

基本協定書

都心と臨海副都心とを結ぶBRT事業（以下「本事業」という。）に関する取組について、東京都都市整備局（以下「甲」という。）と京成バス株式会社（以下「乙」という。）との間で、以下のとおり基本協定（以下「本協定」という。）を締結する。

（目的）

第1条 本協定は、BRTの平成31年度中の運行開始に向けて、必要な事柄を定めることを目的とする。

（運行事業者の確認）

第2条 甲及び乙は、乙が本事業の運行事業者となることを確認する。

（本事業実施に当たっての前提）

第3条 甲及び乙は、常に本事業における経営の安定性及び事業の継続性を前提に本事業を実施することとする。

（役割分担）

第4条 本事業の実施に当たっては、甲乙協力して取り組むこととし、詳細については以下のとおりとする。

- （1）BRTの運行に関わることは、乙を主体とする。
- （2）BRTの運行に際して必要となる施設整備については、「運行事業者の募集要項－都心と臨海副都心とを結ぶBRT－平成27年7月 東京都都市整備局（以下「募集要項」という。）」の10ページ、11ページに示されている役割分担（別紙1）を基本に、詳細については甲乙で協議することとする。
- （3）BRTの運行に際して必要となる関係者との協議は、甲乙協力して行うこととする。

（事業計画の策定）

第5条 平成27年度中を目途に、甲乙協力して本事業に関する事業計画（以下「事業

計画」という。)を策定する。

(車両)

第6条 甲及び乙は、本事業を進めるに当たり、車両の調達において、相互協力の下水
素社会の実現に寄与するよう努める。

(1) 乙は、車両の調達を図り、その仕様については以下のとおりとするよう努める。

イ 単車型車両については、燃料電池バスを全数導入する。

ロ 連節型車両については、運行開始当初は環境配慮型車両を導入し、その後の動
向を踏まえ随時燃料電池バスを導入する。

(2) 乙は、運行開始後は需要に応じて車両数・運行回数について見直しを行う。

第7条 燃料電池バスについては、甲乙協力してその早期開発及び販売をバス開発主体
に求めていくこととする。

(運行)

第8条 運行ルートは、以下の考え方を前提に、乙が運行計画を立案し、甲はそれに協
力することとする。

(1) 「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する基本計画(以下「基本計画」という。)」
に基づき、虎ノ門バスターミナル又は新橋駅を起点とし、幹線ルート、勝どきシャ
トル、フィーダー輸送の3ルート(別紙2)を基本とする。

(2) 選手村再開発後には、幹線ルートについては選手村地区への乗り入れを行う。さ
らに、選手村シャトル(別紙3)を新設する。

(3) 東京駅・銀座方面及び東京テレポート駅方面への運行については、甲乙及び関係
者で検討する。

第9条 運行の定時性の確保、速達性の向上に向けて、甲乙協力して多様な観点から関
係者との協議を進める。

(停留施設)

第10条 停留施設については、ユニバーサルデザイン・バリアフリーへの配慮を前提

とし、必要な機能・設備を配置し、利用者の快適性・利便性を高める施設とすることとする。

第11条 停留施設については、基本計画で示した位置（別紙2・3）を基本に、運行の定時性・速達性・地域の利便性を確保する観点などを考慮し、甲乙協力して関係者と協議し位置を決定する。

（水素ステーション）

第12条 水素ステーションの整備に際して、整備・運営主体、利用に当たっての支援検討について、甲乙双方が協力することとする。

（車庫）

第13条 車庫については、甲乙協力して関係者と協議し位置を決定する。

（交通ターミナル）

第14条 甲は、交通ターミナルの設置について、乙及び関係者と協議し、整備主体、運営主体、整備手法、管理手法等について定める。

（運賃收受方式）

第15条 運賃收受方式は、乗降時間の短縮を図るとともに、確実な運賃收受を目的として、ICカードによる決済を基本に、甲乙協力して適切な方法を検討する。

（事業の運営）

第16条 甲は関係者と連携し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、臨海副都心周辺地域における公共交通協議会を設置し、同協議会の中で本事業の位置付けを図る。

2 乙は、本事業を運営・運行するための新会社（以下単に「新会社」という。）を設立することとする。

第17条 前条第2項の規定により設立する新会社の出資者構成、出資比率等に関して

は、以下を前提に今後関係者と調整を図ることとする。

- (1) 乙は、新会社の発行株式の過半数を出資する。
- (2) 新会社は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による出資を受けることを視野に、国土交通大臣に対し、道路運送高度化実施計画の認定を申請するよう努める。
- (3) 甲は、関係者の意見を聴くことなどを通じて、国土交通大臣に対し、地域公共交通再編実施計画の認定を申請するよう努める。

(トータルデザイン・新ブランド)

第18条 甲及び乙は、利用者の定着や新たな交通機関としてのシンボル性の発現のために、本事業のトータルデザインが必要であることを認識し、これを導入する。

- 2 トータルデザインは、車両（車両構造に関わるものを除く。）や停留施設、制服、各種媒体など全てに、新たな交通機関と認識される統一されたデザインとする。詳細については、甲、乙及び関係者で協議を行う。

第19条 本事業の実施に当たっては、新たなブランド（名称、キャッチフレーズ等）で運行することとする。新たなブランドについては、必要に応じて公募等を行うこととする。

(先進技術の導入)

第20条 本事業の実施に当たり、速達性・定時性、バリアフリーを高い次元で実現するための先進技術の導入に努める。

- 2 甲及び乙は、技術開発を先導する内閣府と連携し、停留施設でのバリアフリーや短時間での乗降を実現する「隙間なし、段差なし」停車に関わる技術、運賃收受時の時間短縮を図りスムーズな乗降を実現する技術などの開発に積極的に協力する。

(BRT 導入による社会的影響等)

第21条 甲及び乙は、BRT 導入に伴い発生する事業進捗に応じた社会的影響（利用者利便などをはじめとする社会経済上の便益）については、臨海副都心周辺地域における公共交通協議会に諮った後、その内容を公表する。

(情報の取扱い)

第22条 甲及び乙は、相手方から秘密として受けた情報について善良なる管理者の注意をもって取り扱う。

(本協定の変更)

第23条 本協定の規定は、甲及び乙の書面による合意によらなければ変更することはできない。

(本協定の有効期間)

第24条 本協定の有効期間は、5年とし、甲乙協議の上、異議がなければ1年ごとに期間を延長するものとする。

(不測の事態)

第25条 不測の事態が発生し、本協定に定める事柄の履行が困難な場合の対応策については、甲乙が協議して定めることとする。

(細目協定)

第26条 本協定に関する事項の詳細については、必要に応じて甲乙協議の上、別途細目協定等を締結することとする。

(規定外事項)

第27条 本協定に定めのない事項については、必要に応じて甲乙が協議して、定めることとする。

本協定締結の証として本書 2 通を作成し、甲乙記名押印の上、各々その 1 通を保有する。

平成 2 7 年 1 1 月 1 9 日

甲 東京都
都市整備局長 安 井 順 一

乙 京成バス株式会社
代表取締役社長 齋 藤 隆

(別紙1) (運行事業者の募集要項 10 ページ・11 ページから一部抜粋)

行政と運行事業者等の役割分担

BRTの運行に際して必要となる施設整備について、行政と運行事業者との役割分担は、原則として次ページのとおりとします。なお、運行事業者が整備・調達する事項については、条件によっては、巻末<参考2>に示す既存の補助制度の適用が可能です。

詳細については、事業計画策定の中で、東京都都市整備局と運行事業者とで協議を行います。

表 行政と運行事業者等の役割分担

項目	内容	行政	運行事業者	その他
車庫・営業所 ・整備場	車庫用地の確保	○	※1	
	車庫・整備場・営業所の整備		◎	
車両	車両の調達	補助※2	◎	
	P T P S用車載器の整備	補助※2	◎	
停留施設	バスベイの設置 (都道・区道の改良)	◎	※3	
	歩道のかさ上げ	○	※4	
	停留施設の構造物(足場・上屋)	○	※4	
	運行に係る設備の整備(意匠・運賃收受設備・案内情報設備)	補助※2	◎	
	各種システムの構築※5	補助※2	◎	
交通 ターミナル	虎ノ門バスターミナル 八重洲バスターミナル		※6	◎ 再開発事業者
	選手村	※7	※6	※7
	その他(晴海地区・国際展示場 駅・東京テレポート駅等)	◎	※6 ※8	◎
水素ステーション				◎ I初発事業者

(凡例 ◎:整備・維持管理を行う主体 ○:整備等を行う主体)

- ※ 1 車庫用地については、運行事業者に有償貸与することを予定しています。
- ※ 2 補助は、毎年度ごとに採択案件が選定され、補助金交付が確約されているものではありません。
- ※ 3 維持管理については、別途協議することとします。
- ※ 4 歩道のかさ上げ、停留施設の構造物（足場・上屋）については、行政が整備を行い（又は行政が整備費用を負担し）、維持管理は運行事業者が行うこととします。
- ※ 5 運行管理システム、センターの設置方法については、別途協議することとします。
- ※ 6 交通ターミナルにおいては、運行に係る設備の整備・維持管理は運行事業者が行うこととします（八重洲バスターミナルを除く）。また、別途ターミナル乗入料や維持管理費が発生する可能性があります。乗入れにあたっては、ターミナル事業者等の関係機関と別途協議が必要となります。
- ※ 7 選手村の交通ターミナルについては、その位置、規模、整備主体について東京都において検討中です。なお、運行事業者に整備費の負担を求めることはありません。
- ※ 8 既定の都市計画等との整合については、別途協議が必要となります。
- ※ 専用レーン・優先レーンの設定等、道路・交通管理面の検討は今後実施します。

(別紙2)

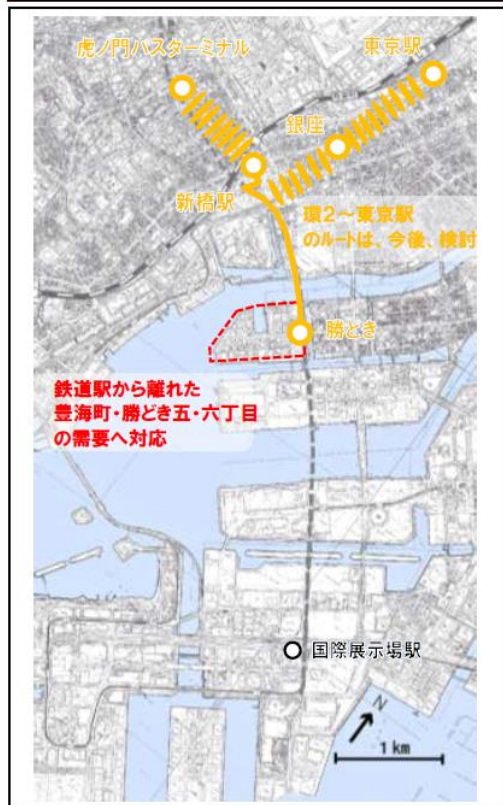
2019年度(開業当初)～選手村再開発までのルート・輸送力(案)

※ルート・輸送力は、今後実施する将来の需要・採算性の検討等により変更の可能性あり。

幹線ルート
(虎ノ門バスターミナル/東京駅)～新橋駅～
国際展示場駅～東京テレポート



シャトルルート 勝どきシャトル
(虎ノ門バスターミナル)～新橋駅～勝どき



フィーダー輸送
(虎ノ門バスターミナル)～新橋駅～晴海地区



(別紙3)

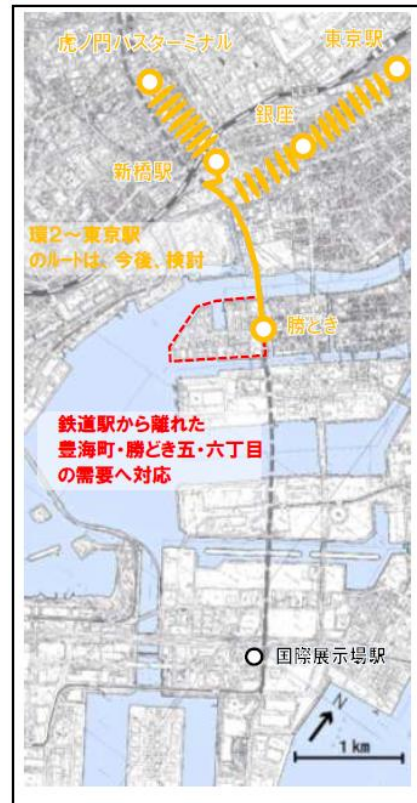
選手村再開発後のルート・輸送力(案)

※ルート・輸送力は、今後実施する将来の需要・採算性の検討等により変更の可能性あり。

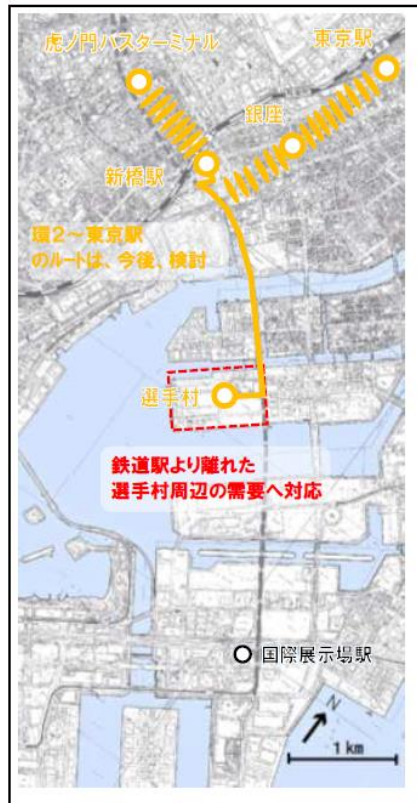
幹線ルート
虎ノ門バスターミナル/東京駅～新橋駅～
国際展示場駅～東京テレポート駅



シャトルルート① 勝どきシャトル
(虎ノ門バスターミナル)～新橋駅～勝どき



シャトルルート② 選手村シャトル
(虎ノ門バスターミナル)～新橋駅～選手村



フィーダー輸送
(虎ノ門バスターミナル)～新橋駅～晴海地区

