

中野区無電柱化推進方針（案）の策定について

中野区無電柱化推進方針（以下「推進方針」という。）の策定に向け、案をとりまとめたので報告する

1 目的

中野区内の道路を無電柱化する目的は、まちの防災性の向上、安全な歩行空間の確保及び良好な都市景観を創出することにある。

この目的を達成するために方針を定め、無電柱化に関する基本的な考え方を明らかにするとともに、関係事業者や東京都との円滑な協議、協力体制構築を図り、効果的に無電柱化を推進していく。

2 推進方針（案）の構成 詳細は別紙のとおり

1．現状

2．背景

3．無電柱化の目的

（1）まちの防災性の向上

（2）安全な歩行空間の確保

（3）良好な都市景観の創出

4．区内道路の無電柱化方針

（1）区域

（2）無電柱化整備対象道路

（3）道路新設に伴う無電柱化

（4）優先整備路線に関する選定方針

都市計画道路等

主要幹線道路（都市計画道路以外）

駅周辺及びバリアフリー重点整備地区内の道路

不燃化特区区域内の避難経路等

から 以外の生活道路

（5）優先整備路線の指定

5 . 課題と課題対応の基本的考え方

住民理解と合意形成

無電柱化推進事業に関する全ての関係事業者の合意

地上機器の恒久的な設置場所の確保

移設補償を含めた多額の事業費負担

狭あい道路など無電柱化が困難な道路への対応

日常及び災害時の電線共同溝並びに区道の維持・管理

街路灯や道路標識等の道路附属物のあり方

6 . 今後の取り組みについて

3 今後の予定

平成29年11月下旬 推進方針策定

平成30年度 中野区無電柱化推進計画策定

中野区無電柱化推進方針（案）

1 現状

区は、都市計画道路の整備やまちづくり事業とあわせ、無電柱化に取り組んできたところであるが、無電柱化は、都市防災や景観の向上、安全な歩行空間の確保などのメリットが大きい一方、高額な工事費、長期間にわたる工事に伴う沿線住民への影響、関連する全電力・通信事業者の協力の必要性、狭あいな道路における整備が技術的に困難であるなどの課題も多い。現在、区道の無電柱化の整備率は0.7%にとどまっている。

なお、23区全体の区道における無電柱化整備率は7.5%となっている。

2 背景

近年、都市防災や政府が進める国際観光都市を目指すインバウンド政策などの観点から、無電柱化がクローズアップされ、諸外国の主要都市と比較して日本の立ち遅れが顕在化する状況となっており、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とも相まって、無電柱化に対する社会的機運が高まっている。

平成26年12月に、東京都が策定した無電柱化推進計画（第7期）には、都道における無電柱化整備方針が示されるとともに、区市町村における無電柱化の推進や木造住宅密集地域内での整備の促進が新たに位置づけられている。従来、都内のセンター・コア・エリア内や利用者の多い主要駅及び観光地周辺等において、面的な無電柱化が進められてきたが、今後は、生活道路等の無電柱化の推進が社会的に大きな課題となっている。

また、平成28年12月には、無電柱化の推進に関する法律が新たに制定され、国をはじめ地方公共団体及び関係事業者は無電柱化推進に一定の責務を担うこととなった。

無電柱化を実施するには、技術的な困難と多額の事業費負担が発生するが、東京都は、平成29年4月に無電柱化チャレンジ支援事業制度要綱を策定して、区市町村が実施する無電柱化事業に対して、技術的及び財政的な支援を開始している。区は、この制度を活用して、チャレンジ路線の検討や無電柱化推進計画の策定に向けた取り組みに着手しているところである。

さらに、東京都は、平成29年6月に、無電柱化推進条例を制定して、都道上の電柱新設を原則として禁止するなど、無電柱化に向けた動きが、一段と顕著になっている。

こうした背景を踏まえ、区においても、本方針を定めることにより、無電柱化に関する基本的な考え方を明らかにするとともに、関係事業者や東京都との円滑な協議、協力体制構築を図り、効果的に無電柱化を推進して

いく。

3 無電柱化の目的

(1) まちの防災性の向上

災害時の電柱倒壊リスクを排除し、避難活動空間を確保するとともに、消防活動への支障を回避する。また、電線類の断線等の被災を軽減することで、電気や電話などのライフラインの安定供給を確保する。

(2) 安全な歩行空間の確保

通行の支障となる電柱を排除し、道路の有効幅員を確保することにより、ベビーカーや車椅子利用者等の移動の円滑化を図る。

(3) 良好な都市景観の創出

視線を遮る電柱や電線を無くし、都市景観の向上を図ることで、成熟したまちの魅力の発信に寄与する。

4 区内道路の無電柱化方針

(1) 区域

中野区内の全域

(2) 無電柱化整備対象道路

区内の区道は約 340 kmあり、区道は区内の道路の約 7 割を占めている。無電柱化の対象となる道路は、原則として、区道とする。

(3) 道路新設に伴う無電柱化

今後、区が新設する区道や市街地再開発事業地区内などのまちづくりに伴い新設される区道については、原則として、無電柱化を実施する。

(4) 優先整備路線に関する選定方針

下記 から の道路については、新しい中野をつくる 10 年計画に示された取り組み内容に従い、原則として、道路整備や、まちづくり事業等の実施時期を考慮しつつ、道路の既存地下埋設物の調査等を踏まえて優先整備路線として選定する。

下記 の道路については、さらに、狭あい道路における技術的及び制度的な無電柱化の実現可能性の検証結果も斟酌して、優先整備路線を選定する。

都市計画道路等

都市計画道路等については、都市計画及びまちづくりに基づく事業化並びに道路改修工事の時期に合わせて、整備を推進する。

主要幹線道路（都市計画道路以外）

緊急輸送道路、道路障害物除去路線については、道路改修工事に合わせて整備を推進する。

駅周辺及びバリアフリー重点整備地区内の道路

駅周辺及びバリアフリー重点整備地区内の道路については、バリアフリー基本構想に基づく整備計画等に則って行う道路改修工事に合わせ整備を推進する。

不燃化特区区域内の避難経路等

不燃化特区区域内の避難経路等の無電柱化については、整備効果が高い路線から、順次、整備を推進する。

から 以外の生活道路

から 以外の生活道路については、不燃化特区区域内の無電柱化の整備状況等を踏まえて、道路改修工事の時期に合わせて、整備を推進する。

(5) 優先整備路線の指定

前述の4(4)に示した優先整備路線に関する選定方針に基づき、今後策定する無電柱化推進計画において優先整備路線を指定して、無電柱化を推進する。

5 課題と課題対応の基本的考え方

住民理解と合意形成

無電柱化に関連する整備を含め2～3年に渡る工事に起因した住民負担が発生するが、無電柱化の意義や事業に関するスケジュールを丁寧に説明することにより住民理解と合意形成を図る。

無電柱化推進事業に関する全ての関係事業者の合意

関係事業者への無電柱化推進事業に対する参加要請と十分な事前調整を行い、事業者と協働した推進体制を構築する。

地上機器の恒久的な設置場所の確保

無電柱化後の地上機器移設は困難であり、公有地の積極的な活用や用地取得により、設置場所を確保する。

移設補償を含めた多額の事業費負担

電線共同溝設置工事のほか既存埋設物移設工事など多額の事業費負担があり、適用可能な国や都の補助金を最大限活用する。

狭あい道路など無電柱化が困難な道路への対応

東京都や関連事業者と共同で実施する技術検討会等を活用することによって、最新の技術やより経済的な無電柱化推進手段に関する情報収集を積極的に行う。

日常及び災害時の電線共同溝並びに区道の維持・管理

電線共同溝は、道路附属物と位置づけられており(道路法2条2項7号)、区が維持・管理を行う。

日常及び災害時における電線共同溝を適切に維持・管理するため、定期的にメンテナンスを実施する。また、電線共同溝の設置に伴う区道の維持・管理コストの増加や整備工事への影響に対応するため、電線共同溝に関するメンテナンスと道路整備工事を同じタイミングで行うなど、合理的な維持・管理のあり方を検討する。

なお、電線共同溝の維持・管理に関する最新の技術等について、積極的な情報収集及び活用を図ることにより、維持・管理コストや整備工事に関する負担を低減する。

街路灯や道路標識等の道路附属物のあり方

無電柱化の意義は、安全で快適な道路空間の創出にあるが、現在、道路上には、電柱の他、街路灯や道路標識等の道路附属物が存在している。街路灯には、周辺の照度確保の他、防犯カメラや Wi-Fi 機器の設置等の機能の付与が考えられるが、今後、無電柱化を推進するにあたり、街路灯等の道路上の道路附属物の有効活用等、従来の道路網の機能に付加価値をつける道路空間の利活用を検討する。

6 今後の取り組みについて

本方針に基づき無電柱化推進計画を策定する。

なお、無電柱化推進計画は無電柱化の推進に関する法律の施行に伴い国や都から計画策定内容などが示された場合はこれに沿ったものとする。

また、区内の都道についても、無電柱化を都に働きかける。

個別の道路の無電柱化は以下のフローチャートを基本に進める。

個別の道路の無電柱化事業に関する主なフローチャート

