

交通広場に関する定性的比較表

※青字：長所、赤字：短所

	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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・同上	・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	・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	・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	・同上	・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	・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	・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	・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	・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