

港区無電柱化推進計画

Minato City Promotion Plan to Remove Electricity Poles



港 区

令和4(2022)年 3月

港区平和都市宣言

かけがえのない美しい地球を守り、世界の恒久平和を願う人びとの心は一つであり、いつまでも変わることはありません。

私たちが真の平和を望みながら、文化や伝統を守り、生きがいに満ちたまちづくりに努めています。

このふれあいのある郷土、美しい大地をこれから生まれ育つ子どもたちに伝えることは私たちの務めです。

私たちは、我が国が『非核三原則』を堅持することを求めるとともに、ここに広く核兵器の廃絶を訴え、心から平和の願いをこめて港区が平和都市であることを宣言します。

昭和60年8月15日

港 区

ご挨拶

港区は、個性豊かな都市機能が集積する拠点や自然環境が豊かな緑の拠点が数多く存在し、その拠点間に高密度で利便性の高い道路ネットワークを構築しています。



こうした港区の道路ネットワークは、港区に住み、働き、学ぶ人々にとって重要な役割を担っており、都市防災機能の強化や安全・安心で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るためにも、無電柱化の推進が求められています。

区は、無電柱化の実現をめざし、平成8（1996）年に第一次となる「港区電線類地中化に関する基本方針」を策定するとともに、第二次及び第三次として、平成17（2005）年及び平成26（2014）年に「港区電線類地中化整備基本方針」を改定するなど、無電柱化に向けた取組を進めてまいりました。

近年、首都直下型地震、台風や気候変動の影響による集中豪雨など、自然災害が頻発・激甚化していることから、災害に強く、子どもや高齢者などあらゆる歩行者が安全に安心して快適に移動できるまちづくりとして、無電柱化の必要性は一層高まっています。

このたび改定した「港区無電柱化推進計画」では、区民や事業者との連携・協働を一層強め、路線に応じた整備手法や整備方式を適切に活用することにより、さらなる施策の充実を図り、無電柱化に向けた取組を加速化してまいります。

この計画を着実に推進するためには、これまで以上に、区民や事業者と区が一体となって、様々な取組を進める必要があります。今後とも一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

本計画の策定にあたり、ご尽力を賜りました港区無電柱化推進計画検討委員会の委員の皆さんをはじめ、数多くの貴重なご意見をお寄せいただいた皆さんに厚く御礼申し上げます。

令和4（2022）年3月

武井雅昭

目次

第1章 港区無電柱化推進計画について	1
1 目的	1
2 計画改定の背景	2
3 計画の位置付け	3
4 計画の期間	4
第2章 現状と課題	5
1 無電柱化の現状	5
2 無電柱化の課題	10
第3章 めざす将来像	14
1 めざす将来像	14
2 計画の目標	17
第4章 整備方針と実現に向けた施策	18
1 整備手法と整備方式	18
2 整備方針	23
3 整備方針を実現する具体の施策	24
第5章 優先整備地域及び優先整備路線の選定	31
1 優先整備地域及び優先整備路線選定の考え方	31
2 優先整備路線選定の流れ	33
3 優先整備地域及び優先整備路線の選定	34

第6章 無電柱化の推進に向けた取組等 35

- 1 無電柱化の推進に向けた取組 35
- 2 今後の検討事項 36

第7章 計画の推進と進捗管理 38

- 1 推進体制 38
- 2 進捗管理 40

資料編 41

- 1 計画策定の経過等 42
- 2 電線共同溝整備の流れ 46
- 3 港区無電柱化現況図 47
- 4 評価項目の重ね図 48

第1章 港区無電柱化推進計画について

1 目的

我が国の国土は、地震や火山活動が活発な環太平洋変動帯に位置していることから、常に地震発生の危険にさらされています。また、地球温暖化との関連性が指摘されている大型で強い台風や大雨による洪水などの風水害が激甚化・頻発化する傾向にあります。

これらの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おそれがあります。

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ます。さらに、電柱や輻そうする電線類によって、良好な都市景観を損なう要因ともなっています。

これらの問題に対し、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図ることを目的として、無電柱化^{※1}を推進します。



写真1-1 台風による電柱の倒壊状況
(出典：国土交通省ホームページ)



写真1-2 令和元年房総半島台風の被害状況
(出典：東京電力パワーグリッドホームページ)

※1 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。

2 計画改定の背景

平成7年6月に「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」が施行されたことを受け、計画的に電線類地中化^{※2}を推進するため、港区は、平成8年4月に「港区電線類地中化に関する基本方針」を策定しました。その後、電線共同溝の技術革新を踏まえ、平成17年4月に「港区電線類地中化整備基本方針」と名称を変更して改定しました。以降、東日本大震災を教訓とした災害対策に対する機運の高まりや、高齢化の進展、美しい街並みに対する意識の向上など、社会情勢が大きく変化し、安全・安心なまちづくり、良好な景観形成が一層求められるようになったことを受け、電線類地中化をより一層推進するため、平成26年3月に「港区電線類地中化整備基本方針（以下「前方針」といいます。）」を改定しました。

また、近年における災害の激甚化・頻発化や子どもや高齢者、障害者などあらゆる歩行者に対し、防災性の向上や安全で快適な歩行空間の確保など、その必要性がさらに高まっています。そのため、平成28年12月には「無電柱化の推進に関する法律」が施行されました。国は、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ため、平成30年4月に、同法に基づく「無電柱化推進計画」を策定し、令和3年5月に改定しています。東京都は、令和3年6月に「東京都無電柱化計画」を改定し、都道だけでなく、区市町村への財政支援や技術支援を拡充し、積極的に無電柱化を推進していくこととしています。

一方、区は、「港区基本計画」、「港区まちづくりマスタープラン」を策定し、「都市防災機能の強化」、「安全・安心で快適な歩行空間の創出」、「美しい街並み景観の形成」などを図るため、電線類地中化を優先的に取り組む地域や路線を示し、計画的に整備を進めてきました。

こうした状況を踏まえ、区は、無電柱化の必要性がさらに高まるなか、社会情勢の変化を捉え、国や東京都の動向、区の関連計画と整合を図りながら、新たな視点を取り入れた計画として見直しを行い、無電柱化をより一層効果的、効率的に推進することを目的として、現行の前方針を「港区無電柱化推進計画（以下「本計画」といいます。）」として改定します。



※2 電線類地中化
無電柱化手法のうち、主に電線共同溝方式による地中化整備手法。

3 計画の位置付け

本計画は、「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、施策等について、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。

また、港区のまちづくり分野の最上位計画である、「港区まちづくりマスタープラン」の個別計画のひとつとして位置付け、「港区防災街づくり整備指針」、「港区バリアフリー基本構想」や「港区景観計画」等との整合を図ります。

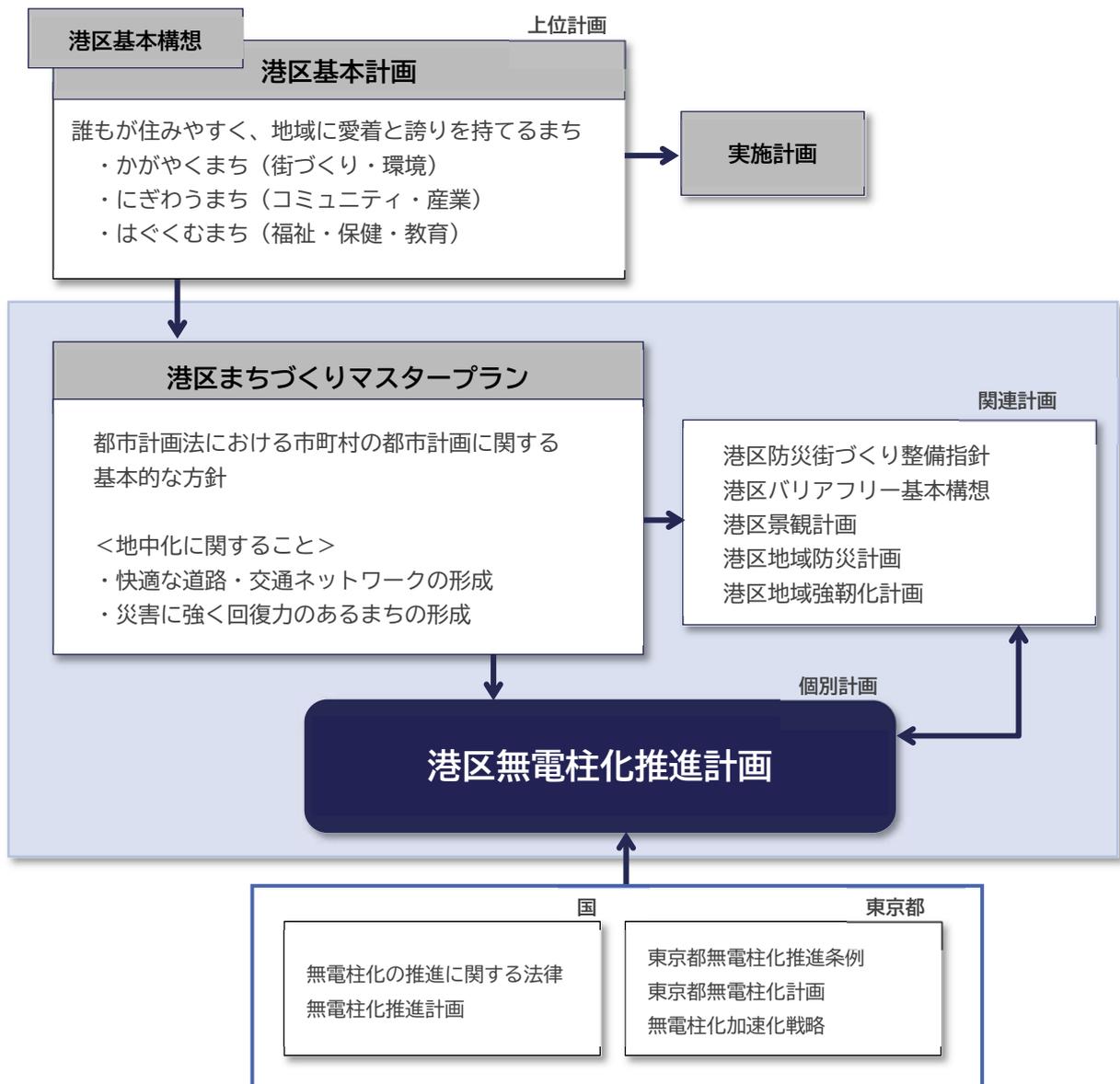


図1-1 本計画の位置付け

4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和4年度から令和13年度までの10年間とします。

また、社会情勢の変化や無電柱化に関連する法令の改正等の趣旨を的確に捉え、必要に応じて本計画を見直すとともに、令和14年度以降も継続的に無電柱化を進めていきます。

なお、前方針において、平成26年度から令和5年度までの10年間を計画期間として定め、計画的に無電柱化を進めてきましたが、前方針改定から7年が経過した現在、法の趣旨や優先整備路線の整備の進捗状況を踏まえ、計画の見直しを行います。計画の見直しに伴い、本計画を新たな計画の期間として定めます。

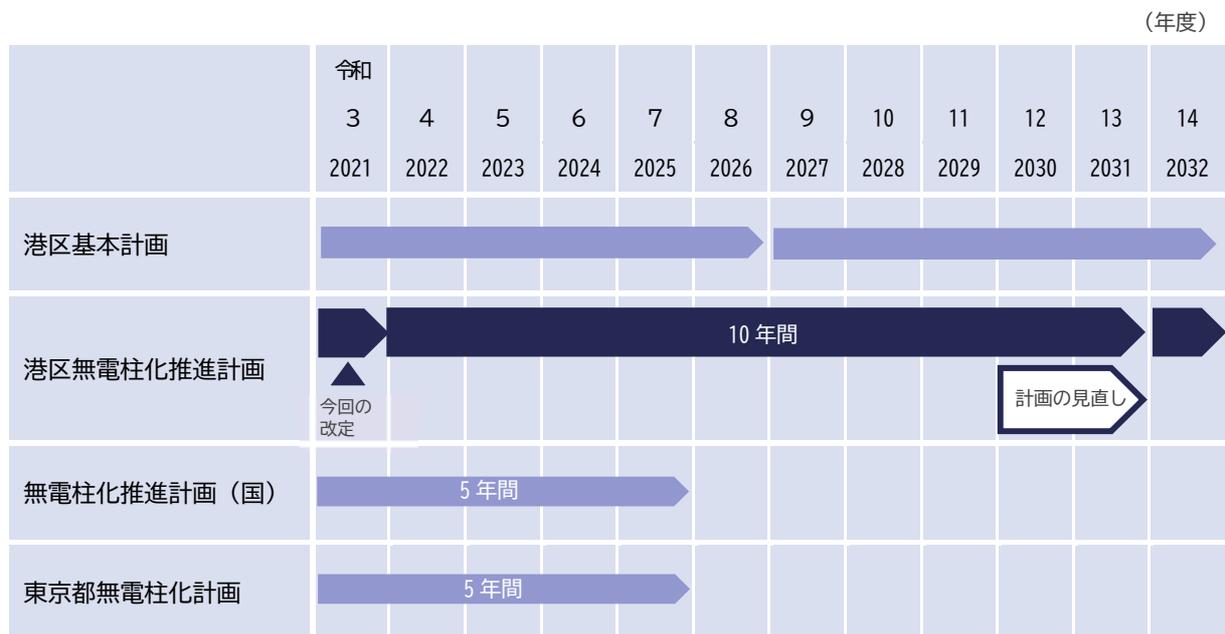


図1-2 計画期間

第2章 現状と課題

1 無電柱化の現状

(1) 国の取組

国の「無電柱化推進計画」の計画に基づき整備された平均整備延長は、「第一期計画期間（昭和 61 年度～平成 2 年度）」が 200km/年に対し、「第五期計画期間（平成 16 年度～平成 20 年度）」は、440km/年と加速しました。その後、近年の台風や豪雨等の災害から電力や通信のレジリエンス強化が求められ、「無電柱化推進計画（平成 30 年度～令和 2 年度）」以降は、電柱倒壊のリスクがある緊急輸送道路^{※3}を対象に電柱の新設を禁止する措置や低コスト手法の導入、電線等の埋設に関する設置基準の緩和などにより無電柱化を推進しています。

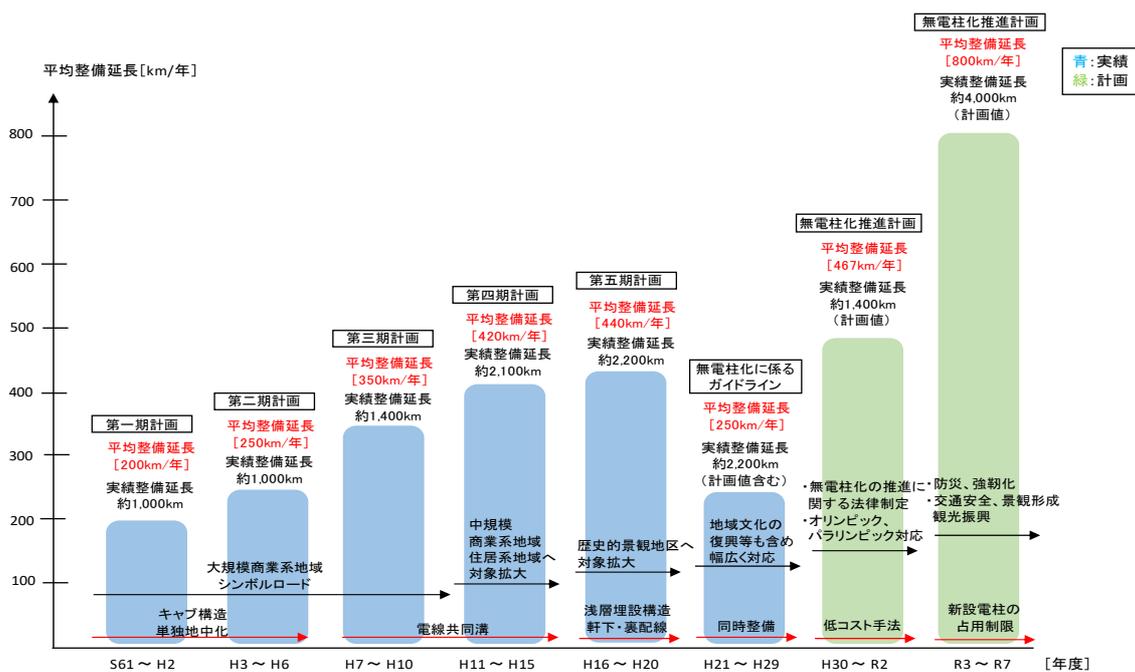


図2-1 国の無電柱化整備延長の推移
(出典：国土交通省ホームページ 掲載データを基に作成)

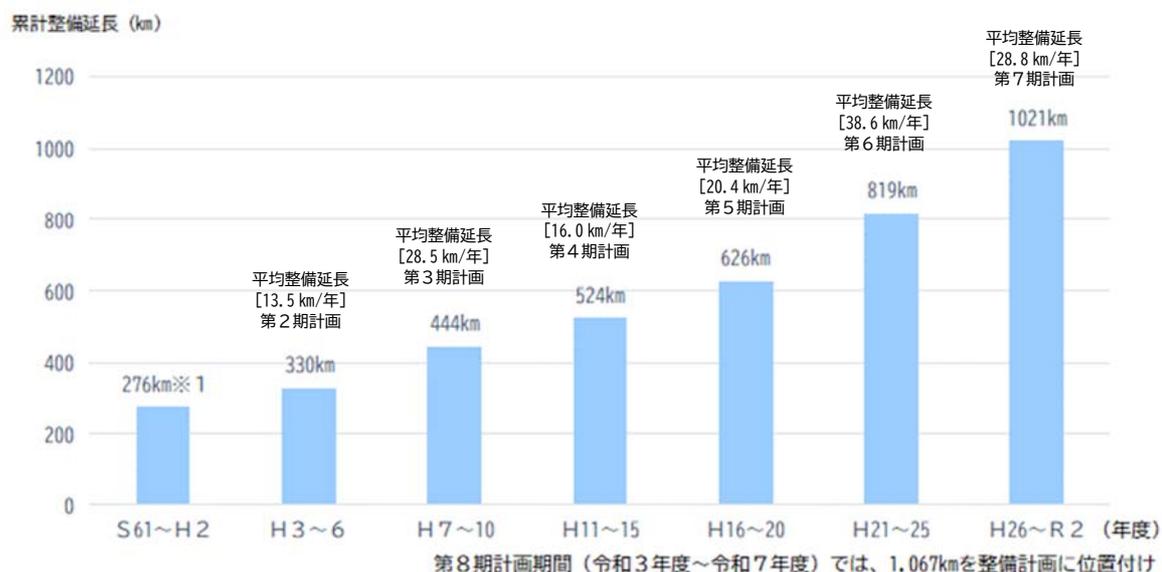
※3 緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。

(2) 東京都の取組

東京都では、昭和30年代から昭和60年代まで、電力・通信需要が高い都心部等において電線管理者による単独地中化が行われてきました。昭和61年度から7期にわたり、「電線類地中化計画」を策定し、国や区市町村、関係事業者と連携しながら、無電柱化を進めてきました。

現在は、「東京都無電柱化推進条例（平成29年9月）」に基づく、「東京都無電柱化計画（令和3年6月）」を改定し、無電柱化の基本的な方針や目標を定めるとともに、国や区市町村が実施する無電柱化とも連携しながら、都内全域での面的な無電柱化を推進しています。



※1 昭和30年代からの単独地中化分を含む

図2-2 東京都の無電柱化整備延長の推移
(出典：「東京都無電柱化計画（改定）」（令和3年6月） 掲載データを基に作成）

(3) 港区の取組

●これまでの取組

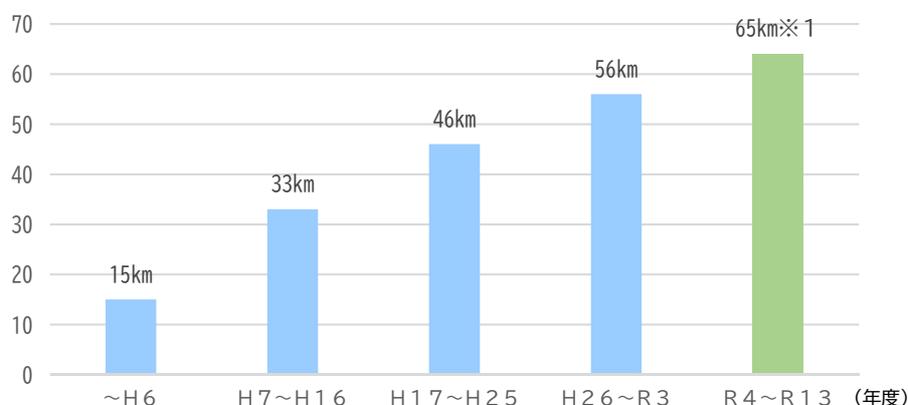
区は、昭和 57 年度から無電柱化事業を開始しました。当初はキャブ方式^{※4}や自治体管路方式^{※5}を中心として無電柱化を推進していました。平成 8 年度以降は、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」が施行されたことを受けて、電線共同溝方式^{※6}を標準的な整備手法として無電柱化を進めています。

一方、無電柱化事業の工期短縮等、効率的な整備を行うため、外部機関である公益財団法人東京都道路整備保全公社^{※7}を活用してきたほか、民間における開発事業等に伴う公共施設整備の一環として、事業区域内及び周辺の無電柱化を指導し、官民連携による無電柱化を進めてきました。

浜松町二丁目では、国土交通省から「スーパーモデル地区^{※8}」の指定を受け、平成 17 年度～平成 22 年度に約 2 ha の区域において面的な無電柱化整備を実施しました。

平成 17 年度以降は、安全・安心なまちづくり、良好な景観形成が一層求められるようになったことを受け、優先的に整備する路線を示し、計画的に無電柱化を進めました。平成 26 年度以降は、公共用地の活用による整備やソフト地中化方式^{※9}によるモデル事業などにより、無電柱化をさらに推進しています。

累計整備延長(km)



※1 本計画の累計整備計画延長

図 2-3 港区内の区道の無電柱化整備延長の推移

※4 キャブ方式

道路管理者が道路の下にU字型の構造物を埋設してその中に電線類を收容する方法。

※5 自治体管路方式

地方公共団体が、電線管理者のケーブルをまとめて收容する管を道路の地下に設けて整備する方式。

※6 電線共同溝方式

道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて收容する無電柱化の方式。

※7 公益財団法人東京都道路整備保全公社

区市町村の技術支援の役割を担う東京都の政策連携団体。

※8 スーパーモデル地区

身近な道路のニーズに応える先進的施策を強力に推進することを目的として、国土交通省が指定する地区。

※9 ソフト地中化方式

地上機器を道路上に設置できない道路において、変圧器等を支柱上に配置する地中化方式。

●区内の無電柱化の状況

区内の国道や都道の無電柱化の進捗状況のうち、国道については、延長約 15km の全てにおいて、都道については、延長約 49km のうち約 43km において無電柱化が完了しています。

区道の無電柱化の現状は、道路延長約 219km（トンネル、橋梁部を含む）のうち約 56km が無電柱化を完了しており、無電柱化率^{※10}は約 25%となっています。

国道、都道、区道を合わせた全体の無電柱化率は約 40%となっています。

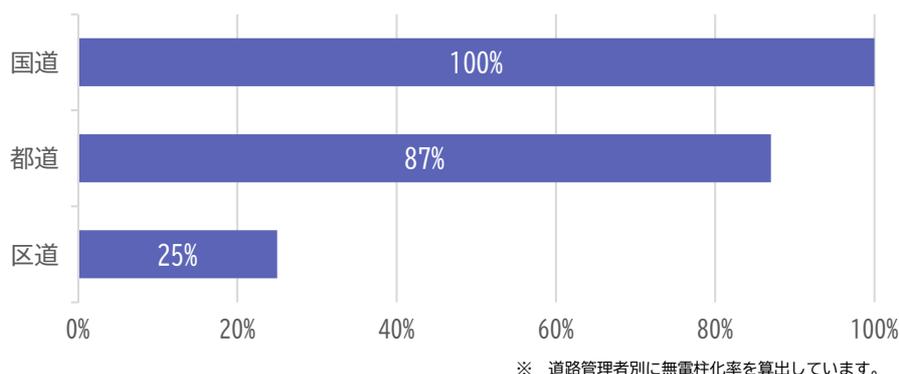
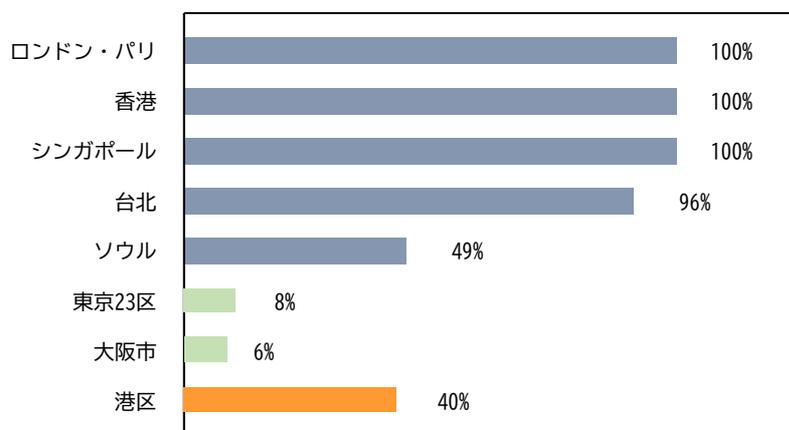


図2-4 港区内無電柱化率（令和4年3月末時点）



- 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）
- 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）
- シンガポールは、以下による2001年の状況（ケーブル延長ベース）
『POWER QUALITY INITIATIVES IN SINGAPORE, CIRED2001, Singapore, 2001』
- 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）
- 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）
- 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）
- 港区内の無電柱化率2021年度末の状況（道路延長ベース）

図2-5 ロンドン・パリなどのヨーロッパの主要都市及びアジアの主要都市と日本の無電柱化の現状
（出典：国土交通省ホームページ 掲載データを基に作成）

※10 無電柱化率
道路延長に対する道路の両側に電柱が設置されていない延長の比率。

●前方針の進捗状況

前方針において選定した優先整備路線は下図のとおりです。

優先整備路線約 15km に対し、整備が完了した路線は約 5 km (33%)、事業に着手した路線は約 6 km (40%)、事業に着手していない路線は約 4 km (27%) です。事業に着手していない路線は、都市計画道路の整備と合わせて着手する等の理由があるものを除き、早期に事業を進める必要があります。

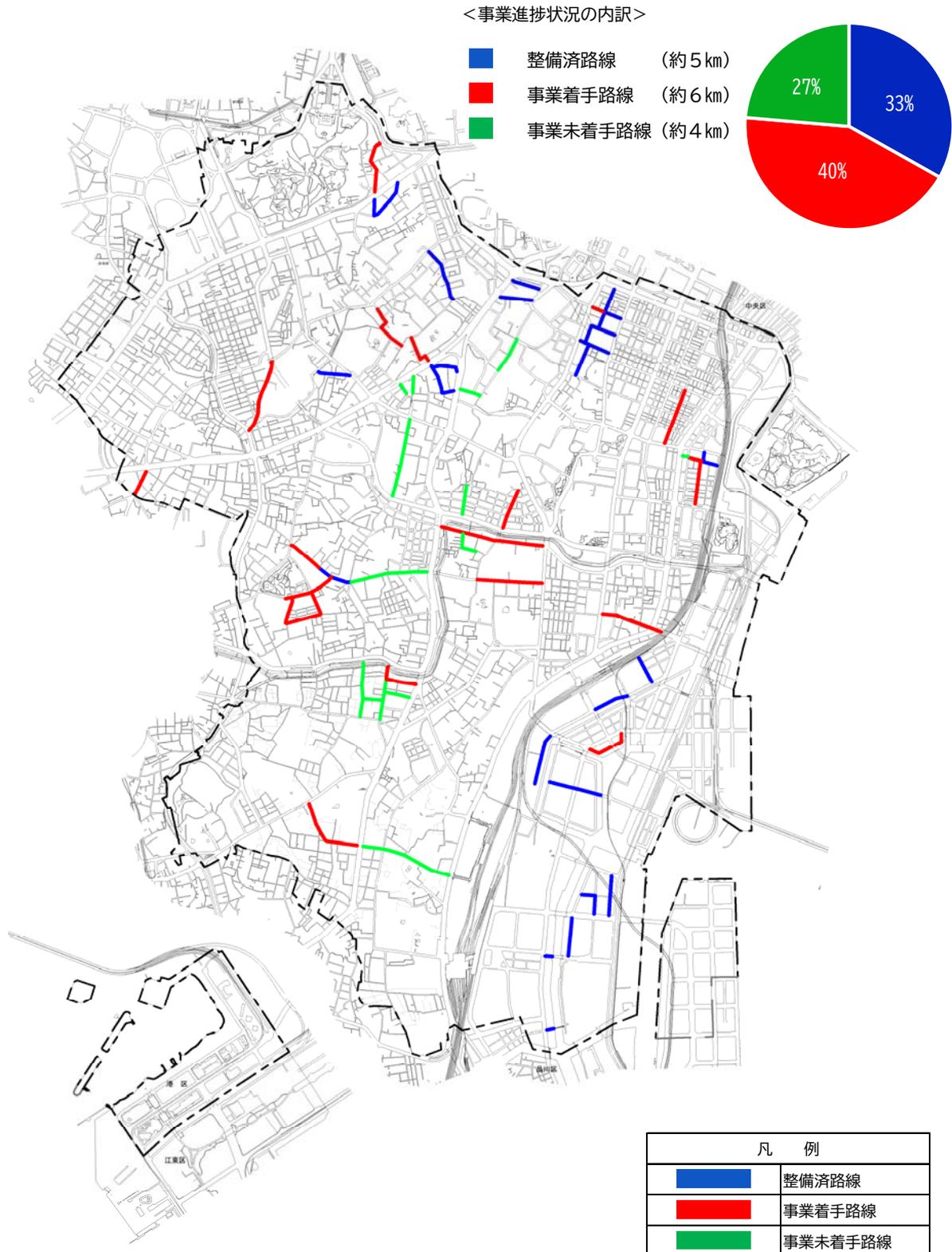


図2-6 前方針の優先整備路線の整備状況

2 無電柱化の課題

課題1 歩道幅員の狭さ

無電柱化を実施するには、電線共同溝施設及び地上機器の設置場所を確保するため、歩道幅員2.5m以上の十分なスペースが必要となります。歩道幅員が狭いと、道路地下埋設物によって、電線共同溝の整備に必要な管路部や特殊部を地下に収容するための空間が十分に確保できないことや、地上機器を設置する場所の確保が困難となります。また、道路の緑化、自転車利用環境の整備、バリアフリーの推進など、無電柱化との両立を図ることも求められます。

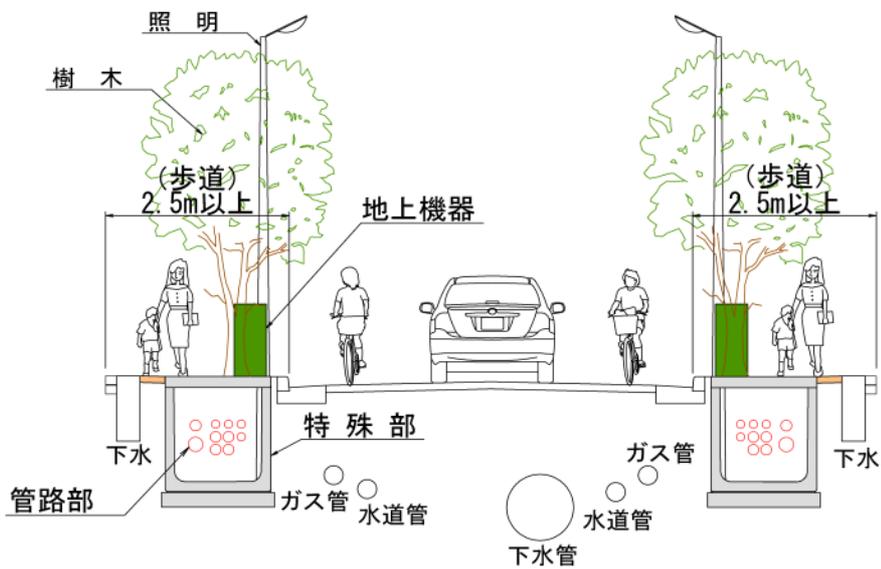


図2-7 電線共同溝設置路線の標準断面（道路地下埋設物状況）

前方針に沿って整備が完了した優先整備路線は約5 kmです。約5 kmのうち、区が整備した路線は約2.2km、開発事業者が整備した路線は約2.6kmになります。

区が整備した路線は、電線共同溝方式にて整備しています。整備した路線約2.2kmのうち、53%の路線は歩道幅員が概ね2.5m以上であり、道路区域内の歩道上に地上機器を設置して整備を行っています。約2.2kmのうち47%の路線は、歩道が狭いまたは歩道のない道路のため、道路区域内の歩道に地上機器を設置できないことから、広い歩道に地上機器を集中して設置するほか、公共用地等を活用して整備を行っています。

開発事業者等が整備した路線は、電線共同溝方式や単独地中化方式にて整備しています。電線共同溝方式で整備した路線約1.5kmのうち、42%の路線は歩道幅員が概ね2.5m以上であり、道路区域内の歩道上に地上機器を設置して整備を行っています。約1.5kmのうち58%の路線は、歩道幅員が狭いまたは歩道のない道路のため、広い歩道に地上機器を集中して設置するほか、公共用地や歩道状空地等の民有地を活用して整備を行っています。また、単独地中化方式で整備した路線は、約1.1kmになります。

これらの状況を踏まえ、限られた道路空間において、地上機器の設置場所を確保することが重要であることから、狭い歩道や歩道のない道路でも無電柱化を実施できる整備手法の検討が求められます。

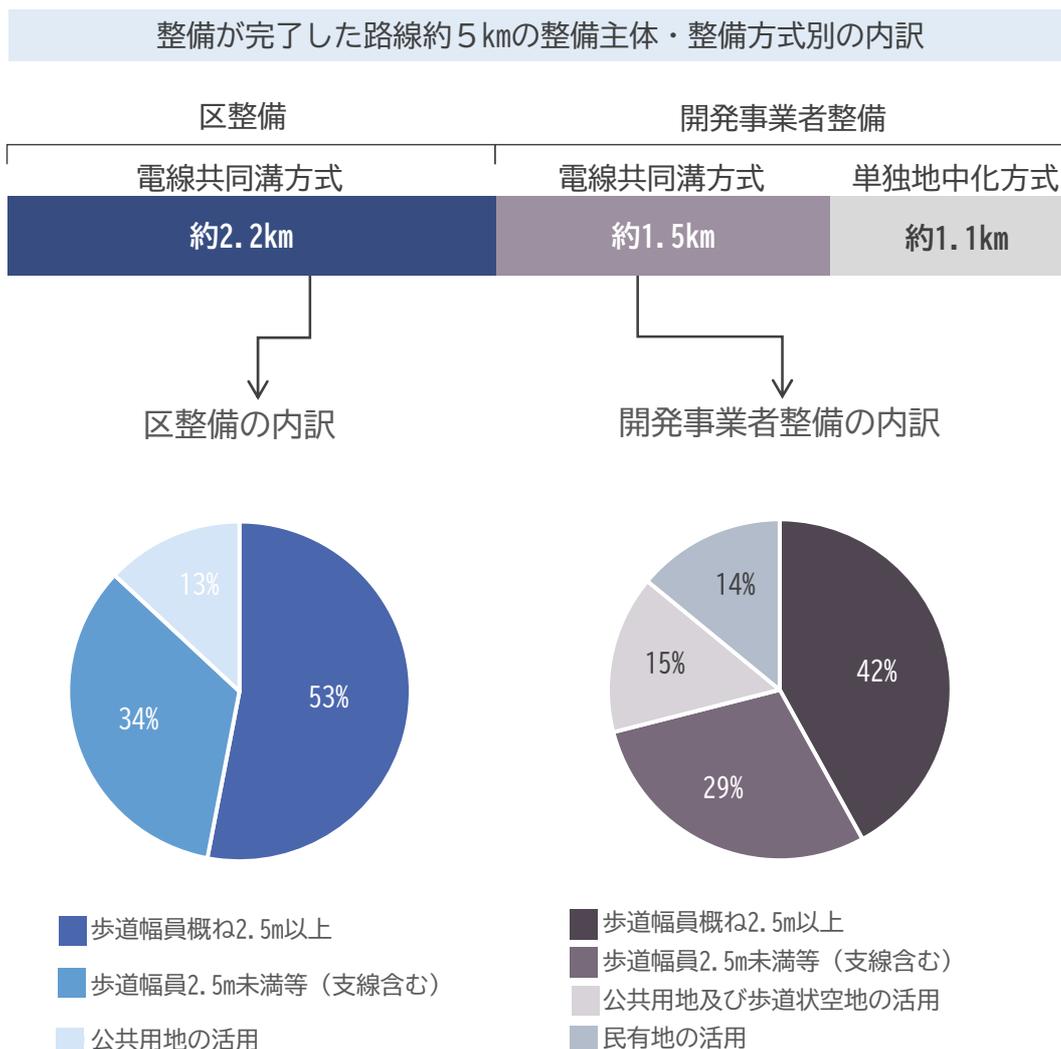


図2-8 整備が完了した路線の内訳

課題2 長い事業期間

無電柱化に必要な事業期間は設計から道路整備まで長期にわたります。

一般的に無電柱化事業に要する期間として、設計から工事完了まで約7年かかるとされています。港区においては、67%の事業で7年未満を要しており、33%の事業で7年以上を要しています。

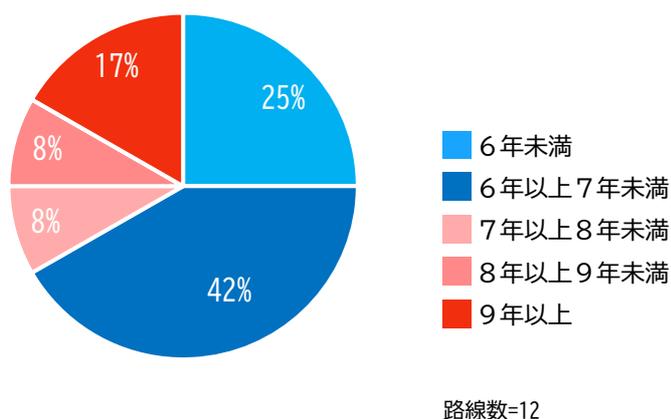


図2-9 前方針の区整備の無電柱化事業（整備完了）に要した年数

長い期間を要する理由としては、道路地下埋設物が輻そうしており、電線共同溝施設を設置するには、ガスや水道など他のインフラ施設を移設（支障移設工事^{※11}）せざるを得ない場合が多いことなどが挙げられます。

このような状況を踏まえ、無電柱化を推進していくためには、事業の効率化を図り、工期短縮を進めていくことが求められます。

	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
予備設計	■						
試掘		■	■				
詳細設計			■				
支障移設工事				■	■		
電線共同溝本体工事				■	■		
ケーブル入線引連工事・電線電柱撤去						■	
道路整備							■

図2-10 前方針の7年を要した無電柱化事業期間

※11 支障移設工事

電線共同溝の整備に伴い、既に道路の下に埋設されているガスや水道などの埋設管路等が支障となる場合、それらの移設を行う工事。

課題3 多額の整備費用

無電柱化には、多額の費用(5.3億円/km 国土交通省試算)が必要となります。その費用は、道路管理者である区及び電線管理者が負担しています。

厳しい財政状況の中、無電柱化を推進するためには、優先的に整備する地域・路線を選定し、計画的かつ重点的に事業を進めることに加え、浅層埋設や小型ボックスなど低コストの技術開発における動向に注視し、積極的に取り入れることが求められます。

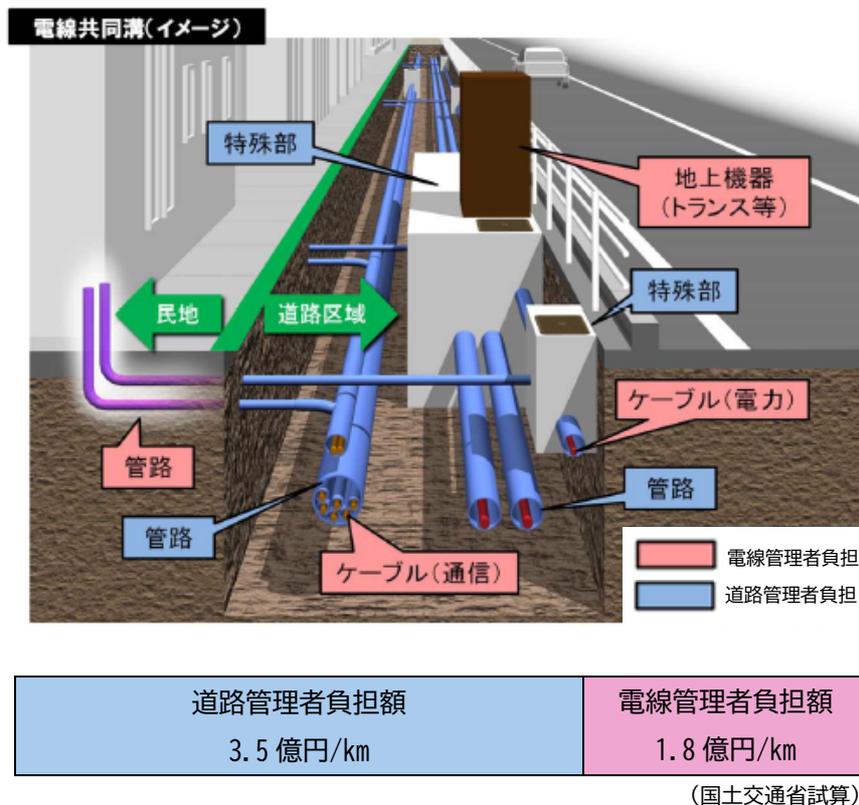


図2-11 電線共同溝の整備に係る費用負担(出典:国土交通省ホームページ)

課題4 沿道住民の生活への影響

無電柱化事業では、道路区域内に新たに地上機器が設置されることや、工事に伴う周辺道路の交通規制や騒音、振動等が長期間にわたって発生し、沿道住民の生活に少なからず影響を与えます。

円滑に事業を進めるには、沿道住民等の理解と協力が必要であり、事業に関する丁寧な説明と事業実施への合意形成が不可欠です。

第3章 めざす将来像

1 めざす将来像

区では、災害時の避難や緊急車両の通行空間確保、歩行者の安全・安心で快適な移動と魅力ある街並み形成のため、無電柱化を推進してきました。

まちの将来像やめざすべき方向性を示す「港区まちづくりマスタープラン」では、「うるおいある国際生活都市（歴史と未来が融合する 魅力と活力あふれる 清々しいまち）」を将来都市像に掲げ、環境負荷が少なく、美しいまちの形成、災害に強く安全・安心なまちを基本とし、誰もがいきいきと元気に生活できる都市をめざしていくこととしています。

これらを踏まえ、前方針のめざす将来像を引き続き継承し、本計画においても「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」をめざす将来像に掲げ、無電柱化の推進を通じて「港区まちづくりマスタープラン」の将来都市像の実現をめざします。



災害に強いまち

- 地震や台風等の災害時において、電柱の倒壊などにより、緊急輸送道路や避難路を塞ぐことがなくなり、避難、救助、救援、復旧活動を支える道路空間が確保されます。
- 道路の地下に電線類を收容することで、ライフラインの被害の軽減が図られ、安定供給が確保される災害に強いまちとなります。



Before



After

誰もが安全・安心で快適に移動できるまち

- 歩行者の交通安全対策やバリアフリーの重点整備地区をより効果的に進めるため、電柱をなくすことで、歩行者はもちろんのこと、ベビーカーや車椅子使用者など誰もが安全・安心で快適に移動できる歩行空間が確保されます。



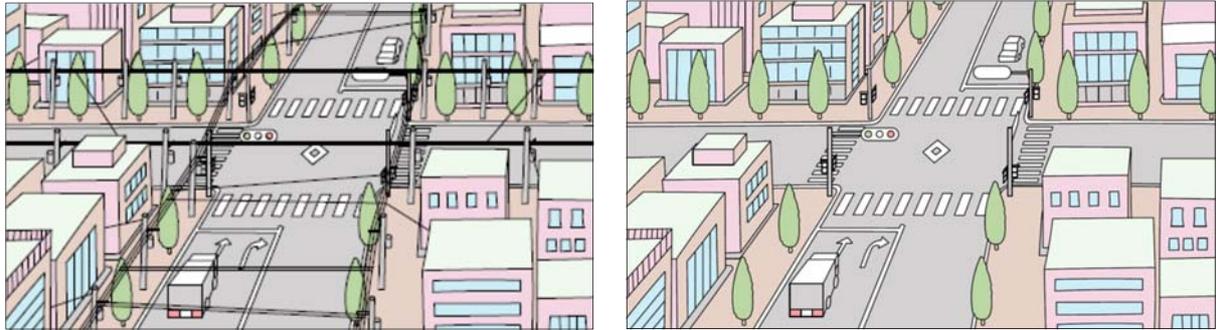
Before



After

美しい街並みのあるまち

- まちの景観形成を推進するため、電柱や電線類を地下に收容することにより、美しい街並みを保全し、良好な都市環境が創出されます。



Before

After

2 計画の目標

安全・安心で快適な暮らしを支えるまちの実現に向けて、めざす将来像を踏まえ、計画的に無電柱化事業を推進します。

無電柱化に必要な事業期間は設計から道路整備まで長期にわたることから、本計画では、計画期間の令和13年度までに、無電柱化事業の着手、継続整備または完了延長を約18kmとし、その中で無電柱化事業が完了する延長を約9kmとして定めます。

また、令和8年度を中間目標年度とし、約2.5kmの無電柱化事業の完了をめざします。さらに令和13年度には、約6.5kmの無電柱化事業を完了させることにより、計画期間内に約9kmの整備完了をめざします。

成果目標値	中間目標値 令和8年度	計画目標値 令和13年度
無電柱化事業の着手、 継続整備または完了延長	18 km	
無電柱化事業の完了延長	2.5 km	6.5 km

※ 無電柱化事業の完了延長：2.5 km（令和8年度まで）+6.5 km（令和13年度まで）=9 km

図3-1 計画目標

参 考

無電柱化事業の整備費用

■ 整備費用

区道を電線共同溝方式により無電柱化する場合の事業費は、管路や特殊部等の本体部分の費用は道路管理者(港区)が、電線類を管路内に敷設する工事、電柱を撤去する工事等は電線管理者がそれぞれ負担しています。整備費用は、港区基本計画・港区実施計画における計画事業として計上し、計画的かつ着実に進めています。

また、区の財政負担が大きいことから、国や東京都の財政支援制度を活用します。

■ 「港区基本計画・港区実施計画（令和3年度～令和8年度）」（令和3年1月策定）に基づく事業費

[前期] 令和3年度から令和5年度までの3年間 ➡ 総額 4,085,238 千円

[後期] 令和6年度から令和8年度までの3年間 ➡ 総額 5,941,434 千円

（総額は、電線類地中化の推進費、都市計画道路の整備費の一部、歩道の整備費の一部、の合算額となります。）

第4章 整備方針と実現に向けた施策

1 整備手法と整備方式

(1) 整備手法

無電柱化の整備手法は、電線類を地中に埋設する「電線類地中化による無電柱化」と、電線類を地中に埋設せず、無電柱化したい路線の電線類を裏通りや脇道に移設し、裏通り等から架空線で引込む「電線類地中化以外による無電柱化」の二つに分類されます。

区では、電線類地中化以外による無電柱化は、電線類が裏通りに残ることや、沿道地権者の合意形成が必要となることから、「電線類地中化による無電柱化」を推進しています。

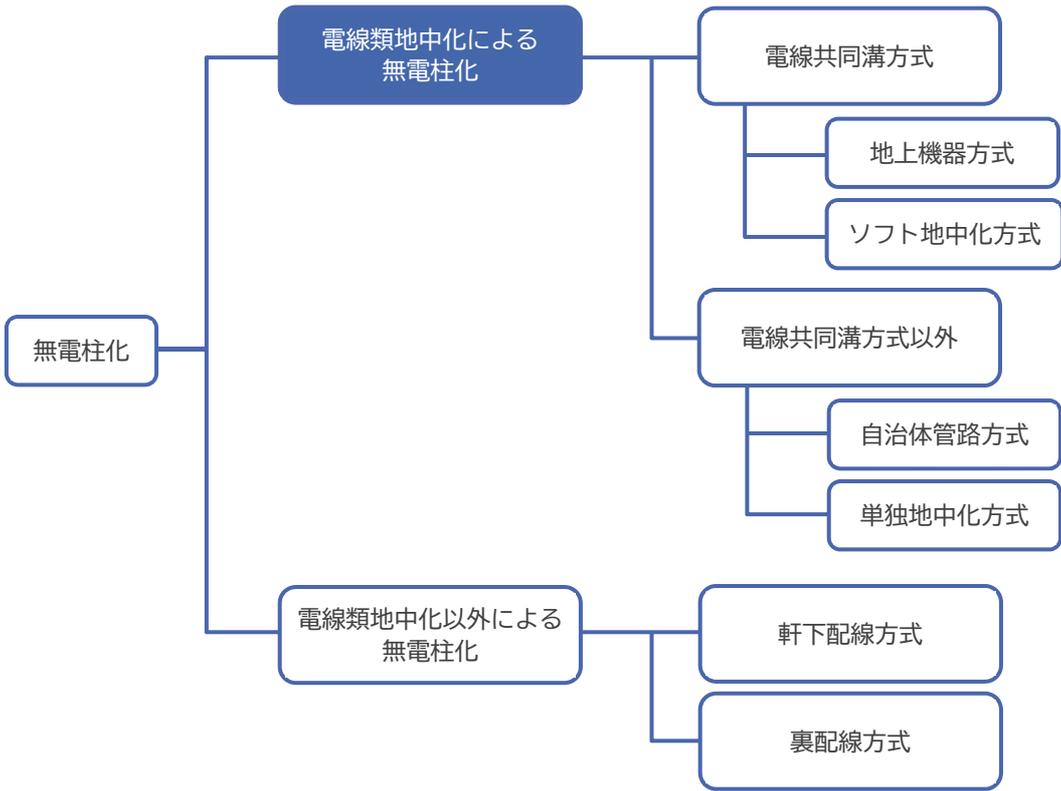


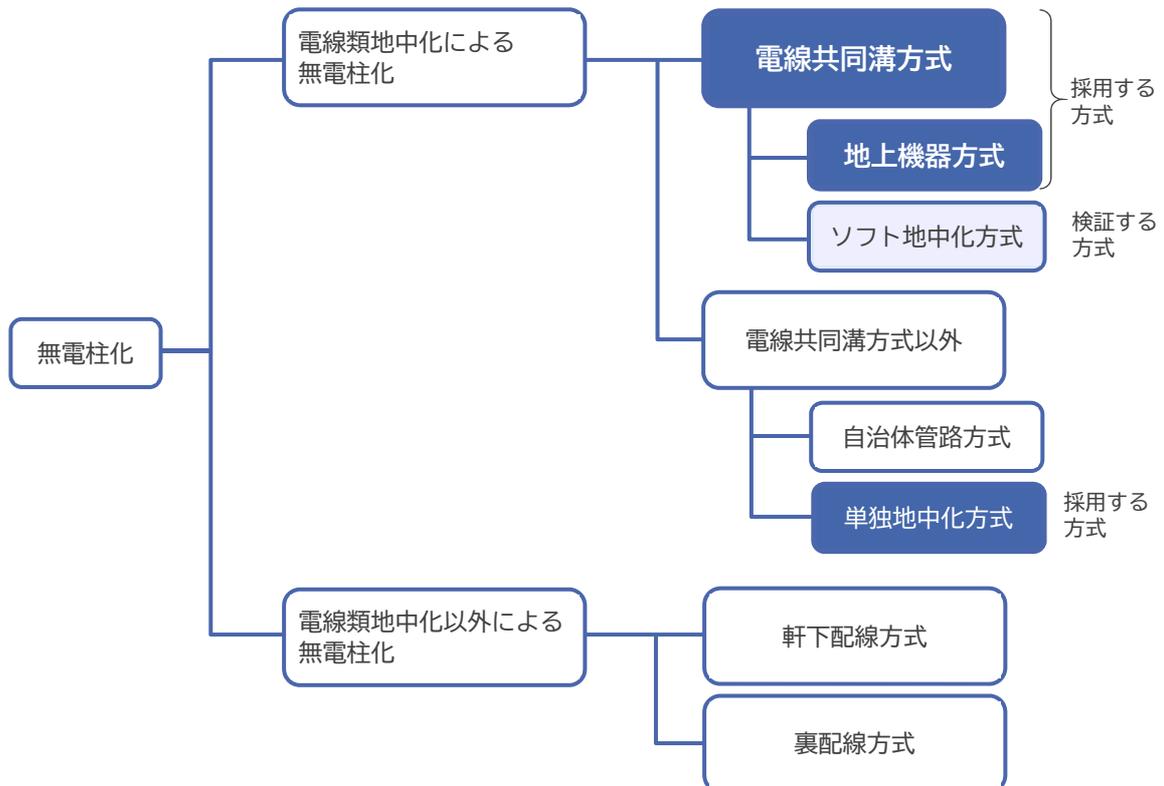
図4-1 無電柱化の整備手法

(2) 整備方式

区は、次の整備方式の中から方式を選定します。

整備方式の選定

- 区は、全ての区道において無電柱化の実現をめざすことから、電線類が残存しない電線共同溝方式のひとつである地上機器方式により無電柱化を進めることを原則とします。ソフト地中化の活用については、本計画において選定した優先的に整備する路線のうち、地域の合意形成が図られた路線において検証します。 **採用**
- 収容する電線類の数量や地域における将来需要などを踏まえ、電線共同溝方式に加えて単独地中化方式を活用します。 **採用**
- 自治体管路方式は、沿道の新たな電気供給によって管路設備に引込みが発生した場合、区では維持管理が困難なことから原則採用しないこととします。 **不採用**
- 軒下配線方式及び裏配線方式は、裏通りに電線類が残存してしまうことや沿道の壁面線が概ね一致している路線でないと整備できないことから、無電柱化における課題があるため、区では原則採用しないこととします。 **不採用**



港区において採用する電線共同溝方式による無電柱化の詳細を以下に示します。

地上機器方式

電線共同溝方式は、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき、2以上の電線管理者の電線を収容するため、道路管理者が電線共同溝整備道路区域内の地下に設ける施設（電線共同溝）での整備方式をいい、道路付属物として道路管理者が管理します。

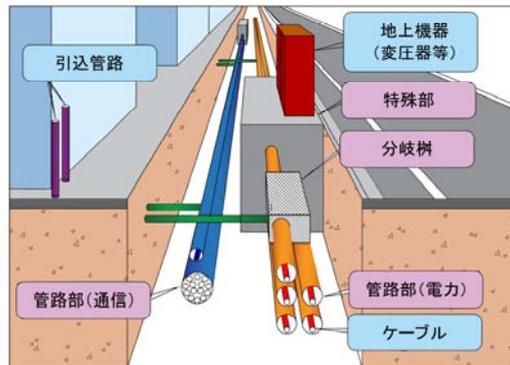
その構造は、特殊部・分岐樹・管路部（電力・通信）等で構成されており、沿道の需要家への供給は、地下から引込みます。特殊部の上には、電気の高圧を低圧に変換する地上機器等が設置されます。

区では、電線共同溝のコンパクト化を図るため、単管路方式（電力）と共用FA方式（通信）の組合せ、または、沿道の需要が少ない地区では、単管路方式（電力）と1管セパレート方式（通信）の組合せを標準的な構造とします。

なお、道路地下埋設物が輻そうしているなど地下に十分なスペースがない場合、または、沿道の需要が少ない場合には、電力・通信とも単管路方式も検討します。

歩道幅員 2.5m 以上の道路における標準的な整備方式

■ 単管路方式・共用FA方式、単管路方式・1管セパレート方式



【管路部断面イメージ】

	単管路方式・共用FA方式 (標準方式)	単管路方式・1管セパレート方式 (沿道需要が少ない場合)
標準断面イメージ		

図4-2 電線共同溝本体管路の標準的構造
(単管路方式・共用FA方式、単管路方式・1管セパレート方式)

■ 単管路方式

単管路方式・共用FA方式、単管路方式・1管セパレート方式の適用を優先しますが、歩道内の支障物の状況や沿道需要により、単管路方式の採用を検討します。

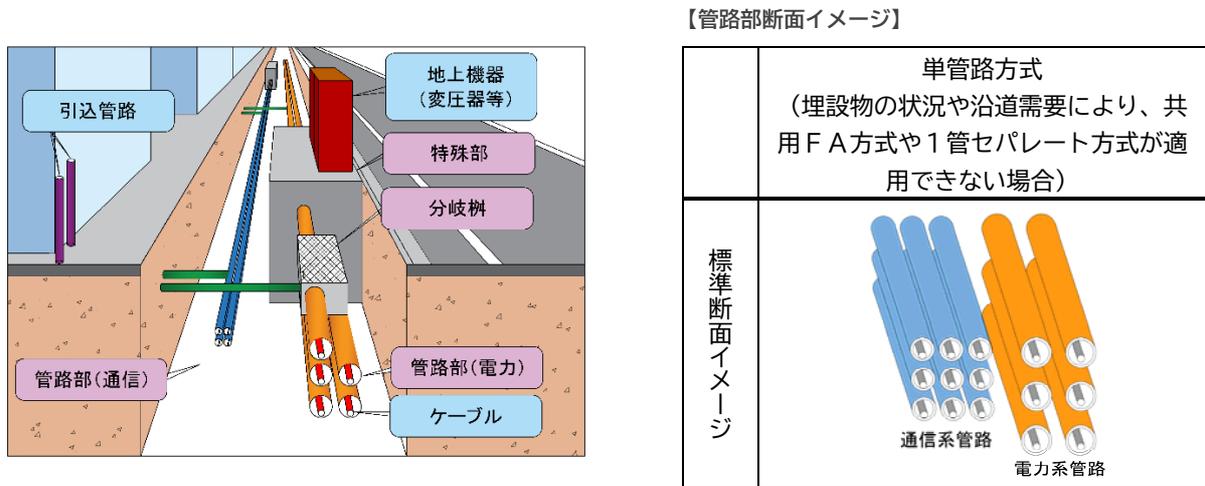


図4-3 電線共同溝本体管路の標準的構造 (単管路方式)

ソフト地中化方式

ソフト地中化方式は、道路上に地上機器(変圧器等)を設置できない場合に、その代替として支持柱に変圧器等を設置する方式です。

この変圧器は、地上機器に収納されたものより容量が小さいため、基数(支持柱)が多くなる場合があります。また、コスト増となる傾向にあります。また、電気の安定供給に欠かせない地上機器の一種である多回路開閉器については、支持柱に設置できないため、道路上に設置場所を確保する必要があります。

このような状況を踏まえて、地域の実情や電線類地中化の必要性、整備効果などを検証した上で、区、電線管理者及び地域・沿道住民の合意が得られること等の条件が整った場合に採用を検討します。

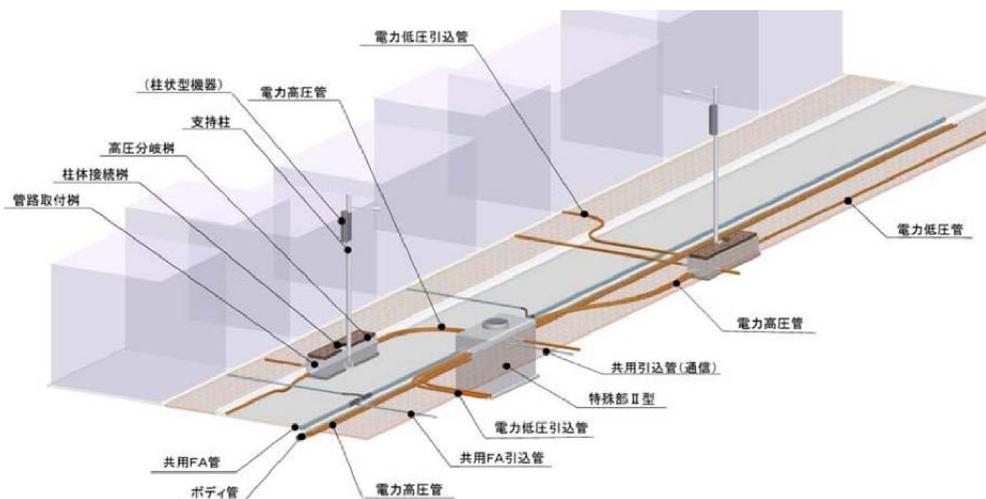


図4-4 無電柱化イメージ図

(出典:「東京都電線共同溝整備マニュアル参考資料【狭あい道路編】」(平成30年4月))

■ 自治体管路方式

自治体管路方式は、地方公共団体が電線管理者のケーブルをまとめて収容する管路設備を道路の地下に設ける方式です。管路設備は、道路占用物^{※12}として地方自治体が管理します。

■ 単独地中化方式

単独地中化方式は、電線管理者が自社の管路設備を敷設して無電柱化する方式です。管路設備は、道路占用物として電線管理者が管理します。

■ 裏配線方式

裏配線方式は、電線や関連施設を地中に埋設せず、無電柱化したい路線の裏通り等に電線類を配置し、裏通りから引込みを行う整備方式です。

■ 軒下配線方式

軒下配線方式は、電線や関連施設を地中に埋設せず、無電柱化したい路線の脇道等に電柱を設置し、そこから引込む電線を沿道家屋の軒下または軒先に配置する整備方式です。

※12 道路占用物

道路（上空・地下を含む）に物件や施設などを設置する場合は許可を得て、継続して道路を使用しているもの。

2 整備方針

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」の実現に向け、以下の整備方針に沿って無電柱化を推進します。

方針1

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

方針2

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

方針3

工事費縮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縮減に向け、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

方針4

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

3 整備方針を実現する具体の施策

無電柱化事業の具体の施策

区は、電線共同溝方式を標準として無電柱化を推進します。電線共同溝を整備するには、道路上及び道路地下に一定の空間が必要であること、また、工事費の削減と工期短縮を図るため、次に掲げる事項を踏まえ、整備を進めていきます。

施策とSDGsとの関係

整備方針を実現するための具体の施策は、持続可能な開発目標を示すSDGsの理念に則り、主に以下の3つの目標に対応し、取り組んでいくものとします。

施策

整備方針を実現するための各施策名を記載しています。

施策とSDGsのゴールとの関係

関連するSDGsのゴールを示しています。

施策		SDGs		
(1)	都市計画道路事業や道路整備事業との同時施行による整備			
(2)	開発事業等との一体整備			
(3)	既存ストック活用による整備			
(4)	複数路線の一体的整備			
(5)	地上機器の道路区域外設置による整備	産業と技術革新の基盤をつくろう	住み続けられるまちづくりを	パートナーシップで目標を達成しよう
(6)	道路幅員構成等の見直しと一体となった整備			
(7)	ライフライン設備の再構築事業と連携した整備			
(8)	沿道住民等と協力・協働した整備			

参考

SDGsとは

平成27年の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された令和12年までの国際目標で、持続可能な世界を実現するための17の目標から構成されています。



(1) 都市計画道路事業や道路整備事業との同時施行による整備

継続

都市計画道路事業や道路整備事業が予定されている路線については、無電柱化の事業計画と各事業の長期計画等との調整を図り全体計画として進めます。

また、都市計画道路事業や道路整備事業との同時施行により無電柱化事業を行うことで、道路の掘り返しを減らし、舗装整備費用等の二重投資を抑制します。

SDGsのゴールとの関係



●都市計画道路整備事業と無電柱化の進展に伴う街並みの変遷

平成8年頃（事業前）



平成27年頃（事業中）



平成28年頃（事業後）



写真4-1 都市計画道路補助線街路第7号線

(2) 開発事業等との一体整備

拡充

区は、開発事業者と協働し、開発事業等の施行区域及び周辺の道路において、無電柱化の整備を誘導し、更なる無電柱化の推進を図ります。

また、開発事業者に対して、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針^{※13}」や「港区開発事業に係る定住促進指導要綱^{※14}」に基づき、無電柱化事業の働きかけを行い、民間活力による無電柱化事業を推進します。



写真4-2 開発事業等との一体整備（虎ノ門三丁目）



写真4-3 開発事業等との一体整備（愛宕一丁目）

参考

新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針の運用について

東京都では、平成30年3月及び令和2年12月に「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」を改定し、都市開発諸制度を活用する事業に当たっては、無電柱化について区市町等と協議することを義務化しました。開発区域内の道路においては、無電柱化を実施することを条件とし、開発区域外の道路については、無電柱化を実施することで公共的な貢献として評価し、容積率を割増することができることとしています。

港区では、開発事業者等に対し、無電柱化の協議を積極的に行うとともに、無電柱化が実施できない路線においては、将来的に当該路線が無電柱化できることとなった場合、敷地内に地上機器を設置することについて協議しています。

※13 新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針

公開空地の確保など公共的な貢献を行う建築計画に対して、容積率や斜線制限などの建築基準法に定める形態規制を緩和することにより、市街地環境の向上に寄与する良好な都市開発の誘導を図る制度。（防災都市づくりに寄与する取組に、無電柱化が該当）

※14 港区開発事業に係る定住促進指導要綱

住宅の確保と良好な市街地環境の整備を図り、多様な人々がいきいきと暮らせるまちの実現に寄与することを目的とし、開発事業に対する適切な指導に関し必要な事項を定めたもの。

(3) 既存ストック活用による整備

継続

電線共同溝を整備する場合には、電線管理者が所有する管路やマンホールなどの既存施設を、電線共同溝の一部として活用することを検討します。

活用できる場合には、電線管理者からの施設の譲渡を受け、不足する施設を整備し、新たに電線共同溝として整備します。

電線管理者の既存ストック^{※15}を活用することにより、ガス管や水道管などの支障移設を回避し、工事費の削減、工期の短縮が可能となります。

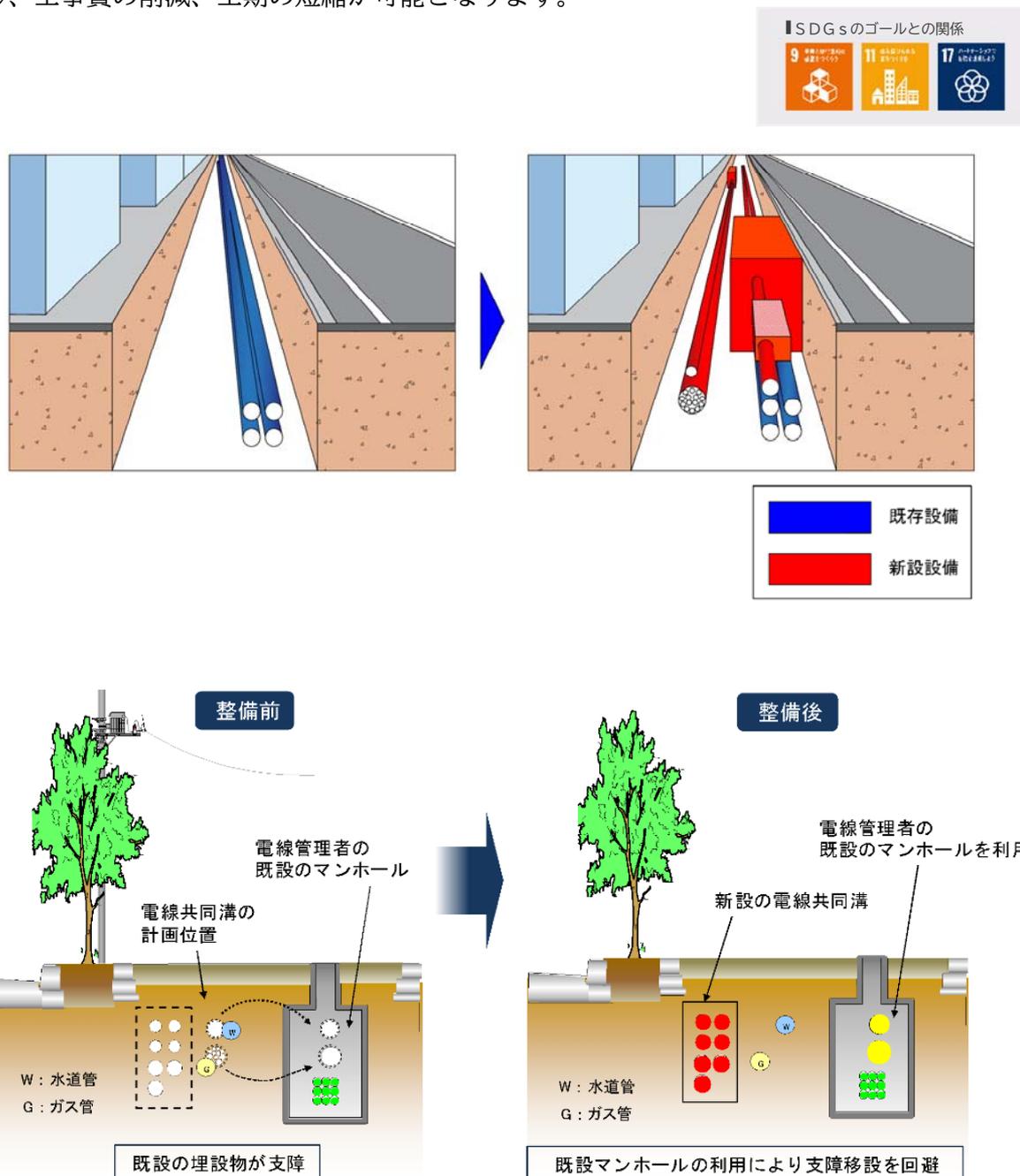


図4-5 既存ストックを活用した整備
(出典：「東京都無電柱化計画（改定）」（令和3年6月）

※15 既存ストック

既に道路下に埋設されている電力設備や通信設備（管路・マンホール・ハンドホール）。

(4) 複数路線の一体的整備（面的整備）

新規

歩道幅員が狭く、整備対象路線の道路区域内に地上機器の設置が困難な路線においては、地上機器の設置が可能な周辺路線や公園などの公共用地を活用し、周辺路線も含め、効率的な整備を進めるため、面的整備を検討します。

なお、整備に当たっては、工事が集中することから、地元等との連携を図りながら実施していきます。



写真4-4 複数路線の一体整備（港南三・四丁目）

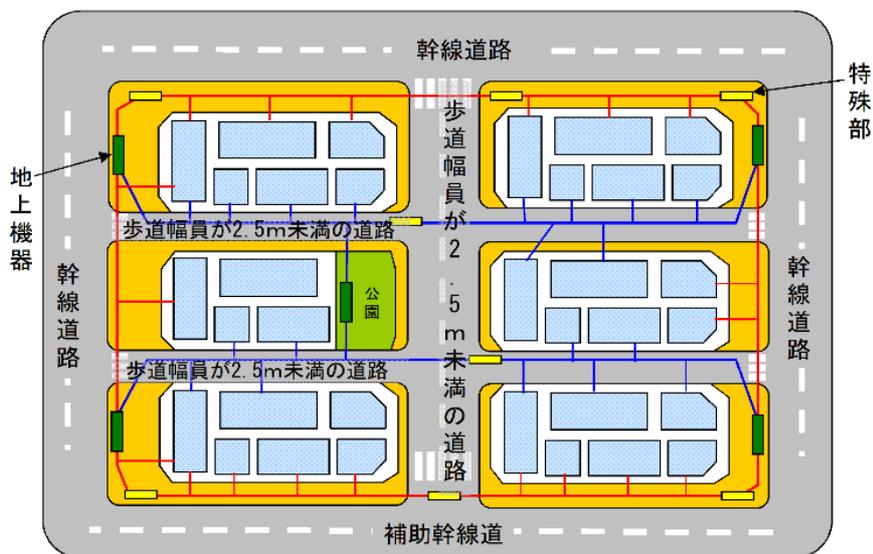


図4-6 面的整備イメージ（周辺路線活用）

(5) 地上機器の道路区域外設置による整備

拡充

道路区域内に地上機器の設置が困難な路線では、道路区域外の公共用地や民地を活用した電線共同溝の整備を検討します。

また、地上機器の設置に当たっては、港区、土地所有者及び電線管理者と事前に協議・調整を行い、基本事項を定めた協定、覚書、行政財産使用許可申請等の文書を取り交わします。

なお、地上機器の設置後において、土地所有権の移転等により、調整事項が生じた場合は、協定等に基づき、区及び電線管理者が協力し、協議・調整を図ります。

SDGsのゴールとの関係



写真4-5 民有地の活用（元麻布三丁目）



写真4-6 公共用地の活用（赤坂六丁目）

(6) 道路幅員構成等の見直しと一体となった整備

拡充

歩道幅員が十分でない路線において、道路の幅員構成を見直すことで電線共同溝の整備が可能となる場合は、交通管理者と協議を行います。道路幅員構成の変更が可能となった場合は、道路整備事業と連携し、電線共同溝の整備を実施します。

なお、道路空間の幅員構成の変更は、地域住民や道路利用者の理解が必要なため、実施に当たっては、計画内容について、地元と事前に協議・調整を図ります。

SDGsのゴールとの関係

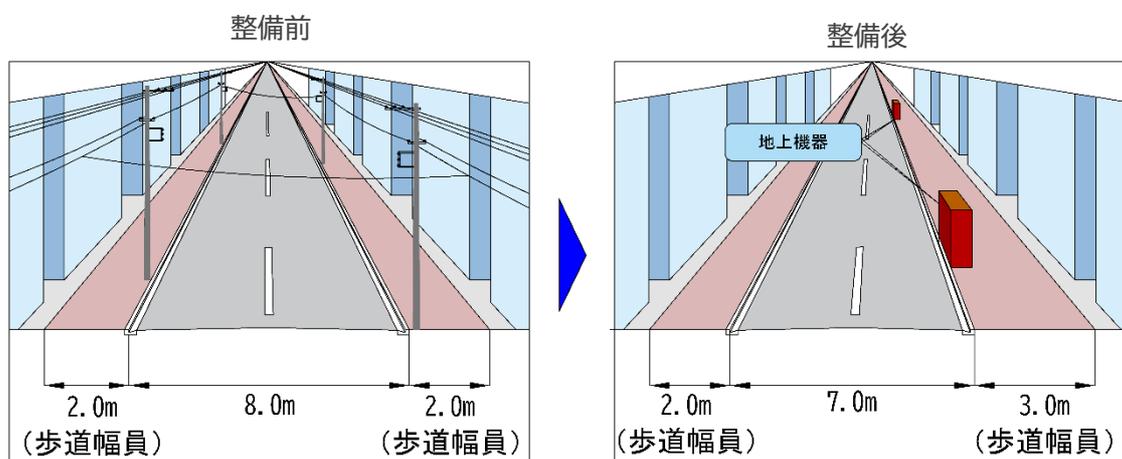


図4-7 道路幅員構成等の見直しと一体となった電線共同溝の整備

(7) ライフライン設備の再構築事業と連携した整備

継続

道路地下埋設物が輻そうしている路線においては、電線共同溝の収容スペースが限られることから、電線共同溝の整備に伴い既設埋設物の支障移設工事の増加が懸念されます。

優先整備路線において、ライフライン設備の再構築事業が計画される場合には、各埋設企業者と協議の上、電線共同溝を設置する空間をあらかじめ確保しておくことにより、支障移設工事を減らし、工期の短縮と工事費の縮減を図ります。

その際には、電線共同溝の整備計画策定の段階から各埋設企業者と調整を行い、円滑に事業の推進を図ります。

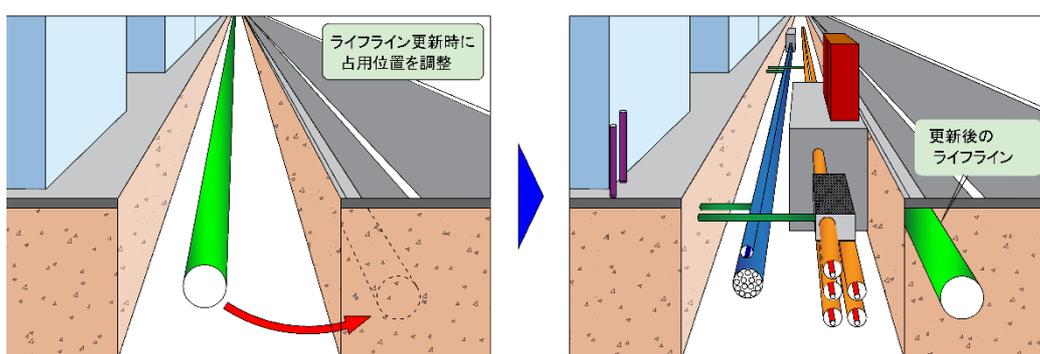


図4-8 ライフライン設備の再構築事業と連携した電線共同溝の整備

(8) 沿道住民等と協力・協働による整備

継続

無電柱化事業では、道路内に新たに地上機器が設置されること、また工事に伴う周辺道路の交通規制や騒音、振動等が長期間にわたって発生することから、沿道住民の生活に少なからず影響を与えます。

円滑に事業を進めるために、地元連絡協議会等を設け、沿道住民等との協働により合意形成を図りながら、関係事業者との連携を強化し、円滑に事業を実施します。



第5章 優先整備地域及び優先整備路線の選定

1 優先整備地域及び優先整備路線選定の考え方

(1) 優先整備地域及び優先整備路線の基本的な考え方

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します。

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

(2) 選定方法

①前方針において選定された優先整備路線について

前方針において優先整備路線に選定され、整備が完了していない路線は、新たな優先整備路線の選定要件に基づき、引き続き、優先的に整備すべき路線か再確認します。整備可能な路線においては継続して本計画の優先整備路線として選定します。

②新たな優先整備地域及び優先整備路線の選定要件について

ア 優先整備地域の選定要件

めざす将来像に基づく評価項目を表5-1のとおり設定し、評価項目の該当数が多い地域を優先整備地域とします。

イ 優先整備路線の選定要件

優先整備地域内のうち、以下の要件に該当する路線を優先整備路線とします。

- ・幅員2.5m以上の歩道で、電線共同溝方式での整備が可能な路線
- ・道路区域内に地上機器の設置が困難な路線で、面的整備により整備が可能な路線、もしくは道路区域外の公共用地や民地の活用が可能な路線
- ・地上機器方式を用いた無電柱化が困難な路線で、ソフト地中化方式による整備が可能な路線。なお、ソフト地中化方式の適用性について検証するため、モデル路線として位置付けます。

なお、優先整備地域外においても、評価項目の該当数が多い路線及び区間について、上記の要件に該当する場合は、優先整備路線とします。

選定の視点		評価項目
必要性	災害に強いまち [資料編 P48 参照]	緊急輸送道路
		区役所や災害時医療施設へのアクセス路
		指定避難所へのアクセス路
		防災備蓄倉庫へのアクセス路
		消防署・警察署へのアクセス路
		広域避難場所に該当する区域
	誰もが安全・安心で快適に移動できるまち [資料編 P49 参照]	バリアフリー重点整備地区 ^{※16} に該当する区域
		バリアフリー基本構想で指定された生活関連経路 ^{※17}
		あんしん歩行エリア ^{※18} に該当する区域
		通学路
		スクールゾーン ^{※19}
		キッズ・ゾーン ^{※20}
	美しい街並みのあるまち [資料編 P50 参照]	ゾーン 30 に該当する区域
		自転車ネットワーク路線
		景観形成特別地区に該当する区域
港区景観計画で指定された景観重要公共施設（道路） ^{※21}		
効率的に整備可能な路線 [資料編 P51 参照]	文化財に接する路線	
	港区観光マップで指定された観光スポットに接する路線	
	開発事業等予定地区	
	都市計画道路（事業認可された路線及び第4次優先整備路線）	
	まちづくりガイドラインに該当する区域	
効率性	区道における無電柱化済み区間の非連続区間	
	幅員 2.5m程度の歩道を有する路線	

表5-1 評価項目

※16 バリアフリー重点整備地区

バリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する地域として定められた地区であり、利用者の多い駅を中心とした地区や、高齢者、障害者などが利用する施設（生活関連施設）が集中する地区。

※17 生活関連経路

旅客施設を含む生活関連施設相互間を結ぶ経路のうち、特に重点的にバリアフリー化を図るべき経路として、7つの重点整備地区ごとのバリアフリー基本構想で指定されている路線。

※18 あんしん歩行エリア

生活道路において人優先の考えのもと、面的かつ総合的な交通事故対策を集中的に実施することを目的に、交通事故の死傷事故の発生割合が高く、緊急に歩行者・自転車の安全対策が必要な地区として、警察庁と国土交通省が合同で指定する地区（都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故対策を進める地区）。

※19 スクールゾーン

通学中の子供たちの安全を確保する安全対策の重点地域。

※20 キッズ・ゾーン

保育園児が日常的に利用する道路のうち、歩道と車道が分離されていない道路や見通しの悪い道路、抜け道として利用され交通量が多い道路など、特に配慮が必要な道路をキッズ・ゾーンに設定。

※21 景観重要公共施設

景観法第8条に基づき、景観計画で定める良好な景観の形成に重要な道路、河川等の公共施設。

2 優先整備路線選定の流れ

優先整備地域及び優先整備路線選定の考え方にに基づき、下記のとおり選定します。

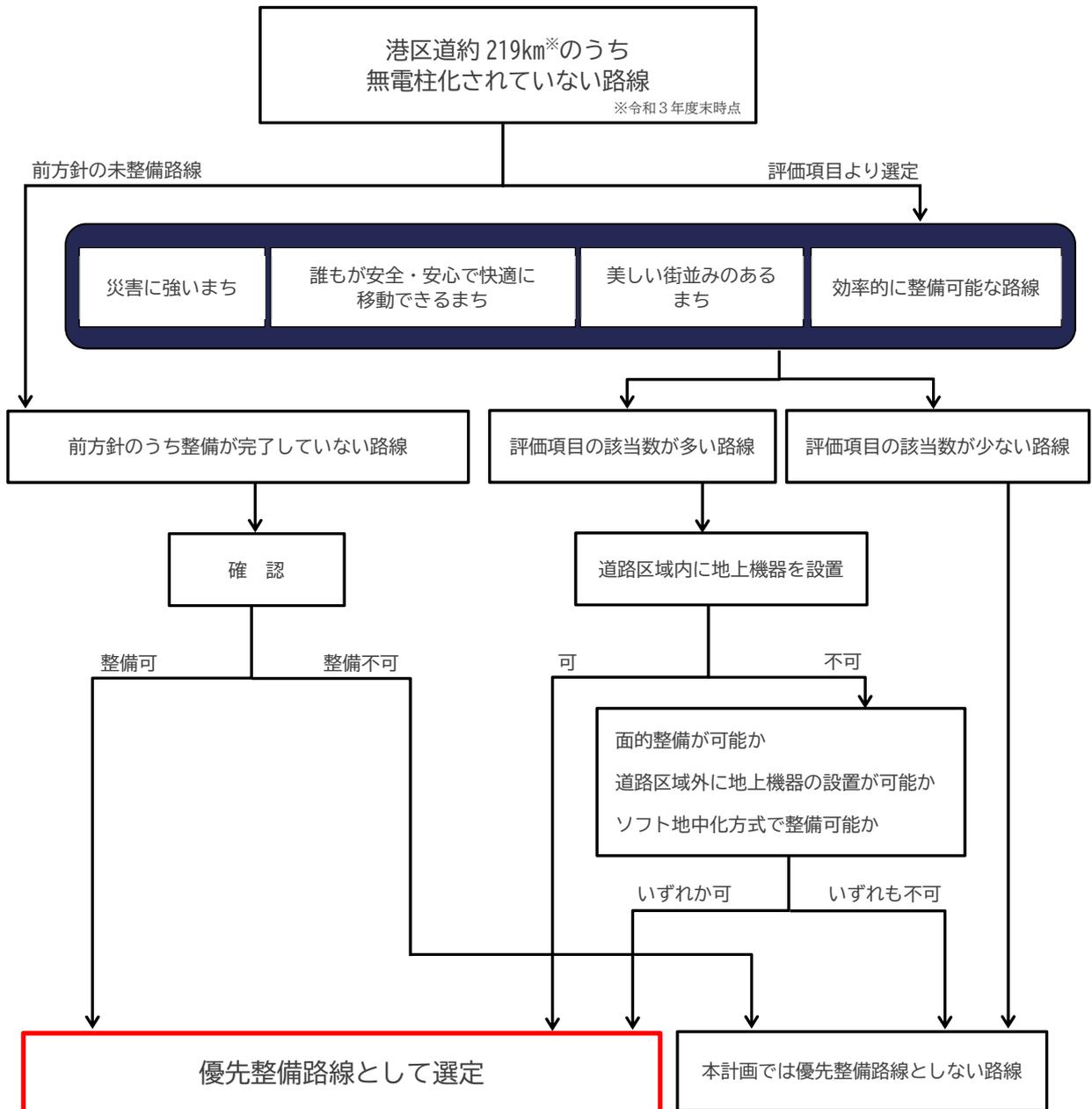
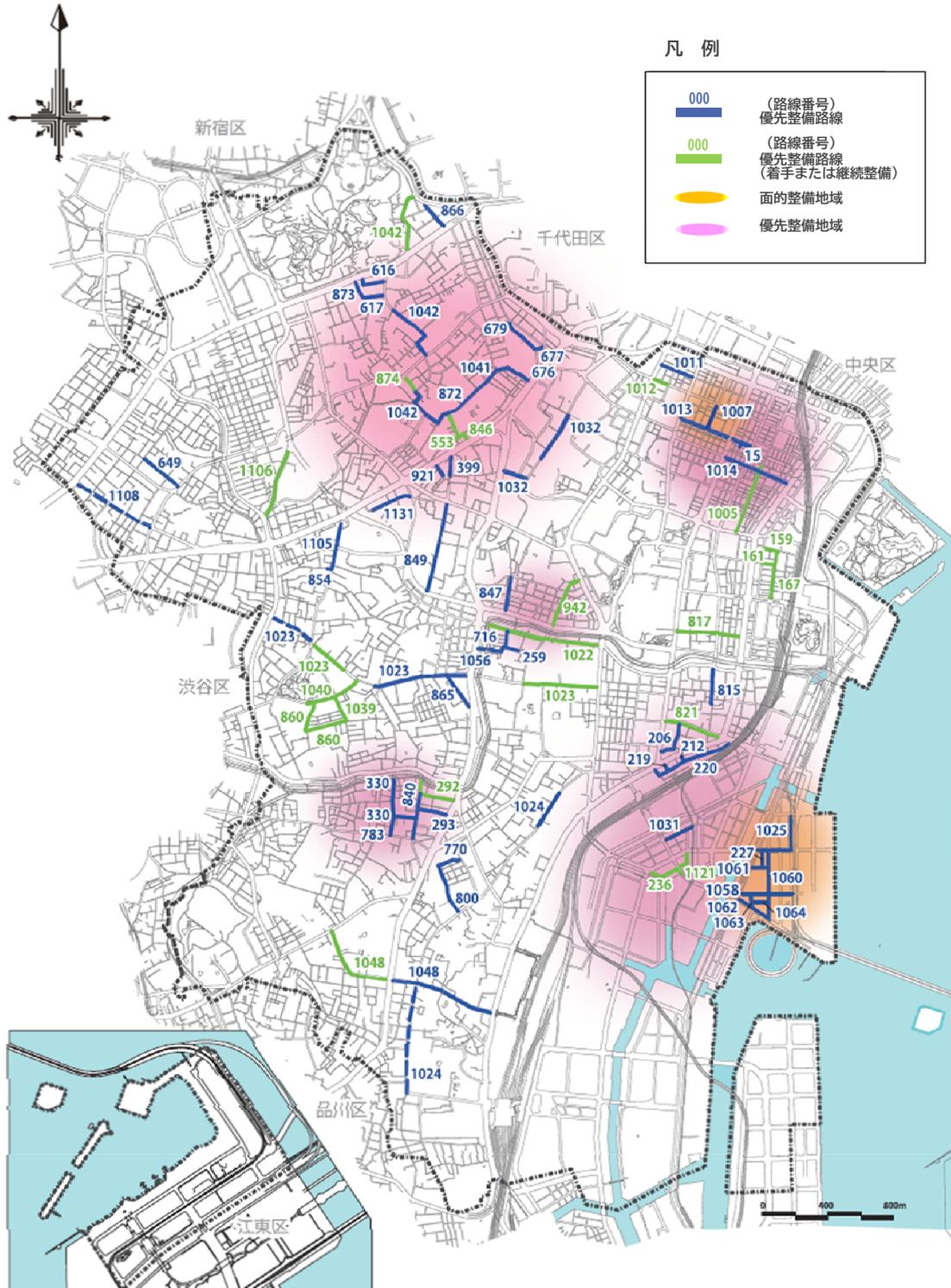


図5-1 選定の流れ

3 優先整備地域及び優先整備路線の選定

選定要件の各評価項目に該当する地域・路線の選定結果を示します。



※ 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、面的整備地域 （橙色）については、優先整備路線の整備に合わせ、周辺道路も含め効率的に整備を進めます。

図5-2 優先整備地域・優先整備路線

第6章 無電柱化の推進に向けた取組等

1 無電柱化の推進に向けた取組

(1) 外部活力による無電柱化の推進

①公益財団法人東京都道路整備保全公社等による支援

電線共同溝を効率的に整備し、工事期間の短縮を図ることなどを目的として、公益財団法人東京都道路整備保全公社等、無電柱化の専門知識を有する外部機関の技術支援を活用し、無電柱化を推進します。

②民間開発事業等による無電柱化の整備指導

無電柱化の更なる推進を図るため、開発事業者等に対し、施行区域内及び周辺道路において、無電柱化を指導するとともに将来の無電柱化事業の実施に向け、地上機器の設置場所の提供について、協力を求めています。

なお、開発事業者等への技術的な支援や行政手続の履行、関係機関との協議・調整等の支援を行い、無電柱化事業を円滑に進めます。

(2) 財政支援制度の活用

無電柱化事業は、区の財政負担が大きいことから、国庫補助や都費補助等の財政支援制度を活用し、計画的かつ継続的に無電柱化を推進します。

2 今後の検討事項

(1) 工事費削減や工期短縮につながる技術の検討

① 管路の浅層埋設の検討

浅層埋設とは、工事費削減と工期短縮を図るため、管路を従来よりも浅い位置に埋設することです。これより掘削土量の削減、道路地下埋設物の上部空間への埋設による支障移設の回避などが可能となります。

国が設置した無電柱化低コスト手法技術検討委員会では、管種及び管径が一定の基準を満たすものを使用する場合には、埋設深さを路盤下から 10 cm まで浅層埋設が可能としています。

東京都の電線共同溝マニュアルでは、歩道部で土被り 45cm、車道部は舗装厚から 10cm 以上とすることが可能であるとされています。

今後、国及び東京都の動向に注視しながら、区として、設置基準について検討を行い、選定する優先整備路線に合わせて、個別に浅層埋設の適用を図ります。

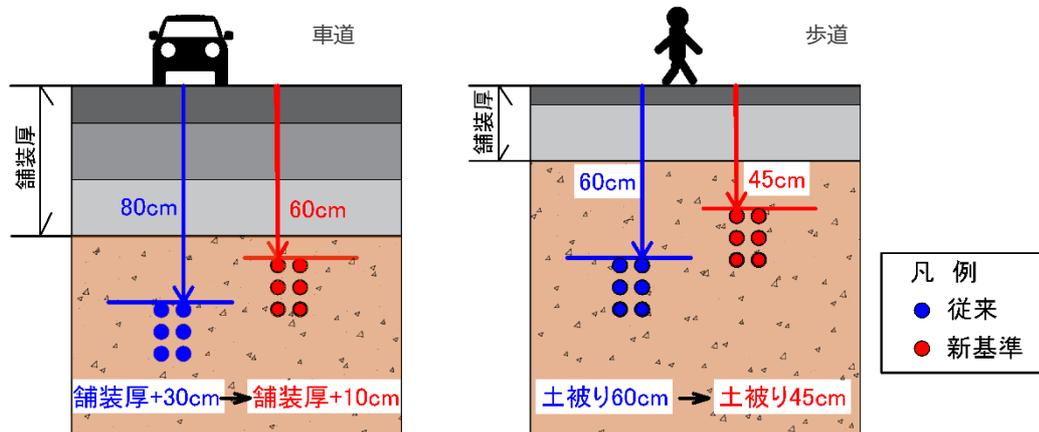


図6-1 浅層埋設

(出典：「東京都電線共同溝整備マニュアル」(令和2年4月))

② 小型ボックス活用の検討

電力線と通信線の離隔距離に関する基準（「有線電気通信設備令施行規則」平成28年9月）が緩和されたことを受け、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電力線と通信線を収容することが可能となりました。

この小型ボックスを活用することにより、掘削土量や仮設材等が削減されるほか、電線共同溝設備のコンパクト化が可能となることで、道路地下埋設物が輻そうしている箇所でも無電柱化が実現できます。

今後、国及び東京都の動向に注視しながら、区として採用の可否について検討を行います。

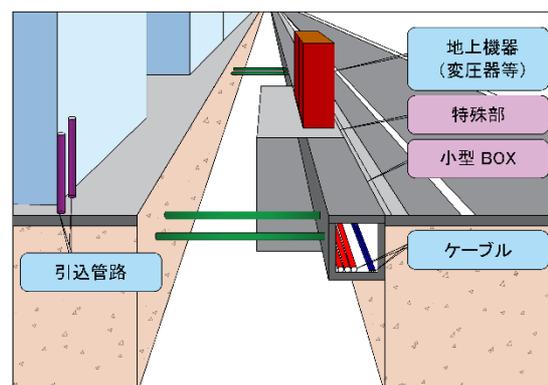


図6-2 標準整備構造図(小型ボックス)

(2) 電柱の新設禁止の検討

国は、「道路法」第37条及び「無電柱化の推進に関する法律」第11条に基づき、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るために無電柱化が特に必要であると認められる道路について、電柱の占用の禁止または制限等を講ずるものとしています。

「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき整備された無電柱化路線は、同法第9条により、地上における電線及び電柱による道路の占有が制限されますが、これ以外で無電柱化が整備された路線は、制限がなく、電柱等が新設されるおそれがあります。

そのため、区は無電柱化事業の推進と併せて電柱の新設禁止について、重要な施策の一つとして、国や東京都の占有制限の実施状況を踏まえ、区道での電柱の新設禁止の適用について検討します。

参考 電柱を増やさない取組

東京都では、「東京都無電柱化推進条例」第9条に基づき、都が管理する都道及び指定区間外国道において電柱の新設を禁止しました。

また、「東京都港湾管理条例」を一部改正し、同条例第12条に基づき、臨港道路全線において電柱の新設を禁止するとともに、電柱の新設禁止エリアを東京港や島しょのふ頭敷地等へ拡大していきます。

(3) 地域の景観・利便性の向上につながる地上機器の活用検討

公益や公衆の利便性に寄与することを目的として、デジタルサイネージやラッピングを活用した情報発信や案内板の設置、更には景観に配慮した美装化など、地上機器の二次利用を検討します。

デジタルサイネージによる地上機器の活用とは、電線管理者が管理する地上機器にデジタルサイネージを設置して、様々なコンテンツを発信するものです。

ラッピングとは、電線管理者が管理する地上機器に装飾を行うものです。

なお、現時点では運用の継続性に課題があることから、今後も地上機器の二次利用について電線管理者と引き続き検討していきます。



写真6-1 デジタルサイネージとラッピング
(田町駅東口駅前広場における事例)

第7章 計画の推進と進捗管理

1 推進体制

(1) 区民との協働

無電柱化事業は、工事期間が長期にわたることや地上機器の設置位置に関わる調整など、区民との合意形成が欠かせません。計画段階から、地域・沿道住民で構成する地元連絡協議会を必要に応じて設置し、連携を図りながら無電柱化の整備事業を推進します。

地元連絡協議会では、事業の主旨や概要、スケジュール、進捗状況等を共有し、事業に関する意見交換を行いながら区民との協力体制を構築します。

その他、必要に応じて事業着手前に説明会等を開催するなど、事業に対する区民参画の場を設けます。

また、町会等による無電柱化事業の推進体制が整うことなどを前提として、整備の要望があった場合は、意見交換を行いながら無電柱化事業実施に向けて検討していきます。

(2) 開発事業者等との連携

区は、これまで開発事業等における都市基盤との一体的な整備の機会を活用し、無電柱化を推進してきました。今後も引き続き、開発事業者等と協力体制を築き、開発事業者による無電柱化の実施や、開発事業地内への地上機器の設置場所の提供などについて協力を求め、積極的に無電柱化を推進していきます。

(3) 関係機関との連携

①国

国の「無電柱化推進計画」に計画路線を計上し、計画的・継続的に無電柱化事業を推進します。

また、歩道幅員が狭い路線の無電柱化を実現するため、幹線道路の利用とともに一体的な整備について調整を図ります。

①東京都

電線共同溝整備で必要となる地上機器等について、道路区域外設置や新技術の革新など、無電柱化を進める上での課題や疑義解決に向け、東京都の協力体制のもと、無電柱化を推進します。

また、都道の利用や都道と区道の面的な無電柱化の推進について調整を図ります。

③交通管理者

地上機器の設置位置や道路幅員構成の見直しの協議、架空の信号設備等の地中化、パーキング・メーターの設置位置の変更について協力を要請するなど、交通管理者と連携して事業を推進します。

④電線管理者

支障移設工事の低減や既存ストックの活用等、電線共同溝の整備の効率化に向け、電線管理者と連携して事業を推進します。

また、地上機器の道路区域外への設置や複数路線の一体的整備（面的整備）等、歩道幅員が狭い路線を含めた電線共同溝の整備手法について、電線管理者と調整を図ります。

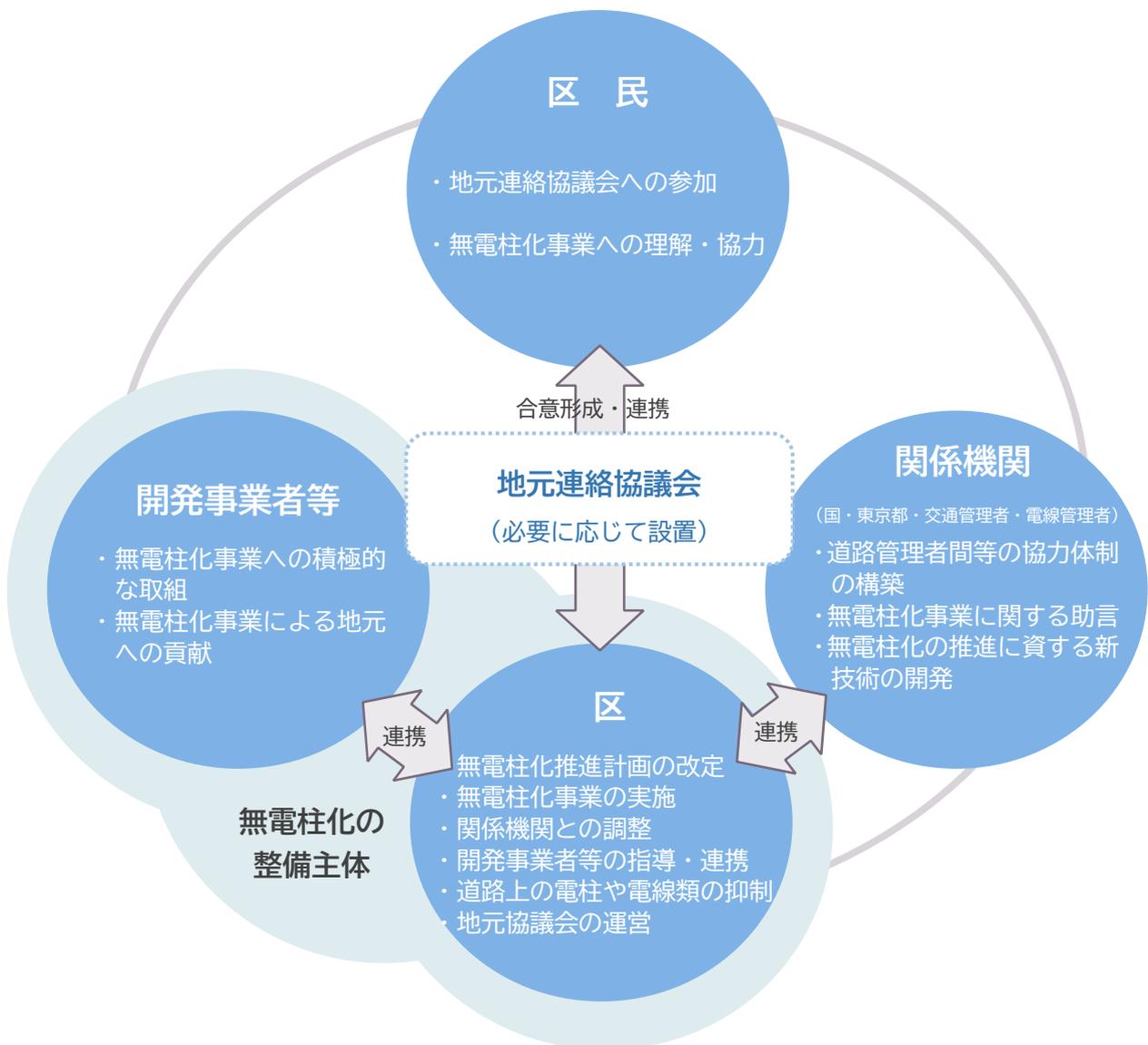


図7-1 区の整備方式による推進体制

2 進捗管理

区道の無電柱化を計画的に進めるため、関係者等との協働や連携を強化し、無電柱化を推進するとともに、PDCAサイクルを循環することで、無電柱化の継続的な整備を図ります。

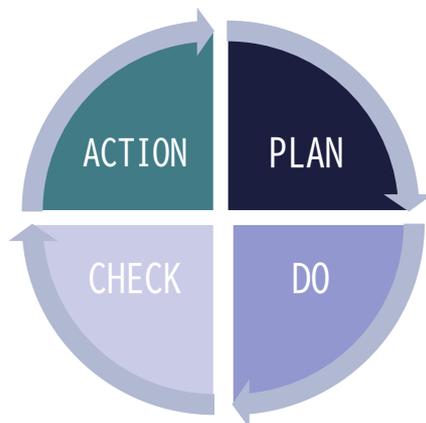


図7-2 進捗管理PDCAサイクル

PLAN

▶ 計画策定・計画の見直し

- ・国や東京都の推進計画の動向及び区の優先整備路線の事業の進捗に合わせて、各年度の無電柱化事業の把握・見直しを行うとともに、進捗状況や区を取り巻く社会情勢の変化に合わせて、10年ごとに計画を改定します。

DO

▶ 計画に基づく事業の実施

- ・本計画に基づき無電柱化事業を計画的かつ着実に実施します。
- ・開発事業が起因となる無電柱化事業は、本計画に基づく優先整備路線でなくても、都市基盤との一体的な整備の契機であることから、開発事業者等に対し、積極的に無電柱化事業を実施するよう指導します。

CHECK

▶ 事業の評価・課題の把握や分析

- ・土木課土木計画係が年度ごとに無電柱化事業の進捗を把握し、事業の進捗管理や評価を行います。
- ・路線ごとの課題の把握や分析を行い、区の関係部署間において情報共有を図ります。

ACTION

▶ 課題に対する改善策の検討

- ・事業を進める上で課題や疑義が生じる場合は、土木課土木計画係が区の関係部署で構成する「街づくり等に関する検討委員会」の下部組織である「港区無電柱化検討部会」にて共有し、課題解決を図ります。
- ・内容によっては、「街づくり等に関する検討委員会」に報告し、了承を得ます。

資料編

資料編

1 計画策定の経過等

(1) 検討経過

年 月	検討の流れ
令和3年9月21日	第1回港区無電柱化推進計画検討委員会
令和3年10月6日	第1回港区無電柱化推進計画検討部会
令和3年10月22日	第2回港区無電柱化推進計画検討部会
令和3年11月1日	第2回港区無電柱化推進計画検討委員会
令和3年11月25日	第3回港区無電柱化推進計画検討部会
令和3年12月3日	第3回港区無電柱化推進計画検討委員会
令和4年2月1日～ 令和4年3月2日	区民意見募集
令和4年3月3日	第4回港区無電柱化推進計画検討部会
令和4年3月8日	第4回港区無電柱化推進計画検討委員会

(2) 検討体制

●港区無電柱化推進計画検討委員会

	所属・役職等	氏名
委員長	日本大学生産工学部 教授	秋葉 正一
副委員長	街づくり事業担当部長	富田 慎二 (令和3年10月15日まで)
		岩崎 雄一 (令和3年10月16日から)
委員	東京都建設局道路管理部 安全施設課調整担当課長	藤田 政彦
	芝地区総合支所まちづくり課長	香月 佑介
	街づくり支援部土木管理課長	佐藤 雅紀
	街づくり支援部開発指導課長	大森 隆広
	街づくり支援部再開発担当課長	池端 隼人
	街づくり支援部土木課長	杉谷 章二
	街づくり支援部地域交通課長	海老原 輔
	企画経営部企画課長	西川 杉菜
オブザーバー	東京電力パワーグリッド株式会社	
	NTTインフラネット株式会社	



●港区無電柱化推進計画検討部会

	所属・役職等
部会長	街づくり支援部土木課長
委員	東京都建設局道路管理部安全施設課無電柱化推進担当課長代理
	芝地区総合支所まちづくり課土木担当係長
	麻布地区総合支所まちづくり課土木担当係長
	赤坂地区総合支所まちづくり課土木担当係長
	高輪地区総合支所まちづくり課土木担当係長
	芝浦港南地区総合支所まちづくり課土木担当係長
	街づくり支援部土木管理課監察指導係長
	街づくり支援部開発指導課開発指導係長
	街づくり支援部開発指導課再開発担当係長
	街づくり支援部土木課土木計画係長
	街づくり支援部地域交通課交通対策係長
	企画経営部企画課企画担当係長
オブザーバー	東京電力パワーグリッド株式会社
	NTTインフラネット株式会社

(3) 設置要綱

港区無電柱化推進計画検討委員会設置要綱

令和3年8月23日
3港街土第711号

(設置)

第1条 港区(以下「区」という。)の無電柱化の推進計画である港区無電柱化推進計画(以下「推進計画」という。)の検討及び策定を行うため、港区無電柱化推進計画検討委員会(以下「検討委員会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第2条 検討委員会は、次に掲げる事項について検討し、その結果を区長に報告する。

- (1) 推進計画の検討及び改定に関すること。
- (2) その他区長が必要と認める事項

(組織)

第3条 検討委員会は、次に掲げる者で、区長が委嘱し、又は任命する委員をもって組織する。

- (1) 学識経験者
- (2) 区職員
- (3) その他区長が必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、委員の委嘱の日から令和4年3月31日までとする。

(委員長及び副委員長)

第5条 検討委員会に、委員長及び副委員長を置く。

- 2 委員長は、第3条第1号に掲げる委員のうちから委員の互選により選出する。
- 3 委員長は、会務を総括する。
- 4 副委員長は、委員のうちから委員長が指名する。
- 5 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

(部会)

第6条 検討委員会は、所掌事項の円滑な遂行を図るため、部会を置くことができる。

- 2 部会は、部会長及び部会委員をもって組織する。
- 3 部会長は、街づくり支援部土木課長をもって充て、部会委員は、職員のうちから部会長が指名する。
- 4 部会長は、必要と認めるときは、部会委員以外の者に対して部会への出席を求め、その意見を聴くことができる。

(運営)

第7条 検討委員会は、委員長が招集する。

- 2 検討委員会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。
- 3 委員長は、必要と認めるときは、委員以外の者に対して委員会への出席を求め、その意見を聴くことができる。
- 4 検討委員会の会議は、公開とする。ただし、委員の過半数の同意を得て、非公開とすることができる。

(守秘義務)

第8条 委員は、検討委員会の審議において知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も、また、同様とする。

(庶務)

第9条 検討委員会の庶務は、街づくり支援部土木課土木計画係において処理する。

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、検討委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

付 則

- 1 この要綱は、令和3年8月23日から施行する。
- 2 この要綱は、令和4年3月31日限り、その効力を失う。

付 則

この要綱は、令和3年12月3日から施行する。

2 電線共同溝整備の流れ

無電柱化事業の1つの手法として、以下の手順に基づき、電線共同溝の整備を進めます。
適宜、地元連絡協議会を開催し、事業の進捗状況の報告や地上機器の設置位置の調整を行う等、区民との協働により事業を進めます。

電線共同溝の整備事業の流れ（整備主体：港区の場合）

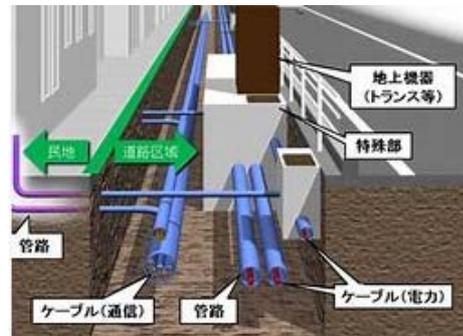
① 無電柱化事業に伴う地元連絡協議会の設置

事業の進捗状況の報告や地上機器の設置位置の調整等を行うため、地域、沿道住民で構成する地元連絡協議会を設置します。
事業の進捗に併せて、地元連絡協議会を適宜開催します。



④ 電線共同溝の整備工事

電線共同溝の管路部の敷設、特殊部の設置を行います。



② 電線共同溝の設計、電線共同溝の整備計画策定

特殊部や管路、地上機器の設置位置などの電線共同溝の設計を行い、整備計画を策定します。



⑤ 電線・電柱の撤去

電線共同溝の整備後、管路内に電線を敷設し、地上の電柱・電線を撤去します。



③ 電線共同溝の支障となる既設埋設物の移設工事

電線共同溝の支障となる既設埋設物（ガス管や水道管等）を移設します。

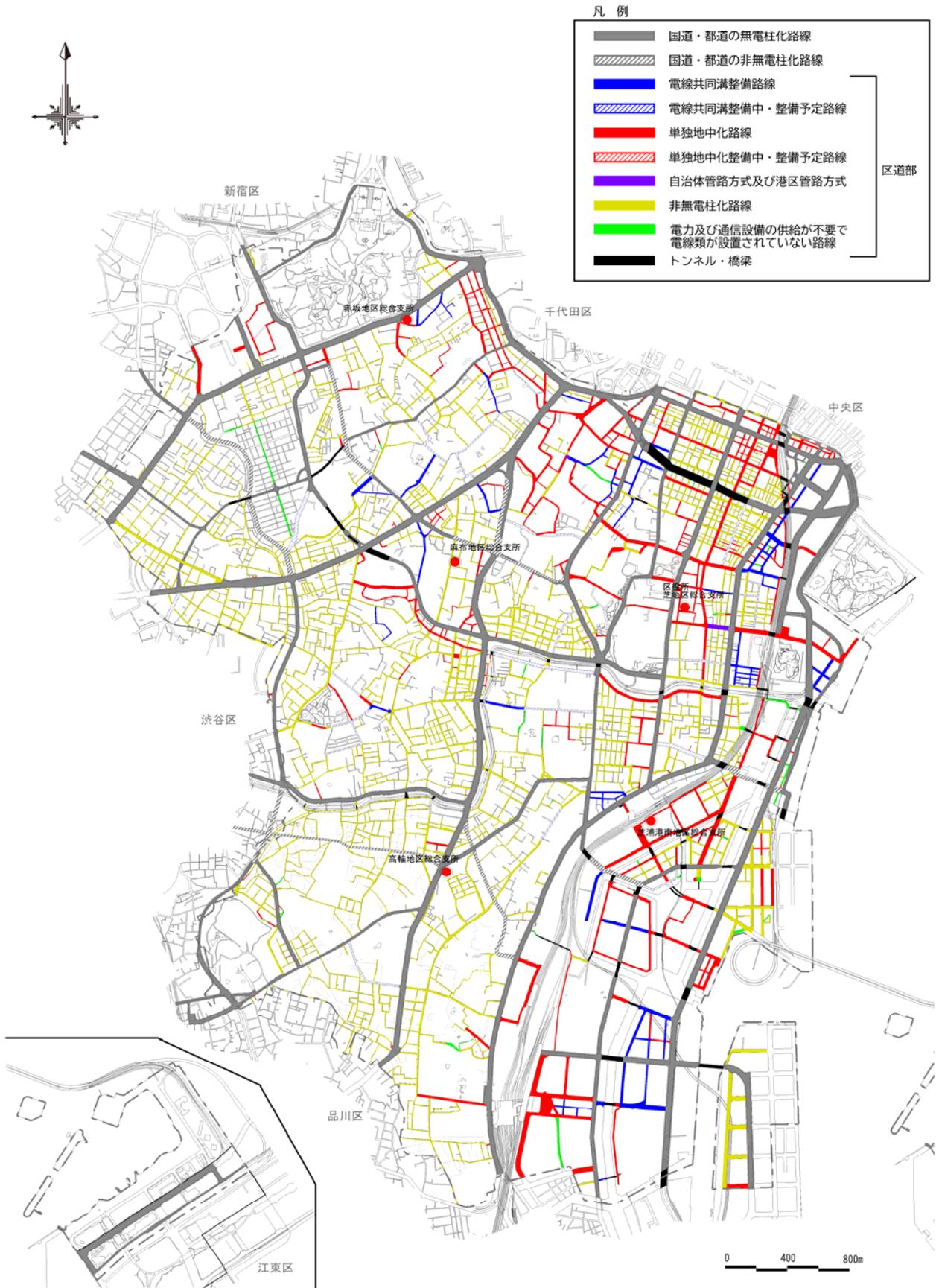


⑥ 道路舗装工事【完成】

道路を復旧し、美装化します。

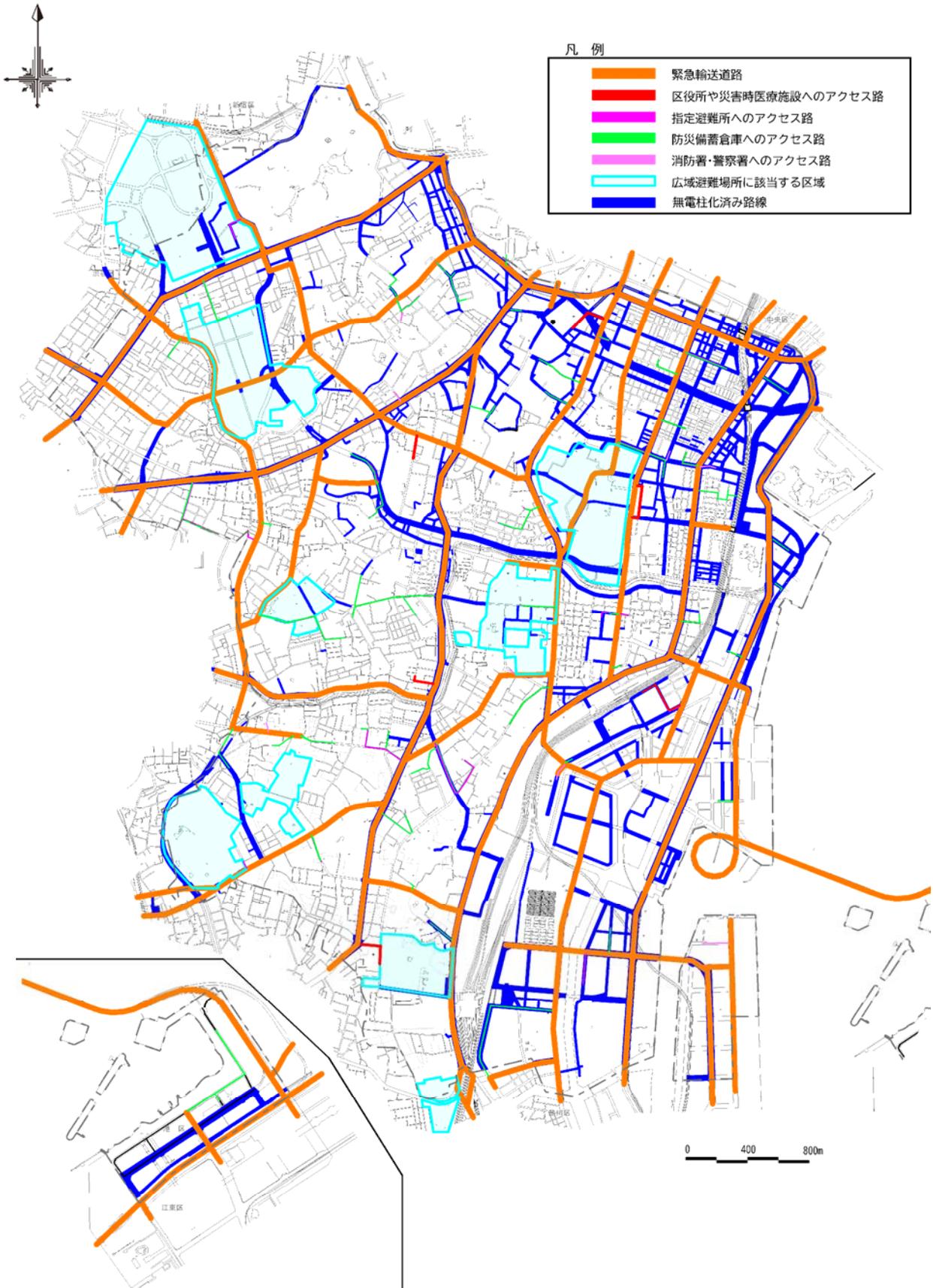


3 港区無電柱化現況図

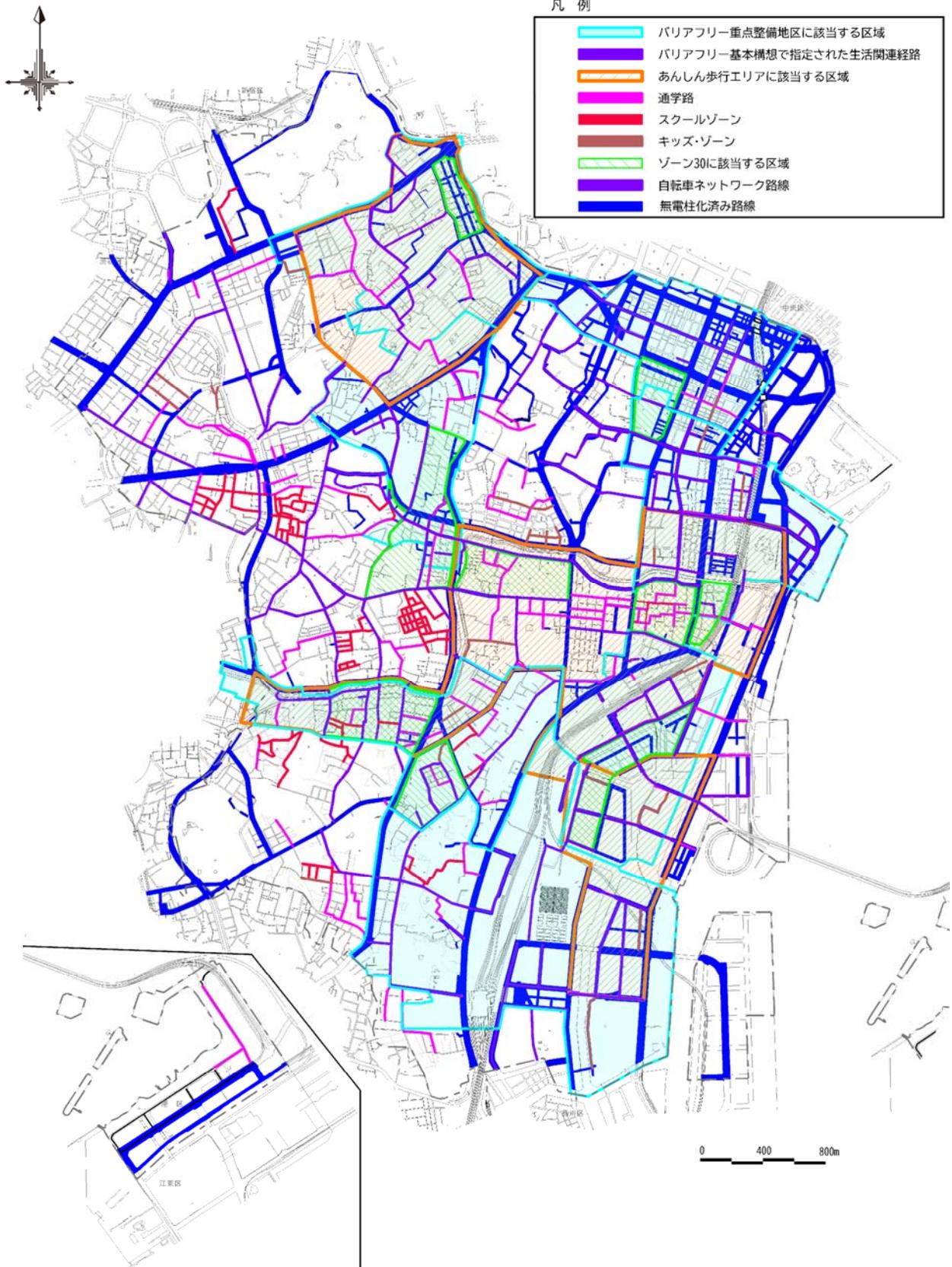


4 評価項目の重ね図

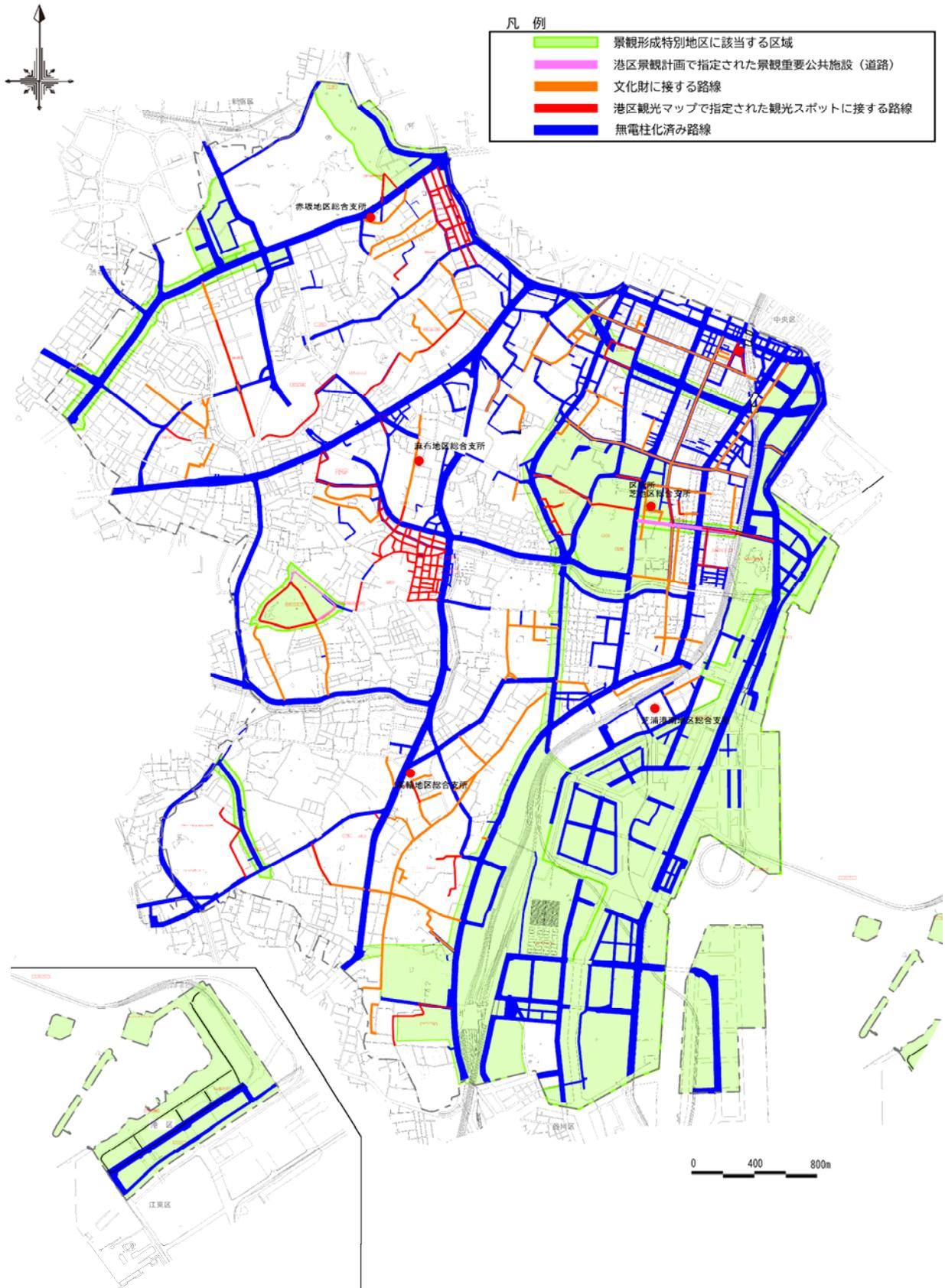
(1) 災害に強いまち



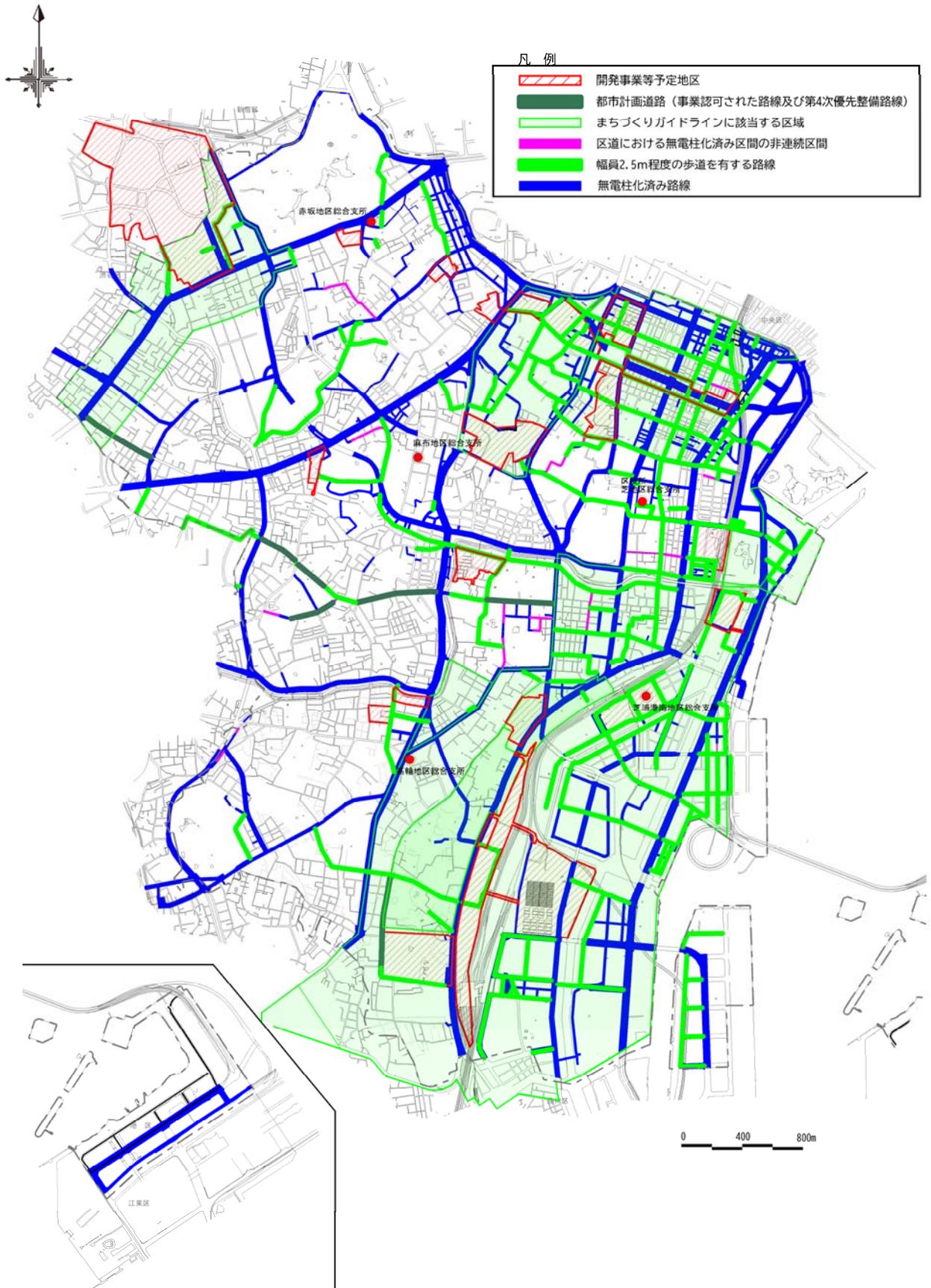
(2) 誰もが安全・安心で快適に移動できるまち



(3) 美しい街並みのあるまち



(4) 効率的に整備可能な路線



区 の 木



ハナミズキ

区 の 花



アジサイ



バラ



港区のマークは、昭和24年7月30日に制定しました。旧芝・麻布・赤坂の3区を一丸とし、その象徴として港区の頭文字である「み」を力強く、図案化したものです。

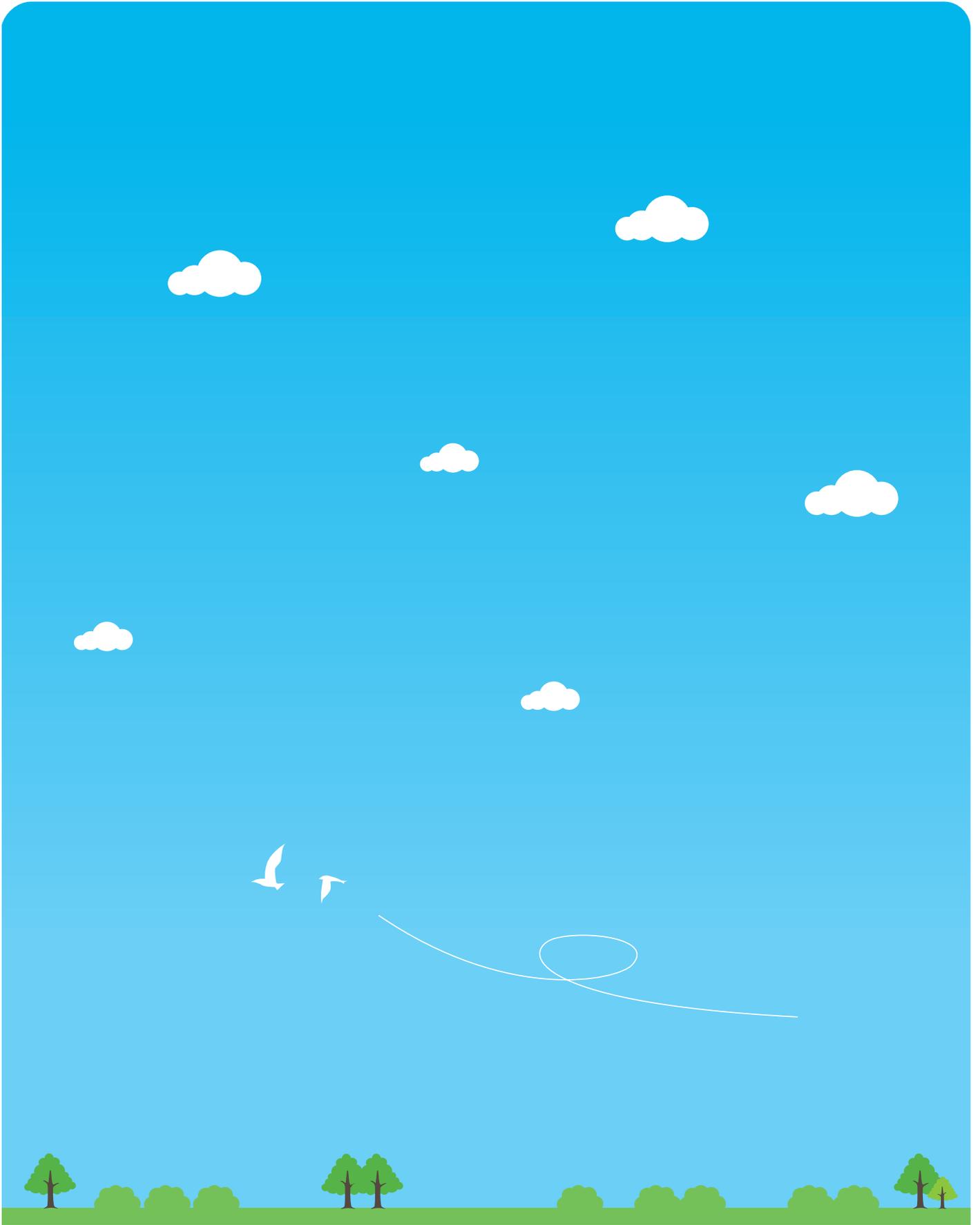
刊行物発行番号 2021226-5071

港区無電柱化推進計画

令和4（2022）年3月

編集：港区街づくり支援部土木課
港区芝公園一丁目5番25号
電話03-3578-2111（代表）
<https://www.city.minato.tokyo.jp>





港区無電柱化推進計画
令和4(2022)年 3月