福生市無電柱化推進計画

令和８年３月

福生市



目 次

第１章 計画策定の趣旨

１－１ 計画策定の背景 1
１－２ 計画の目的 2
１－３ 計画の位置付け 2
１－４ 持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）との関連について..... 3

第２章 無電柱化の現況

２－１ 福生市における無電柱化の現況 4
２－２ 近年における無電柱化整備手法 6

第３章 無電柱化の推進に関する基本的な方針

３－１ 基本方針 13
３－２ 整備方針 14

第４章 無電柱化計画路線及び整備計画

４－１ 無電柱化路線の選定 15
４－２ 計画の期間 18
４－３ 整備目標 18

第５章 無電柱化の推進に関する施策等

５－１ 無電柱化の推進に関する施策..... 19
５－２ 施策を推進するために必要な事項 21

第１章 計画策定の趣旨

１－１ 計画策定の背景

近年、大規模地震や台風等の自然災害が激甚化する中、災害時の電柱倒壊によって道路が閉塞され避難や救急活動等が妨げられる要因となっています。また、林立する電柱や、街中に張り巡らされた電線は、歩行者や車いすの通行の妨げになるとともに、都市景観の阻害にも繋がっています。

このようなことから、国においては、平成28 年12 月に「無電柱化の推進に関する法律」（以下、「無電柱化法」という。）を施行し、国、地方公共団体、関係事業者及び国民の責務や無電柱化推進計画の策定等が規定されるとともに、平成30 年４月には、「無電柱化推進計画」が策定され、無電柱化の推進に関する基本的な方針や目標等が示されました。

一方、東京都においても、平成26 年12 月に「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」を目的として無電柱化を推進すべく「東京都無電柱化推進計画」が策定されました。平成31年３月には、「東京都無電柱化推進計画（改定）」として改定されています。また、平成29 年６月には都道府県条例では初となる「東京都無電柱化推進条例」が制定され、平成30 年３月には当条例に基づく「東京都無電柱化計画」が策定され、令和３年６月には「東京都無電柱化計画（改定）」として改定されています。

これらを踏まえ、福生市においても、今後の無電柱化事業の推進を図るため、無電柱化法第８条第２項に基づき、「福生市無電柱化推進計画」（以下、「本計画」という。）を令和８年３月に策定しました。

１－２　計画の目的

前項の背景を踏まえ、本計画は、福生市における無電柱化の推進に関する基本方針等を示すとともに、優先的に無電柱化する路線を明確にすることで、市道における無電柱化を総合的・計画的に推進していくことを目的とします。

１－３　計画の位置付け

本計画は、「無電柱化法」第８条第２項に規定された「無電柱化推進計画」に相当する計画であり、「第５期　福生市総合計画」及び「福生市都市計画マスタープラン（第２期）」の都市整備に関わる計画として位置付けます。

併せて、「福生市地域防災計画」や「福生市まちづくり景観基本計画」等の個別計画や道路整備に係る諸計画等の関連計画とも整合を図ります。

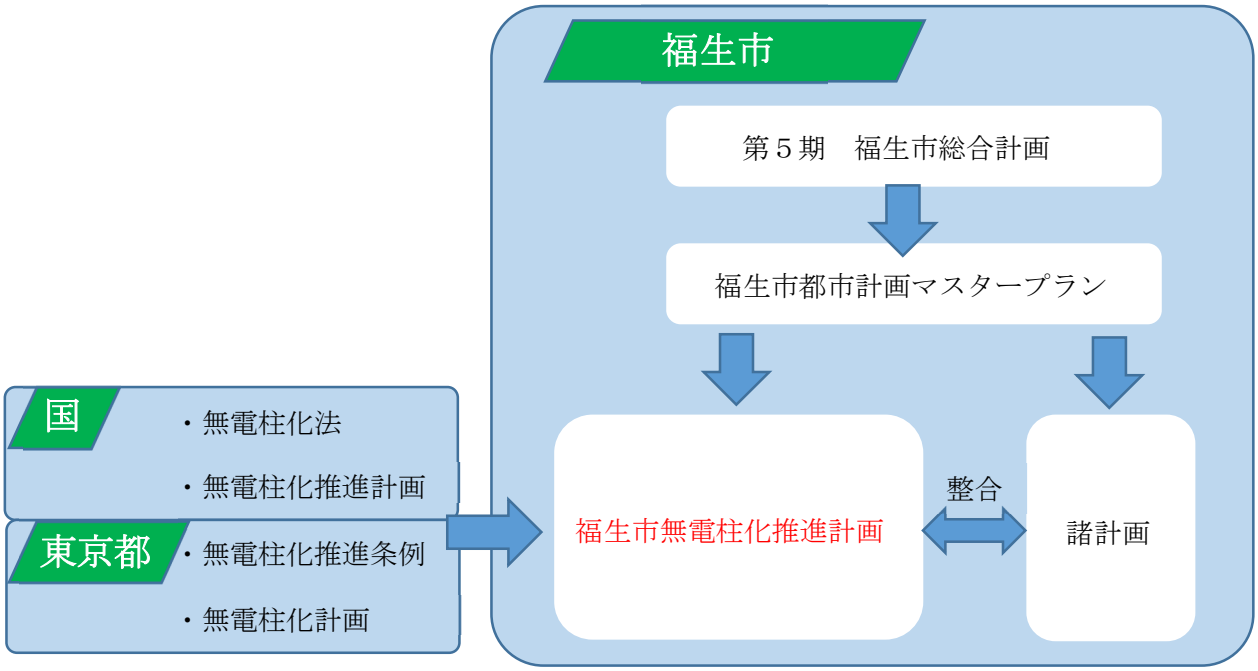


図１－３－１　福生市無電柱化推進計画の位置付け

１-４ 持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）との関連について

SDGs とは、平成 27 年９月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された平成 28 年から令和 12 年までの国際目標です。その内容は、持続可能な世界を実現するための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人として取り残さない」社会の実現を目指すこととしています。福生市では、福生市総合計画（第５期）後期基本計画において、各施策と SDGｓの 17 のゴールの関連性を示しています。



図１-４-１ SDGsの17の目標 （出典：国際連合広報センター）

本計画においては、SDGｓの趣旨を踏まえ、福生市総合計画等とも整合を図りながら、次の４つの関連性のある目標を意識し、無電柱化を推進していきます。



図１-４-２ 無電柱化推進計画との関連が深いゴール
（出典：国際連合広報センター）

第２章 無電柱化の現況

２－１ 福生市における無電柱化の現況

（１）区市町村における無電柱化の現況

都内の国道・都道における無電柱化率は27%となっていますが、道路延長の約９割を占める区市町村道での無電柱化率は全体平均で２%程度です。

区市町村道において無電柱化が進んでいない理由としては、歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路が多いため、電線類の収容空間や地上機器の設置場所の確保ができないなど、現状では、技術的な課題が多くあることが挙げられます。

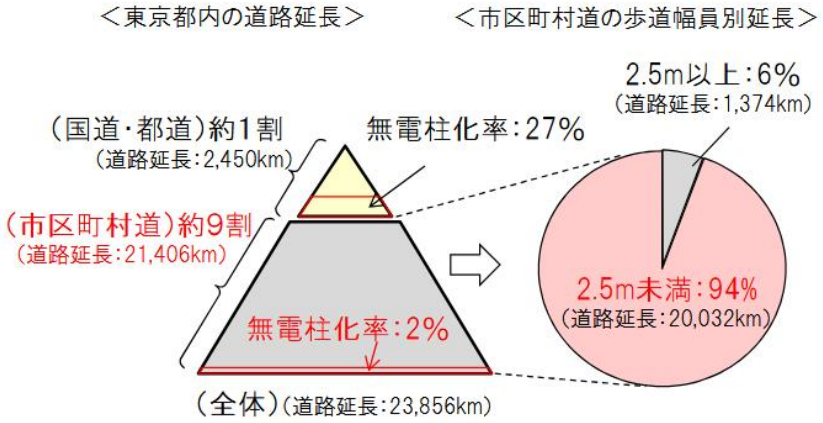


図２－１－１ 区市町村道における無電柱化の実施状況（平成26 年度時点）

（出典）国土交通省ホームページ

（２）福生市における無電柱化の現況

市内の無電柱化整備実施済路線及び実施中路線図を、図２－１－２に示します。市認定路線の全体延長131.5km のうち、令和７年４月時点の無電柱化整備延長は約0.82km で、整備率は約0.6%となっています。

表２－１－１ 市内の無電柱化整備状況（令和７年４月）

路 線	延 長（m）	整備延長（m）	整備率（%）
１級市道	2,850.53	527.13	18.49
２級市道	19,133.46	0	0
一般市道	109,544.17	302.71	0.27
合 計	131,528.16	829.84	0.63

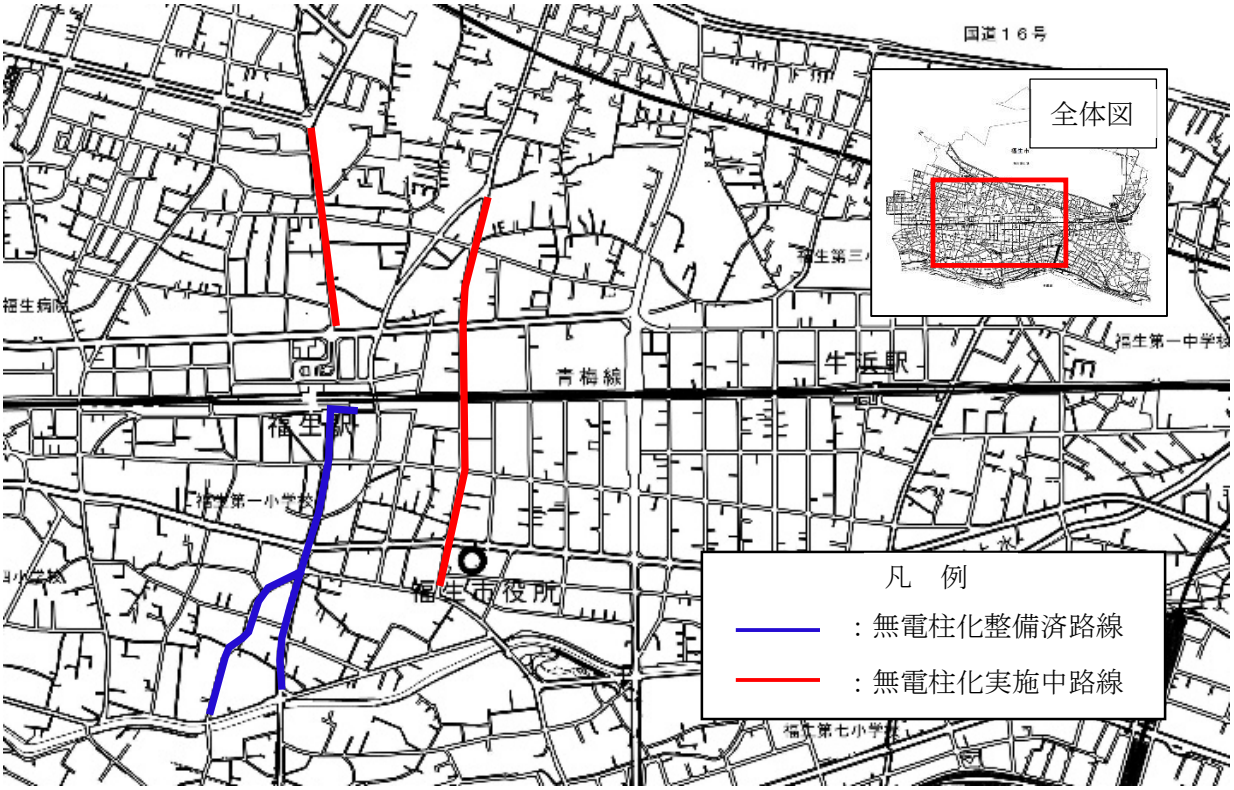


図２－１－２　市内の無電柱化整備実施済路線及び実施中路線図

２-２ 近年における無電柱化整備手法

（１）無電柱化の整備手法

無電柱化は、「電線類地中化」と「電線類地中化以外」の整備手法に大別され、各手法においても様々な整備方式があります。

平成７年に「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）が施行されて以降、国・東京都・区市町村等の道路管理者が無電柱化を行う際は、電線共同溝方式が主な整備手法となっています。

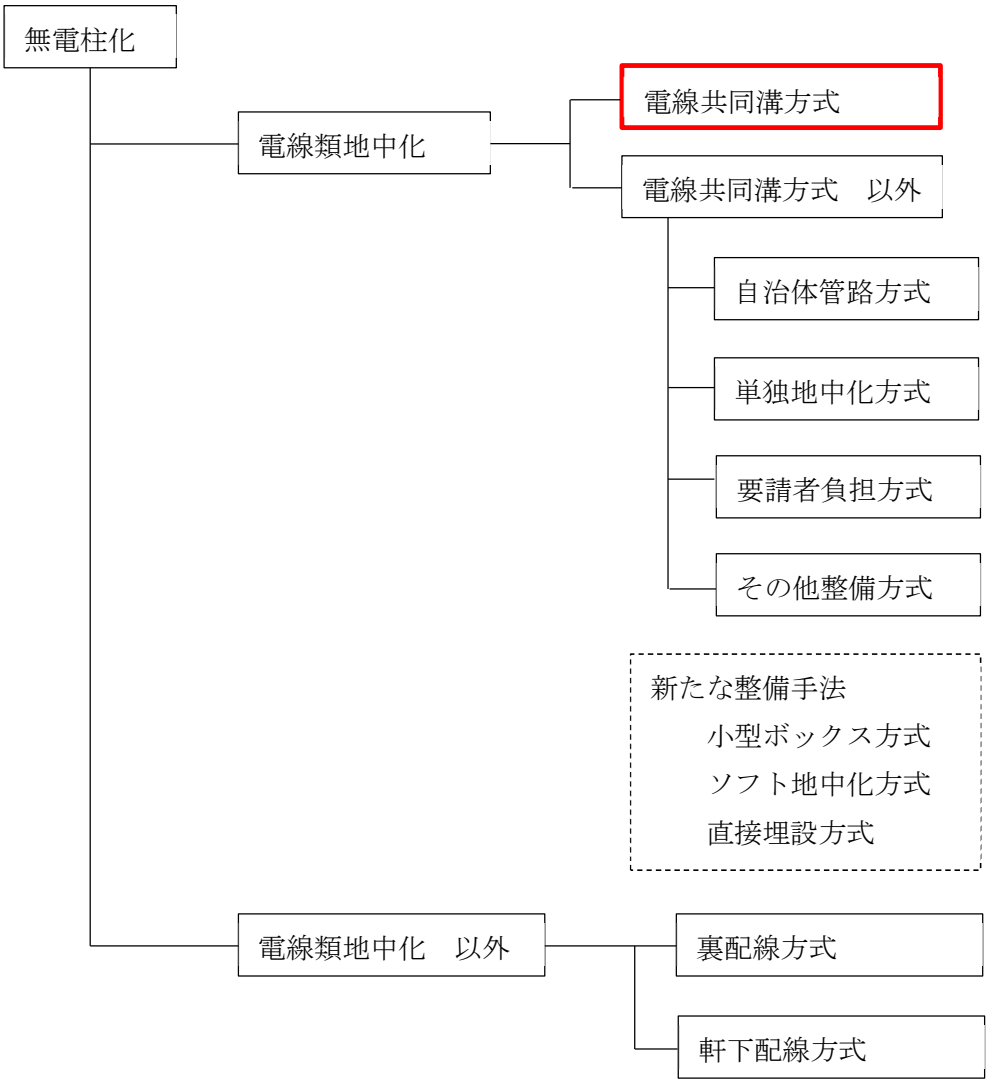
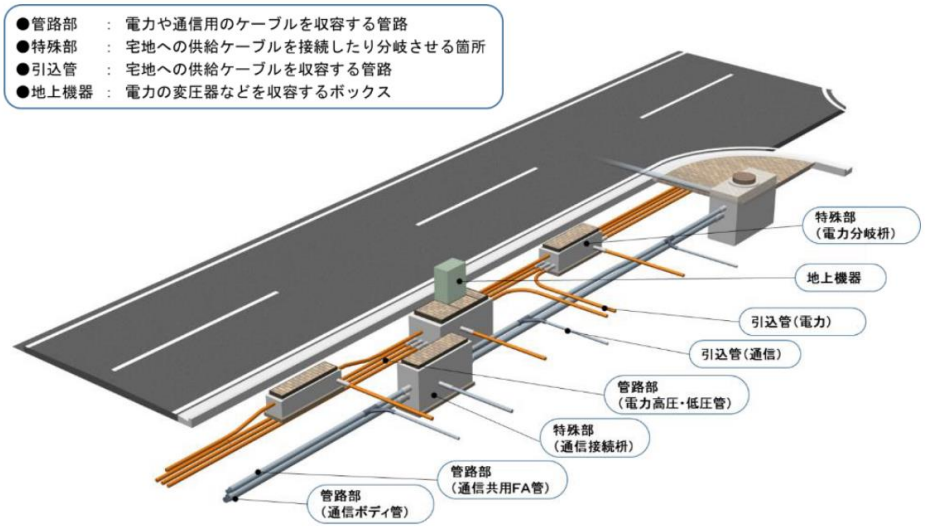


図２-２-１ 無電柱化の整備手法

（２）電線共同溝方式の概要

電線共同溝方式は、近年、最も多く採用されている整備手法で、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」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、地上機器等を整備します。整備にあたっては、歩行者や車いすの通行に最低限必要となる幅員2.0ｍに加えて、地上機器の幅0.45ｍが必要となるため、原則、幅員2.5ｍ以上の歩道幅員を確保する必要があります。



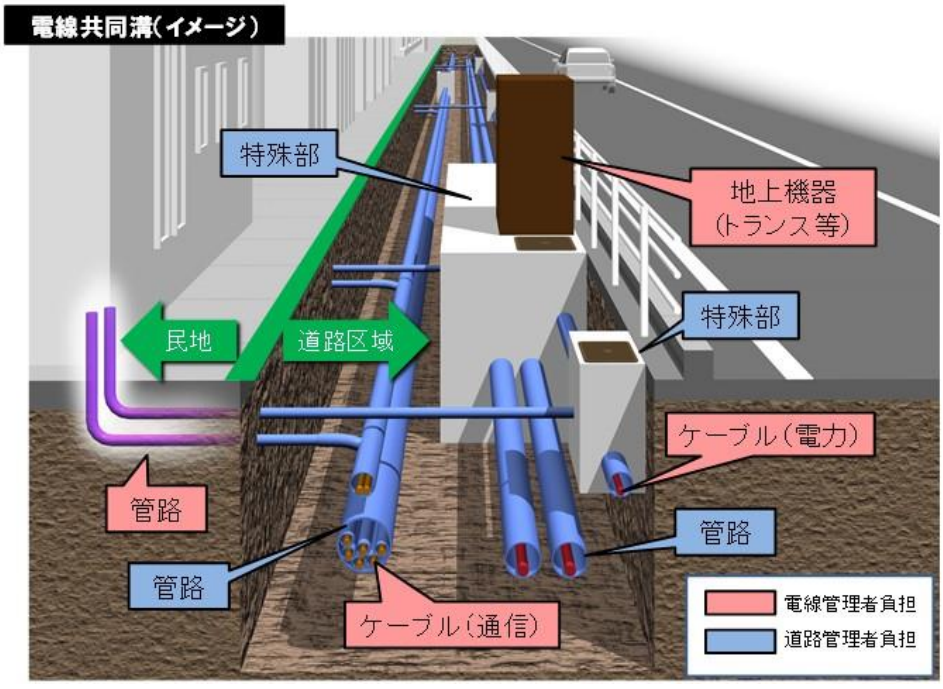


図２-２-２　電線共同溝のイメージ

（出典）上：「東京都無電柱化計画（改定）」（令和３年６月、東京都）

下：国土交通省ホームページ

（3）その他整備手法の概要

電線共同溝方式以外の方式と新たな整備手法として、以下のものがあります。

≪電線共同溝方式以外の方式≫

・自治体管路方式　：管路設備を地方公共団体が整備し、残りを電線管理者が整備する方式

・単独地中化方式　：電線管理者が整備する方式

・要請者負担方式　：要請者が整備する方式

≪新たな整備手法≫

・小型ボックス方式：小型化したボックス内にケーブルを収容する方式

・ソフト地中化方式：地上機器と街路灯を一体化（柱上トランス）させた方式

・直接埋設方式　：ケーブルを管路に収容せずに直接埋設する方式

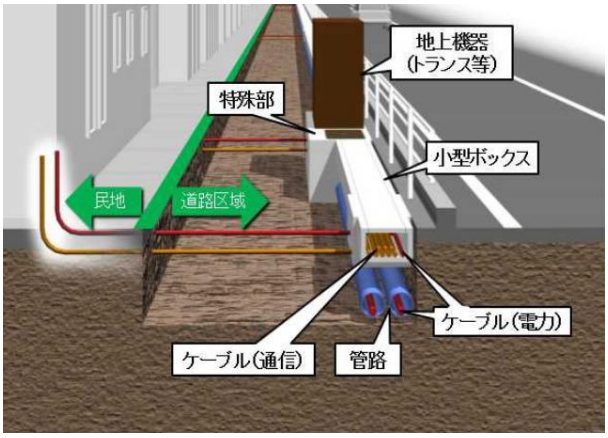


図２-２-３（１）小型ボックス方式のイメージ

（出典）「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き（案）」（国土交通省 道路局 環境安全課）

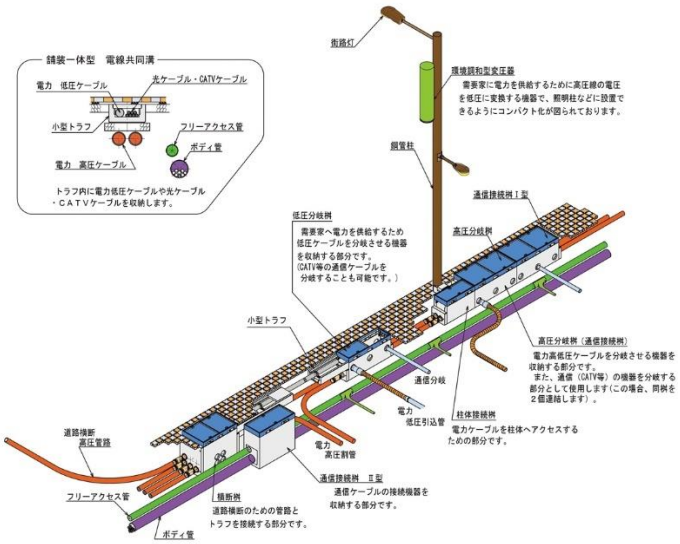


図２-２-３（２）ソフト地中化方式のイメージ

（出典）「【ソフト地中化方式】無電柱化システムのイメージ図」（日本共同溝工業会ホームページ）

≪電線類地中化以外≫

・裏配線方式 ： 主要な表通りを無電柱化するため、裏通り等に電線類を配線し、裏通りから需要家への引込みを行う方式

・軒下配線方式： 無電柱化する道路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方式

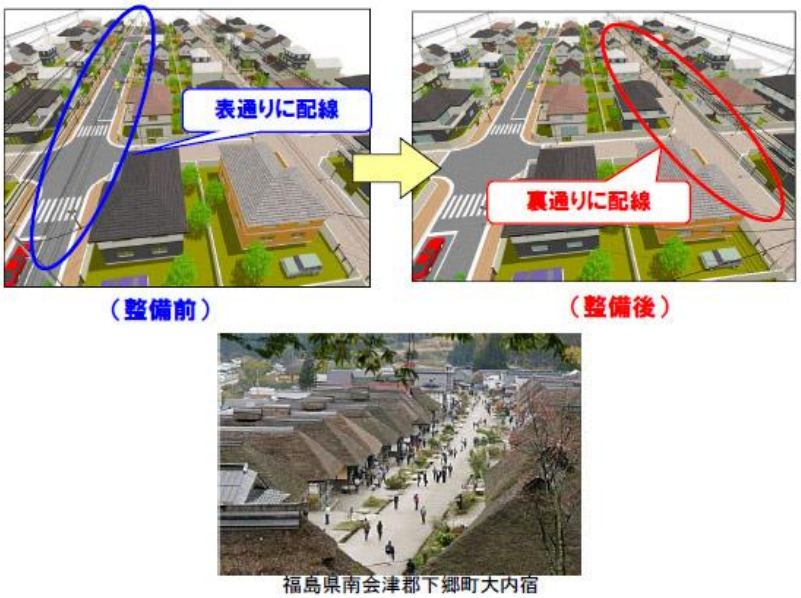


図２−２−３（３）裏配線方式

（出典）「地中化以外による無電柱化（裏配線方式）」（国土交通省ホームページ）

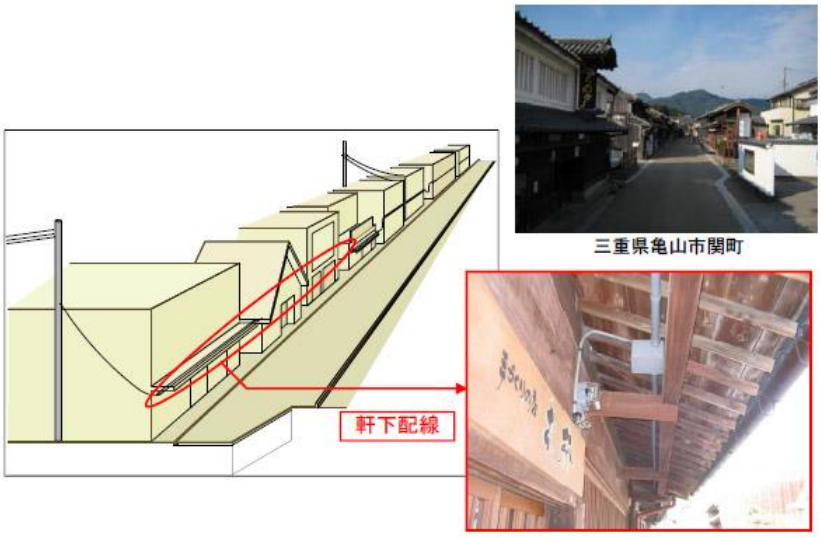


図２−２−３（４）軒下配線方式

（出典）「地中化以外による無電柱化（軒下配線方式）」（国土交通省ホームページ）

（４）福生市の無電柱化推進に向けた課題

福生市では、これまで道路事業や再開発事業等と合わせて、電線共同溝方式による無電柱化整備を推進している為、引き続き、市道における無電柱化は「電線共同溝方式」を基本とします。
ただし、電線共同溝方式による整備においては、以下の課題への対応が求められます。

ア　無電柱化に時間がかかる

電線共同溝方式の整備において、道路延長約400ｍの無電柱化を実施するためには、約７年間の時間を要するとされています。

市道等の歩道幅員が2.5m未満又は歩道がない道路では、支障となる埋設物の移設や地上機器の設置に係る調整にさらに時間を要するため、整備期間の長期化が想定されます。このため、工期の短縮に向けた検討を進めるとともに、無電柱化の必要性の高い区間から重点的に整備を推進していく必要があります。

道路延長約 400mあたり	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
① 設計・手続	■	■					
② 支障移設工事			■				
③ 電線共同溝本体工事				■	■		
④ ケーブル入線・引込管工事						■	
⑤ 電線・電柱の撤去							■
⑥ 舗装復旧工事							■

図２−２−４　無電柱化の標準的なスケジュール

（出典）「東京都無電柱化計画（改定）」（令和３年６月、東京都）

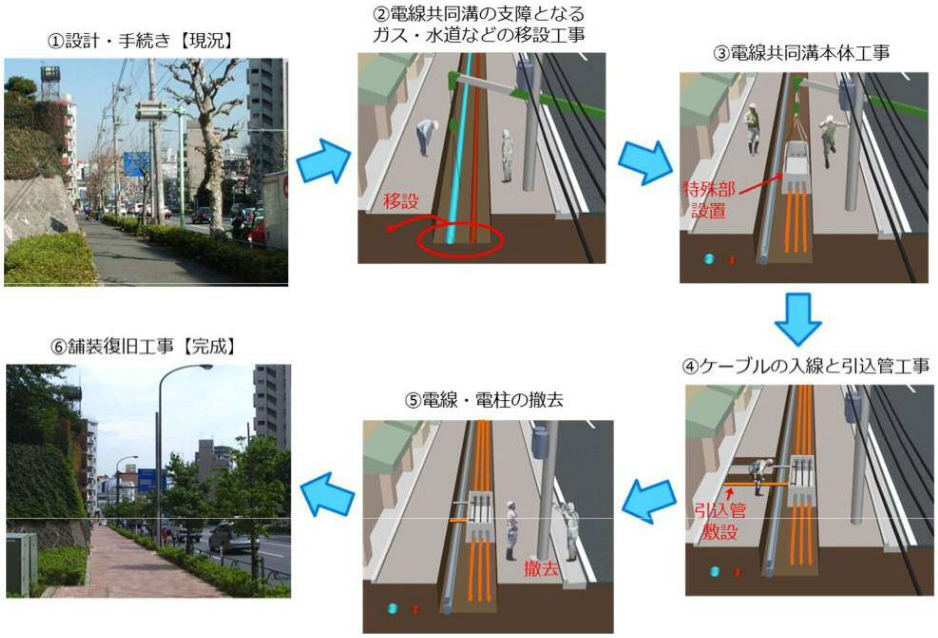


図２−２−５　電線共同溝工事の流れ

（出典）「東京都無電柱化推進計画」（平成26年12月、東京都）

イ　無電柱化にかかるコストが高い

電線共同溝方式による整備には、施設延長（電線共同溝施設の延長）km 当たり約5.3 億円の費用を要するとされており、そのうち約3.5 億円が道路管理者負担とされています。（国交省調べ）
区市町村道のような歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路では、埋設している管路が支障となり、特殊部や電線共同溝の管路の埋設が困難な場合が多く、更なる整備費用が必要となることが想定されます。

このため、道路管理者及び関係事業者が連携してコスト縮減に向けた取組みを推進していく必要があります。

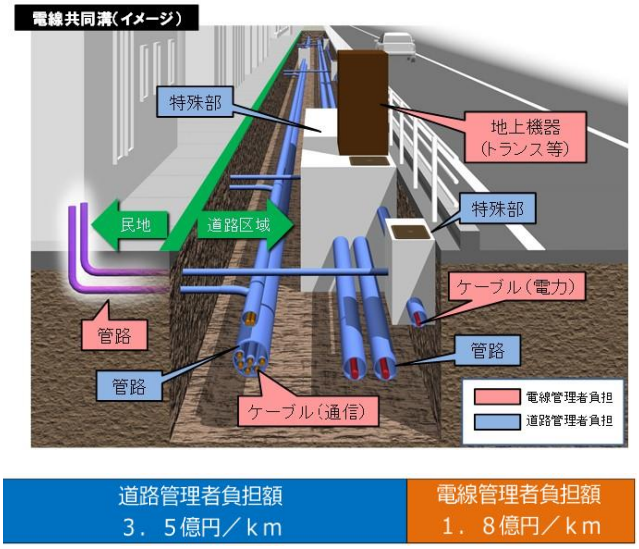


図２－２－６　電線共同溝の整備に係る費用負担

（出典）「東京都無電柱化計画（改定）」（令和３年６月、東京都）

ウ　地上機器の設置場所の確保が難しい

電線共同溝方式の整備には、地上機器の設置が不可欠となりますが、区市町村道のような歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路では、道路区域内に地上機器の設置場所を確保することが困難となっています。

このため、市庁舎や公園等の公共用地や、民地の空きスペース等の用地を買収するなど、地上機器の設置場所の検討が必要となっています。



図２－２－７　公共用地等への地上機器設置例

（出典）「東京都無電柱化推進計画（改定）」（令和３年６月、東京都）



図２-２-８ 地上機器の設置の工夫（看板で目隠しした事例）

（出典）「地上機器の設置の工夫」（国土交通省ホームページ）

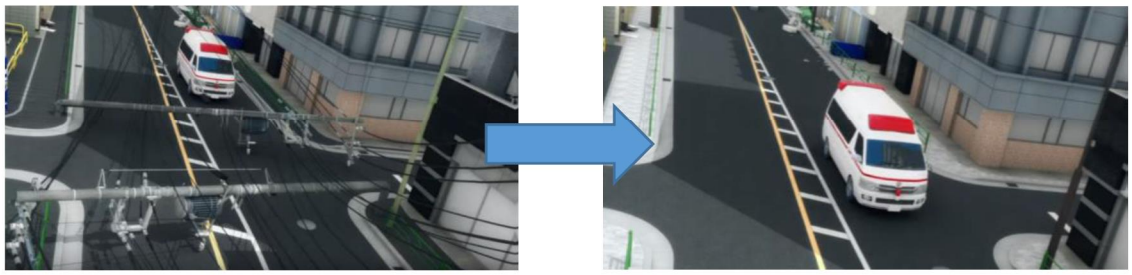
第３章 無電柱化の推進に関する基本的な方針

３-１ 基本方針

国及び東京都の「無電柱化推進計画」で定められた無電柱化の推進に関する目標や、これまでの「福生市総合計画」「福生市都市計画マスタープラン（第２期）」の方針等を踏まえ、以下の３つの柱を本計画の基本方針として定めます。

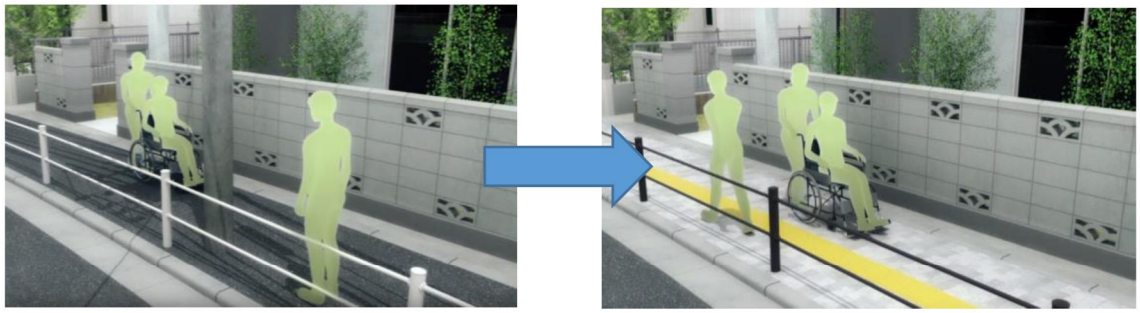
【基本方針１】都市防災機能の強化（防災）

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供給を確保します。



【基本方針２】安全で快適な歩行空間の確保（安全・快適）

歩道内の電柱をなくし、子どもや高齢者はもちろん、ベビーカーや車いすも移動しやすい歩行空間を確保します。



【基本方針３】良好な都市景観の創出（景観）

景観を阻害する電柱や電線類をなくし、良好で美しい都市景観を創出します。



（図出典）「無電柱化ってなに？～東京を安全で美しい街に～」（東京都ホームページ）

３-２ 整備方針

無電柱化の推進に関する基本的な方針を確立していくため、３つの基本方針に基づく４つの整備方針を定め、無電柱化計画路線を選定し、無電柱化の推進を図ります。

（１）整備効果の高い路線の集中的な整備の推進

無電柱化の推進に関する基本的な方針のもと、各路線における無電柱化の必要性や期待される整備効果、効果の早期発現等を総合的に評価し、高い費用対効果が期待される路線について優先的に整備します。

（２）多様な整備手法の活用

従来の電線共同溝方式による整備が困難な路線については、電線管理者等と協働して、公共用地や民地等を活用した手法や、新技術等を活用した無電柱化整備手法を検討するなど、多様な手法により無電柱化を推進します。また、コスト縮減を図るため、技術開発の進展を踏まえながら、低コスト手法を積極的に導入します。

（３）関係事業者等との連携強化

道路工事調整会議等の関係者が集まる機会を活用し、早期かつ積極的な調整を行うとともに、道路の新設・拡幅事業や市街地開発事業等の他事業と連携した同時施工による無電柱化を推進していきます。特に、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の面的な事業においては、事業区域内での無電柱化（電線共同溝、裏配線方式等）を要請・啓発していきます。

（４）補助制度等を活用した財源の確保

「社会資本整備総合交付金（防災・安全交付金）」や「区市町村無電柱化事業に対する都費補助制度」等の補助制度を活用するとともに、東京都が創設した「無電柱化チャレンジ支援事業制度」も有効に活用することで、無電柱化事業の財源確保を図ります。

第４章 無電柱化計画路線及び整備計画

４－１ 無電柱化計画路線の選定

近年、災害の激甚化・頻発化により、特に「都市防災機能の強化」の重要性が改めて認識されています。特に近年は、台風の大型化や集中豪雨等が頻発し、倒木や飛来物に起因する電柱倒壊が多発しています。また、東京では、今後30 年以内に首都直下型地震が発生する確率が70%とされています（2020年１月24日時点。国土交通白書2020より）。

今後想定される巨大地震の際に、電柱が倒壊して迅速な避難の妨げになることは避けなければなりません。限りある予算により計画を進めることとなるため、無電柱化により、効果が得られる路線を選定し、優先的に無電柱化を進めていく必要があります。

そこで、本計画では、市認定路線（約131km）のうち、３つの基本方針から対象路線の検討を行い、特に防災機能の強化に寄与する路線を選定し、「無電柱化計画路線」として位置付けます。

（１）無電柱化計画路線の選定条件

本計画では、都市防災機能の強化に寄与する道路として、以下の市道を選定します。

●緊急輸送道路に位置付けられている市道
●市役所や消防署などの防災上重要な拠点と第一次緊急輸送道路等の幹線道路を接続する市道
●国道･都道の無電柱化と連携する市道
●消防署や災害拠点病院、市役所等と隣接している市道
●その他の防災上重要な市道

（２）無電柱化計画路線

①市道幹線Ⅱ-11号線（本町通り）

選定理由

●東京都緊急輸送道路NWで定めている防災拠点（航空自衛隊横田基地と福生市役所）を最短で連絡する重要な路線であるため。（防災に関する論点を踏まえた優先整備区間）

整備区間

710m

②市道幹線Ⅱ-1号線（富士見通り）第一工区

選定理由

●第1次緊急輸送道路である国道16号と災害拠点病院である公立福生病院を最短で連絡する防災上重要な区間であるため。（防災に関する論点を踏まえた優先整備区間）
●福生市緊急輸送道路

整備区間

350m

③市道幹線Ⅱ-5号線（やなぎ通り）

選定理由

●第1次緊急輸送道路である国道16号と災害拠点病院である公立福生病院を最短で連絡する防災上重要な

区間であるため。（内550m分、防災に関する論点を踏まえた優先整備区間）

●第二次緊急輸送道路

●東京都無電柱化優先路線

整備区間

1,420m

④市道幹線Ⅱ－19号線（加美立体通り）

選定理由

●③の路線と合わせることによって、災害拠点病院である公立福生病院と消防署および警察署を無電柱化路線で接続することが出来ることから、防災機能の向上につながるため。

●第三次緊急輸送道路

●東京都無電柱化優先路線

整備区間

350m

⑤市道幹線Ⅱ－1号線（富士見通り）第二工区

選定理由

●第1次緊急輸送道路である国道16号と災害拠点病院である公立福生病院を最短で連絡する防災上重要な区間であるため。（防災に関する論点を踏まえた優先整備区間）

●第二次緊急輸送道路

●東京都無電柱化優先路線

整備区間

420m

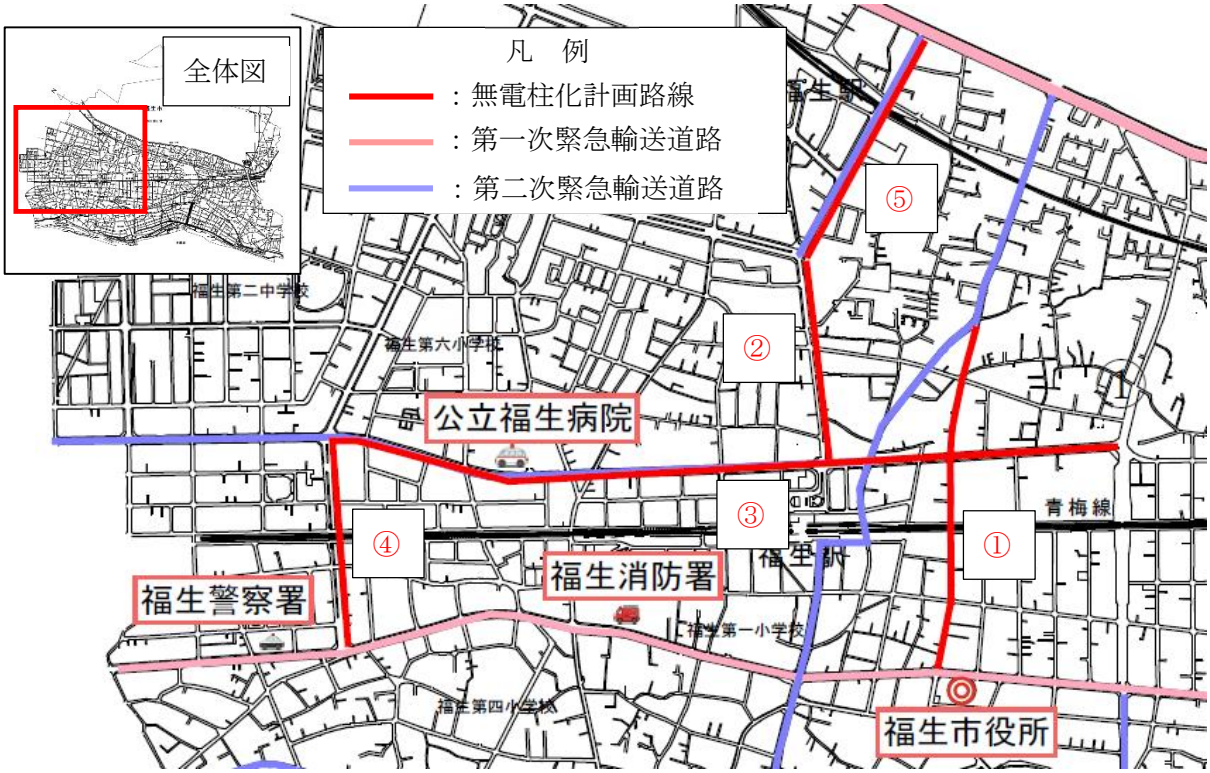


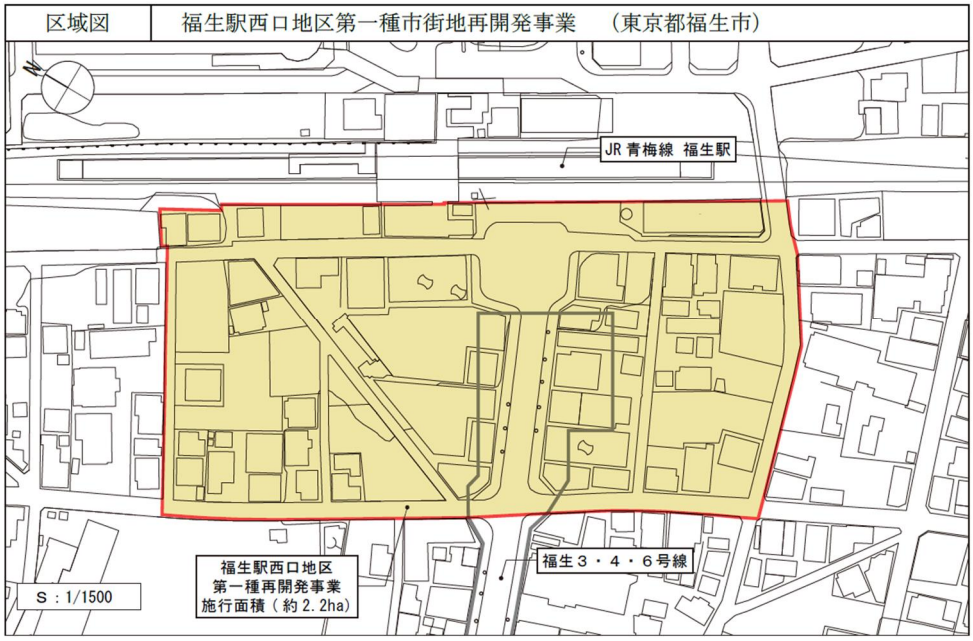
図４－１－１　無電柱化計画路線図

（3）民間事業者が計画している無電柱化路線

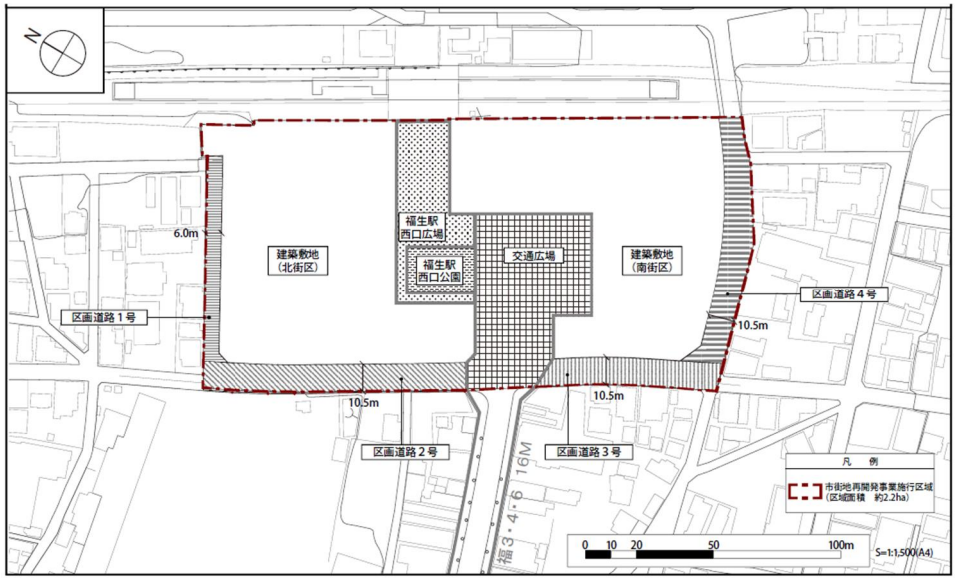
・福生駅西口地区市街地再開発事業

施行者（予定者）：福生駅西口地区市街地再開発準備組合

整備区域



整備区間



路線名	延長
福生3･4･6号線 （再開発エリア内）	約 770m （このうち、再開発エリア内）
区画道路1号	約 85m
区画道路2号	約 100m
区画道路3号	約 65m
区画道路4号	約 105m

４－２ 計画の期間

計画の対象期間は、令和８年度から令和17年度までの10 年間とします。

４－３ 整備目標

福生市における無電柱化の基本方針に基づき，無電柱化計画路線を対象として，計画期間の令和17年度までの整備目標を以下のように設定します。

事業完了

・①市道幹線Ⅱ－11号線（本町通り）
・②市道幹線Ⅱ－1号線（富士見通り）第一工区

事業着手

・③市道幹線Ⅱ－5号線（やなぎ通り）
・④市道幹線Ⅱ－19号線（加美立体通り）

民間事業者が計画している無電柱化路線

・福生駅西口地区市街地再開発事業
事業着手及び完了時期については、未定となっている。（令和7年9月現在）
※民間事業であるため、整備目標ではないが、事業が進められていることから掲載するものとする。

第５章 無電柱化の推進に関する施策等

５－１ 無電柱化の推進に関する施策

無電柱化を推進するため、以下の施策を総合的かつ計画的に検討・実施します。

（１）コスト縮減・工期短縮に向けた更なる取組みの実施

国や東京都で検討されている低コスト手法や工期短縮につながる整備手法を積極的に活用していきます。また、これまで市が取り組んできた整備手法についても検証し、引き続きコスト縮減・工期短縮に努めます。

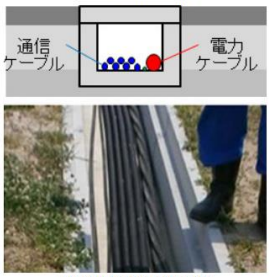
管路の浅層埋設 （実用化済）	小型ボックス活用埋設 （実用化済）	直接埋設 （国交省等において実証実験を実施）
現行より浅い位置に埋設  管路の事例（国内）	小型化したボックス内にケーブルを埋設  小型ボックスの事例	ケーブルを地中に直接埋設  直接埋設の事例（京都）
・浅層埋設基準を緩和（平成28年4月施行） ・全国展開を図るための「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き（案）」を作成（平成29年3月発出）	・モデル施工（平成28年度～） ・電力ケーブルと通信ケーブルの離隔距離基準を改定（平成28年9月施行） ・全国展開を図るための「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き（案）」を作成（平成29年3月発出）	・直接埋設方式導入に向けた課題のとりまとめ（平成27年12月） ・直接埋設用ケーブル調査、舗装への影響調査（平成28年度） ・実証実験を実施（平成29年度）

図５－１－１ コスト縮減や工期短縮に向けて検討が進められている整備手法

（出典）「低コスト手法の取組状況」（国土交通省ホームページ）

（２）多種多様な整備手法の活用

歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路における地上機器の設置場所の確保については、公共用地等の道路区域外の敷地利用を検討するとともに、公共用地等がない場合は、民地等の空きスペースの活用についても検討していきます。

また、併せて地上機器の設置数を抑えることが可能なソフト地中化方式を検討するなど、多様な整備手法を活用し、更なる整備の推進を図ります。

（３）占用制限制度の適切な運用

道路法第37 条に基づく新設電柱の占用を制限する措置について、国では緊急輸送道路を、東京都では都道等を対象に実施していることを踏まえ、市においても令和７年４月より、一部の緊急輸送道路を対象に制限を実施しました。今後、他の路線においても必要に応じて制限の検討を進めます。

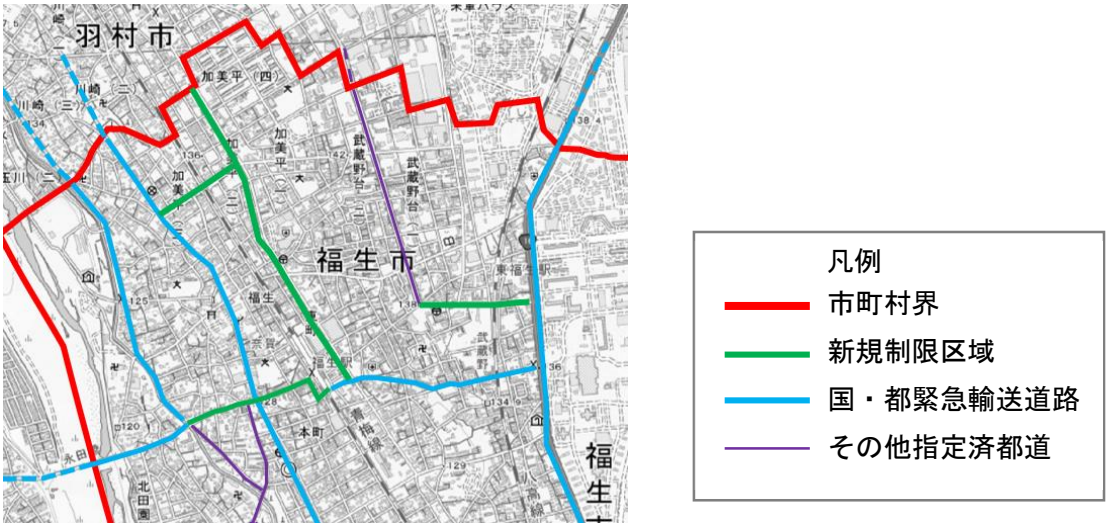


図５－１－２ 新設電柱の占用制限範囲

（４）補助制度を活用した財源の確保

国や東京都の各種補助金を活用するとともに、東京都の「無電柱化チャレンジ支援事業制度」等の補助制度を活用し、財源を確保しながら無電柱化のより一層の推進を図ります。また、国や東京都に対して、補助率の引き上げや補助対象の拡大、補助制度の継続など、既存の補助制度の拡充等を要望していきます。

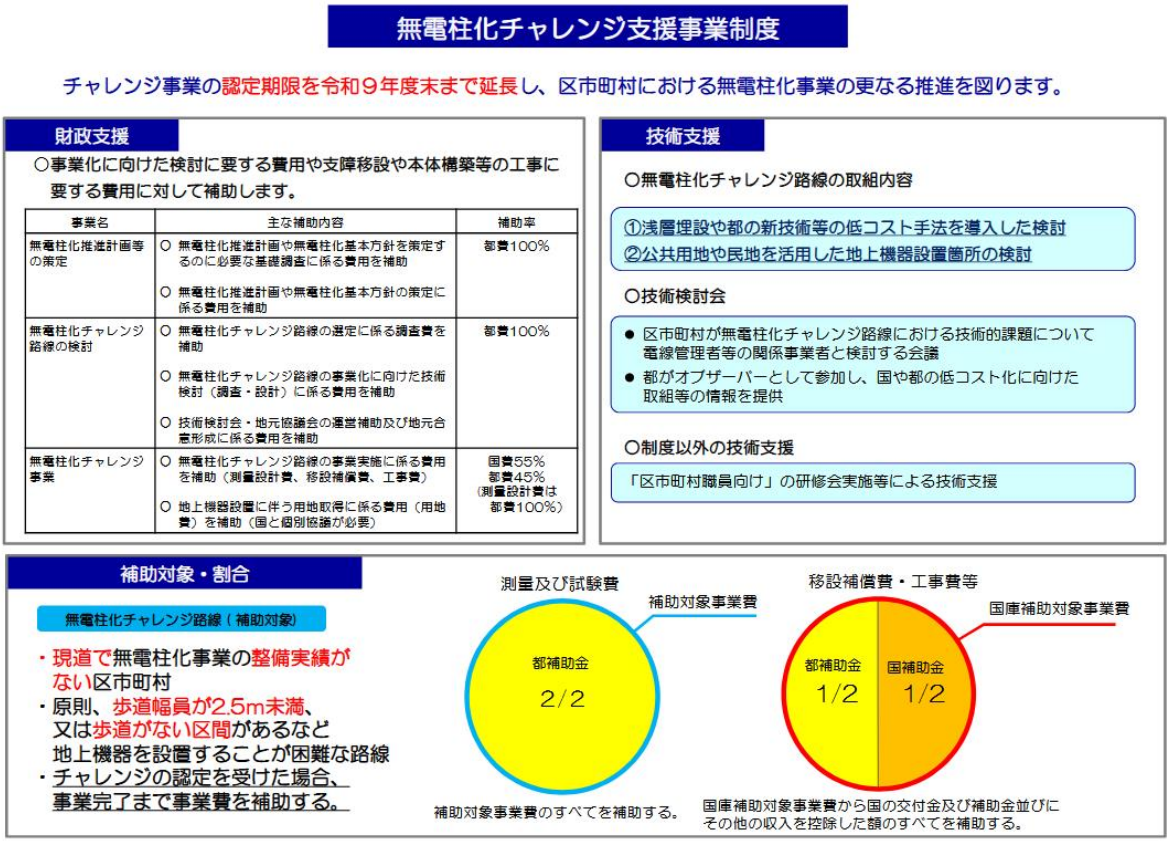


図５－１－３ 東京都の無電柱化チャレンジ支援事業制度の概要

（出典）：（東京都ホームページ）

５-２ 施策を推進するために必要な事項

無電柱化の推進に関する施策等を総合的、計画的かつ迅速に推進するため、以下の事項についても積極的に実施していきます。

（１）啓発活動の強化

無電柱化に関する市民の理解と協力が得られるよう、説明会等を開催し、無電柱化事業についての見識を広めるように努めます。

（２）関係機関との連携強化

無電柱化の実施に際しては、企業者調整会議を開催し、上下水道管やガス管などの埋設企業者や電線管理者との情報共有や工事調整等を行い、支障移設工事や電線・電柱の撤去を含めた工事全体の最適化など、期間短縮を図ります。

（３）他事業との調整

都市計画道路の整備や面的事業等が実施される際には、コスト縮減・工期短縮を図るため、同時施工を前提とした、施工時期等の調整に努めます。併せて、各種事業における無電柱化の推進を関係機関等に要請します。

（４）計画の進行管理

本計画を着実に推進していくため、事業の進捗状況を適切に管理していくとともに、無電柱化の整備状況や新たな整備手法の実用化、国や東京都の無電柱化推進に係る動向等を踏まえながら、適宜、本計画の見直しや改善を行います。

福生市無電柱化推進計画

令和８年３月

発行　福生市　都市建設部　道路下水道課

〒197-8501

東京都福生市本町５番地

電話　042-551-1511（代表）

ホームページ　https://www.city.fussa.tokyo.jp/