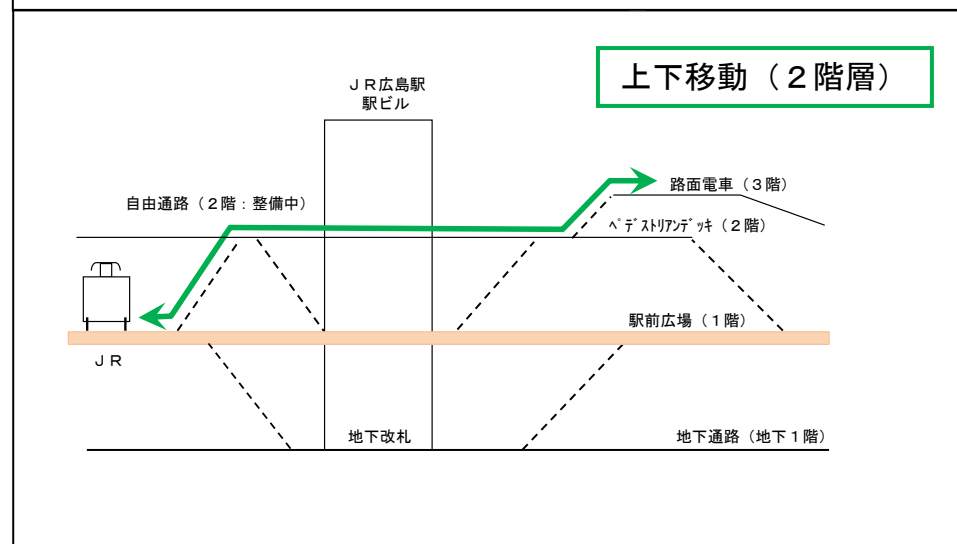
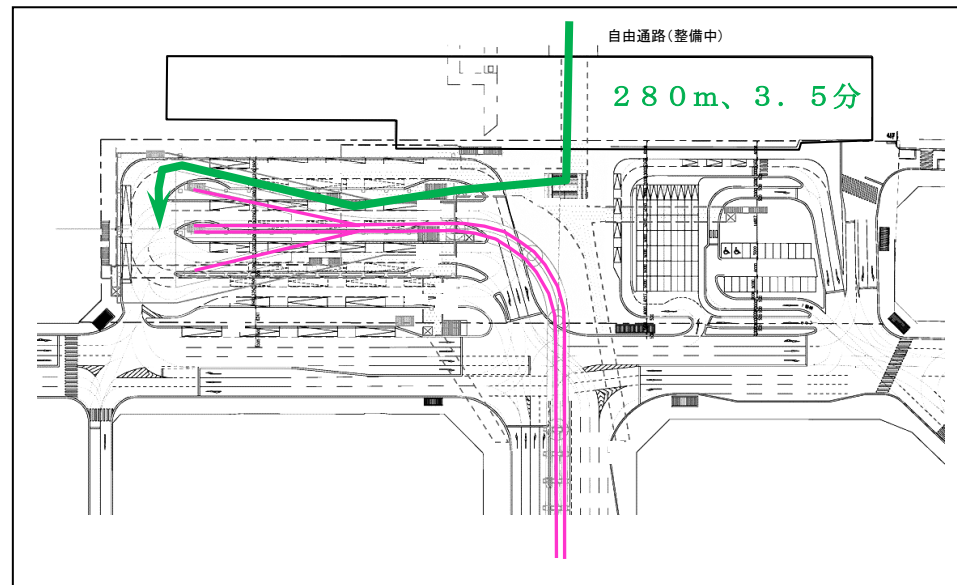


(2) 各比較項目における検討結果

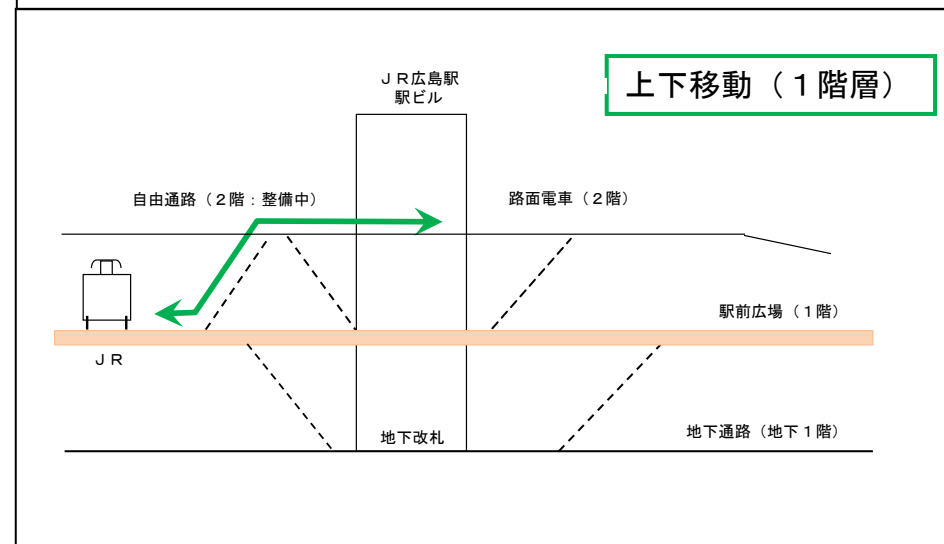
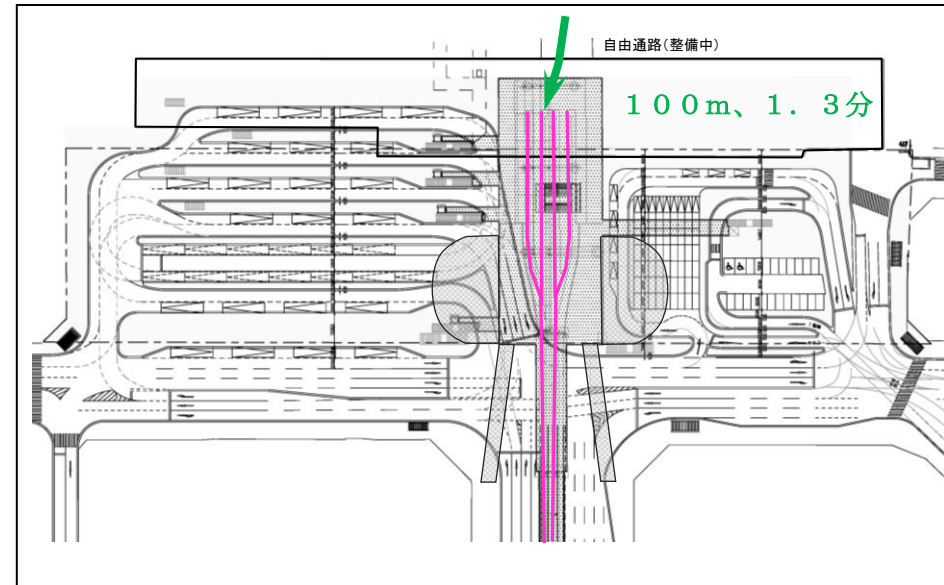
〔比較項目：A－①〕 公共交通機関利用者の利便性向上（ＪＲと路面電車の乗換移動距離・時間）

ＪＲと路面電車の乗り換えについて各案の比較を行う（距離は１０ｍ単位で記載）。

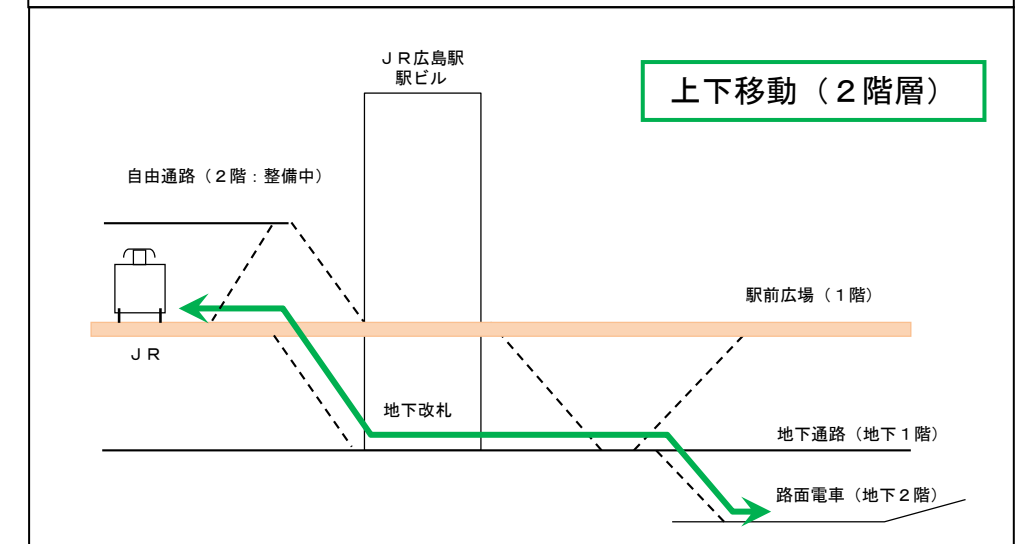
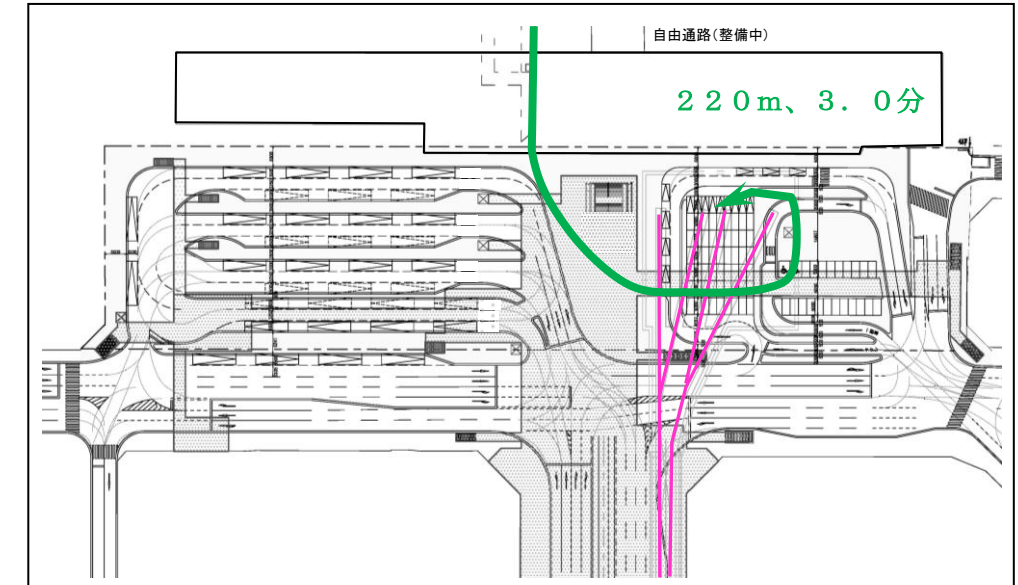
ア 現広場内において路面電車を高架とする場合の広場再整備案



イ 駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする場合の広場再整備案



ウ 現広場内において路面電車を地下とする場合の広場再整備案



○ 各案の比較検討結果

ア 現広場内において路面電車を高架とする場合の広場再整備案

乗り換えは、自由通路（２階レベル）を通り、路面電車電停（３階レベル）まで移動することから、移動距離が長く、２階層の上下移動がある。

イ 駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする場合の広場再整備案

乗り換えは、自由通路（２階レベル）を通り、同じレベルで路面電車電停（２階レベル）へ移動できることから、移動距離が短く、１階層の上下移動のみである。

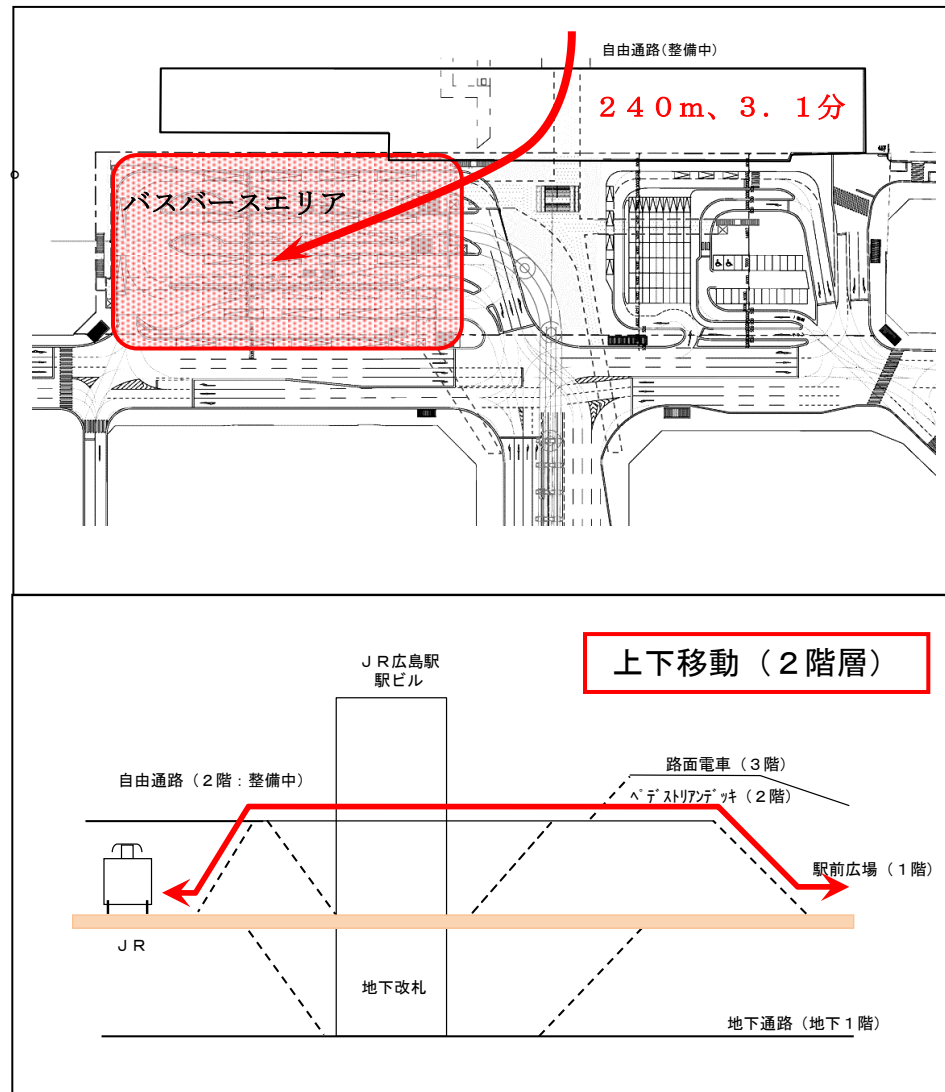
ウ 現広場内において路面電車を地下とする場合の広場再整備案

ＪＲから路面電車への乗り換えは、地下改札を利用し、地下通路で路面電車電停（地下２階レベル）まで移動することから、移動距離が長く、２階層の上下移動がある。

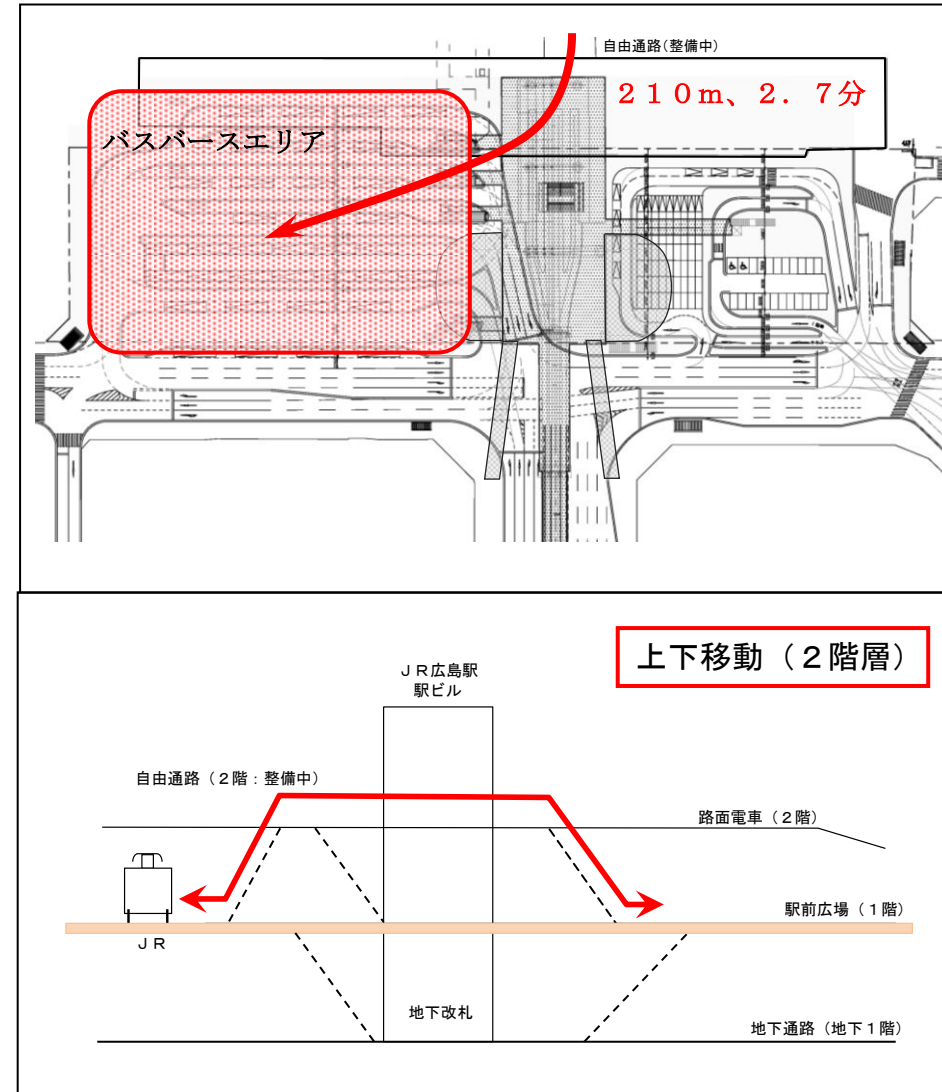
【比較項目：A-②】 公共交通機関利用者の利便性向上（JRとバスの乗換移動距離・時間）

JRとバスとの乗換えについて各案の比較を行う（10m単位で記載）。

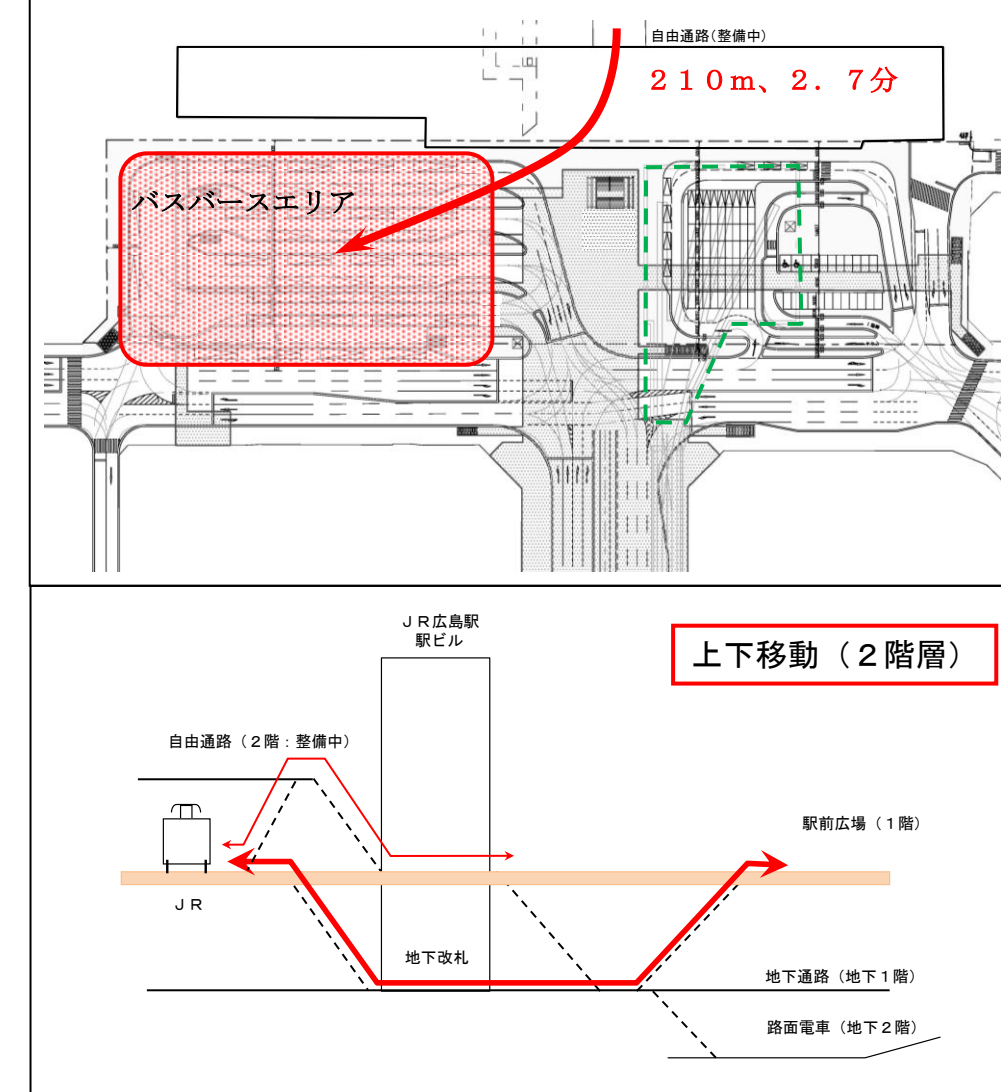
ア 現広場内において路面電車を高架とする場合の広場再整備案



イ 駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする場合の広場再整備案



ウ 現広場内において路面電車を地下とする場合の広場再整備案



○ 各案の比較検討結果

ア 現広場内において路面電車を高架とする場合の広場再整備案

乗り換えは、自由通路（2階レベル）を通り、ペデストリアンデッキ（2階レベル）を経由し、バス停（1階レベル）へ移動する動線となる。

イ 駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする場合の広場再整備案

乗り換えは、自由通路（2階レベル）を通り、ペデストリアンデッキ（2階レベル）を経由し、バス停（1階レベル）へ移動する動線となる。

ウ 現広場内において路面電車を地下とする場合の広場再整備案

乗り換えは、地下改札から地下通路（地下1階レベル）を経由し、バス停へ（1階レベル）移動する動線となる。