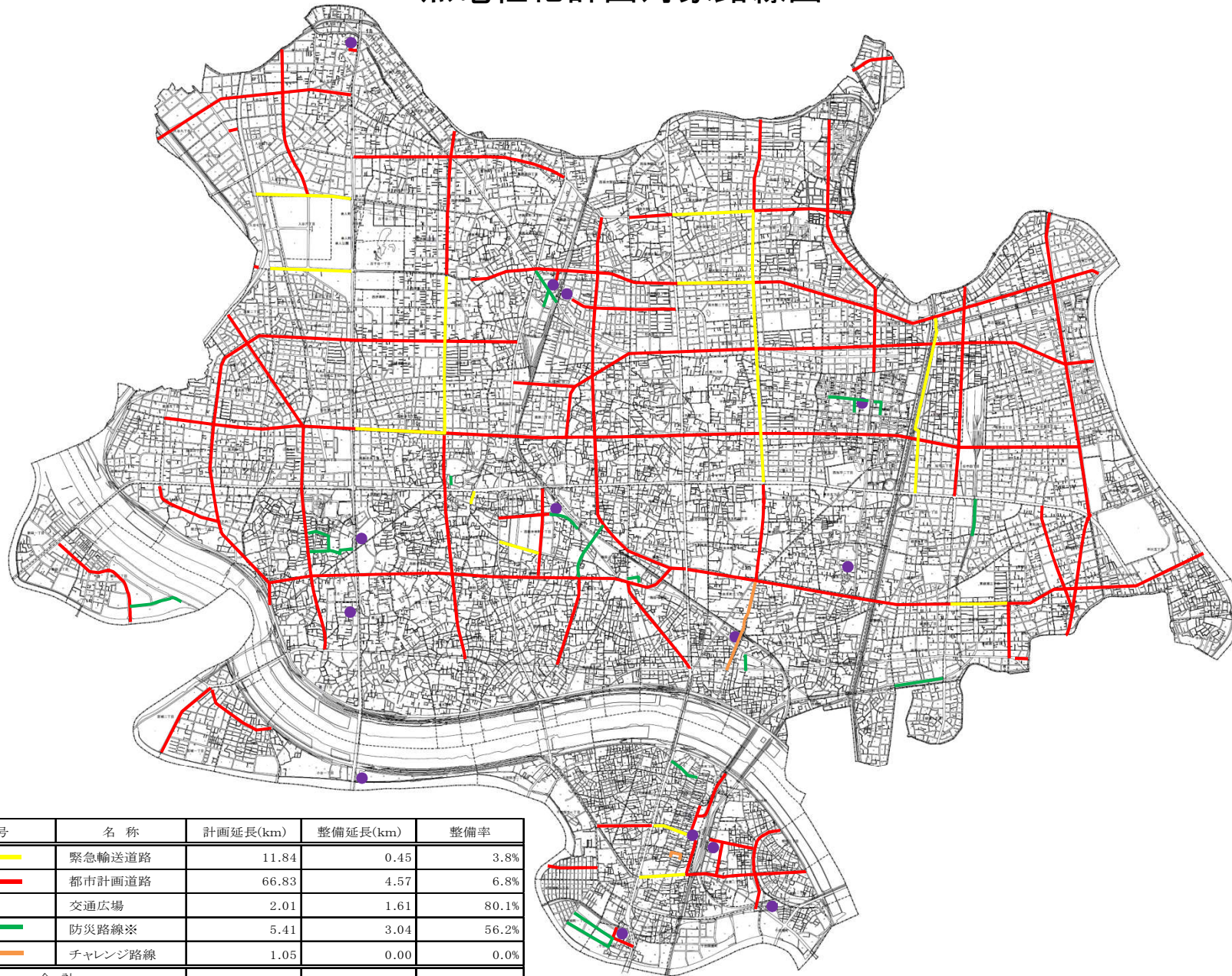
安全や景観に関する6つの柱について、一定の要件を満たすエリアを別添のチャレンジ路線選定区域図に示す。エリア内でかつ歩道がない道路について、費用対効果やまちづくりの状況等を鑑み、チャレンジ路線を選定の上、無電柱化に向けた検討を行っていく。



6 足立区施行以外による区道の無電柱化

東京都や民間事業者等により、市街地開発事業（区画整理事業、市街地再開発事業等）が実施される場合、無電柱化推進法第12条の規定のもと、事業の状況を踏まえつつ、電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようにするものとする。

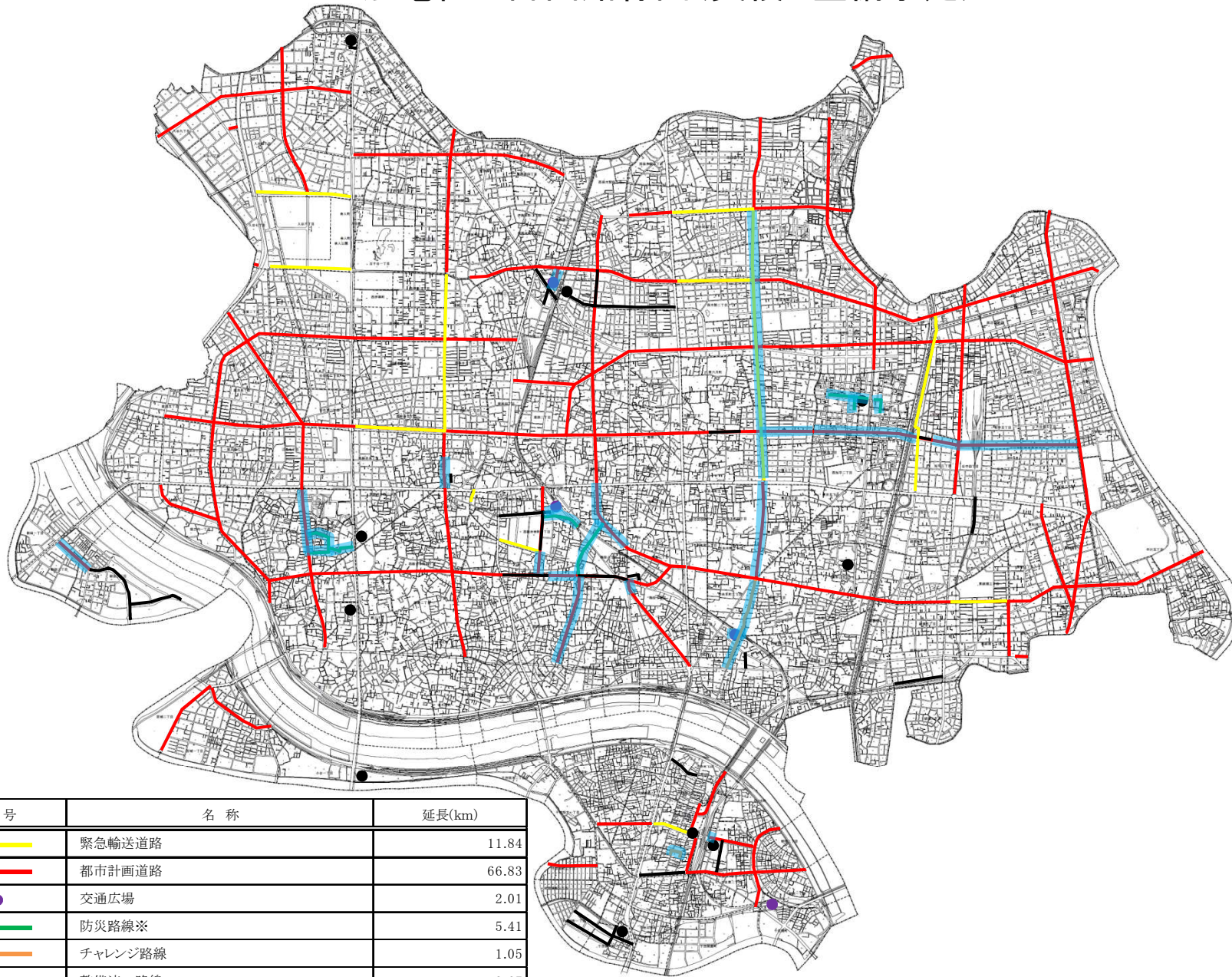
無電柱化計画対象路線図



記 号	名 称	計画延長(km)	整備延長(km)	整備率
—	緊急輸送道路	11.84	0.45	3.8%
—	都市計画道路	66.83	4.57	6.8%
●	交通広場	2.01	1.61	80.1%
—	防災路線※	5.41	3.04	56.2%
—	チャレンジ路線	1.05	0.00	0.0%
合 計		87.14	9.67	11.1%

※ 防災路線は、新設区道の区道も含む。このため計画策定状況に応じて今後変化する予定

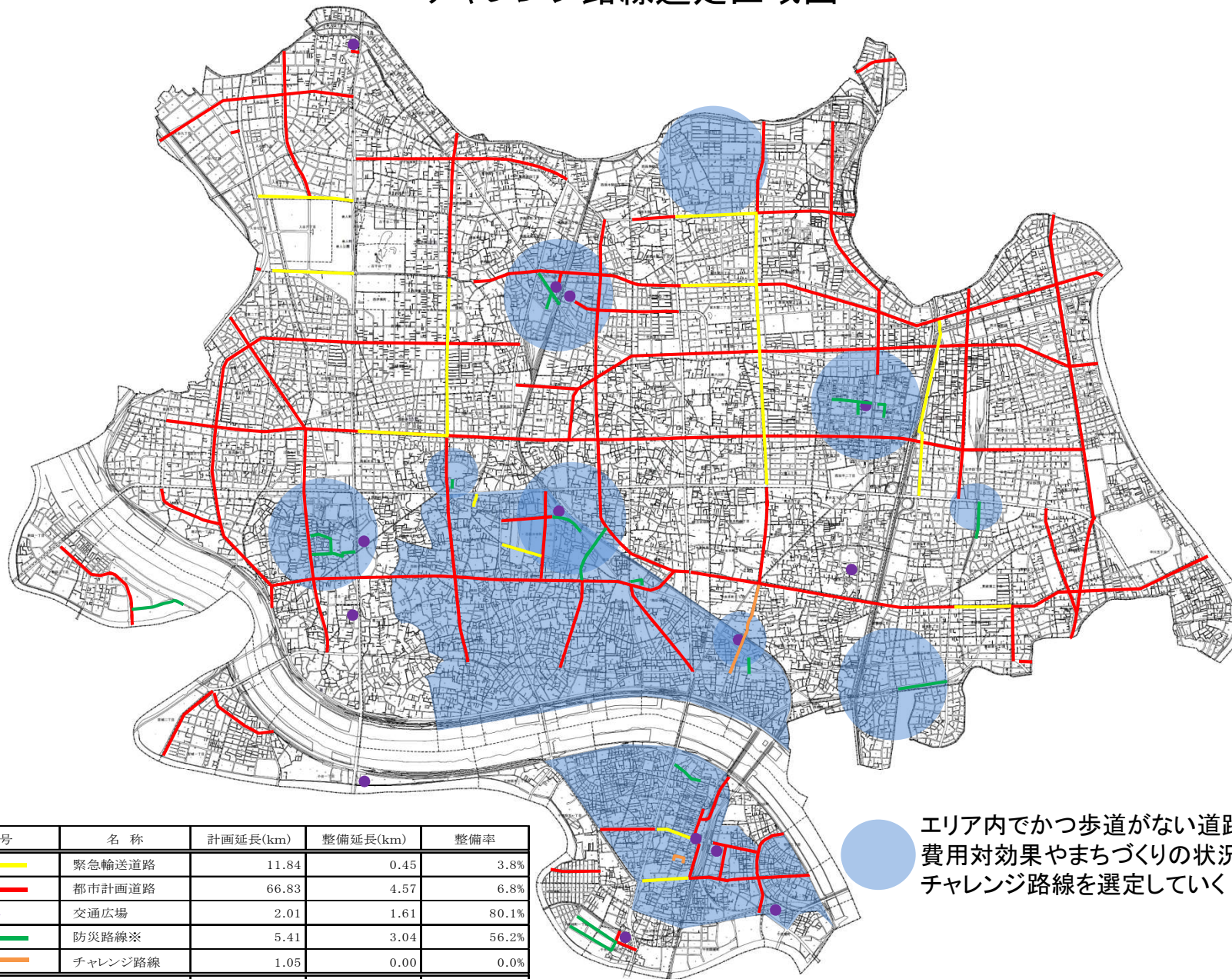
無電柱化計画路線図(実績と整備予定)



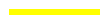
記 号	名 称	延長(km)
	緊急輸送道路	11.84
	都市計画道路	66.83
	交通広場	2.01
	防災路線※	5.41
	チャレンジ路線	1.05
	整備済の路線	9.67
	令和7年度までに事業着手する路線	14.51

※ 防災路線は、新設区道の区道も含む。このため計画策定状況に応じて今後変化する予定

チャレンジ路線選定区域図



エリア内でかつ歩道がない道路から、費用対効果やまちづくりの状況などを鑑み、チャレンジ路線を選定していく

記 号	名 称	計画延長(km)	整備延長(km)	整備率
	緊急輸送道路	11.84	0.45	3.8%
	都市計画道路	66.83	4.57	6.8%
	交通広場	2.01	1.61	80.1%
	防災路線※	5.41	3.04	56.2%
	チャレンジ路線	1.05	0.00	0.0%
合 計		87.14	9.67	11.1%

※ 防災路線は、新設区道の区道も含む。このため計画策定状況に応じて今後変化する予定