中央区
無電柱化推進計画
2024

令和６(2024)年１２月

中　央　区

目　次

第１章　無電柱化推進計画について 1
　１ 計画策定の背景 1
　２ 無電柱化の目的 2
　３ 計画の位置付け 3
　４ 無電柱化とは 4
第２章　無電柱化の現状 6
　１ 国の取組 6
　２ 東京都の取組 7
　３ 中央区の取組 8
　４ 区内の無電柱化状況 8
　５ 中央区無電柱化推進計画 2019 の進捗状況 15
第３章　無電柱化の課題と対応策 18
　１ 中央区における無電柱化の課題 18
　２ 無電柱化の課題への対応策 21
第４章　中央区における無電柱化基本方針 26
　１ 基本方針 26
　２ 整備方針 26
　３ 計画期間 27
　４ 計画の目標 27
　５ 整備方式 28
第５章　優先整備路線の選定 29
　１ 優先整備路線 29
　２ 防災対策の重要性が高い路線（緊急道路障害物除去路線） 31
　３ 効率性や効果の高い路線 33
第６章　無電柱化事業に関する新たな取組 34
　１ 電柱を増やさない取組 34
　２ 維持管理 36
第７章　推進体制の強化と PDCA 40
　１ 推進体制の強化 40
　２ PDCA 41

第1章　無電柱化推進計画について

1 計画策定の背景

本区では、平成 31(2019)年３月に「中央区無電柱化計画第二期(中央区無電柱化推進計画 2019)」を策定し、歩道幅員 2.5m 以上を確保できる優先整備路線を基本に無電柱化を進めてきました。その結果、本区が無電柱化事業を開始する以前からの電線管理者による単独地中化と合わせ、着実に無電柱化が進捗し、無電柱化率は東京 23 区の中で最も高い率となっています。

一方、近年大規模地震や大型台風等の自然災害が頻発しており、電柱倒壊によって道路が閉塞され、避難や救助活動に支障をきたす事態が発生するなど、これまで以上に都市防災機能の強化を目的とした無電柱化の推進が強く求められています。本区においてもこれまでの整備方針に加え、無電柱化が困難とされてきた道路幅員が狭い生活道路での無電柱化の実現に向けた考え方を示す必要があります。

また、従来からの課題である事業期間の長さや高コストへの対応、さらには新たに電柱を増やさない取組や本区が管理する電線共同溝設備の維持管理についても検討していく必要があります。

こうした状況を踏まえ、国や都の無電柱化施策の動向や区の将来計画を取り入れ、効果的かつ効率的に無電柱化を推進することを目的として「中央区無電柱化推進計画 2024」を策定します。

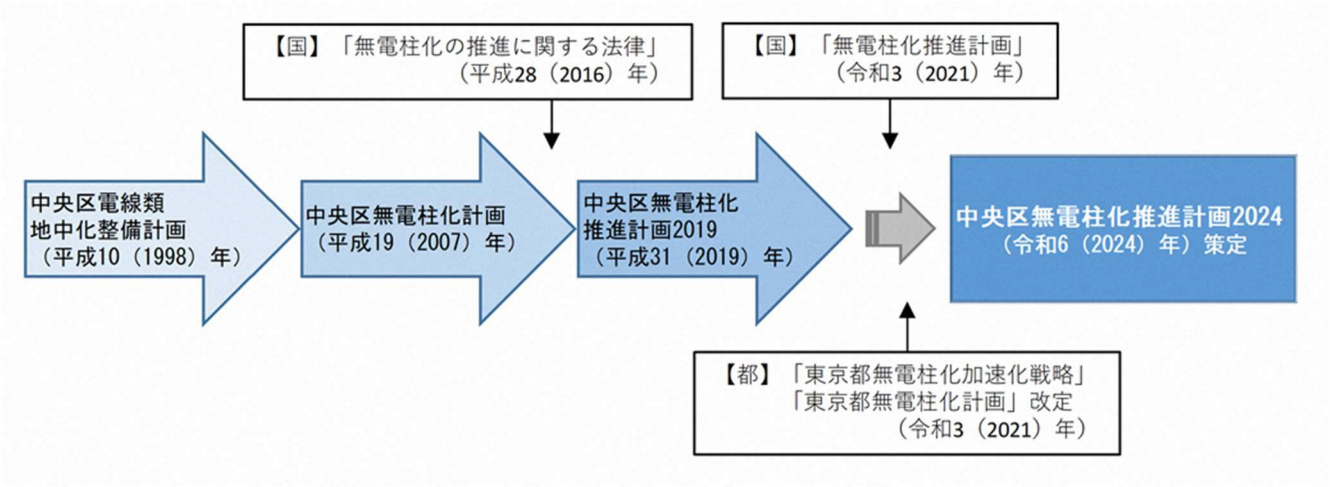


図 1-1　無電柱化政策の動向、中央区無電柱化推進計画の変遷

2 無電柱化の目的

本区では、「中央区基本計画 2023」の基本政策として、「魅力ある都市機能と地域の文化を世界に発信するまち」を掲げており、「都心にふさわしい基盤整備」を施策としています。

これに基づき、以下の３つを目的に無電柱化を推進していきます。

○都市防災機能の強化

災害時に電柱の倒壊による道路閉塞を防ぐとともに電線類の被災を軽減し、電気や電話などのライフラインの安定供給を確保します。

阪神淡路大震災（国交省 HP 抜粋）

○安全で快適な歩行空間の確保

歩道内の電柱をなくし、車いすやベビーカーなど誰もが安全・安心な歩行空間を確保します。

〈整備前〉

〈整備後イメージ〉

国交省 HP 抜粋

○良好な都市景観の創出

視線をさえぎる電柱や電線をなくし、都心にふさわしい都市景観の向上を図ります。

〈整備前〉

〈整備後〉

図 1-2　無電柱化の３つの目的

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、本区における無電柱化事業推進にあたっての基本方針、計画期間、計画目標、施策等について定めるものです。「中央区基本構想(平成 29（2017）年６月)」及び「中央区基本計画 2023(令和５（2023）年３月)」を上位計画とし、中央区地域防災計画等の関連計画と整合を図りながら、本区の無電柱化事業の基本的な方向性を示す計画として位置付けます。

無電柱化は、本区の９つの基本政策のうち、「基本政策６　魅力ある都市機能と地域の文化を世界に発信するまち」に位置付けられ、国際的な目標である SDGs の「９.産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11.住み続けられるまちづくりを」に貢献することが出来ます。

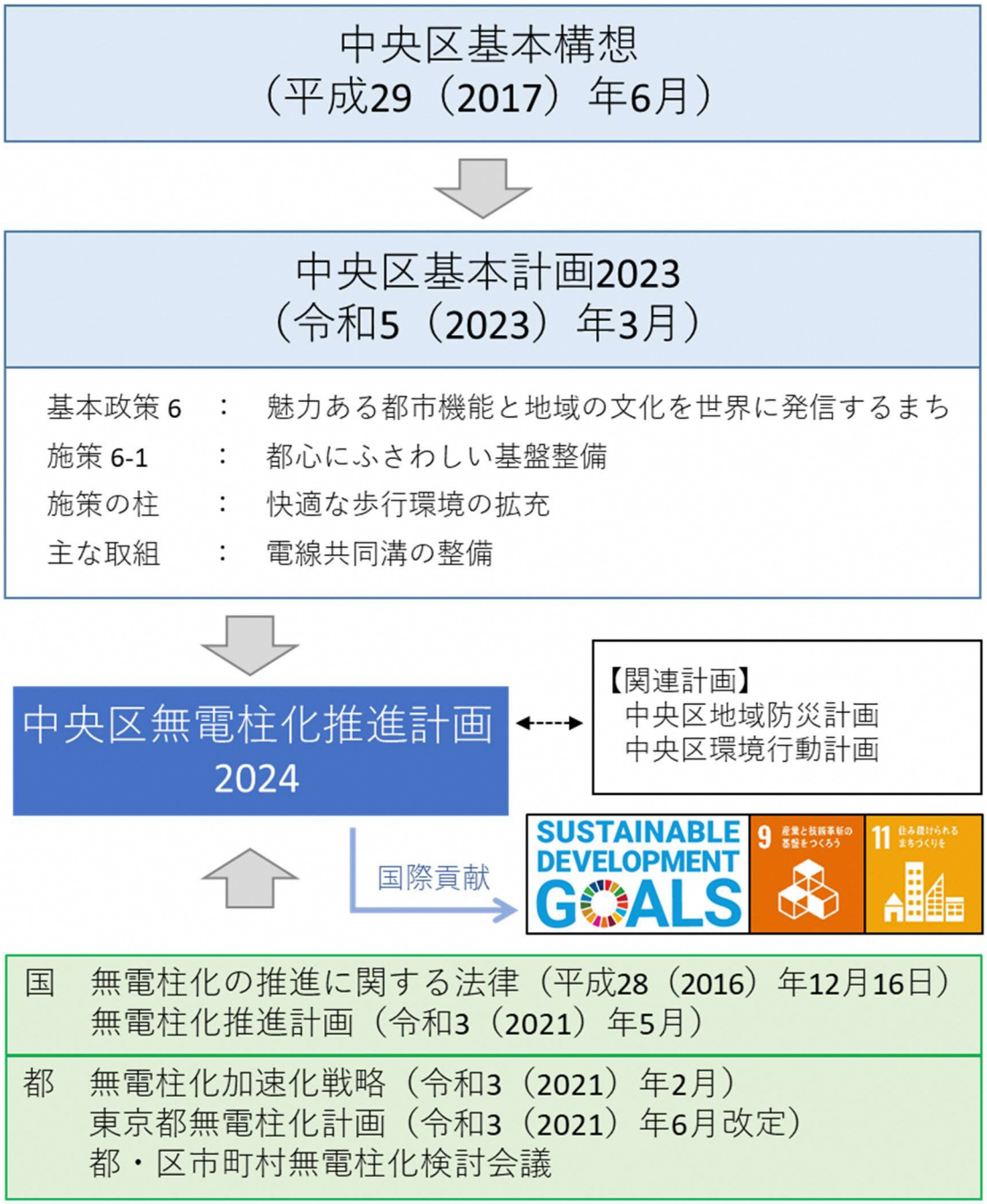


図 1-3　本計画の位置付け

4 無電柱化とは

(1) 無電柱化の整備手法

無電柱化は、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です。

我が国では、昭和 61（1986）年から始まった電線類地中化計画によって、電線管理者による単独地中化方式により整備が進められてきましたが、電線管理者の費用負担の影響が大きく、平成 7（1995）年に「電線共同溝の整備等に関する特別措置法（以下、「電線共同溝特措法」という。)」が施行されると単独地中化方式は激減し、現在は「電線共同溝方式」による無電柱化が標準となっています。

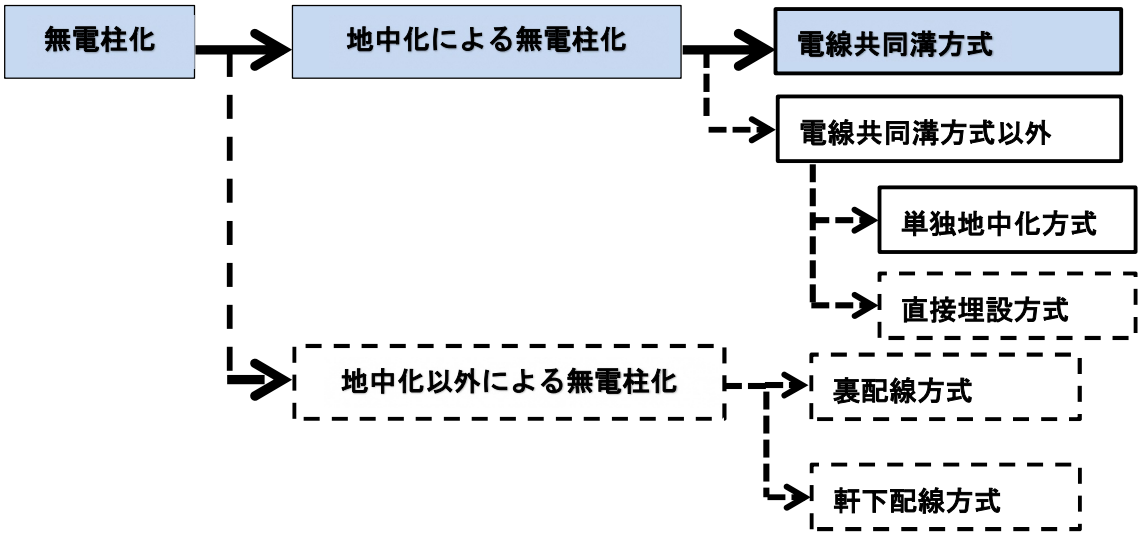


図 1-4　無電柱化の整備手法

(2) 電線共同溝方式とは

電線共同溝は、地上の電柱や上空の電線を、地下の空間に収容するための施設で、電線共同溝特措法に基づき整備を行う無電柱化の手法の一つで、道路管理者が道路の地下に設ける施設です。この法律によって電線共同溝を整備すべき道路の指定を行い、新たな電柱及び電線の占用を制限することが可能となります。

電線共同溝は、主に管路部、特殊部、地上機器、引込部などで構成されています。

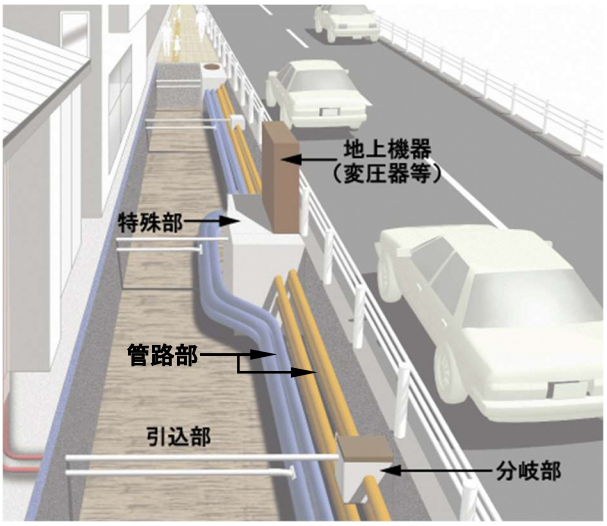


図 1-5　電線共同溝方式の基本構造（出典：国土交通省関東地方整備局 HP）

参考　電線共同溝方式以外の整備方式

◆ **単独地中化方式**

電線管理者が道路敷地内に管路設備を埋設し、単独で地中化を行う方式です。本区では、国の地中化政策が始まる以前の昭和 30（1955）年代から整備が進められましたが、電線管理者の費用負担などが大きく、現在はほとんど行われていません。

◆ **直接埋設方式**

電力線や通信線などを道路敷地内に直接埋設する方法です。管路や小型ボックス等の収容部材が不要となるため、既設埋設物との干渉が減少し、支障移設の可能性が低くなるメリットがあります。その一方で、埋設されたケーブルが上載荷重によって損傷する可能性があるため、ケーブルの保護と舗装の健全性の確保が必要であり、日本では無電柱化の手法としてほとんど採用されていません。

◆ **裏配線方式**

ケーブルを収容する施設の埋設やケーブルの直接埋設を行わず、無電柱化整備対象道路の裏通り等に電線類を配置し、裏通りから引き込みを行う整備方式です。本区では、電柱や電線の民地内占用が発生する件数が多くなり、利害関係者との合意形成が難しい等の理由により行われていません。

◆ **軒下配線方式**

ケーブルを収容する施設の埋設やケーブルの直接埋設を行わず、無電柱化整備対象道路の脇道等に電柱を配置し、そこから沿道家屋の軒下または軒先を活用して電線を引き込む方式です。本区では、電柱や電線の民地内占用が発生する件数が多く、利害関係者との合意形成が難しい等の理由により行われていません。

第2章　無電柱化の現状

1 国の取組

昭和 61（1986）年に電線類地中化計画を策定し、無電柱化に関する整備計画を開始しました。その後、現在まで計画の見直しを図りながら緊急輸送道路やバリアフリー化を重点的に進める特定道路、景観形成・観光振興につながる世界文化遺産周辺など、無電柱化の必要性の高い代表的な区間・地区について無電柱化を進め、令和３（2021）年策定の無電柱化推進計画では、新たに 4,000km を整備する計画とともに、「新設電柱を増やさない」、「徹底したコスト縮減の推進」、「事業の更なるスピードアップ」が取組姿勢に組み込まれました。

> １．取組姿勢
>
> 諸外国に負けない我が国本来の美しさを取り戻し、安全で災害にもしなやかに対応できる「脱・電柱社会」を目指すため、以下の姿勢で無電柱化を推進する。
>
> ・新設電柱を増やさない
>
> 特に緊急輸送道路については無電柱化を推進し電柱を減少させる
>
> ・徹底したコスト縮減を推進し、限られた予算で無電柱化実施延長を延ばす
>
> ・事業の更なるスピードアップを図る

（引用：国　無電柱化推進計画　令和３年）

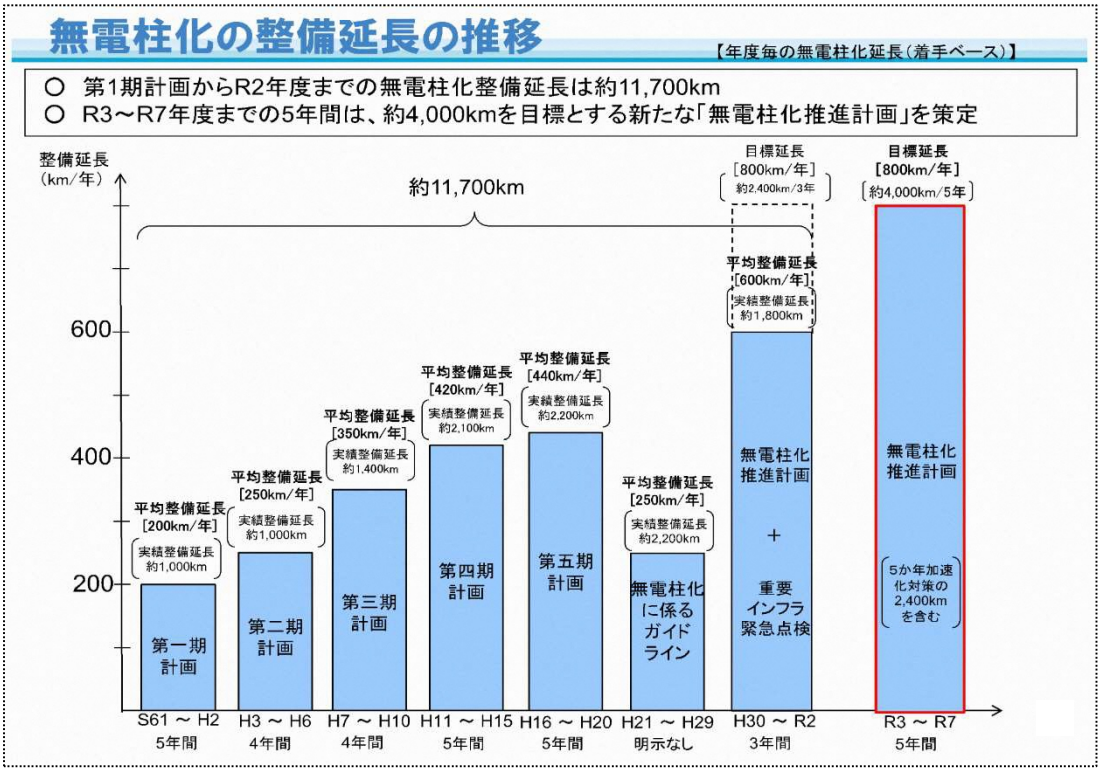


図 2-1　無電柱化の整備延長の推移（出典：国土交通省道路局資料）

2 東京都の取組

昭和 61（1986）年度に「電線類地中化計画」を策定して以来、無電柱化を進め、令和３（2021）年には「東京都無電柱化加速化戦略」と、それに基づく「東京都無電柱化計画」を定め、年間の整備規模を倍増するなど、無電柱化整備をより一層加速することが見込まれています。整備済み延長は、令和３（2021）年度末の時点において 1,043km に達しています。

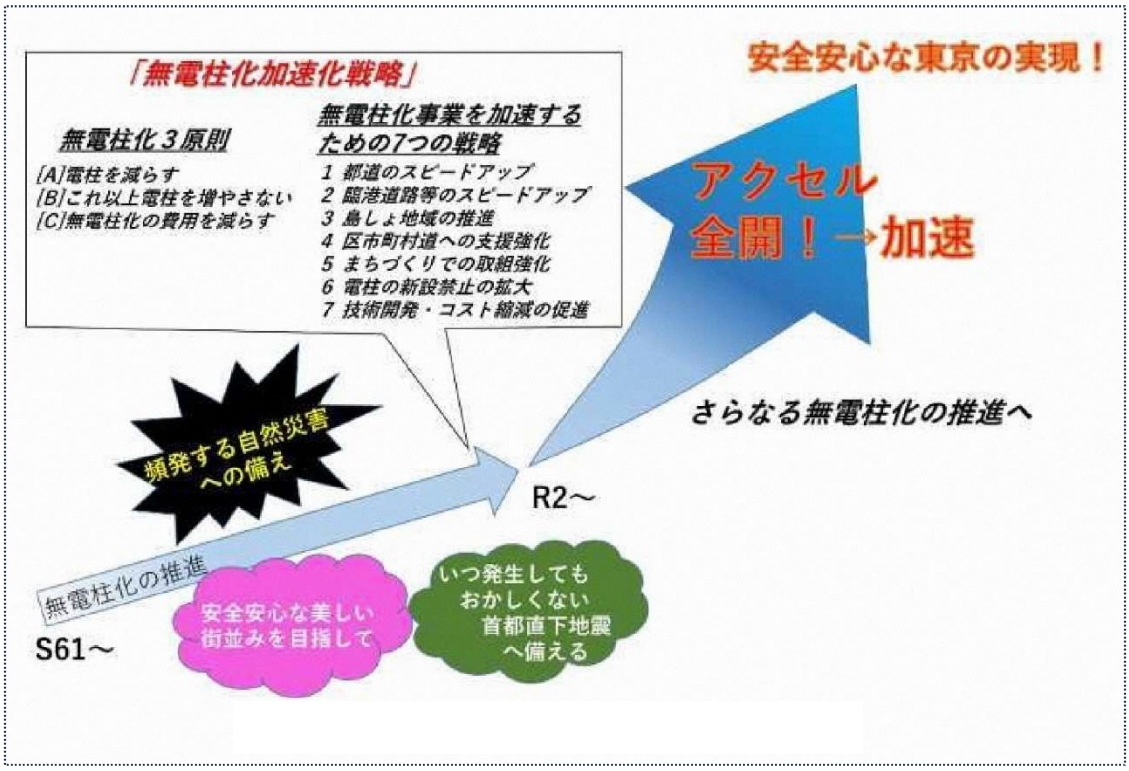


図 2-2　無電柱化加速化戦略の概念図（出典：東京都無電柱化加速化戦略）

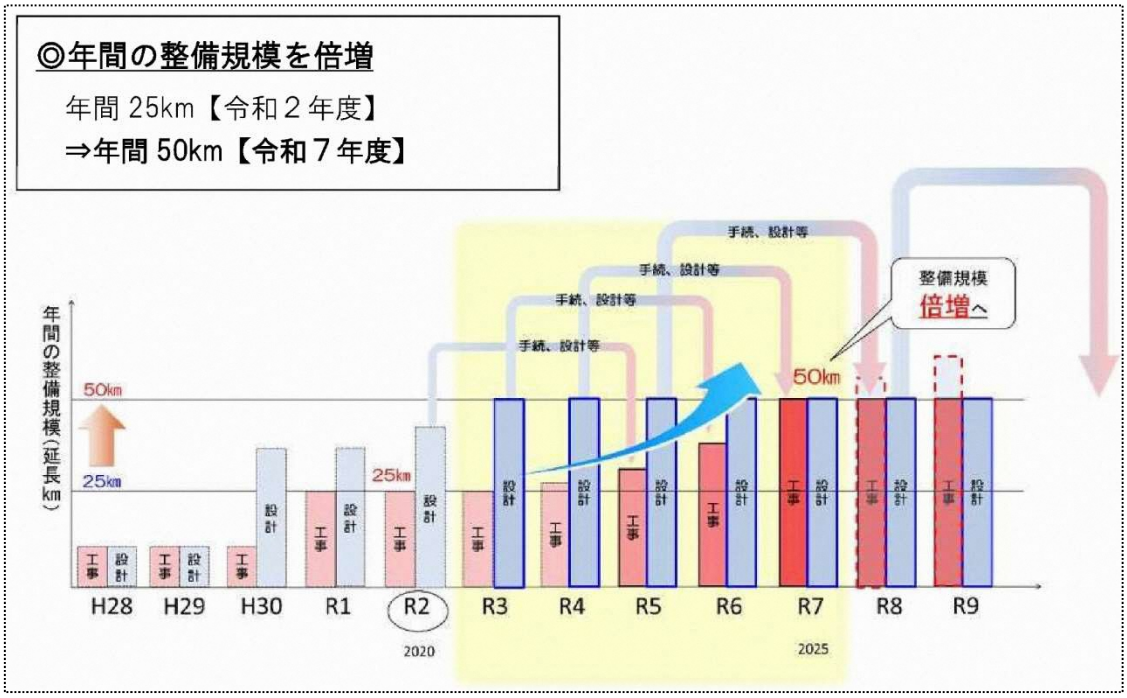


図 2-3　大幅なペースアップのイメージ（出典：東京都無電柱化加速化戦略）

3 中央区の取組

本区では、国の無電柱化政策が始まる以前の昭和 30（1955）年代から、電線管理者が自ら地中化を行う「単独地中化方式」による無電柱化が昭和通りより西側の銀座、京橋、八重洲の各地区などで進められてきました。

その後、平成 10（1998）年に「中央区電線類地中化整備計画」を策定し、本区主体の電線共同溝による無電柱化を開始しました。現在、単独地中化と合わせて区道における無電柱化率は約 37.5%に達し、この無電柱化率は東京 23 区の中で最も高い率となっています。

4 区内の無電柱化状況

(1) 道路管理者毎の無電柱化状況

区全体の路線延長約 183.8km のうち無電柱化されている路線の延長は約 86.0km（約 46.8%）となっています。そのうち国道と都道については、全ての対象路線で無電柱化が完了しています。

区道の路線延長約 156.5km のうち約 58.7km の路線で無電柱化が完了しており、無電柱化率は区道全体の約 37.5%となっています。また、緊急道路障害物除去路線の無電柱化率は令和６（2024）年３月末現在で約 63.4%となっています。

表 2-1　中央区内道路別（国道、都道、区道）の無電柱化率（令和６（2024）年３月末）

道路管理者	(A)路線延長 (km)	(B)無電柱化路線延長 (km)	(B)/(A)×100 無電柱化率（%）
国　道	5.151	5.151	100.0
都　道	22.150	22.150	100.0
区　道	156.474	58.658	37.5
中央区全体	**183.775**	**85.959**	**46.8**

(2) 区道の特徴

本区では緊急道路障害物除去路線や防災に寄与する路線等について、歩道幅員が 2.5m以上確保できる道路を優先整備路線と定め、計画的に整備を進めてきました。

一方、区道は国道・都道と異なり、その多くが生活道路としての役割を担っていることから、歩道がない道路など道路幅員の狭い路線が多くを占めています。これらの区道は、道路上に地上機器を設置することが困難なため、これまで電線管理者が整備した単独地中化路線を除き無電柱化が難しいとされてきました。

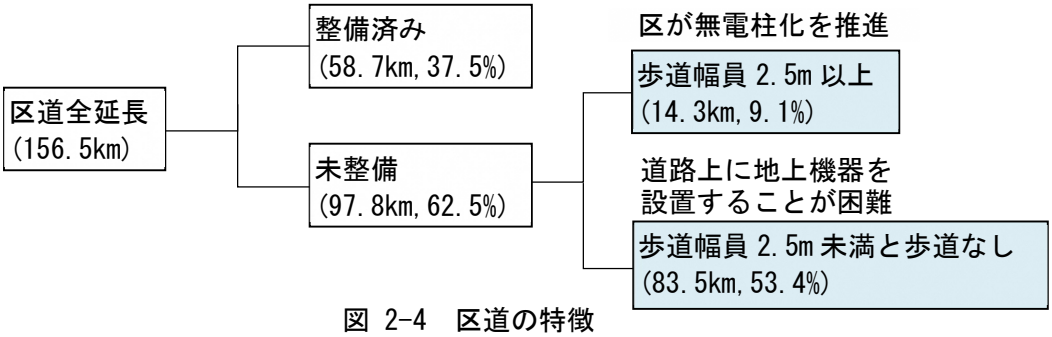


図 2-4　区道の特徴

(3) 無電柱化整備方式の割合

本区における区道の無電柱化の実績は、単独地中化が約 43.7km、電線共同溝が約 8.9km、その他（電柱がない区間や橋梁区間、再開発事業など）が約 6.1km であり、現在の無電柱化延長は約 58.7km となっています。

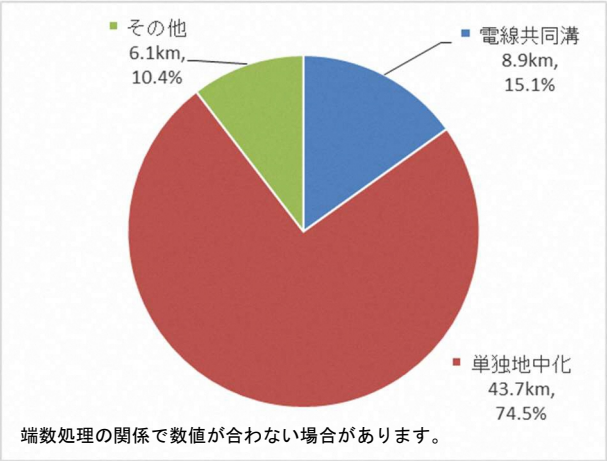


図 2-5　中央区内の無電柱化方式の割合

(4) 区道における無電柱化の推移

本区では、平成 10（1998）年度以前は電線管理者による単独地中化によって無電柱化が進められてきました。その後、平成 12（2000）年度に初めて電線共同溝方式による無電柱化を実施しました。現在では、本区の無電柱化手法の主流となっています。

年々、電線共同溝方式による無電柱化が進められており、平成 26(2014)年度から平成 30(2018)年度までの５年間は約 2.6km（年間約 520m）の整備が進められました。これは再開発事業を主体とする電線共同溝整備が多かったことなどが要因となっています。

直近の令和元（2019）年度から令和５（2023）年度までの５年間は、電線共同溝の整備延長が計約 2.8km（年間約 550m）となっています。単独地中化を含めて計約 3.1km（年平均約 620m）の無電柱化を実施しました。

表 2-2　中央区内整備手法別の無電柱化率（令和６（2024）年３月末）

本体整備年度	中央区内の無電柱化整備延長			区道の無電柱化延長
	電線共同溝	単独地中化	その他(※1)	
～平成 11 年 3 月	0.00m	37,730.40m	4,189.81m	41,920.21m (71.5%)
平成 11 年 4 月～平成 16 年 3 月	717.75m	4,532.83m	347.30m	5,597.88m (9.5%)
平成 16 年 4 月～平成 21 年 3 月	976.22m	261.54m	258.81m	1,496.57m (2.6%)
平成 21 年 4 月～平成 26 年 3 月	1,810.30m	53.94m	953.62m	2,817.86m (4.8%)
平成 26 年 4 月～平成 31 年 3 月	2,606.97m	770.75m	244.58m	3,622.30m (6.2%)
平成 31 年 4 月～令和 6 年 3 月	2,765.82m	319.53m	117.74m	3,203.09m (5.5%)
総計	8,877.06m (15.1%)	43,668.99m (74.5%)	6,111.86m (10.4%)	58,657.91m (100.0%)

※1:その他は、電柱がない区道や橋梁区間、再開発事業など、無電柱化事業が不要な区間を示す。

直近５年間は電線共同溝整備と単独地中化を合わせて約 3.1km の無電柱化を実施しました。

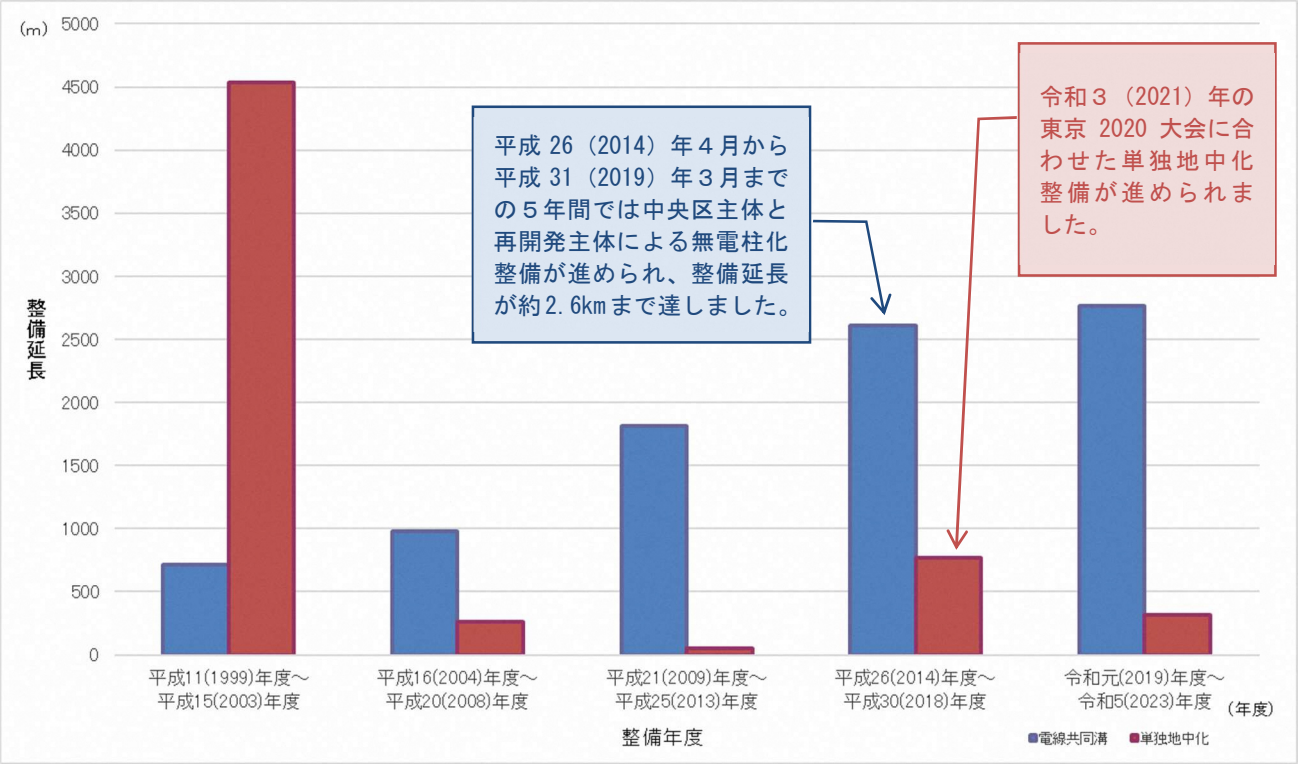


図 2-6　中央区の無電柱化事業の変遷

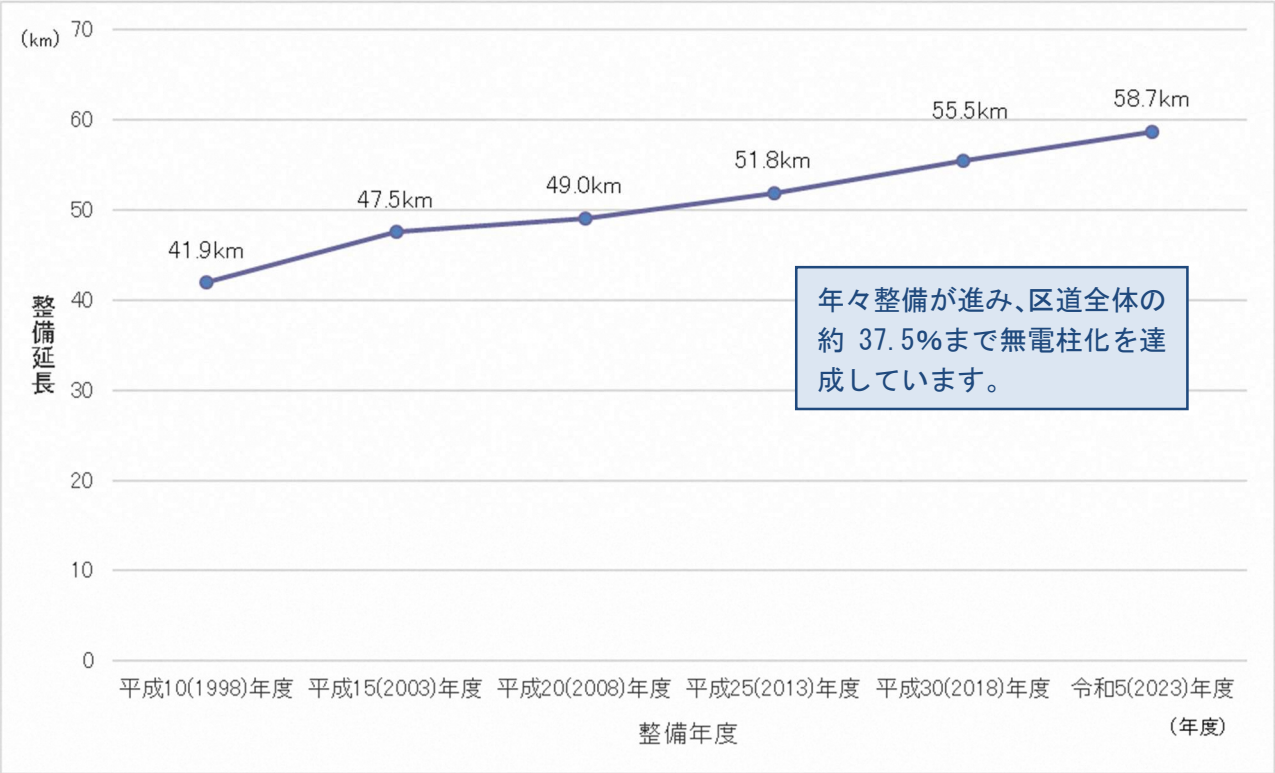


図 2-7　区道における無電柱化延長

特別区道中月第 801 号線　平成 14（2002）年度事業完了	
無電柱化前	無電柱化後
特別区道中京第 412 号線　平成 27（2015）年度事業完了	
無電柱化前	無電柱化後
特別区道中日第５号線　平成 30（2018）年度事業完了	
無電柱化前	無電柱化後

図 2-8　中央区による電線共同溝整備写真

(5) 緊急道路障害物除去路線における無電柱化状況

緊急道路障害物除去路線とは、震災時に緊急車両の通行に必要な車線を確保し、道路上の障害物（車両等を含む）を道路端等に寄せたり、道路陥没や亀裂等を応急的に補修する路線として、中央区地域防災計画に基づき指定された道路です。

本区では、路線延長約 37.2km が該当し、そのうち約 23.6km の区間で無電柱化が済んでいます。

表 2-3　緊急道路障害物除去路線の無電柱化率（令和６（2024）年３月末）

地　区	(A)路線延長（km）	(B)無電柱化済路線延長（km）	(B)/(A)×100 無電柱化率（%）
全　体	37.2	23.6	63.4

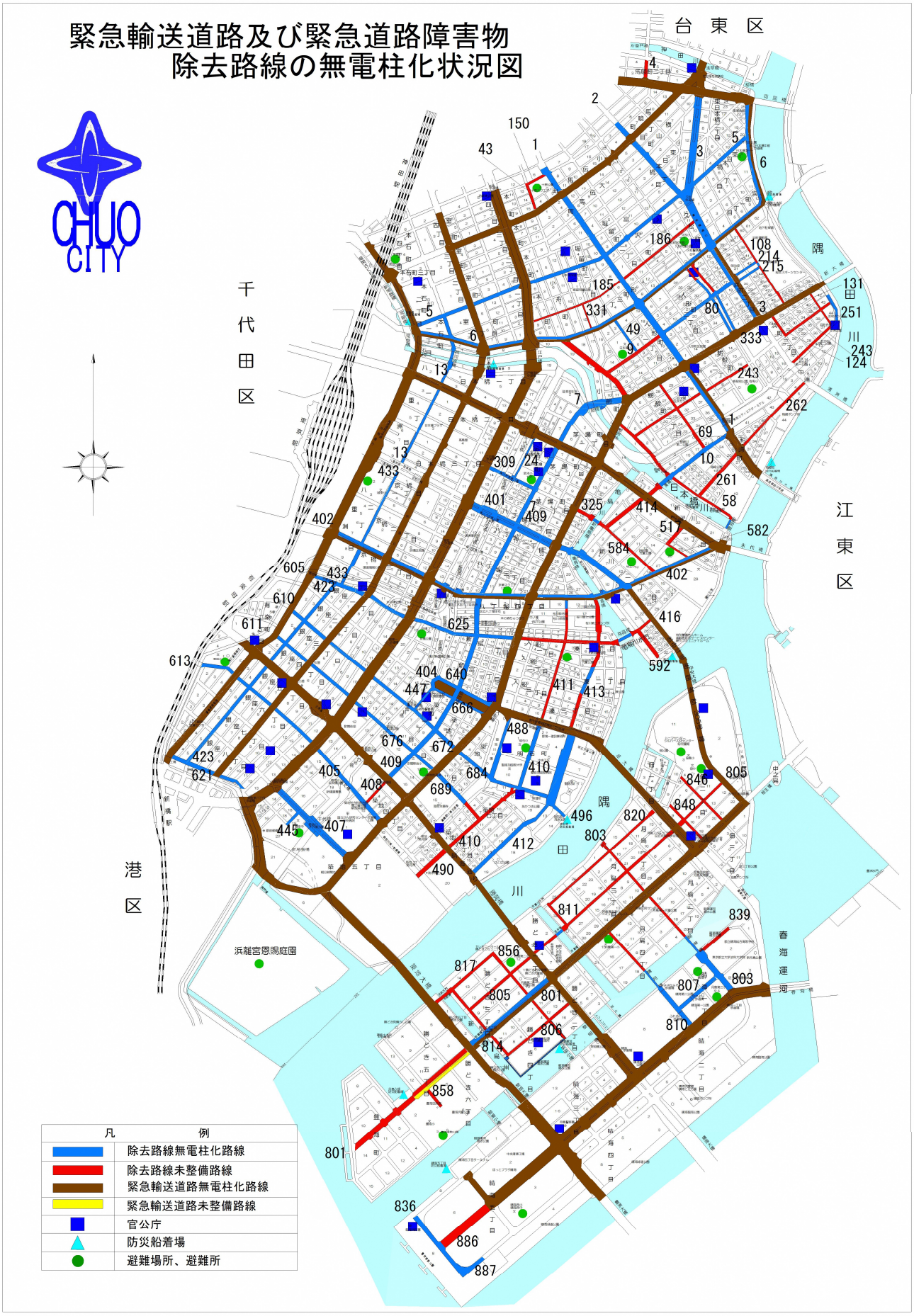


図 2-9　緊急輸送道路及び緊急道路障害物除去路線の無電柱化状況図（令和６（2024）年３月）

(6) まちづくりに合わせた無電柱化状況

本区では、各地区で市街地再開発事業等が多く計画され、事業が進行しています。まちづくり基本条例の採択項目とすることや都市開発諸制度を活用することにより、電線共同溝の整備を開発事業者に働きかけています。今後も、再開発等のまちづくりの機会を捉え、開発事業者と連携を図りながら無電柱化を加速化していきます。

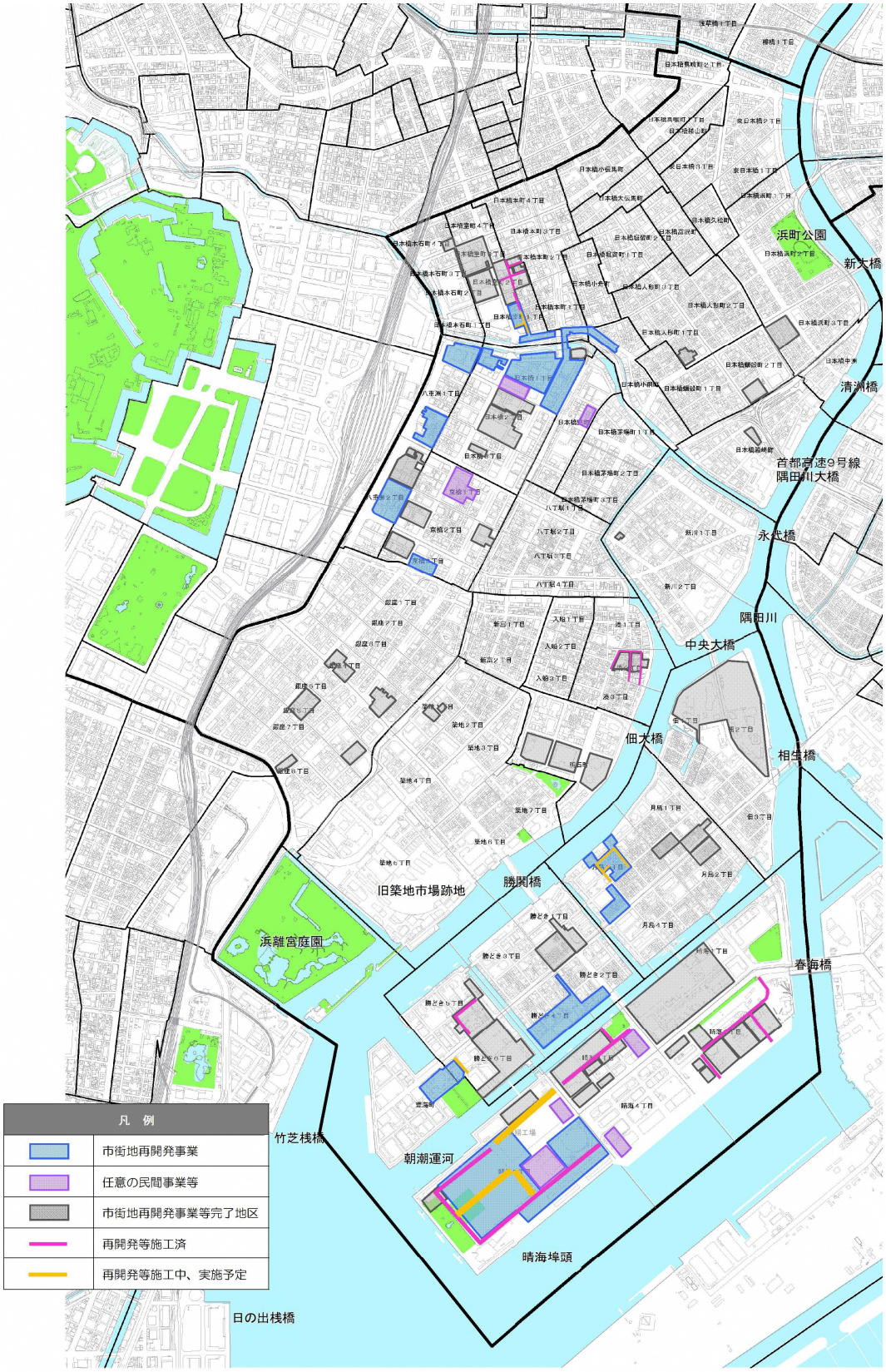


図 2-10　再開発等による無電柱化状況図（令和６（2024）年３月）

5 中央区無電柱化推進計画 2019 の進捗状況

中央区無電柱化推進計画 2019 の計画期間前半である令和元（2019）年度から令和５（2023）年度までの５年間は 16 路線、約 3,085mを無電柱化しました。その内、本区が主体となった整備は７路線、約 1,424mで１路線を除きほぼ計画どおりの進捗となります。計画どおりに進められなかった１路線は、首都高速道路日本橋区間の地下化事業と重複したため、整備スケジュールの見直しを行ったことなどがあげられます。その他の主な整備は、東京 2020 大会で使用された選手村周辺道路での晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業によるもので、令和５年度に東京都から移管を受けた約 1,342mがあります。

このように、中央区無電柱化推進計画 2019 の計画期間の前半５年間については、１路線で計画の見直しがありましたが、晴海五丁目での新たなまちづくりによる整備もあり、全体としては無電柱化を推進することができました。

本計画では、今後の再開発事業の進捗など、本区をとりまく情勢を踏まえながら、効果的・効率的な無電柱化政策を進めることが求められます。

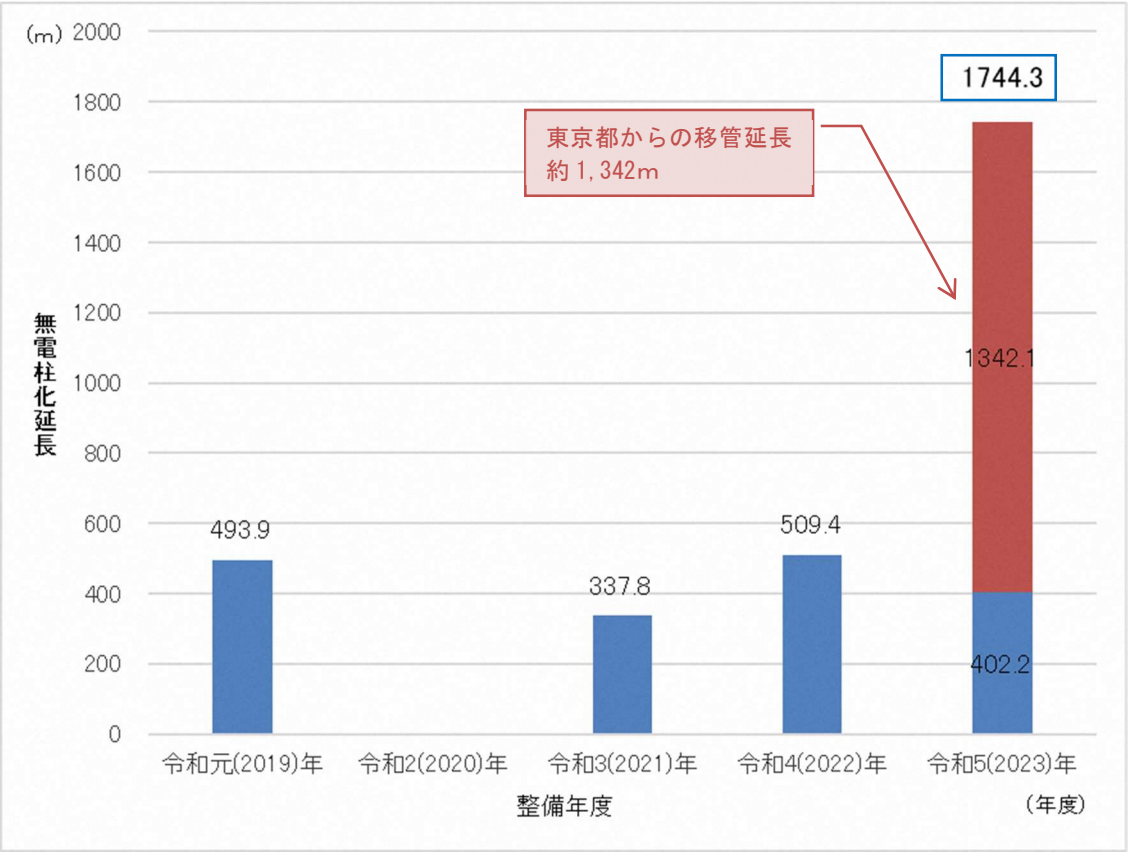


図 2-11　直近５年間の無電柱化推移

表 2-4　直近５年間の無電柱化完了路線（令和６（2024）年３月末）

路線番号	整備年度	電共方式（m）	単独地中化方式（m）	備考
35	令和元年	112.03	0	区整備
335	令和元年	0	47.73	再開発等
336	令和元年	0	45.19	再開発等
477	令和元年	62.32	0	区整備
716	令和元年	0	74.32	再開発等
860	令和元年	0	76.15	再開発等
862	令和元年	0	76.14	再開発等
5	令和３年	337.82	0	区整備
477	令和４年	256.48	0	区整備
683	令和４年	252.91	0	区整備
24	令和５年	188.00	0	区整備
803	令和５年	214.17	0	区整備
836	令和５年	545.09	0	再開発等（都から移管）
884	令和５年	10.60	0	再開発等（都から移管）
886	令和５年	20.93	0	再開発等（都から移管）
887	令和５年	765.47	0	再開発等（都から移管）
	小計	2,765.82	319.53	
		総計	3,085.35	

表 2-5　令和元（2019）年度から令和５（2023）年度までの５年間の無電柱化整備状況

	路線数	整備延長	備考
区が主体となった整備（計画路線）	７路線	約 1,424m	首都高速道路日本橋区間の地下化事業により整備スケジュールの見直しを行ったため１路線減
再開発事業等による整備（計画外の路線）	９路線	約 1,661m	東京 2020 大会で使用された選手村周辺道路での整備等
区主体の整備と再開発事業等による整備の合計	16 路線	約 3,085m	

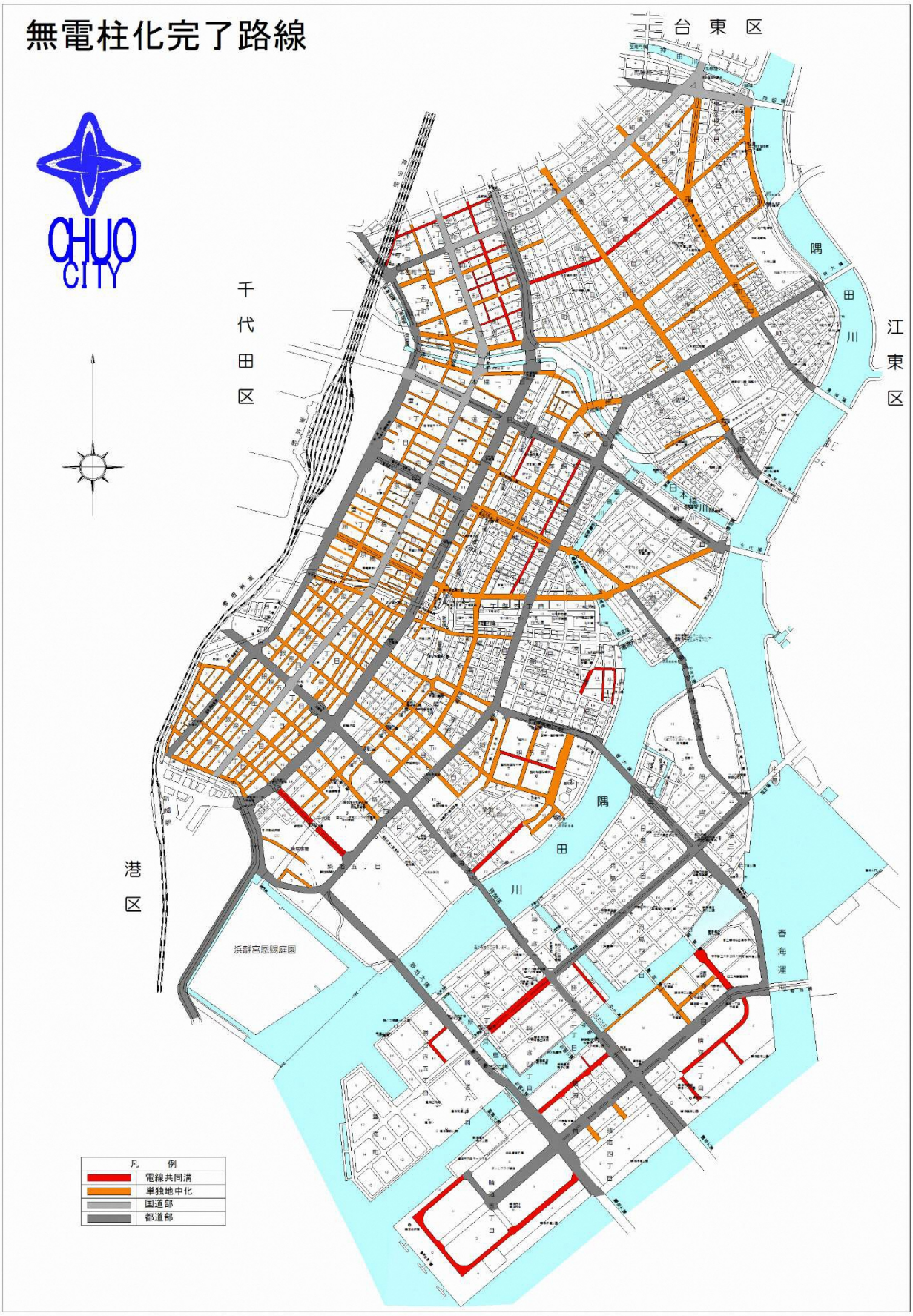


図 2-12　中央区の無電柱化完了路線（令和６（2024）年３月）

第3章　無電柱化の課題と対応策

1 中央区における無電柱化の課題

① 地上機器等の設置スペースが確保できない

電線共同溝を整備する際には、地上機器等の設置が必要となります。

地上機器等は歩道内で歩行者の通行の妨げにならない箇所に設置することを原則としています。そのため、歩道幅員が 2.5m以上の路線での整備が中心となっています。

しかし、区道は歩道幅員が 2.5m未満や歩道がない道路など、道路幅員の狭い路線が多く、地上機器等の設置スペースを確保することが困難な状況です。

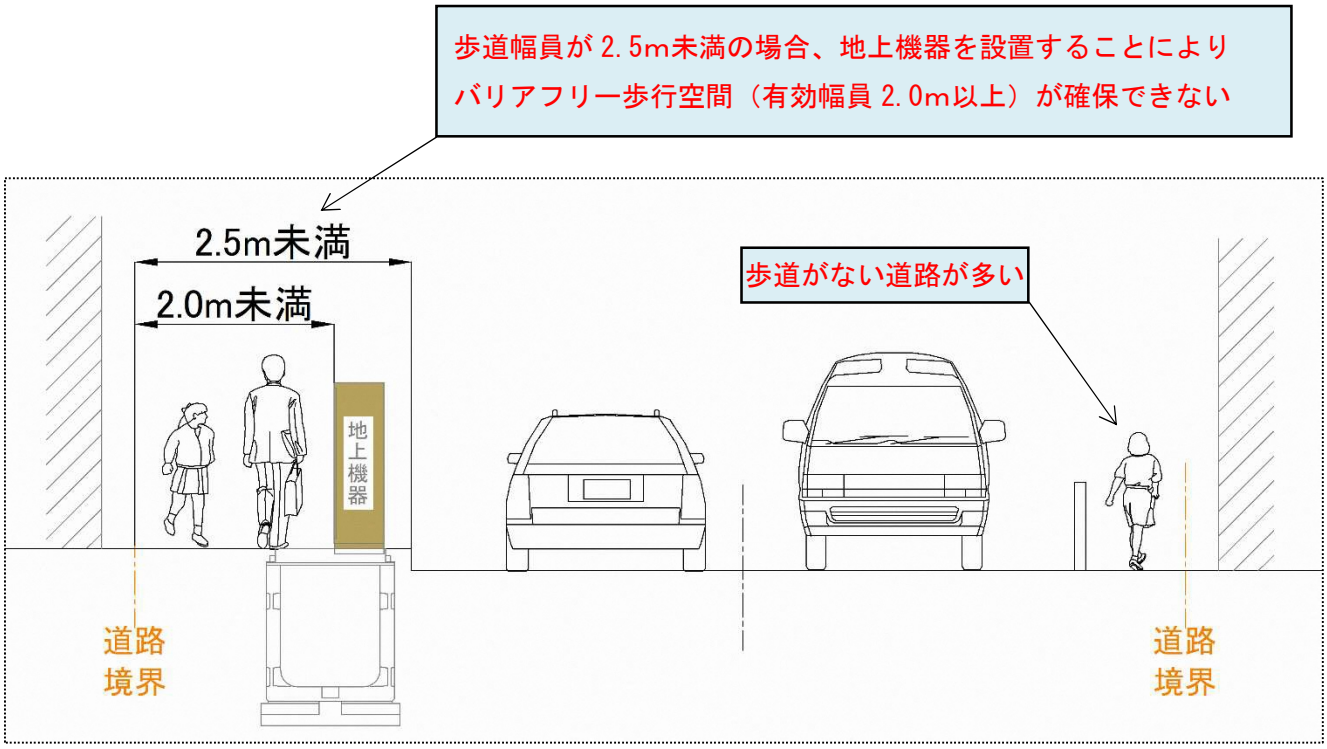


図 3-1　無電柱化が難しい道路のイメージ図

② 事業期間が長い

一般的に電線共同溝事業は、設計から最終工程の道路修景工事までに約６年程度要し、事業に時間がかかる状況です。（※整備延長 200mの場合）

図 3-2　電線共同溝整備の標準的な工程

③ コストが高い

無電柱化にあたって、電線共同溝本体工事の他、埋設物の移設工事や電力、通信の引込工事、舗装の復旧工事が必要となり、電線共同溝施設の整備費用は全体で１km 当たり 5.3 億円（国土交通省試算）と整備コストが高い状況です。

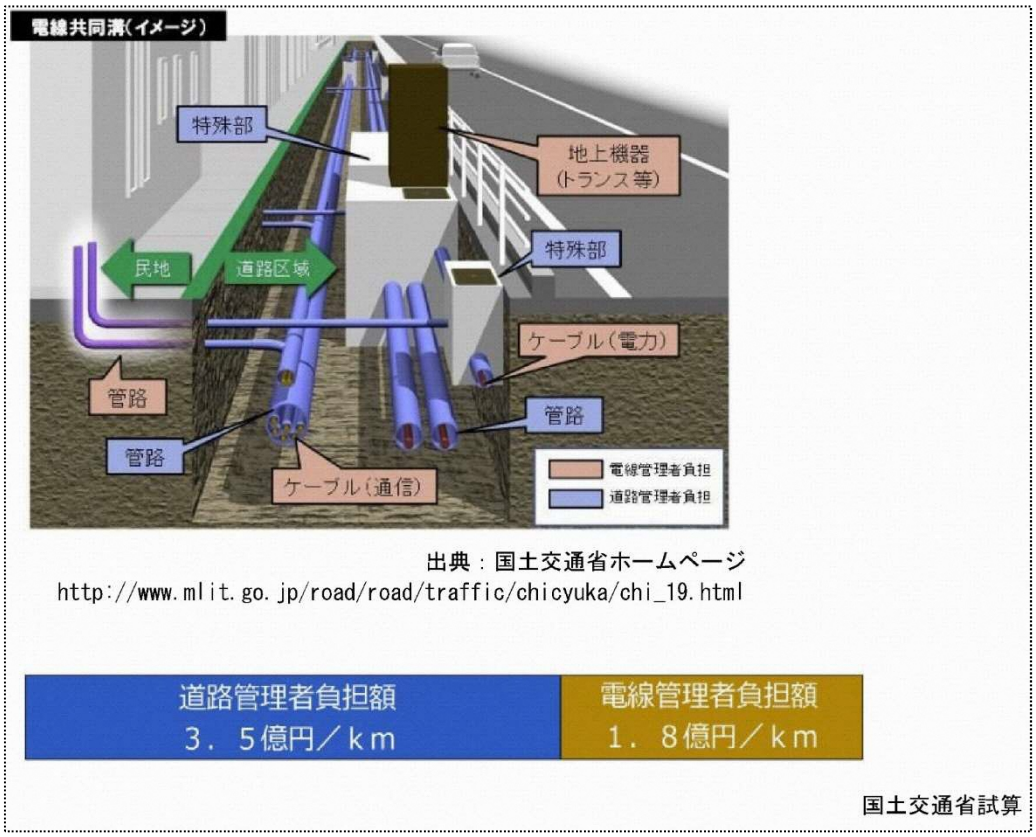


図 3-3　電線共同溝の整備に係る費用負担

（出典：東京都無電柱化計画　令和３（2021）年６月）

2 無電柱化の課題への対応策

(1) 課題①：道路幅員の狭い生活道路での無電柱化の実現に向けて

■ まちづくりの機会を捉えた整備

区内の各地区で再開発等によるまちづくりが計画されている本区の状況を踏まえ、開発事業者に対して「中央区まちづくり基本条例」に基づき、電線類の地中化整備を優先して開発計画へ反映させることや、東京都の「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」により、義務付けられている区との協議においても民間と連携し、開発区域内の無電柱化を促進していきます。

（※東京都では、令和２（2020）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おいて、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。開発区内の道路は無電柱化の実施を条件とし、開発区外の道路において無電柱化に取り組む場合は、その取り組みを評価し、整備延長に応じて容積率を割り増しすることが可能となる制度です。）

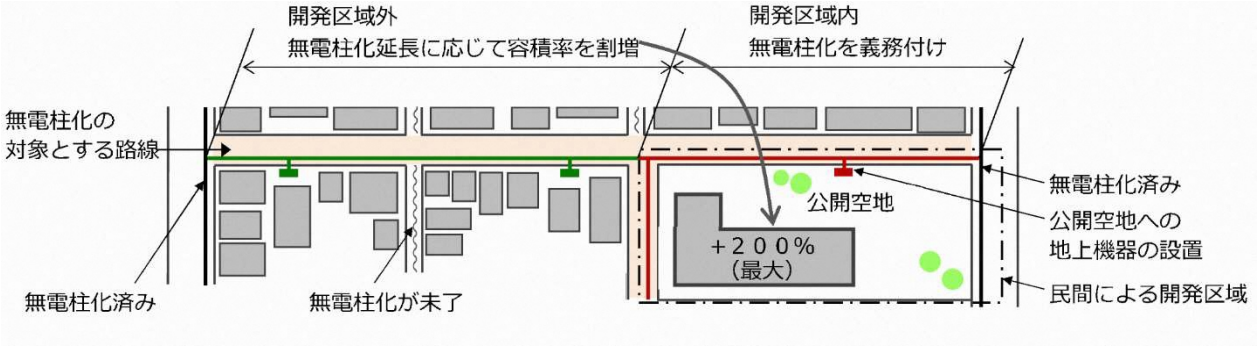


図 3-4　都市開発諸制度を活用した無電柱化の取組イメージ

出典：東京都無電柱化計画 令和３（2021）年６月

■ 公共用地等の活用

公園等の公共用地を活用するとともに、区有施設の建替えや大規模改修の機会を捉え、敷地内に地上機器の設置スペースの確保を検討していきます。

また、密集街区における防災機能の向上に向けた取組の中で、取得する用地を活用した地上機器の設置など、新たな取組についても検討を進めていきます。

■ 面的整備

歩道幅員 2.5m以上の道路に地上機器等を集約することで、交差する歩道がない道路との一体的整備を検討していきます。

図 3-5　公共用地等を活用した面的整備のイメージ

図 3-6　公共用地を活用した地上機器設置事例（勝どき二丁目児童遊園）

(2) 課題②：事業期間の短縮

■ 効率的な計画・発注等

支障移設から本体、引込・連系管工事、最後に行う道路の修景工事まで、電線管理者や既設埋設物の占用者と調整を図りながら、整備全体のスケジュールを一体的に管理し、各工事の間隔を空けることなく整備できるよう、効率的な計画・発注に努めます。また、工期短縮に向けた整備手法や材料の開発等を国、都及び電線管理者に要望していきます。

(3) 課題③：コストの縮減

■ 低コスト手法の活用

電線共同溝方式は、整備コストが高いことが事業を推進できない一つの要因となっています。そのため、低コストに資する新技術等（管路材の検討、浅層埋設方式の採用、既存ストック活用による整備等）を活用することで、無電柱化の低コスト化を図っていきます。

① 電力管路材

電力管路材として、従来は耐衝撃性の高い硬質塩ビ製の CCVP 管が使用されていました。

CCVP 管と比較し耐衝撃性を緩和して材料費を安くした ECVP 管や、複数の曲げ加工が必要な箇所での施工性に優れた角型 FEP 管（角型多条敷設管）を用いることにより、材料費単体の費用を抑えるとともに管路敷設時の施工性を向上し効率化を図ることで、低コスト化が期待出来ます。

ECVP 管：低コストタイプ電力ケーブル保護管 【特徴】衝撃性能を若干落としたもので、仕様及び施工性は従来の CCVP 管と変わりません。	
角型 FEP 管：フレキシブル電力ケーブル保護管 【特徴】曲げ半径を自由に決定できる構造であるため施工性が良く、管台がないため掘削量が少なく土工費の縮減が可能となります。ただし、メーカーにより仕様が異なるので調整が必要となります。	

図 3-7　ECVP 管と角型 FEP 管（角型多条敷設管）

（出典：「市街地開発事業における無電柱化推進のためのガイドライン【Ver.1.1】」を基に作成）

② 通信管路材

通信管路材の曲管は、直管に比べて材料費が非常に高価ですが、それに代わる製品がないため、長さ(１m)の曲管製品の組合せによる施工が必要でした。曲管レス配管システム（ベンドレス継手）は曲線部の継手であり、継手と直管のみでの配管が可能となり、配管の低コスト化が期待出来ます。

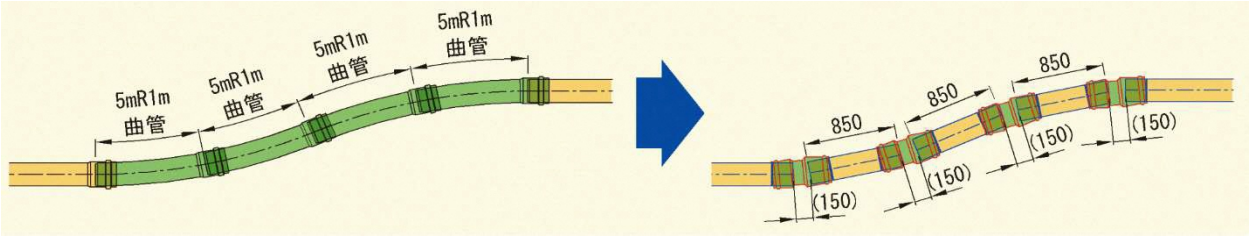


図 3-8　曲管レス配管システム

（出典：曲管レス配管システムパンフレット）

③ 浅層埋設方式

電線共同溝管路の埋設深さを従来よりも浅くすることで、掘削土量を減らし、コスト縮減や工期短縮につなげます。また、浅層埋設とすることで特殊部の小型化や既設埋設物の支障移設の抑制が可能となるため、無電柱化に伴う事業全体のコスト縮減が期待出来ます。

本区でも、対象路線の埋設物の占用状況等を確認し、浅層埋設方式の適用を検討します。

【特徴】浅層埋設方式は、管路を従来よりも浅い位置に埋設する方式です。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が可能となります。そのため、既存埋設物（上下水道管やガス管等）への影響も少なくなり、支障移設を減らすことができます。

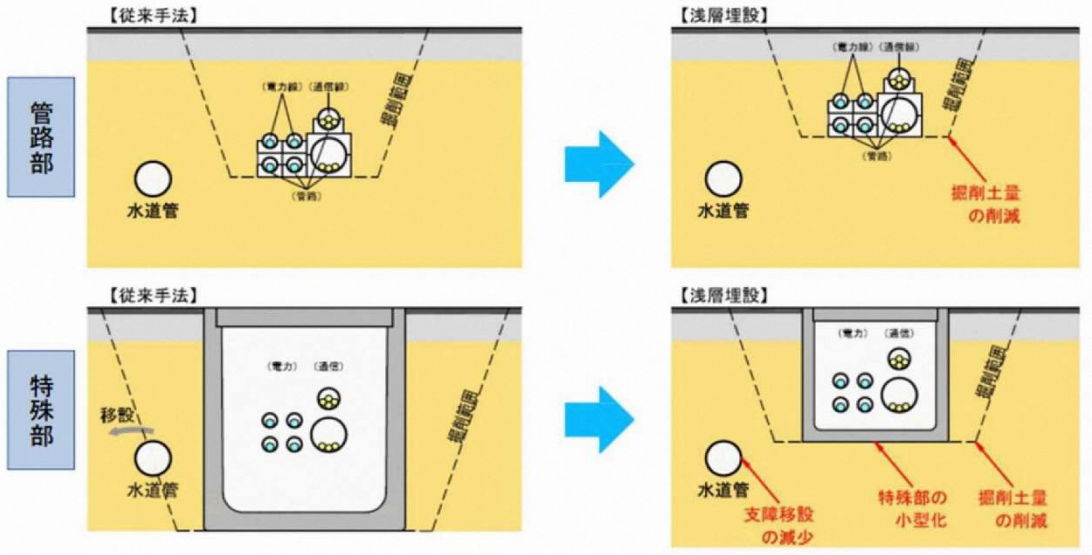


図 3-9　浅層埋設方式のイメージ

（出典：「市街地開発事業における無電柱化推進のためのガイドライン【Ver.1.1】」を基に作成）

■ 既存ストック活用による整備

電線共同溝を整備する際に、電線管理者の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整備方式です。電線管理者の既存ストックを活用することにより、既設埋設物の支障移設を回避し、コスト縮減を図ることが可能となります。

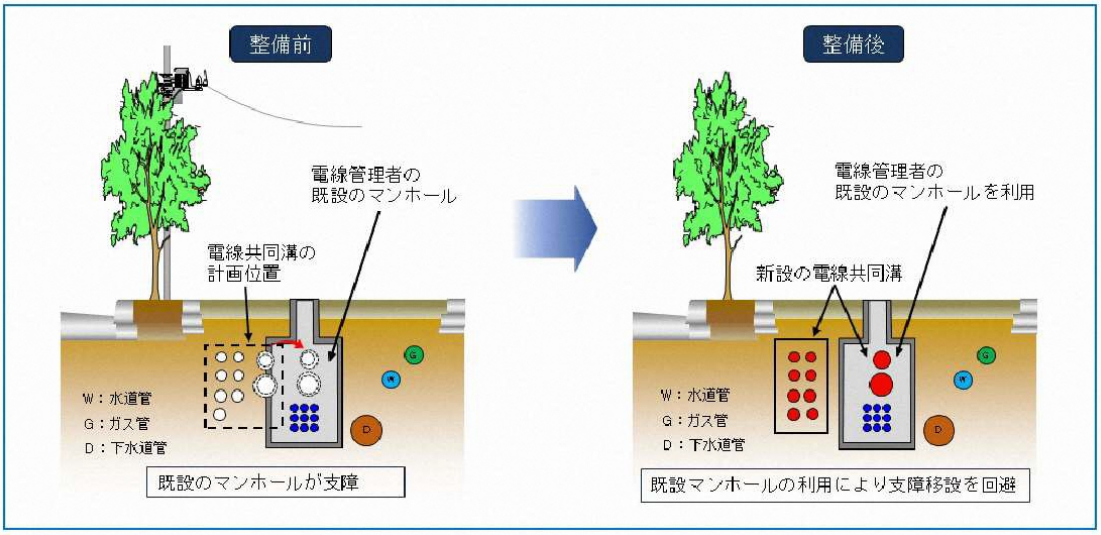


図 3-10　既存ストック活用事例（通信設備活用イメージ）

（出典：東京都無電柱化計画 令和３（2021）年６月）

第4章　中央区における無電柱化基本方針

1 基本方針

中央区無電柱化推進計画 2024 では、３つの基本方針を定め、これらを基に無電柱化に取り組んでいきます。

① 優先整備路線の計画的な整備

これまで同様、優先整備路線においては計画的な整備を着実に進めていきます。

② 公共用地の活用や再開発事業との連携

公園や区民館などの公共施設及び公共未利用地の活用や、再開発事業等との一体的整備により、これまで無電柱化が困難とされてきた道路幅員が狭い生活道路での無電柱化の考え方を示し、その実現に向けた具体的な調査検討を進めていきます。

③ 効率的、効果的な整備

無電柱化の課題である、「整備費用が過大となる、事業期間が長い」といった課題について、新技術の導入や路線毎の効率的な施工計画を検討することにより、コスト縮減、工期短縮に努めます。

2 整備方針

地上機器等が設置可能な歩道幅員 2.5m以上確保できる路線を基本とし、以下に示す要件を基に優先的に整備する路線を選定します。

- 防災対策の重要性が高い路線

災害に強い都市を形成するため、中央区地域防災計画に定める「緊急道路障害物除去路線」及びそれに接続する路線等

- 事業の効率性や効果の高い路線

「人にやさしい歩行環境の整備」事業の歩道拡幅、歩道新設や再開発事業などと合わせて整備できる路線等

3 計画期間

計画期間は、令和６（2024）年度から令和 15（2033）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する法令の改正等の状況も踏まえて、必要に応じて本計画を見直すとともに、令和 16（2034）年度以降も継続的に無電柱化を進めていきます。

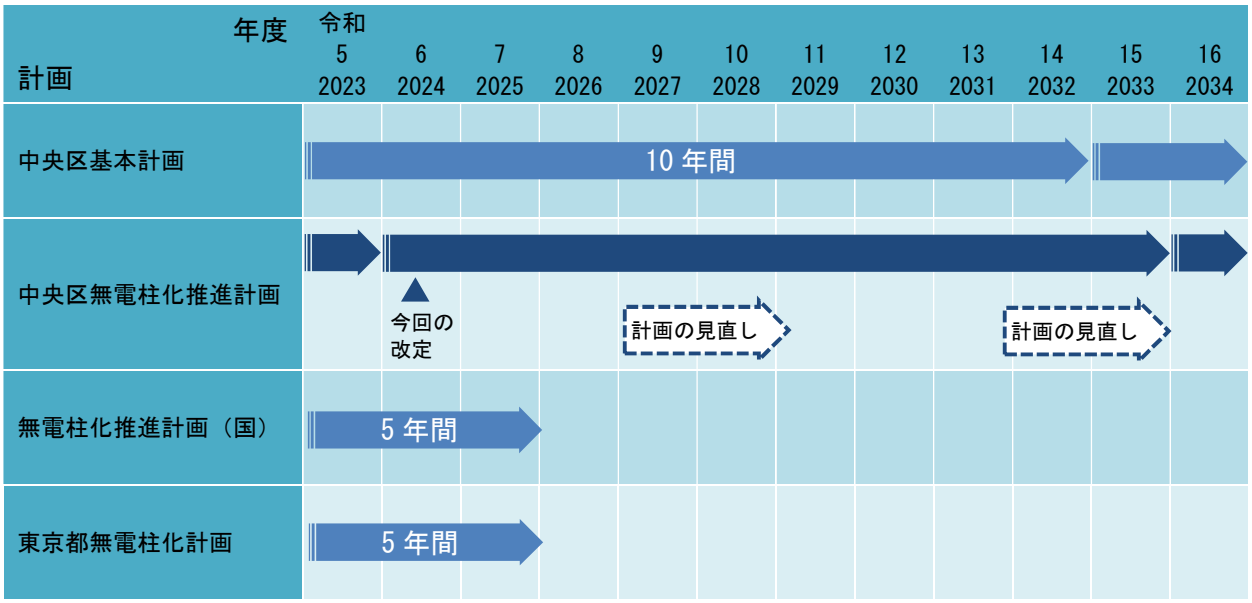


図 4-1　計画期間

4 計画の目標

本計画では、令和６（2024）年度から令和 10（2028）年度までの５年間で 1,359m（年平均約 271m）、令和 11（2029）年度から令和 15（2033）年度までの５年間で 2,250m（年平均約 450m）、10 年間で総計 3,609m（年平均約 360m）の整備完了を目指します。

表 4-1　計画目標

目　　標　　値	中間目標値 令和 10（2028）年度	10 年計画目標値 令和 15（2033）年度
整　備　延　長	1,359m	3,609m

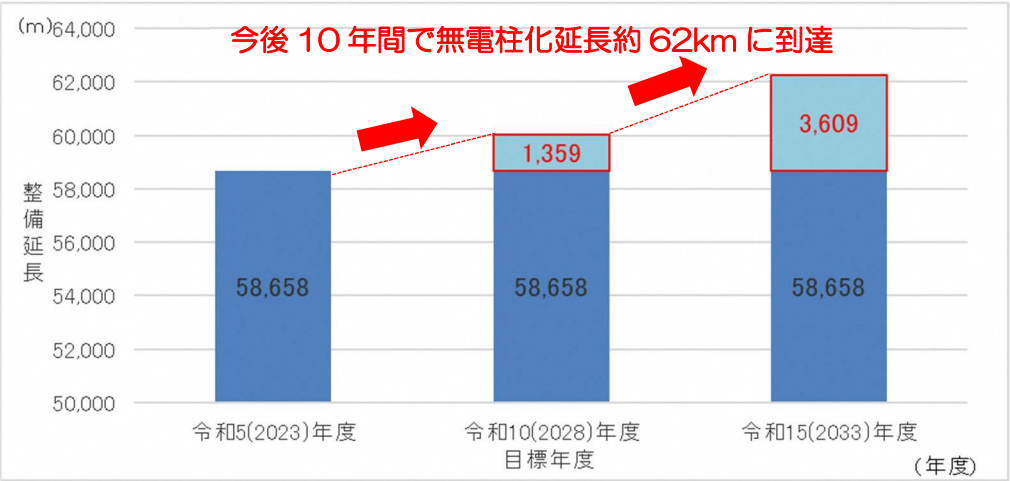


図 4-2　計画目標（今後 10 年の推移）

5 整備方式

今までの実績や、本区の全ての区道において無電柱化の実現を目指すことから、電線類が残存しない電線共同溝方式の一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。

単独地中化方式は、電線管理者の協力が得られる路線において適用を検証します。

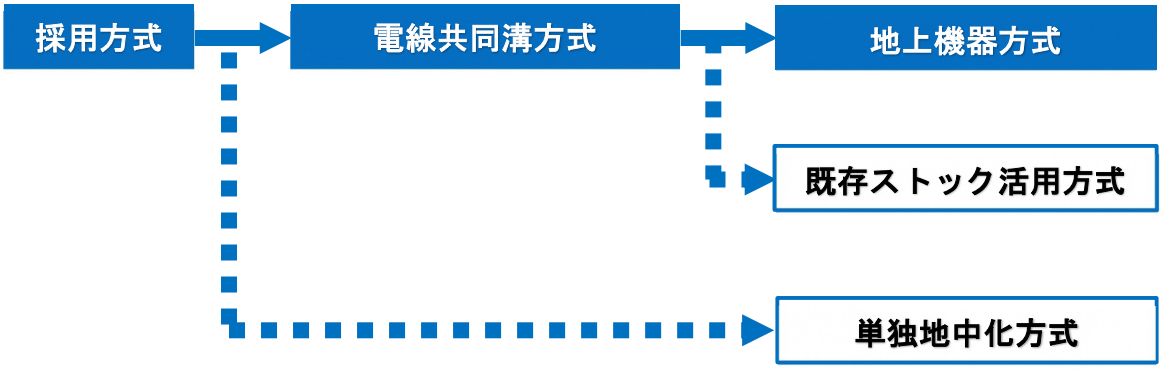


図 4-3　無電柱化の整備手法

■ 地上機器方式

特殊部、分岐桝、管路部（電力・通信）等で構成されており、特殊部の上には、電気を高圧から低圧に変換させる地上機器等を設置する方式です。管路部の構造として、単管路方式、共用ＦＡ方式、１管セパレート方式があり、本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）の組合せを標準的な構造とします。

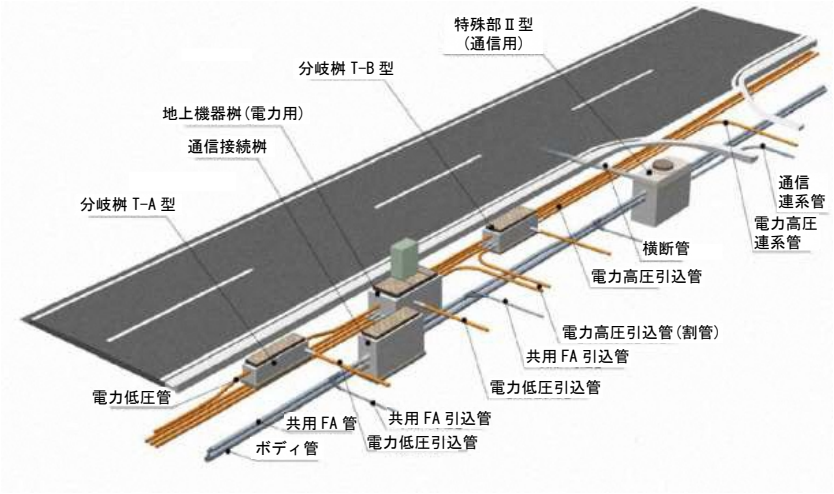


図 4-4　単管路方式（電力）と共用ＦＡ方式（通信）の組合せ概要図
（出典：東京都無電柱化計画 令和３（2021）年６月）

■ 既存ストック活用方式

主に電力・通信の管路、マンホール、ハンドホール等の既存設備を電線共同溝として活用する方式です。採用にあたっては譲渡費用、改造工事、支障移設工事等を含めたトータルコスト及び、事業期間を比較、検討する必要があります。

第5章　優先整備路線の選定

1 優先整備路線

令和６（2024）年度から令和 15（2033）年度までに選定した優先整備路線は、**図 5-1** にある 11 路線です。令和５（2023）年度末現在、事業進行中の路線が５路線、事業開始前の計画路線が６路線あり、今後、設計・工事に移行していきます。

優先整備路線については、道路の埋設管の状況等により整備が計画どおりに進行しないこともありますが、その際は順次見直しを行っていきます。

表 5-1　優先整備路線の路線延長と選定要素のまとめ

図番号	路線番号		選定要素		路線延長	引連工事完了予定	備考
			防災	効率性・効果			
①	進行中	410，689	○		475m	令和 8 年度	令和 4, 5, 6 年度 本体工事
②		806，856	○	○	351m	令和 8 年度	令和 5, 6 年度 本体工事
③		839，852	○		303m	令和 8 年度	令和 5 年度 予備設計
④		416	○		500m	令和 13 年度	令和 5 年度 予備設計
⑤		80 ほか 2	○	○	230m	令和 10 年度	令和 6 年度 予備設計
⑥	計画路線	243	○		230m	令和 12 年度	
⑦		832		○	105m	令和 11 年度	
⑧		243	○		341m	令和 14 年度	
⑨		325，584	○		359m	令和 14 年度	
⑩		413	○		295m	令和 15 年度	
⑪		158		○	420m	令和 15 年度	
令和 10 年度までに引連工事完了予定計（①②③⑤計）					1,359m		
令和 15 年度までに引連工事完了予定計（④⑥⑦⑧⑨⑩⑪計）					2,250m		
総計					3,609m		

※　防　　災　：　整備方針「防災対策の重要性が高い路線」に該当

※効率性・効果：　整備方針「効率性や効果の高い路線」に該当

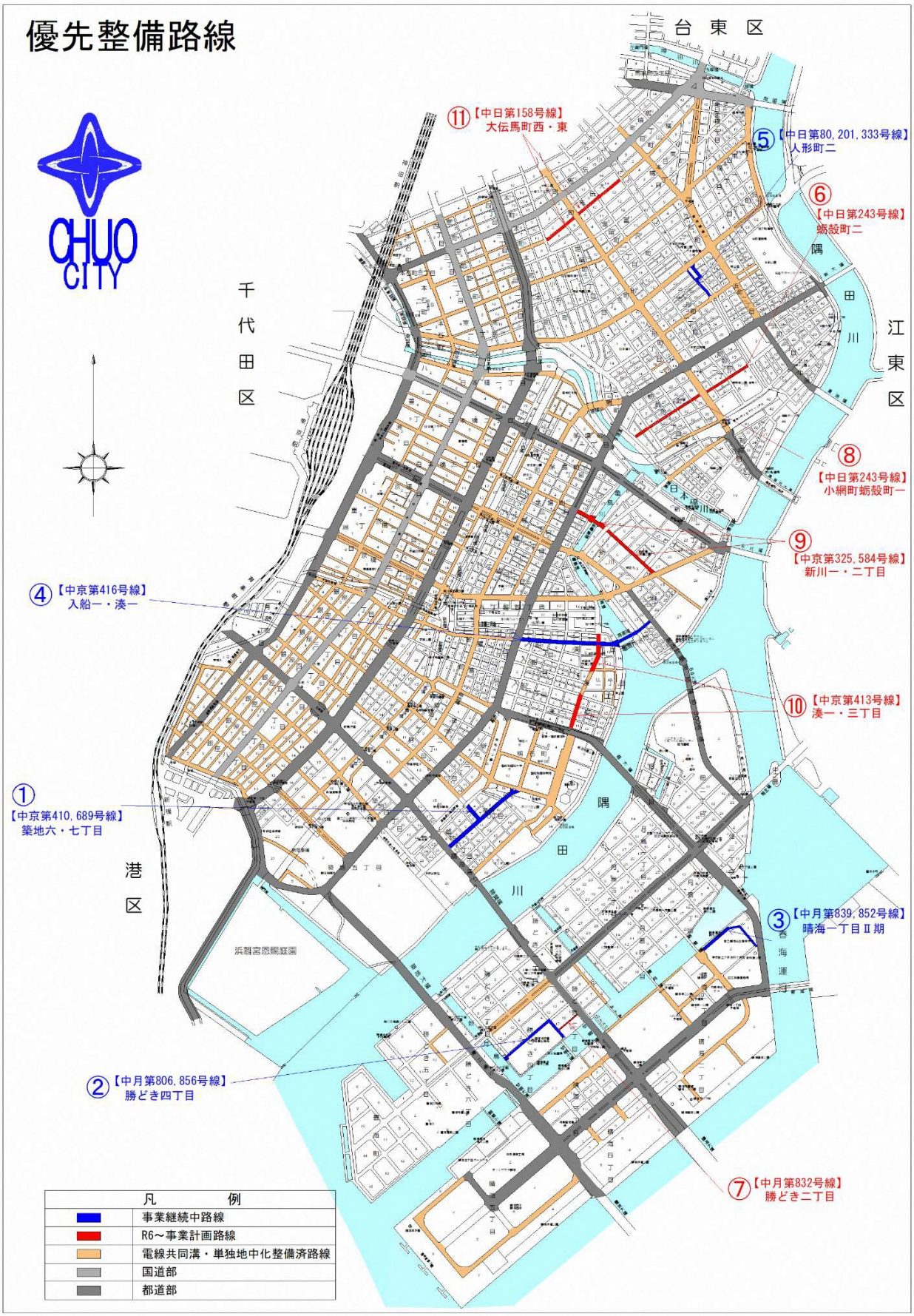


図 5-1　優先整備路線（令和６（2024）年３月）

2 防災対策の重要性が高い路線（緊急道路障害物除去路線）

災害に強い都市を形成するため、中央区地域防災計画に定める「緊急道路障害物除去路線」及びそれに接続する路線等を対象とします。

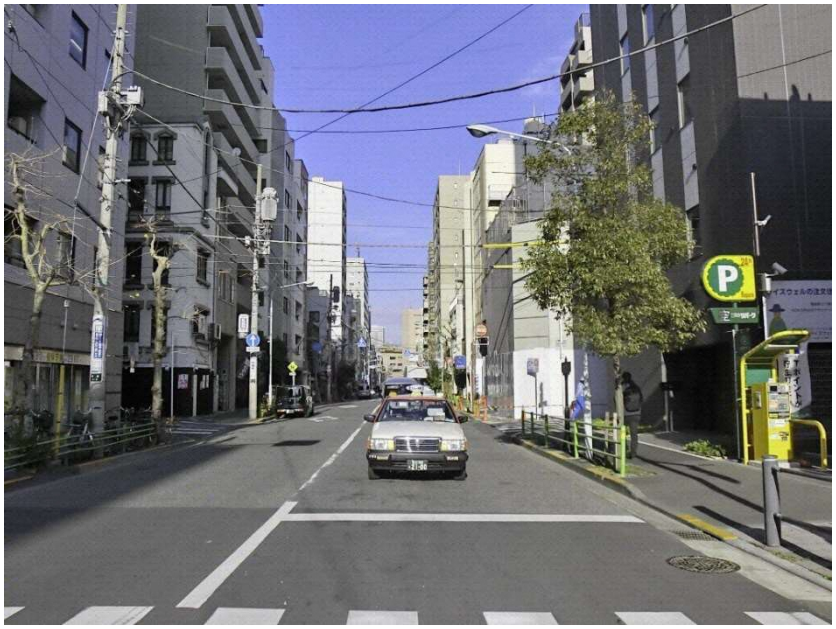
図番号①：路線番号特別区道中京第 410･689 号線　築地六・七丁目

道路幅員 15.0m、相互通行と一方通行の道路であり、歩道幅員は両側 2.5m以上の路線です。

都道の晴海通り、新大橋通りをつなぐ路線であり、中央区地域防災計画に定める緊急道路障害物除去路線に指定されています。

写真：北東より南西を望む

写真：南西より北東を望む



図番号⑧：路線番号特別区道中日第 243 号線　日本橋小網町・日本橋蛎殻町一丁目

道路幅員 11.0m、相互通行と一方通行の道路であり、歩道幅員は両側 2.5m の路線です。中央区地域防災計画に定める緊急道路障害物除去路線に指定されています。

写真：北東より南西を望む

写真：南西より北東を望む

3 効率性や効果の高い路線

「人にやさしい歩行環境の整備」事業の歩道拡幅、歩道新設や再開発事業などと合わせて整備できる路線等を対象とします。

図番号⑪：路線番号特別区道中日第 158 号線　日本橋大伝馬町

道路幅員 11.0～15.0m、一方通行の道路であり、歩道幅員は 2.5m 未満の箇所があるものの、2.5m に拡幅可能な路線であり、歩道拡幅をすることによる効果が高い路線です。

写真：北東より南西を望む

写真：南西より北東を望む

第6章　無電柱化事業に関する新たな取組

1 電柱を増やさない取組

「電線共同溝特措法」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用が制限されます。しかし、これ以外で整備された単独地中化等の路線は制限がなく、電柱等が新設される可能性があります。道路法第 37 条により、防災上の観点から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は、道路管理者が区域を指定して道路の占用を禁止又は制限することができるようになりました。本区でも道路法第 37 条による電柱新設の制限を検討し、電柱を増やさない取組を推進します。

（道路の占用の禁止又は制限区域等）

第三十七条　道路管理者は、次に掲げる場合においては、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（第二号に掲げる場合にあつては、歩道の部分に限る。）の占用を禁止し、又は制限することができる。

一　交通が著しくふくそうする道路又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に特に必要があると認める場合

二　幅員が著しく狭い歩道の部分について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合

三　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

2　道路管理者は、前項の規定により道路の占用を禁止し、又は制限する区域を指定しようとする場合においては、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に、当該道路の占用を禁止し、又は制限しようとする理由及び区域について協議しなければならない。当該道路の占用の禁止又は制限の区域の指定を解除しようとする場合においても、同様とする。

3　道路管理者は、前二項の規定に基いて道路の占用を禁止し、又は制限する区域を指定しようとする場合においては、あらかじめその旨を公示しなければならない。

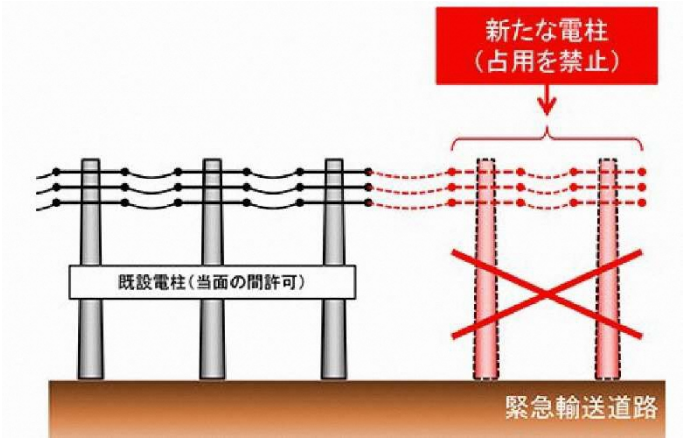


図 6-1　電柱占用の制限イメージ

（出典：国土交通省 HP）

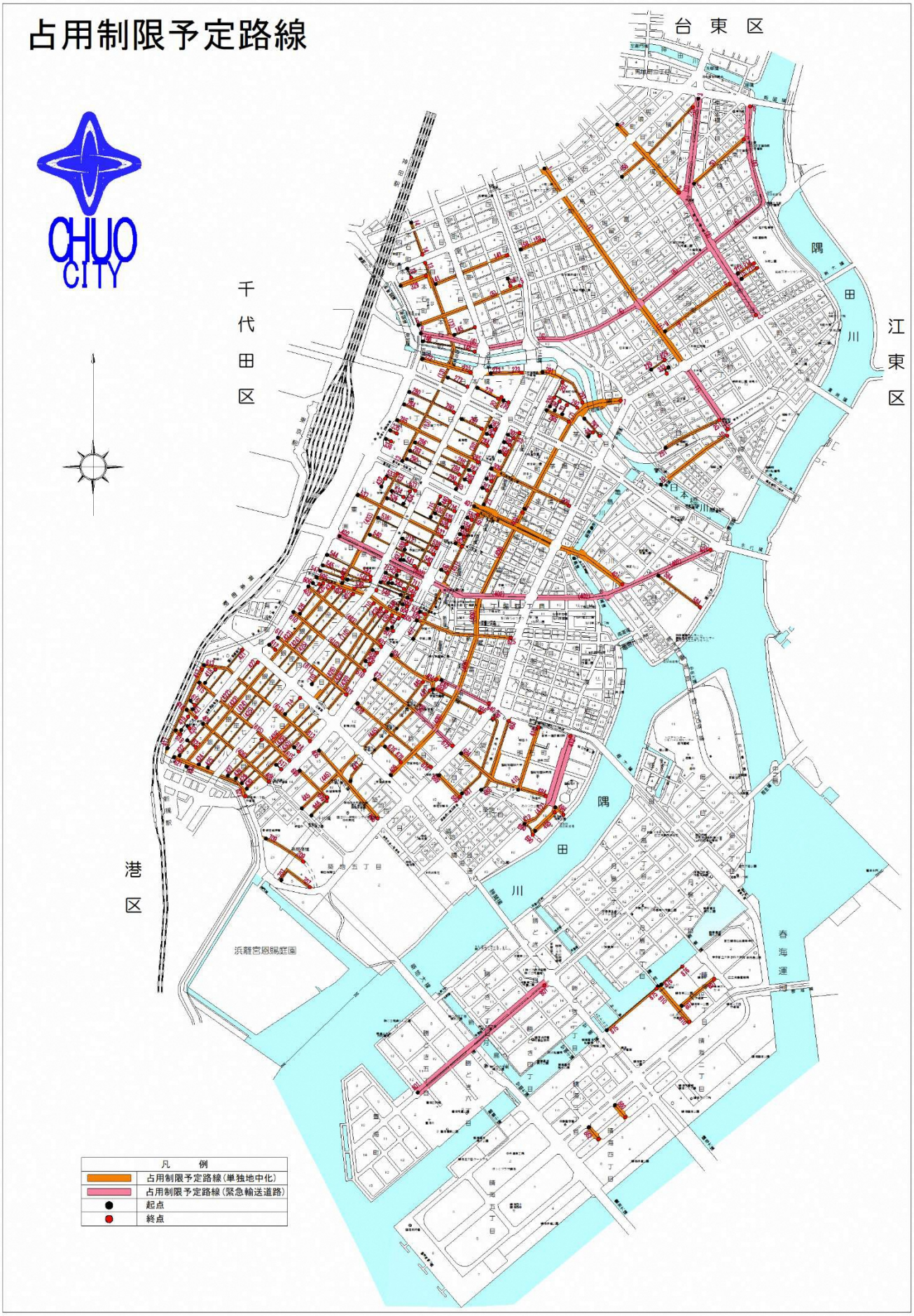


図 6-2　占用制限予定路線図（令和６（2024）年３月）

2 維持管理

(1) 維持管理の必要性

電線共同溝は電柱と架空配線による方式と比較して災害に強い方式ですが、近年、激甚化する自然災害に備え、災害に強い施設を適切に維持していくことが求められています。

また、一般に電線共同溝の耐用年数は 50 年とされています。本区の電線共同溝は比較的新しい施設が多い状況ですが、最も古い施設では耐用年数の半分に近い 24 年が経過しています。今後も電線共同溝の整備を進め施設が増加していくことを踏まえると、計画的な維持管理により施設の健全性を維持していく必要があります。

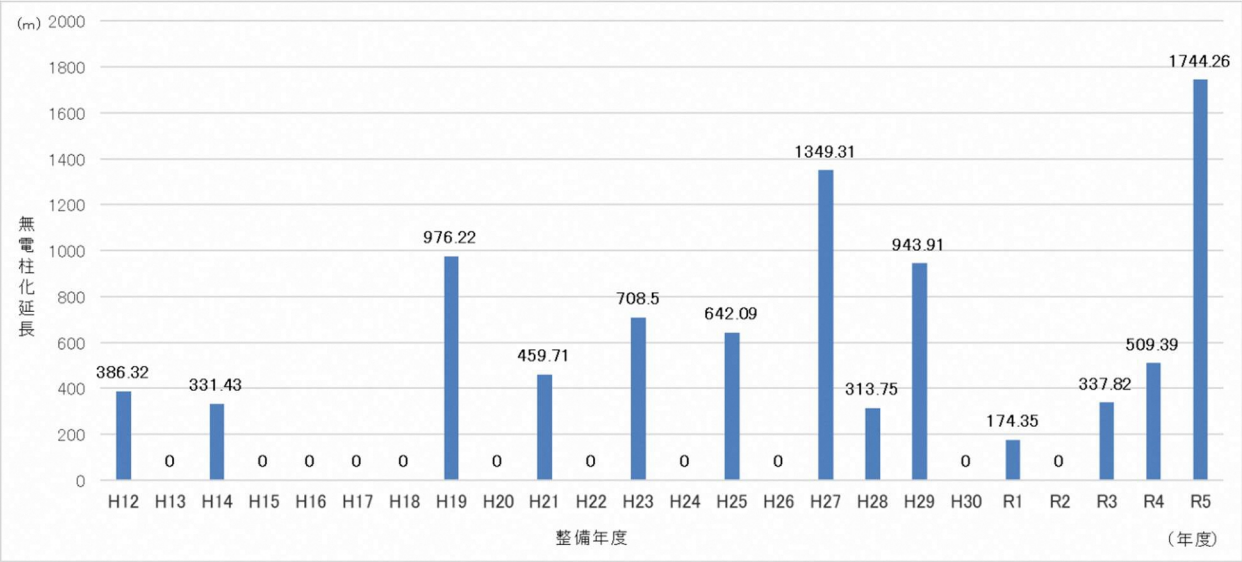


図 6-3　区内電線共同溝の整備年度

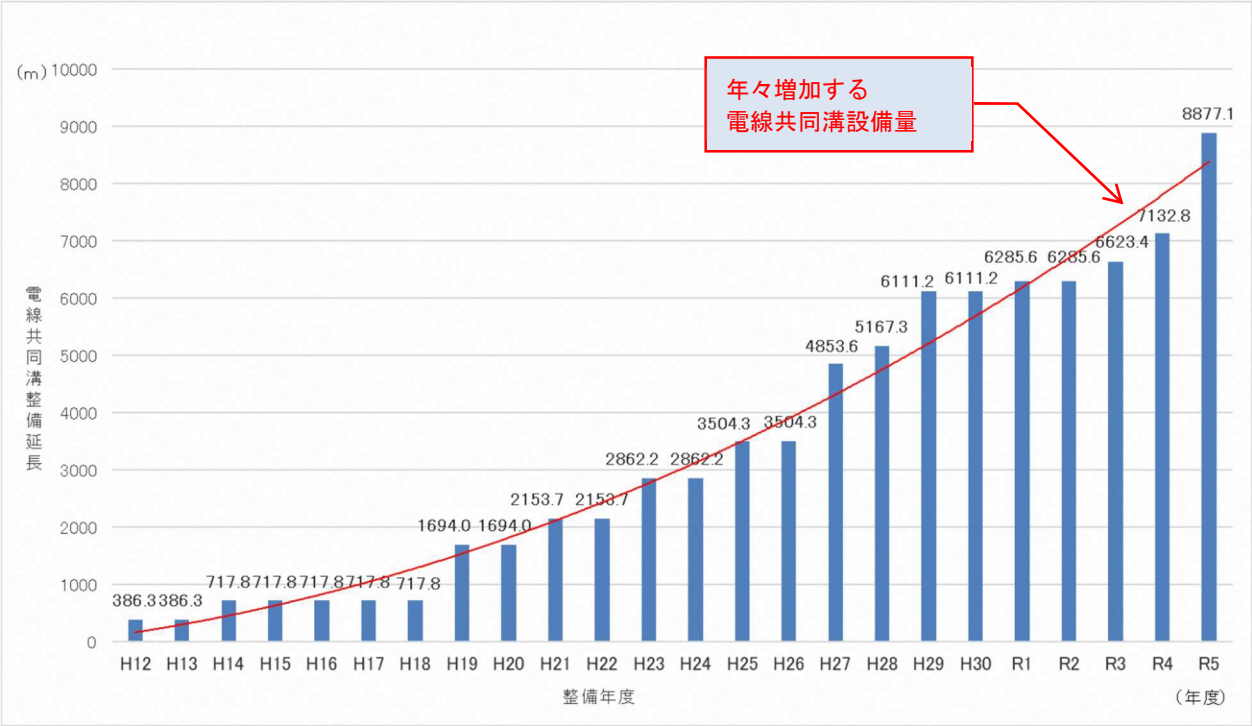


図 6-4　区内電線共同溝の整備延長推移

(2) 維持管理の流れ

電線共同溝の維持管理は、下図のとおり今後計画的に実施していくことを検討します。

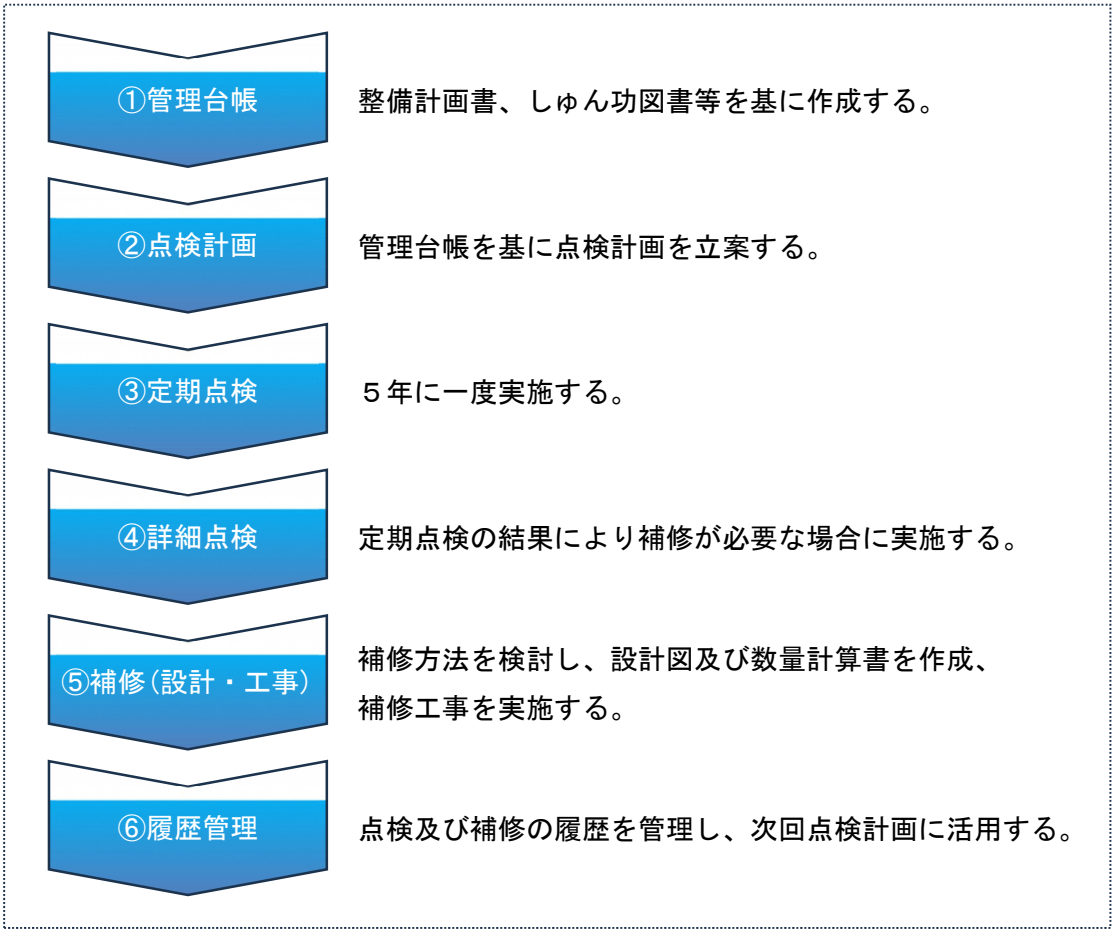


図 6-5　電線共同溝の維持管理の流れ

(3) 主な点検項目

電線共同溝の特殊部において、下記３点を点検項目とします。

点検項目	細目
①　周辺道路	特殊部周辺の道路の変状（陥没・亀裂・沈下・隆起など）
②　蓋	蓋のがたつき、損傷、ロック機能の不具合、腐食の状況、段差等
③　躯体内部	変状（ひび割れ・沈下・浮きなど）、溜り水、管路口からの土砂・水等の流入状況、管路口のひび割れやズレ

※①及び②については現在、定期的に点検を実施しています。また、③については、電線管理者がケーブルの入れ替え等で入溝する際に確認しています。

(4) 整備済路線の特殊部内部の劣化状況

本区で最も整備が早い平成 12（2000）年度施工の電線共同溝施設（特殊部）を調査したところ、補修が必要と判断されるほどの劣化は進んでいませんでした。

路　　線	特別区道中京第 407 号線
施工年度	平成 12（2000）年度
施工箇所	銀座七丁目 14 番先～築地五丁目３番先
調 査 日	令和５年 11 月 15 日
劣化状況	特殊部本体の躯体には損傷はありません。鉄蓋と躯体の間の調整モルタルに微細なヘアークラックがあります。付属金物には錆による劣化は特にありません。鉄蓋の裏側に若干の錆があります。

図 6-6　特別区道中京第 407 号線の整備済の特殊部内部の劣化状況

路　　線	特別区道中月第 801 号線
施工年度	平成 13（2001）年度
施工箇所	勝どき四丁目８番先～勝どき二丁目 10 番先
調 査 日	令和５年 11 月 15 日
劣化状況	特殊部本体の躯体には損傷ありません。付属金物には錆による劣化は特にありません。鉄蓋の裏側に若干の錆があります。

図 6-7　特別区道中月第 801 号線の整備済の特殊部内部の劣化状況

第7章　推進体制の強化と PDCA

1 推進体制の強化

図 7-1　無電柱化に向けた推進体制

(1) 区民の協力

無電柱化事業は、事業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、区民の協力が欠かせません。そのため、事業着手時に地元町会に対し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合意形成を図っていきます。

また、町会等による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

本区は、これまで再開発事業等におけるまちづくり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、地上機器の設置場所の提供などについて協力を要請し、これまで無電柱化が困難とされてきた道路幅員が狭い生活道路等での無電柱化を積極的に推進していきます。

(3) 関係機関との連携

① 国、東京都

計画的に区道の無電柱化を進めるためには、国や東京都との連携が必要不可欠です。引き続き、コスト縮減や工期短縮に向けた財政的・技術的支援を要望するとともに、令和６年度より設置された都・区市町村無電柱化検討会議等の機会を積極的に捉え、一層連携を深めることで無電柱化の面的整備に取り組んでいきます。

② 電線管理者

電線管理者は、地上機器等の設置位置の検討や引込・連系管、電柱撤去等の工事など、設計から工事完了まで電線共同溝の整備において多くの役割を担っています。そのため、電線管理者との協議・調整を継続して行いながら、事業期間の短縮やコスト縮減に向けた取組を進めていきます。

また、道路幅員が狭い生活道路においても面的整備等の整備手法により、電線管理者と地上機器の設置位置を検討するなど、無電柱化の実現に向けた調整を図ります。

2 PDCA

事業の進捗状況を適切に管理するとともに、実施状況や関連する計画の状況を踏まえ、計画期間の中間においても必要に応じ見直しを図りながら本区の無電柱化を進めます。

図 7-2　無電柱化を推進するための PDCA サイクル

中央区無電柱化推進計画 2024

刊行物管理番号
６－０６１

令和６（2024）年 12 月発行
編集・発行：中央区環境土木部道路課
東京都中央区築地一丁目１番１号
03（3546）5426