

ケース番号	平面図	横断面	メリット	デメリット
<b>第0案</b> 現在の計画	川面オープンスペース面積 A=1,485 m <sup>2</sup> 	道路幅員 27.0m(③-③:26.0m) ①-① 川面の幅 0m ②-② 川面の幅 8.2m ③-③ 川面の幅 5.6m 	<ul style="list-style-type: none"> <li>高知駅周辺都市整備事業の当初の役割(南北幹線道路)を果たす</li> <li>自転車・歩行者が安全に通行可能</li> <li>周辺の生活道路の交通量が減少し、環境が改善されることが予想</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事を再開する案の中で新堀川への影響が最も大きい</li> <li>コアママなどが繁茂する水面が確保されない(第1回協議会での専門家の意見)</li> </ul>
(1) 道路構造の見直し 線形見直し (西側へ高せる)	川面オープンスペース面積 A=1,710 m <sup>2</sup> 0案との比較 +225m <sup>2</sup> 	道路幅員 27.0m(③-③:26.0m) ①-① 川面の幅 0m ②-② 川面の幅 9.4m (+0.8m) ③-③ 川面の幅 9.0m (+3.4m) 		
(1) 道路構造の見直し 線形+幅員見直し 見直し	川面オープンスペース面積 A=2,248 m <sup>2</sup> 0案との比較 +768m <sup>2</sup> 	道路幅員 24.0m 3.0m縮小(③-③:2.0m縮小) ①-① 川面の幅 2.0m (+2.0m) ②-② 川面の幅 12.7m (+3.3m) ③-③ 川面の幅 11.0m (+5.4m) 		
<b>第1案</b> 川面のオープンスペース拡大 (1) 道路構造の見直し ・線形、幅員 (2) 水辺環境の創出 ・公園の水域化	川面オープンスペース面積 A=2,451 m <sup>2</sup> 0案との比較 +966m <sup>2</sup> ((1)763m <sup>2</sup> + (2)203m <sup>2</sup> ) 	道路幅員 24.0m 3.0m縮小(③-③:2.0m縮小) ①-① 川面の幅 2.0m (+2.0m) ②-② 川面の幅 18.3m (+3.3m) ③-③ 川面の幅 11.0m (+5.4m) 	第0案のメリットにプラスして <ul style="list-style-type: none"> <li>水面を完全に覆う区間がなくなる</li> <li>自然環境が第0案より向上(生物の生息・生育環境が拡大)</li> </ul>	
<b>第2案</b> 川面のオープンスペース拡大 (1) 道路構造の見直し ・線形、幅員 (2) 水辺環境の創出 ・公園の水域化 (3) 歩道の変更 ・東側歩道の一部を対岸の市道に変更	川面オープンスペース面積 A=2,784 m <sup>2</sup> 0案との比較 +1,299m <sup>2</sup> ((1)763m <sup>2</sup> + (2)203m <sup>2</sup> + (3)333m <sup>2</sup> ) 	道路幅員 24.0m(③-③:21.5m) 3.0m縮小(③-③:4.5m縮小) ①-① 川面の幅 2.0m (+2.0m) ②-② 川面の幅 18.3m (+3.3m) ③-③ 川面の幅 13.5m (+7.9m) 	第0案のメリットにプラスして <ul style="list-style-type: none"> <li>第1案より水面を確保できる</li> <li>対岸市道の通行者が増すため沿線住民の理解・協力が必要</li> <li>自然環境が第1案より向上(生物の生息・生育環境が拡大)</li> <li>新市橋の設置にあたり本線に歩道がなくなる</li> </ul>	
<b>第3案</b> 現状のまま	川面オープンスペース面積 A=2,044m <sup>2</sup> 	①-① 狭い歩道 2車線 狭い歩道 ②-② 狭い歩道 2車線 狭い歩道 ③-③ 狭い歩道 2車線 狭い歩道 駐車場 	<ul style="list-style-type: none"> <li>新堀川の現在の生態系が維持される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>過去に用地買収に協力いただいた地権者への説明責任(駐車場撤去理由もなくなる)</li> <li>歩道が狭く安全性に課題が残る</li> <li>混雑を避けて周辺の生活道路を抜け道として利用する状況が改善されない</li> </ul>