

# 江東区 無電柱化推進計画 [素案]

令和元年(2019年)12月



江東区



# 目次

<b>1. 計画策定の背景</b> -----	<b>1</b>
1-1 計画策定の背景-----	1
1-2 無電柱化の必要性-----	1
(1) 無電柱化の目的-----	1
(2) 都市防災機能の強化-----	2
(3) 安全で快適な歩行空間の確保-----	3
(4) 良好な都市景観の創出-----	4
1-3 計画の位置付け-----	5
<b>2. 無電柱化の手法と課題</b> -----	<b>6</b>
2-1 無電柱化の手法-----	6
2-2 電線共同溝方式の概要-----	6
2-3 無電柱化の課題-----	7
(1) 無電柱化にかかる期間-----	7
(2) 無電柱化にかかる費用-----	8
(3) 狭あい道路における整備-----	9
<b>3. 江東区の無電柱化状況</b> -----	<b>10</b>
3-1 区道の無電柱化の状況-----	10
3-2 区道の無電柱化の変遷-----	10
<b>4. 無電柱化の基本方針</b> -----	<b>12</b>
4-1 無電柱化の基本方針-----	12
4-2 整備対象路線の選定-----	14
4-3 整備対象路線の見直し-----	14
<b>5. 無電柱化の整備計画</b> -----	<b>21</b>
5-1 整備方針-----	21
(1) 整備方針-----	21
5-2 計画路線及び優先整備路線-----	22
5-3 整備計画-----	24
(1) 計画期間-----	24
(2) 整備目標-----	24
(3) 優先整備路線の事業工程-----	25
5-4 計画路線の見直し-----	25
<b>6. 無電柱化の推進のために講じる施策</b> -----	<b>26</b>
6-1 無電柱化の低コスト化・工期短縮に向けた取組-----	26
6-2 狭あい道路における無電柱化整備-----	27
(1) 技術的課題の解決-----	27
(2) 三者協働-----	28
6-3 補助制度を活用した財源の確保-----	29
6-4 道路事業や市街地開発事業等との同時整備の検討-----	29
6-5 道路法第37条に基づく占用制限の活用-----	29

## 目 次

### 【参考資料】

(1) 無電柱化の推進に関する法律	-----	31
(2) 国の無電柱化推進計画	-----	32
(3) 東京都の無電柱化推進条例	-----	33
(4) 東京都の無電柱化計画	-----	33
(5) 東京都の無電柱化推進計画	-----	34
(6) 海外と国内主要都市の無電柱化率の比較	-----	35
(7) 無電柱化によるライフライン被害率の低減	-----	36
(8) 評価項目の解説及び評価項目別の区管内図	-----	37
(9) 埋設基準の改訂	-----	49
(10) 管路材の改良	-----	50
(11) 国における補助金制度	-----	50
(12) 東京都における無電柱化都費補助制度	-----	51
(13) 道路法第 37 条に基づく占用制限	-----	53
(14) 用語集	-----	54

# 1. 計画策定の背景

## 1-1 計画策定の背景

昨今、震災や大型台風などで倒壊した電柱によって、道路が閉塞され避難や救助活動に支障が生じる事態が多数発生しています。

そのため、災害時における都市防災機能の強化を目的とした、無電柱化整備の必要性が高まっています。

また、林立する電柱により歩行者や車いす利用者の安全な通行が妨げられているほか、張り巡らされた電線により都市景観が損なわれています。

このような背景から、国は平成28年12月に「無電柱化の推進に関する法律」（以下、無電柱化推進法）を施行し、国、地方公共団体及び関係事業者の責務等が規定されました。

その中で、地方公共団体においては無電柱化を計画的に推進するため、無電柱化推進計画を策定することが努力義務とされました。

その後、国においては平成30年4月に無電柱化推進法に基づく「無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化の推進に関する施策を公表しました。

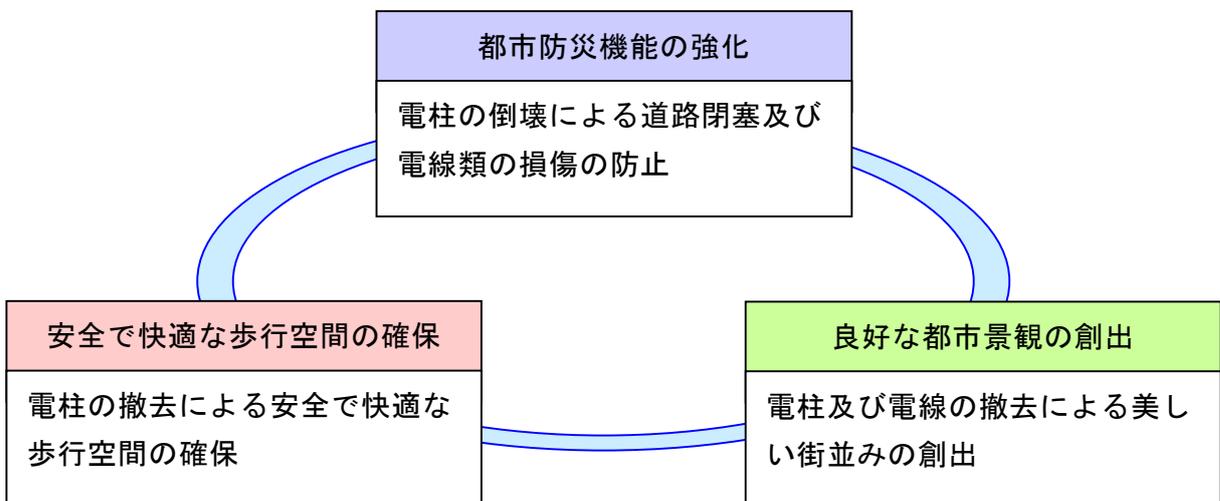
一方で、東京都においても、平成29年9月に「東京都無電柱化推進条例」を施行、平成30年3月に「東京都無電柱化計画」を策定・公表したほか、平成31年3月には「無電柱化推進計画」の改定を行い、無電柱化を積極的に推進しています。

これらの背景を踏まえ、江東区においても無電柱化を計画的に推進し、災害に強く、安全で安心なまちづくりを実現するため、区道における無電柱化に関する基本的な方針や具体的な整備路線を定めた「江東区無電柱化推進計画」（以下、本計画）を策定します。

## 1-2 無電柱化の必要性

### (1) 無電柱化の目的

無電柱化は、主に以下の3つの目的で実施されています。



## (2) 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壊したり、電線が垂れ下がったりすることによる道路閉塞が発生し、災害時の緊急車両の通行や復旧活動の支障となっています。また、電線施設の損傷による停電の原因となっています。

無電柱化を行うことで災害における緊急車両の通行が円滑になり、復旧活動を迅速に行うことができます。

【災害時における電柱倒壊の状況】



出典：「国土交通省ホームページ」

【緊急車両の円滑な通行】



出典：「東京都建設局ホームページ」

### (3) 安全で快適な歩行空間の確保

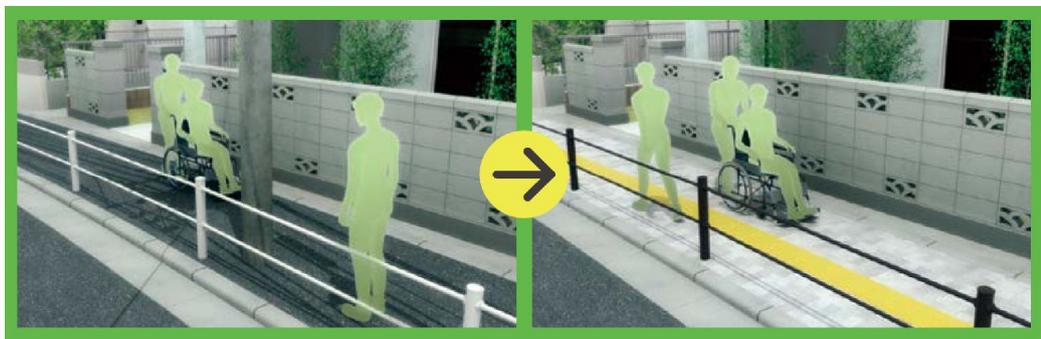
林立する電柱により、歩行者やベビーカー、車いす利用者の通行が妨げられています。無電柱化を行うことで歩行空間が確保され、歩行者が安全で快適に通行することができます。

【電柱による歩行空間阻害の状況】



出典：「国土交通省ホームページ」

【歩行空間の確保による安全で快適な通行】



出典：「東京都建設局ホームページ」

(4) 良好な都市景観の創出

電柱や、上空にはりめぐらされた電線類により、美しい街並みが損なわれています。無電柱化を行うことで視線を遮る電線類が撤去され、開放的で美しい街並みを創出することができます。

【電柱及び電線類による都市景観阻害の状況】



出典：「国土交通省ホームページ」

【美しい街並みの創出】

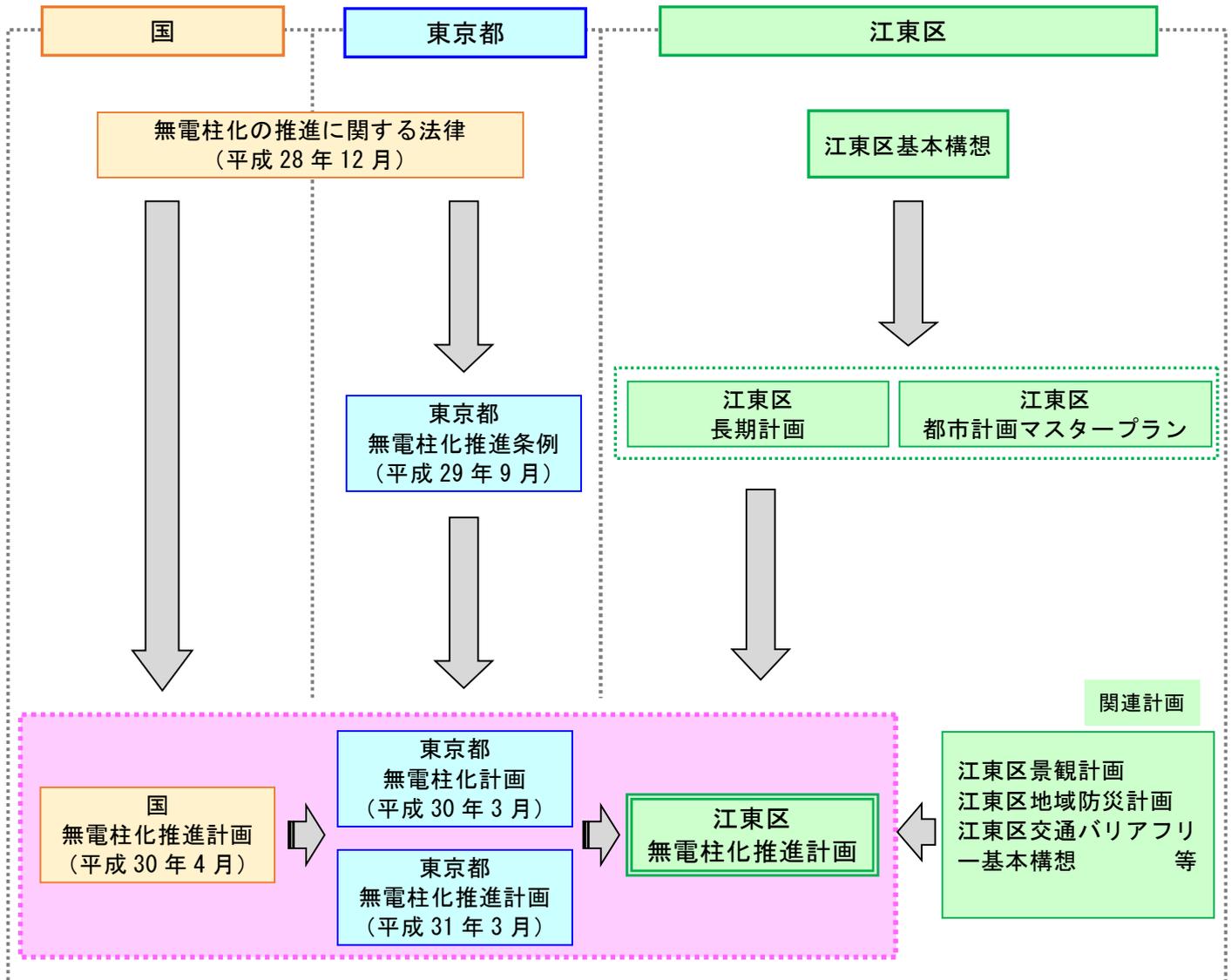


出典：「東京都建設局ホームページ」

### 1-3計画の位置付け

本計画は、無電柱化推進法第8条第2項において、策定が努力義務とされている「市町村無電柱化推進計画」に相当するもので、江東区における無電柱化事業推進に当たっての基本的な方針、期間、目標、施策などを定めるものです。また本計画は、上位計画である「江東区基本構想」に基づく「江東区長期計画」や「江東区都市計画マスタープラン」の基本理念のもと、他の関連計画との整合を図りつつ、無電柱化を計画的に推進するための方針や施策を示します。

江東区無電柱化推進計画の位置づけ



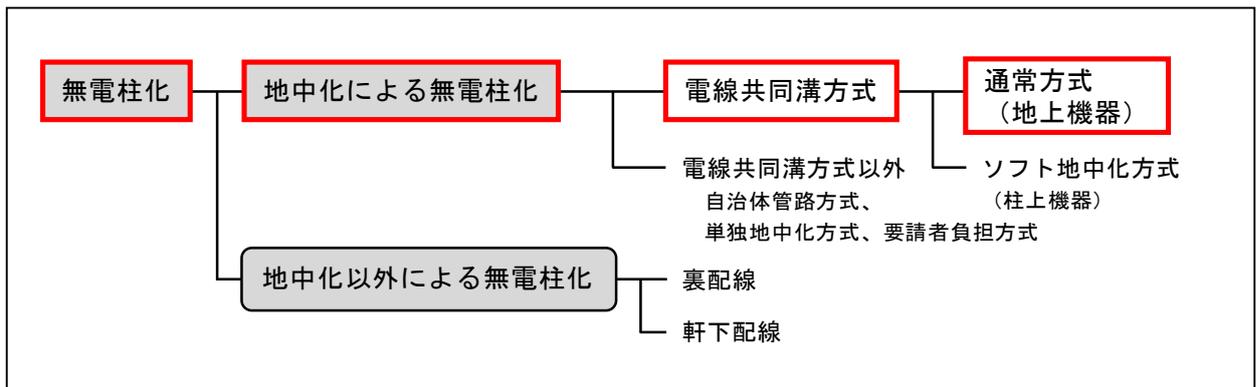
## 2.無電柱化の手法と課題

### 2-1無電柱化の手法

無電柱化の整備手法は、下図のように「地中化による無電柱化」と「地中化以外による無電柱化」に大別されます。

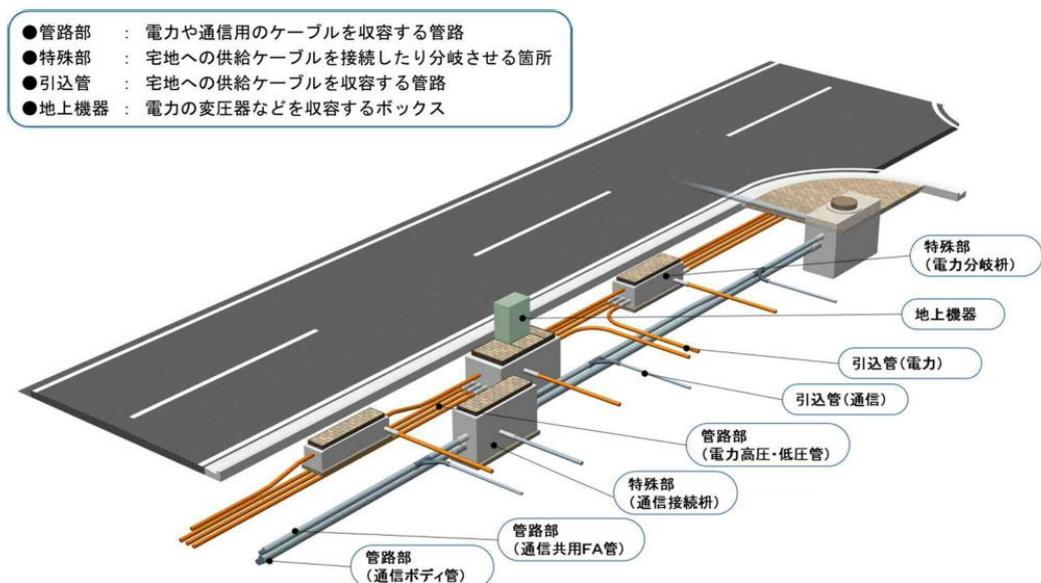
このうち、電線共同溝方式については、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」が平成7年に施行され、現在、国・東京都・区市町村といった道路管理者が無電柱化を行う際の主な整備手法となっています。

そのため、区が行う無電柱化事業についても、電線共同溝方式を基本として整備を推進していきます。



### 2-2電線共同溝方式の概要

電線共同溝は、地上の電柱や上空の電線を地下に収容するための施設です。この方式は、道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者が電線及び地上機器等を整備するものです。地上機器の設置を踏まえると、歩道幅員が2.5m以上確保されている必要があります。



出典：「東京都電線共同溝整備マニュアル」H30.3

## 2-3無電柱化の課題

### (1)無電柱化にかかる期間

無電柱化事業は、既に水道管、ガス管などが埋設されている地下空間に新たに電線共同溝を埋設するため、設計段階から多数の企業者との調整が必要です。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、完成まで長期にわたる事業です。

無電柱化の一般的な方式である電線共同溝方式では、設計・手続きから舗装復旧工事完了までに、標準的な工程で約7年の期間が必要です。

今後は施工性に優れた無電柱化技術の開発や推進体制の確立など、工期短縮に向けた方策の検討が課題です。



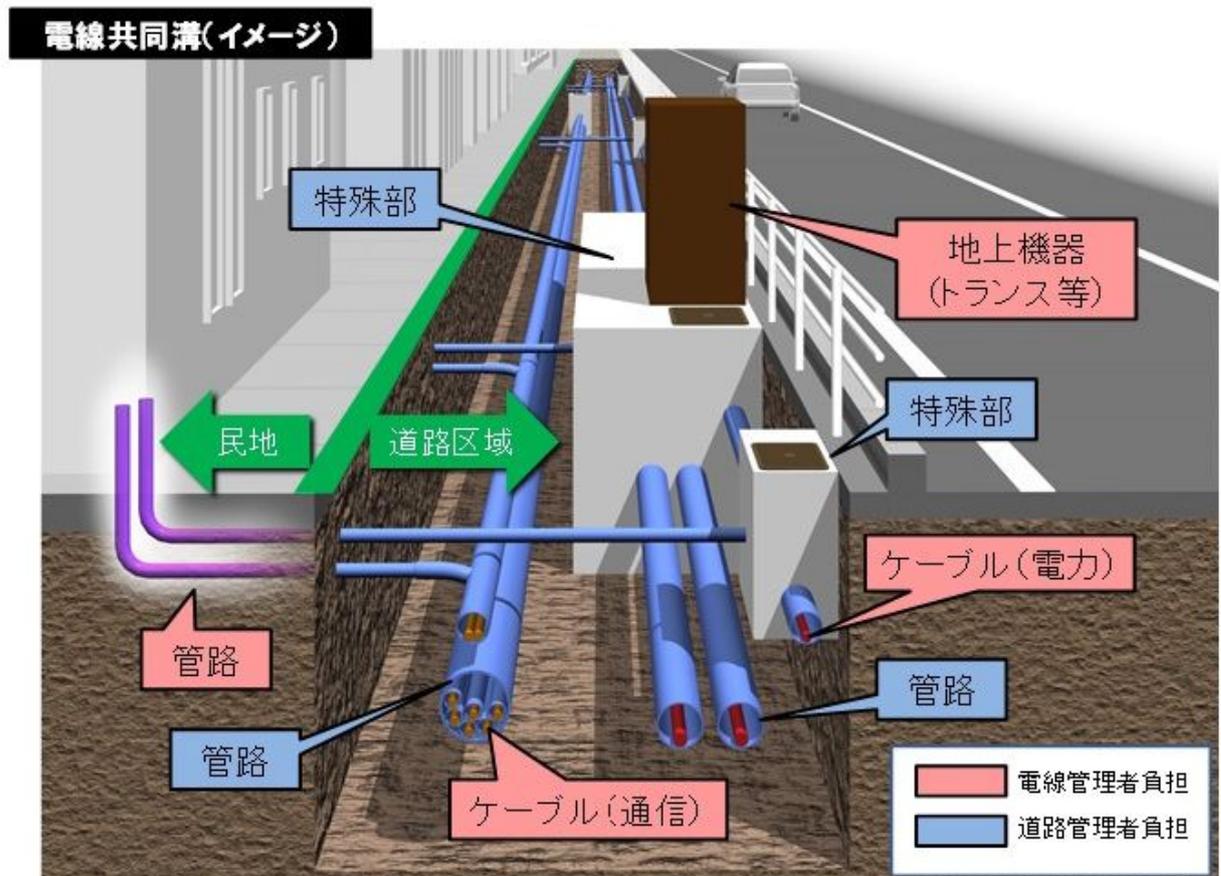
出典：「東京都建設局ホームページ」

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

## (2) 無電柱化にかかる費用

電線共同溝方式による無電柱化事業は、道路管理者と電線管理者がそれぞれ費用を負担して整備します。道路管理者が電線共同溝、電線管理者が電線・地上機器を整備し、施設延長（電線共同溝施設の延長）1km 当たり、約 5.3 億円\*の費用を要します（国土交通省調べ）。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技術開発に取り組んでいく必要があります。



出典：「国土交通省ホームページ」

道路管理者負担額 3.5 億円 / km	電線管理者負担額 1.8 億円 / km
-------------------------	-------------------------

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

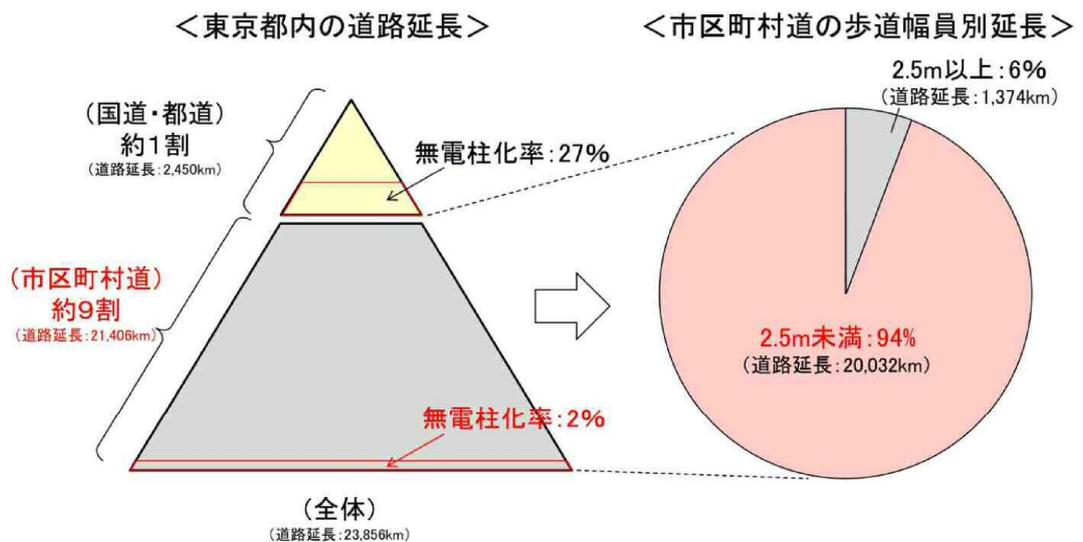
\*路線の状況や設計・施工条件、関連工事の有無等により、実際の事業費とは異なる場合があります。

### (3) 狭あい道路における整備

東京都内における市区町村道は、都内の道路延長の約9割を占めています。しかし、その多くは歩道幅員が 2.5m 未満、または歩道が設置されていない狭あい道路であり、これらの路線は、従来の電線共同溝整備技術では無電柱化が困難です。

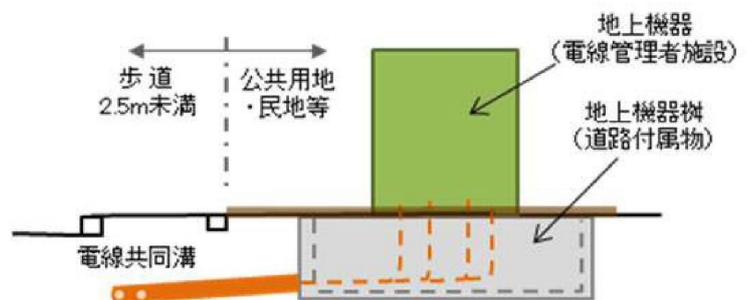
下図は平成 26 年度時点での都内における道路の無電柱化実施状況を表すものであり、市区町村道の無電柱化率は、わずか 2%に留まっています

このため、市区町村道の無電柱化を推進するためには、狭あい道路における技術的課題を解決する必要があります。



出典：「東京都無電柱化計画」

狭あい道路の無電柱化が困難な原因の一つに、道路用地内への地上機器の設置が困難であることが挙げられます。これらの路線に電線共同溝を整備する場合、沿道の公共用地や民地など、道路用地外への地上機器設置を検討する必要があります。



出典：「東京都無電柱化推進計画」H26.12

## 3. 江東区の無電柱化状況

### 3-1 区道の無電柱化の状況

江東区が管理する道路（区道）の無電柱化率は7.2%となっています。

江東区が管理する道路（区道）・・・・・・・・・・・・・・・・・・314 km  
 無電柱化済道路延長・・・・・・・・・・・・・・・・・・22.6 km  
 無電柱化率・・・・・・・・・・・・・・・・・・7.2%

（令和2年3月末見込み）

区道における無電柱化の状況については、次ページに示す図のとおりです。

### 3-2 区道の無電柱化の変遷

区道における無電柱化は、昭和50年代に電線管理者が主体となる単独地中化方式により整備が始まりました。

「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」が施行された平成7年以降は、土地区画整理事業や民間開発に伴い、電線共同溝方式により整備された路線の移管を受け、区が管理を行ってきました。

現在までに区が主体で整備した路線は、すべて電線共同溝方式によるもので、下表に示すとおりです。

区が主体で整備した路線の一覧（事業中を含む）

路線名（地区名・事業名等）	整備延長	整備時期
特別区道江9号・深103号・江42号 （富岡地区無電柱化モデル事業）	930m	平成22年度 （完成）
特別区道江144号・江170号 （都市計画道路補助第199・200号線整備事業）	300m	平成24年度 （完成）
特別区道江172号 （臨海豊洲地区無電柱化事業）	487m	平成25年度 （完成）
特別区道城3号 （城東地区無電柱化事業）	190m	平成27年度 （完成）
特別区道江470号・江490号・江617号 （オニッパ・パリンピック競技会場周辺路線無電柱化事業）	1,046m	令和元年度 （完成）
特別区道江128号 （都市計画道路補助第115号線整備事業）	520m	事業中
特別区道江494号外5路線 （仙台堀川公園周辺路線無電柱化事業）	2,200m	事業中



事業前



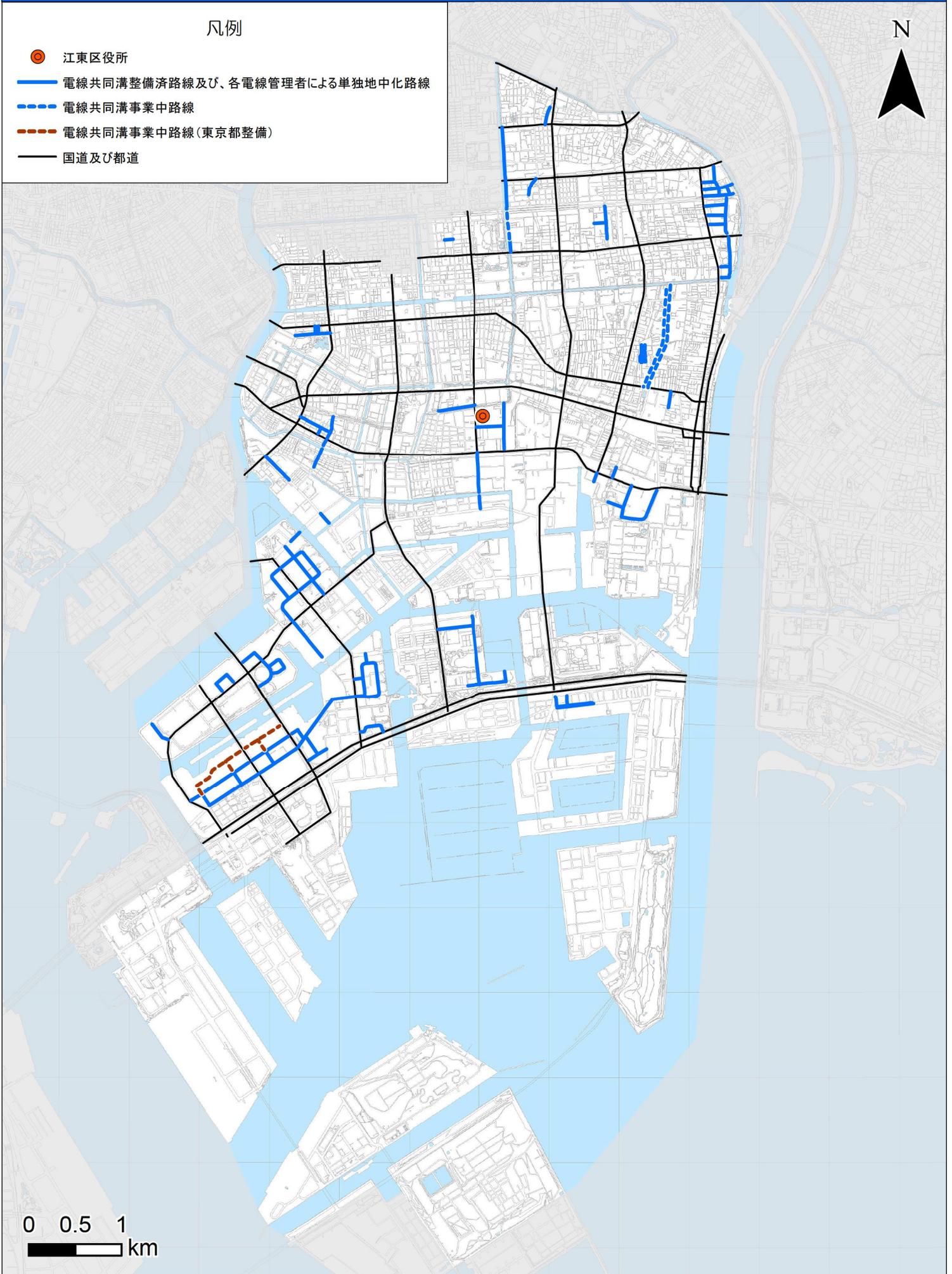
事業後

区が主体となって整備を実施した路線（例） 亀戸地区

# 無電柱化現況図

## 凡例

- 江東区役所
- 電線共同溝整備済路線及び、各電線管理者による単独地中化路線
- - - 電線共同溝事業中路線
- - - 電線共同溝事業中路線(東京都整備)
- 国道及び都道



## 4. 無電柱化の基本方針

### 4-1 無電柱化の基本方針

#### 方針① 防災

地震や台風などの災害時に、電柱倒壊による道路閉塞を防止し、避難や救助活動の円滑化を図ります。



<整備前>



<整備後>

出典：「国土交通省ホームページ」



<整備前>



<整備後>

出典：「東京都ホームページ」

方針② 安全

歩行の妨げとなっている電柱をなくし、歩行者や車いす利用者にとって安全で快適な歩行空間を確保します。



<整備前>



<整備後>

出典：「国土交通省ホームページ」

方針③ 景観

景観を阻害している電柱や電線を地中化することで、良好な都市景観を創出します。



<整備前>



<整備後>

出典：「国土交通省ホームページ」

## 4-2 整備対象路線の選定

本計画において、無電柱化整備を進めていく路線を整備対象路線として定めます。

整備対象路線を選定するにあたり、本計画における無電柱化の基本方針に基づき、区道について次の評価項目を設定しました。

基本方針	評価項目
防災	緊急輸送道路
	緊急道路障害物除去路線（第一次）
	緊急道路障害物除去路線（第一次以外の路線）
	都市計画道路
	地区主要道路
	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
	災害時活動困難度（ランク3以上）
安全	通学路
	バリアフリー法に基づく特定道路
	バリアフリー重点整備地区における生活関連経路
	駅周辺（概ね半径500m）
景観	商店街
	景観重点地区内の路線
	景観重要公共施設（道路）

※各評価項目の詳細についてはP.35～36 参考資料を参照

整備対象路線の選定にあたっては、評価項目により、路線ごとの整備優先度の評価をしています。

さらに、評価項目による評価とは別に、国道・都道とのネットワークや、区が整備している無電柱化路線とのネットワークに配慮し、路線の連続性にも着目した総合評価を行いました。

また、地区によって偏りが生じないように、区内を5地区（城東北部地区・城東南部地区・深川北部地区・深川南部地区・南部地区）に分け、地区ごとに路線の評価を行っています。

上記の選定方法により、整備対象路線と無電柱化済及び事業中路線の合計が、各地区、概ね20km程度となるよう路線を選定しました。

なお、整備対象路線以外の路線についても、無電柱化事業以外の不燃化特区推進事業や都市計画事業等の中で必要に応じ無電柱化の検討を行います。

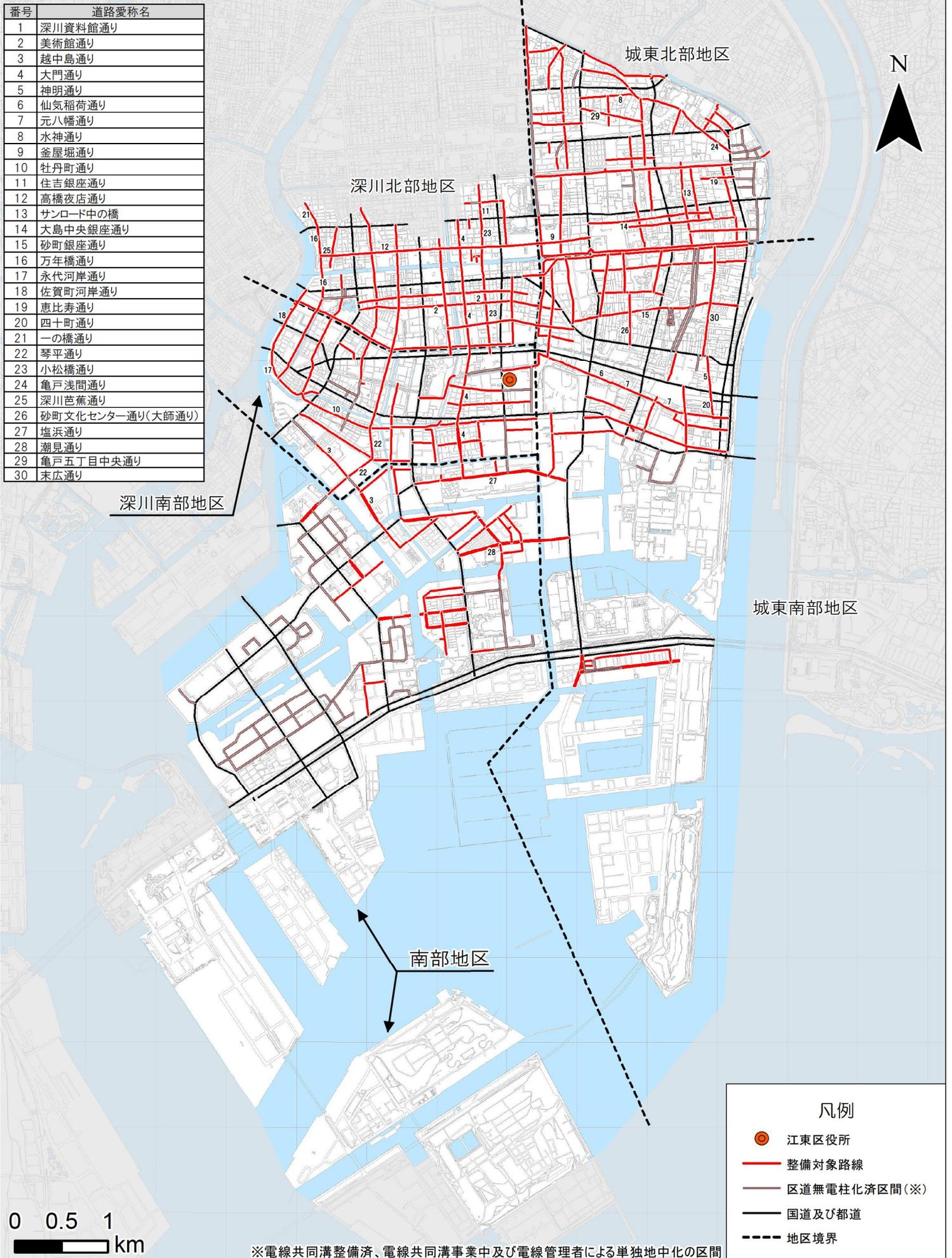
## 4-3 整備対象路線の見直し

整備対象路線については、今後の社会や地域の情勢の変化に柔軟に対応するため、関連計画の改訂等にあわせ、必要に応じて見直しや更新を行います。

# 江東区全域整備対象路線図

(総延長99 km)

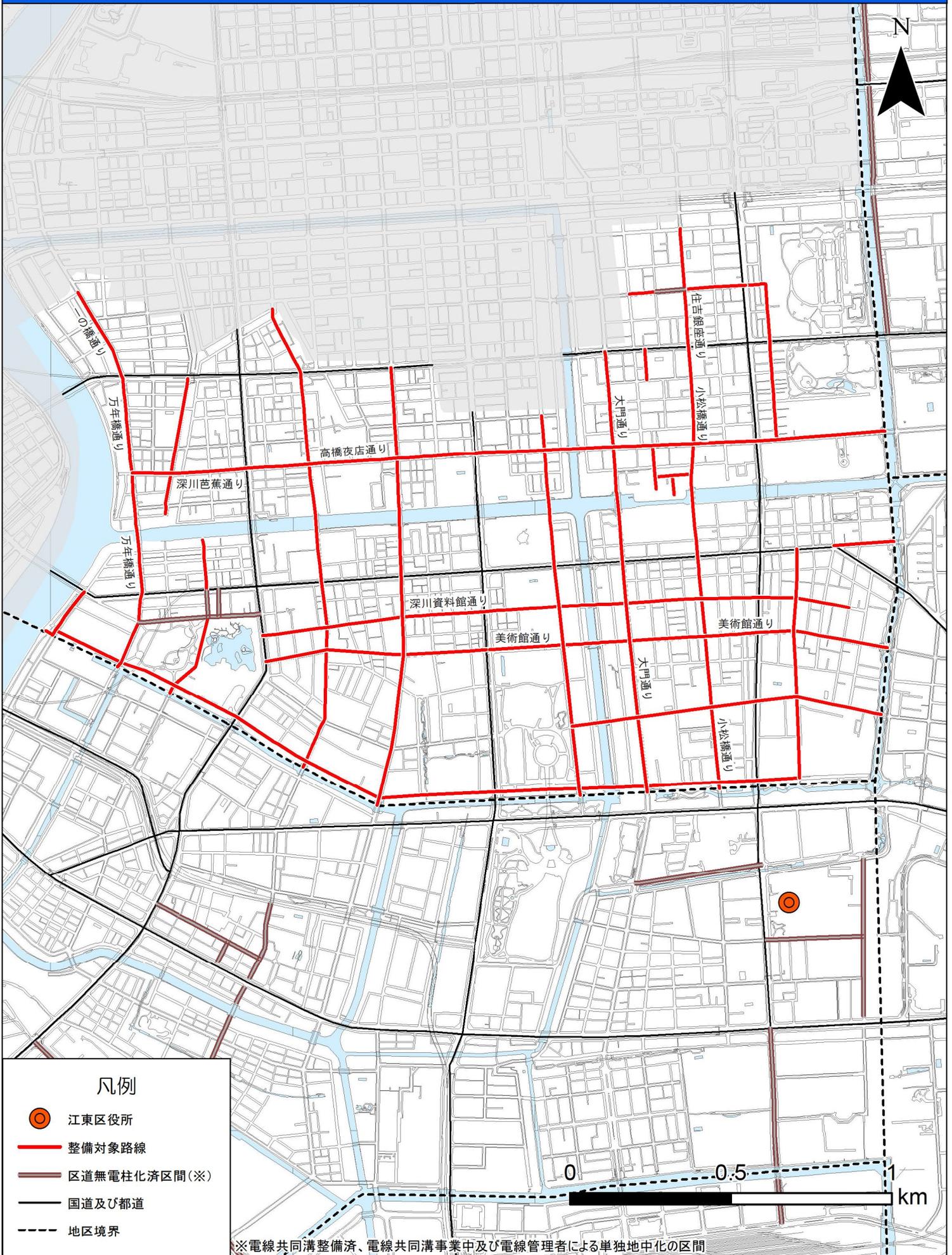
番号	道路愛称名
1	深川資料館通り
2	美術館通り
3	越中島通り
4	大門通り
5	神明通り
6	仙気稲荷通り
7	元八幡通り
8	水神通り
9	金屋堀通り
10	牡丹町通り
11	住吉銀座通り
12	高橋夜店通り
13	サンロード中の橋
14	大島中央銀座通り
15	砂町銀座通り
16	万年橋通り
17	永代河岸通り
18	佐賀町河岸通り
19	恵比寿通り
20	四十町通り
21	一の橋通り
22	琴平通り
23	小松橋通り
24	亀戸浅間通り
25	深川芭蕉通り
26	砂町文化センター通り(大師通り)
27	塩浜通り
28	潮見通り
29	亀戸五丁目中央通り
30	末広通り



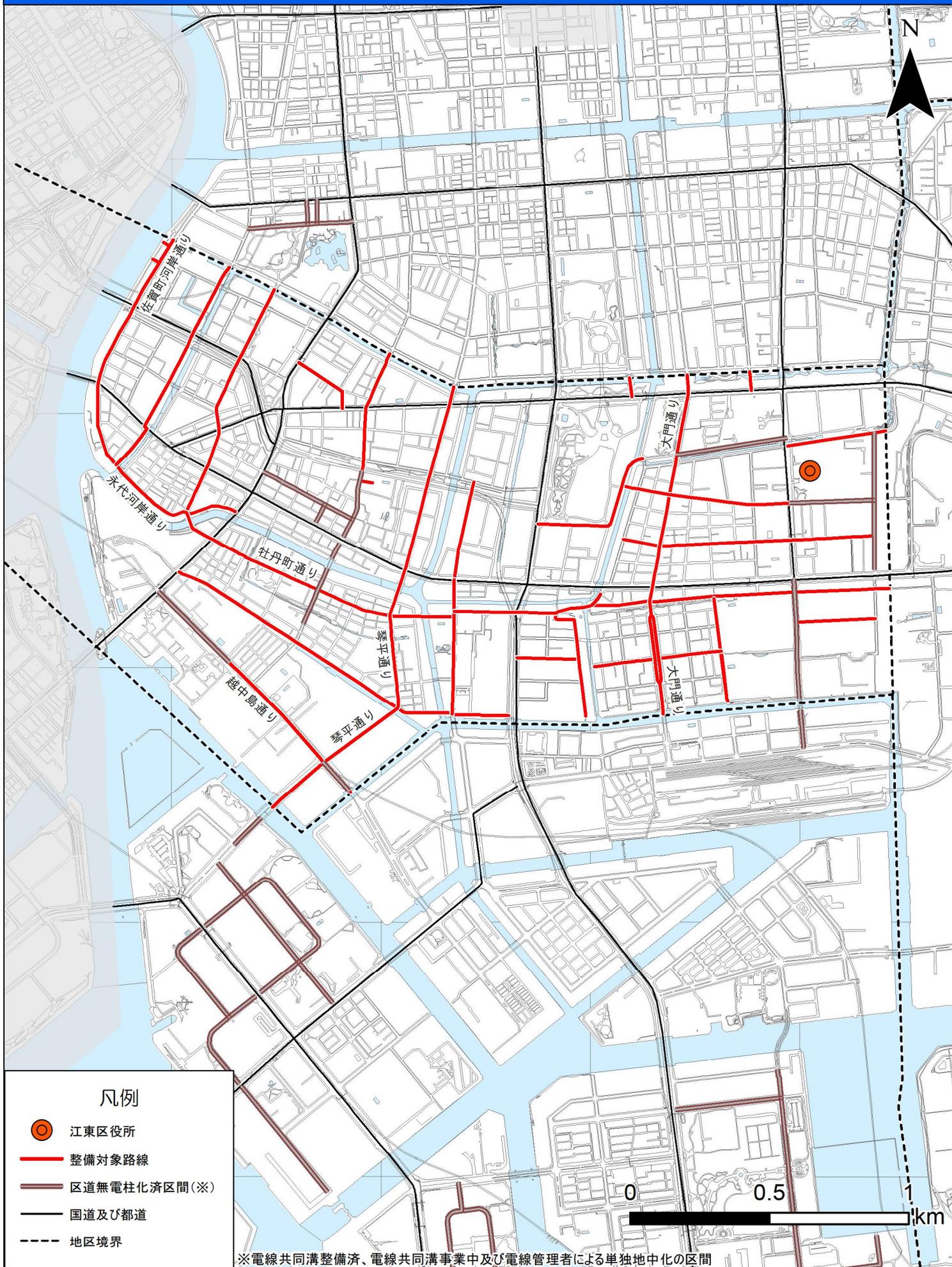
※電線共同溝整備済、電線共同溝事業中及び電線管理者による単独地中化の区間

- 凡例
- 江東区役所
  - 整備対象路線
  - 区道無電柱化済区間(※)
  - 国道及び都道
  - 地区境界

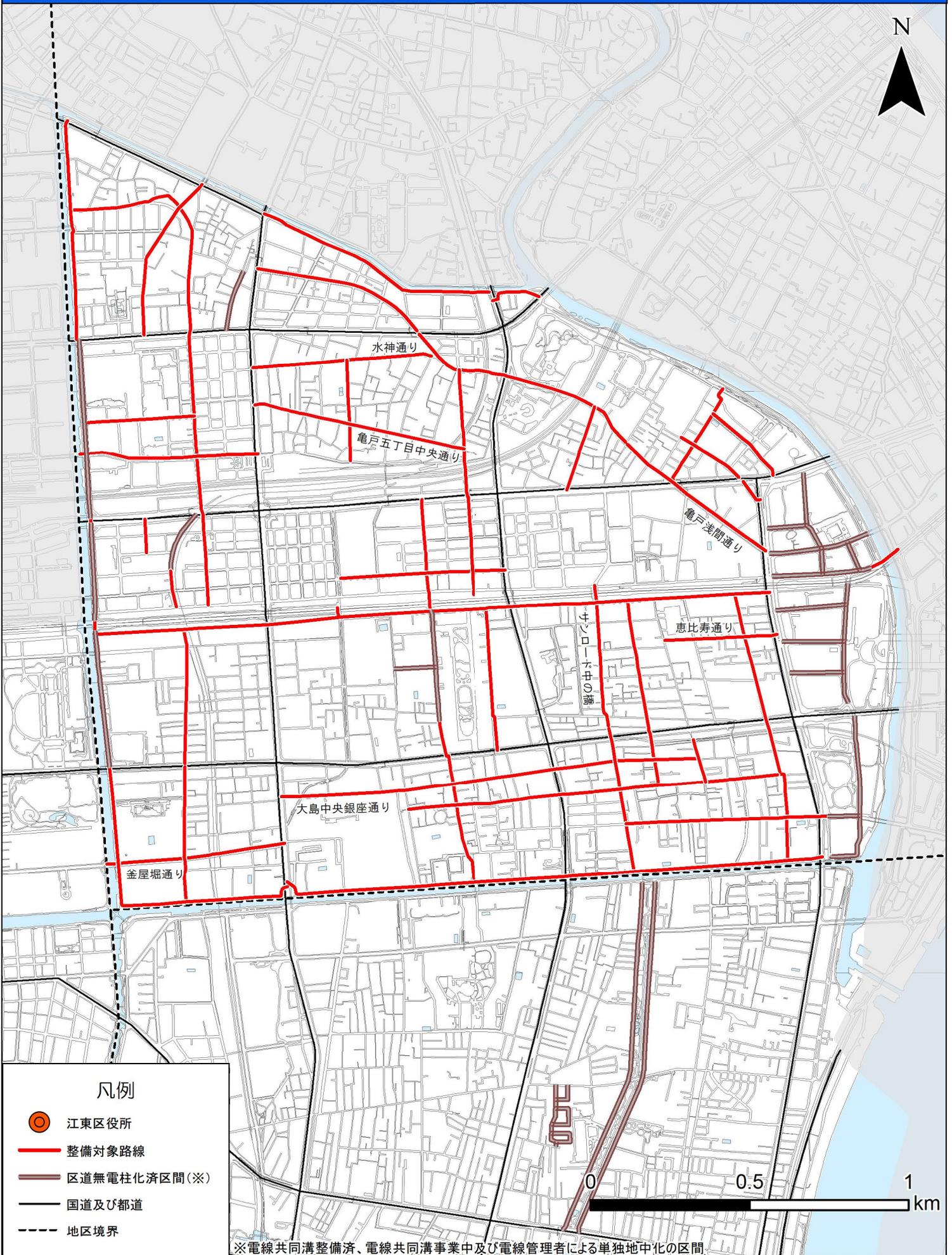
# 深川北部地区整備対象路線図



# 深川南部地区整備対象路線図

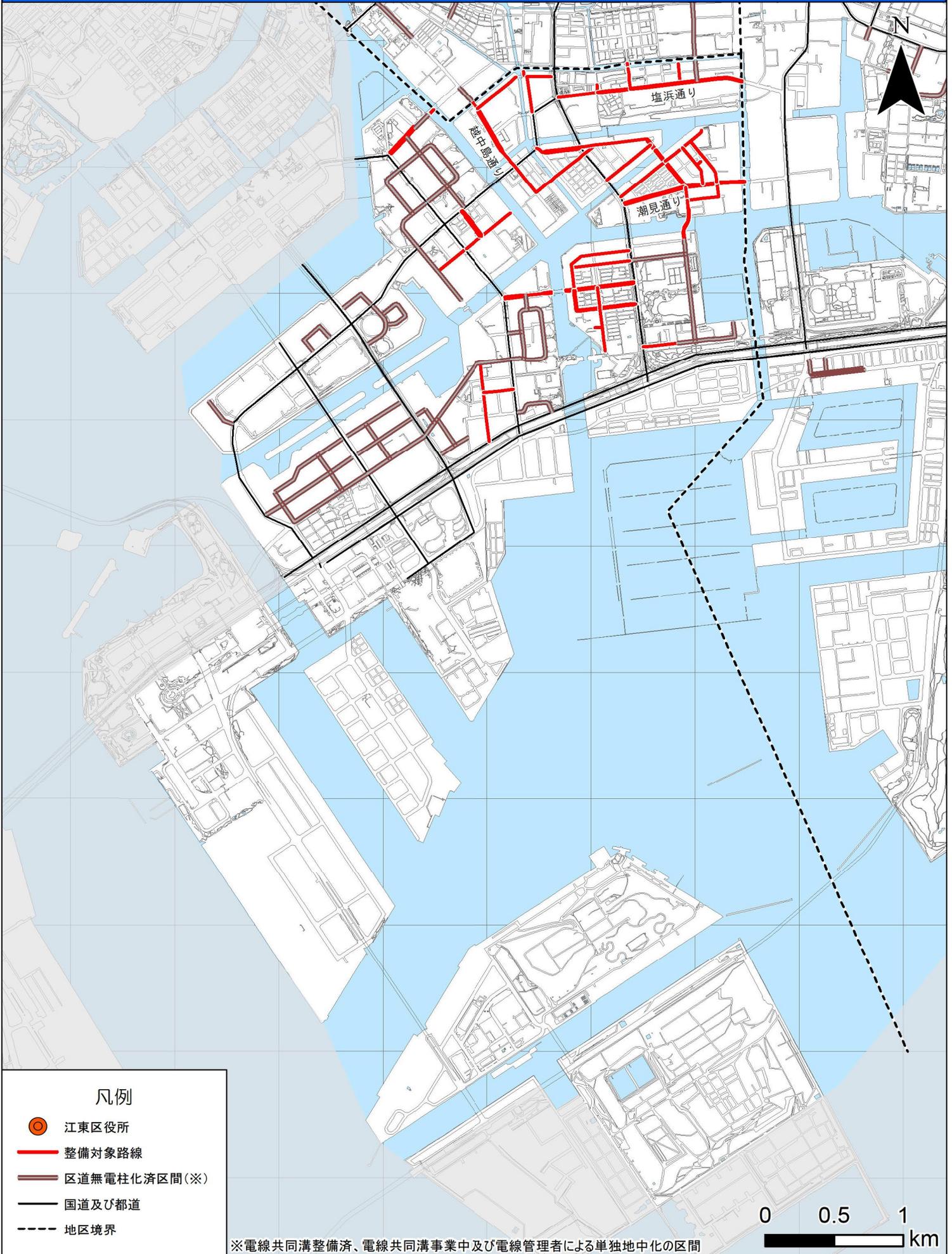


# 城東北部地区整備対象路線図





# 南部地区整備対象路線図



出典(ベース地図)国土地理院

## 5.無電柱化の整備計画

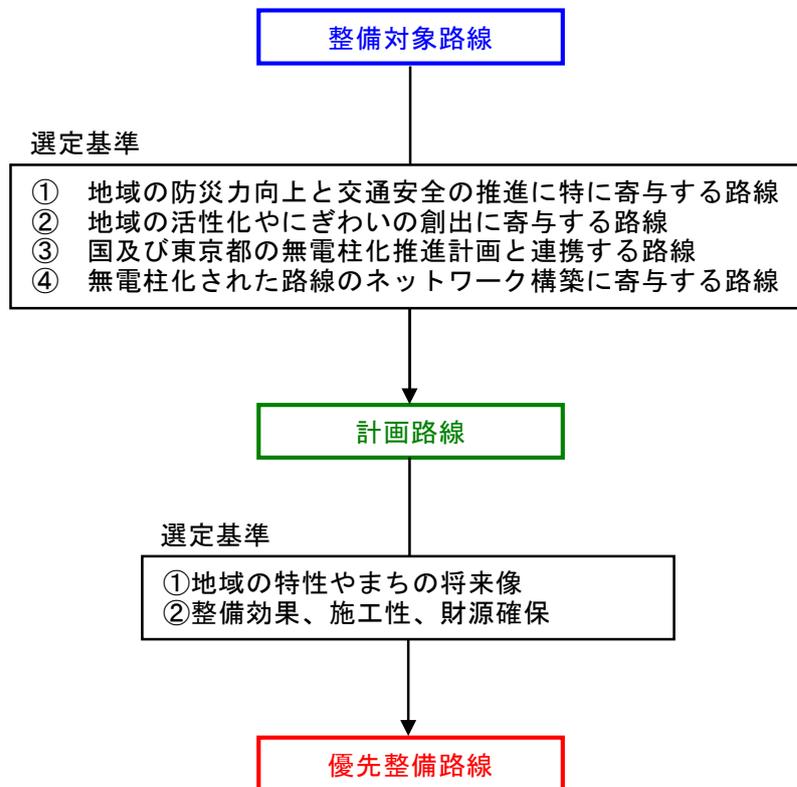
### 5-1 整備方針

無電柱化を計画的に推進するにあたって、区道における無電柱化の整備方針を定めま  
す。

#### (1)整備方針

無電柱化を推進するにあたっては、本計画における無電柱化の基本方針を踏まえ、中  
期的に無電柱化を整備することが望ましい路線を「計画路線」、短期的に無電柱化を実施  
することが望ましい路線を「優先整備路線」としてそれぞれ位置づけます。

本計画では、下記のフローに示すとおり、「計画路線」を基本として「優先整備路線」  
を選定し、「優先整備路線」については整備計画を定め、無電柱化の整備を推進  
します。



#### ① 計画路線の選定

「整備対象路線」のうち、地域防災力や交通安全の向上、地域振興への寄与、国や  
東京都の推進している施策との連携などの観点から、中期的な視点で無電柱化を整備  
することが望ましい路線を「計画路線」として選定します。

#### ② 優先整備路線の選定

「計画路線」のうち、地域の特性やまちの将来像の観点、または整備効果、施工性、  
財源確保の観点から、優先的かつ短期的に無電柱化事業を実施することが望ましい路  
線を「優先整備路線」として選定します。

## 5-2 計画路線及び優先整備路線

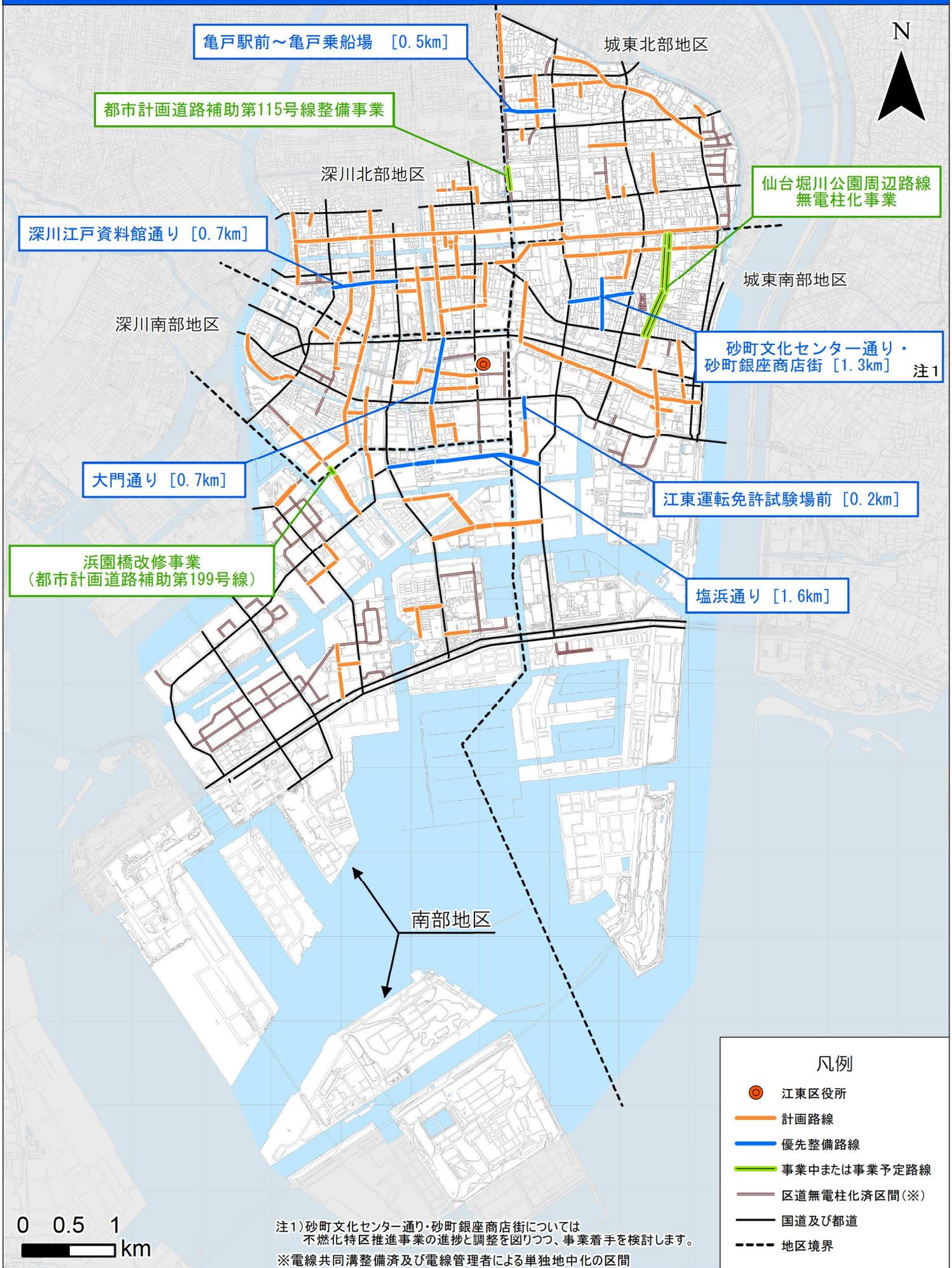
整備方針に基づき選定した「計画路線」及び「優先整備路線」は次ページに示す、「江東区全域計画路線及び優先整備路線図」の通りです。

このうち、優先整備路線は、下表に示す6路線です。

優先整備路線の選定

選定基準	地区	選定路線	整備延長
①地域の特性やまちの将来像から選定した路線	深川北部地区	深川江戸資料館通り	0.7 km
	深川南部地区	大門通り	0.7 km
	城東北部地区	亀戸駅前～亀戸乗船場	0.5 km
	城東南部地区	砂町文化センター通り 砂町銀座商店街	1.3 km
	南部地区	塩浜通り	1.6 km
②整備効果、施工性、財源確保の観点から選定した路線		江東運転免許試験場前	0.2 km

# 江東区全域計画路線及び優先整備路線図



注1) 砂町文化センター通り・砂町銀座商店街については  
不燃化特区推進事業の進捗と調整を図りつつ、事業着手を検討します。  
※電線共同溝整備済及び電線管理者による単独地中化の区間

### 5-3 整備計画

整備方針に基づき、計画的に無電柱化の整備を推進するため、以下のとおり整備計画を定めます。

#### (1) 計画期間

本計画では、計画期間を以下のとおり設定します。

2020年度（令和2年度）から2029年度（令和11年度）までの10年間

#### (2) 整備目標

計画期間における整備目標を以下のとおり定めます。

- ① 優先整備路線の無電柱化事業着手
- ② 事業中または事業予定路線※（約2.8km）の着実な事業推進



※既に無電柱化事業に着手済み、または事業化が予定されている路線

整備計画の事業スケジュールは、以下の表のとおりです。

令和2年度～令和11年度	令和12年度以降
江東区長期計画 令和2年度～令和11年度	江東区長期計画 令和12年度～
江東区無電柱化推進計画 令和2年度～	
優先整備路線の事業着手・整備 令和2年度～令和11年度	優先整備路線の整備

### (3) 優先整備路線の事業工程

優先整備路線の整備についての事業工程は、以下の表のとおりです。

	路線名	整備延長	事業年度										総事業費	
			令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11		
優先整備路線	深川江戸資料館通り	0.7km												
	大門通り	0.7km												
	亀戸駅前～亀戸乗船場	0.5km												
	砂町文化センター通り 砂町銀座商店街	1.3km												
	塩浜通り	1.6km												
	江東運転免許試験場前	0.2km												

事業工程については調整中※

※詳細な事業工程については、計画の策定時に確定する予定です

### 5-4 計画路線の見直し

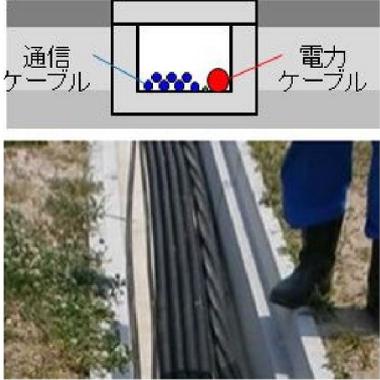
計画路線については、今後の社会や地域の情勢の変化に柔軟に対応するため、概ね10年後を目途として、必要に応じて見直しや更新を行います。

## 6. 無電柱化の推進のために講じる施策

### 6-1 無電柱化の低コスト化・工期短縮に向けた取組

国や東京都において、無電柱化の低コスト化・工期縮減に向けて実用化済または検討が進められている手法や材料について積極的に活用を検討し、無電柱化事業の事業費や事業期間の縮減に努めていきます。

#### 実用化済または検討が進められている手法の例

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"> <li>浅層埋設基準を緩和(平成28年4月施行)</li> <li>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)</li> </ul> <p>(※P.47 参考資料)</p>	<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"> <li>モデル施工(平成28年度～)</li> <li>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)</li> <li>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)</li> </ul>	<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"> <li>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)</li> <li>直接埋設用ケーブル調査、舗装への影響調査(平成28年度)</li> <li>実証実験を実施(平成29年度)</li> </ul>

出典：「国土交通省ホームページ」

## 6-2 狭あい道路における無電柱化整備

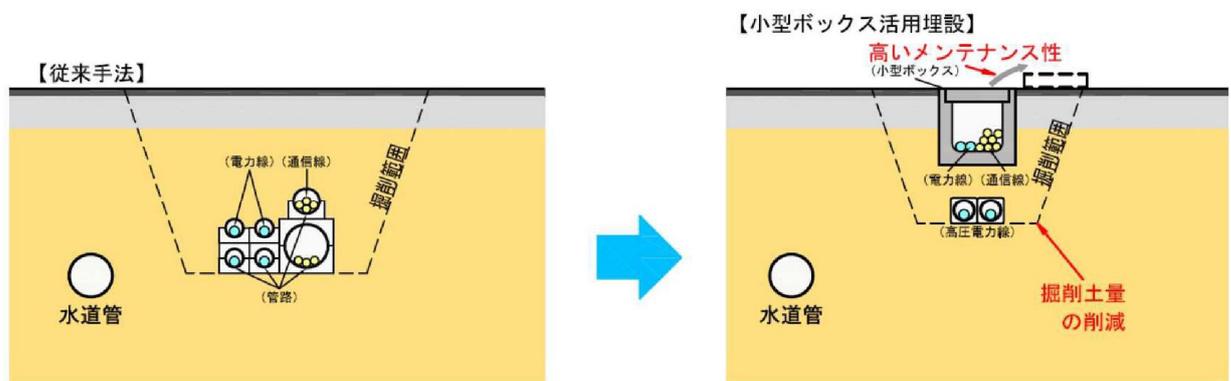
### (1) 技術的課題の解決

狭あいな道路を従来の電線共同溝方式で無電柱化する場合の技術的課題として、地上機器の設置場所が限られてしまうことや、既設の地中埋設物（ガス管、水道管、下水道管等）が支障となり電線共同溝の埋設に必要な空間の確保が困難であることが挙げられます。

これらの解決策として、地上機器の設置場所を道路用地内に確保できない場合は、沿道の公用用地等の活用を検討します。また、電線共同溝の埋設に必要な空間の確保が困難な場合は、小型ボックス活用埋設方式等の手法の採用を検討します。



公園等の公共用地を活用して地上機器を設置した例



出典：「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き（案）Ver.2」

京都市中京区先斗町通では、道路用地外への地上機器の設置や、小型ボックス活用埋設方式を採用した無電柱化が実施されています。併せて特殊部の小型化や地上機器の美化も行われており、国土交通省の低コスト無電柱化モデル施工に認定されています。

当該箇所の無電柱化事業にあたり、地域住民からの無電柱化への協力を得られたことで地上機器を民地内に設置し、埋設に必要な空間を確保するために小型ボックス活用埋設手法を採用したことで、従来手法による課題を解決しています。

○京都の五花街の一つ先斗町は、幅員が狭く従来の電線共同溝整備が困難であったが、地域の協力を得て、小型ボックス活用埋設による無電柱化を実施

○概要

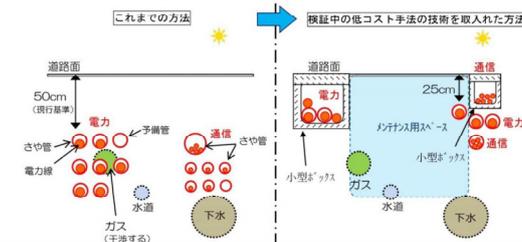
- ・事業箇所：京都府京都市中京区石屋町なかぎょうくしやちやう～柏屋町地内かしわやちやう
- ・路線名：一般市道 先斗町通ほんとうちやうどおり
- ・延長：490m
- ・低コスト手法：小型ボックス活用埋設



<平面図> <現地の状況>

○特徴

小型ボックス活用埋設の検討のほか、特殊部の小型化や地上機器の改良、美化等を実施

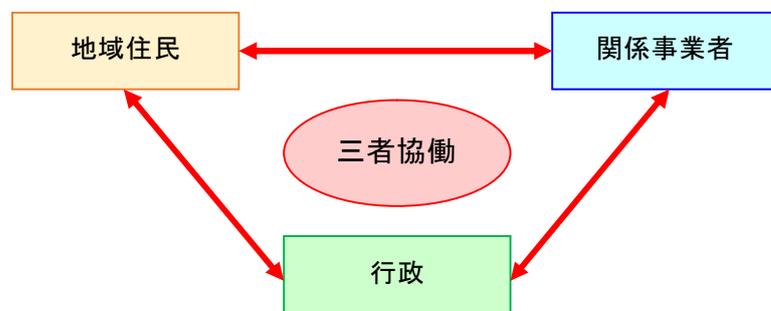


出典：「国土交通省ホームページ」

(2) 三者協働

無電柱化事業を円滑に推進するためには、地域住民及び関係事業者による協力が重要となります。そのために、広報活動や啓発活動等を通じて、無電柱化事業の重要性を行政が積極的に発信し働きかけることにより、協力関係を構築します。

そして、三者が適切な役割分担のもとに協働することで、無電柱化を推進していきます。



三者の主な役割

地域住民	関係事業者	行政
<ul style="list-style-type: none"> <li>・無電柱化に対する理解と関心の強化</li> <li>・無電柱化事業への協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新設電柱の設置抑制</li> <li>・既設電柱の撤去</li> <li>・新技術の開発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無電柱化事業の推進</li> <li>・地域住民への無電柱化に関する広報活動</li> </ul>

### 6-3補助制度を活用した財源確保

国では、道路の無電柱化を含む「地域における総合的な生活空間の安全確保」に関する社会資本整備にあたり、補助金制度である社会資本整備総合交付金（防災・安全交付金）を交付しています。（※P.48 参考資料）

東京都では、区市町村道における防災に寄与する路線の無電柱化に際し、歩道幅員が2.5m未満または歩道が無い区間など無電柱化が困難な路線や区間に対して、財政支援及び技術支援を行う「東京都無電柱化チャレンジ支援事業」を策定しています。

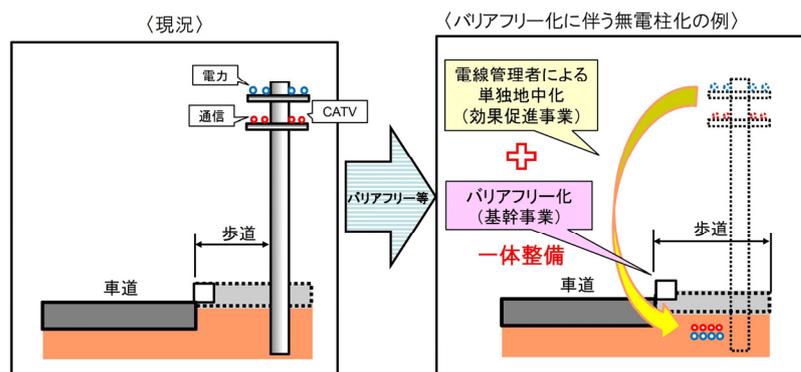
（※P.49 参考資料）

無電柱化の推進にあたっては、これらの補助制度を積極的かつ有効に活用し、財源確保に努めていきます。

### 6-4道路事業や市街地開発事業等との同時整備の検討

道路事業や市街地開発事業等の実施に際し、あわせて無電柱化事業の実施を検討し、事業の効率化に努めていきます。

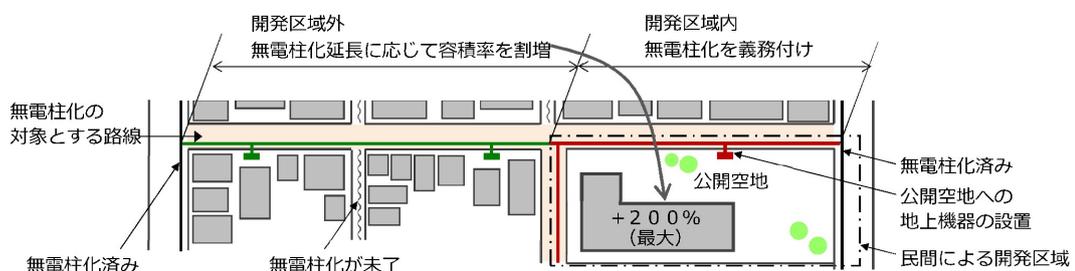
道路事業においては、歩道の新設やバリアフリー化工事にあわせて、無電柱化の同時整備を検討します。



出典：「国土交通省ホームページ」

市街地開発事業等においては、無電柱化事業以外の不燃化特区推進事業や都市計画事業等の中で必要に応じ無電柱化の検討を行います。

また、無電柱化推進法第12条の適用や、東京都が策定している「都市開発諸制度」の活用により、民間開発事業が実施される際の道路の無電柱化を促進していきます。



出典：「東京都無電柱化計画」

### 6-5道路法第37条に基づく占用制限の活用

防災上重要な路線や、歩行者の安全かつ円滑な通行を図る必要がある路線等で、特に無電柱化事業の必要性がある路線については、道路法第37条の規定に基づく新設電柱の占用制限措置を検討します。（※P.51 参考資料）

## 【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PR）  
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

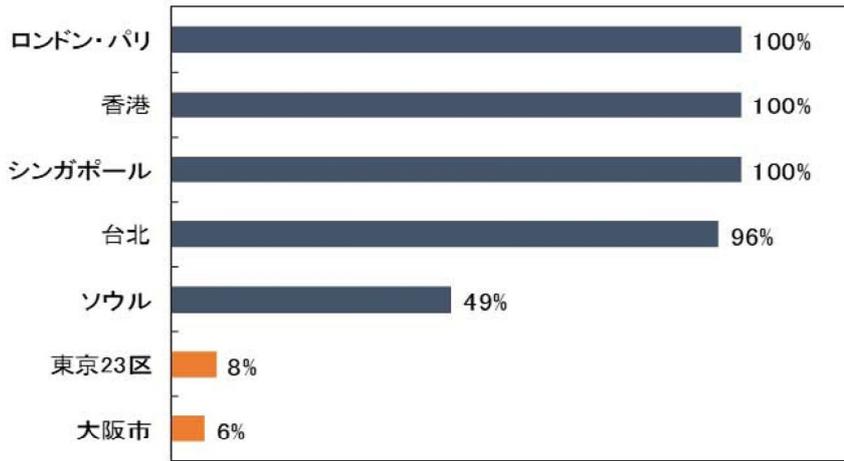
歩道の狭い区市町村道における無電柱化を促進していく。

## (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。

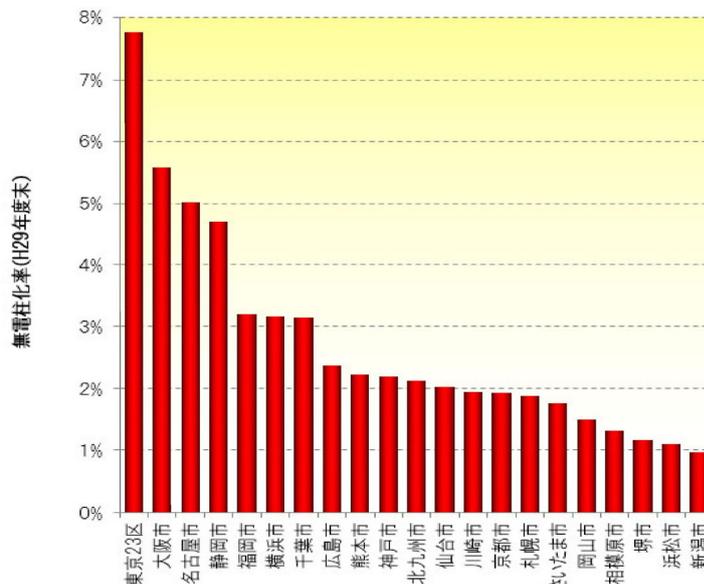
欧米アジア主要都市と日本の無電柱化の現状



- ※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 <sup>※1</sup>	0.03%	2.4%	1/80	約3,600本 <sup>※4</sup>
	電力 <sup>※2</sup>	4.7%	10.3%	1/2	約4,500本 <sup>※5</sup>
東日本大震災	通信 <sup>※3</sup>	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 <sup>※4</sup>
	電力	(データなし)	(データなし)	—	約28,000本 <sup>※6</sup>

(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

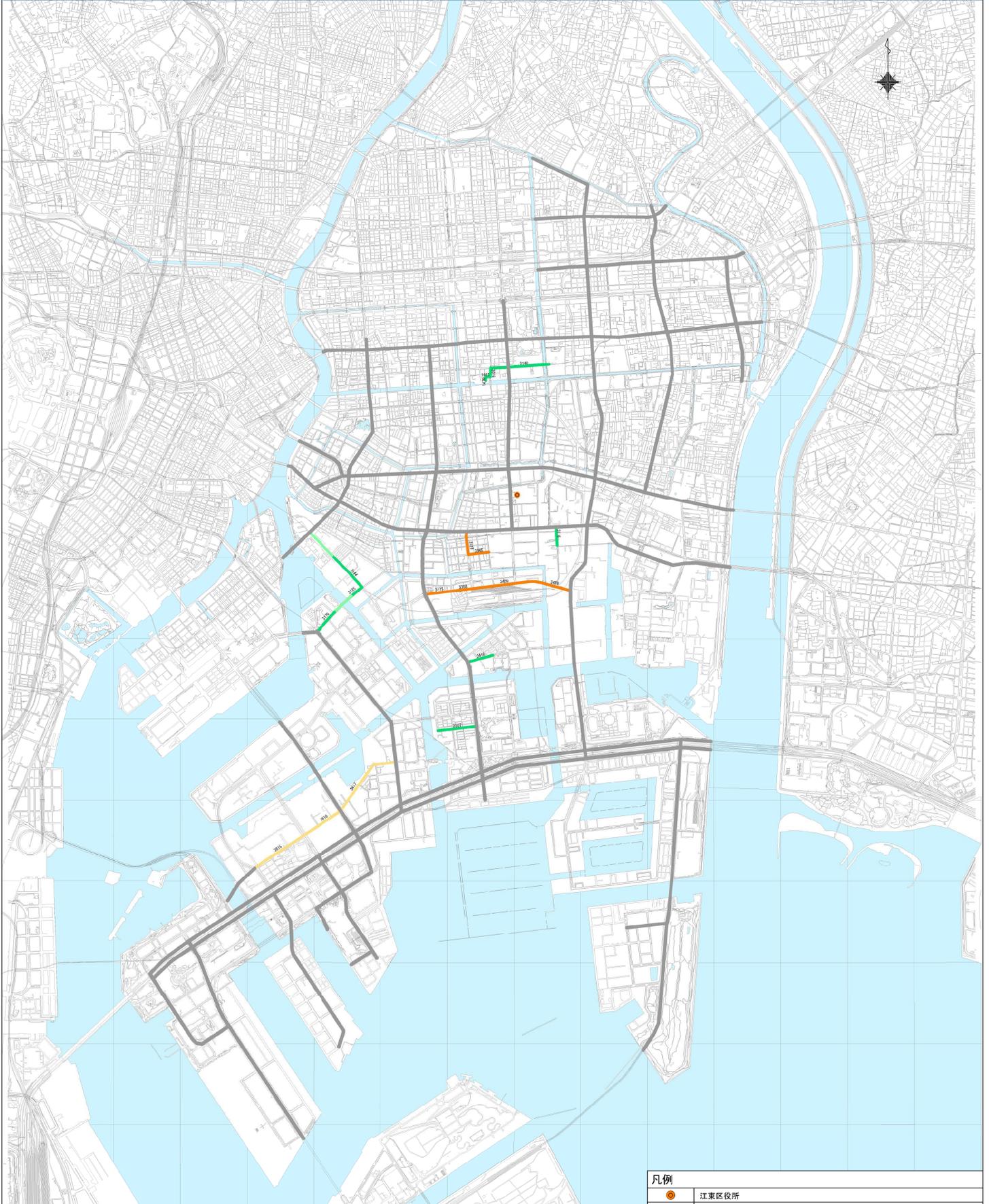
評価項目の法律・計画上の位置づけは下記のとおりです。

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（深川万年橋地区、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。

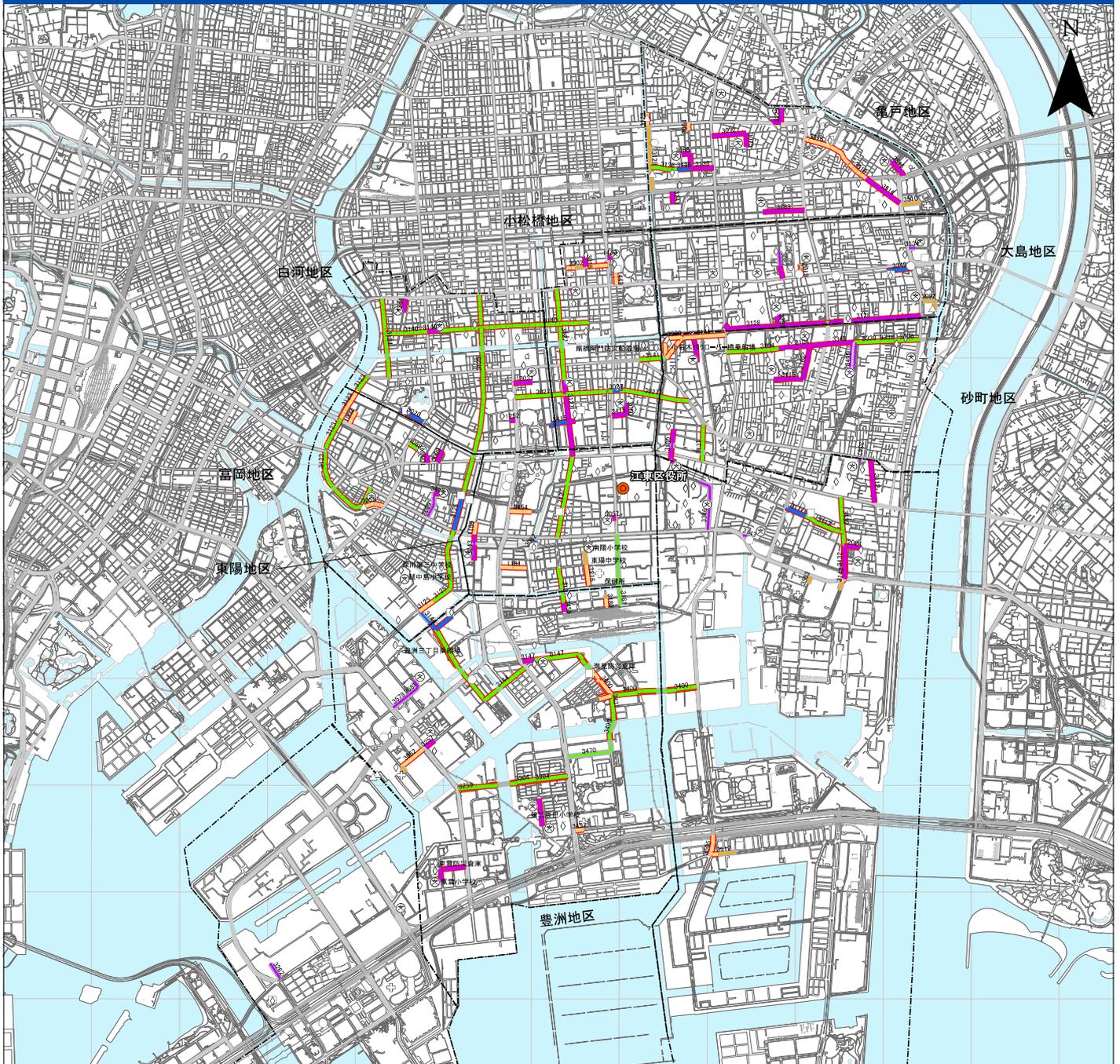
# 緊急輸送道路の指定状況図



凡例	
	江東区役所
	第二次緊急輸送道路（電柱及び電線が地上（上空含む）を占用している路線）
	第二次緊急輸送道路（無電柱化済区間）※注1
	第三次緊急輸送道路（電柱及び電線が地上（上空含む）を占用している路線）
	第三次緊急輸送道路（無電柱化済区間）※注1
	第一次・第二次・第三次緊急輸送道路（国道・都道等）

※注1 無電柱化済区間は以下を指す  
 ・電線共用測量機等・整備中路線及び電線管理者による無電柱化路線  
 ・電力及び通信設備の需要がない等の理由により、電線路が設置されていない路線

# 緊急道路障害物除去路線の指定状況図



- 凡例**
- 江東区役所
  - 第一優先路線(電柱及び電線が地上(上空含む)を占有している路線)
  - 第一優先路線(無電柱化済区間 ※注1)
  - 第二優先路線(電柱及び電線が地上(上空含む)を占有している路線)
  - 第二優先路線(電線共同溝整備予定路線)
  - 第二優先路線(無電柱化済区間 ※注1)
  - 第三優先路線(電柱及び電線が地上(上空含む)を占有している路線)
  - 第三優先路線(無電柱化済区間 ※注1)
  - その他路線(電柱及び電線が地上(上空含む)を占有している路線)
  - その他路線(無電柱化済区間 ※注1)
  - 第一・二・三優先路線、その他の路線(調査対象外路線)

- 官公署等(警察・消防含)
- 給水所
- ⊕ 病院等
- ◇ 拠点避難所
- 防災倉庫
- △ 防災船着場
- ⊗ 小学校

※注1 無電柱化済区間とは以下を示す  
 ・電柱共同溝整備済・整備中路線  
 ・各電線管理者による単独地中化路線  
 ・現在、電力及び通信設備の需要がない等の理由により、電線類が設置されていない路線 ※注2

※注2 現在需要がない路線の他、河川区域などで電柱、電線の占用が困難なため地下埋設や橋梁添架ケーブルで供給している路線を含む



# 都市計画道路・地区主要道路



## 凡例

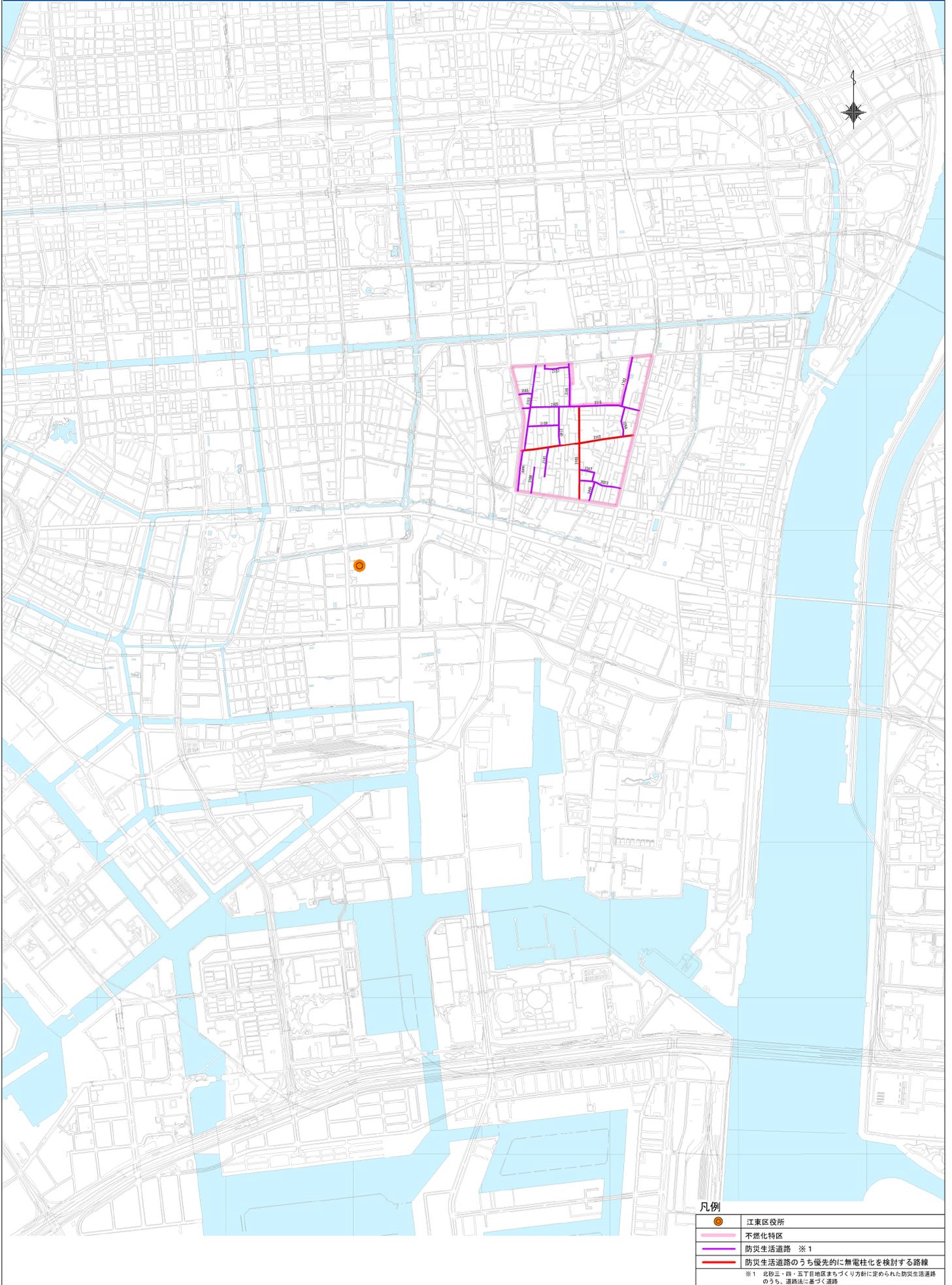
- 江東区役所
- 都市計画道路等(完成)(区道)(電柱及び電線が地上(上空含む)を占用している路線)
- 都市計画道路等(完成)(区道)(無電柱化済区間 ※注1)
- 都市計画道路等(整備中)(電柱及び電線が地上(上空含む)を占用している路線)※注2
- 都市計画道路等(整備中)(無電柱化済区間 ※注1)
- 地区主要道路(再整備する路線)(電柱及び電線が地上(上空含む)を占用している路線)
- 地区主要道路(再整備する路線)(無電柱化済区間 ※注1)
- 地区主要道路(電柱及び電線が地上(上空含む)を占用している路線)
- 地区主要道路(無電柱化済区間 ※注1)
- 地区主要道路(電線共同溝整備予定路線)
- 都市計画道路等(調査対象外路線・区道以外)
- 地区主要道路(調査対象外路線・区道以外)

※注1 無電柱化済区間とは以下を示す  
 ・電柱共同溝整備済・整備中路線  
 ・各電線管理者による単独地中化路線  
 ・現在、電力及び通信設備の需要がない等の理由により、電線類が設置されていない路線 ※注3

※注2 都市計画道路等(整備中)(電柱及び電線が地上(上空含む)を占用している路線)に該当する道路は無い  
 ※注3 現在需要がない路線の他、河川区域などで電柱、電線の占用が困難なため、地下埋設や橋梁添架ケーブルで供給している路線を含む

0 0.5 1 km

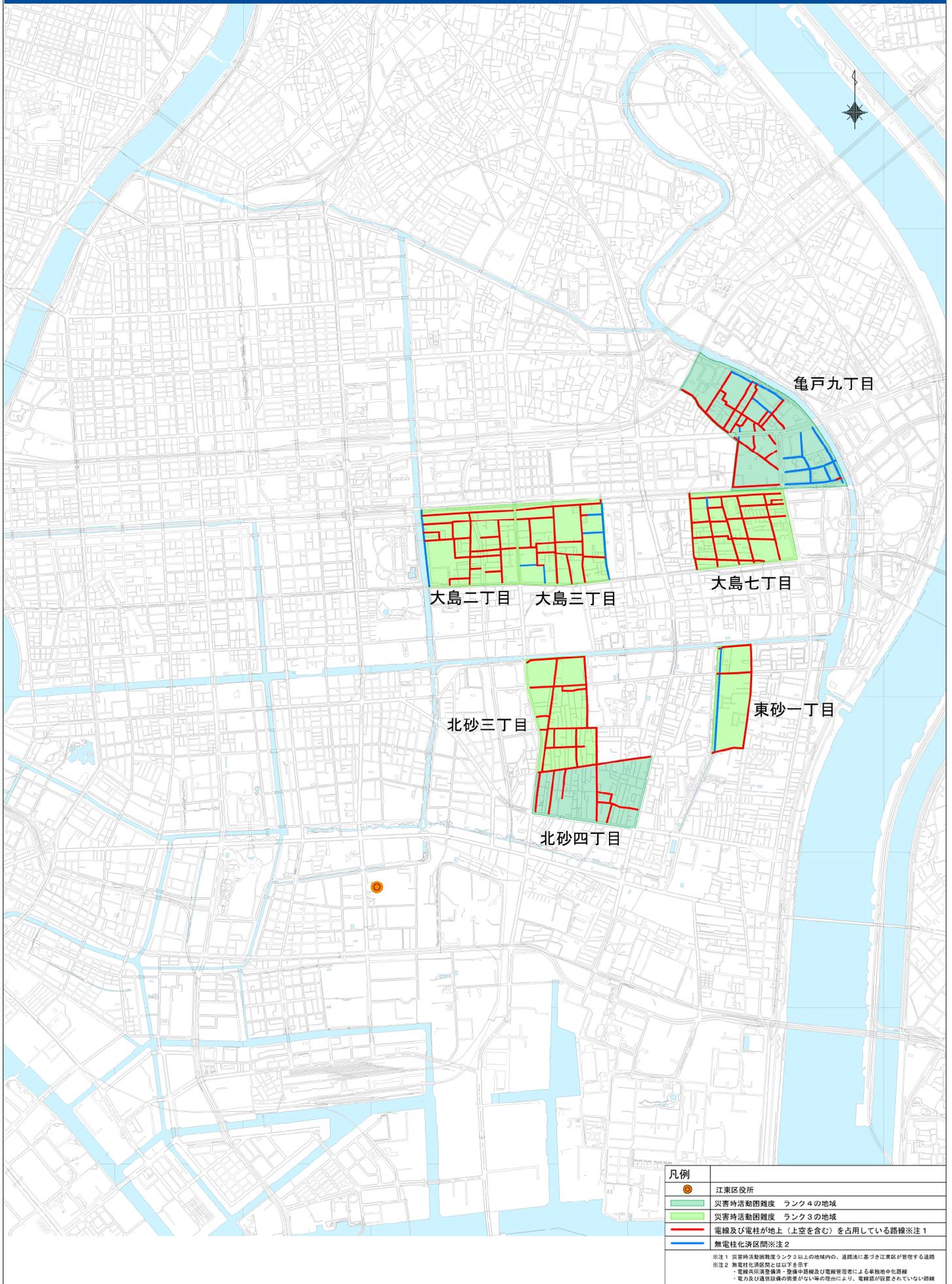
# 不燃化特区内の防災生活道路及び優先的に無電柱化を検討する路線



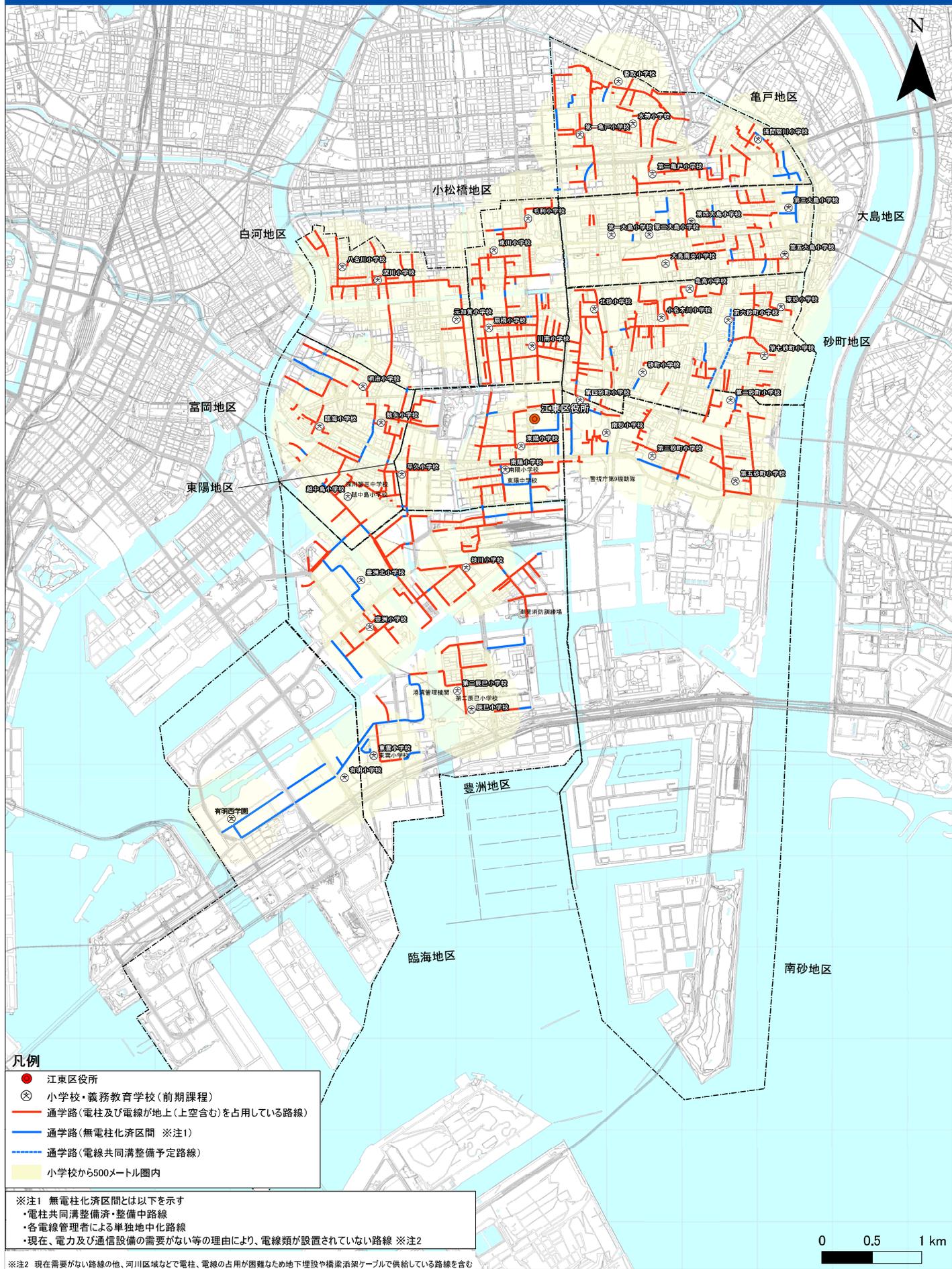
不燃化特区内の防災生活道路及び優先的に無電柱化を検討する路線の該当路線は、北砂三・四・五丁目地区まちづくり方針(平成30年6月)に準拠

出典(ベース図) 国土地理院

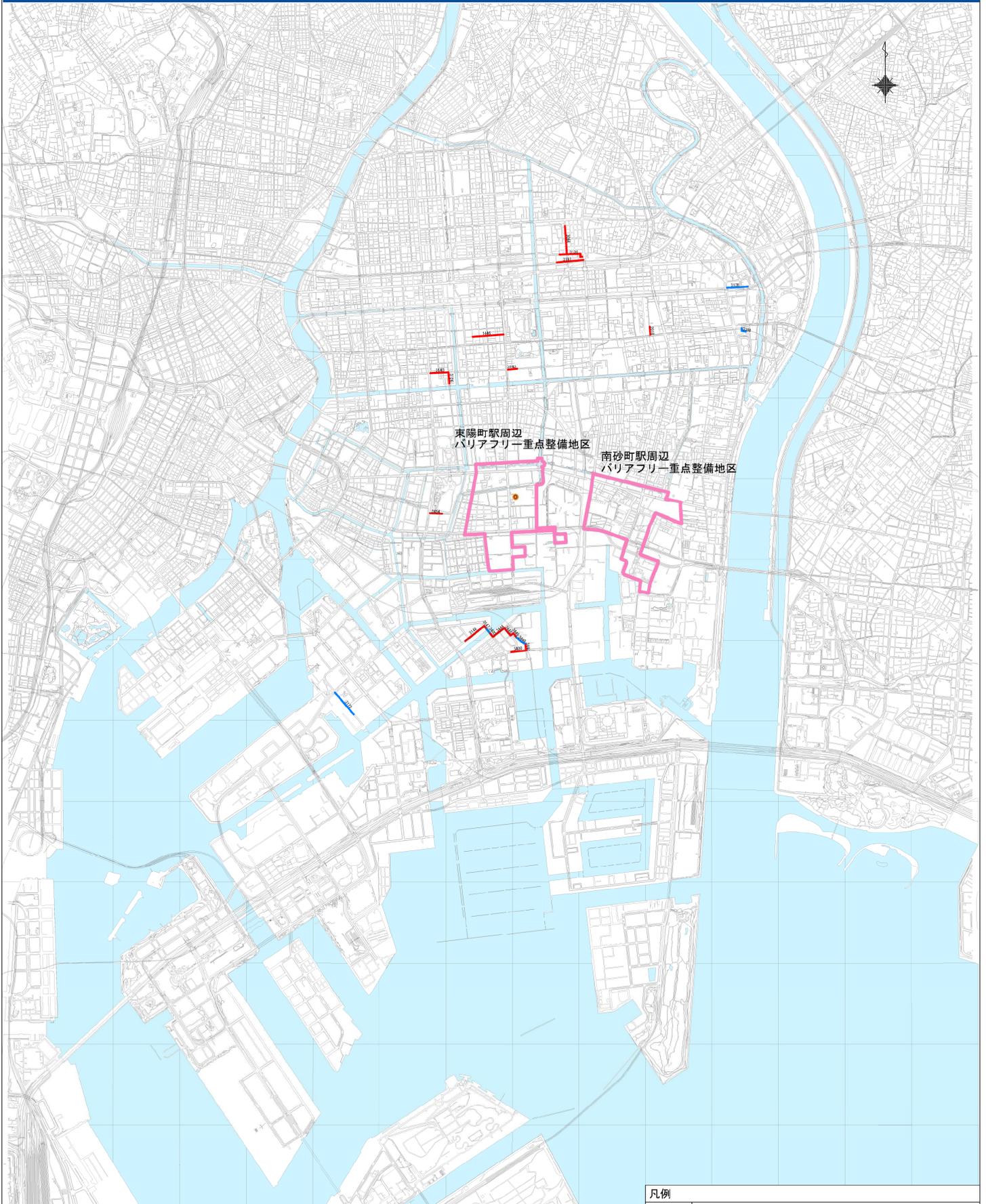
# 災害時活動困難度 ランク3及びランク4の地域



# 通学路の指定状況図



# バリアフリー法に基づく特定道路の指定状況



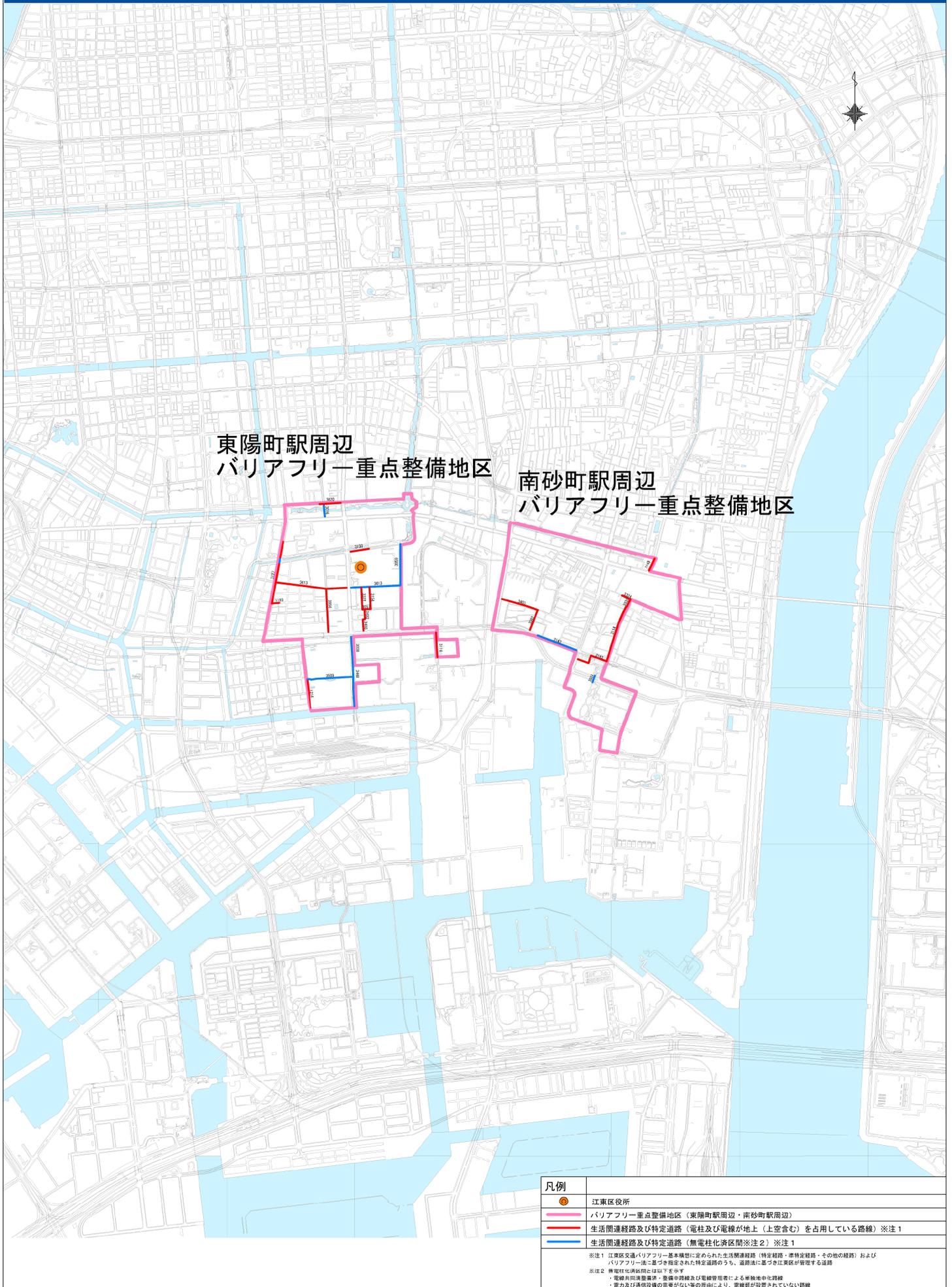
凡例	
	江東区役所
	特定道路（電柱及び電線が地上（上空含む）を占用している路線）※注1
	特定道路（無電柱化済区間 ※注2）※注1
	バリアフリー重点整備地区（東陽町駅周辺・南砂町駅周辺）

※注1 バリアフリー重点整備地区内を除く  
 バリアフリー重点整備地区内の生活圏連絡路及び特定道路については別図参照  
 ※注2 無電柱化済区間は以下を指す  
 ・電線共同溝整備済・整備申請後及び電線管理者による単独地中化路線  
 ・電力及び通信設備の需要がない等の理由により、電線路が設置されていない路線

バリアフリー法に基づく特定道路の該当路線は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」第2条第9号に基づき指定されている道路

出典（ベース図）国土地理院

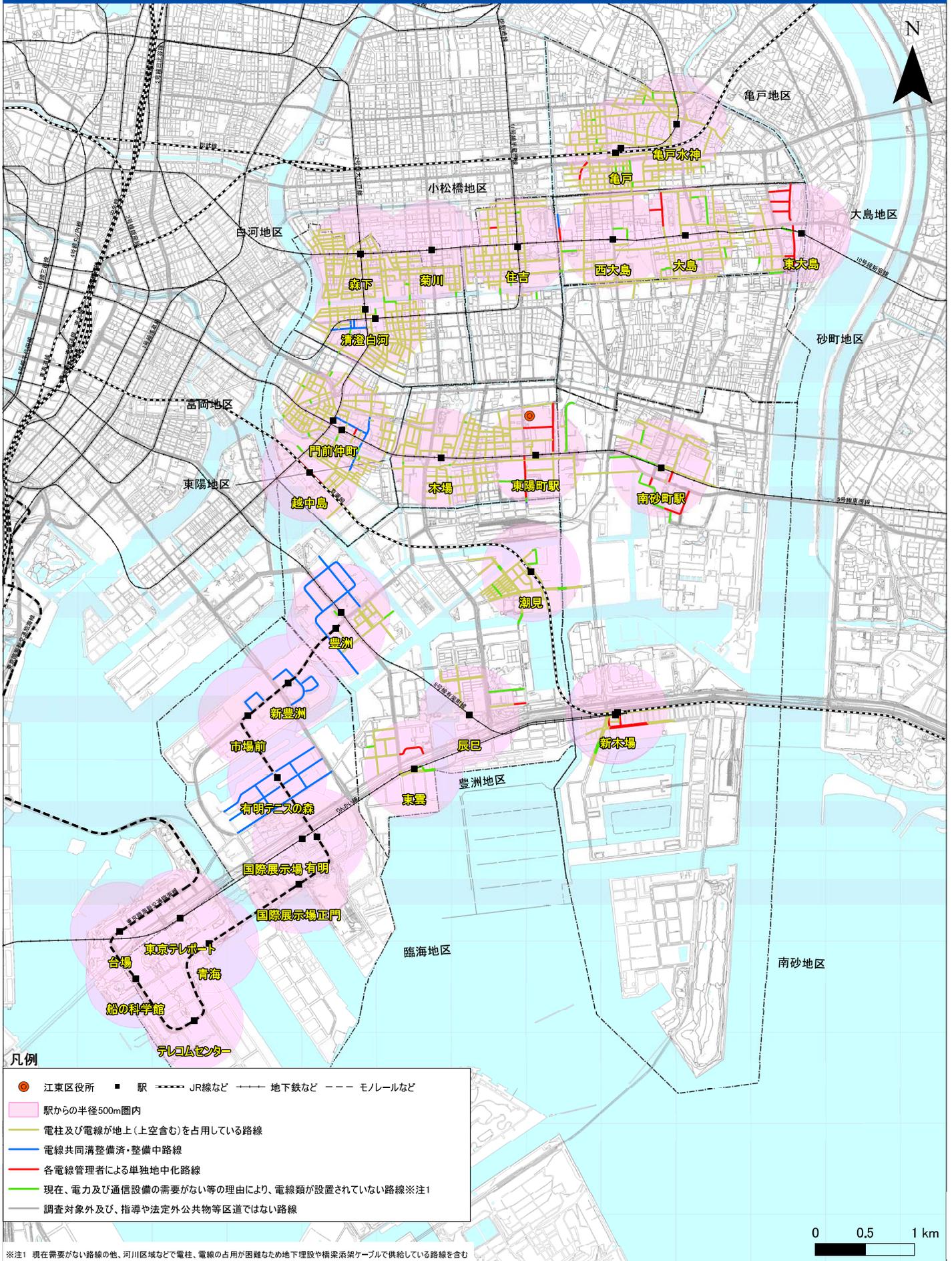
# バリアフリー重点整備地区 生活関連経路及び特定道路の指定状況



バリアフリー重点整備地区 生活関連経路及び特定道路の該当路線は、江東区交通バリアフリー基本構想（平成18年3月）に準拠

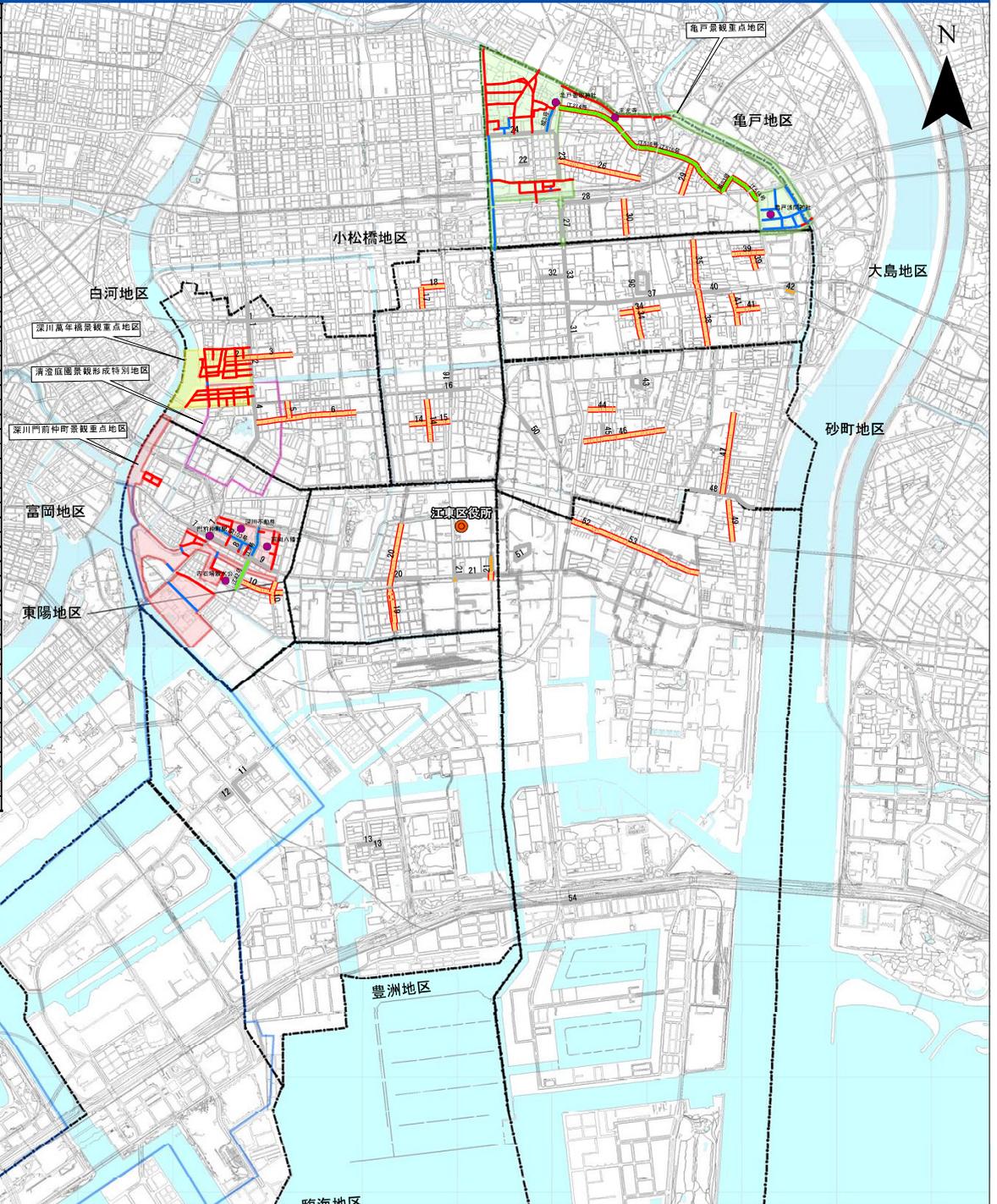
出典（ベース図）国土地理院

# 鉄道駅周辺（概ね半径500m）



# 景観重点地区・景観重要公共施設・商店街の指定状況図

番号	商店街
1	森下商店街振興組合(都道)
2	高橋商店街高栄会
3	高橋商店街振興組合
4	清澄通り会(都道)
5	仲通り商店会
6	深川資料館通り商店街協同組合
7	深川仲町通り商店街振興組合(都道)
8	深川不動尊商店会
9	深川八幡前通り東栄会(都道)
10	牡丹町茶会商店街振興組合
11	豊洲商友会協同組合(都道)
12	豊洲シエルコート商店会
13	辰口商店会
14	美術館通り石島商店会
15	扇商店会
16	扇橋商店街振興組合(都道)
17	住吉銀座商店街
18	すみよし本通り商店会
19	東陽弁天商店会
20	東陽商店街振興組合(都道)
21	東陽駅前商店会(都道)
22	亀戸二丁目地商店会
23	亀戸十三間通商店街振興組合
24	亀戸天神通り商店街振興組合
25	香取大門通り会
26	亀戸五丁目中央通り商店街振興組合
27	五ノ橋豊国通り商店会(都道)
28	亀戸六丁目繁栄会
29	亀戸七丁目商店会
30	沼津橋通り会
31	西大島駅通り会(都道)
32	大島銀座通り会
33	大島らんか浦商店街振興組合(都道)
34	大島中央銀座商店会
35	大島中の橋商店街振興組合
36	大島六丁目地ショッピングセンタ
37	大島駅通り共和会(都道)
38	大島中の橋商店会
39	大島恵比寿通親和会
40	大島七・八丁目改正通り商店会(都道)
41	大島八丁目中央商店会
42	東大島メトロード商店会
43	北砂五丁目地商店会
44	稲荷通り商友会
45	砂町銀座中央通り会
46	砂町銀座商店街振興組合
47	末広通り商店街振興組合
48	葛西橋商栄会(都道)
49	葛西橋神明通り会
50	砂町商和会(都道)
51	南砂二丁目住宅商店会
52	仙気稲荷通り会
53	元八幡通り商栄会
54	新大塚メトロセンター会



## 凡例

- 江東区役所
- 景観重要公共施設(観光地)
- 景観重要公共施設(道路)(電柱及び電線が地上(上空含む)を占用している路線)
- 景観重要公共施設(道路)(無電柱化済区間 ※注1)
- 景観重要公共施設(道路)(調査対象外路線)
- 水辺景観形成特別地区
- 江東区内商店会(電柱及び電線が地上(上空含む)を占用している路線)
- 江東区内商店会(無電柱化済区間 ※注1)
- 江東区内商店会(電線共同溝整備予定路線)
- 江東区内商店会(調査対象外路線)
- 清澄庭園景観形成特別地区
- 亀戸景観重点地区
- 深川万年橋景観重点地区
- 深川門前仲町景観重点地区

※注1 無電柱化済区間とは以下を示す

- ・電柱共同溝整備済・整備中路線
- ・各電線管理者による単独地中化路線
- ・現在、電力及び通信設備の需要がない等の理由により、電線類が設置されていない路線※注2

※注2 現在需要がない路線の他、河川区域などで電柱、電線の占用が困難なため地下埋設や橋梁流架ケーブルで供給している路線を含む

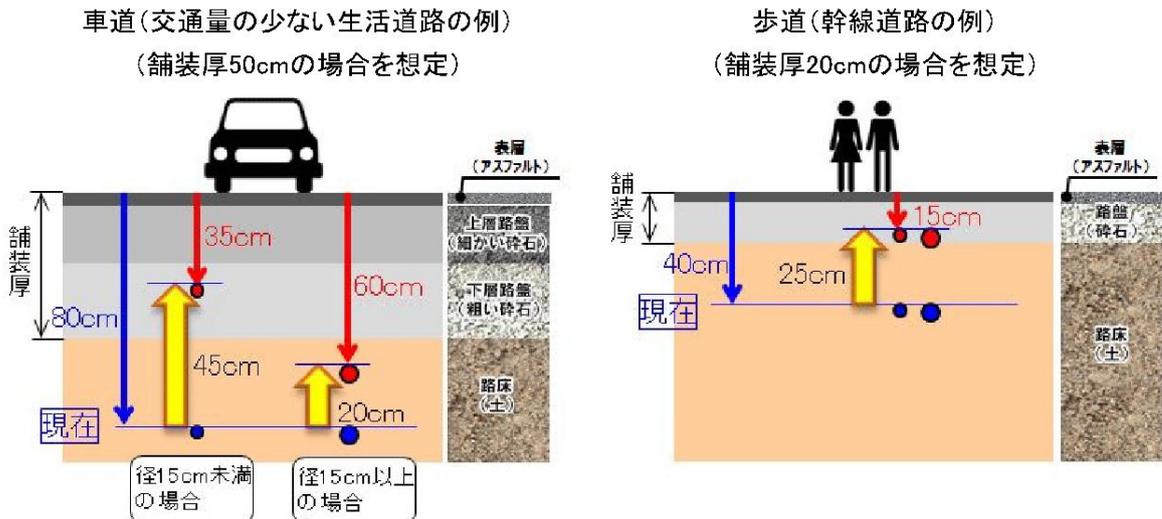
0 0.5 1 km

(9) 埋設基準の改訂

平成28年4月1日より、電線類を従前の基準より浅く埋設するため「電線等の埋設に関する設置基準」が緩和され、交通量の少ない生活道路で道路<sup>※1</sup>の舗装厚さが50cmの場合、電線の頂部と路面との距離は、これまでの80cmから最大35cm<sup>※2</sup>まで浅くすることが可能となりました。

※1 舗装設計交通量 250 台/日・方向未満の道路

※2 ケーブル及び径 150mm 未満の管路を設置する場合



凡例

	ケーブル・小径管(径15cm未満) ※小径管は電力用、一般的な通信用の管	 小径管(電力)
	大径管(径15cm以上) ※通信用の管で、1本の外管の中に複数本の内管を収容するもの	 大径管(通信)

出典：「国土交通省ホームページ」

## (10) 管路材の改訂

下記のような民間企業における新材料や高価な曲管材に代わる曲管レス構造やECVP管が開発されています。

- ・ ECVP管 : 耐衝撃試験が新基準になったことを受け、材料の見直しによりコストダウンを図ったもの。
- ・ 曲管レス配管 : 新形状の受口構造、短尺管路の組合せで比較的高価な曲管を使用しないもの。
- ・ 矩形パイプ : 矩形で軽量のフレキシブルパイプで多条管敷設を行なうもの。

新たな開発情報を継続的に調査、収集し、活用できる最新の材料・工法を採用します。

## (11) 国における補助金制度

国が交付する社会資本整備総合交付金(防災・安全交付金)の概要を下記に示します。

<b>防災・安全交付金</b>	平成30年度予算: 1兆1,117億円 令和元年度予算: 1兆3,173億円
<small>※令和元年度予算の計数は、臨時・特別の措置(2767億円)を含む。</small>	
<b>概要</b>	
<p>◇ 地域の防災・減災、安全を実現する「整備計画」に基づく地方主体の次の取組について、基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備や効果促進事業を総合的・一体的に支援。</p> <p>※ 計画期間 3～5年            ※ 地方公共団体が単独で、又は共同して整備計画を策定            ※ 地域の防災性・安全性の向上を測るアウトカム指標を掲げる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域における総合的な老朽化対策               <ul style="list-style-type: none"> <li>※ 総点検を踏まえたインフラ長寿命化計画の推進 等</li> </ul> </li> <li>・ 地域における総合的な事前防災・減災対策               <ul style="list-style-type: none"> <li>※ インフラや住宅・建築物の耐震化、密集市街地の防災性の向上、堤防・岸壁の点検・緊急対策、避難地や防災拠点等となる都市公園の整備 等</li> </ul> </li> <li>・ 地域における総合的な生活空間の安全確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>※ 通学路の交通安全対策、道路の無電柱化、歩道・公園施設等の公共空間のバリアフリー化 等</li> </ul> </li> </ul>	

出典:「国土交通省ホームページ」

## (12) 東京都における無電柱化都費補助制度

東京都では、市区町村の無電柱化に係る支援として、「無電柱化チャレンジ支援事業制度」を制定しています。同制度は、防災に寄与する路線等のうち、歩道幅員が2.5m未満又は歩道が無い区間など、無電柱化が困難な路線の事業に対して財政支援や技術支援を行うものです。

### 無電柱化チャレンジ支援事業制度

東京都建設局道路管理部安全施設課

#### ○「無電柱化チャレンジ支援事業」とは

東京都では、これまで区市町村道の無電柱化に対して、「都費補助要綱」による財政支援や「電線共同溝講習会」等の場を通じた技術支援を行ってきました。

しかしながら、事業費のみの補助では、なかなか事業化に至らないという状況が続いていました。そこで、新たに「無電柱化チャレンジ支援事業」という補助制度を設け、以下に紹介する二つの支援を行うことで、区市町村道の無電柱化を促進し、より確実に面的な無電柱化を推進してまいります。

#### ①無電柱化推進計画等の策定に係る支援

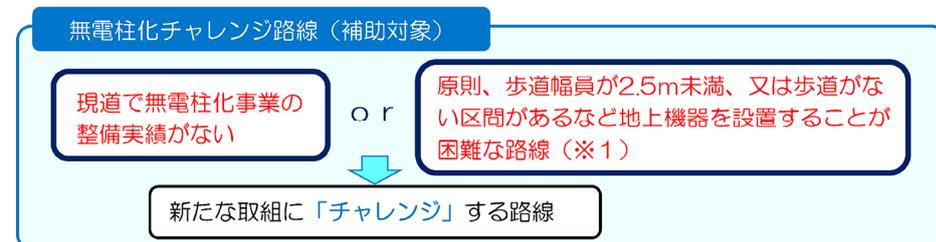
区市町村が、無電柱化推進計画・無電柱化基本方針を策定する場合に、これらの基礎調査等に係る費用を補助します。

事業名	補助内容	補助率
無電柱化推進計画等の策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>○無電柱化推進計画や無電柱化基本方針を策定するのに必要な基礎調査に係る費用を補助</li> <li>○無電柱化推進計画や無電柱化基本方針の策定に係る費用を補助</li> </ul>	都費100%

#### ②無電柱化チャレンジ路線の事業実施に係る支援

#### ○「無電柱化チャレンジ路線」とは

「無電柱化チャレンジ路線」とは、現道で無電柱化の実績のない区市町村やこれまで実績の少なかった狭隘な道路における無電柱化に対して、「チャレンジ」する路線であり、以下の要件があります。この要件を満たす路線で、区市町村が実施する電線共同溝法に基づく無電柱化事業を補助対象とし、財政支援や技術支援を行います。



※1 歩道幅員が狭いなどの理由で、地上機器設置が困難な路線と考えていますが、判断に迷う場合には個別にご相談ください。

出典：「東京都建設局ホームページ」

## 無電柱化チャレンジ路線における財政支援・技術支援

### 財政支援

「無電柱化チャレンジ路線」における支援は、事業化に向けた検討に要する費用や支障移設や本体構築等の工事に要する費用に対して補助します。

事業名	補助内容	補助率
無電柱化チャレンジ路線の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>○無電柱化チャレンジ路線の選定に係る調査費を補助</li> <li>○無電柱化チャレンジ路線の事業化に向けた技術検討(調査・設計)に係る費用を補助</li> <li>○技術検討会・地元協議会の運営補助及び地元合意形成に係る費用を補助</li> </ul>	都費100%
無電柱化チャレンジ事業(※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○無電柱化チャレンジ路線の事業実施に係る費用を補助(測量設計費、移設補償費、工事費)</li> <li>○地上機器設置に伴う用地取得に係る費用(用地費)を補助(国と個別協議が必要)</li> </ul>	国費55%、都費45% (測量設計費は都費100%)

※2 補助要件として他に**国の交付金の補助を受けていること**が必要となります。ただし、都市計画事業等で別の補助を受ける場合は本補助を受けられなくなりますので、ご注意ください。

### 技術支援

無電柱化チャレンジ路線の事業化検討を行う際に、区市町村主催の技術検討会を設置していただきます。その技術検討会に都がオブザーバーとして参加することで、技術支援を行います。また、無電柱化チャレンジ路線において、下記の取組を実施していただくこととなります。

#### ○無電柱化チャレンジ路線の取組内容

##### ①浅層埋設や都の新技术等の低コスト手法を導入した検討

国の無電柱化低コスト手法技術検討会で検討した、直接埋設、浅層埋設、小型ボックス方式等のような低コスト手法を導入した新たな技術等を用いた検討

##### ②民地や公共用地を活用した地上機器設置箇所の検討

※上記①、②のうち、**どちらか1つは必ずチャレンジしていただくこと**となります。

##### 【技術検討会】

技術検討会とは、区市町村が無電柱化チャレンジ路線における技術的課題について電線管理者等の関係事業者と検討する会議のことをいいます。

都がオブザーバーとして参加し、国や都の低コスト化に向けた取組等の情報を提供するなど、技術支援を行います。

出典：「東京都建設局ホームページ」

### (13) 道路法第37条に基づく占用制限

道路法第37条により、車両の能率的な運行や災害時の被害拡大防止を考慮し、指定した区域における道路の占用を禁止または制限することが可能となりました。条文は下記のとおりです。

#### 道路法第37条

(道路の占用の禁止又は制限区域等)

道路管理者は、交通が著しくふくそうする道路若しくは幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るため、又は災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路の占用を禁止し、又は制限することができる。

上記を受けて、国は、平成28年4月より、緊急輸送道路（直轄国道約2万km）において電柱の新設を禁止しています。規制の概要は下記のとおりです。

#### 規制の概要

(1) 区域指定する道路

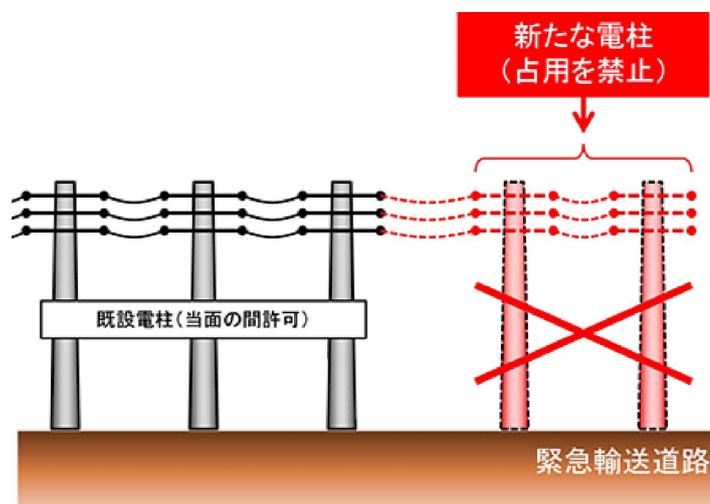
緊急輸送道路について区域指定を告示した上、新設電柱の占用を禁止。

(2) 既存電柱の取扱い

占用禁止日前に占用許可された既存電柱については、当面の間占用を許可。

(3) 仮設電柱の例外

地中化や民地への設置等が直ちに実施できず、やむなく道路区域内に電柱の設置をせざるを得ない場合は、仮設電柱の設置を許可。(原則2年間)

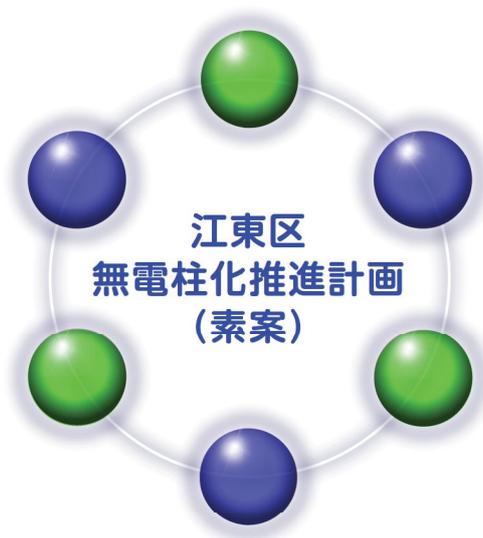


出典：「国土交通省ホームページ」

## (14) 用語集

用語		解説
あ 行	裏配線方式	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い、主要な通りを無電柱化する方式。
か 行	既存ストック活用方式	既に占用埋設されている電力設備、通信設備(管路・マンホール・ハンドホール)を活用した地中化方式。
	緊急車両	人命救助や消防等の緊急時において、道路の走行を優先させる車両。(救急車、消防車等)
	小型ボックス方式	管路の代わりに小型ボックスを活用し、同一のボックス内に低圧電力線と通信線を同時収容することで、電線共同溝本体の構造をコンパクト化する方式。
こ 行	市街地開発事業	すでに市街地となっている地域や市街地化を図る区域内で計画的なまちづくりを行うための事業。「市街地再開発事業」「住宅街区整備事業」「土地区画整理事業」「新住宅市街地開発事業」「工業団地造成事業」「新都市基盤整備事業」に分けられる。
	自治体管路方式	地方公共団体が占用物件として管路設備を整備し、残りを電線管理者が整備する方式。
	センター・コア・エリア	概ね首都高速中央環状線の内側エリア。
	浅層埋設方式	管路を従来よりも浅い位置に埋設する方式。埋設位置が浅くなることで、掘削土量の削減や、特殊部のコンパクト化、既存埋設物(上下水道管やガス管等)の上部空間への埋設が可能になることによる支障移設が減少する等の効果がある。
た 行	単独地中化方式	電線管理者が整備する方式。
	地上機器	電線共同溝整備の際に地上に設置する機器であり、高圧電流を低圧に変換する変圧器や、電気を止める又は流れを切り替える開閉器を収容するもの。
	柱上機器方式	歩道幅員が狭あいな路線や歩道が設置されていない路線などの理由により地上機器の設置が困難な場合、機器を街路灯等の柱の上に設置する方式。ソフト地中化方式とも言われている。

用語		解説
た 行	直接埋設方式	道路内の地中へ直接、電力線や通信線等を埋設する方式。
	電線管理者	電線及び通信線の設置及び管理を行う者。
	電線共同溝方式	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、電線管理者が電線及び地上機器等を整備する方式。
	道路管理者	道路の維持管理を行う機関。一般国道や高速自動車道は国土交通省、都道府県及び区市町村道は地方公共団体が該当する。
	道路法	道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とした法律。
	土地区画整理事業	都市計画区域内でエリアを区切り、そのエリア内で公共施設(道路、公園、下水道等)の整備改善や、宅地の利用増進を図る事業。
な 行	軒下配線法	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方式。
は 行	PFI	公共施設等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図る考え方。
ま 行	無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。
	無電柱化率	道路の総延長のうち、電線類が地中化されている路線の延長の割合を示すもの。
や 行	要請者負担方式	土地や建物の所有者など、要請者が整備する方式。



●編集・発行●

---

江東区土木部道路課  
〒135-8383 東京都江東区東陽4丁目11番28号  
電話：03(3647)9111(大代表)