

## 「バスターミナル東京八重洲の概要と今後の計画」

独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部

都心業務部 事業推進第1課 大島卓真

### ◆はじめに

令和4年9月、独立行政法人都市再生機構(以下、UR)が整備を進めている「バスターミナル東京八重洲」の第1期エリアが「東京ミッドタウン八重洲」(開発主体:八重洲二丁目北地区市街地再開発組合)の地下1、2階部分に開業いたしました。第1期エリアは3つの再開発事業にまたがって整備されるバスターミナルの一部で、令和7年度に第2期エリア、令和10年度に第3期エリアが完成する予定となっており、全体開業後は国内最大級の高速バスターミナルとなります。

URは、3地区とも異なる事業者、スケジュールである組合施行の再開発事業に参加組合員として参画し、段階的に整備されるバスターミナルを順次取得し、一体的に保有してトータルで管理する役割を担っております。



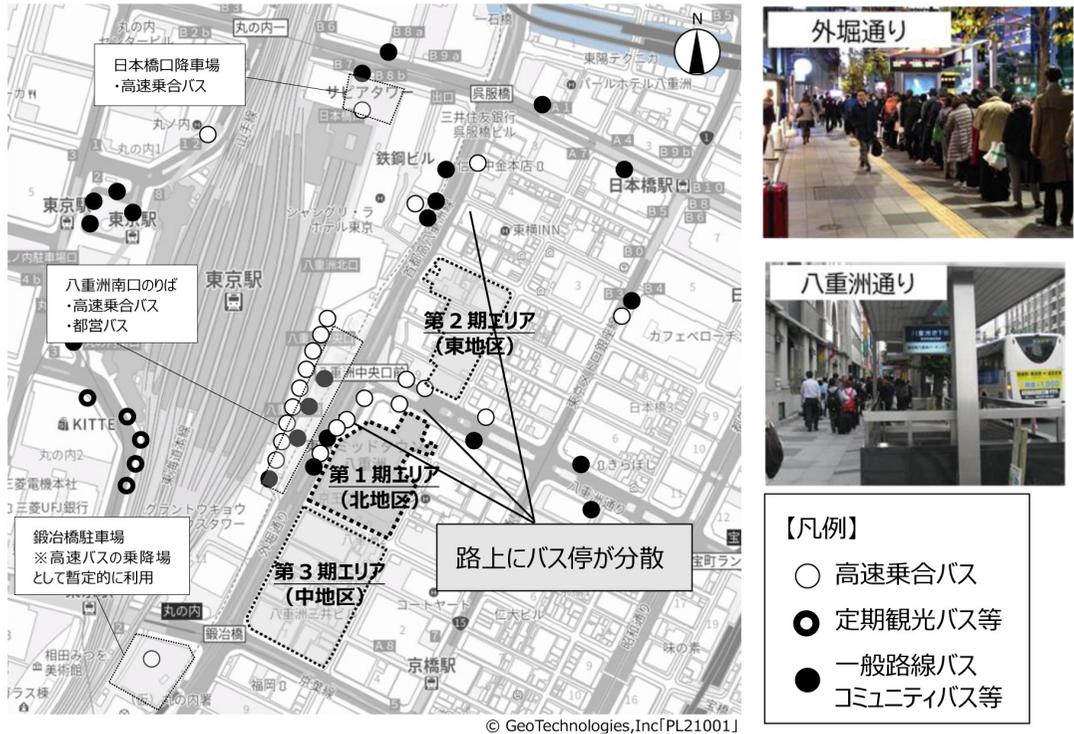
3地区全体パース

### ◆バスターミナル整備の背景・目的

国際都市東京の玄関口である東京駅の八重洲側は、数多くの高速バスが乗り入れる要所ですが、乗り場が駅前交通広場内に入りきらず、周辺の道路上等にバス停が散在しており、バス停を持つ各バス会社が別々にサービスを提供していました。そのため、利用者から「行き先や停留所がわかりづらく、電車などとの乗り換えも不便」といった声があがっていた他、道路上での乗降により車道や歩道の交通が妨げられている、利用者は雨天時や炎天下でも歩道に並んで待たなければいけないといった長年の課題が存在していました。

この課題を解決するためには、今ある都市機能をストップすることなく、バスターミナル施設・機能を集約することができる、広大な土地が必要でしたが、新たに東京駅直近にまとまっ

土地を確保することは困難です。そのため、同時期に検討された3つの再開発ビルの地下にバスターミナルが計画されました。



東京駅周辺の高速バス乗り場の従前の状況

バスターミナル整備の方針が正式に決まったのは平成27年(2015年)のことです。URが事務局となって学識経験者、国土交通省、東京都、中央区、警視庁、バス協会、URによる「東京駅前・八重洲バスターミナル整備推進委員会」を設置しました。委員会では、3つの再開発ビルの地下に一体的なバスターミナルを整備し、路上等で発着する高速乗合バス等を移行すること、国際都市東京として交通結節機能の強化を図るといったコンセプトを示すとともに、移行の対象となるバス便は八重洲・丸の内側の路上で発着している高速乗



バスターミナルへの移行対象エリア(エリア1~3)

合バスの他、東京都庁跡地の一部を暫定的に活用していた鍛冶橋駐車場から発着している高速乗合バス等とすることを決定しました。

バスターミナル運営事業者は公募により、令和2年11月に「京王電鉄バス株式会社(以下、京王電鉄バス)」を選定。URが取得したバスターミナル床を京王電鉄バスに賃貸し、運営を行うこととなりました。京王電鉄バスは、平成28年に開業したバスタ新宿の運営にも参画しており、バスタ新宿開業以前も新宿西口高速バスターミナルの運営を行うなど、バスターミナル運営について相当のノウハウを持っており、バスターミナル東京八重洲においても、安全かつ安定した運営が期待されています。

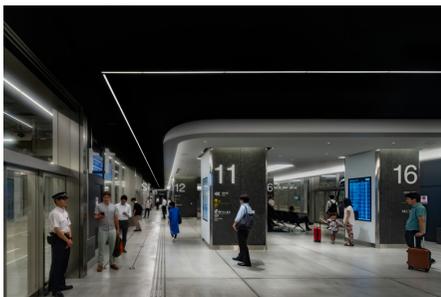
#### ◆バスターミナル施設計画の検討・整備

バスターミナル東京八重洲の第1期エリアの施設計画を検討するにあたっては、多様な機能が混在する市街地再開発事業の地下部分という制約条件が多い中、東京駅前にふさわしいバスターミナルとはどうあるべきかを模索し、「わかりやすい」「かえやすい」「旅立ちたくなる」という3つの内装デザインコンセプトを掲げました。利用者にとってのわかりやすさや快適性だけでなく、旅の高揚感を演出するデザイン性にも優れたバスターミナル整備に向け、関係者と調整を重ねました。

1つ目の「わかりやすい」は、公共交通施設としては最も重要なポイントで、国籍・性別・年代を問わずあらゆる利用者にとっていかにわかりやすく快適な空間かという点です。例えば、天井の設えを、動線空間と滞留空間を同一空間内の中で緩やかに区分することや、ライン照明を活用し、過度なサイン表示に頼らなくても自然と人を誘導することができるようにしました。

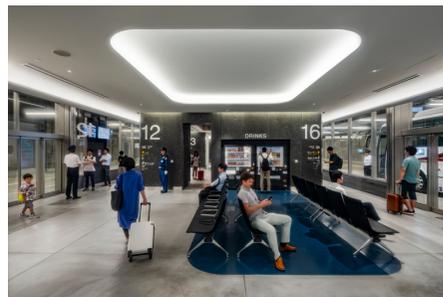
2つ目の「かえやすい」は、3期にまたがる段階的な開業であることを踏まえ、乗り場のゲート表示や壁や床の誘導表示など、運営面に応じた変化に対応できるよう、サイン表示の変更・改修がしやすい素材を選定しました。また、デジタルサイネージを活用し、広告効果向上とフレキシビリティの両面に配慮しました。

3つ目の「旅立ちたくなる」は、空港ラウンジや急行列車の始発駅などを参考に、旅の高揚感を高め、旅立ちを演出する非日常性を取り入れたデザインを目指しました。



Flow line 動線空間

のりばへ誘導する主要動線  
連続するライン照明が道しるべとなる



Stay place 滞留空間

待合、案内場所を領域規定「雲」をイメージした  
天井による、明るく柔らかな印象の空間に

デザイン工夫例

## ◆第1期エリアの開業

バスターミナル東京八重洲の第1期エリアとして、6バス(乗降場)を備えた高速バスターミナルが開業しました。路上等からの約550便の移行を含む、1日当たり約600便(一部、コロナ等の影響により休便しています。)のバスが発着します。主に日中の時間帯は千葉方面への高速路線バス、早朝と夜間帯は全国への夜行バスが中心となっています。また、今回の整備により、東京駅から八重洲地下街などを通して地下直結でのアクセスが可能となり、天候の影響を受けずに快適かつ安全にバスに乗ることができるようになりました。バスターミナル内には案内カウンター・待合スペース・発着案内のサイネージ・トイレ・パウダーコーナー・授乳室などの設備の他、物販施設などを併設し、地下1階部分には東京ミッドタウン八重洲の多様な飲食店も隣接するなど、バスの待ち時間も快適にご利用いただけるようになりました。



バスターミナル整備による主な効果



(案内カウンターと待合スペース)



(発着案内のサイネージ)



(授乳室・オムツ交換台)

第1期エリアの主な設備

## ◆おわりに

バスターミナル東京八重洲は、令和7年度に第2期エリア(7バス)、令和10年度に第3期エリア(7バス)が開業し、第1期エリア(6バス)と合わせて合計20バスとなり、全体が完成すると1日当たり1,500便を超えるバスが発着する国内最大級の高速バスターミナルとなる予定です。URは今後も、運営事業者の京王電鉄バスとともに国際都市東京にふさわしいバスターミナルを作り上げてまいります。