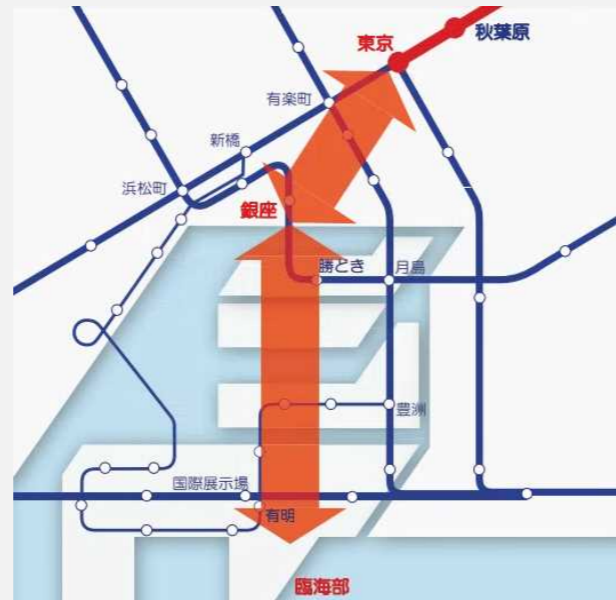


○新規事業について

(1) 地下鉄新線の導入

臨海部の交通需要増加が見込まれる中、区は平成26年度から臨海部と都心部を結ぶ地下鉄新線の導入に関する調査検討を開始。

平成28年度には交通政策審議会の答申に「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」として位置づけられた。



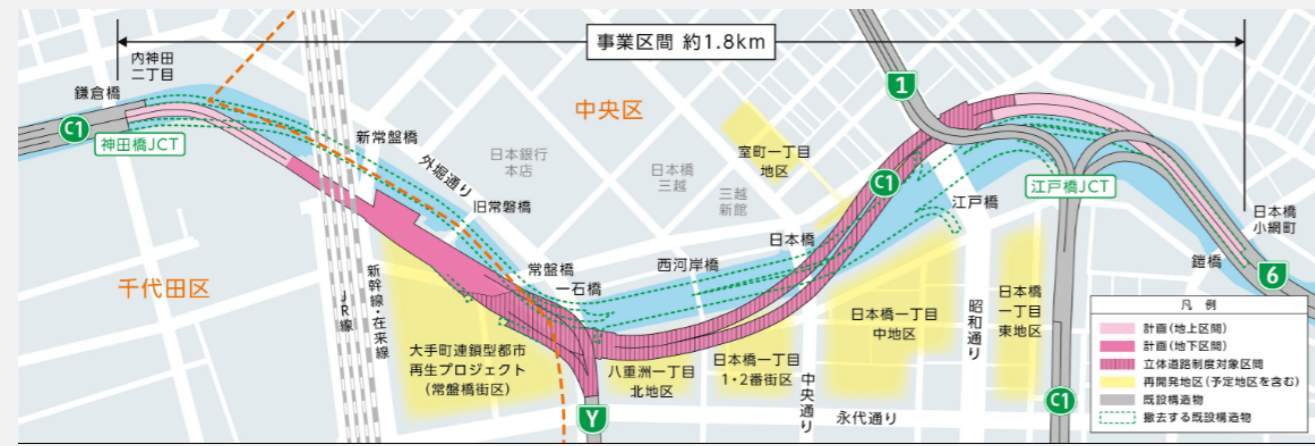
(2) 交通結節点の整備 (築地市場跡地等)

東京都は、築地市場跡地の再開発の将来像や分野別方針、段階的整備の進め方等を示す「築地まちづくり方針」の中で、交通結節点の形成に係る方針について「東京湾、隅田川、陸からの交通ルートが交差する要所にあることを生かし、舟運、バス、地下鉄などのインフラから成る広域交通結節点を戦略的に形成する」とした。



(3) 首都高速道路日本橋区間の地下化

首都高速道路株式会社は、首都高速道路日本橋区間の更新に合わせて周辺再開発と連携しながら当該区間を地下化に向けて、令和2年4月、事業認可を受けた。また周辺の各開発は、日本橋川上空の首都高撤去を見据え、親水性の高いオープンスペースの形成など、回遊性の高い歩行者中心のまちづくりを検討している。



(4) KK線上部・築地川アメニティ空間の整備



首都高速道路日本橋区間の地下化に伴い、通過交通が新たな都心環状ルートに転換し、役割低下が見込まれる東京高速道路 (KK線) について、東京都は「東京高速道路 (KK線) 再生方針」を策定した。

また区は、首都高速道路都心環状線築地川区間の大規模更新に合わせて、その上部に都市のアメニティ空間を創出するため「築地川アメニティ整備構想」を公表した。



(5) 自転車活用推進計画の策定

平成29年「自転車活用推進法」の施行を受け、区は地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めるため、自転車活用推進計画の策定について検討していく。

(6) 駐車場地域ルール の運用

東京駅前地区では、駐車施設の需給バランスを踏まえて地域ルールを定め、需要に応じた台数整備を認めている。平成15年から地域ルールを運用する銀座地区でも、現状を踏まえた改正を検討している。

○見直し事業について

(1) LRT の導入



(4~9千人/時間)
<LRT>



(4千人/時間)
<BRT>

区は BRT (バス高速輸送システム) の導入後、LRT (次世代型路面電車システム) への移行を検討していたが、費用・整備期間・軌道確保の面で、急増する交通需要への迅速な対応は困難と判断し、事業見直しとした。

(2) トランジットモールの導入

街路の一部を原則として自動車進入禁止とし、公共交通と歩行者のみが通行できる空間を整備するもので、店舗の多い商業エリアへの導入は荷捌き車両の取扱いの面で困難であると判断し、事業見直しとした。

