

交流空間に関する定性的比較

	位置の特徴	評価軸			
		回遊性（歩行者ネットワーク）からの視点	使い勝手の視点（ハレとケの使い方等）	良質な景観形成からの視点	事業の実現に向けた視点
交流空間 銀座通り沿い配置案 交通広場 [中央通り配置案]	<ul style="list-style-type: none"> 駅の正面に位置し、中央連絡通路・東西通路や、4つの地区とバランスの取れた位置にある。 	<ul style="list-style-type: none"> シンボル都市軸（中央通り）、および、賑わい交流軸の双方へのバランスの取れた歩行者の誘導ができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 日常的には銀座通りにおける賑わいある流動に寄与する。 やや南北に伸びた形状であるが、お祭りやイベント等にも十分対応可能である。 朝夕の日照がやや少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅と中・北・西地区との間における適度な空間となることで、求心性のある景観形成に役立つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 街の総意となる在り方、つくり方、管理運営方法等について、関係する権利者が主体的に検討することが必要である。 土地区画整理事業や市街地再開発事業等の都市開発事業による、市有地（市道）を含む土地の交換分合も含めて、位置、規模、整備手法、事業主体に関する調整が必要である。
交流空間 中央通り配置案 交通広場 [南地区配置案]	<ul style="list-style-type: none"> 中央通りに位置し、中央連絡通路との連動性は良いが、東西通路、および、北・西地区から離れた位置にある。 	<ul style="list-style-type: none"> シンボル都市軸（中央通り）への歩行者の誘導はしやすいものの、賑わい交流軸からは少し離れることとなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 日常的には中央通りにおける賑わいある流動に寄与する。 やや東西に伸びた形状であるが、お祭りやイベント等にも十分対応可能である。 昼間の日照がやや少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 中央連絡通路の正面であることと相まって、シンボル都市軸（中央通り）の象徴的な景観形成に役立つ。 	
交流空間 中央通り配置案 交通広場 [中地区配置案]	<ul style="list-style-type: none"> 同上 	<ul style="list-style-type: none"> 同上 	<ul style="list-style-type: none"> 同上 	<ul style="list-style-type: none"> 同上 	
交流空間 北側配置案 交通広場 [銀座通り配置案]	<ul style="list-style-type: none"> 駅前北側に位置し、東西通路との連動性は良いが、中央連絡通路、および、南地区から離れた位置にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 賑わい交流軸への歩行者の誘導はしやすいものの、シンボル都市軸（中央通り）からは少し離れることとなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 日常的には銀座通りにおける賑わいある流動に寄与する。 四角い形状であり、お祭りやイベント等にも活用しやすい。 朝夕の日照がやや少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅と中・北・西地区との間における適度な空間となることで、求心性のある景観形成に役立つ。 	

交通広場に関する定性的比較表

	位置の特徴について (客観的な事実)	「バス・タクシー利用者」 からの視点 (使いやすさ・わかりやすさ)	「交通事業者」 からの視点 (安全・運用)	道路ネットワーク からの視点	回遊性からの視点 (駅からまちへの人の広がり)
交通広場 中央通り配置案 (交流空間 銀座通り配置案)	<バス> ・全ての乗車場を交通島内に集約し、中央通路の延長上に配置する ・降車場を中央通路よりも南側に配置する <タクシー> ・乗降場およびプールを地下に配置	<ul style="list-style-type: none"> 交通島の待合空間から全てのバスに乗車できるため、わかりやすい バス乗車場と駅との距離が現状よりも若干遠くなり、利便性が低下する まちから、交通島にあるバス乗車場へは上下移動が伴う 	<ul style="list-style-type: none"> 交通広場内におけるバス車両同士の交錯や、タクシー車両とバス車両の合流が生じる 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー機能を地下に配置するため、事業費や事業期間に加え、地下車路ネットワーク等との整合性を考慮する必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> 中央通路から伸びるデッキの接続先は街区ではなくバス乗車場のみであるため、バス利用者(乗車)以外は駅から地上レベルにすぐに降り、まち全体に分散していくと考えられる
交通広場 南地区配置案 (交流空間 中央通り配置案)	<バス> ・全ての乗車場をロータリーに沿って分散させ、中央通路よりも南側に配置する ・同上 <タクシー> ・同上	<ul style="list-style-type: none"> バス乗車場が分散しているため、わかりにくい バス乗車場と駅との距離が現状よりも大幅に遠くなり、利便性が低下する 	<ul style="list-style-type: none"> バス車両とタクシー車両の動線が分離されているため、車両同士の交錯や合流は生じない タクシー車両の乗降場やプールへのアクセスは、中央通り東側(大宮駅東口入口交差点より東側)からに限定される(※) ※交流空間の規模縮小や配置変更等により解決する可能性がある ・建物内のため改良の自由度が低い	<ul style="list-style-type: none"> 同上 	<ul style="list-style-type: none"> 中央通路から伸びるデッキはバス乗降場に加えて南地区にも接続しているため、地上レベルに歩行者を誘導するための工夫が必要 デッキによって、南地区を含む駅南東方向に対しては人が広がりやすい
交通広場 中地区配置案 (交流空間 中央通り配置案)	<バス> ・全ての乗車場を交通島内に集約し、中央通路と新たな東西通路の間に配置する ・降車場を中央通路と新たな東西通路の間に配置する <タクシー> ・同上	<ul style="list-style-type: none"> 交通島の待合空間から全てのバスに乗車できるため、わかりやすい バス乗車場と駅との距離が現状よりも若干遠くなり、利便性が低下する まちから、交通島にあるバス乗車場へは上下移動が伴う 	<ul style="list-style-type: none"> 交通広場内におけるバス車両同士の交錯が生じる タクシー車両の乗降場やプールへのアクセスは、中央通り東側(大宮駅東口入口交差点より東側)からに限定される(※) ※交流空間の規模縮小や配置変更等により解決する可能性がある ・建物内のため改良の自由度が低い	<ul style="list-style-type: none"> 同上 	<ul style="list-style-type: none"> 中央通路から伸びるデッキはバス乗車場に加えて中地区にも接続しているため、地上レベルに歩行者を誘導するための工夫が必要 デッキによって、中地区を含む駅東方向に対しては人が広がりやすい
交通広場 銀座通り配置案 (交流空間 北側配置案)	<バス> ・全ての乗車場をロータリーに沿って分散させ、中央通路と新たな東西通路の間に配置する ・降車場を中央通路よりも南側に配置する <タクシー> ・乗降場およびプールを地上に配置	<ul style="list-style-type: none"> バス乗車場が分散しているため、わかりにくい バス乗車場と駅との距離が現状よりも若干遠くなり、利便性が低下する 	<ul style="list-style-type: none"> バス機能とタクシー機能が同一箇所(同一平面)に配置されており、車両の交錯や乗降場の適切な運用等の課題がある 	<ul style="list-style-type: none"> 現状と同様に地上にタクシー機能を配置するため、地下車路ネットワークとは別の動線として整備することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> 南北に伸びる交通広場を跨ぐデッキは中地区まで接続しているため、地上レベルに歩行者を誘導するための工夫が必要 デッキによって、中地区を含む駅東方向に対しては人が広がりやすい

第6回基盤整備推進部会 資料

道路ネットワーク

- (1) 前提条件
- (2) 交通量推計結果（現況・基本ケース）
- (3) 想定される交通課題の抽出
- (4) 検討ケースの設定（案）

平成29年9月4日

æ μ Ñ

M Y ~ 0 OB °

Mi¹©kýO 4" w0£#i Ð « ±îÉÛâ _œ f O S Ç • Ç Þ î Ò'¼ † o Î K S °3û5 _ #' i!! [• q [A •6ä\$Î0£#i
¼ b °3û5 † V Æ O

M!ä" !ñ" !Ö O ¹ B °¼ ¿>N>R1* b °îâ (†• _ l 8 S r w Æ c ` °îâ S T K ± 9 P Ø 3 ¶ _ X 8 Z
c ` °îâ † l } _ (m 0 ¿

" - μ Ñ

æ# # °3û5 c ¹ B ° \¹ B ° † ° _ | • % \$) z / ð ö _ | ~ 8 B K 2°) z 9 °3û5 c ¹ B ° Ø 4 (2° °3û - å § «
1*) Ý 'à d 9 °3û5 _ | ~ / ð G

æ4" w0£#i Ð « ±îÉÛâ _œ f O S Ç • Ç Þ î Ò'¼ † o Î K S °3û5 _ ±6Û#ë>0 N% p ... \9 P S b>2 ... b/α _
> 8 Z # # ' " á † q ± 7 H _ q # Ý K S 6 ä \$ Î † / œ W S œ † • K S °3û5 † V Æ O K Z 0 ¿

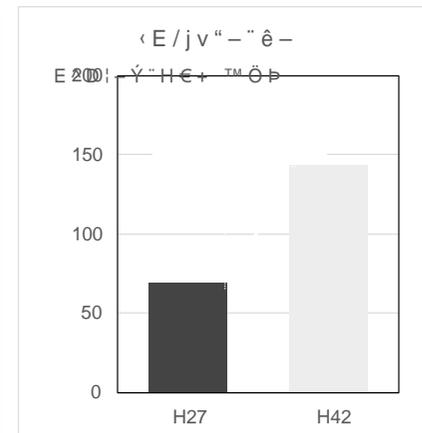
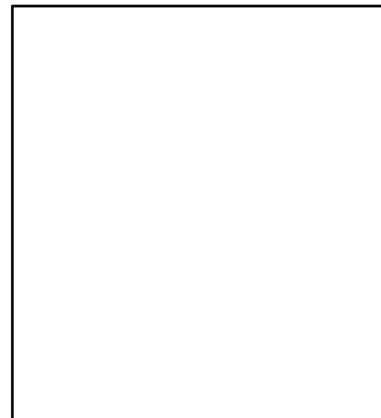
. { 7 @ ! • ä " " ; 0

. { 7 @ ! • ï † ~ ! š ! • ! ° © k ý 0

¼-ñ	•âi	"ê- H€7(Ö¥		
		s±	-T	E"ê
	d•â			
	•â			
	!•â			
	l ô °ê!•â			
	È•â			

GLGŠG• C#ú
GLGŠG• (m L

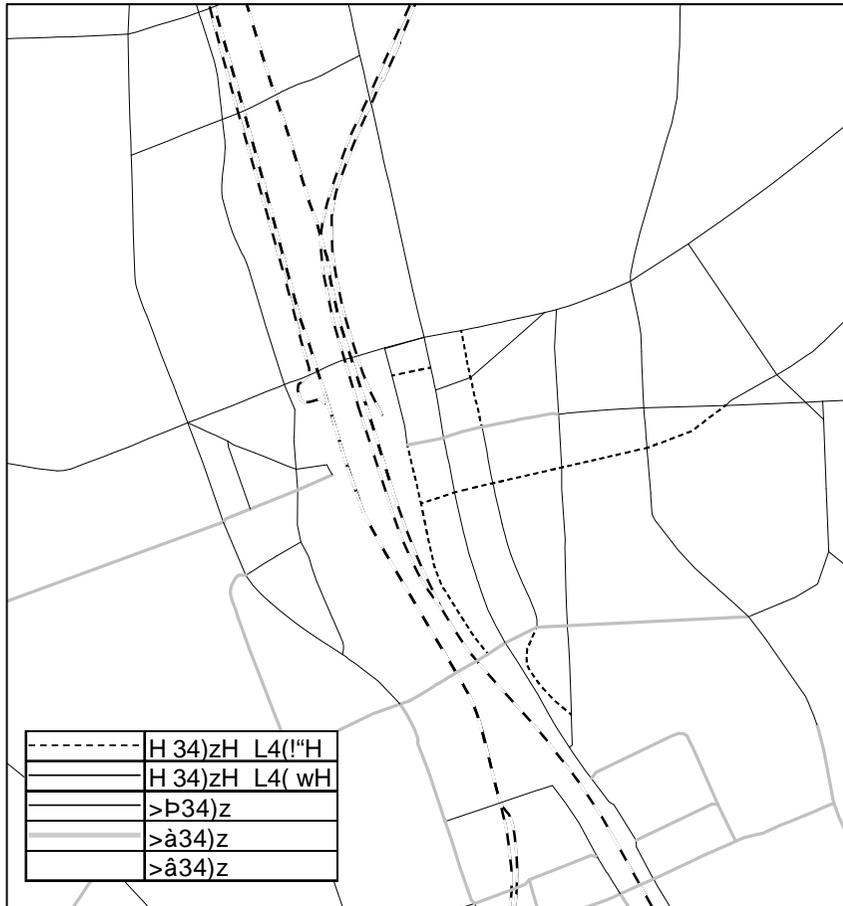
-----	H 34)zH L4(!"H
-----	H 34)zH L4(wH
-----	>P34)z
-----	>à34)z
-----	>â34)z



æ# #4(2° ĩ μ° á î ĩ c 9x3ÿ4(2° M+á \4(z0[... %o4(M+á%44(Z í s b ĩ)z(Ô4" w0£#i4(2° † È î «
 _ ± 9P Ø3¶ _>E• 5, £ w4(jg_ Ñ ĩ ß © Ñ x Þ î © Ù å b N0£ P1ß4(2° '¼ †3ã •K •1* b
 è0! P1ß2°)z @)*(M•± 9P Ø3¶ ... æ †0ð(ý_0¿

æW ¶4(2° ĩ μ° á î ĩ c l8 Srw4(2°)Y0£#i_)*(Ü E } ∈ Z 8 •W ¶4(2°)Y>&l8 Srw2(q ± 9P Ø3¶ ... æ
 _>E•rUYC~·¥>&'B ° v il!>' _0°3UI ∈ Z 8 •Z £ b w4(>'_|~0¿

># # @



>W ¶ @

