

渋谷区無電柱化推進計画(案)

(第1次:2026年~2035年)

令和8年●月

渋谷区

目 次

第1章 計画策定の趣旨と無電柱化の現状	1
1-1 計画策定の背景.....	1
1-2 計画の位置付け.....	2
1-3 計画の期間.....	3
1-4 計画の対象.....	3
1-5 渋谷区における無電柱化の現状.....	4
【参考】無電柱化の一般的な課題.....	7
 第2章 無電柱化の推進に関する基本的な方針	11
2-1 無電柱化推進の3つの柱.....	11
2-2 3つの柱に基づく優先整備路線の選定.....	13
2-3 区民生活に身近な道路における無電柱化検討路線.....	15
2-4 まちづくり関連事業と連携した無電柱化路線.....	15
 第3章 無電柱化の推進に関する目標と方策	16
3-1 無電柱化推進の目標.....	16
3-2 無電柱化を推進するための方策.....	19
【参考】無電柱化を推進するための方策や近年における無電柱化整備手法.....	20

第1章 計画策定の趣旨と無電柱化の現状

1-1 計画策定の背景

昨今、発生している大規模地震や台風等の自然災害においては、倒壊した電柱や電線によりライフラインが遮断されるだけでなく、道路の通行が阻害され、避難路や緊急車両の通行に支障を与えています。また、街中に張り巡らされた電線や林立する電柱は、良好な都市景観を妨げるだけでなく、歩行者や車いす利用者の通行の妨げにもなっています。

このような状況を踏まえ、国では、2016（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、都道府県、区市町村に努力義務として無電柱化の推進に関する施策を総合的・計画的かつ迅速に進めていくことが定められるとともに、2021（令和3）年5月には「無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化の推進に関する基本方針や目標等が定められました。

また、東京都においても、2014（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。さらに、2017（平成29）年9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、2018（平成30）年3月には当条例に基づく「東京都無電柱化計画」を策定、2021（令和3）年6月には「東京都無電柱化計画」が改定され、2040年代に向けた無電柱化の基本的な方針や目標等が定められました。

こうした背景を踏まえ、渋谷区においても無電柱化法に基づき、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て、電線管理者をはじめとする関係事業者の協力を得ながら、積極的に無電柱化を推進していくため「渋谷区無電柱化推進計画」を策定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は、「無電柱化の推進に関する法律」第8条第2項に基づく、渋谷区における無電柱化の推進に関する施策についての計画であり、「渋谷区長期基本計画」や「渋谷区実施計画」等を上位計画とし、区で定めるまちづくりや都市計画に関する計画と連携し、今後の区内における無電柱化の基本的な方針、目標及び施策等を定めます。

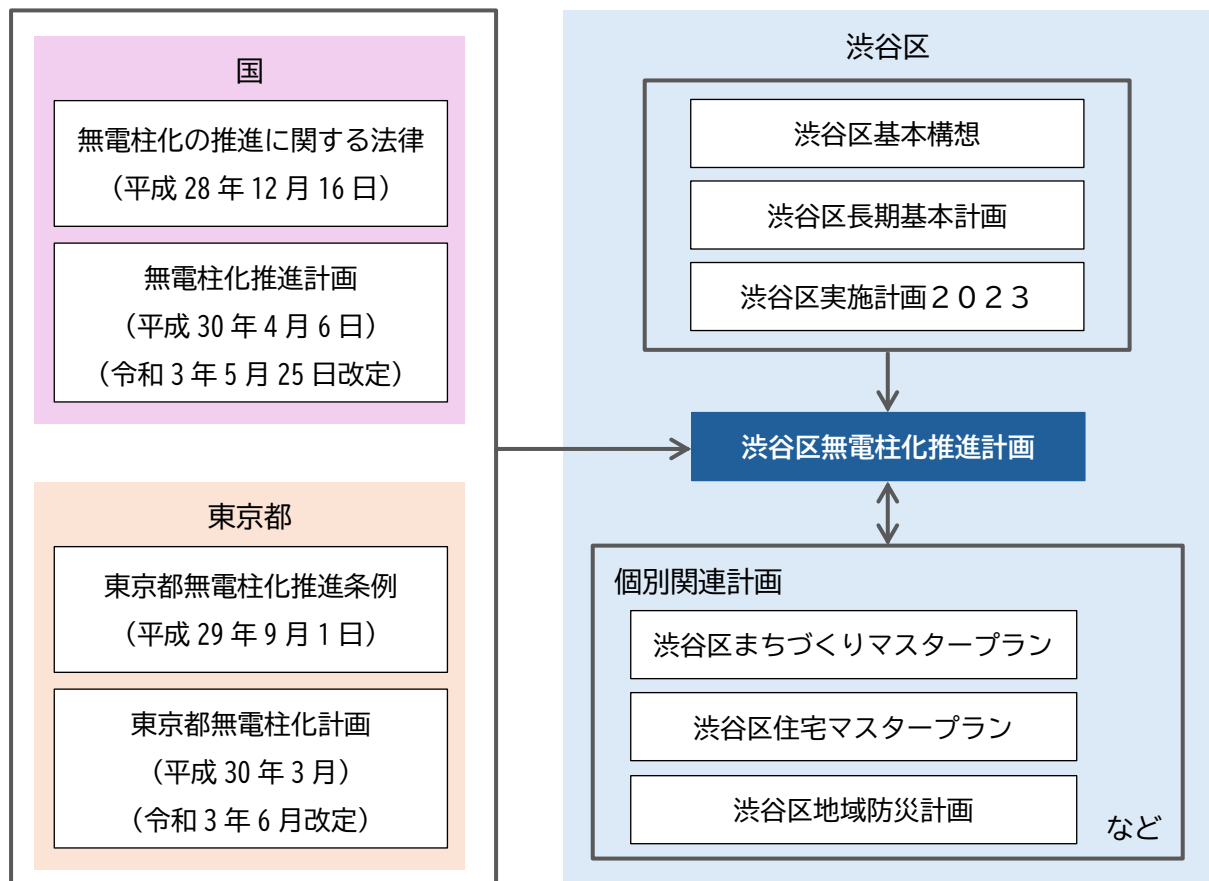


図 1-1 計画の位置付け

1-3 計画の期間

本計画は、2026 年度（令和 8 年度）から 2035 年度（令和 17 年度）までの 10 年間を計画の期間とします。

なお、国や東京都の動向、関連計画の改定及び新技術の開発状況を踏まえ適宜見直しや更新を行っていきます。

1-4 計画の対象

本計画では、全区道を以下の 4 路線に分類し、このうち「無電柱化されていない路線」を計画の対象とします。

■計画対象路線

路 線	定 義
無電柱化されていない路線	計画対象外路線を除く、電線・電柱がある路線

■計画対象外路線

路 線	定 義
無電柱化完了路線	電線類を地中化し、抜柱まで完了した路線及び電線がない路線
無電柱化着手済路線	無電柱化の設計・工事段階にある路線
事業実施予定路線	今後新たに整備する都市計画道路、市街地再開発事業等のまちづくりに伴い無電柱化する路線

1-5 渋谷区における無電柱化の現状

(1) 渋谷区が管理する路線における無電柱化の現状

渋谷区が管理をしている路線における無電柱化の状況としては、全区道の延長約 240km のうち、令和 8 年●月時点の無電柱化整備延長は 21.9km で、整備率 9.1%となっています。

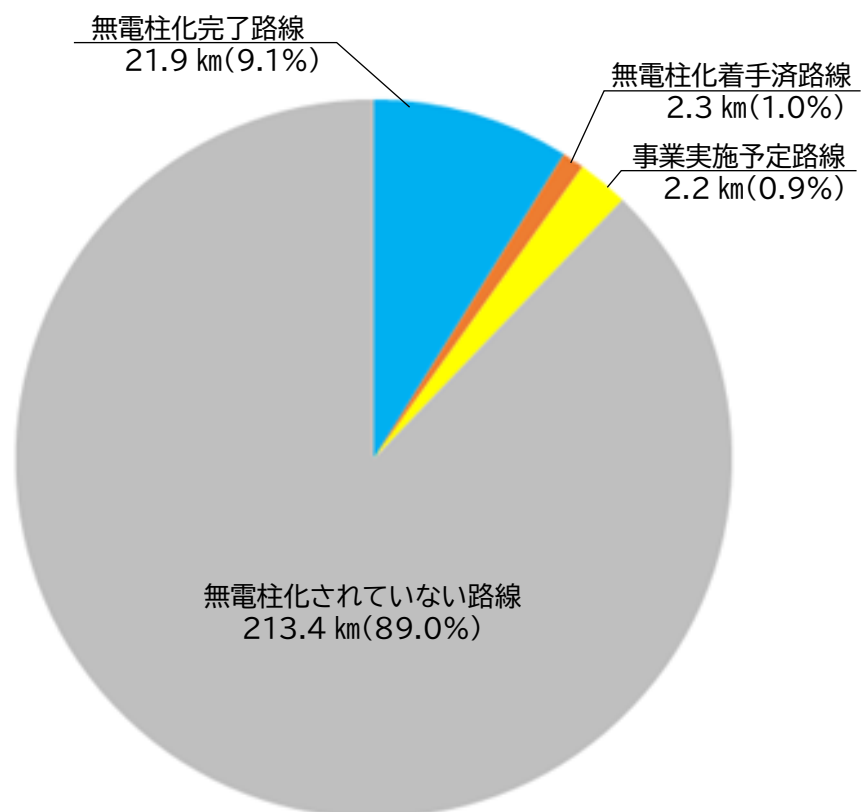


図 1-2 区内の無電柱化状況(令和8年4月現在)

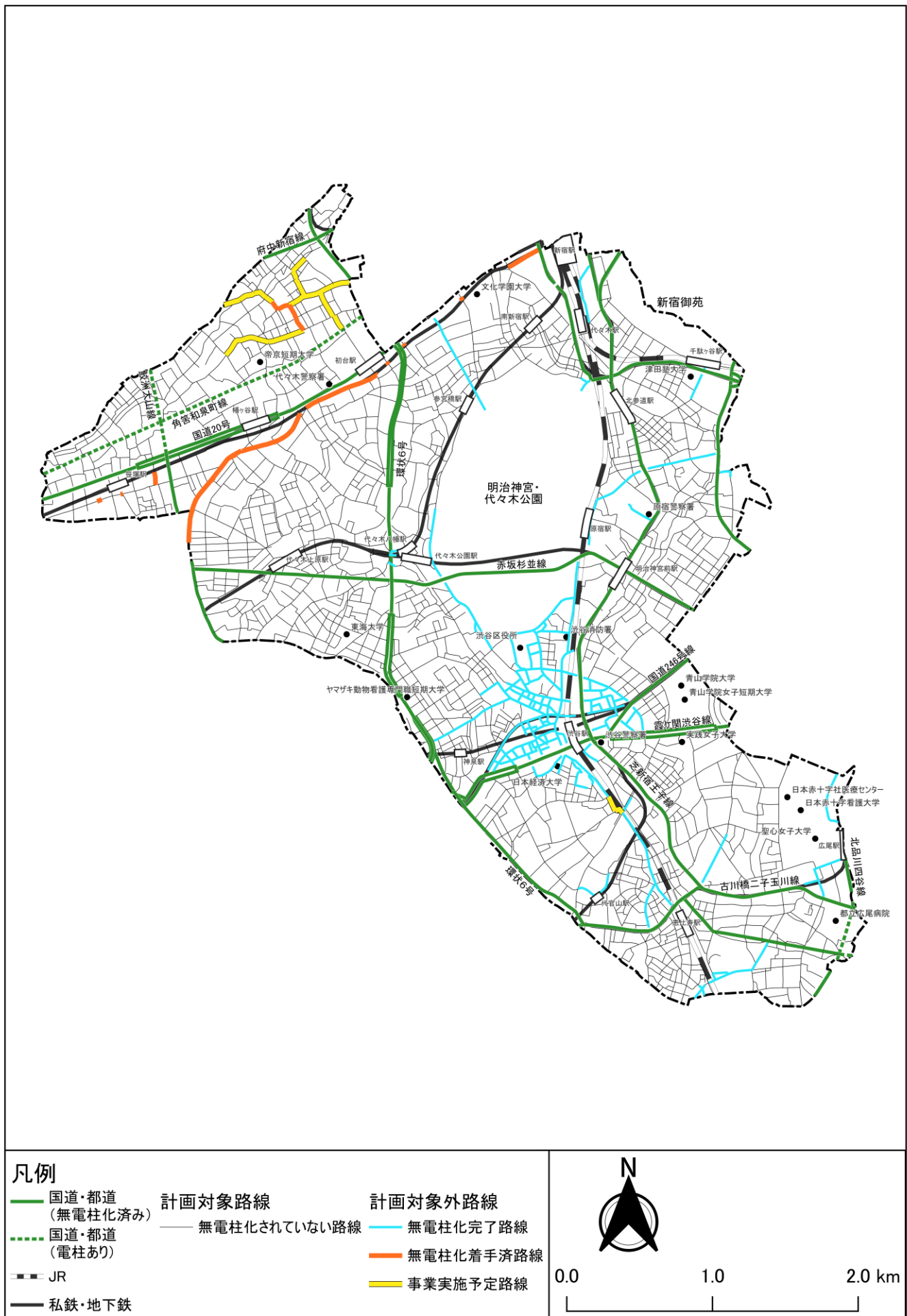


図 1-3 無電柱化現況図

(2)渋谷区の無電柱化推進に向けた課題

区が無電柱化を推進するにあたっては、以下のような“渋谷区ならではの課題”があり、これらへ対応する必要があります。

① 地上機器の設置場所の確保及び施工性

渋谷は、起伏が激しい谷地形が特徴で、標高差は最大で約 35m にも及び、道路も坂道になっている箇所が多くみられます。また、渋谷区道の 9 割以上においては歩道幅員 2.5m 未満または歩道がない道路であることから、無電柱化に必要な地上機器の設置場所を確保することが困難であることや、設置が可能な場合においても施工性が悪いなどの課題があります。

② まちづくりへの配慮

渋谷には、渋谷駅前スクランブル交差点やハチ公像などのランドマークや明治神宮等の大規模緑地があります。また、ファッションやカルチャーの発信地となるような原宿や表参道、恵比寿、代官山等の地域がある一方で、笹塚や幡ヶ谷等においては昔ながらの商店街が残っています。

それぞれの地域特性に合わせた整備を行い、地域ごとのまちづくりに配慮する必要があります。

③ 工事期間の長期化及び整備費用の増大

渋谷は観光のみではなく、ビジネスにおいても多くの人が集まっており、人流や交通が多いことから、無電柱化の整備においては時間的制約を受けるなどの影響により、工事期間の長期化や費用が増大する可能性があります。

④ 狭あいな道路

笹塚や幡ヶ谷、本町などの地域においては道路幅員が 4m 未満の狭あいな道路が多く存在し、緊急車両の通行や災害時における救助・救援活動に支障があります。

狭あいな道路においては、防災上の課題とともに、交差点部の見通しが悪いなどの交通安全上の課題もあります。

⑤ 災害時における道路の安全確保

都立広尾病院は、区部で唯一の広域基幹災害拠点病院に指定されており、区部全体の災害医療体制を指揮・調整する中核拠点となる病院であるため、病院へと繋がる道路の安全の確保が重要です。また、災害発生時には多くの帰宅困難者の発生が予想されているため、人や車両の移動ルートにおける道路の安全確保が課題です。



坂道



人流の多さ



広域基幹災害拠点病院

出典:「渋谷区景観形成ガイドライン」(平成 25 年 3 月、渋谷区)
「東京都立広尾病院」(東京都保健医療局ホームページ)

【参考】無電柱化の一般的な課題

図 1-4 のとおり、東京都内の国道・都道における無電柱化率は 27% となっていますが、都内の道路延長の約 9 割を占める区市町村道での無電柱化率は 2 % 程度です。

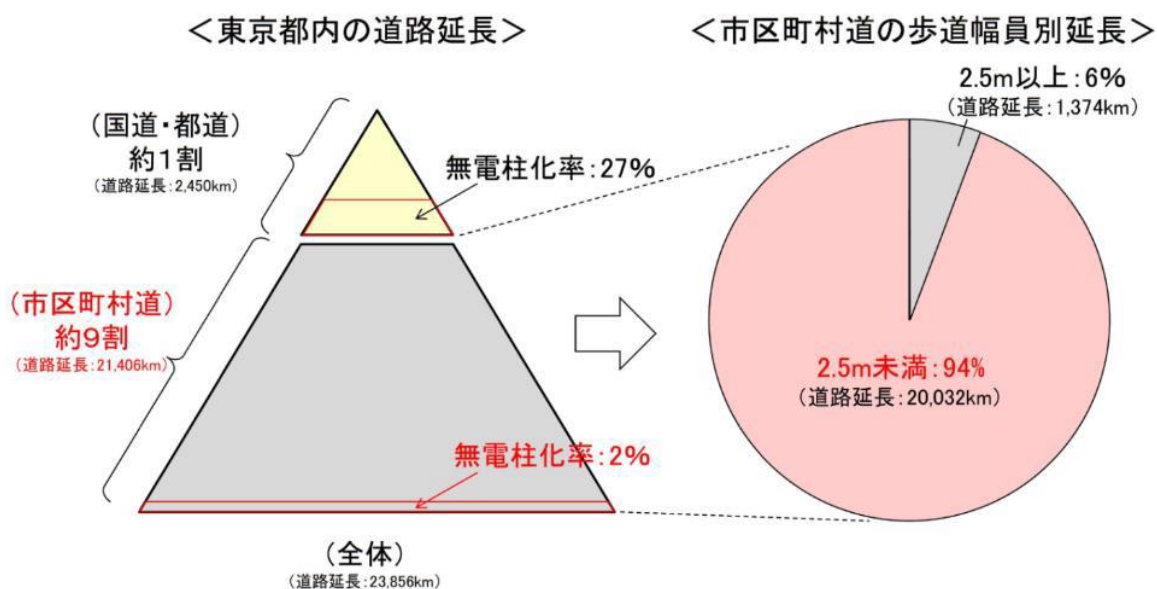
国・東京都・区市町村の道路管理者が無電柱化を行う際は、電線共同溝方式が主な整備手法となっています。

電線共同溝方式では、歩道の幅員を確保しつつ地上機器を設置する必要があることに加え、電線類の管路などを歩道の地下に収容するためのスペースも必要となります。

このことから、原則として 2.5m 以上の歩道幅員が必要だと言われています。

区市町村道においては、歩道幅員が 2.5m 未満または歩道がない道路が多く、地上機器の設置場所や電線類の収容空間の確保ができないことなど、物理的・技術的な課題があります。

また、事業主体である区市町村の多くは、無電柱化のための財政負担が大きく、かつ無電柱化事業の経験や技術的ノウハウ等の蓄積も少ないことから、区市町村道の無電柱化がなかなか進んでいないのが現状です。



出典：「東京都無電柱化計画(改定)」(2021(令和 3)年 6 月、東京都)

図 1-4 区市町村道における無電柱化の実施状況

(1)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、図 1-5 のように約 7 年間の時間を要するとされています。

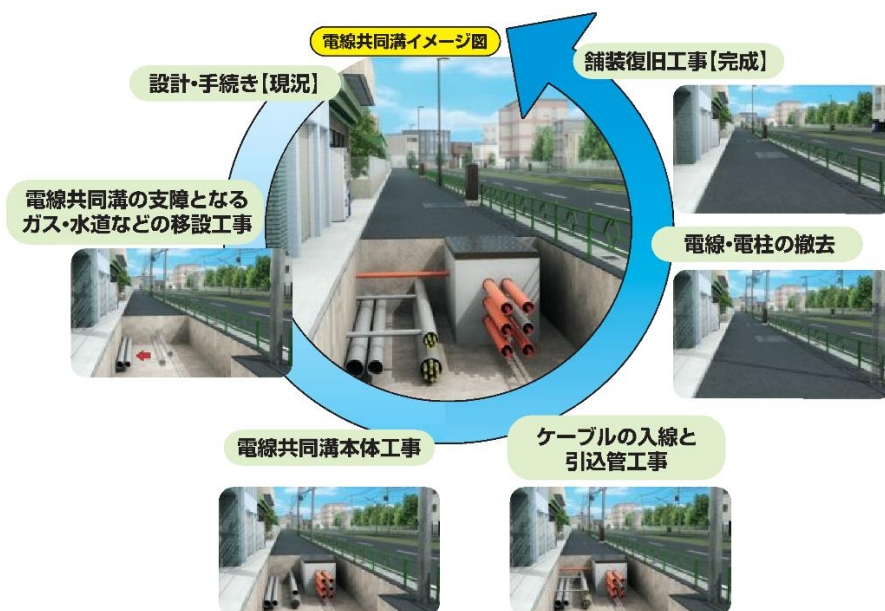
区市町村道等の歩道幅員が 2.5m未満または歩道がない道路では、支障となる埋設物の移設や地上機器の設置に係る調整にさらに時間を要するため、整備期間の長期化が想定されます。

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・手続き							
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							

出典:「東京都無電柱化計画(改定)」(2021(令和 3)年 6 月、東京都)

図 1-5 無電柱化の標準的なスケジュール



出典:「TOKYO WAY」第 6 版(令和 5 年 3 月、東京都建設局道路管理部)

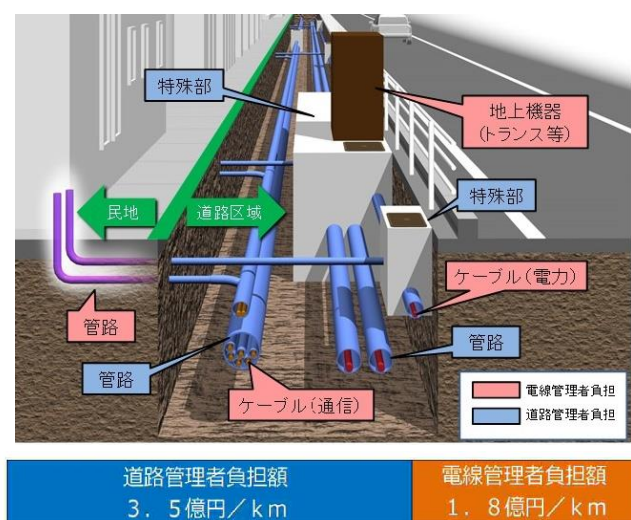
図 1-6 電線共同溝事業の流れ

(2)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）1km あたり約 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（国土交通省調べ）。

区市町村道のような歩道幅員が 2.5m 未満また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削減に向けた取組みを推進していく必要があります。



出典:「東京都無電柱化計画(改定)」(2021(令和3)年6月、東京都)

図 1-7 電線共同溝の整備に係る費用負担

(3)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未満また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、沿道の学校や公園等の公共用地や、民地の空きスペース等を利用するなど、地上機器の設置場所の検討及び調整が必要となっています。



出典:「東京都無電柱化推進計画」(平成26年12月、東京都)

図1-8 公共用地等への地上機器設置イメージ



図1-9 地上機器の標準的な寸法

第2章 無電柱化の推進に関する基本的な方針

2-1 無電柱化推進の3つの柱

無電柱化法では、「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」の3つが目的として掲げられています。

また、「東京都無電柱化計画」（2021（令和3）年6月）では、「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していくこととされています。

渋谷区長期基本計画（平成29年2月）においては、誰もが安全・安心・快適に歩ける歩行空間を確保するための施策として無電柱化を掲げており、また、渋谷区地域防災計画（令和6年3月）においては、「震災時における避難場所への避難の安全性を確保し、救援・消防活動にも有効な幹線道路及び生活道路の整備を進める」と掲げていることから、これら上位計画や関連計画とも整合を図りながら連携していきます。

以上を踏まえ、「渋谷区無電柱化推進計画」では、次の3つの柱を無電柱化の基本的な方針として掲げ、総合的・計画的な無電柱化の推進を図ることとします。

■基本方針1 都市防災機能の強化

「渋谷区地域防災計画」では、避難所までの避難路確保や救助・救援活動に有効な幹線道路の整備や狭い道路の拡幅等を掲げています。

これらとともに無電柱化を推進することで、自然災害による電柱倒壊での道路閉塞を防ぎ、避難や救助活動等の円滑化を確保して防災機能の強化を目指します。



災害時に損傷した電柱・電線のイメージ



無電柱化後のイメージ

撮影地点：広尾二丁目（※写真に加工を加えています）

■基本方針2 安全で快適な歩行空間の確保

「渋谷区長期基本計画」では、安全・安心で快適な歩行空間整備を掲げています。

現在の区道においては、歩道が無いまたは歩道幅員の狭い道路が多く存在し、電柱も多いことから歩行者や車いす利用者の通行の障害となっています。

このため、生活道路や通学路、商店街や福祉施設につながる道路など、特にバリアフリー化が必要な箇所の無電柱化により安全で快適な歩行空間の確保を目指します。



歩道通行の支障となる電柱



無電柱化後のイメージ

撮影地点：広尾二丁目（※写真に加工を加えています）

■基本方針3 良好な都市景観の創出

「渋谷区景観計画」では、渋谷駅を中心とした賑わい・活力のある商業地としての景観、緑豊かで閑静な低層戸建住宅地としての景観、東京を代表する大規模緑地の景観など、賑わいと潤いが共存する景観が渋谷区の大きな特徴とされており、これらの景観特性に応じた景観形成の方針を定めています。

無電柱化により、良好な都市景観の形成に寄与し、渋谷の魅力向上を目指します。



景観上支障となる電柱・電線



無電柱化後のイメージ

撮影地点：広尾二丁目（※写真に加工を加えています）

2-2 3つの柱に基づく優先整備路線の選定

(1) 優先整備路線の選定の考え方

3つの柱を踏まえ、区が計画的に着手する「優先整備路線」を選定します。

「優先整備路線」の選定にあたっては、区内の全区道を対象に、無電柱化状況を整理し、「無電柱化されていない路線」を抽出します。

抽出した「無電柱化されていない路線」を対象に、東京都や区における上位計画・関連計画等に位置付けられた指定路線や、重要な施設の有無などを評価項目とし、3つの柱のうち、「都市防災機能の強化（防災）」及び「安全で快適な歩行空間の確保（空間確保）」に該当する項目で一次評価を行い、該当する項目の数が多い上位路線を抽出します。

その後、一次評価で抽出した路線を対象に、「良好な都市景観の創出（景観）」の項目を含めた、「防災」「空間確保」「景観」で評価を行い、3つの柱に該当する項目の数で二次評価を行い、「優先整備路線」候補を抽出します。

「優先整備路線」候補について、無電柱化された道路とのネットワーク性や沿道の状況、道路横断構成を整理し、無電柱化の施工性の観点から三次評価を行い、優先整備路線を選定します。

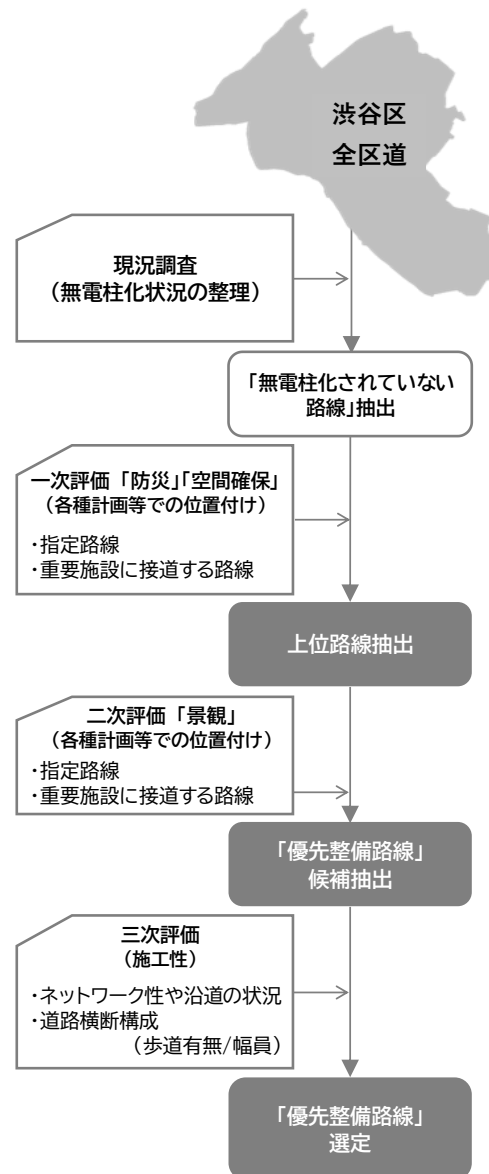


図 2-1 優先整備路線の選定の流れ

(2)「評価指標」による評価

優先整備路線の選定にあたっては、各種指定路線や沿道施設等に接道しているかどうかを「評価指標」とし、該当する項目の数により評価を行いました。評価の各段階の基本的な考え方は、以下のとおりです。

① 一次評価

より高い効果を得るためには、「防災」「空間確保」の観点が重要となります。このため、これらに係る評価指標を設定の上、一次評価を行いました。

【一次評価の主な評価指標】

- ・緊急輸送道路
- ・渋谷区地域防災計画で位置付けられた重要な建物施設(避難所等)に接道する路線
- ・通学路や商店街、福祉施設に接道するなどバリアフリーが必要な道路

② 二次評価

「渋谷区景観計画」における良好な都市環境を形成し、渋谷の魅力向上に寄与するため、これらに係る評価指標を設定し、「防災」「空間確保」を含め二次評価を行いました。

【二次評価の主な評価指標】

- ・一時評価の「防災」「空間の確保」に係る項目
- ・渋谷区景観計画で位置付けられた路線や施設

③ 三次評価

無電柱化の実施にあたっては、電線管路や地上機器を歩道に設置することが一般的であり、歩道の有無や歩道幅員等についても考慮する必要があることから、これらの評価指標による三次評価を行い、「優先整備路線」として選定しました。

無電柱化するためには、第1章【参考】の記載のとおり、歩道の幅員により実現性が異なります。そのため、「優先整備路線」のうち、歩道幅員2.5m以上を有する道路を「早期着手路線」に、歩道幅員2.5m未満または歩道のない道路を「実現性検討着手路線」に分類しました。

【三次評価の評価指標】

- ・ネットワーク性及び沿道の状況
- ・道路横断構成(歩道の有無・歩道幅員)

2-3 区民生活に身近な道路における無電柱化検討路線

渋谷区では多くの商店街が存在し、日常生活に欠かせない場所となっています。

商店街である道路は、買い物や通勤、通学、散歩、ご近所同士での立ち話など、様々な目的で利用される“地域に密着した生活道路”として地域のコミュニティの場になっています。このように、地域住民が頻繁に利用する場所でありながら、交通量の多いところでは、自動車及び自転車、歩行者等が輻輳するなどの危険があります。

このような地域密着型の生活道路においても、将来的には無電柱化を行っていくことを目指し、課題の洗い出しや整備手法の確立などを検討します。

検討にあたっては、利用者が多く、幅員の制限がある商店街のうち、笹塚十号通り商店街をモデルケースとし、今後、検討を行います。

2-4 まちづくり関連事業と連携した無電柱化路線

渋谷区ではこれまで、都市計画道路等の新設・拡幅による無電柱化を実施してきました。また、再開発事業等においては無電柱化が義務化されており、事業者との調整を行ってきました。

渋谷区では引き続き、まちづくり事業等と連携・調整を行いながら無電柱化を推進することにより効率的かつ効果的な整備を行います。

表 2-1 都市計画道路事業及びまちづくり関連事業

事業名・計画名
東京都市計画道路事業幹線街路補助線街路第 18 号線
玉川上水旧水路緑道再整備
主要生活道路のネットワーク化プロジェクト (本町地区防災都市づくりグランドデザイン)
東京都市計画都市再生特別地区(新宿駅西南口地区)
笹塚駅南口東地区再開発事業

第3章 無電柱化の推進に関する目標と方策

3-1 無電柱化推進の目標

■ 優先整備路線

① 早期着手路線

早期着手路線は歩道幅員 2.5m 以上を有することから、地上機器を設置しても十分な幅の歩道が確保でき、さらに、既設の上下水道やガス等の管路を避けて電線共同溝の管路を埋設できる等、施工性に優れています。

以上のことから、表 3-1 のとおり約 5.1 km の路線について、計画期間内での事業着手を目指します。

表 3-1 早期着手路線

路線名	区 間	延 長
特別区道第 9 号路線	本町一丁目	約 0.3km
特別区道第 631 号路線	千駄ヶ谷一丁目～神宮前二丁目	約 0.7km
特別区道第 859 号路線	代々木神園町	約 0.8km
特別区道第 872 号路線	恵比寿西一丁目～渋谷四丁目	約 1.6km
特別区道第 880 号路線	広尾一丁目～広尾四丁目	約 0.9km
特別区道第 1052 号路線	代々木一丁目～代々木三丁目	約 0.8km
合 計		約 5.1km

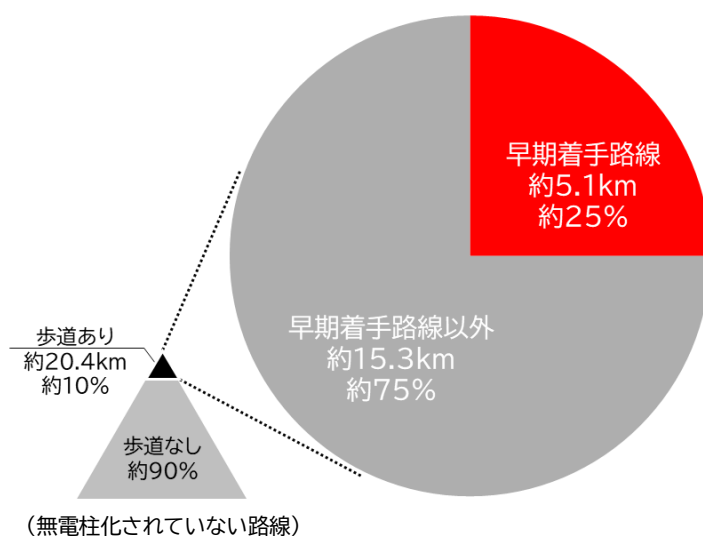


図 3-1 歩道がある路線の整備延長

② 実現性検討着手路線

実現性検討着手路線は、歩道幅員が 2.5m 未満または歩道がないことから、地上機器の設置に係る調整や支障となる埋設物の移設が必要になる等、施工性に課題があります。そのため、それらの具体的な計画を作成しながら、無電柱化の実現性について検討することが必要です。

以上のことから、表 3-2 のとおり約 4.4 km の路線について、計画期間内で検討を行います。

表 3-2 実現性検討着手路線

路線名	区 間	延 長
特別区道第 547 号路線	渋谷三丁目～東一丁目	約 0.7km
特別区道第 855 号路線	西原一丁目～代々木四丁目	約 1.1km
特別区道第 862 号路線	松濤二丁目～宇田川町	約 0.9km
特別区道第 868 号路線	代々木二丁目～千駄ヶ谷一丁目	約 1.7km
合 計		約 4.4km

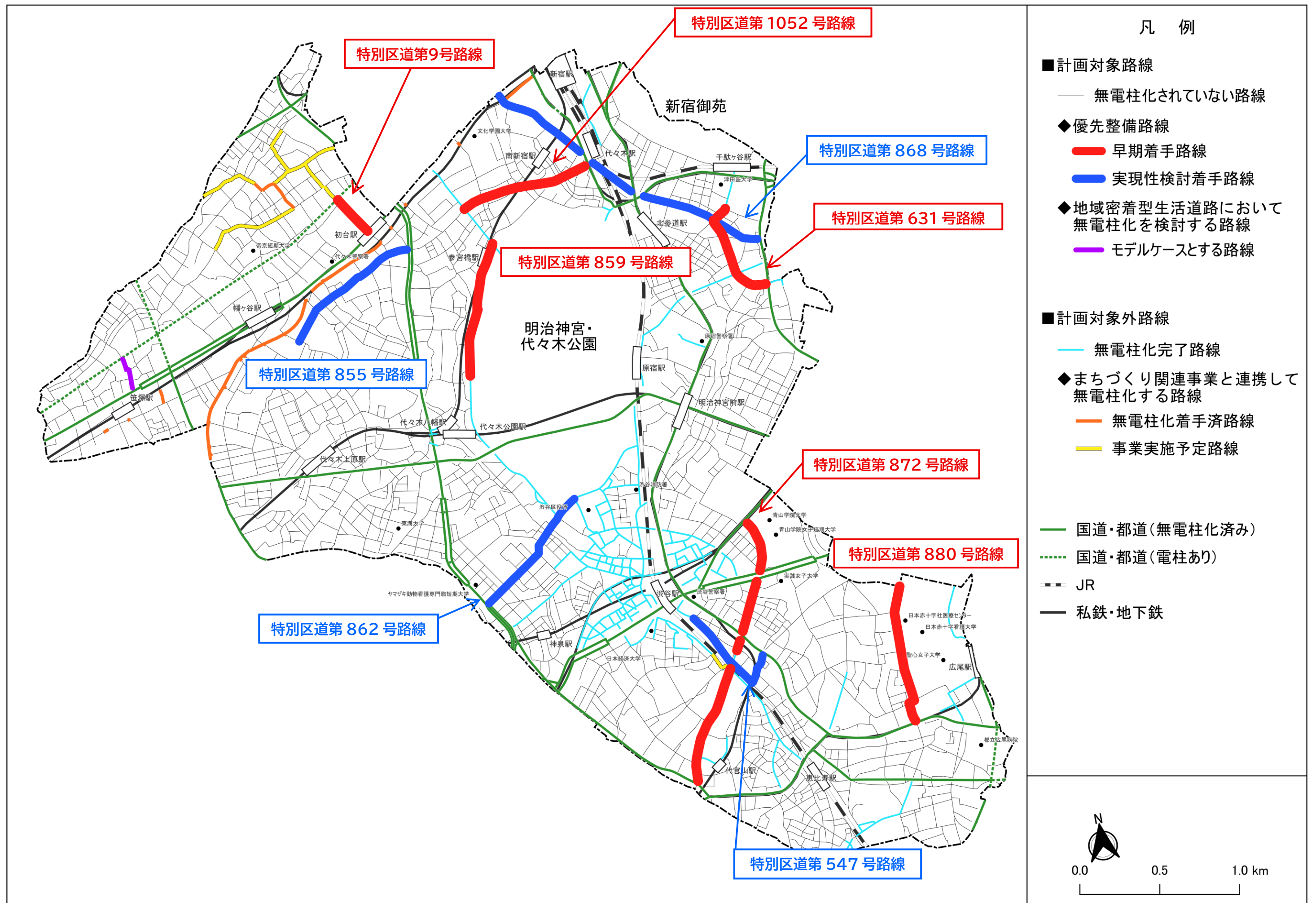


図 3-2 優先整備路線等位置図

3-2 無電柱化を推進するための方策

無電柱化を推進するため、以下の方策で実施します。

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、コスト縮減・工期短縮に努めます。

② 多種多様な整備手法の活用

狭あいな道路や歩道が無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を活用するとともに、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検討していきます。また、地上機器の設置数を抑えることができるソフト地中化方式の採用に向けた検討を行うなど、多種多様な整備手法の活用を図ります。

③ 補助制度を活用した財源確保

国の「社会資本整備総合交付金」や東京都の「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、東京都の「無電柱化チャレンジ支援事業制度」を有効活用し、財源を確保しながら無電柱化の推進を図ります。

④ 計画の進行管理

計画の着実な進行管理に向け、PDCA サイクルによる事業の進捗状況を適切に管理します。また、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に関する動向等を踏まえながら、適宜計画の見直しを図ります。

【参考】無電柱化を推進するための方策や近年における無電柱化整備手法

(1) 無電柱化を推進するための方策

① コスト縮減・工期短縮に向けた更なる取組みの実施

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)
<p>現行より浅い位置に埋設</p>  <p>管路の事例（国内）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） 	<p>小型化したボックス内にケーブルを埋設</p>  <p>小型ボックスの事例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） 	<p>ケーブルを地中に直接埋設</p>  <p>直接埋設の事例（京都）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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）

出典：「無電柱化の推進のための新たな取り組み」「低コスト手法の取組状況」(国土交通省ホームページ)

参考写真-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

② 多種多様な整備手法の活用



出典:「電線共同溝整備の工程」(国土交通省ホームページ)

参考写真-2 地上機器の設置場所の例

③ 補助制度を活用した財源確保



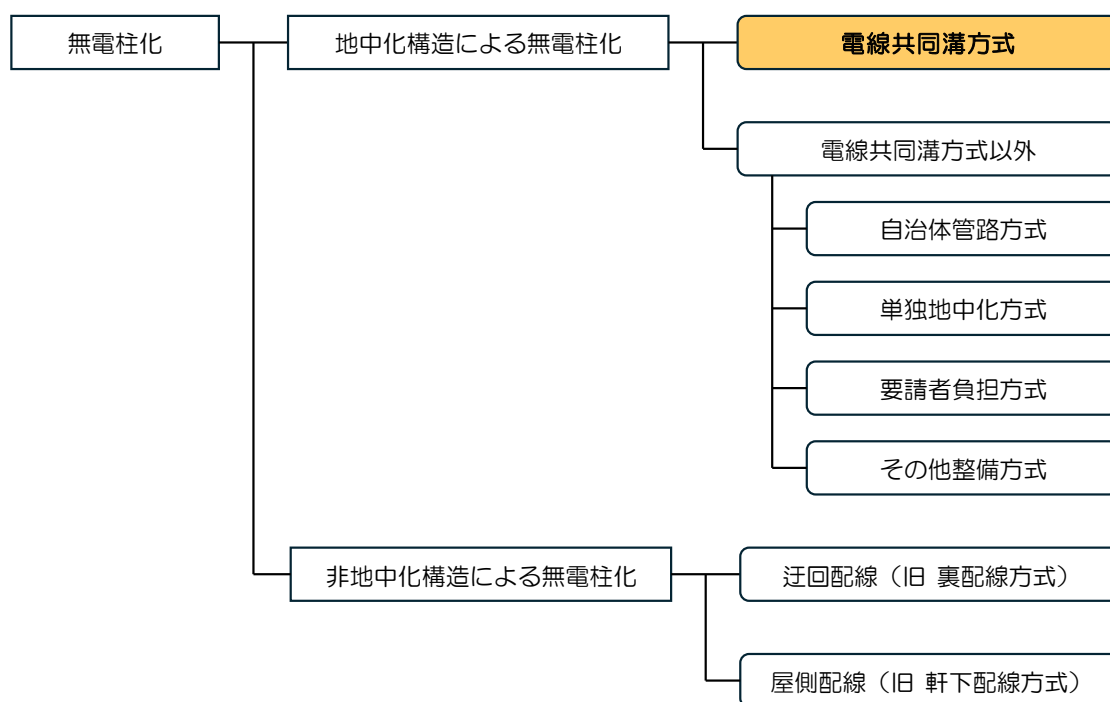
出典:「区市町村道の無電柱化事業に対する支援」(東京都 建設局ホームページ)

参考図-1 東京都の無電柱化チャレンジ支援事業制度の概要

(2)無電柱化の整備手法

無電柱化は、「地中化構造」によるものと「非地中化構造」によるものに大別され、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。

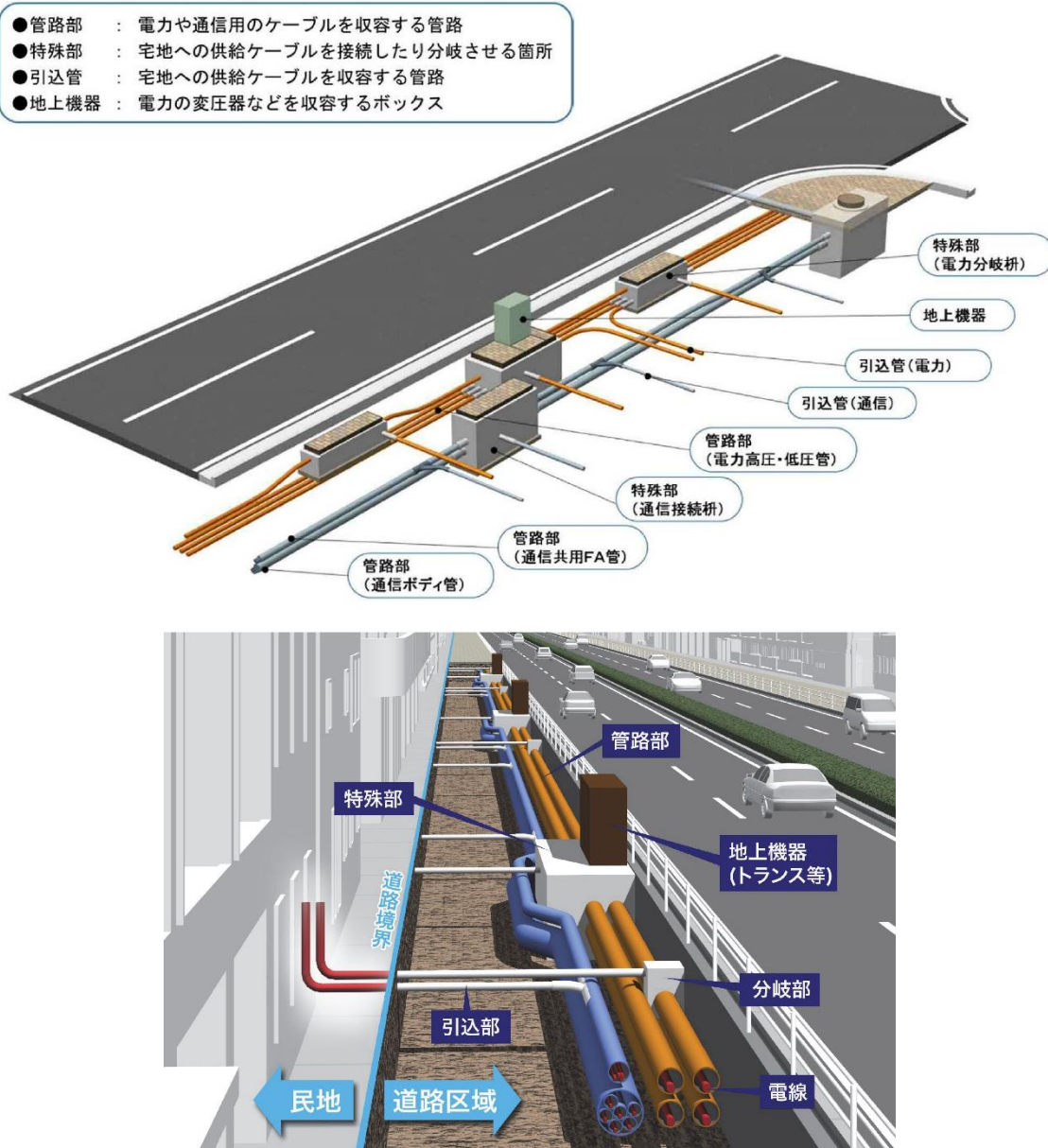


参考図-2 無電柱化の整備手法

(3)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。

整備にあたって一般的には、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。



出典(上):「東京都無電柱化計画(改定)」(2021(令和3)年6月、東京都)

(下):「無電柱化低コスト手法の技術的検証内容」(第1回 無電柱化低コスト手法技術検討委員会、国土交通省ホームページ)

参考図-3 電線共同溝のイメージ

(4)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、以下の手法があります。

《電線共同溝方式以外の方式》

- ・自治体管路方式

地方公共団体が管路設備を敷設する手法である。

構造は電線共同溝とほぼ同じ管路方式が中心であり、管路等は、道路占用物件として地方公共団体が管理する方式

- ・単独地中化方式

電線管理者が自らの費用で地中化を行う方式

- ・要請者負担方式

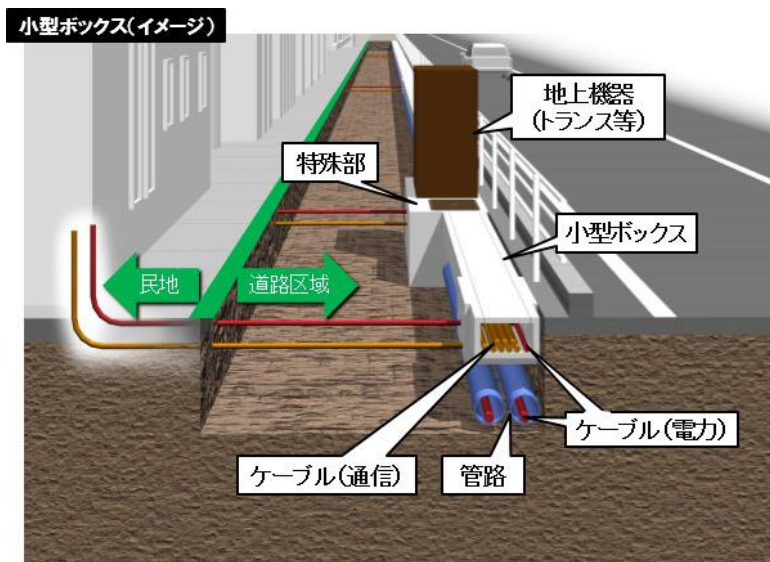
優先度が低いとされた箇所等において無電柱化を実施する場合に用いる手法であり、原則として費用は全額要請者が負担する方式

《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

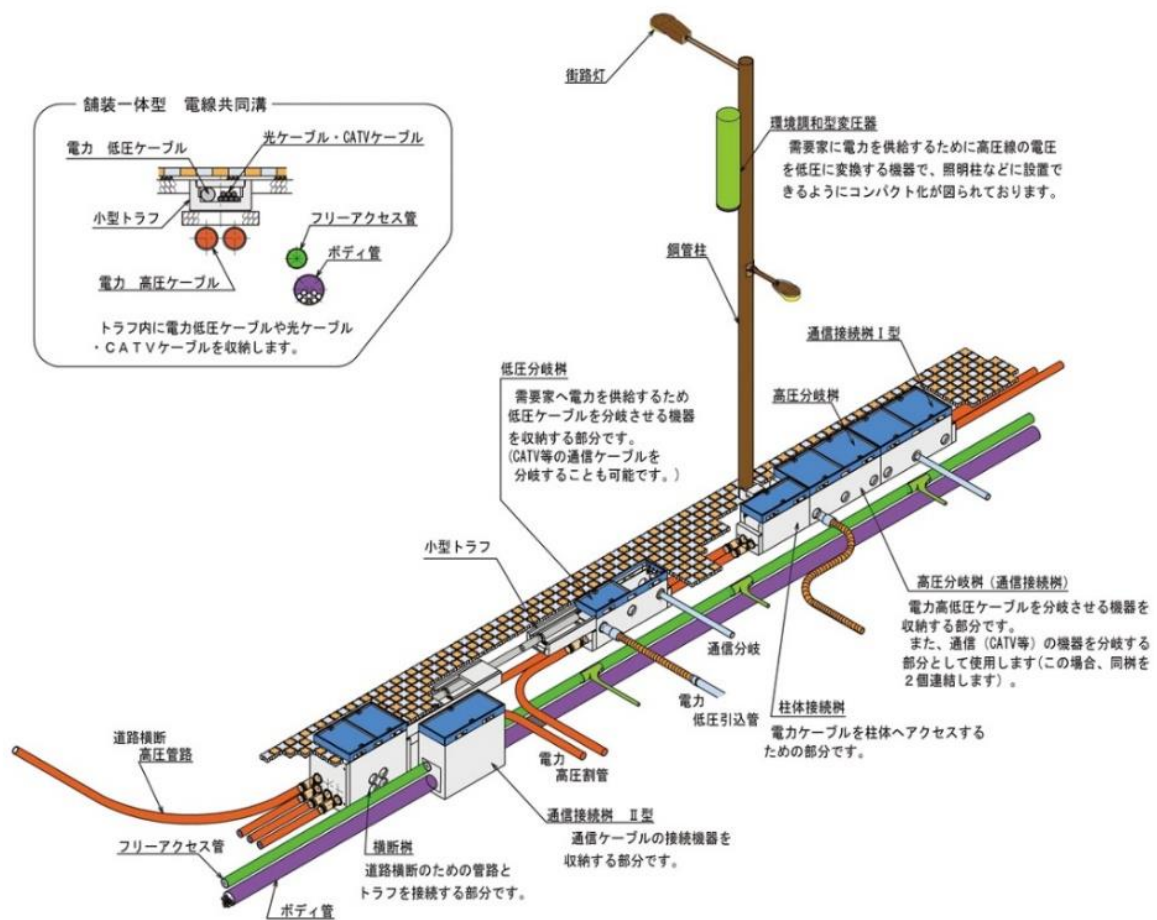
- ・ソフト地中化方式：地上機器と街路灯を一体化（柱上トランス）させた方式

- ・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



出典：「無電柱化の推進 低コスト手法の検討 検討中の手法」(国土交通省ホームページ)

参考図-4(1)小型ボックス方式のイメージ



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)

参考図-4(2)ソフト地中化方式のイメージ

《非地中化構造》

- ・迂回配線（旧 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
- ・屋側配線（旧 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

<p>■迂回配線（旧：裏配線方式） 無電柱化する道路の裏通りから配線する方法</p>	<p>■屋側配線（旧：軒下配線方式） 電線類の一部を軒下や壁面に設置する方法</p>
<p>整備前</p> <p>整備後</p> <p>福島県南会津郡下郷町大内宿</p>	<p>【軒下配線の状況】</p> <p>石川県金沢市</p>

資料：「無電柱化の概要について」（令和6年5月、国土交通省）

参考図-4(3)迂回配線方式と屋側配線方式

【渋谷区無電柱化推進計画】

発 行 :渋谷区
〒150-8010 東京都渋谷区宇田川町 1-1
電話 03-3463-1211(代表)

発行年月 :令和 8 年●月

編 集 :渋谷区土木部道路課
