

川崎市無電柱化推進計画



令和 2年 3月

(令和 7年 3月「無電柱化整備対象路線図」更新)

川崎市

目 次

1	背景と目的	
1)	背景	・・・ 1
2)	目的	・・・ 1
2	これまでの取り組み	
1)	本市における基本的な考え方	・・・ 2
2)	これまでの取り組みの成果	・・・ 3
	・具体的な整備例	・・・ 4～5
3)	事業の課題と国の動向	・・・ 6
3	川崎市無電柱化整備基本方針	
1)	整備の視点	・・・ 7～11
2)	重点エリアの考え方	
	I 安全で快適な歩行空間の確保	・・・ 12
	II 都市防災機能の向上	・・・ 13
	III 安定したライフラインの提供・情報通信ネットワークの信頼性向上	・・・ 14
	IV 良好な都市景観の向上	・・・ 15
3)	川崎市無電柱化整備基本方針の重点エリア平面図	・・・ 16
	無電柱化整備対象路線図	・・・ 17

1. 背景と目的

1) 背景

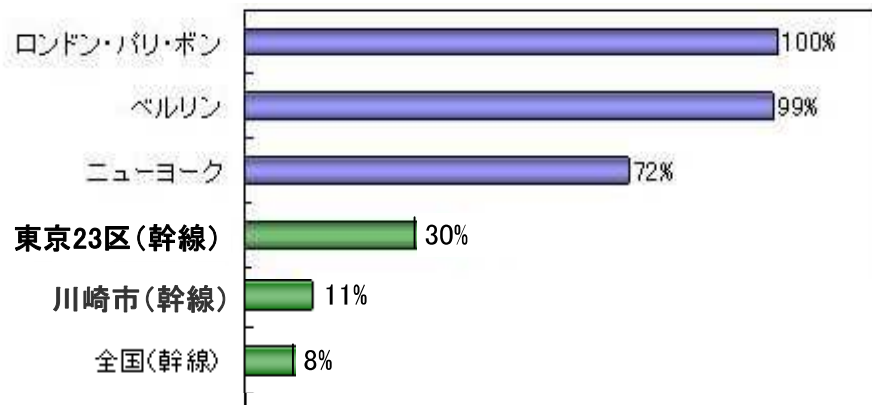
電柱及び電線は、日常生活を送る上で必要なインフラと位置付けられていますが、道路を占有することにより、景観を損ねる要因となっています。また、震災や台風などの災害時、電柱の倒壊や電線の切断により、緊急作業の阻害となるケースが多く見られます。

国の無電柱化計画においては、対象道路が昭和61年当初、大都市中心部の幹線道路と限定されていましたが、徐々に市街地の幹線道路や中規模な商店街等に範囲を広げ、現在は非幹線の道路にも無電柱化を進める方針のもと、取り組んでいるところです。

しかし、日本の無電柱化率は、世界的に見ても市街地の幹線道路で8%程度の低い水準であり、川崎市の幹線道路においては、129kmのうち14kmと未だ11%程度の状況にあります。

このため、全国的に無電柱化の一層の推進が求められています。

【欧米主要都市と日本の都市の地中化の現状】



※1 海外の都市は電気事業連合会調べによる1977年の状況(ケーブル延長ベース)

※2 日本の状況は国土交通省調べによる2008年度末データベースより、無電柱化延長と幹線道路延長の割合(トンネル、橋梁などの無電柱化不要箇所は含まない)

※3 幹線(幹線道路): 市街地の一般国道、都道府県道

※4 川崎市のデータは、直轄国道を含む一般国道及び県道の無電柱化延長による。また、幹線総延長は、重複の区域を含む。

2) 目的

本市では、昭和56年からJR川崎駅を中心に無電柱化(電線類地中化)の整備を進めており、その後、国の無電柱化計画である、昭和61年の第1期から現在の「第6期無電柱化推進計画」【平成21年度～25年度】に至る5ヵ年計画に順次位置づけを行い、安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の向上など次の頁に掲げる4つの基本的な考え方のもと、無電柱化の推進に取り組んできたところです。

さらに、平成22年2月、無電柱化の一層の推進を図るため、国土交通省の「無電柱化に係るガイドライン」において、地域の実情に応じた地中化方式以外の無電柱化などの推進方策などが示されたところです。

こうした国の動向を踏まえ、本市においても、4つの基本的な考え方のもと整備を進めていく上での視点として、重点化するエリアを設定するなどの方向性を定める「川崎市無電柱化整備基本方針」を策定し、より一層円滑かつ効率的な無電柱化の推進を図るものです。

2. これまでの取り組み

1) 本市における基本的な考え方

本市では、次の基本的な考え方に基づき、無電柱化を推進してきました。

I 安全で快適な歩行空間の確保

無電柱化を図ることにより、歩道が広く使える区間が増えるため、安全で利用しやすいバリアフリーの歩行空間の確保に寄与します。

また、信号機や道路標識が見やすくなるなど、道路の見通しを改善し、交通安全の向上に寄与します。

II 都市防災機能の向上

無電柱化を図ることにより、地震や台風などの災害時に電柱が倒れたり、電線が切れたりする危険性がなくなるため、災害時における緊急車両の円滑な通行に寄与するとともに、本市の防災対策に大きく貢献します。

III 安定したライフラインの提供・情報通信ネットワークの信頼性向上

無電柱化を図ることにより、震災等における電柱の倒壊や電線の切断をはじめ、強風・雷等の過酷な自然条件における被害を軽減し、電力・通信サービスの安定供給・信頼性の向上に寄与します。

IV 良好な都市景観の向上

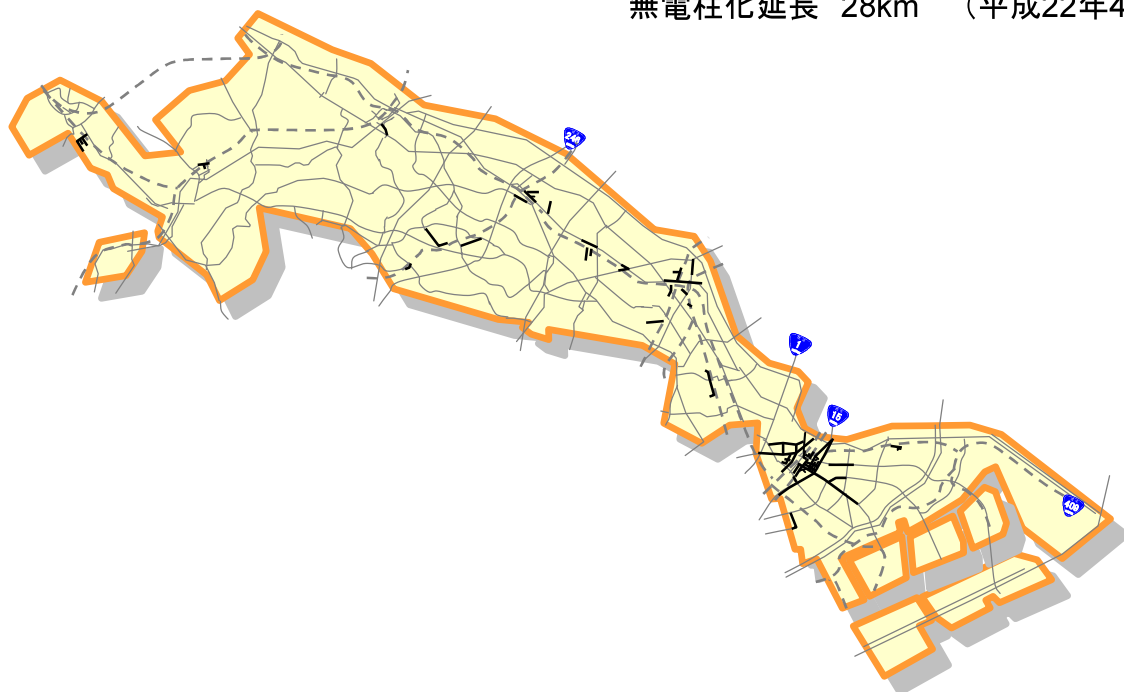
無電柱化を図ることにより、地上に張りめぐらされた電線や林立した電柱がなくなり、良好な都市景観の向上に寄与します。

2)これまでの取り組みの成果

昭和56年から無電柱化(単独地中化)がスタートし、国土交通省の無電柱化推進計画に基づき、関係者間の協力のもと積極的に推進を図ってきました。さらなる無電柱化延長増加を図るために、道路拡幅事業や市街地整備等と合わせた無電柱化の推進にも取り組んできました。平成22年4月末日現在、本市が管理する道路のうち無電柱化が完成した延長は約28km(1.1%)となっています。

川崎市管理道路延長 2,459km(平成22年4月1日)

無電柱化延長 28km (平成22年4月末)



計画期	年度	年数	無電柱化延長(km)	主な路線
計画期外	S56 ~ S60	5年間	4.35	主要地方道川崎府中(川崎区)
第1期電線類地中化計画	S61 ~ H 2	5年間	7.21	県道川崎町田
第2期電線類地中化計画	H 3 ~ H 6	4年間	3.83	主要地方道川崎府中(幸区)
第3期電線類地中化計画	H 7 ~ H10	4年間	5.04	主要地方道東京丸子横浜
新電線類地中化計画(第4期)	H11 ~ H15	5年間	3.91	主要地方道鶴見溝ノ口
無電柱化推進計画(第5期)	H16 ~ H20	5年間	2.80	市道溝口130号線
第6期無電柱化推進計画	H21 ~ H25	5年間	1.14 ※	市道新百合ヶ丘駅北口線
合 計			28.28	

※H22.4末までの整備済延長

具体的な整備事例 1

武蔵小杉駅周辺(市道川崎駅丸子線)



- ・ 無電柱化により歩道が広く使えるようになり、車イスやベビーカーの人にとっても、良好な通行空間として、歩道の機能が向上します。
- ・ バリアフリーの観点からも、高齢者や障害者に対し、より安全なスペースを確保することが可能となります。
- ・ 電柱や電線類がなくなると、道路の見通しが良くなり、信号機や道路標識が見やすくなります。

具体的な整備事例 2

川崎駅西口周辺(市道中幸町8号線)



- ・ 上空に張られていた電線類が道路の地下に收容され、美しい街並みが形成されます。
- ・ 無電柱化により良好な市街地景観を形成するとともに、市街地の活性化や資産価値向上に寄与します。

2) 事業の課題と国の動向

無電柱化の整備については、一般の道路整備にくらべ電線管理との調整や法的な手続きも多く、1路線(200～500m程度)の完成までに概ね4年程度の工事期間が必要とされています。

また、整備にかかる費用についても、一般の道路整備よりも財政負担が大きくなることから、無電柱化の推進にあたっては、無電柱化の基本的な考え方を踏まえ、限られた財源で早期の効果発現が見込めるような取組を推進していく必要があります。

国土交通省から次のような「無電柱化に係るガイドライン」(平成22年2月24日)が示されております。

「無電柱化に係るガイドライン」に関して

効率的な無電柱化の推進

①同時施工

歩道整備等の道路事業等が電線共同溝と同時期に計画される場合、同時に施工するものとする。

②地中化以外の手法の活用

条件の整う箇所では、軒下、裏配線等の手法を地域の実情に応じ活用する。

③浅層埋設方式

従来よりもコンパクトな浅層埋設方式を活用する。

④既存ストックの有効活用

既設の地中管路について、管路所有者と協議の上、可能であれば、電線共同溝等の一部として活用する。

- ・事業を推進するため、他工事との同時施工により経費の軽減を図るとともに、事業進捗の向上を図る。
- ・地域の実情に応じ、裏配線や軒下配線など、地中化以外の無電柱化も推進する。

費用負担について

①地中化方式

- 1) 電線共同溝 …… 道路管理者及び電線管理者
- 2) 自治体管路方式 …… 地方公共団体及び電線管理者
- 3) 要請者負担方式(注) …… 要請者

②地中化以外の無電柱化方式

1) 軒下配線

工事費 …… 電線管理者または、要請者
移設補償 …… 道路管理者

2) 裏配線

工事費 …… 電線管理者または、要請者
移設補償 …… 道路管理者

(注) 要請者負担方式：優先度が低い箇所において、要請者が費用を全額負担し、実施される手法。

- ・要請者負担方式が加わったことで、工事費を民間が負担し、本市の費用負担を軽減できる。
- ・道路整備が伴うなどの一定条件を満たした場合、裏配線や軒下配線に伴う移設費用を道路管理者が補償できることとなり、事業の選択肢が増える。

3 川崎市無電柱化整備基本方針

(1) 整備の視点

視点(1)路線及び用途

地域の骨格となる都市計画道路を中心とした県道などの幹線道路や主な市道を優先的に無電柱化の整備を進めます。また、用途地域としては、歩行者や自動車の利用頻度の高い商業系地域及び住居系地域で、かつ人口集中地区を優先して無電柱化を進めることで、地域の生活基盤となる道路整備に貢献します。

視点(2)道路の幅員

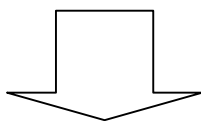
市が行う無電柱化としては、概ね電線共同溝の整備となります。電線共同溝は基本的に歩道下に電線を地中化するものであり、それに伴い、変圧器などの地上機器を歩道内に設置することから原則、両側に歩道幅員2.5m以上及び道路幅員12m以上の道路を対象として無電柱化を推進します。

視点(3)事業などへの支援

- ・ 市街地再開発事業や土地区画整理事業、大規模民間開発において、民間開発事業者等に対して無電柱化の協力を依頼するとともに、道路管理者による技術支援を行い、効率的な取組を推進します。
- ・ 歩道が狭い、あるいは歩道の設置されていない道路等で地中化による無電柱化が困難な箇所においては、民間の家屋に設ける軒下配線や裏配線等の無電柱化を推奨するとともに支援を行います。

視点(4)重点エリア整備の推進

- ・ 路線整備については、川崎市の道路整備プログラムに位置付けられた道路を基本に、各重点エリアの条件等を考慮した上で対象路線を選定し、整備を推進していきます。
- ・ 面的整備については、重点エリア内で再開発事業や大規模開発事業との整備に合わせた箇所、無電柱化が可能な箇所の整備を推進していきます。



整備路線の選定

無電柱化事業については、川崎市無電柱化整備基本方針に基づくとともに、本市の実行計画や道路整備プログラム等との整合や国土交通省の無電柱化推進計画の動向を踏まえ、概ね3カ年程度の整備路線の選定を行い、順次、事業を進めてまいります。

3 川崎市無電柱化整備基本方針

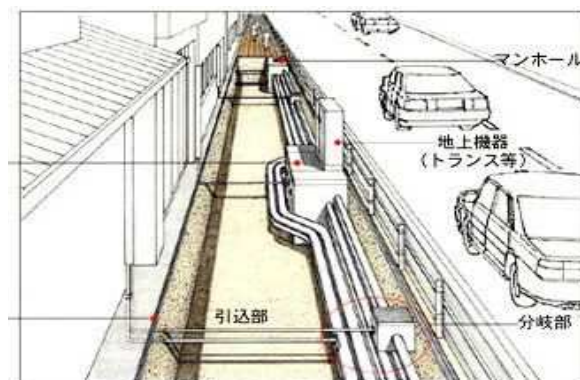
1)整備の視点

視点(2) 道路の幅員

電線共同溝は基本的に歩道下に電線を埋設するとともに、変圧器などの地上機器を歩道内に設置することから原則、両側に歩道幅員2.5m以上及び道路幅員12m以上の道路を対象として無電柱化を推進します。



地上機器



出典：国土交通省
「無電柱化推進計画」に係る運用と解説

3 川崎市無電柱化整備基本方針

1)整備の視点

視点(3)事業などへの支援

・市街地再開発事業や土地区画整理事業、大規模民間開発において、民間開発事業者等に対して無電柱化の協力を依頼するとともに、道路管理者による技術支援を行い、効率的な取組を推進します。

武蔵小杉駅周辺

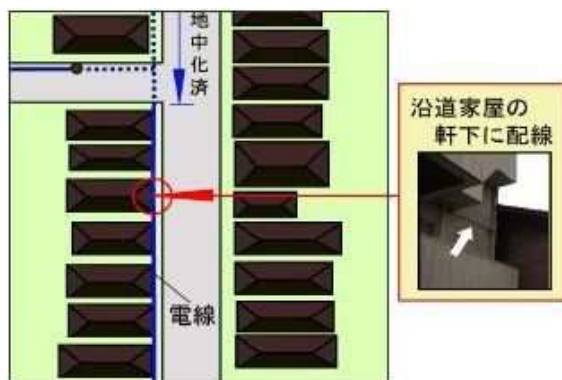


宮前区宮崎地内



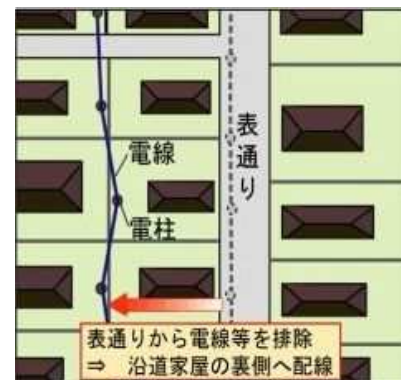
・歩道が狭い、あるいは歩道の設置されていない道路等で地中化による無電柱化が困難な箇所においては、民間の家屋に設ける軒下配線や裏配線等の無電柱化を推奨するとともに支援を行います。

軒下配線



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。

裏配線



無電柱化したい主要な通りの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き、主要な通りを無電柱化する手法です。

出典：国土交通省
「無電柱化推進計画」に係る運用と解説

3 川崎市無電柱化整備基本方針

1)整備の視点

視点(4)重点エリア整備の推進

- ・ 路線整備については、整備効果の高い箇所の選定と事業の重点化を図るために策定された「川崎市の道路整備プログラム」に位置付けられた道路を基本に、各重点エリアの条件等を考慮した上で対象路線を選定し、整備を推進していきます。
- ・ 面的整備については、重点エリア内で再開発事業や大規模開発事業との整備に合わせた箇所で、無電柱化が可能な箇所の整備を推進していきます。

重点エリア

無電柱化の基本的な考え方に基づき、本市が無電柱化を優先的に整備することが望ましいと位置づけるエリア

Ⅰ「安全で快適な歩行空間の確保」

エリア① 主要駅周辺

エリア② 区役所周辺

エリア③ バリアフリー重点整備地区

安全で快適な歩行空間の確保に向け、鉄道駅周辺やバリアフリー重点整備地区、区役所周辺において、無電柱化を推進していきます。

Ⅱ「都市防災機能の向上」

エリア④ 緊急交通路等

都市防災機能の向上に向け、川崎市道路整備プログラム等にて整備していく路線について、無電柱化を推進していきます。

エリア① 主要駅周辺(再)

エリア② 区役所周辺(再)

防災拠点の位置付け

Ⅲ「安定したライフラインの提供・情報通信ネットワークの信頼性向上」

エリア① 主要駅周辺(再)

エリア② 区役所周辺(再)

エリア④ 緊急交通路等(再)

Ⅳ「良好な都市景観の向上」

エリア⑤ 景観計画特定地区・都市景観形成地区

良好な都市景観の向上に向け、景観法に定める景観計画特定地区や都市景観条例に定める景観形成地区において、無電柱化を推進していきます。

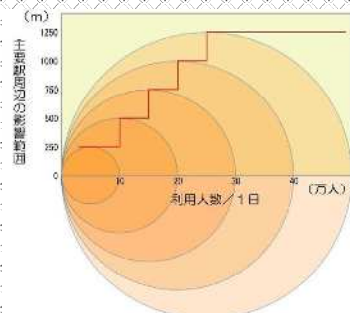
2) 重点エリアの考え方

Ⅰ 安全で快適な歩行空間の確保

- ・電柱や電線が無くなることで道路の見通しがよくなり、信号や道路標識が見やすくなります。
- ・歩道が広く利用できることで車イスやベビーカーの人にとっても、通行空間としての機能が向上します。

エリア① 主要駅周辺

主要駅周辺は、交通結節点として、歩行者が集中的に行き交うエリアであり、歩行者の通行環境の確保を求められています。駅の規模、駅利用人数により半径の大小を決めることで、必要十分なエリア整備を進めます。



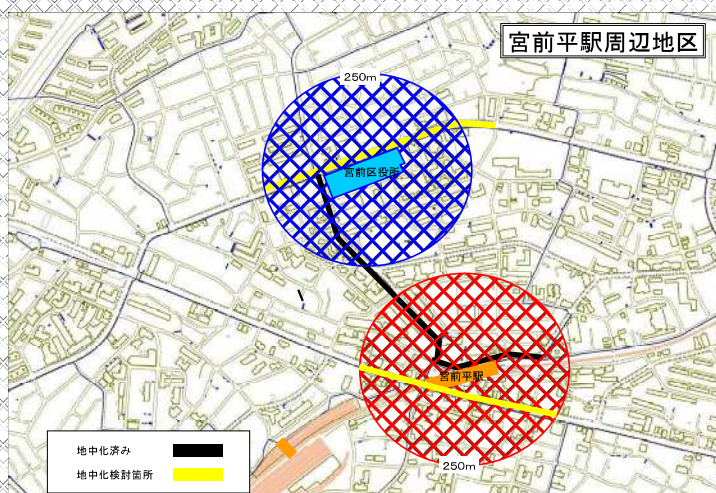
利用人数	半径
25万人以上	1,250m
20万～25万未満	1,000m
15万～20万未満	750m
10万～15万未満	500m
3万～10万未満	250m

※川崎市統計書(平成21年度版)より
利用者数: 駅乗車人数より2倍した値

駅名	利用人数	半径
JR川崎	372,970	1,250m
東急武蔵小杉	230,228	1,000m
東急溝口	173,178	750m
JR武蔵小杉	154,386	750m
JR武蔵溝ノ口	146,630	750m
小田急登戸	146,425	500m
JR登戸	145,562	500m
京急川崎	117,097	500m
新百合ヶ丘	108,338	500m
向ヶ丘遊園	64,114	250m
武蔵中原	62,792	250m
元住吉	62,630	250m
武蔵新城	61,726	250m
鷺沼	60,611	250m
新川崎	55,980	250m
宮前平	47,704	250m
京王稲田堤	45,656	250m
宮崎台	45,089	250m
生田	44,103	250m
JR稲田堤	43,522	250m
堀が谷	36,775	250m
鹿島田	35,912	250m
柿生	35,462	250m
読売ランド前	34,465	250m
矢向	31,578	250m

エリア② 区役所周辺

区役所周辺は、区の総合的な防災拠点の位置づけがあることから、市民の集まる施設として歩行者空間の整備も必要とされることから、区役所を中心とした半径250m程度について整備を進めます。

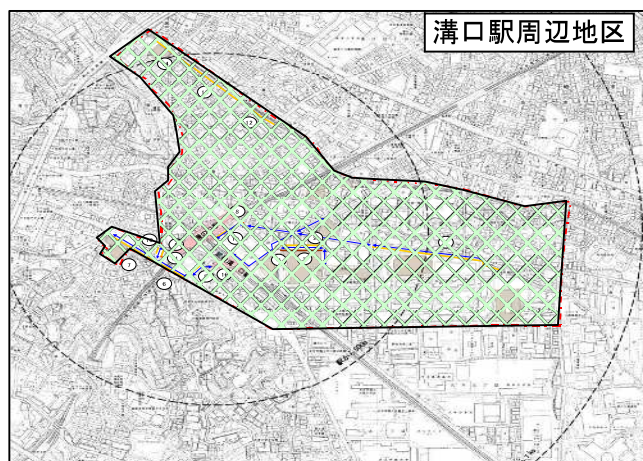


エリア③ バリアフリー重点整備地区

本市では、市外の隣接都市拠点との調和『安全で快適に暮らすまちづくり』を基本政策に掲げ、高齢者や障害者など誰もが、身近な地域で安全・快適に生活できるように、鉄道駅を中心とした地域の交通環境の改善によるバリアフリー化を推進しています。市民協働による『川崎市バリアフリー基本構想』を定めており、その位置付けられた地区や特定経路等を優先的に整備を進めます。

8地区(12駅)

- 川崎駅周辺地区 ●小杉駅周辺地区
- 新百合ヶ丘駅周辺地区
- 新川崎・鹿島田駅周辺地区
- 溝口駅周辺地区
- 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区
- 宮前平・鷺沼駅周辺地区
- 武蔵中原・武蔵新城駅周辺地区



Ⅲ 安定したライフラインの提供・情報通信ネットワークの信頼性向上

・台風や地震などの自然災害時に、電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりするといった危険性がなくなります。

・阪神淡路大震災において、最も被害の大きかった神戸地区の電話回線ケーブルの被災率は、架空線が2.4%、地中線が0.03%と、地中線の被害が架空線の80分の1程度にとどまりました。電線類地中化等による無電柱化整備により安定したライフラインを実現します。

台風



平成15年9月台風14号
みやこしまし
(沖縄県宮古島市)

地震



平成7年1月阪神・淡路大震災

出展:国土交通省無電柱化リーフレット
「青空の広がる安全で安心なみちづくりのために無電柱化」

エリア① 主要駅周辺(再掲)

エリア② 区役所周辺(再掲)

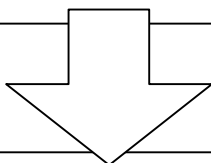
エリア④ 緊急交通路等(再掲)

IV 良好な都市景観の向上

上空に張られていた電線類が道路地下に收容され、美しい街並みが形成されます。



川崎駅西口周辺(市道中幸町8号線)



エリア⑤ 景観計画特定地区・都市景観形成地区

景観計画特定地区

(新百合ヶ丘駅周辺地区、川崎駅西口大宮町地区の2箇所、川崎駅周辺地区は平成23年7月に指定予定)

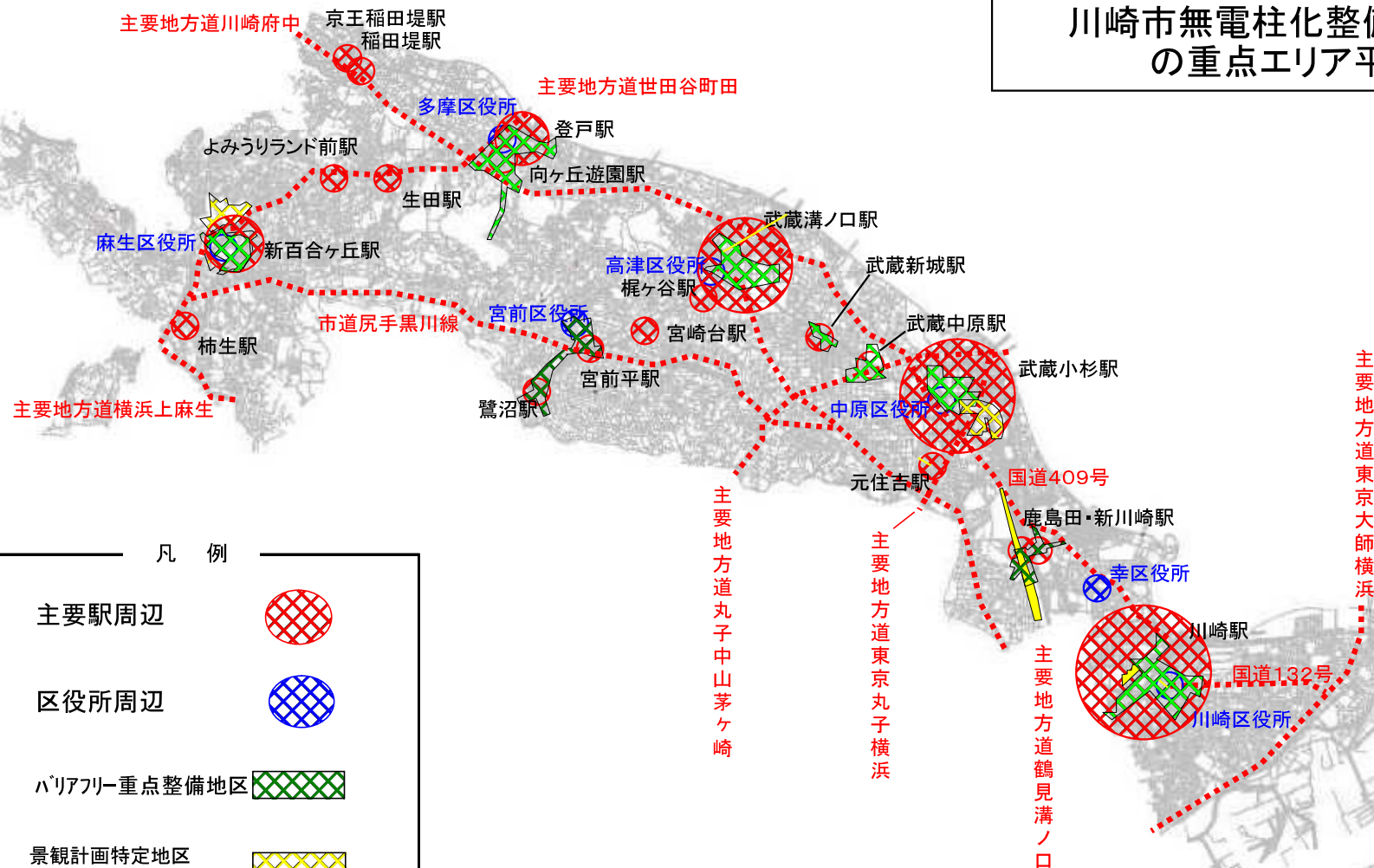
地域の景観の形成を先導していく地区や本市の景観の骨格を構成する重要な地区などは随時、「景観計画特定地区」として位置づけ、より積極的な景観の形成を図るため、詳細な景観形成方針及び行為の制限を定めます。

都市景観形成地区

(武蔵小杉周辺地区、新川崎地区他 現在計7箇所、中原街道地区は平成23年2月に指定予定)
都市景観の形成を促進する必要がある地区を指定し、地区の関係住民が設立する景観形成協議会と市の協議を経て景観形成の方針・基準を定め、建築行為などの届出や公共事業の推進によって都市景観の形成を図ります。

景観計画特定地区及び都市景観形成地区については、無電柱化の整備は景観上、必要な要素であることから、地区内の主な道路については、無電柱化の整備を進めます。

川崎市無電柱化整備基本方針 の重点エリア平面図



凡 例	
主要駅周辺	
区役所周辺	
バリアフリー重点整備地区	
景観計画特定地区 都市景観形成地区	
緊急交通路等	

無電柱化整備対象路線図

凡 例

・本計画以前の無電柱化整備済み路線

(33.10km)

・本計画における無電柱化整備済み路線

(9.16km)

・本計画における無電柱化整備中の路線

(15.26km)

本計画における整備対象路線

(令和7年3月31日 時点)

	事業名	路線名	住所 (始点)	無電柱化 延長 (km)	道路幅員 (m)	重点エリア					
						①駅	②区役所	③バリア フリー	④緊急 交通路等	⑤景観	
	無電柱化整備済み延長			9.16							
1	京急川崎駅西口地区 第一種市街地再開発事業	(仮)市街地再開発に伴う 地区内道路	川崎区 駅前本町15-8地先	0.33	12	○		○			
2	民間開発事業	駅前本町1号線	川崎区 駅前本町21-5地先	0.21	9	○					
3	小杉駅周辺地区 整備事業	小杉町3号線	中原区 小杉町1,2丁目地内	0.40	14	○	○	○			
4	登戸区画整理事業	登戸野川線	多摩区 登戸地内	0.30	16	○		○			
5		登戸1号線	多摩区 登戸地内	0.33	16	○	○	○			
6		登戸2号線	多摩区 登戸地内	0.47	16	○	○	○			
7		登戸3号線	多摩区 登戸地内	0.06	12～15	○	○	○			
8		登戸駅線	多摩区 登戸地内	0.21	11	○		○			
9		歩6-3号線	多摩区 登戸地内	0.09	6	○		○			
10		歩9-1・9-3号線	多摩区 登戸地内	0.22	9	○	○	○			
11		区画道路8-1号線	多摩区 登戸地内	0.07	8	○	○	○			
12	道路改良事業	国道409号 (市ノ坪工区)	中原区 新丸子東3-477	0.30	20	○			○		
13		国道409号 (小杉工区)	中原区 小杉3-441-17	0.70	20	○	○	○	○		
14		国道409号 (小杉御殿町工区)	中原区 小杉御殿町2-42-8	1.12	20	○	○	○	○		
15		国道409号 (北見方工区)	高津区 北見方2丁目地内	0.80	20				○		
16		丸子中山茅ヶ崎線 (小杉御殿工区)	中原区 小杉陣屋町1-8-14	0.65	15			○	○		
17		丸子中山茅ヶ崎線 (野川(高津)工区)	高津区 野川地内	0.26	15				○		
18		宮内新横浜線(宮内工区) (R409・幸多摩線含む)	中原区 宮内1-6	0.72	22～34				○		
19		野川柿生線 (久本工区)	高津区 末長623	0.85	15	○		○	○		
20		溝ノ口線	高津区 溝口2-6-26	0.22	25	○	○	○	○		
21		世田谷町田線 (片平工区)	麻生区 古沢80	1.32	20	○			○		
22		世田谷町田線 (上麻生工区Ⅰ期)	麻生区 片平2-22-1	0.34	20	○			○		
23		世田谷町田線 (上麻生工区Ⅱ期)	麻生区 上麻生5-41	0.41	20	○			○		
24		尻手黒川線 (Ⅳ期)	麻生区 片平2-23-1	0.68	16				○		
25		柿生町田線 (柿生駅南口)	麻生区 上麻生5-37-24	0.32	16	○					
26		菅早野線 (白山工区)	麻生区 下麻生2-10	0.10	16				○		
27		菅早野線 (下麻生工区)	麻生区 下麻生2-42	0.56	16				○		
28		横浜上麻生 (下麻生工区)	麻生区 下麻生1-40-10	0.58	22				○		
29		横浜上麻生 (柿生隣接工区)	麻生区 上麻生6-12-3	0.43	18～28				○		
30		宮前6号線 (野川工区)	高津区 東野川2-37	0.78	16				○		
31		南幸町渡田線	川崎区 小田栄2-2	0.83	26				○		
32		矢向鹿島田線	幸区 鹿島田2-12	0.66	15				○		
		無電柱化整備中の延長			15.32						
		整備対象路線延長			24.48						

- 第1次緊急輸送道路
- 第1次緊急輸送道路(市管理外)
- 第2次緊急輸送道路

表に挙げる路線は、神奈川県無電柱化地方協議会※1において、対象路線として、現況調査および調整を経て事業を進めることが決まった、もしくは検討されている路線です。

※1 国の無電柱化推進協議会の下位組織で、都道府県単位での具体箇所の調整及び集計を行うため、道路管理者、交通管理者、電気事業者、通信事業者、有線事業者等のメンバーにより構成される神奈川県地方部会です。

本計画における整備対象路線延長※2と進捗状況

	延長	整備済み延長 (令和6年度末時点)	進捗率	目標(計画期間) (令和7年度末)
整備対象路線	24.48 km	9.16 km	37.4%	14.33 km

※2 延長については、全て道路延長であり、本市が管理する道路延長を対象としたもの

(参考) 現在までの本市の整備実績

	延長	整備済み延長 (令和6年度末時点)	進捗率
整備対象路線	57.58 km	42.26 km	73.4%

※2 延長については、全て道路延長であり、本市が管理する道路延長を対象としたもの