

「(仮称) 東京都無電柱化計画」  
(素案)

平成 30 年 2 月  
東京都

---

## 目次（案）

1. 無電柱化の推進に関する基本的な方針 .....	1
1.1 無電柱化の意義と目的 .....	1
(1) 意義と目的 .....	1
(2) 計画の位置づけ .....	3
(3) 基本理念 .....	4
1.2 無電柱化の現状 .....	5
(1) 都道の無電柱化の実績 .....	5
a) これまでの実績 .....	5
b) 都内の無電柱化率 .....	7
c) 都内の電柱数 .....	8
(2) 区市町村道の無電柱化 .....	8
2. 無電柱化の推進に関する目標 .....	9
3. 無電柱化の推進に関する施策 .....	10
3.1 都道の無電柱化 .....	10
(1) 整備手法 .....	10
(2) 対象地域 .....	10
(3) 優先的に整備する路線 .....	11
3.2 多様な整備手法の検討 .....	13
(1) 技術開発の推進 .....	13
(2) 狭隘な道路や山間・島しょ地域での整備 .....	14
3.3 区市町村との連携 .....	15
3.4 まちづくりにおける無電柱化の推進 .....	17
(1) 民間開発事業などとの連携 .....	17
(2) 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 .....	18
3.5 占用制度の的確な運用 .....	19

---

(1) 電柱の新設禁止 .....	19
(2) 電柱又は電線の設置の抑制及び撤去 .....	19
3.6 臨港道路等の無電柱化の推進 .....	19
4. 施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために 必要な事項 .....	20
4.1 無電柱化事業の PR .....	20
4.2 推進体制 .....	21
4.3 住民への説明 .....	23
4.4 国への提案 .....	23
4.5 無電柱化における課題と対応 .....	24
(1) 地上機器の設置場所に関する新たな方策 .....	24
(2) 電線管理者への財政支援 .....	24
(3) 無電柱化が完了した道路における信号機用ケーブルの地中化 .....	25
(4) 既設橋りょう部における架空線の処理 .....	26
(5) 非営利目的の電線等の取り扱い .....	26
4.6 事務手続きの簡素化 .....	26

# 1. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

## 1.1 無電柱化の意義と目的

### (1) 意義と目的

東京では、戦後、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せた電線が良好な都市景観を損ねるとともに、歩行者や車いす利用者の通行を妨げることとなった。

特に災害時には、電柱の倒壊による道路閉塞や電線の断線等により、避難や救急活動、物資輸送に支障が生じ、電力・通信サービスの安定供給が断たれることが想定されている。

また、昨今の大規模地震や大型台風等では、電柱倒壊による道路閉塞等により、避難や救急活動に支障が生じるなど、無電柱化による一層の防災機能の強化が必要であることが改めて認識されている。

さらに、2年後に迫る東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けて、東京を世界に誇れる安全で美しい街としていくためにも、無電柱化を一層推進していくことが必要である。

このような状況を踏まえ、東京都は以下の3点を目的として無電柱化を推進していく。

#### ○都市防災機能の強化

災害時に電柱の倒壊による道路閉塞を防ぐとともに電線類の被災を軽減し、電気や電話などのライフラインの安定供給を確保する。

#### ○安全で快適な歩行空間の確保

歩道内の電柱をなくし、歩行者はもちろん、ベビーカーや車いすも移動しやすい歩行空間を確保する。

#### ○良好な都市景観の創出

視線をさえぎる電柱や電線をなくし、都市景観の向上を図る。



環状七号線〈足立区江北〉

(環状七号線〈足立区江北〉)

図 林立する電柱と輻輳する電線



図 熊本地震による電柱の倒壊

(出典：国土交通省ホームページ)

<http://www.mlit.go.jp/common/001135910.pdf>

(「参考資料 1：過去の災害時の電力・通信施設被害状況」参照)

## (2) 計画の位置づけ

平成 29 年 9 月、都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保及び良好な都市景観の創出を図るため、無電柱化の推進に関し、基本理念を定め、都及び関係事業者の責務等を明らかにし、並びに都の区域における無電柱化の推進に関する計画の策定その他の必要な事項を定めることにより、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を目的とした、都道府県で初となる東京都無電柱化推進条例（平成 29 年東京都条例第 58 号。以下「条例」という。）が施行された。本計画は、条例第 7 条の規定に基づき、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的かつ迅速な推進を図るために定めるものであり、今後 10 年間の東京都が進める無電柱化の方針と生活道路の無電柱化を進めて防災性の向上を図るため、区市町村が実施する無電柱化を推進していくための今後の取組を示すものである。



図 整備後写真

---

### (3) 基本理念

東京都は、無電柱化の大義を明確にして、これを推進するため、都道府県で初となる条例を制定し、平成 29 年 9 月に施行したところである。今後は、この条例に基づき以下の理念の下、都内全域での無電柱化を推進していく

- 1 無電柱化の推進は、無電柱化の重要性について都民の理解と関心を深めつつ、行われるものとする。
- 2 無電柱化の推進は、都、区市町村及び関係事業者の連携並びに都民の協力の下に行われなければならない。
- 3 無電柱化の推進は、地域住民の意向を踏まえつつ、良好な街並みの形成に資するよう行われなければならない。



## 1.2 無電柱化の現状

### (1) 都道の無電柱化の実績

#### a) これまでの実績

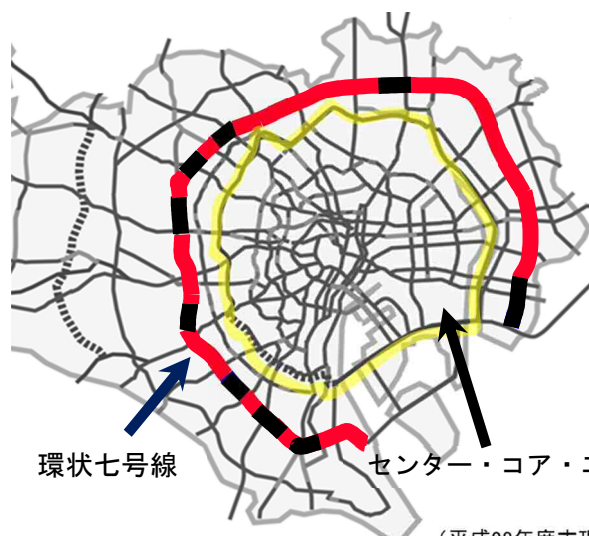
東京では、昭和30年代から昭和60年代までは、電力・通信需要が高い都心部等において、電線管理者による単独地中化が行われてきた。東京都は、昭和61年度の電線類地中化計画をはじめとして、平成26年度に策定した7期目の無電柱化推進計画に基づき整備を進めた結果、都道では、平成28年度末の時点において、整備累計延長は913 kmとなった。

### 都道における主な整備状況

#### センター・コア・エリア



#### 環状七号線



(平成28年度末現在)

無電柱化済	—
未整備	—

凡例	
— 都道(無電柱化済)	— 国道(無電柱化済)
— 都道	— 国道
— 環状七号線(葛西・東海)	— センター・コア・エリア
● 競技会場予定地	

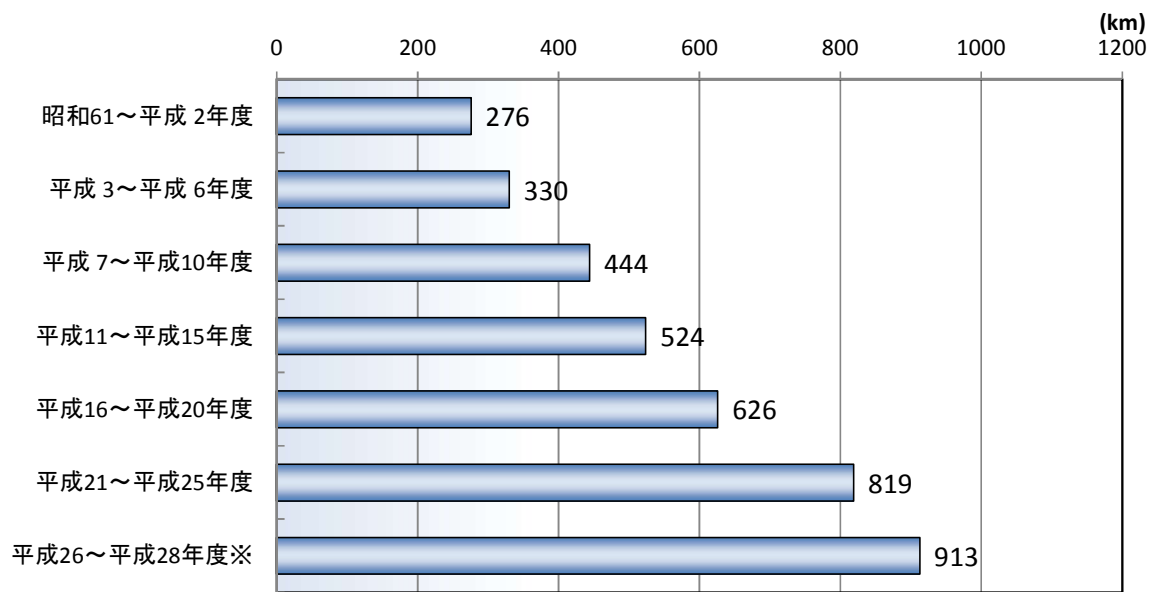
○対象延長 536 km (平成31年度完了)

○対象延長 108 km (平成36年度完了)

○整備済延長 506 km (平成28年度末)

○整備済延長 31 km (平成28年度末)





※東京都無電柱化推進計画（第7期）の期間は、平成 26 年度～平成 30 年度。

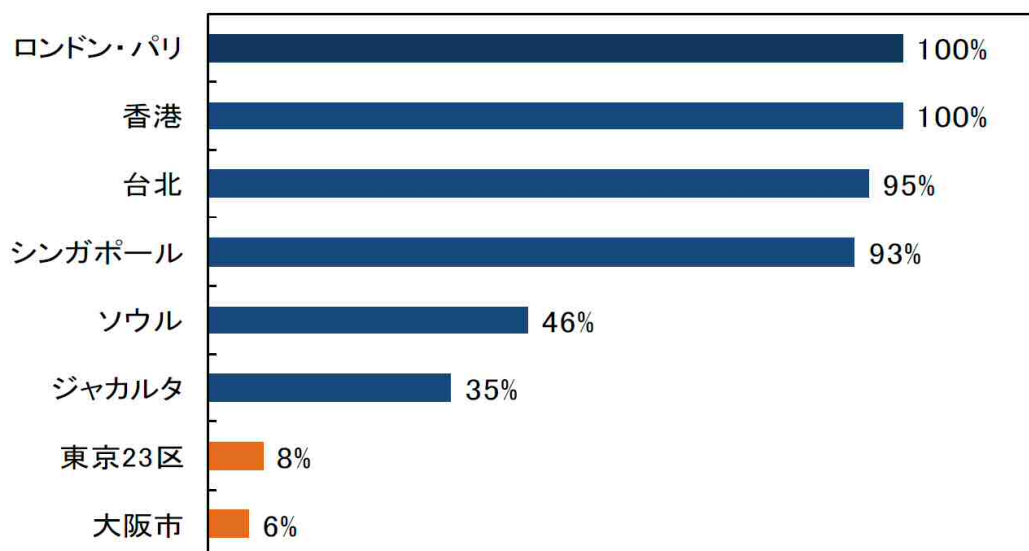
図 3-1 都道における整備累計延長の推移

## b) 都内の無電柱化率

都道の無電柱化は、センター・コア・エリアを中心に延長 913km の整備が完了した。

しかし、ロンドンやパリ、香港、シンガポールなどの欧米やアジアの主要都市では無電柱化がほぼ完了しているのに対して、区市町村道を含めた東京 23 区の無電柱化率は 8% と、依然として低い水準にある。

※無電柱化率：都が管理する道路延長に対する、無電柱化された又は電柱が無い道路延長の比率をいう。



- ※1 ロンドン、パリは海外電力調査会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)
- ※2 香港は国際建設技術協会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)
- ※3 台北は国土交通省調べによる2013年の状況(道路延長ベース)
- ※4 シンガポールは海外電気事業統計による1998年の状況(ケーブル延長ベース)
- ※5 ソウルは国土交通省調べによる2011年の状況(ケーブル延長ベース)
- ※6 ジャカルタは国土交通省調べによる2014年の状況(道路延長ベース)
- ※7 日本は国土交通省調べによる2016年度末の状況(道路延長ベース)

図 欧米やアジアの主要都市と日本の無電柱化の現状

(出典：国土交通省ホームページ [http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_13\\_01.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_13_01.html))



### c) 都内の電柱数

都内の電柱の状況は、下表のとおりである。平成 28 年度末時点の電柱は、都道において約 57,000 本、区市町村道において約 630,000 本が残されている。

表 都道及び区道の電柱本数の推移

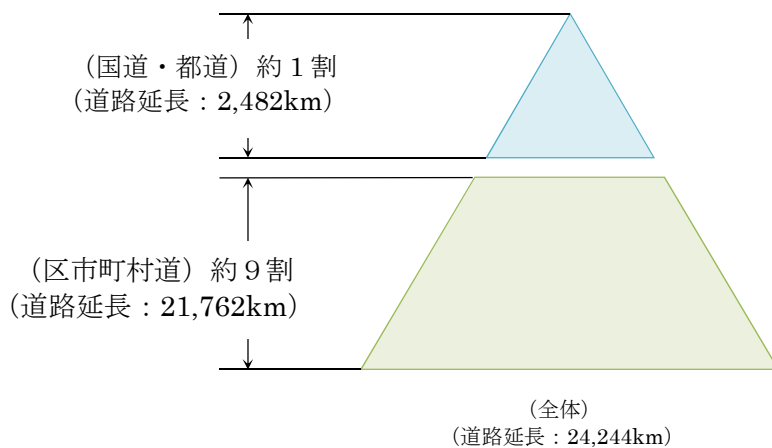
単位：本

	平成 28 年度末
都道	約 57,000
区市町村道	約 629,000

(※エヌ・ティ・ティ・インフラネット㈱及び東京電力パワーグリッド㈱提供資料)

### (2) 区市町村道の無電柱化

区市町村道における無電柱化は、道路管理者である区市町村が事業主体となって行う事業である。区市町村道は、都内の全公道延長の約 9 割を占めるが、その多くは歩道が狭い又はない等により技術的に無電柱化が困難であることに加え、多くの区市町村では無電柱化に対する経験やノウハウの蓄積が少ない、無電柱化のための財政負担が大きい、等の課題が存在している。



## 2. 無電柱化の推進に関する目標

過去の震災や昨今の大型台風等による被災状況に鑑み、より一層の防災機能の強化が必要となっている。このため、平成31年度までにセンター・コア・エリア内の計画幅員で完成した都道の無電柱化を完了させるとともに、中枢広域拠点域（おおむね環状七号線内側）を重点的に整備していく。また、周辺区部や多摩地域において、都市防災機能の強化に寄与する路線（第一次緊急輸送道路等）を重点的に整備していくとともに、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の路線に拡大していく。

安全で快適な歩行空間確保のため、無電柱化を実施する際には、段差の解消や勾配の改善を図りバリアフリーと一体的に整備する。

また、都道のみならず、接続する生活道路の無電柱化を進めて防災性の向上等を図るため、区市町村に対して財政・技術支援を拡充し、歩道幅員が狭い道路等における無電柱化の成功事例をつくり、面的に無電柱化を推進する。

### 都市防災機能の強化に寄与する路線

センター・コア・エリア 完了  
(平成31年度)

中枢広域拠点域の重点整備

第一次緊急輸送道路 50%完了

区市町村の庁舎や災害拠点病院が

うち環状七号線 100%完了  
(平成36年度)

ある都道の重点整備

### 安全で快適な歩行空間の確保

無電柱化を実施する際には、段差の解消や勾配の改善などバリアフリーと一体的に整備

### 面的な無電柱化に向けた支援策強化

区市町村に対する財政支援・技術支援

新たな支援制度「チャレンジ支援事業」等の活用による成功事例の蓄積

## 3. 無電柱化の推進に関する施策

### 3.1 都道の無電柱化

#### (1) 整備手法

東京都は、電線共同溝方式による無電柱化事業を基本とする。

電線共同溝とは、電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者が電線及び地上機器等を整備する方式である。

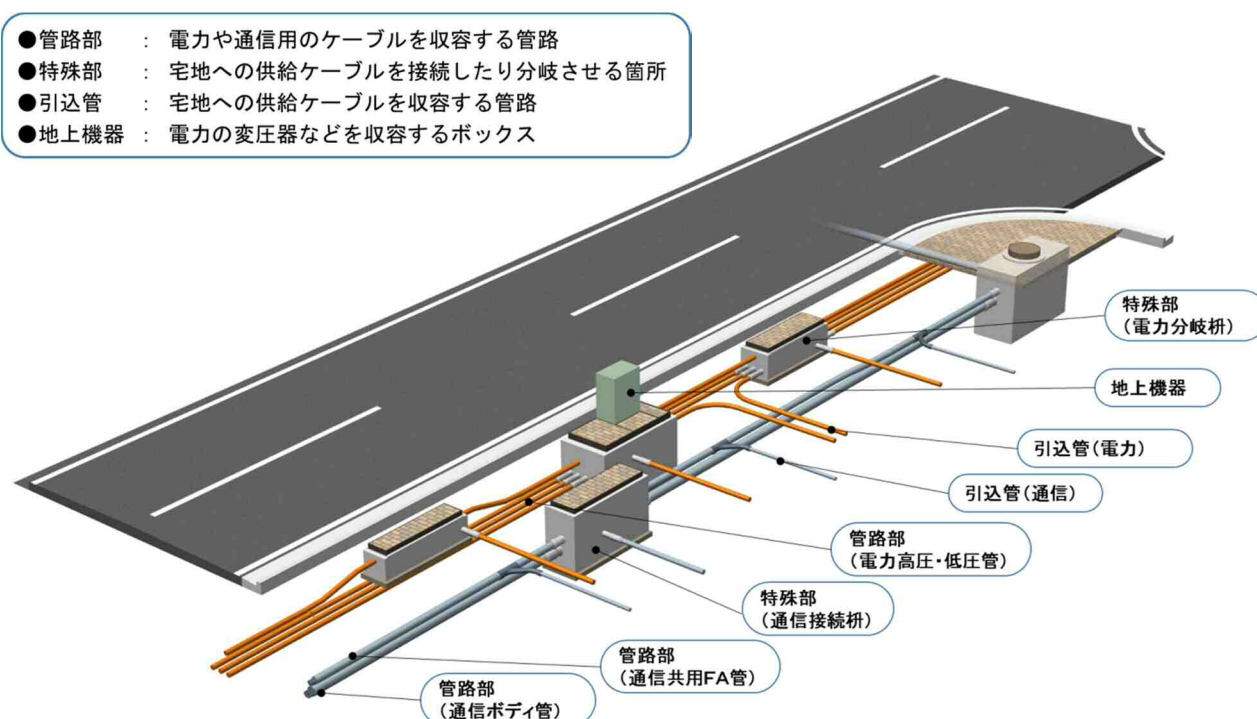


図 2-1 電線共同溝のイメージ

#### (2) 対象地域

東京都は、これまでの無電柱化推進計画等において、無電柱化事業を実施する地域を区部及び多摩地域とし、地域内において整備対象となる都道は、区部は全線、多摩地域は人口集中地区（D I D）内の全線としていた。

本計画では、区部、多摩及び島しょ地域の都内を対象地域とする。地域内における整備対象となる都道は、都道全線とし、都の区域における無電柱化の推進を図っていく。



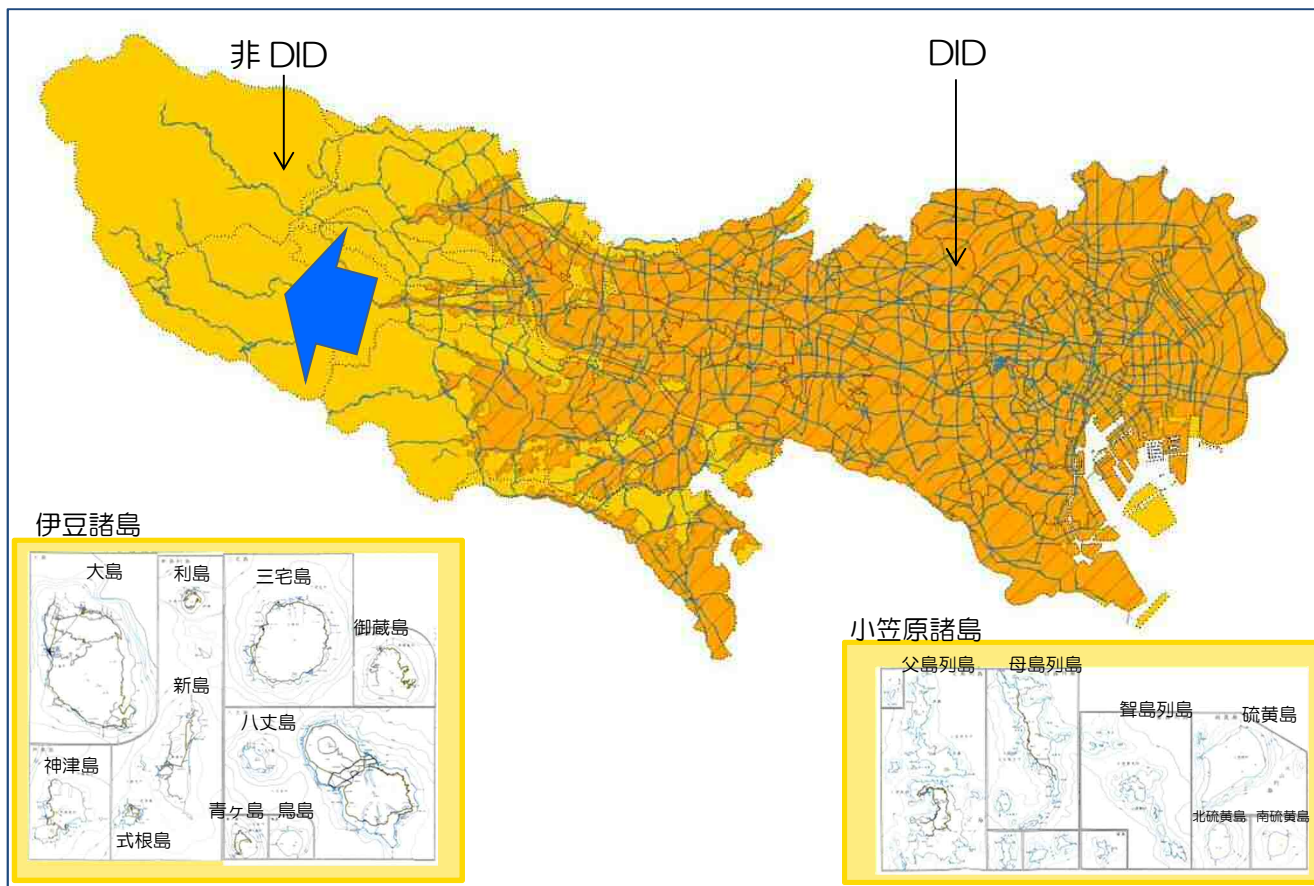


図 DID から都内全域へ拡大

### (3) 優先的に整備する路線

#### a) 計画幅員で完成している都道

拡幅整備が予定されている計画幅員で完成していない道路については、将来道路拡幅時に電線共同溝の移設が想定されることから、優先的に整備する路線からは原則除外し、計画幅員で完成している都道（現道）を対象とする。防災上重要な位置づけとなる路線等、優先的に整備する路線は別途実施計画を定め、無電柱化を推進していく。

#### b) 新設・拡幅整備を行う都道

##### i) 都市計画道路の新設・拡幅に伴う無電柱化

都市計画道路の新設又は拡幅事業を行う際は、同時に無電柱化を実施する。

---

ii) その他拡幅事業等に伴う無電柱化

歩道設置事業や交差点すいすい事業など、既設の都道で拡幅事業を行う際は、原則として同時に無電柱化を実施する。

iii) 面的整備に伴う無電柱化

土地区画整理事業・市街地再開発事業等で都道を整備する際には、無電柱化を実施する。



## 3.2 多様な整備手法の検討

### (1) 技術開発の推進

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。このため都では、平成29年1月にコスト削減に向けた技術検討会を設置し、東京電力やNTT等の関係事業者と連携して技術検討を実施している。

具体的には、「現行規定の見直し」として、新材料の活用や一管多条敷設の適用による材料費の削減、「新方式の検討」として、分岐櫛の小型化や電線共同溝の新デザインによる支障移設の回避、「浅層化の適用」による土工の減少等について検討している。(図-6)

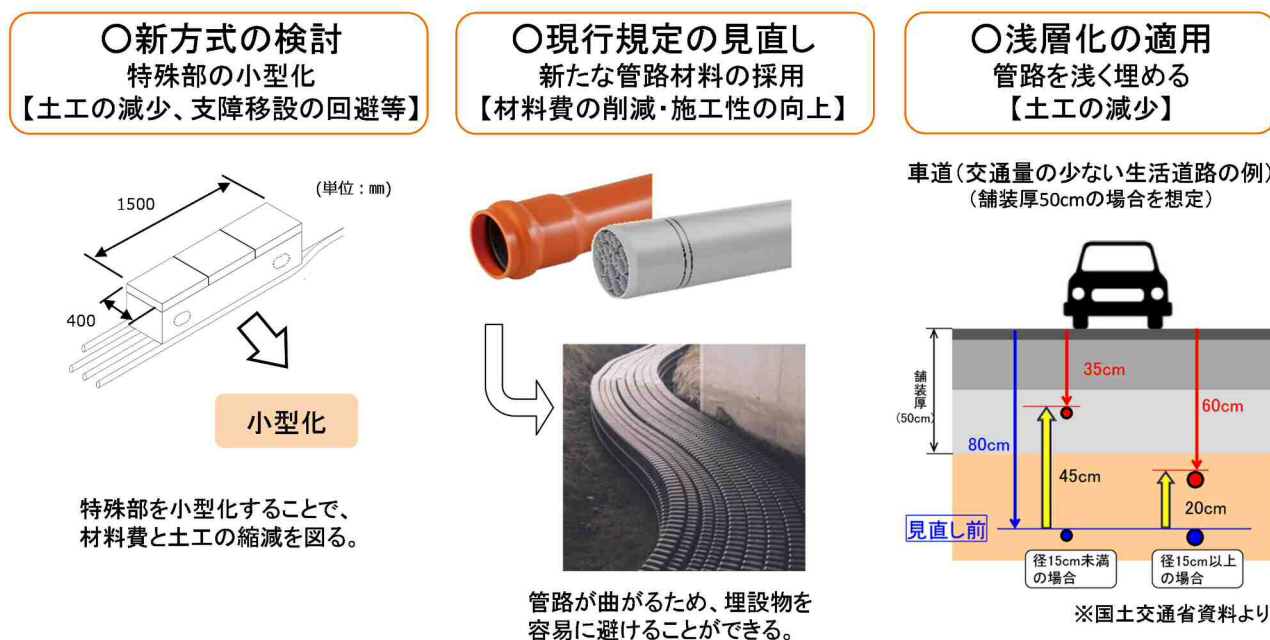


図-6 コスト削減に向けた検討内容

(「参考資料5：無電柱化の低コスト手法」参照)

---

## (2) 狭隘な道路や山間・島しょ地域での整備

本計画では、都内全域を対象としている。しかし、山間部や島しょ地域では電力や通信需要状況が大きくことなっている。また、気象条件や地質条件などの環境もこれまで無電柱化を進めていた地域と異なることから、課題を検討し、様々な手法で無電柱化を図っていく。

### 3.3 区市町村との連携

都では、区市町村道と連携した面的な無電柱化を促進するため、平成 20 年度から区市町村が実施する無電柱化事業に対する財政的・技術的支援を行っている。

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取組として、競技会場予定地周辺の区市道の無電柱化を促進するため、地元区市と合意した区間において都補助金の補助率の割合を引き上げ、平成 31 年度までに無電柱化を完了させる。

また、都市防災機能の強化に向けた取組として、センター・コア・エリア内や利用者の多い主要駅及び観光地周辺の道路に加え、「防災に寄与する路線」を補助対象道路とし、都市防災機能の強化を図っている。

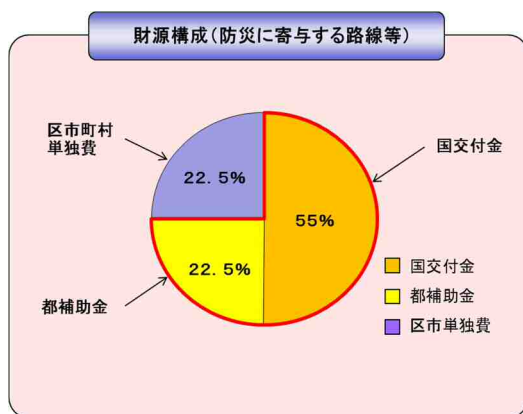


図 区市町村道の無電柱化事業に対する補助制度（防災に寄与する路線等）

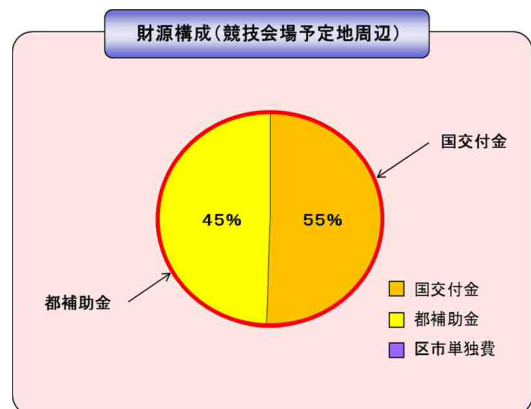
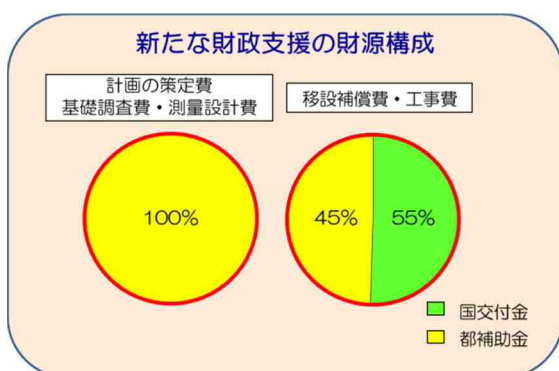


図 区市町村道の無電柱化事業に対する補助制度（競技会場予定地周辺）



図一 新たな財政支援の財源構成



写真 実物大モデルを活用した研修の様子

区市町村道の無電柱化を一層促進するため、これまでの支援に加え、平成 29 年度から、推進計画の策定やコスト縮減に向けて浅層埋設等の低コスト手法の導入に取り組む区市町村に対して、新たに財政的・技術的支援を拡充した。

この支援において都は、計画の策定費を全額補助するとともに、低コスト手法を導入する路線での工事費等については国からの補助金を除いた全額補助する。

また、具体的に事業を行う際に、区市町村が開催する技術検討会に都が参加し、都の技術検討の成果を区市町村に提供するなど、技術的支援も行う。

今後、この制度を活用し、事業の拡大を図り、着実に事業を実施することで、無電柱化の気運を更に高め、関係事業者間の競争を促しながら、コスト縮減に繋げていく。

◎スカイツリー周辺における面的整備の事例（墨田区）

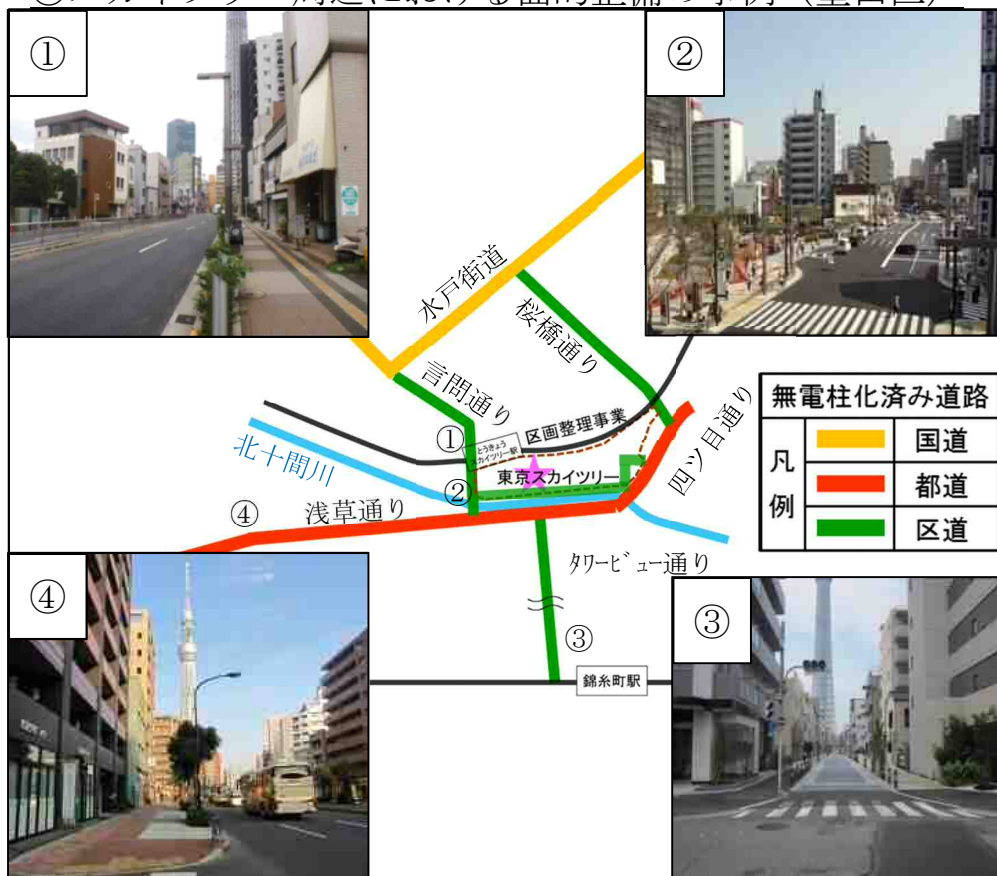


図 面的整備の例

### 3.4 まちづくりにおける無電柱化の推進

#### (1) 民間開発事業などとの連携

都心部では、民間事業者が都市再生特別地区を活用した開発を行う際に、開発区域内はもとより、開発区域を超えた周辺道路の無電柱化を進めており、今後も同様の取組を促進していく。都市開発諸制度においては、開発区域内の無電柱化の義務化、開発区域外の無電柱化に対する容積率の緩和などにより、民間事業者による取組を促進していく。

また、土地区画整理事業、市街地再開発事業など、市街地整備の機会を捉えた無電柱化を引き続き促進していく。土地区画整理事業については、補助制度を来年度より拡充し、区市町村や民間事業者に対する無電柱化の更なる促進を図っていく。都が施行する土地区画整理事業や再開発事業などによる無電柱化についても、引き続き推進していく。

都営住宅については、建替えに合わせて、団地内及び区市町村に移管する道路の無電柱化を進めていく。



＜港区（六本木三丁目東地区）＞  
（都市開発諸制度を活用した市街地再開発事業）



＜江戸川区（瑞江駅西部地区）＞  
（都施行の土地区画整理事業）



## (2) 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

震災時において、特に狭い道路では電柱の倒壊による道路閉塞や電線の切断等により、避難や救急・救命活動に支障が生じることが予想される。

このため、木造住宅密集地域のうち、震災時に特に甚大な被害が想定される地域として定めた整備地域において、震災時の円滑な消火・救援活動や避難に有効な道路として、拡幅整備を事業展開している防災生活道路の無電柱化は重要であり、推進する区に対し財政的及び技術的な支援を強力かつ積極的に行っていく。



<荒川区（荒川二・四・七丁目地区）>  
(防災生活道路での先駆的な整備事例)

---

## 3.5 占用制度の的確な運用

### (1) 電柱の新設禁止

東京都は、東京都無電柱化条例第 9 条に基づいて道路法第 37 条第 1 項の規定による道路の占用の禁止を実施し、都道全線において電柱の新設を禁止する。臨港道路についても、東京都港湾管理条例第 12 条に基づいて、都道同様に、臨港道路の占用の禁止を実施し、臨港道路全線において電柱の新設を禁止する。これにより、都が管理する道路全線において電柱新設を禁止することになり、東京都は、引き続き、電線共同溝等の必要な措置を講じていく。

### (2) 電柱又は電線の設置の抑制及び撤去

東京都無電柱化条例第 10 条に基づき、関係事業者は、道路事業や市街地開発事業等の実施の際、これらの事業の状況等を踏まえつつ、道路上の電柱・電線の新設を抑制する。既存の電柱・電線については、当該事業の実施と併せて行うことができるときは、電柱・電線の撤去を実施する。

## 3.6 臨港道路等の無電柱化の推進

臨港道路等※は、首都圏 4,000 万人の生活と日本の産業活動を支える東京港と背後地を円滑に結ぶとともに、大規模地震等発生時においては、他県等からの緊急物資の受け入れや帰宅困難者の広域輸送拠点となるふ頭と背後地を円滑に結ぶ道路である。

常時の円滑な物流の確保はもとより、災害発生時においても、緊急物資輸送や国際コンテナ物流の停滞を回避するため、臨港道路等のうち全ての緊急輸送道路を無電柱化する。

また、臨海部には、東京 2020 大会の開催時には多くの来訪者が集中することから、競技会場周辺等を優先して整備し、競技会場以外の緊急輸送道路については、東京 2020 大会後、順次整備を進める。

※臨港道路とは、港湾法第 2 条第 5 項第 4 号に掲げる臨港交通施設に位置づけられる港湾施設



---

## 4. 施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために 必要な事項

### 4.1 無電柱化事業のPR

無電柱化の推進にあたり、無電柱化の目的、事業内容などに関する都民の理解と関心は重要である。都民の理解と関心を深めるため、都は「無電柱化の日」に合わせたイベント等を展開するなど、公報・啓発活動の充実を図り、広く都民に無電柱化の意義や効果をPRする等、必要な施策を講じる必要がある。

また、事業を実施している箇所における広報活動として、沿道の方々への事業説明のチラシ配布や工事看板の設置等、広く都民への広報できる手法を検討していく。

## 4.2 推進体制

### (1) 執行体制の強化

#### a) ストックの活用促進

現道内の電線共同溝整備においては、既存埋設物が輻輳しているため、移設工事にかかる費用と工期の増大が課題となっている。

このため、電線管理者が所有する管路やマンホール等の既存施設を、電線共同溝の一部として積極的に活用し、他の埋設物の支障移設を回避することにより、コスト縮減と工期短縮を図っていく。

電気・通信事業者が所有する管路やマンホール等の既存施設を電線共同溝の一部として活用する既存ストックを活用した整備では、本体工事と引込連系管工事の一括発注が可能となり、工期短縮が期待できるため、積極的に活用していく。

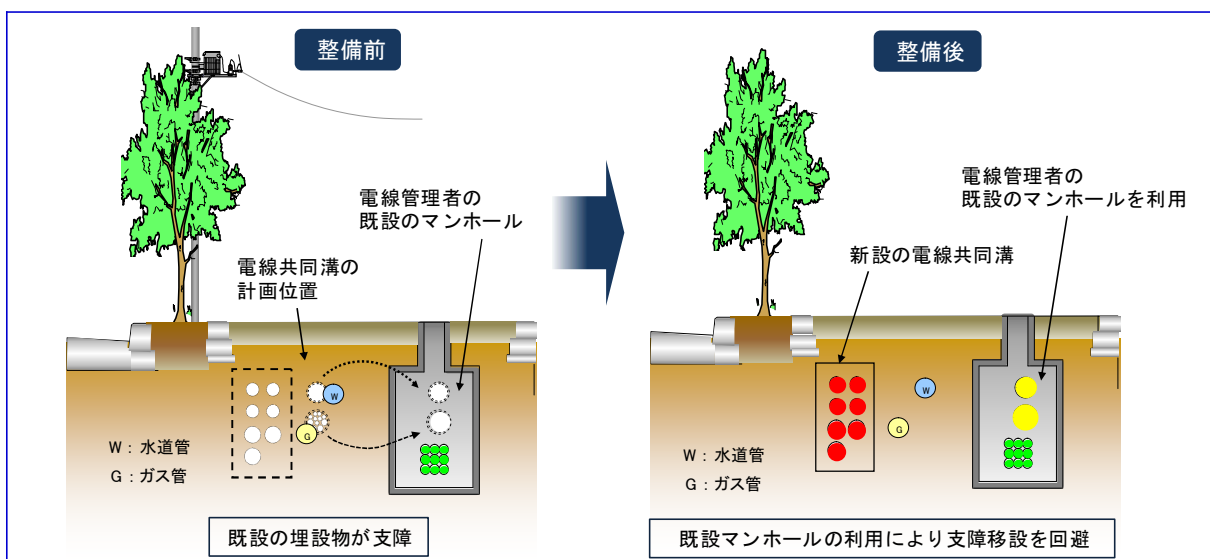


図 既存ストック活用事例（イメージ）

#### b) 監理団体の活用

無電柱化事業の実施にあたっては、整備計画書の作成、移設補償費の算定、建設負担金の徴収などの事務手続き及び電線管理者や地域住民の調整に、多大な労力と知識を要する。今後、無電柱化事業を加速度的に推進するためには、無電柱化事業に係る職員の技術の研鑽を図るとともに、道路管理者の事業の一部を委託している監理団体（(公財)東京都道路整備保全公社）を都の無電柱化事業のパートナーとして一層活用していく。

---

## (2) ブロック会議の開催

道路管理者、交通管理者、区市町村及び電線管理者等からなる東京都無電柱化地方協議会を活用し、無電柱化の対象区間の調整等、無電柱化の推進に係る調整を行う。

## (3) 道路調整会議の開催

道路上での工事に伴う交通への影響の低減、道路の掘返し削減のため、道路管理者が主催する工事調整会議等を活用して、工事期間の短縮、非開削工事の推進、共同工事の推進などを目的に関係企業者間で必要な調整や対策を講じている。また同一路線上において、施工時期が輻輳し、別途に調整を必要とする場合はその都度個別調整会議を開催して調整に努めている。

### 4.3 住民への説明

都は、無電柱化の推進にあたり、無電柱化の重要性について都民の理解と関心を深めつつ、区市町村、関係事業者と連携するとともに、都民の協力を得て行うという基本理念を規定する。

また、円滑に事業を進めるためには、地元住民の意向を踏まえることが重要である。そのため、事業着手に先立ち、地元町会等に対して事業内容等を説明するなど、丁寧な事業を実施していくことが重要である。

### 4.4 国への提案

今後、都道の無電柱化を加速させるとともに、面的な無電柱化を推進するため、区市町村道での無電柱化を一層促進していく必要がある。そのため、国に対し、以下の提案を行っていく。

- ① 東京の防災力を高め、「セーフシティ」を実現するとともに、東京 2020 大会開催に向けて、都内全域で無電柱化をより一層推進するため、事業推進に必要な財源の確保を図り、制度の拡充を行うこと。
- ② 東京 2020 大会開催に向けて、国道においても、おおむね首都高速中央環状線の内側のエリアであるセンター・コア・エリア内の無電柱化を完了させるとともに、防災の視点を重視し、センター・コア・エリア外の無電柱化を推進すること。
- ③ 区市町村道等の無電柱化を促進させるため、更なるコスト縮減とコンパクト化を図る無電柱化技術の開発を推進するとともに、地上機器を民地等に設置するための仕組みを構築すること。
- ④ 電線管理者の費用負担減を図るための財政的支援制度を拡充すること。

## 4.5 無電柱化における課題と対応

### (1) 地上機器の設置場所に関する新たな方策

歩道幅員が 2.5m に満たない道路では、歩道上に地上機器を設置した場合、歩道の有効幅員が確保できなくなる。歩道が狭い道路で電線共同溝を整備するためには、地上機器の設置場所として、公園などの公共施設や民地などの道路外の敷地を活用した整備も必要となる。地上機器の路外設置には、関係法令や財産区分、地域の合意形成等の課題があり、今後、区市町村や電線管理者など関係機関と協議検討を行っていく。

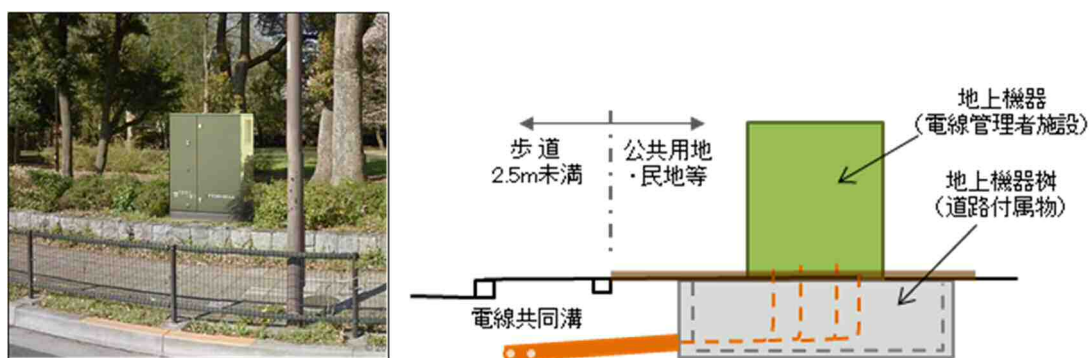


図 公共用地等への地上機器設置イメージ

### (2) 電線管理者への財政支援

現在、都内の無電柱化は、主に電線共同溝方式で行っており、費用については、管路や特殊部等の本体部分の整備費用は道路管理者が、電線類を管路内に敷設する工事、電柱を撤去する工事等は電線管理者が負担している。

電線共同溝方式は、電線管理者の費用負担も大きいことから、その負担を軽減することにより、無電柱化を促進することが可能となる。このため電線管理者への財政支援制度について検討し、国へ提案していく。



図 電線共同溝事業に係る費用負担

### (3) 無電柱化が完了した道路における信号機用ケーブルの地中化

交通管理者所有の信号機用ケーブルは、無電柱化事業に併せて地中化を行っている。

既に単独地中化などにより無電柱化が完了した路線で、信号機用ケーブルが残っている個所について、今後、路面補修工事に併せて管路を敷設するなど、交通管理者と協議を行い、信号機用ケーブルの地中化を進める。



図 5-5 信号用ケーブル（清洲橋通り <江東区北砂>）

#### (4) 既設橋りょう部における架空線の処理

既設橋りょう部には、架橋時に比べ、電力・通信等の需要が増えたことにより、新たな電線類を電柱で渡している箇所があり、橋りょう部の前後区間で無電柱化が進んだ場合、橋りょう部のみ電線が残置される可能性がある。

このため、追加添架や別ルートを検討し、困難な場合は、橋の架け替え時に添架するなどの検討を行っていく。



図 5-6 橋りょう部架線状況（清洲橋通り<江東区南砂>）

#### (5) 非営利目的の電線等の取り扱い

電線管理者の中には、難視聴ケーブルを管理する集合住宅の管理組合等の非営利の小規模電線管理者や、防犯カメラ及び放送設備を管理する商店街などもある。

現在、難視聴ケーブルについては、その設置の経緯等を踏まえ、建設負担金を減免しているが、入溝工事等の費用は小規模電線管理者の負担で実施している。このような非営利の小規模電線管理者の費用負担軽減策などの検討を行う。

### 4.6 事務手続きの簡素化

電線共同溝の整備を行う事務手続きについては、手引きの改訂などで効率化を図るとともに、電線共同溝の整備等に関する特別措置法に定められた手続きについて、国へ簡素化を要望するなど、事務処理の迅速化に努める。