

荒川区

無電柱化推進計画

令和元年（2019年）7月



荒川区 無電柱化推進計画 目次

| | |
|---------------------------|----|
| 1. 計画の背景と目的..... | 1 |
| 1.1 計画の背景..... | 1 |
| 1.2 計画の目的..... | 2 |
| 2. 計画の位置付けと期間..... | 4 |
| 2.1 計画の位置付け..... | 4 |
| 2.2 計画の期間..... | 4 |
| 3. 無電柱化整備における現状と課題..... | 5 |
| 3.1 無電柱化の整備手法..... | 5 |
| 3.2 課 題..... | 7 |
| 3.3 新技術の開発..... | 8 |
| 4. 荒川区における無電柱化の取組..... | 9 |
| 4.1 無電柱化の現状..... | 9 |
| 4.2 区内における無電柱化の実績..... | 9 |
| 4.3 無電柱化の効果と区民意識..... | 11 |
| 5. 無電柱化の整備方針..... | 13 |
| 5.1 整備方針..... | 13 |
| 5.2 無電柱化推進路線の選定方法..... | 15 |
| 5.3 各指標の評価..... | 16 |
| 5.4 無電柱化推進路線..... | 22 |
| 5.5 無電柱化優先整備路線..... | 24 |
| 5.6 財政支援制度活用による財源の確保..... | 27 |
| 5.7 整備目標..... | 27 |
| 6. 計画の推進..... | 28 |
| 6.1 進行管理..... | 28 |

1.1 計画の背景

現在、全国的に防災性の向上、安全性の確保、電柱・電線による景観の阻害などの課題解消に向け、道路上に張り巡らされた電線類を地下に收容する無電柱化事業が進められています。

国は、平成 30 年 4 月に無電柱化推進計画を策定し、2018 年度からの 3 年間で約 1400km の新たな無電柱化の着手を目標としており、防災、安全・円滑な交通の確保、景観形成・観光振興等の観点から、無電柱化の必要性が高い道路について重点的に推進することとしています。

東京都では、平成 30 年 3 月に策定した「東京都無電柱化計画」において、無電柱化の目標をセンター・コア・エリアから環状 7 号線内側まで拡大し、震災対策上、重要な位置付けにある緊急輸送道路だけでなく、災害拠点病院などを結ぶ路線を対象に加えています。また、区市町村道の無電柱化についても財政・技術支援といった補助制度を拡充し、無電柱化事業を推進しています。

荒川区では、これまでも、都市計画道路や市街地再開発の道路整備に伴い無電柱化を進めてまいりましたが、今後は、既設道路や歩道がない道路の無電柱化にも取り組み、防災・交通安全・景観面といった観点から、区道の無電柱化を効果的に推進していく必要があります。

1.2 計画の目的

無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年 12 月施行）に基づく「荒川区無電柱化推進計画」は、下記の目的達成のため、優先的に無電柱化する路線や無電柱化推進に向けた施策等の明確化を図り、区道の無電柱化を総合的・計画的に推進することを目標とします。

【無電柱化の目的】

■都市防災機能の強化

台風や地震などの災害時に、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がなくなります。倒れた電柱に道をふさがれることがないため、災害時の緊急車両の通行もスムーズになります。

また、情報化社会の進展とともに情報通信ネットワークが広がり、その重要性は高まる一方です。無電柱化としての電線類の地中化は、地震などの災害時に情報通信回線の被害を軽減し、ネットワークの安全性・信頼性を向上させます。



阪神・淡路大震災



台風



東日本大震災

(出典：国土交通省 HP)

■安全で快適な歩行空間の確保

無電柱化によって道路の有効幅員が広くなり、視線を遮る障害物がなくなることで、ベビーカーや車いすの人、通学する子供たちにとっても安全で利用しやすくなり、歩行空間のバリアフリーという観点から、メリットがあります。



〈整備前〉



〈整備後イメージ〉

(出典：国土交通省 HP)

■良好な都市景観の創出

地上にはりめぐらされた電線類が地中化などにより見えなくなるため、美しい街並みが形成されます。



〈整備前〉



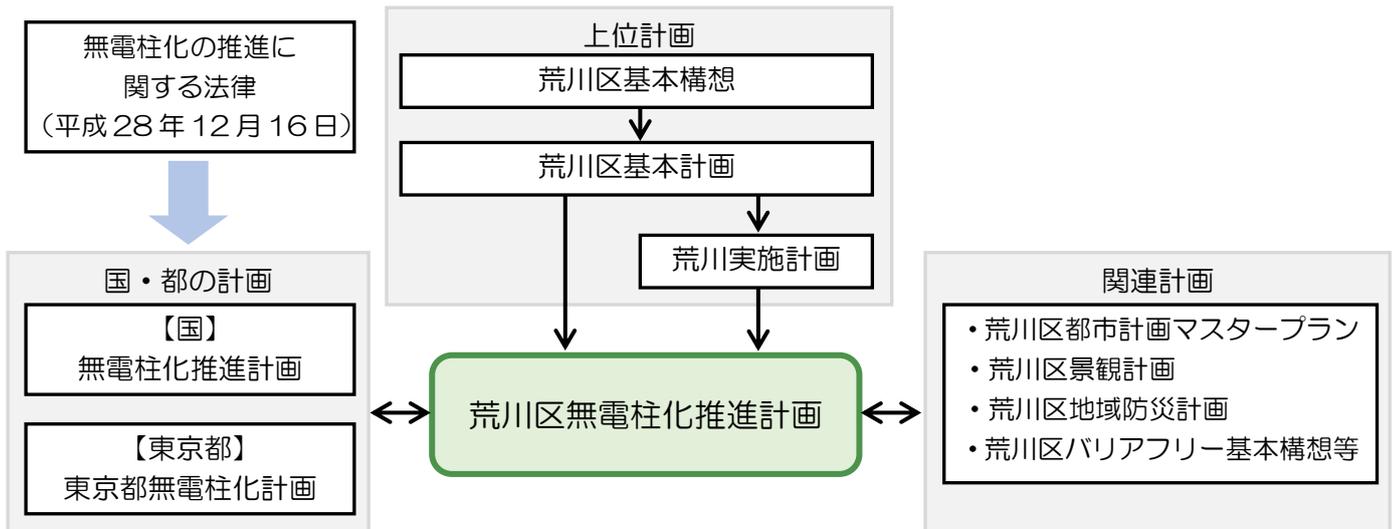
〈整備後〉

(出典：国土交通省 HP)

2.1 計画の位置付け

荒川区無電柱化推進計画は、荒川区上位計画と整合を図った内容及び「無電柱化の推進に関する法律 第8条第2項」で規定された「無電柱化推進計画」に基づき計画を実施します。

同時に区の都市計画に関する基本的な方針を定めている荒川区都市計画マスタープランや無電柱化に関する個別計画、施策を関連計画として位置付けます。



2.2 計画の期間

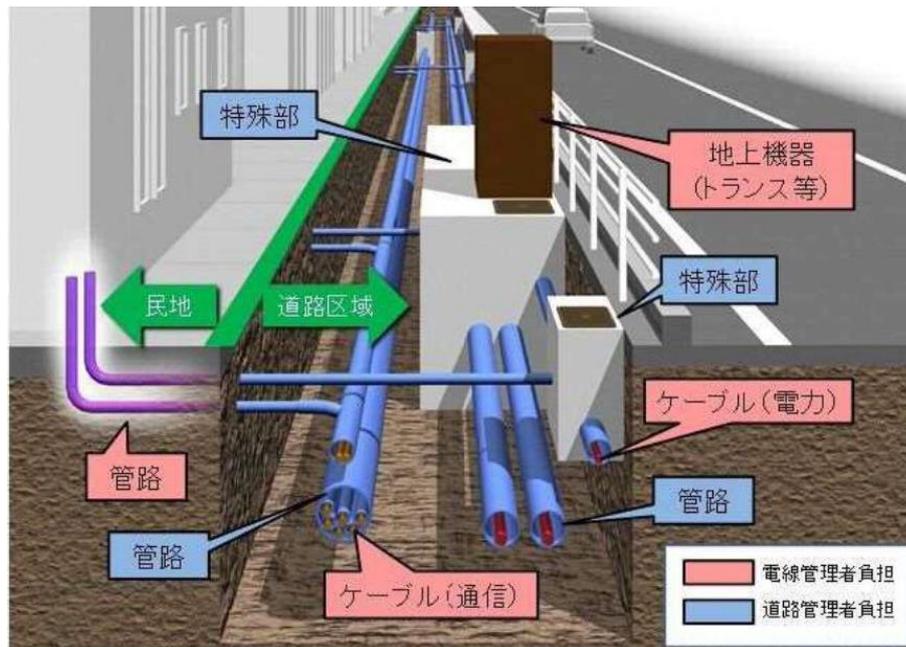
無電柱化については、長期間にわたる取り組みが必要となることから、荒川区無電柱化推進計画では、必要性が確認された「無電柱化推進路線」の中から、今後10年間で優先的に整備もしくは整備着手すべき路線として、「無電柱化優先整備路線」を選定します。

したがって、本計画の計画期間は令和元年度から令和10年度までの10か年とし、国・都の無電柱化に関する計画の動向を踏まえながら、区の上位計画と合わせ必要に応じて計画の更新を行います。

3.1 無電柱化の整備手法

区道の無電柱化は、地中化方式の中で最も一般的な電線共同溝方式^{※1}を基本としますが、道路および沿道状況に応じて、その他の方式についても適用を検討します。

■電線共同溝方式



(出典：国土交通省 HP)

※1 電線共同溝方式は、道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する無電柱化の手法

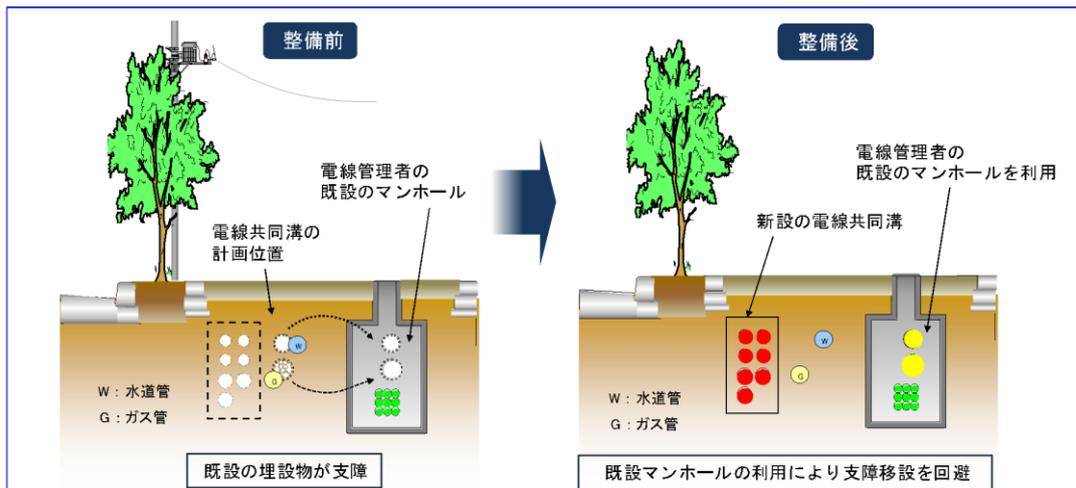
■既存ストック活用

現道内の電線共同溝整備においては、既存埋設物が輻輳しているため、移設工事にかかる費用と工期の増大が課題となっています。

このため、電線管理者が所有する管路やマンホール等の既存施設を、電線共同溝の一部として積極的に活用し、他の埋設物の支障移設を回避することにより、コスト縮減と工期短縮を図ることが可能となります。

電気・通信事業者が所有する管路やマンホール等の既存施設を電線共同溝の一部として活用する既存ストックを活用した整備では、本体工事と引込連系管工事の一括発注が可能となり、工期短縮が期待できるため、積極的に活用していきます。

■ 既存ストック活用事例（通信設備活用イメージ）



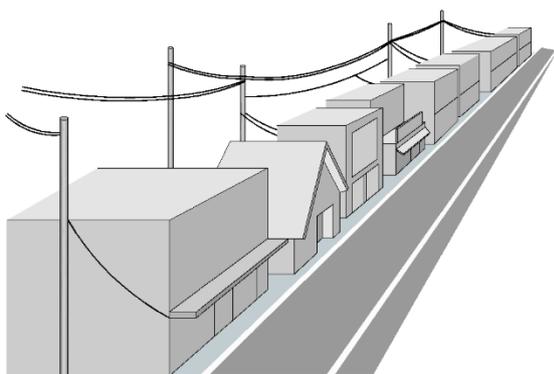
（出典：東京都無電柱化計画、H30.3）

<参考>

その他、街並みや景観を保護するため、沿道の歴史的建物の保存が計画されている地区においては、以下のような整備手法も実施されています。

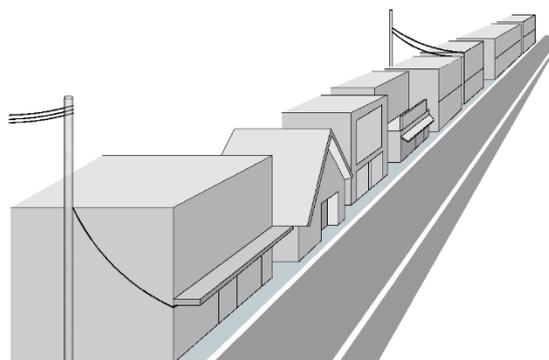
■ 裏配線

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、裏通りから引込みを行う方法



■ 軒下配線

無電柱化したい通りの脇道等に電柱を配置し、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法



3.2 課題

■費用

無電柱化の整備には多額の費用がかかり、1km 当たり約 5.3 億円の費用を要します。また、歩道のない路線が多い区道においては、さらに整備費用が増加することが想定されます。

整備にあたっては、道路管理者及び電気・通信事業者の負担が大きいことから、関係者が連携してコスト削減に向けた技術開発に取り組んでいく必要があります。

※施設延長：電線共同溝施設の延長

・電線共同溝の整備に係る費用負担



平成 26 年度国土交通省調べ

(出典：東京都無電柱化計画、H30.3)

・工期

無電柱化事業は、既設埋設物のある地下空間に新たに電線共同溝（電力管及び通信管）を埋設するため、設計段階から多数の企業者との調整が必要となります。また、支障となる埋設物の移設、電力・通信の供給工事等に段階的に取り組むなど、完成まで長期に渡る事業です。一般的に道路延長約 400m の無電柱化を実施するためには約 7 年間かかります。

無電柱化による効果を早期に発揮するためには、工期の短縮に向けた検討を進め、無電柱化の必要性が高い路線から重点的に整備していく必要があります。

・無電柱化の標準的なスケジュール

| 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、H30.3)

■ 地上機器設置場所の確保

歩道がない、又は歩道幅員が 2.5m に満たない狭隘な道路において電線共同溝を整備するためには、地上機器設置場所の確保が課題となります。地上機器の設置場所としては、歩道だけでなく公園などの公共施設や民有地など、道路外の敷地を活用した整備も必要となります。地上機器の道路外の設置は、道路法の適用範囲外であるため、実施にあたっては整備費用・維持管理・担保性など、道路管理者において検討すべき事項が多くあります。

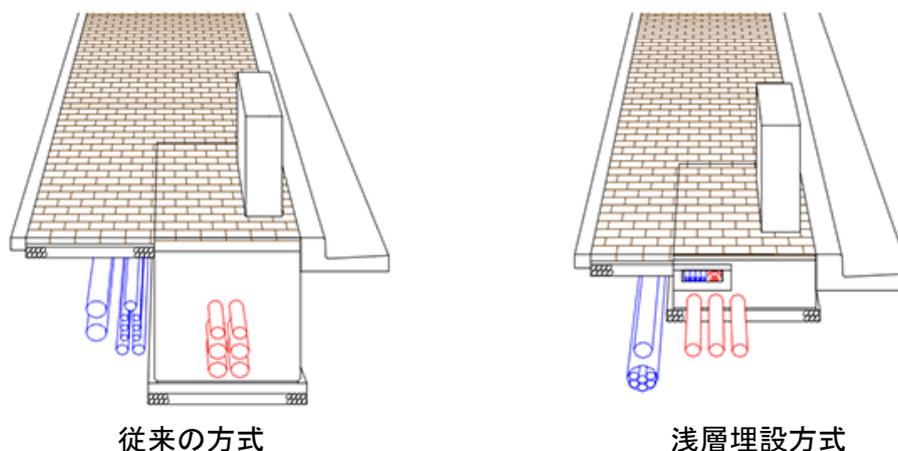
・ 公共用地等への地上機器設置事例



(出典：東京都無電柱化計画、H30.3)

3.3 新技術の開発

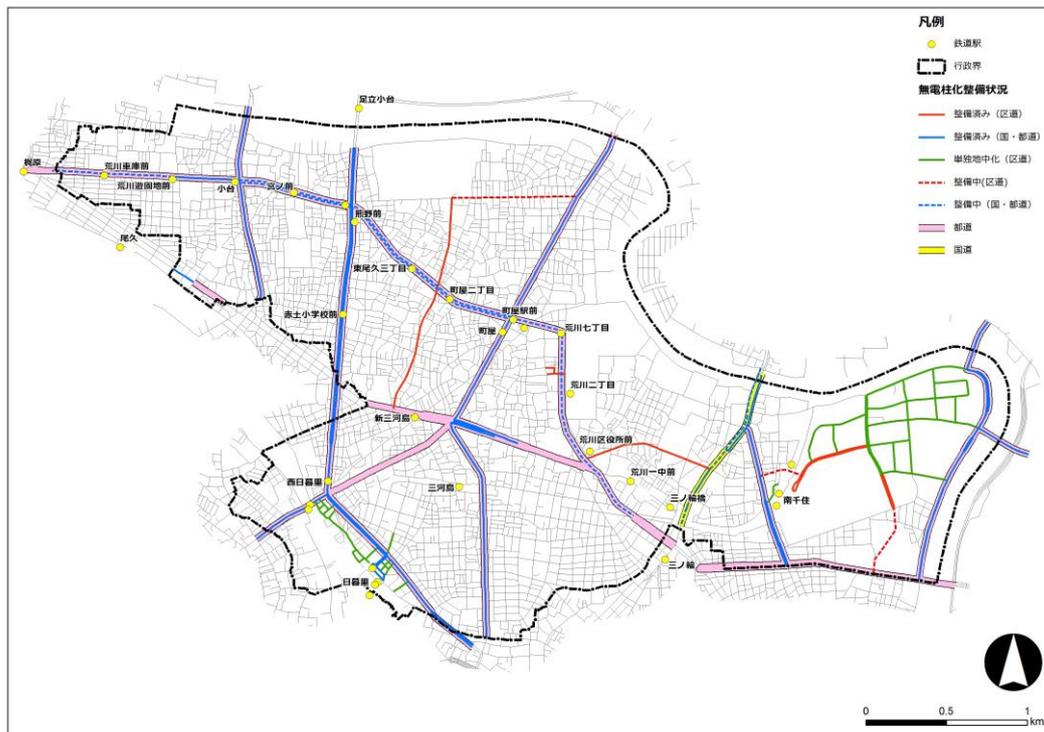
国土交通省は、無電柱化の低コスト手法の導入を図るため、電線を浅く埋設する技術的検討を実施し、「電線等の埋設に関する設置基準」について、電線類の埋設深さを浅くすることにしました。この基準の緩和により、浅層埋設方式等の低コスト手法の導入によるコスト削減を図ることで、本格的な無電柱化の推進を図るものです。



(出典：国土交通省 HP)

4.1 無電柱化の現状

荒川区の無電柱化整備済み区間の総延長は 10.3km となっており、区道全体の 5.21%の無電柱化が図られています。(平成 31 年 3 月時点)



4.2 区内における無電柱化の実績

荒川区には、国道・都道・区道が存在しますが、都市計画道路や市街地再開発に合わせた整備だけでなく、防災上重要な主要生活道路においても、無電柱化に取り組んでいます。

■主要幹線道路の無電柱化（国道・都道）

荒川区の骨格を形成する重要な幹線道路である国道や都道においては、計画幅員が完成していない都市計画道路等の一部を除き、無電柱化済み、もしくは整備着手がなされています。



国道 4 号線（日光街道）



都道 313 号線（尾竹橋通り）

■都市計画道路の整備に合わせた無電柱化（区道）

都市計画道路の整備と合わせて無電柱化した区道の例としては、道路を拡幅整備した「補助第 107 号線（千住間道）」や、住宅地の中に新しく道路を通した「補助第 306 号線（尾久の原防災通り）」等があります。



補助第 107 号線（千住間道）



補助第 306 号線（尾久の原防災通り）

■歩道がない主要生活道路における無電柱化（区道）

特別区道荒 315 号線、荒 316 号線（ゆいの森あらかわ周辺道路）は、幅員 6m の主要生活道路ですが、荒川区内では歩道がない路線で初めて電線共同溝整備を実現しました。



<整備前>

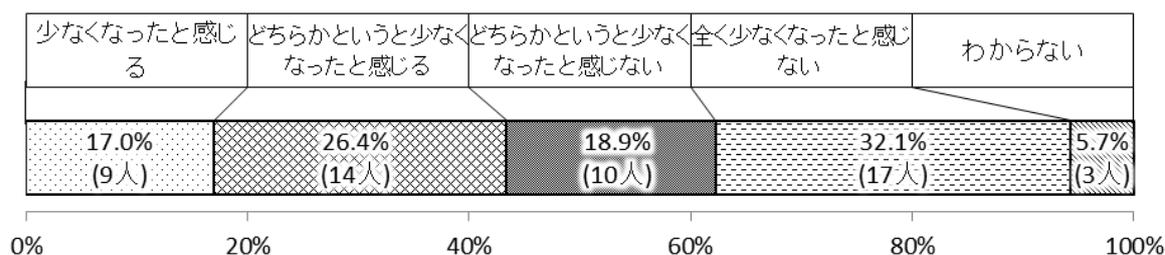


<整備後>

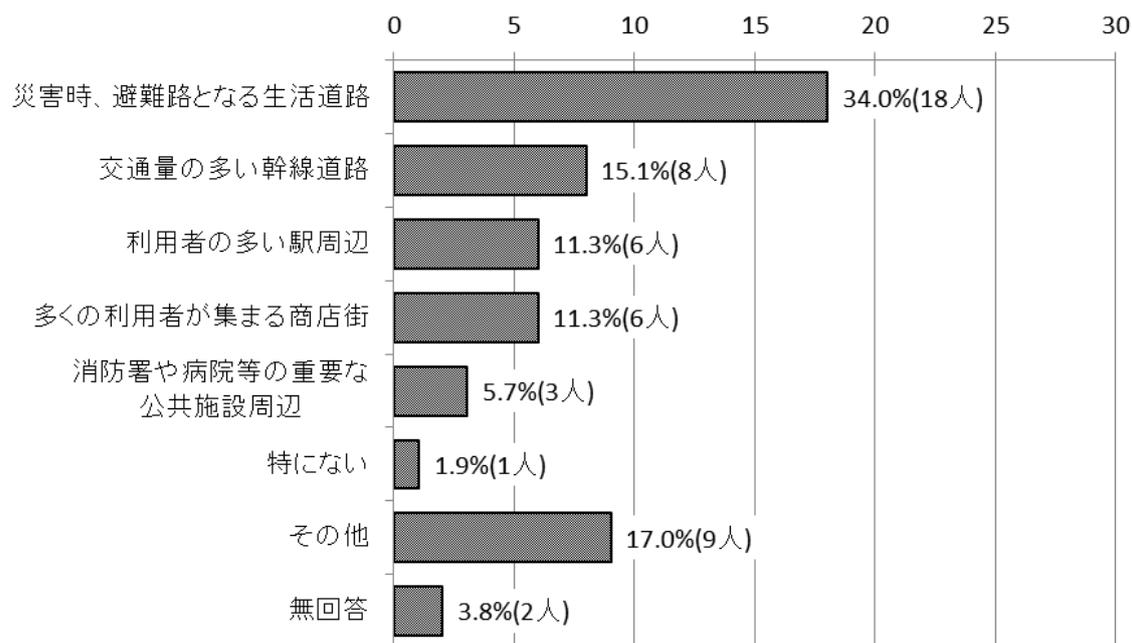
4.3 無電柱化の効果と区民意識

無電柱化の効果については、「都市防災機能の強化」「安全で快適な歩行空間の確保」「良好な都市景観の創出」といったものが挙げられます。荒川区民を対象に、区内における道路の無電柱化に対する意識調査（令和元年6月）を行ったところ、下記のような結果となりました。

■区内における無電柱化の進捗



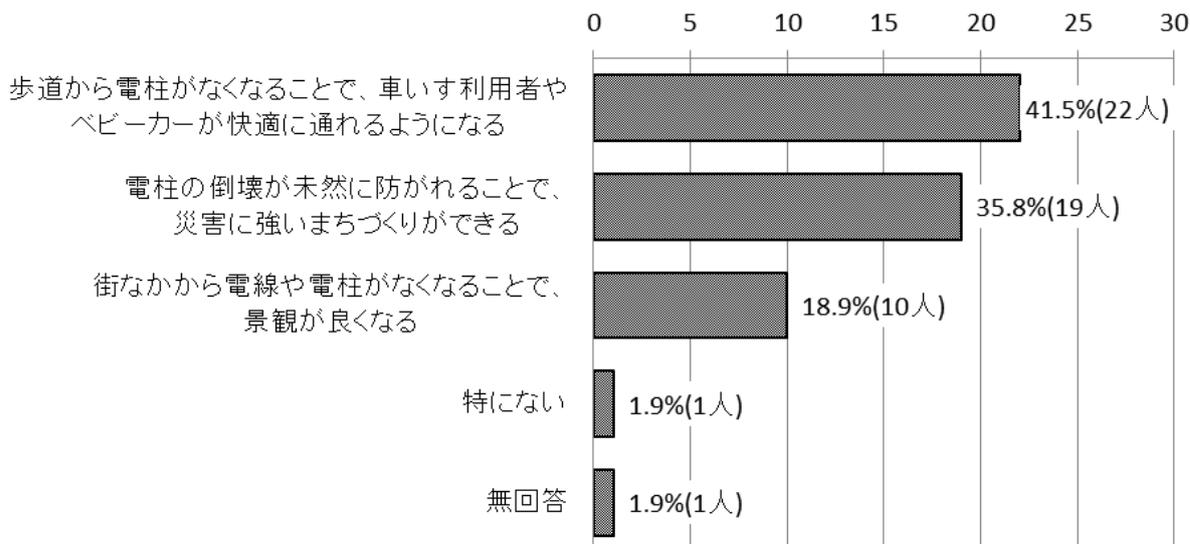
■無電柱化することが望ましい道路



(主なその他意見)

- ・一方通行や人、自転車、車が混在して利用する道路
- ・狭い道路
- ・木造住宅が密集している住宅街の道路 等

■道路が無電柱化されることにより期待される効果



以上のとおり、全体的な回答の傾向としては、荒川区内の道路の無電柱化が進むことで、災害に強いまちになることを期待する意見が多いことが分かりました。

そのほか、自由記述意見においても、「防災、交通安全、景観」の各観点から、荒川区道の積極的な無電柱化を望む声が多く集まりました。

また、幹線道路だけでなく、生活道路こそ無電柱化をすることが重要であるといった意見や、具体的な箇所名を挙げて無電柱化を要望する意見がありました。

一方で、無電柱化整備に要するコスト面を心配する声や、工事が長期間にわたることを懸念する意見も寄せられました。

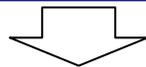
5.1 整備方針

荒川区では、限られた財源の中で効果的な整備を推進していくため、当面の目標として、原則、都市計画マスタープラン等で示している主要生活道路以上の路線を無電柱化の対象として、検討を進めます。

「無電柱化検討対象路線」のうち、荒川区では無電柱化推進計画の目的である「都市防災機能の強化」、「安全で快適な歩行空間の確保」、「良好な都市景観の創出」の実現に効果的かつ効率的な整備が可能な路線を「無電柱化推進路線（優先整備路線）」として位置付け、計画的に無電柱化を推進します。

無電柱化検討対象路線

- ア 幹線道路：自動車やバスなどの走行空間と歩道の設置による歩行空間を確保した道路。
（幅員おおよそ14m以上）
- イ 主要生活道路：住民の生活の軸となる道路のうち、主として歩車の共存、地域交通の集散機能を持つ道路。
（幅員おおよそ6～12m）

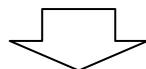


【無電柱化を推進する路線の選定方針】

整備効果

- ・都市防災機能の強化
- ・安全で快適な歩行空間の確保
- ・良好な都市景観の創出

の3つの無電柱化の目的を実現するために効果的な道路

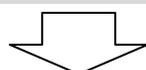


無電柱化推進路線の選定



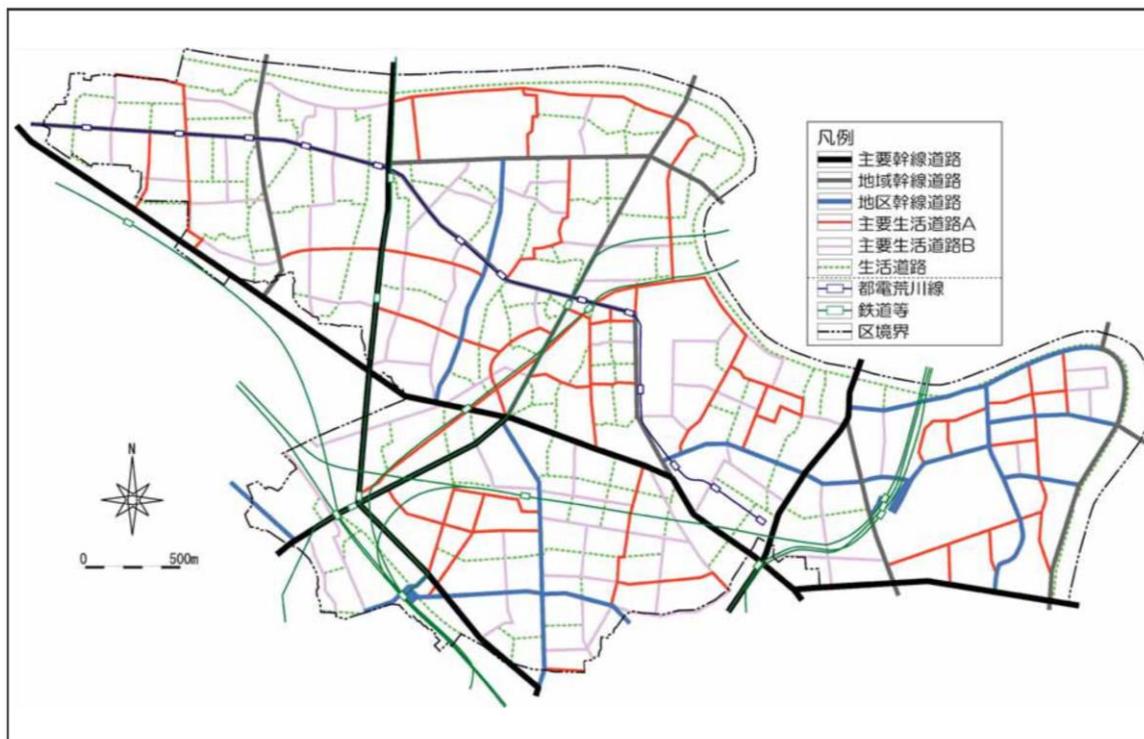
効果性・効率性

- ・無電柱化推進路線の中でも、特に整備効果が高い道路
- ・都市計画事業、密集事業により、拡幅と同時に無電柱化できる道路



無電柱化優先整備路線の選定

■ 道路整備方針図



■ 道路体系別道路整備イメージとその特徴



< 幹線道路 >

自動車やバスなどの走行空間と歩道の設置により歩行空間を確保する。
街路樹などによる緑化や電線類の地中化の推進、建物低層部分における商業施設の配置を奨励し、にぎわい空間を創出する。
(幅員おおよそ 14m 以上)



< 主要生活道路 >

原則として、歩道などの設置により歩行者と自動車とを分離し、歩行者の安全を確保する。
歩道では街路樹や植込みを整備する。
(幅員おおよそ 6～12m)



< 生活道路 >

歩道を設置しないものの、自動車の速度制限などにより歩行者の安全を確保する。
沿道では街路樹や植込みのほか、道路に隣接して、生垣などによる緑化やグリーンスポットを整備する。
(幅員おおよそ 4～6m)



< 区画道路 >

可能な限り自動車交通を排除し、歩行者や自転車のための道路空間を確保する。
道路に隣接して、生垣や保護樹木、民家における接道部緑化を推進する。
(幅員 4m)

(出典：荒川区都市計画マスタープラン)

5.2 無電柱化推進路線の選定方法

無電柱化による整備効果を、既存施設や計画、関連事業により総合的に定量評価（ヒートマップ）を行い、抽出された優先的に整備すべき路線について、整備効果が高い路線を無電柱化推進路線として選定しました。

■評価指標

評価指標については、無電柱化推進計画の目的である「都市防災機能の強化」、「安全で快適な歩行空間の確保」、「良好な都市景観の創出」に「関連事業」として再開発事業等のまちづくりに関する目的を加え、それぞれの目的に応じた指標を設定しました。

都市防災機能の強化 各避難所、災害拠点病院、緊急輸送道路、総合危険度 等

安全で快適な歩行空間の確保

小学校周辺、バリアフリー生活関連経路

良好な都市景観の創出

文化財、観光ルート、商店街、景観基本軸、景観重要公共施設（道路）、景観重要公共施設（公園）

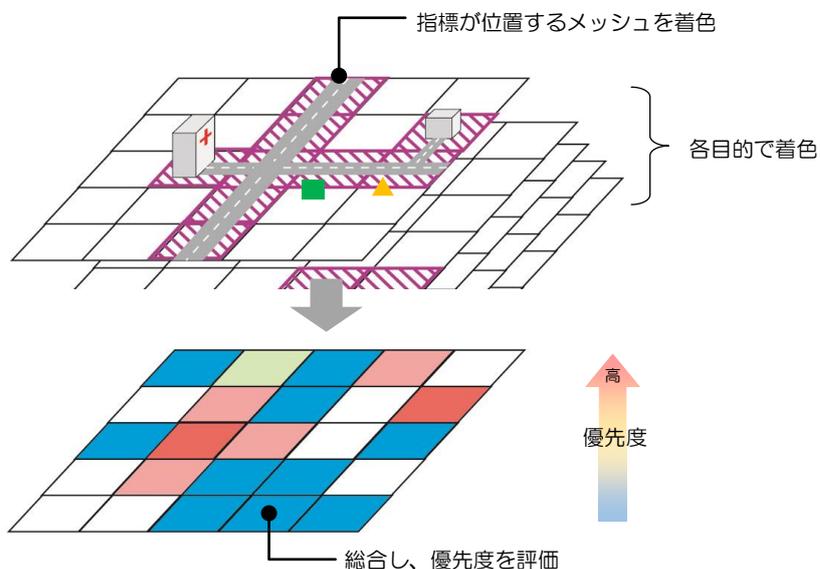
関連事業

都市計画道路、大規模公園整備、再開発施工区域

■ヒートマップ

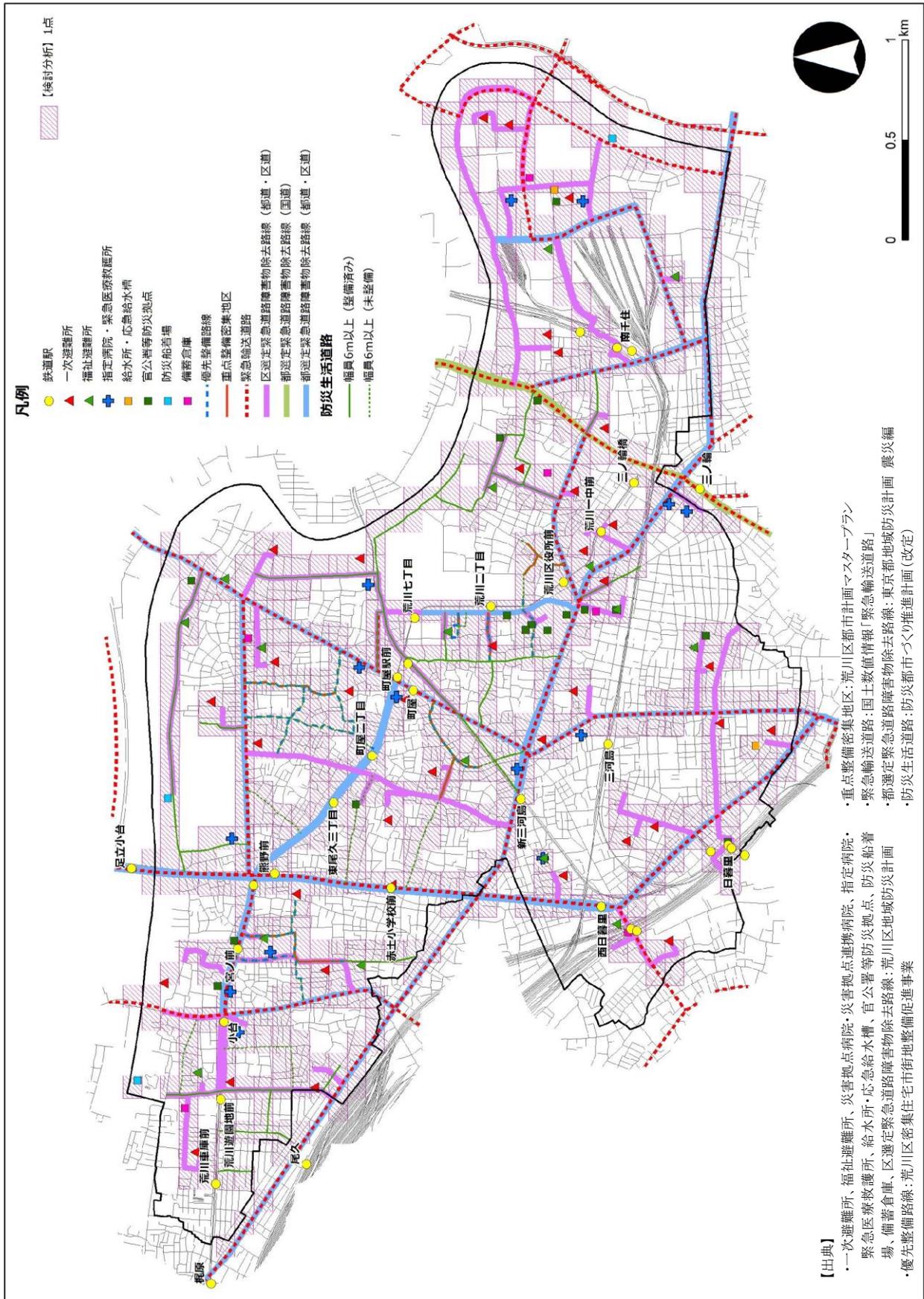
ヒートマップは設定した評価指標の場所と優先度の高さを可視化するために行います。

各目的で指標が位置するメッシュに着色を行い、重ね合わせて総合的に優先度の高さを色で示します。

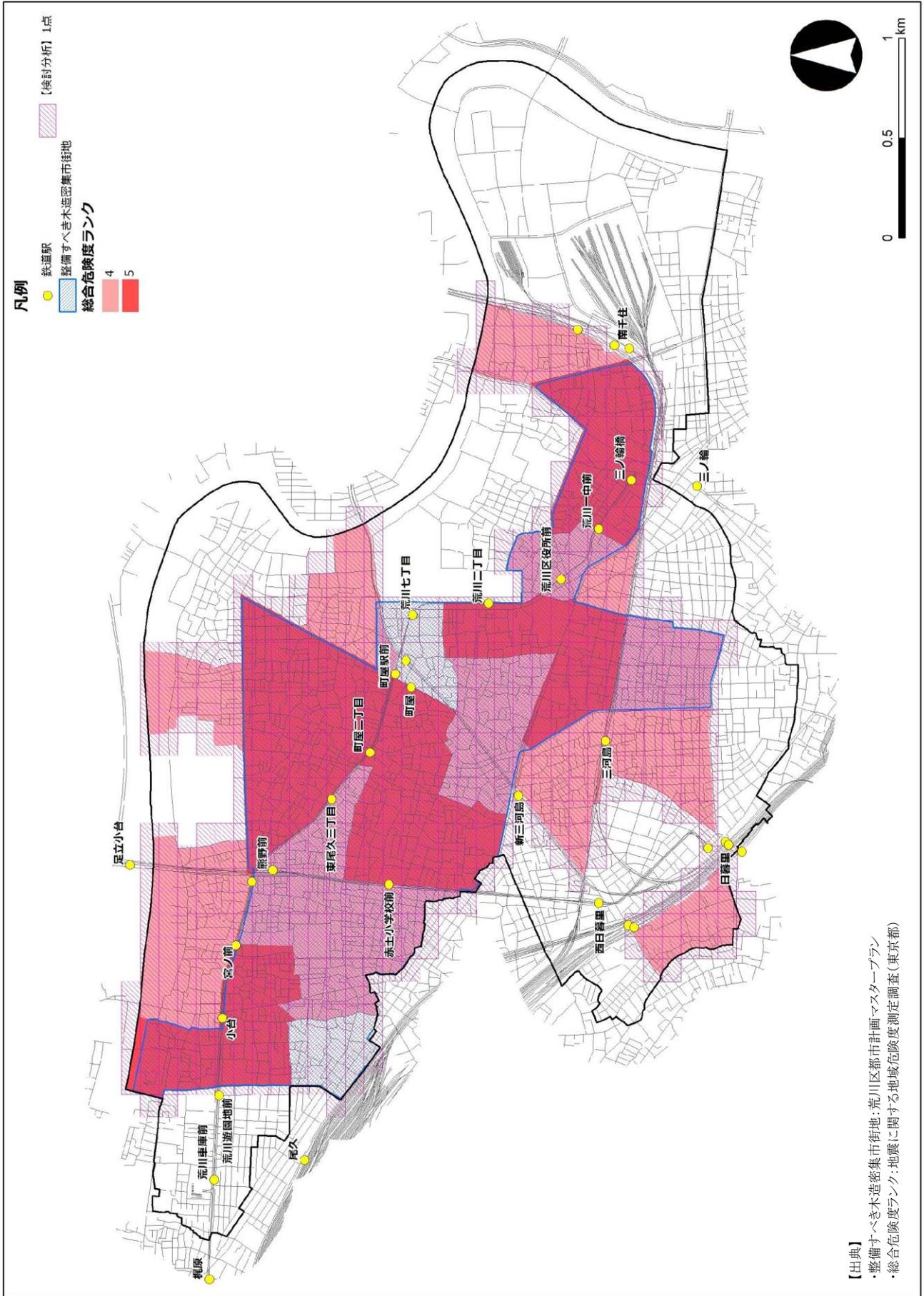


5.3 各指標の評価

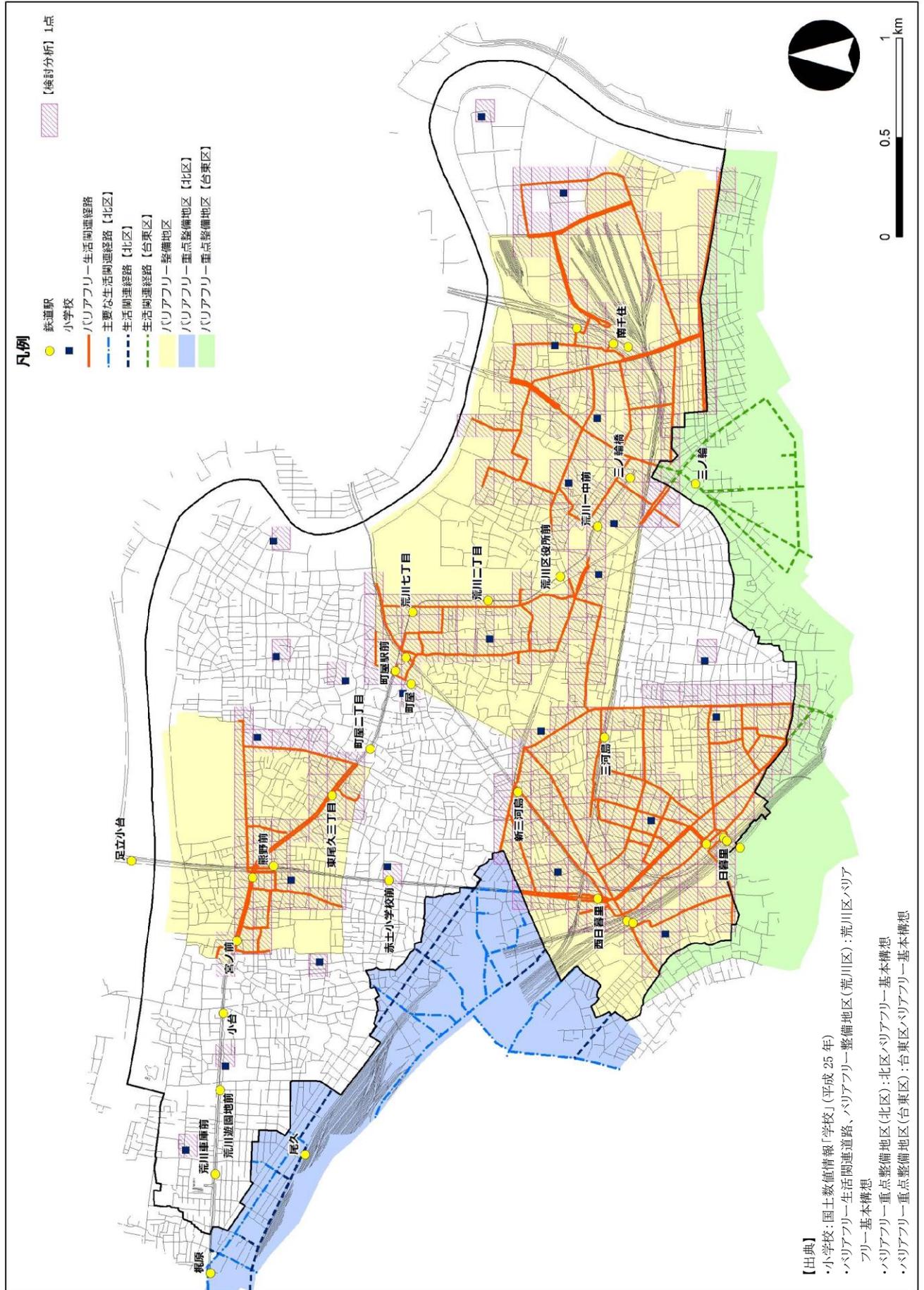
■都市防災機能の強化 [線・点]



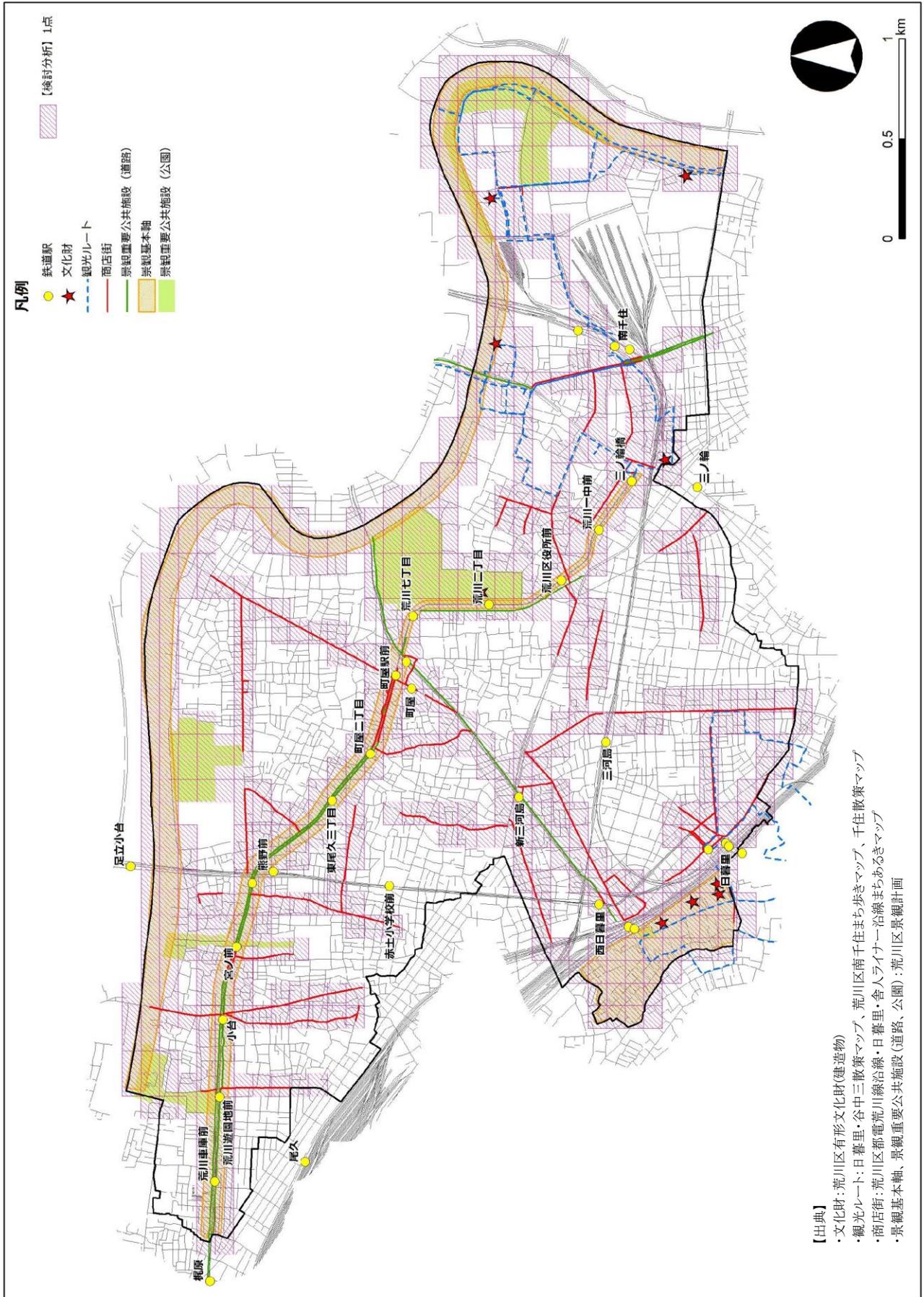
■都市防災機能の強化〔面〕



■安全で快適な歩行空間の確保

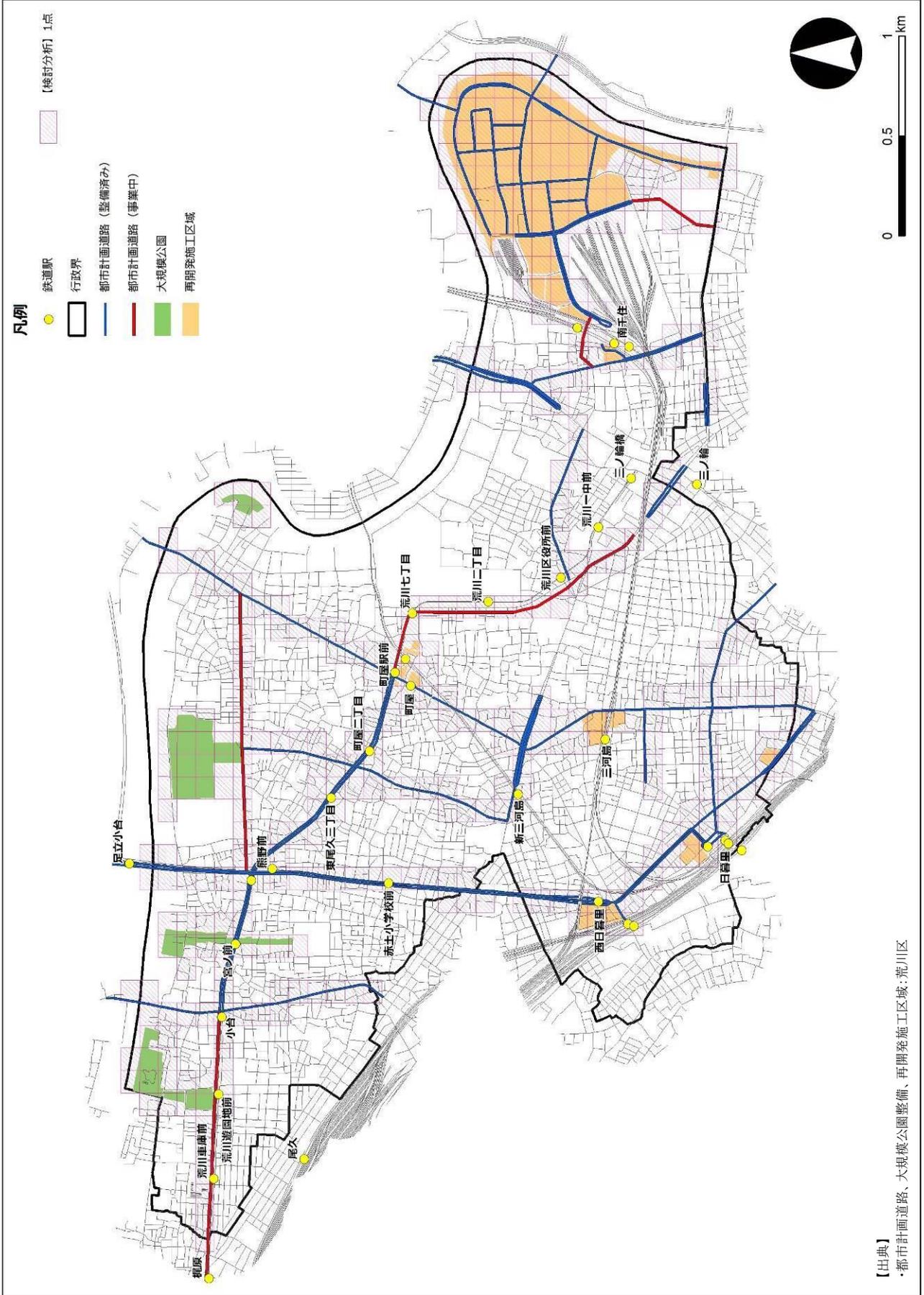


■ 良好な都市景観の創出

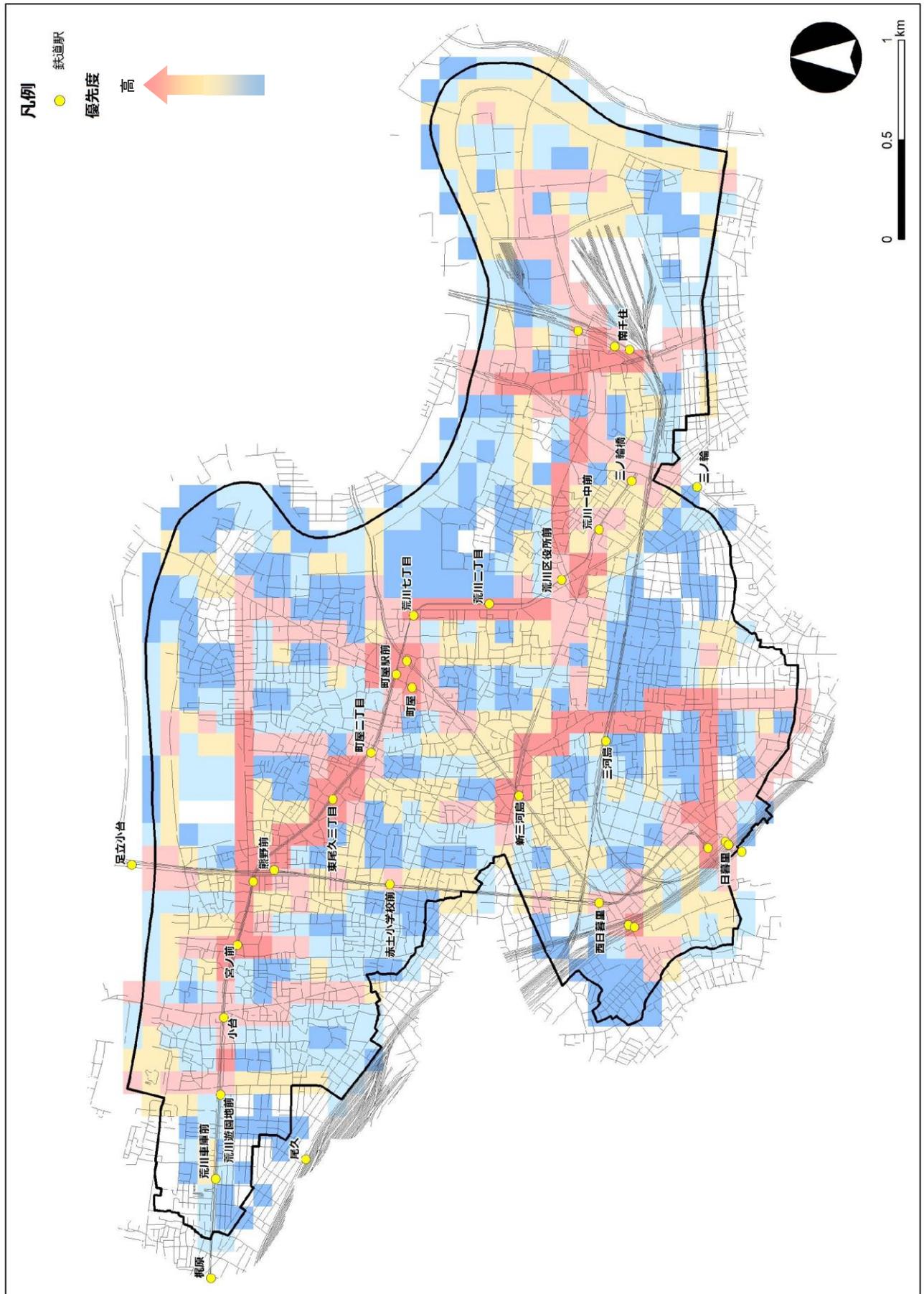


【出典】
 ・文化財：荒川区有形文化財(建造物)
 ・観光ルート：日暮里・谷中三散策マップ、荒川区南千住まち歩きマップ、千住散策マップ
 ・商店街：荒川区都電荒川線沿線・日暮里・舎人ライナー沿線まちあるきマップ
 ・景観基本軸、景観重要公共施設(道路、公園)：荒川区景観計画

■ 関連事業



■ 総合評価（防災・安全・景観・関連事業）



5.4 無電柱化推進路線

荒川区では優先的に無電柱化する道路・エリアの選定方針として、防災・安全・景観・関連事業を指標としたヒートマップを用いて総合的に評価し、無電柱化推進路線として37路線(延長約19.7km)を選定しました。

【無電柱化推進路線一覧】

| 無電柱化 推進路線 No. | 路線名 | 道路名 | 対象延長 (m) | 優先度※ 高5→0低 |
|---------------------|--|--------------------------|-------------|---------------|
| 1 | 第629の一部 | | 130 | 3 |
| 2 | 荒7、荒113の一部 | 荒川遊園通り | 260 | 4 |
| 3 | 北荒4の一部、荒7 | | 510 | 3 |
| 4 | 第536の一部 | | 150 | 4 |
| 5 | 第529-2の一部 | | 80 | 5 |
| 6 | 荒15の一部、第527-1、第527-2 | 尾久中央地区：主要生活道路2,3号線 | 530 | 5 |
| 7 | 第524 | 尾久中央地区：主要生活道路4号線 | 170 | 4 |
| 8 | 荒15の一部、荒16の一部、荒18の一部、第525 | 尾久中央地区：主要生活道路1号線 | 780 | 2 |
| 9 | 荒17、荒18、荒32の一部 | 尾久本町通り | 1,140 | 3 |
| 10 | 荒312の一部 | | 1,140 | 3 |
| 11 | 荒111、荒271の一部 | 補助193号線 | 1,360 | 5 |
| 12 | 荒24の一部 | 石門通り | 350 | 3 |
| 13 | 荒38、荒39、荒268、第405 | 荒川5・6丁目地区：主要生活道路A号線 | 620 | 3 |
| 14 | 第691、荒97、荒116、荒40の一部、荒265の一部 | 藍染通り、藍染川西通り | 2,260 | 3 |
| 15 | 荒87、荒115、第319-1 | 補助182号線、七五三通り | 860 | 2 |
| 16 | 荒88、荒89の一部 | あやめ通り | 300 | 4 |
| 17 | 荒28の一部 | 町屋2・3・4丁目地区：主要生活道路A号線 | 470 | 2 |
| 18 | 荒27の一部、第425、第427、第428の一部、第433、第641、第451の一部 | 町屋2・3・4丁目地区：主要生活道路B,C号線 | 950 | 2 |
| 19 | 荒28の一部、荒29 | 町屋2・3・4丁目地区：主要生活道路D号線 | 490 | 4 |
| 20 | 荒42の一部 | ゆいの森通り | 280 | 3 |
| 21 | 荒44の一部 | 荒川中央通り | 160 | 5 |
| 22 | 荒44の一部、荒262 | 荒川中央通り | 660 | 3 |
| 23 | 第290の一部、第293 | | 120 | 5 |
| 24 | 荒106、荒107 | 補助106号線、日暮里中央通り | 1,040 | 5 |
| 25 | 荒42の一部 | ゆいの森通り | 100 | 4 |
| 26 | 荒45 | | 230 | 4 |
| 27 | 第167、荒43の一部 | 荒川2・4・7丁目地区：主要生活道路4号線の一部 | 280 | 3 |
| 28 | 荒46の一部 | 荒川2・4・7丁目地区：主要生活道路2号線 | 240 | 3 |
| 29 | 第185 | 荒川2・4・7丁目地区：主要生活道路3号線 | 260 | 3 |
| 30 | 荒42、第104の一部 | | 200 | 4 |
| 31 | 荒270、荒57、第689の一部 | | 710 | 3 |
| 32 | 荒61 | 柳通り | 290 | 4 |
| 33 | 荒98の一部 | 補助189号線 | 710 | 3 |
| 34 | 荒58の一部 | | 420 | 4 |
| 35 | 荒318 | 補助331号線 | 230 | 4 |
| 36 | 荒309の一部 | | 830 | 2 |
| 37 | 荒317 | 補助321号線 | 460 | 1 |
| | | 計 | 19,770 | |

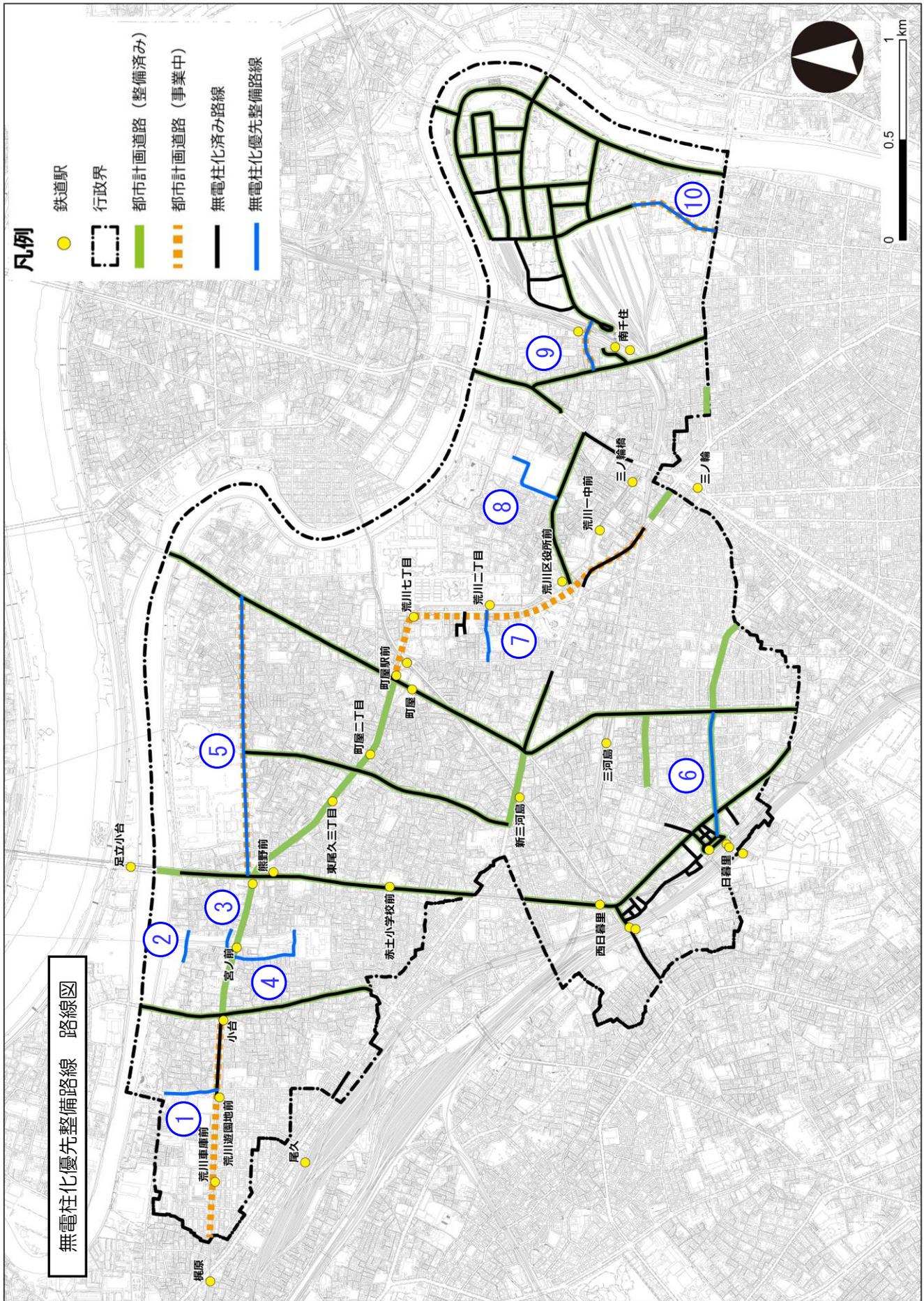
※優先度：5～0ポイント

5.5 無電柱化優先整備路線

「無電柱化推進路線」37 路線のうち、効果性・効率性の観点から、今後 10 年間で優先的に整備もしくは整備着手する「無電柱化優先整備路線」10 路線(延長約 3.4km)を選定しました。

【無電柱化優先整備路線一覧】

| 無電柱化 優先整備 路線 No. | 路線名 | 道路名 | 対象延長 (m) | 道路幅員 (計画幅員) | 歩道幅員 (片側) | 国庫補助 その他補助 |
|------------------------|-----------------|-----------|-------------|----------------|--------------|---------------|
| ① | 荒 7、荒 113 の一部 | 荒川遊園通り | 260 | 8 | 2.50 | 適用 |
| ② | 第 536 の一部 | | 150 | 6 | 未設置 | 適用 |
| ③ | 第 529-2 の一部 | | 80 | 4 | 未設置 | 適用 |
| ④ | 荒 15、第 625 の一部 | | 410 | 6 | 未設置 | |
| ⑤ | 荒 111 | 補助 193 号線 | 590 | 15 | 3.50 | 適用 |
| ⑥ | 荒 107 | 日暮里中央通り | 590 | 15 | 3.00 | |
| ⑦ | 荒 46 の一部 | | 240 | 6 | 未設置 | 適用 |
| ⑧ | 荒 270、第 689 の一部 | | 380 | 15 | 3.00 | 適用 |
| ⑨ | 荒 318 | 補助 331 号線 | 230 | 22 | 6.50 | 適用 |
| ⑩ | 荒 317 | 補助 321 号線 | 460 | 25 | 4.75 | |
| 計 | | | 3,390 | | | |



凡例

- 鉄道駅
- ⋯ 行政界
- 都市計画道路 (整備済み)
- - 都市計画道路 (事業中)
- 無電柱化済み路線
- 無電柱化優先整備路線

無電柱化優先整備路線 路線図

【無電柱化優先整備路線の紹介】

■No.① 荒川遊園通り

区立荒川遊園から明治通りまで南北に縦断する道路であり、特に都電通りから北側の区間については、荒川遊園を訪れる利用者のメインルートになっています。現在、荒川遊園のリニューアル工事が行われており、周辺道路においても、良好な景観形成が求められています。



■No.②、③ 宮前公園周辺道路

現在整備が進められている都市計画公園宮前公園の区域内を横断する路線であり、公園利用者の安全確保や景観形成が求められています。また、災害時には防災公園として機能する宮前公園への避難路として電柱が障害にならないように、無電柱化することが望ましいエリアとなっています。



■No.⑤ 補助第193号線（旭電化通り）

現道幅員約11m、計画幅員15mの都市計画道路であり、緊急輸送道路の指定を受けた防災上重要な路線となっています。現在、都道尾竹橋通りから尾久の原防災通りまでの区間において拡幅整備が進められており、今後、尾久の原防災通りから都道尾久橋通りまでの区間においても事業着手する予定です。



■No.⑦ 荒46号線（主要生活道路2号線）

不燃化特区（荒川二・四・七丁目地区）の主要生活道路として位置づけられており、6m幅に拡幅整備し、災害時における地区の避難路となる路線です。災害発生時に電柱が倒壊し、区民が避難する際に障害となるのを避けるため、無電柱化することが望ましい路線です。



■No.⑧ スポーツセンター周辺道路

緊急輸送道路である千住間道から広域避難場所の指定を受けている荒川工業高校一带までの主経路であり、防災上重要な路線です。また、沿道の荒川総合スポーツセンターでは、現在改修工事が進められており、リニューアルオープンに向け周辺道路の整備も求められています。



5.6 財政支援制度活用による財源の確保

無電柱化事業は高コストのため、事業を実施するにあたり財源の確保が求められます。荒川区では無電柱化推進にあたって国や都の財政支援制度を最大限に活用し、財源の確保を図ります。

5.7 整備目標

整備目標として計画期間内に無電柱化優先整備路線について、無電柱化の整備もしくは整備に着手^{※2}することを目標とします。

※2 着手の定義について、現道内整備の場合は“電線共同溝の路線指定”とし、新設・拡幅を伴う都市計画道路事業の場合は、“事業認可”とします。

6.1 進行管理

荒川区では無電柱化推進にあたり、P D C Aサイクルを用いた進行管理を検討します。

これにより、事業進捗を適切に管理するとともに、進捗状況や上位・関連計画、国や都の無電柱化推進計画の内容を踏まえて、計画期間の中間においても見直しの必要性について検討します。

Plan：無電柱化推進計画の策定

見直し・修正内容を踏まえて更新

Do：計画に基づいて事業を実施

Check：無電柱化事業の進捗状況を把握・評価

関連計画における無電柱化に関連する項目の更新状況の把握

新技術の動向の把握

財源の把握

Action：把握・評価に基づき、計画の見直しの必要性・修正内容の検討

