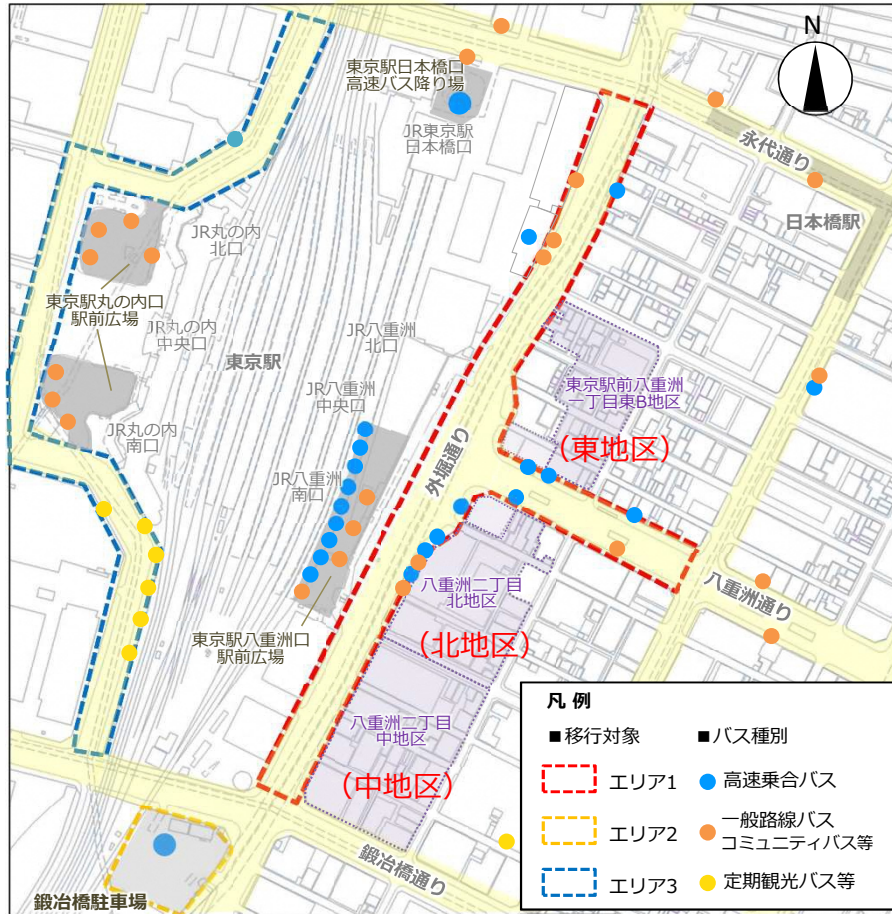


■東京駅周辺のバスの発着状況（2019年10月時点）



【バス発着便数（2019年10月バス事業者アンケートに基づく※）】

移行エリア	バス種別	バス便数		
		発便数	着便数	計
エリア1. 八重洲側路上	高速乗合バス	325	406	731
エリア2. 鍛冶橋駐車場	高速乗合バス	177	168	345
エリア3. 丸の内側路上	高速乗合バス	13	13	26
	定期観光バス等	77	82	159
計		592	669	1,261

※平日の便を集計

■移行対象バスの取扱い

1. 八重洲口の路上環境の改善を図るエリア

⇒都道（外堀通り・八重洲通り）に停留所を設け発着する高速乗合バス

（実現方針）

- ・路上交通環境の早期改善の観点から、最も早期に移行を図る。
- ・段階的に開業するバスターミナル周辺で発着している高速乗合バスを最優先として移行を図る。
- ・路上交通環境の早期改善及び利用者利便性を確保する観点から、バス停単位で移行を図る。

2. 国の方針により一時的措置等をしている状況の改善を図るエリア

⇒鍛冶橋駐車場で発着する高速乗合バス

（実現方針）

- ・「上記1.」の次に、バス事業者単位で移行を図ることとする。
- ・北地区開業前の、別途設定する時点で発着しているバスを移行対象とする

3. 丸の内側開発にあわせ移行を図ることとされているエリア

⇒丸の内口の都道上に停留所を設けて発着する定期観光バス 等

（実現方針）

- 八重洲側と丸の内側の交通環境や立地の違い及び利用者利便性の観点から、バス事業者が八重洲側への移行を希望する場合において、以下のとおり取扱う。
- ・高速乗合バス：バス事業者単位で移行する。
 - ・定期観光バス等：八重洲バスターミナルの高速乗合バスの運行管理及びキャパシティを勘案した上で、八重洲バスターミナル運営事業者と定期観光バス等事業者との協議により決定する。

■移行対象バス以外の取扱い

- ・キャパシティに余裕がある場合は、健全な経営基盤の構築に向けて、以下の観点を踏まえ、既存バス便の増便、移行対象エリア外の周辺路上で発着するバスを含む新規バス路線や貸切バス等の利用を認める。

- ① 特定の事業者を不当に優遇もしくは差別的な取扱いをしないこと
- ② バスターミナル利用者の増加等、八重洲バスターミナルの活性化に資するものであること
- ③ 安全・安定的なバスターミナルの運営を阻害しないこと

■引き続き道路上等の停留所において乗降を行うバス

- JR東京駅 駅前広場（八重洲口・丸の内口）で発着するバス
- 移行対象エリア内外で発着する一般路線バス等 ※

※東京BRTの取扱い

- ・「東京都臨海部地域公共交通網形成計画（平成 28（2016）年6月、東京都・中央区・港区・江東区。）」における位置づけや3地区の施設計画等を踏まえ、東地区の竣工・開業にあたり、東京BRTの運行事業者と八重洲バスターミナル運営事業者との間で、乗り入れ条件等の協議が整った場合に、東京BRTは八重洲バスターミナルに乗り入れることとする。