

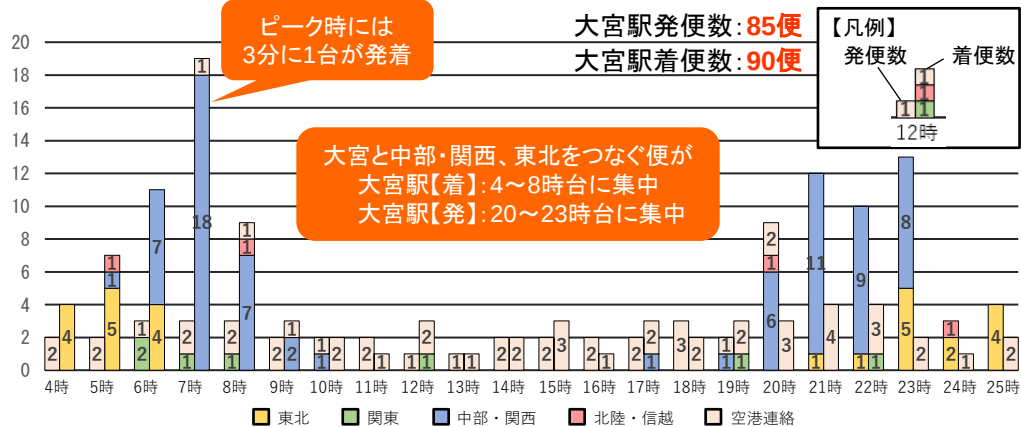
大宮駅周辺等の課題

1. 高速バスの乗降環境・鉄道との乗換利便性の課題
2. 高速バスによる交通阻害
3. 大宮駅周辺の交通混雑
4. 大宮駅とさいたま新都心駅間の回遊性
5. 増加するインバウンドへの対応
6. 大規模災害発生時における高速バスの受け皿

1. 高速バスの乗降環境・鉄道との乗換利便性の課題

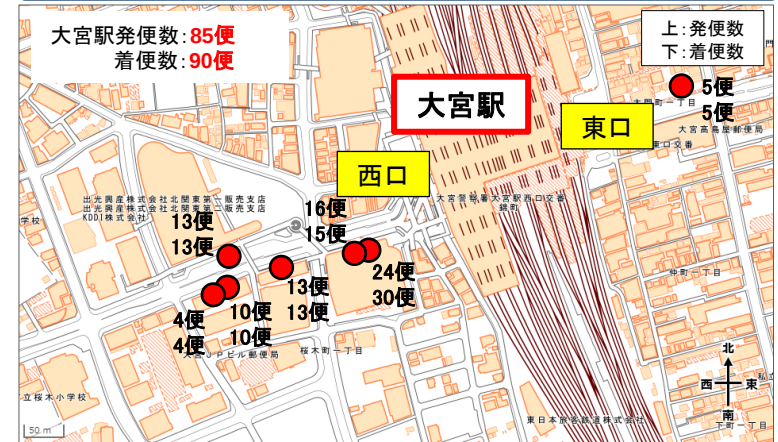
- 大宮駅では東北、中部・関西、北陸や空港（羽田・成田）等へ向かう高速バスが約170便/日発着している
- 高速バスの乗降場は西口と東口に点在し、乗客は路上での乗降や歩道上に荷下ろししている
- 上屋やベンチも設置されておらず、トイレも遠く、待合環境が十分ではない
- 大宮駅から高速バス停までは遠く、大宮駅を利用するには階段を上り下りする必要があり、乗り換え利便性が低い
- 高速バス降車後、十分な情報提供がされていないため、スマートフォンでしばらく検索している利用者が多い

大宮駅に発着する高速バス便数（コロナ前）



※現地時刻表(2020.9時点)及び各社HP(2021.1時点)で確認したデータをもとに集計

点在する高速バスの乗降場



1. 高速バスの乗降環境・鉄道との乗換利便性の課題

高速バス乗降環境



▲上屋やベンチが設置されていない
高速バス乗降場



▲歩道上に荷卸しする高速バス



▲雨天時に傘を差し
ながら待つ乗客

大宮駅とのアクセスが不便



▲大きな荷物を抱えて大宮
駅改札への階段を上る
高速バス利用者

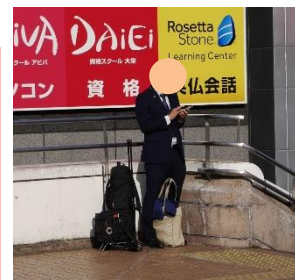
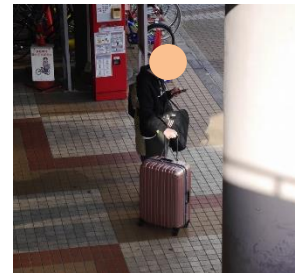


▲高速バス降車後、
200~400m歩く
必要がある

大宮駅西口の高速バス情報提供、降車後の周辺情報・観光情報等の情報提供が不十分



▲ 大宮駅西口に設置されたバス関連の案内板 ▲

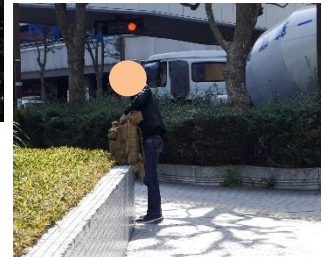


▲ 降車後しばらくスマホ
で情報を検索

待合環境が不十分



▲ お手洗いが遠い
約300m(約4分)
※google検索結果



▲ 歩道上で荷物整理

2. 高速バスによる交通阻害

- 駅前通りに高速バスのバス乗降場を設置しているため、車両や自転車の交通阻害が生じており、事故の危険性も懸念される

大宮駅周辺に発着する高速バスの現状

◆高速バスの停車のため、走行車線が減少

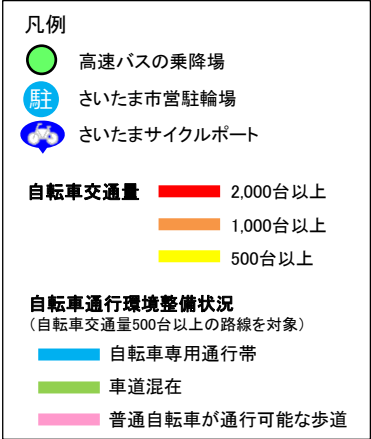
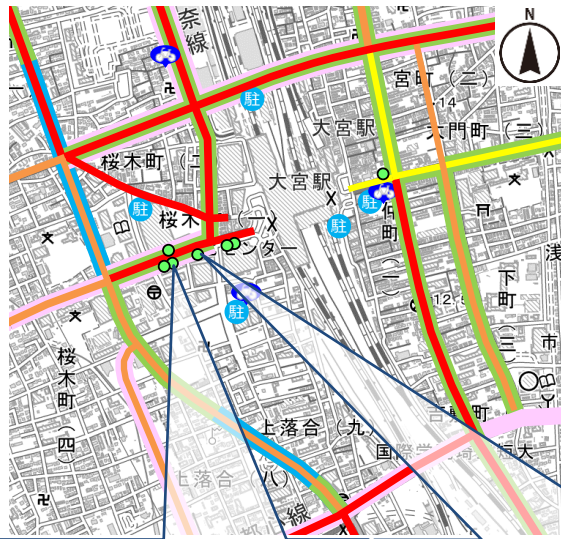


◆車道上に停車する高速バスによる交通阻害



自転車との錯綜による危険性

- ◆高速バスの乗降場が連なる駅前通りも自転車交通量が多く、駅周辺にはサイクルポートや駐輪場が隣接
- ◆高速バス乗降場付近では、自転車が高速バスを避けて車道を走行したり、歩道上を走行する自転車と高速バス利用者が接近する等、事故危険性が懸念される



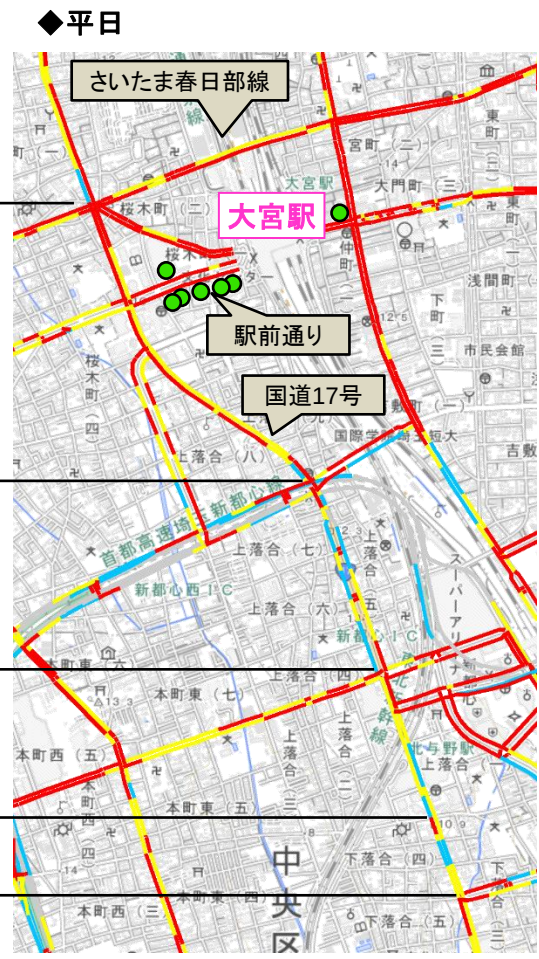
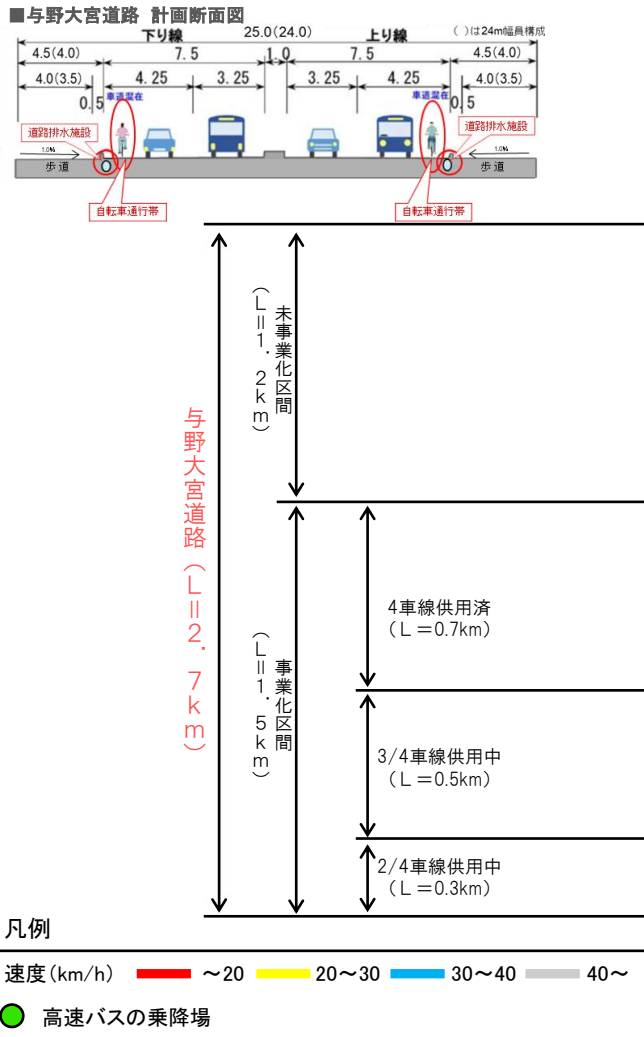
自転車交通量の出典
：さいたま自転車まちづくり大綱(H27.4 さいたま市)



3. 大宮駅周辺の交通混雑

- 大宮駅周辺の道路は、平日・休日を問わず、交通集中により慢性的な交通混雑が発生している
- 特に西口においては、駅前ロータリーを基点に、駅前通りや国道17号、さいたま春日部線に連なって混雑しており、駅前通りの高速バス乗降場や、国道17号・さいたま春日部線の交通容量不足が課題となっている

大宮駅周辺道路の混雑状況



大宮駅周辺の速度状況図
(ETC2.0 2019年10月(平日)1ヶ月分の集計速度)

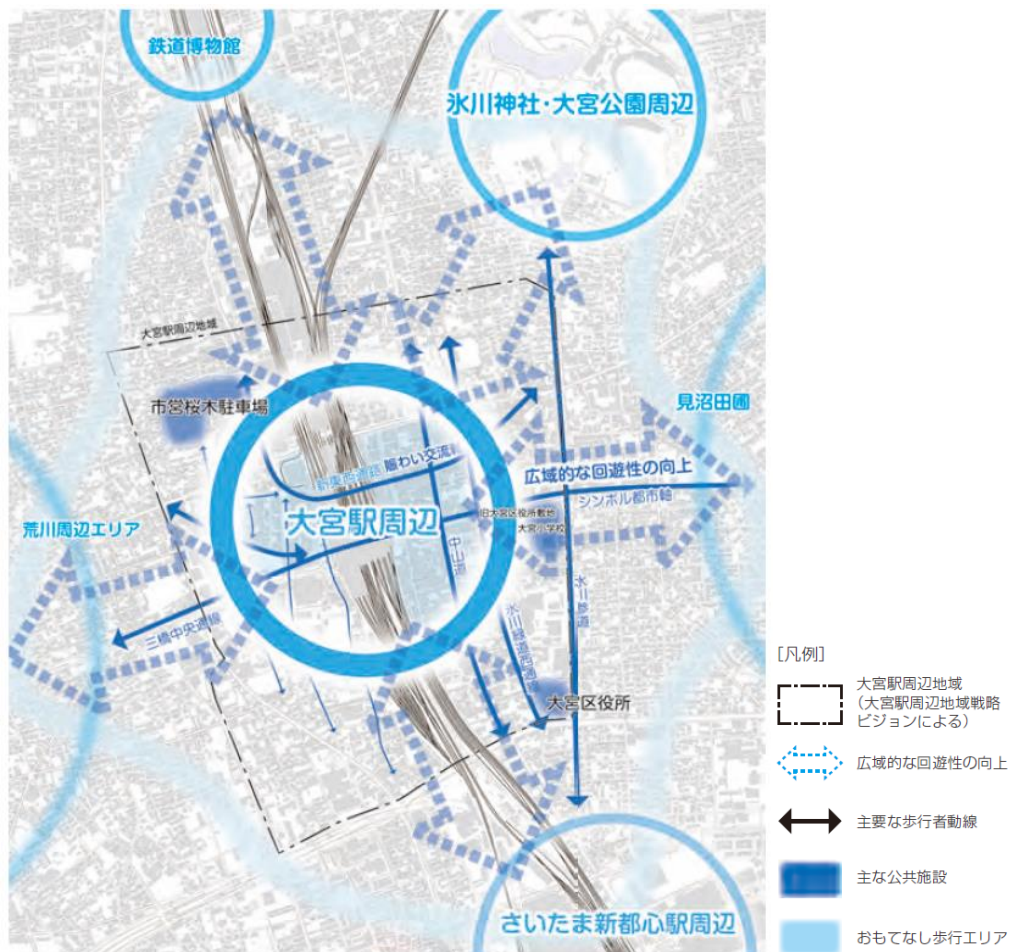


大宮駅周辺の速度状況図
(ETC2.0 2019年10月(休日)1ヶ月分の集計速度)

4. 大宮駅とさいたま新都心駅間の回遊性

- さいたま市の各種計画において、大宮駅とさいたま新都心駅等との回遊性確保が課題とされている。
- 「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン※」においても交通拠点の機能として、交通拠点と周辺建物を歩行者デッキで接続する等、ネットワークの連続性・回遊性の機能確保の必要性が示されている

広域的な回遊性の考え方のイメージ



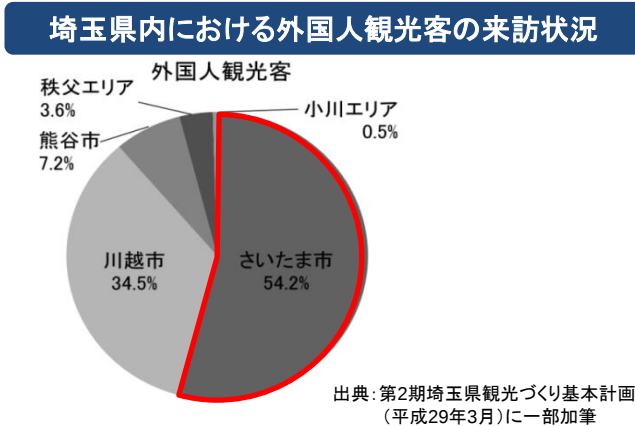
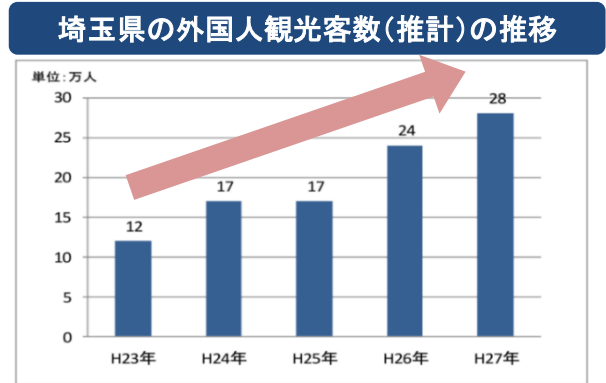
交通拠点における「機能の連携」と「空間の共有」の視点

交通拠点の機能		想定される「機能の連携」・「空間の共有」の例
交通	基本機能	休憩機能の連携・待合空間の共有 ● 道の駅内の休憩所とバス待合所を兼ねたスペースを用意して便利で快適な待合空間を確保 等
	交通結節機能	移動支援機能の連携・地区全体でのバリアフリーな空間の形成 ● 民間所有のエレベーター・エスカレーター等を活用して歩行者動線の連続性を確保して安全で円滑な歩行者ネットワークを確保するとともに、地区全体でバリアフリーな空間を形成 等
防災	防災機能	防災機能の連携・地区全体での防災空間の構築 ● 交通拠点の待合空間を一時避難所で活用、帰宅困難者等の食糧・水等の備蓄スペースを隣接ビル内に確保 等
交流等	地域の拠点・賑わい機能	連続性・回遊性の機能の連携・地区全体での賑わい空間を創出 ● 交通拠点と周辺建物を歩行者デッキで接続し、ネットワークの連続性・回遊性確保により、地区全体で賑わいを創出 等
	サービス機能	情報提供機能の連携・総合案内所の高度化 ● 交通拠点内に観光案内も行う総合案内所を設置し、利用者の多様なニーズに対応 等
	景観機能	道路と緑地の立体的な連携・良好な観光空間の形成 ● 道路空間をペDESTリアンデッキ等で立体的に活用し、上層部を緑地スペースとして整備し、良好な環境の創出、景観の形成 等

出典:「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」(2021.4 国土交通省道路局)より作成

5. 増加するインバウンドへの対応

- 埼玉県では外国人観光客数が増加傾向にあり、2021年には100万人とする目標値を掲げている
- 埼玉県を訪れる外国人観光客の多くは、さいたま市(54.2%)や川越市(34.5%)に来訪しており、大宮盆栽美術館は特に人気であり、増加が見込まれるインバウンドへの対応が必要である
- 大宮駅では、JRで多言語による情報提供の取組みが見られる一方で、駅構内に設置された観光案内所や、高速バス乗降場における案内等、インバウンド対応が不十分な状況である



大宮駅におけるインバウンド対応の現状

■ JR大宮駅の多言語による情報提供

- 大型ディスプレイを活用し、きっぷの払戻に関する案内、列車乗り継ぎの案内等を、**日本語、英語、中国語、韓国語**で対応
- 4カ国の言語別に運行情報を発信しているJRのHPへリンクするQRコードを掲示し、利用者自身で情報を取得可能

出典: JR東日本グループサステナビリティレポート2019(2019.9東日本旅客鉄道(株))

■ 大宮駅観光案内所 (大宮駅構内)

- インフォメーション内の女性スタッフは、日本語、英語の**2カ国語**に対応
- 壁面の観光案内マップは日本語のみ

■ 多言語対応していない高速バス乗降場の案内

▼ 案内は日本語のみが多い (一部、英語表記あるのみ)

行先は4カ国語表記

6. 大規模災害発生時における高速バスの受け皿

- 首都直下地震などが発生した場合、地震発生直後から都心部への車両の流入を禁止するほか、緊急交通路の指定予定路線から一般車両は排除される
- 東京駅や新宿駅等のバスターミナルに向かう高速バスの通行も制限されるため受け皿となる場所が必要である

