

3 2 東京外かく環状道路の整備促進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

- (1) 外環（関越道～東名高速）については、首都圏における交通・物流の根幹を成す重要な道路である。有料道路事業の活用を基本としつつ、整備に必要な財源を十分に確保し、早期に開通すること。

事業の実施に当たっては、安全を最優先に工事を進めるとともに、コスト縮減に努めること。また、都が受託している青梅街道インターチェンジの用地取得が円滑に進むよう、相互に連携して取り組むこと。

- (2) 「対応の方針」を国の責任において確実に履行すること。

また、外環の整備に併せ、ジャンクションやインターチェンジ周辺等におけるまちづくりなどについて、都や沿線区市と協力し推進すること。

- (3) 外環（東名高速～湾岸道路）については、事業中区間に引き続き整備していくため、「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」における議論も踏まえ、物流強化等の観点から、羽田空港及び東京港へのアクセス強化に資する東名高速～湾岸道路間の計画を早期に具体化すること。

<現状・課題>

東京が日本経済のエンジンとして、我が国の成長をけん引するため、また、災害時における首都東京の安全・安心を確保するためには、首都圏の陸・海・空の交通・物流ネットワークの強化が極めて重要である。

とりわけ、首都圏における交通・物流の根幹を成す外環は、渋滞緩和によるヒト・モノのスムーズな流れの確保、首都直下地震など大規模災害時における避難・救急活動ルート確保など、様々な効果が期待されている。平成30年6月には、千葉区間が開通し、東関東道から関越道までの四つの高速道路が外環道で結ばれ、都内を通過する交通が外環に転換するなどの整備効果が発現している。し

かしながら、今なお残っているミッシングリンクにより、環状道路の整備効果を最大限発揮できておらず、未開通区間の早期整備が必要である。

外環（関越道～東名高速）については、これまで本線シールドトンネルに加え、本線と地上をつなぐランプシールドトンネルの整備が行われてきた。また、大深度地下において本線とランプをつなぐ地中拡幅部について検討が進められてきている。

令和2年10月に発生した調布市での陥没事故以降、事業者は、地元で丁寧な説明を行った上で、家屋補償や地盤補修工事等を進めており、引き続き誠意を持って実施するとしている。

また、事業者は、再発防止対策の具体化を進め、大泉側本線及び東名・中央側ランプのシールドトンネル工事について、地元で説明の上、取りまとめた再発防止対策等を確認しながら、安全を最優先に、慎重に掘進作業を行っている。

今後の事業においては、引き続き再発防止対策等の確実な実施、住民の不安払拭に向けた丁寧な説明やきめ細かな対応が求められる。

一方、外環（東名高速～湾岸道路）については、羽田空港や東京港へのアクセス性の強化に資する重要な区間であり、環状道路としての機能を最大限に発揮させるためにも、整備が不可欠な区間である。

現在、国土開発幹線自動車道建設法による予定路線に位置付けられている本区間の整備に向けては、事業中の外環（関越道～東名高速）と同様、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、国によって基本計画の決定や整備計画の決定を行うなど、計画の具体化のためのステップを着実に進めていく必要があるものと考えられる。

国、東京都及び川崎市の三者で構成する「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」が、令和5年2月以降開催されていない。直近の協議会では、社会情勢の変化に対応できるよう、計画の基本的な方針の取りまとめに必要となる検討を進めることが確認されており、これらの議論も踏まえながら、計画を具体化するためのステップに早期に移行することが求められる。

<具体的要求内容>

- (1) 外環（関越道～東名高速）は、首都圏における交通・物流の根幹を成す重要な道路である。都の負担増とならないよう、有料道路事業を活用しつつ、整備に必要な財源を十分に確保し、早期に開通すること。大深度地下における高度な技術力を要する本線トンネルや本線とランプをつなぐ地中拡幅部等について、安全を最優先に整備を進め、コスト縮減、都民に対する丁寧な説明に努めること。特に、令和2年10月に調布市で発生した陥没・空洞事故を踏まえ、取りまとめられた再発防止対策等を確実に実施するとともに、住民の不安払拭に向け、地元自治体の意見を聞きながら、緩んだ地盤の補修の実施、個々の事情に合わせて行われている補償を含めた丁寧な説明やきめ細かな対応を確実に行うこと。また、用地取得については、青梅街道インターチェンジにおける工事スケジュールを明確にした上で方針を示すなど、用地取得が円滑に進むよう、相互に連携して取り組むこと。

引き続き、国、都、NEXCO東日本・中日本による東京外かく環状道路

(関越～東名) 事業連絡調整会議を活用し、都と十分に調整を図りながら進めること。

- (2) 地域住民の意見や要望に対する「対応の方針」を国の責任において確実に履行すること。

また、外環の整備に併せ、ジャンクションやインターチェンジ周辺等のまちづくりについて、都や沿線区市と協力し推進すること。特に3区市に^{またが}跨る中央ジャンクション周辺のまちづくりについては、国が主導し、都や沿線区市と協力してまちづくりを推進すること。

さらに、アクセス道路整備については、外環の事業に併せ着実に整備する必要があるため、工事等の施工に係る調整について積極的に協力すること。

- (3) 東名高速～湾岸道路間については、関越道～東名高速間に引き続き整備していくため、計画の検討に必要な調査等を加速させ、早期に具体化すること。

具体的には、「東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会」における議論も踏まえた上で、我が国の経済成長と国際競争力の強化のため、物流強化の観点から羽田空港及び東京港へのアクセス強化に資する東名高速～湾岸道路間について、基本計画の決定を目指すなど、計画を早期に具体化すること。

3 3 高速道路網の整備推進及び有効活用等

1 高速道路網の整備推進【最重要】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都圏三環状道路に加え、第二東京湾岸道路の計画の具体化など、首都圏における高速道路網の整備を推進するとともに、必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

首都圏三環状道路は、首都機能を担う東京圏に不可欠な広域交通基盤であり、最初のリングとして全線開通した首都高速中央環状線は、外環や圏央道とともに、交通分散による渋滞緩和やネットワーク強化による移動時間の短縮など、高いストック効果を発現している。

しかし、首都圏の高速道路網にはミッシングリンクが存在し、首都高速道路などの都内の高速道路では、交通集中による渋滞や事故が依然として頻発している。渋滞のストレスを感じることのない快適で自由自在な移動を実現するためには、活発な都市活動を支える高速道路網の強化が不可欠である。

また、日本経済をけん引する首都圏の国際競争力を強化するためには、人やモノの流れをスムーズにして、生産性の向上や観光振興などを促進するとともに、全国にその効果を波及させ、日本経済の活性化と持続的な成長を支えていく必要がある。さらに、激甚化・頻発化・広域化する自然災害から首都機能を守り、救援・復旧活動を迅速に進めるためにも、その生命線となる高速道路網のリダンダンシーの向上が不可欠である。

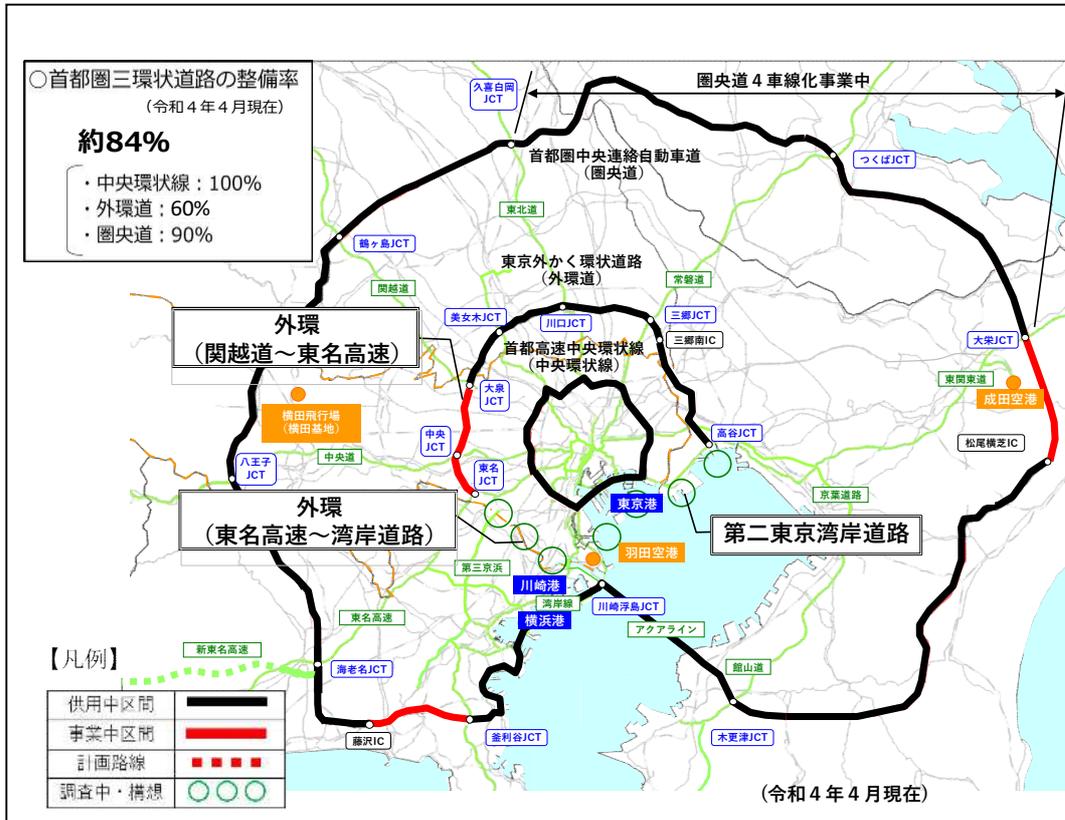
高速道路網の整備推進に当たっては、令和5年5月に道路整備特別措置法が改正され、料金徴収期間を延長し、高速道路の更新や進化のための財源の確保が可能となったところである。このため、更新事業だけでなく、進化事業についても有料道路事業を積極的に活用して整備を進める必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 首都圏三環状道路を構成する外環や圏央道の未開通区間を早期かつ確実に整備するとともに、圏央道の4車線化を推進すること。
- (2) 首都圏三環状道路の概成を見据え、第二東京湾岸道路など広域的な交流・連携を促す路線の計画を具体化すること。
- (3) 首都圏の高速道路網の整備に必要な財源を確保すること。進化事業の整備に当たっては、地方公共団体の負担が過大とならないよう、有料道路事業を積極的に活用すること。
- (4) 都市高速道路の整備に対する日本高速道路保有・債務返済機構への出資率については、出資者である地方公共団体の意見を尊重し決定すること。

参 考

<首都圏三環状道路の整備状況>



2 高速晴海線の整備推進【最重要】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

都心と臨海部との連携強化や防災拠点へのアクセス強化等に資する高速晴海線延伸部（築地～晴海間）等の整備を推進すること。

<現状・課題>

晴海線は、都心と臨海部との連携を強化するとともに、臨海部の交通分散や利便性向上に寄与する路線として平成5年に都市計画決定された。これまでに晴海～東雲JCT間が開通しているが、築地～晴海間については未着手となっている。

未着手となっている晴海線延伸部（築地～晴海間）については、新京橋連絡路と連続したネットワークを形成することで、特に交通が集中する江戸橋・箱崎JCTなどの渋滞ポイントを避けた、都心と首都高速湾岸線の相互アクセスが可能となる。

令和6年能登半島地震では、道路の陥没や亀裂により、救命救助や物資の支援などが滞り、被災地等へのアクセスを確保する道路網の重要性が改めて認識された。こうした中、有明地区に位置する「東京湾臨海部基幹的広域防災拠点※（有明の丘地区）」は内陸部とのアクセスに課題があるところ、晴海線延伸部やそれに合わせた高速道路の出入口の整備によりアクセス性を強化し、首都東京の災害に対する強靱化^{じん}を図る必要がある。さらに、晴海線延伸部は、大規模更新を行う築地川区間に接続予定であることから、接続部については、大規模更新事業と一体的に実施する必要がある。以上のことから、高速道路の進化に該当する晴海線の整備を早期に推進することが喫緊の課題である。

※東京湾臨海部基幹的広域防災拠点：首都直下地震などの大規模災害が発生した際、災害応急対策に係る連絡調整を迅速かつ的確に実施するための拠点。有明の丘地区は、緊急災害現地対策本部が設置されるほか、応援部隊の活動拠点や広域医療搬送の拠点等としても活用。

<具体的要求内容>

- (1) 高速道路の進化に該当する晴海線延伸部について、事業者を早期に決定し、事業化すること。整備に当たっては、有料道路事業を積極的に活用すること。
- (2) 広域防災拠点（有明の丘地区）へのアクセス強化に資する高速道路の出入口について計画を具体化すること。
- (3) 築地川区間の大規模更新との接続部について、大規模更新事業と一体的に実施すること。

<都心環状線新京橋連結路（地下）・晴海線延伸部>



3 高速道路網の有効活用【最重要】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

- (1) 首都圏の高速道路網の有効活用を図るため、混雑状況に応じた料金施策の導入など、引き続き、一体的で利用しやすい料金体系の実現に向けて取り組むこと。
- (2) 料金所のE T C専用化を計画的に推進するとともに、本線料金所の撤廃を早期に実現すること。
- (3) 中央道調布付近など既存の高速道路の渋滞対策を推進すること。

<現状・課題>

整備が進む首都圏の高速道路網を最大限に活用するためには、利用者の適切な経路選択を促す合理的で戦略的な料金体系を確立し、時間的・空間的に偏在する交通流動を最適化するとともに、高速道路へのアクセス向上やボトルネックの解消など、様々な取組で道路交通を円滑化させる必要がある。

これまで「料金の賢い3原則」に沿って、平成28年に対距離制を基本とした料金体系に整理・統一されるとともに、起終点を基本とした継ぎ目のない料金により圏央道への迂回が促進された。令和4年4月からは、首都高速道路における料金体系の整理・統一を更に進め、外環千葉区間への迂回を促進する料金改定が行われた。しかし、都心の混雑箇所を外側の環状道路で迂回すると料金が割高になるなど、料金体系の不合理性や分かりにくさは解消されておらず、NEXCO、外環、首都高速道路でそれぞれ課される利用1回当たりの固定額（ターミナルチャージ）は、都市部特有の割高感や不公平感をもたらしている。

E T C利用率は首都高速道路で98%に達しており、令和4年3月に開始された料金所のE T C専用化は、事故の発生が課題となっている本線料金所の撤廃や、料金收受などに要するコストの削減、混雑状況に応じた料金施策の導入につながることを期待される。また、スマートICなどのE T C専用出入口の整備は、高速道路へのアクセス向上に加え、E T Cの普及促進にもつながることが期待される。令和2年12月に、E T C専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化にかかるロードマップが策定され、それに基づき都市部においては、令和7年度の概成に向けた整備に取り組まれているところである。一方、令和6年1月の第62回国土幹線道路部会においては、E T C専用化の導入状況について、「半導体供給不足等により、車両検知器をはじめとしたE T C設備等の整備に遅れが発生」と公表された。

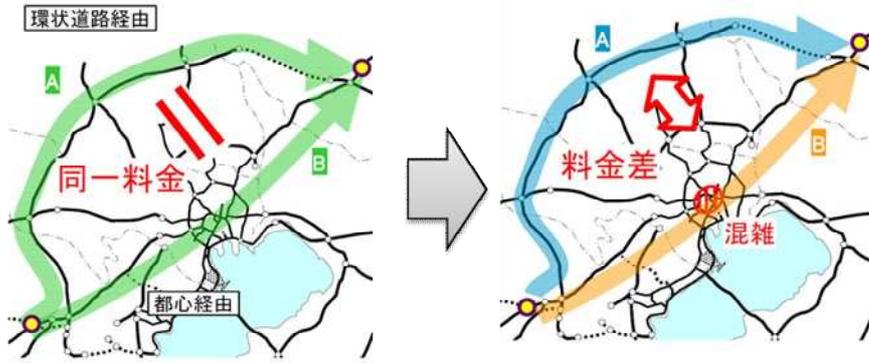
ボトルネック対策としては、中央道上り線の調布付近では、調布インターチェンジから三鷹バス停手前までの間で付加車線が運用開始され、さらに、三鷹バス停付近においては、料金所前後の線形改良工事が完了し、引き続き、残る付加車線設置に向けた事業が進められている。

<具体的要求内容>

- (1) ETC専用化の概成等を見据え、ターミナルチャージの重複徴収の撤廃など、公平でシームレスな料金体系とするとともに、都心の混雑を避ける迂回利用が割高とならないよう、管理主体や経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定するシンプルな料金体系とすること。
また、外側の環状道路の迂回利用や高速道路の夜間利用を促進する料金施策の充実や、ETC2.0 などから得られるビッグデータを活用した機動的料金の検討など、混雑状況に応じた料金施策の導入に向けた取組を推進すること。その際、一般道を含めた交通流動の変化や債務の償還計画への影響などを検証するとともに、物流事業者等が活動しやすい環境整備に配慮すること。
- (2)ロードマップに基づき料金所のETC専用化を計画的に推進するとともに、本線料金所の撤廃を早期に実現すること。また、スマートIC等のETC専用出入口の整備などを進め、ETCの普及促進を図るとともに、クレジットカード非所有者や誤進入車への対策に加え、全国から流入する現金車への対応策を講じること。
- (3) 中央道の調布付近や小仏トンネル付近の渋滞対策を推進すること。とりわけ、三鷹バス停付近（上り線）の渋滞対策を推進すること。

参 考

<混雑状況に応じた料金施策の導入イメージ>



【現状】
 ○起終点を基本とした料金
 ○発地と着地が同一ならば、いかなる経路を選択しても料金を等しくする

【今後】
 ○混雑している経路からの転換を促進するため、経路間の料金に一定の差を設ける
 (例：Aルート of 料金 < Bルート of 料金)
 ○時間帯別の混雑状況に応じて変動する機動的な料金の導入

<本線料金所の分布>



4 高速道路の老朽化対策及び逆走対策

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都高速道路をはじめとした首都圏の高速道路の老朽化対策を推進するとともに、逆走対策について取組を進めること。

<現状・課題>

首都高速道路をはじめとした首都圏の高速道路は、我が国の経済活動を支える基幹的なインフラであり、その機能を将来にわたり維持し、良質なストックとして健全に使用し続けるためには、大規模更新などの老朽化対策を計画的に実施していくことが不可欠である。

笹子トンネル天井板落下事故を踏まえ、平成 26 年に、高速道路会社の料金徴収期間を延長する道路整備特別措置法の改正（最長で令和 47 年まで）がなされ、各高速道路会社の更新計画が策定された。首都高速道路については、5 か所の大規模更新事業のうち、4 か所で工事が進められており、首都高速 1 号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部）では令和 10 年度の完成予定となっている。

一方、平成 26 年度からの点検強化により、重大損傷の発見が相次いだことから、抜本的な性能回復を図る更新事業の推進のため、令和 5 年 5 月に、高速道路会社の料金徴収期間を延長する道路整備特別措置法の改正（最長で令和 97 年まで）がなされ、各高速道路会社の更新計画が策定されたところである。

また、高速道路での逆走は、死亡事故などの重大事故につながるおそれが高いことから、高齢化の進展や認知症問題の顕在化といった社会状況を踏まえ、国や高速道路会社等において対策が進められている。

<具体的要求内容>

- (1) 高速道路の老朽化対策については、各高速道路会社が計画的に行うよう指導すること。とりわけ、首都高速道路の大規模更新事業（1 号羽田線、3 号渋谷線）については、事業年度内に完成させること。
- (2) 老朽化対策の実施に当たっては、首都圏三環状道路の早期整備により都心への流入交通量を減らすなど、更新のための環境を整えながら、取組を進めること。
- (3) 高速道路での逆走事故の撲滅を目指し、今後も取組を推進すること。

5 都市再生と連携した首都高速道路の大規模更新【最重点】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都高速都心環状線（日本橋区間、築地川区間）の大規模更新に当たっては、都市再生プロジェクトなどのまちづくりと連携して取り組むこと。

<現状・課題>

東京を成熟した都市としていくためには、首都高速道路の大規模更新の機会を捉えて都市再生を推進し、円滑な交通と快適な環境の両立を目指すことが重要である。

日本橋区間については、平成26年に日本橋区間を含む首都高速道路の大規模更新計画が策定され、平成28年には日本橋周辺のまちづくりの取組が国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加された。

この機会を捉えて都は、国や首都高速道路株式会社と共同で、周辺のまちづくりと連携して首都高速道路の地下化に向けて取り組むこととし、首都高日本橋地下化検討会で取りまとめられた計画案を基に、令和元年に都市計画を変更した。現在、首都高速道路株式会社により地下化工事が進められている。地下化に当たり江戸橋JCT周辺の渋滞緩和を図るため、江戸橋JCTの都心環状線連結路を廃止することから、必要となる大型車の交通機能確保策について、首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会において検討された。その結果、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路（地下）のルートや構造、事業スキーム等が取りまとめられ、令和5年12月に都市計画を変更した。

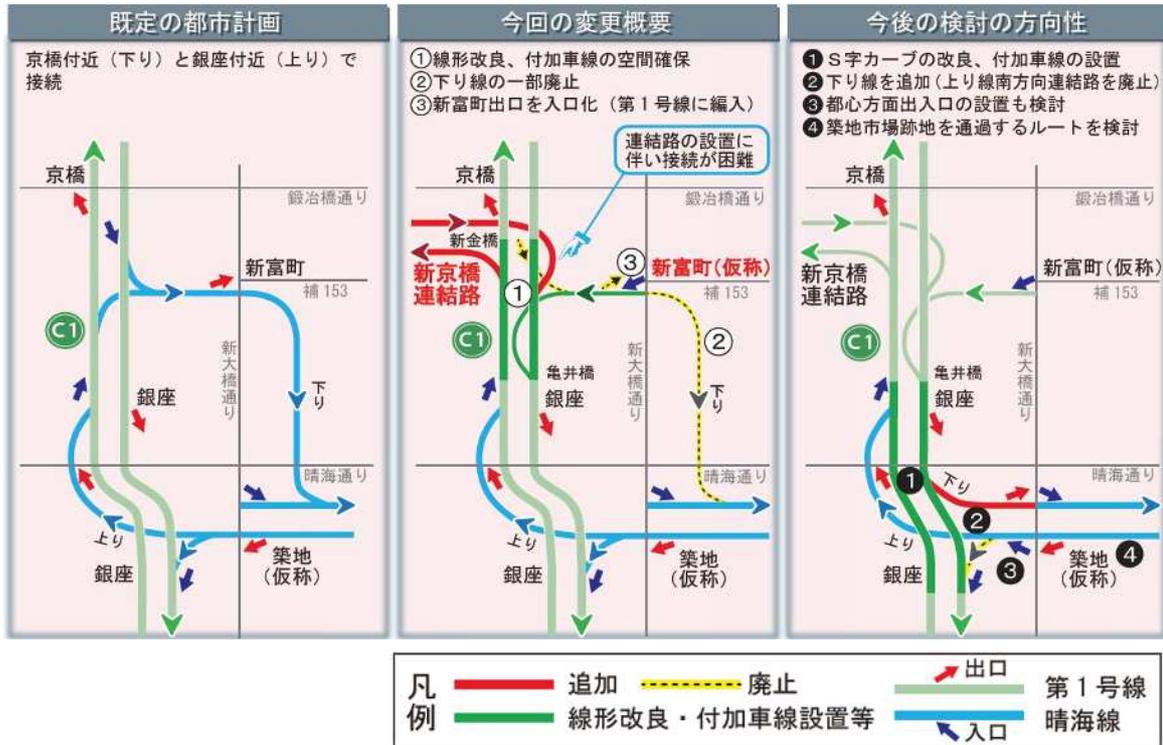
築地川区間については、老朽化した擁壁の取替えと併せ、急カーブの解消等による走行安全性の向上とともに、晴海線との接続形態や分合流部の付加車線の設置、道路上部空間の活用など、周辺のまちづくりと連携した更新計画が検討されている。平成26年にはこの区間の上部空間の活用を想定し、立体道路制度の適用範囲が既存の高速道路に拡大された。

<具体的要求内容>

- (1) 日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高速道路の地下化工事を推進すること。これに伴い必要となる新京橋連結路（地下）については、日本橋区間の地下化工事の工程と合わせて整備を推進すること。新京橋連結路（地下）の整備に当たり、地方に過大な負担とならないよう、引き続き財源措置を講じること。
- (2) 築地川区間のうち、新京橋連結路（地下）との接続部については、早期に工事着手すること。残る区間については、晴海線との接続を見据え、更新計画を速やかに具体化し、晴海線の接続工事と一体的に事業を実施すること。

参 考

< 築地川区間（第1号線）と晴海線の計画見直しの方向性 >



3 4 国道等の整備推進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局・港湾局)

- (1) 国道 357 号（多摩川トンネル、辰巳・東雲・有明立体、その他の未整備区間）について整備推進を図ること。
- (2) 国道 15 号（品川駅周辺道路拡幅、品川駅西口駅前広場）について整備推進を図ること。
- (3) 国道 16 号（町田立体）について早期完成に向け整備推進を図ること。
また、国道 16 号（片倉町・万町地区）について早期に必要な対策を取りまとめ、整備推進を図ること。
- (4) 国道 20 号（八王子南バイパス、日野バイパス（延伸、延伸Ⅱ期））について整備推進を図ること。
- (5) 首都圏の都市間連携を強化する国道（国道 6 号など）について整備推進を図ること。

<現状・課題>

都市交通の混雑を緩和し交通を円滑化するとともに、被災時における通行機能を強化する都市幹線道路の体系的なネットワークを構築する必要がある。

国道 357 号は、東京湾岸の広域的なネットワーク形成のみならず、国際化が進む羽田空港へのアクセス向上や京浜三港の連携強化にも寄与する重要な路線であり、このうち、未整備の多摩川トンネルは、羽田空港周辺と川崎側の京浜臨海部を結ぶ連絡道路の整備と同時に進めることとなっている。令和元年 8 月に多摩川トンネル技術検討委員会が設置され、トンネル構造及び施工方法を検討するとともに、令和 3 年 3 月に羽田立坑工事に着手したところであるが、早期完成に向け引き続き整備推進を図ることが重要である。加えて、辰巳・東雲・有明立体のうち辰巳地区及び有明地区については令和 2 年度に工事着手した。

国道 15 号・品川駅西口駅前広場については、事業計画（平成 31 年 3 月 国土交通省）が策定されるとともに、令和元年 9 月には品川駅西口基盤整備事業に係る都市計画事業承認が告示され、令和 5 年 6 月には国道 15 号品川駅西口駅前広場デザインコンセプト（国土交通省）が公表された。

また、国道 15 号下を導入空間として検討中の南北線延伸については、令和 4 年 3 月に東京地下鉄株式会社が鉄道事業許可を取得し、令和 5 年 6 月に都が都市計

画案及び環境影響評価書案の説明会を開催した。

国道 16 号（片倉町・万町地区）は、事業中の国道 20 号八王子南バイパスや東京都が新たな都市計画道路の検討をしている北野街道などの接続により、現道の交通状況の変化が想定されることから、必要な対策を検討するため、「国道 16 号片倉町・万町地区現道対策調整会議」が令和元年 8 月から開催されており、早期に現道対策の方針を取りまとめ、対策を講じることが重要である。

現在、事業中の国道 20 号（八王子南バイパス、日野バイパス（延伸、延伸Ⅱ期））は圏央道へのアクセス機能の強化と防災力の向上に寄与する重要な路線であり、整備推進が必要である。

国土交通省の令和 6 年度予算においても、前年度とほぼ同額が確保されたものの、道路関係予算が大幅に削減された平成 22 年度と同規模となっており、骨格幹線道路である国道の整備に支障を来すと危惧されるため、十分な財源確保が必要不可欠である。

< 具体的要求内容 >

(1) 国道 357 号のうち、多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化に向けて、実施工程を示しつつ整備を推進し、早期開通を図ること。加えて、臨港道路南北線の開通等を踏まえ、辰巳・東雲・有明立体については、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めつつ整備を推進するとともに、その他の未整備区間についても、早期に事業着手し整備を推進すること。

(2) 国道 15 号については、「品川の顔」となる品川駅西口駅前広場の再編整備に不可欠な都市基盤である。このため、品川駅周辺の関連する事業等との連携を図った上で、本線と西口駅前広場の整備推進を図ること。

(3) 国道 16 号町田立体については、本線部が平成 28 年 4 月に開通し、平成 31 年 3 月にランプ部が開通した。引き続き早期完成に向け、一般部の整備を推進すること。

また、国道 16 号片倉町・万町地区については、「国道 16 号片倉町・万町地区現道対策調整会議」において早期に必要な対策を取りまとめ、整備推進を図ること。

(4) 圏央道へのアクセス機能強化と防災力の向上に寄与する国道 20 号八王子南バイパス、日野バイパス（延伸、延伸Ⅱ期）については、必要な予算を確保し、整備推進を図ること。

また、日野バイパス（延伸）において、土地区画整理事業により用地を確保した部分については、早期に事業効果を発現させるために、早急に整備を行うこと。

(5) 国道 6 号、国道 14 号など現在事業中の箇所については、必要な予算を確保し、早期開通を図り、その他の箇所についても、整備推進を図ること。

3 5 道路・橋梁^{りょう}事業の推進

1 道路・橋梁^{りょう}整備の推進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

日本経済のけん引役である東京のインフラの強化は、日本全体の活性化につながり、投資効果も高いことから、東京の道路整備を着実に推進するため、必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

首都東京は、日本の全人口の1割を超える約1,410万人（令和6年2月1日時点）が生活し、総生産額が全国で最大となっており、人やモノ、企業が集積し、日本経済の中枢を担っている。我が国の持続的成長には、中長期的な視点を持ちつつ、雇用や消費等の短期的な効果に加え、人やモノの移動時間の短縮による生産性の向上などのストック効果を最大限に発揮する首都東京の道路整備が極めて重要である。

しかし、都市計画道路の完成率は、約64.7パーセントといまだ道半ばで多くの未完成区間が存在している。また、朝夕旅行速度（混雑時旅行速度）が区部においては、全国平均約32km/hの半分以下で、国内主要都市と比較して低い水準にある。このことが、慢性的な交通渋滞を生じさせ、都市機能の停滞や都市環境の悪化を招いている。

一方で、令和元年東日本台風では、河川の氾濫等により道路が寸断され孤立集落が生じるなど、改めて道路ネットワーク整備の必要性が明らかになった。

そのため、首都圏三環状道路のみならず幹線道路ネットワークなどを早期に整備し、首都東京の渋滞解消・防災性の向上・環境改善を図ることが喫緊の課題となっている。

さらに、令和6年能登半島地震では、輪島市において大規模な市街地火災が発生するなど甚大な被害をもたらした。首都直下地震の発生が懸念される中、震災時に特に甚大な被害が想定される約6,500ヘクタールの整備地域における防災性の向上を図る都市計画道路（特定整備路線）の整備をより一層推進する必要がある。

また、都県境の道路は、災害時の広域避難や緊急物資輸送などを行うためにも非常に重要であるが、隣接県市の財政負担が厳しいこと等から整備が進まないことが課題となっている。

<具体的要求内容>

- (1) 国は、道路予算全体を増額し、個別補助金、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金など、地方自治体の道路整備の財源を安定的・継続的に確保するとともに、日本経済のけん引役である東京のインフラの強化は、日本全体の活性化につながり、投資効果も高いことから、都への道路関係予算の配分を増額すること。
国土強靱化地域計画に基づく取組を迅速かつ確実に実施できるよう、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策においても、必要な財源を通常費とは別枠で安定的に確保し、確実に配分すること。
また、5か年加速化対策後も、継続的・安定的に取組を進めるため、国土強靱化実施中期計画を早期に策定し、必要な予算・財源を当初予算において、通常費とは別枠で確保すること。
- (2) 首都直下地震の切迫性を踏まえ、市街地の延焼遮断、避難路や緊急車両の通行路となる特定整備路線を重点配分対象事業に位置付けるなど、整備に必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (3) 都県間の道路ネットワークの形成により交通を円滑化し周辺縣市との連携を強化するとともに災害時の広域避難や緊急物資輸送などを行う都県境の道路整備について、必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (4) リニア中央新幹線の開業により、他圏域との移動時間が劇的に短縮し、人々の広域的な交流が促進され、幅広い経済波及効果が期待できることから、リニア新駅へのアクセス向上に資する道路整備を推進するため、必要な財源の重点配分を図ること。

東京の主な道路事業

- ① 区部の環状・放射道路整備
環状3号線、環状4号線、環状5の1号線、放射21号線、放射25号線、放射35・36号線など
- ② 多摩の南北・東西道路整備
府中所沢・鎌倉街道線、東京八王子線、新青梅街道など
- ③ 都県境の新設橋梁や耐荷力向上等を図る橋梁整備
等々力大橋（仮称）、旧江戸川橋梁（仮称）、関戸橋、日野橋など
- ④ 連続立体交差事業
京王京王線、西武新宿線、京浜急行本線など
- ⑤ 多摩山間、島しょ地域の防災力強化に資する道路整備
多摩川南岸道路、秋川南岸道路、三宅循環線など
- ⑥ 整備地域における防災性を向上させる特定整備路線
放射2号線、補助29号線、補助73号線など
- ⑦ 立川広域防災基地^{*}へのアクセス性を強化する都市計画道路
立川東大和線、中央南北線など
- ⑧ リニア新駅へのアクセス向上に資する都市計画道路
環状4号線、南多摩尾根幹線、町田3・3・50号小山宮下線

^{*}立川広域防災基地：南関東地域に広域的な災害が発生し、首都機能に甚大な被害が生じた場合に、災害応急活動の中核拠点となる重要な施設

2 街路樹の充実（質の向上）【最重点】

（提案要求先 国土交通省）
（都所管局 建設局）

都市の美しい景観と緑陰を確保するため、都内街路樹の維持管理を充実させる必要があり、国道においても、一層、維持管理の充実にを図ること。

<現状・課題>

豊かな緑は、風格ある都市景観の形成やヒートアイランド現象の緩和、大気浄化など、都市環境の改善に寄与する。

道路の緑は都市の美しい景観や緑陰の創出に寄与しており、きめ細やかな維持管理を行うことが求められる。

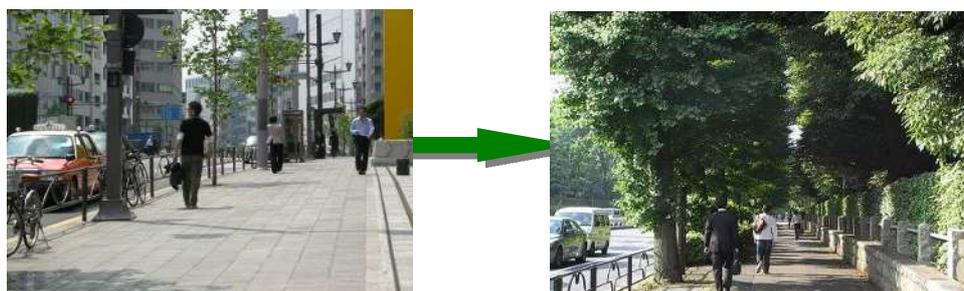
そこで、道路の緑が織りなす美しい景観を維持・向上させ、東京の魅力として示していくため、都内の街路樹について、充実した維持管理により、美しく大きな樹冠の確保など、質の向上を図る必要がある。

<具体的要求内容>

都内街路樹の維持管理を充実させて質の向上を図る必要があり、美しく大きな樹冠の確保等のため、国道においても、計画的な^{せん}剪定等、一層街路樹の維持管理の充実にを図ること。

参 考

【街路樹の充実（質の向上）のイメージ】



3 道路施設の予防保全型管理【最重点】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

橋梁^{りょう}やトンネル等の予防保全計画を策定し、これに基づく対策を着実に実施することにより、既設施設を将来世代に良好な状態で継承していくために必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

都はこれまで橋梁^{りょう}やトンネル等の道路施設について、5年に一度の定期点検を行い、適切な対策を実施することで重大な事故の発生を未然に防いできたが、多くの道路施設は、高齢化が進み、一斉に更新時期を迎えている。

そこで、これまでに策定した予防保全計画に基づく予防保全型管理を進め、工事時期の平準化と総事業費の縮減を図るとともに、道路網の安全・安心を確保し、これらの社会資本を良好な状態^{りょう}で次世代に継承していく必要がある。

また、区市町村においても、橋梁^{りょう}等の長寿命化修繕計画の策定を進めており、今後、計画に基づく事業を実施していく予定である。

<具体的要求内容>

- (1) 道路施設の予防保全型管理を推進していくため、長寿命化修繕計画に基づく対策を実施するために必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 区市町村において、橋梁^{りょう}等の長寿命化修繕計画の策定に必要な財源及び同計画に基づく対策を実施するために、必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

参 考

1 橋梁^{りょう}の長寿命化修繕計画策定状況（令和6年4月1日現在）

(1) 策定済み（15m以上の橋梁）

	自治体名
1 都	東京都
23 区	千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、豊島区、北区、荒川区、板橋区、練馬区、足立区、葛飾区、江戸川区
26 市	八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、青梅市、府中市、昭島市、調布市、町田市、小金井市、小平市、日野市、東村山市、国分寺市、国立市、福生市、狛江市、東大和市、清瀬市、東久留米市、武蔵村山市、多摩市、稲城市、羽村市、あきる野市、西東京市
5 町	瑞穂町、日の出町、奥多摩町、大島町、八丈町
5 村	檜原村、新島村、神津島村、三宅村、小笠原村

2 令和6年度の予算

(1) 都の予算（当初）

（単位：百万円）

区 分	事業費	うち補助事業費 （国費）
橋梁 ^{りょう} の長寿命化	14,066	620 (310)
トンネルの予防保全	1,455	0

補助率 0.50

(2) 区市町村の予算（当初）

（単位：百万円）

区 分	補助事業費 （国費）
橋梁 ^{りょう} の長寿命化 （工事・設計・計画策定）	692 (381)

補助率 0.55～0.7

3 当初内示額

(1) 都への内示額

(単位：百万円)

区 分	令和5年度	令和6年度
橋梁 ^{りょう} の長寿命化 (国費)	244 (122)	173 (87)

(2) 区市への内示額

(単位：百万円)

区 分	令和5年度	令和6年度
橋梁 ^{りょう} の長寿命化 (国費)	1,020 (561)	601 (332)

4 実施計画（東京都）

- 橋梁^{りょう}の長寿命化については、令和12年度末までに約180橋に着手する。
- トンネルの予防保全型管理の取組については、令和6年度末までに52トンネルに着手する。

4 道路災害防除事業の推進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

土砂災害を未然に防ぐことにより、道路の安全性を向上させる道路災害防除に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

多摩地域や島しょ部の山岳道路では、台風や集中豪雨により落石や崩落等の土砂災害が発生している。

災害の発生に伴う、物的、人的被害や、通行止めによる経済的損失、日常生活に及ぼす影響を防ぐためには、道路斜面の落石や崩落等による土砂災害を未然に防止する必要がある。

このため、日常的な巡回点検に加え、専門技術者により斜面の安定度を評価する5年に一度の定期点検、大雨等の際に行う異常時点検などにより、斜面の状況を的確に把握し、擁壁や落石防護柵の設置、河川の増水時に道路の流失を防ぐ対策など、多様な対策を行うことで集落の孤立を未然に防ぎ、現道の拡幅や代替ルート整備と併せて総合的に道路の防災性を高めていくこととした。

<具体的要求内容>

道路斜面の補強や落石防護対策、道路の強靱化等の道路災害防除に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

参 考

道路災害防除事業

1 令和6年度 都の予算（当初）

（単位：百万円）

区 分	事業費	うち補助事業費 (国費)
道路災害防除事業	5,334	4,290 (2,322)

道路災害防除事業に対する補助率 0.50（離島 0.60）

2 都への当初内示額

（単位：百万円）

区 分	令和5年度	令和6年度
道路災害防除事業 (国費)	30 (18)	91 (54)

3 対策事例



法枠工



落石防護柵工



モルタル吹付工



落石防止網工



擁壁補強工（道路流失対策）

5 交通安全施設事業の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

誰もが安全で安心して利用できる道路空間を創出するため、歩道整備や道路のバリアフリー化、自転車通行空間整備の実施に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

都は、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、「東京都交通安全計画」等に基づき、交通安全施設の整備等を積極的に推進してきた。

現行の第11次計画（令和3年度～令和7年度）では、令和7年度までに交通事故死者数を110人以下とすることを目標としているが、令和5年の死者数は136人である。また、令和3年6月には千葉県八街市の通学路における死傷事故などもあり、交通安全施設の一層の整備拡充が求められている。

<具体的要求内容>

- (1) 歩行者を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道整備の実施に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける歩行空間を確保するため、段差解消や勾配改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置など、道路のバリアフリー化の実施に必要な財源を確保し、重点配分対象の要件を緩和するなど、東京に必要額を確実に配分すること。
- (3) 誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境を創出するため、地域の道路事情に応じた自転車通行空間を整備するために必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

参 考

1 都道における交通安全施設の整備状況

【歩道整備状況】

(令和5年4月1日現在)

区分	整備対象 道路延長	整備済延長		未整備延長
			うち幅員2m以上	
区部	893 km	805 km	740 km	88 km
多摩地域	980 km	707 km	462 km	273 km
全体	1,873 km	1,512 km	1,202 km	361 km

【「東京都道路バリアフリー推進計画」に基づく道路のバリアフリー化整備状況】

(令和5年4月1日現在)

区分	整備対象延長	整備済延長
競技会場や観光施設周辺等の都道	90 km	90 km
駅、生活関連施設等を結ぶ都道	90 km	57 km
計	180 km	147 km

【「東京都自転車通行空間整備推進計画」に基づく自転車通行空間整備状況】

(令和5年4月1日現在)

整備形態	整備済延長
自転車道	15 km
普通自転車専用通行帯（自転車レーン）	131 km
車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン）	41 km
自転車歩行者道（構造的分離）	50 km
自転車歩行者道（視覚的分離）	97 km
水道敷や河川敷等を利用した自転車歩行者道	44 km
合計	378 km

2 令和6年度 都の予算（当初）

(単位：百万円)

区 分	事業費	うち国費対象事業費（国費）
歩道整備 バリアフリー化 自転車通行空間整備	4,466	1,357 (679)

3 都への当初内示額

(単位：百万円)

区 分	令和5年度	令和6年度
歩道整備 バリアフリー化 自転車通行空間整備（国費）	41 (21)	36 (18)

6 交差点改良事業の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

慢性的な交通渋滞を解消し、交通事故防止を図るため、交差点改良に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

現在、東京都内では、いまだ慢性的な交通渋滞が各所で残っており、渋滞を緩和し円滑な道路交通を確保することは、喫緊の課題である。

渋滞の大半は交差点で発生しており、特に右折車線のない交差点において、右折車が後続車の進行を妨げることによる、交差点部の通過時間の増大が、大きな要因の一つとなっている。

交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等を設置する交差点改良を行い、局所的な渋滞緩和を図るとともに、交差点付近の歩道を整備して歩行者、自転車の交通安全対策を図ることが求められている。

<具体的要求内容>

慢性的な交通渋滞を解消し、交通事故防止を図るため、右折車線の設置をはじめとした交差点改良の実施に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

参 考

1 交差点改良事業の整備状況

(令和5年4月1日現在)

	計画箇所数	完成箇所数 (一部完成※含む)
交差点改良事業 (第3次交差点すいすいプラン)	76	26

※第2次交差点すいすいプランからの継続箇所を含む。

2 令和6年度 都の予算 (当初)

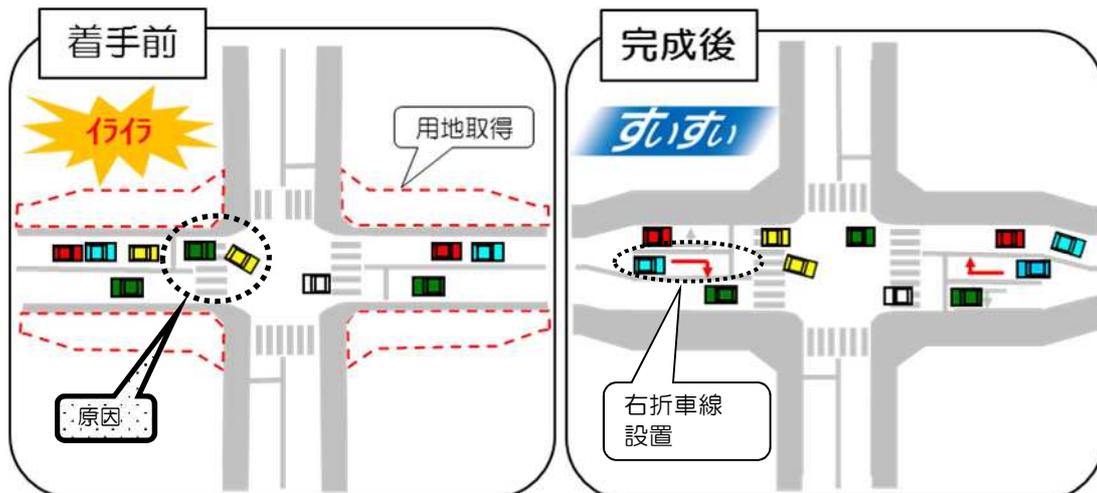
(単位:百万円)

区 分	事業費	うち国費対象事業費 (国費)
交差点改良事業	2,234	765 (383)

3 都への当初内示額

(単位:百万円)

区 分	令和5年度	令和6年度
交差点改良事業 (国費)	0 (0)	0 (0)



交通渋滞の緩和を図るとともに、交差点付近の歩道も併せて整備し、安全確保に努めています。

7 街並みと調和した道路の景観整備

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

街並みと調和した道路の景観整備に必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。

<現状・課題>

快適な道路環境を創出し、美しさや潤いのある道路づくりを進めるため、道路の景観整備は重要である。

近年、景観法や都市再生特別措置法の施行等により、大丸有地区や渋谷駅周辺で見られるように、個性豊かで魅力的なまちづくりが進められ、街並みと調和した道路の景観整備が求められている。

<具体的要求内容>

観光地周辺等において、多様な人々が集う、首都東京にふさわしい快適で魅力あるみち空間を創出するため、まちの景観と調和した歩道舗装・道路照明・横断抑止柵の修景等、道路の景観整備に必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。

参 考

1 街並みと調和した道路の景観整備事業の整備状況

(令和5年4月1日現在)

区 分	計画施設延長	完成施設延長	整備率
街並みと調和した道路の景観整備事業	19.3 k m	0.7 k m	3.6%

2 令和6年度 都の予算 (当初)

(単位：百万円)

区 分	事業費	うち国費対象事業費 (国費)
街並みと調和した道路の景観整備事業	602	602 (301)

3 都への当初内示額

(単位：百万円)

区 分	令和5年度	令和6年度
街並みと調和した道路の景観整備事業 (国費)	0 (0)	0 (0)

8 臨海部道路網の整備【最重点】

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 港湾局)

東京港の国際競争力及び地震災害に対する危機管理機能の強化に向け、中央防波堤地区の臨港道路について、整備に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

東京港の国際競争力を強化し、首都圏の生活と産業を支えるとともに、震災時においても物流機能の確保や迅速な緊急物資輸送などが行えるよう、ふ頭と背後地とを結ぶ道路ネットワークの充実・強化を図ることが必要である。

特に、中央防波堤外側においては、外貿コンテナふ頭の利用に伴う交通需要に対応することが喫緊の課題である。

このため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3）の整備スケジュールに合わせ、中央防波堤地区の臨港道路を完成することが不可欠である。

<具体的要求内容>

中央防波堤地区の臨港道路の整備は、東京港の国際競争力を強化し、首都圏の生活と産業を支えるとともに、震災時における物流機能の確保が行えるなど、大きなストック効果を発現する。

このため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3）の整備スケジュールに合わせ、中央防波堤地区の臨港道路を完成できるよう、整備に必要な財源を確保すること。

9 臨港道路の橋梁・トンネルの長寿命化【最重要】

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 港湾局)

東京港の円滑な物流を長期にわたって適切に維持していくため、予防保全の観点から臨港道路の橋梁、トンネルの大規模改修（長寿命化対策）に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

東京港の港湾施設等は、高度経済成長期までに集中的に整備されたものが多く、更新時期の集中等が想定されていた。このため、それまでの対症療法的な管理から予防保全型の管理に転換し延命化を推進している。

しかしながら、施設の高齢化は確実に進行し、いずれは寿命を迎え施設の更新が必要となる。橋梁とトンネルの更新は、交通渋滞による社会的損失が大きくなることが想定され、また、膨大な事業費が短期間に発生する。

このため、予防保全の観点から、従来の維持補修に加え「長寿命化対策」として、施設の大規模改修を行い性能を回復・向上させ、更なる延命化（100年程度の延命を目指す）を図っていくことが必要である。

都は、令和3年9月に「東京港橋梁・トンネル長寿命化計画」を策定し、長寿命化対策を計画的に推進している。

<具体的要求内容>

「東京港橋梁・トンネル長寿命化計画」に基づき、臨港道路の橋梁、トンネルの性能を回復・向上させる大規模改修を実施するために必要な財源を確保すること。

10 道路施設の点検に向けた財源確保等

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

道路の本格的なメンテナンス体制を構築するため、トンネルや橋など道路施設の点検を着実に実施するのに必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分するとともに、更なる交付金及び補助金の充実を図ること。

<現状・課題>

高度経済成長期に集中的に整備されたトンネルや橋などの道路施設は、高齢化が進んでいることから、持続可能なメンテナンスサイクルの実現が求められている。

道路法においては、道路の予防保全の観点も踏まえた点検を含む維持・修繕の実施等が規定され、国が定める統一的な基準により、5年に一度の頻度で近接目視により点検を行うことが義務化されている。

点検の義務化に伴い、比較的財政基盤の弱い区市町村が道路施設の点検を着実に実施していくために、必要な財源の確保や経済的な点検手法の確立等が不可欠である。

<具体的要求内容>

- (1) 定期点検が義務付けられたトンネル、橋などの道路施設や、街路灯、道路標識などの道路附属物の点検に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 特に、鉄道や高速道路をまたぐ橋の点検については、作業時間や物理的な制約を受け、より多くの経費を要することから、必要となる財源を確保するとともに、補助率の引上げなど更なる補助金の充実を図ること。
- (3) 道路施設の定期点検における近接目視について、効率的かつ経済的に行える新たな点検手法、新技術の開発と認定を行うこと。
- (4) 職員の点検技術の向上を図るため、国が実施している道路維持管理研修等の更なる強化や点検員の資格制度の確立など、技術的な支援を拡充すること。

参 考

(1) 道路施設の点検事業費

令和6年度 予算(当初) ※都分、区市町村分を含む (単位:百万円)

区 分	事業費	うち補助事業費 (国費)
道路施設等の点検・調査	3,041	758 (401)
橋梁 ^{りょう} の点検	1,499	308 (174)
舗装 ^{りょう} の調査	279	192 (96)
その他道路施設の点検・調査	1263	258 (131)

補助率 0.5~0.7

(2) 都への当初内示額

(単位:百万円)

区 分	令和5年度	令和6年度
道路施設等の点検・調査	328 (179)	425 (230)
橋梁 ^{りょう} の点検	225 (126)	250 (141)
舗装 ^{りょう} の調査	61 (30)	68 (34)
その他道路施設の点検・調査	42 (23)	107 (55)

補助率 0.5~0.7

(3) 道路施設の点検事例

○橋梁^{りょう}の点検



一般橋点検



横断歩道橋点検

○舗装^{りょう}の調査



路面下空洞調査



路面性状調査

○その他施設（トンネル・擁壁等）の点検



トンネル点検



擁壁点検

36 都市鉄道ネットワーク等の強化【最重点】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

- (1) 交通政策審議会答申第 198 号及び第 371 号において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線等の整備を促進するとともに、都市鉄道の整備に必要な十分な財源を確保すること。
- (2) 答申第 371 号に位置付けられた東京 8 号線の延伸及び品川地下鉄については事業の進捗に合わせて財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。
- (3) 答申第 371 号に位置付けられた臨海地下鉄については、早期事業化に向けた取組への協力や財源の確保など、必要な措置を講じること。
- (4) JR 中央線複々線化などの事業化に向けて、国の支援も含めた新しい整備の仕組みづくりを検討するなど、早期に必要な措置を講じること。
- (5) オフピーク通勤の取組の促進に加え、鉄道の快適な利用に向けた施策の検討に対し支援・協力を行うとともに、鉄道事業者による時間差料金制などの混雑緩和のための施策の導入が促進され、より広く活用されるよう、財源確保等支援の制度・仕組みも含めた検討を引き続き行うこと。

<現状・課題>

東京圏には、2030 年時点において 3,500 万人を超える夜間人口が想定され、訪日外国人についても 6,000 万人を目指すなど、我が国の政治、行政、経済の中核機能が集積している。このため、都市鉄道は大量輸送機関として豊かな国民生活の実現や、国際競争力の強化等の役割を担ってきた。また、近い将来、高い確率で首都直下地震の発生も予測されている中、災害時にも機能を発揮できる都市鉄道が求められている。

しかしながら、国の鉄道予算のうち、地域・都市鉄道の予算については、都市鉄道のネットワーク強化に十分な財源が確保されているとは言い難い。

東京圏における今後の都市鉄道の在り方については、平成 28 年 4 月の交通政策審議会答申第 198 号において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして、路線の新設・既設施設の改良に関するプロジェクトが挙げられている。

こうした答申に位置付けられた路線の実現には、事業主体や収支採算性、技術的な課題等への対応が必要である。

そこで都は、答申において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線等について、沿線の区市町や鉄道事業者等の関係者ととともに、具体化に向け、事業スキーム等の検討を実施するとともに、平成 30 年 4 月に鉄道新線建設等準備基金を創設して、財源の確保に努めている。

また、令和 6 年 1 月に策定した「未来の東京」戦略 version up 2024 において、各路線の取組の方向性を改めて示したところである。

とりわけ、令和 3 年 7 月の交通政策審議会答申第 371 号において、事業化に向けた課題解決につながる内容が示された地下鉄 3 路線のうち、東京 8 号線の延伸、品川地下鉄については、令和 6 年度早期の都市計画決定を目指し手続を実施している。

また、多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）についても、令和 4 年度から都市計画の手続等を実施しており、今後、軌道法に基づく特許申請を行うとともに、事業実施に当たっては社会資本整備総合交付金の適用を想定している。

臨海地下鉄については、国の参画も得た事業計画検討会において、事業計画の策定に向けた検討を進めており、令和 4 年 11 月、概略のルート・駅位置を含めた事業計画案を取りまとめた。また、令和 6 年 1 月、鉄道・運輸機構と東京臨海高速鉄道とともに事業計画の検討を行うことで合意した。本路線は、大規模で多様な開発計画が進展・計画されている臨海部において、世界から人、企業、投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長をけん引する臨海部と区部中心部をつなぐ基幹的な交通基盤としての役割を担うことが期待されている。そのため、都としても 2040 年までの実現を目指す取組としてまちづくり戦略に位置付けるなど、早期事業化に向けた検討を進めている。

J R 中央線の三鷹・立川間の複々線化については、昭和 45 年に複々線化が位置付けられ、平成 6 年に高架及び地下化の都市計画決定がなされ、平成 22 年に高架化が完了したものの、地下部分（複々線部分）については、未着手となっている。昭和の同時期に位置付けられた東北・常磐・総武・東海道方面（通勤五方面作戦）の各区間の複々線化は完了している一方、同区間のみ未着手である。しかしながら、これまで他の路線で活用されていた「特定都市鉄道整備事業」が本路線では活用できず、現状は事業者の自主事業で整備する以外、事業手法がなく、また、採算性も見込めない状況にある。

こうした中、国は、国や自治体の財政状況の厳しさ、鉄道事業者の経営・財務状況の悪化等を背景に、令和 6 年 2 月に、利用者ニーズに的確・迅速に応える都市鉄道（新線整備、輸送力増強、大規模な駅改良など）の着実な整備に向けて、

「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」を設置しており、検討を進めている。

令和6年3月に行われた第三回検討会において、都は、国による財源確保を含む整備促進策の措置を求めたところである。

一方、こうした鉄道ネットワークの充実に加えて、平成29年度から都は、オフピーク通勤を促進する時差Bizの取組を開始し、平成31年からは、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会とその先を見据え、時差Bizやテレワーク、交通需要マネジメント（TDM）を「スムーズBiz」として、一体的に推進してきた。これらを通して、企業や利用者の自発的な行動変容を促す周知啓発等に取り組み、働き方改革と連携したオフピーク通勤やテレワークの取組を推進している。

東京圏の平均混雑率が再び増加しつつある中、鉄道の快適な利用に向けては、オフピーク通勤やテレワーク等の取組の推進に加え、鉄道事業者による様々な対策を進めることも重要である。そこで、都は、鉄道事業者や有識者等と共に、先端技術も活用した車両や運行システムの改良、時間差料金制など、輸送力の強化や利用者の更なる分散につながる対策等について検討を進めてきた。

こうした中、国は、令和3年5月に公表した第2次交通政策基本計画において、都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進させるために必要な施策、例えば、変動運賃制（ダイナミックプライシング）等の新たな対策について、その効果や課題について十分に検討するとの方向性を示した。また、令和4年9月、変動運賃制が実施可能となるよう、制度運用の見直しがなされたところである。新たな制度では、鉄道事業者において変動運賃制導入による効果検証を実施することや、利用者間で著しい不公平が生じないよう努めることが求められている。こうした検証結果などを踏まえ、制度がより効果的に活用されるよう、引き続き検討が必要である。また、各鉄道事業者の施策の導入に当たっては、システムや機器の改修等が必要となるほか、通勤者のオフピーク通勤が可能となる企業の勤務制度の対応が必要となる。混雑緩和は社会全体で協力して取り組む意義があることから、施策の導入が促進されより広く活用されるよう、鉄道事業者の取組や企業による勤務制度見直しに係る取組について支援できる方法を検討する必要がある。

<具体的要求内容>

(1) 答申において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線の整備促進

交通政策審議会答申第198号及び第371号において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線（羽田空港アクセス線、新空港線（蒲蒲線）、臨海地下鉄、東京8号線（有楽町線）、品川地下鉄（南北線）、東京12号線（大江戸線）、多摩都市モノレール（箱根ヶ崎方面・町田方面））等の整備に向けて、国で設置した「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」の議論等も踏まえ、事業スキームを早期に構築するとともに、補助制度の積極的な活用や拡充、財源の確保など必要な措置をとること。

(2) 東京8号線の延伸及び品川地下鉄への確実な支援

答申第 371 号に位置付けられた東京 8 号線の延伸及び品川地下鉄については、財源の確保など、必要な措置を講じること。

(3) 臨海地下鉄への確実な支援

答申第 371 号に位置付けられた臨海地下鉄については、早期事業化に向けた計画案の更なる深度化と事業スキームの検討への協力や財源の確保など、必要な措置を講じること。

(4) 新しい鉄道整備の仕組みづくりの検討などの措置

整備効果が見込まれるものの、収支採算性に課題があるとされた JR 中央線の三鷹・立川駅間の複々線化などの路線について、新しい法律や制度、費用負担の考え方など整備に向けた仕組みづくりを検討するなど、必要な措置をとること。

例えば、立川広域防災基地への近接性なども踏まえつつ、複々線化で生まれる地下空間を有効活用するなど新たな事業スキームの調査・検討を行うこと。

(5) オフピーク通勤の取組の促進、鉄道の快適な利用に向けた検討に対する支援・協力及び施策の導入促進に向けた検討の継続

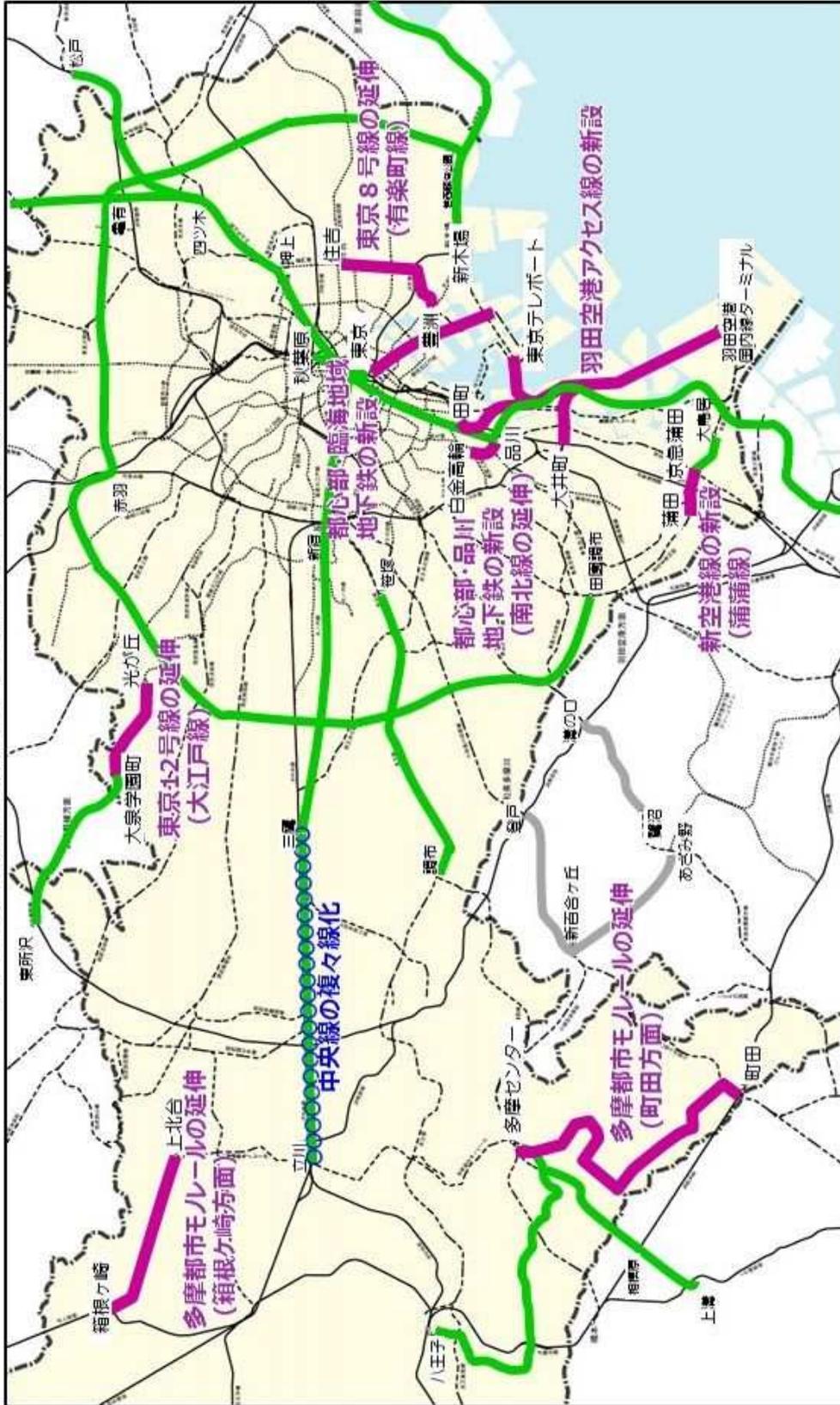
答申を踏まえ、鉄道利用者に対するオフピーク通勤へのインセンティブの付与等、鉄道事業者の積極的な取組を促すなど、オフピーク通勤の取組を促進すること。

また、鉄道の快適な利用に向けて、先端技術も活用した車両や運行システムの改良、時間差料金制など、実現可能な新たな施策の検討に当たり、国において指導・助言・規制緩和等の支援・協力を行うこと。

さらに、混雑緩和を促進させるため、時間差料金制などの施策について、鉄道事業者による施策の導入が促進され、広く活用されるよう、財源確保等支援の制度・仕組みも含めて引き続き検討を行うこと。

このほか、地下鉄運転の時間延長など外国人の受入環境整備の推進策について検討すること。

《国の交通政策審議会答申に位置付けられた路線》



■ 答申において「検討などを進めるべき」とされた路線
○ 国など関係者と連携し、仕組みづくりを進める路線

3 7 都市高速鉄道整備の充実・強化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 交通局・都市整備局)

災害対策・大規模改良工事等に必要な財源を継続的に確保するとともに、補助対象の拡大等を図ること。

<現状・課題>

東京の地下鉄は、首都機能や経済活動を支える重要な基盤であり、国際的な都市間競争を勝ち抜き、持続可能な東京を実現するためには、その更なる充実が不可欠である。そのため、都の地下鉄ネットワークを一体となって形成する都営地下鉄と東京メトロの両地下鉄が必要な取組を進めていくことが重要である。

具体的には、国が令和2年12月に掲げた「防災・減災、国土強靱化のための5年加速化対策」において、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策を重点的に取り組むべき対策としており、東京の地下鉄においてもこうした取組を推進していく必要がある。

また、エレベーター等バリアフリー設備の充実を図るほか、輸送の安定性向上や利便性向上など輸送サービスの改善に資する駅の大規模改良等についても引き続き進めていかなければならない。加えて、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂を踏まえ、ホームと車両の段差・隙間対策にも取り組んでいく必要がある。

コロナ禍により乗車料収入が大幅に減少するなど厳しい事業環境の中にあっても、こうした取組を着実に推進していくためには、地下高速鉄道整備事業費補助制度による両地下鉄への財政的な支援が不可欠である。

<具体的要求内容>

地下高速鉄道整備事業費補助制度について、耐震補強、浸水対策、大規模改良工事に必要な財源を継続的に確保するとともに、段差・隙間への対策についても補助対象とする等、支援の充実を図ること。

参 考

○地下高速鉄道整備事業費補助

【国庫補助金】

(単位：千円)

年 度	国庫補助金	
	都営地下鉄	東京メトロ
2	1,050,264	182,000
3	434,228	834,000
4	703,578	1,334,380
5 (決算)	1,567,180	593,290
6 (予算)	2,109,087	2,011,757

※ それぞれの収入年度区分による

【補助対象事業（令和6年4月現在）】

(都営地下鉄)

- ・ 高架部の橋脚及び地下部の中柱の耐震補強
施設等の安全性をより一層高めるとともに、早期の運行再開を図る。
- ・ 浅草線泉岳寺駅の大規模改良
ホームの拡幅やコンコースの拡張等の大規模改良工事を行う。
- ・ 乗換駅等へのエレベーター整備
他の事業者とも連携を図りながら、乗換駅等へのエレベーター整備を行う。
- ・ 駅出入口等の浸水対策工事
鉄道運行を確保するため、駅出入口等へ浸水対策設備を整備する。

(東京メトロ)

- ・ 混雑緩和にかかる駅改良工事
銀座線浅草駅付近の混雑緩和や遅延解消のため、折返し線設置等を実施する。
- ・ 駅出入口等の浸水対策工事
鉄道運行を確保するため、駅出入口及び坑口へ浸水対策設備を整備する。
- ・ 新線建設にかかる工事等
利便性の向上や混雑緩和のため、有楽町線及び南北線延伸を行う。

38 連続立体交差事業の推進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

- (1) 連続立体交差事業の推進に必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。
- (2) 連続立体交差事業と併せて整備する街路事業や市街地開発事業に必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。
- (3) 高架下等の空間における公租公課相当額で利用できる公共利用面積の拡大について、制度の改善を検討すること。

<現状・課題>

東京都内には、約 1,040 か所の踏切が存在し、交通渋滞をはじめとした様々な問題が日常的に発生している。また、緊急輸送道路等に位置する踏切道は、災害時の救援活動や人流・物流に大きな影響を与えるおそれがあることから、首都直下地震の切迫性を踏まえ、早期の対策が求められている。

このため、鉄道を連続して高架化又は地下化し、数多くの踏切を同時に除却することで、道路ネットワークの形成を促進し、交通渋滞や地域分断を解消して、地域の活性化や、都市の防災・安全性の向上にも資する連続立体交差事業の推進が必要である。

また、高架化や地下化により、新たに生み出される高架下などは、極めて貴重な都市空間であり、現行の制度では、高架下等貸付可能面積の 15 パーセントを公租公課相当額で公共利用が可能と定められている。しかし、都内で連続立体交差事業が実施された沿線区市では、公共施設の整備に必要な面積が不足しており、一部の区市では費用を負担し、15 パーセントを超えて利用している。

<具体的要求内容>

- (1) 現在、都施行の京王京王線（笹塚駅～仙川駅間）、西武新宿線（中井駅～野方駅間、東村山駅付近、井荻駅～西武柳沢駅間）、京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）などの 6 路線 8 か所に加えて、区施行の東武伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）で連続立体交差事業を進めている。また、都施行の東急大井町線（戸越公園駅付近）、J R 南武線（谷保駅～立川駅間）などの 4 路線 4 か所で事業化に向けた準備を進めている。これらの事業とともに、今後新たに事業化に取り組む箇所について必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (2) 連続立体交差事業と併せて整備することにより渋滞解消や沿線のまちづくりなど、周辺への波及効果の大きい東京都・区市施行の街路事業や市街地開発事業に対しても必要な財源を確保し、確実に配分すること。

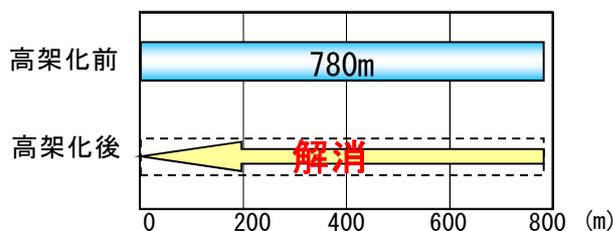
(3) 高架下等の空間を有効に活用し、事業効果を高めるため、費用負担を伴わずに公租公課相当額で公共利用できる面積の拡大について、制度の改善を検討すること。

参 考

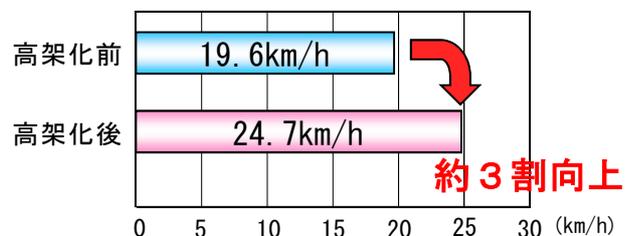


京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近）の
平成24年10月全線高架化による効果

第一京浜の交通渋滞が解消



第一京浜の自動車平均走行速度が向上



※ 上り方面（川崎方面から品川方面まで）の最大渋滞長 ※ 第一京浜の環7～環8間における朝・昼・夕の平均走行速度（平成24年11月調査）

※ 国土交通省が進めている蒲田立体（南蒲田交差点）開通（平成24年12月）により、更に道路交通の円滑化が図られている。

39 踏切対策推進のための制度の創設・拡充

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

早期に実施可能な踏切対策を一層推進すること。

<現状・課題>

東京都では、平成16年6月に策定した「踏切対策基本方針」に基づき、踏切対策を推進してきた。

しかし、未だ東京都内に残されている約1,040か所の踏切では、交通渋滞や踏切事故等の様々な問題が発生しており、こうした踏切における問題を解消する必要がある。東京都では、現在、連続立体交差事業などの抜本的な対策を積極的に推進している。

一方で、立体化には多くの時間を要するため、早期に実施可能な対策として、踏切システムの改善や踏切道の拡幅など、地域の状況に応じた対策を促進しており、今後も引き続き、こうした対策を一層推進することが課題となっている。

<具体的要求内容>

踏切対策を総合的かつ計画的に推進するためには、早期に実施可能な対策を一層推進する必要がある。

- (1) 踏切における安全性を確保しつつ、交通処理能力を拡大する観点から、鉄道事業者による踏切システムの改善や高度化を図る事業について、道路交通円滑化を推進するための必要な措置を講じること。
- (2) 踏切における安全性を向上させるため、鉄道事業者による踏切保安設備の整備を促進するための財源の確保など必要な措置を講じること。
- (3) 鉄道交差部における交通の円滑化及び安全性の確保の観点から、踏切道改良促進法で改良すべき踏切道に指定された踏切道の拡幅、歩道橋・地下道の設置及び道路立体化を促進するための個別補助制度が令和3年度より創設された。引き続き、必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (4) 生活拠点駅周辺のボトルネック踏切等を解消し、駅周辺のまちづくりを推進することを可能とするため、局所的に鉄道立体化を行うことのできる制度を創設すること。

4 0 無電柱化事業の推進【最重点】

1 無電柱化事業の推進

(提案要求先 総務省・資源エネルギー庁・国土交通省・観光庁)
(都所管局 建設局・都市整備局)

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に、無電柱化の実施に必要な財源を確保し、必要額を確実に配分するとともに、規制緩和等の改善を行うこと。

<現状・課題>

無電柱化事業は、東京の防災機能の強化や安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図る上で重要な事業である。

現在、都道の地中化率は約 46 パーセントに達しているが、諸外国の都市と比較するといまだ大きく立ち遅れている。また、区市町村道のような狭い道路における無電柱化はあまり進展していない。このため、国や区市町村、電線管理者などと連携し、無電柱化への取組を更に加速させていく必要がある。

都は、昭和 61 年度から 8 期にわたる無電柱化に関する整備計画を策定するとともに、平成 29 年には都道府県で初となる東京都無電柱化推進条例を制定し、令和 3 年には 7 つの戦略を掲げた「無電柱化加速化戦略」を策定するなど、無電柱化を計画的に推進している。

激甚化する台風等の自然災害への備えが急務となる島しょ地域では、令和 4 年 1 月に策定した「東京都島しょ地域無電柱化整備計画」に基づき、災害に強い島しょ地域の実現に向け、無電柱化を着実に進めている。

区市町村道においては、支援メニューを強化し、都の財政支援を拡充するとともに、木造住宅密集地域などにおいて、震災時の円滑な消火・救援活動や避難に資する主要な生活道路の整備や、市街地整備事業など、大規模開発から宅地開発まで、まちづくりのあらゆる機会において無電柱化を促進していく。

無電柱化を更に進めるため、企業者向けイベント等の機会を捉えて、都の無電柱化の取組状況や低コスト手法の導入等について、積極的に事業者に対しての P R を実施するなど、民間の技術開発による関係事業者間の競争を促し、多様な整備手法や低コスト手法の技術革新を促進していく。

<具体的要求内容>

- (1) 東京の防災力を高め、「セーフ シティ」の実現に向けて、都内全域での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と補助率の引上げを図ること。
- (2) 国道においても、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を図るために無電柱化を一層推進すること。
- (3) 区市町村道等の道幅の狭い道路の無電柱化を推進させるため、更なるコスト削減とコンパクト化を図る無電柱化技術の開発等を促進すること。

- (4) 無電柱化の取組を更に加速するため、電線管理者への支援も含め、単独地中化方式など多様な事業手法が活用できるよう、制度設計や電線管理者との調整を行うこと。
- (5) 設計・施工を一体的に実施する包括委託方式のほか、無電柱化工事と支障物移設工事等との同時・一体施工やDX活用、低コスト手法等に関する制度構築や規制緩和等の改善を行うこと。
- (6) 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策においても、必要な財源を通常費とは別枠で安定的に確保し、確実に配分すること。
- また、5か年加速化対策後も、継続的・安定的に取組を進めるため、国土強靱化実施中期計画を令和6年内の早期に策定し、必要な予算・財源を当初予算において、通常費とは別枠で確保すること。

参 考

1 都道における整備状況

【無電柱化の整備状況】

(令和5年4月1日現在)

	整備対象延長	整備延長	地中化率
区 部	1,288km	833km	65%
多 摩	1,040km	234km	22%
計 (東京都無電柱化計画)	2,328km	1,067km	46%
島しょ (東京都島しょ地域 無電柱化整備計画)	166 km	1 km	1 %

2 令和6年度 都の予算 (当初)

(単位：百万円)

区 分	事業費	うち国費対象事業費 (国費)
無電柱化整備事業	34,447	6,196 (3,098)

※ 事業費は、既設道路における整備に係るもの。

3 都への当初内示額

(単位：百万円)

区 分	令和5年度	令和6年度
無電柱化整備事業 (国費)	4,906 (2,458) ※令和4年度補正予算含む	5,674 (2,837) ※令和5年度補正予算含む

【整備事例】 足立区加平（環七通り）

（整備前）



（整備後）



2 臨港道路の無電柱化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

臨港道路における緊急輸送道路の無電柱化の推進に必要な財源の確保を行うこと。

<現状・課題>

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、歩行者や車椅子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。

このため、災害発生直後において、緊急車両の通行や緊急物資の輸送など、重要な役割を担う臨港道路における緊急輸送道路の無電柱化は不可欠である。

こうした状況を踏まえ、無電柱化の取組を加速させるため、令和3年2月に策定した「無電柱化加速化戦略」を踏まえ、令和3年6月に「東京港無電柱化整備計画」を改定した。現在、臨港道路の緊急輸送道路における地中化率は、約60パーセントであり、整備の大幅なペースアップを図るため、年間の整備規模を倍増させ、2035年度の完了を目指す。

<具体的要求内容>

- (1) 臨港道路における緊急輸送道路の無電柱化が計画的に推進できるよう、必要な財源の確保を行うこと。
- (2) 無電柱化の取組を更に加速するため、電線管理者への支援も含め、単独地中化方式などの整備手法について、制度設計を行うこと。

4 1 物流対策の推進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

2024年問題など物流業界を取り巻く環境の変化によって生じる課題の解決に向け、再配達削減や共同輸配送などに向けた取組を推進すること。

また、地区における物流効率化の取組に対する支援制度を充実させるとともに、必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

今年度から、トラックドライバーに「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」が適用され、時間外労働の上制限を受けることになった(以下「2024年問題」という。)。2024年問題など物流業界を取り巻く環境の変化によって、労働時間の減少による輸送力の低下や、ドライバーの一層の不足が深刻になる中で、物流を効率化する取組がこれまでに増して重要になっている。

また、これまで、市街地各地区においては、無秩序な荷さばきや貨物車の路上駐車等による交通渋滞の発生、人と物の混在による交通安全の低下など、効率的な物流がなされていない状況にある。

このため、各地区では、市街地開発事業などまちづくり事業を通して、荷さばき駐車場の整備を進めるとともに、商店街や運送事業者、地元自治体などが連携して地区における物流効率化に取り組んできている。

こうした中、これまで地区における物流効率化の取組に対して、財政的に支援してきた国の補助制度が、平成22年度をもって廃止されている。

<具体的要求内容>

- (1) 再配達削減に向けて、宅配ボックスの設置、置き配の促進や、消費者の行動変容を促す取組を進めるとともに、都が実施する物流効率化に向けた積極的な広報展開に協力すること。あわせて、物流標準化、物流DXの推進や共同輸配送の取組を支援するなど、物流を効率化する取組を推進すること。
- (2) 物流事業者等による荷さばきスペースとして国有地の有効活用を図るなど、地区における物流効率化に対する支援を強化すること。
- (3) 地区における物流効率化の取組に対する補助制度を復活すること。

4 2 バス事業の環境整備の促進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 交通局)

バスの利用促進を図る施策を推進すること。

<現状・課題>

- (1) 現在のノンステップバスは、前扉から中間扉までは通路がフラットであるが中間扉より後方に段差が生じている。交通局ではより一層のバリアフリーを追求するため、車内の通路後方にある段差を解消した「フルフラットバス」を平成30年度に日本で初めて導入し、営業運行を開始した。

この取組は、公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン 車両等編）の望ましい例とされている。また、利用者や他のバス事業者など様々な方面から、事業の方向性に対しては評価を得ている。

一方、フルフラットバスは国内メーカーではEV車両のみ発売が計画されているが、ディーゼル等の一般車両は開発されていない。外国メーカーの車両は構造や大きさ等、ベースの仕様が国産とは異なっていることから、幅員の狭い箇所が多いなど外国と道路構造の異なる国内においては、走行可能な路線が限定される。また、車両後方の通路幅が狭いことにより、誰もが後方まで移動しやすくなるというフルフラットバスの長所を十分に活かしていないほか、価格においても輸入による輸送費用等の経費を要するため、国内メーカーに比べて高額となるなど様々な課題がある。

- (2) 交通局では、バス接近表示装置や駅等におけるバス案内用デジタルサイネージを設置するなど、案内システムにより利用者の利便性向上を図っている。

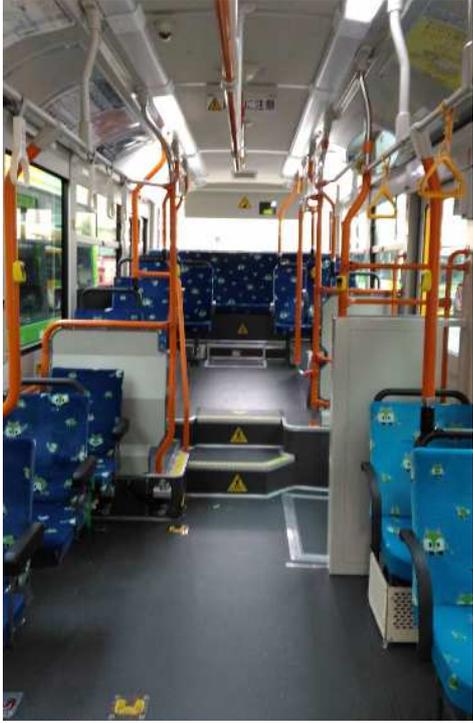
<具体的要求内容>

- (1) フルフラットバスについて、乗合バスの目指すべき将来像として明確に位置づけるとともに、標準仕様の策定や国内メーカーによる開発に向けた積極的な支援を行うこと。また、ノンステップバスと比較し高額となるフルフラットバスを導入するバス事業者に対し、ノンステップバスとの差額を補助するなどの支援を行うこと。

- (2) バスの利便性を向上させるために、事業者が行う案内システムなどの整備に対して引き続き支援を行うこと。

参 考

フルフラットバスとノンステップバスの比較

フルフラットバス	ノンステップバス (2018年度いすゞ)
<p data-bbox="443 421 612 456">(外観画像)</p>  A side-view photograph of a modern full-flat bus. It has a white base color with a bright green upper section and a black lower section. The bus is parked on a paved area in front of a building.	<p data-bbox="1002 421 1171 456">(外観画像)</p>  A side-view photograph of a non-step bus. It features a white base with yellow and green accents. The side of the bus has the text "Non-Step Bus" and "いすゞ自動車" (Isuzu Motor Co., Ltd.). It is parked outdoors.
<p data-bbox="443 772 612 808">(車内画像)</p>  An interior photograph of a full-flat bus. The floor is a dark, uniform color. The seats are upholstered in blue fabric with a light-colored pattern. Red handrails and yellow handgrips are visible throughout the cabin. A wheelchair icon is on the floor near the front.	<p data-bbox="1002 772 1171 808">(車内画像)</p>  An interior photograph of a non-step bus. It shows a raised platform for the front seats, with a set of steps leading up to it. The seats are blue with a pattern. Handrails and handgrips are orange and yellow. The floor is dark.