



【参考資料】



(1) 無電柱化の推進に関する法律

国は、「無電柱化の推進に関する法律」を平成 28 年 12 月に施行しています。この法律は、災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、無電柱化の推進に関し、基本理念、国の責務等、推進計画の策定等を定めることにより、施策を総合的・計画的・迅速に推進し、公共の福祉の確保、国民生活の向上、国民経済の健全な発展に貢献することを目的としています。

【基本理念】

- ① 国民の理解と関心を深めつつ無電柱化を推進
- ② 国・地方公共団体・関係事業者の適切な役割分担
- ③ 地域住民が誇りと愛着を持つことのできる地域社会の形成に貢献

【国の責務等】

- ① 国：無電柱化に関する施策を策定・実施
- ② 地方公共団体：地域の状況に応じた施策を策定・実施
- ③ 事業者：道路上の電柱・電線の設置抑制・撤去、技術開発
- ④ 国民：無電柱化への理解と関心を深め、施策に協力

【無電柱化推進計画】

- ① 国：基本的な方針・期間・目標等を定めた無電柱化推進計画を策定・公表
- ② 都道府県・市町村：無電柱化推進計画の策定・公表（努力義務）

【無電柱化の推進に関する施策】

- ① 広報活動・啓発活動
- ② 無電柱化の日（11月10日）
- ③ 国・地方公共団体による必要な道路占用の禁止・制限等の実施
- ④ 道路事業や面開発事業等の実施の際、関係事業者は、これらの事業の状況を踏まえつつ、道路上の電柱・電線の新設の抑制、既存の電柱・電線の撤去を実施
- ⑤ 無電柱化の推進のための調査研究、技術開発等の推進、成果の普及
- ⑥ 無電柱化工事の施工等のため国・地方公共団体・関係事業者等は相互に連携・協力
- ⑦ 政府は必要な法制上、財政上又は税制上の措置その他の措置を実施



(2) 国の無電柱化推進計画

国は、平成28年12月に施行された「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、平成30年4月に「無電柱化推進計画」を策定しました。

無電柱化推進計画[概要]

第1 無電柱化の推進に関する基本的な方針

1. 取り組み姿勢

- ・増え続ける電柱を減少に転じさせる歴史の転換期とする

2. 進め方

- (1)適切な役割分担による無電柱化の推進
- (2)国民の理解・関心の増進、地域住民の意向の反映
- (3)無電柱化の対象道路
 - ①防災
 - ②安全・円滑な交通確保
 - ③景観形成・観光振興
 - ④オリンピック・パラリンピック関連
- (4)無電柱化の手法
 - ①地中化方式：電線共同溝方式、自治体管路方式、要請者負担方式、単独地中化方式
 - ②地中化方式以外の手法：軒下配線方式、裏配線方式

第2 無電柱化推進計画の期間

2018年度から2020年度までの3年間とする。

第3 無電柱化の推進に関する目標

①防災	[無電柱化率]	・重要伝統的建造物群保存地区を代表する道路	:26%→74%
・都市部(DD)内の第1次緊急輸送道路	:34%→42%	・景観法に基づく景観地区等を代表する道路	:56%→70%
②安全・円滑な交通確保		④オリンピック・パラリンピック関連	[電線共同溝整備率]
・バリアフリー化の必要な特定道路	:15%→51%	・センター・コア・エリア内の幹線道路	:92%→完了
③景観形成・観光振興			
・世界文化遺産周辺の地区を代表する道路	:37%→79%		

※以上の目標を達成するためには、約1,400kmの無電柱化が必要。

第4 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. 多様な整備手法の活用、コスト縮減の促進

- (1)多様な整備手法の活用:軒下・裏配線、既存ストック、PFI等
- (2)低コスト手法の普及拡大:浅層埋設、小型ボックス、直接埋設等
- (3)機器のコンパクト化・低コスト化等技術開発の促進:地上機器・特殊部、昼間工事拡大、新技術等
- (4)技術情報の共有:マニュアル、ノウハウの周知等

2. 財政的措置

- (1)税制措置:固定資産税の減免
- (2)占用料の減額:占用料の減額措置、地方公共団体への普及
- (3)予算措置:緊急輸送道路等への交付金の重点配分
 - :無電柱化の迅速な推進や費用の縮減を図るための方策等に関する調査のため、占用制限や占用料の見直し、官民連携の具体的な占用料の見直し、官民連携の具体的な手法について検討しつつ、交付金を活用し、道路事業に合わせて電線管理者が自ら行う無電柱化を支援
 - :電線敷設工事資金貸付金制度の活用

3. 占用制度の的確な運用

- (1)占用制限制度の適用:安全・円滑な交通の確保の観点からの新設電柱の占用制限の検討・措置
 - :既設電柱の占用制限の検討・措置
- (2)無電柱化法第12条による新設電柱の抑制等:運用方針の策定、道路法令の改正の検討
- (3)外部不経済を反映した占用料の見直し:外部不経済を反映した占用料の見直しの検討

4. 関係者間の連携の強化

- (1)推進体制
- (2)工事・設備の連携
- (3)民地の活用
- (4)他事業との連携

第5 施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項

1. 広報・啓発活動
2. 地方公共団体への技術的支援

出典:「国土交通省ホームページ」



(3) 東京都の無電柱化推進条例

東京都は、都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保及び良好な都市景観の創出を図るため、平成 29 年 9 月に「東京都無電柱化推進条例」を施行しています。同条例による無電柱化の推進に関する施策として、下記の内容が挙げられています。

- ① 無電柱化の重要性に関する都民の理解及び関心を深めるための広報活動等の実施
- ② 道路の占用の禁止
- ③ 市街地開発事業等における電柱又は電線の新設の禁止及び既設電柱又は電線の撤去
- ④ 無電柱化の迅速な推進及び費用縮減のための調査研究、技術開発の推進
- ⑤ 効率的な施行等のための関係事業者との協力

(4) 東京都の無電柱化計画

東京都は、平成 29 年 9 月に施行された「無電柱化推進条例」に基づき、都の無電柱化事業の今後 10 年間の基本方針及び目標を定め、官民が連携して行うコスト縮減に向けた取組み等を示すものとして、平成 30 年 3 月に「東京都無電柱化計画」を策定しています。

同計画における、基本方針別の 10 年後の姿として、下記の内容が挙げられている。

- ① 都市防災機能の強化
環状 7 号線の内側エリアの整備対象箇所全ての路線※で無電柱化に着手
緊急輸送道路での整備により防災機能が向上
※計画幅員で完成している歩道幅員が 2.5m 以上の都道
- ② 安全で快適な歩行空間の確保
道幅の狭い道路での整備手法を確立
- ③ 良好な都市景観の創出
山間部や島しょ部における整備手法の確立とモデル路線での整備
- ④ 面的な無電柱化に向けた取組み
区市町村がこれまで以上に主体的・積極的に事業を促進
民間事業者等による取組がこれまで以上に展開
- ⑤ コスト縮減（技術開発の推進）
整備コスト 1 / 3 カット
- ⑥ 都民理解の促進（事業 P R）
無電柱化による防災性の向上などの効果が浸透し、無電柱化の重要性について都民の理解と関心の増大



(5) 東京都の無電柱化推進計画

東京都は、区市町村度を含む面的な広がりを持った無電柱化の推進に向けて、国や自治体、電線管理者と連携した、今後の事業推進の方向性を示すものとして、平成26年12月に「東京都無電柱化推進計画」を策定しています。

その後、平成29年9月に策定された「東京都無電柱化計画」を踏まえ、「東京都無電柱化推進計画」を改訂し、令和2年度(2020年度)までに進める無電柱化方針として、下記の内容が挙げられています。

① オリンピック・パラリンピック関連路線の完了

東京 2020 大会開催に向けて、センター・コア・エリア内や競技会場等周辺の無電柱化完了に向けて整備を行っていく。

② 都市防災機能の強化に寄与する路線の重点整備

緊急輸送道路、環七内側、区市町村庁舎、防災拠点病院を結ぶ都道など「都市防災機能の強化」に寄与する路線を選定し、重点的な整備を行っていく。

③ 良好な都市景観の創出に向けた無電柱化を実施

主要駅周辺において、美しい街並みの形成を目指すものとして、整備を行っていく。

④ 区市町村道の無電柱化の促進

歩道の狭い区市町村道における無電柱化を促進していく。

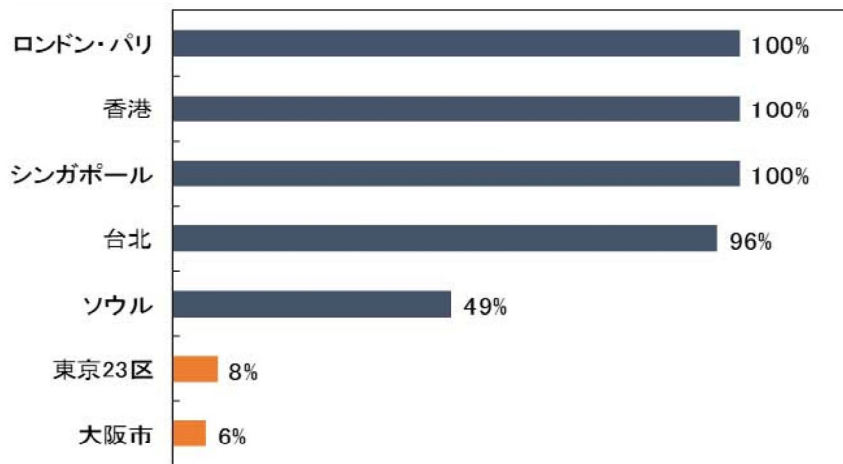


(6) 海外と国内主要都市の無電柱化率の比較

日本における無電柱化は、昭和 61 年度から 3 期にわたる「電線類地中化計画」、平成 11～15 年度の「新電線類地中化計画」、平成 16～20 年度の「無電柱化推進計画」に基づき、整備を行ってきました。現在は、「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、無電柱化を進めています。

しかし、欧米やアジア主要都市では無電柱化が概成しているのに対して、日本の無電柱化率は東京 23 区で 8%、大阪市で 6%と遅れている状況です。

欧米アジア主要都市と日本の無電柱化の現状



※1 ロンドン、パリは海外電力調査会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)

※2 香港は国際建設技術協会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)

※3 シンガポールは『POWER QUALITY INITIATIVES IN SINGAPORE, CIRED2001, Singapore, 2001』による2001年の状況(ケーブル延長ベース)

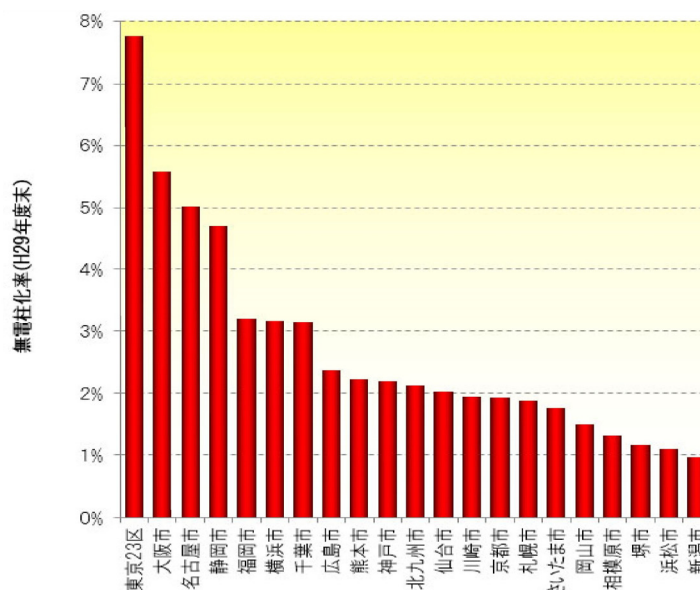
※4 台北は台北市道路管線情報センター資料による台北市区の2015年の状況(ケーブル延長ベース)

※5 ソウルは韓国電力統計2017による2017年の状況(ケーブル延長ベース)

※6 日本は国土交通省調べによる2017年度末の状況(道路延長ベース)

出典：「国土交通省ホームページ」

国内主要都市の無電柱化の現状



※ 全道路(高速自動車国道及び高速道路会社管理道路を除く)のうち、電柱、電線類のない延長の割合(H29年度末)で各道路管理者より聞き取りをしたもの

出典：「国土交通省ホームページ」



(7) 無電柱化によるライフライン被害率の低減

無電柱化を実施することで、災害時のライフライン被害率を低減することができます。東日本大震災及び阪神淡路大震災において、無電柱化実施済み路線と未実施路線における被害状況は下記のとおりであり、無電柱化済みのライフラインの信頼性が確認されています。

		供給支障被害状況(被害率)		比率 (地中線／ 架空線)	設備被害状況 (電柱の倒壊等)
		地中線	架空線		
阪神・淡路大震災	通信※1	0.03%	2.4%	1/80	約3,600本※4
	電力※2	4.7%	10.3%	1/2	約4,500本※5
東日本大震災	通信※3	地震動エリア : 0% 液状化エリア : 0.1% 津波エリア : 0.3%	地震動エリア : 0.0% 液状化エリア : 0.9% 津波エリア : 7.9%	1/25	約28,000本※4
	電力	(データなし)	(データなし)	—	約28,000本※6

(出典)
 ○電力[東日本大震災]:東北電力・東京電力調べ
 ○電力[阪神・淡路大震災]:地震に強い電気設備のために(資源エネルギー庁編)
 ○通信:NTT調べ

※1:NTT神戸支店・神戸西支店管内(概ね神戸市内)でサービスの供給に支障が生じた設備延長の割合(地中線はマンホール間距離、架空線は電柱間距離)

※2:震度7の地域でサービスの供給に支障が生じた区間・設備数の割合(地中線はマンホール間、架空線は電柱)

※3:ケーブルの断線が発生した区間の割合(地中線はマンホール間、架空線は電柱間)

[地震動エリア](岩手県)宮古市(栃木県)宇都宮市、小山市、佐野市、日光市、鹿沼市、真岡市、那須塩原市、足利市、栃木市

[液状化エリア]:(千葉県)千葉市、浦安市、船橋市、津田沼市、幕張市

[津波エリア]:(岩手県)野田村、久慈市(宮城県)塩釜市、岩沼市、石巻市、名取市

※4:供給支障に至らなかった場合を含む

※5:供給支障に至ったもの(上記以外に電柱の傾斜・沈下が約6,000本あり、一部は供給支障につながっているとみられるが、詳細な内訳は不明であるため含めていない)

※6:供給支障に至ったもの(上記以外に電柱の傾斜・沈下等が約23,000本あり)

出典:「国土交通省ホームページ」



(8) 評価項目の解説及び評価項目別の区管内図

評価項目の法律・計画上の位置づけは下記のとおりです。

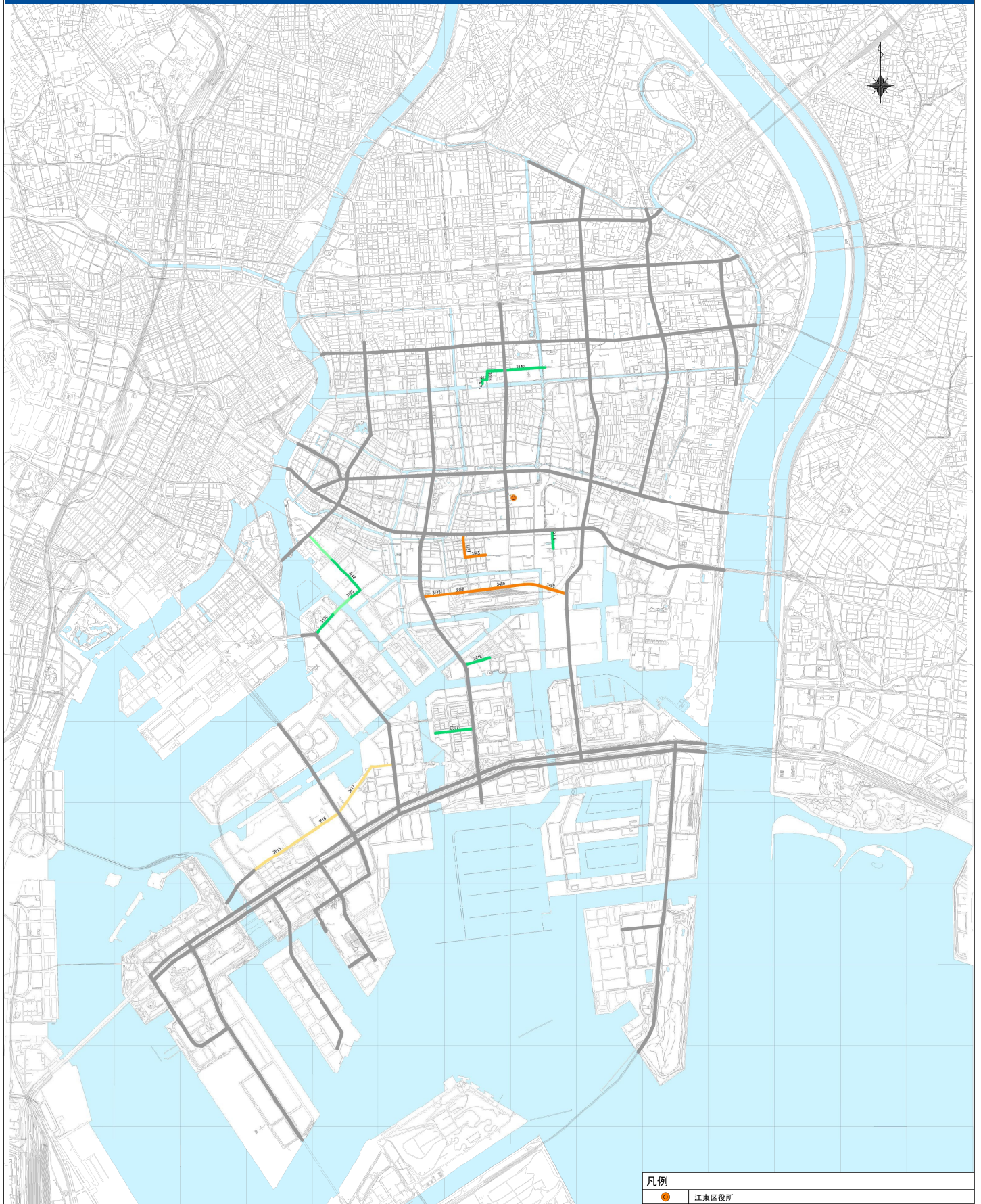
方針	評価項目名	法律・計画	法律・計画上の位置づけ
防災	緊急輸送道路	江東区地域防災計画 (平成 30 年度修正)	【緊急輸送道路】 地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般道路及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点とを相互に連絡する道路。
	緊急道路障害物除去路線（第一次）	江東区地域防災計画 (平成 30 年度修正)	【緊急道路障害物除去路線】 災害時における救援救護に必要な緊急車両の走行帯の確保を図るため、避難所や救急医療機関に接続する道路。 第一次：都指定防災路線及び災害拠点連携病院に接続する路線
	緊急道路障害物除去路線（第一次以外の路線）	江東区地域防災計画 (平成 30 年度修正)	【緊急道路障害物除去路線】 災害時における救援救護に必要な緊急車両の走行帯の確保を図るため、避難所や救急医療機関に接続する道路。 第二次：拠点避難所に接続する路線 第三次：防災倉庫に接続する路線
	都市計画道路	都市計画法	【都市計画道路】 都市計画法に基づき都市計画決定された道路。
	地区主要道路	江東区都市計画マスタープラン (平成 23 年 3 月)	【地区主要道路】 幹線道路に囲まれた地区の自動車交通を集約し、幹線道路の地区内相互の円滑な自動車交通処理を担う道路。
	不燃化特区内の防災生活道路及び優先的に無電柱化を検討する路線	北砂三・四・五丁目地区まちづくり方針 (平成 30 年 6 月)	【不燃化特区】 木造住宅密集市街地のうち大地震等が発生した際に、特に大きな被害が想定される地域。 【防災生活道路】 消防活動、避難及び延焼遮断機能に必要な道路ネットワークを形成する路線。
	災害時活動困難度（ランク 3 以上）	地震に関する地域危険度測定調査（第 8 回） (平成 30 年)	【災害時活動困難度】 地域ごとに道路の多さや、道路ネットワーク密度の高さといった道路基盤などの整備状況から評価した、地震により建物が倒壊したり火災が発生したときの避難や消火・救助活動のしやすさ（困難さ）。



分類	評価項目名	計画	計画上の位置づけ
安全	通学路	江東区総合安全対策管理システム (平成 30 年度時点)	区立小学校、区立義務教育学校（前期課程）について、江東区総合安全対策管理システムにおいて通学路として指定されている路線。
	バリアフリー法に基づく特定道路	バリアフリー法	【特定道路】 バリアフリー法に基づく生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障がい者の移動が通常徒歩で行われるものであって国土交通大臣が指定した路線。
	バリアフリー重点整備地区における生活関連経路	江東区交通バリアフリー基本構想 (平成 18 年 3 月)	【重点整備地区】 一定規模の駅など（「特定旅客施設」）を中心として、利用者が多い、高齢者・障がい者の利用が多いなど、整備効果の高い地区を「重点整備地区」として選定し、特定経路の移動円滑化の整備を進める地区（東陽町駅、南砂町駅） 【生活関連経路】 駅を中心とした主要な利用施設までの経路であり、バリアフリー化の必要な経路。
	駅周辺 (概ね半径 500m)	江東区交通バリアフリー基本構想 (平成 18 年 3 月)	交通バリアフリー法の概念に基づく駅を中心とした徒歩圏内。
景観	商店街	江東区内商店会一覧 (平成 30 年度時点)	区に登録している商店会（平成 30 年度）
	景観重点地区内の路線	江東区景観計画 (平成 25 年 4 月)	【景観重点地区】 地域の特色を現したまちなみをつくっている地域、これからの江東区の都市景観を創造していく地域などを、重点的に景観の誘導や保全を図るために指定される地区のこと（深川萬年橋地区、亀戸地区、深川門前仲町地区）。
	景観重要公共施設 (道路)	江東区景観計画 (平成 25 年 4 月)	【景観重要公共施設】 道路、河川、都市公園など公共施設のうち、江東区の景観やまちなみを形成する上で、良好な景観の形成に重要であると位置づけるもの。周辺と一体的な整備や管理を行い、良好で地域に親しまれる景観の形成に配慮した整備に取り組む公共施設。

評価項目別の区管内図を次ページ以降に示します。

緊急輸送道路の指定状況図



緊急道路障害物除去路線の指定状況図

