

大田区無電柱化推進計画

令和3年3月



大田区無電柱化推進計画

目次

はじめに	1
1. 無電柱化推進計画の位置付け	2
1) 区における無電柱化推進計画の位置付け	2
2) 無電柱化推進計画の期間	3
2. 無電柱化の現状と課題	4
1) 区における無電柱化の現状	4
2) 区道において無電柱化を推進する上での課題	6
3. 無電柱化推進の基本的な考え方	8
1) 無電柱化の目的	8
2) 無電柱化の対象	10
4. 無電柱化を推進する路線	11
1) 候補路線の選定方法	11
2) 無電柱化の3つの目的に合致する路線	12
3) 無電柱化の必要性が特に高い路線	12
4) 無電柱化に必要となる地上・地下の空間を確保できる路線	13
5) 今後10年間で優先的に無電柱化を進めていく路線	14
6) 整備目標	16
5. 無電柱化を推進するために講じる施策	18
1) 低コスト手法の活用	18
2) 多様な整備手法の活用	18
3) 補助金制度の活用	20
4) 関係者間の連携強化	20
6. 無電柱化推進のためのその他の施策	21
1) 広報・啓発・コミュニケーション活動	21
2) 無電柱化のスピードアップに向けた取り組みの推進	21
3) 新たな電柱設置の抑制	21

(参考資料) 震災におけるライフラインの被害状況

はじめに

平成23年3月の東日本大震災や令和元年9月の台風15号など、大規模な自然災害がたびたび発生していますが、このような災害時において、電柱の倒壊により電力・通信機器に支障が生じただけでなく、倒壊した電柱や断線した電線が道路をふさぎ、救急活動や物資の輸送などの妨げとなりました。

また、道路上に設置された電柱は、歩行者、自転車、車いす等の通行の妨げとなることがあり、張り巡らされた電線は良好な街並みや景観を損なうものとなっています。

このような状況を受けて、災害による被害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、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無電柱化が、全国的に進められてきています。

国では、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進すること等を目的として『無電柱化の推進に関する法律(以下、『無電柱化法』という)』を定め、平成28年に施行しており、第8条では、国や東京都が定める無電柱化推進計画を基本として、市区町村においても無電柱推進計画を策定するよう努力義務を課しています。

大田区においても、防災性の向上や安全な歩行空間の整備などを目的として無電柱化を実施してきましたが、整備に必要な用地の確保が困難であるなどの課題もあり、整備完了区間は区道全体から見るとわずかな部分にとどまっています。

これらの背景やこれまでの取り組みをふまえ、『大田区無電柱化基本方針』を令和2年3月に策定し、区内において無電柱化を推進するための基本的な考え方を示しました。

本計画は、この基本方針に基づいて、現在の区を取り巻く状況をふまえ、計画的かつ効果的に無電柱化を進めるため、今後10年間における区の無電柱化に関わる具体的な取り組みや整備目標などを定めたものです。

1. 無電柱化推進計画の位置付け

1) 区における無電柱化推進計画の位置づけ

本計画は、『無電柱化の推進に関する法律』第8条第2項に努力義務として規定されている、区における無電柱化の推進に関する施策を示すものです。

大田区では、大田区基本構想に定めた将来像『地域力が区民の暮らしを支え、未来へ躍動する国際都市 おおた』の実現に向け、関連する計画と連携したうえで、『大田区無電柱化基本方針』を令和2年3月に策定し、無電柱化を計画的かつ効果的に推進することとしています。

本計画は、『大田区無電柱化基本方針』に基づき、無電柱化を推進する路線などの具体的な内容や整備目標を定めたものです。

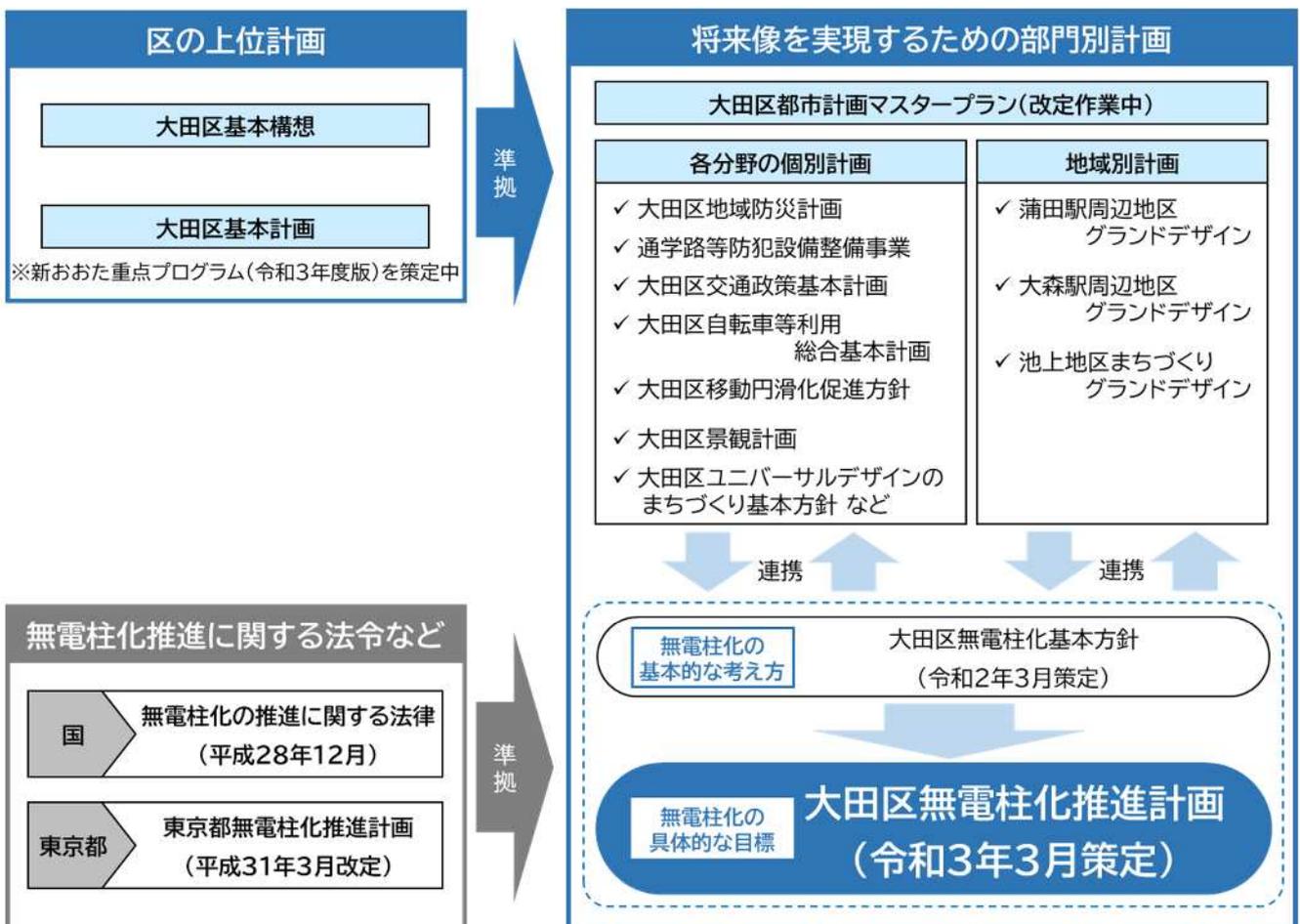


図1 大田区無電柱化推進計画の位置づけ

2) 無電柱化推進計画の期間

大田区無電柱化推進計画は、区におけるまちのあり方を具体化した『大田区都市計画マスタープラン』（平成23年度策定）や関連する計画と連携し、区の将来像の実現をめざすものです。

本計画は、令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）までの10年間を計画期間とします。

なお、事業の進捗状況や区をとりまく状況の変化に加え、無電柱化に関わる新たな制度・技術・手法の開発等をふまえ、必要に応じて中間段階で計画の見直しを行います。

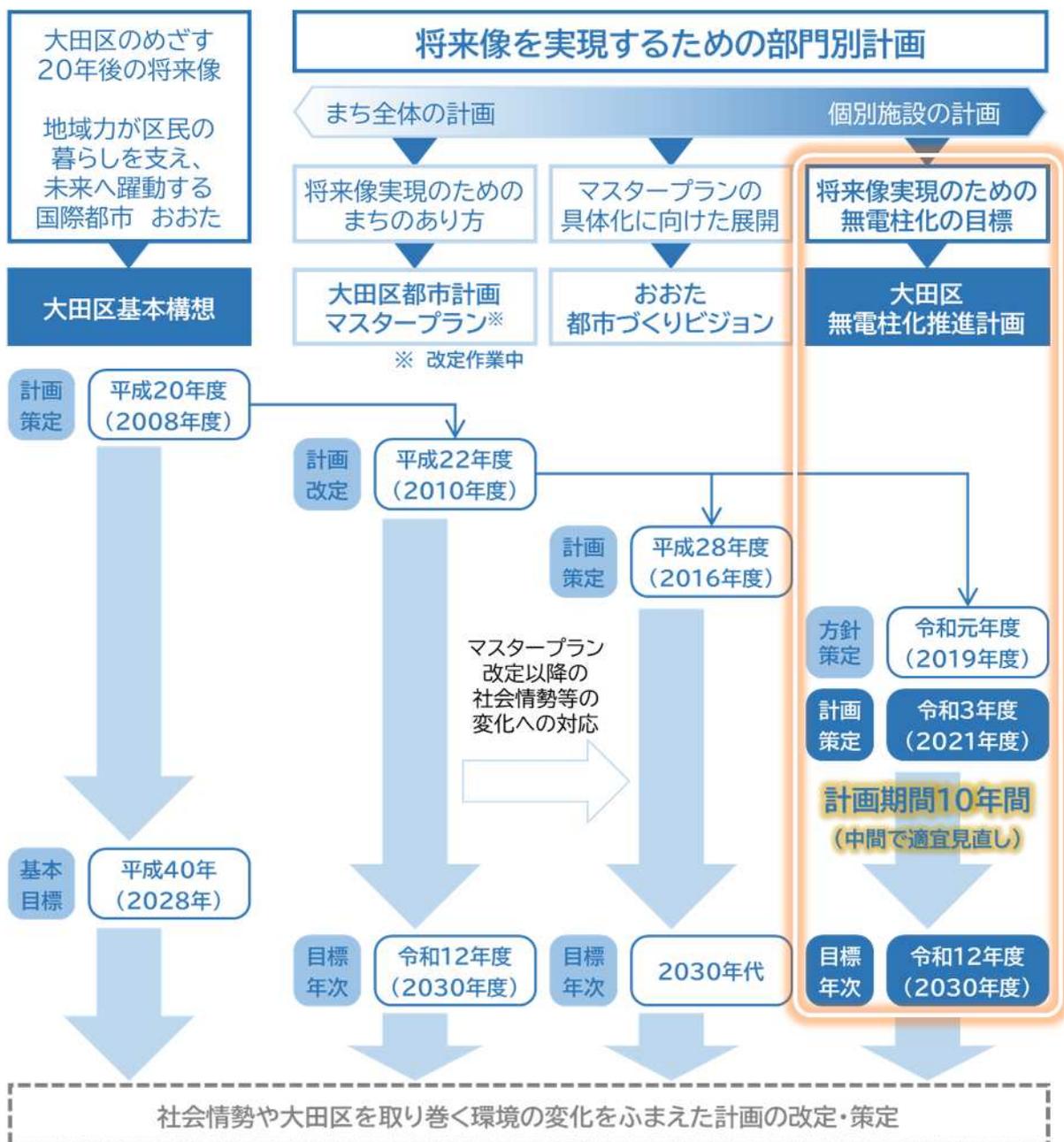


図2 無電柱化推進計画の期間

2. 無電柱化の現状と課題

1) 区における無電柱化の現状

蒲田駅・大森駅・田園調布駅などの駅周辺や、補助第44号線などの都市計画道路、災害発生時の救命・救急活動や円滑な避難の際に重要となる道路障害物除去路線などにおいて、無電柱化を行っています。



図3 蒲田駅東口周辺



図4 補助第44号線上池台付近

また、京急蒲田駅・糎谷駅付近などで行われた再開発事業においても、関係者の協力により無電柱化を実施したほか、電力事業者や通信事業者による無電柱化も進められました。

これらの取り組みにより、令和2年4月1日の時点で、大田区が管理する区道約777kmのうち、約1.4%※に該当する約10.6kmの無電柱化を実施してきました。

また、区内では、国土交通省による国道1号や国道15号などの無電柱化、東京都による環八通りや中原街道などの無電柱化が進められてきています。

$$\text{※ 無電柱化率} = (\text{無電柱化済みの区道の延長}) \div (\text{区道の延長}) \times 100$$

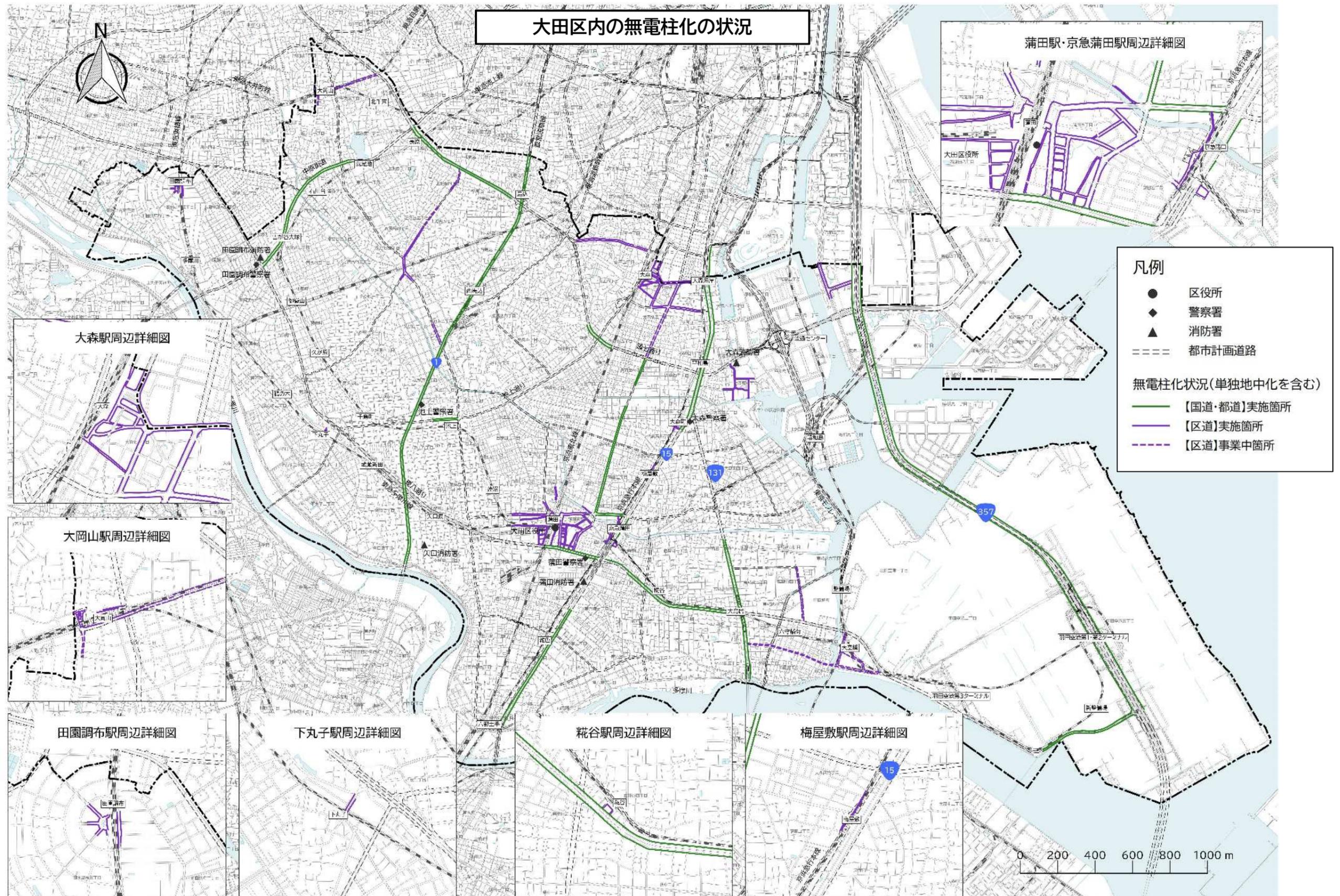


図5 大田区内の無電柱化の状況

2) 区道において無電柱化を推進する上での課題

① 道路の幅が狭く、電線共同溝の整備空間がない

現在の無電柱化は、主に電線共同溝方式によって進められています。電線共同溝方式による無電柱化では、電力ケーブルや通信ケーブルの管理・操作等を行うための地上機器を設置する必要があります。

このため、地上機器を設置しても円滑に通行できるように、歩行空間を確保する必要がありますが、多くの区道は、歩道が無い又は歩道幅員が2.5m以下の道路となっています。

また、車道や歩道の地下空間には上水道・下水道・ガス等の管路が埋設されているため、電線共同溝の管路や特殊部を埋設するスペースを確保することが難しく、無電柱化が困難な状況にあります。



【出典】『無電柱化推進のあり方検討委員会』資料1，平成29年1月26日，国土交通省

図6 標準的な地上機器の形状

② 電線共同溝の整備には多大な費用が必要になる

無電柱化を行うためには、電柱に設置されている電力・通信ケーブルや関連する設備などを、道路の地下空間に埋設する必要があります。

このため、既に埋設されている上水道・下水道・ガス等の管路を移設しなければなりません。

区と関係企業はそれぞれ費用負担をして無電柱化を行いますが、一般的に電線共同溝方式によって施設延長※1km を無電柱化するためには約5.3億円もの費用が必要になるとされています。

なお、沿道の土地利用状況等にもよりますが、区がこれまでに電線共同溝を整備した箇所においても、同程度の費用となっています。

※ 施設延長：電線共同溝施設の延長

道路管理者負担額 3.5億円/km	電線管理者負担額 1.8億円/km
----------------------	----------------------

【出典】『東京都無電柱化計画』(東京都、平成30年3月)

図7 電線共同溝の整備に必要なコスト

③ 無電柱化の工事には長い期間が必要になる

無電柱化を行うためには、既に埋設されている上水道・下水道・ガス等の企業者所有の管路を移設する必要があります。

これらの管路の移設は、企業ごとに順次行う必要があるため、例えば、延長400mの道路を無電柱化するためには7年の期間が必要になるとされています。

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	7年目
① 設計・手続き	■	■					
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							■

【出典】『東京都無電柱化計画』(東京都、平成30年3月)

図8 電線共同溝の整備に必要な期間の例(道路延長400mあたり)

④ 関係者との合意形成を円滑に図っていく必要がある

無電柱化を実施するためには、電線管理者などの関係者との協議を円滑に行い、具体的な無電柱化方法・コスト縮減や工期短縮の方法などに対する調整が必要になります。

また、無電柱化の実施に伴う地上機器の設置や、現在設置されている商店街灯・防犯カメラ・難視聴ケーブル[※]等の対応方法などについて、沿道の区民や関係者の理解と協力を得られるように努めることが必要になります。

※ 建物や高架橋などによってテレビ放送の電波の受信が妨げられている地域に設置

⑤ 無電柱化を計画的かつ効果的に推進していく必要がある

無電柱化の工事には長い時間を要することから、何よりも、無電柱化を行う路線の沿道にお住まいの方の協力が必要です。

どのような場所をいつ無電柱化するか、その優先順位、効果等を見据えて進めていかなければなりません。緊急性や、関連する区の計画や事業との連携、地域の気運などを捉えて、より計画的かつ効果的に無電柱化を図っていくことが大切です。

3. 無電柱化推進の基本的な考え方

1) 無電柱化の目的

『大田区無電柱化基本方針』(令和2年3月策定)において、無電柱化の目的を以下のとおり定めており、着実に推進することにより、区の将来像の実現をめざします。

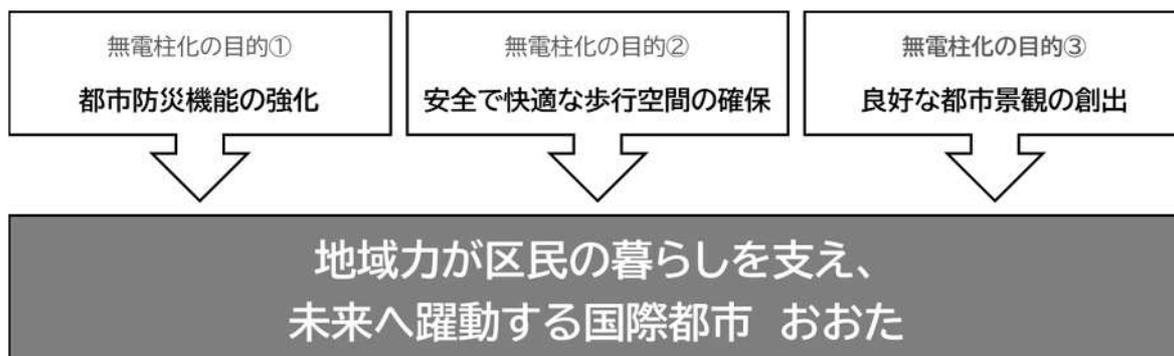


図9 大田区における無電柱化の目的

無電柱化の目的① 都市防災機能の強化

災害発生時における電柱の倒壊による避難や救助への障害発生や被害の拡大を防止するため、大田区地域防災計画に基づき、緊急輸送道路などの防災に寄与する道路の無電柱化を推進します。



【出典】 国土交通省ホームページ(<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/index.html>)

図10 災害時の救助活動を妨げる電柱の例

無電柱化の目的② 安全で快適な歩行空間の確保

高齢者や障害者、子ども、自転車利用者など、すべての人々が安全・安心に通行できる道路空間を確保する観点から、『ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針』、『大田区自転車等利用総合計画』、『通学路等防犯設備整備事業』など、関連する計画・事業と連携・調整を図りながら無電柱化を推進します。



【出典】 国土交通省ホームページ(<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/index.html>)

図11 歩行者の通行を妨げる電柱の例

無電柱化の目的③ 良好な都市景観の創出

『大田区景観計画』に加え、各地区のランドデザインなどをふまえて、にぎわいのある都市景観を確保する観点から、商店街や駅前周辺等における無電柱化を推進します。また、歴史的な景観や自然景観の保全など、良好な景観形成を実現する観点からも無電柱化を推進します。



【出典】『道路空間再編・利用事例集』(国土技術政策総合研究所資料)

図12 良好な景観を創出した例(成田山表参道)

2) 無電柱化の対象

① 無電柱化の対象

本計画は、『大田区内に存在する区が管理する道路(区道)』を対象とします。

② 区が整備・管理する都市計画道路等

都市計画道路は、都市の骨格を形成するための幹線道路であり、区内の円滑で安全な交通の確保や防災性の向上にとって重要な道路となっています。

このため、区が新たに整備する都市計画道路については、原則として無電柱化を行います。また、これまでに整備が完了している都市計画道路のうち、無電柱化を実施していない道路についても、無電柱化を推進するものとします。

さらに、市街地開発事業や大規模開発などのまちづくりに伴って新たに整備される区道についても無電柱化を行うものとするほか、関連して整備される私道や開発区域外の区道についても無電柱化が行われるように、関係者への働きかけや協力を行っていきます。

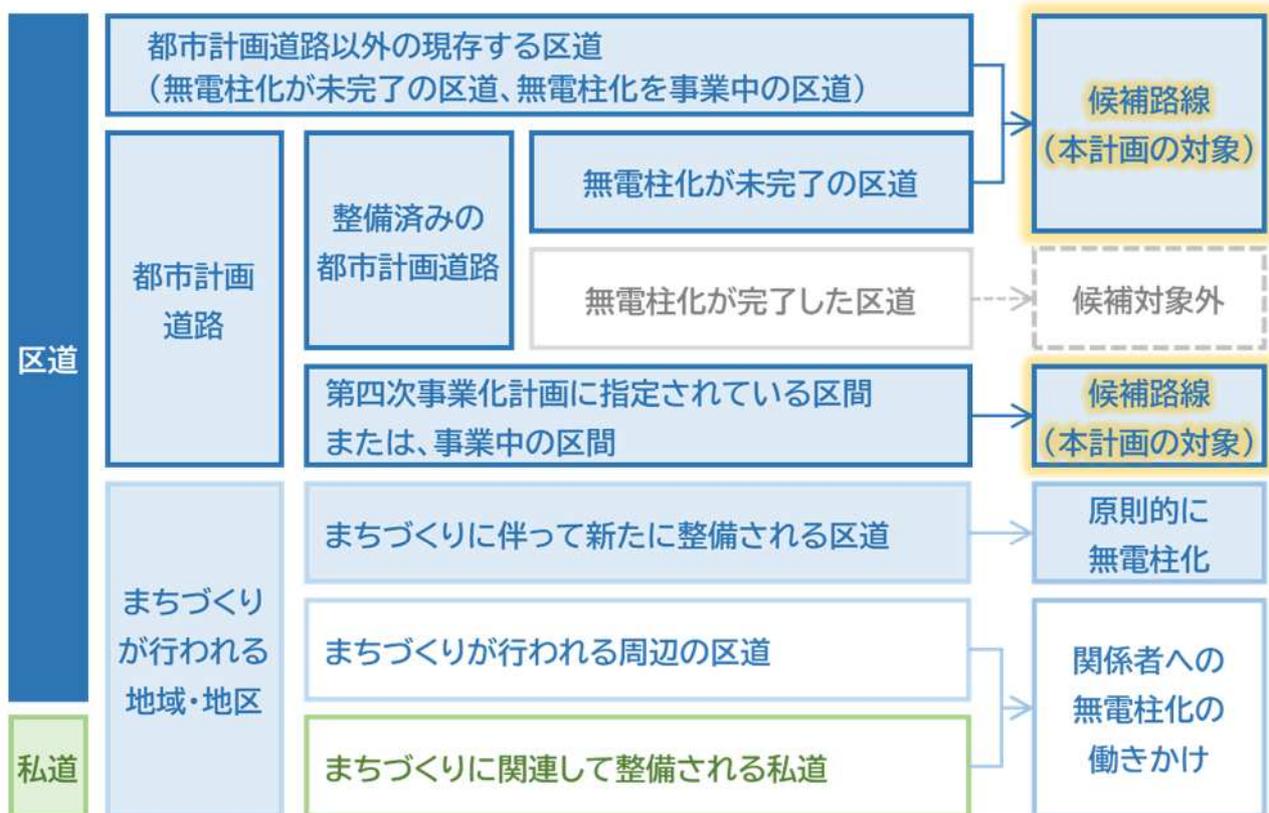


図13 大田区における無電柱化の対象

4. 無電柱化を推進する路線

1) 候補路線の選定方法

大田区では、無電柱化の3つの目的をふまえ、無電柱化の必要性が特に高い路線を対象として、今後10年間で優先的に無電柱化を進めていく路線を選定します。

また、ここで決定した候補路線以外にも、無電柱化を事業中の区道については早期完了をめざすとともに、今後整備する都市計画道路についても無電柱化を行います。

なお、候補対象外となった路線についても、今回選定する候補路線の事業進捗、新たな技術・手法の開発や法制度等の動向、区を取り巻く社会情勢の変化などをふまえて、必要に応じて中間段階で優先的に無電柱化を進めていく路線に位置付けることを検討します。

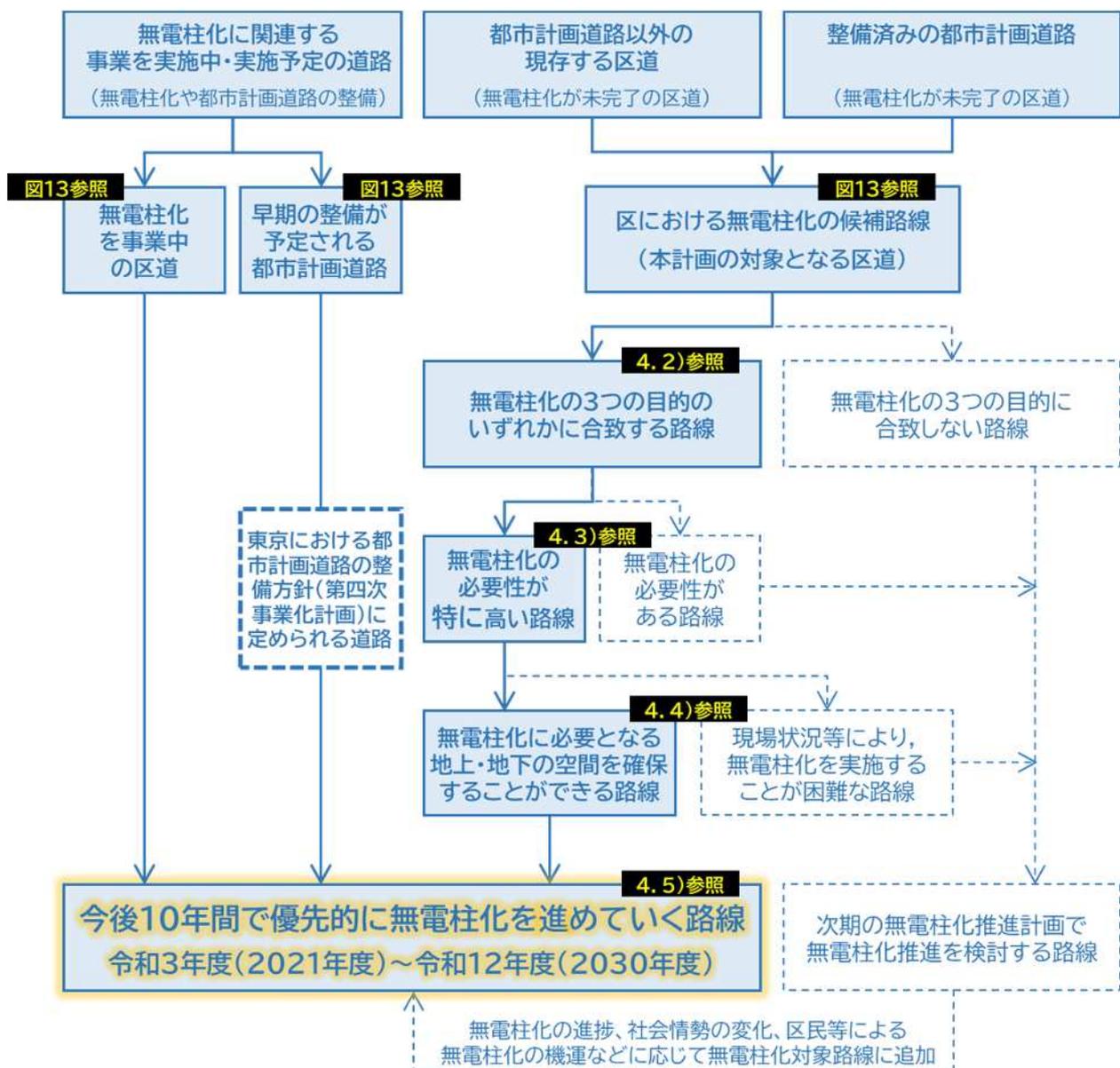


図14 優先的に無電柱化を推進する候補路線の選定方法

2) 無電柱化の3つの目的に合致する路線

無電柱化の目的である『都市防災機能の強化』、『安全で快適な歩行空間の確保』、『良好な都市景観の創出』と関連する計画のいずれかの計画において、重要な道路として指定されている路線を『無電柱化の3つの目的に合致する路線』として抽出します。

表1 無電柱化の3つの目的に合致する関連計画と路線

無電柱化の目的	関連する区の計画	指定されている重要な道路
都市防災機能の強化	大田区地域防災計画	障害物除去路線・緊急輸送道路 防災拠点 [※] への接続道路
安全で快適な歩行空間の確保	大田区移動円滑化促進方針	生活関連経路 重点整備地区内の区道 移動等円滑化促進地区内の区道
良好な都市景観の創出	大田区景観計画	景観重要公共施設の周辺区道 景観形成重点地区内の区道

※ 区役所・警察署・消防署・災害拠点病院・災害拠点連携病院・避難場所

3) 無電柱化の必要性が特に高い路線

近年、気候変動の影響などから、台風や豪雨による被害が激甚化しています。令和元年9月に発生した令和元年房総半島台風では、千葉県を中心に約2,000本の電柱が破損・倒壊し、最大で約93万戸が長期間にわたり停電し、日常生活に多大な影響を生じました。

また、首都圏においては直下型地震の発生が懸念されていますが、これまでに発生した東日本大震災や阪神・淡路大震災では、無電柱化によって電力・通信への被害を低減できることが確認されています(巻末:参考資料)。

このような背景をふまえ、自然災害に対して区民の生命や財産を守り、被害を最小限に抑えることを最優先すべきであると捉え、主に『都市防災機能の強化』につながる路線を重視して無電柱化を進めるものとします。

4) 無電柱化に必要となる地上・地下の空間を確保できる路線

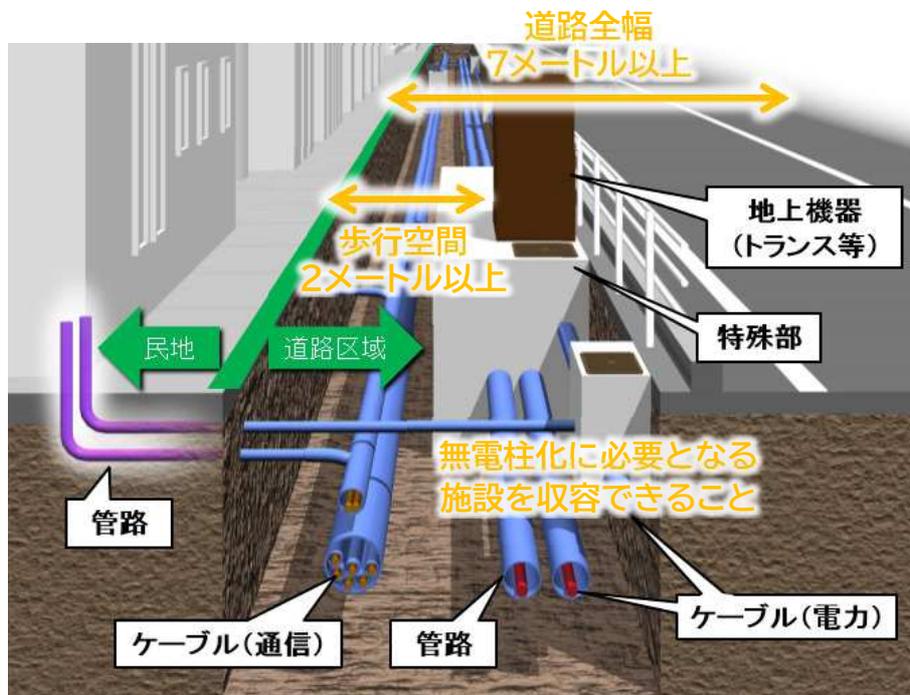
無電柱化の実施には、地上・地下に十分な空間が確保されていることが必要です。このため、現時点で以下の空間を確保することができる路線を『無電柱化の必要性が高く、無電柱化の実施が可能な路線』として選定します。

① 地上で必要となる空間

- 1) 地上機器を設置した後も、安全で円滑に通行するための歩行空間(幅員2メートル以上)を確保することができること。
- 2) 工事に必要となる重機の設置や作業スペースが確保でき、工事中における最低限の通行を確保することができること(道路全幅で7メートル以上)。

② 地下で必要となる空間

- 1) 現在埋設されている上水道・下水道・ガスなどの施設に加え、無電柱化に必要な管路や特殊部を収容する空間を確保することができること。



【出典】 国土交通省ホームページ(https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_14.html)

図15 無電柱化に必要となる地上・地下の空間

5) 今後10年間で優先的に無電柱化を進めていく路線

これまでに示した考え方や無電柱化の条件に基づき、今後10年間で優先的に無電柱化を進める路線として、無電柱化を事業中の区道と早期の整備が予定される都市計画道路に加え、大田区道主要第23号線(本門寺新参道交差点～霊山橋南側)を選定しました。

『本門寺新参道交差点～霊山橋南側』を選定した理由

- ① 災害が発生した時に落下倒壊物などの除去や応急的な復旧を優先的に行う障害物除去路線に指定されていること。
- ② 移動円滑化促進地区に指定されている区間であること。
- ③ 災害によって生じた被災者の救急医療の拠点となる災害拠点病院に指定されている施設に近接していること。
- ④ 国指定重要文化財の指定もある池上本門寺の参道や呑川周辺の緑豊かな風景との調和など、優れた景観の創出も期待できること。

表2 今後10年間に優先的に無電柱化を推進する路線

区道名称	延長 [km]	大まかな位置	備考
大田区道主要第23号線	0.28	池上四丁目付近	優先整備路線
補助34号線	0.41	大森中一丁目付近	整備予定の都市計画道路
補助34号線	0.56	大森西五丁目付近	
補助43号線	0.56	仲池上二丁目付近	
補助44号線	0.21	上池台五丁目付近	
補助44号線	0.17	仲池上一丁目付近	
補助第27号線	0.63	大森北五丁目付近	
補助第38号線	0.64	羽田旭町付近	
補助第43号線	0.28	仲池上二丁目付近	
補助第44号線	0.32	上池台四丁目付近	
補助第44号線	0.32	上池台五丁目付近	
区画街路第1号線	0.54	北千束一丁目付近	
区画街路第4・5・6号線	1.26	羽田空港一丁目付近	
主要第30号線	0.11	北千束三丁目付近	
主要第94号線	1.03	羽田三丁目付近	
整備予定延長 合計	7.32	※ 道路延長	

備考) 『今後10年間に優先的に無電柱化を推進する路線』として指定された道路につながる道路についても、無電柱化の3つの目的の一体性を考慮し、調査・設計の段階で無電柱化の可能性について検討を行う。

6) 整備目標

優先的に無電柱化を進めていく路線については、計画期間である令和3年度(2021年度)～令和12年度(2030年度)までの10年間に、以下を実施することを目標とします。

表3 今後10年間における無電柱化の整備目標

区 分	延長及び路線数	無電柱化の整備目標
優先整備路線	0.28 km (1路線)	無電柱化実施のための 測量・調査・設計等への着手
整備予定の 都市計画道路	1.91 km (5路線)	都市計画道路整備のための 測量・調査・設計等への着手
無電柱化を 事業中の道路	5.13 km (9路線)	実施中の事業の早期完了

令和2年4月1日時点で、大田区が管理する区道約777kmのうち約1.4%に該当する約10.6kmが無電柱化されていますが、無電柱化推進計画策定に伴い、電力事業者による無電柱化の実施状況など、最新状況を精査した結果、令和3年2月1日時点の整備延長は13.5kmとなりました(このときの無電柱化率は1.7%)。

今後10年間における無電柱化の整備目標では、大田区内の無電柱化率を2.7%とすることをめざします。

表4 区における10年後の無電柱化率(整備目標)

区 分	道路延長	備 考
無電柱化整備済路線	13.47 km	無電柱化率(現在) : 1.7%
優先整備路線	0.28 km	
整備予定の都市計画道路	1.91 km	
無電柱化を事業中の道路	5.13 km	
合計	20.79 km	無電柱化率(目標) : 2.7%

※ 区が管理する道路の総延長は 777.01km(大田区政ファイル, 平成30年度版)

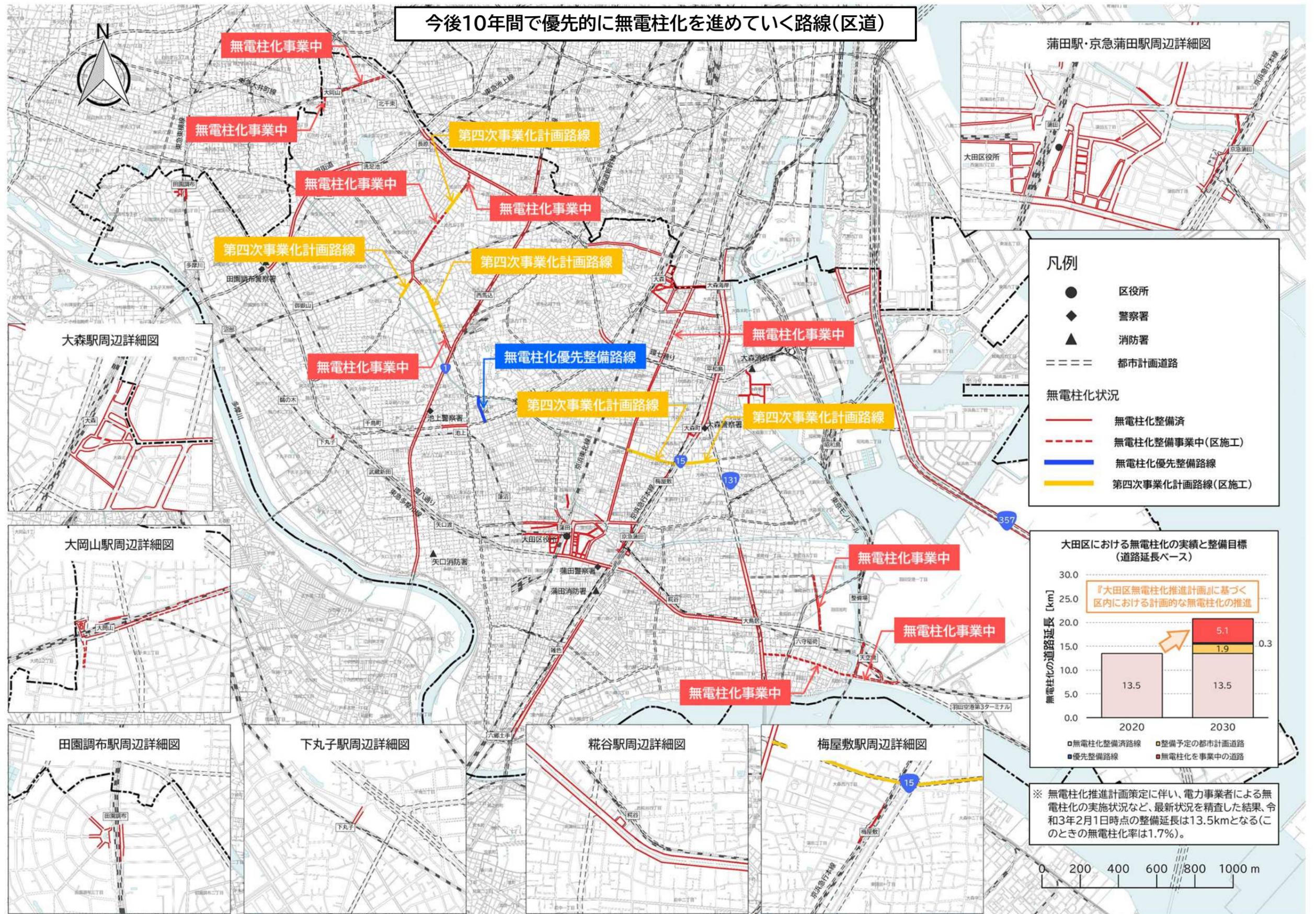
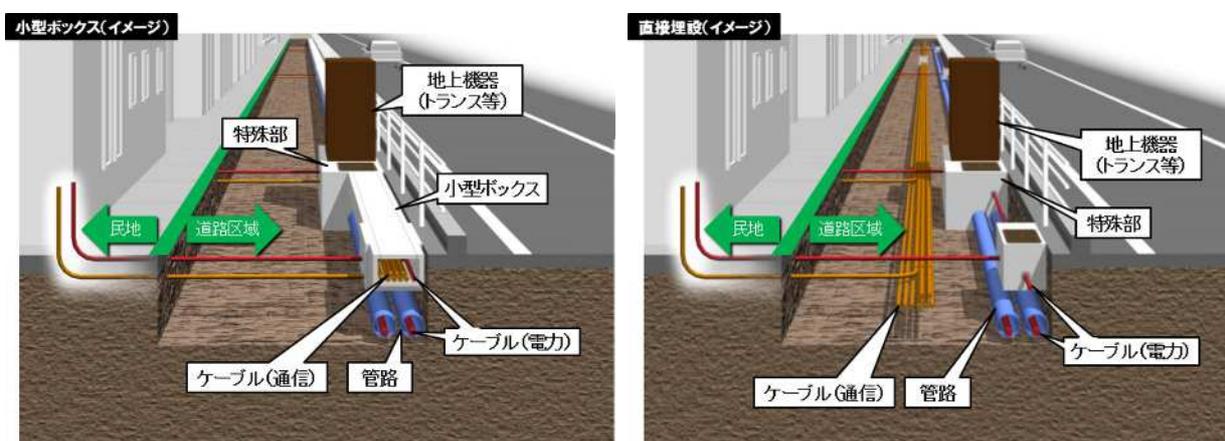


図16 今後10年間で優先的に無電柱化を進めていく路線(区道)

5. 無電柱化を推進するために講じる施策

1) 低コスト手法の活用

無電柱化を推進する上での課題(第2章)があるなか、国は収容する電線類の量や地域における需要変動の見込み、道路交通の状況、既設埋設物の状況等に応じて、メンテナンスを含めたトータルコストにも留意しつつ、低コスト手法である『浅層埋設方式』や『小型ボックス活用埋設方式』、『直接埋設方式』を採用して、コスト縮減を図るものとしています。



【出典】 国土交通省ホームページ(https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_11.html)

図17 小型ボックス活用埋設方式(左図)と直接埋設方式(右図)

一方、東京都では、平成29年1月にコスト縮減に向けた技術検討会を設置し、低コスト手法の確立を図っています。平成30年4月には、これらを取りまとめた東京都電線共同溝整備マニュアルを改定するとともに、道幅の狭い道路における電線共同溝の整備にあたって検討すべき項目や手法等の事例についても示しています。

大田区では、このような動向を注視し、既に整備されている管路やマンホールの活用などの低コスト手法を積極的に活用するとともに、関係者の協力の下で区の実情に合った新技術・新工法の検討を進めるなど、無電柱化に関わるコスト縮減に取り組みます。

2) 多様な整備手法の活用

現在の一般的な無電柱化方式である電線共同溝方式では、歩道上などに地上機器の設置が必要になりますが、区道には歩道のない道路や歩道の狭い道路もあります。

これらの道路を無電柱化する場合には、道路外の公共用地等の活用や電線共同溝方

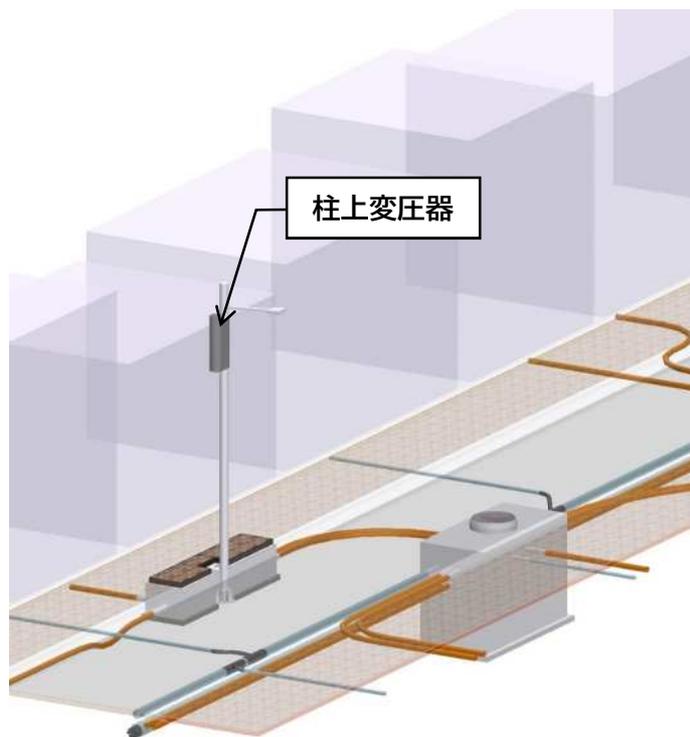
式以外の方式の採用も検討し、無電柱化を推進していきます。また、新たな電柱の設置抑制や単独地中化による無電柱化の推進を関係者に要請するなど、区内における無電柱化を総合的に推進します。

さらに、無電柱化に必要となる費用の負担方法にも着目し、要請者負担方式[※]や自治体管路方式[※]などの多様な方式の採用も検討していきます。

※ 要請者負担方式：無電柱化の優先度が低いとされる地域で要請者の全額負担で整備する方式
※ 自治体管路方式：管路設備を区が整備し、その他の設備を電線管理者が整備する方式

一方、令和2年7月に発生した豪雨災害では、熊本県人吉市において3～4m程度の浸水が発生し、無電柱化によって歩道上に設置した地上機器が水没しました。

このような点をふまえ、無電柱化方式の決定にあたっては、地上機器に格納される変圧器などを道路上に設置する柱上に設けるソフト地中化方式の採用や地上機器の嵩上げなど、地上機器の浸水による機能喪失の回避についても検討します。



【出典(左図)】『東京都電線共同溝整備マニュアル 参考資料【狭あい道路編】』(東京都建設局)

【出典(右図)】国土交通省ホームページ(https://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/road_shihon00000112.html)

図18 ソフト地中化方式による無電柱化のイメージ

3) 補助金制度の活用

無電柱化の推進にあたっては、国や東京都の補助金制度を活用し、必要となる財源を確保します。また、既に整備済みの都市計画道路で無電柱化が行われていない箇所については、都市計画事業認可を取得し、都市計画交付金の充当を検討します。

4) 関係者間の連携強化

区が管理する道路において、ガス管や水道管等の地下埋設物の工事が実施される際は、道路工事調整会議等関係者が集まる機会を活用し、早めの調整を行うなど積極的に調整を図ります。

また、道路空間に余裕がない場合など、道路上への地上機器の設置が困難な場合においては、地上機器の設置場所として学校や公共施設等の公有地や、沿道民地の活用ができないかなど、施設管理者・関連部局・沿道住民との連携・同意のもとで無電柱化の検討を進めていきます。



図19 学校や公園等の公共施設を活用して地上機器を設置した例

6. 無電柱化推進のためのその他の施策

1) 広報・啓発・コミュニケーション活動

無電柱化の重要性に対する区民の理解と関心を深め、無電柱化の推進に区民の協力が得られるよう、広報・啓発活動を積極的に行います。

また、事業の実施にあたっては、早い段階から沿道区民や関係者と緊密にコミュニケーションをとり、円滑な無電柱化の推進に努めます。

さらに、区内における無電柱化への理解や整備推進への機運を高めていくため、無電柱化に関わる勉強会や意見交換などを開催するなど、さまざまな取り組みを行います。

2) 無電柱化のスピードアップに向けた取り組みの推進

無電柱化を行うためには、既に埋設されている様々な施設の移設を、それぞれの企業が順次行う必要があるため、道路延長400mを無電柱化するためには7年が必要になるとされています。

このため、無電柱化に関わる設計・支障物件移設・工事・各種調整などを包括して委託する『包括発注方式』を採用し、工期の短縮を図ることについて、国の動向をふまえて検討を進めます。

3) 新たな電柱設置の抑制

平成25年度に改正された道路法では、防災上優先度の高い緊急輸送道路において、電柱の設置が制限できるようになりました。さらに、歩行者等の安全・円滑な通行の確保が必要となる著しく狭い歩道についても電柱の設置が制限できるよう、平成30年3月に改正されています。今後、この法改正をふまえて、関係者との調整を行いながら、新たな電柱設置を抑制するための占用制度の的確な運用について検討していきます。

4) 関係事業者と一体となった区全体の無電柱化の推進

無電柱化法の趣旨をふまえ、区による無電柱化の推進だけではなく、民間等の開発事業における無電柱化の推進や、電線管理者による電柱・電線の撤去など、様々な主体と一体となって区全体で無電柱化を加速・推進するための条例制定について検討を行い、『電柱を減らす取り組み』と『電柱を増やさない取り組み』を進めていきます。

参考資料. 震災におけるライフラインの被害状況

参考表 東日本大震災と阪神・淡路大震災におけるライフラインへの被害状況

		供給支障被害状況(被害率)		設備被害状況 (電柱倒壊等)
		地中線	架空線	
阪神・淡路 大震災	通信 ※1	0.03%	2.4%	約 3,600本 ※4
	電力 ※2	4.7%	10.3%	約 4,500本 ※5
東日本 大震災	通信 ※3	地震動エリア : 0.0% 液状化エリア : 0.1% 津波エリア : 0.3%	地震動エリア : 0.0% 液状化エリア : 0.9% 津波エリア : 7.9%	約28,000本 ※4
	電力	(データなし)	(データなし)	約28,000本 ※5

※1: NTT 神戸支店・神戸西支店管内(概ね神戸市内)でサービスの供給に支障が生じた設備延長の割合(地中線はマンホール間距離、架空線は電柱間距離)

※2: 震度 7 の地域でサービスの供給に支障が生じた区間・設備数の割合(地中線はマンホール間、架空線は電柱)

※3: ケーブルの断線が発生した区間の割合(地中線はマンホール間、架空線は電柱間)

地震動エリア : (岩手県)宮古市(栃木県)宇都宮市、小山市、佐野市、日光市、鹿沼市、真岡市、那須塩原市、足利市、栃木市

液状化エリア : (千葉県)千葉市、浦安市、船橋市、津田沼市、幕張市

津波エリア : (岩手県)野田村、久慈市(宮城県)塩釜市、岩沼市、石巻市、名取市

※4: 供給支障に至ったもの(上記以外に電柱の傾斜・沈下が約 6,000 本あり、一部は供給支障につながっているとみられるが、詳細な内訳は不明であるため含めていない)

※5: 供給支障に至ったもの(上記以外に電柱の傾斜・沈下等が約 23,000 本あり)

【出典】 国土交通省ホームページ(https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_13_06.html)

大田区無電柱化推進計画

令和3年3月

- 監修 国立大学法人 東京工業大学
副学長(産官学連携担当) 教授 工学博士 屋井 鉄雄
- 発行 大田区
- 編集 大田区 都市基盤整備部 都市基盤管理課
〒144-8621 東京都大田区蒲田5-13-14
電話 : 03-5744-1304
FAX : 03-5744-1527
E-Mail : toshikan@city.ota.tokyo.jp