

港区無電柱化推進計画 概要

第1章 港区無電柱化推進計画について

本編P1～P4

目的 災害の発生によって、電柱が倒壊することにより、道路閉塞や電線切断を引き起こし、避難や救急活動、物資輸送の支障となるとともに、電力・通信サービスの安定供給が妨げられる恐れがあります。また、道路上に設置されている電柱は、歩行空間を狭めており、歩行者や車いすなどの安全かつ円滑な交通の妨げとなっているほか、電柱が輻そうする電線類が、良好な都市景観を損なう要因となっています。

無電柱化は、**都市防災機能の強化や安全・安心で快適な歩行空間の創出、美しい街並みの形成**を目的として、推進します。

位置付け 無電柱化の推進に関する法律第8条第2項に規定されている無電柱化推進計画として、港区における無電柱化に関する基本的な方針、計画期間、計画目標、施策等、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項などを定めます。

期間 令和4年度から令和13年度までの10年間とします。

第2章 現状と課題

本編P5～P13

無電柱化の現状

◆区内の無電柱化進捗状況

国道（約15km）：全てで無電柱化が完了
都道（約49km）：約43kmの無電柱化が完了
区道（約219km）：約56kmの無電柱化が完了
（区道の無電柱化率 約25%）

◆前方針に基づく優先整備路線（約15km）の進捗状況

整備済路線 約5km（33%）
整備着手路線 約6km（40%）
未着手路線 約4km（27%）

無電柱化の課題

課題1 歩道幅員の狭さ

- 電線共同溝設備の設置や地下空間への電線類等の収容のため、道路上及び道路下に十分な空間が必要
- 道路の緑化、自転車利用環境の整備、バリアフリーの推進との両立も必要

課題2 長い事業期間

- 設計から道路整備まで長期にわたる事業期間が必要
- 区内では、ガスや水道など他のインフラ施設の移設工事が発生することなどを背景に、整備期間は7年程度を要している

課題3 多額の整備費用

- 無電柱化には多額の費用が必要（5.3億円/km※：国土交通省試算）
※道路管理者負担3.5億円/km、電線管理者負担1.8億円/km

課題4 沿道住民の生活への影響

- 地上機器の設置や周辺道路の交通規制、工事に伴う騒音、振動等が長期にわたって発生し、沿道住民の生活に少なからず影響

第3章 めざす将来像

本編P14～P17

めざす将来像

災害に強いまち

誰もが安全・安心で快適に移動できるまち

美しい街並みのあるまち

計画の目標

整備目標
約18km

整備完了 約9km
事業着手 約9km

令和8年度 約2.5km
令和13年度 約6.5km

第4章 整備方針と実現に向けた施策

本編P18～P30

整備手法と整備方式

全ての区道において無電柱化の実現をめざすため、電線類が残存しない無電柱化手法の一つである電線共同溝方式（地上機器）を原則として、無電柱化を推進します。また、道路上に地上機器を設置できない場合に、街路灯などの柱体に変圧器等を添架する方式であるソフト地中化方式の検証を進めます。



整備方針

- 限られた道路空間の中で無電柱化事業を推進するため、路線に応じた整備手法や整備方式を適切に活用します。**
十分な歩道幅員がない場合でも無電柱化を実現していくため、開発事業等との連携、面的整備、道路外の公有地・民有地の活用等を推進
- 工期短縮に向けた効率的な整備手法や整備方式を活用します。**
事業期間をできる限り短縮していくため、道路整備事業やライフライン再構築事業等と連携して効率的に事業を推進
- 工事費削減に向けた整備手法や整備方式を活用します。**
無電柱化に要する費用の削減に向け、既設の設備を活用したインフラ施設の集約、他事業との連携により事業を推進
- 沿道住民等との協力・協働のもと、関係機関等との連携を強化し、無電柱化を推進します。**
沿道住民の生活への影響に配慮し、住民との合意形成、関係機関等との連携強化を図り、事業を推進

整備方針を実現する具体的施策

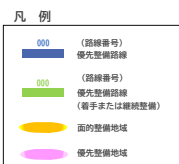
SDGsのゴールとの関係

- | 施策 | SDGsのゴールとの関係 |
|-------------------------------|--------------|
| (1)都市計画道路事業や道路整備事業との同時施工による整備 | 継続 |
| (2)開発事業等との一体整備 | 拡充 |
| (3)既存ストック活用による整備 | 継続 |
| (4)複数路線の一体的整備（面的整備） | 新規 |
| (5)地上機器の道路区域外による整備 | 拡充 |
| (6)道路幅員構成等の見直しと一体となった整備 | 拡充 |
| (7)ライフライン設備の再構築事業と連携した整備 | 継続 |
| (8)沿道住民等と協力・協働した整備 | 継続 |

第5章 優先整備地域及び優先整備路線の選定

本編P31～P34

区道の無電柱化を計画的かつ重点的に進めるため、めざす将来像とする「災害に強いまち」、「誰もが安全・安心で快適に移動できるまち」、「美しい街並みのあるまち」に加え「効率的に無電柱化の整備が可能な路線」の4つの視点から、優先的に整備する地域や路線を選定

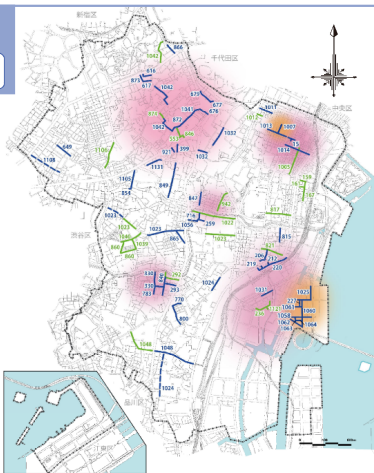


優先整備地域 → 優先的に無電柱化事業を実施する地域

優先整備路線 → 優先的に無電柱化事業を実施する路線

優先整備路線のうち、青点線については、都市計画道路の優先整備路線であり、都市計画道路との同時施行により整備を進めます。

優先整備地域のうち、面的整備については、優先整備路線に合わせ、周辺道路も含め効率的に整備を進めます。



第6章 無電柱化の推進に向けた取組等

本編P35～P37

◆無電柱化の推進に向けた取組

- 外部活力による無電柱化の推進
 - ➡無電柱化の専門知識を有する外部機関の支援を活用した事業推進
 - ➡民間開発事業等における無電柱化の整備指導
- 財政支援制度の活用
 - ➡国庫補助、都費補助等を活用した事業推進

◆今後の検討事項

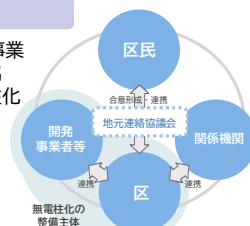
- 工事費削減や工期短縮につながる技術の検討（管路浅層埋設、小型ボックス活用など）
- 電柱の新設禁止の検討

第7章 計画の推進と進捗管理

本編P38～P40

◆推進体制

- 区民、行政、開発事業者等、関係機関が協力・連携し、無電柱化を推進



◆進捗管理

- 事業の進捗状況を適切に管理するとともに、上位計画や関連計画の策定状況等を踏まえ、継続的に進捗管理を実施