

東京港無電柱化整備計画(案)

(令和 8 年度～令和 12 年度)

～災害時にも物流機能を確実に維持できる強靱な港へ～



2026 (令和 8) 年 5 月

東京都港湾局

はじめに

東京港は、首都圏約 4,000 万人の生活と産業活動を支える重要な拠点であり、その中に位置する東京都港湾局が管理する道路（以下「臨港道路等」という。）は、日々の物流活動を支える基盤であるとともに、大規模地震等の災害発生時には、緊急物資の輸送を担う重要な役割を果たすものである。

そのため、東京港エリアにおいては、大規模地震や大型台風等の自然災害時に、電柱の倒壊や電線類の断線が生じることで、道路を閉塞し避難路の確保や緊急車両の通行、物資輸送に支障を及ぼすおそれや、都市景観の形成や歩行空間の安全性・快適性の確保の観点から、これまで臨港道路等における緊急輸送道路の無電柱化を重点的に推進してきた。

一方、切迫性が高まる首都直下地震等の発生や、激甚化・頻発化している台風や高潮等の災害リスクに備え、災害による被害を最小化し、災害時においても港湾機能を確実に維持できる強靱な港づくりが求められている。

東京都は、こうした状況を踏まえ、「信頼をつなぐレジリエントポート」の実現を掲げ、耐震性の高い港湾施設の整備や電源設備等の浸水対策に加え、背後圏への陸上輸送を確保する観点から、「東京港無電柱化整備計画（令和3年度～令和7年度）」に基づき、東京港全エリアにおける無電柱化整備を推進してきた。

このたび、東京港における更なる無電柱化を計画的に推進することを目的として、整備対象を緊急輸送道路に加え、緊急輸送道路以外のすべての臨港道路等及びふ頭敷地等へ拡大し、今後5か年を計画期間とする「東京港無電柱化整備計画（令和8年度～令和12年度）」（以下「本計画」という。）を策定した。

2026（令和8）年5月

東京港無電柱化整備計画（3次改定） 目次

1. 計画改定の背景と目的	1
1.1 計画改定の背景.....	1
1.2 東京港エリアの現状.....	2
(1) 物流・防災拠点としての東京港の役割.....	2
(2) 多機能な都市拠点としての臨海副都心.....	3
(3) 海上公園等の集積と水辺空間の形成.....	4
1.3 激甚化する自然災害への対応.....	5
1.4 無電柱化の目的.....	7
(1) 東京港の防災機能の強化.....	7
(2) 臨海部の魅力ある都市景観の創出.....	7
(3) 安全で快適な歩行空間の確保.....	7
2. 計画の位置付け	8
3. 無電柱化の整備手法、課題及び今後の対応	9
3.1 整備手法.....	9
(1) 電線共同溝方式.....	9
(2) 要請者負担方式.....	9
(3) 単独地中化方式.....	9
3.2 整備における課題及び今後の対応.....	10
4. 東京港におけるこれまでの取組	11
5. 今後の整備方針	13
5.1 整備対象.....	13
(1) 緊急輸送道路.....	13
(2) その他の道路.....	13
(3) ふ頭敷地等.....	13
5.2 整備目標.....	13

6. 整備計画	14
6.1 整備計画期間.....	14
6.2 整備計画期間における事業実施計画.....	14
(1) 緊急輸送道路.....	14
(2) その他の道路.....	14
(3) ふ頭敷地等.....	14
6.3 整備対象路線.....	15
(1) 緊急輸送道路.....	15
(2) その他の道路及びふ頭敷地等.....	17
7. DX・施工効率化による事業推進とコスト縮減	19
(1) 地中レーダー探査の活用.....	19
(2) 設計データの3D化.....	19
(3) 複数路線を一体的に施工する面的施工.....	20
(4) 常設作業帯の活用による昼間施工.....	20
(5) 更なるコストの縮減.....	20
8. その他	21
8.1 新設電柱禁止について.....	21
8.2 環境への配慮について.....	21
8.3 無電柱化協議会.....	21
<参考資料>	22
関連リンク	22

1. 計画改定の背景と目的

1.1 計画改定の背景

東京では、戦後の急増する電力・通信需要に対応するため、多くの電柱が建てられてきた。その結果、林立する電柱や張り巡らされた電線が歩行者や車いす利用者の通行を妨げるとともに、良好な都市景観を損ねる要因となっている。

近年、台風や大規模地震、さらには竜巻などの自然災害が激甚化しており、電柱の倒壊による停電・通信障害や道路閉塞が避難や救助活動に支障を及ぼすなど、防災面での課題も顕在化している。2024（令和6）年の能登半島地震をはじめとする大規模災害を通じて、都市の防災機能を高める施策として無電柱化の必要性はより一層高まっている。

これまで東京港における無電柱化整備計画では、緊急輸送道路の無電柱化を重点的に推進してきた。今後は、東京港全体の防災力を一層高める観点から、緊急輸送道路に加え、緊急輸送道路以外の臨港道路等及びふ頭敷地等も含め、計画的に無電柱化を進める必要がある。



図 1-1 辰巳 11 号線（緊急輸送道路以外の道路）

1.2 東京港エリアの現状

(1) 物流・防災拠点としての東京港の役割

東京港は、首都圏の産業活動や都民生活を支える物資の流通拠点として機能する都市型総合港湾である。その港勢圏は、人口4,000万人を擁する首都圏、信越、南東北など広大な地域に及んでいる。東京港は、それらの地域で生産・消費される貨物を国内・海外各地へ円滑に一貫輸送するための海陸の結節点として広域的輸送ターミナルの役割を果たしている。

また、東京港は、コンテナふ頭、フェリーふ頭、物資別専門ふ頭などの多様なふ頭機能を有し、ふ頭の背後には倉庫や物流センターなどが集積している。これらの施設は、幹線道路網などの陸上交通インフラと連携することで、効率的な物流ネットワークを形成している。

一方で、東京港は大規模災害時において、緊急物資や復旧資機材を輸送する災害時輸送拠点としての重要な役割も担っている。特に、首都直下地震等により陸上交通が寸断された場合においても、海上輸送を活用することで迅速な物資供給が可能となる。こうした役割を踏まえ、耐震強化岸壁や基幹的広域防災拠点（有明の丘地区）等を活用することにより災害対応力の強化が図られており、東京港は首都圏における防災・減災の観点からも極めて重要な役割を果たしている。



図1-2 東京港全景

(2) 多機能な都市拠点としての臨海副都心

臨海副都心は、東京の活力と魅力を高める拠点であり、世界に開かれた交流の地として開発された東京第七の副都心である。面積約 442 ヘクタールの埋立地には居住・業務・商業・観光・文化など多様な機能が集積し、現在では約 2 万人が生活し、約 5 万 1 千人が働くまちへと成長するとともに、年間約 5 千 100 万人が訪れている。

ウォーターフロントの眺望を活かした開放的な都市空間のもと、職・住・学・遊が有機的に連携する複合的なまちづくりが進められている。また、羽田・成田空港からの良好なアクセスを背景に、東京ビッグサイトを中心とした MICE・国際観光拠点としての機能を発揮している。

さらに、台場・青海・有明エリアでは、ウォーターフロントの景観や夜景を活かしたイベントが開催され、商業施設・博物館・ホテルなどが連携して観光とビジネスの融合を進めており、DMO による地域一体のプロモーションも展開されている。



図 1-3 東京テレポート駅周辺（青海縦貫線方向）



図 1-4 東京テレポート駅周辺（駅方向）

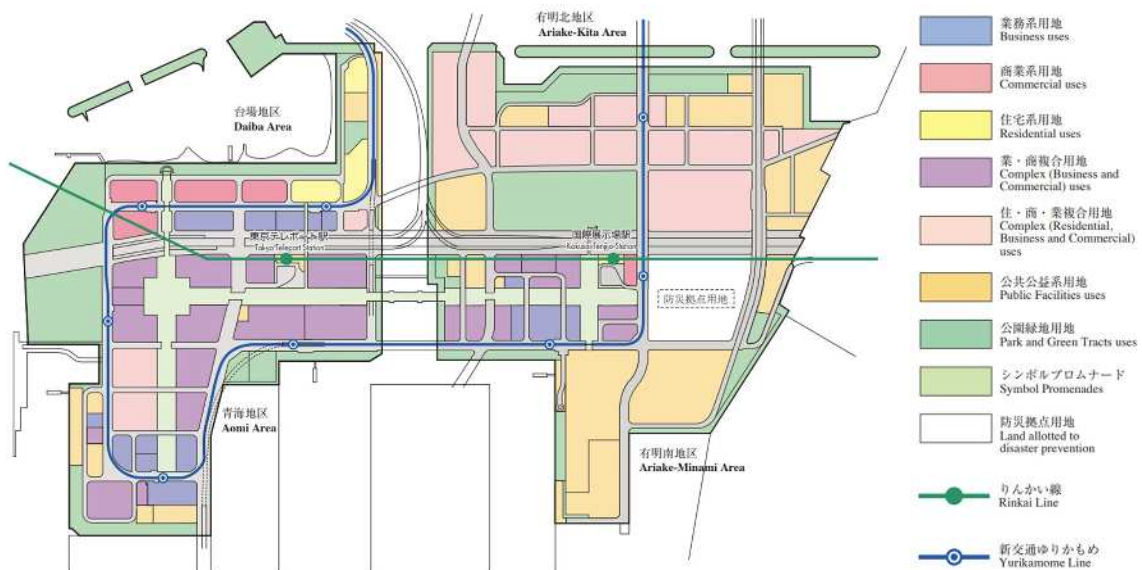


図 1-5 臨海副都心の土地利用区分図

(3) 海上公園等の集積と水辺空間の形成

東京港エリアでは、自然環境の回復と保全を図りつつ、都民が港の景観や水辺に親しめる場として、海上公園の整備を進めている。2025（令和7）年3月には、東京港に浮かぶ、ごみと建設発生土で埋め立てられた「ごみの山」に、都民協働により約24万本もの樹木を植栽し、美しい森へと再生させた「海の森公園」が、約60haの規模で開園した。

また、海上公園は、散策やサイクリング、海釣り、各種スポーツ等様々なレクリエーションの場として親しまれているほか、民間事業者によるカフェ等施設の導入により、水辺空間の魅力を活かした新たな賑わいの創出が図られている。

さらに、臨海副都心の新たなランドマークとして令和2年に開業した東京国際クルーズターミナルは、世界最大級のクルーズ客船にも対応可能であり、展望デッキからの眺望やイベント利用を通じて、国際的なおもてなし環境の向上に寄与している。



図 1-6 海の森公園（全景）



図 1-7 海の森公園入口付近（中防内6号線）



図 1-8 東京国際クルーズターミナル

1.3 激甚化する自然災害への対応

電柱が大規模地震や大型台風などの自然災害時に倒壊することで、道路の閉塞や電線の断線を引き起こし、避難や救急活動に支障をきたすほか、停電や通信障害の原因にもなっている。いつ発生してもおかしくない首都直下地震をはじめ、2024（令和6）年の能登半島地震や2025（令和7）年の台風15号のような、激甚化・頻発する自然災害への備えは、喫緊の課題となっている。

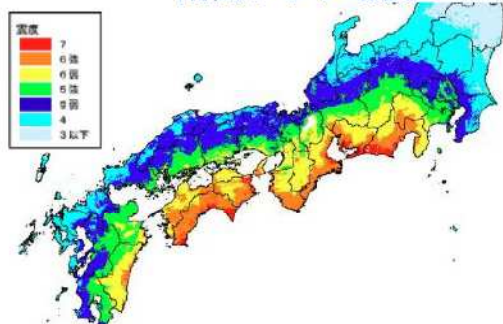
【主な災害と電柱の倒壊状況】

※倒壊のほか折損・傾斜含む

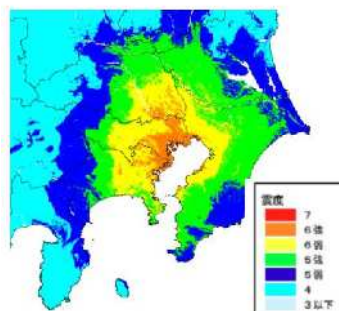
災害	年月	名称	電柱の倒壊状況	写真
地震	2024年1月	能登半島地震	電力：約3,100本 ※1 通信：約380本 ※2 （供給支障に至ったもののみ） 一法面前壊や家屋倒壊のほか、電柱倒壊や電線の断線等により長期の停電が発生し、防災拠点、病院、上下水道、通信等の重要インフラ施設に大きな影響がでた。 ※1 北陸電力送配電調べ ※2 NIT調べ	
台風	2018年9月	台風21号	大阪府を中心に 電柱1,700本以上 ※1 一倒壊した電柱により、通行不能箇所が多数発生。 ※1 各電力会社、NTT調べ 最大停電戸数：約240万戸 ※2 ※2 経済産業省発表	
	2019年9月	台風15号	東京電力管内で 電柱約2,000本 ※1 ※1 経済産業省HP 最大停電戸数：約93万戸 ※2 ※2 経済産業省HP	
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本 ※1 通信：約28,000本 ※2 （供給支障に至ったもののみ） 一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 NTT調べ	

【想定される巨大地震】

南海トラフ地震



首都直下地震



（出典：国土交通省ホームページ） <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/chicyuka/pdf20/04.pdf>

図 1-9 主な災害と電柱の倒壊状況、想定される巨大地震

【倒壊状況】能登半島地震



石川県輪島市 国道249号



石川県輪島市 広域農道



石川県穴水町 県道303号

(出典：国土交通省ホームページ) <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/chicyuka/pdf19/01.pdf>

図 1-10 令和 6 年能登半島地震等による能登半島の電柱倒壊等の被害状況

【倒壊状況】静岡県牧之原市を中心に 79 本の電柱が倒壊



写真(上): 中日新聞社提供

市道山の手幹線

【復旧状況(山の手幹線)】



【電柱復旧状況】

(出典：国土交通省ホームページ) <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/chicyuka/pdf21/08.pdf>

図 1-11 令和 7 年台風 15 号による静岡県の電柱倒壊等の被害状況

1. 4 無電柱化の目的

東京港エリアの現状や、激甚化する自然災害等の状況を踏まえ、次の観点から無電柱化を推進していく。

(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、東京港の更なる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

臨海副都心は、ウォーターフロントの眺望を活かした開放的な都市空間の中で、職・住・学・遊が連携する複合都市を形成している。空港アクセスの良さを背景に、東京ビッグサイトを中心とした MICE・国際観光拠点としての機能を発揮している。

今後も多くの来訪者を惹きつけ、更なる賑わいを創出するため、魅力ある都市景観の形成を図る。

(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通行空間にも配慮した、移動しやすい歩行空間を確保する。

2. 計画の位置付け

東京都では、2017（平成29）年6月に「東京都無電柱化推進条例」を制定し、これに基づき、2027（令和9）年度までの方針及び目標を示す全体計画として、「東京都無電柱化計画」を2018（平成30）年3月に策定した。

東京港エリアにおいては、同計画を踏まえ、東京港内のすべての緊急輸送道路や東京2020大会競技会場周辺の臨港道路等を対象に、無電柱化事業を計画的かつ確実に推進するため、「東京港無電柱化整備計画」を2019（平成31）年3月に策定し、2020（令和2）年3月に一部改定した。

その後、都内における無電柱化をさらに加速するため、2021（令和3）年2月に「無電柱化加速化戦略」を策定し、同年6月には、これを踏まえて「東京都無電柱化計画」及び「東京港無電柱化整備計画」を改定し、整備を推進してきた。

引き続き都内全体の無電柱化整備を推進し、切迫する首都直下地震や激甚化する台風等の自然災害への備えとして、これまでの取組を一層推進するため、「東京都無電柱化計画」を2026（令和8）年〇月に改定した。

これを踏まえ、「東京港無電柱化整備計画」についても同時に改定することとし、東京港全エリアを対象に、今後5か年の整備方針を示すとともに、2026（令和8）年度から2030（令和12）年度までの整備対象を具体的に定めた。

なお、東京都における無電柱化に関する各種計画の関係は、次のとおりである。

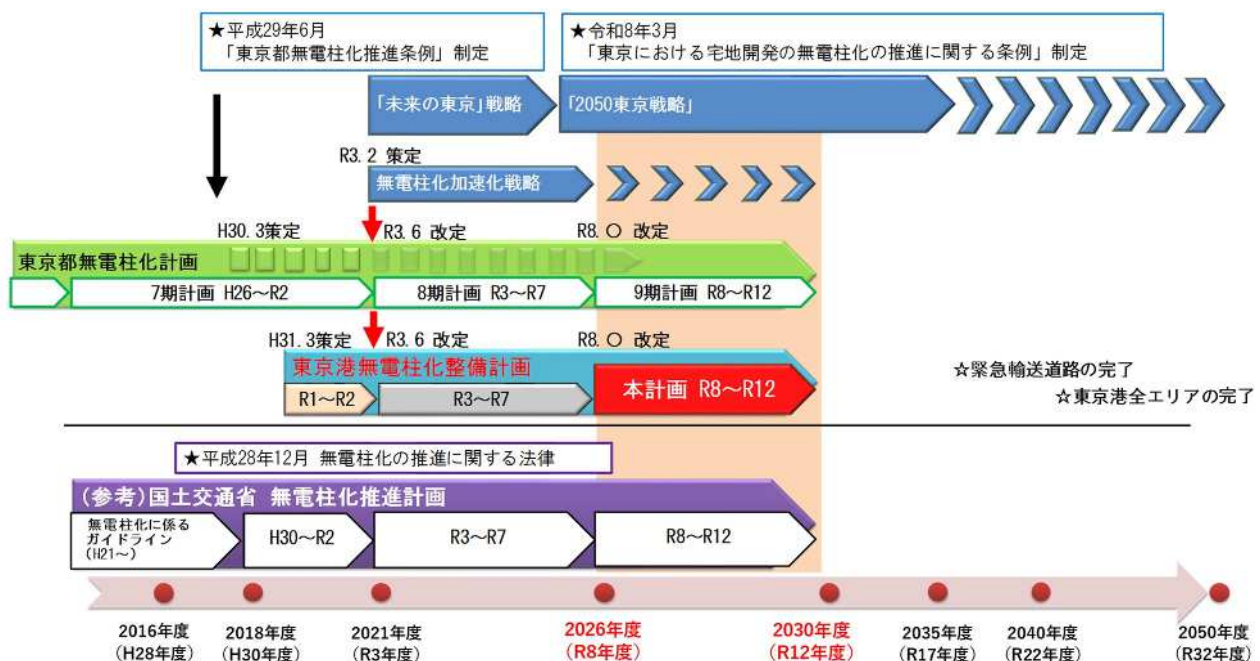


図 2-1 東京都における無電柱化に関する各種計画の関連

3. 無電柱化の整備手法、課題及び今後の対応

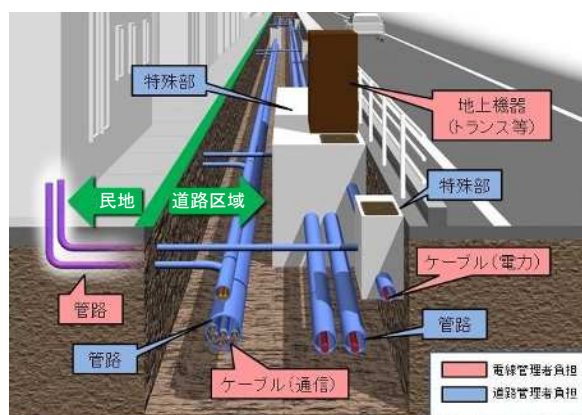
3.1 整備手法

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。一方、臨港道路等は、港湾法に基づく道路であり、電共法の適用を受けないため、原則として電共法に準拠し、電線管理者等と合意形成を図った上で、無電柱化の整備を推進している。なお、整備に当たっては、電線共同溝方式による無電柱化の整備を基本としているが、埋立地の開発状況等に応じて、電線管理者等の意見を踏まえ、要請者負担方式による整備を併用して無電柱化を推進する。また、電柱の建柱状況や沿道への供給状況、電線共同溝への参画意思確認等を踏まえ、電線管理者と協議の上、単一の電線管理者による単独地中化方式についても採用を検討する。

各方式による無電柱化の整備方法は次のとおりである。

(1) 電線共同溝方式

電線共同溝方式は、道路管理者が、複数の電線管理者等が管理する電線をまとめて収容する電線共同溝（電力管及び通信管）を地下空間に整備するとともに、電線管理者等が電線及び地上機器等を整備することで無電柱化を行う方式である。



(出典：国土交通省ホームページ)

http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_19.html

図 3-1 電線共同溝方式による無電柱化のイメージ

(2) 要請者負担方式

要請者負担方式は、電力需要や埋立地開発の進捗状況等を踏まえ、道路管理者等からの要請

により、無電柱化を行う方式である。費用は原則として、道路管理者等が負担する。

(3) 単独地中化方式

単独地中化方式は、各電線管理者自らが地中化を行う無電柱化方式である。管路設備等はすべて、電線管理者が道路占用物件として管理する。

3.2 整備における課題及び今後の対応

無電柱化事業は、水道、下水、ガス等の多様な埋設物が存在する地下空間に新たに電線共同溝（電力管・通信管）を整備するものであり、設計段階から多数の企業者との調整が不可欠である。また、道路照明の切替えや支障物の移設、電力・通信の沿道供給工事等を段階的に進める必要があることから、完成までに多くの時間と労力を要する。特に東京港エリアのふ頭周辺の緊急輸送道路等では、港湾・物流施設が集積し大型車両の通行量が多いため、道路利用者や物流活動への影響を最小限に抑えた施工が求められる。加えて、地下空間には管路が複雑に配置されていることから、既設管路を損傷することなく新たな管路を確実に設置するため、慎重かつ確実な施工と十分な施工管理が必要となる。今後、無電柱化工事の増加に伴い、予算や人員等のリソースの分散や、建設業全体における担い手不足の深刻化により、円滑な事業執行や計画的な整備の推進が課題となる。特に、緊急輸送道路以外のすべての臨港道路等は短い延長の路線が多数点在するため、従来の路線単位による施工では効率的な整備が困難である。このため、DXを含む新技術の導入や施工方法の工夫等により、施工の効率化及び担い手の有効活用を図っていく。



図 3-2 地下埋設物の輻輳状況



図 3-3 大型車両の通行状況

道路延長約400mあたり	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目
① 設計・調整	■					
② 支障移設工事		■				
③ 電線共同溝本体工事			■	■		
④ ケーブル入線・引込管工事					■	
⑤ 電線・電柱の撤去						■
⑥ 舗装復旧工事						■

図 3-4 東京港エリアにおける無電柱化の標準的なスケジュール

4. 東京港におけるこれまでの取組

東京港エリアにおいては、臨海副都心地区や東京 2020 大会競技場周辺で無電柱化を進め、令和元年度末にはその整備が完了し、2020（令和2）年度からは臨港道路等の緊急輸送道路における無電柱化の推進に努めてきた。

2024（令和6）年度からは、大規模な地震や台風に対する備えをより万全なものとするため、すべての緊急輸送道路の無電柱化に加えて、緊急物資の積替作業に必要なふ頭敷地や物流拠点として重要な役割を担う倉庫・物流センターに接続される緊急輸送道路以外のすべての臨港道路等についても、電線管理者等と具体的な調整を進めてきた。



図 4-1 有明ふ頭連絡線の無電柱化



図 4-2 中防外1号線の無電柱化



図 4-3 大井2号線の無電柱化



図 4-4 大井3号線の無電柱化

表 4-1 整備対象延長と地中化率（2026（令和8）年度3月末時点）

区 分	整備対象延長			地中化率	備 考
	全体	整備済	未整備		
全体	83.9 km (85.3)	48.8 km (37.3)	35.1 km (48.0)	58% (43)	
緊急輸送道路	41.7 km (43.8)	32.1 km (20.6)	9.6 km (23.2)	76% (47)	
その他の道路	42.2 km (41.5)	16.7 km ^{※1} (16.7)	25.5 km ^{※2} (24.8)	39% (40)	※1 臨海副都心地区、東京2020大会競技会場周辺 ※2 区移管協議対象路線（約1.8km）を含む。 移管協議の状況により延長が変更となる場合がある。

※（ ）内容の数値は、2021（令和3）年3月末時点

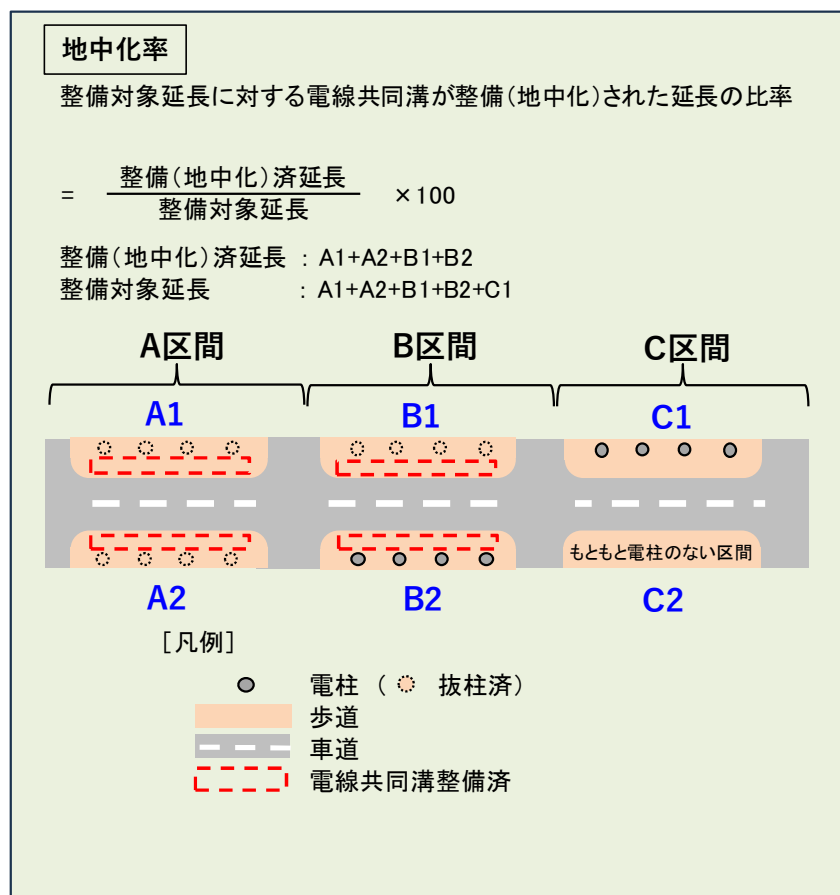


図 4-5 地中化率

5. 今後の整備方針

5.1 整備対象

今後は、首都直下地震の切迫性が高まる中、激甚化・頻発化する台風や高潮等の災害リスクに備え、東京港の防災力を一層高めるとともに、良好な都市景観の創出及び安全で快適な歩行者空間の確保にも寄与するため、整備対象を緊急輸送道路に加え、緊急輸送道路以外のすべての臨港道路等（以下「その他の道路」という。）及びふ頭敷地等に拡大し、東京港全エリアにおいて無電柱化を推進する。

（1）緊急輸送道路

これまでの計画に引き続き、残るすべての緊急輸送道路の整備を推進していく。

（2）その他の道路

これまでの計画に引き続き、臨港道路、埋立道路、並びにふ頭敷地に隣接する道路の整備を推進していく。

（3）ふ頭敷地等

これまでの計画に引き続き、耐震強化岸壁へのアクセスに支障となる電柱等を有するふ頭や震災時の輸送拠点となる東京ヘリポートの整備を推進していく。

5.2 整備目標

東京港エリアにおける無電柱化を引き続き、これまで以上に進めていくために、整備目標を以下のとおりとする。

- 緊急輸送道路：2035（令和17）年度の完了を目指す。
- 東京港全エリア（その他の道路及びふ頭敷地等を含む）：2040（令和22）年度の完了を目指す。

6. 整備計画

6.1 整備計画期間

本計画で定める整備計画期間は、2026（令和8）年度から2030（令和12）年度までの5か年とする。

6.2 整備計画期間における事業実施計画

（1）緊急輸送道路

整備未完了の17路線において、引き続き整備を推進する。

（2）その他の道路

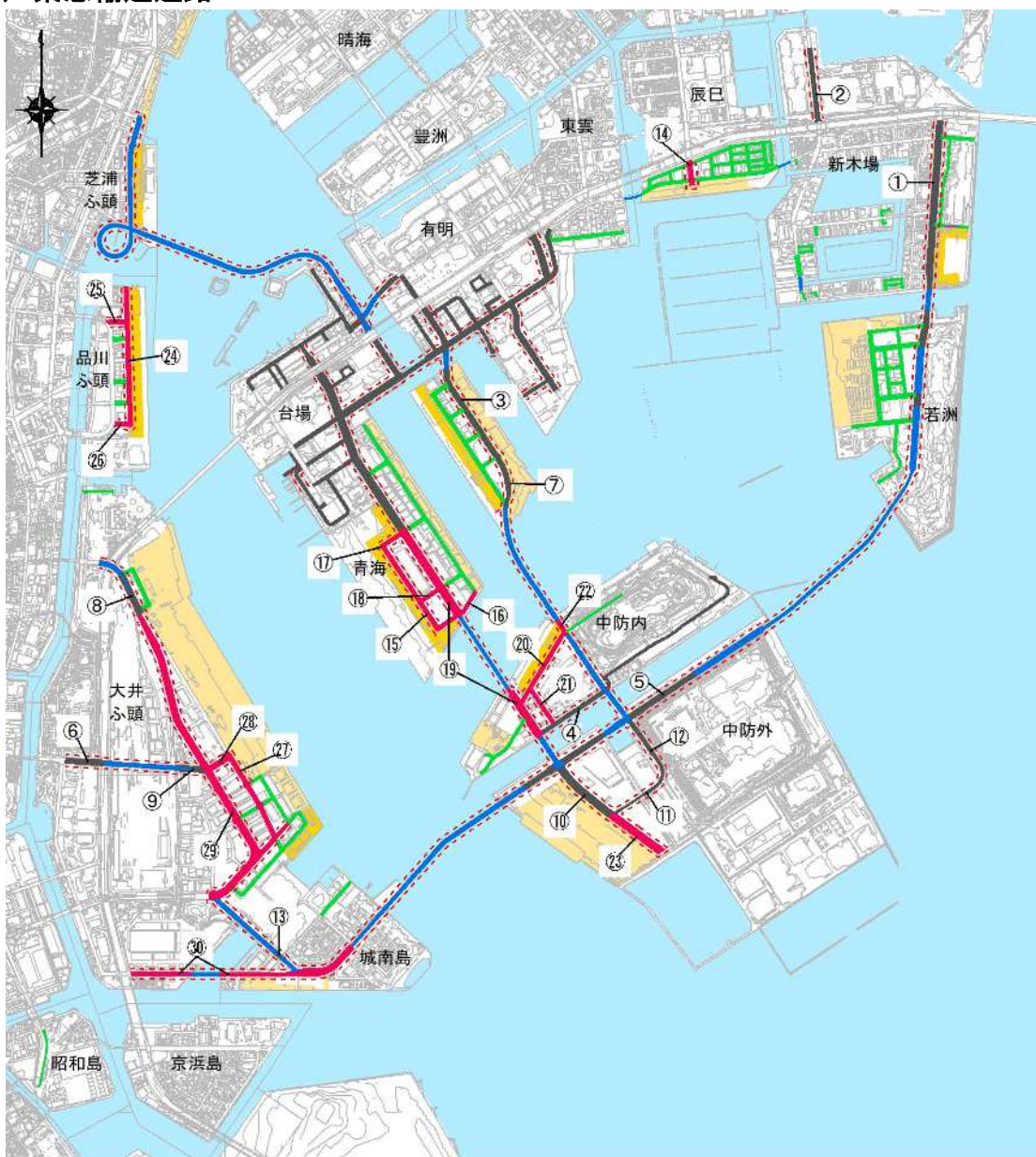
整備対象の27路線において、電線共同溝本体工事に着手する。

（3）ふ頭敷地等

ふ頭敷地等の4箇所において、工事に着手する。

6.3 整備対象路線

(1) 緊急輸送道路










凡例	
	すべての緊急輸送道路
	緊急輸送道路（整備対象） ※臨港道路、一部に埋立道路を含む (9.6km)
	その他の道路（整備対象） ※臨港道路、埋立道路を含む (25.5km)
	ふ頭敷地等（整備対象範囲）
	ふ頭敷地等（整備対象外）
	橋梁、トンネル等（整備対象外）
	整備完了 (48.8km)

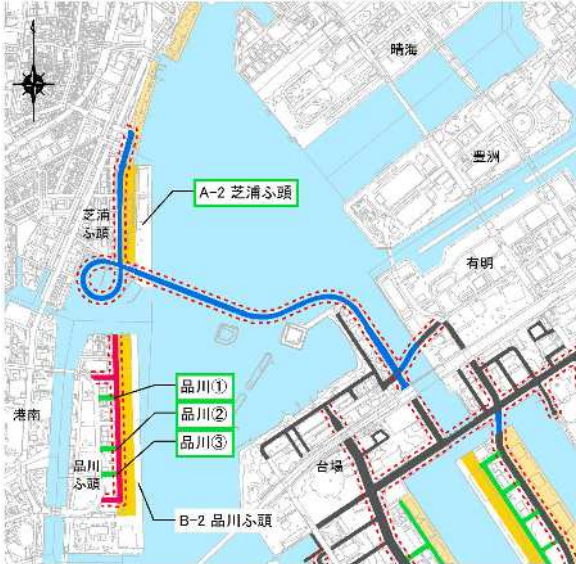
図 6-1 無電柱化整備計画対象図（東京港全エリア）

表 6-1 無電柱化整備計画対象一覧（緊急輸送道路）

記号	路線名	整備時期および整備状況
①	新木場・若洲線	整備済み (東京2020大会競技会場周辺) ※2021(令和3)年3月末時点
②	新砂・夢の島線	
③	有明ふ頭連絡線	
④	中防内3号線	
⑤	東京港臨海道路	
⑥	大井2号線(西側)	
⑦	有明ふ頭連絡線(南側)	整備済み ※2026(令和8)年3月末現在
⑧	大井3号線	
⑨	大井2号線(東側)	
⑩	中防外1号線(北側既設部)	
⑪	中防外3号線	
⑫	中防外5号線	
⑬	城南島・大井2号線	引き続き整備を推進
⑭	辰巳21号線	
⑮	青海3号線	
⑯	青海11号線	
⑰	青海15号線	
⑱	青海16号線	
⑲	青海縦貫線	
⑳	中防内1号線	
㉑	中防内4号線	
㉒	中防内5号線	
㉓	中防外1号線(南側延伸部)	
㉔	品川1号線	
㉕	品川11号線	
㉖	品川16号線	
㉗	大井1号線	引き続き整備を推進 (廃道予定範囲は整備対象外とする)
㉘	大井17号線	引き続き整備を推進
㉙	大井縦貫線	周辺の道路改良工事等と合わせて推進
㉚	城南島・大井1号線	引き続き整備を推進

(2) その他の道路及びふ頭敷地等

品川地区



辰巳・新木場・若洲・東雲地区



大井・城南島・昭和島地区










青海・中防地区



図 6-2 無電柱化整備計画対象図 (東京港全エリア拡大図)

表 6-2 無電柱化整備計画対象一覧（その他の道路、ふ頭敷地等）

記号	路線名	整備時期	記号	路線名	整備時期	
中防①	中防内6号線	整備済み (東京2020大会観成会場周辺) ※2021(令和3)年3月末時	辰巳⑦	新木場・辰巳線	2031(令和13)年度以降、 順次本体工事着手(予定)	
辰巳①	新木場・辰巳線	2026(令和8)年度から 2030(令和12)年度の 計画期間内に本体工事着手	辰巳⑧	辰巳1号線		
辰巳②	辰巳1号線		辰巳⑨	辰巳11号線		
辰巳③	辰巳18号線		辰巳⑩	辰巳12号線		
辰巳④	辰巳19号線		辰巳⑪	辰巳13号線		
辰巳⑤	辰巳20号線		辰巳⑫	辰巳14号線		
辰巳⑥	辰巳22号線		辰巳⑬	辰巳15号線		
新木場①	新木場1号線		辰巳⑭	辰巳16号線		
新木場②	新木場11号線		辰巳⑮	辰巳17号線		
新木場③	新木場12号線		新木場⑯	新木場21号線		
新木場④	新木場13号線		新木場⑰	新木場22号線		
若洲①	若洲1号線		新木場⑱	新木場23号線		
若洲②	若洲11号線		新木場⑲	新木場24号線		
若洲③	若洲21号線		新木場⑳	新木場25号線		
若洲④	若洲23号線		新木場㉑	新木場26号線		
若洲⑤	若洲24号線		新木場㉒	新木場27号線		
東雲①	東雲線		新木場㉓	新木場28号線		
有明①	10号地ふ頭(西岸壁) 背後道路		若洲㉔	若洲14号線		
青海①	お台場ライナーふ頭 背後道路		若洲㉕	若洲15号線		
中防②	中防内側西側1号線		若洲㉖	若洲18号線		
中防③	中防内側西側2号線		若洲㉗	若洲19号線		
中防④	中防内側西側3号線		若洲㉘	若洲20号線		
品川①	品川12号線		若洲㉙	若洲22号線		
品川②	品川14号線		中防⑤	中防内側1号線(延伸部)		
品川③	品川15号線		大井④	大井12号線		
大井①	大井11号線		大井⑤	大井13号線		
大井②	大井水産ふ頭・大井食品ふ頭 背後道路		大井⑥	大井14号線		
大井③	城南島1号線		大井⑦	大井19号線		
			昭和島①	昭和島1号線		
			大井⑧	大井15号線		廃道予定により、 整備対象外とする
			大井⑨	大井16号線		
記号	ふ頭敷地等		整備時期	記号		ふ頭敷地等
A-1	中央防波堤内側内貿ふ頭		2026(令和8)年度から 2030(令和12)年度の 計画期間内に工事着手	B-1	青海コンテナふ頭	2031(令和13)年度以降、 順次工事着手(予定)
A-2	芝浦ふ頭	B-2		品川ふ頭		
A-3	大井食品ふ頭	B-3		10号地ふ頭(西)		
A-4	東京ヘリポート					

凡例	
	すべての緊急輸送道路
	緊急輸送道路(整備対象) ※臨港道路、一部に埋立道路を含む (9.6km)
	その他の道路(整備対象) ※臨港道路、埋立道路を含む (25.5km)
	ふ頭敷地等(整備対象範囲)
	ふ頭敷地等(整備対象外)
	橋梁、トンネル等(整備対象外)
	整備完了 (48.8km)

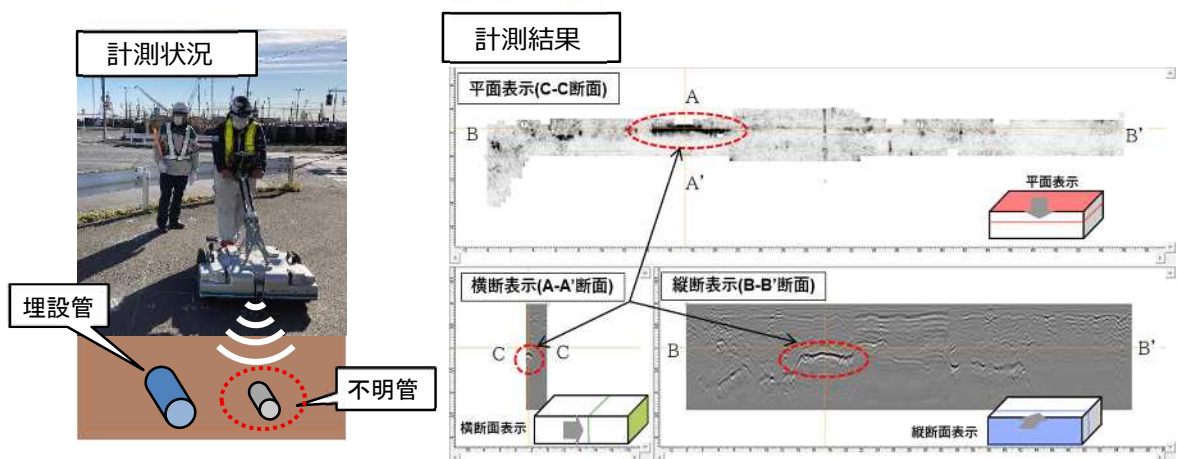
7. DX・施工効率化による事業推進とコスト縮減

東京港の無電柱化をこれまで以上に推進するため、DXを含む新技術を導入し、電線共同溝整備における一層の工事の効率化およびコスト縮減を図る。

また、今後の主な整備対象路線である「その他の道路」については、新技術の導入に加え、複数路線を一体的に施工する面的施工や常設作業帯の活用による昼間施工を一層推進することで効率化を図り、担い手不足への対応を進める。

(1) 地中レーダー探査の活用

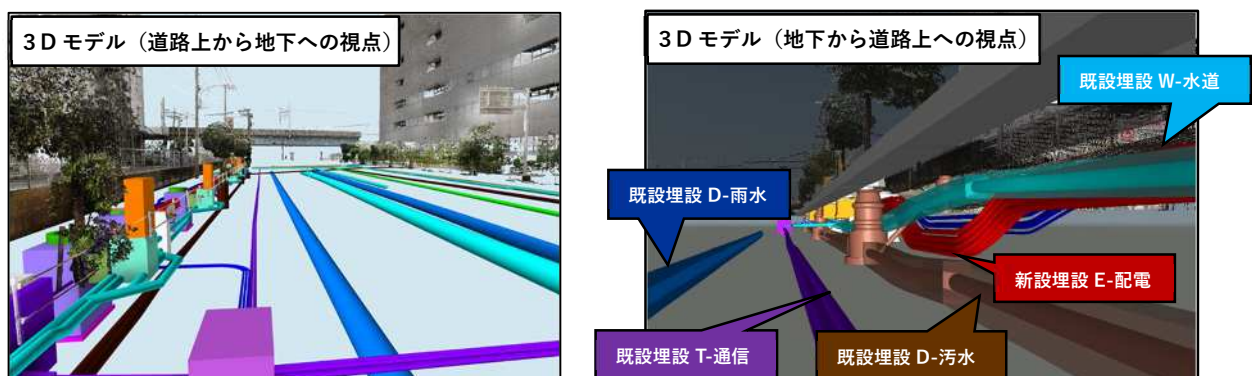
地中レーダー探査を原則活用することにより、試掘調査の削減および地下埋設管の位置・規模を正確に把握する。これにより、施工時の支障要因となる不明管等を事前に把握し、設計・施工段階での手戻りを防止するとともに、事業全体の効率化を図る。



出典：都事例

(2) 設計データの3D化

地下埋設物等が輻輳する路線等においては、設計データの3D化を拡大することにより、地下空間を立体的に可視化し、支障となる管路の重なりや位置関係を的確に把握する。これにより、支障物の移設や配管ルートを検討に活用し、設計・施工の円滑化を図るとともに、事業全体の効率化を推進する。



出典：都事例

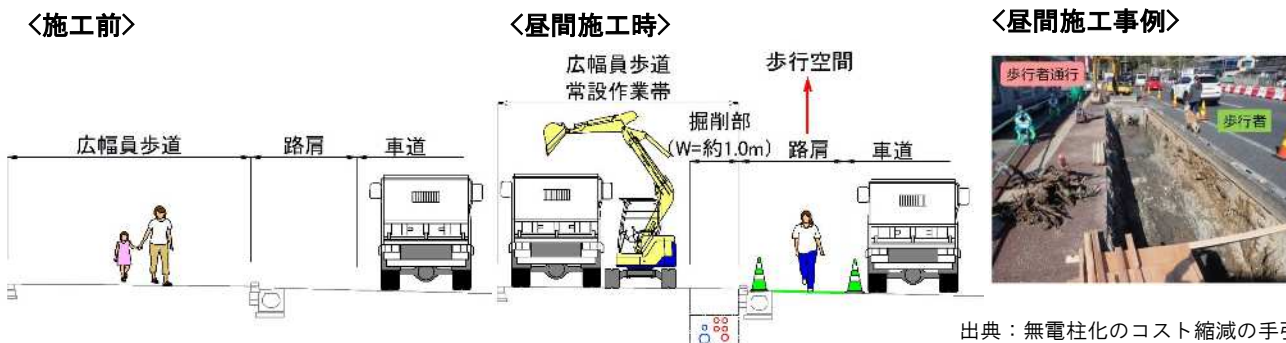
(3) 複数路線を一体的に施工する面的施工

「その他の道路」は、短い延長の路線が多数点在していることから、従来の路線単位で個別に施工する方法では、工程調整や仮設・交通規制等が繰り返し発生し、施工効率の向上が図りにくい。そこで、同一工区内の短い複数の路線をまとめて施工すること（面的施工）を推進することで、工程調整等の負担を軽減し、施工の効率化及び道路工事の円滑化を図る。



(4) 常設作業帯の活用による昼間施工

幅員の広い歩道を工事の常設作業帯として活用することで、大型車両等の通行量が非常に多い場合であっても、昼間施工が可能となる場合がある。これにより、十分な作業時間を確保できるため、施工の効率化が期待できる。



出典：無電柱化のコスト縮減の手引き

R6.3 国土交通省

(5) 更なるコストの縮減

これまでに導入してきた低コスト手法に加えて、新たな低コスト材料の導入を検討するなど、更なるコストの縮減を図る。

8. その他

8.1 新設電柱禁止について

無電柱化整備（「電柱を減らす取組」）と合わせて、電柱新設禁止の取組（「電柱をこれ以上増やさない」）についても、これまで以上に進めていく。

東京港エリアでは、2017（平成29）年9月に、東京都港湾管理条例を一部改正し、臨港道路全線で電柱の新設を禁止とし、2021（令和3）年4月に電柱の新設禁止エリアをふ頭敷地等に拡大した。今後とも「電柱をこれ以上増やさない」取組をさらに推進していく。

8.2 環境への配慮について

無電柱化整備においても環境への配慮を踏まえ、資材の調達には、「東京都建設リサイクルガイドライン」に基づき、環境への負荷低減に資する資材、建設機械、工法、目的物を使用する建設グリーン調達を推進する。

さらに今後は、「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画2.0」に基づき、港湾工事の脱炭素化についても検討を進める。

8.3 無電柱化協議会

臨港道路等は、港湾法上の臨港交通施設であり、道路法の道路とは異なる。無電柱化協議会についても任意設置となるが、電共法に倣い、電線管理者との協議会を設置し、合意形成の上、事業を進めている。

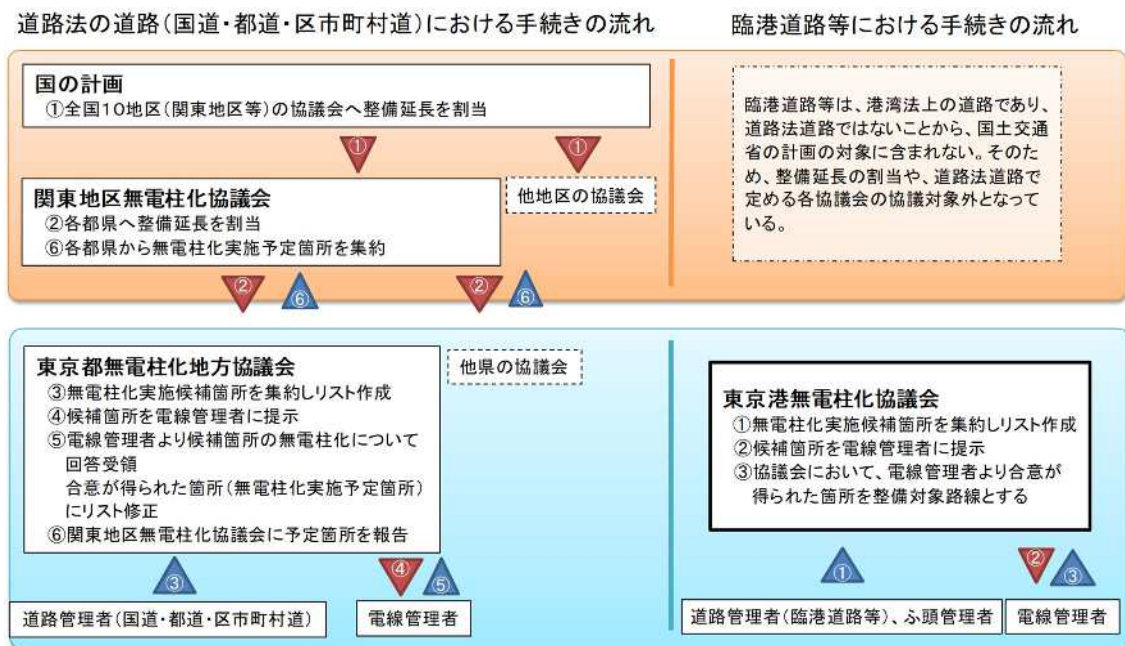


図 8-1 無電柱化協議会の体系図（イメージ）

<参考資料>

関連リンク

- ・ 東京都無電柱化推進条例

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/content/000028876.pdf>



- ・ 東京における宅地開発の無電柱化の推進に関する条例

https://www.tokyoto-koho.metro.tokyo.lg.jp/files/koho/y2026/2026_25.pdf



- ・ 東京都無電柱化計画（令和8年〇月）

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/road/kanri/chichuka>



- ・ 東京都電線共同溝整備マニュアル（令和5年4月）

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/content/000048552.pdf>



- ・ 無電柱化加速化戦略（令和3年2月）

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/content/000051025.pdf>



- ・ 2050 東京戦略(令和7年3月)

<https://www.spt.metro.tokyo.lg.jp/seisakukikaku/2050tokyo/#page=1>





電柱をゼロに！

11月10日は、無電柱化の日