

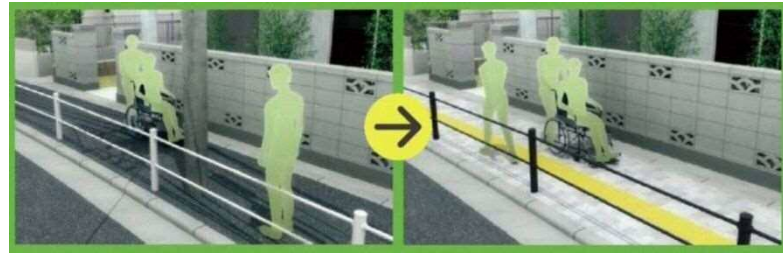
葛飾区無電柱化推進計画【概要版】

1. 計画策定の背景と目的等

道路上に林立する電柱は、歩行者や車いす利用者の通行の妨げになるだけでなく、近年の震災や大型台風時には、倒壊した電柱により道路の通行が阻害され、避難や救助活動の妨げとなっています。また、電柱や張り巡らされた電線により景観が阻害されています。

こうしたことから、安全で快適な歩行空間の確保や道路の防災性の向上、良好な景観形成や観光振興の観点から無電柱化の重要性が改めて認識されています。

【安全で快適な歩行空間の確保】(出典：東京都パンフレット 無電柱化ってなに?)



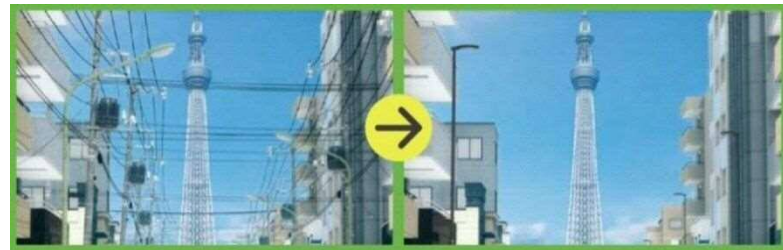
安全

【道路の防災性の向上】 (出典：東京都パンフレット 無電柱化ってなに?)

防災



【良好な景観形成や観光振興】 (出典：東京都パンフレット 無電柱化ってなに?)



景観

2. 葛飾区における無電柱化の現状と課題

(1) これまでの取組み

主に広幅員の都市計画道路の整備にあわせて電線共同溝方式（一般方式^{※1}）により無電柱化を進め、これまでに約12kmの整備を実施

※1 道路区域内に電力施設（地上機器）を設置する方式
地上機器とは、電力の変圧器などを収容するボックス

葛飾区の無電柱化率

①区道延長 ^{※2}	②無電柱化済み区道延長 ^{※3}	無電柱化率 (②/①×100)
685 km	14.2 km	2%

※2 区道延長の出典は平成30年度特別区土木現況調査

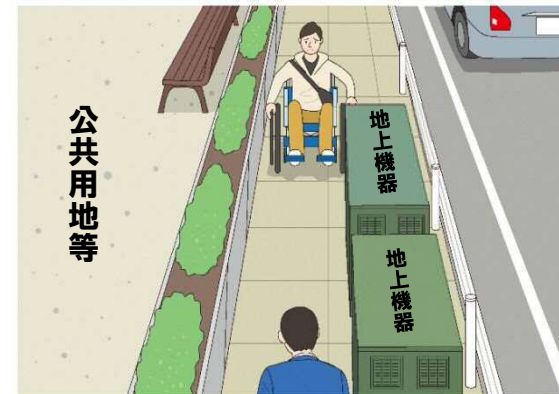
※3 電柱の抜柱が完了している区道の延長（国道、都道、私道は含まない。電線管理者が単独で整備した道路等は含む）

(2) 無電柱化の課題

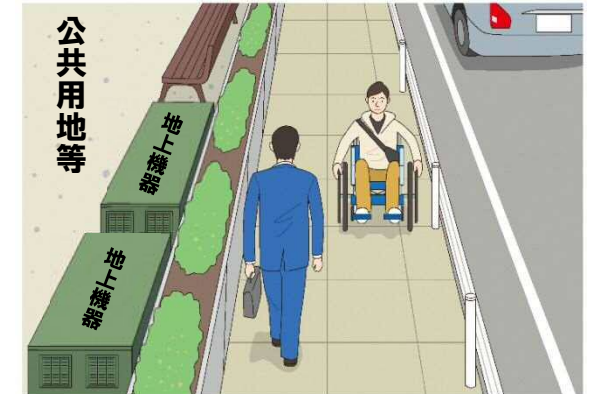
区道の多くが、歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路であるため、無電柱化に必要な地上機器の設置場所を道路区域内に確保することが困難な状況

道路区域外である沿道の公共用地等（公園、学校など）の活用に向けた取組みが必要

電線共同溝（一般方式）で整備したイメージ



電線共同溝（道路区域外活用方式）で整備したイメージ



3. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

(1) 葛飾区が目指す無電柱化の整備効果（目的）

【安全】誰もが安全で快適に移動できる思いやり環境の形成

【防災】不測の大地震が発生しても、被害を最小限に食い止めることができるまちづくり

【景観】地域資源のまとまりに応じた葛飾らしい個性と魅力ある景観の形成

(2) 葛飾区における無電柱化の推進に向けた基本的な考え方

①整備効果の高い優先整備路線の選定による効果的な整備の推進

無電柱化の整備効果【安全・防災・景観】に基づく評価や、沿道の公共用地等の活用可能性を踏まえ優先整備路線を選定し、電線共同溝方式（道路区域外活用方式）を基本に検討

②無電柱化チャレンジ支援事業制度をはじめとした補助制度の有効活用による財源確保

東京都の無電柱化チャレンジ支援事業制度などの財政支援を活用し、設計・工事などに必要な財源確保を図る

③電線管理者との協働や多様な無電柱化手法による整備促進とコスト縮減・工期短縮

国や東京都で検討が進められている低コスト手法（浅層埋設など）の活用を積極的に検討

国の動向『無電柱化の推進に関する法律』平成28年12月施行

○都道府県・区市町村の無電柱化推進計画の策定・公表（努力義務）

東京都の動向『東京都無電柱化推進条例』平成29年9月施行、『東京都無電柱化計画』平成30年(2018年)3月策定

東京都無電柱化計画

区市町村道における無電柱化を一層推進するため、区市町村への財政支援と技術支援への取組みを示した『無電柱化チャレンジ支援事業制度』を創設

無電柱化チャレンジ支援事業の対象路線 歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない区間がある路線

技術支援への取組み

- 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
- 民地や公共用地を活用した地上機器設置箇所の検討

『葛飾区無電柱化推進計画』令和元年(2019年)6月策定

目的

『無電柱化チャレンジ支援事業制度』を活用して、歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路の無電柱化や、都市計画道路事業・再開発事業等にあわせた無電柱化を計画的に推進

計画期間

令和元年度(2019年度)から令和10年度(2028年度)の10年間

葛飾区無電柱化推進計画【概要版】

4. 今後10年間で優先的に整備する路線

(1) 今後10年間で優先的に整備する路線

① 現道で無電柱化する路線【優先整備路線・チャレンジ路線】

歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路を対象に無電柱化を推進するため、高い整備効果が期待される路線を優先整備路線に位置づけ、そのうち、今後の区内の面的な無電柱化の推進に資する路線をチャレンジ路線に位置付けました。

チャレンジ路線（歩道幅員2.5m未満）
【綾南小学校 西側道路】



チャレンジ路線（歩道なし）
【道上小学校 北側道路】

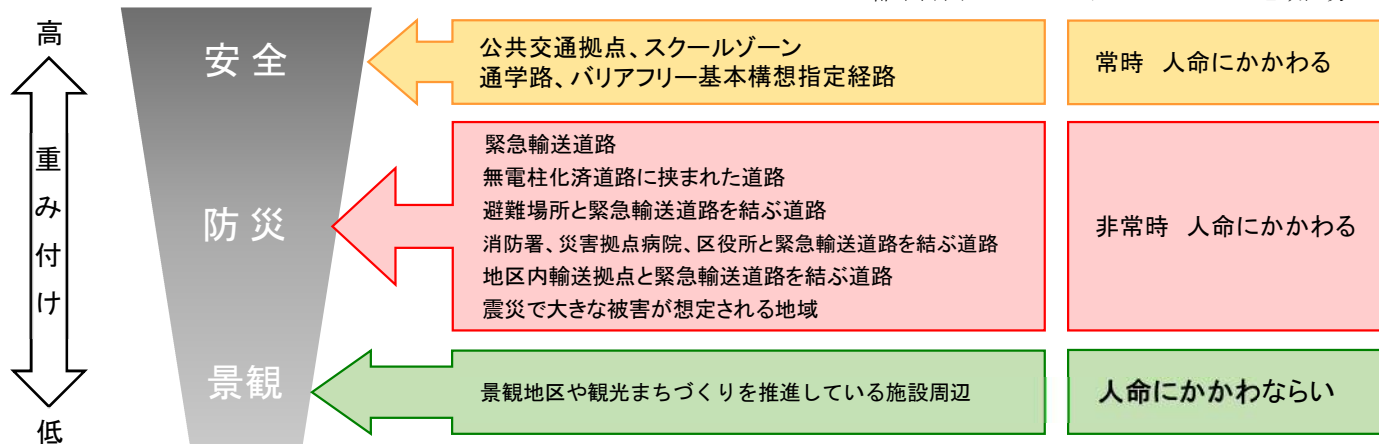


《優先整備路線・チャレンジ路線の選定フロー》



※4 優先整備候補路線の抽出において設定した評価指標

※5 都市計画マスタープラン上の7つの地域区分



② 都市計画道路事業、市街地再開発事業にあわせて無電柱化する路線

都市計画道路事業や再開発事業が実施される際には、電線管理者と協議し、道路整備と合わせた地中化整備が実施されるよう、施工時期等の調整を適切に行い、それぞれの事業にあわせて無電柱化を実施します。

③ その他

まちづくりにあわせて計画路線や、既に無電柱化が計画されている歩道幅員が2.5m以上の現道は、それぞれの事業や計画にあわせて整備を推進します。

(2) 計画期間内のスケジュール・目標

① スケジュール



② 目標

現道 (歩道幅員2.5m未満、歩道がない)	チャレンジ路線2路線の無電柱化の整備完了※6 【約0.5km】 優先整備路線5路線の無電柱化の事業着手※7 【約1.6km】
都市計画道路など	都市計画道路事業などの無電柱化の整備完了※6 【約2.8km】

※6 整備完了：電柱の抜柱完了までを指す ※7 事業着手：電線共同溝整備すべき路線として道路管理者が指定することを指す

5. 無電柱化の推進に向けて今後検討が必要な施策等

- 多様な整備手法の活用による無電柱化の更なる推進
- 道路上の電柱の設置抑制、撤去
- 地上機器の有効活用
- 工事発注方式の検討
- 無電柱化に伴う課題と対応

地上機器の有効活用の事例



(実証実験：デジタルサイネージ)

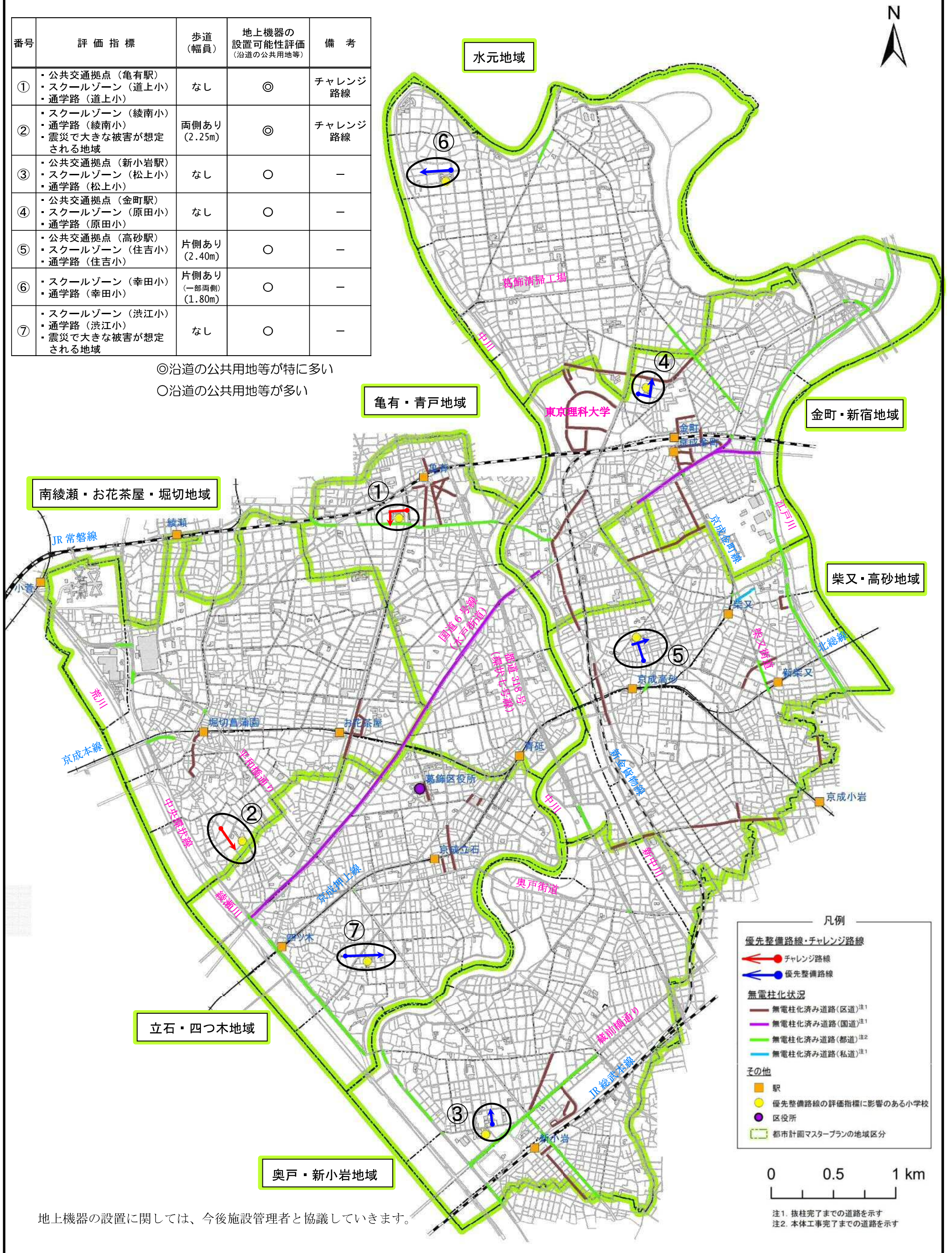


(地上機器ラッピングの事例)

優先整備路線・チャレンジ路線位置図

番号	評価指標	歩道 (幅員)	地上機器の 設置可能性評価 (沿道の公共用地等)	備考
①	・公共交通拠点 (亀有駅) ・スクールゾーン (道上小) ・通学路 (道上小)	なし	◎	チャレンジ 路線
②	・スクールゾーン (綾南小) ・通学路 (綾南小) ・震災で大きな被害が想定 される地域	両側あり (2.25m)	◎	チャレンジ 路線
③	・公共交通拠点 (新小岩駅) ・スクールゾーン (松上小) ・通学路 (松上小)	なし	○	-
④	・公共交通拠点 (金町駅) ・スクールゾーン (原田小) ・通学路 (原田小)	なし	○	-
⑤	・公共交通拠点 (高砂駅) ・スクールゾーン (住吉小) ・通学路 (住吉小)	片側あり (2.40m)	○	-
⑥	・スクールゾーン (幸田小) ・通学路 (幸田小)	片側あり (一部両側) (1.80m)	○	-
⑦	・スクールゾーン (渋江小) ・通学路 (渋江小) ・震災で大きな被害が想定 される地域	なし	○	-

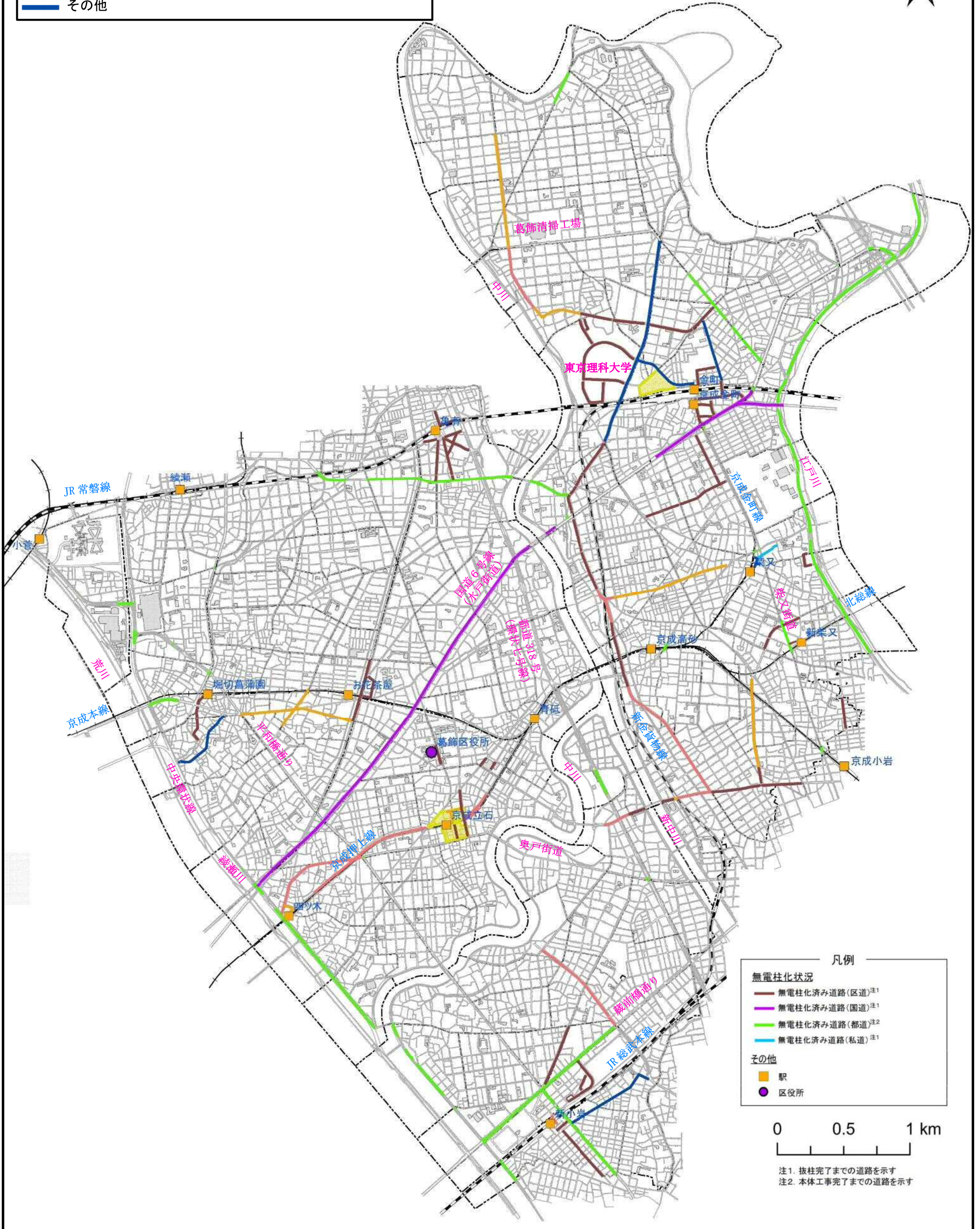
◎沿道の公共用地等が多い
○沿道の公共用地等が多い



地上機器の設置に関しては、今後施設管理者と協議していきます。

都市計画道路事業、市街地再開発事業にあわせて無電柱化する路線、その他位置図

- 都市計画道路(事業中)
- 都市計画道路(令和7年度(2025年度)までに優先的に整備)
- 市街地再開発事業区域(予定区域含む)
- その他



- 凡例
- 無電柱化状況
- 無電柱化済み道路(区道)^{注1}
 - 無電柱化済み道路(国道)^{注1}
 - 無電柱化済み道路(都道)^{注2}
 - 無電柱化済み道路(私道)^{注1}
- その他
- 駅
 - 区役所

0 0.5 1 km

注1. 抜柱完了までの道路を示す
注2. 本体工事完了までの道路を示す