

葛飾区無電柱化推進計画

令和元年（2019年）6月

葛飾区

目次

はじめに.....	p. 1
第1章 計画の目的と位置付け等.....	p. 2
1-1 計画策定の背景	p. 2
1-2 計画の目的	p. 2
1-3 計画の位置付け	p. 3
1-4 計画の期間	p. 4
第2章 無電柱化の整備手法と課題.....	p. 8
2-1 無電柱化の整備手法	p. 8
2-2 電線共同溝方式（一般方式）	p. 9
2-3 無電柱化（電線共同溝方式（一般方式））の課題	p. 10
2-4 電線共同溝方式（道路区域外活用方式）	p. 13
2-5 電線共同溝方式（ソフト地中化方式）	p. 14
第3章 葛飾区における無電柱化の現状と課題.....	p.15
3-1 これまでの取組み	p. 15
3-2 葛飾区の無電柱化の現状と課題	p. 16
第4章 無電柱化の推進に関する基本的な方針	p.20
4-1 葛飾区が目指す無電柱化の整備効果（目的）	p. 20
4-2 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	p. 21

第5章	今後10年間で優先的に整備する路線	p.24
5-1	今後10年間で優先的に整備する路線	p. 24
5-2	計画期間内のスケジュール・目標	p. 39

第6章	無電柱化の推進に向けて今後検討が必要な施策等	p.40
6-1	多様な整備手法の活用による無電柱化のさらなる推進	p. 40
6-2	道路上の電柱の設置抑制、撤去	p. 41
6-3	地上機器の有効活用	p. 42
6-4	工事発注方式の検討	p. 42
6-5	無電柱化に伴う課題と対応	p. 43

巻末資料

はじめに

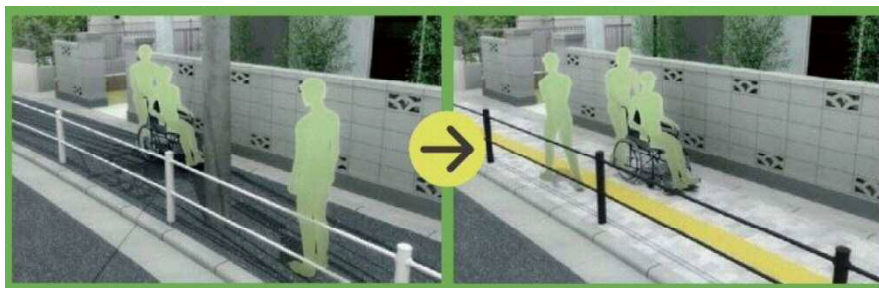
戦後、急速な近代化や戦災復興に伴う電気需要に対応するため、電気の速やかな供給が可能な電柱と電線を用いた整備が行われてきました。そして、街中には多くの電柱が建てられ電線が張り巡らされました。その結果、道路上に林立する電柱は、歩行者や車いす利用者の通行の妨げになるだけでなく、近年の震災や大型台風時には、倒壊した電柱により道路の通行が阻害され、避難や救助活動の妨げとなっています。また、電柱や張り巡らされた電線により景観が阻害されています。^{※1}

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^{※2}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】

電柱による歩行空間の妨げ

電柱撤去による歩行空間の確保

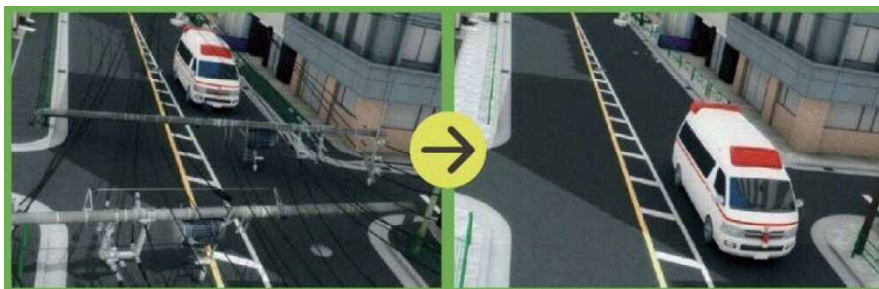


(出典：東京都パンフレット 無電柱化ってなに?)

【道路の防災性の向上】

電柱倒壊による道路の寸断

災害時における交通機能の確保



(出典：東京都パンフレット 無電柱化ってなに?)

【良好な景観形成や観光振興】

電線による眺望の妨げ

電線の無い良好な景観形成



(出典：東京都パンフレット 無電柱化ってなに?)

※1 無電柱化の現状と必要性について …巻末資料1 (P. 45~P. 48) 参照

※2 無電柱化 …電線類の地中化などの方法により、道路上の電柱や電線を撤去すること

第1章 計画の目的と位置付け等

1-1 計画策定の背景

本区の無電柱化は、主に都市計画道路^{※3}の整備にあわせて推進してきたところですが、区内の道路の多くを占める歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路については、地上機器と呼ばれる電力施設の設置スペースが確保できないなどの課題があり、整備が進んでいない状況です。

一方、平成28年12月「無電柱化の推進に関する法律^{※4}」の制定により、都道府県・区市町村において無電柱化推進計画の策定が努力義務化されるとともに、平成30年(2018年)4月には国が「無電柱化推進計画^{※5}」を策定しました。

また、東京都では平成29年4月に「無電柱化チャレンジ支援事業制度^{※6}」を創設して区市町村道の無電柱化の推進を図るとともに、平成29年9月に「東京都無電柱化推進条例^{※7}」を施行し、平成30年(2018年)3月には「東京都無電柱化計画^{※8}」を策定しました。さらに、平成31年(2019年)3月には令和2年度(2020年度)までに無電柱化を進める道路などを示した「東京都無電柱化推進計画(改定)」^{※9}を策定しました。

このような背景を踏まえ、本区の無電柱化を計画的に推進するため、「葛飾区無電柱化推進計画」を策定します。

1-2 計画の目的

葛飾区無電柱化推進計画では、「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、市街地再開発事業等にあわせた無電柱化を計画的に推進することを目的として、無電柱化の推進に関する基本的な方針とそれに基づき今後10年間で優先的に整備する路線、無電柱化の推進に向けた施策等を定めます。

※3 都市計画道路 …都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることを目的として、都市計画に定められた道路。

※4 無電柱化の推進に関する法律

【無電柱化の推進に関する責務】

第3条 国 : 無電柱化に関する施策を策定・実施

第4条 地方公共団体 : 地域の状況に応じた施策を策定・実施

第5条 事業者 : 道路上の電柱・電線の設置抑制・撤去、技術開発

第6条 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】(第7条)

無電柱化推進計画の策定・公表

【都道府県・区市町村無電柱化推進計画】(第8条)

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)

※5 無電柱化推進計画 …P. 5 参照

※6 無電柱化チャレンジ支援事業制度 …P. 7 参照

※7 東京都無電柱化推進条例

【基本理念】(第3条)

都民の理解と関心を深めつつ、都、区市町村及び関係事業者の連携並びに都民の協力のもとに、無電柱化を推進

【無電柱化の推進に関する責務】

第4条 都 : 無電柱化に関する施策を策定・実施

第5条 関係事業者 : 道路上の電柱・電線の設置抑制・撤去、技術開発

第6条 都民 : 無電柱化の重要性について理解と関心を深め、無電柱化の推進に関する施策に協力(努力義務)

※8 東京都無電柱化計画 …P. 6 参照

※9 「東京都無電柱化推進計画(改定)」(素案)より …巻末資料5(P.59) 参照

1-3 計画の位置付け

本計画は、「無電柱化の推進に関する法律」の第8条第2項に規定する「無電柱化推進計画」です。

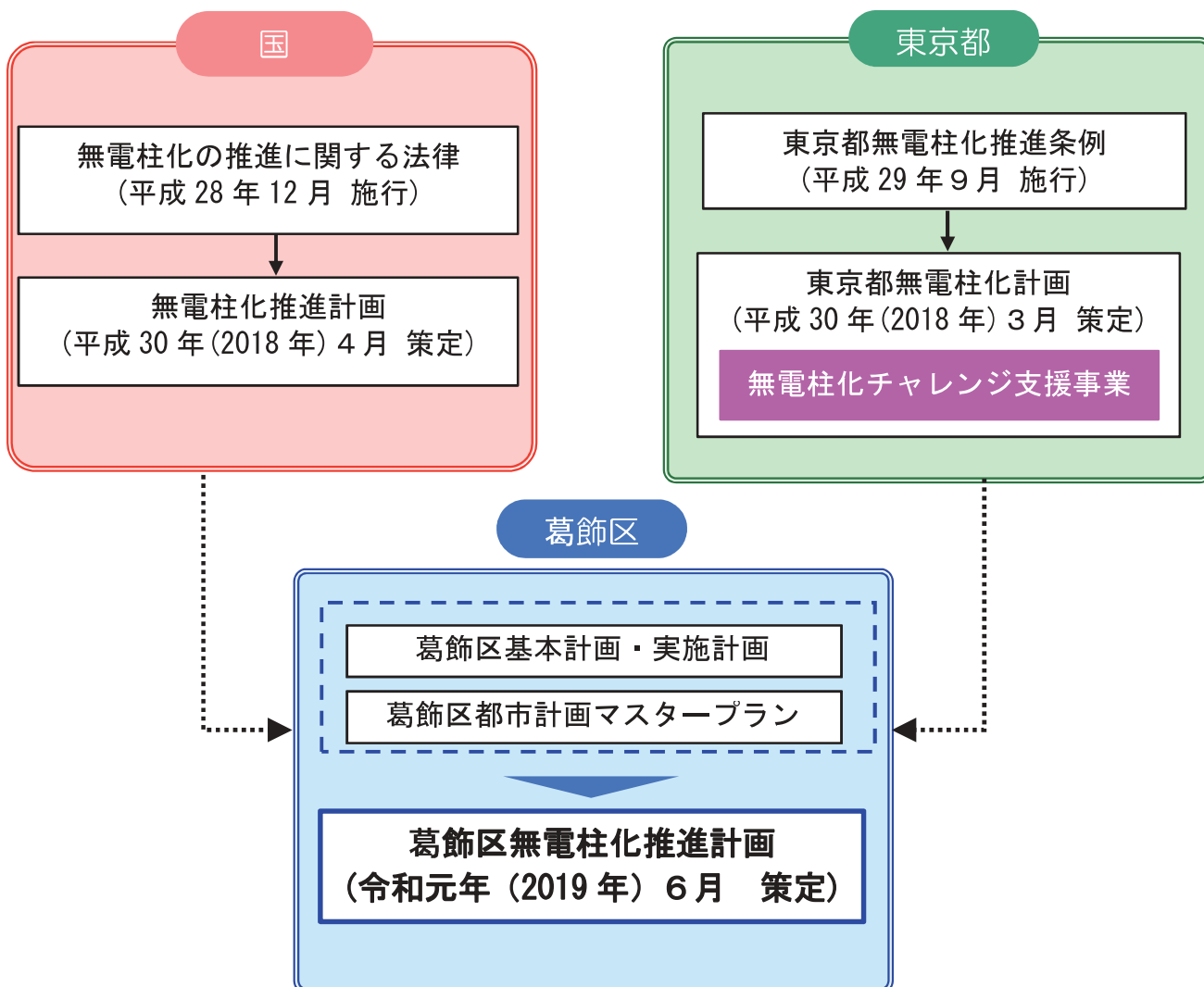


図 1.1 葛飾区無電柱化推進計画の位置づけ

1-4 計画の期間

葛飾区無電柱化推進計画の期間は、令和元年度（2019年度）から令和10年度（2028年度）の10年間とします。

なお、本計画を確実に推進するため、事業の進捗管理を実施するとともに、国や都の動向、新技術の開発状況などを踏まえ、適宜見直すものとし、PDCAサイクル^{※10}による適切な推進を行います。

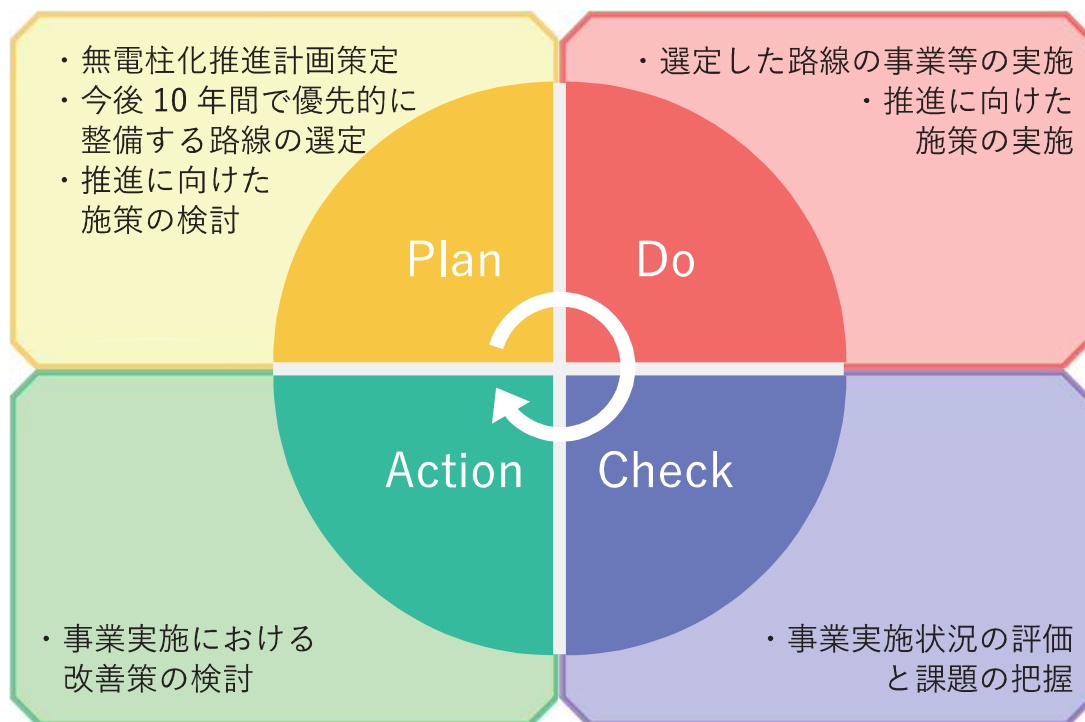


図 1.2 PDCA サイクルイメージ図

※10 PDCA サイクル …事業活動における管理業務を継続的に改善していく手法。

表 1.2 東京都無電柱化計画の概要


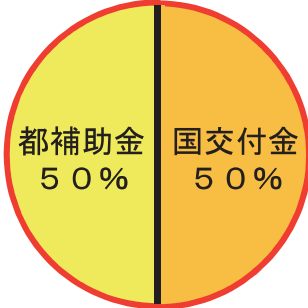
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ○都市防災機能の強化 環状七号線の内側エリアかつ、第一次緊急輸送道路及び区市町村の庁舎や災害拠点病院など、災害時や災害復旧の拠点となる施設等を結ぶ路線を重点的に整備する。 ○安全で快適な歩行空間の確保 優先的に整備する道路の無電柱化を進め、道幅の狭い道路での整備手法を検討。 ○良好な都市景観の創出 主要駅や観光地周辺等の整備を進め、自然豊かな山間部・島しょ部の整備を検討。 ○面的な無電柱化に向けた取組み 「無電柱化チャレンジ支援事業制度」等の活用によるモデル路線の実施事例を基に実施個所の拡大を図る。また、立地特性や周辺のまちづくりと連動した無電柱化が図れるよう制度を見直す。 ○コスト縮減（技術開発の推進） これまで以上に関係事業者と連携し、コスト縮減を図る。 ○都民理解の促進 無電柱化事業の意識や効果を、広報・啓発活動を通じて積極的に発信する。
計画期間	10 か年（平成 30 年度(2018 年度)～令和 9 年度(2027 年度)）
無電柱化の推進に関する目標	<ul style="list-style-type: none"> ○都市防災機能の強化 環状七号線の内側エリアの整備対象箇所全ての路線（歩道幅員 2.5 m以上の都道）で無電柱化事業に着手。また、緊急輸送道路での整備により防災性が向上。 ○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。 ○良好な都市景観の創出 山間部・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。 ○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かつ積極的に事業を推進。 民間事業者等による取組みがこれまで以上に展開。 ○コスト縮減（技術開発の推進） 整備コストを 1 / 3 カットを目指す。 ○都民理解の促進 無電柱化による防災性向上などの効果が浸透し、無電柱化の重要性について理解と関心を深める。
無電柱化の推進に関し講ずべき施策	<ul style="list-style-type: none"> (1) 区市町村との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・ 区市町村道での取組みと支援 ・ 地上機器の設置場所に関する課題と対応 ・ 無電柱化チャレンジ支援事業制度 (2) まちづくりにおける無電柱化の面的展開 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市再生特別地区の活用 ・ 都市開発諸制度の活用 ・ 市街地整備の機会を捉えた無電柱化・都営住宅建替え事業にあわせた無電柱化 ・ 木造住宅密集地域における防災生活道路を軸とした無電柱化の取組み (3) 技術開発の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 多様な整備手法、低コスト手法の開発 ・ 機器のコンパクト化、低コスト化等技術開発の促進 (4) 電柱を増やさない取組み (5) 臨港道路等の無電柱化の推進

無電柱化チャレンジ支援事業制度

「東京都無電柱化計画」では、区市町村道における無電柱化を一層推進するため、『無電柱化チャレンジ支援事業制度』による区市町村への財政支援と技術支援への取組みが示されています。

財政支援については下図のとおりであり、技術支援については無電柱化チャレンジ路線の事業化検討を行う際に、区市町村が設置する技術検討会に都の職員が参加し、技術的な支援を行うものとしています。

表 1.3 無電柱化チャレンジ支援事業制度の概要

概要	<p>チャレンジ路線は、以下のいずれかの要件に該当する路線。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 原則、歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない区間があるなど、道路上に地上機器を設置することが困難な路線 ○ 現道で無電柱化事業の整備実績がない区市町村の路線 <p>・路線の検討に当たり、以下の要件を満たすこと 技術検討会の設置、公共用地等への地上機器設置の検討、低コスト手法等の技術検討。</p>
補助率 ^{※11}	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>都補助金 100%</p> <p>推進計画策定費・測量調査費</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>都補助金 50% 国交付金 50%</p> <p>移設補償費・工事費</p> </div> </div>
補助期間	<p>平成30年度(2018年度)までに「推進計画の策定」、又は「チャレンジ路線の検討」のうちいずれかの事業に着手し、事業認定^{※12}を受けた場合⇒事業完了まで</p>

(出典:東京都無電柱化計画 平成30年(2018年)3月P.23 無電柱化チャレンジ支援事業を基に作成)

事業項目	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度~)
推進計画等の策定 (基礎調査、推進計画策定)	●----->				
チャレンジ路線の検討 (基礎調査、予備設計)		●----->			
チャレンジ事業 (詳細設計、支障移設、本体構築、引込連系管工事)				—————>	

図 1.3 本区における無電柱化チャレンジ支援事業の予定スケジュール

^{※11} 補助率 …補助率は平成30年度(2018年度)時点の交付率を基に記載
^{※12} 事業認定 …区市町村が実施した技術検討結果等を、都が認定すること

第2章 無電柱化の整備手法と課題

2-1 無電柱化の整備手法

無電柱化の整備手法は、『電線類地中化』と『電線類地中化以外』に分けられ、道路条件や沿道条件により様々な方式があります。

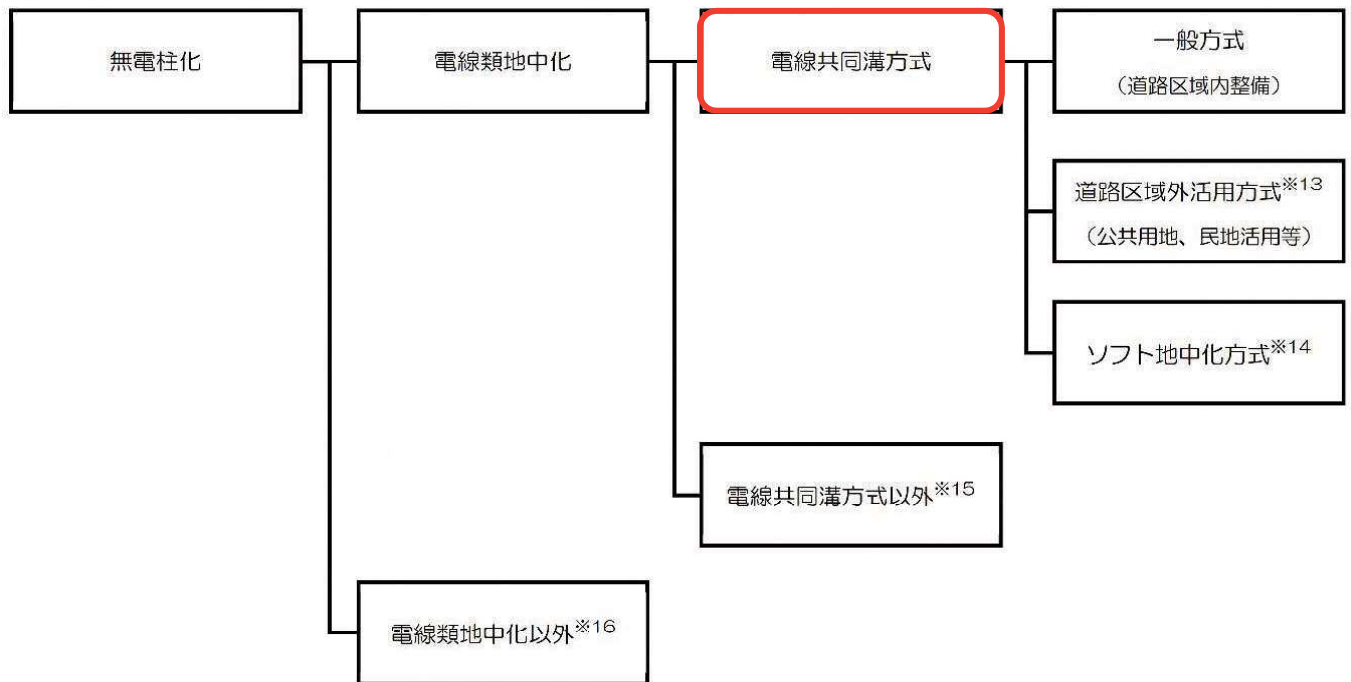


図 2.1 無電柱化の整備手法

電線共同溝方式については、法により手続きが明確化されており、国や都の補助制度が設けられていることから、本区をはじめ都内の多くの区市町村で採用されている手法です。このうち、一般方式が広幅員道路の無電柱化において最も多く採用されてきました。

しかしながら、区内の道路の多くを占める歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路の無電柱化推進にあたっては、道路及び沿道の状況に応じて道路区域外活用方式やソフト地中化方式などの検討が不可欠となります。

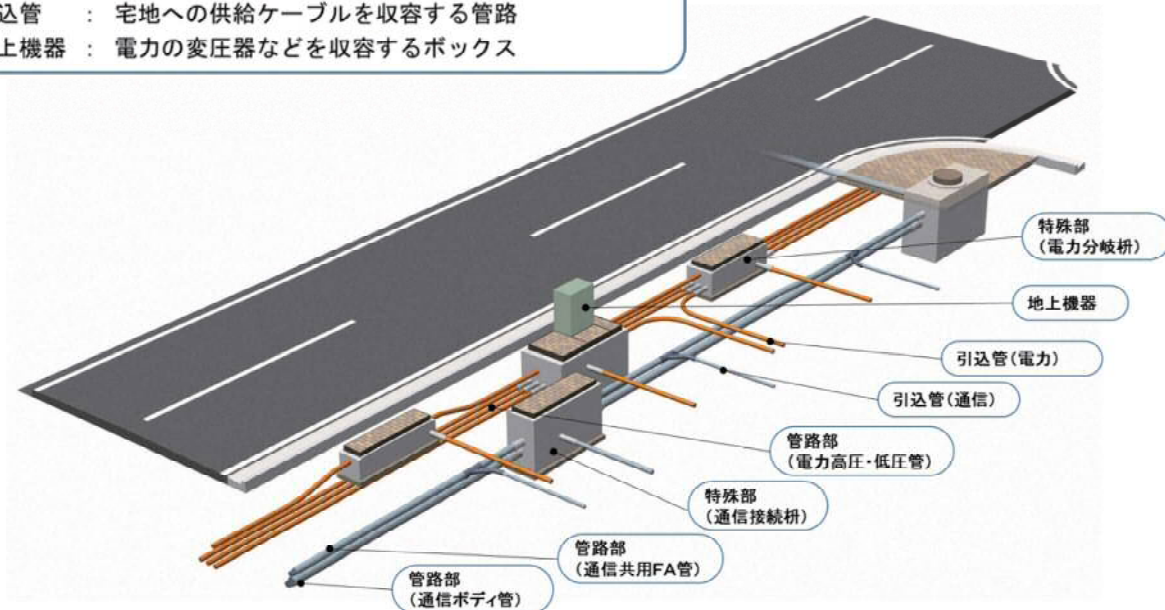
- | | |
|---------------|-------------------|
| ※13 道路区域外活用方式 | …P. 13 参照 |
| ※14 ソフト地中化方式 | …P. 14 参照 |
| ※15 電線共同溝方式以外 | …巻末資料2 (P. 49) 参照 |
| ※16 電線類地中化以外 | …巻末資料2 (P. 50) 参照 |

2-2 電線共同溝方式（一般方式）

近年、最も多く採用されている整備手法で、「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^{※17}が電線共同溝を整備し、電線管理者^{※18}が電線、地上機器などを整備します。

一般方式の整備にあたっては、歩行者や車いすの通行に最低限必要となる幅員2mに加えて地上機器の幅0.45mが必要となるため、幅員2.5m以上の歩道幅員を確保する必要があります。

- 管路部 : 電力や通信用のケーブルを収容する管路
- 特殊部 : 宅地への供給ケーブルを接続したり分岐させる箇所
- 引込管 : 宅地への供給ケーブルを収容する管路
- 地上機器 : 電力の変圧器などを収容するボックス



(出典：東京都無電柱化計画 平成30年(2018年)3月P.9 2.無電柱化を推進するための方針と目標)

図 2.2 電線共同溝方式（一般方式）



図 2.3 本区における整備事例

※17 道路管理者 …道路法第3章第1節に規定された道路を管理する主体。 国道は国土交通省、県道は都道府県土木事務所、市区町村道は市区町村、私道は土地所有者を指す。

※18 電線管理者 …電気事業者や通信事業者など、地上及び地中にある電線を管理する者。

2-3 無電柱化（電線共同溝方式（一般方式））の課題

（1）長期にわたる整備期間

電線共同溝方式（一般方式）の整備においては、道路延長約400mの無電柱化を実施するためには約7年間かかるとされています。（東京都調べ）

区市町村道などの歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路では、支障となる埋設物の移設や地上機器の設置に関する調整等に時間を要するため、整備完了までにはさらに長い期間がかかることが想定されます。



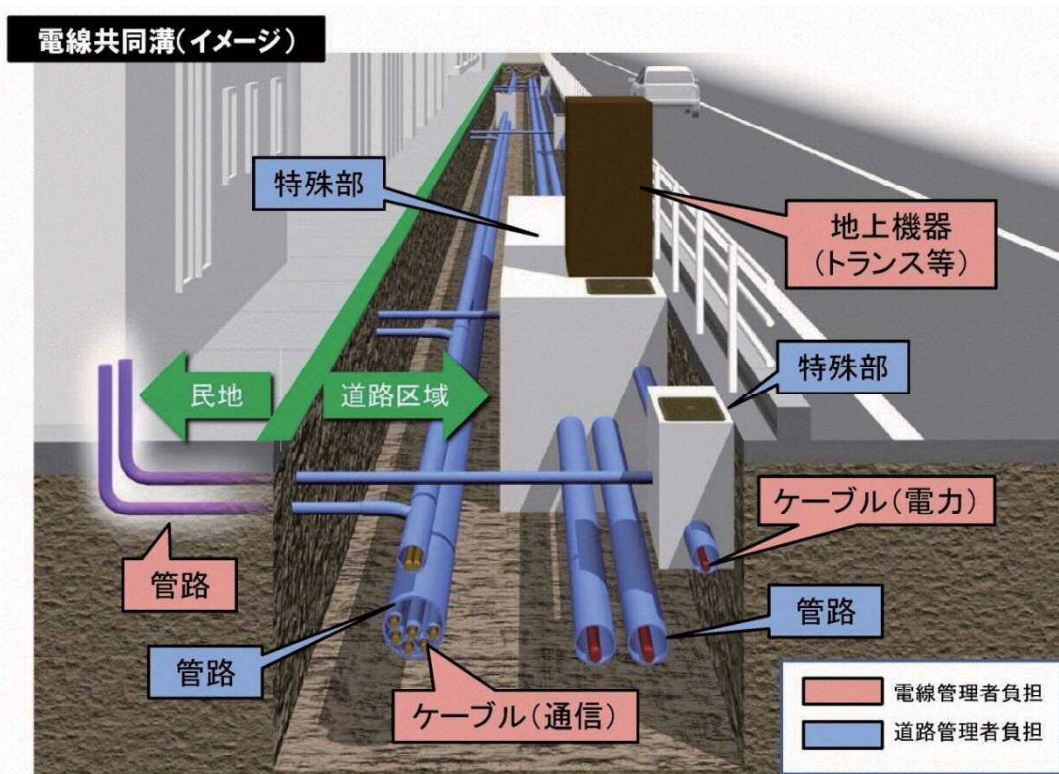
（出典：東京都パンフレット「東京の無電柱化」無電柱化までの流れ）

図 2.4 電線共同溝方式（一般方式）における事業の流れ

(2) 多額な整備費用

電線共同溝方式(一般方式)による整備には、施設延長1kmあたり約5.3億円の費用を要するとされており、そのうち道路管理者負担が約3.5億円とされています。区市町村道のような歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路では、すでに道路に埋設している管路が支障となり特殊部や管路の埋設が困難である場合が多く、整備費用が更にかかることが想定されるため、一層の低コスト化が求められています。

このため、平成26年度より国において低コスト化に向けた技術的検証が行われ、平成28年には、埋設深さの基準の緩和や、電力線と通信線の離隔距離に関する基準の緩和が行われました。これにより、「浅層埋設」や「小型ボックス活用埋設」などの新しい整備手法(低コスト手法^{※19})の検討が進められ、一部の地域で適用され始めています。



(出典：国土交通省 HP 無電柱化の推進 電線共同溝の費用負担)

電線共同溝施設
延長1kmあたりの費用負担内訳



(国土交通省 HP 第1回無電柱化推進のあり方検討委員会 資料3無電柱化の現状 P.8 を参考に作成)

図 2.5 電線共同溝方式(一般方式)における整備費用

※19 低コスト手法

…P.23 参照

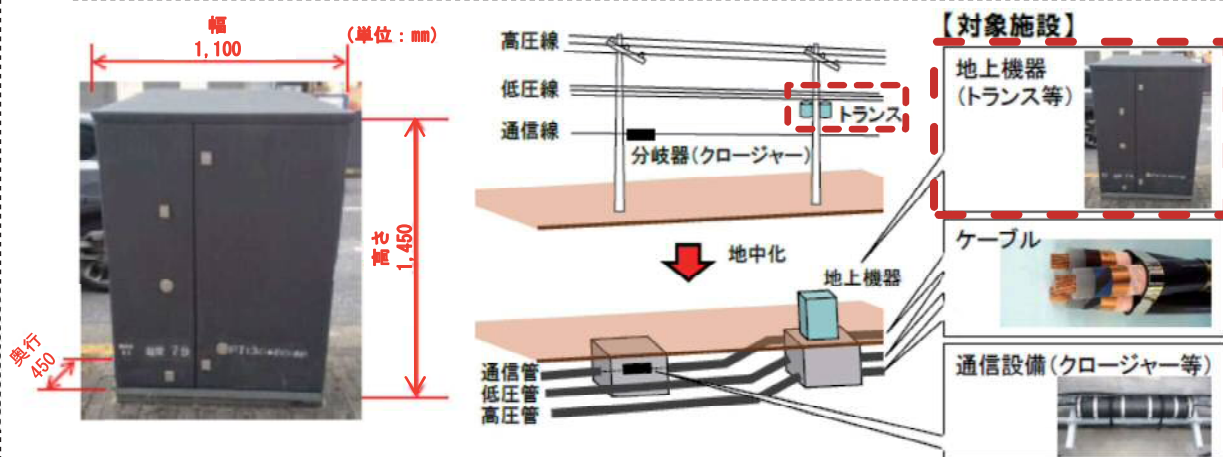
(3) 地上機器設置スペースの確保

電線共同溝方式（一般方式）の整備には、地上機器の設置が不可欠となりますが、区市町村道のように歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路においては、道路区域内に地上機器の設置場所を確保することが困難となっています。

そのため、学校・公園等の公共用地や民地の空きスペースを利用するなど、地上機器の設置場所の検討が必要となっています。

【電線共同溝方式による無電柱化において必要となる地上機器】

地上機器：高圧配線の分岐や切替、又は高圧電気を一般家庭用に変換する機器



(出典：国土交通省 HP 無電柱化の推進 無電柱化推進のための新たな取り組み)

電柱に添架するトランス等は、電線等の地中化に伴い、地上機器として地上に設置する必要があり、数十メートルごとに地上機器の設置が必要となります。

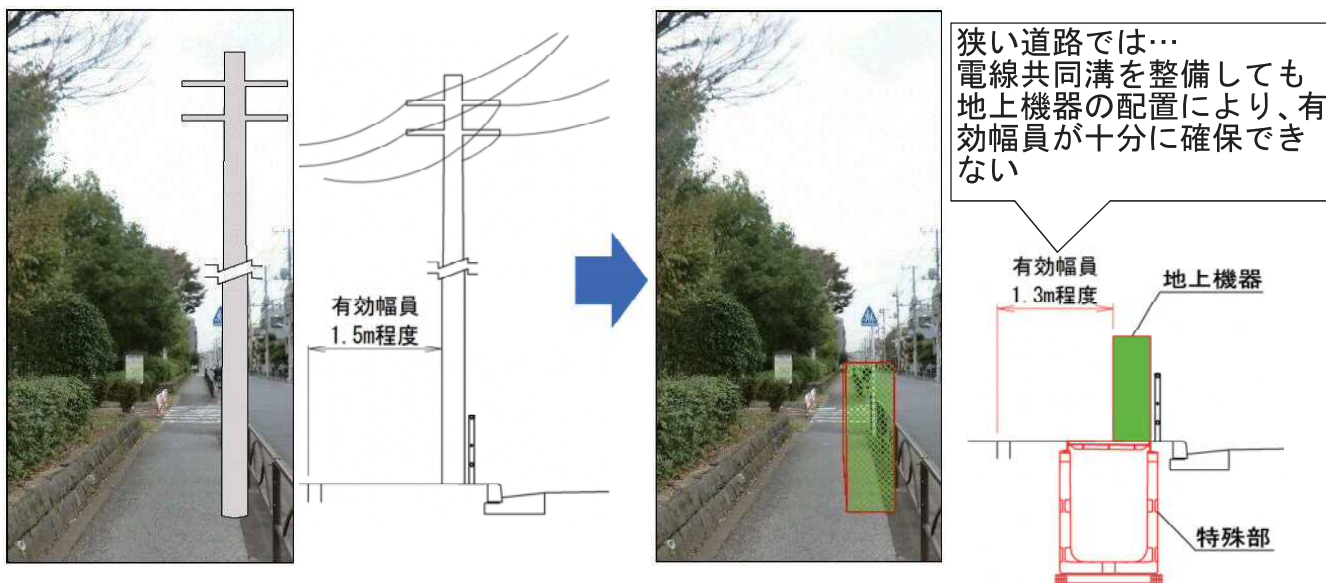


図 2.6 歩道が狭い道路における地上機器設置の課題イメージ

2-4 電線共同溝方式（道路区域外活用方式）

区市町村道の多くを占める歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路において、地上機器設置スペースの確保が大きな課題です。

そのため、道路区域外の公共用地や民地を借用もしくは買収することで地上機器の設置場所を確保して、電線共同溝の整備を行う手法が新たに取組まれています。



図 2.7 道路区域外活用方式の整備事例（板橋三丁目緑宿広場活用）



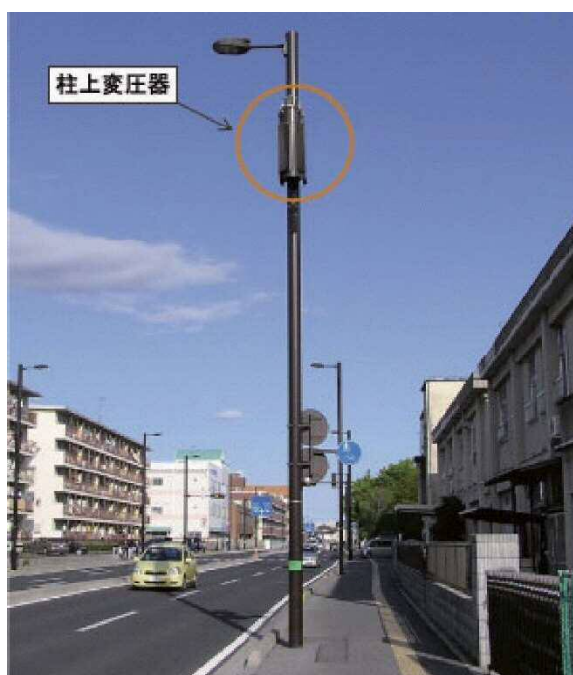
図 2.8 道路区域外活用方式の整備事例（江戸川区立瑞江第2中学校用地活用）

2-5 電線共同溝方式（ソフト地中化方式）

歩道が狭く、沿道に公共用地等がなく、地上機器の設置場所の確保が困難な道路において、街路灯などに変圧器を設置して地上機器の設置数を削減する整備方式です。

電線共同溝方式における一般方式や道路区域外活用方式と比べてコストが高く、変圧器を共架する柱が必要なため、既存の電柱よりも柱の本数が増える可能性があります。

また、街路灯に変圧器を共架する場合、強度を考慮し通常の街路灯よりも太い柱にする必要があります。



(出典：国土交通省 HP 無電柱化の手法 柱上式機器方式)

図 2.9 ソフト地中化方式イメージ

第3章 葛飾区における無電柱化の現状と課題

3-1 これまでの取組み

本区では、平成7年に施行された「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づき、平成10年から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）により無電柱化を進め、これまでに約12kmの整備を行ってきました。

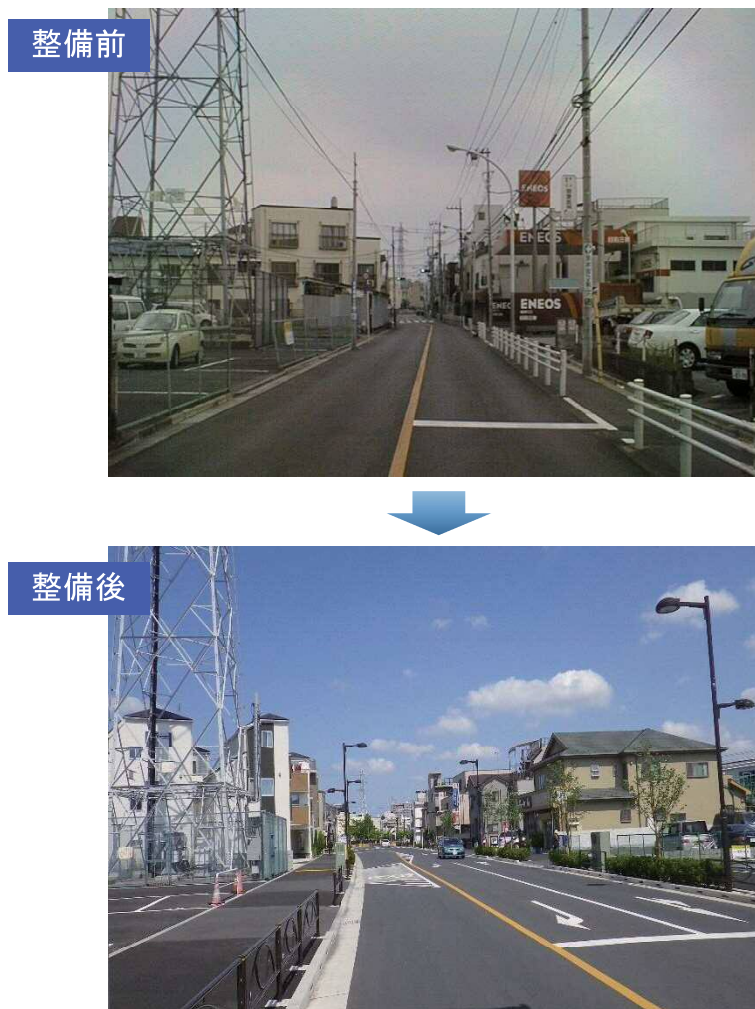


図 3.1 葛飾区の整備事例（都市計画道路補助第264号線（細田東区間））

3-2 葛飾区における無電柱化の現状と課題

(1) 都内における無電柱化の現状と課題

国道・都道における無電柱化率は約27%ですが、都内の道路延長の9割を占める区市町村道における無電柱化率は2%程度となっています。

区市町村道において無電柱化が進んでいない理由としては、歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路であることから、電線類の収容空間や地上機器の設置場所の確保が必要となるなど、現状では技術的な課題を抱えていることが挙げられます。

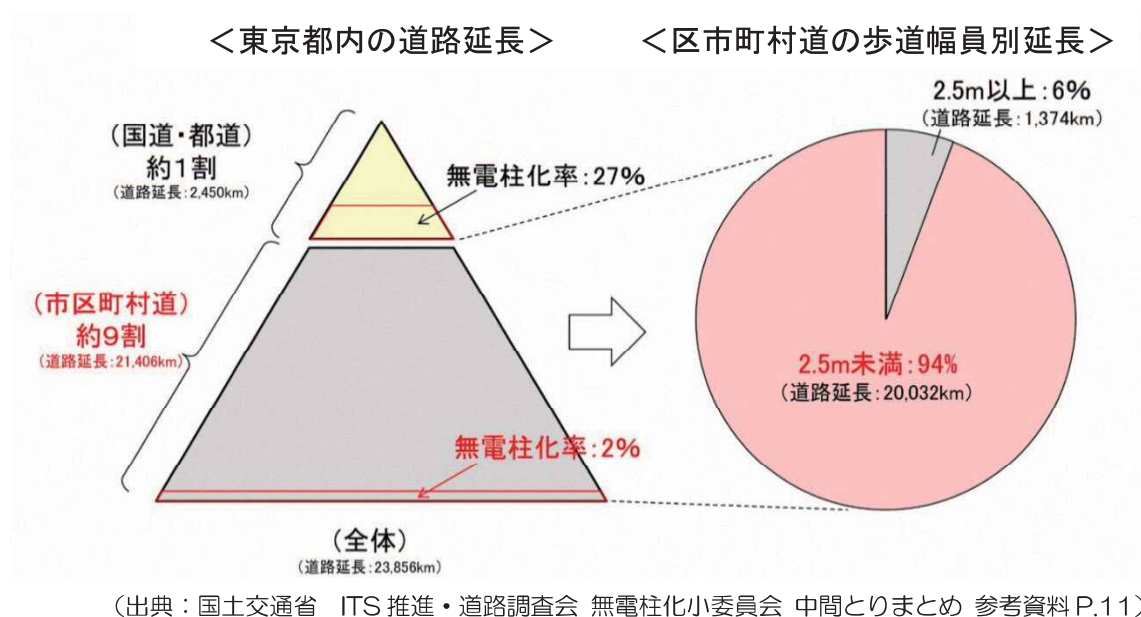


図 3.2 区市町村道における無電柱化の実施状況（平成 26 年度時点）

(2) 葛飾区における無電柱化の現状と課題

本区の区道においても、都内の区市町村道の現状と同様に、歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路が多くを占める状況です。

こうしたことから、道路区域内に地上機器の設置場所を確保することが困難であり、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になります。

表 3.1 葛飾区の無電柱化率

区道延長	無電柱化済み区道延長 ^{※20}	無電柱化率 ^{※21}
685 km	14.2 km	2 %

(区道延長の出典：平成30年度(2018年度)特別区土木関係現況調査)



図 3.3 歩道幅員が2.5m未満の道路



図 3.4 歩道がない道路

※20 無電柱化済み区道延長 …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）

※21 無電柱化率 …(無電柱化済み道路延長) / (区道延長) × 100

本区における区道の代表的な幅員構成の①歩道幅員が2.5m未満の道路、②歩道がない道路について、道路区域内に地上機器を設置した場合の課題を以下に挙げます。

① 歩道幅員が2.5m未満の道路

【課題】

- ・ 歩行者の通行に必要な幅が十分に確保できない
- ・ 車いすどうしのすれ違いができない



有効幅員が2m以上※
確保できない
※車いすどうしのすれ違いが
可能な有効幅員

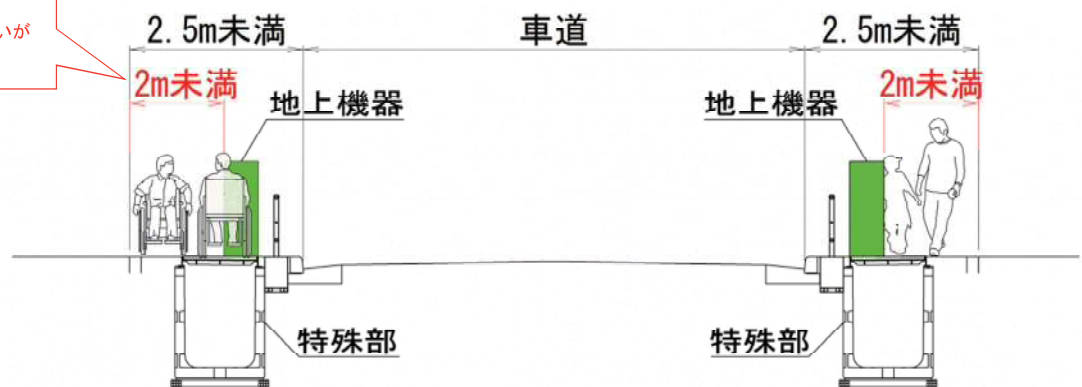


図 3.5 歩道幅員が2.5m未満の道路での課題イメージ

② 歩道がない道路



【課題】

- ・ 歩行者と車両が接触する危険性がある
- ・ 宅地の出入りに支障となる

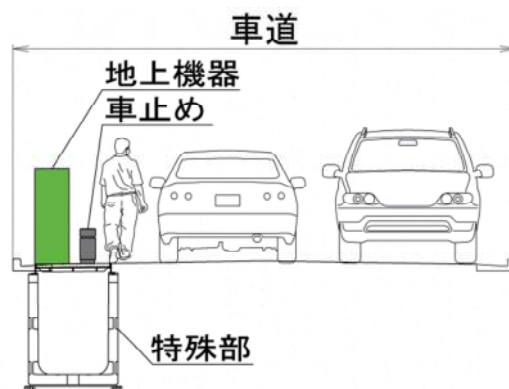


図 3.6 歩道がない道路での課題イメージ

(3) 葛飾区における無電柱化済み道路の状況

葛飾区における無電柱化済み道路の状況は、下図のとおりです。

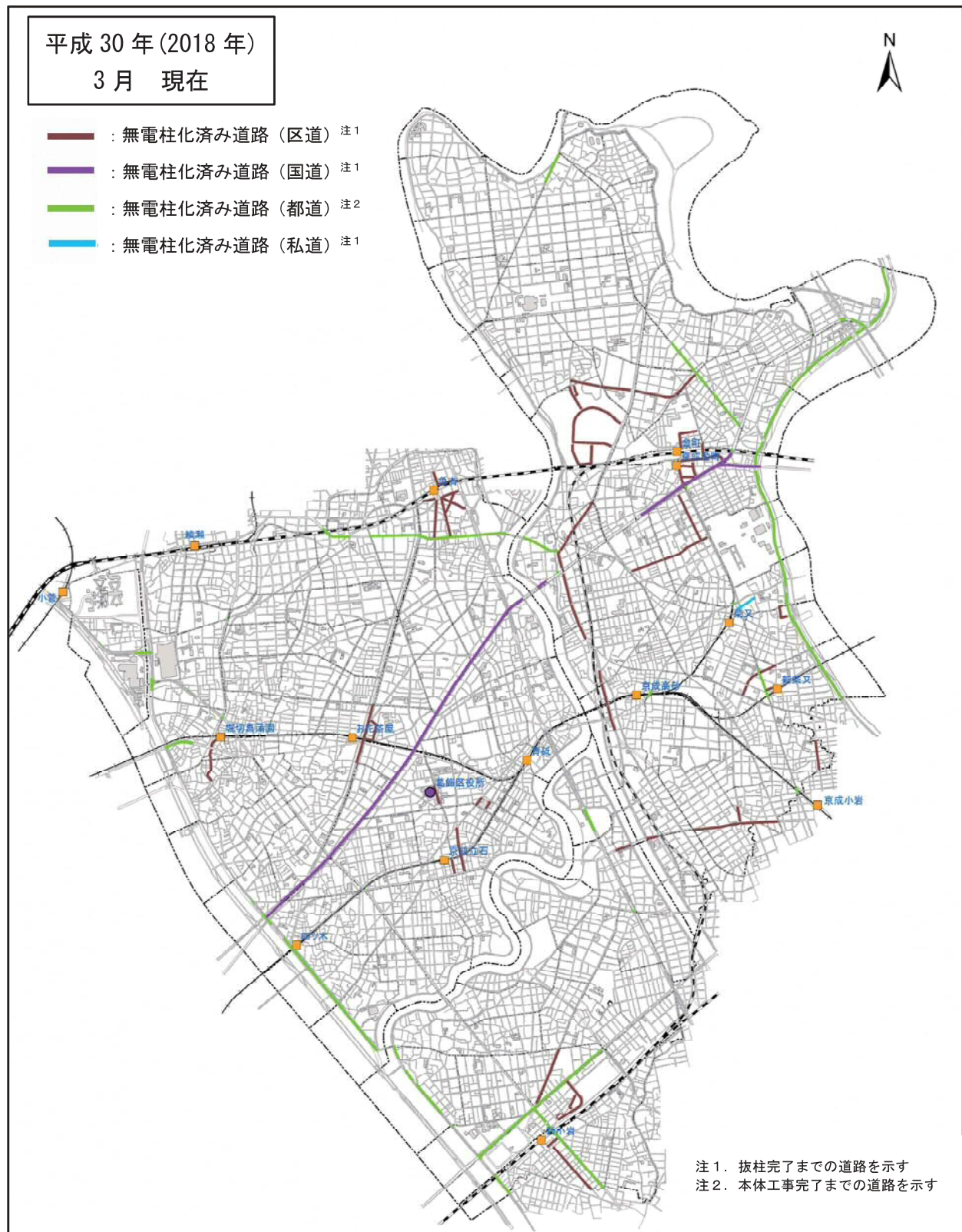


図 3.7 無電柱化済み道路状況図

第4章 無電柱化の推進に関する基本的な方針

4-1 葛飾区が目指す無電柱化の整備効果（目的）

無電柱化によりもたらされる「安全」「防災」「景観」

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

人通りの多い駅周辺等のバリアフリー化が必要な道路、学校周辺の通学路等において、安全で快適な歩行空間の形成を目指します。



(出典：国土交通省 HP)

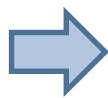


図 4.1 安全で快適な歩行空間形成のイメージ《通学路》

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

国道・都道と連携した防災ネットワークを構築し、災害時の救助活動の円滑化を図る防災機能の強化を目指します。



(出典：国土交通省 HP)

図 4.2 緊急輸送道路の無電柱化《環状7号線》

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

地域資源周辺路線において、無電柱化による魅力向上を図り、美しい景観の形成を目指します。

4-2 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

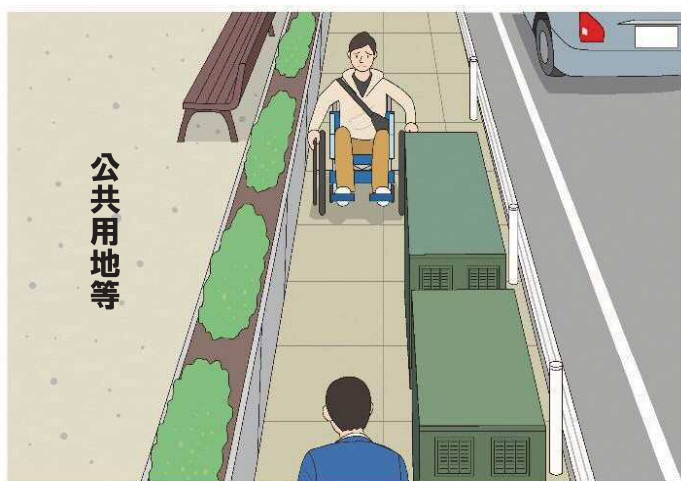
(1) 整備効果の高い優先整備路線の選定による効果的な整備の推進

優先整備路線については、本区が目指す無電柱化の整備効果【安全・防災・景観】に基づき評価するとともに、前述の課題をふまえ、沿道の公共用地等の活用可能性などを確認したうえで選定します。

さらに、優先整備路線のうち、「無電柱化チャレンジ支援事業制度」を活用して公共用地等への地上機器の設置や、低コスト手法等を検討するチャレンジ路線については、区内の面的な無電柱化に資する波及効果の高い路線を選定します。

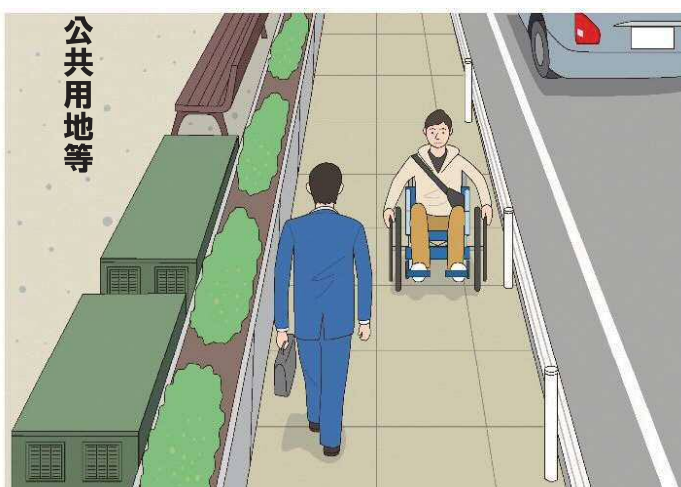
選定した路線の無電柱化方法については、電線共同溝方式（道路区域外活用方式）を基本に検討していきます。

電線共同溝方式（一般方式）により無電柱化を実施した場合



狭い歩道内に電柱よりも幅をとる地上機器を設置したことで、現状の歩行空間を狭め、かえって通行の妨げとなる

「無電柱化チャレンジ支援事業制度」を活用して、電線共同溝方式（道路区域外活用方式）により無電柱化を実施した場合



地上機器を沿道の公共用地等に設置することで、連続した安全な歩行空間を確保

図 4.3 公共用地等を活用した無電柱化のイメージ

(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

チャレンジ路線については、東京都の「無電柱化チャレンジ支援事業制度」を活用して無電柱化を進めます。

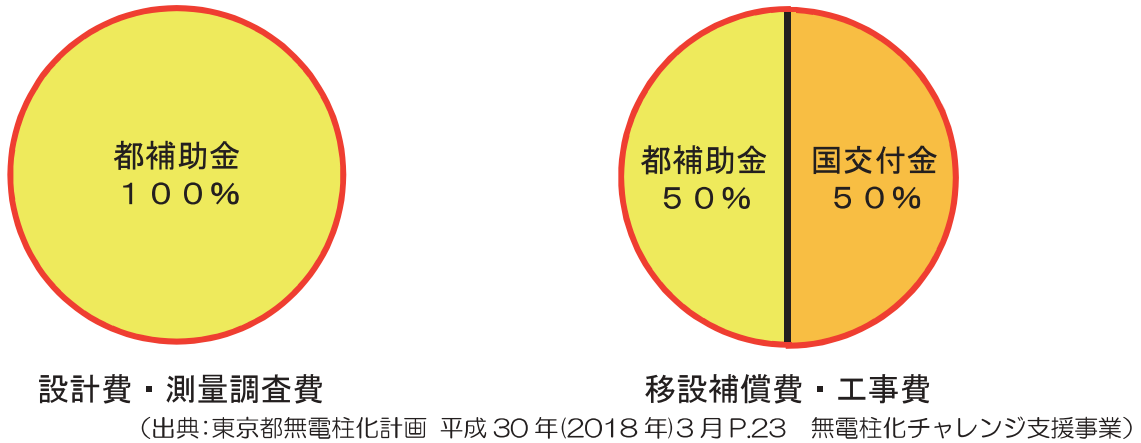


図 4.4 無電柱化チャレンジ支援事業制度に対する補助制度の財源構成

優先整備路線（チャレンジ路線を除く）や都市計画道路事業、市街地再開発事業^{※22}にあわせて無電柱化を計画している路線については、「区市町村道の無電柱化事業に対する補助制度^{※23}」「国交付金（社会資本整備総合交付金^{※24}）」などの活用により、財源の確保を図り、無電柱化を進めていきます。

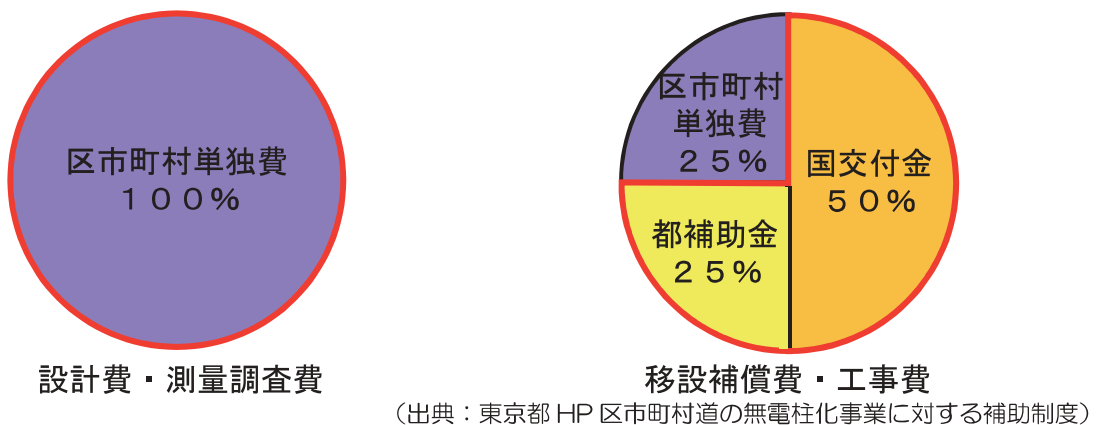


図 4.5 区市町村道の無電柱化事業に対する補助制度の財源構成

- ※22 市街地再開発事業 …都市再開発法に基づき市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るために、公共施設の整備、建築物および建築敷地の整備などを行う事業。
- ※23 区市町村道の無電柱化事業に対する補助制度 …令和6年度（2024年度）まで対象路線における無電柱化に要する費用のうち、国交付対象事業から国交付金及びその他収入を控除した額の二分の一を東京都が補助する制度
- ※24 社会資本整備総合交付金 …国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を活かせる総合的な交付金

**(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**

無電柱化の推進には、電線管理者との協働による多様な無電柱化手法の検討が不可欠です。国や東京都で検討が進められている低コスト手法の活用を積極的に検討するなど、コスト縮減・工期短縮に取り組めます。

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>	<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>	<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"> ・浅層埋設基準を緩和(平成28年4月施行) ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・モデル施工(平成28年度～) ・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) ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・直接埋設用ケーブル調査、舗装への影響調査(平成28年度) ・実証実験を実施(平成29年度)

(出典：国土交通省 HP 無電柱化推進のための新たな取り組み)

図 4.6 低コスト手法の取組み状況

第5章 今後10年間で優先的に整備する路線

5-1 今後10年間で優先的に整備する路線

今後10年間(令和元年度(2019年度)～令和10年度(2028年度))で、優先的に整備する路線は以下のとおりです。

(1) 現道^{※25}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す。

これらの路線の選定フローは以下のとおりです。

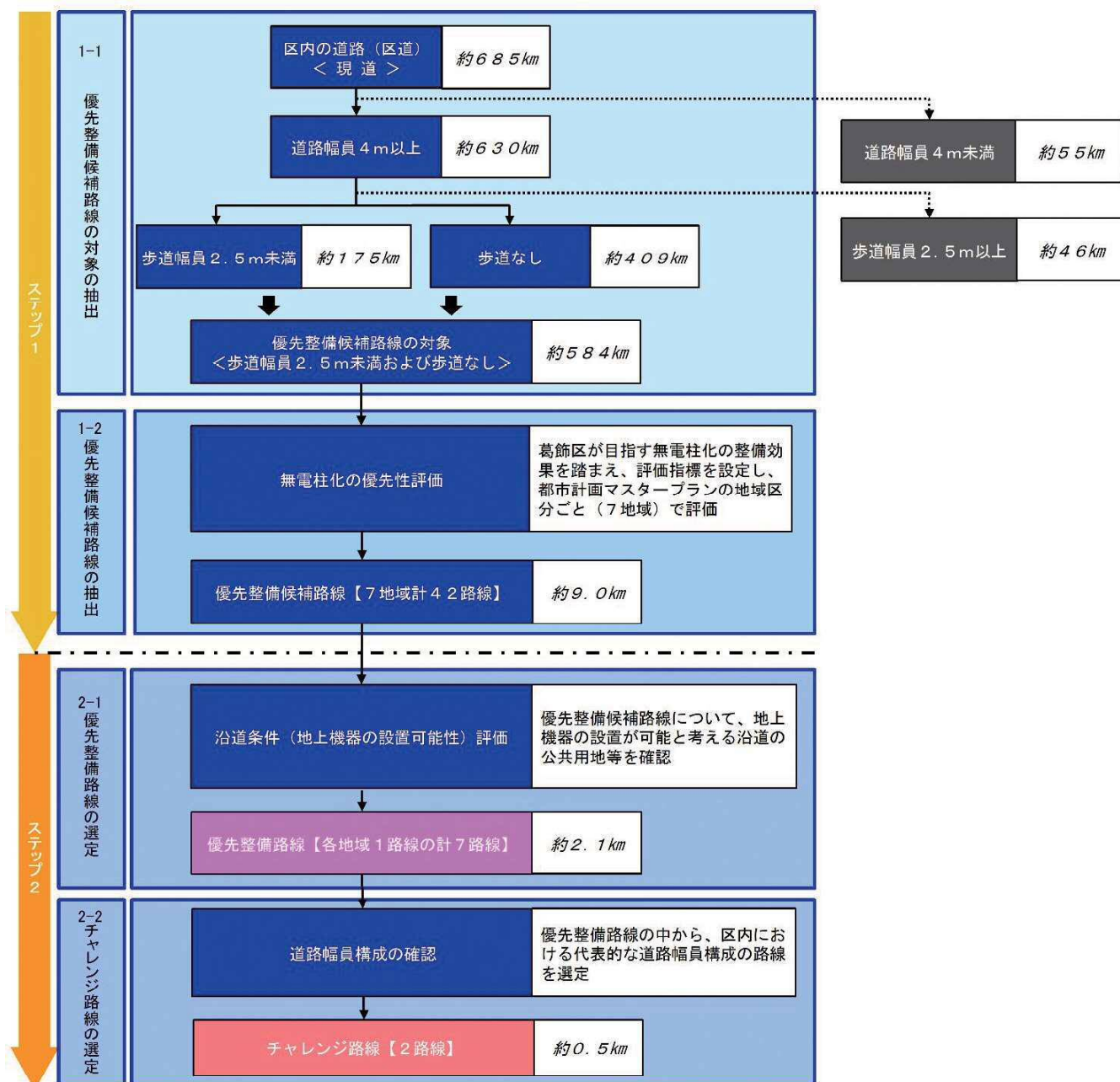


図5.1 チャレンジ路線の選定フロー

※25 現道…既に供用されていて区が管理している道路法の道路

第5章 今後10年間で優先的に整備する路線
 ステップ1) 優先整備候補路線の抽出までの流れ

1-1 優先整備候補路線の抽出対象の考え方

現道で幅員4m以上(区道認定基準)の区道で、歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路を優先整備候補路線の抽出対象としました。

表5.1 優先整備候補路線の抽出対象の延長内訳

区 分	路線延長		備 考
区内の道路 (①+②)	約685km		
①現道で幅員4m以上の区道 (③+④+⑤)	約630km		
③うち歩道2.5m未満	約175km	約584km	優先整備候補路線の抽出対象
④うち歩道無し	約409km		
⑤うち歩道2.5m以上等	約46km		
②その他の区道	約55km		橋梁 等

1-2 優先整備候補路線の抽出【7地域計42路線】

優先整備候補路線の抽出対象に対して、安全・防災・景観のそれぞれに評価指標^{※26}を設定し、図5.2のとおり重み付けを行い、都市計画マスタープランの7つの地域区分ごとに評価して、優先整備候補路線を抽出^{※27}しました。

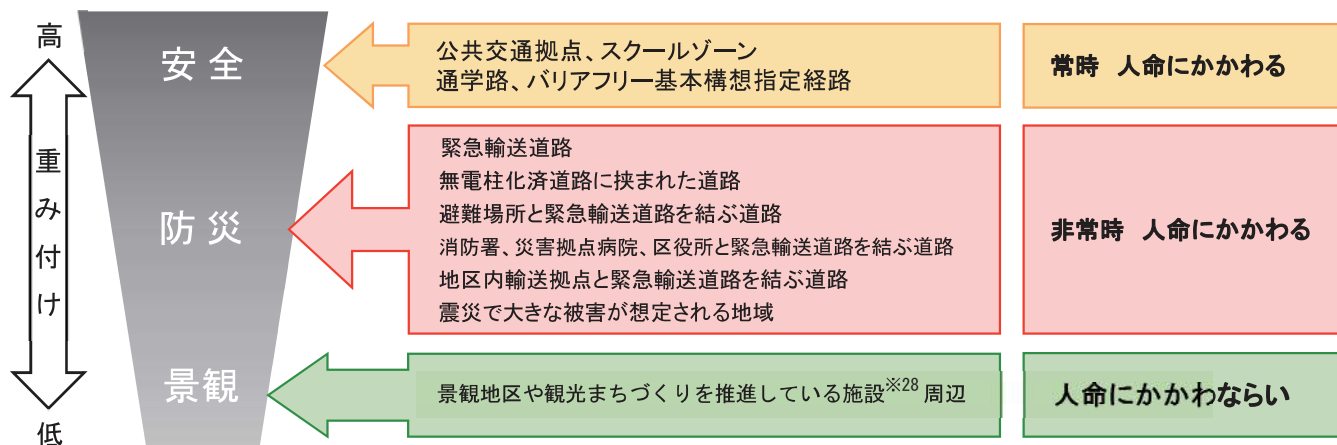


図5.2 優先整備候補路線の選定における評価項目



図5.3 都市計画マスタープランの地域区分

※26 各評価指標の概要

※27 優先整備候補路線の抽出結果

※28 観光まちづくりを推進している施設

…巻末資料3 (P.51~P.56) 参照

…巻末資料4 (P.57) 参照

…本計画では、堀切菖蒲園、水元公園、葛飾ゆかりのキャラクター像などを位置付けています

ステップ2) 優先整備路線・チャレンジ路線の選定までの流れ

ステップ1で抽出された優先整備候補路線から、次のとおり優先整備路線・チャレンジ路線を選定しました。

2-1 優先整備路線の選定【7地域1路線ずつ 計7路線】

歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路の無電柱化においては、地上機器設置場所として沿道の公共用地等（公園、学校など）の活用を検討する必要があります。

このため、無電柱化の整備効果が高いと評価された優先整備候補路線について、沿道の公共用地等の状況进行评估し、都市計画マスタープランの7つの地域から1路線ずつ合計7路線を優先整備路線に選定しました。

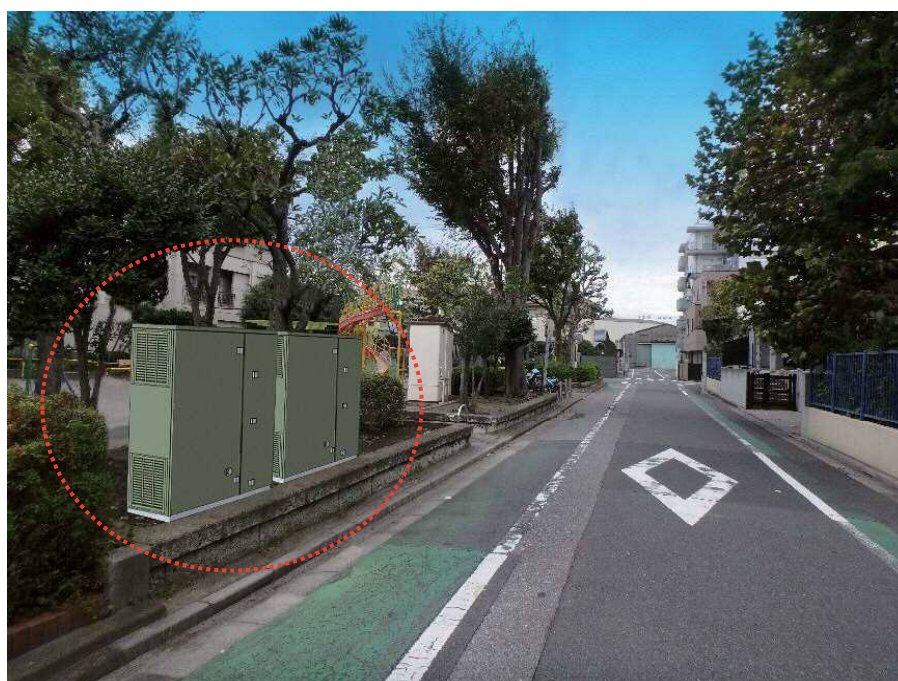


図5.4 公共用地（公園）を活用した地上機器設置イメージ図

2-2 チャレンジ路線の選定【2路線】

優先整備路線7路線について、今後の区内の面的な無電柱化の推進に資する路線であることを前提に、地上機器設置場所の候補となる沿道の公共用地等の状況も踏まえ、区内における代表的な幅員構成である以下の2路線をチャレンジ路線に選定しました。

- ①両側に歩道を有し、歩道幅員が2.5m未満の道路
- ②歩道がない道路

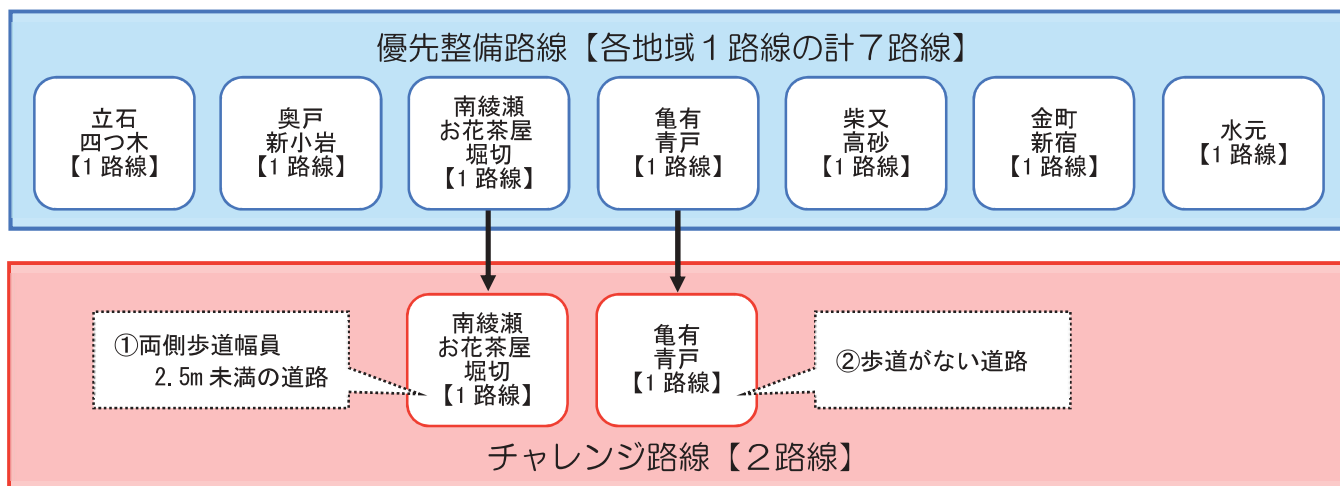


図5.5 チャレンジ路線の選定結果

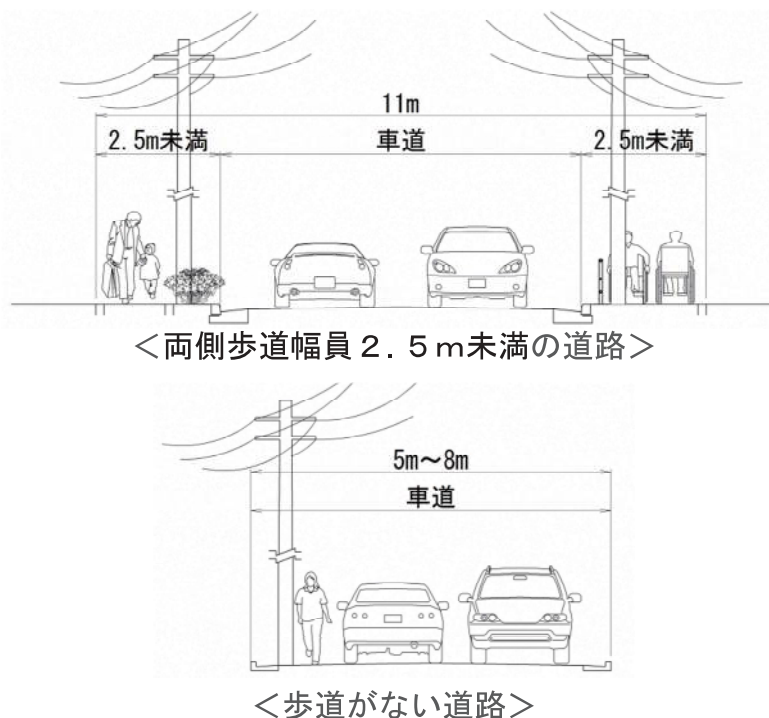


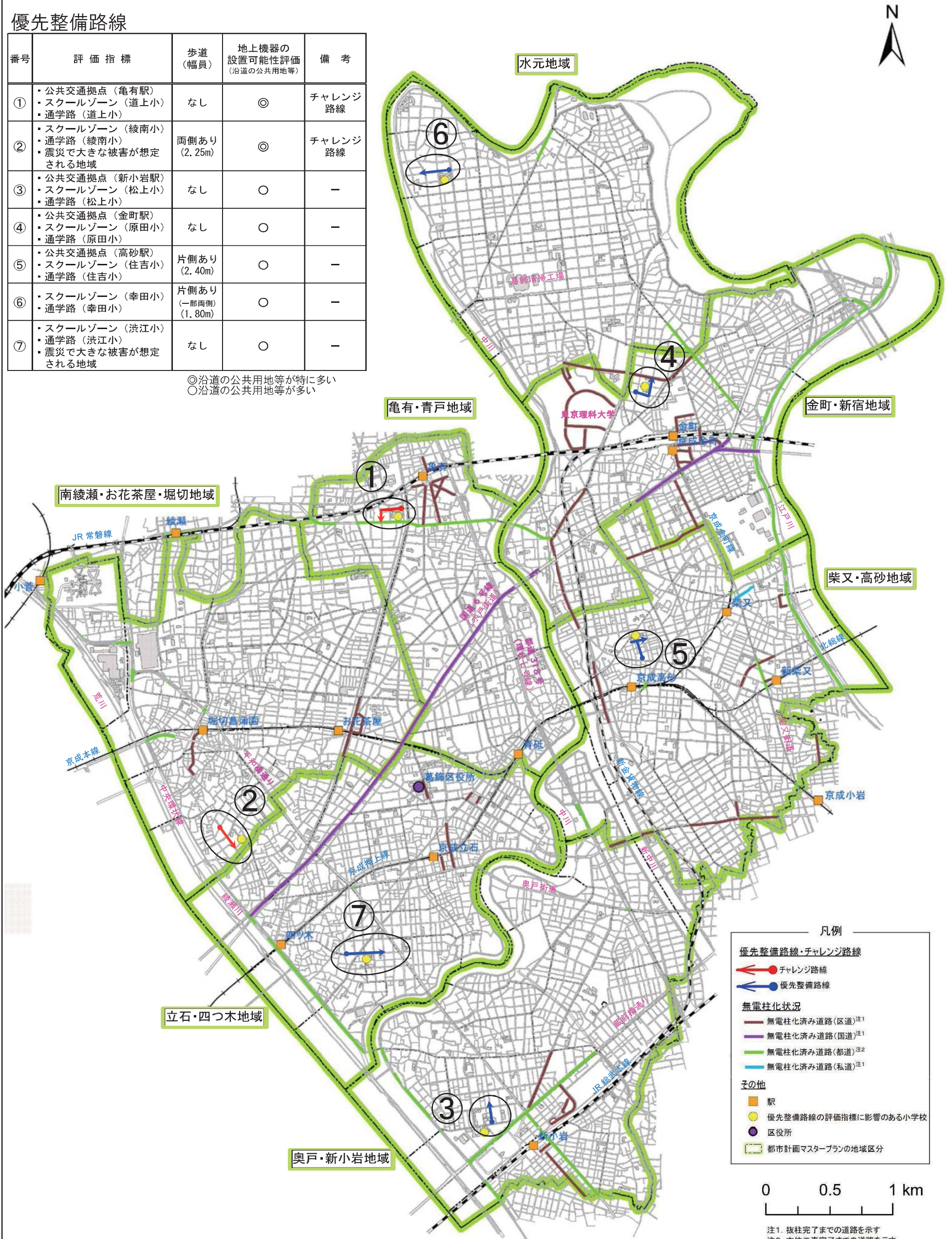
図5.6 区内における代表的な道路幅員構成

優先整備路線とチャレンジ路線の選定結果は次頁のとおりです。

優先整備路線

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特に多い
○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。

図 5.7 優先整備路線・チャレンジ路線位置図

2-3 優先整備路線・チャレンジ路線の概要

地域: 亀有・青戸

番号	区間情報			評価
	延長	道路幅員	歩道有無	
①	約0.2km	約6m	無	公共交通拠点(亀有駅)、スクールゾーン・通学路(道上小)

**亀有・青戸地域
優先整備路線・チャレンジ路線**

選定理由
緊急輸送道路や無電柱化済み路線から災害時緊急医療救護所(道上小学校)へのアクセス路
亀有・青戸地域の優先整備候補路線の中で、最も地上機器設置可能性のある公共用地上に面している路線

a. 区立道上小学校

b. 道上児童遊園

地域: 南綾瀬・お花茶屋・堀切

番号	区間情報			評価
	延長	道路幅員	歩道有無	
②	約0.2km	約11m	有	スクールゾーン・通学路(綾南小)、震災で大きな被害が想定される地域

**南綾瀬・お花茶屋・堀切地域
優先整備路線・チャレンジ路線**

選定理由
南綾瀬・お花茶屋・堀切地域の優先整備候補路線の中で、最も地上機器設置可能性のある公共用地上に面している路線

a. 区立綾南小学校

b. 堀切憩い交流館
南堀切保育園

第5章 今後10年間で優先的に整備する路線

地域：奥戸・新小岩

番号	区間情報			評価
	延長	道路幅員	歩道有無	
③	約0.1km	約6m	無	公共交通拠点(新小岩駅)、スクールゾーン・通学路(松上小)
<p> ← :対象路線 :地上機器設置の候補地(公共用地) ● :写真位置 </p> <p> 奥戸・新小岩地域 優先整備路線 </p> <p> 選定理由 奥戸・新小岩地域の優先整備候補路線の中で、最も地上機器設置可能性のある公共用地に面している路線 </p>				
<p>a. 葛飾区児童会館</p> <p>b. 上平井児童遊園</p>				

地域：金町・新宿

番号	区間情報			評価
	延長	道路幅員	歩道有無	
④	約0.3km	約5m～約7m	無	公共交通拠点(金町駅)、スクールゾーン・通学路(原田小)
<p> ← :対象路線 :地上機器設置の候補地(公共用地) ● :写真位置 </p> <p> 金町・新宿地域 優先整備路線 </p> <p> 選定理由 無電柱化済み路線へのアクセス路 金町・新宿地域の優先整備候補路線の中で、最も地上機器設置可能性のある公共用地に面している路線 </p>				
<p>a. 区立原田小学校</p> <p>b. 区立原田小学校</p> <p>c. 原田児童遊園、都営アパート</p>				

第5章 今後10年間で優先的に整備する路線

地域: 柴又・高砂

番号	区間情報			評価
	延長	道路幅員	歩道有無	
⑤	約0.3km	約7m	片側有	公共交通拠点(高砂駅)、スクールゾーン・通学路(住吉小)

**柴又・高砂地域
優先整備路線**

出典: 国土地理院地図

選定理由
柴又・高砂地域の優先整備候補路線の中で、最も地上機器設置可能性のある公共用地に面している路線

a. 区立住吉小学校

b. 住吉児童遊園

地域: 水元

番号	区間情報			評価
	延長	道路幅員	歩道有無	
⑥	約0.2km	約7m	片側有 一部両側	スクールゾーン・通学路(幸田小)

**水元地域
優先整備路線**

出典: 国土地理院地図

選定理由
水元地域の優先整備候補路線の中で、最も地上機器設置可能性のある公共用地に面している路線

a. 区立幸田小学校

b. 西水元こうだ公園

番号	区間情報			評価
	延長	道路幅員	歩道有無	
⑦	約0.3km	約9m	無	スクールゾーン・通学路(渋江小)、震災で大きな被害が想定される地域
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 60%;"> <p> ← :対象路線 :地上機器設置の候補地(公共用地) :地上機器設置の候補地(道路) ● :写真位置 </p> <p>立石・四つ木地域 優先整備路線</p> <p>出典:国土地理院地図</p> </div> <div style="width: 35%;"> <p>a. 渋江東公園</p> <p>b. 区立渋江小学校</p> <p>c. 渋江憩い交流館</p> </div> </div>				
<p>選定理由 立石・四つ木地域の優先整備候補路線の中で、最も地上機器設置可能性のある公共用地に面している路線</p>				

(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市街地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、すでに無電柱化が計画されている歩道幅員が2.5m以上の現道については、それぞれの事業や計画にあわせて整備を進めていきます。

本計画期間の10年間（令和元年度（2019年度）～令和10年度（2028年度））において、(2)、(3)で計画されている路線は次頁のとおりです。

このページは空白です



図 5.8 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

5-2 計画期間内のスケジュール・目標

(1) スケジュール

令和元年度(2019年度)

令和10年度(2028年度)

【計画策定】

【計画改定】



(2) 目標

1 現道 (歩道幅員2.5m未満、歩道がない)

歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路について、選定した優先整備路線・チャレンジ路線を対象に以下のとおり無電柱化を推進します。

- チャレンジ路線2路線の無電柱化の整備完了^{※29} (約0.5km)
- 優先整備路線5路線の無電柱化の事業着手^{※30} (約1.6km)

2 都市計画道路など

都市計画道路事業などで計画期間内に無電柱化が完了する見込みの路線延長は以下のとおりです。

都市計画道路事業など7路線の無電柱化の整備完了 (約2.8km)

※29 整備完了

…電柱の抜柱完了までを指します

※30 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します

第6章 無電柱化の推進に向けて今後検討が必要な施策等

6-1 多様な整備手法の活用による無電柱化のさらなる推進

国や東京都で検討が進められている低コスト手法の活用にくわえ、電線管理者等と協働して多様な整備手法の活用を検討し、無電柱化のさらなる推進を図ります。

① 既存ストックの活用の検討

既存ストックの活用とは、主に電力・通信の管路、マンホール、上水道等の未使用管などを有効に活用して無電柱化を行う手法です。既設の地中管等が占用している箇所では支障移設^{※31}を極力なくするため、既存ストックの有効活用を検討します。

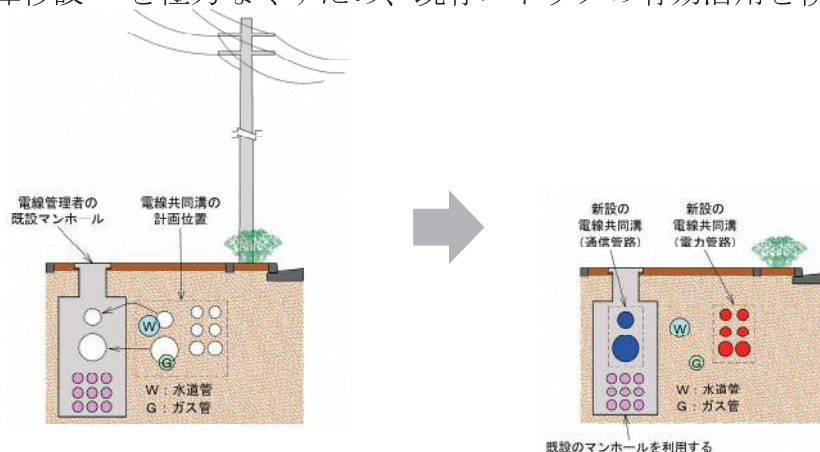


図 6.1 既存ストック方式による整備イメージ図

② 本管と電気及び通信の引込管・連系管の同時施工を検討

本管と引込管及び連系管（電気と通信）の同時施工の採用を検討し、工事工程の効率化を図ります。

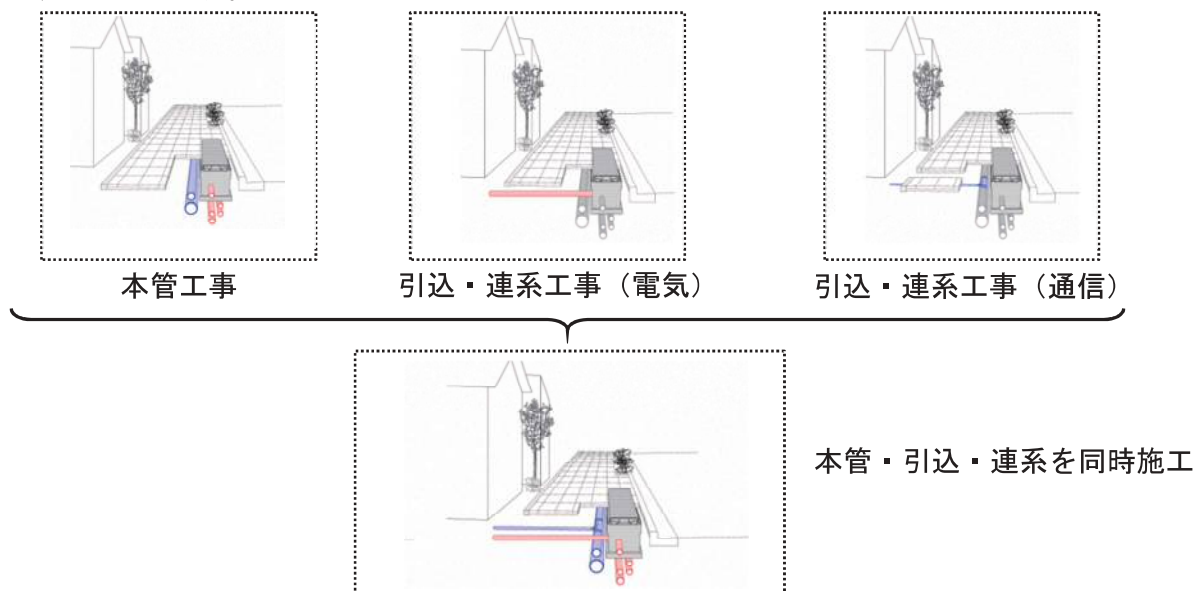


図 6.2 本管と引込管連系管の同時施工のイメージ図

※31 支障移設 …無電柱化の際に支障となる水道管やガス管等の既に埋設されている管路を移設すること。

③ 民地における地上機器設置の検討

歩道幅員が2.5m未満、又は歩道がない道路で、地上機器設置スペースとなる公共用地が沿道に少ない路線については、民地等を活用した地上機器の設置について検討します。



(民地の活用事例)



(商店前の設置事例)

図 6.3 民地を活用した地上機器の設置事例 (埼玉県川越市)

④ チャレンジ事業成果の活用

本区を含む都内の各自治体で実施されるチャレンジ事業の成果を活用し、着実に事業を進めていきます。

6-2 道路上の電柱の設置抑制、撤去

防災上重要な路線、無電柱化を計画している路線、無電柱化済の路線等については、新たな電柱の設置を防ぐため、道路法第37条に基づく新設電柱の占用制限に関する措置を検討します。

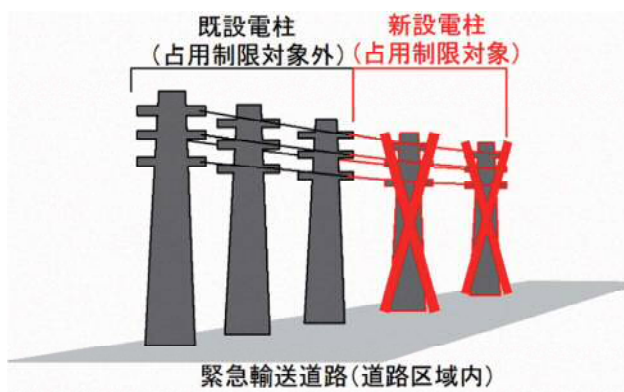


図 6.4 道路法第37条に基づく新設電柱の占用制限イメージ図

6-3 地上機器の有効活用

無電柱化に必要となる地上機器の有効活用を目的に、案内板や広告板としての活用の可能性などについて検討を行います。



(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)

図 6.5 地上機器の有効活用の事例

6-4 工事発注方式の検討

計画的に無電柱化を推進するため、設計・施工一括発注や都が無電柱化事業の一部を委託している（公財）東京都道路整備保全公社の活用などを検討します。

6-5 無電柱化に伴う課題と対応

無電柱化に伴い、電柱に設置している洪水標識板や通学路・スクールゾーン標識、防犯カメラなどを電柱以外へ移設する必要があります。それらの効果的な設置方法について検討します。

また、災害を想定した電力・通信配線などの復旧方法などについて、電線管理者と情報の共有を図ります。



(洪水標識板)



(スクールゾーン標識)

図 6.6 電柱に設置している施設

巻末資料

巻末資料 1 無電柱化の現状と必要性について

巻末資料 2 無電柱化の整備手法について

巻末資料 3 各評価指標の概要について

巻末資料 4 優先整備候補路線位置図 (A3)

巻末資料 5 東京都無電柱化推進計画 都道の無電柱化路線図 (A3)

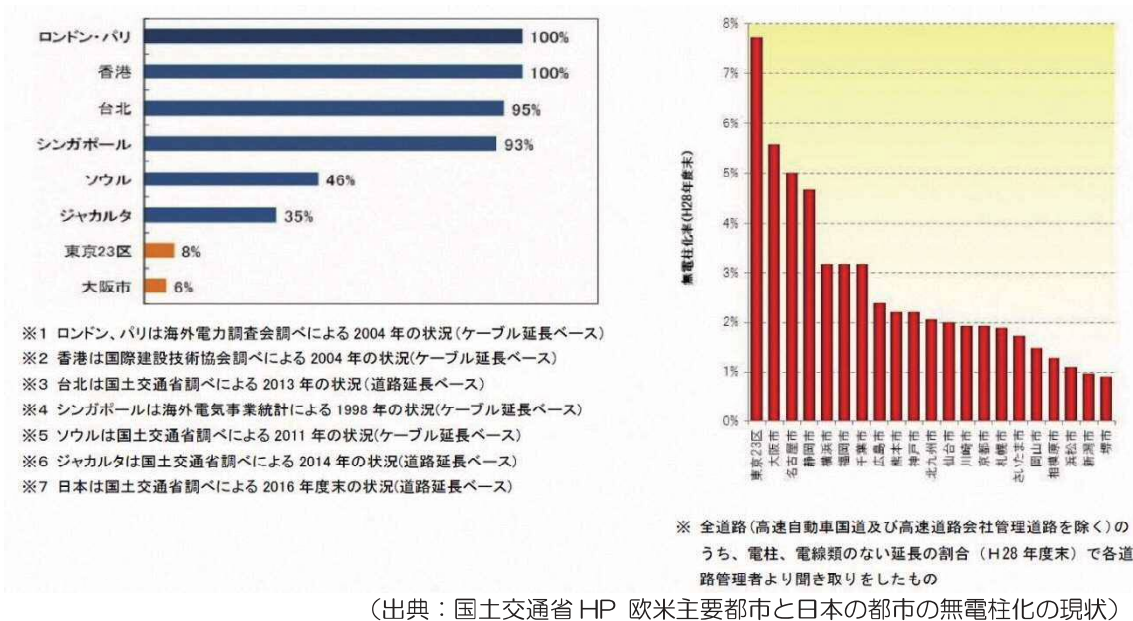
■ 無電柱化の現状と必要性について

無電柱化の現状（欧米主要都市と日本の比較）

我が国の無電柱化は、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」にも基づき、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。

また東京都では、昭和 61 年度から平成 25 年度までの 6 期にわたり、無電柱化推進のための計画を策定し、無電柱化を進めてきました。平成 26 年には東京都無電柱化推進計画（第 7 期）を策定し、無電柱化を進めています。

しかしながら、欧米やアジア主要都市で無電柱化がほぼ完了しているのに対し、日本では最も進んでいる東京 23 区でも無電柱化率は約 8 % と低い水準にとどまっています。



防災の観点からの無電柱化の必要性

電柱は、台風や地震等の災害の影響を受け倒壊する恐れがあります。

無電柱化を行っている路線は、台風や地震等の災害の影響で倒壊した電柱により道がふさがれてしまうことがなく、災害時の緊急車両等の通行の妨げとならないため、救助や支援等をスムーズに行うことができます。また、情報通信回線の被害を軽減できることから、ネットワークの安全性・信頼性を向上させます。

災害	年月	名称	電柱の倒壊状況	
地震	1995年1月	阪神淡路大震災 (兵庫県南部地震)	電力:約4,500基 ^{※1} 通信:約3,600基 ^{※2} (供給支障に至ったもののみ) →倒壊した電柱や電線が道路の通行を阻害。生活物資の輸送に影響を与えたほか、緊急車両の通行にも支障。 ※1 「地震に強い電気設備のため」 (資源エネルギー庁) ※2 NIT調査	
台風	2003年9月	台風14号	宮古島市全体 電柱800本 →倒壊した電柱により、通行不能箇所が多数発生。 ※沖縄電力調べ	 出典:NPO法人電線のない街づくり支援ネットワーク
津波	2011年3月	東日本大震災 (東北地方太平洋沖地震)	電力:約28,000基 ^{※1} 通信:約28,000基 ^{※2} (供給支障に至ったもののみ) →断線した電線が発災直後の道路の啓開作業を阻害。 ※1 経済産業省HP ※2 NIT調査	
竜巻	2013年9月	—	埼玉県 越谷市46本 ^{※1} 千葉県 野田市5本 ^{※2} ※1 越谷市HP ※2 内閣府HP	

(出典：国土交通省 HP 地震等による電柱の倒壊状況)

【阪神・淡路大震災の際の神戸地区ケーブル被災状況】

	架空線	地中線
総延長	4,150 km	2,400 km
被災延長	100 km	0.7 km
被災率	2.4 %	0.03 %

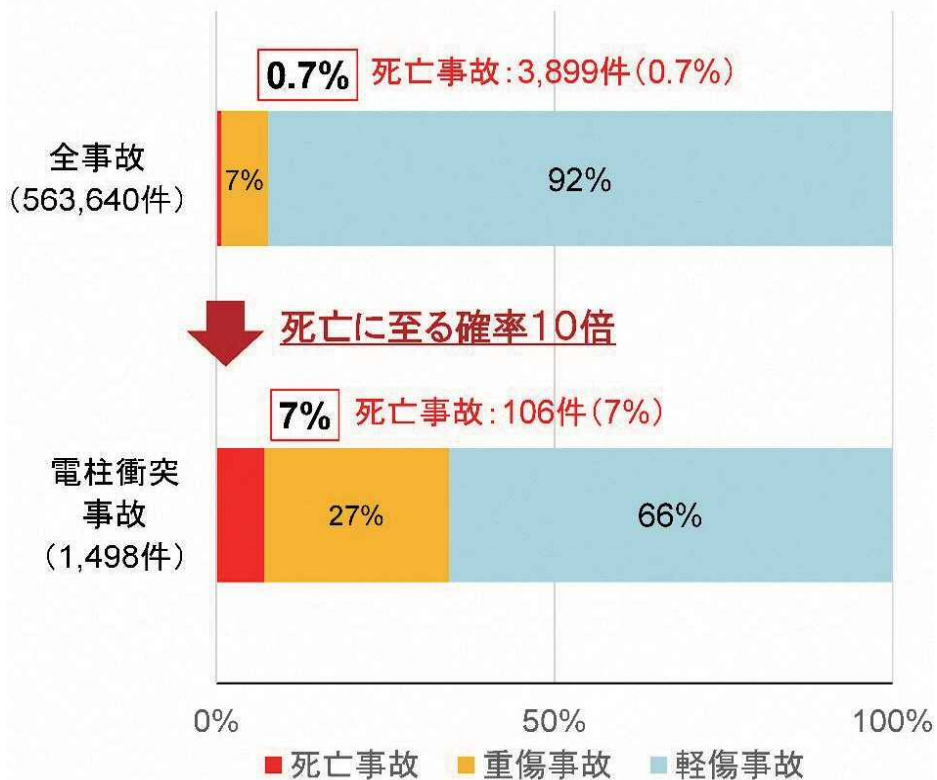
(国土交通省 HP 無電柱化の目的と効果を参考に作成)

安全・円滑な交通確保の観点からの無電柱化の必要性

道路上の電柱は、道路の有効幅員を狭め、歩行者の安全かつ円滑な通行を妨げており、バリアフリーの観点からも問題となっています。電柱を避けるため、車両が蛇行したり、歩行者が車道にはみ出して歩く等、交通事故の原因になりかねません。

全事故と電柱衝突事故を比較すると、電柱衝突事故の方では死亡率が上がる他、重傷事故となる率も上がるといった調査結果から、無電柱化の必要性がうかがえます。

■平成26年の全事故と電柱衝突事故の内訳



※ 高速道路・指定自専道を除く

(出典:「平成26年中の交通事故の発生状況」H27.3 警察庁より算出)

(出典: 無電柱化推進のあり方検討委員会 中間とりまとめ骨子 (案) 参考資料)

景観形成及び観光振興の観点からの無電柱化の必要性

電柱・電線は、景観の妨げになる他、観光振興についても影響を与える原因となる場合があります。

例えば、富士山をはじめとする、様々な景色に電柱や電線が映りこんでしまう場所があります。また、福岡県の博多祇園山笠では電柱や電線により山笠の高さを制限する等の影響が生じている事例があります。

【景観の妨げ状況】



【静岡県富士宮市】

迫力のある富士山を電柱と電線が邪魔をしている。



【長野県上田市】

風情ある伝統的建造物群にそぐわない電柱・電線。

(出典：無電柱化推進のあり方検討委員会 中間とりまとめ骨子(案) 参考資料)

【博多祇園山笠の事例】

電線・電柱による影響

①山笠の高さ制限

明治期に電線により16メートルあった山笠の高さを3メートル以下に制限

- ・明治5年以前の山笠は高さ16メートルにも及ぶ高いものもあったが、明治期に市中に張り巡らされた電線により、一時中止。
- ・明治31年に、市中を走る「昇き山笠(3m)」と、飾りだけの「飾り山笠(10m)」に分化されて山笠が復活し、現在に至っている。

昇き山笠(約3m) 飾り山笠(約10m)

②コースにおける電柱との衝突事故

- ・山笠のコースは細街路を縫って走るため、中には山笠の幅ぎりぎりのところもあり、参加者が電柱と衝突するなどの事故の危険が常にある。

③せっかくの写真が台無し

- ・昔ながらの祭りを見に来る観光客にとって、写真に写り込む電線は、せっかくの雰囲気をつぶしてしまふ。

写真に写り込む電線

(出典：無電柱化推進のあり方検討委員会 中間とりまとめ骨子(案) 参考資料)

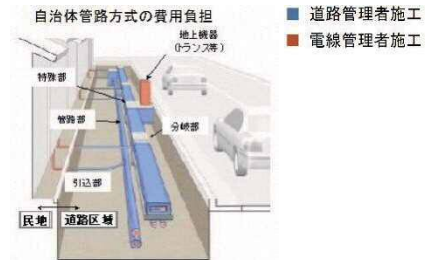
■ 無電柱化の整備手法について

電線類地中化の電線共同溝方式以外の手法

① 自治体管路方式

地方公共団体が管路設備を敷設する手法です。管路設備の材料費及び敷設費を地方公共団体が負担し、残りは電線管理者が負担します。

電線共同溝方式が確立されてからは、ほとんど採用されていません。

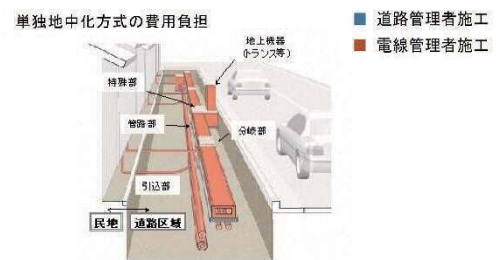


(出典：国土交通省 HP)

② 単独地中化方式

電線管理者が自らの費用で地中化を行う方式です。管路等は電線管理者が道路占用物件として管理します。

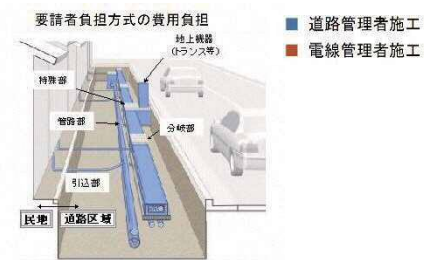
現在はほとんど採用されていません。



(出典：国土交通省 HP)

③ 要請者負担方式

各地方の無電柱化協議会等で優先度が低いとされた箇所等において無電柱化を実施する場合に用いる手法です。原則、費用は全額要請者が負担します。再開発事業等で採用される可能性のある方式です。



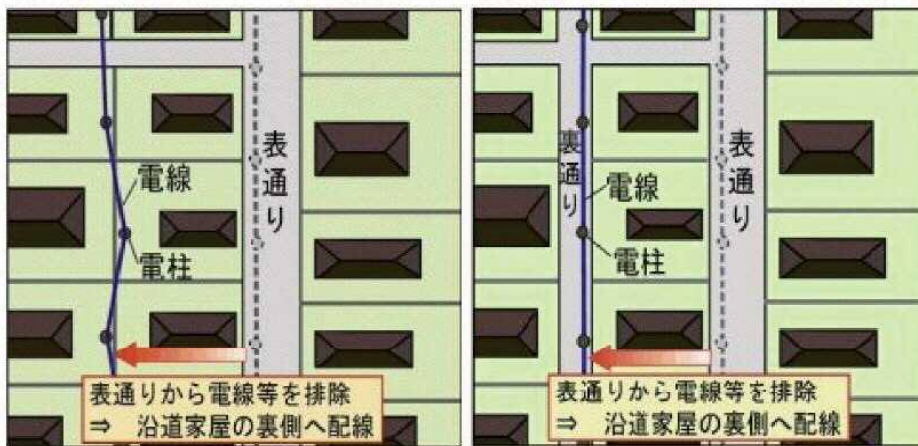
(出典：国土交通省 HP)

電線類地中化以外の手法

電線類地中化以外の方式は、地権者の合意が必要となり、建物の建て替えが頻繁に行われない地域において実施が可能な手法です。そのため、都心部においては採用が難しい手法となります。

① 裏配線方式

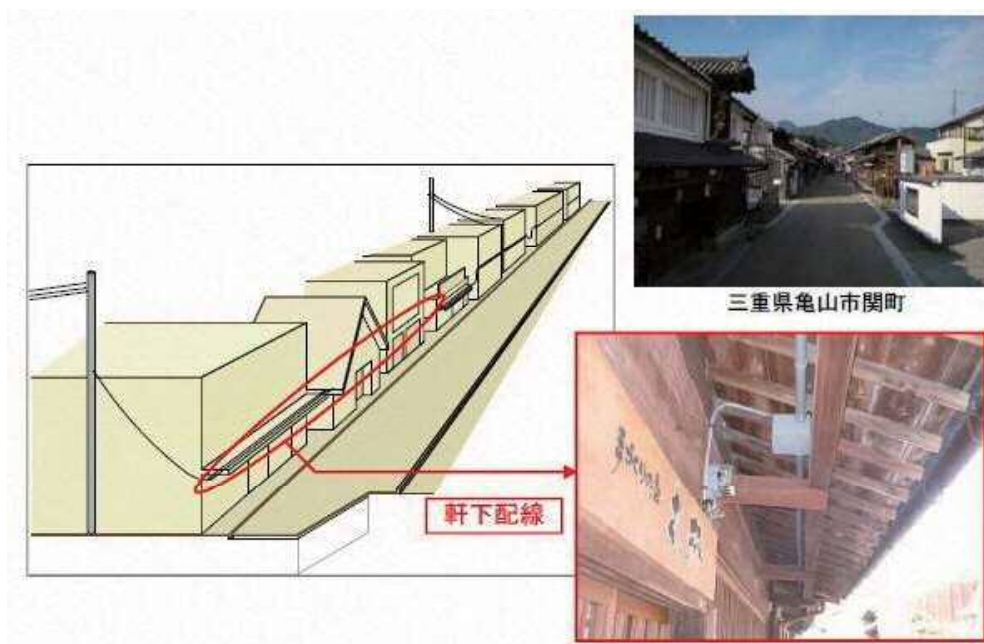
主要な表通りを無電柱化するため、裏通り等に電線類を配線し、裏通りから需要家への引込みを行う方式です。



(出典：国土交通省 HP 無電柱化の手法 裏配線)

② 軒下配線方式

無電柱化する通りの脇道に電柱を配置し、そこから引込む電線を沿道家屋の軒下、又は軒先に配置する方式です。



(出典：国土交通省 HP 軒下配線方式)

■ 各評価指標の概要について

安全

公共交通拠点

5万人以上（1日あたり）の利用があり、東京都により主要駅として指定されている駅の500m圏内の区域です。



スクールゾーン

歩行者専用道路の規制や車両の速度や駐車を制限する等、登校時における小学生の安全を守るために小学校から概ね500mに設定された区域です。



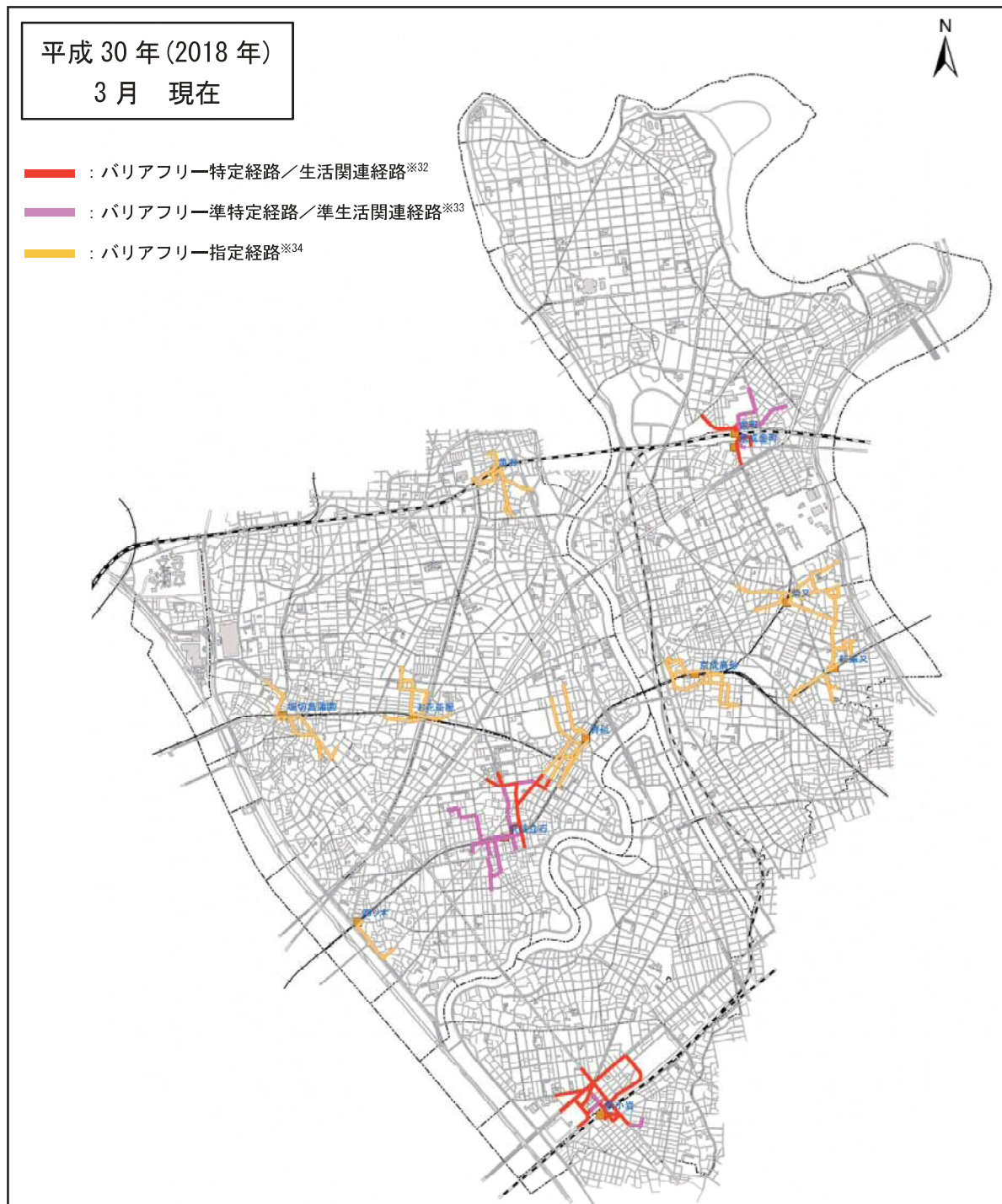
通学路

葛飾区立小学校通学路設定要綱に基づき、児童を通学時の危険から守り、安全に通学できるような環境を整備するために各小学校で設定した路線です。



バリアフリー基本構想指定路線

葛飾区交通バリアフリー基本構想で定められたバリアフリー化の必要性が高い道路です。



※32 バリアフリー特定経路/生活関連経路

…重点整備地区において、交通バリアフリー法に基づく「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」に沿って、事業を実施する道路

※33 バリアフリー準特定経路/準生活関連経路

…重点整備地区において、特定道路として整備を行うことは難しいが、日常的な利用要望からみてバリアフリー化の必要性が高い道路

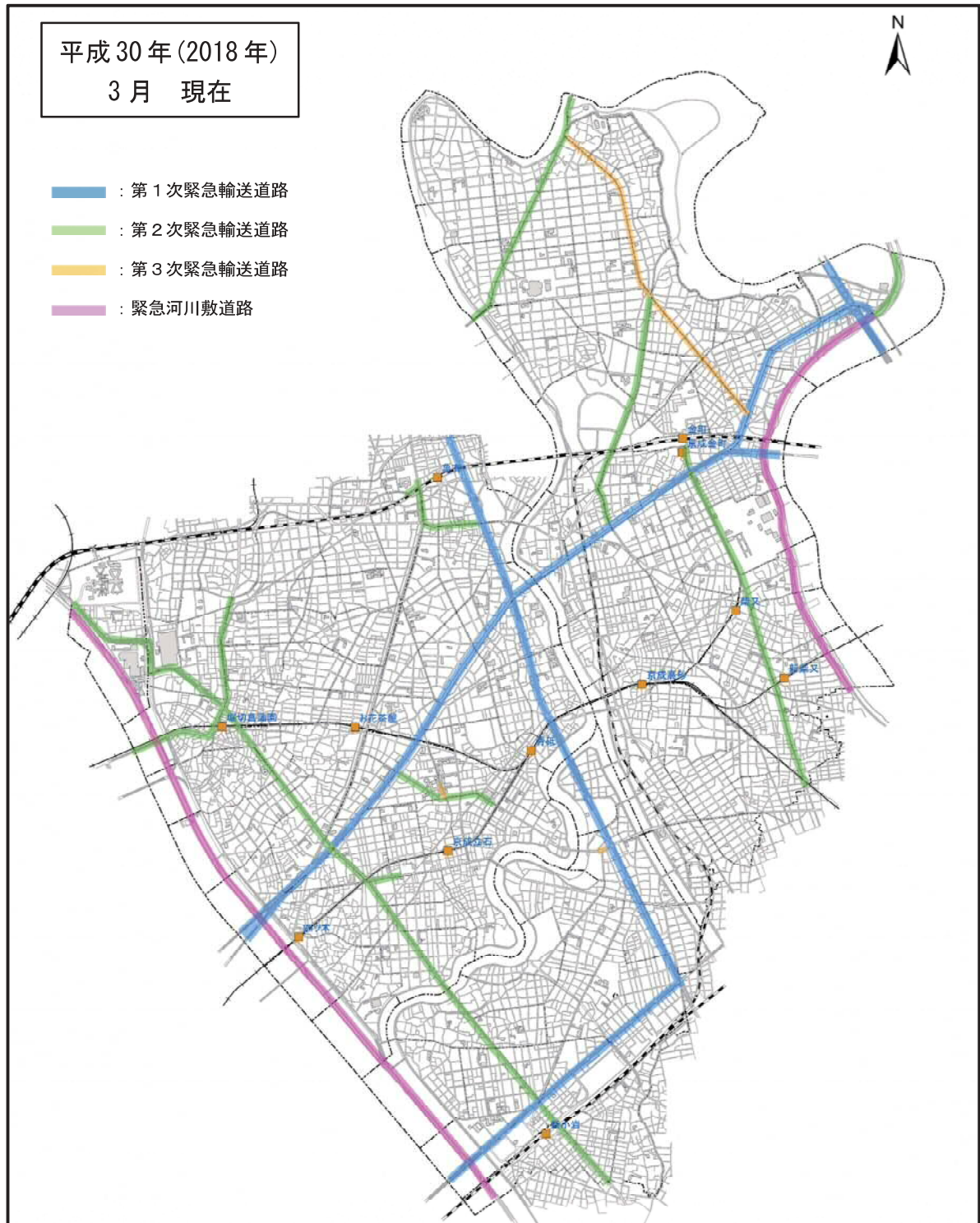
※34 バリアフリー指定経路

…重点整備地区以外において、高齢者や身体障害者等が日常多く利用している道路

防 災

緊急輸送道路

震災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、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と防災拠点^{※35}を相互に連絡する道路です。

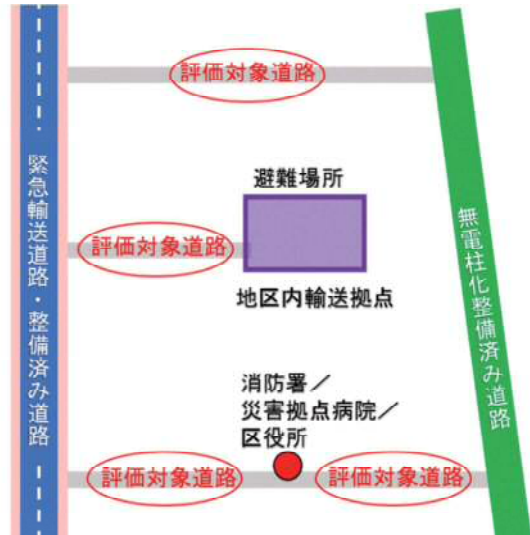


(出典：東京都 HP 東京都の緊急輸送道路)

※35 防災拠点 …大震災時の火災に対する防災対策のひとつ。再開発などによって広い公園を中心とした安全な拠点を作り、大地震の際の主な避難場所にするもの。防災拠点は、災害時の避難拠点や中継基地となるほか、平時には一般住民の憩いの場となる。

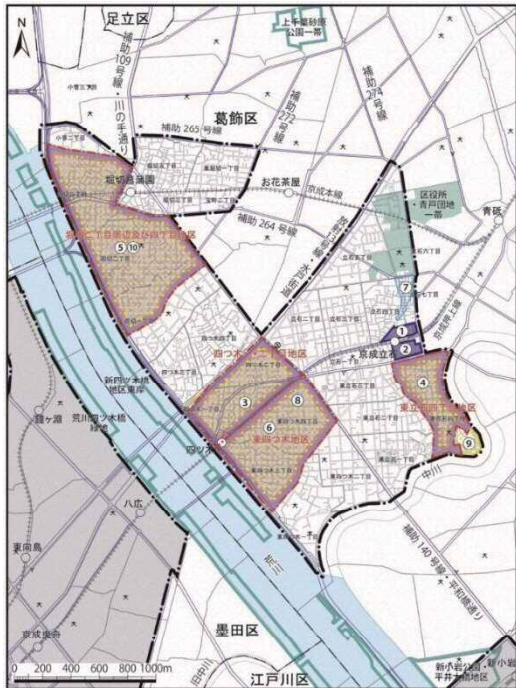
防災ネットワークの観点から必要な道路

- ・無電柱化済路線に挟まれた道路
 - ・避難場所と緊急輸送道路を結ぶ道路
 - ・消防署、災害拠点病院^{※36}、区役所と緊急輸送道路を結ぶ道路
 - ・地区内輸送拠点^{※37}と緊急輸送道路を結ぶ道路
- 上記の道路と防災関連施設の位置図については次頁参照。

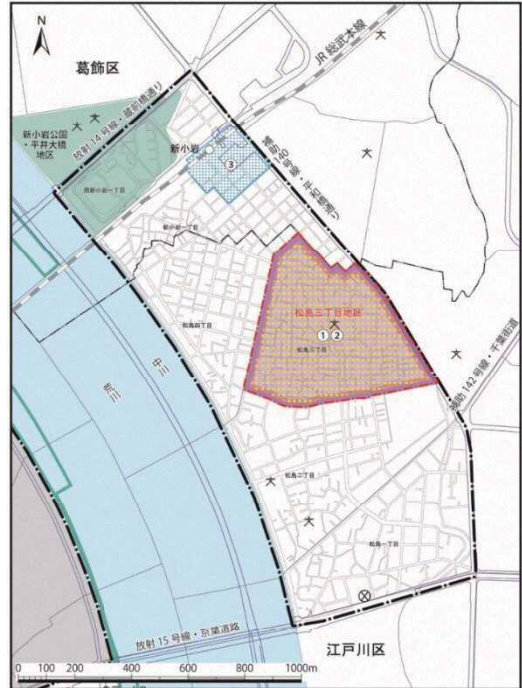


震災で大きな被害が想定される地域

防災都市づくり推進計画で定められた整備地域^{※38}、重点整備地域^{※39}です。



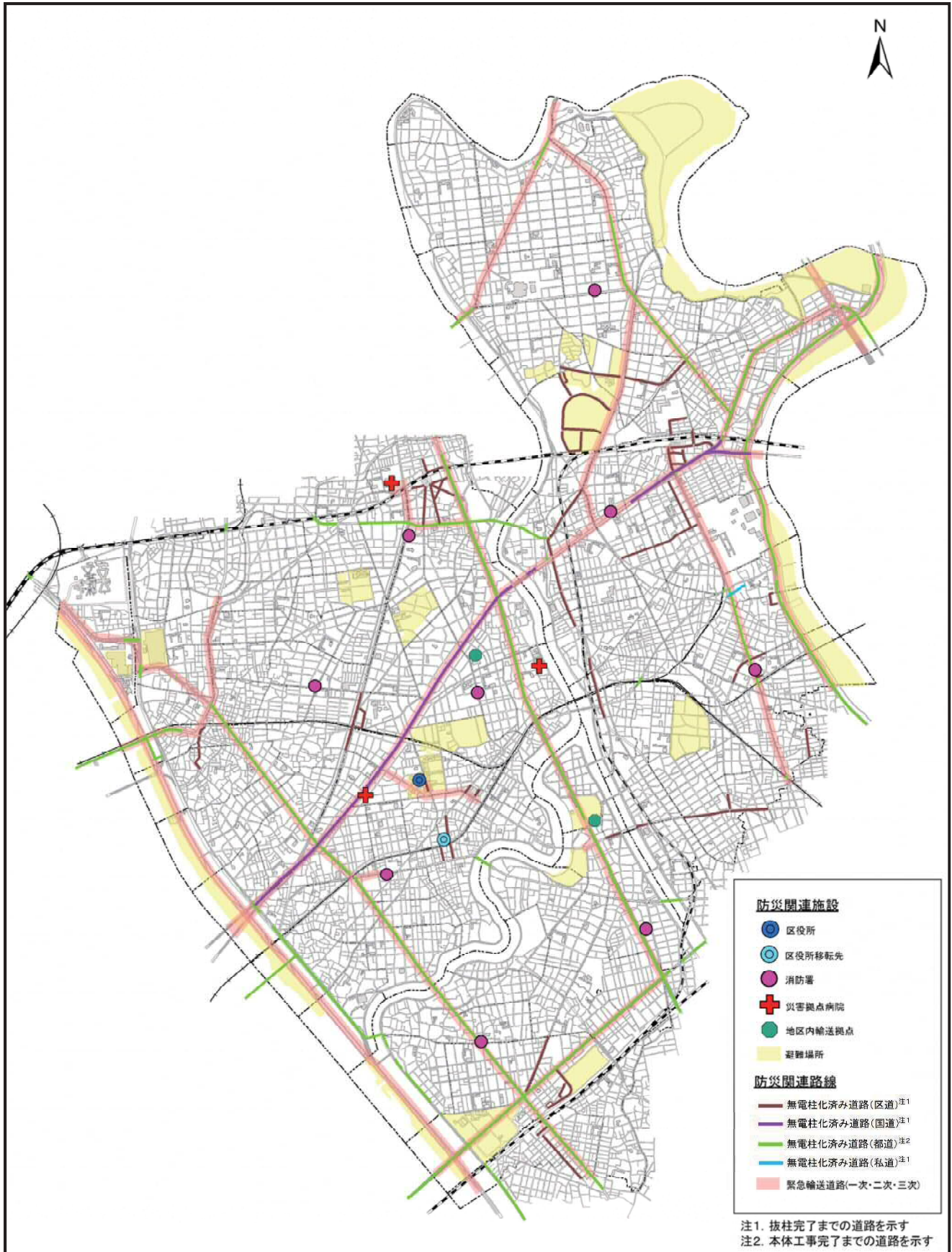
町名	葛飾区 青戸三～四丁目、小菅二丁目 宝町二丁目 立石一～七丁目、東立石一～四丁目 東堀切一丁目、東四つ木一～四丁目 堀切一～六丁目、四つ木一～四丁目
----	--



町名	葛飾区 新小岩一丁目、西新小岩一丁目 江戸川区 松島一～四丁目
----	------------------------------------

※36 災害拠点病院 …災害発生時に災害医療を行う病院などの後方医療機関を支援する機能を有する病院。
 ※37 地区内輸送拠点 …災害時等に支援物資を輸送するための拠点になる場所。支援物資は、都道府県で定められた広域物資輸送施設から地域内輸送拠点に運ばれ、各避難所へ届くようになっている。
 ※38 整備地域 …東京都の「防災都市づくり推進計画」において、地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時の甚大な被害が想定される地域をいう。
 ※39 重点整備地域 …東京都の「防災都市づくり推進計画」において、整備地域の中から、基盤整備事業などを重点化して展開し早期に防災性の向上を図ることにより、波及効果が期待できる地域として選定された地域をいう。

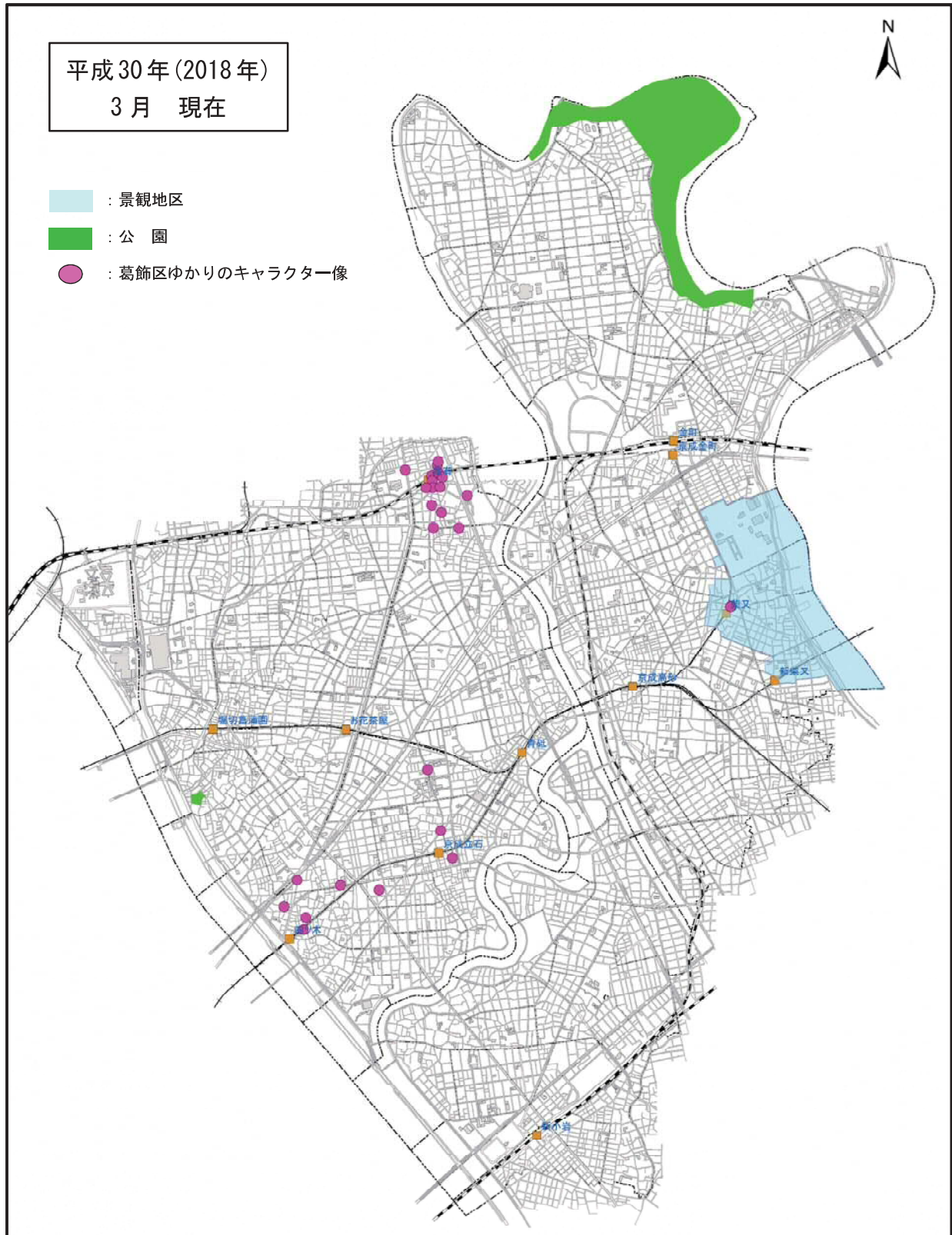
【防災ネットワークの構築に関する道路及び防災関連施設位置図】



景 観

景観地区や観光まちづくりを推進している施設周辺

本計画で評価対象として位置付けている景観地区や観光まちづくりを推進している施設周辺です。



優先整備候補路線位置図



優先整備候補路線表(1/2)

番号	評価指標
①	公共交通拠点(新小岩駅)、スクールゾーン・通学路(松上小)
②	公共交通拠点(新小岩駅)、スクールゾーン・通学路(松上小)
③	公共交通拠点(新小岩駅)、通学路(小松南小)、無電柱化済み道路に挟まれた道路 震災で大きな被害が想定される地域
④	公共交通拠点(亀有駅)、スクールゾーン・通学路(道上小)
⑤	公共交通拠点(亀有駅)、スクールゾーン・通学路(中之台小)
⑥	公共交通拠点(亀有駅)、通学路(中之台小)、無電柱化済み道路に挟まれた道路、観光まちづくり
⑦	公共交通拠点(亀有駅)、スクールゾーン・通学路(中之台小)
⑧	公共交通拠点(亀有駅)、スクールゾーン・通学路(中之台小)
⑨	公共交通拠点(亀有駅)、スクールゾーン・通学路(道上小)
⑩	公共交通拠点(金町駅)、スクールゾーン・通学路(原田小)
⑪	公共交通拠点(金町駅)、スクールゾーン・通学路(原田小)
⑫	公共交通拠点(金町駅)、スクールゾーン・通学路(金町小)
⑬	公共交通拠点(金町駅)、通学路(金町小)、無電柱化済み道路に挟まれた道路
⑭	公共交通拠点(高砂駅)、スクールゾーン・通学路(住吉小)
⑮	スクールゾーン・通学路(東柴又小)、バリアフリー経路、景観地区
⑯	公共交通拠点(高砂駅)、通学路(高砂小)、バリアフリー経路
⑰	公共交通拠点(高砂駅)、通学路(高砂小)、バリアフリー経路
⑱	スクールゾーン・通学路(東柴又小)、バリアフリー経路、景観地区
⑲	公共交通拠点(高砂駅)、通学路(住吉小)、バリアフリー経路
⑳	スクールゾーン・通学路(幸田小)
㉑	スクールゾーン・通学路(花の木小)
㉒	スクールゾーン・通学路(飯塚小)
㉓	スクールゾーン・通学路(飯塚小)
㉔	スクールゾーン・通学路(花の木小)



優先整備候補路線表(2/2)

番号	評価指標
㉕	スクールゾーン・通学路(花の木小)、避難場所と緊急輸送道路を結ぶ道路
㉖	スクールゾーン・通学路(水元小)
㉗	スクールゾーン・通学路(飯塚小)
㉘	スクールゾーン・通学路(飯塚小)
㉙	スクールゾーン・通学路(幸田小)
㉚	スクールゾーン・通学路(幸田小)
㉛	スクールゾーン・通学路(飯塚小)
㉜	スクールゾーン・通学路(綾南小)、震災で大きな被害が想定される地域
㉝	スクールゾーン・通学路(堀切小)、震災で大きな被害が想定される地域
㉞	スクールゾーン・通学路(こすげ小)、震災で大きな被害が想定される地域
㉟	スクールゾーン・通学路(こすげ小)、震災で大きな被害が想定される地域
㊱	スクールゾーン・通学路(南綾瀬小)、震災で大きな被害が想定される地域
㊲	通学路(堀切小)、震災で大きな被害が想定される地域、観光まちづくり
㊳	スクールゾーン・通学路(南綾瀬小)、震災で大きな被害が想定される地域
㊴	スクールゾーン・通学路(洪江小)、震災で大きな被害が想定される地域
㊵	バリアフリー経路、緊急輸送道路、避難場所と緊急輸送道路を結ぶ道路 区役所と緊急輸送道路を結ぶ道路、震災で大きな被害が想定される地域
㊶	スクールゾーン・通学路(洪江小)、震災で大きな被害が想定される地域
㊷	スクールゾーン・通学路(本田小)、震災で大きな被害が想定される地域

凡例

- 優先整備候補路線
- 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
 - 学校
 - 区役所
 - 都市計画マスタープランの地域区分

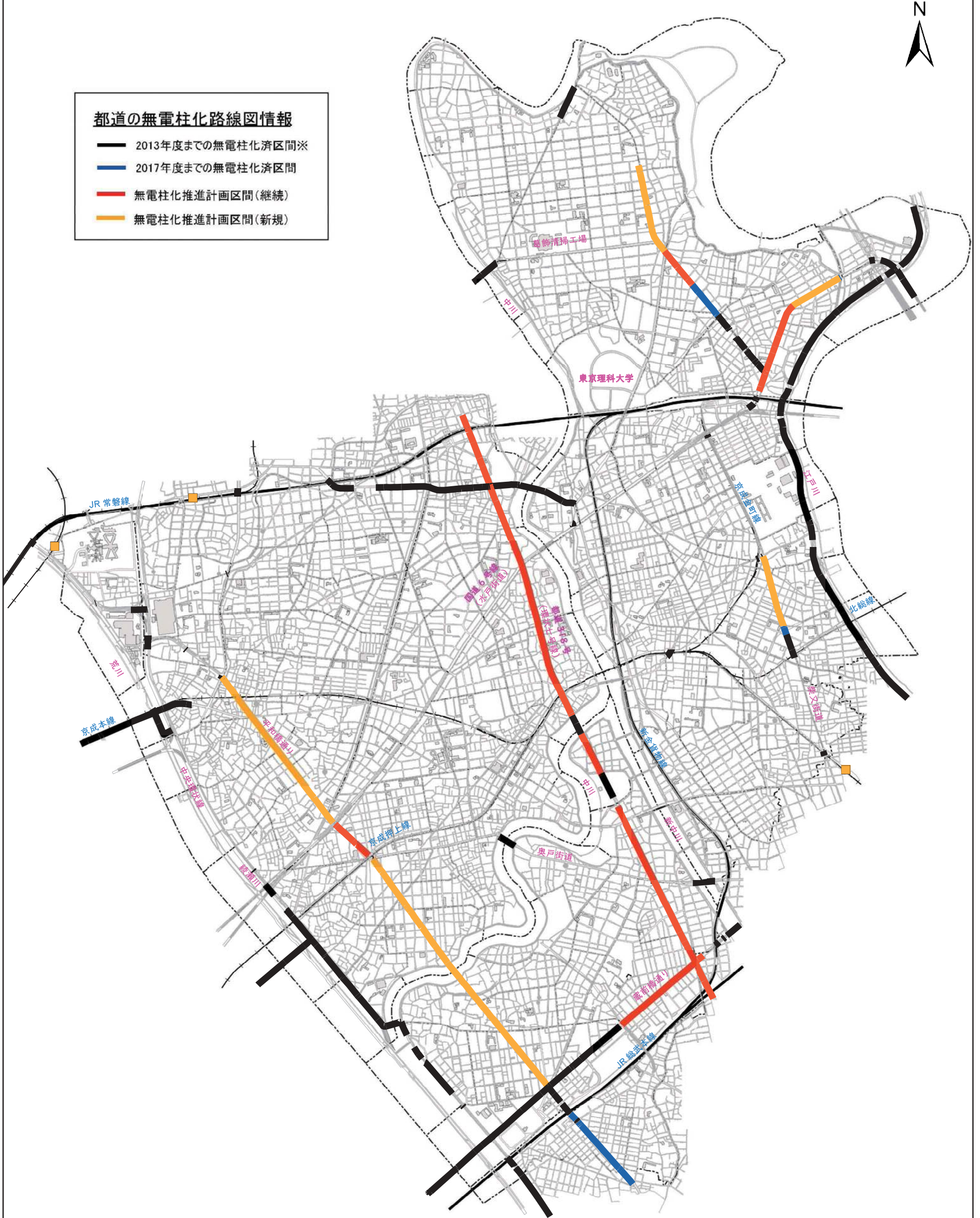
0 0.5 1 km

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

東京都無電柱化推進計画 都道の無電柱化路線図

都道の無電柱化路線図情報

- 2013年度までの無電柱化済区間※
- 2017年度までの無電柱化済区間
- 無電柱化推進計画区間(継続)
- 無電柱化推進計画区間(新規)



※もともと電柱のない区間を含む

(「東京都無電柱化推進計画(改定)」〈参考資料〉都道の無電柱化路線図を参考に作成)

葛飾区無電柱化推進計画

令和元年（2019年）6月

- 発行 葛飾区
- 編集 葛飾区都市整備部調整課
〒124-8555
東京都葛飾区立石5-13-1
電 話 03-5654-8372
F A X 03-3697-1660