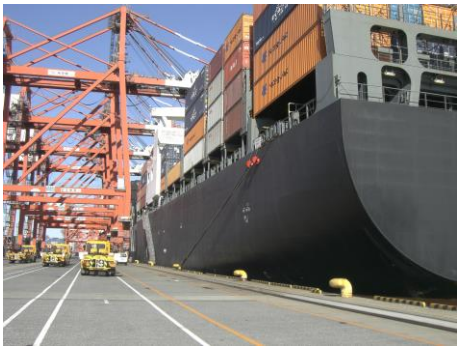
# 東京港無電柱化整備計画

# （素案）



平成３１（２０１９）年　２月

東　京　都　港　湾　局

目次

１　整備方針

１．１　はじめに

１．２　計画の位置付け

１．３　無電柱化の目的

１．４　対象地域

１．５　無電柱化の整備方針

１．６　整備対象延長

１．７　整備後の財産の取扱い及び管理手法

２　整備計画

２．１　計画期間

２．２　整備計画延長

２．３　整備手法

２．４　低コスト手法による無電柱化

# 1　整備方針

## １．１　はじめに

道路の上空を輻輳（ふくそう）する電線類や歩道内にある電柱は、都市の景観を損ねるだけでなく、歩行者や車いすの通行の妨げとなっている。また、震災や台風等の災害時には、倒壊した電柱や切断された電線類により道路が閉塞し、避難路の確保や緊急車両の通行、物資輸送等の支障となるおそれがある。

臨海副都心においては「まちづくり」の一環として共同溝が整備され、インフラが収容されることにより、無電柱化が完了しているものの、臨海副都心以外では、ふ頭周辺の緊急輸送道路をはじめ、港湾局管理道路（以下「臨港道路等」という。）の無電柱化は進展していなかった。

しかし、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）の開催決定を契機に、多くの競技会場が集中する臨海部においては、防災機能の強化と魅力ある都市景観の創出、安全で快適な歩行空間確保の視点から、無電柱化の必要性が高まり、港湾局では、競技会場周辺の無電柱化に取り組んでいる。

また、平成 29（2017）年 9 月 1 日に東京都無電柱化推進条例が施行され、本条例に基づく東京都無電柱化計画（以下「基本計画」という。）が平成 30（2018）年 3 月に策定された。この基本計画では、今後 10 年間の都が進める無電柱化の方針と、推進するための目標及び施策を定めており、臨港道路等を含む都内全域で面的に無電柱化を推進していくこととしている。

前述の状況を踏まえて、これからの無電柱化事業を計画的かつ迅速に推進するため、東京港無電柱化整備計画（以下「本計画」という。）を定める。

## １．２　計画の位置付け

本計画は、基本計画にある臨港道路等の無電柱化について、整備方針を示すとともに、平成 32（2020）年度までの整備計画を定める。

## １．３　無電柱化の目的

### （１）東京港の防災機能の強化

東京港は、首都圏 4,000 万人の人口を背後に擁し、国内最多の外貿コンテナ取扱個数を誇る国際貿易港であり、我が国の産業活動を支えるとともに、首都圏の日常生活を支える港として、極めて重要な役割を担っている。

災害発生時においても、緊急物資等の輸送や国際コンテナ物流の停滞を回避するため、東京港の防災機能の強化を図る。

### （２）臨海部の魅力ある都市景観の創出

東京 2020 大会において、臨海部は、多くの競技会場が集まるエリアである。

また、東京港は、今後 MICE・国際観光拠点化を推進するなど、臨海地域の魅力を更に高める取組を進めていくこととしている。

多くの来訪者を引き付け、より一層のにぎわいを創出するため、魅力ある都市景観の創出を図る。

### （３）安全で快適な歩行空間の確保

歩道内の電柱をなくし、バリアフリーや自転車走行空間にも配慮した、移動しやすい歩行空間を確保する。

## １．４　対象地域

東京港全域

## １．５　無電柱化の整備方針

東京 2020 大会競技会場周辺等を魅力ある都市景観とするため、大会開催までに 100%整備完了する。

また、災害発生時において、緊急物資等の輸送や国際コンテナ物流の停滞を回避するため、全ての緊急輸送道路を無電柱化する。

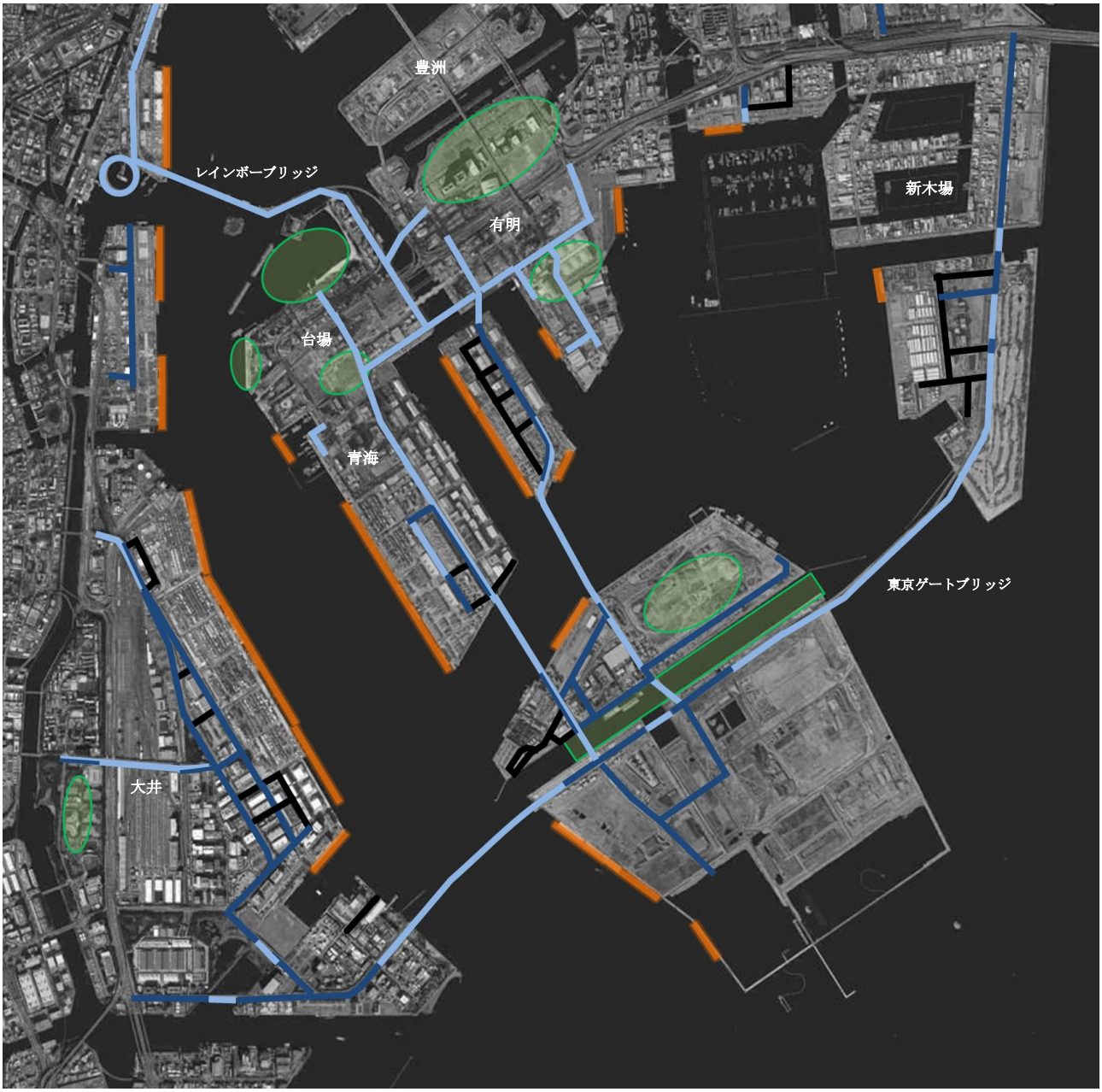
## １．６　整備対象延長

整備方針に基づき、約 34ｋｍを整備対象延長として定める。

・東京 2020 大会競技会場周辺の臨港道路等　約 10ｋｍ

・全ての緊急輸送道路※（東京 2020 大会競技会場周辺等を除く）　約 24ｋｍ

※ 予定路線を含む




無電柱化の整備対象図

凡　　例

- 無電柱化整備対象区間　（約 34km）
- 無電柱化事業対象外の緊急輸送道路等（橋梁やトンネル、共同溝整備路線など）
- 緊急輸送道路以外の臨港道路
- 耐震強化岸壁（整備予定含む）
- 東京 2020 大会関連施設

## １．７　整備後の財産の取扱い及び管理手法

無電柱化事業により整備した埋設管路は、臨港道路等の一部とし、管理要綱※に基づき、占用者である電線管理者と調整の上、港湾局が管理する。

※　管理要綱は、電線の管理や管理に伴う費用負担等について定められており、港湾局において、平成 29（2017）年度末に策定

# ２　整備計画

## ２．１　計画期間

平成 26（2014）年度から平成 32（2020）年度まで

## ２．２　整備計画延長 ※1

臨港道路等における、平成 32（2020）年度までの無電柱化整備計画延長は、約 20ｋｍとする。

・東京 2020 大会競技会場周辺の臨港道路等　　約 10ｋｍ

・緊急輸送道路（東京 2020 大会競技会場周辺等を除く）　約 10ｋｍ

東京 2020 大会競技会場周辺の臨港道路等（約 10ｋｍ）については、大会開催までに 100％整備を完了させていく。

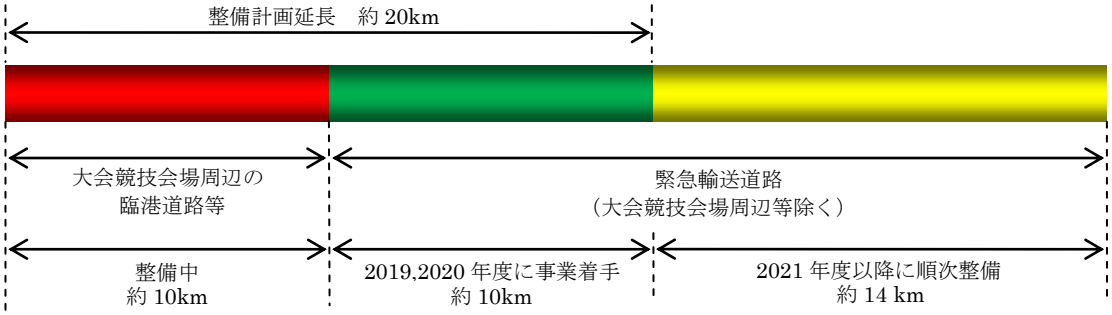
また、「全ての緊急輸送道路（東京 2020 大会競技会場周辺等を除く）（約 24ｋｍ）」については、耐震強化岸壁※2 の整備状況等を考慮の上、約 10ｋｍを優先整備することとし、平成 31（2019）年度から平成 32（2020）年度までに事業着手していく。

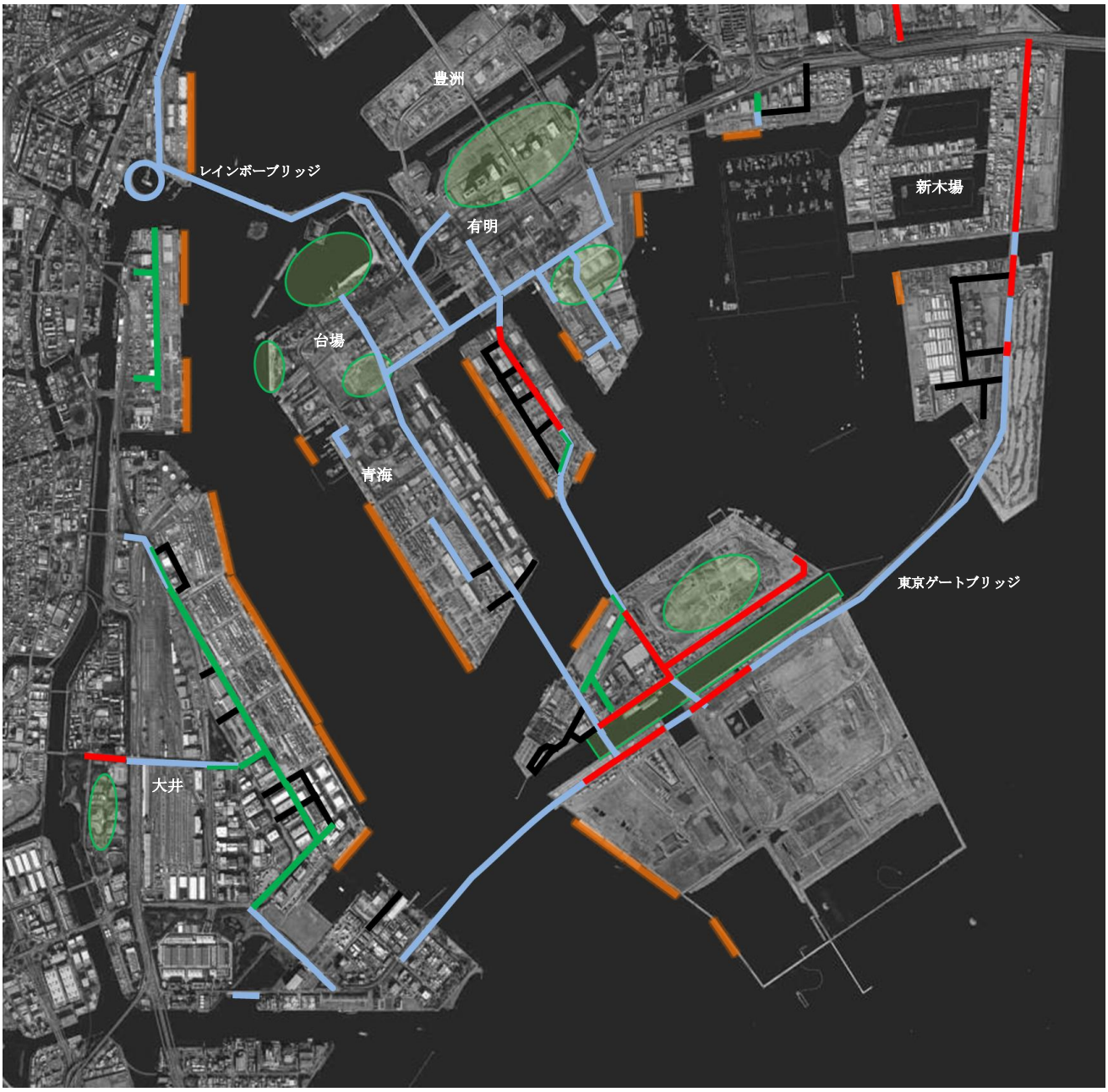
なお、本計画において、整備計画延長に位置付けない整備対象延長（約 14ｋｍ）については、平成 33（2021）年度以降に順次整備していくこととし、具体的な着手時期については、別途検討の上、定める。

※1 整備計画延長は、埋設管路の整備延長（施設延長）を示し、道路延長とは異なる

※2 耐震強化岸壁は、大規模地震が発災した際に、発災直後から緊急物資等の輸送や経済活動を確保するため、耐震性を強化した岸壁

**臨港道路等における整備計画延長**






**無電柱化の整備計画図**

凡　　例

- 東京 2020 大会競技会場周辺の臨港道路等　（約 10km）
- 緊急輸送道路（東京 2020 大会競技会場周辺等を除く）　（約 10km）
- 無電柱化事業対象外の緊急輸送道路等（橋梁やトンネル、共同溝整備路線など）
- 緊急輸送道路以外の臨港道路
- 耐震強化岸壁（整備予定含む）
- 東京 2020 大会関連施設

## ２．３　整備手法

道路法による道路では、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」（以下「電共法」という。）により、事業の進め方や整備主体、電線管理者（電線の設置及び管理を行う者）との費用負担の考え方が明確に定められている。しかし、臨港道路等では、電共法の適用を受けないため、個別に電線管理者等と協議・調整を行い、無電柱化に取り組んでいる。

平成 31（2019）年度以降に事業着手する路線については、電線管理者等と合意形成を図った上で電共法を準用し整備を推進する。

## ２．４　低コスト手法による無電柱化

無電柱化の課題の一つとして、整備に多額の費用を要することが挙げられる。このため、基本計画では、技術開発の推進を施策として掲げている。今後、港湾局の無電柱化事業においても、低コスト手法を採用し、無電柱化の迅速な推進と費用の縮減を図る。

＜参考資料＞関連リンク

・東京都無電柱化推進条例

http://www.reiki.metro.tokyo.jp/reiki_honbun/ag10148631.html

・東京都無電柱化計画

http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/content/000035726.pdf

・東京都電線共同溝整備マニュアル

http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/content/000038812.pdf