

狭あい道路無電柱化 事例集

令和6年8月

公益財団法人
東京都道路整備保全公社

【はじめに】

令和3年2月、都は「無電柱化加速化戦略」を策定し、加速化に向けた7つの戦略を掲げた。その1つとして、「区市町村道への支援強化」を挙げている。都内の道路の約9割を占める区市町村道の無電柱化を如何に進めていくか、その方策の充実が東京都の無電柱化率向上に直結する。これまで、都は、「無電柱化チャレンジ支援事業制度」などを創設し、区市町村道の無電柱化に取り組んでいる。

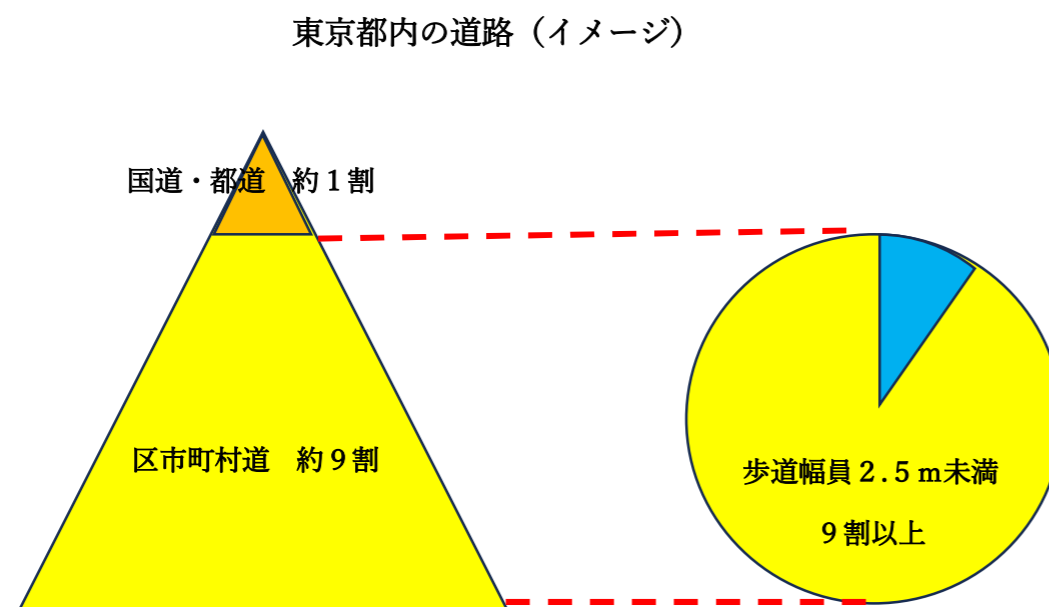
また、東京都の無電柱化事業においては、歩道のない道路、または歩道幅員2.5m未満の道路を「狭あい道路」としているが、区市町村道については、その9割以上が狭あい道路にあたる。狭あい道路では、これまで、主として整備を進めてきた都道などの幅員の広い道路に比べて、狭あい道路ならではの課題解決が必要となる。

これを受け、都は、平成30年4月、「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】」により、狭あい道路の無電柱化事業において検討すべき項目を示している。

このような状況の中、東京都道路整備保全公社は、平成18年度から区市町村道の無電柱化事業を受託し始め、これまで、数多くの路線で電線共同溝の整備を行っている。(巻末参照)

本事例集は、公社が行った整備事例のうち、比較的道路幅員の狭い路線を中心として代表的な個所を抜粋し、今後の整備の参考となるものを掲載したものである。公社のみならず、区市町村が直轄で行う狭あい道路無電柱化事業においても参考にして頂ければ、幸いである。

令和6年8月
道路部長
後藤 広治



目次

はじめに P2

目次 P3

課題と対応 P4

(事例集)

No. 1 一八通り P5

No. 2 大神宮通り P6

No. 3 神田駅周辺(事業中) P7

No. 4 聖母坂通り P9

No. 5 タワービュー通り P11

No. 6 両国駅周辺

6-1 墨6号路線 P12 6-2 墨7号路線 P13

No. 7 富岡八幡宮周辺

7-1 深103号線 P14 7-2 江9号線 P15 7-3 江42号線 P16

No. 8 亀戸香取神社参道 P17

No. 9 三鷹中央防災公園周辺 P18

※ 道路延長、施設延長は、10m単位で四捨五入している。

※ 各事例に掲載されている事業工程は現存資料から推測したものである。

参考 区市無電柱化事業 受託路線位置図 P19

【狭あい道路(※1)の無電柱化における課題と対応】

(※1) 歩道のない道路または歩道幅員2.5m未満の道路

狭あい道路無電柱化の技術面での課題には、主なものとして2つがある。

課題の1つは、地上機器の設置場所の確保である。狭あい道路では、歩道上に置いてしまうと道路構造令で定められている1.5mの有効幅員が取れなくなってしまう。

その対応として、地上機器の本線外設置(※2)や、柱状型トランスの採用、道路幅員構成の変更などが行われている。また、広幅員道路と組合せての面的な整備や、道路区域外の通行可能空間を活用しての通行幅の確保により課題解決を図っている箇所もある。

狭あい道路の無電柱化におけるもう一つの課題は、地下空間のスペース不足解消である。

その対応として、狭あい道路の無電柱化では、多くの路線で、電線共同溝の配置を片側に集約し、そこから両側への引込みを行っている。特に、電力等の需要が少ない路線では、両側配置が施設として過大となるケースもあるため、片側配置は有効である。

(※2) 本線外：公園等の公共用地や脇道など

本事例集に掲載した事例における課題と対応について集計すると下記のとおりである。(重複あり)

課題 1 地上機器の設置場所の確保

対応① 地上機器の本線外設置……………大神宮通り、一八通り、聖母坂通り、タワービュー通り、富岡八幡宮周辺(深103号線、江9号線)

対応② 柱状型機器の採用……………大神宮通り、一八通り

対応③ 道路幅員構成の変更……………神田駅周辺(多町大通り)、聖母坂通り、両国駅周辺(墨6、7号路線)、タワービュー通り、亀戸香取神社参道、三鷹中央防災公園周辺

対応④ 広幅員道路との組合せ(面整備)……………神田駅周辺

対応⑤ 道路区域外の通行可能空間の活用……………聖母坂通り、三鷹中央防災公園周辺

課題 2 地下空間のスペース不足解消

対応⑥ 電線共同溝の片側配置……………大神宮通り、神田駅周辺(細街路)、聖母坂通り、両国駅周辺(墨7号路線)、富岡八幡宮周辺(深103号線)、三鷹中央防災公園周辺
(各事例頁の〈整備手法〉では「電共片側配置」と表記)

狭あい道路無電柱化事例 No.1

〈通り名等〉 一八通り	〈路線番号〉 特別区道千第588号
〈施行場所〉 千代田区神田司町二丁目地内～同区神田鍛冶町三丁目地内	
〈道路延長〉 280m	〈施設延長〉 530m
〈協定年度〉 H25～H29	〈受託先〉 千代田区
〈整備手法〉 柱状型機器を用いたソフト地中化	
〈道路幅員構成〉 全幅 11m(車道 6m 歩道 2.5m×2)	

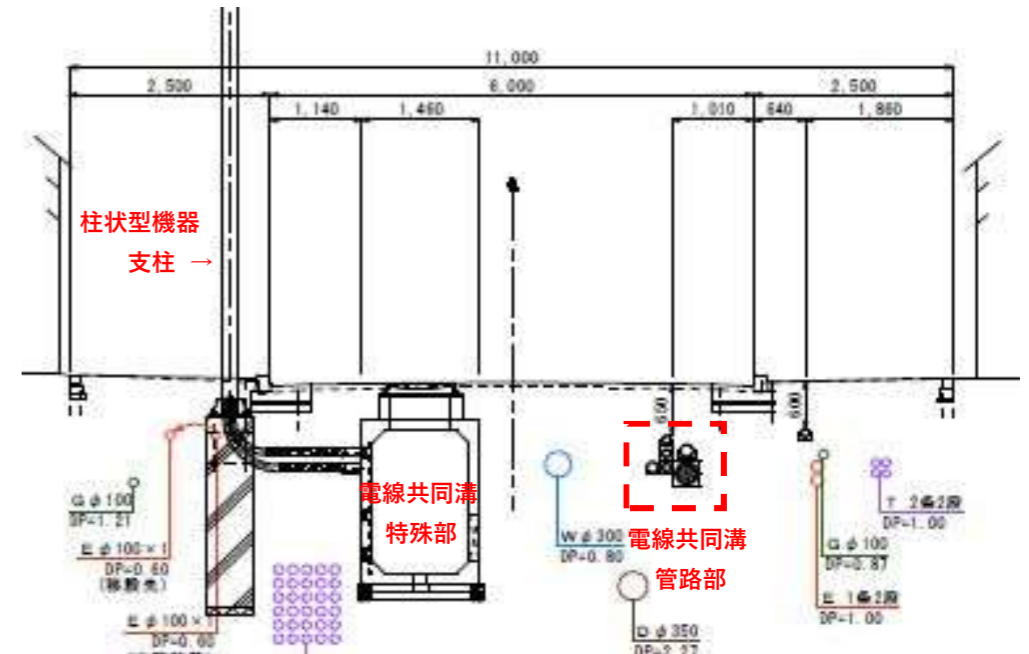
案内図



国土地理院地図を基に作成

標準断面図

(西から東を望む)



事業前



事業後



〈柱状型機器〉



〈柱上機器の費用負担と管理区分〉

表 1

	支柱		変圧器
	費用負担	管理区分	費用・管理
街路灯に添架	道路管理者	道路管理者	電線管理者
単独で設置	道路管理者	電線管理者	電線管理者

〈公園内の地上機器〉



事業工程

年度	H25	H26	H27	H28	H29
予備設計	千代田区で実施済				
詳細設計	補足				
支障移設	実施済				
本体工事					
引込連系					
道路設計					
道路工事					

〈概要説明〉

本路線は、JR 神田駅西側に位置し、中央通りと外堀通りを結ぶ区道である。沿道には、オフィスビルや飲食店が面しており、人通りの多い路線である。地上機器設置について、歩道内には既設埋設物が輻輳しており特殊部の設置が困難であったこと、また、本路線の沿道状況に適した景観にも配慮し、当時はパイロット的な無電柱化方式であった、柱状型機器を使用したソフト地中化を採用した。

ソフト地中化採用にあたっての課題は、多回路開閉器が柱状型機器には収納出来ないことである。今回は千代田区や地元との調整の結果、多回路開閉器を収納する地上機器の設置場所として、近隣の区立公園用地の一部を確保した。公園用地内の機器等の設備は、企業者の占用として扱っている。

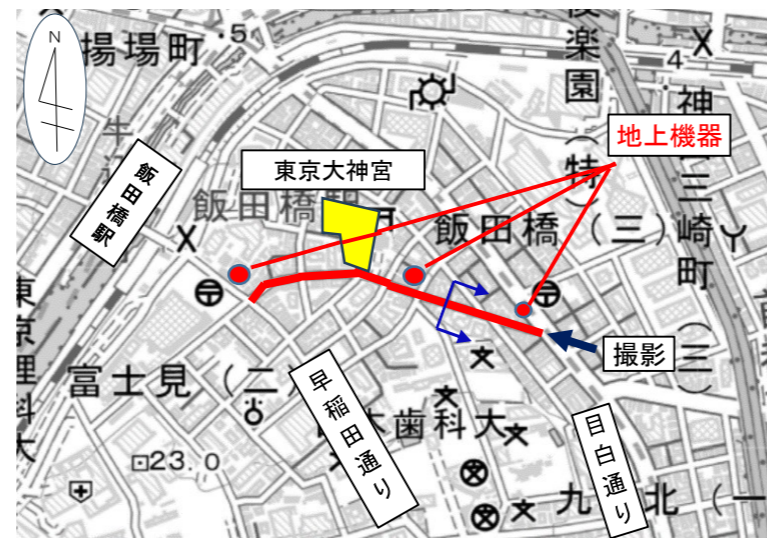
柱状機器を採用した場合の費用負担と管理区分については、道路管理者と電線管理者の協定に基づき、表 1 (本頁内) のとおり定めた。

工事にあたっては、沿道状況により施工日や時間帯に制約を受けた箇所もあったが、飲食店等の営業に極力配慮した施工を行い、工事を完了した。

狭あい道路無電柱化事例 No.2

〈通り名等〉 大神宮通り	〈路線番号〉 特別区道千第262号
〈施行場所〉 千代田区富士見町二丁目地内～同区飯田橋一丁目地内	
〈道路延長〉 L=400m	〈施設延長〉 L=400m
〈協定年度〉 H25～R4	〈受託先〉 千代田区
〈整備手法〉 柱状型機器を用いたソフト地中化 (電共片側配置)	
〈道路幅員構成〉 全幅 8m (車道4m 歩道 2m×2)	

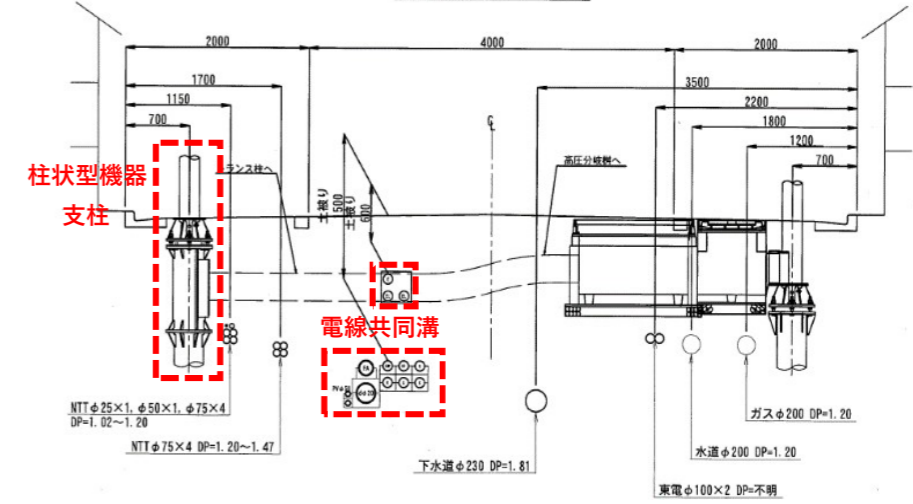
案内図



国土地理院地図を基に作成

標準断面図

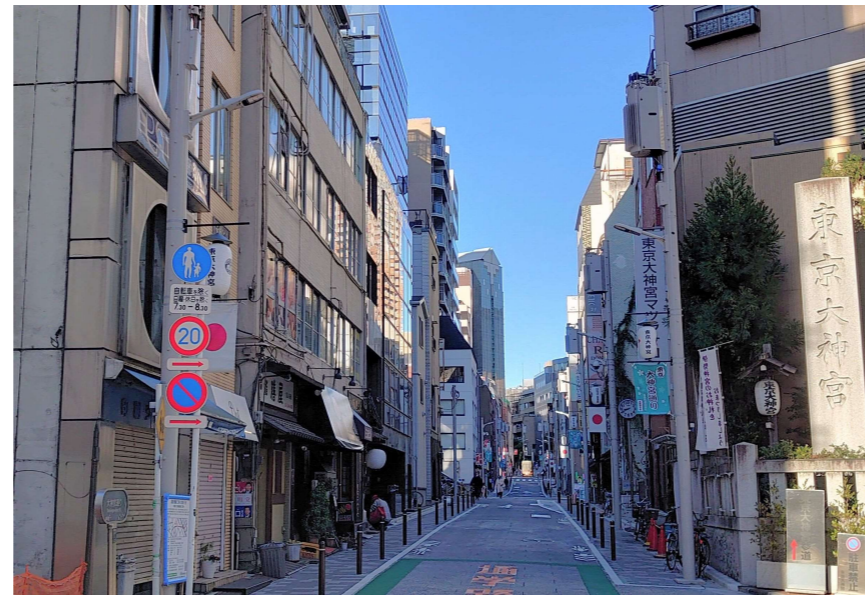
(西から東を望む)



事業前



事業後



〈柱状型機器〉



〈都道目白通りに設置した地上機器〉



〈脇道区道に設置した地上機器〉



事業工程

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4
予備設計	千代田区にて実施済									
詳細設計			補足							
支障移設										
本体工事										
引込連系										
道路設計										
道路工事										

〈概要説明〉

本路線は、飯田橋駅の東に位置し、目白通りから早稲田通りに向けて緩やかな上り坂となっている区道である。沿道には、飲食店等の店舗が立ち並びとともに、「東京大神宮」があり、縁結びの神様として大勢の参拝者で賑わっている。

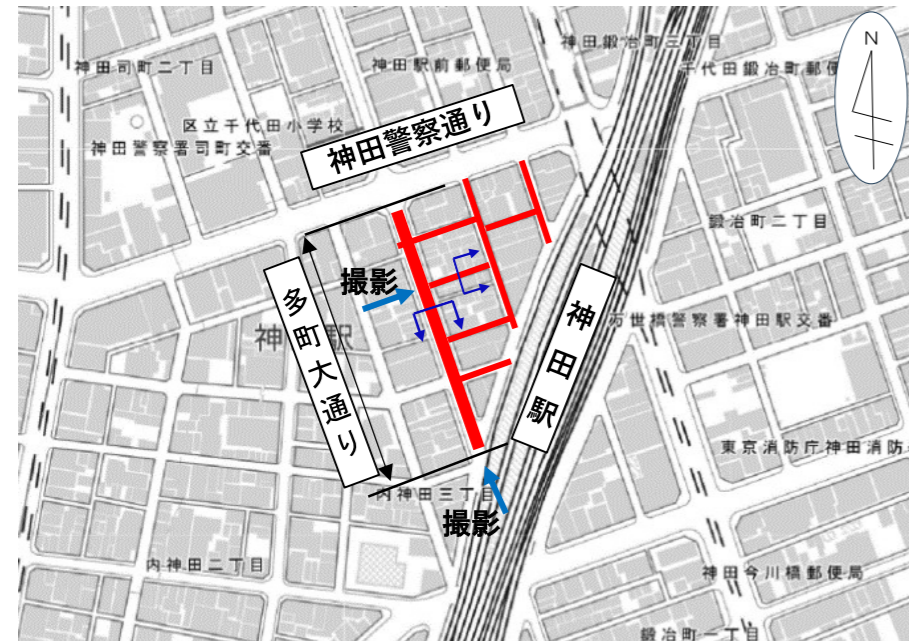
本路線の歩道幅は、2m程度しかなく、地上機器の設置場所を確保できないことから、千代田区や地元との調整を経て、景観にも配慮して柱状型機器によるソフト地中化を採用した。柱状型機器の設置位置にあたっては、地先交渉を経て、沿道の荷捌き利用が制限されないよう歩道の民地側に配置するとともに、施工時間が短く振動騒音の少ないフランジ付き鋼管杭基礎を選定した。

また、多回路開閉器は柱状型機器には収納できないため、都道管理者、電気事業者と調整し、隣接する目白通りに多回路開閉器を収納した地上機器を設置した。なお、当該設置箇所は、電線共同溝の指定範囲外になるため、連系管路、地上機器樹については連系設備とした。他に、早稲田通りや脇道区道にも地上機器を設置している。

狭あい道路無電柱化事例 No.3

〈通り名等〉 神田駅周辺 (事業中)	〈路線番号〉 特別区道千第578号 (多町大通り) 外7路線
〈施行場所〉 千代田区神田三丁目地内	
8路線計	8路線計
〈道路延長〉 L=470m	〈施設延長〉 550m
〈協定年度〉 H26~R9予定	〈受託先〉 千代田区
〈整備手法〉 広幅員の路線へ地上機器集約を行った面的整備	
〈道路幅員構成〉 多町大通り 全幅 15m(車道7m 歩道4m×2)	

案内図

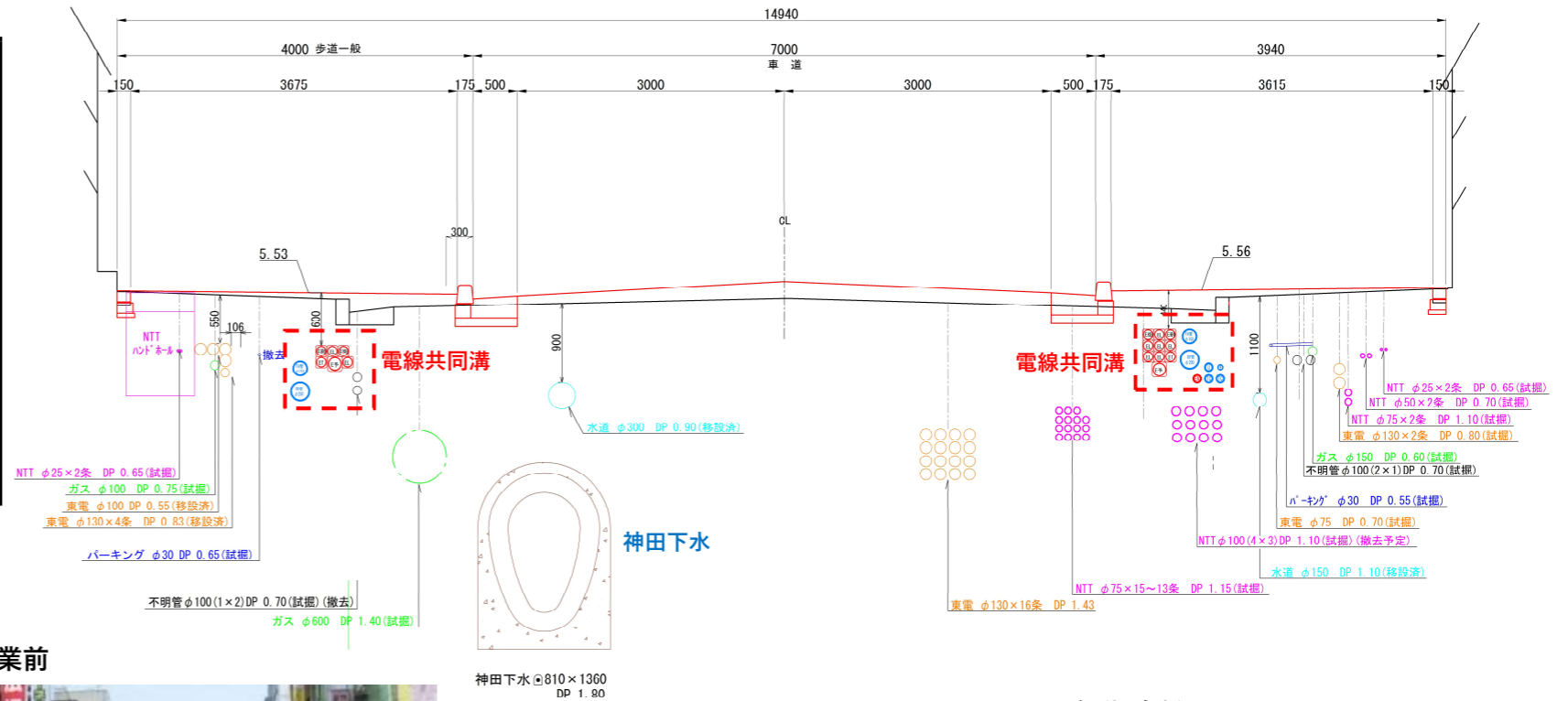


国土地理院地図を基に作成

多町大通り 事業前



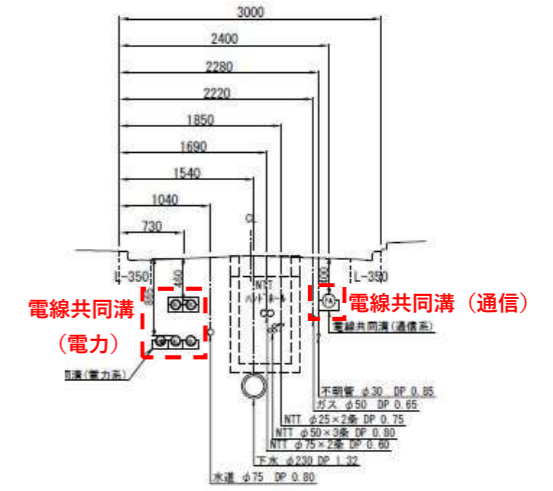
多町大通り 標準断面図 (北から南を望む)



細街路 事業



細街路断面図 (西から東を望む)



〈概要説明〉

本エリアは、神田駅西側にある多町大通り（千第578号）のほか、細街路7路線を含む繁華街である。狭あい道路と広幅員道路を組合せて面的に整備することで、地上機器の置き場がない狭あい道路の無電柱化を可能なものとしている。

多町大通りは、昼夜間とも人通りが多いことから、無電柱化と併せて歩道の拡幅（2.5m→4m）を行っている。地上機器については、歩道拡幅後の多町大通りに集約して設置するとともに、隣接する神田警察通りにも設置する。また、埋設物が輻輳する細街路の通信管は、需要が少ないことからボディ管路を省略し、供給用であるF A管のみの整備とした。

また、本エリア沿道には飲食店が多く、多町大通りの路下には史跡（神田下水）があり、掘削するにあたり綿密な協議・調整が必要になるなど、施工条件が極めて厳しい現場であった。そのため、千代田区や東電と協議し、掘削幅を削減できる角型多条電線管を採用している。

施工においては、沿道利用者の通行を考慮して、作業幅を減らすために電力管と通信管を個別に施工するなどの工夫を行った。他にも工程の面では、深夜営業の飲食店もあるため、地先の要望に応じて日曜の

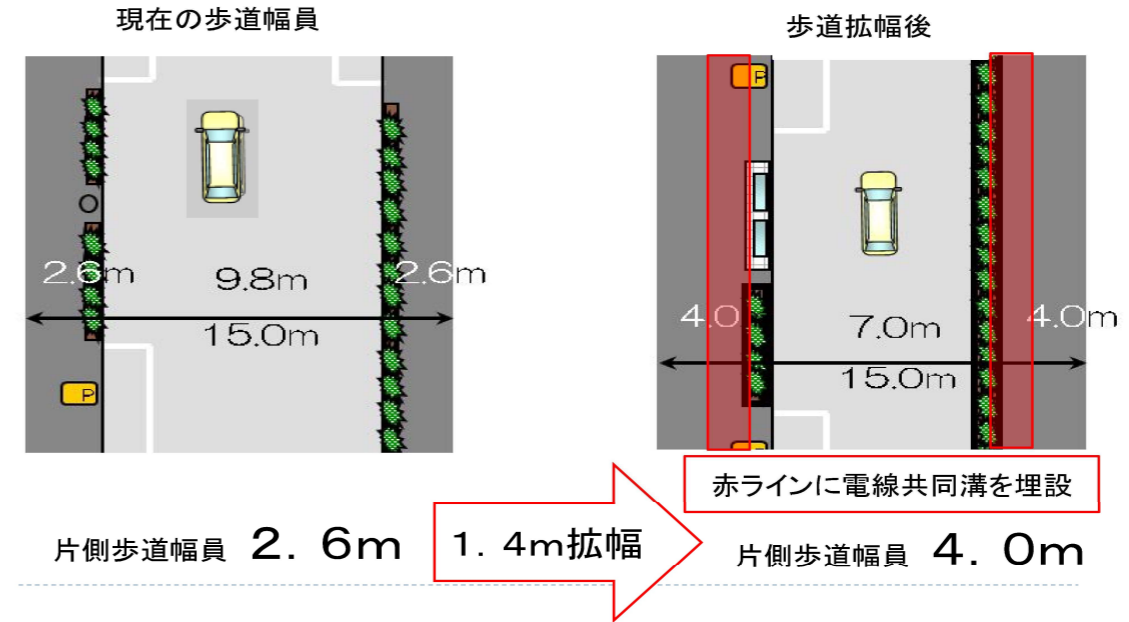
事業工程は別紙参照

【参考】神田駅周辺（事業中）

事業工程

年度	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
予備設計	千代田区で実施済													
詳細設計	■													
支障移設					■									
本体工事							契約不調	■						
引込連系										■				
道路設計						■						■		
道路工事													■	

多町大通り 歩道拡幅



神田下水



出典「写真：土木学会選奨土木遺産ホームページ」

狭あい道路無電柱化事例 No.4

〈通り名等〉 聖母坂通り	〈路線番号〉 特別区道23-1361
〈施行場所〉 新宿区中落合二丁目地内～同区下落合四丁目地内	
〈道路延長〉 590m	〈施設延長〉 590m
〈協定年度〉 H21～H31	〈受託先〉 新宿区
〈整備手法〉 道路中心線のシフトによる幅員構成の変更、道路区域外通行可能空間の活用 脇道や区有地に地上機器を設置 (電共片側配置)	
〈道路幅員構成〉 全幅 9.8m	

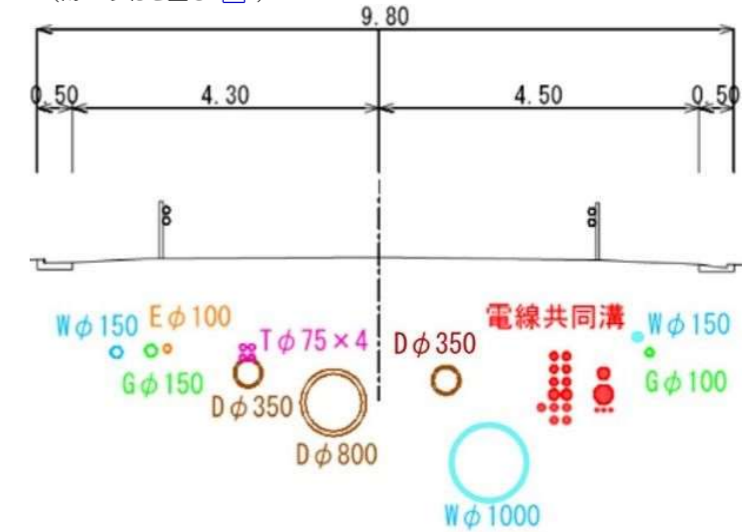
案内図



国土地理院地図を基に作成

標準断面図

(南から北を望む ↓↑)



事業前



事業後



事業工程

年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
予備設計	■										
詳細設計		■		■							
支障移設				■	■						
本体工事						■	■	■			
引込連系								■	■	■	
道路設計			■		■			■			
道路工事									■	■	■

〈概要説明〉

本路線は、新目白通りから目白通りに向けて上り坂となっている幅員9.8mの区道である。沿道には、マンションや店舗のほか、聖母病院、上智大学などがあり、歩行者の多い路線である。

無電柱化にあたっての課題は、両側の歩道幅員が1.5mと狭小で、地上機器の設置場所が十分に確保できないこと、既設の地下埋設物の輻輳により電線共同溝の両側配置が困難であること。

地上機器の設置場所確保については、以下の2つの方策を実施した。

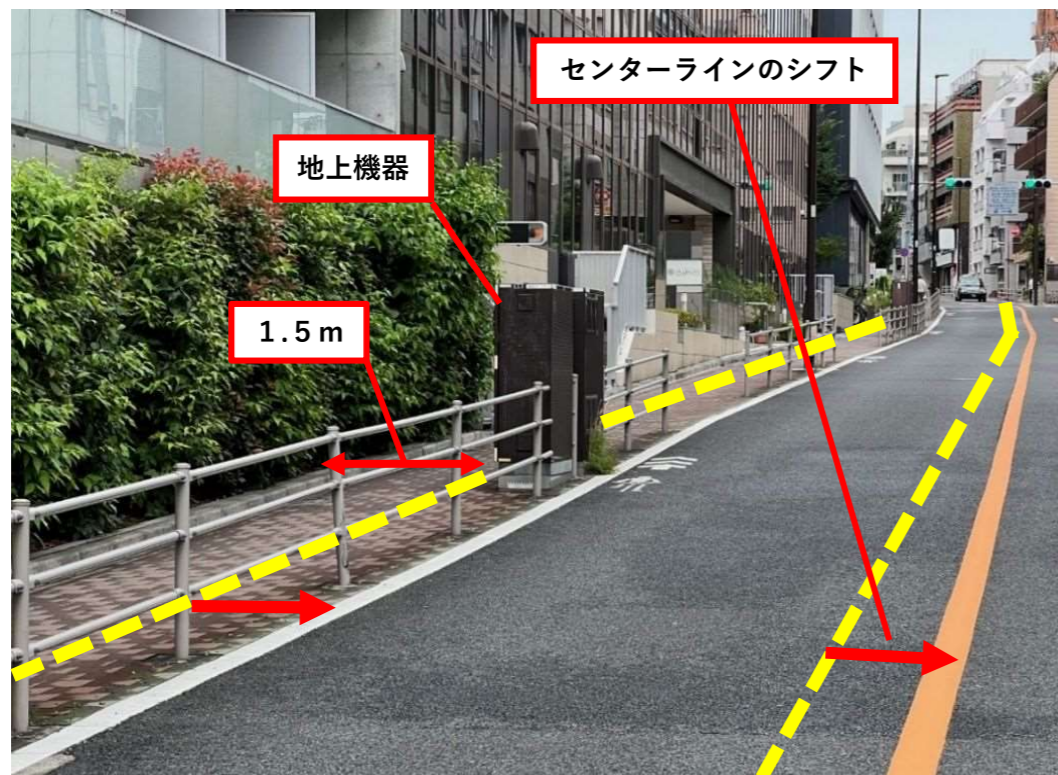
1つ目は、道路中心線のシフトによる道路幅員構成の変更や、道路区域外通行可能空間の活用（管理者間で協定を締結）により、地上機器の設置後も、歩行者等の通行巾1.5mを確保したことである。

2つ目は、地上機器の本線外設置である。本路線と接続する脇道区道や本路線沿いの区有地内にも地上機器を設置している。脇道区道の設置については、地上機器等の設置エリアに新たに電線共同溝整備の道路指定を行い、設置を可能とした。区有地内の設置については、新宿区と協議を重ねた結果、道路区域に編入せず、各企業が公有財産使用許可を受け設置することとした。

既設埋設物の輻輳によるスペース不足に対しては、道路管理者や電線管理者と調整し、当時は標準的ではなかった電線共同溝の片側配置について了承を得た。また、電線共同溝のコンパクト化も実施することで、輻輳している埋設物の支障移設工事が大幅に減り、コスト縮減にもつなげることができた。

【参考】 聖母坂通り

道路幅員構成の変更



道路区域外通行可能空間の活用



区有地内に設置した地上機器



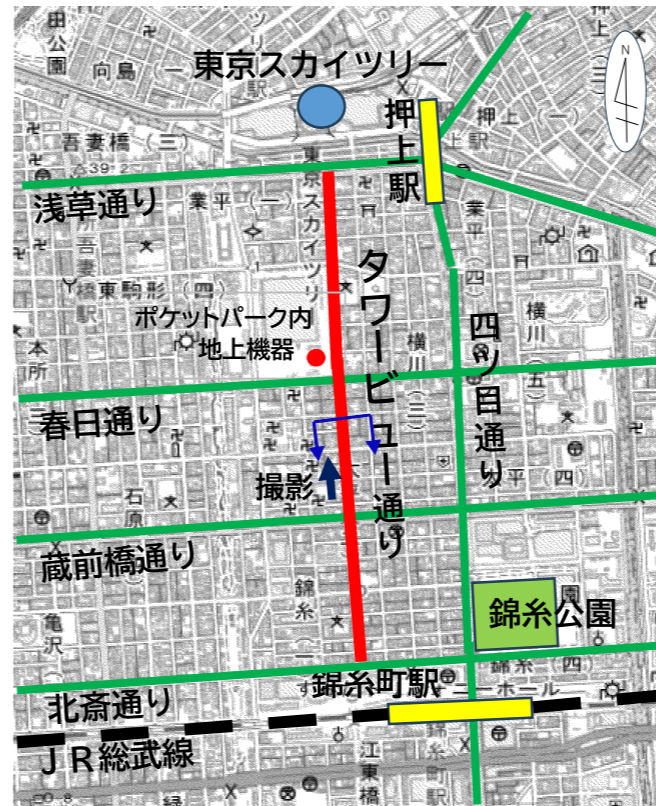
脇道に設置した地上機器



狭あい道路無電柱化事例 No.5

〈通り名等〉タワービュー通り	〈路線番号〉特別区道墨46号線
〈施行場所〉墨田区錦糸二丁目～業平二丁目地内	
〈道路延長〉1,200m	〈施設延長〉2,400m
〈協定年度〉H20～H27	〈受託先〉墨田区
〈整備手法〉歩道拡幅、区有地を利用した地上機器設置、区間ごとの道路修景	
〈道路幅員構成〉全幅 11m (車道4m 歩道 3.5m×2)	

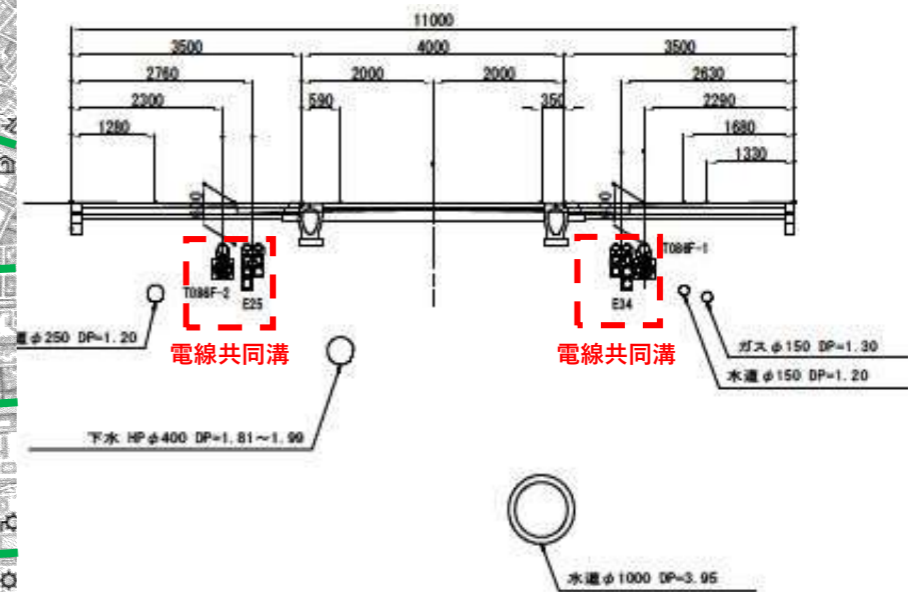
案内図



国土地理院地図を基に作成

標準断面図

(北から南を望む 北)



事業前



事業後



ポケットパークに設置した地上機器



事業工程

年度	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
予備設計	■							
詳細設計		■		■				
支障移設			■		■			
本体工事			■	■	■	■	■	■
引込連系					■	■	■	■
道路設計	■					■	■	
道路工事						■	■	■

〈概要説明〉

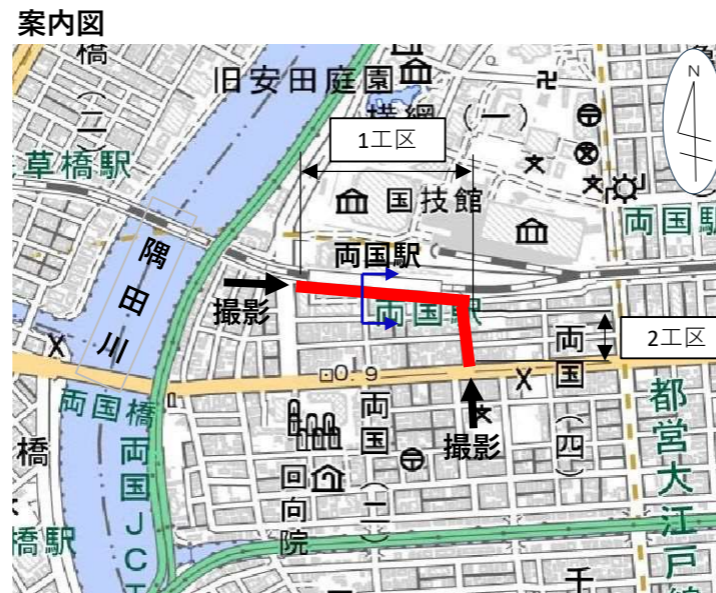
本路線は、東京スカイツリー建設に伴い、周辺の主要道路をまち歩き観光を楽しめる回遊ルートとして整備することを目的に、桜橋通り、言問通りと併せて無電柱化事業を実施したものである。その名のとおり、正面にスカイツリーを望むことができ、沿道には店舗もあり人通りが多い路線となっている。

整備にあたっては、両側歩道を1m前に出し、**3.5mに拡幅**することで地上機器設置後も、広い歩行空間の確保や、良好な景観の創出を図った。さらに、整備延長が1.2kmと長いことから、道路の修景については、3つの区間ごとに異なるテーマによりデザインすることで、飽きの来ない景観を演出した。

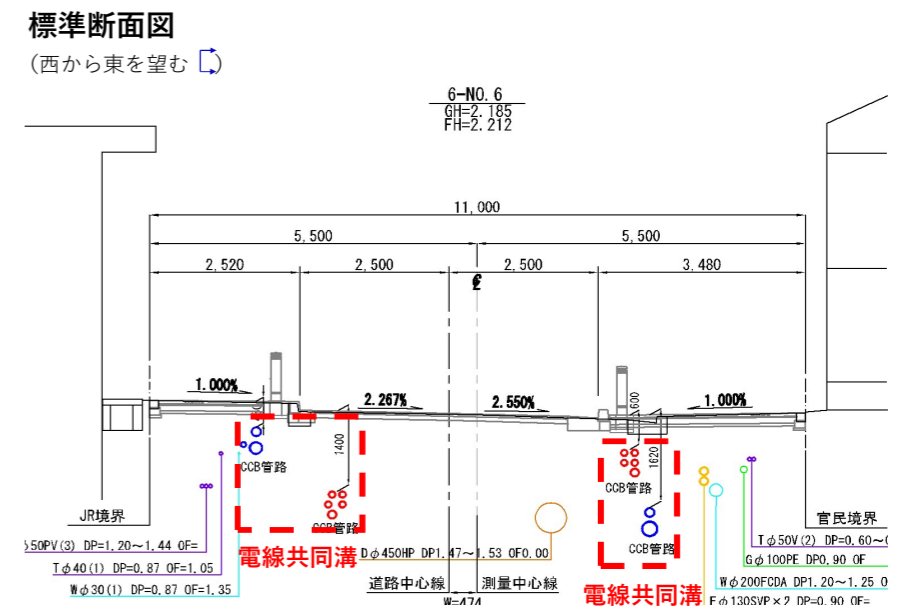
また、春日通りとの交差点付近では、右折のハーフレーン設置のため、歩道幅員が一部狭くなったことから、**沿道のポケットパーク（区有地）に電線共同溝整備の道路指定を行い、その中に地上機器を設置**している。

狭あい道路無電柱化事例 No.6-1

〈通り名等〉 両国駅周辺	〈路線番号〉 特別区道墨6号路線
〈施行場所〉 墨田区両国二丁目～同区両国三丁目地内	
〈道路延長〉 380m	〈施設延長〉 760m
〈協定年度〉 H27～H30	〈受託先〉 墨田区
〈整備手法〉 歩道拡幅による地上機器設置、引込の一部は軒先配線	
〈道路幅員構成〉 全幅 11m (車道5m 歩道 2.5m、3.5m)	



国土地理院地図を基に作成



1 工区 事業前



1 工区 事業後



2 工区 事業後



〈概要説明〉
 本路線は、東京オリンピック・パラリンピック2020の開催に際し、会場となる両国国技館の直近路線であるため、無電柱化と歩道拡幅を併せて整備している。JR両国駅南側の繁華街に位置するため、沿道や高架下に飲食店などの店舗が立ち並び、昼夜とも人通りが非常に多い路線である。また、多くの既設管路が南側歩道路下に輻輳しており、駅側各店舗に対して車道を横断して供給されている。
 無電柱化にあたっては、既設の歩道幅員が1.5mと狭いこと、多くの埋設物が輻輳していることから、電線共同溝の地上機器設置や円滑な歩行者通行の確保のため、歩道を1m前に出し、歩道幅員を2.5mにするとともに、車道は相互通行から一方通行に変更している。
 また、敷地境界にあるJRの側溝が電力、通信の引込みに支障となったため、流水の経路を調査し、側溝の一部撤去についてJRと協議した。その結果、側溝の撤去箇所を流水の確保に配慮しながら限定し、そこから電力、通信等をJR敷地内に引込んで、一部はJRの橋脚に立上げた後に軒先配線により各店舗（高架下）に供給している。
 施工にあたっては、店舗の営業時間に配慮し、作業日や時間帯にかなりの制約を受けたが、綿密な調整により無事に工事を完了させた。

事業工程

年度	H27	H28	H29	H30	H31
予備設計	■				
詳細設計		■	■		
支障移設			■		
本体工事			■	■	
引込連系				■	■
道路設計		■	■		
道路工事	墨田区で施行				

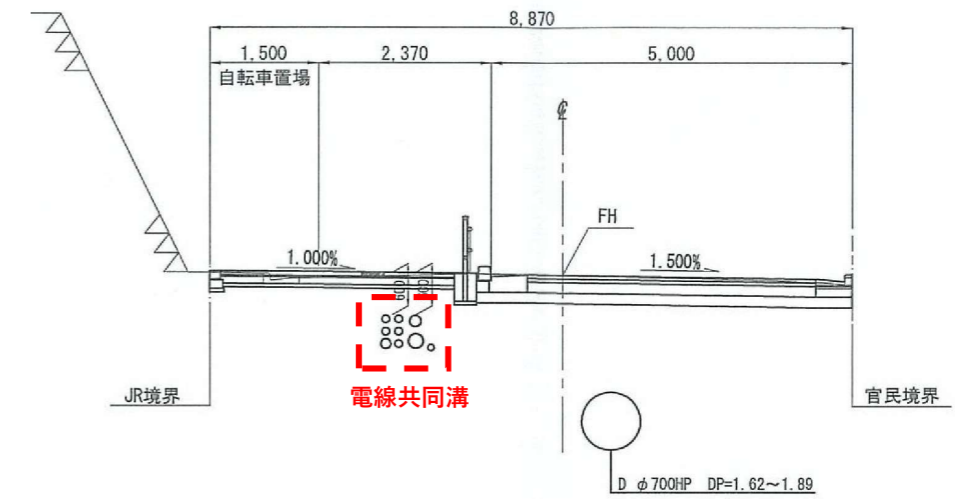
狭あい道路無電柱化事例 No.6-2

〈通り名等〉 両国駅周辺	〈路線番号〉 特別区道墨7号路線
〈施行場所〉 墨田区横網一丁目地内～同区両国四丁目地内	
〈施設延長〉 220m	〈道路延長〉 220m
〈協定年度〉 H27～H30	〈受託先〉 墨田区
〈整備手法〉 歩道拡幅による地上機器設置 (電共片側配置)	
〈道路幅員構成〉 全幅 8.8m(車道5m 歩道 3.8m)	



国土地理院地図を基に作成

標準断面図
(西から東を望む)



事業前



事業後



事業工程

年度	H27	H28	H29	H30	H31
予備設計	■				
詳細設計		■	■		
支障移設			■		
本体工事			■	■	
引込連系				■	■
道路設計		■	■		
道路工事	■				

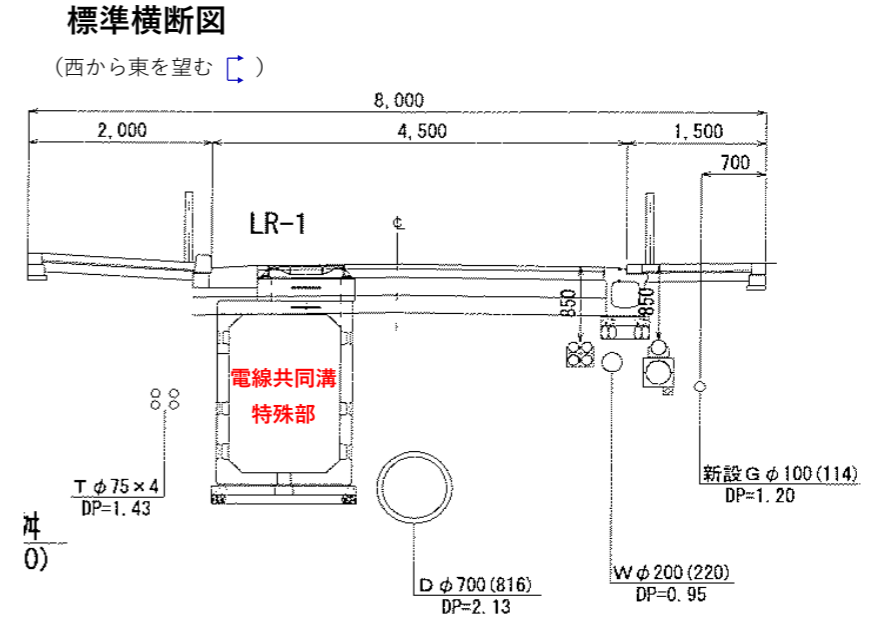
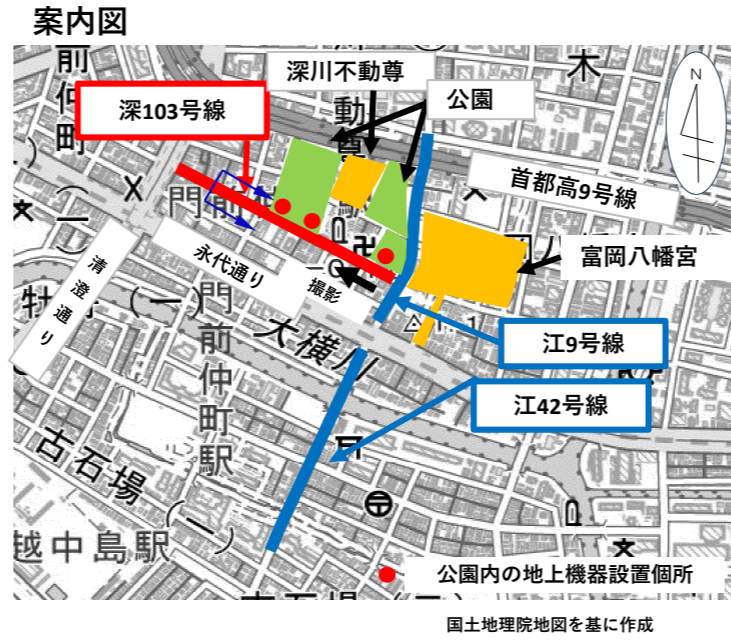
〈概要説明〉

本路線は、東京オリンピック・パラリンピック2020の開催に際し、会場となる両国国技館の直近路線であるため、無電柱化と歩道拡幅を併せて整備している。JR両国駅と清澄通りを結び、沿道には飲食店等が立ち並ぶため、人の往来が多い路線である。また、線路側はJRの擁壁があり、事業前は幅1.5mの自転車置き場になっていた。

無電柱化にあたっては、自転車置き場を移転し、幅員3.8mの歩道を整備したことで、地上機器設置後も歩行空間を十分確保することが出来た。また、引込需要が片側のみであることから、電線共同溝は片側配置とした。歩道舗装は、インターロッキング舗装とし、障がい者用誘導用ブロックを連続配置しており、車止めは視認性向上のため反射テープ付きのものとしている。

狭あい道路無電柱化事例 No.7-1

〈通り名等〉 富岡八幡宮周辺	〈路線番号〉 特別区道深103号線
〈施行場所〉 江東区門前仲町二丁目地内から同区富岡一丁目地内	
〈道路延長〉 350m	〈施設延長〉 500m
〈協定年度〉 H18~H22	〈受託先〉 江東区
〈整備手法〉 公園内に地上機器を設置 (電共片側配置)	
〈道路幅員構成〉 全幅 8m(車道4.5m 歩道 1.5m、2m)	



事業前



事業後



公園内に設置した地上機器



〈概要説明〉

本路線は、門前仲町駅から富岡八幡宮への経路となっており、途中、深川不動尊の参道とも交差している。また、沿道には飲食店や大きな区立公園（深川公園）もあり、参拝者や公園利用者などの歩行者が多い路線である。

無電柱化にあたっては、道路幅員が狭いことや、沿道には大きな公園もあり、引込需要が少ないことから、**電線共同溝は片側配置**とした。

歩道幅員が2mであるため、地上機器の設置場所の確保が課題となったが、道路管理者、公園管理者、電線管理者間で協議し、**区立公園（深川公園）内に地上機器を設置**することとした。公園内に設置した電線共同溝施設の部分は、**電線共同溝整備の道路指定**を行った。

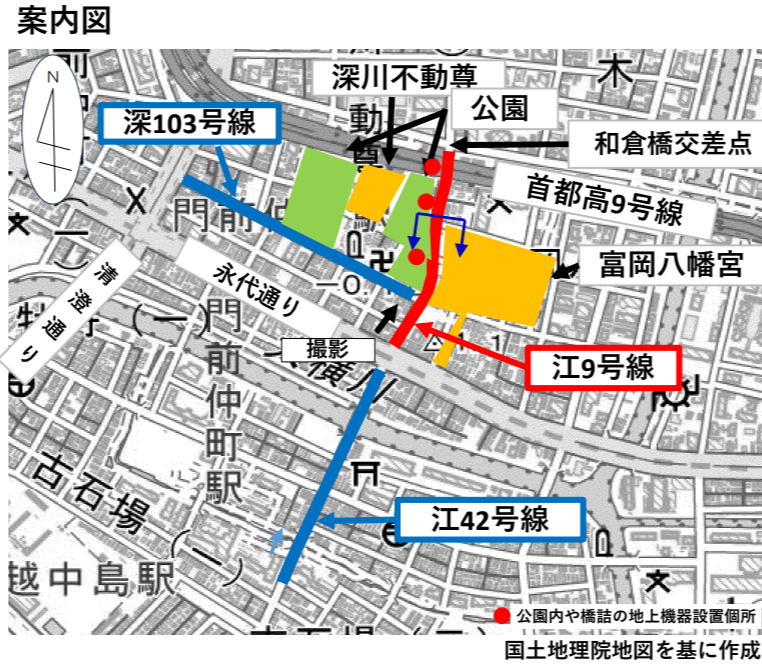
地上機器の設置場所を公園内に確保できたことで、本路線の無電柱化を可能とした。

事業工程

年度	H18	H19	H20	H21	H22
予備設計	■				
詳細設計		■			
支障移設		■	■		
本体工事			■	■	
引込連系				■	■
道路設計				■	
道路工事					■

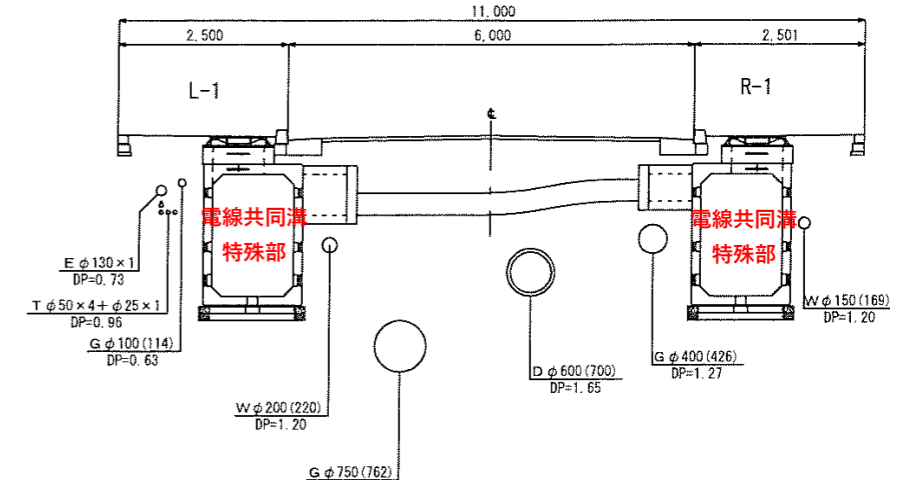
狭あい道路無電柱化事例 No.7-2

〈通り名等〉 富岡八幡宮周辺	〈路線番号〉 特別区道江9号線
〈施行場所〉 江東区門前仲町二丁目地内から同区富岡一丁目地内	
〈道路延長〉 280m	〈施設延長〉 560m
〈協定年度〉 H18~H22	〈受託先〉 江東区
〈整備手法〉 公園や橋詰空間に地上機器を設置	
〈道路幅員構成〉 全幅 11m(車道6.0m 歩道 2.5m×2)	



標準横断面図

(北から南を望む)



事業前



事業後



公園内に設置した地上機器



橋詰に設置した地上機器



事業工程

年度	H18	H19	H20	H21	H22
予備設計	■				
詳細設計		■			
支障移設		■	■		
本体工事			■	■	
引込連系				■	■
道路設計				■	
道路工事					■

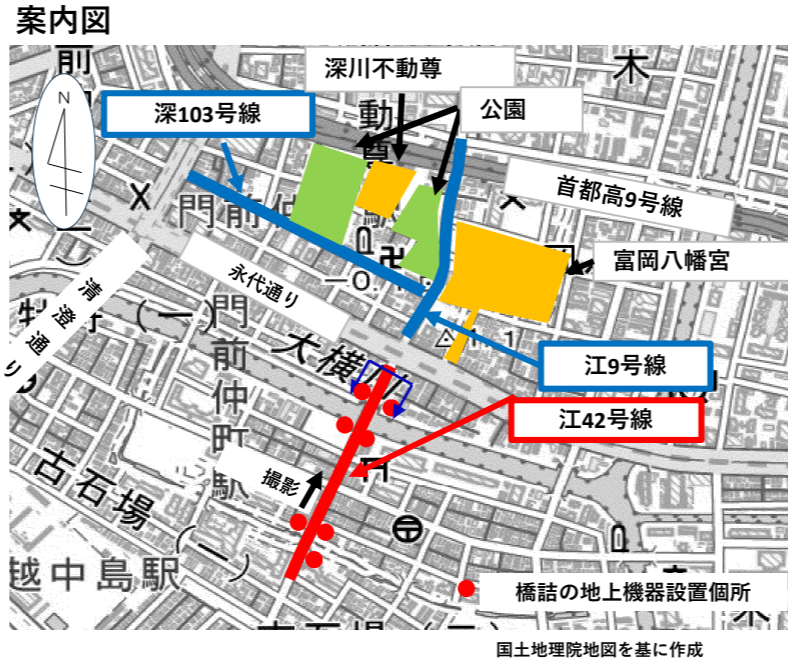
〈概要説明〉

本路線は、富岡八幡宮の西側に位置し、沿道には区立公園（深川公園）や深川不動尊入り口などがあり、多くの参拝客や公園利用者が行き来する路線である。

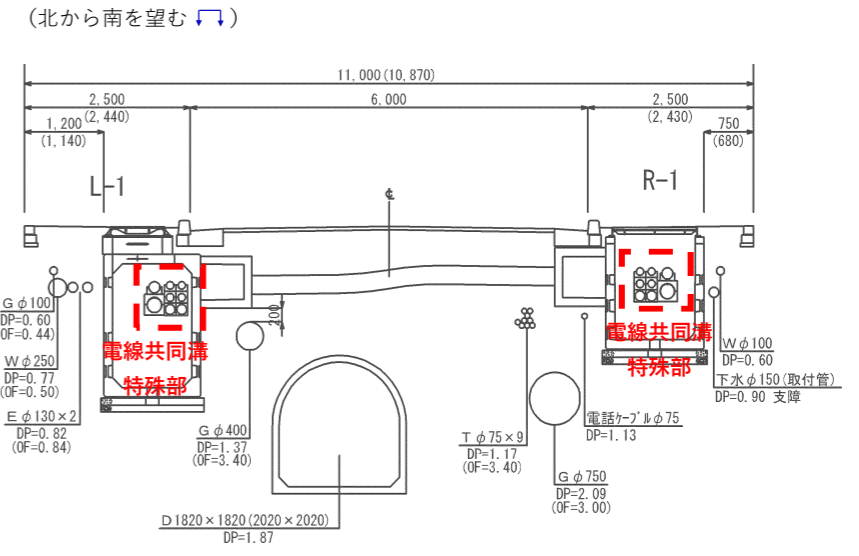
無電柱化にあたっては、幅員2.5mの両側歩道を有していることから、歩道上に地上機器を設置することが可能であったが、歩行者通行をより円滑なものにするため、また、より良好な景観を創出するため地上機器の本線外設置を検討した。道路管理者、公園管理者、電線管理者間で協議し、**区立公園（深川公園）内及び和倉橋橋詰に地上機器を設置することとした。**公園内に設置した電線共同溝施設の部分は、**電線共同溝整備の道路指定**を行った。地上機器の設置場所を本線外に確保できたことで、良好な道路環境にも配慮した無電柱化を実現することができた。

狭あい道路無電柱化事例 No.7-3

〈通り名等〉 富岡八幡宮周辺	〈路線番号〉 特別区道江42号線
〈施行場所〉 江東区古石場一丁目地内から同区富岡一丁目地内	
〈道路延長〉 300m	〈施設延長〉 600m
〈協定年度〉 H18~H22	〈受託先〉 江東区
〈整備手法〉 橋詰空間を利用した地上機器設置(管路は橋梁添架)	
〈道路幅員構成〉 全幅 11m(車道6m 歩道 2.5m×2)	



標準横断面図



事業前



事業後



橋詰に設置した地上機器



事業工程

年度	H18	H19	H20	H21	H22
予備設計	■				
詳細設計		■			
支障移設		■	■		
本体工事			■	■	
引込連系				■	■
道路設計				■	
道路工事					■

〈概要説明〉

本路線は、富岡八幡宮にほど近く、永代通り南側に位置しており、門前仲町駅への人の往来が多い通りである。

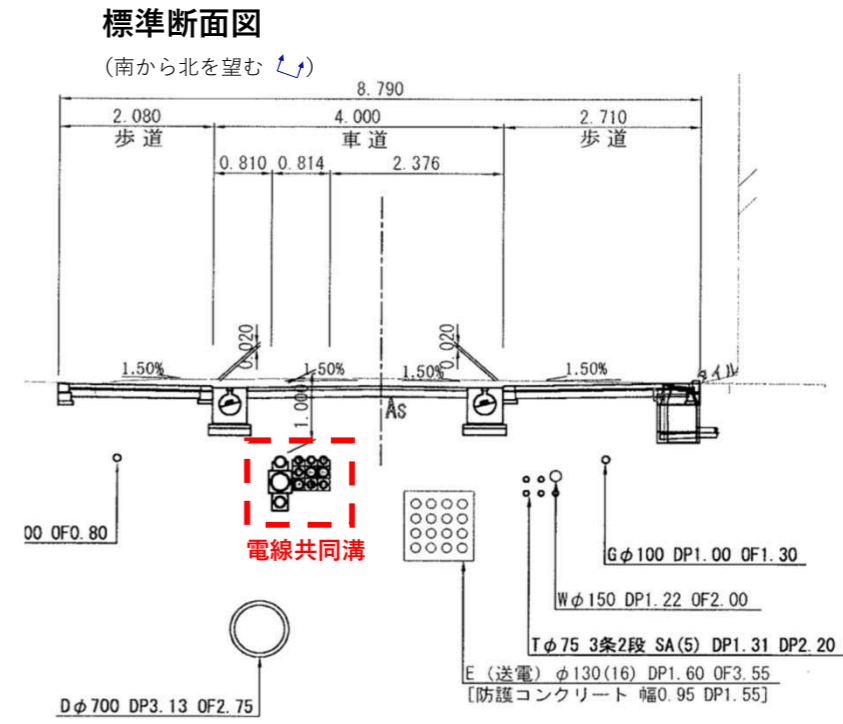
無電柱化にあたっては、歩道幅員が2.5m未満であるため、地上機器の設置場所をどのように確保するか、また、水路を横断する橋梁が二箇所あるため、橋梁部をどのように通過するかが課題となった。

地上機器については、橋梁の橋詰空間を利用することで、設置位置を確保することが出来た。橋梁部については、電線共同溝管路を橋桁に添架させる形で整備した。

これまで、橋梁に電線共同溝を添架した事例はなかったが、施工にあたっては水路の管理者とも綿密な調整を行い、工事を完了することができた。

狭あい道路無電柱化事例 No.8

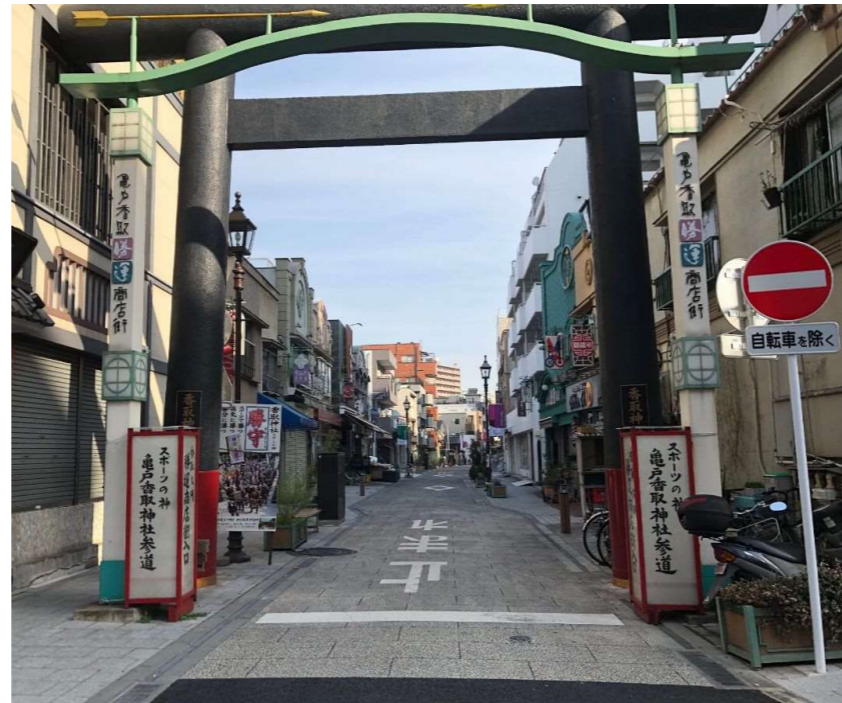
〈通り名等〉 亀戸香取神社参道	〈路線番号〉 特別区道城3号線
〈施行場所〉 江東区亀戸地内	
〈道路延長〉 180m	〈施設延長〉 260m
〈協定年度〉 H22~H24	〈受託先〉 江東区
〈整備手法〉 ボンネルフ を利用した 地上機器設置 (電共片側配置)	
〈道路幅員構成〉 全幅 8.7m(車道4m 歩道 2m~2.7m×2)	



事業前



事業後



ボンネルフを利用した地上機器設置



事業工程

年度	H22	H23	H24	H25
予備設計				
詳細設計				
支障移設				
本体工事				
引込連系				
道路設計	江東区で施行			
道路工事	江東区で施行			

〈概要説明〉

本路線は、亀戸香取神社の参道であり、蔵前橋通りから神社まで多くの飲食店や出店、屋台などが並んでいるため、賑わいのある地域の憩いの場になっている。また、車両の速度を制限するため、車道を蛇行させるボンネルフ※という道路の整備形態をとっている。

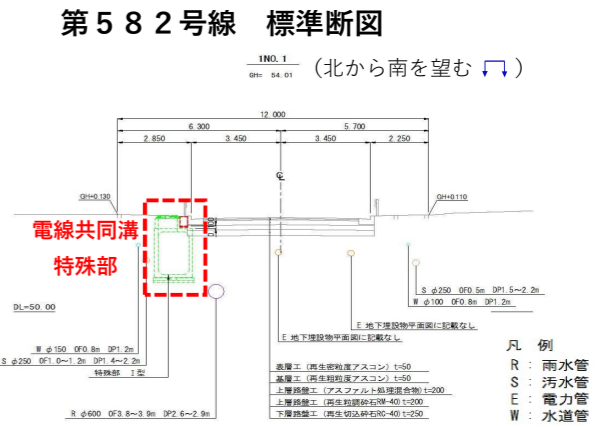
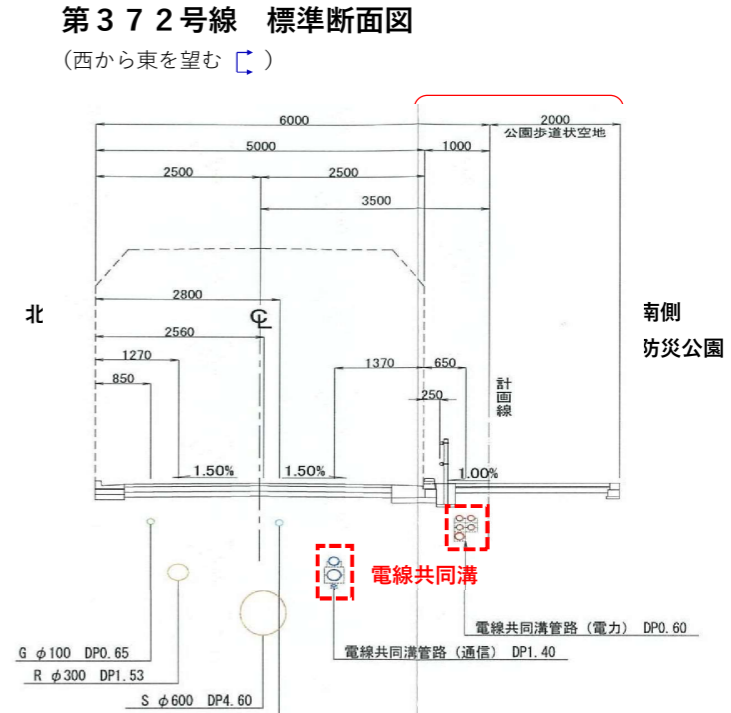
無電柱化にあたっては、道路幅員が8.7mと狭小であり、両側に2.5mの歩道が確保できないため、地上機器の設置場所が課題となった。江東区と協議を重ねた結果、**ボンネルフの蛇行**を利用し、**左右交互に歩道幅員が広がった場所に地上機器を配置**することで課題解決を図った。

道路の整備形態と無電柱化がうまくかみ合った事例である。

(※ボンネルフ：コミュニティ道路において、通行部分の蛇行などにより、車の速度を歩行者と同じ程度まで低下させる方式)

狭あい道路無電柱化事例 No.9

〈通り名等〉 三鷹中央防災公園周辺	〈路線番号〉 三鷹市道第372号線、第582号線
〈施行場所〉 三鷹市新川六丁目地内	
2路線計 〈道路延長〉 280m	2路線計 〈施設延長〉 280m
〈協定年度〉 H24~H27	〈受託先〉 三鷹市
〈整備手法〉 公園区域を活用して歩行空間を確保	(電共片側配置)
〈道路幅員構成〉 第372号線 全幅6m(車道5m 歩道1m)+公園敷地歩道状空地	
第582号線 全幅 12m(車道7m 歩道 2.8m、2.2m)	



〈概要説明〉

「三鷹中央防災公園・元気創造プラザ」の整備にあたり、周辺道路の拡幅、無電柱化が行われた。三鷹中央防災公園には「SUBARU総合スポーツセンター」が整備され、多くの市民が訪れる場所となっている。

周辺道路の整備について、東京都道路整備保全公社は、三鷹市道第372号線、第582号線の無電柱化を受託している。

第372号線は、三鷹市中央防災公園の北側に位置し、向かい側の沿道は、民家や果樹園となっている。整備前は歩道の無い幅員4mの狭あい道路であったが、三鷹中央防災公園の整備に当り幅員を6mに拡幅し、併せて無電柱化を実施した。電線共同溝の配置は、引込み件数が少ないため片側配置としている。

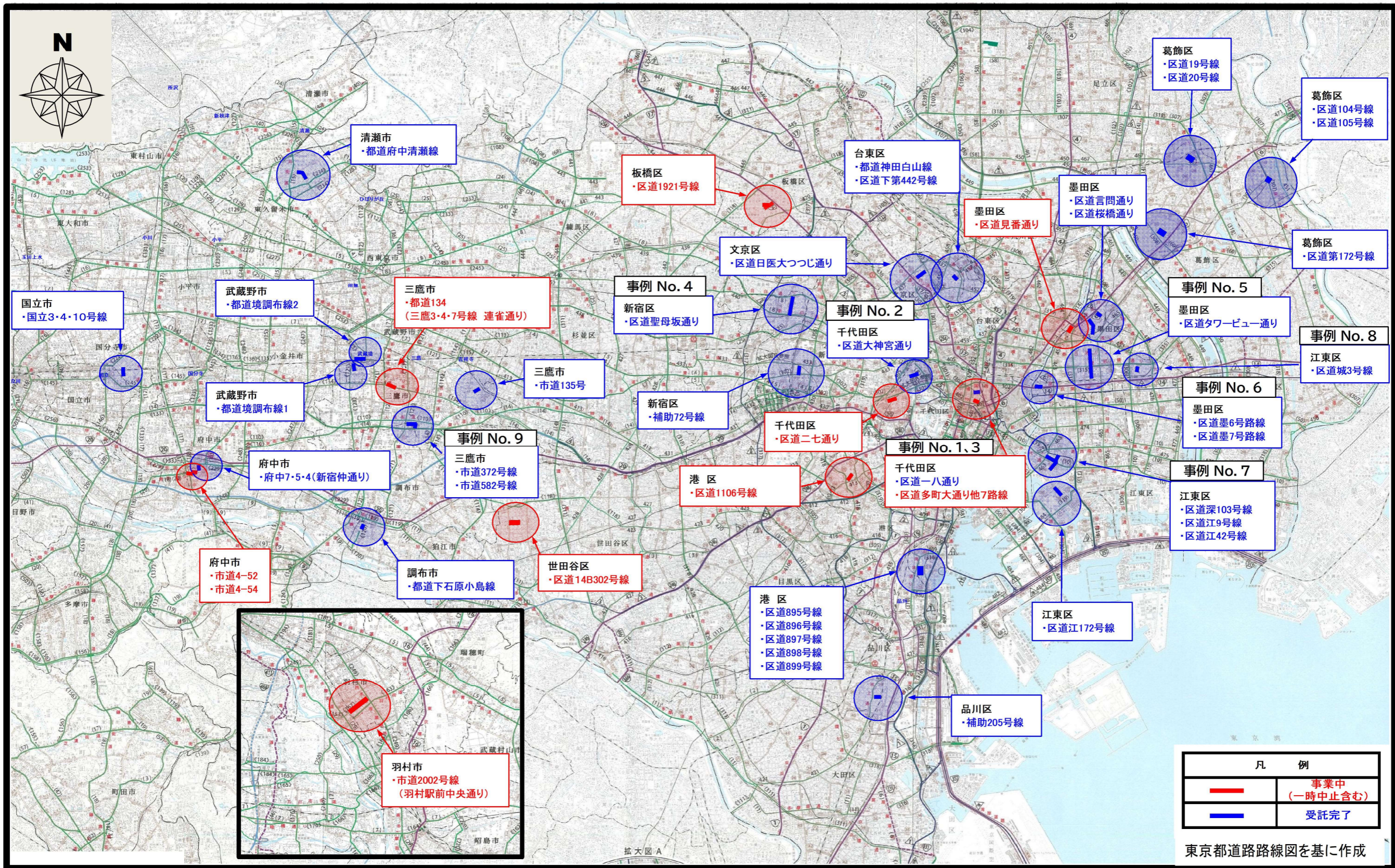
歩道については、防災公園側に設け、道路区域に1m、公園区域内に2mの歩道状空地を設け、一体とした3mの歩道空間を整備した。(標準断面図参照)公園内の歩道状空地は、道路と一体管理としたが、電線共同溝管路や地上機器は道路区域内に設置している。

一方、第582号線は、防災公園の東側に位置する幅員12mの道路であり、向かい側の沿道は農地となっている。引込件数が少ないことから、電線共同溝は片側配置とした。

事業工程

年度	H24	H25	H26	H27
予備設計				
詳細設計				
支障移設				
本体工事				
引込連系				
道路設計				
道路工事	三鷹市で施行			

区市無電柱化事業 受託路線位置図



(問合せ先)

公益財団法人 東京都道路整備保全公社
道路部 管理課 技術管理担当係

TEL 03 - 5989 - 0613